**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, 8 Ιουνίου 2022, ημέρα Τετάρτη και ώρα 15.20, στην Αίθουσα Γερουσίας της Βουλής**,** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής, κ. Γεωργίου Βλάχου, με θέμα ημερήσιας διάταξης την ενημέρωση των μελών της Επιτροπής από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κωνσταντίνο Καραμανλή, σύμφωνα με το άρθρο 32§9 του Κανονισμού της Βουλής, για την προσυμβατική διαδικασία των έργων με αναθέτουσα Αρχή την «ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.»: α) «Υπολειπόμενες εργασίες σιδηροδρομικής υποδομής, επιδομής και ηλεκτροκίνησης στο Σ.Σ. Αθηνών και σύνδεσή του με μετρό – Β’ φάση Σ.Σ. Αθηνών» (Α.Δ. 2513) και β)«Κατασκευή συστήματος ηλεκτροκίνησης και αντιθορυβικών πετασμάτων στο Τμήμα Κιάτο – Ροδοδάφνη» (Α.Δ. 1511).

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κωνσταντίνος Καραμανλής, ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Γεώργιος Καραγιάννης, ο Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., κ. Χρήστος Βίνης, 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, Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Καλογιάννης Σταύρος, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταραντίλης Χρήστος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Καραθανασόπουλος Νικόλαος, Μανωλάκου Διαμάντω, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Καλησπέρα. Κυρίες και κύριοι, αρχίζει η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, όπου θα έχουμε ενημέρωση των μελών της Επιτροπής μας από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, τον κ. Κωνσταντίνο Καραμανλή, σύμφωνα με το άρθρο 32 παρ. 9 του Κανονισμού της Βουλής για την προσυμβατική διαδικασία των έργων με αναθέτουσα Αρχή την «ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.»:

α) «Υπολειπόμενες εργασίες σιδηροδρομικής υποδομής, επιδομής και ηλεκτροκίνησης στο Σ.Σ. Αθηνών και σύνδεσή του με μετρό – Β’ φάση Σ.Σ. Αθηνών» (Α.Δ. 2513) και

β)«Κατασκευή συστήματος ηλεκτροκίνησης και αντιθορυβικών πετασμάτων στο Τμήμα Κιάτο – Ροδοδάφνη» (Α.Δ. 1511).

Η διαδικασία την οποία ακολουθούμε σε αυτές τις περιπτώσεις, σας θυμίζω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι να έχουμε μια εισηγητική ενημέρωση από τον κ. Υπουργό -να πω ότι παρευρίσκονται ο κ. Κωνσταντίνος Καραμανλής, ο Υπουργός, και ο κ. Γεώργιος Καραγιάννης, ο αρμόδιος Υφυπουργός- και στη συνέχεια τις τοποθετήσεις των συναδέλφων και κλείνει η συνεδρίαση με τη δευτερολογία της πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου.

Εφόσον συμφωνούμε και σε αυτό, κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Πρόεδρε, σας ευχαριστώ πολύ. Θα είμαι συνεκτικός και σύντομος και θα δώσω την ευκαιρία να γίνει ένας διάλογος.

Ήρθαμε σήμερα εδώ να σας ενημερώσουμε για δύο πολύ σημαντικά σιδηροδρομικά έργα. Από την πρώτη στιγμή νομίζω ότι όλοι αναγνωρίζουμε τόσο στην Κυβέρνηση όσο, όμως, και σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης ότι ο σιδηρόδρομος, τόσο στην Ελλάδα όσο και στην Ευρώπη, ειδικά στα πλαίσια της Πράσινης Συμφωνίας, αποτελεί πλέον και τη σύγχρονη ατμομηχανή ενός νέου οικονομικού μοντέλου, που επιθυμούμε και στη χώρα μας και που έχουμε μείνει πολύ πίσω σε έργα σιδηροδρομικά, να προχωρήσουμε. Γι’ αυτό έχουμε εκπονήσει και υλοποιούμε το μεγαλύτερο πακέτο σιδηροδρομικών έργων που έχει γίνει ποτέ στη χώρα. Έργα που έχουν, ήδη, δημοπρατηθεί, ύψους 4,5 δισεκατομμύρια ευρώ.

Πιστεύουμε και εμείς εδώ ότι ο σιδηρόδρομος και η ανάπτυξή του είναι εξαιρετικά σημαντική και θα σας έλεγα ότι είναι εξαιρετικά σημαντική, κύριε Πρόεδρε, για δύο λόγους. Πρώτον, διότι με τα σιδηροδρομικά έργα η Ελλάδα μπορεί, πραγματικά, να καταστεί ένας σύγχρονος κόμβος υποδομών και συνδυασμένων μεταφορών της Νοτιοανατολικής Ευρώπης και δεύτερον -και συνδυάζοντάς το και με την επίσκεψη της Επιτρόπου Valean χθες στην κοινή συνεδρίαση των δύο Επιτροπών- ο σιδηρόδρομος, όπως μας είπε η Επίτροπος, βρίσκεται στην καρδιά της Πράσινης Συμφωνίας για την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας.

Σε αυτό το πλαίσιο, λοιπόν, θα ήθελα να σας ενημερώσω για δύο έργα που προχωράμε με αναθέτουσα αρχή την ΕΡΓΟΣΕ. Το πρώτο έργο αφορά τις υπολειπόμενες εργασίες σιδηροδρομικής υποδομής, επιδομής και ηλεκτροκίνησης στο Σ.Σ. Αθηνών και τη σύνδεσή του με το μετρό. Συνοπτικά, σας αναφέρω ότι το αντικείμενο του έργου είναι η πλήρης κατασκευή των νέων αποβαθρών 1, 2 και 3 με τα στέγαστρά τους. Η ολοκλήρωση της κατασκευής της υπόγειας πεζοδιάβασης και η τοποθέτηση κυλιόμενων κλιμάκων και ανελκυστήρων προκειμένου να τον συνδέσουμε με το Σταθμό Λαρίσης της Αττικό Μετρό. Καθαίρεση μέρους του υπάρχοντος κτιρίου του Σταθμού και αποκατάσταση της πλαϊνής όψης του κτιρίου. Κατασκευή τριών νέων μεταλλικών πεζοδιαβάσεων εντός του Σταθμού. Καθαίρεση της παλιάς αποβάθρας Νο1. Εγκατάσταση νέου αποχετευτικού δικτύου ομβρίων υδάτων. Στρώση της επιδομής των νέων γραμμών Νο 1 έως 6 του Σταθμού, που είναι συνολικού μήκους 4 χλμ και ηλεκτροκίνηση μέσω εναέριας αλυσοειδούς γραμμής συνολικού μήκους περίπου 7 χλμ.

Η αρχική προβλεπόμενη δαπάνη του έργου, σύμφωνα με τον προϋπολογισμό της υπηρεσίας, ήταν 33.900.000 ευρώ με αναθεώρηση και χωρίς ΦΠΑ και η χρηματοδότηση του έργου θα γίνει μέσα από το ΥΜΕΠΕΡΑΑ 2014 - 2020.

Αναφορικά τώρα με τη δημοπράτηση του έργου θα ήθελα να ενημερώσω την Επιτροπή ότι αυτή έγινε σύμφωνα με την ανοικτή διαδικασία του άρθρου 264 του ν. 4412. Κριτήριο για την ανάθεση της Σύμβασης είναι η πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη προσφορά, μόνο βάσει τιμής, δηλαδή η χαμηλότερη τιμή. Προσωρινός μειοδότης είναι η Ένωση Οικονομικών Φορέων Intrakat-Σιδηροδρομικά Έργα ΑΤΕ, με μέση τεκμαρτή έκπτωση 7,5% και με συνολική προσφορά ύψους 31,5 εκατομμύρια ευρώ.

Στις 20 Απριλίου λάβαμε τη σύμφωνη γνώμη του Ε΄ κλιμακίου του Ελεγκτικού Συνεδρίου ότι δεν κωλύεται η υπογραφή της Σύμβασης. Η συνολική προθεσμία παράδοσης όλων των κατασκευών του έργου είναι για την περίοδο Τ1 οι 30 μήνες και για τη δεύτερη περίοδο Τ2 οι 36 μήνες.

Περνάω τώρα, κύριε Πρόεδρε, στο δεύτερο έργο, την κατασκευή συστήματος ηλεκτροκίνησης και αντιθορυβικών πετασμάτων στο Τμήμα Κιάτο – Ροδοδάφνη. Η αρχική σύμβαση υποδομής και επιδομής ήταν ένα, πραγματικά, χιλιοταλαιπωρημένο έργο, το οποίο ξεκίνησε το 2006, επί Κυβερνήσεως, πάλι, της Νέας Δημοκρατίας και μάλιστα, εμείς πετυχαίνουμε σήμερα την ολοκλήρωσή του, γλιτώνοντας, μάλιστα, από το ελληνικό δημόσιο 240 εκατομμύρια ευρώ, τα οποία θα αναγκαζόμασταν να επιστρέψουμε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, αν το έργο καθυστερούσε κι άλλο.

Στο κομμάτι της ηλεκτροκίνησης είναι απαραίτητο να γίνουν μια σειρά από εργασίες εξαιρετικά εξειδικευμένες τεχνικά. Με τη νέα Σύμβαση που κάνουμε τώρα, λοιπόν, εγκαθιστούμε ηλεκτροκίνηση, τηλεδιοίκηση και όλα τα απαραίτητα συστήματα για να γίνει πλήρως λειτουργική η γραμμή, σύμφωνα άλλωστε και με τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς διαλειτουργικότητας.

