**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, 8 Απριλίου 2021, ημέρα Πέμπτη και ώρα 14.20΄, στην Αίθουσα  Συνεδριάσεων της Ολομέλειας της Βουλής, συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής, κ. Γεώργιου 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, σχετικά με: «Υπολειπόμενες εργασίες ολοκλήρωσης της υποδομής και των κτηριακών εγκαταστάσεων και κατασκευή της επιδομής, των Η/Μ εγκαταστάσεων, της σηματοδότησης, των τηλεπικοινωνιών και της ηλεκτροκίνησης της Νέας Διπλής Σιδηροδρομικής Γραμμής Υψηλών ταχυτήτων Τιθορέα - Δομοκός».

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κωνσταντίνος Καραμανλής, ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. [Ιωάννης Κεφαλογιάννη](https://www.protothema.gr/tag/giannis-kefalogiannis/)ς, ο Γενικός Γραμματέας Υποδομών, κ. Γιώργος 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, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος-Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Σταμενίτης Διονύσιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Σαρακιώτης Ιωάννης, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Κατρίνης Μιχαήλ, Πάνας Απόστολος, Λαμπρούλης Γεώργιος, Κατσώτης Χρήστος, Κομνηνάκα Μαρία, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων-Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου της Βουλής, όπου σήμερα θα έχουμε ενημέρωση των μελών της Επιτροπής από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κωνσταντίνο Καραμανλή, σύμφωνα με το άρθρο 32§9 του Κανονισμού της Βουλής, σχετικά με τις «υπολειπόμενες εργασίες ολοκλήρωσης της υποδομής και των κτηριακών εγκαταστάσεων και κατασκευή της επιδομής, των Η/Μ εγκαταστάσεων, της σηματοδότησης, των τηλεπικοινωνιών και της ηλεκτροκίνησης της Νέας Διπλής Σιδηροδρομικής Γραμμής Υψηλών ταχυτήτων Τιθορέα - Δομοκός».

Σε ότι αφορά στα διαδικαστικά, θα ξεκινήσει την ενημέρωση ο κ. Υπουργός και αν χρειαστεί μπορούν να τοποθετηθούν ο Υφυπουργός, ο Γενικός Γραμματέας ή ο Πρόεδρος της ΕΡΓΟΣΕ. Στη συνέχεια, θα κατατεθούν ερωτήσεις από τους συναδέλφους, ώστε να δοθούν, ακολούθως, οι αντίστοιχες απαντήσεις.

Τον λόγο έχει ο κ. Υπουργός.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όπως γνωρίζετε, η παρούσα Κυβέρνηση έχει θέσει πολύ ψηλά στην ατζέντα της την ολοκλήρωση των έργων που θα εκσυγχρονίσουν, επιτέλους, τον ελληνικό σιδηρόδρομο και θα του επιτρέψουν να διαδραματίσει πρωταγωνιστικό ρόλο στην εξέλιξη της Ελλάδος σε Logistic Hub για την ευρύτερη περιοχή της νοτιοανατολικής Ευρώπης. Σε αυτή την, εξαιρετικά, κρίσιμη στιγμή, τόσο για την οικονομία, όσο και για τη χώρα, η αναβάθμιση των υποδομών που θα διευκολύνουν τις μεταφορές αγαθών και ανθρώπων, είναι κομβικής σημασίας.

Νομίζω ότι όλοι εδώ αναγνωρίζουμε τη σημασία του σιδηροδρόμου και πρέπει κάποτε να επενδύσουμε σοβαρά στην ανάπτυξή του, τόσο μέσα από την υλοποίηση ενός συγκεκριμένου πακέτου έργων, συνολικού προϋπολογισμού 4 δισεκατομμυρίων ευρώ στα επόμενα χρόνια, όσο και μέσα από το Εθνικό Σχέδιο Ανθεκτικότητας και Ανάκαμψης, που ανακοινώθηκε από τον ίδιο τον Πρωθυπουργό την περασμένη εβδομάδα. Είναι έργα που θα συνδέσουν τις κρίσιμες υποδομές, όπως λιμάνια, αεροδρόμια και τις βιομηχανικές περιοχές της χώρας, με το σιδηροδρομικό δίκτυο, ενισχύοντας την εμπορική χρήση του σιδηροδρόμου και δημιουργώντας προστιθέμενη αξία για τη χώρα και την οικονομία.

Μέσα, λοιπόν, σε αυτό το γενικό πλαίσιο, θα θέλαμε να ενημερώσουμε τα μέλη της Επιτροπής για την υπογραφή της πρώτης συμπληρωματικής Σύμβασης της Σιδηροδρομικής Γραμμής Τιθορέα-Δομοκός. Η εν λόγω συμπληρωματική Σύμβαση αφορά στις υπολειπόμενες εργασίες ολοκλήρωσης των υποδομών και των κτιριακών εγκαταστάσεων, καθώς και στην κατασκευή της επιδομής, των ηλεκτρομηχανολογικών εγκαταστάσεων, της σηματοδότησης, των τηλεπικοινωνιών και της ηλεκτροκίνησης, της νέας αυτής Διπλής Σιδηροδρομικής Γραμμής Υψηλών ταχυτήτων.

Πρακτικά, μιλάμε για τρεις μεγάλες κατηγορίες συμπληρωματικών έργων που πρέπει να γίνουν και αφορούν, πρώτον, στην αντιπλημμυρική «θωράκιση» της γραμμής, που κρίνεται, ακόμη πιο επιτακτική, μετά από το φαινόμενο του «Ιανού» που προκάλεσε σημαντικές ζημιές στο κομμάτι της γραμμής από το Λιανοκλάδι μέχρι τη σήραγγα Όθρυς. Δεύτερον, στην υποχρεωτική εφαρμογή των νέων τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας και τρίτον, στην υποχρεωτική εφαρμογή νέων προδιαγραφών του ΑΔΜΗΕ για τους σταθμούς της ηλεκτροκίνησης. Δηλαδή, μιλάμε για εργασίες που «γεννήθηκαν» στο σύνολό τους σχεδόν, μετά την υπογραφή της αρχικής σύμβασης και παρουσιάζουν αναγκαία συνάφεια με το έργο.

Ο προϋπολογισμός των συμπληρωματικών εργασιών υπολογίζεται στα 24 εκατομμύρια ευρώ. Να σας ενημερώσω, ότι ο προϋπολογισμός της κύριας Σύμβασης κυμαινόταν στα 400 εκατομμύρια ευρώ. Επιτρέψτε μου να κάνω μία σύντομη αναδρομή για να έχετε μία σαφή εικόνα. Τον Αύγουστο του 2012, η ΕΡΓΟΣΕ προκήρυξε διεθνή διαγωνισμό για την επιλογή αναδόχου για την κατασκευή των υπολειπόμενων εργασιών. Η συνολική δαπάνη προϋπολογιζόταν στα 415 εκατομμύρια με χρηματοδότηση από το Ταμείο Συνοχής. Στον διαγωνισμό αυτό μειοδότρια αναδείχθηκε η Κοινοπραξία του «ΑΚΤΩΡ», της JP Άβαξ και της ΤΕΡΝΑ, με τις οποίες η ΕΡΓΟΣΕ υπογράφει τη Σύμβαση στις 18/12/2013.

Το έργο αποτελείται από δύο τμήματα. Το πρώτο μεταξύ των σιδηροδρομικών σταθμών Τιθορέας και Λιανοκλαδίου, μήκους 54 χιλιομέτρων και το δεύτερο μεταξύ των σταθμών Λιανοκλαδίου και Δομοκού, μήκους 52 χιλιομέτρων. Για να έχουμε μία γενικότερη εικόνα, κατά μήκος αυτής της γραμμής συναντώνται πέντε σιδηροδρομικοί σταθμοί, δύο σιδηροδρομικές στάσεις και δύο δίδυμες σήραγγες. Σύμφωνα με την οικονομική προσφορά της μειοδότριας εταιρείας για το κύριο έργο, το συμβατικό αντικείμενο ήταν 374 εκατομμύρια ευρώ. Η συνολική προθεσμία περαίωσης του έργου ορίστηκε, αρχικώς, σε τριάντα δύο μήνες από την ημερομηνία υπογραφής της Σύμβασης. Εκτός από τη συνολική προθεσμία, ο ανάδοχος ήταν υποχρεωμένος να τηρήσει έξι αποκλειστικές προθεσμίες του έργου, οι οποίες και προσμετρώνται σε ημερολογιακές ημέρες από την ημέρα υπογραφής της Σύμβασης. Σημειώνεται πως τον Οκτώβριο του 2020 υπεβλήθη στο Ελεγκτικό Συνέδριο ο πλήρης φάκελος της πρώτης συμπληρωματικής Σύμβασης. Το ΣτΕ απεφάνθη θετικά στις 25 Ιανουαρίου. Ακολούθως, στις 8 Μαρτίου, λάβαμε και τη θετική γνώμη της Διαχειριστικής Αρχής του ΥΜΕΠΕΡΑΑ για την προέγκριση της συγχρηματοδότησης της πρώτης αυτής συμπληρωματικής Σύμβασης.

Όπως, κατ’ επανάληψη, έχουμε τονίσει, η χώρα μας έχει μείνει πίσω στα σιδηροδρομικά έργα τα τελευταία χρόνια. Κάνουμε μία πολύ μεγάλη προσπάθεια να αναπτύξουμε ένα σύγχρονο σιδηροδρομικό δίκτυο που θα συμβάλλει στην ανάπτυξη και θα δημιουργήσει θέσεις εργασίας. Ποιοτικά σιδηροδρομικά έργα σημαίνουν ασφάλεια, ανάπτυξη, ταχύτητα, σεβασμό στο περιβάλλον. Βεβαίως, η ύπαρξη ενός αξιόπιστου σιδηροδρομικού δικτύου είναι αναγκαία, για να μπορέσει η Ελλάδα να κερδίσει τον διεθνή ρόλο που της αξίζει στην ευρύτερη περιοχή της νοτιοανατολικής Ευρώπης.

Γι’ αυτό τον λόγο και η Κυβέρνηση έχει επικεντρωθεί στην ανάπτυξη, καθώς και στην ολοκλήρωση του βασικού εθνικού δικτύου. Αυτό εντάσσεται σε μία ευρεία προσπάθεια ανατροπής της προηγούμενης περιόδου, με πάρα πολύ χαμηλή «απορροφητικότητα» ευρωπαϊκών χρηματοδοτικών πόρων. Αν θέλετε, μπορώ σε κάποια ερώτησή σας να σας μιλήσω για τις «απορροφήσεις» καθ’ όλη τη διάρκεια των ετών.

Ευχαριστώ πολύ.

