**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΗ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Δ΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 15 Μαρτίου 2023, ημέρα Τετάρτη και ώρα 13.05΄, στην **Αίθουσα Γερουσίας**, του Μεγάρου της Βουλής, συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής, κ. Γεώργιου Βλάχου, με θέμα ημερήσιας διάταξης: Ενημέρωση των μελών της Επιτροπής από τον Υπουργό Επικρατείας, κ. Γεώργιο Γεραπετρίτη, σύμφωνα με το άρθρο 36§5 του Κανονισμού της Βουλής, σχετικά με την τραγωδία των Τεμπών.

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Πρόεδρος της Βουλής, κ. Κωνσταντίνος Τασούλας, ο Υπουργός Επικρατείας, κ. Γεώργιος Γεραπετρίτης, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

  Ο Πρόεδρος της Επιτροπής, αφού διαπίστωσε την ύπαρξη απαρτίας, κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης και έκανε την α΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης), Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κασσελάκης Ιωάννης, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταραντίλης Χρήστος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Ζαχαριάδης Κωνσταντίνος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γάκης Δημήτριος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Λιακούλη Ευαγγελία, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Καραθανασόπουλος Νικόλαος, Κατσώτης Χρήστος, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καλησπέρα. Παρακαλώ καθίστε, για να αρχίσει η συνεδρίαση της Επιτροπής μας.

Μετά από επιστολή του Υπουργού Επικρατείας, κ. Γεραπετρίτη, προς τον Πρόεδρο της Βουλής, κ. Τασούλα, και κοινοποίηση στον Πρόεδρο της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου στην οποία λέει: «Αξιότιμε κύριε Πρόεδρε, δια της παρούσης θέτω τον εαυτό μου στη διάθεση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, σύμφωνα με το άρθρο 36§5 του Κανονισμού της Βουλής, προς ενημέρωση σχετικά με την τραγωδία των Τεμπών, σε χρόνο που θα καθορίσετε εσείς βάσει του Κοινοβουλευτικού προγραμματισμού», κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σήμερα συγκαλέσαμε την Επιτροπή μας, για να έχουμε την ενημέρωση από τον κ. Υπουργό.

Η διαδικασία την οποία θα ακολουθήσουμε είναι η συνήθης. Ο Υπουργός θα πει τις απόψεις του. Στη συνέχεια, οι συνάδελφοι μπορούν να κάνουν μικρές τοποθετήσεις, ερωτήσεις θα είναι βασικά επί των όσων θα ακουστούν. Η σειρά που προβλέπει η διαδικασία είναι με τη σειρά εγγραφής των συναδέλφων. Όμως, όπως και άλλες φορές, θα πάμε και με τη σειρά των κομμάτων. Δεν θα πάμε δέκα από ένα κόμμα και θα περιμένουν τα κόμματα που έχουν λιγότερους βουλευτές τι ώρα θα μιλήσου. Θα δώσουμε μια προτεραιότητα, ούτως ώστε τουλάχιστον ένας συνάδελφος από κάθε κόμμα να προηγηθεί στη διαδικασία και θα ακολουθήσουν, βέβαια, και θα τοποθετούν όλοι οι συνάδελφοι. Θα μιλήσουν όλοι.

Στο τέλος, εάν ο Υπουργός κρίνει ότι πρέπει να δευτερολογήσει και να απαντήσει σε όσα θα ερωτηθεί, θα έχει αυτή τη δυνατότητα και με την ομιλία του οποίου θα ολοκληρώσουμε τη συνεδρίαση μας. Αυτή είναι η διαδικασία που τηρούμε πάντα, αυτό θα κάνουμε και σήμερα, με βάση τα όσα είπα. Προφανώς, συμφωνούμε όλοι.

Ξεκινάμε, καλώντας τον Υπουργό, κ. Γεραπετρίτη, να έρθει στο βήμα για τη δική του ενημέρωση - τοποθέτηση. Ενδεικτικά, θα βάλω ένα χρόνο 15 λεπτά. Εσείς, μπορείτε να χρησιμοποιήσετε περισσότερο, απλώς για να έχουμε μια εικόνα.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΡΑΠΕΤΡΙΤΗΣ (Υπουργός Επικρατείας):** Κυρίες και κύριοι βουλευτές, μέλη της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, θα ήθελα να ευχαριστήσω για την αποδοχή της πρότασης μου να έρθω να ενημερώσω για το τραγικό δυστύχημα των Τεμπών, το οποίο μας έχει επηρεάσει όλους και το οποίο ασκεί μία πολύ αρνητική επιρροή και στην ψυχολογία της κοινωνίας και σε όλους μας.

Θερμά συλλυπητήρια στις οικογένειες των ανθρώπων που χάθηκαν.

Είναι προφανές και θέλω επί της αρχής να το τονίσω, ότι το πεδίο αυτό δεν επιδέχεται πολιτικής αντιπαράθεσης σε ένα επίπεδο, το οποίο θα οδηγούσε σε οξύνσεις, σε μία μη νηφάλια, μη ψύχραιμη αντιμετώπιση.

Θεωρώ ότι αυτό θα ήταν προσβολή στη μνήμη των νεκρών. Εγώ θα αποφύγω τους πολιτικούς συμψηφισμούς στη δική μου τοποθέτηση και θα προσπαθήσω με όσο το δυνατόν πιο αντικειμενικό τρόπο να παρουσιάσω τα όσα συνέβησαν και σε ότι αφορά το μοιραίο συμβάν και σε ότι αφορά τις πλημμέλειες, τα λάθη, τις παραλείψεις, τα οποία συνέβησαν και με τον ένα ή με τον άλλο τρόπο θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι άσκησαν επιρροή στο να μην είναι όλα έτοιμα για να υποδεχθούν μία τέτοια εξαιρετικά δυστυχή περίσταση.

Να επισημάνω, επίσης επί της αρχής, ότι η διερεύνηση, η οποία έχει ξεκινήσει θα φτάσει μέχρι τέλους. Αυτή είναι και η πρόθεση της κυβέρνησης. Δεν υπάρχει καμία απολύτως σκιά σε αυτό. Ήδη, η δικαιοσύνη έχει επιληφθεί με γοργούς ρυθμούς στο ανώτατο ανακριτικό επίπεδο, στο επίπεδο των Εφετών Ανακριτών και θα προχωρήσει με ταχείς ρυθμούς, όπως επίσης θα προχωρήσει με ταχείς ρυθμούς και η Διοικητική Επιτροπή Εμπειρογνωμόνων, η οποία συστήθηκε για να αξιολογήσει ad hoc τη συγκεκριμένη περίπτωση αποτελούμενη από πρόσωπα υψηλού κύρους, εγνωσμένης αντικειμενικότητας και αμεροληψίας και η οποία Επιτροπή εκτιμώ ότι εντός ενός μήνα από σήμερα θα είναι σε θέση να υποβάλει το πόρισμα για τα αίτια που οδήγησαν στο τραγικό δυστύχημα.

Επιπλέον, να επισημάνω ότι ήδη έχουν αντικατασταθεί οι διοικήσεις στους δύο κρίσιμους Οργανισμούς, σε ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ, έχουν τοποθετηθεί μεταβατικές διοικήσεις και εντός της εβδομάδας, τις αμέσως προσεχείς ημέρες θα υπάρξει μία διεθνής δημόσια πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος, έτσι ώστε να στελεχωθεί η Αρχή μόνιμα στο υψηλότερο διοικητικό επίπεδο με πρόσωπα, τα οποία θα μπορέσουν να βγάλουν από αυτή τη δύσκολη στιγμή τους Οργανισμούς και να διαμορφώσουν ένα πλαίσιο για την επόμενη περίοδο.

Το συγκεκριμένο συμβάν είναι προφανές ότι ήταν το αποτέλεσμα μιας αλληλουχίας λαθών που οδήγησαν εκεί που οδήγησαν. Μολονότι - και θέλω αυτό να το τονίσω - ήταν σε πλήρη λειτουργία η τηλεδιοίκηση στο συγκεκριμένο σημείο και όχι μόνο αυτό, αλλά ήταν υποχρέωση των Σταθμαρχών να χαράσσουν αυτόματη πορεία πάνω στον πίνακα. Εντούτοις, αυτό δεν συνέβη. Υπήρξε μία χειροκίνητη χάραξη της διαδρομής αντίθετα με την υποχρέωση, η οποία προέκυπτε, υπήρχε μια εσφαλμένη τοποθέτηση των κλειδιών, δεν υπήρξε η αναγκαία εκ των υστέρων παρακολούθηση επί του πίνακα που θα έδινε ακριβώς το στίγμα του τρένου και θα έδιδε την εικόνα ότι κινούνται αντίθετα τρένα στην ίδια γραμμή, δεν υπήρχε ενημέρωση και εκ μέρους της αμαξοστοιχίας ότι περιέρχεται σε μία διαφορετική της φυσιολογικής γραμμής. Όλα αυτά είναι δεδομένα, τα οποία αξιολογούνται από τη δικαιοσύνη και θα υπάρξει το αντικειμενικό της πόρισμα.

Αυτό, όμως, που θέλω να τονίσω και είναι σημαντικό στο πλαίσιο της διαδικασίας ενώπιον της Επιτροπής σας, είναι ότι κανένα ανθρώπινο λάθος δε μπορεί να κρύψει τις όποιες ατέλειες υπάρχουν και δε μπορεί να αποτελέσει άλλοθι για τις πλημμέλειες που τυχόν υπήρξαν, τις καθυστερήσεις και τα λάθη και αυτά είμαστε υποχρεωμένοι να τα διαγνώσουμε με ειλικρίνεια, με ακεραιότητα απέναντι στον ελληνικό λαό.

Είναι το δικό μας χρέος και από την πρώτη στιγμή υπήρξε ανάληψη της ευθύνης. Διατύπωσα κι εγώ προσωπικά συγγνώμη, εκ μέρους της κυβέρνησης, για ό,τι συντελέστηκε. Μια συγγνώμη δεν μπορεί να υποκαταστήσει αυτή την τραγική κατάληξη την οποία είχαμε, αυτό το αδιανόητο που συνέβη. Είναι, όμως, μία ελάχιστη υποχρέωση αναλαμβάνοντας αυτό το ελάχιστο τίμημα.

Αμέσως μετά το συμβάν υπήρξε ενεργοποίηση του πρωτοκόλλου μαζικών καταστροφών. Είναι ένα πρωτόκολλο που έχει επικαιροποιηθεί και ουσιαστικά δημιουργεί τις συνθήκες, έτσι ώστε να υπάρξει συντονισμός όλων των κρατικών και δημοσίων δομών που πράγματι λειτούργησαν στο βαθμό που απαιτούσαν οι συνθήκες. Και οι υπηρεσίες υγείας, και η Περιφέρεια, η Πυροσβεστική, η ομάδα αναγνώρισης θυμάτων καταστροφών, δημόσιοι υπάλληλοι και λειτουργοί, υπήρξε κινητοποίηση της δικαιοσύνης, όλων των φορέων, έτσι ώστε να υπάρξει μία διαχείριση η οποία θα απάμβλυνε τον πόνο και θα έκλεινε τα μαύρα κεφάλαια κατά το δυνατόν πιο σύντομο χρόνο.

Περνώντας στα ζητήματα τα οποία είναι τα κρίσιμα, ποια ήταν δηλαδή εκείνα ενδεχομένως τα λάθη και οι παραλείψεις που οδήγησαν στο τραγικό συμβάν, θα μου επιτρέψετε να αναδείξω δύο διαστάσεις. Είναι το ζήτημα του προσωπικού και το ζήτημα των υποδομών.

Σε ό,τι αφορά το προσωπικό, είναι αλήθεια ότι υπήρξε μία σταδιακή αποψίλωση του προσωπικού, τόσο της ΟΣΕ, όσο και της ΕΡΓΟΣΕ που είχε την ευθύνη για την αποπεράτωση των προβλεπόμενων έργων. Η αποψίλωση αυτή του προσωπικού ήρθε σταδιακά, συν τω χρόνω. Δυστυχώς για ένα μικρό διάστημα δεν έγιναν καθόλου προσλήψεις ή έγιναν απειροελάχιστες προσλήψεις σε πολύ κρίσιμες θέσεις, με αποτέλεσμα, συν τω χρόνω, να εμφανίζεται μία σχετική ανεπάρκεια.

Αυτό, προσπάθησε η παρούσα διακυβέρνηση να το θεραπεύσει στο μέτρο του δυνατού με τρεις τρόπους.

Ο πρώτος, ήταν μέσω της διαδικασίας της κινητικότητας όπου, ατυχώς, δεν υπήρξε μεγάλο ενδιαφέρον.

Ο δεύτερος, ήταν μέσω της διαδικασίας της παροχής υπηρεσιών, δηλαδή, μέσω δελτίου. Εκεί υπήρξε μια πολύ καλή στελέχωση. Άμεση στελέχωση, όχι επαρκής. Η αναγκαία, αλλά όχι επαρκής. Συγκεκριμένα, ήταν περίπου 200 άτομα τα οποία προσλήφθηκαν με τον τρόπο αυτό σε καίριες θέσεις, δηλαδή, 73 σταθμάρχες, 69 κλειδούχοι και 60 τεχνικοί. Οι συμβάσεις αυτές παρατείνονται, προφανώς, στον χρόνο. Θέλω να επισημάνω, ότι τόσο οι κλειδούχοι όσο και οι σταθμάρχες που εργάστηκαν με δελτίο παροχής υπηρεσιών έλαβαν την ίδια ακριβώς εκπαίδευση που έλαβε και το τακτικό προσωπικό στις θέσεις αυτές. Άρα, υπήρχε μία πλήρης εκπαίδευσή τους πριν την ανάληψη των καθηκόντων τους.

