**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΗ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Γ΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 28 Φεβρουαρίου 2022, ημέρα Δευτέρα και ώρα 13:55΄, στην **Αίθουσα Γερουσίας της Βουλής**, συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής, κ. Γεώργιου Βλάχου, με θέμα ημερήσιας διάταξης τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Πρότυπες προτάσεις για έργα υποδομής και λοιπές διατάξεις αρμοδιότητας Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών».

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

Ο Πρόεδρος της Επιτροπής, αφού διαπίστωσε την ύπαρξη απαρτίας, κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης και έκανε την α΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής.

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος–Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης), Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταραντίλης Χρήστος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Σπίρτζης Χρήστος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Κομνηνάκα Μαρία, Μανωλάκου Διαμάντω, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Καλησπέρα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ξεκινά η 3η κατά σειρά συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, με θέμα ημερήσιας διάταξης τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, με τίτλο «Πρότυπες προτάσεις για έργα υποδομής και λοιπές διατάξεις αρμοδιότητας Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών».

Συζητώντας, επί των άρθρων, και πριν προχωρήσουμε με τους ομιλητές μας, να ψηφίσουμε, επί της αρχής.

Τον λόγο έχει ο κ. Χειμάρας.

**ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Υπέρ, κύριε Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Η Νέα Δημοκρατία, δια του κ. Χειμάρα, ψηφίζει υπέρ.

Τον λόγο έχει ο κ. Γιαννούλης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Επιφυλασσόμεθα για την Ολομέλεια.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ο ΣΥΡΙΖΑ, δια του κ. Γιαννούλη, ψηφίζει επιφύλαξη για την Ολομέλεια.

Τον λόγο έχει ο κ. Γκόκας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Επιφυλασσόμεθα για την Ολομέλεια.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το Κίνημα Αλλαγής, δια του κ. Γκόκα, επιφυλάσσεται για την Ολομέλεια.

Τον λόγο έχει ο κ. Βιλιάρδος.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης):** Επιφυλασσόμεθα για την Ολομέλεια.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Η Ελληνική Λύση, δια του κ. Βιλιάρδου, επιφυλάσσεται.

Τον λόγο έχει ο κ. Αρσένης.

**ΚΡΙΤΩΝ-ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25):** Κατά, κύριε Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το ΜέΡΑ25, δια του κ. Αρσένη, ψηφίζει κατά.

Ως εκ τούτου, το νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, με τίτλο «Πρότυπες προτάσεις για έργα υποδομής και λοιπές διατάξεις αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών» ψηφίζεται, επί της αρχής, κατά πλειοψηφία.

Προχωράμε στη συζήτηση, επί των άρθρων, ξεκινώντας από τον Εισηγητή της Νέας Δημοκρατίας.

Παρακαλώ, έχετε τον λόγο, κύριε Χειμάρα.

**ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ (ΘΕΜΗΣ) ΧΕΙΜΑΡΑΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Ευχαριστώ πολύ κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κύριε Υφυπουργέ, αγαπητοί συνάδελφοι, η μεγάλη ανταπόκριση των φορέων, κατά τη δεύτερη συνεδρίαση της Επιτροπής και η συμμετοχή τους στη συζήτηση που επακολούθησε, ήταν, εξαιρετικά, ενδιαφέρουσα, χρήσιμη και εποικοδομητική και είμαι σίγουρος πως πολλά από αυτά που ετέθησαν, θα ληφθούν υπόψη από την πλευρά του Υπουργείου.

Το σημερινό σχέδιο νόμου αποτελεί μία σημαντική μεταρρυθμιστική παρέμβαση της Κυβέρνησης με ισχυρό αναπτυξιακό αποτύπωμα, που αποσκοπεί στην αντιμετώπιση των «παθογενειών» του συστήματος δημοσίων συμβάσεων για τα μεγάλα έργα υποδομής, καθώς και στην αύξηση της παραγωγικότητας, στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας και στην παροχή ποιοτικών και αποδοτικότερων οικονομικά υπηρεσιών προς τους πολίτες. Νομοθετική πρωτοβουλία που θα συμπληρώσει το υφιστάμενο πλαίσιο υλοποίησης έργων στον τομέα των υποδομών και θα δώσει σημαντική ώθηση στη δημιουργία και στην αξιοποίηση νέων επενδυτικών ευκαιριών.

Όλα τα παραπάνω, βέβαια, στο πλαίσιο τήρησης των αρχών της διαφάνειας, της ίσης μεταχείρισης, του ελεύθερου ανταγωνισμού, της αναλογικότητας και πάντα με γνώμονα την προστασία του δημόσιου συμφέροντος. Η θέσπιση του ολοκληρωμένου ρυθμιστικού πλαισίου αποσκοπεί στην αξιοποίηση της τεχνογνωσίας του ιδιωτικού τομέα, στη σύλληψη και στην ανάδειξη καινοτόμων ιδεών και στην επιτάχυνση των διαδικασιών, για να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα της επαρκούς ωρίμανσης μεγάλων έργων υποδομής.

Το προτεινόμενο νομοσχέδιο διαρθρώνεται σε τρία μέρη και περιλαμβάνει συνολικά 31 άρθρα. Συγκεκριμένα, στο πρώτο μέρος του νομοσχεδίου, από το άρθρο 1 έως 14, εισάγεται ως θεσμός των πρότυπων προτάσεων για τη σύμπραξη ιδιωτικού και δημόσιου τομέα στην υλοποίηση μεγάλων έργων υποδομής.

Επί των άρθρων, αναλυτικά, στο άρθρο 1, καθορίζεται ο σκοπός, η εισαγωγή του θεσμού των πρότυπων συμβάσεων ως ιδιωτική πρωτοβουλία να πορεύεται παράλληλα με τον κρατικό σχεδιασμό στη σύλληψη και την ωρίμανση των έργων υποδομής.

Στο άρθρο 2, περιγράφεται το αντικείμενο του νομοσχεδίου με τον καθορισμό της διαδικασίας υποβολής των κανόνων αξιολόγησης και ανάθεσης των δημόσιων συμβάσεων.

Στο άρθρο 3, καθορίζεται το πεδίο εφαρμογής του σχεδίου νόμου, σχετικά με μεγάλα έργα υποδομών, τα οποία υπερβαίνουν το ποσό των 200 εκατομμυρίων ευρώ, χωρίς τον ΦΠΑ. Στο πλαίσιο του νομοσχεδίου, ρυθμίζονται το ελάχιστο περιεχόμενο μιας πρότασης καινοτομίας, το ελάχιστο επίπεδο ωρίμανσης, τα κίνητρα για την υποβολή προτάσεων, οι προϋποθέσεις υπαγωγής και οι εξαιρετικές περιπτώσεις έργων, οι οποίες με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών δύνανται να ενταχθούν στο πεδίο εφαρμογής. Τέλος, προβλέπεται ο τρόπος υλοποίησης των πρότυπων συμβάσεων, μέσω σύναψης σύμβασης δημόσιου έργου, σύμβασης παραχώρησης ή σύμπραξης δημόσιου και ιδιωτικού τομέα.

Στο άρθρο 4, παρατίθενται οι ορισμοί που χρησιμοποιούνται στο προτεινόμενο νομοσχέδιο, ενώ στο άρθρο 5, θεσπίζονται οι αρχές που διέπουν τη διαδικασία αξιολόγησης ενώ προβλέπεται, ότι η αρμοδιότητα για την έγκριση και την υλοποίηση ή μη των πρότυπων προτάσεων ανήκει στις οριζόμενες υπηρεσίες και τα όργανα.

Στο άρθρο 6, προσδιορίζονται οι δυνητικοί δικαιούχοι για την υποβολή πρότυπης πρότασης και στο άρθρο 7, καθορίζεται η διαδικασία υποβολής, το περιεχόμενο της πρότυπης πρότασης, το χρονικό πλαίσιο, τα κατ’ ελάχιστον στοιχεία και η πρόβλεψη της δυνατότητας απόσυρσης της πρότασης.

Στο άρθρο 8, προβλέπεται η σύσταση και η συγκρότηση ειδικής επιτροπής για την αξιολόγηση των προτάσεων, καθώς και η δυνατότητα συνδρομής της από εξειδικευμένους συμβούλους.

Στο άρθρο 9, καθορίζονται η διαδικασία αξιολόγησης, οι προθεσμίες για την εξέταση της πρότασης και οι προϋποθέσεις απόρριψης ή αποδοχής της. Επίσης, προβλέπεται η διαδικασία υποβολής της εισήγησης της επιτροπής προς τον αρμόδιο Υπουργό και σε περίπτωση αποδοχής της θετικής εισήγησης, η εισαγωγή της πρότυπης πρότασης στην Κυβερνητική Επιτροπή Συμβάσεων Στρατηγικής Σημασίας προς τελική έγκριση. Ειδικά για τα έργα ΣΔΙΤ και με στόχο την εξοικονόμηση χρόνου, προβλέπεται η άσκηση καθηκόντων Διυπουργικής Επιτροπής ΣΔΙΤ από την ως άνω Κυβερνητική Επιτροπή.

Στο άρθρο 10, προβλέπεται η διαδικασία λήψης απόφασης από την Κυβερνητική Επιτροπή, καθώς και τα αποτελέσματα της έγκρισης ή της απόρριψης της πρότυπης πρότασης, ενώ στο άρθρο 11, καθορίζεται το ελάχιστο επίπεδο δημοσιότητας της έγκρισης.

Στο άρθρο 12, αναφέρεται ότι για την ανάθεση των συμβάσεων που αποτέλεσαν αντικείμενο της πρότυπης πρότασης, εφαρμόζεται η νομοθεσία περί ανάθεσης δημοσίων συμβάσεων και συμβάσεων παραχώρησης και καθορίζονται οι ειδικοί κανόνες που θα εφαρμόζονται υποχρεωτικά κατά τη διαδικασία ανάθεσης.

Επιτρέψτε μου τη μνεία της παρ.9, η οποία προβλέπει τη θέσπιση ειδικής διαδικασίας που θα ακολουθείται στην περίπτωση που ο προτείνων αποτελεί τον μοναδικό υποψήφιο προσφέροντα για τη διασφάλιση, ότι το αποτέλεσμα του διαγωνισμού θα είναι συμφέρον από οικονομική άποψη.

Συγκεκριμένα, αναφέρεται στην υποχρεωτική επαλήθευση, μέσω ανεξάρτητου εκτιμητή, σε σχέση με το αν και κατά πόσο, το αποτέλεσμα του διαγωνισμού είναι οικονομικά συμφέρον και ανταποκρίνεται στις τιμές της αγοράς. Σε περίπτωση που το πόρισμα δεν επιβεβαιώνει τα ανωτέρω ο διαγωνισμός ματαιώνεται.

Στο άρθρο 13, προβλέπεται η υποχρέωση υποβολής βελτιωμένων προσφορών, σε περίπτωση που ο προτείνων δεν έχει καταταγεί πρώτος στον πίνακα κατάταξης, καθώς και υποχρέωση καταβολής από τον οριστικό ανάδοχο της σύμβασης στον προτείνοντα των εξόδων προετοιμασίας της πρότυπης πρότασης. Επίσης, ρυθμίζονται διαδικαστικά ζητήματα, όπως η υποβολή εγγυητικής επιστολής και η καταβολή αποζημίωσης.

Το άρθρο 14, αναφέρεται σε εξουσιοδοτικές διατάξεις. Αξίζει να αναφερθώ στην πρώτη διάταξη που έχει να κάνει με τη δυνατότητα λήψης απόφασης από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών ή από τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας, η οποία, κατόπιν εισήγησης της Επιτροπής Αξιολόγησης των προτύπων προτάσεων, δύναται να κάνουν αποδεκτές ως πρότυπες προτάσεις αυτές που αφορούν σε έργα που αν και έχουν ενταχθεί, παρουσιάζουν πολύ χαμηλό επίπεδο ωρίμανσης.

Στο δεύτερο σκέλος του νομοσχεδίου, από το άρθρο 15 έως το 30, περιέχονται διατάξεις που αφορούν ρυθμίσεις θεμάτων αρμοδιότητας της Γενικής Γραμματείας Υποδομών και των εποπτευόμενων φορέων του Υπουργείου.

Στο άρθρο 15, με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, εγκρίνεται Κανονισμός που διέπει τις διαδικασίες για την επιθεώρηση και τη συντήρηση των γεφυρών της χώρας, ενώ στο Υπουργείο Υποδομών συστήνεται ως επιτροπή του Διοικητική Αρχή Γεφυρών.

Στο άρθρο 16, αυξάνονται οι ημέρες μετακίνησης εκτός έδρας των υπαλλήλων της Γενικής Διεύθυνσης Αντιμετώπισης Φυσικών Καταστροφών, ενώ στο άρθρο 17, καθορίζονται οι δικαιούχοι ενιαίας κάρτας, με στόχο τη διευκόλυνση της διέλευσης ατόμων με αναπηρία στους αυτοκινητόδρομους.

Με το άρθρο 18, ρυθμίζεται η ανάθεση συμβάσεων του Αναπτυξιακού Προγράμματος Συμβάσεων Στρατηγικής σημασίας, με την πρόβλεψη εξαιρέσεων από τις διατάξεις ν.4412/2016, όπως προέκυψαν από την εφαρμογή του νόμου, μετά την πρόσφατη τροποποίησή του με τον ν.4782.

Στο άρθρο 19, εισάγεται εφαρμογή διατάξεων για δημόσιες συμβάσεις που ωριμάζει ή αναθέτει το ΤΑΙΠΕΔ.

Με τα άρθρα 20 έως και 26, καθορίζονται τα προσόντα των διαπιστευμένων ελεγκτών μηχανικών, ζητήματα για τις διαγωνιστικές διαδικασίες και την παραλαβή έργων, δίνεται η δυνατότητα αναπροσαρμογής του επιτοκίου για την προκαταβολή της σύμβασης με τροποποίηση του ν.4412 του 2006 και καθορίζονται οι συντελεστές αναθεώρησης των έργων. Τέλος, καταργείται η δυνατότητα προσθήκης στη διακήρυξη των συμβάσεων δημοσίων έργων, επιπλέον όρων, στη διακήρυξη σε σχέση με τους όρους των αντίστοιχων προτύπων της Ενιαίας Αρχής Δημοσίων Συμβάσεων.

Στα τα άρθρα 27 και 28, περιλαμβάνονται ρυθμίσεις εποπτευόμενων φορέων. Προβλέπονται ρυθμίσεις για την ενίσχυση του δημόσιου φορέα Εταιρεία Παγίων ΕΥΔΑΠ και για την κατανομή επιχορήγησης ΟΣΕ Α.Ε. υπέρ της ΕΡΓΑ ΟΣΕ Α.Ε..