Πιο συγκεκριμένα, οι εργασίες που θα γίνουν συνοπτικά είναι οι ακόλουθες: Κατασκευή συστήματος ηλεκτροκίνησης με δύο υποσταθμούς τροφοδοσίας. Εγκατάσταση παθητικού δικτύου μεταφοράς δεδομένων και σημάτων σιδηροδρομικών συστημάτων. Εγκατάσταση συστήματος πληροφόρησης επιβατών, το λεγόμενο passenger information system. Εγκατάσταση συστήματος ανακοινώσεων, κλήσεων ανάγκης και ενδοεπικοινωνίας, public address emergency communication. Εγκατάσταση συστήματος κλειστού κυκλώματος τηλεόρασης του τμήματος της γραμμής Κιάτο - Ροδοδάφνη και εγκατάσταση αντιθορυβικών πετασμάτων και συστήματος σταθμών μέτρησης θορύβου, που απαιτούνται βάσει των περιβαλλοντικών όρων του έργου και της ισχύουσας ευρωπαϊκής, αλλά και εθνικής νομοθεσίας.

Και γι’ αυτό το έργο η χρηματοδότηση γίνεται μέσω του ΥΜΕΠΕΡΑΑ 2014 - 2020. Η αρχική προβλεπόμενη δαπάνη του έργου, ο προϋπολογισμός δηλαδή, ήταν 67,7 εκατομμύρια ευρώ με αναθεώρηση και χωρίς ΦΠΑ. Η διαδικασία δημοπράτησης που ακολουθήθηκε και ήταν η ίδια, δηλαδή, βάσει του ν. 4412 και προσωρινός μειοδότης ανακηρύχθηκε η Ένωση Οικονομικών Φορέων ΤΕΡΝΑ και Μυτιληναίος με μέση τεκμαρτή έκπτωση 18,34% και με συνολική προσφορά 55,4, περίπου, εκατομμύρια ευρώ.

Συνεχίζω με τις προθεσμίες περάτωσης του έργου, δηλαδή η κατασκευαστική διάρκεια. Και εδώ είναι αντίστοιχες με το πρώτο έργο, δηλαδή, 30 μήνες για την πρώτη περίοδο Τ1 και 36 για την περίοδο Τ2.

Και γι’ αυτό το έργο έχουμε λάβει το πράσινο φως αν θέλετε από το πέμπτο κλιμάκιο του Ελεγκτικού Συνεδρίου, το οποίο απεφάνθη ότι μπορούμε να προχωρήσουμε και να υπογράψουμε τη σύμβαση Δίπλα μου βρίσκεται ο Πρόεδρος της ΕΡΓΟΣΕ προκειμένου να σας αναλύσει λεπτομερώς τυχόν τεχνικά στοιχεία και ότι άλλες πιθανές ερωτήσεις έχετε και ασφαλώς είμαι και εγώ στη διάθεσή σας για την όποια διευκρίνηση.

Κύριε Πρόεδρε σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Προέδρος της Επιτροπής):** Και εμείς ευχαριστούμε κ. Υπουργέ. Παράλειψη δική μου, μαζί με τον Υπουργό, τον κ. Καραμανλή και τον Υφυπουργό τον κ. Καραγιάννη, παρευρίσκεται στη συνεδρίασή μας και ο κ. Χρήστος Βίνης, Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, περνάμε στον κατάλογο των ομιλητών, ξεκινάμε με τον κ. Μπούκωρο, κατά τη διάρκεια της ομιλίας του οποίου έχουν τη δυνατότητα και οι υπόλοιποι συνάδελφοι να εγγραφούν.

Παρακαλώ κ. Μπουκώρο.

**ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ ΧΡΗΣΤΟΣ:** Κύριε Πρόεδρε, κύριοι Υπουργοί, κ. Διευθύνοντα Σύμβουλε της ΕΡΓΟΣΕ, σας ευχαριστούμε πάρα πολύ για την παρουσία σας και τη σημερινή ενημέρωση. Η ελληνική κοινωνία και η ελληνική οικονομία έχουν ανάγκη από καλά νέα και αναμφίβολα είναι καλό νέο ότι το Υπουργείο υλοποιεί ένα τεράστιο πρότζεκτ ύψους 4,5 δισεκατομμυρίων ευρώ για έργα που έχουν δημοπρατηθεί ή για έργα που πρόκειται να δημοπρατηθούν στον τομέα των σιδηροδρόμων.

Είναι αλήθεια κύριε Υπουργέ, ότι η χώρα μας στον προηγούμενο αιώνα από την απελευθέρωση και την ανεξαρτησία και μετά έχασε τη μάχη του τραίνου για πολύ ειδικούς λόγους. Όταν ο Τρικούπης χάραξε τη σιδηροδρομική γραμμή, ορθώς τη χάραξε από την ορεινή ζώνη της χώρας, γιατί τότε το 80% του πληθυσμού ζούσαν στην ορεινή ζώνη της χώρας. Σήμερα το 80% του Ελληνικού πληθυσμού ζει στην παράκτια ζώνη της χώρας και αυτό θα πρέπει να μας καθορίζει, εξ ου και ο εκσυγχρονισμός που επιχειρείται σήμερα και είναι στοχευμένος και σχεδιασμένος πολύ σωστά. Προσωπικά σας θυμάμαι από την εποχή που ήσασταν Τομεάρχης Μεταφορών να σχεδιάζετε αυτά τα έργα, τα οποία είναι απολύτως αναγκαία για να εκσυγχρονιστεί το υπάρχον δίκτυο.

Η ηλεκτροκίνηση, οι νέες αμαξοστοιχίες, η βελτίωση του παρεχόμενου σιδηροδρομικού έργου για τη διακίνηση επιβατών και εμπορευμάτων μπαίνει σε νέες ράγες, επί των ημερών σας. Ιδιαίτερα εγώ, ως προερχόμενος από τη Μαγνησία, θα ήθελα να ευχαριστήσω και τους τρεις παρόντες από την ηγεσία του Υπουργείου και κυρίως εσάς κύριε Υπουργέ, γιατί επιλύσατε το ζήτημα του έργο της ηλεκτροκίνησης Βόλου-Λάρισας, το οποίο ήταν μπλοκαρισμένο 6-7 χρόνια στα γρανάζια της γραφειοκρατίας, στα γρανάζια των πολιτικών υποσχέσεων και της πολιτικής αδράνειας ταυτόχρονα. Νομίζω, ότι το γεγονός ότι αυτό το έργο ξεκίνησε μετά από πολύ κόπο και δικό σας και του κ. Βίνη και του κ. Καραγιάννη είναι ένα απτό αποτέλεσμα. Το ίδιο ακούω γίνεται τώρα με τα σιδηροδρομικά έργα όπως, μας παρουσιάζατε προηγουμένως στην Αθήνα, αλλά και στον σιδηρόδρομο της Πελοποννήσου προς την Πάτρα.

Εν πάση περίπτωση, βλέπουμε μια ραγδαία βελτίωση. Είδαμε και καταγράφηκε για πρώτη φορά το δρομολόγιο Αθήνα-Θεσσαλονίκη σε 3 ώρες και 55 λεπτά. Αυτό είναι εξέλιξη για την Ελλάδα και για την προϊστορία του σιδηροδρόμου στην Ελλάδα, ο οποίος είναι ταυτόσημος ταυτοχρόνως με τους δύο αιώνες της ελευθερίας μας, αλλά δεν είχε ακολουθήσει μέχρι τώρα τις ευρωπαϊκές εξελίξεις.

Κύριε Υπουργέ, θέλω να σας πω και να θυμίσω και στους συναδέλφους, ότι πολλές εκατοντάδες δισεκατομμύρια δραχμών δόθηκαν τη δεκαετία του 1990 ή και στις αρχές της δεκαετίας του 2000 για τον εκσυγχρονισμό του σιδηρόδρομου στην Ελλάδα, αλλά το στοίχημα δεν κερδήθηκε. Τώρα φαίνεται λοιπόν ότι αυτός ο εκσυγχρονισμός είναι στοχευμένος και είμαι βέβαιος ότι θα φέρει αποτελέσματα. Ο σχεδιασμός που έχετε κάνει κύριε Υπουργέ με αυτό το πρότζεκτ των 4,5 δισεκατομμυρίων ευρώ για σιδηροδρομικά έργα φαίνεται, ότι θα εκσυγχρονίσει το υπάρχον σιδηροδρομικό δίκτυο και θα μας βάλει στους κάθετους σιδηροδρομικούς άξονες των Διευρωπαϊκών Σιδηροδρομικών Δικτύων και εν πάση περίπτωση θα μας εντάξει επιτέλους στον Ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό χάρτη που είναι και το ζητούμενο.

Από κει και πέρα όμως, κύριε Υπουργέ θα ήθελα να σας ρωτήσω: οι νέοι σχεδιασμοί ποιοι είναι;

Καταθέτω μια πρόταση, ως τροφή για σκέψη. Ξέρω ότι είναι στο μυαλό πολλών ανθρώπων που ασχολούνται με το σιδηρόδρομο, είναι εντελώς σε ανώριμο στάδιο ακόμα, αλλά ρωτώ μήπως θα έπρεπε να σκεφτούμε και την πεδινή χάραξη του σιδηροδρόμου. Ο ΟΣΕ ήδη προκηρύσσει κάποιες μελέτες επί παραδείγματι για τη σύνδεση του Βόλου, στον άξονα Βόλου-Λάρισας με το λιμάνι του Αλμυρού και την εκεί βιομηχανική περιοχή. Στη συνέχεια, λοιπόν μένει μια απόσταση 80-90 χιλιομέτρων από τη συγκεκριμένη προαναφερθείσα περιοχή μέχρι το Λιανοκλάδι. Μήπως στόχος της χώρας για τα επόμενα χρόνια και εφόσον ο Ευρωπαϊκός σχεδιασμός έχει στο πλαίσιο της νέας περιβαλλοντικής πολιτικής και του Green Deal της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τον σιδηρόδρομο στο επίκεντρο της ανάπτυξης, να αρχίσουμε αν όχι να το μελετάμε, να το σκεφτόμαστε και αυτό ως ενδεχόμενο.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Προέδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ. Μπούκωρο Συνεχίζουμε με τον συνάδελφο τον κ. Χρήστο Γκόκα από το Κίνημα Αλλαγής.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ:** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε. Κάθε εξέλιξη που αφορά σε έργα κατασκευής επέκτασης ή αναβάθμισης του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας μας οπωσδήποτε είναι θετική. Στα πλαίσια της προώθησης της Πράσινης Ανάπτυξης της μετάβασης στη βιώσιμη αστική κινητικότητα και τη βασική προτεραιότητα που αφορά στην ανάγκη της αντιμετώπισης της κλιματικής αλλαγής, οι μεταφορές σημαίνουν, πολύ απλά περισσότερη χρήση των σιδηροδρόμων για εμπορευματικές μεταφορές και μετακινήσεις πολιτών με μειωμένο κόστος μεταφοράς. Και φυσικά πρόκειται για ένα μέσο μεταφοράς περισσότερο φιλικό προς το περιβάλλον.