Βέβαια, υπάρχει κι ένα τρίτο επίπεδο, που είναι οι μόνιμες προσλήψεις. Στις μόνιμες προσλήψεις είχαμε, για τον προγραμματισμό του 2022, 117 άτομα και για το 2023, ακόμη 100 άτομα, δηλαδή, 217 άτομα στην προηγούμενη διετία. Ο πρώτος διαγωνισμός που αφορά 90 μέλη, τα υπόλοιπα είναι ειδικών κατηγοριών και προσλαμβάνονται με ειδικές διαδικασίες, υπήρξε ένας διαγωνισμός μέσω ΑΣΕΠ και υπεβλήθησαν περίπου 10.500 αιτήσεις. Σήμερα που μιλάμε η διαδικασία βρίσκεται στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος που είναι και ο φορέας υποδοχής. Η διαδικασία θα ολοκληρωθεί σύντομα παρά τον μεγάλο αριθμό των υποψηφίων για να υπάρξει η μόνιμη και διαρκής στελέχωση. Από τον ίδιο κατάλογο, ακριβώς για να μην υπάρξει καθυστέρηση ενόψει ενός δεύτερου διαγωνισμού, θα υπάρχει και πρόσληψη της νέας, του 2023, δυνατότητας που παρείχε ο προγραμματισμός προσλήψεων ο οποίος εγκρίθηκε από το Υπουργικό Συμβούλιο. Άρα, συνολικά, 217 άτομα το αμέσως επόμενο διάστημα.

Έχοντας πει για το θέμα της εκπαίδευσης, επειδή ανακινείται το ζήτημα αυτό, να επισημάνω ότι το εκπαιδευτικό πρόγραμμα, το οποίο υφίσταται σε σχέση με τις κρίσιμες θέσεις στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος, δηλαδή πρωτίστως τους σταθμάρχες, οι οποίοι έχουν και την συνολική ευθύνη λειτουργίας των σταθμών και δρομολόγησης των αμαξοστοιχιών, είναι μία εκπαίδευση, η οποία είναι εγκεκριμένη από την Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων. Περιλαμβάνει 712 ώρες άσκησης. Είναι 6,5 μήνες, 6 ημέρες της εβδομάδας, 7 ώρες κάθε ημέρα και είναι ένα μείγμα θεωρητικής και εφαρμοσμένης εκπαίδευσης, η οποία γίνεται, δηλαδή, τόσο στη θεωρία αφηρημένα όσο και στο πεδίο και πριν από την ολοκλήρωση υφίσταται ένα εξεταστικό στάδιο, το οποίο είναι ιδιαιτέρως αυστηρό.

Υπήρχαν και περιπτώσεις, στις οποίες δεν ολοκληρώθηκε ο κύκλος αυτός. Είχαμε, δηλαδή, ανεπιτυχή συμμετοχή υποψηφίων. Πρόκειται για ένα πρόγραμμα, το οποίο είναι εγκεκριμένο. Θα επαναξιολογηθεί συνολικά το πρόγραμμα αυτό, για να δούμε αν ανταποκρίνεται στις νέες συνθήκες, οι οποίες αναπτύσσονται. Όμως, είναι ένα πρόγραμμα, το οποίο νομίζω ότι στοιχειωδώς σε αυτή τη φάση φαίνεται ότι παρέχει κάποια εχέγγυα για την ουσιαστική αξιολόγηση του κρίσιμου προσωπικού του ΟΣΕ.

Να πάμε λίγο στα ζητήματα των υποδομών που είναι και τα πιο κρίσιμα.

Το ζήτημα της αναβάθμισης υποδομών που έχουν να κάνουν με την ασφάλεια του Δικτύου του Σιδηροδρομικού στην Ελλάδα είναι ένα ζήτημα, το οποίο έχει μια μακρά και όχι εύκολη ιστορία. Η σύμβαση, όπως γνωρίζετε, η οποία αφορούσε στην τεχνολογική αναβάθμιση, είναι η σύμβαση η οποία υπεγράφη το Σεπτέμβριο του 2014. Δηλαδή, είναι συμβάσεις, οι οποίες ανατρέχουν περίπου προ 9 ετών. Περιλαμβάνουν μία συνολική αναβάθμιση όλων των σηματοδοτών, των φωτοσήμων, σε 52 σταθμούς και περιλαμβάνουν και τηλεδιοίκηση και ανάταξη επιπλέον 3 σταθμών. Άρα, σε πλήρη έκταση οι συμβάσεις αυτές θα οδηγήσουν στην πραγματικότητα σε ένα πλήρες δίκτυο σηματοδότησης και σε ένα πλήρες σύστημα τηλεδιοίκησης.

Τηλεδιοίκηση είναι η δυνατότητα που δίνεται στους σταθμάρχες και στους τηλεδιοικητές να παρακολουθούν σε πραγματικό χρόνο την κίνηση των αμαξοστοιχιών σε όλη την έκταση του κύριου άξονα και βεβαίως, να υπάρχουν και συστήματα έγκαιρης προειδοποίησης. Επιπλέον αυτών, για να μπορεί να λειτουργήσει το σύστημα της τηλεδιοίκησης, πέρα από το κομμάτι των σηματοδοτών θα πρέπει να υπάρχουν και τα ειδικά συστήματα, τα οποία θα επιτρέπουν την αλληλεπίδραση του τρένου, της αμαξοστοιχίας με το σταθμό και με τη γραμμή. Είναι τα λεγόμενα συστήματα ETCS.

Είναι ένα σύστημα, το οποίο εγκαθίσταται στο τρένο και κυρίως στη γραμμή, έτσι ώστε να μπορεί να διαβάζει το τρένο τον σηματοδότη, να περιορίζει την ταχύτητα πλησιάζοντας στον κόκκινο σηματοδότη και επιπλέον, να μπορεί να δίδει μια μειωμένη ταχύτητα, η οποία θα οδηγήσει σε απόλυτη διακοπή της κυκλοφορίας φτάνοντας στον κόκκινο σηματοδότη. Βεβαίως, όλα τα συστήματα στο τέλος της ημέρας τα χειρίζονται εκείνοι, οι οποίοι είναι επιφορτισμένοι με το καθήκον αυτό και στο τέλος, πάντοτε ένας άνθρωπος είναι εκείνος, ο οποίος βρίσκεται πάνω από την κονσόλα της τηλεδιοίκησης.

Οι συμβάσεις αυτές θα ολοκληρωθούν εντός του 2023. Η εκτίμηση είναι για το πρώτο βόρειο μέρος, το οποίο απομένει. Θα έχει ολοκληρωθεί έως το τέλος Ιουνίου. Για δε το δεύτερο μέρος, με ένα μικρό περιθώριο το νότιο μέρος θα έχει ολοκληρωθεί μέχρι το τέλος Σεπτεμβρίου.

Αυτά περιλαμβάνουν και τις δοκιμές, οι οποίες θα γίνουν, έτσι ώστε να είναι πλήρως λειτουργική η παράδοση.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ : (Ομιλεί εκτός μικροφώνου)** *Με παράδοση το 2023;*

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΡΑΠΕΤΡΙΤΗΣ (Υπουργός Επικρατείας) :** Όλο το σύστημα τηλεδιοίκησης το οποίο περιλαμβάνει σηματοδότηση, το ETCS και όλα τα κέντρα τηλεδιοίκησης της χώρας από άκρη σε άκρη, τέλος Σεπτεμβρίου του 2023, κύριε Παππά.

Άρα, στην πραγματικότητα, από Οκτώβριο, θα έχουμε μία σοβαρότατη αναβάθμιση σε ότι αφορά τα ηλεκτρονικά μέσα.

Να επισημάνω το εξής: τέτοιου τύπου ηλεκτρονικά μέσα, μία δηλαδή πλήρης λειτουργία των συστημάτων ηλεκτρονικής αλληλεπίδρασης αμαξοστοιχίας, σταθμού και γραμμής, δεν υπάρχει σε όλες τις χώρες της Ευρώπης. Το αντίθετο. Είναι πολύ λίγες οι χώρες της Ευρώπης, οι οποίες έχουν ένα τέτοιου τύπου πλήρες δίκτυο. Αυτή τη στιγμή που μιλάμε, σύμφωνα με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων, μόνο τρεις χώρες έχουν 100% πλήρως, ένα τέτοιο σύστημα ηλεκτρονικής παρακολούθησης και μάλιστα, σε συστήματα σιδηροδρομικά, τα οποία είναι πολύ πιο αναπτυγμένα σε σχέση με το δικό μας, μάλλον περιορισμένο, δίκτυο.

Εντούτοις, η χώρα μας, θα αποκτήσει αυτό το προηγμένο σύστημα, δυστυχώς με καθυστέρηση. Δεν μπορεί κανείς να πει τι θα είχε συμβεί, εάν είχαμε πλήρως ανεπτυγμένο αυτό το ηλεκτρονικό σύστημα ασφάλειας. Δεν μπορεί να πει κανείς, αν θα είχαμε προλάβει αυτό το κακό. Το βέβαιο είναι, ότι θα είχαμε πολύ περισσότερες δικλείδες ασφαλείας, έτσι ώστε, βάσιμα να μπορεί κάποιος να υποστηρίξει, ότι θα μπορούσαμε να το είχαμε αποφύγει.

Η αρχική σύμβαση, ανατρέχοντας στο 2014, έχει λάβει πολλές παρατάσεις. Η αρχική πρόβλεψη ήταν να ολοκληρωθεί εντός διετίας και να παραδοθεί το 2016. Αυτό δεν συνέβη. Δεν συνέβη για πολλούς λόγους και αν χρειαστεί, θα σας πω και περαιτέρω ειδικά τεχνικά στοιχεία. Προέκυψαν ζητήματα σε σχέση με την εφαρμογή της σύμβασης το 2016 και είχε παραδοθεί ένα περιορισμένο μέρος των παραδοτέων της σύμβασης αυτής.

Δεν νομίζω ότι χρειάζεται να σας πω - γιατί το ακούω συχνά στο δημόσιο διάλογο και θέλω να είμαι πάρα πολύ αυστηρός, όταν μιλάω για τα ζητήματα αυτά - το τι σημαίνει «παραδίδω ένα έργο». Το «παραδίδω ένα έργο», σημαίνει ένα και μόνο πράγμα. Ότι το παραδίδω στον φορέα, λειτουργικό, μετά από δοκιμή, προς χρήση. Αυτό σημαίνει παραδίδω.

 Δεν σημαίνει, βεβαίως, παραδίδω, το να έχω κάνει την πρόβλεψη της εκταμίευσης του ποσού. Η εκταμίευση, που έχει να κάνει με τις απορροφήσεις των πόρων, ουδόλως σχετίζεται με τη λειτουργική παράδοση του έργου. Άρα αυτό που ακούω - με κάθε σεβασμό- ότι είχε παραδοθεί ένα μέρος που πλησιάζει το 70%, δεν υφίσταται και σας το λέω αυτό μετά λόγου γνώσεως.

Θα ακούσω ό,τι είναι να πείτε, αν θέλετε θα επανέλθω, η πραγματικότητα, όμως, είναι, ότι αυτό το οποίο είχε παραδοθεί το 2016, ήταν λιγότερο από το 33% του συνολικού έργου, λειτουργικά παραδοθέν, το 2016. Αυτό είχε παραδοθεί.

Επιπλέον, δε, γι’ αυτό το 33%, υπήρξαν σοβαρότατα ζητήματα. Υπήρχε δημοσιονομικός έλεγχος. Από το 2016 έως το 2019 δεν υπήρξε τίποτε άλλο κύριε Χαρίτση, απολύτως. Και για όλα αυτά, εάν θέλετε, μπορώ να σας δώσω στοιχεία.

Η ΕΔΕΛ, ο δημοσιονομικός έλεγχος, ο οποίος έρχεται, διαπιστώνει κάτι, το οποίο είναι εξαιρετικά σοβαρό. Ότι ένα μέρος του παραδοθέντος, δηλαδή, ένα μέρος από το 33%, δεν ήταν πιστοποιημένο, με βάση τις προδιαγραφές, που όφειλε κατά τη σύμβαση να έχει, από τον πάροχο δάνειας εμπειρίας. Στην πραγματικότητα, δεν ήταν λειτουργικό ούτε το μέρος αυτό, το 33%. Γιατί; Διότι δεν ήταν συμβατό με τα υφιστάμενα συστήματα του ΟΣΕ. Από αυτό, λοιπόν, το 33% που παρεδόθη, το 32,65%, το 15% έγινε από την αρχή, μετά το 2021. Εξαρχής.

Μάλιστα, έγινε αδαπάνως για το ελληνικό δημόσιο, διότι, ακριβώς, οφείλετο στο γεγονός ότι υπήρχε πλημμελής εκτέλεση της σύμβασης και άρα, πλημμελής παρακολούθηση.

