**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΗ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Β΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 30 Σεπτεμβρίου 2021, ημέρα Πέμπτη και ώρα 16.10’, στην Αίθουσα Γερουσίας του Μεγάρου της Βουλής, συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής, κ. Γεωργίου Βλάχου, με θέμα ημερήσιας διάταξης: «Ενημέρωση των μελών της Επιτροπής από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κωνσταντίνο Καραμανλή, σύμφωνα με το άρθρο 32§9 του Κανονισμού της Βουλής, προ της υπογραφής της 1ης Συμπληρωματικής Σύμβασης για το έργο «Κατασκευή τετραπλού σιδηροδρομικού διαδρόμου στο τμήμα Έξοδος Σ.Σ. Αθηνών (ΣΣΑ) – Τρεις Γέφυρες με υπογειοποίηση στην περιοχή Σεπολίων» (Α.Σ. 2507/18), με Αναθέτουσα Αρχή την Εταιρεία ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.»

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

Ο Πρόεδρος της Επιτροπής, αφού διαπίστωσε την ύπαρξη απαρτίας, κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης και έκανε την α΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Δούνια Παναγιώτα (Νόνη), Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος-Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Κατρίνης Μιχαήλ, Πάνας Απόστολος, Κατσώτης Χρήστος, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων-Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καλησπέρα. Αρχίζει η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, όπου σήμερα θα έχουμε ενημέρωση από τον Υφυπουργό Υποδομών και Μεταφορών, τον κ. Γεώργιο Καραγιάννη, του οποίου του ευχόμαστε καλή θητεία, παραγωγικό έργο και καλή δύναμη στα νέα του καθήκοντα. Σύμφωνα, λοιπόν, με το άρθρο 32 παράγραφος 9 του Κανονισμού της Βουλής, προ της υπογραφής της 1ης Συμπληρωματικής Σύμβασης για το έργο «Κατασκευή τετραπλού σιδηροδρομικού διαδρόμου στο τμήμα Έξοδος Σ.Σ. Αθηνών (ΣΣΑ) - Τρεις Γέφυρες με υπογειοποίηση στην περιοχή Σεπολίων», με αναθέτουσα αρχή την εταιρεία ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε..

 Παρευρίσκεται, επίσης, ο Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ, ο κ. Χρήστος Βίνης.

Το λόγο έχει ο κ. Καραγιάννης.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι βουλευτές.

Νομίζω ότι δεν χωρά καμία αμφιβολία, ξεκινώντας τη σημερινή μου ομιλία- η οποία οφείλω να πω ότι είναι και η δεύτερη ομιλία που γίνεται στη Βουλή και αύριο θα έρθω να απαντήσω και στις ερωτήσεις του κ. Γιαννούλη- ότι ο σιδηρόδρομος στην Ελλάδα έχει μείνει δεκαετίες πίσω, παρόλο που αποτελεί το κατεξοχήν φιλοπεριβαλλοντικό μέσο μεταφοράς ανθρώπων και εμπορευμάτων. Είναι σαφές, πλέον για όλους μας, πως αυτή η καθοδική πορεία πρέπει να σταματήσει. Πρέπει να βάλουμε ένα μεγάλο στόχο. Ήδη στα 2 χρόνια η Κυβέρνηση του Κυριάκου Μητσοτάκη, μαζί με Υπουργό τον Κώστα Καραμανλή, έχουμε δημοπρατήσει έργα της τάξεως των 515 εκατομμυρίων ευρώ, περισσότερα από όσα δημοπρατήθηκαν τα τελευταία έξι χρόνια.

 Δεν σταματάμε, όμως, εδώ. Προχωράμε το μεγαλύτερο πρόγραμμα σιδηροδρομικών έργων που έχει υλοποιηθεί ποτέ στη χώρα μας, ύψους 3,3 δισεκατομμυρίων ευρώ, που ουσιαστικά θα συνδέσει όλα τα μεγάλα λιμάνια της χώρας με το σιδηρόδρομο, αναβαθμίζοντας στην πράξη το δίκτυο συνδυασμένων μεταφορών, εξασφαλίζοντας τη μεταφορά ανθρώπων και προϊόντων με ταχύτητα και ασφάλεια και καθιστώντας στην πράξη το τρένο ως ένα άκρως ανταγωνιστικό μέσο μεταφοράς, όπως γίνεται παντού στον σύγχρονο κόσμο. Είναι σαφές πλέον για όλους μας, πως αυτή η καθοδική πορεία πρέπει να σταματήσει. Πρέπει να βάλουμε ένα μεγάλο στόχο. Ήδη, στα 2 χρόνια η Κυβέρνηση του Κυριάκου Μητσοτάκη, μαζί με τον Υπουργό, τον Κώστα Καραμανλή, έχουμε δημοπρατήσει έργα της τάξεως των 515 εκατομμυρίων ευρώ, περισσότερα από όσα δημοπρατήθηκαν τα τελευταία 6 χρόνια.

Δεν σταματάμε, όμως, εδώ. Προχωράμε το μεγαλύτερο πρόγραμμα σιδηροδρομικών έργων που έχει υλοποιηθεί ποτέ στη χώρα μας, ύψους 3,3 δισεκατομμυρίων ευρώ. Ουσιαστικά, θα συνδέσει όλα τα μεγάλα λιμάνια της χώρας με το σιδηρόδρομο, αναβαθμίζοντας στην πράξη το δίκτυο συνδυασμένων μεταφορών, εξασφαλίζοντας τη μεταφορά ανθρώπων και προϊόντων με ταχύτητα και ασφάλεια και καθιστώντας στην πράξη το τρένο ως ένα άκρως ανταγωνιστικό μέσο μεταφοράς, όπως γίνεται παντού στον σύγχρονο κόσμο.

 Πλέον, θεωρώ ότι έχουμε μάθει από τις αστοχίες του παρελθόντος και προωθούμε ένα σύγχρονο πλαίσιο, το πλαίσιο του ανταγωνιστικού διαλόγου, μέσω του οποίου φιλοδοξούμε να αντιμετωπίσουμε τα όποια τεχνικά προβλήματα έχουμε συναντήσει μέχρι τώρα πριν τη συμβασιοποίηση του έργου και να αναζητήσουμε από κοινού με τους υποψήφιους αναδόχους έγκαιρα τις λύσεις σε σύνθετα ζητήματα, προκειμένου τα έργα να εκτελούνται όπως πρέπει, αλλά κυρίως να παραδίδονται στην ώρα τους.

Σε αυτό το σημείο, επιτρέψτε μου να κάνω και μία ακόμη αναφορά, γιατί υπάρχει μια ουσιαστική, πολύ ουσιαστική, μεγάλη «τρύπα» στις δημόσιες υποδομές όσον αφορά το κομμάτι της συντήρησης. Το σιδηροδρομικό δίκτυο με την πάροδο του χρόνου απαξιώνεται.

Οφείλουμε να πούμε όμως και ήδη σε αυτό έχουμε προβλέψει στο Ταμείο Ανάκαμψης ένα μεγάλο κονδύλι, ώστε να υπάρχει χρηματοδοτική συμβολή του ελληνικού δημοσίου σε ένα μεγάλο ΣΔΙΤ της τάξεως του 1,5 δισεκατομμυρίου ευρώ, προκειμένου να μην αφήσουμε άλλο την περιουσία του ελληνικού λαού να ρημάζει στην εγκατάλειψη και να ερχόμαστε με δεκάδες ουσιαστικά μικροεργολαβίες να μπαλώσουμε τα όποια προβλήματα ανακύπτουν.

 Είναι σαφές, λοιπόν, πως έχουμε πλάνο για το υπάρχον δίκτυο με τις εργολαβίες αναβάθμισης και το ΣΔΙΤ για τη συντήρηση του, όσο και το μεγάλο πλάνο έργων που αποτελούν την πιο συστηματική και δουλεμένη παρέμβαση συνολικά στο σιδηρόδρομο τις τελευταίες δεκαετίες.

Τώρα, σε ότι αφορά τη συμπληρωματική σύμβαση για την οποία βρισκόμαστε εδώ, όπως γνωρίζετε φαντάζομαι η ΕΡΓΟΣΕ είναι μια θυγατρική εταιρεία του Ο.Σ.Ε., είναι ανώνυμη εταιρεία και έχει μοναδικό της μέτοχο τον Ο.Σ.Ε..

Στο πλαίσιο του σχεδιασμού του υπουργείου μας για την ΕΡΓΟΣΕ, η υπογραφή της εν λόγω συμπληρωματικής σύμβασης είναι κομβική. Σας αναφέρω συνοπτικά το αντικείμενο του εν λόγω έργου. Το έργο ουσιαστικά αφορά την κατασκευή τετραπλού σιδηροδρομικού διαδρόμου, μήκους περίπου 2,36 χιλιομέτρων, εκ των οποίων 1,9 χιλιόμετρα είναι υπόγειο, ο οποίος ξεκινά από την έξοδο του σιδηροδρομικού σταθμού Αθηνών με κατεύθυνση προς Θεσσαλονίκη και καταλήγει στις τρεις γέφυρες στην περιοχή Σεπολίων του Δήμου Αθηναίων, όπου εκεί συναντά τον πρόσφατα κατασκευασμένο και σε λειτουργία νέο τετραπλό σιδηροδρομικό διάδρομο. Η συνολική προθεσμία κατασκευής του έργου έχει παραταθεί ως τις 14/11 του 2023. Η νέα σιδηροδρομική γραμμή κατασκευάζεται επί της υφιστάμενης περιοχής κυκλοφορίας των συρμών σταδιακά σε δύο φάσεις, πρώτα ο δυτικός διάδρομος και κατόπιν ο ανατολικός.

Επιτρέψτε μου, να μην σας κουράσω πάρα πολύ με τεχνικά χαρακτηριστικά, αλλά κάποια νομίζω ότι έχουν τη σημασία τους. Μέχρι στιγμής έχουν εκτελεστεί τοπογραφικές εργασίες και προκαταρκτικές εργασίες. Έχουν εκτελεστεί ένα μεγάλο κομμάτι υδραυλικών εργασιών για τη μετατόπιση των αγωγών αποχέτευσης ακαθάρτων και ομβρίων υδάτων δυτικά της οδού Κωνσταντινουπόλεως. Ολοκληρώθηκε η κατεδάφιση του Παλιού Μουσείου του ΟΣΕ και η μετατροπή του παρακείμενου κτιρίου σε γραφείο ενημέρωσης κοινού. Ολοκληρώθηκε η μετατόπιση υφιστάμενης σιδηροδρομικής γραμμής σε μια ηλεκτροκινούμενη σιδηροδρομική γραμμή.

