

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Γ΄

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ 4Ε΄

Δευτέρα 21 Μαρτίου 2022

Αθήνα, σήμερα στις 21 Μαρτίου 2022, ημέρα Δευτέρα και ώρα 15.03΄
συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε
ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του ΣΤ΄ Αντιπροέδρου αυτής
κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΛΑΜΠΡΟΥΛΗ.

.....

Θα συζητηθεί η τέταρτη με αριθμό **505/8-3-2022 επίκαιρη ερώτηση**
του πρώτου κύκλου του Βουλευτή Β2΄ Δυτικού Τομέα Αθηνών του
ΜέΡΑ25 κ. Κρίτωνα–Ηλία Αρσένη προς τον Υπουργό Υποδομών και
Μεταφορών, με θέμα: «Κίνδυνοι για τη λειτουργία και ασφάλεια των συρμών
ETR470 της ΤΡΑΙΝΟΣΕ».

Κύριε Αρσένη, έχετε δύο λεπτά.

ΚΡΙΤΩΝ-ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, πριν από μερικές ημέρες πιστοποιήθηκε από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων η νέα αμαξοστοιχία ETR470, μία από τις πέντε που θα δρομολογηθούν στη γραμμή Αθήνας-Θεσσαλονίκης. Τα τρένα αυτά παρουσιάστηκαν από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ ως τα υπερσύγχρονα τρένα νέας εποχής που αναπτύσσουν μεγάλες ταχύτητες, επιτυγχάνοντας σημαντική μείωση του χρόνου ταξιδιού.

Ωστόσο σε άρθρο του ξένου και ελληνικού ηλεκτρονικού τύπου διαβάζουμε ότι τα εν λόγω τρένα αποσύρθηκαν από τις χώρες στις οποίες δοκιμάστηκαν, ενώ οι φορείς οι οποίοι διαχειρίστηκαν τα τρένα αυτά στο παρελθόν, εκφράζουν εξίσου σημαντικές επιφυλάξεις σχετικά με την αξιοπιστία καθώς και τις προδιαγραφές ασφάλειας.

Συγκεκριμένα στις 11 Απριλίου 2006 ένα ETR470 που ταξίδευε νότια από τη Στουτγκάρδη έπιασε φωτιά μέσα σε σήραγγα. Τη χρονιά αυτή αποσύρθηκαν τα τρένα αυτά από τη γραμμή Μιλάνο-Στουτγκάρδη. Μάιος 2011: ξέσπασε σε ένα ETR470 στην Ελβετία πυρκαγιά, πέντε λεπτά πριν εισέλθει στη σήραγγα Γκόταρντ μήκους 15 χιλιομέτρων. Το 2012 ένα ETR470 έπιασε φωτιά στον κεντρικό σταθμό της Ζυρίχης. Οι ελβετικοί σιδηρόδρομοι δεν μπόρεσαν να διορθώσουν τα προβλήματα των ETR470 ακόμη και μετά από την αύξηση χρηματοδότησης για τον πλήρη έλεγχο της συντήρησής τους. Αφού απέτυχαν να τα μεταπωλήσουν, τελικά τα αποσυναρμολόγησαν.

Ο ελβετικός τύπος ονόμασε τα ETR470, που εξυπηρετούσαν τη γραμμή Μιλάνο- Ελβετία ως «τρένα βλάβης», καθώς παρουσίαζαν προβλήματα, με συνέπεια καθυστερήσεις, βλάβες και ακυρώσεις δρομολογίων. Η TRENITALIA μετέφερε τα δικά της πέντε στην πιο ήπια διαδρομή Ρώμη-Ρέτζιο-Καλάμπρια.

Οι ενώσεις εργαζομένων των δημόσιων δρόμων του ελβετικού ομίλου, σε κοινή ανακοίνωσή τους, αναφέρουν ότι από το 1993 που τέθηκαν σε λειτουργία τα τρένα ETR470 αντιμετωπίζουν τα ίδια τεχνικά προβλήματα, που δεν επιλύονται και ζητούν από την εταιρεία να τα αποσύρει άμεσα και να τα αντικαταστήσει με το πιο αξιόπιστο τροχαίο υλικό, γιατί οι συνεχείς καθυστερήσεις και ακυρώσεις λόγω βλαβών βλάπτουν την εικόνα του δημόσιου σιδηρόδρομου. Η ανακοίνωση είναι του 2011.