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

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Θα ήθελα να πω μερικά πράγματα γενικότερα για το θέμα. Καταρχάς, μας εκπλήσσει η συζήτηση για το έργο, αφού είχαμε την εντύπωση πως είχε ολοκληρωθεί. Τώρα διαπιστώσαμε πως οι υπολειπόμενες εργασίες αναφέρονται στην ιστοσελίδα της ΤΕΡΝΑ ως «εξέλιξη». Προτού μας κατηγορήσει ο κ. Υπουργός ξανά πως έχουμε εμμονή με την ΤΕΡΝΑ -μήπως είμαστε κομμουνιστές- θα απαντήσουμε, ότι είμαστε εναντίον των μονοπωλίων γενικότερα, είτε αυτά είναι κρατικά, είτε ιδιωτικά, επειδή πιστεύουμε στην, πραγματικά, ελεύθερη αγορά.

Εκτός αυτού, είμαστε εναντίον της εγχώριας «κρατικοδίαιτης ελίτ» που απομυζεί, επί δεκαετίες, τους Έλληνες με την στήριξη της εκάστοτε κυβέρνησης. Όλοι αυτοί, βέβαια, συνεργάζονται μεταξύ τους, όπως φαίνεται από την πρόσφατη συμμετοχή στην ΤΕΡΝΑ του κ. Μαρινάκη, καθώς, επίσης, της κυρίας Λάτση, μετά την αποχώρηση των Ολλανδών.

Σε ότι αφορά στο θέμα μας, σύμφωνα με την ΕΡΓΟΣΕ η κατασκευή του τμήματος της Σιδηροδρομικής Γραμμής Τιθορέα - Δομοκός ξεκίνησε το 1997, ενώ ολοκληρώθηκε το 2017 για το τμήμα Τιθορέα - Λιανοκλάδι που περιλαμβάνει τη μεγαλύτερη σιδηροδρομική σήραγγα του Καλλιδρόμου. Επίσης, το 2018 για το τμήμα Λιανοκλάδι - Δομοκός που περιλαμβάνει την άλλη μεγάλη σιδηροδρομική σήραγγα της Όθρυος, με τις τρομακτικές υπερβάσεις του προϋπολογισμού, σύμφωνα με το «Πόρισμα Ρακιντζή», όπου χρειάστηκαν και συμπληρωματικές εργολαβίες και το οποίο θα καταθέσουμε στα Πρακτικά.

Το κόστος του έργου εμφανίζεται στα 1,8 δισεκατομμύρια περίπου, ενώ η διάρκειά του στα είκοσι χρόνια, έχοντας ξεπεράσει τις προβλέψεις, υπερβαίνοντας σε διάρκεια, ακόμη, και το Μετρό Θεσσαλονίκης. Η υποδομή έχει μείνει στο Δημόσιο και επιδοτείται μέσω του -πάλαι ποτέ- ΟΣΕ που τη διαχειρίζεται, ενώ δεν φαίνεται να καλύπτει τα λειτουργικά του έξοδα. Αλήθεια, γιατί δεν πουλάτε και αυτή την υποδομή, όπως την Εγνατία; Παρεμπιπτόντως, διαπιστώσαμε, πως στο «Ελλάδα 2.0» υπάρχει ένα έργο ΣΔΙΤ για την αναβάθμιση του σιδηροδρομικού δικτύου. Στην παρουσίαση αναφέρεται ο «εκσυγχρονισμός μέσω ΣΔΙΤ του δικτύου σιδηροδρόμων με εμβληματική παρέμβαση στην ηλεκτροδότηση, σηματοδότηση, τηλεπικοινωνίες, ηλεκτρομηχανολογικών συστημάτων της γραμμής από Πειραιά-Αθήνα έως Θεσσαλονίκη. Στόχος η ολοκλήρωση του μετασχηματισμού των σιδηροδρομικών μεταφορών, για να γίνει η χώρα πύλη εμπορίου προς την Ευρώπη». Τι αφορά, αλήθεια;

Η τελευταία, πάντως, εργολαβία στο τμήμα Τιθορέα – Δομοκός, που περιελάμβανε υπολειπόμενες εργασίες υποδομής και κτιριακών εγκαταστάσεων, επιδομής, σιδηροτροχιές, ηλεκτρομηχανολογικών εγκαταστάσεων, σηματοδότησης, τηλεπικοινωνιών και ηλεκτροκίνησης, υπεγράφη στις 18/12/2013 με συμβατικό οικονομικό αντικείμενο 374.242.810 ευρώ και με ανάδοχο τις τρεις εταιρείες που είπατε. Αν δεν κάνουμε λάθος, περιελάμβανε και το Σύστημα Σηματοδότησης, Τηλεδιοίκησης ETCS, που είναι αναγκαίο για να αυξηθούν οι ταχύτητες των τρένων και να μειωθεί ο χρόνος από την Αθήνα στη Θεσσαλονίκη κάτω από τις τρεισήμισι ώρες, κάτι που θα έπρεπε να είχε ολοκληρωθεί πριν από το 2019, σύμφωνα με το Εθνικό Σχέδιο, την πρώτη σελίδα του οποίου θα καταθέσουμε στα Πρακτικά, για να τεκμηριώνουμε αυτά που λέμε.

Όμως, εκκρεμεί η σηματοδότηση στο υπόλοιπο τμήμα με μία εργολαβία της ΕΡΓΟΣΕ, ύψους 41,3 εκατομμύρια ευρώ που βρίσκεται, ήδη, σε εξέλιξη. Στο «Ελλάδα 2.0» υπάρχει ένα έργο με την ονομασία «Ψηφιακός Μετασχηματισμός του ΟΣΕ», ενώ στην παρουσίαση αναφέρονται τα εξής: «Αναβάθμιση της τηλεπικοινωνιακής υποδομής του ΟΣΕ με την εγκατάσταση ειδικής τεχνολογικής υποδομής και κεραιών για τη μετάδοση σήματος σε όλο το σιδηροδρομικό δίκτυο, επιτρέποντας ανοικτή πρόσβαση σε τηλεπικοινωνιακές υπηρεσίες, ικανοποιώντας τις λειτουργικές ανάγκες των τρένων, καθώς, επίσης, των επιβατών. Επιπλέον, στους Σιδηροδρομικούς Σταθμούς θα εγκατασταθεί υποδομή για γρήγορη πρόσβαση στο διαδίκτυο, καθώς και σε ψηφιακές υπηρεσίες ενημέρωσης του κοινού. Η επένδυση προτείνεται να υλοποιηθεί με τη μορφή σύμπραξης δημοσίου ιδιωτικού τομέα». Τι αφορά αυτό συγκεκριμένα; Τα υπόλοιπα της χρηματοδότησης θα έπρεπε να καλυφθούν με άλλες εργολαβίες; Γενικά, πάντως, από ότι έχουμε δει, όλα τα έργα της ΕΡΓΟΣΕ παρουσιάζουν πολλά προβλήματα.

Σε ότι αφορά στην ολοκλήρωση, για την περίπτωση που έχουν μείνει υπολειπόμενες εργασίες, εάν οφείλεται στην τελευταία εργολαβία, δημιουργεί ένα ανησυχητικό, κατά την άποψή μας, προηγούμενο. Ακόμη χειρότερα, συνεχίζεται η παράδοση των υπερβάσεων, όπου δίνεται μία έκπτωση και μετά ακολουθούν συμπληρωματικές εργασίες. Στην περίπτωση της Όθρυος είδαμε πως κατά τη διάρκεια της κακοκαιρίας «Ιανός» διακόπηκε η χρήση της σιδηροδρομικής της σήραγγας, ενώ σε πολλά άλλα δημόσια έργα συνεχίζονται οι καθυστερήσεις.

Ποιος ο λόγος της συνεδρίασης της Επιτροπής; Είναι η επέκταση της υπάρχουσας Σύμβασης; Εάν ναι, πού οφείλεται και ποιος ευθύνεται; Μπορεί κάποιο από το κόστος να καλυφθεί από το «Ελλάδα 2.0»; Τα έργα που αναφέρονται εκεί, δηλαδή, ο ψηφιακός μετασχηματισμός του ΟΣΕ και η αναβάθμιση του σιδηροδρομικού δικτύου με έργο ΣΔΙΤ, σχετίζονται; Τέλος, ισχύει πως οι εργολαβίες της ΕΡΓΟΣΕ έχουν καθυστέρηση; Δεν θα έπρεπε, ήδη, να είχαμε γρήγορο τρένο Αθήνα-Θεσσαλονίκη; Γιατί συνεχίζουν να υπάρχουν συμπληρωματικές Συμβάσεις;

Ευχαριστώ πολύ.

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

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Ακούγοντας τον Υπουργό, απλώς, επιβεβαιώνεται η πολιτική μας τοποθέτηση, εδώ και πάρα πολλά χρόνια, αλλά και στα μετέπειτα χρόνια, όταν συζητούσαμε αντίστοιχα ζητήματα και στην Ολομέλεια, αλλά και στον δημόσιο διάλογο.

Ο Υπουργός ανέφερε, ότι είναι ψηλά στην ατζέντα της Κυβέρνησης η ολοκλήρωση του σιδηροδρομικού δικτύου και δη, του βασικού εθνικού δικτύου. Αναφέρθηκε στα ποσά, στο πότε ξεκίνησαν οι συμβάσεις, στην προοπτική και τον ρόλο που καλείται να παίξει το σιδηροδρομικό δίκτυο στην κατεύθυνση σύνδεσης με αεροδρόμια, λιμάνια και ούτω καθεξής. Όλα αυτά, φυσικά, είναι ενταγμένα σε μία στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης στα ζητήματα απελευθέρωσης των μεταφορών και σε μία πολιτική που στη χώρα μας άρχισε να εφαρμόζεται, σταδιακά, από τα τέλη της δεκαετίας του ΄90, με τις ιδιωτικοποιήσεις του ΟΣΕ, οι οποίες έχουν επιφέρει την κατάργηση περιφερειακών δικτύων, την αραίωση δρομολογίων, την αύξηση της επικινδυνότητας αυτών των δρομολογίων με πολλά ατυχήματα που ζήσαμε τα τελευταία χρόνια.