Έχουν γίνει και έχουν ξεκινήσει ήδη, οι εργασίες κατασκευής του τεχνικού υπογειοποίησης, η κατασκευή ενός οδικού διαφράγματος σε μήκος περίπου χιλίων εξακοσίων μέτρων, καθώς και η κατασκευή διαφραγματικών τοίχων, οι οποίοι έχουν κατασκευαστεί σε μήκος περίπου ενός χιλιομέτρου, του δυτικού και κεντρικού διαφραγματικού τοίχου.

Εκτελούνται επιφανειακές εκσκαφές για τη δημιουργία δαπέδου εργασίας για την κατασκευή του τεχνικού υπογειοποίησης, ενώ έχουν κατασκευαστεί και πλάκες κάλυψης του τεχνικού υπογειοποίησης, σε μήκος περίπου 150 μέτρων του δυτικού ημιδιαδρόμου. Και έχουν αρχίσει, όλο το προηγούμενο διάστημα και οι εργασίες μετατόπισης των δικτύων ????, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στη Σύμβαση.

Αυτή η συμπληρωματική Σύμβαση, αφορά ουσιαστικά την κατασκευή διαφραγματικών τοίχων στήριξης του τεχνικού υπογειοποίησης, του λεγόμενου cut and cover της νέας σιδηροδρομικής γραμμής, αυτού του τετραπλού σιδηροδρομικού διαδρόμου, στην περιοχή των Σεπολίων, με τη χρήση υδροφρέζας. Η υδροφρέζα ουσιαστικά, είναι ένα εξειδικευμένο μηχάνημα, που χρησιμοποιείται σε αυτή την περίσταση, για τη διατήρηση των ορίων δονήσεων, κατά την κατασκευή, όπως αυτά έχουν εγκριθεί με τους περιβαλλοντικούς όρους. Για τη διάνοιξη υπόγειων έργων και την κατασκευή διαφραγματικών τοίχων, είναι απαραίτητη η χρήση της υδροφρέζας, όταν συναντάται κυρίως, βραχώδες ιδεολογικό υπόβαθρο, όπως στην προκειμένη περίπτωση, προκειμένου να τηρηθούν οι περιβαλλοντολογικές απαιτήσεις, περί χαμηλών ορίων δονήσεων κατά την κατασκευή και αυτό είναι περίπου, επτά φορές χαμηλότερο από την αρχική μας έγκριση.

Δυστυχώς, αυτό συνεπάγεται αυξημένο κόστος κατασκευής, σε σχέση με τις συμβατικές εργασίες, αλλά και καθυστέρηση στην εξέλιξη του συνόλου του έργου, αφού θα προχωρήσει, μιας και χρησιμοποιούμε μια νέα τεχνική με σαφώς χαμηλότερους ρυθμούς. Η εργασία αυτή προέκυψε στα μέσα του 2020, ενάμιση περίπου χρόνο μετά την υπογραφή της Σύμβασης κατασκευής του έργου και ήταν αδύνατο, δυστυχώς, να έχει προβλεφθεί νωρίτερα και λόγω του μεγάλου κόστους, δεν ήταν δυνατόν να το καλύψουμε από τις απρόβλεπτες εργασίες του έργου.

Ελπίζω να σας ενημέρωσα επαρκώς, με όλα τα δεδομένα. Εδώ πέρα, ουσιαστικά, κάνουμε μια νέα τιμή, μια σύνταξη νέας τιμής και η σύναψη αυτή της συμπληρωματικής σύμβασης ουσιαστικά αφορά 23.866.833 ευρώ, συμπεριλαμβανομένου του έξτρα κονδυλίου συν Φ.Π.Α.. Ουσιαστικά, αφορά τον τίτλο του έργου κατασκευή τετραπλού σιδηροδρομικού διαδρόμου στο τμήμα εξόδου του σιδηροδρομικού σταθμού Αθηνών, μέχρι Τρεις Γέφυρες, με υπογειοποίηση στην περιοχή των Σεπολίων.

Αξιότιμοι κύριοι βουλευτές, ελπίζω ότι σας έδωσα μια πρώτη ενημέρωση για τη συμπληρωματική αυτή Σύμβαση και είμαστε στη διάθεσή σας να σας ενημερώσουμε για ότι άλλο προκύψει, για όποια άλλη απορία υπάρχει, μαζί με τον Διευθύνοντα Σύμβουλο της ΕΡΓΟΣΕ. Ευχαριστώ πολύ.

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ. Υφυπουργό. Το λόγο έχει ο κ. Γιαννούλης.

 **ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε.

 Κύριε Υπουργέ να ευχηθούμε και καλή θητεία, με την ευκαιρία της ανάληψης των νέων σας καθηκόντων και εμφανιζόμενος σήμερα στην Επιτροπή. Δεν ξέρω αν προβλέπεται, ή αν είθισται στα κοινοβουλευτικά ήθη, αλλά θα ήθελα να εξάρω και την συμμετοχή, σε αυτή την Επιτροπή, του απερχόμενου Υφυπουργού, του κυρίου Κεφαλογιάννη, ο οποίος δεν συμμετέχει πλέον με αυτήν την ιδιότητα.

Ξέρετε, κύριε Καραγιάννη, θα προσυπογράψω όλο το εισαγωγικό σας περίγραμμα, την τοποθέτησή σας, μέχρι την τελευταία τελεία, το τελευταίο σημείο στίξης, σε ότι αφορά τον τρόπο συμβασιοποίησης, μελέτης, εκτέλεσης των δημοσίων έργων. Θα το προσυπογράψω μέχρι την τελευταία γραμμή. Με μία προσθήκη όμως. Ξέρετε, στην πολιτική και στη ζωή, είμαστε αυτό που κάνουμε, όχι αυτό που λέμε. Και στη συγκεκριμένη περίπτωση, για ένα έργο που συμβασιοποιήθηκε και προκηρύχθηκε το 12ο του ’17, καταλαβαίνετε, ότι εκπροσωπώντας την Αξιωματική Αντιπολίτευση, τον ΣΥΡΙΖΑ-Προοδευτική Συμμαχία, που είχε τη διακυβέρνηση της χώρας εκείνη την περίοδο, δεν μπορεί να είμαστε αρνητικά διακείμενοι σε αυτό το έργο. Είναι η λογική του αυτονόητου.

Όμως, θέλω να σας παρακαλέσω, θέτοντας τα ως ερωτήσεις να διευκρινίσετε. Και θα το θέσω όσο πιο απλά μπορώ για να καταλάβει και ο πολίτης που μας παρακολουθεί, επειδή πρόκειται για ένα σημαντικό δημόσιο έργο - παρέμβαση που θα συμβάλει στην ποιότητα ζωής των πολιτών, αλλά πολύ περισσότερο θα αναβαθμίσει τις σιδηροδρομικές συγκοινωνίες, το σιδηρόδρομο που είναι μια προοπτική που εντάσσεται και μέσα στην παγκόσμια αγωνία για την κλιματική αλλαγή και την πράσινη ανάπτυξη. Θέλω να σας ρωτήσω το εξής: Μήπως σε αυτή τη σύμβαση βλέπουμε την ακτινογραφία μιας μανιέρας που χρησιμοποιείται τα τελευταία 2 χρόνια έτσι ώστε συμβασιοποιημένα έργα, οι προϋπολογισμοί των οποίων δεν φαίνεται να είναι ιδιαίτερα ικανοποιητικοί για τους αναδόχους, να χρηματοδοτούνται από μία νέας εφεύρεσης «πίσω πόρτα» τροποποίησης των συμβάσεων; Και εξηγούμαι. Εδώ συζητάμε κύριε Υπουργέ για την αύξηση κατά 35%. Δεν θα χρησιμοποιήσω αγοραίους όρους τύπου «καπέλο» ή οτιδήποτε άλλο, αλλά συζητάμε για μια πρόσθετη σύμβαση αύξηση του κόστους 35% και ύψος 23.867.000 ευρώ, σε ένα έργο που είχε προϋπολογισμό μελέτης 122.000.000. Σε ένα έργο κύριε Υπουργέ, το οποίο με βάση την επίσημη εκτίμηση της ΕΡΓΟΣΕ, με βάση αυτό που αναρτήθηκε επίσημα στην ιστοσελίδα της, έχει προχωρήσει σε ποσοστό 2,5%. Σας θυμίζω, ότι προκηρύχθηκε το 2017 και υπογράφηκε η σύμβαση στις 15 Νοεμβρίου του 2018. Η εξέλιξη είναι στο 2,5%. Θα το καταθέσω και στα πρακτικά, αλλά είναι δημόσιο έγγραφο. Να υποθέσω λοιπόν, ότι έχουμε προχωρήσει από το 2,5% από το 2018. Σε τι ποσοστό; Η εκτίμηση είναι στο 7; Στο 10; Και πάλι όμως με βάση το χρονοδιάγραμμα παράδοσης που θέτετε και είναι το 2023, πάλι δεν βγαίνουμε οι αριθμοί, η λογική, οι δυνάμεις, οι αντοχές και η πραγματικότητα. Δηλαδή, 2 χρόνια και πλέον μετά την υπογραφή της σύμβασης είμαστε στο 7% έως 10% με την καλύτερη εκτίμηση και στα επόμενα δύο χρόνια περίπου θα το παραδώσουμε. Δεν βγαίνει με τη λογική.

Γιατί μίλησα στην αρχή για μια μανιέρα; Μια μανιέρα με την οποία χρησιμοποιήθηκε και σε άλλες περιπτώσεις, όπως την τροποποίηση της σύμβασης για την Ελληνικός Χρυσός. Προκύπτουν φαιδρές, αβάσιμες δικαιολογίες, για την ταμπακιέρα. Για την αύξηση του προϋπολογισμού κατά 35% και επιπλέον κόστος - το παραδεχτήκατε και εσείς - από πολύτιμους εθνικούς πόρους κατά 23.867.000 ευρώ. Θέλω να θυμίσω, για να μην επιμείνω στην ιστορική διαδρομή και τις διαδικαστικές περιπέτειες αυτού του έργου, μόνο ένα σημείο. Το σημείο όπου το 5ο κλιμάκιο του Ελεγκτικού Συνεδρίου κρίθηκε ότι κωλύεται να υπογράψει τη σύμβαση του έργου. Μετά από προσφυγή αίρεται αυτή η άρνηση ή το κώλυμα του Ελεγκτικού Συνεδρίου. Πραγματικά δημιουργεί κάποια ερωτηματικά τα οποία θα ήθελα να απαντήσετε.

