**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΖ΄- 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, 9 Μαΐου 2018, ημέρα Τετάρτη και ώρα 14.15΄, στην **Αίθουσα «Προέδρου Αθανασίου Κωνστ. Τσαλδάρη» (223) του Μεγάρου της Βουλής,** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία της Προέδρου αυτής, κυρίας Χαράς Καφαντάρη, με θέμα ημερήσιας διάταξης: «Ενημέρωση των μελών της Επιτροπής από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών κ. Χρήστο Σπίρτζη, σύμφωνα με το άρθρο 32§9 του Κανονισμού της Βουλής, σχετικά με τη σύμβαση έργου με τίτλο: «Κατασκευή Υπολειπόμενων Έργων Υποδομής, Επιδομής, Σηματοδότησης και Τηλεδιοίκησης, Τηλεπικοινωνιών και Ηλεκτρομηχανολογικών Εγκαταστάσεων Σηράγγων για τη Νέα Σιδηροδρομική Γραμμή Κιάτο - Ροδοδάφνη».

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρήστος Σπίρτζης, ο Διευθύνων Σύμβουλος του Δ.Σ. της ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ, κ. Χρήστος Διονέλης, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

Η Πρόεδρος της Επιτροπής, αφού διαπίστωσε την ύπαρξη απαρτίας, κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης και έκανε την α΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Αραχωβίτης Σταύρος, Δημαράς Γεώργιος, Δημητριάδης Δημήτριος, Ριζούλης Ανδρέας, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Θεοπεφτάτου Αφροδίτη, Ιγγλέζη Αικατερίνη, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Μπαλωμενάκης Αντώνιος, Ουρσουζίδης Γεώργιος, Παπαδόπουλος Νικόλαος, Σέλτσας Κωνσταντίνος, Σιμορέλης Χρήστος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Αθανασίου Χαράλαμπος, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κατσαφάδος Κωνσταντίνος, Κόνσολας Εμμανουήλ, Μπουκώρος Χρήστος, Μπούρας Αθανάσιος, Πλακιωτάκης Ιωάννης, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Στύλιος Γεώργιος, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Καρράς Γεώργιος-Δημήτριος, Κωνσταντινόπουλος Οδυσσέας, Τζελέπης Μιχαήλ, Δελής Ιωάννης, Παφίλης Αθανάσιος, Καμμένος Δημήτριος, Λαζαρίδης Γεώργιος και Αμυράς Γεώργιος.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ξεκινά η συνεδρίαση της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου με θέμα ημερήσιας διάταξης την ενημέρωση των μελών της Επιτροπής από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών κ. Χρήστο Σπίρτζη, σύμφωνα με το άρθρο 32§9 του Κανονισμού της Βουλής, σχετικά με τη σύμβαση έργου με τίτλο: «*Κατασκευή Υπολειπόμενων Έργων Υποδομής, Επιδομής, Σηματοδότησης και Τηλεδιοίκησης, Τηλεπικοινωνιών και Ηλεκτρομηχανολογικών Εγκαταστάσεων Σηράγγων για τη Νέα Σιδηροδρομική Γραμμή Κιάτο - Ροδοδάφνη*».

Δίνουμε τον λόγο στον κ. Υπουργό προκειμένου να κάνει μια συνοπτική παρουσίαση και κατόπιν στους συναδέλφους που επιθυμούν να τοποθετηθούν ή να απευθύνουν ερωτήματα. Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

 ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Είναι ένα έργο που η σύμβασή του υπογράφηκε τον Σεπτέμβριο του 2014, συγκεκριμένα στις 11 Σεπτεμβρίου του 2014. Το συμβατικό τίμημα ήταν 227 εκατομμύρια 43.595 ευρώ και 76 λεπτά (227.043.595,76 ευρώ) χωρίς Φ.Π.Α και αναθεώρηση. Ο ανάδοχος του έργου είναι οι Μεταλλικές Κατασκευές Ελλάδος, Ανώνυμη Εταιρεία με τον διακριτικό τίτλο «ΜΕΤΚΑ» με μέση έκπτωση 17,24%.

Το φυσικό αντικείμενο του έργου περιελάμβανε και περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

* Κατασκευή των υπολειπομένων εργασιών για την ολοκλήρωση της σιδηροδρομικής υποδομής.
* Ολοκλήρωση της αποκατάστασης του παράπλευρου και κάθετου οδικού δικτύου. Κατασκευή της σιδηροδρομικής επιδομής.
* Κατασκευή των Η/Μ εγκαταστάσεων εντός των σηράγγων και των Κτιρίων εξυπηρέτησής τους.
* Κατασκευή ηλεκτρονικού συστήματος σηματοδότησης με τηλεδιοίκηση από το κέντρο ελέγχου κυκλοφορίας.
* Εγκατάσταση των απαιτούμενων Τηλεπικοινωνιακών Συστημάτων.