Άρα, για να συνοψίσω, από το 2016, πρακτικά, λειτουργικά έχει παραδοθεί το 18%. Επειδή προϊόντος του χρόνου προέκυψε δημοσιονομικός έλεγχος, προέκυψε πόρισμα αργότερα, είναι αλήθεια, της Εθνικής Αρχής Διαφάνειας, προέκυψε ένα ζήτημα νέας αρχιτεκτονικής που όφειλε να πιστοποιηθεί από το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος.

Καθυστέρησε, στην πραγματικότητα, να υπάρξει η αναγκαία συμπληρωματική σύμβαση, η οποία θα κάλυπτε τα υφιστάμενα κενά. Η συμπληρωματική σύμβαση ήταν απολύτως αναγκαία.

Η ίδια η υπηρεσία του ΟΣΕ, η τεχνική υπηρεσία, που είχε την παρακολούθηση στο έργο, ήδη από τον Σεπτέμβριο του 2017, προειδοποιεί τη διοίκηση του ΟΣΕ ότι θα πρέπει άμεσα να υπογραφεί νέα συμπληρωματική σύμβαση.

Από το Σεπτέμβριο του 2017, λοιπόν, δεν υπάρχει καμία απολύτως πράξη μέχρι το 2019. Για δύο χρόνια, δηλαδή, δεν υπήρξε καμία εξέλιξη στο ζήτημα αυτό.

Αναλαμβάνοντας η νέα διοίκηση της ΕΡΓΟΣΕ, οφείλει να ανασχηματίσει την αρχιτεκτονική, να πάει στο Ελεγκτικό Συνέδριο, να κάνει την πραγματογνωμοσύνη του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, με αποτέλεσμα, το 2021, να υπογραφεί συμπληρωματική σύμβαση.

Από το 2021 έως σήμερα, έχει εκτελεστεί ένα πρόσθετο έργο 52%, με πρωτόκολλα παραλαβής, με αποτέλεσμα σήμερα να έχει παραδοθεί τυπικά το 70% του έργου. Επαναλαμβάνω, λειτουργικά 18% έως το 2016, 0 έως το 2019 και έκτοτε ένα επιπλέον 52%. Αυτά είναι στοιχεία αδιάσειστα και θα σας προσκομίσω ότι χρειάζεται προς απόδειξη αυτού.

Τι κάνουμε τώρα;

Αυτή τη στιγμή βρισκόμαστε σε εξέλιξη σε σχέση με τις συμβάσεις αυτές. Οι συμβάσεις αυτές προχωρούν, η ανάδοχος εταιρεία η Alstom, με πολύ γοργούς ρυθμούς έχει αναλάβει το έργο και το παρακολουθούμε με πάρα πολύ μεγάλη αυστηρότητα. Ο ίδιος ο Πρωθυπουργός είχε μια άμεση επικοινωνία με τον διευθύνοντα σύμβουλο της μητρικής Alstom της Γαλλίας, όπου έλαβε και τις αναγκαίες διασφαλίσεις ότι δε θα υπάρχει καμία άλλη καθυστέρηση στο έργο και ευελπιστούμε, με βάσιμες προσδοκίες, ότι το έργο θα ολοκληρωθεί σύμφωνα με τον προβλεπόμενο χρόνο, έτσι ώστε από Οκτώβριο όλο το δίκτυο του κεντρικού άξονα Αθήνας - Θεσσαλονίκης να έχει τηλεδιοίκηση, να έχει σηματοδότηση, να έχει τα αναγκαία συστήματά του ETCS, ένα ευρύτερο πλαίσιο που χαρακτηρίζεται ως ERTMS, δηλαδή το Ευρωπαϊκό Πλαίσιο Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και με τον τρόπο αυτό να έχουμε ασφαλέστερα τρένα.

Δυστυχώς, η πραγματικότητα είναι ότι αυτά τα συστήματα δεν τα είχαμε ενόσω θα έπρεπε να τα έχουμε νωρίτερα και αυτό είναι κάτι το οποίο είναι πράγματι τραγικό. Έγινε μια πολύ μεγάλη προσπάθεια από τις παρούσες διοικήσεις ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ, έτσι ώστε να τρέξουν τα έργα, υπήρξαν οι γνωστές παθολογίες που συνδέονται με τις καθυστερήσεις σε ό,τι αφορά τα δημόσια έργα, που είναι ένα εγγενές, δυστυχώς, παθολογικό πρόβλημα όχι μόνο της ελληνικής αλλά και της ενωσιακής δημόσιας διοίκησης, με αποτέλεσμα τελικά το ανθρώπινο χέρι να έχει πολύ μεγαλύτερη σημασία από τα ηλεκτρονικά μέσα επιτήρησης.

Η επόμενη μέρα των σιδηροδρόμων, όπως πιθανόν ακούσατε, θα ξεκινήσει, μέχρι τον Σεπτέμβριο που θα υπάρξει παράδοση ολόκληρου του έργου της τεχνολογικής αναβάθμισης. Θα υπάρξει ένα πολύ αυστηρότερο πλαίσιο σε ότι αφορά τη λειτουργία, που περιλαμβάνει αφενός μεγαλύτερο αριθμό προσώπων, προσωπικού το οποίο θα εγκαθίσταται πλέον στους σταθμούς και στα κρίσιμα πόστα της λειτουργίας των σιδηροδρόμων.

Θα υπάρξει μείωση δρομολογίων, έτσι ώστε, να διασφαλίζεται επιπλέον το ότι θα υπάρχει και το αναγκαίο προσωπικό και η αναγκαία παρακολούθηση, μείωση της ταχύτητας των συρμών, έτσι ώστε, να είναι περισσότερο ελεγχόμενα.

Θα υπάρξει μια ταχύτατη αποπεράτωση των διαδικασιών για την πρόσληψη του προσωπικού, αύξηση του αριθμού και σε σχέση με τις αμαξοστοιχίες, δηλαδή και στους μηχανοδηγούς και στα συνοδά μέλη.

Θα υπάρξει μεγαλύτερη αστυνόμευση σε ότι αφορά το δίκτυο των σιδηροδρομικών. Μεγάλη παθολογία στο δίκτυο, το γεγονός, ότι υπάρχουν κλοπές και δολιοφθορές. Θα υπάρξει αυστηροποίηση του ποινικού πλαισίου, έτσι ώστε, να αναβαθμιστεί σε κακούργημα όχι μόνο η κλοπή σιδηροδρομικού υλικού, αλλά και η κλεπταποδοχή του σιδηροδρομικού υλικού, που δυστυχώς είναι εξίσου σοβαρό έγκλημα σε σχέση με την κλοπή καθαυτή.

Μεγαλύτερη αστυνόμευση στα κρίσιμα σημεία του δικτύου και μία σειρά από άλλες εγγυήσεις, οι οποίες μεταβατικά θα μας φέρουν έως την τεχνολογική αναβάθμιση του επόμενου Οκτωβρίου.

Βεβαίως, να επισημάνω, ότι είναι αναγκαίο να επανεκκινήσει ο σιδηρόδρομος. Πρέπει να επανεκκινήσει, διότι από την αδράνεια του σιδηροδρόμου εκείνο το οποίο συμβαίνει είναι ότι αποδυναμώνεται απολύτως η υποδομή η ίδια. Όσο δεν χρησιμοποιείται δηλαδή ο συρμός, η γραμμή οξειδώνεται, υφίσταται τεράστια βλάβη η οποία αποκαθίσταται δύσκολα. Υπάρχουν πολλά εμπόδια τα οποία τίθενται στις γραμμές φερτά, φυσικές καταστροφές, βανδαλισμοί και υπάρχει βεβαίως και ένα ζήτημα που είναι και το μεγαλύτερο εμπιστοσύνης του ίδιου του κοινού.

Για τον λόγο αυτό, η επιλογή ήταν να πάμε σε ένα αυστηρότατο πλαίσιο, έτσι ώστε να μπορέσουμε να αναβαθμίσουμε το επίπεδο ασφαλείας που είναι το αυτονόητο και να μπορέσουμε να μεταφέρουμε την ιδέα όσο το δυνατόν περισσότερο ασφαλούς σιδηροδρόμου στους πολίτες για να το χρησιμοποιήσουν εκ νέου.

 Εγώ, ο ίδιος, την επόμενη εβδομάδα θα βρίσκομαι στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή για να εξασφαλίσουμε πρόσθετους πόρους, που έχουν να κάνουν με την αναβάθμιση των σιδηροδρόμων και ειδικά στα ευαίσθητα σημεία, τα οποία θα μπορούσα κάποια στιγμή να σας αναλύσω και σε ότι αφορά την τεχνική βοήθεια την οποία θα λάβουμε και σε ότι αφορά τον κανονισμό λειτουργίας των σιδηροδρόμων και σε ότι αφορά το οργανωτικό σχήμα των σιδηροδρόμων και σε ότι αφορά το κομμάτι της στελέχωσης των κρίσιμων φορέων, όπως είναι ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων, όπως είναι η ΕΡΓΟΣΕ, όπως είναι βεβαίως η Ρυθμιστική Αρχή και ο νέος φορέας, Οργανισμός Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων, ο οποίος ψηφίστηκε στο τέλος του περασμένου Ιανουαρίου και πρόκειται να συγκροτηθεί σε σύντομο χρόνο.

Τίποτε δε μπορεί να φέρει πίσω τα θύματα αυτής της μεγάλης καταστροφής και ούτε είναι παρηγοριά, ότι, σε κάποιο σύντομο χρόνο τα τρένα μας θα είναι πιο ασφαλή. Για τον λόγο αυτό, για μία ακόμη φορά θέλω να εκφράσω τη μεγάλη μου λύπη, μια μεγάλη συγνώμη για ότι συνέβη και μία δέσμευση στην Κυβέρνηση συλλογικά, ότι θα εξαντλήσουμε κάθε μέσο, έτσι ώστε, αυτό να μην συμβεί ποτέ ξανά και να φτάσει μέχρι τέλους η έρευνα η οποία αφορά τα αίτια του μεγάλου δυστυχήματος. Σας ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ. Υπουργό.

 Το λόγο έχει ο κ. Μπουκώρος.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ:** Ευχαριστώ πολύ κύριε Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το μυαλό όλων μας παραμένει εκεί στις οικογένειες και στα θύματα, 57 τον αριθμό, σε ένα πρωτοφανές σιδηροδρομικό δυστύχημα που έπληξε τη χώρα μας σε μια τραγωδία.

**Νομίζω ότι δεν χωρούν ούτε κραυγές, ούτε προσπάθειες πολιτικής εκμετάλλευσης, ούτε προσπάθειες αποσιώπησης ευθυνών. Εδώ έχουμε να κάνουμε, όπως εναργώς εξήγησε και ο κύριος Υπουργός, με ανθρώπους και υποδομές. Δεν υπάρχει καμία αμφιβολία, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι στον ΟΣΕ συναντάμε τις παθογένειες και τις κακοδαιμονίες του ελληνικού δημοσίου, εδώ και πολλές δεκαετίες. Κακοδαιμονίες, τις οποίες, καμία κυβέρνηση δεν κατόρθωσε να ξεριζώσει και τις οποίες πληρώνουμε σήμερα με οδυνηρό τρόπο.**

 **Οι ποινικές ευθύνες θα προκύψουν από τη δικαστική έρευνα. Η εμπιστοσύνη μας στις δικαστικές αρχές, στη δικαιοσύνη είναι απόλυτη. Νομίζω ότι θα καταδείξει και θα αναδείξει την κάθε λογής ευθύνη και τον κάθε υπεύθυνο.**

**Δεν είναι σωστό από την πλευρά μας, ούτε οι πολιτικοί, ούτε τα μέσα ενημέρωσης, ούτε άλλοι φορείς της κοινωνίας των πολιτών, να επιχειρούμε να δημιουργήσουμε εντυπώσεις χωρίς να αναμένουμε την απόφαση της δικαιοσύνης.**

**Εις ότι αφορά τώρα την κατάσταση του σιδηροδρόμου στην Ελλάδα, γνωρίζουμε όλοι ότι ουδέποτε υπήρξε ένα δημοφιλές μέσο μεταφοράς στη χώρα. Όταν ο Χαρίλαος Τρικούπης, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σχεδίαζε την ορεινή χάραξη του σιδηροδρόμου στην Ελλάδα το 80% του ελληνικού πληθυσμού μετά την απελευθέρωση διαβιούσε στην ορεινή Ελλάδα. Σήμερα, συμβαίνει το εντελώς αντίθετο. Το 80% του ελληνικού πληθυσμού κατοικεί στην παράκτια ζώνη και παρ’ όλα αυτά η χώρα δεν έχει μια πεδινή, σύγχρονη και ανταγωνιστική χάραξη. Αυτά νομίζω είναι πράγματα που αγγίζουν την κοινοτυπία και νομίζω ότι μπορούμε όλοι να συμφωνήσουμε.**

 **Έγιναν, μάλιστα, πρόσφατα οι επιλογές και όταν λέω πρόσφατα, εννοώ προ τριακονταετίας, τριάντα πενταετίας εκσυγχρονισμού της υφιστάμενης χάραξης, πράγμα το οποίο στοίχισε σε οικονομικούς πόρους και δεν έφερε τα αποτελέσματα που όλοι θα αναμέναμε. Τι γίνεται σήμερα όμως; Πώς θα γίνει δίδαγμα αυτή η εθνική τραγωδία; Πώς θα πάμε ένα βήμα παρακάτω, γιατί πιστεύω, υποστηρίζω, πάντα ότι τα δημόσια έργα οι μεγάλες υποδομές δεν ανήκουν σε καμία κυβέρνηση και σε κανένα κόμμα.**