Κλείνοντας, για να μην καταχραστώ και το χρόνο των υπολοίπων συναδέλφων. Υπάρχουν κάποια βασικά ερωτήματα που επιτείνουν την καχυποψία μας, όχι σε σχέση με την αναγκαιότητα του έργου, σε σχέση με την πρακτική διαφάνειας που ακολουθείται τόσο από το υπουργείο όσο και από τους αρμόδιους οργανισμούς. Πώς δικαιολογείται αυτή η συμπληρωματική σύμβαση, τα ποσά που ανέφερα. Οι αρχικές εκτιμήσεις ήταν στο 15%. Μπορείτε να μας εξηγήσετε τι συνέβη σε όλα αυτά τα 3 χρόνια περίπου που μεσολάβησαν και είμαστε σε αυτό το σημείο ωρίμανσης και εξέλιξης του έργου; Υπήρξε μια καθυστέρηση 8 μηνών κύριε Υπουργέ από την ανάληψη των καθηκόντων της κυβέρνησής σας. Μια παράταση που δεν δικαιολογείται από πουθενά. Βρίθει βέβαια το διαδίκτυο δημοσιευμάτων και μένω εκεί, όπου προσπαθούν να δικαιολογήσουν αυτήν τη σύμβαση σε οτιδήποτε άλλο εκτός από την πραγματικότητα. Η πανδημία, αυξήθηκαν τα υλικά, αυξήθηκε ο αέρας που αναπνέουμε, αυξήθηκε το ένα, αυξήθηκε και το άλλο, αλλά στην αντιστοίχιση της πραγματικής ζωής, αυτές οι δικαιολογίες φαντάζουν έωλες.

Κλείνω θέτοντας το ερώτημα. Εάν το επιλέγετε ως πρακτική επειδή έχουν υπογραφεί οι Συμβάσεις να βρίσκετε έναν τρόπο έμμεσης χρηματοδότησης της πλεονεξίας ίσως κάποιων αναδόχων, αυτό θα σας έλεγα ότι δεν είναι ούτε ηθικό ούτε έντιμο. Μπορεί να το καθιστάτε νόμιμο μέσα από τις διαδικασίες που ακολουθείτε, αλλά πραγματικά μας βάζει σε πολύ μεγάλη υποψία παρά το γεγονός ότι συμφωνούμε στην αναγκαιότητα του έργου εφόσον συμβάλλαμε και στη μελέτη και στην ωρίμανση του και στην δημοπράτηση του. Θέλω να επισημάνω κλείνοντας πραγματικά εάν αυτό θα το συνεχίσετε και στις υπόλοιπες αναγκαίες υποδομές που είναι σε εξέλιξη, τότε δεν θα υπάρχει μόνο ο τίτλος του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, αλλά θα υπάρχει και ένα προσθετικό στοιχείο του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και τρικ για την ενίσχυση κατασκευαστικών εταιρειών. Εύχομαι να κάνω λάθος. Σας ευχαριστώ πολύ.

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

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ**: Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, οι κάτοικοι των Σεπολίων έχουν θρηνήσει πάρα πολλά θύματα στην περιοχή. Μόνο τα τελευταία χρόνια είναι πάνω από 7 έως 8 οι νεκροί στη διάβαση των Σεπολίων. Δεν μιλάμε για τα προηγούμενα χρόνια. Έχουν κάνει αρκετούς αγώνες εδώ και 20 χρόνια απαιτώντας την ασφάλεια των κατοίκων της περιοχής. Απαιτούσαν 20 χρόνια την υπογειοποίηση των γραμμών. Πρέπει να πούμε ότι ο αρχικός σχεδιασμός ήταν επίγεια τετραπλή γραμμή και όχι υπόγεια στην περιοχή. Πρέπει να ξέρετε, κύριε Υπουργέ, ότι το 2004 υπήρχε προσφυγή στο Συμβούλιο της Επικρατείας. Έτσι, λοιπόν, με πρωτοβουλία πάλι των κατοίκων και τη συμπαράταξη για την Αθήνα, που προσέφυγε στο Συμβούλιο της Επικρατείας, υπήρξε η απόφαση για την υπογειοποίηση σε αυτήν την περιοχή των γραμμών του Σιδηροδρόμου.

Οι κάτοικοι έχουν γευτεί - να το πω έτσι - τη στάση της Κυβέρνησης και της εταιρείας τόσα χρόνια που λοιδόρησαν τα αιτήματά τους, που δεν εισάκουσαν την αγωνία που εξέφραζαν για την κατάσταση στην περιοχή. Έρχεται λοιπόν και επιτέλους γίνεται αυτό το έργο με την υπογειοποίηση, όπως προβλέπεται. Πάλι οι κάτοικοι όπως είναι γνωστό μέσα από τον Σύλλογό τους «Αναγέννηση» δραστηριοποιούνται στην περιοχή. Έχουν κάνει πολλές συζητήσεις με τους αρμοδίους του ΟΣΕ της ΕΡΓΟΣΕ για το έργο απαιτώντας συγκεκριμένα πράγματα. Κατ’ αρχήν βάζουν ζήτημα γιατί υπάρχουν αυτές οι καθυστερήσεις. Μεγάλες καθυστερήσεις που κοστίζουν, που στοιχίζουν στην περιοχή. Νομίζω ότι οι ευθύνες είναι τεράστιες και της δική σας και των προηγούμενων κυβερνήσεων για το ότι αυτό το έργο ξεκίνησε από το 2017 να αρχίσει η υποβολή προσφορών, αποσφράγιση και υπογραφή της Σύμβασης που έγινε το 2018 και να έρχεστε τώρα και να λέτε το νέο έργο δεν θα τελειώσει στην προθεσμία που είχατε πει, αλλά θα πάει μέχρι τέλος ουσιαστικά του 2023. Πάνω σε αυτό το ζήτημα έχετε απαντήσει στους κατοίκους για τις αιτίες της καθυστέρησης. Ωστόσο, όμως, πιστεύουμε ότι τα προβλήματα αυτά δημιουργούνται εξαιτίας όλης αυτής της λειτουργίας των συμβάσεων και των έργων όπως προχωρούν.

Επίσης, σχετικά με το χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσης του έργου, έχουμε την εντύπωση ότι αυτή η καθυστέρηση είναι ανεπίτρεπτη. Θα μπορούσε να είχε αποφευχθεί. Υπάρχει το ζήτημα της όχλησης των κατοίκων και των επαγγελματιών της περιοχής και οι κάτοικοι απαιτούν μέτρα, έτσι ώστε η όχληση να είναι όσο το δυνατόν πιο μικρή. Έχουν θέσει ζητήματα οι κάτοικοι της περιοχής για την ασφάλειά τους. Για παράδειγμα, να υπάρξουν πεζογέφυρες με πρόβλεψη για ΑΜΕΑ έτσι ώστε να υπάρχει η ασφάλεια της διέλευσης των κατοίκων. Πρέπει να το διασφαλίσετε αυτό, κύριε Υπουργέ -είστε Κυβέρνηση- δεν μπορείτε να λέτε ότι αυτό δεν είναι θέμα δικό σας, αλλά άλλο.

Επίσης, υπάρχουν διακοπές κυκλοφορίας στις περιοχές. Αυτές θα πρέπει να είναι όσο το δυνατόν πιο μικρές, έτσι ώστε να μην ταλαιπωρείται ο κόσμος στην περιοχή. Επίσης, υπάρχουν τα ερωτήματα σχετικά με τη διαμόρφωση και τη χρήση του ελεύθερου χώρου που θα προκύψει και εδώ δεν δίνετε σχετικές καθαρές απαντήσεις στην περιοχή. Αυτός ο χώρος που θα προκύψει, η επιφανειακή ανάπλασή του θα αποδοθεί στους κατοίκους της περιοχής; Είναι μια αγωνία που εκφράζουν οι κάτοικοι, γιατί φτάνει να υπογειοποιηθούν οι γραμμές, φτάνει και αυτός ο χώρος ο οποίος θα προκύψει ως ελεύθερος χώρος να υπάρξει η ανάπλαση του και να αποδοθεί στους δημότες, γιατί είναι γνωστό ότι η Αττική πάσχει από ελεύθερους χώρους, που θα μπορούν οι κάτοικοι να παίρνουν μία ανάσα.

Τελειώνοντας, χωρίς να θέλω να τρώω άλλο το χρόνο, εμείς πιστεύουμε ότι οι κάτοικοι της περιοχής έχουν δίκαια αιτήματα και πρέπει να εισακουστούν. Το έργο θα πρέπει να προχωρήσει. Είπατε στην αρχή, κύριε Υπουργέ, χωρίς καθυστερήσεις, παραδίδονται στην ώρα τους, όμως εδώ βλέπουμε πάλι από εσάς εδώ μία παράταση και βέβαια νέα σύμβαση με νέα βάρη. Είπατε ότι υπάρχει νέα μέθοδος για την υπογειοποίηση και την πιο μικρή όχληση. Κατανοητό αυτό, αλλά ωστόσο προκύπτει μέσα από τη νέα σύμβαση και αυτό το κόστος, αλλά και η καθυστέρηση.

Όσον αφορά αυτό που είπατε για το σιδηρόδρομο το πώς αναπτύχθηκε, γιατί δεν αναπτύχθηκε, αυτό έχει να κάνει με τις επιλογές των επιχειρηματικών ομίλων και των κυβερνήσεων, που έδωσαν βάρος στο αυτοκίνητο και όχι στο σιδηρόδρομο. Έχει να κάνει πάλι τώρα με τις επιλογές για την απελευθέρωση των μεταφορών, την ιδιωτικοποίηση του ΟΣΕ, των γραμμών του, την παραχώρηση, την παράδοση, να το πω έτσι, στους μεγάλους επιχειρηματικούς ομίλους, με προίκα από πάνω, γιατί δίνετε και προίκα από πάνω και βέβαια εσείς αναλαμβάνετε τις γραμμές, για να μπορούν με ασφάλεια να κινούνται τα βαγόνια τέλος πάντων των επιχειρηματικών ομίλων στους σιδηροδρόμους.

Και πάλι αυτή η μορφή ανάπτυξης του σιδηροδρόμου δεν έρχεται να ικανοποιήσει τις ανάγκες του ίδιου του λαού μας, με φθηνό εισιτήριο, ασφάλεια στις γραμμές, αλλά έρχεται να υπηρετήσει αυτό που είπατε κιόλας, τη σύνδεση με τα λιμάνια για τη μεταφορά προϊόντων και τα λοιπά, πάλι εδώ για να μπορέσουν να καλύψουν ανάγκες οι επιχειρηματικοί όμιλοι και να αυξήσουν την κερδοφορία τους συνολικά, στα πλαίσια των μεταφορών που η Ελλάδα, σύμφωνα με τις δικές σας πολιτικές, γίνεται κόμβος μεταφορών στην περιοχή. Με αυτά τα λόγια, πιστεύουμε ότι το έργο πρέπει να προχωρήσει χωρίς καθυστερήσεις. Η καθυστέρηση αυτή δεν ξέρω κατά πόσο είναι αναγκαία και να αποδοθεί στο λαό και μέχρι τότε να παρθούν όλα αυτά τα μέτρα που απαιτούν οι κάτοικοι, έτσι ώστε να μην θρηνήσουμε νέα θύματα και να αποδοθεί στους κατοίκους ο χώρος αυτός, ο οποίος θα υπάρξει σαν ελεύθερος το επόμενο διάστημα.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Πάντως, πρέπει να πούμε ότι προϋπόθεση για να αξιοποιηθεί ο χώρος είτε από τους κατοίκους, είτε να έχουν ελεύθερα περάσματα, είναι η υπογειοποίηση η οποία βλέπουμε ότι προβλέπεται ιδιαίτερα σε μια πυκνοκατοικημένη περιοχή, όπως είναι η περιοχή των Σεπολίων όπως την ξέρουν οι άνθρωποι που ζουν εκεί. Κάθε φορά που περνάει το τρένο τρομάζουν, νομίζουν ότι γίνεται σεισμός και θα πρέπει να ηρεμήσουν και να αλλάξουν τρόπο ζωής τους. Όλα αυτά είναι προς το καλύτερο και σε κάθε περίπτωση η σύνδεση της στεριάς με τη νησιωτική Ελλάδα και δόξα τω θεώ, εμείς έχουμε μεγάλο κομμάτι της Ελλάδος και είναι για την εξυπηρέτηση των κατοίκων.