Θα ήθελα λοιπόν να μας εξηγήσετε, γιατί επιτράπηκε η επιλογή των εν λόγω επιλογή τρένων από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ για την πιο σημαντική σιδηροδρομική γραμμή της χώρας, ενώ έχουν προκύψει σοβαρά προβλήματα λειτουργίας και ασφάλειας στις χώρες που αυτά δοκιμάστηκαν; Τι εγγυήσεις υπάρχουν για την ασφάλεια εργαζομένων και επιβατών;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ευχαριστούμε, κύριε Αρσένη.

Θα απαντήσει ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Μιχάλης Παπαδόπουλος.

Κύριε Παπαδόπουλε, έχετε τρία λεπτά για το ξεκίνημά σας.

ΜΙΧΑΗΛ (ΜΙΧΑΛΗΣ) ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Εσείς το γνωρίζετε καλά ότι εμείς στην Κοζάνη είτε είμαστε πρόσφυγες είτε Μακεδόνες δεν αφήνουμε να πέσει κάτω τίποτα, οπότε θα μου επιτρέψετε για μερικά δευτερόλεπτα -αν και δεν προβλέπεται- να βοηθήσω λίγο στην προηγούμενη ερώτηση τον συνάδελφο, τον κ. Αρσένη και να του πω ότι οι κυβερνήσεις της Νέας Δημοκρατίας στήριζαν, στηρίζουν και θα στηρίζουν πάντα τη γούνα και τους εργάτες της γούνας.

Και όπως είπε ο Υφυπουργός προηγουμένως, πριν από δύο μέρες βρέθηκα σε μία σύσκεψη στην Καστοριά, με τον Δήμο Βοΐου, τη Σιάτιστα, τη Γαλατινή και όντως, είναι γεγονός, ότι τα προβλήματα είναι τεράστια με τη γούνα μετά τον πόλεμο. Δεν είχαν ξανασυμβεί τέτοια πράγματα στην Ελλάδα. Οι εγκληματικές ενέργειες που γίνονται και αυτά που ζούμε καθημερινά στην Ουκρανία δημιουργούν τεράστια προβλήματα στη γούνα. Δεν είναι το 95%, είναι πάνω από 98% οι εξαγωγές της γούνας προς τη Ρωσία και την Ουκρανία, ακόμα και διαμέσου τρίτων χωρών. Παρ' όλα αυτά όμως η Κυβέρνηση στήριξε

τη γούνα, στήριξε τους γουνεργάτες με την επιστρεπτέα και βέβαια δεν πήρε καμία τέτοια απόφαση να θανατωθούν τα ζωάκια, όπως έγινε στη Δανία.

Είναι υποχρέωση λοιπόν της Κυβέρνησης να ενισχύσει και να στηρίξει όλο αυτό το έργο που υπάρχει, και τους εργάτες της γούνας και τη γούνα. Και να είστε σίγουρος ότι θα το κάνει άμεσα, γιατί έτσι επιβάλλεται.

Στα δικά μας τώρα.

Κύριε Αρσένη, το θέμα της ασφάλειας των επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών αποτελεί μια από τις κύριες προτεραιότητες του Υπουργείου μας. Είναι κρίμα να κινδυνολογείτε και να τρομοκρατείτε τον κόσμο.

Εν προκειμένω, υφίσταται ένα ευρωπαϊκό πλαίσιο προδιαγραφών ασφαλείας, το οποίο καθορίζει με ακρίβεια και σαφήνεια τις απαιτήσεις ασφαλείας, τα υλικά κατασκευής ή και τις διαδικασίες προκειμένου όλοι οι επιβάτες να ταξιδεύουν με ασφάλεια.

