ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΝΣΤ'

Πέμπτη 17 Ιουλίου 2025

ΘΕΜΑΤΑ

Α. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

1. Επικύρωση Πρακτικών, σελ. 16435, 16566

2. Ανακοινώνεται ότι η Ειδική Κοινοβουλευτική Επιτροπή προς διενέργεια προκαταρκτικής εξέτασης, σχετικά με «το τραγικό δυστύχημα που έλαβε χώρα στις 28-2-2023 στην περιοχή Ευαγγελισμός Τεμπών Λάρισας» για την ενδεχόμενη τέλεση από τον κ. Καραμανλή Κωνσταντίνο του Αχιλλέως, πρώην Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, του αδικήματος «της παράβασης καθήκοντος (259 Ποινικού Κώδικα) και ειδικότερα της κατά το χρονικό διάστημα από τον Σεπτέμβριο 2021 έως και τις 28-2-2023, κατά παράβαση του άρθρου 40 παρ. 3 του νόμου 4974/2022 και προς τον σκοπό πρόκλησης οικονομικής βλάβης στην ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία ?Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε.?» και σύμφωνα με τα διαλαμβανόμενα στην πρόταση, υπέβαλε το Πόρισμά της στον Πρόεδρο της Βουλής, σελ. 16449

3. Αναφορά στην διενέργεια προκαταρκτικής εξέτασης, σχετικά με «το τραγικό δυστύχημα που έλαβε χώρα στις 28-2-2023 στην περιοχή Ευαγγελισμός Τεμπών Λάρισας», σελ. 16449, 16459, 16475

4. Αναφορά στο δυστύχημα στα Τέμπη, σελ. 16440, 16447, 16450, 16454, 16455, 16456, 16457, 16459, 16462, 16463, 16468, 16488, 16489, 16490, 16492, 16494, 16497, 16498, 16499, 16500, 16501, 16502, 16503, 16509, 16514, 16521, 16522, 16523, 16527

5. Αναφορά στην υπόθεση του ΟΠΕΚΕΠΕ, σελ. 16446, 16449, 16451, 16452, 16453, 16455, 16462, 16465, 16467, 16468, 16470, 16473, 16475, 16483, 16484, 16485, 16490, 16495, 16496, 16497, 16513, 16515, 16517, 16519

6. Επί προσωπικού θέματος, σελ. 16469, 16470

7. Επί διαδικαστικού θέματος, σελ. 16449, 16454, 16456, 16458, 16459, 16460, 16461, 16466, 16467, 16469, 16479, 16492, 16496, 16505, 16510, 16512, 16514, 16516, 16517, 16518, 16521, 16522, 16523, 16524, 16525, 16526, 16527, 16566

Β. ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

1. Ανακοίνωση του δελτίου επικαίρων ερωτήσεων της Παρασκευής 18 Ιουλίου 2025, σελ. 16449

Γ. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

1. Μόνη συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: «Αναβάθμιση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων, αξιολόγηση προσωπικού σιδηροδρόμων, ενίσχυση εποπτείας σιδηροδρομικού δικτύου, οργανωτική ενίσχυση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών και της εταιρείας Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μονοπρόσωπη Α.Ε. και άλλες διατάξεις», σελ. 16435 - 16544

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΝΤΕΣ

ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ Β. , σελ. 16504 - 16522
ΓΕΡΟΒΑΣΙΛΗ Ο . , σελ. 16454 – 16468
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο. , σελ. 16435 - 16454
ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ Γ. , σελ. 16468 - 16488
ΜΠΟΥΡΑΣ Α. , σελ. 16522 - 16567
ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ Ι. , σελ. 16488 – 16504

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

Α. Επί της αναφοράς στην διενέργεια προκαταρκτικής εξέτασης:

ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ Β. , σελ. 16459
ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ Α. , σελ. 16459
ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ Ν. , σελ. 16475
ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ Ζ. , σελ. 16459

Β. Επί της αναφοράς στο δυστύχημα στα Τέμπη:

ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ Ε. , σελ. 16455
ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗΣ Ε. , σελ. 16462
ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ Β. , σελ. 16459
ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ Κ. , σελ. 16450
ΒΕΤΤΑ Κ. , σελ. 16498
ΓΕΡΟΥΛΑΝΟΣ Π. , σελ. 16457
ΔΕΛΒΕΡΟΥΔΗΣ Κ. , σελ. 16490
ΔΕΛΗΣ Ι. , σελ. 16492
ΚΑΖΑΜΙΑΣ Α. , σελ. 16447
ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ Ε. , σελ. 16509
ΚΑΡΑΜΠΑΤΣΩΛΗ Κ. , σελ. 16488
ΚΑΤΣΙΒΑΡΔΑΣ Χ. , σελ. 16503
ΚΑΤΣΩΤΗΣ Χ. , σελ. 16489
ΚΟΝΤΗΣ Ι. , σελ. 16500
ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ Κ. , σελ. 16471, 16522, 16523, 16527
ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ Ζ. , σελ. 16459, 16474, 16521
ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ Μ. , σελ. 16494
ΛΙΑΚΟΥΛΗ Ε. , σελ. 16468
ΛΙΝΟΥ Α. , σελ. 16501
ΜΕΤΑΞΑΣ Κ. , σελ. 16440, 16514
ΜΠΙΑΓΚΗΣ Δ. , σελ. 16499
ΜΠΙΜΠΙΛΑΣ Σ. , σελ. 16492
ΠΑΠΑΣΩΤΗΡΙΟΥ Σ. , σελ. 16454
ΣΤΑΜΑΤΗΣ Γ. , σελ. 16502
ΦΛΩΡΟΣ Κ. , σελ. 16497
ΧΑΡΙΤΣΗΣ Α. , σελ. 16463
ΧΡΗΣΤΙΔΟΥ Ρ. , σελ. 16456

Γ. Επί της αναφοράς στην υπόθεση του ΟΠΕΚΕΠΕ:

ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗΣ Ε. , σελ. 16462
ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ Κ. , σελ. 16451, 16452, 16453
ΒΕΤΤΑ Κ. , σελ. 16446, 16499
ΒΡΕΤΤΟΣ Ν. , σελ. 16446, 16513
ΔΕΛΒΕΡΟΥΔΗΣ Κ. , σελ. 16490
ΔΗΜΗΤΡΟΚΑΛΛΗΣ Ι. , σελ. 16467
ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ Α. , σελ. 16483
ΚΟΥΤΣΟΥΜΠΑΣ Δ. , σελ. 16484, 16485
ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ Ζ. , σελ. 16515, 16475,16517, 16519
ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ Μ. , σελ. 16495, 16496
ΛΙΑΚΟΥΛΗ Ε. , σελ. 16468
ΜΑΛΑΜΑ Κ. , σελ. 16473
ΜΕΤΑΞΑΣ Κ. , σελ. 16515

ΠΑΠΠΑΣ Ν. , σελ. 16470, 16497
ΧΑΡΙΤΣΗΣ Α. , σελ. 16465
ΧΡΗΣΤΙΔΟΥ Ρ. , σελ. 16455

Δ. Επί προσωπικού θέματος:
ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ Μ. , σελ. 16470
ΛΙΑΚΟΥΛΗ Ε. , σελ. 16469, 16470

Ε. Επί διαδικαστικού θέματος:
ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΠΟΥΛΟΥ Α. , σελ. 16467
ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ Β. , σελ. 16516, 16517
ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ Κ. , σελ. 16449
ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ Β. , σελ. 16510, 16512, 16514, 16515, 16517, 16518, 16521
ΓΕΡΟΒΑΣΙΛΗ Ό. , σελ. 16454, 16458, 16459, 16460, 16466
ΓΕΡΟΥΛΑΝΟΣ Π. , σελ. 16458
ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ Α. , σελ. 16459
ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ Ε. , σελ. 16505
ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ Κ. , σελ. 16458, 16459, 16510, 16514, 16518, 16527
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο. , σελ. 16449
ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ Ζ. , σελ. 16449, 16459, 16460, 16466, 16516, 16521, 16527
ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ Μ. , σελ. 16461, 16469, 16516
ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ Γ. , σελ. 16469, 16479, 16483, 16487
ΛΙΑΚΟΥΛΗ Ε. , σελ. 16469
ΜΠΟΥΡΑΣ Α. , σελ. 16522, 16523, 16524, 16525, 16526, 16527, 16566
ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ Ι. , σελ. 16492, 16496

ΣΤ. Επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών:
ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ Μ. , σελ. 16442, 16514
ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ Ε. , σελ. 16454
ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗΣ Ε. , σελ. 16462
ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ Β. , σελ. 16435
ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ Κ. , σελ. 16449, 16450, 16451, 16452, 16453
ΒΕΤΤΑ Κ. , σελ. 16498
ΒΡΕΤΤΑΚΟΣ Γ. , σελ. 16487
ΒΡΕΤΤΟΣ Ν. , σελ. 16446, 16512, 16523, 16525
ΓΕΡΟΥΛΑΝΟΣ Π. , σελ. 16456, 16457, 16458, 16459, 16496
ΓΚΟΛΙΔΑΚΗΣ Δ. , σελ. 16508
ΔΕΛΒΕΡΟΥΔΗΣ Κ. , σελ. 16490
ΔΕΛΗΣ Ι. , σελ. 16492
ΔΗΜΗΤΡΟΚΑΛΛΗΣ Ι. , σελ. 16467
ΔΗΜΟΣΧΑΚΗΣ Α. , σελ. 16477
ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ Α. , σελ. 16483
ΚΑΖΑΜΙΑΣ Α. , σελ. 16447, 16511, 16512, 16517
ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ Ε. , σελ. 16509, 16510
ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ Ν. , σελ. 16475, 16476
ΚΑΡΑΜΠΑΤΣΩΛΗ Κ. , σελ. 16488
ΚΑΤΣΙΒΑΡΔΑΣ Χ. , σελ. 16503
ΚΑΤΣΩΤΗΣ Χ. , σελ. 16489
ΚΟΝΤΗΣ Ι. , σελ. 16500, 16501
ΚΟΥΤΣΟΥΜΠΑΣ Δ. , σελ. 16484, 16486, 16487
ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ Κ. , σελ. 16450, 16453, 16457, 16458, 16459, 16460, 16471, 16476, 16479, 16486, 16487, 16491, 16492, 16510, 16513, 16514, 16515, 16521, 16522, 16523, 16524, 16525, 16526, 16527
ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ Δ. , σελ. 16504, 16512
ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ Ζ. , σελ. 16459, 16460, 16463, 16464, 16465, 16466, 16474, 16492, 16510, 16517, 16518
ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ Μ. , σελ. 16452, 16469, 16483, 16495, 16496, 16517, 16518
ΛΙΑΚΟΥΛΗ Ε. , σελ. 16467, 16468
ΛΙΝΟΥ Α. , σελ. 16501
ΜΑΛΑΜΑ Κ. , σελ. 16472
ΜΕΪΚΟΠΟΥΛΟΣ Α. , σελ. 16438, 16495, 16515, 16523, 16524, 16526
ΜΕΤΑΞΑΣ Κ. , σελ. 16440, 16514, 16515
ΜΠΙΑΓΚΗΣ Δ. , σελ. 16496, 16499
ΜΠΙΜΠΙΛΑΣ Σ. , σελ. 16491, 16492
ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ Α. , σελ. 16435, 16516, 16525, 16526
ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ Α. , σελ. 16461
ΠΑΠΑΣΩΤΗΡΙΟΥ Σ. , σελ. 16454
ΠΑΠΠΑΣ Ν. , σελ. 16470, 16471, 16472, 16487, 16495, 16497
ΠΕΡΚΑ Θ. , σελ. 16444, 16513, 16522
ΠΟΥΛΟΥ Π. , σελ. 16507, 16508
ΣΚΥΛΑΚΑΚΗΣ Θ. , σελ. 16504
ΣΠΑΝΙΑΣ Α. , σελ. 16478
ΣΠΥΡΙΔΑΚΗ Α. , σελ. 16501, 16505
ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ Χ. , σελ. 16473
ΣΤΑΜΑΤΗΣ Γ. , σελ. 16502
ΤΖΑΚΡΗ Θ. , σελ. 16510
ΦΛΩΡΟΣ Κ. , σελ. 16497
ΧΑΛΚΙΑΣ Α. , σελ. 16493
ΧΑΡΙΤΣΗΣ Α. , σελ. 16463, 16464, 16465
ΧΡΗΣΤΙΔΟΥ Ρ. , σελ. 16455

Ζ. ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ:
ΓΕΡΟΒΑΣΙΛΗ Ό. , σελ. 16467
ΜΑΡΙΝΟΣ Γ. , σελ. 16486
ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ Θ. , σελ. 16454

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΒΟΥΛΗΣ

Κ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Β'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΝΣΤ'

Πέμπτη 17 Ιουλίου 2025

Αθήνα, σήμερα στις 17 Ιουλίου 2025, ημέρα Πέμπτη και ώρα 10.00' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Ε' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΟΔΥΣΣΕΑ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΥ**.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καλημέρα. Αρχίζει η συνεδρίαση.

(ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ: Σύμφωνα με την από 16-7-2025 εξουσιοδότηση του Σώματος, επικυρώθηκαν με ευθύνη του Προεδρείου τα Πρακτικά της ΡΝΕ' συνεδριάσεώς του, της Τετάρτης 16 Ιουλίου 2025, σε ό,τι αφορά την ψήφιση στο σύνολο του σχεδίου νόμου: ««Κύρωση Κώδικα Φορολογίας Περιουσίας»).

Εισερχόμαστε στη συμπληρωματική ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Μόνη συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών: «Αναβάθμιση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων, αξιολόγηση προσωπικού σιδηροδρόμων, ενίσχυση εποπτείας σιδηροδρομικού δικτύου, οργανωτική ενίσχυση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών και της εταιρείας "Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μονοπρόσωπη Α.Ε." και άλλες διατάξεις».

Η Διάσκεψη των Προέδρων αποφάσισε στη συνεδρίασή της, της 17ης Ιουλίου 2025, τη συζήτηση του νομοσχεδίου σε μία έως δύο συνεδριάσεις, ενιαία επί της αρχής, επί των άρθρων και της τροπολογίας.

Η εγγραφή των ομιλητών θα γίνει ηλεκτρονικά και μέχρι το τέλος της ομιλίας του δεύτερου εισηγητή.

Συμφωνεί το Σώμα;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Το Σώμα συνεφώνησε.

Τον λόγο έχει ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας κ. Βασίλειος Βασιλειάδης για δεκαπέντε λεπτά.

Παρακαλώ να ανοίξει το σύστημα της ηλεκτρονικής εγγραφής.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (ΛΑΚΗΣ) ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, αγαπητές και αγαπητοί συνάδελφοι, έχω τη χαρά σήμερα να εισηγούμαι από την πλευρά της Συμπολίτευσης το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, με τίτλο: «Αναβάθμιση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων, αξιολόγηση προσωπικού σιδηροδρόμων, ενίσχυση εποπτείας σιδηροδρομικού δικτύου, οργανωτική ενίσχυση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών και της εταιρείας "Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μονοπρόσωπη Α.Ε." και άλλες διατάξεις».

Πρόκειται για ένα σχέδιο νόμου, που αποτελεί μία εκ βάθρων μεταρρυθμιστική πρωτοβουλία, η οποία στοχεύει να ανανεώσει τη λειτουργία του σιδηροδρόμου στην Ελλάδα. Στόχος αυτής της μεταρρύθμισης είναι να αναβαθμίσουμε τον σιδηρόδρομο με βάση τα πιο σύγχρονα διεθνή πρότυπα, αλλά και να αυξήσουμε τα επίπεδα ασφάλειάς του, για να αποφύγουμε μια επανάληψη ενός τραγικού δυστυχήματος, όπως τα Τέμπη.

Η βασική φιλοσοφία του σχεδίου νόμου εδράζεται σε ένα τρίπτυχο αξιών: πρόληψη, διαφάνεια, λογοδοσία. Αποσκοπεί στη δημιουργία ενός συστήματος σιδηροδρομικών μεταφορών που θέτει τον άνθρωπο και την ασφάλεια στο επίκεντρο, μέσα από τη θεσμική ενίσχυση των εποπτικών μηχανισμών, την αξιοποίηση της τεχνολογίας και την αναβάθμιση του ανθρώπινου δυναμικού.

Η προσπάθεια αυτή έρχεται ως απάντηση σε χρόνια ελλείμματα εποπτείας και οργάνωσης αλλά και στην επιτακτική ανάγκη εναρμόνισης με τις ευρωπαϊκές τεχνικές και λειτουργικές απαιτήσεις.

Το σχέδιο νόμου κινείται γύρω από τέσσερις βασικούς άξονες: την αναβάθμιση της σιδηροδρομικής ασφάλειας, την αξιολόγηση και την εποπτεία του προσωπικού, την οργανωτική ενίσχυση των εποπτικών αρχών και τον εκσυγχρονισμό της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ. Α.Ε.».

Σε σχέση με τον πρώτο άξονα, πυλώνας αυτής της προσπάθειας είναι η ίδρυση του Ενιαίου Κέντρου Εποπτείας του ΟΣΕ, ενός επιχειρησιακού φορέα που θα λειτουργεί αδιάκοπα, με στόχο τη συνεχή επιτήρηση της κυκλοφορίας και των τεχνικών υποδομών των σιδηροδρόμων.

Το κέντρο αυτό θα αξιοποιεί σε πραγματικό χρόνο δεδομένα, που προέρχονται από σύγχρονα τεχνολογικά εργαλεία, συνδέοντας το κέντρο με κάθε κρίσιμο σημείο του σιδηροδρομικού δικτύου. Θα έχει τη δυνατότητα εποπτείας αμαξοστοιχιών, συλλογής δεδομένων κίνησης, παρακολούθησης και αξιολόγησης κινδύνου, προληπτικής ενημέρωσης και άμεσης παρέμβασης σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

Παράλληλα, ξεκινά η λειτουργία της ψηφιακής πλατφόρμας railway.gov,gr, η οποία συγκεντρώνει τρία βασικά υποσυστήματα: το ψηφιακό μητρώο σιδηροδρομικών δεδομένων, που θα περιλαμβάνει το σύνολο των στοιχείων, σχετικά με τη λειτουργία του Εθνικού Σιδηροδρομικού Δικτύου, το σύστημα ακριβούς γεωεντοπισμού αμαξοστοιχιών, που βασίζεται στο παγκόσμιο σύστημα δορυφορικής πλοήγησης, σε συνδυασμό με επίγειους σταθμούς και διαρκή σύνδεση στο διαδίκτυο, κάτι το οποίο πα-

ρέχει δυνατότητα προσδιορισμού της θέσης με ακρίβεια κάτω των πέντε εκατοστών σε σχεδόν πραγματικό χρόνο.

Επίσης, προβλέπει τη δημιουργία ψηφιακής εφαρμογής για την καταγραφή εντολών και παραβάσεων, στην οποία καταχωρείται το σύνολο των εντολών που δίνονται και των επικοινωνιών που διενεργούνται, σχετικά με την κίνηση των αμαξοστοιχιών. Με αυτό τον τρόπο θα ελέγχονται οι ενέργειες που γίνονται και θα πιστώνονται οι τυχόν παραβάσεις που τελούνται επί του Γενικού Κανονισμού Κίνησης και της σιδηροδρομικής νομοθεσίας.

Μέσω αυτών των εργαλείων θα είναι δυνατή η πλήρης ιχνηλάτηση της κυκλοφορίας, η παρακολούθηση των λειτουργιών και η ανάλυση της τήρησης των κανονισμών ασφαλείας. Ταυτόχρονα, προβλέπεται η εγκατάσταση συστημάτων βιντεοεπιτήρησης σε κρίσιμα σημεία, όπως οι σταθμοί, οι σήραγγες, οι θάλαμοι μηχανοδήγησης, για την ενίσχυση της πρόληψης και της αποτροπής κινδύνου.

Επιπλέον, καθιερώνονται νέοι ενιαίοι κανόνες κυκλοφορίας και ένα κυρωτικό πλαίσιο για τις παραβάσεις που διαβαθμίζονται ανάλογα με την επικινδυνότητα, εξασφαλίζοντας αντικειμενική και αυστηρή εφαρμογή της ασφάλειας.

Ο δεύτερος βασικός άξονας αποβλέπει στην αποτελεσματική διαχείριση της ασφάλειας και την ύπαρξη άρτια καταρτισμένου και διαρκώς αξιολογούμενου προσωπικού.

Το σχέδιο νόμου εισάγει ένα αυστηρό σύστημα ελέγχου και πιστοποίησης των εργαζομένων σε θέσεις κρίσιμης σημασίας για τη λειτουργία των σιδηροδρόμων. Καθιερώνεται ένα σύνολο δοκιμασιών, οι οποίες επαναλαμβάνονται περιοδικά κατά τη διάρκεια της υπηρεσίας.

Πιο συγκεκριμένα, το προσωπικό που ασκεί καθήκοντα κρίσιμης σημασίας στον σιδηρόδρομο υπόκειται πλέον σε αυστηρές διαδικασίες που περιλαμβάνουν ψυχομετρικά τεστ, ιατρικές και ψυχολογικές εξετάσεις, καθώς και θεωρητικές και πρακτικές αξιολογήσεις.

Σημαντική καινοτομία είναι η συνεργασία με το Γενικό Επιτελείο Εθνικής Άμυνας για την αξιολόγηση της επαγγελματικής καταλληλόλητας του προσωπικού ασφαλείας, πράγμα που θα ενισχύσει τόσο την αξιοπιστία της ίδιας της αξιολόγησης, όσο και την αποτελεσματικότητα του προσωπικού.

Μία ακόμα σημαντική προσθήκη αφορά στη θέσπιση της θέσης του προϊσταμένου αμαξοστοιχίας, ο οποίος θα έχει αυξημένες αρμοδιότητες εποπτείας και ελέγχου του μηχανοδηγού και της τήρησης των κανόνων ασφαλείας. Σύμφωνα με το σχέδιο νόμου, ο προϊστάμενος αμαξοστοιχίας θα είναι υπεύθυνος για την επίβλεψη της ασφαλούς κίνησης των αμαξοστοιχιών, σύμφωνα με τη σιδηροδρομική νομοθεσία και το Γενικό Κανονισμό Κίνησης για την παρακολούθηση τήρησης των κανόνων ασφαλείας και την εφαρμογή διαδικασιών έκτακτης ανάγκης.

Επίσης, θα μπορεί να εποπτεύει τη συμπεριφορά του μηχανοδηγού της αμαξοστοιχίας και της εν γένει ετοιμότητάς του, ενώ θα έχει τη δυνατότητα άμεσης παρέμβασης, όταν διαπιστώνει λάθη ή παραλείψεις του προσωπικού της αμαξοστοιχίας ή προβλήματα στην επικοινωνία αυτού με το προσωπικό. Θα μπορεί επίσης, να ακινητοποιήσει την αμαξοστοιχία με σύστημα ακαριαίας πέδησης σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης και θα είναι υπεύθυνος για τη συλλογή και τήρηση των εγγράφων κίνησης της αμαξοστοιχίας.

Παράλληλα, δημιουργείται ειδική μονάδα Επιθεωρητών Σιδηροδρόμου υπό τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, η οποία ελέγχει την εφαρμογή του συνόλου της σιδηροδρομικής νομοθεσίας και τη συνεχή συμμόρφωση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή υποδομής με τους κανόνες ασφαλείας, σύμφωνα με τις αρμοδιότητες της ΡΑΣ. Με αυτό τον τρόπο θα διασφαλίζεται η πλήρης συμμόρφωση των εμπλεκόμενων φορέων με τις απαιτήσεις ασφαλούς λειτουργίας.

Επιπλέον, το σχέδιο νόμου ενισχύει καθοριστικά τη θεσμική και λειτουργική υπόσταση των βασικών εποπτικών αρχών του σιδηροδρομικού τομέα. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, αποκτά νέες αρμοδιότητες και προβλέπεται η δυνατότητα ταχείας στελέχωσης με εξειδικευμένο προσωπικό.

Παράλληλα, αναβαθμίζεται οργανωτικά και επιχειρησιακά ο Εθνικός Οργανισμός Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων, ο οποίος αποκτά επιπλέον πόρους, δυνατότητες πρόσληψης και οικονομική αυτοτέλεια.

Με αυτόν τον τρόπο διασφαλίζεται ότι οι δύο βασικοί πυλώνες ελέγχου και διερεύνησης ατυχημάτων θα λειτουργούν με θεσμική ανεξαρτησία, χωρίς πολιτικές ή διοικητικές εξαρτήσεις και με επαρκή τεχνογνωσία για να ανταποκρίνονται στον ρόλο τους.

Σημαντική θεσμική παρέμβαση συντελείται και στον δημόσιο σιδηροδρομικό φορέα «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.», ο οποίος αποτελεί τον διάδοχο της ΕΡΓΟΣΕ και αφορά τον τέταρτο βασικό άξονα του υπό συζήτηση σχεδίου νόμου. Η εταιρεία αποκτά νέο διοικητικό και λειτουργικό πλαίσιο που επιτρέπει την ταχύτερη και ευέλικτη λειτουργία της, με δυνατότητα άμεσων προσλήψεων, στελέχωσης κρίσιμων θέσεων και άσκησης σύγχρονης διοίκησης. Προβλέπεται νέα διαδικασία επιλογής των διευθυντικών στελεχών με βάση αντικειμενικά και επαγγελματικά κριτήρια. Επίσης συγκροτούνται ειδικές επιτροπές που θα διασφαλίζουν τη διαφάνεια και την αποτελεσματικότητα στη διαχείριση ανθρώπινων και οικονομικών πόρων.

Τέλος, θεσπίζεται νέος Κανονισμός Προμηθειών και Έργων, ώστε η εταιρεία να μπορεί να ανταποκριθεί άμεσα στις τεχνικές και επιχειρησιακές ανάγκες, χωρίς να εξαρτάται από χρονοβόρες γραφειοκρατικές διαδικασίες.

Το σχέδιο νόμου ολοκληρώνεται με την πρόβλεψη για κατάρτιση ενιαίου σχεδίου αντιμετώπισης έκτακτων αναγκών και διαχείρισης ατυχημάτων, σε συνεργασία με άλλους φορείς.

Κλείνοντας, λοιπόν, θεωρώ πως η ρύθμιση αυτή έχει και τις βάσεις και την ουσία που χρειάζεται για να επέλθουν σημαντικές μεταρρυθμίσεις που θα βοηθήσουν στη βελτίωση της κατάστασης των σιδηροδρόμων. Πρόκειται για μία πλήρη ρύθμιση, η οποία θα αποτελεί το θεσμικό υπόβαθρο για τις αλλαγές που είναι αναγκαίες, θέτοντας σημαντικές προτεραιότητες για τον ελληνικό σιδηρόδρομο, όπως η διασφάλιση της πρόληψης και της διαφάνειας, η θεσμική ενίσχυση και η λογοδοσία, η εναρμόνιση με το ευρωπαϊκό κεκτημένο και η ανάγκη λειτουργικού και επιχειρησιακού εκσυγχρονισμού.

Εφόσον όλα αυτά επιτευχθούν, τότε θα έχουμε καταφέρει να αποκαταστήσουμε αρχικά την εμπιστοσύνη των πολιτών στον σιδηρόδρομο, αλλά κυρίως να εξασφαλίσουμε ότι η χώρα έχει και τη θέληση αλλά και τη δύναμη να αλλάζει και να διορθώνει. Είναι πολύ σημαντικό να αποφύγουμε την αντιπολίτευση για την αντιπολίτευση και να δούμε πώς μπορούμε εμείς οι ίδιοι, χωρίς απαραίτητα να κοιτάζουμε για έξωθεν επιβεβαίωση, να φτιάξουμε έναν ασφαλή και σύγχρονο σιδηρόδρομο που θα εξυπηρετεί τις ανάγκες της χώρας. Γιατί το αίτημα αυτό σίγουρα δεν αποτελεί κομματική γραμμή, αλλά εθνική επιταγή: το «ποτέ ξανά» να γίνει πράξη και ουσία.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Τον λόγο τώρα έχει ο κ. Νικολαΐδης από το ΠΑΣΟΚ.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (ΤΑΣΟΣ) ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η εδραίωση αισθήματος ασφάλειας στις σιδηροδρομικές μετακινήσεις και η πλήρης αναβάθμιση του σιδηροδρόμου στη χώρα μας αποτελεί εθνικό ζήτημα. Γι' αυτό προκύπτει η ανάγκη εκπόνησης ενός ολοκληρωμένου στρατηγικού σχεδίου, το οποίο θα ανταποκρίνεται στις σύγχρονες ανάγκες και θα απαντά στις μεγάλες προκλήσεις της εποχής, ειδικά μετά την τραγωδία στα Τέμπη, η οποία δικαιολογημένα συγκλόνισε την κοινωνία.

Όμως τα μεγάλα σημαντικά προβλήματα δεν μπορούν να λυθούν με αποσπασματικές λύσεις και με αλλεπάλληλα νομοσχέδια από την ίδια Κυβέρνηση, τα οποία βρίσκονται σε αντίθετη λογική και το ένα αναιρεί βασικά στοιχεία του άλλου. Για να επιτευχθεί ο στόχος υλοποίησης των απαραίτητων αλλαγών στον σιδηροδρομικό τομέα, της αύξησης της ασφάλειας στις μετακινήσεις με τα τρένα και των αναβαθμίσεων όλων των εμπλεκόμενων φορέων χρειάζεται συνέπεια, συνεργασία και μακρόπνοος σχεδιασμός. Αυτή είναι η λογική στην οποία κινούμαστε, λειτουργώντας με υπευθυνότητα και έχοντας συγκεκριμένες προτάσεις και ένα πλήρως επεξεργασμένο σχέδιο.

Για εμάς είναι απαραίτητη η χάραξη μιας εθνικής στρατηγικής, η οποία θα ξεπερνά τις αλλαγές προσώπων στη διάρκεια μιας κυβερνητικής θητείας και θα στοχεύει στην εφαρμογή μέτρων με πολυετή ορίζοντα, πέρα ακόμα και από το χρονικό διάστημα ενός κυβερνητικού κύκλου.

Κατά τη διάρκεια του υπό ψήφιση νομοσχεδίου ο κύριος Υπουργός μάς ζήτησε, από όλες τις Κοινοβουλευτικές Ομάδες, να καταθέσουμε τις προτάσεις μας. Ως ΠΑΣΟΚ, λειτουργώντας με απόλυτα θεσμικό τρόπο και σεβόμενοι πλήρως την κοινοβουλευτική διαδικασία, καταθέσαμε στην πρώτη σχετική συνεδρίαση της αρμόδιας επιτροπής ένα πλέγμα προτάσεων οι οποίες χαρακτηρίζονται από επιστημονική γνώση, επάρκεια, διαφάνεια, μα πάνω απ' όλα αξιοκρατία. Θεωρούμε ότι το σχέδιό μας ανταποκρίνεται στις σύγχρονες ανάγκες, μπορεί να αποτελέσει τη βάση ουσιαστικής αναβάθμισης των σιδηροδρομικών μεταφορών στη χώρα μας και να συμβάλει άμεσα στην ενίσχυση της αξιοπιστίας και της βιωσιμότητας του σιδηροδρόμου.

Καταθέτω την πρότασή μας στα Πρακτικά, για να μπορούν όλοι να λάβουν γνώση.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Αναστάσιος (Τάσος) Νικολαΐδης καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η προσέγγιση του ΠΑΣΟΚ στηρίζεται σε τρεις βασικούς πυλώνες: στην επιστημονική τεκμηρίωση, στη θεσμική σοβαρότητα και στα ευρωπαϊκά πρότυπα.

Στον τομέα της διοικητικής αναδιάρθρωσης και εποπτείας προτείνουμε τη συγκρότηση του Εθνικού Εκτελεστικού Συμβουλίου Σιδηροδρομικών Μεταφορών, την ενίσχυση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων και την επανεξέταση της σχέσης με τη Hellenic Train, ιδιαίτερα με δεδομένο το ότι υπήρξε δέσμευση για επενδύσεις 600 εκατομμυρίων ευρώ, οι οποίες σταδιακά μειώνονται και τελικά κατέληξαν στα 77 εκατομμύρια ευρώ, με καίρια ευθύνη της Κυβέρνησης.

Όσον αφορά το Εθνικό Εκτελεστικό Συμβούλιο Σιδηροδρομικών Μεταφορών, πρόκειται για μία Ανεξάρτητη Αρχή που θα έχει ρυθμιστικό και συμβουλευτικό ρόλο. Επίσης, θα συντονίζει και θα εποπτεύει την εκτέλεση των έργων του σιδηροδρομικού δικτύου και θα λογοδοτεί για την πρόοδο βάσει των αρχικών στόχων σχεδιασμού.

Βασικό σημείο είναι η διοικητική ανεξαρτησία του συμβουλίου, καθώς ο πρόεδρος και τα μέλη θα επιλέγονται αξιοκρατικά, με βάση επαγγελματικά κριτήρια, χωρίς κομματική συσχέτιση και εξάρτηση.

Για την ενίσχυση της δράσης προτείνουμε αναβάθμιση θεσμικού ρόλου με νέες αρμοδιότητες ελέγχου, πρόσληψη εξειδικευμένων τεχνικών, νομικών και επιθεωρητών ασφαλείας, μέσω ανοιχτών, διαφανών διαγωνισμών και διεθνών συνεργασιών και διοικητική ανεξαρτησία, με επιλογή της διοίκησης με αξιοκρατικά κριτήρια.

Σχετικά με το προσωπικό και την οργανωτική εξυγίανση, η πρότασή μας περιλαμβάνει: αξιολόγηση υφιστάμενου προσωπικού, νέες αξιοκρατικές προσλήψεις με διαφάνεια, συνεργασία με ξένους τεχνικούς συμβούλους.

Ειδικά για τις προσλήψεις προτείνουμε ανοιχτούς, αξιοκρατικούς και άμεσους διαγωνισμούς, σύνδεση της αμοιβής με τη βαρύτητα της θέσης και αναθεώρηση των σχέσεων εργασίας, ώστε να εκλείψει το φαινόμενο «μπλοκάκι» και να υπάρχει μόνιμα άρτια εκπαιδευμένο προσωπικό.

Σχετικά με τα ζητήματα εκπαίδευσης και κατάρτισης, η πρότασή μας περιλαμβάνει: δημιουργία μεταπτυχιακού προγράμματος, αναβάθμιση του ΚΕΚ ΟΣΕ, πιστοποίηση της κατάρτισης των εργαζομένων στον ΟΣΕ από εξωτερικό φορέα πιστοποίησης, περιοδική επαναξιολόγηση.

Για το μεταπτυχιακό πρόγραμμα, το οποίο θεωρούμε ότι είναι πολύ σημαντικό, για να προκύψουν οι επόμενες γενιές στελεχών, προτείνουμε τη δημιουργία προγράμματος με τίτλο: «Σιδηροδρομική Μηχανική και Συστήματα Κυκλοφορίας», σε συνεργασία με πανεπιστημιακά ιδρύματα, με στόχο την κατάρτιση στελεχών για φορείς διοίκησης, σχεδιασμού, υποδομών και ασφάλειας των σιδηροδρόμων.

Όσον αφορά το ΚΕΚ ΟΣΕ, δίνουμε έμφαση στη θεσμοθέτηση αντίστοιχης επαγγελματικής σχολής προγράμματος διετούς φοίτησης για σταθμάρχες, μηχανοδηγούς, εργοδηγούς, με επιστημονική εποπτεία από τον ΟΣΕ. Επίσης προτείνουμε τη διαρκή επιμόρφωση του υπάρχοντος προσωπικού με γνώση αιχμής και σύγχρονες τεχνολογικές τάσεις, από πιστοποιημένους εκπαιδευτές.

Σχετικά με τη λήψη άμεσων μέτρων ασφαλείας και τις τεχνικές προτεραιότητες, η πρότασή μας περιλαμβάνει: Ολοκλήρωση της σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης, προστασία των υποδομών και αντιμετώπιση δολιοφθορών.

Για τη χρηματοδότηση και τον στρατηγικό σχεδιασμό προτείνουμε αξιοποίηση του Ταμείου Ανάκαμψης, προτεραιότητα σε στρατηγικούς άξονες, αναβάθμιση και ανανέωση τροχαίου υλικού.

Με το συγκεκριμένο σχέδιο επιδιώκεται δημιουργία μακρόπνοης εθνικής στρατηγικής με τη σύσταση ενός ενιαίου συντονιστικού κέντρου αναφοράς, διασφάλιση της ασφάλειας και της λειτουργικότητας των ελληνικών σιδηροδρόμων, αναβάθμιση της διοίκησης και των φορέων κατά τρόπο που να ευθυγραμμίζεται με τους ευρωπαϊκούς κανόνες, σταδιακή αναβάθμιση του ανθρώπινου δυναμικού με αξιοκρατική πρόσληψη νέων στελεχών, επαγγελματική εκπαίδευση και αξιολόγηση των ήδη υπηρετούντων υπαλλήλων, στοχευμένες επενδύσεις σε βασικούς άξονες και υποδομές υψηλής προτεραιότητας, δημιουργία των βάσεων για ένα σύγχρονο ανταγωνιστικό και βιώσιμο σιδηρόδρομο. Η πρότασή μας, μάλιστα, περιλαμβάνει και οδικό χάρτη υλοποίησης, με συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα κάθε παρέμβασης, ώστε να τεθούν σε εφαρμογή τα σημαντικά σημεία.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για να συμβούν όλα αυτά, χρειάζεται στρατηγική, αξιοπιστία και θεσμικός σεβασμός, στοιχεία τα οποία θεωρούμε ότι εμπεριέχονται στην πρότασή μας.

Από την άλλη, υπάρχει το κυβερνητικό νομοσχέδιο, το οποίο είναι το τέταρτο της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας από το 2019, που σχετίζεται με τον σιδηρόδρομο στη χώρα μας. Είναι απόδειξη ότι η κυβερνητική προσέγγιση αποδεικνύεται πρόχειρη και συχνά αντιφατική και επιβεβαιώνει ότι κυριαρχούν οι καθυστερήσεις και η αδράνεια. Πριν από επτά μήνες ήταν που ψηφίστηκε ένα αντίστοιχο νομοσχέδιο, το οποίο, όμως, ακόμη δεν έχει εφαρμοστεί. Μάλιστα, υπάρχουν πάνω από είκοσι αλλαγές και προσθήκες στο παρόν νομοσχέδιο. Αυτό που εκλείπει, όμως, είναι ο δημόσιος απολογισμός και η θεσμική λογοδοσία. Γιατί πρέπει να επέλθει τόσο μεγάλος αριθμός αλλαγών σε έναν νόμο, ο οποίος τότε παρουσιαζόταν ως η μεγάλη νομοθετική αλλαγή; Αν, όντως, επρόκειτο για μια τόσο ολοκληρωμένη νομοθετική παρέμβαση, γιατί σήμερα κρίνονται αναγκαίες τόσες αλλαγές;

Όσον αφορά στο περιεχόμενο του νομοσχεδίου, εκφράζουμε την πλήρη αντίθεσή μας στο πλαίσιο προσλήψεων με παράκαμψη του ΑΣΕΠ καθώς η δεκαήμερη προθεσμία, ουσιαστικά, οδηγεί σε έγκριση των προκηρύξεων χωρίς εμπλοκή του συμβουλίου. Για εμάς, η αξιοπιστία του σιδηροδρομικού συστήματος εξαρτάται και από το πώς επιλέγονται οι άνθρωποι που το υπηρετούν. Σε αυτό το πλαίσιο δεν μπορεί να γίνει αποδεκτή η μόνιμη παράκαμψη διαδικασιών που εγγυώνται την αξιοκρατία και τη διαφάνεια και η κάλυψη των μεγάλων κενών σε προσωπικό πρέπει να γίνει ορθολογικά και με αξιοκρατία.

Σχετικά με τις αποσπάσεις, θεωρούμε ότι οι ανεξέλεγκτες αποσπάσεις προσωπικού μεταξύ φορέων δημιουργούν έναν φαύλο κύκλο υποστελέχωσης, ιδίως σε κρίσιμους οργανισμούς υποδομής. Δεν είναι δυνατόν να επιχειρείται η επίλυση ελλείψεων σε προσωπικό σε ένα φορέα και ταυτόχρονα, να δημιουργούνται αντίστοιχες ή μεγαλύτερες ελλείψεις σε κάποιον άλλο φορέα.

Εξίσου προβληματική είναι και η πρόβλεψη για απευθείας αναθέσεις, παρακάμπτοντας διαδικασίες, λόγω επειγουσών και επιτακτικών αναγκών. Δεν γίνεται να συμφωνήσουμε σε μία διάταξη, η οποία εντάσσει σε καθεστώς κανονικότητας ειδικές συνθήκες. Η παρέκκλιση δεν μπορεί να γίνει κανονικότητα και δεν γίνεται να αφήνεται ανοιχτό το ενδεχόμενο κατάργησης της εξαίρεσης.

Όσον αφορά στο σύστημα γεωεντοπισμού, είναι σαφές ότι δεν αποτελεί υποκατάστατο της ETCS, το οποίο αποτελεί κεντρικό ευρωπαϊκό πρότυπο ασφαλείας. Δεν γίνεται, ενώ δεν υπάρχει

ολοκληρωμένο το βασικό σύστημα ασφαλείας, να προστίθεται επιπλέον δικλίδα ασφαλείας. Επιπλέον δικλίδα ασφαλείας σε τι; Σε κάτι το οποίο δεν είναι ολοκληρωμένο;

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για να λειτουργήσει σωστά ο σιδηρόδρομος χρειάζονται δίκτυο, κανονισμός λειτουργίας, οργανόγραμμα και ελεγκτική αρχή. Πόσο εύκολο είναι να λειτουργήσει γρήγορα, άμεσα και με ασφάλεια, με βάση τις υφιστάμενες συνθήκες; Πότε, επιτέλους, θα πραγματοποιηθούν εκ νέου δρομολόγια με τρένα σε περιοχές, όπως η Φλώρινα, η Πάτρα και η πατρίδα μου η Δράμα; Πόσα χιλιόμετρα δικτύου υπάρχουν στη χώρα; Σε τι κατάσταση βρίσκονται; Πόσα χρήματα χρειάζονται και σε ποιο χρονικό διάστημα, για να τεθούν σε πλήρη λειτουργία;

Με βάση τα παραπάνω, προκύπτουν ερωτήματα, σχετικά με τα καταγραφικά μηχανήματα του ΟΣΕ. Υπάρχουν; Οφείλετε να απαντήσετε. Πού και σε ποια κατάσταση βρίσκονται; Πότε χρησιμοποιήθηκαν τελευταία φορά; Σε τι συμπεράσματα οδήγησαν την κατάσταση του δικτύου; Ποιες βλάβες υπάρχουν και σε ποια σημεία; Έχουν καταγραφεί; Έχει εντοπιστεί γιατί δεν λειτουργεί το δίκτυο;

Ένα ακόμα ερώτημα, το οποίο αποφεύγει να απαντήσει η Κυβέρνηση, είναι εάν ο σιδηρόδρομος βρίσκεται σήμερα σε καλύτερη ή σε χειρότερη κατάσταση από το 2019, που ανέλαβε τη διακυβέρνηση της χώρας η Νέα Δημοκρατία. Στο παρόν νομοσχέδιο περιλαμβάνονται μία σειρά από παρεμβάσεις. Πότε, όμως, θα υλοποιηθούν; Ποιο είναι το χρονοδιάγραμμα; Υπάρχει συγκεκριμένος χρονικός ορίζοντας, για να ισχύσουν όσα προβλέπονται;

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θεωρούμε ότι το παρόν νομοσχέδιο δεν ανταποκρίνεται στις αυξημένες απαιτήσεις και γι' αυτό το καταψηφίζουμε. Εξάλλου, είναι απολύτως δικαιολογημένο να διατηρούμε σοβαρές επιφυλάξεις, σε σχέση με τους κυβερνητικούς χειρισμούς, με βάση τα μέχρι σήμερα δείγματα γραφής και τις συνεχόμενες νομοθετικές παρεμβάσεις. Προκειμένου ο ελληνικός σιδηρόδρομος να καταστεί πραγματικά ασφαλής και σύγχρονος, απαιτείται ένα συνολικό σχέδιο. Η δική μας προσέγγιση βασίζεται στην τεχνολογική αναβάθμιση του σιδηροδρομικού δικτύου, στην αξιολόγηση του ανθρώπινου δυναμικού, στη διαδικασία προσλήψεων με αξιοκρατικά κριτήρια, στην επένδυση στην εκπαίδευση, στην ανάπτυξη τεχνογνωσίας, στη θεσμική ενίσχυση της λειτουργίας του σιδηροδρόμου και στη θωράκισή του από κομματικές και πελατειακές επιρροές.

Το σχέδιό μας στοχεύει στη δημιουργία μακρόπνοης εθνικής στρατηγικής, στη διασφάλιση της ασφάλειας και της λειτουργικότητας των ελληνικών σιδηροδρόμων, στην αναβάθμιση της διοίκησης και των φορέων, στη σταδιακή αναβάθμιση του ανθρώπινου δυναμικού, σε στοχευμένες επενδύσεις σε βασικούς άξονες και υποδομές υψηλής προτεραιότητας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τώρα είναι η ώρα για να μπουν οι βάσεις, για ένα σιδηρόδρομο που θα κερδίσει την εμπιστοσύνη των πολιτών και θα λειτουργεί ως πραγματικός πυλώνας μεταφορών για την Ελλάδα. Εμείς, ως ΠΑΣΟΚ, είμαστε έτοιμοι να συμβάλουμε δημιουργικά και με ουσιαστικό τρόπο σε ένα εθνικό διάλογο με στόχο έναν ενιαίο σιδηροδρομικό σχεδιασμό με ορίζοντα δεκαετίας, ευρωπαϊκή τεχνογνωσία και πλήρη θεσμική κατοχύρωση της ασφάλειας και της αξιοπιστίας του ελληνικού σιδηροδρόμου.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Ευχαριστούμε πάρα πολύ μέχρι τώρα τους εισηγητές για τον χρόνο.

Συνεχίζουμε με τον κ. Μεϊκόπουλο από τον ΣΥΡΙΖΑ.

Παρακαλώ να κλείσει ο κατάλογος.

Ο κ. Μεϊκόπουλος έχει τον λόγο.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΜΕΪΚΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Τουλάχιστον σήμερα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ξημέρωσε μια καλή ημέρα για τον σιδηρόδρομο και τους ανθρώπους του. Διότι, η τρομοκρατία δεν πέρασε ούτε θα περάσει. Αντιθέτως, γύρισε μπούμερανγκ σε όσους αποφάσισαν να παίξουν με τη ζωή ενός ανθρώπου, αλλά και με την αλήθεια. Ο Κώστας Γενιδούνας, λοιπόν, επιστρέφει στην δουλειά του, δικαιωμένος απέναντι σε μια ξεκάθαρα εκδικητική και άδικη απόλυση από την Hellenic Train.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία)

Ο Πρόεδρος των μηχανοδηγών είχε προειδοποιήσει εγκαίρως και τεκμηριωμένα τον κ. Καραμανλή για τα σοβαρά προβλήματα ασφαλείας στους σιδηροδρόμους. Η απόλυσή του ήταν πράξη φίμωσης και στοχοποίησης όχι μόνο από την ιταλική εταιρεία, αλλά και από την ίδια την Κυβέρνηση. Ο αγώνας του, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν είναι μόνο προσωπικός. Είναι αγώνας για την αλήθεια και για την κατάσταση του σιδηροδρόμου και την δημοκρατία στους χώρους εργασίας. Στο πλευρό του μέχρι την τελική του δικαίωση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η σημερινή συζήτηση θα μπορούσε και όφειλε να είναι μία ευκαιρία. Μία ευκαιρία να κοιτάξουμε επιτέλους με ειλικρίνεια και σοβαρότητα τα βαθιά προβλήματα του απαξιωμένου ελληνικού σιδηροδρόμου. Συνάδελφοι, έχουν, ήδη, περάσει δεκαπέντε χρόνια από την ημερομηνία που ο ΟΣΕ παραδόθηκε συστηματικά στα δύο εύηχα «εξ», εξυγίανση και εξορθολογισμός, που από τότε ακούγονται συνέχεια, για να δικαιολογήσουν την πολυδιάσπαση και την απογύμνωση του σιδηρόδρομου από το έμπειρο προσωπικό του.

Έτσι φτάσαμε στο επόμενο επεισόδιο των «εξ», που βλέπουμε σήμερα και είναι η εξόντωση. Σήμερα, τα πάντα γίνονται για να αποφύγουμε ευθύνες, για να υπηρετήσουμε το αφήγημα που λέει ότι «την ευθύνη δεν την έχει το κράτος διά των οργάνων εκτελεστικής εξουσίας, που διαθέτει, αλλά διά των υπαλλήλων δημόσιων και ιδιωτικών, που όμως δεν είναι αυτοί που διαθέτουν τα χρήματα σε ένα εκ της φύσης του κοινωνικό μέσο που δεν φτιάχτηκε για να παράγει ευρώ, αλλά κοινωνική ευημερία, συλλογική προστασία.

Για να τα κάνει αυτά χρειάζεται επενδύσεις σε πόρους και στρατηγικό προγραμματισμό από το κράτος. Και ο μόνος στρατηγικός προγραμματισμός που διαφαίνεται στο νομοσχέδιό σας είναι αυτός της εξυπηρέτησης συμφερόντων σκοπιμοτήτων.

Θα μπορούσε να είναι, όμως, η στιγμή που αξιοποιούμε τις καίριες επισημάνσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής μέσα από την προειδοποιητική επιστολή που λάβατε, κύριοι της Κυβέρνησης, που ακούμε στις συστάσεις του ΕΟΔΑΣΑΑΜ, για να επιχειρήσουμε μια τομή και όχι άλλη μια τακτική υπεκφυγή.

Για να εξηγήσουμε, λοιπόν, τον τρόπο που νομοθετείτε, πρέπει να καταλάβουμε για μία φορά τι ισχύει και τι υπάρχει, να μιλήσουμε επιτέλους την ίδια γλώσσα εδώ μέσα. Μας είπατε για άλλη μια φορά, εδώ αυτές τις ημέρες, ότι η ευθύνη του Υπουργείου Μεταφορών είναι η διοικητική εποπτεία των φορέων διά της νομοθετικής δυνατότητας.

Και έρχεστε εδώ σήμερα, κύριε Κυρανάκη, και το γράφετε και στον νόμο για να μην υπάρξει καμία αμφισβήτηση, και μας λέτε ότι από τούδε και στο εξής το Υπουργείο θα διασφαλίζει τη συνεχή βελτίωση, θα εξασφαλίζει τα μέτρα ανάπτυξης και θα ελέγχει την εφαρμογή των διατάξεων με νομοθετικό τρόπο. Τι είναι αυτό; Πού το είδατε αυτό;

Από την ίδρυση της ελληνικής κοινοβουλευτικής δημοκρατίας σε αυτόν τον τόπο γνωρίζουμε ότι αυτό, δηλαδή τη νομοθέτηση, την κάνει το Κοινοβούλιο, με τη νομοθετική πρωτοβουλία της Κυβέρνησης βεβαίως. Τώρα, πώς και με ποιον τρόπο η εκτελεστική εξουσία, δηλαδή το Υπουργείο, θα νομοθετεί; Μόνο ένας νόμος του κόμματος της Νέας Δημοκρατίας θα μπορούσε να το κάνει αυτό. Δεν ξέρω αν έχετε ακούσει κάτι για τη διάκριση των εξουσιών, αλλά νομίζω ότι όλα τα θεωρείτε κράτος σας και άρα κράτος είμαστε και ό,τι θέλουμε κάνουμε.

Σας το εξηγήσαμε όλες αυτές τις ημέρες ότι αυτές οι διασφαλίσεις που αναφέρονται στην ευρωπαϊκή Οδηγία για την ασφάλεια απαιτείται συγκεκριμένη εξειδίκευση μέσω διοικητικών πράξεων και εξουσιοδοτήσεων για δράσεις, αλλά δεν θέλετε να καταλάβετε και προπαντός δεν θέλετε να θίξετε το αφήγημα Καραμανλή. Αυτό πάντως δεν καλείται ορθή νομοθέτηση και απλά κάνετε μια τρύπα στο νερό.

Πάμε τώρα να δούμε ποια είναι η πραγματική αρμοδιότητα που

κατέχει ο Υπουργός Μεταφορών για να καταλάβουμε ότι δεν είναι διοικητική εποπτεία, όπως το αφήγημά σας λέει, αλλά πραγματική εκτελεστική δράση μέσω εγκρίσεων, δηλαδή μέσω αποφάσεων, κύριε Υπουργέ.

Σας καταθέτω λοιπόν εδώ σήμερα το π.δ.79 του 1993, που δεν έχει καταργηθεί και ισχύει ως έχει, και προβλέπει ότι ο Υπουργός Μεταφορών έχει πλήρη αρμοδιότητα να εγκρίνει όλες τις αποφάσεις των διοικητικών συμβουλίων των σιδηροδρομικών φορέων, δηλαδή και του ΟΣΕ, και να ασκεί πλήρη ιεραρχική εποπτεία επί των προγραμμάτων και κανονισμών και να ελέγχει όλες τις ενέργειές τους.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Αλέξανδρος Μεϊκόπουλος καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Ξέρετε τι σημαίνει πάρα πολύ απλά αυτό, κύριε Υπουργέ; Ότι όλες τις διατάξεις του νομοσχεδίου που συζητάμε σήμερα, που προβλέπουν έγκριση με υπουργική απόφαση κατόπιν εισήγησης του διαχειριστή της υποδομής, δηλαδή του ΟΣΕ, τη διαθέτετε, ήδη, και συνεπώς εκλείπει ο λόγος της επανάληψης θεσμοθέτησης εξουσιοδότησης, όπως κάνετε με τις διατάξεις αυτές. Κι είναι πολλές: ο γενικός κανονισμός κίνησης, ο προϊστάμενος αμαξοστοιχίας, το ενιαίο κέντρο εποπτείας του ΟΣΕ, η ενσωμάτωση GPS.

Κοινώς, να το πούμε απλά, μας κοροϊδεύετε, όχι μόνο εμάς, αλλά ολόκληρη την ελληνική κοινωνία. Φυσικά αυτή η κοροϊδία δεν προκύπτει για να καλύψει τη νομοθέτηση που μας παρουσιάζετε. Γίνεται για να καλύψετε το αφήγημα Καραμανλή. Γιατί αυτή είναι η μεγάλη σας έγνοια.

Την έχετε, λοιπόν, την αρμοδιότητα, και κανονιστικές αποφάσεις να θεσπίζετε για τα θέματα του διαχειριστή της υποδομής - και αυτό είναι σαφές- αλλά εκτός αυτού έχετε και όλη την αρμοδιότητα για να εποπτεύετε και να ελέγχετε τις πράξεις του αλλά και τις παραλείψεις του. Κι αυτό δεν είναι μόνο διοικητική εποπτεία που μας λέγατε ως Νέα Δημοκρατία με τα πορίσματά σας. Δείτε το, λοιπόν, για να καταλάβετε.

Το νομοσχέδιο, δυστυχώς, διαψεύδει για άλλη μία φορά την ελπίδα. Δεν συνιστά εξαίρεση στον κανόνα των ανεύθυνων, αποσπασματικών και πρόχειρων παρεμβάσεων και εντάσσεται πλήρως σε μια γραμμή πολιτικής, που λειτουργεί χωρίς συνέχεια, χωρίς στρατηγική, χωρίς θεσμική μνήμη.

Κατά τη συζήτηση στις επιτροπές παραθέσαμε τεκμηριωμένα όλους τους λόγους για τους οποίους διαφωνούμε, τόσο με το συνολικό πνεύμα της νομοθετικής πρωτοβουλίας όσο και με επιμέρους διατάξεις. Διατυπώσαμε την ουσιαστική μας διαφωνία επί της φιλοσοφίας, της στόχευσης, της εφαρμοσιμότητας του νομοσχεδίου.

Στις επιτροπές όμως, κύριε Υπουργέ, αναδείχθηκε κάτι ακόμα, που, δυστυχώς, έχει επαναληφθεί και σε προηγούμενα νομοθετήματα, ότι δεν μιλάμε όλοι την ίδια γλώσσα, παρά το γεγονός ότι υποτίθεται πως συζητούμε επί το του νομικού κειμένου. Δεν κατανοούμε τελικά όλοι το ίδιο πράγμα. Δεν αντιλαμβανόμαστε με τον ίδιο τρόπο ούτε την κατάσταση του σιδηροδρομικού συστήματος, ούτε την ευθύνη, ούτε την αρμοδιότητα, ούτε τις συστάσεις των θεσμών. Και αυτό είναι ένα βαθύτατο θεσμικό πρόβλημα.

Το νομοσχέδιο, λοιπόν, αποτελείται κατά βάση από διατάξεις που δεν θα έπρεπε καν να έχουν έρθει ως σχέδιο νόμου σε αυτήν την Αίθουσα. Σημείο δεύτερο, το νομοσχέδιο δεν εντάσσεται -κι αυτό είναι σοβαρό επίσης- στο ευρωπαϊκό πλαίσιο και την ευρωπαϊκή στρατηγική φιλοσοφία για τις μεταφορές.

Καταθέτω στα Πρακτικά, κύριε Υπουργέ, για να τα μελετήσετε, δύο θεμελιώδη κείμενα της ευρωπαϊκής πολιτικής για τις μεταφορές, τη Λευκή Βίβλο του 2011 αλλά και τη στρατηγική για τη βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα του 2020.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Αλέξανδρος Μεϊκόπουλος καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Τι λένε πολύ απλά αυτά τα κείμενα; Για να δούμε λίγο. Λένε ξεκάθαρα ότι ο στόχος της ευρωπαϊκής πολιτικής είναι πρώτον, η μεταφορά των εμπορευμάτων να αποσυρθεί σταδιακά από τους οδικούς άξονες και να μετατοπιστεί προς τον σιδηρόδρομο και τη συνδυασμένη μεταφορά με τα λιμάνια, δεύτερον, ότι μέχρι το 2030 οι σιδηρόδρομοι στην Ευρώπη πρέπει να έχουν διπλασιάσει το ποσοστό εμπορευματικών μεταφορών που εξυπηρετούν και τρίτον, μέχρι το 2050 να το έχουν πολλαπλασιάσει. Με ποιον τρόπο θα τα πετύχουμε όλα αυτά; Με αυτό το νομοσχέδιο;

Η Ελλάδα, όχι μόνο δεν έχει ευθυγραμμιστεί με τη φιλοσοφία, αλλά κινείται ακριβώς στην αντίθετη κατεύθυνση. Από το 2010 και μετά η εμπορευματική κίνηση μέσω σιδηροδρόμου όχι μόνο δεν αυξήθηκε, μειώθηκε. Γιατί; Γιατί πολύ απλά δεν υπάρχει κανένας μέχρι σήμερα εθνικός σχεδιασμός. Γιατί η πολιτική που εφαρμόζετε βλέπει τον σιδηρόδρομο ως περιθωριακό μεταφορικό μέσο. Γιατί τα νομοσχέδια που έρχονται, κύριε Υπουργέ, όπως και το σημερινό, δεν συνδέονται με ευρωπαϊκούς στόχους, δεν παραπέμπουν σε στρατηγικό σχεδιασμό, δεν υπηρετούν βασικές ευρωπαϊκές αρχές της περίφημης διαλειτουργικότητας.

Αντιθέτως, εμείς εδώ ερχόμαστε και συζητάμε για το πώς θα θεσμοθετήσουμε τον προϊστάμενο αμαξοστοιχίας, το GPS ή το αν θα υπάρξει ένα επιχειρησιακό κέντρο εποπτείας, όλα εκτός πλαισίου ευρωπαϊκής πολιτικής, για τον σιδηρόδρομο. Ειπώθηκε και στην ακρόαση φορέων ότι το ETCS θα είναι έτοιμο μέχρι το τέλος του 2025. Άρα τι τα θέλουμε ακριβώς τα GPS και το κέντρο εποπτείας;

Και θέλω να σταθώ λίγο στο σύστημα γεωεντοπισμού, γιατί άκουσα, κύριε Κυρανάκη, την κριτική σας στην επί των άρθρων συζήτηση και είπατε χαρακτηριστικά: «Ε, και τι σας πειράζει το σύστημα γεωεντοπισμού, αφού συμβάλλει στο να ξέρουμε πού είναι ακριβώς τα τρένα;».

Αυτό ακριβώς είναι που σας λέμε, ότι δεν αντιλαμβάνεστε καν τη φιλοσοφία του ευρωπαϊκού πλαισίου, του ενωσιακού πλαισίου, για τον σιδηρόδρομο. Ο κεντρικός άξονας, λοιπόν, του σιδηροδρομικού δικτύου, δηλαδή το κομμάτι Προμαχώνας – Θεσσαλονίκη – Αθήνα - Πάτρα, αποτελεί μέρος του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου, που σημαίνει πολύ απλά ότι στον άξονα αυτό θα πρέπει και θα μπορούν να διέρχονται και τρένα από τις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες.

Γιατί σας λέμε, λοιπόν, ότι με τον τρόπο αυτό που νομοθετείτε ναρκοθετείτε τη διαλειτουργικότητα; Γιατί πολύ απλά με τις νέες υποχρεώσεις που εισάγετε, για παράδειγμα το GPS στα τρένα, σημαίνει ότι τα τρένα των άλλων χωρών που δεν διαθέτουν το σύστημα αυτό δεν θα μπορούν να εισέρχονται στο εθνικό δίκτυο, γιατί θα είναι υποχρεωτικό να το εγκαταστήσουν. Αυτός είναι και ο ορισμός του «barriers to entry», βάζετε δηλαδή μπάρα εισόδου στη σιδηροδρομική αγορά. Αντιαναπτυξιακός είστε, κύριε Κυρανάκη. Κι είναι και χαρακτηριστικό παράδειγμα του ότι νομοθετείτε, όπως σας προείπα, εκτός της ευρωπαϊκής σιδηροδρομικής φιλοσοφίας.

Κι επειδή μας είπατε ότι πρώτα νομοθετείτε και μετά δείχνετε το τι έχετε ψηφίσει στους Ευρωπαίους για έγκριση, θέλω να ρωτήσω καλοπροαίρετα ένα απλό πράγμα. Νομοθετείτε λοιπόν το GPS, θα πληρώσετε την εγκατάσταση, θα πληρώσετε τους παρόχους για αδιάλειπτη κάλυψη ίντερνετ σε όλο το δίκτυο, που σήμερα δεν υπάρχει και χωρίς αυτή δεν μπορεί να λειτουργεί το HEPOS, και μετά θα πάτε στους Ευρωπαίους για έγκριση; Και αν σας πουν, πράγμα εξαιρετικά πιθανό, ότι η ρύθμισή σας είναι εκτός ευρωπαϊκού πλαισίου, τι ακριβώς θα κάνετε; Θα πετάξετε στα σκουπίδια τον εξοπλισμό αφού θα έχετε χρεώσει το δημόσιο τζάμπα;

Αυτή λοιπόν η προχειρότητα, αυτή η αποσπασματικότητα, αυτή η έλλειψη στρατηγικού σχεδιασμού σε όλο το φάσμα της διοίκησης είναι χαρακτηριστικό της διακυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας, πάρα πολύ απλά.

Κύριε Υπουργέ, να σοβαρευτούμε, ατυχήματα στον ελληνικό σιδηρόδρομο γίνονταν και το 2004, και το 2007, και το 2012, και το 2017, και το 2021. Και τότε υπήρχαν όλα αυτά, που σήμερα παρουσιάζονται περίπου ως καινοτομία. Είχαμε Γενικό Κανονισμό Κίνησης, είχαμε εκπαιδευμένους μηχανοδηγούς και σταθμάρχες, είχαμε προϊστάμενο αμαξοστοιχίας.

Τι δεν είχαμε; ETCS και GSMR. Αυτό που έλειπε και λείπει ακόμη και σήμερα σε μεγάλο βαθμό, όπως προβλέπεται στο ευ-

ρωπαϊκό πλαίσιο για την ασφάλεια, και για το οποίο χρηματοδοτούμαστε άλλωστε από την Ευρωπαϊκή Ένωση για να κάνουμε το ελληνικό τρένο σύγχρονο, ασφαλές και διαλειτουργικό. Εμείς δεν μεταρρυθμίζουμε σήμερα, εμείς απλά ανακυκλώνουμε το παρελθόν.

Νομοθετείτε λοιπόν ανεύθυνα, χωρίς να κατανοείτε το ευρωπαϊκό πλαίσιο για τον σιδηρόδρομο. Νομοθετείτε με σκοπιμότητα να εξυπηρετήσετε το αφήγημα Καραμανλή και να κρύψετε τις ευθύνες του. Νομοθετείτε λάθος, γι' αυτό και τα νομοθετήματα αποτυγχάνουν και αντικαθίστανται κάθε λίγο και λιγάκι από καινούργια. Δεν έχουμε σοβαρή στρατηγική και δεν διαχειριζόμαστε σωστά τους πόρους.

Ο διαχειριστής της υποδομής στην Ελλάδα, ο ΟΣΕ δηλαδή, πρέπει να είναι, κύριε Υπουργέ, διαχειριστής δύο ταχυτήτων, για το δίκτυο που είναι κομμάτι του ευρωπαϊκού δικτύου –Προμαχώνας, Θεσσαλονίκη, Λάρισα, Αθήνα, Κόρινθος, Πάτρα- με ευρωπαϊκούς κανονισμούς, και όλα τα λοιπά δίκτυα που δεν είναι ενταγμένα στο ευρωπαϊκό δίκτυο. Εκεί, ναι, να βάλουμε εθνικούς κανόνες.

Εμείς τι κάναμε; Τα εντάξαμε όλα μέσα στο ευρωπαϊκό πλαίσιο. Γιατί; Ο κ. Καραμανλής, ο προκάτοχός σας, με νόμο έβαλε τη Hellenic Train, που ανάθεμα κι αν έχει επενδύσει 10 ευρώ στον ελληνικό σιδηρόδρομο, να λειτουργεί όλα τα δρομολόγια και φυσικά τα τοπικά και τα τουριστικά, που είναι και τα πλέον κερδοφόρα.

Στις προηγμένες ευρωπαϊκές χώρες ο σιδηρόδρομος υπηρετεί δύο στόχους: τις επιβατικές μεταφορές και τις εμπορευματικές μεταφορές. Η αναλογία είναι στις μεγάλες χώρες με προηγμένο σιδηρόδρομο σχεδόν 50-50 στα έσοδα. Δείτε τα στοιχεία που ανακοινώθηκαν πρόσφατα, ανοιχτά για όλους, στο site του ERA, με διαχρονική κάλυψη. Γιατί; Διότι πολύ απλά στην υπόλοιπη Ευρώπη το τρένο δεν είναι απλώς μέσο μετακίνησης ανθρώπων. Είναι βασικός μοχλός οικονομικής δραστηριότητας και στρατηγικό εργαλείο για οικονομική ανάπτυξη.

Στην Ελλάδα, όμως, έχουμε ένα φαινόμενο μοναδικό στην ασυνέπειά του: Οι εμπορευματικές μεταφορές αντιστοιχούν μόλις στο 2,5% του συνολικού τζίρου των σιδηροδρομικών μεταφορών και μάλιστα διαχρονικά, χωρίς αύξηση. Καμία σύγκριση δηλαδή με τους ευρωπαϊκούς στόχους.

Και για να κάνουμε τα πράγματα ακόμα πιο ξεκάθαρα το μισό από το υπόλοιπο 97,5% δεν το φέρνει η αγορά, το φέρνει το ελληνικό δημόσιο, μέσω επιδοτήσεων απευθείας στη Hellenic Train, για τις άγονες γραμμές. Αυτό συμβαίνει.

Άρα μιλάμε για έναν σιδηρόδρομο που δεν παράγει εμπορευματικό έργο, δεν εξυπηρετεί στρατηγικούς στόχους της οικονομίας, αλλά λειτουργεί σχεδόν αποκλειστικά ως επιδοτούμενο μέσο επιβατικής μεταφοράς και μάλιστα με ιδιωτική εταιρεία, που δεν έχει υποχρεωθεί να επενδύσει ανάλογα. Εξυπηρετούνται βέβαια και συμφέροντα άλλων κλάδων από την απαξίωση του σιδηροδρόμου στο μεταφορικό και εμπορευματικό έργο.

Από το νομοσχέδιο απουσιάζουν, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τα χρονοδιαγράμματα και η στοχοθεσία. Δεν βλέπουμε διαφανείς στόχους για τη βελτίωση της ασφάλειας για το Υπουργείο και για όλους τους φορείς, εποπτευόμενους και μη, για να γνωρίζουν ποιοι είναι οι στόχοι και πώς θα συμβάλει ο καθένας. Να πείτε, θέλουμε να πετύχουμε αυτό και πώς θα το πετύχουμε, τι έργα θέλουμε, τι χρηματοδότηση και με ποιο χρονοδιάγραμμα. Να πούμε, για παράδειγμα, ότι σε αυτό το κομμάτι ισχύουν οι κανόνες του ETSC και του GSMR, γιατί εντάσσεται στον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό χώρο και στα λοιπά τμήματα που δεν εντάσσονται να βάλω εθνικούς κανόνες και να δούμε πώς θα τα διοικήσουμε καλύτερα.

Εσείς προσπαθείτε να διορθώσετε προηγούμενα νομοσχέδια με νέα ελλείμματα και νέα λάθη. Γι' αυτό σας λέμε ότι και αυτό θα διορθωθεί από το επόμενο, για όλους τους λόγους που σας ανέφερα αναλυτικά, και σήμερα και στις επιτροπές. Θα αναγκαστείτε δηλαδή να αντικαταστήσετε αυτά που θα ψηφίσετε σήμερα ή θα μείνουν ανενεργές διατάξεις, όπως τα νομοσχέδια των προκατόχων σας, και θα επιστρέψουμε πάλι στην αφετηρία, να συζητάμε ξανά επί της αρχής όσα υποτίθεται πως θα λύναμε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν νομοθετούμε στο κενό. Αυτό πρέπει να το καταλάβουμε. Νομοθετούμε στη σκιά τραγωδιών, στη μνήμη θυμάτων, με την υποχρέωση να αποκαταστήσουμε την εμπιστοσύνη των πολιτών στο κράτος και τις υποδομές του. Αυτό προϋποθέτει σχέδιο, στόχο και πολιτική ευθύνη. Όχι άλλες χαμένες ευκαιρίες.

Διότι ο σιδηρόδρομος, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν αποτελεί ένα απλό μεταφορικό μέσο μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων. Αποτελεί απόδειξη μιας κοινωνίας που λειτουργεί με πολιτισμό και ευθύνη για τα μέλη της. Ο σιδηρόδρομος λοιπόν, κύριε Κυρανάκη, όσο κι αν σας φαίνεται παράξενο, είναι συνυφασμένος με τον λαό και τις ανάγκες του και έχει δημιουργηθεί για να προσφέρει κοινωνικά. Και σε όλο αυτό δεν χωρεί κανενός είδους μικροκομματικό παιχνίδι για εφήμερα ρουσφέτια. Και ο νοών νοείτω.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Ευχαριστούμε.

Τον λόγο τώρα έχει ο κ. Μεταξάς από το ΚΚΕ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΕΤΑΞΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι, συζητάμε για ένα κρίσιμο ζήτημα, που κινητοποίησε και συνεχίζει και κινητοποιεί αγωνιστικά, διεκδικητικά εκατοντάδες χιλιάδες εργαζόμενους, νέους ανθρώπους, λαϊκές οικογένειες, το ζήτημα της ασφάλειας στον σιδηρόδρομο.

Το ΚΚΕ θα συνεχίσει να στηρίζει με όλες του τις δυνάμεις αυτές τις κινητοποιήσεις, ώστε το έγκλημα των Τεμπών να μην ξεχαστεί, για να βρουν δικαίωση τα θύματα και οι συγγενείς τους, για να μην έχουμε νέα Τέμπη, νέα θύματα στον βωμό του καπιταλιστικού κέρδους, και θα είμαστε και απέναντι και σε κάθε προσπάθεια συγκάλυψης, συγκάλυψη τόσο από την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, των σοβαρών εγκληματικών ευθυνών της, αλλά και από τα υπόλοιπα κόμματα που κυβέρνησαν των δικών τους, αφού όλοι μαζί όπως αποκαλύφθηκε ακολουθούσατε την ίδια ακριβώς στρατηγική μαζί με την Ευρωπαϊκή Ένωση, αντιμετωπίζοντας την ασφάλεια ως κόστος, στο πλαίσιο της προώθησης της απελευθέρωσης και εμπορευματοποίησης των μεταφορών. Αποκαλύφθηκε εξάλλου και από τις τοποθετήσεις, τις ομιλίες στη σημερινή συζήτηση αυτή η ταύτισή σας.

Δεν είναι τυχαίο, λοιπόν, ότι στα ζητήματα της ασφάλειας στα τρένα κανένας δεν σας έχει εμπιστοσύνη, πρώτα και κύρια σε εσάς, κύριοι της Κυβέρνησης. Είμαστε στον τρίτο χρόνο από το έγκλημα των Τεμπών και θα περίμενε κανείς ότι, τέλος πάντων, κάπως θα είχατε αντιμετωπίσει τα κρίσιμα ζητήματα ασφάλειας, και εξακολουθούμε και καταγράφουμε ατυχήματα. Τα βλέπουμε σχεδόν καθημερινά και αποδεικνύουν ότι οι αιτίες που οδήγησαν στα Τέμπη είναι εδώ και παραμένουν.

Είναι ψευδεπίγραφος ο τίτλος του νομοσχεδίου σας: «Αναβάθμιση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων». Συνεχίζετε με τα ίδια σάπια υλικά που οδήγησαν στο έγκλημα στα Τέμπη και τα όσα έχουν ακολουθήσει, τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τα τρένα, τη λογική κόστους-οφέλους στα ζητήματα της ασφάλειας, την προώθηση της απελευθέρωσης των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Στη βάση αυτή, όχι μόνο δεν απαντάτε στα σοβαρά εγκληματικά κενά αυτής της πολιτικής, αλλά τη συνεχίζετε, διαμορφώνοντας τις προϋποθέσεις για νέα εγκλήματα.

Φυσικά έχετε συμπαράσταση. Παίρνετε φόρα από τη στάση των κομμάτων της αμαρτωλής σοσιαλδημοκρατίας, του ΠΑΣΟΚ, του ΣΥΡΙΖΑ και όλων των υπόλοιπων κομματιών της, που όπου βρεθούν δεν χάνουν την ευκαιρία να προσπαθούν να αγιοποιήσουν την Ευρωπαϊκή Ένωση, συγκαλύπτοντας τις δικές της εγκληματικές ευθύνες, προσπαθώντας να την παρουσιάσουν ως το απάνεμο λιμάνι, τις οδηγίες της οποίας πρέπει να ακολουθήσουμε για να λυθεί το πρόβλημα.

Τέτοιες αυταπάτες παίρνουν, διαφημίζοντας την αντιλαϊκή πολιτική τους και τη δική της, της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Θέλουν να ξεχάσει ο λαός και η νεολαία όλα όσα έχουν βγει στο φως της δημοσιότητας, την αδειοδότηση προς την Hellenic Train από την Ευρωπαϊκή Ένωση λίγες εβδομάδες πριν τα Τέμπη, τις δηλώσεις

παραγόντων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που μιλάνε για πέντε χιλιάδες βαγόνια σαπάκια που είναι σε κυκλοφορία σήμερα, το γεγονός ότι την περίοδο των Τεμπών υπήρχαν ολοκληρωμένα συστήματα ασφαλείας μόλις στο 13% του κεντρικού μάλιστα δικτύου.

Θα μιλήσει, είπε, ο Υπουργός για τις νέες τεχνολογίες στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Τι να μας πει; Ο ίδιος ο υπεύθυνος του Οργανισμού για την Καινοτομία στον Ευρωπαϊκό Σιδηρόδρομο είπε ξεδιάντροπα ότι είναι ανάγκη το πάγωμα της τεχνολογίας, αφού όπως είπε δεν μπορούν να ανταποκριθούν στο υψηλό της κόστος οι επιχειρηματίες των σιδηροδρομικών ομίλων.

Στη, δε, Οδηγία 798 για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, που περιλαμβάνεται και στο κείμενο και που μάλιστα σε μια επιτροπή αφιέρωσε σχεδόν όλη του την ομιλία ο ειδικός αγορητής του ΣΥΡΙΖΑ για να την εκθειάσει, αναφέρεται ρητά ότι αν κράτος μέλος καθιερώνει υψηλότερο επίπεδο ασφάλειας, θα πρέπει να διασφαλίζει ότι ο κανόνας που εγκρίνει δεν δημιουργεί εμπόδιο στη διαλειτουργικότητα ή δεν καταλήγει στη δημιουργία διακρίσεων, εννοώντας πρόβλημα ανταγωνιστικότητας ανάμεσα στις εταιρείες.

Αυτή είναι η Ευρωπαϊκή Ένωση της ασφάλειας, όπου μόνο το 2021 έγιναν 1.339 σημαντικά σιδηροδρομικά ατυχήματα με 683 νεκρούς, το 2022 1.569 σημαντικά ατυχήματα με 805 θανάτους.

Αυτή είναι η ασφάλεια στην Ευρωπαϊκή Ένωση της πολεμικής οικονομίας και στρατιωτικής ετοιμότητας, που στο πλαίσιο της κατεύθυνσης για τη στρατιωτική κινητικότητα, όπως ονομάζεται η υποταγή και των σιδηροδρομικών μεταφορών στην προετοιμασία της σφαγής των λαών για τα συμφέροντα των μονοπωλίων, οι σιδηρόδρομοι της χώρας μας μετατρέπονται σε στόχο. Logistics center έχουν βαφτίσει οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής την Ελλάδα στο πλαίσιο της ελληνοαμερικανικής στρατηγικής συμφωνίας για τις βάσεις, που εγκαινίασε ο ΣΥΡΙΖΑ και επέκτεινε η Νέα Δημοκρατία.

Κύριοι της Κυβέρνησης, δεν υπάρχει βρώμικη δουλειά, που να μην έχετε κάνει αυτό το διάστημα, αξιοποιώντας τις υποδομές της χώρας μας, από την Ουκρανία έως τη στήριξη του κράτους-δολοφόνου στο Ισραήλ, τις επιχειρήσεις στην Ερυθραία, στη Σαουδική Αραβία και ο κατάλογος δεν έχει τελειωμό. Προφανώς, όλα αυτά για τα εθνικά συμφέροντα των εφοπλιστών και των βιομηχάνων, βέβαια, και όχι του λαού, που την πληρώνει και θα την πληρώσει ακριβά αυτή την εμπλοκή.

Όμως, κουβέντα δεν είπατε για αυτά και εσείς, κύριοι της Κυβέρνησης, και εσείς, κύριοι του νατοϊκού και ευρωατλαντικού τόξου. Δεν είπατε κουβέντα για τη στρατιωτική κινητικότητα, που αποτελεί σχέδιο δράσης της Ευρωπαϊκής σας Ένωσης. Τι έγινε; Αυτά τα ζητήματα, άραγε, δεν αφορούν την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, πόσω μάλλον που στο νομοσχέδιο η Κυβέρνηση εμπλέκει στην αξιολόγηση του προσωπικού στα τρένα και τις Ένοπλες Δυνάμεις; Δεν είναι τυχαία και αυτή η ρύθμιση.

Κατά τα άλλα, δεν παραλείψατε όλοι σας να στηρίξετε με τον έναν ή τον άλλο τρόπο τη σκανδαλώδη συμφωνία-σύμβαση που υπέγραψε η Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ, να πληρώνει ο λαός την Hellenic Train με 50 εκατομμύρια κάθε χρόνο.

Είναι εξοργιστικό, που η Κυβέρνηση φέρνει και μάλιστα στο μέρος του νομοσχεδίου που τιτλοφορείται: «άλλες διατάξεις για την ενίσχυση των σιδηροδρόμων», το άρθρο 47, για να δοθεί αυτή η γνωστή, η αμαρτωλή αποζημίωση άγονων γραμμών, όπως τη γνώρισε όλος ο κόσμος και βούιξε όλη η χώρα μετά το έγκλημα στα Τέμπη, για τα έτη 2024 και 2025. Αυτό εννοείτε ενίσχυση των σιδηροδρόμων; Και την ίδια στιγμή «ξύνετε», όπως λέτε, τον πάτο του βαρελιού για τις σοβαρές ανάγκες ασφάλειας που υπάρχουν για τη λειτουργία όλων των γραμμών και για να υπάρχει επαρκές προσωπικό με μόνιμη εργασία και όχι όμηροι των συμβάσεων μισής δουλειάς, μισής ζωής.

Είναι καθαρό, λοιπόν, ότι τα όποια μέτρα φέρνετε στο νομοσχέδιο κάτω από τον τίτλο: «Ενίσχυση της ασφάλειας» είναι εξαρχής σημαδεμένο χαρτί, όπως για παράδειγμα ότι δίνετε έμφαση όχι στην αποτελεσματικότερη εκπαίδευση, αλλά στη συνεχή αξιολόγηση του προσωπικού και στην εύκολη επιβολή κυρώσεων μέχρι και απόλυση. Γνωρίζετε πως άλλο σκοπό εξυπηρετούν η σωστή εκπαίδευση και οι μετεκπαιδεύσεις στις νέες τεχνολογίες, οι οποίες πρέπει να γίνονται και μάλιστα πιο συχνά, και άλλο η συνεχής αξιολόγηση και η εύκολη τιμωρία του προσωπικού.

Εσείς τι κάνετε; Προσπαθείτε να πείσετε την ελληνική κοινωνία ότι μέχρι τώρα δεν υπήρχε κανένας έλεγχος, καμία αξιολόγηση, δεν επιβάλλονταν καμία κύρωση, καμία ποινή στους εργαζόμενους και ότι αυτοί είναι οι αποκλειστικοί υπαίτιοι για τη σημερινή κατάσταση του σιδηροδρόμου. Να, ποιοι φταίνε για τα Τέμπη, λέτε, οι εργαζόμενοι! Οικοδομείτε, δηλαδή, πάνω στο αρχικό σας αφήγημα του ανθρώπινου λάθους, για να «βγάλετε λάδι» την πολιτική της Κυβέρνησής σας και των προηγούμενων κυβερνήσεων, ενώ γνωρίζετε ότι η έλλειψη προσωπικού αυξάνει τον χρόνο εργασίας, εντατικοποιεί την εργασία, καταπονεί τους εργαζόμενους, δημιουργεί προϋποθέσεις λαθών.

Αντί για κάλυψη όλων των κενών θέσεων εργασίας, όλων των σιδηροδρομικών με μόνιμο προσωπικό, τι κάνετε; Στο νομοσχέδιο μιλάτε για οκτάμηνες προσλήψεις στην εταιρεία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος» για την κάλυψη παροδικών ή εποχικών αναγκών και μετά ανεργία.

Πείτε μας, όμως, ποιες είναι οι παροδικές και οι εποχικές ανάγκες στον σιδηρόδρομο; Του σταθμάρχη; Του κλειδούχου; Του τεχνίτη; Του μηχανικού; Του φύλακα διαβάσεων; Αυτού που συντηρεί τη γραμμή, τα φωτοσυστήματα, το ETCS, όταν το βάλετε; Του διοικητικού υπαλλήλου;

Γενικά, το νομοσχέδιο αντιμετωπίζει τους εργαζόμενους ως εχθρούς του σιδηροδρόμου, που για να αποδώσουν τη δουλειά τους, πρέπει να έχουν πάνω από το κεφάλι τους συνεχώς τον μπαμπούλα της τιμωρίας και της απόλυσης.

Προσπαθείτε, λοιπόν, να οικοδομήσετε ένα αφήγημα, που λέει ότι η συνεχής παρακολούθηση, αξιολόγηση, κρίση, εποπτεία, τιμωρία των εργαζομένων, συμβάλλει δήθεν στην ασφάλεια της κυκλοφορίας και όχι η μόνιμη εργασία, με συγκροτημένα δικαιώματα, με μισθούς που να καλύπτουν τις ανάγκες των εργαζομένων και να μην τελειώνουν τις πρώτες δεκαπέντε ημέρες του μήνα, με συνεχή εκπαίδευση. Όμως, τι να πούμε; Εδώ φέρνετε νομοσχέδιο για το δεκατριάωρο, εκεί θα σταματήσετε;

Και εδώ πάλι μια χαρά σας έχουν δώσει την ανάγκη φόρα τόσο ο ΣΥΡΙΖΑ, όσο και το ΠΑΣΟΚ. Δεν μπορούν να ξεχαστούν τα πεπραγμένα των κυβερνήσεων του ΠΑΣΟΚ, τότε που αποδεκατίστηκε από εργαζόμενους ο ΟΣΕ μέσα σε μερικούς μήνες. Ούτε θα ξεχαστούν τα όσα έγιναν επί κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ, όταν θέσπισε το εννιαήμερο χωρίς ρεπό, ενεργοποιώντας πρώτη φορά το 2016 αυτή την κατάπτυστη σύμβαση στους σιδηροδρομικούς, εφαρμόζοντας τον περιβόητο νόμο για την ευελιξία και τη διευθέτηση του χρόνου εργασίας.

Θυμόμαστε όλοι, θυμούνται και όλοι οι εργαζόμενοι, ότι τα επιχειρήματα τότε, για να προωθηθούν αυτά τα αντεργατικά μέτρα, ήταν παρόμοια όπως και τώρα. Για βελτίωση υπηρεσιών λέγατε, για ανάπτυξη της ανταγωνιστικότητας, ότι μένουμε πίσω, ότι έχουμε παθογένειες, δυσκίνητο μοντέλο. Αυτά ακούγαμε και είδαμε όλοι τα τραγικά αποτελέσματα, πού οδήγησε αυτή η πολιτική.

Εδώ, επίσης, αξίζει να σημειώσουμε και τις ειδικές κυβερνητικές εμμονές -δεν μπορούμε να το χαρακτηρίσουμε αλλιώς- με τα διάφορα ψηφιακά συστήματα. Τα είδαμε και στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και με τις κάμερες. Μάλιστα, εμφανίζονται ως πανάκεια και στον ΟΣΕ.

Η Κυβέρνηση επιχειρεί να εμφανίσει ότι αυτά θα αντιμετωπίσουν όλα τα προβλήματα ασφάλειας στο δίκτυο. Αναγορεύει η Κυβέρνηση την ψηφιοποίηση σε μοναδικό ακρογωνιαίο λίθο της στρατηγικής της και στον ΟΣΕ, αποδεικνύοντας, όμως, τελικά ότι στόχος της δικός της και της ψηφιοποίησης είναι κυρίως η αξιοποίηση της νέας τεχνολογίας, για να προωθηθεί η κερδοφορία του κεφαλαίου στους σιδηροδρόμους.

Όσα περιλαμβάνονται στο νομοσχέδιο, ψηφιακή πλατφόρμα, GPS και τα υπόλοιπα μέτρα στόχο δεν έχουν κυρίως την ασφάλεια, αλλά τη διευκόλυνση της τιμολόγησης των υπηρεσιών προς τις διάφορες εταιρείες, που στο πλαίσιο της απελευθέρωσης χρησιμοποιούν και θα χρησιμοποιούν το διαδίκτυο -το γράφετε ρητά μέσα- και ταυτόχρονα είναι και ένα μέσο, για να προχωρήσετε σε ένα rebranding του εμπορεύματος «σιδηροδρομικές μεταφορές» μετά το έγκλημα στα Τέμπη. Αυτή είναι η βασική σας

μέριμνα: Το εμπόρευμα «μεταφορές» και πώς θα συνεχίζει να βγάζει κέρδη και όχι ασφάλεια.

Φυσικά, θέλετε να πετύχετε και έναν επιπλέον στόχο, ιδιαίτερα με τις κάμερες και τη νομιμοποίηση στη συνείδηση της λογικής της συνεχούς παρακολούθησης, πίσω από την πρόφαση ότι αυτές είναι απαραίτητες -οι κάμερες-, για να φαίνεται αν ο εργαζόμενος είναι στη θέση του, όπως ισχυρίστηκε ο Υπουργός.

Εμείς καλούμε τους εργαζόμενους στον σιδηρόδρομο και φυσικά όλο τον λαό να δει τη μεγάλη εικόνα που διαγράφεται γύρω μας. Βρισκόμαστε σε συνθήκες πολεμικής οικονομίας, στρατιωτικής προετοιμασίας σε όλες τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σε συνθήκες που τα αστικά κράτη ενισχύουν τον μηχανισμό καταστολής τους, έχοντας στο στόχαστρο, πρώτα και κύρια, τον εχθρό λαό. Και είναι απαραίτητος όρος αυτός, για να δοθούν οι επόμενες πολεμικές μάχες, που προετοιμάζετε με επιτυχία, και να πετύχουν οι στόχοι των μονοπωλιακών ομίλων για καλύτερες συμφωνίες στο μοίρασμα των αγορών, των δρόμων μεταφοράς, για το ποιος θα καθορίσει τις επόμενες γεωπολιτικές εξελίξεις, που φυσικά όλα αυτά καμία σχέση δεν έχουν με τις ανάγκες του λαού.

Σε αυτή την κατεύθυνση, και το αστικό κράτος στη χώρα μας παίρνει τα μέτρα του. Έχουμε, για παράδειγμα, αυτή την περίοδο μόνο, διαγραφές φοιτητών, αξιολόγηση δημοσίων υπαλλήλων, που πλέον έχει αποκαλυφθεί ο πραγματικός της χαρακτήρας, φέρνετε το νέο, ακόμα πιο αντιδραστικό, Πειθαρχικό Δίκαιο των δημοσίων υπαλλήλων και πολλά άλλα τέτοια μέτρα.

Μέσα, λοιπόν, σε αυτά τα μέτρα είναι και η ενίσχυση της παρακολούθησης παντού και οι κάμερες, καθώς και η διαμόρφωση κλίματος αποδοχής αυτής της κατάστασης με κάθε ευκαιρία, όπως και πριν από λίγο με τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

Κυρίες και κύριοι, το νομοσχέδιο που φέρνει η Κυβέρνηση είναι κομμένο και ραμμένο στην υλοποίηση των κατευθύνσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με στόχο να βαθύνει ακόμα περισσότερο την εμπορευματική λειτουργία του σιδηροδρόμου. Όμως, το καλύτερο σύστημα ασφάλειας στον σιδηρόδρομο είναι να αλλάξει ο σκοπός λειτουργίας του. Τον σιδηρόδρομο θα τον αναπτύξετε, ιδιαίτερα τώρα στο πλαίσιο της στρατιωτικής κινητικότητας της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Θα τον αναπτύξετε, όμως, για να αυξηθεί η κερδοφορία των επιχειρήσεων, για τους πολεμικούς σας στόχους και όχι για να καλυφθούν οι συγκοινωνιακές ανάγκες του λαού και των εργαζομένων.

Συνεχές κυνήγι του κέρδους και αναβαθμισμένη ασφάλεια δεν συμβαδίζουν. Θα υπάρχει ή το ένα ή το άλλο. Εμείς είμαστε με έναν σιδηρόδρομο σύγχρονο, ασφαλή, φθηνό, αποκλειστικά δημόσιο, χωρίς καμία επιχειρηματική δράση, που θα λειτουργεί για την κάλυψη των συγκοινωνιακών αναγκών του λαού και όχι για την κερδοφορία των επιχειρήσεων. Σε αυτή την κατεύθυνση θα συνεχίσουμε τη δράση μας μέσα και έξω από τη Βουλή.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Η κ. Μαρία Αθανασίου από την Ελληνική Λύση έχει τον λόγο.

ΜΑΡΙΑ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κύριοι Βουλευτές, πριν προχωρήσω στην επεξεργασία των άρθρων, θα μου επιτρέψετε να κάνω μια σύντομη διευκρίνιση προς τον κύριο Υπουργό για τις θέσεις της Ελληνικής Λύσης με αφορμή τα όσα μας καταλόγισε στη χθεσινή συνεδρίαση της επιτροπής για τον σχολιασμό μας στα άρθρα 47 και 49 του παρόντος.

Είναι προφανές ότι η Ελληνική Λύση, κύριε Υπουργέ, είναι υπέρ της ανάπτυξης του σιδηροδρομικού δικτύου και της ασφαλούς λειτουργίας του σε όλες τις υφιστάμενες γραμμές. Εξίσου ή και ακόμα περισσότερο, η Ελληνική Λύση στηρίζει τα δρομολόγια, τα οποία εκτελούνται στις λεγόμενες «άγονες γραμμές», δηλαδή, σε περιοχές της πατρίδας μας με μικρή επιβατική κίνηση, στις οποίες τα δρομολόγια αυτά, όντως, δεν είναι και δεν μπορεί να είναι κερδοφόρα. Ομοίως, η Ελληνική Λύση στηρίζει και τις άγονες, ακριτικές, μη κερδοφόρες ακτοπλοϊκές συνδέσεις και ας μιλούμε τώρα για τον σιδηρόδρομο.

Δεν είναι ζήτημα πληθυσμού. Δεν εξυπηρετούμε κάποιο project, δεν βάζουμε κάτω χαρτί και μολύβι, για να πούμε τι είναι κερδοφόρο και τι όχι. Κερδοφόρο είναι, ούτως ή άλλως, από τη στιγμή κατά την οποία εξυπηρετούνται οι ακρίτες μας και ενισχύεται ο ελληνικός πληθυσμός της περιφέρειας και, μάλιστα, των συνόρων. Είναι κερδοφόρο με την έννοια του ότι η πολιτεία θα δείξει ότι νοιάζεται για τις περιοχές αυτές και ότι δεν έχει αφήσει αναξιοποίητο ούτε χιλιόμετρο σιδηροδρομικής σύνδεσης.

Από τη στιγμή κατά την οποία η λειτουργία του σιδηροδρόμου κάνει να αισθάνονται οι κάτοικοι -όσοι κάτοικοι έχουν απομείνει σε αυτές τις περιοχές- ασφαλείς πολίτες, ισότιμοι πολίτες και όχι παραμελημένοι από την πολιτεία, αυτό και μόνο αποτελεί κέρδος ανεκτίμητο, ανώτερο από οποιαδήποτε νούμερα και υπολογισμούς. Και μόνο γι' αυτό, λοιπόν, αξίζει τον κόπο.

Απαντώντας ευθέως, λοιπόν, στο ερώτημα του κυρίου Υπουργού για το εάν είμαστε αντίθετοι να γίνουν τα δρομολόγια αυτά, λέμε ότι δεν είμαστε αντίθετοι. Όχι μόνο δεν είμαστε αντίθετοι, αλλά επαυξάνουμε την όποια υγιή προσπάθεια ενίσχυσης της περιφέρειας και δη, της παραμεθορίου.

Εκφράζουμε, όμως, προβληματισμό για δύο ζητήματα. Πρώτον, για το εάν έχει μελετηθεί ότι οι ώρες αυτών των δρομολογίων εξυπηρετούν τον εντόπιο πληθυσμό ή εάν απαιτείται αναπροσαρμογή των ωρών των δρομολογίων, ώστε να εξυπηρετούνται περισσότεροι επιβάτες και να είναι η σιδηροδρομική σύνδεση αποτελεσματικότερη, προς όφελος του πληθυσμού. Και δεύτερον, για το εάν έχει ελεγχθεί ότι η έγκριση αυτών των δαπανών αφορά, όντως, σε αυτές τις δαπάνες και δεν αποτελεί νομιμοποίηση και άλλων άσχετων δαπανών, για τις οποίες ψάχνονται τρόποι νομιμοποίησης. Δαπάνες για τις άγονες γραμμές ναι, να γίνουν πλουσιοπάροχα και να εγκριθούν. Όμως, να πιάσουν τόπο, να αφορούν σε κάλυψη πραγματικών αναγκών με σύνεση και με συναίσθηση ότι αυτές αφορούν σε αυτό το αντικείμενο. Η Ελληνική Λύση αξιώνει συνετή, αλλά και πλήρως μελετημένη χρήση των δημοσίων πόρων.

Δεύτερον, μας προσάψατε ότι ασκούμε κριτική, χωρίς να καταλαβαίνουμε τι γράφουμε και τι διαβάζουμε, αναφερόμενος στους εργαζόμενους που δούλευαν στο κυλικείο της μοιραίας αμαξοστοιχίας των Τεμπών και δεν ήταν ούτε εργαζόμενοι της Hellenic Train αλλά ούτε και επιβάτες. Ως εργαζόμενοι αναδόχου εταιρείας, λοιπόν, δεν λογίζονταν ως επιβάτες με δικαίωμα αποζημίωσης, αλλά ως απλοί επιβαίνοντες, μη έχοντες δικαίωμα αποζημίωσης.

Είναι προφανές, κύριε Υπουργέ, ότι δεν είμαστε αντίθετοι με την αλλαγή της ιδιότητας αυτών των προσώπων από απλώς επιβαινόντων σε επιβάτες. Καταλαβαίνουμε τι διαβάζουμε και συναισθανόμαστε και την πτυχή του θέματος, στην οποία ασκούμε αντιπολίτευση. Και ο κοινός νους αντιλαμβάνεται ότι κανένας δεν θα ήταν αντίθετος με τη δημιουργία δικαιώματος αποζημίωσης και για τους συγγενείς των θυμάτων των εργαζομένων, αλλά και με τον χαρακτηρισμό τους από απλώς επιβαίνοντες σε επιβάτες. Προς Θεού! Προφανώς και στηρίζουμε αυτή την αλλαγή.

Δεν έχετε καταλάβει, όμως, κάτι. Αυτό το οποίο αξιώνουμε είναι η διαφανής κυβερνητική πολιτική ως προς τις δαπάνες. Σαφώς και λέμε «ναι» στην αξίωση αποζημιώσεων για όλους τους επιβαίνοντες, χωρίς μιζέριες. Ωστόσο, αξιώνουμε από την Κυβέρνηση οι επιλογές της να αντέχουν τη δημοσιότητα, χωρίς κρυφές ατζέντες και διπλά βιβλία, όπως και να αντέχουν την κριτική.

Στην κατ' άρθρον επεξεργασία του άρθρου 3 με τίτλο: «Σύσταση, αρμοδιότητες και στελέχωση Ενιαίου Κέντρου Εποπτείας» και στο άρθρο 4 με τίτλο: «Δημιουργία Μητρώου Σιδηροδρομικών Δεδομένων» γίνεται αναφορά στη θέσπιση του Ενιαίου Κέντρου Εποπτείας (ΕΚΕ), το οποίο θα λειτουργεί σε εικοσιτετράωρη βάση από τον διαχειριστή της υποδομής, τέως ΟΣΕ, νυν Σιδηρόδρομοι Ελλάδος. Επίσης, καθορίζεται ο σκοπός του, ο οποίος είναι ο έλεγχος της λειτουργίας της σιδηροδρομικής υποδομής και το να εποπτεύει ολοκληρωμένα την κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών, με σκοπό τη σιδηροδρομική ασφάλεια και την ομαλότητα της λειτουργίας του σιδηροδρομικού δικτύου. Επίσης, γίνεται μνεία για την πολυπόθητη τηλεδιοίκηση.

Ομοίως, προβλέπεται και η δημιουργία Μητρώου Σιδηροδρομικών Δεδομένων, με σκοπό να συλλέγονται και να αποτυπώνονται στοιχεία, σχετικά με τη σιδηροδρομική υποδομή και την κυκλοφορία στο Ενιαίο Κέντρο Εποπτείας, με σκοπό την ενίσχυση της διαφάνειας και της επιχειρησιακής ετοιμότητας με παράλληλη, άμεση υποχρέωση ενημέρωσης στους εμπλεκόμενους φορείς.

Παρατηρήσαμε στην προηγούμενη συζήτηση ότι οι δύο αυτές διατάξεις δεν έχουν πρακτικό χαρακτήρα και ότι περισσότερο παραπέμπουν σε ευχολόγιο, παρά σε προγραμματισμένη και οργανωμένη κίνηση, διότι τους λείπει το χρονοδιάγραμμα μιας και δεν προβλέπονται σε κανένα σημείο συγκεκριμένοι χρόνοι ολοκλήρωσης των εγχειρημάτων. Ο κύριος Υπουργός δεσμεύτηκε, ωστόσο, να φέρει σήμερα συγκεκριμένο οργανόγραμμα ενεργειών, βασισμένο σε συγκεκριμένες ενέργειες και συγκεκριμένους χρόνους. Ανυπομονούμε.

Μέχρι τότε, όπως ομολόγησαν ακόμα και κυβερνητικά στελέχη, ο σιδηρόδρομος θα είναι ασφαλής μόλις το 2027, δηλαδή, τέσσερα χρόνια από τα Τέμπη. Μέχρι τότε, οι επιβάτες θα ταξιδεύουν με δική τους ευθύνη.

Στο άρθρο 5 προβλέπεται η ανάπτυξη και λειτουργία Συστήματος Ακριβούς Γεωεντοπισμού Αμαξοστοιχιών στο Εθνικό Κέντρο Εποπτείας (ΕΚΕ), το οποίο συλλέγει δεδομένα για τη διαρκή θέση των αμαξοστοιχιών σε σχεδόν πραγματικό χρόνο και το οποίο διασφαλίζει διαρκή σύνδεση στο διαδίκτυο σε όλο το μήκος του σιδηροδρομικού δικτύου εξαιρουμένων των σηράγγων. Ωστόσο, για να επιτύχουμε πλήρη ασφάλεια και μιας και πλέον το σιδηροδρομικό δίκτυο περιλαμβάνει πολλές και μακριές σήραγγες, θεωρούμε ότι το σύστημα γεωεντοπισμού απαιτείται να περιλαμβάνει τις σήραγγες στην εμβέλειά του. Επίσης, η προβλεπόμενη ποινή σε περίπτωση μη λειτουργίας του συστήματος γεωεντοπισμού θεωρούμε ότι θα πρέπει να είναι η επιβολή απαγόρευσης κυκλοφορίας των αμαξοστοιχιών και όχι το απλό πρόστιμο.

Στο άρθρο 11 οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και ο διαχειριστής της υποδομής υποχρεούνται να αξιολογούν ετησίως την καταλληλότητα του προσωπικού που εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα για την ασφάλεια, σύμφωνα με τις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας, για το υποσύστημα διεξαγωγής και διαχείρισης της κυκλοφορίας. Είναι αυτονόητο ότι απαιτείται συνεχής έλεγχος καταλληλότητας του προσωπικού. Η δυσάρεστη εμπειρία του πρόσφατου παρελθόντος μας το διδάσκει. Η εξασφάλιση κατάλληλων προσώπων σε θέσεις τέτοιας ευθύνης είναι ζήτημα μείζονος σημασίας. Η Ελληνική Λύση θεωρεί ότι θα έπρεπε να προβλέπεται ακόμα και η ανάκληση της σχετικής άδειας σε περίπτωση ακαταλληλότητας.

Στο άρθρο 13 με τίτλο: «Προϊστάμενος αμαξοστοιχίας» τις αρμοδιότητες της νέας θέσης του προϊσταμένου αμαξοστοιχίας, δηλαδή, την εποπτεία της ασφάλειας και την παρακολούθηση της κίνησης και την επίβλεψη του προσωπικού της αμαξοστοιχίας, θα μπορούσε μέχρι τώρα να τις έχει ο ίδιος ο μηχανοδηγός. Ποια ακριβώς ειδικά προσόντα, τα οποία δεν αναφέρονται στο παρόν άρθρο, θα πρέπει να έχει ένας υπάλληλος, για να θεωρείται κατάλληλος για αυτή τη θέση, κύριε Υπουργέ;

Στο άρθρο 20 με τίτλο: «Επιτάχυνση προσλήψεων Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων», στο άρθρο 25 με τίτλο: «Επιτάχυνση προσλήψεων στον Εθνικό Οργανισμό Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών», ομοίως και στο άρθρο 31 με τίτλο: «Πλήρωση θέσεων Γενικών Διευθυντών, Διευθυντών και Υποδιευθυντών στην εταιρεία Σιδηρόδρομοι Ελλάδος», προφανώς η Κυβέρνηση αποσκοπεί στην εφαρμογή πρακτικών σε προσλήψεις και αμοιβές, οι οποίες θα επιτρέψουν στον εθνικό διαχειριστή υποδομής να αποκτήσει ταχέως προσωπικό υψηλής κατάρτισης σε αυτές τις θέσεις.

Ωστόσο, επισημαίνουμε ότι θα πρέπει να ελεγχθεί συνολικώς η διαδικασία προσλήψεων, ώστε να λειτουργήσει σε ένα αδιάληπτο, αντικειμενικό πλαίσιο επιλογής, σε συνδυασμό με την απαιτούμενη ταχύτητα στις διαδικασίες. Είμαστε παγίως αντίθετοι στο να θεσμοθετούνται προσλήψεις κατ' εξαίρεση και κατά παρέκκλιση της κείμενης νομοθεσίας. Τέτοιου είδους διατάξεις ευνοούν την αναξιοκρατία και τις προσλήψεις με συμφέρον.

Οι ανεξάρτητες αρχές δεν επιτρέπεται να εξυπηρετούν κομματικά συμφέροντα, προχωρώντας σε προσλήψεις έξω από το πλαίσιο του ΑΣΕΠ και των συνταγματικών αρχών της ισότητας και αξιοκρατίας. Ο κύριος Υπουργός τόνισε ότι οι ταχείες προσλήψεις θα εξυπηρετήσουν την κάλυψη των άμεσων αναγκών, χωρίς τη χρονοτριβή του ΑΣΕΠ. Ωστόσο, τονίζουμε την ανάγκη του συνδυασμού ταχύτητας και αξιοκρατίας. Σαφώς και δεν εξυπηρετούν οι μακρόσυρτες διαδικασίες. Ωστόσο, οι παρεκκλίσεις δεν εξυπηρετούν, πέραν τού ότι δημιουργούν έδαφος για αναξιοκρατικές διαδικασίες προσλήψεων.

Απαιτείται η θέσπιση ειδικών κανόνων για τις ανάγκες λειτουργίας του σιδηροδρόμου, ώστε αυτές να είναι νόμιμες, μόνιμες και να μη χρειάζονται παρεκκλίσεις, κατά το δοκούν, εφαρμοζόμενες.

Ο προβληματισμός μας επικεντρώνεται στην παράγραφο 3. Η ίδια η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων αξιολογεί και καταρτίζει τους πίνακες χωρίς ανεξάρτητο έλεγχο. Αν δεν υπάρξει εξωτερική επιτήρηση, η διαδικασία μπορεί να μετατραπεί σε εργαλείο εξυπηρετήσεων σε έναν τομέα, στον οποίο απαιτείται υψηλή τεχνική εξειδίκευση, διαφάνεια και απόλυτη αξιοκρατία.

Έρχομαι στο άρθρο 27. Εδώ ορίζετε ότι τον προϋπολογισμό του ΕΟΔΑΣΑΑΜ τον εισηγείται ο Πρόεδρός του, ο οποίος εκδίδει και τις διατακτικές των δαπανών. Οι σχετικές δαπάνες εκκαθαρίζονται από την Αυτοτελή Μονάδα Διοικητικών και Οικονομικών Υπηρεσιών του ΕΟΔΑΣΑΑΜ αντί της Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Τονίζουμε ότι ο έλεγχος των πιστώσεων χρειάζεται και εξωτερικό έλεγχο και αναλυτική ετήσια δημοσιοποίηση όλων των δαπανών του Οργανισμού στον οικείο ιστότοπό του, στη «ΔΙΑΥΓΕΙΑ» και στο Υπουργείο Οικονομικών. Ο Πρόεδρος είναι ταυτόχρονα και εισηγητής και διατάκτης. Αυτή η συγκέντρωση σε ένα πρόσωπο των δύο ρόλων, απαιτεί έλεγχο από ανεξάρτητο όργανο για να μην καταλήξει σε αυθαιρεσίες, κακοδιαχείριση και σπατάλη του δημοσίου χρήματος. Ωστόσο, από τις διατυπώσεις των εν λόγω διατάξεων, δεν βλέπουμε καμία αναφορά σε μηχανισμό εξωτερικού ή ανεξάρτητου ελέγχου.

Με το άρθρο 45 προβλέπεται η κατάρτιση Ενιαίου Σχεδίου Αντιμετώπισης Έκτακτης Ανάγκης και Διαχείρισης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων, το οποίο έρχεται υποτίθεται να καλύψει κενά, τα οποία έχουν κοστίσει ανθρώπινες ζωές.

Η Κυβέρνηση κρίνει ότι αυτό θα το επιτύχει, συστήνοντας επιτροπή απαρτιζόμενη από δεκαέξι φορείς, οι οποίοι μέσα σε έξι μήνες θα καταρτίσουν σχέδιο επί χάρτου. Απορούμε, πώς θα συντονιστούν αυτοί οι φορείς, πώς θα παράγουν έργο; Φοβούμαστε ότι το προβλεπόμενο σχήμα πολύ δύσκολα θα συντονιστεί και θα παράγει αποτέλεσμα, διότι δεν φαίνεται να υπάρχει σαφής ιεραρχία ούτε να κατανέμονται αρμοδιότητες.

Επίσης, πέραν αυτού, το σχέδιο θα επικαιροποιείται μόλις κάθε πέντε χρόνια. Αυτό είναι ένα υπερβολικά μεγάλο χρονικό διάστημα για έναν τομέα, όπως οι σιδηροδρομικές μεταφορές, ο οποίος απαιτεί ραγδαίες τεχνολογικές και λειτουργικές εξελίξεις. Η Ελληνική Λύση προτείνει ετήσιο έλεγχο και υποχρεωτικές ασκήσεις προσομοίωσης.

Σχετικά με το άρθρο 56, το άρθρο αυτό λειτουργεί ως λευκή επιταγή προς τον Υπουργό και τον Διαχειριστή Υποδομής. Αντί να ενισχυθεί η θεσμική λογοδοσία, η Κυβέρνηση επιλέγει η διαχείριση των κρίσιμων θεμάτων, όπως η ρύθμιση του τρόπου στελέχωσης και λειτουργίας του Ενιαίου Κέντρου Ελέγχου, ο καθορισμός της λειτουργίας και της διαχείρισης του Μητρώου των Σιδηροδρομικών Δεδομένων, η ρύθμιση ζητημάτων του Συστήματος Γεωεντοπισμού Αμαξοστοιχιών, ο καθορισμός της λειτουργίας της Ψηφιακής Εφαρμογής Καταγραφής Εντολών και Παραβάσεων, καθώς και η θέσπιση ενιαίων κανόνων κυκλοφορίας και οι αντίστοιχες κυρώσεις να γίνονται μόνο μέσω υπουργικών αποφάσεων.

Επίσης, το Ενιαίο Σχέδιο Αντιμετώπισης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων του άρθρου 44 εγκρίνεται και οργανώνεται πάλι μέσω κοινών υπουργικών αποφάσεων. Μέχρι και οι κυρώσεις, η κατηγοριοποίησή τους αλλά και η επαναχορήγηση αδειών ρυθμίζονται με απλές υπουργικές αποφάσεις και όχι με σαφή και ρητή πρόβλεψη στον νόμο.

Παρέχονται υπερβολικές εξουσιοδοτήσεις προς τον κύριο Υπουργό, χωρίς παράλληλα να προσδιορίζεται καμία προθεσμία έκδοσης των απαραίτητων αποφάσεων με κίνδυνο εργαλεία, όπως Σχέδιο Αντιμετώπισης Έκτακτης Ανάγκης ή οι Ενιαίοι Κανόνες Κυκλοφορίας, να μένουν στα χαρτιά για μήνες ή και για χρόνια ακόμα.

Η Ελληνική Λύση έχει επανειλημμένως εκφράσει την αντίθεσή

της στην πάγια τακτική της Κυβέρνησης να παρακάμπτει την κοινοβουλευτική οδό και να ακολουθεί τη μέθοδο των υπουργικών αποφάσεων για τη ρύθμιση θεμελιωδών ζητημάτων, όπως τα πιο πάνω.

Εν κατακλείδι, ο σιδηρόδρομος δεν αναβαθμίζεται με ευχολόγια ούτε με διατάξεις που θυμίζουν εσωτερικό κανονισμό Υπουργείου, όπως αυτές του παρόντος νομοσχεδίου. Χρειάζεται πραγματικό σχέδιο με διαφάνεια, δεσμεύσεις, εκπαιδεύσεις, δοκιμές και πολιτική λογοδοσία και κυρίως, χρειάζεται θάρρος για αλήθειες και αλλαγές.

Το ερώτημα που τίθεται πλέον είναι σαφές: Είναι η Κυβέρνηση διατεθειμένη να προχωρήσει σε πραγματικά μέτρα, τα οποία θα αναβαθμίσουν τον σιδηρόδρομο με αποφασιστικότητα, συνέπεια και δράση ή θα παραμείνει η πατρίδα μας, όπως τώρα, στην τελευταία θέση στο σύνολο των προηγμένων χωρών, ως προς την ανάπτυξη και λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου;

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Ευχαριστούμε και για τον χρόνο.

Τον λόγο έχει η κ. Πέρκα.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Αγαπητοί συνάδελφοι, συναδέλφισσες, τρεις Υπουργοί έχουν αναλάβει επικεφαλής του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών από την ανάληψη της διακυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας από το 2019 και καθένας από αυτούς εκπόνησε τουλάχιστον ένα αμιγώς σιδηροδρομικό νομοσχέδιο κατά τη διάρκεια της θητείας του.

Θα αναφερθώ αρχικά στον ν.4974/2022, όταν ο κ. Καραμανλής αποφασίζει να αναλάβει δράση για να επιλυθούν, επί λέξη, μία σειρά από προβλήματα και συγχύσεις. Πώς θα γινόταν αυτό κατά τον κ. Καραμανλή; Με τον πλήρη διαχωρισμό ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ, με τη δεύτερη, την ΕΡΓΟΣΕ, να περνά κατά 100% στο Ελληνικό Δημόσιο. Να σημειώσω ότι ο συγκεκριμένους νόμος ήταν προαπαιτούμενο για να συνεχιστεί η ομαλή χρηματοδότηση των έργων, γιατί η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είχε απειλήσει για διακοπή της χρηματοδότησης.

Ο νόμος αυτός δεν εφαρμόστηκε ποτέ και στη συνέχεια ο κ. Σταϊκούρας, ο δεύτερος Υπουργός, τον περασμένο Δεκέμβριο με τον ν.5167 πρότεινε για την αντιμετώπιση των χρόνιων παθογενειών του σιδηροδρόμου, ακριβώς το αντίθετο. Δηλαδή, την απορρόφηση της ΕΡΓΟΣΕ από τον ΟΣΕ και παράλληλα τη μεταφορά της διαχείρισης του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού από τη ΓΑΙΑΟΣΕ στην νέα εταιρεία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.». Ούτε αυτός ο νόμος έχει εφαρμοστεί, τουλάχιστον δεν έχουμε δει τα αποτελέσματά του, και έρχεστε εσείς σήμερα κ. Κυρανάκη με άλλο ένα νομοσχέδιο για τον σιδηρόδρομο. Τρεις Υπουργοί, τρία νομοσχέδια με διαφορετικές προτάσεις, αντίθετες μερικές, για να επιτευχθεί πάντως ο ίδιος στόχος, δηλαδή η αναβάθμιση του σιδηροδρόμου και η ενίσχυση της ασφάλειας. Εδώ και δυόμισι χρόνια, βέβαια, είμαστε υπό τη βαριά σκιά του εγκλήματος των Τεμπών.

Μπορεί να αλλάζει η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου, όπως και τα νομοσχέδια, αυτό όμως που μένει, δυστυχώς, σταθερά είναι η απαξίωση του σιδηροδρόμου επί Κυβέρνησης Νέας Δημοκρατίας: Καθημερινές καθυστερήσεις, ακυρώσεις δρομολογίων, μεγάλη συχνότητα των συμβάντων, τα έχουμε αναφέρει πολλές φορές. Απελπιστικές καθυστερήσεις στην υλοποίηση των έργων, με την πέρα από οριακή πλέον κατάσταση του δικτύου, αφού γίνεται μόνο πυροσβεστική συντήρηση. Με τα ηλεκτρονικά συστήματα ασφάλειας ETCS, τηλεδιοίκηση, σηματοδότηση να μη λειτουργούν, ακόμη σε πολλά τμήματα της γραμμής, με τον ΟΣΕ τραγικά υποστελεχωμένο.

Κι ενώ ισχύουν όλα αυτά, έρχεται ένα νομοσχέδιο για το οποίο ο Πρωθυπουργός είχε δηλώσει ότι ο στόχος μας είναι ο ΟΣΕ να εξελιχθεί σε νέα ΔΕΗ. Καταλαβαίνετε τι τρόμος πιάνει τον κόσμο, γιατί τη ΔΕΗ την έχει πληρώσει ακριβά το ελληνικός λαός, κυριολεκτικά και μεταφορικά.

Πράγματι, το νομοσχέδιο φέρνει fast track προσλήψεις, περιορίζοντας στο ελάχιστο τον ρόλο του ΑΣΕΠ, στελέχη από την αγορά για τις ανώτερες θέσεις στον ΟΣΕ, απελευθέρωση των αμοιβών τους, ευελιξία για τη νέα διοίκηση και fast track διαδικασίες για τα σιδηροδρομικά έργα. Όλο αυτό το μοντέλο αν δεν φωνάζει ιδιωτικοποίηση, τουλάχιστον δείχνει ότι ο ΟΣΕ γίνεται όλο και λιγότερο δημόσιος.

Δηλαδή, σε μία ευρωπαϊκή οικογένεια που η τάση ειδικότερα στις μεταφορές είναι η επανακρατικοποίηση, επαναδημοτικοποίηση πολλές φορές, η Ελλάδα παραμένει θλιβερή εξαίρεση.

Κατά τα άλλα, κ. Κυρανάκη, για να γίνει αυτό το άλμα ασφαλείας, όπως λέτε, προτείνετε τεχνολογικές εφαρμογές ορισμένες από τις οποίες, είναι τουλάχιστον αμφιλεγόμενες, την ώρα που ακόμα περιμένουμε να ολοκληρωθούν τα ηλεκτρονικά συστήματα ασφαλείας που πρέπει να έχει ο σιδηρόδρομος, με βάση και τις Ευρωπαϊκές Οδηγίες: Ενιαίο Κέντρο Εποπτείας -για το οποίο δεν είναι σαφής ούτε ο επιχειρησιακός του ρόλος, ούτε οι αρμοδιότητες, ούτε οι διαδικασίες παρέμβασης και προφανώς, το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης- Μητρώο Σιδηροδρομικών Δεδομένων, κατασπαταλώνται πόροι οικονομικοί και ανθρώπινοι και το Σύστημα Ακριβούς Εντοπισμού Αμαξοστοιχιών, για το οποίο πραγματικά έχει γίνει τόσος πολύς λόγος, ενώ ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων, ο ERA έχει δηλώσει ότι δεν το πιστοποιεί.

Παράλληλα, η ερευνητική εφαρμογή παρόμοιων δορυφορικών συστημάτων δεν έχει ακόμα αποφανθεί θετικά ως προς την ασφαλή λειτουργία τους και για την ενσωμάτωσή τους σε κυκλοφορία. Ασφαλείς και ακριβείς πληροφορίες θέσης και ταχύτητας παράγονται μόνο κατά διαστήματα, δεν λειτουργούν καθόλου στις σήραγγες, ενώ προβλήματα εντοπίζονται και όταν υπάρχει κάλυψη από κτίρια ή αποβάθρες. Επιπλέον, σε δοκιμές που έχουν πραγματοποιηθεί παρατηρούνται μεγάλες αποκλίσεις από την πραγματική θέση που φτάνουν τα πέντε ως έξι μέτρα. Δεν καταλαβαίνουμε, γιατί δεν ακούτε όλα αυτά που λέει ο ERA, όχι εμείς.

Στο νομοσχέδιο που συστήνεται από τη Νέα Δημοκρατία έχουμε και λίγη αποαυστηροποίηση των κανονισμών και των ποινών και φυσικά οπωσδήποτε αξιολόγηση για τους δημοσίους υπαλλήλους που φαίνεται ότι φταίνε για όλα.

Και με αυτά θεωρείτε ότι μεταρρυθμίζετε τον σιδηρόδρομο. Την ίδια στιγμή, συνεχίζετε να έχετε ως «χαϊδεμένο παιδί» τη Hellenic Train, στην οποία επιδεικνύετε διακριτική μεταχείριση, ήδη, από το 2019. Θα αναφέρω ενδεικτικά: Αποφάσισε η Κυβέρνηση του 2019 να δώσει εκ νέου εξαίρεση στην εταιρεία για πέντε χρόνια μετά το 2014 –η πέμπτη ήταν έως το 2019- από τα δικαιώματα των επιβατών.

Σας έκανα επίκαιρη. Μου απαντήσατε ψευδώς. Μου δείξατε ένα χαρτί της ΡΑΣ, λες και η ΡΑΣ μπορεί να αναθεωρήσει υπουργική απόφαση. Υπουργική απόφαση, κύριε Υπουργέ, ανακαλείται μόνο με άλλη υπουργική απόφαση. Η ΡΑΣ απλώς «τράβηξε το αυτί» στο Υπουργείο. Έπρεπε να κάνετε υπουργική απόφαση και να ενημερώσετε και την Ευρώπη. Τέλος πάντων, έληξε στο τέλος του 2024, προφανώς δεν μπορούσατε να πάρετε άλλη εξαίρεση. Στην Ιταλία, βέβαια, οι ιταλικοί σιδηρόδρομοι εφαρμόζουν κατά γράμμα, δεν υπάρχει καμία εξαίρεση για τα δικαιώματα των επιβατών. Εφαρμόζονται κανονικά, όπως σε όλη την Ευρώπη.

Το 2022 η Κυβέρνηση αποφάσισε να δώσει στην εταιρεία την επιδότηση των άγονων γραμμών για δεκαπέντε χρόνια, διάστημα πρωτοφανές ευρωπαϊκά για μη κρατική σιδηροδρομική εταιρεία, φροντίζοντας, βεβαίως, παράλληλα να απαλείψει από την τελική συμφωνία την υποχρέωση της εταιρείας ύψους 600 εκατομμυρίων ευρώ, αλλά και την υποχρέωση του Δημοσίου να ολοκληρώσει τα ηλεκτρονικά συστήματα ασφαλείας του δικτύου.

Πρόσφατα, βέβαια, είχαμε μια υπογραφή μνημονίου συνεργασίας του κ. Μητσοτάκη με την κ. Μελόνι. Η Κυβέρνηση πανηγύρισε. Βέβαια αυτή η συμφωνία υπολείπεται κατά 240 εκατομμύρια από αυτό που είχε αναφερθεί στο μνημόνιο του 2019. Ας δούμε έστω και αυτές τις συρρικνωμένες επενδύσεις αν θα γίνουν. Έχει υπογραφεί η τελική σύμβαση ή θα εξαφανιστούν στη πορεία;

Γενικότερα ο κανόνας είναι η Hellenic Train να δείχνει με το δάχτυλο τον ΟΣΕ, δηλαδή το κράτος, γιατί οτιδήποτε συμβαίνει και το Υπουργείο να σπεύδει αμέσως να πάρει θέση υπέρ της ιδιωτικής εταιρείας. Υπάρχει μια ταύτιση της Hellenic Train με την Κυβέρνηση και αυτό έγινε και στην περίπτωση των Τεμπών, που και

οι δύο αναφέρθηκαν ότι για όλα αυτά ο σταθμάρχης και, βεβαίως, η εταιρεία δεν ανέλαβε καμία ευθύνη για το δυστύχημα – εδώ υπάρχουν πολλά που θα μπορούσαμε να πούμε.

Και βεβαίως έχουμε και το ωραίο, το τελευταίο νέο: Ο κ. Γενηδούνιας δικαιώθηκε στα ασφαλιστικά μέτρα μετά την απόλυση, που δεν ξέρουμε για ποιο λόγο απολύθηκε. Και φυσικά οι υπηρεσίες που προσφέρει στους επιβάτες –να μην αναφερθώ ξανά- καθυστερήσεις, ακυρώσεις δρομολογίων και πολλά λεωφορεία αντί για τρένα, στην πατρίδα μου, στη Φλώρινα. Σας έχω πει ότι από το 1894 έχει η Φλώρινα τρένο. Από το 1929 Αμύνταιο – Φλώρινα - Μπίτολα και δεν έχει δυόμισι χρόνια, δεν ακούγεται το τρένο και πάνε λεωφορεία και επιδοτείται η Hellenic Train γι' αυτές τις γραμμές που δεν κάνει και εξακολουθεί και βάζει λεωφορεία. Προχθές αναφέρθηκε μεγάλος αριθμός δρομολογίων του προαστιακού στο τμήμα Κάντζα - Άνω Λιόσια, που ανεστάλη αιφνιδιαστικά.

Αυτή, λοιπόν, είναι σιδηροδρομική επιχείρηση, χάρη στην οποία αποτελούμε μοναδικό –επιμένω- παράδειγμα ευρωπαϊκά ως η χώρα που δεν έχει κρατική σιδηροδρομική εταιρεία, αλλά το μονοπώλιο των επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών κατέχει μία ιδιωτική εταιρεία, για την ακρίβεια μια κρατική εταιρεία αλλά άλλου κράτους και θα συνεχίσει να το κατέχει, αφού ποια εταιρεία θα επιχειρήσει να μπει στο δίκτυο, τη στιγμή που έχει δεσπόζουσα θέση η Hellenic Train –γιατί παίρνει 50 εκατομμύρια τον χρόνο για τις άγονες γραμμές;

Για να επανέλθω στο νομοσχέδιο, αυτό που χρειάζεται ο σιδηρόδρομος δεν είναι ούτε νέες εφαρμογές ούτε αμφιλεγόμενες τεχνολογίες. Χρειάζεται αλλαγή υποδείγματος, πολιτικού υποδείγματος. Γι' αυτό θα ήθελα στον υπόλοιπο χρόνο να αναπτύξω την πρόταση της Νέας Αριστεράς για έναν ενιαίο δημόσιο σιδηρόδρομο. Η ευρωπαϊκή σιδηροδρομική πολιτική τα τελευταία τριάντα χρόνια ταλαντεύεται μεταξύ μιας νεοφιλελεύθερης απορρύθμισης και ενός ρυθμισμένου καθεστώτος.

Στο πρώτο άκρο βρίσκεται προφανώς η Μεγάλη Βρετανία, όπου η πολιτική των συντηρητικών στα μέσα της δεκαετίας του '90 ιδιωτικοποίησε την υποδομή και τη λειτουργία, διασπώντας και κατανέμοντας το δίκτυο σε πολλούς σιδηροδρομικούς παρόχους. Η ιδιωτικοποίηση αυτή είχε ως αποτέλεσμα την κατακερματισμένη και αναποτελεσματική διαχείριση του δικτύου, την αύξηση των τιμών των εισιτηρίων, τη μείωση της ποιότητας των υπηρεσιών και μετά από μια σειρά μεγάλων δυστυχημάτων οι εργατικοί επανέφεραν, στις αρχές του αιώνα, την υποδομή στο Δημόσιο. Όμως, ακόμα και έτσι, οι διάφοροι ιδιώτες πάροχοι σιδηροδρομικού έργου δεν κατάφεραν να προσφέρουν σταθερές και αξιόπιστες υπηρεσίες στους πολίτες, ενώ η έλλειψη συντονισμού και ο μεταξύ τους ανταγωνισμός οδήγησαν σε σοβαρά προβλήματα ασφάλειας, καθυστερήσεων και σε χαμηλή ποιότητα εξυπηρέτησης των επιβατών.

Τελικά, η βρετανική κυβέρνηση –των εργατικών πάλι- αποφάσισε πολύ πρόσφατα την επανακρατικοποίηση σταδιακά πολλών σιδηροδρομικών εταιρειών μετά τη λήξη των συμβολαίων τους ή και νωρίτερα σε περίπτωση κακοδιαχείρισης και τη συγκέντρωση όλων σε έναν νέο οργανισμό Great British Railways. Όσο για τους ιδιώτες παρόχους που θα συνεχίσουν το μεταφορικό τους έργο, θα βρίσκονται υπό αυστηρό κρατικό έλεγχο.

Ο δημόσιος τομέας ακόμα και στη Μεγάλη Βρετανία που είναι η «Μέκκα» των ιδιωτικοποιήσεων παίρνει, λοιπόν, και πάλι σιγά σιγά τον έλεγχο του δικτύου, αφού αποδείχτηκε ότι ο σιδηρόδρομος δεν μπορεί να λειτουργεί με κριτήρια αποκλειστικά οικονομικά και κερδοσκοπικά. Και αξίζει να σημειωθεί ότι τα 2/3 των Βρετανών υποστηρίζουν το σχέδιο επανεθνικοποίησης του σιδηροδρόμου.

Στο άλλο άκρο βρίσκονται οι γερμανόφωνες χώρες –Γερμανία, Αυστρία, Ελβετία- σαφώς νεοφιλελεύθερες, όμως με πλήρως καθετοποιημένες δημόσιες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι οποίες κατέχουν δεσπόζουσα θέση στην αγορά με 85% ως 95% του μεταφορικού έργου και με ανοιχτά στον ανταγωνισμό δίκτυα. Για παράδειγμα, στη Γερμανία η Deutsche Bahn, η εθνική σιδηροδρομική εταιρεία, λειτουργεί με πλήρη καθετοποίηση των δραστηριοτήτων της από την κατασκευή και τη συντήρηση των υποδομών μέχρι τη λειτουργία των τρένων. Το αιτιολογικό των χωρών με ενιαία σιδηροδρομική δομή είναι ότι αυτή επιτρέπει την κοινή βελτιστοποίηση του μεγέθους δικτύου, του στόλου σιδηροδρομικών οχημάτων και του μεταφορικού έργου –οχηματοχιλιόμετρα- με αντίστοιχες εξοικονομήσεις και συνέργεια στην ασφάλεια και τα λοιπά.

Θεωρούμε ότι αν όλες οι υπηρεσίες ελέγχονται και είναι υπό τη διαχείριση μιας ενιαίας δημόσιας εταιρείας, η οποία δεν θα έχει ως κύριο στόχο το κέρδος αλλά την εξυπηρέτηση του κοινωνικού και οικονομικού συμφέροντος, θα έχουμε ένα ιδιαίτερα επιτυχημένο μοντέλο, όπου οι δημόσιες σιδηροδρομικές εταιρείες δεν θα είναι απλώς φορείς μεταφορικού έργου, αλλά θα είναι ταυτόχρονα σύμμαχοι για την ανάπτυξη της τοπικής οικονομίας, την προστασία του περιβάλλοντος και τη μείωση εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα.

Η νεοφιλελεύθερη πολιτική της πολυδιάσπασης της υποδομής, λειτουργίας και τα λοιπά βασίζεται στη δοξασία ότι η αγορά θα εξασφάλιζε κέρδη παραγωγικότητας που θα υπερσκέλιζαν τα υποβέλτιστα αποτελέσματα των ξεχωριστών ιδιωτικών επιχειρήσεων. Η δοξασία αυτή μετά από τριάντα ολόκληρα χρόνια έχει διαψευστεί με την αρχετυπική Βρετανία, όπως ανέλυσα προηγουμένως, να επανακρατικοποιεί σιδηροδρομικές επιχειρήσεις υποδομής και λειτουργίας.

Στην Ελλάδα η κάθετη πολυδιάσπαση οδήγησε, ήδη, πριν από τα μνημόνια, πολύ πριν, σε πλήθος ξεχωριστών επιχειρήσεων που ιδρύθηκαν για να ακυρωθούν λίγο αργότερα. Αναφέρω ενδεικτικά: ΟΣΕ Holding, «ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.», «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.», «ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.», ΕΑΔΗΣΥ, Προαστιακός, Θριάσιο, εμπορευματικά κέντρα, ΤΕΥΔ, ΕΕΣΣΤΥ, φτάσαμε στις πέντε στο τέλος. Όλα αυτά μεταφράζονταν σε χιλιάδες προσλήψεις, διοικητικά συμβούλια, κόστος λειτουργίας και βεβαίως διοικητικό χάος. Τα πράγματα, όμως, έγιναν ακόμη χειρότερα, αφού η πολυδιάσπαση και το χάος οδήγησαν κάποιες από τις παραπάνω εταιρείες να έχουν τεράστια χρέη και επιδικασμένες κρατικές ενισχύσεις.

Και επειδή ξέρω τι θα μου πείτε, κύριε Υπουργέ, ότι δεν μπορώ να ξέρω πόσες φορές πρέπει να το απαντήσω αυτό, θα το απαντήσω κατευθείαν. Μετά από αυτόν τον κατακερματισμό και όλα αυτά, περάσαμε στις ιδιωτικοποιήσεις με την ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ να αποτελεί γεγονός απολύτως αναγκαστικό. Αρχικά ήταν δέσμευση της χώρας, ήδη, από το πρώτο μνημόνιο και παραπέμπω –και σημειώστε, κύριοι συνάδελφοι, γιατί όλοι το χρησιμοποιείτε το επιχείρημα- στους σχετικούς νόμους: ν.3891/2010 «Αναδιάρθρωση, εξυγίανση, ανάπτυξη του ομίλου ΟΣΕ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ», ν.3985/2011 «Μεσοπρόθεσμο πλαίσιο δημοσιονομικής στρατηγικής», ν.3986/2011 για το ΤΑΙΠΕΔ.

Αυτοί είναι οι νόμοι που είχαν προκαταβάλει, ήδη, από το πρώτο μνημόνιο την ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, γιατί ήταν μονόδρομος. Γιατί; Για να παραγραφούν κρατικές ενισχύσεις 14,3 δισ. ευρώ για τον ΟΣΕ, 1,079 δισ. ευρώ για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, 340 εκατομμύρια για την ΕΣΤΥ. Δηλαδή αν δεν ιδιωτικοποιούνταν οι δύο εταιρείες, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν θα ζητούσε μόνο την επιστροφή περίπου 1,5 δισ. που τις αφορούσε, αλλά η τύχη του ΟΣΕ συνδεόταν άμεσα με αυτό. Οι παρατάξεις, λοιπόν, που έβαλαν τη χώρα στα μνημόνια και την πτώχευσαν πρέπει να απολογηθούν και γι' αυτές τις κρατικές ενισχύσεις.

Με βάση τα προηγούμενα θεωρώ ότι δεν υπάρχει αμφιβολία από άποψη πολιτική, κοινωνική, οικονομική και ασφάλειας ότι η Ελλάδα πρέπει να αξιοποιήσει, γιατί θα μου πείτε ότι δεσμεύεται από ένα ευρωπαϊκό πλαίσιο. Υπάρχει ωστόσο χώρος, είναι η κοινοτική Οδηγία 2014/2001 που ακολούθησαν κάποιες χώρες γερμανόφωνες, για να μπορέσει να έχει μία κρατική εταιρεία μεταφορικού έργου.

Η Κυβέρνηση, βεβαίως, επιμένει ακόμα και σήμερα στο νεοφιλελεύθερο μοντέλο, υποστηρίζοντας την πολυδιάσπαση που γέννησε τα Τέμπη, όπως τη διατήρηση του μονοπωλίου του ιδιώτη παρόχου. Υπόσχεται σπασμωδικά και βραχυπρόθεσμα μπαλώματα, όπως είναι το νομοσχέδιο που συζητάμε σήμερα, ενώ δεν έχει κάνει τίποτα την εξαετία που πέρασε.

Αυτό που απαιτείται είναι να περάσουμε από την απορρύθμιση, λοιπόν, στην επαναρρύθμιση. Απαιτείται ενιαίος δημόσιος σιδηρόδρομος με σοβαρό μεσοπρόθεσμο σχεδιασμό δεκαπενταετίας, διαχωρισμό ισολογισμών υποδομής- εκμετάλλευσης, τέσσε-

ρις κάθετες γενικές διευθύνσεις, υποδομή, επιβατικές μεταφορές, εμπορευματικές μεταφορές και φυσικά υποστηρικτικές υπηρεσίες οικονομικών διοικητικών. Υπάρχουν σχέδια που θα μπορούσαμε άνετα να εφαρμόσουμε.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας της κυρίας Βουλευτού)

Μία τέτοια δομή θα αποτελέσει λύση και για τις μόνιμες εστίες συγκρούσεων τα τελευταία χρόνια μεταξύ ΟΣΕ και Hellenic Train για το ύψος των τελών χρήσης της υποδομής, για το ποιος έχει την ευθύνη του κόστους συντήρησης, της διεπαφής γραμμής, δηλαδή του ΟΣΕ, και του τροχαίου υλικού, τροχών, δηλαδή της Hellenic Train, για τις προτεραιότητες παραχώρησης χρονοδιαδρόμων, δηλαδή τα slots, στις επιχειρήσεις παροχής επιβατικού και εμπορευματικού έργου για τη μη ανανέωση τροχαίου υλικού και ένα σωρό άλλα. Αυτό διότι ενώ οι κάθετα διαχωρισμένες επιχειρήσεις υποδομής και εκμετάλλευσης εμφανίζουν πρόσθετα κόστη συναλλαγής μεταξύ τους, μια καθετοποιημένη ενιαία επιχείρηση σιδηροδρομικής υποδομής και εκμετάλλευσης παρουσιάζει οικονομίες κλίμακας ως προς το κόστος, για να βάλουμε και αυτά τα στοιχεία που σας ενδιαφέρουν πιο πολύ.

Σε συνέχεια των παραπάνω -και τελειώνω, κύριε Πρόεδρε- αυτό που προτείνουμε είναι να ιδρυθεί μια δημόσια εταιρεία σιδηροδρομικού έργου. Δεν γίνεται να συνεχίσουμε να είμαστε η μόνη χώρα ευρωπαϊκά που στις επιβατικές μεταφορές το μονοπώλιο να κατέχει μια ιδιωτική εταιρεία. Προφανώς είναι εταιρεία δημόσια και σύμφωνα με το ευρωπαϊκό παράδειγμα, θα λάβει και την πολυετή επιδότηση για τα δρομολόγια των άγονων γραμμών. Πρέπει να έχει δεσπόζουσα θέση.

Αυτό το υπόδειγμα, αυτή την πρόταση καταθέτουμε. Δεν μπορούμε παρά να καταψηφίσουμε ένα ακόμα «μπαλωματικό», θα έλεγα, νομοσχέδιο και παρακαλούμε πολύ να ανοίξει μια τέτοια κουβέντα. Πιστεύω ότι πολλοί συνάδελφοι στην Αίθουσα θα συμφωνούσαν με μια τέτοια πρόταση.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Αριστεράς)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Ευχαριστούμε για τον χρόνο, κυρία συνάδελφε.

Τον λόγο έχει τώρα ο κ. Βρεττός από τη Νίκη και θα ολοκληρώσουμε με τον κ. Καζαμία.

Ορίστε, κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στέκομαι σήμερα εδώ στην Ολομέλεια, εκπροσωπώντας τη Νίκη για να καταθέσουμε τις θέσεις μας για ένα νομοσχέδιο που υποτίθεται ότι στοχεύει στην αναβάθμιση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων.

Δύο χρόνια μετά το έγκλημα των Τεμπών που συγκλόνισε την Ελλάδα και στιγμάτισε την ιστορία του σιδηροδρόμου μας, η κοινωνία απαιτεί απαντήσεις, λύσεις και πάνω απ' όλα ασφάλεια που, όμως, δεν διασφαλίζεται με το προτεινόμενο νομοσχέδιο. Ως Νίκη δεν θα μείνουμε σιωπηλοί μπροστά σε ημίμετρα και επικοινωνιακά πυροτεχνήματα. Γι' αυτό και θα αναδεικνύουμε αυτήν την προσχηματική νομοθέτηση. Θα μιλήσουμε καθαρά και χωρίς περιστροφές, γιατί ο ελληνικός λαός δεν αντέχει άλλες υποσχέσεις χωρίς αντίκρισμα σαν τις χθεσινές του κυρίου Πρωθυπουργού που είπε ότι θα πάρει τα λεφτά από τους κλέφτες. Ποιους εννοεί ως κλέφτες; Τους ομοτράπεζούς του τότε στα αντικρυστά και στις τσικουδιές; Δεν είναι έτσι όπως τα λέει και, κυρίως, δεν τα πιστεύει κανείς πλέον τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό.

Επομένως, αυτό το νομοσχέδιο εισάγει για άλλη μία φορά την αποσπασματικότητα που αποτελεί με απόλυτη βεβαιότητα τη συνταγή της αποτυχίας. Είναι το τέταρτο νομοσχέδιο από το 2019, κάτι που αποτελεί μία ακόμα απόδειξη της κυβερνητικής -σε εισαγωγικά- «προχειρότητας», γιατί για μας δεν αποτελεί προχειρότητα, αλλά σκοπιμότητα.

Το 60% των άρθρων που διορθώνουν προηγούμενους νόμους της ίδιας Κυβέρνησης αποκαλύπτουν ένα διαχειριστικό φιάσκο. Χωρίς στρατηγικό σχέδιο, χωρίς χρονοδιαγράμματα, χωρίς μετρήσιμους στόχους, το νομοσχέδιο αυτό μοιάζει με κείμενο ευχών και όχι με εργαλείο αναβάθμισης. Αποτελεί, δηλαδή, ένα ακόμα νομοθετικό συνονθύλευμα.

Ως Νίκη καταγγέλλουμε την έλλειψη ουσίας και απαιτούμε έναν σιδηρόδρομο που να υπηρετεί τον πολίτη και όχι τα συμφέροντα των λίγων. Όσο για τον σημαντικότερο τομέα στο μεταφορικό και επιβατικό έργο των σιδηροδρόμων που είναι ο όρος «ασφάλεια», είναι ένας όρος που τον χρησιμοποιείτε συνεχώς λεκτικά, αλλά ο όρος αυτός λείπει από τις πράξεις που περιγράφει το νομοσχέδιο. Η ασφάλεια, όπως τόνισε και ο κ. Ψαρόπουλος, συγγενής θύματος των Τεμπών, είναι το «άλφα» και το «ωμέγα». Το νομοσχέδιο, όμως, δεν αξιοποιεί καθόλου τα διδάγματα της ελληνικής τραγωδίας. Οι δεκαεφτά συστάσεις του ΕΟΔΑΣΑΑΜ καλύπτονται μόνο στα χαρτιά, χωρίς σαφή δέσμευση για την εφαρμογή τους.

Το, δε, σύστημα γεωεντοπισμού «HEPOS» μπορεί να λειτουργεί αξιόπιστα στα αμετακίνητα σταθερά χωράφια και κτίρια και εσείς να το παρουσιάζετε ως λύση, αλλά δεν έχει πιστοποίηση από τον ERA, δεν λειτουργεί σε σήραγγες και δεν υποκαθιστά το ETCS και γενικά δεν αποτελεί σύστημα ασφάλειας.

Στην ακρόαση των φορέων και συγκεκριμένα από τον εκπρόσωπο της ΠΕΠΕ καταδείχθηκε η παραπλανητική ακρίβεια των πέντε εκατοστών, όπως και η αορίστως εννοούμενη αποδεκτή υστέρηση, βάσει των ρυθμίσεων του νομοσχεδίου, η στέρηση των δέκα δευτερολέπτων. Μα, τι συζητάμε; Τα δέκα δευτερόλεπτα είναι νοητή υστέρηση αποδεκτή, αλλά σε τρένα που τρέχουν με διακόσια χιλιόμετρα. Αυτό στο κτηματολογικό GPS αναβαθμισμένο έστω και με την κίνηση, σύμφωνα με τα στοιχεία του ντελιβεράδων, μπορεί να είναι αποδεκτό για ταχύτητες των «παπιών» που ασκούν το έργο του ντελίβερι των τριάντα χιλιομέτρων σε διακόσια χιλιόμετρα, είναι ντροπή να είναι καταγεγραμμένο στο νομοθέτημα. Είναι ντροπή να παρουσιάζεται ως μέτρο ασφάλειας ένα σύστημα που δεν μπορεί να εγγυηθεί την αποτροπή συγκρούσεων.

Ως Νίκη απαιτούμε άμεση παύση των επιβατικών δρομολογίων μέχρι την πλήρη εγκατάσταση και πιστοποίηση των συστημάτων ETCS, GSMR, φωτοσήμανσης και τηλεδιοίκησης. Δεν παίζουμε με τις ζωές των πολιτών. Έρχεστε, όμως, για να σας κάνουμε ουσιαστική κριτική -γιατί διαβάσαμε αυτό το νομοσχέδιό σας- και επανασυστήνετε το πρώην Κέντρο Καρόλου που το είχατε καταργήσει και το ονομάζετε έτσι, το ξαναπαρουσιάζετε ως Ενιαίο Κέντρο Εποπτείας. Μισή δουλειά, μισή ασφαλή αλά καρτ, αλλά ουσιαστικά καθόλου ασφάλεια μέχρι όντως να ενταχθεί στο σύστημα λειτουργίας των τρένων με πιστοποιημένη λειτουργία το σύγχρονο σύστημα ασφαλείας που προανέφερα.

Η σύσταση του Ενιαίου Κέντρου Εποπτείας είναι ένα βήμα, αλλά χωρίς ανεξαρτησία, υπαγόμενο στον ΟΣΕ, χωρίς σαφή επιχειρησιακό ρόλο ή χρονοδιάγραμμα και χωρίς κυρώσεις για τη μη τήρηση οπτικού υλικού. Όπως κατέδειξε η υπόθεση των Τεμπών, το ΕΚΕ κινδυνεύει να γίνει κέλυφος προτού καν λειτουργήσει, όπως άλλωστε όλες οι δομές επί της διακυβέρνησής σας.

Ως Νίκη ζητάμε την πλήρη ανεξαρτησία του ΕΚΕ με αυστηρές κυρώσεις για την προστασία των αποδεικτικών στοιχείων και σαφές χρονοδιάγραμμα λειτουργίας εντός του 2025, δηλαδή να λειτουργεί ως κέντρο εποπτείας μιας σύγχρονης ευρωπαϊκής χώρας πιστοποιημένης και όχι ως φορέας ασφάλειας που λειτουργεί, όπως λειτούργησε ο ΟΠΕΚΕΠΕ.

Ερχόμαστε να αναφερθούμε στην εκπαίδευση που εισάγεται μέσα, μια εκπαίδευση που, όμως, εισάγει ποινές. Οι ποινές που εισάγετε δεν είναι μία λύση αποτελεσματική, γιατί στην ουσία στην εκπαίδευση πρέπει να ενταχθεί η επένδυση στην κουλτούρα της ασφάλειας.

Το νομοσχέδιο εστιάζει σε ποινές και αξιολογήσεις αντί για ουσιαστική εκπαίδευση. Ο κ. Γενιδούνιας ανέφερε την αποτυχία της εκπαίδευσης του 2021, λόγω ανεπαρκών εκπαιδευτών που χωρίς εργασιακή εμπειρία τούς βάλατε να εκπαιδεύσουν εργαζόμενους, ώστε να αναπτύξουν μια κουλτούρα ασφάλειας που οι ίδιοι οι εκπαιδευτές δεν είχαν γνωρίσει ποτέ.

Η έλλειψη συνεχούς ρεαλιστικής επιμόρφωσης είναι γνωστό ότι υπονομεύει την ασφάλεια. Οι εργαζόμενοι δεν είναι υπαίτιοι για τις ελλείψεις των διοικήσεων, κύριε Υπουργέ, ώστε να τους ασκείτε απειλητική τρομοκρατική κριτική εσείς και τα στελέχη της Hellenic Train.

Ως Νίκη απαιτούμε υποχρεωτική ποιοτική εκπαίδευση για όλες

τις κρίσιμες ειδικότητες και ανάκληση αδειών για όσους δεν συμμορφώνονται, αντί για τιμωρητική λογική.

Για την Hellenic Train, τι να πούμε; Επιδοτήσεις, χωρίς λογοδοσία. Ένα νομοσχέδιο μόνο για αυτή, διότι, στην ουσία, ξεπερνάτε όλες τις εγκρίσεις των υπεύθυνων διατακτών και διευθυντών των αρμόδιων οικονομικών υπηρεσιών με το άρθρο 47, που δεν μας εξηγήσατε ποτέ για ποιο λόγο αρνήθηκαν να υλοποιήσουν τα άρθρα των δημοσίων συμβάσεων.

Έρχεστε εσείς, με το άρθρο 47, να πληρώσετε αναδρομικά στην Hellenic Train. Αυτό είναι η προσωποποίηση της έννοιας του σκανδάλου. Μια ζημιογόνα εταιρεία, με 65 εκατομμύρια ζημίες το 2023 και απροσδιόριστα μεγαλύτερες ζημιές για το 2024, λαμβάνει κρατικά κονδύλια, χωρίς διαφάνεια ή έλεγχο, με το άρθρο 47 του συγκεκριμένου νόμου. Παρακάμπτετε όλη τη νόμιμη διαδικασία εκταμίευσης των υποχρεώσεων του Δημοσίου. Πώς δικαιολογείται, αλήθεια, η στήριξη μιας ιδιωτικής εταιρείας που δεν επενδύει σε τροχαίο υλικό ή στην ασφάλεια;

Ως Νίκη ζητούμε πλήρη διαφάνεια στις επιδοτήσεις και δεσμεύσεις για αναβάθμιση των υποδομών, αντί για κούφιες υποσχέσεις.

Ερχόμαστε, όμως, να εξετάσουμε και τη νομοθέτησή σας για τη ρυθμιστική αρχή. Τι είναι; Μια ανεξαρτησία στα λόγια. Η ΡΑΣ, παρά τις διαβεβαιώσεις της κ. Αϋφαντοπούλου, παραμένει υπό τη σκιά του Υπουργείου, γι' αυτό και στην ακρόαση μίλησε για συνυπευθυνότητα. Η ΡΑΣ είναι αποκλειστικά υπεύθυνη, για να αδειοδοτεί και να άρει τις αδειοδοτήσεις κυκλοφορίας, όταν τα μεταφορικά μέσα, οι φορείς, δεν προσαρμόζονται στους κανόνες αδειοδότησής τους. Η απουσία σαφών διατάξεων για την ανεξαρτησία της υπονομεύει την ικανότητά της να επιβάλλει κυρώσεις.

Απαιτούμε ως Νίκη τη θεσμική θωράκιση της ΡΑΣ, με πλήρη ανεξαρτησία και πόρους για να εκτελεί το έργο της, χωρίς παρεμβάσεις.

Για τον προϊστάμενο της αμαξοστοιχίας είναι μία ρύθμιση κολοβή και αυτή. Είναι ασαφές το καθηκοντολόγιό του. Άρα, είναι αναποτελεσματική η παρουσία του, όσον αφορά τον τομέα της ασφάλειας, που είναι μείζονος σημασίας.

Η θέσπιση του προϊσταμένου αμαξοστοιχίας, όπως τόνισε και ο κ. Χαχάμης, κινδυνεύει να δημιουργήσει σύγχυση, καθώς οι αρμοδιότητές του επικαλύπτονται με αυτές του μηχανοδηγού.

Ως Νίκη ζητούμε σαφή ορισμό των καθηκόντων του, με προέλευση από το προσωπικό κίνησης και κατάλληλη εκπαίδευση, ώστε να ενισχύει την ασφάλεια και όχι να την υπονομεύει.

Για εμάς, μια λύση υπάρχει, όσον αφορά τη βελτίωση και τη διασφάλιση της ασφάλειας της λειτουργίας των ελληνικών σιδηροδρόμων: Ενιαίος σιδηρόδρομος. Είναι η μόνη λύση για ασφαλή μετακίνηση ανθρώπων, αγαθών και προϊόντων. Πού. Στο πιο ασφαλές μεταφορικό μέσο σε όλο τον υπόλοιπο κόσμο, πολιτισμένο και μη, εκτός από την Ελλάδα.

Ο κατακερματισμός σε πέντε ή έξι φορείς, όπως ανέφερε ο κ. Ψαρόπουλος, είναι η ρίζα του προβλήματος. Η πολυδιάσπαση ευθυνών οδηγεί σε αδιαφάνεια και δυσλειτουργίες, ως πραγματικά αυτός να είναι ο στόχος του νομοθετήματος.

Ως Νίκη προτείνουμε έναν ενιαίο δημόσιο σιδηρόδρομο, με κεντρικό συντονισμό, επαρκή στελέχωση μέσω ΑΣΕΠ και επενδύσεις σε υποδομές και τροχαίο υλικό. Η επανάκτηση του δημόσιου χαρακτήρα και για το μεταφορικό έργο, στο πλαίσιο ακριβώς που επιβάλλει η Ευρωπαϊκή Ένωση, όσον αφορά τον ανταγωνισμό, όπως γίνεται και σε άλλες προχωρημένες χώρες αναφορικά και με το βιοτικό τους επίπεδο και με της σιδηροδρομική του εμπειρία -λόγου χάρη, στη Βρετανία-, είναι το μοντέλο που πρέπει να ακολουθήσουμε ως χώρα. Εκτός αν η ιδιωτικοποίηση και ο ανταγωνισμός, που προβάλλονται από την ελεύθερη αγορά ως ασφαλής τρόπος, για να υπάρξει καλύτερη εξυπηρέτηση των πολιτών και αύξηση της ποιότητας και, κυρίως, της ασφάλειας των μεταφερόμενων, οδηγούν να συντηρείται η χρεοκοπημένη κρατική ιταλική εταιρεία, εκταμιεύοντας χρηματοδότηση από τον κρατικό προϋπολογισμό. Πού πορεύεται αυτή η χρηματοδότηση; Σε μια μονοπωλιακή, όσον αφορά το μεταφορικό έργο, ιταλική εταιρεία -είπαμε χρεοκοπημένη- την Hellenic Train.

Εν κατακλείδι, κυρίες και κύριοι, αυτό το νομοσχέδιο δεν ανταποκρίνεται στο μέγεθος της τραγωδίας των Τεμπών και αυτό είναι ευθύνη της Κυβέρνησης. Όμως, δεν ανταποκρίνεται και στις προσδοκίες του ελληνικού λαού για φθηνό, ασφαλές, σύντομο μεταφορικό μέσο. Αυτό το νομοσχέδιο είναι ανεπαρκές, αποσπασματικό και παραμένει μακριά από την ουσία.

Η Νίκη απαιτεί άμεση παύση των επιβατικών δρομολογίων, μέχρι την πλήρη λειτουργία των συστημάτων ασφαλείας. Πλήρης ανεξαρτησία της ΡΑΣ και του ΕΚΕ με αυστηρές κυρώσεις, υποχρεωτική ποιοτική εκπαίδευση, αντί για τιμωρητικές αξιολογήσεις, διαφάνεια στις επιδοτήσεις της Hellenic Train με δεσμεύσεις για επενδύσεις ουσιαστικές, ενιαίος δημόσιος σιδηρόδρομος με κεντρικό συντονισμό και επαρκές προσωπικό.

Ως Νίκη καταψηφίζουμε το νομοσχέδιο. Δεν θα συναινέσουμε σε ημίμετρα και υποκριτικά μπαλώματα, που παίζουν με την ασφάλεια των πολιτών. Ο ελληνικός λαός αξίζει έναν σιδηρόδρομο, που να τον υπηρετεί και όχι να τον απειλεί.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Δημοκρατικού Πατριωτικού Κινήματος - ΝΙΚΗ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Ευχαριστώ.

Ολοκληρώνουμε με τον κ. Καζαμία από την Πλεύση Ελευθερίας. Αμέσως μετά, έχει ζητήσει τον λόγο ο Πρόεδρος της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Ελληνικής Λύσης, ο κ. Βελόπουλος.

Κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ: Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, η ασφάλεια των σιδηροδρόμων είναι ένα κεντρικό πρόβλημα για την ελληνική κοινωνία και πολιτεία, ιδιαίτερα μετά που αντιληφθήκαμε με τον πιο τραγικό τρόπο τη σημασία τους, με το έγκλημα των Τεμπών πριν από δυόμισι χρόνια.

Το ζήτημα αυτό έχει απασχολήσει την Κυβέρνηση με αρκετά νομοσχέδια. Έχουμε, ήδη, τρία από το 2019. Το νομοσχέδιο του 2019, του 2023, πέρυσι είχαμε άλλο ένα νομοσχέδιο για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και τώρα έχουμε το τέταρτο συνολικά νομοσχέδιο, που δείχνει ότι η κυβερνητική πολιτική στον κρίσιμο και ζωτικό αυτό τομέα, συνεχίζει να παρεμβαίνει αποσπασματικά, διορθώνοντας διαρκώς τον εαυτό της. Βεβαίως, αυτό υποδηλώνει την απουσία και καθαρού στρατηγικού σχεδιασμού, αλλά και επαρκούς πολιτικής βούλησης να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα άμεσα και αποτελεσματικά.

Αν θυμάστε, το τελευταίο διάστημα είχαμε και δηλώσεις από τον Πρωθυπουργό, από τον Κυβερνητικό Εκπρόσωπο και από τον νυν Αναπληρωτή Υπουργό, τον κ. Κυρανάκη, σχετικά με το πρόβλημα της ασφάλειας των σιδηροδρόμων.

Ο κ. Μητσοτάκης έχει κάνει την κυνική, κατά την άποψή μας, δήλωση ότι η ασφάλεια των σιδηροδρόμων είναι κάτι, το οποίο δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί μέχρι και το 2027. Με άλλα λόγια, πρόκειται για μία έμμεση αναγνώριση του γεγονότος ότι οι σιδηρόδρομοι δεν είναι ακόμη ασφαλείς, δυόμισι χρόνια μετά το έγκλημα των Τεμπών.

Ο κ. Μαρινάκης είχε κάνει μία παρόμοια κυνική δήλωση, λέγοντας ότι κανένας υπεύθυνος πολιτικός δεν μπορεί να ισχυριστεί ότι αυτή τη στιγμή -αυτό είπε πριν μερικούς μήνες- τα τρένα είναι ασφαλή. Αυτή είναι η αντίληψη της Κυβέρνησης και του Κυβερνητικού Εκπροσώπου για την πολιτική ευθύνη, δυστυχώς.

Ο κ. Κυρανάκης, όταν ανέλαβε το χαρτοφυλάκιο του Υπουργείου του, αν θυμάστε, είχε κάνει μία δήλωση, αμέσως αφού ανέβηκε τη γραμμή Αθήνα - Θεσσαλονίκη, για να εποπτεύσει τα προβλήματα της ασφάλειας των σιδηροδρόμων. Είχε κάνει κατόπιν δηλώσεις, στις οποίες είπε με ειλικρίνεια ότι ο ελληνικός σιδηρόδρομος και η ασφαλειά του είναι πράγματα που νοσούν ακόμη βαθιά. Έκτοτε, υπάρχει μία προσπάθεια εκ νέου νομοθέτησης, για να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα αυτά.

Θα πρέπει εδώ να υπενθυμίσω ότι ο προκάτοχός σας ο κ. Σταϊκούρας, κατά τη συζήτηση της πρότασης δυσπιστίας τον περασμένο Μάρτιο, είχε καταθέσει μία σειρά εγγράφων και είχε κάνει, αν θέλετε, έναν απολογισμό του τι έχει γίνει τα προηγούμενα δύο χρόνια -τον Μάρτιο, δύο χρόνια πριν- για το θέμα της ασφάλειας των σιδηροδρόμων.

Μεταξύ άλλων, είχε δώσει διαβεβαιώσεις -επειδή εμείς από την Πλεύση Ελευθερίας ασκούσαμε έντονη κριτική για την ολιγωρία και την αναποτελεσματικότητα στην αντιμετώπιση του προβλή-

ματος της ασφάλειας- και είχε πει -διαβάζω από τα Πρακτικά της Βουλής- στις 7 Μαρτίου του 2025 «το αργότερο ως το τέλος του πρώτου εξαμήνου του 2025 θα έχουμε όχι μόνο σηματοδότηση, όχι μόνο τηλεδιοίκηση, αλλά και τα συστήματα GSMR και ETCS».