Η χρηματοδότηση του έργου εντάσσεται σε δύο μέρη: Πρώτον, εν μέρει στο έργο «Κατασκευή Νέας Διπλής Σιδηροδρομικής Γραμμής Αθήνας (ΣΚΑ) - Πάτρας, τμήμα Κιάτο - Διακοπτό», το οποίο συγχρηματοδοτείται έως 31-12-2012 από το 2ο Ταμείο Συνοχής και από 1-1-2013 και μετά από αμιγώς εθνικούς πόρους και δεύτερον, εν μέρει στο έργο : «Κατασκευή Νέας Διπλής Σιδηροδρομικής Γραμμής στο τμήμα Διακοπτό - Ροδοδάφνη», του οποίου η πρώτη φάση συγχρηματοδοτείται έως 30/12/2015 από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) στο πλαίσιο του άξονα προτεραιότητας του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» και η δεύτερη φάση από 01/12/2015 από το Ταμείο Συνοχής στο πλαίσιο του άξονα προτεραιότητας «Διευρωπαϊκό Σιδηροδρομικό Δίκτυο και Συνδέσεις» του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Υποδομές μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη».

Στοιχεία της πορείας του έργου δίνονται από την υπηρεσία στο ενημερωτικό σημείωμα που σας απεστάλη ηλεκτρονικά. Είναι ο δεύτερος ΑΠΕ, η συνολική δαπάνη εντάσσεται στο αρχικό τίμημα και δεν το ξεπερνά, δηλαδή υπάρχει ισοζύγιο. Η τρίτη συνολική προθεσμία περαίωσης του έργου ορίστηκε αρχικώς σε 24 ημερολογιακούς μήνες από την ημερομηνία υπογραφής της Σύμβασης. Εγκρίθηκε παράταση από το διοικητικό συμβούλιο μέχρι τις 31.12.2017 και εγκρίθηκε περαιτέρω παράταση έως 30.9.2018. Αυτό είναι το σημείωμα της υπηρεσίας και δίνονται στοιχεία από τη πρώτη και τη δεύτερη συμπληρωματική σύμβαση. Για να είναι πιο κατανοητά αυτό το έργο υπεγράφη το Σεπτέμβριο του 2014 και η συμπληρωματική σύμβαση έχει τρία μέρη.

Το πρώτο αφορά θέματα που προέκυψαν από τα οδικά έργα της Ολυμπίας Οδού κατά τη φάση κατασκευής.

Το δεύτερο μέρος που προκύπτει και πρέπει να γίνει μια συμπληρωματική, είναι η σήραγγα Μελισσίου που είχε κατάπτωση, γιατί ήταν εγκαταλελειμμένη για 8 χρόνια.

Το τρίτο μέρος είναι η σηματοδότηση που είχε βανδαλιστεί από το 2012 στη γραμμή που είχε εγκατασταθεί. Δεν μπήκε καν μέσα στην εργολαβία. Στη συνέχεια τον Δεκέμβριο του 2014 βανδαλίστηκε και το κέντρο ελέγχου στο Κιάτο, άρα δεν μπορεί και να εγκατασταθεί αυτό που προβλεπόταν στην αρχική σύμβαση. Σύμφωνα λοιπόν με την εισήγηση της υπηρεσίας και του διοικητικού συμβουλίου για να ολοκληρωθεί το έργο, είναι αναγκαίο να έχουμε ένα ολοκληρωμένο σύστημα για να μην βανδαλιστεί πάλι και όλα τα σχετικά για να λειτουργήσει. Γι’ αυτό είναι αναγκαίο να κάνουμε αυτήν τη συμπληρωματική σύμβαση.

Επειδή ξεπερνά το ποσό που ορίζεται από το νόμο και τον Κανονισμό της Βουλής, γι’ αυτό και έρχεται η ενημέρωση στους Βουλευτές. Σας ευχαριστώ πολύ.

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

ΧΡΗΣΤΟΣ ΔΙΟΝΕΛΗΣ (Διευθύνων Σύμβουλος του Δ.Σ. της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.): Ευχαριστώ πολύ κυρία Πρόεδρε. Δεν έχω να πω κάτι σημαντικό. Έχω καλυφθεί πλήρως από τον κ. Υπουργό απλώς αυτό που θέλω να πω είναι ότι μετά την απόφαση του ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ να έχουμε το τρίτο ΑΠΕ μαζί με μια συμπληρωματική σύμβαση. Αυτό εστάλη σύμφωνα με τον νόμο στο Ελεγκτικό Συνέδριο και το Ελεγκτικό Συνέδριο κατ’ αρχάς ενέκρινε όπως είπε ο κ. Υπουργός το πρώτο τμήμα της σημαντικής σύμβασης που ήταν οι επεμβάσεις στο παράπλευρο οδικό δίκτυο. Κατόπιν επανήλθε η ΕΡΓΟΣΕ πάλι στο Ελεγκτικό Συνέδριο και ζήτησε την έγκριση και των δύο άλλων τμημάτων της συμπληρωματικής σύμβασης. Το Ελεγκτικό Συνέδριο συναίνεσε και είπε ότι συμφωνεί με το δεύτερο κομμάτι το οποίο αφορά τις επεμβάσεις στη σήραγγα Μελισσίου και το ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ έστειλε εκ νέου στο Ελεγκτικό Συνέδριο και το τρίτο υπολειπόμενο τμήμα της σημαντικής σύμβασης όσον αφορά τα συστήματα σηματοδότησης. Είχαμε την ακρόαση στο Ελεγκτικό Συνέδριο στις 24 Απριλίου και περιμένουμε από μέρα σε μέρα απόφαση. Ευελπιστούμε ότι θα είναι θετική αυτή και η απόφαση του Ελεγκτικού Συνεδρίου.