 Με το 29ο άρθρο, καθορίζονται τα μέτρα ρύθμισης οδικής κυκλοφορίας για την αντιμετώπιση των φαινομένων κυκλοφοριακής συμφόρησης στους χώρους αναχωρήσεων και αφίξεων των αεροδρομίων.

Με το άρθρο 30, λαμβάνεται μέριμνα για την κάλυψη αναγκών των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, με την πρόβλεψη πρόσληψης 35 θέσεων από τον πίνακα επιλαχόντων του διαγωνισμού του 2015 του ΑΣΕΠ.

Τέλος, με το άρθρο 31, ορίζεται η έναρξη του νόμου.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η αντιμετώπιση του προβλήματος της ωρίμανσης των μεγάλων έργων του τομέα υποδομών, αποκτά ιδιαίτερη βαρύτητα και σπουδαιότητα στη σημερινή δύσκολη οικονομική συγκυρία, λόγω των συνεπειών της ενεργειακής και της πανδημικής κρίσης στην οικονομία, αλλά και της ανάγκης για άμεση αξιοποίηση των πόρων του Ταμείου Ανάκαμψης.

Να επισημάνουμε, για μία ακόμη φορά, ότι οι σημερινές θεσμικές παρεμβάσεις δεν τροποποιούν, αλλά συμπληρώνουν το ρυθμιστικό πλαίσιο ανάθεσης των συμβάσεων παραχώρησης και των συμπράξεων δημόσιου και ιδιωτικού τομέα. Άλλωστε, η αποτελεσματικότητα κάθε συστήματος δημοσίων συμβάσεων, πηγάζει από τη βέλτιστη διαχείριση και οικονομική απόδοση του δημόσιου χρήματος. Αυτή η νομοθετική πρωτοβουλία πιστεύουμε, ότι θα δώσει σημαντική ώθηση στα μεγάλα έργα υποδομών, ενώ, ταυτόχρονα, θα αποδεσμεύσει πολύτιμα κονδύλια για άλλους αναπτυξιακούς στόχους και τομείς.

Το σημερινό νομοσχέδιο, άλλωστε, είναι προεκλογική δέσμευση της Κυβέρνησης, αποτελεί μεταρρύθμιση στον τομέα των δημοσίων έργων και έχουμε την πεποίθηση, ότι ικανοποιεί την ανάγκη για επιτάχυνση της ωρίμανσης των μεγάλων έργων υποδομής και σας καλώ γι’ αυτό να το υπερψηφίσετε. Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε πολύ, κύριε Χειμάρα.

Κυρία Μανωλάκου, επί της αρχής, τι ψηφίζετε;

**ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του Κ.Κ.Ε.):** Κύριε Πρόεδρε, καταψηφίζουμε, επί της αρχής, και το έχω δηλώσει και από την προηγούμενη συνεδρίαση της Επιτροπής.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε πολύ, κυρία Μανωλάκου, απλώς, έπρεπε να ακουστεί και επίσημα. Το Κομμουνιστικό Κόμμα, λοιπόν, καταψηφίζει, οπότε δεν αλλάζει κάτι και το νομοσχέδιο ψηφίζεται, επί της αρχής, κατά πλειοψηφία.

Τον λόγο έχει ο κ. Γιαννούλης, Εισηγητής της Μειοψηφίας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

 Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριοι Υπουργοί, κατ’ αρχήν, θα ήθελα για μερικά δευτερόλεπτα να μου επιτρέψετε να τιμήσω και εγώ με τη σειρά μου τη μνήμη της Μαριέττας Γιαννάκου, ενός πολιτικού προσώπου που αποτελεί υπόδειγμα για όλους μας, σε σχέση με τη δημόσια παρουσία της τα τελευταία αρκετά χρόνια στην κεντρική πολιτική σκηνή, αλλά και στον δημόσιο λόγο. Είναι μια απώλεια, που σημαδεύει και διαπερνά το σύνολο του κοινοβουλευτικού κόσμου και της πολιτικής ζωής.

Σε ότι αφορά στο νομοσχέδιο, θα προτιμούσα να διαθέσω τον χρόνο που έχω, κυρίως για να δοθεί η δυνατότητα, όσο το δυνατόν γρηγορότερα, να απαντήσει η Κυβέρνηση, η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, σε όλα όσα ακούστηκαν από τους εκπροσώπους φορέων. Είναι μία καλή αφορμή και αφετηρία, γιατί δεν πιστεύω να υπάρχει προηγούμενο ανάλογης διαδικασίας, όπου, σχεδόν, πλειοψηφικά, τουλάχιστον αρκετοί και σοβαροί παράγοντες που εμπλέκονται στις επιπτώσεις και τις ωδίνες αυτού του νομοσχεδίου, διατύπωσαν τόσο καθαρά την αντίθεσή τους.

Θα περίμενε κανείς να υπάρχει η πολιτική γενναιότητα, δεν ελπίζω ή δεν προσδοκώ θαύματα για την απόσυρση του νομοσχεδίου, τουλάχιστον, να επανεξετάσετε τα όσα περιλαμβάνονται στο συγκεκριμένο νομοθέτημα, στη συγκεκριμένη νομοθετική πρωτοβουλία, με αφορμή τα όσα διατυπώνει η Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Συμβάσεων και η Επιτροπή Ανταγωνισμού. Καταλαβαίνετε ότι οι όροι και οι αξίες της διαφάνειας της ομαλής λειτουργίας ενός κλάδου της ενίσχυσης του δημόσιου χαρακτήρα και του ελεγκτικού μηχανισμού σημαντικών έργων υποδομής, είναι κάτι που δεν μπορούμε να το προσπεράσουμε με μεγάλη ευκολία.

Στις 7 Δεκεμβρίου του 2020, ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, παρουσίασε στο Υπουργικό Συμβούλιο το νομοσχέδιο για τις πρότυπες προτάσεις έργων, προτάσεις καινοτομίας είχαν τότε χαρακτηριστεί, και μέσα από τον λογαριασμό του στο Twitter, επισήμανε, ότι το νομοσχέδιο «θα γίνει το όχημα ανάπτυξης» και θα αλλάξει το πεδίο των έργων στην Ελλάδα.

Βέβαια, σε αυτό το πεδίο εφαρμογής, δεν είχαμε πάρει μία πρόγευση για το επίδικο, το επίμαχο σημείο, στο οποίο αναφέρθηκαν και εκπρόσωποι των φορέων και των εργαζομένων, ότι αυτή η καινοτομία πρέπει να υπερβαίνει το ποσό των 200 εκατομμυρίων. Μικρή παράλειψη. Βέβαια, δεν μπορώ να μην διαπιστώσω τον χρόνο που μεσολάβησε από τη διαδικτυακή ενημέρωση των πολιτών, για τα όσα συζητήθηκαν στο Υπουργικό Συμβούλιο, τον Δεκέμβριο του 2020, με τον παρόντα χρόνο που εισάγεται στις Επιτροπές και την Πέμπτη στην Ολομέλεια.

Τι επιτυγχάνεται, όμως, από το πρώτο έως το πέμπτο άρθρο που περιγράφεται το αντικείμενο; Επιτυγχάνεται, κυρίως, -εδώ τέθηκαν και τα ερωτήματα- ο αποκλεισμός των μικρών εταιρειών και των μικρών μελετητικών γραφείων και η ενίσχυση ενός ολιγοπωλίου ή των μεγάλων, όπως συνηθίζαμε να λέμε στη δημόσια συζήτηση. Το όριο των 200 εκατομμυρίων, το ακούσατε και εσείς, δεν χρειάζεται να το να ερμηνεύσω περισσότερο, αφήνει έξω μικρά έργα που θα είχαν δυνητικά τη δυνατότητα να εμπλακούν σε αυτό που περιγράφεται ως ευρωπαϊκό πρότυπο για τις πρότυπες συμβάσεις.

Στην ουσία, πρόκειται για τέσσερις πέντε εταιρείες σε όλα τα μεγάλα έργα που αποκτούν δικαίωμα και πρόσβαση στα συγκεκριμένα οφέλη που προκύπτουν, κατά την Κυβέρνηση από το συγκεκριμένο νομοσχέδιο.

Η αξιολόγηση των προτάσεων, όπου και εκεί έχουμε τη διαδικασία του συγκεντρωτισμού, της αντίληψης «εγώ αναθέτω, εγώ ελέγχω, εγώ καθορίζω και εγώ αποφασίζω για την ποιότητα, για το είδος, για την πρόταση, για το ποιο κενό πάει να καλύψει», κάτι που συμπεριλαμβάνεται στα έργα ανάπτυξης και υποδομής.

Θα το πω λίγο πιο απλά. Αυτή τη στιγμή, προσπαθεί να «φορεθεί το πουκάμισο» των πρότυπων προτάσεων στις ανάγκες, όχι οργανωμένων κοινωνικών ομάδων, όχι οργανωμένων Δήμων ή Περιφερειών ή γεωγραφικών διαμερισμάτων, αλλά στις ανάγκες μιας εταιρείας, ενός φορέα, μιας ομάδας ανθρώπων, που θέλουν να επιβάλουν, με βάση τη δική τους εκτίμηση και αντίληψη για τα πράγματα και την αναπτυξιακή προοπτική της χώρας.

Με μία προσέγγιση απλή, όχι απλοϊκή, αλλά και εξόφθαλμα ορατή μπροστά μας, είναι αυτή και στη συνέχεια, η πορεία παίρνει, τα όσα προβλέπουν οι λογικές και οι πρακτικές του «εγώ εισηγούμαι, εγώ συζητώ, εγώ αποφασίζω», σε επίπεδο Υπουργού, ούτε καν Υπουργείου ή δομών της Δημόσιας Διοίκησης.

Στις διατάξεις για τη διαδικασία αξιολόγησης από την επιτροπή απουσιάζουν κριτήρια, όπως η οικονομική αποδοτικότητα, η χρηματοοικονομική βιωσιμότητα, η εύλογη τιμολόγηση ενός έργου, με βάση τους όρους της αγοράς, που εσείς οι ίδιοι και για λόγους πολιτικής αντίληψης θεωρείτε, ότι είναι σημαντικός παράγοντας της οικονομίας, αλλά και της κοινωνικής συνοχής.

Το πιο σημαντικό και καθοριστικό, όμως, για το μέλλον και των επόμενων γενεών, και εδώ θα επιμείνω και θα επικαλεστώ πάλι τις παρεμβάσεις, πριν από λίγη ώρα, των εκπροσώπων της Επιτροπής Ανταγωνισμού και της Αρχής Δημοσίων Συμβάσεων, γιατί είδαμε τι αποτύπωμα είχε η πρακτική στη διαφάνεια των προηγούμενων πολιτικών γενεών από τη Μεταπολίτευση και σε ότι αφορά στη διαφάνεια μέχρι το 2015, είδαμε το αποτύπωμα τι σημαίνει αδιαφανείς διαδικασίες, τι σημαίνει ανοχή στη διαφθορά, είναι ότι λείπει η διαφάνεια και η λογοδοσία. Όλες οι πρότυπες προτάσεις θα πρέπει να διοχετεύονται σε μία διαφανή ανταγωνιστική διαδικασία, όπου όσοι έχουν αμφισβητήσεις ή ενστάσεις θα έχουν μία δίκαιη πιθανότητα να συμμετάσχουν ή και να κερδίσουν ακόμη και τον διαγωνισμό.

Ο Υπουργός εισηγείται στον εαυτό του, άρθρο 8, παρ. 4. Στο άρθρο 8, παρ.2, αναφέρεται ότι η επιτροπή αξιολόγησης είναι πενταμελής. Στο ένα, όμως, μέλος, αυτού του Γενικού Γραμματέα Ιδιωτικών Επενδύσεων και ΣΔΙΤ, τίθεται ως προϋπόθεση συμμετοχής του η υλοποίηση της πρότασης μέσω σύμβασης σύμπραξης, δεν ορίζεται αναπληρωτής του και εάν αυτό δεν συμβαίνει, η επιτροπή θα είναι τετραμελής, παρά την πρόβλεψη της παρ.2.

Επιτρέψτε μου να αστειευτώ, αλλά γνωρίζετε τη γνωστή φράση από την ποδοσφαιρική ιστορία ενός πολύ γνωστού αμυντικού που είχε προτείνει να γίνει μία τετραμελής επιτροπή από τρία άτομα. Το γνωρίζετε, φαντάζομαι.

Σε ότι αφορά στη σύσταση Διοικητικής Αρχής Γεφυρών, θα αναφερθούμε στην επόμενη συνεδρίαση.

Εκεί, όμως, που, πραγματικά, υπάρχει ένα ευδιάκριτο, με στεντόρεια φωνή, πηχυαίους τίτλους και πολύ έντονα γράμματα, ένα sos, είναι στο άρθρο 18. Πάμε στο δεύτερο μεγάλο κομμάτι, για τις συμβάσεις του αναπτυξιακού προγράμματος στρατηγικής σημασίας. Θα αναπτύξω αύριο, με ποιον τρόπο αναθεωρείτε, αυτό που εσείς ψηφίσατε με τον ν.4782, για το συγκεκριμένο θεσμικό πλαίσιο και πού οδηγούμαστε. Οδηγούμαστε στο Ταμείο Σταθερότητας και Ανθεκτικότητας.

Ο όρος «ανθεκτικότητα» δεν πιστεύω ότι έχει μπει τυχαία. Συνδυάζεται, κυρίως, με την κοινωνική συνοχή, με το κοινωνικό αποτύπωμα των μεγάλων έργων που έχει ανάγκη η χώρα, βεβαίως τη διαφάνεια, την ωρίμανση, την επιτάχυνση, την υλοποίηση και εν πάση περιπτώσει, να επιτευχθεί ο στόχος που αφορά όλους τους Έλληνες πολίτες, που είναι και ηθική και αξιακή υποχρέωση ενός Υπουργείου κομβικής σημασίας, που έχουμε ξαναπεί και συμφωνούμε, ότι δεν έχει και κυβερνητική θητεία.

Τι συμβαίνει, όμως, τώρα εδώ; Εξαιρούμενες οι εξαιρέσεις. Οι εξαιρέσεις δεν εξαιρούνται, αναιρούνται οι εξαιρέσεις. Ένας λαβύρινθος, ακόμη και νοητικός, που καταλήγει σε ένα αποτέλεσμα.