Έχουν περάσει έξι μήνες από την αρχή του 2025 -πριν από δύο εβδομάδες-και σας ερωτώ, κύριε Κυρανάκη: Έχουν ολοκληρωθεί; Αυτά έχουν ολοκληρωθεί; Έχουμε πλήρη αποκατάσταση των συστημάτων GSMR και ETCS; Δεν έχουμε. Κι αυτό αποδεικνύει, για μία ακόμη φορά, όχι μόνο την αδυναμία της Κυβέρνησης να αντιμετωπίσει το πρόβλημα της ασφάλειας των σιδηροδρόμων, αλλά το γεγονός ότι προχωράμε -δυόμισι χρόνια μετά το έγκλημα των Τεμπών- από ανεκπλήρωτες υποσχέσεις σε ανεκπλήρωτες υποσχέσεις. Αυτή είναι η πολιτική που αντιμετωπίζουμε.

Θα πρέπει, επιπλέον, να πω ότι η χώρα μας βρίσκεται σε έναν έντονο διάλογο με την Ευρωπαϊκή Ένωση, διότι η Ευρωπαϊκή Ένωση γνωρίζει πως οι οδηγίες της δεν εφαρμόζονται σωστά και είχε ασκήσει τη διαδικασία επί παραβάσει και απάντησε σε αυτήν ο κ. Σταϊκούρας με ένα έγγραφο, το οποίο -υπενθυμίζω- πως έλεγε ότι «η εκπαίδευση των σταθμαρχών ξεκινάει τον Μάρτιο του 2025», δηλαδή δύο χρόνια μετά το έγκλημα των Τεμπών και τη στιγμή που το βασικό αφήγημα της Κυβέρνησης για το έγκλημα των Τεμπών είναι ότι για όλα φταίει ο «μοιραίος» σταθμάρχης, δεν είχε ξεκινήσει πρόγραμμα εκπαίδευσης των σταθμαρχών. Είναι, πραγματικά, αδιανόητο, αν το σκεφτεί κανείς.

Βεβαίως, δεν έχουμε πάρει καθόλου μαθήματα -και αυτό βρίσκεται στο επίκεντρο του νομοσχεδίου, που συζητάμε- από το πόρισμα -το προβληματικό πόρισμα- του ΕΟΔΑΣΑΑΜ, ενός θεσμού που συστάθηκε για να κάνει αποτίμηση των αποτυχιών στην ασφάλεια των αερομεταφορών και των σιδηροδρόμων και ο οποίος θεσμός εξέδωσε ένα πόρισμα στο τέλος του οποίου υπήρχαν συστάσεις, έντεκα σελίδες συστάσεων και από τις συστάσεις αυτές, πολλά πράγματα δεν έχουν εφαρμοστεί στο νομοσχέδιο. Αναφέρθηκα στη διάρκεια των συνεδριάσεων στις επιτροπές, στη σύσταση 675, η οποία λέει ότι πρέπει να υπάρχει ένα ψηφιακό σύστημα, στο οποίο να καταγράφονται όλες οι περιπτώσεις αποτυχιών στο δίκτυο, σχετικά με την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και να προτεραιοποιούνται με απαραίτητη μεθοδολογία και δομή.

Έρχεται το νομοσχέδιο, στο σχετικό άρθρο 6, με τίτλο: «Ψηφιακή εφαρμογή καταγραφής εντολών και παραβάσεων» και δεν περιέχει καμία διάταξη, που να προτεραιοποιεί τα προβλήματα ασφάλειας.

Αυτό είναι σοβαρό, διότι το να συντάσσονται μακροσκελείς βάσεις δεδομένων, όπου να καταγράφονται τα προβλήματα ασφάλειας, σαν να είναι όλα σημαντικά, δεν βοηθάει στον εντοπισμό των πιο σημαντικών προβλημάτων ασφάλειας κι αυτό είναι κρίσιμο. Αν δεν ξέρουμε, δεν υπάρχει δυνατότητα έγκαιρης πρόληψης και χάνεται εδώ μία ακόμη ευκαιρία.

Υπάρχουν και πολλά άλλα, αλλά θα αναφερθώ ενδεικτικά σε ένα δεύτερο σημείο από τις συστάσεις του πορίσματος του ΕΟΔΑΣΑΑΜ. Το σχετικό απόσπασμα λέει ότι θα πρέπει να αναπτυχθεί ένα πρόγραμμα διαχείρισης περιουσιακών στοιχείων για όλα τα περιουσιακά στοιχεία των σιδηροδρόμων -ράγες, γέφυρες, σήραγγες, αλυσίδες, συστήματα σηματοδότησης, συστήματα τηλεπικοινωνιών- και αυτό θα πρέπει να προστατεύεται.

Αν θυμάστε, είχαμε ακούσει πολλές φορές την Κυβέρνηση -ακούσαμε και τον κ. Σταϊκούρα- να μας εξηγεί για το σύστημα ETCS -είναι ένα προηγμένο σύστημα ασφάλειας που θα μπορούσε να αποτρέψει τη σύγκρουση των τρένων τη μοιραία εκείνη νύχτα του εγκλήματος των Τεμπών- ότι αυτά βανδαλίζονται, ότι υπόκεινται κλοπές και υπάρχει σε πανευρωπαϊκό επίπεδο -αλλά και πολλές χώρες που βασίζονται στον σιδηρόδρομο, όπως είναι η Βρετανία- ο θεσμός της αστυνομίας σιδηροδρόμων και εδώ δεν έχουμε έναν αντίστοιχο θεσμό. Τίποτα τέτοιο δεν προβλέπεται στο νομοσχέδιο, για να επιτηρηθεί και να φυλάσσει το σιδηροδρομικό δίκτυο από βανδαλισμούς, από κλοπές και ούτω καθεξής.

Θα πρέπει να υπενθυμίσω εδώ -έκανα μια μικρή μελέτη- ότι και από την εποχή του Βασιλιά Γεωργίου Α' είχαμε αστυνομία σιδηροδρόμων και τώρα ακόμη δεν έχουμε. Όταν το ανέφερα στη διάρκεια των συζητήσεων, στην τέταρτη επιτροπή, ο κ. Κυρανάκης είπε ότι «είναι μια ενδιαφέρουσα ιδέα». Κάντε κάτι γι' αυτό, όμως. Μπορεί να έχει ενδιαφέρον, αλλά δεν είναι ακαδημαϊκή συζήτηση. Η ασφάλεια των σιδηροδρόμων δεν είναι ακαδημαϊκή συζήτηση και θα έπρεπε να έχουμε μία αστυνομία σιδηροδρόμων, ιδίως τη στιγμή που η Ελλάδα έχει το μεγαλύτερο αριθμό αστυνομικών ανά κάτοικο στην Ευρωπαϊκή Ένωση και πολλοί από αυτούς βρίσκονται για να επιτηρούν περιοχές στις οποίες η Κυβέρνηση φοβάται ότι μπορεί να ξεσπάσει μια εθνική επανάσταση, όπως είναι τα Εξάρχεια. Μπορείτε να συστήσετε ένα σώμα αστυνομικών που να διασφαλίζει καλύτερα την ασφάλεια των σιδηροδρόμων.

Τώρα, σχετικά με το θεσμικό πλαίσιο που ορίζει το νομοσχέδιο, στην πραγματικότητα αυτό που κάνει, είναι ότι διατηρεί τους τέσσερις βασικούς θεσμούς, μέσα από τους οποίους επιβλέπεται η ασφάλεια των σιδηροδρόμων, δηλαδή, μία εταιρεία διαχείρισης των υποδομών που συστάθηκε με τη συγχώνευση του ΟΣΕ και της ΓΑΙΑΟΣΕ και έχει τίτλο: «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος» -και απορούμε γιατί η καθαρεύουσα το 2025, θα μπορούσε να ήταν «Σιδηρόδρομοι Ελλάδας»- αλλά αυτός ο λεγόμενος «διαχειριστής υποδομών», ο οποίος είναι μια μονοπρόσωπη ανώνυμη εταιρεία, συνεργάζεται με την ΡΑΣ, με τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, με τον ΕΟΔΑΣΑΑΜ που κάνει αποτίμηση των δυστυχημάτων και με το νέο αυτό φορέα ο οποίος υπάγεται στην συγχωνευμένη εταιρεία που διαχειρίζεται τις υποδομές «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος», που είναι το Ενιαίο Κέντρο Εποπτείας.

Το Ενιαίο Κέντρο Εποπτείας, τώρα -αυτό είναι, αν θέλετε, η μεγάλη εφεύρεση τού εν λόγω νομοσχεδίου- δεν έχει επαρκή οργανωτική αυτοτέλεια από τον διαχειριστή των υποδομών, ούτως ώστε να μπορεί λειτουργεί ανεξάρτητα και να επιτελεί το έργο που χρειάζεται.

Ταυτόχρονα, θα πρέπει να πούμε ότι ο τρόπος με τον οποίο το νομοσχέδιο ορίζει τις αρμοδιότητες αυτών των τεσσάρων θεσμών, βασικά, δεν επιτελεί τον ρόλο που θα έπρεπε να επιτελεί, ο οποίος είναι να υπάρχει σαφής οριοθέτηση τού ποιος είναι υπεύθυνος, για τι. Στο πεδίο της ασφάλειας, όταν δεν οριοθετούνται οι αρμοδιότητες και οι ευθύνες, μπορεί να δημιουργηθεί πολύ εύκολα σύγχυση και όταν δημιουργείται σύγχυση είναι ακριβώς η κατάσταση εκείνη που μπορεί να προκαλέσει ατυχήματα, μπορεί να προκαλέσει καταστροφές και μπορεί να προκαλέσει, βεβαίως, αυτά που τραγικά ανακαλύψαμε με το έγκλημα των Τεμπών.

Συνεπώς η ευκαιρία να ρυθμιστούν με σαφήνεια οι αρμοδιότητες ανάμεσα στους φορείς αυτούς για την επιτήρηση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων χάνεται στο νομοσχέδιο. Και αυτό είναι ένα ζήτημα το οποίο έχει θέσει η Ευρωπαϊκή Ένωση, διότι η Ευρωπαϊκή Ένωση με την Οδηγία 798 του 2016, που αφορά την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, ζητά ο διαχειριστής των υποδομών και το Υπουργείο να έχουν τη βασική ευθύνη και αυτό δεν ορίζεται ξεκάθαρα με το παρόν νομοσχέδιο.

Επιπλέον, για να φανεί πώς συγχέονται οι αρμοδιότητες και οι ευθύνες, στο άρθρο 37 του νομοσχεδίου κάνει λόγο για τον διορισμό ενός ανεξάρτητου τεχνικού συμβούλου. Αυτός ο ανεξάρτητος τεχνικός σύμβουλος υποτίθεται ότι θα αξιολογεί το διοικητικό συμβούλιο του διαχειριστή των υποδομών «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος». Είναι ο παλιός ΟΣΕ με τη ΓΑΙΑΟΣΕ μαζί. Όμως αυτός που διορίζει τον ανεξάρτητο –προσέξτε, ανεξάρτητο- τεχνικό σύμβουλο είναι το ίδιο το Υπουργείο, που είναι και ο μόνος μέτοχος στην εταιρεία. Δηλαδή το Υπουργείο κερνάει και το Υπουργείο παραγγέλνει! Τι αυτονομία μπορεί να έχει αυτός ο ανεξάρτητος τεχνικός σύμβουλος στην αξιολόγηση όταν είναι διορισμένος από το Υπουργείο;

Παρόμοια θέματα έχουμε και με τον ΕΟΔΑΣΑΑΜ. Υπάρχουν κάποια άρθρα στο νομοσχέδιο, τα οποία διατείνονται πως ενισχύουν τον ΕΟΔΑΣΑΑΜ. Όμως ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ συνεχίζει να μην έχει επαρκείς πόρους -αυτό ακούσαμε στη διάρκεια της ακρόασης φορέων από τον εκπρόσωπο του ΕΟΔΑΣΑΑΜ- και οι σχετικές διατάξεις στο νομοσχέδιο για τον ΕΟΔΑΣΑΑΜ δεν αντιμετωπίζουν καθόλου το πρόβλημα που είχαμε με την παραίτηση του κ. Παπαδημητρίου, ο οποίος ήταν ένας άνθρωπος προφανώς υπό πίεση, έφασκε και αντέφασκε και στο τέλος παραιτήθηκε. Ακόμη και ο Κυβερνητικός Εκπρόσωπος κ. Μαρινάκης σχολίασε την πα-

ραίτησή του ως ένα πρόβλημα το οποίο δεν ανέμενε η Κυβέρνηση και δυστυχώς το νομοσχέδιο δεν προασπίζει την αυτονομία και την ανεξαρτησία του ΕΟΔΑΣΑΑΜ και του Προέδρου του ΕΟΔΑΣΑΑΜ.

Υπάρχει, τέλος -και θα κλείσω με αυτό- ένα κεντρικό ζήτημα με τις επενδύσεις. Το άρθρο 47 του νομοσχεδίου προβλέπει να δοθούν 127 εκατομμύρια ευρώ από το 2022 μέχρι σήμερα στην Hellenic Train, την ιδιωτικοποιημένη εταιρεία σιδηροδρόμων, η οποία πωλήθηκε για 45 εκατομμύρια και τη χρηματοδοτεί ως ιδιωτική μη ελληνική επιχείρηση το Ελληνικό Δημόσιο, με ποσά τα οποία κάθε χρόνο αναλογούν με το ποσό το οποίο αγοράστηκε αυτή η εταιρεία από τον ιδιωτικό τομέα, από την ιταλική επιχείρηση.

Και, βεβαίως, έχουμε μεγάλο πρόβλημα στον αριθμό των εργαζομένων. Υπάρχει ένας δείκτης στην Ευρωπαϊκή Ένωση που λέει ότι κατά μέσο όρο στην Ένωση έχουμε δύο εργαζόμενους ανά χιλιόμετρο σιδηροδρομικού δικτύου. Η Ελλάδα έχει το 1/4 αυτού, 0,5 ανά χιλιόμετρο δικτύου. Καταλαβαίνετε πόσο υποστελεχωμένη είναι η επιχείρηση των υποδομών. Στη διάρκεια της ακρόασης φορέων βεβαίως αυτό το θέμα τέθηκε. Το θέτουμε και εμείς. Συνεχίζει με βάση τις πρόσφατες αλλαγές που έγιναν να είναι υποστελεχωμένος ο ΟΣΕ, που ενσωματώθηκε στην εταιρεία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος», κατά το ήμισυ περίπου των εργαζομένων που θα πρέπει να είναι στην εταιρεία με βάση τις οργανικές θέσεις, και αυτό είναι ένα κεντρικό πρόβλημα.

Κλείνοντας, κύριε Πρόεδρε, θέλω να πω ότι το νομοσχέδιο δυστυχώς είναι πολύ χαμηλότερο των περιστάσεων. Χάνεται άλλη μια ευκαιρία για να ρυθμιστεί αποφασιστικά το ζήτημα της ασφάλειας των σιδηροδρόμων και κατά την άποψή μας αποτελεί άλλη μία ανεπαρκή παρέμβαση της Κυβέρνησης στον κρίσιμο αυτό τομέα.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Πλεύσης Ελευθερίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Η Ειδική Κοινοβουλευτική Επιτροπή προς διενέργεια προκαταρκτικής εξέτασης, σχετικά με «το τραγικό δυστύχημα που έλαβε χώρα στις 28-2-2023 στην περιοχή Ευαγγελισμός Τεμπών Λάρισας» για την ενδεχόμενη τέλεση από τον κ. Καραμανλή Κωνσταντίνο του Αχιλλέως, πρώην Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, του αδικήματος «της παράβασης καθήκοντος (259 Ποινικού Κώδικα) και ειδικότερα της κατά το χρονικό διάστημα από τον Σεπτέμβριο 2021 έως και τις 28-2-2023, κατά παράβαση του άρθρου 40 παρ. 3 του νόμου 4974/2022 και προς τον σκοπό πρόκλησης οικονομικής βλάβης στην ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία "Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε."» και σύμφωνα με τα διαλαμβανόμενα στην πρόταση, υπέβαλε το πόρισμά της στον Πρόεδρο της Βουλής, το οποίο καταχωρίζεται στα Πρακτικά της σημερινής συνεδρίασης.

Το προαναφερθέν πόρισμα, που βρίσκεται σε ηλεκτρονική μορφή στο αρχείο της Διεύθυνσης Ειδικών Μόνιμων Επιτροπών, καταχωρίζεται στα Πρακτικά της σημερινής συνεδρίασης.

https://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/510129c4-d278-40e7-8009-e77fc230adef/%CE%A0%CF%8C%CF%81%CE%B9%CF%83%CE%BC%CE%B1_17.07.2025.pdf

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα για ένα λεπτό τον λόγο επί της ανακοινώσεως που μόλις κάνατε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Έχει, ήδη, ζητήσει τον λόγο ο Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης κ. Βελόπουλος. Αν το επιτρέπει ο κύριος Πρόεδρος, καλώς. Εγώ δεν μπορώ να τον σταματήσω.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης): Όχι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Αφού μιλήσει ο κ. Βελόπουλος, αμέσως μετά, κυρία Πρόεδρε, θα έχετε τον λόγο.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Θα πάμε στη Διάσκεψη των Προέδρων που συνεδριάζει σε λίγο και αμέσως μετά θα ήθελα να πάρω τον λόγο. Πρόκειται για το θέμα που ανακοινώσατε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Όπως θέλετε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα το δελτίο επίκαιρων ερωτήσεων της Παρασκευής 18 Ιουλίου 2025.

Α. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Πρώτου Κύκλου (Άρθρα 130 παράγραφοι 2 και 3 και 132 παράγραφος 2 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 1202/11-7-2025 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Ηλείας της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής κ. Μιχαήλ Κατρίνη προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών με θέμα: «Σε κενό ευθύνης και αξιοπιστίας η κυβέρνηση - παραμένει θολό το τοπίο για το έργο '"Πύργος - Καλό Νερό - Τσακώνα"».

2. Η με αριθμό 1206/14-7-2025 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Β' Θεσσαλονίκης της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Λεωνίδα Στολτίδη προς τον Υπουργό Εσωτερικών με θέμα: «Άμεση αποκατάσταση της γέφυρας στην Τορώνη του Δήμου Σιθωνίας στην Περιφερειακή Ενότητα Χαλκιδικής».

3. Η με αριθμό 1196/10-7-2025 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού Β3' Νότιου Τομέα Αθηνών της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Νέας Αριστεράς κ. Θεανώς Φωτίου προς τον Υπουργό Εσωτερικών με θέμα: «Να ελέγξει άμεσα ο Δήμος Αίγινας τις παρανομίες του επιχειρηματία που έχει καταλάβει με ομπρέλες και ξαπλώστρες ολόκληρη την παραλία στη θέση "Κλήμα - Κλειδί" της Αίγινας, ενώ μπορεί να χρησιμοποιεί μόνον 298,3 τ.μ. και να του επιβάλει τις κυρώσεις που ορίζει ο νόμος».

4. Η με αριθμό 1203/13-7-2025 επίκαιρη ερώτηση του Προέδρου της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Νίκης και Βουλευτή Α' Θεσσαλονίκης κ. Δημητρίου Νατσιού προς τον Υπουργό Μετανάστευσης και Ασύλου με θέμα: «Ανεπαρκή μέτρα φύλαξης των συνόρων μας από την εισβολή λαθρομεταναστών».

5. Η με αριθμό 1213/14-7-2025 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Επικρατείας της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Πλεύσης Ελευθερίας κ. Αλέξανδρου Καζαμία προς τον Υπουργό Μετανάστευσης και Ασύλου με θέμα: «Η ρατσιστική κυβερνητική τροπολογία για την αναστολή των αιτήσεων ασύλου και τη νομιμοποίηση των pushbacks για όσους προέρχονται από τη Βόρεια Αφρική».

Β. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Δεύτερου Κύκλου (Άρθρα 130 παράγραφοι 2 και 3 και 132 παράγραφος 2 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 1207/14-7-2025 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Α' Θεσσαλονίκης της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Ιωάννη Δελή προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών με θέμα: «Για το πρόγραμμα "Μαριέττα Γιαννάκου" σχετικά με τα σχολικά κτίρια».

ΑΝΑΦΟΡΕΣ - ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ (Άρθρο 130 παράγραφος 5 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 4193/26-3-2025 ερώτηση του Βουλευτή Δράμας της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής κ. Αναστάσιου Νικολαΐδη προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών με θέμα: «Άλυτο παραμένει το ζήτημα της κατάρτισης του Μητρώου Εμπειροτεχνών Εργοληπτών Δημοσίων Έργων και της διασφάλισης των δικαιωμάτων του κλάδου».

Κύριε Πρόεδρε, έχετε τον λόγο.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Κυρανάκη, είστε νέος άνθρωπος, πατέρας και εσείς, αν δεν κάνω λάθος. Αναλάβατε ένα Υπουργείο για το οποίο δεν ξέρω αν οι υποσχετικές που δώσατε μπορούν να υλοποιηθούν. Πάντως να ξέρετε ότι είναι μία χειροβομβίδα στα χέρια σας. Κι είναι χειροβομβίδα γιατί εδώ έχουμε την ωμή διαπλοκή των οικονομικών συμφερόντων και των χρημάτων του πακτωλού, που πρέπει να πέσει. Ξέρετε καλύτερα από εμένα ότι αυτή η ιστορία με τον ΟΣΕ, την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, την ΕΡΓΟΣΕ και όλα αυτά τα παραμύθια είναι μια ιστορία αμαρτωλή δεκαετιών και οφείλεται κυρίως σε γεωστρατηγικούς λόγους, ότι η Ελλάς δεν διαθέτει τρένα.

Το μεγάλο πρόβλημα της χώρας είναι η έλλειψη υποδομών, κυρίως σιδηροδρόμου. Πού οφείλεται αυτό; Όχι στην αμεριμνησία

της πολιτικής ηγεσίας του τόπου, αλλά κυρίως στην εντολή που δόθηκε από τον εξωχώριο παράγοντα η Ελλάδα να μην αποκτήσει ποτέ τρένα, κύριε Κυρανάκη. Και γιατί δεν πρέπει να αποκτήσει ποτέ τρένα η Ελλάδα; Διότι η διαδρομή από το Σουέζ μέχρι τον Πειραιά και από τον Πειραιά μέχρι το Βερολίνο ή το Μόναχο είναι περίπου έντεκα ώρες για εμπορικά τρένα και τα πιο γρήγορα, αλλά η διαδρομή από το Σουέζ για να πας μέχρι το Ρότερνταμ ή το Αμβούργο ή την Αμβέρσα είναι περίπου είκοσι μέρες. Σε αυτές, όμως, τις είκοσι μέρες πολλαπλασιάζονται τα κέρδη των εφοπλιστών και ταυτοχρόνως κερδίζουν χώρες όπως η Γερμανία, η Ολλανδία και το Βέλγιο. Δηλαδή μόνο από τα κοντέινερ κερδίζουν -για να δώσω νούμερα τώρα- οι Γερμανοί περίπου 100 δισεκατομμύρια ετησίως. Σιγά μην άφηναν την πτωχή πλην τίμια Ελλάς, που παίρνει εντολές από τους Γερμανούς εδώ και πενήντα χρόνια μετά τη Μεταπολίτευση, να φτιάξει τρένο! Πείτε επιτέλους στον ελληνικό λαό την αλήθεια, ότι τρένο δεν φτιάξαμε, ότι το τρένο είναι του Τρικούπη. Δηλαδή είναι απίστευτο να μην μπορείς από την Καλαμάτα να έρθεις στην Αθήνα με τρένο. Είναι απίστευτο από την Φλώρινα να μην μπορείς να πας σε μια κάθετη γραμμή μέχρι την Καλαμάτα.

Γιατί δεν έγιναν τα τρένα αυτά; Πείτε στον ελληνικό λαό, όλοι εσείς που κυβερνήσατε, ότι η εντολή που δόθηκε από τον εξωχώριο παράγοντα ήταν να μη γίνει ποτέ τρένο στον τόπο μας!

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

Γιατί ο Πειραιάς θα γινόταν κόμβος μεταφορικός και θα μεταφέρονταν δισεκατομμύρια εμπορευμάτων σε όλη την Ευρώπη πολύ πιο γρήγορα απ' ό,τι πηγαίνουν από πάνω. Αλλά τα λεφτά είναι πολλά και οι εφοπλιστές οι Έλληνες κερδίζουν, μην κοροϊδευόμαστε. Πείτε μου ένα τρένο, έναν σιδηρόδρομο εν πάση περιπτώσει. Όπως ο Πειραιάς που επί δεκαετίες δεν συνδεόταν με τον σιδηρόδρομο. Τυχαίο ήταν αυτό; Όλα τυχαία είναι τελικά;

Κύριε Κυρανάκη μου, ξέρετε ποια είναι η διαφορά η δική μας από τα υπόλοιπα κόμματα; Ότι εμείς βάζουμε το δάχτυλο στην πρίζα, εμείς σας δείχνουμε πού είναι το πρόβλημα και ποια είναι η λύση. Αυτή είναι. Όχι κριτική για την κριτική.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

Αν, λοιπόν, θέλουν τα πολιτικά κόμματα σοβαρά να κάνει τρένο η χώρα, είναι εύκολο, να καθίσουμε όλοι μαζί και να συζητήσουμε πώς μπορεί να γίνει αυτό.

Τώρα για τα Τέμπη, κύριε Υπουργέ, εγώ θα πω ότι δεν είναι δική σας ευθύνη, αλλά αυτό που με κάνει ιδιαίτερα να απορώ είναι πώς υπάρχουν άνθρωποι εδώ οι οποίοι μπορεί να έχουν και παιδιά και πολύ εύκολα ξεχνούν ότι εκεί χάθηκαν πενήντα επτά ζωούλες, κυρίως μικρών παιδιών, και πόσο εύκολα θέλουν αυτοί οι άνθρωποι εδώ μέσα να εξαγνίσουν, να δώσουν άφεση αμαρτιών στα εγκλήματα που έχουν γίνει από όλες τις κυβερνήσεις. Απορώ ως πατέρας, απορώ ως γονιός.

Όσο για τα παραμύθια που καλλιεργούνται, βρήκατε ένα νέο παραμύθι –όχι εσείς, κύριε Υπουργέ, αλλά γενικά η Κυβέρνησή σας. Τη μια μας λέγατε «Ευαγγέλιο» το πόρισμα Καρώνη, την άλλη μάς λέγατε ότι ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ είναι «Ευαγγέλιο». Τώρα βρήκατε έναν άλλον -πώς λέγεται; Πάσπαλιε;- να πασπαλίσετε με νέο «Ευαγγέλιο», τον κ. Πασπαλά, Πασπάλα, πώς λέγεται, ο οποίος μιλά για ψεκασμούς. Ναι, μίλησε για ψεκασμούς, ότι οφείλεται η έκρηξη σε ψεκασμούς. Ο Πρωθυπουργός των ψεκασμών χρησιμοποιεί «ψεκαστήρα» τον Πασπαλά, αυτόν τον κύριο, -για να πασπαλίσει τι;- και να πει ότι φταίει κάτι άλλο και δεν φταίει κανένας άλλος.

Και να σας πω και κάτι, κύριε Υπουργέ μου; Μας λέει ο Πασπάλας -και τον αποδέχεστε και αυτόν, τα είπε στον κ. Μπακαΐμη- ότι φταίει η έκρηξη στους μετασχηματιστές.

Επειδή είστε Υπουργός, κύριε Υπουργέ, μπορείτε να αφήσετε λίγο τον υπολογιστή;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Σημειώνω αυτά που λέτε.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης): Καλά κάνετε.

Αφού, λοιπόν, το πόρισμα αυτό του κ. Πασπάλα, λέει ότι οι μετασχηματιστές έκαναν την έκρηξη, εσείς ως αρμόδιος Υπουργός, πρέπει τώρα να σταματήσετε τα τρένα να κυκλοφορούν. Τώρα, όμως, αφού λέει ότι η έκρηξη προέρχεται από τους μετασχηματιστές, που σημαίνει ότι είναι επικίνδυνα τα τρένα!

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

Δεν ισχύει, όμως, αυτό. Γιατί ξέρετε ποιανών είναι οι μετασχηματιστές, κύριε Υπουργέ μου; Της Siemens. Και σιγά μην πειράξει ο Πρωθυπουργός της χώρας με τα τηλεφωνικά κέντρα -ζητώ συγγνώμη, αλλά έτσι είναι η αλήθεια- με τα φαξ και τις φωτοτυπίες τη Siemens. Και μην ξεχνάμε ότι οι μετασχηματιστές σε όλη την Ευρώπη είναι Siemens δυστυχώς ή ευτυχώς. Άρα, λέει ψέματα ο Πασπάλας. Είναι απίστευτα.

Όλα αυτά, τουλάχιστον στο δικό μου το μυαλό δεν στέκουν λογικά, κύριε Υπουργέ. Είστε νέος άνθρωπος, μου βγαίνει τώρα Υπουργός της Κυβέρνησης -ακούστε- ενώ δεν έχουμε δίκτυο από Αθήνα για Θεσσαλονίκη και λέει το εξής: «Δεν έχουμε φτιάξει σιδηροδρομική γραμμή Αθήνας - Θεσσαλονίκης, αλλά στόχος μας να φτιάξουμε τον σιδηρόδρομο από Αλεξανδρούπολη σε Οδησσό σε δέκα ώρες». Αυτό είπε για να μεταφέρουν φορτία σε δέκα ώρες. Υπουργός σας το είπε αυτό. Δηλαδή, δεν έχουμε κάνει Αθήνα - Θεσσαλονίκη, αλλά θα κάνουμε Αλεξανδρούπολη - Οδησσό.

Γιατί, όμως, το λέει αυτό ο κύριος αυτός, τον οποίον τον εκτιμούσα κατά το παρελθόν ως καθηγητή; Ο κ. Συρίγος είναι. Το λέει, διότι θέλει να μεταφέρουν οι Αμερικανοί και οι υπόλοιποι τα εμπορεύματά τους και τα όπλα τους πιο γρήγορα στην Ουκρανία. Μα, είναι αδιανόητα πράγματα. Οι ψυχές των Ελλήνων δεν μας ενδιαφέρουν, αλλά η εμπλοκή μας στον πόλεμο μάς ενδιαφέρει. Αυτή η μιλιταριστική διάθεση που έχουν πολλοί στη Νέα Δημοκρατία, που είναι μία διάθεση την οποία εγώ πραγματικά απορώ, γιατί είναι μονομερής, δεν έχουν την ίδια ζέση για τα εθνικά μας θέματα, έχουν ας πούμε για την Ουκρανία. Πρέπει να κάνω πόλεμο με τον Πούτιν. Εκεί έχουν ζέση.

Θα σας μιλήσω και για τη Λιβύη τώρα, γιατί είστε από τους ανθρώπους που θεωρώ ότι είστε της δεξιάς αποκλίσεως -για μένα δεν υπάρχουν αυτά- της εθνικοπατριωτικής αποκλίσεως, κύριε Κυρανάκη, γιατί υπάρχουν και κάποιοι άλλοι που έχουν άλλες απόψεις.

Πάμε τώρα στο ΠΑΣΟΚ και στον ΣΥΡΙΖΑ στα γρήγορα, γιατί πιέζει ο χρόνος. Συνεδρίαση 7 Απριλίου του 2025, προανακριτική για τον κ. Τριαντόπουλο. ΠΑΣΟΚ, ΣΥΡΙΖΑ και Νέα Αριστερά κατήγγειλαν την επιτροπή της Νέας Δημοκρατίας ότι με την παράκαμψη της προανακριτικής τελούν το αδίκημα της κατάχρησης εξουσίας. Το κατήγγειλαν. Το είπατε. Μάλιστα. Παρ' όλα αυτά στη μήνυση που κατέθεσε η κ. Καρυστιανού δηλώσατε παρών. Να, ποιος είναι ο ανακόλουθος, να ποιος είναι το δεκανίκι της Κυβέρνησης, ΠΑΣΟΚ, Νέα Αριστερά και ΣΥΡΙΖΑ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

Και σας διαβάζω από τα Πρακτικά εκείνης ημέρας: «Δηλαδή, κύριοι συνάδελφοι,» -λέει η κ. Αποστολάκη- «ασκείται ποινική δίωξη κατά προσώπου, την αθωότητα του οποίου πιστεύετε, υπερασπίζεστε, αλλά για λόγους πολιτικής σκοπιμότητας καθίσταται κατηγορούμενο, τελώντας το έγκλημα της κατάχρησης εξουσίας». Μίλησε για κατάχρηση εξουσίας. «Η διαδικασία αυτή είναι παράνομη, καταχρηστική και καταστρατηγεί το Σύνταγμα.». Μέσα στην επιτροπή. Στην επιτροπή είπε άλλα, το έδωσε στους δημοσιογράφους το ΠΑΣΟΚ, στην πορεία έκανε άλλα, ψήφισε «παρών».

Πάμε τώρα στον κ. Γαβρήλο του ΣΥΡΙΖΑ. Είναι πλέον φανερό μετά από τρεις- τέσσερις διαδικασίες της επιτροπής πως σ' αυτή την οργανωμένη διαδικασία συγκάλυψης συμβάλλει η κοινοβουλευτική Πλειοψηφία με ό,τι συνεπάγεται αυτό για κατάχρηση εξουσίας. Και ο ΣΥΡΙΖΑ κατάχτηση εξουσίας. Για την Νέα Αριστερά δεν θα αναφερθώ.

Ακούστε, κύριοι συνάδελφοι του ΠΑΣΟΚ και του ΣΥΡΙΖΑ. Αν θέλετε να συγκυβερνήσετε, εύκολα είναι τα πράγματα. Πείτε το από τώρα, συγκυβερνήστε και τελειώστε. Μη μας βασανίζετε εδώ μέσα. Έχετε γίνει δεκανίκια του «μητσοτακισμού», ο οποίος έχει απαλλοτριώσει τη λογική στη χώρα μας.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

Και επειδή εγώ θέλω να μιλάω με επιχειρήματα καταθέτω στα Πρακτικά της Βουλής τα νέα πορίσματα για το έγκλημα των Τεμπών.

(Στο σημείο αυτό ο Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης κ. Κυριά-

κος Βελόπουλος καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Για εμάς παραμένει έγκλημα. Δεν θα εξαγνίσουμε κανέναν και θα ψάξουμε μέχρι τέλους, για να αποδοθεί επιτέλους δικαιοσύνη. Όχι εκδικητικά, δεν μας αφορά η εκδίκηση εμάς. Δεν θα εκδικηθούμε κανέναν, αλλά για σωφρονισμό των επόμενων γενεών και Υπουργών ότι θα απολογούνται και θα τιμωρούνται όταν κάνουν εγκλήματα. Τελεία και παύλα.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

Πάμε, κύριε Υπουργέ, στην οικονομία. Είστε άνθρωπος της οικονομίας, τουλάχιστον έτσι λέγατε στις συνεντεύξεις σας, ξέρετε από οικονομία. Διαβάζω: Υπερέσοδα την τριετία '21-'24 17,7 δισεκατομμύρια ευρώ. Από τι, όμως; Από τη φορολόγηση, κύριε Υπουργέ. Πραγματικά, έχετε εξαντλήσει οικονομικά τους Έλληνες. Τον έχετε τρελάνει τον Έλληνα. Εφορία εδώ, εφορία εκεί, πλήρωνε εκεί, ΕΝΦΙΑ εδώ, πλήρωσε εκεί, έκτακτη εισφορά, πλήρωσε το άλλο, πλήρωσε το άλλο. Μαζεύετε φράγκα. Και τώρα τα έσοδα αυτά, που είναι από την υπερφορολόγηση και την αφαίμαξη των Ελλήνων τι θα τα κάνετε; Θα πάτε τον Σεπτέμβρη στη Θεσσαλονίκη στη ΔΕΘ και θα μοιράσετε χάντρες πάλι και θα δίνει δέκατο τρίτο, δέκατο τέταρτο -αν δώσει- θα δώσει κάποιο επιδοματάκι, άλλο επιδοματάκι. Για ποιο λόγο; Για να κάνετε ό,τι κάνατε με τον ΟΠΕΚΕΠΕ, για να εξαγοράσετε ψήφους για να ξαναγίνει γαλάζια η Ελλάδα, αλλά πλανάστε πλάνην οικτράν, κύριε Κυρανάκη, εσείς και ο Πρωθυπουργός σας.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

Και έχεις έναν Υπουργό, ο οποίος λέει το εξής αμίμητο. Οι αγορές μιλάνε με νούμερα. Η Ελλάδα τα πάει περίφημα. Αυτά λέει Υπουργός της Νέας Δημοκρατίας. Μιλάω με νούμερα, λέει. Πάμε καλά, έχουμε υπερέσοδα. Οι αγορές μιλούν με νούμερα. Η Ελλάδα τα πάει περίφημα. Αν είναι να μιλάμε για νούμερα, κύριε Κυρανάκη, το ποιος είναι νούμερο, ας το ψάξει καλύτερα ο Υπουργός σας που το είπε, γιατί είναι μεγάλο νούμερο και δηλώνει και επιχειρηματίας. Δεν μπορεί να λες ότι οι αγορές πάνε καλά και μιλούν τα νούμερα. Ποιες αγορές πάνε καλά; Ο τουρισμός που έχει προβλήματα; Και σας λέμε εδώ και πάρα πολύ καιρό να μη βασίζεστε στο μονοπώλιο του τουρισμού. Μονοθεματική οικονομία είναι αμφισβητήσιμη οικονομία, είναι κατεστραμμένη οικονομία. Σας το έχω πει χίλιες φορές.

Και έχω μία επιστολή εδώ, για να καταλάβετε που καταντήσαμε την Ελλάδα, από μία γιατρό από το Κέντρο Υγείας Αίγινας. Διαμαρτυρία κόλαφος. Δεν έχουν ασθενοφόρα, κύριε Υπουργέ. Είμαστε σε αδιέξοδο, λέει, με τρεις οδηγούς ασθενοφόρου και πέντε νοσηλεύτριες η κατάσταση είναι επισφαλής για την Αίγινα, γιατί το καλοκαίρι πάει ο τουρισμός εκεί, όπως και στη Χαλκιδική. Βρείτε λύσεις, επιτέλους. Αφήστε τη θεωρία ως Κυβέρνηση,

Και θα σας αποδείξω τώρα το ότι λειτουργείτε στρεβλά, κύριε Υπουργέ. Ακούστε με τώρα. Συμφωνείτε με την Ευρωπαϊκή Ένωση ως Κυβέρνηση, κύριε Υπουργέ, με όλο τον σεβασμό προς το πρόσωπό σας, ώστε να αυξηθούν οι τιμές των τσιγάρων, 200% επάνω, δηλαδή από 4 ευρώ να γίνουν 10 ευρώ. Ξέρω, είστε αντικαπνιστής, με κοιτάτε περίεργα. Μα, δεν το κάνουν για την υγεία μας. Η εντολή της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν είναι για την υγεία των πολιτών να κόψουμε το τσιγάρο, αυξάνουν το τσιγάρο, γιατί θέλουν να κάνουν ένα ταμείο για τα εξοπλιστικά. Δηλαδή, ο Έλληνας θα πληρώνει 10 ευρώ το πακέτο των τσιγάρων για να φεύγουν τα λεφτά από την Ελλάδα και να πηγαίνουν στην Ολλανδία, στη Γερμανία, στη Γαλλία που κατασκευάζουν όπλα και να μας τα μεταπουλούν μετά με κέρδος αυτοί πίσω.

Πείτε μου πόσο σοβαρό είναι αυτό. Πείτε μου εσείς. Όταν η Ελλάδα είναι εκτός SAFE. Η Ελλάδα δεν έχει ενταχθεί στο πρόγραμμα των εξοπλιστικών. Λέει, εμείς κάνουμε αγορές μόνοι μας, δεν μπορούμε να ενταχθούμε. Γιατί να αυξήσουμε το τσιγάρο; Για ποιο λόγο να δώσουμε τα λεφτά μας; Έτσι έχουμε απώλεια εθνικών εσόδων, διότι φεύγουν τα λεφτά έξω, οι φόροι καταλήγουν εκεί. Θα κάνουν ένα ταμείο φορολόγησης των καπνικών. Μα, δεν είμαστε με τα καλά μας.

Και εδώ να σας πω κάτι, κύριε Υπουργέ μου; Δουλεύετε για τους λαθρέμπορούς τσιγάρων;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Εγώ;

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης): Όχι εσείς. Εσείς εκπροσωπείτε την Κυβέρνηση, προς Θεού τώρα. Είστε ο Κυβερνητικός Εκπρόσωπος, είστε άνθρωπος της Κυβερνήσεως.

Λέω, λοιπόν, όταν αυξάνεις τις τιμές στο 100%, 200% είναι η χαρά του λαθρέμπορου. Είναι η χαρά του λαθρεμπορίου σας λέω. Θα γίνει το λαθρεμπόριο πλέον επιστήμη. Ο κ. Φωτόπουλος θα στεναχωρηθεί τώρα, εκεί στο Μενίδι, στην Αγία Βαρβάρα και κάποιοι άλλοι που τα φέρνουν με τα τσιγαράδικα. Αυτό, λοιπόν, σημαίνει ότι δουλεύετε για τους λαθρέμπορους, όχι για την υγεία των Ελλήνων πολιτών και όχι για την ελληνική οικονομία, κύριε Υπουργέ, κύριε Κυρανάκη, εσείς ως Κυβέρνηση.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

Να δώσω και άλλο παράδειγμα, για να καταλάβατε. Εσείς τα ξέρετε αυτά. Ακούστε με τώρα. Ποιο είναι το νέο παρεμπόριο και λαθρεμπόριο; Ξέρετε, κύριε Κυρανάκη; Να σας ενημερώσω, γιατί η Κυβέρνηση δεν ξέρει τίποτα. Όχι εσείς, ο αρμόδιος Υπουργός.

Το λαθρεμπόριο φυτοφαρμάκων, η παράνομη αγορά φυτοφαρμάκων ανθεί στην Ελλάδα. Γιατί; Γιατί οι τιμές στην Ελλάδα είναι τριπλάσιες από την Τουρκία και από την Βουλγαρία. Και τι γίνεται; Είναι πιο επικίνδυνα, βέβαια, αυτά, γιατί είναι φτιαγμένα σε διάφορα εργαστήρια περίεργα. Οργανωμένο έγκλημα από πίσω. Τα φέρνουν στην Ελλάδα με προμηθευτές, μεσάζοντες, αγοραστές παράνομα από Βουλγαρία και Τουρκία, κύριε Κυρανάκη, διότι το κόστος των ελληνικών φυτοφαρμάκων φτάνει τα 300 ευρώ το λίτρο, τα παράνομα πωλούνται στα 120 ευρώ.

Να το λαθρεμπόριο, λαθρεμπόριο φυτοφαρμάκων. Σας λέω πράγματα, γιατί η Ελληνική Λύση –εδώ είναι η διαφορά της, δεν ήρθαμε εδώ να κάνουμε έκθεση ιδεών. Κι εσείς από την Καβάλα είστε, ψάξτε το θέμα, γιατί από εκεί ανεβαίνουν και κατεβαίνουν τα φορτηγά. Εντοπίσαμε φωτογραφικό υλικό. Έστειλα στον Υπουργό επιστολή. Το θέμα μου δεν είναι ο Υπουργός, το θέμα μου είναι ότι χάνουμε λεφτά. Και είναι και επικίνδυνα τα φυτοφάρμακα αυτά, πολύ επικίνδυνα για τη δημόσια υγεία.

Σας λέω, κάντε ελέγχους στους Κήπους Έβρου, ελέγξτε τα προϊόντα από την Τουρκία που μπαίνουν στην Ελλάδα, κάντε ελέγχους στη Βουλγαρία για τα γαλακτοκομικά και τα φυτοφάρμακα, να δείτε πώς θα βγάλουμε χρήματα.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

Και θα σας πω και το εξής, γιατί θεωρώ ότι αυτή η Κυβέρνηση υπηρετεί αλλότρια συμφέροντα και μάλιστα υπηρετεί συμφέροντα ολιγαρχών και όποιοι ολιγάρχες δεν είναι αρεστοί πολεμούνται με λύσσα. Όποιος ολιγάρχης ή όποιος δεν τους αρέσει, τον πηγαίνουν διά του συστήματος με λύσσα.

Παράδειγμα ο κ. Μαρινάκης στο «MEGA». Ο ίδιος κατήγγειλε ότι εκβιάστηκε, ο ίδιος κατήγγειλε ότι απειλήθηκε. Από ποιους όμως; Από την Κυβέρνηση. Ποια Κυβέρνηση απειλεί ολιγάρχες; Ποια Κυβέρνηση έχει το θράσος να απειλεί επιχειρηματίες; Άλλον να τον σωφρονίσεις διά του νόμου και άλλο να τον απειλείς και να στέλνει και η σύζυγός σου SMS στον ολιγάρχη: «Θα σου στείλω δύο Υπουργούς για να τα βρούμε». Δεν είναι το ίδιο πράγμα.

Το ίδιο κάνετε και με τον Σαββίδη τώρα. Θέλετε να τον βγάλετε από το λιμάνι Θεσσαλονίκης. Χρησιμοποιείτε τον δικό σας άνθρωπο, τον Μυστακίδη, ο οποίος είναι Νέα Δημοκρατία -ο Καλαφάτης τον συνάντησε μαζί με τον Κατσαρή- γιατί θέλετε να του πάρετε το λιμάνι. Και ποιο είναι το πρόβλημά σας; Ο ΠΑΟΚ, μην ενοχληθούν οι οπαδοί. Και βάζετε τον Μυστακίδη να κοντράρει για το γήπεδο του ΠΑΟΚ τον Σαββίδη, γιατί θέλετε να τον ξεριζώσετε.

Κι έχουμε τώρα εδώ το εξής. Τι δουλειά έχει η Κυβέρνηση και ανακατεύεται στις μπίζνες των επιχειρηματιών έτσι; Σας ρωτώ. Αν παρανομούν, να πάνε φυλακή. Αλλά τι δουλειά έχει να γίνεται ντίλερ η Κυβέρνηση ενός Μυστακίδη με έναν Υπουργό, να τον πιέζουν να πάει να πάρει το λιμάνι ή τον ΠΑΟΚ;

Δεν θέλετε τον Σαββίδη. Άποψή μας, έχετε κάνει πόλεμο με τη λογική. Πρόσχημα για σας και ο Σαββίδης, πρόσχημα είναι όλα αυτά.

Θα σας πω όμως κάτι πολύ απλό. Όταν μία Κυβέρνηση εκβιάζει

καναλάρχες, ολιγάρχες, αυτή δεν είναι Κυβέρνηση, αυτή συμπεριφέρεται ως κοινή μαφιόζικη ομάδα, συμμορία, η οποία λειτουργεί με αυτόν τον τρόπο.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

Και στο τέλος-τέλος είστε Κυβέρνηση, δεν είστε ο Ελ Τσάπο ούτε ο Εσκομπάρ. Είστε Κυβέρνηση, κυβερνήστε χρηστά διά του νόμου, κύριοι της Νέας Δημοκρατίας!

Και να σας πω και κάτι; Τουλάχιστον ο Σαββίδης έβαλε και 1 δισεκατομμύριο ευρώ περίπου στην Ελλάδα. Τα έφερε τα λεφτά. Αγόρασε ξενοδοχεία, αγόρασε ομάδες, έδωσε λεφτά, λιμάνια, ιστορίες. Επειδή τα 'χει βάλει ο Πρωθυπουργός με τη Ρωσία, πρέπει να βγει ο Σαββίδης απ' το κάδρο, τον Μαρινάκη επειδή δεν είναι καλό παιδί να του βάζουμε χέρι και να τον απειλούμε.

Ε, όχι, κύριοι! Αυτό δεν είναι Κυβέρνηση. Πραγματικά δεν είναι Κυβέρνηση. Αυτό δεν είναι δημοκρατία, αυτό είναι ενός ανδρός η εξουσία, που σημαίνει αυταρχικότητα και απολυταρχία. Για τον κύριο Πρωθυπουργό.

Πάμε τώρα και στα υπόλοιπα, για να κλείνω σιγά-σιγά. Κύριε Υπουργέ, είναι δυνατόν η Κυβέρνηση να γνωρίζει τη ρηματική διακοίνωση της Λιβύης εδώ και έναν μήνα και να μην ενημερώνει κανέναν ο κ. Γεραπετρίτης ή ο κύριος Πρωθυπουργός; Να έχουμε ρηματική διακοίνωση από την πλευρά της Λιβύης!

Μα δεν ντρέπεστε λίγο; Δεν ντρέπεστε λίγο να κρύβετε ένα μείζονος σημασίας για τη χώρα μας θέμα, να τρώμε σφαλιάρες από τους ξυπόλυτους, από τις συμμορίες ατάκτων της Λιβύης; Ξυπόλυτοι είναι, συμμορίες ατάκτων είναι! Και να μας ρίχνουν σφαλιάρες, κύριε Κυρανάκη, εσείς με τις θεατρικές απόψεις σας να το αποδέχεστε;

Να αποδεχόμαστε να μην αναγνωρίζουν την ελληνική ΑΟΖ, αλλά για τη Σικελία και την Ιταλία να την αναγνωρίζουν. Ακούστε αυτό που κρύβουν οι δημοσιογράφοι: Οι Λίβυοι, αυτοί οι ξυπόλητοι τύποι, αυτές οι συμμορίες ατάκτων, δεν αναγνωρίζουν την ελληνική ΑΟΖ, αλλά αναγνωρίζουν της Σικελίας. Δύο νησιά και τα δύο, και η Σικελία και η Ελλάδα, δείτε πόσο διαφορετικά. Πού οφείλεται αυτό; Ξέρετε πού; Στην ικανότητα της Μελόνι και στην ανικανότητα του Έλληνα Πρωθυπουργού. Δυστυχώς αποτύχατε και σε αυτό.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

Κι έχετε τους φαιδρούς, σαν τον Άδωνι Γεωργιάδη, να λέει: «Δεν φοβόμαστε τη ρηματική διακοίνωση της Λιβύης. Έχουμε ξεκινήσει κινήσεις επί του πεδίου για υδρογονάνθρακες». Είδαμε τι έπαθε ο Παπασταύρου σήμερα, ο Παπασταύρου ο οποίος παλεύει στα θέματα αυτά -για να μην τον αδικήσω- έφαγε πόρτα από τη Chevron. Ούτε ανακοίνωση υπάρχει ούτε τίποτα.

Κοιτάξτε, μπορείτε να κοροϊδεύετε τον ελληνικό λαό για ένα χρόνο, δύο χρόνια, τρία χρόνια, τέσσερα χρόνια, πέντε χρόνια, έξι χρόνια. Όσο υπάρχει η Ελληνική Λύση όμως, θα σας ξεκουκουλώνει, θα σας απογυμνώνει και θα σας αδειάζει με την αλήθεια.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

Ο συγκεκριμένος θρασύτατος Υπουργός σας, ο κ. Γεωργιάδης, που λέει: «Τώρα δεν φοβόμαστε τη ρηματική διακοίνωση», τα ίδια έλεγε για τον TurkAegean και ο Turkaegean διαφημίζεται στο CNN. Γι' αυτό σας λέω ότι η Ελληνική Λύση -μπορεί ναι μεν κάποιοι να ενοχλούνται εδώ μέσα- αλλά έχει και άποψη και κρίση.

Ακούστε τώρα. Περιμένουμε εκατοντάδες χιλιάδες να εισβάλουν από τη Λιβύη. Είναι δεδομένο. Περιμένουν λεωφορεία και φορτηγά για να έρθουν προς τα εδώ.

Θέλετε μια λύση, κύριε Υπουργέ; Πείτε την στον Πρωθυπουργό. Να πει στον κ. Γεραπετρίτη να ζητήσει άμεσα βοήθεια από τον ΟΗΕ, άμεσα, και να αποσταλεί δύναμη του ΟΗΕ στη βόρεια Λιβύη ως ανάχωμα στην εισβολή της χώρας. Έχουμε το δικαίωμα, το λέει ο Καταστατικός Χάρτης του ΟΗΕ. Ζητήστε βοήθεια από τον ΟΗΕ για να κάνει παρέμβαση διεθνής δύναμη. Γίνεται.

Και επειδή λέτε ψέματα στο θέμα των λαθρομεταναστών –όχι εσείς, κύριε Κυρανάκη, σας βγάζω απ' έξω, σας αφαιρώ- έχω μπροστά μου -για να δείτε πόσο ισχυρή είναι η χώρα σας... Θα τα πάρετε εσείς, κύριε Λαζαρίδη, το ξέρω, είστε ειδικός. Κυνηγός πρακτικών έχετε γίνει.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Δεν είναι κακό αυτό.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης): Το καλύτερο είναι, γιατί είναι καλό να ψάχνεις και να βρίσκεις όχι τα λάθη του άλλου, αλλά την αβλεψία του εν πάση περιπτώσει.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Συμφωνώ.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης): Ξέρετε ότι η Κύπρος από τις αρχές του έτους μέχρι σήμερα έκανε διπλάσιες απελάσεις από ό,τι η Ελλάδα; Διπλάσιες. Εδώ είναι τα νούμερα. Περίπου εκατόν σαράντα έκανε η Ελλάδα, αν δεν κάνω λάθος, και τετρακόσιες και βάλε η Κύπρος. Τα καταθέτω για τα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό ο Πρόεδρος της Ελληνικής Λϋσης κ. Κυριάκος Βελόπουλος καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Η μικρά Κύπρος, η αδύναμη Κύπρος κάνει διπλάσιες απελάσεις λαθρομεταναστών από ό,τι κάνει η Ελλάς, άλλη μία αποτυχία αυτής της Κυβέρνησης, η οποία παντού αποτυγχάνει.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

Πάμε τώρα και σε μία άλλη λύση, κύριε Υπουργέ. Αν ήσασταν Αντιπολίτευση θα σας άρεσε, τώρα ξέρω ότι δεν θα σας αρέσει, γιατί είστε Κυβέρνηση. Στη Συρία είχαμε μια εμπλοκή των Ισραηλινών.

Εγώ το έχω πει χίλιες φορές, κάντε ό,τι κάνουν οι ισχυρές χώρες. Το Ισραήλ τίμησε με τη συμπεριφορά του τους Χριστιανούς, που διώκονται, βιάζονται και σφάζονται. Βομβάρδισε, επέλεξε την ισχυρή δύναμη κρούσης από το Διεθνές Δίκαιο, από το «δεν υπάρχει δεδομένο νομικό έρεισμα», «δεν υπάρχει πρόβλημα», έστειλε τα αεροσκάφη -αυτό που δεν κάνει η ελληνική Κυβέρνηση- για να στηρίξει τους Χριστιανούς της Συρίας.

Ντρέπομαι για τη Νέα Δημοκρατία, που δεν έκανε το παραμικρό για τους Σύριους και οι Ισραηλινοί τίμησαν με την παρέμβαση αυτή την ανθρωπότητα. Και εύγε στο Ισραήλ που βομβάρδισε τζιχαντιστές! Εύγε στο Ισραήλ που αυτόν τον Τζολάνι, που του δώσατε το χέρι, τον σφαγέα, αυτοί τον βομβαρδίζουν.

Τι θα έκανε η Ελληνική Λύση, κύριε Υπουργέ; Εμείς θα στέλναμε, κύριε Ναύαρχέ μου -επιτρέψετε μου- έξι αεροσκάφη F-16 στο Ισραήλ για αρωγή και ευδοκίμηση και βοήθεια, για να χτυπήσουμε τους τζιχαντιστές. Θα τα στέλναμε. Γιατί αν χρειαστούμε βοήθεια σε περίπτωση που η Τουρκία κάνει κάτι, πώς θα μας αποστείλουν δυνάμεις οι άλλοι;

Και τι άλλο θα κάναμε; Ευχή μου: Μακάρι το κουμπί του πυραύλου του F-16 του ελληνικού που χτύπησε το κυβερνητικό κτίριο του Τζολάνι να ήταν από Έλληνα πιλότο, για να στείλουμε ένα μήνυμα ότι η Ελλάς είναι ισχυρή και δεν φοβάται κανέναν, μακάρι!

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

Σφάζανε τους Χριστιανούς, σφάζανε τους Δρούζους, σφάζανε τον κόσμο όλο οι τζιχαντιστές και τους προσκύνησε ο κ. Γεραπετρίτης και η Νέα Δημοκρατία. Τους προσκύνησαν! Κόβουν γλώσσες, τους ξυρίζουν με κρύο νερό επίτηδες, βιάζουν γυναίκες, κοριτσόπουλα.

Κι η Ελλάς; Το Διεθνές Δίκαιο! Το Διεθνές Δίκαιο! Ποιο Διεθνές Δίκαιο; Είδαμε και την Κύπρο. Ποιο Διεθνές Δίκαιο; Εδώ υπάρχει ο νόμος του ισχυρού. Εύγε στο Ισραήλ για την παρέμβασή του στη Συρία! Εύγε στο Ισραήλ για τον βομβαρδισμό των τζιχαντιστών που σκοτώνουν κόσμο! Αυτό σημαίνει ισχυρή χώρα. Αυτό σημαίνει τιμώ την ιστορία μου, τιμώ τις παραδόσεις μου και κυρίως τιμώ την αξιοπρέπειά μου την εθνική.

Κύριε Υπουργέ, πάμε και στον ΟΠΕΚΕΠΕ. Μας πρότεινε ο Πρωθυπουργός να ξεκινήσουμε από το 1998 την προανακριτική -εξεταστική λέει αυτός- ο Πρωθυπουργός της χώρας. Με ακούτε, κύριε Κυρανάκη; Από το 1998 δεν είπε ο Πρωθυπουργός;

Μα ο ΟΠΕΚΕΠΕ άρχισε να δίνει λεφτά από το 2006. Ούτε τα βασικά δεν ξέρει η Νέα Δημοκρατία. Δηλαδή θέλει εξεταστική για τον ΟΠΕΚΕ από το 1998, όταν οι επιδοτήσεις δόθηκαν το 2006. Δηλαδή κάτι δεν μου κολλάει καλά.

1998. Γιατί να μην κάνουμε κάτι άλλο; Έτσι κι αλλιώς τα αδικήματα είναι παραγεγραμμένα. Αυτό που κάνει ο Πρωθυπουργός είναι προσπάθεια να διαχυθεί η ευθύνη, η οποία όντως υπάρχει, γιατί το ΠΑΣΟΚ ήξερε, το ΠΑΣΟΚ γνώριζε, ο περιφερειάρχης

Κρήτης που είχε αντιπεριφερειάρχη Βουλευτή σημερινό του ΠΑΣΟΚ γνώριζαν. Προϊστάμενος της κτηνιατρικής υπηρεσίας ήταν ο κ. Χνάρης και άφησε χνάρια πίσω του.

Τον ένα χρόνο που έφυγε και απομακρύνθηκε, δεν έφυγε από την υπηρεσία, έφυγε από την περιοχή από εκεί, αλλά είχε τις γνωριμίες. Το λένε όλοι στην Κρήτη.

Θα πω, όμως, τούτο: Αφού θέλει το 1998 να ανοίξουμε τις επιδοτήσεις ο Πρωθυπουργός, κύριε Κυρανάκη μου, εσείς ήσασταν το 2007, το 2008, το 2009, εδώ ή δεν ήσασταν;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Όχι, δεν ήμουν.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης): Στην Ομάδα Αλήθειας ήσασταν τότε ή Ομάδα Λύσης, δεν έχει σημασία πώς λέγεται. Εν πάση περιπτώσει, δεν έχει σημασία, δικαίωμά σας.

Το 2009 έρχεται άρση ασυλίας του Έλληνα Πρωθυπουργού εδώ στο Ελληνικό Κοινοβούλιο. Για ποιο θέμα; Για επιδοτήσεις-μαϊμού που έδινε στην Εθνική Τράπεζα. Δημοσιεύματα «Καθημερινής», «Έθνους» και «Ελευθεροτυπίας», αν δεν κάνω λάθος τότε, και στα «ΝΕΑ». Να σας τα προσκομίσω, αν θέλετε. Τα έχουμε μέσα, μπορεί να τα φέρει κάποιος να τα δώσουμε στα Πρακτικά της Βουλής.

Ποιες επιδοτήσεις; Ο κ. Μητσοτάκης από το 2000 μέχρι το 2003 ήταν ο άνθρωπος της Εθνικής Τράπεζας, που διορίστηκε από τον Καρατζά του ΠΑΣΟΚ και του Σημίτη, για να δίνει επιδοτήσεις σε ένα fund -κρατικές, κυβερνητικές και ευρωπαϊκές επιδοτήσεις- σε νεοφυείς επιχειρήσεις.

Κύριε Κυρανάκη, σε έναν απλό έλεγχο που είχα κάνει τότε, είχε δώσει τουλάχιστον -δεν θα πω το ποσό- σε είκοσι πέντε ανύπαρκτες εταιρείες εκατομμύρια ευρώ. Επιδοτήσεις ΟΠΕΚΕΠΕ, το ίδιο πράγμα. Έρχεται εδώ η αίτηση άρσης ασυλίας του, γιατί διώχθηκε για κακούργημα, και η Επιτροπή Δεοντολογίας επί Νέας Δημοκρατίας και το ΠΑΣΟΚ τότε τον κάλυψαν, για να μην πάει στο δικαστήριο και καταδικαστεί με τις ιστορίες αυτές.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

Θα τα καταθέσω στα Πρακτικά της Βουλής σε λίγο.

Ας ξεκινήσουμε από αυτά. Για το 1998 δεν λέει; Το 2000-2003 είναι αυτά. Γι' αυτό σας λέω ότι δεν λειτουργείτε σωστά και δημιουργείτε προβλήματα σε όλους μας. Όλοι λένε ότι το πολιτικό προσωπικό της χώρας «τα παίρνει», το πολιτικό προσωπικό της χώρας τα «αρπάζει», ότι το πολιτικό προσωπικό της χώρας είναι ίδιοι και όμοιοι. Ε, δεν είμαστε όλοι ίδιοι! Δεν είμαστε όλοι όμοιοι. Δεν μοιράσαμε επιδοτήσεις, δεν φάγαμε λεφτά, δεν κλέψαμε λεφτά, δεν διαφθείραμε τον Έλληνα. Θέλουμε να εξυγιάνουμε την Ελλάδα και τους Έλληνες.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

Πάμε τώρα σε ένα άλλο θέμα που αποκαλύπτει συγκάλυψη. Για να σας πω κάτι στη Νέα Δημοκρατία, ρε παιδιά. Ξέρετε γιατί μιλάμε εμείς για συγκάλυψη και κράτος μαφίας; Ποια υπηρεσία έλεγξε το σκάνδαλο του ΟΠΕΚΕΠΕ, κύριοι συνάδελφοι, ξέρετε; Ποια υπηρεσία; Το ΣΔΟΕ. Ήταν ένας από τους ελεγκτές. Ποια υπηρεσία έλεγξε πλήθος υποθέσεων, που αφορούν σε ευρωπαϊκές υποθέσεις και επιδοτήσεις; Το ΣΔΟΕ. Ποια υπηρεσία έχει στενή συνεργασία με την Ευρωπαία Εισαγγελέα; Το ΣΔΟΕ. Πριν από έναν μήνα η Κυβέρνηση εδώ μας είπε ότι θα ενισχυθεί το ΣΔΟΕ και δεν θα κλείσει. Τι κάνατε, λοιπόν, το ΣΔΟΕ; Σήμερα το κλείνετε. Το κλείνετε! Μιλήστε μας για συγκάλυψη, για Ελ Τσάπο, για Εσκομπάρ και διεφθαρμένους. Μιλήστε μας τώρα.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

Όλα συμπωματικά είναι, όπως συμπωματικά ήταν οι κούτες πάνω από τα παράθυρα που έφευγαν του ΟΠΕΚΕΠΕ, όπως συμπτωματικό ήταν ότι έπεσε το site για αρκετές ώρες και όταν ξανανέβηκε, κύριε Κυρανάκη μου, έλεγε, αντί για Βελόπουλος που πήρε 100.000, ανώνυμος. Όλα είναι συμπωματικά αυτά!

Δυστυχώς, κύριοι της Νέας Δημοκρατίας, είναι ντροπή για εμένα να βλέπω Υπουργό να λέει εχθές στο «ACTION» το αμίμητο, ότι το Σύνταγμά μας λέει ότι η πλειοψηφία ορίζει ποιος είναι ένοχος και αθώος. Ο κ. Γεωργιάδης με απροκάλυπτο θράσος, χωρίς καμία συστολή, είπε το εξής: «Το Σύνταγμα τι λέει; Ποιος έχει στο Σύνταγμα την αρμοδιότητα να κρίνει αν πρέπει να ελεγχθούν; Η Βουλή.», απαντάει μόνος του. «Τι λέει η Βουλή;», ξαναρωτάει: «Η πλειοψηφία της λέει; Ποια είναι η πλειοψηφία της; Η Νέα Δημοκρατία. Τι αποφάσισε η Νέα Δημοκρατία; Όλοι αθώοι!».

Καταλάβατε για ποια δημοκρατία μιλάμε; Τι προανακριτικές, τι εξεταστικές; Εδώ άκουγα τον άλλο τον τύπο να λέει: «Έχω βγάλει 500.000 ευρώ σε τέσσερα χρόνια από τις κομπίνες με τις ψεύτικες επιδοτήσεις. Αν είχα σκοτώσει την Τυχεροπούλου, έδινα 50.000 ευρώ σε δικηγόρους και τώρα θα ήμουν έξω». Συνομιλία! Με αυτούς συναγελάζεστε, με αυτά τα «κοπρόσκυλα». Και ζητώ συγγνώμη από τα σκυλιά για την έκφρασή μου για τα τετράποδα.

Άλλος λέει: «Κυβερνητικοί Βουλευτές έχουν καταγραφεί στις νόμιμες επισυνδέσεις και έχουν στήσει πάρτι με ΑΦΜ». Βουλευτής: «Μίλησα με τον Αλ Καπόνε, τον φίλο μας». Τι είναι αυτά, ρε εσείς; Αλ Καπόνε; Αλ Καπόνε, Δον Κορλεόνε; «Δωδεκάρι τραπέζι να κλείσεις, γιατί είπε και στον Αντώνη. Πρόεδρος: Ναι». Αλ Καπόνε, Ελ Τσάπο, Εσκομπάρ και όλα τα καλά παιδιά εδώ μέσα μαζεμένα στη Νέα Δημοκρατία είναι. Ξέραμε τους καπουτσίνους και τους φραπέδες, τώρα μάθαμε και τον Αλ Καπόνε.

Ντροπή, κύριοι συνάδελφοι! Ντροπή, ντροπή! Αυτό δεν είναι συμπεριφορά Κυβέρνησης, τουλάχιστον, στα χαμηλότερα στελέχη σας, έτσι; Είναι συμπεριφορά συμμορίας! Είναι κανονική συμμορία αυτή. Και βλέπετε, εγώ δεν λέω για τους Υπουργούς. Γιατί δεν ακούσαμε, περιέργως, για τους Υπουργούς συνομιλίες. Περιέργως, υπουργικές συνομιλίες δεν ακούσαμε καμία. Επιλεκτικά έγινε η επισύνδεση; Μόνο χαμηλά πήγαμε; Θα ήθελα να ακούσω τη συνομιλία του «Φραπέ» με το Μαξίμου, με τον Πρωθυπουργό: Έλα, κοπέλι, όλα καλά τα κανόνισα. Ήντα κάνεις, σύντεκνε; Θα τα πάρω, θα τα πάρω.

Αυτή την Ελλάδα θέλετε; Εμείς δεν τη θέλουμε, κύριοι συνάδελφοι. Λυπόμαστε, αλλά δεν τη θέλουμε.

Άλλο σκάνδαλο και ρωτώ τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης: Στις 12 Δεκεμβρίου του 2024 άνοιξε με εντολή του Υπουργού το σύστημα του 2024, ώστε κάποιοι αγρότες που ήξεραν, για λίγα μόνο χρονικά λεπτά, τριάντα άτομα να κάνουν αίτηση για αποζημιώσεις για τα ροδάκινα στην Πέλλα, ναι ή όχι; Για δεκαπέντε με είκοσι λεπτά άνοιξε το σύστημα και μπήκαν σαράντα «λαμόγια» δικά σας και πήραν επιδότηση, προσπερνώντας άλλους που δικαιούνταν. Στην Πέλλα, σας λέω, στις 12 Δεκεμβρίου του 2024. Ποιος ήταν Υπουργός; Να βγει και να απαντήσει. Να απαντήσει!

Έχουμε και νέο σκάνδαλο που έρχεται και κινδυνεύουμε πάλι με πρόστιμο. Η ανακοίνωση της Ένωσης Εκτροφέων Ελληνικής Βραχυκερατικής Φυλής Βοοειδών είναι το φιάσκο της παρέμβασης που έγινε πριν από λίγους μήνες Π37015. Τι καταγγέλλει; Ότι έρχεται νέο πρόστιμο με τον ίδιο τρόπο, όπως και με τον ΟΠΕΚΕΠΕ.

Μα, δεν είστε Κυβέρνηση, ρε παιδιά! Είστε funds της κερδοσκοπίας. Λειτουργείτε ως funds με αισχροκέρδεια. Καταληστεύετε τη χώρα!

Στον ΟΑΕΔ άλλο σκάνδαλο. Δώσατε 45 εκατομμύρια ευρώ για ένα άχρηστο κτίριο -το λέγαμε εδώ μέσα- όπου εκεί θα συνεδριάζει μια φορά τον μήνα μια εντεκαμελής επιτροπή. Δώσατε 45 εκατομμύρια ευρώ! Πήρατε τα χρήματα απ' το Ταμείο Ανάκαμψης και τώρα ελεγχόμαστε και γι' αυτό. Θα πάτε φυλακή πολλοί, αλλά όχι επί δικαίων και αδίκων. Όσοι βούτηξαν, όχι μόνο το δάχτυλο, αλλά και το κεφάλι στο μέλι, πρέπει το κεφάλι τους να πάει φυλακή και να κοπεί από την πολιτική ζωή του τόπου.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

Γιατί κανένα κόμμα δεν μιλάει ούτε το ΠΑΣΟΚ, ούτε ο ΣΥΡΙΖΑ, ούτε η Νέα Δημοκρατία για την Τράπεζα Πειραιώς; Γιατί δεν μιλάτε, κύριοι συνάδελφοι; Ψάξτε λίγο την Πειραιώς. Πού είναι μέτοχος η Τράπεζα Πειραιώς; Σε ποιον δίνει λεφτά για να δίνει επιδοτήσεις; Πώς λέγεται; Πώς λέγετε, κύριε; ΕΛΕΓΕΠ. Πού δίνει τα δάνεια, για να βγάζει 180 εκατομμύρια ευρώ η τράπεζα από τους τόκους; Γιατί δεν ψάχνετε; Γιατί; Γιατί δεν ελέγχετε τους περιφερειάρχες σας; Δικοί σας είναι όλοι. Γιατί όλοι, δυστυχώς, είστε στο πολιτικό κόλπο. Βλέπετε, δεν λέω οικονομικό. Ψηφαλάκια να αγοράσετε. Δεν σας ενδιαφέρει ο τρόπος, σας ενδιαφέρει ο στόχος. Εμάς μας ενδιαφέρει ο τρόπος, για να επιτεθεί ο στόχος.

(Χειροκροτήματα απ' την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

Κλείνοντας, θα ήθελα να πω το εξής, και απευθύνομαι στους

Έλληνες: Έλληνα, ήσουν πολύ καλόβολος επί πενήντα ολόκληρα χρόνια και σε χρησιμοποίησαν. Έλληνα, ήσουν πολύ δυνατός και σε λύγισαν με τις επιλογές τους και όλα όσα έκαναν για την Ελλάδα. Ήσουν πολύ ευγενικός και το εκμεταλλεύτηκαν. Ήσουν μόνιμα ευκολόπιστος, μόνιμα διαθέσιμος, γι' αυτό και αδιαφορούν για εσένα, Έλληνά μου. Συγχωρούσες συνεχώς και έδινες νέες ευκαιρίες ξανά και ξανά και απογοητευόσουν. Ήσουν εύπιστος και σε εξαπάτησαν. Έλληνα, πρέπει να αλλάξεις επιτέλους. Μάθε να προστατεύεις την Ελλάδα, τη θρησκεία, την οικογένειά σου. Θέσε τα όριά σου, η λήθη δεν σου αξίζει. Τιμώρησε αυτόν που σε έκανε δυστυχισμένο, δώσε τη λύση. Και εμείς είμαστε εδώ για να δώσουμε τη λύση.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

Κλείνοντας, να πω το εξής: Ελληνίδες, Έλληνες, όταν ψηφίζετε αυτούς που σας πτώχευσαν, ενώ οι ίδιοι πλούτισαν, φταίτε εσείς. Και το ξαναλέμε, εάν ανοίγεις την πόρτα σου και ξαναβάζεις τους κλέφτες στο σπίτι σου, δεν φταίει ούτε η πόρτα ούτε ο κλέφτης. Φταις εσύ. Ανέλαβε τις ευθύνες σου, έλα στην Ελληνική Λύση, για να δοθεί εθνική, κοινωνική, λαϊκή, πολιτική λύση για τον τόπο.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

(Όρθιοι οι Βουλευτές της Ελληνικής Λύσης χειροκροτούν ζωηρά και παρατεταμένα)

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει η Δ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΟΛΓΑ ΓΕΡΟΒΑΣΙΛΗ**)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Ξεκινάμε τον κατάλογο των ομιλητών, με πρώτο ομιλητή τον Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Σταύρο Παπασωτηρίου.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΠΑΣΩΤΗΡΙΟΥ: Κυρία Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πριν από τέσσερις μήνες συζητούσαμε σε αυτήν εδώ την Αίθουσα, την πρόταση δυσπιστίας της Αντιπολίτευσης κατά της Κυβέρνησης για τα Τέμπη, για τη σιδηροδρομική τραγωδία των Τεμπών, ένα εξαιρετικά σοβαρό ζήτημα που απασχόλησε και συνεχίζει να απασχολεί το σύνολο της ελληνικής κοινωνίας.

Ακούγαμε και πάλι καταγγελίες, μονολόγους και κραυγές, αλλά καμία πρόταση από την Αντιπολίτευση, κανένα σχέδιο για το πώς θα αντιμετωπιστεί το ζήτημα ασφάλειας των σιδηροδρόμων, καμία εισήγηση από κανένα κόμμα, για το ποια θα πρέπει να είναι τα επόμενα βήματα αναβάθμισης των σιδηροδρομικών υποδομών και του τροχαίου υλικού στη χώρα μας.

Το ίδιο, δυστυχώς, συνέβη και εχθές στη συζήτηση για την άρση ασυλίας των δεκατεσσάρων Βουλευτών που συμμετείχαν στην προανακριτική για τον κ. Τριαντόπουλο. Υπήρξε ατυχώς, μια μικρή, αλλά όχι αμελητέα, μειοψηφία συναδέλφων, οι οποίοι μέχρι και την παραπομπή -ξαναλέω την παραπομπή- του κ. Τριαντόπουλου από την προανακριτική, είδαν ποινικές ευθύνες. Αυτό το 12% των Βουλευτών που συνεχίζουν να παράγουν συνωμοσιολογίες, αντί πολιτικών χρήσιμων για τους πολίτες, θα κληθούν να λογοδοτήσουν σε δύο χρόνια στην ελληνική κοινωνία για το πώς καλυτέρευσαν τη ζωή της. Φυσικά, ο απολογισμός αυτός δεν θα περιέχει τίποτα το θετικό για την καθημερινότητα και τη στήριξη των πολλών. Αυτό, γιατί το μόνο που έχουν να απαγγείλουν οι συγκεκριμένοι, ως άλλοι εισαγγελείς, είναι κατηγορίες για ποινικά και κραυγές για το παρελθόν, καμία όμως εποικοδομητική πρόταση για το μέλλον. Διότι το καθήκον αυτό ήταν και παραμένει όχι στην Αντιπολίτευση, αλλά στην Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας που συνεχίζει με το συζητούμενο νομοσχέδιο να φέρνει βαθιές αλλαγές στο κράτος και στους θεσμούς του.

Στόχος μας, είναι όχι μόνο η αποκατάσταση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων, αλλά και ο εκσυγχρονισμός, η ποιοτική αναβάθμιση των σιδηροδρομικών μεταφορών σε ολόκληρη τη χώρα.

Πιο συγκεκριμένα, με την παρούσα νομοθετική πρωτοβουλία του Αναπληρωτή Υπουργού Μεταφορών, του κ. Κυρανάκη, δημιουργείται το Ενιαίο Κέντρο Εποπτείας για την Ασφάλεια των Τρένων, το οποίο θα λειτουργεί ως επιχειρησιακός κόμβος εικοσιτετράωρης παρακολούθησης και διαχείρισης της κυκλοφορίας στο σιδηροδρομικό δίκτυο. Αυστηροποιούνται οι κρίσεις του προσωπικού που τοποθετείται σε θέσεις κομβικές για τη λειτουργία του δικτύου και των συρμών. Με στόχο την πρόληψη των σιδηροδρομικών ατυχημάτων, εφαρμόζεται ολιστική προσέγγιση προς αποφυγή μελλοντικών συμβάντων, μέσα από την ενίσχυση εποπτικών αρχών για τα τρένα, όπως η ΡΑΣ και ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ. Τέλος, ενισχύεται η σιδηροδρομική ασφάλεια μέσω της αξιοποίησης ψηφιακών συστημάτων επιτήρησης του εκσυγχρονισμού της εκπαίδευσης, της συστηματικής αξιολόγησης προσωπικού και της διαφάνειας, σε σχέση με τα μέτρα που λαμβάνονται για την καλύτερη λειτουργία των τρένων ανά την επικράτεια.

Μιλώντας για την ασφάλεια των σιδηροδρομικών, οφείλω να συγχαρώ την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου για τις σημερινές παρεμβάσεις της στη ΡΑΣ, αλλά και για την πρόσφατη διοικητική ανασυγκρότηση της Αρχής. Χωρίς αμφιβολία, η ΡΑΣ είναι μια απολύτως αναγκαία Ανεξάρτητη Αρχή, η οποία, όμως, είχε μετατραπεί την περίοδο 2015-2019 σε χώρο φιλοξενίας ανθρώπων -στη μεγάλη πλειονότητά τους- χωρίς σχέση με το αντικείμενο, αλλά μόνο με κομματικές περγαμηνές. Με αυτήν, δυστυχώς, τη λογική είχαν τοποθετηθεί στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων επί ΣΥΡΙΖΑ και ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ άτομα προερχόμενα από το ΙΚΑ και από τα γραφεία στελεχών του ΠΑΣΟΚ και του ΣΥΡΙΖΑ, άνθρωποι που δεν γνώριζαν τίποτα για την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών ή για τη λειτουργία των τρένων.

Άραγε, τι είδους επιθεωρήσεις δικτύων να προγραμματίσουν και ποια πορίσματα ελέγχου να συντάξουν; Πώς θα μπορούσε, στα σοβαρά, να περιμένει διοικητική υπάλληλος της ΡΑΣ να πιστοποιεί με αξιοπιστία την επάρκεια εκπαιδευτικών μηχανοδηγών του ΟΣΕ; Κι, όμως, εκείνοι που τα μεθόδευσαν όλα αυτά, ήταν οι πρώτοι που κατηγόρησαν τη Νέα Δημοκρατία για την τραγωδία των Τεμπών.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όπως αποδεικνύεται σήμερα, για ακόμα μία φορά, η μόνη υπεύθυνη πολιτική δύναμη που μπορεί να φέρει θετικές αλλαγές στους θεσμούς και το κράτος, είναι η Νέα Δημοκρατία, με πρόγραμμα και σχέδιο για το μέλλον. Έτσι, στην ιδιαίτερη πατρίδα μου, τη Φλώρινα, αυτή η Κυβέρνηση έχει δρομολογήσει έργα, όπως εκσυγχρονισμός των σιδηροδρομικών υποδομών του τμήματος Θεσσαλονίκη - Φλώρινα και επαναλειτουργία του σιδηροδρομικού σταθμού Αμυνταίου, ένα έργο προϋπολογισμού 3,5 εκατομμυρίων ευρώ που θα ολοκληρωθεί το 2026, συνδέοντας με ασφάλεια το νομό μας με το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο.

Ήδη έχει αποκατασταθεί η ραδιοκάλυψη στο τμήμα Θεσσαλονίκη - Φλώρινα και αναμένεται η έγκριση της ΡΑΣ για να τεθεί σε λειτουργία η γραμμή Θεσσαλονίκη – Έδεσσα - Φλώρινα που θα εξυπηρετεί και το Αμύνταιο.

Επίσης, πάλι εντός του 2026, θα έχει ολοκληρωθεί η συντήρηση των γραμμών: Θεσσαλονίκη – Φλώρινα – Μεσονήσι - Νέος Καύκασος και Αμύνταιο - Πτολεμαΐδα, ένα έργο συνολικού προϋπολογισμού 3,5 εκατομμυρίων ευρώ που θα επιτρέψει τη διεθνή σιδηροδρομική σύνδεση της Ελλάδας μέσω του τμήματος Μεσονήσι - Νέος Καύκασος με τα δυτικά Βαλκάνια και συγκεκριμένα με το Μοναστήρι της γειτονικής χώρας. Πρόκειται για έργα πνοής στη δυτική Μακεδονία, τα οποία η Νέα Δημοκρατία κλήθηκε από τους συμπολίτες μας το 2023 να φέρει σε πέρας και σε ό,τι αφορά στην αναβάθμιση των σιδηροδρόμων.

Αυτό ακριβώς θα συνεχίσουμε να κάνουμε, αφήνοντας πίσω μας τις συκοφαντικές καταγγελίες και όσους τις κάνουν, χωρίς να έχουν να προτείνουν κάτι θετικό για το μέλλον της πατρίδας μας.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΘΕΟΦΙΛΟΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ: Η γειτονική χώρα ποια είναι, κύριε συνάδελφε;

ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΠΑΣΩΤΗΡΙΟΥ: Αυτή που ακούσατε.

ΘΕΟΦΙΛΟΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ: Τέσσερις είναι από πάνω. Ποια;

(Θόρυβος στην Αίθουσα)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Επόμενη ομιλήτρια είναι η Βουλευτής του ΠΑΣΟΚ κ. Μιλένα Αποστολάκη.

Παρακαλώ, κυρία Αποστολάκη, έχετε τον λόγο.

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το σχέδιο νόμου αποτελεί την τέταρτη νομοθετική πρωτοβουλία της Κυβέρνησης για το σιδηρόδρομο και ψηφίζεται επτά μόλις μήνες μετά από την ψήφιση του τελευταίου της νόμου επί Υπουργίας Χρήστου Σταϊκούρα. Αυτή η νομοθετική υπερπαραγωγή, με αντικρουόμενο συχνά πε-

ριεχόμενο, συνιστά μια αδιαφιλονίκητη απόδειξη της απουσίας στρατηγικού σχεδιασμού για τον ΟΣΕ και τον ρόλο του σιδηροδρόμου στη χώρα, τον αναπτυξιακό, τον οικονομικό και τον κοινωνικό του ρόλο σε μια χώρα, στην οποία μέχρι πριν από δύο χρόνια, οι γονείς πίεζαν τα παιδιά τους να μετακινούνται με το τρένο για περισσότερη ασφάλεια.

Σήμερα, δύο χρόνια μετά από το έγκλημα των Τεμπών, η συντριπτική πλειοψηφία των συμπολιτών μας δεν θα ήθελε κάποιο αγαπημένο της πρόσωπο να ταξιδεύει με το τρένο. Κατά συνέπεια, επείγει σήμερα να ανταποκριθούμε στο αναγκαίο δίπτυχο για τον σιδηρόδρομο «ασφάλεια και στρατηγικός σχεδιασμός» και η Κυβέρνηση παρ' όλα αυτά εξακολουθεί να απέχει από αυτήν της την υποχρέωση.

Το σημερινό νομοσχέδιο καταδεικνύει κατ' αρχάς την αποτυχία των προηγούμενων κυβερνητικών παρεμβάσεων, αλλά, δυστυχώς, και τη συνεχιζόμενη απουσία στρατηγικού σχεδιασμού όσο και αντιμετώπισης του ελλείμματος ασφάλειας.

Σε ό,τι αφορά στον στρατηγικό σχεδιασμό έχουμε όλα αυτά τα χρόνια ακούσει τα πάντα, από σιδηροδρομική Εγνατία μέχρι άξονα Καλαμπάκα – Κοζάνη – Καστοριά - Αλβανία και άλλες νεφελώδεις ασκήσεις επί χάρτου, αλλά καμία σοβαρή ολιστική προσέγγιση στρατηγικού σχεδιασμού.

Αντίθετα, ακούμε για έλευση τεχνικού συμβούλου από το εξωτερικό, από τη Γερμανία προσφάτως ή όπου αλλού αποφασίσει το επιτελικό κράτος, που αποφασίζει για τα πάντα με τη διαφάνεια παντελώς απούσα από το modus operandi της διακυβέρνησης Μητσοτάκη.

Όμως, προσέξτε, ο τεχνικός σύμβουλος θα έπρεπε να κληθεί να υλοποιήσει τους δικούς μας άξονες, πάνω στους οποίους επιθυμούμε να αναπτυχθεί ο ελληνικός σιδηρόδρομος.

Και εδώ υπάρχει μια βασική διαφορά ανάμεσα στο σημερινό νομοσχέδιο και την πρόταση του ΠΑΣΟΚ για τον σιδηρόδρομο. Αναφέρομαι στο Εθνικό Εκτελεστικό Συμβούλιο Σιδηροδρομικών Μεταφορών, την αναγκαία Ανεξάρτητη Αρχή που θα εισηγείται στην πολιτική ηγεσία, τόσο σε στρατηγικό, όσο και σε εκτελεστικό επίπεδο τις απαιτούμενες δράσεις για την αναβάθμιση του σιδηροδρόμου, θα συντονίζει και θα εποπτεύει τα αναγκαία έργα του σιδηροδρομικού δικτύου, έχοντας παράλληλα την ευθύνη για τη διασφάλιση της λειτουργίας και της ασφάλειας των υφιστάμενων υποδομών.

Μια τέτοια αρχιτεκτονική δεν θα επέτρεπε ποτέ την εγκληματική παθογένεια της 717, τις εστίες διαφθοράς μέσα από συμβάσεις, που είναι σαφές είτε από τα χαρακτηριστικά που αφορούν στην κοινοπραξία είτε από το περιγραφόμενο έργο ότι δεν μπορούν να παραδοθούν εγκαίρως. Και με τη μέθοδο των παρατάσεων, κάποιοι θα πλουτίζουν εις βάρος των συμφερόντων του Ελληνικού Δημοσίου και όπως τραγικά αποδείχθηκε στα Τέμπη, με κόστος ακόμα και ανθρώπινες ζωές.

Το Ενιαίο Κέντρο Εποπτείας, που προβλέπεται στο συζητούμενο νομοσχέδιο, είναι ένας τεχνοκρατικός σχηματισμός, ένα κέντρο ελέγχου και παρακολούθησης για τον συντονισμό της κυκλοφορίας. Μόνο αυτό.

Το δε πολυδιαφημισμένο σύστημα γεωεντοπισμού, με το βλέμμα πάντα στραμμένο στην επικοινωνία από την Κυβέρνηση και όχι στην ουσία, δεν υποκαθιστά τα συστήματα ασφαλείας. Πρόκειται για ένα συμπληρωματικό τεχνολογικό μέσο που δεν υποκαθιστά την τηλεδιοίκηση και τη σηματοδότηση.

Έρχομαι τώρα στα ζητήματα διαφάνειας, αξιολόγησης και αξιοκρατίας που αφορούν είτε στις προσλήψεις προσωπικού είτε στις δημόσιες συμβάσεις. Είστε αμετανόητοι και προβλέψιμοι. Δεν σας άγγιξε η τραγωδία των Τεμπών και προσπαθείτε και πάλι να παρακάμψετε το ΑΣΕΠ, το υπονομευμένο από εσάς ΑΣΕΠ, θέτοντας μια προθεσμία δέκα ημερών, που γνωρίζετε ότι με την υποστελέχωση του ΑΣΕΠ δεν μπορεί να υπηρετηθεί. Έτσι, ανοίγετε την πόρτα για προσλήψεις από το παράθυρο, για μπλοκάκια, για στρατιές κομματικών ψηφοφόρων.

Το ίδιο και σε ό,τι αφορά στην παράκαμψη του ν.4412 για τις συμβάσεις. Με άλλοθι πάντοτε την ταχύτητα, δημιουργείτε το πλαίσιο για τη διαιώνιση της αδιαφάνειας.

Βέβαια, καμία αναφορά στην οφειλόμενη επαναδιαπραγμάτευση της σχέσης μας με τη Hellenic Train, την εταιρεία την οποία ο Πρωθυπουργός, ο κ. Καραμανλής και η πλειοψηφία απάλλαξαν με τον ν.4953/2022 από την υποχρέωση επενδύσεων εκατοντάδων εκατομμυρίων ευρώ, διατηρώντας ακέραια την πολυτελή της επιδότηση για δεκαπέντε χρόνια με 50 εκατομμύρια ευρώ από το υστέρημα των Ελλήνων φορολογουμένων. Η εταιρεία, που απέλυσε παράνομα και καταχρηστικά τον Πρόεδρο του Σωματείου των Μηχανοδηγών και μόλις εχθές καταδικάστηκε από το Μονομελές Πρωτοδικείο της Αθήνας για αυτήν της την απόφαση.

Η πρόταση του ΠΑΣΟΚ, στον αντίποδα του σημερινού νομοσχεδίου, προβλέπει την άμεση επανενεργοποίηση και ολοκλήρωση συστημάτων, όπως το ECTS, τη λειτουργία της τηλεδιοίκησης και των αυτόματων ισόπεδων διαβάσεων σε όλο το δίκτυο, σύμφωνα με τα ευρωπαϊκά πρότυπα, την ενίσχυση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων και τη σύσταση του Εθνικού Εκτελεστικού Συμβουλίου Σιδηροδρομικών Μεταφορών για τον στρατηγικό σχεδιασμό, την επανεξέταση της σχέσης με τη Hellenic Train, την αξιοκρατική διαδικασία στην επιλογή του ανθρώπινου δυναμικού, καθώς και την επανεκπαίδευση και πιστοποίηση με διαφανείς επιστημονικές διαδικασίες.

Μέσα σε τέσσερα χρόνια, η διαδρομή Αθήνα - Θεσσαλονίκη πρέπει να γίνεται σε τρεις ώρες. Αυτά μας τα έλεγε ο Πρωθυπουργός το 2019. Στις 25 Φεβρουαρίου, τρεις ημέρες πριν πενήντα επτά συνάνθρωποί μας χάσουν τη ζωή τους, μας έλεγε ότι η επόμενη δεκαετία, θα είναι η δεκαετία των μεγάλων σιδηροδρομικών έργων. Τον Μάρτιο του 2025 το πανελλήνιο πάγωσε, όταν άκουσε τον Πρωθυπουργό να δεσμεύεται ότι θα έχουμε ασφαλή γραμμή Αθήνα - Θεσσαλονίκη το 2027. Μετά, ακολουθούσαν οι δεσμεύσεις του σημερινού Αναπληρωτή Υπουργού. Στις 14 Απριλίου μας είπε ότι δουλεύει αδιάκοπα κάθε ημέρα για ασφαλή τρένα και λίγο αργότερα, στις 2 Μαΐου, μας είπε ότι το καλοκαίρι του 2026 θα έχει ολοκληρωθεί η ασφαλής γραμμή Αθήνα - Θεσσαλονίκη.

Προσέξτε, όμως, πόσο επονείδιστες είναι αυτές οι δεσμεύσεις που ανακοινώνονται από αυτούς που σήμερα, πριν από δύο ώρες, αμνήστευσαν τον κ. Καραμανλή με το επιχείρημα ότι ο Υπουργός είναι ανεύθυνος για την ασφάλεια, δεν έχει καμία ευθύνη για την ασφάλεια του σιδηροδρόμου. Ο Εισαγγελέας Εφετών παραπέμπει τους διευθυντές του Υπουργείου Μεταφορών για το κακούργημα της διατάραξης της ασφάλειας των συγκοινωνιών και ο Πρωθυπουργός τον αμνηστεύει από τις δικές του ευθύνες.

Αυτές οι δεσμεύσεις ανακοινώνονται από μια Κυβέρνηση που διατηρεί στη θέση του Προέδρου του ΟΣΕ αυτόν που, ενεργώντας ως μεταβατικός Πρόεδρος, δεν διασφάλισε τη διατήρηση του οπτικού υλικού των σταθμών. Δεν διασφάλισε την ακεραιότητα των ηχητικών αρχείων, επιτρέποντας τις πρώτες ημέρες να αναπαράγονται ηχητικά αρχεία που αποπροσανατόλιζαν τις έρευνες προς τη θεωρία του ανθρώπινου λάθους. Παρέδωσε στις ανακριτικές αρχές αντίγραφα ηχητικών αρχείων επικοινωνίας του σταθμού Λάρισας με το κέντρο κυκλοφορίας του ΟΣΕ στην Αθήνα, τα οποία ήταν ελλιπή, με συνέπεια, μετά από δεκατρείς ολόκληρους μήνες ο ανακριτής να αναγκαστεί να προβεί σε κατάσχεση δίσκων και καταγραφικού από την έδρα του ΟΣΕ. Και δήλωσε ψευδώς στην εξεταστική επιτροπή της Βουλής πως όλα τα ηχητικά βρίσκονται σε USB, ενώ τα πλήρη ηχητικά ήταν περισσότερα και, τελικώς, κατασχέθηκαν.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι όποιες δεσμεύσεις σας είναι έπεα πτερόεντα, κουβέντες δίχως αντίκρισμα και αξία. Είστε υπεύθυνοι για την τραγωδία στα Τέμπη. Είστε ακατάλληλοι και αναξιόπιστοι για την ανάταξη του ελληνικού σιδηροδρόμου.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Επόμενη ομιλήτρια είναι η κ. Ραλλία Χρηστίδου, ανεξάρτητη Βουλευτής.

Θα ακολουθήσει ο κ. Γερουλάνος, ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ.

ΡΑΛΛΙΑ ΧΡΗΣΤΙΔΟΥ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Αξιότιμε κύριε Υπουργέ, αγαπητοί συνάδελφοι, θέλω να ξεκινήσω με την πρωτοφανή μεθόδευση της Κυβέρνησης για τον ΟΠΕΚΕΠΕ. Η προκλητική και εξοργιστική πρόταση για σύσταση

εξεταστικής επιτροπής από το 1998 -1998!- έως σήμερα είναι μια απεγνωσμένη προσπάθεια, μια απεγνωσμένη απόπειρα συγκάλυψης των δικών σας πολιτικών, των δικών σας ποινικών ευθυνών. Και η δικογραφία που έχει διαβιβαστεί στη Βουλή αφορά στην περίοδο 2019-2024, δηλαδή, τη δική σας διακυβέρνηση και μόνο, τους δικούς σας Υπουργούς και μόνο και λοιπούς αρμόδιους, που έχουν σχέση με το δικό σας κόμμα και μόνο.

Και εσείς τι κάνετε; Ασχολείστε με το 1998, είκοσι επτά χρόνια πίσω, σε μια εποχή που κανείς από τους σημερινούς εμπλεκόμενους δεν είχε καμία θεσμική παρουσία. Πρόκειται για μια πράξη πολιτικής δειλίας, για μια πράξη θεσμικού εμπαιγμού. Αυτή είναι η πρακτική σας, δυστυχώς -και το λέω με λύπη-, για κάθε κρίσιμο δημόσιο ζήτημα, από τον ΟΠΕΚΕΠΕ μέχρι το έγκλημα των Τεμπών.

Γιατί, ενώ το έγκλημα συνέβη το 2023, η συγκάλυψη συνεχίζεται μέχρι το 2025 και ποιος ξέρει έως πότε. Αυτό το γνωρίζουν πρώτοι από όλους οι συγγενείς των θυμάτων, οι οποίοι δέχονται συκοφαντίες, πιέσεις, απειλές. Κέντρα εξουσίας, μέσα μαζικής ενημέρωσης, θεσμικοί παράγοντες προσπαθούν να φιμώσουν τον αγώνα τους. Απαιτούμε, ελπίζουμε, ευελπιστούμε ξανά να σταματήσει η παρέμβαση στη δικαιοσύνη, να απομακρυνθούν άμεσα όσοι τοποθετήθηκαν, για να την ελέγχουν. Και αφήστε, επιτέλους, τη δικαιοσύνη ελεύθερη να κάνει τη δουλειά της.

Η Κυβέρνηση μέσα από τρεις διαδοχικούς νόμους, τον ν.4632/2019, τον ν.5014/2023 και τον ν.5167/2024 διακήρυξε ότι θωρακίζει τη σιδηροδρομική ασφάλεια και εκσυγχρονίζει το δίκτυο. Έξι χρόνια μετά, η πραγματικότητα τη διαψεύδει.

Οι νόμοι ψηφίστηκαν, αλλά η ασφάλεια παραμένει ακόμη ζητούμενο. Ο ίδιος ο Πρωθυπουργός αναγκάστηκε να παραδεχθεί ότι οι σιδηρόδρομοι δεν θα είναι ασφαλείς μέχρι το 2027. Και έως τότε ποια είναι η κατάσταση; Την απάντηση την έχουν δώσει οι εργαζόμενοι. Στον άξονα Αθήνας - Θεσσαλονίκης δεν υπάρχει τηλεδιοίκηση από το Λιανοκλάδι στη Λάρισα και η γραμμή παραμένει μονή. Στον προαστιακό της Αθήνας στη γραμμή προς Κιάτο δεν έχει προκηρυχθεί ακόμη η ανάταξη του δικτύου, δηλαδή τηλεδιοίκηση, σηματοδότηση και επικοινωνίες, ενώ προς το αεροδρόμιο χρησιμοποιούνται λεωφορεία αντί για τρένα.

Στον προαστιακό, επίσης, οι συρμοί κινούνται χωρίς προσωπικό κίνησης με μόνο τον μηχανοδηγό, κάτι αδιανόητο για ευρωπαϊκή χώρα. Σε περιοχές όπως η Φλώρινα, η Δράμα, η Αλεξανδρούπολη η σιδηροδρομική σύνδεση είναι ανύπαρκτη. Επισήμαναν, επίσης, επικάλυψη αρμοδιοτήτων, που σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Σιδηροδρομική Αρχή ενέχει σοβαρό, σοβαρότατο κίνδυνο ατυχημάτων. Οι εργαζόμενοι, λοιπόν, έκρουσαν ξανά τον κώδωνα του κινδύνου, ξανά και ξανά και ξανά. Πάλι θα τους αγνοήσετε;

Και αναρωτιόμαστε: Έχετε πράγματι σκοπό να λύσετε κανένα πρόβλημα ή απλώς φέρνετε νομοσχέδια αλλάζοντας τους δικούς σας νόμους και χωρίς, ποτέ μα ποτέ, να εφαρμόζετε τις διατάξεις που εσείς ψηφίζετε, Η κοινοβουλευτική Πλειοψηφία, η κυβερνητική πλειοψηφία τους ψηφίζει! Και το 2027, όπως είπε ο Πρωθυπουργός, θα έχουμε πράγματι ασφαλή τρένα ή θα έχουμε πάλι σχέδια επί χάρτου;

Οι εργαζόμενοι μας είπαν πολλά και ενδιαφέροντα πράγματα. Μας μίλησαν για τη δυσκολία να στελεχωθεί ο σιδηρόδρομος, καθώς οι ενδιαφερόμενοι διστάζουν μετά από το ατύχημα των Τεμπών να αναλάβουν τόσο μεγάλες ευθύνες μέσα σε τόσο δύσκολες συνθήκες και, φυσικά, με τόσο πενιχρούς μισθούς. Μας είπαν ότι το 2020 όταν ευρωπαϊκός μέσος όρος για το προσωπικό ήταν δύο εργαζόμενοι ανά χιλιόμετρο δικτύου, στην Ελλάδα ήταν μόλις 0,5 και ενώ η μέση δαπάνη συντήρησης ανά χιλιόμετρο στην Ευρωπαϊκή Ένωση ήταν 170.000 ευρώ, στην Ελλάδα ήταν μόλις –συγκρατήστε τον αριθμό- 5.000 ευρώ.

Καταθέτω στα Πρακτικά την ετήσια έκθεση ασφάλειας 2020 της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων. Ευχαριστώ πάρα πολύ.

(Στο σημείο αυτό η Βουλευτής Ραλλία Χρηστίδου καταθέτει για τα Πρακτικά την προαναφερθείσα έκθεση, η οποία βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Κατήγγειλαν, επίσης, κλιμάκωση αυταρχικών πρακτικών εντός της Hellenic Train και διώξεις συνδικαλιστών. Χαρακτηριστικό ήταν το περιστατικό πριν πέντε ημέρες όταν μηχανοδηγός αρνήθηκε να ξεκινήσει συρμό με επικίνδυνο φορτίο, καθώς υπήρχαν τρεις διαβάσεις εκτός λειτουργίας και η αντίδραση της εταιρείας ήταν να τον αντικαταστήσει. Το μήνυμα προς τους εργαζομένους ήταν σαφές: Η υπευθυνότητα απαγορεύεται. Σημασία έχουν μόνο τα κέρδη.

Παρ' όλα αυτά, ο κύριος Υπουργός μίλησε για ευθύνες των εργαζομένων για την τραγωδία των Τεμπών. Το λιγότερο που μπορούμε να πούμε είναι ότι πρόκειται για απύθμενο πολιτικό θράσος. Η ευθύνη για το έγκλημα των Τεμπών ανήκει ακέραια στην Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, όχι στους εργαζόμενους που εδώ και χρόνια φωνάζουν ότι τα τρένα δεν είναι ασφαλή. Ποτέ δεν φταίνε οι άνθρωποι! Φταίει το σύστημα μέσα στο οποίο και οι διαδικασίες μέσα στις οποίες καλούνται να εργαστούν.

Ας σταθούμε τώρα σε ορισμένες από τις πιο προβληματικές ρυθμίσεις του νομοσχεδίου. Προβλέπετε προσλήψεις προσωπικού εκτός διαδικασιών ΑΣΕΠ νομιμοποιώντας τις ρουσφετολογικές, για άλλη μια φορά, προσλήψεις που ήδη κάνετε. Και όλοι θυμόμαστε πού οδήγησε αυτή η πρακτική: στον μοιραίο σταθμάρχη των Τεμπών. Ταυτόχρονα, αυστηροποιείτε το Πειθαρχικό Δίκαιο, ενώ θεσπίζετε θέσεις διευθυντών με υψηλές απολαβές και με δυνατότητα επιλογής από το εξωτερικό. Και όταν οι εργαζόμενοι διαμαρτύρονται, τους απαντάτε ειρωνικά, να καταθέσουν εκείνοι αίτηση. Δηλαδή, καταργείτε το ΑΣΕΠ για τους απλούς υπαλλήλους και, από την άλλη, ισχυρίζεστε ότι θα υπάρχει αξιοκρατία για τα golden boys; Ποιον νομίζετε ότι πείθετε με αυτά τα επιχειρήματα;

Είστε μια Δεξιά που επανέρχεται στις εργοστασιακές της ρυθμίσεις. Δημιουργείτε υπαλλήλους δύο ταχυτήτων, τους δικούς σας με μισθούς προνομιακούς, επιχορηγήσεις ρουσφέτια κ.λπ., και τους υπόλοιπους υπό καθεστώς αυταρχισμού. Παρακάμπτετε και τον νόμο περί δημοσίων συμβάσεων δίνοντας στη διοίκηση της εταιρείας τη δυνατότητα να αναθέτει έργα και προμήθειες χωρίς διαγωνισμούς, χωρίς διαφάνεια, νομιμοποιώντας την αυθαιρεσία και τις απευθείας αναθέσεις, με αποτέλεσμα –επειδή ο Πρωθυπουργός μίλησε για την Ελλάδα των αποτελεσμάτων και όχι των συνθημάτων- δικό σας να γυρίζετε τη χώρα πίσω στην «εποχή του Μαυρογιαλούρου», όταν το κράτος ήταν λάφυρο των ημετέρων και όταν οι λίγοι απομυζούσαν τον δημόσιο τομέα και παρασιτούσαν εις βάρος των πολλών. Εκεί μας έχετε επιστρέψει.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας της κυρίας Βουλευτού)

Κλείνω, κυρία Πρόεδρε, σε πολύ λίγο.

Εμείς, ως Κίνημα Δημοκρατίας, καταθέτουμε συγκεκριμένες προτάσεις στον δημόσιο διάλογο: δημιουργία ενιαίου ισχυρού δημόσιου φορέα για τον σιδηρόδρομο, σύγχρονο σιδηροδρομικό δίκτυο που καλύπτει όλη τη χώρα, αύξηση του μάχιμου προσωπικού και όχι των μάνατζερ με αδιαφανείς προσλήψεις, μέσω ΑΣΕΠ, μισθολογική αποκατάσταση των εργαζομένων, τακτικές επιμορφώσεις των εργαζομένων ιδιαιτέρως των μηχανοδηγών, σταθμαρχών και λοιπών καίριων ειδικοτήτων. Γιατί για εμάς ο σιδηρόδρομος είναι κομβικό κοινωνικό αγαθό, υποδομή ζωτικής σημασίας, έργο και εργαλείο κοινωνικής συνοχής και ισότητας και ως τέτοιο δεν μπορεί να λειτουργεί με όρους αγοράς μόνο ούτε να παραδίδεται σε ιδιωτικά συμφέροντα και προνομιακές εργολαβίες.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Τον λόγο έχει τώρα ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ κ. Παύλος Γερουλάνος.

ΠΑΥΛΟΣ ΓΕΡΟΥΛΑΝΟΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Δεν βλέπω πολλούς συναδέλφους από τη Νέα Δημοκρατία, κύριε Υπουργέ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είδα σήμερα το πρωί τη χθεσινοβραδινή επίθεση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας Δημήτρη Καλογερόπουλου στο στέλεχος του ΠΑΣΟΚ, τη Μάρα Κουκουδάκη. Δεν του άρεσε ο δυναμισμός της και ξεστόμισε το απίστευτο: «Ήρωας θα είναι ο σύζυγός σου». Μου θύμισε αυτό που είχαμε ακούσει εδώ τις προάλλες: «Κάνε κανένα παιδί» και οι δύο Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας που σήμερα δεν είναι εδώ, της –και καλά- προοδευτικής Νέας Δημοκρατίας του κ. Μητσοτάκη.

Για εμάς προοδευτικό είναι να σέβεσαι κάθε άνθρωπο γι' αυτό

που είναι. Για τη Νέα Δημοκρατία τι είναι; Να κρύβεις τον σεξισμό σου μέχρι να στριμωχτείς και να σου ξεφύγει; Ξέρετε ποιο είναι το βαθύτερο πρόβλημα των ανθρώπων που το κάνουν αυτό; Ότι αδυνατούν να δουν τη γυναίκα ως αυθύπαρκτη προσωπικότητα. Δεν μπορούν! Πάντα τις θέλουν να ετεροπροσδιορίζονται από τον πατέρα, από το σύζυγο, από τα παιδιά τους, από οτιδήποτε άλλο εκτός από την προσωπικότητά τους. Και επειδή στριμώχνεστε όλο και περισσότερο το τελευταίο διάστημα τόσο περισσότερο σας ξεφεύγει.

Βλέπετε, το «προοδευτικός» δεν είναι σύνθημα, όπως το χρησιμοποιεί ο κ. Μητσοτάκης, δεν είναι λόγια, δεν είναι προβιά, δεν είναι μάσκα. Είναι καθημερινή πράξη, είναι νοοτροπία βαθιά ριζωμένη μέσα σου. Ή την έχεις ή δεν την έχεις. Και από αυτά που βλέπουμε από τους Βουλευτές του κ. Μητσοτάκη μόνο προοδευτισμό δεν έχουν ριζωμένο μέσα τους. Είναι κάτι άλλο, κάτι βαθιά σκοτεινό. Έστω για τα μάτια του κόσμου, ξεριζώστε το, τώρα!

Κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα αφιερώσω σήμερα την ομιλία μου στο βασικότερο πλέον προϊόν της Κυβέρνησης Μητσοτάκη, στο ψέμα. Από το αφελές ψέμα στο συνειδητό, στο ψέμα ως εθισμός, στο ψέμα δηλαδή ως απόλυτο μέσο επιβίωσης στην εξουσία.

Φυσικά, δύσκολα θα βρεις την πολιτική χωρίς ψέμα. Ουδείς αναμάρτητος. Τους μάστορες, όμως, του είδους μπορείς να τους ξεχωρίσεις. Είναι εκείνοι που από ένα σημείο και μετά δεν έχει σημασία τι λένε, αλλά ποιος το λέει. Είναι εκείνοι που έχουν φτάσει στο σημείο να θεωρείς ότι είναι ψέμα ό,τι και να πουν, επειδή το κάνουν συνέχεια, το κάνουν συνειδητά και το κάνουν με σκοπό να αποπροσανατολίσουν για δικό τους όφελος. Σε αυτούς ανήκει πλέον η σκοτεινή πλευρά της Κυβέρνησης Μητσοτάκη. Δεν μπορώ να σας πω αν ξεκίνησε έτσι η κυβέρνηση Μητσοτάκη. Αυτό που ξέρω είναι ότι τώρα εκεί βρίσκεται.

Αφορμή για την ομιλία μου αποτέλεσε μια ανόητη αναφορά του Αναπληρωτή Υπουργού Μεταφορών κατά τη συζήτηση του νομοσχεδίου στην επιτροπή. Είπε ο Υπουργός, απευθυνόμενος στον εισηγητή μας τον κ. Νικολαΐδη, για το Ταμείο Ανάκαμψης. «Το έργο του προαστιακού δυτικής Αττικής δεν απεντάσσεται, όπως ψευδώς αναφέρθηκε σε μία ανακοίνωση του συναδέλφου σας, του κ. Γερουλάνου».

Μάλιστα. «Όπως ψευδώς αναφέρθηκε». Για να δούμε, λοιπόν, ποιος ψεύδεται.

Παρεμπιπτόντως, η ανακοίνωσή μας για τα εκατόν οκτώ έργα που τροποποιούνται ή απεντάσσονται από το Ταμείο Ανάκαμψης βγήκε στις 7 Ιουλίου. Ποια ήταν η απάντηση του Υπουργείου Οικονομικών μέχρι σήμερα; Τσιμουδιά. Γιατί, λοιπόν, είχε ενδιαφέρον η ανακοίνωσή μας; Διότι εμείς, μετά από αρκετή δουλειά, απλά αποκαλύψαμε το περιεχόμενο έργων και οροσήμων που επιμελώς είχε κρύψει η Κυβέρνηση πίσω από κωδικούς.

Δεν αλλάξαμε τελεία. Γράψαμε στην ανακοίνωση λέξη προς λέξη αυτά που γράφει το επίσημο κείμενο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αυτά, δηλαδή, που ζήτησε η ίδια η Κυβέρνηση.

Για να δούμε, λοιπόν, τι λέει το επίσημο έγγραφο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και μεταφράζω: «Η Ελλάδα εξήγησε ότι οκτώ μέτρα δεν είναι πλέον εφικτά εν μέρει ή πλήρως, λόγω απρόβλεπτων νομικών ζητημάτων. Και ένα από αυτά τα οκτώ μέτρα είναι το ορόσημο 271 του μέτρου 16892».

Κύριε Υπουργέ, δεν ξέρετε ότι το ορόσημο 271 του μέτρου 16892 αφορά στον προαστιακό δυτικής Αττικής;

Πάμε τώρα να δούμε τι γράψαμε στην ανακοίνωσή μας. Μιλήσαμε για απένταξη του προαστιακού δυτικής Αττικής; Διαβάζω από την ανακοίνωσή μας, για να μην υπάρχει παρερμηνεία: «Οκτώ μέτρα, σύμφωνα με την Ελληνική Κυβέρνηση, δεν είναι πλέον εφικτά εν μέρει ή πλήρως, λόγω απρόβλεπτων νομικών ζητημάτων». Και μεταξύ αυτών, στο νούμερο 29 της ανακοίνωσης, το ορόσημο 271 του μέτρου 16892, αυτό που αφορά στον προαστιακό δυτικής Αττικής. Γράψαμε, δηλαδή, ακριβώς ό,τι γράφει το επίσημο κείμενο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ακριβώς, δηλαδή, αυτό που η ίδια η Κυβέρνηση είπε στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Κάναμε και κάτι ακόμα. Πήγαμε και κοιτάξαμε τι ακριβώς λέει το ορόσημο 271 του μέτρου 16892. Ξέρετε τι ονομασία έχει το ορόσημο; «Ολοκλήρωση προαστιακού σιδηροδρόμου στη δυτική Αττική». Με έκθεση πιστοποίησης του ΟΣΕ ότι το έργο έχει ολοκληρωθεί και παραδοθεί στον ΟΣΕ. Ξέρετε ποιο είναι σήμερα το χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσης του οροσήμου; Το τέταρτο τρίμηνο του 2025. Αυτό, λοιπόν, το ορόσημο για τον προαστιακό, σύμφωνα με την Ελληνική Κυβέρνηση, δεν είναι πλέον εφικτό εν μέρει ή πλήρως λόγω απρόβλεπτων νομικών ζητημάτων.

Ανακεφαλαιώνοντας, λοιπόν, είπα στην ανακοίνωσή μου ότι απεντάσσεται ο προαστιακός σιδηρόδρομος δυτικής Αττικής από το Ταμείο Ανάκαμψης; Όχι. Είπαμε ότι το ορόσημο του έργου δεν είναι πλέον εφικτό εν μέρει ή πλήρως λόγω απρόβλεπτων νομικών ζητημάτων. Ακριβώς αυτό που λέει η Ευρωπαϊκή Ένωση, ακριβώς αυτό που ζήτησε η Ελληνική Κυβέρνηση. Άρα, ποιος ψεύδεται; Εγώ; Σίγουρα όχι εγώ, αλλά προφανώς ο Υπουργός.

Επομένως, κύριε Υπουργέ, περιμένω δύο πράγματα από εσάς. Πρώτον, να ζητήσετε συγγνώμη, αν έχετε το θάρρος και...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Απεντάσσεται ή όχι;

ΠΑΥΛΟΣ ΓΕΡΟΥΛΑΝΟΣ: Δεύτερον, να εξηγήσετε τι ακριβώς σημαίνει το ότι ένα σημαντικό ορόσημο, σύμφωνα με την Ελληνική Κυβέρνηση, δεν είναι πλέον εφικτό εν μέρει ή πλήρως και γιατί.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ποια είναι η θέση σας;

ΠΑΥΛΟΣ ΓΕΡΟΥΛΑΝΟΣ: Τι ακριβώς σημαίνει αυτό για τον προαστιακό σιδηρόδρομο δυτικής Αττικής; Μου αρέσει που επιμένετε κιόλας!

Δυστυχώς, όμως, το πρόβλημα είναι πολύ μεγαλύτερο από αυτό και συνοψίζεται στο εξής. Γιατί ο κάθε Κυρανάκης της Κυβέρνησης καταφεύγει τόσο εύκολα στο ψέμα; Πρώτον, γιατί μπορούν, τους έρχεται φυσικά, «έξις δευτέρα φύσις»! Στην προκειμένη περίπτωση, μάλιστα, φαντάζομαι ότι η εμπειρία της Ομάδας Αλήθειας βοηθάει. Δεύτερον, γιατί πιστεύουν ότι κανείς δεν θα τολμήσει να τους απαντήσει και τρίτον, αν απαντήσει, δεν θα ακουστεί. Θα χαθεί η απάντηση στο χάος της επικαιρότητας και στη σιωπή των στρατευμένων media. Η ψευδαίσθηση, όμως, ότι κανείς δεν μπορεί να σε ακουμπήσει, σε οδηγεί στο να εθιστείς στο ψέμα και να το επαναλαμβάνεις μέχρι να το πιστέψεις κι εσύ ο ίδιος. Όμως, είπαμε, στο συγκεκριμένο ζήτημα μπορεί απλά ο Υπουργός να χάθηκε στην αφέλειά του και το ψέμα να μην είναι συνειδητό. Το συγκλονιστικότερο, όμως, είναι τα συνειδητά ψέματα.

Η τραγωδία των Τεμπών έθεσε τέσσερα κομβικά ερωτήματα για τη λειτουργία της πολιτείας μας, που η Κυβέρνηση αρνείται να κοιτάξει στα μάτια. Πρώτον, με βάση την τραγική εμπειρία από τη μη έγκαιρη ολοκλήρωση της σύμβασης 717, γιατί στη χώρα μας δεν γίνονται στην ώρα τους πράγματα που χρυσοπληρώνουμε; Δεύτερον, με βάση το εγκληματικό ρουσφέτι με τον μοιραίο σταθμάρχη, τι πρέπει να κάνουμε για να βάζουμε τον σωστό άνθρωπο στη σωστή θέση; Τρίτον, με βάση το ότι είχαν αγνοηθεί επανειλημμένως οι προειδοποιήσεις για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, τι πρέπει να κάνουμε για να ακούει και να λογοδοτεί η εξουσία; Και τέταρτον, με βάση το μπάζωμα στον τόπο της τραγωδίας κατά παράβαση κάθε πρωτοκόλλου, πώς θα τηρούμε διαδικασίες για να μαθαίνουμε από τα λάθη μας για κάθε τέτοια υπόθεση;

Και έρχομαι τώρα στο τι προτείνει το ΠΑΣΟΚ για να παίρνουμε αυτά που πληρώνουμε και για να λογοδοτεί η εξουσία. Ανεξάρτητη Αρχή με τη μορφή εθνικού εκτελεστικού συμβουλίου σιδηροδρομικών μεταφορών που θα συντονίζει και θα εποπτεύει την εκτέλεση των έργων και θα λογοδοτεί για την πρόοδό τους.

Επίσης, πραγματική επαναδιαπραγμάτευση της σύμβασης με τη Hellenic Train με αυστηρές ρήτρες για την ασφάλεια, τις επενδύσεις και την τήρηση των χρονοδιαγραμμάτων.

Τι προτείνει το νομοσχέδιο της Κυβέρνησης για να παίρνουμε αυτά που πληρώνουμε και να λογοδοτεί η εξουσία; Τίποτα! Τι προτείνει το ΠΑΣΟΚ για να βάζουν τον σωστό άνθρωπο στη σωστή δουλειά; Παντού σε θέσεις ευθύνης να επιλέγονται άτομα με ανοιχτούς διαφανείς διαγωνισμούς. Καμία κομματική τοποθέτηση, καθολικός έλεγχος των ικανοτήτων του υφιστάμενου προσωπικού και νέες αξιοκρατικές προσλήψεις με διαφάνεια σε συνεργασία με τον ΑΣΕΠ. Και τι προτείνει το νομοσχέδιο για την αξιοκρατία; Να φύγει το ΑΣΕΠ. Μάλιστα! Και τι προτείνει το

ΠΑΣΟΚ για το πώς θα ακολουθούμε διαδικασίες, ώστε να μαθαίνουμε την αλήθεια; Ανεξάρτητος ΕΟΔΑΣΣΑΜ, όπως έλεγε η ευρωπαϊκή Οδηγία του 2016, όπως λέγαμε εμείς και το 2019 και το 2023. Τι προτείνει γι' αυτό το νομοσχέδιο της Κυβέρνησης; Πάλι τίποτα!

Προς τι, λοιπόν, ο βαρύγδουπος τίτλος του σημερινού νομοσχεδίου, αν δεν απαντάει σε αυτά τα τέσσερα κομβικά ερωτήματα που αφορούν τα Τέμπη; Ακούστε τον τίτλο: Αναβάθμιση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων, αξιολόγηση προσωπικού σιδηροδρόμων, ενίσχυση εποπτείας σιδηροδρομικού δικτύου, οργανωτική ενίσχυση της ΡΑΣ και του ΕΟΔΑΣΣΑΜ και άλλες διατάξεις». Δεν μπορώ παρά να αναρωτηθώ γιατί αντί να απαντήσει ο Υπουργός στα τέσσερα ερωτήματα των Τεμπών, όπως κάνει το ΠΑΣΟΚ, αρκείται να βάζει βαρύγδουπους τίτλους για κάτι που στην πραγματικότητα δεν κάνει το νομοσχέδιο. Γιατί κανείς δεν θα τον ελέγξει. Είναι απλά ένα ακόμα ψέμα. Ο τέταρτος βαρύγδουπος τίτλος νομοσχεδίου σε έξι χρόνια μέχρι το ψέμα του προηγούμενου τίτλου να το αποκαλύψει ο επόμενος.

Όμως, πέρα από τα αφελή ψέματα, πέρα από τα συνειδητά ψέματα, υπάρχει και η τρίτη κατηγορία ψεμάτων -απολύτως χαρακτηριστική της σκοτεινής διακυβέρνησης Μητσοτάκη-, το ψέμα ως τελευταίο εργαλείο παραμονής στην εξουσία, όπως για παράδειγμα ότι η πρόταση της Κυβέρνησης για τη σύσταση εξεταστικής επιτροπής για τον ΟΠΕΚΕΠΕ έχει σκοπό -ακούστε!- την αναζήτηση της αλήθειας για την εξυγίανση του συστήματος επιδοτήσεων. Πώς να μην το χαρακτηρίσω ψέμα, όταν ο μόνος σκοπός μιας τόσο άθλιας προσπάθειας αποπροσανατολισμού και συμψηφισμού είναι αυτός που επιβάλλει ισορροπία στο Μέγαρο Μαξίμου;

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Για μία ακόμα φορά αντί να αναζητήσουμε την αλήθεια και να διορθώσουμε τα λάθη μας, θα αναζητήσουμε τρόπους να λερωθεί όσο το δυνατόν λιγότερο η Κυβέρνηση από ανθρώπους που ξέρουν πολλά και δεν πρέπει να την εκθέσουν. Πού το ξέρω; Μα, το έχουμε ζήσει ξανά με αυτή την Κυβέρνηση. Το έχουμε ζήσει ξανά με τον κ. Καραμανλή και ξανά με τον κ. Τριαντόπουλο. Και κάπως έτσι μετά από έξι χρόνια δεν έχει καμία πλέον σημασία τι λέει η Κυβέρνηση. Το ότι το λέει η Κυβέρνηση, στο μυαλό των περισσότερων Ελλήνων, είναι ψέμα. Εδώ, λοιπόν, βρίσκεται σήμερα η διακυβέρνηση του κ. Μητσοτάκη, σε αυτή τη σκοτεινή πλευρά της πολιτικής. Και το κάνει επανειλημμένα, το κάνει συνειδητά και το κάνει για να αποπροσανατολίσει.

Και το ερώτημα που απευθύνω σε κάθε συνειδητό Έλληνα πολίτη είναι ένα: Μπορεί μία κυβέρνηση που είναι εθισμένη στο ψέμα να κάνει τη ζωή μας καλύτερη; Η απάντηση είναι όχι. Διότι αν θέλουμε μια κυβέρνηση που μαθαίνει από τα λάθη της, πρέπει να έχουμε μια κυβέρνηση που είναι έτοιμη να τα παραδεχτεί. Και για να γίνει αυτό, πρέπει να αλλάξουμε κυβέρνηση.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής)

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κυρία Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο για μία παρέμβαση.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Αναγκάζομαι να κάνω αυτήν την παρέμβαση για να αποκαταστήσουμε την αλήθεια την οποία αμφισβήτησε ο κ. Γερουλάνος, ο οποίος στην ανακοίνωση την οποία έχει δημοσιεύσει και στη δική του ιστοσελίδα έχει μία λίστα με τίτλο: «Έργα που απεντάσσονται ή τροποποιούνται».

Στο σημείο 29, λοιπόν, έχετε το έργο του προαστιακού δυτικής Αττικής. Εξηγείτε στην ανακοίνωσή σας αν εδώ έχουμε τροποποίηση ή απένταξη; Όχι, δεν εξηγείτε, δεν κατηγοριοποιείτε.

Το αποτέλεσμα, κύριε Γερουλάνο, είναι το εξής: Πολιτευτής της δική σας παράταξης, του ΠΑΣΟΚ, έχει βγάλει περαιτέρω ανακοίνωση εξειδικεύοντας αυτή τη λίστα την οποία έχετε δημοσιεύσει εσείς και ανακοινώνει στους συμπολίτες του, της περιοχής στην οποία θέλει να εκλέγεται, ότι ο προαστιακός δυτικής Αττικής δεν είναι πλέον ένα εφικτό έργο του Ταμείου Ανάκαμψης. Αυτό αναπαράχθηκε από δημάρχους της περιοχής δυτικής Αττικής. Τρεις δήμαρχοι με κάλεσαν στο τηλέφωνο για να με ρωτήσουν επίμονα και με αγωνία αν απεντάσσεται αυτό το έργο το οποίο εκείνοι έχουν ζητήσει.

Έρχομαι, λοιπόν, εγώ ευγενικά στον συνάδελφό σας, τον κ. Νικολαΐδη, και του λέω ότι αυτό είναι ψευδές. Δεν απεντάσσεται το έργο. Σας ρωτώ εδώ, που είστε πάνω στο Βήμα: Απεντάσσεται το έργο ή όχι; Αρνείστε να απαντήσετε.

Εγώ, λοιπόν, λέω ξεκάθαρα στους δημάρχους, στους Βουλευτές, στους πολίτες της δυτικής Αττικής ότι το έργο δυτικού προαστιακού δεν απεντάσσεται και η τροποποίηση, η οποία αφορά στο Ταμείο Ανάκαμψης, μπορεί να έχει να κάνει με αλλαγή χάραξης, με αλλαγή τεχνικών χαρακτηριστικών, με μια σειρά από πράγματα φυσιολογικά σε κάθε δημόσιο έργο.

Στο συγκεκριμένο έχουμε έξω από την Ελευσίνα μια αλλαγή χάραξης αναγκαία. Αυτό ακριβώς προβλέπει το έργο. Παρακαλώ να αποκαταστήσετε την αλήθεια, διότι οι πολίτες που σας ακούν αγωνιούν για το αν απεντάσσεται ή όχι ένα συγκεκριμένο έργο, το οποίο αφορά στην καθημερινότητα τους.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΑΥΛΟΣ ΓΕΡΟΥΛΑΝΟΣ: Κυρία Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Έχετε τον λόγο, κύριε Γερουλάνε.

ΠΑΥΛΟΣ ΓΕΡΟΥΛΑΝΟΣ: Είπατε -και το έχω πάρει από τα Πρακτικά- ότι «το έργο του προαστιακού δυτικής Αττικής δεν απεντάσσεται, όπως ψευδώς αναφέρθηκε σε μια ανακοίνωση του συναδέλφου σας, του κ. Γερουλάνου».

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Σωστά.

ΠΑΥΛΟΣ ΓΕΡΟΥΛΑΝΟΣ: Αναφέρθηκε στην ανακοίνωσή μου ότι ο προαστιακός απεντάσσεται;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ναι, στον τίτλο το λέει.

ΠΑΥΛΟΣ ΓΕΡΟΥΛΑΝΟΣ: Όχι. Πήγαμε έργο-έργο.

Κύριε Κυρανάκη, όλα αυτά θα ήταν πάρα πολύ πιο εύκολα...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Άρα, δεν απεντάσσεται;

ΠΑΥΛΟΣ ΓΕΡΟΥΛΑΝΟΣ: Όλα αυτά ήταν πολύ πιο εύκολα, για να τα συζητήσουμε πιο σοβαρά, εάν η Κυβέρνηση είχε κάνει μία δουλειά -μία μόνο!- να είχε ανακοινώσει αυτό που ζήτησα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, το πολύ απλό...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Άρα, δεν απεντάσσεται;

ΠΑΥΛΟΣ ΓΕΡΟΥΛΑΝΟΣ: Ξέρετε τι είναι αυτό; Ξέρετε πώς ονομάζεται αυτό; Ονομάζεται διαφάνεια. Εμείς το μόνο που κάναμε είναι να μεταφράσουμε αυτό που λέει η Ευρωπαϊκή Ένωση. Και τι λέει η Ευρωπαϊκή Ένωση; Αυτό που εσείς είπατε. Μπορεί όχι εσείς προσωπικά, μπορεί ο προηγούμενος, αλλά νομίζω ότι μια Κυβέρνηση ήσαστε.

Άρα, γιατί είσαστε τόσο εθισμένοι στην αδιαφάνεια;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Απεντάσσεται ή όχι, κύριε Γερουλάνο;

ΠΑΥΛΟΣ ΓΕΡΟΥΛΑΝΟΣ: Γιατί είσαστε τόσο απόλυτα εστιασμένοι στον συλλογισμό ότι «όσα περισσότερα κρύψουμε, τόσο το καλύτερο»; Δεν καταλαβαίνετε ότι αυτήν την όποια παρεξήγηση, την οποία μπορεί να είχε ένας τρίτος από τη δική μου ανακοίνωση -συμπεριλαμβανομένου και εσάς με αυτά που είπατε-, θα την είχατε αποφύγει, αν είχατε απλώς το θάρρος, όπως διαφημίζετε με τόσα λεφτά τα έργα που εντάσσονται...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Απεντάσσεται ή όχι, κύριε Γερουλάνο;

ΠΑΥΛΟΣ ΓΕΡΟΥΛΑΝΟΣ: ...να είχατε το θάρρος να μιλήσετε για τα έργα που απεντάσσετε ή τροποποιείτε, όπως λέει η ανακοίνωσή μου.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κυρία Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Έχετε τον λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κυρία Πρόεδρε, ευχαριστώ.

Δεν κατανοώ για ποιον λόγο είναι τόσο δύσκολο σε εσάς να παραδεχτείτε ένα λάθος, το οποίο κάνατε. Δεν είναι κακό να κάνουμε λάθη στην πολιτική.

ΠΑΥΛΟΣ ΓΕΡΟΥΛΑΝΟΣ: Παραδεχτείτε το!

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Εδώ, λοιπόν, έχετε βγάλει μια μεγάλη λίστα με τίτλο πάνω-πάνω: «Έργα που απεντάσσονται».

ΠΑΥΛΟΣ ΓΕΡΟΥΛΑΝΟΣ: Ή τροποποιούνται.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Άρα, απεντάσσεται ή όχι, κύριε Γερουλάνο;

ΠΑΥΛΟΣ ΓΕΡΟΥΛΑΝΟΣ: Απαντήστε εσείς.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Εγώ το απάντησα εδώ και μια εβδομάδα ότι δεν απεντάσσεται.

ΠΑΥΛΟΣ ΓΕΡΟΥΛΑΝΟΣ: Απευθυνθείτε... (Δεν ακούστηκε)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Κύριε Γερουλάνο, δεν γίνεται έτσι.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Εσείς, λοιπόν, έχετε κάνει εδώ ένα λάθος. Έχετε ψευδώς πληροφορήσει τους πολίτες της δυτικής Αττικής και συνολικά και αρνείστε να το παραδεχτείτε.

ΠΑΥΛΟΣ ΓΕΡΟΥΛΑΝΟΣ: Μιλήστε για τον εαυτό σας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Σας λέω, λοιπόν, ότι το έργο προαστιακού δεν απεντάσσεται. Ζητήστε συγγνώμη για την αναστάτωση, την οποία προκαλέσατε σε δημάρχους, Βουλευτές, πολιτευτές, στελέχη της δικής σας παράταξης και πάρτε το πίσω. Είναι απλό.

ΠΑΥΛΟΣ ΓΕΡΟΥΛΑΝΟΣ: Προσέξτε, γιατί αυτά που λέτε τα κρατάω. Τι άλλο να περίμενα από εσάς...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Ευχαριστώ.

Έχει ζητήσει τον λόγο η Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας κ. Κωνσταντοπούλου, η οποία και θα λάβει τον λόγο φυσικά.

Επειδή υπάρχουν μερικές αλλαγές στη λίστα των ομιλητών, ενημερώνω ότι επόμενη ομιλήτρια, μετά την κυρία Πρόεδρο, είναι η κ. Αρετή Παπαϊωάννου. Ακολουθούν ο κ. Ευάγγελος Αποστολάκης και μετά, ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΣΥΡΙΖΑ κ. Νίκος Παππάς. Αργότερα, θα ενημερώσω για τη σειρά παρακάτω.

Κυρία Πρόεδρε, έχετε τον λόγο για την παρέμβασή σας.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Σας ευχαριστώ.

Ζήτησα τον λόγο, για να κάνω παρέμβαση, ώρα 12.04'. Ήταν η ώρα που ανακοινώθηκε από τον Προεδρεύοντα κ. Κωνσταντινόπουλο ότι η επιτροπή προκαταρκτικής εξέτασης για τον Καραμανλή καταθέτει το πόρισμά της. Ζήτησα εκείνη την ώρα να κάνω παρέμβαση. Είχε, βέβαια, ανακοινωθεί άλλος πολιτικός Αρχηγός, που δεν ήθελε να δώσει τον χρόνο του ούτε για ένα λεπτό. Έτσι, κάνω την παρέμβαση αυτήν τη στιγμή, για να πω ότι η Νέα Δημοκρατία έχει πραγματικά σπάσει όλα τα ρεκόρ των μεθοδεύσεων της συγκάλυψης, της επιτάχυνσης της συγκάλυψης και της συνενοχής στη συγκάλυψη.

Η επιτροπή προκαταρκτικής εξέτασης είχε προσδιοριστεί να συνεδριάσει σήμερα, ώρα 10.00'. Μέχρι και σήμερα, ώρα 10.00', στη Βουλευτίνα μας, που είναι μέλος της επιτροπής, δεν είχε χορηγηθεί ούτε η δικογραφία, μολονότι τη ζήτησε κατ' επανάληψη και μολονότι επανάφερε έγγραφο αίτημα. Δηλαδή, η Νέα Δημοκρατία, όχι απλώς επιτάχυνε τη διαδικασία να υπάρξει ένα ψευδεπίγραφο πόρισμα, αλλά αποστέρησε και από τα υπόλοιπα μέλη της επιτροπής την πρόσβαση στη δικογραφία, όχι, την πρόσβαση στην Αίθουσα 168, αλλά τα αντίγραφα δικογραφίας, που πάντα έχουν τα μέλη προανακριτικής επιτροπής και εν προκειμένω, δεν δόθηκαν. Από τις 10.00' μέχρι τις 11.00' τι κατάφερε η Νέα Δημοκρατία, που είναι απούσα σήμερα; Απούσα, διότι ένας είναι εδώ, θα έλεγα, έρημος εισηγητής -αλλά δεν σας λυπάμαι- και ένας ακόμα, ο κ. Δημοσχάκης εκεί πίσω, να κοιτάει το τάμπλετ του. Κατάφερε, λοιπόν, η Νέα Δημοκρατία, κύριοι, που εσείς την εκπροσωπείτε εδώ σήμερα και ο κ. Κυρανάκης, ο Αναπληρωτής Υπουργός σήμερα -εργαζόμενος στην Ομάδα Αλήθειας προηγουμένως και άλλα που θα τα πούμε στη συνέχεια-, μέσα σε λιγότερο από μία ώρα, την κορυφαία διαδικασία σε μια προανακριτική επιτροπή, που είναι η συζήτηση για την έκδοση πορίσματος, να την τελειώσει. Μέσα σε αυτήν τη μια ώρα αποχώρησαν τα περισσότερα κόμματα της Αντιπολίτευσης. Εμείς έχουμε τη θέση ότι δεν αποχωρούμε, παραμένουμε μέχρι τέλους και καταγγέλλουμε, αντιστεκόμαστε και προσπαθούμε να αναστρέψουμε την κατάσταση. Μέσα σε αυτήν τη μια ώρα, λοιπόν, εξωθήσατε τα περισσότερα κόμματα σε αποχώρηση. Μιλούσατε πάνω στην εισηγήτρια μας, δεν την αφήνατε ούτε να μιλήσει -αποχωρεί ευσχήμως ο κ. Δημοσχάκης, ένας τώρα έμεινε- και στις 12.04' είχε ανακοινωθεί κιόλας πόρισμα.

Φύγαμε με τον κ. Καζαμία, για να πάμε στη Διάσκεψη των Προέδρων και εκεί έθεσα και πάλι το θέμα στον Πρόεδρο. Στις 12.10', στη Διάσκεψη των Προέδρων, ο Πρόεδρος της Βουλής ήταν έτοιμος να μας πει ότι το πόρισμα -αυτό το οποίο «ψήθηκε» στο μικροκυμάτων σήμερα, μαζί με τη δικαιοσύνη και την προσδοκία των πολιτών για λογοδοσία και αλήθεια-, αυτό το δήθεν πόρισμα, το ψευδεπίγραφο πόρισμα, το προγραμματίζετε, για να συζητηθεί την άλλη Τρίτη στη Βουλή και θέλετε να περιστείλετε και τα δικαιώματα τα δικά μου, ως Αρχηγού κόμματος, μετά τη χθεσινή, απολύτως κακοποιητική, ανεπίτρεπτη κοινοβουλευτικά συμπεριφορά του πρώην Υπουργού Αγροτικής Ανάπτυξης κ. Γεωργαντά, που είναι τώρα Αντιπρόεδρος της Βουλής, γιατί κανείς δεν χάνεται και καμία δουλειά δεν είναι ντροπή. Και, σίγουρα, κανείς δεν χάνεται από τους υπόλογους και τους ενεχόμενους σε αξιόποινη δράση.

Αυτό το οποίο έγινε σήμερα στην επιτροπή προκαταρκτικής εξέτασης για τον Καραμανλή είναι το ίδιο που κάνατε...

Αποχωρείτε και εσείς;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (ΛΑΚΗΣ) ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ: Ναι.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Ναι; Στο καλό!

Αποχωρούν όλοι. Απλώς, να καταγραφεί για τα Πρακτικά ότι η Κοινοβουλευτική Ομάδα της Νέας Δημοκρατίας δεν εκπροσωπείται και η Κυβέρνηση δεν εκπροσωπείται. Αυτό να το ακούσει το 41% της 25ης Ιουνίου 2023, να ξέρουν τι κάνουν αυτοί που τους έστειλαν εδώ στη Βουλή.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Κυρία Πρόεδρε, παρακαλώ.

Ο κ. Κυρανάκης να ενημερωθεί να μπει στην Αίθουσα, παρακαλώ. Δεν μπορεί να είναι άδεια τα έδρανα.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Πώς, δεν μπορεί; Αφού έχει άλλη δουλειά.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ (ΝΑΣΟΣ) ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ: Κυρία Πρόεδρε, δεν μπορεί να γίνει η διαδικασία με απόντες τους Υπουργούς.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Εδώ δεν είναι κανείς. Εκατόν πενήντα έξι απόντες...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Ακριβώς αυτό έκανα αυτήν τη στιγμή, κύριε Ηλιόπουλε. Είπα να ενημερωθεί ο Υπουργός να μπει στην Αίθουσα. Με ενημερώνουν ότι θα είναι εδώ σε ένα λεπτό.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Ωραία, σε ένα λεπτό. Εμένα θα διακόψετε τον χρόνο μου; Θα περιμένουμε; Τι λέτε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Θα έλεγα να συνεχίσετε.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Να συνεχίσουμε εν απουσία...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Ήρθε ο Υπουργός.

Συνεχίστε, κυρία Πρόεδρε.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Ο Αναπληρωτής Υπουργός. Ο Υπουργός δεν έχει έρθει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Είθισται...

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Είθισται, ναι, να απουσιάζουν και περί άλλων να τυρβάζουν.

Μετά, λοιπόν, από την χθεσινή εντελώς κακοποιητική συμπεριφορά του κ. Γεωργαντά, ο οποίος απευθυνόμενος σε Αρχηγό

κόμματος -στη μοναδική γυναίκα Αρχηγό και θα έρθω και σε αυτά που είπε ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ πριν από λίγο, γιατί είναι πάρα πολύ σοβαρά- απευθυνόμενος με σκαιό τρόπο, διακόπτοντάς με, με ανεπίτρεπτο τρόπο, έφτασε να αξιώνει να μου λέει: «Τελειώσατε, τελειώσατε, κατεβείτε από το Βήμα».

Πείτε μου σε ποιον άνδρα Αρχηγό έχει συμβεί ποτέ αυτό; Τα ίδια είχε κάνει με την Βουλευτίνα του ΚΚΕ κ. Κομνηνάκα και αυτές οι συμπεριφορές πηγάζουν από μια αντίληψη, ότι τη γυναίκα την τσαλαπατάμε. Στην κ. Κεφαλά, στη Τζώρτζια -γιατί και τους καλλιτέχνες πρέπει κάπως να τους κακοποιούμε- δεν έδινε τον λόγο και δεν της αναγνώριζε ότι ήταν Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπος.

Έχουμε, λοιπόν, έναν τύπο -Βουλευτής Κιλκίς- που δεν έχει δώσει δημόσια καμία εξήγηση για το γεγονός ότι υπήρξε Υπουργός Αγροτικής Ανάπτυξης στην κρίσιμη περίοδο που ερευνάται από την Ευρωπαϊκή Εισαγγελία, προεδρεύει της Βουλής και καταχράται την Έδρα του Προέδρου, κακοποιώντας πολιτικούς αντιπάλους και δη, γυναίκες και έχουμε και μία Κυβέρνηση, άλλως πώς, απασχολημένη, η οποία εκπέμπει διαρκώς το μήνυμα του σεξισμού, του μισογυνισμού και της κακοποίησης.

Άκουσα εμβρόντητη τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του ΠΑΣΟΚ να αναφέρεται σε ένα γεγονός, το οποίο είναι αδιανόητο.

Κύριε Κυρανάκη, ακούστε λίγο, γιατί τοποθετηθήκατε δυο φορές και λέξη δεν είπατε γι' αυτά.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Δεν είναι υποχρεωτικό να σας ακούω.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Πώς; Δεν είναι υποχρεωτικό να με ακούτε; Κάντε λάθος. Όταν είστε εκεί, είναι υποχρεωτικό να με ακούτε. Κάνετε λάθος. Δεν σας τα είπαν καλά. Ο κ. Βαρβιτσιώτης και ο κ. Ολύμπιος από την Ομάδα Αλήθειας δεν σας τα είπαν καλά. Είναι υποχρεωτικό να ακούτε, όταν είστε Υπουργός. Πληρώνεστε από τον ελληνικό λαό, παίρνετε δημόσιο χρήμα και είναι υποχρεωτικό, κύριε, να κάνετε τη δουλειά σας.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Πλεύσης Ελευθερίας)

Όχι οι εκατόν πενήντα έξι να είναι απόντες, εισπράττοντας αποζημιώσεις και να κοροϊδεύουν τον ελληνικό λαό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Συνεχίστε, κυρία Πρόεδρε. Ενημερώθηκε ο Υπουργός.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Είπατε κάτι για τον κ. Γεωργιάδη, τον προταθέντα από τον Πρωθυπουργό, τον κ. Μητσοτάκη, και καταδικασθέντα για παιδοφιλία; Είπατε κάτι γι' αυτό; Ή είπατε για το ότι πήγατε στη δίκη του για υποστήριξη;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Όχι, είπα...

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Καθίστε κάτω, κύριε. Θα πάρετε τον λόγο μετά να απαντήσετε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Είπα...

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Καθίστε κάτω...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Κύριε Κυρανάκη, παρακαλώ.

Κυρία Κωσταντοπούλου, παρακαλώ.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Αυτά τώρα δεν θα τα κάνετε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Παρακαλώ. Προεδρεύω εγώ τώρα, κυρία Κωνσταντοπούλου.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Είπα ότι δεν είναι υποχρεωτικό για εμάς τους εκλεγμένους Βουλευτές...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Κύριε Κυρανάκη, δεν έχετε τον λόγο τώρα. Θα τον έχετε μετά.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): ...την υπερασπίστρια ενός βιαστή.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Ξέρετε τη διαδικασία. Θα πάρετε τον λόγο μετά και θα πείτε ό,τι θέλετε. Τώρα, όμως, είναι η Πρόεδρος στο Βήμα.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Τι είπατε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Παρακαλώ, δεν θα κάνετε διάλογο. Δεν είχε τον λόγο τόση ώρα, κυρία Κωνσταντοπούλου. Εσείς έχετε τον λόγο. Παρακαλώ, συνεχίστε και μην κάνετε ερωτήσεις.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Κύριε Κυρανάκη, προσέξτε, γιατί τον κ. Φλωρίδη τον έχω προειδοποιήσει για την αγωγή και τη μήνυση που του έρχεται. Αν θέλετε να είστε συνεναγόμενος και μηνυόμενος, επαναλάβετε αυτό που είπατε από την άνεση του ότι δεν καταγραφόταν. Μην ανησυχείτε, δεν θα σας ξεχάσω καθόλου. Δεν θα σας ξεχάσω καθόλου.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Θα τα επαναλάβω.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Θα τα επαναλάβετε, λοιπόν.

Στο ότι κακοποιείτε τις γυναίκες και στο ότι ο Αντιπρόεδρός σας εχθές, για πολλοστή φορά, φέρθηκε ακραία κακοποιητικά από την εξουσία, που εσείς του έχετε δώσει, μου απαντήσατε με τις συκοφαντίες Φλωρίδη; Αυτό απαντήσατε; Για το γεγονός ότι ο Βουλευτής σας Καλογερόπουλος εχθές είπε σε εκπρόσωπο γυναίκα του ΠΑΣΟΚ «είναι ήρωας ο άντρας σου» μου απαντήσατε με τις συκοφαντίες Φλωρίδη; Στο γεγονός ότι είναι άδεια τα έδρανα σας και οι Βουλευτές σας όλοι εισπράττουν αποζημιώσεις σαν να παρίστανται, ενώ δεν παρίστανται και οι Υπουργοί σας, επίσης, και εσείς έρχεστε εδώ και μας λέτε: «Δεν είμαι υποχρεωμένος να σας ακούω», απαντάτε με τις συκοφαντίες Φλωρίδη; Γιατί ο Φλωρίδης δεν έχει τολμήσει να τα ξαναπεί. Σας περιμένουμε να τα πείτε. Δεν υπάρχει καμία περίπτωση να σας χαριστώ, γιατί είστε αμετανόητος, υπόλογος -υπόλογος και για το Κτηματολόγιο και το ξέρετε καλά- και μάθαμε ότι τον κ. Σακαρέτσιο, που ήταν υπάλληλος του γραφείου σας, τον κάνατε Πρόεδρο του Κτηματολογίου, ενώ ενέχεται σε πάρα πολύ σοβαρά ζητήματα και ποινικής χροιάς για το Κτηματολόγιο. Τώρα τον κάνατε και γενικό γραμματέα στο Υπουργείο σας. Διότι έτσι είναι η αξιοκρατία και η αξιολόγηση, να ξέρετε. Άμα κρατάς ευχαριστημένο τον κ. Κυρανάκη, τον πρώην υπάλληλο της Ομάδας Αλήθειας -πρώην, νυν, δεν ξέρουμε-, γίνεσαι και γενικός γραμματέας Υπουργείου, άμα λάχει.

Ήρθε και ο κ. Λαζαρίδης, Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος, και μου είπε ότι δεν έχω παιδιά, άρα, δεν μπορώ να μιλάω για τα Τέμπη. Είδαμε και τον κ. Κυριαζίδη να τον αναφέρετε ως Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας στον κατάλογο των ομιλητών και για τον Καλογερόπουλο, που εχθές είπε στην εκπρόσωπο του ΠΑΣΟΚ «είναι ήρωας ο άντρας σου», τσιμουδιά. Τσιμουδιά! Αυτοί είστε, κύριοι. Αυτό καλλιεργείτε, τον μισογυνισμό, τον σεξισμό, την κακοποίηση. Έχετε και το «Πρώτο Θέμα» έτοιμο να γράφει αυτά που ζητάτε, αφού πρώτα διοχετεύει στην ενημέρωση παραποιημένα ηχητικά για τα Τέμπη, για να προκαλεί την εντύπωση που ζητάτε, ότι, δηλαδή, ήταν μόνο ανθρώπινο λάθος του σταθμάρχη και κανενός άλλου, ενώ ξέρετε πολύ καλά, ότι ήταν έγκλημα.

Αυτό το οποίο διαρκώς πράττετε είναι αξιόποινο. Κατά την άποψή μας, εχθές θα έπρεπε να έχει αρθεί η ασυλία των δεκατεσσάρων Βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας που «μπάζωσαν» την προανακριτική Τριαντόπουλου και φέρουν ευθύνη οι Βουλευτές και τα κόμματα που δεν ψήφισαν την άρση ασυλίας. Φυσικά, οι νεοδημοκράτες ψήφισαν την κάλυψη των δικών τους, αλλά τα κόμματα της Αντιπολίτευσης, που και σήμερα αποχώρησαν από την Προανακριτική, θα έπρεπε να έχουν ψηφίσει για την άρση ασυλίας. Τι είδους προστασία είναι αυτή; Γιατί «παρών» την ώρα που «μπαζώνουν» τις ποινικές δικογραφίες τη μία μετά την άλλη; Δεν παραβιάζουν το καθήκον τους; Δεν καταχρώνται την εξουσία τους; Δεν παραβιάζουν και δεν σφετερίζονται την εξουσία η οποία τους έχει δοθεί; Δεν παρεμβαίνουν στην ανεξάρτητη δικαστική λειτουργία; Ναι, τα κάνουν όλα αυτά. Γιατί «παρών» λοιπόν; Είναι κάτι ειδικό οι Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας; Είναι κάτι ειδικό γενικότερα οι Βουλευτές που για αξιόποινες πράξεις, για τις οποίες θα ελεγχόταν ένας δικαστής, θα ελεγχόταν ένας έχων εξουσία, δεν ελέγχονται;

Η δρομολόγηση αυτής της διαδικασίας για την περίπτωση Καραμανλή είναι άλλη μία καραμπινάτη παραβίαση του Συντάγματος, αλλά είναι και μία καραμπινάτη παραβίαση της ποινικής νομοθεσίας. Δράτε ως εγκληματική οργάνωση. Και, βέβαια, έχει ορθά επισημανθεί ότι η εγκληματική οργάνωση δεν υπάγεται στις περιπτώσεις για τις οποίες έχετε προστασία από τον νόμο περί ευθύνης Υπουργών. Το «μπάζωμα» των ποινικών δικογραφιών δεν είναι καθήκον ούτε λειτουργία του Βουλευτή. Η καταστρατήγηση του Συντάγματος για τον ποινικό έλεγχο αξιόποινης κυβερνητικής πράξης ή παράλειψης δεν ανάγεται στη σφαίρα προστασίας.

Κι εδώ πρέπει να πω ότι λυπάμαι πάρα πολύ για το πόσο εφεκτική και άνευρη είναι η Αντιπολίτευση. Στη Διάσκεψη των Προέδρων λίγο παραπονέθηκε ο γραμματέας του ΠΑΣΟΚ κ. Μπιάγκης και μια λέξη είπε ο κ. Καλαματιανός, χωρίς ούτε να αντιλέξουν, ούτε να προσπαθήσουν, ούτε να γίνει τίποτα. Μέσα έχουνε μπει στο τρένο και πηγαίνουνε. Είναι πολύ απογοητευτικό αυτό την ώρα που ο κόσμος περιμένει εκπροσώπηση και περιμένει μάχη και περιμένει αντιπολίτευση, είναι υποδεέστερο της περίστασης.

Και, βέβαια, είναι και το γεγονός ότι έχετε εγκαινιάσει σε όλη αυτήν την περίοδο -και το κλιμακώνετε- ιδιάζουσες τεχνικές, έναν δικό σας τρόπο δράσης, ένα modus operandi: Συγκροτούμε μια αβάσιμη νομικά επιτροπή με περιορισμένο αντικείμενο, αποτρέπουμε κάθε διερεύνηση, διευκολύνουμε -σε συνεννόηση- τη μη εμφάνιση ούτε καν του ελεγχόμενου προσώπου, με το οποίο συνεννοούμαστε και παίρνουμε χέρι με χέρι ένα μονοσέλιδο υπόμνημα, κλείνουμε άρον άρον την επιτροπή χωρίς συζήτηση, χωρίς εξέταση, χωρίς καμία ακρόαση και φέρνουμε την υπόθεση στη Βουλή για ψήφιση και τα ψηφίζουμε όλα αυτά μόνοι μας! Αυτά είναι ιδιαίτερα τεχνάσματα και ένα modus operandi το οποίο ακολουθείτε και για το οποίο εγώ είμαι βέβαιη ότι θα λογοδοτήσετε.

Τα περισσότερα θα τα πω στην ομιλία μου αργότερα. Εκείνο που έχω να πω -και θα κάνουμε και σχετικές ανακοινώσεις- είναι ότι σήμερα είναι μια ιδιαίτερη μέρα, είναι η «Ημέρα της Διεθνούς Δικαιοσύνης». Είναι η επέτειος της ιδρύσεως του Διεθνούς Ποινικού Δικαστηρίου, αυτού το οποίο διώκει τον Νετανιάχου, τον φίλο σας, αυτού του οποίου οι δικαστές εχθές αποφάσισαν ότι απορρίπτουν τα αιτήματα του Νετανιάχου, του φίλου σας, να ακυρώσουν τις κατηγορίες, αυτού το οποίο είναι αρμόδιο -ευτυχώς!- για διεθνή εγκλήματα για τα οποία δεν υπήρχε αρμόδιο διεθνές δικαστήριο πριν από το 2002 που ετέθη σε ισχύ το καταστατικό του 1998.

Διεθνής δικαιοσύνη σημαίνει και εσωτερική δικαιοσύνη, σημαίνει δικαιοσύνη συνολικά, σημαίνει δίκαιο και δικαιώματα για τους πολίτες, σημαίνει διαφάνεια. Σημαίνουν, δηλαδή, όλα αυτά για τα οποία ο ελληνικός λαός πάλλεται, για τα οποία η νέα γενιά βγαίνει στους δρόμους, όλα αυτά που θα καθορίσουν το μέλλον των ανθρώπων και το μέλλον αυτής της χώρας, που όσο και αν εσείς τη θέλετε νεκροταφείο, καταδικασμένη σε αυτήν την πραγματικά ντροπιαστική, άδεια Βουλή, όσο κι αν εσείς τη θέλετε σιωπηλή, πειθαρχημένη στις εντολές και στην κακοποιητική σας συμπεριφορά, όσο κι αν εσείς τη θέλετε υποτακτική, η χώρα αυτή, η κοινωνία αυτή δεν συμμορφώνεται με τις υποδείξεις.

Και, ξέρετε, όπως αποδεικνύει και η επέτειος που έχουμε την ερχόμενη εβδομάδα, η επέτειος της πτώσης της χούντας και της Αποκατάστασης της Δημοκρατίας, μια επέτειος για την οποία στη Βουλή δεν θα γίνει τίποτε και ας το προτείναμε, θα γίνεται συζήτηση του τελωνειακού κώδικα στις 23 και στις 24 Ιουλίου -για φανταστείτε!-, όσο, λοιπόν, και αν θέλετε τα αντίθετα, η επέτειος Αποκατάστασης της Δημοκρατίας, αλλά και όλες οι επέτειοι που καταγράφουν την αποκατάσταση της δημοκρατικής συμμετοχής μαρτυρά και μαρτυρούν ότι στο τέλος οι πολίτες θα επικρατήσουν. Όσο και αν κραυγάζετε, όσο και αν κακοποιείτε, όσο και αν φωνασκείτε, όσο και αν απουσιάζετε, στο τέλος αυτή η Βουλή θα γεμίσει με πραγματικούς Βουλευτές και Βουλευτίνες, αυτή η κοινωνία θα ανασάνει και θα αναπνεύσει οξυγόνο και η νέα γενιά θα δικαιωθεί.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Πλεύσης Ελευθερίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Επόμενη ομιλήτρια είναι η κ. Αρετή Παπαϊωάννου.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, ζητώ τον λόγο για μια παρέμβαση. Δεν μπορώ να μην απαντήσω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Παρακαλώ, μην το κάνετε τώρα αυτό, γιατί θα φθάσουμε το βράδυ. Έχω ήδη αναγγείλει την κ. Παπαϊωάννου.

Αν εξακολουθείτε να θέλετε, θα πάρετε τον λόγο μετά.

Ορίστε, έχετε τον λόγο, κυρία Παπαϊωάννου.

ΑΡΕΤΗ ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ: Κυρία Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, νομίζω ότι όλοι θα συμφωνήσουμε πως αποτελεί υποχρέωση της πολιτείας αλλά και εθνικό στοίχημα η εκπόνηση ενός στρατηγικού σχεδίου για τον σιδηρόδρομο με πολυετή ορίζοντα και με τρόπο που η εκτέλεσή του να εξελιχθεί θεσμικά και με σοβαρότητα, χωρίς να επηρεαστεί από τις μελλοντικές πολιτικές εξελίξεις, από τις αλλαγές προσώπων ή τις εναλλαγές κυβερνήσεων.

Από το 2019 που είναι στη διακυβέρνηση της χώρας η Κυβέρνηση του Κυριάκου Μητσοτάκη ψηφίστηκαν τρεις νόμοι για τον σιδηρόδρομο. Αυτός είναι ο τέταρτος.

Το σημερινό νομοσχέδιο περιλαμβάνει αλλαγές στο ν.4632/19, αλλαγή στο ν.5014/23, αλλά και είκοσι δύο αλλαγές στο ν.5167/24, που ψηφίστηκε πριν από μόλις ούτε επτά μήνες. Δεν γίνεται κάθε λίγους μήνες να έρχεται ένα αποσπασματικό νομοσχέδιο για τον σιδηρόδρομο, να μην έχει προλάβει να εφαρμοστεί ούτε για μια ημέρα ο προηγούμενος νόμος και να ξανανομοθετούμε.

Αλήθεια, κύριε Υπουργέ, γιατί φέρνετε σήμερα τόσο μεγάλο αριθμό τροποποιήσεων και αλλαγών σε έναν νόμο που είχε σχεδιαστεί και παρουσιαστεί από εσάς τους ίδιους, όχι από άλλη κυβέρνηση, ως η απόλυτη λύση στο πρόβλημα του σιδηροδρόμου; Γιατί να σας εμπιστευθούμε ότι δεν θα συμβεί το ίδιο ξανά και ξανά, όταν θα έχουμε αλλαγές Υπουργών;

Έτσι δεν γίνεται δουλειά. Έτσι δεν πάμε μπροστά. Θα πρέπει, επιτέλους, να συμφωνήσουμε όλοι ότι ένας τόσο σοβαρός τομέας της οικονομικής και κοινωνικής ζωής της χώρας δεν μπορεί να οργανωθεί και να γίνει, όπως πρέπει, με ρυθμίσεις ράβε-ξήλωνε του καθενός Υπουργού, που προϊσταται μερικούς μήνες του Υπουργείου Μεταφορών, που έρχεται και μας παρουσιάζει με αυταρέσκεια -και χρησιμοποιώ πολύ ευγενική λέξη- τη δική του εκδοχή επιτυχίας για να έλθει ο επόμενος και να τον αποκαθηλώσει πριν αλέκτωρ φωνήσαι.

Το θέμα, λοιπόν, δεν είναι μόνο το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, αλλά ένα σχεδόν υπαρξιακό ερώτημα, τι είδους σιδηροδρόμους χρειαζόμαστε. Σίγουρα και πάνω απ' όλα ασφαλείς. Αυτό είναι αδιαπραγμάτευτο. Και αμέσως μετά, κατά το δυνατόν γρήγορους και κατά το δυνατόν με καλή σχέση κόστους-οφέλους. Πώς μπορεί να το πετύχουμε αυτό; Με σωστό μακρόπνοο σχεδιασμό, αλλά και έντιμη διαχείριση στην πορεία. Η λέξη-κλειδί είναι αυτή, «έντιμη διαχείριση».