**Οι μεγάλες υποδομές ανήκουν στην Ελλάδα και στον ελληνικό λαό, γιατί άλλος μπορεί να τις οραματίζεται, άλλος να τις μελετάει, να τις σχεδιάζει, άλλος να τις υλοποιεί και στο τέλος άλλος να τις εγκαινιάζει. Έχουμε τέτοια παραδείγματα και στα σιδηροδρομικά και στα οδικά έργα αλλά και σε άλλες πολλές περιπτώσεις. Κατά συνέπεια, νομίζω ότι όλοι θα κριθούμε για το τι προτάσεις κάνουμε στο μέλλον χωρίς να ξεχνάμε τα 57 άδικα θύματα, χωρίς να ξεφύγουμε και να επιστρέψουμε πάλι στις παθογένειες που μας οδήγησαν εκεί. Όλες οι πολιτικές δυνάμεις, θα κριθούν από το θετικό τους λόγο, για το πώς μπορούν να διορθωθούν τα πράγματα όχι μόνο στο σιδηρόδρομο, αλλά και σε άλλους τομείς της δημόσιας ζωής, που μας ενδιαφέρουν όλους για τους ανθρώπους και για τις υποδομές στον ΟΣΕ.**

**Νομίζω, τα όσα είπε ο κ . Γεραπετρίτης είναι απολύτως ενδεικτικά. Οι μαζικές προσλήψεις, μιας άλλης πολύ μακρινής εποχής, οδήγησαν στις μαζικές συνταξιοδοτήσεις των τελευταίων ετών και για αυτό δεν υπήρξε κάποιος προγραμματισμός αντικατάστασης στις κρίσιμες θέσεις. Η σημερινή κυβέρνηση, προσέλαβε διακόσιους και έχει προγραμματίσει μέσω ΑΣΕΠ άλλες 217 προσλήψεις που πάλι δεν επαρκούν κατά τα λεγόμενα του κυρίου Υπουργού. Γίνεται όμως μια προσπάθεια στελέχωσης.**

**Και πάμε τώρα σε αυτή τη στοιχειωμένη σύμβαση 717 .**

Νομίζω ότι το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης που παρουσιάσθηκε λίγο πριν από το βήμα, είναι απολύτως ενδεικτικό για την πρόοδο του έργου αλλά, αν δείτε συγκριτικές μελέτες του πρώτου, δευτέρου και τρίτου Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης, θα δείτε ότι τα μεγάλα σιδηροδρομικά και οδικά έργα είχαν σε αυτή τη χώρα διπλάσιο χρόνο παράδοσης από τη συμβατική υποχρέωση των εργοληπτών και το κόστος ανερχόταν τελικά στο προϋπολογισθέν με τις συμπληρωματικές συμβάσεις, με τις καθυστερήσεις και όλες αυτές τις παθογένειες. Αυτή τη φορά στο συγκεκριμένο έργο παρά τις δομικές αδυναμίες της αρχικής υλοποίησης της Σύμβασης που προέκυψαν με την ασυμβατότητα, υπήρξε εφόσον ξεπεράστηκαν τα γραφειοκρατικά εμπόδια, μια πρόοδος της τάξεως του 52% συν 18%, που είχε υλοποιηθεί, 70%, το δυστύχημα όμως συνέβη στο 30%.

Θα μπορούσε να έχει αποφευχθεί; Θα μπορούσαν να έχουν περιορισθεί οι πιθανότητες σε μεγάλο βαθμό αλλά και σε άλλες χώρες που διαθέτουν τέλεια συστήματα τηλεδιοίκησης και ηλεκτροκίνησης των συρμών, όπως είναι η Γερμανία, από ανθρώπινο λάθος έχουμε δει στο πρόσφατο παρελθόν παρόμοια δυστυχήματα. Στο τέλος της ημέρας και το πιο σύγχρονο και το πιο ηλεκτρονικό σύστημα, ένα ανθρώπινο μυαλό και ένα ανθρώπινο χέρι θα κληθεί να το χειρισθεί. Βεβαίως, η ύπαρξη του ανθρώπινου λάθους στην προκειμένη περίπτωση δεν πρέπει να μας αποκοιμίσει, σε καμία περίπτωση. Νομίζω, ελέχθη και από τον κ. Υπουργό, το ζήτημα είναι τι κάνει η πολιτεία, ώστε να περιορίσει τις πιθανότητες ανθρώπινου λάθους που οδηγούν σε τραγικά αποτελέσματα και αυτό ακριβώς κάνει τώρα η ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών.

 Με την ελπίδα ότι ποτέ ξανά δεν θα ζήσουμε τέτοια τραγωδία, καλώ όλες τις πολιτικές δυνάμεις με ψυχραιμία να αντιμετωπίσουμε, παρά την οδύνη μας και τον πόνο μας, αυτή την κατάσταση, ώστε να μην την ξαναζήσουμε στο μέλλον. Σας ευχαριστώ.

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ(Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε και εμείς τον συνάδελφο, τον κ. Μπουκώρο. Συνεχίζουμε με τον συνάδελφο κ. Νίκο Παππά, Βουλευτή του ΣΥΡΙΖΑ.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε και για την κατανόησή σας ότι θα κινηθούμε στα όρια των προβλέψεων του Κανονισμού διότι συζητάμε ένα θέμα που προέκυψε από ένα γεγονός, που έχει συγκλονίσει τον ελληνικό λαό και δράττομαι της ευκαιρίας να πω ότι συμφωνώ με τον κ. Γεραπετρίτη, ότι το χειρότερο μήνυμα που θα μπορούσαμε να στείλουμε ως πολιτικές δυνάμεις προς τον ελληνικό λαό είναι ότι λαμβάνουμε αυτή την ευκαιρία για να υπάρξει μία όξυνση μεταξύ των πολιτικών δυνάμεων. Υπάρχει ένα μήνυμα όμως, το οποίο θα ήταν ακόμα χειρότερο, να στείλουμε ένα μήνυμα ότι δεν θα κάνουμε τα πάντα για να μην υπάρχει συγκάλυψη. Ένα μήνυμα ότι δεν θα κάνουμε τα πάντα για να λάμψει η αλήθεια και αυτό θα ήταν πολύ χειρότερο και μάλιστα σε μία περίοδο όπου ο λαός μας είναι στους δρόμους. Η Ελλάδα βιώνει μια δημοκρατική έκρηξη και μία αξίωση του κόσμου, που υπερβαίνει τις τυπικές διαχωριστικές γραμμές, για την αλήθεια και τη δικαίωση.

Βεβαίως, καταλαβαίνω ότι καλούμεθα να συζητήσουμε τις διαχρονικές παθογένειες του σιδηροδρόμου. Θα τις συζητήσουμε αναλυτικά αλλά θα συζητήσουμε πρώτα και κύρια γιατί έγινε αυτό το δυστύχημα. Πρώτα και κύρια και θα συζητήσουμε και, με δυστυχώς, όχι άνεση χρόνου διότι κλείνει και ο χρόνος ζωής της παρούσας Βουλής και αυτής της κυβέρνησης, τις χρόνιες παθογένειες του ελληνικού σιδηροδρόμου.

Κύριε Υπουργέ, μου δώσατε την αίσθηση ότι εκτίετε ποινή και αυτή είναι η αλήθεια. Επωμιστήκατε το βάρος της εκπροσώπησης της κυβέρνησης και διερωτώμεθα εμείς γιατί δεν έχετε ορκισθεί Υπουργός Υποδομών; Εάν είναι κάποιος πολιτικός λόγος ή άλλος, πίσω από αυτό το γεγονός, και έχετε αναλάβει μόνο τα διοικητικά καθήκοντα;

Δεύτερον, δυστυχώς και το λέω με μεγάλη λύπη, έχει αλλάξει η κατεύθυνση στην οποία κυβερνητικά στελέχη δείχνουν για την υπαιτιότητα, σε σχέση με το τραγικό δυστύχημα. Ξεκινήσαμε από το σταθμάρχη, πήγαμε στους προηγούμενους και βεβαίως από εχθές, από τα επίσημα χείλη του της Κυβέρνησης, του Κυβερνητικού Εκπροσώπου, καταλάβαμε ότι δείχνουν προς τη μεριά του πρώην Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Δεν βοηθάει μια τέτοια τακτική, τη μια να φταίει ο σταθμάρχης, την άλλη οι προηγούμενοι, μετά ο Καραμανλής, ε, η αλήθεια δεν φταίει σε τίποτα και θα πρέπει να είναι επιδίωξη όλων των πολιτικών δυνάμεων να συζητήσουμε για την αλήθεια.

Μάθαμε ότι δεν ήξερε ο κύριος Μητσοτάκης. Να πιστέψουμε ότι δεν ήξερε για μια σειρά υποθέσεων, που αφορούν παράνομες συμπεριφορές, οι οποίες ήταν στο περιβάλλον του κατά το παρελθόν. Μάλιστα. Είναι δυνατόν για το σιδηρόδρομο να μην ήξερε, κύριε Γεραπετρίτη; Πείτε μου ειλικρινώς εάν αυτό το επιχείρημα μπορεί να σταθεί στο δημόσιο διάλογο, διότι εδώ δεν θα σας ασκήσουμε κριτική για τη λειτουργία του επιτελικού κράτους, εάν τα εξώδικα, ας πούμε, των εργαζομένων πήγαιναν αρμοδίως και στον κύριο Μητσοτάκη. Θα διερωτηθούμε εάν διαβάζετε εφημερίδες. Είναι αναρίθμητα τα πρωτοσέλιδα, τα οποία εγείρουν ζητήματα ασφάλειας σε σχέση με τον σιδηρόδρομο. Είναι 65 οι ερωτήσεις που έχει καταθέσει μόνο η Κοινοβουλευτική Ομάδα του ΣΥΡΙΖΑ για ζητήματα καθυστερήσεων, ακυρώσεων και ζητήματα ασφαλείας στο σιδηρόδρομο. Πώς είναι δυνατόν να εκστομίζει αυτό το επιχείρημα ο Κυβερνητικός Εκπρόσωπος; Δεν θέλω να το χαρακτηρίσω, σας μιλάω ειλικρινά, δεν θέλω να το χαρακτηρίσω, αλλά δεν είναι δυνατόν να διακινείται και ξέρετε τι; Αυτό το επιχείρημα, σε συνδυασμό με τη στάση του κυρίου Μητσοτάκη ότι είναι διαχρονικές οι ευθύνες και λέει ότι είναι διαχρονικές οι ευθύνες χωρίς να μιλάει για τις δικές του συγκεκριμένα, σημαίνει ότι φταίνε όλοι οι άλλοι. Εσχάτως και ο μέχρι πρότινος Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών. Θα μπορούσα να σας μιλάω πολύ ώρα για τα περιστατικά τα οποία από το 2021 και μετά η Αξιωματική Αντιπολίτευση όχι χτύπαγε καμπανάκια, χτύπαγε καμπάνες. Εισπράτταμε αδιαφορία, ειρωνεία, μη απαντημένες ερωτήσεις και τα λοιπά και τα λοιπά.

Θέλω να σταθώ σε 2 σημεία, για να μην καταχραστώ και την κατανόηση και το χρόνο και την ανοχή του Σώματος, αλλά και την πρέπουσα πρόβλεψη του Προεδρείου για να δοθεί περισσότερος χρόνος από τα συνηθισμένα. Κύριε Γεραπετρίτη, περιγράψατε ασυνέχειες στη σύμβαση 717. Θα έχουμε όλο το χρόνο να μιλήσουμε και για αυτήν αναλυτικά. Θα θέλαμε να μας καταθέσετε τα τεκμήρια των ισχυρισμών σας. Χαιρόμαστε που παραδέχεστε ότι έτσι όπως στήθηκε το 2014, δεν μπορούσε να υλοποιηθεί μέχρι το τέλος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΡΑΠΕΤΡΙΤΗΣ (Υπουργός Επικρατείας):** Δεν είπα αυτό.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Το είπατε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΡΑΠΕΤΡΙΤΗΣ (Υπουργός Επικρατείας):** Είπα ότι δεν το παρακολούθησε η κυβέρνηση η προηγούμενη.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Εντάξει, δεν είπατε αυτό, με συγχωρείτε πάρα πολύ. Θα ξαναδούμε λοιπόν την ομιλία σας και θα διαπιστώσετε ότι παραδεχθήκατε ότι δεν μπορούσε να υλοποιηθεί όπως είχε σχεδιαστεί το 2014.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΡΑΠΕΤΡΙΤΗΣ (Υπουργός Επικρατείας):** Ουδέποτε το είπα αυτό.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Εντάξει. Κρατείται, μπορείτε να την ανακαλέσετε τη δήλωση, αλλά θα μου επιτρέψετε και εμένα να λέω ότι σας παρακολούθησα με πολύ μεγάλη προσοχή.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΡΑΠΕΤΡΙΤΗΣ (Υπουργός Επικρατείας):** Γι’ αυτό υπάρχουν πρακτικά…

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Βεβαίως. Θα τα δούμε και τα πρακτικά μαζί, κύριε Γεραπετρίτη.

