**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΖ΄- 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, 9 Φεβρουαρίου 2017, ημέρα Πέμπτη και ώρα 11.10΄, στην **Αίθουσα «Προέδρου Αθανασίου Κωνστ. Τσαλδάρη» (223),** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία της Προέδρου αυτής, κυρίας Χαράς Καφαντάρη, με θέμα ημερήσιας διάταξης την ενημέρωση των μελών της Επιτροπής από τον Διευθύνοντα Σύμβουλο της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., κ. Αθανάσιο Βούρδα, σύμφωνα με το άρθρο 32 παρ.9 του Κανονισμού της Βουλής, σχετικά με τη σύμβαση έργου «ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΕΡΓΩΝ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΔΙΠΛΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΑΠΟ Χ.Θ. 113+000-123+500 ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΨΑΘΟΠΥΡΓΟΣ – ΠΕΡΙΟΧΗ ΡΙΟΥ» (Α.Δ. 716), με Αναθέτουσα Αρχή την Εταιρεία ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε..

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Χρήστος Σπίρτζης, ο κ. Αθανάσιος Βούρδας, Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ.Α.Ε., ο κ. Γεώργιος Λασπονίκος, Προϊστάμενος της Διεύθυνσης Νομικών Υπηρεσιών της ΕΡΓΟΣΕ.Α.Ε., ο κ. Κωνσταντίνος Βενετσανάκος, Προϊστάμενος της Διεύθυνσης Έργων της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., η κυρία Αικατερίνη Σπυροπούλου, Προϊσταμένη της Διεύθυνσης Συμβάσεων και Προμηθειών της ΕΡΓΟΣΕ.Α.Ε. καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

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

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Βράντζα Παναγιώτα, Κατσαβριά- Σιωροπούλου Χρυσούλα, Δημαράς Γιώργος, Δημητριάδης Δημήτρης (Μίμης), Δρίτσας Θεόδωρος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Καματερός Ηλίας, Καραγιάννης Γιάννης, Ηγουμενίδης Νίκος, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Μπαλωμενάκης Αντώνης, Ουρσουζίδης Γιώργος, Παπαδόπουλος Νίκος, Ριζούλης Ανδρέας, Σιμορέλης Χρήστος, Σπαρτινός Κώστας, Συρμαλένιος Νίκος, Γεννιά Γεωργία, Τζάκρη Θεοδώρα, Τριανταφυλλίδης Αλέξανδρος, Αραμπατζή Φωτεινή, Γιόγιακας Βασίλειος, Δήμας Χρίστος, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Κασαπίδης Γεώργιος, Κατσαφάδος Κωνσταντίνος, Κόνσολας Εμμανουήλ, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπασιάκος Ευάγγελος, Μπουκώρος Χρήστος, Πλακιωτάκης Ιωάννης, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Στύλιος Γεώργιος, Ζαρούλια Ελένη, Παναγιώταρος Ηλίας, Σαχινίδης Ιωάννης, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Κωνσταντινόπουλος Οδυσσέας, Τζελέπης Μιχαήλ, Καραθανασόπουλος Νικόλαος, Λαμπρούλης Γεώργιος, Δελής Ιωάννης, Καμμένος Δημήτριος και Αμυράς Γεώργιος.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κύριοι και κυρίες Βουλευτές, καλημέρα σας. Συνεδριάζει σήμερα η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου με θέμα ημερήσιας διάταξης την ενημέρωση των μελών της Επιτροπής από τον Διευθύνοντα Σύμβουλο της ΕΡΓΟΣΕ, κ. Αθανάσιο Βούρδα, σύμφωνα με το άρθρο 32 παρ.9 του Κανονισμού της Βουλής, σχετικά με τη σύμβαση έργου «ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΕΡΓΩΝ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΔΙΠΛΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΑΠΟ Χ.Θ. 113+000 - 123+500 ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΨΑΘΟΠΥΡΓΟΣ – ΠΕΡΙΟΧΗ ΡΙΟΥ» (Α.Δ. 716), με Αναθέτουσα Αρχή την Εταιρεία ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.. Παρίσταται και ο αρμόδιος Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Σπίρτζης.

Το λόγο έχει ο κ. Υπουργός.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Θέλω να ενημερώσω τους συναδέλφους ότι τέλος του έτους ολοκληρώνεται η σιδηροδρομική γραμμή μέχρι το Αίγιο, δημοπρατείται, επίσης, μέχρι το τέλος του χρόνου το έργο της ηλεκτροκίνησης. Δυστυχώς, εδώ, έχει επιλεγεί από τις προηγούμενες διοικήσεις της ΕΡΓΟΣΕ, να «βγαίνει» σε διακριτούς διαγωνισμούς η σιδηροδρομική υποδομή σε σχέση με την υποδομή της ηλεκτροκίνησης.

Ο στόχος που έχουμε είναι μέχρι το τέλος του 2019, αρχές του 2020, να ολοκληρωθεί η σιδηροδρομική γραμμή με ηλεκτροκίνηση από την Αθήνα μέχρι την Πάτρα.

Έχουμε ξεκινήσει, εδώ και πάρα πολύ καιρό, τη διαβούλευση με τους τοπικούς φορείς της Πάτρας- με το Δήμο, την Περιφέρεια, το Τεχνικό Επιμελητήριο και τους υπόλοιπους φορείς- έχουμε καταθέσει 3 προτάσεις για το τμήμα της σιδηροδρομικής γραμμής που θα μπει μέσα στην πόλη ο σιδηρόδρομος ή θα επιλέξουμε μια άλλη όδευση. Τις επόμενες ημέρες θα έχουμε νέα συνάντηση με τους φορείς της πόλης, γιατί θα μπορούμε να σχεδιάζουμε τόσο «βαριές» υποδομές, χωρίς να λαμβάνεται πολύ σοβαρά υπόψη, να γίνεται μια πραγματική διαβούλευση με την κοινωνία και τους τοπικούς φορείς.

Ο στόχος μας είναι, στις αρχές του 2020, επιτέλους, να υπάρχει ένας σύγχρονος σιδηρόδρομος με διπλή γραμμή, να αναβαθμιστεί και ο προαστιακός μέσα στην πόλη της Πάτρας, από την Αθήνα μέχρι την Αχαΐα και βέβαια στις αστικές περιοχές έξω από την Πάτρα.

Αυτός ο διαγωνισμός είναι επίσης ένα υπόδειγμα «καθυστερήσεων διαδικασιών», -μπορεί να σας ενημερώσει ο Διευθύνων Σύμβουλος- και γι' αυτό το παρουσιάζουμε σήμερα, διότι έπρεπε πολλά χρόνια πριν να έχει ολοκληρωθεί. Θα ολοκληρωθεί αυτό το έργο, από την ημερομηνία συμβάσης σε 36 μήνες, άρα μετά την σημερινή παρουσίαση και την έγκρισή σας, τη θετική σας γνώμη, πρέπει να «τρέξουμε», όσο το δυνατόν συντομότερα, να εγκατασταθεί ο ανάδοχος στο έργο και να ξεκινήσει εργασίες. Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ακολουθεί ο κ. Βούρδας, Διευθύνων Σύμβουλος ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε..

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Διευθύνων Σύμβουλος ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.): Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε. Το έργο αφορά την κατασκευή έργων υποδομής της νέας διπλής σιδηροδρομικής γραμμής από το τμήμα του Ψαθόπυργου Αχαΐας μέχρι το Ρίο. Η δαπάνη του έργου, σύμφωνα με τον προϋπολογισμό της Υπηρεσίας ήταν 174 εκατ. ευρώ, στην οποία περιλαμβάνονται και το 9% των απρόβλεπτων δαπανών και το ποσό για τις απολογιστιστικές εργασίες. Μετά από την ολοκλήρωση της δημοπρασίας, το τίμημα διαμορφώθηκε στα 96 εκατ. ευρώ, χωρίς Φ.Π.Α. και αναθεώρηση.

Το συγκεκριμένο έργο αφορά την κατασκευή της υποδομής της νέας διπλής σιδηροδρομικής γραμμής υψηλών ταχυτήτων στη διαδρομή Κόρινθος- Πάτρα και αποτελεί συνέχεια της ήδη μελετηθείσας και κατασκευασθείσας νέας γραμμής Κορίνθου – Αθηνών. Περιλαμβάνεται στο έργο 10,5 χλμ. και αρχίζει από την περιοχή των Αραχωβίτικων και καταλήγει στην περιοχή Μποζαΐτικα, λίγο μετά το Ρίο.

Στο έργο περιλαμβάνονται επίσης και παρεμβάσεις που σχετίζονται με την αποκατάσταση του οδικού, αλλά και των λοιπών δικτύων της περιοχής, από όπου θα περάσει το έργο και θα γίνουν, οι όποιες κατασκευές. Στο φυσικό αντικείμενο, περιλαμβάνεται η κατασκευή της υποδομής της νέας διπλής σιδηροδρομικής γραμμής, η αποκατάσταση του τοπικού οδικού δικτύου και η αποκατάσταση επικοινωνίας μεταξύ των οικισμών και των παράπλευρων ιδιοκτησιών. Περιλαμβάνει την κατασκευή του συνόλου των υδραυλικών έργων που απαιτούνται για την προστασία της σιδηροδρομικής γραμμής, την κατασκευή οδικών και σιδηροδρομικών γεφυρών, την κατασκευή διπλής σήραγγας «cover and cut» στην περιοχή του Αγίου Βασιλείου και αντίστοιχα και την κατασκευή διπλής σιδηροδρομικής σήραγγας «cover and cut» στην περιοχή του Ρίου, αλλά και τοίχους αντιστήριξης της νέας σιδηροδρομικής γραμμής.

Το έργο χρηματοδοτείται από τη Διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη 14 20» από το «Connecting Europe Facilities» και η δημοπρασία για την επιλογή αναδόχου έγινε στις 24/3/2015 στα γραφεία της ΕΡΓΟΣΕ. Υπήρξαν 7 εταιρείες που κατέθεσαν προσφορά και προσωρινός μειοδότης είναι η εργοληπτική επιχείρηση με την επωνυμία «G.D. Infrastructure», με μέση τεκμαρτή έκπτωση 45,2% και σύμφωνα με την απόφαση του Δ.Σ. της ΕΡΓΟΣΕ, το ποσό ανέρχεται στα 86,678 εκατ. ευρώ και με συνολική προσφορά 96 εκατ. ευρώ , στην οποία βέβαια, περιλαμβάνονται και τα απρόβλεπτα, ύψους 7,8 εκατ. ευρώ και είναι το 9% της δαπάνης της προσφοράς και οι απολογιστικές εργασίες ύψους 1,5 εκατ. ευρώ.

Η προθεσμία για την περάτωση του έργου είναι 36 ημερολογιακοί μήνες από την υπογραφή της συγκεκριμένης Σύμβασης. Το έργο αφορά στον εκσυγχρονισμό του Σιδηροδρομικού Άξονα Αθήνα – Κόρινθος – Πάτρα, τμήμα του οποίου είναι και το συγκεκριμένο έργο και αποσκοπεί στον περιορισμό των ατυχημάτων, τη βελτίωση των ελληνικών μεταφορών με σιδηρόδρομο, τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του σιδηροδρόμου ως προς τα άλλα μεταφορικά μέσα, την υποβοήθηση της οικονομικής ανάπτυξης της Πελοπόννησο, αλλά και της εθνικής οικονομίας, γενικότερα.

Η Γραμμή αυτή συνδέεται με τη Γραμμή Πειραιάς – Θεσσαλονίκη, Διασυνοριακές Συνδέσεις Ειδομένη - Προμαχώνας και μέσω αυτής με το Ευρωπαϊκό Σιδηροδρομικό Δίκτυο. Για την εν λόγω Σύμβαση έχει ακολουθηθεί όλη η νόμιμη διαδικασία που προβλέπεται από την ελληνική και την κοινοτική νομοθεσία. Τηρήθηκαν όλοι οι όροι δημοσιότητας και διαφάνειας και έχει αποσταλεί η σύμφωνη γνώμη της Διαχειριστικής Αρχής. Επίσης, έχει κοινοποιηθεί η Πράξη του Ελεγκτικού Συνεδρίου, με βάση την οποία δεν κωλύεται η υπογραφή της Σύμβασης. Σας ευχαριστώ πολύ.

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

ΗΛΙΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΡΟΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Θα θέλαμε να κάνουμε μία ερώτηση. Νομίζω ότι είναι η τρίτη ενημέρωση που γίνεται για την κατασκευή αυτής της σιδηροδρομικής γραμμής. Ευχόμαστε να τελειώσει γιατί όλοι το επιθυμούν.

Οι απορίες και οι ερωτήσεις που έχουμε αφορούν στο Σιδηροδρομικό Δίκτυο Πελοποννήσου στο τμήμα προς Τρίπολη που έγινε μία αναβάθμιση που πλήρωσε ο ελληνικός λαός και μόλις έγινε η αναβάθμιση έκλεισε. Οι απαντήσεις που μας έχετε δώσει, κύριε Υπουργέ, μέσω του Υπουργείου σας, νομίζουμε ότι δεν είναι ικανοποιητικές. Δεν ήσασταν εσείς, βέβαια, εκείνοι, οι οποίοι έκαναν αυτό το έργο και μετά το σταμάτησαν. Ήταν άλλοι. Αλλά θεωρούμε, ότι θα έπρεπε να υπάρξουν, αν μη τι άλλο, κάποιες διοικητικές ή άλλες ευθύνες γι' αυτό που είχε συμβεί.

Σε ό,τι αφορά στη συγκεκριμένη γραμμή και με τα νέα δεδομένα, όπου ο ΟΣΕ πωλήθηκε σε μία ιταλική εταιρεία έναντι ενός πολύ χαμηλού τιμήματος, τα έξοδα για την αναβάθμιση του Σιδηροδρομικού Δικτύου και για τις νέες γραμμές τις πληρώνει ο ελληνικός λαός ή θα τα πληρώσει η νέα εταιρεία, αφού έγινε μία συμφωνία και τα έσοδα θα τα εισπράττει εκείνη; Αυτή είναι η απορία μας και για τη γραμμή Ψαθόπυργος – Πάτρα, αλλά και για τις άλλες γραμμές. Ακούμε μεγαλεπήβολα σχέδια για αναβάθμιση όλου του σιδηροδρομικού δικτύου.