Δυο χρόνια τώρα, εδώ μέσα, έχω καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η κατάρα της χώρας είναι το έλλειμμα που έχουμε ως λαός στην κουλτούρα συνεργασιών μεταξύ των πολιτικών δυνάμεων, σ' αυτήν την κουλτούρα που θα οδηγούσε σε κυβερνήσεις συνεργασίας, που θα ήταν εξ ορισμού δυσκολότερο να επηρεαστούν από οικονομικά συμφέροντα, που κάθε μέρος θα κόμισε προτάσεις με διαφορετικές προσεγγίσεις και έτσι θα φτάναμε στο καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα, έστω και με λίγη καθυστέρηση λόγω των διεργασιών, ειδικά για θέματα τόσο σοβαρά, όπως ένα στιβαρός και αξιόπιστος σιδηρόδρομος, που θα φτάνει σε ολόκληρη τη χώρα ή και για τις πολιτικές υγείας ή για να πούμε άλλο ένα πονεμένο παράδειγμα για την εξωτερική μας πολιτική.

Έχουμε, κύριοι, ένα -εκ του πονηρού φτιαγμένο- εκλογικό σύστημα που με πρόφαση την πολιτική σταθερότητα έχει οδηγήσει επανειλημμένα στην πολιτική αυθαιρεσία των εκάστοτε κυβερνώντων και πολλές φορές σε κακές, κάκιστες επιλογές και διασπάθιση του δημόσιου χρήματος χωρίς δυνατότητες πραγματικού ελέγχου εν τω βάθει από την Αντιπολίτευση. Η εγκατάλειψη του σιδηρόδρομου είναι μια από αυτές τις κακές επιλογές. Οι εκλεγμένοι εκπρόσωποι των εργαζομένων, των οποίων η εμπειρία και η καθημερινή επαφή με την πράξη αποτελεί πολύτιμο εργαλείο,

μας είπαν την αλήθεια. Αυτήν περίπου την αλήθεια που γνωστοποιούσαν με έγγραφα προς την πολιτική ηγεσία πριν από το έγκλημα των Τεμπών, υποστελέχωση, προχειρότητα, τρύπα στο σύστημα ασφαλείας. Όλα αυτά είναι πολύ σοβαρά για να μπορούν να αναδιοργανωθούν εκ βάθρων από έναν και μόνον Υπουργό με μοναδική προηγούμενη εμπειρία στο Κτηματολόγιο, όσο κι αν προσπαθήσει. Ούτε είναι ωφέλιμο κάθε φορά που αλλάζει η πολιτική ηγεσία να αλλάζει ριζικά και σχεδόν πειραματικά και η άποψη για το πώς πρέπει να είναι οι σιδηρόδρομοι της χώρας.

Βελτιώσεις, κύριε Υπουργέ, ναι, μπορούν να γίνουν από εσάς, αλλά κάποιες βελτιώσεις απλώς δεν είναι αυτό που χρειαζόμαστε. Πρέπει, λοιπόν, να αποφασίσουν όλες οι πολιτικές δυνάμεις χωρίς αποκλεισμούς τι είδους σιδηρόδρομο θέλουμε. Δεν πρέπει να παραδοθεί ανεξέλεγκτα στα χέρια ιδιωτών που προτάσσουν μόνο το κέρδος τους, αλλά ούτε και κάποιων επαγγελματιών εργατοπατέρων, που προτάσσουν μόνο τη δική τους καλοπέραση.

Ας κοιτάξουμε λίγο γύρω μας σε δύο χώρες που έχουν παράδοση στη χρήση των σιδηροδρόμων στη Μεγάλη Βρετανία και στη Γερμανία. Όλες οι σιδηροδρομικές εταιρείες της Βρετανίας θα περάσουν πάλι στον έλεγχο του δημοσίου μέχρι το τέλος του 2027 με πρώτη εταιρεία την South Western Railway. Οι συντηρητικοί, βέβαια, δήλωσαν ότι η λειτουργία των σιδηροδρομικών υπηρεσιών μέσω ιδιωτικών εταιρειών είχε διατηρήσει το κόστος χαμηλό. Όλοι, όμως, παραδέχονται στη Βρετανία ότι η ποιότητα των υπηρεσιών προς τους πολίτες είχε χειροτερέψει δραματικά με υψηλό, μάλιστα, κόστος εισιτηρίου. Το πείραμα, λοιπόν, της ιδιωτικοποίησης δεν πήγε πολύ καλά εκεί και η επιστροφή των σιδηροδρομικών εταιρειών στο δημόσιο γίνεται για να διασφαλιστεί ότι οι υπηρεσίες θα έχουν γνώμονα το συμφέρον των επιβατών και όχι των μετόχων.

Στη Γερμανία, από την άλλη μεριά, τη Γερμανία που όλοι παραδέχονται την εξαιρετική ποιότητα των σιδηροδρόμων της και την βοήθεια της οποίας θα ζητήσουμε για βελτίωση των δικών μας σιδηροδρόμων. Μετά από τη συνένωση της Ανατολικής με τη Δυτική Γερμανία έγινε και εκεί μεταρρύθμιση των σιδηροδρόμων το 1999, η λεγόμενη Bahnreform για να εφαρμοστεί η Κοινοτική Οδηγία που απαιτούσε πρόσβαση στα σιδηροδρομικά συστήματα χωρίς διακρίσεις. Κάθε τροχαίο υλικό, κομμάτι, προσωπικό και πραγματικά περιουσιακά στοιχεία χωρίστηκαν και εκεί μεταξύ της εταιρείας Holding και τις πέντε κύριες θυγατρικές της Deutsche Bahn, που αφορούσαν σε υπηρεσίες των επιβατών για ταξίδια μεγάλης απόστασης, υπηρεσίες μεταφορών, λειτουργία των σταθμών. Αλλά η Deutsche Bahn ανήκει και ανήκει 100% στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία. Σύμφωνα με το Σύνταγμα η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία υποχρεούται να φυλάσσει την υποδομή και τις μετοχές. Επειδή και εκεί δεν πήγαιναν καλά τα πράγματα με τις ιδιωτικοποιήσεις μετά τις εκλογές της Μπούντεσταγκ το 2021 η Συμφωνία Συνασπισμού της Κυβέρνησης Σολτς συμφώνησε να συγχωνεύσει την DB Netz, το λειτουργικό σιδηροδρομικό σύστημα, και την DB Station & Service, την λειτουργία των σταθμών, σε ένα τμήμα υποδομών με στόχο -εδώ πρέπει να προσέξουμε- τη δημόσια πρόνοια, του οποίου τα κέρδη ή οι ζημιές μεταφέρονται πλέον απευθείας στην ομοσπονδιακή κυβέρνηση.

Υπήρξαν αντιδράσεις και ενστάσεις από την Ευρωπαϊκή Ένωση με κύριο εκφραστή τον διευθύνοντα σύμβουλο της Ένωσης Ανταγωνισμού. Όμως, η γερμανική κυβέρνηση τόλμησε και προχώρησε στη συγχώνευση και στην αλλαγή σκοπού και δημιούργησε το φορέα DB InfraGO, που είναι νομικό πρόσωπο με μορφή ανώνυμης εταιρείας, αλλά όπως ξεκάθαρα λένε και τα αρχικά «GO» στον τίτλο και αποτελούν σύντμηση του Geman Volt Orientrir, που σημαίνει προσανατολισμένο προς το δημόσιο συμφέρον ή όπως θα λέγαμε στην ελληνική κοινωνικοπολιτική ορολογία κοινής ωφελείας.

Δεν έχω κοινοβουλευτικό χρόνο πολύ και πρέπει να κλείσω. Οπότε συμπερασματικά το θέμα της ανάληψης των βασικών υποδομών, όπως είναι και τα μέσα μαζικής μεταφοράς, μετακίνησης τα λέω εγώ, θα έλεγα από την πολιτεία είναι λύση όπου βλέπουμε ότι προκρίνεται πάλι από χώρες προηγμένες και με ελεύθερη οικονομία. Και, μάλλον, το ίδιο θα πρέπει να κάνουμε και εμείς.

Η λύση, κύριε Υπουργέ, δεν είναι τεχνοκρατική, είναι πολιτική. Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Τον λόγο θα λάβει τώρα ο ανεξάρτητος Βουλευτής, ο κ. Ευάγγελος Αποστολάκης και θα ακολουθήσει ο Πρόεδρος της Νέας Αριστεράς, ο κ. Αλέξης Χαρίτσης.

Ορίστε, κύριε Αποστολάκη, έχετε τον λόγο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχικά θέλω να ξεκινήσω, λέγοντας ότι η Ελλάδα βρίσκεται στη δίνη εσωτερικών και εξωτερικών εξελίξεων με αρνητικό πρόσημο. Εσωτερικά το ζήτημα του ΟΠΕΚΕΠΕ μας δηλώνει ότι δεν έχουμε μάθει από τα λάθη μας και προβλέπω ότι την επαύριο πιθανώς να μιλάμε για διεφθαρμένους Έλληνες πολίτες, ενώ είναι πλέον εμφανές ότι υπάρχει σοβαρή πολιτική εμπλοκή στην υπόθεση και πρέπει να διερευνηθεί, εάν θέλουμε να αλλάξει κάτι σε αυτήν τη χώρα.

Ως προς την εξωτερική πολιτική τα ζητήματα με τη Λιβύη ήταν γνωστά, δεν ανέκυψαν τώρα και δεν έπρεπε να είχε γίνει. Έπρεπε να είχε γίνει η κατάλληλη προετοιμασία στον κατάλληλο χρόνο. Χρειάζεται δε μεγάλη προσοχή στις όποιες επιλογές κάνουμε, είτε για το μεταναστευτικό, που πρέπει να ασκηθεί πίεση στην Ευρώπη, είτε για την οριοθέτηση θαλασσίων ζωνών.

Η τελευταία είδηση για άλλη μια ρηματική διακοίνωση της Λιβύης στον ΟΗΕ, που υποστηρίζει το παράνομο τουρκολιβυκό μνημόνιο, δημιουργεί σοβαρά ερωτήματα και, κυρίως, θέτει το ερώτημα του τι συμβαίνει στο Υπουργείο Εξωτερικών.

Βλέπουμε ότι τα πράγματα είναι σύνθετα. Οι δηλώσεις και οι ενέργειες του Αμερικανού Προέδρου δεν αφήνουν πολλά περιθώρια αισιοδοξίας για ειρήνευση στην Ουκρανία. Και αυτό πρέπει να μας προβληματίζει.

Έρχομαι τώρα στο υπό συζήτηση νομοσχέδιο, που ως στόχο έχει την ευρύτερη αναβάθμιση του ελληνικού σιδηροδρόμου μέσα από μια σειρά ρυθμίσεων και ούτω καθεξής. Πρώτα θέλω να σημειώσω ότι πρόκειται για το δεύτερο νομοσχέδιο που έρχεται στην Ολομέλεια και που αφορά στον ελληνικό σιδηρόδρομο σε διάστημα επτά μηνών.

Θεωρώ ότι αυτό και μόνο το γεγονός δεν μπορεί να πιστωθεί ως επιτυχία της Κυβέρνησης. Εάν συνυπολογίσουμε ότι έχουν περάσει δυόμισι χρόνια από το δυστύχημα των Τεμπών, ο προβληματισμός όλων μας ανεξαρτήτως πρέπει να είναι έντονος. Τι ακριβώς έκανε η Κυβέρνηση αυτά τα χρόνια; Λίγες ημέρες πριν από τα Τέμπη είχαμε ακούσει τον τότε Υπουργό να ωρύεται επειδή τέθηκαν ζητήματα ασφαλείας. Τον Μάρτιο ακούσαμε τον Πρωθυπουργό να δηλώνει ότι θα έχουμε μια ασφαλή γραμμή Αθήνας-Θεσσαλονίκης το 2027. Άρα, τώρα δεν έχουμε;

Και θα σημειώσω ότι η Ελλάδα δεν είναι μόνο η Αθήνα και η Θεσσαλονίκη ή έστω και το ενδιάμεσο. Η Ελλάδα φτάνει και παραπέρα. Εκεί πότε θα έχουμε ασφαλείς γραμμές; Άγνωστο και παραμένει άγνωστο για μια Κυβέρνηση που έχει τη διακυβέρνηση της χώρας εδώ και έξι χρόνια. Πόσα χρόνια θα χρειαστούν για να παραδώσουμε ένα ολοκληρωμένο έργο στους Έλληνες πολίτες;

Το παρόν νομοσχέδιο αποτελείται από 58 άρθρα. Από αυτά, τα 32 αφορούν σε τροποποιήσεις, προσθήκες και βελτιώσεις των προηγούμενων νόμων, που η ίδια η Νέα Δημοκρατία έφερε προς ψήφιση. Είναι ένα σοβαρό ζήτημα γιατί φαίνεται ότι δεν υπάρχει συνέχεια στη διακυβέρνηση της χώρας, ακόμα και όταν η Κυβέρνηση είναι η ίδια, αλλά αλλάζουν οι Υπουργοί της.

Σήμερα υπάρχουν μέσα στο νομοσχέδιο και θετικές διατάξεις, αλλά ειλικρινά δεν ξέρω αν θα έπρεπε να επιχαίρω με τα αυτονόητα, ειδικά μετά το σοβαρό τραύμα που προκλήθηκε στην ελληνική κοινωνία και από το ίδιο γεγονός των Τεμπών αλλά και από τη μετέπειτα συμπεριφορά της Κυβέρνησης, που αγνόησε το ηχηρό αίτημα των πολιτών για αλήθεια και δικαιοσύνη.

Στο άρθρο 3 προβλέπεται η σύσταση Ενιαίου Κέντρου Εποπτείας. Αυτό το κέντρο θα βρίσκεται υπό την εποπτεία του διαχειριστή της υποδομής, όπου στην προκειμένη διαχειριστής είναι ο ΟΣΕ. Πώς ακριβώς θα εποπτεύει αυτό το ενιαίο κέντρο τον ΟΣΕ; Δεν προβλέπονται ούτε τα τυπικά εχέγγυα για μια ανεξάρτητη και αμερόληπτη εποπτεία.

Στο άρθρο 7 προβλέπεται η εγκατάσταση κλειστών κυκλωμά-

των βιντεοεπιτήρησης σε διάφορα σημεία, για παράδειγμα στα σταθμαρχεία, στους θαλάμους οδήγησης κ.λπ.. Εξασφαλίζεται κάτι με αυτό το μέτρο επί της ουσίας; Δηλαδή, είναι ένα ικανό μέτρο που μπορεί να αποτρέψει ένα ατύχημα; Ρωτάω.

Οι προβλέψεις για τις δοκιμασίες καταλληλότητας του προσωπικού κινούνται προς τη σωστή κατεύθυνση, όπως και η πρόβλεψη της δυνατότητας επιβολής προστίμων από τη ΡΑΣ σε περιπτώσεις παραβάσεων.

Στο άρθρο 12, που αφορά στη συνεργασία με το Γενικό Επιτελείο Εθνικής Άμυνας, στην αξιολόγηση καταλληλότητας προσωπικού με κρίσιμα καθήκοντα ασφαλείας, πρέπει να σημειώσω ότι δεν κατανοώ πού ακριβώς αποσκοπεί. Δεν υπάρχουν άλλοι εξίσου κατάλληλοι προς τούτο; Για ποιον λόγο εμπλέκεται το ΓΕΕΘΑ, ενώ υπάρχουν ικανότατοι επιστήμονες στη δημόσια υγεία;

Στο άρθρο 19 προβλέπονται τρεις νέες θέσεις μετακλητών για την υποβοήθηση του έργου του Προέδρου της ΡΑΣ. Γιατί να μην προβλεφθεί η πρόσληψη μόνιμου εξειδικευμένου προσωπικού, που θα διατηρεί και την τεχνογνωσία για να τη μεταδώσει και στους επόμενους που θα αναλάβουν;

Υπάρχουν, επίσης αρκετές, διατάξεις στο νομοσχέδιο που αφορούν στην αξιολόγηση του προσωπικού. Με αυτό δεν μπορεί να αντιταχθεί κάποιος. Αλλά ποια θα είναι τα ποιοτικά χαρακτηριστικά αυτής της αξιολόγησης, όταν πρώτον, η υποστελέχωση είναι διαρκές πρόβλημα και δεύτερον, ένα μεγάλο μέρος του προσωπικού είναι με συμβάσεις ορισμένου χρόνου και δεν τους δίνεται η δυνατότητα να αποκτήσουν την απαραίτητη εμπειρία, όπως είπα και πιο πάνω.

Τρίτο θέμα είναι ότι η αξιολόγηση πρέπει να γίνεται και αντίστροφα, δηλαδή από κάτω προς τα πάνω, αν θέλουμε να έχουμε μια ολοκληρωμένη εικόνα. Εντύπωση προκαλεί και το άρθρο 47 για την πληρωμή δαπανών 2024 και 2025, που απορρέουν από τη σχετική σύμβαση και το νόμο 2022 με την Hellenic Train.

Στην αιτιολογική έκθεση αναφέρεται ότι επιτυγχάνεται η ορθή τήρηση των όρων της σύμβασης, οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, που έχει κυρωθεί με τον ν.4953/2022, άρθρο 135, και η απρόσκοπτη συνέχισή της.

Άραγε, από την πλευρά της Hellenic Train τηρούνται τα συμφωνηθέντα; Υλοποιούνται οι αρχικά προβλεπόμενες επενδύσεις; Εννοώ τις προβλεπόμενες στη σύμβαση μεταξύ Υπουργείου και Hellenic Train, που δικαιολογούσαν την απευθείας ανάθεση.

Τέλος, θέλω να σημειώσω ότι ο ελληνικός σιδηρόδρομος έχει μετατραπεί σε ένα τοπίο, ας το πούμε, νομοθετικού πειραματισμού. Τα σοβαρά προβλήματα της υποχρηματοδότησης και της υποστελέχωσης δεν αποτελούν προτεραιότητα για την Κυβέρνηση και δεν επιλύονται. Τα δε ζητήματα ασφαλείας επιχειρούνται να καλυφθούν με ημίμετρα, ενώ υπάρχουν τα εργαλεία που μπορούν να επιλύσουν άμεσα και με βεβαιότητα τα όποια ζητήματα.

Τα ερωτήματα είναι πολλά και οι απαντήσεις φαίνεται να μην επαρκούν. Ένα, όμως, παραμένει βασικό ερώτημα: Εμπιστεύονται οι πολίτες τον ελληνικό σιδηρόδρομο, κύριε Υπουργέ; Κι εδώ υπάρχει απάντηση και, δυστυχώς, είναι αρνητική.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Ακολουθεί ο Πρόεδρος της Νέας Αριστεράς κ. Αλέξης Χαρίτσης.

ΑΛΕΞΗΣ ΧΑΡΙΤΣΗΣ (Πρόεδρος της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Νέας Αριστεράς): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρία Πρόεδρε, επιτρέψτε μου να ξεκινήσω με ένα σχόλιο, το οποίο αφορά στη λειτουργία της Βουλής. Σήμερα συζητάμε ένα νομοσχέδιο για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων. Προσέξτε, για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων. Δεν υπάρχει θέμα το οποίο έχει απασχολήσει την ελληνική κοινωνία το τελευταίο διάστημα, να έχει συγκλονίσει την ελληνική κοινωνία περισσότερο από αυτό. Αν υπάρχει κάποιο άλλο, πείτε μου. Εγώ αυτό ξέρω ότι είναι το ζήτημα το οποίο έχει πραγματικά συνταράξει τους Έλληνες και τις Ελληνίδες.

Και η εικόνα που βλέπουμε εδώ στην Ολομέλεια της Βουλής, επιτρέψτε μου να πω, είναι μια εικόνα η οποία είναι προσβλητική για τον κοινοβουλευτισμό. Είναι μια εικόνα απαξίωσης του Ελληνικού Κοινοβουλίου. Φέρνει το Υπουργείο νομοσχέδιο για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και υπάρχουν 3 Βουλευτές της κοινοβουλευτικής πλειοψηφίας από τους 156 για να το στηρίξουν. Είναι αυτή η εικόνα; Και μετά αναρωτιόμαστε γιατί οι πολίτες απαξιώνουν το Κοινοβούλιο, απαξιώνουν ακόμη και την ίδια τη δημοκρατία;

Νομίζω ότι πρέπει και το Προεδρείο της Βουλής και ο Πρόεδρος της Βουλής να το δει αυτό πάρα πολύ σοβαρά και να πάρει μέτρα. Δεν μπορεί να συνεχιστεί αυτή η εικόνα, κατά τη γνώμη μου.

Ως προς τον σιδηρόδρομο δεν μπορώ παρά να ξεκινήσω, κυρία Πρόεδρε, με την υπόθεση του Κώστα Γενιδούνια, ενός συνδικαλιστή ο οποίος απολύθηκε απροειδοποίητα, παράνομα και εκδικητικά από τη Hellenic Train παραμονές της Πρωτομαγιάς -γιατί και αυτό έχει τον συμβολισμό του- παραμονές εργατικής Πρωτομαγιάς.

Είναι ένας συνδικαλιστής, ο οποίος απολύθηκε απροειδοποίητα, παράνομα και εκδικητικά από τη Hellenic Train παραμονές της Πρωτομαγιάς, που και αυτό έχει τον συμβολισμό του. Παραμονές εργατικής Πρωτομαγιάς απολύθηκε ο Κώστας Γενιδούνιας, ένας συνδικαλιστής, ο οποίος ταύτισε το όνομά του, αλλά και το σωματείο του, με τον αγώνα για ασφαλή σιδηρόδρομο που συζητούμε σήμερα, ο οποίος, πριν από το έγκλημα στα Τέμπη, προειδοποιούσε ακόμα και με εξώδικα τον τότε Υπουργό, τον κ. Καραμανλή, για το κακό που θα ερχόταν, λόγω, ακριβώς, της πλήρους και εγκληματικής εγκατάλειψης του σιδηρόδρομου από την Κυβέρνηση. Έναν συνδικαλιστή που η κοινοβουλευτική Πλειοψηφία τον απέκλεισε -τον απέκλεισε, μην τον ξεχνάμε, μετά βδελυγμίας- από την εξεταστική επιτροπή για τα Τέμπη. Μια ακόμα ενέργεια συγκάλυψης ήταν αυτή στο έγκλημα των Τεμπών. Όλως τυχαίως, βεβαίως, η απόλυση του Κώστα Γενιδούνια έγινε την ημέρα που έφτανε στη Βουλή η δικογραφία για τον κ. Καραμανλή...

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Και όχι μόνο.

ΑΛΕΞΗΣ ΧΑΡΙΤΣΗΣ (Πρόεδρος της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Νέας Αριστεράς): Για αυτόν που θα διασφάλιζε, υποτίθεται, την ασφάλεια, αυτόν που ντρεπόταν, όταν Βουλευτές της αντιπολίτευσης θέταμε το ζήτημα της ασφάλειας του σιδηροδρόμων -ντρεπόταν τότε ο κ. Καραμανλής-, αυτόν που τελικά η Πλειοψηφία κατ' εντολή του Πρωθυπουργού, του κ. Μητσοτάκη, επιχειρεί ακόμα και τώρα να αμνηστεύσει για το έγκλημα των Τεμπών.

Κύριε Υπουργέ, κύριε Κυρανάκη, δεν μπορώ παρά να απευθυνθώ και σε εσάς προσωπικά -δεν είναι προσωπικό, προφανώς- και με την ιδιότητά σας, ως Υπουργού, αλλά και επειδή δώσατε μια απάντηση. Όταν τον ρώτησαν γι' αυτήν την εκδικητική απόλυση του κ. Γενιδούνια, τι απαντήσατε εσείς; Απαντήσατε: Εμείς δεν είμαστε εργατοπατέρες να λέμε τι να κάνει ή να μην κάνει μία εταιρεία. Αυτά τα κάνουν άλλοι. Έτσι απαντήσατε, κύριε Υπουργέ. Δεν ξέρω ποιοι είναι οι άλλοι, δεν ξέρω αν εννοείτε και εμάς σε αυτούς που υποτιμητικά χαρακτηρίζετε ως εργατοπατέρες. Αυτό που ξέρω είναι ότι εμείς, όμως, θα λέμε τι μπορεί να κάνει και τι δεν μπορεί να κάνει μια εταιρεία, όταν απολύει παράνομα έναν συνδικαλιστή και όταν προσπαθεί να διαμορφώσει κλίμα τρομοκρατίας και φίμωσης.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Αριστεράς)

Φίμωσης για τον συνδικαλιστή και για τη συνδικαλιστική του δράση και μάλιστα, για έναν άνθρωπο, ο οποίος είναι -μεταξύ όλων των άλλων ιδιοτήτων του- και μάρτυρας στο ποινικό δικαστήριο για την υπόθεση των Τεμπών. Ο Κώστας Γενιδούνιας. Γι' αυτό, μάλιστα, εμείς ως Κοινοβουλευτική Ομάδα της Νέας Αριστεράς προχωρήσαμε μαζί με την Κοινοβουλευτική Ομάδα του ΣΥΡΙΖΑ στις 14 Μαΐου και καταθέσαμε από κοινού ερώτηση σε εσάς, κύριε Υπουργέ, όπως και στην κυρία Υπουργό Εργασίας, γι' αυτή την εκδικητική απόλυση. Μια ερώτηση, δυστυχώς, η οποία δεν έχει απαντηθεί μέχρι σήμερα. Δυστυχώς, την έχετε γράψει στα παλαιότερα των υποδημάτων σας! Έτσι σέβεστε και τον κοινοβουλευτισμό και τον κοινοβουλευτικό έλεγχο.

Να ενημερώσουμε, λοιπόν, κύριε Υπουργέ, ότι από χθες ο Κώστας Γενιδούνιας επέστρεψε στη θέση του στη Hellenic Train, γιατί κέρδισε μια σημαντική νίκη, κέρδισε τα ασφαλιστικά μέτρα

στα δικαστήρια που αναγκάστηκε να προσφύγει. Είναι μια πρώτη νίκη, μια σημαντική νίκη, όχι μόνο για τον ίδιο, αλλά και για όλους τους εργαζόμενους και για τα συνδικάτα απέναντι στην εργοδοτική τρομοκρατία, την οποία, δυστυχώς, η Κυβέρνηση Μητσοτάκη υποθάλπει.

Εδώ, όμως, δεν έχουμε μόνο τη στήριξη σε μια εταιρεία, σύμφωνα με το νεοφιλελεύθερο δόγμα, το οποίο υλοποιεί η Κυβέρνηση Μητσοτάκη, εδώ έχουμε και κάτι χειρότερο, γιατί σε αυτή την περίπτωση όλα γίνονται και για να εξυπηρετηθεί και η λογική της συγκάλυψης, της συγκάλυψης του εγκλήματος. Διότι έχουμε το έγκλημα, το καθαυτό έγκλημα της σύγκρουσης των δύο τρένων και των πενήντα επτά νεκρών και έχουμε και το δεύτερο έγκλημα της συγκάλυψης.

Εάν πιστεύετε, λοιπόν, κυρίες και κύριοι της Κυβέρνησης, ότι έχετε ξεμπλέξει με τα Τέμπη, ότι έχετε ξεμπλέξει με αυτό το έγκλημα, το οποίο συντάραξε και συνταράσσει την ελληνική κοινωνία, εάν πιστεύετε ότι με τα κόλπα τύπου Τριαντόπουλου θα ξεμπερδέψετε, πλανάστε πλάνην οικτρά. Δεν θα ξεμπερδέψετε έτσι εύκολα με όλη αυτήν την τραγωδία, με όλο αυτό το έγκλημα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι πραγματικά ευφάνταστος ο τίτλος του σχεδίου νόμου: «Αναβάθμιση της ασφάλειας του σιδηροδρόμου, ωσάν να υπάρχει ασφάλεια στον σιδηρόδρομο. Έχει αυτή η Κυβέρνηση πάντα έναν απαράμιλλο τρόπο να μας εκπλήσσει στο πώς μπορεί επικοινωνιακά να ντύσει τη μεταρρυθμιστική της απραξία αλλά και την αντικοινωνική της πολιτική. Είναι, όμως, και πρόκληση. Είναι προκλητικό μετά από μια εθνική τραγωδία και μετά από αυτή τη χυδαία διαχείριση από τον κ. Μητσοτάκη και τους Υπουργούς του να γίνεται χρήση της λέξης «ασφάλεια», όταν μάλιστα το αρμόδιο Υπουργείο δεν εισηγείται και δεν διασφαλίζει καμία από τις θεσμικές και τεχνικές συστάσεις που έχει ζητήσει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ, αλλά και οι ίδιοι οι εργαζόμενοι στο σιδηρόδρομο.

Η ασφάλεια στους σιδηροδρόμους είναι βασική υποχρέωση της πολιτείας και το πρώτο βήμα για οποιαδήποτε σοβαρή στρατηγική επένδυση στο μέλλον των μεταφορών. Δεν είναι η ασφάλεια στους σιδηροδρόμους ένα μπαλάκι, το οποίο το πετάμε μια φορά στη ΡΑΣ, μια φορά στον ΟΣΕ και όπου αλλού σκαρφίζεται, κατά περίπτωση, η Κυβέρνηση μόνο και μόνο για να διώξει την ευθύνη από πάνω της.

Ο σιδηρόδρομος αυτήν τη στιγμή στην Ευρώπη δεν είναι πολυτέλεια. Είναι αναγκαιότητα και είναι το βασικό μεταφορικό μέσο για την ανάπτυξη των κοινωνιών. Αντ' αυτού, στη χώρα μας έχουμε, δυστυχώς, μια Κυβέρνηση, η οποία συνεχίζει να διαλύει τον σιδηρόδρομο. Το ρήμα «συνεχίζει» αναφέρεται και στην περίοδο, δυστυχώς, μετά από το έγκλημα στα Τέμπη, όπως μας έλεγαν οι εργαζόμενοι και οι μηχανοδηγοί, όταν τους επισκεφτήκαμε στον χώρο δουλειάς τους.

Αυτή η διάλυση δεν είναι ατύχημα. Είναι δομικό στοιχείο της πολιτικής της Κυβέρνησης Μητσοτάκη. Να μείνουμε πίσω, να είμαστε μια χώρα χωρίς ουσιαστικά σιδηροδρομικό ιστό. Αυτό που λέω δεν το ισχυρίζομαι εγώ μόνο, το λένε τα ίδια τα στοιχεία, το λένε οι ίδιοι οι αριθμοί.

Ας δούμε, λοιπόν, τι λένε οι αριθμοί: Πυκνότητα σιδηροδρομικού δικτύου: τρεις φορές χαμηλότερη από τον μέσο όρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ηλεκτροκίνηση: Μόλις στο 37% του δικτύου, όταν η υπόλοιπη Ευρώπη έχει ξεπεράσει το 56%. Καμία σιδηροδρομική διαδρομή στην Ελλάδα, καμία μέχρι σήμερα, τον Ιούλιο του 2025, δεν λειτουργεί πλήρως με ενεργό ETCS. Υψηλές ταχύτητες: Η Ελλάδα είναι μια από τις ελάχιστες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης χωρίς ούτε ένα χιλιόμετρο σιδηροδρόμου υψηλής ταχύτητας, την ώρα που η Ισπανία, η Γαλλία, η Ιταλία τρέχουν με 300 χιλιόμετρα την ώρα.

Όλα αυτά τα στοιχεία αντικατοπτρίζονται ξεκάθαρα στην ίδια τη χρήση τελικά του μέσου. Και ποια είναι η χρήση του μέσου; Το 1,5% των επιβατικών μετακινήσεων στην Ελλάδα γίνεται με σιδηρόδρομο, ενώ ο μέσος όρος στην Ευρώπη είναι 8,1%. Είμαστε πέντε φορές κάτω, δηλαδή.

Η εικόνα είναι ξεκάθαρη. Η Ελλάδα, με ευθύνη της Κυβέρνησης Μητσοτάκη, έχει εγκαταλείψει τον σιδηρόδρομο και δεν πρόκειται για μια αμέλεια, επαναλαμβάνω, εδώ πρόκειται για συνειδητή πολιτική επιλογή.

Και εδώ υπάρχουν ερωτήματα. Μετά από τον «Daniel» και την καταστροφή που υπήρξε στο δίκτυο, τις μεγάλες ζημιές που υπέστη το βασικό δίκτυο της χώρας, έγινε ανάταξη αυτού του δικτύου; Όχι, δεν έχει γίνει ανάταξη δυο χρόνια μετά.

Είναι δυνατόν να μιλάμε για ασφάλεια, τη στιγμή που οι ίδιοι οι μηχανοδηγοί καταγγέλλουν ότι παίρνουν δεκαεννιά τηλεγραφήματα, για να περάσουν σε κόκκινο σηματοδότη; Δεκαεννιά τηλεγραφήματα; Είναι δυνατόν να μιλάμε για ασφάλεια και να είναι κόκκινα όλα τα φανάρια στη γραμμή του Προαστιακού στο Αεροδρόμιο;

Έρχεστε εδώ να μας πείτε για το σύστημα γεωεντοπισμού, που θα έχει ακρίβεια εντοπισμού. Δεν μιλάμε για το Κτηματολόγιο εδώ, κύριε Υπουργέ. Γι' αυτό και το συγκεκριμένο σύστημα δεν μπορεί να κριθεί αξιόπιστα από κανέναν αρμόδιο οργανισμό. Άρα, δεν είναι σύστημα ασφαλείας, δεν μπορεί να κατατάσσεται στα συστήματα ασφαλείας, μην κοροϊδευόμαστε εδώ. Σύστημα ασφαλείας είναι το ERTMS, το οποίο περιλαμβάνει και το ETCS, που ακόμη δεν λειτουργεί στη χώρα μας. Πότε, επιτέλους, θα λειτουργήσει; Τόση συζήτηση έγινε μετά τα Τέμπη. Πότε, επιτέλους, θα έχουμε ασφαλή τρένα σε αυτή τη χώρα; Θα έχουμε τελικά το 2027, όπως μας είπε ο Πρωθυπουργός, ο κ. Μητσοτάκης, και μέχρι τότε -χτύπα ξύλο!- θα παρακαλάμε να μη συμβεί κανένα άλλο δυστύχημα;

Έτσι θα πορευτεί η χώρα; Έτσι αντιλαμβάνεστε την ασφάλεια στους σιδηροδρόμους; Πού είναι οι συστάσεις ασφαλείας του ΕΟΔΑΣΑΑΜ, έστω και αυτές οι συστάσεις οι ελλιπείς, έστω και αυτές οι συστάσεις οι μερικές; Διότι, βεβαίως, δεν μπορούσε να κάνει πλήρεις συστάσεις και προτάσεις ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ μετά τα Τέμπη. Γιατί δεν μπορούσε να κάνει; Διότι ο χώρος που έγινε το δυστύχημα απαλλοτριώθηκε. Όχι απλώς αλλοιώθηκε, απαλλοτριώθηκε ο χώρος υπό τις εντολές του κ. Τριαντόπουλου.

Αλήθεια, μετά από την επεισοδιακή παραίτηση που ακολούθησε, του Προέδρου τότε του ΕΟΔΑΣΑΑΜ, τον οποίο εσείς είχατε ορίσει, γιατί παραμένει μέχρι σήμερα ακέφαλος ο οργανισμός; Πότε θα οριστεί νέος πρόεδρος στον ΕΟΔΑΣΑΑΜ μετά από τόσο καιρό;

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Θα βάλουν τον Αυγενάκη.

ΑΛΕΞΗΣ ΧΑΡΙΤΣΗΣ (Πρόεδρος της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Νέας Αριστεράς): Εντάξει, μπορεί να υπάρχει και ανταγωνισμός με τον κ. Βορίδη τώρα. Μην είμαστε τόσο προκατειλημμένοι υπέρ του ενός ή υπέρ του άλλου.

Έχουμε μπροστά μας, δυστυχώς, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ένα πολύ μεγάλο πρόβλημα που αντιμετωπίζει η χώρα, μέσα σε όλα τα προβλήματα και αυτό λέγεται «μεταφορική ένδεια». Είναι η κατάσταση που οι πολίτες, που η κοινωνία, που οι επιχειρήσεις, που η οικονομία δεν έχουν αξιόπιστη πρόσβαση σε δίκαιη μεταφορική υποδομή. Δεν είναι απλό ζήτημα μετακίνησης, δεν είναι ζήτημα μεταφορών και μόνο. Είναι ένα ζήτημα κοινωνικής δικαιοσύνης, είναι ένα ζήτημα περιφερειακής ανάπτυξης, είναι ένα ζήτημα εθνικής ανταγωνιστικότητας. Αυτό θα επιδεινωθεί άμεσα, γιατί η επέκταση του συστήματος εμπορίας ρύπων στις μεταφορές της Ευρωπαϊκής Ένωσης από το 2027, θα οδηγήσει σε νέες αυξήσεις στα καύσιμα και στις μετακινήσεις.

Μέσα σε όλη αυτή τη συγκυρία τι κάνει η Κυβέρνηση; Καταθέτει σε διαβούλευση το Κοινωνικό Κλιματικό Σχέδιο, ένα σχέδιο το οποίο, υποτίθεται, θα στηρίξει τους ευάλωτους πληθυσμούς. Υποτίθεται, όμως! Διότι επί της ουσίας, στις προβλέψεις του σχεδίου δεν υπάρχει καμία πρόβλεψη ούτε για επενδύσεις σε δημόσιες συγκοινωνίες στην περιφέρεια και στα νησιά ούτε πολιτική για την επιδότηση πράσινης κινητικότητας, μόνο, βεβαίως, για την αγορά ιδιωτικών ηλεκτρικών ΙΧ που απευθύνονται στα προνομιούχα οικονομικά στρώματα.

Πώς μπορούμε να μιλάμε για κοινωνική πράσινη μετάβαση, όταν τα μέτρα είναι οριζόντια και δεν υπάρχει εστίαση, δεν υπάρχει έμφαση, δεν υπάρχει πρόνοια για τους φτωχότερους, για τα ασθενέστερα οικονομικά στρώματα. Το Κοινωνικό Κλιματικό Σχέδιο, όπως κατατέθηκε, παρουσιάζει τελικά μια πολύ μεγάλη, μια πολύ σημαντική αδυναμία στον τομέα των μεταφορών. Αντί να αξιοποιηθεί η ευκαιρία για ένα μετασχηματισμό του τρόπου που κινούμαστε στις πόλεις μας, στην ύπαιθρο, στη χώρα μας συνο-

λικά, παραμένουμε εγκλωβισμένοι στη λογική του αυτοκινήτου, γιατί, βεβαίως, αυτό ευνοεί πολύ συγκεκριμένα συμφέροντα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αν θέλουμε μια πράσινη μετάβαση με κοινωνική δικαιοσύνη, πρέπει πρώτα να γνωρίζουμε ποιοι είναι αυτοί που μένουν πίσω και γιατί μένουν πίσω από μια τέτοια διαδικασία μετάβασης. Σήμερα στην Ελλάδα δεν έχουμε κανένα επίσημο εργαλείο, κανέναν εθνικό δείκτη για να μετρήσουμε αυτήν τη μεταφορική ένδεια. Όμως, έχουμε πολλά εμπειρικά στοιχεία, έχουμε την εικόνα στα νησιά που είναι χωρίς λεωφορεία ολόκληρο τον χειμώνα, έχουμε τις ορεινές περιοχές χωρίς καμία καθημερινή συγκοινωνιακή σύνδεση, έχουμε περιοχές που απέχουν δύο ώρες και παραπάνω, από το πλησιέστερο κέντρο υγείας. Έχουμε μαθητές που κάνουν δύο μεταφορές, πάνω από μία ώρα, μιάμιση ώρα πολλές φορές, για να φτάσουν στο κοντινότερο ΕΠΑΛ.

Έχουμε μέσα σταθερής τροχιάς -εδώ στην πρωτεύουσα της χώρας, όχι σε κανένα απομακρυσμένο χωριό- τα οποία πολλές φορές, εν μέσω καύσωνα, κάνουν να φτάσουν μισή ώρα παραπάνω από το κανονικό στον προορισμό τους και οι καθυστερήσεις πλέον γίνονται viral στα social media, στο μετρό, τον ηλεκτρικό, τον προαστιακό, στο τραμ.

Είναι σαφές, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κατά τη γνώμη μου, ότι μια πραγματική πολιτική για μαζικές βιώσιμες μεταφορές δεν είναι στην ατζέντα της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας. Βεβαίως, μια πολιτική για ενιαίο δημόσιο σιδηρόδρομο σίγουρα δεν είναι στην ατζέντα και στις προτεραιότητες της Κυβέρνησης Μητσοτάκη.

Βεβαίως, όπως πάντα, έτσι και με το κοινωνικό κλιματικό σχέδιο, δεν έχουμε ένα σχέδιο ουσιαστικού μετασχηματισμού των μεταφορών. Τι έχουμε; Έχουμε πάλι ένα σχέδιο για το πώς θα μοιραστεί η πίτα, για το πώς θα γίνει ο διαμοιρασμός μεταξύ των συμφερόντων του μεγάλου οικονομικού αντιτίμου που συνοδεύει ένα τέτοιο σχέδιο, όπως γίνεται βεβαίως και με το Ταμείο Ανάκαμψης, όπως γινόταν και γίνεται και με τον ΟΠΕΚΕΠΕ.

Κυρίες και κύριοι της Κυβέρνησης, γνωρίζετε -ή πείτε μας τουλάχιστον μήπως δεν ισχύει- ότι η Ευρωπαϊκή Εισαγγελία έχει ανοίξει ογδόντα τέσσερις υποθέσεις κατά της Ελλάδας για απάτες και κακοδιαχείριση, ύψους 1,7 δισεκατομμυρίων ευρώ; Προσέξτε, την ώρα που έχουμε μια ολόκληρη κοινωνία, η οποία λέει ότι δεν βγαίνει ο μισθός, ότι τελειώνει πριν από το τέλος του μήνα, η οποία δεν μπορεί να βγάλει τις απαιτήσεις που έχει σε ενοίκια, σε σουπερμάρκετ, σε μεταφορές, την ίδια στιγμή βλέπει μια ολόκληρη συζήτηση για το πού πήγαν δισεκατομμύρια ευρωπαϊκών κονδυλίων, τα οποία εκλάπησαν από τους αγρότες από τον πρωτογενή τομέα και βρέθηκαν στις τσέπες κάποιων επιτήδειων.

Δεν ξέρω, το είδατε το τελευταίο Ευρωβαρόμετρο; Δεν τα λέω εγώ. Τι λέει το τελευταίο ευρωβαρόμετρο; Λέει ότι η πλειονότητα των πολιτών θεωρεί ότι η διαφθορά είναι ανεξέλεγκτη -ανεξέλεγκτη διαφθορά- και μάλιστα το 63% θεωρεί ότι η διαφθορά αυξήθηκε τους τελευταίους δώδεκα μήνες.

Υπάρχει πρόοδος. Πάει καλά το σύστημα, δουλεύει το μηχάνημα. Αυτή τη χώρα έχετε φτιάξει. Αυτή είναι η χώρα του επιτελικού κράτους του κ. Μητσοτάκη. Και όταν βεβαίως, ξεσπούν τα σκάνδαλα -γιατί κάποια στιγμή αποκαλύπτονται τα σκάνδαλα- τι κάνει η Κυβέρνηση; Τρέχει να συγκαλύψει. Το έκανε στις υποκλοπές, το έκανε στα Τέμπη. Θα το κάνει, είναι βέβαιο και στο Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας. Ο πανικός του Υπουργού Οικονομικών κ. Πιερρακάκη την προηγούμενη εβδομάδα, όταν του ζητήσαμε να έρθει εδώ στη Βουλή και να απαντήσει για τα 2,5 δισεκατομμύρια ευρώ στις δέκα εταιρείες πληροφορικής και τεχνολογιών, είναι ενδεικτικός. Πάλι πάμε σε λογικές κουκουλώματος. Και το κάνει, δυστυχώς, και με τον πιο εξευτελιστικό τρόπο για τους θεσμούς και στην υπόθεση του ΟΠΕΚΕΠΕ. Εξευτελιστικός τρόπος! Προτείνει μια εξεταστική από το 1998 μέχρι σήμερα.

Εγώ θα το ξαναπώ -το είπα και προχθές σε μια συνέντευξή μου- ας κάνει ό,τι θέλει ο Μητσοτάκης. Ας ελέγξει όποιον θέλει, ας ελέγξει μέχρι και τις πατάτες του Καποδίστρια, πριν από διακόσια χρόνια.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Θα το συνυπογράψουμε.

ΑΛΕΞΗΣ ΧΑΡΙΤΣΗΣ (Πρόεδρος της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Νέας Αριστεράς): Όμως, δεν μπορεί να ευτελίζει έτσι το Κοινοβούλιο, δεν μπορεί να ευτελίζει έτσι τους δημοκρατικούς θεσμούς, δεν μπορεί να προσπαθεί να πείσει μια ολόκληρη κοινωνία ότι για τα σκάνδαλά του, φταίνε οι πάντες, άρα, τελικά δεν φταίει κανείς. Διότι η διάχυση των ευθυνών στους πάντες, σημαίνει ότι τελικά κανείς δεν φταίει. Είναι πολύ κυνικό, αλλά ενδεικτικό της αντίληψης της Κυβέρνησης, αυτό που είπε ο Υπουργός Υγείας, ο κ. Γεωργιάδης. Είπε ότι η Ευρωπαϊκή Εισαγγελία δεν μπορεί επί της ουσίας να κάνει τίποτα, τίποτα -λέει- δεν μπορεί να κάνει η Ευρωπαϊκή Εισαγγελία, μόνο να μας ρωτήσει μπορεί αν θέλουμε -προσέξτε, αν θέλουμε- να ελέγξουμε. Είναι θέμα θέλησης, δηλαδή το αν θα ελέγξουμε ή όχι. Και αφού η Νέα Δημοκρατία έχει την πλειοψηφία, λέει ο κ. Γεωργιάδης -αυτή είναι η πιο κυνική εκδοχή της κυβερνητικής λογικής- λέει δεν θέλω να ελέγξω. Τέλος! Πάμε σε μια εξεταστική να εξετάσουμε τα πάντα από το προπατορικό αμάρτημα μέχρι σήμερα και καθαρίσαμε, τελειώσαμε. Τελειώσαμε, γιατί έτσι θέλει. Έτσι θέλει η Πλειοψηφία, έτσι θέλει ο Μητσοτάκης.

Απέναντι σε αυτό το όργιο του σκανδάλου που συγκλονίζει την ελληνική κοινωνία, η Νέα Δημοκρατία δεν τολμά να πάει σε προανάκριση. Γιατί δεν τολμάει να πάει; Διότι δεν θέλει να ακουστούν πολύ συγκεκριμένα ερωτήματα. Ποιος είναι ο ρόλος του κ. Βορίδη και του κ. Αυγενάκη στη διανομή ενισχύσεων σε ανύπαρκτους δικαιούχους; Ποιος ήταν ο ρόλος τους; Παρενέβησαν μήπως οι Υπουργοί -να ελεγχθεί εγώ λέω- για να μην γίνουν έλεγχοι; Μεθόδευσαν μήπως οι Υπουργοί της Κυβέρνησης την απομάκρυνση προέδρων του ΟΠΕΚΕΠΕ για να μην αποκαλυφθούν τα κυκλώματα; Ήταν σε γνώση των Υπουργών οι εκβιασμοί και οι διώξεις υπαλλήλων του ΟΠΕΚΕΠΕ που προσπαθούσαν να αποκαλύψουν τι ακριβώς συμβαίνει;

Έγινε χρήση, τελικά, δημόσιου χρήματος και ευρωπαϊκού χρήματος και κρατικού μηχανισμού και κρατικού οργανισμού για την αποκόμιση κομματικών οφέλων, για την εξαγορά ψήφων, για να πούμε τα πράγματα με το όνομά τους; Ναι ή όχι;

Αυτά είναι ερωτήματα, που οι απαντήσεις σε αυτά τα ερωτήματα δείχνουν ακριβώς ποιος είναι ο καθρέφτης της διακυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας. Και σε αυτόν τον καθρέφτη ο κ. Μητσοτάκης δεν κοιτάζεται ποτέ. Γι' αυτό ποντάρει στην παραγραφή, γι' αυτό ποντάρει στη διάχυση της ευθύνης, γι' αυτό ποντάρει πάλι, όπως και με τα Τέμπη, στην προκαταβολική αθώωση.

Εδώ, επιτρέψτε μου, να κάνω ένα σχόλιο και για τους συναδέλφους του ΠΑΣΟΚ, της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης. Πολύ φοβάμαι ότι αυτοπαγιδεύεστε στην αγωνία σας να βάλετε στο κάδρο τη διακυβέρνηση 2015-2019, θεωρώντας ότι έτσι θα κερδίσετε κάτι. Δεν θα κερδίσετε κάτι από αυτό. Αντιθέτως, αυτό σας οδηγεί σε μία ταύτιση με τον κ. Μητσοτάκη.

Δυστυχώς, το ίδιο έκανε η Αξιωματική Αντιπολίτευση και με την απαράδεκτη τροπολογία Πλεύρη για το άσυλο, για τους πρόσφυγες, μια τροπολογία την οποία, προσέξτε, ζήτησαν να αποσυρθεί ακόμα και οι δικαστές των διοικητικών δικαστηρίων. Αυτοί, δηλαδή, οι οποίοι καλούνται να εφαρμόσουν τον νόμο, το προσφυγικό δίκαιο, ακόμα και αυτοί, ζήτησαν να αποσυρθεί η συγκεκριμένη τροπολογία. Έγινε εδώ ολόκληρη συζήτηση για την αντισυνταγματικότητα της επίμαχης τροπολογίας

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Αριστεράς)

Ειλικρινά, δεν μπορώ να μη σχολιάσω αυτό που επαναλαμβάνει ο κ. Ανδρουλάκης και κάποιοι συνάδελφοί του στο ΠΑΣΟΚ, ότι από τους ανθρώπους που έφτασαν στην Κρήτη -από τους πρόσφυγες, δηλαδή- είναι ελάχιστοι εκείνοι οι οποίοι δικαιούνται άσυλο και άρα, αντί για αναστολή της διαδικασίας ασύλου, καλύτερα να εξετάζονται γρήγορα-γρήγορα οι αιτήσεις και να απορρίπτονται όλες σωρηδόν.

Είναι δυνατόν να ακούγονται τέτοια πράγματα και, μάλιστα, από ένα προοδευτικό κόμμα; Είναι δυνατόν να ακούγονται αυτά από το ΠΑΣΟΚ; Έχετε εξετάσει εσείς τον καθένα από αυτούς ανθρώπους και ξέρετε εάν μπορεί να αιτηθεί άσυλο ή δεν μπορεί; Ξέρετε από ποιες συνθήκες έρχεται; Έχετε εικόνα του τι συμβαίνει; Έχετε διαβάσει τις εκθέσεις του ΟΗΕ, που λέει ποια είναι η κατάσταση στα λιμάνια της Λιβύης, απ' όπου ξεκινούν αυτές οι

βάρκες με τους πρόσφυγες;

Μη δίνετε άλλοθι σε μια Κυβέρνηση ανάλγητη, σε μια Κυβέρνηση η οποία έχει δείξει ότι ο κυνισμός έχει γίνει δεύτερη φύση της. Σε μια Κυβέρνηση, η οποία δεν ντρέπεται απέναντι στη γενοκτονία που διαπράττει η δολοφονική κυβέρνηση Νετανιάχου του Ισραήλ στη Γάζα, να υιοθετεί πλήρως και να αναπαράγει, ενώ φτάσαμε στο σημείο ακόμα και να εκτελεί τις εντολές που δίνει το Ισραήλ. Αναδείχτηκε εχθές με την ερώτηση που έκανε η Βουλεύτριά μας, η Σία Αναγνωστοπούλου. Έφτασε στο σημείο το Υπουργείο Παιδείας να αφαιρέσει από σχολικό βιβλίο -προσέξτε, από σχολικό βιβλίο- μετά από είκοσι δύο ολόκληρα χρόνια λογοτεχνικό κείμενο του δημοσιογράφου Πέτρου Παπακωνσταντίνου, που αναφέρεται στην Ιντιφάντα. Δεν δίστασε, μάλιστα, ο Υφυπουργός εδώ εχθές να χαρακτηρίσει αντισημιτικό το συγκεκριμένο λογοτεχνικό έργο. Εκεί έχουμε φτάσει!

Την ίδια στιγμή, που στη Γάζα ο ισραηλινός στρατός πυροβολεί στο ψαχνό παιδιά, τα οποία στέκονται στην ουρά για να πάρουν ένα πιάτο ρύζι και να επιβιώσουν και πεθαίνουν κάθε μέρα κατά δεκάδες, έχουμε φτάσει εδώ όποιος τολμάει να μιλήσει για αυτά τα εγκλήματα, να χαρακτηρίζεται ως αντισημίτης από το Ισραήλ, αλλά πλέον και από την Κυβέρνηση Μητσοτάκη.

Δεν είναι ώρα, λοιπόν, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι -και το λέω πραγματικά με πολύ μεγάλη πίστη σε αυτό που λέω και πολύ μεγάλη ειλικρίνεια- για ίσες αποστάσεις. Η Κυβέρνηση Μητσοτάκη είναι η κυβέρνηση των σκανδάλων, είναι η κυβέρνηση της διαφθοράς, είναι η κυβέρνηση της ανισότητας, είναι κυβέρνηση της καταβαράθρωσης των δημοκρατικών θεσμών στη χώρα μας και είναι μια κυβέρνηση, η οποία πρέπει να φύγει. Πρέπει να φύγει και κανείς από την Αντιπολίτευση δεν πρέπει να της τείνει χείρα βοηθείας. Όλοι μαζί πρέπει να προσπαθήσουμε να σπρώξουμε ακόμα περισσότερο, ώστε να φύγει αυτή η Κυβέρνηση και όχι να τη βοηθάμε.

Όσο για τον κ. Γεωργιάδη, στον οποίο αναφέρθηκα πριν -και θα κλείσω με αυτό, κυρία Πρόεδρε-, που είπε ότι «Είμαστε με το Ισραήλ και άμα τους αρέσει» -έτσι είπε ο κ. Γεωργιάδης, προκαλώντας, εγώ θα πω, τον ελληνικό λαό-, την απάντηση του την έδωσαν εχθές οι λιμενεργάτες στον Πειραιά, του την έδωσαν οι αλληλέγγυοι που συγκεντρώθηκαν, για να μπλοκάρουν στρατιωτικό υλικό που προοριζόταν για τον ισραηλινό στρατό.

(Χειροκροτήματα από τις πτέρυγες της Νέας Αριστεράς και της Πλεύσης Ελευθερίας)

Όλος αυτός ο κόσμος είπε: Όχι, κύριε Γεωργιάδη, όχι, κύριε Μητσοτάκη, εμείς είμαστε με την ανθρωπιά, είμαστε με την αλληλεγγύη, είμαστε με τον ανθρωπισμό, είμαστε με το Διεθνές Δίκαιο, είμαστε κατά της γενοκτονίας, είμαστε με την Παλαιστίνη και άμα σας αρέσει!

Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Αριστεράς)

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Κυρία Πρόεδρε, θα ήθελα να κάνω μια παρέμβαση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Παρέμβαση;

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Ναι, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Παρακαλώ, έχετε τον λόγο.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Κυρία Πρόεδρε, ζητώ τον λόγο, ενώ εξακολουθεί, δυστυχώς, η Βουλή να παραμένει άδεια, γιατί δεν πέρασε πολλή ώρα από την προηγούμενη παρέμβασή μου και ήδη κάνει τον γύρο του διαδικτύου η είδηση ότι στον Βόλο υπήρξε άλλη μια γυναικοκτονία, κύριοι της Νέας Δημοκρατίας, που αρνείστε πεισματικά να ποινικοποιήσετε τις γυναικοκτονίες, που περιφέρετε τη συμπεριφορά του νταή σε βάρος γυναικών πολιτικών σας αντιπάλων και δεν ξέρουμε τι κάνετε και με τις γυναίκες που δεν είναι πολιτικές σας αντίπαλοι.

Ο ένας Βουλευτής σας μας λέει: «Κάνε κανένα παιδί». Τον διαγράφετε, αλλά τον στέλνετε να εκπροσωπεί τη Βουλή στη Δράμα. Εκπροσώπησε ο Κυριαζίδης, ο «Κάνε κανένα παιδί», ήταν ο εκπρόσωπος όλων μας, της Βουλής, στη Δράμα. Τι είδους διαγραφή είναι αυτή; Τιμητική; Τιμητική διαγραφή στον σεξιστή;

Ο άλλος λέει: «Δεν έχεις παιδιά, άρα δεν μπορείς να μιλάς για τα Τέμπη». Τον κάνει Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο ο κ. Μητσοτάκης. Αναβιβάζονται.

Και ο Καλογερόπουλος, που θα θυμίσω ποιος είναι, μήπως και τον έχετε ξεχάσει ποιος είναι, είναι αυτός που προσφέρθηκε να γίνει μέλος της Προανακριτικής Τριαντόπουλου, όταν δεν δεχόταν με πρόσχημα κάποιους προσωπικούς λόγους ο κ. Κωτσός. Ο σπεύσας και επισπεύσας Καλογερόπουλος που είπε: «Εγώ θα ξεπλύνω τον Τριαντόπουλο» φτάνει εχθές να λέει σε γυναίκα πολιτική αντίπαλο: «Είναι ήρωας ο άντρας σου».

Τι μήνυμα εκπέμπετε, κύριοι, σε μία κοινωνία που μαστίζεται από την έμφυλη βία; Τόση ώρα σας καλούμε και σας έχω καλέσει να καταδικάσετε αυτή τη συμπεριφορά. Άλαλα τα χείλη!

Άλλη μια γυναικοκτονία, λοιπόν, κυρία Πρόεδρε, στη μακρά σειρά γυναικοκτονιών με μια Κυβέρνηση νταήδων και σεξιστών και μισογύνηδων, με τον κ. Μητσοτάκη, που του έχω κάνει πενήντα -μπορεί και παραπάνω- επίκαιρες ερωτήσεις για το ζήτημα της έμφυλης βίας και της γενοκτονίας, και αρνείται επιδεικτικά να απαντήσει, με τον κ. Φλωρίδη, που επίσης αρνείται και συκοφαντεί, αλλά κρύβεται όλο το διάστημα, απ' όταν τον ενημέρωσα ότι του έρχεται μήνυση και αγωγή και με τον έναν μετά τον άλλον, τους επιτελείς της Νέας Δημοκρατίας να επιδίδονται σε διαγωνισμό ποιος είναι ο πιο σεξιστής και ο πιο μισογύνης.

Όταν Βουλευτές σας λένε: «Κάνε κανένα παιδί» ή λένε: «Έχεις παιδιά; Δεν έχεις παιδιά, άρα δεν μπορείς να μιλάς για τα Τέμπη» ή λένε: «Κατέβα κάτω από το Βήμα. Νομίζεις ότι είσαι κάποια;» ή λένε: «Είναι ήρωας ο άντρας σου!», ποιο μήνυμα εκπέμπουν, κύριοι, στην κοινωνία; Ποιο μήνυμα εκπέμπεται; Το μήνυμα του σεξισμού και το μισογυνισμού, το μήνυμα της κακοποίησης με όποιο τρόπο, λεκτικής, ψυχολογικής, συναισθηματικής, σωματικής, σεξουαλικής και, τελικά, με την αφαίρεση της ανθρώπινης ζωής!

Κυρία Πρόεδρε, αισθάνομαι την ανάγκη και αισθάνθηκα την ανάγκη να το καταγράψω αυτό το γεγονός. Η μία μετά την άλλη γυναίκες, όπως εμείς, βρίσκονται δολοφονημένες από τα χέρια των πιο οικείων τους ανθρώπων. Αυτό είναι ένα πρόβλημα πολύ συγκεκριμένο. Δεν είναι το γενικότερο εγκληματικό φαινόμενο της ανθρωποκτονίας. Είναι ένα πολύ συγκεκριμένο πρόβλημα, ότι η έμφυλη βία φτάνει στην πιο ακραία της μορφή, στην αφαίρεση της ζωής της γυναίκας! Και είναι ένα καταγεγραμμένο φαινόμενο που η Κυβέρνηση αντί να το εντοπίσει και να αναλάβει μέτρα και πρωτοβουλίες για να το πατάξει, κάνει επίδειξη μισογυνισμού, σεξισμού και κακοποίησης και επιβραβεύει και προβιβάζει τους Βουλευτές και τα στελέχη της που βγαίνουν μπροστά και ο ένας μετά τον άλλον κακοποιούν και μιλούν για τις γυναίκες υποτιμητικά και μιλούν στις γυναίκες αντιπάλους σαν να είναι σκουπίδια που μπορούν να τα ποδοπατούν!

Τι είναι αυτό που δίνει το δικαίωμα, κύριοι, σε έναν Βουλευτή σας να λέει σε μια άλλη γυναίκα –είναι από άλλο κόμμα, αλλά θα την υπερασπιστώ όπως υπερασπίζομαι κάθε γυναίκα εδώ μέσα που υφίσταται αυτές τις συμπεριφορές και έξω από εδώ που υφίσταται αυτές οι συμπεριφορές-, τι είναι αυτό, λοιπόν, που δίνει δικαίωμα σε αυτόν τον Βουλευτή σας, τον Καλογερόπουλο, που εδώ έρχεται μία φορά στα δέκα φεγγάρια, να λέει σε μια γυναίκα: «Είναι ήρωας άντρας σου!»; Αυτό είναι το επίπεδο πολιτικής αντιπαράθεσης; Αυτό είναι το μήνυμα που εκπέμπετε στην κοινωνία;

Εγώ, κυρία Πρόεδρε, από πλευράς μου –και χαίρομαι που προεδρεύει γυναίκα Αντιπρόεδρος, μία είστε και εσείς στο Προεδρείο της Βουλής- θέλω να εκπέμψω το μήνυμα και αυτό κάνω με τη στάση μου όλα μου τα χρόνια –και στη δικηγορία και στην κοινωνική μου δράση και εδώ μέσα στη Βουλή από όποια θέση- ότι ο σεξισμός, ο μισογυνισμός και η έμφυλη βία δεν περνάνε, η κακοποίηση δεν περνάει.

Είμαι εδώ και αντέχω και θα αντέξω για όλες τις γυναίκες που τα υφίστανται αυτά. Καλώ και τις γυναίκες Βουλευτίνες και τους άντρες που έχουν ευαισθησία –γιατί δεν είναι όλοι αναίσθητοι και ξετσίπωτοι- να μην ανεχθούμε άλλο αυτές τις συμπεριφορές. Απαιτώ να παρθούν μέτρα κατά του Βουλευτή που είπε σε πολιτική αντίπαλο: «Είναι ήρωας ο άντρας σου», γιατί έτσι χαϊδεύετε, κύριοι, τους συντρόφους, συζύγους που μετά από τον πολύ «ηρωισμό» κακοποιούν. Είναι επιβεβλημένο να παρθούν μέτρα και είναι επιτέλους επιβεβλημένο να πούμε: Ως εδώ με αυτό το

κακέκτυπο μισογυνικής και σεξιστικής συμπεριφορές, που αναπαράγεται στην κοινωνία και εκπέμπει μήνυμα στην κοινωνία ότι είναι ανεκτή η βία σε βάρος του άλλου φύλου.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Πλεύσης Ελευθερίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Ορθώς κάνατε την παρέμβαση, κυρία Πρόεδρε, μετά από άλλη μία γενοκτονία.

ΑΘΑΝΑΣΙΑ (ΣΙΑ) ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΠΟΥΛΟΥ: Θα ήθελα να πω μία λέξη, αν γίνεται.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Δεν μπορείτε, δυστυχώς.

Έλεγα, λοιπόν, ότι ορθώς αναφερθήκατε και, βεβαίως, ο δρόμος είναι και μακρύς και γίνεται δυσκολότερος τα τελευταία χρόνια με οπισθοχώρηση σε διάφορα ζητήματα δικαιωμάτων, πράγματα που είχαν κατακτηθεί περισσότερο στο παρελθόν και ακολουθούνται και από μουσικά ρεύματα κ.λπ..

Εν πάση περιπτώσει, ούτε εγώ έχω τον λόγο.

Πάμε παρακάτω. Καλείται στο Βήμα ο ανεξάρτητος Βουλευτής κ. Ιωάννης Δημητροκάλλης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΗΜΗΤΡΟΚΑΛΛΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σήμερα δεν ανεβαίνω σε αυτό το Βήμα για να χαϊδέψω αυτιά ούτε για να συμμετάσχω σε ένα ακόμα κοινοβουλευτικό θέατρο που στήνεται για να εκτονώνεται η οργή του λαού. Ανεβαίνω εδώ για να καταγγείλω, να καταγγείλω το πολιτικό έγκλημα που διαπράττεται στο φως της ημέρας, το έγκλημα της συγκάλυψης, της συνενοχής, της ατιμωρησίας.

Και θα ξεκινήσω από την κορυφή, τον Πρωθυπουργό της χώρας. Ο κ. Μητσοτάκης με δική του εντολή, με δική του υπογραφή, με δική του πολιτική επιλογή αποφάσισε να κουκουλώσει το μεγαλύτερο αγροτοδιατροφικό σκάνδαλο της μεταπολίτευσης, το σκάνδαλο του ΟΠΕΚΕΠΕ.

Δεν το λέμε εμείς, δεν το λέει η Αντιπολίτευση. Το λέει η Ευρωπαϊκή Εισαγγελία, μια ανεξάρτητη δικαστική αρχή που ζητά επιτακτικά τη διερεύνηση των ποινικών ευθυνών των κυρίων Μάκη Βορίδη και Λευτέρη Αυγενάκη για βαρύτατα κακουργήματα, κακουργήματα που προβλέπουν μέχρι και σαράντα χρόνια κάθειρξης, κακουργήματα που ζημίωσαν με δισεκατομμύρια τον Έλληνα φορολογούμενο, που καταχράστηκαν ευρωπαϊκά κονδύλια, που ρήμαξαν το δημόσιο χρήμα, κακουργήματα που σε οποιαδήποτε ευνομούμενη χώρα της Ευρώπης θα είχαν ήδη οδηγήσει σε παραιτήσεις, συλλήψεις και ποινικές διώξεις.

Και, όμως, εδώ η απάντηση της Κυβέρνησης ήταν ένα θλιβερό «όχι». Και τι κάνει η Κυβέρνηση; Αρνείται. Αρνείται να αποδεχτεί το αίτημα της Ευρωπαϊκής Εισαγγελέως. Αρνείται να ξεκινήσει προανακριτική. Αρνείται να λογοδοτήσουν οι ένοχοι. Αντί γι' αυτό, στήνει μια εξεταστική επιτροπή-παρωδία για να μας πάει πίσω στο '98 να μας πει ότι φταίει ο Τζουμάκας, ο Τσουκάτος, ο Σημίτης, ο Δρυς, δηλαδή αντί να ανοίξει το φάκελο που βρίσκεται πάνω στο γραφείο του, κοιτάζει τον σκουπιδοτενεκέ της ιστορίας, μπας και πετάξει εκεί την αλήθεια.

Και το κάνει αυτό τη στιγμή που ο ίδιος στις 29 Ιουνίου έλεγε με στόμφο: «Από εμένα δεν πρόκειται να ακούσετε κανέναν συμψηφισμό με το παρελθόν, στη λογική ότι όλοι τα ίδια έκαναν», για να μας φέρει εχθές την πρόταση για εξεταστική επιτροπή. Πόσο πιο υποκριτής, πόσο πιο κυνικός! Κι όλα αυτά σε μια χώρα που λειτουργούσε –και ενδεχομένως ακόμη λειτουργεί- το σύστημα παρακολούθησης «Predator», ένα εργαλείο που χρησιμοποιήθηκε για να ακούγονται πολιτικοί, δημοσιογράφοι, επιχειρηματίες. Ακούγονταν όλοι, εκτός από αυτούς που καταχράστηκαν εκατομμύρια. Ήξεραν τα πάντα για τις ζωές των πολιτών, αλλά δεν άκουσαν ποτέ πού πήγαν τα λεφτά. Όταν επρόκειτο για τις επιδοτήσεις, τα ευρωπαϊκά κονδύλια, τα δημόσια ταμεία, τότε ξαφνικά έπεσε σιωπή, το «Predator» σίγησε. Κανείς δεν ήξερε τίποτα και όλοι μαζί έκρυβαν τα πάντα!

Κυρίες και κύριοι, εδώ δεν μιλάμε για ένα λάθος. Εδώ μιλάμε για επιλογή συγκάλυψης. Ο Μητσοτάκης επιλέγει να προστατεύει τους Υπουργούς του. Επιλέγει να θάψει την αλήθεια. Επιλέγει να διασώσει το γαλάζιο παρακράτος. Γιατί αν ανοίξει η πόρτα, θα πέσει όλο το οικοδόμημα. Αν λογοδοτήσει ο Βορίδης, θα συμπαρασύρει και άλλους. Αν ανοίξει ο φάκελος Αυγενάκη, θα καταρρεύσει η ψευδαίσθηση περί αριστείας και καθαρότητας.

Αντί για προανακριτική για τα εκατομμύρια που χάθηκαν, επιλέγει την εξεταστική για μια περίοδο που έχει ήδη παραγραφεί, που οι πολιτικοί που κατονομάζονται είτε έχουν αποσυρθεί είτε έχουν φύγει από τη ζωή. Πρόκειται για εμπαιγμό, πρόκειται για απόπειρα παραγραφής με θεσμικό περιτύλιγμα, πρόκειται για συγκάλυψη, πρόκειται για προσβολή της ίδιας της δημοκρατίας.

Ε, λοιπόν, εμείς δεν θα το επιτρέψουμε. Εμείς θα καταθέσουμε τις επόμενες μέρες πρόταση για σύσταση προανακριτικής επιτροπής για την υπόθεση του ΟΠΕΚΕΠΕ, θα τη στηρίξουμε και θα την υπερασπιστούμε μέχρι τέλους, όπως θα στηρίξουμε και κάθε άλλη πρόταση από όποιον κι αν προέρχεται που ζητά έρευνα και λογοδοσία. Διότι δεν είμαστε εδώ για να προστατεύουμε πρόσωπα, είμαστε εδώ για να προστατεύουμε την πατρίδα, τον Έλληνα φορολογούμενο, τη δημοκρατία.

Αν, λοιπόν, η Κυβέρνηση θέλει εξεταστική από το '98, το '68, το '58, την εποχή του Βυζαντίου, να την κάνει, αφού πρώτα όμως αποδεχτεί την προανακριτική που ζητά η Ευρωπαϊκή Εισαγγελία. Διότι αν δεν το κάνε, τότε δεν πρόκειται για αναζήτηση της αλήθειας, αλλά για παραγραφή, για κουκούλωμα, για συγκάλυψη.

Κι αν ο κ. Μητσοτάκης νομίζει ότι με επικοινωνιακά τεχνάσματα θα σώσει την Κυβέρνησή του, κάνει λάθος. Οι δικογραφίες είναι εδώ, οι Εισαγγελείς είναι εδώ, οι αποκαλύψεις συνεχίζονται, οι πολίτες αφυπνίζονται. Και το ερώτημα δεν είναι πλέον αν θα αποκαλυφθεί η αλήθεια, αλλά το ερώτημα είναι ποιος θα μείνει όρθιος σε αυτή, όταν αυτή σκάσει στα μούτρα του καθεστώτος του.

Και ας έρθουμε τώρα στο δεύτερο μεγάλο έγκλημα, στο έγκλημα των Τεμπών, ένα έγκλημα που δεν αφορά απλώς ανθρώπινες ζωές, αλλά αφορά στη συνείδηση του έθνους, αφορά στην αξιοπρέπεια του λαού μας, αφορά στην εμπιστοσύνη στην πολιτεία.

Φέρατε ένα νομοσχέδιο που λέτε ότι θα αποκαταστήσει την ασφάλεια στους σιδηροδρόμους. Τι εννοείτε; Ποια ασφάλεια; Πότε υπήρξε; Όταν ο Καραμανλής κουνούσε εδώ το δάχτυλο λίγες ημέρες πριν από το έγκλημα και δήλωνε ψευδώς ότι τα τρένα είναι ασφαλή; Εγκληματικό ψεύδος! Οι υποδομές ήταν ανύπαρκτες, οι τηλεδιοικήσεις ημιτελείς, το προσωπικό ανεκπαίδευτο, τα πρωτόκολλα μηδενικά. Δεν υπήρχε τίποτα. Και ξέρετε ποιο ήταν το πιο εξοργιστικό; Το είπα και παραπάνω: Είχατε «Predator» που παρακολουθούσε τους πάντες, ξέρατε ποιος πίνει καφέ με ποιον, αλλά δεν ξέρατε πως δύο τρένα κινούνται στην ίδια γραμμή. Μπορούμε να βλέπουμε από το σπίτι μας πού βρίσκεται ο ντελιβεράς μας και εσείς δεν βλέπατε τη μοιραία σύγκρουση που ερχόταν;

Το νομοσχέδιο που φέρνετε, λοιπόν, είναι μεν σε σωστή κατεύθυνση, αλλά είναι ανεπαρκές, καθυστερημένο και επικίνδυνα υποκριτικό. Γιατί αν πραγματικά θέλετε ασφάλεια, θα το είχατε φέρει το 2019, όχι το 2025, όχι μετά τους νεκρούς, όχι μετά το αίμα.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Και τι λέτε; Ότι θα εφαρμοστεί το 2026, το 2027, δηλαδή τέσσερα χρόνια μετά την τραγωδία, τέσσερα χρόνια που το σύστημα θα συνεχίσει να λειτουργεί, όπως ο ΟΠΕΚΕΠΕ, χωρίς ευθύνες, χωρίς έλεγχο, χωρίς ντροπή. Ναι, υπάρχουν θετικά σημεία, όπως είναι η δημιουργία εθνικής αρχής σιδηροδρόμων, η ενίσχυση εποπτείας, η ανάθεση ευθυνών, αλλά αυτά δεν επαρκούν. Είναι τα ελάχιστα, είναι το αυτονόητο και δεν είναι πολιτική γενναιότητα, αλλά πολιτική ενοχή.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι -και κλείνω, κυρία Πρόεδρε- η Ελλάδα δεν χρειάζεται άλλα προσχήματα, δεν χρειάζεται άλλα ψέματα. Χρειάζεται αλήθεια, κάθαρση και τόλμη. Εμείς δεν φοβόμαστε, δεν εκβιαζόμαστε, δεν σιωπούμε. Απαιτούμε δικαιοσύνη και δεν διαπραγματευόμαστε την αλήθεια. Αν εσείς δεν μπορείτε, πηγαίνετε τη χώρα σε εκλογές, για να σας δείξουν οι πολίτες τον δρόμο. Για τον λαό, για τη μνήμη των νεκρών, για την τιμή του έθνους!

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Επόμενη ομιλήτρια είναι η Βουλευτής του ΠΑΣΟΚ κ. Ευαγγελία Λιακούλη.

ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΛΙΑΚΟΥΛΗ: Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχετε ακούσει ποτέ το παιχνίδι «διελκυστίνδα με τον εαυτό μου»; Όχι! Λες, δεν γίνεται. Πώς να το κάνω; Διελκυστίνδα με δύο ομάδες που παρατάσσονται απέναντι, τραβά η μία το σκοινί, τραβάει και η άλλη, κάποιος πρέπει να νικήσει. Εσείς καταφέρατε να κάνετε μέχρι και αυτό. Διότι σε ό,τι αφορά πλέον στο θέμα του σιδηροδρόμου, δεν έχετε κανέναν αντίπαλο, παρά μόνο τον εαυτό σας. Έχετε βάλει στη μέση ένα σκοινί που το τραβάτε μιλώντας για εξωραϊσμό, για νέο σιδηρόδρομο και για όλα αυτά τα μεγάλα, για όλες αυτές τις μεγαλοστομίες τις οποίες έρχεστε και λέτε κάθε τρεις και λίγο στο Κοινοβούλιο και στο τέλος ανακαλύπτετε ότι ο μεγάλος αντίπαλός σας είναι ο ίδιος σας ο εαυτός.

Και εξηγούμαι! Άγεστε και φέρεστε από την κάθε δική σας ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών που διαδέχεται η μία την άλλη χωρίς ωστόσο να νοιώθει την παραμικρή υποχρέωση στοιχειώδους θεσμικής μνήμης απέναντι στα όσα έπραξαν ή θεσμοθέτησαν οι προηγούμενοι από εσάς. Αντιλαμβανόμαστε διαμετρικά αντίθετες πολιτικές σε ό,τι αφορά στον σιδηρόδρομο που κατατείνουν άλλοτε στην ενίσχυση του οργανισμού και άλλοτε στη διάσπαση του οργανισμού, άλλοτε στη συγκέντρωση του οργανισμού και άλλοτε στην αποκέντρωση του συγκεκριμένου οργανισμού, αλλά με κάποιους αστερίσκους που βάζετε εσείς. Και θα πω αυτούς τους αστερίσκους, διότι, βεβαίως, είναι προς ίδιον όφελος και εξυπηρετώντας άλλα σχέδια.

Το θέμα είναι ότι από την 28η Φλεβάρη του 2023, την αποφράδα εκείνη ημέρα, η εκάστοτε ηγεσία του επισπεύδοντος Υπουργείου που διορίζεται κάθε φορά από τον κ. Μητσοτάκη διακατέχεται από μία απολύτως δικαιολογημένη, εγώ θα πω, και ανθρώπινη αγωνία. Και αυτό συμβαίνει -πιστεύω ότι κι εσείς έχετε αγωνία, κύριε Υπουργέ- διότι βλέπετε ότι για τα αδιέξοδα σε έναν τομέα που επί των ημερών σας δημιούργησε το πιο βαθύ και συλλογικό τραύμα ως έθνος, ως κοινωνία και ως κράτος, όχι μόνο για την τελευταία εξαετία δεν έχετε να προτείνετε οποιαδήποτε ρηξικέλευθη λύση για τα ζητήματα που αντιμετωπίζουμε, αλλά τα καλλωπίζετε δήθεν με κάποια θεσμικά μπαλώματα που σύντομα αποκαλύπτετε ότι και αυτά είναι αλυσιτελή.

Για του λόγου το αληθές, τέσσερις κυβερνητικές προσπάθειες -ενώ στην τρίτη καίγεται!- από το 2019 για τον περιβόητο σιδηρόδρομο: Έχουμε τη νομοθεσία του ν.4632, τον ν.5014 επί υπουργίας του κ. Καραμανλή, τον ν.5167 του κ. Σταϊκούρα και τώρα τη δική σας τέταρτη προσπάθεια, αλλά είναι παρεμβάσεις χωρίς σαφείς στοχεύσεις, χωρίς στρατηγικό σχέδιο. Με απλά λόγια; Χωρίς σιδηροδρομική πολιτική!

Πέρα από το θεσμικό και νομοθετικό vertigo που σας διακατέχει απέναντι στον σιδηρόδρομο της χώρας, το χειρότερο είναι ότι δεν μάθατε απολύτως τίποτα από τις περιπτώσεις που μας έχουν απασχολήσει τα προηγούμενα χρόνια από αυτά τα έδρανα της Βουλής και με διάφορες δικές σας ιαχές και μεγαλοστομίες, ότι θα τα διορθώσετε όλα. Δεν μάθατε τίποτα για τον μοιραίο σταθμάρχη, που εδώ που τα λέμε, δυόμιση χρόνια μετά δεν μάθαμε ποιος τελικά έκανε αυτό το ρουσφέτι σας.

Σπρώχνονται μεταξύ τους οι Βουλευτές -και να ξέρετε, αφορά και στην περιφέρειά μου- και δεν έχουμε πληροφορηθεί ακόμη, δεν έχετε αναλάβει ακόμη την πολιτική ευθύνη. Τόσα λαλίστατα στελέχη δεν έχουν βρεθεί να αποκαλύψουν τι έγινε εν μία νυκτί και βρέθηκε σε μία τόσο κομβική θέση ένας άνθρωπος που στερούνταν τα προσόντα; Όλοι αυτοί δεν έμαθαν κάτι από τα Τέμπη; Έστω η Ομάδα Αναλήθειας με τις γκεμπελικές μεθόδους και τις δολοφονίες χαρακτήρων πολιτικών στελεχών δεν έχει αποκαλύψει αυτήν την αλήθεια; Ενώ έχει πρώτης τάξεως μονταζιέρες, αυτό δεν μπόρεσε να το μάθει; Ούτε αυτή;

Παρ' όλα αυτά, όλοι μαζί χρέωναν το ρουσφέτι του σταθμάρχη πάλι στο ΠΑΣΟΚ, όπως και του ΟΠΕΚΠΕ στο μακρινό 1998, όπως λέει η Κυβέρνησή σας, ακόμα και των υποκλοπών ή στις αδυναμίες του DNA της φυλής μας, στα τετρακόσια χρόνια της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, στο αργοκίνητο και δυσλειτουργικό κράτος, του οποίου η παράταξή σας αποτελεί βέβαια τον μεγαλύτερο θιασώτη-υποστηρικτή.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο ΣΤ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ**)

Και αν, βεβαίως, ακολουθήσουμε και τη λογική του κυρίου Πρωθυπουργού, τότε θα πρέπει να κοιτάξουμε στον εθνικό μας καθρέφτη, για να δούμε τη μεγάλη παραμόρφωση που εσείς έχετε φέρει. Και αυτό διότι, δυστυχώς, υιοθετείτε μόνο στείρα συνθήματα και όλα τα υπόλοιπα τα αφήνετε στην παραπολιτική και όχι στην πολιτική. Με την παραγωγή της δεν έχετε ασχοληθεί ποτέ. Ασχοληθήκατε με τις δήθεν αξιολογήσεις αγκαλιά με τοπικά τραπέζια και «Γκρούεζες», με «Φραπέδες» και «Χασάπηδες» και άλλες εγκληματικές φιγούρες που σκεφτόταν μέχρι και να δολοφονήσουν μία ευσυνείδητη υπάλληλο, όπως την κ. Τυχεροπούλου.

Αν νομίζετε ότι έχω αντιπολιτευτικό οίστρο, σας λέω ότι δεν συμβαίνει αυτό. Σας λέω μόνο να διαβάσετε ξανά τα άρθρα που αφορούν στη διαδικασία προσλήψεων του συζητούμενου νομοσχεδίου.

Πείτε μας εσείς, κύριε Υπουργέ, εκτός από όλα αυτά που έρχεστε εδώ και φωνάζετε, για τα άρθρα 20, 25 και 34. Αυτά δεν είναι που ρυθμίζουν τις προσλήψεις με παράκαμψη του ΑΣΕΠ; Να μην πω για τα χθεσινά μας χάλια, που πλέον μας σχολιάζει όλη η Ευρώπη. Αυτοί που έδωσαν εξετάσεις του ΑΣΕΠ τις πρώτες δύο ημέρες είχαν καλύτερη τύχη από αυτούς που έδωσαν μετά, γιατί τα θέματα διέρρευσαν, λέει η καταγγελία που την ερευνούμε.

Εδώ, λοιπόν, έχετε δεκαήμερη προθεσμία, αναιρώντας κάθε έννοια διαφάνειας και αξιοκρατίας. Πάλι έτσι θα τους προλάβετε; Πάλι δεν μάθατε τίποτα από αυτόν τον μοιραίο σταθμάρχη; Μιλάμε για πραγματικά προκλητικές ρυθμίσεις, οι οποίες δεν ισχύουν μόνο την υποψία για πελατειακές σχέσεις, αλλά την αποδεικνύουν. Διότι, δεν παρέχουν εγγυήσεις ασφάλειας, αξιοκρατίας, αμεροληψίας. Ποιες είναι οι εγγυήσεις που δίνετε; Εγώ θέλω να σας ακούσω, αλήθεια και με καλοπιστία. Πείτε μας ποια εγγύηση δίνετε ότι θα υπάρχει διαφάνεια στην πρόσληψη.

Δεν μάθαμε, λοιπόν. Δεν ακούσαμε. Δεν ξέρουμε τίποτα. Business as usual όλα. Εντάξει τα παιδιά, αλλά και τα παραπαίδια και όλα, τα πάντα και μέσα; Στοιχειωδώς δεν θέλουμε να αφήσουμε κάτι; Όταν φύγετε από αυτή τη χώρα, θα φτάσουμε να μη θέλει κανένας να την παραλάβει, έτσι όπως θα την έχετε καταντήσει.

Βεβαίως, αυτό που θέλω να πω για το παράδειγμα του νομοσχεδίου σας -κακής νομοθέτησης, κατά τη γνώμη μου, σε συγκεκριμένα σημεία,- είναι το πολυδιαφημισμένο σύστημα του γεωεντοπισμού. Άρθρο 5. Το είδα πολύ προσεκτικά αυτό, γιατί μου έκανε εντύπωση. Σε καμία περίπτωση δεν αποτελεί υποκατάστατο του κεντρικού ευρωπαϊκού προτύπου ασφαλείας. Είχα μελετήσει τότε με την υπόθεση των Τεμπών, με μεγάλη προσοχή όλες εκείνες τις σελίδες, τις εκατόν ογδόντα. Θυμάμαι σελίδες του προτύπου ασφάλειας. Έχει αυτό καμία σχέση; Το πουλάτε σε ιθαγενείς σαν να είναι καθρεφτάκι; Μα, πείτε μας, ποια σχέση έχει με εκείνο που διαβάζουμε και είναι μέσα στη δικογραφία; .

Το συγκρίνω, το κρίνω και το αξιολογώ, κύριε Υπουργέ, και δεν έχει σχέση. Γιατί δεν φέρνετε το κανονικό σύστημα ασφάλειας; Πάλι τα ίδια θα κάνουμε; Πάλι μπαλώματα; Πάλι πασαλείμματα; Δεν θα φτιάξουμε, επιτέλους, έναν καλό σιδηρόδρομο, ένα καλό πλαίσιο, αξιοκρατικό με τα στελέχη που μπορούν να προχωρήσουν και μαζί και να το ψηφίσουμε με εθνική συναίνεση; Τα ίδια πάλι;

Άρθρο 19, για την ενίσχυση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων. Πήγα με τον εισηγητή μας, τον κ. Νικολαΐδη, εκεί και το επισκεφτήκαμε, κύριε Υπουργέ. Να σας πω και κάτι; Μας έλεγαν όλοι, όχι, να μην πάμε στη ΡΑΣ. Διότι, λέει, επειδή ήταν κατηγορούμενη η τότε Πρόεδρος της ΡΑΣ, ήταν παρακινδυνευμένο να πάμε και να την επισκεφτούμε, γιατί δεν ξέρουμε η Ρυθμιστική Αρχή τι φέρει μέσα και τι έχει. Πήγαμε. Και πήγαμε, για να δούμε τι είναι πραγματικά. Ήταν ένα κέλυφος αδειανό. Τέσσερις άνθρωποι, με ελεγκτές σε όλο το σιδηροδρομικό δίκτυο τρεις μηχανικούς, οι οποίοι έλεγαν ότι κάνουν δειγματοληπτικούς ελέγχους.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Κυρία Λιακούλη, παρακαλώ.

ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΛΙΑΚΟΥΛΗ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε. Ευχαριστώ για την ανοχή σας.

Όλα αυτά, σας παρακαλούμε πάρα πολύ, να τα κοιτάξετε με μεγάλη προσοχή, διότι εμείς δεν θέλουμε να επαναληφθεί η τραγωδία των Τεμπών, που ήταν έγκλημα, όπως αποδείχτηκε, παρα-

λείψεων και αβελτηρίων του κράτους, της διοίκησής σας και της διακυβέρνησης σας. Υιοθετήστε τις προτάσεις του ΠΑΣΟΚ, έτσι όπως ο εισηγητής μας κ. Νικολαΐδης και ο Κοινοβουλευτικός μας Εκπρόσωπος κ. Γερουλάνος έχουν εκφράσει, προκειμένου να έχουμε ξανά από την αρχή κάτι καινούργιο να κάνουμε, να μην έχουμε μπαζώματα καινούργια, να μην έχουμε συστήματα ασφάλειας-ανασφάλειας και κυρίως, να μην έχουμε τους «ημέτερους» μόνο βολεμένους. Ας έχουμε επιτέλους ασφαλή τον ελληνικό λαό.

Να είστε σίγουρος ότι αυτό θα σας έδινε και εσάς μια πολιτική ικανοποίηση. Νιώστε την, έστω και για μια φορά.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής)

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο για μία παρέμβαση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Έχετε τον λόγο για την παρέμβασή σας.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Άκουγα πριν από λίγο την κ. Λιακούλη να μιλάει και θέλω να ρωτήσω τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του ΠΑΣΟΚ, ο οποίος, μάλιστα, είναι και πρωτοκλασάτο στέλεχος και υποψήφιος Πρόεδρος του ΠΑΣΟΚ πριν από λίγο καιρό -και ενδεχομένως και στο μέλλον- εάν συμφωνεί το ΠΑΣΟΚ και ο ίδιος προσωπικά με τη δήλωση, την οποία έκανε πριν λίγα εικοσιτετράωρα η κ. Λιακούλη, ότι η νόμιμα εκλεγμένη Κυβέρνηση της χώρας το 2023 –και, μάλιστα, με μεγαλύτερο ποσοστό από το 2019, πράγμα το οποίο δεν έχει συμβεί ποτέ στα χρόνια της Μεταπολίτευσης- είναι χούντα.

Κύριε Γερουλάνο, πραγματικά θέλω να μου απαντήσετε, αν αποδοκιμάζετε αυτή τη δήλωση της κ. Λιακούλη, την οποία την εξέφρασε κατ' επανάληψη στον τηλεοπτικό σταθμό, στον οποίο βρισκόταν.

Θέλω πραγματικά, επίσης, να μου πείτε σε τι διαφέρετε, τελικά, από την Πλεύση Ελευθερίας. Έχουμε κατ' επανάληψη εδώ την Πρόεδρο του κόμματος κ. Κωνσταντοπούλου να μιλάει και να κατηγορεί τη Νέα Δημοκρατία ότι είμαστε κόμμα της ακροδεξιάς και ότι είμαστε χειρότεροι ακροδεξιοί, όπως είπε εχθές. Θα ήθελα, λοιπόν, μια πολύ ξεκάθαρη απάντηση, γιατί χθες ο κ. Ανδρουλάκης σφύριζε αδιάφορα από αυτό το Βήμα. Θέλω, λοιπόν, να μου πείτε και εσείς προσωπικά αλλά και το ΠΑΣΟΚ, αν αυτή τη δήλωση την καταδικάζετε; Διότι, αν δεν την καταδικάσετε, σημαίνει ότι συμφωνείτε ότι η νόμιμα εκλεγμένη Κυβέρνηση της χώρας είναι χούντα.

Ευχαριστώ πάρα πολύ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Καλώς.

Κύριε Γερουλάνο, έχετε τον λόγο.

ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΛΙΑΚΟΥΛΗ: Κύριε Πρόεδρε, τον λόγο επί προσωπικού.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Δεν τίθεται θέμα προσωπικό. Όχι, με συγχωρείτε.

ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΛΙΑΚΟΥΛΗ: Δεν είναι επί προσωπικού, κύριε Πρόεδρε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Όχι, επί προσωπικού δεν είναι. Κάνατε μια αναφορά, όπως διατείνεται ο κ. Λαζαρίδης και ζήτησε συγκεκριμένα από τον κ. Γερουλάνο κάποιες απαντήσεις.

Κύριε Γερουλάνο, θα τοποθετηθείτε τώρα ή μετά; Όπως επιθυμείτε εσείς.

ΠΑΥΛΟΣ ΓΕΡΟΥΛΑΝΟΣ: Τώρα, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ορίστε, κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

ΠΑΥΛΟΣ ΓΕΡΟΥΛΑΝΟΣ: Τι είχες Γιάννη; Τι είχα πάντα! Κάθε φορά που στριμώχνεται η Νέα Δημοκρατία προσπαθεί να βρει κάποια δήλωση ή έστω μέρος δήλωσης, κομμάτι δήλωσης, για να κάνει αυτό είδηση και όχι όλα αυτά τα οποία εσείς κάνετε αυτή τη στιγμή. Αυτό είναι κάτι το οποίο κάνετε κατ' επανάληψη. Είναι η διαδικασία, μέσα από την οποία θέλετε να γυρίσετε τα φώτα της δημοσιότητας, αντί για την ουσία του ζητήματος, εκεί που θέλετε εσείς να την πάτε. Αυτό θέλετε.

Σας θυμίζω ότι δεν είμαστε εμείς αυτοί που κυβερνούν. Εσείς κυβερνάτε. Γιατί το λέω αυτό; Διότι, όταν έρχεται ένα στέλεχος της Κυβέρνησής σας, αφότου μας έχετε πει ότι όλα πρέπει να πάνε στη δικαιοσύνη, ότι όλα τα κρίνει η δικαιοσύνη, ότι εμείς θα παραπέμψουμε τους ανθρώπους μας στη δικαιοσύνη και θα πάνε στον φυσικό δικαστή -αυτά δεν μας λέτε τόσο καιρό;- και μας λέει: «Κοιτάξτε να δείτε, εμείς έχουμε την πλειοψηφία στη Βουλή. Εμείς θα κάνουμε ό,τι θέλουμε». Αυτό δεν σας ανατριχιάζει; Αυτό δεν σας μοιάζει περίεργο σε μια κοινοβουλευτική διαδικασία; Δεν σας φαίνεται καθόλου περίεργο; Όχι, αντίθετα θέλετε να πάρετε μια φράση ενός Βουλευτή, για να βγείτε από τη δύσκολη θέση, στην οποία μπήκατε μόνοι σας.

Ε, φτάνει πια με αυτή την ιστορία! Την κάνετε συνέχεια, κατ' επανάληψη. Και την κάνετε, επειδή έχετε τελειώσει πια από επιχειρήματα σε ό,τι αφορά στην αλήθεια μέσα σε αυτό το Κοινοβούλιο.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, τον λόγο, παρακαλώ.

ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΛΙΑΚΟΥΛΗ: Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ, τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Νομίζω ότι πρέπει να λήξει εδώ και να συνεχίσουμε τη διαδικασία. Περιμένουν αρκετοί ομιλητές.

ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΛΙΑΚΟΥΛΗ: Κύριε Πρόεδρε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Κυρία Λιακούλη, όχι. Δεν έχετε τον λόγο. Σας παρακαλώ πολύ, μη σηκώνετε το χέρι και μη ζητάτε τον λόγο.

ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΛΙΑΚΟΥΛΗ: Στη διαδικασία...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Όχι, όχι.

Κύριε Λαζαρίδη, θέλετε να απαντήσετε;

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα είμαι πάρα πολύ σύντομος.

Δεν περίμενα, κύριε Γερουλάνο, από εσάς -και ξέρετε την εκτίμηση που έχω στο πρόσωπό σας- να μην τολμάτε να καταδικάσετε μια απαράδεκτη δήλωση της Βουλευτού του κόμματός σας, χαρακτηρίζοντας χούντα ένα κόμμα, το οποίο αποκατέστησε τη δημοκρατία στη χώρα. Είναι πραγματικά ντροπή και για εσάς προσωπικά, αλλά πρωτίστως για το ΠΑΣΟΚ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Κύριε Γερουλάνο, εσείς τώρα θα απαντήσετε;

ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΛΙΑΚΟΥΛΗ: Κύριε Πρόεδρε, σας παρακαλώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Απευθύνομαι στον κ. Γερουλάνο. Δεν έχετε τον λόγο, κυρία Λιακούλη.

ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΛΙΑΚΟΥΛΗ: Για τη διαδικασία, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ποια διαδικασία; Δεν εμπεριείχε κάτι προσωπικό ό,τι αναφέρθηκε από τον κ. Λαζαρίδη. Παραποίησε κάτι από τα λεγόμενά σας ή σας διέβαλε;

ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΛΙΑΚΟΥΛΗ: Ακριβώς.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Πάρτε τον λόγο τότε για ένα λεπτό να μας εξηγήσετε το επί προσωπικού ποιο είναι. Ποιο είναι το προσωπικό;

ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΛΙΑΚΟΥΛΗ: Αυτό προσπαθούσα να σας πω, κύριε Πρόεδρε και σωστά το θέτετε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ναι, αλλά πήρε τον λόγο ο Κοινοβουλευτικός σας Εκπρόσωπος.

ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΛΙΑΚΟΥΛΗ: Ζήτησα από τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο, κύριε Πρόεδρε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Νομίζω ότι μεγαλύτερη εκπροσώπηση από τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο δεν μπορεί να υπάρξει.

ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΛΙΑΚΟΥΛΗ: Μα, σας παρακαλώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Πείτε μας, να ακούσουμε τον λόγο του επί προσωπικού.

ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΛΙΑΚΟΥΛΗ: Ο κ. Λαζαρίδης, λοιπόν, προφανώς αυτό που παρακολούθησε ήταν μόνο το μοντάζ της Ομάδας Αλήθειας. Αυτό παρακολουθεί πάντα έτσι κι αλλιώς. Μια χαρά το παρακολουθήσατε, μια χαρά!

Παρέλειψε να πει ότι ο Βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας, ο κ. Σιμόπουλος, που καθόταν δίπλα μου σε τηλεοπτικό πάνελ, είπε ότι διαφωνεί με τη Νέα Δημοκρατία, κύριε Πρόεδρε, ότι ποτέ και κανέναν Υπουργό ή Υφυπουργό και πολιτικό πρόσωπο δεν θα παρέπεμπε στη δικαιοσύνη για οποιονδήποτε λόγο και αρνείται κατηγορηματικά τη διαδικασία και διαφωνεί ακόμα και με το κόμμα του.

Τι ακριβώς διαστρεβλώθηκε; Εγώ απαντώντας, κύριε Πρόεδρε -και θα δώσω στη δημοσιότητα ακριβώς τους διαλόγους, με διευκολύνει ο κ. Λαζαρίδης-...

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Για κάντε το.

ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΛΙΑΚΟΥΛΗ: Ακριβώς αυτό θα κάνω.

Του είπα, λοιπόν, απάντησα ότι «αυτό που λέτε, να υπάρχει ανεξέλεγκτο τελείως σύστημα για Υπουργούς και Υφυπουργούς, ενώ έχουμε Σύνταγμα, δικαιικό σύστημα, κανόνες, νομοθεσία, δεν ταιριάζει σε μία δημοκρατία, είναι καθεστώς χούντας. Αν υποστηρίζετε ότι έχουμε καθεστώς χούντας, μόνο έτσι κανένα πολιτικό πρόσωπο δεν ελέγχεται ποτέ».

Παρέλειψαν, λοιπόν, κύριε Πρόεδρε, όπως καταλάβατε, όλη την πρώτη ενότητα, γι' αυτό και ζήτησα τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ολοκληρώσατε; Εντάξει. Ωραία, δώσατε τις εξηγήσεις σας

ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΛΙΑΚΟΥΛΗ: Διαστρέβλωσαν απολύτως τη δήλωσή μου, όπως κάνουν από εχθές το βράδυ με την Ομάδα Αλήθειας και όλα τα υπόλοιπα τα οποία εκπροσωπούν.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Τον λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΣΥΡΙΖΑ κ. Παππάς.

Θα ακολουθήσει η κυρία Μάλαμα, ο κ. Σταϊκούρας και μετά ο κ. Καραθανασόπουλος.

Ορίστε, κύριε Παππά, έχετε τον λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Εδώ τώρα είδαμε ένα επεισόδιο υπερευαισθησίας της Νέας Δημοκρατίας σε μία, όπως την αντελήφθη η Νέα Δημοκρατία, τοποθέτηση Βουλευτού της Αντιπολίτευσης. Φαίνεται ότι δεν υπάρχει καμία ενόχληση για όσα ανατριχιαστικά έρχονται στο φως της δημοσιότητας από τις συνακροάσεις, στις οποίες εμπλέκονται μέλη σας και υποψήφιοί σας, ότι θα «καθαρίσουν» τον έναν και τον άλλον, ότι πήραν τόσα και τόσα προγραμματίζουν να πάρουν. Αυτά, δεν κατάλαβα, τα αποδοκιμάζετε; Έχουν διαγραφεί; Είναι ακόμη μέλη σας οι κύριοι οι οποίοι βγαίνουν στις συνακροάσεις; Δεν έχει καμία ευαισθησία η Ομάδα Αλήθειας να κόψει κάνα βιντεάκι ή κάνα ηχητικό και να το διανείμει στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης, για να πάρουμε κι εμείς τις απαντήσεις που πρέπει;

Η Νέα Δημοκρατία αυτή τη στιγμή βρίσκεται, νομίζω, σε απόλυτη πίεση από τις ραγδαίες αυτές αποκαλύψεις που έχουν να κάνουν με τη διασπάθιση δημοσίου χρήματος, εν προκειμένω προερχόμενο από τους Ευρωπαίους φορολογούμενους, μεταξύ των οποίων και οι Έλληνες. Και θα έλεγα ότι δηλώσεις όπως αυτή του κ. Γεωργιάδη στρώνουν το έδαφος, ενδεχομένως, για μεγάλες εκπλήξεις, διότι φαίνεται ότι δεν γνωρίζει τις αρμοδιότητες της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας, η οποία μπορεί να πάρει μέτρα που θα πιάσουν εξαπίνης ολόκληρη την παράταξη της Νέας Δημοκρατίας, η οποία μάλλον φαίνεται ότι δεν έχει καταλάβει πόσο βαθιά μπλεγμένη είναι και δομικά.

Επανέλαβα και σε προηγούμενη τοποθέτησή μου ότι αν τα θρυλούμενα επιβεβαιωθούν και υπάρξει και άλλη δικογραφία για τον ΟΠΕΚΕΠΕ, όπου και άλλοι Βουλευτές επαρχίας της Νέας Δημοκρατίας ακούγονται να κάνουν ή να λένε πράγματα ανομολόγητα, θα έχουμε μια συνθήκη στην οποία η κοινοβουλευτική Πλειοψηφία, η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας θα στηρίζεται απολύτως σε αλληλοεκβιαζόμενους και ελεγχόμενους για το μεγάλο σκάνδαλο του ΟΠΕΚΕΠΕ.

Συζητάμε σήμερα για τον σιδηρόδρομο και δεν μπορώ παρά να ξεκινήσω από την πάρα πολύ σοβαρή και ιστορική δικαίωση του Κώστα Γενηδούνια, ενός ανθρώπου ο οποίος ήταν πρόεδρος του Συλλόγου των Μηχανοδηγών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ τότε, Hellenic Train πιο μετά, και ήταν ο άνθρωπος ο οποίος είχε προειδοποιήσει με ηχηρό τρόπο για το έγκλημα το οποίο σχεδιαζόταν και το δυστύχημα το οποίο ήρθε. Είναι μια δικαίωση, διότι κατέρρευσε η εκδικητική μανία της διοίκησης η οποία, σε αγαστή συνεργασία με την Κυβέρνησή σας, προσπαθεί να φιμώσει ένα συνδικάτο το οποίο σας έχει εκθέσει ανεπανόρθωτα, όχι εσάς προσωπικά, τη δική σας διακυβέρνηση. Διότι έστελνε αλλεπάλληλες επιστολές, για τις οποίες έφθασε ο κ. Καραμανλής στην εξεταστική, την «κακή στιγμή» που λέγαμε, να λέει ότι δεν εννοούσαν αυτό, εννοούσαν κάτι άλλο. Έχει καταλάβει απολύτως το πανελλήνιο τι γίνεται.

Και εδώ θέλω να πω το εξής. Δεν πρόκειται περί κάποιου στιγμιαίου λάθους ή περί κάποιας αβλεψίας. Απ' ό,τι έχουμε καταλάβει, όταν υπάρχει πάρα πολύ χρήμα μπορείτε να είστε και αποτελεσματικοί και να παρακάμπτετε και τους κανόνες για τις δημόσιες συμβάσεις και τα πάντα. Είναι ότι είστε εχθροί του σιδηροδρόμου στρατηγικά, είναι ότι τα συμφέροντα στα οποία στηρίζεστε για τις μεταφορές έχουν άλλες προτεραιότητες και μένει η χώρα πίσω. Θέλω να δείτε και τη σύγχρονη ιστορία. Η συντριπτική πλειοψηφία των ανεπτυγμένων χωρών έχουν ανεπτυγμένο δίκτυο σιδηροδρόμων, το οποίο συνδέεται με τα λιμάνια, και αυτό η Ελλάδα δεν έχει καταφέρει να το κάνει. Δεν έχει καταφέρει να το κάνει.

Υπήρξε μια αναλαμπή 2015 - 2019 όπου έγιναν έργα τα οποία δεν είχαν γίνει ποτέ στον σιδηρόδρομο. Η Ελλάδα απέκτησε διπλή σιδηροδρομική γραμμή για τη Θεσσαλονίκη επί δικής μας διακυβέρνησης. Απέκτησε ηλεκτροκίνηση επί δικής μας διακυβέρνησης. Έφτιαξε τη μεγαλύτερη σήραγγα στα Βαλκάνια επί δικής μας διακυβέρνησης. Αλλά φαίνεται κατίσχυσαν συμφέροντα τα οποία επέβαλαν και σε εσάς να πετάξετε στο καλάθι των αχρήστων τον εθνικό στρατηγικό σχεδιασμό για τις υποδομές και τις μεταφορές, που παραλάβατε με υπογραφή Σπίρτζη και Φάμελλου, από τη δική μας διακυβέρνηση, κύριε Κυρανάκη, και με τη συναίνεση των υπηρεσιών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με σειρά από έργα έτοιμα για χρηματοδότηση. Και πετάξατε αυτό τον σχεδιασμό τον εγκεκριμένο στον κάλαθο των αχρήστων και δεν αξιοποιήσατε βεβαίως και το Ταμείο Ανάκαμψης για τα έργα αυτά.

Είχατε πιο πριν μία αντιδικία για το ζήτημα του δικτύου στη δυτική Αττική. Φαίνεται ότι εσείς οι ίδιοι ισχυρίζεστε ότι λόγω απρόβλεπτων νομικών διαδικασιών δεν μπορεί να ολοκληρωθεί στην ώρα του το έργο. Δεν κατάλαβα ποιον κατηγορείτε και γιατί. Ποιος φταίει, δηλαδή, που είναι κόκκινα όλα τα φανάρια μέχρι την Κόρινθο; Κάποια από τις δυνάμεις της Αντιπολίτευσης; Δεν νομίζω ότι μπορεί να σταθεί ένας τέτοιος ισχυρισμός.

Και, βέβαια, εδώ θα ήταν μία πράξη γενναιότητας να έχει έρθει κι ο κ. Μητσοτάκης, μιας και συζητάμε για τον σιδηρόδρομο. Διότι σήμερα έκλεισε η προανακριτική για τον κ. Καραμανλή. Δεν θα έπρεπε να έρθει κι ο κ. Μητσοτάκης να πει ότι, ρε παιδί μου, κάτι δεν κάναμε και από εδώ και μπρος το ξεκινάμε; Να έρθει να μας πει ότι θα στηρίξει τον σιδηρόδρομο και επ' ευκαιρία να μας πει και ποιος του είπε ότι ήταν ανθρώπινο λάθος που έφταιξε για να υπάρξει το έγκλημα αυτό και να μας πει βεβαίως και αν ήξερε, κύριε Υπουργέ, ότι ο Υπουργός του -πριν αναλάβετε εσείς- θα απάλλασσε τη Hellenic Train από την υποχρέωση να κάνει 600 εκατομμύρια επενδύσεις στο δίκτυο. Αυτό δεν το ήξερε ο κ. Μητσοτάκης; Τα εκατοντάδες εκατομμύρια πετούν και εξαφανίζονται, χωρίς να γνωρίζει το επιτελικό κράτος; Δεν είναι απαντήσεις αυτές που θα μπορούσε να μας πει, να μας διαφωτίσει κάτι γύρω από αυτές ο κ. Μητσοτάκης;

Και τώρα, μιας και το έφερε η κουβέντα και έχουμε άλλον έναν που πάει στον φυσικό του δικαστή -εντός εισαγωγικών-, με τον κ. Τριαντόπουλο τι γίνεται, όλα καλά; Έχουμε κάποιο νέο σε σχέση με την εξέλιξη της δίκης του ή θα παίζουμε κι εκεί καθυστερήσεις; Και εδώ είναι και ένα μήνυμα, θα σας έλεγα κυρίες και κύριοι Βουλευτές, απέναντι σε όλες τις πολιτικές δυνάμεις. Διότι έχουμε από τη μία μια σκοπιμότητα της Πλειοψηφίας της Νέας Δημοκρατίας για περιστολή των δικαιωμάτων του νομοθετικού σώματος, των συνταγματικών προβλέψεων για τον ρόλο της Βουλής και από την άλλη έχουμε, όμως, και έναν αντικοινοβουλευτικό λαϊκισμό, στον οποίο δεν πρέπει να υποκύψουμε.

Σε όλες τις προηγμένες δημοκρατίες, τα βουλευόμενα σώματα, τα νομοθετικά σώματα, ναι, ασκούν και προανάκριση, όταν χρειαστεί. Και ο Σαρκοζί και ο Τραμπ και ο Νετανιάχου ακόμα, από επιτροπές των εθνικών αντιπροσωπειών πέρασαν, πριν πάνε σε δίκη. Να μην υποτιμάται, λοιπόν, ο ρόλος της Εθνικής Αντιπροσωπείας και να μην πέφτει νερό στο μύλο αυτών των αντιδραστικών ιδεών, ότι η Βουλή δεν ξέρει και δεν μπορεί, επειδή η Πλειοψηφία έχει αποφασίσει να καταστείλει τις αρμοδιότητες και τις υποχρεώσεις που απορρέουν από το Σύνταγμα και τον Κανονισμό λειτουργίας της Βουλής.

Μας φέρνετε, κύριε Κυρανάκη, ακόμα ένα νομοσχέδιο για τον σιδηρόδρομο μέσα σε επτά μήνες χωρίς να έχουμε κανονιστικές

πράξεις, χωρίς να έχει εφαρμοστεί το προηγούμενο, χωρίς χρονοδιάγραμμα. Την ίδια στιγμή, ο σιδηρόδρομος -ένα βασικό τμήμα του κεντρικού άξονα- εξακολουθεί και λειτουργεί με την απουσία συστημάτων ασφαλείας. Αυτό που φέρατε, είναι μια κανονική νομοθετική φούσκα, ένα άλλοθι, για να πείτε ότι κάτι κάνετε, αντί να χτίζετε ένα ασφαλές και αξιόπιστο δίκτυο.

Σας ακούσαμε να λέτε για το GPS. Πραγματικά αυτό, το κομίζετε στον δημόσιο διάλογο και υποτίθεται ότι το νομοθετείτε ως υποκατάστατο των συστημάτων ασφαλείας; Ποια διαλειτουργικότητα εξασφαλίζει; Έχουμε καμία εγγύηση, καμία εξασφάλιση, ότι τα τρένα, τα οποία θα μπαίνουν στο εθνικό δίκτυο, θα υποστηρίζουν την επικοινωνία με το δίκτυο, το οποίο πάμε εμείς να εγκαταστήσουμε; Μέχρι να εγκατασταθεί το δίκτυο που έχουμε υποχρέωση να εγκαταστήσουμε στον κεντρικό άξονα; Τίποτα τέτοιο. Εντάξει, καλό το GPS, για να λαμβάνουν ενημερώσεις οι επιβάτες ή για κάποιες άλλες...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Δεν είναι GPS.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Δεν είναι GPS. Είναι σύστημα γεωεντοπισμού, τι είναι;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Δεν είναι GPS.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Ε, εντάξει, είναι σύστημα γεωεντοπισμού. Ωραία, υποκαθιστά...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ούτε υποκαθιστά.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Ούτε υποκαθιστά. Τι είναι, συμπληρωματικό; Τότε τι το φέρνετε; Δεν είναι GPS, δεν υποκαθιστά, εγκαταστήστε το ETCS, κάντε, έστω μια δουλειά της προκοπής!

Από τα Τέμπη, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, δυστυχώς, έχουν περάσει δυόμισι χρόνια και ακόμα έχουμε τρένα που κυκλοφορούν στα τυφλά. Το πρόβλημα με τα φωτοσήματα, τα φανάρια, ακόμα και στον προαστιακό προς Αεροδρόμιο είναι χαρακτηριστικό της κατάστασης. Σε αφύλακτες διαβάσεις, επίσης, είχαμε περιστατικό με συρμό, ο οποίος μετέφερε επικίνδυνο φορτίο -τετρακοσίων μέτρων, μάλιστα, μήκους ο συρμός- ο μηχανοδηγός αρνήθηκε να εκτελέσει το δρομολόγιο και αντικαταστάθηκε αυτόματα.

Έχουν περάσει δυόμισι χρόνια από το έγκλημα των Τεμπών και έχετε έγνοια να εγκριθεί προκαταβολικά το κονδύλι των 128 εκατομμυρίων προς την Hellenic Train για δρομολόγια που δεν έχουν γίνει ακόμα. Επαναλαμβάνω ότι θα έπρεπε ο κ. Μητσοτάκης να δώσει εξηγήσεις επ' ευκαιρία και αυτού του νομοσχεδίου για όσα έκανε και δεν έκανε για τον σιδηρόδρομο. Δυστυχώς, υπηρετείτε μια αντίληψη που λέει ότι οι ανώτατοι κρατικοί λειτουργοί δεν φέρουν την ευθύνη, αλλά ότι η πραγματική αρμοδιότητα δεν υπάρχει και υπάρχει απλώς μια διοικητική εποπτεία και αρμοδιότητα που δεν περιλαμβάνει την πραγματική εκτελεστική δράση. Ήρθε, όμως, ο εισηγητής μας και σας κατέθεσε το προεδρικό διάταγμα 79/1993, που αναφέρει πλήρως τις αρμοδιότητές σας και αυτό ανατρέπει θεμελιακά όλη τη στρατηγική και όλη την επιχειρηματολογία που έχετε αναπτύξει για τα ζητήματα Τριαντόπουλου και Καραμανλή. Δεν ασκείτε απλώς εποπτεία, ασκείτε και έλεγχο, με βάση το προεδρικό διάταγμα του 1993.

Το ζήτημα του σιδηροδρόμου δεν είναι ένα ζήτημα δευτερεύον. Είναι ένα ζήτημα, κοιτώντας το οποίο μπορεί να καταλάβει κανείς πώς εννοεί την ανάπτυξη μιας χώρας κάθε παράταξη που τη διαχειρίζεται. Οι εχθροί του σιδηροδρόμου, γνωρίζουμε ότι έχουν εγγύτητα -ντε φάκτο- στις κυβερνητικές αποφάσεις. Είναι σαφές αυτό. Η δική σας στρατηγική για τις μεταφορές ευνοεί τους ανταγωνιστές του σιδηροδρόμου. Ο σιδηρόδρομος, όμως, είναι το πιο φιλικό μέσο προς τον πολίτη, είναι το πιο οικονομικό μέσο, είναι το πιο φιλικό μέσο προς το περιβάλλον και μπορεί να είναι πολλαπλασιαστής της ανάπτυξης. Αυτό λέει και δείχνει η παγκόσμια εμπειρία. Σε αυτή την απλή οικονομική πολιτική ιστορική αλήθεια, στέκεστε απέναντι, ακριβώς διότι έχετε άλλου τύπου προτεραιότητες και η δική σας Κυβέρνηση δεν υπάρχει ποτέ περίπτωση να βάλει στο κέντρο της ανάπτυξης τα μέσα μαζικής μεταφοράς, τα οποία μπορούν να επιτελέσουν αυτόν το ρόλο.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία)

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Τον λόγο παρακαλώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Θέλετε να κάνετε παρέμβαση;

Ο κ. Κυρανάκης έχει τον λόγο για μια σύντομη παρέμβαση.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Μερικές επισημάνσεις για τον κ. Παππά και ως συνέχεια στα όσα ανέφερε και ο εισηγητής της παράταξης του ΣΥΡΙΖΑ, ο κ. Μεϊκόπουλος, για το πόσο υπέροχα ήταν τα πράγματα και πόσο τέλεια ήταν τα πράγματα επί διακυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ και πόσο καταστροφικά τα έκαναν όλοι οι άλλοι. Είπατε ότι έγινε μια μεγάλη επανάσταση, επί ΣΥΡΙΖΑ, στον σιδηρόδρομο. Επανάσταση είπατε;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Ναι, θα το επαναλάβω.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Αυτή η επανάσταση να δούμε λίγο πού οδήγησε. Διότι το αφήγημα σας όλα αυτά τα δυόμισι χρόνια είναι ότι όταν δεν υπάρχει τηλεδιοίκηση, δεν υπάρχουν τα ευρωπαϊκά συστήματα, δεν υπάρχει ασφάλεια. Αυτό λέτε. Όταν δεν υπάρχουν τα εγκατεστημένα λειτουργικά συστήματα που προβλέπει η Ευρώπη -η τηλεδιοίκηση, εν προκειμένω, γιατί η τηλεδιοίκηση είναι η βάση-, για να μπορέσει να λειτουργήσει η ETCS -το γνωρίζει αυτό ο κ. Μεϊκόπουλος-, τότε δεν υπάρχει ασφάλεια.

Αυτή η επανάσταση, λοιπόν, την οποία έφερε ο ΣΥΡΙΖΑ -όχι ότι έχει καμιά αξία, συνάδελφοι, να συγκρινόμαστε με τον ΣΥΡΙΖΑ, γιατί αυτό το έχει απαξιώσει πλέον ο κόσμος, δεν έχει κανένα νόημα να συγκρίνεσαι με το μηδέν- αυτή η φοβερή περίοδος αναβάθμισης κι ανάταξης, που έφερε η Κυβέρνησή σας, πόσα χιλιόμετρα κάλυπτε; Μπορεί να μου απαντήσει κανείς;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Τώρα, τώρα...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Πόσα; Πέντε - έξι χιλιόμετρα στο Αθήνα-Θεσσαλονίκη. Δηλαδή, 1%, το βλέπετε; Το 99% της γραμμής Αθήνα - Θεσσαλονίκη δεν είχε τηλεδιοίκηση. Άρα, δεν είχε ETCS. Πόσα κέντρα τηλεδιοίκησης λειτουργούσαν το 2019, μετά από αυτήν την επανάσταση; Λειτουργούσαν πέντε, όπως σήμερα;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Της Λάρισας, σίγουρα!

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Όχι, λειτουργούσε ένα. Τι έδειχνε αυτό το ένα; Τα πέντε χιλιόμετρα. Άρα, λοιπόν, κύριε Παππά, όπως κι εμείς έτσι και εσείς, λίγη μετριοφροσύνη. Διότι μπορεί να μας κατηγορείτε, αδίκως κατά τη γνώμη μου, ότι δεν έγινε τίποτα -πριν και μετά τα Τέμπη- αλλά η πρόοδος είναι αυτή ακριβώς εδώ. Μέχρι το 2023 είχαμε 31% λειτουργική τηλεδιοίκηση και μέχρι σήμερα έχουμε 80% τηλεδιοίκηση. Και αν δεν είχε έρθει σφοδρότερη κακοκαιρία των τελευταίων τριακοσίων ετών, ονόματι «Daniel», η οποία παρέσυρε όλο το εγκατεστημένο μέρος της Θεσσαλίας, που είχαμε καινούργια συστήματα ETCS και τηλεδιοίκησης και σηματοδότησης, θα είχαμε 100% σήμερα, αλλά το παραλείπετε. Άρα, λοιπόν, καταλαβαίνω την ανάγκη να υπερασπιστείτε το έργο σας, αλλά δεν είναι έτσι.

Είπατε στην ομιλία σας «δεν πρέπει να συνεχίσουμε να έχουμε τα τρένα που πηγαίνουν στα τυφλά». Συμφωνώ. Δεν θέλετε ένα μέτρο, ένα σύστημα με το οποίο να βλέπετε και να βλέπει ο κάθε πολίτης -όχι μόνο οι διαχειριστές του ΟΣΕ- πού είναι τα τρένα σε πραγματικό χρόνο; Δεν θέλετε ένα σύστημα, το οποίο να μπορεί να είναι έτοιμο σε μήνες, αντί για εικοσαετία; Να είναι ένα σύστημα, το οποίο να μπορεί με ακρίβεια εκατοστών και κάθε δευτερόλεπτο να μεταδίδει την πραγματική θέση ενός τρένου και να δίνει πραγματικά στοιχεία; Διότι, το σύστημα αυτό το οποίο υπερασπίζεστε και καλά κάνετε -γιατί όπως λέει το νομοσχέδιο δεν υποκαθιστά το καινούργιο σύστημα τα ευρωπαϊκά πρότυπα του ERTMS, το λέει ξεκάθαρα στην τελευταία παράγραφο του άρθρου που αναφέρατε- τι έρχεται να κάνει; Να καλύψει ένα κενό. Το εξήγησα στην επιτροπή, θα το εξηγήσω και τώρα.

Το ETCS πώς δουλεύει, κύριε Παππά; Με ραδιοφάρους. Οι ραδιοφάροι κάθε πότε τοποθετούνται πάνω στη γραμμή; Κάθε ένα, δύο, πέντε χιλιόμετρα, μπορεί και παραπάνω, όπου έχεις διασταύρωση, όπου έχεις κλειδί, όπου έχεις φανάρι. Άρα, λοιπόν,

μεταξύ δύο ραδιοφάρων μπορείς να δεις την πραγματική θέση του τρένου σήμερα όπου έχεις ETCS; Όχι, δεν μπορείς.

Αν ένα σύστημα έχει βγει εκτός λειτουργίας, διότι έχεις μια κλοπή, διότι έχεις μια βλάβη, διότι έχεις έναν κεραυνό, ο οποίος διέκοψε το ρεύμα, όπως έγινε στη βόρεια Ελλάδα πριν από λίγες μέρες, το περιστατικό το οποίο καταγγέλλει το σωματείο των μηχανοδηγών -και καλά κάνει και το καταγγέλλει- την επόμενη ακριβώς μέρα διορθώθηκε. Και ο λόγος που ήταν εκτός λειτουργίας τρεις αυτόματες ισόπεδες διαβάσεις είναι διότι έγινε μια μαζική διακοπή ρεύματος λόγω καιρικών φαινομένων. Δε γίνονται αυτά στο σιδηρόδρομο; Το ξέρετε ότι γίνονται.

Άρα, λοιπόν, τι κενό έχουμε εδώ πέρα; Έχουμε ραδιοφάρους κάθε αρκετά χιλιόμετρα, ακανόνιστο το πόσα χιλιόμετρα είναι, διότι αφορά τα κλειδιά μιας διασταύρωσης και αν έχουμε και μια βλάβη στο τέλος της περιοχής διοίκησης ενός κέντρου τηλεδιοίκησης, τότε δεν βλέπει ο χειριστής αν είναι πραγματικά κατειλημμένη γραμμή ή αν το τμήμα γραμμής έχει βλάβη.

Άρα, λοιπόν, αυτό το σύστημα, το οποίο φέρνουμε -και εσείς χλευάζετε- είναι μια επιπλέον δικλίδα, η οποία μάλιστα θα λειτουργεί παντού και εκεί που δεν υπάρχει τηλεδιοίκηση και ETCS. Διότι, όπως γνωρίζετε, στην Ευρώπη ολόκληρη μόλις 15% του σιδηροδρόμου έχει ERTMS. Όλο το υπόλοιπο δίκτυο 85% δεν έχει ERTMS. Λειτουργούν χωρίς ασφάλεια τα τρένα στο 85% της Ευρώπης; Όχι, βέβαια, είπατε.

Εμείς, λοιπόν, θέλουμε να φέρουμε μια επιπλέον δικλίδα, όταν και αν ξαναγίνεται κυβέρνηση, επειδή εσείς δεν θέλετε να βλέπετε πού είναι τα τρένα σε πραγματικό χρόνο, επειδή ίσως δεν θέλετε να παράγονται αυτόματες αναφορές για την ταχύτητα των τρένων τα οποία οδήγησαν σε άλλα δυστυχήματα.

Θυμίζω το θανατηφόρο επί ημερών με τρεις νεκρούς, τους όποιους έχετε ξεχάσει. Σαν να μην υπάρχουν αυτοί. Σαν να μην έχουν γονείς. Σαν να μην έχουν οικογένειες. Αυτοί γιατί σκοτώθηκαν οι άνθρωποι; Διότι αναπτύχθηκε μεγαλύτερη ταχύτητα από το κανονικό σε τμήμα γραμμής, στο οποίο δεν επιτρεπόταν. Αυτό το σύστημα, λοιπόν, θα το βλέπει και θα μπορεί να αποτρέπει και να προλαμβάνει και να σώζει ζωές.

Δεν το θέλετε; Πετάξτε το. Ξέρετε τι άλλο θα κάνει; Θα μπορεί να βλέπει πότε ένα τρένο έχει δηλωμένα βαγόνια και να επιβεβαιώνεται αυτό από τις κάμερες, τις οποίες εμείς εγκαταστήσαμε. Υπενθυμίζω τα κέντρα σηράγγων, τα οποία εσείς είχατε τυφλά -περηφανεύεστε και για τις σήραγγες- δημιουργήθηκαν επί Χρήστου Σταϊκούρα, τέσσερα κέντρα ελέγχου σηράγγων. Επί ημερών σας υπήρχαν μηδέν. Αν γινόταν ένα περιστατικό, υπήρχε ένα φυσικό ή τεχνητό εμπόδιο μέσα σε μια σήραγγα, δεν θα το έβλεπε κανείς επί ημερών σας. Αυτά τώρα έγιναν, λοιπόν.

Άρα, το σύστημα αυτό έρχεται ως μια επιπλέον δικλίδα, το οποίο θα μπορεί να αξιολογεί, θα μπορεί να βλέπει καταστάσεις γραμμής, θα μπορεί να προλαμβάνει καταστάσεις και όχι να διαπιστώνει. Και σας παρακαλώ πάρα πολύ, μα πάρα πολύ, ακριβώς επειδή τα γράφει το νομοσχέδιο και μεριμνήσαμε για να τα γράφει για να μην υπάρχουν παρεξηγήσεις, να μην πληροφορείτε με τη διάθεση να πάτε αμέσως να μας καρφώσετε -ξαφνικά γίνατε το καλό ευρωπαϊκό παιδί, ο καλός μαθητής της Ευρώπης έγινε ο ΣΥΡΙΖΑ, εκεί έχουμε φτάσει- στον ERA, ο οποίος ERA -και θα το καταθέτω στα Πρακτικά μαζί με το πιστοποιητικό της ΡΑΣ- ένα μήνα πριν τα Τέμπη έδωσε πιστοποιητικό ασφαλείας και όταν βάλαμε δύο μηχανοδηγούς σε ένα τρένο υπερταχείας και εσείς και εμείς συμφωνούμε σε αυτό και εγώ έκανα δεκτό το αίτημα του σωματείου των μηχανοδηγών απέναντι στην Hellenic Train για να παραμείνουν οι δύο μηχανοδηγοί και το νομοσχέδιο προβλέπει δικλίδα για να παραμείνουν οι δύο μηχανοδηγοί, ο ERA είπε όχι, γιατί είναι εθνικός κανόνας. Αυτό εδώ είναι το πιστοποιητικό, το καταθέτω για να ξέρετε ποιον επικαλείστε.

(Στο σημείο αυτό ο Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Κωνσταντίνος Κυρανάκης καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν πιστοποιητικό ασφαλείας, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ορίστε, κύριε Παππά, έχετε τον λόγο. Σας παρακαλώ να είστε σύντομος, γιατί περιμένουν οι συνάδελφοι να μιλήσουν.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Χρεώστε με από τις επόμενες τοποθετήσεις μου.

Για να μη νομίζετε ότι υπερβάλλω, κύριε Κυρανάκη, ένα πολύ γνωστό αντάρτικο τραγούδι λέει: «Πυρ στην Αλαμάνα και φωτιά στο Γοργοπόταμο». Ξέρετε γιατί το λέει; Γιατί έγινε το μεγαλύτερο σαμποτάζ στα Βαλκάνια στη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Γιατί έγινε στο Γοργοπόταμο; Διότι η χάραξη ήταν η αρχική από τον Τρικούπη. Στον Γοργοπόταμο οι αντάρτες αριστεροί και δεξιοί -λιγότεροι δεξιοί δεν έχει σημασία- πήγαν και ανατίναξαν τη γέφυρα, η οποία ανεφοδίαζε το μέτωπο των ναζί στην Αφρική, διότι η χάραξη ήταν η αρχική του Τρικούπη και με τη δική μας διακυβέρνηση κατέβηκε κάτω και έγινε σύγχρονη, διπλή γραμμή. Πείτε μου πού υπάρχει υπερβολή σε αυτό; Το 1870, η χάραξη ήταν του 19ου αιώνα, κύριε Κυρανάκη και ήταν στα ορεινά για να μη χτυπιέται από τα εχθρικά πλοία. Και η δική μας διακυβέρνηση την κατέβασε κάτω. Πείτε μου πού είναι η προβολή;

Είπατε τώρα εσείς ότι είχε η δική μας διακυβέρνηση 1% τηλεδιοίκηση Ψεύδεστε. Είναι ψευδές αυτό που λέτε. Ξεχάσατε τον κ. Παπαδόπουλο και τα τέλος – τέλος. Η τηλεδιοίκηση στη Λάρισα λειτουργούσε και ο σταθμάρχης Λαρίσης έβλεπε μέχρι τους Νέους Πόρους, κύριε Κυρανάκη, όταν ήμασταν εμείς κυβέρνηση. Ήρθε η φωτιά τον Ιούλιο του 2019 και για λίγες δεκάδες χιλιάδες ευρώ δεν αντικαταστήσατε το σύστημα τηλεδιοίκησης στη Λάρισα. Ελέγχεται η Κυβέρνηση σας γι' αυτό.

Και θέλω, για να μη λέτε ότι δεν αναγνωρίζουμε και τα σωστά, να συγχαρώ για άλλη μια φορά από αυτό εδώ το Βήμα τον κ. Γεραπετρίτη, ο οποίος σε πολύ λίγες μέρες, εβδομάδες εξασφάλισε τη χρηματοδότηση κάποιες δεκάδες χιλιάδες ευρώ και αποκατέστησε την τηλεδιοίκηση της Λάρισας, η οποία εάν λειτουργούσε την ημέρα του δυστυχήματος ο ατζαμής που είχατε φυτέψει εκεί θα είχε δει ότι δύο τρένα πηγαίνουν το ένα πάνω στο άλλο.

Για το δε GPS ή το σύστημα «HEPOS» θα σας έλεγα ότι να την έχετε την πρόνοια να εγκατασταθεί ένα σύστημα, αλλά καλό θα ήταν να έχει και την πιστοποίηση από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων. Δεν την έχει ως σύστημα ασφαλείας. Αυτή είναι η πικρή αλήθεια.

Μην οργίζεστε όταν το επισημαίνουμε. Και κυρίως να έχετε και εσείς τη γενναιότητα -και σας το απευθύνω προσωπικά το θέμα- να αναγνωρίζετε ότι έχουν γίνει προσπάθειες για τον σιδηρόδρομο, όχι να λέτε ότι έκανε μηδέν ο ΣΥΡΙΖΑ. Ο ΣΥΡΙΖΑ παρέλαβε έναν σιδηρόδρομο εγκαταλελειμμένο και με διακηρυγμένη στόχευση της δικής σας Κυβέρνησης να ιδιωτικοποιήσει και την υποδομή με τη μέθοδο των παραχωρήσεων. Το είχε διακηρύξει ανατριχιαστικά ο ελεγχόμενος τώρα από τη δικαιοσύνη, κ. Καραμανλής, ότι έχετε έτοιμα τρία ΣΔΙΤ και φτάσαμε στο δυστύχημα, κύριε Κυρανάκη.

Καλή δύναμη σας εύχομαι. Μακάρι να ισχύει το πάθος σας και ότι θα υποστηρίξετε το σιδηρόδρομο, όπως μας λέτε. Με συγχωρείτε, αλλά δεν έχει προκύψει από τα χρόνια διακυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας κάτι τέτοιο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Τον λόγο έχει η κ. Κυριακή Μάλαμα, ανεξάρτητη Βουλευτής. Θα ακολουθήσουν ο κ. Σταϊκούρας και μετά ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος, ο κ. Καραθανασόπουλος.

Ορίστε, κυρία Μάλαμα, έχετε τον λόγο.

ΚΥΡΙΑΚΗ ΜΑΛΑΜΑ: Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, σήμερα συζητάμε ακόμα ένα νομοσχέδιο για την ασφάλεια στους σιδηροδρόμους και δυστυχώς, η πρώτη διαπίστωση είναι ότι έστω και με μισές κουβέντες η Κυβέρνηση παραδέχεται ότι δεν υπάρχει απόλυτη ασφάλεια στους σιδηροδρόμους. Αυτός είναι άλλωστε και ο λόγος που νομοθετεί νέα μέτρα εφαρμογής συστημάτων ασφαλείας.

Αν η Κυβέρνηση ήταν βέβαιη ότι οι σιδηρόδρομοι στην Ελλάδα είναι ασφαλείς, δεν θα ερχόταν σήμερα να παραδεχτεί κενά και ελλείψεις για να νομοθετήσει τα νέα συστήματα. Έξι χρόνια είστε Κυβέρνηση, κύριε Υπουργέ. Σε τι πράγμα αναφέρεστε; Έξι χρό-

νια, όχι έξι μήνες.

Και η δεύτερη σκέψη, που μας έρχεται αβίαστα σήμερα σε αυτήν τη συζήτηση, είναι ότι όταν αλλάζουν οι Υπουργοί Μεταφορών έρχονται στη Βουλή νέες υποσχέσεις και εξαγγελίες για τον εκσυγχρονισμό των σιδηροδρόμων, μήπως -λέω μήπως- και ξεχάσει η κοινωνία τους χαμένους στόχους των προκατόχων σας. Υποσχέσεις για αναβάθμιση της ασφάλειας που δίνονται από την τραγική ημέρα του εγκλήματος των Τεμπών, όταν ο Πρωθυπουργός υποτίθεται ότι θα πήγαινε να επιθεωρήσει το νέο εξελιγμένο σύστημα τηλεδιοίκησης των τρένων.

Μέχρι και σήμερα, που ρίχνουμε στο δημόσιο διάλογο κεραίες, αναβαθμισμένα συστήματα γεωεντοπισμού, νέα κέντρα εποπτείας του συστήματος, νέες ηλεκτρονικές εφαρμογές πρόληψης, ρωτάμε, μέχρι το 2026 ή το 2027, που υποτίθεται ότι θα λειτουργήσουν αυτά τα νέα συστήματα, τι είδους εποπτεία θα υπάρχει μέχρι τότε;

Σήμερα, δυόμισι χρόνια μετά από ένα πολύνεκρο έγκλημα των Τεμπών έχουμε τηλεδιοίκηση ή δεν έχουμε; Υπάρχει ηλεκτρονική εποπτεία στο σύνολο των σιδηροδρομικών γραμμών ή δεν υπάρχει; Προφανώς για να νομοθετεί η Κυβέρνηση αυτά τα μέτρα, μάλλον, δεν υπάρχει. Αλλιώς, γιατί να μας έφερνε για συζήτηση εδώ σήμερα μετά από δυόμισι χρόνια;

Ταυτόχρονα σε κάθε νομοσχέδιο για τους σιδηροδρόμους μετά το έγκλημα των Τεμπών θέλοντας και μη τίθεται ένα ερώτημα. Οι διαρκείς μεταρρυθμίσεις του διοικητικού και εταιρικού πλαισίου της λειτουργίας των σιδηροδρόμων γιατί γίνονται; Μήπως γίνονται για να σκεπάσουν ευθύνες; Μήπως γίνονται για να περιπλέξουν την προσπάθεια αναζήτησης των αιτιών που οδήγησαν στο έγκλημα; Αυτό προφανώς θα φανεί. Εκείνο που είναι σίγουρο, όμως, είναι ότι η Κυβέρνηση απευθύνεται στην ελληνική κοινωνία, πιστεύοντας ότι οι πολίτες δεν έχουν μνήμη και κρίση.

Μας λέτε σήμερα ότι πρέπει τα κομμάτια του σιδηροδρόμου διοικητικά να ενωθούν υπό μία εταιρεία. Όταν επιβαλλόταν στην Ελλάδα τα μνημόνια, τι μας λέγατε; Λέγατε ότι πρέπει να κοπεί σε κομμάτια ο ενιαίος ΟΣΕ για να εξυγιανθεί και για να λειτουργήσει πιο ευέλικτα. Σήμερα, έρχεστε και μας λέτε το αντίθετο. Η ουσία είναι ότι εκτός από τις εγκληματικές σας ευθύνες για τους νεκρούς και τραυματίες των Τεμπών υπάρχουν και σοβαρότατες διαχειριστικές ευθύνες σε σχέση με τη διαρκή απαξίωση του σιδηροδρόμου στην Ελλάδα. Υπό των κυβερνήσεων της μνημονιακής περιόδου και της περιόδου της ασυδοσίας πριν δημιουργήθηκε τεράστιο έλλειμμα και έπειτα οι σιδηροδρομικές μεταφορές σαλαμοποιήθηκαν, ξεπουληθήκαν, απαξιώθηκαν.

Εμείς λέμε ότι δεν λείπει η ευελιξία τόσο, όσο ο στιβαρός δημόσιος έλεγχος και οι στιβαρές δημόσιες επενδύσεις στους σιδηροδρόμους της χώρας μας. Δεν πρόκειται να λυθούν τα προβλήματα των σιδηροδρόμων με έναν μάνατζερ από το εξωτερικό. Τέτοιους διορίζουμε στον ΟΣΕ και στις θυγατρικές του εταιρείες εδώ και δεκαετίες. Κάθε Υπουργός διορίζει ένα διοικητικό συμβούλιο με αναφορές στην αγορά, το οποίο συνήθως τα κάνει θάλασσα ή αλλιώς αν προσπαθήσει να κάνει τη δουλειά του, απομακρύνεται τάχιστα και το αλλάζουν.

Με άλλα λόγια η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας ξέρει μόνο ένα μοντέλο λειτουργίας του κράτους και της διοίκησης, το μοντέλο του ΟΠΕΚΕΠΕ, το μοντέλο δηλαδή της εκτεταμένης διαφθοράς και των πελατειακών σχέσεων με το περιτύλιγμα της ευελιξίας και της προσέλκυσης στελεχών από τον ιδιωτικό τομέα. Και όταν αυτό το μοντέλο οδηγεί σε καταστροφές για την κοινωνία, τότε σφυρίζει αδιάφορα και φέρνει μια άλλη μεταρρύθμιση στη Βουλή για να ξεπλύνει τις αμαρτίες της.

Άρα, λοιπόν, οι πολίτες προφανώς και απαιτούν ασφάλεια και συνέπεια στους σιδηροδρόμους και θα δούμε αν αυτά τα νέα τεχνολογικά μέσα που ευαγγελίζεστε στο νομοσχέδιο αυτό θα εφαρμοστούν και πότε θα εφαρμοστούν. Ας συγκρατήσουμε, όμως, το εξής. Διαχρονικά στους σιδηροδρόμους της Ελλάδας ένα σημαντικό πρόβλημα ήταν η ασυμβατότητα μιας προμήθειας με κάποια άλλη προηγούμενη. Ας ελπίζουμε ότι το νομοσχέδιο δεν θα οδηγήσει σε μια προμήθεια υλικού, που θα καταστεί άχρηστη, γιατί δεν θα ταιριάζει με άλλες εφαρμογές.

Και το δεύτερο συμπέρασμα είναι ότι με την ανακύκλωση νεοφιλελεύθερων συνταγών δεν πρόκειται να λυθούν τα προβλήματα των σιδηροδρόμων. Να αλλάξουμε το λάθος και να προχωρήσουμε σε μια γενναία δημόσια επένδυση, να προχωρήσουμε στη διασφάλιση του δημόσιου χαρακτήρα των σιδηροδρομικών μεταφορών και σε δημόσιο και ευρωπαϊκό έλεγχο παντού. Μόνο έτσι θα λύσουμε τα προβλήματα.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Τον λόγο τώρα έχει ο κ. Σταϊκούρας από τη Νέα Δημοκρατία.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ: Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το θέμα που συζητάμε σήμερα είναι ιδιαίτερης σημασίας από κοινωνική και εθνική σκοπιά, όχι μόνο επειδή αφορά νομοθετικό έργο για κρίσιμο τομέα, αλλά γιατί δοκιμάζει την ικανότητα να επιδείξουμε συνέχεια και σοβαρότητα σε ένα ζήτημα που αγγίζει τον πυρήνα της κοινωνικής εμπιστοσύνης, την ασφάλεια των σιδηροδρόμων.

Η συζήτηση δεν αφορά, απλώς, σε ένα τεχνικό σχέδιο νόμου. Δεν είναι μια τυχαία ή μεμονωμένη πρωτοβουλία ούτε είναι αντίδραση στην επικαιρότητα. Είναι επιβεβαίωση μιας στρατηγικής επιλογής ευθύνης, συνέχειας και συνέπειας. Είναι εξέλιξη μιας σταθερής, οργανωμένης εθνικής προσπάθειας, που ξεκίνησε πριν από το τραγικό δυστύχημα των Τεμπών, συνεχίστηκε μετά εντατικά και αποτελεσματικά και σήμερα εδραιώνεται περαιτέρω και εθνικά.

Δυστυχώς, η μεγάλη τραγωδία ανέδειξε με τον πλέον οδυνηρό τρόπο τα μεγάλα και διαχρονικά προβλήματα, με τα οποία βρέθηκε αντιμέτωπος ο σιδηρόδρομος, προβλήματα που επιδεινώθηκαν με την οικονομική κρίση της προηγούμενης δεκαετίας και για την επίλυση των οποίων -θα το επαναλαμβάνω διαρκώς- απαιτείται συστηματική, συγκροτημένη, επίμονη και πολύχρονη προσπάθεια.

Το υπό συζήτηση σχέδιο νόμου υπηρετεί αυτήν τη λογική. Είναι επιχειρησιακή ωρίμανση και εμπλουτισμός με βάση το ν.5167/2024, ενός νόμου που θεμελίωσε την οργανωτική και λειτουργική αναδιάρθρωση του σιδηροδρόμου. Με τον νόμο αυτό, που ψηφίστηκε το Δεκέμβριο του 2024, έγινε το πρώτο ουσιαστικό βήμα. Εκεί που υπήρχε πολυδιάσπαση θεσπίστηκε η νέα ενιαία εταιρεία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος» από τη συγχώνευση του ΟΣΕ, της ΕΡΓΟΣΕ και του κρίσιμου για τη σιδηροδρομική δραστηριότητα κλάδου τροχαίου υλικού της ΓΑΙΑΟΣΕ, μια εταιρεία σχεδιασμένη να λειτουργεί με ευρωπαϊκές βέλτιστες πρακτικές διακυβέρνησης, σύγχρονο οργανόγραμμα και εποπτεία.

Η παρούσα νομοθετική πρωτοβουλία δεν αντικαθιστά ούτε αναιρεί αυτό το νόμο. Τον εμβαθύνει, τον συμπληρώνει, τον ενισχύει, τον ενεργοποιεί. Είναι το δεύτερο βήμα μιας ουσιώδους και απαραίτητης μεταρρυθμιστικής προσπάθειας, μιας προσπάθειας και πορείας που θεμελιώθηκε με ευθύνη και σήμερα συνεχίζεται με κανόνες, έλεγχο και διαφάνεια, με κρίσιμες ρυθμίσεις για τη θεσμική εποπτεία, την αξιολόγηση προσωπικού, την τεχνολογική παρακολούθηση και επιτήρηση σε πραγματικό χρόνο, την παροχή ευελιξίας στη νέα εταιρεία, την περαιτέρω ενίσχυση της ΡΑΣ και του ΕΟΔΑΣΑΑΜ. Πρόκειται ουσιαστικά για ένα νομοθέτημα, που υλοποιεί θεσμικές απαιτήσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, του πορίσματος του ΕΟΔΑΣΑΑΜ και κυρίως της κοινωνίας με μέτρα που βασίζονται σε τεχνική προεργασία, σε έργα που ήδη υλοποιούνται και συνεχίζονται και σε χρηματοδοτικά εργαλεία, που έχουν ήδη εξασφαλιστεί και μπορούν, βέβαια, να ενισχυθούν.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κανένας νόμος δεν έχει αξία χωρίς να ακολουθεί η πράξη. Και αυτή η πράξη έχει ήδη ξεκινήσει. Υπάρχει το υπόβαθρο με συγκεκριμένα και μετρήσιμα αποτελέσματα. Και ναι, για να απαντήσω στη συνάδελφο του ΠΑΣΟΚ, αλλά και στην ανεξάρτητη Βουλευτή που μίλησε πριν από λίγο, υπάρχει θεσμική μνήμη και συνέχεια.

Η πρόοδος στον σιδηρόδρομο τα τελευταία χρόνια δεν είναι θεωρητική. Είναι τεκμηριωμένη και αναγνωρισμένη και από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Εδράζεται σε πέντε άξονες.

Ο πρώτος άξονας είναι το θεσμικό πλαίσιο και η παρακολούθηση. Όπως προανέφερα, έχουμε πλέον μια νέα εταιρεία, τους «Σιδηροδρόμους Ελλάδος», που ιδρύθηκε τον Δεκέμβριο του 2024. Τότε ενισχύθηκε θεσμικά η λειτουργική ανεξαρτησία και η

οικονομική αυτονομία του ΕΟΔΑΣΑΑΜ, αυξάνοντας τις συνολικές οργανικές θέσεις και υπερδιπλασιάζοντας τον προϋπολογισμό του. Υποβλήθηκε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή σχέδιο δράσης για την ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα με ορίζοντα ολοκλήρωσης το τέλος του 2026, το οποίο συνεχίζεται να υλοποιείται από τη σημερινή πολιτική ηγεσία σε τριμηνιαία βάση.

Δεύτερος άξονας είναι τα τεχνολογικά συστήματα. Έχει γίνει εκτεταμένη συζήτηση και είχα την ευκαιρία πριν κάποιους μήνες να απαντήσω πολύ αναλυτικά και νομίζω τεκμηριωμένα, σε συνάδελφο από την Πλεύση Ελευθερίας.

Η σύμβαση 717 για σηματοδότηση και τηλεδιοίκηση, καθώς και η σύμβαση για την εγκατάσταση συστήματος αυτόματης προστασίας και πέδησης σε ETCS επί της γραμμής στον άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκης είχε ολοκληρωθεί πλήρως τον Σεπτέμβριο 2023, πριν τις ζημιές του «Daniel».

Η σύμβαση μεταξύ ΓΑΙΑΟΣΕ και Hitachi Rail για την αποκατάσταση των συστημάτων ETCS σε εκατόν δεκαπέντε μονάδες επί συρμών προχώρησαν με ορίζοντα ολοκλήρωσης -είχαμε πει τότε- τον Σεπτέμβριο του 2025.

Επίσης, το σύστημα τηλεπικοινωνίας GSMR ήταν εγκατεστημένο στο 78%, κύριοι συνάδελφοι, της γραμμής Αθήνα - Θεσσαλονίκη, έχοντας ήδη ανατάξει τις ζημιές που προκάλεσε ο «Daniel».

Τρίτος άξονας είναι οι χρηματοδοτήσεις. Υπεγράφη για πρώτη φορά πενταετή σύμβαση, που ισχύει μέχρι σήμερα, μεταξύ ΟΣΕ και Δημοσίου με αύξηση χρηματοδότησης από τα 45 στα 75 εκατομμύρια ευρώ και με τον νόμο του 2024 προβλέπεται η περαιτέρω ενίσχυση του νέου φορέα. Εξασφαλίστηκαν την τελευταία διετία 2 δισεκατομμύρια ευρώ από ΕΣΠΑ, CEF και Ταμείο Ανάκαμψης, που ήδη επενδύονται.

Και επειδή άκουσα τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του ΣΥΡΙΖΑ να μιλάει για το μέλλον του σιδηροδρόμου, ότι είναι η σύνδεση των λιμένων με τον σιδηρόδρομο, να του υπενθυμίσω ότι η σύνδεση Θεσσαλονίκη - Προμαχώνας, Καβάλα - Τοξότες και Αλεξανδρούπολη - Ορμένιο, λιμάνι με σιδηρόδρομο, εξασφαλίστηκε την τελευταία διετία.

Τέταρτος άξονας είναι τα έργα, οι υποδομές και το τροχαίο υλικό. Υπεγράφησαν οι συμβάσεις για τα έργα αποκατάστασης της σιδηροδρομικής γραμμής στην κεντρική Ελλάδα, ολοκληρώνοντας μια εξαιρετικά δύσκολη και σύνθετη διαδικασία διάρκειας δεκαοκτώ μηνών. Προστέθηκαν, όπως είπε και ο κύριος Υπουργός, δυο κέντρα ελέγχου κυκλοφορίας και τρία κέντρα ελέγχου σηράγγων, ανεβάζοντας τον συνολικό αριθμό τους στα πέντε και τέσσερα αντίστοιχα.

Τοποθετήθηκαν τριακόσιες κάμερες, όπως είπε ο κύριος Υπουργός, για τη συνεχή παρακολούθηση των συρμών σε σήραγγες. Εκκίνησε η διαδικασία για την αντικατάσταση αυτόματων συστημάτων ισόπεδων διαβάσεων με πρόσθετες πιστώσεις, που ψηφίσαμε εδώ στο Κοινοβούλιο, ύψους 25 εκατομμυρίων ευρώ. Ζητήθηκε από την ελληνική πλευρά προς την ιταλική μητρική εταιρεία και εξασφαλίστηκαν γραπτώς, από τον Ιανουάριο του 2025, είκοσι τρία νέα τρένα. Είναι δεκαπέντε προαστιακά και οκτώ υπεραστικά.

Τέλος, πέμπτος άξονας είναι το προσωπικό των σιδηροδρομικών φορέων και υπηρεσιών. Ο αριθμός των εργαζομένων στον ΟΣΕ αυξήθηκε από χίλια ενενήντα έξι άτομα σε χίλια τριακόσια δέκα επτά. Προσλαμβάνονται εκατόν σαράντα μόνιμοι υπάλληλοι μέσω ΑΣΕΠ και έχει εγκριθεί η πρόσληψη επιπλέον εκατό ατόμων ενώ ενισχύονται η ΡΑΣ και ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι δράσεις που ανέπτυξα, τα έργα που έχουν ήδη ολοκληρωθεί, οι πρωτοβουλίες που υλοποιούνται, καθώς και όσα θα ξεκινήσουν με το παρόν σχέδιο νόμου έχουν ως σκοπό τη διαρκή ενίσχυση της ασφάλειας, τον περιορισμό των πιθανών επιπτώσεων του ανθρώπινου λάθους και τη συγκρότηση ενός σύγχρονου συστήματος λειτουργίας σιδηροδρόμου. Δεν ξεκινάμε από την αρχή. Συνεχίζουμε με όσα έγιναν αλλά και με νέες δομές, πλατφόρμες, θεσμούς, τεχνολογία, επενδύσεις και ανθρώπους, που θα κάνουν τον σιδηρόδρομο αξιόπιστο, ασφαλή και λειτουργικό. Το θέμα αφορά στην κοινωνία. Το θέμα αφορά στην Ελλάδα. Οι πολιτικές δυνάμεις οφείλουμε να ανταποκριθούμε στο χρέος μας.

Σας καλώ να στηρίξουμε το παρόν σχέδιό νόμου.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Είχαμε ανακοινώσει ότι θα ακολουθούσε ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΚΚΕ. Ζήτησε, όμως, τον λόγο για μια παρέμβαση η Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας, η κ. Κωνσταντοπούλου.

Έχετε τον λόγο, κυρία Πρόεδρε.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Ζήτησα τον λόγο, κύριε Πρόεδρε, για μια παρέμβαση, καθώς έχουμε τη μοναδική ευκαιρία στους δειγματοληπτικά παριστάμενους Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας να έχουμε και τον πρώην Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, τον κ. Σταϊκούρα, που μόλις κατέβηκε από το Βήμα και τον νυν Αναπληρωτή Υπουργό Μεταφορών, τον κ. Κυρανάκη.

Είναι πραγματικά εντυπωσιακό το γεγονός, κύριοι, ότι φέρνετε νομοσχέδιο για το σιδηρόδρομο και δεν είναι παρούσα η Κοινοβουλευτική σας Ομάδα. Τώρα είναι λίγο περισσότερα άτομα, τέσσερα τον αριθμό, με τον ομιλητή, επειδή θα μιλούσε ο κ. Σταϊκούρας. Είναι όλη μέρα άδεια τα έδρανα σας και ο εισηγητής απών, ενώ υποτίθεται ότι φέρνετε κάποια μεταρρύθμιση για τον σιδηρόδρομο.

Ξέρετε τι έγινε σήμερα στην Πάτρα; Έχετε ενημερωθεί, κύριε Σταϊκούρα; Έχετε ενημερωθεί; Δεν απαντάτε.

Κύριε Κυρανάκη, έχετε ενημερωθεί; Έχετε ενημερωθεί.

Σήμερα, λοιπόν, συγκρούσθηκε τρένο του προαστιακού με ΙΧ και εσείς εδώ είστε εν απουσία Κυβέρνησης. Πριν από λίγο μας είπε ο κ. Κυρανάκης ότι δεν είναι και υποχρεωμένος να μας ακούει. Όχι, είστε δικαιούμενοι όλοι να εισπράττετε αποζημιώσεις βουλευτικές και υπουργικές και να κάνετε διακοπές, μπάνια, να είστε εδώ ωσεί παρόντες και να ακούτε άλλα και να λέτε άλλα. Ναι. Τα έχετε πει αυτά στον ελληνικό λαό και στους ανθρώπους που ζητάτε και έχετε πάρει την ψήφο τους πριν από λίγο περισσότερο από δύο χρόνια; Και βέβαια, η κατάρρευση της εμπιστοσύνης έχει καταγραφεί.

Συζητούμε για την ασφάλεια του σιδηροδρόμου, τη φοβερή μεταρρύθμιση που λέει ο κ. Κυρανάκης ότι φέρνει και είστε απόντες και υπάρχει σήμερα νέο ατύχημα σύγκρουσης τρένου του προαστιακού στην Πάτρα με ΙΧ.

Κύριε Κυρανάκη, πριν από πόσο καιρό φέρατε τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας; Έκλεισε μήνας; Ούτε μας ακούσατε ούτε θέλατε να ακούσετε τις θέσεις της Πλεύσης Ελευθερίας και βέβαια, την αντίρρησή μας στις ισόπεδες διαβάσεις και σε όλη αυτή την τρομερή εγκατάλειψη κάθε έννοιας ασφάλειας.

Δεν είναι το τέταρτο, κυρίες και κύριοι, νομοσχέδιο που φέρνουν για τον σιδηρόδρομο. Δεν τα μετράτε καλά, διότι δεν έχετε μετρήσει τις διατάξεις, τις τροπολογίες και τις κρυφές ρυθμίσεις που έχετε φέρει.

Αφού είστε ενήμερος, κύριε Σταϊκούρα, όπως λέτε, γι' αυτό που έγινε στην Πάτρα, γιατί δεν είπατε λέξη; Γιατί ανεβήκατε και κάνατε μία ομιλία, πόσο ωραία και επιτελικά τα κάνετε όλα;

Και εσείς, κύριε Κυρανάκη, που έχετε κάνει εκατό παρεμβάσεις από το πρωί, αφού είστε ενήμερος, γιατί δεν είπατε κάτι γι' αυτό; Πόση πια συγκάλυψη, πόση παρασιώπηση και διαχείριση της πληροφορίας! Διότι, προφανώς, θα βγάλετε μια ωραία ανακοίνωση, τι ωραία επιτελικά τα είπατε από του Βήματος της Βουλής. Την ημέρα, που ενώ συζητιέται το νομοσχέδιο για τον σιδηρόδρομο, τρακάρει τρένο με αυτοκίνητο. Και είναι ημέρα Πέμπτη σήμερα. Άλλη φορά θα είναι ημέρα Τρίτη, Τετάρτη. Έτσι δεν είναι; Όταν, όμως, είναι σε τέτοιο καθεστώς ανασφάλειας οι σιδηρόδρομοι και πια δεν ορρωδείτε, δεν μιλάτε, ο κόσμος καταλαβαίνει ότι η ασφάλειά του είναι εντελώς εγκαταλελειμμένη.

Θεωρώ τεράστια ευθύνη της Αντιπολίτευσης ότι απουσιάζει συνεχώς. Κύριοι, δεν μπορεί να αφήνουμε αφύλακτη τη Βουλή, να είναι σε αυτήν την κατάσταση η Βουλή για να νομοθετήσει στο τέλος της ημέρας πενήντα οκτώ άρθρα για τον σιδηρόδρομο, ούτε βεβαίως μπορεί να μας κοροϊδεύετε στα μούτρα μας κατ' αυτόν τον τρόπο.

Είχατε φτιάξει -λέτε- τηλεδιοίκηση και τη χάλασε ο «Daniel» τον Σεπτέμβρη του '23; Το ισχυρίζεστε στ' αλήθεια αυτό, κύριε Σταϊκούρα; Και γιατί από τον Σεπτέμβρη του '23, που έχουν περάσει

δύο χρόνια, δεν μπορέσατε να ξαναφτιάξετε; Εγώ ξέρετε γιατί λέω; Λέω ότι δεν είχατε φτιάξετε τίποτα, λέω ότι χρησιμοποιήσατε τον «Daniel» για να καλύψετε εκταμιεύσεις και λεφτά με την οικεία και προσφιλή σας μέθοδο να τρώτε τα λεφτά των κονδυλίων, γιατί αν είχατε φτιάξει οτιδήποτε από τον Φλεβάρη του '23 μέχρι τον Σεπτέμβριο του '23 και αυτό το είχε δήθεν καταστρέψει ο «Daniel», αυτό που είχατε μπορέσει να φτιάξετε μέσα σε έξι μήνες οπωσδήποτε θα είχατε καταφέρει να το ξαναφτιάξετε στα επόμενα δύο χρόνια. Το λέει η απλή λογική ενός νηπίου. Το γεγονός ότι δεν το έχετε κάνει απλώς προδίδει ότι δυστυχώς χρησιμοποιήσατε δύο τραγωδίες εθνικές, η μια από τις οποίες σχετίζεται με σειρά αξιοποίνων πράξεων και παραλείψεών σας και η άλλη από τις οποίες επίσης σχετίζεται με αξιόποινες πράξεις και παραλείψεις σας, γιατί χάθηκαν ανθρώπινες ζωές με τον «Daniel», αφού είχαν χαθεί κι άλλες ανθρώπινες ζωές με τις πυρκαγιές το '23. Χρησιμοποιείτε, αξιοποιείτε και εργαλειοποιείτε αυτά τα γεγονότα για να συγκαλύψετε μια τρίτη αξιόποινη συμπεριφορά σας που είναι το φάγωμα των χρημάτων.

Εγώ, λοιπόν, σας καλώ και σας προσκαλώ και σας προκαλώ, πρώτον, κύριε Σταϊκούρα και κύριε Κυρανάκη, όπως καταθέσατε πριν από λίγο ένα έγγραφο του ΕΡΑ ως πιστοποιητικό ασφαλείας για να πείτε ότι 6 Φεβρουαρίου του '23 είχε δοθεί πιστοποιητικό ασφαλείας για τους σιδηροδρόμους και βεβαίως αυτός είναι ένας λόγος έρευνας, όχι μπαζώματος της έρευνας, όπως καταθέσατε αυτό, να καταθέσετε όλα τα πιστοποιητικά και τα παραστατικά όλων των εταιρειών που πληρώθηκαν, για να δούμε. Γιατί έχουμε ΟΠΕΚΕΠΕ, έχουμε μια σειρά από καταστάσεις και αρχίζει ο κόσμος και βλέπει και το πολύ άσχημο πρόσωπο αυτού που κάνετε και το διαχειρίζεστε. Γιατί στον Βόλο λύνει και δένει ο Τριαντόπουλος και στον Βόλο καταδικάστηκε δημοσιογράφος για απόπειρα εκβίασης Βουλευτή σας, της κ. Ζέτας Μακρή, και δεν έχετε πει λέξη. Και μέσα σε όλα τα οποία αναφέρθηκαν στα σχετικά δημοσιεύματα είναι ότι ο δημοσιογράφος αυτός ο καταδικασθείς έλεγε στη Βουλευτίνα του Βόλου: «ο άλλος Βουλευτής δίνει». Ο «άλλος Βουλευτής» είναι ο Τριαντόπουλος, αυτός ο οποίος διαφημίζεται σε όλα τα μέσα ενημέρωσης του Βόλου, εκεί όπου ζει και βασιλεύει ο Μπέος, ο φίλος σας, στον οποίο μετά τον «Daniel» ο κ. Μητσοτάκης είπε χαριεντιζόμενος «εδώ δεν έχετε μπουρίνια».