Συγκεκριμένα για το ζήτημα της πυρασφάλειας, το οποίο ειπώθηκε στην ενότητα 4/2/10 του Ευρωπαϊκού Κανονισμού 1320 του 2014, με τίτλο «Πυρασφάλεια και εκκένωση», καθορίζονται μέτρα πρόληψης, μέτρα ανίχνευσης και κατάσβεσης πυρκαγιάς, καθώς και απαιτήσεις για καταστάσεις έκτακτης ανάγκης και εκκένωσης.

Επιπλέον, το ευρωπαϊκό δίκαιο προβλέπει ανεξάρτητους οργανισμούς πιστοποίησης ασφάλειας, οι οποίοι διαθέτουν αποδεδειγμένα γνώση και πείρα στα θέματα αυτά που εξετάζουν, διαπιστωμένη στελέχωση με εξειδικευμένους ανθρώπους, που έχουν κατάλληλο εξοπλισμό, ελέγχονται από τα εθνικά και ευρωπαϊκά όργανα, διαθέτουν πλήθος δικλίδων ασφαλείας και διαδικασιών που εξασφαλίζουν την ακεραιότητα των πιστοποιητικών που εκδίδονται.

Περαιτέρω, οι χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχουν το δικαίωμα να θεσπίσουν και εθνικούς κανόνες, προκειμένου να επιβάλουν επιπλέον διασφαλίσεις, δυνάμει των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της κάθε σιδηροδρομικής υποδομής.

Κύριε Αρσένη, οι εθνικοί κανόνες δεν αναβαθμίζουν, αλλά ούτε υποβαθμίζουν το ευρωπαϊκό επίπεδο ασφαλείας. Απλά, ευθυγραμμίζουν τις απαιτήσεις με ιδιαίτερα τεχνικά στοιχεία της σιδηροδρομικής υποδομής κάθε χώρας.

Όσον αφορά τα τρένα ETR470, για την ιστορία αναφέρω ότι η συμφωνία με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ και η παραγγελία έγιναν την περίοδο 2017-2018 από τη συγκεκριμένη εταιρεία. Τα τρένα αυτά έχουν ελεγχθεί από ανεξάρτητους οργανισμούς πιστοποίησης, οι οποίοι έχουν εκδώσει τα πιστοποιητικά επαλήθευσης, όπως λέγονται, ύστερα από δοκιμές ότι αυτά τηρούν απόλυτα

τις τεχνικές προδιαγραφές της διαλειτουργικότητας με τους συναφείς εθνικούς κανόνες.

Η ανεξάρτητη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων στα πλαίσια της αξιολόγησης του φακέλου έχει ελέγξει τα πιστοποιητικά αυτά και έχει επιβεβαιώσει την πλήρη συμμόρφωση του οχήματος τόσο με τις οδηγίες και τους κανονισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσο και με την εθνική νομοθεσία, καθόσον αυτά διαθέτουν την απαιτούμενη συσκευή αμμοδιασποράς, όπως λέγεται, προκειμένου να αυξάνουν την τριβή μεταξύ του τροχού και της σιδηροτροχιάς όταν και όπου χρειαστεί αυξημένη πρόσκρουση ο μηχανοδηγός. Στη συνέχεια, με την υπ' αριθμό 531 του 2002 απόφαση η ΡΑΣ εξέδωσε έγκριση για τη διάθεση και την αγορά του οχήματος από την TRENITALIA.

Σύμφωνα με τα αναφερόμενα, λοιπόν, και με το έγγραφό της με αριθμό πρωτοκόλλου 721, το οποίο το καταθέτω στα Πρακτικά για να το χρησιμοποιήσετε, συμπερασματικά, αυτή η Κυβέρνηση δεν κάνει αποδεδειγμένα καμία έκπτωση στα θέματα ασφάλειας των επιβατών. Αντιθέτως, κύριε Αρσένη, εφαρμόζει το ευρωπαϊκό δίκαιο για την ασφάλεια των εργαζομένων και των επιβατών. Και αυτό πλέον έχει γίνει κατανοητό σε όλους.