 Μια τελευταία ερώτηση για το μεγάλο σκάνδαλο στο Αντίρριο που έγινε μία σιδηροδρομική γραμμή, πληρώνουμε σταθμάρχες, επί προηγούμενων κυβερνήσεων και αγοράσαν και κάποιες αμαξοστοιχίες που δεν ταιριάζουν και έχουμε και τις κοιτάμε, θα υπάρξουν κάποιες ευθύνες σε κάποιους για όλα αυτά; Ευχαριστώ πολύ.

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

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Κύριε Υπουργέ, δεν θα καταχραστώ το χρόνο, απλώς, θα ήθελα να σημειώσω ότι το έργο ήταν έτοιμο προς δημοπράτηση από την προηγούμενη Κυβέρνηση. Εδώ προκύπτει ένα ερώτημα. Κατά πόσο έπρεπε να περάσουν δύο χρόνια, να υπάρξουν τόσο μεγάλες καθυστερήσεις για να εξετάζει η Κυβέρνηση το έργο;

Θα ήθελα να αναφερθώ και σε κάτι πιο συγκεκριμένο. Θα ήθελα να μου πει ο Πρόεδρος της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., για ποιο λόγο έγινε όλη αυτή η καθυστέρηση, γιατί με την απόφαση 3170/ 28/8/2015 το Δ.Σ. της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. είχε αποφασίσει την ανάθεση του έργου στο δεύτερο Ανάδοχο, την εταιρία «Πόρτο Καρράς». Έγιναν, όπως θυμάμαι, αρκετές προσφυγές και ακυρωτικές αποφάσεις στο Ελεγκτικό Συνέδριο, με αποτέλεσμα, τελικά, το Ελεγκτικό Συνέδριο να γυρίσει πίσω και να διατάξει την ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. να δώσει το έργο στην Εταιρία «GT Infrastructure».

Άρα, εδώ οι ερωτήσεις είναι δύο. Για ποιο λόγο έγιναν όλες αυτές οι καθυστερήσεις και οι προσφυγές. Κατά πόσο υπάρχουν κάποιες ανησυχίες της Διοίκησης και του Υπουργείου για το κατά πόσο η Εταιρεία που έχει αναλάβει το έργο μπορεί να το φέρει εις πέρας. Μπορείτε να μας πείτε και να μας διαφωτίσετε, αν η συγκεκριμένη ιταλική εταιρεία έχει εμπειρία από τόσο μεγάλα σιδηροδρομικά έργα;

Μία τελική παρατήρηση, διότι βλέπω, ότι υπάρχει μία μεγάλη αισιοδοξία ότι το έργο θα έχει 36 μήνες διάρκεια και θα ξεκινήσει το 2017 και θα ολοκληρωθεί το 2020. Νομίζω ότι γνωρίζετε πολύ καλύτερα από μένα, ότι, συνήθως, αυτό που μας έχει διδάξει η πρόσφατη ιστορία είναι ότι έχουμε τεράστιες καθυστερήσεις στα σιδηροδρομικά έργα.

Κύριε Υπουργέ, με την εμπειρία σας -το ξέρετε καλύτερα από μας-, όταν έχουμε πολύ μεγάλες εκπτώσεις σε έργα, αυτό που έχει δείξει η εμπειρία στα δύο τελευταία Πλαίσια Στήριξης είναι ότι τα έργα «φεύγουν» από το χρονοδιάγραμμα και, τελικά, το κόστος υπερβαίνει τον αρχικό Προϋπολογισμό Δημοπράτησης. Μήπως, λοιπόν, θα έχουμε και σε αυτή την περίπτωση το ίδιο φαινόμενο; Τι μπορούμε να κάνουμε; Τι μπορεί να κάνει το Υπουργείο για να αποφύγει αυτό το φαινόμενο;

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

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Κυρία Πρόεδρε, με κάλυψε, πλήρως, ο κ. Καραμανλής. Απλώς, θα ήθελα να επιμείνω στο γεγονός ότι η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. είχε επιλέξει τη δεύτερη εταιρεία. Προφανώς, αυτό έθετε σε κάποια αμφισβήτηση τη μειοδότρια ιταλική εταιρεία.

Θα ήθελα να ξέρω, αν χρησιμοποιήσατε το Δίκτυο, στα πλαίσια της ευρύτερης συνεργασίας που υπάρχει με την παραχώρηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στη «Ferrovie Dello Stato Italiane» και την «Trenitalia», αν αντλήσατε κάποιες πληροφορίες μετά την απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας για την αξιοπιστία και την ικανότητα της Εταιρείας να είναι συνεπής προς τις υποχρεώσεις της, δεδομένων και όσων είπε ο κ. Καραμανλής, για τις μεγάλες εκπτώσεις και της αρχικής αμφισβήτησης που έτυχε η Εταιρεία. Επιμένω, δηλαδή, σε ένα από τα ερωτήματα που έθεσε ο κ. Καραμανλής.

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

ΓΙΩΡΓΟΣ ΔΗΜΑΡΑΣ: Κύριε Υπουργέ, θα ήθελα να ξεκινήσω με ό,τι ξέρουμε πόσο συγκριτικά πλεονεκτήματα έχουν οι σιδηροδρομικές μεταφορές σε σχέση με τις άλλες μεταφορές από άποψη κατανάλωσης ενέργειας, από άποψη κόστους μεταφοράς όταν είναι καλό το δίκτυο ποσοτήτων ανά μονάδα μεταφερόμενου φορτίου και επομένως, πρέπει να δεχτούμε ότι οι σιδηροδρομικές μεταφορές υποτιμήθηκαν τις τελευταίες δεκαετίες σε σχέση με τις οδικές μεταφορές. Όλα αυτά σε μια κατεύθυνση αντιοικολογική και αντιενεργειακή. Επομένως, πρέπει να στραφούμε, να μεταφέρουμε κονδύλια στους τομείς ανάπτυξης των σιδηροδρόμων στην Ελλάδα.

Θα ήθελα να θέσω δύο γενικές ερωτήσεις. Πρώτον, τι γίνεται με την Εγνατία σιδηροδρομική γραμμή που είναι ένα σημαντικό ζήτημα και θα πρέπει να έχει ενημέρωση και το Κοινοβούλιο και η κοινωνία και δεύτερον, αν υπάρχουν σκέψεις για την Παρα-Ιόνια, που θα συνδέσει τα Ιωάννινα. Εδώ θα ήθελα να κάνω και μια παρατήρηση, με προηγούμενες κυβερνήσεις του συμπατριώτη μου του Βερελή τότε, έγινε ένα κομμάτι Κρυονέρι – Αγρίνιο, στο οποίο, ενώ δαπανήθηκαν πολλά χρήματα δεν λειτούργησε ποτέ και βεβαίως, έγινε με πολύ κακούς όρους αυτή, ας πούμε, η ανακαίνιση του δικτύου.

Όσον αφορά στο ίδιο το έργο που συζητάμε τώρα για την ολοκλήρωση μέχρι την Πάτρα, έχω και εγώ κάθε φορά όταν ακούω δημόσια έργα επιφυλάξεις και ερωτηματικά σε σχέση με τις εταιρείες που αναλαμβάνουν τα έργα και τις εκπτώσεις. Μέχρι τώρα έχουμε δεινοπαθήσει στο ελληνικό δημόσιο από τον τρόπο ανάθεσης, κατασκευής, παρακολούθησης των δημοσίων έργων. Ξέρουμε ότι οι μεγάλες εκπτώσεις δεν σημαίνει ότι το τελικό κόστος του έργου θα είναι και μικρό ή ότι ο χρόνος παράδοσης θα είναι λίγος. Η φερεγγυότητα των εταιρειών, όπως είπε ο συνάδελφος κ. Καραμανλής, είναι πολύ σημαντικό ζήτημα και θα ήθελα να μας δώσετε κάποια στοιχεία σε αυτό.

Επίσης, δεν γνωρίζω, αν αυτή η γραμμή είναι ακριβώς επάνω στην παλιά χάραξη ή αλλάζει η χάραξη και αν τα δεδομένα του νέου νόμου που ψηφίσαμε ότι για να γίνει μια σύμβαση θα πρέπει να μην έχουμε ζητήματα εκκρεμών απαλλοτριώσεων ή αρχαιολογίας κ.λπ., τα έχουμε λάβει υπόψη και εδώ. Σας ευχαριστώ.

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

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Εμείς βεβαίως, δεν θα ασχοληθούμε με τα «παιχνίδια» και τους ανταγωνισμούς ανάμεσα στους κατασκευαστικούς ομίλους, δηλαδή ποιος να προτιμηθεί και ποιος όχι. Αυτό μας αφήνει αδιάφορους, διότι βεβαίως, καταλαβαίνουμε πολύ καλά τα «παιχνίδια» που γίνονται από υποτιμολογήσεις και υπερτιμολογήσεις των έργων, τα έχουμε πληρώσει πανάκριβα.

Το πρόβλημα όμως και ο προβληματισμός που έχουμε είναι άλλο αυτή τη στιγμή. Πρόκειται, βεβαίως, για ένα πολύ μεγάλο έργο κ. Υπουργέ, το είπατε και εσείς, ένα έργο, το οποίο τουλάχιστον για τα επόμενα 100 χρόνια δεν πρόκειται να υπάρξει κάτι διαφορετικό, άλλωστε και η προηγούμενη σιδηροδρομική γραμμή πριν από 100 χρόνια είχε κατασκευαστεί. Υπό αυτή την άποψη, πρέπει να δούμε όλα τα δεδομένα με μια προβολή προς το μέλλον.

Αυτό δημιουργεί μια σειρά ερωτηματικά, διότι τώρα πάτε να δημοπρατήσετε ένα κομμάτι, το οποίο επί της ουσίας τι σημαίνει; Σημαίνει ότι η σιδηροδρομική γραμμή θα περάσει και μέσα από την Πάτρα αναγκαστικά, εφόσον φτάνουμε μέχρι τα Μποζαΐτικα και θα περάσει και σε όλη την παραλιακή διαδρομή με βάση την παλιά χάραξη. Όταν λέμε Άγιο Διονύσιο, Πάτρα εννοούμε και από εκεί και πέρα θα βγει έξω από την Πάτρα; Δεν βγαίνει. Θα τη διασχίσει την Πάτρα έτσι και αλλιώς. Την Πάτρα την γνωρίζουμε. Από αυτήν την άποψη, λοιπόν, πάμε να δημοπρατήσουμε κάτι το οποίο δημιουργεί τετελεσμένα γεγονότα εκ των προτέρων.

Εδώ υπάρχει ένα ζήτημα, κύριε Υπουργέ, ότι υπάρχει μια διαφορετική αντιμετώπιση και δεν το λέω από την άποψη την τοπικιστική, αλλά με διαφορετική φιλοσοφία κατασκευάστηκε η χάραξη από την Αθήνα μέχρι και όλο το νομό Κορινθίας. Δεν ακολουθεί στην παλιά γραμμή, δεν επηρέασε οικιστικά τις περιοχές και φρόντισε τουλάχιστον, εκεί που υπήρχε δυνατότητα, να μην τις επηρεάσει, ενώ αντίθετα το σύνολο του νομού Αχαΐας, με βάση αυτό, το οποίο έχει συζητηθεί μέχρι τώρα, είναι ότι θα περάσει από την παλιά χάραξη καταστρέφοντας όλη την οικιστική περιοχή του νομού Αχαΐας, όλα τα παράλια. Επειδή, δυστυχώς, στο Διακοφτό, το έβλεπαν στενά το ζήτημα, ήθελαν να περάσει μέσα από την πόλη για να μην χάσει η πλατεία εκεί και οι τρεις καφετέριες τα τρένα που θα έρχονται και θα συναντούν τον οδοντωτό με αποτέλεσμα συνολικά η περιοχή εκεί να έχει καταστραφεί.

Παρότι, έγινε αυτή η συνάντηση με τον Δήμαρχο της Πάτρας, κ. Υπουργέ και με τους υπόλοιπους τοπικούς φορείς και παρουσιάσατε τις τρεις εναλλακτικές περιπτώσεις, εμείς θα θέλαμε με πολύ μεγάλη σοβαρότητα, όχι ότι δεν τη δείχνετε, αλλά με πολύ μεγαλύτερο προβληματισμό να συζητήσουμε αυτή την υπόθεση, διότι ακριβώς μπορεί να υπάρχει και τέταρτη εναλλακτική. Δηλαδή, να μην περνάει, να μην κατεβαίνει πάλι νότια, όπως είναι η πρότασή σας και να συναντάται πριν τα Βραχναίικα, να συνεχίζει ευθεία κάτω και να βγαίνει στο γήπεδο της Κάτω Αχαΐας, περνώντας μέσα από τη βιομηχανική περιοχή και αφήνοντας την παλιά χάραξη με μια μικρή αναβάθμιση για να λειτουργήσει ο προαστιακός. Μικρής όχλησης χωρίς κανένα πρόβλημα και οι συνδετήριοι άξονες να είναι με τον προαστιακό όπου χρειάζεται, με το ενδεχόμενο να έχει και μικρότερο κόστος απαλλοτριώσεων.

 Βεβαίως, το ανάγλυφο είναι δύσκολο και το καταλαβαίνουμε, όμως δεν μιλάμε για κάτι το οποίο θα είναι για 10 χρόνια, για να πεις ότι το κόστος δεν θα αποσβεστεί, πολύ περισσότερο, δε, όταν στις προτάσεις τις οποίες κατατέθηκαν από όσο έχουμε δει, μιλάνε και για μονή χάραξη μέσα στην Πάτρα. Άρα, οι καθυστερήσεις, ο προαστιακός, τα εμπορευματικά και όλα αυτά και ότι θα υπάρχουν και ανισόπεδες διαβάσεις στο αστικό κέντρο. Ανισόπεδες διαβάσεις στον 21ο αιώνα. Προβλέπονται 4 με 5 ανισόπεδες διαβάσεις μέσα στην Πάτρα.