Θα ήθελα, λοιπόν, να καταθέσετε όλα τα παραστατικά. Κύριε Κυρανάκη, εσείς έχετε αναλάβει μετά, αλλά οφείλετε να έχετε παραλάβει και οφείλετε να μας πείτε τι φτιάξατε, πόσα ξοδέψατε, ποιοι αμείφθηκαν και βεβαίως γιατί αυτά τα οποία τα καταφέρατε μέσα σε έξι μήνες, δεν μπορέσατε δύο χρόνια αργότερα να τα ξανακάνετε. Τι σας εμπόδισε; Πού πήγαν τα λεφτά; Και βέβαια κάποια στιγμή πρέπει να αναζητηθεί και πού πάνε τα λεφτά για εκατόν πενήντα έξι Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας, η συντριπτική πλειοψηφία των οποίων δεν πατάνε στη Βουλή, αμείβονται κανονικότατα, δεν ασκούν κοινοβουλευτικά καθήκοντα, χρωστάει η Νέα Δημοκρατία 500 εκατομμύρια ευρώ και φέρνει διατάξεις για να περιστέλλει τις αμοιβές και τις αποδοχές απλών ανθρώπων που δυσκολεύονται να τα βγάλουν πέρα.

Εμείς θα είμαστε πάντα στο πλευρό αυτών των ανθρώπων και θα είμαστε πάντα εδώ όταν ελπίζετε και νομίζετε ότι θα είστε μόνοι σας. Μόνοι σας έχετε παραμείνει σε αυτήν την κατάσταση και βλέπω όσα μηνύματα και αν πέσουν, δεν καταφέρνετε ούτε δεκάδα να μαζέψετε. Μόνοι σας θα παραμείνετε και σε αυτήν την εγκληματική πορεία απόλυτης περιφρόνησης της κοινωνίας. Εμείς αντίθετα να ξέρετε ότι θα είμαστε πάντα δίπλα και μαζί με τους πολίτες σε αυτόν τον αγώνα διεκδίκησης δημοκρατίας.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Πλεύσης Ελευθερίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Τον λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος, ο κ. Καραθανασόπουλος.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Μια κουβέντα μόνο για τη λεγόμενη προανακριτική Καραμανλή, επειδή είχα τη μεγάλη ευτυχία και χαρά να είμαι μέλος της. Εμείς στο ΚΚΕ είχαμε καταγγείλει τις fast track διαδικασίες και είχαμε αποχωρήσει από την προηγούμενη συνεδρίαση. Γι' αυτό και δεν συμμετείχαμε στη σημερινή συνεδρίαση ούτε με φυσική παρουσία ούτε με αποστολή επιστολόχαρτου απλά και μόνο για να μη νομιμοποιήσουμε αυτήν την καρικατούρα.

Ας έρθουμε στο νομοσχέδιο, το οποίο συζητιέται. Κύριε Υπουργέ -και στους υπόλοιπους απευθύνομαι-, γνωρίζετε πόσες έδρες στα πολυτεχνεία της Ελλάδας υπάρχουν που να τις καταλαμβάνουν εξειδικευμένοι καθηγητές στον σιδηρόδρομο; Μόλις δύο, μία στο Πολυτεχνείο της Θράκης και μία στο Πολυτεχνείο των Πατρών. Ολόκληρο Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο και δεν έχει κανέναν που να είναι ειδικευμένος καθηγητής στον σιδηρόδρομο. Μάλιστα το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, κύριε Υπουργέ, έχει μόνο ένα εξαμηνιαίο μάθημα, «σιδηροδρομική τεχνική» το λέει. Τόση είναι η σημασία που δίνουν τα ΑΕΙ και η επιστημονική κοινότητα στον σιδηρόδρομο που καταλαβαίνουμε που αποτελεί δείκτη της σημασίας που δίνει το αστικό κράτος στον σιδηρόδρομο. Αυτήν τη στιγμή τι έχουμε; Μία γραμμή έχουμε επί της ουσίας Αθήνα - Θεσσαλονίκη και αυτή μοιάζει με βομβαρδισμένο τοπίο.

Έτσι, λοιπόν, έχουμε μια διαχρονική υποβάθμιση του σιδηρόδρομου από όλες τις κυβερνήσεις, γιατί ακριβώς όλες οι κυβερνήσεις υπηρετούν τα συμφέροντα της άρχουσας τάξης και αυτή η υποβάθμιση του σιδηρόδρομου γίνεται προς όφελος των οδικών μεταφορών, γιατί ακριβώς πολύ μεγαλύτερες επιχειρήσεις δραστηριοποιούνται στις οδικές μεταφορές, υπάρχουν μεγαλύτερα, τεράστια οικονομικά συμφέροντα και γι' αυτόν ακριβώς τον λόγο εξυπηρετείτε τις οδικές μεταφορές και όχι τις σιδηροδρομικές. Και για κάτι ακόμη, γιατί οδικές μεταφορές σημαίνει και ατομική ευθύνη. Έτσι, λοιπόν, ο ανταγωνισμός του σιδηρόδρομου με τις οδικές μεταφορές αναδεικνύει και τον ανορθολογισμό του καπιταλιστικού συστήματος και πάντοτε είναι σε βάρος των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Δεύτερο ζήτημα, δεύτερος τεράστιος παράγοντας, πέρα από το εχθρικό αστικό κράτος, είναι η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ποια είναι η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης; Πρώτον, το μόνο που την ενδιαφέρει είναι να γίνει διασυνδεδεμένο το δίκτυο στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Γιατί να γίνει διασυνδεδεμένο; Για να εξυπηρετούνται οι εμπορευματικές μεταφορές, άρα δηλαδή προς όφελος των ευρωπαϊκών μονοπωλίων. Να μπορούν να μεταφέρουν γρήγορα με ασφάλεια και φθηνά τα εμπορεύματά τους είτε κάνουν εισαγωγές είτε κάνουν εξαγωγές, χωρίς καμία καθυστέρηση και μάλιστα αναφέρθηκε αναλυτικά και σε πολλά σημεία ο ειδικός αγορητής του ΚΚΕ, ο Βασίλης ο Μεταξάς. Βάζουν ότι δεν πρέπει να γίνουν -λέει- στο δίκτυο της Ευρωπαϊκής Ένωσης τα υψηλής τεχνολογίας συστήματα, γιατί αυτά μπορεί να βάζουν εμπόδια στη ροή των σιδηροδρόμων και στη διασυνδεσιμότητα. Άρα λοιπόν, όσο πιο χαμηλά είναι αυτά τα αυτοματοποιημένα δίκτυα όσον αφορά την τεχνολογία τόσο καλύτερο. Να λοιπόν πώς ενδιαφέρεται η Ευρωπαϊκή Ένωση για την ασφάλεια.

Δεύτερη επιλογή της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι η απελευθέρωση των σιδηροδρομικών μεταφορών. Έτσι λοιπόν, αυτή η απελευθέρωση οδήγησε στη διάσπαση της καθετοποιημένης δομής και στις ανεξάρτητες εταιρείες να εκμεταλλεύονται το μεταφορικό έργο. Το δίκτυο, αυτό που είναι ακριβό, κοστίζει και στην κατασκευή και στη συντήρηση στην ευθύνη του κράτους, το μεταφορικό έργο προς όφελος των επιχειρηματικών εταιρειών και ιδιαίτερα πρώτα οι εμπορευματικές μεταφορές, τέσσερις εταιρείες στην Ελλάδα κάνουν εμπορευματικές μεταφορές στον σιδηρόδρομο και τις επιβατικές μεταφορές μετέπειτα. Γιατί ακριβώς από εκεί βγάζουν κέρδη. Και μάλιστα οι επιβατικές μεταφορές που χρηματοδοτούνται ως άγονες γραμμές από το ίδιο το αστικό κράτος. Και γι' αυτό φτάσαμε στο σημείο η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ να φτιάξει μία απαράδεκτη, σκανδαλώδη σύμβαση ιδιωτικοποίησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ με την ιταλική Ferrovie dello Stato, την ιταλική κρατική εταιρεία και μάλιστα επιδοτώντας τις και από πάνω, 40 την πούλησε, με 50 την επιδότησε. Για φανταστείτε τι τεράστια επιτυχία ήταν αυτή της κυβέρνησης του ΣΥΡΙΖΑ, του ενιαίου ΣΥΡΙΖΑ.

Από αυτήν την άποψη, λοιπόν, έχουμε στο συγκεκριμένο σιδηροδρομικό δίκτυο διαφορετικές εταιρείες που ανταγωνίζονται μεταξύ τους. Διότι υπάρχουν ανταγωνιστικά συμφέροντα και έχουμε σύγκρουση συμφερόντων, κύριε Υπουργέ. Και αυτή τη

σύγκρουση συμφερόντων δεν τη λέει το ΚΚΕ, αλλά και η επιτροπή που συνέστησε ο τότε Υπουργός Μεταφορών κ. Γερατεπτρίτης. Αυτή η σύγκρουση συμφερόντων πού οδηγεί; Οδηγεί βεβαίως σε όλα αυτά τα τραγελαφικά τα οποία βλέπουμε και παρατηρούμε, άλλες προτεραιότητες οι εταιρείες μεταφοράς, άλλες προτεραιότητες οι εταιρείες υποδομές. Συγκρούονται αυτές οι προτεραιότητες με αποτέλεσμα επί της ουσίας να φτάνουμε στο σημείο να είναι πολύ πιο εύκολος ο εκτροχιασμός των τρένων όταν διαχωρίζουμε τις ράγες από τα τρένα.

Και τρίτο στοιχείο της πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης, γιατί κάποιοι την εξωραΐζουν, τόσο ευρωλιγούρηδες είναι, είναι η αναπροσαρμογή των προτεραιοτήτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο πλαίσιο της πολεμικής οικονομίας αλλά ιδιαίτερα της συμμετοχής της Ευρωπαϊκής Ένωσης ως ιμπεριαλιστική συμμαχία στις ιμπεριαλιστικές επεμβάσεις. Ποια είναι αυτή η αναπροσαρμογή που κάνει η Ευρωπαϊκή Ένωση το τελευταίο διάστημα; Πού δίνει βαρύτητα για την περιοχή μας, κύριε Υπουργέ; Στους βόρειους σιδηροδρομικούς διαδρόμους, στους διαδρόμους δηλαδή προς βορρά και στη σύνδεση ιδιαίτερα της Αλεξανδρούπολης με την Ουκρανία. Γιατί το κάνει αυτό; Ποιο σκοπό υπηρετεί; Απλά και μόνο τη μεταφορά επί της ουσίας των στρατευμάτων και του πολεμικού υλικού προς την Ουκρανία στα αντιμαχόμενα ιμπεριαλιστικά κέντρα που γενικεύουν τον εκεί. Αυτή είναι η προτεραιότητα σήμερα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αυτά χρηματοδοτεί η Ευρωπαϊκή Ένωση. Δεν την ενδιαφέρει καθόλου ότι στην Ελλάδα δεν υπάρχει σιδηροδρομικό δίκτυο. Κανένα ενδιαφέρον για τις ανάγκες τις μεταφορικές των επιβατών, του λαού, συνολικότερα των εμπορευμάτων μέσω της παραγωγικής διαδικασίας.

Έτσι λοιπόν η Ευρωπαϊκή Ένωση γράφει στα παλιά της τα παπούτσια τόσο την ικανοποίηση των ανθρώπινων αναγκών για μεταφορά, αλλά και για ασφάλεια.

Πώς υλοποιούνται όλα αυτά; Είναι πολύ απλό. Η Ευρωπαϊκή Ένωση ως μέλος της τρόικας μαζί με την κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ δεν συμφώνησαν το 2010 τη μείωση του μεταφορικού έργου; Τότε δεν καταργήθηκε τελείως το σιδηροδρομικό δίκτυο της Πελοποννήσου. Και μάλιστα τότε επιβλήθηκε η υποχρεωτική μετάταξη, αλλιώς θα απολύονταν- στο 50% των εργαζομένων του ΟΣΕ. Δηλαδή 2,5 χιλιάδες έμπειροι εργαζόμενοι στον ΟΣΕ πήγαν σε άλλες δουλειές, στα νοσοκομεία, στις περιφέρειες, οπουδήποτε μπορεί να φανταστεί κανείς. Αυτή είναι η αποψίλωση που οδήγησε στα σημερινά χάλια που έχει ο ΟΣΕ. Και όλα αυτά στο όνομα της μείωσης του κόστους.

Τι ενδιαφέρει λοιπόν, την Ευρωπαϊκή Ένωση; Όχι αν θα είναι αναπτυγμένος ο σιδηρόδρομος, αλλά να μην έχει κόστη ο σιδηρόδρομος.

Δεύτερον, συμβάσεις που καρκινοβατούν. Είναι μόνο η 717; Και ο κ. Σταϊκούρας πριν είπε και για άλλες συμβάσεις. Του 2014; Η σύμβαση 10.012 του 2006 για τον GSM-R; Ακόμη δεν έχει πιστοποιηθεί στα τρένα, σε τροχαίο υλικό. Μόνο στις γραμμές έχει πιστοποιηθεί κι αυτό ούτε καν στο κομμάτι του «Daniel». Είκοσι χρόνια μετά. Οι δύο συμβάσεις 10.004 και 10.005 του 2007 στους συρμούς και στις γραμμές; Τι ειπώθηκε; Ούτε σε αυτές έχει ολοκληρωθεί η εγκατάσταση. Και μάλιστα στους συρμούς η συμπληρωματική σύμβαση που υπογράφηκε-γιατί ήταν ακατάλληλα τα υλικά που παρέλαβε η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ στους συρμούς δεν λειτουργούσαν, ήταν μη λειτουργικά, φανταστείτε λοιπόν τι φαγοπότι γινόταν- θα ολοκληρωθεί το 2027, είπε ο κ. Σταϊκούρας πριν από λίγο με την ιαπωνική εταιρεία, τη Mitsubishi. Να λοιπόν πώς είναι η κατάσταση.

Γιατί λοιπόν όλα αυτά τα χρόνια, είκοσι χρόνια τώρα συμβάσεις που έπρεπε να έχουν ολοκληρωθεί σε δύο χρόνια, δεν έχουν γίνει; Διότι ακριβώς την απάντηση δεν τη δίνει απλά και μόνο το ΚΚΕ, αλλά η ίδια η επιτροπή Γερατεπτρίτη. Λέει η επιτροπή Γερατεπτρίτη ότι υπήρχε κατάτμηση των έργων σε ανταγωνιστικές εταιρείες για να πάρουν όλες ένα κομμάτι της πίτας και μάλιστα ανταγωνιστικές εταιρείες που χρησιμοποιούσαν συστήματα, τα οποία είχαν και ασυμβατότητα μεταξύ τους, με αποτέλεσμα καθυστερήσεις στις παραδόσεις, απαξίωση του υλικού που παρέδιδαν. Το ίδιο έχει να κάνει και με το δίκτυο το σιδηροδρομικό, το οποίο κατασκευάζεται λες και είναι το γεφύρι της Άρτας. Το τρένο στη νότια μεριά, στην Πελοπόννησο έχει φτάσει μέχρι το Ξυλόκαστρο η ηλεκτροδότηση. Ξυλόκαστρο - Αίγιο, 30 χιλιόμετρα, τόσο καιρό, τόσα χρόνια δεν έχει καν ηλεκτροδοτηθεί. Και δεν λέω για τα άλλα 30 χιλιόμετρα Αίγιο - Ρίο, τα οποία ακόμη κατασκευάζονται. Πόσες συμβάσεις είναι που τρέχουν, κύριε Υπουργέ, για 30 χιλιόμετρα; Τρεις, τέσσερις, πέντε συμβάσεις; Και πότε θα ολοκληρωθούν ενώ έχουν τελειώσει οι προθεσμίες; Κύριος είδε. Για 30 χιλιόμετρα, για φαντάσου. Γι' αυτό παρεμβαίνει και αυτό υπάρχει ακόμη και στις συμβάσεις αποκατάστασης των καταστροφών του «Daniel». Το 2023 ο «Daniel», το 2027 λέει θα έχουν ολοκληρωθεί. Μιλάμε για 100 χιλιόμετρα. Τι λέτε; Δηλαδή ούτε με το κάρο, ούτε την εποχή του Τρικούπη. Του Τρικούπη σε δύο χρόνια έγινε ο οδοντωτός σιδηρόδρομος Διακοπτό - Καλάβρυτα κάτω σε μία περιοχή, η οποία ήταν τεράστια όσον αφορά την ιδιομορφία της. Σε δύο χρόνια έγινε ο οδοντωτός πριν από διακόσια χρόνια. Και τώρα μιλάμε για 100 χιλιόμετρα πεδιάδας να θες τέσσερα χρόνια για να αποκαταστήσεις τις καταστροφές; Τι είναι αυτό; Είναι το φαγοπότι, το οποίο σε όλες τις κυβερνήσεις κάνουν οι κατασκευαστικές εταιρείες. Ταΐζαν όλες οι κυβερνήσεις τις κατασκευαστικές εταιρίες και έκαναν το συγκεκριμένο πλιάτσικο.

Τρίτο σημείο, η υποχρηματοδότηση για τη συντήρηση της γραμμής. Υπάρχει τίποτα σε αυτό, κύριε Υπουργέ στο σημερινό νομοσχέδιο; Μιλάτε για τους εργάτες γραμμής; Δεν σχετίζεται η συντήρηση της γραμμής με την ασφάλεια των σιδηροδρόμων; Βεβαίως σχετίζεται.

Τέταρτον, ισόπεδες διαβάσεις. Αναφέρθηκα και πριν. Σήμερα είχαμε ένα νέο ατύχημα στην Πάτρα, με τον λεγόμενο προαστιακό, ο Θεός να τον κάνει προαστιακό. Είναι ένας καρβουνιάρης ο οποίος κινείται με 30 χιλιόμετρα και είχαμε και σύγκρουση με αυτοκίνητο, το δεύτερο μέσα σε δύο εβδομάδες, το οποίο γίνεται στο ίδιο σημείο. Τι να πεις; Δεν μιλάμε για όλες τις υπόλοιπες διαβάσεις τις ισόπεδες και το πώς συντηρούνται.

Πέμπτο σημείο, ανθρώπινο δυναμικό. Στο σημερινό οργανόγραμμα λέει ο Πρόεδρος του ΟΣΕ μιλά για 2.100 εργαζόμενους. Πόσοι είναι σήμερα;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Είναι 1.500.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Είναι 1.250, είπε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Σας λέω ότι είναι 1.500.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Εντάξει, εσείς λέτε ότι είναι 1.500.

Ο πρόεδρος του ΟΣΕ στην ακρόαση των φορέων είπε 1.250 από τους οποίους 600 είναι με μπλοκάκι και 100 είναι με συμβάσεις ορισμένου χρόνου. Για φαντάσου, όταν η επιτροπή Γερατεπτρίτη μιλάει για 2.800 εργαζόμενους που έχει ανάγκη ο ΟΣΕ για να μπορεί να λειτουργήσει με σχετική επάρκεια. Να, σε ποιο σημείο φτάσαμε. Έτσι λοιπόν ένα προσωπικό ανθρώπινο το οποίο είναι ορισμένου χρόνου, είναι με μπλοκάκια, χωρίς εκπαίδευση ή με ελλιπή εκπαίδευση και μάλιστα με εντατικοποιημένες συνθήκες εργασίας. Και δεν μιλάμε για το τροχαίο υλικό. Τα σαπάκια που κυκλοφορούν στην Ευρωπαϊκή Ένωση και στην Ελλάδα, πάνω από 5.000 σαπάκια κυκλοφορούν στην Ευρωπαϊκή Ένωση και αυτά τα σαπάκια ήταν που είχαμε και στο έγκλημα στα Τέμπη και μάλιστα με την αδειοδότηση του ERA, του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων. Και μάλιστα, όχι για έναν χρόνο, για τέσσερα χρόνια. Αδειοδότησε όλα -μέχρι το 2027- τα σαπάκια που χρησιμοποιεί η Hellenic Train και όχι μόνο η Hellenic Train, αλλά και άλλες εταιρείες. Φανταστείτε, λοιπόν, πόσο ενδιαφέρει τον ERA, την Ευρωπαϊκή Ένωση, η ασφάλεια. Και μιλάτε τώρα εσείς και τα άλλα κόμματα αν η Ευρωπαϊκή Ένωση εγκρίνει το συγκεκριμένο νομοσχέδιο.

Και όλα αυτά τα οποία φέρνετε σήμερα στο νομοσχέδιό σας, κύριε Υπουργέ, τι είναι, ενώ παραμένει αυτή η κατάσταση; Δεν έχετε πει κουβέντα αν θα επεκταθεί ο σιδηρόδρομος στην Πελοπόννησο και στο ανατολικό και στο δυτικό σκέλος για να καλύπτει τις ανάγκες και αν θα αναπτυχθεί και σε άλλες περιοχές της Ελλάδας. Τίποτα. Φωνή βοώντος εν τη ερήμω. Καμία κουβέντα, καμία τοποθέτηση, καμία δέσμευση. Αλλά έχετε δεσμευτεί να αναπτυχθεί το δίκτυο Αλεξανδρούπολη και προς τον βορρά.

Όλα αυτά τα λέμε γιατί ακριβώς σήμερα, με αυτό το ανθρώπινο δυναμικό –το οποίο είναι ελλιπέστατο- το πάτε στην υπόθεση της αξιολόγησης και μάλιστα και σε πειθαρχικές διώξεις -όχι στο να προσληφθεί μόνιμο προσωπικό, να εκπαιδευτεί κατάλληλα και να επανεκπαιδεύεται για όλα αυτά- αλλά στις διώξεις και μάλιστα βάζετε και κάμερες να τους παρακολουθούν, οι οποίες υπονομεύουν τα ίδια τους τα δικαιώματα.

Επαναφέρουν, επίσης, το θέμα του προϊσταμένου αμαξοστοιχίας και του εθνικού κέντρου, λέει, ελέγχου. «Πίσω Γιάννη τα καράβια». Υπήρχε προϊστάμενος αμαξοστοιχίας, καταργήθηκε. Υπήρχε το δευτεροβάθμιο κέντρο ελέγχου, το οποίο καταργήθηκε και άντε ξανά μανά πάλι από τα ίδια.

Και τέλος σύστημα γεωεντοπισμού. Αυτό μας μάρανε, επί της ουσίας, το σύστημα γεωεντοπισμού και όχι τα υπόλοιπα μέτρα ασφαλείας. Το λέμε αυτό γιατί; Γιατί ο όρος ασφάλεια, κύριε Υπουργέ και κύριοι των υπολοίπων κομμάτων, είναι ένας συνδυασμός του ανθρώπινου δυναμικού, αλλά και των αυτοματοποιημένων τεχνικών μέσων. Και των δύο. Δεν μπορεί να υπονομεύει και να υποκαθιστά το ένα το άλλο. Ένα απλό παράδειγμα έχουμε, το οποίο είναι πολύ πρόσφατο. Γνωρίζετε πολύ καλά, κύριε Υπουργέ, τι συνέβη στους σιδηρόδρομους της Γαλλίας λίγο πριν την έναρξη των Ολυμπιακών Αγώνων. Κυβερνοεπίθεση μπλόκαρε το σύστημα. Σήμερα τι κάνουν οι γαλλικοί σιδηρόδρομοι; Κάνουν εντατικά μαθήματα εκπαίδευσης, σεμινάρια των εργαζομένων στους γαλλικούς σιδηροδρόμους για να μπορούν να λειτουργούν χειροκίνητα τον σιδηρόδρομο, ώστε να αντιμετωπίσουν τις κυβερνοεπιθέσεις.

Να γιατί χρειάζονται και τα δύο και ο ανθρώπινος παράγοντας και τα τεχνικά μέσα. Εσείς υποκαθιστάτε και υποβαθμίζετε τον ανθρώπινο παράγοντα στο όνομα κάποιων τεχνικών αυτοματοποιημένων μέσων που κάποια στιγμή θα γίνουν. Βεβαίως, έχετε τη βολική Αντιπολίτευση να αντιμετωπίσετε από τα άλλα κόμματα, αποδοχή και εξωραϊσμό της πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Σας κάνουν επιμέρους βολικές προτάσεις, συμπληρωματικές, όπως για παράδειγμα η πρόταση για αστυνομία των σιδηροδρόμων. Αυτό μας έλειπε! Και μάλιστα την έκανε και η Πλεύση Ελευθερίας! Τόσο προοδευτική πρόταση! Αν εγκαταστήσουμε αστυνομία των σιδηροδρόμων, θα αντιμετωπιστεί το ζήτημα της ασφάλειας. Φοβερό, πρωτότυπο και καταπληκτικό!

Τελειώνοντας και ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε για την ανοχή, ποια είναι η σύγκριση, κύριε Υπουργέ; Η σύγκριση είναι –και είναι πολύ αποκαλυπτική- ανάμεσα στις στρατηγικές επιλογές της άρχουσας τάξης της χώρας μας και στον καπιταλιστικό δρόμο ανάπτυξης και των σιδηροδρόμων και σε αυτή που λέει το ΚΚΕ, που βρίσκεται στην αντίπερα όχθη, γιατί ακριβώς αποτελούμε και τον στρατηγικό αντίπαλο της αστικής τάξης. Για εμάς ο σιδηρόδρομος δεν μπορεί να είναι ανταγωνιστικός προς τις άλλες μορφές μεταφοράς, αλλά είναι συμπληρωματικός ο χαρακτήρας όλων των μορφών μεταφοράς. Τι σημαίνει αυτό; Σημαίνει ενιαίος φορέας, που θα έχει στην ευθύνη του όλες τις μορφές μεταφοράς και θα υπάρχει και κεντρικός σχεδιασμός αξιοποίησης της κάθε μορφής. Για να γίνει αυτό, όμως, πρέπει να ξεμπερδεύουμε με ανταγωνιστικά επιχειρηματικά συμφέροντα.

Άρα, λοιπόν, ζητούμε την κοινωνικοποίηση των επιχειρηματικών ομίλων που δραστηριοποιούνται σε κάθε μορφή μεταφοράς: Οδικές, σιδηροδρομικές, αεροπορικές και θαλάσσιες μεταφορές. Κοινωνικοποίηση όλων αυτών, για να μπορεί να υπάρξει αυτός ο σχεδιασμός. Προτεραιότητα στα μέσα σταθερής τροχιάς τόσο στις αστικές όσο και στις υπεραστικού χαρακτήρα μεταφορές και συμπληρωματικός ο ρόλος των υπολοίπων μεταφορών.

Έτσι, λοιπόν, ένας ενιαίος φορέας, ο οποίος συνδυασμένα θα ικανοποιεί ένα σύνολο κριτηρίων. Πρώτον, την ασφάλεια και την ταχύτητα των μεταφορικών αναγκών και την ικανοποίηση των μεταφορικών αναγκών των λαϊκών στρωμάτων, των αναγκών των μεταφορικών της παραγωγικής δραστηριότητας της χώρας μας και βεβαίως της προστασίας των εργαζομένων στον σιδηρόδρομο, αλλά και της προστασίας του περιβάλλοντος. Αυτά στον καπιταλισμό ούτε με τα κιάλια μπορείτε να τα δείτε, παρά το γεγονός ότι ο σοσιαλισμός ανατράπηκε τριάντα χρόνια τώρα.

Τα επιτεύγματα που έχει ο καπιταλισμός, παρά τις αδυναμίες και τις ελλείψεις, όπως λένε στο χωριό μου: «Η αλεπού τα κάνει κρεμαστάρια». Αυτά κάνει και ο καπιταλισμός.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Τον λόγο έχει ο κ. Αναστάσιος Δημοσχάκης από τη Νέα Δημοκρατία και θα ακολουθήσει ο κ. Σπάνιας και μετά ο κ. Ηλιόπουλος, Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος από την Νέα Αριστερά.

Ορίστε, κύριε Δημοσχάκη, έχετε τον λόγο.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (ΤΑΣΟΣ) ΔΗΜΟΣΧΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισαγωγικά σας μεταφέρω την αγωνία των Εβριτών, λόγω του προβλήματος της απειλητικής λειψυδρίας στον Νομό Έβρου. Ενημέρωσα με κάθε τρόπο τους Υπουργούς για το επικίνδυνο της απώλειας όλων των αρδευόμενων καλλιεργειών μας εξαιτίας των καιρικών φαινομένων. Διαπιστώνεται, φυσικά, από τη γειτονική Βουλγαρία ασυνέπεια, παρά την πενταετή συμφωνία της 3-5-2025 των δύο Υπουργών Εξωτερικών των ισάριθμων χωρών, ενώ από την πλευρά της Τουρκίας υφίστανται παράτυπες, εν πολλοίς παράνομες, μονομερείς τεχνικές παρεμβάσεις των γειτόνων μας, όπου εντός της κοίτης του ποταμού Έβρου προέβησαν και προβαίνουν σε δέσμευση πολύτιμων υδάτινων αποθεμάτων, παραβιάζοντας το Διεθνές Δίκαιο, αλλά και τους κανόνες καλής γειτονίας.

Ο νομός, κύριε Υπουργέ, πρέπει να κηρυχθεί σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης και αντιμετώπισης της πρόκλησης της λειψυδρίας, ώστε οι αρμόδιοι κρατικοί μηχανισμοί να ενεργοποιηθούν για να επιλυθεί ο γόρδιος δεσμός. Επιπλέον, οι γείτονές μας, μας δείχνουν τον δρόμο της αυτάρκειας, αλλά και της εξασφάλισης των υδάτινων όγκων στο εσωτερικό του νομού.

Ο Θεός μας προίκισε με τρεις εσωτερικές λεκάνες απορροής και οπωσδήποτε απαιτούνται τα τρία φράγματα σε αυτές και μπορούμε αυτά να τα εξασφαλίσουμε. Ήδη οι μελέτες αυτών όπως του Μικρού Δερείου, του Σουφλίου, ολοκληρώνονται, της δε Μάνθειας - Ιτέας σήμερα δημοπρατείται και μάλιστα μας γνωστοποιούν από το ΤΟΕΒ Φερών, αλλά και του Πέπλου Αλεξανδρούπολης ότι ήδη έχουν -με δικά τους έξοδα, των αγροτών και χωρίς κρατική χρηματοδότηση και επιχορήγηση- προχωρήσει στην προετοιμασία ολοκλήρωσης όλων των προτάσεων των σχετικών τευχών. Εκτιμώ ότι η Κυβέρνηση διαθέτει ευήκοα ώτα όσον αφορά τις ανησυχίες και τα δίκαια αιτήματα των ακριτών του Έβρου.

Έρχομαι τώρα στο θέμα μας. Το παρόν νομοσχέδιο συνιστά ρεαλιστική, μεταρρυθμιστική πρωτοβουλία, με στόχο την αναδιοργάνωση της λειτουργίας του σιδηροδρόμου, με βάση τα σύγχρονα διεθνή πρότυπα, προκειμένου να αναβαθμιστεί, να ενισχυθεί η αξιοπιστία του και να αυξηθούν τα επίπεδα ασφαλείας.

Η Κυβέρνηση με αίσθημα ευθύνης και συνέπειας έρχεται να αντιμετωπίσει παραλείψεις και λάθη του παρελθόντος, αναδιαρθρώνοντας, με σταθερό βηματισμό και σχεδιασμό, τον σιδηροδρομικό τομέα, βασιζόμενη στο τρίπτυχο: Πρόληψη, διαφάνεια, λογοδοσία.

Ως προς την αναβάθμιση της σιδηροδρομικής ασφάλειας προβλέπεται η ίδρυση Ενιαίου Κέντρου Εποπτείας του ΟΣΕ, με αποστολή την εικοσιτετράωρη επιτήρηση της κυκλοφορίας και των τεχνικών υποδομών των σιδηροδρόμων, ενώ σημαντική είναι η αξιοποίηση των ψηφιακών εργαλείων και δημιουργίας αντίστοιχων προγραμμάτων, όπως το ψηφιακό μητρώο σιδηροδρομικών δεδομένων, με στόχο την ιχνηλάτηση της κυκλοφορίας, την παρακολούθηση των λειτουργιών και την ανάλυση της τήρησης του κανονισμού ασφαλείας.

Ταυτόχρονα προβλέπεται η εγκατάσταση συστημάτων βιντεοεπιτήρησης σε κρίσιμα σημεία και περιοχές, συμβάλλοντας στην πρόληψη και την αποτροπή κινδύνων. Επιπρόσθετα, επιδιώκεται η εξασφάλιση ενός άρτια καταρτισμένου και διαρκώς αξιολογούμενου στελεχιακού δυναμικού. Προς την κατεύθυνση αυτή σημαντική καινοτομία, κύριε Υπουργέ, είναι η συνεργασία με το ΓΕΕΘΑ με σκοπό την αξιολόγηση της επαγγελματικής καταλληλότητας του προσωπικού ασφαλείας, ενώ επιπλέον το δυναμικό υπόκειται πλέον σε αυστηρές δοκιμασίες αξιολόγησης τόσο κατά την επιλογή όσο και σε τακτά χρονικά διαστήματα κατά τη διάρκεια της υπηρεσίας.

Επίσης, ενισχύεται καθοριστικά η θεσμική και λειτουργική υπόσταση των βασικών εποπτικών αρχών του σιδηροδρομικού το-

μέα. Η ρυθμιστική αρχή σιδηροδρόμων αποκτά νέες αρμοδιότητες, προβλέποντας τη δυνατότητα ταχείας στελέχωσης με εξειδικευμένο προσωπικό. Παράλληλα αναβαθμίζεται οργανωτικά και επιχειρησιακά ο Εθνικός Οργανισμός Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Δυστυχημάτων, ο οποίος αποκτά πλέον πόρους, δυνατότητες πρόσληψης και οικονομική αυτοτέλεια.

Σημαντική θεσμική παρέμβαση συντελείται και στο δημόσιο σιδηροδρομικό φορέα «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος», ο οποίος εκσυγχρονίζεται. Η εταιρεία αποκτά νέο διοικητικό και λειτουργικό πλαίσιο, επιτρέποντας την ταχύτερη και ευέλικτη λειτουργία της. Παράλληλα, προβλέπεται η κατάρτιση ενιαίου σχεδίου αντιμετώπισης εκτάκτων αναγκών και διαχείρισης ατυχημάτων σε συνεργασία με άλλους φορείς.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο εκσυγχρονισμός της λειτουργίας του σιδηροδρόμου θα συμβάλει στη μεταφορική θωράκιση και αναβάθμιση της χώρας, αλλά ταυτόχρονα και στην ενίσχυση της εθνικής οικονομίας, καθώς ο σιδηρόδρομος σύμφωνα με εμπεριστατωμένες μελέτες αποτελεί το πλέον φθηνότερο μεταφορικό μέσο περίπου κατά 85% συγκριτικά με τις λοιπές μεταφορές.

Δυστυχώς, κύριε Υπουργέ, οι σιδηρόδρομοι της βορείου Ελλάδος -γεννημένος στο Διδυμότειχο Έβρου- περιφρονήθηκαν διαχρονικά. Και αυτό μας κακοφάνηκε, διότι όλοι μας φθάσαμε στην Αθήνα, στη Θεσσαλονίκη με τον σιδηρόδρομο. Διαφαίνεται, όμως, από τα κυβερνητικά σχέδια ότι η συγκοινωνιακή και μεταφορική θωράκιση του Νομού Έβρου αποτελεί προτεραιότητα σε ό,τι αφορά την ανακαίνιση και τον εκσυγχρονισμό της γραμμής Αλεξανδρούπολης - Ορεστιάδος, σηματοδοτώντας νέα εποχή για τη μεταφορική συνδεσιμότητα του νομού.

Κύριε Υπουργέ, η σχεδίαση αναβάθμισης της υφιστάμενης γραμμής Αλεξανδρούπολης - Ορμενίου είναι σημαντική. Ωστόσο διεκδικώ και αναδεικνύω αταλάντευτα να εξασφαλιστεί η διπλή γραμμή, που θα έχει ευθυγράμμιση, ηλεκτροκίνηση και πλήρη αντιπλημμυρική θωράκιση για τον Νομό Έβρου, αποτελώντας για τη χώρα αλλά και για την ευρύτερη περιοχή ένα χρυσό διάδρομο που θα συνδέει τη Μαύρη Θάλασσα με τη Μεσόγειο, μετατρέποντας την Ελλάδα σε καθοριστικό κόμβο των ευρωπαϊκών μεταφορών και προσελκύοντας υπολογίσιμες επενδύσεις και ανοίγοντας νέους ορίζοντες για τις εθνικές, εμπορικές ροές, θέτοντας τον ακριτικό νομό στο επίκεντρο των διεθνών εξελίξεων.

Η δρομολόγηση της υλοποίησης του εν λόγω εμβληματικού έργου ανεστάλη λόγω της εμφάνισης πλήθους αναγκών που προήλθαν από σοβαρές καταστροφές που υπέστη η περιοχή της Θεσσαλίας. Προτείνεται πέραν του εκσυγχρονισμού της υπάρχουσας γραμμής, να εξασφαλιστούν επιπλέον για το μέλλον οι επιχωματώσεις, η επέκταση των γεφυρών και λοιπές αναγκαίες υποδομές, ώστε αυτό να καταστεί υλοποιήσιμο άμεσα και σε μελλοντικό χρόνο, ώστε να λειτουργήσουν απόλυτα και άνετα τα Δαρδανέλλια της στεριάς έναντι των ιστορικών, αποτελώντας ηχηρή απάντηση στα φαραωνικά σχέδια της γειτονικής χώρας.

Στο πλαίσιο αυτό δε αναδεικνύουμε διαχρονικά την αναγκαιότητα αποκατάστασης, ανακαίνισης και επαναλειτουργίας των ιστορικών σιδηροδρομικών σταθμών από Αλεξανδρούπολη μέχρι το Ορμένιο. Ξεχωριστή αξία έχουν οι σταθμοί κατά μήκος. Ξεχωρίζω, όμως, του Διδυμοτείχου και του Πυθίου, οι οποίοι έχουν μοναδική τεχνοτροπία, χαρακτηρίζοντάς τους ως μνημεία της νεότερης ιστορίας, κατέχοντας μείζονος σημασίας γεωστρατηγικό ρόλο, καθώς ο σταθμός του Πυθίου το γνωστό Orient Express συνιστά κόμβο σύνδεσης ανατολής και δύσης. Αποτελεί τη μοναδική σιδηροδρομική διασύνδεση με τη γειτονική χώρα και μάλιστα και προς τα βάθη της ανατολής καθώς και με άλλες χώρες στην ευρύτερη περιοχή, η οποία προς το παρόν εξυπηρετεί μόνο εμπορεύματα, ενώ με την επαναλειτουργία Αλεξανδρούπολη - Ορμένιο δύναται να αναβιώσει και η γραμμή Θεσσαλονίκη - Αλεξανδρούπολη, Διδυμότειχο - Πύθιο, Μακρά Γέφυρα - Κωνσταντινούπολη θωρακίζοντας τη χώρα και δίνοντας προσθετική αξία στον Έβρο και στη Θράκη.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, προτεραιότητα της παρούσας νομοθετικής πρωτοβουλίας είναι η προληπτική, συστημική ενίσχυση του σιδηροδρομικού τομέα με επίκεντρο την ανθρώπινη ζωή και την αποκατάσταση της εμπιστοσύνης των πολιτών, σε πλήρη εναρμόνιση με το ευρωπαϊκό κεκτημένο και την ανάγκη λειτουργικού και επιχειρησιακού εκσυγχρονισμού.

Για τον λόγο αυτό υπερψηφίζω τον παρόντα νόμο.

Σας ευχαριστώ για την προσοχή σας.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Επόμενος ομιλητής είναι ο κ. Σπάνιας Αριστοτέλης από τη Νέα Δημοκρατία και μετά ο κ. Ηλιόπουλος.

Ορίστε, κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ (ΤΕΛΗΣ) ΣΠΑΝΙΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υφυπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητούμε σήμερα το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Το σχέδιο νόμου στοχεύει στην αναβάθμιση της ασφάλειας του συνδρομητικού δικτύου και στην οργανωτική ενίσχυση των αρμόδιων φορέων του. Με βασικό στόχο την προστασία της ζωής και την ασφάλεια επιβατών και εργαζομένων θεσπίζονται σύγχρονα μέτρα για τον έλεγχο, την εποπτεία και τη διαχείριση των σιδηροδρομικών υποδομών, της λειτουργίας των τρένων καθώς και αυστηρά κριτήρια και την αξιολόγηση του προσωπικού.

Συγκροτείται ενιαίο κέντρο εποπτείας του ΟΣΕ, το οποίο οργανώνεται σε επίπεδο διεύθυνσης, λειτουργεί αυτοτελώς σε σταθερή θεσμική μορφή με ξεκάθαρη αρμοδιότητα και δυνατότητα λήψης αποφάσεων σε πραγματικό χρόνο. Η αποστολή του είναι η συνεχής επιχειρησιακή εποπτεία της κυκλοφορίας των αμαξοστοιχιών, της σιδηροδρομικής υποδομής, η συλλογή και η ανάλυση κρίσιμων δεδομένων, η αξιολόγηση συμβάντων και η ανάληψη αναγκαίων ενεργειών για την άμεση διαχείριση κινδύνου και φυσικά και την πρόληψη των ατυχημάτων.

Παράλληλα, τίθεται σε λειτουργία η ψηφιακή πλατφόρμα railway.gov.gr, η οποία περιλαμβάνει ψηφιακό μητρώο σιδηροδρομικών δεδομένων που συλλέγει και οργανώνει κρίσιμες πληροφορίες, σύστημα ακριβούς γεωεντοπισμού αμαξοστοιχιών με ακρίβεια εντοπισμού κάτω των πέντε εκατοστών, το οποίο λειτουργεί σε σχεδόν πραγματικό χρόνο, εφαρμογή καταγραφής εντολών και παραβάσεων και την καταγραφή ενεργειών, εντολών και τυχόν αποκλίσεων από το πρωτόκολλο ασφαλείας.

Οι λειτουργίες της πλατφόρμας ενισχύουν την ιχνηλασιμότητα, την ευθύνη και την πρόληψη. Για κάθε εντολή ή παράλειψη ή παραβίαση θα υπάρχει αποτύπωση, καταγραφή και δυνατότητα ελέγχου. Επεκτείνεται και συγχρονίζεται το σύστημα βιντεοεπιτήρησης σε όλο το σιδηροδρομικό δίκτυο. Καλύπτει όλα τα δημαρχεία, τα κέντρα ελέγχου, οι σήραγγες, οι χώροι οδήγησης και το πρόσθιο μέρος των συρμών για τη διαρκή εποπτεία της κατάστασης εντός και εκτός του συρμού, με στόχο την πλησιέστερη τεκμηρίωση, την πληρέστερη της λειτουργίας και την προστασία του επιβατικού κοινού και του προσωπικού.

Εισάγεται αυστηρό και πλήρες πλαίσιο πιστοποίησης και αξιολόγησης προσωπικού κρίσιμων καθηκόντων, όπως μηχανοδηγοί, σταθμάρχες, χειριστές τηλεδιοίκησης και οι εργαζόμενοι στην κυκλοφορία. Προβλέπονται ιατρικές, ψυχολογικές, ψυχομετρικές και λειτουργικές εξετάσεις, δοκιμασίες υπό πίεση καθώς και συνεχής επιμόρφωση.

Οι έλεγχοι θα διενεργούνται από ειδικά τριμελή όργανα με επιστημονικά τεκμηριωμένη διαδικασία. Προβλέπεται επίσης καταγγελία της σύμβασης για όσους δεν συμμορφώνονται και ως 100.000 ευρώ πρόστιμο σε διαχειριστές υποδομής ή επιχειρήσεις που δεν διασφαλίζουν την τήρηση των διαδικασιών. Θεσπίζεται η αρμοδιότητα και η φυσική παρουσία προϊσταμένου αμαξοστοιχίας, ο οποίος παρακολουθεί τη λειτουργία του μηχανοδηγού, ελέγχει την εφαρμογή των κανόνων ασφαλείας, έχει δικαίωμα παρέμβασης, ακόμη και ακινητοποίησης του συρμού, όταν υπάρχουν σοβαρές παραβιάσεις ή κίνδυνοι.

Ο προϊστάμενος λαμβάνει ειδική εκπαίδευση και σαφές οργανόγραμμα καθηκόντων και αρμοδιοτήτων με έμφαση στον έλεγχο και την ασφάλεια.

Στο πεδίο της εποπτείας συστήνεται Ειδική Μονάδα Επιθεωρητών Σιδηροδρόμων στο πλαίσιο της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων. Οι επιθεωρητές αποκτούν ενισχυμένες αρμοδιότητες, έχουν πρόσβαση σε όλους τους χώρους και τα συστήματα και

επιβάλουν κυρώσεις που φτάνουν στην προσωρινή ή οριστική παύση λειτουργίας και την αφαίρεση αδειών.

Στο νομοσχέδιο ενσωματώνεται πλήρως η ευρωπαϊκή Οδηγία με ειδικά μέτρα για τη διαχείριση των παραγόντων ασφάλειας στο σιδηροδρομικό δίκτυο και τα πιστοποιητικά ασφαλείας και για την οργάνωση των υπεύθυνων συντήρησης. Ενισχύονται οι εποπτικές και ρυθμιστικές αρχές της ΡΑΣ και του ΕΟΔΑΣΑΜ. Θεσπίζονται ειδικές διαδικασίες προσλήψεων, αποσπάσεων και στελέχωσης, ώστε να λειτουργούν με επάρκεια και τεχνική ανεξαρτησία. Το προσωπικό τους εξαιρείται από αναστολές προσλήψεων και περιορισμούς και ενισχύει τη δυνατότητα επιμόρφωσης και πιστοποίησης.

Συγκροτείται νέα εταιρεία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος ΜΑΕ» με ειδικές διαδικασίες για την πρόσληψη προσωπικού, τη σύναψη συμβάσεων και την εφαρμογή κανονισμού έργων. Ενισχύεται έτσι η επιχειρησιακή της ικανότητα, η δυνατότητα υλοποίησης κρίσιμων έργων με ταχύτητα και διαφάνεια. Κατοχυρώνεται η υποχρέωση σύνταξης και διαρκούς επικαιροποίησης ενιαίου σχεδίου διαχείρισης ατυχημάτων και εκτάκτων αναγκών με πλήρη καθορισμό αρμοδιοτήτων όλων των εμπλεκομένων, ώστε να υπάρχει συντονισμένη ανταπόκριση σε περίπτωση κρίσης.

Αναγνωρίζεται ότι οι εργαζόμενοι στα κυλικεία των συρμών θεωρούνται επιβάτες, κατοχυρώνοντας έτσι τα δικαιώματά τους σε αποζημιώσεις και προστασία, σύμφωνα με τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς. Ρυθμίζεται η εκκαθάριση οφειλών παρελθόντων ετών προς συγκοινωνιακούς φορείς για φοιτητικές μετακινήσεις και άλλες υποχρεώσεις του Δημοσίου, ώστε να διασφαλίζεται η εύρυθμη λειτουργία του συστήματος και η οικονομική του σταθερότητα. Εισάγεται διαδικασία αυτοματοποιημένης δέσμευσης της άδειας οδήγησης μετά από ιατρική γνωμάτευση ακαταλληλότητας με ηλεκτρονική ενημέρωση των αρμοδίων αρχών και άμεση εφαρμογή. Προβλέπονται αυξημένες αρμοδιότητες στη «ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.» για τη διαχείριση της ακίνητης περιουσίας, έχοντας πλέον τη δυνατότητα να προχωρεί σε λύση μισθώσεων, να αξιοποιεί τα ακίνητα, σύμφωνα με το δίκαιο των δημοσίων κτημάτων, και να αποκτά τροχαίο υλικό με ίδια μέσα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το σχέδιο νόμου με μια σειρά καθοριστικών παρεμβάσεων αλλάζει τα δεδομένα στο πεδίο της σιδηροδρομικής ασφάλειας, εποπτείας, στελέχωσης, οργάνωσης και της επιχειρησιακής λειτουργίας του σιδηροδρομικού μας συστήματος. Πρόκειται για ένα νομοθέτημα που ανταποκρίνεται με θεσμική πληρότητα, τεχνική ακρίβεια και πολιτική βούληση στην ανάγκη για ασφαλείς, αξιόπιστες, διαφανείς και ποιοτικές σιδηροδρομικές μεταφορές στη χώρα μας, όπως αυτό το επιτάσσει το δημόσιο συμφέρον, η συνείδησή μας και το απαιτεί η κοινωνία μας.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ζήτησε τον λόγο για μια σύντομη αναφορά σε τροποποίηση, σε κάποιες νομοτεχνικές βελτιώσεις, ο κύριος Υπουργός.

Έχετε τον λόγο, κύριε Υπουργέ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ναι, κύριε Πρόεδρε.

Καταθέτουμε τις νομοτεχνικές οι περισσότερες εκ των οποίων αφορούν μη ουσιαστικές αλλαγές στο νομοσχέδιο, κάποιες όμως αφορούν και υιοθέτηση προτάσεων από τους φορείς που ακούστηκαν σε επιτροπές.

Ευχαριστώ πολύ.

(Στο σημείο αυτό ο Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Κωνσταντίνος Κυρανάκης καταθέτει για τα Πρακτικά τις προαναφερθείσες νομοτεχνικές βελτιώσεις, οι οποίες έχουν εξής:

ΝΟΜΟΤΕΧΝΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ

Στο Σχέδιο Νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με τίτλο «Αναβάθμιση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων, αξιολόγηση προσωπικού σιδηροδρόμων, ενίσχυση εποπτείας σιδηροδρομικού δικτύου, οργανωτική ενίσχυση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών και της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μονοπρόσωπη Α.Ε.» και άλλες διατάξεις»

1. Στην περ. γ) της παρ. 7 του **άρθρου 3** του σχεδίου νόμου, η λέξη «δεκαετή» αντικαθίσταται από τη λέξη «πενταετή».
2. Στην περ. α) της παρ. 4 του **άρθρου 4** του σχεδίου νόμου, οι λέξεις «του άρθρου 60» αντικαθίστανται από τις λέξεις «του άρθρου 56».
3. Στην παρ. 1 του **άρθρου 8** του σχεδίου νόμου, οι λέξεις «παρ. 5 του άρθρου 60» αντικαθίστανται από τις λέξεις «περ. α) της παρ. 5 του άρθρου 56».
4. Στο τελευταίο εδάφιο της παρ. 4 του εσωτερικού άρθρου 13Α του ν. 5167/2024 του **άρθρου 10** του σχεδίου νόμου, η λέξη «μέσα» αντικαθίσταται από τη λέξη «βοηθήματα».
5. Στο τελευταίο εδάφιο της παρ. 5 του εσωτερικού άρθρου 13Β του ν. 5167/2024 του **άρθρου 11** του σχεδίου νόμου, η λέξη «μέσα» αντικαθίσταται από τη λέξη «βοηθήματα».
6. Στο εσωτερικό άρθρο 13Δ του ν. 5167/2024, του **άρθρου 13** του σχεδίου νόμου,
   α) στο πρώτο εδάφιο της παρ. 1, οι λέξεις «παρ. 1Γ του άρθρου 40» αντικαθίστανται από τις λέξεις «παρ. 1Ζ του άρθρου 10».
   β) η τελευταία παράγραφος αναριθμείται ως παρ. 3.
7. Στο δεύτερο εδάφιο της παρ. 5 του εσωτερικού άρθρου 13Ε του ν. 5167/2024 του **άρθρου 14** του σχεδίου νόμου, οι λέξεις «περ. β) της παρ. 1Δ» αντικαθίστανται από τις λέξεις «παρ. 1Η».
8. Στο **άρθρο 15** του σχεδίου νόμου:
   α) στο τελευταίο εδάφιο της εσωτερικής παρ. 2 του άρθρου 54 του ν. 4632/2019, οι λέξεις «οι απαιτήσεις και οι έλεγχοι ασφαλείας» αντικαθίστανται από τις λέξεις «οι απαιτήσεις τις οποίες οφείλουν να τηρούν και οι έλεγχοι ασφάλειας τους οποίους οφείλουν να πραγματοποιούν ο Διαχειριστής Υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις»,
   β) στην εσωτερική παρ. 3 του άρθρου 80 του ν. 4632/2019:
   βα) οι λέξεις «της παρ. 4» αντικαθίστανται από τις λέξεις «της παρ. 2» και
   ββ) οι λέξεις «εφαρμόζεται ο παρών» αντικαθίστανται από τις λέξεις «εφαρμόζονται από τον Διαχειριστή της Υποδομής και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στα τμήματα αυτά ο Γενικός Κανονισμός Κίνησης, καθώς και οι απαιτήσεις και οι έλεγχοι ασφαλείας που ισχύουν για το λοιπό σιδηροδρομικό δίκτυο».
9. Στο εσωτερικό άρθρο 56 του ν. 4632/2019 του **άρθρου 16** του σχεδίου νόμου:
   α) στην περ. γ) της παρ. 2, οι λέξεις «στην παρ. 5» αντικαθίστανται από τις λέξεις «στην παρ. 3» και

β) στο εισαγωγικό εδάφιο της παρ. 4, οι λέξεις οι λέξεις «στην παρ. 5» αντικαθίστανται από τις λέξεις «στην παρ. 3».

10. Στον τίτλο του **άρθρου 19** του σχεδίου νόμου, η λέξη «Αντικατάσταση» αντικαθίσταται από τις λέξεις «Τροποποίηση παρ. 1 άρθρου 26 και αντικατάσταση».
11. Στην παρ. 1 του εσωτερικού άρθρου 30Α του ν. 3891/2010 του **άρθρου 20** του σχεδίου νόμου, οι λέξεις «με τις παρ. 2 έως 6» αντικαθίστανται από τις λέξεις «με τις παρ. 2 έως 5».
12. Στο δεύτερο εδάφιο της παρ. 2 του εσωτερικού άρθρου 7Ι του ν. 5167/2024 του **άρθρου 39** του σχεδίου νόμου, οι λέξεις «των Επιτροπών Εξετάσεων του άρθρου 7Ζ» αντικαθίστανται από τις λέξεις «των Επιτροπών Επαγγελματικής Καταλληλότητας του άρθρου 13Γ».
13. Στο **άρθρο 40** του σχεδίου νόμου:

    α) στον τίτλο και στο εσωτερικό άρθρο 7ΙΑ του ν. 5167/20224, οι λέξεις «Έργων, Προμηθειών και Υπηρεσιών», όπου αυτές αναφέρονται, αντικαθίστανται από τις λέξεις «Έργων, Μελετών, Προμηθειών και Υπηρεσιών» και

    β) στην περ. β) της παρ. 2 του εσωτερικού άρθρου 7ΙΑ του ν. 5167/2024, οι λέξεις «έργων, προμηθειών και υπηρεσιών» αντικαθίστανται από τις λέξεις «έργων, μελετών, προμηθειών και υπηρεσιών».
14. Στον τίτλο και στο εσωτερικό άρθρο 7ΙΒ του ν. 5167/2024 του **άρθρου 41** του σχεδίου νόμου, οι λέξεις «Έργων, Προμηθειών και Υπηρεσιών», όπου αυτές αναφέρονται, αντικαθίστανται από τις λέξεις «Έργων, Μελετών, Προμηθειών και Υπηρεσιών».
15. Στο **άρθρο 43** του σχεδίου νόμου, στο εσωτερικό άρθρο 10 του ν. 5167/2024:

    α) στην παρ. 1Γ, οι λέξεις «Έργων, Προμηθειών και Υπηρεσιών» αντικαθίστανται από τις λέξεις «Έργων, Μελετών, Προμηθειών και Υπηρεσιών»,

    β) στην παρ. 1Δ:

    βα) οι λέξεις «Έργων, Προμηθειών και Υπηρεσιών», όπου αυτές αναφέρονται, αντικαθίστανται από τις λέξεις «Έργων, Μελετών, Προμηθειών και Υπηρεσιών»

    ββ) στο δεύτερο εδάφιο, οι λέξεις «επιτροπής του άρθρου 7ΙΒ» αντικαθίστανται από τις λέξεις «Επιτροπής του άρθρου 7ΙΑ» και

    γ) στην παρ. 1ΣΤ, οι λέξεις «οι διενεργούμενες εξετάσεις και δοκιμασίες τακτικής αξιολόγησης καταλληλότητας της περ. α) της παρ. 2 του άρθρου 13Α» αντικαθίστανται από τις λέξεις «οι διενεργούμενες σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 13Γ εξετάσεις και δοκιμασίες τακτικής αξιολόγησης καταλληλότητας».
16. Στο **άρθρο 44** του σχεδίου νόμου:

    α) στο προοίμιο, πριν από τη λέξη «προστίθενται» προστίθενται οι λέξεις «, περί μεταβατικών διατάξεων του Μέρους Α',» και

    β) στο εσωτερικό άρθρο 12 του ν. 5167/2024:

    βα) στο πρώτο εδάφιο της παρ. 7, οι λέξεις «μετά από τη δημοσίευση του παρόντος» αντικαθίστανται από τις λέξεις «, ο οποίος θα αναλάβει καθήκοντα σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 7ΣΤ μετά από την ολοκλήρωση της θητείας του μεταβατικού Διευθύνοντος Συμβούλου της παρ. 3 του άρθρου 3,» και

    ββ) στο πρώτο εδάφιο της παρ. 8, οι λέξεις «Έργων, Προμηθειών και Υπηρεσιών του άρθρου 7Ζ» αντικαθίστανται από τις λέξεις «Έργων, Μελετών, Προμηθειών και Υπηρεσιών του άρθρου 7ΙΒ».
17. Στην παρ. 2 του **άρθρου 45** του σχεδίου νόμου:

α) στο εισαγωγικό εδάφιο, οι λέξεις «την απόφαση της περ. β) της παρ. 6 του άρθρου 48,» αντικαθίστανται από τις λέξεις «απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και»

β) στο υφιστάμενο τελευταίο εδάφιο, μετά από τις λέξεις «Εθνικής Άμυνας,» προστίθεται η λέξη «Υγείας,» και

γ) προστίθεται τελευταίο εδάφιο, ως εξής: «Με όμοια απόφαση, μεταξύ των μελών, ορίζεται ο Πρόεδρος της Επιτροπής».

18. Στο **άρθρο 48** του σχεδίου νόμου:

α) στον τίτλο, μετά από τη λέξη «υπηρεσιών», προστίθενται οι λέξεις «- Τροποποίηση περ. 1 άρθρου 28 ν. 3891/2010 και παρ. 2 άρθρου 56 ν. 4408/2016» και

β) στο προοίμιο της παρ. 6, οι λέξεις «παρ. 1» αντικαθίστανται από τις λέξεις «περ. 1».

19. Στο **άρθρο 50** του σχεδίου νόμου, μετά από τις λέξεις «του ν. 5167/2024» προστίθενται οι λέξεις «(Α΄ 207)».

20. Στο **άρθρο 54** του σχεδίου νόμου:

α) η παρ. 1 διατηρείται ως μόνη παράγραφος και

β) η παρ. 2 καταργείται.

21. Στην παρ. 3 του **άρθρου 55** του σχεδίου νόμου, μετά από τις λέξεις «που προέκυψαν» προστίθενται οι λέξεις «κατά το τρέχον και».

22. Στο εισαγωγικό εδάφιο και στην περ. α) της παρ. 6 του **άρθρου 56** του σχεδίου νόμου, οι λέξεις «άρθρου 44» αντικαθίστανται από τις λέξεις «άρθρου 45».

23. Στην παρ. 1 του **άρθρου 57** του σχεδίου νόμου, οι λέξεις «άρθρου 44» αντικαθίστανται από τις λέξεις «άρθρου 45».

24. Στην παρ. 3 του **άρθρου 58** του σχεδίου νόμου, οι λέξεις «του άρθρου 45» αντικαθίστανται από τις λέξεις «του άρθρου 46».

Αθήνα, 17 Ιουλίου 2025

Ο Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών

KONSTANTINOS
KYRANAKIS
17.07.2025 16:02

Κωνσταντίνος Κυρανάκης

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Καλώς, να μοιραστούν στις Κοινοβουλευτικές Ομάδες.

Τον λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Αριστεράς, ο κ. Ηλιόπουλος.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ (ΝΑΣΟΣ) ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Τρεις εισαγωγικές παρατηρήσεις σε σχέση με το νομοσχέδιο. Παρατήρηση πρώτη: Κύριε Υπουργέ, δεν σας πιστεύει ούτε η Κοινοβουλευτική σας Ομάδα. Δηλαδή αυτό το οποίο εσείς προσπαθήσατε να βαφτίσετε ως μια σημαντική μεταρρύθμιση για το ζήτημα της ασφάλειας του σιδηροδρόμου, που ο σιδηρόδρομος και το ζήτημα της ασφάλειας έχει απασχολήσει πάρα πολύ μετά το έγκλημα των Τεμπών, δεν αποτυπώνεται στην Αίθουσα. Στην πραγματικότητα το νομοσχέδιο είναι μικρές ρυθμίσεις σημαντικότερες ή λιγότερο σημαντικές, λάθος ή χωρίς κανένα ιδιαίτερο νόημα, οι οποίες δεν απαντούν σε τίποτα από τα πραγματικά ερωτήματα.

Δεύτερη παρατήρηση: Αυτά τα οποία έχουμε ακούσει σε σχέση με την ευθύνη για την ασφάλεια, το αν είναι στη ΡΑΣ ή δεν είναι στη ΡΑΣ, πού θα είναι, πώς θα είναι, στην πραγματικότητα περισσότερο μου μοιάζουνε για υπερασπιστική γραμμή του κ. Καραμανλή, δηλαδή ότι προσπαθείτε να χτίσετε λίγο την υπερασπιστική γραμμή του κ. Καραμανλή ότι δεν είχε καμία ευθύνη για τα ζητήματα ασφαλείας, παρά με πραγματικές απαντήσεις στα προβλήματα που έχουμε.

Τρίτη παρατήρηση: Έχουμε μια διπλή ομολογία αποτυχίας. Γιατί διπλή ομολογία; Γιατί όταν μετά από έξι χρόνια φτάνετε να επικαλείστε την ανάγκη για fast track διαδικασίες είτε σε προσλήψεις είτε σε έργα, μετά από έξι χρόνια, αυτό είναι αποτυχία. Θυμόμαστε τον κ. Καραμανλή που μιλούσε για 3,5 με 4 δισ. σε έργα και πόσο μεγάλες αλλαγές θα γίνουν. Ο κ. Σταϊκούρας το έκοψε λίγο, το πήγε στο 1 δισ. έργα. Ούτε αυτό το 1 δισ. έργα τα είδαμε. Και τώρα φτάνουμε και φτάσαμε στις fast track διαδικασίες γιατί δεν προλαβαίνετε και έχετε μείνει πίσω, ξαναλέω, μετά από έξι χρόνια διακυβέρνησης. Αυτό προφανώς δεν είναι προσωπικό σας ζήτημα, αλλά αποτυπώνει συνολικά το κυβερνητικό αδιέξοδο.

Έρχομαι τώρα σε ένα συγκεκριμένο ζήτημα στο οποίο, κύριε Υπουργέ, θα ήθελα, αν μπορείτε, ως Κυβέρνηση να απαντήσετε. Αφορά μία έρευνα, μία αποκάλυψη, που έγινε από την ιστοσελίδα Jacobin.gr από τον δημοσιογράφο Χρήστο Αβραμίδη και η οποία φορά κάτι το οποίο σχετίζεται πάρα πολύ με το ζήτημα του εγκλήματος των Τεμπών. Αναφέρει το πόρισμα που ΕΟΔΑΣΑΑΜ αυτολεξεί ότι θα πρέπει να αξιολογηθεί εάν ο εξοπλισμός του τροχαίου υλικού με καλύτερα επιβραδυντικά της φωτιά υλικά θα μπορούσε να έχει επηρεάσει τις πιθανότητες επιβίωσης των λίγων θυμάτων που επιβίωσαν από την αρχική σύγκρουση, αλλά έχασαν τη ζωή τους λόγω της πυρκαγιάς. Αυτό είναι από το πόρισμα που ΕΟΔΑΣΑΑΜ. Δηλαδή συγκεκριμένα έχουμε το ενδεχόμενο επιβάτες να βρήκαν έναν φρικτό θάνατο όχι λόγω της σύγκρουσης, αλλά γιατί δεν υπήρχαν οι κατάλληλες συνθήκες πυρασφάλειας μέσα στα βαγόνια της Hellenic Train.

Έχει περάσει μισός χρόνος από την αποστολή των δειγμάτων στο γερμανικό εργαστήριο RST. Δεν έχουμε ακόμη τα αποτελέσματα. Για ποιον λόγο δεν έχουμε τα αποτελέσματα και καθυστερούν; Όχι γιατί έχει καθυστερήσει το γερμανικό εργαστήριο, όχι γιατί είναι βαριά ή δύσκολη η εργασία, αλλά γιατί η Κυβέρνηση δεν έχει βρει το τρομακτικό ποσό των 3.030 ευρώ, έτσι ώστε να πληρωθεί το γερμανικό εργαστήριο. Αυτό το απάντησε ο κ. Μαρινάκης στην ενημέρωση των πολιτικών συντακτών.

Προφανώς, όταν θέλετε να βρείτε μερικές χιλιάδες ευρώ για χαλιά σε Υπουργεία δεν έχετε πρόβλημα, εκεί τα βρίσκετε γρήγορα. Οι 3.000, που πρέπει να βρείτε για να πληρωθεί ένα γερμανικό εργαστήριο, για να μας απαντήσει σε αυτά τα ζητήματα, ακόμα δεν υπάρχουν. Ο κ. Μαρινάκης επικαλέστηκε κάποια γραφειοκρατικά ζητήματα που αφορούν την καταβολή προκαταβολής από το κράτος. Ελπίζω να λύσετε αυτά τα ζητήματα και να μας απαντήσετε ότι το Υπουργείο θα βρει τον τρόπο σε συνεννόηση με την Κυβέρνηση, έτσι ώστε να πληρωθεί το εργαστήριο για να βρούμε τα αποτελέσματα.

Άλλο ένα σημαντικό ζήτημα που αναδεικνύει η συγκεκριμένη έρευνα μετά από επικοινωνία με τον Κώστα Λακαφώση είναι το εξής: Έναν χρόνο πριν, στις 16 Ιουλίου, ο δικηγόρος κ. Ψαρόπουλος έκανε αίτημα στον ειδικό εφέτη ανακριτή να σταλούν δείγματα από τα υλικά των καθισμάτων σε πιστοποιημένο εργαστήριο για να προσδιοριστούν τα επίπεδα της πυρασφάλειας. Αφού καθυστέρησε τρεις μήνες η δικαιοσύνη να απαντήσει, απέρριψε το αίτημα των συγγενών, γιατί θεώρησε ότι δεν είναι χρήσιμο για την υπόθεση. Νομίζω ότι όλο αυτό το μοτίβο ευγενικά κάποιος το λέει συγκάλυψη, πολύ ευγενικά.

Ο κ. Λακαφώσης επανέρχεται και λέει το εξής, ότι μετά τη σύγκρουση υπήρξαν τρεις διαφορετικές φωτιές. Η μία από αυτές εκδηλώθηκε σε τελείως διαφορετικό μέρος, στην αμαξοστοιχία στο βαγόνι Β2, όπου δεν τη σταμάτησε κανένα σύστημα πυρασφάλειας και με βάση την έρευνα δύο άνθρωποι κάηκαν από αυτήν τη φωτιά, γιατί δεν υπήρχαν τα απαραίτητα της πυρασφάλειας. Ξαναλέω, είναι ντροπή για ένα ολόκληρο κράτος να μη βρίσκει τρία χιλιάρικα για να ολοκληρωθεί μια έρευνα, την οποία υποτίθεται ότι και εσείς θέλετε να γίνει.

Έχοντας πει αυτά κλείνω με το εξής, κύριε Υπουργέ: Θα ήταν καλό σήμερα να ζητήσετε μια συγγνώμη από τον κ. Γενηδούνια. Θα ήταν καλό εσείς να ζητήσετε μία συγγνώμη από τον κ. Γενηδούνια, γιατί η απόλυση του κ. Γενηδούνια ήταν μια μαφιόζικη πράξη της Hellenic Train, προφανώς με κυβερνητικές πλάτες, μια μαφιόζικη πράξη απέναντι σε έναν εκλεγμένο συνδικαλιστή, σε έναν άνθρωπο που είχε προειδοποιήσει την κυβέρνησή σας.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Δεξί χέρι του κ. Καποτόρτο ήταν.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ (ΝΑΣΟΣ) ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ: Μην εκνευρίζεστε, κύριε Λαζαρίδη. Το χάσατε το δικαστήριο.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Εγώ το έχασα;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ (ΝΑΣΟΣ) ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ: Μην εκνευρίζεστε, δεν πειράζει. Πού και πού θα χάνετε και κανένα δικαστήριο. Συμβαίνουν και αυτά πού και πού, χωνέψτε το και προμηθευτείτε με ξύδι για το επόμενο διάστημα.

Ένας άνθρωπος που προειδοποιούσε την Κυβέρνηση για το τι συνέβαινε στα τρένα. Ένας άνθρωπος που όταν απολύθηκε εσείς, ως Υπουργός Μεταφορών, είπατε «δεν είμαστε εργατοπατέρες να λέμε στις επιχειρήσεις τι θα κάνουν, δεν είναι δουλειά μου αυτή». Δηλαδή δεν είναι δουλειά του Υπουργού Μεταφορών να σχολιάζει απόλυση συνδικαλιστή που είναι μάρτυρας στο ποινικό δικαστήριο για τα Τέμπη. Δεν είναι δουλειά του Υπουργού Μεταφορών να έχει γνώμη για αυτό, μιλάμε για συνδικαλιστή. Αυτή είναι η δουλειά σας.

Συνδικαλιστής, αυτή είναι η δουλειά σας. Ο κ. Καραμανλής δεν είχε δουλειά για την ασφάλεια, έφταιγε μόνο η ΡΑΣ, εσείς δεν έχετε δουλειά για το αν υπάρχουν εκδικητικές απολύσεις. Να καταλάβουμε κάποια στιγμή τι γίνεται.

Κοιτάξτε τώρα, πραγματάκια που δεν απαντάτε, εντελώς τυχαία, όταν είχε γίνει ερώτηση στην Κυβέρνηση για την απόλυση Γενηδούνια, δεν απαντήθηκε ποτέ. Άλλη μία ερώτηση που εντελώς τυχαία δεν έχει απαντήσει ποτέ αυτή η Κυβέρνηση είναι για τις διώξεις στην Τυχεροπούλου στον ΟΠΕΚΕΠΕ. Περιμένουμε από το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης κάποια στιγμή να απαντήσει για τις διώξεις στη Τυχεροπούλου, γιατί το μοντέλο του αυταρχισμού και των διώξεων για εσάς είναι καθολικό είτε αυτό αφορά τον Γενηδούνια στην Hellenic Train, είτε αυτό αφορά υπαλλήλους στον ΟΠΕΚΕΠΕ που ζήτησαν να γίνει έρευνα, είτε αυτό αφορά εκπαιδευτικό θεατρολόγο που ανέβασε ένα έργο για την Παλαιστίνη και της κάνετε πειθαρχικό. Σε όλα αυτά αυταρχισμός. Αυταρχισμός, όμως, μαζί με τη λεηλασία, γιατί δεν είναι μόνο σε αυτά που δεν απαντήσατε. Ο κ. Πιερρακάκης, που τον έχουμε ρωτήσει τρεις φορές αν διαψεύδει ή όχι το αν γίνεται έρευνα από την Ευρωπαϊκή Εισαγγελία για το Ταμείο Ανάκαμψης, σφυράει κλέφτικα. Δεν έχει απαντήσει με ένα ναι ένα ή ένα όχι και μας λέει άλλα πράγματα. Αλλά, εδώ θα είμαστε και σας το έχουμε πει όταν θα ανοίξει ιστορία για το Ταμείο Ανάκαμψης, αυτά που συζητάμε τώρα θα μοιάζουν με στραγάλια.

Κλείνοντας -και ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε- λέω το εξής: Κύριε Υπουργέ, σας το ξαναείπαμε, με αφορμή τη συζήτηση της επίκαιρης ερώτησης που έγινε μετά από το τροχαίο στη Βούλα, είμαστε μέσα σε τουριστική σεζόν. Οι εργαζόμενοι στα ΚΤΕΛ και στα τουριστικά λεωφορεία καταγγέλλουν ωράρια εργασίας που

ξεπερνάνε πάρα πολύ τον χρόνο. Καταγγέλλουν ακόμα και είκοσι πέντε ημέρες τον μήνα εργασία. Κάνετε τους ελέγχους που πρέπει να κάνετε, δείτε την ομοσπονδία που δεν έχετε δει, γιατί μετά θα λέτε και εσείς «είναι ντροπή» και «ντρέπομαι που θέτετε ζητήματα ασφαλείας» και δεν θα πάει καλά αυτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Τον λόγο έχει ο Γενικός Γραμματέας του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Δημήτρης Κουτσούμπας.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΥΤΣΟΥΜΠΑΣ (Γενικός Γραμματέας της Κεντρικής Επιτροπής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας): Κυρίες και κύριοι, θα ξεκινήσω την τοποθέτησή μου με το θέμα που κυρίως απασχολεί αυτές τις μέρες την επικαιρότητα -και όχι μόνο- και μιλάω βέβαια, για το σκάνδαλο του ΟΠΕΚΕΠΕ.

Είναι σαφές ότι η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας είναι βαριά εκτεθειμένη από όλη αυτή τη σαπίλα, από όλη αυτή τη δυσωδία που έχει βγει και εξακολουθεί να βγαίνει στην επιφάνεια και η οποία αποδεικνύει το κύκλωμα που είχε στηθεί για να μασάνε τα δικά σας παιδιά, οι διάφοροι Φραπέδες, Χασάπηδες τα λεφτά των πραγματικών βιοπαλαιστών αγροτών, που μάλιστα αυτές τις μέρες βρίσκονται πάλι σε κινητοποιήσεις.

Βλέπετε, υπάρχουν αγρότες στη Θεσσαλία που δεν έχουν πληρωθεί ακόμα τις αποζημιώσεις από τις ζημιές του «Daniel» και μαθαίνουν ότι εσείς δίνατε τα λεφτά τους στους δικούς σας για ζώα και βοσκοτόπια που δεν είχαν. Γι' αυτό η απαίτηση είναι μία και μοναδική. Να πληρώσουν, να επιστρέψουν τα χρήματα των αγροτών αυτοί που τα έφαγαν, να τιμωρηθούν, να πάνε φυλακή, να πληρώσουν αυτοί που έστησαν και διηύθυναν το συγκεκριμένο κύκλωμα, όσο ψηλά και αν βρίσκονται και αφήστε τα κόλπα που ξέρετε, για να συγκαλύψετε για μία ακόμη φορά τις ευθύνες σας.

Υπάρχουν διαχρονικές ευθύνες, ναι, όχι φυσικά όπως τις εννοείτε εσείς, που μιλάτε πάλι για χρόνια παθογένεια λες και είναι κάτι που ήρθε από το πουθενά. Η χρόνια παθογένεια έχει να κάνει με το γεγονός ότι το έδαφος, για να μπορέσει να αναπτυχθεί αυτό το κύκλωμα, το έστρωσε η ίδια η Κοινή Αγροτική Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η ΚΑΠ, που αποσυνδέει τις επιδοτήσεις από την παραγωγή, για να εξυπηρετήσει συγκεκριμένα συμφέροντα. Θα τα πούμε αυτά πιο αναλυτικά και στις συνεδριάσεις που έρχονται, γιατί το ξέπλυμα σε αυτή τη σάπια Ευρωπαϊκή Ένωση πηγαίνει για μία ακόμη φορά σύννεφο από όλους σας και από την Κυβέρνηση και από τη συστημική Αντιπολίτευση.

Ναι, υπάρχουν ευθύνες, γιατί με την τεχνική λύση των κυβερνήσεων Νέας Δημοκρατίας, ΠΑΣΟΚ και ΣΥΡΙΖΑ, δόθηκε η δυνατότητα -για να μην πούμε ότι έγινε και υποχρεωτικό- να δηλώνονται βοσκοτόπια σε άσχετες περιοχές της χώρας, προκειμένου να πληρούνται τα κριτήρια της ΚΑΠ και να πάρει ένας κτηνοτρόφος την επιδότησή του. Επίσημη κρατική πολιτική ήταν αυτό και με τη σύμφωνη γνώμη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ας κάνουν τώρα διάφοροι ξαφνικά τους έκπληκτους. Καθόλου δεν σας αθωώνουν αυτά. Ίσα-ίσα υπογραμμίζουν τις ευθύνες σας ως κόμματα που έχετε κυβερνήσει ξανά και ξανά σε αυτή τη χώρα, υλοποιώντας την ΚΑΠ και όλες τις ευρωενωσιακής κατευθύνσεις.

Εσείς, όμως, παριστάνοντας και τα έξυπνα πουλιά, δεν μείνατε εκεί. Πατήσατε πάνω σε αυτά και στήσατε όλο αυτό το πανηγύρι της ρεμούλας. Αλλά το έξυπνο πουλί από τη μύτη πιάνεται και θα τιμωρηθείτε για όσα κάνατε, γιατί αυτό ζητάει όλος ο ελληνικός λαός και πρώτοι απ' όλους οι αγρότες, που εδώ και χρόνια έχουν βασικό αίτημα στις κινητοποιήσεις τους τη σύνδεση της επιδότησης με την πραγματική παραγωγή, κόντρα στις προβλέψεις της ΚΑΠ.

Καμία αντίρρηση δεν έχουμε ως κόμμα να αναδειχθούν και να διερευνηθούν όλα τα παραπάνω με όλους τους πρόσφορους τρόπους. Άλλωστε και εμείς έχουμε προτείνει εξεταστικές επιτροπές στο παρελθόν, αν και ξέρουμε τους αντικειμενικούς περιορισμούς τους. Στην περίπτωση του εγκλήματος των Τεμπών, μάλιστα, ήταν απαραίτητο να το κάνουμε τότε, αφού μέχρι εκείνη τη στιγμή δεν είχε έρθει ακόμα στη Βουλή δικογραφία για το κύριο έγκλημα, τη σύγκρουση που κόστισε τη ζωή σε πενήντα επτά ανθρώπους, παρά μόνο για την οικονομική ζημία της Ευρωπαϊκής Ενώσεις από τη μη υλοποίηση των συμβάσεων.

Από τη στιγμή, όμως, που τώρα έχει διαβιβαστεί η δικογραφία στη Βουλή με συγκεκριμένες αναφορές σε ονόματα Υπουργών και αφού εξαιτίας του απαράδεκτου νόμου περί ευθύνης Υπουργών, η δικαιοσύνη δεν μπορεί να προχωρήσει τη διερεύνηση για αυτούς και μπορεί να το κάνει μόνο η Βουλή, αυτό που πρέπει οπωσδήποτε εδώ και τώρα να γίνει είναι η συγκρότηση προανακριτικής επιτροπής. Να συγκροτηθεί προανακριτική επιτροπή κανονική και όχι άλλο ένα φιάσκο σαν αυτές του Τριαντόπουλου και του Καραμανλή, που έκλεισαν άρον-άρον -η δεύτερη μάλιστα μόλις σήμερα-, χωρίς να επιτελέσουν κανένα απολύτως έργο, γιατί ξέρατε ότι αυτό θα σας εξέθετε, πόσο μάλλον που τίθενται και ζητήματα παραγραφής αδικημάτων σε λίγο καιρό.

Όλα τα υπόλοιπα, όπως η εξεταστική που ζητάτε, είναι εκ του πονηρού σήμερα και είναι εκ μέρους σας υπεκφυγή και απροκάλυπτη απόπειρα συγκάλυψης ευθυνών. Αυτά, για να είμαστε εξηγημένοι.

Μιας και αναφέρθηκα στο έγκλημα των Τεμπών, να περάσω και στο σημερινό νομοσχέδιο, το οποίο φέρνετε κάτω από τον παραπλανητικό τίτλο «Αναβάθμιση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων». Δυόμισι χρόνια μετά τα Τέμπη συνεχίζετε να πορεύεστε στις ίδιες ράγες που μας οδήγησαν εκεί και που ενάντια τους έχουν διαδηλώσει ξανά και ξανά εκατομμύρια άνθρωποι σε ολόκληρη την Ελλάδα. Γυρνάτε ξανά στον τόπο του εγκλήματος και στις αιτίες αυτού του εγκλήματος, βαδίζετε ξανά στις ράγες της απελευθέρωσης, της παραπέρα εμπορευματοποίησης των σιδηροδρομικών μεταφορών, ακολουθώντας και εδώ τις σχετικές κατευθύνσεις της συνήθως ύποπτης Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Θεσπίζετε, όπως λέτε, νέα συστήματα επόπτευσης. Αλήθεια, όλα αυτά τα συστήματα ποια γραμμή θα εποπτεύουν; Αυτή που σε ένα μεγάλο τμήμα στη Θεσσαλία είναι ακόμα μόνη και χωρίς φωτοσήματα μετά τις καταστροφές από την κακοκαιρία «Daniel»; Αυτή τη γραμμή που σε ορισμένα σημεία έχει τις ίδιες ράγες εδώ και εξήντα χρόνια; Αυτή τη γραμμή που δεν έχει ακόμα ολοκληρωμένη τηλεδιοίκηση και ETCS; Αυτή τη γραμμή με τις διαβάσεις-καρμανιόλες, όπως στην Πάτρα, όπου από θαύμα σήμερα δεν θρηνήσαμε θύμα, ενώ είναι η ίδια διάβαση στην οποία είχαμε και άλλη σύγκρουση με αυτοκίνητο τον περασμένο Απρίλιο;

Όλα αυτά τα συστήματα θα εποπτεύουν την ποιότητα, την καταλληλότητα, την αξιοπιστία ποιων μηχανών, ποιων βαγονιών; Αυτών που έπρεπε να έχουν πεταχτεί εδώ και χρόνια, όπως ομολογούν οι ίδιοι παράγοντες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά παρ' όλα αυτά, τα πιστοποιούν οι ίδιοι;

Δίνετε έμφαση όχι στην αποτελεσματικότερη εκπαίδευση, αλλά στη συνεχή αξιολόγηση του προσωπικού και στην εύκολη επιβολή κυρώσεων, μέχρι και απόλυση. Προσπαθείτε έτσι να πείσετε την ελληνική κοινωνία ότι μέχρι τώρα δεν υπήρχε κανένας έλεγχος, καμιά αξιολόγηση των εργαζομένων και ότι αυτοί είναι οι υπαίτιοι για τη σημερινή κατάσταση του σιδηρόδρομου. Χωρίς να το λέτε έτσι, τους αποδίδετε και πάλι την ευθύνη για το έγκλημα των Τεμπών, όπως σπεύσατε να κάνετε από την πρώτη στιγμή, μιλώντας για αποκλειστικά ανθρώπινο λάθος, για να τα στρίψετε αργότερα, κάτω από την κατακραυγή του κόσμου.

Πάτε και σε αυτό το ζήτημα να βγάλετε λάδι την πολιτική της Κυβέρνησής σας, αλλά και των προηγούμενων κυβερνήσεων, που, υλοποιώντας αυτές τις πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τεμάχισαν, απελευθέρωσαν, ιδιωτικοποίησαν τον σιδηρόδρομο και τον έβαλαν να λειτουργεί με μόνο σκοπό το κέρδος και σίγουρα όχι με σκοπό την ασφάλεια.

Κουβέντα δεν λέτε για την ανάγκη κάλυψης όλων των κενών θέσεων εργασίας στη «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος ΜΑΕ», αλλά και τη Hellenic Train με μόνιμο προσωπικό, παρ' όλο που γνωρίζετε ότι η έλλειψη προσωπικού αυξάνει τον χρόνο εργασίας, εντατικοποιεί την εργασία, καταπονεί τους εργαζόμενους και δημιουργεί προϋποθέσεις τραγικών λαθών.

Με τις διατάξεις του παρόντος νομοσχεδίου συνεχίζετε στον ίδιο απαράδεκτο δρόμο, με οκτάμηνες συμβάσεις, βαφτίζοντας «πρόσκαιρες» ή «παροδικές» τις σχετικές εργασίες, που είναι όμως, όπως ξέρουμε, πάντα απαραίτητες. Κρατάτε στο καθεστώς της παροχής υπηρεσιών, που σημαίνει ότι δεν ξέρουν αν τον επόμενο μήνα θα έχουν δουλειά, κρίσιμα πόστα για την ασφάλεια, όπως αυτά του σταθμάρχη ή του κλειδούχου.

Κατά τα άλλα, επιβεβαιώνετε την πληρωμή για τα έτη 2024 και 2025 προς την Hellenic Train της αμαρτωλής αποζημίωσης των

50 εκατομμυρίων τον χρόνο, για την οποία έχει βουίξει όλη η χώρα. Προσέξτε μη χάσουμε την ιταλική εταιρεία από πελάτη και στεναχωρηθεί και η άλλη εκεί, η «Μουσολινο - Μελόνι».

Βασική προτεραιότητά σας, λοιπόν, είναι και παραμένει η παραπέρα προώθηση της αμαρτωλής επιχειρηματικής δραστηριότητας στους σιδηροδρόμους. Γι' αυτό και συνεχίζετε τον ίδιο αδιέξοδο δρόμο και γι' αυτό δεν πρόκειται η χώρα να έχει ασφαλή σιδηρόδρομο ούτε το 2027, όπως έχετε πει, ούτε ποτέ, εάν δεν ανατραπεί συνολικά αυτή η πολιτική.

Και βέβαια, αυτό δεν αφορά μόνο στον σιδηρόδρομο, αλλά συνολικά τις δημόσιες συγκοινωνίες. Και παρ' όλο που δεν είναι αντικείμενο του νομοσχεδίου, δεν μπορώ να μη σχολιάσω το χάλι που βλέπουμε και που βιώνει ο κόσμος στα μέσα μεταφοράς, ιδιαίτερα της Αττικής και της Θεσσαλονίκης, με συνεχείς βλάβες, με ατελείωτες αναμονές στις στάσεις, μέσα στον καύσωνα, με βαγόνια - κινητούς φούρνους, ειδικά στον ΗΣΑΠ εδώ, εξαιτίας της έλλειψης κλιματισμού. Είναι ένα χάλι που, εκτός των άλλων, είναι πολύ επικίνδυνο, όπως αποδείχθηκε και από τη σύγκρουση των λεωφορείων στη Βούλα, με τους οδηγούς να εκτελούν βάρδιες δεκαέξι συνεχών ωρών. Καλά ακούσατε, δεκάξι ώρες πάνω στο τιμόνι και μετά, έχετε και το θράσος να μιλάτε για ανθρώπινα λάθη!

Στην ίδια αντιλαϊκή κατεύθυνση, όμως, είναι και άλλα νομοσχέδια που ετοιμάζεστε να φέρετε, όπως το έκτρωμα για τη δεκατριάωρη εργασία, κατά παραγγελία των αφεντικών, δηλαδή των μονοπωλιακών ομίλων, που θέλουν να έχουν εντελώς λυμένα τα χέρια τους, για να ξεζουμίζουν και άλλο τους εργαζόμενους, όσο και όποτε αυτοί θέλουν.

Είναι, επίσης, το πογκρόμ που ετοιμάζετε απέναντι σε δημοσίους υπαλλήλους, που αγωνίζονται και διεκδικούν με το νέο Πειθαρχικό Δίκαιο που φέρνετε, που αντιμετωπίζει ως πειθαρχικά παραπτώματα ενέργειες και δράσεις που συνδέονται με την πολιτική, συνδικαλιστική, αντιπολεμική δράση τους. Διότι, φυσικά, στόχος σας δεν είναι οι επίορκοι υπάλληλοι και οι πράξεις που εμπίπτουν στο κοινό Ποινικό Δίκαιο, οι οποίες αντιμετωπίζονται και με την ισχύουσα άλλωστε νομοθεσία. Άλλωστε, το πώς εννοείτε εσείς τους έντιμους δημοσίους υπαλλήλους το είδαμε στο σκάνδαλο του ΟΠΕΚΕΠΕ, όπου όσοι έκαναν πραγματικά τίμια τη δουλειά τους είτε κυνηγήθηκαν είτε λοιδορήθηκαν.

Επίσης, είναι το νομοσχέδιο που φέρνετε για τις επιστροφές προσφύγων και μεταναστών, με το οποίο βάλατε σε εφαρμογή το απαράδεκτο Σύμφωνο της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη Μετανάστευση και βέβαια, έρχεται σε συνέχεια της κατάρτισης τροπολογίας που ψηφίσατε την προηγούμενη εβδομάδα για πάγωμα των αιτήσεων ασύλου.

Μην πω τώρα για τη Συνθήκη της Γενεύης και σηκωθεί πάλι ο κ. Πλεύρης -καλά δεν είναι σήμερα εδώ, αλλά κάπου θα ακούει, από το γραφείο του- και αρχίσει εκεί πάλι ή κάποιος άλλος από εσάς που μπορεί να έχει εξουσιοδοτήσει -δεν ξέρω- εκείνα τα ανιστόρητα μπαρμπούτσαλα για την πρώην Σοβιετική Ένωση. Διότι το θέμα είναι πάρα πολύ σοβαρό και ας το διαχειρίζονται, δυστυχώς, επικίνδυνοι, ανιστόρητοι και εμπαθείς άνθρωποι.

Θα μιλήσουμε, λοιπόν, για όλα αυτά τα νομοσχέδια που φέρνετε ή φέρατε αναλυτικά και στην ώρα τους, φυσικά και κυρίως, θα μιλήσουν και οι εργαζόμενοι εκεί έξω. Να είστε σίγουροι για αυτό!

Φυσικά, τίποτε από τα παραπάνω, όπως και τίποτα συνολικά από την πολιτική που προωθείτε δεν είναι άσχετο με την περίοδο της πολεμικής προπαρασκευής που διανύουμε και που, εκτός των άλλων, απαιτεί ένταση εκμετάλλευσης, ένταση της καταστολής και γενικώς, τα κεφάλια μέσα για τους εργαζόμενους, για να υλοποιείται απρόσκοπτα και η επικίνδυνη εμπλοκή της Ελλάδας και να κάνουν πάρτι στις πλάτες των λαών τα πολεμικά μεγαθήρια και εταιρείες.

Και εδώ κάθε προσπάθεια εφησυχασμού έχει πάει στον κουβά. Κάθε λίγο και λιγάκι τα ευρωατλαντικά παπαγαλάκια κηρύσσουν τη λήξη δήθεν του πολέμου και όλο νέα και νέα επεισόδια όξυνσης έχουμε. Τώρα, ο ειρηνοποιός Τραμπ, που μας έλεγε και εδώ μέσα ο κ. Βελόπουλος, ετοιμάζεται να στείλει νέα παρτίδα αμερικάνικων όπλων στον Ζελένσκι, ενώ φέρεται να συζητά μαζί του και για χτυπήματα μέσα στη Μόσχα, γιατί, όπως λέει, τον έχει απογοητεύσει τώρα ο Πούτιν, ρίχνοντας έτσι όμως νέο λάδι στη φωτιά του πολέμου στην Ουκρανία.

Αντικειμενικά, το βέλος των εξελίξεων δείχνει προς την κατεύθυνση της όξυνσης. Οι διάφοροι ανταγωνισμοί οξύνονται και αλληλοδιαπλέκονται και όποιος δεν το παίρνει υπ' όψιν αυτό ή το κρύβει επιμελώς, ιδιαίτερα σε ό,τι έχει να κάνει με τα ζητήματα εδώ στην περιοχή μας και τα κυριαρχικά δικαιώματα της χώρας μας, είναι το λιγότερο αναξιόπιστος και ανίκανος, αν όχι επικίνδυνος.

Αυτό δείχνει και η περίπτωση της Λιβύης. Δεν πάνε τέσσερις μήνες από τότε που η Κυβέρνηση ανακοίνωνε μετά βαΐων και κλάδων την παράδοση άλλων δύο θαλασσίων οικοπέδων νότια της Κρήτης στο αμερικάνικο μονοπώλιο της Chevron. Και τι δεν ακούσαμε και τι δεν διαβάσαμε τότε, προφανώς καθ' υπόδειξη και της Κυβέρνησης! Μιλούσαν για έμπρακτη αμφισβήτηση του τουρκολιβυκού συμφώνου - μνημονίου. Έγραφαν: «Αμερικάνικη πολυεθνική που αναγνωρίζει έμπρακτα την ελληνική ΑΟΖ στην περιοχή, έρευνες με ασπίδα Τραμπ» και ένα κάρο τέτοιου είδους ανοησίες.

Όπως πάντα, ο σκοπός ήταν να πειστεί ο λαός ότι οι συμμαχίες με τους ιμπεριαλιστές, η παράδοση του φυσικού πλούτου της χώρας σε αμερικανικά και άλλα μονοπώλια, τάχα αποτελούν ασπίδα προστασίας απέναντι στις αμφισβητήσεις.

Σήμερα, μόλις λίγες εβδομάδες αργότερα, το ψέμα καταρρέει ξανά με πάταγο. Η υποβολή εκ μέρους του καθεστώτος της Λιβύης ρηματικών διακοινώσεων στον ΟΗΕ κατά της Ελλάδας, αλλά και για τον καθορισμό των εξωτερικών ορίων της υφαλοκρηπίδας της στη βάση του παράνομου τουρκολιβυκού συμφώνου, εκθέτει για μια ακόμη φορά την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και τον όλο εφησυχασμό που καλλιεργούσε.

Στο πλαίσιο αυτό, το καθεστώς της Λιβύης εργαλειοποιεί και τα προσφυγικά ρεύματα, όπως άλλωστε κάνει και η Κυβέρνηση εδώ, με βάση τις αντιδραστικές και αδιέξοδες τελικά πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Μάλιστα, γράφεται ότι είναι ότι είναι η ίδια η Chevron που έχει επιταχύνει διαδικασίες για την παραχώρηση οικοπέδων από το καθεστώς της Λιβύης σε αυτό που θεωρεί δική της ΑΟΖ, αφού τη συμφέρει να τα συνδυάσει με τα οικόπεδα που έχει πάρει από την Ελλάδα νότια της Κρήτης και να κάνει οικονομία κλίμακας, όπως λέγεται στη γλώσσα των επιχειρήσεων.

Και βέβαια, δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι η σημερινή χαοτική κατάσταση στη Λιβύη προέκυψε μετά από στρατιωτική επέμβαση των Ηνωμένων Πολιτειών, του ΝΑΤΟ, της Ευρωπαϊκής Ένωσης το 2011, με την ολόπλευρη στήριξη της τότε κυβέρνησης του ΠΑΣΟΚ και τη σύμπλευση και άλλων κομμάτων του ευρωατλαντισμού, δηλαδή της Νέας Δημοκρατίας, του ΣΥΡΙΖΑ κ.λπ.. Το ίδιο ακριβώς έγινε και πρόσφατα στην περίπτωση της Σύριας, με τη στήριξη της πτώσης της κυβέρνησης Άσαντ από τους τρομοκράτες τζιχαντιστές, όπου επίσης επικρατεί χάος σήμερα.

Αυτό που αποδεικνύεται ξανά και ξανά είναι το αντίθετο από όλα αυτά που υποστηρίζετε. Είναι ότι η συμμετοχή της Ελλάδας στους ιμπεριαλιστικούς σχεδιασμούς και, μάλιστα σε ρόλο και σημαιοφόρου, δεν συνεπάγεται κατοχύρωση κυριαρχικών δικαιωμάτων, αλλά ευθεία υπονόμευσή τους.

Αυτή την εμπλοκή, αυτούς τους σχεδιασμούς, πρέπει να στοχεύσει πρώτα από όλα η πάλη του ελληνικού λαού, που χρειάζεται να ενταθεί απέναντι σε αυτές τις επικίνδυνες εξελίξεις.

Τον δρόμο τον δείχνουν αυτές τις μέρες οι λιμενεργάτες του Πειραιά, για παράδειγμα, οι οποίοι, έχοντας τη συμπαράσταση δεκάδων ακόμα σωματείων και φορέων, στην πραγματικότητα της πλειοψηφίας του ελληνικού λαού, αρνούνται να ξεφορτώσουν τα φορτία με τις σφαίρες που προορίζονται για τις ένοπλες δυνάμεις του κράτους - δολοφόνου του Ισραήλ και από εκεί για τα κορμιά των παιδιών της Παλαιστίνης.

Αυτή είναι η δύναμη που έχει η εργατική τάξη και ο λαός μας να ορθώνει εμπόδια σε σχεδιασμούς των αντιπάλων του. Ας πάει να τα ξεφορτώσει, αν θέλει, ο κ. Γεωργιάδης, που ξημεροβραδιάζεται στα κοινωνικά δίκτυα να γράφει αναρτήσεις υπέρ του Ισραήλ και να βαφτίζει «αντισημίτη» όποιον καταδικάζει τη γενοκτονία.

Καμία επανάπαυση, λοιπόν, καμιά ανάπαυλα δεν χωρά στην πάλη ενάντια σε αυτόν τον κατήφορο, ιδιαίτερα της πολεμικής

εμπλοκής, ενάντια στο σύνολο επίσης της αντεργατικής και αντιλαϊκής πολιτικής, που ξεδιπλώνεται και αυτό το διάστημα, καλοκαιριάτικα, με μεγάλη σφοδρότητα.

Η οργή του ελληνικού λαού για τις νέες θυσίες που τον καλείτε να κάνει, για τα εγκλήματα και τα σκάνδαλα που γεννά η ίδια η πολιτική σας, σήμερα πρέπει να μεταφραστεί σε καμία εμπιστοσύνη στην Κυβέρνηση και στα κόμματα του συστήματος, που τον σέρνουν συνεχώς προς τον όλεθρο.

Θα τα ξαναπούμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Πριν περάσουμε στον κατάλογο των ομιλητών, ζήτησε τον λόγο ο κύριος Υπουργός.

Για μια παρέμβαση, κύριε Υπουργέ;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ναι.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Απευθυνόμενος στον Γενικό Γραμματέα του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας, ο οποίος, με ειλικρινές, ελπίζω, ενδιαφέρον, αναφέρθηκε στο περιστατικό σύγκρουσης τρένου με ΙΧ στην Πάτρα, θέλω να ενημερώσω για τα εξής. Επειδή, φαντάζομαι, όσοι έχουμε ενδιαφέρον έχουμε δει το βίντεο από τη σύγκρουση, φαίνεται ξεκάθαρα ότι πρόκειται για μία ισόπεδη διάβαση με αυτόματο σύστημα, όπου οι μπάρες λειτούργησαν κανονικά και τα φωτοσήματα επίσης λειτούργησαν κανονικά και ένα ΙΧ για άγνωστο λόγο έχει υπερβεί αυτές τις κλειστές μπάρες, χωρίς να φρενάρει καθόλου, και συγκρούεται με ένα τρένο.

Πέντε μέρες πριν ο Δήμαρχος Πάτρας έχει λάβει μια επιστολή από το Σωματείο Μηχανοδηγών. Τι λέει αυτή η επιστολή; Λέει ότι σε αρκετά σημεία χρειάζονται παρεμβάσεις του δήμου, διότι δημιουργούνται θέματα ορατότητας. Και μάλιστα, υπάρχουν κι άλλα σημεία όπου από αυτοσχέδιες ισόποσες διαβάσεις πολίτες της Πάτρας, που έχουν κόψει συρματοπλέγματα ή οτιδήποτε άλλο, περνούν από τις γραμμές του τρένου, έχοντας δημιουργήσει έναν πολύ μεγάλο κίνδυνο. Και ζητούν την παρέμβασή του.

Μετά την ψήφιση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, όπου αυστηροποιήσαμε μια σειρά από μέτρα που αφορούν την παράνομη υπέρβαση ισόπεδων διαβάσεων τρένου, έστειλα κι εγώ μια επιστολή σε όλους τους δημάρχους και στον κ. Πελετίδη, στην οποία αναφέρω ποια είναι αυτά τα οποία πρέπει να κάνει ο κάθε δήμος για τη σήμανση, για την προστασία ισόπεδων διαβάσεων και για μία σειρά από άλλα μέτρα.

Σας παρακαλώ, λοιπόν, επειδή φαντάζομαι καλοπροαίρετα το λέτε κι εσείς, να μεταφέρετε στον Πελετίδη, που ανήκει στο κόμμα σας, το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας, αυτά τα αναγκαία μέτρα τα οποία πρέπει να πάρει.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΡΙΝΟΣ: Γι' αυτό θα γίνεστε πιο επικίνδυνοι. Πετάτε τη «μπάλα» αλλού πάντα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ο ΟΣΕ έχει πολλή δουλειά να κάνει μπροστά του. Στο συγκεκριμένο σημείο που έγινε η σύγκρουση σήμερα έχει κάνει τη δουλειά του, έχει βάλει αυτόματη μπάρα, έχει βάλει φωτοσήμανση, έχει βάλει ηχοσήμανση και έχει βάλει και κάμερες, τις κάμερες τις οποίες καταλαβαίνουμε τώρα για ποιο λόγο δεν τις ψηφίζει το ΚΚΕ. Το καταλαβαίνουμε.

Αυτό το οποίο ζητώ -διότι δεν είναι κομματικό το ζήτημα, αφορά προστασία ζωής- είναι να κάνει ο Δήμος Πάτρας, όπως και οι υπόλοιποι δήμαρχοι, τη δουλειά του, να φροντίσει στο συγκεκριμένο σημείο που δεν έχει ορατότητα, όπως λένε οι μηχανοδηγοί του Σωματείου, οι οποίοι δεν είναι της Νέας Δημοκρατίας, να κάνει τη δουλειά του. Σας παρακαλώ λοιπόν να το μεταφέρετε.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΥΤΣΟΥΜΠΑΣ (Γενικός Γραμματέας της Κεντρικής Επιτροπής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας): Ζητώ τον λόγο, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Παρακαλώ, κύριε Κουτσούμπα.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΥΤΣΟΥΜΠΑΣ (Γενικός Γραμματέας της Κεντρικής Επιτροπής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας): Δεν περίμενα τίποτα από τον Υπουργό της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας. Η ίδια τακτική! Πάντα να μεταθέτουν αλλού τις μεγάλες εγκληματικές πολιτικές ευθύνες για την κατάσταση των μέσων μεταφοράς, ιδιαίτερα των σιδηροδρόμων, που αποδεικνύονται και με το παρόν νομοσχέδιο που συζητάμε σήμερα.

Να είναι σίγουροι ότι ο κ. Πελετίδης, όπως ξέρει όλος ο λαός της Πάτρας, που για τρεις συνεχείς τετραετίες τον βγάζει δήμαρχο της τρίτης μεγαλύτερης πόλης της χώρας με ποσοστά πάνω από 60% και 65%, έχει πάρει μέτρα και θα πάρει μέτρα σε ό,τι τον αφορούν.

Οι κυβερνητικές ευθύνες, όμως, είναι τεράστιες. Και πάντα βρίσκουμε έναν δήμαρχο, έναν κοινοτάρχη, έναν σταθμάρχη, έναν μηχανοδηγό για να μεταφέρουμε τις ευθύνες ή για να αφήσουμε την εντύπωση ότι έχουν τις κύριες ευθύνες. Πρέπει να ντρέπεστε!

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ορίστε, κύριε Υπουργέ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Δεν είναι κακό πράγμα, κύριε Πρόεδρε, να αγαπάτε την ευθύνη. Εσείς στο Κομμουνιστικό Κόμμα ισχυρίζεστε ότι είστε άνθρωποι έντιμοι, ότι είστε καθαροί. Δεν είναι κακό πράγμα να αγαπάτε την ευθύνη.

Έχουν καταθέσει ερωτήσεις οι Βουλευτές σας και καλά κάνουν. Εγώ το ενθαρρύνω αυτό. Αν δεν κάνω λάθος, ο κ. Καραθανασόπουλος μου έχει καταθέσει ερώτηση για τις ισόπεδες διαβάσεις.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΥΤΣΟΥΜΠΑΣ (Γενικός Γραμματέας της Κεντρικής Επιτροπής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας): Λες για το ΚΚΕ να πάρει την ευθύνη; Δεν ντρέπεστε;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Μην εκνευρίζεστε. Έχει ο δήμαρχός σας ευθύνη σε αυτό το πράγμα...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΥΤΣΟΥΜΠΑΣ (Γενικός Γραμματέας της Κεντρικής Επιτροπής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας): Εσείς είστε εκνευρισμένος τώρα. Εγώ είμαι εκνευρισμένος;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Εγώ σας λέω να μεταφέρετε του δημάρχου σας, που ανήκει στο ΚΚΕ, ότι πρέπει να κάνει παρεμβάσεις. Το ζητάνε οι μηχανοδηγοί.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΥΤΣΟΥΜΠΑΣ (Γενικός Γραμματέας της Κεντρικής Επιτροπής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας): Κι εγώ σου απάντησα ότι εκείνος θα κάνει παρεμβάσεις.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Το ζητάνε οι μηχανοδηγοί οι οποίοι καθημερινά περνούν από εκεί και βλέπουν περιστατικά που τους ανησυχούν.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Στο μικρόφωνο για να καταγράφεται.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΥΤΣΟΥΜΠΑΣ (Γενικός Γραμματέας της Κεντρικής Επιτροπής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας): Εσείς τι κάνετε να μας πείτε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Έχω στείλει επιστολή κι έχω απαντήσει σε ερώτηση που έχει κάνει ο δικός σας Βουλευτής, ο κ. Καραθανασόπουλος ότι αυτόματα συστήματα ισόπεδων διαβάσεων πρέπει να τοποθετηθούν. Εδώ, λοιπόν, είχε τοποθετηθεί η αυτόματη μπάρα. Κι έκλεισε κανονικά. Και δούλευε το σύστημα. Για ποιον λόγο ο δήμος δεν έχει κάνει τη δουλειά του ακόμη;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΥΤΣΟΥΜΠΑΣ (Γενικός Γραμματέας της Κεντρικής Επιτροπής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας): Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο γιατί συνεχίζει να είναι θρασύς ο κύριος Υπουργός.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Παρακαλώ, έχετε τον λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΥΤΣΟΥΜΠΑΣ (Γενικός Γραμματέας της Κεντρικής Επιτροπής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας): Γιατί το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας πάντα είναι μπροστά σε όλες τις διεκδικήσεις και στην επίλυση προβλημάτων που αφορούν τους ανθρώπους. Και ο Πελετίδης στην Πάτρα επιλύει τα ζητήματα αυτά και το Κομμουνιστικό κόμμα Ελλάδας βρίσκεται μπροστά. Εδώ όμως δεν είμαστε ούτε δημοτικό συμβούλιο Πάτρας, ούτε λαϊκή συνέλευση Πάτρας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Να κάνει έργα. Του τα έχουμε πει.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΥΤΣΟΥΜΠΑΣ (Γενικός Γραμματέας της Κεντρικής Επιτροπής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας): Εδώ είναι η Βουλή, είστε η Κυβέρνηση και εσείς να μας πείτε τι ενέργειες, τι χρήματα δίνετε στους δήμους, τι χρηματοδότηση, τι απαραίτητες ενέργειες κάνετε για την προστασία των πολιτών, για την ασφάλεια των συγκοινωνιών και για όλα αυτά. Σε αυτά να απολογηθείτε.

Η Αντιπολίτευση στην Πάτρα ας κάνει κριτική στον Πελετίδη. Εγώ είμαι σίγουρος ότι ο Πελετίδης θα επιλύσει το πρόβλημα σε ό,τι περνά από το χέρι του και όσες αρμοδιότητες έχει να το κάνει αυτό. Εσείς τι θα κάνετε;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Εδώ θα είμαστε.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΥΤΣΟΥΜΠΑΣ (Γενικός Γραμματέας της Κεντρικής Επιτροπής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας): Εσείς τι θα κάνετε είναι το θέμα. Και εδώ δεν μας λέτε τίποτα. Μας λέτε για τον Πελετίδη.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Εμείς βάλαμε αυτόματο σύστημα.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΥΤΣΟΥΜΠΑΣ (Γενικός Γραμματέας της Κεντρικής Επιτροπής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας): Δεν ντρέπεστε λίγο; Δεν ντρέπεστε; Και συνεχίζετε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Εσείς να ντραπείτε.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΥΤΣΟΥΜΠΑΣ (Γενικός Γραμματέας της Κεντρικής Επιτροπής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας): Είστε θρασύτατος. Συνεχίζετε. Αν θέλετε κάτι, να πείτε στον Αρχηγό σας, τον Πρόεδρο της Κοινοβουλευτικής σας Ομάδας, να μου απαντήσει. Και πολύ ώρα κράτησε η συζήτηση μαζί σας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ευχαριστώ πολύ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Παρέμβαση θέλετε να κάνετε;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Νομίζω ότι μπορούν να αποφεύγονται οι εντάσεις αλλά να αποκατασταθεί και η αλήθεια διότι οι μηχανοδηγοί έχουν στείλει επιστολές στους τοπικούς άρχοντες, τους δημάρχους, που επισημαίνουν τις ανοιχτές διαβάσεις και σαφέστατα, όπως ορίζει η αρμοδιότητα του ΟΣΕ, ζητούν και από τους δημάρχους να συνδράμουν προς τον ΟΣΕ για να διευθετήσει και να κλείσει τις διαβάσεις στις οποίες γίνονται αυτά τα περιστατικά. Δηλαδή, κάποια στιγμή η μέθοδος διάχυσης των ευθυνών προς τις προηγούμενες κυβερνήσεις ή προς τις τοπικές αρχές πρέπει να σταματήσει. Δεν μπορεί, δηλαδή, εδώ να έχουμε μια Κυβέρνηση γενικώς της μη ευθύνης, της γενικής εποπτείας, του καθόλου ελέγχου.

Τέλος πάντων ολοκληρώνω με το εξής, κύριε Πρόεδρε, και ευχαριστώ. Δεν θα κάνω χρήση της δευτερολογίας. Μόνο ένα λεπτό. Σήμερα η Κομισιόν εξέδωσε το δελτίο της δέσμης παραβάσεων για τον Ιούλιο. Πριν λίγες μέρες ο ΣΥΡΙΖΑ έκανε ερώτηση επειδή η χώρα μας παραπέμπεται επί παραβάσει καθώς δεν εφαρμόζει δύο οδηγίες οι οποίες αφορούν μειωμένο συντελεστή ΦΠΑ, κύριε Κυρανάκη, σε τρόφιμα και φάρμακα, η πρώτη και στις μικρές επιχειρήσεις η άλλη. Δυστυχώς, οι εξελίξεις μας πρόλαβαν διότι από την αδράνειά σας περάσαμε στο επόμενο στάδιο: στο στάδιο της αιτιολογημένες γνώμης. Σας ενημερώνω ότι είναι τρία τα στάδια για την παραπομπή της χώρας στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο. Προειδοποιητική επιστολή, αιτιολογημένη γνώμη, παραπομπή. Είμαστε, λοιπόν -και θα το καταθέσω στα Πρακτικά- ένα βήμα πλέον πριν την παραπομπή της χώρας στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο επειδή αρνείστε να εφαρμόσετε ευρωπαϊκή Οδηγία που λέει μειωμένο ακόμα και μηδενικό συντελεστή σε τρόφιμα και φάρμακα και δυνατότητα στις μικρές επιχειρήσεις να πωλούν εμπορεύματα και υπηρεσίες χωρίς να χρεώνονται ΦΠΑ. Ιδού. Εδώ είναι η αδράνειά σας και η εμμονή σας. Είστε έτοιμοι να παραπεμφθεί η χώρα στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο επειδή αρνείστε να μειώσετε τον ΦΠΑ. Επιτέλους, φαίνεται ότι εδώ θα πρέπει να έχουμε και μία μόνιμη εγκατάσταση των ελεγκτικών ευρωπαϊκών αρχών διότι οι υπηρεσίες με τις οποίες αναπτύσσει σχέσεις η χώρα μας είναι η ευρωπαϊκή εισαγγελία και η Κομισιόν, όταν παραβαίνουμε το Ενωσιακό Δίκαιο.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Νικόλαος Παππάς καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Καλώς.

Συνεχίζουμε με τον κατάλογο ομιλητών. Καλούμε στο Βήμα τον κ. Βρεττάκο Γεώργιο από τη Νέα Δημοκρατία. Είχε γίνει μια αλλαγή με τον κ. Καπάτο. Μετά είναι η κ. Καραμπατσώλη, μετά ο κ. Κατσώτης ο οποίος μαζί με έναν άλλον συνάδελφο κρατούνται από το πρωί, από την πρώτη ομάδα ομιλητών. Δεν είχαν μιλήσει. Μετά ο κ. Δελβερούδης. Μετά συνεχίζουμε με τον κ. Δελή, τον κ. Μπιμπίλα και πάει λέγοντας.

Ελάτε, κύριε Βρεττάκο. Έχετε τον λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΡΕΤΤΑΚΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, άκουσα κι εγώ με προσοχή τον Πρόεδρο του ΚΚΕ να αναφέρεται στη διάλυση των μέσων μαζικής μεταφοράς στη χώρα μας την ώρα που έχουμε 529 νέα ηλεκτρικά λεωφορεία να κινούνται στους δρόμους. Μόλις χτες εγώ μίλαγα με ανθρώπους που μου λένε ότι έχει αλλάξει η εικόνα. Μέχρι το τέλος του χρόνου θα είναι 1.000. Την ώρα που άκουσα για τον ΗΣΑΠ ότι όλοι οι συρμοί θα ανακατασκευάζονται και από τον Φεβρουάριο θα αρχίσουν να έρχονται καινούργιοι, την ώρα που μιλάμε για την εικοσιτετράωρη λειτουργία του μετρό, έρχεται το ΚΚΕ και λέει για διάλυση των μέσων μαζικής μεταφοράς. Πραγματικά είναι εκτός πραγματικότητας. Βέβαια αυτό εδράζεται στο ότι το ΚΚΕ πιστεύει ότι πρέπει να είμαστε εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης. Και όλα αυτά τα οποία είπα χρηματοδοτούνται από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Αλλά ας μιλήσουμε για το σημερινό νομοσχέδιο. Είναι ένα νομοσχέδιο που πραγματικά αποτελεί μια βαθιά τομή, μια μεταρρύθμιση που διορθώνει παθογένειες δεκαετιών για το ελληνικό σιδηροδρομικό σύστημα. Ο ΟΣΕ, είναι η αλήθεια, μαζί με τις θυγατρικές του εταιρείες, τον ΕΡΓΟΣΕ, τη ΓΑΙΑΟΣΕ, αποτελούσαν διαχρονικά οργανισμούς που δεν κατάφεραν να φτάσουν στο επίπεδο που θα θέλαμε σε ό,τι έχει να κάνει με την ασφάλεια. Ένας οργανισμός μαζί με τις θυγατρικές του με επικαλύψεις αρμοδιοτήτων, δαιδαλώδεις διαδικασίες που τροφοδοτούσαν ακινησία, χρόνια καθυστερήσεις σε έργα, σε συμβάσεις που έμειναν ημιτελή. Η αλήθεια είναι, για να είμαστε συγκεκριμένοι, ότι όλες οι κυβερνήσεις που διαχειρίστηκαν τα ζητήματα του οργανισμού έχουν ευθύνη για τα προβλήματα αλλά και για τη διαιώνιση τους. Και προφανώς μέρος αυτής της ευθύνης βαρύνει και τη δικιά μας διακυβέρνηση. Και πιστεύω ότι η αυτοκριτική σε αυτή τη φάση είναι κάτι σημαντικό για να μπορέσουμε να προχωρήσουμε μπροστά.

Ο ΟΣΕ πορευόταν μέσα σε ένα τοπίο γραφειοκρατίας, συντεχνιών, δυσλειτουργιών, καθυστερήσεων. Μια εικόνα που σε τίποτα δεν θυμίζει μια σύγχρονη ευρωπαϊκή χώρα, όπως την οραματιζόμαστε. Κι όλα αυτά δημιούργησαν ένα σιδηροδρομικό δίκτυο που δεν είχε προφανώς το επιθυμητό επίπεδο ασφάλειας. Και δυστυχώς πριν δύο χρόνια αυτό το πληρώσαμε με τον πιο τραγικό τρόπο, με την τραγωδία των Τεμπών που δεν ήταν απλά ένα δυστύχημα. Ήταν το αποτέλεσμα αυτής της διαχρονικής παθογένειας σε συνδυασμό με τραγικά πολλά ανθρώπινα λάθη που άφησαν το περιθώριο να συμβεί αυτό το αδιανόητο, δηλαδή να χαθούν τόσο άδικα τόσοι πολλοί άνθρωποι και μάλιστα περισσότεροι νέοι. Ένα από τα σημαντικότερα αιτήματα της κοινωνίας -προσωπικό μου αίτημα επίσης αλλά νομίζω και όλης της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Νέας Δημοκρατίας- είναι αυτό που συνοψίζεται σε δύο λέξεις. Ποτέ ξανά. Να κάνουμε ό,τι περνάει από το χέρι μας προκειμένου να διασφαλίσουμε ότι ποτέ ξανά δεν θα βρεθούμε αντιμέτωποι με μία αντίστοιχη τέτοια φρίκη.

Αγαπητέ Υπουργέ, κύριε Κυρανάκη, εσύ μαζί με τους προηγούμενους που πήρες τη σκυτάλη, έχεις τώρα την πολιτική ευθύνη να κάνεις πράξη αυτό το σύνθημα. Και όλοι εμείς οφείλουμε να είμαστε δίπλα σε αυτή την προσπάθεια για να πετύχουμε αυτό το πολύ κρίσιμο εγχείρημα. Με το νομοσχέδιο που συζητάμε σή-

μερα δίνουμε σάρκα και οστά σε αυτή την κοινωνική απαίτηση. Ο αγώνας δεν τελειώνει εδώ. Ο αγώνας σήμερα ξεκινάει μετά και από αυτό το νομοσχέδιο γιατί θα πρέπει να είναι διαρκής και καθημερινή η προσπάθεια για την εφαρμογή του. Γιατί πολλές φορές έχουμε δει στο πολιτικό μας σύστημα να ψηφίζονται νομοσχέδια αλλά να μην έχουν το επιθυμητό αποτέλεσμα. Άρα, λοιπόν, η αποφασιστική εφαρμογή όλων αυτών των διατάξεων που ψηφίζουμε σήμερα θα είναι αυτό για το οποίο θα μας κρίνουν οι πολίτες στο τέλος.

Αν και ο εισηγητής μας ο κ. Βασιλειάδης αναφέρθηκε εκτενώς και ανέλυσε το νομοσχέδιο, θέλω και εγώ να αναφερθώ σε έξι σημεία που θεωρώ πολύ βασικά για τις αλλαγές που φέρνουμε σήμερα.

Το πρώτο είναι το Σύστημα Ακριβούς Γεωεντοπισμού. Τι κάνουμε, λοιπόν, με πολύ γρήγορο τρόπο; Θα δώσουμε ορατότητα σε όλους τους συρμούς, προκειμένου να μπορούν να τους βλέπουν όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς, αλλά μέσα και από μία εφαρμογή να μπορούν να τη βλέπουν και όλοι οι πολίτες, όποιος θέλει. Αυτό πραγματικά δίνει άλλο ένα επίπεδο ασφάλειας, το οποίο το έχουμε τόσο πολύ ανάγκη και είναι μια καινοτομία που δεν μπορώ να φανταστώ πώς κάποιος άνθρωπος μπορεί να διαφωνήσει με αυτό.

Επίσης, ένα δεύτερο πολύ σημαντικό είναι ότι δημιουργούμε ένα ενιαίο κέντρο εποπτείας, που θα λειτουργεί είκοσι τέσσερις ώρες το εικοσιτετράωρο και θα επιβλέπει τα πέντε επιμέρους κέντρα εποπτείας που υπάρχουν, προκειμένου να υπάρχει ένας έλεγχος εικοσιτετράωρος για να προλαμβάνουμε πράγματα και να μπορεί να γίνεται ένας εντοπισμός προβλημάτων και να λύνονται πολύ πιο γρήγορα.

Ένα τρίτο, πολύ σημαντικό, είναι η ψηφιακή εφαρμογή καταγραφής εντολών και παραβάσεων. Πλέον, φεύγουμε από την εποχή με τα χαρτάκια όπου ο καθένας μπορούσε να κάνει ό,τι ήθελε, όπου ο κάθε υπάλληλος μπορεί να νόμιζε ότι με ένα blanco μπορεί να σβήσει τις ευθύνες του και μπαίνουμε σε σφιχτή διαδικασία, όπου ο καθένας θα ξέρει τι κάνει, πότε έδωσε την εντολή, πότε πάτησε το κουμπί και τι είπε.

Άρα, λοιπόν, έτσι -μπαίνω και στο τέταρτο- θα μπορεί να γίνεται μία σφιχτή αξιολόγηση στους υπαλλήλους, να ξέρουμε ποιος κάνει σωστά τη δουλειά του και ποιος δεν την κάνει και μέσα από αυτήν την αξιολόγηση -η οποία θα είναι και με ψυχομετρικά τεστ και με σωματικά- αλλά και μέσα από την πολύ καλύτερη εκπαίδευση, σε συνεργασία με τις Ένοπλες Δυνάμεις, να φτιάξουμε ένα προσωπικό άρτια εκπαιδευμένο μέσα σε ένα αυστηρό πλαίσιο, όπου δεν θα υπάρχει το περιθώριο για να γίνονται αυτά τα λάθη τα οποία ζήσαμε στο παρελθόν. Και προφανώς, όποιος κάνει λάθη, θα πρέπει να τιμωρείται και να τιμωρείται με τέτοιον τρόπο, ώστε να μην υπάρχει κανένα περιθώριο για να παραμένει στη θέση του.

Από την άλλη, ενισχύεται η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων η οποία πρέπει να επιτελέσει τον ρόλο της -ο οποίος είναι πολύ σημαντικός για την ασφάλεια των μετακινήσεων- καθώς και ο Ελληνικός Οργανισμός Διερεύνησης Ατυχημάτων, ο γνωστός ΕΟΔΑΣΑΑΜ, ο οποίος πρέπει να ενισχυθεί και με προσωπικό και με θεσμικές αρμοδιότητες για να μπορούμε να διερευνούμε όλα αυτά. Ενώ, τέλος, μέσα από τη νέα εταιρεία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος», τη μονοπρόσωπη Α.Ε. -αυτή που δημιουργείται- θα μπορούμε να έχουμε πολύ πιο ευέλικτες διαδικασίες, γιατί προφανώς δεν μπορούμε να περιμένουμε την απίστευτη γραφειοκρατία που υπάρχει πολλές φορές στο κράτος. Πρέπει να τρέξουμε ακόμα πιο γρήγορα για να κατορθώσουμε να φτιάξουμε έναν από τους πιο ασφαλείς σιδηροδρόμους στην Ευρώπη.

Όλα αυτά, λοιπόν, είναι πολύ σημαντικές μεταρρυθμίσεις οι οποίες έχουν σχεδιαστεί με πολύ καλό τρόπο και είμαι σίγουρος ότι όταν εφαρμοστούν, θα φέρουν σημαντικές αλλαγές. Ξέρω ότι η Αντιπολίτευση θα πει πάλι το ίδιο: «Όλα είναι μαύρα», «Δεν γίνεται τίποτα», «Τίποτα δεν αλλάζει», όμως αυτή η ρητορική είναι μια ρητορική που δεν βοηθάει.

Αυτό που πρέπει να κάνουμε σε αυτό το πολύ σημαντικό θέμα, που αποτελεί μία ανοιχτή πληγή, είναι τι; Να φέρουμε προτάσεις -συγκεκριμένες προτάσεις, όμως- επί του νομοσχεδίου, να τις ακούσει και η ηγεσία και να δούμε πώς μπορούμε να γίνουμε καλύτεροι. Δεν είναι εδώ ένα πεδίο κομματικού οφέλους ή κομματικής αντιπαράθεσης. Είναι ένα πεδίο που πρέπει να μας ενώσει όλους και να δούμε ποιος διαφωνεί με το σύστημα γεωεντοπισμού και γιατί; Πώς μπορείς να διαφωνήσεις σε αυτό το πράγμα; Ποιος διαφωνεί με το να μπουν αυστηρά τεστ αξιολόγησης στους υπαλλήλους; Ποιος διαφωνεί με το να καταγράφονται όλες οι εντολές που δίνουν οι υπάλληλοι, προκειμένου να μπορούμε να ξέρουμε τι έκανε και ποιος, σε ποιο χρονικό διάστημα; Δεν νομίζω ότι μπορεί να διαφωνήσει κανείς γιατί αυτό το νομοσχέδιο, δεν είναι ένα νομοσχέδιο που έχει να κάνει με την ιδεολογία τόσο της Νέας Δημοκρατίας κ.λπ., είναι ένα σχέδιο που απαντάει στην κοινή λογική. Πράγματα που έπρεπε να έχουν γίνει, τώρα γίνονται -και αυτό είναι πολύ σημαντικό.

Άρα, λοιπόν, η διαφορά μας, αυτής της Κυβέρνησης, είναι ότι εμείς έχουμε το σχέδιο, το φέρνουμε σήμερα εδώ, έχουμε την πολιτική βούληση να το εφαρμόσουμε και πιστεύω ότι με την εφαρμογή του σε λίγα χρόνια θα μιλάμε για έναν πολύ πιο ασφαλή σιδηρόδρομο, πολύ πιο αξιόπιστο, με νέες διαδικασίες.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Α' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ**)

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το «Ποτέ ξανά» δεν είναι εύκολο να γίνει. Θέλει συγκρούσεις, θέλει δύσκολες επιλογές, θέλει -όπως είπα και πριν- πολιτική βούληση. Αυτή η Κυβέρνηση αποδεικνύει καθημερινά, ότι τα έχει όλα αυτά. Γι' αυτό και υπερψηφίζουμε το νομοσχέδιο -το ίδιο σας καλώ να κάνετε από όλες τις πτέρυγες- γιατί είναι ένα νομοσχέδιο που, όπως είπα και πριν, απαντάει στην κοινή λογική. Είναι ένα αποφασιστικό βήμα για να έχουμε έναν σιδηρόδρομο πιο ασφαλή, πιο σύγχρονο και πιο αξιόπιστο. Γιατί θέλουμε κάθε δρομολόγιο που θα ξεκινάει από αύριο, να φτάνει με ασφάλεια στον προορισμό του. Το χρωστάμε στα παιδιά που χάθηκαν στο τραγικό δυστύχημα των Τεμπών, το χρωστάμε στους πολίτες που απαιτούν ασφάλεια και λογοδοσία. Και είμαι σίγουρος ότι στο τέλος θα το καταφέρουμε.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Και εμείς ευχαριστούμε τον κ. Βρεττάκο.

Τον λόγο έχει η κ. Καραμπατσώλη Κωνσταντίνα από τη Νέα Δημοκρατία.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΑ ΚΑΡΑΜΠΑΤΣΩΛΗ: Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η τραγωδία των Τεμπών είναι ένα συμβάν που θα μείνει για πάντα ανεξίτηλο στη μνήμη μας. Εκείνο το μοιραίο βράδυ, όλη η χώρα θρήνησε για τον χαμό τόσων αθώων ψυχών. Ό, τι και να πει κανείς στις οικογένειες των θυμάτων, είναι μάταιο. Τι απαιτεί, ωστόσο, ο σεβασμός της μνήμης των αδικοχαμένων συνανθρώπων μας; Σίγουρα δικαιοσύνη. Οι νόμιμες διαδικασίες έχουν κινηθεί, οι υπαίτιοι θα τιμωρηθούν, η αλήθεια θα έλθει στο φως.

Αυτό, όμως, είναι μόνο η μία πλευρά του νομίσματος. Η άλλη, είναι η βελτίωση. Να έχει η χώρα δηλαδή, ένα σιδηροδρομικό δίκτυο ασφαλές και σύγχρονο. Και αυτό κάνουμε σήμερα. Το σημερινό νομοσχέδιο του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών, το οποίο καλούμαστε να ψηφίσουμε, αποτελεί ένα μεγάλο βήμα προς έναν σιδηρόδρομο σύγχρονο και ασφαλή. Για πάρα πολλά χρόνια η χώρα μας δεν διαθέτει το σιδηροδρομικό δίκτυο που της αξίζει. Και φυσικά, ήρθε η ώρα να αλλάξει αυτό. Πλέον, με το σημερινό σχέδιο νόμου περνάμε στη διαμόρφωση ενός ενιαίου, σύγχρονου και πλήρως εναρμονισμένου με το Ενωσιακό Δίκαιο συστήματος εποπτείας και ασφάλειας του σιδηροδρομικού δικτύου. Οι καινοτομίες πολλές και όλες εξίσου σημαντικές.

Εισάγεται, κατά πρώτον, ένα κρίσιμο μέτρο για την αναβάθμιση της ασφάλειας και της αποτελεσματικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής με την ίδρυση του Ενιαίου Κέντρου Εποπτείας, το οποίο θα λειτουργεί σε εικοσιτετράωρη βάση υπό τον διαχειριστή της υποδομής. Το ΕΚΕ ανταποκρίνεται στην ανάγκη για συνεχή παρακολούθηση της κυκλοφορίας και της κατάστασης της υποδομής και ενισχύει τη συνεργασία μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων φορέων. Κεντρικό εργαλείο του ΕΚΕ αναμένεται να αποτελέσει, φυσικά, η ενιαία εφαρμογή, μέσω της οποίας ασκούνται οι βασικές αρμοδιότητές του, όπως η παρακολούθηση της κυκλοφορίας και η συλλογή δεδομένων, η έγκαιρη ειδοποίηση για δυ-

νητικούς κινδύνους, η έκδοση άμεσων εντολών ακινητοποίησης, καθώς και η διαρκής αξιολόγηση της υποδομής και υποβολή προτάσεων βελτίωσης.

Η ενιαία εφαρμογή αναμένεται να παίξει καταλυτικό εξέχοντα ρόλο, καθώς θα ενσωματώσει το μητρώο σιδηροδρομικών δεδομένων, την εφαρμογή καταγραφής εντολών και παραβάσεων, το σύστημα ακριβούς εντοπισμού αμαξοστοιχιών και την παροχή πρόσβασης σε κρίσιμα συστήματα, όπως σήμανση, τηλεδιοίκηση, SCADA, ηλεκτροκίνηση και βιντεοεπιτήρηση.

Στόχος όλου αυτού του συστήματος είναι ένας, ο ασφαλής σιδηρόδρομος μέσω της πρόληψης ατυχημάτων, της ομαλής κυκλοφορίας και της ενίσχυσης της εμπιστοσύνης του κοινού. Ωστόσο, οι καινοτομίες δεν σταματούν εδώ. Εισάγεται υποχρεωτική εγκατάσταση σύγχρονων συστημάτων κλειστού κυκλώματος βιντεοεπιτήρησης από τον διαχειριστή υποδομής και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις σε κρίσιμες θέσεις του σιδηροδρομικού δικτύου και του τροχαίου υλικού. Έχουμε πλέον ενιαίους κανόνες κυκλοφορίας, με ενιαίο και δεσμευτικό πλαίσιο, με κυρώσεις σε περίπτωση παραβίασής τους, με ελέγχους, με λογοδοσία.

Οι υπεύθυνοι για τα κρίσιμα καθήκοντα ασφαλείας στον σιδηρόδρομο θα περνούν από εξονυχιστικούς ελέγχους τόσο κατά την επιλογή όσο και κατά τη θητεία τους, σε συνεργασία με το ΓΕΕΘΑ. Καθιερώνεται υποχρεωτική παρουσία προϊσταμένου αμαξοστοιχίας στις επιβατικές αμαξοστοιχίες, με αρμοδιότητα την εποπτεία της ασφάλειας, την παρακολούθηση της κίνησης και την επίβλεψη του προσωπικού της αμαξοστοιχίας. Τέλος, συγκροτείται ειδική μονάδα επιθεωρητών σιδηροδρόμου, η οποία θα είναι επιφορτισμένη με το έργο του ελέγχου των κανονισμών ασφαλείας, της τήρησης της νομοθεσίας και του ελέγχου του ανθρώπινου δυναμικού που υπηρετεί την ασφάλεια του σιδηροδρόμου.

Παράλληλα, υπάρχουν ρυθμίσεις για την ενίσχυση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων και του ΕΟΔΑΣΑΑΜ, ούτως ώστε να βελτιωθεί η λειτουργία τους και να δύναται να πραγματοποιούν το έργο τους με καλύτερες επιδόσεις. Το ίδιο ισχύει και για την εταιρεία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος», η οποία αποκτά ευέλικτη μορφή με στόχο την επίτευξη ταχύτητας και αποτελεσματικότητας τόσο στην ολοκλήρωση έργων σιδηροδρομικής ασφάλειας όσο και στις προσλήψεις σε θέσεις που συνδέονται με την υλοποίηση τους.

Το νομοσχέδιο αυτό, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με τις σημαντικές του καινοτομίες αποτελεί, φυσικά, προϊόν συνεργασίας της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και την Ευρωπαϊκή Αρχή Σιδηροδρόμων. Πετυχαίνει για πρώτη φορά την κατανομή των αρμοδιοτήτων στον τομέα του σιδηροδρόμου μεταξύ του ΟΣΕ, ως διαχειριστή υποδομής, της ΡΑΕ, ως Εθνικής Αρχής Ασφάλειας και του αρμόδιου Υπουργείου. Το νομοσχέδιο φέρνει μια σειρά από εθνικούς κανόνες που λειτουργούν είτε ως συστήματα είτε ως ανθρώπινες δικλίδες ασφαλείας, αναβαθμίζοντας το επίπεδο ασφάλειας. Επιτυγχάνεται, λοιπόν, ο στόχος της συμμόρφωσης στο πλαίσιο λειτουργίας των σιδηροδρόμων με την ενωσιακή νομοθεσία και ιδίως με την Οδηγία 798/2016 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Μαΐου 2016 για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων.

Συνοψίζοντας, κυρίες και κύριοι, κανείς μας δεν θα ξεχάσει την τραγωδία των Τεμπών. Κανείς μας δεν θα ξεχάσει τις πενήντα επτά αθώες ψυχές που χάθηκαν εκείνη τη μαύρη μέρα. Στεκόμαστε δίπλα στις οικογένειες των θυμάτων, αλλά ο σεβασμός της μνήμης τους απαιτείται πέραν της δικαιοσύνης και καλύτερο σιδηροδρομικό δίκτυο. Η βελτίωση του σιδηροδρομικού δικτύου αποτελεί βασική προτεραιότητα για την Κυβέρνηση και οι ρυθμίσεις αυτές αναμένεται να φέρουν την πολυπόθητη αναβάθμιση. Γιατί; Γιατί είναι αυτός ένας τρόπος να τιμηθεί η μνήμη τους. Γιατί η χώρα μας αξίζει σύγχρονο και ασφαλή σιδηρόδρομο.

Σας καλώ λοιπόν, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, να υπερψηφίσετε το παρόν νομοσχέδιο.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Και εμείς ευχαριστούμε την κ. Καραμπατσώλη.

Τον λόγο έχει ο κ. Χρήστος Κατσώτης από το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, απολογούμενος για την άθλια κατάσταση του σιδηροδρομικού δικτύου είστε εσείς, η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, όπως βέβαια και οι προηγούμενες. Δεν πείθετε κανέναν όταν προσπαθείτε να μεταφέρετε τις ευθύνες σας στους εργαζόμενους, στον κακό καιρό και τώρα στους δημάρχους γιατί τα εκατομμύρια του λαού, που πήραν μέρος στις διαδηλώσεις, φώναζαν ένα σύνθημα: «Το έγκλημα αυτό έχει ιστορία, ΣΥΡΙΖΑ, ΠΑΣΟΚ, Νέα Δημοκρατία». Αυτό ήταν το σύνθημα που φώναζε ο λαός.

Η Κυβέρνηση την περίοδο μετά τα Τέμπη ψήφισε δύο νομοσχέδια -και αυτό είναι το τρίτο- και κανένα από αυτά δεν αντιμετωπίζει τα μεγάλα ζητήματα της ασφάλειας των σιδηροδρόμων. Η εφαρμογή της πολιτικής απελευθέρωσης των σιδηροδρομικών μεταφορών και της κατάτμησης του σιδηροδρομικού δικτύου, σύμφωνα με τις κατευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης και γενικότερα της επιχειρηματικής λειτουργίας με γνώμονα το κέρδος, οδήγησε στην ανυπαρξία των απαραίτητων αυτοματοποιημένων συστημάτων ασφαλείας, στην απογύμνωση του σιδηροδρόμου από το απαραίτητο προσωπικό, στην υποβάθμιση συνολικά των απαραίτητων υποδομών, στην εγκληματική υποστελέχωση μέχρι και στην ελλιπή εκπαίδευση του εναπομείναντος προσωπικού. Η πλημμελής συντήρηση του δικτύου και υποδομών λόγω της υποχρηματοδότησης, καθώς και η μεθοδευμένη συνεχής μείωση του ανθρώπινου δυναμικού και η ελλιπής εκπαίδευση και η εμπειρία του διαμόρφωσε το εκρηκτικό μείγμα και τον πολλαπλασιασμό των ανθρώπινων λαθών με παντελή απουσία των τεχνολογικών μέσων αποτροπής τους.

Οι αντιλαϊκές προτεραιότητες που θέτει η Ευρωπαϊκή Ένωση για την αύξηση της χωρητικότητας του δικτύου και την ταχύτητα μεταφοράς εμπορευμάτων είναι σε βάρος όλων των απαραίτητων μέτρων ασφαλείας. Επιτρέπει να κυκλοφορούν τρένα με λειψές προδιαγραφές ασφαλείας, που σύμφωνα με δηλώσεις αρμοδίων «5.000 βαγόνια σαπάκια είναι σε κυκλοφορία». Είναι γνωστό ότι η έκθεση του Ευρωκοινοβουλίου τον Ιούνιο του 2021 επισημαίνει ότι μόνο το 13% των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου της Ευρωπαϊκής Ένωσης λειτουργούσε με σύστημα ERTMS, δηλαδή το βασικό σύστημα ασφαλείας που προφυλάσσει από το ανθρώπινο λάθος. Αυτή είναι η Ευρωπαϊκή Ένωση και οι Οδηγίες της, αυτά στηρίζουν όσοι τις επικαλούνται και σήμερα εδώ με τις τοποθετήσεις τους.

Αυτή η πολιτική συνεχίζεται και μέχρι σήμερα και διαπράττεται το αδίκημα της έκθεσης σε κίνδυνο χιλιάδων ανθρώπων. Αυτό επιβεβαιώνεται από τη δημόσια ομολογία και του Πρωθυπουργού ότι ο σιδηρόδρομος θα είναι σχετικά ασφαλής το 2027. Και την ίδια ώρα, όχι μόνο κυκλοφορούν κανονικά τα τρένα, αλλά μεταφέρουν άκρως επικίνδυνο πολεμικό υλικό για λογαριασμό του ΝΑΤΟ.

Το νομοσχέδιο δεν είναι τίποτα διαφορετικό από ένα αναμάσημα αυτών των κατευθύνσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στοχεύει στην περαιτέρω προώθηση της επιχειρηματικής λειτουργίας των σιδηροδρόμων, ακολουθώντας τις σχετικές κατευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την πλήρη εμπορευματοποίηση. Προωθεί τη στελέχωση με όρους ιδιωτικής οικονομίας και την ενίσχυση της αποτελεσματικότητας, δηλαδή της κερδοφορίας. Ο στόχος της κερδοφορίας είναι δεμένος με την αύξηση της επιβάρυνσης για τα εργατικά λαϊκά στρώματα, με αύξηση της εκμετάλλευσης των εργαζομένων και με τις συνεχιζόμενες εκπτώσεις στην ασφάλεια ως προϋπόθεση για να αυξηθεί η κερδοφορία.

Ακούσαμε τον Πρωθυπουργό να παρουσιάζει το νομοσχέδιο ως εφαρμογή ενός μοντέλου ΔΕΗ στον ΟΣΕ. Και ο κ. Κυρανάκης, ο αρμόδιος Υπουργός, εξήγησε ότι το μοντέλο της ΔΕΗ αφορά την ευελιξία στις προσλήψεις και στις προμήθειες. Οι εργαζόμενοι της ΔΕΗ και ο λαός έχει πικρή πείρα από το μοντέλο ΔΕΗ. Οι απολύσεις, το τσάκισμα μισθών και η ανατροπή εργασιακών σχέσεων είναι αυτά που έφερε αυτό το μοντέλο. Και για τον λαό, να μην μπορεί να ζεσταθεί ούτε να δροσιστεί γιατί τα τιμολόγια, όχι μόνο δεν μειώθηκαν όπως έλεγε ο Χατζιδάκης τότε, αλλά τσάκι-

σαν τα λαϊκά νοικοκυριά.

Η Κυβέρνηση παρουσιάζει τα διάφορα ψηφιακά συστήματα ως πανάκεια και στον ΟΣΕ. Εμφανίζει ότι με τα προηγμένα συστήματα τηλεδιοίκησης ακριβούς γεωεντοπισμού, αλλά και παρακολούθησης με κάμερες και καταγραφές, θα αντιμετωπιστούν όλα τα προβλήματα ασφαλείας στο δίκτυο. Σημειώνουμε ότι στη διαδρομή δεν υπάρχει καθόλου σήμα, ίντερνετ. Βέβαια, επί της αρχής, πρέπει να πούμε ότι τέτοιες υποδομές μπορούν να αξιοποιηθούν για να ενισχυθούν πλευρές της ασφάλειας και της λειτουργικότητας. Όμως, η Κυβέρνηση αναγορεύει την ψηφιοποίηση σε μοναδικό ακρογωνιαίο λίθο της στρατηγικής της και στον ΟΣΕ, αποδεικνύοντας ότι ο στόχος της δεν είναι η βελτίωση της κατάστασης, αλλά η αξιοποίηση της νέας τεχνολογίας, για να προωθήσει την κερδοφορία του κεφαλαίου. Αυτό, μαζί με την αξιολόγηση και τις ποινές στο προσωπικό, είναι το εκρηκτικό μείγμα που θα υπάρχει την επόμενη περίοδο.

Η αναγόρευση των υποδομών αυτών ως εγγυητή της ασφάλειας, εγκυμονεί τεράστιους κινδύνους σε περίπτωση που λόγω βλάβης ή επίθεσης σταματήσουν να λειτουργούν, ειδικά αν συνδυαστούν με αυτήν την ανάθεση στο ψηφιακό σύστημα της ασφάλειας. Προβλέπει γι' αυτό ένα ενιαίο κέντρο εποπτείας. Αλήθεια, εποπτεία σε ποια γραμμή; Σε ένα μεγάλο τμήμα, όπως η Θεσσαλία, είναι ακόμα μονή η γραμμή, χωρίς φωτοσήματα μετά τις καταστροφές από την κακοκαιρία «Daniel». Σε ορισμένα σημεία -ειπώθηκε και από τον γενικό γραμματέα εδώ στην Αττική- έχουν να αντικατασταθούν οι γραμμές εδώ και εξήντα χρόνια.

Μιλά, επίσης, για συστήματα και μηχανισμούς εποπτείας, όταν οι μηχανές και τα βαγόνια είναι απαρχαιωμένα. Απεργία έκαναν οι μηχανοδηγοί την προηγούμενη εβδομάδα -πριν δέκα μέρες- γι' αυτό το ζήτημα, ενώ δεν προβλέπονται μέτρα για το δίκτυο, τις μηχανές και τα βαγόνια, για την πλήρη στελέχωση -έστω και με βάση το σημερινό οργανόγραμμα, που προβλέπει 2.098 θέσεις και υπηρετούν μόνο 520 εργαζόμενοι μόνιμοι και 630 με μπλοκάκι- προβλέπεται, όμως –συνεχίζει- η παρακολούθηση των εργαζομένων με κάμερες στους θαλάμους οδήγησης ή στα σταθμαρχεία για να λειτουργήσουν αυτόν το σιδηρόδρομο, απογειώνοντας την ατομική ευθύνη. Αναδεικνύεται έτσι ότι αυτοί είναι οι αποκλειστικοί υπαίτιοι για τη σημερινή κατάσταση του σιδηροδρόμου, βγάζοντας λάδι αυτή την πολιτική που τεμάχισε τον σιδηρόδρομο, τον ιδιωτικοποίησε και οδήγησε βέβαια -και οδηγείστα εγκλήματα και στα Τέμπη, αλλά και στις ισόπεδες και ανισόπεδες διαβάσεις.

Κουβέντα δεν λέτε για την ανάγκη κάλυψης όλων των κενών θέσεων εργασίας και στην Hellenic Train, που ο ελληνικός λαός την πληρώνει, αφού γνωρίζετε ότι η έλλειψη προσωπικού αυξάνει τον χρόνο εργασίας, εντατικοποιεί τη δουλειά, καταπονεί τους εργαζόμενους και δημιουργεί προϋποθέσεις λαθών.

Αντί για την κάλυψη όλων των κενών θέσεων εργασίας όλων των σιδηροδρομικών εταιρειών με μόνιμο προσωπικό, προβλέπονται οκτάμηνες προσλήψεις στην εταιρεία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος ΜΑΕ», για την κάλυψη παροδικών ή εποχικών αναγκών, χωρίς βέβαια να τις προσδιορίζετε.

Οι προσλήψεις αορίστου χρόνου σε κρίσιμες για την ασφάλεια ειδικότητες θα γίνονται από την εταιρεία και απλά η νομιμότητά τους θα ελέγχεται με σύντομη διαδικασία, όπως παραδέχεται η αιτιολογική έκθεση από τον ΑΣΕΠ. Δηλαδή δεν θα γίνεται μέσω του ΑΣΕΠ, αλλά ο ΑΣΕΠ θα νομιμοποιεί τα ρουσφέτια.

Στις σημερινές συνθήκες με τις τεράστιες δυνατότητες που ανοίγει η εποχή, μπορεί να υπάρχει συνδυασμένη κάλυψη των κοινωνικών αναγκών στη μετακίνηση. Αυτό προϋποθέτει βέβαια να γίνουν κοινωνική ιδιοκτησία οι σιδηρόδρομοι και το σύνολο των συγκεντρωμένων μέσων παραγωγής και με επιστημονικό και κεντρικό σχεδιασμό να λειτουργούν με κριτήριο τις κοινωνικές ανάγκες. Αυτό το καθήκον μπορεί να το φέρει σε πέρας μόνο η εργατική τάξη με την ανατροπή αυτού του συστήματος, του βάρβαρου, του άθλου, που δημιουργεί φτώχεια, εξαθλίωση και βέβαια νεκρούς σε όλα τα επίπεδα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Ευχαριστούμε τον κ. Κατσώτη.

Τον λόγο έχει ο κ. Δελβερούδης Κομνηνός από τη Νίκη.

ΚΟΜΝΗΝΟΣ ΔΕΛΒΕΡΟΥΔΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στη σκιά ενός μεγάλου σκανδάλου, αυτό του ΟΠΕΚΕΠΕ, όπου αναδύει όλη τη δυσοσμία του πελατειακού κράτους και της νοοτροπίας νονών της νύχτας μέσα στον κρατικό μηχανισμό και δεν υπερβάλω, όταν ο λεγόμενος «Φραπές» αναφέρει σε πολιτικό πρόσωπο ότι θα ήταν συμφερότερο για εκείνον -λέει- να σκοτώσει την εισαγγελέα Τυχεροπούλου, γιατί θα κάνει και λίγα χρόνια φυλακή. Μόνο για νονούς και μαφία μπορούμε να μιλάμε.

Στη σκιά, λοιπόν, αυτού του σκανδάλου, έρχεται αυτό το νομοσχέδιο για να μας φέρει στη μνήμη τρία ακόμα μεγάλα σκάνδαλα που αφορούν το έγκλημα των Τεμπών. Πρώτον, το σκάνδαλο της αδιαφορίας σας για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων που οδήγησε στον θάνατο πενήντα επτά ανθρώπους και τις οικογένειές τους φυσικά στη δυστυχία. Δεύτερον, το σκάνδαλο της συγκάλυψης με το μπάζωμα και τις παρεμβάσεις του Πρωθυπουργού στη δικαιοσύνη για να πάει ο φάκελος της υπόθεσης σε συγκεκριμένο εισαγγελέα εφετών κ.λπ.. Τρίτον, το σκάνδαλο της επιλογής προσωπικού στον ευρύτερο δημόσιο τομέα, αν σκεφτούμε την ακαταλληλότητα του μοιραίου σταθμάρχη για τη θέση που του εμπιστεύθηκε το κράτος.

Δεν θα αφήσουμε φυσικά το θέμα του ΟΠΕΚΕΠΕ, το οποίο όσο το σκαλίζουμε τόσο περισσότερο μυρίζει παρακρατική δυσωδία. Θα χρησιμοποιήσουμε κάθε θεσμική μας δυνατότητα εντός και εκτός Κοινοβουλίου για να αποδοθεί δικαιοσύνη και να επιστραφούν τα χρήματα του λαού.

Σήμερα, όμως, θα σταθούμε περισσότερο στα άλλα τρία σκάνδαλα που έχουν να κάνουν με τους σιδηροδρόμους, αναφερόμενοι στο υπό ψήφιση νομοσχέδιο. Όπως μας ενημέρωσαν οι εργαζόμενοι στους σιδηροδρόμους κατά την ακρόαση των φορέων με ευθύνη και όλων των προηγούμενων κυβερνήσεων, είχαμε ελλιπείς χρηματοδοτήσεις, αποξήλωση έμπειρου προσωπικού και μεγάλη μείωση του αριθμού του προσωπικού πρώτης γραμμής. Το 2010, όπως μας είπαν οι εργαζόμενοι, υπήρχαν πεντακόσιοι εξήντα τρεις σταθμάρχες και σήμερα είναι μόλις εκατό. Επιπλέον, το 2010 οι κλειδούχοι ήταν πεντακόσιοι τρεις και σήμερα είναι μόλις πενήντα τρεις. Η αδιαφορία για τον σιδηρόδρομο και την ασφάλειά του είχε ως τραγικό αποτέλεσμα -όπως όλοι ξέρουμε- το έγκλημα των Τεμπών που συντάραξε και συνταράσσει ακόμα και θα εξακολουθήσει να συνταράσσει για πολύ καιρό ακόμα την ελληνική κοινωνία και όχι μόνο, για την προχειρότητα και την εγκληματική αδιαφορία όλων των κυβερνήσεων για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και για την καταλληλότητα του προσωπικού.

Ένας από τους σκοπούς του παρόντος νομοσχεδίου, όπως τίθεται στο πρώτο άρθρο, είναι η διασφάλιση της ουσιαστικής αξιολόγησης του προσωπικού που ασκεί κρίσιμα καθήκοντα ασφαλείας στον ελληνικό σιδηρόδρομο. Όμως καμία μέριμνα δεν υπάρχει για τη διασφάλιση της ουσιαστικής αξιολόγησης του πολιτικού προσωπικού και των Υπουργών που ευθύνονται για την ασφάλεια και τη γενικότερη κατάσταση του σιδηροδρόμου. Αυτό ενδιαφέρει τους πολίτες. Το είδαμε στα πρωτοφανή σε συμμετοχή συλλαλητήρια διαμαρτυρίας για τη συγκάλυψη του εγκλήματος των Τεμπών.

Λίγες ώρες μετά τη σύγκρουση των τρένων στα Τέμπη και την απώλεια πενήντα επτά νέων συνανθρώπων μας και τον σοβαρό τραυματισμό εκατοντάδων ακόμα επιβατών, τα μέσα μαζικής ενημέρωσης της λίστας Πέτσα, παίρνοντας το σύνθημα από το διάγγελμα του Πρωθυπουργού, προσπάθησαν να ρίξουν όλες τις ευθύνες στον σταθμάρχη, μιλώντας για το ανθρώπινο λάθος. Βέβαια δεν ακούστηκε από τα φιλικά σας ΜΜΕ πώς διορίστηκε αυτός ο ακατάλληλος άνθρωπος στην ευθυνοφόρα αυτή θέση του νομάρχη. Σαν να τοποθετήθηκε μόνος του σε αυτήν τη θέση, όντας ανεκπαίδευτος και σε κάθε περίπτωση ακατάλληλος. Και εμείς και όλη η Αντιπολίτευση φυσικά επικεντρωθήκαμε περισσότερο στο πάγωμα και στη μη υλοποίηση της σύμβασης 717, που αν είχε πραγματοποιηθεί και αν ο κ. Καραμανλής δεν κουνούσε το δάκτυλο σε όσους μιλούσαν για προβλήματα ασφαλείας στους σιδηροδρόμους και αν έδινε σημασία στα εξώδικα των εργαζομένων στους σιδηροδρόμους, θα είχε αποφευχθεί η τραγωδία.

Αυτή η εγκληματική πολιτική της αδιαφορίας του πρώην

Υπουργού ήρθε να δέσει με το χρόνιο πρόβλημα της τοποθέτησης των γαλάζιων παιδιών σε θέσεις εργασίας του ευρύτερου δημόσιου τομέα, για να φέρουν τελικά αυτό το αδιανόητο αποτέλεσμα. Σε αυτό το δεύτερο έγκλημα, δηλαδή την τοποθέτηση ακατάλληλων ανθρώπων σε καίριες θέσεις, δεν δώσαμε ίσως τη σημασία που θα έπρεπε. Σαν να έχουμε χωνέψει, σαν να έχουμε αποδεχθεί αυτό το πελατειακό κράτος της αναξιοκρατίας που βολεύει ημετέρους εις βάρος του δικαίου και εν τέλει εις βάρος του εθνικού μας συμφέροντος.

Στο νομοσχέδιο, λοιπόν, αναφέρεται ότι το προσωπικό -σταθμάρχες, κλειδούχοι, τεχνικό προσωπικό συντήρησης- θα περάσει από τυπικούς ιατρικούς ελέγχους, ψυχομετρικά, καθώς επίσης ακόμα και σε έλεγχο για χρήση ουσιών. Αρκεί αυτό; Αυτά είναι τα αυτονόητα. Οι τυπικοί αυτοί έλεγχοι δεν διασφαλίζουν πάντοτε την καταλληλότητα του προσωπικού. Στην περίπτωση του μοιραίου σταθμάρχη μιλάμε για έναν άνθρωπο που τοποθετήθηκε σε αυτήν τη θέση σε σχετικά μεγάλη ηλικία, χωρίς επαρκή εκπαίδευση, με πολιτική παρέμβαση, όπως καταγγέλλουν και οι συγγενείς των θυμάτων. Τι παραπάνω θα διασφάλιζαν αυτοί οι έλεγχοι που είπαμε προηγουμένως, όταν τοποθετείται ανεπαρκής άνθρωπος σε λάθος θέση;

Αν και το φαινόμενο της τοποθέτησης ακατάλληλων προσώπων σε κομβικές θέσεις είναι διαχρονικό, είναι αποτέλεσμα της κομματοκρατίας και αφορά όλες τις κυβερνήσεις, η σημερινή κυβέρνηση ξεπέρασε κάθε προηγούμενο. Και τι να πρωτοθυμηθούμε από αυτό! Τον κ. Αυγενάκη, το πρωτοπαλίκαρο της οικογένειας του Πρωθυπουργού, που μετά το αχαραχτήριστο μπούλινγκ σε υπάλληλο του αεροδρομίου τον διαγράψατε για τα μάτια του κόσμου από την Κοινοβουλευτική σας Ομάδα και σε λίγους μήνες τον επαναφέρατε στην ενδεκάδα. Δεν πέρασαν πολλές μέρες από την επαναφορά του και το όνομά του βρέθηκε μπλεγμένο σε ένα από τα μεγαλύτερα οικονομικά σκάνδαλα της μεταπολίτευσης, το σκάνδαλο του ΟΠΕΚΕΠΕ. Τι να θυμηθούμε, τον κ. Δημητριάδη, τον εξ απορρήτων του Πρωθυπουργού, που βρέθηκε μπλεγμένος στο σκάνδαλο των παρακολουθήσεων; Να θυμηθούμε τον κ. Γεωργιάδη, σύμβουλο του Πρωθυπουργού, που καταδικάστηκε για ακατανόμαστες πράξεις που έκανε ως διπλωματικός λειτουργός στη χώρα μας στη Μολδαβία; Μήπως να θυμηθούμε την προκλητική διευθύντρια της Εθνικής Πινακοθήκης, την κ. Συραγώ, που την επιβραβεύσατε τελικά με την ανανέωση της θητείας της στη Διεύθυνση της Εθνικής Πινακοθήκης για τα απαράδεκτα εκθέματα τα οποία τα ασφάλισε με μέτρα που ούτε τα αριστουργήματα της παγκόσμιας τέχνης δεν απολαμβάνουν; Να θυμηθούμε τον Λιγνάδη, καλλιτεχνικό διευθυντή του Εθνικού Θεάτρου; Είναι πολύ μακρύς ο κατάλογος των ακατάλληλων και διεφθαρμένων ανθρώπων που δυστυχώς σιτίζονται γύρω από το τραπέζι της Νέας Δημοκρατίας. Θα μπορούσα να επεκταθώ, αλλά για την οικονομία του χρόνου αναφέρθηκα μόνο επιγραμματικά. Κλείνω αυτήν την παρένθεση.

Συνεχίζοντας, γίνεται λόγος στο νομοσχέδιο για αναβάθμιση του επιπέδου ασφάλειας των σιδηροδρόμων και τη διασφάλιση της αποτελεσματικής και καθολικής εποπτείας και λειτουργίας του συνόλου του σιδηροδρομικού δικτύου.

Ώστε τελικά, δεν ήταν όλα τέλεια με τον σιδηρόδρομο, έτσι δεν είναι; Δεν αποδεικνύεται με αυτόν τον τρόπο; Δεν διασφαλίζατε την ασφάλεια.

Έρχεστε λοιπόν με το παρόν νομοσχέδιο να εντοπίσετε και εσείς τα προβλήματα στην ασφάλεια και στην επιλογή του προσωπικού. Δυστυχώς, αυτό γίνεται μετά την απώλεια των συνανθρώπων μας και δεν μπορεί να επουλώσει ούτε τις πληγές των συγγενών τους ούτε την οργή του ελληνικού λαού.

Τελικά, με αυτό το νομοσχέδιο αποδέχεστε τις ευθύνες σας παρότι ρίξατε στα μαλακά τον κυρίως υπεύθυνο της τραγωδίας των Τεμπών, τον κ. Καραμανλή, με τη δίωξή του για πλημμέλημα απλώς, νομίζοντας ότι έτσι θα περιορίσετε και την οργή του κόσμου ή θα αποθαρρύνετε τους συγγενείς των θυμάτων να συνεχίσουν τον ιστορικό πραγματικά αγώνα τους.

Είναι βέβαιο ότι αν δεν ήταν αυτοί οι ανυποχώρητοι συγγενείς να δίνουν τον ιερό αγώνα για τη δικαίωση των παιδιών τους και για την προστασία όλου του ελληνικού λαού, το θέμα θα είχε θαφτεί, όπως θάφτηκε καλά τις πρώτες ημέρες με τα μπαζώματα για να φτάσετε στο πρόσκαιρο τελικά 41% στις εκλογές του 2023.