Επίσης, σημαίνει ότι θα πρέπει να υπάρξει ανάπτυξη των υποδομών των σιδηροδρομικών δικτύων μέσα από ένα γενικότερο σχεδιασμό που θα αφορά στην επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου υψηλών ταχυτήτων, τόσο για τους επιβάτες όσο και για τα εμπορεύματα και με στόχο βέβαια την εξοικονόμηση πόρων, αλλά και την εξασφάλιση της δια λειτουργικότητας και των συνδυασμένων μεταφορών μέσω της σύνδεσης με άλλες μεταφορικές υποδομές και κυρίως με τα μεγαλύτερα λιμάνια της χώρας όπως είναι ο Πειραιάς, Θεσσαλονίκη, Πάτρα, Ηγουμενίτσα κ.λπ. και την προώθηση φυσικά των συνδυασμένων μεταφορών μέσω της λειτουργικής σύνδεσης του σιδηροδρομικού και του σιδηροδρομικού δικτύου των υψηλών ταχυτήτων με αυτά τα λιμάνια.

Σίγουρα υπάρχουν θέματα ανοιχτά όσον αφορά στην αναβάθμιση του υπάρχοντος σιδηροδρομικού δικτύου -και ιδιαίτερα στη βόρειο Ελλάδα. Τα έχουμε ξανά συζητήσει.

Φυσικά, το κορυφαίο θέμα αφορά στην ηλεκτροκίνηση.

Επίσης, η ένταξη τμημάτων της επέκτασης του σιδηροδρομικού δικτύου στα διευρωπαϊκά δίκτυα, που είχαμε την ευκαιρία να συζητήσουμε και χθες, για τη χώρα μας, θα δώσει πόρους για την κατασκευή από αντίστοιχα χρηματοδοτικά προγράμματα.

Η ηλεκτροκίνηση. Ιδιαίτερα -όπως και χθες αναφέραμε, με την παρουσία της κυρίας Επιτρόπου- πλέον η ηλεκτροκίνηση, στο σύνολο του σιδηροδρομικού δικτύου, είναι σημαντική, ώστε να πετύχουμε τους στόχους για τη μείωση και το μηδενισμό των καθαρών εκπομπών ρύπων που οδηγούν στο φαινόμενο του θερμοκηπίου. Ο στόχος αυτός, χρονικά, προσδιορίζεται για το 2050. Φυσικά υπάρχουν και οι ενδιάμεσοι στόχοι.

Σήμερα, η συζήτηση που έχουμε αφορά στην προσχηματική διαδικασία δύο έργων με αναθέτουσα αρχή την «ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.», τα οποία περιλαμβάνουν και την κατασκευή του συστήματος ηλεκτροκίνησης. Γι’ αυτό, λοιπόν, είναι θετικό τόσο για το έργο που αφορά στη σιδηροδρομική σύνδεση του Σιδηροδρομικού Σταθμού Αθηνών με το μετρό -και αφορά στη Β’ φάση- και την κατασκευή του συστήματος ηλεκτροκίνησης και αντιθορυβικών πετασμάτων στο τμήμα Κιάτο-Ροδοδάφνη.

Με αφορμή αυτή την ενημέρωση, όσον αφορά στα δύο αυτά έργα, δεν έχουμε επί της διαδικασίας να παρατηρήσουμε κάτι ιδιαίτερο.

Απλώς μια ερώτηση όσον αφορά στο τμήμα Κιάτο- Ροδοδάφνη. Ολοκληρώνεται, με αυτήν τη δημοπράτηση, το έργο αυτό; Γίνεται πλήρως λειτουργικό; Ολοκληρώνονται οι εγκαταστάσεις και η λειτουργία όλων των συστημάτων της τηλεδιαχείρισης;

Πέρα από αυτό το τμήμα, ποια είναι η εξέλιξη στο μετά τη Ροδοδάφνη τμήμα του σιδηροδρόμου; Δηλαδή, τι γίνεται με την εργολαβία Ψαθόπυργος-Ρίο; Σε ποια φάση βρίσκεται η διαδικασία για μια αναμενόμενη υπογραφή μιας πρώτης συμπληρωματικής σύμβασης; Και φυσικά, αν έχετε κάποια στοιχεία, μπορείτε να μας πείτε πώς προέκυψε αυτή η ανάγκη και γιατί πάμε στη λύση της συμπληρωματικής σύμβασης. Επίσης, αν προχωρούν γενικά, σε αυτό το τμήμα, οι εργασίες. Και αν όχι, για ποιο λόγο; Διότι, είναι ένα έργο περίπου 100 εκατομμυρίων -αν δεν κάνω λάθος- και θα ήθελα να ρωτήσω αν υπάρχουν κάποιοι κίνδυνοι σε σχέση με τη χρηματοδότηση αυτού του έργου ή τους πόρους που έχουν δαπανηθεί μέχρι τώρα.

Επειδή αναφερόμαστε στο συγκεκριμένο τμήμα του σιδηροδρόμου, θα ήθελα να κάνω και μια επιπλέον ερώτηση που αφορά στις εξελίξεις για το τμήμα του Ρίου μέχρι το Λιμάνι της Πάτρας. Ρωτώ αν έχει οριστικοποιηθεί η τεχνική λύση, όπως μας είχατε πει, για τη μερική υπογειοποίηση που ήταν και σύμφωνη με παλιότερη περιβαλλοντική αδειοδότηση. Αν έχει εξασφαλιστεί χρηματοδότηση και αν υπάρχει προγραμματισμός για τη σύνδεση και άλλων περιοχών, πέρα από την Πάτρα –Πύργος, Καλαμάτα κλπ. Διότι, για τα τμήματα αυτά είχαν αναρτηθεί μελέτες, αλλά δεν γνωρίζουμε τι γίνεται σε σχέση με τον προγραμματισμό τους.

Όπως είπαμε, ο στόχος μας είναι η διασύνδεση όλων των δικτύων μεταφορών της χώρας, μέσα από το πρόγραμμα των αντίστοιχων υποδομών στις μεταφορές, αλλά και με τα μεγάλα αντίστοιχα διευρωπαϊκά δίκτυα.

Έχετε αναφερθεί, κύριε Υπουργέ, πολλές φορές, στο πρόγραμμα των 4ων και πλέον δισ. Αν δεν κάνω λάθος, είναι ένα πρόγραμμα σε εξέλιξη, μέσω του ανταγωνιστικού διαλόγου, αλλά δεν γνωρίζω αν συμμετείχαν ξένες εταιρείες, σε αυτή την πρώτη φάση. Ήθελα να ρωτήσω αν υπάρχουν παράλληλα συγκεκριμένες χρηματοδοτήσεις για το κάθε ένα από αυτά τα 6 έργα -αν δεν είναι 6, διορθώστε με. Και σε αυτήν τη διαδικασία, σε σχέση με τη διαδικασία των μειοδοτικών διαγωνισμών, ποια είναι τα πλεονεκτήματα και αν προχωρά πράγματι ταχύτερα. Διότι, ο κ. Βίνης είναι παρών και γνωρίζει ότι και η «ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.» έχει τεχνογνωσία, έχει στελέχη. Πως, λοιπόν, αξιοποιείται, στα πλαίσια αυτής της εξέλιξης, όλη αυτή η τεχνογνωσία στελεχών και μηχανικών της ίδιας της «ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.» ; Δηλαδή, το θέμα είναι ποιος είναι ο απολογισμός αυτής της διαδικασίας, μέχρι σήμερα και πότε θα έχουμε κατασκευή νέων έργων, πέρα από τις εξαγγελίες. Διότι, μπορεί να επικαλείστε -και δικαίως- τη στασιμότητα επί της διακυβέρνησης του ΣΥΡΙΖΑ, αλλά πρέπει να δούμε αυτά τα μεγάλα έργα να εκτελούνται.

Επίσης, γι’ αυτά τα στοιχεία, που αφορούν στη μελέτη, την κατασκευή και τη χρηματοδότηση αυτών των έργων, αλλά και με αφορμή μια αναφορά από τον συνάδελφο που μίλησε πριν από μένα, θα ήθελα να αναρωτηθούμε τι έγινε και γιατί φτάσαμε, 20 χρόνια μετά τις αρχές της δεκαετίας του 2000, και μετά τις όποιες επενδύσεις έγιναν μέχρι τότε, βρισκόμαστε πίσω και παραδεχόμαστε όλοι ότι έχουμε μείνει πίσω στο σιδηρόδρομο.

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

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, ξεκινώντας από τον Σταθμό Λαρίσης, το έργο αποτελεί μνημείο ανοργανωσιάς και κακού σχεδιασμού. Παράλληλα, διασπαθίζεται το δημόσιο χρήμα και καταρρακώνεται το κύρος της δημόσιας διοίκησης, με ευθύνη των κυβερνήσεων.

Τα έργα της αναβάθμισης του σταθμού έχουν ξεκινήσει από το 2005, με εργολαβία που δόθηκε, επί Νέας Δημοκρατίας, στις ΑΚΤΩΡ, ΤΕΡΝΑ και SIEMENS, συνολικού προϋπολογισμού -αν δεν κάνουμε λάθος- 160 εκατομμυρίων. Η εργολαβία, που περιλάμβανε, εκτός από την αναβάθμιση, έργα στην υποδομή και υπόγειες διαβάσεις, διαλύθηκε το 2011 -όπως θα καταθέσουμε στα Πρακτικά- με το έργο να έχει ολοκληρωθεί κατά 50% και με πολλές εκκρεμότητες στο Σταθμό Λαρίσης.