Από αυτή την άποψη εκφράζουμε μια πολύ μεγάλη επιφύλαξη κατά πόσο πρέπει να προχωρήσετε άμεσα στη δημοπράτηση αυτού του κομματιού από τον Ψαθόπυργο μέχρι τα Μποζαΐτικα, πολύ περισσότερο που σήμερα τυχαία σε ένα από τα κανάλια είδα ότι στον Καστελόκαμπο υπάρχουν κινητοποιήσεις για να μην περάσει η χάραξη μέσα από εκεί - είναι ανάμεσα στο Ρίο και στα Μποζαΐτικα, ο Καστελόκαμπος- διότι, ακριβώς, σηκώνετε τείχη αποκλεισμού. Εμείς θα επιμείνουμε προς το παρόν, χρειάζεται μεγαλύτερος προβληματισμός και να μην απορριφθεί η υπόθεση παράκαμψης της Πάτρας και νέα χάραξη τουλάχιστον από την Πάτρα και νότια μέχρι την Κάτω Αχαΐα.

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

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ: Θα ήθελα την προϊστορία αυτού του έργου, διότι, μας «κουνάνε πάλι το δάχτυλο», ότι αργήσαμε. Θα ήθελα συγκεκριμένη απάντηση, πόσο στοίχισε ο προϋπολογισμός του αρχικού έργου και για ποιους λόγους καθυστέρησε αυτό το σημαντικό έργο. Θέλω πειστικές απαντήσεις.

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

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΑΡΤΙΝΟΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, κύριε διευθύνοντα σύμβουλε, κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα και εγώ να επιμείνω, το είπε και ο συνάδελφος κ. Παπαδόπουλος, στις ερωτήσεις. Παρακαλώ, να υπάρξουν σαφείς απαντήσεις, στις ερωτήσεις που έκαναν οι συνάδελφοί από τη Ν.Δ., περί καθυστερήσεων, κόστους και αξιοπιστίας των εταιριών. Απ' ό,τι ξέρω σχετικά με την εταιρία που κηρύχθηκε να πάρει το έργο, υπήρξαν διαδικασίες μέσα από το Συμβούλιο Επικρατείας, αποφάσεις και δεν ξέρω, εάν οι συνάδελφοι έχουν στο μυαλό τους κάποια άλλη διαδικασία με την οποία θα έπρεπε ή θα μπορούσε να γίνει αυτό που έγινε. Θα έλεγα, μάλιστα ότι για καθυστερήσεις και για θέματα κόστους, υπάρχει και ένα άλλο μεγάλο έργο, δεν είναι σιδηροδρομικό, αλλά είναι του Υπουργείου σας και είναι η Ολυμπία οδός. Η Ολυμπία οδός όταν ξεκίνησε εδώ και πολλά χρόνια είχε προϋπολογισμό, για όσους δεν το ξέρουν, από την Κόρινθο μέχρι έξω από την Καλαμάτα, «σκάρτο» ένα δισεκατομμύριο. Αυτό το ένα δισεκατομμύριο αναλώθηκε επί προηγουμένων κυβερνήσεων, το έργο δεν έφτασε μέχρι την Πάτρα και δεν έχει φτάσει ακόμα. Πιστεύουμε ότι το Πάσχα θα το έχουμε ολοκληρωμένο. Υπάρχουν, λοιπόν, πολλά θέματα που αξίζει τον κόπο και με αφορμή στις ερωτήσεις που έκαναν οι συνάδελφοί της Ν.Δ., να υπάρξουν κάποιες απαντήσεις και να ενημερωθεί η Επιτροπή μας.

Το άλλο που ενδιαφέρει είναι αυτό στο οποίο αναφέρθηκε και ο κ. Καραθανασόπουλος. Υπάρχει το θέμα της διέλευσης του τρένου μέσα από την πόλη για να φτάσει το συντομότερο στο νέο λιμάνι της πόλης, διότι εκεί θα αποτελέσει και ένα κόμβο συνδυασμένων μεταφορών, το τρένο, το λιμάνι. Πρέπει κάποια στιγμή σύντομα να μεταφερθεί και το παλιό εμπορικό λιμάνι, στο νέο λιμάνι της πόλης.

Με το υδατοδρόμιο που γίνεται, με τους οδικούς άξονες που θα ολοκληρωθούν, θα αποτελέσει η Πάτρα έναν κόμβο συνδυασμένων μεταφορών, όπου μπαίνει και μέσα στα ευρωπαϊκά δίκτυα. Πιστεύω ότι αυτές οι προτάσεις που ανέφερε ο Υπουργός ότι πρόσφατα κατέθεσε -τις έχουμε και εμείς υπόψη μας- και στο δήμο της πόλης για τους τρεις τρόπους διαφορετικής διέλευσης του τρένου μέσα από την πόλη. Οι προτάσεις αυτές πρέπει να συζητηθούν. Αυτό είναι και ευθύνη των τοπικών αρχών να πάρουν την πρωτοβουλία, να οργανώσουν τη διαβούλευση που ξεκίνησε με την κατάθεση των διαφορετικών προτάσεων από τον Υπουργό. Πιστεύω ότι καλό είναι να υπάρξει και ένα συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσης αυτής της διαδικασίας διαβούλευσης, διότι πιστεύω, όπως και η πλειοψηφία των Πατρινών πιστεύουν ότι το τρένο δεν πρέπει να «κόψει» την Πάτρα στα δύο ή θα υπάρξει αυτή η περιμετρική όδευσή του ή θα υπάρξει η υπογειοποίηση, όπου μέσα στις δύο από τις τρεις προτάσεις που έχει καταθέσει ο Υπουργός εναλλακτικά είναι και οι προτάσεις της υπογειοποίηση.

Νομίζω ότι αφού ολοκληρωθεί και αυτό θα έχουμε την υπογειοποίηση ή τέλος πάντων, το μη «κόψιμο» της πόλης από την έλευση του τρένου, σε συνδυασμό με την παραχώρηση του θαλάσσιου μετώπου που θα γίνει και αυτή στο δήμο. Έχει ήδη προχωρήσει πάρα πολύ η παραχώρηση του θαλάσσιου μετώπου, την έχουν αποδεχθεί όλα τα συναρμόδια Υπουργεία που μέχρι τώρα σχετίζονταν με την χερσαία λιμενική ζώνη, όπου αυτό το κομμάτι θα αποδοθεί στο δήμο και που ήταν μια πάρα πολύ θετική κίνηση και από το δημοτικό συμβούλιο της Πάτρας που ομόφωνα είχε αποδεχθεί την πρόταση του τότε Υπουργού Ναυτιλίας, του κ. Δρίτσα. Έτσι, έχουμε ένα δεδομένο όπου κυβέρνηση, τοπικοί φορείς αυτοδιοίκησης συμφωνούν. Κάτι αντίστοιχο θα συμβεί και με τη διέλευση του τρένου μέσα από την πόλη, έτσι θα έχουμε μια ολοκληρωμένη αναπτυξιακή προσέγγιση, αλλά που κυρίως θα αφορά στην εικόνα της πόλης. Ευχαριστώ.

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

ΑΝΔΡΕΑΣ ΡΙΖΟΥΛΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Επειδή καλυπτόμαστε θα είμαι σύντομος, με την εξής διευκρίνιση που θα ήθελαν να κάνει κυρίως ο κ. Υπουργός και ο Διευθύνων Σύμβουλος. Καταρχάς, για το θέμα των δικτύων, θα ήθελα να γίνει κατανοητό σε όλους όσους μας ακούν ότι η Δυτική Ελλάδα, μέσω των πολιτικών επιλογών που έχουν γίνει, για δεκαετίες έμεινε έξω από τα δίκτυα, σιδηρόδρομο και εθνική οδός. Το αποτέλεσμα ήταν να παίξει αυτό σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη της δυτικής Ελλάδας συνολικά, αφού η πρόσβαση σε αυτή ήταν τρομερά δύσκολη. Άρα, αναφέροντας ξανά τα επιχειρήματα και τις ερωτήσεις που έκαναν οι προηγούμενοι συνάδελφοι, είναι πολύ καλό να ακούσουμε από τον Υπουργό τι σημαίνει καθυστέρηση δικτύου στη Δυτική Ελλάδα και για πόσα χρόνια έμεινε έξω από το οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο, καθώς και για ποιους λόγους. Ίσως για τους λόγους που έμεινε έξω, δεν χρειάζεται, μας ενδιαφέρουν περισσότερο οι δεκαετίες και πώς συμπεριφέρθηκαν οι προηγούμενες κυβερνήσεις στη Δυτική Ελλάδα.

Θα ήθελα να διευκρινίσουμε, πώς χρηματοδοτείται η σιδηροδρομική γραμμή και για ποιο λόγο, ότι, δηλαδή, εντάσσεται στα διευρωπαϊκά δίκτυα και ότι πρέπει να «πιάσει» λιμάνι.

Στην περιοχή του Καστελόκομπου, όπου πολύ σωστά ανάφερε προηγουμένως ο συνάδελφος, κ. Καραθανασόπουλος, πραγματικά υπάρχει μια ανησυχία από τους κατοίκους, σε θέματα κυρίως διελεύσεων στην οικιστική ζώνη, δηλαδή διαβάσεις πεζών και αυτοκινήτων. Νομίζω ότι οποιαδήποτε πρόβλεψη γίνει, μια καλή συνεργασία που ήδη έχει αρχίσει και γίνεται με τον ΟΣΕ και με τους κατοίκους, ώστε και αυτοί να νιώσουν ότι δεν «κόβεται» στα δύο η περιοχή.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει η κυρία Τζάκρη.

ΘΕΟΔΩΡΑ ΤΖΑΚΡΗ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Το θέμα του έργου Ψαθόπυργος- Ρίο είναι μια παλιά ιστορία, η οποία έρχεται από το παρελθόν. Γνωρίζουμε πολύ τα θέματα που δημιουργήθηκαν στο παρελθόν με το Συμβούλιο της Επικρατείας και τις δικαστικές εμπλοκές, λόγω των πολύ υψηλών απαλλοτριώσεων στην περιοχή. Αυτό που θέλω να σας ρωτήσω είναι εάν χαλάει ή εν πάση περιπτώσει σε πιο βαθμό απαξιώνεται η υφιστάμενη χάραξη Ψαθόπυργος- Ρίο.

Σύμφωνα με τα στοιχεία που δίνει η ίδια η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. πρόκειται για ένα από τα πλέον επί κέρδη δρομολόγια που διεξάγει η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.. Μιλάει για 18 δρομολόγια ημερησίως, ουσιαστικά πρόκειται για τον προαστιακό της Πάτρας, γίνονται το χρόνο 2 εκατ. μετακινήσεις και ημερησίως μετακινούνται στη γραμμή αυτή γύρω στους 5.000-6.000 επιβάτες. Η γραμμή αυτή εξυπηρετεί τους ανθρώπους που πηγαίνουν στο νοσοκομείο του Ρίου, όλο το φοιτητικό κόσμο της Πάτρας και πολλούς άλλους. Λύνεται το θέμα με τις ανισόπεδες διαβάσεις που πρότεινε η νέα σύμβαση ή απαξιώνεται η παλιά γραμμή και χαλάει; Ξέρω τις αιτιάσεις που ακούγονται ότι η παλιά σύνδεση είναι μονόμετρη και ως επί το πλείστον μη λειτουργική, αλλά επίσης, νομίζω ότι υπάρχουν και τεχνικές λύσεις αναβάθμισης της υφιστάμενης γραμμής, ώστε να μην απαξιωθεί το έργο αυτό που νομίζω ότι είναι πολύ σημαντικό για την τοπική κοινωνία της Πάτρας, αλλά και για την ευρύτερη περιοχή της Δυτικής Ελλάδας. Ευχαριστώ.

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

 ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΗΣ: Κύρια Πρόεδρε, παίρνω αφορμή απ’ αυτό που είπε ο συνάδελφός μου κ. Σπαρτινός για τα 10 χρόνια που «περίμενε» η Πάτρα. Τι να πει και η Θεσσαλονίκη που περίμενε 45 χρόνια την τρύπα του Κούβελα για να φτιάξει ΜΕΤΡΟ; Εμείς ακόμη το περιμένουμε, το ΜΕΤΡΟ της Αθήνας, καθώς επεκτείνεται, έχει φτάσει μέχρι το Κορωπί, εκείνο θα έρθει συντομότερα και ευτυχώς που ήταν πρώτα απ’ όλα ο Καραμανλής το 2007 που το ξεκίνησε και μετά ήταν ο Σπίρτζης που, μετά από καθυστέρηση 4 ετών, το «ξεκόλλησε» και τώρα δουλεύουν 2.000 άνθρωποι στο ΜΕΤΡΟ της Θεσσαλονίκης και τρέχουν «βολίδα» όλα τα εργοτάξια κ.λπ.

 Έτσι, για να έχουμε κάποια μεγέθη σ' αυτή τη χώρα, γιατί βλέπω κάποιους αδικημένους και λέμε, εάν είστε εσείς αδικημένοι, εμείς έπρεπε να «δέσουμε πέτρα στο λαιμό» να πέσουμε στο Θερμαϊκό, με την αλήστου μνήμης τρύπα του Κούβελα.

Έρχομαι τώρα στη σιδηροδρομική γραμμή ΠΑΘΕ, Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Εύζωνοι. Υπουργέ και απευθύνομαι και με αφορμή και στον κύριο της ΕΡΓΟΣΕ, θα πρέπει να γίνει σαφές - κάτι είπε ο συνάδελφος Δημαράς - ότι η ιστορία της παρακμής του τρένου ως περιβαλλοντικό, οικολογικό, λαϊκό, μαζικό μέσο μεταφοράς και ο παραγκωνισμός του τελειώνει και εντάσσεται, ως βασικό μέσο, σε σχέση με τον πόλεμο που δεχόταν όλα τα προηγούμενα χρόνια από τα καρτέλ των ΚΤΕΛ, από κάτι ΚΤΕΛ σαν τον ΟΑΣΘ - ξέρει ο Υπουργός και «γελάει»- και από το κύκλωμα των Ι.Χ. και των εισαγωγέων αυτοκινήτου.