Θέλω και μία απάντηση σε ένα ερώτημα που θέτω ήρεμα. Όλη αυτή η προσπάθεια, η οποία βρίσκει σε σοβαρή διαφωνία τις αρχές και τους φορείς, που περιέγραψα νωρίτερα, θα καταλήξει στο τέλος, ο Υπουργός να εισηγείται στην κυβερνητική επιτροπή, ενώπιον του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Επικρατείας και αυτό να είναι το ανώτατο «αυτοκρατορικό» όργανο που θα κρίνει την τύχη των συμβάσεων στρατηγικής σημασίας; Το θέτω ως ερώτημα. Αύριο θα σας αποδείξουμε, ότι είναι η ουσιαστική ανάγνωση αυτού που επιχειρείτε, αλλά εκεί οδηγούμαστε;

Αν αυτό καλύπτει όλους, όσοι μας παρακολουθούν, στις τρεις βασικές αρχές της διαφάνειας, του πραγματικού ανταγωνισμού, της αποτελεσματικότητας και της ορθής διαχείρισης των δημοσίων πόρων, να συνεχίσουμε τη συζήτηση, αλλά δεν ξέρω με ποια λογική, όταν όλα θα καταλήγουν στο Μέγαρο Μαξίμου, στους συνεργάτες του κ. Μητσοτάκη και στην κυβερνητική επιτροπή, υπό την προεδρία του, με τη συνδρομή του Υπουργού Επικρατείας, φαντάζομαι του κ. Γεραπετρίτη, για τον οποίο, όπως είπα και τις προάλλες, δεν χρειάζονται ιδιαίτερες συστάσεις, το τελευταίο διάστημα έχει δώσει αρκετά διαπιστευτήρια για τον τρόπο που αντιλαμβάνεται την πολιτική, εκεί θα καταλήξουμε;

Κλείνω, κύριε Πρόεδρε, θέτοντας, πραγματικά, ως ζήτημα πολιτικής προτεραιότητας, και να μπορούμε να συνεννοηθούμε και να αποδεχόμαστε καμιά φορά και τις αποτυχίες ή τις αστοχίες μιας νομοθετικής πρωτοβουλίας, όχι μόνο με βάση το αν αντιδρά η Αντιπολίτευση ή αν διαφωνεί η Αντιπολίτευση, κάτι που συμβαίνει, αλλά να υπάρχει και ένας μέσος όρος συμφωνίας και αποδοχής και από αυτούς που εκπροσωπούν τις αρχές σε αυτή τη χώρα, προασπίζονται τους κανόνες, υπερασπίζονται τους κανόνες και αυτούς που εκπροσωπούν και τους οικονομικούς παραγωγικούς φορείς και την κοινωνία των εργαζομένων, με μία ιδιαίτερη αναφορά σε αυτή την εκδικητική μανία αυτής της Κυβέρνησης να «κατεδαφίσει» κάθε τι που έχει δημόσιο χαρακτήρα, ελεγκτικούς μηχανισμούς, τεχνικές υπηρεσίες, να ενισχύει την υποστελέχωση, ενισχύοντας, ταυτόχρονα, άγνωστο τι, ένα ασαφές μοντέλο λειτουργίας και στην ουσία να «υποθηκεύει» πολλές και σημαντικές δραστηριότητες, που, όπως εύστοχα παρατήρησε μία εκπρόσωπος των φορέων των μηχανικών, αν δεν κάνω λάθος, έχουν κάνει πολλή δουλειά σε αυτή τη χώρα.

Είναι πολύ άδικο να τους υποτιμούμε και να τους βάζουμε στο περιθώριο, «κανιβαλίζοντας» και συκοφαντώντας ξαφνικά όλους αυτούς τους ανθρώπους που ανέλαβαν σημαντικές ευθύνες απέναντι στην ανοικοδόμηση της χώρας, στις υποδομές, στα έργα ανάπτυξης, ξαφνικά να αποτελούν το πρόβλημα, για να ξεπεράσουμε την γραφειοκρατία ή να επιτύχουμε αποτελεσματικότητα. Πιστεύω ότι τους αδικεί.

Τα υπόλοιπα θα τα πούμε στη συνέχεια στην Ολομέλεια. Όπως επανέλαβα, επιφυλασσόμαστε για την Ολομέλεια.

Σας ευχαριστώ πολύ.

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

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα ήθελα κι εγώ, με τη σειρά μου, να εκφράσω τα θερμά μου συλλυπητήρια για την απώλεια της συναδέλφου, Μαριέττας Γιαννάκου, που με την παρουσία της τίμησε τα πολιτικά αξιώματα και ως μέλος του Κοινοβουλίου, αλλά και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και ως Υπουργός. Ήταν μία πραγματική αγωνίστρια της ζωής και της πολιτικής, που διακρίθηκε για το ήθος της, το πολυδιάστατο έργο της και κατέκτησε τη γενική αναγνώριση όλων μας.

Ως προς το νομοσχέδιο, η προηγούμενη συνεδρίαση, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με την ακρόαση φορέων, ανέδειξε πολλά ζητήματα, πολλές προβληματικές διατάξεις, ιδιαίτερα, σε ότι αφορά στα ζητήματα διαφάνειας, ανταγωνισμού, αλλά και σε επιμέρους θέματα, όπως, παραδείγματος χάριν, το πολυσυζητημένο όριο του προϋπολογισμού των έργων πρότυπων προτάσεων, που είναι στα 200 εκατομμύρια ευρώ.

Αναλυτικότερα, θα αναφερθούμε και σήμερα και αύριο στη συνέχεια των συζητήσεων μας για όλα αυτά. Είναι, όμως, χαρακτηριστικές οι παρατηρήσεις και από τον Πρόεδρο της Ενιαίας Αρχής Δημοσίων Συμβάσεων και από τον Πρόεδρο της Επιτροπής Ανταγωνισμού, αλλά και από τους εκπροσώπους των φορέων, που συμμετέχουν ενεργά σε όλο τον κύκλο της κατασκευής των έργων υποδομών στη χώρα μας. Είναι ζητήματα που επιβάλλουν ριζική αναθεώρηση της προσέγγισής σας, κύριε Υπουργέ, και της δρομολογούμενης διαδικασίας, μέσα από αυτό το πλαίσιο για την υλοποίηση έργων υποδομής.

Συνεχίζοντας αυτή τη συζήτηση, διαπιστώνουμε ότι πρόκειται για ένα πλαίσιο που διαμορφώνεται, εισάγοντας διαδικασίες υλοποίησης μεγάλων έργων, που φαίνεται ότι τελικά είναι σε αντίθεση με βασικές αρχές ή οδηγίες, που δεν διασφαλίζουν, ούτε τα οφέλη του δημοσίου, το δημόσιο συμφέρον, ούτε τα οφέλη της οικονομίας και της κοινωνίας. Είναι έξω από τον κεντρικό περιφερειακό ή τοπικό σχεδιασμό, με την έννοια, ότι δεν εντάσσονται έργα που είναι σε αυτό το σχεδιασμό, πλην εξαιρέσεων

 Υπάρχουν και πάρα πολλά ζητήματα, που τις διατάξεις και τις προβλέψεις, σχετικά με τη διαφάνεια και τον ανταγωνισμό που επισήμαναν και οι φορείς, όπως χαρακτηριστικά στην περίπτωση, όπου οι ιδιωτικοί φορείς μπορεί μέσα από τη διαδικασία αυτή να διεκδικήσουν την επέκταση μεγάλων έργων που, ήδη, εκτελούνται. Παράλληλα, δεν ακούμε τίποτα για την στελέχωση των δημοσίων και ιδιαίτερα των τεχνικών υπηρεσιών, με προσλήψεις, κατάρτιση και τεχνολογική υποστήριξη, για αποτελεσματικότερη λειτουργία. Θα πρέπει να αξιοποιηθεί μία τεχνογνωσία τεράστια που υπάρχει στον δημόσιο τομέα και κινδυνεύει να χαθεί.

Ο ιδιωτικός τομέας έχει από την άλλη πλευρά, ήδη, τη δική του συμμετοχή στον χώρο της μελέτης και κατασκευής έργων υποδομής. Βεβαίως, έτσι έπρεπε να είναι και είναι και σημαντική και έχει προσφέρει. Τώρα, πώς και κατά πόσο μπορεί ή πρέπει να επεκταθεί η συμμετοχή του, και αυτό μπορούμε να το συζητήσουμε και πρέπει να το συζητήσουμε, με βάση, όμως, τις βασικές προϋποθέσεις που ανέφερα και προηγουμένως, και επιπλέον, βάσει συγκεκριμένων αρχών και πλαισίων. Καταρχήν, υπάρχουν σοβαρά θέματα με τον προγραμματισμό και τις προτεραιότητες, ποιος αποφασίζει, σε ποιο νομικό πλαίσιο ή σε ποια οδηγία βασίστηκε η συγκεκριμένη νομοθετική πρωτοβουλία. Ακούστηκε χαρακτηριστικά από τους φορείς, ότι πρόκειται για πατέντα.

Ορίζεται ως σκοπός η επιτάχυνση της ωρίμανσης και υλοποίησης έργων υποδομής. Ποιων έργων υποδομής, όμως; Ποιος έχει σχεδιάσει αυτά τα έργα, των οποίων θα επιταχυνθεί η ωρίμανση; Είναι αυτά που είναι στους προγραμματισμούς τους κεντρικούς, τους περιφερειακούς και καθυστερούν ή είναι κάποια καινούργια που θα σκεφτούν κάποιοι και αφού συλληφθεί η ιδέα θα γίνει και η πρόταση ολοκληρωμένη, η οποία έχει και πολλή δουλειά για να γίνει; Βεβαίως, θα πρέπει και σωστά προβλέπεται να υπάρχει αμοιβή γι’ αυτή τη δουλειά, αλλά σε ποιο πλαίσιο γίνεται;

Εδώ τίθεται ένα βασικό ερώτημα, πώς πρέπει να γίνει και γιατί και αν τελικά, συνολικά, εξυπηρετεί τον σκοπό που υπάρχει, δηλαδή, την επιτάχυνση απορρόφησης πόρων. Προφανώς, ενόψει του Ταμείου Ανάκαμψης. Θα μπορέσει αυτός ο στόχος να ικανοποιηθεί, μέσα από αυτή τη διαδικασία, γιατί αυτή η διαδικασία, όπως και γενικότερα όλοι οι σχεδιασμοί, δίνουν τους πόρους σε μεγάλα έργα, άρα, και σε αυτούς που έχουν τη δυνατότητα που είναι λίγοι τελικά. Γι’ αυτό και προκύπτουν όλα τα άλλα ζητήματα που έχουμε αναφέρει.

 Γιατί δεν μπορούμε να ενσωματώσουμε τις διαδικασίες επιτάχυνσης της ωρίμανσης, μέσα στο υπάρχον θεσμικό πλαίσιο; Εμείς πιστεύουμε, ότι αυτό μπορεί να γίνει. Ακόμη και οι ιδέες μπορούν να ενταχθούν και να αξιοποιηθούν μέσα σε αυτό το πλαίσιο, χωρίς να δημιουργούνται δεσμεύσεις, υποχρεώσεις και δεδομένα σε βάρος των βασικών αρχών και χαρακτηριστικών των δημοσίων έργων για τη διαφάνεια, το κόστος, τον ανταγωνισμό και το δημόσιο συμφέρον. Εν τέλει, πώς θα είναι αυτή η διαδικασία αποτελεσματική, σε σχέση με τον στόχο που πρέπει να έχουμε για αξιοποίηση πόρων και να υπηρετηθεί ο στόχος μιας βιώσιμης ανάπτυξης;

Όμως, και η ομιλία προχθές του κ. Υπουργού, είχε, επίσης, αντιφάσεις, πέρα από τον προβληματισμό που διατυπώσαμε, ότι μήπως όλη αυτή η ιστορία είναι προσχηματική και άλλα πάνε να γίνουν μέσα από τις εξαιρέσεις και οι εξαιρέσεις γίνουν ο κανόνας, τελικά; Δεν γνωρίζω. Όμως, υπήρξαν αντιφάσεις και από την πλευρά του κ. Υπουργού, ο οποίος ανέφερε ότι προχωρούν τα μεγάλα έργα. Γίνονται πολλοί διαγωνισμοί, έχουμε πάρα πολλά έργα, αλλά, αφετέρου αναζητούμε και επιταχυντές εξελίξεων για τα μεγάλα έργα που έχουμε ανάγκη. Αφού τα έχουμε προσδιορίσει και τα ξέρουμε, άρα, δεν χρειάζεται να αγοράσουμε «ιδέες». Αν δεν μπορούμε να τα προετοιμάσουμε, να δούμε πώς θα τα προετοιμάσουμε μέσα από ένα καθεστώς διαφάνειας, δεν διαφωνούμε, αλλά όχι με αυτόν τον τρόπο. Αναζητούμε, λοιπόν, αυτούς τους επιταχυντές, μέσα από έργα άνω των 200 εκατομμυρίων ευρώ με στοιχεία καινοτομίας και πολυπλοκότητας, που, συγχρόνως, όμως, κάποιος άλλος θα σκεφτεί και θα τα παρουσιάσει ως πρότυπη πρόταση.

Επίσης, πράγματι, οι διαδικασίες που έχουμε καθυστερούν τα έργα, το ξέρουμε. Θα πάψει, όμως, να γίνεται αυτό, επειδή θα έχουμε ορισμένες πρότυπες προτάσεις, γιατί ορισμένες θα είναι με τις προϋποθέσεις που μπαίνουν με το όριο, με την πολυπλοκότητα, με την καινοτομία έξω από τον σχεδιασμό, κ.λπ. ή όλα τελικά τα μεγάλα έργα θα τα «βαπτίσουμε» πρότυπες προτάσεις; Αλλιώς, δεν βγαίνει νόημα, πραγματικά. Απ’ όσα ακούστηκαν, προκύπτει τελικά, ότι εύκολα μπορεί να οδηγηθούμε σε εκπτώσεις, σε σχέση με την προσπάθεια διαφύλαξης του δημοσίου συμφέροντος.

Όλα αυτά που ανέφερα, στην ουσία, καλύπτουν πολλά αναφερόμενα, επί συγκεκριμένων άρθρων. Θα επανέλθω, όμως, στο θέμα των εξαιρέσεων του άρθρου 3, όπου μπορεί να μεταφέρονται έργα άλλων Υπουργείων στο Υπουργείο Υποδομών, εντασσόμενα στην διαδικασία των πρότυπων προτάσεων. Επίσης, υπάρχει και η εξαίρεση για έργα που έχουν χαμηλό βαθμό ωρίμανσης, αλλά είναι στον προγραμματισμό ενός φορέα,. Αυτό, γιατί να μην μπορεί να γίνει με πρωτοβουλία της ίδιας της αρχής και διαδικασία επιλογής του ιδιωτικού φορέα με έναν αντικειμενικό τρόπο, αν πρέπει να πάνε εκεί; Αυτά τα έργα πως τελικά συνδέονται με τις άλλες προϋποθέσεις που είπαμε;

Αναφορικά με το όριο των 200 εκατομμυρίων ευρώ, ήδη, έκανα μία αναφορά, αλλά με αυτή τη λογική, δεν μπορεί ένα έργο μικρότερου προϋπολογισμού, να είναι έργο με χαρακτηριστικά καινοτομίας και πολυπλοκότητας; Πως προσδιορίζονται, τελικά, αυτά τα χαρακτηριστικά; Με ποια κριτήρια, ποιες είναι οι προδιαγραφές; Βλέπουμε ότι υπάρχει μία ασάφεια και ο κίνδυνος οι θετικές αξιολογήσεις να γίνουν με υποκειμενικά κριτήρια με ότι αυτό συνεπάγεται.

