

Ολοένα και εντείνει τις επισκέψεις του στις Βρυξέλλες ο Χρ. Σπίρτζης. Στο επίκεντρο ο οδικός και σιδηροδρομικός άξονας 10

2019/02/08 09:27 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Ολοένα και εντείνει τις επισκέψεις του στις Βρυξέλλες ο Έλληνας υπουργός Μεταφορών Χρήστος Σπίρτζης. Η ευρωπαϊκή χρηματοδότηση δυο μεγάλων έργων διασύνδεσης οδικών και σιδηροδρομικών δικτύων και εμπορευματικών λιμανιών στη Βαλκανική Χερσόνησο και την ευρύτερη περιοχή τέθηκαν στο επίκεντρο των συναντήσεων του Έλληνα υπουργού με την αρμόδια επίτροπο, Βιολέτα Μπουλτς στις Βρυξέλλες.

Σε συνέντευξή του, χθες στον ρ/σ «Στο Κόκκινο», ο υπουργός Μεταφορών περιέγραψε τα θέματα, τα οποία διαπραγματεύεται με τους Ευρωπαίους αρμόδιους για τις μεταφορές, αποκαλύπτοντας πως πρόκειται για την κοινοτική χρηματοδότηση δύο μεγάλων έργων.

Το πρώτο, όπως σημείωσε, είναι «ο εκσυγχρονισμός του σιδηροδρομικού άξονα 10 και του οδικού άξονα 10, που είναι Θεσσαλονίκη - Σκόπια - Βελιγράδι - Βουδαπέστη».

Το δεύτερο έργο είναι αυτό που συνδέει το Αιγαίο με τη Μαύρη Θάλασσα, η σιδηροδρομική και οδική σύνδεση των λιμανιών της βόρειας Ελλάδας με τα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας, στη Βουλγαρία και τη Ρουμανία.

Στην ατζέντα των συναντήσεων βρέθηκε, ακόμη, η αγορά τροχαίου υλικού και λεωφορείων, αλλά και η προοπτική δημιουργίας «μονάδων βαριάς συντήρησης ή και συναρμολόγησης ή και μέρους της παραγωγής τους στη δική μας χώρα».

Το πλήρες κείμενο της συνέντευξης

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ Πάμε Βρυξέλλες για να συναντήσουμε εκεί τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών τον κύριο Χρήστο Σπίρτζη. Καλημέρα κύριε Υπουργέ.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Καλημέρα κύριε Σχινά. Καλημέρα και στους ακροατές σας.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ Λοιπόν για ποιο λόγο σας βρίσκουμε εκεί;

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Για τους γνωστούς λόγους, δηλαδή, για την προετοιμασία επί της

ουσίας της χρηματοδότησης των νέων έργων, των νέων υποδομών.

Για την καλύτερη προετοιμασία όχι μόνο του να αγοράσουμε τροχαίο υλικό και λεωφορεία, αλλά να προσπαθήσουμε να φτιάξουμε και μονάδες βαριάς συντήρησης ή και αν θέλετε συναρμολόγησης ή και. μέρους της παραγωγής στη δική μας χώρα. Αυτός είναι ο λόγος που έχουμε μία πολύ συχνή συνεργασία...

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ Συναρμολόγηση, σε ποιους τομείς, σε ποια αντικείμενα;

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Προσπαθούμε τη βαριά συντήρηση και τη συναρμολόγηση να τη συνδυάσουμε με την προμήθεια των λεωφορείων και του τροχαίου υλικού, κυρίως για τις επιβατικές μεταφορές που έχει ανάγκη η χώρα.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ Αυτά στα πλαίσια της ΕΛΒΟ και άλλων ελληνικών επιχειρήσεων, ναυπηγεία για παράδειγμα ή μιλάμε για κάτι καινούργιο;

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Και άλλων. Έχει γίνει μία συζήτηση στο παρελθόν για την ΕΛΒΟ, υπήρχαν οι εγκαταστάσεις των ναυπηγείων που όπως γνωρίζετε πριν από πολλά χρόνια παρήγαγαν τροχαίο υλικό...