Θέλω να σταθώ λίγο στο τραγικό περιστατικό που ανέφερε η Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ένωσης Προσωπικού Έλξης. Μας είπε κατά την ακρόαση των φορέων ότι την περασμένη Παρασκευή ένα εμπορικό τρένο 400 μέτρων μετέφερε επικίνδυνα φορτία. Και ενώ ο ΟΣΕ έδωσε πληροφορία ότι τρεις διαβάσεις δεν λειτουργούν, η Hellenic Train τι έκανε; Αντικατέστησε τη μηχανοδηγό που αρνήθηκε να ξεκινήσει. Και ευλόγως ρωτάμε, τη Hellenic Train, κύριε Υπουργέ, ποιος την ελέγχει; Ποια είναι τα δέοντα και τι έχει γίνει από τις αρμόδιες αρχές γι' αυτό το περιστατικό;

Το πιο λυπηρό όμως είναι ότι μέχρι και σήμερα τα συστήματα ασφαλείας δεν έχουν ακόμα εγκατασταθεί και προφανώς δεν λειτουργούν, αφού δεν έχουν εγκατασταθεί, αλλά αναμένεται μας είπαν οι φορείς να έχουν εγκατασταθεί μέχρι τον Σεπτέμβριο για να ακολουθήσουν και οι αναγκαίες πιστοποιήσεις που δεν είχαν ληφθεί μέχρι τώρα και στη συνέχεια να μπορέσουν να καταστούν συστήματα λειτουργικά.

Άρα, τι έχετε κάνει, κύριοι της Κυβέρνησης, μέχρι σήμερα, δύο και πλέον χρόνια, μετά το έγκλημα των Τεμπών; Το μόνο που κάνετε είναι να φέρνετε νομοσχέδια, νομίζω αυτό είναι το τέταρτο, που το ένα αναιρεί το άλλο ή συμπληρώνει το άλλο, λόγω των σοβαρών ελλείψεων τους. Και φυσικά, προσπαθείτε μανιωδώς με επικοινωνιακά τερτίπια να μπαζώσετε την αλήθεια για τις ευθύνες που έχει η Κυβέρνησή σας, η οποία όμως όσο και να επιχειρείτε να την μπαζώσετε θα σας στοιχειώνει και το γνωρίζετε πολύ καλά αυτό.

Αυτό, λοιπόν, που γίνεται αντιληπτό είναι ότι το πάθημα δεν σας έγινε μάθημα, αλλά συνεχίζετε τους πειραματισμούς, αφού με τους προηγούμενους νόμους της Κυβέρνησής σας αποδείχθηκε και πάλι η ανεπάρκεια και η ανευθυνότητα σας. Και έρχεστε σήμερα με αυτό το νομοσχέδιο να μας πείτε ότι θα έχουμε επιτέλους ασφάλεια στον σιδηρόδρομο, αναγνωρίζοντας προφανώς τις μέχρι σήμερα αποτυχίες σας. Όμως, αναλογιστήκατε και αν όχι θα πρέπει να αναλογιστείτε ότι σήμερα, μετά από δύο χρόνια και πλέον από το έγκλημα των Τεμπών έχετε πλήρη γνώση της κατάστασης που επικρατούσε και που επικρατεί τώρα στο σιδηροδρομικό δίκτυο. Και άρα είστε απολύτως υπεύθυνοι και για ό,τι νομοθετείτε. Μην μας πείτε ότι δεν έχετε ευθύνες ούτε για τα νομοθετήματα που φέρνετε τώρα προς ψήφιση, γιατί πλέον τεκμαίρεται και είναι αμάχητο το τεκμήριο αυτό, ότι γνωρίζετε πλήρως και είστε οι απολύτως υπεύθυνοι και υπαίτιοι για τις συνθήκες ασφαλείας του σιδηροδρομικού δικτύου.

Καταληκτικά, το παρόν νομοσχέδιο συνεχίζει τους πειραματισμούς του Υπουργείου Μεταφορών, οι οποίοι πειραματισμοί αλλάζουν κάθε φορά αναλόγως με το ποιος Υπουργός ηγείται. Άλλαξε ο Υπουργός, είναι τώρα Αναπληρωτής Υπουργός ο κ. Κυρανάκης, προηγουμένως ήταν ο προηγούμενος Υπουργός, πιθανότατα να γίνει ανασχηματισμός ξανά και να αλλάξει πάλι ο Υπουργός. Έχουμε πειραματισμούς.

Εμείς προφανώς ως Νίκη δεν σας εμπιστευόμαστε και προφανώς δεν μπορούμε να στηρίξουμε αυτούς τους πειραματισμούς, όταν μάλιστα αυτοί έχουν να κάνουν με ανθρώπινες ζωές, για τις οποίες δεν διασφαλίζετε τις συνθήκες ασφαλούς μετακίνησης στο σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας μας.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Κι εμείς ευχαριστούμε τον κ. Δελβερούδη.

Τον λόγο έχει ο κ. Σπυρίδων Μπιμπίλας από την Πλεύση Ελευθερίας.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΜΠΙΜΠΙΛΑΣ: Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ακούσαμε τον κ. Κυρανάκη από την αρχή που ανέλαβε τα καινούργια του καθήκοντα να παραδέχεται -και μπράβο του- ότι οι σιδηρόδρομοι νοσούν βαθιά και ότι δεν θεραπεύονται με ασπιρίνες, γιατί τα προβλήματα είναι πάρα πολύ μεγάλα και σοβαρά στ' αλήθεια.

Κάποτε ακούγαμε μεγαλόφωνα από υπεύθυνα άτομα, αυτό το «υπεύθυνα» με ερωτηματικό, και από άλλους κυβερνητικούς και κομματικούς σχηματισμούς ότι θα είχαμε τους καλύτερους, ταχύτερους και ασφαλέστερους σιδηρόδρομους, αλλά δυστυχώς η πραγματικότητα μας διέψευσε όλους. Γι' αυτό και δεν στεκό-

μαστε ούτε τώρα με απεριόριστη εμπιστοσύνη απέναντι στα νέα μέτρα. Έχουμε γίνει αρκετά δύσπιστοι. Οι υποσχέσεις που δίνονται τώρα για την αναβάθμιση των υποδομών που είναι ο πυλώνας αυτής της στρατηγικής, η υπόσχεση ότι τα τρένα θα καταστούν βιώσιμα και ασφαλή σύμφωνα με όσα έχουν προηγηθεί, επιτρέψτε μας να μας κάνουν διστακτικούς ως προς την πραγματοποίηση των υποσχέσεων. Θα υπάρξει άραγε διαφάνεια; Θα υπάρξουν κατάλληλες δοκιμές για να μην έχουμε άλλα Τέμπη μετά; Γιατί δυστυχώς υπάρχει αυτή η βαθιά πληγή του εγκλήματος των Τεμπών, υπάρχουν αυτοί οι 57 νεκροί που μας στοιχειώνουν, αυτά τα αθώα θύματα, υπάρχει ο νεαρός Γεράσιμος, που δύο χρόνια μετά είναι ακόμα σε κώμα, είναι το πεντηκοστό όγδοο θύμα που δεν το μνημονεύουν πολλοί, δεν τον θυμούνται, υπάρχουν οι πολυτραυματίες και οι ψυχικά ταλαιπωρημένοι άνθρωποι που ακόμα ζουν κάτω από το καθεστώς του τρομερού σοκ που υπέστησαν και ζουν με ψυχολόγους, υπάρχει όλος ο υγιής ελληνικός λαός που φοβάται να μπει στα τρένα, γιατί κλονίστηκε πλέον η εμπιστοσύνη του.

Θα αναρωτιέστε βέβαια γιατί πολλοί από εμάς και σήμερα ακόμα μιλάμε για έγκλημα και όχι για δυστύχημα ή ατύχημα, όπως το λέτε εσείς. Το γεγονός ότι είχαν ειδοποιηθεί έγκαιρα οι αρμόδιοι από τους μηχανοδηγούς και αυτό φαίνεται καθαρά από τα έγγραφα που υπάρχουν, το γεγονός ότι είχαν ενημερωθεί από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων, ο οποίος έκρουε τον κώδωνα του κινδύνου κατ' επανάληψη, το γεγονός ότι είχαν ενημερωθεί από Βουλευτές της Αντιπολίτευσης και παρά όλα αυτά διαβεβαίωναν ότι δεν υπάρχει κανένα πρόβλημα, αυτό είναι που κάνει το τραγικό γεγονός τραγικότερο και το κατατάσσει στα εγκλήματα. Αν πράγματι οι αρμόδιοι γνώριζαν ότι δεν υπάρχουν υποδομές, δεν υπήρχε κατάλληλο σύστημα ασφαλείας, δεν υπήρχε κατάλληλο προσωπικό, τότε θα έπρεπε να σταματούσαν τα τρένα για να τα ελέγξουν έγκαιρα και να διορθώσουν ό,τι έφταιγε. Δεν το έκαναν όμως. Άρα αυτό καθορίζει το έγκλημα.

Το μετρό Θεσσαλονίκης γιατί το σταματάνε κάθε τόσο για τα προβλήματα που παρουσιάζονται; Ασφαλώς για να μην γίνει κάτι τραγικό. Εδώ ο ίδιος ο προηγούμενος Υπουργός διαβεβαίωνε ότι δεν υπάρχει κανένα πρόβλημα και μάλιστα, κουνούσε το δάχτυλο. Άρα με τον τρόπο του έστειλε τον κόσμο στον άλλο κόσμο, έστειλε τα νέα παιδιά στον άλλο κόσμο. Άρα ευθύνεται και με συνενόχους όσους τον χειροκροτούσαν.

Άλλη στιγμή ακούσαμε με έκδηλη έκπληξη τον λαλίστατο κ. Γεωργιάδη να λέει στους άλλους «αν εσείς γνωρίζατε ότι είναι επικίνδυνοι οι σιδηρόδρομοι, θα το λέγατε;». Μα, δεν γίνεται συνένοχος με αυτήν την ομολογία; Δηλαδή, δεν το έλεγε, το έκρυβε για να μπει ο κόσμος μέσα στα τρένα ανεύθυνα. Τι κρύβεται αλήθεια πίσω από το ότι ο σιδηρόδρομος σήμερα στη χώρα μας είναι ανεπαρκής έως ανύπαρκτος;

Ο πανεπιστημιακός Γιάννης Μυλόπουλος, Πρύτανης του ΑΠΘ, έχει επισημάνει πολλά τρωτά. Δυστυχώς, η χώρα μας είναι η μόνη χώρα στην Ευρώπη που δεν συνδέεται σιδηροδρομικά με τα υπόλοιπα κράτη της Ευρώπης. Κάποτε, στη Θεσσαλονίκη υπήρχε σύνδεση και από εκεί μπορούσαμε να πηγαίνουμε στη Γερμανία και σε όλη την Ευρώπη. Γιατί, αλήθεια η Θεσσαλονίκη δεν έχει σύνδεση με τη Φλώρινα, με τη δυτική Μακεδονία, όπως είχε πολύ παλιότερα; Γιατί δεν ισχύει με την ανατολική Μακεδονία; Δεν έχει με τη Θράκη, δεν έχει με την Κωνσταντινούπολη, όπως θα έπρεπε; Μήπως είναι ακόμα και αυτός ένας λόγος για τον οποίο οι νέοι φεύγουν από την επαρχία;

Όλα αυτά τα ερωτήματα γίνονται για να δούμε επιτέλους για ποια συμφέροντα γίνονται όλα αυτά. Η απάντηση είναι ότι τα συμφέροντα κυβερνούν και αυτά τα συμφέροντα δυστυχώς εξυπηρετεί αυτή η Κυβέρνηση. Από το 2019 η Κυβέρνηση εξυπηρετεί μεγάλα οικονομικά συμφέροντα. Ποια είναι όμως αυτά τα συμφέροντα που εξυπηρετεί; Συμπερασματικά γι' αυτόν τον λόγο δεν έχουμε ασφαλή και καλό σιδηρόδρομο; Εύλογο. Είναι οι αερομεταφορές, οι αεροπορικές εταιρείες, τα λόμπι των αερομεταφορών, τα λεωφορεία και τα λόμπι τους, τα λόμπι της βενζίνης που εξαναγκάζουν τα Ι.Χ. να χρησιμοποιούν τους αυτοκινητόδρομους, να πηγαίνουν εξαναγκαστικά από αυτούς, ξοδεύοντας πάρα πολλά χρήματα, γιατί το προϊόν είναι πάρα πολύ ακριβό. Επίσης, τα συμφέροντα των διοδίων, όπου για να φτάσει κανείς στη Θεσσαλονίκη πληρώνει υπέρογκα ποσά.

Ας μας πει επιτέλους κάποιος υπεύθυνος, γιατί καταργήθηκε το τρένο που εξυπηρετούσε τα Ι.Χ.; Δηλαδή, έπαιρνες το τρένο από την Αθήνα, έβαζες το αυτοκίνητό σου μέσα και με ένα μικρό εισιτήριο πήγαινες ασφαλής και σώος το πρωί στη Θεσσαλονίκη. Τώρα βάζουμε τον κόσμο εξαναγκαστικά να ταξιδεύει νύχτα, επικίνδυνα, γιατί καταργήθηκε αυτό το τρένο το οποίο το χρησιμοποιούσαν πάρα πολλοί Έλληνες για να πηγαίνουν από την Αθήνα στη Θεσσαλονίκη.

Και τελικά πείτε μας, τι ακριβώς προβλέπεται για τους ελέγχους στα τρένα; Θα υπάρξει αστυνόμευση για την ασφάλεια των υλικών, για τις κλοπές από ανεύθυνους που αρπάζουν τα πάντα και έχουν σκοπό μόνο το κέρδος; Ως πότε θα ανεχόμαστε να χάνονται τα πολύτιμα υλικά που τα έχει χρυσοπληρώσει όλος ο ελληνικός λαός; Θα υπάρξουν μπάρες παντού; Γιατί σας άκουσα πριν για το βίντεο, το είδα και εγώ αυτό το βίντεο, αλλά δεν είναι ξεκάθαρο εάν υπάρχουν μπάρες παντού. Γιατί το αυτοκίνητο φαίνεται ότι περνάει, αλλά δεν φαίνεται κάποια σπασμένη μπάρα. Υπήρχε μπάρα από την πλευρά του αυτοκινήτου;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Υπήρχε.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΜΠΙΜΠΙΛΑΣ: Δεν φαίνεται ξεκάθαρα εάν έσπασε η μπάρα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Φαίνεται.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΜΠΙΜΠΙΛΑΣ: Θα πρέπει να πέρασε με τεράστια δύναμη και η μπάρα να εκσφενδονίστηκε μακριά.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): ...(Δεν ακούστηκε)

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΜΠΙΜΠΙΛΑΣ: Αυτό ακριβώς. Πώς δεν συγκράτησε το αυτοκίνητο;

Και τέλος, θα θέλαμε να ξέρουμε αν θα υπάρχουν έλεγχοι για το ποιοι μπαίνουν και ποιοι βγαίνουν από τα τρένα. Ξέρετε ότι ταξίδευαν πάρα πολλοί άνθρωποι σχεδόν τζάμπα παίρνοντας εισιτήριο για το Λιανοκλάδι και έβγαιναν στη Θεσσαλονίκη. Δεν υπάρχουν επαρκείς έλεγχοι στα τρένα και φυσικά αυτό δημιουργεί πρόβλημα και στα έσοδα των τρένων. Θα ελέγξει κάποιος επιτέλους τους επιβάτες; Θα ελέγξει αν έχουν δώσει όλοι τις ταυτότητες; Γιατί είδαμε ότι στο έγκλημα των Τεμπών δεν μπορούσαν να υπάρξουν ούτε ταυτοποιήσεις. Θα γίνουν φθηνά τα εισιτήρια, ώστε και ο φτωχός πολίτης να μπορεί να τα παίρνει με την ελπίδα ότι θα φθάσει σώος και ασφαλής στον προορισμό του;

Αυτά είναι τα ερωτήματα και σας ευχαριστώ πολύ που με ακούσατε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Πλεύσης Ελευθερίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Ευχαριστούμε τον κ. Μπιμπίλα.

Θα δώσω τώρα τον λόγο στον κ. Δελή Ιωάννη από το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Ο κ. Κυρανάκης πάει να δει αν έχει μπάρα;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Επιστρέφει, κυρία Πρόεδρε.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Πότε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Αμέσως.

Ορίστε, κύριε Δελή, έχετε τον λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ: Ευχαριστώ.

Αναβάθμιση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων υπόσχεται το σημερινό νομοσχέδιο, αλλά έρχεται ο ίδιος ο Πρωθυπουργός και μας προσγειώνει στην πραγματικότητα, συστήνοντάς μας υπομονή για άλλα δύο χρόνια μέχρι το 2027, αφού τότε -όπως δηλώνει- θα υπάρξει ασφάλεια στις σιδηροδρομικές μεταφορές.

Με λίγα λόγια, δύο χρόνια μετά από το έγκλημα στα Τέμπη, με τους πενήντα επτά συνανθρώπους μας νεκρούς, στον σιδηρόδρομο σήμερα δεν λειτουργεί το σύστημα ETCS που φρενάρει και ακινητοποιεί αυτόματα τους συρμούς. Δεν έχει μπει σύγχρονο σύστημα GPS για τα τρένα. Πόσο γρήγορα όμως κάνατε εκείνους τους πλειστηριασμούς; Αστραπιαία! Δεν έχουν γίνει οι αναγκαίες προσλήψεις προσωπικού και κυκλοφορούν τα ίδια

σάπια τρένα της Hellenic Train που δεν πληρούν τις σύγχρονες προδιαγραφές ασφαλείας και πυρασφάλειας.

Δηλαδή, δύο χρόνια μετά τα Τέμπη και άλλα δύο μέχρι το 2027 δεν έχει και δεν θα έχει αλλάξει τίποτα. Τα νέα εγκλήματα είναι μπροστά μας. Το μόνο που υπόσχεται η Κυβέρνηση και το υλοποιεί πιστά -με κάτι νομοσχέδια, βέβαια, σαν το σημερινό- είναι να συνεχίζει απτόητη στον ίδιο δρόμο της πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της απελευθέρωσης, της ιδιωτικοποίησης του σιδηροδρόμου, της υποχρηματοδότησης, της υποστελέχωσης, που θυσιάζει την ασφάλεια όλων μας στον βωμό του κέρδους.

Έτσι στον δήθεν νέο ΟΣΕ που ετοιμάζεται θα υπάρχουν και θα βασιλεύουν όλοι εκείνοι οι παράγοντες που υπήρχαν και στον παλιό και οδήγησαν βέβαια στο έγκλημα των Τεμπών. Και μόνο που λέτε ότι αυτός ο νέος ΟΣΕ θα φτιαχτεί με μοντέλο ΔΕΗ αυτό τα λέει όλα. Θα φτιαχτεί, δηλαδή, με τα ίδια υλικά της εγκληματικής πολιτικής της απελευθέρωσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που υπηρετείτε, βέβαια, όλα τα κόμματα εδώ μέσα, εκτός από το ΚΚΕ. Θα συνεχίζεται, δηλαδή, η κατάτμηση του σιδηροδρομικού έργου που οδήγησε στο εγκληματικό μπάχαλο. Θα εξακολουθεί η ιταλική κρατική εταιρεία ή όποια άλλη στο μέλλον να παρουσιάζεται ως επενδυτής στα ασφαλή τρένα, τη στιγμή που παίρνει επιδοτήσεις από το ελληνικό κράτος και αδειοδοτήσεις, παρακαλώ, από την Ευρωπαϊκή Αρχή Σιδηροδρόμων για να έχει στο σιδηροδρομικό δίκτυο επικίνδυνα τρένα.

Στόχος του νομοσχεδίου ορίζεται –εσείς το γράφετε- η διαμόρφωση ενός ενιαίου, σύγχρονου και πλήρως εναρμονισμένου με το Ενωσιακό Δίκαιο συστήματος εποπτείας και ασφάλειας του σιδηροδρομικού δικτύου. Σε ένα ακόμα ζήτημα, δηλαδή, η Ευρωπαϊκή Ένωση αν και όλοι βλέπουν πια ότι αποτελεί μέρος του προβλήματος παρουσιάζεται ως λύση και από την Κυβέρνηση και από τα υπόλοιπα κόμματα πλην του ΚΚΕ.

Αλήθεια, όμως, πώς μπορούμε να ξεχάσουμε ότι αυτό για το οποίο κόπτονταν στην Κομισιόν -και ενώ ακόμα δεν είχε στεγνώσει τότε το αίμα των πενήντα επτά νεκρών- ήταν να τρέξει η Οδηγία 34/2012 για τη συγκρότηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Χώρου Σιδηροδρόμων και την υπογραφή, βέβαια –γι' αυτό γινόταν- των «χρυσοφόρων» συμβάσεων των μεγαλοεργολάβων.

Πώς μπορούμε να ξεχάσουμε ότι στη μοναδική πρόταση Κανονισμού της Κομισιόν για τους σιδηροδρόμους, που ψήφισε το Ευρωκοινοβούλιο μετά τα Τέμπη και με τις ψήφους βέβαια και της Νέας Δημοκρατίας και του ΣΥΡΙΖΑ και του ΠΑΣΟΚ και του κόμματος του κ. Βελόπουλου όχι μόνο δεν υπάρχει καμία αναφορά στο πολύνεκρο έγκλημα, ούτε για τα προσχήματα, αλλά απουσιάζει ακόμα και η απλή αναφορά στην ασφάλεια.

Πώς μπορούμε να ξεχάσουμε ότι ήταν η ίδια η Ευρωπαϊκή Ένωση που χορήγησε πιστοποιητικό ασφάλειας, παρακαλώ, στην Hellenic Train. Ο ίδιος ο Υπουργός το κατέθεσε πριν από λίγο. Η ίδια η Ευρωπαϊκή Ένωση -που την έχετε κορώνα στο κεφάλι σας- χορήγησε πιστοποιητικό ασφάλειας στη Hellenic Train με έναρξη ισχύος την 6η Φεβρουαρίου του 2023 μέχρι το 2027. Λίγες ημέρες, δηλαδή, πριν το έγκλημα χορηγήθηκε αυτό το πιστοποιητικό ασφάλειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Και σε αυτήν θα εναποθέσουμε την ασφάλεια των σιδηροδρόμων; Σοβαρά μιλάτε;

Και πώς μπορούμε να ξεχάσουμε ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση γνώριζε -και πολύ καλά μάλιστα- για τις αλλεπάλληλες παρατάσεις και καθυστερήσεις στην εγκατάσταση στον ελληνικό σιδηρόδρομο των συστημάτων ERTMS και μάλιστα σε επιστολή –και αυτό το γνώριζε- απάντησή της ανέφερε χαρακτηριστικά ότι δέχεται η Ευρωπαϊκή Επιτροπή να μεταθέσει τις σχετικές ημερομηνίες, λέει, για τη θέση σε λειτουργία του ERTMS. Είναι μεγάλες και βαριές οι ευθύνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι κατευθύνσεις της οποίας υλοποιούνται στις σιδηροδρομικές μεταφορές σε όλη την Ευρώπη, όχι μόνο στη χώρα μας.

Μάλιστα η Ευρωπαϊκή Ένωση διαπιστώνει προκλητικά ότι είναι επαρκές το σύστημα ασφάλειας που επικρατεί στους ευρωπαϊκούς σιδηροδρόμους, παρά το γεγονός ότι η ίδια ομολογεί ότι αυτή τη στιγμή στο σιδηροδρομικό δίκτυο όλης της Ευρωπαϊκής Ένωσης πέντε χιλιάδες είναι τα βαγόνια που κυκλοφορούν και που είναι για παλιοσίδερα. Για να μην πούμε ότι βεβαίως τα συστήματα ασφαλείας αφορούν στο 15% του συνολικού κεντρικού δικτύου της, παρά το γεγονός ότι την τελευταία διετία έχουν αυξηθεί κατά 23% τα σοβαρά σιδηροδρομικά ατυχήματα στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Και αυτό γιατί στα σιδηροδρομικά δίκτυα όλων των ευρωπαϊκών κρατών παραμονεύουν οι ίδιες αιτίες που οδήγησαν στα Τέμπη και δεν είναι άλλες, βέβαια, από την πολιτική της απελευθέρωσης, της ιδιωτικοποίησης, με τις οδηγίες και κατευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αυτή η πολιτική είναι που βρίσκεται πίσω από την αντιμετώπιση της ασφάλειας, με όρους κόστους –παρακαλώ- οφέλους, την υποχρηματοδότηση, την συντήρηση, την κατάτμηση του έργου, την παράδοση κρίσιμων για τη λειτουργία τους υπηρεσιών και υποδομών σε εργολάβους, που στήνουν πάρτι κερδοφορίας, αδιαφορώντας για το αν οι προδιαγραφές μεταξύ τμημάτων ακόμα και του ίδιου έργου είναι συχνά διαφορετικές και με τη ΡΑΣ, βέβαια, σε όλα αυτά να κρατάει το φανάρι στην κυριολεξία.

Καπιταλιστικό κέρδος, λοιπόν, και ασφάλεια, όπως αποδείχτηκε, δυστυχώς, και με τον πιο τραγικό τρόπο στα Τέμπη, δεν πάνε μαζί.

Καθολικές, ασφαλείς, ποιοτικές, φθηνές μεταφορές, συγκοινωνίες για τον λαό μπορεί να διασφαλίσει μόνο το νέο κοινωνικό σύστημα που έχει όνομα και λέγεται σοσιαλισμός, κανένα άλλο. Πάνω στο έδαφος της κοινωνικής ιδιοκτησίας οι μεταφορές παύουν να αποτελούν εμπόρευμα και κατοχυρώνονται ως δικαίωμα κοινωνικό. Γιατί σε αυτήν την ανώτερη οργάνωση της κοινωνίας αλλάζει και ο σκοπός της παραγωγής και ο ρόλος των εργαζομένων. Και οι εργαζόμενοι δεν στοχοποιούνται, ούτε παρακολουθούνται με τις κάμερες όπως τώρα, αλλά παίζουν καθημερινά ενεργό ρόλο στη λήψη και στον έλεγχο των αποφάσεων. Γιατί σκοπός δεν είναι πια το κέρδος, αλλά η συνδυασμένη ικανοποίηση όλων των αναγκών του λαού μας, που συνεχώς βέβαια αυτές οι ανάγκες διευρύνονται.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Εμείς ευχαριστούμε τον κ. Δελή.

Τον λόγο έχει ο κ. Αθανάσιος Χαλκιάς.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το παρόν νομοσχέδιο μπορεί να ονομαστεί «Το φάντασμα της Σύμβασης 717». Τίτλος μακάβριος μεν, αληθής δε. Μετά την εθνική τραγωδία, μετά τον δημόσιο θρήνο και την οργή και με την καθυστέρηση που χαρακτηρίζει τις παθογένειες της Κυβέρνησης, έρχεται ένα σχέδιο νόμου για να αναβαθμίσει δήθεν την ασφάλεια των σιδηροδρόμων. Διαβάζοντάς το, δεν μπορεί κανείς παρά να νιώσει μια αίσθηση μακάβριου deja vu.

Το νομοσχέδιο αυτό δεν είναι μια πράξη τολμηρής μεταρρύθμισης, αλλά ένα νομοθετικό μνημόσυνο, μια προσπάθεια να αναστηθεί με άρθρα και παραγράφους το φάντασμα μιας σύμβασης που θα έπρεπε να είχε ολοκληρωθεί το 2016, αλλά που η αποτυχία της άφησε πίσω της 57 νεκρούς. Πρόκειται για την κατόπιν εορτής νομοθετική ταρίχευση της Σύμβασης 717.

Ομοιότητα πρώτη: Είναι η τραγική ειρωνεία της νομοθετημένης υπόσχεσης. Ας χειροκροτήσουμε την εφευρετικότητα. Όσα η σύμβαση 717 υποσχόταν να κατασκευάσει με μπετόν, καλώδια και τεχνολογία από το 2014, το νέο νομοσχέδιο έρχεται να τα θεσπίσει με μελάνι το 2025. Η ομοιότητα δεν είναι απλώς εμφανής. Είναι σχεδόν κωμική, αν δεν ήταν τόσο τραγική.

Σύμφωνα με την παλιά υπόσχεση δηλαδή, τη σύμβαση 717, το έργο προέβλεπε την εγκατάσταση σύγχρονης σηματοδότησης, τηλεδιοίκησης από κεντρικά σημεία ελέγχου και κυρίως του ευρωπαϊκού συστήματος ελέγχου αμαξοστοιχιών ETCS, δηλαδή του αυτόματου πιλότου που θα ακινητοποιούσε τα τρένα σε περίπτωση σύγκρουσης.

Η νέα καινοτομία -ο Θεός να την κάνει τέτοια!- δηλαδή το νομοσχέδιο με το άρθρο 3 συστήνει ένα ενιαίο κέντρο εποπτείας. Πρόκειται δηλαδή για μία θαυμάσια νέα ονομασία για την τηλεδιοίκηση, που ποτέ δεν λειτούργησε ολοκληρωμένα. Νομοθετούμε την ύπαρξη ενός κέντρου που θα έπρεπε να παρακολουθεί το δίκτυο, ακριβώς επειδή το συμβασιοποιημένο κέντρο έμεινε στα χαρτιά. Ηλίου φαεινότερο είναι ότι ο όρος τηλεδιοίκηση ξυπνά μνήμες οδυνηρές και έτσι για λόγους καθαρά επικοινωνιακούς το ονομάσαμε Ενιαίο Κέντρο Εποπτείας. Θεός φυλάξει και μη χειρότερα!

Το άρθρο 5 εισάγει ένα σύστημα ακριβούς γεωεντοπισμού αμαξοστοιχιών. Αυτή είναι η πιο εύγλωττη παραδοχή της αποτυχίας. Επειδή το ETCS, η κορωνίδα της ασφάλειας, παραμένει στόχος μακρινός και όνειρο απατηλό, επινοούμε μια ενδιάμεση λύση με GPS, μια τεχνολογία που θα έπρεπε να είναι συμπληρωματική και όχι βασικό υποκατάστατο της ασφάλειας.

Το άρθρο 6 δημιουργεί μια ψηφιακή εφαρμογή καταγραφής εντολών. Συγχαρητήρια και εξαιρετικά! Μετά από ένα δυστύχημα όπου οι επικοινωνίες και οι εντολές ήταν στο επίκεντρο της έρευνας, ανακαλύψαμε την ανάγκη για ψηφιακή καταγραφή.

Η ειρωνεία του νομοσχεδίου προς τους συγγενείς των θυμάτων είναι εκκωφαντική. Το κράτος νομοθετεί για να επιβάλλει ως υποχρέωση την ίδια την ουσία ενός έργου, που το ίδιο απέτυχε να επιβλέψει και να παραλάβει για μία ολόκληρη δεκαετία. Είναι σαν να καίγεται ένα σπίτι επειδή ο πυροσβεστήρας είναι άδειος και η απάντηση να είναι το άρθρο ενός νόμου που ορίζει ότι οι πυροσβεστήρες πρέπει να είναι γεμάτοι.

Ομοιότητα δεύτερη: Είναι η αφανής και λαβυρινθώδης χρηματοδότηση. Η σύμβαση 717 είχε τουλάχιστον μια σαφή αν και κερδοσκοπικά κακοδιαχειριζόμενη πηγή χρηματοδότησης. Το Ταμείο Συνοχής της Ευρωπαϊκής Ένωσης κάλυπτε το 85% του προϋπολογισμού, που ξεκινούσε από τα 41 εκατομμύρια ευρώ και κατέληξε να ξεπερνά τα 67 εκατομμύρια ευρώ, με την Ευρωπαϊκή Εισαγγελία να ερευνά ζημία άνω των 15,6 εκατομμυρίων ευρώ και βλέπουμε.

Και το νέο νομοσχέδιο; Πού θα χρηματοδοτηθούν όλα αυτά τα ωραία και φιλόδοξα που περιγράφει; Εδώ η επιστήμη σηκώνει τα χέρια ψηλά. Πουθενά στα 58 άρθρα του νομοσχεδίου δεν υπάρχει ούτε μία γραμμή για τον προϋπολογισμό, την πηγή ή το ύψος της χρηματοδότησης. Η χρηματοδότηση είναι εντελώς αφανής, διάσπαρτη, προφανώς ένα πολύπλοκο μωσαϊκό διαφορετικών ταμείων, όπως το Ταμείο Ανάκαμψης, το νέο ΕΣΠΑ και το Connecting Europe Facility, τα οποία δεν αναφέρονται καν στο κείμενο του νόμου ή αλλιώς «Ζήσε Μάη μου, να φας τριφύλλι». Αυτή η αδιαφάνεια είναι η δεύτερη και ίσως η πιο ανησυχητική ομοιότητα με την παθογένεια της 717.

Αν η αποτυχία της αρχικής σύμβασης οφειλόταν στη διαφθορά και την κακοδιαχείριση ευρωπαϊκών πόρων, η λύση -που δεν προτείνεται στο νομοσχέδιο- είναι ένας λαβύρινθος χρηματοδοτικών ροών, που καθιστά τον έλεγχο από τους πολίτες πρακτικά αδύνατον. Είναι μια συνταγή όχι για διαφάνεια, αλλά για περαιτέρω διάχυση της ευθύνης. Όταν τα χρήματα προέρχονται από παντού, από πουθενά συγκεκριμένα, κανείς δεν είναι υπόλογος για το πού καταλήγουν.

Ομοιότητα τρίτη: Είναι η λατρεία της γραφειοκρατίας ως παντοδύναμη λύση. Η σύμβαση 717 βάλτωσε μέσα σε έναν κυκεώνα διοικητικής ανεπάρκειας εσωτερικών ερίδων μεταξύ των αναδόχων και μιας ΕΡΓΟΣΕ, που λειτουργούσε ως παθητικός παρατηρητής αντί για αυστηρός επόπτης. Και η απάντηση του νομοθέτη σε αυτή την αποτυχία των υφιστάμενων δομών ποια είναι; Μα, περισσότερες δομές.

Στο άρθρο 29 για τη συγχώνευση ΟΣΕ-ΕΡΓΟΣΕ περιγράφεται ο μέγας τραγέλαφος. Μετά από χρόνια που οι δύο φορείς λειτουργούσαν ως αντίπαλοι προκαλώντας ατελείωτες καθυστερήσεις, τώρα συγχωνεύονται δια νόμου. Μια αναγκαστική συνένωση που μοιάζει περισσότερο με τιμωρία παρά με στρατηγική επιλογή.

Στα άρθρα 40, 14 και λοιπά, το νομοσχέδιο ιδρύει την επιτροπή ελέγχου συμβάσεων, την ειδική μονάδα επιθεωρητών σιδηροδρόμου και πλήθος άλλων επιτροπών αξιολόγησης και ελέγχου. Είναι η κλασική αποτυχημένη απάντηση σε κάθε κρίση. Αν κάτι δεν λειτουργεί, φτιάξε μία επιτροπή για να το επιβλέπει. Το πρόβλημα, όμως, παραμένει. Ποιος θα ελέγχει τους ελεγκτές των ελεγκτών; Αντί για απλοποίηση και ξεκάθαρες γραμμές ευθύνης, το νομοσχέδιο δημιουργεί ένα νέο, ακόμα πιο περίπλοκο γραφειοκρατικό οικοδόμημα. Είναι μια θεατρική παράσταση θεσμικής δραστηριότητας, που προσφέρει το τέλειο άλλοθι για μελλοντικές αποτυχίες.

Το εν λόγω σχέδιο νόμου δεν είναι ένα σχέδιο για το μέλλον. Είναι η νομοθέτηση του άλλοθι. Είναι η εξομολόγηση της αποτυχίας γραμμένη με γλώσσα νομικής γραφειοκρατίας. Προσπαθεί να αναστήσει τις υποχρεώσεις της νεκρής Σύμβασης 717, βαφτίζοντάς τες «νέες δομές ασφάλειας». Κρύβει τη χρηματοδότηση πίσω από ένα πέπλο πολυπλοκότητας και απαντά στην κατάρρευση των θεσμών με τη δημιουργία ακόμα περισσότερων. Είναι ένα νομοθέτημα, που γράφτηκε κάτω από το βάρος της κυβερνητικής ντροπής, όχι ως προϊόν οράματος αλλά ως προσπάθεια πολιτικής επιβίωσης. Και η μεγαλύτερη ειρωνεία είναι ότι αν είχε εφαρμοστεί έστω και το ένα δέκατο της αρχικής Σύμβασης 717, αυτό το νομοσχέδιο δεν θα χρειαζόταν καν να γραφτεί και 57 άνθρωποι θα ήταν ακόμα ζωντανοί.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Εμείς ευχαριστούμε τον κ. Χαλκιά.

Τον λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας, ο κ. Μακάριος Λαζαρίδης.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Υπάρχουν στιγμές στην ιστορία ενός κράτους που λειτουργούν σαν κάτοπτρα. Μας αναγκάζουν να σταθούμε απέναντι στον εαυτό μας, να κοιτάξουμε κατάματα τις ευθύνες που γνωρίσαμε όλες τις προηγούμενες δεκαετίες και τις αδράνειες που αφήσαμε να ριζώσουν.

Η ανείπωτη εθνική τραγωδία των Τεμπών ήταν μια τέτοια στιγμή, όπου το ανθρώπινο λάθος συναντήθηκε με τις διαχρονικές διακομματικές παθογένειες του κράτους. Μια εθνική πληγή που δεν επιτρέπει σε κανέναν μας να συνεχίσει σαν να μη συνέβη τίποτα. Δεν επιτρέπει ούτε υπεκφυγές, ούτε συμψηφισμούς, ούτε μικροπολιτικές. Επιτρέπει μόνον πράξεις και ευθύνη.

Ευθύνη της δικαιοσύνης είναι να διερευνήσει και να τιμωρήσει τους ενόχους. Και το τονίζω, της δικαιοσύνης, όχι των λαϊκών δικαστηρίων, που κάποια κόμματα εδώ, μέσα στην Αίθουσα του Κοινοβουλίου, θα επιθυμούσαν. Από την άλλη ευθύνη της Κυβέρνησης και ευρύτερα του πολιτικού μας συστήματος είναι να υλοποιήσουν τη δέσμευση του «ποτέ ξανά», να μην ξανασυμβεί ποτέ στη χώρα κάτι τέτοιο.

Σήμερα λοιπόν δεν νομοθετούμε απλώς για την αναβάθμιση της ασφάλειας των σιδηρόδρομων. Νομοθετούμε για την αποκατάσταση της εμπιστοσύνης. Νομοθετούμε για να μην αφήσουμε καμία επόμενη γενιά να πει πως οι πολιτικοί δεν έμαθαν τίποτα από μία τέτοια τραγωδία. Το νομοσχέδιο που συζητάμε σήμερα εδώ δεν είναι απλώς μια τεχνική ρύθμιση. Είναι μία τομή, μία έμπρακτη απόδειξη ότι δεν πρόκειται να αφήσουμε τη μνήμη να σβήσει ούτε να επιτρέψουμε να επαναληφθεί ένα τέτοιο τραγικό συμβάν. Πρόκειται για το συμβόλαιο ευθύνης του κράτους προς τους πολίτες. Με επίκεντρο την ανθρώπινη ζωή το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών εισάγει την προληπτική, ολιστική ασφάλεια. Δημιουργεί θεσμούς, όχι προσχήματα. Καθιερώνει διαφάνεια, όχι ευχολόγια.

Επιτρέψτε μου να επισημάνω, κύριε Υπουργέ, ένα κομβικό στοιχείο. Το νομοσχέδιο αυτό, και νομίζω ότι είναι προς τιμήν της πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και προσωπικά του Υπουργού, του κ. Κυρανάκη, και συνολικά της Κυβέρνησης, το νομοσχέδιο λοιπόν αυτό δεν επιχειρεί να μεταθέσει ευθύνες στο χθες ούτε να χτίσει προσδοκίες χωρίς βάση. Αντίθετα, έρχεται να αντιμετωπίσει το αύριο με σχέδιο και τεχνογνωσία και κυρίως με θεσμική σοβαρότητα.

Θα επισημάνω πέντε βασικά σημεία του νομοσχεδίου. Άλλωστε ο εισηγητής μας, ο κ. Βασιλειάδης, το έχει κάνει με εξαιρετικό τρόπο. Τι προβλέπει λοιπόν το νομοσχέδιο αυτό; Ενίσχυση της λογοδοσίας και της διαφάνειας σε κάθε κρίσιμο σημείο του σιδηροδρομικού δικτύου. Ίδρυση ενός Ενιαίου Κέντρου Εποπτείας για πρώτη φορά με πραγματική εικοσιτετράωρη εποπτεία του δικτύου. Ψηφιακά εργαλεία και διαλειτουργικά συστήματα που θα φέρουν τον ελληνικό σιδηρόδρομο στον 21ο αιώνα. Αυστηρή αξιολόγηση του προσωπικού με αντικειμενικά και επιστημονικά κριτήρια. Θεσμική αναβάθμιση εποπτικών αρχών, όπως είναι η ΡΑΣ και ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ. Νέα εταιρική δομή στους σιδηροδρόμους Ελλάδος με σύγχρονα πρότυπα λειτουργίας και διοίκησης. Είναι επομένως μία μεταρρυθμιστική τομή που αποτυπώνει στην πράξη το τρίπτυχο πρόληψη-διαφάνεια-λογοδοσία. Αξίες που για εμάς στη Νέα Δημοκρατία δεν είναι απλώς συνθήματα, είναι κατευθυντήριες γραμμές πολιτικής και διακυβέρνησης.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Ο ελληνικός λαός δεν ζητάει λόγια, ζητάει λύσεις. Αυτό το νομοσχέδιο απαντά στους επιβάτες με ασφάλεια, στους εργαζόμενους με εκπαίδευση και στήριξη, στην κοινωνία με σεβασμό και σοβαρότητα. Αναλαμβάνουμε λοιπόν μια βαθιά θεσμική ευθύνη όχι γιατί έτσι πρέπει, αλλά γιατί έτσι οφείλουμε, για να μην υπάρξουν ποτέ ξανά άλλα Τέμπη, για να μη χρειαστεί να θρηνήσουμε άλλες αθώες ζωές, για να νιώσουν ξανά οι πολίτες εμπιστοσύνη στο τρένο, στο κράτος, στην πολιτεία, σε εμάς τους ίδιους τους πολιτικούς.

Κλείνω με μία προσωπική σκέψη το θέμα του νομοσχεδίου. Η πρόοδος δεν είναι υπόθεση μόνο τεχνολογίας. Είναι πάνω από όλα υπόθεση πολιτικής βούλησης. Η Κυβέρνηση του Κυριάκου Μητσοτάκη και αυτή η πολιτική ηγεσία τη διαθέτουν, γι' αυτό και σήμερα κάνουμε πράξη αυτό που για δεκαετίες έμενε στα λόγια, έναν σιδηρόδρομο ασφαλή, σύγχρονο και πάνω από όλα ανθρώπινο.

Άκουσα με πολύ μεγάλη προσοχή, και μένω λίγο ακόμη στο θέμα του σιδηροδρόμου, όλους τους εισηγητές, τους ειδικούς αγορητές, τους ομιλητές μέχρι στιγμής σχετικά με τα ζητήματα του σιδηροδρόμου και αυτό το οποίο αποκόμισα, άλλωστε το εισπράττουμε τα τελευταία δυόμισι χρόνια, είναι ότι ξαφνικά μάλλον ο σιδηρόδρομος δημιουργήθηκε επί ημερών της Νέας Δημοκρατίας. Καμία ανάληψη ευθύνης από τα κόμματα που τουλάχιστον κυβέρνησαν τη χώρα, και αναφέρομαι στον ΣΥΡΙΖΑ και στο ΠΑΣΟΚ, στο ΠΑΣΟΚ και τον ΣΥΡΙΖΑ. Μάλλον δεν έχουν διαβάσει καθόλου τα κείμενα και μία συνέντευξη, την οποία θα δώσω στα Πρακτικά και καλό είναι να πάρετε να διαβάσετε, μια συνέντευξη του κ. Ζηλιασκόπουλου στο TheTOC.gr.

Γιατί, κύριε Μεϊκόπουλε; Δεν σας αρέσει;

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΜΕΪΚΟΠΟΥΛΟΣ: Τρομερός! Εξυγίανε τον σιδηρόδρομο.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Ακούστε λοιπόν. Εδώ ο κ. Ζηλιασκόπουλος εξηγεί πώς είχε αρχίσει να ξηλώνεται το πουλόβερ τα τελευταία χρόνια, κυρίως στα χρόνια διακυβέρνησης της χώρας από το ΠΑΣΟΚ. Μιλάει λοιπόν ο κ. Ζηλιασκόπουλος για βαγόνια τα οποία εξαφανίζονταν για κάποιους μήνες και στη συνέχεια εμφανίζονταν. Μιλάει για ιδιωτική εταιρεία που είχαν συνδικαλιστές του ΟΣΕ και μετέφεραν το μεταφορικό έργο που έπρεπε να πάρει ο ΟΣΕ στη δική τους ιδιωτική εταιρεία με αποτέλεσμα η ιδιωτική εταιρεία να είναι κερδοφόρα και ο ΟΣΕ να μπαίνει μέσα. Μιλάει για αναθέσεις σε εργολάβους εκατομμυρίων ευρώ, οι οποίοι προσελάμβαναν υπαλλήλους του ΟΣΕ, οι οποίοι το πρωί δούλευαν στον ΟΣΕ και το βράδυ δούλευαν στον εργολάβο. Μιλάει για μηχανοδηγούς που έκλεβαν καύσιμα κατά τη διάρκεια των ταξιδιών και στη συνέχεια τα πουλούσαν σε βενζινάδικα. Μιλάει ακόμα και για καύσιμα τα οποία χάνονταν από τις ίδιες τις δεξαμενές, για αποθήκες 52.000 τετραγωνικών μέτρων η οποία νοικιάζονταν τον χρόνο 2.400 ευρώ όταν θα έπρεπε να ενοικιάζεται για 2 εκατομμύρια ευρώ τον χρόνο.

Αυτός ο άνθρωπος, που έσπευσε να χαμογελάσει ο καλός συνάδελφος, ο κ. Μεϊκόπουλος, όταν ανέλαβε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι στο Κοινοβούλιο, την ΤΡΑΙΝΟΣΕ τη βρήκε με 300 εκατομμύρια έλλειμμα και όταν την παρέδωσε είχε σημαντικά κέρδη.

Και ξέρετε, προσέξτε τώρα, κύριε Υπουργέ, πώς έφυγε αυτός ο άνθρωπος. Του ζήτησε δύο φορές ο κ. Σπίρτζης, Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών με τεράστια ευθύνη για τη σύμβαση 717, του ζήτησε λοιπόν δύο φορές να φύγει. Ο κ. Ζηλιασκόπουλος του είπε ότι «εγώ δεν παραιτούμαι, αν θέλετε μπορείτε να με διώξετε» και στην πορεία συνέβη η Ειδομένη, όπου με κάποιον περίεργο τρόπο κατέλαβαν τις γραμμές πρόσφυγες και μετανάστες -εκεί στην Ειδομένη που πνίγηκε η ανθρωπιά της Αριστεράς- και όταν ο κ. Ζηλιασκόπουλος τελικά παραιτήθηκε την επόμενη μέρα οι γραμμές άνοιξαν. Τι σύμπτωση, ε!

Άρα λοιπόν καλά θα κάνετε πριν έρχεστε να κουνάτε το δάχτυλο σε αυτήν την Κυβέρνηση, η οποία είναι η πρώτη που ανέλαβε τις πολιτικές ευθύνες σε ό,τι την αφορούσαν για αυτήν την ανείπωτη τραγωδία, καλά θα κάνετε λοιπόν να ανατρέχετε στο παρελθόν, το οποίο σας το θυμίζω. Καταθέτω στα Πρακτικά τη συνέντευξη του κ. Ζηλιασκόπουλου.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Μακάριος Λαζαρίδης καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Έρχομαι τώρα στο ζήτημα του ΟΠΕΚΕΠΕ, γιατί ακούω μια κριτική γιατί η Κυβέρνηση, λέει, επέλεξε να προτείνει τη σύσταση εξεταστικής επιτροπής από το 1998. Μα, προκειμένου να διερευνηθούν σε βάθος χρόνου όλες οι πτυχές του ζητήματος μακριά από μικροκομματικές σκοπιμότητες και με μοναδικό σκοπό την αναζήτηση της αλήθειας και την εξυγίανση του συστήματος των επιδοτήσεων.

Γιατί φαντάζομαι πως εδώ μέσα συμφωνούμε ότι τα τελευταία τριάντα χρόνια τα πρόστιμα τα οποία επιβλήθηκαν από την Ευρωπαϊκή Ένωση στη χώρα μας έχουν ύψος το οποίο φτάνει τα 2,7 δισεκατομμύρια ευρώ και τα 900 εκατομμύρια από αυτά αφορούν την περίοδο 1998-2004, όταν κυβερνούσε, λέει, το ΠΑΣΟΚ. Όταν, λοιπόν, υπάρχει μια διαχρονική πληγή, πρέπει να την αντιμετωπίζεις στο σύνολό της. Βασικό ζητούμενο παραμένει η αποκατάσταση της αξιοπιστίας του συστήματος πληρωμής των αγροτικών ενισχύσεων, ώστε να συνιστά έναν αποτελεσματικό και δίκαιο μηχανισμό για όλους τους παραγωγούς της χώρας.

Επίσης, ακούμε ένα σενάριο ότι υπάρχει ζήτημα παραγραφής. Κανένα ζήτημα παραγραφής δεν υπάρχει. Το 2019 αναθεωρήθηκε το Σύνταγμα από αυτή την Κυβέρνηση και η αποσβεστική προθεσμία που προέβλεπε το άρθρο 86 καταργήθηκε, οπότε δεν τίθεται κανένα ζήτημα παραγραφής ευθυνών πολιτικών προσώπων.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Θα πάρω και τη δευτερολογία μου, κύριε Πρόεδρε.

Γιατί, λέει, κατέθεσε η Νέα Δημοκρατία εξεταστική και όχι προανακριτική επιτροπή; Τα στοιχεία τα οποία διαβιβάστηκαν αμελλητί στη Βουλή για τους δύο πρώην Υπουργούς Αγροτικής Ανάπτυξης από την Ευρωπαϊκή Εισαγγελία χωρίς αξιολόγηση, σύμφωνα με το Σύνταγμα δεν πληρούν τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για τη συγκρότηση προανακριτικής επιτροπής.

Και ξέρετε κάτι, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι της Αντιπολίτευσης; Δεν πρόκειται να ποινικοποιήσουμε την πολιτική ζωή επειδή το θέλετε, για να καλύψετε τις προγραμματικές σας ανεπάρκειες και την έλλειψη στρατηγικού σχεδίου για το πού θα πρέπει να πάει η χώρα μας.

Μια που είμαι στο θέμα αυτό, θέλω να υπενθυμίσω ότι αυτή η Κυβέρνηση πολύ πριν συσταθεί καν η Ευρωπαϊκή Εισαγγελία το 2021, από το 2019 στείλαμε στη δικαιοσύνη πάρα πολλές περιπτώσεις, οι οποίες αφορούσαν πιθανά σκάνδαλα κάποιων ανθρώπων που εμπλέκονται σε αυτή την ιστορία. Άρα το παραμυθάκι αυτό της Αντιπολίτευσης ότι έπρεπε να παρέμβει η Ευρωπαϊκή Εισαγγελία για να τα στείλει στη δικαιοσύνη η Νέα Δημοκρατία, νομίζω δεν έχει καμία βάση και αποδεικνύεται στην πράξη αυτό.

Εμείς, λοιπόν, επιμένουμε στην επιλογή της εξεταστικής, παρ' όλο που παλαιότερα -γιατί και εδώ το χρησιμοποιείτε ως επιχείρημα- αυτές οι εξεταστικές -και σωστά το είπε ο Πρωθυπουργός- δεν επιτέλεσαν με τον τρόπο τον οποίο έπρεπε να επιτελέσουν το έργο τους. Καλούμε, λοιπόν, το πολιτικό σύστημα να αρθεί στο ύψος των περιστάσεων, μακριά από μικροκομματικές σκοπιμότητες και η εξεταστική επιτροπή για τον οργανισμό και τις επιδοτήσεις να αποτελέσει την εξαίρεση στον κανόνα των προηγούμενων εξεταστικών που δεν απέδωσαν με κύρια ευθύνη των κομμάτων της Αντιπολιτεύσεως, τα οποία κατά βάση εκδίδουν ξεχωριστά πορίσματα.

Έρχομαι τώρα στο εξής. Επειδή το ΠΑΣΟΚ είναι πραγματικά λαλίστατο, θα ήθελα να μας εξηγήσει ο κ. Ανδρουλάκης αν θεωρεί ποινικά υπόλογο τον σημερινό του αγροτικό σύμβουλο Μόσχο Κορασίδη, που ήταν από τους αρχιτέκτονες της τεχνικής λύσης για τα βοσκοτόπια ή μήπως η ευθύνη τελικά ξεκινάει μόνο όταν κυβερνά η Νέα Δημοκρατία.

Μήπως να μας πείτε και εσείς στον ΣΥΡΙΖΑ γιατί σπεύσατε να καλύψετε άρον-άρον το υπόλοιπο 50% του ΣΥΡΙΖΑ τον κ. Πολάκη όταν, όπως αναφέρεται στη δικογραφία, υπάλληλος του οργανισμού τον εμπλέκει σε παράνομες πληρωμές βιολογικών καλλιεργειών στην Κρήτη;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Μα είναι δυνατόν τώρα;

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Κύριε Παππά, μην στεναχωριέστε. Μπορείτε να απαντήσετε.

Έρχομαι, λοιπόν, τώρα σε δύο πρόσφατα δημοσιεύματα, τα οποία αφορούν ανθρώπους που είτε βρίσκονται κοντά, είτε είναι κομματάρχες του ΠΑΣΟΚ και του κ. Ανδρουλάκη, είτε είναι Βουλευτής του ΠΑΣΟΚ. Λοιπόν, για πάμε να δούμε.

Έχουν ευθύνες οι περιφέρειες της χώρας σε ό,τι αφορά το ζήτημα της ενεργοποίησης των δικαιωμάτων στον ΟΠΕΚΕΠΕ; Βεβαίως και έχουν. Οι Διευθύνσεις Αγροτικής Ανάπτυξης και Κτηνοτροφίας σας λέω, λοιπόν, τι κάνουν. Αποτελούν τον πρώτο κρίκο στην αλυσίδα. Ενημερώνουν, συγκεντρώνουν, ελέγχουν αιτήσεις, τις οποίες συνεχίζουν μετά να υποβοηθούν να γίνουν δεκτές από τις κεντρικές υπηρεσίες και παρέχουν υποστήριξη στους κτηνοτρόφους σε όλη τη διαδικασία.

Ο Βουλευτής σας, λοιπόν, κ. Χνάρης, ο οποίος είναι και τομεάρχης αγροτικού -αν δεν κάνω λάθος- από τον Μάρτιο του 2017 μέχρι και τον Αύγουστο του 2018 και επίσης από τον Σεπτέμβριο του 2019 μέχρι τον Απρίλιο του 2021 ήταν Αντιπεριφερειάρχης Πρωτογενούς Τομέα, δηλαδή ήταν Προϊστάμενος της Διεύθυνσης Αγροτικής Οικονομίας και Κτηνοτροφίας.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΠΙΑΓΚΗΣ: Ψεύδεστε.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Αφήστε τώρα αυτά. Αφήστε τα. Θα σας πω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Παρακαλώ, κύριε Μπιάγκη. Αφήστε τον κ. Λαζαρίδη να τοποθετηθεί.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Δεν θα κάνω διάλογο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΠΙΑΓΚΗΣ: Ψεύδεστε, κύριε συνάδελφε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Παρακαλώ, κύριε Μπιάγκη. Έχετε δικαίωμα να απαντήσετε.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Ενώ ο κ. Χνάρης, λοιπόν, είναι Αντιπεριφερειάρχης Πρωτογενούς Τομέα της Περιφέρειας Κρήτης, παρουσιάζεται αύξηση στα αιγοπρόβατα 2017-2021 -σας είπα ποια περίοδο ήταν- 38,5%. Μόνον το 2020, κύριε Γερουλάνο, είχε αύξηση 67,1%. Ο κ. Χνάρης δεν πήρε χαμπάρι; Δεν πήρε χαμπάρι ή απλά έβλεπε τα αιγοπρόβατα να περνάνε και στη συνέχεια να χάνονται;

Θα καταθέσω και στα Πρακτικά τον πίνακα που αποδεικνύει την τεράστια αύξηση μόνο στην Περιφέρεια Κρήτης, ενώ στις άλλες περιφέρειες δεν υπάρχει τέτοιο ζήτημα.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Μακάριος Λαζαρίδης καταθέτει για τα Πρακτικά τον προαναφερθέντα πίνακα, ο οποίος βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Έρχομαι τώρα και σε κάτι ακόμα. Επειδή εσείς αρέσκεστε πάρα πολλές φορές να εγκαλείτε την Κυβέρνηση, χρησιμοποιώντας δημοσιεύματα, θα κάνω και εγώ το ίδιο σήμερα. Είδα, λοιπόν, ένα δημοσίευμα σήμερα στην εφημερίδα «Μανιφέστο», το οποίο αναπαράγει το site neakriti.gr και υπάρχει αναφορά εις το τι ακριβώς προβλέπεται και η αντιπεριφέρεια και οι διευθύνσεις να κάνουν με εμπλεκόμενο -επαναλαμβάνω και πάλι- άνθρωπο ο οποίος σήμερα είναι Βουλευτής σας.

Πάμε τώρα και κάτι ακόμα. Κύριε Γερουλάνο, τον Λάμπρο Αντωνόπουλο τον γνωρίζετε; Είναι Γραμματέας της Νομαρχιακής του Ηρακλείου; Δεν θα ήταν μαζί σας, μάλλον, στην εσωκομματική διαδικασία για να μην τον γνωρίζετε. Ο κ. Αντωνόπουλος, λοιπόν, σύμφωνα με τα δημοσιεύματα και σύμφωνα και με το Protothema.gr που το έγραψε -και δεν είδα χθες τον κ. Ανδρουλάκη να απαντάει-, φέρεται να έχει αρκετά χαρτιά που τον αφορούν για ενισχύσεις από τον οργανισμό μέσω μιας εταιρείας που λέγεται «Γαλακτοκομική Συνεργατική ΙΚΕ».

Υπάρχει, επίσης, το εξής ερώτημα: Αν αυτή η εταιρεία είναι η ίδια εταιρεία, η οποία εμφανίζεται στη λίστα του οργανισμού με τα ενεργά κέντρα υποδοχής δηλώσεων. «Μανιφέστο», «neakriti» που βγάζει και το έγγραφο που σας είπα για τις ευθύνες της περιφέρειας και Protothema.gr. Πάρτε το στα Πρακτικά και παρακαλώ, κάποια στιγμή να απαντήσει το ΠΑΣΟΚ. Με την εξεταστική επιτροπή η οποία θα συσταθεί -το λέω με πολύ καλή διάθεση- να προετοιμάζεται για αυτά τα οποία θα συμβούν κατά τη διάρκεια της εξεταστικής επιτροπής.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Μακάριος Λαζαρίδης καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Γιατί η πραγματικότητα είναι, κύριε Γερουλάνο και κυρίες και κύριοι συνάδελφοι του ΠΑΣΟΚ, ότι δεν δημιουργηθήκατε όταν εξελέγη Αρχηγός του ΠΑΣΟΚ ο κ. Ανδρουλάκης. Δυστυχώς για εσάς, έχετε ιστορία από το 1974 και από τα πενήντα ένα χρόνια της Μεταπολίτευσης έχετε κυβερνήσει τα είκοσι πέντε. Άρα, μην προσπαθείτε να κάνετε τις αθώες περιστέρες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Παρακαλώ, ολοκληρώστε.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε, και ευχαριστώ για την ανοχή σας, με το εξής: Θα επανέλθω, γιατί είδα ότι το γραφείο Τύπου του ΠΑΣΟΚ έβγαλε μία ανακοίνωση πριν από λίγο, υπερασπιζόμενο, προκλητικά θα έλεγα, την κ. Λιακούλη, η οποία μίλησε και είπε ότι η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας είναι χούντα. Έχει, λοιπόν, στην ανακοίνωση μία απλή αναφορά για την κ. Λιακούλη το τι είπε.

Μόνο επειδή κατηγορείτε εμάς για αποτυχία, θα προσθέσω, λοιπόν, επειδή ένας καλός μου συνεργάτης απομαγνητοφώνησε τις δηλώσεις της κ. Λιακούλη, η κ. Λιακούλη, εκτός όλων των άλλων, λέει: «Για να δούμε αν είστε χούντα. Είστε χούντα, διότι εδώ έχουμε πράγματα και θαύματα».

Αυτό, λοιπόν, είναι το ΠΑΣΟΚ, κύριε Γερουλάνο. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Είστε ένα κόμμα το οποίο ταυτίζεται με τα άκρα, που υπογράψατε με την Πλεύση Ελευθερίας. Σας παρέσυρε και είδατε τι συνέβη, δημοσκοπικά τουλάχιστον. Είναι πραγματικά ντροπή για την ιστορία του ΠΑΣΟΚ. Ντροπή, πολύ μεγάλη ντροπή να μιλάει για μια νόμιμα εκλεγμένη Κυβέρνηση και να τη χαρακτηρίζει «χούντα». Στην ουσία ερχόμενη, έρχεστε και λέτε ό,τι η κ. Κωνσταντοπούλου μόλις χθες μας είπε, ότι είμαστε ακραίοι φασίστες. Και ταυτίζεστε. Κοιτάξτε το, δείτε το και πάρτε το αλλιώς.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Ευχαριστούμε τον κ. Λαζαρίδη.

Τον λόγο έχει ο κ. Γερουλάνος πρώτα και μετά ο κ. Παππάς.

Κύριε Γερουλάνο, ορίστε, έχετε τον λόγο.

ΠΑΥΛΟΣ ΓΕΡΟΥΛΑΝΟΣ: Για άλλη μια φορά η Νέα Δημοκρατία ξεχνάει ποιος κυβερνάει τον τόπο. Και ξεχνάει ποιος κυβερνάει τον τόπο εδώ και έξι χρόνια. Και ξεχνάει όλες αυτές τις πρακτικές, τις οποίες υιοθετεί ξανά και ξανά για να μας πει τι; Την ώρα που έχει συγκεκριμένες ευθύνες για συγκεκριμένα πράγματα, την ώρα που ο Ευρωπαίος Εισαγγελέας έρχεται και σας λέει ότι έχετε συγκεκριμένες ευθύνες και ότι δικοί σας άνθρωποι έχουν συγκεκριμένες ευθύνες και ότι υπάρχουν ηχογραφήσεις για αυτές τις ευθύνες και όταν έρχεται αυτή η δικογραφία στη Βουλή και έχει ξεκινήσει η διαδικασία για την οποία κάνετε ό,τι μπορείτε για να την αποφύγετε, ότι τελικά αυτό που φταίει είναι το ΠΑΣΟΚ! Πάντα αυτή είναι η πρακτική σας.

Δηλαδή, τι κάνουμε εδώ; Ξέρουμε ότι είμαστε ένοχοι, αλλά επειδή δεν μπορούμε να αμυνθούμε υπέρ του εαυτού μας, αυτό το οποίο κάνουμε είναι να ρίχνουμε λάσπη στον ανεμιστήρα και ό,τι πιάσει. Μάλιστα!

Ας τα πάρουμε ένα-ένα. Είπατε για τον κ. Χνάρη. Πείτε μου εσείς, σας παρακαλώ, πού είναι στις αρμοδιότητες οποιουδήποτε αντιπεριφερειάρχη που περιγράφετε ότι είναι υπεύθυνος να υπογράψει για τον αριθμό των ζώων τα οποία είναι στα βοσκοτόπια. Πείτε μου ένα σημείο, ένα σημείο δηλαδή στο οποίο ο κ. Χνάρης είχε την ευθύνη να μετρήσει τα πρόβατα στην περιοχή του και να σας πει πόσα είναι. Δεν υπάρχει καμία όχι του κ. Χνάρη, αλλά κανενός αντιπεριφερειάρχη που έχει αυτή την αρμοδιότητα. Κανενός!

Άρα, παίρνετε έναν αντιπεριφερειάρχη, επειδή απλώς λέγεται «Αγροτικής Ανάπτυξης» ή οτιδήποτε άλλο και τι του λέτε; Επειδή εσύ έχεις τη λέξη «αγροτικό» μέσα στον τίτλο σου, συμμετέχεις σε ένα έγκλημα στο οποίο ναι, μεν είμαστε εμείς καθολικά υπεύθυνοι, αλλά εντάξει, έχετε και εσείς λερωμένη τη φωλιά σας.

Αν αυτό δεν είναι λάσπη στον ανεμιστήρα, εγώ δεν ξέρω τι είναι. Αν αυτό δεν είναι η προσπάθεια να αποπροσανατολίσεις, να ισοπεδώσεις, να συμψηφίσεις, δεν ξέρω τι είναι. Και η διαδικασία του να ισοπεδώσεις ή να συμψηφίσεις είναι μόνο αυτουνού

που είναι ένοχος, είναι μόνο αυτουνού ο οποίος αυτή την ώρα είναι με την πλάτη στον τοίχο και δεν ξέρει τι να κάνει, δεν ξέρει πού να κρυφτεί, δεν ξέρει πώς να αποφύγει τις κατηγορίες και λέει «προσέξτε, όμως, έρχεται η διαδικασία, άρα να είστε προετοιμασμένοι».

Συγγνώμη, να ρωτήσω κάτι: Ο κ. Χνάρης ή ο οποιοσδήποτε άλλος αντιπεριφερειάρχης αγροτικού αναφέρεται με οποιονδήποτε τρόπο στη δικογραφία; Είναι ένας άνθρωπος ο οποίος στο παραμικρό ήταν υπεύθυνος και μπορούσε να αποφύγει το έγκλημα, το οποίο οι δικοί σας άνθρωποι έκαναν; Έναν θέλω να μου πείτε, έναν αντιπεριφερειάρχη αγροτικού που ήρθε και σας είπε: Ξέρετε κάτι; Εδώ πέρα γίνεται λαμογιά. Όχι, γιατί δεν είναι στην αρμοδιότητά τους. Διότι δεν θα τους ακούγατε, έτσι και αλλιώς. Και να σας το έλεγε, δεν θα τον ακούγατε.

Άρα, ο μόνος λόγος για τον οποίο τα κάνετε όλα αυτά είναι ένας, για να μπερδέψετε τον κόσμο. Ο κόσμος, όμως, ξέρει πάρα πολύ καλά ότι οι υπεύθυνοι εδώ είστε εσείς. Και το ξέρει πολύ καλά, διότι όλα τα στοιχεία τα οποία έχουν έρθει στη Βουλή με τη δικογραφία είναι για εσάς. Έχετε εσείς την εντύπωση ότι, αν αναφερόταν στο παραμικρό ένας Βουλευτής του ΠΑΣΟΚ, το ΠΑΣΟΚ δεν θα έλεγε για αυτόν τον Βουλευτή του ακριβώς αυτά που λέει για εσάς; Να είστε σίγουρος ότι θα το έκανε. Η διαφορά, όμως, είναι ότι δεν αναφέρεται πουθενά.

Και επειδή εμείς δεν ρίχνουμε λάσπη στον ανεμιστήρα, αλλά πηγαίνουμε πεισματικά θεσμικά με αυτό το οποίο λέει η δικογραφία, σας παρακαλώ να ανακαλέσετε αμέσως αυτό που λέτε για τον κ. Χνάρη. Και αν υπάρχουν στοιχεία για οποιονδήποτε δικό μας Βουλευτή, συμπεριλαμβανομένου και εμένα, τότε σας διαβεβαιώ ότι το ΠΑΣΟΚ θα πάρει όλα τα μέτρα που χρειάζεται, ώστε αυτός ο Βουλευτής να αναλάβει τις ευθύνες. Άρα, εδώ να είμαστε ξεκάθαροι.

Δεύτερον, αναφέρατε για δεύτερη φορά την κ. Λιακούλη. Σας απάντησα και εγώ, σας απάντησε και η ίδια. Και αποφασίζετε να ξαναφέρετε το θέμα. Και εγώ σας ρωτώ το εξής: Εμείς μιλήσαμε για αυτά. Εδώ και έξι ώρες ποια είναι η απάντησή σας για αυτά τα καταπληκτικά που έκανε ο δικός σας Βουλευτής χθες το βράδυ; Πείτε μου μια κουβέντα που είπατε, ότι δεν κατάλαβε αυτό που έλεγε, ότι ήταν εκ παραδρομής, ότι ζήτησε συγγνώμη, ότι δεν ήταν σεξιστικό, διότι δεν ξέρουμε εμείς τι είναι το σεξιστικό, αλλά εσείς ξέρετε. Πείτε μου ένα, σας παρακαλώ, μία κουβέντα που ειπώθηκε από οποιονδήποτε από εσάς, συμπεριλαμβανομένου και του Βουλευτή.

Εμείς, λοιπόν, ό,τι μας κατηγορείτε το απαντάμε και δεν έχουμε κανένα πρόβλημα να το απαντήσουμε. Εσείς, όμως, για το ένα πράγμα που σας είπαμε στην αρχή αυτής της συνεδρίασης ακόμα δεν έχετε πει κουβέντα, τσιμουδιά, την ουρά κάτω από τα σκέλια, γιατί ξέρετε ότι για άλλη μια φορά έχετε κάνει αυτό για το οποίο κατηγορείστε και δεν έχετε δει τι να απαντήσετε.

Αυτή είναι η πραγματικότητα και πήρατε δύο φορές τον λόγο σε αυτή τη Βουλή, δύο φορές κατά τη διάρκεια αυτής της ημέρας και δύο φορές αποφύγατε οποιαδήποτε αναφορά. Αυτό χαρακτηρίζει εσάς, όχι εμάς!

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Ευχαριστούμε τον κ. Γερουλάνο.

Τον λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΣΥΡΙΖΑ, ο κ. Παππάς.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Με επάρκεια, οφείλω να ομολογήσω, ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας αναπαρήγαγε τη γραμμή της κυβερνώσας παράταξης, της Πλειοψηφίας, η οποία βεβαίως είναι διάτρητη: Εγκληματική οργάνωση, κακουργηματική απιστία εις βάρος του Δημοσίου.

Αυτά είναι τα αδικήματα για τα οποία ελέγχεστε και θα επαναλάβω για τα Πρακτικά ότι οι Βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία και ο Παύλος Πολάκης αγωνίστηκαν ανοικτά με ερωτήσεις στη Βουλή, με δημόσιες παρεμβάσεις, για να καταβληθούν παλαιές οφειλές του ΟΠΕΚΕΠΕ την περίοδο 2015 και 2016, παλαιές υποχρεώσεις προς όλους και ανεξαιρέτως, όπως οι εξισωτικές αποζημιώσεις για το 2014 και το 2013, για τα βιολογικά από το 2009 έως το 2012, οι αποζημιώσεις με βάση τον κανονισμό de minimis, για το κρέας, το γάλα, για τα αμνοερίφια, για τη ρύθμιση της δακοκτονίας.

Και θα παρακαλέσω κάθε φορά που γίνεται αυτή η αναφορά, να αναφέρετε και τον κ. Τρουλλινό, ο οποίος την έκανε την αναφορά σε μία από τις συνομιλίες-συνακροάσεις που περιλαμβάνονται στη δικογραφία και να το συνδέετε με το πολιτικό γραφείο το οποίο διεύθυνε ο κύριος.

Η λάσπη στον ανεμιστήρα είναι μια μέθοδος η οποία σε άλλες περιπτώσεις ενδεχομένως να είναι λειτουργική, αλλά εδώ έχουμε καταλήστευση δημόσιου χρήματος από έναν μηχανισμό ρουσφετιού που στήσατε εσείς αποκλειστικά.

Εάν είχε ίχνος της δικής σας γενναιότητας ο κ. Μητσοτάκης, κύριε Λαζαρίδη, θα έλεγε τώρα ότι θα έρθει μάρτυρας, έστω στην εξεταστική που θα προτείνετε εσείς, να μας πείτε τι έλεγε και σε εκείνο το γεύμα με τον φραπέ και τον χασάπη, μπας και καταλάβουμε και εμείς αν τον είχαν ενημερώσει ή όχι για τα αίσχη που οργάνωσαν.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Ευχαριστούμε τον κ. Παππά.

Τον λόγο έχει ο κ. Κωνσταντίνος Φλώρος.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σήμερα συζητάμε και αποφασίζουμε επί ενός σχεδίου νόμου που αγγίζει έναν από τους πιο ευαίσθητους και δραματικούς τομείς της ελληνικής δημόσιας ζωής, που δεν είναι άλλο από την ασφάλεια των σιδηροδρόμων.

Το συγκεκριμένο νομοσχέδιο είναι μια συγκροτημένη και συστηματική απάντηση του κράτους με βαθιά πολιτική ηθική και κοινωνική σημασία στη μεγάλη τραγωδία των Τεμπών. Και κυρίως, είναι μια πράξη ευθύνης, που οφείλει να λειτουργήσει ως τομή ανάμεσα στο πριν και το μετά.

Ως ανεξάρτητος Βουλευτής λειτουργώ χωρίς κομματικές δεσμεύσεις ή εντολές και έτσι έχω την ελευθερία και την υποχρέωση να τοποθετούμαι με βάση τη συνείδησή μου και το κοινό καλό. Και με απόλυτη ειλικρίνεια, δηλώνω ότι πρόκειται για ένα νομοσχέδιο θετικό, ουσιαστικό και απολύτως αναγκαίο, που ενσωματώνει προτάσεις και αιτήματα που έχουν διατυπωθεί τα τελευταία χρόνια. Μάλιστα, ενσωματώνει και κρίσιμα συμπεράσματα από την Εξεταστική Επιτροπή για τα Τέμπη, στην οποία συμμετείχα μάλιστα, συμβάλλοντας ενεργά και τα μέγιστα ως όφειλα σε ένα ύψιστο προσωπικό και πολιτικό μου καθήκον.

Αναδείξαμε τότε στην εξεταστική επιτροπή τις τεράστιες ελλείψεις που υπήρχαν σε επίπεδο ασφάλειας, εποπτείας, ελέγχου, αξιολόγησης προσωπικού και διαλειτουργικότητας των φορέων. Αναδείξαμε τις καθυστερήσεις στην εφαρμογή της σύμβασης 717, τη μη αξιοποίηση του ETCS, την απουσία ενιαίου συστήματος γεωεντοπισμού, την απουσία ψηφιακής καταγραφής εντολών.

Όλα αυτά σήμερα με το παρόν νομοσχέδιο αποκτούν νομοθετική μορφή. Και αυτό δεν είναι μια νίκη για την Αντιπολίτευση και όσα φωνάζαμε τόσα χρόνια. Είναι μία νίκη όμως για την κοινωνία.

Προβλέπεται, λοιπόν, η ίδρυση Ενιαίου Κέντρου Εποπτείας, με πραγματική επιχειρησιακή ισχύ, πλήρη ψηφιακά εργαλεία, κάλυψη όλου του δικτύου, κάμερες, real time παρακολούθηση, δυνατότητα άμεσης παρέμβασης. Δημιουργείται η πλατφόρμα του railway στη σελίδα του gov.gr, όπου θα συγκεντρώνονται δεδομένα κυκλοφορίας, παραβάσεων και άλλα. Τοποθετούνται οπτικά συστήματα καταγραφής στους συρμούς, εγκαθίστανται υποχρεωτικά συστήματα γεωεντοπισμού με ακρίβεια έως πέντε εκατοστά. Εισάγεται υποχρεωτική και τακτική αξιολόγηση του προσωπικού κρίσιμων καθηκόντων ασφαλείας με επιστημονικά κριτήρια, αξιοπιστία και διαφάνεια. Παράλληλα, ενισχύεται η ΡΑΣ και ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ, ώστε να έχουν τα αναγκαία εργαλεία, εξοπλισμό και προσωπικό για την άσκηση των κρίσιμων εποπτικών τους ρόλων.

Είναι λοιπόν προτάσεις και αιτήματα που ζητούσαν οι συγγενείς των θυμάτων. Είναι όσα επισημαίναμε στην εξεταστική και όσο και εγώ ο ίδιος έχω επισημάνει κατ' επανάληψη δημόσια.

Πέρα λοιπόν από τα τεχνικά, υπάρχει και μια σημαντική πολιτική διάσταση που δείχνει ότι η Κυβέρνηση επιλέγει να μην υπεκφύγει. Αναγνωρίζει, έστω και με τρόπο, έμμεσο ότι τα προηγού-

μενα χρόνια υπήρξαν σημαντικά λάθη, καθυστερήσεις, παραλείψεις και προχωράει σε διορθώσεις κάνοντας την υπέρβαση. Και αυτό πρέπει να το αναγνωρίσουμε, γιατί μόνο έτσι μπορούμε να ελπίζουμε ότι το πολιτικό σύστημα ωριμάζει, μπορεί να μαθαίνει, να αυτοελέγχεται και να προχωρά μπροστά.

Πρέπει επίσης να είμαστε ειλικρινείς και δίκαιοι. Η ευθύνη για το έγκλημα στα Τέμπη δεν βαρύνει μόνο την παρούσα Κυβέρνηση. Πρόκειται για ένα διαχρονικό πρόβλημα, που χτίστηκε επί δεκαετίες με αμέλειες, υποεκτιμήσεις και συστημικές παθογένειες από όλες τις κυβερνήσεις.

Η σύμβαση 717 αφέθηκε να λιμνάζει και επί προηγούμενων κυβερνήσεων, το ETCS καθυστέρησε για χρόνια, ο ΟΣΕ και ο σιδηρόδρομος εν γένει λειτουργούσε χωρίς ενιαία παρακολούθηση, χωρίς αξιολόγηση προσωπικού, χωρίς εσωτερικούς κανόνες πειθαρχίας και λογοδοσίας. Η κατάρρευση ήταν αναμενόμενη και έσκασε στα χέρια αυτής της Κυβέρνησης. Θα μπορούσε να έχει συμβεί και επί άλλης. Και αυτό είναι κάτι που όλοι οφείλουμε να το παραδεχτούμε.

Θα ήθελα όμως να κάνω και μία ακόμη παρατήρηση που θεωρώ ιδιαίτερα κρίσιμη, γιατί δυστυχώς έχουμε καταλήξει να βλέπουμε τη Βουλή να λειτουργεί ως μια άτυπη αίθουσα δικαστηρίου και όχι ως ένα κοινοβουλευτικό πεδίο πολιτικής αντιπαράθεσης και παραγωγής λύσεων. Έχουμε καταλήξει δυστυχώς, αντί να κάνουμε προτάσεις και να ελέγχουμε την εκάστοτε κυβέρνηση όπως οφείλουμε, να ακούμε ετυμηγορίες και να βλέπουμε μια ακραία ρητορική τοξικότητα.

Προσωπικά με λυπεί αυτό το φαινόμενο και δεν πρόκειται να συμμετάσχω σε αυτό το κλίμα. Δεν είμαι ούτε δικαστής ούτε εισαγγελέας, είμαι Βουλευτής. Ο ρόλος μου είναι να ελέγχω την Κυβέρνηση, να προτείνω λύσεις, να συμβάλω στην βελτίωση της ζωής των πολιτών και όχι να εκφωνώ καταδικαστικά κατηγορητήρια και να λέω ότι δήθεν ασκώ αντιπολίτευση σε μια προσπάθεια να καλύψω την όποια πολιτική ανυπαρξία.

Η αλήθεια είναι ότι για τα Τέμπη η μεγαλύτερη μάχη θα δοθεί -εκεί πρέπει να δοθεί- στις αίθουσες της δικαιοσύνης. Εκεί ανήκει η ποινική ευθύνη. Εκεί θα αποδοθεί δικαιοσύνη. Εκεί θα ακουστούν τα γεγονότα και θα αξιολογηθούν οι πράξεις και οι παραλείψεις που οδήγησαν στην τραγωδία των Τεμπών. Η Βουλή έχει άλλο ρόλο, που είναι να προλαμβάνει, να θεσπίζει και να διορθώνει. Εγώ αυτό τον ρόλο τιμώ και αυτόν θα συνεχίσω να υπηρετώ.

Επειδή, όπως ανέφερα προηγουμένως, είμαι ανεξάρτητος Βουλευτής, δεν έχω δικαίωμα ψήφου στην Ολομέλεια, εκτός αν κατατεθεί αίτημα για ονομαστική ψηφοφορία. Παρότι λοιπόν έχω υπάρξει πάρα πολύ σκληρός απέναντι στην Κυβέρνηση, προσπαθώ να μην αλλοιώνομαι ως χαρακτήρας και να παραμένω ηθικός και δίκαιος με όποιο κόστος.

Αν μου δοθεί λοιπόν η ευκαιρία και η δυνατότητα να ψηφίσω, δηλώνω, χωρίς επιφυλάξεις ή δεύτερες σκέψεις, ότι θα υπερψηφίσω αυτό το νομοσχέδιο, γιατί είναι το ορθό και το δίκαιο.

Δεν χρειαζόμαστε λοιπόν άλλα λόγια, χρειαζόμαστε πράξεις. Και αυτό το νομοσχέδιο είναι μια πράξη, μια πράξη υπέρ των πολιτών, της ασφάλειας, της ευθύνης, της αλήθειας. Και ναι, τολμώ να πω υπέρ της μνήμης όσων χάθηκαν άδικα. Γιατί μόνο έτσι θα μπορέσουμε να πούμε με ειλικρίνεια ότι κάτι αλλάζει προς το καλύτερο. Γιατί στην πολιτική χρειάζεται να έχεις και γενναιότητα. Και σήμερα αυτή η γενναιότητα είναι να πεις «ναι» όταν το «ναι» είναι δίκαιο και αν αρνηθείς, να γίνεις μέρος μιας στείρας τοξικής αντιπαράθεσης, όταν η κοινωνία απαιτεί σοβαρότητα και λύσεις.

Συγχαρητήρια λοιπόν στην προσπάθεια που κάνει το Υπουργείο και ιδιαιτέρως στον κ. Κυρανάκη σε αυτό το πάρα πολύ δύσκολο και μαύρο τομέα των μεταφορών.

Εύχομαι και ελπίζω το νομοσχέδιο αυτό να εφαρμοστεί πλήρως και να μην μείνει στα χαρτιά, όχι φυσικά για λόγους πολιτικού γοήτρου, αλλά για λόγους στοιχειώδους αξιοπιστίας του κράτους. Γιατί μόνο έτσι θα τιμήσουμε εκείνους που χάθηκαν και μόνο έτσι θα αποδείξουμε ότι μάθαμε από τα λάθη μας. Γιατί αν δεν αλλάξουμε ουσιαστικά, θα έχουμε ξαναπροδώσει την εμπιστοσύνη της κοινωνίας.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Κι εμείς ευχαριστούμε τον κ. Φλώρο.

Τον λόγο έχει η κ. Καλλιόπη Βέττα από τον ΣΥΡΙΖΑ και στη συνέχεια ο κ. Δημήτρης Μπιάγκης από το ΠΑΣΟΚ.

Παρακαλώ, κυρία Βέττα.

ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΒΕΤΤΑ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η συζήτηση του σημερινού νομοσχεδίου επιβεβαιώνει για μία ακόμη φορά το μοτίβο της κυβερνητικής νομοθέτησης, η οποία χαρακτηρίζεται από συρραφές διατάξεων, τροποποιήσεις και καταργήσεις προγενέστερων άρθρων που είχαν θεσπίσει προκάτοχοι των σημερινών Υπουργών και μία ψευδεπίγραφη, θα έλεγα, εικόνα εκσυγχρονισμού, ψηφιοποίησης και καινοτομίας.

Αρχικά, πρέπει να επισημάνουμε ότι το νομοσχέδιο αποτελεί μια περσινή δέσμευση προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για κατάθεση εντός του πρώτου τριμήνου του 2025, γεγονός που μαρτυρά πολλά για την κυβερνητική επάρκεια και τήρηση των προθεσμιών.

Επί της ουσίας, πρόκειται για μία ακόμη απόδειξη αποσπασματικής νομοθέτησης, χωρίς κανένα ολιστικό σχέδιο και πλάνο υλοποίησης, χωρίς όραμα και βούληση για ασφαλείς σιδηροδρόμους, που να καλύπτουν πλήρως το υφιστάμενο, αλλά και το ενδεχόμενα νέο δίκτυο της χώρας.

Προς επίρρωση των όσων αναφέρω, ήδη από το 2019 έχουμε τέσσερα νομοσχέδια μαζί με το σημερινό που αφορούν άμεσα τον σιδηρόδρομο. Το 2019 ήταν το πρώτο, ο ν.4623, και το 2023 ο ν.5014 από τον κ. Καραμανλή, ενώ το 2024 είχαμε τον ν.5167 από τον κ. Σταϊκούρα μόλις λίγους μήνες πριν.

Το νομοσχέδιο που έχουμε στα χέρια μας εμπεριέχει πλείστες αλλαγές και καταργήσεις άρθρων των προηγούμενων νόμων -συνολικά είναι τριάντα-, οι οποίοι μάλιστα είχαν από μόνοι τους πολλές αντιφατικές και αντικρουόμενες διατάξεις, δείγμα κακής και πρόχειρης νομοθέτησης.

Την ίδια ώρα το διακύβευμα της αναβάθμισης των σιδηροδρόμων, έξι χρόνια μετά την ανάληψη δηλαδή της Κυβέρνησης από τη Νέα Δημοκρατία, είναι ακόμα ζητούμενο, με το τραγικό δυστύχημα στα Τέμπη να αποδεικνύει την ολοκληρωτική αποτυχία σας.

Έφυγε ο κύριος Υπουργός.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Εδώ είναι.

ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΒΕΤΤΑ: Δυστυχώς, η Ελλάδα είναι ίσως η μοναδική χώρα πανευρωπαϊκά στην οποία το συγκεκριμένο μεταφορικό μέσο φθίνει διαρκώς, με αποτέλεσμα η χώρα να έχει μείνει ουσιαστικά με μόνο μία γραμμή λειτουργίας, που συνδέει την Αθήνα με τη Θεσσαλονίκη, την ώρα που σε άλλες χώρες προωθούνται σχέδια που πριμοδοτούν τον σιδηρόδρομο έναντι, παραδείγματος χάριν, των αεροπλάνων για λόγους περιβαλλοντικούς ή εξοικονόμησης, την ώρα που υπάρχουν αποδοτικές πολιτικές προσέλκυσης επιβατών με φθηνά εισιτήρια απεριόριστων μηνιαίων διαδρομών όπως, για παράδειγμα, το πετυχημένο εγχείρημα των 9 ευρώ στη Γερμάνια, που έδωσε μεγάλη ώθηση και στο μέσο, αλλά και βοήθησε τους πολίτες να το χρησιμοποιήσουν μαζικότερα και να αναπτυχθεί ακόμη περισσότερο ο εγχώριος τουρισμός. Στη χώρα μας, με αποκλειστική ευθύνη της Κυβέρνησης, δεν υπάρχει καμία τέτοια συζήτηση.

Επανερχόμενη στο νομοσχέδιο, θα γίνω πιο συγκεκριμένη για την κριτική μας εστιάζοντας σε διατάξεις με συζητήσιμο ή προβληματικό χαρακτήρα. Πρώτα απ' όλα, η λειτουργία του Ενιαίου Κέντρου Εποπτείας, του ΕΚΕ, για τη λειτουργία των σιδηροδρόμων τοποθετείται εντός του διαχειριστή της υποδομής του ΟΣΕ, ο οποίος θα είναι ταυτόχρονα και ελεγχόμενος και ελεγκτής. Πρόκειται για μία διεθνή πρωτοτυπία, θα έλεγα, που είναι τουλάχιστον συζητήσιμη.

Την ίδια ώρα δεν διευκρινίζεται τι θα κάνει επιχειρησιακά το ΕΚΕ, μια και αναφέρεστε μόνο για εποπτεία, καθώς δεν προσδιορίζονται οι αρμοδιότητες, τα μέσα παρέμβασης και πολλά άλλα.

Αναφορικά με το σύστημα γεωεντοπισμού στα τρένα, το οποίο προβάλλεται διαρκώς σαν μια μεγάλη μεταρρύθμιση, έχουν τεθεί εύλογα ερωτήματα σχετικά με το αν το GPS που ουσιαστικά θα εγκατασταθεί θα είναι αποτελεσματικό ακόμη και μετά τη στάθμιση από τα σταθερά σημεία λήψης δεδομένων. Την ίδια ώρα το ETCS, το ευρωπαϊκό σύστημα ελέγχου των αμαξοστοιχιών, δεν λειτουργεί, όπως δεν λειτουργεί το σύστημα τηλεδιοίκησης σε όλες τις γραμμές. Περιμένουμε να ολοκληρωθούν τα συστήματα

αυτά άμεσα με βάση τα ευρωπαϊκά πρότυπα.

Επιπρόσθετα, σε όλα τα ζητήματα που αφορούν τις εξαγγελλόμενες διοικητικές διαδικασίες δεν υπάρχουν σαφή και δεσμευτικά χρονοδιαγράμματα ούτε καμία νύξη για το κόστος των αλλαγών. Παράλληλα, από όλη την Αντιπολίτευση ακούστηκαν τεκμηριωμένες και σαφείς θέσεις για τη διαδικασία των προσλήψεων στη ΡΑΣ, τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, των αποσπάσεων και των μεταθέσεων, καθώς και τον τρόπο επιλογής ανώτερων διευθυντικών στελεχών με ιδιαίτερη έμφαση στο γεγονός ότι δεν θα υπάρχει καμία λογοδοσία και έλεγχος από το ΑΣΕΠ. Οι απαντήσεις που πήραμε, κύριε Υπουργέ, είναι ενδεικτικές καθώς μιλήσατε για επιτακτικές ανάγκες και νέες συνθήκες την ώρα που κυβερνάτε έξι χρόνια. Αυτό το επιχείρημα μαζί με το άλλο που λέτε περί διαχρονικών παθογενειών έχει πολυφορεθεί και δεν πείθει τελικά κανέναν.

Επίσης, υπάρχει μια αυστηροποίηση στο πειθαρχικό σύστημα για τους υπαλλήλους. Είναι άλλο πράγμα η αναγκαία συμμόρφωση όλων με τους κανόνες ασφαλείας και η εργασιακή ηθική και άλλο να στρέφετε το δάχτυλο στους εργαζόμενους με τη γνωστή επωδό περί ατομικής ευθύνης ως υπαίτιους για τη σημερινή κατάσταση στους σιδηροδρόμους την ώρα που βέβαια δεν υπάρχει καμία κύρωση για όσους ευθύνονται για τη σημερινή κατάσταση στον ΟΣΕ, δηλαδή, της αποτυχημένης διοίκησής σας. Παράλληλα θεσπίζεται ένας νέος κανονισμός προμηθειών και έργων ώστε, όπως ανέφερε ο εισηγητής σας, να μπορεί η εταιρεία να ανταποκριθεί άμεσα, όπως είπατε, στις τεχνικές και επιχειρησιακές ανάγκες χωρίς να εξαρτάται από χρονοβόρες γραφειοκρατικές διαδικασίες. Επειδή η διαφάνεια και η χρηστή διοίκηση δεν είναι από τα δυνατά σημεία της Κυβέρνησης, όπως αποδείχτηκε και με το τεράστιο σκάνδαλο του ΟΠΕΚΕΠΕ έχουμε πάρα πολλές αμφιβολίες για το συγκεκριμένο άρθρο.

Τέλος, ούτε σε αυτό το νομοσχέδιο, αναφέρεται κάτι για τα κονδύλια από το Ταμείο Ανάκαμψης, για χρηματοδότηση έργων στον ελληνικό σιδηρόδρομο την ώρα που άλλες χώρες διαθέτουν το 7% των αντίστοιχων πόρων ενώ εμείς αξιοποιούμε μικρότερο ποσοστό, κάτω δηλαδή από το 1%. Αυτά είναι τα πραγματικά προβλήματα τα οποία δεν αντιμετωπίζονται επαρκώς από την Κυβέρνηση και από τον αρμόδιο Υπουργό ο οποίος με παλαιοκομματική σπουδή μεριμνά πάντα να φωτογραφίζεται επί τω έργω, τυχαία, σε λεωφορεία ή σε σταθμαρχεία ενώ στην ακρόαση φορέων έφτασε να επιτεθεί στους εκπροσώπους των εργαζομένων νουθετώντας τους για τις ευθύνες που τυχόν έχουν, όπως είπε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο επαγγέλλεται ότι μεριμνά για την αναβάθμιση της σιδηροδρομικής ασφάλειας, την αξιολόγηση και την εποπτεία του προσωπικού, την οργανωτική ενίσχυση των εποπτικών αρχών και τον εκσυγχρονισμό της εταιρείας Σιδηρόδρομοι Ελλάδος. Στην πράξη κάνει ελάχιστα όταν μάλιστα δεν αποτελεί και τροχοπέδη για την υλοποίηση αποτελεσματικών μεταρρυθμίσεων. Γιατί ενώ πανευρωπαϊκά κινούμαστε στην κατεύθυνση της εναρμόνισης και της διαλειτουργικότητας των συστημάτων, εσείς κινείστε στη λογική της υπερσυγκέντρωσης, της γραφειοκρατίας και της κάθετης οργάνωσης την ώρα μάλιστα που αγνοείτε τις συστάσεις από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ακόμα και από το πόρισμα του ΕΟΔΑΣΑΑΜ. Η βαριά σκιά του διπλού εγκλήματος των Τεμπών, δηλαδή, από τη μια του τραγικού δυστυχήματος και αφετέρου της συγκάλυψης που ακολούθησε, θα ακολουθεί πάντοτε την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας που ενώ ήξερε και είχε προειδοποιηθεί για τα κενά ασφαλείας δεν έκανε τίποτα για να το αποτρέψει. Έκανε τα πάντα όμως για να αποσείσει τις ευθύνες της.

Το σημερινό νομοσχέδιο, το τέταρτο επί των ημερών σας, δείχνει ότι δεν έχετε μάθει τίποτα από τα καταστρεπτικά σας λάθη. Δυστυχώς, οι πολίτες, οι εργαζόμενοι, το ίδιο το μεταφορικό μέσο, είναι για μια ακόμη φορά στα χέρια σας ένα πεδίο άσκησης πειραμάτων και ανεπαρκών πολιτικών.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Κι εμείς ευχαριστούμε την κ. Βέττα.

Τον λόγο έχει ο κ. Δημήτρης Μπιάγκης και στη συνέχεια ο κ. Ιωάννης Κόντης.

Παρακαλώ, κύριε Μπιάγκη.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΠΙΑΓΚΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε σήμερα ένα νομοσχέδιο που λόγω και του τίτλου του, αν θέλετε, δεν μπορεί παρά να το συνδέσουμε άμεσα με τη συλλογική μνήμη και την τραγωδία των Τεμπών η οποία ανέδειξε με τον πιο βίαιο τρόπο το θεσμικό έλλειμμα της χώρας μας στην ασφάλεια των μεταφορών. Τα Τέμπη δεν μπορούν και δεν πρέπει να ξεχαστούν. Όχι μόνο επειδή χάθηκαν 57 ανθρώπινες ζωές, κυρίως νέοι άνθρωποι, αλλά γιατί αυτή η τραγωδία συγκλόνισε την εμπιστοσύνη των πολιτών στο κράτος και στους θεσμούς. Και μαζί αυτή η τραγωδία ανέδειξε ένα εθνικό αίτημα, μια απαίτηση της κοινωνίας δηλαδή, για δικαιοσύνη, για αλήθεια, για αλλαγή νοοτροπίας και για ανάληψη ευθύνης.

Απέναντι σε αυτό το αίτημα το πολιτικό σύστημα και κυρίως η Κυβέρνηση, αντί για θεσμική κάθαρση και ριζική μεταρρύθμιση φέρνει ένα νομοσχέδιο που μοιάζει περισσότερο με τεχνικό κολάζ ρυθμίσεων και λιγότερο με στρατηγικό σχέδιο για τη ριζική αναμόρφωση των σιδηροδρόμων. Και αυτό είναι το αληθινό ερώτημα σήμερα. Έχουμε ως χώρα πάρει το μάθημα μετά το πάθημα των Τεμπών ή απλώς ελπίζουμε να το ξεχάσει η κοινωνία μας;

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έναν χρόνο και πλέον μετά την τραγωδία των Τεμπών η κοινωνία και ιδίως οι οικογένειες των θυμάτων ζητούν απαντήσεις σε απλά αλλά ουσιώδη ερωτήματα. Τι έγινε τελικά για να μην ξανασυμβεί κάτι αντίστοιχο; Ποια μέτρα έχουν ληφθεί πραγματικά και ποια έμειναν μόνο σε δηλώσεις και ανακοινώσεις; Η αλήθεια δυστυχώς είναι πικρή. Η χώρα συνεχίζει να μη διαθέτει ένα ολοκληρωμένο σύστημα ασφαλούς λειτουργίας των σιδηροδρόμων βάσει των ευρωπαϊκών τεχνικών προδιαγραφών και διαλειτουργικότητας. Το σύστημα τηλεδιοίκησης παραμένει ημιτελές. Οι διαγωνισμοί για την αναβάθμιση του εξοπλισμού καθυστερούν ή υλοποιούνται αποσπασματικά. Οι απαραίτητες υποδομές εποπτείας και καταγραφής, αν και εξαγγέλθηκαν, δεν έχουν τεθεί ακόμη πλήρως σε λειτουργία. Ούτε ο ΟΣΕ, ούτε η ρυθμιστική αρχή σιδηροδρόμων, ούτε ο Εθνικός Οργανισμός Διεύρυνσης Ατυχημάτων έχουν ενισχυθεί με επαρκές και μόνιμο προσωπικό παρά τις διακηρύξεις περί επιτάχυνσης των διαδικασιών.

Αντιθέτως, με το παρόν σχέδιο νόμου επιχειρείται προσχηματική επίσπευση διαδικασιών με παράκαμψη μάλιστα και του ΑΣΕΠ και χωρίς ουσιαστικά αξιοκρατικά κριτήρια. Επιπλέον, οι ανεξάρτητες αρχές συνεχίζουν να λειτουργούν με ανεπαρκή θεσμική θωράκιση αλλά και με διοικητική εξάρτηση. Μήπως υιοθετήθηκαν καλές, διεθνείς πρακτικές; Δυστυχώς, όχι σε επαρκή βαθμό. Χώρες όπως η Γερμανία, η Σουηδία, η Ολλανδία έχουν εφαρμόσει εδώ και χρόνια συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας με προληπτικούς μηχανισμούς ανάλυσης κινδύνου, ψηφιοποίησης, εποπτείας και θεσμική ανεξαρτησία των ελεγκτικών φορέων. Στην Ελλάδα αντίθετα οι κυβερνητικές παρεμβάσεις συνεχίζουν να λειτουργούν με το βλέμμα στραμμένο στην επικοινωνία και όχι στην πραγματική ασφάλεια. Αν τα Τέμπη, λοιπόν, δεν μας δίδαξαν τίποτα, τότε δεν ήταν απλώς μια τραγωδία. Είναι ακόμα μια χαμένη ευκαιρία να αλλάξει η φιλοσοφία και η λειτουργία του ελληνικού κράτους.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το σχέδιο νόμου που συζητάμε σήμερα περιλαμβάνει πολυάριθμες διατάξεις αρκετές εξ αυτών έχουν τεχνικό χαρακτήρα. Ωστόσο δεν συνθέτουν ένα ολοκληρωμένο συνεκτικό και δεσμευτικό σχέδιο αναβάθμισης της σιδηροδρομικής ασφάλειας. Το νομοσχέδιο περιλαμβάνει κάποιες θετικές προβλέψεις ωστόσο τα προβλήματα του νομοσχεδίου είναι σοβαρά. Αναφέρω ενδεικτικά. Οι προσλήψεις επιχειρούνται με αδιαφανείς διαδικασίες καθώς προβλέπεται σιωπηρή έγκριση αν ο ΑΣΕΠ δεν απαντήσει εντός δέκα ημερών και επιτρέπονται αποσπάσεις χωρίς συναίνεση του φορέα προέλευσης. Η ενίσχυση της ΡΑΣ και του ΕΟΔΑΣΑΑΜ γίνεται πρόχειρα χωρίς θεσμικές εγγυήσεις ή στρατηγικό σχεδιασμό, ενώ η συγχώνευση ΕΡΓΟΣΕ στον ΟΣΕ, χωρίς σαφές πλαίσιο ελέγχου και λογοδοσίας, κινδυνεύει να επιβαρύνει τη διοίκηση αντί να τη βελτιώσει. Το νομοσχέδιο αποτελεί άθροισμα επιμέρους ρυθμίσεων χωρίς ενιαία λογική, χωρίς διαφάνεια, χωρίς όραμα. Και αυτό δεν μπορούμε να το αποδεχτούμε. Κυρίως, το συγκεκριμένο νομοσχέδιο δεν απαντά στα σοβαρά ζητήματα έλλειψης ασφάλειας που ανα-

δείχθηκαν με το τραγικό δυστύχημα των Τεμπών.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής δεν πρόκειται να συναινέσει σε μια επίφαση μεταρρύθμισης. Αντιθέτως, η θέση μας είναι καθαρή. Η ανασυγκρότηση του ελληνικού σιδηροδρόμου απαιτεί ριζική αλλαγή, φιλοσοφίας και δομής. Όχι αποσπασματικά νομοθετήματα που ανακυκλώνουν τις παθογένειες του παρελθόντος. Η ασφάλεια των μεταφορών και η αξιοπιστία του κράτους αποτελούν δημόσιο αγαθό και ζήτημα εθνικής αξιοπρέπειας.

Το ΠΑΣΟΚ προτείνει ένα συνολικό πλαίσιο αναμόρφωσης, στηριγμένο στις αρχές της ανεξαρτησίας, της διαφάνειας και της ασφάλειας, ανεξάρτητο και πλήρως στελεχωμένο σύστημα εποπτείας, με θεσμική ενίσχυση της ΡΑΣ και ουσιαστική αναβάθμιση του ΕΟΔΑΣΑΑΜ κατά τα πρότυπα, μάλιστα, ερευνητικών αρχών άλλων κρατών, όπως της Γαλλίας, της Γερμανίας κ.λπ.. Θέσπιση Εθνικής Αρχής Συστηματικής Ασφάλειας Μεταφορών, με αρμοδιότητα την εφαρμογή συστήματος διαχείρισης βασισμένο στην ανάλυση κινδύνου, σε όλους τους κρίσιμους φορείς: ΟΣΕ, Hellenic Train, ΡΑΣ, Υπουργείο, καθώς και την υποχρεωτική υποβολή ετήσιων εκθέσεων ασφάλειας και κοινοβουλευτικής λογοδοσίας. Προσλήψεις με πλήρη διαφάνεια, μόνο μέσω ΑΣΕΠ και με αντικειμενικά κριτήρια, χωρίς παραθυράκια για ημετέρους ή fast track αποσπάσεις, που υπονομεύουν τη διοικητική ακεραιότητα. Ψηφιοποίηση της κυκλοφορίας με ενιαίο σύστημα ελέγχου για πραγματική πρόληψη και όχι απλή καταγραφή συμβάντων. Δημιουργία μηχανισμού θεσμικής λογοδοσίας, με κατοχύρωση της ανώνυμης υποβολής καταγγελιών και προστασίας των μαρτύρων, αλλά και ίδρυση Συμβουλίου Ασφάλειας Μεταφορών, με συμμετοχή πολιτών, εμπειρογνωμόνων και εκπροσώπων. Δεν συζητάμε το αδύνατο, συζητάμε το αυτονόητο. Ένα σιδηροδρομικό σύστημα αντάξιο μιας σύγχρονης ευρωπαϊκής χώρας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το ερώτημα που τίθεται στο τέλος αυτής της συζήτησης είναι απλό και είναι και κρίσιμο: Μπορούμε να εμπιστευτούμε αυτό το νομοσχέδιο, ως απάντηση στο εθνικό τραύμα των Τεμπών; Η απάντησή μας είναι μία και μοναδική: Όχι. Γιατί δεν συνοδεύεται από θεσμική γενναιότητα. Γιατί δεν ενσωματώνει τις καλές διεθνείς πρακτικές. Γιατί συνεχίζει να αντιμετωπίζει το κράτος ως πεδίο προσωποπαγών προσλήψεων και αδιαφανών διαδικασιών. Γιατί δεν πείθει ότι οι κυβερνητικές προτεραιότητες είναι η ασφάλεια και η λογοδοσία και όχι η επικοινωνία.

Το ΠΑΣΟΚ, το Κίνημα Αλλαγής δεν δίνει λευκή επιταγή σε μια διαχείριση που επαναλαμβάνει τα λάθη του παρελθόντος, αλλά, αντιθέτως, παραμένουμε απέναντι στην απόπειρα ωραιοποίησης μιας αποτυχημένης διαχείρισης που έχει ήδη κοστίσει ανθρώπινες ζωές. Λέμε «όχι» σε αυτό το σχέδιο νόμου, αντιπροτείνοντας παράλληλα τον εκσυγχρονισμό και τη θεσμική αλλαγή. Και με αυτήν τη στάση έχουμε την άποψη, έχουμε την εντύπωση, έχουμε την πεποίθηση, ότι τιμούμε και τη μνήμη των θυμάτων των Τεμπών, όχι με λόγια, αλλά με συνέπεια και ευθύνη. Με ευθύνη και πάνω απ' όλα με συνέπεια.

Ευχαριστώ πολύ για την ανοχή σας.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Και εμείς ευχαριστούμε τον κ. Μπιάγκη.

Τον λόγο έχει ο κ. Ιωάννης Κόντης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΝΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα μιλήσω για το νομοσχέδιο αυτό, αν και στην ουσία εμείς οι ανεξάρτητοι Βουλευτές συζητάμε απλά για να συζητήσουμε στη Βουλή. Αυτήν τη στιγμή είμαστε εικοσιπέντε ανεξάρτητοι Βουλευτές και δεν έχουμε δικαίωμα να ψηφίζουμε τα νομοσχέδια αυτά ούτε να τα επεξεργαζόμαστε. Είναι ένα θέμα που πρέπει να το δούμε. Και δεν λέω να ψηφίζουμε και να έχει βάρος ψήφου η ψήφος μας, αλλά να είναι ενδεικτική στον κόσμο του τι πρεσβεύουμε σε κάθε νομοσχέδιο. Και δεν είμαστε τρεις ή πέντε, είμαστε εικοσιπέντε τώρα. Σε λίγο, αν είναι άλλοι είκοσι, η μισή Βουλή θα είναι ανεξάρτητη και δεν θα ψηφίζει. Οπότε, βρήκα την ευκαιρία να το πω εδώ, γιατί είμαι τώρα εδώ απλά σχολιαστής του νομοσχεδίου και γι' αυτό θα συζητήσω και για άλλα θέματα.

Το νομοσχέδιο αυτό είναι, όπως είπαν και οι προηγούμενοι συνάδελφοι, μία αναφορά, μια προσπάθεια καλυτέρευσης, αλλά είναι μία συνεχής αναφορά του μεγάλου θέματος που έχει πληγώσει την Ελλάδα η ιστορία αυτή των Τεμπών, με τους νεκρούς, τα παιδιά των νεκρών, τα οποία πιστεύω δεν θα ξεχάσουν εύκολα οι Έλληνες. Έχουν γίνει και άλλα ατυχήματα, αλλά, δυστυχώς, αυτό ήταν με εγκληματική, κανονικά, αδράνεια πολλών υπευθύνων και δεν ήταν ένα απλό ατύχημα.

Και γίνεται μια προσπάθεια, κύριε Υπουργέ, όντως, από την πλευρά σας -και το πιστεύω αυτό- να υπάρξει μια καλυτέρευση στους όρους ασφαλείας. Είμαι σίγουρος ότι κανείς δεν θέλει να γίνονται αυτά στην προεδρία του, την πρωθυπουργία του ή οτιδήποτε άλλο, αλλά δυστυχώς έγινε. Και βλέπω ότι έχουν μπει διάφορες διατάξεις οι οποίες είναι προς το καλύτερο, είναι προς τη σωστή κατεύθυνση, αλλά ακόμα υπάρχουν κενά, τα οποία σίγουρα θα έρθουμε να συμπληρώσουμε αργότερα με ένα άλλο νομοσχέδιο.

Κάποιο από αυτά τα κενά που εντοπίζω προσωπικά είναι ότι η ΡΑΣ –και απ' ό,τι είδα και την καινούργια πρόεδρο στην επιτροπή– δεν έχει αντιληφθεί μάλλον ακόμα το πόσο μεγάλος είναι ο ρόλος που έχει και ο εποπτικός και ο προληπτικός και σε θέματα ασφαλείας και πιστεύει ότι κάποιος άλλος πρέπει να λύνει αυτά τα θέματα. Εκείνοι είναι οι αποκλειστικά υπεύθυνοι και πρέπει να συνειδητοποιήσουν τον ρόλο τους. Θα πρέπει να υπάρχει και μία πραγματικά υπεύθυνη Αρχή μέσα στη ΡΑΣ η οποία να ελέγχει τις εργολαβίες, τα θέματα που γίνονται σε αναθέσεις έργων τόσο σε οικονομικό επίπεδο όσο και σε επίπεδο εκτέλεσης και πραγματικής και σωστής λειτουργίας, ώστε να αποφευχθούν κακοτεχνίες και προβλήματα τα οποία μπορεί είτε σε γραμμές είτε σε συστήματα ασφαλείας να προκαλέσουν ατύχημα.

Επίσης, ένα άλλο κενό είναι ότι δεν υπάρχει η ρητή υποχρέωση να υπόκειται όλο το σύστημα αυτό -και όλα τα συστήματα ασφαλείας- σε έναν έλεγχο ανεξάρτητου φορέα, ο οποίος είναι υπεύθυνος για συστήματα ασφαλείας, όπως το TSI που είναι το Technical Specifications for Interoperability, το οποίο ελέγχει τα συστήματα ασφαλείας ή κάποιο άλλο παρεμφερές στην Ευρώπη. Πιστεύουμε ότι θα έπρεπε να υπάρχει ένας έλεγχος.

Θέλω να είμαι καλόπιστος και να ευχηθώ, μακάρι να λειτουργήσουν όλα όπως θέλετε στο νομοσχέδιο και να μην ξαναδούμε θύματα από τέτοια δραματικά γεγονότα.

Και όπως είπα, δεν θα πω αν ψηφίζω «ναι» ή «όχι». Το βλέπω θετικά το νομοσχέδιο, γιατί απλά δεν ψηφίζουμε.

Απλά να πω τώρα και για δύο άλλα θέματα της επικαιρότητας, μιας και έχουμε δύο, τρία λεπτά ακόμη. Δυστυχώς η Ελλάδα βρίσκεται πάντα προ απροόπτου και βλέπουμε ότι οι Λίβυοι έχουν φτάσει τα δικά τους χωρικά ύδατα, όχι μέχρι την Κρήτη, την πέρασαν την Κρήτη και θα φτάσουν μέχρι τη Στερεά Ελλάδα, μέχρι την Αττική. Ο χάρτης που έφτιαξαν οι Λίβυοι, ο οποίος φαινομενικά δεν επηρεάζει τις ΑΟΖ -αν και η Συνθήκη των Σεβρών έχει πει ότι θα κάνει ελέγχους εκεί νότια της Κρήτης- εάν σε κάποιο σημείο του χάρτη αυτού που έβγαλαν, αρχίσουν να κάνουν οι Τούρκοι γεωτρήσεις, στην ουσία θεμελιώνεται το τουρκολιβυκό μνημόνιο -είναι πολύ σοβαρό το θέμα- και de facto έχουμε το τουρκολιβυκό μνημόνιο σε ισχύ. Εμείς απλά ερχόμαστε ουραγοί στις εξελίξεις και παρακολουθούμε και μετά τρέχουμε και δεν φτάνουμε.

Το ίδιο γίνεται και με τις αφίξεις των λαθρομεταναστών. Και έχω πει και άλλες φορές ότι είναι αδύνατον να έρχονται με αυτά τα βαρκάκια -όπως βλέπετε- να έχουν διανύσει 200 μίλια, στην πραγματικότητα, σε ανοιχτή θάλασσα -γιατί το λιβυκό πέλαγος μέχρι την Κρήτη είναι ανοιχτή θάλασσα. Δεν πιστεύω ότι έρχονται με αυτά τα βαρκάκια, ένα μετακινούμενο φορτίο μεγάλο, σε μικρά πλοιάρια, τα οποία με μία ελαφριά μετακίνηση ή με έναν κυματισμό μπορεί να βυθιστούν. Κάτι άλλο συμβαίνει εδώ. Κάποια μεγάλα πλοία τους πηγαίνουν κάπου και πηγαίνουν και τους φέρνουν. Πρέπει να γίνει έλεγχος μεγάλος και όχι να τα παίρνουμε επιπόλαια και να τους περιμένουμε στις παραλίες Αγίας Γαλήνης ή στα Καλά Λιμάνια, να τους ξεφορτώσουνε και να κάνουν βολτίτσες και να τους φέρνουμε εδώ πέρα στον Ωρωπό και στη Μαλακάσα.

Ήδη είδαμε στις ακτές της Λιβύης κάποια εκατομμύρια -είδα

ένα βίντεο- περιμένουν να επιβιβαστούν σε πλοιάρια για να έρθουν προς τα εδώ. Και έχω και μια άλλη απορία: Αφού στο ελληνικό κράτος, έτσι όπως έχουν γίνει όλα με διαφάνεια και τα λοιπά, κύριε Υπουργέ -και δεν είναι δικό σας σίγουρα θέμα, αλλά είναι παρεμφερές- περιμένουμε για να εκταμιευτούν χρήματα, να υπάρξουν διαύγειες, να υπάρξει χρηματοδότηση, να υπάρξουν εγκρίσεις, να υπάρξουν όλα αυτά, πώς γίνεται τώρα και χιλιάδες που έρχονται ξαφνικά εξυπηρετούνται με όλα τα έξοδα που απαιτούνται, από τη σίτιση μέχρι την κατοίκιση. Δεν ξέρω αν θα μπουν σε δομές, αν θα μπουν αλλού. Αυτά τα χρήματα πώς έρχονται; Έρχονται μαύρα στην Ελλάδα και τα πληρώνουμε; Υπάρχει ένα κονδύλι μαύρο, το οποίο ανά πάσα στιγμή είναι διαθέσιμο και πληρώνουμε; Γιατί για να βγει κάθε μέρα να σιτίσουμε κάποιους -και δεν λέω να μην φάνε οι άνθρωποι- χρειάζονται κονδύλια.

Εγώ λέω αυτά τα κονδύλια πού βρίσκονται, σε μια εποχή που μάλιστα βγήκε η κ. Φον ντερ Λάιεν χθες, η οποία παρουσιάζοντας τον προϋπολογισμό της Ευρώπης -της διαλυμένης Ευρώπης λέμε εμείς, τώρα εσείς λέτε ότι η Ευρώπη έχει μέλλον αυτή- είπε ότι περικόπτει τις κοινωνικές δαπάνες. Περιέκοψε 100 δισεκατομμύρια από τα 300 δισεκατομμύρια που θα ήταν προορισμένα για την πρωτογενή παραγωγή. Στα πλαίσια αυτά μετά και το τελευταίο νομοσχέδιο που ψηφίσαμε για τον δημοσιονομικό έλεγχο ο οποίος θα ελέγχεται από την Ευρωπαϊκή Ένωση, είμαστε σίγουροι ότι θα περικοπούν τα πάντα στον κοινωνικό τομέα και για τους Έλληνες. Βρίσκουμε λεφτά να στείλουμε στην Ουκρανία, 100 δισεκατομμύρια ευρώ -που είπε η Ευρωπαϊκή Ένωση-, για να πάρει ο Ζελένσκι και να παίζει, να κάνει τον καουμπόι, να συνεχίζεται ο πόλεμος και να πεθαίνει κόσμος. Και εδώ στην Ελλάδα κόβουμε τα πάντα, κόβουμε όλες τις κοινωνικές παροχές και θα κόψουμε και άλλες και πλέον θα ελέγχονται από αυτούς και θα κόβεται ό,τι μπορεί να δοθεί σε Έλληνες. Σίγουρα θα δώσετε κάποια λίγα επιδόματα στην έκθεση, αλλά δεν μπορούν οι Έλληνες να ζουν με επιδόματα.

Πώς γίνεται, λοιπόν, να συνεχίσουμε να ζούμε κάτω από αυτήν τη σκιά της Ευρωπαϊκής Ένωσης η οποία ανακοινώνει κομμένους προϋπολογισμούς και αντικοινωνικούς και εμείς να προσπαθούμε να κάνουμε κοινωνική πολιτική σε αφικνούμενους πολίτες άλλων χωρών τη στιγμή που δεν έχουμε χρήματα πλέον ούτε για τον δικό μας προϋπολογισμό. Αυτό είναι μια ιστορία τρέλας η οποία κάποτε πρέπει να σταματήσει και δεν βλέπουμε να σταματάει με τίποτα. Ακούμε υποσχέσεις επί υποσχέσεων και το μόνο που βλέπουμε είναι να τους παίρνετε από την Κρήτη με οχηματαγωγά και να φέρνετε στον Ωρωπό ή σε άλλα μέρη -δεν ξέρω-, στο Λαύριο και μετά να πηγαίνουν σε άλλες δομές και δεν ξέρουμε μετά τι γίνεται. Ποιος χρηματοδοτεί όλη αυτήν την ιστορία; Εάν υπάρχει κάποιο σχέδιο και σας δίνουν μαύρα χρήματα και τους πληρώνετε και έρχονται και είναι όλα αποδεκτά τουλάχιστον κάπου να το πούμε, αλλιώς από πού βγαίνουν αυτά τα μπάτζετ; Πέρυσι είχαμε ένα μπάτζετ 800 εκατομμυρίων στον προϋπολογισμό για τους μέχρι τώρα γνωστούς. Για τους από εδώ και πέρα, τους χιλιάδες που έρχονται, από πού βγαίνουν τα χρήματα, μπορεί να μας πει κάποιος; Ένα ευρώ να πάει να πάρει κάποιος σε ένα Υπουργείο θέλει «ΔΙΑΥΓΕΙΑ», να ανέβει στη «ΔΙΑΥΓΕΙΑ» «αγοράζω ένα μολύβι».

Εν πάση περιπτώσει, αυτά κάποτε -το ένα φέρνει το άλλο- θα πρέπει να ειπωθούν με καθαρότητα στους Έλληνες οι οποίοι έχουν χάσει την εμπιστοσύνη τους σε ό,τι τους λέει οποιαδήποτε πολιτική παράταξη και το βλέπω αυτό και στις ψηφοφορίες ότι δεν εμπιστεύονται πλέον τι ψηφίζουν -ο ένας ψηφίζει έτσι, ο άλλος αλλιώς- και δεν εμπιστεύονται ποιος τους λέει την αλήθεια και ανάλογα με τα συμφέροντα, με τις προανακριτικές, με τις προτάσεις κ.λπ. έχουμε αλληλοσυγκρουόμενες αποφάσεις. Έχουμε κόμματα να ψηφίζουν «παρών» και να αντίκεινται στην πρόταση αυτή, που θα έπρεπε να ψηφίζουν «όχι». Εγείρουν θέματα συνταγματικότητας και ψηφίζουν «παρών» ή «όχι» ή «ναι». Κάποτε πρέπει να πείτε και εσείς τι θέλετε τελικά από τον κόσμο, τι θέλετε να ζητήσετε, τι θέλετε να προτείνετε.

Και ένα τελευταίο, είδα και το ΠΑΣΟΚ, έκανε μια ερώτηση, τριάντα Βουλευτές νομίζω, για τις τιμές των εισιτηρίων στα ακτοπλοϊκά. Εδώ τα λέγαμε πριν κάνα τρίμηνο, ότι θα ανέβουν οι τιμές των εισιτηρίων.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (ΚΑΤΕΡΙΝΑ) ΣΠΥΡΙΔΑΚΗ: Δώδεκα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΝΤΗΣ: Δώδεκα. Εντάξει, εγώ ίσα-ίσα αναφέρω ότι κάνατε και την πρόταση.

Λέγαμε ότι θα ανέβουν τα ακτοπλοϊκά και εδώ μας βεβαιώνατε Υπουργοί και Βουλευτές ότι δεν πρόκειται να ανέβουν. Γιατί; Γιατί κηρύξατε τη Μεσόγειο, σύμφωνα με την κ. Φον ντερ Λάιεν, SECA. Ανεβάσατε τις τιμές και αλλάξατε το πετρέλαιο που καίνε τα πλοία. Το λέγαμε εδώ -πριν δύο, τρεις μήνες- ότι θα ανέβουν και όλοι έλεγαν «δεν τρέχει τίποτα», «δεν πρόκειται να συμβεί». Ξαφνικά ανακαλύψαν ότι ανεβαίνουν τα εισιτήρια. Θα δείτε ότι θα ανέβουν παραπάνω, γιατί τα καύσιμα που καίνε τα πλοία τώρα κοστίζουν 60% περισσότερο από αυτά που κόστιζαν μέχρι τον Ιανουάριο. Όλα αυτά είναι θέματα που βαρύνουν στο τέλος της ημέρας τη ζωή και την τσέπη των Ελλήνων.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Και εμείς ευχαριστούμε τον κ. Κόντη.

Τον λόγο έχει η κ. Αθηνά Λινού και στη συνέχεια ο κ. Γεώργιος Σταμάτης.

Κυρία Λινού, έχετε τον λόγο.

ΑΘΗΝΑ ΛΙΝΟΥ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κύριοι συνάδελφοι, μιλάμε σήμερα και συζητάμε ένα νομοσχέδιο σχετικό με την αναβάθμιση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων. Σαν γιατρός και άνθρωπος που πέρασα περισσότερα από τριάντα πέντε, σαράντα χρόνια της ακαδημαϊκής μου ζωής δουλεύοντας για την ιατρική της εργασίας, θα αναφερθώ μόνο στα ιατρικά θέματα που ονομάζει αυτό το νομοσχέδιο «καταλληλότητα των εργαζομένων», σε άλλο όρο μιλάει για αξιολόγηση της καταλληλότητας των εργαζομένων και αυτό δεν νομίζω ότι είναι ένας όρος κατάλληλος όσον αφορά την υγεία και την ασφάλεια των εργαζομένων.

Σε αυτό το νομοσχέδιο και στην υλοποίησή του χωρίς να γίνεται σαφής καθορισμός, αναμειγνύονται με διαφορετικές αρμοδιότητες κάθε φορά τέσσερα διαφορετικά Υπουργεία. Προφανώς κατατίθεται σε ένα νομοσχέδιο του Υπουργείου Μεταφορών, ζητάει όμως τη βοήθεια του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας, εκφράζει άλλο νομοσχέδιο που έχει επαναληφθεί τρεις φορές στη διάρκεια αυτής της Κυβέρνησης και αφορά το Υπουργείο Εργασίας και εμπλέκει μαζί με το Υπουργείο Εργασίας το Υπουργείο Υγείας. Οι αρμοδιότητες είναι αλληλοεπικαλυπτόμενες -και θα προσπαθήσω να το εξηγήσω αμέσως μετά- και αυτό βεβαίως εκτός των άλλων οδηγεί και σε διάχυση ευθυνών και επομένως είναι μια πολύ μπλεγμένη υπόθεση για να εφαρμοστεί και να αποδώσει πραγματικά στην ασφάλεια των σιδηροδρόμων.

Σε άλλο σημείο το νομοσχέδιο λέει ότι σε σχέση με την καταλληλότητα των εργαζομένων εφαρμόζει τον εκτελεστικό κανονισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ο οποίος ξεκίνησε να ισχύει το '12 και διορθώθηκε ή εμπλουτίστηκε το '19 και τον Αύγουστο του '23.

Θα αναφερθώ τώρα στις απαιτούμενες εξετάσεις που αναφέρει αυτός ο κανονισμός και θα τις συγκρίνω με τις εξετάσεις που έχει το νομοσχέδιο. Εκτός από τις γενικές ιατρικές εξετάσεις και τις -ίσως μερικές- εξετάσεις της ψυχικής υγείας, το νομοσχέδιο αναφέρει λιγότερες από τις μισές από αυτές για τις οποίες μιλάει ο ευρωπαϊκός εκτελεστικός κανονισμός. Εκτός των άλλων, όμως, στο νομοσχέδιο είναι εντελώς απούσα καθολικά η λέξη «γιατρός εργασίας», ενώ στον κανονισμό απαιτείται ο καθορισμός της συχνότητας των εξετάσεων μετά την αρχική εξέταση να γίνεται από γιατρό εργασίας και αυτό είναι πολύ λογικό, γιατί άλλη είναι η σωματική και ψυχική υγεία ενός ανθρώπου όταν προσλαμβάνεται -μπορεί στα είκοσι πέντε, τριάντα του χρόνια- και άλλη είναι η κατάσταση της υγείας του στα επόμενα τριάντα, σαράντα χρόνια της υπηρεσίας. Αν κάποιος, δηλαδή, ασθενής, εργαζόμενος πάρει βάρος και αποκτήσει υπνοαπνοϊκό σύστημα ή υπνοαπνοϊκά συμπτώματα σαφώς θα είναι ακατάλληλος για αυτήν την εργασία και αυτό μπορεί να το αποκτήσει δύο, τρία, πέντε ή και είκοσι χρόνια μετά την πρόσληψή του. Η απουσία ειδικού γιατρού θα οδηγήσει σε εξαιρετικό κίνδυνο. Το ίδιο ισχύει για σακχαρώδη διαβήτη, για αλκοολισμό και ένα σωρό άλλα νοσήματα.

Για να καλυφθεί το νομοσχέδιο γράφει ότι οι εξετάσεις αυτές που απαιτούνται θα είναι κατ' ελάχιστον και υπάρχει ελάχιστη απλή αναφορά ότι θα γίνονται εξετάσεις των εισιτηρίων, χωρίς

να λέει ότι ο αριθμός των εξετάσεων των οφθαλμολογικών και των ογκολογικών που απαιτεί ο ευρωπαϊκός κανονισμός ξεπερνούν τις δεκαπέντε.

Υπάρχουν μερικές νευρολογικές και ψυχιατρικές εξετάσεις, αλλά οι νευρολογικές πάλι είναι ελάχιστες.

Εδώ θα αναφερθώ στην εμπλοκή του Υπουργείου Εργασίας. Μόλις πριν από έξι μέρες, στις 11 του μηνός, από τις οποίες είναι τρεις οι εργάσιμες, δημοσιεύτηκε ο Κώδικας Εργατικού Δικαίου. Και θα έπρεπε να ξέρετε τι ζητάει αυτός ο κώδικας, ο οποίος έχει 50 άρθρα σχετικά με τις υποχρεώσεις του γιατρού εργασίας σε οποιαδήποτε επιχείρηση που έχει περισσότερους από 50 εργαζόμενους, πολύ σημαντικότερο για μια επιχείρηση όπως ο ΟΣΕ-ΤΡΑΙΝΟΣΕ ή όποιο όρο θα δώσουμε, ο νέος ΟΣΕ, που φυσιολογικά έχει παραπάνω από 2.000 εργαζόμενους. Έχει λοιπόν υποχρέωση αυτός ο οργανισμός να έχει και γιατρό εργασίας και τεχνικό ασφάλειας.

Σύμφωνα με τον ν.3850/2010, ο οποίος ανανεώθηκε το 2021 και την ανανέωση 53 στο 2023, ο τεχνικός ασφάλειας επιβλέπει τις συνθήκες εργασίας, είναι ηθικά ανεξάρτητος, προτείνει μέτρα προστασίας και η διαφωνία του με την εργοδοσία δεν μπορεί να αποτελέσει λόγο καταγγελίας της σύμβασης. Είναι ένας ανεξάρτητος επιστήμονας για το επίπεδο και το μέγεθος του ΟΣΕ πρέπει να είναι τουλάχιστον απόφοιτος ανωτάτης σχολής, πανεπιστημίου δηλαδή ή πολυτεχνείου κυρίως, ενώ ο γιατρός εργασίας επίσης είναι ηθικά ανεξάρτητος και παρέχει υποδείξεις, συμβουλές για μέτρα προστασίας, αλλά και για την αρχική τοποθέτηση και για την αλλαγή θέσης εργασίας.

Σε αυτό το νομοσχέδιο δεν λαμβάνονται υπ' όψιν αυτές οι δυνατότητες προϋπάρχοντος νομοσχεδίου. Επίσης, πρέπει να αναγγέλλει στην επιθεώρηση κάθε κίνδυνο που μπορεί να οδηγήσει σε νόσο του εργαζόμενου. Μπορεί να τα ξέρει όλα αυτά ο γιατρός εργασίας; Με τον νόμο Βρούτση δυστυχώς όχι, γιατί δεν είναι μόνο ο ειδικευμένος γιατρός εργασίας. Μπορεί να είναι οποιοσδήποτε γυναικολόγος, οποιοσδήποτε παιδίατρος, οποιοσδήποτε χειρουργός που πριν από το 2015 άσκησε καθήκοντα, μπορεί και για έξι μήνες, γιατρού εργασίας σε κάποια επιχείρηση. Εδώ έρχεται η εμπλοκή του Υπουργείου Υγείας και του ΚΕΣΥ, του τέταρτου Υπουργείου. Ποιος αποφασίζει για το τι πρέπει να ξέρει ο γιατρός εργασίας και αν ξέρει αρκετά ο γυναικολόγος για να προστατέψει από ατύχημα στα τρένα;

Είναι σαφές ότι δεν υπάρχει επικοινωνία μεταξύ των Υπουργείων. Παράλληλα, υπάρχει μοίρασμα ευθυνών και έχει μετατραπεί ο ΣΕΠΕ σε επιθεώρηση εργασίας, σε μια Ανεξάρτητη Αρχή. Ούτε ένας γιατρός δεν υπηρετεί στο παλιό ΣΕΠΕ ή στη σημερινή Ανεξάρτητη Αρχή. Μόνο δύο γιατροί, ενώ αρχικά έπρεπε να είναι όλοι γιατροί, υπηρετούν ως επιθεωρητές εργασίας, με αποτέλεσμα οι γιατροί εργασίας να ελέγχονται από νοσηλευτές, από βιολόγους, πιθανόν και από άλλα επαγγέλματα. Ποιος επιπλέον ελέγχει τα προσόντα των γιατρών, που υπηρετούν στις ΕΞΥΥΠ και ο ΟΣΕ έχει εξυπηρέτηση από ΕΞΥΥΠ.

Δεν έχω χρόνο να εξηγήσω τι ακριβώς συμβαίνει.

Ποιος ελέγχει για το κάθε είδος εργαζομένων; Τα τέσσερα Υπουργεία; Άλλα τόσα ίσως για τις υποδομές που περιγράφονται στο νομοσχέδιο; Μήπως περισσότερα από τέσσερα Υπουργεία εμπλέκονται στις άλλες διαδικασίες του νομοσχεδίου; Αν το κρίνουμε θα λέμε ότι μάλλον τα ατυχήματα και το τεράστιο ατύχημα, το φρικτό ατύχημα των Τεμπών, είναι πολύ λίγα γι' αυτό που θα μπορούσε να συμβεί.

Σας ευχαριστώ.

(Στο σημείο αυτό η Βουλευτής κ. Αθηνά Λινού καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Ευχαριστούμε την κ. Λινού.

Τον λόγο έχει ο κ. Γεώργιος Σταμάτης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΑΜΑΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Πρόεδρε, επιτρέψτε μου, κατ' αρχάς, να σας πω ήταν πολύ σωστό αυτό που θέσατε σήμερα στη συνάντηση σας με την Επίτροπο για τη δημιουργία του μηχανισμού πολιτικής άμυνας, που θα έρθει να ενισχύσει τον μηχανισμό πολιτικής προστασίας.

Αν και δεν είναι εδώ ο συνάδελφος, θέλω να κάνω δύο σχόλια. Κατ' αρχάς, δεν υπάρχουν λαθρομετανάστες. Υπάρχουν πολίτες από τρίτες χώρες, οι οποίοι έρχονται με μη νόμιμη οδό, να το πω έτσι, αλλά δεν είναι λαθραίοι άνθρωποι.

Δεύτερον, επειδή τέθηκε ένα θέμα ότι ζούμε με επιδόματα, είναι εδώ ο προηγούμενος Υπουργός Οικονομικών, ο οποίος έδωσε 55 δισεκατομμύρια στην περίοδο του Covid-19 και ήταν από τους βασικούς, ίσως από τους πιο μεταρρυθμιστικούς Υπουργούς, που διασύνδεσε τα επιδόματα με τις ενεργητικές πολιτικές. Δηλαδή, να φύγουν οι άνθρωποι, να μην είναι εγκλωβισμένοι στα επιδόματα, να πάνε σε ενεργητικές πολιτικές. Και νομίζω ότι αυτό είναι πολύ άδικο για την Κυβέρνηση. Η Κυβέρνηση προασπίζει και τα εθνικά συμφέροντα και την εθνική κυριαρχία. Και αυτό νομίζω είναι γνωστό. Και από εκεί και πέρα, αν οι Λίβυοι θέλουν να φτάσουν μέχρι τη Λάρισα, προφανώς και εμείς δεν θα τους αφήσουμε και αντιλαμβάνεστε τι θέλω να πω.

Από εκεί και πέρα, όσον αφορά το σημερινό νομοσχέδιο, νομίζω το αφήγημα όλου του σημερινού νομοσχεδίου έχει μια λέξη: ασφάλεια. Και προφανώς, η ασφάλεια ήταν αυτή η οποία δεν τηρήθηκε, δεν τηρήθηκαν οι κανονισμοί και είχαμε αυτό το τραγικό δυστύχημα στη χώρα μας. Και ξέρετε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ενώ μέχρι το τέλος της δεκαετίας του '90 το τρένο είχε, αν θέλετε, και μια γραφικότητα -όσοι υπηρετήσαμε στρατιώτες, ο κόσμος πήγαινε στην επαρχία, ήταν το βασικό μέσο που μετακινούνταν οι άνθρωποι-, κατέληξε σε μια τραγικότητα. Δηλαδή από τη στιγμή που μιλάμε για τρένα, πάντα θα υπάρχει αυτό που συνέβη στα Τέμπη. Μπορεί αυτό το πράγμα να επουλωθεί; Νομίζω πως όχι. Το στίγμα είναι τόσο βαθύ που δεν θα μπορέσει ποτέ. Αλλά η πολιτεία είναι υποχρεωμένη να προχωρήσει και να προχωρήσει θεσμοθετώντας τους πιο αυστηρούς κανόνες για τα θέματα ασφαλείας. Έχουμε τα τρένα που θα θέλαμε; Έχουμε τη γραμμή Αθήνα-Θεσσαλονίκη. Αυτό είναι το τρένο στη χώρα μας.

Και εδώ επιτρέψτε μου να σας πω ότι μια από τις πολύ μεγάλες ευκαιρίες, όντας μεγάλη ευκαιρία οι Ολυμπιακοί Αγώνες του 2004, ούτε τότε αξιοποιήθηκε στο να φτιαχτούν δέκα πράγματα. Είχαμε την Πάτρα, τον Βόλο, τη Θεσσαλονίκη ως ολυμπιακές πόλεις. Ούτε εκεί τότε έγινε επένδυση, γιατί αποφασίστηκε να επενδύσουμε στα αυτοκίνητα, στους αυτοκινητόδρομους, με αποτέλεσμα βέβαια στα αστικά κέντρα αυτήν τη στιγμή να μην μπορείς να κυκλοφορήσεις. Και νομίζω, κύριε Υπουργέ, είναι κάτι που πρέπει πλέον να το δούμε, γιατί έχει να κάνει με την ποιότητα ζωής.

Από εκεί και πέρα, θα σας πω ένα παράδειγμα. Έχουμε ένα τραμ στην Αθήνα. Είναι τραμ ή είναι τρένο; Μπορούμε κάποια στιγμή να δούμε νέα μοντέλα αστικής κινητικότητας; Γιατί κύριε Υπουργέ, το τραμ που έχουμε στην Αθήνα είναι τρένο, δεν είναι τραμ και πρέπει να αλλάξουμε την κουλτούρα. Και η κουλτούρα πρέπει να αλλάξει στην αστική βιώσιμη κινητικότητα μέσα από τα σχολεία για να φτάσουμε στο τέλος της ημέρας, γιατί ξέρετε, για να γίνουμε πλήρως ευρωπαϊκό κράτος, όπως θα θέλαμε, ο σιδηρόδρομος πρέπει να είναι αναπόσπαστο κομμάτι των μετακινήσεων και των Ελλήνων και των Ευρωπαίων πολιτών.

Δυστυχώς, γιατί ακούμε πολλά στον δημόσιο διάλογο, η χώρα μας είναι μια ηπειρωτική χώρα. Δεν είναι εύκολο να φτιάξεις τρένα παντού, αν μη τι άλλο η γραμμή που έχουμε Αθήνα-Θεσσαλονίκη, η οποία συνδέεται και με τα εμπορεύματα και όχι μόνο με την μετακίνηση του κόσμου, πρέπει να είναι στον ύψιστο βαθμό ασφάλειας. Και νομίζω ότι αυτό το νομοσχέδιο και με αυτή την ηγεσία αυτήν τη στιγμή που ο Πρωθυπουργός έκανε μια προσπάθεια να πάμε ένα βήμα περισσότερο, να δουλέψουμε περισσότερο, να δούμε ακριβώς τι έχει συμβεί, να πάμε στη ρίζα του προβλήματος, νομίζω ότι αυτό το νομοσχέδιο μεγιστοποιεί τηρουμένων των τεχνολογιών και του ανθρώπινου παράγοντα το κομμάτι της ασφάλειας ενός σιδηροδρόμου, που θέλουμε όχι μόνο να είναι ασφαλής, επιβάλλεται να είναι ασφαλής είτε αφορά τα εμπορεύματα είτε αφορά τους ανθρώπους είτε αφορά και τα ζώα που μεταφέρονται. Και νομίζω ότι αυτή η κριτική που γίνεται εδώ αυτήν τη στιγμή στην Κυβέρνηση γι' αυτό το νομοσχέδιο είναι αρκετά άδικη.

Γιατί όλες οι τεχνικές λεπτομέρειες που έχει βάλει μέσα ο Υπουργός κ. Κυρανάκης είναι αυτό το οποίο είναι μέσα από την

επιστημονική κοινότητα και με βάση τα ευρωπαϊκά δεδομένα και ενδεχομένως και με κάποιες πρακτικές που να έχουν πάρει από άλλες χώρες που έχουν τον σιδηρόδρομο σε πολύ μεγαλύτερη εξέλιξη απ' ό,τι εμείς, και αν θέλετε ακόμη και ευρωπαϊκές χώρες.

Το κύριο ζητούμενο είναι: Μπορούν οι πολίτες με αυτά τα μέτρα που σήμερα ψηφίζουμε να νιώσουν πιο ασφαλείς; Και η απάντηση είναι ναι -όχι πρέπει να είναι ναι- αλλά για να είναι ασφαλείς όσο και να προχωράει η τεχνολογία όσο και να έρχεται η τεχνητή νοημοσύνη στη ζωή μας, πάντα ο άνθρωπος θα πρέπει να είναι κυρίαρχος όλων αυτών των συστημάτων. Και νομίζω οι ρήτρες διασφάλισης -και στο κομμάτι της αξιολόγησης, αλλά και στο κομμάτι της εποπτείας που έχει βάλει ο Υπουργός- πρέπει να έχουν τον άνθρωπο πάντα στο κέντρο. Και νομίζω ότι αυτό είναι και μια απάντηση και στο πρόσωπό του, αν θέλετε, που δέχτηκε μια κριτική ενός νέου ανθρώπου που ανέλαβε ένα Υπουργείο κάτω από ένα βάρος μιας ευθύνης. Έχουν συμβεί τα Τέμπη, οποιοσδήποτε θα είναι σε αυτήν τη θέση πάντα θα υπάρχει αυτό και πάντα θα προσπαθεί και θα πρέπει να προσπαθεί να κάνει το καλύτερο και εμείς πρέπει να είμαστε εδώ και να ελέγχουμε και τον ίδιο, αλλά κυρίως τις αρμόδιες υπηρεσίες, τους αρμόδιους τεχνικούς συμβούλους ότι πραγματικά κάνουν τη δουλειά τους, γιατί μόνο έτσι θα μπορέσουμε να εκπληρώσουμε αυτό για το οποίο είμαστε εδώ, να εγγυηθούμε την ασφάλεια των Ελλήνων πολιτών και την ευημερία τους.

Κλείνοντας, θα ήθελα να πω κάτι το οποίο πολλές φορές δεν το μνημονεύουμε. Ξέρετε εμείς οι Βουλευτές που δεν είμαστε μέλη κάποιων επιτροπών παίρνουμε κάποια ενημερωτικά σημειώματα από τους Υπουργούς και από τους αρμόδιους εισηγητές. Θέλω να πω συγχαρητήρια, λοιπόν, στον αρμόδιο εισηγητή μας, τον κ. Βασιλειάδη, αλλά και στην επιστημονική του ομάδα για τον πολύ πληρέστερο και κατατοπιστικό -στις τεχνικές του λεπτομέρειες, κυρίως- εισηγητικό, που έδωσε και σε εμάς τη δυνατότητα να καταλάβουμε περισσότερα μη έχοντας την επιστημοσύνη και τη γνώση σε τόσο ειδικά θέματα.

Σας ευχαριστώ και πάλι.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Κι εμείς ευχαριστούμε τον κ. Σταμάτη.

Τον λόγο τώρα έχει ο κ. Χαράλαμπος Κατσιβαρδάς.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΤΣΙΒΑΡΔΑΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Αξιότιμε κύριε Πρόεδρε, αξιότιμε κύριε Υπουργέ, κατ' αρχάς, εγώ θα ξεκινήσω από το γεγονός ότι το παρόν υπό ψήφιση σχέδιο νόμου βρίσκεται στην ορθή κατεύθυνση, όπως και πολλά άλλα, καθότι αποδεικνύει εκ των περιστάσεων το γεγονός ότι η Κυβέρνηση έχει ενεργά αντανακλαστικά και επιχειρεί άμεσα, με βάση τα επιστημονικά δεδομένα, να θεραπεύσει διαχρονικές πλημμέλειες. Το γεγονός ότι στην παρούσα χρονική συγκυρία έρχεται αυτό το σχέδιο νόμου, προκειμένου να διασφαλίσει θεσμικά και να αναβαθμίσει την ασφάλεια των σιδηροδρόμων με ό,τι αυτό συνεπάγεται, καθώς και την αξιολόγηση ουσιαστικά του προσωπικού, αποδεικνύει το γεγονός ότι η πρόθεση είναι προεχόντως και κυρίως η εξυπηρέτηση του δημοσίου και εθνικού συμφέροντος σε ένα καίριο και νευραλγικό ζήτημα, όχι κατ' ανάγκη ένεκεν και συνεπεία της εθνικής τραγωδίας των Τεμπών, όπου ασφαλώς επέσπευσε ουσιαστικά στο να εγκύψει η Κυβέρνηση προς αυτές τις ρηξικέλευθες διατάξεις, οι οποίες είναι εναρμονισμένες και με τις θεσμικές ευρωπαϊκές επιταγές, αλλά για να δημιουργήσει αρκούντως ικανοποιητικά εχέγγυα, επ' ωφελεία δηλαδή της ασφάλειας των συναλλαγών και να αποκαταστήσει την εμπιστοσύνη των πολιτών, καθόσον αφορά την ασφάλεια των σιδηροδρόμων.

Είναι ένα κρίσιμο ζήτημα, καθότι διακομματικά, νομίζω, θα μπορούσε να υπάρχει μια συναίνεση για τέτοιου είδους ζητήματα, γιατί είναι βεβαίως απευκταία και αποκηρυκτέα τόσο η εθνική τραγωδία των Τεμπών, όπως και προηγούμενες εθνικές τραγωδίες, όπως ζήσαμε και την εθνική τραγωδία στο Μάτι και ούτω καθεξής.

Εν τοιαύτη περιπτώσει, το ζητούμενο είναι ότι υπάρχουν διαχρονικές αβελτηρίες στο κράτος. Για να διορθωθούν και να επιλυθούν αυτά επ' ουδενί θα πρέπει να γίνουν αντικείμενο πολιτικής εκμετάλλευσης ή εργαλειοποιήσεως επί της οποίας επί ενός εύθρυπτου οικοδομήματος –σαθρού δηλαδή υποβάθρου- αναπτύσσεται ένας άκρατα καταγγελτικός, αντιπολιτευτικός λόγος. Αυτό δηλαδή εμένα το οποίο με λυπεί είναι γι' αυτά τα καίρια ζητήματα, εξ αφορμής της εθνικής τραγωδίας των Τεμπών, που παρεμβατικά και επί της ουσίας έρχεται το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου να αποκαταστήσει και να εμπεδώσει τις σχέσεις ασφαλείας, καθότι η Κυβέρνηση δηλώνει τοιουτοτρόπως ότι βρίσκεται παρά το πλευρό των πολιτών και ταυτοχρόνως επιδιώκει να παθολογοανατείμει αυτά τα κακώς κείμενα, εξ αφορμής αυτού -όπως είπα- και τις λοιπές τραγωδίες.

Άρα, θέλω να πω ότι εδώ χαιρετίζω και επικροτώ το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου, αλλά και την αντίληψη την οποία έχει η Κυβέρνηση αναφορικά με αυτές τις διαχρονικές παθογένειες, εξ αντιδιαστολής με τη Μείζονα Αντιπολίτευση και εν γένει την Αντιπολίτευση, η οποία εργαλειοποιεί και καθιστά αντικείμενο επικοινωνιακής εκμεταλλεύσεως αυτά τα κρίσιμα, καίρια και ακανθώδη ζητήματα ασφάλειας και προστασίας των πολιτών, σε καθολικό επίπεδο, κάτι το οποίο υπήρχε και υπάρχει διαχρονικά, δηλαδή ο ελλοχεύων κίνδυνος κάποιας κρατικής ακηδίας ή αβελτηρίας που αντί να συναινέσουν για να επιλυθούν άπαξ και διά παντός, γίνεται αντικείμενο πολιτικής εκμεταλλεύσεως.

Βεβαίως, εγώ δεν τάσσομαι υπέρ της ακραίας απόψεως ή της ανεδαφικής, ενδεχομένως, μακρά εμού πάσα πρόθεση, έχω πλήρη συνείδηση. Βεβαίως, οι υπαίτιοι θα παραπεμφθούν θεσμικά. Οι υπαίτιοι. Όχι, όμως, να γίνεται αυτό το κρίσιμο ζήτημα αντιπαράθεση ή θρυαλλίδα μιας διελκυστίνδας μικροκομματικής αντιπαραθέσεως με στοχοποίηση το πρόσωπο του κυρίου Πρωθυπουργού, εν προκειμένω του κ. Μητσοτάκη. Δηλαδή, θέλω να πω ότι διαχρονικά εγώ ως ανεξάρτητος Βουλευτής απόσχω από αυτές τις νοοτροπίες.

Θεσμικά οι υπαίτιοι, διαχωρίζουμε τα ζητήματα, διότι το κυρίαρχο ζήτημα, η κυρίαρχη υπόθεση στην προκειμένη περίπτωση είναι, πέραν της απόδοσης των ευθυνών, να διορθωθούν οι διαχρονικές παθογένειες, να προωθηθούν οι κατάλληλες διατάξεις οι οποίες θα θεραπεύσουν εις το διηνεκές αυτά τα ελαττώματα, στο μέτρο του δυνατού, διότι άνθρωποι είμαστε, δεν μπορούμε εκ των προτέρων δηλαδή να προβλέψουμε όλες αυτές τις καταστάσεις.

Ως εκ τούτου, λοιπόν, θεωρώ ότι το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου βρίσκεται στην ορθή κατεύθυνση. Έκανα και μία ακροθιγή μνεία για τον οργασμό των νομοθετημάτων τα οποία, επίσης, κατά την ταπεινή υποκειμενική μου γνώμη είναι στη σωστή κατεύθυνση ακριβώς διότι αποδεικνύεται η σπουδή της Κυβερνήσεως να ρυθμίσει αφουγκραζόμενη τα προβλήματα από τη βάση της κοινωνίας. Μιλάω τώρα πέραν του μεταναστευτικού, βεβαίως, ασφαλώς διότι όταν τα ζητήματα είναι καίρια κανείς δεν είπε ότι θα καταστρατηγήσει το Διεθνές Δίκαιο, είτε το Σύνταγμα ή δεν θα προασπίσει τα θεμελιώδη και ατομικά δικαιώματα φερ' ειπείν των οικονομικών μεταναστών είτε προσφύγων.

Από την άλλη, όμως, πλευρά πρέπει «αυθωρεί και παραχρήμα» άμεσα να βρεθεί μία λύση για να διασφαλιστούν οι ισορροπίες. Αφενός μεν το διακυβευόμενο μεν αγαθό της αξιοπρέπειας των ανθρώπων αυτών με αμείλικτο ρεαλισμό και εξ ετέρου δε η εθνική ασφάλεια και η προστασία των γηγενών πολιτών. Αυτό πώς γίνεται; Γίνεται με συνθήματα, γίνεται με μικροπολιτικές σκοπιμότητες ή γίνεται με μια αμείλικτη ρεαλιστική λύση επί τη βάσει της κείμενης νομοθεσίας, όπως έκανε η Κυβέρνηση, σε αντιδιαστολή με κάποια συνθήματα τα οποία ακούσαμε; Ενδεικτικό είναι, δηλαδή, το ανερμάτιστο ορισμένων επιχειρημάτων που ακούγονται εδώ στη Βουλή, φερ' ειπείν η καταπολέμηση της παγκόσμιας φτώχειας. Κανείς δεν θέλει να μην υπάρχει αλληλεγγύη και να υπάρχουν, ας πούμε, διαστρωματώσεις κ.λπ.. Όμως, το πρώτο είναι ο αμείλικτος ρεαλισμός και το ζήτημα είναι η άμεση επίλυση των ζητημάτων με ψυχραιμία και νηφαλιότητα, επισκοπώντας ουσιαστικά εκατέρωθεν τα ζητήματα, και στις δύο πλευρές. Έκανα αυτή τη μνεία αναφορικώς με το μεταναστευτικό.

Το ίδιο ισχύει και με τον Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας, ο οποίος εισάγεται προς ψήφιση οσονούπω. Βεβαίως, επίσης, ένα ρηξικέλευθο νομοθέτημα, το οποίο αφουγκράζεται τα προβλήματα της κοινωνίας, όχι μόνο των νομικών νομοτεχνικά, διότι οι κώδικες,

τόσο ο Κώδικας Πολιτικής Δικονομίας, όπως και ο Κώδικας Ποινικής Δικονομίας, είναι οι εφαρμοσμένοι νόμοι που ανταποκρίνονται, αντανακλούν τη συνταγματική έννομη τάξη και αποτελούν εργαλείο της προσφυγής του πολίτη στη δικαιοσύνη.

Άρα, σε κάθε περίπτωση, συνολικά εξ αφορμής του υπό συζήτηση σήμερα σχεδίου νόμου νομίζω ότι εν γένει και συλλήβδην βρίσκεται προς την ορθή κατεύθυνση αυτή η νομοθέτηση, ακριβώς για να αποδειχθεί και να καταδειχθεί εμπράκτως με τα πιο εναργή σημεία και στοιχεία ότι είναι ενεργά τα αντανακλαστικά της Κυβερνήσεως και επιδιώκει να θωρακίσει την ασφάλεια με αυτοκριτική πρωτίστως και δευτερευόντως με κράτη στον γνώμονα την εξυπηρέτηση του εθνικού και του δημοσίου συμφέροντος.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Ευχαριστούμε τον κ. Κατσιβαρδά.

Τον λόγο έχει ο κ. Θεόδωρος Σκυλακάκης.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΣΚΥΛΑΚΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο που συζητούμε σήμερα είναι σίγουρα προς τη σωστή κατεύθυνση και μπορεί να φαίνονται τα πράγματα τα οποία προωθεί, αυτονόητα. Η σύγχρονη τεχνολογία σε θέματα ασφαλείας θα έπρεπε να είναι αυτονόητη. Η αξιολόγηση, η εποπτεία και οι κυρώσεις στο προσωπικό θα έπρεπε να είναι αυτονόητα όπως επίσης και η ενίσχυση της ΡΑΣ. Αυτονόητα, όμως, στη ζωή και ειδικά στην πολιτική δεν υπάρχουν. Και δυστυχώς όλα όσα συνέβησαν στον τομέα των σιδηροδρόμων ήταν επειδή ακριβώς δεν κάναμε τα αυτονόητα, όταν έπρεπε.

Προφανώς το κλειδί για το μέλλον θα είναι η επιτυχής εφαρμογή αυτών των αυτονόητων, τα οποία συζητούμε. Εδώ όμως θα ήθελα να κάνω –επειδή άκουσα και την κριτική της Αντιπολίτευσης- μια αναφορά γενικότερα για τη στρατηγική μας στα θέματα μεταφορών και σιδηροδρόμων, ειδικά γι' αυτά που άκουσα ότι δεν δώσαμε αρκετά λεφτά από το Ταμείο Ανάκαμψης στον σιδηρόδρομο. Ο ΟΣΕ όντως δεν χρηματοδοτήθηκε για φαραωνικά έργα σιδηροδρόμου στο Ταμείο Ανάκαμψης. Και αυτό ήταν κάτι για το οποίο φέρω και εγώ την πολιτική ευθύνη. Και είμαι απολύτως έτοιμος να την αναλάβω, γιατί θεωρούσα τότε και θεωρώ -και έκτοτε αποδείχθηκε- απολύτως σωστό το ότι δεν υπήρξε χρηματοδότηση. Ένας από τους βασικούς λόγους ήταν ότι τα πέντε χρόνια του Ταμείου Ανάκαμψης κυριολεκτικά από τον χρόνο που εγκρίθηκε το σχέδιό μας -που ήμασταν από τους πρώτους σε ό,τι αφορά το Ταμείο Ανάκαμψης- μέχρι τη λήξη του ταμείου, είχαμε πέντε χρόνια. Αυτά για τον σιδηρόδρομο δεν είναι αρκετά για μεγάλα καινούργια έργα. Και ακόμη και για αυτά τα περιορισμένα που βάλαμε, χρειάζεται τεράστια προσπάθεια και για τις διορθώσεις μετά τον «Daniel», για να επιτευχθούν αυτά που μπήκαν ήδη και να έχουμε ολοκλήρωση μέχρι τον Αύγουστο του 2026.

Τώρα, το πρόβλημα των σιδηροδρόμων στην Ελλάδα δεν ήταν τα τελευταία είκοσι πέντε χρόνια η έλλειψη χρημάτων. Εγώ ήμουν Αναπληρωτής Υπουργός Οικονομικών το 2023. Υπέγραψα -πέρασε λίγο στα ψιλά- μια διαγραφή χρεών του ΟΣΕ -ξέρετε τι ύψους;- 10,4 δισεκατομμύρια ευρώ! Αν τώρα προσθέσουμε τις αυξήσεις κεφαλαίου την περίοδο 2000-2011 που ήταν 4,5 δισεκατομμύρια και όλα τα χρήματα που έχει πάρει ο σιδηρόδρομος ως επιχορήγηση από το ΕΣΠΑ και το ΠΔΕ, φτάνουμε σε ένα ποσό στην τελευταία εικοσαετία - εικοσιπενταετία, που ξεπερνά κατά πολύ όλα τα χρήματα του Ταμείου Ανάκαμψης μαζί.

Ποιο είναι το αποτέλεσμα όλων αυτών των πόρων που μπήκαν στον ΟΣΕ; Ξέρουμε.

Πάμε τώρα στη στρατηγική για το μέλλον που έχει πολύ μεγαλύτερη σημασία, γιατί σε αυτή την Αίθουσα μιλάμε δυστυχώς και στην πολιτική διαδικασία πάρα πολύ για το παρελθόν και ελάχιστα για το μέλλον. Στα επόμενα χρόνια οι επενδύσεις στον σιδηρόδρομο, ειδικά οι καινούργιες, αφορούν τα πενήντα με εκατό επόμενα χρόνια. Αυτός είναι ο χρόνος απόδοσής τους. Τι θα συμβαίνει στις μεταφορές και στη διεθνή οικονομία και κοινωνία και στη δική μας;

Υπάρχουν κάποιες επαναστάσεις οι οποίες έρχονται, τις οποίες πρέπει να λάβουμε υπ' όψιν μας. Πρώτη επανάσταση είναι η αυτόνομη οδήγηση. Η αυτόνομη οδήγηση σε συνδυασμό με την τεχνητή νοημοσύνη που επιταχύνει τον ερχομό της και την επικράτησή της, αλλάζουν δραστικά τα οικονομικά του σιδηροδρόμου.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Η' Αντιπρόεδρος της Βουλής, κ. **ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ**)

Πώς αλλάζει αυτό; Ποιο είναι το κύριο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα ενός σιδηροδρομικού συστήματος; Το κύριο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα είναι οι οικονομίες κλίμακος, το γεγονός δηλαδή ότι δεν έχει χιλιάδες μισθούς ανθρώπων που οδηγούν φορτηγά, ότι έχει ενέργεια περιορισμένη, ακριβώς διότι υπάρχει μία γραμμή πάνω στην οποία τρέχει και οι ενεργειακές ανάγκες είναι σχετικά περιορισμένες.

Τι σημαίνει ο ερχομός της αυτόνομης οδήγησης, που μπορεί να έχει κίνηση στις βαριές μεταφορές και με υδρογόνο και όχι ηλεκτρισμό, αλλά στο τέλος ηλεκτρισμός θα είναι και το υδρογόνο; Μιλάμε για τα επόμενα πενήντα με εκατό χρόνια. Σημαίνει ότι φεύγει τελείως ο οδηγός από το παιχνίδι. Και σημαίνει ότι οι δρόμοι που έχουμε, θα αποκτήσουν πολύ μεγαλύτερη χωρητικότητα. Γιατί τα οχήματα θα επικοινωνούν μεταξύ τους και δεν θα σταματάει η κυκλοφορία λόγω του μικρού ανθρώπινου λάθους όπως συμβαίνει, όπως πολύ καλά ξέρουν οι επιστήμονες των μεταφορών.

Και ταυτόχρονα στην ίδια περίοδο θα έχουμε μια δραματική πτώση των τιμών της ενέργειας και μία ολοκλήρωση της μετάβασης στην καθαρή ενέργεια, που θα αφορά και τις μεταφορές. Μιλάμε για τα επόμενα πενήντα με εκατό χρόνια που είναι οι νέες επενδύσεις στον σιδηρόδρομο. Τι σημαίνει για μας σε σχέση με τη στρατηγική μας στους σιδηροδρόμους αυτή η ανάλυση, που είμαστε –σημειώνω- μία χώρα ορεινή και νησιωτική;

Αυτό που σημαίνει είναι ότι σε αντίθεση με τις χώρες που έχουν εκτεταμένο σιδηροδρομικό δίκτυο, εμείς έχουμε περιορισμένο σιδηροδρομικό δίκτυο και οποιαδήποτε νέα επένδυση θα πρέπει να γίνει εκεί όπου έχουμε ήδη δίκτυο. Θα πρέπει να τελειώσει όλη αυτή η φαραωνική συζήτηση να πάμε τον σιδηρόδρομο παντού. Δεν έχει κανένα οικονομικό νόημα στον καινούργιο κόσμο που γεννιέται. Ας κάνουμε καλά, αυτά που έχουμε, να έχουμε καλό μετρό και προαστιακούς στις μεγάλες πόλεις μας. Είναι κρίσιμο. Δεν υπάρχει εκεί ανταγωνιστικό μειονέκτημα του δικτύου και ήδη έχουμε ένα δίκτυο αρκετά μεγάλο, ειδικά στην Αθήνα.

Δεύτερον, να κάνουμε αυτή τη γραμμή που έχουμε να δουλεύει καλά, να είναι η πιο σύγχρονη που γίνεται. Και τρίτον, να φροντίσουμε ώστε όλο το σύστημα των σιδηροδρόμων να δουλεύει με αποτέλεσμα και οικονομική λογική, να τελειώσει η ιδεολογική αγάπη στη μία ή την άλλη μεταφορική δυνατότητα και να αρχίσουμε να κάνουμε το αυτονόητο, να μετράμε και να σκεφτόμαστε λογικά. Οι ιδεολογικές αγάπες είναι κάτι που δεν οδηγούν στο βέλτιστο αποτέλεσμα.