Τα προϊόντα δεν πηγαίνουν γενικά και αόριστα, πηγαίνουν στους κατοίκους. Έχει να κάνει με τα κοστολόγια και όλα αυτά, μπορούν να βελτιωθούν και σ αυτό, αν θέλετε ελπίζουμε και φαντάζομαι ότι γίνεται. Υπάρχει αυτή η πρωτοβουλία της σημερινής Κυβέρνησης να προχωρήσει ένα έργο, που όπως ακούσαμε ξεκίνησε από νωρίτερα με τις βελτιώσεις του. Προφανώς με τα χρόνια, μπορούν να γίνουν κάποιες βελτιώσεις και σε θέματα ασφαλείας και καλύτερης υποδομής. Άρα, προϋπόθεση σε αυτήν τη μικρή παρέμβαση είναι η υπογειοποίηση, η οποία είναι πολύ θετικό βήμα.

 **ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, η υπογειοποίηση είναι αναγκαία και σε άλλες περιοχές και νομίζω ο σχεδιασμός αυτός περνά.

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Αυτό το είπα και εγώ. Επειδή δεν γίνονται παντού υπογειοποιήσεις και οι υπογειοποιήσεις παντού είναι χρήσιμες, χαιρόμαστε που προχωράει και συνδέεται με την υπογειοποίηση η αξιοποίηση του έργου. Μακάρι να γινόταν και σε άλλες περιοχές, που για διάφορους λόγους είτε οικονομικούς είτε τεχνικούς δεν μπορεί να προχωρήσει. Γι’ αυτό το επισήμανα και εγώ.

Το λόγο έχει ο κ. Γκόγκας.

 **ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΓΚΑΣ:** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ. Καταρχήν συγχαρητήρια για την ανάληψη των καθηκόντων σας και καλή επιτυχία στο έργο σας. Έχουμε μια Συμπληρωματική Σύμβαση, την 1η Συμπληρωματική Σύμβαση του έργου, Κατασκευή τετραπλού σιδηροδρομικού διαδρόμου, στο τμήμα Έξοδος Σιδηροδρομικού Σταθμού Αθηνών - Τρεις Γέφυρες, με υπογειοποίηση στην περιοχή Σεπολίων, σε ποσό μεγαλύτερο από το ένα τρίτο περίπου του ποσού της αρχικής σύμβασης, δηλαδή έχουμε 23 εκατ. 866.000 ευρώ Συμπληρωματική Σύμβαση, με αρχική σύμβαση 66 εκατ. 580.000 ευρώ.

 Υπάρχουν ορισμένοι προβληματισμοί γύρω από αυτό το έργο, το αναγκαίο έργο το οποίο πρέπει να προχωρήσει και πρέπει να ολοκληρωθεί για το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας, αλλά και για τους κατοίκους της περιοχής, δεδομένου, ότι όλοι συμφωνούμε ότι ο τομέας κατ’ αρχήν των σιδηροδρομικών δικτύων είναι σημαντικός και προφανώς απαιτούνται επενδύσεις για τον εκσυγχρονισμό των δικτύων, την αναβάθμισή τους, την ηλεκτροκίνηση, την επέκταση και τη δημιουργία ολοκληρωμένου και ενοποιημένου εθνικού δικτύου μεταφορών, με τη διασύνδεση και με τα άλλα δίκτυα, όπως τα λιμάνια, οι αυτοκινητόδρομοι, τα αεροδρόμια και στη συνέχεια τα ολοκληρωμένα διευρωπαϊκά δίκτυα.

Στα γενικά, λοιπόν, ο σιδηρόδρομος έχει συγκριτικά πλεονεκτήματα, όπως το μειωμένο κόστος μεταφοράς, ενώ είναι ένα μέσο πολύ πιο φιλικό προς το περιβάλλον και είναι γεγονός - συμφωνούμε όλοι - ότι πρέπει να γίνουν πολλά για τα σιδηροδρομικά έργα. Χρειάζονται οι χρηματοδοτήσεις, αλλά χρειάζεται και ο ολοκληρωμένος σχεδιασμός για τις ανάγκες και την εξυπηρέτηση της χώρας, συνολικά.

 Θα επανέλθω κλείνοντας σε αυτά τα γενικά θέματα, επανέρχομαι όμως στο συγκεκριμένο έργο.

 Έχουμε μια απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων στις 19/3/2020. Προφανώς αυτή η περιβαλλοντική μελέτη υποβλήθηκε πολύ νωρίτερα. Θα μας πείτε πότε υποβλήθηκε και πότε εκδόθηκαν οι περιβαλλοντικοί όροι.

Το έργο συμβασιοποιήθηκε στις 15/11/2018, δηλαδή, η συμβασιοποιήθηκε ένα έργο χωρίς ολοκληρωμένη την έγκριση περιβαλλοντικών όρων.

Κύριε Υπουργέ, θα μας το απαντήσετε.

Είχαμε έγκριση περιβαλλοντικών όρων και έγινε τροποποίηση, επειδή έληξε, όμως όταν λήγουν οι περιβαλλοντικοί όροι συνήθως έχουμε μια ανανέωση. Εδώ, όμως, δεν έχουμε ανανέωση, έχουμε τροποποίηση. Η τροποποίηση θα μπορούσε να προκύψει και χωρίς να έχουν λήξει οι περιβαλλοντικοί όροι, τουλάχιστον, αυτό λέει η διαδικασία της περιβαλλοντικής νομοθεσίας.

Εδώ, λοιπόν, το σημαντικό είναι αυτό που είχαμε πει και όταν συζητούσαμε για τις δημόσιες συμβάσεις, ότι τα έργα πρέπει να δημοπρατούνται με ολοκληρωμένες μελέτες και οι τεχνικές μελέτες και οι περιβαλλοντικοί όροι, διότι όλα τα υπόλοιπα δημιουργούν προβλήματα όταν το έργο δεν είναι σε πλήρη ωριμότητα και στο κόστος και σε βάρος του ανταγωνισμού. Υπάρχουν θέματα διαφάνειας, όταν εκ των υστέρων έχουμε τόσο μεγάλες τροποποιήσεις στο συμβατικό ποσό των έργων.

 Άρα, λοιπόν, αυτό είναι το ένα ερώτημα.

 Το δεύτερο ερώτημα είναι γιατί το έργο δεν προχωρούσε μέχρι το Μάρτιο του 2020; Περίμενε να λήξουν οι περιβαλλοντικοί όροι;

 Περίμενε να εγκριθούν οι νέοι που υποβλήθηκαν;

 Ποιες εργασίες έγιναν μέχρι τον Μάρτιο του 2020 και επειδή άκουσα και τον συνάδελφο του ΣΥΡΙΖΑ εργασίες έγιναν από τον Νοέμβριο του 2011 μέχρι το καλοκαίρι του 2019 που ήταν κυβέρνηση ο ΣΥΡΙΖΑ; Πόσο ποσοστό εργασιών έγιναν;

 Εδώ υπάρχει ένα θέμα γύρω από αυτό το έργο το οποίο για την αναγκαιότητά του όλοι συμφωνούμε, αλλά όμως στη διαδικασία φαίνεται ότι υπάρχουν κάποια ζητήματα που δημιουργούν προβληματισμούς σε σχέση με το τελικό κόστος του έργου. Υπήρχε μια μεγάλη έκπτωση 45%. Υπάρχει μια πολύ μεγάλη συμπληρωματική σύμβαση μέσα από τροποποίηση της έγκρισης της μελέτης περιβαλλοντικών όρων. Υπάρχει μια μεγάλη απόκλιση.

 Υπάρχει αστοχία της μελέτης;

 Γιατί το ερώτημα που θα μπορούσε να υποβάλει κάποιος είναι τεχνικά πέρα από την αλλαγή των περιβαλλοντικών όρων το έργο θα μπορούσε να ολοκληρωθεί με τον αρχικό τρόπο με τον οποίο είχε μελετηθεί και δημοπρατηθεί;

 Μπαίνοντας λίγο στα περισσότερο τεχνικά ζητήματα επιλέχθηκε ένας τρόπος καταρχήν για την κατασκευή των διαφραγματικών τοίχων, μετά χρειάστηκε να γίνει άλλη τεχνολογία με το μηχάνημα το ειδικό της υδροφρέζας και τις αντίστοιχες τεχνικές υπογειοποίησης και κατασκευής του τεχνικού.

Νομίζω, όμως, ότι τα τεχνικά προβλήματα πέρα από τα περιβαλλοντικά με το επίπεδο θορύβου των δονήσεων ήταν γνωστά.

Άρα, λοιπόν, τεχνικά το έργο μπορούσε να γίνει και με τους δύο τρόπους;

Μετά θα δούμε τι έγινε με τους περιβαλλοντικούς.

Επίσης, θα ήθελα, αν υπάρχουν κάποια στοιχεία, πώς προκύπτει αναλυτικότερα αυτό το μεγάλο κόστος της συμπληρωματικής σύμβασης των 23 εκατομμυρίων ευρώ;

 Πώς δικαιολογείται από τις εργασίες αναλυτικά;

 Γιατί το να αλλάξει τεχνική, το να χρειαστούμε ένα ειδικό μηχάνημα, το να χρειαστούμε μικρότερους θορύβους είναι ένα θέμα, αλλά πώς αναλύεται σε κόστος;

Επίσης, τι προβλήματα επικαλέστηκε;

Βλέπουμε στο ενημερωτικό σημείωμα μια μεγάλη αλληλογραφία, στην οποία εμπλέκεται και ο ανάδοχος του έργου.