Είμαι από την Λάρισα και τα προηγούμενα χρόνια είχαμε μία σειρά από ατυχήματα στο δίκτυο που διέρχεται μέσα από την πόλη. Επιτρέψτε μου, να ανοίξω μία παρένθεση και να πω, ότι όλοι οι πρώην Πρωθυπουργοί και οι Υπουργοί Μεταφορών πέρασαν και έκαναν, μάλιστα, και το δρομολόγιο μέσα από τη Λάρισα με το τρένο, για να δουν, ακριβώς, το ζήτημα της υπογείωσης. Όλοι, όμως, περνούσαν, έταζαν και έφευγαν. Αυτή η υπογείωση των σιδηροδρομικών γραμμών δεν έγινε ποτέ, γιατί είναι κόστος για την ΕΡΓΟΣΕ. Αυτό το έργο, όμως, θα μπορούσε να απελευθερώσει τεράστιους χώρους, οι οποίοι θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν προς όφελος των κατοίκων μιας πόλης, όπως η Λάρισα, ενώ, αντίστοιχα, έργα υποδομής που θα υποστήριζαν την πόλη, παραπέμπονται στις «καλένδες». Βέβαια, η επικινδυνότητα για τη ζωή των ανθρώπων με τα πλημμελή μέτρα φύλαξης και συντήρησης των διερχόμενων αυτοκινήτων από τις διαβάσεις, που θα έπρεπε να είναι υπογειοποιημένες, συνεχίζει να υφίσταται, εν έτει 2021.

Εν έτει 2021, συζητάμε για τον εκσυγχρονισμό του βασικού εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου. Τόσα χρόνια γιατί δεν έγινε; Μιλάμε για μία χώρα, όπως η Ελλάδα, που η μορφολογία της, το «ανάγλυφό» της, επέβαλε, εδώ και πάρα πολλές δεκαετίες, να έχει ένα πολύ πιο οργανωμένο, δικτυωμένο και απλωμένο σιδηροδρομικό δίκτυο για την κάλυψη των αναγκών του λαού μας.

Όμως, βλέπουμε αυτά που είπα προηγουμένως. Δηλαδή, τη «συρρίκνωση» του σιδηροδρόμου, την κατάργηση περιφερειακών δικτύων, με αραίωση δρομολογίων και την επικινδυνότητα. Αντίστοιχα, στα πλαίσια αυτής της πολιτικής και των στρατηγικών επιλογών, με τις οποίες όλες οι κυβερνήσεις συμφωνούν, διαδεχόμενη η μία την άλλη, άλλη επιταχύνοντας και άλλη με λιγότερη σπουδή, καμία, όμως, δεν ξεφεύγει από τη στρατηγική στόχευση της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με την οποία συμφωνούν όλα τα άλλα Κόμματα, είχε ως αποτέλεσμα τη μείωση του προσωπικού του ΟΣΕ, την αύξηση των εισιτηρίων, τη μείωση των μισθών των εργαζομένων. Αυτά είναι τα αποτελέσματα της απελευθέρωσης και των μεταφορών στο σιδηροδρομικό δίκτυο και συνολικά στον ΟΣΕ. Ακριβώς, αυτή η πολιτική είναι που «θυσιάζει», μεταφορικά και κυριολεκτικά, στον «βωμό» της κερδοφορίας των μονοπωλιακών ομίλων τις λαϊκές ανάγκες για σύγχρονες, ποιοτικές, φθηνές και ασφαλείς σιδηροδρομικές μεταφορές.

Έτσι, λοιπόν, τα δίκτυα που λειτουργούν, αλλά και αυτά που θα λειτουργήσουν, γίνονται, γιατί το επιτάσσουν οι ανάγκες των επιχειρηματικών ομίλων, είτε αυτές αναφέρονται στις μεταφορές, είτε σε οποιαδήποτε άλλη δραστηριότητα που θέλουν να αναπτύξουν γύρω από τη δημιουργία-επέκταση του συγκεκριμένου σιδηροδρομικού δικτύου. Στόχος είναι να μπορούν να λειτουργούν και να διακινούν τα εμπορεύματά τους. Από αυτή την πολιτική και την υλοποίηση αυτής της στρατηγικής και από την παρούσα Κυβέρνηση που επιταχύνει μία διαδικασία, ο λαός μας δεν έχει να περιμένει τίποτα θετικό. Δεν έχει να περιμένει τίποτα από την πολιτική της ιδιωτικοποίησης.

Το Κράτος κρατάει τις υποδομές, άρα, τα κονδύλια και τα μέσα. Δημιουργεί, λοιπόν, τις υποδομές και έρχονται οι επιχειρηματίες και οι μονοπωλιακοί όμιλοι να «καρπωθούν» αυτές τις υποδομές, προκειμένου να εξυπηρετηθούν, επενδύοντας στις μεταφορές, προκειμένου να κερδοφορήσουν. Ποιος θα την πληρώσει τελικά; Ο λαός που πληρώνει και για τα έργα, αλλά θα την πληρώσει και ως χρήστης αυτών των έργων, αφού είναι το μόνιμο υποζύγιο.

Επομένως, θα πρέπει ο λαός μας, οι εργαζόμενοι, οι αυτοαπασχολούμενοι, οι αγρότες, μαζί με τον αγώνα που δίνουν για την καθημερινή επιβίωση για όλα τα ζητήματα που τους «ταλανίζουν» με τις πολιτικές τους οι κυβερνήσεις των τελευταίων χρόνων -και όχι μόνο- να προτάξουν το ζήτημα των φθηνών, γρήγορων, άνετων, ασφαλών μεταφορών και μέσων, εν προκειμένω, του σιδηροδρόμου.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** ΤοN λόγο έχει ο κ. Γιαννούλης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.Συζητάμε για μία, θεωρητικά, θετική εξέλιξη που θα συμβάλει στην εξυπηρέτηση των πολιτών και στην ασφαλέστερη μετακίνησή τους, σε σχέση με τη σιδηροδρομική γραμμή στο κομμάτι Τιθορέα - Δομοκός. Συζητάμε, όμως, μπροστά σε μία Κυβέρνηση που κάνει ότι μπορεί, κάθε μέρα, για να εξαντλήσει ό,τι ψήγμα αξιοπιστίας και εμπιστοσύνης μπορεί να έχει.

Θα αναφέρω δύο παραδείγματα πριν μπούμε στην ουσία. Στις 8 Μαρτίου, κατατέθηκε στο πλαίσιο του Κοινοβουλευτικού Ελέγχου ερώτηση από τους συναδέλφους Νίκο Παππά και Χριστόφορο Βερναρδάκη, με την οποία ζητούσαν από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, το καθ’ ύλην αρμόδιο Υπουργείο για τη λειτουργία των μέσων μαζικής μεταφοράς, να αποκαλύψει, να δώσει στη δημοσιότητα, να μας ενημερώσει, να μας κάνει σοφότερους, με βάση ποιο επιστημονικό «εργαλείο», ποια επιστημονική έρευνα, μελέτη, υγειονομικό πρωτόκολλο, όπως θέλετε πείτε το, λειτουργούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Περνάνε δύο ημέρες, τρεις ημέρες, περνάει ένας μήνας και η απάντηση που δίνεται σήμερα, είναι, ότι «δεν υπάρχει τίποτε γραπτό που μπορούμε να σας καταθέσουμε, διότι, απλά, πάμε βλέποντας και ότι το Υπουργείο Υγείας έχει μία καθολική «ομπρέλα» για όλα αυτά τα ζητήματα που, όμως, θα έπρεπε να επιμερίζονται». Δεν υπήρξε κανένα πρωτόκολλο, καμία εκτίμηση, καμία επιστημονική τεκμηρίωση γι’ αυτή τη «λαθροχειρία» που μήνες τώρα λέτε, ότι δεν κολλάει στα μέσα μαζικής μεταφοράς. Μέχρις ότου, βέβαια, να έρθει η τροπολογία για την αγορά ιονιστών, οπότε και έπρεπε να παραδεχτείτε, ότι στα μέσα μαζικής μεταφοράς υπάρχει υψηλός κίνδυνος διασποράς.

Δεύτερον, χθες έγινε μία φιέστα επικοινωνιακού τύπου για την παράδοση -και μπράβο σας- σαράντα λεωφορείων στην κυκλοφορία για τον ΟΣΥ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Γιαννούλη, να σας διακόψω και να πω, ότι άλλο είναι το θέμα της σημερινής συζήτησης και για άλλο θέμα μιλάτε. Δεν γίνεται Κοινοβουλευτικός Έλεγχος εδώ. Θα παρακαλούσα να σεβαστείτε και τον παριστάμενο Υπουργό και τον Υφυπουργό, αλλά και τους άλλους προσκεκλημένους, οι οποίοι έχουν έρθει να μας ενημερώσουν για ένα πολύ συγκεκριμένο θέμα και εμείς τώρα πάμε τη συζήτηση αλλού.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Σεβόμενος και μόνο εσάς, αλλά και την υποχρέωση να λέμε την αλήθεια από το βήμα, γιατί από εδώ απευθυνόμαστε στους πολίτες και επειδή πολλοί σε αυτή την Αίθουσα έχουν «δυσανεξία» να επισκεφθούν τους πολίτες, δημιουργείται ένα ζήτημα ενημέρωσης και των πολιτών. Η μόνη μου απορία είναι πώς γίνεται να δόθηκαν τα σαράντα από τα τριακόσια λεωφορεία που είχε «κόψει» το Ελεγκτικό Συνέδριο. Τότε ήταν τριακόσια και ξαφνικά, δίνονται τα σαράντα εκ των τριακοσίων. «Θεραπεύτηκε», δηλαδή, το πρόβλημα στο Ελεγκτικό Συνέδριο, αλλά τα υπόλοιπα θα έρθουν προϊόντος του χρόνου και των διαθέσεων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Η αναφορά που γίνεται στο έργο Σιδηροδρομική Γραμμή Τιθορέα-Δομοκός, ολοκληρώθηκε το 2019. Θυμίζω ότι οι προσπάθειες ξεκίνησαν τη δεκαετία του ΄80. Από τον Μάιο του 2019 ο άξονας Αθήνα-Θεσσαλονίκη, μήκους, περίπου, 500 χιλιομέτρων, αποτελείται από μία διπλή ηλεκτροκινούμενη γραμμή, η οποία εναρμονίζεται, πλήρως, με τους κανόνες διαλειτουργικότητας. Σήμερα, πρέπει να αποφασίσετε, αν η προσθήκη αυτή που παρουσιάζετε με την ανάγκη Σύμβασης, είναι κάτι ξεχωριστό, από αυτό που εντάχθηκε σε ένα ενιαίο σιδηροδρομικό έργο, το οποίο, σε πολύ μεγάλα διαστήματα, οι Έλληνες πολίτες και επιβάτες το απολάμβαναν. Είναι σαν το Ταμείο Ανάκαμψης, το «Ελλάδα 2.0». Είναι σαν να γυρνάτε την Ελλάδα στον 20ο αιώνα, αντί να διανύουμε τις προοπτικές του 21ου αιώνα. Πώς καταφέρατε το Αθήνα - Θεσσαλονίκη που έφτασε να γίνεται σε λιγότερο από τέσσερις ώρες να ξαναγίνεται σε τεσσεράμισι ώρες; Είναι «άθλος», είναι ένας από τους πολλούς σας «άθλους».