Σημειώνω -και τελειώνω εδώ- ότι αυτά που είπαμε για την αυτόνομη οδήγηση και για την πτώση των τιμών της ενέργειας πρέπει να μας απασχολήσουν συνολικά στη στρατηγική μας για τις μεταφορές, γιατί είναι μία συζήτηση που στην Ελλάδα δεν έχουμε κάνει και πρέπει και το Σώμα να την κάνει και το Υπουργείο να απασχολήσει.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Επόμενος ομιλητής είναι ο κ. Δημήτρης Κυριαζίδης, ανεξάρτητος Βουλευτής.

Ορίστε, έχτε τον λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, συναδέλφισσες, συνάδελφοι, με το παρόν νομοσχέδιο επιχειρείται μια σοβαρή, μελετημένη μεθοδικού χαρακτήρα επίλυση του χρόνιου και δυσεπίλυτου γόρδιου δεσμού της λειτουργίας των ελληνικών σιδηροδρόμων. Πρόκειται ίσως για τη βαθύτερη μεταρρύθμιση με άμεσο και θετικό αντίκτυπο στην καθημερινή ζωή των πολιτών, όχι μόνο των μεγάλων αστικών, που απολαμβάνουν μια πληθώρα εναλλακτικών μέσων μετακίνησης αλλά και των κατοίκων της περιφέρειας.

Η προβληματική και δυσλειτουργική κατάσταση του σιδηροδρόμου οφείλεται σε χρονίζουσες παθογένειες για τις οποίες δεν

υπήρχε η πολιτική τόλμη και βούληση. Ευθύνη είναι όλων μας για την εξεύρεση λύσης.

Διοικητική κακοδιαχείριση, ελλιπής απορρόφηση και αξιοποίηση των ευρωπαϊκών κονδυλίων, αλλά και κατά τη διάρκεια της μνημονιακής περιόδου ευρεία υποχρηματοδότηση, κάθετη μείωση του προσωπικού και περικοπές σε δρομολόγια είναι μόνο μερικές από τις αιτίες που οδήγησαν στη δυσφήμιση του σιδηροδρόμου, μετατρέποντάς τον σε μη ελκυστικό και αναξιόπιστο μέσο μετακίνησης για το ευρύ κοινό.

Αν ενθυμείστε, το ΤΑΙΠΕΔ έβγαλε σε διεθνή διαγωνισμό την πώληση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ αντί 300 εκατομμυρίων ευρώ στα μέσα του 2013. Ο ΣΥΡΙΖΑ τότε και τι δεν αποκάλεσε τους Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας, δωσίλογους, ξεπουλημένους κ.λπ.. Και μετά από τρία χρόνια πουλήθηκε η ΤΡΑΙΝΟΣΕ στον ιταλικό όμιλο αντί 45 εκατομμυρίων ευρώ. Γι' αυτό είπα ότι η ευθύνη είναι όλων.

Επικεντρώνοντας στο νομοσχέδιο, αναγνωρίζουμε την πολύπλευρη στόχευση και προσέγγιση που υιοθετεί για την επίλυση των ζητημάτων σε κάθε τομέα και επίπεδο. Σαφώς προτεραιότητα και κύριο στόχο αποτελεί η εγγύηση της ασφάλειας των συγκοινωνιών και των επιβατών μέσω της αναβάθμισης των δομών ασφάλειας του σιδηροδρόμου. Ο κυριότερος μηχανισμός που πλέον θα φέρει αυτήν την ευθύνη είναι το Ενιαίο Κέντρο Εποπτείας, το ΕΚΕ. Μέσω της συγκέντρωσης της εποπτείας του συνόλου του σιδηροδρομικού δικτύου, κάνοντας χρήση σύγχρονων τεχνολογικών μέσων, ανταποκρίνεται στην ανάγκη για συνεχή παρακολούθηση της κυκλοφορίας και της κατάστασης των υποδομών και ενισχύει και ρυθμίζει τη συνεργασία μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων φορέων.

Στη διάθεση του ΕΚΕ θα βρίσκεται και το νέο Μητρώο Σιδηροδρομικών Δεδομένων, όπου θα συγκεντρώνονται όλες οι κρίσιμες πληροφορίες που θα αφορούν το δίκτυο και τις υποδομές, διευκολύνοντας την παρακολούθηση, την έγκαιρη προειδοποίηση και την ταχεία παρέμβαση. Προς την κατεύθυνση της μεγιστοποίησης της ασφάλειας μέχρι το τέλος του έτους προβλέπεται η εγκατάσταση προηγμένου συστήματος γεωεντοπισμού σε όλο το τροχαίο υλικό συνδεδεμένο με το ΕΚΕ, παρέχοντας σε πραγματικό χρόνο την ακριβή τοποθεσία κάθε αμαξοστοιχίας.

Πέραν όμως των ρυθμίσεων που αφορούν το τροχαίο υλικό και τις υποδομές προβλέπονται και ρυθμίσεις και για το προσωπικό των σιδηροδρόμων, καθώς κατέχει και αυτό καθοριστικό ρόλο στη γενικότερη ασφάλεια των συγκοινωνιών. Αναδύεται η σημασία του ανθρώπινου παράγοντα με εκπαιδευτικά προγράμματα κατάρτισης και απόκτησης νέων δεξιοτήτων, αλλά και παράλληλα καθιερώνεται και ένα νέο αυστηρότερο πλαίσιο ελέγχου αξιολόγησης. Πλέον οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και ο διαχειριστής υποδομής έχουν την υποχρέωση ετήσιας αξιολόγησης της καταλληλότητας του επιφορτισμένου με κρίσιμα καθήκοντα προσωπικού μέσω μιας διαδικασίας με ειδικές δοκιμασίες ψυχολογικών και ψυχομετρικών δοκιμασιών δομημένη σε σύμπραξη με το ΓΕΕΘΑ.

Τέλος, καθιερώνεται η υποχρεωτική παρουσία του προϊσταμένου αμαξοστοιχίας στα επιβατικά δρομολόγια με αρμοδιότητα την εποπτεία ασφάλειας, την παρακολούθηση της κίνησης και την επίβλεψη του προσωπικού, αλλά και τη δυνατότητα να ακινητοποιήσει τον συρμό σε περίπτωση κινδύνου και έκτακτης ανάγκης.

Το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για την αναβάθμιση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων εισάγει ουσιαστικές καινοτομίες με έμφαση στην ασφάλεια, την ψηφιοποίηση, αλλά και τη σύγχρονη εκπαίδευση και αξιολόγηση του προσωπικού.

Ο σιδηρόδρομος με την υπεραιωνόβια λειτουργία του είναι συνυφασμένος με την ιστορία του τόπου μου, της Δράμας, και αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι της οικονομικής δραστηριότητας και της κοινωνικής ζωής της ευρύτερης περιοχής. Εντούτοις χρόνια γνωρίζει μια διαρκή υποβάθμιση με αποτέλεσμα να διακοπούν τα δρομολόγια από και προς την πόλη της Δράμας.

Θετική κρίνεται η τοποθέτηση που κάνατε, κύριε Υπουργέ, στην απάντηση στην επίκαιρη ερώτησή μου αναφορικά με την επαναλειτουργία του σιδηροδρόμου στη Δράμα, όπου και επισημάνατε ότι τα έργα αποκατάστασης μεταξύ Σερρών και Δράμας αναμένεται να ολοκληρωθούν. Βεβαίως διασφαλίσατε το ποσό των 4,5 εκατομμυρίων για την ανακατασκευή του σιδηροδρομικού δικτύου Δράμας-Σερρών, διαβάσεις, και όλα αυτά τα οποία έχουν να κάνουν με την ασφάλεια.

Η εν γένει κατάσταση της διασύνδεσης της Δράμας και της ταλαιπωρίας των πολιτών επιδεινώνεται έτι περαιτέρω, αν αναλογιστεί κανείς και την απουσία οδικής σύνδεσης -του μόνου νομού της βόρειας Ελλάδας- με την Εγνατία Οδό, έτσι ώστε να υπάρχει ένα ασφαλές οδικό δίκτυο, αφήνοντας στην ουσία τους πολίτες χωρίς εναλλακτικές. Πλέον, απλά η επανέναρξη των δρομολογίων προς τη Δράμα δεν αρκεί και δεν ανταποκρίνεται στη θέση και στον ρόλο που μπορεί να διαδραματίσει στην ευρύτερη περιοχή.

Η Δράμα οφείλει να συνδεθεί και με τη συνεχιζόμενη, Υπουργέ, σιδηροδρομική γραμμή Αλεξανδρούπολης-Ηγουμενίτσας, γνωστή και ως σιδηροδρομική Εγνατία, που θα διατρέχει τη βόρεια Ελλάδα, ώστε να αποκτήσουν τα προϊόντα της διέξοδο στα μεγάλα λιμάνια και στις αγορές της βόρειας Ελλάδας.

Τέλος, η επιστροφή της Δράμας στον σιδηροδρομικό χάρτη δεν μπορεί να είναι πλήρης και ολοκληρωμένη χωρίς τη διασύνδεση της βιομηχανικής περιοχής της Δράμας με το σιδηροδρομικό δίκτυο, το οποίο απέχει μόνο δέκα χιλιόμετρα, δημιουργώντας έναν σύγχρονο διαμετακομιστικό κόμβο.

Για τον προγραμματισμό και την ανάγκη υλοποίησης αυτού του έργου ήδη, κύριε Υπουργέ, έχω προβεί σε ενέργειες και σε επαφές με την ΕΤΒΑ, υπήρχε και συνάντησή μας, όπου κατατέθηκε σχετική μελέτη καθότι η βιομηχανική περιοχή της Δράμας συγκαταλέγεται μέσα στις πέντε βιομηχανικές περιοχές σε όλη την Ελλάδα που βεβαίως και η ΕΤΒΑ συναινεί προς αυτή την κατεύθυνση για την εύρυθμη λειτουργία, αλλά, αν θέλετε, όπως τόνισε και ο κ. Σκυλακάκης, και για την οικονομία της χώρας σε ό,τι αφορά το κόστος μεταφοράς. Πενήντα χιλιάδες φορτηγά μετακινούνται τον χρόνο στο όχι ορθό οδικό δίκτυο Δράμας-Αμφίπολης με πολλά τροχαία ατυχήματα και το κόστος είναι τεράστιο και για τις εταιρείες, λατομικές και βεβαίως δασικού περιεχομένου, αλλά και άλλες δυστυχώς βιομηχανίες, που το κόστος της μεταφοράς είναι τεράστιο.

Γι' αυτό πιστεύω ότι και η μελέτη από πλευράς της ΕΤΒΑ θα γίνει αποδεκτή, έτσι ώστε να διασφαλισθεί και η οικονομία και σε αυτό το επίπεδο. Καταθέτω και τη σχετική μελέτη της ΕΤΒΑ.

Σας ευχαριστώ και συγγνώμη, κύριε Πρόεδρε, για τον χρόνο τον οποίο δυστυχώς ξεπέρασα πέραν του δέοντος.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Δημήτριος Κυριαζίδης καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Ευχαριστούμε πολύ, κύριε Κυριαζίδη.

Καλείται στο Βήμα η κ. Κατερίνα Σπυριδάκη. Μετά έχουμε την κ. Πούλου. Λείπουν ο κ. Γκολιδάκης και η κ. Τζάκρη, αν προλάβουν έχει καλώς. Μετά θα αρχίσουμε δευτερολογίες.

ΕΛΕΝΗ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, μετά τους ομιλητές θέλω και εγώ τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Μετά τους ομιλητές, εσείς.

Κυρία συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (ΚΑΤΕΡΙΝΑ) ΣΠΥΡΙΔΑΚΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επιτρέψτε μου πριν μπω στο νομοσχέδιο να αναφερθώ σε κάτι που τις τελευταίες μέρες με έχει προβληματίσει πάρα-πάρα πολύ. Αλλά πριν από αυτό, ας μιλήσουμε ανοιχτά και ειλικρινά.

Η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας βρίσκεται πλέον σε διαρκή άμυνα πιεσμένη από την κοινωνική δυσαρέσκεια, από τις αποκαλύψεις που την απογυμνώνουν και την πραγματικότητα. Και τι κάνει; Καταφεύγει στην τακτική του καθρέφτη. Όσο και αν προσπαθείτε όμως, κυρίες και κύριοι της Κυβέρνησης, να διαστρεβλώσετε την αλήθεια η ευθύνη σας είναι ίδια και δεν μπορείτε να τη μοιράσετε όσο και αν προσπαθείτε να διαστρεβλώσετε λόγια και να μοιραστείτε τεχνικές κοπτοραπτικής τόσο εντός

όσο και εκτός Βουλής.

Και τώρα πάμε στο νομοσχέδιο. Το σημερινό νομοσχέδιο είναι το τέταρτο που φέρνει η Κυβέρνηση για τον σιδηρόδρομο από το 2019. Επτά μόλις μήνες μετά το προηγούμενο βρισκόμαστε εδώ με διατάξεις που αλλάζουν συνεχώς και άλλες που έχουν κριθεί ατελέσφορες. Η αλήθεια νομίζω είναι μία, δεν υπάρχει ακόμα και σήμερα συνεκτική στρατηγική για τον ελληνικό σιδηρόδρομο.

Καλούμαστε λοιπόν να κρίνουμε ένα νομοσχέδιο που ναι, ίσως έχει καλές προθέσεις, αλλά δεν απαντά στο βασικό ερώτημα: πώς και πότε επιτέλους θα φτιάξουμε ένα σύστημα πραγματικά ασφαλές για τους πολίτες, ένα σύστημα που όποιος λέει ότι «θα πάρω το τρένο» δεν θα βλέπει απάντηση από τον συνομιλητή «μα, καλά, δεν φοβάσαι;».

Έχουμε πει και έχω ξαναπεί πολλές φορές ότι η πρόοδος είναι πρωτίστως έννοια αποτελέσματος. Μία μόνο στα λόγια καλή πρόθεση μόνη της δεν μπορεί να μας πάει παρακάτω και αλίμονο αν βασιζόμασταν μόνο σε αυτήν.

Το ζήτημα, λοιπόν, δεν είναι τόσο πολύ κατά πόσο ένα νομοσχέδιο είναι τεχνικά σωστό ή άρτιο, αλλά αντιθέτως εάν το κράτος και πρωτίστως η Κυβέρνηση έχουν την ικανότητα να αποκαταστήσουν μία ριζικά διαταραγμένη σχέση εμπιστοσύνης με τους πολίτες. Στη δική σας περίπτωση, επιτρέψτε μου να αμφιβάλλω.

Το 70% των συμπολιτών μας έχει δηλώσει ότι θα προτιμούσε να μην λειτουργούν τα τρένα όσο ο σιδηρόδρομος είναι επισφαλής. Δυστυχώς, αυτό το νούμερο δεν αποτυπώνει απλώς ένα ποσοστό, αλλά εμπεδώνεται ως κοινωνικό τραύμα και ως αποδοκιμασία της κρατικής αναξιοπιστίας. Ποια είναι η απάντηση σε αυτό; Διακηρύξεις και ανεπαρκείς τεχνικές λύσεις; Σαφώς όχι. Κανείς δεν απορρίπτει την ανάγκη να γίνει κάτι, απορρίπτει, όμως, το πρόχειρο και το ετεροχρονισμένο.

Τώρα, κύριε Υπουργέ, μένει να φανεί αν θα σταθείτε προσωπικά στο ύψος των περιστάσεων, που συνεπάγεται η ασφάλεια των σιδηροδρόμων ή αν θα σταθείτε στο ύψος του προκατόχου σας. Γιατί, αν είναι να συνεχίσετε στην ίδια νοοτροπία, τότε δεν μιλάμε για επανεκκίνηση, δεν μιλάμε για νέα αρχή. Απλά μιλάμε για ανακύκλωση της αποτυχίας.

Εμείς ως ΠΑΣΟΚ δεν μένουμε σε μία εύκολη κριτική. Έχουμε ήδη αντιπαραθέσει ένα εναλλακτικό και ολοκληρωμένο σχέδιο θεσμικά και τεχνικά άρτιο, όπως παρουσίασε ο εισηγητής μας, ο Τάσος Νικολαΐδης. Μέσα από αυτό, λοιπόν, προτείνουμε συγκεκριμένα βήματα για να ανακτήσουμε τη χαμένη εμπιστοσύνη.

Σε σχέση με την ασφάλεια των δρομολογίων, αναφερόμαστε σε ευρωπαϊκά πρότυπα και όχι σε εθνικές πατέντες. Το νομοσχέδιο προβλέπει γεωεντοπισμό, ο οποίος βέβαια δεν αποτελεί υποκατάστατο των σύγχρονων ευρωπαϊκών προτύπων ασφαλείας. Εμείς έχουμε ξεκάθαρη πρόταση. Το ETCS, το ευρωπαϊκό σύστημα ελέγχου αμαξοστοιχιών, υπάρχει σαφώς, δεν είναι κάτι το οποίο καλούμαστε να εφεύρουμε. Βούληση και σχέδιο, για να το εφαρμόσουμε χρειάζεται.

Τώρα, όσον αφορά τις προσλήψεις προσωπικού, στις κομματικές εξυπηρετήσεις και τις ρουσφετολογικές πρακτικές σας απαντάμε με αδιάβλητες θεσμικές εγγυήσεις. Η Κυβέρνηση αντιμετωπίζει όλες τις κρατικές παθογένειες με ομοιοπαθητική και ενίοτε τις χρησιμοποιεί για να καλύψει την ανεπάρκειά της. Το νομοσχέδιο επιτρέπει προσλήψεις, παρακάμπτοντας τη διαδικασία του ΑΣΕΠ με προθεσμία απάντησης του συμβουλίου δέκα ημερών. Φυσικά, το να διασφαλιστεί σε αυτό το χρονικό διάστημα η επάρκεια και η αξιοκρατία είναι σχεδόν απίθανο.

Εμείς προτείνουμε διαφανείς διαδικασίες μέσω ΑΣΕΠ, επανεκκίνηση, επανεκπαίδευση και επαναξιολόγηση ανά διετία. Όποιος εργάζεται σε κρίσιμο σταθμό, εν γένει σε θέση ευθύνης, πρέπει να εκπαιδεύεται, να πιστοποιείται και να αξιολογείται συνεχώς. Εδώ, κυριολεκτικά, μιλάμε για ζήτημα ζωής και θανάτου. Από εκεί και πέρα χρειαζόμαστε επαγγελματίες, όχι απλά σεμινάρια αμφίβολης ποιότητας.

Το νομοσχέδιο στοχεύει, κυρίως, στην προσέλκυση στελεχών από τον ιδιωτικό τομέα. Ο τομέας αυτός, όμως, απαιτεί βάθος και εξειδίκευση. Γι' αυτό, άλλωστε, έχουμε προτείνει τη δημιουργία μεταπτυχιακού προγράμματος στη δομική μηχανική σε συνεργασία με ελληνικά και ευρωπαϊκά ιδρύματα και την επανεκκίνηση Κέντρου Εκπαιδευτικής Κατάρτισης ΟΣΕ ως πιστοποιημένου κέντρου με διεθνή πρότυπα. Για τόσο κρίσιμες ειδικότητες προγράμματα μερικών ωρών δεν ανταποκρίνονται σε καμία εξειδίκευση και γνώση.

Ας έρθουμε και στο ζήτημα των εποπτικών αρχών. Είναι δυνατόν η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων να προσλαμβάνει μετακλητούς συνεργάτες του προέδρου της, λες και είναι φέουδο; Που είναι η αξιοκρατία; Η δική μας πρόταση είναι σαφής. Μόνιμο εξειδικευμένο προσωπικό μέσω ανοικτών διαγωνισμών και τη δημιουργία ενός εθνικού εκτελεστικού συμβουλίου σιδηροδρομικών μεταφορών, ενός θεσμικά ανεξάρτητου οργάνου που θα λογοδοτεί απευθείας στην κοινωνία.

Τέλος οι αυστηρές ρήτρες στους αναδόχους και η άμεση επαναδιαπραγμάτευση σε συμβάσεις της Hellenic Train είναι απαραίτητες. Δεν είναι δυνατόν το κράτος, το κράτος που πρέπει να λειτουργεί υπέρ των πολιτών και να θωρακίζει την ασφάλειά τους, να νομιμοποιεί εκ των υστέρων δαπάνες χωρίς να διασφαλίζεται η εκτέλεση της σύμβασης. Είναι χρήματα του ελληνικού λαού και είναι χρήματα που οι πολίτες έχουν κοπιάσει για να τα δώσουν.

Επειδή μιλάμε για χρήματα και διαφάνεια δεν μπορούμε να αποδεχτούμε άλλες απευθείας αναθέσεις έργων και προμηθειών. Αυτή η ρύθμιση είναι άλλη μία θεσμική εκτροπή που στρεβλώνει τον ανταγωνισμό. Και για να είμαστε σαφείς και να μιλάμε καθαρά, δεν λέμε όχι σε οποιαδήποτε προσπάθεια. Λέμε, όμως, σαφέστατα όχι σε πρόχειρες, κοντόφθαλμες και αποσπασματικές διαχείρισης που μας έχουν κοστίσει ήδη πενήντα επτά ζωές.

Αντιπροτείνουμε ένα συγκροτημένο, εφαρμόσιμο σχέδιο με σαφές χρονοδιάγραμμα, ευρωπαϊκή τεχνογνωσία και θεσμική λογοδοσία. Αντί για ρυθμίσεις μηνών, προτείνουμε σχεδιασμό δεκαετίας. Αντί για ανεξέλεγκτες αποσπάσεις προσωπικού που αποδυναμώνουν κρίσιμες υπηρεσίες, μιλάμε για οργανωμένη στελέχωση. Αντί για κάμερες και εφαρμογές που απλώς καταγράφουν πρόβλημα και μας δίνουν στοιχεία εκ των υστέρων, προτείνουμε τεχνολογίες που προβλέπουν και προλαμβάνουν.

Οι μηχανές του χθες δεν μπορούν να κινήσουν πια τον ελληνικό σιδηρόδρομο του σήμερα. Η ασφάλεια του επιβάτη θέλει υποδομή, εκπαίδευση, προσωπικό και κανόνες και η θωράκιση της ασφάλειας χρειάζεται ελέγχους και συνεχή εξέλιξη. Αν το κράτος δεν εμπνέει εμπιστοσύνη, δεν μπορεί να τη ζητάει. Και για να είμαστε ειλικρινείς, οι πολίτες δεν αναρωτιούνται αν εμείς συμφωνούμε ή όχι. Αναρωτιούνται αν μπορούν να πάρουν το τρένο και να φτάσουν στον προορισμό τους χωρίς τον φόβο του επόμενου δυστυχήματος.

Ο ίδιος ο Πρωθυπουργός πριν μήνες είχε παραδεχτεί ότι θα χρειαστεί χρόνος για το σχέδιο των σιδηροδρόμων. Είπε, δηλαδή, απροκάλυπτα ότι δεν θα υπάρχει ασφαλής γραμμή μέχρι το 2027.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας της κυρίας Βουλευτού)

Κάτι τελευταίο, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εξίσου κρίσιμο και με αυτό κλείνω. Βλέπουμε στο νομοσχέδιο πειθαρχικές διαδικασίες για το προσωπικό υπό την απειλή απομάκρυνσης, κυρώσεις δηλαδή για τα χαμηλά στελέχη, για τους τελευταίους της γραμμής.

Κυρώσεις για τους πρώτους της γραμμής, κύριε Υπουργέ, πότε θα δούμε; Κυρώσεις για τους φέροντες ευθύνη για την τραγική κατάσταση που είμαστε αυτή τη στιγμή; Κυρώσεις για τις αποτυχημένες διοικήσεις και ηγεσίες;

Κυρίες και κύριοι της Κυβέρνησης, πριν ζητήσετε πειθαρχία από τους εργαζόμενους, πριν τιμωρήσετε εκείνους μεταξύ των οποίων και όσοι φώναζαν για τα προβλήματα του ΟΣΕ, φροντίστε τουλάχιστον να μην προστατεύσετε εκείνους που τα δημιούργησαν, που τα απέκρυψαν και που στο τέλος της ημέρας τα παρέβλεψαν.

Αν, πράγματι, θέλουμε να κάνουμε κάτι καλύτερο, αν θέλετε να κάνετε σωστά τα πράγματα, ξεκινήστε την αξιολόγηση από πάνω προς τα κάτω και ξεκινήστε να χτίζετε από κάτω προς τα πάνω. Ξεκινήστε, όμως, πρώτα με μια σοβαρή, ωμή και ειλικρινή αυτοκριτική της δικής σας πολιτικής.

Εμείς θα είμαστε εδώ να τα λέμε, να στηρίζουμε ό,τι είναι υπέρ του πολίτη, να στεκόμαστε εμπόδιο σε ό,τι του στερεί την ασφάλεια και την προοπτική. Αυτό το κάνουμε μήπως έτσι χτίσουμε λίγη από την εμπιστοσύνη που εσείς καταφέρατε να γκρεμίσετε.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Ευχαριστούμε πολύ την κ. Σπυριδάκη.

Καλείται στο Βήμα η κ. Παναγιού Πούλου. Θα ακολουθήσει ο κ. Γκολιδάκης και μετά, αν δεν έχει έρθει η κ. Τζάκρη, η κ. Καραγεωργοπούλου, αλλιώς θα προηγηθεί η κ. Τζάκρη.

ΠΑΝΑΓΙΟΥ (ΓΙΩΤΑ) ΠΟΥΛΟΥ: Σας ευχαριστώ πάρα πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, ας συζητήσουμε το τέταρτο νομοσχέδιο που φέρνετε ως Κυβέρνηση, με απλά λόγια και με μέση λογική και όχι με επικοινωνιακούς όρους, όπως συνηθίζετε.

Έξι χρόνια διακυβέρνησης από τη Νέα Δημοκρατία και δύο και πλέον χρόνια μετά την τραγωδία των Τεμπών οφείλουμε να ενημερώσουμε τους πολίτες για την κατάσταση αλλά και την ασφάλεια του ελληνικού σιδηροδρόμου. Βέβαια, ο ίδιος ο Πρωθυπουργός μάς είπε ότι θα είναι ασφαλής μετά το 2027. Πείτε εσείς με δικά σας λόγια, κύριε Υπουργέ, στους Έλληνες πολίτες τι πρέπει να κάνουν. Να πιστέψουν τον Πρωθυπουργό ή όχι;

Διαπιστώνουμε συνεχώς όχι μόνο ότι δεν έχετε έναν ολοκληρωμένο σχεδιασμό, αλλά ακόμα και αυτό το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών που βρήκατε έτοιμο και ισχύει μέχρι το 2027, το εφαρμόζετε επιλεκτικά για να εξασφαλίσετε μεν τις ευρωπαϊκές χρηματοδοτήσεις, αλλά προκρίνετε αποσπασματικά έργα, τα οποία εξυπηρετούν το μοντέλο της ιδιωτικοποίησης. Μάλιστα και αυτά τα έργα, επειδή δεν είστε αποδεδειγμένα πλέον άριστοι, καθυστερούν ή και απεντάσσονται.

Απαντήστε επ' ευκαιρία στους πολίτες της Πάρου, που είναι ανάστατοι για το έργο της αναβάθμισης του αεροδρομίου τους, που ανακοινώθηκε μόλις σήμερα η απένταξή του με την αιτιολογία ότι δεν προλαβαίνετε την υλοποίησή του μέχρι το 2026.

Γιατί αλήθεια καθυστερούν τα έργα, για τα οποία πανηγύριζε και ο προηγούμενος Υπουργός σας, ο κ. Σταϊκούρας, που νομοθέτησε και αυτός πριν λίγους μήνες τον ν.5167/2024, που υποτίθεται ότι θα τα έλυνε όλα, όλα τα προβλήματα. Βέβαια, δεν λέτε καν ότι δεν έχετε προχωρήσει ούτε στην υπογραφή όλων των διατάξεων του νόμου.

Τι κάνετε, λοιπόν; Προσπαθείτε επικοινωνιακά να ρίξετε στάχτη στα μάτια του ελληνικού λαού. Εσείς μάλιστα προσωπικά, κύριε Κυρανάκη, έχετε προϋπηρεσία σε θέματα στρέβλωσης της αλήθειας. Φέρνετε, λοιπόν, ξανά και ξανά νομοσχέδια με βαρύγδουπους τίτλους περί ασφάλειας και προσπαθείτε να ξεπεράσετε έτσι τη λαϊκή οργή και το αίτημα απονομής δικαιοσύνης στο έγκλημα των Τεμπών. Αυτή είναι η απάντησή σας στην κοινωνία: συγκάλυψη πολιτικών και νομικών ευθυνών. Το αποδείξατε άλλωστε και σήμερα με το πόρισμά σας για τον Κώστα Αχιλλέα Καραμανλή, καταπατώντας το Σύνταγμα. Ταυτόχρονα, όμως, δεν κάνετε και καμία πρόοδο στα έργα ασφάλειας και υποδομών.

Αντίθετα, έχουμε απεντάξεις έργων και επειδή δεν είναι στείρος αντιπολιτευτικός ο λόγος μου, αναφέρομαι στα συγχρηματοδοτούμενα έργα υποδομών, όπως και αυτό του ΣΚΑ Οινόη, όπου έχετε ήδη ξεπεράσει τον χρονοπρογραμματισμό σας και ευχόμαστε ο OLAF, που έχει εγκατασταθεί πλέον στην ΕΡΓΟΣΕ, να μην εντοπίσει προβλήματα και σε αυτό και μπλοκάρει τη συνέχισή του.

Κύριοι της Κυβέρνησης, δεν έχετε κανέναν ολοκληρωμένο σχεδιασμό και η κατάσταση κατάρρευσης του ελληνικού σιδηρόδρομου δεν είναι τελικά ο επιδιωκόμενος στόχος σας. Μόνο μια κύρια γραμμή βρίσκεται σε λειτουργία μετά τα Τέμπη, ενώ υπάρχει σε μεγάλο βαθμό εγκατάλειψη των περιφερειακών γραμμών και εγκαταστάσεων. Ενδεικτικά, η γραμμή Θεσσαλονίκη-Αλεξανδρούπολη δεν λειτουργεί, εδώ και δυόμισι χρόνια η Φλώρινα δεν έχει τρένο. Πολλά ακόμη τμήματα του δικτύου δεν διαθέτουν λειτουργικά ηλεκτρονικά συστήματα ασφαλείας. Η συντήρηση είναι αποσπασματική και πυροσβεστική. Ο ΟΣΕ, η ΡΑΣ, ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ παραμένουν τραγικά υποστελεχωμένοι και με περιορισμένους οικονομικούς πόρους.

Ο ΟΣΕ χαρακτηριστικά, όπως επεσήμανε ο Πρόεδρος του Συλλόγου Εργαζομένων, έχει απογυμνωθεί από έμπειρο προσωπικό. Οι ελλείψεις προσωπικού, που αφορούν σε όλους τους κλάδους και ειδικότητες, από δύο χιλιάδες εκατό θέσεις περιορίστηκαν μόλις σε χίλες διακόσιες πενήντα. Στην ΕΡΓΟΣΕ το προσωπικό έχει, επίσης, μειωθεί πάνω από 50%. Οι σταθμάρχες μειώθηκαν από πεντακόσιοι εξήντα τρεις το 2010 σε εκατό σήμερα και οι κλειδούχοι μειώθηκαν από πεντακόσιοι τρεις σε πενήντα τρεις. Ο κίνδυνος ενός νέου ανθρώπινου λάθους παραμένει υπαρκτός. Γι' αυτό, ίσως, ο Πρωθυπουργός είπε την αλήθεια.

Επίσης, σε αυτό το πλαίσιο αποδόμησης του σιδηρόδρομου, εντάσσεται και η αιφνιδιαστική απόφαση της Hellenic Train για το κλείσιμο των τριάντα τεσσάρων εκδοτηρίων εισιτηρίων σε όλη την Ελλάδα, με συνέπεια την απόλυση διακοσίων εργαζομένων και μεγάλες δυσλειτουργίες στην εξυπηρέτηση των πολιτών. Η απόφαση προκαλεί αντιδράσεις όχι μόνο από τους εργαζόμενους, αλλά και από τις τοπικές κοινωνίες και την αυτοδιοίκηση.

Ειδικότερα, ο Δήμος Λεβαδέων, με επιστολή του, καταγγέλλει την κατάσταση εγκατάλειψης του σιδηροδρομικού σταθμού της Λειβαδιάς, χωρίς αίθουσα αναμονής, χωρίς βασικές υποδομές, χωρίς προσωπικό και κυρίως, χωρίς σύνδεση με την πόλη από το 2022, γεγονός που αναγκάζει τους πολίτες να μετακινούνται με ταξί. Η απόφαση για το κλείσιμο του εκδοτηρίου θεωρείται απαράδεκτη και αντίθετη με κάθε έννοια σύγχρονης και βιώσιμης μεταφορικής πολιτικής.

Να γιατί σας έλεγα πριν για την επιλεκτική εφαρμογή του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Μεταφορών, το οποίο προέβλεπε τη δημιουργία πολυτροπικών κόμβων, δηλαδή διασύνδεσης όλων των μεταφορικών μέσων, την αναβάθμιση των υποδομών, την προσβασιμότητα για ΑΜΕΑ και την ανακαίνιση των κτιρίων των σταθμών.

Γιατί ο διαχειριστής των υποδομών και το Υπουργείο σας -δεν είναι εδώ ο Υπουργός, είναι οι συνεργάτες, θα του το μεταφέρουν- δεν προχώρησε στην ενοποίηση αυτών των σχεδιασμών; Γιατί επιτρέπετε στην Hellenic Train να μην εφαρμόζει όσα προβλέπει η σύμβαση που κυρώθηκε στο Ελληνικό Κοινοβούλιο το 2022 και συγκεκριμένα, στο άρθρο 4, στην παράγραφο 4.4.2, σύμφωνα με την οποία ο πάροχος οφείλει να διευκολύνει την αγορά εισιτηρίου, χρησιμοποιώντας κάθε δυνατό κανάλι πώλησης, όπως διάθεση εισιτηρίων στα εκδοτήρια των σταθμών και δεύτερον, διάθεση εισιτηρίων μέσω διαδικτύου κ.λπ.. Έχει επιληφθεί του ζητήματος η επιτροπή αξιολόγησης που προβλέπεται στη σύμβαση;

Περαιτέρω, προκαλέσατε δομικές παλινωδίες και θεσμική σύγχυση. Το 2022, προτείνετε απόσχιση της ΕΡΓΟΣΕ από τον ΟΣΕ. Το 2024 προτείνετε απορρόφηση της ΕΡΓΟΣΕ από τον ΟΣΕ, η οποία τελικά και εφαρμόστηκε και έρχεστε τώρα και μετατρέπετε τον ΟΣΕ σε μονοπρόσωπη ανώνυμη εταιρεία. Τι άλλο θα κάνατε εσείς; Τα συγκεντρώσατε σκόπιμα.

Οι παλινωδίες σας, βέβαια, έχουν σαν αποτέλεσμα το χάσιμο πολύτιμου χρόνου, αδυναμία συντονισμού και την παράλυση του σιδηρόδρομου. Εξακολουθητικά προκαλείτε σκάνδαλα. Αλήθεια, ποιες συμβάσεις εκατομμυρίων ευρώ ελέγχει ο OLAF στην ΕΡΓΟΣΕ; Προφανώς και αυτό θα το μάθουμε από ευρωπαϊκούς ελεγκτικούς μηχανισμούς. Μπορεί και να μας απαντηθεί το ερώτημα από τον OLAF, τελικά, γιατί η κοινοπραξία ΑΚΤΩΡ-ΑΒΑΞ-ΤΕΡΝΑ δεν ολοκλήρωσε τις υποχρεώσεις της, ως όφειλε, για την αποκατάσταση των ζημιών της κακοκαιρίας «Daniel» και γιατί το Υπουργείο σας το αποδέχτηκε σιωπηλά.

Επίσης, η Hellenic Train απολαμβάνει ένα ιδιαίτερο καθεστώς προστασίας από την Κυβέρνηση. Δεν ξεχνάμε ότι υπογράψατε τη νέα σύμβαση του 2022 και βεβαίως, εξαφανίσατε επενδυτικές υποχρεώσεις της Hellenic Train πάνω από 600 εκατομμύρια. Αυτά είναι τα έργα σας!

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας της κυρίας Βουλευτού)

Κύριε Πρόεδρε, λίγο την ανοχή σας, παρακαλώ.

Σε ό,τι αφορά το υπό συζήτηση νομοσχέδιο, υπάρχει μια διάχυση ευθυνών σε ΡΑΣ και στον διαχειριστή της υποδομής, ενώ το Υπουργείο θεσμοθετεί την απεμπόληση κάθε δικής του ευθύ-

νης για την εύρυθμη λειτουργία και ασφάλεια και διατηρεί μόνο νομοθετική αρμοδιότητα. Συντελείται μια συστηματική αποδόμηση του δημόσιου χαρακτήρα του σιδηρόδρομου, ο ΟΣΕ μετατρέπεται σε ανώνυμη εταιρεία που λειτουργεί με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια και αυτό ενέχει τον κίνδυνο περαιτέρω εμπορευματοποίησης, χωρίς θεσμικές εγγυήσεις κοινωνικού ελέγχου.

Το νομοσχέδιο έρχεται, επίσης, χωρίς κοστολογική μελέτη. Ως εκ τούτου, δεν μπορεί να αξιολογηθεί και δεν είναι τίποτα παραπάνω από πολιτικές εξαγγελίες επιπέδου προεκλογικών υποσχέσεων. Απουσιάζει, επίσης, χρονοδιάγραμμα έκδοσης του μεγάλου αριθμού υπουργικών αποφάσεων και εγκρίσεων από το ΔΣ του οργανισμού. Επιπλέον, ο καθορισμός και η εξειδίκευση κρίσιμων ζητημάτων που αφορούν στο προσωπικό και με προσλήψεις -εκτός ΑΣΕΠ, φυσικά- μετατίθεται επίσης σε μελλοντικές υπουργικές αποφάσεις και εγκρίσεις από το νέο ΔΣ.

Δεν έχω χρόνο να αναφερθώ αναλυτικά σε βασικά άρθρα που αποδεικνύουν όλα τα προηγούμενα που είπα. Δεν ξεχνάω, βέβαια, ότι απευθύνομαι σε μια Κυβέρνηση κορυφαίος Υπουργός της οποίας είναι ο κ. Γεωργιάδης, που δεν βλέπει πια τον λόγο να τηρεί ούτε τα προσχήματα. Ας λέει ότι θέλει η Ευρωπαία Εισαγγελέας, ας ξεσκεπάζονται το ένα μετά το άλλο τα σκάνδαλά σας στις Βρυξέλλες, ας έρχονται η μία μετά την άλλη οι δικογραφίες για τους Υπουργούς και τα κομματικά σας στελέχη, ας ζητείται η άρση ασυλίας για τους εμπλεκόμενους. Ποιος έχει την πλειοψηφία στη Βουλή; Εσείς. Ποιος θα αποφασίσει αν θα ερευνηθεί ή όχι η υπόθεση; Πάλι εσείς. Σε ποιον ανήκει η Βουλή, το κράτος, οι θεσμοί, η χώρα η ίδια; Σε εσάς και θα κάνατε ό,τι θέλετε. Έτσι βλέπετε την περίφημη θεσμική κανονικότητα, εσείς και σε όποιον αρέσει. Σωστά;

Ε, λοιπόν, λάθος. Όσο μας αφορά, ως Κίνημα Δημοκρατίας, επιμένουμε και ενώνουμε τη φωνή μας με αυτή της κοινωνίας, απαιτώντας διαφάνεια και λογοδοσία. Απαιτούμε την άμεση διερεύνηση όλων των σκανδάλων σας και την τιμωρία όλων των υπευθύνων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Κυρία συνάδελφε...

ΠΑΝΑΓΙΟΥ (ΓΙΩΤΑ) ΠΟΥΛΟΥ: Τελείωσα, κύριε Πρόεδρε και σας ευχαριστώ.

Και σύντομα, κύριε Υπουργέ, δεν θα αποφύγετε τη λογοδοσία.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Ευχαριστούμε πολύ την κ. Πούλου.

Επόμενος ομιλητής είναι ο κ. Διαμαντής Γκολιδάκης, Βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας.

ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΓΚΟΛΙΔΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πολλές φορές το ακούσαμε «να μη ξανασυμβεί ποτέ ξανά», λόγια που ειπώθηκαν με πόνο ειλικρινή, αλλά που μόνο με πράξεις αποκτούν αξία.

Και το νομοσχέδιο που συζητούμε σήμερα είναι ακριβώς αυτό, είναι μια πράξη ευθύνης, είναι η έμπρακτη απάντηση της πολιτείας σε μια εθνική τραγωδία, αλλά και μια ξεκάθαρη δέσμευση ότι η ασφάλεια στους σιδηροδρόμους δεν μπορεί να είναι υπό διαπραγμάτευση. Είναι ένα σχέδιο που στηρίζεται σε τρεις θεμελιώδεις αρχές, πρόληψη, διαφάνεια, λογοδοσία.

Και ας το ξεκαθαρίσουμε από την αρχή ότι δεν μιλάμε για ημίμετρα. Μιλάμε για δομικές, ριζικές, τολμηρές αλλαγές, όχι για να καθησυχάσουμε την κοινή γνώμη, αλλά για να οικοδομήσουμε βήμα-βήμα ένα ασφαλές, λειτουργικό και σύγχρονο σιδηροδρομικό σύστημα, για το δικαίωμα των πολιτών να αισθάνονται ασφαλείς κάθε φορά που ταξιδεύουν.

Τι αλλάζει, λοιπόν, στην πράξη; Ειπώθηκαν σε αυτή την Αίθουσα. Θα τα επαναλάβω και εγώ, τονίζοντας τα πιο βασικά σημεία. Περνώντας από την παθητική εποπτεία στην ενεργή παρακολούθηση και στον προληπτικό έλεγχο, ιδρύεται ένα κέντρο εποπτείας σιδηροδρομικής κυκλοφορίας για όλο το εικοσιτετράωρο, με ζωντανή εικόνα του δικτύου, γεωεντοπισμό των αμαξοστοιχιών και καταγραφή της κάθε απόβασης, της κάθε εντολής, της κάθε μετακίνησης. Έτσι, η τεχνολογία μπαίνει επιτέλους στην υπηρεσία της ασφάλειας.

Πρόκειται για τη ψηφιακή πλατφόρμα Railway.gov.gr, η οποία συγκεντρώνει τρία βασικά υποσυστήματα, το ψηφιακό Μητρώο Σιδηροδρομικών Δεδομένων, που θα περιλαμβάνει το σύνολο των στοιχείων σχετικά με τη λειτουργία του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου, το Σύστημα Ακριβούς Γεωεντοπισμού Αμαξοστοιχιών, που βασίζεται στο παγκόσμιο σύστημα δορυφορικής πλοήγησης, σε συνδυασμό βέβαια με επίγειους σταθμούς και διαρκή σύνδεση στο διαδίκτυο, το οποίο παρέχει τη δυνατότητα προσδιορισμού της θέσης με ακρίβεια, σε πραγματικό χρόνο.

Δεν μένουμε, βέβαια εκεί. Προβλέπουμε πλήρη ψηφιοποίηση των διαδικασιών και των κανονισμών. Εντολές, παραβάσεις, κανονισμοί, όλα πλέον καταγράφονται με διαφάνεια. Με αυτόν τον τρόπο, γνωρίζουμε ποιος έκανε τι, πότε, πώς και γιατί. Και φυσικά, ενισχύουμε και τη φυσική επιτήρηση του δικτύου, χωρίς γκρίζες ζώνες ή κενά πληροφόρησης: Κάμερες σε σταθμούς, σήραγγες, ακόμα και στα μηχανοστάσια. Και από εδώ και πέρα, τα πάντα είναι πλήρως καταγεγραμμένα και προσβάσιμα, τι ισχύει, ποιος το τήρησε και ποιος όχι.

Δεύτερον, μπαίνουμε δυναμικά στο κρίσιμο θέμα του ανθρώπινου παράγοντα. Για πρώτη φορά καθιερώνεται επαναξιολόγηση των εργαζομένων σε κρίσιμες θέσεις, σταθμάρχες, μηχανοδηγοί, προσωπικό ασφαλείας, όχι μόνο μια φορά στην αρχή, αλλά σε τακτά χρονικά διαστήματα, με ψυχομετρικά, ιατρικά και τεχνικά τεστ. Και αυτά θα διενεργούνται όχι μόνο από τις εταιρείες, αλλά και από ανεξάρτητους εξωτερικούς αξιολογητές, σε συνεργασία και με το Γενικό Επιτελείο Εθνικής Άμυνας, γιατί η ασφάλεια δεν είναι εσωτερική υπόθεση. Είναι εθνική υπόθεση.

Καινοτομία επίσης αποτελεί η εισαγωγή του ρόλου του προϊσταμένου αμαξοστοιχίας, ένα ακόμα επίπεδο ευθύνης, ένας δεύτερος ελεγκτής στην καμπίνα, μια διπλή δικλείδα ασφαλείας.

Τρίτο, ενισχύεται θεσμικά η Ρυθμιστική Αρχή των Σιδηροδρόμων, διευρύνονται οι αρμοδιότητές της και ιδρύεται μόνιμη ειδική μονάδα επιθεωρητών, με δυνατότητα αιφνιδιαστικών επιτόπιων ελέγχων, τόσο στις εταιρείες όσο και στους εργαζόμενους. Δεν νοείται ασφάλεια δίχως εποπτεία και δεν νοείται εποπτεία δίχως εργαλεία.

Τέταρτο, ο ΟΣΕ αποκτά το ενιαίο μητρώο συμβάντων και παραβάσεων που καταγράφει σε πραγματικό χρόνο κάθε περιστατικό, όχι απλώς ως ένα αρχείο, αλλά ως εργαλείο για πρόληψη και παρέμβαση.

Πέμπτο, ενισχύεται αποφασιστικά και ο ρόλος του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων με διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια και δικό του προσωπικό.

Έκτο, ιδρύεται η νέα εταιρεία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μονοπρόσωπη Α.Ε.» στη θέση της ΕΡΓΟΣΕ, με νέο οργανόγραμμα, νέες διευθύνσεις, επιτροπές ελέγχου, προσλήψεων και προμηθειών και ταχύτητα στη λήψη αποφάσεων. Αυτό κάνει το σχήμα πιο ευέλικτο, πιο τεχνοκρατικό, πιο αποτελεσματικό, γιατί δεν μπορεί η ασφάλεια να περιμένει και να παραμένει σε γραφειοκρατικές αγκυλώσεις του παρελθόντος.

Έβδομο, εισάγεται το Ενιαίο Σχέδιο Διαχείρισης Κρίσεως. Δεν χρειάζεται να πω πόσο σημαντικό είναι αυτό.

Τέλος, ρυθμίζονται και χρόνιες εκκρεμότητες. Προβλέπεται η δυνατότητα διακανονισμού οφειλών του ΟΣΕ προς δήμους και κοινότητες, ώστε να πάψει επιτέλους ένα πρόβλημα το οποίο μπορεί να δημιουργούνταν με τέλη και αντιδικίες.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αυτό το νομοσχέδιο δεν εξαντλεί το πρόβλημα, αλλά ξεκινά την αλλαγή. Δεν υπόσχεται ότι λύθηκαν όλα, αλλά δημιουργεί μια νέα στέρεα αρχή με κανόνες, θεσμούς, ελέγχους και υπευθυνότητα. Η κοινωνία δεν συγχωρεί πλέον καθυστερήσεις και άλλοθι. Δεν θέλει καλές προθέσεις, θέλει συγκεκριμένες αλλαγές και θέλει απαντήσεις και θέλει και εμπιστοσύνη. Θέλει να ξέρει ότι ο σταθμάρχης που αναλαμβάνει βάρδια είναι πλήρως εκπαιδευμένος, ότι ο έλεγχος γίνεται πραγματικά, ότι υπάρχει σχέδιο, ότι το κράτος μαθαίνει από τα λάθη του.

Αυτό ακριβώς επιχειρούμε με αυτό το νομοσχέδιο, να μετατρέψουμε αυτό το «ποτέ ξανά», που το είπαμε όλοι μας, σε θεσμικό κανόνα και διαρκή ευθύνη. Η Νέα Δημοκρατία ως Κυβέρνηση αναλαμβάνει την ευθύνη που της αναλογεί, όχι μόνο απέναντι στο παρελθόν, αλλά κυρίως απέναντι στο μέλλον.

Η σιδηροδρομική ασφάλεια δεν νοείται να είναι πεδίο ασυδοσίας και αδιαφάνειας, είναι μόνο, και πρέπει να είναι, πεδίο ευ-

θύνης και λογοδοσίας. Και με το παρόν σχέδιο νόμου κάνουμε ένα καθοριστικό βήμα προς τα εκεί.

Σας καλώ, λοιπόν, να το υπερψηφίσετε, γιατί κάθε επιβάτης που ανεβαίνει σε ένα τρένο έχει το αναφαίρετο δικαίωμα να φτάσει ασφαλής στον προορισμό του και κάθε πολιτεία έχει την υποχρέωση να το εγγυηθεί.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Ευχαριστούμε πολύ τον κ. Γκολιδάκη.

Καλείται στο Βήμα η κ. Ελένη Καραγεωργοπούλου, Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπος της Πλεύσης Ελευθερίας.

ΕΛΕΝΗ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου είναι αναπόσπαστο τμήμα ενός ιδεολογικού μηχανισμού που κατασκευάζει συγκεκριμένες αναπαραστάσεις κοινωνικού κινδύνου, αφήνοντας στο απυρόβλητο κάποιες άλλες. Στο πλαίσιο αυτού του μηχανισμού στο έγκλημα των Τεμπών, έχει αποδειχθεί -σε εισαγωγικά- πως «ο βασικός και μόνος ένοχος» είναι ο σταθμάρχης, κύριε Υπουργέ. Γι' αυτό και έχετε θεωρήσει ότι η παρακολούθηση των ανθρώπων που υπηρετούν στον σιδηρόδρομο με την τοποθέτηση καμερών σε χώρους εργασίας τους, όπως στα σταθμαρχεία, είναι η προσήκουσα -γιατί όχι και η μοναδική;- λύση, πανάκεια για τη διασφάλιση της ασφάλειας, της μεταφοράς των πολιτών που κάνουν χρήση αυτού του μέσου μαζικής μεταφοράς.

Αν και δεν ζητήθηκε ακόμη και, ως εκ τούτου δεν υπάρχει γνωμοδότηση από την αρμόδια Ανεξάρτητη Αρχή για το σύννομο και επιτρεπτό της τοποθέτησης καμερών μετά την ψήφιση του νομοσχεδίου, εξακολουθείτε να υποστηρίζετε μετ' επιτάσεως πως η καταστρατήγηση κάθε διάταξης περί προστασίας προσωπικών δεδομένων, παρακολούθηση εργαζομένων είναι απαραίτητη, ότι αποτελεί κατάλληλο τρόπο προστασίας των επιβατών και βεβαίως ελέγχου σαν στο εφιαλτικό Πανοπτικό για τη διακρίβωση πως οι παρακολουθούμενοι κάνουν σωστά τη δουλειά τους με τον όποιο τρόπο και εντός του αυστηρού πλαισίου που θα θέσει αυτή η Κυβέρνηση, άλλως απόλυση.

Δεν θα έρθουν τώρα οι δικαιωματιστές της Αντιπολίτευσης να μιλήσουν για προσβολή προσωπικότητας, για ταπεινωτική υποβολή στο στόχαστρο καμερών και μικροφώνων των εργαζομένων. Αυτοί είναι ύποπτοι έως ότου αποδειχθούν ένοχοι για κάθε μελλοντικό ατύχημα, δυστύχημα, τραγωδία, έγκλημα.

Για να μην αποστούμε από την ελαφρότητα, θα θέσουμε επίσης σε λειτουργία άλλη μια ευφάνταστη σοβαρή δικλείδα ασφαλείας - πατέντα προς διασφάλιση αποφυγής σύγκρουσης τρένων, λέτε, την πλατφόρμα railway.gov.gr, μέσω της οποίας θα είναι εφικτή η παρακολούθηση του κάθε τρένου που πραγματοποιεί δρομολόγια με ακρίβεια εκατοστών. Αυτή η μαγική πλατφόρμα επιπρόσθετα θα περιέχει στοιχεία που θα συμβάλλουν στην αξιολόγηση του προσωπικού, όπως το ποιοι εργαζόμενοι, οι σταθμάρχες για παράδειγμα, εμπλέκονται στην κίνηση κάθε αμαξοστοιχίας. Πεδίο δόξης λαμπρό ξανά για απευθείας αναθέσεις, δημόσιες συμβάσεις!

Ξέρετε καλά από αυτά, από την εμπειρία σας στο Ελληνικό Κτηματολόγιο. Τώρα θα έχετε και το δεξί σας χέρι στο πλευρό σας, τον κ. Σακαρέτσιο, τον πρώην διευθυντή του πολιτικού σας γραφείου, που διορίσατε Πρόεδρο του Ελληνικού Κτηματολογίου. Και αφού τα έκανε εκεί πάρα πολύ καλά όλα αυτά, θα έρθει να σας βοηθήσει στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών.

Όσον αφορά στα εξαντλητικά ωράρια των εργαζομένων, από τα δικά σας στοιχεία διατείνεστε πως είναι αβάσιμες οι καταγγελίες περί υπερωριακής εργασίας επικαλούμενος τον εβδομαδιαίο μέσο όρο απασχόλησης, όσον αφορά στην πρόσφατη εγκληματική τραγωδία στη Βούλα.

Παραθέτοντας λεπτομερή στοιχεία για τον χρόνο απασχόλησης της «υπαίτιας» -σε εισαγωγικά- οδηγού, διατείνεστε πως σύμφωνα με τα στοιχεία την προηγουμένη του ατυχήματος ήταν σε βάρδια επτά ωρών και είκοσι λεπτών, δηλαδή κάτω από το επιτρεπτό όριο, ενώ τη μοιραία ημέρα η βάρδιά της διήρκεσε μόλις τρεισήμισι ώρες. Δεν πρόλαβε να εξαντληθεί περισσότερο και έγινε αυτή η σύγκρουση. Το λεωφορείο Κοινοπραξίας Συγκοινωνιών Αττικής των ΚΤΕΛ που οδηγούσε έπεσε σε προπορευόμενο λεωφορείο. Γιατί άραγε;

Πενήντα επτά άνθρωποι τραυματίστηκαν από τη σύγκρουση, αν θυμάμαι καλά. Για κάποιον λόγο δεν μπορούμε να ξεπεράσουμε ποτέ αυτό τον τραγικό αριθμό, γιατί στη μνήμη μας ανακαλείται αμέσως ο αριθμός των νεκρών των Τεμπών, που βέβαια ποτέ δεν ξεχνάμε. Μας το θυμίζει κάθε φορά η πραγματικότητα που βιώνουμε και ζούμε, όπως και η αδικία που βιώνουν. Γιατί δεν υπάρχει δικαίωση ακόμα των νεκρών, αλλά και των συγγενών των θυμάτων.

Μάλιστα, τη σημερινή μέρα που συζητάμε όλα αυτά, συνέβη και το αποτρόπαιο της συνέχισης του εγκλήματος, της συγκάλυψης των ευθυνών σας για το έγκλημα των Τεμπών, με το βίαιο κλείσιμο της προανακριτικής επιτροπής, στην οποία ήμουν μέλος. Και δυστυχώς, βίωσα για άλλη μια φορά μια προανακριτική επιτροπή που δεν λειτούργησε, μια παρωδία επιτροπής, στην οποία η πλειοψηφία ανέλαβε την ευθύνη υπόθαλψης και πάλι εγκληματικών ενεργειών, προκειμένου να συνεχιστεί αυτό το γαϊτανάκι πράξεων συγκάλυψης με τις οποίες επιχειρείτε τη συνέχιση αυτού του φαινομένου οργανωσιακού πολιτικοοικονομικού εγκλήματος στο επίπεδο της κοινοβουλευτικής ενασχόλησης.

Μας θυμίζει ωστόσο το δυστύχημα στη Βούλα ότι υπάρχει πάντα μια κοινή αιτία πίσω από τέτοιου είδους δυστυχήματα και δεν μπορούμε να αναμένουμε διαφορετικά αποτελέσματα. Γιατί σε αυτό ακριβώς έγκειται το έγκλημα, στο να παραβλέπεις, αποσιωπάς και αποκρύπτεις την κοινή αιτία, την ιδιωτικοποίηση, αυτή στην οποία πορεύεστε σε όλους τους τομείς και με τη σχετικοποίηση πάντα του δημοσίου συμφέροντος και την ιδιωτικοποίηση όλων των δομών και υποδομών. Στο να θεωρείτε τη μεταφορά ανθρώπων οι οποίοι ως πιο προσιτό μέσο χρησιμοποιούν τα μαζικά μέσα μεταφοράς ως πηγή πλουτισμού, άντλησης υπερκερδών, πράγμα που επιτυγχάνεται με τη μείωση ή τον μηδενισμό των αναγκαίων δαπανών για τον εξοπλισμό εκείνο που θα αποκλείσει λάθη ανθρώπων, έστω και παρακολουθούμενων, έστω και αξιολογηθέντων.

Για την ορθή συντήρηση των οχημάτων απαιτούνται μεγάλες υποδομές, τις οποίες οι ιδιώτες δεν διαθέτουν. Οι ιδιώτες έχουν κάθε λόγο να υποβαθμίζουν τις παρεχόμενες υπηρεσίες, να πιέζουν τους οδηγούς να δουλεύουν εξαντλητικά ωράρια, καθώς λαμβάνουν αποζημιώσεις και έξτρα πληρωμές σε σταθερή βάση από τον ΟΑΣΑ, χωρίς κανένα έλεγχο για τα πραγματικά χιλιόμετρα που διανύουν τα οχήματα.

Κύριε Αναπληρωτή Υπουργέ, χωρίς καμία ειδίκευση βεβαίως στις μεταφορές, όπως ούτε και στο Κτηματολόγιο, αλλά σίγουρα με μεγάλες περγαμηνές αποκτηθείσες από τη θητεία σας στην Ομάδα Αλήθειας, μόλις επτά μήνες από το προηγούμενο νομοσχέδιο, ειρήσθω δε εν παρόδω, πως μέχρι σήμερα δεν έχουν εκδοθεί οι σχετικές κανονιστικές αποφάσεις και δεν έχουν εφαρμοστεί οι διατάξεις του νόμου Σταϊκούρα, εφηύρατε το νέο «ευαγγέλιο» της ασφάλειας στον σιδηρόδρομο, τον Γενικό Κανονισμό Κίνησης.

Και επειδή ο παράγοντας άνθρωπος είναι πολύ σημαντικό κεφάλαιο μαζί με την τεχνολογία και τα συστήματα στην ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών, προσκαλείτε κάθε ενδιαφερόμενο που διαθέτει τα απαραίτητα προσόντα να δηλώσει συμμετοχή για την κάλυψη, με ευέλικτες διαδικασίες, διευθυντικών θέσεων με παχυλές αμοιβές, με τριετείς συμβάσεις και μπόνους αλλά και με έργα και προμήθειες που ξεφεύγουν από τον νόμο περί δημοσίων συμβάσεων.

Τι έρχεται να προσθέσει το νέο νομοσχέδιο από το οποίο λείπει το χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσης της μεταρρύθμισης που ευαγγελίζεται; Την εφαρμογή όσων ήδη υπήρχαν; Δύο από τις τρεις δικλείδες ασφαλείας που προβλέπει το νομοσχέδιο προϋπήρχαν, δηλαδή το κέντρο κυκλοφορίας και ο προϊστάμενος αμαξοστοιχίας. Όμως ατόνησαν ή καταργήθηκαν. Τι προσθέτετε; Τα HEPOS που δεν περιλαμβάνονται στα πιστοποιημένα συστήματα ασφαλείας των ευρωπαϊκών σιδηροδρόμων ETCS, GSM-R, ERDMS που οι αρμόδιοι φορείς ξεκαθαρίζουν πως δεν μπορεί να λειτουργήσει ως βασικός μηχανισμός ελέγχου κυκλοφορίας. Είναι γνωστό τοις πάσι ότι σε μεγάλα τμήματα της υποδομής δεν έχουμε σήμα κινητής. Σίγουρα όμως το νέο νομοσχέδιο προ-

εγκρίνει την ετήσια κρατική επιδότηση προς την Hellenic Train και για το 2025. Κλειδώνει προκαταβολικά η αποζημίωση των 128 εκατομμυρίων ευρώ συμπεριλαμβανομένου ΦΠΑ για τη διετία 2024-2025.

Όσον αφορά στον πυλώνα της ασφάλειας «Άνθρωπο», αυτόν όμως της δεύτερης κατηγορίας, όχι των διευθυντικών θέσεων, των μπόνους των golden boys, πληροφορηθήκαμε ότι ο ΟΣΕ πέρασε από ψυχομετρικά στο κέντρο ψυχοδιαγνωστικής αξιολόγησης, συμβεβλημένο με το Δημόσιο, δέκα σταθμάρχες και κατόπιν κόπηκαν οι οκτώ. Αληθεύει, κύριε Υπουργέ, ότι βγάλατε άκυρη την εξέταση και τους στείλατε σε ιδιωτικό επειδή ήταν όλοι τους παιδιά σας, χρώματος μπλε;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Όχι.

ΕΛΕΝΗ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ: Αληθεύει ότι η Hellenic Train ξεκίνησε να κάνει προσλήψεις μηχανοδηγών οι οποίες όμως σταμάτησαν όταν τα παιδιά αυτά, χρώματος μπλε, δεν πέρασαν τα ίδια ψυχιατρικά στο ΚΨΑ και κίνησαν διαδικασίες επανεξέτασης σε εξωτερικά ιδιωτικά ιατρεία;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Όχι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Κύριε Υπουργέ, στην ομιλία σας. Μη διακόπτετε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ρωτάει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Μη διακόπτετε. Στην ομιλία σας. Ρητορικό είναι το ερώτημα.

ΕΛΕΝΗ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ: Ακούμε για επίτευξη συμφωνίας με τους γερμανικούς σιδηροδρόμους αναφορικά με τον ρόλο των technical managers στον ΟΣΕ. Για συμφωνία με την Deutsche Bahn που αφορά όμως αποκλειστικά στην εποπτεία της διαδικασίας και του κέντρου εκπαίδευσης των σιδηροδρομικών. Στο πλαίσιο πάντα του επικοινωνιακού σας εντυπωσιασμού συναντηθήκατε και με τον πρέσβη της Ιαπωνίας στην Ελλάδα με κύριο αντικείμενο συζήτησης τις καλές πρακτικές του ιαπωνικού σιδηροδρόμου που αποτελεί case study σε πολλές χώρες του εξωτερικού ως ένα από τα κορυφαία θετικά παραδείγματα ανάδειξης του σιδηροδρόμου. Είναι γελοίο όμως να παρουσιάζουμε ως πρότυπο μας τον ιαπωνικό σιδηρόδρομο και ταυτόχρονα να διαφημίζουμε ως μεταρρύθμιση ότι ξεφορτωνόμαστε ένα αρχαίο σύστημα που έχει ήδη ξεπεραστεί τεχνολογικά από υπάρχοντα ηλεκτρικά λεωφορεία.

Αναμένουμε να ακούσουμε πώς είναι μεταρρύθμιση το να βγουν τα αποτελέσματα της ΣΕΝΑ του 2022 για σταθμάρχες μετά από τρία χρόνια. Δεν πάσχουμε από έλλειψη νόμων, από έλλειψη υποδειγματικών μοντέλων λειτουργίας, αλλά από την πολιτική βούληση εφαρμογής τους.

Σήμερα είναι παγκόσμια ημέρα διεθνούς δικαιοσύνης. Το είπε και η Πρόεδρός μας νωρίτερα. Εμείς οφείλουμε να πούμε ότι προβαίνετε σε επικίνδυνες κατασκευές ενόχων για να δικαιολογήσετε εγκληματικές πράξεις και παραλείψεις σας, όπως στην περίπτωση του προφυλακισμένου για δακτυλικό αποτύπωμα σε σακούλα Νίκου Ρωμανού, ενώ αποκαλύπτεται ότι το κράτος καταστολής των κυρίων Μητσοτάκη και Χρυσοχοΐδη δολοφόνησε με φρικτά βασανιστήρια τον αλλοδαπό διανομέα φαγητού στο Α.Τ. Παντελεήμονα Μοχάμεντ Καμράν Ασίκ, όπως δολοφονήθηκαν από κρατικό έγκλημα οι ζωές των μεταναστών στο ναυάγιο της Πύλου.

Καταγγέλλουμε σε κάθε περίπτωση τον σεξισμό που αναπαράγεται και στο Ελληνικό Κοινοβούλιο αλλά και εκτός αυτού και με κάθε τρόπο συντηρείται και υπηρετείται με τον τρόπο που το κάνετε, είτε διά πράξεων είτε διά παραλείψεων. Και σε κάθε περίπτωση σας καλούμε μέσα από κάθε νομοθέτημα να εφαρμόζετε το Σύνταγμα, αυτό που δεν είναι άλλοθι ιδεοληψιών, όπως έχει πει ο Πρωθυπουργός και Πρόεδρος σας, αλλά για εμάς είναι πράξη αντίστασης και ελπίδας.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Ευχαριστώ πολύ την κ. Καραγεωργοπούλου.

Θα ολοκληρώσουμε τον κατάλογο των ομιλητών με την κ. Θεοδώρα Τζάκρη. Μετά θα αρχίσουμε με τους ειδικούς ανακριτές και εισηγητές αντίστροφα.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Και μετά το τέλος των δευτερολογιών θα πάρω τον λόγο για την ομιλία μου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Στο τέλος των δευτερολογιών θα μιλήσει η Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας και θα κλείσει η συνεδρίαση με τον Υπουργό.

ΘΕΟΔΩΡΑ ΤΖΑΚΡΗ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας, φέρνετε σήμερα προς ψήφιση ένα νομοσχέδιο το οποίο θα έπρεπε να έχει έρθει πολύ καιρό πριν για να προλάβουμε τις αρνητικές εξελίξεις και να μην τρέχουμε πίσω από τραγικά γεγονότα αλλά να προλαμβάνουμε εγκληματικές πράξεις και παραλείψεις και ελλείμματα υποδομών τα οποία στοιχίζουν πρωτίστως σε ανθρώπινες ζωές αλλά και στο μοντέλο κοινωνικής και οικονομικής ανάπτυξης της χώρας. Φέρνετε ένα νομοσχέδιο αφού προχωρήσατε σε προανακριτικές οπερέτα και σε προκαταβολική αθώωση τόσο του κ. Καραμανλή όσο και του κ. Τριαντόπουλου, διότι για μένα θα είχε αξία να τα είχατε κάνει όλα αυτά έγκαιρα και το σημερινό νομοσχέδιο να συζητούνταν με τους πενήντα επτά συμπολίτες μας ζωντανούς.

Η Κυβέρνηση, λοιπόν, θέλει να μας πείσει τάχα μου για το ειλικρινές της ενδιαφέρον για τον σιδηρόδρομο αλλά δεν μπορεί να τα καταφέρει. Και δεν μπορεί να τα καταφέρει γιατί προφανώς το ενδιαφέρον αυτό δεν είναι καθόλου ειλικρινές.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, γνωρίζουμε ότι ο σιδηρόδρομος στην Ελλάδα έχει υποστεί συστηματική απαξίωση εδώ και δεκαετίες. Γνωρίζουμε επίσης ότι η Ελλάδα είναι η μόνη χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην οποία έχει συμβεί αυτό, τέτοια μεγάλη, δηλαδή, απαξίωση του σιδηροδρόμου. Γνωρίζουμε, τέλος, ποιων πολιτικών αποτέλεσμα είναι αυτή η απαξίωση. Πολιτικών που υποστήριξαν σθεναρά τα ιδιωτικά μέσα ΙΧ και ΚΤΕΛ και τις υποδομές τους έναντι του σιδηροδρόμου και πολιτικών παντελώς ανερμάτιστων ως οι πραγματικές παραγωγικές ανάγκες της χώρας.

Η Ελλάδα, λοιπόν, χάριν των μεγαλοεργολάβων έγινε για ένα ακόμη λόγο το μαύρο πρόβατο της Ευρώπης σε οικολογικό επίπεδο, διότι το πιο οικολογικό μέσο ήταν και παραμένει βεβαίως ο σιδηρόδρομος. Επίσης, είναι ένα μέσο το οποίο βοηθά εξαιρετικά τις ευάλωτες κοινωνικές ομάδες καθώς είναι συντριπτικά φτηνότερο και ασφαλέστερο για τους οικονομικά ασθενείς και τους υπερήλικες. Άρα, έχουμε κατακτήσει και αυτή την αρνητική πρωτιά στην Ευρώπη. Οι μόνοι που χαίρονται είναι οι παραχωρησιούχοι που φτιάχνουν δρόμους με ευρωπαϊκό και δημόσιο χρήμα, αποσβένουν τα όποια δάνεια τους από τα διόδια την πρώτη δεκαετία και κερδίζουν εκατοντάδες εκατομμύρια τα επόμενα είκοσι πέντε με τριάντα χρόνια. Ή όπως απέδειξε η Κυβέρνηση σας με το σκάνδαλο της Αττικής Οδού, εισπράττουν και για δύο ζωές.

Μπορούμε, λοιπόν, να συμφωνήσουμε και σε κάτι ακόμα. Ότι η μεγάλη εικόνα του σιδηροδρόμου στην οικονομική και κοινωνική εξέλιξη της χώρας είναι απογοητευτική παρά τον πακτωλό των ευρωπαϊκών κονδυλίων που εισέρρευσαν και καταναλώθηκαν για τη δήθεν αναβάθμισή του. Ας σκεφτούμε, λοιπόν, τη σημερινή κατάσταση του ελληνικού σιδηροδρόμου, ας σκεφτούμε απαντώντας πρώτα απ' όλα στα βασικά και στα κρίσιμα ερωτήματα. Ποιο είναι το ποσοστό του εθνικού χώρου που καλύπτει ο σιδηρόδρομος σήμερα; Ποιο είναι το ποσοστό των επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών που εξυπηρετεί; Ποια είναι η συμμετοχή του σιδηροδρόμου στις συνδυασμένες μεταφορές και στις πολυτροπικές μετακινήσεις; Ποια κύρια λιμάνια και αεροδρόμια συνδέει; Με ποιο οδικό δίκτυο συνεργάζεται; Ποιες παραγωγικές περιοχές και πληθυσμιακές συγκεντρώσεις εξυπηρετεί; Και κυρίως ποια είναι η συμβολή του ελληνικού σιδηροδρόμου στα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών;

Σε συνολικό επίπεδο επομένως είναι σαφές ότι ο σιδηρόδρομος στην Ελλάδα, ανεξάρτητα από τις κατά καιρούς οργανωτικές μεταμορφώσεις του, έχει σαφή και μεγάλα προβλήματα. Προβλήματα στην εξυπηρέτηση που παρέχει, προβλήματα επιχειρησιακά, προβλήματα στις κατασκευές και στη συντήρηση τους, προβλήματα λειτουργίας και δυστυχώς προβλήματα ασφάλειας. Σήμερα κιόλας είχαμε ένα ακόμη δυστύχημα του συρμού του

προαστιακού με ΙΧ στην Πάτρα, όπου υπήρχε και εγκλωβισμός του οδηγού. Είναι σαφές ότι το νομοσχέδιο δεν τα αντιμετωπίζει όλα αυτά. Προσπαθεί να καλύψει αποσπασματικά μόνο κάποια από αυτά αλλά στην πραγματικότητα αφήνει τα μεγάλα θέματα ανοιχτά.

Ποια είναι, λοιπόν, τα προβληματικά και αρνητικά σημεία του νομοσχεδίου; Πρώτο προβληματικό σημείο είναι η ελλιπής πρόβλεψη για χρηματοδότηση και υλοποίηση καθώς δεν προσδιορίζονται με σαφήνεια οι πηγές χρηματοδότησης και οι απαιτούμενες αναβαθμίσεις και σε υλικοτεχνική υποδομή και στο ανθρώπινο δυναμικό. Δεύτερο αρνητικό σημείο είναι η απουσία ρητών ευθυνών για προηγούμενα λάθη καθώς δεν αντιμετωπίζεται το ζήτημα της απόδοσης ευθυνών για τις ως τώρα παραλείψεις ούτε προβλέπεται βεβαίως μηχανισμός θεσμικής αυτοκάθαρσης.

Τρίτο προβληματικό σημείο είναι η βίαιη δημιουργία ενός ισχυρού ενοποιημένου φορέα, καθώς βασίζεται σε συγχωνεύσεις χωρίς σχέδιο μεταβατικότητας, που μπορεί να προκαλέσουν λειτουργικά χάσματα. Και το κυριότερο: Είναι υπαρκτός ο κίνδυνος υπερσυγκέντρωσης εξουσιών στη νέα Α.Ε., χωρίς ισχυρές δικλίδες λογοδοσίας.

Τέταρτο προβληματικό σημείο είναι τα κενά στο σύστημα αξιολόγησης προσωπικού, καθώς δεν προσδιορίζονται με σαφήνεια: τα κριτήρια, η περιοδικότητα και η διαδικασία προσφυγής για την αξιολόγηση προσωπικού και επιπλέον, υπάρχει ο κίνδυνος εργαλειακής ή αυθαίρετης χρήσης της αξιολόγησης.

Το πέμπτο αρνητικό σημείο είναι ό,τι αφορά τους διορισμούς και την ανεξαρτησία των αρχών, καθώς δεν εξασφαλίζεται πλήρως η ανεξαρτησία των διορισμών στις εποπτικές αρχές -στη ΡΑΣ, δηλαδή, και στον ΕΟΔΑΣΑΑΜ- και φυσικά υπάρχει φόβος πολιτικής επιρροής και συγκεντρωτισμού.

Και το έκτο αρνητικό σημείο είναι ο περιορισμένος διάλογος με τους φορείς, καθώς έχουν διατυπωθεί καταγγελίες ότι δεν προηγήθηκε επαρκής διαβούλευση με τους εργαζόμενους, τα σωματεία τους, με την κοινωνία των πολιτών και υπάρχουν βεβαίως ελλείψεις στην κοινωνική νομιμοποίηση του πλαισίου.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, πρέπει να αναγνωρίσουμε ότι το παρόν νομοσχέδιο αποτελεί μια προσπάθεια παρέμβασης και μεταρρύθμισης του σιδηροδρομικού τομέα στην Ελλάδα. Αποτελεί φυσικά και έμμεση παραδοχή και ομολογία για ανεπάρκεια στην εποπτεία, τη διαχείριση και την ασφάλεια.

Ωστόσο, για να μην καταλήξει σε ένα ακόμα πλαίσιο χωρίς εφαρμογή, απαιτείται σαφής σχεδιασμός υλοποίησης, διασφάλιση της ανεξαρτησίας των φορέων και διαφάνεια στη λογοδοσία και την αξιολόγηση. Πάνω απ' όλα, όμως, απαιτείται κατανόηση της κατάστασης και κυρίως του ρόλου του σιδηροδρόμου στη χώρα μας, ρόλο που έχει φθίνει εδώ και χρόνια, ρόλο που δεν του ανατίθεται ή δεν του αναγνωρίζεται ούτε και τώρα με το νομοσχέδιο αυτό.

Θα ήθελα, λοιπόν, να επεκταθώ λίγο παραπάνω στο σημείο αυτό. Το νομοσχέδιο προωθεί, έστω με αδυναμίες, την επιβεβλημένη ενίσχυση της ασφάλειας στο σιδηροδρομικό δίκτυο, παράλληλα, ωστόσο απαιτείται ιδιαίτερη προσοχή ώστε οι οργανωτικές αλλαγές να μην αγνοήσουν το δημόσιο, παραγωγικό και κοινωνικό χαρακτήρα του σιδηροδρόμου ως μέσου μεταφοράς και μετακινήσεων. Ο σιδηρόδρομος πρέπει να είναι προσβάσιμος σε όλους τους πολίτες, ανεξαρτήτως περιοχής ή κοινωνικής κατάστασης και να διατηρεί τον ρόλο του ως μέσο διασύνδεσης, ισότητας και βιώσιμης κινητικότητας.

Η διοικητική μεταβολή του ΟΣΕ σε ανώνυμη εταιρεία αποτελεί μια υπεκφυγή, μια σαφή υπονόηση εκ μέρους του Υπουργείου, ότι φταίνε οι οργανισμοί και οι εργαζόμενοι και όχι οι εκάστοτε κυβερνητικές πολιτικές που θέτουν στόχους και διαρθρώνουν πλαίσια λειτουργίας. Αποτελεί, επίσης, ένα πεδίο άσκησης προσωπικών, κομματικών και πελατειακών πολιτικών, πέρα και έξω από κάθε λογοδοσία. Ξεκάθαρα πράγματα. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, η μεταβολή των ΟΣΕ σε Ανώνυμη Εταιρεία ενέχει τον κίνδυνο εμπορευματοποίησης του σιδηροδρόμου εις βάρος των κοινωνικών και παραγωγικών αναγκών.

Και από την άλλη -και από αυτήν την άποψη- θεωρούμε ότι θα ήταν αναγκαίες δύο θεσμικές εγγυήσεις: Πρώτον, η ενσωμάτωση αρχών κοινωνικής λειτουργίας, περιφερειακής ισότητας και προσβασιμότητας στο καταστατικό της νέας εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδας Α.Ε.» και δεύτερον, η πρόβλεψη μόνιμων μηχανισμών ελέγχου της τήρησης του δημοσίου σκοπού του σιδηροδρόμου, παραδείγματος χάριν, μέσω μιας ανεξάρτητης αρχής ή ενός κοινωνικού συμβουλίου.

Κλείνοντας, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, θεωρούμε ότι μια σύγχρονη νομοθετική παρέμβαση για τον σιδηρόδρομο θα έπρεπε να έχει δύο όψεις και θα έπρεπε να θέτει δύο στόχους: Πρώτον, την ενίσχυση της ασφάλειας και της λειτουργικότητας του σιδηροδρόμου. Αυτός ο στόχος, έστω και εν μέρει και αποσπασματικά, τίθεται στα λόγια τουλάχιστον με το παρόν νομοσχέδιο και δεύτερον, την υποστήριξη του δημόσιου, κοινωνικού και παραγωγικού χαρακτήρα του σιδηροδρόμου. Και αυτός ο στόχος δεν τίθεται με το παρόν νομοσχέδιο -για να μην πούμε κάτι χειρότερο.

Μόνο μέσα από μια τέτοια, συνολική, προσέγγιση θα μπορούσε να προκύψει ένα σιδηροδρομικό σύστημα που θα είναι ταυτόχρονα ασφαλές, αξιόπιστο, παραγωγικά αποτελεσματικό και κοινωνικά δίκαιο. Και, δυστυχώς, κάτι τέτοιο δεν γίνεται με το παρόν νομοσχέδιο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Ευχαριστούμε πολύ την κ. Τζάκρη.

Θα ξεκινήσουμε με τις δευτερολογίες. Τον λόγο έχει ο κ. Αλέξανδρος Καζαμίας, ειδικός αγορητής της Πλεύσης Ελευθερίας.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε, θα μιλήσω από τη θέση μου.

Θα ήθελα, κατ' αρχήν, να επισημάνω το γεγονός ότι το νομοσχέδιο που συζητάμε σήμερα για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων δημιουργεί ένα θεσμικό πλαίσιο το οποίο είναι προβληματικό, διότι βασίζεται στην αρχή ότι σε όλους τους θεσμούς που συμμετέχουν -δηλαδή, στον νέο φορέα υποδομών, Σιδηρόδρομοι Ελλάδος -εις την καθαρεύουσαν- και στη ΡΑΣ, την Ανεξάρτητη Αρχή καθώς και στον ΕΟΔΑΣΑΑΜ- τα διοικητικά τους συμβούλια ορίζονται, στην πραγματικότητα, από το Υπουργείο και συνεπώς, υπάρχει ένας υπερβολικός συγκεντρωτισμός στον τρόπο με τον οποίο λειτουργούν.

Το αποτέλεσμα αυτού -και αυτό είναι κάτι το οποίο επισημάναμε- είναι πρώτον, ότι ενώ η ευθύνη μετατίθεται σε αυτούς τους θεσμούς, στην πραγματικότητα εδράζεται στο Υπουργείο και υπάρχει μια ασάφεια και σύγχυση στις ευθύνες. Και αυτό είναι ένα σοβαρό ζήτημα όταν μιλούμε για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, διότι ο καθένας που αναμειγνύεται στο ζήτημα της ασφάλειας πρέπει να ξέρει και τις αρμοδιότητές του και τις ευθύνες του. Και το δεύτερο είναι ότι δημιουργείται και σύγχυση ρόλων, αρμοδιοτήτων με άλλα λόγια. Και τα δύο αυτά είναι κάπως διαφορετικά μεταξύ τους, αλλά όταν υπάρχει σύγχυση και αρμοδιοτήτων και ευθυνών, δημιουργείται ένα θολό περιβάλλον το οποίο μπορεί εύκολα να δημιουργήσει τις προϋποθέσεις για να γίνουν λάθη. Και στην ασφάλεια των σιδηροδρόμων δεν μπορούν να υπάρχουν προϋποθέσεις που να επιτρέπουν στο να ξαναγίνουν λάθη.

Είμαστε σε μία πολιτική συγκυρία η οποία κυριαρχείται από το έγκλημα των Τεμπών και τον φοβερό αντίκτυπο που έχει στην ελληνική κοινωνία και θα έπρεπε να υπάρχει μεγαλύτερη και σοβαρότητα αλλά και αποτελεσματικότητα, στον τρόπο με τον οποίο η Κυβέρνηση νομοθετεί στον τομέα αυτόν.

Το δεύτερο ζήτημα αφορά το γεγονός ότι το νομοσχέδιο δεν σχετίζεται, δεν λαμβάνει σημαντικά μέτρα για να αντιμετωπίσει τα κενά, το έλλειμμα που υπάρχει στα συστήματα ασφαλείας, τα οποία ακόμη δεν έχουν τοποθετηθεί.

Στη διάρκεια της πρωτολογίας μου αναφέρθηκα σε δήλωση του κ. Σταϊκούρα, στη συζήτηση για την ψήφο εμπιστοσύνης στην πρόταση μομφής που κατέθεσε η Αντιπολίτευση στις 7 Μαρτίου. Στη συζήτηση αυτή ο κ. Σταϊκούρας έλεγε «το αργότερο ως το τέλος του πρώτου εξαμήνου του 2025 θα έχουμε, όχι μόνο σηματοδότηση, όχι μόνο τηλεδιοίκηση, αλλά και τα συστήματα GSMR και ETCS». Και έχει περάσει το πρώτο εξάμηνο του 2025. Και ρώτησα τον κύριο Αναπληρωτή Υπουργό και τον ξαναρωτώ τώρα: Έχουν τοποθετηθεί όλα αυτά ή όχι; Και γιατί καθυστερούν και πώς είναι δυνατό, δυόμισι χρόνια μετά τα Τέμπη, να προχωρούμε από ανεκπλήρωτες υποσχέσεις σε ανεκπλήρωτες υποσχέσεις.

Θα ήθελα τώρα να θέσω και ένα ακόμη ζήτημα, αναφορικά με το νομοσχέδιο. Στο νομοσχέδιο υπάρχουν κάποιες προβλέψεις για το σύστημα γεωεντοπισμού, το οποίο είναι συμπληρωματικό. Είπαμε και εμείς ότι αυτό είναι ένα σύστημα που δεν αρκεί, αλλά υπάρχει και μία ρύθμιση αναφορικά με την καταγραφή σε βίντεο των κινήσεων που γίνονται πάνω στη γραμμή. Και το σχετικό άρθρο στην αρχή του νομοσχεδίου κάνει λόγο για το ότι πρέπει αυτά τα βίντεο να κρατούνται στο αρχείο για τρία χρόνια.

Το πρόβλημα, όμως, δεν είναι μόνο τι προβλέπει ο νόμος. Θα πρέπει να υπάρχουν κυρώσεις. Έχουμε μια θλιβερή ιστορία με το έγκλημα των Τεμπών όπου εξαφανίζονται τα βίντεο, εμφανίζονται ξαφνικά, δεν ξέρουμε πώς και δεν υπάρχουν ρητές κυρώσεις γι' αυτούς που παίζουν με αυτά τα κρίσιμα στοιχεία.

Και σας ζητάμε ξανά τώρα ότι το σχετικό άρθρο για την αποθήκευση οπτικού υλικού, θα πρέπει να προβλέπει και κυρώσεις σε περίπτωση που ο οποιοσδήποτε υπάλληλος του διαχειριστή υποδομών παίξει ή αλλάξει οτιδήποτε σε αυτά τα στοιχεία, γιατί αυτά είναι ουσιαστικά στο ζήτημα της ασφάλειας των σιδηροδρόμων.

Θα ήθελα, κύριε Πρόεδρε, να κλείσω και με μια παρατήρηση αναφορικά με τη σύμβαση 717. Στο τέλος της τέταρτης συνεδρίασης της επιτροπής ο κ. Κυρανάκης, απαντώντας σε ερώτηση που του είχα κάνει σε μία άλλη επιτροπή αρκετό διάστημα πριν, για το γεγονός ότι η σύμβαση 717 και κάποια έργα της τα οποία δεν ολοκληρώθηκαν και τα οποία θεωρείται ότι καταστράφηκαν από τον «Daniel», έχει δοθεί, πάλι, η σύμβαση αυτή στην ίδια εταιρεία και μάλιστα με προϋπολογισμό, ο οποίος πλησιάζει πολύ τον αρχικό προϋπολογισμό της Σύμβασης 717.

Υπενθυμίζουμε ότι αυτή η σύμβαση μας ήρθε εδώ από την Ευρωπαϊκή Εισαγγελία ως μια σύμβαση η οποία έπρεπε να είχε ολοκληρωθεί το 2016 και έπαιρνε διαρκώς αναβολές από τους Υπουργούς, διότι η εταιρεία που την είχε αναλάβει δεν την εκτελούσε, δεν την ολοκλήρωνε. Και φτάσαμε από το '16 που θα έπρεπε να είχε ολοκληρωθεί στο έγκλημα των Τεμπών επτά χρόνια μετά και πάλι δεν είχε ολοκληρωθεί. Η σύμβαση αυτή δόθηκε ξανά στην ίδια εταιρεία η οποία δεν την ολοκλήρωσε και η οποία έπαιρνε αναβολές επί αναβολών.

Ο κ. Κυρανάκης κατέθεσε ένα έγγραφο το οποίο χρειάζεται περισσότερης μελέτη -εμείς δεν κάνουμε φτηνή αντιπολίτευση και δεν θα σας κάνω τώρα φτηνή αντιπολίτευση-, το οποίο προσπαθεί να αιτιολογήσει όχι γιατί η ίδια εταιρεία πήρε ξανά την εκτέλεση της σύμβασης αυτής ή του τι θα έπρεπε να είχε γίνει, αλλά του γεγονότος ότι τα έργα σήμερα είναι πιο λίγα από τα έργα που ήταν τότε στην 717 και γι' αυτό αιτιολογείται ο προϋπολογισμός. Θα το εξετάσουμε αυτό, διότι είναι μεν μια απάντηση, αλλά εκ πρώτης όψεως δεν μας φαίνεται ικανοποιητική. Περιμένουμε να μάθουμε ωστόσο -γιατί και αυτό ήταν μέρος της ερώτησης- γιατί η ίδια εταιρεία παίρνει ξανά τη σύμβαση γι' αυτά που δεν είχε κάνει από το 2016 μέχρι και τα Τέμπη το 2023.

Κλείνοντας, κύριε Πρόεδρε, θα πρέπει να παρατηρήσω ότι στη διάρκεια της συζήτησης είχαμε θλιβερές εξελίξεις, μεταξύ των οποίων το γεγονός Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας οι οποίοι επιδίδονται στον σεξισμό και στις αντικοινοβουλευτικές εκφράσεις, όπως ο κ. Κυριαζίδης που κάθεται εδώ και ο οποίος διεγράφη για τον λόγο αυτό από τη Νέα Δημοκρατία επειδή απηύθυνε απαράδεκτες εκφράσεις στην Πρόεδρο της Πλεύσης Ελευθερίας, μας θλίβει ιδιαιτέρως το γεγονός ότι ο Αναπληρωτής Υπουργός κατέβηκε, του έκανε χειραψία και μιλούσε μαζί του σαν να ήταν πάλι Βουλευτής του κόμματος.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ: Συνάδελφοι είμαστε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Κύριε συνάδελφε, μη διακόπτετε.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ: Αυτές οι πρακτικές επιβεβαιώνουν το γεγονός ότι η Κυβέρνηση θέλει και να υποστηρίζει και να ανέχεται και να ενθαρρύνει τέτοιες πρακτικές, με στιγμιαίες -αν θέλετε- αποφάσεις διαγραφής του κ. Κυριαζίδη. Παλιότερα το είδαμε με τον κ. Αυγενάκη, ο οποίος τώρα επέστρεψε δριμύτερος, παρά το γεγονός ότι βρίσκεται εμπλεκόμενος στο σκάνδαλο του ΟΠΕΚΕΠΕ. Βεβαίως η πολιτική της Κυβέρνησης -η ίδια- δεν κάνει τίποτα για να αναστείλει αυτές τις πρακτικές.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Και ολοκληρώστε με αυτό, κύριε Καζαμία, σας παρακαλώ.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ: Κλείνω, κύριε Πρόεδρε, λέγοντας ότι το νομοσχέδιο αυτό δεν είναι καθόλου επαρκές, δεν αντιμετωπίζει το πρόβλημα, όπως θα έπρεπε, και η Πλεύση Ελευθερίας θα το καταψηφίσει αυτό, όπως καταψηφίζει και όλη την υποκριτική πολιτική της Κυβέρνησης.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Πλεύσης Ελευθερίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Ευχαριστούμε πολύ τον κ. Καζαμία.

Ο κ. Βρεττός έχει τον λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, στη δευτερομιλία μας σχετικά με το νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών που έχει έναν παραπλανητικό τίτλο: «Αναβάθμιση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων» και μετά τα παρελκόμενα «αξιολόγηση προσωπικού» και διάφορα οργανωτικά όσον αφορά τις ρυθμιστικές αρχές και τον ελληνικό οργανισμό διερεύνησης αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων, εμείς τεκμηριωμένα καταθέσαμε τις θέσεις μας, αποδεικνύοντας ότι το νομοσχέδιο αυτό είναι πρόχειρο, προσχηματικό και φυσικά όπως είπα παραπλανητικό όσον αφορά τον τομέα της διασφάλισης της ασφαλούς μεταφοράς των επιβατών και των εργαζομένων στα τρένα.

Αυτό είναι φανερότερο από την κατάθεση των νομοτεχνικών βελτιώσεων του Υπουργού που, πραγματικά, σε αυτούς τους είκοσι πέντε μήνες της κοινοβουλευτικής μας θητείας πρώτη φορά είδα νομοσχέδιο τρεις σελίδες -τουλάχιστον σε αυτά που ήμουνα αγορητής- παρατηρήσεις νομοτεχνικές βελτιώσεις. Δεν έχει ξαναγίνει ποτέ. Αυτό αποδεικνύει την προχειρότητα. Αλλά αποδεικνύει και την προσχηματικότητα του νομοσχεδίου, γιατί σε αυτές τις τρεις σελίδες όπου αναφέρονται είκοσι τέσσερα σημεία διόρθωσης σε μόλις πενήντα οκτώ άρθρα, μόνο ένα άρθρο δεν είχε παρατήρηση, γι' αυτό για το οποίο προσχηματικά στήθηκε όλο αυτό το νομοσχέδιο με κάθε τι απίθανες επικοινωνιακές εκλάμψεις του Υπουργού περί GPS αναβαθμισμένου που μπορεί να έχει απόκλιση δέκα δευτερολέπτων και πέντε πόντων όσον αφορά την ακρίβειά του, θα καταδεικνύει ανά πάσα ώρα και στιγμή πού βρίσκονται τα τρένα. Αυτό γελάνε και τα μπλε πρόβατα, γιατί ακριβώς δεν είναι μέτρο ασφάλειας. Αυτά θα έρθουν μετά από δύο χρόνια. Άρα, είναι ένα νομοσχέδιο που παραπλανά σκόπιμα τους Έλληνες πολίτες, λέγοντας ότι διασφαλίζει την ασφαλή μετακίνηση των επιβατών στο τρένο.

Θα διαβάσω, όμως, το άρθρο 47 για να καταγραφεί, για να φανεί πώς ο Υπουργός καταθέτει ένα συγκεκριμένο άρθρο χουντικής έμπνευσης. Το λέω γιατί είναι επίκαιρο. «Άρθρο 47, δαπάνες για τα έτη 2024 και 2025 που απορρέουν από τη σύμβαση υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και της εταιρείας Hellenic Train Α.Ε.». Οι δαπάνες στις από 14 Απριλίου του '22 σύμβαση υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και της εταιρείας ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. Hellenic Train που έχει ήδη μετονομαστεί σε «Hellenic Train Ανώνυμη Σιδηροδρομική Εταιρεία» η οποία κυρώθηκε με τον ν.4953/2022 (Α135) που αφορούν τα έτη 2024 και 2025 -εδώ είναι η χουντική έμπνευση- είναι νόμιμες και κανονικές». Από ποτέ, δηλαδή, έρχεται η Πλειοψηφία του Κοινοβουλίου να πει με νόμο μια σύμβαση ότι είναι κανονική και νόμιμη; Μα, οι δημόσιες διατάξεις καθορίζουν ακριβώς πώς εκτελούνται οι δημόσιες συμβάσεις, ποιος έχει την ευθύνη, για ποιον λόγο οι διατάκτες ή οι υπεύθυνοι διευθυντές των οικονομικών υπηρεσιών αρνούνται να καταβάλουν τη δαπάνη για μια σύμβαση. Πότε γίνεται αυτό; Όταν ακριβώς ο υπόχρεος της σύμβασης δεν κάνει σωστά το έργο ή την υπηρεσία για την οποία έχει συμβασιοποιηθεί. Και τι λέει; Οι δαπάνες αυτές -λέει η Πλειοψηφία- είναι νόμιμες και κανονικές και εκκαθαρίζονται σε βάρος των πιστώσεων του τακτικού προϋπολογισμού των οικονομικών ετών 2025 και 2026 του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών κατά παρέκκλιση των άρθρων 66 περί ανάληψης υποχρεώσεων και 67 περί πολυετών υποχρεώσεων του ν.4270/2014 καθώς και των άρθρων περί ανάληψης υποχρέωσης περί τμηματικών πληρωμών και πολυετών υποχρεώσεων.

Καταργεί, δηλαδή, όλη τη νομολογία σχετικά με το πώς εκτελούνται και πληρώνονται οι δημόσιες δαπάνες, γιατί η Πλειοψηφία αποφάσισε σε κάποιους νταβατζήδες που ελέγχουν τον

δημόσιο πλούτο της χώρας -και το λέω πραγματικά- οι οποίοι αυτοί οι νταβατζήδες -η ιταλική εταιρεία- σύμφωνα με την έκθεση του ΕΟΔΑΣΑΑΜ είπε ότι μετέφερε αυτή η εταιρεία ένα υλικό το οποίο προφανώς δεν ήταν νόμιμο, γιατί δεν περιγραφόταν μέσα στις διατακτικές που είχε η εταιρεία τότε που έγινε το έγκλημα των Τεμπών, το οποίο δημιούργησε αυτήν την πυρόσφαιρα και κατέκαψε περισσότερους Έλληνες νέους πολίτες.

Επομένως, ερχόμαστε και λέμε ότι με αυτό εδώ το άρθρο που διαλύει κάθε έννοια νομιμότητας όσον αφορά τον τρόπο που υλοποιούνται από τους κρατικούς υπαλλήλους οι δημόσιες συμβάσεις, στήθηκε με το πρόσχημα της διασφάλισης της ασφάλειας του μεταφορικού έργου.

Κλείνω. Σε κάποια αποστροφή ο Αναπληρωτής Υπουργός, κ. Κυρανάκης, ανέφερε ότι εμείς για να αντιμετωπίσουμε τη μαφία του χαλκού, πέρα από τα αναβαθμισμένα GPS, θα έχουμε και drones που θα πετάνε και μια εταιρεία ελληνική εξαιρετική, το έκανε και εξαγωγή.

Αυτό μπορεί αν πραγματικά είναι βούληση να το πετύχουμε. Δεν είναι δύσκολο. Τόσα χρόνια τα τρωκτικά αυτά τα χρησιμοποίησαν οι κρατικοί παράγοντες για να δικαιολογούν αυτό το διαφθορείο που λέγεται ΟΣΕ. Από την μπλε μαφία πότε θα γλυτώσει ο ελληνικός λαός; Εκεί όσα drones και να φέρετε δεν πρόκειται, γιατί είναι δημιούργημα δικό σας και η μπλε μαφία είναι η μπλε μαφία των κλεφτών του ΟΠΕΚΕΠΕ, που εσείς μεγαλώσατε, εσείς εξεθρέψατε και κοροϊδεύετε τον ελληνικό λαό όταν λέτε ότι θα πάρετε τα λεφτά πίσω. Εσείς τους τα δώσατε, σας έδωσαν τις βουλευτικές έδρες βάσει της οποίας έχετε πλειοψηφία πλαστή, υβριδική και εικονική και ελάτε μετά να αντιμετωπίσετε τον ελληνικό λαό. Αλλά κάποια στιγμή τα ψέματά σας τελειώνουν. Γιατί ο ψεύτης και ο κλέφτης τον πρώτο χρόνο χαίρετε. Σε εσάς κράτησε λίγο παραπάνω και ήταν ακριβώς έξι έτη.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Ευχαριστούμε πολύ τον κ. Βρεττό.

Τον λόγο έχει η κ. Πέρκα.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, τα είπαμε, τα ξαναείπαμε, μυαλό δεν βάζετε. Αυτό όμως που είναι χαρακτηριστικό είναι αυτό που κάνει αυτή η Κυβέρνηση. Για τον ίδιο σκοπό χρησιμοποιεί άλλα μέσα. Για παράδειγμα, για τον κ. Καραμανλή και για τον κ. Τριαντόπουλο θεώρησε ότι για να αποδοθεί δικαιοσύνη, πρέπει να πάει σε προανακριτική φιάσκο. Δεν έχει σημασία. Για τον κ. Βορίδη, όμως, και τον κ. Αυγενάκη, για τον ίδιο σκοπό, για να αποδοθεί η δικαιοσύνη θεώρησε πως δεν πρέπει να γίνει προανακριτική, αλλά εξεταστική. Το ίδιο κάνετε και στο σιδηρόδρομο, το ίδιο κάνετε και παντού. Τη μία φορά ο ΟΣΕ και η ΕΡΓΟΣΕ θα αποσχιστούν για τον καλό σκοπό της ασφάλειας και της αναβάθμισης και σε λίγους μήνες, έναν χρόνο νομίζω, ήρθε το αντίθετο νομοσχέδιο για τον ίδιο σκοπό, την αναβάθμιση. Και τώρα ήλθε ένα τρίτο νομοσχέδιο το οποίο μας περιγράφει ένα σύστημα, το οποίο δεν πιστοποιεί όσα και να μας πείτε. Και να έλθω και να συμφωνήσω και ως μηχανικός να το δω. Γιατί, ξέρετε, στον πολιτισμένο κόσμο υπάρχουν πιστοποιήσεις, ISO, κ.λπ.. Από τη στιγμή που ένα σύστημα δεν το έχει πιστοποιήσει ο ERA γιατί συζητάμε;

Πάμε όμως, γιατί είπατε μερικά πράγματα και συνήθως ακούμε και δεν τα απαντάμε όλα. Αυτά όμως μένουν και δημιουργείται ένα αφήγημα. Επανήλθατε σε κάποιο αφήγημα, που είχε χρησιμοποιήσει ο κ. Καραμανλής κάποια στιγμή. Του απαντήσαμε με έγγραφα, το σταμάτησε. Το πήρε ο κ. Σταϊκούρας, το έκοψε, του είχα κάνει δελτίο Τύπου και θα σας αναφερθώ. Τώρα το αναφέρετε εσείς. Και πάμε λοιπόν.

Πρώτον, δικλίδες ασφαλείας. Ο μοιραίος σταθμάρχης ήταν υπ' ευθύνη του κ. Καραμανλή. Η μετάταξη του προδήλως παράνομη είπε η επιτροπή που έκανε ο κ. Γεραπετρίτης. Η τηλεδιοίκηση στη Λάρισα αφενός θα μπορούσε να αποτρέψει και αυτή το έγκλημα, συγχρόνως όμως υπενθυμίζω ότι υποχρεωτικά όσο λειτουργούσε υπήρχε δεύτερος σταθμάρχης. Πάει και αυτό. «Δευτεροβάθμιο κέντρο Καρόλου», που έβλεπε όλη την κυκλοφορία και όλη την κίνηση, από το 2020 σταμάτησε να λειτουργεί. GSM-R, επιμένω, παραδόθηκε το 2018, πιστοποιήθηκε το 2022, δεν ξέρουμε γιατί, και δεν χρησιμοποιήθηκε ποτέ.

Πάμε όμως, γιατί αυτό που με έβγαλε από τα ρούχα μου ήταν που επαναφέρατε το αφήγημα του «1% τηλεδιοίκηση βρήκαμε». Ακούστε, κύριε Υπουργέ, για να μαθαίνετε. Το 2007, η τότε κυβέρνηση υπογράφει μια σύμβαση και μάλιστα, για προμήθεια – τα έχουμε τα στοιχεία αυτά- που είναι η σύμβαση του ETCS. Ποιο είναι το περίεργο; Ότι για να γίνει το ETCS προαπαιτούμενο είναι η σηματοδότηση και η τηλεδιοίκηση, άρα η 717. Πότε υπογράφεται η 717; Το 2014. Το 2007 δηλαδή η πρώτη, το 2014 το προαπαιτούμενο. Μία σύμβαση κακιά, με έλεγχο από την ΕΔΕΛ και πρόστιμο -επίσης τα στοιχεία τα είπαμε στην εξεταστική αναλυτικά, αλλά σας τα λέω να τα ξέρετε-, που επέβαλε η ΕΔΕΛ συμπληρωματική σύμβαση, γιατί περιέγραφε υλικά που δεν υπήρχαν στην αγορά. Και βεβαίως υπήρχε και το θέμα με την κοινοπραξία. Και η ΕΔΕΛ και μετά περνάει και ελεγκτικό συνέδριο να γίνει συμπληρωματική σύμβαση. Πότε την υπέγραψε τη συμπληρωματική σύμβαση που ήταν έτοιμη από το 2018 με Ελεγκτικό Συνέδριο, ΕΔΕΛ κ.λπ.; Τον Μάιο του 2021. Πριν από αυτό, όμως, τι παρέλαβε; Είχα κάνει ολόκληρο δελτίο Τύπου στον κ. Σταϊκούρα, συζήτησα και το δέχτηκε ο άνθρωπος ότι είναι έτσι. Αφού έχω στοιχεία.

Λοιπόν, η τηλεδιοίκηση ήταν λέει το 1% του δικτύου. Ποσοστά μιας σύμβασης και ενός έργου. Παντού υπάρχει το μετρό, όπως έχουμε το μετρό, το κιλό είναι πιστοποιήσεις και επιμετρήσεις. Δεν υπάρχει άλλος τρόπος. Αν έχετε να μου τον υποδείξετε. Όχι σταθμοί, όχι αυτά, δεν υπάρχουν. Ένας άνθρωπος που καταλαβαίνει, καταλαβαίνει. Υπάρχουν, λοιπόν, πιστοποιήσεις. Θα πω κατευθείαν τα ποσοστά. Τον Μάιο του 2019, 72,04%. Τον Μάρτιο του 2020 είχε προχωρήσει μόλις 2%, 74%. Αυτά είναι στοιχεία που τα έχω καταθέσει και στην προηγούμενη ολομέλεια. Αν θέλετε μπορώ να σας τα φέρω. Πραγματικά είναι αποφάσεις του διοικητικού συμβουλίου.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Να τα καταθέσετε.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Βεβαίως. Και τώρα μπορώ. Αν είναι κάποιος στο γραφείο θα τα εκτυπώσει.

Είναι αποφάσεις, στοιχεία.

Λοιπόν, τον Φεβρουάριο του 2023 η σύμβαση είναι 77%. Από το 72% πήγε στο 77% και 17% η συμπληρωματική. Αυτά έγιναν, αλλά θα συνεχίσω και θα σας τα φέρω τα στοιχεία, γιατί πραγματικά εσείς δεν τα ξέρετε. Τα έχω καταθέσει σε όλους τους άλλους Υπουργούς και στην εξεταστική.

Λέτε τι πήραμε; Σας είπα πάνω-κάτω. Όταν μπήκαμε στο Υπουργείο τότε δεν υπήρχε τίποτα. Λεηλατημένα όλα. Θα σας φέρω και αυτά τα χαρτιά και αν μπορέσω θα σας τα φέρω σήμερα, πραγματικά. Η ΓΑΙΑΟΣΕ έχει βγάλει διαγωνισμό για ανάταξη και του ETCS και του GSM-R που λόγω αριστείας χρειάστηκε να τα επισκευάσει ξανά. Έχω τα στοιχεία της προκήρυξης.

Με λίγα λόγια τι έκανε εκείνη η κυβέρνηση εν μέσω δημοσιονομικής ασφυξίας: διακόσια εβδομήντα χιλιόμετρα ηλεκτροκίνησης, εκατόν ενενήντα χιλιόμετρα νέας υπερσύγχρονης γραμμής, σταθμούς, γέφυρες, βαλτωμένα έργα, εγκαταλελειμμένα λόγω έλλειψης χρηματοδότησης ανατάχθηκαν, νέα διπλή γραμμή Τιθορέα - Δομοκός, νέος εμπορευματικός σταθμός Θριασίου, ηλεκτροκίνηση Πειραιάς – Αθηνά – Οινόη - Τιθορέα, νέος σταθμός Αθήνα με ηλεκτροκίνηση, νέος σταθμός στο Ζεφύρι, υπογειοποίηση σιδηροδρομικού δικτύου στη Μενεμένη Θεσσαλονίκης, ανισόπεδες διαβάσεις στα Τρίκαλα, ολοκληρώθηκαν τους πρώτους μήνες Κιάτο – Ροδοδάφνη - Πολύκαστρο - Ειδομένη, 1 δισεκατομμύριο και συνεχίζω. Ήταν μερικά εξαιρετικής δυσκολίας έργα, όπως οι σήραγγες Καλλιδρόμου, η μεγαλύτερη σιδηροδρομική σήραγγα των Βαλκανίων μήκους εννέα χιλιομέτρων, η Όθρυος δίδυμη σήραγγα μήκους έξι χιλιομέτρων, η σιδηροδρομική γέφυρα στην Εκκάρα Δομοκού συνολικού μήκους τετρακοσίων μέτρων. Δεν έχει τελειωμό, αλλά δεν είναι αυτό το θέμα. Δεν είναι αυτό το θέμα. Το θέμα είναι ότι μετά από αυτό, και αυτό το αποδεικνύουν πάντα οι απορροφήσεις, είπα ότι υπάρχουν μέτρα, 1 δισεκατομμύριο 2015 - 2019 εν μέσω μνημονίων και όλο αυτό, 40% με 45% ετησίως τα τέσσερα επόμενα χρόνια, επί κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας. Φαίνεται. Και δεν είναι αυτό μόνο. Είχαμε εξαγγελίες, τα είπα, να μην τα ξαναπώ.

Και πάνω απ' όλα είχαμε το να έλθει πρότζεκτ μάνατζερ για να

κάνει τη δουλειά της ΕΡΓΟΣΕ, που αυτή είναι η δουλειά της, του πρότζεκτ μάνατζερ. Και από κει και πέρα έρχεστε κάθε φορά με ένα νομοσχέδιο. Φέρτε ένα ολοκληρωμένο -ας μη συμφωνούμε, καθώς είπαμε εμείς την άποψή μας για ενιαίο δημόσιο σιδηρόδρομο- που να έχει αρχή, μέση και τέλος, που να έχει συστήματα πιστοποιημένα, που να λέει πώς ακριβώς σκέφτεται και πώς οραματίζεται επιτέλους αυτόν τον σιδηρόδρομο. Διότι δεν είναι τυχαίο ότι φτάσαμε στο έγκλημα των Τεμπών και σε όλα αυτά που συμβαίνουν τόσα χρόνια. Γιατί φαγώθηκαν δισεκατομμύρια, αγαπητέ μου Υπουργέ, και τη δεκαετία του '90 και το 2000 και το 2010 ήταν μεγάλος ο ανταγωνισμός με τις οδικές μεταφορές. Λεηλατήθηκαν δίκτυα, φαγώθηκαν πάρα πολλά λεφτά, έχουμε πάρα πολλές δημοσιονομικές διορθώσεις. Κάντε μια εξεταστική αλλά με μάρτυρες κανονικά, να δούμε τι έχει συμβεί στον σιδηρόδρομο όλες αυτές τις δεκαετίες και πώς καταντήσαμε να μιλάμε για μία γραμμή ουσιαστικά Αθήνα - Θεσσαλονίκη χωρίς συστήματα. Τι να πω! Αλλά τουλάχιστον όταν μιλάμε, να μιλάμε με στοιχεία και να συνεννοούμαστε. Αυτό είναι αυτό, και αυτό είναι εκείνο. Και μην ξανακούσω τα νούμερα για την 717. Ο Καραμανλής έλεγε 17%, ο Γεραπετρίτης έλεγε 34%. Μετά ακούσαμε το 1%.

Ειλικρινά δεν ξέρω αν με ακούνε οι συνάδελφοί μου. Θα σας φέρω τώρα τα στοιχεία. Έλεος.

Ευχαριστώ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο για ένα λεπτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Στο τέλος, κύριε Υπουργέ. Δεν γίνεται ενδιάμεσα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Όχι στο τέλος, γιατί θα αργήσει πολύ να έρθει η ώρα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Κύριε Υπουργέ, αυτή είναι η διαδικασία. Δεν μπορούμε να την αλλάξουμε.

Λυπάμαι πολύ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Έχω δικαίωμα παρέμβασης.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Έχετε δικαίωμα παρέμβασης, αλλά όχι όταν γίνονται δευτερολογίες. Στο τέλος θα μιλήσετε εσείς.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Θέλω να μιλήσω τώρα. Έχω δικαίωμα βάσει Κανονισμού.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Κύριε Υπουργέ, δεν θέλω να χαλάσουμε τη διαδικασία.

Δεν έχετε δικαίωμα στη διάρκεια της συγκεκριμένης διαδικασίας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Άρα, δεν μεσολαβεί κανείς;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Όχι στη διάρκεια.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Άρα, μετά τους εισηγητές τελειώνει η διαδικασία;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Μετά τους εισηγητές είναι η κ. Κωνσταντοπούλου και μετά κλείνετε εσείς. Αυτή είναι η διαδικασία, κύριε Υπουργέ. Θέλετε να αλλάξετε κάτι τώρα;

Ευχαριστούμε πολύ την κ. Πέρκα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Πρόεδρε, θέλω να κάνω μια παρέμβαση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Δεν γίνεται. Δεν είναι στην διαδικασία. Δεν επιτρέπεται. Πώς να το κάνουμε;

Κύριε Υπουργέ, δεν είναι κάτι προσωπικό. Είναι η διαδικασία.

Τον λόγο έχει η κ. Αθανασίου.

ΜΑΡΙΑ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, η τροπολογία την οποία εισαγάγατε έχει στο μόνο άρθρο της τον καθορισμό χώρων για την εξυπηρέτηση δημοσίων οδικών συγκοινωνιών. Θα επισημάνουμε το ότι οι πόλεις μας στερούνται ελεύθερων χώρων χωρίς κτήρια, δημόσια είτε ιδιωτικά. Οι πολίτες στερούνται αυτών των χώρων. Καλό θα ήταν κατά την άποψή μας η Κυβέρνηση να διασφαλίσει ότι μεγάλο μέρος των δημόσιων αυτών χώρων θα παραμείνει άχτιστο και κατάλληλα διαμορφωμένο για αναψυχή. Τα πάρκα σπανίζουν στην πόλη μας. Τα άλση είναι πιο συχνά, αν και ούτε και αυτά είναι αρκετά. Ωστόσο ας μείνουν εκτός αξιοποίησης, με την έννοια των επενδύσεων οι λιγοστοί εναπομείναντες ελεύθεροι χώροι, ακόμα και αν είναι σε πολύ μικρό ποσοστό εν σχέση με τον πληθυσμό.

Θα σταθούμε στο σημείο στο οποίο οι διαμορφούμενοι χώροι προορίζονται σε χώρους συνάθροισης κοινού και σε θρησκευτικούς χώρους. Ελπίζουμε να μην καταλήξουν αυτοί οι δημόσιοι χώροι σε χώρους αποκλειστικής συνάθροισης λαθρομεταναστών και πολύ περισσότερο χώροι θρησκευτικής λατρείας τους.

Τώρα για τον όρο λαθρομετανάστες, θεωρούσα ότι θα αντιδρούσαν μόνο από την αριστερή πλευρά, βλέπουμε ότι αντιδρούν και οι δικοί σας Βουλευτές από τη Νέα Δημοκρατία. Επιτρέψτε μου να πω ότι είμαι επιεικής. Είναι και εισβολείς στρατεύσιμης ηλικίας που εσκεμμένα πετούν τα έγγραφά τους και είναι αδιευκρίνιστης ταυτότητας.

Κύριοι της Κυβέρνησης, σας παρακαλώ προστατεύστε τον ελληνικό πληθυσμό από την αθρόα προσέλευση των προσώπων αυτών και μην παραχωρήσετε άκριτα χώρους και εγκαταστάσεις για χρήση τους. Στην πλειοψηφία τους πρόκειται για πρόσωπα τα οποία ούτε είχαν ούτε και έχουν σκοπό ενσωμάτωσης στην ελληνική κοινωνία ούτε εγκόλπωσης της ελληνικής κουλτούρας. Επιλέγουν να παραμείνουν ξένοι στον τόπο αυτό.

Σαφώς και έχουν ανθρώπινα δικαιώματα τα οποία κανείς δεν τους τα αρνείται ούτε τους αποκλείει από αυτά, όπως δεν έχει κανένα απολύτως δικαίωμα να κάνει. Ωστόσο, η χρήση των δημοσίων χώρων προορίζεται για τους πολίτες και τους επισκέπτες, όχι για κατασκηνωτές ελλείψει άλλων χώρων. Οι χώροι συνάθροισης είναι προορισμένοι για όλους και όχι μόνο για ορισμένους οι οποίοι με τη συμπεριφορά τους θα αποκλείσουν τους άλλους πολίτες από τη χρήση τους.

Οι χώροι συνάθροισης δεν είναι ούτε γκέτο ούτε μπορεί να γίνει δεκτή οποιαδήποτε κατάληψή τους με την ανοχή των αρχών κάτω από τον μανδύα της προάσπισης των ανθρωπίνων δικαιωμάτων. Δεν καταπατούνται τα ανθρώπινα δικαιώματα με το να ζητείς από τους ανθρώπους να μη χρησιμοποιούν τους δημόσιους χώρους με τρόπο που να αποκλείει στην ουσία την ελεύθερη πρόσβαση των υπολοίπων.

Αντιθέτως, με τον τρόπο αυτό προασπίζεις την ελεύθερη πρόσβαση σε όλους, δηλαδή και τα δικαιώματα των υπολοίπων, για να το πω ξεκάθαρα, αφού τα δικαιώματά τους σταματούν εκεί που αρχίζουν τα δικά μας. Χρειάζεται επαγρύπνηση από μέρους της πολιτείας ή μάλλον πολιτική βούληση να ζητήσει την τήρηση των κανόνων καλής χρήσης απ' όλους και να διασφαλίσει την ανεμπόδιστη προσέλευση και χρήση από τους πάντες. Αυτό αξιώνουμε από την Κυβέρνησή σας ως Ελληνική Λύση.

Τέλος, αν δεν κάνω λάθος, κύριε Υπουργέ, περιμένουμε από εσάς το χρονοδιάγραμμα εφαρμογής των όσων ορίζονται στο κυρίως νομοσχέδιο και σας παρακαλούμε να το φέρετε, ώστε να τεθούν σε εφαρμογή το συντομότερο δυνατόν τα προβλεπόμενα.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Ευχαριστούμε πολύ την κ. Αθανασίου.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Άρα συμφωνείτε. Είναι θέμα χρόνου δηλαδή.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Κυρία Αθανασίου, παρακαλώ μη συζητάτε μεταξύ σας.

Τον λόγο έχει ο κ. Μεταξάς.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΕΤΑΞΑΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Συνοψίζοντας τη θέση του ΚΚΕ επάνω στο νομοσχέδιο πρόκειται για μία από αρκετές νομοθετικές πρωτοβουλίες της Κυβέρνησης μετά το έγκλημα στα Τέμπη, κάτω από το βάρος των μεγαλειωδών κινητοποιήσεων της νεολαίας και του λαού, που θέτουν στο στόχαστρο τους πραγματικούς υπεύθυνους για την κατάσταση στους σιδηρόδρομους, το σύστημα του κέρδους, τη στρατηγική που μετράει την ανθρώπινη ζωή με τα κριτήρια της καπιταλιστικής αγοράς. Αποδεικνύεται ότι η Κυβέρνηση ούτε θέλει ούτε μπορεί να αντιμετωπίσει τα εγκληματικά κενά και ελ-

λείψεις στα τρένα. Δεν το έχει κάνει, εξάλλου, δυόμισι χρόνια μετά τα Τέμπη, ακριβώς γιατί χρησιμοποιεί τα ίδια σάπια υλικά που οδήγησαν εδώ, τη στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, την αντιμετώπιση των μεταφορών ως εμπόρευμα για την κερδοφορία των επιχειρηματικών ομίλων, τόσο εκείνων που δραστηριοποιούνται όσο και εκείνων που χρησιμοποιούν τον σιδηρόδρομο. Δεν μπορεί και δεν θέλει να ξεφύγει από τις ράγες της απελευθέρωσης και εμπορευματοποίησης. Σε αυτό έχει την επί της αρχής συμφωνία όλων των άλλων κομμάτων και ιδίως της σοσιαλδημοκρατίας, που με όλα τα κομμάτια της έχει αναλάβει τη διακυβέρνηση στο παρελθόν και έχει υλοποιήσει την ίδια ακριβώς πολιτική.

Ακολουθώντας την ίδια τη δομή του νομοσχεδίου, συνοψίζω λέγοντας πρώτον: Κάτω από τον παραπλανητικό τίτλο της αναβάθμισης της ασφάλειας στο πρώτο μέρος η Κυβέρνηση φέρνει στα τρένα στοιχεία της γνωστής κατεύθυνσης της ψηφιακής μετάβασης, κατεύθυνση που έχει αποκαλυφθεί πλέον ο ταξικός της χαρακτήρας και που στη συγκεκριμένη περίπτωση μεταφράζεται σε μέτρα, όπως η ψηφιακή πλατφόρμα, το GPS κ.λπ., που καμία σχέση δεν έχουν με την ασφάλεια, αλλά κυρίως με μία προσπάθεια καλύτερης προβολής του εμπορεύματος «Σιδηροδρομικές Μεταφορές», ένα Rebranding μετά τα Τέμπη, μιας και έχει χαθεί και δικαίως η εμπιστοσύνη του κόσμου, αλλά εσείς αυτό το βλέπετε από τη σκοπιά των μειωμένων κερδών.

Δεύτερον. Αντιμετωπίζετε τους εργαζόμενους στον σιδηρόδρομο ως εχθρούς, ενισχύοντας την εργασιακή εκμετάλλευση και ομηρία και με καμία διάθεση να αντιμετωπίσετε τα σοβαρά εγκληματικά κενά σε προσωπικό, αφού κάτι τέτοιο συγκρούεται με τον στόχο της ανταγωνιστικότητας και κερδοφορίας μαζί και αντί για σύστημα ολοκληρωμένης εκπαίδευσης, που κι αυτό μπαίνει στη μέγγενη του κόστους, ενισχύετε τα κατασταλτικά μέτρα -αξιολόγηση, παρακολούθηση- και με γενικότερο σκοπό, με προσπάθεια νομιμοποίησης της έντασης της καταστολής σε όλο τον λαό. Εντάσσετε και τις Ένοπλες Δυνάμεις σε αυτόν τον μηχανισμό στους σιδηρόδρομους, μιας και στα πλαίσια της πολεμικής προετοιμασίας οι σιδηρόδρομοι έχουν και συγκεκριμένο διαμετακομιστικό ρόλο στο πλαίσιο των ιμπεριαλιστικών σχεδιασμών του ΝΑΤΟ και της Ευρωπαϊκής Ένωσης, γεγονός που υποθηκεύει επικίνδυνα την ασφάλεια των μεταφορών.

Τρίτον. Προβαίνετε σε συμπληρωματικές ρυθμίσεις στην κατεύθυνση της συγχώνευσης των κατακερματισμένων δομών στους σιδηροδρόμους, αποδεικνύοντας ότι η οργανωτική δομή, όπως εξάλλου και ο χαρακτήρας τους, δηλαδή αν θα είναι υπό δημόσιο έλεγχο ή ιδιωτικοποιημένες, είναι η ευέλικτη, η δευτερεύουσα πλευρά της εξίσωσης. Η κύρια πλευρά είναι ο σκοπός της λειτουργίας. Δεν μπορείτε να αντιμετωπίσετε τον κατακερματισμό των συμβάσεων και δεν θα το κάνετε, αφού όπως έλεγε και έγραφε και η έκθεση της επιτροπής Γεραπετρίτη, πρέπει να ταΐσετε πολλές εταιρείες με χρήματα από την αφαίμαξη του λαού.

Και μέσα σε όλα αυτά συνεχίζετε να οικοδομείτε στο αφήγημα της διάχυσης ευθυνών για να βγάλετε «λάδι» την Κυβέρνησή σας και σήμερα ο Υπουργός πήρε βραβείο δίνοντας τις δικές του εξετάσεις. Το αφήγημα είναι: Για τα Τέμπη φταίει ο σταθμάρχης και ο μηχανοδηγός. Για τα ατυχήματα φταίνε οι εργαζόμενοι. Για το περιστατικό στην Πάτρα φταίει ο δήμαρχος. Για τον ΟΠΕΚΕΠΕ φταίνε οι υπηρεσιακοί παράγοντες, φταίνε όλοι οι άλλοι.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Τα πρόβατα φταίνε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΕΤΑΞΑΣ: Βέβαια, κανέναν δεν πείθετε.

Βγαίνουν συμπεράσματα, είμαστε στη μέση του καλοκαιριού και οι αγρότες είναι στον δρόμο, πριν λίγες ημέρες οι μηχανοδηγοί απεργούσαν στον Πειραιά, οι εργάτες σταματάνε τα φορτία του θανάτου για το κράτος - δολοφόνο Ισραήλ, σας αναγκάζουν και να απολογείστε και στους συμμάχους σας. Είστε με λίγα λόγια στριμωγμένοι από παντού. Αλλά αυτά έχει όταν υπηρετείτε το σύστημα της εκμετάλλευσης.

Εμείς, ξέρετε, το ΚΚΕ, θα είμαστε απέναντι στη μεριά του λαού, στον δρόμο της αντεπίθεσης.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Ευχαριστούμε πολύ τον κ. Μεταξά. Τον λόγο τώρα έχει ο κ. Μεϊκόπουλος.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΜΕΪΚΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν πρόκειται να επαναλάβω τα επιχειρήματα σε σχέση με την ουσία του νομοσχεδίου, άλλωστε είχαμε και πολύ χρόνο και στις επιτροπές και στην Ολομέλεια σήμερα. Θα ήθελα, όμως, να εκκινήσω κάνοντας δύο εισαγωγικές επισημάνσεις προς τον κ. Κυρανάκη.

Όπως σας απέδειξα κατά την εισήγησή μου το πρωί, κύριε Υπουργέ, έχετε την απόλυτη αρμοδιότητα να ελέγξετε τις αποφάσεις, τις πράξεις και τις παραλείψεις των εποπτευόμενων φορέων, δηλαδή και του διαχειριστή της υποδομής του ΟΣΕ. Σε σχέση, λοιπόν, με το σημερινό δυστύχημα στην Πάτρα μία εβδομάδα πριν είχαν προειδοποιήσει με επιστολή τους οι μηχανοδηγοί και κοινοποίησαν την επιστολή αυτή προς τον ΟΣΕ και προς τον Hellenic Train λέγοντας το εξής.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Στον δήμαρχο;

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΜΕΪΚΟΠΟΥΛΟΣ: Θα σας πω.

Κατά μήκος της σιδηροδρομικής υποδομής υπήρχαν προβλήματα. Ιδιαίτερα στη διάβαση της Ανθείας ο δρόμος είναι μεγάλος και τα δίφραχτα μικρά, υπήρχε ελάχιστη ορατότητα. Δεν έβλεπες καν δηλαδή, αν οδηγούσες προς τα εκεί, ότι υπήρχε διάβαση. Αυτό τι σημαίνει; Ότι υπάρχει ελλιπής σήμανση. Οι μηχανοδηγοί, λοιπόν, επέμεναν στην επιστολή τους και ορθά ότι ο ΟΣΕ έπρεπε να επιληφθεί άμεσα του ζητήματος αυτού.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Στον δήμο την απευθύνουν.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Κύριε Υπουργέ, μη διακόπτετε. Θα απαντήσετε μετά.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΜΕΪΚΟΠΟΥΛΟΣ: Άρα, βάσει της δικής σας αρμοδιότητας, κύριε Υπουργέ, δεν έπρεπε να ψέξετε τον κ. Πελετίδη αλλά τον κ. Τερεζάκη που είναι διευθύνων σύμβουλος του ΟΣΕ. Αυτή είναι η αρμοδιότητα σας και όχι να γίνει το σόου, αυτό που έγινε προηγουμένως με τον Πρόεδρο του Κομμουνιστικού Κόμματος.

Δεύτερη επισήμανση. Εκείνο το action plan του προκατόχου σας, του κ. Σταϊκούρα, που έλεγε εδώ ο προκάτοχός σας εδώ στη Βουλή ότι έχει κριθεί και από τον ERA και από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, τι έχει συμβεί με αυτό; Θα μας εξηγήσετε; Έχετε να παρουσιάσετε έστω σήμερα μια επικαιροποίησή του κύριε Υπουργέ ή έχουν παρέλθει οι ημερομηνίες που είχαν υποτίθεται συμφωνηθεί με τον ERA και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή;

Η τρίτη επισήμανση έχει να κάνει με την παρέμβαση που έκανε πριν από λίγο ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας, ο κ. Λαζαρίδης. Και θέλω να το επισημάνω αυτό, διότι από τον κ. Λαζαρίδη ακούσαμε ότι ο κ. Ζηλιασκόπουλος, ο νυν πρόεδρος της Hellenic Train, παρουσιάστηκε από τον κ. Λαζαρίδη κάτι σαν μεταρρυθμιστής, αναμορφωτής του σιδηροδρομικού προφίλ της χώρας.

Κύριε Λαζαρίδη, είστε πάρα πολύ καλός στο να διαβάζετε τα άρθρα στις διάφορες ιστοσελίδες. Όμως δεν είστε πάρα πολύ καλός στο να γνωρίζετε τα πεπραγμένα του κ. Ζηλιασκόπουλου. Γιατί είπατε λανθασμένα ότι όταν έφυγε από τον ΟΣΕ ο κ. Ζηλιασκόπουλος τον άφησε πλεονασματικό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Κύριε Μεϊκόπουλε, στο Προεδρείο απευθύνεστε.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΜΕΪΚΟΠΟΥΛΟΣ: Ναι.

Γνωρίζει άραγε ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος ότι το 2010 ο κ. Ζηλιασκόπουλος πέταξε δυόμισι χιλιάδες εργαζομένους από τον ΟΣΕ και υποχρέωσε σε παραίτηση σαράντα πέντε μηχανοδηγούς εκ των οποίων ο ένας αυτοκτόνησε; Γνωρίζει επίσης ότι το 2011 καταργήθηκαν οι συλλογικές συμβάσεις εργασίας; Άρα με τις μετατάξεις που έγιναν από τον ΟΣΕ, τις δυόμισι χιλιάδες, και τις συλλογικές συμβάσεις που καταργήθηκαν, έτσι βγήκε πλεονασματικός εκείνη την χρονιά.

(Θόρυβος και διαμαρτυρίες από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Μάθετε να ακούτε, κύριε Λαζαρίδη.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΜΕΪΚΟΠΟΥΛΟΣ: Δεύτερον, το ξέρει, κύριε

Πρόεδρε, ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος ότι έκλεισε ο κ. Ζηλιασκόπουλος, το μισό σιδηροδρομικό δίκτυο; Δείτε παραδείγματος χάριν επί δικής του διεύθυνσης τι έγινε στην Πελοπόννησο, όταν το δίκτυο πραγματικά λεηλατήθηκε. Δεν υπήρχε καν συντήρηση.

Το ξέρει άραγε ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ επί κ. Ζηλιασκόπουλου ήταν πραγματικά απαξιωμένη, ένα κουφάρι; Τρεις άγονοι διαγωνισμοί έγιναν προς επίρρωση του ισχυρισμού που αυτή τη στιγμή λέω δημόσια.

Το ξέρει άραγε, κύριε Πρόεδρε, ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος ότι η κομματοκρατία και τα ρουσφέτια ήταν σε ημερήσια διάταξη στην προεδρία του κ. Ζηλιασκόπουλου; Το ξέρετε ότι το 2011 προσπάθησε να αυξήσει την ταχύτητα στον προαστιακό της Αθήνας στα εκατόν εξήντα χιλιόμετρα και τον σταμάτησαν οι μηχανοδηγοί; Επί ημερών του άλλωστε έγινε και μετωπική σύγκρουση στον προαστιακό της Αθήνας, στον σταθμό του Ρουφ. Καμία διαδικασία επί δικών του ημερών επανεκπαίδευσης του προσωπικού δεν έγινε. Επί της ουσίας εγκαταλείφθηκε.

Κι ήταν τόσο επιτυχημένη η πορεία του κ. Ζηλιασκόπουλου, που καμία άλλη σιδηροδρομική εταιρεία δεν τον προσέλαβε μέχρι να τον αποκαταστήσει η Νέα Δημοκρατία ως πρόεδρο του ΤΑΙΠΕΔ και μετά την εξεταστική επιτροπή τον επέβαλε ως πρόεδρο της Hellenic Train. Αυτά είναι τα πεπραγμένα.

Ποια είναι τα πεπραγμένα ένα χρόνο μετά ως πρόεδρος της Hellenic Train του κ. Ζηλιασκόπουλου; Έχει προσλάβει δύο συνεργάτες του -αυτό κατάφερε- ο ένας εκ των οποίων είναι εβδομήντα δύο χρονών. Είναι ο κ. Χρήστος Ρετσινάς, ο οποίος αμέσως μετά τα Τέμπη έβγαινε σε όλα τα κανάλια και μιλούσε για ανθρώπινο λάθος στεγανοποιώντας το λάθος αυτό στον νεκρό μηχανοδηγό. Έναν νεκρό τον σκύλευε σε όλα τα κανάλια. Αυτά είναι τα πεπραγμένα του Ζηλιασκόπουλου.

Και είπατε και κάτι για τα μαύρα βαγόνια. Ξέρετε, ο μόνος άνθρωπος που καταδικάστηκε για τα μαύρα βαγόνια το 2008 ήταν ο κ. Λεωνίδας Μόσχος, διευθυντής εμπορευμάτων και στέλεχος της Νέας Δημοκρατίας όχι του ΠΑΣΟΚ, κύριε Λαζαρίδη.

Άρα όταν μιλάτε, να γνωρίζετε ιστορία, πεπραγμένα και διαδρομές, κύριε Λαζαρίδη.

Ευχαριστώ πάρα πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Ευχαριστούμε πολύ τον κ. Μεϊκόπουλο.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Δεν υπάρχει αυτή η διαδικασία. Σας παρακαλώ. Δεν υπάρχουν παρεμβάσεις.

Επόμενος ομιλητής είναι ο κ. Αναστάσιος Νικολαΐδης, εισηγητής του ΠΑΣΟΚ.

Ορίστε, έχετε τον λόγο.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Κύριε Μεϊκόπουλε... (Δεν ακούστηκε)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Κυρία Πρόεδρε, μη διακόπτετε.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Δεν διακόπτω.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (ΤΑΣΟΣ) ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώνοντας τη συζήτηση και ψήφιση ενός ακόμα νομοσχεδίου της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας για τον σιδηρόδρομο, καταλήγουμε σε ένα βασικό συμπέρασμα. Δεν θέλετε, κύριοι της Κυβέρνησης, να ακούσετε άλλες προτάσεις και δεν είστε έτοιμοι να προχωρήσετε σε έναν ουσιαστικό διάλογο. Δεν θέλετε να ακούσετε διαφορετικές απόψεις, ούτε να εξετάσετε ρεαλιστικές και τεκμηριωμένες παρεμβάσεις που κατατίθενται με στόχο τη βελτίωση του νομοσχεδίου.

Κύριε Υπουργέ, στην πρόσφατη συζήτηση για τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας θίξαμε το ζήτημα με τα ελαφρά προσωπικά ηλεκτρικά οχήματα, ζητώντας να προχωρήσετε σε παρεμβάσεις άμεσα και εγκαίρως. Αναφερθήκαμε στην ανάγκη θέσπισης ενός διπλώματος μικροκινητικότητας, αλλά και στη λήψη μέτρων ώστε τα οχήματα αυτού του τύπου να κινούνται με περισσότερη ασφάλεια τόσο για τους επιβαίνοντες όσο και για τους υπόλοιπους χρήστες των δρόμων.

Δεν λάβατε υπ' όψιν σας καμία από τις παρεμβάσεις μας. Τα πρόσφατα περιστατικά για τα πατίνια αναδεικνύουν τη σοβαρότητα του ζητήματος και την ανάγκη να λάβετε μέτρα σε άμεσο χρόνο. όπως, λοιπόν, συνέβη στο νομοσχέδιο με τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, έτσι και τώρα στο νομοσχέδιο για τον σιδηρόδρομο καταθέσαμε συγκεκριμένες προτάσεις.

Μάλιστα αυτό συνέβη με γραπτό κείμενο και με θεσμικό τρόπο, ώστε να υπάρχει δυνατότητα πλήρους επεξεργασίας από την πλευρά σας. Όποιος διάβασε το σχετικό κείμενο, αντιλήφθηκε ότι δεν ήταν μια προσπάθεια εντυπωσιασμού αλλά μια σοβαρή συμβολή στη διαμόρφωση ενός πλαισίου που θα μπορούσε να βελτιώσει το τελικό αποτέλεσμα.

Δυστυχώς, δεν λάβατε υπ' όψιν τις προτάσεις μας, οι οποίες θεωρούμε ότι μπορούν να δώσουν λύσεις σε κρίσιμα ζητήματα. Αντίθετα συνεχίζετε με τον σχεδιασμό σας, εντάσσοντας σε καθεστώς κανονικότητας παρεμβάσεις που θα έπρεπε να εφαρμόζονται μόνο κατ' εξαίρεση και με περιορισμένο τρόπο. Η μόνιμη παράκαμψη του ΑΣΕΠ για προσλήψεις προσωπικού στον σιδηρόδρομο και οι απευθείας αναθέσεις χωρίς διαγωνιστικές διαδικασίες, δεν μπορούν να γίνουν αποδεκτές, καθώς προκύπτουν σημαντικά ζητήματα αξιοκρατίας και διαφάνειας.

Παράλληλα, δεν προχωράτε σε κάποια κίνηση ώστε να μπουν οι βάσεις σήμερα για να δημιουργηθούν τα επόμενα στελέχη του σιδηροδρόμου που θα έχουν την κατάλληλη κατάρτιση και θα εργαστούν σε φορείς διοίκησης, σχεδιασμού υποδομών και ασφάλειας των σιδηροδρόμων. Είναι σημαντικό να υπάρξει μια νέα γενιά σιδηροδρομικών στελεχών για τα επόμενα χρόνια και γι' αυτό η πρότασή μας περιλαμβάνει τη δημιουργία του μεταπτυχιακού προγράμματος και την αναβάθμιση του ΚΕΚ ΟΣΕ, ακριβώς γιατί ο σχεδιασμός οφείλει να είναι μακρόπνοος με έμφαση στο μέλλον.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η ασφάλεια και η λειτουργία του σιδηρόδρομου στη χώρα μας δεν μπορεί να είναι υπόθεση αποσπασματικών ρυθμίσεων. Η προσέγγιση της Νέας Δημοκρατίας με το πλήθος νομοσχεδίων από το 2019 έως και σήμερα δεν έχει επιφέρει την προσδοκώμενη αναβάθμιση και δεν έδωσε τις απαιτούμενες λύσεις. Απαιτείται στρατηγική, σχέδιο και επένδυση στο μέλλον, στοιχεία που θεωρούμε ότι εκλείπουν από το παρόν νομοσχέδιο καθώς απουσιάζουν παντελώς ρυθμίσεις που θα οδηγούσαν τον σιδηρόδρομο στην επόμενη μέρα. Χρειάζεται μία διαφορετική προσέγγιση με σεβασμό στους θεσμούς, λογοδοσία και πραγματική διάθεση συνεννόησης.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, και αυτό το νομοσχέδιο αποτελεί ακόμη μία χαμένη ευκαιρία. Το δικό μας σχέδιο δεν εξαντλείται σε αποσπασματικές λύσεις. Αποτελεί τη βάση για μια μακρόπνοη εθνική στρατηγική για τον σιδηρόδρομο. Στόχος μας είναι η ανάπτυξη σύγχρονης τεχνογνωσίας, η θεσμική ενίσχυση της λειτουργίας των σιδηροδρόμων και η πλήρης θωράκιση του συστήματος από κομματικές και πελατειακές επιρροές. Για εμάς στο ΠΑΣΟΚ σύγχρονος και ασφαλής σιδηρόδρομος σημαίνει ουσιαστική τεχνολογική αναβάθμιση του δικτύου και ενίσχυση του προσωπικού με ταυτόχρονη επένδυση στην εκπαίδευσή του. Με ορίζοντα τις επόμενες δεκαετίες προκύπτει η ευθύνη να τεθούν σήμερα τα θεμέλια για ένα σύγχρονο, αξιόπιστο και ασφαλή σιδηρόδρομο.

Ένα σιδηρόδρομο που δεν θα περιορίζεται απλώς στη μεταφορά επιβατών και αγαθών αλλά θα ενώνει περιοχές, θα ενισχύει την περιφερειακή ανάπτυξη, θα εξυπηρετεί καθημερινά τους πολίτες με ασφάλεια και συνέπεια και θα αποτελεί μια βασική επιλογή των πολιτών για μετακινήσεις σε όλη τη χώρα.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Ευχαριστούμε πολύ τον κ. Νικολαΐδη.

Κύριε Βασιλειάδη, έχετε τον λόγο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (ΛΑΚΗΣ) ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ: Ας μιλήσει ο κύριος Υπουργός.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Δεν θα δευτερολογήσετε, εντάξει.

Τον λόγο έχει η Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας, η κ. Κωνσταντοπούλου.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευ-

θερίας): Δεν θα δευτερολογήσει η Κυβέρνηση, η Νέα Δημοκρατία, σε αυτήν τη μεγάλη μεταρρύθμιση;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Κυρία Πρόεδρε, καταλαβαίνετε ότι είναι δικό της θέμα, δεν είναι δικό σας.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Είναι θέμα και των πολιτών, βέβαια.

Πολύ ενδιαφέρον το γεγονός ότι σε αυτήν τη φοβερή μεταρρύθμιση που φέρνει και ο κ. Κυρανάκης και η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας είπε «δεν θα δευτερολογήσω, ασ' το».

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (ΛΑΚΗΣ) ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ: Θα μας καλύψει ο κύριος Υπουργός.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Θα σας καλύψει είναι σίγουρο, γιατί στην κάλυψη και στη συγκάλυψη έχετε περγαμηνές, από διδακτορικά και πάνω και μεταδιδακτορικές σπουδές.

Βέβαια, ξέρετε είναι άλλο η Βουλή και άλλο η Κυβέρνηση. Και το να λέτε ότι «θα μας καλύψει ο Υπουργός» απλώς δείχνει πόσο έχετε μπερδεμένα τα πράγματα συνολικά. Και μετά σας πειράζει όταν σας καταγγέλλουμε για αντιδημοκρατικές συμπεριφορές. Ας είναι ή, όπως λέει ο λαός μας, ξύδι.

Η σημερινή μέρα είναι αποκαλυπτική της ένδειάς σας, αποκαλυπτική της απόγνωσής σας, αποκαλυπτική όμως και του πόσο αδίστακτοι είστε, αδίστακτοι. Κατακαλόκαιρο, στις 17 Ιουλίου, σε μία άδεια Βουλή στην οποία τώρα έχετε τριάδα -δεν ξέρω για ποιο σπορ αρκεί, θα τα ερευνήσουμε αυτά, συνήθως ήταν μόνος του ένας, καμιά φορά κανένας- ο Υπουργός μάς είπε ότι δεν είναι και υποχρεωμένος να μας ακούει. Αλίμονο, κατά την ευαρέσκειά του παρίσταται εδώ. Ούτε πληρώνεται από τον ελληνικό λαό ούτε έχει καμία υποχρέωση εν γένει, όπως γενικά και κανείς σας δεν έχει καμία υποχρέωση. Χάρη μας κάνετε και χάρη κάνετε και στους πολίτες που υπάρχει η Βουλή. Έτσι τα βλέπετε τα πράγματα, είναι προφανές.

Υπάρχει μεγάλη ευθύνη βέβαια και στην Αντιπολίτευση, που είναι δυστυχώς αποσυρμένη. Δεν θα έπρεπε να σας έχει δώσει αυτόν τον χώρο και αυτήν την άνεση να τα κάνετε αυτά. Γιατί αν ήταν τώρα γεμάτη η Βουλή από τους Βουλευτές της Αντιπολίτευσης, δεν θα είχατε αυτήν την άνεση να μπαζώνετε, και να ισοπεδώνετε, και να φέρνετε θρασύτατα νομοσχέδιο για τον σιδηρόδρομο που συζητήθηκε τσακ-μπαμ, εν ριπή οφθαλμού, μέσα σε μια βδομάδα, στη Βουλή μην και καταλάβει κανείς τι ακριβώς φέρνετε και τι απεργάζεστε.

Το πρώτο που θα ήθελα να πω είναι ότι οφείλετε, κύριε Κυρανάκη, αντί άλλων εξυπνάδων, εξυπνακισμών και λοιπών επιδεικτικών πράξεων, όπως αυτό που κάνατε ότι σηκωθήκατε όρθιος να δώσετε το χέρι σας στον κ. Κυριαζίδη, τον κατά τα άλλα διαγραμμένο Βουλευτή, που μου είπε «κάνε κανένα παιδί ή υιοθέτησε», ότι σηκωθήκατε από τη θέση την υπουργική να του δώσετε το χέρι και να τον συγχαρείτε. Μπορεί να τον δούμε και -δεν ξέρω- ας μην κάνω υποθέσεις γιατί συνήθως επιβεβαιώνομαι. Τον Αυγενάκη δεν ξέρουμε πού θα τον δούμε. Μήπως τον βάλετε πρόεδρο σε καμία από αυτές τις χηρεύουσες θέσεις και επιτροπές, στον ΕΟΔΑΣΑΑΜ ή σε άλλη τιμητική θέση;

Γιατί με βάση τις δηλώσεις σας πρέπει να σας ζητήσει συγγνώμη όλη η κοινωνία που ροκανίσατε τα χρήματα του δημοσίου ταμείου και τα κονδύλια που εκταμιεύθηκαν -Ευρωπαϊκά κονδύλια δεν είναι της Ευρωπαϊκής Ένωσης, των πολιτών είναι- εκταμιεύθηκαν για να πάνε στους αγρότες, οι οποίοι μοχθούν, και εσείς τα φάγατε. Τα φάγατε, μπήκατε ολόκληροι μέσα στο μέλι και τώρα λέτε ότι ερευνάτε τη βιολογική μελισσοκομία. Μάλλον είναι αυτοσαρκασμός αυτό, μάλλον είναι αυτοσαρκασμός.

Για τον ΟΠΕΚΕΠΕ πρέπει να σας ζητήσουμε μήπως συγγνώμη; Γιατί αυτή είναι η στάση του κ. Γεωργιάδη, που ακόμη κυκλοφορεί ελεύθερος και αμολημένος εκτοξεύει όλη τη σαπίλα, και όλη την κακεντρέχεια, και όλη την τοξικότητα αλλά και όλη την οίηση ότι εσείς είστε και άλλοι δεν είναι. Εσείς θα αποφασίσετε τι θα ερευνήσετε. Η Ευρωπαία Εισαγγελέας, λέει, απλώς σας ρωτάει τι θέλετε. Και εσείς απαντάτε «εμείς δεν θέλουμε να ελέγξουμε τον Βορίδη και τον Αυγενάκη». Και πώς να θέλετε όταν ελέγχοντας τον Βορίδη και τον Αυγενάκη πρέπει να ελέγξετε και τους εαυτούς σας; Οπότε δεν θέλετε και άρα τη μπλοκάρετε την Ευρωπαία Εισαγγελέα, όπως σας είχε καταγγείλει ότι κάνατε για το έγκλημα στα Τέμπη.

Τότε βγήκε να σας υπερασπιστεί η διορισμένη Εισαγγελέας του Αρείου Πάγου Αδειλίνη και η διορισμένη Πρόεδρος του Αρείου Πάγου Κλάπα. Για να δούμε, οι νεοδιορισμένοι τώρα Πρόεδρος και Εισαγγελέας θα σας υπερασπιστούν με τον ίδιο τρόπο και θα πουν «καλά κάνουν και μπλοκάρουν την Ευρωπαϊκή Εισαγγελία»;

Βέβαια, όπως σας είπα, η εξεταστική είναι μια άριστη ευκαιρία να αποκαλυφθείτε. Και βεβαίως θα πρέπει να απαντήσετε -και κάνετε ότι δεν ακούτε το ερώτημα- εάν θα δεχθείτε και εάν θα στέρξετε να κληθεί πρώτος μάρτυρας και να καταθέσει στην εξεταστική επιτροπή ο κ. Μητσοτάκης, ο οποίος με μια σειρά δηλώσεις του έχει αποκαλύψει ότι ξέρει πολλά.

Πρώτα από όλα έκλεισε τον ΟΠΕΚΕΠΕ και είπε ότι «δεν λύνεται κόβεται», κάτι θα ξέρει. Ας μας πει. Στη συνέχεια ανακάλεσε δίπλα του στο Μαξίμου τον κ. Βάρρα, που λέγεται ότι του χρωστάει κάτι οικογενειακώς. Τον έφερε, λοιπόν, στο Μαξίμου, αφού αποκεφαλίστηκε από τον Βορίδη στο Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης, και μετά έφερε και τον Βορίδη στο Μαξίμου. Δίπλα του τους είχε. Κάτι θα ξέρει.

Δίπλα του, πρωτοπαλίκαρό του, είχε και τον Αυγενάκη, ο οποίος ήταν και ο διορισμένος Γραμματέας της Νέας Δημοκρατίας από τον κ. Μητσοτάκη με το που εξελέγη. Είναι και πρωτοπαλίκαρο προηγουμένως -και νυν και αεί- της κ. Μπακογιάννη, που την ακολούθησε στο κόμμα που είχε ιδρύσει η κ. Μπακογιάννη, τότε που έκανε κάποιες φοβερές ομιλίες εδώ στη Βουλή και έλεγε για τα δάνεια των κομμάτων, ΠΑΣΟΚ και Νέας Δημοκρατίας. Πρέπει να τα αναζητήσετε αυτά, τις ομιλίες της κ. Μπακογιάννη, εκεί το 2011, που είχε αποχωρήσει από τη Νέα Δημοκρατία και ανέβαινε εδώ στο Βήμα και κατήγγελλε τη Νέα Δημοκρατία και το ΠΑΣΟΚ για τα δάνειά τους και για την εγγύηση που βάζουν η Νέα Δημοκρατία και το ΠΑΣΟΚ, τις μελλοντικές κρατικές επιχορηγήσεις, για να παίρνουν δάνεια από τις τράπεζες. Είναι καταπληκτικές αυτές οι ομιλίες.

Όπως καταπληκτικές είναι και οι δηλώσεις της κ. Κανέλλη πόσο καλή φίλη είναι με την κ. Μπακογιάννη, πόσο καλή...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΕΤΑΞΑΣ: ...(Δεν ακούστηκε)

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Τι να σας κάνω; Η κ. Κανέλλη έχει πάρει σβάρνα τα κανάλια και το πρόβλημά της στη χώρα είναι η Ζωή Κωνσταντοπούλου. Αντίθετα, δήλωνε πόσο φανταστική είναι η κ. Μπακογιάννη και πόσο ο κόσμος θα ήταν καλύτερος αν είχαμε πολλές Ντόρες Μπακογιάννες. Συγγνώμη για τον μη δόκιμο πληθυντικό, αλλά κάπως πρέπει να το διασκεδάσουμε το πράγμα, γιατί δεν θα ήθελα να σκεφτώ τον κόσμο με πολλές κ. Μπακογιάννη ούτε θα ήθελα να σκεφτώ τον κόσμο με όλη αυτή την τρομακτική υποκρισία, ασυδοσία, αναλγησία και βέβαια ατιμωρησία.

Για τον ΟΠΕΚΕΠΕ, λοιπόν, πρέπει να ζητήσουν συγγνώμη όσοι σας καταγγέλλουν, να κάτσει στα αυγά της η κ. Κοβέσι, η Ευρωπαία Εισαγγελέας και να ανησυχεί η Ελληνίδα Ευρωπαία Εισαγγελέας, η κ. Παπανδρέου, διότι υπάρχουν συνομιλίες δικών σας στελεχών που δεν τους διαγράψατε, που δεν τους διαγράψατε...

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Γιατί γελάτε, κύριε διορισμένε;

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ: Γιατί μου φάνηκε πολύ διασκεδαστικό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Κύριοι συνάδελφοι, μη διακόπτετε την ομιλήτρια. Παρακαλώ.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Που δεν τους διαγράψατε, λοιπόν, και οι οποίοι λένε ότι έχουν συνεννοηθεί...

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: ...κύριε Πρόεδρε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Και για τους δύο είπα, και για τον κ. Καζαμία και για εσάς.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Ηρεμήστε, κύριε Λαζαρίδη, ηρεμήστε. Σας είπα σκεφτείτε το LEADER, την Καβάλα, την προϋπηρεσία σας στην «Ελεύθερη Ώρα» και τη σύζυγο και την κόρη σας στην Ομάδα Αλήθειας.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Αφήστε τα αυτά, κυρία Κωνσταντοπούλου.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Αυτά σκεφτείτε λιγάκι και ηρεμήστε.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Δεν ντρέπεστε λιγάκι;

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Εγώ όχι, δεν έχω λόγο να ντρέπομαι. Εσείς έχετε πολλούς λόγους.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Πείτε μας και εσείς για τον...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Κύριε Λαζαρίδη, αν συνεχίσετε θα αναγκαστώ να σας πω να...

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Εσείς έχετε πολλούς λόγους να ντρέπεστε, κύριε!

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: ...(Δεν ακούστηκε)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Σας παρακαλώ, μη συνεχίζετε.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Θα τα πείτε από μικροφώνου και θα πάρετε μία ωραία αγωγή. Αλλά δεν τα λέτε από μικροφώνου, γιατί ακριβώς ξέρετε ότι θα πάρετε μία ωραία αγωγή.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Με απειλείτε;

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Δεν σας απειλώ. Σας ενημερώνω. Σας ενημερώνω. Είναι απλή ενημέρωση.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Νομίζετε ότι σας φοβόμαστε;

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Είναι απλή ενημέρωση.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Το πιστεύετε;

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Νομίζω, ναι, ότι είστε πολύ φοβισμένοι και γαντζωμένοι στην εξουσία σας και απεγνωσμένοι, γιατί ξέρετε ότι σε λίγο δεν θα μπορείτε να κυκλοφορήσετε, κανείς σας.

Η κοινωνία σάς έχει ξεπεράσει. Η κοινωνία σάς βλέπει μια χαρά, όσο και αν κρύβεστε πίσω από ανώνυμα δημοσιεύματα...

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Πείτε μας για τον Παναθηναϊκό.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Για τι πράγμα θέλετε να σας πω; Για τι πράγμα να σας πω;

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Να μας πείτε για τον Παναθηναϊκό.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Τι θέλετε να σας για τον Παναθηναϊκό; Τι θέλετε, κύριε Λαζαρίδη, να σας πω; Πείτε μου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Κυρία Πρόεδρε, σας παρακαλώ. Απευθύνεστε στο Προεδρείο και το ξέρετε. Δεν γίνεται να κάνετε διάλογο.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Με ρωτήσατε για τον Παναθηναϊκό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Κυρία Πρόεδρε, μετά λέτε γιατί μιλάει.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Με ρωτήσατε για τον Παναθηναϊκό. Τι θα θέλατε να σας πω;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Κυρία Πρόεδρε, ακούτε;

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Τι θα θέλατε να σας πω;

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Ξέρετε.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Εγώ δεν ξέρω. Εσείς πείτε μου.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Ξέρετε πολύ καλά. Πείτε μας.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Ναι, πείτε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Κυρία Πρόεδρε, σας παρακαλώ, μιλάτε στο Προεδρείο. Μην το συνεχίζετε.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Πείτε. Γιατί είστε τόσο θρασύδειλος;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Κύριε Λαζαρίδη, μη δίνετε...

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Γιατί είστε τόσο θρασύδειλος; Εγώ δεν έχω τίποτα να φοβηθώ, κύριε. Παρατηρώ τη δική σας θρασυδειλία που όταν δεν κρύβεστε πίσω από ανώνυμα δημοσιεύματα τα οποία τα παραγγέλνετε στο «Μανιφέστο», στο «Πρώτο Θέμα», που δεν τα γράφουν οι εδώ διαπιστευμένοι συντάκτες, τα γράφετε εσείς. Τώρα κατάπιατε τη γλώσσα σας. Έτσι είναι.

Ξέρετε λοιπόν, βεβαίως φοβάστε, γιατί ξέρετε ότι δεν θα μπορείτε να κυκλοφορήσετε. Και ξέρετε ότι δεν θα ξαναβγείτε Βουλευτής. Τα ξέρετε όλα αυτά, γι' αυτό είστε όλοι γαντζωμένοι...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Κυρία Πρόεδρε, απευθύνεστε στο Προεδρείο.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Όπου θέλω θα απευθύνομαι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Δεν γίνεται να προσβάλλετε τον καθένα.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Όπου θέλω θα απευθύνομαι. Θα απευθύνομαι στο Προεδρείο;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Δεν γίνεται να προσβάλλετε τον καθένα και να ζητάτε να μη μιλάει ο ένας και ο άλλος. Δεν γίνεται. Συνεχίστε την ομιλία σας.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Κύριε Βιλιάρδε, από πού και έως πού μιλάτε κατά αυτόν τον τρόπο σε κοινοβουλευτική Αρχηγό;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Πολύ ευγενικά σας μίλησα. Κυρία Πρόεδρε, είπα, παρακαλώ μιλάτε με το Προεδρείο.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Όχι, μιλάτε απρεπώς. Μιλάτε απρεπώς και με διακόπτετε. Ποιον προσέβαλα;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Κυρία Πρόεδρε, προσπάθησα να μη σας διακόπτουν άλλοι. Δεν σας διακόπτω εγώ. Συνεχίστε, παρακαλώ, την ομιλία σας.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Ποιον προσέβαλα που με διακόπτετε και μου λέτε σε ποιον θα απευθύνομαι; Ανέχεστε όλη αυτήν την ώρα προσβολές, είστε Βουλευτής της Αντιπολίτευσης, υποτίθεται, της Ελληνικής Λύσης, ανέχεστε τόση ώρα προσβολές, δεν έχετε ανακαλέσει στην τάξη τον υβριστική και κάνετε σε εμένα παρατήρηση να απευθύνομαι σε εσάς ενώ απευθύνομαι στη Βουλή;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Λέει ο...

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Το ότι δεν έχουν Βουλευτές για να απευθυνθεί κανείς, δεν σημαίνει ότι θα διακόπτετε Αρχηγό, για να κάνετε τέτοιες υποδείξεις. Στον δικό σας Αρχηγό έχει κανείς διανοηθεί να το κάνει αυτό που κάνετε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Όχι, κυρία Πρόεδρε.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Ωραία, μην το κάνετε, λοιπόν.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Δεν συμπεριφέρεται έτσι, όμως. Παρακαλώ.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Πώς; Πώς είπατε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Με προσβάλλετε συνεχώς και δεν είναι σωστό. Σας παρακαλώ.

Λοιπόν, συνεχίστε, κυρία Πρόεδρε, δεν υπάρχει λόγος να το κάνουμε θέμα.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Να ζητήσετε συγγνώμη.

Δεν θέλετε να ζητήσετε συγγνώμη, καλώς. Καταγράφεται και αυτό, για να καταλάβει όλος ο κόσμος ακριβώς τι συμβαίνει εδώ, σε αυτήν την εγκαταλελειμμένη Βουλή, που κάποιοι κάνουν ότι κάνουν αντιπολίτευση, αλλά τελικά μια χαρά κάνουν το μαξιλάρι για τους κυβερνητικούς Βουλευτές. Τι να κάνουμε; Είναι πολλά τα προνόμια του Αντιπροέδρου. Έτσι είναι.

Εμείς, από την άλλη, επιλέξαμε να μη συνδιαλλαγούμε με την Κυβέρνηση και η πρώτη ψηφοφορία που έγινε στη Βουλή για εκλογή Προέδρου της Βουλής, στην οποία δηλώσαμε ότι δεν θα ψηφίσουμε τον κ. Τασούλα και ήταν το πρώτο κρούσμα μπούλινγκ κοινοβουλευτικού απέναντί μου, είχε ως αποτέλεσμα τα αντίποινα Τασούλα να μην εκλέξει η Πλεύση Ελευθερίας Αντιπρόεδρο της Βουλής, όπως εδικαιούτο. Δεν ψηφίσαμε ούτε τον κ. Τασούλα, ούτε τους Αντιπροέδρους από τη Νέα Δημοκρατία, όπως κάνανε τα άλλα κόμματα -και εσείς από το ΚΚΕ το κάνατε της Αντιπολίτευσης και δεν ανταλλάξαμε την ψήφο μας και τη συνείδησή μας κυρίως, με προνόμια και είπαμε θα στερηθούμε αυτό

το προνόμιο, αλλά θα έχουμε τη συνείδησή μας ήσυχη. Και έτσι δεν έχουμε κανένα βάρος για αυτό που συμβαίνει εδώ στη Βουλή όλον αυτό τον καιρό με πάρα πολλές, δυστυχώς, ευθύνες και της Αντιπολίτευσης και το οποίο δεν θα συνέβαινε αν ακριβώς, δεν υπήρχε αυτή η ανταλλακτική σχέση σε πάρα πολλά επίπεδα.