Αυτό πρέπει να γίνει σαφές ότι είναι πολιτική επιλογή της παρούσας κυβέρνησης και ότι το τριτοκοσμικού τύπου τρένο - την ώρα δηλαδή που τα τρένα, το γερμανικό, το γαλλικό, το ιταλικό έτρεχαν με ταχύτητα «FERRARI» και κάλυπταν την απόσταση 800 χλμ. Νίκαια - Παρίσι σε 3 ώρες, εδώ ο ελληνικός «αραμπάς», την ίδια χρονική περίοδο που τα «πακέτα» Ντελόρ, Σαντέρ κ.λπ. «έπεφταν» σαν το χαλάζι, δεν ήταν το τρένο σε προτιμησιακό καθεστώς και έτσι βρέθηκε στην «απέξω» όλης αυτής της ιστορίας - τώρα, παρόλο που είναι χαλεποί οι καιροί, πρέπει να στηριχθεί και να αποτελέσει βασικό μέσο λαϊκής, μαζικής, οικολογικής, περιβαλλοντικής μεταφοράς.

Θέλω, λοιπόν, να ακούσω τι έχουμε στο κεφάλι μας. Εντάξει, κάναμε την συγκεκριμένη επιλογή Trenitalia και όποιος έχει ταξιδέψει με την Trenitalia μπορεί να καταλάβει και τις ταχύτητες και την εξυπηρέτηση κ.λπ., όπως και με τα γαλλικά τρένα και με το γερμανικό τρένο. Εκεί είναι Ευρώπη. Από αυτήν την Ευρώπη, εμείς ήμασταν στην «πίσω» αυλή. Είναι η Ευρώπη του τρένου που όταν λέει στο εισιτήριο ότι φτάνει 11:40 και φτάνει 11:45, με 5΄ καθυστέρηση, σου πληρώνει την καθυστέρηση εκεί επιτόπου. Αυτή είναι η ευρωπαϊκή σύγκλιση σε σχέση με το τρένο που θα έπρεπε να φτάσουμε. Ενώ είχαμε το τρένο που εκτελούσε το δρομολόγιο Βελιγράδι - Σκόπια - Θεσσαλονίκη που δεν είχε ούτε τουαλέτες, το οποίο λεγόταν και «ΟΛΥΜΠΙΑΣ»! Δεν είχε όχι κυλικείο για να πιείς ένα μπουκαλάκι νερό, αλλά φτάναμε στους σταθμούς, κατεβαίναμε κάτω, κάναμε σήμα με το χέρι και ανεβαίναμε πάλι πάνω. Όλοι έπαιρναν μαζί το φαγητό τους, ξηρά τροφή, γιατί δεν υπήρχε τίποτα επάνω, ειδικά εάν έρχονταν από Βελιγράδι και πιο πάνω. Αυτό πριν από 2-3 χρόνια, όχι τη δεκαετία του 1960 της ασπρόμαυρης τηλεόρασης. Για να ξέρουμε τι λέμε.

 Συμπερασματικά, θα πείτε, κύριε της ΕΡΓΟΣΕ, για να ξέρει και ο Έλληνας πολίτης τι τρένο θα έχει. Τι τρένο έχει στο μυαλό της η παρούσα κυβέρνηση, να μας το πει. Πέρα, δηλαδή, από τα επιμέρους, Πάτρα – Κόρινθος, Κόρινθος – Αθήνα, Θεσσαλονίκη – Κιλκίς και Κιλκίς – Δοϊράνη, συνολικά υπάρχει όραμα για το τρένο; Υπάρχει η πολιτική βούληση να υλοποιηθεί αυτό και σε πόσο χρονικό διάστημα, κ. Σπίρτζη, θα υλοποιηθεί και θα έχουμε ένα τρένο εφάμιλλο, για να μιλάμε για Ευρώπη και όχι τριτοκοσμικές καταστάσεις; Ευχαριστώ.

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

 ΜΑΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ: Είναι σημαντικό, κύριε Υπουργέ, που βρίσκεστε εδώ και ευχαριστούμε για την παρουσία σας.

Ξέρετε ότι δεν έχω κάτι προσωπικό μαζί σας, παρ’ όλα αυτά πολλές φορές έχω γίνει λίγο αυστηρός και επικριτικός. Θα προσπαθήσω να το αποφύγω γι’ αυτή τη φορά, αλλά ξέρετε ότι συμπάθεια υπάρχει.

Θα ήθελα να μας πείτε για κάποια αναπάντητα ερωτήματα, από τη δική μας πλευρά, σχετικά με την κατάτμηση του έργου και γενικότερα, με της κατατμήσεις, όπως για παράδειγμα το έργο, το οποίο εδόθη και ολοκληρώθηκε χθες, εάν πιστεύετε ότι αυτή η κατάτμηση, τελικά, εξυπηρετούσε τον υγιή ανταγωνισμό, όποιος κι αν είναι αυτός ή εάν, τελικά, ήταν αποκλειστικά προς μια εξυπηρέτηση κάποιου συγκεκριμένου εργολάβου.

Θα θέλαμε να μας πείτε, τη θέση γενικότερα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με τις κατατμήσεις, ποια είναι η γνώμη σας και εάν συμφωνεί μαζί σας, εάν εξοικονομήθηκαν χρήματα από την εν λόγω κατάτμηση ή αντιθέτως, εάν αυξήθηκε το ποσό, γιατί πληροφορίες λένε, δεν ξέρω αν είναι αληθείς, γι' αυτό είστε εδώ να μας το πείτε ότι έχουν εμφανιστεί προσφορές και θα μπορούσε να ολοκληρωθεί το έργο στο 50% της τιμής, η οποία τελικά δόθηκε και να μας πείτε, κατά πόσο θεωρείτε σωστό, ως προς το ηθικό κομμάτι, να αναλαμβάνει κάποιος έργα, επί δικής σας υπουργίας, ο οποίος έχει στενή σχέση μαζί σας και ο οποίος προοριζόταν να αναλάβει και κάποιο Κανάλι.

Δεν αμφισβητώ την ακεραιότητά σας, σε καμία των περιπτώσεων και θέλω να είμαι ξεκάθαρος σ' αυτό, απλά το θέτω, όπως το είχα κάνει και στην περίπτωση του κ. Μουλόπουλου και οφείλω να το υπενθυμίσω, δηλαδή ότι η γυναίκα του Καίσαρα δεν αρκεί να είναι τίμια θα πρέπει να φαίνεται και τίμια και θα ήθελα τις δικές σας τοποθετήσεις επ’ αυτού.

Κύριε Βούρδα, θα ήθελα να ρωτήσω και εσάς μερικά πράγματα. Άκουσα με προσοχή, παρ’ όλο που δεν ήμουν εδώ γιατί ήμουν ταυτόχρονα σε 2-3 Επιτροπές, κινδυνεύω να επαναληφθώ σε κάποια πράγματα και θα ήθελα να με συγχωρήσετε γι' αυτό.

Η μία ερώτηση είναι τι έχει γίνει συνολικότερα με το έργο στο τμήμα Αθηνών - Πατρών, εάν προχωρούν ικανοποιητικά και σε ποια φάση βρίσκονται τα έργα. Όσον αφορά για την Ροδοδάφνη - Ψαθόπυργο, συγκεκριμένα, πότε αναμένεται να προκηρυχθούν οι εργασίες για την σηματοδοτήση και την ηλεκτροκίνηση; Πότε αναμένεται να ολοκληρωθεί ο σιδηροδρομικός άξονας Αθήνας - Θεσσαλονίκης;

Τέλος, θα ήθελα με την ευκαιρία που βρίσκεστε εδώ σήμερα, να ακούσω την τοποθέτησή σας σχετικά με τις θλιβερές εικόνες που είχαμε πρόσφατα, πριν λίγους μήνες, με τους αποκλεισμούς των επιβατών στα χιόνια, για τους οποίους μάλιστα, διατάχθηκε ένορκη διοικητική εξέταση από τον κ. Υπουργό, διότι μπορεί να μιλάμε γενικότερα για μεγαλόπνοα έργα και είναι πάρα πολύ σημαντικό αυτό γιατί πρέπει να προχωρούν τα έργα και πρέπει να χτίζεται κανονικά και το οδικό δίκτυο, αλλά και όλα τα έργα στην Ελλάδα γιατί μόνο έτσι θα υπάρχουν και θέσεις εργασίας και η λεγόμενη ανάπτυξη, δυστυχώς, όμως, θα πρέπει να έχουν και ένα θετικό πρόσημο και όχι αρνητικό, γιατί βλέπουμε ότι υπάρχουν πολλά δομικά προβλήματα, τα οποία έρχονται να ακυρώσουν την όποια προσπάθεια γίνεται και πραγματικά γίνεται προσπάθεια, οφείλουμε να το αναγνωρίσουμε.

Έχουμε πέντε εταιρείες. Είναι η ΟΣΕ, ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ΕΕΣΤΥ, ΓΑΙΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ και είναι εύκολο να προβλέψει κανείς ποιος έχει την ευθύνη, χωρίς να γίνονται οι ευθύνες - συγνώμη για την έκφραση – «μπαλάκι», τη στιγμή που στην πράξη δεν υπάρχει κάποιος συντονιστής.

Θα ήθελα, λοιπόν, να ακούσω το σύντομο σχόλιο σας πάνω σε αυτές τις ντροπιαστικές, κατ’ εμάς, εικόνες, οι οποίες υπήρχαν το τελευταίο χρονικό διάστημα και δεν τιμούν κανέναν και εάν θεωρείτε ότι είναι λογικό να υπάρχει αυτό το λεγόμενο «πινγκ πονγκ» ευθυνών, όταν υπάρχουν άνθρωποι εγκλωβισμένοι στο χιόνι. Σας ευχαριστώ πάρα πολύ για την προσοχή σας.

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

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Βράντζα Παναγιώτα, Κατσαβριά- Σιωροπούλου Χρυσούλα, Δημαράς Γιώργος, Δημητριάδης Δημήτρης (Μίμης), Δρίτσας Θεόδωρος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Θεοφύλακτος Γιάννης, Ιγγλέζη Κατερίνα, Καματερός Ηλίας, Καραγιάννης Γιάννης, Ηγουμενίδης Νίκος, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Μπαλωμενάκης Αντώνης, Ουρσουζίδης Γιώργος, Παπαδόπουλος Νίκος, Ριζούλης Ανδρέας, Σιμορέλης Χρήστος, Σπαρτινός Κώστας, Συρμαλένιος Νίκος, Γεννιά Γεωργία, Τζάκρη Θεοδώρα, Τριανταφυλλίδης Αλέξανδρος, Αθανασίου Χαράλαμπος, Αραμπατζή Φωτεινή, Γιόγιακας Βασίλειος, Δήμας Χρίστος, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Κασαπίδης Γεώργιος, Κατσαφάδος Κωνσταντίνος, Κόνσολας Εμμανουήλ, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπασιάκος Ευάγγελος, Μπουκώρος Χρήστος, Πλακιωτάκης Ιωάννης, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Στύλιος Γεώργιος, Ζαρούλια Ελένη, Παναγιώταρος Ηλίας, Σαχινίδης Ιωάννης, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Κωνσταντινόπουλος Οδυσσέας, Τζελέπης Μιχαήλ, Καραθανασόπουλος Νικόλαος, Μανωλάκου Διαμάντω, Μωραΐτης Νικόλαος, Καμμένος Δημήτριος, Λαζαρίδης Γεώργιος, Αμυράς Γεώργιος και Γεωργιάδης Μάριος.

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

 ΔΗΜΗΤΡΗΣ (ΜΙΜΗΣ) ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Κύριε Υπουργέ, κύριε Διευθύνοντα Σύμβουλε, θα ήθελα να εκμεταλλευτώ την παρουσία σας, με αφορμή αυτό το συγκεκριμένο έργο για το οποίο όμως πρέπει να παρατηρήσουμε το γεγονός ότι είναι κομμάτι ανάτασης μιας πολιτικής, η οποία τα τελευταία χρόνια ήθελε το σιδηρόδρομο να καταβαραθρώνεται για να καταληστεύεται με την έννοια της δημόσιας περιουσίας και του κοινού αγαθού και η απάντηση αυτής της κυβέρνησης στην προσπάθεια να ανατάξει πολιτικά αυτή τη διαδικασία είναι και το κομμάτι αυτό στην Πάτρα.

Έχει, όμως, σημασία να εκμεταλλευτούμε την παρουσία σας και να μας πείτε, εάν και όσο είναι δυνατόν, ποιο είναι το στρατηγικό μας σχέδιο στο αμέσως επόμενο χρονικό διάστημα όχι μόνο σε σχέση με τα επιμέρους έργα, κομμάτια, διασυνδέσεις, όπως αυτό του Ψαθόπυργου, αλλά εάν έχουμε και ποια είναι αυτά σε διεθνές επίπεδο πιθανές διασυνδέσεις, πιθανές ολοκληρώσεις ή τουλάχιστον, στοχεύσεις για την ανάταξη όλου του σιδηροδρομικού δικτύου στον ελληνικό, αλλά και στο νοτιοευρωπαϊκό χώρο, το οποίο είναι πράγματι, ιδιαίτερα σημαντικό, το είπαν οι προηγούμενοι να μη τα επαναλαμβάνω και εγώ, λαϊκό, οικολογικό και φθηνό μέσο μεταφοράς και προϊόντων και ανθρώπων.

Σήμερα που μιλάμε, είμαστε υποχρεωμένοι αυτό το σχέδιο να το καταθέσουμε και να το κοινωνήσουμε, καταρχήν στο χώρο αυτό της Επιτροπής μας, αλλά πολύ περισσότερο στο σύνολο εκείνων των παραγωγικών δυνάμεων που έχουν ανάγκη και πρέπει να προγραμματιστούν με βάση αυτό το σχέδιο, αυτόν τον προγραμματισμό που εμείς επιχειρούμε και θα επιχειρήσουμε να κάνουμε.

Σας παρακαλώ, με την ευκαιρία που είσαστε εδώ, να μας πείτε δύο λόγια για το συνολικότερο νομοσχέδιο για τους σιδηροδρόμους. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου): Κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Θα ξεκινήσω από τον κ. Γεωργιάδη που πρέπει να μετακομίσει στις μπροστινές καρέκλες δίπλα στον κ. Καραμανλή και όχι στην Ένωση Κεντρώων γιατί μάλλον είναι εκτός γραμμής της Ένωσης Κεντρώων και είναι εντός γραμμής της Ν.Δ..

ΜΑΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ: Μα ξέρετε ότι είμαι δίκαιος.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Και εγώ σας αγαπώ πάρα πολύ, όμως αυτό δεν έχει να κάνει. Λέω για την πολιτική γραμμή που ακολουθείτε.