Όσον αφορά την αναγκαιότητα της συμβατικής υποχρέωσης, απλώς θέλω να πω δύο στοιχεία, ότι όλα τα έργα τα οποία προβλέπονται στη σύμβαση είναι σύμφωνα με το νόμο απολύτως συνδεδεμένα με τα έργα της σύμβασης, δεν μπορούν να διαχωριστούν για να έχουμε ένα ολοκληρωμένο έργο διαλειτουργικό σύμφωνα με τις ευρωπαϊκές προδιαγραφές.

Είναι απαιτούμενο και όχι μόνο για να γίνει επιπλέον, αλλά είναι προαπαιτούμενες οι νέες εργασίες συμβατικής υποχρεώσης, ώστε να ολοκληρωθεί κανονικά η σύμβαση. Είμαστε σύμφωνοι με το νόμο και πιστεύουμε ότι εντός των ημερών θα έχουμε την τρίτη θετική απόφαση του Ελεγκτικού Συνεδρίου. Ευχαριστώ.

Στο σημείο αυτό, η Πρόεδρος της Επιτροπής έκανε τη β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Αραχωβίτης Σταύρος, Δημαράς Γεώργιος, Δημητριάδης Δημήτριος, Ριζούλης Ανδρέας, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Θεοπεφτάτου Αφροδίτη, Ιγγλέζη Αικατερίνη, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Μπαλωμενάκης Αντώνιος, Ουρσουζίδης Γεώργιος, Παπαδόπουλος Νικόλαος, Σέλτσας Κωνσταντίνος, Σιμορέλης Χρήστος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Αθανασίου Χαράλαμπος, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κατσαφάδος Κωνσταντίνος, Κόνσολας Εμμανουήλ, Μπουκώρος Χρήστος, Μπούρας Αθανάσιος, Πλακιωτάκης Ιωάννης, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Στύλιος Γεώργιος, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Καρράς Γεώργιος-Δημήτριος, Κωνσταντινόπουλος Οδυσσέας, Τζελέπης Μιχαήλ, Δελής Ιωάννης, Παφίλης Αθανάσιος, Καμμένος Δημήτριος, Λαζαρίδης Γεώργιος και Αμυράς Γεώργιος.

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

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΗΜΑΡΑΣ: Ήθελα κάποια στοιχεία σε σχέση με το έργο, δηλαδή εκπτώσεις κ.λπ., όχι γιατί σ' αυτή τη φάση μπορούμε να αλλάξουμε κάτι, αλλά θέλω κάποια συμπληρωματικά στοιχεία. Δηλαδή πόσοι συμμετείχαν στο διαγωνισμό και τι εκπτώσεις έδωσαν οι άλλοι εργολάβοι. Είναι ένα στοιχείο που απ' αυτό μπορούμε να εκτιμήσουμε αν υπήρχε πραγματικός ανταγωνισμός η συμφωνήθηκε η δουλειά. Επίσης αν συμμετείχαν πολλοί, τι εκπτώσεις έδωσαν οι άλλοι και τι έκπτωση είχαμε, όταν έχουμε εκτελέσει ανάλογα έργα στο παρελθόν, αν είχαμε ίδιες τιμές βάσεις. Βασικά θέλω να δούμε αυτά τα στοιχεία τα οικονομικά.

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

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Καταρχήν, να ευχαριστήσουμε τον Υπουργό για την ενημέρωση. Θα ήθελα να πω κι εγώ μερικά ιστορικά στοιχεία του έργου για τα κατανοήσουν και όλοι οι Βουλευτές εδώ, πόσο περίπλοκα είναι τα σιδηροδρομικά έργα και πως πολλές φορές, δυστυχώς και αυτό είναι νομίζω τροφή για σκέψη στο πολιτικό σύστημα. Ξεπερνιούνται κατά πολύ οι προϋπολογισμοί, διπλασιάζονται και τριπλασιάζονται οι προϋπολογισμοί των σιδηροδρομικών έργων και ξεπερνιούνται κατά πολύ και οι χρόνοι υλοποίησης των έργων. Οι μελέτες που έχουν βγει από τις ΣΤΕΑΤ, αποδεικνύουν πολλές φορές και αυτό είναι ένα διαχρονικό πρόβλημα, ότι πολλές φορές ειδικά τα σιδηροδρομικά έργα, τα πολύ μεγάλα έργα έχουν τεράστιες καθυστερήσεις με ανυπολόγιστο κόστος στο Α.Ε.Π. της περιοχής σε περιβαλλοντικές επιπτώσεις που μπορεί να υπάρχουν και τελικά ξεφεύγουν πάνω από κάθε λογική κάθε προϋπολογισμού. Δηλαδή πολλές φορές ξεπερνάμε και το 90% του προϋπολογισμού. Άρα, το έργο αυτό τελικά παρά την αρχική έκπτωση, πολλές φορές τα έργα αυτά κοστίζουν δύο και τρεις φορές επάνω.