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ Ναι για το μετρό αν θυμάμαι καλά, έτσι;

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Μου φαίνεται για το σιδηρόδρομο, ωστόσο όμως, με πολύ μικρές μετατροπές και προφανώς με τον εκσυγχρονισμό του εξοπλισμού αυτών των μονάδων, μπορούν ξαναγίνουν παραγωγικές και να μένει στη χώρα μας και η υπεραξία ή ένα μέρος της υπεραξίας της παραγωγής τέτοιων προϊόντων.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ Άρα μιλάμε για αναβίωση για ένα μεγάλο κομμάτι της βαριάς βιομηχανίας στην Ελλάδα το οποίο είχε νεκρωθεί, έτσι, τις προηγούμενες δύο δεκαετίες, αν θυμάμαι καλά.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Όντως έχει πάρα πολλά χρόνια.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ Άρα μιλάμε για μία νεκρανάσταση στην πραγματικότητα ενός πολύ σημαντικού παραγωγικού βραχίονα.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Στην πραγματικότητα κύριε Σχινά υλοποιούμε αυτό που ο Πρωθυπουργός μας έχει δώσει ως όραμα και ως στόχο. Και αυτό δεν είναι άλλο, από την παραγωγική ανασυγκρότηση της χώρας, τη δίκαιη ανάπτυξη, το να σταθούμε στα δικά μας πόδια. Κι αν δεν παράγουμε προϊόντα, δεν παράγουμε σύγχρονα συστήματα, δε θα μπορέσουμε να σταθούμε στα δικά μας πόδια. Είναι προφανές. Και για αυτό προσπαθούμε. Απλά θεωρούμε, ότι οι ανάγκες της χώρας, τουλάχιστον στις μεταφορές, είναι τέτοιες που επιτρέπουν στη χώρα να ξαναφτιάξει τέτοιες δομές παραγωγής.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ Και ουσιαστικά θα δίνει δυνατότητα χρηματοδότησης και σε ιδιωτικές επιχειρήσεις;

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Προφανώς. Με συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού τομέα μπορούν να γίνουν τέτοιου είδους ενέργειες. Γιατί και το ελληνικό δημόσιο έχει ανάγκες να κάνει αυτήν την προμήθεια, αλλά, έχουμε και ανάγκη, η συντήρηση να γίνεται σε πολύ γρήγορα χρονικά διαστήματα για να καλυφθούν οι ανάγκες μεταφορών, όπως και οι υπόλοιπες εγκαταστάσεις που είναι μέρος της παραγωγής, είναι μέρος της βαριάς συντήρησης, και μπορούν να αξιοποιηθούν;

Είναι αλληλένδετα κάπως αυτά όλα τα θέματα. Η χώρα μας δεν μπορεί να χάσει αν θέλετε το τρένο των ηλεκτρικών οχημάτων, του ηλεκτρικού τροχαίου υλικού, πρέπει να συμμετέχει, άρα πρέπει τις ανάγκες αυτές να τις ταυτίσουμε με κομμάτι της συντήρησης και της παραγωγής της. Και βέβαια έχουμε και τις νέες υποδομές

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ Πείτε μας για αυτά, για να τα ακούσουμε όλα και μετά τις ερωτήσεις.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Όπως γνωρίζετε έχουμε νέους διαγωνισμούς σε εξέλιξη. Υπάρχει ένας βαρύς στρατηγικός σχεδιασμός που θα τον παρουσιάσουμε τον επόμενο μήνα από το Υπουργείο Μεταφορών, το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών.

Επομένως πρέπει να τρέξει η χώρα για να μην περάσει αυτά που περνούσε στα προηγούμενα προγραμματικά πλαίσια που είχαμε.

Αυτό σημαίνει ότι μέχρι το 2021 πρέπει να έχουμε διεκδικήσει πολύ περισσότερα χρήματα για τις συγκεκριμένες υποδομές και οι υποδομές αυτές να είναι ώριμες. Να μπορούν να χρηματοδοτηθούν και να είναι οι υποδομές που χρειάζεται πραγματικά η χώρα για να προχωρήσουμε.

Να αλλάξουμε σελίδα, να έχουμε μία χώρα που οι βασικές της υποδομές θα είναι επαρκείς και θα μπορούν να υλοποιηθούν.