Να ξεκινήσουμε από τα επί προσωπικού που μπήκαν. Ακούστε. Θα ρωτήσετε και τον Πρόεδρο της Ένωσης Κεντρώων που είναι μηχανικός και τα ξέρει. Δεν είναι κατάτμηση αυτό που έγινε στο ΠΑΤΡΑ-ΠΥΡΓΟΣ. Το λέει η Ν.Δ. επικοινωνιακά. Η κατάτμηση είναι ένα σύστημα που το χρησιμοποίησαν στελέχη της Ν.Δ., κυρίως στη Βόρεια Ελλάδα και έχουν διαβεί μεγάλες πόρτες.

Δεν είναι κατατμήσεις. Αυτό είναι διαδοχικοί διαγωνισμοί ενός ενιαίου μεγάλου έργου που όχι μόνο πρέπει να γίνεται για να διευρύνεται ο ανταγωνισμός, αλλά προβλέπεται και στην Ευρωπαϊκή οδηγία.

Ακούστε ποια είναι η διαφορά σε σχέση με το προηγούμενο. Αυτό το κομμάτι έπρεπε κανονικά να παραδοθεί τον Μάρτιο τώρα μαζί με την Ολυμπιάδα. Ήταν τμήμα της παραχώρησης. Πρέπει να απολογηθούν όσοι είχαν τον σχεδιασμό να το έχουν μέσα στην παραχώρηση στην αρχή, να το βγάλουν στη συνέχεια με έκπτωση 0% στην παραχώρηση. Πρέπει να το καταλαβαίνετε αυτό που σας λέω. Ωραία. Αυτή τη στιγμή πρέπει για να προχωρήσει το έργο να ολοκληρωθούν οι οκτώ διαγωνιστικές διαδικασίες και ταυτόχρονα- μετά από αυτό που έγινε προσφάτως- να ολοκληρωθεί η μελέτη κόστους- οφέλους, να πάει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, να περάσει τις διαδικασίες έγκρισης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, να γυρίσει, να πάει στο Ελεγκτικό Συνέδριο και μετά να γίνουν οι οκτώ συμβάσεις.

Άρα, όπως καταλαβαίνετε στην χώρα μας πια έχουμε κοινές διαδικασίες που και να θέλει ο Υπουργός ή ο Γενικός Γραμματέας να δώσει στον κ. Γεωργιάδη τη δουλειά ή στον κ. Καλογρίτσα ή στον κ. Λοβέρδο δεν μπορεί. Εντάξει, είναι κατανοητό αυτό; Αυτό ήταν πριν. Τώρα με την νέα νομοθεσία- και που το χαιρετίζω αυτό- το νέο νόμο που ψηφίστηκε το καλοκαίρι, τον ψήφισαν διευρυμένα και τα Κόμματα της Αντιπολίτευσης, δεν μπορούμε να τα κάνουμε αυτά. Πάει, ήταν το «χθες» αυτό. Έχουμε λοιπόν άλλου είδους διαδικασίες. Κατά πόσο ηθικό είναι, αν πριν από χρόνια, εγώ βάπτισα το εγγόνι του κ. Καλογρίτσα, γιατί είναι φίλος του ο γιος μου, ο γιος του κ. Καλογρίτσα, αυτό να το κρίνετε εσείς. Να πάω να τον ξεβαπτίσω, άμα είναι επειδή έγινα Υπουργός, αν προτείνετε κάτι τέτοιο. Ως Χριστιανός, δηλαδή, το λέω επειδή θα μετακομίσετε στα μπροστινά έδρανα.

ΜΑΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ: Πρέπει να αποφασίσετε αν θα πάμε στον ΣΥ.ΡΙΖ.Α. ή Ν.Δ. γιατί τελικά δεν μας έχετε πει πού πάμε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Μην ρωτάτε. Δεν λέω για το Κόμμα σας κ. Γεωργιάδη, για εσάς λέω. Ο Πρόεδρος της Ένωσης Κεντρώων έχει άλλη γραμμή.

ΜΑΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ: Όχι έχουμε την γραμμή του Κόμματος. Υπάρχει τεράστια διαφορά.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Έχει άλλη γραμμή, να αποφασίσετε για αυτό το θέμα σας. Έχει άλλη άποψη είμαι σίγουρος.

Το δεύτερο. Το λέω για να συνεννοηθούμε τι είναι κατάτμηση τι δεν είναι και τα λοιπά και τι γίνεται με τον καναλάρχη τον κ. Καλογρίτσα και όλα τα υπόλοιπα. Τον κ. Καλογρίτσα εμείς τον βρήκαμε δεν τον φτιάξαμε.

Ο κ. Καλογρίτσας πήρε πολύ μεγάλα έργα επί Ν.Δ. και του ΠΑ.ΣΟ.Κ., το μετρό στην Αθήνα, πολλά έργα στη ΘΕΜΙΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ. Ο κ. Καλογρίτσας είχε μια μεγάλη εταιρεία και έχει απ' ότι ξέρω δημοσκοπήσεων.

Ο κύριος Θεοδωρικάκος είναι το δεξί χέρι του κ. Μητσοτάκη, δεν είναι το δεξί χέρι του κ. Τσίπρα ούτε το δικό μου. Επίσης, καναλάρχης ήταν ο Πρόεδρος σας. Μην βάζετε θέματα ηθικής σε σχέση με τέτοια πράγματα.

ΜΑΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ: Καναλάρχης ο Πρόεδρος μας, έχει βγει και ο κύριος Κουρής·

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Τι να κάνουμε;

ΜΑΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ: Εντάξει το ότι ήταν καναλάρχης πριν από τριάντα χρόνια·

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Μπαίνει θέμα ηθικής

ΜΑΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ: Και έχει κατηγορηθεί τώρα αυτό δεν είναι

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ(Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Μα εσείς με ρωτάτε. Δεν ρώτησα εγώ. Εντάξει.

ΜΑΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ: Δεν έχει κάνει, μάλιστα, ο κ. Κουρής ένορκα στην Εξεταστική Επιτροπή είπε ότι από τον κ. Λεβέντη δεν αγχώνομαι.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου ): Ας μην ανοίγουμε άλλο θέμα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Δεν το άνοιξα εγώ.

ΜΑΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ: Είπε μάλιστα ότι πήρε «ψίχουλα» και ο μόνος στόχος που είχε…… ο κ. Λεβέντης ήταν…..

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου ):Κύριε Γεωργιάδη·

ΜΑΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ: Θέλω να διευκρινίσω και εγώ. Όταν υπάρχουν.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ανοίξατε θέματα και θα πάρετε απαντήσεις. Γιατί το ζήτησαν και οι Βουλευτές του ΣΥ.ΡΙΖ.Α.

 ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου ):Κύριε Γεωργιάδη, όταν τοποθετείται ο Υπουργός δεν πήρατε την άδεια να απαντήσετε.

ΜΑΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ: Ναι αλλά ξέρετε τι γίνεται;

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου): Μετά μπορείτε να κάνετε σχόλιο. Κύριε Υπουργέ, συνεχίστε στο θέμα μας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Στο θέμα μας, στις ερωτήσεις που έκαναν οι συνάδελφοί. Ακούστε τώρα μια πρωτόγνωρη πρακτική και διαδικασία για να το ξέρει και η Ν.Δ. και οι συνάδελφοί της Ν.Δ. αν και οι άνθρωποι που είναι εδώ πέρα δεν έχουν καμία σχέση με άλλους. Συμπεριφορά και στην πολιτική τακτική που εφαρμόζουν και τους τιμά αυτό.

Επειδή, διάφοροι συνάδελφοι που ειδικεύονται να «φτιάχνουν λάσπη», παρότι δεν είναι οικοδόμοι είπαν διάφορα και αναπαράχθηκαν διάφορα τον προηγούμενο καιρό, εγώ έστειλα το θέμα του ΠΑΤΡΑ-ΠΥΡΓΟΣ των τριών προηγούμενων διαγωνισμών όταν τα είπαν αυτά και του έργου ΚΑΛΛΟΝΗΣ–ΣΙΓΡΙ, επίσης και στους επιθεωρητές δημοσίων έργων και στον Εισαγγελέα Διαφθοράς. Γιατί όταν κάποιος κάνει μια καταγγελία, όπως κατάτμηση που είναι μια παράνομη διαδικασία, πρέπει να έχει αν μη τι άλλο τα «κότσια» να πάει στον Εισαγγελέα να τα καταθέσει, αν μη τι άλλο. Επειδή δεν τα έχουν αυτοί που τα καταγγέλλουν και καταγγέλλουμε εμείς μαζί με αυτά, τα πήραμε εμείς αυτά που μας κατήγγειλαν. Αυτό λοιπόν είναι μια πολύ ωραία άσκηση για την Αντιπολίτευση, διότι μόλις οι επιθεωρητές τελειώσουν το πόρισμα θα πρέπει ή εγώ κύριε Εισαγγελέα να παραιτηθώ, γιατί θα είμαι ένας Υπουργός που επιτηρεί κάποιες υπηρεσίες δεν έχουν κάνει καλά τη δουλειά τους και δεν εφαρμόστηκαν σωστά οι διαδικασίες και ο νόμος και πριμοδοτούμε έναν εργολάβο ή περισσότερους που ήταν και καναλάρχες και τον έβγαλε το ΠΑ.ΣΟ.Κ. και η Ν.Δ., αλλά τον χρεώνεται ο ΣΥ.ΡΙΖ.Α. ή θα πρέπει να κάνουν κάποιοι άρση της ασυλίας που έχουν ως Βουλευτές για να τους κάνουν μια μήνυση για συκοφαντία και να αναλάβουν την ευθύνη που έχουν.

Το ίδιο έγινε για το ΣΙΓΡΙ και χθες επειδή επιχειρήθηκε από την Ν.Δ. το ίδιο έκανα το ίδιο και για τον τέταρτο διαγωνισμό ΠΑΤΡΑ-ΠΥΡΓΟΣ, έτσι για έλεγχο και στην Εισαγγελία και στο Σώμα Επιθεωρητών. Να σας ενημερώσω ότι το Σώμα Επιθεωρητών για το ένα έργο για το ΣΙΓΡΙ έχει ολοκληρώσει την έρευνα του, αλλά δεν το αποκαλύπτω το τι λέει. Θα έρθει και του ΠΑΤΡΑ-ΠΥΡΓΟΣ και θα είναι «kinder-έκπληξη» για την Αντιπολίτευση όλα αυτά μαζί.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Μακάρι.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Όχι δεν είναι μακάρι κ. Καραμανλή. Το «μακάρι» το ξέρω ότι το λέτε από μέσα σας όλο αυτό τον καιρό, είναι έτσι, να συμβουλεύσετε τα στελέχη του Κόμματος σας που βγάζουν και ανακοινώσεις. Δεν είναι και από το ΠΑ.ΣΟ.Κ. εδώ κανένας.

Πάμε τώρα στο Σιδηρόδρομο. Στο Σιδηρόδρομο, κάποιες ερωτήσεις Βουλευτών, δεν έχουν όλοι οι Βουλευτές την ίδια ενημέρωση, σε σχέση με τις αρμοδιότητες που έχουν πέντε φορείς του σιδηροδρόμου. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ όντως ιδιωτικοποιείται, αλλά δεν έχει καμία σχέση με τη σιδηροδρομική υποδομή. Οι σιδηροδρομικές γραμμές, η περιουσία του ΟΣΕ ανήκει στον ΟΣΕ, είναι δημόσιος και θα παραμείνει δημόσιος. Στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεν ανήκουν ούτε τα βαγόνια, ούτε οι μηχανές. Αυτές έχουν περιέλθει στην περιουσία του ελληνικού δημοσίου. Άρα, τα έργα υποδομής, όντως είναι ευθύνη του ΟΣΕ που είναι δημόσιος και του ελληνικού δημοσίου και της ΕΡΓΟΣΕ που πρέπει να τα υλοποιεί. Δεν έχει να κάνει με το ποιος έχει μια εταιρεία σιδηροδρομικών μεταφορών.

Το δεύτερο, έχει να κάνει με το ότι επιτέλους ξεκινάει η δίκη της SIEMENS για τον ΟΣΕ. Είναι ένας οργανισμός που έχει ταλαιπωρηθεί πάρα πολύ από τις προηγούμενες διοικήσεις, από τον τρόπο που έγιναν τα έργα και θα δούμε εκεί πέρα τι γίνεται.

Είναι πραγματικά λυπηρό που δεν είναι στην Αίθουσα ο κ. Νικολόπουλος. Πρέπει να έχει καταθέσει 7 εκατ. ερωτήσεις, σε διάφορους τόνους.

Τώρα, με το συγκεκριμένο έργο και μετά θα πάμε στον υλικό σχεδιασμό. Δημοπρατήθηκε το Μάρτιο του 2015. Το Μάρτιο του 2015 δεν είχα ορκιστεί ακόμα ως Υπουργός. Άρα, το τι έχει αυτός ο διαγωνισμός, έγινε από την προηγούμενη Διοίκηση της ΕΡΓΟΣΕ που όρισε η Κυβέρνηση Σαμαρά ή οι προηγούμενες. Μπορεί να ρωτήσετε τους συναδέλφους σας κ. Καραμανλή. Πραγματικά, δεν έχω καμία ανησυχία για το ποιος είναι ο ανάδοχος κάθε διαγωνισμού.

Για την ιστορία, να πω ότι στους νόμους των δημοσίων έργων υπήρχε ο μαθηματικός τύπος. Αυτός καταργήθηκε από τον κ. Σουφλιά και τη Ν.Δ., γιατί τότε, πλειοδοτούσε στις απόψεις, υπέρ της απόλυτης μειοψηφίας και αυτό ίσχυε μέχρι σήμερα.

Άρα, πρώτα θα κάνετε, ως χώρος, την αυτοκριτική σας για το σύστημα των έργων. Γιατί, δεν είναι εύκολο, όταν καταργείς κάτι και δεν θεραπεύεις παθογένειες και θα μιλήσω και για τις παθογένειες και υιοθετείς την απόλυτη μειοδοσία, να πας ξαφνικά και να πεις, εγώ βάζω πλαφόν στις εκπτώσεις. Θα έχεις πρόβλημα και με την ευρωπαϊκή νομοθεσία, αλλά έτσι κι αλλιώς, δεν έχει επιστροφή αυτό.