Τι προβλήματα αντιμετώπισε ή επικαλέστηκε ο ανάδοχος του έργου;

Είχαν σχέση μετά αυτά που προβλέπει η απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων ή ήταν άλλης φύσεως ζητήματα και πως σε όλη αυτή τη διαδικασία συμμετείχε στη διαμόρφωση όλων αυτών των εξελίξεων;

Γιατί μας προβληματίζει και όλο αυτό το πλαίσιο, της αλληλογραφίας. Δηλαδή, τελικά, απ’ όλη αυτή την ιστορία που δημοπρατήθηκε το έργο και συμβασιοποιήθηκε το 2018 και έχουμε μέχρι σήμερα ελάχιστες εργασίες, τι κερδίσαμε και σε χρόνο και σε κόστος και σε διαφάνεια, όταν έχουμε τέτοια μεγάλη αλλαγή στο αντικείμενο και ιδιαίτερα, στο ποσό της Σύμβασης.

Και κλείνοντας με τα θέματα του έργου, τελικά, πότε προβλέπεται να ολοκληρωθεί το έργο; Θεωρείται εφικτό να τελειώσει την ημερομηνία του 2023 που αναφέρεται στη Σύμβαση;

Γιατί αυτό το έργο, πρέπει να ολοκληρωθεί και για τους κατοίκους, αλλά και για το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο.

Και πριν κλείσω και εσείς, κύριε Υπουργέ, κάνατε μια αναφορά στα γενικότερα ζητήματα των σιδηροδρόμων. Μιλάνε όλοι για την ανάγκη ενός ολοκληρωμένου σχεδιασμού. Ακούμε από την πλευρά της Κυβέρνησης, ιδιαίτερα τον κύριο Υπουργό, κ. Καραμανλή, να μιλά για κάποιο πρόγραμμα σιδηροδρομικών έργων 3,3 δισ. Τι ακριβώς περιλαμβάνει αυτό το πρόγραμμα και σε ποιο σχεδιασμό εντάσσεται αυτός ο προγραμματισμό σας;

Δεν ξέρω, αν σήμερα μπορείτε να μας δώσετε κάποια στοιχεία γι’ αυτό το θέμα. Ποιες ανάγκες εξυπηρετεί;

Εξυπηρετείτε η αναβάθμιση του υπάρχοντος σιδηροδρομικού δικτύου, η ηλεκτροκίνηση, τα θέματα της τηλεδιαχείρισης της σήμανσης, η σύνδεση με τα λιμάνια, τις βιομηχανικές περιοχές και γενικότερα τα παραγωγικά κέντρα; Εξυπηρετείτε η ανάπτυξη του δικτύου της λεγόμενης «σιδηροδρομικής Εγνατίας» στο σύνολό του, ώστε να καλύπτει όλες τις περιφέρειες και τα μεγάλα λιμάνια της βορείου Ελλάδος, αλλά και τις συνδέσεις προς βορρά με τα διευρωπαϊκά δίκτυα; Δηλαδή, με την περιφέρεια της Ηπείρου, με το λιμάνι της Ηγουμενίτσας, συνολικά με την περιφέρεια, τις συνδέσεις της δυτικής Μακεδονίας, την Κοζάνη, την Καλαμπάκα, αλλά και τα λιμάνια της Θεσσαλονίκης, Καβάλας και Αλεξανδρούπολης; Δηλαδή, με όλες οι περιφέρειες της βορείου Ελλάδος, της Μακεδονίας, της ανατολικής Θράκης και της Ηπείρου.

Επίσης, τι εξελίξεις υπάρχουν και αν υπάρχουν για τη γραμμή Ροδοδάφνη - Πάτρα; Είχε πει ορισμένα πράγματα γι’ αυτό το θέμα ο Υπουργός, ο κύριος Καραμανλής, σε προηγούμενη συνεδρίαση τον Ιούνιο και μας ανέφερε τότε ότι περίμενε κάποιες αποφάσεις, κάποιες εγκρίσεις από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Το ερωτώ, γιατί δεν ξέρουμε πού βρίσκεται αυτό το πολύ σημαντικό ζήτημα που αφορά τη γραμμή Ροδοδάφνη – Πάτρα, αλλά και τη συνέχεια του δικτύου προς την Πελοπόννησο, δηλαδή, μέχρι τον Πύργο και την Καλαμάτα. Δηλαδή, τι χρηματοδοτήσεις υπάρχουν και τι μελέτες υπάρχουν, για το σύνολο αυτών των έργων; Και βεβαίως, εάν αξιοποιούνται πόροι και από ποια Ταμεία, όπως από το Ταμείο Ανάκαμψης, από το Ε.Σ.Π.Α., για τις χρηματοδοτήσεις για τα διευρωπαϊκά δίκτυα.

Επίσης, εκκρεμεί και ένας διαγωνισμός. Διαβάζουμε -ίσως δεν είναι στην αρμοδιότητά σας- για την ολοκλήρωση του διαγωνισμού για τις άγονες σιδηροδρομικές γραμμές, όπου προχωράτε απ’ ότι φαίνεται σε μια απευθείας ανάθεση 750 εκατομμυρίων, με 50 εκατομμύρια το χρόνο στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η οποία έχει πάρει αυτό το έργο με 45 εκατομμύρια και επί ΣΥΡΙΖΑ ήταν 400, το 2014 θεωρούνταν «ψίχουλα» και παίρνει τώρα όλο αυτό το πακέτο των 750 εκατομμυρίων και χωρίς διαγωνισμό για 15 χρόνια. Από την άλλη μεριά υπάρχουν κάποιες δεσμεύσεις, για το τροχαίο υλικό, για τα οχήματα και για κάποιες επενδύσεις. Επίσης, δεν γνωρίζουμε ούτε γι’ αυτά τίποτε. Και βεβαίως, είναι γνωστά τα προβλήματα που έχει ο ίδιος ο Ο.Σ.Ε., σε σχέση με το προσωπικό και κρίσιμες ειδικότητες. Δεν θα αναφερθώ αναλυτικά, γιατί τα έχω πει και σε προηγούμενη συνεδρίαση, για την οικονομία του χρόνου. Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

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

Στο σημείο αυτό ο Πρόεδρος της Επιτροπής έκανε τη β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Δούνια Παναγιώτα (Νόνη), Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος-Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Κατρίνης Μιχαήλ, Πάνας Απόστολος, Κατσώτης Χρήστος, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων-Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Το λόγο έχει ο κύριος Βιλιάρδος.

 **ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ:** Ευχαριστώ κ. Πρόεδρε.

Θα ξεκινήσω με μερικά περιληπτικά για το έργο και την παρούσα σύμβαση με βάση το ενημερωτικό σημείωμα της ΕΡΓΟΣΕ αφού δεν είχαμε χρόνο να δούμε όλα τα κείμενα στο διαδικτυακό σύνδεσμο που δόθηκε. Το έργο ήταν προϋπολογισμού δημοπράτησης 122 εκατομμύρια ευρώ χωρίς ΦΠΑ. Συγχρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Ο διαγωνισμός διενεργήθηκε επί ΣΥΡΙΖΑ με υποβολή προσφορών στις 23/11/2017 και κατακύρωση στις 15/11/2018. Υπεβλήθησαν -έχει νόημα- οι εξής προσφορές: πρώτον η ΙΝΤΡΑΚΑΤ, η οποία ήταν και μειοδότης, με έκπτωση 45,71%. Επομένως, η καθαρή τιμή του έργου είναι 66,58 εκατομμύρια ευρώ. Δεύτερη ήταν η ΤΕΡΝΑ με έκπτωση 37,99%. Τρίτη η ΜΥΤΙΛΗΝΑΙΟΣ με έκπτωση κατά 33,31%. Τέταρτος ΑΚΤΩΡΑΣ με έκπτωση 30,57% και 5η JP ΑΒΑΞ με έκπτωση 19,39%.

Το έργο αυτήν τη στιγμή τρία χρόνια μετά την υπογραφή και τρία χρόνια πριν την αρχική παράδοση πρέπει να έχει κάτω από το 10% βαθμό προόδου, 2,5% στις αρχές του 2021 με βάση άρθρα από τα διάφορα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης. Δεν βρήκαμε τη σχετική πληροφορία στα συνημμένα με μια γρήγορη ματιά, αλλά τελικά δεν χρειάζεται να το ψάξει κανείς πολύ. Το έργο είναι μέσα στην Αθήνα ενώ το βλέπει κάθε μέρα χιλιάδες κόσμος που είτε χρησιμοποιεί το τρένο είτε μένει στα Σεπόλια. Ξεκίνησαν να δουλεύουν περί τα τέλη του 2018 ή στις αρχές του 2019. Ουσιαστικά, όμως, δεν γίνονται πολλά δεν γίνεται σχεδόν τίποτα τον περισσότερο καιρό. Έχει ξηλωθεί η μια γραμμή σχεδόν με το που ξεκίνησε κάτι που σίγουρα δυσχεραίνει την κίνηση.

Εδώ, θα θέλαμε να ρωτήσουμε τι γίνεται για παράδειγμα σε περίπτωση βλάβης ή συντήρησης; Δεν έχει καταληφθεί πάντως καν ολόκληρος ο χώρος του εργοταξίου. Μέχρι πρόσφατα δε το μέρος που δεν είχε καταληφθεί ήταν περίπου στο μισό εάν δεν κάνουμε λάθος. Για το έργο, επειδή χρησιμοποιούμε το τρένο, έχει υποβάλει ερώτηση η Ελληνική Λύση με αριθμό 1356 στις 2/11/2020 και λάβαμε μία αόριστη απάντηση για την πρόοδο του. Ενώ, αναφέρθηκε πως υπήρξε καθυστέρηση λόγω της πανδημίας ως συνήθως όπως ισχυρίζεται η Κυβέρνηση. Παρεμπιπτόντως στο ίδιο διάστημα η ΙΝΤΡΑΚΑΤ έχει αναλάβει και την υπογειοποίηση ενός δρόμου δίπλα στο νέο γήπεδο της ΑΕΚ στη Νέα Φιλαδέλφεια, όπου μέσα στην πανδημία λειτούργησε κανονικά με δέσμευση να τελειώσει ως το καλοκαίρι του 2021 που σε μεγάλο βαθμό τηρήθηκε. Κατά την πρόσφατη συζήτηση δε, σε επιτροπή της πρόσθετης σύμβασης για τη σιδηροδρομική γραμμή Κιάτο – Ροδοδάφνη, όλο συμπληρωματικές κ. Υπουργέ, ο υπεύθυνος της ΕΡΓΟΣΕ μας ενημέρωσε -αν θυμόμαστε καλά- ότι το έργο είχε προβλήματα, ξεμπλόκαρε και μπορεί να προλάβετε τη μερική υπογειοποίηση έως την προηγούμενη τελική προθεσμία. Ελπίζουμε, πάντως, να τελειώσει πριν από το μετρό της Θεσσαλονίκης.