(Στο σημείο αυτό ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Μιχαήλ Παπαδόπουλος καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο

βρίσκεται στο Αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Για τις καθυστερήσεις και τα υπόλοιπα θα συνεχίσω στη δευτερομιλία μου.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κι εγώ σας ευχαριστώ.

Κύριε Αρσένη, έχετε τον λόγο.

ΚΡΙΤΩΝ-ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Αν ο κ. Παπαδόπουλος θέλει να πει κάτι στους εργαζομένους στην Καστοριά, να μας πει αν δεσμεύεται για βασικό μισθό για τουλάχιστον έναν χρόνο στους άνεργους και εφάπαξ επίδομα στους μακροχρόνια ανέργους.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Πάμε στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

ΚΡΙΤΩΝ-ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ: Απλά να απαντήσω σε αυτό που είπε και ο ίδιος.

Δεν έχω κάποια ελπίδα ότι σας ενδιαφέρει πραγματικά τι θα γίνει με τον κόσμο, γιατί είδα τι κάνατε στη δικιά σας εκλογική περιφέρεια στους ανθρώπους που χάνουν τη δουλειά τους από την απολιγνιτοποίηση χωρίς δίκαιη μετάβαση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κλείστε το, κύριε Αρσένη, γιατί πάμε σε άλλα τώρα.

ΚΡΙΤΩΝ-ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ: Όσο για την Καστοριά βέβαια δεν ξεχνάμε το πώς σχεδιάζετε να κλείσετε το Νοσοκομείο της Καστοριάς ακριβώς με βάση την έκθεση του Δήμου Κοζάνης, το οποίο υιοθετεί η Κυβέρνησή σας, ότι θα υπάρχει ένα νοσοκομείο στην Κοζάνη και όλα τα άλλα θα είναι «ακτίνες», θα λειτουργούν σαν ενισχυμένο κέντρο υγείας.

Δεν είναι πολύ ειλικρινές αυτό που είπατε. Εγώ μαζί σας να κάνουμε κριτική στον ΣΥΡΙΖΑ. Αλλά, πρώτον, μας λέτε ότι ήταν η συμφωνία του ΣΥΡΙΖΑ το 2017-2018, η οποία να συμφωνήσουμε ότι ήταν απαράδεκτη, και την στηρίζετε, οπότε μας λέτε ότι είστε σε πλήρη συντονισμό με την κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ.

ΜΙΧΑΗΛ (ΜΙΧΑΗΛΗΣ) ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Απλώς ανέφερα πότε έγινε. Δεν στηρίζω τίποτα.

ΚΡΙΤΩΝ-ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ: Βέβαια, για να είμαστε ειλικρινείς, η σύμβαση αυτή περιλάμβανε άλλα τρένα. Τα 485, όχι τα 470. Να είμαστε λίγο ειλικρινείς σε αυτή την Αίθουσα.

Ανακατασκευασμένα είναι αυτά τα τρένα, δεν είναι καινούργια. Τι έχει αλλάξει από τότε που έγινε το ατύχημα στις στη γραμμή Μιλάνο-Στουτγκάρδη

το 2006; Τι έχει αλλάξει από τότε που έγινε το ατύχημα στη σήραγγα στην Ελβετία το 2011; Τι έχει αλλάξει από τότε που έπιασαν φωτιά στον κεντρικό σταθμό της Ζυρίχης το 2012; Τι έχει αλλάξει; Δια μαγείας δηλαδή οι ελληνικές αρχές βρήκαν ότι οι προδιαγραφές τους είναι μια χαρά; Μόνο στις προηγμένες τεχνολογικά χώρες, που χρησιμοποιούν συνεχώς τον σιδηρόδρομο και έχουν τρένα και γραμμές ταχείας κυκλοφορίας, εντοπίζονται τα προβλήματα; Σε ποιες άλλες χώρες αυτή τη στιγμή χρησιμοποιούν τα ETR470; Πείτε μας πού αλλού χρησιμοποιούνται αυτή τη στιγμή και δεν αντιμετωπίζουν προβλήματα.