Μπορεί να θεραπευθεί το θέμα των μεγάλων εκπτώσεων με άλλον τρόπο και ο άλλος τρόπος δεν λύνεται ούτε με ένα νόμο, ούτε με μια διαδικασία. Ο άλλος τρόπος θέλει πάρα πολύ δουλειά, θέλει τρία-τέσσερα χρόνια. Είναι αυτό που έχουμε ξεκινήσει για νέα σύγχρονα τιμολόγια δημοσίων έργων, για παρατηρητήριο τιμών, όπου θα παίρνουμε τιμές από όλη την Ευρώπη, για να έχουμε ένα αξιόπιστο σύστημα τιμολόγησης προϋπολογισμού έργων.

Τι έχουμε σήμερα; Σήμερα, έχουμε μερικά άρθρα που είχε καταργηθεί και η ανάλυσή τους, πάλι από τη Ν.Δ.. Είναι δηλαδή, κάποιες τιμές υλικών και τεχνικών εργασιών με πολύ παλιές προδιαγραφές. Σε άλλα, οι τιμές είναι υπερβολικά υψηλές, σε άλλα είναι υπερβολικά χαμηλές. Άρα, δεν μπορεί να βγάλει συμπέρασμα, για κάθε έργο, εάν είναι μεγάλη η έκπτωση ή οτιδήποτε. Εξαρτάται από τα χαρακτηριστικά του έργου. Οι ίδιες εταιρείες που είχαν δώσει στο «ΠΑΤΡΑ-ΠΥΡΓΟΣ» έκπτωση 25%, έδωσαν σε διαγωνισμό της Περιφέρειας, αρκετά μεγάλου προϋπολογισμού, 54% και τον κέρδισαν.

Τι δεν κάνουμε όμως; Επειδή πρέπει να ολοκληρωθεί το παράδειγμα για το «ΠΑΤΡΑ-ΠΥΡΓΟΣ», δεν πάμε να το δώσουμε σε ένα σχήμα μεγάλων εταιρειών, σαν και αυτό που κληρονομήσαμε; Δεν θέλουμε να έχουμε το 84% των δημοσίων έργων σε έξι εταιρείες. Αυτό, εάν είναι κατανοητό, είναι. Εάν δεν είναι, δεν είναι. Αλλά αυτή είναι η πολιτική μας. Δεν μπορεί να υπάρχουν δισεκατομμύρια ανεκτέλεστα έργα στη χώρα. Να έχουν αυτά τα έργα έξι εταιρείες και ο τεχνικός κλάδος να «πεινάει». Δεν γίνεται αυτό.

Ούτε γίνεται το έργο ΠΑΤΡΑ-ΠΥΡΓΟΣ να είναι δρομολογημένο να πάει σε συγκεκριμένο σχήμα μεγάλων εταιρειών, όπως ήταν. Να δώσουν 55% και 56% έκπτωση και να κερδίσουν το διαγωνισμό, όπως έδωσαν και στην Αθήνα. Αλλά τότε, θα υπάρχει αναντιστοιχία, μεταξύ του 0% της Ολυμπίας Οδού και του 53% ή 55% που θα έδινε στην επέκταση της που ήταν μέσα στο έργο της Ολυμπίας Οδού.

Κατανοητό; Και δεν το πάω παρακάτω. Γιατί, εάν το πάω παρακάτω, θα δούμε ανακολουθίες στις μελέτες, στις ποσότητες, που είχε ξεκινήσει ο διαγωνισμός επί Κυβέρνησης κ. Σαμαρά και πολλά άλλα. Άρα, θα έχουμε πάλι άλλου είδους θέματα σαν και αυτά που έχουμε στην ΣΤΑΣΥ και δεν είμαστε αυτής της λογικής.

Η ΕΡΓΟΣΕ, όντως είχε επιλέξει τη δεύτερη εταιρία. Απ' ό,τι ξέρω, αυτή ήταν η εισήγηση της επιτροπής του διαγωνισμού. Ούτε του Διευθύνοντος Συμβούλου, του πρώτου Υπουργού, ούτε κανενός. Γιατί, υπήρχε ένα πρόβλημα, σύμφωνα με την επιτροπή, για την ασφαλιστική ενημερότητα. Σε αυτό, έγιναν προσφυγές, έγιναν ερωτήματα στο Νομικό Συμβούλιο του Κράτους, πήγε στο Ελεγκτικό Συνέδριο, αποφάσισε το Ελεγκτικό Συνέδριο, τέλος. Άρα, υπάρχουν εκείνες οι δικλίδες.

ΓΙΩΡΓΟΣ ΔΗΜΑΡΑΣ: Ήταν μεγάλη η διαφορά;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΡΙΤΖΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Υποδομών): Δεν ήταν και μικρή. Αλλά, είτε ήταν μικρή είτε ήταν μεγάλη, από τη στιγμή που αποφασίζει το Ελεγκτικό Συνέδριο, είναι Ανώτατο Δικαστήριο και η διοίκηση είναι υποχρεωμένη να ακολουθήσει την απόφασή του.

Κύριε Δημαρά, έχετε απόλυτο δίκιο. Το κόστος μεταφοράς για την ενεργειακή συμπεριφορά είναι τεράστιο που δεν έχουμε ολοκληρώσει εδώ και πάρα πολλά χρόνια το σιδηροδρομικό δίκτυο. Είναι και αντιαναπτυξιακή επίσης. Προφανώς, δεν μπορούμε να ονειροπολούμε ότι θα έχουμε σιδηρόδρομο σε κάθε οικισμό της χώρας και σε κάθε χωριό. Δεν είμαστε σε αυτή την οικονομική φάση. Όμως, το κυρίως σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας, πρέπει να ολοκληρωθεί.

Άρα, η ΠΑΘΕ πρέπει να ολοκληρωθεί, Πάτρα, Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Εύζωνοι και όχι μόνον. Η σιδηροδρομική Εγνατία ή και τμήματα της πρέπει να ξεκινήσουν και να ολοκληρωθούν. Δεν μπορεί να μην αναβαθμιστεί η γεωπολιτική θέση της χώρας, γιατί δεν θα έχουμε ένα σύγχρονο σιδηρόδρομο στη βόρεια Ελλάδα.

Και καταλαβαίνω πολύ καλά την αγωνία των Ηπειρωτών να φτάσει και στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας. Δεν είναι εύκολο, σε αυτήν τη χρονική φάση που είμαστε. Έχει προτεραιότητα το « Αλεξανδρούπολη-Θεσσαλονίκη» και οι κάθετοι άξονες, από Αλεξανδρούπολη προς τη Βουλγαρία και από την Θεσσαλονίκη προς Βουλγαρία, Σκόπια και Αλβανία.

Αυτός είναι ο στόχος μας. Πιστεύουμε ότι μέχρι το τέλος του 2019, αρχές του 2020 η ΠΑΘΕ θα έχει ολοκληρωθεί. Θα αναφερθώ και στο ιδιαίτερο θέμα της Πάτρας που έθεσε ο κ. Καραθανασόπουλος.

Εμείς βρήκαμε το Αθήνα-Θεσσαλονίκη, μη ολοκληρωμένο και με διαγωνισμούς που δεν υπήρχαν. Και δεν υπήρχε ούτε ένα ευρώ για τη χρηματοδότηση τους. Και την άνοιξη του 2018, αν μη τι άλλο, τελειώνει το Αθήνα-Θεσσαλονίκη.

Για τη δυτική Ελλάδα, για την Πάτρα, έχουμε μία υποχρέωση. Επειδή εμείς χρηματοδοτούμε το έργο από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Το έργο, το σύνολο του έργου πρέπει να καταλήξει στο λιμάνι της Πάτρας. Ως δέσμευση το λέω αυτό. Δεν είχε οριστεί η ακριβής θέση του λιμανιού της Πάτρας, εάν είναι το παλιό λιμάνι ή είναι το νέο. Αλλά πρέπει να φθάσουμε μέχρι το λιμάνι της Πάτρας.

Αυτό είναι δέσμευση, αν δεν φθάσουμε μέχρι εκεί θα υποχρεωθούμε να επιστρέψουμε τα χρήματα που χρηματοδοτήθηκε το έργο από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Στο υπόλοιπο κομμάτι που έθεσε ο κ. Καραθανασόπουλος και οι συνάδελφοι Αχαιοί Βουλευτές δεν θα διαφωνήσω, όντως οι επιλογές που γίνονται είναι επιλογές που μας ακολουθούν για πολλές δεκαετίες. Για αυτό φτιάξαμε και τρεις προτάσεις και πρέπει να κάνουμε τις βέλτιστες επιλογές που να εξυπηρετούν και την κοινωνία της Αχαΐας και της Δυτικής Ελλάδας, αλλά και τον στρατηγική σχεδιασμό που πρέπει να έχουμε στο μυαλό μας.

Ποιες είναι οι τρεις προτάσεις που καταθέσαμε στην Πάτρα; Σας μιλώ πολύ ειλικρινά είμαι υπέρ του να πάει ο σιδηρόδρομος έξω από την Πάτρα. Βάλαμε την ΕΡΓΟΣΕ και έκανε εκτίμηση, όχι πρόχειρη, αλλά σοβαρή εκτίμηση του προϋπολογισμού του έργου και βρήκαμε ότι εάν πάμε έξω από την Πάτρα, παράλληλα σχεδόν με τον περιφερειακό της Πάτρας για να καλύψουμε και άλλα πράγματα, χρειαζόμαστε τουλάχιστον ενάμισι τρισεκατομμύριο, διότι ο σιδηρόδρομος πρέπει να έχει συγκεκριμένες κλίσεις, το ανάγλυφο είναι πάρα πολύ δύσκολο. Είναι πολύ θετικό κατά τη γνώμη μου είναι η προοπτική του σιδηρόδρομου για την Ηλεία και κυρίως για το λιμάνι της Καλαμάτας, αλλά δεν έχουμε το ενάμισι τρισεκατομμύριο.

Επίσης, θέλουμε με αυτή τη λύση και 500 εκατομμύρια περίπου για να μπούμε μέσα στην Πάτρα στο λιμάνι. Αυτή είναι η μια πρόταση. Μπορούμε να πούμε το φθάνουμε στον Άγιο Διονύσιο που είναι η υποχρέωσή μας και δεν κάνουμε τίποτε άλλο. Το αφήνουμε για 5-10-15 χρόνια, δεν ξέρω πότε, που θα έχουμε χρήματα να το πάμε έξω από την Πάτρα.

Θεωρώ, όμως, επειδή έγιναν και τέτοια ερωτήματα ότι είναι λογικό να δούμε μια λύση που να την σηκώνουμε οικονομικά και βοηθά και τις αστικές μεταφορές της Πάτρας και των γύρω περιοχών. Για αυτό ετοιμάσαμε δύο λύσεις, οι οποίες προβλέπουν τη συνέχιση από τον Άγιο Διονύση, την υπογειοποίηση για περίπου δύο χιλιόμετρα, εκεί που η πόλη έχει μέτωπο στη θάλασσα και έχει πρόσβαση ο πολίτης, να είναι υπογειοποιημένο, να γίνουν και σταθμοί σε αυτό το διάστημα των δύο χιλιομέτρων και να συμπληρωθεί το δίκτυο με ένα ελαφρύ τρένο, ένα τραμ, στις φτωχογειτονιές της Πάτρας. Αυτές είναι οι δύο λύσεις.

Οι επόμενες βασίζονται επάνω σε αυτόν τον σχεδιασμό, η μια στη συνέχεια χρησιμοποιεί το υπάρχον δίκτυο, η άλλη έχει καινούργιο μέσα στη ζώνη του λιμανιού και ο προαστιακός, όπως ακούστηκε, στην Πάτρα είναι μια πάρα πολύ καλή συνήθεια και για αυτό θέλουμε να τον αναβαθμίσουμε κιόλας με πρόσθετη γραμμή μέσα στην πόλη και θα πηγαίνει μέχρι την κάτω Αχαΐα. Άρα, ο προαστιακός θα συνεχίσει να υπάρχει. Αυτές είναι οι τρεις προτάσεις.

Δεν παίρνουμε κάποια απόφαση χωρίς να συζητήσουμε σοβαρά με τους φορείς της πόλης και του νομού. Θεωρώ ότι αυτά τα επιχειρήματα που κατέθεσα είναι ορθολογικά, τα έχουμε πει και στο δήμο και στην περιφέρεια και το Τεχνικό Επιμελητήριο. Πραγματικά, μακάρι να είχαμε τα χρήματα και να πηγαίναμε το τρένο έξω από την Πάτρα. Από εκεί και πέρα είναι θέμα όχι μόνο της Κυβέρνησης, αλλά και της τοπικής κοινωνίας για το τι θα αποφασίσουμε ή τι είναι ανεκτό. Να μην είναι η βέλτιστη επιλογή αυτή που θα κάνουμε, αλλά θα είναι ανεκτή τουλάχιστον. Κάνουμε ένα πραγματικά ειλικρινή διάλογο και όχι προσχηματικό.

Συνάδελφε Παπαδόπουλε, για την προϊστορία του έργου του σιδηροδρόμου άστο. Καλύτερα να πάτε στον Εισαγγελέα ή στις αίθουσες των δικαστηρίων για τον ΟΣΕ για να μάθετε. Έχει «πολύ ψωμί» εκεί.

Απαντώ στον κ. Δημητριάδη, που έκανε μια ερώτηση για το συνολικό σχεδιασμό. Ο στόχος μας είναι να υπάρχει η σιδηροδρομική Εγνατία, να υπάρχει η ΠΑΘΕ, να υπάρχει το Αλεξανδρούπολη-Ορμένιο, το Θεσσαλονίκη-Εύζωνοι, το Θεσσαλονίκη-Αλβανία και το Θεσσαλονίκη Σκόπια-Σερβία κ.λπ., γιατί θεωρούμε ότι η γεωπολιτική θέση της χώρας αναβαθμίζεται με τις συνδυασμένες μεταφορές. Ήδη, τα πλεονεκτήματα που έχουμε από την διάνοιξη της Διώρυγας του Σουέζ και όχι μόνο, αλλά και από τους δρόμους του μεταξιού που προωθεί η Κίνα, και όχι μόνο επίσης, και οι παρευξείνιες χώρες, φέρνουν τη χώρα μας σε μια ιδιαίτερα πλεονεκτική θέση. Θα είναι εθνικό έγκλημα να μην ολοκληρωθεί το σιδηροδρομικό δίκτυο με συγκεκριμένες προδιαγραφές και σύγχρονο μαζί με τα εμπορευματικά κέντρα τα logistic center που πρέπει να υπάρχουν.