Η σύμβαση λοιπόν 717 είχε αυτά τα προβλήματα. Θα σας παρακαλούσαμε λοιπόν να καταθέσετε τεκμήρια για τους ισχυρισμούς σας, διότι δεν ήταν αυτή η εκτέλεση. Έχουν δει το φως της δημοσιότητας, παραλάβατε μια σύμβαση εκτελεσμένη στο 72% και χωρίς κανένα νομικό πρόβλημα. Προσέξτε τι άλλο είπατε όμως τώρα, διότι δεν υπήρχε κανένα πρόβλημα, σε σχέση με το Ελεγκτικό Συνέδριο, κανένα πρόβλημα με την Επιτροπή Δημοσιονομικών Ελέγχων. Πότε; Το 2019 αυτό. Υπεγράφη η σύμβαση το 2021 και έρχεστε τώρα και λέτε ότι σε 6 μήνες θα έχει τελειώσει το έργο.

Όχι, δηλδή, μόνο δεν υπογράψατε τη Σύμβαση τον Οκτώβρη που έγινε η αλλαγή διοίκησης και διορίσατε διοίκηση εσείς- όχι εσείς προσωπικά, σας είπα, ποινή εκτίετε κατά τη γνώμη μου- αλλά λέτε κι ότι από το Μάιο του ’21, επειδή έχουμε Μάρτη του ’23, δεν έγιναν όσα θα γίνουν τώρα σε έξι μήνες. Για να φτάσουμε να έχουμε και εμείς, δεν ξέρω, ως τέταρτη χώρα στην Ε.Ε. ολοκληρωμένο σύστημα ETCS.

Έρχομαι τώρα να σας πω και την άποψή μας σε σχέση με μια τακτική η οποία αναπτύσσετε και μας λυπεί. Ποια είναι αυτή η τακτική; Ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε, υφέρπει το επιχείρημα ότι ο μόνος τρόπος για να έχει αποφευχθεί το δυστύχημα το τραγικό θα ήταν να έχουμε πλήρως ανεπτυγμένο το σύστημα ETCS.

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΡΑΠΕΤΡΙΤΗΣ (Υπουργός Επικρατείας):** *(Ομιλεί εκτός μικροφώνου)* Ούτε αυτό το είπα!

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Δεν το είπατε, χαίρομαι αν το ανακαλείτε, πάμε, λοιπόν, πίσω στα προηγούμενα.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΡΑΠΕΤΡΙΤΗΣ (Υπουργός Επικρατείας):** *(Ομιλεί εκτός μικροφώνου)* Δεν μπορώ να ανακαλέσω κάτι που δεν είπα.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Εντάξει! Αν δεν το είπατε λοιπόν, συμφωνούμε όλοι μαζί, συμφωνούμε και υπάρχει ομοθυμία, λοιπόν, στην αίθουσα, ότι δεν είναι ο μοναδικός, δεν ήταν μοναδικός τρόπος να αποφύγουμε το τραγικό δυστύχημα η ολοκλήρωση της Σύμβασης 717 και του συστήματος ETCS. Άρα, τοποθετούμε από κοινού, κύριε Γεραπετρίτη και κύριοι της Ν.Δ, τη συζήτηση για την ανάπτυξη αυτού του συστήματος στη σωστή της διάσταση. Δεν ήταν, δηλαδή, η μία και μόνη προϋπόθεση για να αποφύγουμε το τραγικό δυστύχημα.

Ποιες ήταν οι προϋποθέσεις οι οποίες ίσχυαν το 2019 και δεν ισχύουν τώρα; Σταθμάρχης! Απολύτως ανεκπαίδευτος και με μειωμένο προσωπικό. Εδώ, θα μου επιτρέψετε να πω και θα έρθω και σε αυτό, ότι παραδεχτήκατε με τον τρόπο με τον οποίο προτίθεστε να επανεκκινήσετε το σιδηρόδρομο ότι δεν είναι επαρκές το προσωπικό των σταθμαρχών. Ο δε, συγκεκριμένος κύριος ήταν απολύτως ακατάλληλος για να χειριστεί συμβατικές τεχνολογίες του 1980. Όχι να χειριστεί τα σύγχρονα συστήματα τα οποία υποτίθεται ότι θα λειτουργούν σε 6 μήνες.

Δεύτερον. Ο ΟΣΕ σε ανακοίνωσή του πριν λίγες μέρες μεταξύ άλλων είπε ότι: «Μετά την πυρκαγιά του 2019 η τηλεδιοίκηση στη Λάρισα δεν λειτουργεί καθόλου και ο σταθμός μπορεί να δει μόνο πέντε χιλιόμετρα βόρεια». Ο ΟΣΕ. Όχι ο ΣΥΡΙΖΑ, όχι το Κίνημα Αλλαγής- ΠΑΣΟΚ, όχι το Κ.Κ.Ε., όχι το ΜέΡΑ25, όχι η Ελληνική Λύση, όχι η ΝΔ. Ο ΟΣΕ το ανακοίνωσε αυτό. Δηλαδή, υπήρξε μια πυρκαγιά το 2019 και ο σταθμάρχης δεν μπορούσε να δει στο σημείο του δυστυχήματος.

Τρίτον. Το σύστημα δευτεροβάθμιου ελέγχου. Παραδεχτήκατε και εσείς- μη μας αμφισβητήσετε σε αυτό, σας παρακαλώ πάρα πολύ- ότι λειτουργούσε μέχρι το ‘20 και σχεδιάζετε την επαναλειτουργία του. Αυτές οι τρεις, λοιπόν, προϋποθέσεις εάν συνέτρεχαν δεν θα είχε γίνει το δυστύχημα.

Είναι τα πράγματα πάρα πολύ απλά, μπορούμε και θα καλωσορίσουμε και μία αναλυτική συζήτηση η οποία φαντάζομαι θα γίνει στην Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας και για τη Σύμβαση 717 αλλά είδα εδώ, και κάναμε ένα βήμα ως πολιτικό σύστημα, ότι τοποθετήσαμε τη συζήτηση για την 717 και το σύστημα ETCS εκεί που τους πρέπει. Και στο κάτω κάτω, εάν είναι μόνο τέσσερις χώρες οι οποίες- τρεις. Τρεισήμισι- που το έχουν ανεπτυγμένο σε όλη την Ευρώπη, τότε δεν έχουν μετωπικές όλες οι υπόλοιπες, έτσι δεν είναι; Άρα υπάρχουν προϋποθέσεις με τις ώριμες και έτοιμες τεχνολογίες να αποφεύγεις τις μετωπικές συγκρούσεις αμαξοστοιχιών.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ολοκληρώστε, κύριε Παππα.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Ολοκληρώνω, μόνο ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε, και σας ευχαριστώ ειλικρινώς για την ανοχή.

Σύμβαση Παροχής Μεταφορικού Έργου. Ούτε για αυτό μπορείτε να πείτε ότι δεν γνωρίζατε. Ούτε για αυτό μπορείτε να πείτε ότι δεν γνωρίζατε! Έγινε, κατά το κοινώς λεγόμενο, μεγάλη φασαρία στη Βουλή το καλοκαίρι που μας πέρασε όταν ο κ. Καραμανλής έφερε τη Σύμβαση Hellenic Train- Δημοσίου η οποία απομείωνε τις υποχρεώσεις της Hellenic Train για επενδύσεις κατά πάνω από 600 εκατομμύρια ευρώ και «ω του θαύματος»- προσέξτε, διότι σας έχουμε καταθέσει και Ερώτηση- εξαφάνισε και την υποχρέωση του Δημοσίου να αναπτύξει εγκαίρως τα συστήματα ασφαλείας.

Εδώ πρόκειται για συναλλαγή. Εδώ, δηλαδή, προσέξτε τι έχει γίνει και ποιο είναι το ιστορικό. Δεν βάρυνεστε εσείς προσωπικά, αν και κατά το Σύνταγμα η ευθύνη στα υπουργικά συμβούλια είναι συλλογική, αλλά θα αξιώσουμε απαντήσεις. Διότι, προσέξτε κύριοι της ΝΔ. Δεκέμβριο του 2019 ο κ. Καραμανλής με τη διοίκηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ υπογράφει μνημόνιο συνεργασίας. Πανηγυρίζει, θα σας έλεγα και δικαίως, διότι ήταν καλό το γεγονός ότι επείσθει η εταιρεία να κάνει 750 εκατομμύρια επενδύσεις. Αυτό είναι υπογραφή Καραμανλή. Προσέξτε τώρα να δείτε, δεν χωράει επιχείρημα ότι κάτι παραλάβατε από εμάς στραβό και μετά το έφαγε ο γάιδαρος. Υπογράψατε οι ίδιοι μια συμφωνία για την οποία πανηγυρίσατε, που έλεγε 750 εκατομμύρια επενδύσεις και 2,5 δισ. έσοδα για το δημόσιο. Μάλιστα. Περνάει καιρός και έρχονται στο φως της δημοσιότητας το σχέδιο σύμβασης που έχει στείλει η ΤΡΑΙΝΟΣΕ στο Υπουργείο Υποδομών, έχει στείλει σχέδιο σύμβασης, στο οποίο περιλαμβάνεται η υποχρέωση της εταιρείας να κάνει 750 εκατομμύρια επενδύσεις και ακριβώς από κάτω παράγραφος 20.4 η υποχρέωση του δημοσίου να αναπτύξει εγκαίρως όλα τα συστήματα ασφάλειας. Αυτό δεν το γνωρίζαμε εμείς τον περασμένο Ιούλιο που ήρθε η σύμβαση η κουτσουρεμένη στη Βουλή. Δεν ήταν δυνατόν να το γνωρίζουμε και πως να το γνωρίζουμε αφού ρωτάγαμε και δεν μας απαντούσατε. Σας λέγαμε φέρτε τα σχέδια. Τι γίνεται με τις διαπραγματεύσεις. Δεν μιλάγατε.

Τέλη του 2020, ο κ. Κεφαλογιάννης ως Υφυπουργός ζητάει από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ παράταση των διαπραγματεύσεων, αφού έχει σταλεί το σχέδιο σύμβασης. Προσέξτε, παραλαμβάνει το Υπουργείο σχέδιο σύμβασης έτοιμο προς υπογραφή, που έχει και για τα δύο μέρη αυτές τις δύο πολύ κρίσιμες υποχρεώσεις, επενδύσεις και συστήματα ασφαλείας, ο κ. Κεφαλογιάννης ζητάει παράταση. Ανταπαντάει η εταιρεία ότι βεβαίως να υπάρξει παράταση, αλλά θα συζητήσουμε επί των συμφωνηθέντων. Αλλάζει η διοίκηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και ω του θαύματος έρχεται στη Βουλή μια σύμβαση από την οποία έχουν σβήσει οι υποχρεώσεις για 750 εκατομμύρια επενδύσεις και ανατριχιαστικά έσβησε και η υποχρέωση του κράτους να αναπτύξει τα συστήματα ασφαλείας.

Εάν είστε ειλικρινείς και θέλω να πιστεύω ότι είστε, θέλω να πιστεύω ότι είστε, θα πρέπει άμεσα να απαντήσετε στην ερώτηση και αίτηση κατάθεσης εγγράφων που έχει καταθέσει σύσσωμη η Κοινοβουλευτική Ομάδα του ΣΥΡΙΖΑ και ρωτάει τα εξής. Φέρτε μας τις επικοινωνίες και τα πρακτικά από τις διαπραγματεύσεις που κάνατε με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Πώς πήγαμε από τα 750 εκατομμύρια σε λιγότερο από 100 εκατομμύρια.

Πώς αποσύρθηκε το άρθρο για την ανάπτυξη των συστημάτων ασφαλείας, για να καταλάβουμε και εμείς, να διαπιστώσουμε ελπίζω όλοι από κοινού ότι βαδίζουμε το δρόμο αναζήτησης της απόλυτης αλήθειας και να μην υπάρχουν σκιές. Αυτό είναι μία θεμελιακή προϋπόθεση.

Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Σταματάω εδώ παρόλο που θα υπήρχαν και άλλα χίλια παραδείγματα.

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

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι ακόμη βαρύ το κλίμα. Η ελληνική κοινωνία είναι σοκαρισμένη. Πέρασαν δύο εβδομάδες αφότου δεκάδες συνάνθρωποί μας, σε αυτή την εθνική τραγωδία, στο τραγικό σιδηροδρομικό δυστύχημα των Τεμπών, έχασαν τη ζωή τους. Και από αυτήν τη συνεδρίαση, η οποία αφορά στο συγκεκριμένο θέμα, να δώσω, για άλλη μια φορά, τα θερμά μου συλλυπητήρια στις οικογένειες των θυμάτων, οι οποίες βιώνουν την οδύνη αυτής της απώλειας.

Είναι, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, απαίτηση της κοινωνίας και είναι υποχρέωσή μας και το ελάχιστο χρέος μας, με σεβασμό στη μνήμη των θυμάτων, να διερευνηθούν τα αίτια και οι συνθήκες, κάτω από τις οποίες συνέβη αυτό, το τραγικότερο σιδηροδρομικό δυστύχημα, στη χώρα μας και να αποκαλυφθεί όλη η αλήθεια. Όπως, επίσης, είναι αυτονόητο ότι πρέπει να αποδοθούν το δίκιο, η δικαιοσύνη και οι ευθύνες, σε κάθε επίπεδο, αλλά και να γίνουν αυτά που πρέπει για να μην συμβεί ποτέ ξανά τίποτα.

Προφανώς, η όξυνση είναι το χειρότερο μήνυμα που μπορούμε να στείλουμε, αυτή τη στιγμή. Αλλά, από την άλλη μεριά, θα πρέπει να μιλήσουμε, δεν θα πρέπει να σωπάσουμε και, κυρίως, δεν θα πρέπει να αδρανήσουμε.