Θα ξαναπώ για την προϋπόθεση για υλοποίηση έργων για οκτώ μήνες, με την επίκληση των συνεπειών του κορονοϊού, εντασσόμενα σε αυτό το πλαίσιο. Και εδώ αλλάζει ο χαρακτήρας θεσμοθέτησης. Χωρίς διαφάνεια πάλι, συνεχίζεται η ίδια η κατάσταση, εδώ και δύο χρόνια. Το ζήτημα, επίσης, της πλεονεκτικής θέσης που μπορεί να βρεθεί ο προτείνων, για να αναλάβει την πρότυπη πρόταση, ώστε να αναλάβει και την εκτέλεση του έργου. Είναι και αυτό ένα θέμα, που έχει, αφενός μεν γνώση πλήρη των στοιχείων της πρότασης, αφού αυτός την εκπόνησε -πλεονεκτεί εύκολα, λοιπόν, στην επόμενη διαδικασία- αφετέρου, έχει και το δικαίωμα διεκδίκησης, εάν δεν είναι πρώτος να υποβάλει ξανά προσφορά, οπότε εκεί, αυτό το πρώτο πλεονέκτημα που ανέφερα είναι ακόμη πιο ισχυρό στην επανυποβολή προτάσεων.

Σε σχέση με την τετραμελή επιτροπή, είπαμε ότι υπάρχει ένα θέμα και θα πρέπει να γίνουν οι συμπληρώσεις, εφόσον προχωρήσετε, τουλάχιστον, να γίνει μία πιο ορθολογική συγκρότηση. Η επιτροπή, έτσι όπως είναι, αποτελείται από τον Πρόεδρο, τον Υπουργό, ενώ μετά η Κυβερνητική Επιτροπή Συμβάσεων Στρατηγικής Σημασίας και ο Πρωθυπουργός έχουν τον απόλυτο έλεγχο της έγκρισης και της δρομολόγησης αυτών των θεμάτων.

Στο άρθρο 15, για τη σύσταση Διοικητικής Αρχής Γεφυρών, πράγματι, είναι μία θετική διάταξη και θα πρέπει επιτέλους, να γίνει μία συστηματική δουλειά πάνω σε αυτό. Βέβαια, εξαιρούνται τα χαρακτηρισμένα ως μνημεία. Εμείς, στην Περιφέρειά μου, στην Άρτα, είχαμε την καταστροφή του Γεφυριού της Πλάκας, το οποίο, ευτυχώς, αναστηλώθηκε. Έχουμε το ιστορικό γεφύρι της Άρτας που το γνωρίζουν όλοι. Ξέρουμε ότι υπάρχουν πολλά θέματα με τα γεφύρια και απαιτούν μεγάλη προσοχή και οι γέφυρες που χρησιμοποιούμε καθημερινά και οι γέφυρες που είναι μνημεία πολιτισμού και πολιτιστικής παράδοσης.

Σε ότι αφορά στο δεύτερο μέρος, θα αναφερθώ μόνο σε δύο - τρία άρθρα. Στο άρθρο 18, πολύ επιγραμματικά, στις διατάξεις που αφορούν στην ανάθεση συμβάσεων του αναπτυξιακού προγράμματος συμβάσεως στρατηγικής σημασίας. Όλες αυτές οι αναιρέσεις των εξαιρέσεων δημιουργούν, πραγματικά, σοβαρότατα θέματα διαφάνειας και ανταγωνισμού. Ακούστηκαν και προβληματισμοί, σε σχέση με το πώς προασπίζουμε το δημόσιο συμφέρον, τη δημοσιότητα, τη λογοδοσία και όλα αυτά. Αυτό είναι το άρθρο, έτσι όπως έχει κατατεθεί, νομίζω, ότι δεν έχει δυνατότητα βελτιώσεων και θα πρέπει να αποσυρθεί.

Στο άρθρο 19, με την παραχώρηση στο ΤΑΙΠΕΔ της δυνατότητας αναθέσεων εξειδικευμένων εργασιών σε δημόσιες συμβάσεις, άνω των 30 εκατομμυρίων ευρώ, με προσφυγή στη διαδικασία διαπραγμάτευσης, χωρίς δημοσίευση της προκήρυξης, έχουμε εκφράσει την αντίθεσή μας για τη χορήγηση αυτής της αρμοδιότητας ως επέκταση μιας, αμιγώς, δημόσιας αρμοδιότητας του Υπερταμείου, μέσω του ΤΑΙΠΕΔ και προφανώς, εδώ και με την αποφυγή της δημόσιας προκήρυξης για την ανάθεση υπηρεσιών συμβούλων, είναι κάτι που ούτε αυτό μας βρίσκει σύμφωνους.

Τέλος, σε ότι αφορά στο άρθρο 24, είναι θετικό. Υπάρχει σοβαρό πρόβλημα που αντιμετωπίζει σήμερα όλος ο κόσμος, όπως τα νοικοκυριά και οι επιχειρήσεις πλήττονται από την ακρίβεια, από την αύξηση του κόστους παραγωγής, έτσι και ο κατασκευαστικός κλάδος έχει σοβαρά προβλήματα μέσα από τις συνεχείς ανατιμήσεις των υλικών.

 Κλείνω με το θέμα της ΕΥΔΑΠ. Πέραν του ότι φαίνεται να θεσπίζεται μία ακόμη θέση μετακλητού στο γραφείο του Διοικητή και να δημιουργούνται δύο «ταχύτητες» υπαλλήλων, μία διάταξη με την οποία διαφωνούμε, θα ήθελα, με την ευκαιρία αυτή, να πω, ότι για την ΕΥΔΑΠ, έχουμε εκφράσει τη θέση μας, ότι, δηλαδή, θα πρέπει και η ΕΥΔΑΠ, μαζί με τα εξωτερικά δίκτυα ύδρευσης, να παραμείνουν στον έλεγχο και την ευθύνη του δημοσίου για τη λειτουργία, για τη συντήρηση. Διαφωνούμε με την είσοδο ιδιωτών στη διαχείριση ενός δημόσιου αγαθού, όπως είναι το νερό. Υπάρχει ένα σοβαρό ζήτημα, καθώς το Υπουργείο, παρά την πρόθεση και τις αντιδράσεις της ίδιας της Διοίκησης της ΕΥΔΑΠ για συμμετοχή στον διαγωνισμό που προχωρήσατε, τελικά, με ευθύνη του Υπουργείου, αποκλείστηκε από αυτόν το διαγωνισμό. Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ολοκληρώσουμε με τους Εισηγητές και Ειδικούς Αγορητές και τη συνεδρίασή μας θα κλείσει ο Υπουργός Υποδομών, κ. Κώστας Καραμανλής. Θα συνεχίσουμε αύριο το πρωί με τη β΄ ανάγνωση στις 09:00. Τον λόγο έχει η κυρία Μανωλάκου.

**ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του Κ.Κ.Ε.):** Θα ήθελα κι εγώ, εκ μέρους του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας, να εκφράσω τα θερμά μας συλλυπητήρια για τον θάνατο της Μαριέττας Γιαννάκου, που απολαμβάνει την εκτίμηση όλων μας, γιατί πορεύτηκε με σοβαρότητα, αξιοπρέπεια και εντιμότητα σε όλη της την πολιτική διαδρομή και ξεχώρισε για τη γενναιότητα, με την οποία αντιμετώπισε και τα προβλήματα της υγείας της.

 Σε ότι αφορά στο νομοσχέδιο, και από την ακρόαση φορέων φαίνεται καθαρά, ότι θέλετε να μοιράσετε μεγάλα έργα, με πολλά λεφτά, σε πολύ λίγους «μεγαλοκαρχαρίες» ομίλους. Το νομοσχέδιο, λοιπόν, είναι στα μέτρα των μεγάλων κατασκευαστικών ομίλων, της καπιταλιστικής ανάπτυξης και των ιμπεριαλιστικών σχεδιασμών. Αυτών τα συμφέροντα ικανοποιεί και το νομοσχέδιο μαζί με τα άρθρα του.

Ταυτόχρονα, και αυτή η Κυβέρνηση προσπαθεί να αποποιηθεί τις ευθύνες που έχει για τις τεράστιες καθυστερήσεις σε μερικά έργα που έχουν καταντήσει «γεφύρι της Άρτας», όπως το Μετρό Θεσσαλονίκης. Δεκαπέντε χρόνια φτιάχνεται και πέρασαν τόσες κυβερνήσεις, αλλά και οδικοί άξονες, όπως Κάρυστος-Αλιβέρι, δημοπρατήθηκε το 2005, πριν από δεκαεπτά χρόνια, όμως, οι ιδιοκτήτες των φέρι μποτ, οι εφοπλιστές, δεν το αφήνουν και τους κάνετε όλες οι κυβερνήσεις το χατίρι, για να μην χάσουν δρομολόγια και κέρδη. Αυτών τα συμφέροντα εξυπηρετείτε. Οι ίδιοι λόγοι είναι που δεν φτιάχνεται και η γέφυρα Σαλαμίνας-Πέραμα, για να γίνει γρηγορότερη η συγκοινωνία.

Αυτό δείχνει, ότι αν και η τεχνολογία και η επιστήμη αναπτύσσονται και προχωράνε, ωστόσο, μπαίνει «φρένο» στη χρήση και στην αξιοποίησή τους για τις ανάγκες του λαού, για να μην θιχτούν κέρδη και συμφέροντα καπιταλιστικών εταιρειών. Το πορθμείο της Σαλαμίνας-Πέραμα θεωρείται το πιο «χρυσοφόρο» της Ευρώπης. Αυτός είναι ο καπιταλισμός, το κέρδος έχει θεό και όχι τις ανάγκες των απλών ανθρώπων. Όμως, και οι σταθμοί του Μετρό σε Πειραιά και Μανιάτικα, έπρεπε να είχαν παραδοθεί το 2017, δηλαδή, τέσσερα χρόνια πριν. Καθυστερήσεις, χωρίς, βέβαια, να αποζημιώνονται λαϊκά στρώματα και, κυρίως, μαγαζιά που είναι γύρω γύρω και υπολειτουργούν. Είναι σαν να είναι σε ένα συνεχές lockdown για πάνω από επτά χρόνια.

 Μπορεί μερικά έργα να λέτε, ότι είναι απαραίτητα, όμως, η ιεράρχηση που κάνετε, είναι για τις ανάγκες του κεφαλαίου. Και εννοώ έργα απαραίτητα για τις λαϊκές ανάγκες που τα υποσκάπτετε και εσείς και οι προηγούμενοι. Τεράστιο στεγαστικό πρόβλημα υπάρχει, παραδείγματος χάρη, στις δημόσιες δομές υγείας, που έχουν επιβαρυνθεί, ιδιαίτερα, μετά την πανδημία. Τα αντιπλημμυρικά έργα, η έλλειψή τους είναι τεράστια, ενώ υπάρχουν παμπάλαια σχολικά συγκροτήματα. Είναι έργα που έχει ανάγκη ο λαός. Ωστόσο, δεν βλέπουμε καμία προτεραιότητα στις κυβερνητικές επιλογές. Βλέπουμε στα αιτήματα των υγειονομικών να τίθεται το θέμα κατασκευής νέων νοσοκομείων ή επέκταση των παλαιών, ή στις κινητοποιήσεις των αγροτών να τίθεται το αίτημα των αντιπλημμυρικών έργων τόσο έντονα, γιατί έχουν μεγάλη καταστροφή στα χωράφια τους από τις πλημμύρες, αλλά δεν γίνεται τίποτα.

Ωστόσο, για την αντιμετώπιση ενδεχόμενων πλημμυρών, δεν αρκούν μόνο μελέτες που να προσδιορίζουν τα επικίνδυνα για τις πλημμύρες σημεία, γιατί αυτό κάνετε σε πολλές περιπτώσεις και δεν προγραμματίζετε την κατασκευή τους, αφού οι κυβερνήσεις, σημερινές και προηγούμενες, έχουν τη λογική κόστους-οφέλους και δεν είναι διατεθειμένες να τα υλοποιήσουν. Πρόκειται για την πολιτική της Ε.Ε., που καθορίζει την προστασία της ζωής του λαού, θεωρώντας προτιμότερο να δοθούν αποζημιώσεις σε λαϊκές συνοικίες, ακόμη και να χαθούν ανθρώπινες ζωές, από το να γίνουν υποδομές για να αποφευχθούν καταστροφές.

Με αυτό, λοιπόν, το νομοσχέδιο και με αυτή τη πολιτική, ήδη, από το πρώτο άρθρο, «σφίγγετε» τη σύνδεσή σας με τους επιχειρηματικούς ομίλους, για να τους εξασφαλίσετε μεγαλύτερα κέρδη, παραχωρώντας τους και τον σχεδιασμό των υποδομών, αντικείμενο που εξ ολοκλήρου ανήκε στο δημόσιο και στην πολιτική του κάθε Υπουργείου. Αντί να στελεχώνετε τις δημόσιες υπηρεσίες, τους αφαιρείτε αντικείμενο και τις συρρικνώνετε. Έτσι προωθείτε έργα των κατασκευαστικών ομίλων και ονομάζετε πρωτοπορία την αντιδραστική πολιτική σας. Επιτυγχάνεται έτσι, ένας ευτυχής «γάμος», μεταξύ δημοσίου και ιδιωτικού τομέα, όπως έλεγε δημόσια ο γενικός διευθυντής ενός μεγάλου γαλλικού κατασκευαστικού ομίλου, που έχει πάρει πάρα πολλά έργα στη χώρα μας.