Θέλω να σας ενημερώσω ότι για το εμπορευματικό κέντρο στο Θριάσιο ολοκληρώνεται ο διαγωνισμός και έχουμε ανάδοχο. Ξεκίνησε ο διαγωνισμός για το εμπορευματικό κέντρο της Θεσσαλονίκης. Μόλις ολοκληρώσει η Επιτροπή σήμερα τις εργασίες της μετά από 10ετίες θα πάμε με τον κ. Βούρδα να εγκαινιάσουμε το πρώτο δρομολόγιο ηλεκτροκίνησης στο σταθμό Λαρίσης που περνούσαν οι συμπολίτες μας και όλοι μας 10ετίες και βλέπαμε ανοξείδωτες σκάλες εξοπλισμού κ.λπ. χύμα ριγμένα μέσα στον ήλιο και τη βροχή, για πάρα πολλά χρόνια, γιατί είχε αντιδικία με τους εργολάβους. Ξεμπλόκαρε και αυτό και ολοκληρώνεται.

Θα είναι εγκληματικό να μην ολοκληρωθεί και να μην έχουμε επεκτάσεις σε όλα τα μέσα σταθερής τροχιάς και στο μετρό στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη και στον προαστιακό. Συγκεκριμένα, στην Αθήνα προς Λαύριο και προς Ραφήνα το Αεροδρόμιο, στη Θεσσαλονίκη ήδη η επέκταση του προαστιακού δεν είναι σχέδιο, ετοιμάζονται οι μελέτες και βέβαια, το τμήμα της σιδηροδρομικής γραμμής Αθήνας-Πάτρας δίνει άλλα δεδομένα, γιατί θα είναι η Πάτρα το μόνο λιμάνι που θα μπορεί να συνδεθεί –βλέπει στην Αδριατική και στο Ιόνιο- με τον Πειραιά, τη Θεσσαλονίκη και όταν με το καλό γίνει και η σιδηροδρομική Εγνατία με την Ασία. Άρα, είναι πολλά τα πλεονεκτήματα που έχουμε και πρέπει να συμπληρώσουμε τις υποδομές μας. Είναι πρώτη προτεραιότητα για εμάς να «ωριμάσουμε» αυτά τα έργα και να τα «τρέξουμε». Πέρα από την ιδεολογική κατεύθυνση της οικολογίας και της προστασίας του περιβάλλοντος.

ΓΙΩΡΓΟΣ ΔΗΜΑΡΑΣ: Κύριε Υπουργέ, έκανα και μια ερώτηση για την Παρα-Ιόνια οδό από Αντίρριο σύνδεση με την Εγνατία.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Υπάρχουν δύο προτάσεις. Η μια είναι μέσω Καλαμπάκας. Πιστεύω ότι είναι μια χάραξη- δεν λέω για αυτή που υπάρχει και μπορεί να λειτουργήσει με τις αλλαγές που κάναμε στο σιδηροδρομικό θεσμικό πλαίσιο, γιατί ήταν οι μετρικές γραμμές, όπως θυμάστε, από την προηγούμενη κυβέρνηση είχαν βγει εκτός χρήσης, τις επαναφέραμε εμείς τώρα και έτσι μπορούν οι τοπικές κοινωνίες να έχουν και άλλου είδους λογική στη χρήση τους σε σχέση με τοπικά αναπτυξιακά τουριστικά σχέδια και όχι μόνο- αν επομένως, πάμε σε μια καινούργια χάραξη, σύγχρονη με τούνελ κ.λπ. στην δυτική Ελλάδα και στη Ήπειρο, όπου θέλουμε ακριβώς μιάμιση φορά μπορεί και δύο φορές, όσο από την Αλεξανδρούπολη στη Θεσσαλονίκη και τις κάθετες.

Επομένως, είναι η δεύτερη φάση του σιδηροδρομικού δικτύου, είναι πιο εύκολο και εκεί πρέπει να γίνει συζήτηση, αν μπορεί, τα επόμενα χρόνια να ωριμάσουμε τη σύνδεση των πόλεων και τη σύνδεσή τους στο δίκτυο με πιο χαμηλές ταχύτητες, αλλά για να κάνουμε τούνελ να τρυπήσουμε όλη την Πίνδο και να πάμε εκεί που θα πρέπει πραγματικά να πάμε. Οικονομικά δεν υπάρχει δυνατότητα και δεν θέλω να λέμε ψέματα, ούτε μέσα στη Βουλή ούτε στους πολίτες. Σε μακροχρόνιο σχεδιασμό βεβαίως, και αυτό που είπε ο κ. Καραθανασόπουλος, και μάλιστα, θα έλεγα ότι η πρότασή του δεν είναι μακροπρόθεσμη είναι μεσοπρόθεσμη. Μακάρι να είχαμε τα χρήματα να κάνουμε και τα δύο, όμως προσεγγιστικά θέλουμε περίπου 2 δις ευρώ για την περίπτωση της Πάτρας και 4 – 5 δις, για τα υπόλοιπα που ανέφερε ο κ. Δημαράς.

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

ΜΑΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ: Κύριε Υπουργέ, εγώ δεν αναφέρθηκα σε κάποιο όνομα, εσείς κάνατε την αναφορά, απλώς, ήθελα κάποιες διευκρινίσεις από την πλευρά σας χωρίς να γίνει προσωπική επίθεση. Αναφέρατε τι έχει κάνει ο εν λόγω εργολάβος επί Νέας Δημοκρατίας, εγώ θα καταθέσω στα πρακτικά ένα άρθρο που δημοσιεύτηκε στις 29 Ιανουαρίου του 2017, για τα έργα και τις ημέρες του «κυρίου» που είναι οκτασέλιδο στο «ΠΡΩΤΟ ΘΕΜΑ». Το τι έχει γίνει προφανώς έχετε λάβει γνώση. Θα το καταθέσω στα πρακτικά προς γνώση κάποιου που δεν το έχει διαβάσει. Αναφορικά τώρα με την επίθεση προς τον Πρόεδρο, που ήταν καναλάρχης να σας υπενθυμίσω ότι είχε, όχι πανελλαδικό …

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Δεν είναι επίθεση στον Πρόεδρο, για όνομα του Θεού, εγώ τον αγαπώ τον Πρόεδρό σας, είναι και συνάδελφος ...

ΜΑΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ: Είπατε, όμως ότι ήταν καναλάρχης.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Να υπενθυμίσω, ότι το ηθικό είναι ότι ο συγκεκριμένος εργολάβος, που εγώ σχετίζομαι με τον γιό του, διότι του βάφτισα το παιδί …

ΜΑΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ: Εγώ δεν είπα ούτε για σχέση ούτε για τίποτα. Δεν μου αρέσει να εκθέτω πράγματα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Το λέω εγώ. Πόσο μεμπτό είναι; Δεν είναι κατά τη γνώμη μου και σας έφερα σαν παράδειγμα τον Πρόεδρό σας που είχε κανάλι. Δεν είναι μεμπτό να έχεις κανάλι, είναι μεμπτό να έχεις κανάλι και να κάνεις άλλα.

ΜΑΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ: Όχι, είναι αρνητικό να λες σε κάποιον ότι έχει κανάλι ο Πρόεδρος. Να υπενθυμίσω το λόγο που υπήρχε ο τηλεοπτικός σταθμός του Προέδρου τότε, διότι είχε φίμωση τουλάχιστον για 25 με 30 χρόνια, από όλα τα μέσα από τα οποία δεν φιλοξενούνταν. Είχε ένα τηλεοπτικό σταθμό ο ίδιος για να μπορεί να μιλάει στον ελληνικό λαό και μάλιστα, το ποσό το οποίο επωλήθη ή μεταφέρθηκε ή μεταβιβάστηκε στον κύριο Κουρή, ο ίδιος ο κ. Κουρής είπε στην Εξεταστική Επιτροπή ότι ήταν ψίχουλα σε σχέση με άλλα σκάνδαλα που ξέρουμε. Απλώς, ήθελα να διευκρινίσω και προς Θεού δεν υπάρχει κάτι σε καμία των περιπτώσεων μεταξύ μας.

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

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Κύριε Υπουργέ, εγώ δεν ήθελα να αναφερθώ στο έργο Πάτρα – Πύργος, αλλά προκαλέσατε λέγοντας, ότι η θέση της Αντιπολίτευσης είναι υπερβολική και είπατε κάτι φοβερά ενδιαφέρον, ότι το έργο δεν είναι τεμαχισμός. Θα σας απαντήσω λοιπόν.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Δεν είναι κατάτμηση.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Θα σας απαντήσω για να μην παίζουμε με τις λέξεις. Με δική σας δήλωση την οποία κάνατε στις 8.4.2014, «Η πολιτική βούληση της Κυβέρνησης και του Υπουργείου είναι να σταματήσουμε να έχουμε συσσώρευση των έργων σε λίγους», 4 εργολαβίες ένας το έχει πάρει, δηλώσατε τότε ως Αναπληρωτής Υπουργός και υπογραμμίζετε ότι «για αυτό το λόγο προωθούνται οι τμηματικές διαγωνιστικές διαδικασίες». Εάν οι τμηματικές διαγωνιστικές διαδικασίες δεν σημαίνει τεμαχισμός σε τμήματα ή κατάτμηση τότε ή τα δικά μου ελληνικά είναι πολύ κακά ή μάλλον, δεν μπορούμε να συνεννοηθούμε. Αυτό είναι το πρώτο.

Δεύτερον, θα θέλαμε να σας πούμε ότι αυτή τη στιγμή έχετε δημοπρατήσει τα τέσσερα κομμάτια με πολύ μεγάλες εκπτώσεις, δεν πανηγυρίζουμε για τις εκπτώσεις, διότι, το έχετε πει και εσείς και έχετε δίκιο πολλές φορές κριτικάροντας τις προηγούμενες κυβερνήσεις και θα συμφωνήσω μαζί σας σε αυτό, πολλές φορές οι μεγάλες εκπτώσεις δεν σημαίνει ότι το έργο καταλήγει να ολοκληρωθεί στην ώρα του και με τον προϋπολογισμό της έκπτωσης. Έχουμε συμπληρωματικές συμβάσεις, έχουμε εργολαβίες «σκούπα» μετά, αυτά είναι γνωστά και δεν ανακαλύπτεται η πυρίτιδα εδώ, και καλό είναι ο τεχνικός και πολιτικός κόσμος αυτά να τα συζητήσουμε. Δεν είναι θέμα πολιτικής αντιπαράθεσης, αλλά αυτή τη στιγμή το πρόβλημα που έχετε είναι ότι ενώ έχετε δημοπρατήσει τα τέσσερα αυτά κομμάτια και καλά κάνετε και λέτε δημοσίως ότι δεν είναι κατάτμηση, εγώ σας καταλαβαίνω, γιατί θα έχετε πρόβλημα με τη χρηματοδότηση. Επίσης, το μεγάλο ερωτηματικό που τίθεται είναι ότι δεν έχετε βρει χρηματοδότηση για το έργο και για αυτό κύριε Υπουργέ, δεν έχετε υπογράψει και σύμβαση και μας λέτε, ότι θα υπογράψετε σύμβαση τον Μάιο. Νομίζω ότι αυτά είναι γεγονότα, τα οποία σας τα λέω με πολύ φιλική διάθεση.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Όχι.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Δεν νομίζω ότι μπορείτε να λέτε όχι. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Τα έργα τα «σπάσατε», είπατε ότι το κάνετε για να αυξήσετε τον ανταγωνισμό και απορώ πώς αυξάνεται ο ανταγωνισμός όταν τα τέσσερα από τα οκτώ τα παίρνει μια εταιρία και εγώ δεν μπαίνω στην διαδικασία να πω ποιος τα παίρνει και γιατί τα παίρνει. Μακριά από εμένα ο λαϊκισμός. Εγώ αναφέρομαι σε πραγματικά δεδομένα και θα χαρώ να ακούσω την απάντησή σας.

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

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Καραμανλή, τα ελληνικά σας είναι άψογα, αλλά τα νομικά σας σε σχέση με τα ελληνικά σας πρέπει να τα τσεκάρετε, διότι μπορεί στα ελληνικά η λέξη κατάτμηση με τη λέξη τμηματικές διαγωνιστικές διαδικασίες να φαίνονται ως νόημα ότι είναι το ίδιο, όμως νομικά και ιδιαίτερα όταν έχουμε δημόσιες συμβάσεις, η λέξη κατάτμηση σημαίνει ότι πας σε διαγωνιστικές διαδικασίες άλλου είδους, όπως πρόχειρους διαγωνισμούς, απευθείας αναθέσεις κ.λπ., τα γνωστά παλιά 45αρια για να το πω απλά να το καταλάβουμε όλοι και όχι σε διαγωνιστικές διαδικασίες σύμφωνα με τη νομοθεσία των δημοσίων έργων όπου κατεβαίνουν συγκεκριμένοι άνθρωποι. Αυτές είναι οι τμηματικές διαγωνιστικές διαδικασίες.