Έτσι, λοιπόν, θα πρέπει να αντιμετωπιστεί όλο αυτό το θέμα, ώστε η διαχείρισή του να μην είναι επικοινωνιακή, από την πλευρά της Κυβέρνησης και να σταματήσουν οι υποδείξεις προς τις Επιτροπές ή προς τη δικαιοσύνη για το ποια πορίσματα οφείλουν να λάβουν υπόψη ή όχι. Οι έρευνες θα πρέπει να είναι ανεξάρτητες και πρέπει να είναι ανεπηρέαστες -και από την πλευρά των εμπειρογνωμόνων και από την πλευρά της δικαιοσύνης. Αυτό θα πρέπει όλοι μας να διασφαλίσουμε, για να μην υπάρχει καμία σκιά.

Και, βεβαίως, θα πρέπει, σε αυτό το πλαίσιο, να φτάσουμε στο σημείο να δούμε πραγματικά τα αίτια και τις συνθήκες αυτού του τρομερού δυστυχήματος, χωρίς να επικαλούμαστε αόριστες γενικές παθογένειες ή να ζητάμε μια συγγνώμη για όλο το πολιτικό σύστημα ή να αποπροσανατολίζουμε, με διάφορους τέτοιους τρόπους μικροπολιτικής διαχείρισης.

Συγκεκριμένες ευθύνες, ολιγωρίες και αδράνειες, σε συγκεκριμένη χρονική διακυβέρνηση της χώρας, που είναι μια τετραετής θητεία -δεν είναι ένας μήνας, ένας χρόνος.

Ούτε μπορούμε να μιλάμε για άγνοια του Πρωθυπουργού, για τόσο σοβαρά ζητήματα που είχαν αυτά τα τραγικά αποτελέσματα, όσον αφορά την ασφάλεια των μεταφορών, όταν έχουν τεθεί σε Ερωτήσεις, σε συζητήσεις στην Επιτροπή, στην Ολομέλεια, σε δημοσιεύματα και σε επιστολές των εργαζομένων των Σωματείων.

Έχουν επισημανθεί πάρα πολλές φορές και ο τρόπος που αντιμετωπίστηκαν ήταν με αδιαφορία, με αγνόηση και με ψόγο, μερικές φορές, από την πλευρά του αρμόδιου Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Τώρα, δεν θα πω κάτι καινούργιο, αν πω ότι έχουμε μιλήσει, πάρα πολλές φορές, και για τα ζητήματα του προσωπικού, αλλά και για το θέμα της αναβάθμισης και της ανάγκης ανάταξης του σιδηροδρομικού δικτύου -του υπάρχοντος σιδηροδρομικού δικτύου- της χώρας.

Οι προσλήψεις του 2021, που αναφέρθηκαν, αφορούν στην προκήρυξη του Δεκεμβρίου του 2022, για τις 117 θέσεις - από τις οποίες 36 θέσεις σταθμαρχών που ακόμα δεν έχουν επιλεγεί- αλλά και οι 200 αναθέσεις Συμβάσεων, που επίσης αναφέρθηκαν, με «μπλοκάκι» - μεταξύ των οποίων και 73 σταθμάρχες - προφανώς και δεν επαρκούν. Μιλάμε, παραδείγματος χάρη, για ανάγκη 410 θέσεων σταθμαρχών και φτάνουμε στους 200. Είναι και καθυστερημένες οι προκηρύξεις.

Άκουσα τον κύριο Υπουργό να λέει ότι οι 100 θέσεις, που ήταν για το 2022 και δεν έχουν προκηρυχθεί και θα προκηρύσσονταν το 2023, θα καλυφθούν, τελικά, από την τρέχουσα προκήρυξη -αν κατάλαβα καλά, κύριε Υπουργέ.

Δηλαδή, πέρασαν τέσσερα χρόνια και δεν κάναμε τίποτα για το Προσωπικό, δηλαδή αυτό δεν μπορεί να το προσπεράσουμε επιφανειακά και τόσο εύκολα, όπως επίσης τέσσερα χρόνια μιλάγαμε για τα θέματα ασφάλειας, μιλάγαμε για τα θέματα των δικτύων που έχουν να κάνουν με τη σηματοδότηση, με την τηλεδιοίκηση, το ETCS. Έχουμε συνολικά, σε περίοδο εννέα χρόνων- δηλαδή, 4,5 χρόνια η κυβέρνηση του ΣΥ.ΡΙΖ.Α. και 4 χρόνια η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας- να μην καταφέρνουν να ολοκληρώσουν μια σύμβαση 41 εκατομμύρια ευρώ, την 717, που αφορά την ανάταξη του δικτύου με την σηματοδότηση και τηλεδιοίκηση Αθήνα-Θεσσαλονίκη, πλην του τιμήματος της Τιθορέας του Δομοκού και τη συμπληρωματική σύμβαση, που όπως ανέπτυξε ο κ. Υπουργός, υπογράφηκε το 2021, ενώ είχε διαπιστωθεί η ανάγκη της υπογραφής της και αφού βεβαίως πρώτα είχε συμφωνηθεί, όσον αφορά στο περιεχόμενό της, από το 2016-2017.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εμείς από την πλευρά μας είμαστε διατεθειμένοι πάντα, μέσα από κλίμα και διαδικασίες συνεννόησης, να συμβάλλουμε να βρεθούν λύσεις για αυτά τα θέματα. Όλη αυτή η δουλειά πρέπει να γίνεται στη Βουλή με συζήτηση, δεν πρέπει να αποφεύγει η Κυβέρνηση, όπως έκανε μέχρι σήμερα, την συζήτηση επί της ουσίας σε αυτά τα σοβαρά ζητήματα. Πρέπει από δω και πέρα να είναι διαρκής η ενημέρωση της Βουλής, όσον αφορά στην πορεία όλων των έργων και των υποδομών σηματοδότησης, τηλεδιοίκησης και της ασφάλειας γενικότερα του σιδηροδρομικού δικτύου.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν γίνεται ούτε να φταίμε όλοι, ούτε να μη φταίει κανένας. Αυτό οδηγεί σε μια προσπάθεια να κρύψουμε ευθύνες και συγκεκριμένα, να φύγει από τις ευθύνες η σημερινή Κυβέρνηση, με διάχυση των ευθυνών σε όλους.

Από τη σημερινή τοποθέτηση του κ. Υπουργού θα ήθελα να αναφερθώ σε δύο τρία σημεία. Πρώτον, όσον αφορά στο Προσωπικό, αναφέρθηκα πριν, υπάρχουν κενά και υπάρχει πρόβλημα. Δεν λύθηκε το θέμα του Προσωπικού σήμερα και δεν θα λυθεί γρήγορα, απ` ό,τι προβλέπω. Για την 717 και τη συμπληρωματική σύμβαση 717/1, ευχόμαστε να ολοκληρωθεί στο χρονοδιάγραμμα που έθεσε ο κ. Υπουργός- πραγματικά- και κυρίως, ότι θα λειτουργεί κανονικά το σύστημα σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης.

Για το σύστημα το ETCS , όπως γνωρίζουμε, αυτό το σύστημα ξεκινά από το 2007 η σχετική σύμβαση που αφορά το ETCS, αλλά αυτό το σύστημα ακολουθεί και έρχεται να λειτουργήσει πάνω στα συστήματα σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης, αλλά και στο σύστημα GSM-R και όσον αφορά τα επίπεδα ασφάλειας, υπάρχει και το ERTMS, που είναι δεύτερο επίπεδο, ενώ σε πολλές χώρες έχουν πάει και σε τρίτο επίπεδο. Κύριε Υπουργέ, είπατε ότι σε τρεις χώρες λειτουργεί αυτό το σύστημα, το ευρωπαϊκό σύστημα ασφάλειας των σιδηροδρόμων, νομίζω όμως ότι υπάρχουν χώρες που έχουν πάει στο δεύτερο και μερικές στο τρίτο επίπεδο. Εμείς ακόμη, δεν έχουμε εξασφαλίσει τη σηματοδότηση, δεν έχουμε εξασφαλίσει την τηλεδιοίκηση, δεν έχουμε ούτε μια απλή φωτοσήμανση και ειδικά στο συγκεκριμένο τμήμα που έγινε το δυστύχημα, πέρα από την ακτίνα των 5 χιλιομέτρων του τοπικού συστήματος τηλεδιοίκησης, για το οποίο, κύριε Υπουργέ, επίσης έχουμε κάποια ερωτηματικά.

Έχουμε μια αμφιβολία, κατά πόσον αυτή τη στιγμή λειτουργεί ή κατά πόσο μπορούσε να λειτουργήσει εκείνη την ημέρα. Ακούμε πολλές αντιφατικές απόψεις. Εμείς, πραγματικά, για όλα αυτά δεν θέλουμε να προτρέξουμε. Θα περιμένουμε τα αποτελέσματα των πραγματογνωμόνων, των εμπειρογνωμόνων, τα πορίσματα της δικαιοσύνης, διότι και η δικαιοσύνη χρησιμοποιεί πραγματογνώμονες και κάνει όποιες έρευνες θεωρήσει ότι είναι σκόπιμες. Για να δούμε τι ακριβώς συνέβη και με το σταθμάρχη και με τα προσόντα του και με τα ωράρια και με το τοπικό σύστημα τηλεδιοίκησης και με όλα αυτά. Ξέρουμε ότι μπορεί να υπήρχε το τοπικό σύστημα τηλεδιοίκησης, μπορεί να λειτούργησε, μπορεί να μη λειτούργησε, μπορεί να λειτουργεί ή να μη μπορεί.

Το σίγουρο είναι ότι δεν έχουμε αυτό το σύστημα, το οποίο έπρεπε να έχουμε εδώ και χρόνια και προφανώς, αυτά τα συστήματα όταν τοποθετούνται, έχουν σαν σκοπό και αυτό πετυχαίνουν, να αποφεύγονται τέτοιου είδους ατυχήματα. Μια μετωπική σύγκρουση τρένων. Όμως, όταν δεν έχουμε καταφέρει να θέσουμε σε λειτουργία τα συστήματα που η τεχνολογία προσφέρει, για να έχουμε το επίπεδο ασφάλειας που θα έπρεπε να έχουμε και να μην έχουμε αυτό το αποτέλεσμα, δεν σημαίνει ότι δεν πρέπει να έχουμε ένα εναλλακτικό πρωτόκολλο ασφάλειας. Δηλαδή, υπάρχουν κι άλλοι τρόποι. Aκούσαμε για περισσότερους σταθμάρχες, για δύο σταθμάρχες. Σωστό. Θα πρέπει να τοποθετηθεί, άμεσα, ένα απλό σύστημα φωτοσήμανσης. Να μειωθούν οι ταχύτητες.

Δεν μπορεί να έχουμε ανταγωνισμό και φιέστες. Τη μία φορά με το ασημένιο βέλος από την προηγούμενη κυβέρνηση. Τώρα, κατ’ επανάληψη, μας έλεγε ο Υπουργός Μεταφορών και Υποδομών της σημερινής κυβέρνησης - ο προηγούμενος, όχι ο κ.Γεραπετρίτης- ότι θα πετύχουμε αυτούς και αυτούς τους χρόνους. Σε ποιο δίκτυο, σε ποια υποδομή και με ποιο σύστημα ασφαλείας; Άρα, λοιπόν, όταν δεν έχεις την ασφάλεια και τα επίπεδα ασφαλείας που σου προσφέρει η τεχνολογία, πας σε ένα εναλλακτικό πρωτόκολλο, διότι αυτό που έχει σημασία είναι να διασφαλίσεις την ασφάλεια στη μεταφορά, για το προσωπικό και για τους εργαζόμενους.

Θα πρέπει να έχουμε υπόψη μας και να λαμβάνουμε υπόψη μας αυτά που μας λένε. Όπως μας λένε, κύριε Υπουργέ, πολύ καιρό τώρα, πέρα από τα σιδηροδρομικά ατυχήματα, έχουμε πάρα πολλά αεροπορικά συμβάντα. Επιστολές επί επιστολών, γεγονότα. Έχουμε καταθέσει αναφορές, ερωτήσεις.Ακόμα και σήμερα υπάρχουν επιστολές, δελτία τύπου, από τους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας, από τους αερολιμενικούς. Δεν αντιμετωπίζονται. Όταν μιλάμε για την ασφάλεια, δεν μιλάμε για να υπονομεύσουμε κάτι που αφορά στη λειτουργία της οικονομίας της χώρας ή στις μεταφορές. Το αντίθετο, για να διασφαλίσουμε ότι οι μεταφορές θα μπορούν να παίξουν σταθερά το ρόλο που μπορούν να παίξουν στην γενικότερη ανάπτυξη και οικονομία της χώρας. Αλλά πρώτα να διασφαλίσουμε ότι όλα αυτά λειτουργούν με τρόπο που δεν κινδυνεύει κανένας και όχι να καταργούμε π.χ. τις περιφερειακές αεροπορικές αρχές και να έχουμε θέματα ασφαλείας, όπως έχουν τεθεί πάρα πολλές φορές.