Στο άρθρο 2, αναφέρεστε στη διαδικασία υποβολής και τους κανόνες αξιολόγησης προτύπων προτάσεων για έργα υποδομής, ενώ στο άρθρο 3, αναλύετε το πεδίο εφαρμογής για έργα υποδομών του Υπουργείου Μεταφορών ή Περιβάλλοντος ή έργα καινοτομίας. Με τον όρο, όμως, ότι η αξία του έργου θα υπερβαίνει τα 200 εκατομμύρια, χωρίς ΦΠΑ. Δηλαδή, «φαραωνικά» έργα που μόνο μεγάλες κατασκευαστικές εταιρείες και όμιλοι μπορούν να αναλάβουν. Μάλιστα, αυτές οι εταιρείες θα δίνουν τις απαραίτητες μελέτες με πλήρη στοιχεία, όπως λέτε, στις αναθέτουσες αρχές. Έργα «με το κλειδί στο χέρι», όπως λένε αυτές οι ίδιες μεγαλοεταιρίες. Φυσικό είναι, λοιπόν, οι αρμόδιοι να εγκρίνουν τη μελέτη και να αναθέσουν σε αυτή την εταιρεία και την κατασκευή του έργου. Ωστόσο, δημιουργούνται και εξαιρέσεις από τον ορισμό πρότυπες προτάσεις, που μόνο στα λόγια είναι, αφού θα συμπεριλαμβάνονται και θα ανατίθενται έργα του προγράμματος δημοσίων έργων, που δεν ήταν σε προτεραιότητα, ή παρουσίαζαν πολύ χαμηλό επίπεδο ωρίμανσης. Στο άρθρο 4, δίνονται ορισμένοι ορισμοί που εξυπηρετούν, κυρίως, τους μεγαλοκατασκευαστικούς ομίλους, ενώ στο άρθρο 5, αναφέρεστε σε αρμόδια όργανα που αντιμετωπίζουν τους προτείνοντες, χωρίς διακρίσεις και ενεργούν με διαφάνεια. Ποια διαφάνεια, δηλαδή, όταν το νομοσχέδιο είναι γραμμένο στα μέτρα τους και βέβαια, δεν παραλείπετε να αναφερθείτε στην προστασία των δικαιωμάτων των ιδιωτών, δηλαδή, των μεγάλων επιχειρηματικών ομίλων. Και το θεωρούμε φυσικό, όταν «τσαλαπατάτε» τα δικαιώματα των εργαζομένων. Όχι μόνο συλλογικές συμβάσεις δεν κατοχυρώνετε, -εδώ νομοθετικά τα έχετε περάσει και εσείς και οι προηγούμενοι-, αλλά απολύονται μαζικά στη ΛΑΡΚΟ 1.200 άτομα, γιατί, πραγματικά, σας ενδιαφέρει να προστατεύσετε τα κέρδη και τα συμφέροντα των επιχειρηματικών ομίλων και μόνο αυτών.

Το δεύτερο κεφάλαιο, στα άρθρα 6 έως 11, αναλύετε τη διαδικασία υποβολής και αξιολόγησης των προτύπων προτάσεων. Θέτετε το δικαίωμα υποβολής πρότυπης πρότασης, ότι θα το έχει κάθε οικονομικός φορέας, ή ένωση οικονομικών φορέων. Φυσικά, δεν λέτε την αλήθεια, γιατί δεν αφορά τον καθένα του κλάδου, αλλά μόνο τους πολύ μεγάλους, δηλαδή, μία «χούφτα» μεγαλοκατασκευαστικών ομίλων. Αυτό το λέτε καθαρά στο άρθρο 7, που είναι η διαδικασία υποβολής και το περιεχόμενο πρότυπης πρότασης που θα περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, κατ’ ελάχιστο παράβολο υπέρ του δημοσίου, που θα αντιστοιχεί στο 1‱ της αξίας του έργου, δηλαδή, από 200.000 ευρώ και πάνω. Και ποιος μπορεί να το διαθέσει αυτό το ποσό; Μόνο μεγάλες επιχειρήσεις και με ρίσκο, αν δεν εγκριθεί, να χάσουν μέρος ή και ολόκληρο το ποσό. Συνεπώς, μόνο με αυτή την προϋπόθεση, κάνετε τον διαχωρισμό. Από τη μία πλευρά, η μεγάλη μάζα μικρών και μεσαίων που στερούνται δικαιωμάτων και από την άλλη, οι πολύ μεγάλοι όμιλοι. Έτσι γίνεται η συγκεντροποίηση και έργων και του κατασκευαστικού κλάδου.

Επίσης, στους όρους και προϋποθέσεις βάζετε, ότι πρέπει να υπάρχει συμβατότητα της πρότυπης πρότασης με τους στρατηγικούς στόχους βιώσιμης ανάπτυξης της αναθέτουσας αρχής, ή του αναθέτοντος φορέα και τους γενικότερους στόχους οικονομικής, πολιτικής και βιώσιμης ανάπτυξης της χώρας. Ξέρουμε καλά, πόσο αντιλαϊκοί είναι αυτοί οι στόχοι, εξυπηρετώντας την ταξική σας πολιτική, δηλαδή, προνόμια και κέρδη σε επιχειρηματικούς ομίλους.

Ταυτόχρονα, ζητάτε να υπάρχουν εναλλακτικές πηγές χρηματοδότησης, δημόσιες και ιδιωτικές, του προτεινόμενου έργου, όπως και η κεφαλαιουχική δομή της επένδυσης. Ουσιαστικά, είναι η ιδεολογία και η αντίληψή σας που ευνοεί και πάλι τους μεγαλοκατασκευαστές και αυτή είναι η καπιταλιστική σας ανάπτυξη. Ακόμη, η έκθεση για τις απαιτούμενες αδειοδοτήσεις πρέπει να περιλαμβάνει και το ιδιοκτησιακό καθεστώς και τις απαιτούμενες απαλλοτριώσεις και μία σειρά από άλλα στοιχεία για ύπαρξη δικτύων κοινής ωφέλειας, με την υποχρέωση μη μετακίνησης ή μεταφοράς τους. Πάντα από τη σκοπιά ικανοποίησης συμφερόντων των επιχειρηματικών ομίλων και της καπιταλιστικής ανάπτυξης και όχι για τα συμφέροντα και τις ανάγκες του λαού. Τα περισσότερα από αυτά ήταν αντικείμενο και υποχρέωση που έπρεπε να σχεδιάζει ο δημόσιος τομέας. Τελικά, δεν θέλετε ούτε αυτό το αστικό κράτος, αλλά πιο άμεσα το ιδιωτικό, αποκλειστικά, να αποφασίζει.

Επίσης, με το άρθρο 8, «στήνετε» την επιτροπή αξιολόγησης προτύπων προτάσεων. Η αλήθεια είναι, ότι μας κάνατε τη χάρη να ενημερωθούμε, από ποια και πόσα μέλη θα αποτελείται αυτή η επιτροπή. Δεν το κάνουν όλοι και μας κατηγορήσατε για την κριτική που ασκήσαμε. Ότι είναι μία κυβερνητική επιτροπή αποκλειστικά και είναι. Δεν υπάρχει εκπροσώπηση κανενός φορέα που σε επιτροπές συνηθίζεται, όπως τα επιμελητήρια που έχουν το αντίστοιχο γνωστικό αντικείμενο.

Όμως, και στο άρθρο 9, για την αξιολόγηση πρότυπης μελέτης από την επιτροπή αξιολόγησης που εισηγείται την έγκριση ή την απόρριψη της πρότυπης πρότασης. Έχει ενδιαφέρον η fast track διαδικασία. Ενημερώνει τον προτείνοντα για την πληρότητα ή τις ελλείψεις του φακέλου, μέσα σε τριάντα μέρες από την υποβολή και η διαδικασία αξιολόγησης ολοκληρώνεται μέσα σε ενενήντα μέρες. Μακάρι να κάνατε το ίδιο και για τις συντάξεις των μισθωτών, να ολοκληρώνονταν τόσο γρήγορα.

Ακόμη, η επιτροπή αξιολόγησης προτύπων προτάσεων μπορεί να καλεί τον προτείνοντα να δίνει διευκρινίσεις σε πρόσθετα στοιχεία ή πληροφορίες, ως προς την πρόταση του, μέχρι τριάντα ημέρες τυπικά, γιατί, ουσιαστικά, του δίνετε πρόσθετη προθεσμία μέχρι εκατόν είκοσι ημέρες. Οι διευκολύνσεις πολλές και με τα όλα τους. Μέχρι αυτός που προτείνει το έργο, να το αναλάβει στα σίγουρα. Φυσικά, εάν εγκριθεί, τα έξοδά του θα έχουν συμπεριληφθεί. Δηλαδή, το κόστος μελετών και συνολικά τα έξοδα για την υποβολή της πρότασής του. Και βάζετε και έναν απλό όρο: ότι δεν μπορεί να είναι αυτά τα έξοδα, πάνω από το 3% της αξίας του έργου. Δηλαδή, στο ελάχιστο, από 6 εκατομμύρια και πάνω, για την προετοιμασία του φακέλου. Εάν, όμως, δεν εγκριθεί, χάνει και μέρος του παράβολου που καταθέτει και όλα τα έξοδα των μελετών του φακέλου. Ποιος μπορεί να ρισκάρει τόσα λεφτά; Μόνο ένας πολύ μεγάλος όμιλος. Ταυτόχρονα, μάς δημιουργεί και την υποψία, ότι όποιος φθάνει μέχρι την κατάθεση της μελέτης, πρέπει να νιώθει και τη σιγουριά ότι θα εγκριθεί. Δηλαδή, μιλημένα πράγματα.

Εξάλλου, η επιτροπή αξιολόγησης των πρότυπων προτάσεων υποβάλλει την εισήγησή της στον Υπουργό, που έχει την αρμοδιότητα, ή την εποπτεία του έργου και αυτός αποφασίζει. Πολύ διαφάνεια, τελικά. Ειρωνικά το λέω, για να μην περάσει, ότι το λέω πραγματικά. Τελικά, «μάς δουλεύετε» στην κυριολεξία.

Στο τρίτο κεφάλαιο, στα άρθρα 12 και 13, αναφέρεστε στους ειδικούς κανόνες για τη διαδικασία ανάθεσης συμβάσεων, μετά την έγκριση της πρότασης του μεγάλου κατασκευαστικού ομίλου και φαίνεται ότι μπορείτε, μέσα από το άρθρο 13, με το δικαίωμα διεκδίκησης και αποζημίωσης, να εξασφαλιστεί στα σίγουρα, ότι αυτός που κάνει την πρόταση, θα πάρει και την κατασκευή του έργου, με κάθε τρόπο. Δηλαδή, με βελτιωμένες οικονομικές προσφορές και άλλα, ασκώντας το δικαίωμα διεκδίκησης, όπως το ονομάζετε.

Όμως, και στο άρθρο 14, δηλαδή, το 4ο Κεφάλαιο, που είναι οι εξουσιοδοτικές διατάξεις, ακόμη μία φορά, αναφέρετε πολύ καθαρά, ότι η πρότυπη πρόταση μπορεί και να μην είναι πρότυπη και ας λέγεται έτσι, αλλά να αφορά σε Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, δηλαδή, με πολύ χαμηλό επίπεδο ωρίμανσης και εδώ δείχνετε το ενδιαφέρον, ώστε να γίνει η υλοποίησή του, γιατί συμφέρει τον μεγάλο κατασκευαστικό όμιλο.

Σε ότι αφορά στις λοιπές διατάξεις, που, βεβαίως, δεν υπήρχαν όλες στη διαβούλευση, δηλαδή στο β΄ μέρος του νομοσχεδίου, θα αναφερθώ στην επόμενη συνεδρίαση, κύριε Πρόεδρε.

Επί της αρχής, καταψηφίσαμε, γιατί θεωρούμε ότι είναι ένα νομοσχέδιο που εξυπηρετεί το μεγάλο κεφάλαιο και τα κέρδη του και όχι τις ανάγκες του λαού.

Ευχαριστώ πολύ.

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

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης, κ. Βασίλειος Βιλιάρδος.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης - ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ):**  Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κατ’ αρχήν, τα θερμά μας συλλυπητήρια στην οικογένεια της εξαιρετικής Μαριέττας Γιαννάκου, ο θάνατος της οποίας είναι μεγάλη απώλεια, προφανώς, για την Ελλάδα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριοι Υπουργοί, εισαγωγικά, οι πρότυπες προτάσεις, ή αυτόκλητες, όπως ονομάζονται στην πραγματικότητα, δεν είναι κάτι νέο που ανακάλυψε η μελέτη των ΙΟΒΕ και ΣΕΒ το 2019 που αναφέραμε στην προηγούμενη συνεδρίαση, αφού πρόκειται για ένα «εργαλείο» που χρησιμοποιείται από τη δεκαετία του 1990 σε αναπτυσσόμενες χώρες της Νότιας Αμερικής, της Λατινικής Αμερικής, όπως στο Περού, στην Τζαμάικα και στην Κολομβία, της Αφρικής, όπως στην Τανζανία, στη Νιγηρία και στην Γκάνα, καθώς, επίσης, της Ασίας, όπως στην Ινδία και στις Φιλιππίνες.

Εν προκειμένω, υπάρχουν αρνητικές μελέτες, όπως θα καταθέσουμε στα Πρακτικά, ενώ συχνά πρόκειται για χώρες που έχει εμπλοκή το ΔΝΤ, όπως η Χιλή ή η Νότια Αφρική. Χρησιμοποιείται, βέβαια, και στις ανεπτυγμένες χώρες, αν και σε πολύ μικρότερη κλίμακα, όπως στη Βιρτζίνια και στην Αριζόνα των Ηνωμένων Πολιτειών, στην Ιταλία και στην Αυστραλία, αλλά σε πάρα πολύ μικρή κλίμακα.

Το «εργαλείο» αυτό έχει εφαρμοστεί, για να προωθήσει, κυρίως, έργα σε χώρες που οι δημόσιες υπηρεσίες τους θεωρείται πως δεν μπορούν να ανταποκριθούν στις ανάγκες, ενώ έχει κατακριθεί ως πηγή πολλών προβλημάτων. Μεταξύ άλλων, έχει κατακριθεί από την Παγκόσμια Τράπεζα, με κύρια προβλήματα -κατά τη μελέτη της το 2017, που, επίσης, θα καταθέσουμε τα περιεχόμενα στα Πρακτικά, τα παρακάτω που θα αναφέρω. Πρώτον, στη σελίδα 82 της μελέτης, ο ανεπαρκής και άνισος ανταγωνισμός, ο οποίος οδηγεί τελικά τις κυβερνήσεις σε αδύναμη διαπραγματευτική θέση.

 Δεύτερον, στη σελίδα 83, της ίδιας μελέτης, ο μεγάλος αριθμός χαμηλής ποιότητας προτάσεων, με αποτέλεσμα να σπαταλιέται ο χρόνος του δημοσίου τομέα για την αξιολόγησή τους. Ενδεικτικά, ενώ υποβλήθηκαν πάνω από διακόσιες προτάσεις στη Χιλή, μεταξύ των ετών 1995 και 2006, μόνο οι είκοσι έξι από τις διακόσιες είχαν γίνει δεκτές, ενώ τελικά συμβασιοποιήθηκαν, μόλις, οι δώδεκα, όπως θα καταθέσουμε στα Πρακτικά.

Τρίτον, η αδιαφάνεια ως προς τη σκοπιμότητα των έργων, τις λεπτομέρειες των προτάσεων και τα κόστη τους, ενώ δεν είναι πάντα εύκολα αντιληπτός ο λόγος που προτείνονται τα έργα.

Τέταρτον, τα έργα, είτε δεν είναι στην πραγματικότητα καινοτόμα, είτε δεν επιλέγουν την πιο καινοτόμο λύση, ως προς τα μέρη τους, όπως στον εξοπλισμό ή στο λογισμικό, ενώ, πολλές φορές, προτείνονται δρόμοι και άλλα έργα υποδομών που δεν είναι απαραίτητα.