Μετά, λοιπόν, από όλες αυτές τις χυδαίες ύβρεις που επιτρέψατε, αλλά και που δεν τόλμησε να υποστηρίξει από μικροφώνου ο υβριστής, γιατί η θρασυδειλία είναι ίδιον και του συκοφάντη και του υβριστή, επανέρχομαι στο θέμα του ΟΠΕΚΕΠΕ για να πω ότι η αξίωσή σας, τελικά, θα είναι να σας ζητήσουμε συγγνώμη και να καταδικαστούν τα πρόβατα. Δεν θα εκπλαγώ καθόλου εάν φέρετε και μία τέτοια πρόταση, να αποδοθούν πολιτικές ευθύνες στα πρόβατα. Ίσως, είναι μία σκέψη. Σκεφτείτε το και αυτό, γιατί όλα τα γελοία τα έχετε διαπράξει.

Δυστυχώς, όμως, αυτά τα γελοία είναι και προκλητικά, όπως προκλητικό είναι το γεγονός ότι όλη τη μέρα σήμερα δεν είπατε λέξη και δεν είπε το κόμμα σας λέξη για τον νέο αστέρα σας, τον κ. Καλογερόπουλο, αυτόν που είπε σε γυναίκα άλλου κόμματος, του ΠΑΣΟΚ, «είναι ήρωας ο άντρας σου», επειδή επέμενε να του ζητάει ευθύνες και να σας ζητάει ευθύνες για την απραξία σας στο πεδίο του σιδηροδρόμου. Η απάντηση είναι «είναι ήρωας ο άντρας σου».

Οι απαντήσεις, επίσης, είναι χυδαία δημοσιεύματα τα οποία γράφετε εσείς. Εγώ δεν έχω καμία αμφιβολία. Καμία αμφιβολία δεν έχω και για το «Πρώτο Θέμα» και για το «Μανιφέστο». Στο «Μανιφέστο» είναι διαπιστευμένος ο κ. Μίχος, γιος του Μίχου. Δεν νομίζω ότι τα γράφει αυτός. Δεν υπογράφει, εξάλλου. Στο «Πρώτο Θέμα» είναι διαπιστευμένος ο κ. Μπόκας. Αποκλείω να τα γράφει αυτός. Συνηθίζει να υπογράφει αυτά τα οποία γράφει.

Άρα, μάλλον εσείς γράφετε αυτά τα δημοσιεύματα, τα οποία είναι τρομακτικής, πραγματικά, κακοποιητικής εμπνεύσεως και έτσι νομίζετε ότι επιβιώνετε.

Το «Πρώτο Θέμα» επιδίδεται και σε σπουδαίες συνεντεύξεις. Παίρνει συνέντευξη ο Δανίκας από έναν ψυχίατρο Μπαρτζώκα, ο οποίος λέει ότι όποιος είναι αντιπολίτευση είναι παρανοϊκός και πρέπει όλοι να πάνε στον ψυχίατρο και τον ρωτά ειδικότερα: Πρέπει η Ζωή Κωνσταντοπούλου να πάει στον ψυχίατρο;

Εκτός του ότι η ψυχιατρικοποίηση της πολιτικής αντιπαράθεσης είναι ναζιστική μέθοδος, αυτού του είδους η χυδαιότητα δεν έχει όριο. Δεν έχει όριο και δυστυχώς, εσείς μετέρχεστε αυτή τη χυδαιότητα.

Σήμερα, το «Πρώτο Θέμα» από όλα όσα είπα για την έμφυλη βία, για τη νέα γυναικοκτονία, για τον δικό σας σεξισμό, τι βρήκε να πει; Ότι πήγα να εκμεταλλευτώ πολιτικά το ατύχημα στην Πάτρα και δεν φέρετε καμία ευθύνη εσείς για το σιδηροδρομικό ατύχημα στην Πάτρα. Είναι πάρα πολύ ξεκάθαρο. Έβγαλε πόρισμα το «Πρώτο Θέμα». Τίτλος: Η Κωνσταντοπούλου είδε συγκάλυψη στο ατύχημα με τον προαστιακό στην Πάτρα. Αυτό λέει το ανυπόγραφο δημοσίευμα του «Πρώτου Θέματος».

Με ενδιαφέρει το «Πρώτο Θέμα» τι είδε. Τι είδε; Είδε ένα ατύχημα που δεν μπορούσε να αποτραπεί; Για να κάνουμε ένα τεστ. Ας πάμε σε αυτή την κοινοβουλευτική περίοδο που ξεκινάει από 25 Ιουνίου του 2023. Θα σας απαριθμήσω είκοσι οκτώ περιστατικά τροχαίων στον σιδηρόδρομο, στον προαστιακό και στο μετρό, είκοσι οκτώ αδικαιολόγητα περιστατικά, που δεν τα είδε το «Πρώτο Θέμα», που με λοιδορεί, γιατί μίλησα για το γεγονός ότι έχετε εγκαταλελειμμένο τον σιδηρόδρομο.

Στις 29 Ιουνίου του 2023, αμαξοστοιχία με τριακόσιους είκοσι πέντε επιβάτες ακινητοποιήθηκε για δύο ώρες και για μεγάλο διάστημα δεν υπήρχε ούτε φωτισμός λόγω διακοπής ρεύματος στη σήραγγα Όθρυος. Το καταθέτω στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό η Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας κ. Ζωή Κωνσταντοπούλου καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Στις 5 Ιουλίου του 2023, αμαξοστοιχία ακινητοποιήθηκε στην Κατερίνη, καθώς κλαδιά έσπασαν το τζάμι στην καμπίνα οδήγησης και ξήλωσαν και τον παντογράφο. Το καταθέτω στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό η Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας κ. Ζωή Κωνσταντοπούλου καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Τρίτο περιστατικό: Στις 16 Νοεμβρίου του 2023, αυτοκίνητο εγκλωβίστηκε σε διάβαση και παρασύρθηκε από διερχόμενο τρένο. Το καταθέτω στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό η Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας κ. Ζωή Κωνσταντοπούλου καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Τέταρτο περιστατικό: Στις 22 Νοεμβρίου του 2023, συρμός του Προαστιακού με εβδομήντα δύο επιβάτες εκτροχιάζεται στην Πάτρα. Το καταθέτω στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό η Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας κ. Ζωή Κωνσταντοπούλου καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Πέμπτο περιστατικό: Στις 30 Μαρτίου του 2024, αμαξοστοιχία στο δρομολόγιο Κιάτο - Πάτρα βγάζει καπνούς, με τον οδηγό να αποβιβάζει τους επιβάτες στο Ξυλόκαστρο. Παρακαλώ, στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό η Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας κ. Ζωή Κωνσταντοπούλου καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Έκτο επεισόδιο και έκτο κρούσμα: Στις 26 Ιουλίου του 2024, στο μετρό της Αθήνας συρμός ακινητοποιείται στον σταθμό Δουκίσσης Πλακεντίας λόγω καπνών που έβγαιναν από το βαγόνι. Το καταθέτω στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό η Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας κ. Ζωή Κωνσταντοπούλου καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Στις 30 Ιουλίου του 2024, προαστιακός: Τρεις τραυματίες σε σύγκρουση συρμού του Προαστιακού με φορτηγό. Έκλεισε το τμήμα Οινόη - Χαλκίδα. Το καταθέτω στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό η Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας κ. Ζωή Κωνσταντοπούλου καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Στις 13 Σεπτεμβρίου του 2024, παρ' ολίγον τραγωδία στους Αγίους Αναργύρους. Έβαλαν δύο τρένα να κινούνται αντίθετα σε μονή γραμμή. Το καταθέτω στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό η Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας κ. Ζωή Κωνσταντοπούλου καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Στις 14 Σεπτεμβρίου το 2024, πρόσκρουση τρένου με τριάντα πέντε επιβάτες στις Αφίδνες. Το καταθέτω στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό η Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας κ. Ζωή Κωνσταντοπούλου καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Στις 25 Σεπτεμβρίου του 2024, φωτιά στις γραμμές του ηλεκτρικού στη Νερατζιώτισσα. Εκκενώθηκαν δύο συρμοί. Το καταθέτω στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό η Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας κ. Ζωή Κωνσταντοπούλου καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Στις 17 Οκτωβρίου του 2024, παρ' ολίγον νέα τραγωδία. Έστειλαν μετρό του προαστιακού στη γραμμή του μετρό Δουκίσσης Πλακεντίας. Το καταθέτω στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό η Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας κ. Ζωή Κωνσταντοπούλου καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Στις 27 Νοεμβρίου του 2024, παρ' ολίγον σύγκρουση του προαστιακού της Θεσσαλονίκης με αμαξοστοιχία Intercity στον Κορινό Πιερίας. Και δεύτερο σοβαρό περιστατικό, με παραλίγο σύγκρουση τρένων, είναι ο τίτλος του «Ημεροδρόμου». Το καταθέτω στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό η Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας κ. Ζωή Κωνσταντοπούλου καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Στις 14 Δεκεμβρίου του 2024, εκκένωση συρμού του μετρό Θεσσαλονίκης λόγω προβλήματος στην ηλεκτροδότηση. Το καταθέτω στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό η Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας κ. Ζωή Κωνσταντοπούλου καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Στις 16 Δεκεμβρίου του 2024 -εδώ, κύριε Μεϊκόπουλε, Πήλιο- εκτροχιάστηκε στο πρώτο δρομολόγιό του ο «Μουτζούρης». Το καταθέτω στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό η Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας κ. Ζωή Κωνσταντοπούλου καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Και ευχαριστώ πολύ που με συνδράμετε, γιατί είναι καταιγισμός -το ξέρω- αλλά κάποιοι παριστάνουν ότι δεν καταλαβαίνουν και ότι εγώ είδα μόνη μου, είχα κάποιον ιδεασμό και είδα πρόβλημα στον σιδηρόδρομο.

Στις 19 Δεκεμβρίου του 2024, άνθρωπος έπεσε από πεζογέφυρα πάνω σε συρμό του ηλεκτρικού. Το καταθέτω στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό η Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας κ. Ζωή Κωνσταντοπούλου καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Στις 23 Δεκεμβρίου του 2024, νέα ακινητοποίηση συρμού στο μετρό Θεσσαλονίκης. Το καταθέτω στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό η Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας κ. Ζωή Κωνσταντοπούλου καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Στις 31 Δεκεμβρίου του 2024, βλάβη στον ΗΣΑΠ. Μαύροι καπνοί από βαγόνι τρένου στο Μοσχάτο. Το καταθέτω στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό η Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας κ. Ζωή Κωνσταντοπούλου καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Στις 2 Ιανουαρίου -την 1η Ιανουαρίου έγινε, Πρωτοχρονιά του 2025- άνοιξαν εν κινήσει όλες οι πόρτες συρμού στον ΗΣΑΠ. Τι απαντά η ΣΤΑΣΥ. Το καταθέτω στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό η Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας κ. Ζωή Κωνσταντοπούλου καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Στις 14 Ιανουαρίου του 2025, ξεκόλλησε παντογράφος συρμού που έμπαινε στον σταθμό. Το καταθέτω στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό η Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας κ. Ζωή Κωνσταντοπούλου καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Στις 14 Ιανουαρίου του 2025, τρένο παρέσυρε ΙΧ. Ένας ελαφρά τραυματίας. Το καταθέτω στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό η Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας κ. Ζωή Κωνσταντοπούλου καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Στις 17 Ιανουαρίου του 2025, μετρό Θεσσαλονίκης: Εγκλωβίστηκαν για τριάντα πέντε λεπτά στη σήραγγα. Το καταθέτω στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό η Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας κ. Ζωή Κωνσταντοπούλου καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Στις 25 Φεβρουαρίου του 2025, με προβλήματα για ακόμα μια μέρα το μετρό Θεσσαλονίκης. Το καταθέτω στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό η Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας κ. Ζωή Κωνσταντοπούλου καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Στις 21 Μαρτίου του 2025, μετρό Θεσσαλονίκης: Νέο τεχνικό πρόβλημα έβγαλε εκτός λειτουργίας μια τροχιά. Το καταθέτω στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό η Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας κ. Ζωή Κωνσταντοπούλου καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Στις 14 Απριλίου του 2025: Χαλκίδα, σύγκρουση προαστιακού με φορτηγό. Το καταθέτω στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό η Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας κ. Ζωή Κωνσταντοπούλου καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Στις 24 Μαΐου του 2025, μετρό Θεσσαλονίκης: Στον σταθμό «Ανάληψη» του μετρό δεκάδες επιβάτες βρέθηκαν παγιδευμένοι, χωρίς δυνατότητα εξόδου, εξαιτίας τεχνικής βλάβης. Το καταθέτω στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό η Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας κ. Ζωή Κωνσταντοπούλου καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Στις 16 Ιουνίου του 2025, σύγκρουση προαστιακού με φορτηγό στη Χαλκίδα. Το καταθέτω στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό η Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας κ. Ζωή Κωνσταντοπούλου καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Στις 25 Ιουνίου του 2025, Θεσσαλονίκη: Εκτός λειτουργίας το μετρό λόγω τεχνικού προβλήματος. Και αυτό στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό η Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας κ. Ζωή Κωνσταντοπούλου καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Στις 2 Ιουλίου του 2025 νυχτερινό θρίλερ στις γραμμές του προαστιακού. Ταλαιπωρία για διακόσιους σαράντα πέντε επιβάτες τεσσάρων αμαξοστοιχιών της Hellenic Train. Το καταθέτω στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό η Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας κ. Ζωή Κωνσταντοπούλου καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο Αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Στις 17 Ιουλίου του 2025, προαστιακός Πάτρας. Σύγκρουση συρμού του προαστιακού με ΙΧ. Εγκλωβίστηκε ο οδηγός του οχήματος. Σήμερα, δηλαδή. Το καταθέτω στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό η Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας κ. Ζωή Κωνσταντοπούλου καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο Αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Αυτά, για την πληρότητα της ενημέρωσης, την οποία εσείς χειραγωγείτε, προσπαθώντας να παρουσιάσετε σαν τρελό και παρανοϊκό και έχοντα και έχουσα ιδεασμούς όποιον και όποια σας λέει την αλήθεια εδώ μέσα και έχοντας βεβαίως την άνεση να έχετε όλη αυτή την κάλυψη από αυτά τα όργανα.

Επιστρέφω τώρα στο νομοσχέδιο, για να πω ότι ο λόγος που εμείς το καταψηφίζουμε, ανεξαρτήτως αν θα διαφοροποιήσουμε την ψήφο μας σε άρθρα, είναι ότι καταψηφίζουμε την πολιτική σας, κύριοι. Από νομοσχέδια να φάνε και οι κότες και τα πρόβατα. Από πράξεις μηδέν, κύριοι της Κυβέρνησης!

Ο σιδηρόδρομος και ο προαστιακός και όλα τα μέσα σταθερής τροχιάς είναι δυστυχώς σε αυτή την κατάσταση που μόλις περιέγραψα, με όλα αυτά τα κρούσματα. Είκοσι οκτώ τον αριθμό είναι. Είκοσι οκτώ μόνο στη νέα κοινοβουλευτική περίοδο την οποία ξεκινήσατε διαφημίζοντας την ασφάλεια στα τρένα και στέλνοντας την τότε Υφυπουργό Υποδομών και Μεταφορών, την κ. Αλεξοπούλου, να κάνει βόλτα με το τρένο με γλυκό ύφος -δεν είχε καμία σχέση το γλυκό ύφος στο τρένο, αν και δεν θα χαρακτηρίσω το ύφος, με όλον αυτόν τον παροξυσμό που είδαμε την περασμένη εβδομάδα-, για να λέει ότι είναι ασφαλή τα τρένα, που

ο Πρωθυπουργός έχει δεχθεί ότι δεν είναι ασφαλή και ούτε και θα είναι ασφαλή μέχρι το 2027. Και το ερώτημα είναι γιατί συνεχίζουν και κυκλοφορούν και γιατί βάζετε σε κίνδυνο ανθρώπινες ζωές.

Θα αναφερθώ σε δύο παραμέτρους. Γενικά προσπαθείτε να δώσετε, όπως συνολικά κάνετε...

Θα βγείτε και θα πείτε εμείς ότι ψηφίσαμε αυτήν τη μεγάλη μεταρρύθμιση. Το πόσο μεγάλη είναι προκύπτει από την άδεια Βουλή, από τα άδεια κυβερνητικά έδρανα, από το γεγονός ότι ο εισηγητής ούτε καν δευτερολόγησε. Προκύπτει.

Το πώς προσπαθείτε όμως να αμπαλάρετε το μηδέν και το τίποτα και να το εμφανίσετε σαν κάτι και μάλιστα σαν κάτι σπουδαίο, το δείχνει αυτό το νομοσχέδιο, από επιτελικότητα, από ενίσχυση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, που όμως ξηλώσατε τους αντιπροέδρους και διορίσατε πριν από λίγες μέρες σύνθεση της αρεσκείας σας με πρόσωπα τα οποία έχουν τουλάχιστον σύγκρουση συμφερόντων και δεν μπορούν να υπηρετούν τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, με πρόσωπα που έχουν λάβει μέρος σε καμπάνιες καλλωπισμού της ανυπαρξίας ασφάλειας στα τρένα.

Η σημερινή πρόεδρος ήταν μεταξύ εκείνων που παρουσίασαν με τυμπανοκρουσίες μαζί με τον Καραμανλή καταπληκτικές μακέτες και μελέτες για τα τρένα πριν το έγκλημα των Τεμπών και πριν αποκαλυφθεί η σαθρή πραγματικά βάση όλου αυτού του οικοδομήματος.

Λέτε ότι φέρνετε διατάξεις για να σώζονται τα βίντεο. Τα δεδομένα που συλλέγονται από τα συστήματα του παρόντος άρθρου τηρούνται για τρία τουλάχιστον έτη από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τον διαχειριστή της υποδομής. Σε περίπτωση σιδηροδρομικού ατυχήματος, το σύνολο των σχετικών στοιχείων τηρείται για δέκα έτη.

Γιατί τόσο λίγο, κύριε Κυρανάκη; Τα τρία χρόνια από τα Τέμπη συμπληρώνονται σε λίγο, άρα δίνετε πράσινο φως δεδομένα πριν από τα Τέμπη και μάλιστα όλα τα δεδομένα του εξαμήνου πριν από τα Τέμπη από αύριο να διαγράφονται με τη ρύθμιση αυτή που φέρνετε.

Όταν, λέει, υπάρχει σιδηροδρομικό ατύχημα, για δέκα έτη. Μα, το σιδηροδρομικό ατύχημα μπορεί να είναι και δυστύχημα, να είναι και κακούργημα, όπως συμβαίνει με τα Τέμπη, και η παραγραφή του πηγαίνει στα είκοσι πέντε έτη. Εσείς γιατί θα στερήσετε από ένα δικαστήριο μελλοντικό τα αποδεικτικά στοιχεία με τη βούλα; Γιατί αυτά κάνατε. Εμφανίζεστε ότι δήθεν εγγυάστε ενώ στην πραγματικότητα μεθοδεύετε τη συγκάλυψη.

Απαντήστε, επειδή δεν μου απαντήσατε. Από τις 10 Ιουνίου σας το έθεσα όταν ψηφιζόταν ο ΚΟΚ. Στις 11 Ιουνίου ήταν κατηγορούμενος ενώπιον του Μονομελούς Πλημμελειοδικείου Λάρισας ο δικός σας Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΣΕ, ο κ. Τερεζάκης. Και ξέρετε καλά γιατί ήταν κατηγορούμενος. Ήταν κατηγορούμενος διότι υπεξήγαγε και δεν εμφάνισε και δεν απέστειλε ποτέ μέχρι σήμερα στην ανάκριση, ενώ υπήρξαν επανειλημμένες κλήσεις του ανακριτή, τα βίντεο από τη φόρτωση της εμπορικής αμαξοστοιχίας που ενεπλάκη στο έγκλημα των Τεμπών. Αυτά τα βίντεο δεν εμφανίστηκαν ποτέ. Ούτε ο Καπερνάρος τόλμησε να εμφανίσει βίντεο φόρτωσης.

Αυτά τα βίντεο της φόρτωσης της εμπορικής αμαξοστοιχίας είναι κρίσιμο αποδεικτικό στοιχείο το οποίο μέχρι σήμερα αγνοείται. Ο Τερεζάκης, ο δικός σας, Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΣΕ, στη δίκη στην οποία εγώ εκπροσωπούσα οικογένειες θυμάτων σας, θυμάτων του εγκλήματος των Τεμπών, ζήτησε αναβολή με χαρτί δικηγόρου ότι έπαθε οσφυαλγία, χωρίς νευρολογική συμπτωματολογία, ότι τον πόνεσε δηλαδή η μέση του, χωρίς να μπορεί αυτό να εντοπιστεί και να φανεί. Ο δικηγόρος του κ. Τερεζάκη.

Και όταν ήρθε ο κ. Τερεζάκης στην ακρόαση φορέων και τον ρώτησε ο κ. Καζαμίας ότι γιατί, κύριε, ζητήσατε αναβολή στην δίκη που δικαζόσασταν για υπεξαγωγή των βίντεο, γιατί ζητήσατε αναβολή και αποφύγατε τη δίκη, αυτή τη δίκη στην οποία το Ελληνικό Δημόσιο θα έπρεπε να παρίσταται για την υποστήριξη της κατηγορίας αλλά δεν παρασταθήκατε, ενώ σας ενημέρωσα εδώ στη Βουλή και από την προηγούμενη, τι απάντησε; Στο ερώτημα αν στις 11 Ιουνίου υπήρχε ένα δικαστήριο στο οποίο ο συνήγορός μου ζήτησε την αναβολή της δίκης λόγω ιατρικού προβλήματος, δεν έχει τελεσιδικήσει ακόμη η δίκη και σε αυτό το ερώτημα αν θέλετε θα σας απαντήσει και η νομική υπηρεσία για το τι ακριβώς συμβαίνει.

Τι λέτε, κύριε Κυρανάκη; Η νομική υπηρεσία του ΟΣΕ θα απαντάει γιατί ο κατηγορούμενος Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΣΕ, που είναι κατηγορούμενος για έγκλημα σε βάρος και του ΟΣΕ και του Ελληνικού Δημοσίου, που θα έπρεπε να το εκπροσωπείτε, ζήτησε αναβολή με προσχηματικό λόγο; Τη νομική υπηρεσία του ΟΣΕ με αυτά την απασχολείτε δηλαδή; Πληρώνονται οι δικηγόροι του ΟΣΕ για την υπεράσπιση επίορκων στελεχών; Όπως πληρώνετε τους πάντες για να υπερασπίζονται τους παρανομούντες Βουλευτές, πρώην Βουλευτές, πρώην Υπουργούς και διάφορα διορισμένα στελέχη σας.

Αυτή είναι η αξιοποίηση των χρημάτων του Δημοσίου, που θέλετε να κάνετε και αξιολόγηση και θέλετε να κάνετε και άρση της μονιμότητας; Και στοχοποιείτε τους ανθρώπους που εργάζονται τίμια, την ώρα που εσείς ανέντιμα κατατρώτε και καταχράστε το δημόσιο χρήμα.

Θα ήθελα, τέλος, να πω τα εξής.

Σήμερα είναι η Ημέρα της Διεθνούς Δικαιοσύνης και είναι σημαντικό να θυμόμαστε ότι η δικαιοσύνη είναι και διαχρονική και κεφαλαιώδης αξία και ταυτόχρονα πυλώνας της δημοκρατίας και της κοινωνικής ευημερίας.

Εμείς αυτήν τη μέρα πάντα την τιμούμε. Και σήμερα, αυτήν τη μέρα, εγώ επιλέγω για να κλείσω την ομιλία μου ανακοινώνοντας τα εξής. Η Πλεύση Ελευθερίας στο άμεσο, στο αμέσως επόμενο διάστημα, θα βρεθεί και με άλλους τρόπους κοντά στην κοινωνία, στους πολίτες και στη νέα γενιά. Θα εξαφανίσει αυτό το παραπέτασμα το οποίο έχετε χτίσει ανάμεσα στην αλήθεια και τους πολίτες, ανάμεσα στα δικαιώματά τους και τους πολίτες, ανάμεσα στην λειτουργία της δημοκρατίας και τους πολίτες. Έχουμε αποδείξει αυτά τα δύο χρόνια εδώ στη Βουλή ότι όταν πραγματικά θέλεις μπορείς να είσαι η φωνή των πολιτών, μπορείς να είσαι η υπεράσπιση των ανθρώπων και αυτό θα συνεχίσουμε να το αποδεικνύουμε.

Εχθές κλείσαμε και έναν χρόνο στην Ευρωβουλή. Η Ευρωβουλευτίνα μας είναι η πιο δραστήρια Ευρωβουλευτίνα από όλους τους Ευρωβουλευτές. Απέδειξε αποκαλύπτοντας και το σκάνδαλο με τον ΦΠΑ, στο οποίο θα αναφερθούμε τις επόμενες μέρες, ότι και ένας μόνος και μία μόνη μπορεί. Βεβαίως, εμείς δεν έχουμε καθόλου σκοπό ούτε να είμαστε μόνοι μας ούτε να είμαστε ένας μόνος και μία μόνη.

Στις 15 Σεπτεμβρίου, που είναι η Παγκόσμια Ημέρα της Δημοκρατίας, η Πλεύση Ελευθερίας θα αναλάβει μια μεγάλη πρωτοβουλία. Τα περισσότερα θα ανακοινώσουμε τις επόμενες ημέρες και στο διάστημα που έρχεται θα δώσουμε ειδικά στη νέα γενιά, τα εργαλεία όχι απλώς να παρακολουθεί τι κάνετε και τι συμβαίνει εδώ μέσα και εκεί έξω, αλλά και να αμύνεται. Είναι το λιγότερο που αξίζει σε αυτήν την κοινωνία σε αυτούς τους ανθρώπους. Είναι το λιγότερο που οφείλουμε να πράξουμε. Και θα το πράξουμε.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Πλεύσης Ελευθερίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Ευχαριστούμε πολύ την Πρόεδρο της Πλεύσης Ελευθερίας.

Πριν δώσω τον λόγο στον Υπουργό, επιτρέψτε μου να διαβάσω την παράγραφο 5 του άρθρου 66 του Κανονισμού σύμφωνα με την οποία οι ομιλητές αποτείνονται αποκλειστικά προς τη Βουλή και ποτέ προς Βουλευτή ή Βουλευτές. Απευθύνονται από τη θέση τους προς τον Πρόεδρο και από το Βήμα προς τη Βουλή.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Από το Βήμα προς τη Βουλή, όχι στον Πρόεδρο. Γιατί με διακόπτατε από το Βήμα για να λέτε να απευθυνθώ σε εσάς. Άρα, πείτε συγγνώμη.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μετά από δώδεκα ώρες συνεδρίασης αντιλαμβάνεστε ότι ο αγώνας για την ανάταξη ενός πολύ προβληματικού τομέα του κράτους μας, του σιδηροδρόμου, είναι

μοναχικός. Και καταλαβαίνω απόλυτα την καχυποψία όλων των κομμάτων της Αντιπολίτευσης. Καταλαβαίνω τη δυσπιστία απέναντι σε μία προσπάθεια η οποία προφανώς δεν ξεκίνησε τώρα. Και κατανοώ και την κόπωσή σας να διαβάζετε αναλυτικά ένα νομοσχέδιο για το οποίο έχετε αποφασίσει εκ προοιμίου -γιατί δεν μπορείτε να κάνετε αλλιώς- να ασκήσετε κριτική. Και είναι πολύ λογικό και ανθρώπινο όταν έχει συμβεί μια τέτοια τραγωδία, αυτός να είναι ο ρόλος της Αντιπολίτευσης, αυτό να είναι το κίνητρο το οποίο αισθάνεστε μέσα σας ο καθένας από εσάς για να έρχεστε εδώ αλλά και στις επιτροπές. Παρότι είμαι σίγουρος ότι μέσα σας είδατε πράγματα τα οποία αλλάζουν επιτέλους, είδατε πράγματα τα οποία κι εσείς, στις δικές σας προτάσεις τα έχετε περιγράψει, τα έχετε εντοπίσει από την ανάλυση που έχει κάνει ο καθένας ασχολούμενος με τον σιδηρόδρομο και πριν και μετά τα Τέμπη, ωστόσο καταλαβαίνω ότι δεν θέλατε για κανένα λόγο να αφήσετε την παραμικρή υπόνοια ότι θα μπορούσε να εκφραστεί μια θετική κουβέντα για την προσπάθεια που κάνει ο νέος Αναπληρωτής Υπουργός. Το καταλαβαίνω και δεν σας κατηγορώ.

Θέλω να σας πω με κάθε ειλικρίνεια ότι αυτό το νομοσχέδιο κατ' αρχάς και από τις διατάξεις που φέρνει και τα μέτρα τα οποία φέρνει προς ψήφιση και προς εφαρμογή, κυρίως και από τον τίτλο του, κάνει μια παραδοχή. Ότι το επίπεδο ασφάλειας στον σιδηρόδρομο σήμερα χρειάζεται σημαντική αναβάθμιση. Αυτή είναι μια παραδοχή την οποία έκανα και εγώ στο πρώτο δρομολόγιο που έκανα ως Υπουργός στο Αθήνα - Θεσσαλονίκη όπου είδα πράγματα τα οποία με θορύβησαν πάρα πολύ. Βγαίνοντας από το τρένο έκανα μία δήλωση την οποία προφανώς και δεν μετανιώνω. Ότι ο ΟΣΕ νοσεί βαθιά και ότι αυτή η νόσος δεν μπορεί να διορθωθεί με ασπιρίνες αλλά χρειάζεται μεγάλες και τολμηρές αλλαγές. Πολλές από αυτές τις νομοθετούμε με αυτό το νομοσχέδιο έχοντας επίγνωση των προβλημάτων και της ευθύνης που έχουμε και της αυτοκριτικής που πρέπει να ασκήσουμε και εμείς ως Κυβέρνηση. Αλλά το βασικό το οποίο δείχνει το νομοσχέδιο είναι ότι έχουμε αποφασίσει έχουμε αποφασίσει μέσα μας να αλλάξουν επιτέλους τα πράγματα. Και είμαι έτοιμος να πάρω κι εγώ πάνω μου το πολιτικό κόστος το οποίο προκύπτει από την κριτική σας για τις πιο ευέλικτες διαδικασίες, για τις προσλήψεις εκτός ΑΣΕΠ, για το γεγονός ότι αίρεται η μονιμότητα στον ΟΣΕ και το γεγονός ότι θα πάμε σε ένα πιο ευέλικτο πλαίσιο προμηθειών για να προχωρούν πιο γρήγορα τα έργα. Είμαστε διατεθειμένοι να το πάρουμε αυτό το κόστος γιατί δεν μπορούμε να ανεχτούμε άλλο τα πράγματα να κινούνται αργά.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Γ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΜΠΟΥΡΑΣ**)

Λέει η κ. Πέρκα, της οποίας τη δουλειά σέβομαι, ότι τα προηγούμενα χρόνια τα χρόνια, εν πάση περιπτώσει της διακυβέρνησης του κόμματος Τσίπρα, έγινε πάρα πολύ δουλειά και ότι 72%, αν κατάλαβα καλά, είπατε...

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Θα καταθέσω.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Καταθέστε τα. Γιατί αν καταθέσετε εγγράφως ότι με βάση την επιμέτρηση την οποία είχατε παραλάβει...

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Όχι εμείς. Επί δικής σας διοίκησης.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Γιατί είπατε πριν ότι επί δικής σας διοίκησης είχατε παραδώσει την τηλεδιοίκηση στο 72% την οποία θέτετε ως προαπαιτούμενο για την ασφάλεια. Έχετε πει όλοι -και μας ασκείτε κριτική- ότι χωρίς τηλεδιοίκηση δεν υπάρχει ασφάλεια. Αυτό δεν λέτε; Αυτό λέτε.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Εσείς τι λέτε, είναι το θέμα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κύριε Υπουργέ, στην ομιλία σας τώρα. Όχι διάλογος. Δεν είναι επιτροπή εδώ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Περίμενα υπομονετικά, κύριε Πρόεδρε, δώδεκα ώρες. Σας παρακαλώ αφήστε με να μιλήσω.

Είπατε ότι στο 72% παραδώσατε την τηλεδιοίκηση. Και ότι αυτό δεν αμφισβητείται διότι έχει επιμετρηθεί και ότι αυτό είναι αντικειμενικό. Σας λέω, λοιπόν, ότι το 2019 όταν παραδώσατε την εξουσία υπήρχε 1% τηλεδιοίκηση. Και αυτό προκύπτει από τη λειτουργία της τηλεδιοίκησης.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Όχι.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ναι.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Ο κ. Σταϊκούρας το δέχτηκε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κι αν οι μηχανικοί σας, οι επιβλέποντές σας, οι διοικήσεις σας, είχαν επιμετρήσει και είχαν παραλάβει 72%, όταν λειτουργούσε 1%, αυτό σας ενημερώνω ότι είναι ποινικό αδίκημα και θα πρέπει να διερευνηθεί.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Όχι. Πήγε 74 σε δυο μήνες.

Δεν ακούω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κυρία Πέρκα, σας παρακαλώ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Συνηθίζεται και το έχουμε δει σε πολλά δημόσια έργα να επιμετρώνται και να βάζουν υπογραφές κάποιοι για πράγματα που δεν έχουν παραδοθεί.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Εισαγγελέας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Εισαγγελέας, βεβαίως. Σας έχω πει εγγράφως κι έχω καταθέσει τα έγγραφα...

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Το 1% το αποδέχεστε;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Λειτουργική τηλεδιοίκηση το 2019, δηλαδή να λειτουργεί, κυρία Πέρκα. Τι σημαίνει να λειτουργεί; Σημαίνει να βλέπει ένα κέντρο διοίκησης.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κύριε Υπουργέ, απευθυνθείτε στην Ολομέλεια και μην ονοματίζετε τις απαντήσεις. Παράκληση θερμή. Απευθυνθείτε με τον τρόπο που θέλετε αλλά στην Ολομέλεια.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Αν δεν έχει τελειώσει, είναι 0%, δεν είναι 1%. Να σας εξηγήσω. Αφού δεν υπάρχει ολόκληρη, είναι μηδέν.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κυρία Πέρκα, σας παρακαλώ. Είπατε, θα πει ο Υπουργός, ο κάθε πολίτης ακούει, βλέπει και θα βγάλει τα συμπεράσματά του.

Κύριε Υπουργέ, στην Ολομέλεια απευθυνθείτε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Λειτουργική τηλεδιοίκηση για όποιον έχει δυσκολία να το καταλάβει, σημαίνει το μηχάνημα, το σύστημα να λειτουργεί και κάποιοι άνθρωποι οι οποίοι είναι στελέχη των κέντρων τηλεδιοίκησης να κάνουν ρύθμιση κυκλοφορίας μέσω αυτού του συστήματος. Αυτό σημαίνει. Σημαίνει ότι έχουν εγκατασταθεί και λειτουργούν τα καλώδια, τα παρατρόχια, ότι λειτουργούν τα φωτοσήματα, ότι όταν ρυθμίζεις και χαράσσεις αυτομάτως μια διαδρομή μέσω τηλεδιοίκησης τα φανάρια ανοίγουν αυτόματα. Αυτό, λοιπόν, σημαίνει λειτουργική διοίκηση. Αυτό που περιγράφω, το 2019 ήταν 1%. Άρα, λοιπόν, αν κάποιος δικός σας έχει πει εγγράφως ότι είχαμε 75% ενώ είχαμε 1%, αυτό πρέπει να διερευνηθεί ποινικά.

Είπατε και στην επιτροπή και σήμερα για τα πολλά έργα τα οποία αθροίζουν 1 δισεκατομμύριο ευρώ. Το 2015 - 2019 οι δημοπρατήσεις έργων από την ΕΡΓΟΣΕ ήταν 164 εκατομμύρια ευρώ, το 2020 - 2025 ήταν 586 εκατομμύρια ευρώ, το 2014 - 2020, εξασφάλιση ευρωπαϊκής χρηματοδότησης, ήταν 846 εκατομμύρια ευρώ, το 2021 - 2027 1,9 δισεκατομμύρια ευρώ εξασφάλιση ευρωπαϊκής χρηματοδότησης για να μην βάλει το χέρι στην τσέπη ο Έλληνας φορολογούμενος.

Το καταθέτω στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό ο Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Κωνσταντίνος Κυρανάκης καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Πάμε στο τι έγινε μέχρι σήμερα, πριν και μετά τα Τέμπη. Κέντρο τηλεδιοίκησης και ελέγχου σηράγγων. Σήμερα λειτουργούν πέντε συνολικά κέντρα τηλεδιοίκησης ελέγχου κυκλοφορίας. Το 2019, όταν ανέλαβε η Νέα Δημοκρατία λειτουργούσε μόνο το ένα, στο Σιδηροδρομικό Κέντρο Αχαρνών, το λεγόμενο ΣΚΑ, το

οποίο ήλεγχε πέντε χιλιόμετρα στα πεντακόσια, το Αθήνα - Θεσσαλονίκη, όχι της Λάρισας, γιατί όπως είπε και ο κ. Παππάς είχα καεί από μια φωτιά. Έτσι δεν είναι; Άρα, όχι της Λάρισας.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΜΕΪΚΟΠΟΥΛΟΣ: Στη δική σας βάρδια.

(Θόρυβος στην Αίθουσα)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Δεν είναι δυνατόν να συνεχιστεί έτσι η διαδικασία. Παράκληση θερμή. Μιλήσατε όλοι, λέτε αυτά που θέλετε και πρέπει, όλοι ακούνε, όλοι κρίνουν και όλοι συγκρίνουν. Σας παρακαλώ θερμά.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Αν υπήρχε αυτό που λέτε στη Λάρισα, γιατί το λέει και ο κ. Παπάς πολλές φορές, δεν θα είχε μπει στη σύμβαση 717 που και εσείς υλοποιούσατε, με καθυστέρηση.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΜΕΪΚΟΠΟΥΛΟΣ: Εντάξει.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Τι «εντάξει»; Έτσι είναι τα πράγματα.

Αν υπήρχε ένα κέντρο τηλεδιοίκησης υπαρκτό, να λειτουργεί, να μπορείς να βλέπεις, να κάνεις μια χάραξη γραμμής, για ποιον λόγο να υπάρξει μια νέα σύμβαση 717 η οποία από το 2015 που αναλάβατε μέχρι το 2019 την υλοποιούσατε κανονικά; Τι κάνατε; Διπλοκράτηση κάνατε; Μη λέτε ψέματα, λοιπόν.

Το 2020, το 2021, το 2022 και τον Αύγουστου του 2023 τέθηκαν σε ισχύ τα υπόλοιπα κέντρα ελέγχου κυκλοφορίας τα οποία λειτουργούν μέχρι και σήμερα. Επίσης, λειτουργούν σήμερα τέσσερα κέντρα ελέγχου σηράγγων, εκ των οποίων κανένα δεν βρισκόταν σε λειτουργία το 2019. Τι σημαίνει αυτό πρακτικά, κύριοι συνάδελφοι; Σημαίνει ότι αν υπήρχε ένα φυσικό ή τεχνητό εμπόδιο μέσα σε μια σήραγγα, τρένο, μηχανοδηγός και επιβάτες ήταν στα τυφλά. Δεν υπήρχε κανένας τρόπος, καμία μέριμνα να μπορέσεις να δεις τι γίνεται μέσα σε μια σήραγγα. Αυτά, λοιπόν, έγιναν, υλοποιήθηκαν και σήμερα είναι σε λειτουργία.

Αστυνόμευση και κάμερες, στις οποίες είστε αντίθετοι. Να πούμε ότι το σύνολο των καμερών που λειτουργούν σήμερα στο σιδηροδρομικό δίκτυο ξεκίνησαν να λειτουργούν από το 2019 και μετά. Ούτε σε ισόποσες διαβάσεις υπήρχαν κάμερες ούτε σε σήραγγες ούτε πουθενά. Σήμερα, λοιπόν, λειτουργούν έξι χιλιάδες εννιακόσιες ογδόντα κάμερες σε όλο το δίκτυο -διαβάσεις, σήραγγες, σιδηροδρομικούς σταθμούς και κλειδιά σιδηροδρομικού δικτύου-, άρα η παρακολούθηση, εποπτεία και διερεύνηση οποιουδήποτε συμβάντος είναι επιτέλους εφικτό να πραγματοποιηθεί, ενώ πριν γινόταν με χαρτιά, δηλαδή κάποιος με μια έγγραφη αναφορά, με λίγο μπλάνκο όπως είπε ο κ. Βρεττάκος ερχόταν και έδινε μια αναφορά για το τι έγινε και τι δεν έγινε. Αυτήν την κατάσταση παραδώσατε.

Ταυτόχρονα, λειτουργούν σήμερα –δεν «θα» λειτουργήσουν, όπως είπατε- drone τα οποία μπορούν και λειτουργούν τρία συγκεκριμένα -κατά κύριο λόγο- τμήματα γραμμής στα οποία παραπλεύρως υπάρχουν καταυλισμοί Ρομά και παρατηρούνται, δυστυχώς, οι περισσότερες κλοπές, οι περισσότερες δολιοφθορές και όλα αυτά τα οποία αποτελούν κίνδυνο για τον σιδηρόδρομο και θέτουν σε κίνδυνο την προστασία της ανθρώπινης ζωής. Αυτά τα drone, λοιπόν, δίνουν εικόνα, βιντεοληπτικό υλικό για τους παραβάτες, για τους δράστες, παραδίδεται αυτομάτως στην αστυνομία και έτσι, λοιπόν, έχουν γίνει συλλήψεις οι οποίες οδηγούν σε καταδίκες με τον πλέον πιο αυστηροποιημένο Ποινικό Κώδικα που θεωρεί κακούργημα την κλοπή τροχαίου υλικού και παρατροχίου υλικού που μπορεί να θέσει σε κίνδυνο ανθρώπινες ζωές.

ETCS, το γνωστό σε όλους πλέον σύστημα αυτόματης πέδησης το οποίο συμφωνούμε όλοι ότι πρέπει να μπει και δεν υπάρχει εναλλακτική σε αυτό. Θα μπει το ETCS, παρότι αποτελεί σύστημα παλιό του 2000, γιατί τότε σχεδιάστηκε το ETCS. Το ETCS πρέπει να προχωρήσει να εγκατασταθεί σε όλο τον βασικό άξονα. Σήμερα, λοιπόν, είμαστε στο 80% του δικτύου στο παρατρόχιο υλικό και μέχρι το τέλος Ιουλίου θα έχει εγκατασταθεί στο σύνολο των συρμών που κυκλοφορούν στο Αθήνα - Θεσσαλονίκη το ETCS επί συρμού. Γιατί; Γιατί μόνο αν υπάρχει ταυτόχρονα παρατρόχιο υλικό -οι λεγόμενοι ραδιοφάροι- οι οποίοι επικοινωνούν με το επιτρόχιο υλικό, οι ραδιοφάροι του συρμού και όταν περνά ένας συρμός πάνω από το παρατρόχιο υλικό τότε μόνο μπορεί να δώσει σήμα για τη θέση του, για την ταχύτητά του, για μια σειρά από δεδομένα, για τη σήμανση, ώστε να υπάρξει αυτόματη πέδηση σε περίπτωση που παραβιαστεί κάποιος κανόνας.

Αυτό, λοιπόν, το υλικό θα έχει εγκατασταθεί -όπως είπα- στο σύνολο των συρμών που κυκλοφορούν στο Αθήνα -Θεσσαλονίκη μέχρι τέλος αυτού του Ιουλίου, δηλαδή δύο μήνες πριν την τυπική ολοκλήρωση της σύμβασης και από τον Αύγουστο και τον Σεπτέμβριο ξεκινούν κανονικά οι εκπαιδεύσεις των μηχανοδηγών για να μπορούν να χρησιμοποιούν αυτό το σύστημα, όπως έχουν ζητήσει και καλά κάνουν και το ζητούν επισταμένα.

Επίσης, στο υπολειπόμενο τμήμα γραμμής το οποίο καταστράφηκε πλήρως από τη σφοδρότατη κακοκαιρία «Ντάνιελ», θα έχει εγκατασταθεί ολοκαίνουργιο σύστημα το οποίο καταστράφηκε από τη σύμβαση 717 σε δώδεκα μήνες από σήμερα. Τρέχει κανονικά η σύμβαση, υλοποιείται, έχουν προχωρήσει οι εργασίες, είμαστε στο χρονοδιάγραμμα συνεπείς και σε δώδεκα μήνες από σήμερα θα κάνουμε ό,τι περνά από το χέρι μας για να παραδοθεί, ώστε το φθινόπωρο του 2026 ολόκληρη η γραμμή Αθήνα - Θεσσαλονίκη να έχει τα συστήματα τα οποία ποτέ μέχρι τώρα αυτά τα είκοσι πέντε χρόνια δεν εγκαταστάθηκαν και δεν λειτούργησαν στο σύνολό τους.

GSMR. Ειπώθηκε -ίσως από άγνοια- ότι αν το GSMR είχε χρησιμοποιηθεί το βράδυ των Τεμπών, θα είχε αποφευχθεί η τραγωδία. Αυτό ίσως το λέει κάποιος ο οποίος δεν γνωρίζει πώς λειτουργεί. Διότι το GSMR, δηλαδή η τεχνολογία GSM railway, ένα κλειστό δίκτυο ενδοεπικοινωνίας, πώς λειτουργεί; Με κλήσεις από σταθμάρχη σε μηχανοδηγό, από μηχανοδηγό σε μηχανοδηγό και δίνεται και η δυνατότητα μιας ομαδικής κλήσης.

Το σύστημα το οποίο ήταν σε λειτουργία το μοιραίο βράδυ ήταν το VHF στο οποίο ούτως ή άλλως ακούν πολύ περισσότεροι από δύο. Το πρόβλημα δυστυχώς το μοιραίο βράδυ των Τεμπών είναι ότι οι κατάλληλες αναγγελίες δεν έγιναν ποτέ ούτε από το VHF ούτε από κανένα άλλο σύστημα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: Άραγε γιατί;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Δεν το ξέρετε το θέμα. Δεν το ξέρετε καλά.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: Δεν το ξέρετε εσείς.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Το έχω ψάξει το θέμα, με ενδιαφέρει πώς δύο τρένα ήταν για δεκατρία λεπτά στην ίδια γραμμή και κανένας δεν τα έβλεπε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: Για πέστε μας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Γι' αυτό και φέρνουμε το νομοσχέδιο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κύριε Υπουργέ, μην απαντάτε σε διακοπές. Σας παρακαλώ θερμά.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Άρα, το GSM-R δεν παίζει δυστυχώς κάποιον ρόλο σε αυτό. Παρακαλώ να επανεξετάσετε τη θέση σας.

Παρ' όλα αυτά, η εγκατάστασή του προχωρά σε μια παλιά σύμβαση, η οποία δυστυχώς και αυτή έχει καθυστερήσει. Μέχρι τέλος Ιουλίου, λοιπόν, θα έχει γίνει η πλήρης εγκατάσταση των συστημάτων επί συρμού. Παρατροχίως αυτά έχουν γίνει στο 78% της γραμμής και μένει το κομμάτι Τιθορέα έως Δομοκός που πρέπει επίσης να προκηρυχθεί διαγωνισμός.

Αυτό σημαίνει ότι τον Αύγουστο επίσης οι μηχανοδηγοί και οι σταθμάρχες θα πρέπει να συνεχίσουν τις εκπαίδευσή τους. Είναι μια διήμερη εκπαίδευση, η οποία πρέπει να προχωρήσει πάρα πολύ γρήγορα και έχουν λάβει σχετικές εντολές όλοι οι εμπλεκόμενοι.

Προχωρώ, κύριε Πρόεδρε, στην κριτική που ασκήθηκε για τις συστάσεις του ΕΟΔΑΣΑΑΜ. Είπατε πολλοί, παρότι απάντησα στις επιτροπές, ότι από τις συστάσεις του ΕΟΔΑΣΑΑΜ καμία σύσταση δεν εφαρμόζει, λέει, το νομοσχέδιο. Δεν ισχύει, είναι άδικη αυτή η κριτική σας. Και πολύ συνοπτικά, διότι προφανώς έχουμε και άλλα να πούμε, θα σας πω τα εξής. Από την πρώτη σύσταση, η οποία προχωρά μάλλον ταυτόχρονα με το action plan που έχει ρώτησε ο κ. Μεϊκόπουλος και με την ψήφιση του νομοσχεδίου,

πολλά από αυτά τα οποία απαιτεί το action plan συμπληρώνονται. Άρα, λοιπόν, τέλος Ιουλίου θα σταλεί το progress report, η αναφορά προόδου στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, για να μπορέσουμε να δείξουμε την πρόοδο. Σε σχέση με τις συστάσεις, λοιπόν, οι οποίες είναι συμφωνημένες, συγκεκριμένα: στα άρθρα 3 ως 7, 10 έως 14, 19 έως 28 και 29 έως 44, όλα αυτά τα άρθρα συμπληρώνουν, ανταποκρίνονται στην πρώτη σύσταση του πορίσματος του ΕΟΔΑΣΑΑΜ. Για συστάσεις 2 έως 7 αναφορικά με τη λειτουργία του ΟΣΕ, η πρώτη σύσταση αφορά το Υπουργείο. Οι συστάσεις 2 έως 7 που αφορούν τον ΟΣΕ, εμπεριέχονται οι διατάξεις, εμπεριέχονται ρυθμίσεις οι οποίες ανταποκρίνονται σε αυτές τις συστάσεις στα άρθρα 3 έως 8 και 10 έως 14. Για συστάσεις που αφορούν σιδηροδρομική επιχείρηση σχετικές διατάξεις στα άρθρα 6 έως 8 και 10 έως 11. Για τη ΡΑΣ αντίστοιχα τα άρθρα 6, 14, 20 και 21 και το άρθρο 45 για την πολιτική προστασία η οποία πρέπει να συντάξει το ενιαίο σχέδιο αντιμετώπισης με σαφείς ρόλους.

Μας κατηγορήσατε επίσης ότι βάζουμε στη ΡΑΣ όλη την ευθύνη. Ψευδές. Η ΡΑΣ μέχρι στιγμής έχει πολύ περισσότερη ευθύνη από αυτήν την οποία περιγράφει η Οδηγία, από αυτήν που της αναλογεί και από αυτήν που αυτό το νομοσχέδιο έρχεται και ρυθμίζει κατανέμοντας σαφείς ρόλους στο Υπουργείο, στον διαχειριστή υποδομής, στη σιδηροδρομική επιχείρηση και προφανώς και στη ΡΑΣ.

Πάμε να δούμε, λοιπόν, τι λέει το νομοσχέδιο, το οποίο προφανώς όποιος το έχει διαβάσει δεν θα έκανε αυτήν την κριτική. Η ΡΑΣ έχει την ευθύνη για την αδειοδότηση πιστοποίησης και ελέγχου στη λειτουργία του σιδηροδρόμου. Άρα, λοιπόν, μαζί με το σώμα επιθεωρητών σιδηροδρόμου και μαζί με το προσωπικό τους το οποίο με αυτό το νομοσχέδιο και με διατάξεις περί ευέλικτων προσλήψεων που εσείς καταψηφίζετε, θα μπορεί να τους κάνει πιο αποτελεσματικά, αδειοδοτεί, πιστοποιεί, ελέγχει, επανελέγχει και όπου βρίσκει σφάλμα μπορεί να ανακαλεί την άδεια λειτουργίας. Αυτή είναι η ευθύνη της ΡΑΣ. Άρα, λοιπόν, σε περίπτωση ενός άλλου -χτύπα ξύλο- δυστυχήματος, τι θα έκανε η ΡΑΣ; Θα έπρεπε να ελέγξει αν οι πιστοποιήσεις που έχει δώσει, αν οι έλεγχοι που έχει κάνει όντως ανταποκρίνονταν στην πραγματικότητα. Και της δίνουμε μία πρόσβαση απρόσκοπτη μέσω του railway.gov.gr να μην κάνει μόνο δειγματοληπτικούς ελέγχους αλλά να παίρνει καθημερινά ωριαία στοιχεία, κάθε ώρα λειτουργίας σιδηροδρόμου, για το ποιος κάνει καλά τη δουλειά του και ποιος όχι, για το ποια έργα μέσω του ψηφιακού μητρώου δεδομένων σιδηροδρόμων έχουν προχωρήσει και με τι καθυστέρηση, ποια έργα έχουν πρόβλημα, ποιες γραμμές χρειάζονται ανάταξη. Όλα αυτά θα μπορεί να τα ελέγχει η ΡΑΣ όχι δειγματοληπτικά και με έγγραφες αναφορές, αλλά στην πραγματικότητα, κάτι το οποίο ουδέποτε έχει γίνει.

Είναι ξεκάθαρο επίσης από το νομοσχέδιο ότι ο διαχειριστής υποδομής δηλαδή ο ΟΣΕ έχει επίσης μεγάλη ευθύνη αν δεν πράξει όσα είναι απαραίτητα για τη συντήρηση υποδομής για τους σταθμάρχες και για το λοιπό προσωπικό που απασχολεί, δηλαδή φύλακες ισόπεδων διαβάσεων είτε είναι δημόσιοι υπάλληλοι είτε είναι υπάλληλοι ιδιωτικών εταιρειών, για τους κλειδούχους, για όλους τους υπαλλήλους που απασχολεί. Ο ΟΣΕ έχει την ευθύνη. Δεν την έχει άλλος. Δεν υπάρχει μπαλάκι ευθυνών εδώ. Η Hellenic Train και κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση, επίσης περιγράφει το νομοσχέδιο ότι έχει ακέραια την ευθύνη για τους μηχανοδηγούς της. Άρα, λοιπόν, για παραβιάσεις του γενικού κανονισμού κίνησης που γίνεται από μηχανοδηγούς, για οποιεσδήποτε άλλες παραβάσεις και για τη συντήρηση του δικού της τροχαίου υλικού, δηλαδή τα τρένα που ανήκουν στη δική της κυριότητα, ναι, εκείνη έχει την απόλυτη ευθύνη. Και αυτό είναι που περιγράφω στο νομοσχέδιο. Και προφανώς, το Υπουργείο και εγώ προσωπικά.

Ξέρετε, αν δεν μου άρεσε η ευθύνη αν δεν ήμουν έτοιμος να αναλάβω την ευθύνη, δεν θα ήμουν σε αυτήν τη θέση. Θα έλεγα, πάω σπίτι μου, δεν την αναλαμβάνω την ευθύνη. Προφανώς και αναγνωρίζω και έχω απόλυτη επίγνωση ότι και εγώ και όλο το Υπουργείο έχουμε ευθύνη γι' αυτά που θα συμβούν στο σιδηρόδρομο. Το λέω με ενσυναίσθηση και το λέω έχοντας πάντα στο μυαλό μου τους συγγενείς των θυμάτων. Το λέω έχοντας πάντα στο μυαλό μου ότι κάτι τέτοιο δεν θέλουμε ποτέ ξανά να συμβεί, ότι πρέπει όλοι μαζί να κάνουμε τα πάντα για να μην ξανασυμβεί ποτέ μια τέτοια τραγωδία.

Αυτό, λοιπόν, σημαίνει ότι, όπως σωστά είπατε, για όλες τις κανονιστικές πράξεις, τις ρυθμιστικές πράξεις, υπουργικές αποφάσεις που ασκούν εποπτεία και διοίκηση στους φορείς, ναι προφανώς το Υπουργείο έχει την ευθύνη. Αυτό λέει το νομοσχέδιο. Και προσθέτει και κάτι ακόμη. Λέει όπως ενσωματώνουμε την Οδηγία, ότι αν δεν εξασφαλίσει το Υπουργείο την απαραίτητη χρηματοδότηση ή δεν σχεδιάσει μακροπροθέσμως αυτά τα οποία πρέπει να συμβούν ως επενδύσεις στον σιδηρόδρομο για να υπάρχει ασφάλεια, ναι και εκεί έχει την ευθύνη το Υπουργείο.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΜΕΪΚΟΠΟΥΛΟΣ: Άρα, δεν ασκείτε μόνο διοικητική εποπτεία.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Φυσικά! Το λέει το νομοσχέδιο κατ' αρχάς.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΜΕΪΚΟΠΟΥΛΟΣ: Το δέχεστε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ναι, κύριε Μεϊκόπουλε. Το λέει το νομοσχέδιο για πρώτη φορά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κύριε Υπουργέ, σας παρακαλώ, συνεχίστε την τοποθέτησή σας επί της ομιλίας σας.

Κύριε Υπουργέ, σας παρακαλώ θερμά.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Και άρα, αναγνωρίστε...

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΜΕΪΚΟΠΟΥΛΟΣ: Άρα, ο προκάτοχός σας... Μισό λεπτό, κύριε Πρόεδρε, είναι σημαντικό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κύριε Μεϊκόπουλε! Μη διακόπτετε. Θα τα πει ο Υπουργός.

Συνεχίστε, κύριε Υπουργέ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Δεν έχω πρόβλημα. Ας πει αυτό που θέλει να πει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Όχι, συνεχίστε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Εγώ σας περιέγραψα κανονιστικά, ρυθμιστικά, νομοθετικά και προϋπολογιστικά ποια είναι η ευθύνη μας. Αυτή είναι η ευθύνη μας.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΜΕΪΚΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν απορρέει μόνο από αυτήν τη νομοθεσία. Προϋπήρχε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Από την ενσωμάτωση της Οδηγίας.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΜΕΪΚΟΠΟΥΛΟΣ: Άρα, ο κ. Καραμανλής δεν έχει μόνο...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Όχι, από αυτήν τη νομοθεσία.

Μα, η Οδηγία που ενσωματώνεται τώρα έρχεται και αποτυπώνεται σε αυτόν τον νόμο. Το άρθρο 4 της Οδηγίας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Συνεχίστε, κύριε Υπουργέ, και παρακαλώ θερμά επί της ομιλία σας.

Ο καθένας μπορεί να ρωτάει. Λοιπόν εδώ τώρα είστε στο τελικό στάδιο.

Σας παρακαλώ θερμά.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Αυτό που σας εξηγώ, κύριε Μεϊκόπουλε, είναι ότι δεν μπορείτε να μας εγκαλείτε και για τη μη ενσωμάτωση της Οδηγίας και για το γεγονός ότι ερχόμαστε εδώ και διορθώνουμε κάτι που ήταν λάθος. Δεν γίνεται και τα δύο. Αποφασίστε.

Επόμενο θέμα. Στοιχεία για την σύμβαση του δημοσίου με την Hellenic Train. Υπενθυμίζω -γιατί άκουσα διάφορα από τους νυν και πρώην Βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ που μας εγκαλούν εμάς για ιδιωτικοποίηση- ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ιδιωτικοποιήθηκε με δική σας απόφαση. Αφήστε τώρα τα ασφυκτικά πλαίσια και το μας ανάγκασαν και εμείς δεν θέλαμε. Αφήστε τα, λοιπόν. Το κάνατε. Πάρτε την ευθύνη των πράξεων σας. Εν πάση περιπτώσει, η σύμβαση αυτή προβλέπει αποζημιώσεις για εκτελεσθέντα δρομολόγια. Άρα, λοιπόν, όποιος δεν θέλει να ψηφίσει τη διάταξη αυτή στο άρθρο 47, ουσιαστικά λέει όχι στη σιδηροδρομική σύνδεση των άγονων περιοχών. Δηλαδή δρομολόγια και τρένα, τα οποία μπορεί να πηγαίνουν ακόμη και με έναν επιβάτη, έναν ηλικιωμένο

ενός χωριού μακρινού, σε κάποιο σημείο της Ελλάδας.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: Με το λεωφορείο;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Εμείς έχουμε υποχρέωση να το αποζημιώνουμε. Εκεί που πηγαίνει.

(Θόρυβος στην Αίθουσα)

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Δεν πηγαίνει.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Η δημόσια σύμβαση προβλέπει ότι αποζημιώνονται εκτελεσθέντα δρομολόγια. Και από την πλατφόρμα την οποία δημιουργούμε και την οποία δεν ψηφίζετε, τι φέρνουμε κύριοι συνάδελφοι; Φέρνουμε ένα διαφανές σύστημα στο οποίο δεν θα επιτρέπουμε σε καμία Hellenic Train, όπως επιτρέπατε εσείς, να φέρνει δρομολόγια σε χαρτί και να ισχυρίζεται ότι έχει εκτελέσει δρομολόγια.

Μία από τις λειτουργίες αυτού του συστήματος γεωεντοπισμού -που τόσο πολύ έχετε ειρωνευτεί και τόσο πολύ θέλετε να μην εφαρμοστεί και να μην αλλάξει τίποτα στο σιδηρόδρομο να μείνουν τα πράγματα όπως ήταν, αυτό θέλετε- είναι ότι θα δίνει με διαφάνεια και με απόλυτη ακρίβεια τα δρομολόγια, που έχουν εκτελεστεί και με ποιον τρόπο. Άρα, λοιπόν, κανείς δεν μπορεί να κοροϊδέψει.

(Θόρυβος στην Αίθουσα)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Σας παρακαλώ!

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Αν θέλετε, λοιπόν, να εκτελούνται δρομολόγια σε άγονες περιοχές, σε χωριά και μικρές πόλεις της Ελλάδος όπου υπάρχει σιδηρόδρομος και όπου θα υπάρχει σιδηρόδρομος, οφείλετε να ψηφίσετε αυτήν τη διάταξη.

Έρχομαι τώρα στο υπόμνημα το οποίο υπέβαλε -και τον ευχαριστώ γι' αυτό- συγγενής θύματος, ο κ. Ψαρόπουλος, ο οποίος συμμετείχε και στη διαδικασία ακρόασης φορέων. Και στο υπόμνημα το οποίο υπογράφουν και κάποιοι επιστήμονες λέει κάτι το οποίο είναι πάρα πολύ σωστό. Λέει ότι η αξιολόγηση έτσι όπως γίνεται μέχρι στιγμής, έτσι όπως γινόταν τόσα χρόνια, δεν έχει κανένα νόημα.

Γιατί; Πρώτον, διότι δεν βασίζεται σε πρακτικές ασκήσεις. Δεν βασίζεται σε πρακτικής φύσης δοκιμασίες. Βασίζεται μόνο στη θεωρία. Δεν υπάρχει κανένα σύστημα για να μπορέσει να εξασφαλιστεί ότι ένας κατάλληλος άνθρωπος δεν πρέπει να είναι σε ένα καθήκον ασφαλείας. Δεν πρέπει να είναι στην πρώτη γραμμή ο σταθμάρχης ως μηχανοδηγός ή οτιδήποτε αν δεν πληροί τα κριτήρια και πρέπει να απομακρύνεται. Και σωστά λέει το υπόμνημα το οποίο υπέβαλε, ότι πρέπει να έχουμε αυστηρή αξιολόγηση και αυτό δεν το ψηφίζετε.

Και όχι μόνο δεν το ψηφίζετε. Αλλά ενώ όλοι λέτε στα λόγια «είμαστε υπέρ της επανεκπαίδευσης», δεν ψηφίζετε τη ρύθμιση για τους προσομοιωτές και το κέντρο εκπαίδευσης το οποίο αναβαθμίζουμε. Ενώ λέτε όλοι ότι είστε υπέρ της αξιολόγησης, όλα αυτά τα οποία καταλήγουν στο αποτέλεσμα της αξιολόγησης, δηλαδή οι καλοί πρέπει να συνεχίζουν και να ανταμείβονται και οι ακατάλληλοι να απομακρύνονται και αυτοί οι οποίοι είναι επικίνδυνοι να απολύονται, έρχεστε και λέτε όχι για να χαϊδέψετε τα γνωστά ακροατήρια.

Αγαπητέ συνάδελφε του ΠΑΣΟΚ, επειδή μας κάνατε και κριτική για τα λεωφορεία σήμερα, το περιστατικό το είδατε προχθές που ένας οδηγός, δημόσιος υπάλληλος, πήγε να σκοτώσει συνάδελφό του παίρνοντας ένα λεωφορείο της ΟΣΥ στο αμαξοστάσιο; Το πήρατε χαμπάρι; Ένας οδηγός λεωφορείου πήρε το λεωφορείο του Ελληνικού Δημοσίου και πήγε να πατήσει, πατώντας γκάζι, συνάδελφό του ως δολοφόνος δηλαδή. Γι' αυτόν εδώ τον άνθρωπο ξέρετε τι ισχυρίστηκε το ΠΑΣΟΚ και η συνδικαλιστική του παράταξη;

Εδώ έχω, κύριε Λαζαρίδη, κύριε Κοινοβουλευτικέ Εκπρόσωπε, μία επιστολή της ΠΑΣΚΕ, της συνδικαλιστικής οργάνωσης του ΠΑΣΟΚ, η οποία λέει «απαράδεκτη απόλυση». Απολύθηκε ο άνθρωπος αυτός, ο επικίνδυνος άνθρωπος, που πήγε να πατήσει το συνάδελφό του με το λεωφορείο. Απολύθηκε. Και η ΠΑΣΚΕ, το ΠΑΣΟΚ δηλαδή, λέει ότι κακώς απολύθηκε. Αυτά –λέει- είναι διωγμοί και είναι επικίνδυνες πρακτικές. Και καμία πράξη βίας –λέει- δεν μπορεί να δικαιολογήσει τη σκοτεινή μεθοδολογία της διοίκησης, η οποία αποφάσισε μονομερώς καταχρηστικά απόλυση εργαζομένου. «Θα αντιδράσουμε, θα κάνουμε αγώνα» και τα γνωστά, το γνωστό χάιδεμα. Δεν θέλετε να αλλάξει τίποτα. Ξέρετε γιατί;

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (ΤΑΣΟΣ) ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ: Θέλετε να σας πω τώρα; Αυτός είναι ο τρόπος του μονόλογου.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κάνετε μονόλογο όλη μέρα, κύριε Νικολαΐδη.

Καταψηφίζετε σήμερα τη διάταξη που λέει ότι αν ένας σταθμάρχης ξαναβάλει τρένο στην απέναντι γραμμή, πρέπει να απολυθεί.

(Θόρυβος στην Αίθουσα)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Μη διακόπτετε!

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Και εσείς λέτε –και είναι ακατανόητο πραγματικά- ότι αν ένας μηχανοδηγός κάνει ένα...

(Θόρυβος στην Αίθουσα)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κύριε Νικολαΐδη, μη διακόπτετε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Δεν θέλετε να αλλάξει τίποτα, τίποτα. Είστε μόνο θεωρία, λόγια και καμία αλλαγή.

(Θόρυβος στην Αίθουσα)

Οι άνθρωποι οι οποίοι καθημερινά πηγαίνουν στη δουλειά τους και κάνουν με ενσυναίσθηση και φιλότιμο και επαγγελματισμό το καθήκον τους, αδικούνται από τις συμπεριφορές την ανευθυνότητα και τη χαλαρότητα που ακούσαμε σε κάποιους διαλόγους που βγήκαν και δημοσιεύτηκαν. Και εσείς, οι διάλογοι της χαλαρότητας, που μέσω του GSMR θέλει ο καθένας να λέει τι μαγειρεύει η γυναίκα στο σπίτι, θέλετε να τους χαϊδέψετε. Αυτό θέλετε.

(Θόρυβος και διαμαρτυρίες στην Αίθουσα)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κύριε Υπουργέ, συνεχίστε επί του νομοσχεδίου. Μην προκαλείτε διακοπές.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Εμείς τι θέλουμε; Και αυτή είναι η διαφορά μας βέβαια. Εμείς θέλουμε οι άξιοι να επιβραβεύονται, οι ικανοί επαγγελματίες που έχουν φιλότιμο και αγαπούν τη δουλειά τους να ξεχωρίζουν απ' αυτούς οι οποίοι δεν καταλαβαίνουν και διαχειρίζονται ανθρώπινες ζωές. Αυτή είναι η διαφορά μας, κύριε Νικολαΐδη.

Το καταθέτω στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό ο Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Κωνσταντίνος Κυρανάκης, καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

(Θόρυβος και διαμαρτυρίες στην Αίθουσα)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Συνεχίστε και ολοκληρώστε, κύριε Υπουργέ, επί του σχεδίου νόμου.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Τι άλλο δεν ψηφίζετε; Το άρθρο 46, το οποίο όπως είχα δεσμευτεί στους συγγενείς των θυμάτων του κυλικείου, οι οποίοι με ένα κενό νόμου για το οποίο έχουμε όλοι ευθύνη και εσείς και εμείς, έμειναν στον αέρα οι οικογένειές τους. Διότι δεν μπορούσαν να αποζημιωθούν ούτε ως επιβάτες ούτε ως εργαζόμενοι, διότι δεν ήταν εργαζόμενοι της επιβατικής σιδηροδρομικής επιχείρησης. Δεν ήταν επιβάτες. Ήταν εργαζόμενοι ενός τρίτου. Δεν ήταν επιβάτες. Ήταν εργαζόμενοι.

Εγώ δεσμεύτηκα, λοιπόν, ότι αν μέχρι τη διορία που είχαμε θέσει, δεν βρουν μια λύση μεταξύ τους οι δύο εταιρείες, θα φέρουμε διάταξη που θα υποχρεώνει την Hellenic Train να αποζημιώσει. Τη φέρνουμε στο άρθρο 46 και σας παρακαλώ να την ψηφίσετε όλοι. Διότι ακούστηκε από διάφορα κόμματα στις επιτροπές και σήμερα ότι αυτή η διάταξη αφορά τη δήθεν εξαίρεση από τα δικαιώματα των επιβατών που ισχύουν σε όλη την Ευρώπη, ψευδώς.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κύριε Υπουργέ, ολοκληρώστε. Κοιτάξτε και το χρονόμετρο, σας παρακαλώ, και ολοκληρώστε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Έρχομαι τώρα στο σύστημα γεωεντοπισμού. Από την πρώτη στιγμή που ανέλαβα τα καθήκοντά μου στις 15 Μαρτίου το πρώτο και βασικό που με απασχολούσε και με απασχολεί και είναι το κυρίαρχο θέμα ασφάλειας και το κυρίαρχο το οποίο νομίζω έχει ολόκληρη κοινωνία στο σύνολό της και πάνω απ' όλα οι γονείς των θυμάτων, είναι να μην ξανασυγκρουστούν ποτέ δύο τρένα στην ίδια γραμμή.

Άρα, λοιπόν, όλα όσα καινούργια φέρνουμε και όχι μόνο καινούργια όλα τα μέτρα τα οποία φέρνουμε, αυτός είναι ο κυρίαρχος στόχος που θέλω να πετύχουμε. Κατηγορήστε με όσο θέλετε. Αλλά αυτό το σύστημα, το οποίο τέλη Ιουλίου παρουσιάζεται -συνεπής στο χρονοδιάγραμμα το οποίο είχα θέσει για τους τρεις μήνες, μέχρι 30 Ιουλίου θα έχει παρουσιαστεί και έχει εκτελέσει ήδη πολλά δοκιμαστικά δρομολόγια για να δούμε την αθεκτικότητά του και την πραγματική του λειτουργία- τι μας προσφέρει για πρώτη φορά; Μας προσφέρει τρένα τα οποία δεν θα πηγαίνουν στα τυφλά. Και μας προσφέρει αυτή τη δυνατότητα όχι μόνο στο δίκτυο που έχουμε ETCS ή θα έχουμε ETCS, αλλά σε ολόκληρο το δίκτυο της Ελλάδας και στη διπλή γραμμή και στη μονή γραμμή. Και το προσφέρει όχι μόνο για τους συρμούς που έχουν επιτρόχιο ETCS. Το προσφέρει και για τα οχήματα τα καταγραφικά.

Με ρωτήσατε, κύριε Νικολαΐδη, εάν υπάρχει καταγραφικό μηχάνημα, ναι υπάρχει, λειτουργεί και θα αναβαθμιστεί.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (ΤΑΣΟΣ) ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ: Σας έκανα και άλλες ερωτήσεις.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Απαντάω ό,τι προλαβαίνω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κύριε Νικολαΐδη, σας παρακαλώ θερμά μη μιλάτε και μη διακόπτετε!

Κύριε Υπουργέ, παρακαλώ ολοκληρώστε. Και όταν λέω ολοκληρώστε, εννοώ ολοκληρώστε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Θα ολοκληρώσω όταν τελειώσει η ομιλία μου, κύριε Πρόεδρε.

Δεν δέχομαι να υπάρχει ανοχή για συγκεκριμένα μέλη του Κοινοβουλίου, αλλά Υπουργός ο οποίος καταθέτει το νομοσχέδιο και πρέπει να απαντήσει σε ερωτήματα που τέθηκαν επί δώδεκα ώρες να μην έχει τον τρόπο και τη δυνατότητα να απαντήσει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Γιατί, έχετε παράπονο, κύριε Υπουργέ; Δεν σας έχει δοθεί ο λόγος επανειλημμένως για απαντήσεις;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Δεν το δέχομαι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Και δεύτερον, κοιτάξτε, κάπου υπάρχουν κανονισμοί εδώ. Δεν λειτουργούμε αυθαίρετα. Σας παρακαλώ θερμά, λοιπόν.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Σας παρακαλώ εγώ.

Άρα, όλα τα οχήματα, όλες οι κινητήριες μονάδες, κάθε τι το οποίο έχει κυκλοφορία στον σιδηρόδρομο θα μπορούμε να το βλέπουμε με αυτό ακριβώς το σύστημα, για να μπορούμε με αυτόματες ειδοποιήσεις σε όλους τους εμπλεκόμενους στο Ενιαίο Κέντρο Εποπτείας -και όχι μόνο- σε σταθμαρχεία, τοπικά κέντρα τηλεδιοίκησης, μηχανοδηγούς, προϊστάμενοι αμαξοστοιχίας, να μπορούν να στέλνονται αυτόματες ειδοποιήσεις εγκαίρως για να μη λειτουργούμε διαπιστωτικά, αλλά επιτέλους για πρώτη φορά να προλαμβάνουμε καταστάσεις.

Να μην ξαναϋπάρξουν ποτέ δύο τραίνα τα οποία πηγαίνουν σε αντίθετες πορείες στην ίδια γραμμή και να μην τα βλέπει κανείς, όπως έγινε στα Τέμπη. Γιατί αυτός είναι ο λόγος που και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και ο ERA και ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ και η ελληνική δικαιοσύνη και όλοι όσοι έχουν διερευνήσει αυτήν την τραγωδία έχουν καταλήξει ότι είναι η αιτία.

Ρωτήσατε, κύριε συνάδελφε, πώς θα έχει αδιάκοπη σύνδεση στο διαδίκτυο. Σας το έχω απαντήσει στην επιτροπή, το αναφέρω και στην Ολομέλεια. Δεν λειτουργεί μέσω δικτύου κινητής. Υπάρχει δυνατότητα πλέον δορυφορικής σύνδεσης.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΜΕΪΚΟΠΟΥΛΟΣ: Άρα, κεραίες σε όλα τα τραίνα.

Πόσο κοστίζουν;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ακριβώς. Ειδικού τύπου. Στις 30 Ιουλίου θα τα παρουσιάσουμε όλα.

Πράγματα τα οποία έπρεπε να βλέπουμε εδώ και εικοσιπέντε χρόνια θα τα βλέπουμε τώρα μέσα σε λίγους μήνες. Εσείς πάλι αν δεν το θέλετε, πετάξτε το.

Ο ERA πιστοποιεί συστήματα κυκλοφορίας, κύριε Μεϊκόπουλε. Καταλάβετε τη διαφορά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Μη διακόπτετε, για να μπορέσουμε να ολοκληρώσουμε.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΜΕΪΚΟΠΟΥΛΟΣ: Τώρα επιμένετε σε αυτό;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Επιμένω, ναι. Επιμένω, διότι ο ERA μας έχει πει, κύριε Μεϊκόπουλε, και σε εσάς και σε εμάς, ότι 15% του δικτύου στον σιδηρόδρομο τον ευρωπαϊκό έχει RTMS. Σε όλο το υπόλοιπο δίκτυο, λοιπόν, δεν υπάρχει RTMS. Δεν λειτουργούν τα τρένα εκεί; Λειτουργούν.

Εμείς, λοιπόν, εδώ είτε θέλει ο ERA είτε δεν θέλει, θα έχουμε και δύο μηχανοδηγούς, θα βάλουμε και εθνικούς κανόνες, θα βάλουμε και ένα σύστημα γεωεντοπισμού ως επιπλέον δικλίδα. Άρα, λοιπόν, δεν θα περιμένουμε να κάνουμε, όπως εσείς τώρα, το καλό παιδί σε κάποιους τεχνοκράτες των Βρυξελλών και να πούμε αν γίνει ένα νέο δυστύχημα: «Α! Είχαμε κάνει ότι μας έλεγε η Ευρώπη, άρα, είμαστε σωστοί». Όχι. Να δούμε τι θα κάνουμε εμείς.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΜΕΪΚΟΠΟΥΛΟΣ: Είστε σίγουρα στη Νέα Δημοκρατία; Γιατί δεν πάτε στο ΚΚΕ;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ναι, σε αυτό συμφωνούμε με το ΚΚΕ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κύριε Υπουργέ, σας παρακάλεσα θερμά μην κάνετε συζήτηση.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΜΕΪΚΟΠΟΥΛΟΣ: ...(Δεν ακούστηκε)

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Το ΚΚΕ καλά σας λέει. Όταν το ζήτησαν οι μηχανοδηγοί να υπάρχουν δύο σε κάθε αμαξοστοιχία... (Δεν ακούστηκε).

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κύριε Μεϊκόπουλε, σας παρακαλώ!

Κύριε Υπουργέ, ακούστε το Προεδρείο. Εάν θέλετε να ολοκληρώσετε, ολοκληρώστε. Εάν θέλετε να κάνετε διάλογο, μετά. Σας παρακαλώ θερμά δηλαδή.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: ...(Δεν ακούστηκε).

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Θα κάνουμε αυτό το οποίο χρειάζεται για τη χώρα μας, κύριε Βρεττέ. Θα κάνουμε αυτό που χρειάζεται τώρα, όχι αύριο. Τώρα θα το κάνουμε. Δεν θα περιμένουμε να έρθει μια αναφορά και μια γραφειοκρατική διαδικασία από κάποιον που κάθεται στις Βρυξέλλες, για να ξέρουμε, να αισθανόμαστε σίγουροι ότι δεν ξανασυγκρουστούν δύο τρένα στην ίδια γραμμή. Θα κάνουμε ό,τι χρειάζεται.

Ταυτόχρονα περνώ στα μέτρα τα οποία αφορούν την αναδιοργάνωση της νέας εταιρείας, του νέου ΟΣΕ, την οποία επίσης κατακρίνατε. Με τις νέες ρυθμίσεις, λοιπόν, που ψηφίζονται σήμερα το βράδυ και ευχαριστώ πάρα πολύ τον εισηγητή μας, τον κ. Βασιλειάδη, που υπερασπίστηκε το νομοσχέδιο και τους συναδέλφους και εσάς, κύριε Βρεττάκο, έχουμε μια νέα δυνατότητα για Έλληνες του εξωτερικού οι οποίοι έχουν υπηρετήσει και υπηρετούν σήμερα σε ευρωπαϊκούς σιδηροδρόμους ή σιδηροδρόμους στην Ασία ή σε άλλες σύγχρονες χώρες, οι οποίοι θέλουν να επιστρέψουν στην πατρίδα μας. Για πρώτη φορά, θα έχουμε τη δυνατότητα να μπορέσουμε να τους αμείψουμε σωστά, ανταποκρινόμενοι στη δική τους διαδρομή και στις δικές τους επαγγελματικές ικανότητες και από σήμερα, για όλους όσους ενδιαφέρονται, λειτουργεί η πλατφόρμα Brain Gain.OSE.GR στην οποία μπορεί ο καθένας απ' αυτούς να δηλώσει την ειδικότητά του, τον τομέα ενδιαφέροντός του και εξειδίκευσής του και για τις οποίες θα προκηρυχθούν μεσαίων και υψηλών στελεχών. Τους χρειαζόμαστε να έρθουν στην πατρίδα. Να ξέρουν ότι το στοίχημά μας είναι να μπορέσουν να αλλάξουν τα πράγματα στον ΟΣΕ με

την τεχνογνωσία την οποία θα φέρουν. Προφανώς και η ξένη τεχνογνωσία από κάποιον ευρωπαϊκό σιδηρόδρομο είναι στα σχέδιά μας. Το θέλουμε, είναι το σωστό, αλλά θέλουμε και Έλληνες του εξωτερικού οι οποίοι θα βρουν αυτήν την αλλαγή, αυτήν τη νέα αρχή ως ευκαιρία, για να μπορέσουμε κάτι επιτέλους να αλλάξουμε σε έναν τόσο νοσηρό τομέα όπως είναι ο σιδηρόδρομος.

Μου έκανε, λοιπόν, εντύπωση ότι στην ομιλία σας, κύριε Μεϊκόπουλε, δεν είχατε ως κυρίαρχο στόχο να μην ξαναζήσουμε αυτήν την εφιαλτική πιθανότητα. Είχατε ως κυρίαρχο στόχο και μου κάνατε κριτική -καλά κάνατε, αλλά αφορά οικονομικό αντικείμενο και θα εξηγήσω γιατί- επειδή, λέει, δεν έχουμε κάνει αρκετά με αυτό το νομοσχέδιο για να αναπτύξουμε τις εμπορευματικές μεταφορές. Σωστά, αλλά αυτή είναι η προτεραιότητά σας; Δηλαδή εσείς από όλα όσα έχουν συμβεί στην ελληνική κοινωνία το βασικό το οποίο είχατε να πείτε σήμερα είναι: «Ψέγω την Κυβέρνηση, κατηγορώ τον Υπουργό, επειδή το νομοσχέδιο δεν προβλέπει αρκετά πράγματα και στις εμπορευματικές μεταφορές»;

Θα απαντήσω και σε αυτό, διότι προφανώς μετά τις πρώτες προτεραιότητες και τα πρώτα βήματα τα οποία θα κάνουμε με την ψήφιση του νομοσχεδίου το όραμα για τον ελληνικό σιδηρόδρομο είναι προφανώς η Ελλάδα να μπορέσει να διασυνδεθεί με την υπόλοιπη Ευρώπη μέσω της γεωστρατηγικής της θέσης. Προφανώς, σε αντίθεση με κάτι που ακούστηκε, τα λιμάνια Πειραιώς και Θεσσαλονίκης είναι ήδη διασυνδεδεμένα. Αυτό το οποίο λείπει είναι η χωρητικότητα του δικτύου.

Άρα, λοιπόν, με την ολοκλήρωση των ευρωπαϊκών συστημάτων το καλοκαίρι του 2026 σε όλο τον άξονα θα μπορέσουμε να αυξήσουμε, πέρα από το επίπεδο ασφάλειας, και τη χωρητικότητα του δικτύου. Αυτό σημαίνει ότι μπορούμε έως και πενταπλασιασμό να κάνουμε των τρένων που κυκλοφορούν ημερησίως στην ίδια γραμμή και αυτό πρέπει να αποτελεί ευκαιρία για ελληνικές επιχειρήσεις οι οποίες θέλουν να εξάγουν τα προϊόντα τους στην Ευρώπη και θα έχουν πλέον ένα πιο οικονομικό, πιο φθηνό, πιο προσβάσιμο τρόπο. Πρέπει να αποτελεί ένα κίνητρο για τα λιμάνια μας στον Πειραιά, στη Θεσσαλονίκη, που επεκτείνεται η χωρητικότητα και του λιμανιού, να μπορέσουμε να στείλουμε το μήνυμα και στη ναυτιλία μας ότι η Ελλάδα πλέον πρέπει να αποτελέσει εναλλακτική πύλη εισόδου προς την Κεντρική Ευρώπη.

Αυτό δεν είναι κάτι το οποίο το θέλει ολόκληρη η Ευρώπη, γιατί προφανώς εδώ μιλάμε για μια εναλλακτική σε μεγάλα ευρωπαϊκά λιμάνια. Άρα, μιλάμε για ανταγωνισμό. Άρα, είναι μια εθνική μάχη την οποία πρέπει να δώσουμε. Και άρα, λοιπόν, όποιος και αν είναι απέναντι και όποιος κι αν είναι στην Κυβέρνηση, οποιαδήποτε στιγμή, θα πρέπει αυτόν τον στόχο να τον υπηρετεί, διότι προφανώς το όραμά μας είναι να μπορούν οι ελληνικές επιχειρήσεις να εξάγουν πολύ περισσότερα στο εξωτερικό, μέσω του σιδηροδρόμου και προφανώς το όραμά μας είναι επιτέλους τα λιμάνια μας, η ναυτιλία μας, να μπορέσουν να αποτελέσουν μια πύλη για να ενισχύσουμε την οικονομία μας, να δημιουργήσουμε θέσεις εργασίας και να αναπτυχθούμε σε όλα αυτά τα επίπεδα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Και με αυτό κλείστε, κύριε Υπουργέ. Δεν έχετε άλλον χρόνο, σας παρακαλώ θερμά. Δεν γίνεται, δηλαδή.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Θα προσπεράσω κάποιες απαντήσεις τις οποίες δεν μου δίνεται η δυνατότητα να δώσω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Καταλήξτε με μία πρόταση.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Θα προσπεράσω όλα αυτά τα οποία όφειλα να απαντήσω, αλλά δεν μου δίνεται ο χρόνος να δώσω απαντήσεις.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Δεν του δίνετε χρόνο. Δώστε του τον χρόνο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Έχω μιλήσει λιγότερο από εσάς.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κύριε Υπουργέ, δεν έχει ξαναγίνει αυτό, για να σας το πω. Δεν ασκούμε σήμερα ούτε απαντάμε σε κοινοβουλευτικό έλεγχο. Ολοκληρώνουμε το νομοσχέδιο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Νομίζω, κύριε Πρόεδρε, για ένα σημαντικό θέμα όπως είναι η αναβάθμιση ασφάλειας του σιδηροδρόμου, πρέπει να απαντηθούν κάποια πράγματα τα οποία έχουν ως απορία κυρίως οι πολίτες, οι οποίοι μας παρακολουθούν.

Κλείνω, λοιπόν, λέγοντας ότι από την πρώτη μέρα που ανέλαβα μέχρι και σήμερα και έτσι θα συνεχίσω, στο μυαλό μου και στην καρδιά μου είναι πάντα οι γονείς και οι συγγενείς των παιδιών που έχασαν τη ζωή τους σε αυτό το τραγικό δυστύχημα, σε αυτήν την πολύ μεγάλη τραγωδία η οποία παραμένει ως ανοιχτή πληγή και θα παραμείνει για πολύ ακόμη καιρό.

Καθήκον όλων μας είναι παρά την κριτική, παρά τα εμπόδια, παρά τις ειρωνείες, παρά την καχυποψία την οποία, σας είπα και στην αρχή, τη θεωρώ δικαιολογημένη, να κάνουμε ό,τι χρειάζεται ώστε να μην ξαναζήσει ποτέ η πατρίδα μας μία τέτοια τραγωδία. Τους ζητάμε ένα μεγάλο συγγνώμη για όλα τα λάθη που έχουμε κάνει, για την ευθύνη μας την οποία έχουμε και αναγνωρίζουμε. Και τους ζητάμε μια συγγνώμη η οποία για να αποκτήσει περιεχόμενο θα πρέπει όλα αυτά τα οποία λέει το νομοσχέδιο και πολλά περισσότερα να γίνουν πράξη.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και της τροπολογίας του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Αναβάθμιση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων, αξιολόγηση προσωπικού σιδηροδρόμων, ενίσχυση εποπτείας σιδηροδρομικού δικτύου, οργανωτική ενίσχυση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών και της εταιρείας "Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μονοπρόσωπη Α.Ε." και άλλες διατάξεις».

Προχωρούμε στην ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων, της τροπολογίας και του συνόλου του σχεδίου νόμου και η ψήφισή τους θα γίνει χωριστά.

Σας επισημαίνω ότι η ψηφοφορία περιλαμβάνει την αρχή του νομοσχεδίου, πενήντα επτά άρθρα, μία τροπολογία, το ακροτελεύτιο άρθρο και το σύνολο.

(ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ)

Παρακαλούνται οι εισηγητές και οι ειδικοί αγορητές να καταθέσουν στο Προεδρείο τα έγγραφα με τις ψήφους τους, προκειμένου να συμπεριληφθούν στα επίσημα Πρακτικά της Βουλής.

(Τα προαναφερθέντα έγγραφα με τις ψήφους καταχωρίζονται στα Πρακτικά και έχουν ως εξής:

ΨΗΦΟΔΕΛΤΙΟ ΕΙΣΗΓΗΤΩΝ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Αναβάθμιση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων, αξιολόγηση προσωπικού σιδηροδρόμων, ενίσχυση εποπτείας σιδηροδρομικού δικτύου, οργανωτική ενίσχυση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών και της εταιρείας Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μονοπρόσωπη Α.Ε. και άλλες διατάξεις

	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΠΑΡΩΝ
Επί της Αρχής	√		
Άρθρο 1	√		
Άρθρο 2	√		
Άρθρο 3	√		
Άρθρο 4	√		
Άρθρο 5	√		
Άρθρο 6	√		
Άρθρο 7	√		
Άρθρο 8	√		
Άρθρο 9	√		
Άρθρο 10	√		
Άρθρο 11	√		
Άρθρο 12	√		
Άρθρο 13	√		
Άρθρο 14	√		
Άρθρο 15	√		
Άρθρο 16	√		
Άρθρο 17	√		
Άρθρο 18	√		
Άρθρο 19	√		
Άρθρο 20	√		
Άρθρο 21	√		
Άρθρο 22	√		
Άρθρο 23	√		
Άρθρο 24	√		
Άρθρο 25	√		
Άρθρο 26	√		
Άρθρο 27	√		
Άρθρο 28	√		
Άρθρο 29	√		
Άρθρο 30	√		
Άρθρο 31	√		
Άρθρο 32	√		
Άρθρο 33	√		
Άρθρο 34	√		

	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΠΑΡΩΝ
Άρθρο 35	√		
Άρθρο 36	√		
Άρθρο 37	√		
Άρθρο 38	√		
Άρθρο 39	√		
Άρθρο 40	√		
Άρθρο 41	√		
Άρθρο 42	√		
Άρθρο 43	√		
Άρθρο 44	√		
Άρθρο 45	√		
Άρθρο 46	√		
Άρθρο 47	√		
Άρθρο 48	√		
Άρθρο 49	√		
Άρθρο 50	√		
Άρθρο 51	√		
Άρθρο 52	√		
Άρθρο 53	√		
Άρθρο 54	√		
Άρθρο 55	√		
Άρθρο 56	√		
Άρθρο 57	√		
Υπ. Τροπ. 376/10	√		
Ακροτελεύτιο	√		
Επί του Συνόλου	√		

ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΟΜΑΔΑ: ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΥΠΟΓΡΑΦΗ:

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΒΟΥΛΕΥΤΗ: ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ

ΨΗΦΟΔΕΛΤΙΟ ΕΙΣΗΓΗΤΩΝ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Αναβάθμιση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων, αξιολόγηση προσωπικού σιδηροδρόμων, ενίσχυση εποπτείας σιδηροδρομικού δικτύου, οργανωτική ενίσχυση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών και της εταιρείας Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μονοπρόσωπη Α.Ε. και άλλες διατάξεις

	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΠΑΡΩΝ
Επί της Αρχής		X	
Άρθρο 1		X	
Άρθρο 2		X	
Άρθρο 3	X		
Άρθρο 4	X		
Άρθρο 5	X		
Άρθρο 6	X		
Άρθρο 7			X
Άρθρο 8	X		
Άρθρο 9		X	
Άρθρο 10		X	
Άρθρο 11		X	
Άρθρο 12		X	
Άρθρο 13	X		
Άρθρο 14	X		
Άρθρο 15	X		
Άρθρο 16		X	
Άρθρο 17			X
Άρθρο 18	X		
Άρθρο 19		X	
Άρθρο 20		X	
Άρθρο 21		X	
Άρθρο 22			X
Άρθρο 23			X
Άρθρο 24			X
Άρθρο 25	X	X	
Άρθρο 26		X	
Άρθρο 27			X
Άρθρο 28			X
Άρθρο 29		X	
Άρθρο 30		X	
Άρθρο 31		X	
Άρθρο 32		X	
Άρθρο 33		X	
Άρθρο 34		X	

	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΠΑΡΩΝ
Άρθρο 35		X	
Άρθρο 36		X	
Άρθρο 37		X	
Άρθρο 38		X	
Άρθρο 39		X	
Άρθρο 40		X	
Άρθρο 41		X	
Άρθρο 42		X	
Άρθρο 43		X	
Άρθρο 44		X	
Άρθρο 45		X	
Άρθρο 46	X		
Άρθρο 47			X
Άρθρο 48		X	
Άρθρο 49			X
Άρθρο 50			X
Άρθρο 51			X
Άρθρο 52		X	
Άρθρο 53		X	
Άρθρο 54	X		
Άρθρο 55			X
Άρθρο 56		X	
Άρθρο 57		X	
Υπ. Τροπ. 376/10			X
Ακροτελεύτιο		X	
Επί του Συνόλου		X	

ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΟΜΑΔΑ: ΠΑΣΟΚ-ΚΙΝΑΛ

ΥΠΟΓΡΑΦΗ:

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΒΟΥΛΕΥΤΗ: ΑΝΔΡΙΑΝΟΥ
ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ

ΨΗΦΟΔΕΛΤΙΟ ΕΙΣΗΓΗΤΩΝ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Αναβάθμιση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων, αξιολόγηση προσωπικού σιδηροδρόμων, ενίσχυση εποπτείας σιδηροδρομικού δικτύου, οργανωτική ενίσχυση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών και της εταιρείας Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μονοπρόσωπη Α.Ε. και άλλες διατάξεις

	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΠΑΡΩΝ
Επί της Αρχής			
Άρθρο 1			
Άρθρο 2			
Άρθρο 3			
Άρθρο 4			
Άρθρο 5			
Άρθρο 6			
Άρθρο 7			
Άρθρο 8			
Άρθρο 9			
Άρθρο 10			
Άρθρο 11			
Άρθρο 12			
Άρθρο 13			
Άρθρο 14			
Άρθρο 15			
Άρθρο 16			
Άρθρο 17			
Άρθρο 18			
Άρθρο 19			
Άρθρο 20			
Άρθρο 21			
Άρθρο 22			
Άρθρο 23			
Άρθρο 24			
Άρθρο 25			
Άρθρο 26			
Άρθρο 27			
Άρθρο 28			
Άρθρο 29			
Άρθρο 30			
Άρθρο 31			
Άρθρο 32			
Άρθρο 33			
Άρθρο 34			

	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΠΑΡΩΝ
Άρθρο 35			+
Άρθρο 36			+
Άρθρο 37		+	
Άρθρο 38		+	
Άρθρο 39		+	
Άρθρο 40		+	
Άρθρο 41		+	
Άρθρο 42			+
Άρθρο 43			+
Άρθρο 44			+
Άρθρο 45		+	
Άρθρο 46	+		
Άρθρο 47			+
Άρθρο 48		+	
Άρθρο 49			+
Άρθρο 50			+
Άρθρο 51			+
Άρθρο 52			+
Άρθρο 53			+
Άρθρο 54			+
Άρθρο 55		+	
Άρθρο 56		+	
Άρθρο 57		+	
Υπ. Τροπ. 376/10	+		
Ακροτελεύτιο			+
Επί του Συνόλου		+	

ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΟΜΑΔΑ: ΣΥΡΙΖΑ-ΠΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗ:

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΒΟΥΛΕΥΤΗ: ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΜΕΪΚΟΠΟΥΛΟΣ

ΨΗΦΟΔΕΛΤΙΟ ΕΙΣΗΓΗΤΩΝ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Αναβάθμιση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων, αξιολόγηση προσωπικού σιδηροδρόμων, ενίσχυση εποπτείας σιδηροδρομικού δικτύου, οργανωτική ενίσχυση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών και της εταιρείας Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μονοπρόσωπη Α.Ε. και άλλες διατάξεις

	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΠΑΡΩΝ
Επί της Αρχής		✓	
Άρθρο 1		✓	
Άρθρο 2		✓	
Άρθρο 3		✓	
Άρθρο 4		✓	
Άρθρο 5		✓	
Άρθρο 6		✓	
Άρθρο 7		✓	
Άρθρο 8		✓	
Άρθρο 9		✓	
Άρθρο 10		✓	
Άρθρο 11		✓	
Άρθρο 12		✓	
Άρθρο 13		✓	
Άρθρο 14		✓	
Άρθρο 15		✓	
Άρθρο 16		✓	
Άρθρο 17		✓	
Άρθρο 18		✓	
Άρθρο 19		✓	
Άρθρο 20		✓	
Άρθρο 21		✓	
Άρθρο 22			✓
Άρθρο 23			✓
Άρθρο 24			✓
Άρθρο 25		✓	
Άρθρο 26		✓	
Άρθρο 27			✓
Άρθρο 28			✓
Άρθρο 29		✓	
Άρθρο 30		✓	
Άρθρο 31		✓	
Άρθρο 32		✓	
Άρθρο 33		✓	
Άρθρο 34		✓	

	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΠΑΡΩΝ
Άρθρο 35		✓	
Άρθρο 36		✓	
Άρθρο 37		✓	
Άρθρο 38		✓	
Άρθρο 39		✓	
Άρθρο 40		✓	
Άρθρο 41		✓	
Άρθρο 42		✓	
Άρθρο 43		✓	
Άρθρο 44		✓	
Άρθρο 45			✓
Άρθρο 46	✓		
Άρθρο 47		✓	
Άρθρο 48		✓	
Άρθρο 49		✓	
Άρθρο 50		✓	
Άρθρο 51		✓	
Άρθρο 52		✓	
Άρθρο 53		✓	
Άρθρο 54			✓
Άρθρο 55			✓
Άρθρο 56		✓	
Άρθρο 57		✓	
Υπ. Τροπ. 376/10			✓
Ακροτελεύτιο		✓	
Επί του Συνόλου		✓	

ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΟΜΑΔΑ: Κ.Κ.Ε.

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΒΟΥΛΕΥΤΗ: Μεταξάς Κωνστος-Βασίλειος

ΥΠΟΓΡΑΦΗ:

ΨΗΦΟΔΕΛΤΙΟ ΕΙΣΗΓΗΤΩΝ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Αναβάθμιση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων, αξιολόγηση προσωπικού σιδηροδρόμων, ενίσχυση εποπτείας σιδηροδρομικού δικτύου, οργανωτική ενίσχυση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών και της εταιρείας Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μονοπρόσωπη Α.Ε. και άλλες διατάξεις

	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΠΑΡΩΝ
Επί της Αρχής		√	
Άρθρο 1		√	
Άρθρο 2		√	
Άρθρο 3		√	
Άρθρο 4		√	
Άρθρο 5		√	
Άρθρο 6		√	
Άρθρο 7		√	
Άρθρο 8		√	
Άρθρο 9		√	
Άρθρο 10		√	
Άρθρο 11		√	
Άρθρο 12		√	
Άρθρο 13		√	
Άρθρο 14		√	
Άρθρο 15		√	
Άρθρο 16		√	
Άρθρο 17		√	
Άρθρο 18		√	
Άρθρο 19		√	
Άρθρο 20		√	
Άρθρο 21		√	
Άρθρο 22		√	
Άρθρο 23		√	
Άρθρο 24		√	
Άρθρο 25		√	
Άρθρο 26		√	
Άρθρο 27		√	
Άρθρο 28		√	
Άρθρο 29			√
Άρθρο 30			√
Άρθρο 31		√	
Άρθρο 32			√
Άρθρο 33			√
Άρθρο 34		√	

	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΠΑΡΩΝ
Άρθρο 35		√	
Άρθρο 36		√	
Άρθρο 37		√	
Άρθρο 38		√	
Άρθρο 39		√	
Άρθρο 40		√	
Άρθρο 41		√	
Άρθρο 42		√	
Άρθρο 43		√	
Άρθρο 44		√	
Άρθρο 45		√	
Άρθρο 46	√		
Άρθρο 47		√	
Άρθρο 48		√	
Άρθρο 49		√	
Άρθρο 50		√	
Άρθρο 51		√	
Άρθρο 52		√	
Άρθρο 53		√	
Άρθρο 54		√	
Άρθρο 55			√
Άρθρο 56		√	
Άρθρο 57		√	
Υπ. Τροπ. 376/10		√	
Ακροτελεύτιο		√	
Επί του Συνόλου		√	

ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΟΜΑΔΑ: ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΒΟΥΛΕΥΤΗ: Αθανασίου Μαρία

ΥΠΟΓΡΑΦΗ:

ΨΗΦΟΔΕΛΤΙΟ ΕΙΣΗΓΗΤΩΝ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Αναβάθμιση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων, αξιολόγηση προσωπικού σιδηροδρόμων, ενίσχυση εποπτείας σιδηροδρομικού δικτύου, οργανωτική ενίσχυση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών και της εταιρείας Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μονοπρόσωπη Α.Ε. και άλλες διατάξεις

	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΠΑΡΩΝ
Επί της Αρχής		✓	
Άρθρο 1		✓	
Άρθρο 2			✓
Άρθρο 3		✓	
Άρθρο 4		✓	
Άρθρο 5		✓	
Άρθρο 6			✓
Άρθρο 7			✓
Άρθρο 8		✓	
Άρθρο 9			✓
Άρθρο 10			✓
Άρθρο 11			✓
Άρθρο 12			✓
Άρθρο 13			✓
Άρθρο 14			✓
Άρθρο 15			✓
Άρθρο 16			✓
Άρθρο 17	✓		
Άρθρο 18	✓		
Άρθρο 19			✓
Άρθρο 20		✓	
Άρθρο 21	✓		
Άρθρο 22	✓		
Άρθρο 23			✓
Άρθρο 24			✓
Άρθρο 25			✓
Άρθρο 26			✓
Άρθρο 27	✓		
Άρθρο 28	✓		
Άρθρο 29			✓
Άρθρο 30		✓	
Άρθρο 31		✓	
Άρθρο 32			✓
Άρθρο 33			✓
Άρθρο 34			✓

	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΠΑΡΩΝ
Άρθρο 35		√	
Άρθρο 36			√
Άρθρο 37			√
Άρθρο 38			√
Άρθρο 39		√	
Άρθρο 40			√
Άρθρο 41		√	
Άρθρο 42			√
Άρθρο 43			√
Άρθρο 44			√
Άρθρο 45			√
Άρθρο 46	√		
Άρθρο 47		√	
Άρθρο 48			√
Άρθρο 49	√		
Άρθρο 50	√		
Άρθρο 51	√		
Άρθρο 52	√		
Άρθρο 53			√
Άρθρο 54			√
Άρθρο 55			√
Άρθρο 56		√	
Άρθρο 57		√	
Υπ. Τροπ. 376/10	√		
Ακροτελεύτιο		√	
Επί του Συνόλου		√	

ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΟΜΑΔΑ: ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΒΟΥΛΕΥΤΗ: ΘΕΟΠΙΣΤΗ ΜΕΡΙΦΑ

ΥΠΟΓΡΑΦΗ:

ΨΗΦΟΔΕΛΤΙΟ ΕΙΣΗΓΗΤΩΝ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Αναβάθμιση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων, αξιολόγηση προσωπικού σιδηροδρόμων, ενίσχυση εποπτείας σιδηροδρομικού δικτύου, οργανωτική ενίσχυση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών και της εταιρείας Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μονοπρόσωπη Α.Ε. και άλλες διατάξεις

	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΠΑΡΩΝ
Επί της Αρχής		✓	
Άρθρο 1		✓	
Άρθρο 2		✓	
Άρθρο 3		✓	
Άρθρο 4		✓	
Άρθρο 5		✓	
Άρθρο 6		✓	
Άρθρο 7		✓	
Άρθρο 8		✓	
Άρθρο 9		✓	
Άρθρο 10		✓	
Άρθρο 11		✓	
Άρθρο 12		✓	
Άρθρο 13		✓	
Άρθρο 14		✓	
Άρθρο 15		✓	
Άρθρο 16		✓	
Άρθρο 17		✓	
Άρθρο 18		✓	
Άρθρο 19		✓	
Άρθρο 20		✓	
Άρθρο 21		✓	
Άρθρο 22		✓	
Άρθρο 23		✓	
Άρθρο 24		✓	
Άρθρο 25		✓	
Άρθρο 26		✓	
Άρθρο 27		✓	
Άρθρο 28		✓	
Άρθρο 29		✓	
Άρθρο 30		✓	
Άρθρο 31		✓	
Άρθρο 32		✓	
Άρθρο 33		✓	
Άρθρο 34		✓	

	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΠΑΡΩΝ
Άρθρο 35		✓	
Άρθρο 36		✓	
Άρθρο 37		✓	
Άρθρο 38		✓	
Άρθρο 39		✓	
Άρθρο 40		✓	
Άρθρο 41		✓	
Άρθρο 42		✓	
Άρθρο 43		✓	
Άρθρο 44		✓	
Άρθρο 45		✓	
Άρθρο 46		✓	
Άρθρο 47		✓	
Άρθρο 48		✓	
Άρθρο 49		✓	
Άρθρο 50		✓	
Άρθρο 51		✓	
Άρθρο 52		✓	
Άρθρο 53		✓	
Άρθρο 54		✓	
Άρθρο 55		✓	
Άρθρο 56		✓	
Άρθρο 57		✓	
Υπ. Τροπ. 376/10		✓	
Ακροτελεύτιο		✓	
Επί του Συνόλου		✓	

ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΟΜΑΔΑ: ΝΙΚΗ

ΥΠΟΓΡΑΦΗ:

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΒΟΥΛΕΥΤΗ: ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ

ΨΗΦΟΔΕΛΤΙΟ ΕΙΣΗΓΗΤΩΝ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Αναβάθμιση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων, αξιολόγηση προσωπικού σιδηροδρόμων, ενίσχυση εποπτείας σιδηροδρομικού δικτύου, οργανωτική ενίσχυση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών και της εταιρείας Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μονοπρόσωπη Α.Ε. και άλλες διατάξεις

	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΠΑΡΩΝ
Επί της Αρχής		✓	
Άρθρο 1			✓
Άρθρο 2			✓
Άρθρο 3			✓
Άρθρο 4	✓		
Άρθρο 5			✓
Άρθρο 6			✓
Άρθρο 7			✓
Άρθρο 8			✓
Άρθρο 9			✓
Άρθρο 10			✓
Άρθρο 11			✓
Άρθρο 12			✓
Άρθρο 13			✓
Άρθρο 14		✓	
Άρθρο 15		✓	
Άρθρο 16		✓	
Άρθρο 17			✓
Άρθρο 18			✓
Άρθρο 19		✓	
Άρθρο 20			✓
Άρθρο 21		✓	
Άρθρο 22			✓
Άρθρο 23			✓
Άρθρο 24		✓	
Άρθρο 25			✓
Άρθρο 26		✓	
Άρθρο 27		✓	
Άρθρο 28		✓	
Άρθρο 29		✓	
Άρθρο 30		✓	
Άρθρο 31		✓	
Άρθρο 32		✓	
Άρθρο 33		✓	
Άρθρο 34		✓	✓

	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΠΑΡΩΝ
Άρθρο 35		✓	
Άρθρο 36		✓	
Άρθρο 37		✓	
Άρθρο 38		✓	
Άρθρο 39		✓	
Άρθρο 40		✓	
Άρθρο 41		✓	
Άρθρο 42			✓
Άρθρο 43		✓	
Άρθρο 44		✓	
Άρθρο 45		✓	
Άρθρο 46	✓		
Άρθρο 47		✓	
Άρθρο 48			✓
Άρθρο 49		✓	
Άρθρο 50		✓	
Άρθρο 51		✓	
Άρθρο 52		✓	
Άρθρο 53		✓	
Άρθρο 54			✓
Άρθρο 55		✓	
Άρθρο 56		✓	
Άρθρο 57		✓	
Υπ. Τροπ. 376/10			✓
Ακροτελεύτιο			✓
Επί του Συνόλου			✓

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΒΟΥΛΕΥΤΗ: Αθήταν Θεος Καλαμίτσης
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΟΜΑΔΑ: Πλειψη Κυριαρχίας

ΥΠΟΓΡΑΦΗ:

Με την επιφύλαξη της αντίρρησής μου για τον τρόπο ψηφοφορίας

(ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

(ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Μετά την ολοκλήρωση της ψηφοφορίας, το σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Αναβάθμιση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων, αξιολόγηση προσωπικού σιδηροδρόμων, ενίσχυση εποπτείας σιδηροδρομικού δικτύου, οργανωτική ενίσχυση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών και της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μονοπρόσωπη Α.Ε.» και άλλες διατάξεις», έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία, σε μόνη συζήτηση, επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

«Αναβάθμιση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων, αξιολόγηση προσωπικού σιδηροδρόμων, ενίσχυση εποπτείας σιδηροδρομικού δικτύου, οργανωτική ενίσχυση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών και της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μονοπρόσωπη Α.Ε.» και άλλες διατάξεις

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΜΕΡΟΣ Α': ΣΚΟΠΟΣ - ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ

Άρθρο 1 Σκοπός

Άρθρο 2 Αντικείμενο

ΜΕΡΟΣ Β': ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΕΠΙΠΕΔΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α': ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΔΟΜΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

Άρθρο 3 Σύσταση, αρμοδιότητες και στελέχωση Ενιαίου Κέντρου Εποπτείας

Άρθρο 4 Δημιουργία Μητρώου Σιδηροδρομικών Δεδομένων

Άρθρο 5 Σύστημα Ακριβούς Γεωεντοπισμού Αμαξοστοιχιών

Άρθρο 6 Ψηφιακή Εφαρμογή Καταγραφής Εντολών και Παραβάσεων

Άρθρο 7 Εγκατάσταση κλειστών κυκλωμάτων βιντεοεπιτήρησης και συστημάτων οπτικής καταγραφής δεδομένων

Άρθρο 8 Ενιαίοι κανόνες κυκλοφορίας

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β': ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ, ΕΠΟΠΤΕΙΑ ΚΑΙ ΚΥΡΩΣΕΙΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

Άρθρο 9 Προσθήκη Μέρους ΑΑ' στον ν. 5167/2024

Άρθρο 10 Δοκιμασίες αξιολόγησης καταλληλότητας προσωπικού κρίσιμων καθηκόντων ασφαλείας στον σιδηρόδρομο κατά το στάδιο επιλογής - Προσθήκη άρθρου 13Α στον ν. 5167/2024

Άρθρο 11 Δοκιμασίες τακτικής αξιολόγησης καταλληλότητας προσωπικού κρίσιμων καθηκόντων ασφαλείας στον σιδηρόδρομο - Προσθήκη άρθρου 13Β στον ν. 5167/2024

Άρθρο 12 Συνεργασία με το Γενικό Επιτελείο Εθνικής Άμυνας στην αξιολόγηση καταλληλότητας προσωπικού με κρίσιμα καθήκοντα ασφαλείας - Προσθήκη άρθρου 13Γ στον ν. 5167/2024

Άρθρο 13 Προϊστάμενος αμαξοστοιχίας - Προσθήκη άρθρου 13Δ στον ν. 5167/2024

Άρθρο 14 Ειδική Μονάδα Επιθεωρητών Σιδηροδρόμου - Προσθήκη άρθρου 13Ε στον ν. 5167/2024

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ': ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΣΤΟΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΤΟΜΕΑ - ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ Ν. 4632/2019

Άρθρο 15 Διαδικασία προσδιορισμού και εποπτείας της ασφάλειας ειδικών τμημάτων της σιδηροδρομικής υποδομής - Τροποποίηση παρ. 4 άρθρου 1, παρ. 2 άρθρου 54 και προσθήκη παρ. 3 στο άρθρο 80 του ν. 4632/2019

Άρθρο 16 Ρόλος των παραγόντων του σιδηροδρομικού συστήματος στην ανάπτυξη και βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων - Τροποποίηση άρθρου 56 ν. 4632/2019

Άρθρο 17 Πρόσβαση σε εγκαταστάσεις και υπηρεσίες κατάρτισης προσωπικού σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και διαχειριστή υποδομής - Ενσωμάτωση άρθρου 13 Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 - Τροποποίηση άρθρου 65 ν. 4632/2019

Άρθρο 18 Συντήρηση οχημάτων - Ενσωμάτωση άρθρου 14 Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 - Αντικατάσταση παρ. 4 άρθρου 66 ν. 4632/2019

ΜΕΡΟΣ Γ': ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ, ΕΘΝΙΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΚΑΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗΣ ΑΝΩΝΥΜΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ «ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΕΛΛΑΔΟΣ Μ.Α.Ε.»

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α': ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

Άρθρο 19 Υπηρεσιακή κατάσταση και επιστημονική υποστήριξη μελών Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων -Τροποποίηση παρ.1 άρθρου 26 και αντικατάσταση παρ. 6 άρθρου 30 ν. 3891/2010

Άρθρο 20 Επιτάχυνση προσλήψεων Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων - Προσθήκη άρθρου 30Α στον ν. 3891/2010

Άρθρο 21 Αποσπάσεις στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων - Προσθήκη άρθρου 30Β στον ν. 3891/2010

Άρθρο 22 Μεταβολή αρμοδιότητας έκδοσης του Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων - Τροποποίηση παρ. 1 άρθρου 31 ν. 3891/2010

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β': ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΚΑΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Άρθρο 23 Στελέχωση Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών - Τροποποίηση παρ. 5 και 6 άρθρου 3 ν. 5014/2023

Άρθρο 24 Νέα οργανωτική δομή του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών - Τροποποίηση άρθρου 10 ν. 5014/2023

Άρθρο 25 Επιτάχυνση προσλήψεων στον Εθνικό Οργανισμό Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών - Προσθήκη άρθρου 10Α στον ν. 5014/2023

Άρθρο 26 Αποσπάσεις στον Εθνικό Οργανισμό Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών - Προσθήκη άρθρου 10Γ στον ν. 5014/2023

Άρθρο 27 Πόροι και διαχείριση δαπανών Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών - Τροποποίηση άρθρου 11 ν. 5014/2023

Άρθρο 28 Εσωτερικός Κανονισμός Λειτουργίας Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών και προληπτικά μέτρα - Αντικατάσταση παρ. 2 άρθρου 13, τροποποίηση παρ. 1 άρθρου 32 και παρ. 2 άρθρου 49 ν. 5014/2023

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ': ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ «ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΕΛΛΑΔΟΣ Μ.Α.Ε.»

Άρθρο 29 Συγχώνευση με απορρόφηση της εταιρείας ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. από την εταιρεία ΟΣΕ Α.Ε. - Τροποποίηση παρ. 3 άρθρου 3 ν. 5167/2024

Άρθρο 30 Συμβάσεις προσωπικού στην εταιρεία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» - Προσθήκη άρθρου 7Α στον ν. 5167/2024

Άρθρο 31 Πλήρωση θέσεων Γενικών Διευθυντών, Διευθυντών και Υποδιευθυντών στην εταιρεία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» - Προσθήκη άρθρου 7Β στον ν. 5167/2024

Άρθρο 32 Παύση Γενικών Διευθυντών, Διευθυντών και Υποδιευθυντών και προσωρινή πλήρωση των θέσεών τους στην εταιρεία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» - Προσθήκη άρθρου 7Γ στον ν. 5167/2024

Άρθρο 33 Προσλήψεις προσωπικού ορισμένου χρόνου στην εταιρεία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» - Προσθήκη άρθρου 7Δ στον ν. 5167/2024

Άρθρο 34 Προσλήψεις προσωπικού αορίστου χρόνου στην εταιρεία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» - Προσθήκη άρθρου 7Ε στον ν. 5167/2024

Άρθρο 35 Διαδικασία επιλογής οργάνων διοίκησης της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» - Πλαίσιο αμοιβών - Προσθήκη άρθρου 7ΣΤ στον ν. 5167/2024

Άρθρο 36 Πολιτική καταλληλότητας μελών της Διοίκησης της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» - Προσόντα - Προϋποθέσεις διορισμού - Προσθήκη άρθρου 7Ζ στον ν. 5167/2024

Άρθρο 37 Αξιολόγηση του Διοικητικού Συμβουλίου της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» από ανεξάρτητο τεχνικό σύμβουλο - Προσθήκη άρθρου 7Η στον ν. 5167/2024

Άρθρο 38 Επιτροπή Προσλήψεων και Αμοιβών της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» - Προσθήκη άρθρου 7Θ στον ν. 5167/2024
Άρθρο 39 Επιτροπή Αξιολόγησης Προσωπικού της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» - Προσθήκη άρθρου 7Ι στον ν. 5167/2024
Άρθρο 40 Επιτροπή Ελέγχου Συμβάσεων Έργων, Μελετών, Προμηθειών και Υπηρεσιών της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» - Προσθήκη άρθρου 7ΙΑ στον ν. 5167/2024
Άρθρο 41 Κανονισμός Έργων, Μελετών, Προμηθειών και Υπηρεσιών της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» - Προσθήκη άρθρου 7ΙΒ στον ν. 5167/2024
Άρθρο 42 Νομικό πλαίσιο - Διακριτικός τίτλος - Τροποποίηση άρθρου 8 ν. 5167/2024
Άρθρο 43 Εξουσιοδοτικές διατάξεις - Προσθήκη παρ. 1Α έως 1Ζ στο άρθρο 10 του ν. 5167/2024
Άρθρο 44 Μεταβατικές διατάξεις - Προσθήκη παρ. 6, 7 και 8 στο άρθρο 12 του ν. 5167/2024
ΜΕΡΟΣ Δ': ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ
Άρθρο 45 Ενιαίο Σχέδιο Αντιμετώπισης Έκτακτης Ανάγκης και Διαχείρισης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων
Άρθρο 46 Διευκρίνιση έννοιας επιβάτη κατά τους Κανονισμούς 2007/1371 και 2021/782 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου - Ερμηνευτική διάταξη
Άρθρο 47 Δαπάνες για τα έτη 2024 και 2025 που απορρέουν από τη σύμβαση Υποχρέωσης Δημόσιας Υπηρεσίας μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της εταιρείας «HELLENIC TRAIN Α.Ε.»
Άρθρο 48 Εποπτεία ανταγωνισμού στην αγορά των σιδηροδρομικών υπηρεσιών - Τροποποίηση περ.1 άρθρου 28 ν. 3891 /2010 και παρ. 2 άρθρου 56 ν. 4408/2016
Άρθρο 49 Αναστολή δεσμεύσεων Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης έναντι του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε. ή των Σιδηρόδρομων Ελλάδος Μ.Α.Ε. - Τροποποίηση άρθρου 78 ν. 4949/2022
Άρθρο 50 Απαλλαγή εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» από την υποχρέωση καταβολής δικαστικού ενσήμου
Άρθρο 51 Ρύθμιση θεμάτων της σιδηροδρομικής ακίνητης περιουσίας διαχείρισης της εταιρείας ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. - Τροποποίηση παρ. 13 άρθρου 6 ν. 3891/2010
Άρθρο 52 Δυνατότητα αγοράς ή μίσθωσης τροχαίου υλικού μέσω αποθεματικού ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. - Τροποποίηση παρ. 8 άρθρου 8 ν. 3891/2010
Άρθρο 53 Μεταβατική τοποθέτηση προϊσταμένου Γενικής Διεύθυνσης του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών
Άρθρο 54 Δέσμευση της άδειας οδήγησης σύμφωνα με την ιατρική γνωμάτευση παραπομπής - Τροποποίηση παρ. 4 Παραρτήματος ΙΙΙ άρθρου 21 π.δ. 51/2012
Άρθρο 55 Εκκαθάριση δαπανών παρελθόντων ετών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και εποπτευόμενων φορέων
Άρθρο 56 Καθορισμός χώρων για την εξυπηρέτηση δημοσίων οδικών συγκοινωνιών - Τροποποίηση παρ. 8 άρθρου 3 π.δ. 209/30.11.1995
ΜΕΡΟΣ Ε': ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ
Άρθρο 57 Εξουσιοδοτικές διατάξεις
Άρθρο 58 Μεταβατικές διατάξεις
ΜΕΡΟΣ ΣΤ': ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ
Άρθρο 59 Έναρξη ισχύος

ΜΕΡΟΣ Α'
ΣΚΟΠΟΣ - ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ

Άρθρο 1
Σκοπός

Σκοπός του παρόντος είναι:

α) η αναβάθμιση του επιπέδου ασφάλειας των σιδηροδρόμων, η βελτίωση των μηχανισμών ελέγχου της ποιοτικής λειτουργίας τους και η διασφάλιση της αποτελεσματικής και καθολικής εποπτείας και λειτουργίας του συνόλου του σιδηροδρομικού δικτύου,

β) η διασφάλιση της ουσιαστικής αξιολόγησης του προσωπικού που ασκεί κρίσιμα καθήκοντα ασφαλείας στον ελληνικό σιδηρόδρομο και

γ) η παροχή λειτουργικής και επιχειρησιακής ευελιξίας στον νέο εθνικό σιδηροδρομικό φορέα με την επωνυμία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία» (εφεξής: «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.»), ώστε να διασφαλιστεί η αναγκαία αποτελεσματικότητα στη λειτουργία του, ιδίως σε ό,τι αφορά στην ολοκλήρωση έργων σιδηροδρομικής ασφαλείας και την πραγματοποίηση προσλήψεων σε θέσεις που συνδέονται με αυτήν.

Άρθρο 2
Αντικείμενο

Αντικείμενο του παρόντος είναι:

α) η δημιουργία νέων δομών ασφάλειας για τη λειτουργία του σιδηροδρόμου, με προσθήκη δικλείδων ασφαλείας μέσω:

αα) της ίδρυσης και λειτουργίας του Ενιαίου Κέντρου Εποπτείας των ελληνικών σιδηροδρόμων,

αβ) της δημιουργίας ενιαίας εφαρμογής «Railway.gov.gr» με επιμέρους εφαρμογές, ιδίως:

i) το Ψηφιακό Μητρώο Σιδηροδρομικών Δεδομένων,

ii) το Σύστημα Ακριβούς Γεωεντοπισμού Αμαξοστοιχιών,

iii) την Εφαρμογή Καταγραφής Εντολών και Παραβάσεων,

β) η αποτελεσματικότερη εκπαίδευση και αξιολόγηση του προσωπικού των σιδηροδρόμων, καθώς και η αυστηροποίηση του κυρωτικού πλαισίου μέσω:

βα) της εισαγωγής δοκιμασιών, τόσο πριν όσο και μετά την πρόσληψη των στελεχών, για την αξιολόγηση της ικανότητάς τους να επιτελούν κρίσιμα καθήκοντα,

ββ) της ανάπτυξης συνεργασιών με τις Ένοπλες Δυνάμεις για την αξιολόγηση της καταλληλότητας του προσωπικού ασφαλείας,

βγ) του ορισμού Προϊσταμένου Αμαξοστοιχίας,

βδ) της ίδρυσης Ειδικής Μονάδας Επιθεωρητών Σιδηροδρόμου,

βε) της αυστηροποίησης του κυρωτικού πλαισίου που αφορά στις παραβάσεις του Γενικού Κανονισμού Κίνησης,

βστ) της διεύρυνσης της πρόσβασης σε εγκαταστάσεις και υπηρεσίες κατάρτισης του προσωπικού των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του Διαχειριστή της Υποδομής,

βζ) της διεύρυνσης της δυνατότητας πιστοποίησης υπεύθυνων για τη συντήρηση φορέων, από οργανισμούς πιστοποίησης,

γ) η οργανωτική ενίσχυση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.) και του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών (Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.), ως κρίσιμων φορέων για την ασφαλή λειτουργία των σιδηροδρόμων, την πρόληψη ατυχημάτων και τη διερεύνησή τους, και η θέσπιση αποτελεσματικών διαδικασιών για την ταχεία στελέχωσή τους,

δ) η θεσμική κατοχύρωση της ανεξαρτησίας του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. ως προς τη διαχείριση των πόρων του, και

ε) ο εκσυγχρονισμός της δομής, της μορφής και της εσωτερικής λειτουργίας της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε..»

ΜΕΡΟΣ Β'
ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΕΠΙΠΕΔΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'
ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΔΟΜΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

Άρθρο 3
Σύσταση, αρμοδιότητες και στελέχωση Ενιαίου Κέντρου Εποπτείας

1. Συστήνεται Ενιαίο Κέντρο Εποπτείας (Ε.Κ.Ε.), ως αυτοτελής μονάδα σε επίπεδο διεύθυνσης του Διαχειριστή της Υποδομής των ελληνικών σιδηροδρόμων, με εικοσιτετράωρη λειτουργία. Υπεύθυνος για τη λειτουργία του Ε.Κ.Ε. είναι ο Διαχειριστής της

Υποδομής κατά την έννοια της περ. 2) του άρθρου 3 του ν. 4408/2016 (Α' 135) (εφεξής: ο Διαχειριστής της Υποδομής).

2. Σκοπός του Ε.Κ.Ε. είναι η άσκηση αποτελεσματικού ελέγχου της λειτουργίας της σιδηροδρομικής υποδομής και η άσκηση ολοκληρωμένης εποπτείας της κυκλοφορίας των αμαξοστοιχιών προς ενίσχυση της σιδηροδρομικής ασφάλειας και της κανονικότητας στη λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου.

3. Το Ε.Κ.Ε., σε συνεργασία με τα τοπικά Κέντρα Ελέγχου Κυκλοφορίας (Κ.Ε.Κ.), τα Κέντρα Ελέγχου Σηράγγων (Κ.Ε.Σ.) και τους εν λειτουργία σιδηροδρομικούς σταθμούς του Διαχειριστή της Υποδομής, ασκεί κάθε συναφή με την παρακολούθηση της κυκλοφορίας των αμαξοστοιχιών αρμοδιότητα και ιδίως:

α) παρακολουθεί την κίνηση των αμαξοστοιχιών στο σύνολο του σιδηροδρομικού δικτύου και συλλέγει τα αναγκαία δεδομένα μέσω των εφαρμογών της παρ. 4,

β) ενημερώνει προληπτικά και χωρίς καθυστέρηση κάθε αρμόδια μονάδα ελέγχου και ρύθμισης της κυκλοφορίας και τις αμαξοστοιχίες με χρήση του ενδεδειγμένου εξοπλισμού ασύρματων επικοινωνιών για πιθανούς κινδύνους,

γ) δίνει αμέσως εντολές ακινητοποίησης στις κινούμενες αμαξοστοιχίες, εάν παρουσιαστεί έκτακτη ανάγκη,

δ) παρακολουθεί σε διαρκή βάση την ορθή λειτουργία της υποδομής και των συστημάτων, όπως των ισόπεδων διαβάσεων, των σηράγγων, των εν λειτουργία σιδηροδρομικών σταθμών και των συστημάτων τηλεδιοίκησης, σηματοδότησης, του Ευρωπαϊκού Συστήματος Ελέγχου Αμαξοστοιχιών («European Train Control System») και της ηλεκτροκίνησης, καταγράφοντας τις αποκλίσεις από την ενδεδειγμένη λειτουργία τους, και

ε) προβαίνει σε συνεχή αξιολόγηση κινδύνου της κίνησης στη σιδηροδρομική υποδομή, ενημερώνοντας σχετικά τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.) και προτείνοντας στους αρμόδιους σιδηροδρομικούς φορείς μέτρα για τη βελτίωση των συνθηκών ασφάλειας και κυκλοφορίας.

4. Για την άσκηση των αρμοδιοτήτων του το Ε.Κ.Ε. διαχειρίζεται και λειτουργεί την ενιαία εφαρμογή του Διαχειριστή της Υποδομής, με την ονομασία «Railway.gov.gr», η οποία περιλαμβάνει:

α) το Μητρώο Σιδηροδρομικών Δεδομένων του άρθρου 4,

β) το Σύστημα Ακριβούς Γεωεντοπισμού Αμαξοστοιχιών του άρθρου 5, και

γ) την Ψηφιακή Εφαρμογή Καταγραφής Εντολών και Παραβάσεων του άρθρου 6.

5. Για την άσκηση των αρμοδιοτήτων του το Ε.Κ.Ε. έχει πρόσβαση στα δεδομένα:

α) των πινάκων εποπτείας της σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης που βρίσκονται στα Κ.Ε.Κ. και απεικονίζουν την κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών,

β) των πινάκων εποπτείας της ηλεκτροκίνησης, που απεικονίζουν την παροχή ηλεκτρικής ενέργειας για την κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών και τη λειτουργία των υποσταθμών του σιδηροδρομικού δικτύου,

γ) των συστημάτων εποπτικού ελέγχου και απόκτησης δεδομένων «Supervisory Control And Data Acquisition» (SCADA) που βρίσκονται στα Κ.Ε.Σ., τα οποία ελέγχουν και ρυθμίζουν την ασφαλή κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών εντός των σηράγγων,

δ) του συνόλου των κλειστών κυκλωμάτων βιντεοεπιτήρησης που απεικονίζουν σε πραγματικό χρόνο την κατάσταση των σηράγγων, καθώς και τη διέλευση αμαξοστοιχιών από αυτές,

ε) του συνόλου των κλειστών κυκλωμάτων βιντεοεπιτήρησης που παρακολουθούν την κατάσταση των χώρων των αποβαθρών, των τεχνικών δωματίων και άλλων ευαίσθητων εγκαταστάσεων του σιδηροδρομικού δικτύου, καθώς και των συστημάτων βιντεοεπιτήρησης του άρθρου 7, και

στ) των πληροφοριών που παρέχονται από το δίκτυο των μη επανδρωμένων αεροχημάτων τα οποία παρακολουθούν ευαίσθητες για τη σιδηροδρομική ασφάλεια περιοχές.

6. Τα δεδομένα των παρ. 4 και 5 τηρούνται από τον Διαχειριστή της υποδομής και είναι προσβάσιμα από ειδικά εξουσιοδοτημένο προσωπικό της Ρ.Α.Σ., του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών (Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.), της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας και κάθε αρμόδιας δικαστικής και αστυνομικής αρχής για την άσκηση των καθηκόντων τους, καθώς και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων αποκλειστικά σε ό,τι αφορά τα δρομολόγια αμαξοστοιχιών καθεμίας εξ αυτών.

7. Το Ε.Κ.Ε. στελεχώνεται από εξουσιοδοτημένα στελέχη του προσωπικού του Διαχειριστή της Υποδομής και σε αυτό παρίστανται ένα (1) τουλάχιστον εξουσιοδοτημένο στέλεχος:

α) της Ελληνικής Αστυνομίας, σύμφωνα με τον ειδικότερο επιχειρησιακό σχεδιασμό της Γενικής Αστυνομικής Διεύθυνσης Αττικής για την αστυνόμευση των μέσων μαζικής μεταφοράς,

β) του Πυροσβεστικού Σώματος, και

γ) κάθε σιδηροδρομικής επιχείρησης, αμαξοστοιχία της οποίας εκτελεί δρομολόγιο επί του σιδηροδρομικού δικτύου κατά τη διάρκεια εκτέλεσής του, το οποίο διαθέτει κατάρτιση μηχανοδηγού ή προσωπικού ελέγχου και κίνησης αμαξοστοιχίας με πενταετή τουλάχιστον προϋπηρεσία.

Τα εξουσιοδοτημένα στελέχη είναι αρμόδια για τη διασφάλιση της συνεργασίας του Ε.Κ.Ε. με τις υπηρεσίες και τους φορείς που εκπροσωπούν.

Άρθρο 4
Δημιουργία Μητρώου Σιδηροδρομικών Δεδομένων

1. Στο Ενιαίο Κέντρο Εποπτείας (Ε.Κ.Ε.) αναπτύσσεται και λειτουργεί εφαρμογή συλλογής και αποτύπωσης δεδομένων σχετικών με τη σιδηροδρομική υποδομή και κυκλοφορία, με την ονομασία «Μητρώο Σιδηροδρομικών Δεδομένων» (εφεξής: Μητρώο).

2. Σκοπός του Μητρώου είναι η ενίσχυση της διαφάνειας και της επιχειρησιακής ετοιμότητας μέσω:

α) της άμεσης πρόσβασης του Ε.Κ.Ε. στα κρίσιμα για την εκπλήρωση του σκοπού του δεδομένα, όπως αυτός περιγράφεται στην παρ. 2 του άρθρου 3,

β) της παροχής δυνατότητας συνδυασμού και διαλειτουργικότητας των δεδομένων αυτών.

3. Για την εκπλήρωση του σκοπού του Μητρώου, αποτυπώνονται σε αυτό τουλάχιστον τα εξής δεδομένα:

α) Τα στοιχεία των αδειοδοτημένων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που χρησιμοποιούν τη σιδηροδρομική υποδομή, καθώς και τα στοιχεία των νόμιμων εκπροσώπων τους. Τα στοιχεία παρέχονται από τη σιδηροδρομική επιχείρηση.

β) Η περιγραφή της θέσης, των καθηκόντων και της εργασιακής σχέσης, καθώς και τα στοιχεία ταυτότητας και επικοινωνίας κάθε υπαλλήλου του Διαχειριστή της Υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, ο οποίος ασκεί κρίσιμα καθήκοντα ασφαλείας.

Τα στοιχεία των περ. α) και β) ενημερώνονται διαρκώς προκειμένου να αποτυπώνονται όλα τα μέλη του προσωπικού που εκτελούν κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας στο σιδηροδρομικό δίκτυο και ο ρόλος τους.

γ) Τα στοιχεία των σταθμών της λειτουργούσας σιδηροδρομικής γραμμής και του συνόλου του εγκατεστημένου εξοπλισμού τους, λειτουργούντος ή μη, με σήμανση της κατάστασης λειτουργίας του εξοπλισμού. Τα στοιχεία παρέχονται από τον φορέα που είναι υπεύθυνος για τη λειτουργία των σταθμών και του εξοπλισμού τους.

δ) Τα στοιχεία του συνόλου του ενεργού και ανενεργού τροχαίου υλικού, τα οποία παρέχονται από τον κύριο αυτών. Για την εφαρμογή της παρούσας, ενημερώνεται διαρκώς η κίνηση των στοιχείων του τροχαίου υλικού και των μηχανών έλξης που κινούνται στο σιδηροδρομικό δίκτυο.

ε) Τα στοιχεία συντήρησης του τροχαίου υλικού, που κινείται στο σιδηροδρομικό δίκτυο, τα οποία παρέχονται από τους διαπιστευμένους φορείς συντήρησης και που αφορούν ιδίως:

εα) στον χρόνο τακτικής συντήρησης με βάση τα προβλεπόμενα στο εγχειρίδιο του κατασκευαστή, και

εβ) σε έκτακτες συντηρήσεις ή συντηρήσεις προς τον σκοπό επισκευής.

στ) Τα στοιχεία του συνόλου της σιδηροδρομικής υποδομής, ιδίως των ισόπεδων διαβάσεων, των σηράγγων και των γεφυρών, τα οποία παρέχονται από τον Διαχειριστή της Υποδομής, με σήμανση της κατάστασης λειτουργίας κάθε τμήματος της υποδομής.

ζ) Τα στοιχεία των εκτελούμενων έργων επί του σιδηροδρομικού δικτύου, τα οποία παρέχονται από τη διευθύνουσα ή επιβλέπουσα υπηρεσία.

4. Οι φορείς και οι υπηρεσίες που είναι υπεύθυνοι για την παροχή στοιχείων στο Μητρώο:

α) παρέχουν το σύνολο των στοιχείων και δεδομένων της παρ. 3, όπως αυτά εξειδικεύονται και συμπληρώνονται με την απόφαση της παρ. 2 του άρθρου 57, και

β) ενημερώνουν για κάθε μεταβολή των στοιχείων αυτών.

Άρθρο 5
Σύστημα Ακριβούς Γεωεντοπισμού Αμαξοστοιχιών

1. Στο Ενιαίο Κέντρο Εποπτείας (Ε.Κ.Ε.) αναπτύσσεται και λειτουργεί «Σύστημα Ακριβούς Γεωεντοπισμού Αμαξοστοιχιών» (εφεξής: Σύστημα), στο οποίο συλλέγονται δεδομένα για τη διαρκή θέση των αμαξοστοιχιών σε σχεδόν πραγματικό χρόνο. Για τις ανάγκες του παρόντος, ως σχεδόν πραγματικός χρόνος νοείται εκείνος που είναι μικρότερος των δέκα (10) δευτερολέπτων. Το Σύστημα διασφαλίζει διαρκή σύνδεση στο διαδίκτυο σε όλο το μήκος του σιδηροδρομικού δικτύου πλην των σηράγγων και διαλειτουργεί με την ενιαία εφαρμογή «Railway.gov.gr».

2. Μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2025, κάθε διαχειριστής τροχαίου υλικού, που κινείται στη σιδηροδρομική υποδομή εγκαθιστά και λειτουργεί σε όλες τις αμαξοστοιχίες του, εφαρμογή που βασίζεται στο Παγκόσμιο Σύστημα Δορυφορικής Πλοήγησης σε συνδυασμό με επίγειους σταθμούς και διαρκή σύνδεση στο διαδίκτυο, το οποίο παρέχει δυνατότητα προσδιορισμού της θέσης με ακρίβεια κάτω των πέντε (5) εκατοστών σε σχεδόν πραγματικό χρόνο. Για κάθε παράβαση της εγκατάστασης, λειτουργίας ή συντήρησης του Συστήματος του παρόντος σε κάθε αμαξοστοιχία για την οποία υπάρχει η σχετική υποχρέωση, επιβάλλεται με ειδικά αιτιολογημένη απόφαση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) ευρώ, κατά τη διαδικασία του άρθρου 79 του ν. 4632/2019 (Α' 159) στον διαχειριστή του τροχαίου υλικού.

3. Το Σύστημα διασφαλίζει την αυτόματη αποστολή ειδοποιήσεων στους αρμόδιους σιδηροδρομικούς σταθμούς και μηχανοδηγούς, για κινδύνους κατά την κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών. Επίσης, το Σύστημα εντοπίζει τη θέση των αμαξοστοιχιών που βρίσκονται στο σιδηροδρομικό δίκτυο και ενημερώνει τους χρήστες του σιδηροδρόμου για τις καθυστερήσεις και τον ακριβή χρόνο άφιξης των αμαξοστοιχιών. Η εγκατάσταση και η λειτουργία του Συστήματος δεν υποκαθιστούν την εγκατάσταση και τη λειτουργία του συστήματος European Train Control System (ETCS) στο δίκτυο, βάσει του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2023/1695 της Επιτροπής της 10ης Αυγούστου 2023 σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για τα υποσυστήματα ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) 2016/919 (L 222).

4. Το Ε.Κ.Ε. παρακολουθεί διαρκώς τα δεδομένα ακριβούς γεωεντοπισμού των αμαξοστοιχιών και είναι υπεύθυνο για τη διαχείριση του Συστήματος, καθώς και τη συλλογή και τήρηση των δεδομένων αυτού. Τα δεδομένα εντοπισμού θέσης αμαξοστοιχιών του Συστήματος είναι ελεύθερα προσβάσιμα στους πολίτες μέσω της Ενιαίας Ψηφιακής Πύλης της Δημόσιας Διοίκησης (gov.gr-ΕΨΠ).

5. Με βάση τα δεδομένα που συλλέγονται από την εφαρμογή του παρόντος, πραγματοποιείται η καταγραφή όλων των δρομολογίων που εκτελούνται στο πλαίσιο της σύμβασης υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας του άρθρου 12 του ν. 3891/2010 (Α' 188), περί ανάθεσης Υποχρέωσης Δημόσιας Υπηρεσίας, για τον υπολογισμό της καταβλητέας αποζημίωσης σε μηνιαία βάση. Για τον σκοπό αυτό, ο πάροχος της δημόσιας υπηρεσίας, προσκομίζει μετά από το τέλος κάθε μήνα στις αρμόδιες για την παρακολούθηση της Σύμβασης υπηρεσίες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών απόσπασμα από την καταγραφή των δεδομένων της εφαρμογής του παρόντος, από το οποίο προκύπτει κατάλογος με όλα τα επιβατικά δρομολόγια που εκτέλεσε στο πλαίσιο της σύμβασης υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας εντός κάθε συγκεκριμένου μήνα και ο οποίος αποτελεί πλήρη απόδειξη για τα εκτελεσθέντα δρομολόγια. Ο Διαχειριστής Υποδομής παραδίδει στον πάροχο της δημόσιας υπηρεσίας το απόσπασμα με την καταγραφή των εκτελεσθέντων επιβατικών δρομολογίων για κάθε συγκεκριμένο μήνα κατά τα ανωτέρω, εντός προθεσμίας πέντε (5) ημερών από το τέλος κάθε μήνα.

Άρθρο 6
Ψηφιακή Εφαρμογή Καταγραφής Εντολών και Παραβάσεων

1. Ο Διαχειριστής της Υποδομής αναπτύσσει και θέτει στη διάθεση του Ενιαίου Κέντρου Εποπτείας (Ε.Κ.Ε.) Ψηφιακή Εφαρμογή Καταγραφής Εντολών και Παραβάσεων (εφεξής: Εφαρμογή), στην οποία καταχωρείται το σύνολο των εντολών που δίνονται, των επικοινωνιών που διενεργούνται σχετικά με την κίνηση των αμαξοστοιχιών, των ενεργειών που εκτελούνται και των παραβάσεων που τελούνται επί του Γενικού Κανονισμού Κίνησης και της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, από τους αρμόδιους υπαλλήλους του Διαχειριστή της Υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, κατά την κίνηση των αμαξοστοιχιών στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο.

2. Από την έναρξη παραγωγικής λειτουργίας της Εφαρμογής, το σύνολο των εντολών, ενεργειών και παραβάσεων της παρ. 1 καταχωρείται αποκλειστικά σε αυτή. Η μη αποτύπωση των καταχωρητέων εντολών, ενεργειών και παραβάσεων από αρμόδιο υπάλληλο, συνιστά παράβαση, η οποία τιμωρείται σύμφωνα με το άρθρο 8, περί ενιαίων κανόνων κυκλοφορίας.

Άρθρο 7
Εγκατάσταση κλειστών κυκλωμάτων βιντεοεπιτήρησης και συστημάτων οπτικής καταγραφής δεδομένων

1. Ο Διαχειριστής της Υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις εγκαθιστούν, κατά τον λόγο της αρμοδιότητάς τους, συστήματα κλειστού κυκλώματος βιντεοεπιτήρησης κατ' ελάχιστον:

α) σε σταθμαρχεία, περιλαμβανομένων των χώρων άσκησης καθηκόντων που σχετίζονται με τη ρύθμιση κυκλοφορίας,

β) στα Κέντρα Ελέγχου Κυκλοφορίας (Κ.Ε.Κ.),

γ) στα Κέντρα Ελέγχου Σηράγγων (Κ.Ε.Σ.),

δ) στους θαλάμους τοπικού χειρισμού, και

ε) στους θαλάμους οδήγησης των αμαξοστοιχιών.

2. Επιπλέον της παρ. 1, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις εγκαθιστούν συστήματα οπτικής καταγραφής δεδομένων (κάμερες) στο πρόσθιο μέρος κάθε αμαξοστοιχίας, για την καταγραφή δεδομένων κατά την κίνηση της αμαξοστοιχίας σύμφωνα με τον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2019/773 της Επιτροπής της 16ης Μαΐου 2019 σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και με την κατάργηση της απόφασης 2012/757/ΕΕ (L 139). Τα συστήματα του πρώτου εδαφίου διαλειτουργούν με το Ε.Κ.Ε. και μεταφέρουν σε αυτό τα καταγραφόμενα δεδομένα κίνησης των αμαξοστοιχιών με τρόπο που διασφαλίζει τη συνεχή εποπτεία του σιδηροδρομικού δικτύου.

3. Τα δεδομένα που συλλέγονται από τα συστήματα του παρόντος άρθρου τηρούνται για τρία (3) τουλάχιστον έτη από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τον Διαχειριστή της Υποδομής. Σε περίπτωση σιδηροδρομικού ατυχήματος, το σύνολο των σχετικών στοιχείων τηρείται για δέκα (10) έτη.

Άρθρο 8
Ενιαίοι κανόνες κυκλοφορίας

1. Η κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών και του τροχαίου υλικού στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο γίνεται σύμφωνα με ενιαίους κανόνες οι οποίοι θεσπίζονται με τον Γενικό Κανονισμό Κίνησης (Γ.Κ.Κ.), σύμφωνα με την περ. α) της παρ. 5 του άρθρου 57.

2. Οι παραβάσεις των κανόνων κυκλοφορίας που θεσπίζονται με τον Γ.Κ.Κ. κατηγοριοποιούνται σε υψηλής, μεσαίας ή χαμηλής διαβάθμισης, ανάλογα με την επικινδυνότητά τους. Οι κυρώσεις

για τις παραβάσεις του πρώτου εδαφίου επιβάλλονται αναλόγως προς τη βαρύτητα της κάθε παράβασης.

3. Στις περιπτώσεις παραβάσεων υψηλής επικινδυνότητας ή επανειλημμένων παραβάσεων μεσαίας επικινδυνότητας, οι κυρώσεις που επιβάλλονται, σύμφωνα με την παρ. 2 και ορίζονται στον Γ.Κ.Κ., δύναται να επισύρουν μέχρι και:

α) την ανάκληση της άδειας λειτουργίας και εκμετάλλευσης στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο και του Ενιαίου Πιστοποιητικού Ασφάλειας για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και της έγκρισης ασφαλείας για τον Διαχειριστή της Υποδομής, που επιβάλλεται από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.),

β) την απομάκρυνση και απαγόρευση τοποθέτησης σε κάθε θέση με κρίσιμα καθήκοντα ασφαλείας και την ανάκληση της άδειας και του πιστοποιητικού του v. 3911/2011 (Α' 12) για τους μηχανοδηγούς, που επιβάλλεται από τη Ρ.Α.Σ., και

γ) την απομάκρυνση και απαγόρευση τοποθέτησης σε κάθε θέση με κρίσιμα καθήκοντα ασφαλείας, για το λοιπό προσωπικό καθηκόντων ασφαλείας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και την απόλυση για το προσωπικό καθηκόντων ασφαλείας του Διαχειριστή της Υποδομής.

4. Οι κυρώσεις που προβλέπονται στις διατάξεις του ν. 3911/2011 για παραβάσεις των μηχανοδηγών και στο άρθρο 79 του ν. 4632/2019 (Α' 159), για παραβάσεις των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του Διαχειριστή της Υποδομής, εξακολουθούν να επιβάλλονται σωρευτικά με τις κυρώσεις του παρόντος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'
ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ, ΕΠΟΠΤΕΙΑ ΚΑΙ ΚΥΡΩΣΕΙΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

Άρθρο 9
Προσθήκη Μέρους ΑΑ' στον ν. 5167/2024

Στον ν. 5167/2024 (Α' 207), προστίθεται Μέρος ΑΑ', ως εξής:

«ΜΕΡΟΣ ΑΑ'
ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ, ΕΠΟΠΤΕΙΑ ΚΑΙ ΚΥΡΩΣΕΙΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ».

Άρθρο 10
Δοκιμασίες αξιολόγησης καταλληλότητας προσωπικού κρίσιμων καθηκόντων ασφαλείας στον σιδηρόδρομο κατά το στάδιο επιλογής - Προσθήκη άρθρου 13Α στον ν. 5167/2024

Στον ν. 5167/2024 (Α' 207), προστίθεται άρθρο 13Α, ως εξής:

«Άρθρο 13Α
Δοκιμασίες αξιολόγησης προσωπικού κρίσιμων καθηκόντων ασφαλείας κατά το στάδιο επιλογής

1. Το προσωπικό του Διαχειριστή της Υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, που επιτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφαλείας στο σιδηροδρομικό δίκτυο, πριν από την πρόσληψη και σε κάθε περίπτωση πριν από την ανάληψη των καθηκόντων του ή την ανάληψη υπηρεσίας μέσω απόσπασης, μετάταξης ή μετακίνησης καθ' οιονδήποτε άλλον τρόπο, υποβάλλεται, με ευθύνη του Διαχειριστή της Υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων αντίστοιχα, σε δοκιμασίες επιλογής και διαπίστωσης της καταλληλότητάς του, μέσω αξιολόγησης των επαγγελματικών ικανοτήτων του, ιατρικών εξετάσεων και ψυχομετρικών δοκιμασιών, σύμφωνα με τον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2019/773 της Επιτροπής, της 16ης Μαΐου 2019, όπως τροποποιήθηκε με τον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2023/1693 της Επιτροπής, της 10ης Αυγούστου 2023 σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και με την κατάργηση της απόφασης 2012/757/ΕΕ (L 139).

2. Οι δοκιμασίες αξιολόγησης καταλληλότητας περιλαμβάνουν κατ' ελάχιστον:

α) ψυχολογικές και ψυχομετρικές εξετάσεις, συμπεριλαμβανομένων των νοητικών, ψυχοκινητικών και των εξετάσεων αξιολόγησης προσωπικότητας, καθώς και των αντίστοιχων ψυχομετρικών δοκιμασιών αντανακλαστικών, ταχύτητας αντίδρασης και διαχείρισης σεναρίων υπό πίεση,

β) δοκιμασίες μέσω προσομοιώσεων ή προσομοιωτών,

γ) γενική ιατρική εξέταση, συμπεριλαμβανομένων της ψυχιατρικής αξιολόγησης και των εξετάσεων αισθήσεων,

δ) εξετάσεις ορθοφωνίας, λεκτικής επικοινωνίας και αμφίδρομης κατανόησης,

ε) αιματολογικές και ουρολογικές εξετάσεις για την ανίχνευση ναρκωτικών και άλλων απαγορευμένων ουσιών, και

στ) θεωρητικές εξετάσεις γνώσης του Γενικού Κανονισμού Κίνησης και των κανόνων ασφαλείας.

3. Ειδικά για τους μηχανοδηγούς που οδηγούν μηχανές έλξης και συρμούς στο σιδηροδρομικό σύστημα για λογαριασμό σιδηροδρομικής επιχείρησης ή του διαχειριστή υποδομής, οι διατάξεις του παρόντος εφαρμόζονται συμπληρωματικά προς τις διατάξεις του ν. 3911/2011 (Α' 12), περί πιστοποίησης των μηχανοδηγών.

4. Σε περίπτωση παράβασης των υποχρεώσεων του παρόντος από τον Διαχειριστή της Υποδομής και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, με ειδικά αιτιολογημένη απόφασή της, επιβάλλει σε αυτούς διοικητικό πρόστιμο ύψους από πενήντα χιλιάδες (50.000) ευρώ έως εκατό χιλιάδες (100.000) ευρώ, κατά τη διαδικασία του άρθρου 79 του ν. 4632/2019 (Α' 159). Ως προς τα ένδικα βοηθήματα κατά των αποφάσεων της παρούσας, εφαρμόζεται το άρθρο 34 του ν. 3891/2010 (Α' 188).

5. Το παρόν εφαρμόζεται αναλογικά και για το προσωπικό τρίτων εταιρειών, με τις οποίες ο Διαχειριστής Υποδομής ή οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις έχουν συμβληθεί για την ανάληψη κάθε είδους έργου ή παροχής υπηρεσιών και το οποίο επιτελεί καθήκοντα αντίστοιχα με εκείνα του προσωπικού της παρ. 1. Η παράβαση της σχετικής υποχρέωσης από τις τρίτες αυτές εταιρείες, συνιστά σπουδαίο λόγο που θεμελιώνει την καταγγελία χωρίς αποζημίωση της σύμβασης.»

Άρθρο 11
Δοκιμασίες τακτικής αξιολόγησης καταλληλότητας προσωπικού κρίσιμων καθηκόντων ασφαλείας στον σιδηρόδρομο - Προσθήκη άρθρου 13Β στον ν. 5167/2024

Στον ν. 5167/2024 (Α' 207), προστίθεται άρθρο 13Β, ως εξής:

«Άρθρο 13Β
Δοκιμασίες τακτικής αξιολόγησης καταλληλότητας προσωπικού του διαχειριστή υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων

1. Το προσωπικό του Διαχειριστή της Υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, το οποίο επιτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας του σιδηροδρομικού δικτύου, συμμετέχει σε ετήσιες δοκιμασίες τακτικής αξιολόγησης καταλληλότητας, με ευθύνη του Διαχειριστή της Υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, αντίστοιχα, σύμφωνα με τον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2019/773.

2. Οι δοκιμασίες του παρόντος περιλαμβάνουν κατ' ελάχιστον διαδικασίες όμοιες με εκείνες της παρ. 2 του άρθρου 13Α, περί δοκιμασιών αξιολόγησης προσωπικού κρίσιμων καθηκόντων ασφαλείας κατά το στάδιο επιλογής.

3. Ειδικά για τους μηχανοδηγούς που οδηγούν μηχανές έλξης και συρμούς στο σιδηροδρομικό σύστημα για λογαριασμό του Διαχειριστή Υποδομής ή της σιδηροδρομικής επιχείρησης, το παρόν εφαρμόζεται συμπληρωματικά προς τις υποχρεώσεις του άρθρου 16 του ν. 3911/2011 (Α' 12), περί περιοδικών ελέγχων.

4. Η άρνηση συμμετοχής στις δοκιμασίες αξιολόγησης καταλληλότητας συνιστά σπουδαίο λόγο καταγγελίας της σύμβασης εργασίας.

5. Σε περίπτωση παράβασης των υποχρεώσεων του παρόντος

από τον Διαχειριστή της Υποδομής και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, με ειδικά αιτιολογημένη απόφασή της, επιβάλλει σε αυτούς διοικητικό πρόστιμο ύψους από πενήντα χιλιάδες (50.000) ευρώ έως εκατό χιλιάδες (100.000) ευρώ, κατά τη διαδικασία του άρθρου 79 του ν. 4632/2019 (Α' 159). Ως προς τα ένδικα βοηθήματα κατά των αποφάσεων της παρούσας, εφαρμόζεται το άρθρο 34 του ν. 3891/2010 (Α' 188).

6. Το παρόν εφαρμόζεται και για το προσωπικό τρίτων εταιρειών, με τις οποίες ο Διαχειριστής της Υποδομής ή οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις έχουν συμβληθεί για την ανάληψη κάθε είδους έργου ή παροχής υπηρεσιών και το οποίο επιτελεί καθήκοντα αντίστοιχα με εκείνα του προσωπικού της παρ. 1. Η παράβαση της σχετικής υποχρέωσης από τις τρίτες αυτές εταιρείες, συνιστά σπουδαίο λόγο που θεμελιώνει την καταγγελία χωρίς αποζημίωση της σύμβασης.»

Άρθρο 12
Συνεργασία με το Γενικό Επιτελείο Εθνικής Άμυνας στην αξιολόγηση καταλληλότητας προσωπικού με κρίσιμα καθήκοντα ασφαλείας - Προσθήκη άρθρου 13Γ στον ν. 5167/2024

Στον ν. 5167/2024 (Α' 207), προστίθεται άρθρο 13Γ, ως εξής:

«Άρθρο 13Γ
Συνεργασία με το Γενικό Επιτελείο Εθνικής Άμυνας στην αξιολόγηση καταλληλότητας προσωπικού με κρίσιμα καθήκοντα ασφαλείας

1. Οι δοκιμασίες και οι εξετάσεις αξιολόγησης της καταλληλότητας προσωπικού του Διαχειριστή της Υποδομής που επιτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας σύμφωνα με τα άρθρα 13Α και 13Β του παρόντος, οι οποίες αναφέρονται στην περ. α) της παρ. 2 του άρθρου 13Α ή αυτές που καθορίζονται με την απόφαση της παρ. 1ΣΤ του άρθρου 10, δύνανται να πραγματοποιούνται σε συνεργασία με τις αρμόδιες Υγειονομικές Υπηρεσίες του Γενικού Επιτελείου Εθνικής Άμυνας (Γ.Ε.ΕΘ.Α.), υπό τον συντονισμό της Διεύθυνσης Υγειονομικού του Γ.Ε.ΕΘ.Α., και εφόσον το επιτρέπουν οι υπηρεσιακές ανάγκες των Ενόπλων Δυνάμεων.

2. Οι δοκιμασίες και οι εξετάσεις της παρ. 1 διενεργούνται από εξειδικευμένο επιστημονικό προσωπικό, σύμφωνα με τα οριζόμενα στον ν. 3911/2011 (Α' 12), σχετικά με την πιστοποίηση του προσωπικού οδήγησης μηχανών έλξης και συρμών και με τα κριτήρια ψυχολογικής αξιολόγησης του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/773, όπως τροποποιήθηκε με τον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2023/1693 της Επιτροπής, της 10ης Αυγούστου 2023.

3. Για τη διενέργεια των εξετάσεων αξιολόγησης του παρόντος άρθρου, συστήνεται τριμελής Επιτροπή Επαγγελματικής Καταλληλότητας στην οποία, με την επιφύλαξη των Ειδικών Επιτροπών Επαγγελματικής Καταλληλότητας του άρθρου 7Ε, περί προσλήψεων προσωπικού αορίστου χρόνου, μετέχουν:

α) δύο (2) υπάλληλοι του Διαχειριστή της Υποδομής, με θέση τουλάχιστον προϊσταμένου Διεύθυνσης ή Τμήματος από τις υπηρεσίες στις οποίες υπάγονται οι θέσεις του εξεταζόμενου προσωπικού, ένας (1) εκ των οποίων ασκεί καθήκοντα Προέδρου της Επιτροπής και

β) ένα (1) στέλεχος των Ενόπλων Δυνάμεων με συναφή επιστημονική κατάρτιση.

Η Επιτροπή Επαγγελματικής Καταλληλότητας συγκροτείται με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Εθνικής Άμυνας.

Μετά την ολοκλήρωση της αξιολόγησης του προσωπικού του Διαχειριστή της Υποδομής, η Επιτροπή Επαγγελματικής Καταλληλότητας υποβάλλει τα αποτελέσματα στην Επιτροπή Αξιολόγησης Προσωπικού του άρθρου 7Ι.»

Άρθρο 13
Προϊστάμενος αμαξοστοιχίας - Προσθήκη άρθρου 13Δ στον ν. 5167/2024

Στον ν. 5167/2024 (Α' 207), προστίθεται άρθρο 13Δ, ως εξής:

«Άρθρο 13Δ
Προϊστάμενος αμαξοστοιχίας

1. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο διασφαλίζουν την ύπαρξη προϊσταμένου αμαξοστοιχίας σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην απόφαση της παρ. 1Ζ του άρθρου 10. Ο προϊστάμενος αμαξοστοιχίας διαθέτει κατάρτιση μηχανοδηγού ή προσωπικού ελέγχου και κίνησης αμαξοστοιχίας και τουλάχιστον δεκαετή εργασιακή προϋπηρεσία στο αντικείμενο αυτό.

2. Ο Προϊστάμενος αμαξοστοιχίας ασκεί εποπτεία επί του συνόλου της αμαξοστοιχίας καθ' όλη τη διάρκεια του δρομολογίου, επικοινωνεί με το Ενιαίο Κέντρο Εποπτείας, διαθέτει πρόσβαση στην εφαρμογή Railway.gov.gr και έχει τα εξής, ιδίως, καθήκοντα:

α) την επίβλεψη της ασφαλούς κίνησης των αμαξοστοιχιών, σύμφωνα με τη σιδηροδρομική νομοθεσία και τον Γενικό Κανονισμό Κίνησης,

β) την παρακολούθηση τήρησης των κανόνων ασφαλείας και την εφαρμογή διαδικασιών έκτακτης ανάγκης,

γ) τον έλεγχο της συμπεριφοράς του μηχανοδηγού της αμαξοστοιχίας και της εν γένει ετοιμότητάς του,

δ) την άμεση παρέμβαση, όταν διαπιστώνει λάθη ή παραλείψεις του προσωπικού της αμαξοστοιχίας ή προβλήματα στην επικοινωνία αυτού με το προσωπικό του Διαχειριστή της Υποδομής, προκειμένου να διασφαλιστούν η τήρηση των προβλεπόμενων διαδικασιών, η διόρθωση των λαθών ή παραλείψεων και η αποκατάσταση της απρόσκοπτης επικοινωνίας,

ε) την ακινητοποίηση της αμαξοστοιχίας με σύστημα ακαριαίας πέδης σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης, και

στ) τη συλλογή και τήρηση των εγγράφων κίνησης της αμαξοστοιχίας.