Σε αυτό το πλαίσιο εντάσσονται και δύο πολύ μεγάλα έργα που επηρεάζουν τη Βαλκανική Χερσόνησο. Το ένα είναι ο εκσυγχρονισμός του σιδηροδρομικού άξονα 10 και του οδικού άξονα 10, που είναι Θεσσαλονίκη- Σκόπια Βελιγράδι Βουδαπέστη.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ Αυτή η σύνδεση βοηθιέται και από τη συμφωνία των Πρεσπών;

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Εννοείται. Θεωρώ ότι αν δεν υπήρχε η συμφωνία των Πρεσπών δε θα μπορούσαμε να κάνουμε για τέτοιους άξονες.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ Μιλάμε για Θεσσαλονίκη- Σκόπια- Βουδαπέστη, έτσι;

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Βελιγράδι – Βουδαπέστη. Κύριε Σχινά δεν μπορούσαμε να λύσουμε διμερή ζητήματα με τους γείτονές μας γιατί δεν είχαμε διμερείς σχέσεις. Δεν μπορούσαμε να υπογράψουμε μία συμφωνία παραδείγματος χάρη σε σχέση με τα σιδηροδρομικά, να μην έχουμε καθυστερήσεις σε σχέση με τις οδικές μεταφορές, σε σχέση με μία σειρά από θέματα που σχετίζονται και με τις μεταφορές, αλλά για τα οποία, μπορεί και υπήρχε η διάθεση και από τη δική μας πλευρά και από την πλευρά των γειτόνων μας να βρεθεί λύση.

Δε μπορούσαμε. Δε μπορούσαμε, δεν υπήρχε η νομική δυνατότητα αν θέλετε, λόγω των προβλημάτων που υπήρχαν με τη μη συμφωνία που εκκρεμούσε τόσα χρόνια. Λοιπόν, επομένως φαντάζεστε τι συνέπειες που υπήρχαν για ένα τόσο μεγάλο έργο υποδομής σαν και αυτό που συζητούμε.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ Φαντάζομαι ότι δημιουργούνται πια νέες δυνατότητες μεταφορικές και για στήριξη εξαγωγών προς αυτές τις χώρες, έτσι;

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Προφανώς.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ Και το ανάποδο, για διεύρυνση του εμπορίου.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Είναι αυτό που μπορεί να φανταστεί ο κάθε πολίτης στα Βαλκάνια. Είναι, να ονειρεύεται, να αρχίσει και η δική μας η περιοχή να έχει τα χαρακτηριστικά που έχουν οι χώρες της Κεντρικής Ευρώπης. Δηλαδή, να μην υπάρχουν εμπόδια οικονομικής συνεργασίας, καθημερινή συνεργασία, στα σύνορα. Να μπορεί ένας πολίτης να μένει στη μία χώρα και να εργάζεται στη διπλανή. Να υπάρχουν κοινές δραστηριότητες, κοινή προσπάθεια...

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ Θεσσαλονίκη – Βουδαπέστη πόση ώρα θα γίνει μετά την ολοκλήρωση; Ηλεκτροκίνητη θα είναι η γραμμή ή θα είναι κανονική;

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Όχι ηλεκτροκίνητη θα είναι. Και ο στόχος είναι κυρίως οι εμπορευματικές μεταφορές. Κύριε Σχινά προφανώς και οι επιβατικές θα ωφεληθούν από αυτό. Αλλά ο κύριος στόχος είναι οι εμπορευματικές. Και το δεύτερο έργο που θα αναλάβει πρωτοβουλίες η Επίτροπος Βιολέτα Μπούλτς με την οποία συναντήθηκα - και για το προηγούμενο που αναφέραμε, αλλά και για αυτό που θα πω-, είναι το γνωστό έργο που συνδέει τις δύο θάλασσες το Αιγαίο με τη Μαύρη θάλασσα.

Είναι η σιδηροδρομική και οδική σύνδεση των λιμανιών της Βορείου Ελλάδας με τα λιμάνια της μαύρης θάλασσας στη Βουλγαρία και στη Ρουμανία. Αυτά, ήταν με δυο λόγια ο σκοπός της επίσκεψής μου. Πήγε καλά.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ Είναι η σιδηροδρομική σύνδεση δηλαδή Θεσσαλονίκης-Καβάλας-Αλεξανδρούπολης με τα λιμάνια της μαύρης θάλασσας αν κατάλαβα καλά, έτσι;

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Ναι Μπουργκάς, Βάρνα και Ρουσέ στη Βουλγαρία και Κωνσταντσα στη Ρουμανία.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ Και αυτά τώρα συζητάτε την ένταξή τους στην κοινοτική χρηματοδότηση. Να σας πω τώρα και κάτι άλλο, με αφορμή την επίσκεψη του Πρωθυπουργού στη γείτονα Τουρκία, ανακοινώθηκε η σύνδεση πάλι της Θεσσαλονίκης με την Κωνσταντινούπολη, σιδηροδρομική. Υπήρχε νομίζω όμως παλιά.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Υπήρχε πολύ παλιά. Τώρα πρέπει να συμπληρωθεί αν θέλετε αυτή η υποδομή με κάποιο έργο μικρό που πρέπει να γίνει στο Πύθιο, προκειμένου να συνδεθούν και η απαραίτητη γραμμοδοσία για τις αλλαγές των μηχανών και όλα τα υπόλοιπα.