Βλέπουμε ένα τρένο το οποίο δεν μπορούσε να πάει πουθενά και βρήκαν -δεν ξέρω με ποιες διαδικασίες- να το φέρουν στην Ελλάδα, με κίνδυνο για τους εργαζόμενους και τους επιβάτες.

Σας ζητάω να προστατεύσετε τους εργαζόμενους και τους επιβάτες, αλλά και το μέλλον του δημόσιου σιδηρόδρομου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κύριε Παπαδόπουλε, έχετε τον λόγο.

ΜΙΧΑΗΛ (ΜΙΧΑΛΗΣ) ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Καταρχήν, κύριε Αρσένη, πρέπει να σας πω -και το λέω ενώπιον της Βουλής- ότι δεσμευόμαστε να κάνουμε πολύ περισσότερα και διαφορετικά από αυτά που είπατε όσον αφορά για την Καστοριά, για τη γούνα.

Δεύτερον, θα ήθελα πραγματικά να ασχοληθείτε με το τι σημαίνει Σχέδιο Δίκαιης Μετάβασης στη Δυτική Μακεδονία και στις λιγνιτικές περιοχές. Γιατί αν ασχοληθείτε, είμαι σίγουρος θα καταλάβετε πόσο χρήσιμη και ουσιαστική είναι η επόμενη μέρα με τη δίκαιη μετάβαση, την οποία με στρατηγικό σχεδιασμό οργανώνει η Κυβέρνηση.

Σχετικά τώρα με το θέμα. Αναφέρθηκα στις ημερομηνίες όχι για να συμφωνήσω ή να διαφωνήσω. Επίσης, ξέρετε πολύ καλά ότι εγώ βρίσκομαι στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών από τον Σεπτέμβριο του 2021. Έπρεπε, όμως, να αναφερθώ στις ημερομηνίες αυτές για να θυμόμαστε πότε έγιναν όλα αυτά και πώς συνεχίζεται η εξέλιξη. Σας είπα τι πιστοποιήσεις έχουν πάρει τα συγκεκριμένα τρένα. Δεν θα συνεχίσω, όμως, με αυτό γιατί ο κανόνας είναι ότι μας ενδιαφέρει η ασφάλεια των εργαζομένων και των πολιτών που μετακινούνται με τα τρένα.

Σχετικά με το θέμα των καθυστερήσεων και των αποζημιώσεων που το θεωρώ κι αυτό επίσης σημαντικό και είναι το δεύτερο σκέλος της ερώτησής σας. Οι συμβάσεις για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας στις σιδηροδρομικές γραμμές συνάπτονται με τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό 1370/2007 όπως ισχύει ακριβώς μέχρι σήμερα. Τα δικαιώματα των επιβατών, συμπεριλαμβανομένων των αποζημιώσεων, καθορίζονται από τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό 1371/2007. Αυτά είναι δύο ανεξάρτητα νομικά κείμενα. Αυτό σημαίνει ότι οι αποζημιώσεις

δεν χρειάζεται να περιλαμβάνονται στις συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, όπως λέτε, καθώς υφίσταται ειδικό νομικό πλαίσιο με αυτές.

Ο Κανονισμός 1371, όπως και ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, ο Κώστας Καραμανλής, είχε ενημερώσει τη συνάδελφό μας και Βουλευτή την κ. Σακοράφα σε ανάλογη επίκαιρη ερώτηση πριν από λίγο καιρό, δίνει τη δυνατότητα στα κράτη-μέλη εξαιρέσεως των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων από την εφαρμογή ορισμένων άρθρων. Ο ίδιος δε ο Κανονισμός δεν προβλέπει όμως στη διαδικασία της εφαρμογής των παραπάνω εξαιρέσεων να σταλούν στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η οποία δεν έχει υποχρέωση να τις εγκρίνει, αλλά απλά να διατυπώσει τις παρατηρήσεις της. Αρκετά κράτη-μέλη, κύριε Αρσένη, όπως η Γερμανία, η Βουλγαρία, η Εσθονία, έχουν εφαρμόσει εξαιρέσεις παρόμοιες με αυτές που έχει η Ελλάδα. Πράγματι, η χώρα μας έχει εφαρμόσει εξαιρέσεις από το 2009 όταν η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ήταν ακόμα στο Δημόσιο. Και μάλιστα -για τα Πρακτικά το αναφέρω κι αυτό και μόνον- η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ δεν κατήργησε καμία, ακόμη κι όταν η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ιδιωτικοποιήθηκε.