Θα καταθέσω στα Πρακτικά μία πολύ σύντομη περιγραφή, για το τι είναι αυτό που έγινε τα προηγούμενα χρόνια και τι είναι αυτό που με τον νόμο της αδράνειας, εδώ και δύο χρόνια, δεν μπορείτε να προχωρήσετε ένα βήμα. Προσθέτετε «βάρος», έξοδα, εργαζόμενους, υπαλλήλους. Δεν ξέρω από πού είναι η καταγωγή τους, είτε πολιτική, είτε γεωγραφική, αλλά προσθέτετε έξοδα και δεν φέρνετε αποτελέσματα και αυτό είναι αποτυπωμένο σε μία απλή ανάγνωση δύο σελίδων του τι έγινε τα προηγούμενα χρόνια και του τι δεν έγινε αυτά τα δύο χρόνια.

Καλό είναι, όταν θέλουμε να γινόμαστε «κήρυκες» της αλήθειας και όχι της υστερίας, να πηγαίνουμε να τεστάρουμε τις απόψεις μας στον κόσμο και όχι στους τηλεοπτικούς μονολόγους. Εκεί θα φανεί σε αυτόν τον τόπο, σε αυτή την κοινωνία, ποιος λέει αλήθεια και ποιος λέει ψέματα.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει η κυρία Τελιγιορίδου.

**ΟΛΥΜΠΙΑ ΤΕΛΙΓΙΟΡΙΔΟΥ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Από τη μία πλευρά, υπάρχει η δήλωση των καλών προθέσεων που δεν αμφισβητούμε, ενώ από την άλλη πλευρά, υπάρχουν τα αντικειμενικά στοιχεία. Μας είπε ο Υπουργός, ότι η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και αυτή η παράταξη θεωρούν πάρα πολύ σημαντική την ανάπτυξη των σιδηροδρομικών έργων και αυτό το κάνει διαχρονικά. Μόνο που από τη χώρα πέρασαν, τουλάχιστον από το 1980 και μετά, τρία Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης και ένα μεγάλο ΕΣΠΑ τα οποία δεν επενδύθηκαν, ιδιαίτερα, για τον τομέα των σιδηροδρομικών υποδομών.

Ας πούμε, όμως, ότι αλλάζετε τακτική και τώρα δίνετε μεγαλύτερη βαρύτητα. Ένα στοιχείο μόνο θα σας δώσω. Από το 2015 μέχρι το 2019, από την Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ «απορροφήθηκαν» πιστώσεις για σιδηροδρομικά έργα, ύψους ενός δισεκατομμυρίου ευρώ. Στους 18 - 19 μήνες που είστε Κυβέρνηση «απορροφήθηκαν» 80 εκατομμύρια. Στο 1/3, δηλαδή, του χρόνου της κυβερνητικής θητείας που έχετε εσείς, «απορροφήσατε» το 1/12 των κονδυλίων που «απορροφήθηκαν» από την Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ. Αυτά τα λέω, για να μιλάμε με στοιχεία. Πράγματι, είναι θετικό που έρχεστε σήμερα και ενημερώνετε γι’ αυτό το έργο Τιθορέα-Δομοκό, το οποίο, όμως, καλό είναι να λέτε, ότι ξεκίνησε τη δεκαετία του΄80 και ολοκληρώθηκε το 2019. Εδώ και ενάμιση - δύο χρόνια καθυστερείτε τη φωτοσήμανση και την τηλεδιοίκηση.

Αν, πραγματικά, πιστεύουμε, ότι πρέπει να αναπτυχθεί ο σιδηρόδρομος στην Ελλάδα, να εκσυγχρονιστεί και να επεκταθεί, για να ενισχύσει την ανταγωνιστικότητα και τη βιωσιμότητα της χώρας σε ένα ενιαίο και κοινό ευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, αυτό πρέπει να το αποδεικνύουμε στην πράξη. Στην πράξη, όμως, δυστυχώς, απ' ότι φαίνεται από τότε που αναλάβατε την Κυβέρνηση, υπάρχουν πολλά μεγάλα έργα σιδηροδρομικά που βρίσκονται στην «κατάψυξη». Δράττομαι της ευκαιρίας της παρουσίας του Υπουργού, του Υφυπουργού και των εκπροσώπων της ΕΡΓΟΣΕ, να ρωτήσω τι γίνεται με τη διεθνή διασύνδεση Ελλάδας-Αλβανίας, με το έργο Φλώρινα-Καστοριά-Κρυσταλλοπηγή- Πόγραδετς, που καταφέραμε να εντάξουμε ως Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ στο Ευρωπαϊκό Σιδηροδρομικό Δίκτυο, να εγκριθεί και να χρηματοδοτηθεί από το Interreg και από το 2018 και με πλάνο διετίας πρέπει να έχουν ολοκληρωθεί οι μελέτες. Θέλουμε μία ενημέρωση.

Επίσης, έγινε μία παρουσίαση των έργων και των προτάσεων της Kυβέρνησης από τον κ. Σκυλακάκη στην Επιτροπή, ο οποίος είπε, ότι δύο σιδηροδρομικά έργα περνάνε στο Ταμείο Ανάκαμψης. Πιο συγκεκριμένα, ο εκσυγχρονισμός της σιδηροδρομικής σύνδεσης Αθήνα - Θεσσαλονίκη και ο Προαστιακός της Αθήνας. Μάλιστα, τόνισε, ότι δεν είναι εύκολο να «περάσουν» τα σιδηροδρομικά έργα, γιατί έχουν μεγάλο βάθος χρόνου υλοποίησης. Θέλω να ρωτήσω, αφού δεν είναι εύκολο και «κόπηκαν», ποια άλλα έργα σιδηροδρομικών δικτύων προτείνατε στο Ταμείο Ανάκαμψης και δεν έγιναν δεκτά; Προτείνατε, για παράδειγμα, το σιδηροδρομικό δίκτυο Κοζάνη - Καλαμπάκα; Ένα έργο που από το 1925 συζητείται σε αυτή τη χώρα. Θέλω να γνωρίζω, αν υπήρξε πρόταση για το συγκεκριμένο έργο από την Κυβέρνησή σας σε αυτή τη μεγάλη χρηματοδοτική δυνατότητα που δίνει το Ταμείο Ανάκαμψης και αν αυτή την εκμεταλλευτήκατε.

Ευχαριστώ πολύ.

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

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Πράγματι, ο τομέας των σιδηροδρομικών δικτύων είναι σημαντικός και εφόσον εφαρμοστούν οι κατάλληλες πολιτικές, μπορεί να ενισχύσει και να αξιοποιήσει τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της χώρας μας στον τομέα των μεταφορών με τη διασύνδεση με τα άλλα δίκτυα, όπως τα λιμάνια, οι αυτοκινητόδρομοι, τα αεροδρόμια, αλλά και στη συνέχεια, με τα ολοκληρωμένα διευρωπαϊκά δίκτυα.

Θα συμφωνήσω με τον κ. Υπουργό, ότι, πράγματι, η χώρα έχει μείνει πίσω στα σιδηροδρομικά έργα. Άρα, αυτό σημαίνει, ότι θα πρέπει να δούμε ποια είναι τα ολοκληρωμένα σχέδια που έχουμε, για να προχωρήσουμε και να καλύψουμε αυτά τα κενά. Έχει ενδιαφέρον και από την πλευρά του κ. Υπουργού να ακούσουμε στοιχεία, σε σχέση με τις χρηματοδοτήσεις τα προηγούμενα χρόνια, αλλά και στην παρούσα θητεία της σημερινής Κυβέρνησης.

Το έργο που συζητάμε σήμερα, την πρώτη συμπληρωματική Σύμβαση για υπολειπόμενες εργασίες στη Νέα Διπλή Σιδηροδρομική Γραμμής Υψηλών ταχυτήτων Τιθορέας - Δομοκού, αντικαθιστά ένα κομμάτι που είναι με προδιαγραφές ταχυτήτων, σχεδόν στο μισό, από τις ταχύτητες που προβλέπονται στη νέα γραμμή, δηλαδή, από τα 80 χιλιόμετρα θα πάμε στα 160 χιλιόμετρα. Θα θέλαμε μία απάντηση, σε σχέση με την ολοκλήρωση των έργων της αρχικής Σύμβασης. Κατά πόσον και πότε ακριβώς έχουν ολοκληρωθεί τα έργα αυτά και αν είναι σε θέση να τα λειτουργήσουν, υπό τις προϋποθέσεις, βέβαια, των συμπληρωματικών έργων που έρχονται σήμερα.

Επίσης, υπάρχουν κάποιοι υφιστάμενοι σιδηροδρομικοί σταθμοί στην Τιθορέα, στον Μώλο, ενώ στο Λιανοκλάδι, σε ότι αφορά στην επιδομή και στην ηλεκτροκίνηση, προβλεπόταν να γίνει μετά την κυκλοφορία του τρένου στη νέα γραμμή, ώστε να απελευθερωθούν οι κυκλοφορούσες σήμερα γραμμές. Τι, ακριβώς, συμβαίνει με αυτά τα έργα και βέβαια και με το συνολικό έργο, πέραν των εργασιών που προτείνονται με τη συμπληρωματική Σύμβαση;

Είναι γεγονός, ότι η ολοκλήρωση του σιδηροδρομικού άξονα Πειραιάς-Αθήνα- Θεσσαλονίκη, θα πρέπει να «κλείσει» μία ασυνέχεια που υπάρχει με τα διευρωπαϊκά δίκτυα. Προφανώς, θα θέλαμε μία απάντηση, για το πότε θα είναι, πλήρως, ολοκληρωμένο και λειτουργικό αυτό το κομμάτι με τις υψηλές ταχύτητες και με τη δυνατότητα της ηλεκτροκίνησης, γιατί, πράγματι, είναι μία πολύ φιλική προς το περιβάλλον μορφή ενέργειας. Εκτός αυτού, θα πρέπει να δούμε, ποιο είναι το σχέδιο που υπάρχει για την ενίσχυση της ηλεκτροκίνησης στους σιδηροδρόμους, ούτως ώστε να έχουμε μία συνολική χρήση αυτού του τρόπου λειτουργίας. Είναι ένα σημαντικό βήμα και για τον εκσυγχρονισμό, αλλά και για το περιβαλλοντικό «αποτύπωμα» αυτός ο τρόπος κίνησης των σιδηροδρομικών γραμμών.