Πιστεύω ότι και το έργο που αναφέραμε πριν, η σύνδεση δηλαδή των λιμανιών της Βορείου Ελλάδας με τη μαύρη θάλασσα, βοηθάει για να έχουμε και ένα γρήγορο και ασφαλή σιδηρόδρομο για τη σύνδεση με τη Κωνσταντινούπολη που είναι μία επίσης μεγάλη αγορά.

Είναι 17-18 εκατομμύρια επίσημα η Κωνσταντινούπολη άρα θα είναι μία αγορά που θα μας ενδιαφέρει. Θα ενδιαφέρει δηλαδή τις ελληνικές εταιρείες, τους παραγωγούς για να απευθύνονται και σε αυτή την αγορά. Οπότε το ένα έργο βοηθάει επί της ουσίας πολύ περισσότερο την εύκολη σύνδεση αν θέλετε με την Κωνσταντινούπολη αλλά ο στόχος, ο κύριος στόχος, το κυρίως έργο, είναι η σύνδεση της μαύρης θάλασσας με τα λιμάνια του Αιγαίου.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Που νομίζω ότι στις εμπορευματικές μεταφορές θα παίξει τεράστιο ρόλο, για συνδυασμένες μεταφορές. Γιατί η σύνδεση δύο λιμανιών με σιδηροδρομική γραμμή δημιουργεί δυνατότητες πολλαπλών συνεργιών σε επίπεδο εμπορευματικών μεταφορών από όσα λίγα ξέρω...

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Κύριε Σχινά, όλοι καταλαβαίνουμε και θα το ζήσουμε αυτό το επόμενο διάστημα, πόσο μεγάλο πλεονέκτημα είναι για μία περιοχή, για μία χώρα και για τις επιβατικές και για τις εμπορευματικές μεταφορές να έχει ένα σύγχρονο σιδηρόδρομο. Τελείωσε το Αθήνα-Θεσσαλονίκη...

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Ξεκίνησε με μια τρομερή γέφυρα στην Εκκάρα από ότι είδα, τα λέγαμε και με τον κύριο Βούρδα πριν μερικές μέρες.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Ακριβώς. Δόθηκε και στην κυκλοφορία. Τις επόμενες μέρες ολοκληρώνεται και το μικρό κομμάτι της ηλεκτροκίνησης που έχει απομείνει,

επομένως θα είμαστε έτοιμοι μετά να έχουμε επιβατικές μεταφορές πολύ γρήγορες ακόμα και με το τροχαίο υλικό που υπάρχει σήμερα. Πόσο μάλλον αν οι εταιρείες και η ΤΡΑΙΝΟΣΕ φέρει και ένα σύγχρονο γρήγορο τρένο για να μπορούμε να πηγαίνουμε σε τρεις ώρες και 20 λεπτά στη Θεσσαλονίκη.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Για να το δούμε τώρα λίγο σφαιρικότερα το θέμα των σιδηροδρομικών μεταφορών γιατί μετά από μία τεράστια περίοδο απαξίωσης, εννοώ την περίοδο 2000- 2010, ίσως και πιο πριν είχε ξεκινήσει, βλέπουμε τώρα ότι υπάρχει μία αναβίωση.

Είτε με τη δημιουργία νέων, για παράδειγμα το εμπορευματικό στο Θριάσιο ένας χώρος logistics τεράστιος, που θα ξεκινάει το τρένο από εκεί και θα μπορεί μέχρι τα σύνορα και πέρα από τα σύνορα να υπάρχει πλέον σύνδεση. Γιατί μας μιλήσατε για Βελιγράδι, Βουδαπέστη, μιλάμε τώρα για Κωνσταντινούπολη, μιλάμε για λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας. Δημιουργείται λοιπόν ένα τεράστιο δίκτυο από ότι καταλαβαίνω.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Κύριε Σχινά, από τη δική μας πλευρά είμαστε έτοιμοι. Έχει ολοκληρωθεί και το έργο της ηλεκτροδότησης της σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκη - Ειδομένη.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Η ερώτηση που θέλω να σας κάνω είναι η εξής: Υπάρχει μία εκτίμηση πόσο θα συνεισφέρει αυτό στην ανάπτυξη; Δηλαδή έχει εκτιμηθεί σε μονάδες Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος το τι σημαίνει ένα τέτοιο έργο;