Πέμπτον, έχει διαπιστωθεί διαφθορά, κατά τη διαπραγμάτευση των όρων, μεταξύ εργολάβου και δημοσίου, ενώ σύμφωνα με μία άλλη μελέτη που βρήκαμε και που, επίσης, θα καταθέσουμε στα Πρακτικά, στο Μεξικό το 44% των διαγωνιζόμενων έδιναν «μερίδιο» στο δημόσιο.

Έκτον, πολλές φορές, τα έργα δεν συμφωνούν με τις προτεραιότητες της χώρας, ενώ σε αυτές τις περιπτώσεις οι προτάσεις κατατίθενται σταδιακά, για να δοθεί πρώτα μία προέγκριση από το δημόσιο, όπως θα καταθέσουμε στα Πρακτικά.

Συμπερασματικά, λοιπόν, οι πρότυπες προτάσεις που άλλαξε το όνομά τους, για να μην γίνεται αντιληπτή η αποτυχία τους στο παρελθόν, όπως μετονομάστηκε η τρόικα σε θεσμούς, για παράδειγμα, οδηγούν σε μία χαμηλή ωφέλεια των έργων, σε σχέση με τα χρήματα που καταβάλλονται, καθώς, επίσης, στην απαξίωση και στη δυσφήμιση των δημοσίων υπηρεσιών. Ακόμη δε, και σε εκείνες τις περιπτώσεις που οι κυβερνήσεις έχουν επαρκή εμπειρία, δυνατότητες ελέγχου, καθώς, επίσης, καθαρή προϋπολογιζόμενη κερδοφορία, το κόστος αυτών των έργων είναι υψηλότερο από αυτό ενός ανοιχτού λογαριασμού, όπως, επίσης, θα καταθέσουμε στα Πρακτικά. Επαναλαμβάνουμε ξανά, το κόστος είναι υψηλότερο από αυτό ενός ανοιχτού διαγωνισμού.

Με βάση τα δεδομένα για τα έργα ΣΔΙΤ, που συμμετέχουν η Παγκόσμια Τράπεζα, η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και άλλοι, οι πρότυπες προτάσεις πρέπει να εφαρμόζονται μόνο κατ’ εξαίρεση, ενώ αυτός είναι ο λόγος που ζητήσαμε να υπάρξει στην προηγούμενη συνεδρίαση, τουλάχιστον, προϋπολογισμός και κάποια όριά τους.

Καταθέτουμε όλα αυτά στα Πρακτικά, για να υπάρχουν στη Βουλή, επειδή γνωρίζουμε πως η Κυβέρνηση δεν ακούει συνήθως τίποτα, απ’ όσα λέμε, ενώ οι Επιτροπές είναι, στην ουσία, προσχηματικές, τουλάχιστον, με βάση τις διαπιστώσεις μας μέχρι σήμερα.

Κατά την άποψή μας, πάντως, δεν είναι ανεπαρκές το δημόσιο, σε ότι αφορά στην προώθηση έργων, απλά οι εκάστοτε κυβερνήσεις δεν φροντίζουν να τελειώνουν τα έργα στο χρονοδιάγραμμά τους και εντός του προϋπολογισμού τους για προφανείς λόγους. Δυστυχώς, όμως, φαίνεται πως και αυτή η Κυβέρνηση θεωρεί ανίκανο το ελληνικό δημόσιο, όχι την ίδια ή τα δικά της μέρη.

Επί των άρθρων τώρα, το άρθρο 1, που αναφέρεται στον σκοπό, εστιάζεται στην εμπλοκή του ιδιωτικού τομέα για την επιτάχυνση των έργων και όχι για τη βελτίωση των προτάσεων. Καμία αναφορά, δηλαδή, στο «value for money». Δεν είναι ξεκάθαρο εδώ, πως ο στόχος είναι η πριμοδότηση των «κρατικοδίαιτων» καρτέλ και η σπατάλη του δημοσίου χρήματος;

 Στο άρθρο 2, αναφέρεται πως οι πρότυπες προτάσεις θα εφαρμοστούν σε έργα του δημοσίου με ανάθεση. Δεν θα έπρεπε η λέξη «ανάθεση» να αντικατασταθεί, τουλάχιστον, με μία άλλη, όπως ας πούμε «εκτέλεση», για να μην δημιουργούνται υποψίες; Πόσο μάλλον από μία Κυβέρνηση που κατηγορείται για «όργιο» αναθέσεων;

Στο άρθρο 3, στην παρ. 1γ΄, η ελάχιστη αξία των 200 εκατομμυρίων, το ακούσαμε απ’ όλους τους φορείς, είναι απαγορευτική για πολλά έργα που μπορεί να είναι ωφέλιμα και κερδοφόρα με πολύ χαμηλότερο προϋπολογισμό, ενώ ακόμη και στο αναπτυξιακό νομοσχέδιο με τις στρατηγικές επενδύσεις, ο ελάχιστος προϋπολογισμός είναι στο 1.000.000 ευρώ ή και χαμηλότερος σε κάποιες περιπτώσεις.

Στην παράγραφο 1ε’ η προϋπόθεση του να προάγει την περιφερειακή ανάπτυξη ή να συμβάλλει συνολικά στην εθνική οικονομία, όπως γράφεται, είναι αόριστη. Ο κάθε επενδυτής θα πει, ό,τι θέλει, ενώ ακόμη περιμένουμε να ξεκινήσει το Ελληνικό, ενώ δεν γνωρίζουμε πόσες θέσεις εργασίας θα δημιουργήσει τελικά.

Περαιτέρω, εισάγεται η εξαίρεση, ότι με βάση απόφαση του Υπουργού θα μπορεί να κατατάσσεται ένα έργο στις πρότυπες προτάσεις, όταν έχει χαμηλό βαθμό ωρίμανσης. Δεν πρόκειται, αλήθεια, για ένα τέχνασμα με στόχο την προώθηση συγκεκριμένων έργων που μπορεί να μην είναι καινοτόμα ή ωφέλιμα για το δημόσιο, αλλά για τους εργολάβους που αναλαμβάνουν, επιπλέον, να κάνουν τη μελέτη;

 Εκτός αυτού, η παράκαμψη του δημοσίου, ακόμη και όταν υπάρχει αντικειμενική δυσκολία είναι παραδοχή του ότι παραχωρείται στα ιδιωτικά συμφέροντα η κρατική λειτουργία. Για ποιον λόγο τότε έχουμε δημοσίους υπαλλήλους;

Τέλος, αναφέρεται στην παρ. 1α΄, πώς το πλαίσιο εφαρμόζεται μόνο στις συμβάσεις του Υπουργείου Υποδομών και του Υπουργείου Ενέργειας. Δηλαδή, για υποδομές και για ΑΠΕ. Γιατί μόνο σε αυτά; Δεν θα μπορούσε να εφαρμόζεται, για παράδειγμα, στο Υπουργείο Δικαιοσύνης για νέες φυλακές, στο Υπουργείο Παιδείας για νέα σχολεία ή σε άλλα Υπουργεία; Εκεί που υπάρχει ανάγκη εκσυγχρονισμού ή άλλη και δεν πρόκειται για υποδομές ή για ΑΠΕ;

Στο άρθρο 5, η αναφορά σε δικαιώματα των ατόμων, σε ότι αφορά στο περιεχόμενο των έργων, στην παρ.1, ξενίζει πραγματικά. Θεωρούμε πως το νομοσχέδιο δεν αφορά στο Υπουργείο Δικαιοσύνης, ενώ εάν εισαχθεί και αυτή η παράμετρος επιλογής, τότε οι ενστάσεις των συμμετεχόντων εργολάβων, θα αυξηθούν εκθετικά.

Στην παρ. 2, η αναφορά σε λήψη απόφασης, με βάση τη βέλτιστη μέθοδο, είναι ασαφής, υποθέτοντας πως ο μελετητής του Μετρό Θεσσαλονίκης θα πίστευε ότι είχε την καλύτερη μέθοδο εκτέλεσης. Έτσι ξεκινάει το «γαϊτανάκι» της μετάθεσης ευθυνών με κανέναν να υπόκειται σε ποινές. Οπότε ξανά θα φταίει το δημόσιο για ένα έργο που πλέον σκέφτηκε, σχεδίασε και εκτέλεσε ένας ιδιώτης, χωρίς κάποια ρήτρα. Θα έπρεπε για παράδειγμα στα έργα ΣΔΙΤ να επιβαρύνεται και ο ιδιώτης για την όποια υποαπόδοση του έργου.

Όχι απλά να αποζημιώνεται για την πτώση των εσόδων του, όπως συνέβη με τους αυτοκινητόδρομους. Κάτι ανάλογο, έχει θεσμοθετηθεί στις Ηνωμένες Πολιτείες με τα έργα ΑΠΕ, όπου υπάρχει συγκεκριμένη δέσμευση για την παραγόμενη ενέργεια, γεγονός που σίγουρα έχει καταλάβει η ΤΕΡΝΑ, όπως θα καταθέσουμε στα Πρακτικά. Δεν υπάρχει εκεί δικαιολογία, πως δεν βγήκε ο ήλιος, δεν φύσηξε κ.λπ.. Πρέπει να παραδώσουν τη συγκεκριμένη ενέργεια που έχουν υπογράψει.

Στο άρθρο 6, η αναφορά στην προϋπόθεση ύπαρξης επαρκούς εμπειρίας στον τομέα της υλοποίησης μεγάλων έργων υποδομών από τους εργολάβους συμμετέχοντες, είναι αόριστη, ενώ από τέτοιες ρυθμίσεις ξεκινούν οι ενστάσεις, όπως της Τέρνα στο έργο ηλεκτροκίνησης Κιάτο - Ροδοδάφνης για έλλειψη εμπειρίας του «Άκτωρ».

Στο άρθρο 7, παρατίθεται κατάλογος με τα περιεχόμενα της αίτησης, ενώ είναι διεξοδικός και εκτεταμένος, κάτι που σημαίνει πως αυτές οι προτάσεις απαιτούν πολλή δουλειά. Τι γίνεται, όμως, εάν εκτός από τον χρόνο του ο ενδιαφερόμενος χάσει, τουλάχιστον, το 30% από το παράβολο, αν δεν προλάβει να την αποσύρει, πριν ληφθεί η απορριπτική απόφαση, αφού διαφορετικά τα χάνει όλα; Επομένως, με βάση τη διεθνή εμπειρία, θα ήταν καλύτερα να υπάρχει μία προέγκριση, πριν κάνει όλη τη δουλειά, αφού διαφορετικά κάποιοι, είτε θα αποθαρρύνονται, είτε θα καταφεύγουν σε συναλλαγή με την επιτροπή, για να τα εγκρίνει, όπως αναφέραμε προηγουμένως για το Μεξικό.

Εκτός αυτού, αν και τα σχετικά έγγραφα είναι εύλογα, δεν καθορίζεται ξανά τι περιλαμβάνουν ή πώς υπολογίζονται οι παράμετροι. Για παράδειγμα, ποια είναι η συνήθης δομή του χρηματοοικονομικού μοντέλου στην παρ.3ιε΄; Εδώ θα έπρεπε να παρέχονται υποδείγματα. Τι θα πει συνήθης δομή ενός χρηματοοικονομικού μοντέλου;

 Επίσης, θα έπρεπε να υπολογίζεται ο βαθμός της απόδοσης του έργου μαζί με τη δυνατότητα αποπληρωμής των δανείων, στην παρ.3ιστ΄ και στην παρ.3 ιζ΄. Τι θα συμβαίνει, εάν, για παράδειγμα, ο ιδιώτης φέρει ένα έργο που θα χρηματοδοτείται με επιτόκιο 10%; Θα πρέπει να είναι η απόδοση υψηλότερη, άρα, υψηλότερο κόστος ή καταβολή πληρωμών διαθεσιμότητας, όπως συμβαίνει με τον Ε65 στο βόρειο τμήμα, που φαίνεται ότι δεν βγαίνει οικονομικά.

Γενικά, δεν συμφωνούμε με τις πληρωμές διαθεσιμότητας. Δηλαδή, με την επιδότηση δημοσίων έργων, ενώ σίγουρα όχι, εάν ιδιώτης έχει την κυριότητα. Θα μπορούσε να γίνει αποδεκτή, μόνο για έργα μεγάλου δημοσίου συμφέροντος.

Το άρθρο 8, αναφέρεται στην επιτροπή αξιολόγησης πρότυπων προτάσεων, που αποτελείται από τέσσερα τακτικά μέλη και ισάριθμα συμπληρωματικά, τα οποία ορίζονται με απόφαση των Υπουργών Μεταφορών, καθώς, επίσης, Περιβάλλοντος και Ενέργειας. Επομένως, εδώ υπάρχει πολύ μεγάλο περιθώριο κομματικής συναλλαγής. Δεν δίνεται, επιπλέον, το κόστος της επιτροπής από το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους, ούτε των εξειδικευμένων συμβούλων που θα μπορεί να προσλαμβάνει. Ως εκ τούτου, μπορεί να γίνει «πάρτι» εξυπηρετήσεων και εξάρτησης, είτε από τον Υπουργό, είτε από τους διαγωνιζόμενους, ενώ για το δεύτερο θα πρέπει να υπάρχουν πειθαρχικές διαδικασίες. Πάντως, το κόστος της λειτουργίας της επιτροπής, θα πρέπει να μην υπερβαίνει, τουλάχιστον, το παράβολο των προτάσεων που υποβάλλονται. Διαφορετικά, θα υπάρχει κόστος για το δημόσιο.

Επίσης, δεν διευκρινίζεται με ποια κριτήρια επιλέγονται τα μέλη της επιτροπής, ούτε πως ελέγχονται.

Στα επόμενα άρθρα θα αναφερθώ στην επόμενη συνεδρίαση.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής)**: Τον λόγο έχει ο κ. Αρσένης.

**ΚΡΙΤΩΝ - ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25)**: Ευχαριστώ πολύ.

Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, κύριοι Υπουργοί, θα ξεκινήσω με την Μαριέττα Γιαννάκου. Να εκφράσω τα συλλυπητήρια προς την οικογένειά της. Τη Μαριέττα Γιαννάκου την έζησα πέντε χρόνια στην Ευρωβουλή, όπου ήμασταν και οι δυο Ευρωβουλευτές. Θα ήθελα να μεταφέρω την προσωπική μου εμπειρία για μία γυναίκα που είχε πολλή γενναιότητα, μία έντιμη πολιτικό και μία πολιτικό που είχε το θάρρος της γνώμης της, πέραν της αξιοπρέπειας. Βέβαια όλο αυτό το είδαμε στη συζήτηση για την υποχρεωτική συνεπιμέλεια, όπου είχε το θάρρος, παρά την τεράστια πίεση της κομματικής γραμμής, να βγει και να πει την άποψή της. Νομίζω ότι αν και σε άλλα Κοινοβούλια είναι κανόνας η ανεξαρτησία της γνώμης του Βουλευτή, ιδίως, στα μεγαλύτερα κόμματα του Κοινοβουλίου, νομίζω ότι μπορεί να εμπνεύσει.