Σε ότι αφορά στη συγκεκριμένη Γραμμή, για την οποία προβλέπεται ένα έργο εκσυγχρονισμού στο Ταμείο Ανάκαμψης, θα ήθελα να μας απαντήσετε ποιες είναι, τελικά, οι ελλείψεις σε αυτή τη Γραμμή. Πού βρίσκεται το θέμα των ανατάξεων του δικτύου; Λείπουν μόνο υποδομές; Ποιο είναι το χρονοδιάγραμμα για την ολοκλήρωση; Η χρηματοδότηση που προβλέπεται μέσω ΣΔΙΤ οφείλεται στην ανάγκη χρηματοδότησης με τη «μόχλευση» ιδιωτικών κεφαλαίων ή υπάρχουν και θέματα τεχνογνωσίας; Τι συνέπειες θα έχει αυτή η αναβάθμιση με την κατασκευή μέσω ΣΔΙΤ; Εμείς δεν είμαστε αντίθετοι. Θεωρούμε ότι οι συμπράξεις αυτές θα πρέπει να χρησιμοποιούνται υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις, αλλά στο τέλος να μην υπάρχει επιβάρυνση στους χρήστες που είναι οι επιβάτες.

Μας ενδιαφέρει να ολοκληρωθεί αυτή η Γραμμή, αλλά μας ενδιαφέρει να ακούσουμε και έναν συνολικό προγραμματισμό για το σιδηροδρομικό δίκτυο, για τις συνδέσεις με τις βιομηχανικές περιοχές, με τα λιμάνια, τα αεροδρόμια, για τις συνδέσεις στη Δυτική Μακεδονία, Κοζάνη, Καλαμπάκα, με τα διευρωπαϊκά δίκτυα, για τη σύνδεση με το Λιμάνι της Ηγουμενίτσας. Τι γίνεται με το θέμα της σύνδεσης του Αιγίου με την Πάτρα; Έχουν λυθεί τα προβλήματα και πότε θα ολοκληρωθεί αυτή η γραμμή; Υπάρχουν χρηματοδοτήσεις; Είναι προφανές, ότι το Ταμείο Ανάκαμψης δεν θα μπορούσε να καλύψει όλες τις ανάγκες που υπάρχουν για τα Σιδηροδρομικά Δίκτυα. Όμως, υπάρχουν και άλλα χρηματοδοτικά προγράμματα, όπως το ΕΣΠΑ και οι χρηματοδοτήσεις για τα διευρωπαϊκά δίκτυα. Εκείνο που έχει σημασία είναι ποιοι είναι οι στόχοι, ποιες χρηματοδοτήσεις αναμένουμε, αλλά και στη βάση ποιου σχεδίου προχωράμε.

Επίσης, ένα άλλο σημαντικό θέμα αφορά στο ζήτημα του τροχαίου υλικού που αναμένεται ή υπάρχουν δεσμεύσεις για επενδύσεις από ιδιωτικές εταιρείες που έχουν μπει σε αυτή τη διαδικασία για την αγορά και τον εκσυγχρονισμό συστημάτων τροχαίου υλικού. Αναφέρομαι στο τροχαίο υλικό της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και θα ήθελα μία ενημέρωση, σε σχέση με την ποιότητα αυτού του υλικού. Τι ηλικίας είναι αυτά τα οχήματα και το υπόλοιπο υλικό που έχει έρθει για να μπει στις γραμμές; Μιλάμε, πράγματι για βελτίωση, για εκσυγχρονισμό ή για μία, κατ' επίφαση, αναβάθμιση στον τομέα αυτό;

Κλείνοντας, θα ήθελα να μας απαντήσετε, σχετικά με το προσωπικό του ΟΣΕ. Αυτό που γνωρίζουμε είναι, ότι λείπουν κρίσιμες ειδικότητες σε σταθμάρχες, σε κλειδούχους, σε τεχνικό προσωπικό, μηχανικούς και τεχνικούς. Θεωρούνται και επείγουσες αυτές οι ανάγκες. Θα μπορούσε με μία αντίστοιχη διαδικασία και με τον έλεγχο του ΑΣΕΠ, όπως έγινε στην ΟΣΥ, να προχωρήσουν γρήγορα. Δεν ξέρω αν υπάρχει κάποιος συγκεκριμένος σχεδιασμός και προγραμματισμός. Πέρα από τις υποδομές και τις ανάγκες του εκσυγχρονισμού των δικτύων και της ανάπτυξής τους, θα πρέπει να υπάρχει και το αναγκαίο προσωπικό, ούτως ώστε να λειτουργήσουν αποτελεσματικά και να αποδοθούν στους χρήστες, στους επιβάτες και να είναι αποτελεσματική όλη αυτή η λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου, σύμφωνα με τους στόχους που θα πρέπει να έχουμε.

Ευχαριστώ πολύ.

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

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΑΚΙΩΤΗΣ:** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Τα προηγούμενα χρόνια και επί διακυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ, σημειώθηκε πραγματική πρόοδος στον τομέα των υποδομών και στον Νομό Φθιώτιδας, με «εμβληματικά» έργα που παρέμεναν, επί σειρά ετών, «βαλτωμένα», έργα «φαντάσματα», τα οποία άρχισαν να εκκινούν, να επιταχύνονται και να ολοκληρώνονται.

Ενδεικτικό είναι το παράδειγμα του έργου, για το οποίο καλούμαστε σήμερα να ενημερωθούμε από τον κ. Υπουργό Μεταφορών και Υποδομών. Η τμηματική παράδοση της Διπλής Σιδηροδρομικής Γραμμής Υψηλών ταχυτήτων, δηλαδή, το τμήμα Τιθορέα-Λιανοκλάδι-Δομοκός, μήκους 106 χιλιομέτρων, είναι ένα έργο που άλλαξε τον μεταφορικό και συγκοινωνιακό χάρτη της χώρας μας και της ευρύτερης περιοχής. Φτάσαμε, αισίως, μετά από πολλά χρόνια, τον Ιανουάριο του 2018, οπότε και παραδόθηκαν τα 54 από τα 106 χιλιόμετρα και μέχρι τον Ιούνιο του 2018 το σύνολο του έργου, να αποκτήσει επιτέλους, η χώρα μία διπλή ηλεκτροδοτούμενη γραμμή για το δρομολόγιο Αθήνα-Θεσσαλονίκη, γεγονός που σημαίνει πολλά για τις επιβατικές, τις σιδηροδρομικές, αλλά και τις εμπορευματικές μεταφορές, σηματοδοτώντας έτσι, με απτό και εμφαντικό τρόπο, τον εκσυγχρονισμό του ελληνικού σιδηροδρόμου, ο οποίος εκτός των άλλων, φέρνει πιο κοντά την Αθήνα με τη Θεσσαλονίκη.

Σήμερα συζητάμε για ένα σιδηροδρομικό δίκτυο που σχεδιάστηκε για ταχύτητες 160 με 200 χιλιόμετρα την ώρα. Ξεκινάει από τον σιδηροδρομικό σταθμό της Τιθορέας και κατευθυνόμενο ανατολικά, διασχίζει το όρος Καλλίδρομο και τις δίδυμες σήραγγές του και καταλήγει στον σύγχρονο, πλέον, σιδηροδρομικό σταθμό Λιανοκλαδίου. Στη συνέχεια, διασχίζει το όρος Όθρυς με δίδυμες σήραγγες και ακολουθώντας πεδινή διαδρομή, μέσω της αποξηραμένης Λίμνης της Ξυνιάδας, ανέρχεται στον ορεινό όγκο του Δομοκού, μέχρι το σιδηροδρομικό σταθμό της περιοχής. Εκεί που βρίσκεται ένα ακόμη μεγάλο έργο του ΣΥΡΙΖΑ, η μεγαλύτερη κρεμαστή σιδηροδρομική γέφυρα των Βαλκανίων, η ΣΓ 26, στην περιοχή της Εκκάρας, ένα από τα, πλέον, σύνθετα τεχνικά και κατασκευαστικά έργα, αφού κατασκευάστηκε πάνω στο ενεργό ρήγμα της περιοχής της Εκκάρας.

Η ιστορία του εκσυγχρονισμού των υποδομών και του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας και της Φθιώτιδας, συνεχίστηκε να γράφεται και τον επόμενο χρόνο με την παράδοση σε χρήση όλης της νέας σιδηροδρομικής γραμμής Τιθορέα-Δομοκό, η οποία έβαλε σε νέα «τροχιά» τον σιδηρόδρομο στην Ελλάδα. Μπήκε έτσι ένα τέλος από την Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ και εφόσον, «παλέψαμε» γι’ αυτό στη Φθιώτιδα, αλλά και στο Υπουργείο, σε έναν πολυετή φαύλο κύκλο απαξίωσης και υποβάθμισης της περιοχής και του σιδηροδρόμου της χώρας. Εκκινήσαμε και υλοποιήσαμε έργα που για δεκαετίες ολόκληρες ακούγαμε, αλλά ποτέ δεν βλέπαμε. Χαρακτηριστικό είναι, πλέον, το Καλλίδρομο, τα εννέα χιλιόμετρα του οποίου είχαν γίνει ανέκδοτο μέχρι και στην Ευρωπαϊκή Ένωση για εικοσιπέντε χρόνια που κάποιοι «έτρεχαν» και προσπαθούσαν να το κατασκευάσουν.

Κι’ αν στο πλαίσιο της σημερινής συζήτησης γίνεται λόγος για την εξέλιξη του έργου, με την ολοκλήρωση ελάχιστων υπολειπόμενων εργασιών, δεν μπορώ να παραγνωρίσω την «τροχιά» υποβάθμισης, στην οποία έχει περιέλθει από τον Ιούλιο του 2019 και έπειτα, η Φθιώτιδα και στον τομέα των υποδομών. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα του σιδηροδρομικού σταθμού του Μώλου, κύριε Υπουργέ, θέμα για το οποίο έχει υποβληθεί και Ερώτηση, για την οποία δεν έχουμε λάβει ακόμη καμία απάντηση. Ένας σύγχρονος σταθμός, ο οποίος για λόγους που παραμένουν, επισήμως, αδιευκρίνιστοι και παρά την προετοιμασία που είχε γίνει στο παρελθόν, σήμερα, παραμένει, πλήρως, αδρανοποιημένος, στερώντας μία, ακόμη, δυνατότητα ανάδειξης πτυχών της αναπτυξιακής δυναμικής της περιοχής. Για τον Δήμο Καμένων Βούρλων, αλλά και για την ευρύτερη περιοχή, η λειτουργία του εν λόγω σιδηροδρομικού σταθμού αποτελεί ζήτημα μείζονος σημασίας, το οποίο και μπορεί να συμβάλει, ουσιαστικά, στη συνολικότερη ανάπτυξη της Φθιώτιδας. Η λειτουργία του δύναται να ευνοήσει την αύξηση του ρυθμού της επισκεψιμότητας τουριστών, άρα, να συμβάλλει και στην τοπική οικονομία της περιοχής και να αναδείξει περαιτέρω πτυχές του τουριστικού και πολιτιστικού κεφαλαίου τους.