Αναφέρεται σε άρθρα ότι υπήρχε διαμάχη με την ΙΝΤΡΑΚΑΤ από το 2020, θα το καταθέσουμε στα πρακτικά, όπου η εταιρεία κατά τα δημοσιεύματα ζητούσε άνω των 20 εκατομμυρίων για πρόσθετες εργασίες. Διαβάζουμε στο έγγραφο του ΟΣΕ ότι η ανάδοχος είχε αναδείξει θέματα με την εσκαψιμότητα του εδάφους, ενώ μετά αναφέρεται απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος του 2020 περί περιβαλλοντικής όχλησης. Τελικά, όλα αυτά οδήγησαν στη χρήση υδροφρέζας κάτι που διεκδικούσε η εταιρεία από την αρχή όπως φαίνεται και τα κατάφερε.

Με την παρούσα συντάσσεται μία πρώτη συμπληρωματική σύμβαση, δηλαδή -ερώτηση εδώ θα υπάρξουν και άλλες συμβάσεις;- με την οποία αλλάζει ο τρόπος εκσκαφής και αυξάνεται ο προϋπολογισμός ακριβώς κατά 23.866.833 ευρώ μαζί με κάποιες μικρότερες εργασίες που είχαν προστεθεί πιο πριν αξίας περίπου 158.624 ευρώ για κατεδάφιση κτιρίων στο μουσείο ΟΣΕ. Για την ακρίβεια κόστος 434834835,59 και μείωση 276211,91. Το συνολικό κόστος για την ΙΝΤΡΑΚΑΤ ανέρχεται σε 90.665.997. Τα 90 εκατομμύρια αυτά, στα οποία διαμορφώνεται το συνολικό κόστος έως τώρα, σημαίνουν έκπτωση 25,7% σε σχέση με τον αρχικό προϋπολογισμό Ποσοστό μικρότερο από την έκπτωση των τριών από τις τέσσερις άλλες προσφορές που είχαν υποβληθεί στην αρχή Με βάση βέβαια την αρχική μελέτη. Δεν θα υπάρξουν διαμαρτυρίες των άλλων εταιρειών;

Οι ερωτήσεις μας, εδώ, είναι οι εξής:

Πρώτον. Η Ευρωπαϊκή Ένωση συμφωνεί με την καθυστέρηση; Συνεχίζει να χρηματοδοτεί το έργο; Ποιο ήταν το ποσοστό συμμετοχής της πριν και ποιο τώρα;

Δεύτερον. Η συμπληρωματική Σύμβαση συμπεριλαμβάνεται στη χρηματοδότηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή θα προέλθει από το εθνικό σκέλος του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων;

Τρίτον. Γιατί δεν έγινε επαναπροκήρυξη; Σημειώνουμε ότι, στην περίπτωση του Πάτρα-Πύργος, είχατε επαναπροκηρύξει το έργο μόλις αναλάβατε, λέγοντας ότι ο εργολάβος εκεί κορόϊδευε. Είχατε πει -εννοώ τον κύριο Καραμανλή, ο οποίος δεν είναι παρών – επί λέξει, στις 29/11/2019 τα εξής: «Είναι κάτι παλιομηχανήματα και γίνονται κάποιες εργασίες για να δημιουργήσουν την αίσθηση ότι κάτι γίνεται». Σας πληροφορούμε πως αν πάρετε το τρένο ή μιλήσετε με κατοίκους της περιοχής είναι πολύ πιθανόν να ακούσετε να λένε τα ίδια και για την υπογειοποίηση στα Σεπόλια.

Πάντως, εάν το επαναπροκηρύσσετε, θα μπορούσατε να το δώσετε και αυτό στην ΤΕΡΝΑ, ώστε να το τελειώσει γρήγορα, όπως έκανε με το δημοτικό σχολείο στο Δαμάσι, που υπερηφανευόταν ο Πρωθυπουργός, στη Βουλή, ότι το έκανε ο ίδιος. Για να μη λέτε, δηλαδή, ότι είμαστε προκατειλημμένοι με την ΤΕΡΝΑ, όπως συνηθίζετε. Απλά, τυχαίνει να παίρνει όλα τα έργα και γι’ αυτό αναφερόμαστε, αφού δεν υπάρχει κάποιος άλλος για να αναφερθούμε. Περιμένουμε, πάντως, με ενδιαφέρον την έρευνα της Επιτροπής Ανταγωνισμού ως προς την ΤΕΡΝΑ.

Τέταρτον. Πώς διαμορφώνονται τώρα οι προθεσμίες παράδοσης, λόγω της καθυστέρησης και της συμπληρωματικής Σύμβασης, τουλάχιστον ως προς το πρώτο μέρος της περάτωσης της μιας σήραγγας και τον τερματισμό της επιφανειακής διέλευσης;

Πέμπτο. Ποια είναι η πιθανότητα να υπάρχουν και άλλες συμπληρωματικές συμβάσεις, όπως ρωτήσαμε και προηγουμένως;

Έκτο. Δεν είμαστε τεχνικοί, ούτε μπορούμε να ελέγξουμε όλες τις τεχνικές λεπτομέρειες από εδώ. Αλλά, υπάρχει πράγματι πρόβλημα με τη μελέτη που απαιτούσε την αναπροσαρμογή του προϋπολογισμού του αναδόχου κατά 23,8 εκατομμύρια ή κατά το ένα τρίτο της αρχικής προσφοράς; Είναι τεράστιο το νούμερο. Μήπως θα πρέπει να γίνει έρευνα και να αποδοθούν ευθύνες; Μήπως έχει γίνει έρευνα;

Και τελευταίο. Θα μπορέσει να υπάρχει χρήση της μονής γραμμής, κατά τη διάρκεια της εκπόνησης του έργου και με τη νέα μέθοδο; Ακόμη κι έτσι, υπάρχει κίνδυνος για συμφόρηση και διακοπές για συντήρηση;

Τέλος, αν μου επιτρέπετε ακόμα δύο ακόμη ερωτήσεις, για άλλα έργα -αν θέλετε τις απαντάτε:

Η πρώτη. Στην προηγούμενη ενημέρωση, μας είχε πει ο κ. Καραμανλής ότι προχωράει η δημοπράτηση του σταθμού Κρυονερίου, ανεξάρτητα από την αναβάθμιση της γραμμής ΣΚΑ (Σιδηροδρομικό Κέντρο Αχαρνών)-Οινόη. Θα θέλαμε να γνωρίζουμε σε ποιο στάδιο βρίσκεται.

Η δεύτερη. Πού βρίσκεται η παράδοση του τμήματος Ροδοδάφνη-Ψαθόπυργος; Ουσιαστικά, δηλαδή, η σήραγγα Παναγοπούλας, της πολύπαθης γραμμής Πάτρα-Αθήνα. Κανονικά θα έπρεπε να είχε παραδοθεί. Και αυτό, παρεμπιπτόντως, είναι της ΙΝΤΡΑΚΑΤ.

Αν θέλετε, μας λέτε κάτι και για το υπόλοιπο τμήμα μέχρι το Ρίο, καθώς και για την προκήρυξη της ηλεκτροδότησης στο τμήμα αυτό.

Και η τελευταία. Βλέπουμε ότι η ΙΝΤΡΑΚΑΤ πήρε πρόσφατα και την ηλεκτροκίνηση, με τη νέα χάραξη της γραμμής Λάρισα-Βόλος. Είναι η ΙΝΤΡΑΚΑΤ κάτι σαν την ΤΕΡΝΑ, στα σιδηροδρομικά; Είναι απορία μας. Παίρνει τα έργα, λόγω εμπειρίας; Επειδή, σε αυτήν την περίπτωση, θα σκεφτόμασταν ότι η εμπειρία της καθυστέρησης στα Σεπόλια και στην Παναγοπούλα μάλλον αρνητικά θα μετρούσε. Δεν υπάρχει και εδώ κίνδυνος για καθυστέρηση και συμπληρωματική Σύμβαση; Έχετε λάβει τα μέτρα σας;

Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κύριο Βιλιάρδο. Το λόγο ζητεί ο κ. Γιαννούλης. Ορίστε, κύριε συνάδελφε.

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

Είναι για διαδικαστικό. Ειλικρινά το λέω με πολύ σεβασμό. Θα ήμουν διαπρύσιος κήρυκας του να ανοίξει μια συζήτηση, γενικά επί των θεμάτων των υποδομών και μεταφορών. Το λέω με πολύ σεβασμό στους συναδέλφους.

Αλλά, από την πλευρά μας, σεβαστήκαμε το χρόνο για να μείνουμε στο θέμα. Αν ήταν να ανοίξει μια εφ’ όλης της ύλης συζήτηση για το θέμα των υποδομών, είμαι υπέρ. Όμως, να αποφασίσουμε να το κάνουμε τώρα.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής) :** Όχι, δεν θα το κάνουμε. Θα το έλεγα κι εγώ στον κ. Υπουργό τώρα, ότι σεβαστό το ενδιαφέρον των συναδέλφων που ρωτούν για θέματα, αλλά σήμερα έχουμε ενημέρωση για ένα πολύ συγκεκριμένο έργο. Και το έργο αυτό γιατί ήρθε; Γιατί είναι πάνω από 20 εκατομμύρια. Και οριακά είναι πάνω από 20 εκατομμύρια. Άρα, λοιπόν, έρχεται η πολιτική ηγεσία να ενημερώσει τη Βουλή, ως οφείλει, για το συγκεκριμένο έργο. Με αυτήν την αφορμή, να γενικεύουμε την κουβέντα για τις υποδομές κάθε φορά, δεν έχει νόημα. Γιατί μπορεί και ο Υπουργός να μην είναι έτοιμος, να μην έχει τα στοιχεία μαζί του και χίλια δυο άλλα. Υπάρχει ο κοινοβουλευτικός έλεγχος και αν κάποιος επικεντρώνεται σε ένα συγκεκριμένο έργο, μπορεί να οδηγηθεί δια του κοινοβουλευτικού ελέγχου, με περισσότερες λεπτομέρειες. Μην το γενικεύουμε κάθε φορά.