Ο Υπουργός έχει καλύτερη πληροφόρηση από εμένα από τις υπηρεσίες του Υπουργείου, αλλά, προ 3 μηνών στις 15 Φεβρουαρίου, δημοπρατήθηκε το έργο της ηλεκτροκίνησης της διπλής σιδηροδρομικής γραμμής. Εδώ πέρα κ. Δημαρά, ο άκτορας ήρθε με έκπτωση 53,83%. Αυτό δημιουργεί μια ανησυχία, διότι απλούστατα η εμπειρία μάς έχει δείξει, ότι συνήθως όσο μεγαλύτερη έκπτωση, τόσο πιο προβληματικό γίνεται στη διάρκεια της υλοποίησης του έργου. Ενώ προσφορές μεταξύ άλλων, εδώ ο Υπουργός μπορεί να μας διορθώσει, από ό,τι είδαμε ήταν η TERNA, ο Μυτιληναίος και η INTERKAT. Το ερώτημα που έχω εγώ να κάνω είναι το εξής, όπως πολύ σωστά είπε ο διευθύνων σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ, το έργο στην ουσία έχει σπάσει σε τρία κομμάτια. Έχει σπάσει στην υποδομή, την επιδομή που έχει να κάνει και με τη σηματοδότηση και έχει σπάσει στην ηλεκτροκίνηση. Απ' ό,τι καταλαβαίνω λοιπόν για τα πρώτα δύο κομμάτια έχει πάρει την έγκρισή του Ελεγκτικού Συνεδρίου και για το τρίτο περιμένετε.

Επομένως, η ερώτηση μου είναι ότι εμείς αυτή τη στιγμή επιφυλασσόμεθα να δούμε για τυπικούς λόγους και το τρίτο κομμάτι. Η ερώτηση που κάνω είναι η εξής. Δεν θέλω να μπω σε μια αντιπαράθεση πολιτική, γιατί αυτό το έργο έχει ξεκινήσει από το 2006, έχουν γίνει όλες αυτές οι καθυστερήσεις και λόγω όπως είπατε πολύ σωστά επειδή υπήρχε η Ολυμπία Οδός πολλές φορές σε αυτά τα δύο έργα δημιουργούνταν πολλά προβλήματα διότι υπήρχε αλληλοκάλυψη σε πολλές περιοχές και υπήρχαν προβλήματα με την αρχαιολογία και προβλήματα με τις απαλλοτριώσεις.

Γιατί δημοπρατήθηκε το έργο σήμερα και δεν δημοπρατήθηκε πιο νωρίς, αν υπήρχε η δυνατότητα; Επίσης δημοπρατείτε και την ηλεκτροκίνηση ή δημοπρατείτε μόνο το συρμό; Γιατί αυτή τη στιγμή το Αθήνα – Κιάτο που είναι βασικά ο προαστιακός έχει ηλεκτροκίνηση. Μιλάω για τη σύμβαση που έγινε στις 15 Φεβρουαρίου του 2018. Μιλάμε για όλο το έργο Κιάτο - Ροδάνθη, για την προκήρυξη. Δεν έχει συμβασιοποιηθεί το έργο, το έχετε δημοπρατήσει αυτή τη στιγμή. Θέλω λοιπόν να μου πείτε γιατί υπήρξε αυτή η καθυστέρηση; Δεν το λέω με κριτική διάθεση, το λέω για να μας ενημερώσετε. Κατά πόσο τελικά θεωρείτε ότι το 2019 θα είναι έτοιμο όλο το έργο; Διότι οι εκτιμήσεις της αγοράς και ειδικών που ασχολούνται με αυτά σε πολλές περιπτώσεις έχουν αναφερθεί και δημοσίως ότι το έργο αυτό θα τελειώσει το 2022. Υπάρχει μια τέτοια ανησυχία από το Υπουργείο; Επίσης να μας πείτε κατά πόσο θεωρείτε ότι η έκπτωση που δόθηκε όπως είπαμε, 53,83% σας ανησυχεί κύριε Υπουργέ για την εκτέλεση του έργου; Σας ευχαριστώ πολύ.