Έκτοτε, τα υπόλοιπα έργα προωθούνται σε τμήματα. Το ένα, που αφορά στην ηλεκτροκίνηση στον κεντρικό Σταθμό, δημοπρατήθηκε το 2016 και ολοκληρώθηκε επί ΣΥΡΙΖΑ, με προϋπολογισμό 22,6 εκατομμύρια και με προσφορά 13,6 από τις ΑΚΤΩΡ-ΤΕΡΝΑ. Τα υπόλοιπα θα προωθούνταν με μία εργολαβία 41 εκατομμυρίων, ενώ αφορούν την αναμόρφωση του σταθμού και τις υπόγειες διαβάσεις. Αυτά, σύμφωνα με την ιστοσελίδα της «ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.».

Εντούτοις, ο Υπουργός, που ήταν εναντίον της τμηματικής κατασκευής του Πάτρα-Πύργος, κάνει τώρα το ακριβώς αντίθετο. Χωρίζει σε τμήματα την υπολειπόμενη εργολαβία και καταθέτει, εδώ, το πρώτο μέρος για τις αποβάθρες και τη σύνδεση με τη διάβαση για το μετρό κόστους 31ός εκατομμυρίων.

Ενδεχομένως δε για τα υπόλοιπα, που περιλαμβάνουν την υπογειοποίηση του νότιου τμήματος και την αναμόρφωση του ισογείου κτιρίου του Σταθμού, θα κατατεθεί αργότερα μια άλλη σύμβαση κόστους 24 εκατομμυρίων -όπως τουλάχιστον γράφεται στα μέσα μαζικής επικοινωνίας.

Επομένως, από έναν αρχικό προϋπολογισμό ύψους 160 εκατομμυρίων, το 2005, όπου η διαλυμένη εργολαβία πρέπει να τιμολόγησε τουλάχιστον τα 130 εκατομμύρια ευρώ - θα μας το πείτε, δεν είμαι σίγουρος- το έργο θα πλησιάσει τα 200 εκατομμύρια , ενώ θα υπερβεί την 20ετία ολοκλήρωσης. Σημειωτέον ότι όλοι οι υπολογισμοί είναι πριν από την αύξηση του κόστους, εξαιτίας του πληθωρισμού. Δεν αποτελεί, λοιπόν, μνημείο του τρόπου λειτουργίας των συστημικών κομμάτων της μεταπολίτευσης; Μνημείο κακοδιαχείρισης;

Περαιτέρω, φαίνεται πως η ΙΝΤΡΑΚΑΤ έχει εξελιχθεί στον εθνικό σιδηροδρομικό εργολάβο, με τα έργα που παίρνει. Δηλαδή, σε κάτι όπως η ΤΕΡΝΑ στις κατασκευές. Για παράδειγμα, έχει πάρει το τμήμα Ροδοδάφνη-Ψαθόπυργος, που έπρεπε να είχε παραδοθεί. Παραδόθηκε, αλήθεια; Έχει πάρει την ηλεκτροκίνηση με νέα χάραξη στη γραμμή Λάρισα-Βόλος και την υπογειοποίηση στα Σεπόλια, όπου είχαμε εκφράσει δημόσια τις ενστάσεις μας για την πρόσθετη εργολαβία αξίας 23,86 εκατομμύρια, λόγω αλλαγής του τρόπου εκσκαφής. Δεν καθιστούν, αλήθεια, αναξιόπιστη την εταιρεία ΙΝΤΡΑΚΑΤ αυτές οι μεθοδεύσεις; Πόσο μάλλον όταν, πρόσφατα, ο Διευθύνων Σύμβουλός της απείλησε την Κυβέρνηση, λέγοντας ότι εάν δεν καταλήξουν οι διαπραγματεύσεις με το Υπουργείο Υποδομών για τις τιμές των υλικών, θα σταματήσουν τα μεγάλα έργα; Θα το καταθέσουμε στα Πρακτικά, για να είμαστε αντικειμενικοί.

Τέλος, παρά το ότι φυσικά χρειάζεται το έργο, σημειώνοντας πως η ανακαίνιση του σταθμού συζητούνταν πριν ακόμη από τους Ολυμπιακούς, δεν είναι συνολική για τους εξής λόγους. Πρώτον, δεν περιλαμβάνει την αναβάθμιση του ισογείου κτιρίου του σταθμού. Δεύτερον, εκκρεμεί η υπογειοποίηση στα Σεπόλια που επιβραδύνει την κίνηση, ενώ θα πρέπει να γίνει υπογειοποίηση και στη νότια είσοδο, δηλαδή της γραμμής προς Πειραιά στο ύψος Λένορμαν για να αναβαθμιστεί η λειτουργία του σιδηροδρόμου. Τρίτον, εκκρεμούν κάποια ακόμη έργα, όπως η αναβάθμιση του τμήματος 3 Γέφυρες – Οινόη, όπου υπάρχει βραδυπορία, ενδεχομένως, με την παράκαμψη των άνω Λιοσίων και την κατασκευή του σταθμού Κρυονερίου που θα έπρεπε να είχε δημοπρατηθεί ήδη, όπως μας είχατε πει κύριε Υπουργέ πρόσφατα.

Οι ερωτήσεις μας εδώ, είναι οι εξής. Εν πρώτοις, για την αναβάθμιση του σταθμού Λαρίσης. Πώς θα χρηματοδοτηθεί; Εάν καταλάβαμε καλά έχει ενταχθεί στο εθνικό σκέλος του προγράμματος δημοσίων επενδύσεων; Αν ναι, θα μπορούσε να ενταχθεί στα ΕΣΠΑ και αν όχι γιατί; Δεύτερον, μπορεί να υπάρχει τμηματική παράδοση; Για παράδειγμα, να δοθεί πρώτα η υπόγεια σύνδεση με το μετρό και μετά οι αποβάθρες 1, 2 και 3. Τρίτον, αναφέρεται ότι μπορεί να κατασκευαστούν στην υπόγεια διάβαση καταστήματα - εξαιρετικά ενδιαφέρον - έως και 20. Σε ποιον θα ανήκουν αυτά τα καταστήματα και τι έσοδα προβλέπονται;

Ευρύτερα τώρα σχετικά με τα έργα στο σταθμό και στο λεκανοπέδιο, έχουμε τα εξής ερωτήματα. Πρώτον, τι προβλέπεται για την αναβάθμιση του ισογείου κτιρίου του σταθμού Λαρίσης. Υπάρχουν σχέδια για το πώς θα γίνει, από ποιον και πόσο θα κοστίσει; Δεύτερον, ποια είναι η πορεία της υπογειοποίησης του τμήματος προς τον Πειραιά; Συζητείται πράγματι, να δημοπρατηθεί ως το τέλος του έτους με την αναβάθμιση της σύνδεσης με το σταθμό Πελοποννήσου έναντι 24 εκατομμυρίων; Τρίτον, τι γίνεται με την υπογειοποίηση Σεπόλια της ΙΝΤΡΑΚΑΤ; Σταμάτησε ξανά λόγω του κόστους των υλικών, μετά τη συμπληρωματική σύμβαση, λόγω του τρόπου εκσκαφής; Τέταρτον, τι γίνεται με το σταθμό Κρυονερίου Αττικής; Έπρεπε να είχε δημοπρατηθεί, όπως επίσης μας είχατε διαβεβαιώσει πέρυσι. Διαπιστώσαμε όμως πως αναβάλλεται για το 2023, όταν πρόκειται για ένα έργο κόστους μόλις 7 εκατομμυρίων, όπως θα καταθέσουμε. Γιατί να αναβληθεί; Θα υπάρχει η δυνατότητα επιβίβασης για υπεραστικά δρομολόγια, εκτός των προαστιακών, όπως μας είχατε απαντήσει επίσης, έτσι ώστε να αποσυμφορηθεί το κέντρο;

Σε σχέση με το Κιάτο – Ροδοδάφνη, κλείνοντας με την ηλεκτροκίνηση, η προσφορά της ΙΝΤΡΑΚΑΤ, ύψους 67 εκατομμυρίων, για διαδρομή μήκους 70 χιλιομέτρων για διπλή γραμμή, είναι συγκρίσιμη με αυτήν που έδωσε πρόσφατα για το τμήμα Λάρισα – Βόλος, αξίας 42,4 εκατομμύρια μονής γραμμής 60 χιλιομέτρων, με 10 χιλιόμετρα αναβάθμιση. Επομένως, φαίνεται λογική προσφορά, ενώ οι ερωτήσεις μας είναι οι εξής.

Πρώτον, γιατί χρειάζεται να προωθηθεί η ηλεκτροκίνηση στο τμήμα αυτό και να μη δοθεί εν πρώτοις βάρος στην ολοκλήρωση της σύνδεσης έως το Ρίο, όπως έχουμε ρωτήσει στο παρελθόν, η οποία θα έφερνε ουσιαστικά το τραίνο στην Πάτρα; Σε δεύτερη φάση θα μπορούσε φυσικά να γίνει ηλεκτροκίνηση όλου του τμήματος.

Δεύτερον, ποια είναι η πορεία των εργασιών στο υπόλοιπο τμήμα έως το Ρίο και το τελευταίο μέσα από την Πάτρα; Τρίτον, θα έχει ηλεκτρικά τρένα το Κιάτο – Ροδοδάφνη, αφού γίνει η ηλεκτροκίνηση ή θα χρησιμοποιούνται ντιζελοκίνητες αμαξοστοιχίες, όπως κάνει τελευταία η ΤΡΑΙΝΟΣΕ με τον προαστιακό; Σημειώνεται δε, ότι και στο τμήμα Κιάτο – Ροδοδάφνη, τα δρομολόγια είναι πολύ αραιά, μόνο 6 ημερησίως ανά δίωρο και το τελευταίο στις 7, όταν πρόκειται για μία περιοχή τουριστική κοντά στην Αθήνα, με ένα μέσο μεταφοράς το σιδηρόδρομο πιο οικονομικό και φυσικά πιο πράσινο για τους πολίτες.