3. Για την αποτελεσματική εκπλήρωση των καθηκόντων του, ο Προϊστάμενος αμαξοστοιχίας λαμβάνει κάθε αναγκαίο μέτρο, προκειμένου να αναφέρει στη σιδηροδρομική επιχείρηση και στα αρμόδια στελέχη του Διαχειριστή της Υποδομής κάθε παράβαση των κανονισμών κίνησης εκ μέρους του προσωπικού της αμαξοστοιχίας, το οποίο είναι επιφορτισμένο με κρίσιμα καθήκοντα ασφαλείας, καθώς και κάθε κίνδυνο για την ασφαλή κίνηση της αμαξοστοιχίας.»

Άρθρο 14
Ειδική Μονάδα Επιθεωρητών Σιδηροδρόμου - Προσθήκη άρθρου 13Ε στον ν. 5167/2024

Στον ν. 5167/2024 (Α' 207), προστίθεται άρθρο 13Ε, ως εξής:

«Άρθρο 13Ε
Ειδική Μονάδα Επιθεωρητών Σιδηροδρόμου

1. Συστήνεται στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.) Ειδική Μονάδα Επιθεωρητών Σιδηροδρόμων (εφεξής: Ειδική Μονάδα), η οποία λειτουργεί ως αυτοτελές τμήμα της Ρ.Α.Σ..

2. Η Ειδική Μονάδα ελέγχει την εφαρμογή του συνόλου της σιδηροδρομικής νομοθεσίας που αφορά στην ασφάλεια και τη συμμόρφωση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή υποδομής με τους κανόνες ασφαλείας, σύμφωνα με τις αρμοδιότητες της Ρ.Α.Σ., διενεργώντας τακτικούς και έκτακτους ελέγχους, επιθεωρήσεις και έρευνες σε αυτούς.

3. Το προσωπικό της Ειδικής Μονάδας αναλαμβάνει τα καθήκοντά του, μόνο εφόσον:

α) έχει παρακολουθήσει πρόγραμμα κατάρτισης σχετικά με τη σιδηροδρομική νομοθεσία, και

β) έχει εξεταστεί επιτυχώς σε κατάλληλες δοκιμασίες.

Σε κάθε περίπτωση, το πρόγραμμα κατάρτισης δεν μπορεί να είναι συντομότερο των δύο (2) μηνών.

Σε θέσεις Επιθεωρητών της Ειδικής Μονάδας τοποθετούνται υπάλληλοι, σύμφωνα με το άρθρο 30Β του ν. 3891/2010 (Α' 188), οι οποίοι δεν έχουν υπερβεί το πεντηκοστό πέμπτο (55ο) έτος της ηλικίας τους.

4. Το προσωπικό με σχέση εργασίας δημοσίου δικαίου ή ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου που υπηρετεί στην Ειδική Μονάδα του παρόντος σε θέσεις Επιθεωρητών, κατατάσσεται στο καταληκτικό μισθολογικό κλιμάκιο (Μ.Κ.) της κατηγορίας του, πολλαπλασιαζόμενου του αντίστοιχου βασικού μισθού του άρθρου 14 του ν. 4354/2015 (Α' 176), περί βασικού μισθού, με τον συντελεστή ένα κόμμα είκοσι (1,20), κατά ανάλογη εφαρμογή της παρ. 4 του άρθρου 9 του ν. 4354/2015, περί μισθολογικών κλιμακίων και κατάταξης των υπαλλήλων. Στους ανωτέρω εξακολουθεί να καταβάλλεται:

α) τυχόν προσωπική διαφορά του άρθρου 27 του ν. 4354/2015, περί διασφάλισης αποδοχών, στο ύψος που αυτή έχει προσδιοριστεί κατά την ημερομηνία ανάληψης υπηρεσίας στην Ειδική Μονάδα, και

β) η οικογενειακή παροχή του άρθρου 15 του ν. 4354/2015, περί οικογενειακής παροχής. Το ποσό του πρώτου εδαφίου στρογγυλοποιείται στην πλησιέστερη μονάδα ευρώ.

5. Για τους Επιθεωρητές που υπηρετούν στην Ειδική Μονάδα, εφαρμόζεται το άρθρο 20 του ν. 4354/2015, περί αποζημίωσης για εργασία καθ' υπέρβαση του υποχρεωτικού ωραρίου, καθώς και για εργασία προς συμπλήρωση του υποχρεωτικού ωραρίου. Κατά παρέκκλιση της παρ. Α1 του άρθρου 20 του ν. 4354/2015, αύξηση των συνολικών αρχικών πιστώσεων του προϋπολογισμού της Ρ.Α.Σ. για υπερωριακή εργασία και εργασία κατά τις νυχτερινές ώρες ή κατά τις Κυριακές και εξαιρέσιμες ημέρες είναι δυνατή μόνο με την απόφαση της παρ. 1Η του άρθρου 10 του παρόντος, περί εξουσιοδοτικών διατάξεων.

6. Οι Επιθεωρητές της Ειδικής Μονάδας τηρούν το απόρρητο των πληροφοριών που περιήλθαν σε γνώση τους, κατά την άσκηση των καθηκόντων τους, καθώς και για διάστημα πέντε (5) ετών μετά την αποχώρησή τους. Το απόρρητο δεν ισχύει έναντι δικαστικών και αστυνομικών αρχών.

7. Οι Επιθεωρητές της Ειδικής Μονάδας υποβάλλουν δήλωση περιουσιακής κατάστασης, σύμφωνα με το άρθρο 7 του ν. 5026/2023 (Α' 45).

8. Για κάθε παραβίαση των υποχρεώσεών τους, που απορρέουν από το παρόν και από τον Εσωτερικό Κανονισμό Λειτουργίας της Ρ.Α.Σ., οι Επιθεωρητές της Ειδικής Μονάδας που υπηρετούν στη Ρ.Α.Σ. υπέχουν πειθαρχική ευθύνη. Οι Επιθεωρητές του παρόντος υπάγονται στο Πειθαρχικό Συμβούλιο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, όπως το λοιπό προσωπικό της Ρ.Α.Σ. σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 24 του ν. 3891/2010 (Α'188), περί ασυμβιβάστων και υποχρεώσεων των μελών της Ρ.Α.Σ..»

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'
ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΣΤΟΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΤΟΜΕΑ - ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ Ν. 4632/2019

Άρθρο 15
Διαδικασία προσδιορισμού και εποπτείας της ασφάλειας ειδικών τμημάτων της σιδηροδρομικής υποδομής - Τροποποίηση παρ. 4 άρθρου 1, παρ. 2 άρθρου 54 και προσθήκη παρ. 3 στο άρθρο 80 του ν. 4632/2019

1. Στην παρ. 4 του άρθρου 1 του ν. 4632/2019 (Α' 159), περί αντικειμένου και πεδίου εφαρμογής, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στην περ. ε) διαγράφεται το δεύτερο εδάφιο, β) προστίθεται τελευταίο εδάφιο, και η παρ. 4 διαμορφώνεται ως εξής:

«4. Εξαιρούνται από τις διατάξεις του παρόντος νόμου: α) οι μητροπολιτικοί σιδηρόδρομοι (μετρό) για τα υποσυστήματά τους εκτός της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής,

β) τα τραμ και τα ελαφρά σιδηροδρομικά οχήματα και οι υποδομές που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά από τα εν λόγω οχήματα,

γ) τα δίκτυα που είναι λειτουργικώς αποκομμένα από το υπόλοιπο ενωσιακό σιδηροδρομικό σύστημα, τα οποία προορίζονται μόνο για τη λειτουργία τοπικών, αστικών ή προαστιακών μεταφορών επιβατών, καθώς και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται μόνο στα εν λόγω δίκτυα,

δ) η ιδιωτική σιδηροδρομική υποδομή, συμπεριλαμβανομένων των παρακαμπτήριων οδών, η οποία χρησιμοποιείται από τον ιδιοκτήτη ή τον φορέα εκμετάλλευσης για τις αντίστοιχες εμπορευματικές δραστηριότητές τους ή για τη μεταφορά προσώπων με μη εμπορικούς σκοπούς, και τα οχήματα τα οποία χρησιμοποιούνται αποκλειστικά σε αυτήν την υποδομή,

ε) η υποδομή και τα οχήματα που προορίζονται αποκλειστικά για τοπική, ιστορική ή τουριστική χρήση,

στ) η ελαφρά σιδηροδρομική υποδομή που χρησιμοποιείται περιστασιακά από βαριά σιδηροδρομικά οχήματα υπό τις λειτουργικές συνθήκες του ελαφρού σιδηροδρομικού συστήματος, μόνο όταν είναι αναγκαίο για λόγους συνδεσιμότητας των εν λόγω οχημάτων, και

ζ) τα οχήματα που χρησιμοποιούνται κυρίως στην ελαφρά σιδηροδρομική υποδομή, αλλά είναι εξοπλισμένα με ορισμένα βαρέα σιδηροδρομικά στοιχεία, απαραίτητα για τη διέλευση σε προκαθορισμένο και περιορισμένο τμήμα της βαριάς σιδηροδρομικής υποδομής με αποκλειστικό σκοπό τη συνδεσιμότητα.

Τα ζητήματα που αφορούν στην εφαρμογή των περ. γ) και ε) καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, κατόπιν εισήγησης του Διαχειριστή της Υποδομής και γνώμης της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων.»

2. Στην παρ. 2 του άρθρου 54 του ν. 4632/2019, περί του πεδίου εφαρμογής, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στο πρώτο εδάφιο, στο τέλος της περ. β) το διαζευκτικό «ή» διαγράφεται, β) το δεύτερο εδάφιο της περ. ε) καταργείται, γ) προστίθεται τελευταίο εδάφιο και η παρ. 2 διαμορφώνεται ως εξής:

«2. Ο παρών νόμος δεν εφαρμόζεται:

α) στους μητροπολιτικούς σιδηρόδρομους (μετρό) για τη λειτουργία τους εκτός της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής,

β) στα τραμ και τα ελαφρά σιδηροδρομικά οχήματα, καθώς και στις υποδομές που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά από τα οχήματα αυτά,

γ) στα δίκτυα που είναι λειτουργικώς αποκομμένα από το υπόλοιπο ενωσιακό σιδηροδρομικό σύστημα και προορίζονται μόνο για τη λειτουργία τοπικών, αστικών ή προαστιακών υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών, καθώς και στις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται αποκλειστικά στα εν λόγω δίκτυα,

δ) στη σιδηροδρομική υποδομή που ανήκει σε ιδιώτες, συμπεριλαμβανομένων των παρακαμπτήριων οδών, και χρησιμοποιείται από τον κύριο ή από τον φορέα εκμετάλλευσης της υποδομής για τις αντίστοιχες μεταφορές φορτίου τους ή για τη μεταφορά προσώπων για μη εμπορικούς σκοπούς, καθώς και τα οχήματα που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά στην υποδομή αυτή,

ε) στις υποδομές και τα οχήματα που προορίζονται αποκλειστικά και μόνον για τοπική, ιστορική ή τουριστική χρήση,

στ) στις ελαφριές σιδηροδρομικές υποδομές που χρησιμοποιούνται περιστασιακά από βαρέα σιδηροδρομικά οχήματα με τους όρους λειτουργίας των ελαφρών σιδηροδρομικών συστημάτων, εφόσον απαιτείται για τους σκοπούς συγκοινωνιακής σύνδεσης αποκλειστικά για τα οχήματα αυτά, και

ζ) τα οχήματα που χρησιμοποιούνται κυρίως σε ελαφριές σιδηροδρομικές υποδομές αλλά είναι εξοπλισμένα με ορισμένα στοιχεία βαρέων σιδηροδρομικών οχημάτων, τα οποία είναι απαραίτητα για να επιτρέπουν τη διέλευση σε περιορισμένο τμήμα βαριάς σιδηροδρομικής υποδομής μόνο για σκοπούς συγκοινωνιακής σύνδεσης.

Με απόφαση της Ολομέλειας της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων προσδιορίζονται οι απαιτήσεις τις οποίες οφείλουν να τηρούν και οι έλεγχοι ασφάλειας τους οποίους οφείλουν να πραγματοποιούν ο Διαχειριστής Υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις για τις υποδομές των περ. γ) και ε), όπως αυτές ορίζονται με την απόφαση του τελευταίου εδαφίου της παρ. 4 του άρθρου 1.»

3. Στο άρθρο 80 του ν. 4632/2019, περί μεταβατικών διατάξεων, προστίθεται παρ. 3, ως εξής:

«3. Μέχρι την έκδοση της απόφασης της Ολομέλειας της Ρ.Α.Σ. σύμφωνα με το τελευταίο εδάφιο της παρ. 2 του άρθρου 54, για τα τμήματα της υποδομής που αφορά η απόφαση αυτή

εφαρμόζονται από τον Διαχειριστή Υποδομής και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στα τμήματα αυτά ο Γενικός Κανονισμός Κίνησης, καθώς και οι απαιτήσεις και οι έλεγχοι ασφαλείας που ισχύουν για το λοιπό σιδηροδρομικό δίκτυο.»

Άρθρο 16
Ρόλος των παραγόντων του σιδηροδρομικού συστήματος στην ανάπτυξη και βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων - Τροποποίηση άρθρου 56 ν. 4632/2019

Στο άρθρο 56 του ν. 4632/2019 (Α' 159), περί του ρόλου των παραγόντων του σιδηροδρομικού συστήματος στην ανάπτυξη και στη βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στην παρ. 1, αα) στο εισαγωγικό εδάφιο, οι λέξεις «η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων» αντικαθίστανται από τις λέξεις «το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών διασφαλίζει νομοθετικά», αβ) οι περ. α), β), γ) και στ) αντικαθίστανται, αγ) στην περ. δ) i) στο εισαγωγικό εδάφιο, η λέξη «διασφαλίζει» διαγράφεται, ii) στην υποπερ. γγ), μετά από τις λέξεις «να καταρτίζουν» προστίθενται οι λέξεις «και να επικαιροποιούν», αδ) στην περ. ε), i) μετά από τις λέξεις «αστική ευθύνη,» η λέξη «διασφαλίζει» διαγράφεται, ii) η λέξη «πελατών» αντικαθίσταται από τη λέξη «επιβατών», αε) η περ. ζ) καταργείται, β) στην παρ. 2, βα) προστίθεται νέο πρώτο εδάφιο, ββ) το υφιστάμενο εισαγωγικό εδάφιο αντικαθίσταται, βγ) στην περ. δ), οι λέξεις «θα δημοσιοποιούνται ύστερα από αίτημα του Οργανισμού ή της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων» αντικαθίστανται από τις λέξεις «γνωστοποιούνται στον Οργανισμό ή τη Ρ.Α.Σ. ύστερα από αίτημά τους», γ) προστίθενται παρ. 2Α και 2Β, δ) το δεύτερο εδάφιο της περ. β) της παρ. 4 καταργείται, και μετά από νομοτεχνικές βελτιώσεις, το άρθρο 56 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 56
Ρόλος των παραγόντων του σιδηροδρομικού συστήματος στην ανάπτυξη και στη βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων
(άρθρο 4 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798)

1. Με σκοπό την ανάπτυξη και βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών διασφαλίζει νομοθετικά:

α) τη θέσπιση των κανόνων για τη σιδηροδρομική ασφάλεια και τη συνεχή βελτίωσή της, έχοντας ως προτεραιότητα την πρόληψη των ατυχημάτων τη συνεχή βελτίωσή της, λαμβάνοντας υπόψη την εξέλιξη του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των διεθνών κανόνων, καθώς και την τεχνική και επιστημονική πρόοδο, και δίνοντας προτεραιότητα στην πρόληψη των ατυχημάτων,

β) την εφαρμογή όλων των διατάξεων που προάγουν με ανοιχτό και αμερόληπτο τρόπο, την ανάπτυξη ενός ενιαίου ευρωπαϊκού συστήματος σιδηροδρομικών μεταφορών,

γ) ότι τα μέτρα ανάπτυξης και βελτίωσης της σιδηροδρομικής ασφάλειας σε εθνικό επίπεδο λαμβάνουν υπόψη την ανάγκη ολοκληρωμένου σιδηροδρομικού συστήματος, όπως αυτό προβλέπεται στην ενωσιακή νομοθεσία,

δ) ότι την ευθύνη για την ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος και τον έλεγχο των σχετικών κινδύνων αναλαμβάνουν ο διαχειριστής υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, καθένας για το τμήμα του συστήματος που εμπίπτει στην αρμοδιότητά του, επιβάλλοντάς τους την υποχρέωση:

αα) να εφαρμόζουν τα αναγκαία μέτρα για τον έλεγχο των κινδύνων τα οποία προβλέπονται στην περ. α' της παρ. 1 του άρθρου 58, κατά περίπτωση σε συνεργασία μεταξύ τους,

ββ) να εφαρμόζουν τους ενωσιακούς και τους εθνικούς κανόνες,

γγ) να καταρτίζουν και να επικαιροποιούν συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας (Σ.Δ.Α.) σύμφωνα με τον παρόντα νόμο,

ε) με επιφύλαξη των διατάξεων για την αστική ευθύνη, ότι ο διαχειριστής υποδομής και κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση αναλαμβάνει την ευθύνη για το τμήμα του συστήματος που εμπίπτει στην αρμοδιότητά του και για την ασφαλή λειτουργία του, συμπεριλαμβανομένων της προμήθειας υλικού και της ανάθεσης υπηρεσιών έναντι των χρηστών, των επιβατών, των οικείων εργαζομένων και άλλων παραγόντων που αναφέρονται στην παρ. 3 του παρόντος άρθρου,

στ) την κατάρτιση και την επακόλουθη δημοσίευση του εθνικού σχεδίου για την παρακολούθηση της ασφάλειας, στο οποίο τίθενται οι στόχοι για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και περιγράφονται τα προβλεπόμενα μέτρα για την επίτευξη των Κοινών Στόχων Ασφάλειας (Κ.Σ.Α.), λαμβάνοντας υπόψη εισηγήσεις της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.) και του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών (Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.).

ζ) Καταργείται.

2. Η ευθύνη για την ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος, την τήρηση των κανόνων ασφαλείας και την ελαχιστοποίηση των σχετικών κινδύνων, ανήκει, κατά λόγο αρμοδιότητας αφενός στον Διαχειριστή της Υποδομής και αφετέρου στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις για το μέρος του συστήματος που τελεί υπό τον έλεγχό τους. Λαμβάνοντας υπόψη ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και ο Διαχειριστής της Υποδομής έχουν την ευθύνη για την ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος, κατά το μέρος που τελεί υπό τον έλεγχό τους:

α) εφαρμόζουν τα αναγκαία μέτρα για τον έλεγχο των κινδύνων, τα οποία προβλέπονται στην περ. α' της παρ. 1 του άρθρου 58, κατά περίπτωση, σε συνεργασία μεταξύ τους και με άλλους παράγοντες,

β) λαμβάνουν υπόψη στα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας τους κινδύνους που συνδέονται με τις δραστηριότητες άλλων παραγόντων και τρίτων,

γ) όπου απαιτείται, υποχρεώνουν, μέσω σύμβασης, τους άλλους παράγοντες που αναφέρονται στην παρ. 3 του παρόντος άρθρου, των οποίων η δράση ενδέχεται να έχει αντίκτυπο στην ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος, να εφαρμόζουν μέτρα ελέγχου των κινδύνων, και

δ) διασφαλίζουν ότι οι εργολάβοι τους εφαρμόζουν μέτρα ελέγχου των κινδύνων με την εφαρμογή των ΚΜΑ για την παρακολούθηση διαδικασιών σύμφωνα με τη σχετική ΚΜΑ που προβλέπεται στην περ. γ' της παρ. 1 του άρθρου 58 και ότι αυτό προβλέπεται ρητά σε συμβατικές ρυθμίσεις που γνωστοποιούνται στον Διαχειριστή της Υποδομής ή τη Ρ.Α.Σ. ύστερα από αίτημά τους.

2Α. Με σκοπό τη διατήρηση της ασφάλειας στον σιδηρόδρομο και την ορθή εφαρμογή των κανόνων ασφαλείας, η Ρ.Α.Σ. ασκεί τα καθήκοντά της ως Εθνική Αρχή Ασφάλειας, σύμφωνα με τα άρθρα 68 και 69, ελέγχοντας την τήρηση των εφαρμοστέων κανόνων, καλώντας τους εμπλεκόμενους στον σιδηρόδρομο φορείς σε παροχή εξηγήσεων και επιβάλλοντας κυρώσεις σε περίπτωση διαπίστωσης παραβάσεων, σύμφωνα με τις αρμοδιότητές της. Οι ευθύνες της Ρ.Α.Σ. ταυτίζονται με τις αρμοδιότητες που της έχουν ανατεθεί δυνάμει του εθνικού και ενωσιακού δικαίου.

2Β. Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, η Ρ.Α.Σ., ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. και όλοι οι αρμόδιοι για τον σιδηρόδρομο φορείς, κατά τον λόγο αρμοδιότητάς τους υποστηρίζουν το έργο του Οργανισμού όσον αφορά στην παρακολούθηση της ανάπτυξης της ασφάλειας των σιδηροδρόμων σε ενωσιακό επίπεδο.

3. Με την επιφύλαξη της ευθύνης που φέρουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και ο διαχειριστής υποδομής κατά την παρ. 2 του παρόντος άρθρου, οι υπεύθυνοι για τη συντήρηση φορείς και κάθε άλλος παράγοντας με πιθανό αντίκτυπο στην ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος της Ελλάδας, συμπεριλαμβανομένων των κατασκευαστών, εταιρειών συντήρησης, κατόχων οχημάτων, παρόχων υπηρεσιών, αναθετόντων φορέων, μεταφορέων, αποστολέων, παραληπτών, φορτωτών, εκφορτωτών, υπεύθυνων πλήρωσης και κένωσης:

α) εφαρμόζουν τα αναγκαία μέτρα ελέγχου των κινδύνων, όπου απαιτείται, σε συνεργασία με άλλους παράγοντες,

β) διασφαλίζουν ότι τα υποσυστήματα, το λοιπό υλικό, ο εξοπλισμός και οι υπηρεσίες που παρέχουν, πληρούν τις ισχύουσες προϋποθέσεις και όρους χρήσης, προκειμένου να είναι δυνατή η ασφαλής χρήση τους από τις οικείες σιδηροδρομικές επιχειρή-

σεις ή και τον οικείο διαχειριστή υποδομής.

4. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ο διαχειριστής υποδομής και κάθε παράγοντας που αναφέρεται στην παρ. 3 του παρόντος άρθρου, ο οποίος εντοπίζει ή ενημερώνεται σχετικά με κίνδυνο ασφάλειας οφειλόμενο σε ελάττωμα και κατασκευαστικές παρατυπίες ή δυσλειτουργίες τεχνικού εξοπλισμού, συμπεριλαμβανομένων των δομικών υποσυστημάτων, οφείλουν, στα πλαίσια των αντίστοιχων αρμοδιοτήτων τους:

α) να λαμβάνουν τα αναγκαία διορθωτικά μέτρα για την αντιμετώπιση του εντοπισθέντος κινδύνου ασφάλειας,

β) να αναφέρουν τους εν λόγω κινδύνους στα οικεία ενδιαφερόμενα μέρη, προκειμένου αυτά να λάβουν απαιτούμενα περαιτέρω διορθωτικά μέτρα για να εξασφαλιστεί η απρόσκοπτη επίτευξη των επιδόσεων ασφάλειας του σιδηροδρομικού συστήματος.

5. Σε περίπτωση ανταλλαγής οχημάτων μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, όλοι οι εμπλεκόμενοι παράγοντες ανταλλάσσουν όλες τις σχετικές με την ασφαλή λειτουργία πληροφορίες, οι οποίες περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, την κατάσταση και το ιστορικό του οικείου οχήματος, στοιχεία από τα αρχεία συντήρησης για σκοπούς ιχνηλασιμότητας, την ιχνηλασιμότητα των εργασιών φόρτωσης και τα δελτία αποστολής.»

Άρθρο 17
Πρόσβαση σε εγκαταστάσεις και υπηρεσίες κατάρτισης προσωπικού σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και διαχειριστή υποδομής - Ενσωμάτωση άρθρου 13 Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 - Τροποποίηση άρθρου 65 ν. 4632/2019

Στο άρθρο 65 του ν. 4632/2019 (Α' 159), περί πρόσβασης στις εγκαταστάσεις κατάρτισης, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στον τίτλο, αα) οι λέξεις «στις εγκαταστάσεις» αντικαθίστανται από τις λέξεις «σε εγκαταστάσεις και υπηρεσίες», αβ) μετά από τις λέξεις «Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798)» προστίθενται οι λέξεις «-Εξουσιοδοτικές διατάξεις», β) στην παρ. 1, μετά από τις λέξεις «στις εγκαταστάσεις» προστίθενται οι λέξεις «και τις υπηρεσίες», γ) οι παρ. 2, 3 και 4 αντικαθίστανται, δ) στο πρώτο εδάφιο της παρ. 5, δα) οι λέξεις «Κατά την πρόσληψη» αντικαθίστανται από τις λέξεις «Πριν από την πρόσληψη και πριν από την ανάληψη υπηρεσίας, μέσω μετακίνησης, απόσπασης, μετάταξης ή καθ' οιονδήποτε άλλον τρόπο,», δβ) πριν από τις λέξεις «προσωπικού, που είναι επιφορτισμένο» προστίθεται η λέξη «άλλου», ε) στην παρ. 6, οι λέξεις «που επιτελεί βασική εργασία» αντικαθίστανται από τις λέξεις «που επιτελεί κρίσιμα καθήκοντα», και μετά από νομοτεχνικές βελτιώσεις, το άρθρο 65 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 65
Πρόσβαση σε εγκαταστάσεις και υπηρεσίες κατάρτισης (άρθρο 13 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798) - Εξουσιοδοτικές διατάξεις

1. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και ο διαχειριστής της υποδομής, καθώς και το προσωπικό τους που επιτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας έχουν χωρίς διακρίσεις δικαίωμα πρόσβασης στις εγκαταστάσεις και τις υπηρεσίες κατάρτισης των μηχανοδηγών και του προσωπικού των αμαξοστοιχιών, εφόσον η κατάρτιση αυτή είναι απαραίτητη για την εκτέλεση δρομολογίων στο δίκτυό τους.

2. Τα κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας και το προσωπικό των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή υποδομής που είναι αρμόδιο για την εκτέλεσή τους ορίζονται στο οικείο σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας, σύμφωνα με τις διατάξεις των Τεχνικών Προδιαγραφών Διαλειτουργικότητας (Τ.Π.Δ.) για το υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας». Η εντός της χώρας κατάρτιση του προσωπικού του διαχειριστή υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, που επιτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας, πλην των μηχανοδηγών, των οποίων η κατάρτιση ρυθμίζεται με τις διατάξεις του ν. 3911/2011 (Α' 12), παρέχεται από φορείς εκπαίδευσης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ή του Διαχειριστή της υποδομής. Οι φορείς του προηγούμενου εδαφίου πιστοποιούνται με απόφαση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και ο Διαχειριστής της Υποδομής οργανώνουν τις υπηρεσίες εκπαίδευσης, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, και παρέχουν αυτήν έναντι αμοιβής προς όλους τους ενδιαφερόμενους, χωρίς διακρίσεις, χορηγώντας την αντίστοιχη βεβαίωση επιτυχούς παρακολούθησης.

Οι υπηρεσίες κατάρτισης περιλαμβάνουν, κατ' ελάχιστον, εκπαίδευση για τη γνώση του δικτύου των διαδρομών, τους κανόνες και διαδικασίες λειτουργίας, το σύστημα σηματοδότησης και το σύστημα ελέγχου - χειρισμού, καθώς και τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης που εφαρμόζονται στα εκτελούμενα δρομολόγια, συμπεριλαμβανόμενης κατάρτισης σχετική με τις ανάγκες των ατόμων με αναπηρία, και την υποστήριξή τους σε έκτακτες συνθήκες, σε συνεργασία με το Ινστιτούτο της Εθνικής Συνομοσπονδίας Ατόμων με Αναπηρία. Τα προγράμματα κατάρτισης συντάσσονται από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή τον Διαχειριστή της υποδομής, για το προσωπικό τους, ανά καθήκον, λαμβάνοντας υπόψη τα διαθέσιμα ελάχιστα επαγγελματικά προσόντα για κάθε καθήκον που ορίζονται στις Τ.Π.Δ., τις επιχειρησιακές και οργανωτικές ανάγκες και τεχνικές διαχείρισης κινδύνων, που σχετίζονται με τον χαρακτήρα και την έκταση των λειτουργιών που εκτελεί, αντίστοιχα, η σιδηροδρομική επιχείρηση ή ο διαχειριστής υποδομής. Τα προγράμματα κατάρτισης εγκρίνονται με απόφαση του αρμόδιου οργάνου των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ή του διαχειριστή υποδομής, ύστερα από γνώμη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, επανεξετάζονται τακτικά από τον συντάκτη τους και τροποποιούνται όταν απαιτείται, σύμφωνα με τις σχετικές προβλέψεις του οικείου Συστήματος Διαχείρισης της Ασφάλειας, του άρθρου 61 του ν. 4632/2019 (Α' 159).

Για την κατάρτιση του προσωπικού που εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας, ορίζονται κατάλληλοι εκπαιδευτές από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή τον Διαχειριστή της Υποδομής, αντίστοιχα. Τα προσόντα και οι προϋποθέσεις για την επάρκεια των εκπαιδευτών καθορίζονται στο οικείο Σύστημα Διαχείρισης της Ασφάλειας. Οι εξετάσεις για την πιστοποίηση της κατάρτισης του προσωπικού που εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας, διενεργούνται από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, η οποία ορίζει τριμελή επιτροπή, ένα (1) τουλάχιστον μέλος της οποίας είναι μέλος του Συμβουλίου αυτής ή υπάλληλός της, που διαθέτει κατάλληλη γνώση και επάρκεια.

3. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων διασφαλίζει ότι οι υπηρεσίες κατάρτισης πληρούν τις απαιτήσεις του ν. 3911/2011, των Τ.Π.Δ. ή των εθνικών κανόνων, που προβλέπονται στην περ. ε) της παρ. 3 του άρθρου 60 του παρόντος, αντιστοίχως.

Με απόφαση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, καθορίζονται οι προϋποθέσεις και διαδικασίες για την πιστοποίηση των κέντρων κατάρτισης του προσωπικού που επιτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας, τα προσόντα και η διαδικασία ορισμού των εξεταστών, ο τρόπος τήρησης μητρώου εξεταστών, ο τρόπος διενέργειας των εξετάσεων και πιστοποίησης της κατάρτισης του προσωπικού με κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας, καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την εφαρμογή του παρόντος.

4. Εάν οι υπηρεσίες κατάρτισης διατίθενται μόνο μέσω μιας μόνο σιδηροδρομικής επιχείρησης ή του Διαχειριστή της Υποδομής, αυτές τίθενται στη διάθεση και των άλλων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων με εύλογη αντιπαροχή, η οποία δεν εισάγει διακρίσεις, σχετίζεται με το κόστος και μπορεί να περιλαμβάνει ένα εύλογο περιθώριο κέρδους.

5. Πριν από την πρόσληψη και πριν από την ανάληψη υπηρεσίας, μέσω μετακίνησης, απόσπασης, μετάταξης ή καθ' οιονδήποτε άλλον τρόπο, νέων μηχανοδηγών, προσωπικού επί των αμαξοστοιχιών και άλλου προσωπικού που είναι επιφορτισμένο με κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μπορούν να λαμβάνουν υπόψη κατάρτιση, προσόντα και εμπειρία που έχουν αποκτηθεί στο παρελθόν από άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Για τον σκοπό αυτόν, τα εν λόγω μέλη του προσωπικού έχουν δικαίωμα πρόσβασης, λήψης αντιγράφων και γνωστοποίησης αναφορικά με όλα τα έγγραφα που πιστοποιούν

την κατάρτιση, τα προσόντα και την εμπειρία τους.

6. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και ο διαχειριστής υποδομής ευθύνονται για το επίπεδο της κατάρτισης και των προσόντων του προσωπικού τους που επιτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας.»

Άρθρο 18
Συντήρηση οχημάτων - Ενσωμάτωση άρθρου 14 Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 - Αντικατάσταση παρ. 4 άρθρου 66 ν. 4632/2019

Στην παρ. 4 του άρθρου 66 του ν. 4632/2019 (Α' 159), περί συντήρησης οχημάτων, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) το εισαγωγικό εδάφιο αντικαθίσταται, β) στην περ. α), η λέξη «αναγνώρισης» αντικαθίσταται από τη λέξη «διαπίστευσης», γ) το τελευταίο εδάφιο αντικαθίσταται, και η παρ. 4 διαμορφώνεται ως εξής:

«4. Όσον αφορά στις φορτάμαξες και στα άλλα σιδηροδρομικά οχήματα, κάθε φορέας που είναι υπεύθυνος για τη συντήρησή τους πιστοποιείται και λαμβάνει πιστοποιητικό υπεύθυνου για τη συντήρηση φορέα (Υ.Σ.Φ.) από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ή από διαπιστευμένο οργανισμό πιστοποίησης, σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΚ) 765/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Ιουλίου 2008, για τον καθορισμό των απαιτήσεων διαπίστευσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) 339/93 (L 218), κατά τους ακόλουθους όρους:

α) οι διαδικασίες διαπίστευσης βασίζονται σε κριτήρια ανεξαρτησίας, επάρκειας και αμεροληψίας,

β) το σύστημα πιστοποίησης παρέχει αποδεικτικά στοιχεία ότι ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας έχει καθιερώσει σύστημα συντήρησης, ώστε να εγγυάται την ασφαλή κατάσταση κυκλοφορίας όλων των οχημάτων για τη συντήρηση των οποίων είναι υπεύθυνος,

γ) η πιστοποίηση ΥΣΦ βασίζεται σε αξιολόγηση της ικανότητας του υπεύθυνου για τη συντήρηση φορέα να πληροί τις σχετικές απαιτήσεις και τα κριτήρια αξιολόγησης που ορίζονται στο παράρτημα ΙΙΙ του άρθρου 81 και να τα εφαρμόζει με συνέπεια. Περιλαμβάνει σύστημα επιτήρησης για τη διασφάλιση διαρκούς συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις αυτές και κριτήρια αξιολόγησης μετά τη χορήγηση του πιστοποιητικού ΥΣΦ,

δ) η πιστοποίηση των συνεργείων συντήρησης βασίζεται στη συμμόρφωση με τα σχετικά τμήματα του Παραρτήματος ΙΙΙ του άρθρου 81 που εφαρμόζονται στις αντίστοιχες λειτουργίες και δραστηριότητες που θα λάβουν πιστοποίηση.

Αν ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας είναι σιδηροδρομική επιχείρηση ή διαχειριστής υποδομής, πλην εκείνων που αναφέρονται στην παρ. 2 του άρθρου 3 του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/779, η συμμόρφωση με τους όρους του παρόντος άρθρου ελέγχεται από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων σύμφωνα με τα άρθρα 62 και 64 του παρόντος και τις παρ. 4 και 5 του άρθρου 3 του ανωτέρω Εκτελεστικού Κανονισμού.»

ΜΕΡΟΣ Γ'
ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ, ΕΘΝΙΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΚΑΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗΣ ΑΝΩΝΥΜΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ «ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΕΛΛΑΔΟΣ Μ.Α.Ε.»

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'
ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

Άρθρο 19
Υπηρεσιακή κατάσταση και επιστημονική υποστήριξη μελών Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων - Τροποποίηση παρ. 1 άρθρου 26 και αντικατάσταση παρ. 6 άρθρου 30 ν. 3891/2010

1. Στο πρώτο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 26 του ν. 3891/2010 (Α' 188), περί της υπηρεσιακής κατάστασης των μελών, μετά από τη λέξη «καθορίζονται» προστίθενται οι λέξεις «, έως του ορίου της παρ. 3 του άρθρου 28 του ν. 4354/2015 (Α' 176),» και η παρ. 1 διαμορφώνεται ως εξής:

«1. Οι αποδοχές των μελών της Ρ.Α.Σ. καθορίζονται, έως του ορίου της παρ. 3 του άρθρου 28 του ν. 4354/2015 (Α' 176), με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών. Η δαπάνη που προκαλείται βαρύνει τις πιστώσεις της Ρ.Α.Σ..»

2. Η παρ. 6 του άρθρου 30 του ν. 3891/2010, περί του προσωπικού της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.), αντικαθίσταται ως εξής:

«6. Για την υποβοήθηση στην άσκηση των καθηκόντων του Προέδρου της Ρ.Α.Σ. συστήνονται τρεις (3) θέσεις μετακλητών συνεργατών με εξειδίκευση σε θέματα αρμοδιότητας της Ρ.Α.Σ. Οι ανωτέρω μετακλητοί συνεργάτες προσλαμβάνονται και παύονται, σύμφωνα με τα άρθρα 46 έως 48 του ν. 4622/2019 (Α' 133), με απόφαση του Προέδρου της Ρ.Α.Σ..»

Άρθρο 20
Επιτάχυνση προσλήψεων Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων - Προσθήκη άρθρου 30Α στον ν. 3891/2010

Στον ν. 3891/2010 (Α' 188), προστίθεται άρθρο 30Α, ως εξής:

«Άρθρο 30Α
Επιτάχυνση προσλήψεων
Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων

1. Οι προσλήψεις προσωπικού στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.) διενεργούνται κατά παρέκκλιση κάθε γενικής ή ειδικής διάταξης, σύμφωνα με τις παρ. 2 έως 5 του παρόντος και το άρθρο 51 του ν. 4622/2019 (Α' 133), περί ετήσιου προγραμματισμού ανθρώπινου δυναμικού του δημόσιου τομέα.

2. Σχέδιο της προκήρυξης αποστέλλεται από τη Ρ.Α.Σ. στο Ανώτατο Συμβούλιο Επιλογής Προσωπικού (Α.Σ.Ε.Π.) προς έλεγχο νομιμότητας. Αν ο έλεγχος του προηγούμενου εδαφίου δεν ολοκληρωθεί εντός δέκα (10) ημερών από την ημέρα παραλαβής του σχεδίου, η προκήρυξη θεωρείται εγκριθείσα και εκδίδεται από τη Ρ.Α.Σ..

Στην προκήρυξη περιλαμβάνονται:

α) ο συνολικός αριθμός του προσωπικού που προσλαμβάνεται ανά κατηγορία,

β) τα απαιτούμενα προσόντα, η περιγραφή του αντικειμένου των προκηρυσσόμενων θέσεων και τα δικαιολογητικά απόδειξης αυτών ανά κατηγορία προσωπικού,

γ) τα κριτήρια κατάταξης περιλαμβανομένης και της συνέντευξης, και η μοριοδότησή τους,

δ) η προθεσμία υποβολής αιτήσεων, που ανέρχεται σε τουλάχιστον δεκαπέντε (15) ημέρες από την ημέρα δημοσίευσης της προκήρυξης, καθώς και ο τρόπος υποβολής αυτών, και

ε) η διαδικασία πλήρωσης των θέσεων.

Η προκήρυξη αναρτάται στο πρόγραμμα «Διαύγεια» και δημοσιεύεται στην ιστοσελίδα της Ρ.Α.Σ. και του Α.Σ.Ε.Π..

3. Οι υποψήφιοι υποβάλλουν ηλεκτρονικά τις αιτήσεις τους, μαζί με τα απαραίτητα δικαιολογητικά, στη Ρ.Α.Σ., η οποία τις αξιολογεί και συντάσσει πίνακες κατάταξης, προσληπτέων και απορριπτέων εντός τριάντα (30) ημερών από την πάροδο της προθεσμίας υποβολής των αιτήσεων. Η πρόσληψη των επιτυχόντων γίνεται με απόφαση του αρμόδιου οργάνου της Ρ.Α.Σ..

4. Αν έχουν καταρτισθεί πίνακες κατάταξης μετά από έκδοση προκήρυξης, η Ρ.Α.Σ. δύναται, στο πλαίσιο του εκάστοτε ετήσιου προγραμματισμού προσλήψεων και εντός τριών (3) ετών από τη δημοσίευση της σχετικής προκήρυξης, να καλύπτει ανάγκες σε προσωπικό, με σύμβαση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου ή ορισμένου χρόνου από υποψηφίους των υφιστάμενων πινάκων κατάταξης, έως το διπλάσιο των προκηρυχθεισών θέσεων.

5. Για την αξιολόγηση των αιτήσεων συγκροτούνται με απόφαση της Ρ.Α.Σ. Ειδικές Επιτροπές αξιολόγησης προκήρυξης, σε τέτοιο αριθμό ώστε να εξασφαλίζεται ότι η αξιολόγηση των αιτή-

σεων ολοκληρώνεται αποκλειστικά εντός τριάντα (30) ημερών. Στις Επιτροπές του πρώτου εδαφίου, μετέχουν κατ' ελάχιστον:

α) ένα (1) μέλος της Ρ.Α.Σ., ως Πρόεδρος,

β) ένας (1) υπάλληλος της Ρ.Α.Σ. με θέση τουλάχιστον Προϊσταμένου Τμήματος, και

γ) ένας (1) Σύμβουλος του Α.Σ.Ε.Π..»

Άρθρο 21
Αποσπάσεις στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων - Προσθήκη άρθρου 30Β στον ν. 3891/2010

Στον ν. 3891/2010 (Α' 188), προστίθεται άρθρο 30Β, ως εξής:

«Άρθρο 30Β
Κάλυψη προσωρινών αναγκών προσωπικού
Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων

1. Οι θέσεις προσωπικού της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.) καλύπτονται και με αποσπάσεις προσωπικού που υπηρετεί στον δημόσιο τομέα, όπως αυτός οριοθετείται στην περ. α) της παρ. 1 του άρθρου 14 του ν. 4270/2014 (Α' 143), με την ίδια σχέση εργασίας, κατόπιν αιτήματος της Ρ.Α.Σ. στην Κεντρική Επιτροπή Κινητικότητας, κατ' ανάλογη εφαρμογή της παρ. 1 του άρθρου 31 του ν. 4873/2021 (Α' 248). Οι αποσπάσεις της παρούσας διενεργούνται κατά παρέκκλιση της προϋπόθεσης κάλυψης θέσεων του φορέα προέλευσης σε ποσοστό εξήντα πέντε τοις εκατό (65%) τουλάχιστον, που προβλέπεται στην παρ. 4 του άρθρου 4 του ν. 4440/2016 (Α' 224) και χωρίς τη σύμφωνη γνώμη του οργάνου διοίκησης και του υπηρεσιακού συμβουλίου του φορέα αυτού. Η χρονική διάρκεια της απόσπασης ορίζεται σε ένα (1) έτος, με δυνατότητα ανανέωσης μια (1) φορά για δύο (2) έτη, μετά την οποία είναι δυνατή η μετάταξη στη Ρ.Α.Σ. με αίτηση του αποσπασμένου υπαλλήλου, που υποβάλλεται το αργότερο έναν (1) μήνα πριν από τη λήξη της απόσπασης. Ο χρόνος υπηρεσίας των αποσπασμένων λογίζεται για κάθε έννομη συνέπεια ως χρόνος υπηρεσίας στην οργανική τους θέση. Από την παρούσα διαδικασία εξαιρείται το προσωπικό του Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής.

2. Με αιτιολογημένη απόφαση του Προέδρου της Ρ.Α.Σ., είναι δυνατόν να διακοπεί η απόσπαση του παρόντος, πριν από τη λήξη της, για σοβαρό λόγο που ανάγεται στην πλημμελή άσκηση των υπηρεσιακών καθηκόντων του υπαλλήλου ή σε μεταβολή των υπηρεσιακών αναγκών ή μετά από αίτηση του υπαλλήλου, αφού συνεκτιμηθούν οι υπηρεσιακές ανάγκες.»

Άρθρο 22
Μεταβολή αρμοδιότητας έκδοσης του Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων -Τροποποίηση παρ. 1 άρθρου 31 ν. 3891/2010

Στο πρώτο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 31 του ν. 3891/2010 (Α' 188), περί Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης, οι λέξεις «Με κοινή απόφαση των Υπουργών Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ύστερα από γνώμη της Ρ.Α.Σ.» αντικαθίστανται από τις λέξεις «Με απόφαση της Ολομέλειας της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.)», και η παρ. 1 διαμορφώνεται ως εξής:

«1. Με απόφαση της Ολομέλειας της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.), θεσπίζεται ο Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της εν λόγω Αρχής. Με τον εν λόγω κανονισμό ρυθμίζονται ιδίως:

α) η εσωτερική διάρθρωση και λειτουργία της Ρ.Α.Σ., η περιγραφή των αρμοδιοτήτων των μονάδων και οι θέσεις ευθύνης του προσωπικού,

β) ο συνολικός αριθμός των οργανικών θέσεων του προσωπικού και η κατανομή τους σε κατηγορίες θέσεων Ειδικού Επιστημονικού Προσωπικού και σε κατηγορίες θέσεων Τακτικού Προσωπικού, καθώς επίσης και κατά κλάδους και ειδικότητες,

γ) ο τρόπος διαχείρισης των πόρων της,

δ) ζητήματα προμηθειών και

ε) κάθε άλλο θέμα σχετικό με τη λειτουργία της Ρ.Α.Σ. και την άσκηση των αρμοδιοτήτων της.»

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'
ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΚΑΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Άρθρο 23
Στελέχωση Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών - Τροποποίηση παρ. 5 και 6 άρθρου 3 ν. 5014/2023

Στο άρθρο 3 του ν. 5014/2023 (Α' 14), περί σύστασης του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στην παρ. 5, αα) οι λέξεις «την αυτοτελή Μονάδα Μελετών και Διερευνήσεων» αντικαθίστανται από τις λέξεις «: α) την Αυτοτελή Μονάδα Μελετών και Διερευνήσεων Αεροπορικών Ατυχημάτων, β) την Αυτοτελή Μονάδα Μελετών και Διερευνήσεων Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων, γ) την Αυτοτελή Μονάδα Διοικητικών και Οικονομικών Υπηρεσιών», β) στην παρ. 6, οι λέξεις «στελεχώνεται από» αντικαθίστανται από τις λέξεις «δύναται να στελεχώνεται και από», και οι παρ. 5 και 6 διαμορφώνονται ως εξής:

«5. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. συγκροτείται από το συμβούλιο και:

α) την Αυτοτελή Μονάδα Μελετών και Διερευνήσεων Αεροπορικών Ατυχημάτων,

β) την Αυτοτελή Μονάδα Μελετών και Διερευνήσεων Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και

γ) την Αυτοτελή Μονάδα Διοικητικών και Οικονομικών Υπηρεσιών.

6. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. δύναται να στελεχώνεται και από υπαλλήλους που διατίθενται από τις καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες της Γενικής Διεύθυνσης Διοικητικών Υπηρεσιών και της Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.»

Άρθρο 24
Νέα οργανωτική δομή του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών - Τροποποίηση άρθρου 10 ν. 5014/2023

Στο άρθρο 10 του ν. 5014/2023 (Α' 14), περί Μονάδας Μελετών και Διερεύνησης Ατυχημάτων, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στην παρ. 1, αα) στο πρώτο εδάφιο, i) μετά από τις λέξεις «και Διερευνήσεων» προστίθεται η λέξη «Αεροπορικών», ii) η λέξη «(Μονάδα)» διαγράφεται, αβ) στο δεύτερο εδάφιο, η λέξη «απαρτίζεται» αντικαθίσταται από τη λέξη «συγκροτείται», αγ) στην περ. γ), μετά από τη λέξη «Στατιστικής» προστίθενται οι λέξεις «Αεροπορικών Ατυχημάτων», αδ) στην περ. δ), πριν από τη λέξη «Μεταφορών» προστίθεται η λέξη «Αεροπορικών», αε) η περ. ε) καταργείται, β) προστίθενται παρ. 1Α και 1Β, και οι παρ. 1, 1Α και 1Β διαμορφώνονται ως εξής:

«1. Συστήνεται στον Εθνικό Οργανισμό Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών (Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.) Αυτοτελής Μονάδα Μελετών και Διερευνήσεων Αεροπορικών Ατυχημάτων, σε επίπεδο Διεύθυνσης. Η Μονάδα υπάγεται απευθείας στον Πρόεδρο και συγκροτείται από τα κάτωθι τμήματα:

α) Τμήμα Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων και Συμβάντων.

β) Καταργείται.

γ) Τμήμα Πρόληψης, Μελετών, Ανάλυσης, Εφαρμογών και Στατιστικής Αεροπορικών Ατυχημάτων.

δ) Τμήμα Ασφάλειας των Αεροπορικών Μεταφορών.

ε) Καταργείται.

1Α. Συστήνεται στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. Αυτοτελής Μονάδα Μελετών και Διερευνήσεων Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων, σε επίπεδο Διεύθυνσης. Η Μονάδα υπάγεται απευθείας στον Αναπληρωτή Πρόεδρο και συγκροτείται από τα κάτωθι Τμήματα:

α) Τμήμα Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων.

β) Τμήμα Πρόληψης, Μελετών, Ανάλυσης, Εφαρμογών και Στατιστικής Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων.

γ) Τμήμα Ασφαλείας των Σιδηροδρομικών Μεταφορών.

1Β. Συστήνεται στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. Αυτοτελής Μονάδα Διοικητικών και Οικονομικών Υπηρεσιών, σε επίπεδο Διεύθυνσης. Η Μονάδα υπάγεται απευθείας στον Πρόεδρο και τον Αναπληρωτή Πρόεδρο κατά τον λόγο των αρμοδιοτήτων τους, σύμφωνα με τις παρ. 1 και 1Α και συγκροτείται από τα κάτωθι Τμήματα:

α) Τμήμα Οικονομικών Υπηρεσιών, το οποίο απαρτίζεται από το γραφείο προϋπολογισμού, το γραφείο αναλήψεων και το γραφείο εκκαθάρισης.

β) Τμήμα Διοικητικών Υπηρεσιών.»

Άρθρο 25
Επιτάχυνση προσλήψεων στον Εθνικό Οργανισμό Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών - Προσθήκη άρθρου 10Α στον ν. 5014/2023

Στον ν. 5014/2023 (Α' 14), προστίθεται άρθρο 10Α, ως εξής:

«Άρθρο 10Α
Επιτάχυνση προσλήψεων στον Εθνικό Οργανισμό Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών

1. Οι προσλήψεις προσωπικού στον Εθνικό Οργανισμό Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών (Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.) διενεργούνται κατά παρέκκλιση κάθε γενικής ή ειδικής διάταξης, σύμφωνα με τις παρ. 2 έως 6 του παρόντος και το άρθρο 51 του ν. 4622/2019 (Α' 133), περί ετήσιου προγραμματισμού ανθρώπινου δυναμικού του δημόσιου τομέα.

2. Σχέδιο της προκήρυξης αποστέλλεται από τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. στο Ανώτατο Συμβούλιο Επιλογής Προσωπικού (Α.Σ.Ε.Π.) προς έλεγχο νομιμότητας. Αν ο έλεγχος του προηγούμενου εδαφίου δεν ολοκληρωθεί εντός δέκα (10) ημερών από την ημέρα παραλαβής του σχεδίου, η προκήρυξη θεωρείται εγκριθείσα και εκδίδεται από τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ..

Στην προκήρυξη περιλαμβάνονται:

α) ο συνολικός αριθμός του προσωπικού που προσλαμβάνεται ανά κατηγορία,

β) τα απαιτούμενα προσόντα, η περιγραφή του αντικειμένου των προκηρυσσόμενων θέσεων και τα δικαιολογητικά απόδειξης αυτών ανά κατηγορία προσωπικού,

γ) τα κριτήρια κατάταξης περιλαμβανομένης και της συνέντευξης, και η μοριοδότησή τους,

δ) η προθεσμία υποβολής αιτήσεων, που ανέρχεται σε τουλάχιστον (15) ημέρες από την ημέρα δημοσίευσης της προκήρυξης, καθώς και ο τρόπος υποβολής αυτών, και

ε) η διαδικασία πλήρωσης των θέσεων,

Η προκήρυξη αναρτάται στο πρόγραμμα «Διαύγεια» και δημοσιεύεται στην ιστοσελίδα του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. και του Α.Σ.Ε.Π..

3. Οι υποψήφιοι υποβάλλουν ηλεκτρονικά τις αιτήσεις τους, μαζί με τα απαραίτητα δικαιολογητικά, στον φορέα, ο οποίος τις αξιολογεί και συντάσσει πίνακες κατάταξης, προσληπτέων και απορριπτέων εντός τριάντα (30) ημερών από την πάροδο της προθεσμίας υποβολής των αιτήσεων. Η πρόσληψη των επιτυχόντων γίνεται με απόφαση του αρμόδιου οργάνου της Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ..

4. Αν έχουν καταρτισθεί πίνακες κατάταξης μετά από έκδοση προκήρυξης, ο φορέας δύναται, στο πλαίσιο του εκάστοτε ετήσιου προγραμματισμού προσλήψεων και εντός τριών (3) ετών από τη δημοσίευση της σχετικής προκήρυξης, να καλύπτει ανάγκες σε προσωπικό, με σύμβαση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου ή ορισμένου χρόνου από υποψηφίους των υφιστάμενων πινάκων κατάταξης, έως το διπλάσιο των προκηρυχθεισών θέσεων.

5. Για την αξιολόγηση των αιτήσεων συγκροτούνται, με απόφαση του οργάνου διοίκησης του φορέα, Ειδικές Επιτροπές αξιολόγησης προκήρυξης, σε τέτοιο αριθμό ώστε να εξασφαλίζεται ότι η αξιολόγηση των αιτήσεων ολοκληρώνεται αποκλειστικά εντός τριάντα (30) ημερών. Στις Επιτροπές του πρώτου εδαφίου, μετέχουν κατ' ελάχιστον:

α) ένα (1) μέλος του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., ως Πρόεδρος,

β) ένας (1) υπάλληλος του φορέα με θέση τουλάχιστον Προϊσταμένου Τμήματος, και

γ) ένας (1) Σύμβουλος του Α.Σ.Ε.Π..»

Άρθρο 26
Αποσπάσεις στον Εθνικό Οργανισμό Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών - Προσθήκη άρθρου 10Γ στον ν. 5014/2023

Στον ν. 5014/2023 (Α' 14), προστίθεται άρθρο 10Γ, ως εξής:

«Άρθρο 10Γ
Αποσπάσεις στον Εθνικό Οργανισμό Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών

1. Οι θέσεις Διερευνητών του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών (Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.) καλύπτονται και με αποσπάσεις προσωπικού που υπηρετεί στον δημόσιο τομέα, όπως αυτός οριοθετείται στην περ. α) της παρ. 1 του άρθρου 14 του ν. 4270/2014 (Α' 143), με την ίδια σχέση εργασίας, κατόπιν αιτήματος του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. στην Κεντρική Επιτροπή Κινητικότητας, κατ' ανάλογη εφαρμογή της παρ. 1 του άρθρου 31 του ν. 4873/2021 (Α' 248). Οι αποσπάσεις της παρούσας διενεργούνται κατά παρέκκλιση της προϋπόθεσης κάλυψης θέσεων του φορέα προέλευσης σε ποσοστό εξήντα πέντε τοις εκατό (65%) τουλάχιστον, που προβλέπεται στην παρ. 4 του άρθρου 4 του ν. 4440/2016 (Α' 224) και χωρίς τη σύμφωνη γνώμη του οργάνου διοίκησης και του υπηρεσιακού συμβουλίου του φορέα αυτού. Η χρονική διάρκεια της απόσπασης ορίζεται σε ένα (1) έτος, με δυνατότητα ανανέωσης μια (1) φορά για δύο (2) έτη, μετά την οποία είναι δυνατή η μετάταξη στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. με αίτηση του αποσπασμένου υπαλλήλου, που υποβάλλεται το αργότερο έναν (1) μήνα πριν από τη λήξη της απόσπασης. Ο χρόνος υπηρεσίας των αποσπασμένων λογίζεται για κάθε έννομη συνέπεια ως χρόνος υπηρεσίας στην οργανική τους θέση. Από την παρούσα διαδικασία εξαιρείται το προσωπικό του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής.

2. Με αιτιολογημένη απόφαση του Προέδρου του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., είναι δυνατόν να διακοπεί η απόσπαση του παρόντος, πριν από τη λήξη της, για σοβαρό λόγο που ανάγεται στην πλημμελή άσκηση των υπηρεσιακών καθηκόντων του υπαλλήλου ή σε μεταβολή των υπηρεσιακών αναγκών ή μετά από αίτηση του υπαλλήλου, αφού συνεκτιμηθούν οι υπηρεσιακές ανάγκες.»

Άρθρο 27
Πόροι και διαχείριση δαπανών Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών - Τροποποίηση άρθρου 11 ν. 5014/2023

Στο άρθρο 11 του ν. 5014/2023 (Α' 14), περί πόρων, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στον τίτλο, μετά από τη λέξη «Πόροι» προστίθενται οι λέξεις «και διαχείριση δαπανών Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών», β) προστίθεται νέο δεύτερο εδάφιο, γ) το νέο τρίτο εδάφιο αντικαθίσταται, και το άρθρο

11 διαμορφώνεται, μετά από νομοτεχνικές βελτιώσεις, ως εξής:

«Άρθρο 11
Πόροι και διαχείριση δαπανών Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών

Οι πιστώσεις για τη λειτουργία του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. εγγράφονται σε ειδικό φορέα του προϋπολογισμού του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις. Τον προϋπολογισμό του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. εισηγείται ο Πρόεδρός του, ο οποίος είναι και διατάκτης των δαπανών του. Οι σχετικές δαπάνες εκκαθαρίζονται από την Αυτοτελή Μονάδα Διοικητικών και Οικονομικών Υπηρεσιών του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. Ο ετήσιος προϋπολογισμός εναρμονίζεται με τις δημοσιονομικές πολιτικές του εποπτεύοντος Υπουργείου και με τον ν. 4270/2014 (Α' 143).»

Άρθρο 28
Εσωτερικός Κανονισμός Λειτουργίας Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών και προληπτικά μέτρα - Αντικατάσταση παρ. 2 άρθρου 13, τροποποίηση παρ. 1 άρθρου 32 και παρ. 2 άρθρου 49 ν. 5014/2023

1. Η παρ. 2 του άρθρου 13 του ν. 5014/2023 (Α' 14), περί εξουσιοδοτικών διατάξεων, αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών (Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.) εκδίδεται ο Εσωτερικός Κανονισμός Λειτουργίας και Διαχείρισης του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ..»

2. Στο δεύτερο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 32 του ν. 5014/2023, περί των συστάσεων ασφάλειας και της παρακολούθησης των συστάσεων ασφάλειας και περί της ηλεκτρονικής βάσης συστάσεων ασφάλειας, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) πριν από τη λέξη «συνδέεται» προστίθενται οι λέξεις «μπορεί να», β) στο τέλος προστίθενται οι λέξεις «ή να στηρίζεται σε εκτίμηση άλλων πραγματικών περιστατικών» και η παρ. 1 διαμορφώνεται ως εξής:

«1. Σε κάθε στάδιο της διερεύνησης ασφάλειας, ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. με χρονολογημένη διαβιβαστική επιστολή, μετά από κατάλληλη διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη, συστήνει στις ενδιαφερόμενες αρχές, συμπεριλαμβανομένων όσων εδρεύουν σε άλλα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή τρίτες χώρες, κάθε προληπτικό μέτρο που κρίνει αναγκαίο να ληφθεί αμέσως για την ενίσχυση της αεροπορικής ασφάλειας. Το περιεχόμενο μιας σύστασης ασφάλειας μπορεί να συνδέεται με τα αίτια του συγκεκριμένου ατυχήματος ή συμβάντος ή να στηρίζεται σε εκτίμηση άλλων πραγματικών περιστατικών.»

3. Στην παρ. 2 του άρθρου 49 του ν. 5014/2023, περί συστάσεων ασφάλειας, προστίθεται τελευταίο εδάφιο, και η παρ. 2 διαμορφώνεται ως εξής:

«2. Οι συστάσεις απευθύνονται στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και, όπου απαιτείται λόγω του χαρακτήρα της σύστασης, στον Οργανισμό και σε άλλους φορείς ή αρχές της χώρας ή άλλων κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι εν λόγω αρχές, εντός του πεδίου των αρμοδιοτήτων τους, λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα για να εξασφαλίζουν ότι οι συστάσεις για την ασφάλεια που εκδίδονται από τον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ., καθώς και από τους φορείς διερεύνησης άλλων κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης λαμβάνονται δεόντως υπόψη και, όποτε ενδείκνυται, ακολουθούνται από τις δέουσες ενέργειες. Οι συστάσεις της παρούσας μπορούν να συνδέονται με τα αίτια συγκεκριμένου ατυχήματος ή συμβάντος ή να στηρίζονται σε εκτίμηση άλλων πραγματικών περιστατικών.»

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'
ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ «ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΕΛΛΑΔΟΣ Μ.Α.Ε.»

Άρθρο 29
Συγχώνευση με απορρόφηση της εταιρείας ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. από την εταιρεία ΟΣΕ Α.Ε. - Τροποποίηση παρ. 3 άρθρου 3 ν. 5167/2024

Στο τελευταίο εδάφιο της παρ. 3 του άρθρου 3 του ν. 5167/2024 (Α' 207), περί της συγχώνευσης με απορρόφησης της εταιρείας ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. από την εταιρεία ΟΣΕ Α.Ε., οι λέξεις «Εντεταλμένο Σύμβουλο, σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 10 του ν. 5062/2023 (Α' 183)» αντικαθίστανται από τις λέξεις «Αναπληρωτές Διευθύνοντες Συμβούλους, μέχρι τον ορισμό του Διοικητικού Συμβουλίου της παρ. 1 του άρθρου 7ΣΤ» και η παρ. 3 διαμορφώνεται ως εξής:

«3. Μετά τη δημοσίευση του σχεδίου σύμβασης συγχώνευσης στον διαδικτυακό τόπο του Γ.Ε.ΜΗ., τα Δ.Σ. των συγχωνευόμενων εταιρειών θέτουν προς έγκριση το σχέδιο σύμβασης συγχώνευσης προς τις Γενικές Συνελεύσεις τους. Οι Γενικές Συνελεύσεις (Γ.Σ.) των συγχωνευόμενων εταιρειών συγκαλούνται για να εγκρίνουν το σχέδιο σύμβασης συγχώνευσης μετά από τη δημοσίευσή του. Η Γ.Σ. της απορροφώσας εταιρείας που συγκαλείται κατά το προηγούμενο εδάφιο λαμβάνει ταυτόχρονα απόφαση τροποποίησης του καταστατικού της για τη μεταβολή της εταιρικής επωνυμίας της και τη διεύρυνση του σκοπού της, σύμφωνα με το άρθρο 4 του παρόντος και εκλέγει νέο Δ.Σ. της απορροφώσας εταιρείας, ορίζοντας μεταξύ των μελών του, μεταβατικό Πρόεδρο, Αντιπρόεδρο, Διευθύνοντα Σύμβουλο ή/και Αναπληρωτές Διευθύνοντες Συμβούλους, μέχρι τον ορισμό του Διοικητικού Συμβουλίου της παρ. 1 του άρθρου 7ΣΤ.»

Άρθρο 30
Συμβάσεις προσωπικού στην εταιρεία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» - Προσθήκη άρθρου 7Α στον ν. 5167/2024

Στον ν. 5167/2024 (Α' 207), προστίθεται άρθρο 7Α, ως εξής:

«Άρθρο 7Α
Συμβάσεις προσωπικού στην εταιρεία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.»

Το προσωπικό παρέχει τις υπηρεσίες του στην εταιρεία με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου. Η εταιρεία προσλαμβάνει προσωπικό με συμβάσεις εργασίας ιδιωτικού δικαίου, ορισμένου και αορίστου χρόνου με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της, σύμφωνα με τα άρθρα 7Β, περί πλήρωσης θέσεων Γενικών Διευθυντών, Διευθυντών και Υποδιευθυντών, 7Δ, περί προσλήψεων προσωπικού ορισμένου χρόνου και 7Ε, περί προσλήψεων προσωπικού αορίστου χρόνου.»

Άρθρο 31
Πλήρωση θέσεων Γενικών Διευθυντών, Διευθυντών και Υποδιευθυντών στην εταιρεία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» - Προσθήκη άρθρου 7Β στον ν. 5167/2024

Στον ν. 5167/2024 (Α' 207), προστίθεται άρθρο 7Β, ως εξής:

«Άρθρο 7Β
Πλήρωση θέσεων Γενικών Διευθυντών, Διευθυντών και Υποδιευθυντών στην εταιρεία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.»

1. Η πλήρωση των θέσεων των Γενικών Διευθυντών, Διευθυντών και Υποδιευθυντών γίνεται με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της εταιρείας, κατόπιν δημόσιας πρόσκλησης με συμβάσεις ορισμένου χρόνου διάρκειας έως τριών (3) ετών, σύμφωνα με τον προγραμματισμό προσλήψεων του άρθρου 51 του ν. 4622/2019 (Α' 133), με δυνατότητα ισόχρονης ανανέωσης άπαξ.

2. Η πλήρωση των θέσεων ευθύνης της παρ. 1 είναι δυνατή και με ανάθεση άσκησης παράλληλων καθηκόντων σε προσωπικό το οποίο έχει αναλάβει άλλη θέση ευθύνης της παρ. 1 κατόπιν δη-

μόσιας πρόσκλησης, με απόφαση του Διευθύνοντος Συμβούλου της εταιρείας για το υπόλοιπο του χρόνου διάρκειας της συναφθείσας σύμβασης, με δυνατότητα ανανέωσης μία (1) φορά, και με εφαρμογή της διαδικασίας της παρ. 1.

3. Η διαδικασία πρόσληψης, καθώς και η πολιτική και το ύψος αποδοχών του προσωπικού της παρ. 1 εγκρίνονται από το Διοικητικό Συμβούλιο μετά από εισήγηση της Επιτροπής Προσλήψεων και Αμοιβών του άρθρου 7Θ. Το ύψος των αμοιβών δεν μπορεί να υπερβαίνει: α) στην περίπτωση των Διευθυντών και των Υποδιευθυντών της παρ. 1, το όριο της παρ. 1 του άρθρου 28 του ν. 4354/2015 (Α' 176) και β) στην περίπτωση των Γενικών Διευθυντών, το όριο της παρ. 3 του άρθρου 28 του ν. 4354/2015. Στη διαδικασία της παρούσας δύναται να συμμετέχουν το υπάρχον προσωπικό της εταιρείας και υποψήφιοι εκτός εταιρείας.

4. Σε περίπτωση πλήρωσης θέσης της παρ. 1 από υπάλληλο με σχέση εργασίας δημοσίου δικαίου, αναστέλλεται αυτοδικαίως η άσκηση οποιουδήποτε δημόσιου λειτουργήματος και καθηκόντων σε οποιαδήποτε θέση στον δημόσιο τομέα, όπως αυτός ορίζεται στην περ. α) της παρ. 1 του άρθρου 14 του ν. 4270/2014 (Α' 143), για το διάστημα, κατά το οποίο ο υπάλληλος κατέχει τη θέση αυτή, και ο υπάλληλος αμείβεται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου.

5. Οι υπάλληλοι του παρόντος άρθρου, μετά από τη λήξη της θητείας τους επανέρχονται αυτοδικαίως στη θέση που κατείχαν πριν από τον διορισμό τους και ο χρόνος θητείας τους λογίζεται για κάθε συνέπεια ως χρόνος πραγματικής υπηρεσίας στη θέση που κατείχαν πριν από την ανάληψη θέσης της παρ. 1.

6. Σε περίπτωση πλήρωσης της θέσης της παρ. 1 από προσωπικό της εταιρείας, οι αποδοχές του παρόντος δεν διατηρούνται μετά την καθ' οιονδήποτε τρόπο αποχώρηση του στελέχους από τη θέση.

7. Ειδικά οι θέσεις Υποδιευθυντών που καλύπτονται σύμφωνα με την παρ. 1, δεν υπερβαίνουν το ποσοστό είκοσι τοις εκατό (20%) επί του συνόλου των προβλεπόμενων θέσεων των Υποδιευθυντών.

8. Στην πρόσκληση της παρ. 1 ορίζονται ιδίως:

α) Η θέση που προκηρύσσεται και τα απαιτούμενα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα αυτής,

β) τα κριτήρια επιλογής και η βαρύτητα εκάστου κριτηρίου,

γ) η προθεσμία υποβολής των αιτήσεων των υποψηφίων, ο τρόπος υποβολής τους και η υπηρεσία υποδοχής τους,

δ) τα απαιτούμενα δικαιολογητικά και ο τρόπος και ο χρόνος υποβολής τους,

ε) η διαδικασία αξιολόγησης και επιλογής των υποψηφίων, η διενέργεια συνέντευξης, η διαδικασία σύνταξης των πινάκων κατάταξης, τα αρμόδια όργανα για τη διενέργεια αυτών των διαδικασιών, η διαδικασία ελέγχου νομιμότητας των πινάκων κατάταξης,

στ) το δικαίωμα άσκησης ένστασης, ο τρόπος και χρόνος άσκησής της και το όργανο εξέτασής της, και

ζ) οι όροι της σύμβασης και η διάρκειά της.

9. Οι όροι των συμβάσεων της εταιρείας με τους Γενικούς Διευθυντές, Διευθυντές και Υποδιευθυντές εγκρίνονται από το Διοικητικό Συμβούλιο μετά από εισήγηση της Επιτροπής Προσλήψεων και Αμοιβών του άρθρου 7Θ. Στους όρους αυτούς περιλαμβάνεται αναλυτική στοχοθεσία με μετρήσιμους στόχους.»

Άρθρο 32
Παύση Γενικών Διευθυντών, Διευθυντών και Υποδιευθυντών και προσωρινή πλήρωση των θέσεών τους στην εταιρεία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» - Προσθήκη άρθρου 7Γ στον ν. 5167/2024

Στον ν. 5167/2024 (Α' 207), προστίθεται άρθρο 7Γ, ως εξής:

«Άρθρο 7Γ
Παύση Γενικών Διευθυντών, Διευθυντών και Υποδιευθυντών και προσωρινή πλήρωση των θέσεών τους στην εταιρεία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.»

1. Το Διοικητικό Συμβούλιο της εταιρείας μπορεί με απόφασή του, κατόπιν εισήγησης της Επιτροπής Αξιολόγησης Προσωπικού του άρθρου 7Ι, να παύει τους Γενικούς Διευθυντές, τους Διευθυντές και τους Υποδιευθυντές, σε περίπτωση μη εκπλήρωσης των στόχων του δευτέρου εδαφίου της παρ. 9 του άρθρου 7Β. Στην περίπτωση αυτή η θέση προκηρύσσεται εντός ενός (1) μήνα, σύμφωνα με τη διαδικασία της παρ. 1 του άρθρου 7Β.

2. Η προσωρινή πλήρωση της θέσης, μέχρι την πλήρωσή της σύμφωνα με τη διαδικασία της παρ. 1 του άρθρου 7Β μπορεί να πραγματοποιείται, με ανάθεση καθηκόντων, εφόσον πληρούνται τα απαιτούμενα προσόντα και τα κριτήρια αξιολόγησης, που δύναται να θέσει κατά περίπτωση και ανά θέση εργασίας το Διοικητικό Συμβούλιο. Οι αποδοχές των μελών του προσωπικού που προάγονται καθορίζονται βάσει της θέσης την οποία αναλαμβάνουν.»

Άρθρο 33
Προσλήψεις προσωπικού ορισμένου χρόνου στην εταιρεία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» - Προσθήκη άρθρου 7Δ στον ν. 5167/2024

Στον ν. 5167/2024 (Α' 207), προστίθεται άρθρο 7Δ, ως εξής:

«Άρθρο 7Δ
Προσλήψεις προσωπικού ορισμένου χρόνου στην εταιρεία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.»

Προσλήψεις προσωπικού στην εταιρεία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» για κάλυψη πρόσκαιρων, παροδικών ή εποχικών αναγκών με σύμβαση εργασίας ορισμένου χρόνου γίνονται με απόφαση του Διευθύνοντος Συμβούλου της εταιρείας, με ανάλογη εφαρμογή των διατάξεων του Υποκεφαλαίου Γ2 του Κεφαλαίου Γ' του Μέρους Γ' του ν. 4765/2021 (Α' 6), περί προσωπικού με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου για κάλυψη παροδικών αναγκών, μετά από επιτυχή δοκιμασία σε πρακτικές δοκιμασίες της παρ. 5 του άρθρου 7Ε. Η διάρκεια της απασχόλησης του προσωπικού του πρώτου εδαφίου δεν μπορεί να υπερβαίνει τους οκτώ (8) μήνες σε συνολικό χρόνο δώδεκα (12) μηνών. Μετά το πέρας του χρονικού διαστήματος για το οποίο συνάπτονται, οι συμβάσεις αυτές λύονται αυτοδίκαια, χωρίς καμία προειδοποίηση ή διατύπωση και χωρίς αποζημίωση.»

Άρθρο 34
Προσλήψεις προσωπικού αορίστου χρόνου στην εταιρεία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» - Προσθήκη άρθρου 7Ε στον ν. 5167/2024

Στον ν. 5167/2024 (Α' 207), προστίθεται άρθρο 7Ε, ως εξής:

«Άρθρο 7Ε
Προσλήψεις προσωπικού αορίστου χρόνου στην εταιρεία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.»

1. Οι προσλήψεις προσωπικού που επιτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας, όπως αυτό ορίζεται στο οικείο σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας και σύμφωνα με την Τεχνική Προδιαγραφή Διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» της παρ. 2 του άρθρου 65 του ν. 4632/2019 (Α' 159), όπως ιδίως των ειδικοτήτων Προσωπικού Ελιγμών Κλειδούχων, Σταθμαρχών, Τεχνιτών Ηλεκτρονικών, Τεχνιτών Ηλεκτρολόγων και Χειριστών Μηχανημάτων Έργου, Μηχανικών και Φυλάκων με συμβάσεις εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου, διενεργούνται από την εταιρεία σύμφωνα με τις παρ. 2 έως 6 του παρόντος και το άρθρο 51 του ν. 4622/2019 (Α' 133), περί ετήσιου προγραμματισμού ανθρώπινου δυναμικού του δημόσιου τομέα.

2. Σχέδιο της προκήρυξης αποστέλλεται από το Διοικητικό Συμβούλιο στο Ανώτατο Συμβούλιο Επιλογής Προσωπικού (Α.Σ.Ε.Π.) προς έλεγχο νομιμότητας. Αν ο έλεγχος του προηγούμενου εδαφίου δεν ολοκληρωθεί εντός δέκα (10) ημερών από την ημέρα παραλαβής του σχεδίου, η προκήρυξη θεωρείται εγκρι-

θείσα και εκδίδεται από τα αρμόδια όργανα της εταιρείας.

Στην προκήρυξη περιλαμβάνονται:

α) ο συνολικός αριθμός του προσωπικού που προσλαμβάνεται ανά κατηγορία,

β) τα απαιτούμενα προσόντα, η περιγραφή του αντικειμένου των προκηρυσσόμενων θέσεων και τα δικαιολογητικά απόδειξης αυτών ανά κατηγορία προσωπικού,

γ) τα κριτήρια κατάταξης στα οποία μπορεί να περιλαμβάνεται και η αξιολόγηση του υποψηφίου μέσω συνέντευξης και η μοριοδότησή τους,

δ) η προθεσμία υποβολής αιτήσεων, που ανέρχεται σε τουλάχιστον δεκαπέντε (15) ημέρες από την ημέρα δημοσίευσης της προκήρυξης, καθώς και ο τρόπος υποβολής αυτών, και

ε) η διαδικασία πλήρωσης των θέσεων,

Η προκήρυξη αναρτάται στο πρόγραμμα «Διαύγεια» και δημοσιεύεται στην ιστοσελίδα της εταιρείας και του Α.Σ.Ε.Π..

3. Οι υποψήφιοι υποβάλλουν ηλεκτρονικά τις αιτήσεις τους, μαζί με τα απαραίτητα δικαιολογητικά, στον φορέα, ο οποίος τις αξιολογεί μέσω των Ειδικών Επιτροπών της παρ. 6 οι οποίες, μετά από την επιτυχή ολοκλήρωση της πρακτικής δοκιμασίας της παρ. 5 από έκαστο των υποψηφίων, συντάσσουν πίνακες κατάταξης, προσληπτέων και απορριπτέων εντός τριάντα (30) ημερών από την πάροδο της προθεσμίας υποβολής των αιτήσεων.

4. Αν έχουν καταρτισθεί πίνακες κατάταξης μετά από έκδοση προκήρυξης της εταιρείας, η εταιρεία δύναται, στο πλαίσιο του εκάστοτε ετήσιου προγραμματισμού προσλήψεών της και εντός τριών (3) ετών από τη δημοσίευση της σχετικής προκήρυξης, να καλύπτει ανάγκες σε προσωπικό, με σύμβαση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου της παρ. 1 από υποψηφίους των υφιστάμενων πινάκων κατάταξης, έως το διπλάσιο των προκηρυχθεισών θέσεων.

5. Για τη διεξαγωγή της πρακτικής δοκιμασίας, συγκροτούνται, με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της εταιρείας, Ειδικές Επιτροπές Επαγγελματικής Καταλληλότητας, οι οποίες εξετάζουν τους υποψηφίους με βάση:

α) τις δοκιμασίες του άρθρου 13Α, περί δοκιμασιών αξιολόγησης προσωπικού κρίσιμων καθηκόντων κατά το στάδιο επιλογής τους, και

β) πρόσθετες προϋποθέσεις της εκάστοτε προκήρυξης.

6. Οι Ειδικές Επιτροπές συγκροτούνται σε τέτοιο αριθμό ώστε να εξασφαλίζεται ότι η πρακτική δοκιμασία των υποψηφίων ολοκληρώνεται αποκλειστικά εντός τριάντα (30) ημερών. Στις Επιτροπές του πρώτου εδαφίου, μετέχουν κατ' ελάχιστον:

α) δύο (2) υπάλληλοι της εταιρείας, με θέση τουλάχιστον Διευθυντή, από τις υπηρεσίες στις οποίες υπάγονται οι θέσεις που προκηρύχθηκαν, ένας από τους οποίους ως Πρόεδρος, και

β) ένας (1) Σύμβουλος του Α.Σ.Ε.Π..

Στις Επιτροπές δύνανται να μετέχουν και δύο (2) τουλάχιστον εξειδικευμένα στελέχη των Ενόπλων Δυνάμεων με κατάλληλη επιστημονική κατάρτιση, εφόσον η δοκιμασία πραγματοποιείται σε σύμπραξη με αυτές.»

Άρθρο 35
Διαδικασία επιλογής οργάνων διοίκησης της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» - Πλαίσιο αμοιβών - Προσθήκη άρθρου 7ΣΤ στον ν. 5167/2024

Στον ν. 5167/2024 (Α' 207), προστίθεται άρθρο 7ΣΤ, ως εξής:

«Άρθρο 7ΣΤ
Διαδικασία επιλογής οργάνων διοίκησης της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» - Πλαίσιο αμοιβών

1. Ο Πρόεδρος και ο Αντιπρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου, ο Διευθύνων Σύμβουλος και οι Αναπληρωτές Διευθύνοντες Σύμβουλοι ορίζονται με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης, κατά παρέκκλιση του ν. 5062/2023 (Α' 183). Η θητεία των προσώπων του πρώτου εδαφίου είναι τριετής, με δυνατότητα μίας (1) ανανέωσης.

2. Τα λοιπά μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου ορίζονται σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 7 του ν. 4972/2022 (Α' 181), περί ορισμού Διοικητικού Συμβουλίου, σύνθεσης και θητείας. Η θητεία αυτών είναι τριετής, με δυνατότητα μίας (1) ανανέωσης.

3. Το ύψος της αμοιβής του Διευθύνοντος Συμβούλου και των Αναπληρωτών Διευθυνόντων Συμβούλων καθορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, κατόπιν εισήγησης του Διοικητικού Συμβουλίου, και δεν υπερβαίνει το όριο της παρ. 3 του άρθρου 28 του ν. 4354/2015 (Α' 176), περί ανώτατου ορίου αποδοχών.»

Άρθρο 36
Πολιτική καταλληλότητας μελών της Διοίκησης της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» - Προσόντα - Προϋποθέσεις διορισμού - Προσθήκη άρθρου 7Ζ στον ν. 5167/2024

Στον ν. 5167/2024 (Α' 207), προστίθεται άρθρο 7Ζ, ως εξής:

«Άρθρο 7Ζ
Πολιτική καταλληλότητας μελών της Διοίκησης της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» - Προσόντα - Προϋποθέσεις διορισμού

1. Τα προσόντα διορισμού για τον Διευθύνοντα Σύμβουλο και τους Αναπληρωτές Διευθύνοντες Συμβούλους της εταιρείας είναι τα ακόλουθα:

α) Πτυχίο ανώτατου εκπαιδευτικού ιδρύματος της ημεδαπής ή ακαδημαϊκά ισοδύναμος ή ισότιμος τίτλος σχολών της αλλοδαπής.

β) Πολύ καλή γνώση της αγγλικής γλώσσας, η οποία αποδεικνύεται σύμφωνα με το άρθρο 10 του π.δ. 85/2022 (Α' 232), περί γνώσης ξένης γλώσσας και απόδειξης αυτής, ή από προηγούμενη εργασιακή εμπειρία σε διοικητική ή διευθυντική θέση εταιρείας με γλώσσα εργασίας την αγγλική.

γ) Επαγγελματική εμπειρία τουλάχιστον δέκα (10) ετών, σε θέση άσκησης διοίκησης σε υπηρεσίες ή οργανισμούς ή επιχειρήσεις του δημόσιου ή του ιδιωτικού τομέα της ημεδαπής ή της αλλοδαπής.»

Άρθρο 37
Αξιολόγηση του Διοικητικού Συμβουλίου της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» από ανεξάρτητο τεχνικό σύμβουλο - Προσθήκη άρθρου 7Η στον ν. 5167/2024

Στον ν. 5167/2024 (Α' 207), προστίθεται άρθρο 7Η, ως εξής:

«Άρθρο 7Η
Αξιολόγηση του Διοικητικού Συμβουλίου της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» από ανεξάρτητο τεχνικό σύμβουλο

Η Γενική Συνέλευση της εταιρείας δύναται να διορίσει ανεξάρτητο τεχνικό σύμβουλο, προκειμένου να αξιολογήσει το Διοικητικό Συμβούλιο (Δ.Σ.) της εταιρείας. Το πόρισμα της αξιολόγησης υποβάλλεται στη Γενική Συνέλευση και επέχει θέση γνώμης για την ανανέωση της θητείας των μελών του Δ.Σ..»

Άρθρο 38
Επιτροπή Προσλήψεων και Αμοιβών της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» - Προσθήκη άρθρου 7Θ στον ν. 5167/2024

Στον ν. 5167/2024 (Α' 207), προστίθεται άρθρο 7Θ, ως εξής:

«Άρθρο 7Θ
Επιτροπή Προσλήψεων και Αμοιβών της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.»

1. Συστήνεται στην εταιρεία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» Επιτροπή Προσλήψεων και Αμοιβών, η οποία αποτελείται από τρία (3) μη εκτελεστικά μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου (Δ.Σ.)

της εταιρείας, και συγκροτείται με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης αυτής. Η θητεία των μελών είναι τριετής και δύναται να ανανεωθεί μία φορά, παύει δε με την καθ' οιονδήποτε τρόπο απώλεια της ιδιότητας του μέλους Δ.Σ..

2. Έργο της Επιτροπής Προσλήψεων και Αμοιβών είναι:

α) η εισήγηση προς το Δ.Σ. για τον καθορισμό της πολιτικής προσλήψεων προσωπικού της εταιρείας στο πλαίσιο του ετήσιου προγραμματισμού προσλήψεων του άρθρου 51 ν. 4622/2019 (Α' 133),

β) η εισήγηση προς το Δ.Σ. για τη διαδικασία πρόσληψης των Γενικών Διευθυντών, των Διευθυντών και των Υποδιευθυντών της εταιρείας, κατά την παρ. 1 του άρθρου 7Β,

γ) η εισήγηση προς το Δ.Σ. προς έγκριση από τη Γενική Συνέλευση της πολιτικής αποδοχών:

γα) των μελών του Δ.Σ.,

γβ) του Διευθύνοντος Συμβούλου, των Αναπληρωτών Διευθυνόντων Συμβούλων,

δ) η εισήγηση προς το Δ.Σ. της πολιτικής αποδοχών των Γενικών Διευθυντών, των Διευθυντών και Υποδιευθυντών της εταιρείας.»

Άρθρο 39
Επιτροπή Αξιολόγησης Προσωπικού της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» - Προσθήκη άρθρου 7Ι στον ν. 5167/2024

Στον ν. 5167/2024 (Α' 207), προστίθεται άρθρο 7Ι, ως εξής:

«Άρθρο 7Ι
Επιτροπή Αξιολόγησης Προσωπικού της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.»

1. Συστήνεται Επιτροπή Αξιολόγησης Προσωπικού της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.», η οποία αποτελείται από: α) δύο (2) μη εκτελεστικά μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου (Δ.Σ.) της εταιρείας, ένα (1) εκ των οποίων ορίζεται ως Πρόεδρος με απόφαση του Δ.Σ., β) τους Προϊστάμενους των ιεραρχικά ανώτερων βαθμίδων (Γενικής Διεύθυνσης, Διεύθυνσης ή Τμήματος) του αξιολογούμενου υπαλλήλου και γ) τον Προϊστάμενο της Διεύθυνσης που είναι αρμόδια για τη διαχείριση του ανθρώπινου δυναμικού της εταιρείας. Η Επιτροπή συγκροτείται με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης της εταιρείας. Η θητεία των μελών είναι διετής και δύναται να ανανεωθεί μία (1) φορά.

2. Η Επιτροπή της παρ. 1 αξιολογεί, σε ετήσια βάση ή οποτεδήποτε ζητηθεί από το Δ.Σ. της εταιρείας, το σύνολο του προσωπικού της εταιρείας και συντάσσει έκθεση αξιολόγησης προσωπικού, η οποία υποβάλλεται στο Δ.Σ. της εταιρείας. Κατά την αξιολόγηση του προσωπικού που επιτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφαλείας, σύμφωνα με τα άρθρα 13Α και 13Β, η Επιτροπή της παρ. 1 λαμβάνει υποχρεωτικά υπόψη τα αποτελέσματα των Επιτροπών Επαγγελματικής Καταλληλότητας του άρθρου 13Γ. Για τις ανάγκες της αξιολόγησης του δεύτερου εδαφίου, η Επιτροπή της παρ. 1 δύναται να διορίσει ανεξάρτητο τεχνικό σύμβουλο.

3. Το Δ.Σ., συνεκτιμώντας την έκθεση της παρ. 2, μπορεί να αποφασίζει για την προαγωγή και την εν γένει υπηρεσιακή κατάσταση του συνόλου του προσωπικού της εταιρείας. Με τον Κανονισμό Προσωπικού της εταιρείας καθορίζονται το σύστημα αξιολόγησης του προσωπικού, καθώς και τα απαραίτητα στοιχεία του περιεχομένου της έκθεσης της παρ. 2.»

Άρθρο 40
Επιτροπή Ελέγχου Συμβάσεων Έργων, Μελετών, Προμηθειών και Υπηρεσιών της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» - Προσθήκη άρθρου 7ΙΑ στον ν. 5167/2024

Στον ν. 5167/2024 (Α' 207), προστίθεται άρθρο 7ΙΑ, ως εξής:

«Άρθρο 7ΙΑ
Επιτροπή Ελέγχου Συμβάσεων Έργων, Μελετών Προμηθειών και Υπηρεσιών της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.»

1. Η Επιτροπή Ελέγχου Συμβάσεων Έργων, Μελετών, Προμηθειών και Υπηρεσιών της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» συγκροτείται με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου (Δ.Σ.) και αποτελείται από πέντε (5) μέλη. Μέλη της ανωτέρω Επιτροπής είναι: α) δύο (2) μη εκτελεστικά μέλη του Δ.Σ., η θητεία των οποίων στην εν λόγω Επιτροπή παύει με την καθ' οιονδήποτε τρόπο απώλεια της ιδιότητας του μέλους του Δ.Σ., β) ο Διευθυντής της Διεύθυνσης Προμηθειών της εταιρείας και γ) δύο (2) μέλη της Διεύθυνσης Νομικών Υπηρεσιών της εταιρείας.

2. Η Επιτροπή Ελέγχου Συμβάσεων Έργων, Μελετών, Προμηθειών και Υπηρεσιών είναι αρμόδια για:

α) τον έλεγχο και την παρακολούθηση της ορθής εφαρμογής του Κανονισμού Έργων, Μελετών, Προμηθειών και Υπηρεσιών της εταιρείας,

β) την υποβολή ετήσιας αναφοράς προς το Δ.Σ. σχετικά με την απόδοση της λειτουργίας ανάθεσης των συμβάσεων έργων, μελετών, προμηθειών και υπηρεσιών της εταιρείας, βάσει συγκεκριμένων δεικτών,

γ) την εισήγηση προς το Δ.Σ. για τροποποιήσεις του Κανονισμού Έργων, Μελετών, Προμηθειών και Υπηρεσιών, καθώς και για μέτρα βελτίωσης της απόδοσης της λειτουργίας αναθέσεων της εταιρείας. Για την εκτέλεση του έργου της, τα μέλη της ανωτέρω επιτροπής έχουν δικαίωμα να λαμβάνουν γνώση των σχετικών φακέλων, εγγράφων ή στοιχείων της εταιρείας.»

Άρθρο 41
Κανονισμός Έργων, Μελετών, Προμηθειών και Υπηρεσιών της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» - Προσθήκη άρθρου 7ΙΒ στον ν. 5167/2024

Στον ν. 5167/2024 (Α' 207), προστίθεται άρθρο 7ΙΒ, ως εξής:

«Άρθρο 7ΙΒ
Κανονισμός Έργων, Μελετών, Προμηθειών και Υπηρεσιών της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.»

1. Ο Κανονισμός Έργων, Μελετών, Προμηθειών και Υπηρεσιών για την ανάθεση των συμβάσεων έργων, προμηθειών και υπηρεσιών άνω και κάτω των ορίων της Οδηγίας 2014/24/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, σχετικά με τις δημόσιες προμήθειες και την κατάργηση της Οδηγίας 2004/18/ΕΚ (L 94) και της Οδηγίας 2014/25/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβούλιου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, σχετικά με τις προμήθειες φορέων που δραστηριοποιούνται στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών και την κατάργηση της οδηγίας 2004/17/ΕΚ (L 94) προβλέπει τις διαδικασίες και τους όρους σχετικά με την ανάθεση και εκτέλεση των συμβάσεων της εταιρείας, κατά παρέκκλιση από τον ν. 4412/2016 (Α' 147), υπό την επιφύλαξη της ενωσιακής νομοθεσίας. Ο Κανονισμός προβλέπει, επίσης, όργανα και διαδικασίες, ώστε να εκπληρώνονται οι υποχρεώσεις, που προκύπτουν από την Οδηγία 89/665/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 21ης Δεκεμβρίου 1989 για τον συντονισμό των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων περί της εφαρμογής των διαδικασιών προσφυγής στον τομέα της σύναψης συμβάσεων κρατικών προμηθειών και δημοσίων έργων (L 395).

2. Για τις διαδικασίες προγραμματισμού ανάθεσης και εκτέλεσης συμβάσεων της παρ. 1 του παρόντος εφαρμόζεται η παρ. 7 του άρθρου 222 του ν. 4412/2016, περί αντικειμένου και πεδίου εφαρμογής.»

Άρθρο 42
Νομικό πλαίσιο - Διακριτικός τίτλος - Τροποποίηση άρθρου 8 ν. 5167/2024

Στο άρθρο 8 του ν. 5167/2024 (Α' 207), περί λειτουργίας και εποπτείας της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.», επέρ-

χονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) η υφιστάμενη παράγραφος αριθμείται ως παρ. 1, β) στην παρ. 1, προστίθεται περ. δ), γ) προστίθεται παρ. 2 και το άρθρο 8, μετά από νομοτεχνικές βελτιώσεις, διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 8
Λειτουργία και εποπτεία εταιρείας
«Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.»

1. Στην εταιρεία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.», συμπληρωματικά και υπό την προϋπόθεση ότι δεν υφίσταται διαφορετική πρόβλεψη στις διατάξεις του παρόντος εφαρμόζονται:

α) το άρθρο 40, περί λειτουργίας και εποπτείας, η παρ. 2 του άρθρου 43, περί της διοικητικής ενίσχυσης και το άρθρο 48, περί επιχειρησιακού και στρατηγικού σχεδίου, ετήσιου προϋπολογισμού και ετήσιων οικονομικών καταστάσεων του ν. 4974/2022 (Α' 185) που ισχύουν για τις εταιρείες ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.,

β) το άρθρο 1, περί αρμοδιοτήτων της εταιρείας ΟΣΕ Α.Ε., η παρ. 2 του άρθρου 3, περί κυριότητας σιδηροδρομικής υποδομής και η παρ. 3 του άρθρου 7, περί συμμετοχής τρίτων στην ανάπτυξη και εκμετάλλευση της σιδηροδρομικής υποδομής του ν. 2671/1998 (Α' 289), και το άρθρο 4 του ν. 3891/2010 (Α' 188), περί αρμοδιοτήτων της εταιρείας ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.,

γ) η παρ. 17 του άρθρου 5 του ν. 2229/1994 (Α' 138), περί απαλλαγών από τέλη, φόρους, εισφορές, δικαιώματα και κρατήσεις και

δ) οι διατάξεις του ν. 4548/2018 (Α' 104), περί αναμόρφωσης του δικαίου των ανωνύμων εταιρειών και του ν. 4972/2022 (Α' 181), περί εταιρικής διακυβέρνησης των Ανωνύμων Εταιρειών του Δημοσίου και των λοιπών θυγατρικών της Ελληνικής Εταιρείας Συμμετοχών και Περιουσίας.

2. Η εταιρεία δύναται να χρησιμοποιεί υπαλλακτικά τον διακριτικό τίτλο «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε.» ή «ΟΣΕ Α.Ε.».»

Άρθρο 43
Εξουσιοδοτικές διατάξεις - Προσθήκη παρ. 1Α έως 1Ζ στο άρθρο 10 του ν. 5167/2024

Στο άρθρο 10 του ν. 5167/2024 (Α' 207), περί εξουσιοδοτικών διατάξεων του Μέρους Α', προστίθενται παρ. 1Α έως 1Η, ως εξής:

«1Α. Με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» καθορίζεται ο Κανονισμός Λειτουργίας της Επιτροπής Προσλήψεων και Αμοιβών του άρθρου 7Θ, με τον οποίο ρυθμίζονται θέματα συγκρότησης, καθεστώτος των μελών, ασυμβιβάστων και κωλυμάτων, σύγκλησης, διεξαγωγής συνεδριάσεων και λήψης αποφάσεων, καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικό με τη λειτουργία της Επιτροπής.

1Β. Με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» καθορίζονται το σύστημα, η διαδικασία, τα κριτήρια αξιολόγησης του προσωπικού της εταιρείας από την επιτροπή αξιολόγησης προσωπικού του άρθρου 7Ι, καθώς και ο ρόλος του ανεξάρτητου τεχνικού συμβούλου.

1Γ. Με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» καθορίζεται ο Κανονισμός Λειτουργίας της Επιτροπής Ελέγχου Συμβάσεων Έργων, Μελετών, Προμηθειών και Υπηρεσιών του άρθρου 7ΙΑ, με τον οποίο ρυθμίζονται θέματα συγκρότησης, καθεστώτος των μελών, ασυμβιβάστων και κωλυμάτων, σύγκλησης, διεξαγωγής συνεδριάσεων και λήψης αποφάσεων, καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικό με τη λειτουργία της Επιτροπής.

1Δ. Με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» καταρτίζεται Κανονισμός Έργων, Μελετών, Προμηθειών και Υπηρεσιών, ο οποίος αναρτάται και στην ιστοσελίδα της εταιρείας. Ο Κανονισμός Έργων, Μελετών, Προμηθειών και Υπηρεσιών και κάθε τροποποίηση αυτού υποβάλλονται, μετά από εισήγηση της επιτροπής του άρθρου 7ΙΑ, προς έγκριση στη Γενική Συνέλευση της εταιρείας. Πριν από την έγκρισή του, ο Κανονισμός Έργων, Μελετών, Προμηθειών και Υπηρεσιών αποστέλλεται στην Ενιαία Αρχή Δημοσίων Συμβάσεων, η οποία μπορεί να διατυπώσει γνώμη επ' αυτού εντός αποκλειστικής προθεσμίας τριάντα (30) ημερών από τη λήψη του.

1Ε. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι ειδικότεροι όροι για την εφαρμογή του άρθρου 13Β, περί δοκιμασιών τακτικής αξιολόγησης καταλληλότητας του προσωπικού του Διαχειριστή της Υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, οι διαδικασίες επανεξέτασης, καθώς και οι κυρώσεις σε περίπτωση αποτυχίας του εξεταζόμενου.

1ΣΤ. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών και Εθνικής Άμυνας, καθορίζονται οι ειδικότεροι όροι για την εφαρμογή του άρθρου 13Γ, περί συνεργασίας με το Γενικό Επιτελείο Εθνικής Άμυνας στην αξιολόγηση καταλληλότητας προσωπικού με κρίσιμα καθήκοντα ασφαλείας, οι διενεργούμενες, σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 13Γ, εξετάσεις και δοκιμασίες τακτικής αξιολόγησης καταλληλότητας, η οικονομική αποζημίωση των στελεχών των Ενόπλων Δυνάμεων, η κάλυψη των εξόδων κίνησης στα οποία θα υποβάλλονται και οι λοιπές δαπάνες για την υλοποίηση της συνεργασίας.

1Ζ. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται το πεδίο και οι ειδικότεροι όροι για την εφαρμογή του άρθρου 13Δ, περί προϊστάμενου αμαξοστοιχίας τα ειδικότερα καθήκοντα του προϊσταμένου αμαξοστοιχίας, τα απαιτούμενα προσόντα, η διαδικασία διαπίστωσης και καταγραφής παραβάσεων και τα ειδικότερα μέτρα που δύναται να λάβει ο προϊστάμενος αμαξοστοιχίας για την ασφάλεια της κίνησης της αμαξοστοιχίας.

1Η. Για την εφαρμογή του άρθρου 13Ε, περί Ειδικής Μονάδας Επιθεωρητών Σιδηροδρόμου, με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, κατόπιν εισήγησης της Ρ.Α.Σ. καθορίζονται ο αριθμός των ωρών της απογευματινής υπερωριακής απασχόλησης, καθώς και των ωρών της υπερωριακής απασχόλησης με αποζημίωση κατά τις νυχτερινές ώρες ή κατά τις Κυριακές και εξαιρέσιμες ημέρες για το προσωπικό της παρ. 6 του άρθρου 13Ε, περί Ειδικής Μονάδας Επιθεωρητών Σιδηροδρόμου, κατά παρέκκλιση της περ. β' της παρ. Α2 του άρθρου 20 του ν. 4354/2015 (Α' 176), στο πλαίσιο των εγκεκριμένων σχετικών πιστώσεων.»

Άρθρο 44
Μεταβατικές διατάξεις - Προσθήκη παρ. 6, 7 και 8 στο άρθρο 12 του ν. 5167/2024

Στο άρθρο 12 του ν. 5167/2024 (Α' 207), περί μεταβατικών διατάξεων του Μέρους Α', προστίθενται παρ. 6, 7 και 8, ως εξής:

«6. Μέχρι την πλήρωση των θέσεων μέσω των προσκλήσεων της παρ. 1 του άρθρου 7Β, το Διοικητικό Συμβούλιο της εταιρείας, δύναται με απόφασή του, κατά παρέκκλιση κάθε γενικής ή ειδικής διάταξης, να ορίζει τους Γενικούς Διευθυντές, τους Διευθυντές και τους Υποδιευθυντές της εταιρείας, τοποθετώντας στις θέσεις αυτές μέλη του προσωπικού της εταιρείας, τα οποία κατέχουν τουλάχιστον τον βαθμό Προϊσταμένου Τμήματος για τουλάχιστον ένα (1) έτος. Στην περίπτωση πλήρωσης θέσεων κατά τον τρόπο αυτόν δεν εφαρμόζεται η παρ. 3 του άρθρου 7Β ως προς τις αποδοχές Γενικών Διευθυντών, Διευθυντών και Υποδιευθυντών.

7. Ειδικώς για την πρώτη θητεία του Διευθύνοντος Συμβούλου, ο οποίος θα αναλάβει καθήκοντα σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 7ΣΤ μετά από την ολοκλήρωση της θητείας του μεταβατικού Διευθύνοντος Συμβούλου της παρ. 3 του άρθρου 3, υπογράφεται συμβόλαιο απόδοσης του ιδίου με τους Υπουργούς Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών εκ μέρους του Ελληνικού Δημοσίου, το οποίο καθορίζει τις υποχρεώσεις και τους ποιοτικούς και ποσοτικούς στόχους, οι οποίοι πρέπει να επιτευχθούν κατά τη διάρκεια της θητείας αυτής. Στο συμβόλαιο δύναται να προβλέπεται, κατά παρέκκλιση κάθε αντίθετης γενικής ή ειδικής διάταξης, ειδική ετήσια αντιμοιβή του Διευθύνοντος Συμβούλου σε περίπτωση επίτευξης των ετήσιων στόχων που τίθενται στο συμβόλαιο απόδοσής του.

8. Μέχρι την έγκριση του Κανονισμού Έργων, Μελετών, Προμηθειών και Υπηρεσιών του άρθρου 7ΙΒ, και σε κάθε περίπτωση

για χρονικό διάστημα που δεν υπερβαίνει την 1η.1.2026, το Διοικητικό Συμβούλιο δύναται να αποφασίζει για τον τρόπο και τη διαδικασία ανάθεσης των συμβάσεων έργων, προμηθειών και υπηρεσιών κάτω των χρηματικών ορίων των Οδηγιών 2014/24/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, σχετικά με τις δημόσιες προμήθειες και την κατάργηση της Οδηγίας 2004/18/ΕΚ (L 94), και 2014/25/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, σχετικά με τις προμήθειες φορέων που δραστηριοποιούνται στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών και την κατάργηση της Οδηγίας 2004/17/ΕΚ (L 94). Ειδικώς, για τις συμβάσεις κάτω των χρηματικών ορίων των Οδηγιών 2014/24/ΕΕ και 2014/25/ΕΕ που σχετίζονται με τη σιδηροδρομική ασφάλεια και την εκπαίδευση του προσωπικού, η ανάθεσή τους δύναται να διενεργείται, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, λόγω κατεπείγουσας και επιτακτικής ανάγκης άμεσης αποκατάστασης και εκσυγχρονισμού των υποδομών του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας, ιδίως:

α) μέσω της διαδικασίας του ανταγωνιστικού διαλόγου, β) μέσω της διαδικασίας με διαπραγμάτευση χωρίς προηγούμενη δημοσίευση προκήρυξης σύμβασης.»

ΜΕΡΟΣ Δ'
ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

Άρθρο 45
Ενιαίο Σχέδιο Αντιμετώπισης Έκτακτης Ανάγκης και Διαχείρισης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων

1. Καταρτίζεται Ενιαίο Σχέδιο Αντιμετώπισης Έκτακτης Ανάγκης και Διαχείρισης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων (εφεξής: Σχέδιο). Στο Σχέδιο αποτυπώνονται οι ρόλοι και οι επιχειρησιακός σχεδιασμός για την άμεση αντίδραση των αρμόδιων φορέων σε περίπτωση σιδηροδρομικού ατυχήματος. Το σχέδιο περιλαμβάνει ιδίως σαφείς οδηγίες για τον συντονισμό καταστάσεων έκτακτης ανάγκης σε επιχειρησιακό και στρατηγικό επίπεδο διαχείρισης, για τον καθορισμό των περιμέτρων για την επαρκή χαρτογράφηση του τόπου του ατυχήματος, καθώς και για την πρόληψη και μείωση των κινδύνων της διαταραχής μετατραυματικού στρες.

2. Για την κατάρτιση του Σχεδίου συστήνεται Επιτροπή Κατάρτισης Ενιαίου Σχεδίου Αντιμετώπισης Έκτακτης Ανάγκης και Διαχείρισης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων, η οποία συγκροτείται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και αποτελείται από:

α) δύο (2) εκπροσώπους του Υπουργείου Υγείας,

β) δύο (2) εκπροσώπους του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών,

γ) δύο (2) εκπροσώπους του Υπουργείου Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας,

δ) δύο (2) εκπροσώπους του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας,

ε) έναν (1) εκπρόσωπο της Ελληνικής Αστυνομίας,

στ) έναν (1) εκπρόσωπο του Πυροσβεστικού Σώματος,

ζ) έναν (1) εκπρόσωπο του Εθνικού Κέντρου Άμεσης Βοήθειας,

η) έναν (1) εκπρόσωπο της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων,

θ) έναν (1) εκπρόσωπο του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών,

ι) έναν (1) εκπρόσωπο του Διαχειριστή της υποδομής,

ια) έναν (1) εκπρόσωπο κάθε σιδηροδρομικής επιχείρησης και

ιβ) έναν (1) εκπρόσωπο της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Σιδηροδρομικών και Μέσων Σταθερής Τροχιάς.

Ως εκπρόσωποι δύνανται να ορίζονται και επιστήμονες εξειδικευμένοι στο αντικείμενο της αντιμετώπισης έκτακτων αναγκών και διαχείρισης σιδηροδρομικών ατυχημάτων.

Τα μέλη της Επιτροπής προτείνονται από τον φορέα που εκπροσωπούν και ορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Εθνικής Άμυνας, Υγείας, Προστασίας του Πολίτη και Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας. Με όμοια απόφαση, μεταξύ των μελών, ορίζεται ο Πρόεδρος της Επιτροπής.

3. Η Επιτροπή, εντός έξι (6) μηνών από τη συγκρότησή της, συντάσσει το Ενιαίο Σχέδιο Αντιμετώπισης Έκτακτης Ανάγκης και Διαχείρισης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων.

4. Το Σχέδιο επικαιροποιείται κατ' ελάχιστον κάθε πέντε (5) έτη λαμβανομένου υπόψη του ισχύοντος ετήσιου σχεδίου ασφάλειας της περ. στ) της παρ. 1 του άρθρου 56 του ν. 4632/2019 (Α' 159), καθώς και τα Συστήματα Διαχείρισης Ασφάλειας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του Διαχειριστή της Υποδομής.

Άρθρο 46
Διευκρίνιση έννοιας επιβάτη κατά τους Κανονισμούς 2007/1371 και 2021/782 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου - Ερμηνευτική διάταξη

Κατά την εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 2007/1371 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών (L 315) και του Κανονισμού (ΕΕ) 2021/782 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2021, σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών μεταφορών (L 172) που τον αντικατέστησε σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών μεταφορών, σε περιπτώσεις σιδηροδρομικού ατυχήματος η έννοια του «επιβάτη» περιλαμβάνει και κάθε πρόσωπο το οποίο βρισκόταν εντός της αμαξοστοιχίας κατά τη στιγμή του σιδηροδρομικού ατυχήματος ως υπάλληλος ή προστηθείς τρίτης εταιρείας με την οποία η σιδηροδρομική επιχείρηση είχε συμβληθεί για την ανάληψη κάθε είδους έργου ή παροχής υπηρεσιών ή για την παραχώρηση χρήσης και λειτουργίας χώρων της αμαξοστοιχίας, όπως ιδίως του κυλικείου-εστιατορίου.

Άρθρο 47
Δαπάνες για τα έτη 2024 και 2025 που απορρέουν από τη σύμβαση Υποχρέωσης Δημόσιας Υπηρεσίας μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της εταιρείας «HELLENIC TRAIN A.E.»

Οι δαπάνες της από 14.4.2022 σύμβασης Υποχρέωσης Δημόσιας Υπηρεσίας μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της εταιρείας «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.», που έχει ήδη μετονομασθεί σε «HELLENIC TRAIN ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ», η οποία κυρώθηκε με τον v. 4953/2022 (Α' 135), που αφορούν στα έτη 2024 και 2025, είναι νόμιμες και κανονικές και εκκαθαρίζονται σε βάρος των πιστώσεων του τακτικού προϋπολογισμού των οικονομικών ετών 2025 και 2026 του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, κατά παρέκκλιση των άρθρων 66, περί ανάληψης υποχρεώσεων, και 67, περί πολυετών υποχρεώσεων του ν. 4270/2014 (Α' 143), καθώς και των άρθρων 2, περί ανάληψης υποχρέωσης και 6, περί τμηματικών πληρωμών και πολυετών υποχρεώσεων του π.δ. 80/2016 (Α' 145).

Άρθρο 48
Εποπτεία ανταγωνισμού στην αγορά των σιδηροδρομικών υπηρεσιών - Τροποποίηση περ. 1 άρθρου 28 ν. 3891/2010 και παρ. 2 άρθρου 56 ν. 4408/2016

1. Η αρμοδιότητα για τη διασφάλιση του ανταγωνισμού στις σιδηροδρομικές υπηρεσίες ασκείται αποκλειστικά από την Επιτροπή Ανταγωνισμού, σύμφωνα με τα άρθρα 101 και 102 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τον ν. 3959/2011 (Α' 93), περί προστασίας του ελεύθερου ανταγωνισμού.

2. Κατά την άσκηση των αρμοδιοτήτων της, σχετικά με την αγορά των σιδηροδρομικών υπηρεσιών σύμφωνα με τους νόμους 3891/2010 (Α' 188) και 4408/2016 (Α' 135), η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.) επικουρεί την Επιτροπή Ανταγωνισμού στις αρμοδιότητές της, παρακολουθεί την κατάσταση του ανταγωνισμού στην αγορά των σιδηροδρομικών υπηρεσιών και ενημερώνει την Επιτροπή Ανταγωνισμού παρέχοντας κάθε αναγκαίο στοιχείο.

3. Η Ρ.Α.Σ. δύναται να εισηγείται στην Επιτροπή Ανταγωνισμού την κίνηση σχετικής έρευνας προκειμένου να διαπιστωθεί εάν υφίσταται παράβαση του ν. 3959/2011 και των άρθρων 101 και 102 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εφόσον στο πλαίσιο άσκησης των αρμοδιοτήτων της προκύψουν ενδείξεις, ότι τίθεται ζήτημα εφαρμογής των ως άνω διατάξεων.

4. Τα στοιχεία και τα ευρήματα που προκύπτουν από τη διενέργεια ερευνών από τη Ρ.Α.Σ. διαβιβάζονται στην Επιτροπή Ανταγωνισμού και δύνανται να χρησιμοποιηθούν από αυτή για την άσκηση των αρμοδιοτήτων της.

5. Η Ρ.Α.Σ. δύναται να ορίζει εντεταλμένους υπαλλήλους ως ελεγκτές, οι οποίοι συμμετέχουν στις έρευνες που διεξάγει η Επιτροπή Ανταγωνισμού, κατόπιν έγγραφου αιτήματος της Επιτροπής Ανταγωνισμού κατά το άρθρο 39 του ν. 3959/2011.

6. Στην περ. 1 του άρθρου 28 του ν. 3891/2010 (Α' 188), περί των αρμοδιοτήτων της Ρ.Α.Σ., επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στο δεύτερο εδάφιο, η λέξη «εποπτεύει» αντικαθίσταται από τις λέξεις «Με την επιφύλαξη των εξουσιών της Επιτροπής Ανταγωνισμού του ν. 3959/2011 (Α' 39) για τη διασφάλιση του ανταγωνισμού στις αγορές υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων παρακολουθεί», β) στο τρίτο εδάφιο, οι λέξεις «εξασφαλίζει τη δίκαιη και χωρίς διακρίσεις αντιμετώπιση πάντων, λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα και εκδίδει τις απαιτούμενες εκτελεστές πράξεις» διαγράφονται, γ) το τέταρτο εδάφιο αντικαθίσταται, δ) το πέμπτο εδάφιο διαγράφεται, και μετά από νομοτεχνικές βελτιώσεις η περ. 1 διαμορφώνεται ως εξής:

«1. Ασκεί τις αρμοδιότητες που εκάστοτε επιφυλάσσει η ελληνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία για τον ρυθμιστικό φορέα στις σιδηροδρομικές μεταφορές αυτεπαγγέλτως ή κατόπιν προσφυγής. Με την επιφύλαξη των εξουσιών της Επιτροπής Ανταγωνισμού του ν. 3959/2011 (Α' 39) για τη διασφάλιση του ανταγωνισμού στις αγορές υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων παρακολουθεί τη λειτουργία της σιδηροδρομικής αγοράς, την τήρηση των διατάξεων του παρόντος και της σχετικής νομοθεσίας. Επιπλέον, παρακολουθεί την τήρηση των κανόνων του ανταγωνισμού στην αγορά των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών. Κατά την άσκηση των αρμοδιοτήτων αυτών, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων επικουρεί την Επιτροπή Ανταγωνισμού στις αρμοδιότητές της, και ενημερώνει την Επιτροπή Ανταγωνισμού παρέχοντας κάθε αναγκαίο στοιχείο.»

7. Στο τελευταίο εδάφιο της παρ. 2 του άρθρου 56 του ν. 4408/2016 (Α' 135), περί των αρμοδιοτήτων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων ως ρυθμιστικού φορέα, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) οι λέξεις «, εάν το κρίνει αναγκαίο,» διαγράφονται, β) στο τέλος προστίθενται οι λέξεις «παρέχοντας σε αυτή κάθε αναγκαίο στοιχείο», και μετά από νομοτεχνική βελτίωση, η παρ. 2 διαμορφώνεται ως εξής:

«2. Με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων της Επιτροπής Ανταγωνισμού του ν. 3959/2011 (Α' 93) για τη διασφάλιση του ανταγωνισμού στις αγορές σιδηροδρομικών υπηρεσιών, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων έχει την αρμοδιότητα να παρακολουθεί την κατάσταση του ανταγωνισμού στις αγορές σιδηροδρομικών υπηρεσιών, περιλαμβανομένης, ιδίως, της αγοράς υψηλής ταχύτητας υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών, και τις δραστηριότητες του διαχειριστή υποδομής όσον αφορά τις περιπτώσεις α' έως ι' της παραγράφου 1. Ειδικότερα, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ελέγχει τη συμμόρφωση με τις περιπτώσεις α' έως ι' της παραγράφου 1 με δική της πρωτοβουλία και με στόχο την πρόληψη των διακρίσεων κατά των αιτούντων. Ελέγχει, ιδίως, αν η δήλωση δικτύου περιλαμβάνει ρήτρες που εισάγουν διακρίσεις ή παρέχει διακριτική ευχέρεια στο διαχειριστή υποδομής που είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθεί για την εισαγωγή διακρίσεων κατά των αιτούντων. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ενημερώνει την Επιτροπή Ανταγωνισμού και μπορεί να ζητά τη συνδρομή της σε θέματα τήρησης των κανόνων του ανταγωνισμού στην αγορά των σιδηροδρομικών υπηρεσιών παρέχοντας σε αυτή κάθε αναγκαίο στοιχείο.»

Άρθρο 49
Αναστολή δεσμεύσεων Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης έναντι του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε. ή των Σιδηρόδρομων Ελλάδος Μ.Α.Ε. - Τροποποίηση άρθρου 78 ν. 4949/2022

Στο άρθρο 78 του ν. 4949/2022 (Α' 126), περί παράτασης αναστολής πληρωμών, συμψηφισμού και διαδικασιών είσπραξης χρεών του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος (Ο.Σ.Ε.) έναντι του Δημοσίου που προέρχονται από καταπτώσεις εγγυήσεων δανείων, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) μετά από τις λέξεις «και Οικονομικών (Β' 1029)» προστίθενται οι λέξεις «και την υπό στοιχεία Α.1127/7.8.2024 απόφαση του Διοικητή της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων (Β' 4598)», β) οι λέξεις «του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος» αντικαθίστανται από τις λέξεις «της εταιρείας «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε.» ή, κατόπιν της προβλεπόμενης στο άρθρο 4 του ν. 5167/2024 (Α' 207) μετονομασίας αυτής, της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.»», γ) οι λέξεις «έως την 31 Δεκεμβρίου 2024» αντικαθίστανται από τις λέξεις «έως την 31η Δεκεμβρίου 2029» και, μετά από νομοτεχνικές βελτιώσεις, το άρθρο 78 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 78
Παράταση αναστολής πληρωμών, συμψηφισμού και διαδικασιών είσπραξης χρεών του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος (Ο.Σ.Ε.) έναντι του Δημοσίου που προέρχονται από καταπτώσεις εγγυήσεων δανείων

Οι δεσμεύσεις που έχουν επιβληθεί από τους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης, σύμφωνα με την υπ' αρ. 45081/1997 κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης και Οικονομικών (Β' 1029) και την υπό στοιχεία Α.1127/7.8.2024 απόφαση του Διοικητή της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων (Β' 4598), όσον αφορά στη χορήγηση του αποδεικτικού ενημερότητας της εταιρείας «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε.» ή, κατόπιν της προβλεπόμενης στο άρθρο 4 του ν. 5167/2024 (Α' 207) μετονομασίας αυτής, της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.», αναστέλλονται έως την 31η Δεκεμβρίου 2029.»

Άρθρο 50
Απαλλαγή εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» από την υποχρέωση καταβολής δικαστικού ενσήμου

Η εταιρεία με την επωνυμία «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε.» ή, κατόπιν της προβλεπόμενης στο άρθρο 4 του ν. 5167/2024 (Α' 207) μετονομασίας αυτής, η εταιρεία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» απαλλάσσεται από την καταβολή του δικαστικού ενσήμου του άρθρου 2 του ν. ΓΠΟΗ/1912 (Α' 3).

Άρθρο 51
Ρύθμιση θεμάτων της σιδηροδρομικής ακίνητης περιουσίας διαχείρισης της εταιρείας ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. - Τροποποίηση παρ. 13 άρθρου 6 ν. 3891/2010

1. Η εταιρεία «ΓΑΙΑΟΣΕ - Ανώνυμη Εταιρεία Διαχείρισης Σιδηροδρομικής Περιουσίας» (ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.) δύναται να λύει μονομερώς συμβάσεις μίσθωσης ακινήτου στις οποίες συμβάλλεται ως εκμισθώτρια. Η λύση της μίσθωσης λόγω καταγγελίας της γίνεται με ειδικά αιτιολογημένη απόφαση του Διοικητικού της Συμβουλίου, εφόσον κρίνεται από αυτό ότι:

α) καθίσταται αναγκαία η ιδιόχρηση του μισθίου, ή

β) καθίσταται αναγκαία η καταγγελία της μίσθωσης του ακινήτου για τις ανάγκες σιδηροδρομικού έργου ή για την ανάπλαση, την αναβάθμιση ή την με κάθε τρόπο αξιοποίηση του ακινήτου με σκοπό τη βελτίωση των παρεχόμενων σιδηροδρομικών υπηρεσιών ή τη διευκόλυνση της σιδηροδρομικής λειτουργίας.

2. Η εταιρεία ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. κοινοποιεί προς τον μισθωτή σχετική έγγραφη προειδοποίηση, στην οποία επισυνάπτεται η απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της παρ. 1, τουλάχιστον τρεις

(3) μήνες πριν από την ημερομηνία απόδοσης του μισθίου λόγω μονομερούς λύσης της μίσθωσης. Η κοινοποίηση της έγγραφης προειδοποίησης του προηγούμενου εδαφίου που έγινε χωρίς να τηρηθεί η προθεσμία των τριών (3) μηνών δεν επιφέρει ακυρότητα της καταγγελίας, όμως η λύση της μίσθωσης και η υποχρέωση απόδοσης του μισθίου ισχύουν από την ημερομηνία συμπλήρωσης των τριών (3) μηνών. Μετά από τη λύση της μίσθωσης, εάν ο μισθωτής δεν αποδώσει το ακίνητο κατά την ημερομηνία λύσης της μίσθωσης, η ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. δύναται να τον αποβάλει κατ' εφαρμογή του άρθρου 2 του α.ν. 263/1968 (Α' 12), περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως των διατάξεων περί δημοσίων κτημάτων. Στην προθεσμία των τριών (3) μηνών των προηγούμενων εδαφίων προσμετράται και ο χρόνος που ήδη έχει παρέλθει σε περιπτώσεις γεγενημένων καταγγελιών μισθώσεων από τη ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε., εφόσον οι καταγγελίες αυτές έγιναν για τους λόγους που καταλαμβάνονται από την παρ. 1.

3. Ο μισθωτής, σε περίπτωση αποχώρησής του από το μίσθιο εντός της οριζόμενης προθεσμίας, η οποία θα του κοινοποιηθεί από τη ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε., δικαιούται να αξιώσει από τη ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε., ως πλήρη αποζημίωση για τη λύση της σύμβασης, ποσό ίσο με τα τρία (3) τελευταία καταβαλλόμενα μισθώματα, εάν ο χρόνος μεταξύ της λύσης της μίσθωσης με καταγγελία και της αρχικά προβλεπόμενης λήξης του συμβατικού της χρόνου, είναι μικρότερος των οκτώ (8) ετών. Η αξίωση αυτή προσαυξάνεται κατά ένα μίσθωμα για κάθε επιπλέον τέσσερα (4) μισθωτικά έτη μέχρι το όριο των έξι (6) μισθωμάτων.

4. Με τη λύση της μίσθωσης κατ' εφαρμογή του παρόντος, κάθε δικαίωμα που έχει συσταθεί από τον μισθωτή υπέρ τρίτου αποσβέννυται.

5. Το παρόν εφαρμόζεται και στις υφιστάμενες μισθώσεις της ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε..

6. Η ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. δύναται να βεβαιώνει και να εισπράττει τις απαιτήσεις της που προέρχονται από την εκμίσθωση των ακινήτων κυριότητάς της ή ακινήτων τα οποία διαχειρίζεται δυνάμει του άρθρου 6 του ν. 3891/2010 (Α' 188), κατά τις διατάξεις του Κώδικα Είσπραξης Δημοσίων Εσόδων (ν. 4978/2022, Α' 190), με ηλεκτρονικά μέσα, μέσω των υπηρεσιών της διαλειτουργικότητας, σύμφωνα με την υπό στοιχεία Α.1209/2.9.2021 απόφαση του Διοικητή της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων «Διαδικασία βεβαίωσης εσόδων υπέρ Δημοσίου και τρίτων και διαδικασία μείωσης εσόδων με ηλεκτρονικά μέσα, μέσω των υπηρεσιών της διαλειτουργικότητας, κατ' εφαρμογή της παρ. 5 του άρθρου 2 του ν.δ. 356/1974 «Κώδικας Είσπραξης Δημοσίων Εσόδων» (Α' 90)» (Β' 4053) και το άρθρο 58 του ν. 5100/2024 (Α' 49).

7. Στην παρ. 13 του άρθρου 6 του ν. 3891/2010, περί ρυθμίσεων για ακίνητη περιουσία, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στο υφιστάμενο πρώτο εδάφιο, αα) οι λέξεις «κατά τις διατάξεις του παρόντος άρθρου στη διαχείριση της ΓΑΙΑΟΣΕ» αντικαθίστανται από τις λέξεις «ή βρίσκονται ήδη στη διαχείριση της ΓΑΙΑΟΣΕ ή για τα οποία έχει καταγγελθεί η μίσθωση», αβ) μετά από τις λέξεις «διακατεχόντων αυτά», προστίθενται οι λέξεις «νομικών ή φυσικών», β) τα υφιστάμενα εδάφια πρώτο και δεύτερο, αριθμούνται ως περ. α), γ) προστίθενται περ. β) και γ), και μετά από νομοτεχνικές βελτιώσεις, η παρ. 13 διαμορφώνεται ως εξής:

«13.α) Για τα ακίνητα, τα οποία διακατέχονται παρανόμως από τρίτους και περιέρχονται ή βρίσκονται ήδη στη διαχείριση της ΓΑΙΑΟΣΕ ή για τα οποία έχει καταγγελθεί η μίσθωση, εφαρμόζεται η προβλεπόμενη για την προστασία των δημόσιων κτημάτων νομοθεσία με την άμεση αποβολή των παρανόμως διακατεχόντων αυτά νομικών ή φυσικών προσώπων και την εφαρμογή εν γένει της σχετικής προστατευτικής για τη δημόσια κτήση νομοθεσία. Αρμόδια για τη διενέργεια κάθε αναγκαίας προς τούτο διοικητικής ή δικαστικής ενέργειας είναι η ΓΑΙΑΟΣΕ.

β) Τα ακίνητα, τα οποία διαχειρίζεται η ΓΑΙΑΟΣΕ, είναι ανεπίδεκτα χρησικτησίας.

γ) Δικαίωμα επιφάνειας του Κεφαλαίου Γ' του ν. 3986/2011 (Α' 152) δύναται να συσταθεί και σε ακίνητα που διαχειρίζεται η ΓΑΙΑΟΣΕ. Για τη σύσταση απαιτείται η σύμφωνη γνώμη της εταιρείας «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε.» ή, κατόπιν της προβλεπόμενης στο άρθρο 4 του ν. 5167/2024 (Α' 207) μετονομασίας αυτής σε «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.», της εταιρείας αυτής, εφόσον πρόκειται για ακίνητο δικής της κυριότητας.»

Άρθρο 52
Δυνατότητα αγοράς ή μίσθωσης τροχαίου υλικού μέσω αποθεματικού ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. - Τροποποίηση παρ. 8 άρθρου 8 ν. 3891/2010

Στην παρ. 8 του άρθρου 8 του ν. 3891/2010 (Α' 188), περί της μεταβίβασης τροχαίου υλικού, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στο τέλος του τέταρτου εδαφίου προστίθενται οι λέξεις «, καθώς και την αγορά ή μίσθωση τροχαίου υλικού», β) στο τέλος του όγδοου εδαφίου προστίθενται οι λέξεις «, καθώς και την αγορά ή μίσθωση τροχαίου υλικού» και, μετά από νομοτεχνικές βελτιώσεις, η παρ. 8 διαμορφώνεται ως εξής:

«8. Η ΓΑΙΑΟΣΕ συνάπτει με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ σύμβαση εκμίσθωσης διάρκειας έως δέκα (10) ετών για το τροχαίο υλικό της παραγράφου 4 που είναι απαραίτητο για την εκπλήρωση των λειτουργικών αναγκών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Η σύμβαση συνάπτεται με όρους αγοράς και σε αυτήν προβλέπεται ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα αναλάβει την πραγματοποίηση των εργασιών εκτεταμένης συντήρησης του τροχαίου υλικού που μισθώνει κατά την έναρξη ισχύος της, για την επαναφορά του στη δέουσα λειτουργική κατάσταση, σύμφωνα με τα πορίσματα της τεχνικής και οικονομικής αποτίμησης του τροχαίου υλικού που διενεργήθηκε από το ΤΑΙΠΕΔ, και οι δαπάνες αυτές συμψηφίζονται με οφειλόμενα μισθώματα. Από 1.4.2014 και μέχρι τη θέση σε ισχύ της με ημερομηνία 24 Ιουνίου 2016 Σύμβασης Μίσθωσης Τροχαίου Υλικού μεταξύ ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. και ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. που έχει υπογραφεί δυνάμει του ανωτέρω εδαφίου, η ΓΑΙΑΟΣΕ εισπράττει για λογαριασμό του Ελληνικού Δημοσίου, το μίσθωμα για τη χρήση του τροχαίου υλικού που προβλέπεται στη σύμβαση μίσθωσης τροχαίου υλικού μεταξύ ΟΣΕ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ, στην οποία έχει υπεισέλθει το Ελληνικό Δημόσιο δυνάμει της διάταξης της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου. Για το ανωτέρω χρονικό διάστημα, η ΓΑΙΑΟΣΕ παρακρατεί αμοιβή διαχείρισης της σύμβασης στην οποία έχει υπεισέλθει το Ελληνικό Δημόσιο δυνάμει της παραγράφου 3 ίση με δέκα τοις εκατό (10%) του συνολικού μισθώματος πλέον ΦΠΑ και το υπόλοιπο διατηρείται από τη ΓΑΙΑΟΣΕ σε ειδικό αποθεματικό και χρησιμοποιείται από τη ΓΑΙΑΟΣΕ για τη χρηματοδότηση του προγράμματος διαχείρισης στόλου της παραγράφου 5 και τις εργασίες της παραγράφου 6, καθώς και την αγορά ή μίσθωση τροχαίου υλικού. Τυχόν ληξιπρόθεσμες οφειλές της ΤΡΑΙΝΟΣΕ από τη σύμβαση εκμίσθωσης τροχαίου υλικού στην οποία έχει υπεισέλθει το Ελληνικό Δημόσιο δυνάμει της παραγράφου 3, από αναλογία μισθωμάτων ετών 2014, μισθώματα 2015 και αναλογία μισθωμάτων του έτους 2016 της σύμβασης μίσθωσης τροχαίου υλικού μεταξύ ΟΣΕ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ στην οποία έχει υπεισέλθει το Ελληνικό Δημόσιο δυνάμει της παρ. 3 του ν. 3891/2010, όπως ισχύει, των οποίων καθυστερεί η καταβολή πλέον των τριάντα (30) ημερών, εισπράττονται, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Είσπραξης Δημοσίων Εσόδων (ν. 4978/2022, Α' 190). Στην περίπτωση αυτή, τα αρμόδια όργανα της ΓΑΙΑΟΣΕ αποστέλλουν χρηματικό κατάλογο αμελλητί στην αρμόδια ΔΟΥ, σύμφωνα με τα οριζόμενα στις διατάξεις του άρθρου 2 του Κ.Ε.Δ.Ε. και του άρθρου 55 που π.δ. 16/1989 (Α' 6), όπως ισχύουν, για την ενεργοποίηση της διαδικασίας είσπραξης των οφειλομένων ποσών. Με απόφαση του Γενικού Γραμματέα Δημοσίων Εσόδων μπορεί να καθορίζονται λεπτομέρειες σχετικά με τη διαδικασία ενημέρωσης της Φορολογικής Διοίκησης για την ενεργοποίηση της είσπραξης των ανωτέρω, τα συνοδευτικά έγγραφα που αποστέλλονται από τη ΓΑΙΑΟΣΕ και κάθε άλλη απαραίτητη λεπτομέρεια. Το μέρος των μισθωμάτων που εισπράττονται κατά τα ανωτέρω από τη ΓΑΙΑΟΣΕ, μετά την αφαίρεση της διαχειριστικής αμοιβής της, διατηρείται σε ειδικό αποθεματικό και προορίζεται αποκλειστικά για τη χρηματοδότηση του προγράμματος διαχείρισης στόλου της παραγράφου 5 του παρόντος άρθρου και τις εργασίες των παραγράφων 6 και 8 του παρόντος άρθρου που εκτελεί η ΓΑΙΑΟΣΕ, καθώς και την αγορά ή μίσθωση τροχαίου υλικού. Μέχρι την ολοκλήρωση των εργασιών εκτεταμένης συντήρησης του δευτέρου εδαφίου της παρούσας παραγράφου,

το ποσό που αντιστοιχεί στις εργασίες αυτές παρακρατείται από το μέρος του μισθώματος που αποδίδει η ΓΑΙΑΟΣΕ στο Δημόσιο. Μετά την ολοκλήρωση της αποκρατικοποίησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, τα μισθώματα από τη σύμβαση της παρούσας, αποτελούν έσοδο της ΓΑΙΑΟΣΕ. Με την έναρξη ισχύος της σύμβασης της παρούσας παραγράφου, λύεται αυτοδικαίως η, από 10 Ιουνίου 2013, Σύμβαση Μίσθωσης Τροχαίου Υλικού μεταξύ ΟΣΕ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ στην οποία έχει υπεισέλθει το Ελληνικό Δημόσιο δυνάμει της διάταξης της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου. Τα μισθώματα εισπράττονται κατά τα ανωτέρω από τη ΓΑΙΑΟΣΕ, κατά την παρούσα παράγραφο απαλλάσσονται παντός φόρου και τέλους, με την επιφύλαξη των σχετικών διατάξεων του Κώδικα Φόρου Προστιθέμενης Αξίας (ν. 5144/2024, Α' 162).»

Άρθρο 53
Μεταβατική τοποθέτηση προϊσταμένου Γενικής Διεύθυνσης του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών

Στην κενή κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος θέση προϊσταμένου της Γενικής Διεύθυνσης Συγκοινωνιακών Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών τοποθετείται μεταβατικά προϊστάμενος αυτής με απόφαση του οικείου Υπουργού, υπάλληλος που ανήκει οργανικά στο ίδιο Υπουργείο, εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις της παρ. 1 του άρθρου 84 του Κώδικα Κατάστασης Δημόσιων Πολιτικών Διοικητικών Υπαλλήλων και Υπαλλήλων Ν.Π.Δ.Δ. (ν. 3528/2007, Α' 26) και υπό την προϋπόθεση ότι ανήκει σε κλάδο, οι υπάλληλοι του οποίου προβλέπεται, σύμφωνα με τις οικείες οργανικές διατάξεις, ότι μπορούν να προϊστανται στη θέση αυτή. Η θητεία του προϊσταμένου του προηγούμενου εδαφίου λήγει με την ολοκλήρωση της διαδικασίας επιλογής και τοποθέτησης προϊσταμένου για την ίδια θέση σύμφωνα με τα άρθρα 84 έως 86 του Κώδικα Κατάστασης Δημοσίων Πολιτικών Διοικητικών Υπαλλήλων και Υπαλλήλων Ν.Π.Δ.Δ..

Άρθρο 54
Δέσμευση της άδειας οδήγησης σύμφωνα με την ιατρική γνωμάτευση παραπομπής - Τροποποίηση παρ. 4 Παραρτήματος ΙΙΙ άρθρου 21 π.δ. 51/2012

Στην παρ. 4 του Παραρτήματος ΙΙΙ, περί ελάχιστων απαιτούμενων προδιαγραφών για τη σωματική και διανοητική ικανότητα οδήγησης μηχανοκίνητου οχήματος, του άρθρου 21 περί παραρτημάτων, του π.δ. 51/2012 (Α' 101), επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στο τέλος του δέκατου εδαφίου, προστίθενται οι λέξεις «σύμφωνα με το άρθρο 21 του ν. 4354/2015 (Α' 176)», β) προστίθεται νέο δέκατο τέταρτο εδάφιο, γ) στο δέκατο όγδοο εδάφιο, γα) μετά από τις λέξεις «το Πόρισμα Εξέτασης αποστέλλεται» προστίθενται οι λέξεις «ηλεκτρονικά, εντός μίας (1) ημέρας», γβ) μετά από τις λέξεις «η τελευταία να προβεί» προστίθενται οι λέξεις «εντός προθεσμίας τριών (3) ημερών», και η παρ. 4 διαμορφώνεται ως εξής:

«4. ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΑΣΦΑΛΗ ΟΔΗΓΗΣΗ ΤΩΝ ΟΔΗΓΩΝ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΑΘΗΝΑΣ ΚΑΙ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Η οριστική εκτίμηση της ικανότητας για ασφαλή οδήγηση των οδηγών των αστικών συγκοινωνιών Αθήνας και Θεσσαλονίκης, που εμφανίζουν προβλήματα υγείας, τα οποία εμπίπτουν στο Παράρτημα ΙΙΙ του ν. 4413/2016, διενεργείται από ειδική επιτροπή ιατρών, που συστήνεται διά του παρόντος.

Προς τον σκοπό στελέχωσης της ειδικής επιτροπής συστήνεται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών Μητρώο Ιατρών. Στο Μητρώο αυτό εντάσσονται ιατροί του Εθνικού Συστήματος Υγείας και του Ε.Ο.Π.Υ.Υ. και ιδιώτες των ιατρικών ειδικοτήτων του παθολόγου, καρδιολόγου, νευρολόγου, οφθαλμιάτρου, ΩΡΛ, ψυχιάτρου, ορθοπεδικού, ενδοκρινολόγου, διαβητολόγου, κατόπιν ανοιχτής πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Ο πρόεδρος της ειδικής επιτροπής Ιατρών, καθώς και ο αναπληρωτής του ορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών για διετή θητεία.

Τα υπόλοιπα μέλη της ειδικής επιτροπής Ιατρών και οι αναπληρωτές τους επιλέγονται πριν από κάθε συνεδρίαση, με δημόσια κλήρωση, από τους ιατρούς του Μητρώου Ιατρών, οι οποίοι κατέχουν την ειδικότητα που αφορά το νόσημα, για το οποίο παραπέμφθηκε στην Επιτροπή ο οδηγός της αντίστοιχης εταιρείας αστικών συγκοινωνιών. Το αποτέλεσμα της κλήρωσης επικυρώνεται με απόφαση του Προϊσταμένου της Γενικής Διεύθυνσης Διοικητικών Υπηρεσιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Την κλήρωση διενεργεί τριμελής επιτροπή, που αποτελείται από τον Προϊστάμενο της Υπηρεσίας Υποστήριξης Πληροφορικής και Ηλεκτρονικών Συστημάτων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, τον Προϊστάμενο της Διεύθυνσης Επιβατικών Μεταφορών του ιδίου Υπουργείου και πρόσωπο υποδεικνυόμενο από το Διοικητικό Συμβούλιο της αντίστοιχης εταιρείας αστικών συγκοινωνιών. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται κάθε ειδικότερο θέμα σχετικά με την ανωτέρω κλήρωση.

Στην απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών περί ορισμού του Προέδρου της ειδικής επιτροπής Ιατρών και του αναπληρωτή του καθορίζεται κάθε ειδικότερο θέμα σχετικά με την οργάνωση και τη λειτουργία της εν λόγω επιτροπής.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Οικονομικών καθορίζεται η αποζημίωση των μελών της ειδικής επιτροπής Ιατρών, σύμφωνα με το άρθρο 21 του ν. 4354/2015 (Α' 176).

Η παραπομπή οδηγού των αστικών συγκοινωνιών Αθήνας και Θεσσαλονίκης στην ειδική επιτροπή πραγματοποιείται ύστερα από σχετική εισήγηση του αντίστοιχου ιατρού εργασίας της εταιρείας στην οποία εργάζεται ο οδηγός.

Στις συνεδριάσεις της ειδικής επιτροπής συμμετέχει ως εισηγητής, παρουσιάζοντας τον σχετικό ιατρικό φάκελο του παραπεμπόμενου οδηγού, ο αρμόδιος ιατρός εργασίας της αντίστοιχης εταιρείας, χωρίς δικαίωμα ψήφου.

Η ιατρική αξιολόγηση και οριστική κρίση περί της σωματικής και διανοητικής ικανότητας του παραπεμπόμενου οδηγού διενεργείται από την ειδική επιτροπή, η οποία, αφού λάβει υπόψη τις διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος διαπιστώνει, με αιτιολογημένη απόφασή της, την καταλληλότητα του παραπεμπόμενου οδηγού για ασφαλή οδήγηση και εκδίδει σχετικό Πόρισμα Εξέτασης.

Κατά το χρονικό διάστημα που μεσολαβεί μεταξύ της παραπομπής του οδηγού από τον ιατρό εργασίας έως και την έκδοση του πορίσματος εξέτασης από την ειδική επιτροπή ιατρών, δεσμεύεται προσωρινά η άδεια οδήγησης ή ορισμένες κατηγορίες αυτής, σύμφωνα με την ιατρική γνωμάτευση της παραπομπής.

Η ειδική επιτροπή, πριν από την έκδοση του πορίσματος εξέτασης, δύναται να ζητήσει την εξέταση του υπό κρίση οδηγού από ιατρό κρατικού νοσηλευτικού ιδρύματος του Εθνικού Συστήματος Υγείας (Ε.Σ.Υ.), ειδικότητας αντίστοιχης με το πρόβλημα του εξεταζόμενου οδηγού. Στο Πόρισμα Εξέτασης της ειδικής επιτροπής περιλαμβάνεται υποχρεωτικά ο χαρακτηρισμός «ΙΚΑΝΟΣ/Η» ή «ΜΗ ΙΚΑΝΟΣ/Η» της ομάδας 2 ή και της ομάδας 1 του παρόντος Παραρτήματος και εφόσον απαιτείται, ο χρόνος επαναξιολόγησης του κριθέντος οδηγού από επόμενη ειδική επιτροπή.

Το Πόρισμα Εξέτασης αποστέλλεται στην αντίστοιχη εταιρεία, στην οποία απασχολείται ο οδηγός.

Σε περίπτωση που ο οδηγός κριθεί «ΜΗ ΙΚΑΝΟΣ/Η», το Πόρισμα Εξέτασης αποστέλλεται ηλεκτρονικά, εντός μίας (1) ημέρας και στην οικεία Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών, προκειμένου η τελευταία να προβεί εντός προθεσμίας τριών (3) ημερών στην αφαίρεση της άδειας οδήγησης ή κατηγοριών αυτής, κατά περίπτωση, σύμφωνα με το Πόρισμα Εξέτασης. Σε περίπτωση που το Πόρισμα Εξέτασης προβλέπει επαναξιολόγηση του οδηγού από επόμενη ειδική επιτροπή και εφόσον το Πόρισμα Εξέτασης της ειδικής επιτροπής επαναξιολόγησης κρίνει τον οδηγό ως «ΙΚΑΝΟ/Η», ενημερώνεται η οικεία Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών και η άδεια οδήγησης επαναχορηγείται είτε με τη διαδικασία της αντικατάστασης εντύπου, στην περίπτωση που δεν έχει λήξει η διοικητική ισχύς των κατηγοριών που αφαιρέθηκαν σε συμμόρφωση προς το πρώτο πόρισμα εξέτασης, είτε με

τη διαδικασία της ανανέωσης.

Η ειδική επιτροπή ιατρών, που συστήθηκε με την υπό στοιχεία Δ4δ/οικ.27509/04-04-2019 (ΑΔΑ: Ω57Ω465ΧΘΞΗ3Ν) απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, καταργείται και οι εκκρεμείς υποθέσεις παραπομπής οδηγών μεταβιβάζονται αυτοδικαίως στην αρμοδιότητα της ειδικής επιτροπής ιατρών που συστήνεται διά του παρόντος.»

Άρθρο 55
Εκκαθάριση δαπανών παρελθόντων ετών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και εποπτευόμενων φορέων

1. Η ανταμοιβή των υπαλλήλων που εμπλέκονται στην υλοποίηση έργων του Εθνικού Σχεδίου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας «Ελλάδα 2.0», αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, έτους 2023, συνολικού ποσού διακοσίων ογδόντα δύο χιλιάδων, οκτακοσίων εβδομήντα τεσσάρων ευρώ και δεκατεσσάρων λεπτών (282.874,14), που είχε εγκριθεί με την υπό στοιχεία 159210 ΕΞ 2024/30.10.2024 κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών και Εσωτερικών «Υπολογισμός του τελικού ποσού ανταμοιβής, του μέγιστου αριθμού υπαλλήλων και καθορισμός των Φορέων Υλοποίησης ανά Φορέα Ευθύνης (ΦΕ) που εμπλέκονται σε έργα του Εθνικού Σχεδίου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας «Ελλάδα 2.0», σύμφωνα με τα άρθρα 4, 5 και 7 της υπ' αρ. 141583/2024 κοινής υπουργικής απόφασης «Σύστημα κινήτρων και ανταμοιβής υπαλλήλων που εμπλέκονται σε έργα του Εθνικού Σχεδίου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας «Ελλάδα 2.0»»(Β' 6047), δύναται να εκκαθαρισθεί και να εξοφληθεί σε βάρος των πιστώσεων του Κρατικού Προϋπολογισμού, οικονομικού έτους 2025, κατά παρέκκλιση του π.δ. 80/2016 (Α' 145).

2. Δαπάνες, που προέκυψαν κατά τα παρελθόντα οικονομικά έτη και αφορούν στους συγκοινωνιακούς φορείς: α) εταιρεία με την επωνυμία «Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία» (Ο.Α.Σ.Α. Μ.Α.Ε.), κατά την εκκαθάριση των υπ' αρ. 108/7.10.2020 και 9/21.2.2022 συμβάσεων, και β) εταιρεία με την επωνυμία «Οργανισμός Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης Ανώνυμη Εταιρεία» (Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε.), κατά την εκκαθάριση των υπ. αρ. 0040/Α01/16.03.2020, 0098/Α01/12.08.2021, 0040/Α02/18.03.2022, 0142/Α01/31.03.2022 και 0142/Α02/30.12.2022 συμβάσεων, οι οποίες συνήφθησαν με παρόχους συγκοινωνιακού έργου σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη και οφείλονται ή απορρέουν από μεταβλητά στοιχεία κόστους που προβλέπονται σε όρους των συμβάσεων αυτών, είναι νόμιμες και κανονικές, αναλαμβάνονται, εκκαθαρίζονται και εξοφλούνται, σε βάρος των πιστώσεων του Κρατικού Προϋπολογισμού του τρέχοντος οικονομικού έτους, κατά παρέκκλιση κάθε άλλης γενικής ή ειδικής διάταξης.

3. Οι δαπάνες για την αποζημίωση του παρόχου επιβατικής μετακίνησης σιδηροδρομικών συγκοινωνιών, σύμφωνα με την από 14.4.2022 σύμβαση Υποχρέωσης Δημόσιας Υπηρεσίας για την καταβολή μειωμένου κομίστρου από τους δικαιούχους φοιτητές στα μέσα μαζικής μεταφοράς σύμφωνα με το άρθρο 86 του ν. 4530/2018 (Α' 59) που προέκυψαν κατά το τρέχον και κατά τα παρελθόντα έτη, σύμφωνα με την υπό στοιχεία Ζ1/ 127000/7.10.2021 κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Παιδείας και Θρησκευμάτων και Υποδομών και Μεταφορών «Διευκολύνσεις στις μετακινήσεις με τα μέσα μαζικής μεταφοράς των φοιτητών των Ανώτατων Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων και των καταρτιζόμενων των Δημοσίων Ινστιτούτων Επαγγελματικής Κατάρτισης (Ι.Ε.Κ.)» (Β' 4715) και την υπό στοιχεία 42353/ Ζ1/10.4.2023 κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Παιδείας και Θρησκευμάτων και Υποδομών και Μεταφορών «Διευκολύνσεις στις μετακινήσεις με τα μέσα μαζικής μεταφοράς των φοιτητών των Ανώτατων Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων και των καταρτιζόμενων των Δημοσίων Ινστιτούτων Επαγγελματικής Κατάρτισης (Ι.Ε.Κ.) αρμοδιότητας Υ.ΠΑΙ.Θ.» (Β' 2487), είναι νόμιμες και κανονικές, αναλαμβάνονται, εκκαθαρίζονται και εξοφλούνται, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 86 του ν. 4530/2018, σε βάρος των πιστώσεων του Κρατικού Προϋπολογισμού του τρέχοντος οικονομικού έτους, κατά παρέκκλιση κάθε άλλης γενικής ή ειδικής διάταξης.

Άρθρο 56
Καθορισμός χώρων για την εξυπηρέτηση δημοσίων οδικών συγκοινωνιών - Τροποποίηση παρ. 8 άρθρου 3 π.δ. 20-9/30.11.1995

Στην παρ. 8 του άρθρου 3 του π.δ. της 20ης.9.1995 (Δ'1049), περί χρήσεων επί κοινοχρήστων χώρων, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στο πρώτο εδάφιο, μετά από τη λέξη «λειτουργιών», προστίθενται οι λέξεις «, καθώς και για την εξυπηρέτηση δημοσίων οδικών συγκοινωνιών,», β) στο τρίτο εδάφιο, οι λέξεις «στον Οργανισμό Αθήνας» αντικαθίστανται από τις λέξεις «στο Τμήμα Μητροπολιτικού Σχεδιασμού Αθήνας - Αττικής της Διεύθυνσης Σχεδιασμού, Μητροπολιτικών, Αστικών και Περιαστικών Περιοχών της Γενικής Διεύθυνσης Χωρικού Σχεδιασμού της Γενικής Γραμματείας Χωρικού Σχεδιασμού και Αστικού Περιβάλλοντος του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας», γ) στο τέλος του τέταρτου εδαφίου, προστίθενται οι λέξεις «, καθώς και η εγκατάσταση εξοπλισμού για την εξυπηρέτηση οχημάτων δημοσίων συγκοινωνιών νέας πράσινης τεχνολογίας», δ) προστίθεται τελευταίο, όγδοο, εδάφιο και μετά από νομοτεχνικές βελτιώσεις, η παρ. 8 διαμορφώνεται ως εξής:

«8. Μέσα στους κοινόχρηστους χώρους επιτρέπεται ο καθορισμός χώρων κοινωνικών, πολιτιστικών και θρησκευτικών λειτουργιών, καθώς και για την εξυπηρέτηση δημοσίων οδικών συγκοινωνιών, σε ποσοστό μέχρι πέντε τοις εκατό (5%). Στους χώρους αυτούς επιτρέπονται οι χρήσεις: εστιατόρια, αναψυκτήρια, χώροι συνάθροισης κοινού, πολιτιστικά κτήρια, κτήρια εκπαίδευσης, υπαίθριες αθλητικές εγκαταστάσεις, κτήρια κοινωνικής πρόνοιας και θρησκευτικοί χώροι. Για την εγκατάσταση των παραπάνω δραστηριοτήτων θα υποβάλλεται εφάπαξ μελέτη στο Τμήμα Μητροπολιτικού Σχεδιασμού Αθήνας - Αττικής της Διεύθυνσης Σχεδιασμού, Μητροπολιτικών, Αστικών και Περιαστικών Περιοχών της Γενικής Διεύθυνσης Χωρικού Σχεδιασμού της Γενικής Γραμματείας Χωρικού Σχεδιασμού και Αστικού Περιβάλλοντος του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας σε έκταση τουλάχιστον ενός Ο.Τ. που θα εγκρίνεται με υπουργική απόφαση, ο δε συντελεστής δόμησης για το σύνολο των παραπάνω δραστηριοτήτων δεν θα υπερβαίνει το 0,1. Στους χώρους κοινοχρήστου πρασίνου που εμφανίζονται με το στοιχείο Ρ στα διαγράμματα του άρθρου 1, όπως και στους υπόλοιπους χώρους κοινοχρήστου πρασίνου, επιτρέπεται η υπόγεια κατασκευή χώρων στάθμευσης ή υπόγειων χώρων άλλων χρήσεων (αποθηκών υγιεινής κ.λπ.), σύμφωνα με τις παρ. 1α, 1β, και 1γ του άρθρου 8 του ν. 2052/1992 (Α' 94), καθώς και η εγκατάσταση εξοπλισμού για την εξυπηρέτηση οχημάτων δημοσίων συγκοινωνιών νέας πράσινης τεχνολογίας. Το ποσοστό κάλυψης των υπόγειων αυτών κατασκευών δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει το 70% της επιφανείας των κοινοχρήστων χώρων με στοιχεία Ρ και το 50% της επιφανείας των υπολοίπων κοινοχρήστων χώρων. Οι παραπάνω χώροι επιτρέπεται να συμπληρώνονται και με τις ελάχιστες απαιτούμενες υπέργειες διαμορφώσεις, αναγκαίες για την εξυπηρέτησή τους. Η μελέτη κατασκευής και λοιπές ρυθμίσεις πραγματοποιούνται σύμφωνα με τα άρθρα 8, 9 και 10 του ν. 2052/1992.

Έως την 31η.12.2025 επιτρέπεται η χρήση κοινοχρήστων χώρων από παρόχους έργου δημοσίων οδικών συγκοινωνιών, χωρίς την έκδοση της υπουργικής απόφασης του τρίτου εδαφίου, αν ήδη χρησιμοποιούνται κατά τη δημοσίευση του παρόντος.»

ΜΕΡΟΣ Ε'
ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 57
Εξουσιοδοτικές διατάξεις

1. Με απόφαση του Διαχειριστή Υποδομής, ρυθμίζονται ειδικότερα ο τρόπος στελέχωσης και λειτουργίας του Ε.Κ.Ε., καθώς και κάθε άλλη λεπτομέρεια αναγκαία για την εφαρμογή του άρθρου 3.

2. Με απόφαση του Διαχειριστή της Υποδομής ορίζεται η

έναρξη παραγωγικής λειτουργίας του Μητρώου Σιδηροδρομικών Δεδομένων του άρθρου 4, ορίζονται και συμπληρώνονται τα συλλεγόμενα στο Μητρώο δεδομένα, οι υπόχρεοι καταχώρησης ανά κατηγορία δεδομένων, οι διαλειτουργικότητες της εφαρμογής με άλλα μητρώα, συστήματα και εφαρμογές, η διαβάθμιση των δεδομένων και η πρόσβαση σε αυτά, καθώς και κάθε άλλο τεχνικό και λεπτομερειακό ζήτημα σχετικό με την εφαρμογή του άρθρου 4.

3. Με απόφαση του Διαχειριστή της Υποδομής ορίζονται η έναρξη παραγωγικής λειτουργίας του Συστήματος Ακριβούς Γεωεντοπισμού Αμαξοστοιχιών του άρθρου 5, τα συλλεγόμενα από το Σύστημα δεδομένα, οι διαλειτουργικότητές του με άλλα μητρώα, συστήματα και εφαρμογές, η διαβάθμιση των δεδομένων και η πρόσβαση σε αυτά, καθώς και κάθε άλλο τεχνικό και λεπτομερειακό ζήτημα σχετικό με την εφαρμογή του άρθρου 5.

4. Με απόφαση του Διαχειριστή της Υποδομής ορίζονται η έναρξη παραγωγικής λειτουργίας της Ψηφιακής Εφαρμογής Καταγραφής Εντολών και Παραβάσεων, τα συλλεγόμενα σε αυτήν στοιχεία, οι διαλειτουργικότητές της με άλλα μητρώα, συστήματα και εφαρμογές, η διαβάθμιση των δεδομένων και η πρόσβαση σε αυτά, καθώς και κάθε άλλο τεχνικό και λεπτομερειακό ζήτημα σχετικό με την εφαρμογή του άρθρου 6.

5. Για την εφαρμογή του άρθρου 8, περί ενιαίων κανόνων κυκλοφορίας:

α) Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, μετά από εισήγηση του Διαχειριστή της Υποδομής και γνώμη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, καθορίζονται οι ενιαίοι κανόνες κυκλοφορίας και θεσπίζονται ο Γενικός Κανονισμός Κίνησης του άρθρου 8, οι κυρώσεις σε περίπτωση παράβασης των κανόνων και οι ειδικότεροι όροι αυτού.

β) Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, καθορίζονται η κατηγοριοποίηση των επιμέρους παραβάσεων σε υψηλής, μεσαίας ή χαμηλής επικινδυνότητας, οι κυρώσεις και οι όροι επιβολής τους για κάθε παράβαση, τα πρόσωπα και οι φορείς στους οποίους επιβάλλονται, οι διαδικασίες για την επαναχορήγηση των ανακαλούμενων πιστοποιητικών και αδειών σε περίπτωση ανάκλησης, καθώς και κάθε άλλο ζήτημα σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 8.

6. Για την εφαρμογή του Ενιαίου Σχεδίου Αντιμετώπισης Έκτακτης Ανάγκης και Διαχείρισης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων του άρθρου 45:

α) Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Εθνικής Άμυνας, Υγείας, Προστασίας του Πολίτη, και Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας, εγκρίνεται το Ενιαίο Σχέδιο Αντιμετώπισης Έκτακτης Ανάγκης και Διαχείρισης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων του άρθρου 45.

β) Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών ρυθμίζονται ειδικότερα ζητήματα οργάνωσης και λειτουργίας της Επιτροπής Κατάρτισης του ανωτέρω σχεδίου.

Άρθρο 58
Μεταβατικές διατάξεις

1. Μέχρι την έναρξη ισχύος του Ενιαίου Σχεδίου Αντιμετώπισης Έκτακτης Ανάγκης και Διαχείρισης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων του άρθρου 45, ο επιχειρησιακός συντονισμός της διαχείρισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης σε περίπτωση σιδηροδρομικού ατυχήματος διενεργείται από τον Γενικό Γραμματέα Πολιτικής Προστασίας.

2. Πιστοποιητικά συμμόρφωσης Υπεύθυνου για τη Συντήρηση Φορέα που έχουν ήδη εκδοθεί και είναι σε ισχύ, κατά τη δημοσίευση του παρόντος, διατηρούνται σε ισχύ μέχρι τη λήξη τους.

ΜΕΡΟΣ ΣΤ'
ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ

Άρθρο 59
Έναρξη ισχύος

1. Η ισχύς του παρόντος αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στις επιμέρους διατάξεις και με την επιφύλαξη των παρ. 2 και 3.

2. Η ισχύς του άρθρου 13, περί Προϊσταμένου Αμαξοστοιχίας, αρχίζει από την 1η Ιανουαρίου 2026.

3. Η ισχύς του άρθρου 46, περί διευκρίνισης της έννοιας του επιβάτη κατά τους Κανονισμούς 2007/1371 και 2021/782 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου αρχίζει από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του Κανονισμού (ΕΚ) 2007/1371 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών (L 315), ήτοι από την 3η.12.2009.

Αθήνα, 2025

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

1. ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ	2. ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ
3. ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ	4. ΥΓΕΙΑΣ
5. ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ	6. ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
7. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ	8. ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
9. ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ	10. ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ
11. ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΣΥΝΟΧΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΣ	12. ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
13. ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	14. ΨΗΦΙΑΚΗΣ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ
15. ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ	16. ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ

17. Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

18. Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ»

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Παρακαλώ το Σώμα να εξουσιοδοτήσει το Προεδρείο για την υπ' ευθύνη του επικύρωση των Πρακτικών της σημερινής συνεδρίασης ως προς την ψήφιση στο σύνολο του παραπάνω νομοσχεδίου.

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Το Σώμα παρέσχε τη ζητηθείσα εξουσιοδότηση κατά πλειοψηφία.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχουν αναρτηθεί ηλεκτρονικά στην διαδικτυακή ιστοσελίδα της Βουλής των Ελλήνων όπως και διανεμηθεί στα Τμήματα Έκδοσης Πρακτικών και Εντύπων, απ' όπου μπορείτε να τα αναζητήσετε, τα Πρακτικά των συνεδριάσεων της Ολομέλειας της Βουλής της Τετάρτης 5 Μαρτίου 2025 πρωί, της Τετάρτης 5 Μαρτίου 2025 απόγευμα, της Πέμπτης 6 Μαρτίου 2025, της Δευτέρας 10 Μαρτίου 2025, της Τετάρτης 12 Μαρτίου 2025, της Παρασκευής 14 Μαρτίου 2025 και της Δευτέρας 17 Μαρτίου 2025 και ερωτάται το Σώμα εάν τα επικυρώνει.

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Συνεπώς, τα Πρακτικά της Τετάρτης 5 Μαρτίου 2025 πρωί, της Τετάρτης 5 Μαρτίου 2025 απόγευμα, της Πέμπτης 6 Μαρτίου 2025, της Δευτέρας 10 Μαρτίου 2025, της Τετάρτης 12 Μαρτίου 2025, της Παρα-

σκευής 14 Μαρτίου 2025 και της Δευτέρας 17 Μαρτίου 2025 επικυρώθηκαν κατά πλειοψηφία.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δέχεσθε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη συνεδρίαση;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 23.25' λύεται η συνεδρίαση για αύριο, ημέρα Παρασκευή 18 Ιουλίου 2025 και ώρα 9.00,' με αντικείμενο εργασιών του Σώματος: κοινοβουλευτικό έλεγχο, συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων.

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