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

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε, θα είμαι πολύ σύντομος, διότι με κάλυψε ο κ. Δημαράς στις ερωτήσεις μου και εγώ ήθελα να ρωτήσω εάν η έκπτωση 54% είναι βιώσιμη ή μη για το έργο παράδοσης και πότε υπολογίζεται να γίνει; Η ερώτησή μου είναι διευκρινιστική εάν οι βανδαλισμοί ήταν απλά καταστροφές ή είχαμε και αφαίρεση υλικού;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Είχαμε και αφαίρεση υλικού.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Άρα δεν μιλάμε για βανδαλισμό απλά αλλά για πλιάτσικο. Δεν θα μείνω πολύ σε αυτό το θέμα γιατί δεν είναι της παρούσης, αλλά επειδή μιλάμε για την ΕΡΓΟΣΕ και το σιδηροδρομικό δίκτυο της Πελοποννήσου, αγαπητέ Υπουργέ πρέπει να αξιοποιήσουμε το αχρησιμοποίητο, κλειστό σιδηροδρομικό δίκτυο. Εγώ έχω καταθέσει μια πρόταση μέσω κοινοβουλευτικών διαδικασιών και στην κυρία Κουντουρά και στον κ. Βασιλειάδη, διότι όλοι συνδεόμαστε για σιδηροδρομικό ποδηλατικό τουρισμό. Για παράδειγμα, στην αχρησιμοποίητη γραμμή Ελευσίνα – Κακιά Σκάλα που είναι 20 χιλιόμετρα μπορούν να τοποθετηθούν ποδηλατοδεζίνες, όπου είναι αυτά τα ποδήλατα που μπαίνουν πάνω στις ράγες, αναπτύσσουν ταχύτητα μέχρι 15 χιλιόμετρα, που είναι ασφαλή, δεν χρειάζεται καμία εκπαίδευση ούτε ιδιαίτερη φυσική κατάσταση και σε όλη την Ευρώπη, Γερμανία, Βέλγιο, Νέα Ζηλανδία, Αμερική και Καναδά γίνεται της κακομοίρας με το σιδηροδρομικό ποδηλατικό τουρισμό. Σας το θέτω απλά κ. Υπουργέ, για αυτό σας έχω ζητήσει και ραντεβού πριν από μερικές ημέρες, δεν μου έχετε απαντήσει ακόμα, αλλά δεν πειράζει γιατί δεν ήσασταν εδώ. Μπορούμε να κάνουμε θαύματα, να αναπτύξουμε την τοπική οικονομία, να αγαπήσει ο κόσμος το σιδηροδρομικό ποδηλατικό τουρισμό όπως γίνεται σε όλο τον κόσμο. Θα περιμένω την αντίδρασή σας. Ευχαριστώ πολύ.

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

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ: Συμφωνώ με τον συνάδελφο Αμυρά και θα είμαστε συνοδοιπόροι. Μου έκανε εντύπωση ο Εισηγητής της Ν.Δ., που έβαλε αυτά τα ερωτήματα γνωρίζοντας ότι χρειάζονται αυτές οι προσπάθειες και αυτή η προεργασία για να γίνει αυτό το έργο. Από ποτέ είναι ακριβώς αυτή η ιστορία, η οποία φτάνει μέχρι το πλιάτσικο που είπατε; Γνωρίζοντας ο κ. Καραμανλής ή η παράταξή του, ότι αυτά τα έργα είναι σε αυτές τις διαδικασίες, γιατί δεν πρόβλεψαν αυτές τις ιστορίες, έτσι ώστε το έργο να είναι στην «ώρα του» και μας κάνει και κριτική από πάνω; Τουλάχιστον, ας ζητήσουν και ένα «συγνώμη», να πουν ότι έκαναν λάθος και εμείς είμαστε εδώ να το διορθώσουμε, δεν θα τους κατηγορήσουμε και δεν θα βάλουμε βαθμό ότι είναι μείον στην βαθμολογία.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε, τον λόγο έχει ο κ. Κατσανιώτης.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΚΑΤΣΑΝΙΩΤΗΣ: Άλλο ήθελα να πω, αλλά παίρνω αφορμή από τον συνάδελφό και αυτά που είπε. Εγώ θα έλεγα να μας πείτε, κύριε Υπουργέ, τα τελευταία τρία χρόνια ακριβώς τι έχει γίνει, που έχετε εσείς την ευθύνη; Οι προηγούμενοι «κακοί», που φταίνε για όλα τα δεινά του τόπου, ξεκίνησαν τα έργα, δεν είχαν καμία- μα καμία- συνδρομή στην Ολυμπία Οδό, δεν είχαν καμία- μα καμία -συνδρομή στην Ιωνία Οδό, τα κάνατε όλα σε τρία χρόνια, τα κάνατε μόνοι σας υπέροχα και εγώ όταν μεγαλώσω θέλω να γίνω σαν και εσάς. Πραγματικά θέλω να μιλήσουμε σοβαρά τώρα και να πούμε, πότε υπολογίζετε ότι το τρένο θα είναι στην Πάτρα; Τα έργα ανήκουν στους Έλληνες πολίτες και στους φορολογούμενους και θέλουμε μια πραγματική εκτίμηση, δεν είμαστε εδώ για να πούμε τι φταίει και ποιος φταίει.