Αυτή είναι η ιδιωτικοποίηση της κρατικής ιταλικής ΤΡΑΙΝΟΣΕ; Έτσι λειτουργεί στην Ιταλία; Έτσι θα είναι η σύνδεση με το Λαύριο και με τη Ραφήνα, που προωθείτε; Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ(Πρόεδρος της Επιτροπής)**:

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, 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, Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Καλογιάννης Σταύρος, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταραντίλης Χρήστος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Καραθανασόπουλος Νικόλαος, Μανωλάκου Διαμάντω, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Το λόγο έχει ο κ. Παππάς.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ**: Συζητάμε για ένα από τα δύο έργα, για το οποίο υπήρχαν δοκιμαστικά δρομολόγια ήδη από το 2019. Άρα, οι όποιες καθυστερήσεις και οι κίνδυνοι απώλειας 240 εκατομμυρίων, είναι προφανές ότι θα πρέπει να είναι ένα γεγονός για το οποίο πρέπει να δοθούν εξηγήσεις, διότι έγιναν δοκιμαστικά δρομολόγια το 2019 πριν την πολιτική αλλαγή και εγκαίνια επίσημα τον Ιούλιο 2020, ένα χρόνο μετά, χωρίς ηλεκτροκίνηση βέβαια και είμαστε τρία χρόνια μετά τα δοκιμαστικά δρομολόγια, για να δούμε τι γίνεται με την ηλεκτροκίνηση. Μιλάμε για το κομμάτι Κιάτο - Ροδοδάφνη. Δεν συζητάμε για το τι γίνεται στο υπόλοιπο κομμάτι της διαδρομής μέχρι την Πάτρα, διότι είναι μια περιπέτεια για τον ταξιδιώτη να πάρει το τρένο από την Αθήνα να φτάσει στην Πάτρα. Θα πάει μέχρι το Κιάτο με ηλεκτροκίνηση και μετά θα αλλάξει μηχανή, θα γίνει ντίζελ και από το Αίγιο θα πάρει ΚΤΕΛ για να φτάσει στην Πάτρα. Έτσι δεν είναι; Έτσι φτάνουμε στην Πάτρα.

Άρα, εγώ καταλαβαίνω μία πολιτική πρόνοια, τα πράγματα να παρουσιάζονται εκ μέρους της κυβέρνησης ως υποστηρικτικά του μέσου, πολύ φοβάμαι όμως ότι η πραγματικότητα δεν είναι αυτή. Πριν αρκετούς μήνες, ο ομιλών με κλιμάκιο στελεχών του ΣΥΡΙΖΑ, είπαμε να μπούμε στη διαδικασία να ταξιδέψουμε μέχρι την Πελοπόννησο με το τρένο. Ξεκινάμε από την Αθήνα, για να φτάσουμε στην Κόρινθο δεν υπάρχει τηλεδιοίκηση, είναι όλα τα φανάρια κόκκινα. Για να ξεκινήσει δεύτερο τρένο πίσω από αυτό που μόλις άρχισε τη διαδρομή, πρέπει το πρώτο να φτάσει στην Κόρινθο. Μετά την Κόρινθο θα πας μέχρι το Κιάτο, όπου πιθανότατα θα κάνεις αλλαγή και μετα το Κιάτο θα πάρεις ΚΤΕΛ για να φτάσεις στην Αχαΐα. Στην Αχαΐα ο προαστιακός κλείνει νωρίς το απόγευμα και στην Ηλεία, έχουμε μάλιστα και μία τεχνική βάση η οποία δεν λειτουργεί και δεν πηγαίνει τρένο εκεί. Δεν σας μιλάω για άλλες περιπτώσεις, σε άλλες περιοχές της Ελλάδας, όπου έχουνε να δούνε τρένο δύο, δυόμιση χρόνια, όπως η Ξάνθη. Άρα, θα έλεγα ότι αυτά είναι ζητήματα για τα οποία χρειάζεται τουλάχιστον να δοθούν κάποιες απαντήσεις και να επιταχύνετε, διότι αν πηγαίνετε με αυτούς τους ρυθμούς πολύ φοβάμαι ότι ηλεκτροκίνηση μέχρι την Πάτρα θα δούμε μάλλον μετά το πέρας της συνταγματικής θητείας αυτής της κυβερνήσεως, κατά πολύ.

Ζήτημα δεύτερο. Ακούσαμε και τις πολλές εξηγήσεις για την πορεία των έργων στο σιδηροδρομικό σταθμό Αθηνών. Βλέπω από το σάιτ της ΕΡΓΟΣΕ, η υπογειοποίηση στην περιοχή των Σεπολίων είναι μόνο στο 12,8% των δαπανών. Άρα, θα ήθελα και μία απάντηση σε σχέση με το αν κρίνετε ότι υπάρχουν καθυστερήσεις ή δεν υπάρχουν, σε αυτό το σημείο. Αθήνα – Θεσσαλονίκη, έγινε μια αναφορά. Με συγχωρείτε, αλλά δεν έχει μειωθεί ο χρόνος, 3 ώρες και 55 λεπτά με μία στάση είναι τώρα, 3 ώρες και 51 λεπτά με τρεις στάσεις ήταν πριν. Άρα, νομίζω ότι θα πρέπει να επανεξετάσετε, πώς παρουσιάζεται την πορεία της σιδηροδρομικής σύνδεσης Αθήνας Θεσσαλονίκης.

Τέλος, νομίζω ότι θα έχουμε ευκαιρία να το συζητήσουμε, χθες κύριε Υπουργέ και με την παρουσία της επιτρόπου, κάναμε μία πρόταση η οποία μπορεί να γίνει τομή για το τι σημαίνει βιώσιμη κινητικότητα αυτό τον καιρό, βιώσιμη και οικονομικά, στο λεκανοπέδιο και είπαμε ότι πρέπει να υιοθετηθεί η γερμανική πολιτική, που εφαρμόστηκε στη Γερμανία για 9 ευρώ μηνιαία κάρτα μετακίνησης με τα μέσα μαζικής μεταφοράς εκτός των Αθηνών. Είναι κάτι, το οποίο μπορεί πραγματικά να μεταβάλει την εικόνα. Υπάρχει κίνηση στους δρόμους της Αθήνας, θα διευκολυνθεί πάρα πολύς κόσμος και θα παρουσιαστεί βεβαίως μία πίεση στην οποία θα κληθεί η ηγεσία του Υπουργείου να αντιμετωπίσει, διότι θα υπάρξει ζήτηση για περισσότερα δρομολόγια. Αυτά καταρχήν και επιφυλασσόμαστε.

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

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ**: Σε συνέχεια της χθεσινής συνάντησής με την ευρωπαία Επίτροπο για το θέμα των μεταφορών, θα κάνω κάποιες τοποθετήσεις. Ασφαλώς και στηρίζουμε την ηλεκτροκίνηση και την ανάπτυξη των μεταφορών με τα μέσα μαζικής συγκοινωνίας. Θα ήθελα να τονίσω και πάλι στο θέμα του σταθμού Λαρίσης, ότι πρέπει να υπάρχει ένα μεγάλο πάρκινγκ. Είναι τεράστιο το πρόβλημα που δημιουργείται συνέχεια, αλλά και σε ώρες αιχμής, όταν με πάρα πολλή κίνηση δεν μπορούν να σταματήσουν πουθενά τα αυτοκίνητα και υπάρχει τεράστιο πρόβλημα σε όλο το χώρο.

Χρειάζονται πάρκινγκ παντού και σε όλο το Μετρό, το οποίο αυτή τη στιγμή επίσης υπάρχει στην Αθήνα, όπως έχουμε τονίσει πολλές φορές στο παρελθόν. Οι υποδομές είναι απαραίτητες, για την καλύτερη, αποδοτικότερη, ανάπτυξη των μέσων μαζικής συγκοινωνίας.

Ως βουλευτής τώρα από την Κρήτη, θα ήθελα να τονίσω το θέμα του σιδηροδρόμου στην Κρήτη, το οποίο είναι πολύ παλιό θέμα. Ξεκινάει, ουσιαστικά, από το 1893, από την οθωμανική διοίκηση. Τότε είχαν προβλεφθεί δύο γραμμές τρένου, μία από τη Σούδα έως τα Χανιά και αργότερα θα επεκτεινόταν έως την δυτική Κρήτη στη Κίσσαμο και άλλη μία γραμμή τρένου από το Ηράκλειο μέχρι την νότιο Κρήτη στη Μεσαρά και αργότερα θα υπήρχε επέκταση μέχρι τους Καλούς Λιμένες και αυτό στην νότιο Κρήτη. Προφανώς, δεν έγινε τίποτε παρόλο που οι ανάγκες ήταν τεράστιες από τότε.

Το 1922- 1937 όταν τότε πρωτολειτούργησε μία γραμμή τρένου 6 χιλιόμετρα από ένα λατομείο στον χώρο Εσταυρωμένου δυτικά του Ηρακλείου, για να μεταφέρει τις πέτρες για χτιστεί το σημερινό λιμάνι του Ηρακλείου. Εκεί τότε λειτούργησε για πρώτη φορά, ουσιαστικά και τελευταία, όμως, η γραμμή τρένου στην Κρήτη. Το 1950, όταν επί εποχής Σοφοκλή Βενιζέλου, μία αμερικανική μελετητική εταιρεία, το ινστιτούτο Ροκφέλερ, προδιέγραψε ένα τρένο για όλη την Κρήτη. Και πάλι δεν έγινε τίποτε.