Τώρα, κύριε Υπουργέ, δεν θα αναφερθώ αναλυτικά σε μια σειρά στοιχείων που, δυστυχώς, αποδεικνύαν ότι δεν είμαστε καλά από πλευράς ασφάλειας στις μεταφορές, όπως η παραπομπή στο δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, τώρα τον Φεβρουάριο, για την Οδηγία 34 του 2012. Ή για τις δύο τελευταίες διετείς εκθέσεις, που αφορούν στην ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα σιδηροδρόμων στην Ευρωπαϊκή Ένωση του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην ΕRA, όπου η Ελλάδα ήταν, ήδη, σταθερά πρώτη στο δείκτη της θνησιμότητας στο σιδηροδρομικό χιλιόμετρο.

 Ή στο άρθρο του Bloomberg, που σύμφωνα με έκθεση που δημοσιεύθηκε στις 23 Φλεβάρη από το βρετανικό γραφείο οδικού δικτύου και σιδηροδρόμων, οι σιδηρόδρομοι της Ελλάδας καταγράφουν τον υψηλότερο κίνδυνο για τους επιβάτες στα πιο πρόσφατα έτη, για τα οποία υπάρχουν στοιχεία. Ή το πρόστιμο στη Hellenic Train ύψους 300.000 ευρώ από τη RAS.

Αφήνω κατά μέρους τις παθογένειες. Υπάρχουν προβλήματα, τα ξέρουμε, τα οποία αφορούν στις διαδικασίες, στις διενέξεις, στις προσφυγές, στις κατατμήσεις των έργων κατά γεωγραφικά τμήματα, κατά το τεχνικό αντικείμενο.

Όσον αφορά στη σύμβαση 717, αυτή η συζήτηση που αφορά στα ποσοστά υλοποίησης και τη διαφορετική προσέγγιση μεταξύ αξιωματικής αντιπολίτευσης και κυβέρνησης δεν νομίζω ότι είναι η ουσία του προβλήματος. Η ουσία του προβλήματος είναι ότι δεν έπρεπε να φτάσουμε στα εννέα χρόνια υλοποίησης αυτού του έργου και εκεί υπάρχουν ευθύνες και εκεί θα πρέπει να δούμε τα στοιχεία αναλυτικά και κυρίως θα πρέπει να ξέρουμε ότι τώρα είμαστε σε μια πορεία του να ολοκληρωθεί το έργο.

Θα αναφέρω δυο τρία στοιχεία ακόμα. Αναφερθήκατε κύριε Υπουργέ στον Εθνικό Οργανισμό Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων. Δεν έχει συγκροτηθεί ακόμα γι΄ αυτό πήγαμε σε τριμελή επιτροπή. Όταν συζητήθηκε όμως είχαμε πει ότι θα πρέπει να συγκροτηθεί στη βάση μιας ανεξάρτητης αρχής σύμφωνα με τον Κανονισμό της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και όχι σαν μια υπηρεσία στην ουσία του Υπουργείου, όπως υπηρεσία του Υπουργείου έγινε και η ΕΡΓΟΣΕ.

Σχετικά με το προσωπικό υπάρχουν και άλλα ζητήματα. Όταν απαξιώνεται το προσωπικό, δεν ανανεώνεται για να μεταφερθεί και η τεχνογνωσία και πάμε σε συμβούλους και παρασυμβούλους οι οποίοι προωθούσαν υποτίθεται και θα επιτάχυναν την υλοποίηση των έργων και των υποδομών που χρειάζονται τα αποτελέσματα τα βλέπουμε.

Σε σχέση με το θέμα της Trenitalia και της νέας σύμβασης τα έχουμε πει αναλυτικά στη συζήτηση στην Επιτροπή. Είχαμε καταθέσει και τα στοιχεία για τη σύμβαση στην Ολομέλεια που αφορούσε στη μείωση του ποσού για επενδύσεις από τα 650 έως 800 εκατομμύρια, όπως τα ανέφερε πριν ο συνάδελφος, στα 77,5 εκατομμύρια, όπου από αυτά τα χρήματα, από αυτό το ποσό, μόλις 15 εκατομμύρια θα αφορούσαν τις νέες τεχνολογίες. Ενδεικτικά το αναφέρω εδώ ότι αντί των 100 έως 150 εκατομμυριων που ήταν και στο μνημόνιο που είχε υπογραφεί το 2019 αλλά και στο πρακτικό του διοικητικού συμβουλίου της ΤΡΑΙΝΟΣΕ με το οποίο προσήλθε στη συμφωνία με το ελληνικό δημόσιο το 2020.

Δεν θα αναφερθώ αναλυτικά, τα έχουμε πει αναλυτικά κύριε Υπουργέ. Ήταν μια σκανδαλώδης σύμβαση από την πλευρά μας και γιατί ήταν μία απευθείας ανάθεση και στον τρόπο με τον οποίο μείωσε στο 10% τις επενδύσεις και γι΄ αυτό δεν την ψηφίσαμε. Ήταν συνέχεια μιας αντίστοιχης συμφωνίας του 2017, πάλι με 50 εκατομμύρια το χρόνο και από την προηγούμενη κυβέρνηση για τις άγονες γραμμές, με δέσμευση υλοποίησης επενδύσεων γύρω στα 500 εκατομμύρια για τα οποία ζητήσαμε με γραπτή ερώτηση να μας δοθούν στοιχεία, τι επενδύσεις έγιναν από την πλευρά της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στην προηγούμενη πενταετία και μέχρι ποιο ύψος, για να δούμε τι τύχη θα έχει και η νέα σύμβαση και απάντηση δεν έχουμε πάρει.

Λίγο ως πολύ μέσα στην τοποθέτησή μου εμπεριέχονται και τα ερωτήματα και οι προβληματισμοί μας. Τα έχουμε καταθέσει αναλυτικά και με επίκαιρη επερώτηση. Θα σταθώ μόνο στο θέμα της εκπαίδευσης και της πιστοποίησης, της εκπαίδευσης και της ικανότητας για το προσωπικό. Αν είναι επαρκής η εκπαίδευση και αξιόπιστη η πιστοποίηση και αν υπάρχει πράγματι από την πλευρά της ΡΑΣ έγγραφο με το οποίο αμφισβητείται αυτή η διαδικασία. Διότι όπως αναφέρατε είναι υπό τον έλεγχο της ΡΑΣ.

Η ίδια η ΡΑΣ που ελέγχει και έχει συμφωνήσει για αυτό το πλαίσιο φέρεται ότι με ένα τελευταίο έγγραφο το αμφισβητεί.

Ήθελα μόνο μια διευκρίνιση, κ. Υπουργέ. Όταν λέτε ότι αυτή τη στιγμή είναι στο 70% του έργο η σύμβαση 714 εννοείτε μαζί με τη συμπληρωματική; Δηλαδή, είναι το 70% των 43 εκατομμυρίων της 717 και των 13 εκατομμυρίων της 717/1; Ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Κατσώτης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ:** Ευχαριστώ, κ. Πρόεδρε. Να εκφράσουμε και από αυτό το βήμα τα συλλυπητήρια μας στους συγγενείς των νεκρών. Ως Κ.Κ.Ε. έχουμε δηλώσει ότι δεν πρόκειται να επιτρέψουμε να συγκαλυφθεί το έγκλημα στα Τέμπη και να αθωωθεί μία πολιτική που δολοφονεί στην κυριολεξία. Αυτό το μήνυμα το έχουμε στείλει σε κάθε κατεύθυνση.

Κύριοι, δεν φταίει ούτε η κακιά η ώρα, ούτε η κακιά η χώρα, ούτε η κακιά στιγμή, όπως προβάλλεται από διάφορους μηχανισμούς, ούτε το ανθρώπινο λάθος ή οι παθογένειες ή οι κακοδαιμονίες, όπως και σήμερα εδώ ειπώθηκε, που αθωώνει μία εγκληματική πολιτική. Το Κ.Κ.Ε. σημειώνει ότι φταίει το κυνήγι του κέρδους που κυριαρχεί παντού και δολοφονεί. Φταίνε όσοι κυβέρνησαν και κυβερνούν αυτή τη χώρα. Οι ευθύνες πρέπει να αποδοθούν και οι κρατικές και οι κυβερνητικές διαχρονικά και της ιδιωτικής εταιρείας, καθώς και οι ατομικές ευθύνες όπου υπάρχουν. Δεν πρέπει να παραγραφούν δεν πρέπει να ξεχαστούν.

Το τονίζουμε αυτό γνωρίζοντας τη μεθοδική προσπάθεια που κάνετε όλοι σας και η Νέα Δημοκρατία, ο ΣΥΡΙΖΑ, το ΠΑΣΟΚ, να θαφτούν οι αιτίες που οδήγησαν στο θάνατο 57 συνανθρώπους μας. Ποιες είναι αυτές οι αιτίες; Για μας, λοιπόν, είναι η περιβόητη απελευθέρωση της αγοράς με βάση τις κατευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η εμπορευματοποίηση των συγκοινωνιών, ο τεμαχισμός του ΟΣΕ και η ιδιωτικοποίηση των κερδοφόρων κομματιών του. Η τεράστια υποστελέχωση σε προσωπικό, οι τεράστιες ελλείψεις σε μέτρα ασφάλειας και υποδομών του κρατικού ΟΣΕ.

Άσχετα με τα επιμέρους ζητήματα που και σήμερα εδώ παρουσιάστηκαν, η στρατηγική όλων σας είναι η απελευθέρωση για να δημιουργηθούν νέα πεδία κερδοφορίας για τα λιμνάζοντα κεφάλαια των ομίλων με χαμηλό ρίσκο και σίγουρα κέρδη. Με βάση αυτή τη στρατηγική προωθήσατε την απελευθέρωση και των μεταφορών, την ιδιωτικοποίηση του ΟΣΕ, τον τεμαχισμό των σιδηροδρομικών μεταφορών και το ξεπούλημα των κερδοφόρων φιλέτων - την ΤΡΑΙΝΟΣΕ - στον κρατικό ιταλικό όμιλο των σιδηροδρόμων.

Σημειώνουμε ότι και ο κρατικός ΟΣΕ λειτουργούσε όπως και ο κρατικός ιταλικός με προτεραιότητα τις ανάγκες της καπιταλιστικής ανάπτυξης, της κερδοφορίας κι όχι τις ασφαλείς φθηνές μεταφορές. Επιτρέψατε στην ιταλική κρατική εταιρεία να λειτουργήσει χωρίς να έχουν διασφαλιστεί στοιχειώδεις υποδομές και προϋποθέσεις ασφαλείας. Αυτό είναι και ευθύνη του ΣΥΡΙΖΑ, που συνέχισε και η Νέα Δημοκρατία.

Τρέξατε να διασφαλίσετε 3,5 δισεκατομμύρια ευρώ κοινοτική χρηματοδότηση για την σιδηροδρομική διασύνδεση των λιμανιών της βόρειας Ελλάδας, της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας, αλλά δεν βρήκατε τα 50 εκατομμύρια για την προληπτική συντήρηση των γραμμών του ΟΣΕ.

Σχεδιάσατε νέα έργα πολλών δις ευρώ, έτοιμοι να μοιράσετε τη σχετική πίτα από το Ταμείο Ανάκαμψης στους ομίλους και την ίδια στιγμή συνεχίζονται τα τραγικά κενά σε εξειδικευμένο προσωπικό και στην εκπαίδευση του.

Επιβάλει το 2008 ο ΣΥ.ΡΙΖ.Α. τη διευθέτηση του εργάσιμου χρόνου με συνεχή εργασία χωρίς ρεπό για 9 ημέρες. Είναι αυτός παράγοντας δημιουργίας ατυχημάτων, δυστυχημάτων, ναι ή όχι;

Το 2019 απολύσατε 120 εργαζόμενους και μέχρι σήμερα παραμένουν κενές 1.700 αναγκαίες θέσεις εργασίας, σύμφωνα με το ίδιο το οργανόγραμμα του ΟΣΕ, δηλαδή το τμήμα που έχει μείνει στο δημόσιο.

Τα ηλεκτρονικά συστήματα ασφαλείας που έχουν αγοραστεί από το 2004 δεν λειτουργούσαν και, σε μεγάλο μέρος των σιδηροδρομικών γραμμών, δεν είχαν καν εγκατασταθεί.

Στον 21ο αιώνα όλα γίνονται ακόμα χειροκίνητα και οι πληροφορίες δίνονται από σταθμάρχη σε σταθμάρχη. Δεν λειτουργούσε, λοιπόν, το ηλεκτρονικό σύστημα. Ο Υπουργός είπε ότι λειτουργούσε στο συγκεκριμένο σταθμό.