Έχει ενδιαφέρον για την ιστορία να το ξέρουμε αυτό, αλλά μεγαλύτερο ενδιαφέρον, για να μπορέσει μια ολόκληρη περιοχή να φύγει από την κρίση, είναι να ξέρουμε πραγματικά πότε το τρένο θα είναι εκεί. Είναι πολύ σημαντική η λειτουργία της Ολυμπίας Οδού, αλλά χωρίς το τρένο είναι μια υποδομή που δεν θα μπορέσει να δώσει, πραγματικά στην περιοχή, την υπεραξία που πρέπει να πάρει, οπότε θέλουμε μια εκτίμηση για τα επόμενα στάδια και τον χρόνο που θα μπορέσουμε πραγματικά να μιλήσουμε για το τρένο στην Πάτρα. Ευχαριστώ.

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

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΥΡΣΟΥΖΙΔΗΣ: Ευχαριστώ πολύ κυρία Πρόεδρε. Με αφορμή τα όσα ακούστηκαν από συναδέλφους, θέλω να πω ότι δεν είναι δυνατόν να μιλάμε με τόση ευκολία, για το τι κάνει αυτή η Κυβέρνηση μέσα στα τρία χρόνια, δεδομένου ότι ολοκληρώθηκαν πάρα πολλά έργα και θα μπορούσε κανείς να μιλάει για πολλές ώρες για τα ζητήματα τα οποία αφορούν τα δημόσια έργα. Από που να ξεκινήσει κανείς, από το Μετρό της Θεσσαλονίκης, από την Ολυμπία Οδό, τον αυτοκινητόδρομο «Μορέα»; Αυτό που θέλω να συνεισφέρω στην κουβέντα είναι, ότι έπεσε στα χέρια μου η έκθεση του Ελεγκτικού Συνεδρίου της Ε.Ε.- ένας ανεξάρτητος Οργανισμός, καμία σχέση με την Κυβέρνηση- που μιλάει για τρία συγκεκριμένα έργα και για το επιπλέον κόστος, το οποίο στοίχισε στον Έλληνα φορολογούμενο πολίτη, η διαδικασία κατασκευής με τις προηγούμενες Κυβερνήσεις.

Από τρία μόνο έργα, προκύπτει ένα επιπλέον κόστος «αχρεωστήτως καταβληθέν» ύψους 1 δις 200 εκατομμυρίων ευρώ και δεν είναι μόνο αυτό το απόλυτο νούμερο ότι καταβλήθηκε από τον Έλληνα πολίτη- χωρίς να το οφείλει- στους κατασκευαστές, είναι ότι αυτά τα χρήματα τα στερήσαμε από την Οικονομία, προκειμένου να παραχθούν άλλα έργα, τα οποία θα μπορούσαν να δημιουργήσουν νέες θέσεις εργασίας, θα προέκυπταν οι αναλογούντες φόροι και γενικά, το όφελος δεν είναι μόνο ξερά το νούμερο «1,2 δις ευρώ». Κύριε Υπουργέ, νομίζω ότι την διάσταση αυτή θα πρέπει κάποια στιγμή να την αναδείξουμε, έτσι ώστε ο πολίτης να καταλάβει ότι καθόλου τυχαία δεν έφτασε το 2010 στη χώρα μας, θα έλεγα, επιμελώς κάποιοι «χτίζανε» όλα αυτά τα χρόνια για να καταλήξουμε εκεί. Ευχαριστώ πολύ.

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

ΧΡΗΣΤΟΣ ΔΙΟΝΕΛΗΣ (Διευθύνων Σύμβουλος του Δ.Σ. της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Θα ήθελα να απαντήσω στα ερωτήματα που τέθηκαν. Πρώτον, για τη σύμβαση 715, η ανοιχτή δημοπρασία για την επιλογή αναδόχου έγινε στις 31/12/2013 στα γραφεία της ΕΡΓΟΣΕ και έλαβαν μέρος οι ακόλουθες κατασκευαστικές εταιρείες ή κοινοπραξίες: Η ΜΕΤΚΑ Α.Ε. με έκπτωση 17,24%. Η κοινοπραξία ΑΚΤΩΡ-ΤΕΡΝΑ-ΑΒΑΞ και ΙΝΤΡΑΚΑΤ, η οποία, έδωσε έκπτωση 8,14%. Η κοινοπραξία της ΑΡΧΙΡΟΔΟΝ, η οποία, έδωσε έκπτωση 9,25%. Μειοδότης ανακηρύχθηκε η ΜΕΤΚΑ.

Η άλλη παρατήρηση που έχω να κάνω, αφορά τα έργα που καθυστερούν πάρα πολύ και εκτοξεύουν τον προϋπολογισμό τους δύο και τρεις φορές πάνω από τον προϋπολογισμό της σύμβασης. Το έργο που συζητάμε σήμερα δεν είναι τέτοιο έργο. Έχουμε ένα έργο που ο προϋπολογισμός του πηγαίνει καλά και απλώς με την συμπληρωματική σύμβαση θα έχουμε μια πολύ μικρή υπέρβαση με βάση το ποσό των 227 εκατομμυρίων που ήταν η αρχική. Ζητάμε γύρω στα 25 εκατομμύρια με τη συμπληρωματική. Επομένως, δεν έχουμε δύο και τρεις φορές πάνω και είναι κάτι λογικό, ανάλογα με τα προβλήματα που αντιμετωπίσαμε.