Κύριε Υπουργέ, η λειτουργία του παραπάνω σταθμού αποτελεί ένα αίτημα των θεσμικών παραγωγικών φορέων της περιοχής, των επαγγελματιών και των πολιτών της, το οποίο, άμεσα, οφείλετε να υλοποιήσετε.

Σας 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, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος-Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Σταμενίτης Διονύσιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Σαρακιώτης Ιωάννης, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Κατρίνης Μιχαήλ, Πάνας Απόστολος, Λαμπρούλης Γεώργιος, Κατσώτης Χρήστος, Κομνηνάκα Μαρία, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων-Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Τον λόγο έχει ο κ. Χειμάρας.

**ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ (ΘΕΜΗΣ) ΧΕΙΜΑΡΑΣ:** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα μπορούσα να μιλάω, επί ώρες, για το συγκεκριμένο έργο που αφορά στην περιοχή μου, δηλαδή, την Περιφερειακή Ενότητα της Φθιώτιδας, κυρίως, γιατί αφορά στα προβλήματα που έχουν προκύψει ειδικά μετά την κακοκαιρία «Ιανού».

Σε αυτά τα έργα που υλοποιούνται, εδώ και πολλά χρόνια, θα έπρεπε να υπάρχουν και σχετικές προβλέψεις ή, τουλάχιστον, η αντιπλημμυρική προστασία να αφορά και τις περιοχές απ’ όπου διέρχονται τα έργα. Αυτό, όμως, είναι ένα ευρύτερο και πολύ μεγάλο ζήτημα. Δυστυχώς, η αρχική μελέτη των έργων αφορούσε στην αντιπλημμυρική «θωράκιση» των ίδιων έργων και όχι των περιοχών που διέρχονται και γι’ αυτό και είδαμε τα χωριά μας να πλημμυρίζουν πρόσφατα με την κακοκαιρία του «Ιανού» και τις τεράστιες καταστροφές.

Θέλω να χαιρετίσω την προσπάθεια του Υπουργού, του κ. Καραμανλή και του Προέδρου και Διευθύνοντος Σύμβουλου της ΕΡΓΟΣΕ, του κ. Βίνη, διότι από την πρώτη στιγμή που ανέλαβαν τα καθήκοντά τους, προσπάθησαν να «ξεκολλήσουν», επί της ουσίας, μία πολύ μεγάλη σύμβαση που αφορούσε στα αντιπλημμυρικά έργα και ήταν στα «συρτάρια», και γι’ αυτό και είχαμε αυτά τα προβλήματα. Έκαναν, λοιπόν, μία «τιτάνια» προσπάθεια, για την οποία θέλω να τους ευχαριστήσω, όχι μόνο ως Βουλευτής της Εθνικής Αντιπροσωπείας, αλλά και ως κάτοικος της περιοχής. Αν δεν γινόταν αυτή η προσπάθεια, δεν θα βρισκόμασταν σήμερα εδώ να συζητάμε για την υλοποίηση των αντιπλημμυρικών έργων, για τη «θωράκιση» πραγματικά της περιουσίας και της ζωής των συμπατριωτών μου.

Βεβαίως, αναμφίβολα, διεκδικώ για τον τόπο μου να έχουμε γρήγορα ένα χρονοδιάγραμμα υλοποίησης των εργασιών που προβλέπονται, για να μην ξαναζήσουμε αυτά που ζήσαμε με τις καταστροφικές πλημμύρες του «Ιανού».

Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει η κυρία Πέρκα.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ:** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Θα ήθελα και εγώ με τη σειρά μου να συμπληρώσω κάποια πράγματα, σε όσα είπαν οι συνάδελφοί μου από τον ΣΥΡΙΖΑ. Είναι ένα έργο που ολοκληρώθηκε το 2019, μετά από προσπάθειες που ξεκίνησαν τη δεκαετία του ΄80. Με το έργο αυτό, από τον Μάιο του 2019, όλος ο άξονας Αθήνας-Θεσσαλονίκης, μήκους, περίπου, 500 χιλιομέτρων αποτελείται από διπλή ηλεκτροκινούμενη γραμμή, η οποία εναρμονίζεται, πλήρως, με τους κανόνες τις διαλειτουργικότητας. Για να ολοκληρωθεί αυτό το έργο, η ΕΡΓΟΣΕ, από το 2015 έως το 2019, κατάφερε να ολοκληρώσει «βαλτωμένα» έργα, εξαιρετικής δυσκολίας, όπως οι Σήραγγες Καλλιδρόμου, η μεγαλύτερη σιδηροδρομική σήραγγα των Βαλκανίων, μήκους εννέα χιλιομέτρων, η δίδυμη Σήραγγα Όθρυος, μήκους έξι χιλιομέτρων και η σιδηροδρομική γέφυρα στην Εκκάρα Δομοκού, συνολικού μήκους 404,8 μέτρων.

Όμως, θα «σηκώσω το γάντι», γιατί ο κ. Υπουργός, αναφέρθηκε στις «απορροφήσεις». Με βάση τα διαθέσιμα στοιχεία που έχουμε, το συνολικό ποσό των πιστώσεων που «απορροφήθηκαν» από την ΕΡΓΟΣΕ, κατά το διάστημα των τεσσεράμισι χρόνων διακυβέρνησης της χώρας από τον ΣΥΡΙΖΑ, πλησιάζει το ένα δις, ενώ το αντίστοιχο ποσό κατά το διάστημα, από τον Ιούλιο του 2019 έως τις αρχές του 2021, δηλαδή, πάνω από ενάμιση χρόνο, εκτιμούμε, ότι κυμαίνεται περί τα 80 εκατομμύρια.

Έχουμε καταθέσει σχετικές ερωτήσεις και ουδέποτε ο κ. Υπουργός απάντησε, ώστε να δούμε τα στοιχεία. Δηλαδή, ενώ έχει διανυθεί το 1/3 του χρόνου της προηγούμενης θητείας της ΕΡΓΟΣΕ, με το 2015 να είναι έτος δημοσιονομικής «ασφυξίας», η παρούσα Διοίκηση με Κυβέρνηση Νέας Δημοκρατίας, έχει «απορροφήσει», περίπου, το 1/12 των διατεθειμένων πιστώσεων. Ενδεικτικά, θα αναφέρω και μερικά νούμερα. Το 2015, η «απορρόφηση» ήταν 185 εκατομμύρια και το 2016 ήταν 302,5 εκατομμύρια. Ξέρετε πόσο ήταν το 2019; Ήταν 95 εκατομμύρια και το 2020, μόλις, 45 εκατομμύρια. Θα μπορούσε, οπωσδήποτε, κάποιος να πει, ότι υπήρξε μία μικρή ανάσχεση λόγω της πανδημίας. Όμως, εδώ πρόκειται για «κατάρρευση». Δεν μπορεί μία εταιρεία με το μέγεθος της ΕΡΓΟΣΕ, που επί ΣΥΡΙΖΑ σταθερά «απορροφούσε» 200 με 300 εκατομμύρια ευρώ ετησίως, να «απορροφά» σήμερα 40 εκατομμύρια ευρώ.

Μάλιστα, οι δικές μας «απορροφήσεις» αφορούσαν σε συγχρηματοδοτούμενα έργα, με όλες τις διαγωνιστικές διαδικασίες. Σήμερα, βλέπουμε, ότι παρουσιάζετε συμπληρωματικές συμβάσεις. Περίπου, δηλαδή, απευθείας αναθέσεις, γιατί πρέπει να ξέρουμε την ιστορία. Βεβαίως, όλα αυτά τα χρόνια, με τα τρία Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης και τα ΕΣΠΑ, όχι μόνο δεν προχώρησε ο σιδηρόδρομος, αλλά πληρώναμε, διαχρονικά, δημοσιονομικές διορθώσεις, δηλαδή, πρόστιμα, γιατί, ενώ υπήρχαν εκταμιεύσεις για σιδηροδρομικά έργα, γίνονταν δρόμοι. Η μόνη ελπίδα να αποκτούσε σιδηρόδρομο η χώρα, ήταν ή να είναι Κυβέρνηση ο ΣΥΡΙΖΑ ή οι κατασκευαστικές εταιρείες να στραφούν από τα οδικά έργα στα σιδηροδρομικά και να τους κάνετε τις χάρες.

Εν πάση περιπτώσει, με την ευκαιρία αυτή, θα αναφέρω τις συνδέσεις και κάποια έργα που είχαμε δρομολογήσει με πολύ κόπο. Το ένα έργο αφορά στη σύνδεση Φλώρινα- Κρυσταλλοπηγή- Πόγραδετς, με διακλάδωση στην Καστοριά. Αυτό το έργο είναι ενταγμένο στα διευρωπαϊκά δίκτυα και αυτό είναι πολύ σοβαρό, γιατί μπορεί να τύχει χρηματοδότησης από το Connecting Europe Facility (CEF), ενώ έχει πάρει στο Interrect και τη μελέτη βιωσιμότητας. Τώρα πηγαίνουμε σε παλιές εποχές και τα έργα δεν γίνονται με έναν στρατηγικό σχεδιασμό, αλλά μόνο παίρνοντας κάποιες εγκρίσεις, χωρίς να ενταχθούν στα διευρωπαϊκά δίκτυα, σαν να μην είμαστε ευρωπαϊκή χώρα. Αλλάζει ο σχεδιασμός και δεν ξέρω με ποιου τοπικού παράγοντα παρέμβαση γίνεται αυτό. Όμως, οι εποχές, κύριε Υπουργέ, που τα έργα σχεδιάζονταν με το μάτι, με τον Υπουργό ή τον κομματάρχη και έναν εργολάβο, έχουν παρέλθει και τις έχουμε πληρώσει ακριβά ως χώρα. Υπάρχει στρατηγικός σχεδιασμός, υπάρχουν οι μετρήσεις και υπάρχει μία δρομολογημένη κατάσταση. Αυτό το έργο, λοιπόν, θα το «παλέψουμε», έστω και στην Ευρώπη.

Δεύτερον, είχαμε προχωρήσει τη σύνδεση Θεσσαλονίκη-Φλώρινα-Μπίτολα- Σκόπια, είναι η σύνδεση με τη Βόρεια Μακεδονία. Εμείς ανατάξαμε και αναβαθμίσαμε τη γραμμή και έπρεπε να γίνει, αντίστοιχα, η γραμμή στη γείτονα χώρα, η οποία έχουμε πληροφορίες, ότι έχει ολοκληρωθεί, εδώ και καιρό. Είχαμε προγραμματίσει, αλλά μεσολάβησαν οι εκλογές, να γίνουν τα εγκαίνια στον Νέο Καύκασο και δεν μπορώ να καταλάβω, γιατί αυτή η σύνδεση με τις δύο γειτονικές χώρες, την Αλβανία και τη Βόρεια Μακεδονία, έχει «παγώσει».