Θεωρούμε, λοιπόν, ότι ο στόχος όλων όσων ασχολούνται με τα ζητήματα των μεταφορών είναι να διεξάγονται απρόσκοπτα και χωρίς καθυστερήσεις οι μεταφορές. Επίσης, στόχος θεωρώ όλων μας αποτελεί η απόδοση των ευθυνών -εμείς αυτό κάνουμε άλλωστε- για κάθε καθυστέρηση

σε αυτόν που ευθύνεται προκειμένου ο πολίτης να αποζημιώνεται με τρόπο ξεκάθαρο και άμεσο.

Οι καθυστερήσεις εξαρτώνται άμεσα από τη συντήρηση μιας σιδηροδρομικής γραμμής. Μια σιδηροδρομική υποδομή που δεν έχει συντηρηθεί σωστά χρειάζεται πολλαπλάσια χρήματα και πολύ χρόνο για να αποκατασταθεί. Τι σημαίνει να συντηρηθεί σωστά μια υποδομή; Σίγουρα δεν σημαίνει να αυξάνεται ο χρόνος διαδρομής Θεσσαλονίκης-Αλεξανδρούπολης από τεσσεράμισι ώρες το 2014 σε οκτώμισι ώρες ύστερα από υποτιθέμενη συντήρηση που διενεργήθηκε το 2015-2019.

Για να αποκαταστήσει, λοιπόν, το δίκτυο αυτό η σημερινή Κυβέρνηση ξεκίνησε ένα μεγάλο έργο με αρκετά κονδύλια. Ο χρόνος για την διαφανή και απρόσκοπτη τήρηση των διαδικασιών του διαγωνισμού και της ανάθεσης και αυτά τα χρήματα βρίσκονται σε μια δύσκολη συγκυρία η οποία περιλαμβάνει και τις συνέπειες του Covid, όπως όλοι γνωρίζουμε. Θα πρέπει, λοιπόν, να διαθέσουμε πολλαπλάσια χρήματα για να αποκαταστήσουμε ένα δίκτυο στο οποίο οι ελλείψεις συντήρησης στο πέραςμα του χρόνου αντιμετωπίζονται με βραδυπορίες, δηλαδή με μείωση του ορίου ταχύτητας. Η πρακτική αυτή είναι αποδεκτή για έκτακτα γεγονότα, αλλά όχι για μόνιμες καταστάσεις.

Γι' αυτό η Κυβέρνηση, κύριε Αρσένη, και ο Πρωθυπουργός ο Κυριάκος Μητσοτάκης αντιμετωπίζει το θέμα με σοβαρότητα και όχι με υπεκφυγές. Έχει προγραμματίσει μεγάλα σιδηροδρομικά έργα πολλών εκατομμυρίων ευρώ.

Συνοψίζοντας, η πολιτική μας αποδεικνύεται και με έργα, ότι εργάζεται για έναν ασφαλή, λειτουργικό σιδηρόδρομο. Αυτό χρειάζεται η χώρα μας, αυτό χρειάζονται οι διασυνδέσεις μας με την Ευρώπη, χωρίς εντυπωσιασμό αλλά με ουσία και υπευθυνότητα προκειμένου να έχει ένα στόχο, ασφαλείς διαδρομές και να μην ταλαιπωρούνται οι εργαζόμενοι και οι επιβάτες.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ευχαριστούμε πολύ. Καλή συνέχεια και στους δύο. Δεν έχετε άλλη, κύριε Αρσένη.