Φτάνουμε στο 2013, όπου το θέμα επανήλθε από τη σχολή αρχιτεκτονικής του δομημένου περιβάλλοντος του βασιλικού ινστιτούτου τεχνολογίας της Στοκχόλμης και επανερχόμαστε το 2018. Και το τονίζω αυτό, διότι εδώ στην Κρήτη ζούμε από τον τουρισμό και με ρωτάνε οι πολίτες εδώ πέρα, δεν θα γίνει ένα μέσο σταθερής τροχιάς από το Ηράκλειο στο καινούργιο αεροδρόμιο στο Καστέλι; Το Αττικό Μετρό από ότι είχαμε ακούσει το 2018 έκανε κάποιες συζητήσεις με το δήμο Ηρακλείου, αλλά ακόμη αυτές οι συζητήσεις είναι στον αέρα. Δεν έχω ακούσει τίποτε. Είναι πάρα πολύ βασικό για τη λειτουργία του αεροδρομίου, για την αξιοποίηση και την καλύτερη λειτουργία του αεροδρομίου, αλλά και για τον τουρισμό γενικά, να υπάρχει μία γραμμή σταθερής τροχιάς. Αυτά και σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς ευχαριστούμε τους συναδέλφους. Τώρα, έχει το λόγο ο κ. Βίνης, Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε..

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε): Έ**χω καταγράψει τα ερωτήματα ανά ομιλητή, οπότε να ξεκινήσω από τον κ. Γκόκα. Όσον αφορά για το Κιάτο – Ροδοδάφνη, ναι με την ολοκλήρωση αυτής της εργολαβίας θα είναι πλήρως λειτουργικό και δεν θα υπάρχει κάποια άλλη έλλειψη σε αυτό το σημείο της γραμμής.

Για το έργο του Ροδοδάφνη - Ρίο για την ηλεκτροκίνηση και για την ολοκλήρωση της γραμμής, αναμένουμε μέσα στις επόμενες ημέρες την απόφαση του ελεγκτικού, θεωρώντας ότι θα είναι θετική, διότι έχει επανέλθει μόνο με ένα ερώτημα, το οποίο είναι τυπικού χαρακτήρα, που εστάλη κάποιο έγγραφο το οποίο εκκρεμούσε από το φάκελο. Επομένως, μέσα στον Ιούλιο θα περάσει και αυτό το έργο από την Επιτροπή Εμπορίου της Βουλής.

Για το έργο του Ψαθόπυργος - Ρίο. Ναι, εκκρεμεί να προχωρήσει και να συναφθεί κάποια συμπληρωματική σύμβαση, λόγω έλλειψης ποσοτήτων που υπήρχαν στους φρεατοπασσάλους και σε κάποια άλλα στηθαία βαρέως τύπου κλπ. Την Παρασκευή που μας έρχεται είναι η καταληκτική ημερομηνία για να υποβάλλει τα δικαιολογητικά και την εγγυητική επιστολή. Αναφερθήκατε γιατί ακόμη μία συμπληρωματική. Είναι ένα χρόνιο πρόβλημα, το οποίο ήρθαμε και το λύσαμε, με την κατεύθυνση του Υπουργείου οριζόντια, με ένα νέο μηχανισμό δημοπράτησης έργων, που όπως έχει αναπτυχθεί και περιγραφε blocαναλυτικά, πολλές φορές, ο ανάδοχος γίνεται κύριος της μελέτης του, επομένως, δεν μπορεί να αμφισβητεί, πλέον, το εργαλείο της μελέτης από τη μεριά του δημοσίου.

Αναφερθήκατε στο πώς θα συνεχίσουμε από το Ρίο μέχρι το λιμάνι της Πάτρας και σε ποιο σημείο βρίσκεται αυτή η εξαγγελία. Δεν είναι εξαγγελία. Ο διαγωνισμός είναι στον αέρα από το Δεκέμβρη. Την Παρασκευή που μας έρχεται αναρτάται και βγαίνει από το διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας το β1 τεύχος, που καλούνται οι υποψήφιοι οικονομικοί φορείς να καταθέσουν τις τεχνικές τους λύσεις. Και επίσης, αναφερθήκατε και «χαρακτηρίσατε» πως προχωράν και αν υπάρχουν χρήματα για να γίνουν όλα αυτά. Είμαι στη θέση και στην κατάσταση να πω ότι το πρόσημο στην μέχρι τώρα αξιολόγηση, από τη μεριά του χρηματοδοτικού εργαλείου, βρίσκεται σε θετικό πρόσημο. Περιμένουμε να έρθει και επίσημα η απόφαση της συγχρηματοδότησης, τουλάχιστον, για το μισό έργο που είχαμε ωριμότητα φακέλου και στείλαμε μέχρι τον άγιο Διονύσιο.

Για το Πύργος – Καλαμάτα, προχωράει μια διαδικασία μέσω του ΕΣΠΑ της περιφέρειας σε συνεργασία με τον ΟΣΕ, για να προχωρήσει η ανακαίνιση και ανάταξη της γραμμής. Ανήκει σε άλλη εταιρεία, οριζόντια. Μπορεί να αναφερθεί και ο Υπουργός στη συνέχεια.

Για το πώς συνεχίζει επομένως ο ανταγωνιστικός διάλογος το σύνολο των 6 έργων και για τους συμμετέχοντες, έχουμε διεθνείς οίκους τόσο σε εξειδικευμένα συστήματα και τοπικούς οίκους και οικονομικούς φορείς σε επίπεδο κατασκευής. Σας προείπα ότι την Παρασκευή θα προχωρήσει από το διοικητικό συμβούλιο η έγκριση του β1 τεύχους, που θα κληθούν οι υποψήφιοι οικονομικοί φορείς να καταθέσουν τις τεχνικές τους λύσεις.

Τοποθετηθήκατε και ρωτήσατε, επίσης, ποια είναι η εμπλοκή των στελεχών της εταιρείας σε όλη αυτή τη διαδικασία. Χωρίς τα εξειδικευμένα και έμπειρα στελέχη αυτής της εταιρείας, αυτή η εταιρεία δεν θα κατάφερνε με ένα νέο μοντέλο να δημοπρατήσει 4,5 δις ευρώ. Επομένως, θεωρώ ότι ήταν τυπικό το ερώτημα, για να αναφερθώ τυπικά στο αυτονόητο.

Ρωτήσατε και καταλήξατε γιατί απέτυχε ο σιδηρόδρομος στη χώρα. Ο σιδηρόδρομος στη χώρα απέτυχε και αυτό είναι κάτι δεδομένο. Δεν απέτυχαν οι χειρισμοί των κυβερνήσεων, απέτυχε ολιστικά και οριζόντια η διαχείριση στο ότι κατακερματισμένα -και θα έρθω μετά και στο χαρακτηρισμό του κυρίου Βιλιάρδου, γιατί με αυτό ξεκίνησε- τμηματικά δημοπρατούνταν έργα. Αλλάξαμε αυτή τη διαδικασία σε διαπραγματεύσεις με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Πλέον, δημοπρατούνται οριζόντια υποδομή, επιδομή συστήματα τηλεπικοινωνίες, τηλεδιοίκηση κλπ.. Άρα, παραδίδουμε en block έργα και επομένως, δεν πηγαίνουμε σε κατακερματισμένους διαγωνισμούς και διαδικασίες.

Στον κ. Βιλιάρδο. Μιλήσατε για διασπάθιση. Ξέρετε, κύριε Βιλιάρδε, όταν διαλύεται μια σύμβαση τα αποτελέσματα δεν είναι καλά. Υπάρχει ένα ρητό στον τεχνικό κόσμο που λέει «καλύτερα έργο με κακό εργολάβο παρά έργο χωρίς εργολάβο». Σε αυτή την περίπτωση, λοιπόν, με τη διάλυση της πρώτης σύμβασης υπήρξε έργο χωρίς εργολάβο. Να ξέρετε και για θα ήταν ευτύχημα αν καταφέρναμε με τους ελεγκτικούς μηχανισμούς και τις διαδικασίες να δημοπρατούσαμε οριζόντια την ολοκλήρωση τη β΄ φάσης του σταθμού, τόσο των τμημάτων και κομματιών που προέρχονται από τη διαλυμένη εργολαβία, όσο και την ανακαίνιση του κτιριακού. Θέλω να πω ότι καταφέραμε να δημοπρατήσουμε και να έχουμε ανάδοχο μέσα στις επόμενες ημέρες αυτή τη β φάση του σταθμού πάνω από ενάμιση χρόνο διαδικασιών ελέγχου και διαχωρισμού του φυσικού αντικειμένου. Τι κατασκευάστηκε στη διαλυμένη σύμβαση; Τι πληρώθηκε σε διαλυμένη σύμβαση; Ποιες είναι οι υπολειπόμενες εργασίες για την ολοκλήρωση, τόσο του κυκλοφοριακού της γραμμής όσο και των κτιριακών.

Αποσαφηνίστηκαν όλα αυτά, τόσο με την εμπλοκή εξωτερικών εμπειρογνωμόνων με τις σύμφωνες γνώμες της διαχειριστικής και όλων των ελεγκτικών μηχανισμών, το οποίο διαπιστώθηκε με την τελική έγκριση του Ελεγκτικού Συνεδρίου και επομένως, έπρεπε τμηματικά να φανεί και διαχειριστικά στις προγραμματικές περιόδους, ότι αυτό το πράγμα δεν έχει διπλές χρηματοδοτήσεις ή αλληλοεπικαλυπτόμενα φυσικά αντικείμενα. Άρα, θεωρώ ότι ο όρος διασπάθιση, εδώ δεν μπορεί να ταιριάξει.

Αναφερθήκατε στο Ροδοδάφνη - Ψαθόπυργος για μία εργολαβία και πού βρίσκεται. Είναι κοινοπραξία, δεν ήταν ανάδοχος, μόνο η ΙΝΤΡΑΚΑΤ. Υπήρχαν άλλες δύο εταιρείες και παραδίδεται οριστικά. Θεωρώ ότι μέχρι τα τέλη Σεπτέμβρη κλείνει η πυράντοχη βαφή της λεγόμενης σήραγγας της Παναγοπούλας. Στα Σεπόλια και σε ποιο σημείο βρισκόμαστε σήμερα. Έχει προχωρήσει υπέρ του δέοντος αρκετά η συγκεκριμένη εργολαβία. Είναι σε πλήρη ανάπτυξη το εργοτάξιο. Όντως, είναι ένα σύνθετο και πολύπλοκο έργο. Αποκόπτεται η μία γραμμή έως ότου ολοκληρωθεί, για να μπει σε κυκλοφορία και στη συνέχεια να αποκόψουμε την επόμενη γραμμή. Θεωρούμε, ότι τα χρονοδιαγράμματα που είναι εγκεκριμένα στο έργο θα τηρηθούν, εάν δεν έχουμε απρόβλεπτες περιστάσεις.