Στη μία περίπτωση αλλάζουμε τον σχεδιασμό και στην άλλη περίπτωση δεν ξέρω για ποιον λόγο έχουν σταματήσει τα έργα. Αυτά είναι πάρα πολύ σοβαρά θέματα. Θα σας πω και κάτι. Είμαστε ευρωπαϊκή χώρα και θα το επαναλάβω. Έγιναν κάποια πράγματα που απαντούσαν σε ανάγκες, σε διακρατικές συμφωνίες και σε σχεδιασμούς στρατηγικούς. Δεν μπορεί να πηγαίνει η χώρα πάλι πίσω και πάλι να απολογούμαστε και, πιθανόν, να χαθούν και όλες οι ευκαιρίες χρηματοδότησης.

Σας ευχαριστώ πολύ.

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

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ):** Αξιότιμες κυρίες και κύριοι Βουλευτές, να επισημάνω, ότι γι’ αυτή τη συμπληρωματική Σύμβαση γίνονται προσπάθειες από το 2017, για να διαστασιολογηθούν τα αντιπλημμυρικά έργα. Τον τελευταίο χρόνο, με πολλές προσπάθειες από τεχνικά καταρτισμένα στελέχη καταφέραμε να την ολοκληρώσουμε. Αυτό ως απάντηση, σε ότι αφορά στο κομμάτι, για το αν πρόκειται για απευθείας ανάθεση ή μη και ποια είναι η διαχείριση της παρούσας Διοίκησης της Κυβέρνησης και του Υπουργείου.

Από το 2019, όντως, η γραμμή βρίσκεται σε χρήση. Σε αυτό που αναφέρατε προηγουμένως, ότι στο site μιας εκ των αναδόχων εταιρειών που βρίσκεται στην κοινοπραξία αναφέρεται ως «εξέλιξη», προφανώς, συμβαίνει, γιατί το έργο συνεχίζει να βρίσκεται σε συντήρηση, σύμφωνα με τα συμβατικά προϊόντα της υφιστάμενης αρχικής Συμβάσεως.

Επίσης, για τη συγκεκριμένη Σύμβαση, αλλά και για τη συμπληρωματική της, να τονίσουμε τα εξής. Οι εργασίες παρουσιάζουν δεδομένη και αναγκαία συνάφεια με το έργο. Αφορούν, εν μέρει, τις εργασίες που δεν μπορούν, τεχνικά ή οικονομικά, να διαχωριστούν από την αρχική Σύμβαση, αλλά και σε εργασίες, οι οποίες αν και μπορούν να διαχωριστούν από την αρχική Σύμβαση, είναι, απόλυτα, αναγκαίες για την ολοκλήρωση και τελειοποίηση αυτής. Θεωρώ, ότι δεν έχει νόημα να επανέλθω, να αριθμήσω και να «βαφτίσω» συγκεκριμένα τις εργασίες. Το έκανε, συνοπτικά, στην πρώτη ομιλία του ο Υπουργός και το έχετε στο κείμενο μπροστά σας που σας έχει έρθει από την ΕΡΓΟΣΕ.

Για το θέμα συμπληρωματικές συμβάσεις και ΕΡΓΟΣΕ. Προφανώς, είναι μία τεράστια «παθογένεια». Την εντοπίσαμε από τον Οκτώβρη του 2019 που αναλάβαμε τη Διοίκηση της εταιρείας. Έχει, όμως, και συγκεκριμένη διαδρομή διαχείρισης η συγκεκριμένη «παθογένεια». Τα έργα μέχρι σήμερα δημοπρατούνταν «κατακερματισμένα» σε έργα υποδομής, έργα επιδομής, έργα σηματοδότησης και συστημάτων. Όλο αυτό αντιλαμβάνεστε, ότι, προφανώς, θα δημιουργούσε κενά, προφανώς, θα δημιουργούσε «claim management» στην εταιρεία, προφανώς, θα δημιουργούσε τη λεγόμενη «παθογένεια» των συμπληρωματικών συμβάσεων.

Με την κατεύθυνση του Υπουργού και του Γενικού Γραμματέα έχουμε μπει σε μία νέα διαχείριση για την επόμενη γενιά δημοπράτησης έργων. Εναρμονιζόμαστε στο 100% με την ευρωπαϊκή επιταγή που μιλάει για term deals έργα και πόσο μάλλον σε σύνθετα έργα, όπως είναι τα σιδηροδρομικά έργα. Όπως χαρακτηριστικά ανέφερε ο Υπουργός στην πρώτη ομιλία του, η επόμενη γενιά έργων των 3,5 δις, θα γίνει με αυτή τη διαδικασία του ανταγωνιστικού διαλόγου.

Ποια είναι η προσπάθειά μας να σταματήσουμε την υφιστάμενη «παθογένεια» των συμβάσεων που «τρέχουν;» Έχουμε προχωρήσει, εδώ και έξι μήνες, στην κατάρτιση τευχών, για μία Σύμβαση Construction Management που, ολιστικά και οριζόντια, θα αντιμετωπίσει και θα εντοπίσει τις «παθογένειες», για να μπορέσουμε να προλάβουμε τέτοιου είδους καταστάσεις.

Σε ότι αφορά στο ΣΔΙΤ, προφανώς, και θα προωθηθεί από την πλευρά του διαχειριστή της γραμμής του ΟΣΕ και έχει προγραμματιστεί για την επόμενη τριετία από την ολοκλήρωση των συμβάσεων, γιατί με κάποιο τρόπο θα πρέπει αυτά τα έργα να συντηρούνται.

Δεν θέλω να επεκταθώ στις «απορροφήσεις» και τις δημοπρατήσεις, καθώς δεσμεύτηκε ο Υπουργός, ότι θα τοποθετηθεί. Θέλω απλά να πω το εξής. Από τον Οκτώβρη του 2019, που αναλάβαμε τη διοίκηση της εταιρείας, στις υφιστάμενες ενεργές συμβάσεις δεν μπορούσαμε σε καμία από αυτές να προχωρήσουμε σε πιστοποιήσεις, διότι είχαν διοικητικά κενά. Χρειάζονταν διοικητικές αποφάσεις, χρειάζονταν τεχνικές λύσεις και σήμερα που μιλάμε, μετά από ενάμιση χρόνο, όλες οι υφιστάμενες συμβάσεις που εντοπίστηκαν στην εταιρεία βρίσκονται σε «τροχιά» πλήρους ανάπτυξης των εργοταξίων.

Από την πλευρά μου, αυτά ήθελα να προσθέσω, κύριε Πρόεδρε. Αν χρειαστεί, θα επανέλθω.

Σας ευχαριστώ πολύ.

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

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Θέλω να απαντήσω σύντομα στην αναφορά που έγινε, τόσο από την κυρία Πέρκα, όσο και από την κυρία Τελιγιορίδου, για το ζήτημα του σιδηροδρόμου στη Δυτική Μακεδονία, θέλοντας να αποκαταστήσω την αλήθεια.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κατ’ αρχάς, υπήρξε μία πρόταση, σε ότι αφορά στην ένταξη της σιδηροδρομικής γραμμής και της σύνδεσης μεταξύ Ελλάδας και Αλβανίας, μέσω Καστοριάς- Κρυσταλλοπηγής και Πόγραδετς, αλλά επειδή θα πρέπει να λέμε αλήθειες σε αυτή την Αίθουσα, προφανώς δεν υπήρξε καμία χρηματοδότηση και δεν υπήρχε καμία μελέτη. Μάλιστα, είμαστε και στη διάθεσή σας να σας δείξουμε τον βασικό σχεδιασμό. Υπάρχουν διάφορες εναλλακτικές διαδρομές. Από εκεί και πέρα, όμως, θα πρέπει να προχωρήσουμε. Είναι άλλο να υπάρχει μία ιδέα και ένας σχεδιασμός επί χάρτου και άλλο να υπάρχει ένα έργο ενταγμένο, χρηματοδοτούμενο και να υπάρχουν και μελέτες. Το ξέρετε πολύ καλά και θα πρέπει να είμαστε πάρα πολύ ακριβείς. Βεβαίως, δεν είναι η πρώτη φορά που η Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ στα «χαρτιά» βάζει κάποια έργα και, στην ουσία, δεν υπάρχει η παραμικρή μελετητική «ωριμότητα». Σε κάθε περίπτωση, το επόμενο διάστημα, θα παρουσιάσουμε τις διάφορες εναλλακτικές.

 Σε αντίθεση με αυτά που ακούστηκαν από την πλευρά της κυρίας Πέρκα, θέλω να πω, ότι ο προγραμματισμός δεν γίνεται, επειδή κάποιος τοπικός παράγοντας θέλει να κάνει μία συγκεκριμένη διαδρομή. Είναι βάσει συγκεκριμένων παραγόντων που αφορούν στη μελετητική επάρκεια και το κόστος του έργου. Νομίζω, ότι θα προταθεί η βέλτιστη λύση και θα αποφασιστεί, προκειμένου να γίνει αυτό το σημαντικό έργο που θα ενώσει την Αλβανία με την Ελλάδα.

Σας ευχαριστώ πολύ.

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

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

Ξεκινώντας, θα απαντήσω στον εκπρόσωπο της Ελληνικής Λύσης, τον κύριο Βιλιάρδο. Θα συμφωνήσω, καταρχάς, μαζί του, ότι εδώ και πάρα πολλά χρόνια, υπήρχε ένα «γαϊτανάκι» συμπληρωματικών συμβάσεων, ειδικά στα σιδηροδρομικά έργα. Όποιος δει με πολύ μεγάλη προσοχή και τις καθυστερήσεις που υπήρχαν στα σιδηροδρομικά έργα και τις υπερβάσεις προϋπολογισμών, θα διαπιστώσει ότι είναι ένα δομικό πρόβλημα που υπάρχει, εδώ και πάρα πολλά χρόνια, στα σιδηροδρομικά έργα. Γι’ αυτό, άλλωστε, είμαστε, αυτή τη στιγμή, σε μία διαπραγμάτευση με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, για να αλλάξουμε την όλη διαδικασία. Γι’ αυτό τον λόγο η ΕΡΓΟΣΕ θα μπει σε μία διαδικασία -με την έγκριση πάντα της Διαχειριστικής, δηλαδή, των οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης- να μπορέσει να προσλάβει, επιπλέον, συμβούλους contracture managers και project managers, για να μπορέσει να «ωριμάσει» γρήγορα έργα.