Όσον αφορά τις καθυστερήσεις, πάλι μπορώ να διαβεβαιώσω ότι είχαμε μια πολύ καλή ροή εργασιών στη συγκεκριμένη εργολαβία. Οι καθυστερήσεις που παρατηρήθηκαν οφείλονται κυρίως στην παράλληλη κατασκευή της Ολυμπίας Οδού, όπου σε πολλά σημεία είχαμε πολλά προβλήματα «τρένο με οδό» που επηρέαζε το ένα το άλλο και κατά συνέπεια, είχαμε αυτές τις καθυστερήσεις.

Σχετικά με την εργολαβία που ακολουθεί στο τμήμα Κιάτο - Ροδοδάφνη είναι η ηλεκτροκίνηση που έχει δημοπρατηθεί και ελπίζουμε τον Ιούνιο ότι θα έχουμε υπογραφή σύμβασης. Το έργο αυτό θα ολοκληρωθεί μέσα στο 2020 και θα ήθελα να σας πω ότι δεν καθυστέρησε, απλούστατα για να γίνει ηλεκτροκίνηση πρέπει να ολοκληρωθεί το έργο αυτό. Δεν μπορεί να γίνει ηλεκτροκίνηση αν δεν τελειώσει η υποδομή και η επιδομή. Ευχαριστώ.

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

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Καταρχάς, να πω στον κ. Αμυρά ότι είμαι θερμός υποστηρικτής της πρωτοβουλίας που έχει αναλάβει για τα ποδήλατα πάνω σε ράγες, καθώς αποτελεί μια καλή λύση, γιατί στις μετρικές γραμμές που είχε απαγορεύσει η προηγούμενη κυβέρνηση τη χρησιμοποίησή τους, όπως γνωρίζετε από την ψήφιση του νέου νομοσχεδίου αναφορικά με τα σιδηροδρομικά θέματα, επιτράπηκε και θα έχουμε τουριστικά δρομολόγια. Συνεργαζόμαστε με τους φορείς της τοπικής αυτοδιοίκησης και πιστεύω ότι και μια τέτοια δράση σε γραμμές που δεν χρησιμοποιούνται και είναι ανενεργές είναι κάτι που μπορεί να προχωρήσει.

Δεύτερον, από τον κ. Καραμανλή μπήκε ένα θέμα για τις μεγάλες εκπτώσεις, το οποίο μας απασχολεί και εμάς πάρα πολύ και δικαιώνονται όσοι ήταν εναντία στη μειοδοσία που θεσμοθέτησε η Ν.Δ. στο παρελθόν. Στην απόλυτη μειοδοσία και στις κατασκευές και στις μελέτες. Δηλαδή, δημιουργήθηκαν πρόσθετα προβλήματα, έργα που δεν μπορούν να ολοκληρωθούν σε πολλές περιπτώσεις, πολλές εταιρίες για να σωθούν έδιναν και δίνουν μεγαλύτερες εκπτώσεις, αλλά να το πάρουμε και ως αυτοκριτική πολιτική, αλλά και ως αποτυχία του άκρατου νεοφιλελευθερισμού και της λογικής που επικράτησε στην Επιτροπή Ανταγωνισμού, η οποία και πρόσφατα, ενώ δεν είναι αρμοδιότητα της, γνωμοδότησε ότι θεωρεί εύλογο να υπάρχει έκπτωση μέχρι και εκατό τοις εκατό. Προφανώς, το θέμα αυτό έχει διχάσει και τις διεθνείς επιτροπές, δηλαδή, υπάρχει άλλη άποψη από τη Διεύθυνση Ανταγωνισμού και άλλη από παραγωγικές διευθύνσεις.

Έχουμε δεσμευθεί ότι με τον προβληματισμό που έχει αναπτυχθεί στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής νομοθεσίας, πολύ σύντομα θα φέρουμε λύση. Καλό θα ήταν να τη συζητήσουμε διακομματικά, διαπαραταξιακά, προκειμένου να μην εμπλέξουμε πάλι με τα ευρωπαϊκά δικαστήρια σε θέματα εναρμόνισης της ευρωπαϊκής νομοθεσίας κ.λπ.. Να θυμίσω ότι έχει καταργηθεί ο μαθηματικός τύπος και είχε θεσμοθετηθεί η απόλυτη μειοδοσία και μετά επιβλήθηκε από τους θεσμούς το πρώτο μνημόνιο για τις μελέτες, καταργήθηκε το 20%. Στην αρχή ήταν του Σουφλιά και μετά ήταν οι συγκυβερνήσεις της Ν.Δ. και του ΠΑ.ΣΟ.Κ..