Βεβαίως, δεν μπορώ εγώ να διακόψω τον κάθε συνάδελφο που θέτει ερωτήματα. Δεν υπάρχει λογοκρισία από εδώ. Τα ερωτήματα μπορούν να τεθούν, αλλά θα παρακαλούσα και τον Υπουργό, να αρκεστεί στην ενημέρωση του συγκεκριμένου έργου και να μην γενικεύσουμε την κουβέντα, σεβόμενος αυτούς που κινήθηκαν όπως εσείς κύριε Γιαννούλη, στην προκειμένη περίπτωση, γιατί αυτό είναι και το σωστό.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ :** *(Ομιλεί εκτός μικροφώνου)*

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής) :** Σωστό είναι κι αυτό που λέτε κι εσείς κύριε Γκόκα, ότι σε άλλες συνεδριάσεις, άλλοι συνάδελφοι έθεσαν ερωτήματα εφ’ όλης της ύλης. Είναι αλήθεια αυτό. Αλλά επειδή έγινε κάποια ή κάποιες φορές, δεν σημαίνει ότι θα το κάνουμε πάντα. Ας το σταματήσουμε εδώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ :** Κύριε Πρόεδρε, για να μην παρεξηγηθώ, δεν ζητώ να μην απαντήσει ο Υπουργός. Τα ερωτήματα τέθηκαν και δικαίως, από τους συναδέλφους. Απλά, λέω, ότι ίσως χρειαστεί χρόνος σε αυτή τη συζήτηση, να δοθούν και κάποιες απαντήσεις. Αυτό λέω.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής) :** Εγώ το κατάλαβα, ότι εσείς θέλατε να δώσετε μια εξήγηση, γιατί δεν γενικεύσατε σήμερα την κουβέντα. Ο κ. Γκόκας λέει, άλλη φορά, το έκαναν κι άλλοι συνάδελφοι. Σωστά είναι όλα όσα ελέχθησαν. Εγώ, όμως, είπα, αυτή τη φορά, αφού το ξεκινήσαμε έτσι, να πάμε με βάση τον Κανονισμό και σήμερα ο κ. Υπουργός, που ήρθε για πρώτη φορά στην Επιτροπή μας, να αρκεστεί στο συγκεκριμένο έργο, για το οποίο ήρθε να μας ενημερώσει, ως όφειλε.

Το λόγο έχει ο κ. Υπουργός.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών) :** Κύριε Πρόεδρε, κύριοι βουλευτές, πραγματικά, έγινε μια πολύ ουσιαστική συζήτηση και με πολύ μεγάλη μου χαρά κύριε Γιαννούλη και κύριοι βουλευτές, κύριε Γκόκα, κύριε Κατσώτη, να κάνουμε μια συνολική συζήτηση για όλα τα έργα υποδομής.

Νομίζω ότι από αυτό το βήμα, πάρα πολλές φορές, ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, ο κ. Κώστας Καραμανλής, έχει αναφέρει ότι το πεδίο των δημοσίων έργων, των έργων υποδομής, δεν είναι ένα πεδίο πολιτικής αντιπαράθεσης. Γιατί πολλές φορές λέμε, ότι τα έργα, άλλος πολλές φορές τα σχεδιάζει, άλλος τα δημοπρατηθεί, άλλος τα τελειώνει, άλλος τα εγκαινιάζει. Αυτή είναι η συνθετότητα και η πολυπλοκότητα των έργων υποδομής, των δημοσίων έργων, είτε είναι δημόσια έργα είτε είναι παραχωρήσεις είτε είναι ΣΔΙΤ. Αυτή είναι, όμως, η κατάσταση. Γιατί εδώ, για τη συγκεκριμένη περίπτωση, μιλάμε και για ένα έργο, το οποίο είναι υπόγειο και το οποίο αντιμετωπίζει, πολλές φορές, συνθετότητες και προβλήματα, τα οποία δεν μπορείς να τα αντιμετωπίσεις.

Βέβαια, οφείλω να πω, ακούγοντας τους κυρίους βουλευτές, ότι πάρα πολλά ερωτήματα - δεν ξέρω αν το έχουμε αντιληφθεί όλοι μας - απαντήθηκαν ένας από τον άλλο. Θα προσπαθήσω, λοιπόν, να τα κωδικοποιήσω. Αλλά σε αυτό το σημείο, πριν απαντήσω, θα ήθελα από τον κύριο Γιαννούλη, τον συμπατριώτη μου από τη Θεσσαλονίκη, να αποσύρει μόνο το θέμα περί ηθικής και αν είναι νόμιμο και όλα αυτά. Νομίζω ότι περιττεύει αυτή η επισήμανση και το λέω πολύ καλοπροαίρετα. Μπορούμε να σας καταθέσουμε, αν θέλετε - και με πολύ μεγάλη μας χαρά να το κάνουμε - ποιες συμπληρωματικές συμβάσεις έγιναν στην ΕΡΓΟΣΕ το 2014 - 2019 και ποιες έγιναν αυτήν την περίοδο. Αλλά δεν έχει καμία ουσία. Πραγματικά σας το λέω, κύριε Γιαννούλη. Γιατί εγώ θεωρώ, ότι όλα αυτά τα έργα ελέγχονται και η συγκεκριμένη σύμβαση έχει περάσει το Ελεγκτικό Συνέδριο. Ήταν ένα προϊόν που οι υπηρεσίες της ΕΡΓΟΣΕ, πραγματικά, δυσκολεύτηκαν.

Γιατί φτάσαμε, όμως, στο σημείο; Γιατί θα πρέπει να δούμε την ουσία αυτού του θέματος. Γιατί άλλαξαν οι περιβαλλοντικοί όροι, όπως πολύ σωστά αναφέρατε. Έληξαν οι περιβαλλοντικοί όροι, βγήκαν καινούργιοι περιβαλλοντικοί όροι, μέσα στους οποίους αναφερόταν ο συγκεκριμένος τρόπος εκσκαφής, ο οποίος – και όπως σωστά προαναφέρατε- τί έλεγε; Ότι θα πρέπει να έχουμε χαμηλότερα επίπεδα δόνησης, χαμηλότερο θόρυβο. Επειδή κάνουμε ένα έργο μέσα σε ένα αστικό περιβάλλον, πρέπει να κατεβάσουμε.

Επειδή, πολύ σωστά προαναφέρατε, οι κάτοικοι σε εκείνη την περιοχή, γιατί μιλάμε σε ένα πυκνό αστικό περιβάλλον, όντως οχλούνται και έπρεπε να εφαρμόσουμε τους νέους περιβαλλοντικούς όρους. Δεν έχουμε τη δυνατότητα να μην τους εφαρμόσουμε. Επειδή, έγραφε μέσα και στους νέους περιβαλλοντικούς όρους περί υδροφρέζας, να γίνει αυτή η συμπληρωματική σύμβαση. Κανείς, επιτρέψτε μου να σας πω, ούτε η διοίκηση της ΕΡΓΟΣΕ ούτε καμία ηγεσία Υπουργείου θέλει να κάνει συμπληρωματικές συμβάσεις. Αν είχα αυτή τη στιγμή λίγο μεγαλύτερη διάθεση για αντιπαράθεση, θα σας έλεγα περί της έκπτωσης ότι ήταν πάρα πολύ μεγάλη, πώς ή με ποιες μελέτες προκρίθηκε, αλλά δεν έχουν ουσία όμως αυτά να τα αναφέρουμε.

Ουσία έχει τα έργα να τα τελειώνουμε. Ουσία δεν είναι να κοιτάμε πίσω, ουσία είναι να κοιτάμε μπροστά. Και όντως, πολύ σωστά είπατε κ. Κατσώτη από το ΚΚΕ, αυτό το έργο δεν έχει σημασία μόνο για το σιδηρόδρομο, έχει και για την ανάπλαση της περιοχής. Εκεί θα γίνει ανάπλαση, θα γίνει χώρος πρασίνου. Άρα, αυτό το αντιμετωπίζουμε και θα κάνω από την πλευρά της ηγεσίας της ΕΡΓΟΣΕ τα αδύνατα δυνατά, ώστε το έργο να πάει πιο γρήγορα γίνεται.

Ο βαθμός προόδου του έργου βρίσκεται αυτή τη στιγμή περίπου κάτι περισσότερο από 15%. Το έργο έχει μια έκπτωση, όπως σωστά προαναφέρατε, 45,71. Βέβαια, η δική μας η Κυβέρνηση, και θα ήθελα σε αυτή την αίθουσα να αναλογιστούμε όλοι, ότι ψήφισε μια τροποποίηση σε ότι αφορά τις υψηλές εκπτώσεις και πλέον τώρα είναι λίγο πιο περιοριστικά τα πράγματα. Άρα, εμείς κάναμε μια παρέμβαση στο 4412, πήγαμε στο 4782 ο οποίος περιορίζει τις μεγάλες εκπτώσεις. Άρα, ας μην εγκαλούμαστε και για αυτό, γιατί σε καμία περίπτωση δεν είναι δική μας ευθύνη.

Ρώτησε ο κ. Γκόκας, για το ποιος πληρώνει. Τα χρήματα είναι από ΣΕΔ, είναι από το Connecting Europe Facility, οπότε ουσιαστικά από εκεί έρχονται τα χρήματα, είναι ευρωπαϊκά χρήματα. Μου κάνει εντύπωση που αναφέρατε και συγκρίνετε το έργο Πάτρα - Πύργος με τα Σεπόλια.

Δεν έχει καμία σχέση. Πραγματικά, δεν έχει καμία σχέση. Μιλάμε για ένα έργο που η μέση πρόοδος του στον ίδιο χρόνο ήταν 2%, οι τέσσερις από τις οκτώ εργολαβίες δεν υπήρχαν και αναζητούσαμε ποιοι ήταν οι εργολάβοι, η κατάτμηση του έργου, σε εκτός εργολαβίες, μάς οδηγούσε χίλια τοις εκατό στο να μην ολοκληρωθεί το έργο. Εμάς μας ενδιαφέρουν να ολοκληρώνονται τα έργα. Δεν μας ενδιαφέρει κάτι άλλο και γι’ αυτό πήρε την απόφαση πολύ ορθά και σωστά ο Κώστας Καραμανλής και ακύρωσε το έργο και γι’ αυτό πολύ σύντομα θα γίνουν και οι απαραίτητες ανακοινώσεις για την πρόοδο αυτού του έργου.

Τώρα, για το πακέτο σιδηροδρομικών έργων, νομίζω ότι έχει αναφερθεί πάρα πολλές φορές ο Υπουργός για το ποια έργα προγραμματίζουμε, για τα 3,3 δισεκατομμύρια και αυτά δουλεύονται όλο αυτό το διάστημα, αλλάζοντας ουσιαστικά και τον τρόπο δημοπράτησης των έργων. Γιατί, όταν αλλάξουμε τον τρόπο δημοπράτησης των έργων, αυτό εμείς το κάνουμε μεταφέροντας ουσιαστικά το ρίσκο, παίρνοντάς το από το ελληνικό δημόσιο και μεταφέροντας το στον ανάδοχο, ώστε να έχει την ευθύνη ο ανάδοχος για όλα τα λάθη και να μην την έχει το ελληνικό δημόσιο. Γι’ αυτό πιστεύουμε πάρα πολύ στις συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, γι’ αυτό πιστεύουμε στις παραχωρήσεις, γι’ αυτό πιστεύουμε στα έργα που ένα μεγάλο κομμάτι των μελετών θα τις κάνει ο ανάδοχος, ώστε να έχει και ο ίδιος την ευθύνη.