Όσον αφορά για τις νέες υπογειοποιήσεις, που θεωρούμε όλοι ότι μπορεί να είναι αναβάθμιση. Ξέρετε, το τρένο είναι ένα διαδραστικό μέσο. Επομένως, ο πολίτης θα πρέπει να το εντοπίζει, για να μπορεί να κάνει χρήση του. Όπως επίσης, θα πρέπει να έχουμε όλοι εικόνα, ότι για να χρηματοδοτηθεί μία νέα υπογειοποίηση, ή μία νέα τέτοιου είδους διαχείριση, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή που χρηματοδοτεί και συγχρηματοδοτεί αυτά τα έργα εξετάζει τα κόστη που έχουν πέσει σε αυτή τη γραμμή, από την Αθήνα μέχρι τη Θεσσαλονίκη, από την Αθήνα μέχρι την Πάτρα αντίστοιχα. Δεν είμαι αρνητικός στο να κάνουμε την πρόταση. Όταν ολοκληρωθεί η μελέτη που ολοκληρώνεται θα κάνουμε την προσπάθεια να το στείλουμε για χρηματοδότηση.

Αναφερθήκατε στο ΣΚΑ Οινόη. Ναι, το ΣΚΑ Οινόη είναι ένα από τα τμήματα της γραμμής, που αυτή τη στιγμή χρίζουν ανάταξης και αναβάθμισης. Υπάρχει εργολαβία που τρέχει ήδη αυτή την περίοδο, πάνω και σε αυτό το κομμάτι της γραμμής και αναφέρομαι στην σηματοδότηση, όπου μέχρι την ολοκλήρωσή της, δεν μπορεί να πειραχθεί, ή να μπει νέος εργολάβος, ή νέα σύμβαση πάνω σε αυτό το τμήμα.

Έρχομαι στο πρώτο πρόβλημα το οποίο έθεσα, ότι δημοπρατούνταν τμηματικά και κατακερματισμένα και είναι οι εμπλοκές που παλεύουμε να αντιμετωπίσουμε και να λύσουμε αυτή τη στιγμή. Για το Κρυονέρι που αναφερθήκατε, ναι, υπήρξε η δέσμευση του Υπουργού Υποδομών ότι θα δημοπρατηθεί. Θέλω να πω ότι, μικρό το έργο, μεγάλα τα προβλήματα στις διαδικασίες αδειοδοτήσεων. Ναι, το ακούτε και το ίδιο έχω να πω και εγώ. Έχω να σας πω λοιπόν, ότι ο μέσος χρόνος έκδοσης οικοδομικής άδειας σε σιδηροδρομικό έργο ήταν περίπου επτάμισι με οκτώ χρόνια. Γιατί είναι πολλοί οι εμπλεκόμενοι φορείς και οι αδειοδοτούσες αρχές. Για να αντιμετωπιστεί αυτό νομοθέτησε το Υπουργείο και σήμερα, ο μέσος χρόνος έκδοσης οικοδομικής άδειας δεν ξεπερνάει τους δυόμισι με τρεις μήνες. Άρα λοιπόν, μετά την τροπολογία και τη νομοθέτηση του Υπουργείου εκδόθηκε η οικοδομική άδεια για τον σταθμό του Κρυονερίου, χαμογελώ για το αυτονόητο και εγώ κύριε Βιλιάρδο και την παρασκευή στο Διοικητικό Συμβούλιο της εταιρείας δημοπρατείται η στάση στο Κρυονέρι.

Για την χρήση των καταστημάτων, ναι, προβλέπεται η κατασκευή των καταστημάτων. Η διαχείρισή της θα γίνει από τη ΓΕΟΣΕ, όπως γίνεται σε όλα τα πάγια και ακίνητα του σιδηροδρόμου.

Όντως, κύριε Παππά, το 2019 έγιναν δοκιμαστικά δρομολόγια, δεν μπορούσε όμως να δοθεί σε χρήση η γραμμή διότι δεν είχαν βγει πιστοποιήσεις ασφάλειας χρήσης της γραμμής, δεν είχαν πιστοποιηθεί η λειτουργικότητα των σταθμών και στάσεων, πράγμα το οποίο έκλεισε και καταφέραμε να μην προχωρήσουμε σε δημοσιονομική διόρθωση και χαθούν χρήματα.

Στην Κόρινθο, όντως δεν λειτουργεί η τηλεδιοίκηση. Είναι ένα από τα αντικείμενα που θα κλείσει, μέσα στον επόμενο χρόνο, από την εργολαβία και θα αναπτυχθεί και θα ολοκληρωθεί από την εργολαβία του Ισθμού στο Λουτράκι που επίσης αντιμετωπίσαμε διοικητικά ζητήματα. Προχωράει και ολοκληρώνονται μέσα στο 22, αρχές του 23. Για τις απορροφήσεις των Σεπολίων που αναφερθήκατε, είπα και προηγουμένως ότι βρίσκεται σε πλήρη ανάπτυξη το εργοτάξιο. Χρειάζονται χειρουργικές κινήσεις κατά την κατασκευή. Έχω να πω ότι οι διαφραγματικοί τοίχοι κατασκευάζονται στα θεμέλια οικοδομών. Άρα, δεν είναι μόνο το τι φαίνεται ως απορρόφηση. Είναι και πως προχωρά η εξέλιξη του εργοταξίου.

Το Αθήνα - Θεσσαλονίκη 3 και 55. Πρέπει να συνυπολογίσουμε την αύξηση του φόρτου της γραμμής, το ένα δεδομένο. Το δεύτερο, είναι η ασφάλεια χρήσης της γραμμής, όπου από το Πλατύ μέχρι και τον Προμαχώνα, αυτή τη στιγμή έχει παραδοθεί και είναι πλήρως χρησιμοποιούμενη η σηματοδότηση, η τηλεδιοίκηση και οι τηλεπικοινωνίες, που μέχρι σήμερα δεν υπήρχαν. Με την ολοκλήρωση της, που ευελπιστούμε στο Q1 στο πρώτο τρίμηνο του 23 να έχουμε ολοκληρώσει από την Αθήνα μέχρι και τον Προμαχώνα, θα έχουμε πλήρως χρησιμοποιούμενη και ασφαλή την γραμμή.

Και στον κύριο Λογιάδη, για το πάρκινγκ θα είναι στην γ φάση του σταθμού που αναφέρθηκα προς τον κ. Βιλιάρδο, για ποιο λόγο έγινε με αυτή τη διαχείριση η τμηματοποίηση της δημοπράτησης.

Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ. Βίνη. Με χαρά πάντα σας έχουμε εδώ και μας ενημερώνετε με σαφήνεια για διάφορα μέρη της Ελλάδος. Εγώ μέχρι τώρα δεν μπήκα στον πειρασμό να σας πω πόσο έχει προχωρήσει η επέκταση του προαστιακού προς Λαύριο και προς Ραφήνα. Ήταν μια καλή ευκαιρία να μας πείτε γιατί θέλει να ακούσει ο κόσμος. Γιατί είναι ένα έργο που περιμένει με μεγάλη αγωνία. Αν θα πει και ο Υπουργός, ακόμα καλύτερα.

Το λόγο έχει ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Καραμανλής.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε.

Θα είμαι πολύ σύντομος, κύριε Πρόεδρε άκουσα με πολύ προσοχή τους συναδέλφους. Νομίζω ότι στον κ. Γκόγκα απάντησε συνολικά ο κ. Βίνης. Εγώ θα κάνω μερικές παρατηρήσεις σε αυτά που είπε ο κ. Βιλιάρδος και κ. Παππάς.