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Όχι και αν θέλετε τη γνώμη μου δεν μπορεί αυτή τη στιγμή να εκτιμηθεί. Μπορούμε να υπολογίσουμε κάποια πράγματα αλλά δεν μπορεί με ακρίβεια να εκτιμηθεί και θα σας εξηγήσω το γιατί. Οι συνδυασμένες μεταφορές, η αύξηση της κίνησης στο λιμάνι του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, η αξιοποίηση των υπολοίπων λιμανιών της χώρας, τα εμπορευματικά κέντρα που έχουμε αυτή τη στιγμή, που έχουμε ένα από τα μεγαλύτερα και πιο σύγχρονα εμπορευματικά κέντρα στο Θριάσιο, το αντίστοιχο εμπορευματικό κέντρο που τρέχει ο διαγωνισμός και θα υλοποιηθεί τα επόμενα χρόνια στη Θεσσαλονίκη αλλά και στην Πάτρα, στο Βόλο, στη Λάρισα σε όλα τα λιμάνια της χώρας δεν είναι χώροι μόνο για τη μεταφορά προϊόντων αλλά είναι και χώροι για να μπορέσουν να αναπτυχθούν μεταποιητικές δραστηριότητες.

Οπότε ο στόχος που υπάρχει π.χ. στο Θριάσιο είναι ένα έργο υποδομής που για να ολοκληρωθεί θα δουλέψουν στην κατασκευή του περίπου 1.300 εργαζόμενοι, αλλά σε πλήρη ανάπτυξη οι μόνιμες θέσεις εργασίας που φέρνει είναι από 3.000 έως 5.000. Μπορείτε να καταλάβετε την υπεραξία που μπορούν να δώσουν οι συνδυασμένες μεταφορές στη χώρα, εάν οι υποδομές που έχουμε για την κεντρική Ευρώπη και για τη Ασία είναι αυτές που πρέπει να είναι.

Κάνουν ανταγωνιστική δηλαδή τη χώρα μας, τη φέρνουν πάλι στο σταυροδρόμι του

διεθνούς εμπορίου και είναι ένας ελκυστικός πλέον προορισμός και για αυτό το λόγο, προκειμένου να αναπτυχθούν νέες παραγωγικές επενδύσεις, νέες μεταποιητικές δραστηριότητες σε αυτούς τους χώρους και στην χώρα μας. Και αυτός είναι ο στόχος. Ο στόχος δεν είναι να γίνουμε μεταφορείς. Ο στόχος είναι μέσα από αυτές τις υποδομές να διευκολυνθούν οι παραγωγικές μονάδες της χώρας και να αναπτυχθούν νέες.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Τώρα, η επέκταση του δικτύου προς την Πελοπόννησο είναι επίσης ένα θέμα το οποίο έχετε ξεκινήσει να κάνετε ενέργειες. Έχω εδώ έναν ακροατή ο οποίος όποτε βγαίνετε με ρωτάει πάντοτε τι θα γίνει με τη γραμμή Κιάτου - Αιγίου, εννοώντας τον προαστιακό. Κάθε φορά. Για να ρωτάει ακόμα πάει να πει ότι δεν έχει τελειώσει.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Όχι, όχι, δεν έχει τελειώσει, είναι σε εξέλιξη το έργο. Όχι από το Κιάτο μέχρι το Αίγιο μόνο, αλλά και από το Αίγιο μέχρι το Ρίο. Και μετά από πάρα πολλά χρόνια έχουμε μία συμφωνία με τους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης της Αχαΐας και με την Περιφέρεια και με το Δήμο Πατρέων για την οριστική λύση, του πώς θα φτάσει από το Ρίο μέχρι το παλιό λιμάνι και από κει μέχρι το νέο λιμάνι ο σιδηρόδρομος, η σιδηροδρομική σύνδεση. Και πιστεύω ότι η λύση που δόθηκε ικανοποιεί σε πολύ μεγάλο βαθμό πρώτα και κύρια τους πολίτες στην δυνατότητα ανάπτυξης της αστικής περιοχής της Πάτρας και στη συνέχεια και τις θέσεις που έχουν και οι φορείς της Τοπικής Αυτοδιοίκησης και εμείς.