Θέλω να πιστεύω, ότι σας κάλυψα στα περισσότερα ερωτήματα σας. Με πολύ μεγάλη μας χαρά και εγώ και όλη η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών, να ερχόμαστε στη Βουλή και να σας απαντούμε. Αύριο, αν δεν κάνω λάθος, έχουμε να απαντήσουμε σε εννιά ερωτήσεις, οπότε με μεγάλη μας χαρά να λύνουμε όλα τα ζητήματα και αν θέλετε να κάνουμε μια συζήτηση για όλα τα έργα υποδομής. Τα έργα υποδομής, όμως επαναλαμβάνω, επιτρέψτε μου και ας γίνομαι κουραστικός, δεν πρέπει να είναι πεδίο πολιτικής αντιπαράθεσης. Σίγουρα θα υπάρχουν διαφορετικές απόψεις, θα υπάρχουν διαφορετικές προσεγγίσεις, αλλά πρέπει να προχωρήσουμε μπροστά, διασφαλίζοντας πάνω και πρώτα από όλα το δημόσιο συμφέρον. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ** **ΒΛΑΧΟΣ** **(Πρόεδρος της Επιτροπής):** Να αναγνωρίσουμε ότι όλοι οι συνάδελφοι συμφώνησαν με το έργο. Βεβαίως, τα ερωτήματα που έθεσαν θεωρώ ότι ήταν καλοπροαίρετα και εσείς τα απαντήσατε και ότι δεν απαντήθηκε μπορεί στα πλαίσια του Κοινοβουλευτικού Ελέγχου να επανέλθει για την 100% διαφάνεια κάθε έργου.

Το λόγο έχει ο κ. Γιαννούλης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Επί του θέματος, ένα λεπτό κύριε Πρόεδρε, γιατί δεν απαντήθηκαν δύο βασικά ερωτήματα που έθεσαν και άλλοι συνάδελφοι. Πρώτον, πέρα από τα γενικά που σαφώς δεν απαντήθηκαν, εάν η πρόβλεψη ολοκλήρωσης με ωρίμανση και πρόοδο σήμερα στο 20%, κατά τη δική σας εκτίμηση την αμφισβητούμε, μπορεί να ολοκληρωθεί το έργο στο χρόνο που δίνεται στο 23%. Δηλαδή, από το 15% θα πάμε στο 100% μετά από δυόμιση χρόνια σχεδόν παγωμένης εκτέλεσης των έργων και αυτό θα επιτευχθεί ως στόχος. Και ένα δεύτερο, είναι ή δεν είναι η χρηματοδότηση της Σύμβασης από εθνικούς πόρους; Απολύτως από εθνικούς πόρους. Συμπληρωματική Σύμβαση, για να δηλωθεί ενώπιον της Βουλής.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Σε ότι αφορά τους περιβαλλοντικούς όρους και κλείνω, τροποποιήθηκαν το 2020. Λέτε δηλαδή, ότι η ανάδοχος εταιρεία στην οποία κατακυρώθηκε ο διαγωνισμός, σε όλη αυτή τη διάρκεια των 2 ετών έφτασε τυχαία να βρισκόμαστε στο ‘20 μετά από αδράνεια και παράταση, όπου η αλλαγή των περιβαλλοντικών όρων υποχρεώνει τη χρηματοδότηση του έργου στο 35% της τιμής του. Ακούγεται λίγο παράλογο και πιστεύω ότι δεν ήταν ιδιαίτερα πειστική η απάντηση.

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

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ:** Για να απαντήσετε συνολικά, κ. Υπουργέ, ήθελα να ρωτήσω αν είναι στη διάθεσή σας αυτό το στοιχείο, να μας πείτε πότε έληξε η προηγούμενη έγκριση περιβαλλοντικών όρων. Αυτό είναι το ένα. Και το δεύτερο, από ποιον εκπονήθηκε η μελέτη των περιβαλλοντικών επιπτώσεων η αρχική και από ποιον έγινε η διαδικασία της αίτησης ανανέωσης. Δηλαδή, έγινε κάποια μελέτη που προέβλεπε την τροποποίηση των όρων ή το Υπουργείο που είχε εγκρίνει με τον αρχικό τρόπο την μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων, ξαφνικά θεώρησε ότι πρέπει να αλλάξουν κάποια όρια που περιείχε η απόφαση;

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

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):**  Να κάνω μία παρατήρηση μόνο. Οι περιβαλλοντικοί όροι έχουν λήξει 31/12, του 2018. Φαντάζομαι ότι 31/12, του 2018, δεν ήταν η Κυβέρνηση του Κυριάκου Μητσοτάκη, ούτε ο κ. Βίνης ήταν Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ, ούτε εγώ ήμουν Γενικός Γραμματέας, ούτε ο κ. Καραμανλής. Οπότε, ας είμαστε λίγο πιο προσεκτικοί για το τι ακριβώς λέμε.

Τώρα, στα τεχνικά χαρακτηριστικά που είπατε ποια εταιρεία. Εμείς δεν έχουμε κανένα πρόβλημα να σας αναφέρουμε ποια εταιρεία έχει κάνει τους περιβαλλοντικούς όρους. Μπορεί να σας το απαντήσει ο Βίνης, γιατί είναι ιδιαίτερα τεχνικά χαρακτηριστικά.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ:** Πότε υπεβλήθη το αίτημα;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ):** Το αίτημα υπεβλήθη εμπροθέσμως προς τη Διεύθυνση Περιβάλλοντος του Υπουργείου Ενέργειας, περίπου τρεις μήνες πριν τη λήξη των όρων. Άρα, η μελέτη είχε υποβληθεί εμπροθέσμως στα πλαίσια της ανανέωσης των περιβαλλοντικών όρων, όπου και εκδόθηκαν αν δεν κάνω λάθος τον Μάρτη του 2020. Άρα, θέλω να πω ότι όλο αυτό το διάστημα είχαμε σύμφωνα με τη νομοθεσία ενεργές τις Συμβάσεις, ενεργούς τους περιβαλλοντικούς όρους. Προς διευκρίνιση, γιατί αναφερθήκατε στα ποσοστά, ότι πλέον έχει πέσει το ποσοστό υλοποίησης, άρα της έκπτωσης που έχει δώσει ο ανάδοχος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Συγνώμη που σας διακόπτω, είπατε ότι τρεις μήνες πριν λήξει, 31/12 του ΄18, ξεκίνησε η ανανέωση των περιβαλλοντικών όρων, οι οποίοι κατατέθηκαν το Μάρτιο του 20 ή τον Μάρτιο του ΄19;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ):** Η μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων για να ανανεωθεί η απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων υπεβλήθη εμπροθέσμως τρεις μήνες πριν από την λήξη της τότε υφιστάμενης απόφασης έγκρισης περιβαλλοντικών όρων της Κ.Υ.Α.. Να μην προκαλούμε στρεβλώσεις στα πλαίσια της καλοπροαίρετης προσέγγισης όλων. Έγινε, λοιπόν, η υποβολή για να ανανεωθούν οι περιβαλλοντικοί όροι, άρα να έχουμε ενεργή Κ.Υ.Α., ενεργή απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων, σύμφωνα με την κείμενη ενεργή νομοθεσία της περιόδου, όπου αναγκαστικά η νέα απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων εμπεριείχε τα τότε, δηλαδή τα ενεργά όπως και σήμερα νέα δεδομένα δονήσεων.

Αυτό, λοιπόν, προκάλεσε και τη μονοσήμαντη χρήση αυτού του μηχανήματος εκσκαψιμότητας της υδροφρέζας και αυτό αναγκάστηκε, ως, πλέον, νέο δεδομένο να χρησιμοποιήσει η νέα εργολαβία. Αυτό σημαίνει, όμως, ότι ακόμη και αυτό το νέο μέσο εκσκαψιμότητας, φέρνει την αρχική έκπτωση της Συμβάσεως.

Δεν σημαίνει ότι αυξάνει το κέρδος του αναδόχου. Για να έχουμε όλοι και τη συνολική εικόνα διαχείρισης ενός δημόσιου έργου. Αυτό προς διευκρίνιση των λεγομένων μέχρι σήμερα και να μην υπάρχει κάποια περαιτέρω στρέβλωση.

 **ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Θα τελειώσει εμπρόθεσμα;

 **ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ):** Κύριε Γιαννούλη, οι μέχρι σήμερα ενδείξεις είναι ότι είναι ένα πολύπλοκο και σύνθετο έργο και δεν αποφεύγω να απαντήσω. Θα απαντήσω πολύ συγκεκριμένα. Ορθώς και με έντονο προβληματισμό θέσατε δύο χρόνια τι συμβαίνει. Σε ένα τέτοιο σύνθετο έργο στον πυκνό αστικό ιστό που διατρέχουν εγκάρσια δίκτυα ομβρίων, υψηλή τάση της ΔΕΗ, δίκτυα από αγωγούς αερίου και λοιπά, όπως τα βάφτισε πολύ συγκεκριμένα ο κ. Υπουργός πριν, ως πρόδρομες εργασίες που έπρεπε να εκτελεστούν. Να συνομολογήσουν όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς, προφανώς και ήταν ένα εύλογο διάστημα. Έχουν μπει μπροστά οι μηχανές. Το έργο βρίσκεται σε πλήρη ανάπτυξη και εξέλιξη και σας καλώ να έρθετε στο εργοτάξιο του έργου, να το δείτε και ο ίδιος προσωπικά και όποιος άλλος προφανώς, από αυτό το Σώμα. Θεωρούμε και πιστεύουμε ότι, εάν δεν έχουμε αναταράξεις ή απρόβλεπτες περιστάσεις, ότι θα καταφέρουμε να το έχουμε υλοποιήσει εμπρόθεσμα.

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ακούστηκαν και οι απαντήσεις.

Στο σημείο αυτό, ολοκληρώθηκε η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου με θέμα ημερήσιας διάταξης: «Ενημέρωση των μελών της Επιτροπής από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κωνσταντίνο Καραμανλή, σύμφωνα με το άρθρο 32§9 του Κανονισμού της Βουλής, προ της υπογραφής της 1ης Συμπληρωματικής Σύμβασης για το έργο «Κατασκευή τετραπλού σιδηροδρομικού διαδρόμου στο τμήμα Έξοδος Σ.Σ. Αθηνών (ΣΣΑ) – Τρεις Γέφυρες με υπογειοποίηση στην περιοχή Σεπολίων» (Α.Σ. 2507/18), με Αναθέτουσα Αρχή την Εταιρεία ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.»

Ευχαριστούμε πολύ. Καλή συνέχεια σε όλους.

Στο σημείο αυτό ο Πρόεδρος της Επιτροπής έκανε τη γ’ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Δούνια Παναγιώτα (Νόνη), Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος-Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Κατρίνης Μιχαήλ, Πάνας Απόστολος, Κατσώτης Χρήστος, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων-Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Τέλος και περί ώρα 17.25’ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**