Στο θέμα του σιδηροδρόμου και όχι μόνο, αλλά και σε πολλά έργα, είχαμε καθυστερήσεις. Πιστεύουμε όμως ότι δεν θα έχουμε περαιτέρω καθυστερήσεις και αυτό φαίνεται ήδη στα έργα που έχουν ξεκινήσει τα τελευταία χρόνια, γιατί θεσμοθετήθηκε ότι δεν μπορεί να δημοπρατηθεί ένα έργο αν δεν έχουν ολοκληρωθεί οι απαλλοτριώσεις και αν δεν έχουν ολοκληρωθεί οι αρχαιολογικές εργασίες. Άρα, βασικά στοιχεία των καθυστερήσεων των έργων, πλέον, είναι προαπαιτούμενα για να γίνει μια σύμβαση.

Το δεύτερο που αφορά τον σιδηρόδρομο, αλλά έχει να κάνει και με τους αυτοκινητόδρομους, όπως ειπώθηκε και από τον Διευθύνοντα Σύμβουλο, μόνο που εδώ πρέπει να πούμε μερικά πράγματα. Το έργο του σιδηροδρόμου ξεκίνησε πριν τους αυτοκινητόδρομους. Από το 2015 παρότι έτρεχαν οκτώ χρόνια οι συμβάσεις των αυτοκινητοδρόμων, όλα τα σημεία που διασταυρωνόταν, δηλαδή, το οδικό με το σιδηροδρομικό δίκτυο, δεν ήταν λυμένα, στο ίδιο Υπουργείο. Δεν έχει δοθεί λύση, αν τα σημεία τομής θα αναλάβει το έργο του αυτοκινητόδρομου ή το έργο του σιδηρόδρομου. Οκτώ χρόνια μετά για να καταλάβουμε - ο κ. Κατσανιώτης τώρα που πηγαίνει στην Πάτρα να σκεφτεί, όπου βλέπει διασταυρώσεις - πόσα χρόνια ήθελαν οι προηγούμενες κυβερνήσεις να πουν στο ίδιο Υπουργείο, αν οι διασταυρώσεις ήταν στο σιδηροδρομικό αντικείμενο στη μια εργολαβία ή στον οδικό. Μια μεγάλη σοφία.

Το δεύτερο είναι ότι έγινε πλιάτσικο σε ολοκληρωμένη εργολαβία. Εκεί δεν είναι υπεύθυνος ο κ. Κατσανιώτης, αλλά μπορεί να σας δώσει τα φώτα του ο κ. Χατζηδάκης, που τίμησε τον ελληνικό σιδηρόδρομο. Ενώ ήταν ολοκληρωμένο το έργο, αφέθηκε στην τύχη του, έγινε πλιάτσικο και αφού έγινε πλιάτσικο -αυτό μπορεί να συμβεί στον οποιονδήποτε- στην εργολαβία που βγήκε και σήμερα φέρνουμε τη συμπληρωματική σύμβαση, δεν προστέθηκε το αντικείμενο του πλιάτσικου για να λειτουργήσει το σύστημα, λες και κάποιος από στον ΟΣΕ, δεν ήθελε να λειτουργήσει ποτέ, όμως, ο σιδηρόδρομος με ένα σύγχρονο σύστημα.

Το πιο σημαντικό είναι ότι αυτός ο διαγωνισμός, που η σύμβασή του υπογράφτηκε το 2014, έγινε με μελέτη του 2006, χωρίς να λάβει υπόψη του ούτε σε ένα σημείο τις μελέτες του αυτοκινητόδρομου, τις αλλαγές στην περιοχή και όλα τα υπόλοιπα. Άρα οι συντελεστές που συνήθως έχουν καθυστερήσεις είναι οι απαλλοτριώσεις και οι αρχαιολογικές εργασίες, τα οποία έχουν λυθεί ήδη θεσμικά. Πρέπει, πραγματικά, να τα βλέπουμε έτσι τα πράγματα, γιατί δεν έχει σημασία πάντα ποιος φταίει, αλλά τι θεσμοθετούμε για να μην ξαναπέσουμε στα ίδια λάθη. Το τρίτο και το σημαντικότερο είναι οι αξιόπιστες και επικαιροποιημένες μελέτες, για να μην έχουμε άλλου είδους αλλαγές. Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι ολοκληρώθηκε η συνεδρίαση.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Αραχωβίτης Σταύρος, Δημαράς Γεώργιος, Δημητριάδης Δημήτριος, Θεοπεφτάτου Αφροδίτη, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Μπαλωμενάκης Αντώνιος, Ουρσουζίδης Γεώργιος, Παπαδόπουλος Νικόλαος, Σέλτσας Κωνσταντίνος, Σιμορέλης Χρήστος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κατσαφάδος Κωνσταντίνος, Κόνσολας Εμμανουήλ, Μπουκώρος Χρήστος, Μπούρας Αθανάσιος, Πλακιωτάκης Ιωάννης, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Στύλιος Γεώργιος, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Καρράς Γεώργιος-Δημήτριος, Κωνσταντινόπουλος Οδυσσέας, Τζελέπης Μιχαήλ, Δελής Ιωάννης, Λαζαρίδης Γεώργιος και Αμυράς Γεώργιος.

Τέλος και περί ώρα 14.55΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ ΜΑΡΙΟΣ ΚΑΤΣΗΣ**