Πάμε, όμως, στα του νομοσχεδίου. Είναι ξεκάθαρο, ότι αυτό το νομοσχέδιο μετατρέπει τις κυβερνήσεις σε απλούς «ντελιβεράδες» των χρημάτων από τα δημόσια ταμεία στα σπίτια των βαθύπλουτων οικογενειών. Αναβαθμίζετε τους πλουτοκράτες από εισοδηματίες των δημόσιων μονοπωλίων. Δηλαδή, ανθρώπους που δεν είναι επιχειρηματίες, αλλά έχουν ένα ταμείο, μία δημόσια, όπως λένε, «αγελάδα» που «αρμέγουν» και που ξέρουμε πόσα χρήματα θα βγάλει, καθώς είναι μονοπώλιο. Ταυτόχρονα, ανεβάζουν και τις τιμές και έχουν σίγουρα έσοδα. Αυτό δεν είναι επιχειρηματικότητα. Αυτό λέγεται εισοδηματίας.

Επίσης, οι ίδιες αυτές εταιρείες, όταν βρίσκονται σε μία χρονιά, κατά την οποία δεν εισέπραξαν, όσα κέρδη είχαν υπολογίσει, θα αποζημιωθούν και από το δημόσιο. Το συγκλονιστικό είναι, ότι δεν τους φτάνει αυτό όλο. Δεν τους φτάνουν όλα αυτά τα υπερκέρδη. Θέλουν κι άλλο, κι εσείς «διψάτε» να τους το δώσετε. Τους μετατρέπετε, λοιπόν, από εισοδηματίες των δημόσιων εσόδων, των δανείων που παίρνει το κράτος, σε κυβερνώντες επίσημα.

Η ουσία, λοιπόν, του νομοσχεδίου, είναι, ότι οι κατασκευαστικές θα έρχονται στο δημόσιο να προτείνουν τα δικά τους έργα για χρηματοδότηση. Δεν θα προκύπτει αυτό από τις ανάγκες του δημοσίου. Δεν θα προκύπτει από κάποιον σχεδιασμό. Θα προκύπτει από τι είναι πιο εύκολο, τι είναι πιο προσοδοφόρο για τις εταιρείες και θα προχωρά η χρηματοδότηση. Σε ποια έργα; Δρόμους, λιμάνια, αεροδρόμια, αποχέτευση, τηλεπικοινωνίες, ηλεκτρισμό, αστικό σχεδιασμό. Σχεδόν στα πάντα.

Βέβαια, αυτή τη στιγμή, αυτό περιορίζεται για τα μεγάλα έργα, άνω των 200 εκατομμυρίων ευρώ. Δεν αμφιβάλλω, βέβαια, στιγμή, και ακούσαμε να εκφράζονται αυτές οι απόψεις, ότι η απληστία προχωράει. Θα θελήσουν να πάνε και σε μικρότερα έργα, θα θελήσουν να διευρύνουν το είδος των έργων και τον προϋπολογισμό. Τους ελάχιστους περιορισμούς σε αυτή την εξυπηρέτηση, θα τους εξαλείψουν. Και είμαι σίγουρος, ότι η Κυβέρνησή σας, πάρα πολύ εύκολα, θα πει ναι και σε αυτό. Είναι λεπτομέρεια, άλλωστε, εδώ τους δίνετε τον κόσμο, τη «σκόνη» θα διαπραγματευτείτε;

Ακούστηκε μάλιστα, ότι πιέζουν, για να μην περιορίζονται τα έργα στο Υπουργείο Υποδομών και στο Υπουργείο Ενέργειας. Αλήθεια, περιορίζονται εκεί; Διαβάζουμε στο άρθρο 3 τις πέντε προϋποθέσεις. Πρώτον, αφορούν έργα υποδομών που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας ή Νομικών Προσώπων Δημοσίου Ιδιωτικού Τομέα που εποπτεύονται από τα Υπουργεία αυτά. Άρα, υποθέτει κανένας καλοπροαίρετα, ότι αφορούν έργα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και Περιβάλλοντος και Ενέργειας.

 Δεύτερον, ποια έργα αφορούν; Αφορούν έργα υποδομών που παρουσιάζουν χαρακτηριστικά καινοτομίας και πολυπλοκότητας. Προφανώς, δηλαδή, πέρα από τα έργα υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και όποια άλλα έργα έχουν χαρακτηριστικά ως καινοτομίας και πολυπλοκότητας, αλλιώς αν η καινοτομία και η πολυπλοκότητα αφορούσαν στα δύο Υπουργεία, για ποιον λόγο να υπάρχει αυτό το σημείο; Προφανώς, δηλαδή, εσείς το έχετε λύσει, ήδη, αυτό το θέμα, έχετε διευρύνει τους τομείς, ώστε να αφορούν οποιοδήποτε έργο.

Να το δούμε, όμως, και λίγο παρακάτω, όπου πάλι στο άρθρο 3, αναφέρεται, ότι εμπίπτουν στα έργα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, «ειδικώς για χρονικό διάστημα οκτώ μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος». Δεν υπάρχει πρόβλημα, αν δεν πληρούν τον όρο, ότι αφορούν τα δύο Υπουργεία, «καθώς μπορούν να ενταχθούν αν συμβάλλουν στην αντιμετώπιση δυσμενών οικονομικών συνεπειών της πανδημίας του COVID-19». Και άλλη εξαίρεση και για οκτάμηνο και για πάντα. Άρα, βλέπουμε, ότι έχετε προλάβει και έχετε εξυπηρετήσει και αυτό το αίτημα. Μένει το αίτημα του προϋπολογισμού των 200 εκατομμυρίων ευρώ, να το μειώσετε και αυτό, ώστε να μπορούν αυτές οι πέντε κατασκευαστικές να πάρουν οτιδήποτε γίνεται σε αυτή τη χώρα. Βέβαια, για να είμαστε ειλικρινείς οι «μάσκες πέφτουν», τώρα μέσα στο καρναβάλι. Τα δημόσια έργα ξέραμε ότι διαπραγματεύονται σε κλειστές αίθουσες με κλειστές πόρτες.

 Δεν φθάνει, όμως, αυτό μόνο. Εσείς το ομολογείτε και πιο ωμά». Περιγράφετε ότι με αυτό το νομοσχέδιο, αξιοποιείτε την τεχνογνωσία του ιδιωτικού τομέα στη σύλληψη καινοτόμων ιδεών που αφορούν στην υλοποίηση μεγάλων έργων. Δηλαδή, βοηθήστε μας, έχει τεχνογνωσία ο ιδιωτικός τομέας στη σύλληψη των έργων; Δηλαδή, ομολογείτε «ωμά», ότι μέχρι τώρα ήταν αυτές οι κατασκευαστικές που πίεζαν για συγκεκριμένα έργα, που είχαν την ιδέα και τη σύλληψη; Αυτό διαβάζουμε. Καταλύεται, ουσιαστικά, το Σύνταγμα, γιατί καθιστάτε τις δημοκρατικές διαδικασίες για την εκλογή της Κυβέρνησης και μία διαδικασία, κατά την οποία οι πολίτες θα αποφασίζουμε, ποιος θα αναθέτει τα έργα στις κατασκευαστικές, κατ’ εντολή των κατασκευαστικών. Όχι ποιος θα σχεδιάζει, ποιες είναι οι ανάγκες της χώρας, τι έργα χρειαζόμαστε, για να αντιμετωπίσουμε τα τρέχοντα προβλήματα, για την αναπτυξιακή προοπτική και άρα να δούμε πώς κατασκευάζονται. Όχι. Θα επιλέγουμε τα έργα, ανεξαρτήτως αναγκών του τόπου, που θα προτείνουν οι κατασκευαστικές για τα δικά τους συμφέροντα.

Βλέπουμε στο άρθρο 18, να δίνεται εξαίρεση από τον ν.4412/2016. Στην ουσία, δίνετε περιβαλλοντική, εργοδοτική και αρχαιολογική ασυλία σε αυτές τις εταιρείες.

 Βλέπουμε παρακάτω, ότι, επιπλέον όλων αυτών, θα προσλαμβάνετε και με απευθείας ανάθεση συμβούλους. Μεγάλες εταιρείες, δηλαδή, συμβούλων εταιρειών, για να σας δίνουν στήριξη σε εξειδικευμένα θέματα τεχνικής χρηματοοικονομικής και νομικής φύσεως. Νόμος του ΣΥΡΙΖΑ που εμπλέκετε και σε αυτή τη διαδικασία εσείς, ενώ οι δημόσιες υπηρεσίες θα έχουν μία αρμοδιότητα. Την άμεση δημοπράτηση των έργων. Ποιοι αποφασίζουν τα έργα αυτά; Εδώ είναι, πραγματικά, που έχετε ξεφύγει πέρα από κάθε προηγούμενο. Τέσσερα άτομα. Ποια είναι αυτά τα τέσσερα άτομα που θα αποφασίζουν τις --και καλά- προτάσεις των κατασκευαστικών; Ο Υπουργός Μεταφορών Υποδομών ή ο Υπουργός Ενέργειας και Περιβάλλοντος, ο Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου, ένας εμπειρογνώμονας που αυτός θα διορίζει και ένας ανώτατος διευθυντής. Ποιος εγκρίνει ή απορρίπτει την απόφαση της τετραμελούς επιτροπής; Ως δια μαγείας, ο ίδιος Υπουργός που την εισηγείται και μετά πηγαίνει σε μία επιτροπή με Υπουργούς πάλι, πολιτικά πρόσωπα.

Σε κανένα στάδιο, λοιπόν, της διαδικασίας δεν θα γνωμοδοτούν οι υπηρεσίες. Παρακάμπτετε κάθε στάδιο προεγκρίσεων. Μονοπρόσωπα ένας διευθυντής θα τοποθετείται. Μονοπρόσωπα. Διαλύετε κάθε έννοια του δημοσίου, είστε η Κυβέρνηση που, με βάση το Σύνταγμα, εποπτεύει τη λειτουργία του δημοσίου, τη δυσφημίζετε και την καταργείτε με κάθε σας νόμο. Καταλύεται και έτσι το Σύνταγμα.

Έρχονται, πλέον, και οι Ανεξάρτητες Αρχές Δημοσίων Συμβάσεων και η Επιτροπή Ανταγωνισμού να μιλάνε για τα «καρτέλ» που ενισχύετε. Δηλαδή, τα «καρτέλ» που κάνετε, πάνω στα «καρτέλ» που έχετε «χτίσει» και για το πώς οι προτάσεις αυτές που θα έρχονται δεν καλύπτουν τις κοινωνικές ανάγκες, αλλά θα καλύπτουν τα κέρδη και τα συμφέροντα των εταιρειών.

 Αναρωτιόμαστε, για ακόμη μία φορά, το βλέπουμε ως μοτίβο σε όλα τα νομοσχέδια, για ποιον λόγο και η Αξιωματική Αντιπολίτευση επιφυλάσσεται, δεν αναφέρομαι προσωπικά στον συνάδελφο, αναφέρομαι τι κάνει γενικά ο ΣΥΡΙΖΑ. Τι είναι αυτό που σας κάνει να μην είστε ανεπιφύλακτα κατά σε αυτό το νομοσχέδιο που τα δίνει όλα στους ιδιώτες.

Θα το επαναλάβω. Η «ακτινογραφία» αυτού του νομοσχεδίου είναι, ότι μετατρέπει τις κυβερνήσεις σε «ντελιβεράδες» που θα παίρνουν τα χρήματα από το δημόσιο ταμείο, τα χρήματα από τα ομόλογα και τα δανεικά, αυξάνοντας το χρέος, για να τα πάνε στα σπίτια και στα ταμεία των πέντε κατασκευαστικών εταιρειών και τίποτε άλλο.

Προφανώς, καταψηφίζουμε. Σας καλούμε να αποσύρετε αυτό το νομοσχέδιο. Δυστυχώς, δεν ελπίζουμε ότι η «Μητσοτάκης Α.Ε.», έχει κάποια δεύτερη σκέψη από την εξυπηρέτηση που υπάρχει ξεκάθαρα σε αυτό το νομοσχέδιο.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κύριος Υπουργός.

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

Να ξεκινήσω και εγώ λέγοντας δυο λόγια για μία σπουδαία πολιτικό, που έφυγε από τη ζωή, τη Μαριέττα Γιαννάκου. Μία πολιτική παρουσία, η οποία νομίζω όλοι θα συμφωνήσουμε, ότι τίμησε τον πολιτικό κόσμο, τίμησε το Ελληνικό και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Θα έλεγα, ότι ήταν μια μεγάλη Ελληνίδα πολιτικός, αλλά, κυρίως, μία μεγάλη ευρωπαία πολιτικός. Μία πολιτικός που είχε ως κύρια χαρακτηριστικά το ήθος και την αποφασιστικότητα. Μία πολιτικός που, πραγματικά, υπηρέτησε το ευρωπαϊκό όραμα του Κωνσταντίνου Καραμανλή, της παράταξης αυτής που έβαλε την Ελλάδα στην Ευρώπη. Τίμησε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο από το 1984 και ήταν μία πολιτικός, η οποία εμείς στη Νέα Δημοκρατία και όλοι νομίζω στο Κοινοβούλιο θα τη θυμόμαστε και θα την τιμούμε για τους αγώνες που έδωσε.

Πάμε τώρα στα του νομοσχεδίου. Να κάνω μία γρήγορη εισαγωγή και να πω, ότι, πολλές φορές, διερωτώμαι, αν εδώ σε αυτή την Αίθουσα ή σε όλες τις Αίθουσες του Κοινοβουλίου, πραγματικά, θέλουμε να κάνουμε διάλογο. Άκουσα με πολύ μεγάλο ενδιαφέρον, αυτά που είπαν οι φορείς και μετά άκουσα και τους Εισηγητές. Δεν νομίζω, ότι οι φορείς είπαν, αυτά που είπαν οι Εισηγητές και σας καλώ να πάρετε τα Πρακτικά να τα διαβάσετε, διότι νομίζω, ότι πολλές φορές ή ερχόμαστε εδώ εντελώς απροετοίμαστοι και αδιάβαστοι ή εν πάση περιπτώσει δεν μπορούμε να αποφύγουμε να κάνουμε μονολόγους στα δικά μας ακροατήρια. Εδώ, όμως, κύριε Πρόεδρε, είναι η Αίθουσα του διαλόγου και της ανταλλαγής απόψεων. Εγώ, λοιπόν, δεν θα μπω στον πειρασμό να απαντήσω ή να κάνω απαντήσεις και «πυροτεχνήματα», γιατί αυτά είναι ζητήματα που ανήκουν σε άλλες εποχές.