Θα σας πω, τι συνέβαινε, κύριε Βιλιάρδε. Άλλος έκανε τη μελέτη σε ένα σιδηροδρομικό έργο, το οποίο, συνήθως, είχε μία διάρκεια πολύ μεγάλη, μετά γινόταν η δημοπράτηση του έργου και έτσι τα έργα καθυστερούσαν. Ενώ, λοιπόν, συμβασιοποιούσαμε έργα και υπογράφαμε συμβάσεις, τα έργα δεν ολοκληρώνονταν.

 Αυτή την «παθογένεια», για πρώτη φορά, την αναγνωρίζουμε όλοι. Είναι ένα κοινό μυστικό στα σιδηροδρομικά έργα. Γι’ αυτόν τον λόγο αυτά τα έργα έχουν μείνει για πολλά χρόνια πίσω. Όπως σας είπα, εμείς θα σκεφτούμε, εκτός πλαισίου και πάντα με τη σύμφωνη γνώμη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την αρμόδια Επίτροπο, ώστε να μπορέσουμε αυτές τις διαδικασίες να τις «τρέξουμε» πολύ πιο γρήγορα, με άλλες διαδικασίες. Και στον ν. 4412, όπως είδατε, πήγαμε ένα βήμα παραπάνω, για να ενισχύσουμε τη μελέτη και την κατασκευή, έτσι ώστε να μπορέσουμε να «τρέξουμε» τις διαδικασίες ακόμη πιο γρήγορα.

 Ακούστηκαν, όμως, μερικά πράγματα που δεν έχουν καμία σχέση με την πραγματικότητα. Ακούστηκε ότι ο ΣΥΡΙΖΑ την τελευταία τετραετία, όπως το είπε πολύ ξεκάθαρα η αγαπητή συνάδελφος, «απορρόφησε» ένα δις για έργα. Δυστυχώς, τα νούμερα σας διαψεύδουν και είμαι στη διάθεσή σας να σας τα δώσω. Ακόμη, και αν προσθέσετε τις δημοπρατήσεις και τις συμβασιοποιήσεις, που είναι δύο ξεχωριστά πράγματα, δεν φτάνετε σε αυτό το νούμερο. Και τα νούμερα, δυστυχώς, για σας, είναι τα εξής. Την περίοδο 2012 - 2014 συμβασιοποιήθηκαν 1,2 δις και την περίοδο 2016 - 2019 235 εκατομμύρια. Αλλά ξέρετε κάτι; Αυτό δεν είναι το ζητούμενο. Το ζητούμενο δεν είναι να μπούμε σε μία αντιπαράθεση για το ποιος συμβασιοποίησε τι και ποιος ανακοίνωσε έργα σε τίτλους. Το ζήτημα είναι, ειδικά στα σιδηροδρομικά έργα, να καταλάβουμε κάποτε, ότι πρέπει να ξεπεράσουμε τις τεράστιες καθυστερήσεις και τις τεράστιες υπερβάσεις σε προϋπολογισμούς. Αυτό είναι κάτι, λοιπόν, που γίνεται τώρα και είναι κάτι που θα προχωρήσει πάρα πολύ άμεσα.

Σε ότι αφορά στα χρονοδιαγράμματα, ο κ. Γκόκας από το ΚΙΝ.ΑΛ., ρώτησε ποιο είναι το χρονοδιάγραμμα της συγκεκριμένης συμπληρωματικής Σύμβασης. Το χρονοδιάγραμμα είναι οκτώ μήνες. Όλοι γνωρίζουμε, ότι το σύστημα ΟΣΕ - ΕΡΓΟΣΕ, εδώ και πάρα πολλά χρόνια, είχε τεράστια προβλήματα. Τεράστια προβλήματα. Είχαμε πολλές φορές «κωμικοτραγικές» περιπτώσεις, η ΕΡΓΟΣΕ να παραδίδει έργο και ο ΟΣΕ να μην παραλαμβάνει. Αυτά, λοιπόν, τελειώσανε. Πώς; Πλέον, έχουμε έρθει σε μία πολύ συγκεκριμένη συμφωνία, για το ποιος κάνει τι. Ο ΟΣΕ είναι υπεύθυνος για τη συντήρηση του δικτύου και η ΕΡΓΟΣΕ είναι υπεύθυνη για τον σχεδιασμό και την υλοποίηση νέων σιδηροδρομικών έργων. Δηλαδή, το αδιανόητο, επί τόσα χρόνια, έγινε αυτονόητο. Δηλαδή, να ξέρει ο κάθε οργανισμός τι κάνει.

 Σε ότι αφορά στο ΣΔΙΤ, έχουμε ένα πρόβλημα. Ποιο είναι αυτό το πρόβλημα; Έχουμε ελλιπέστατη συντήρηση του δικτύου της υποδομής. Αυτό είναι κάτι που το γνωρίζει όλος ο τεχνικός κόσμος και, δυστυχώς, με την κρίση αυτό το πρόβλημα «γιγαντώθηκε». Επομένως, τι λέμε εμείς; Λέμε το προφανές, αυτό που γίνεται και σε πολλές άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Δηλαδή, αφού τελειώσει η ολοκλήρωση του σιδηροδρομικού δικτύου, η ανάταξη του σιδηροδρομικού δικτύου, θα κάνουμε ένα ΣΔΙΤ, το οποίο υπολογίζεται στα επόμενα δύο με τρία χρόνια, έτσι ώστε με σύμπραξη του ιδιωτικού και του δημόσιου τομέα- και δεν μιλάμε για ιδιωτικοποίηση, γιατί τα ΣΔΙΤ δεν είναι ιδιωτικοποιήσεις και να μην λέμε πράγματα που δεν έχουν καμία σχέση με την πραγματικότητα- θα έχουμε πλήρη συντήρηση και λειτουργία του δικτύου. Δεν θα έχουμε «σπασμένες» εργολαβίες, για να το πω απλά, οι οποίες καθυστερούν και οι οποίες, τελικά, αφήνουν ένα δίκτυο, πολλές φορές, ασυντήρητο και προβληματικό.

Αυτά ήθελα να πω, κύριε Πρόεδρε, ως προς τις ερωτήσεις που τέθηκαν. Σε ότι αφορά σε όλα τα άλλα ζητήματα που τέθηκαν, είμαι στη διάθεση όλων των συναδέλφων στη διάρκεια του Κοινοβουλευτικού Ελέγχου, να απαντήσω.

Σας ευχαριστώ πολύ.

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

**ΟΛΥΜΠΙΑ ΤΕΛΙΓΙΟΡΙΔΟΥ:** Κύριε Πρόεδρε, μπορώ να έχω το λόγο για μία διευκρίνηση για το έργο;

Είπατε, κύριε Υφυπουργέ, ότι το έργο Φλώρινα - Κρυσταλλοπηγή - Πόγραδετς και Αεροδρόμιο Καστοριάς, ήταν απλά μια ιδέα; Το είπατε σωστά; Έχετε εκεί τον εκπρόσωπο της ΕΡΓΟΣΕ. Υπάρχουν ολόκληροι φάκελοι γι’ αυτό το έργο. Εγώ να σας θυμίσω μόνο τη «διακήρυξη 190 12 του ΟΣΕ».

Η μελέτη γίνεται, κύριε Υπουργέ, και πρέπει μέχρι το καλοκαίρι να τελειώσει. Τελειώνει ο σχεδιασμός; Αλλάζετε, τελείως, τον σχεδιασμό; Να είναι ξεκάθαρο εάν ακυρώνετε αυτό το έργο αυτό που είναι διακρατικό και που αν ακυρωθεί, θα είναι καταστροφικό για τη Δυτική Μακεδονία, ενώ εκθέτει τη χώρα και στην Ευρώπη. Έχει εγκριθεί από το Ευρωπαϊκό Σιδηροδρομικό Δίκτυο, από την Κομισιόν και έχει γίνει σε συνεργασία του αλβανικού Υπουργείου Μεταφορών με την ΕΡΓΟΣΕ. Δεν τα έχετε αυτά τα στοιχεία; Θα σας τα καταθέσουμε.

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

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Χαίρομαι, γιατί η κυρίαΤελιγιορίδου έκανε δύο βήματα πίσω. Από ένα ολοκληρωμένο έργο, ξαφνικά μιλάμε για μελέτη. Άρα, στην ουσία, επιβεβαιώνει αυτά που είπα και εγώ προηγουμένως. Δηλαδή, ότι είναι ένα έργο που πρέπει να «ωριμάσει», γιατί δεν υπάρχει καν μελετητική επάρκεια. Δεν είπα κάτι διαφορετικό, κυρία Τελιγιορίδου. Στην πρωτολογία σας είπατε, ότι είναι ένα έργο που είναι χρηματοδοτούμενο και έχει προχωρήσει. Νομίζω, ότι θα πρέπει να πούμε αλήθειες σε αυτή την Αίθουσα.

Από εκεί και πέρα, θα έχω τη δυνατότητα να σας ενημερώσω. Σκοπεύω, μάλιστα, κάποια στιγμή, να επισκεφτώ και την περιοχή, όπου θα γίνει μία πλήρης ενημέρωση. Έχω ενημερώσει και κάποιους συναδέλφους σας από τη Δυτική Μακεδονία από το δικό σας Κόμμα για το ζήτημα αυτό και θα υπάρχει και πλήρης ενημέρωση.

Να ξέρετε, πάντως, ότι δεν είναι θέμα ΕΡΓΟΣΕ. Είναι θέμα ΟΣΕ που είναι στον στρατηγικό σχεδιασμό, σε ότι αφορά στο συγκεκριμένο ζήτημα. Είπα, άλλωστε, και στην πρωτολογία μου ξεκάθαρα, ότι για εμάς αποτελεί προτεραιότητα. Δεν υπάρχει καμία αμφιβολία.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Στο σημείο αυτό, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η ενημέρωση της Επιτροπής μας από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, τον κ. Κωνσταντίνο Καραμανλή, σύμφωνα με το άρθρο 32 παρ. 9 του Κανονισμού της Βουλής, σχετικά με: «Υπολειπόμενες εργασίες ολοκλήρωσης της υποδομής και των κτηριακών εγκαταστάσεων και κατασκευή της επιδομής των ηλεκτρομηχανολογικών εγκαταστάσεων, της σηματοδότησης, των τηλεπικοινωνιών και της ηλεκτροκίνησης της Νέας Διπλής Σιδηροδρομικής Γραμμής Υψηλών ταχυτήτων Τιθορέα-Δομοκός».

Λύεται η συνεδρίαση. Καλή συνέχεια σε όλους.

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

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος-Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Σταμενίτης Διονύσιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Σαρακιώτης Ιωάννης, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Κατρίνης Μιχαήλ, Πάνας Απόστολος, Λαμπρούλης Γεώργιος, Κατσώτης Χρήστος, Κομνηνάκα Μαρία, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων-Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Τέλος και περί ώρα 15.40΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**