Επίσης, θα ήθελα να σας ενημερώσω ότι στο νομοσχέδιο που ψηφίσαμε τον Αύγουστο που ένα μέρος του είναι και εναρμόνιση της Ευρωπαϊκής Νομοθεσίας και στην Ευρωπαϊκή Οδηγία και το έχετε ψηφίσει, μιλάει για τμηματικές διαγωνιστικές διαδικασίες. Να εξηγήσω γιατί γίνεται αυτό. Διότι και στην Ευρώπη, όπως και στη χώρα μας παρατηρήθηκε το φαινόμενο της μεγάλης συσσώρευσης και πραγματικά ακόμη και χώρες που ανήκουν στη μητρόπολη του καπιταλισμού δεν θέλουν τόση μεγάλη συσσώρευση. Δηλαδή, αυτό που είχαμε στη χώρα μας της τόσο μεγάλης συσσώρευσης και ανεκτέλεστων έργων, πήγαινε πραγματικά τη χώρα πίσω. Πήγαινε τη χώρα πίσω, γιατί λέτε και έχετε δίκιο, οι μεγάλες εκπτώσεις σημαίνει ότι θα τελειώσουν τα έργα γρήγορα ή στο κόστος που έχουν; Έχουμε δει ότι υπάρχουν έργα που έχουν τελειώσει με μεγάλες εκπτώσεις και πολλά έργα όχι δεν έχουν τελειώσει, ψάχνουμε να βρούμε ποιος εργολάβος θα κάνει υποκατάσταση για να μην διαλυθούν οι εργολαβίες ή να κάνουν συμπληρωματικές, γιατί οι μελέτες ήταν «εφημερίδες» για να σωθεί το έργο και να μην καταστρέψουμε και εταιρίες. Αυτά είναι γνωστά. Από την άλλη όμως είχαμε το 0% της Ολυμπίας Οδού, που τέλειωσε στο χρόνο της; Τέλειωσε στο συνολικό φυσικό αντικείμενο που είχε η Ολυμπία;

Άρα, δεν είναι επιχείρημα αυτό. Συμφωνώ μαζί σας ότι δεν μπορούμε να πηγαίνουμε σε πολύ μεγάλες εκπτώσεις, δεν πρέπει, όχι δεν μπορούμε, αλλά μπορεί να το επηρεάσει κάποιος αυτό; Μπορεί να πει ο Υπουργός, μη δίνεται τόσο μεγάλες εκπτώσεις; Θα έρθει ο κ. Κυριτσάκης, που δεν με συμπαθεί και από τότε που ήμουν Πρόεδρος του ΤΕΕ, να μου κάνει και μήνυση. Θα μας καταγγείλει ότι κάνουμε διαγωνισμούς …με τους εργολάβους.

Επίσης, θέλω να πω και κάτι ακόμη.

Θεωρητικά, θέλω να πιστεύω και επί της ουσίας, ότι υπάρχουν εκείνες οι διαδικασίες, εκείνα τα όργανα, που τις πολύ μεγάλες εκπτώσεις μπορούν να τις ελέγξουν, αν είναι μη τεκμηριωμένες ή τεκμηριωμένες. Δηλαδή, οι υπηρεσίες του Υπουργείου ζητούν αιτιολόγηση, πώς θα υλοποιηθεί το έργο με τόση μεγάλη έκπτωση, αλλά και αυτή τη διαδικασία την ελέγχει το Ελεγκτικό Συνέδριο.

Επειδή δεν έχουμε φτάσει σ' αυτό το σημείο, κύριε Καραμανλή, δεν έχει αναλάβει η συγκεκριμένη εταιρεία τέσσερα έργα, δεν έχει υπογράψει κάποια σύμβαση.

Αυτό είναι μια άλλη στρέβλωση που βγαίνουν από τις ανακοινώσεις του κόμματος σας ή κάποιων στελεχών σας.

Δεν έχει αναλάβει καμία εταιρεία το έργο Πάτρα – Πύργος, τίποτα, γιατί δεν έχουν ολοκληρωθεί οι διαδικασίες στη χώρα μας, όπως στο Ελεγκτικό Συνέδριο κ.λπ. και στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Τώρα θα σας πω, γιατί σας είπα όχι, σε σχέση με το δεύτερο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Άρα, συμφωνείτε μαζί μου. (Ομιλεί εκτός μικροφώνου)

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Η Ν.Δ. όφειλε να έχει τελειώσει το έργο Πάτρα – Πύργος, πριν πέντε χρόνια, όπως και την Ολυμπία Οδό και τους άλλους αυτοκινητόδρομους. Όχι, μόνο δεν το τελειώνει, αλλά το έβγαλε και εκτός. Δεν είχε βρει ένα ευρώ για να το εκτελέσει, με μια εργολαβία έκανε ένα διαγωνισμό, που δεν έκανε, θα τον έκανε με μελέτες, οι οποίες ήταν έωλες.

Αν θέλετε κάποια στιγμή, ειλικρινά, να σας φέρω τα στοιχεία, τι ποσότητες αδρανών και γιατί προβλεπόντουσαν στον ένα διαγωνισμό και τι τώρα που η υπηρεσία έκανε πραγματικές μελέτες για τα οκτώ τμήματα για να βγάλουμε αξιόπιστα συμπεράσματα το τι πήγε να γίνει με τον έναν διαγωνισμό. Γιατί, υπήρχε και μια μεγάλη εταιρεία που έκανε ενστάσεις για τα δεδομένα που είχε για αυτό το διαγωνισμό και δεν θα προχωρούσε και το ξέρετε πάρα πολύ καλά.

Τώρα, ποια είναι διαδικασία. Για να γίνει μελέτη κόστους - οφέλους πρέπει να έχει υλοποιηθεί η διαγωνιστική διαδικασία για πάνω από το 60% του συνόλου του έργου Πάτρα – Πύργος. Αυτό έχει ξεκινήσει, -χθες εγώ υπέγραψα και τον πέμπτο διαγωνισμό-, για να προχωρήσει.

Επομένως, με βάση τα δεδομένα, τα πρώτα αποτελέσματα, την εκτίμηση που θα έχει η υπηρεσία, ολοκληρώνεται η μελέτη κόστους - οφέλους και στη συνέχεια, συγκροτείται ο φάκελος και πάει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, όπου θα παίρνει την έγκριση. Δεν θα έχει πρόβλημα, γιατί ήταν τμήμα του αυτοκινητοδρόμου της Ολυμπίας Οδού, έχουν δεσμευθεί τα χρήματα από το ΕΣΠΑ και στη συνέχεια, επιστρέφει και συνεχίζεται η πορεία της τυπικής διαδικασίας του Ελεγκτικού Συνέδριου και όλων των υπολοίπων για να υπογραφούν μέχρι τον Μάιο και οι οκτώ διαγωνισμοί και οι συμβάσεις που θα πρέπει να γίνει το έργο. Αυτή είναι σήμερα.

Άρα, υπάρχει και η χρηματοδότηση, αλλά και οι διαδικασίες τηρούνται με θρησκευτική ευλάβεια και θέλω να ελπίζω ότι τα ελεγκτικά όργανα που έχουμε θεσμοθετημένα θα κάνουν πάρα πολύ καλά τη δουλειά τους.

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

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.): Εγώ δεν μπορώ να αναφερθώ σε ερωτήσεις που έγιναν, σε σχέση, με έργα που δεν έχουν ανατεθεί στην ΕΡΓΟΣΕ για κάποιες περιοχές. Σε σχέση με τον συγκεκριμένο διαγωνισμό, προφανώς, όπως αναφέρθηκε, ο σχεδιασμός ήταν παλιός.

Θα ήθελα όμως να μου επιτρέψετε να κάνω ένα τεχνικό σχόλιο, επειδή ακούστηκε, για το θέμα τμηματοποιήσεις - κατατμήσεις. Στον σιδηρόδρομο, είχαμε το ακριβώς ανάποδο, είχαμε απίστευτες κατατμήσεις σε μη λειτουργικά έργα. Δηλαδή, η κατάτμηση του να φτιάχνεις ξεχωριστά την υποδομή που δεν μπορεί να κυκλοφορήσει τρένο στην υποδομή, συνιστά μη λειτουργικό έργο.

Αυτό, σταδιακά αρχίζουμε να το αλλάζουμε, δηλαδή, σε σχέση με τον τρόπο προκήρυξης, ούτος ώστε οι χιλιομετρικές αποστάσεις που θα δίνονται, όταν θα δίνονται σε χρήση, να είναι λειτουργικές, δηλαδή, να μπορεί να κυκλοφορεί τρένο επάνω. Υπήρχε το αντίστροφο στη συγκεκριμένη περίπτωση.

Σε ό,τι αφορά την καθυστέρηση του διαγωνισμού, αναφέρθηκε ο κ. Υπουργός και προφανώς, οι δικαστικές αποφάσεις είναι σεβαστές από όλους.

Σε ό,τι αφορά το θέμα των απαλλοτριώσεων, για το συγκεκριμένο έργο, ήδη είμαστε στη φάση της παρά-κατάθεσης στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων. Η δικαστική απόφαση που υπάρχει είναι απόφαση αποβολής, οπότε δεν υπάρχει θέμα σε σχέση με το ζήτημα των απαλλοτριώσεων που τέθηκε.

Τώρα, σε ό,τι αφορά τη διέλευση από τους οικισμούς. Το έργο προβλέπει όλες τις διευθετήσεις σε σχέση με τις επικοινωνίες των οικισμών μεταξύ τους και τη διευθέτηση όλων των θεμάτων σε σχέση, είτε με τα υδραυλικά, είτε με τα παράλληλα οδικά έργα που πρέπει να εκτελεστούν.

Το μόνο θέμα που υπήρχε σε σχέση με το συγκεκριμένο έργο είναι ότι «ναι, ο σχεδιασμός ήταν παλιός», αλλά όπως ισχύει και για το αμέσως προηγούμενο κομμάτι και εννοώ το Ροδοδάφνη - Ψαθόπυργος, όπως ισχύει και για το Τιθορέα – Δομοκός και επειδή η χώρα, λόγω των καθυστερήσεων που είχε δεν μπορούσε χρηματοδοτικά να μεταβιβάσει σε 3ο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης αυτά τα έργα, λόγω υστέρησης 2 προηγούμενων προγραμμάτων και εδώ οφείλουμε να ευχαριστήσουμε, ως ΕΡΓΟΣΕ και το Υπουργείο Μεταφορών και το Υπουργείο Ανάπτυξης. Το Νοέμβριο του 2015 εντάχθηκαν στο C.E.F. - Connect Europe Facilities - και εξασφαλίστηκε η χρηματοδότησή τους για την μη μεταφορά ενός ποσού γύρω στα 580 εκατομμύρια στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων. Αυτή είναι η πραγματικότητα, στο χρηματοδοτικό σκέλος των συγκεκριμένων έργων.

Θα ήθελα να μου επιτρέψετε να κάνω ένα σχόλιο. Επειδή, ακούω, κατά πόσον περνάει από οικισμούς το τρένο και ό,τι θα πρέπει να μεταφερθεί απέξω. Για αντίστοιχα αιτήματα, η σιδηροδρομική οικογένεια έχει απωλέσει 5ετίες κατασκευής έργων για την μεταφορά τους εκτός οικισμών. Θα ήθελα να μου επιτρέψετε να σας πω κάτι γι' αυτό το θέμα, ως τεχνικός. Μας καθιστά παγκόσμια πρωτοτυπία. Πουθενά το τρένο δεν βρίσκεται εκτός οικισμών, γιατί τίθεται εκτός χρήσης, όταν τίθεται εκτός οικισμών. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

Άρα, λοιπόν, το τρένο είναι το φθηνό οικολογικό μεταφορικό μέσο που πρέπει να είναι κοντά στο πολίτη.

Επίσης, θα ήθελα να σας πω, ότι αν πάτε αυτή τη στιγμή στο Κιάτο ή στην Κόρινθο, το μεγαλύτερο πρόβλημα που έχουν οι πολίτες είναι ότι τους στοιχίζει περισσότερο να πάνε στο σταθμό, παρά να πάρουν το τρένο και να έρθουν στην Αθήνα.

Τώρα, θα ήθελα να αναφερθώ, σε σχέση με τα επόμενα βήματα για το Αθήνα - Πάτρα.

Μέχρι τον Ιούνιο, θα προκηρυχθεί η ηλεκτροκίνηση στο κομμάτι Κιάτο - Ροδοδάφνη. Μέσα στο Φθινόπωρο, το κομμάτι Ροδοδάφνη – Μποζαΐτικα, για όλες τις υπολειπόμενες εργασίες, σηματοδότηση, υποδομή, ηλεκτροκίνηση. Αμέσως μετά και με την πρόοδο της συγκεκριμένης εργολαβίας που συζητάμε σήμερα, το κομμάτι Ψαθόπυργος – Μποζαΐτικα, για το σύνολο των εργασιών και μετά την κατάληξη της διαβούλευσης στην Πάτρα, να προχωρήσουμε στο κομμάτι της έλευσης εντός της Πάτρας.

Αντίστοιχα, την Άνοιξη του 2018, ολοκληρώνεται το κομμάτι Αθήνα - Θεσσαλονίκη.

Πριν κλείσω όμως, θα ήθελα να μου επιτρέψετε να κάνω μόνον ένα σχόλιο, επειδή αναφέρθηκε το θέμα με τα χιόνια.

Σίγουρα αυτό δεν τιμά κανέναν μας, αλλά θα ήθελα όμως να κάνω μία παρατήρηση. Το μόνο δίκτυο που δεν έκλεισε στη χώρα ήταν το σιδηροδρομικό δίκτυο.

Τα λιμάνια έκλεισαν, τα αεροδρόμια έκλεισαν, οι δρόμοι έκλεισαν, ο σιδηρόδρομος καθυστέρησε μόνον 2 συρμούς για 2 ώρες και δεν έκλεισε. Παρόλα αυτά όμως, ήταν το μόνο δίκτυο, το οποίο έγινε πρωτοσέλιδο. Σας ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Εμείς σας ευχαριστούμε πολύ, κύριε Βούρδα.

Θα ήθελα να ενημερώσω τα μέλη της Επιτροπής, ότι συνεδριάζουμε ξανά σήμερα στις 16.00, στην αίθουσα Γερουσίας.

Σε αυτό το σημείο ενημερώνω το Σώμα ότι ολοκληρώθηκε η συνεδρίαση. Λύεται η συνεδρίαση.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ’ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Bουλευτές κ.κ.: Βράντζα Παναγιώτα, Δημαράς Γιώργος, Δημητριάδης Δημήτρης (Μίμης), Δρίτσας Θεόδωρος, Ιγγλέζη Κατερίνα, Καματερός Ηλίας, Καραγιάννης Γιάννης, Ηγουμενίδης Νίκος, Καφαντάρη Χαρά, Παπαδόπουλος Νίκος, Ριζούλης Ανδρέας, Σιμορέλης Χρήστος, Σπαρτινός Κώστας, Συρμαλένιος Νίκος, Αθανασίου Χαράλαμπος, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος και Σκρέκας Κωνσταντίνος.

Στο σημείο αυτό περί ώρα 12.40΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ ΜΑΡΙΟΣ ΚΑΤΣΗΣ**