Φέρνουμε σήμερα στο Κοινοβούλιο ένα νομοσχέδιο στον τομέα των υποδομών που αφορά στη θέσπιση υποβολής, αξιολόγησης και έγκρισης, ενός «εργαλείου» που λέγεται «πρότυπες προτάσεις». Και τι κάνουμε με αυτό; Καλούμε τον ιδιωτικό τομέα να μας βοηθήσει, τόσο στον σχεδιασμό, όσο και στην υλοποίηση των έργων.

Επομένως, φέρνουμε ένα νομοσχέδιο, το οποίο είχαμε ως προεκλογική μας δέσμευση και το φέρνουμε, όχι μηχανιστικά. Δεν φέρνουμε, δηλαδή, ότι ισχύει σε άλλες χώρες. Αντίθετα, μελετήσαμε και ερευνήσαμε τα όλα ζητήματα, διαβουλευτήκαμε εδώ και καιρό. Είδαμε τι συμβαίνει σε άλλες χώρες, όπως στην Ιταλία -αναφερθήκατε και σε άλλες χώρες, αλλά στην Ιταλία δεν άκουσα να αναφέρεται κανένας όμως- και πάντα με γνώμονα την προστασία του δημοσίου συμφέροντος και με σεβασμό στις αρχές της διαφάνειας και του ανταγωνισμού προσπαθούμε να φέρουμε άλλο ένα «όπλο» στη «φαρέτρα» που έχουμε του θεσμικού πλαισίου της χώρας.

Γιατί, λοιπόν, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι καταθέτουμε αυτό το νομοσχέδιο; Ας μιλήσουμε, όσο πιο απλά γίνεται, διότι εδώ ακούστηκαν πράγματα, τα οποία δεν είχαν καμία σχέση με την πραγματικότητα.

 Πρώτον, σας είπα, ότι υπήρξε προεκλογική δέσμευση. Έτσι λειτουργεί μια Δημοκρατία. Εμείς καταθέσαμε πρόγραμμα, ψηφιστήκαμε γι’ αυτό και τώρα το υλοποιούμε.

Δεύτερον, εμείς δεν το κρύβουμε, όπως κάνουν άλλες παρατάξεις που κυβέρνησαν αυτόν τον τόπο και δημιούργησαν Υπερταμεία και έκαναν έργα ΣΔΙΤ, αλλά κατά τ’ άλλα είναι, δήθεν, Αριστεροί. Εμείς, εξ αρχής, έχουμε πιστέψει στη συνεργασία του ιδιωτικού τομέα και του δημοσίου τομέα, ειδικά στα έργα που έχουν στοιχεία πολυπλοκότητας και καινοτομίας.

Τρίτον, με αυτό το «εργαλείο» ενισχύουμε, όπως σας είπα, το εθνικό μας «οπλοστάσιο» για τη διαδικασία παραγωγής μεγάλων πρότζεκτ υποδομής που έχει ανάγκη η χώρα. Τι κάνει αυτό το νομοσχέδιο; Μας βοηθάει στην ωρίμανση, δηλαδή, να «τρέξουμε» τις διαδικασίες πιο γρήγορα, και στη ταχύτητα.

Εδώ και δυόμισι χρόνια, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχουμε καταφέρει να «ξεμπλοκάρουμε» εμβληματικά έργα. Να σας πω μερικά παραδείγματα, που, ίσως, ξεχνάνε οι αγαπητοί συνάδελφοι της πτέρυγας της Αριστεράς. Το «Πάτρα-Πύργος», έργο, το οποίο όλοι γνωρίζουμε για ποιον λόγο κατατμήθηκε και όλοι γνωρίζουμε τις «περιπέτειες» που έβαλε τη χώρα. Ένα έργο, το οποίο καθυστέρησε, εδώ και δεκαετίες, τελικά, με τον τρόπο που βρήκαμε τη λύση να το πάμε πίσω στην παραχώρηση, βρίσκει την τελική του μορφή και υλοποιείται άμεσα.

Επίσης, το ΣΔΙΤ του ΒΟΑΚ, το «Πάτρα-Πύργος», το «Άκτιο-Αμβρακία», άλλο έργο «κολλημένο», η Γραμμή 4, που κι αυτό είναι ένα έργο εμβληματικό που ήδη τα εργοτάξια έχουν στηθεί στην Αθήνα, το ΜΕΤΡΟ της Θεσσαλονίκης, ο Ε 65, το βόρειο κομμάτι, αλλά και το νότιο κομμάτι, το οποίο προχωράει. Όλα αυτά τα έργα ήταν «κολλημένα». Όλα αυτά τα έργα ήταν «μπλοκαρισμένα» και κατά κοινή ομολογία όλου του τεχνικού κόσμου και όσων παρακολουθούν τα των υποδομών αυτά έχουν ξεμπλοκαριστεί και ήδη στήνονται εργοτάξια.

Τι κάναμε, επίσης, εμείς; Κάναμε και τη δύσκολη δουλειά στο Υπουργείο για δυόμισι χρόνια. Ωριμάσαμε έργα, όπως ωριμάσαμε όλο τον ΒΟΑΚ. Μέσα σε δύο χρόνια, έγινε μία απίστευτη δουλειά να ωριμάσει μελετητικά το έργο και αυτό έγινε και, ήδη, δημοπρατείται ένα κομμάτι του έργου αυτού. Το Flyover στη Θεσσαλονίκη, ένα φιλοπεριβαλλοντικό έργο, ήδη, έχουμε προχωρήσει στη δημοπράτησή του. Σιδηροδρομικά έργα, που όλοι συμφωνούμε, ότι είναι τα έργα της επόμενης γενιάς. Για παράδειγμα, το «Καλαμάτα- Ριζόμυλος», το «Μπράλος-Άμφισσα», είναι έργα που έχουν ήδη δημοπρατηθεί.

 Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μέσα σε δυόμισι χρόνια αυτή η Κυβέρνηση έχει συμβασιοποιήσει πάνω από 3 δις έργα. Να κάνουμε μία σύγκριση τι είχε κάνει η προηγούμενη Κυβέρνηση στα τεσσερισήμισι χρόνια; Είχε συμβασιοποιήσει έργα 800 εκατομμυρίων, εκ των οποίων είχαν «κολλήσει» δύο μεγάλα έργα και το Καστέλι και ο Ε-65, παρά το γεγονός ότι είχαν συμβασιοποιηθεί. Παρ’ όλα αυτά, έχουμε δημοπρατήσει με συγκεκριμένο σχεδιασμό στο σύνολό τους έργα 6 δις από το μεγάλο πρόγραμμα που έχουμε εκπονήσει των 13 δις ευρώ για όλα αυτά τα έργα. Αυτά τα έργα δεν είναι έργα, τα οποία είναι αχαρτογράφητα. Έχουν συγκεκριμένη στόχευση.

Όμως, δεν σταματάμε εδώ και απαντώ στον αγαπητό συνάδελφο του ΚΙΝ.ΑΛ., που είπε, ότι «αφού έχουν προχωρήσει τα έργα», γιατί, προφανώς, αυτό είχε πει ο κ. Καραγιάννης στην πρώτη συνεδρίαση, στην οποία δεν ήμουν εγώ, «γιατί φέρνετε και άλλο ένα «εργαλείο;» Διότι χρειαζόμαστε αυτά τα «εργαλεία». Διότι, όσο περισσότερα «εργαλεία» έχεις, τόσο πιο γρήγορα μπορείς να «τρέξεις» διαδικασίες.

Θα σας έλεγα μάλιστα, ότι είμαστε και «θύματα» της επιτυχίας μας ως Κυβέρνηση και ως χώρα, διότι ο ίδιος ο τεχνικός κόσμος, αυτή τη στιγμή, δεν προλαβαίνει να συμμετέχει στους διαγωνισμούς. Και αν ρωτήσετε στην αγορά, θα σας πουν όλοι, ότι το πρόβλημα που έχουν είναι να βρουν μηχανικούς. Και θα σας έλεγα, ότι ο κατασκευαστικός τομέας αποτελεί και το brain gain για την ελληνική οικονομία, διότι, πλέον, επαναπατρίζονται «μυαλά» νέων επιστημόνων που έφυγαν τη δεκαετία της κρίσης και έρχονται πίσω.

Επίσης, απατώντας και στην εκπρόσωπο του Κομμουνιστικού Κόμματος, αυτό δίνει τεράστια ώθηση και σε θέσεις εργασίας για ανειδίκευτους εργάτες. Το μεγάλο πρόβλημα, λοιπόν, που έχουν αυτές οι επιχειρήσεις, που έχουν αυτές οι εταιρίες και οι μικρές και οι μικρομεσαίες και οι μεγάλες, είναι ότι προσπαθούν να βρουν κόσμο, για να υλοποιηθούν αυτά τα έργα. Εμείς, λοιπόν, θέλουμε να έχουμε άλλο ένα» εργαλείο», έτσι ώστε να μπορέσουμε να «τρέξουμε» πιο γρήγορα τις διαδικασίες.

Ο πέμπτος λόγος που φέρνουμε αυτό το νομοσχέδιο είναι, για να επιταχύνουμε τις διαδικασίες και να γίνει πιο γρήγορη η ωρίμανση των έργων, να γίνει καλύτερος σχεδιασμός, να έχουμε μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα και στην ουσία να αντιμετωπίσουμε το πρόβλημα που υπάρχει στη σύλληψη, όσο και στην ωρίμανση των έργων.

Ακούστηκαν απίστευτα πράγματα, ότι έρχεται ο ιδιωτικός τομέας και με λίγα λόγια ο ιδιωτικός τομέας καταλαμβάνει όλο τον σχεδιασμό ευρύτερα των δημοσίων έργων. Να σας κάνω μία ερώτηση; Αν είχαμε αυτό το εργαλείο, πριν από δέκα χρόνια, όταν συζητείτο το «Ελληνικό», θα χάναμε όλο αυτό το διάστημα; Για αναρωτηθείτε, διότι η σύλληψη που υπήρξε, όταν ήμασταν Αντιπολίτευση, γι’ αυτό το έργο, ήταν, στην ουσία, να αποφύγουμε το «Ελληνικό». Γι’ αυτό καταθέτουμε αυτό το νομοσχέδιο σήμερα. Για τον απλούστατο λόγο, ότι, θεωρούμε ότι πολλές φορές ο ιδιωτικός τομέας μπορεί με μεγαλύτερη ταχύτητα να προτείνει λύσεις. Και εδώ κάνουν και άλλο ένα νοητικό «άλμα» πολλοί συνάδελφοι που άκουσα. Ποια είναι η διαφορά με τις χώρες που είπατε, του Μεξικού, της Κολομβίας, της Χιλής; Εδώ η μεγάλη διαφορά, ξέρετε ποια είναι;

Ότι υπάρχει διαγωνιστική διαδικασία.

Να το ξαναπώ;

Υπάρχει διαγωνιστική διαδικασία.

Προφανώς, ή δεν καταλαβαίνουμε τι διαβάζουμε, ή πρέπει να το πούμε με μεγαλύτερη σαφήνεια. Ο ιδιώτης καταθέτει μία πρόταση. Δεν σημαίνει, ότι αυτή την πρόταση θα την κάνει δεκτή το Υπουργείο, διότι εάν την κάνει δεκτή το Υπουργείο, μετά κάνει διαγωνισμό. Επομένως, γι’ αυτό είναι συμβατός και με το ενωσιακό δίκαιο και γι’ αυτό και ακούσατε τους εκπροσώπους και της ΕΑΑΔΗΣΥ και της Επιτροπής Ανταγωνισμού να είναι πολύ προσεκτικοί σε αυτό που λένε. Βεβαίως, διαπιστώσαμε μερικά ερωτηματικά, τα οποία θα εξετάσουμε με πολύ μεγάλη προσοχή και όπου μπορούμε θα κάνουμε τις αλλαγές που πρέπει, διότι εμείς δεν θέλουμε να έρθουμε σε αντίθεση με το ενωσιακό δίκαιο.

Κλείνοντας να απαντήσω σε αυτό που ακούστηκε, με πολύ μεγάλη έμφαση, γιατί 200 εκατομμύρια και όχι 20 εκατομμύρια ή 30; Θα είμαι, απόλυτα, ειλικρινής, γιατί οι πρότυπες προτάσεις, αγαπητοί συνάδελφοι, αφορούν κατά κανόνα έργα υποδομής εκεί που εντοπίζονται οι μεγάλες ανάγκες επιτάχυνσης, δηλαδή, για μεγάλα projects. Δεν αποκλείουμε αυτό να αλλάξει, αλλά καλό θα ήταν να προσπαθήσουμε να υλοποιήσουμε συγκεκριμένα εμβληματικά έργα και μετά να δούμε, κατά πόσο θα μπορούσαμε να «ρίξουμε» τους προϋπολογισμούς των έργων.

Επίσης, άκουσα και κάποια ζητήματα για το θέμα της αποτελεσματικότητας και της διαφάνειας. Θα ήθελα να θέσω μία ερώτηση στους εκπροσώπους των φορέων που άκουσα, ειδικά του ΣΑΤΕ. Δηλαδή, αν «ρίξουμε» τον προϋπολογισμό των έργων θα βοηθήσουμε τη διαφάνεια; Το ζήτημα που έχουν η Κυβέρνηση και το Υπουργείο εδώ, δεν είναι ποιος θα πάρει ποιο έργο. Το ζήτημα, που εμείς πρέπει να εξετάσουμε, είναι κατά πόσο τα έργα μπορούν να υλοποιηθούν με ταχύτητα, με διαφάνεια και με αποτελεσματικότητα.

Νομίζω ότι αυτό που λέμε είναι σαφές, ότι είναι ένα, επιπλέον, «εργαλείο» που έχουμε στη διάθεσή μας. Ακούσαμε με πολύ μεγάλη προσοχή και εγώ και οι συνεργάτες μου, τις παρατηρήσεις των θεσμών. Δεν άκουσα μία κριτική, όπως είπε ο αγαπητός συνάδελφος του ΣΥΡΙΖΑ, η οποία ήταν ισοπεδωτική. Άκουσα παρατηρήσεις, τις σημειώνουμε και εδώ θα είμαστε και αύριο και στην Ολομέλεια, όπου μπορούμε να κάνουμε τις αλλαγές που πρέπει.

Σας ευχαριστώ πολύ για την προσοχή σας.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κωνσταντίνο Καραμανλή για την τοποθέτησή του, με την οποία ολοκληρώθηκε η 3η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, με θέμα ημερήσιας διάταξης συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, με τίτλο «Πρότυπες προτάσεις για έργα υποδομής και λοιπές διατάξεις αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών».

Σας ευχαριστώ όλους.

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

Τέλος και περί ώρα 15:35΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**