Κύριε Βιλιάρδο, νομίζω ότι ακριβώς αυτή την παθογένεια πάμε να λύσουμε. Ποια είναι η παθογένεια; Η παθογένεια στα σιδηροδρομικά έργα, εδώ και πάρα πολλά χρόνια, είχαμε κατακερματισμένες εργολαβίες. Να σας δώσω να το καταλάβετε αυτό, νομίζω για να το καταλάβουμε όλοι, γιατί και εγώ, η αλήθεια είναι, ότι πριν ασχοληθώ δεν το είχα καταλάβει. Σε αντίθεση με τα σιδηροδρομικά έργα που γίνονται στο υπόλοιπο μέρος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εδώ ήταν η χαρά του εργολάβου. Δηλαδή, άλλος έκανε την επιδομή, άλλος έκανε την υποδομή, άλλος έκανε τα συστήματα τηλεπικοινωνίας και τηλεδιοίκησης. Και μετά, όλες αυτές τις εργολαβίες έπρεπε να παντρευτούν μαζί για να γίνει λειτουργικό. Αυτές εδώ τις παθογένειες τώρα προσπαθούμε να λύσουμε. Και πώς τις λύσαμε, αγαπητέ κύριε Βιλιάρδο; Κάνοντας το προφανές. Πηγαίνοντας στην ευρωπαϊκή επιτροπή και μετά από δύο χρόνια διαπραγματεύσεων με τις αρμόδιες γενικές διευθύνσεις, καταφέραμε να αλλάξουμε τον τρόπο παραγωγής σιδηροδρομικών έργων, δηλαδή τη διαδικασία δημοπράτησης. Και τι είπαμε; Είπαμε, ότι από δω και στο εξής δεν θα έχουμε άλλη εργολαβία και άλλες μελέτες και άλλες διαγωνιστικές διαδικασίες για τη τηλεδιοίκηση και την υποδομή, αλλά θα το κάνουμε τη διαδικασία της μελετοκατασκευής, η οποία είναι μια διαδικασία που είχε άλλωστε ψηφιστεί και στο Ν. 4412 από το 2016. Που σημαίνει, ότι όλες αυτές οι εργολαβίες παντρεύονται, δεν έχεις κατακερματισμένες εργολαβίες και επί της ουσίας, τα έργα αυτά είναι με το κλειδί στο χέρι. Αυτή λοιπόν η διαδικασία είναι μια διαδικασία που θα μας γλιτώσει τουλάχιστον 4 με 5 χρόνια και τα έργα που έχουμε ανακοινώσει και έχουμε δημοπρατήσει στις 31 Δεκεμβρίου, νομίζω μάλιστα, ήταν και η τελευταία μέρα του χρόνου 2021, έχουν δημοπρατηθεί με την έγκριση των γενικών διευθύνσεων. Πολλά από αυτά έχουν εξασφαλισμένη χρηματοδότηση, γιατί πάνε στο ΣΕΦ2 που είναι μια διαδικασία ανταγωνιστική. Και επίσης, το πολύ σημαντικό που πρέπει να κρατήσουμε εδώ, είναι ότι αυτά τα έργα, τελικά, θα μπορέσουν να ολοκληρωθούν και εντός των χρονοδιαγραμμάτων, σε αντίθεση με τα υπόλοιπα σιδηροδρομικά έργα που έρχονται από το παρελθόν, όπως αυτά που συζητάμε και σήμερα, τα οποία κάθε τρεις και λίγο ερχόντουσαν συμπληρωματικές συμβάσεις και χωρίς τις τεράστιες υπερβάσεις που υπήρχαν στο παρελθόν. Αυτή λοιπόν είναι, αν θέλετε, η μεγάλη αλλαγή, η μεγάλη τομή που γίνεται στη διαδικασία παραγωγής των σιδηροδρομικών έργων. Επομένως, κάνουμε ακριβώς το αντίθετο από αυτό που μας «κατηγορείτε». Αυτό που κάναμε και στο Πάτρα-Πύργος που είμαστε εναντίον των κατακερματισμένων εργολαβιών στα οδικά, κάνουμε και στα σιδηροδρομικά. Απλούστατα, τα σιδηροδρομικά έργα πολλά από αυτά έχουν ουρά και σας εξήγησε ο κ. Βίνης, από το παρελθόν μερικές εργολαβίες τρέχουν. Δεν μπορούμε να τις ακυρώσουμε και να ξεκινήσουμε από την αρχή. Διότι αυτό θα ήταν προβληματικό και δεν θα υπηρετούσε το δημόσιο συμφέρον.

Πάμε τώρα σε αυτά που είπε ο κύριος Παππάς. Κύριε Παππά, νομίζω σας απαντήσει ο κ. Βίνης, ότι ο λόγος που αποφύγαμε τη δημοσιονομική διόρθωση ήταν διότι ενώ είχε γίνει ένα πολύ μεγάλο κομμάτι επί των ημερών σας, δεν είχε γίνει όμως το βασικό. Δηλαδή, είχατε κάνει δοκιμαστικά δρομολόγια χωρίς λειτουργικές στάσεις, που σημαίνει ότι δεν μπορούσε να δοθεί το τρένο αυτό σε λειτουργία και το πιο σημαντικό απ’ όλα και υπάρχει αλληλογραφία, για να σας το αποδείξουμε αυτό και είμαστε στη διάθεσή σας να καταθέσουμε, στην ουσία δεν υπήρχε πιστοποίηση ασφάλεια χρήσης της γραμμής. Αυτό ήταν το πρόβλημα και εκεί υπήρχε ο κίνδυνος της επιστροφής χρημάτων, ύψους 240 εκατομμυρίων ευρώ, που είχαμε χρησιμοποιήσει.

Ένα γρήγορο σχόλιο για την πρόταση που έχετε κάνει και όπως πολύ σωστά είπατε υπάρχει η μηνιαία κάρτα 9 ευρώ στη Γερμανία. Κατ’ αρχήν, να θυμίσω εδώ σε όσους μας παρακολουθούν ότι αυτή η πρόταση είναι μια πρόταση, την οποία και εμείς έχουμε επεξεργαστεί. Να σας θυμίσω, όμως, ότι το 2019, το εισιτήριο στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς ήταν 1,40 ευρώ. Το είχατε βρει στο 1,20 ευρώ και το είχατε πάει στον 1,40 ευρώ. Εμείς το μειώσαμε στο 1,20ευρώ. Θα μου πείτε είναι αρκετή αυτή η μείωση; Θα σας πω όχι. Θα θέλαμε να το μειώσουμε περισσότερο και μάλιστα, με πακέτα που υπάρχουν για τους μόνιμους χρήστες των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.

Αν πάρει κάποιος κάρτες, είτε μηνιαίες είτε ετήσιες, το κόστος φτάνει μέχρι 0, 90 ευρώ. Εάν υπάρχουν τα δημοσιονομικά περιθώρια, που η αλήθεια είναι ότι είναι πολύ στενά, θα προσπαθήσουμε να δώσουμε ένα επιπλέον βοήθημα. Αλλά αυτό είναι κάτι, το οποίο θα ήταν εξαιρετικά «λαϊκισμός» να έρθω να σας το πω εδώ, χωρίς να δούμε την πραγματική εικόνα που υπάρχει αυτή τη στιγμή σε όλες τις εταιρείες του ομίλου ΟΑΣΑ. Σήμερα, αυτή τη στιγμή, το ενεργειακό κόστος είναι εξαιρετικά υψηλό, τόσο στην ΟΣΥ όσο και στη ΣΤΑΣΥ, έρχεται το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους, δηλαδή το Ελληνικό Δημόσιο και επιδοτεί παραπάνω, λόγω αυτού του ενεργειακού κόστους. Επομένως, κατά πάσα πιθανότητα, θα ξεπεράσουμε το 40% της κρατικής επιδότησης. Άρα, θα πρέπει να νομοθετήσουμε και αυτό θα πρέπει να το δούμε πάντα στα πλαίσια των δημοσιονομικών δυνατοτήτων που έχουμε.

Χωρίς να θέλω να έρθω σε καμία αντιπαράθεση, σέβομαι την πρότασή σας. Είναι μια πρόταση που έρχεται από το εξωτερικό. Θα συμφωνήσετε μαζί μου ότι τα οικονομικά της Γερμανίας είναι πολύ πιο ανθηρά από τα οικονομικά της Ελλάδος. Σε αυτές τις χώρες υπάρχει και μάλιστα, πολύ μεγάλη παράδοση - όπως γνωρίζετε καλύτερα από μένα – επιδότησης. Πολύ μεγάλης επιδότησης των μέσων μαζικής μεταφοράς. Αλλά, εσείς ως Κυβέρνηση - διότι είχατε κι εσείς αντιμετωπίσει πολλά προβλήματα τότε - αναγκαστήκατε να αυξήσετε το κόστος στο 1,40 ευρώ. Εμείς το μειώσαμε και θα κάνουμε μια προσπάθεια να το μειώσουμε κι άλλο.

Επομένως, καλοδεχούμενη η πρότασή σας. Θα την εξετάσουμε και πολύ σύντομα νομίζω ότι θα είμαστε σε θέση να σας απαντήσουμε, αν μπορούμε, όντως, να κάνουμε κάτι τέτοιο. Αυτά ήθελα να πω, κύριε Πρόεδρε, και σας ευχαριστώ πολύ για την προσοχή σας.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Και εμείς σας ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Στο σημείο αυτό και πριν λήξουμε τη συνεδρίαση ενημερωτικά να πω για τους συναδέλφους που είναι εδώ και τους υπόλοιπους που μας ακούν από το διαδίκτυο, ότι παρέλαβα πρόσφατα μια μελέτη από την Ernst & Young για το διατροφικό πρόβλημα. Με αφορμή, λοιπόν, αυτή τη μελέτη, από ό,τι είδα ήταν αρκετά προσεγμένη και πολύ ενδιαφέρουσα, μίλησα με το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και θεώρησα ότι θα ήταν χρήσιμο αυτή τη μελέτη να την ακούσουμε από κοντά. Να τους καλέσουμε και να την ακούσουμε.

Ο κ. Γεωργαντάς το αποδέχτηκε και με αίτημά του ζητά τη σύγκληση της Επιτροπής και είπα μαζί με την Ernst & Young να καλέσουμε και το Γεωπονικό Πανεπιστήμιο και ίσως και κάποιον άλλον φορέα, αν εξειδικεύεται στα θέματα διατροφής, ούτως ώστε να έχουμε μια πλήρη ανάλυση, να ακούσουμε προτάσεις την ώρα που πλανάται επισιτιστικό πρόβλημα πάνω από διάφορες χώρες. Προσδιορίσαμε ημερομηνία για την Τετάρτη 22 Ιουνίου στις 13.00΄.

Αυτό ήθελα να σας πω ενημερωτικά. Τα διαδικαστικά θα τα δείτε στις επόμενες ημέρες. Ζήτησα να μας στείλουν αντίγραφα της μελέτης αυτής, ούτως ώστε να παραλάβει ένας συνάδελφος ένα αντίγραφο από κάθε κόμμα, να το μελετήσει, για να τοποθετηθεί. Να δει προτάσεις, να τις κρίνει, να τις υιοθετήσει, να τις απορρίψει, να τις συμπληρώσει, ό,τι θέλει ο καθένας. Για όλα αυτά θα σας ενημερώσουμε το επόμενο διάστημα. Θεωρώ ότι είναι μια καλή ενέργεια και είπα να την προχωρήσουμε. Θα είχε ενδιαφέρον να φύγουμε από τα τετριμμένα των συνεδριάσεων, του κοινοβουλευτικού ελέγχου κ.λπ.. Να πάμε και λίγο πιο πέρα σε προτάσεις.

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, Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Καλογιάννης Σταύρος, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταραντίλης Χρήστος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Καραθανασόπουλος Νικόλαος, Μανωλάκου Διαμάντω, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Τέλος και περί ώρα 16:25΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**