Οπότε θα περιμένετε δύο δημοπρατήσεις το επόμενο διάστημα. Μία από το Ρίο μέχρι τον Άγιο Διονύσιο και μία δεύτερη από τον Άγιο Διονύσιο μέχρι τον Άγιο Ανδρέα και το νέο λιμάνι που περιλαμβάνει ένα πολύ μεγάλο κομμάτι υπογειοποίησης αυτής της γραμμής.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Τώρα για να έρθουμε και λίγο στην Αθήνα. Είδα υπήρξε κάποια αναβολή διαγωνισμού για το Μετρό, για τη γραμμή 4 ή κάνω λάθος;

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Συνήθως οι συμμετέχοντες ζητούν αρκετούς μήνες παράταση, όταν δεν είναι ένας και είναι περισσότεροι οι αρμόδιοι φορείς που κάνουν τους διαγωνισμούς εισηγούνται να δοθούν παρατάσεις. Το ίδιο έγινε για το σύστημα ηλεκτρονικών διοδίων, ελευθέρως ροής. Ζήτησαν από δύο μέχρι έξι μήνες, δόθηκαν τρεις εβδομάδες. Θεωρώ ότι είναι ο κατάλληλος χρόνος για να μπορέσουν να κάνουν καλύτερες προσφορές.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Άρα θα υπάρξει μειοδότης ή θα ανακηρυχθεί ανάδοχος στο διαγωνισμό μέσα στο Μάρτη, αρχές Απρίλη κάπως έτσι αν κατάλαβα καλά;

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Ναι, πιστεύουμε ότι αν δεν έχουμε άλλου είδους εμπλοκές, αν δεν έχουμε δηλαδή προσφυγές στα δικαστήρια και στη διαδικασία που προβλέπει ο νόμος,

Μάιο-Ιούνιο θα έχουμε ανάδοχο και στη γραμμή 4 του Μετρό, πιο νωρίς για το σύστημα ηλεκτρονικών διοδίων...

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Και πότε βλέπετε το σύστημα των ηλεκτρονικών διοδίων, γιατί πάντα ρωτάει πολύς κόσμος για αυτό, πότε θα εφαρμοστεί το σύστημα της αναλογικής χρέωσης;

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Από τη στιγμή που θα έχουμε ανάδοχο σχήμα το χρονοδιάγραμμα είναι ένα χρονοδιάγραμμα 18 μηνών για όλη τη χώρα. Και καταλαβαίνετε κύριε Σχινά τις θετικές, αν θέλετε, συνέπειες που θα υπάρχουν από αυτό το σύστημα όχι μόνο για τη δικαιοσύνη στη χρέωση των διοδίων, γιατί αυτό είναι μία άλλη ενέργεια και δραστηριότητα που έχουμε για την πραγματική μείωση των διοδίων και όχι μόνο για τη δίκαιη χιλιομετρική χρέωση τους.

Μας δίνει όμως τη δυνατότητα να μην σταματάμε κάθε 40-50 χιλιόμετρα ή να μη μειώνουμε ταχύτητα γιατί θα είναι ελευθέρως ροής. Μας δίνει τη δυνατότητα να έχουμε διαλειτουργικότητα με τις γείτονες χώρες ώστε να μην έχουμε καθυστερήσεις στα σύνορα, μας δίνει πολλές δυνατότητες...

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Να μη δημιουργούνται πολλές ουρές στα διόδια τις δύσκολες μέρες, και όλα αυτά τα καλά.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Ακριβώς και να έχουμε τα στοιχεία για την καλύτερη λειτουργία και των υπηρεσιών που υπάρχουν στους αυτοκινητόδρομους και για την αντιμετώπιση δυσάρεστων καταστάσεων.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Μέχρι τις εκλογές του Οκτώβρη εσείς έχετε πάρα πολύ πυκνό πρόγραμμα, από ότι βλέπω και από ότι καταλαβαίνω και νομίζω ότι πρέπει να υπάρχουν και άλλα τα οποία δεν ξέρω αν προλαβαίνουμε, δεν έχουμε άλλο χρόνο. Μας είπατε αρκετά. Να αφήσουμε κάποια για μία άλλη φορά. Λοιπόν, σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Να είστε καλά κύριε Σχινά, συνεχίζουμε με αμείωτη ένταση όπως βλέπετε.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Καλή επιτυχία και στις διαπραγματεύσεις σας στις Βρυξέλλες.