Σας ρωτάμε: Μετά από αυτό το προδιαγεγραμμένο έγκλημα και για να μην χαθούν άλλες ζωές, θα απαιτήσετε από τη Hellenic Train την αυστηρή τήρηση εφαρμογής του γενικού κανονισμού κυκλοφορίας;

Θα απαιτήσετε άμεσα αναγκαίες προσλήψεις προσωπικού κίνησης και τεχνικού προσωπικού, ώστε να μην καλύπτονται οι βάρδιες και τα δρομολόγια με ατέλειωτη υπερεργασία του προσωπικού;

Θα απαιτήσετε επανεκπαίδευση, εξειδίκευση και πιστοποίηση του προσωπικού από τη Hellenic Train;

Προγράμματα εκπαίδευσης στον ασφαλή τρόπο εκτέλεσης των εργασιών; Συντήρηση, επισκευή και εκσυγχρονισμό των εγκαταστάσεων του μηχανολογικού και τεχνικού εξοπλισμού;

Εξασφάλιση προϋποθέσεων παραγωγής αξιόπιστου τροχαίου υλικού για την κυκλοφορία; Ανανέωση του τροχαίου υλικού;

Διασφάλιση των εργασιακών σχέσεων και των απολαβών των εργαζομένων;

Αλήθεια, αυτά θα τα απαιτήσετε από τη Hellenic Train ή αυτό είναι κόντρα στην ελευθερία της αγορά;

Τα μέτρα ασφάλειας, στην καλύτερη περίπτωση, οι επιχειρηματικοί όμιλοι τα λαμβάνουν μέχρι του σημείου που το κόστος πρόληψης είναι μικρότερο του κόστους του ατυχήματος. Αυτό συμβαίνει μέχρι τώρα. Αυτή είναι η κατεύθυνση και στην Εθνική Στρατηγική που ψηφίστηκε, με ευθύνη όλων σας, εδώ στη χώρα μας. Περιλαμβάνει ευχολόγια για την προστασία της υγείας και ασφάλειας των εργαζομένων και στην πράξη προωθεί τους στόχους του κεφαλαίου χωρίς να προβλέπει κανένα μέτρο, επί της ουσίας, για την ουσιαστική πρόληψη και τον έλεγχο της εργοδοτικής ευθύνης για την εφαρμογή των κανονισμών προστασίας των εργαζομένων και επιβατών.

Για την ασφάλεια του δικτύου και των ανθρώπινων ζωών είναι αναγκαίο να προχωρήσει άμεσα, σύμφωνα με τους εργαζόμενους που δεν ακούτε τις κραυγές τους, η ολοκλήρωση των έργων υποδομής. Θα γίνει και πότε; Οι ενέργειες για την ολοκλήρωση των έργων πλήρους λειτουργίας των συστημάτων ασφαλείας. Η ενέργειες εξασφάλισης της ποιότητας των παραδοτέων έργων. Θα το κάνετε αυτό; Η εξασφάλιση επιθεώρησης για συντήρηση των συστημάτων. Ενέργειες για άμεσες αποκαταστάσεις βλαβών και εξασφάλιση συνεχούς και αδιάλειπτης λειτουργίας. Η μέριμνα προμήθειες αποθεμάτων ανταλλακτικών για το σύνολο των υλικών. Λένε οι εργαζόμενοι ότι τα ανταλλακτικά έρχονται μετά από ένα χρόνο. Ενέργειες επίλυσης των προβλημάτων που δημιουργεί στη λειτουργία η πανσπερμία υλικών και συστημάτων. Άμεση αποκατάσταση των συστημάτων λειτουργίας και ελέγχου των σηράγγων. Άμεση προτεραιότητα στην ανακαίνιση και αναβάθμιση της υφιστάμενης διπλής σιδηροδρομικής γραμμής μεταξύ εξόδου του σιδηροδρομικού κέντρου Αχαρνών και εξόδου του σιδηροδρομικού σταθμού Οινόης, μήκους 60 χιλιομέτρων. Η κατάσταση είναι απαράδεκτη σ’ αυτό το σημείο, κύριε Υπουργέ, σύμφωνα με τους εργαζομένους. Οι βλάβες είναι συνεχείς και οι κίνδυνοι πολύ σοβαροί για την ασφάλεια!

Θα προχωρήσετε, λοιπόν, στην κάλυψη των κενών θέσεων του οργανογράμματος του ΟΣΕ; Υπάρχουν 2098 θέσεις και υπηρετούν 750, δηλαδή 1348 κενές θέσεις προσωπικού. Τι να κάνουν 217 θέσεις που είπατε εδώ; Είναι σταγόνα στις μεγάλες ανάγκες!

Η λειτουργία και η εφαρμογή του οργανογράμματος θα υπάρξει;

Τι λέτε; Τι δέσμευση έχετε;

Η διαρκής εκπαίδευση του προσωπικού σε όλους τους κλάδους και ειδικότητε, στελέχωσης του εποπτικού προσωπικού ελέγχου και επιθεώρησης γραμμής για την εξασφάλιση ασφαλούς κυκλοφορίας. Στελέχωση των τμημάτων συντήρησης της γραμμής, αλλαγών τροχιάς και συστημάτων ελέγχου γραμμής. Αποκλειστική αρμοδιότητα ελέγχου των συρμών και των φορτίων με αντίστοιχη στελέχωση από το διαχειριστή υποδομής κι αυτό απαιτεί νομοθετική ρύθμιση, κύριε Υπουργέ. Δεν το ακούσατε, τέλος πάντων, θα το διαβάσετε.

Συμπλήρωση και επικαιροποίηση του συνόλου του κοινοτικού πλαισίου και ενέργειες για πιστή εφαρμογή του από όλο το προσωπικό. Τοποθέτηση σύγχρονων ηχοσυστημάτων στις ισόπεδες διαβάσεις. Επαναφορά των 160 απολυμένων, εκπαιδευμένων και πιστοποιημένων φυλάκων. Είναι 160 άνθρωποι που τους απολύσατε, πιστοποιημένοι. Εξασφάλιση φύλαξης με προσωπικό των ανισόπεδων διαβάσεων σε συνθήκες που παρουσιάζονται βλάβες στα αυτόματα συστήματα ισόπεδων διαβάσεων.

Όλες, λοιπόν, οι κυβερνήσεις και όλα τα κόμματα ήταν και είναι συνένοχα για την πολιτική που οδήγησε στο να θρηνούμε σήμερα δεκάδες νεκρά παιδιά, γιατί όλα αυτά ήταν έξω από το πεδίο τους. Όλοι στήριξαν και προώθησαν τις Κοινοτικές Οδηγίες της απελευθέρωσης των σιδηροδρομικών μεταφορών και της δημιουργίας ενιαίας ευρωπαϊκής αγοράς που ξεκίνησε από το 1991. Όλοι προωθήσαν τα αλλεπάλληλα σιδηροδρομικά πακέτα της Ευρωπαϊκής Ένωσης για να φτάσουμε στην πλήρη απελευθέρωση της αγοράς.

Η κάθε κυβέρνηση έπαιρνε την σκυτάλη από την προηγούμενη. Η κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ το 2009 προχώρησε στον τεμαχισμό του ΟΣΕ. Η κυβέρνηση της ΝΔ και ΠΑΣΟΚ το 2013 διαμόρφωσε το πλαίσιο της ιδιωτικοποίησης. Η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ υλοποίησε την παραχώρηση και το ξεπούλημα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ αντί 45 εκατομμυρίων ευρώ με επιχορήγηση, με πανωπροίκι, δηλαδή, 50 εκατομμυρίων ευρώ το χρόνο για την άγονη γραμμή, ακούστε, άγονη γραμμή Αθήνα - Θεσσαλονίκη.

Αυτοί είστε. Η συντεχνία κυβερνήσεων, αστικών κομμάτων, επιχειρηματικών ομίλων που ευθύνονται για αυτό και όλα τα άλλα εγκλήματα σε βάρος του λαού και αφήστε, λοιπόν, τη συντεχνία των εργαζομένων που προβάλλετε. Κανένα συμβιβασμό και καμία ανοχή δεν πρέπει να δείξει ο λαός σε αυτήν την πολιτική που εκτός από τη φτώχεια και τη δυστυχία, σκορπά στο λαό, για τα κέρδη του κεφαλαίου, το θάνατο, βάζει σε κίνδυνο την ίδια τη ζωή του.

Εμείς, λέμε ότι πρέπει να δοθεί και αύριο στην απεργία μαζική, μαχητική απάντηση στις διαδηλώσεις σε όλη την Ελλάδα, να διεκδικήσει ο λαός σύγχρονες, ασφαλείς, φθηνές μαζικές μεταφορές, με όλα τα μέτρα που προτείνουμε, όπως τα παραπάνω, ενίσχυση του δημόσιου συστήματος υγείας, υγεία δωρεάν για όλους, άμεσα μέτρα αντιπλημμυρικής, αντιπυρικής, αντισεισμικής προστασίας. Εδώ και τώρα αντισεισμικό έλεγχο σε σχολεία, σχολές, νοσοκομεία, χώρους δουλειάς, για να μη θρηνήσουμε άλλα θύματα, άμεσα μέτρα υγείας και ασφάλειας στην εργασία. Πάνω από 2.000 εργοδοτικά έγκλημα τα τελευταία χρόνια που μένουν ατιμώρητα. Προσλήψεις μόνιμου προσωπικού σε υγεία, παιδεία, κοινωνικές υπηρεσίες και Υπηρεσία Πολιτικής Προστασίας.

Απευθυνόμαστε, λοιπόν, στις εργατικές λαϊκές οικογένειες και τους τονίζουμε ότι όσες κυβερνήσεις και να αλλάξουν, όσοι μηχανοδηγοί και αν αλλάξουν, το τρένο αυτό της αστικής διακυβέρνησης κινείται και θα κινείται σταθερά στις ματωμένες ράγες που καθορίζουν η αστική τάξη της χώρας μας, αλλά και η Ευρωπαϊκή Ένωση. Γι’ αυτό χρειάζεται και στις εκλογές να αποδυναμώσουν όλα αυτά τα κόμματα, να είναι αδύναμα την επόμενη μέρα, να μην έχουν λυμένα τα χέρια για να διαπράξουν νέα εγκλήματα σε βάρος του λαού.

Απέναντι, λοιπόν, σε αυτή την εξουσία, το κράτος της, τα κόμματα της, οι εργαζόμενοι, ο λαός, χρειάζεται να αντιπαραθέσει την αδιάλειπτη, ανυπότακτη, οργανωμένη πάλη του για να υπερασπίσει κυριολεκτικά τη ζωή του, να διεκδικήσει τις δικές του ανάγκες στο δρόμο της ανατροπής αυτής της πολιτικής. Το ΚΚΕ θα είναι μπροστά σε αυτόν τον αγώνα. Ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κύριο Κατσώτη. Θα συνεχίσουμε με τον κύριο Βιλιάρδο και θα ακολουθήσει η κυρία Πιπιλή.

Παρακαλώ, οι υπόλοιποι συνάδελφοι θα πάμε σειρά όλοι. Είναι αρκετοί συνάδελφοι. Δεν θα πω με σειρά που θα μιλήσουν. Ο κύριος Βιλιάρδος, ο κύριος Λογιάδης, ο κύριος Γκίκας, ο κύριος Φάμελλος, ο κύριος Γιαννούλης, ο κύριος Σιμόπουλος, η κυρία Καφαντάρη, η κυρία Πέρκα, η κυρία Τελιγιορίδου, ο κύριος Μιχαηλίδης, ο κύριος Αυλωνίτης, ο κύριος Σταμενίτης.

Λοιπόν, είναι αρκετοί. Θα πάμε σχετικά γρήγορα τώρα. Να παρακαλέσω οι επόμενοι συνάδελφοι να μιλήσουν από τις θέσεις τους για να επισπεύσουμε λίγο το χρόνο.

Παρακαλώ, κύριε Βιλιάρδο, έχετε τον λόγο.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, ξεκινώντας θέλουμε να σημειώσουμε ότι πρέπει να είναι η πρώτη Επιτροπή του Υπουργείου Υποδομών με τόση δημοσιογραφική κάλυψη συν τέτοια προσέλευση Βουλευτών, ειδικά από τη Νέα Δημοκρατία. Φαίνεται σας προστατεύουν. Καλά κάνουν.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Να σας διορθώσω. Η προσέλευση πάντα υπάρχει, απλώς γίνεται με τηλεδιάσκεψη από όλα τα κόμματα. Απλώς, όσα κόμματα έχουν λίγους Βουλευτές είναι πάντα εδώ. Οι υπόλοιποι έχουν τη δυνατότητα να συνδεθούν και με το γνωστό τρόπο. Να το διευκρινίσουμε αυτό, γιατί μας ακούν και συμπολίτες μας που δεν ξέρουν πως ακριβώς λειτουργούμε. Το ενδιαφέρον είναι δεδομένο πάντως.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ:** Έως τώρα έχουν γίνει πάρα πολλές Επιτροπές, στις οποίες αναδείξαμε πολλά προβλήματα. Αρκετά δε από αυτά, που απασχολούν σήμερα την κοινή γνώμη, όσον αφορά τη διάλυση του σιδηροδρομικού μας δικτύου. Προβλήματα που συνέτειναν, ενδεχομένως, στο δυστύχημα, χωρίς όμως καμία κάλυψη και ενδιαφέρον. Έχει ελάχιστο νόημα να ανατρέχουμε τώρα, εδώ, σε όλα όσα επισημάναμε, ειπώθηκαν και αγνοήθηκαν αφού το καλύτερο θα ήταν να μην είχε συμβεί το δυστύχημα και να μην είχαν χαθεί άδικα τόσοι άνθρωποι, μεταξύ των οποίων νέα παιδιά, όπου εμείς δεν θα βαρεθούμε να λέμε συλλυπητήρια ποτέ στους γονείς τους.

Δεν περιμένουμε, βέβαια, από την κοινή γνώμη να έχει γνώση για να μπορεί να παρακολουθήσει τεχνικά θέματα τόσο εδώ όσο και στην οικονομία, όπου η κατάσταση είναι κυριολεκτικά απελπιστική. Δική μας δουλειά είναι αυτή κυρίως, όμως, των Υπουργών και των διοικητικών υπαλλήλων που πληρώνονται όπου εάν δε μπορούν, δε γνωρίζουν ή κουράζονται να απαντούν σε ερωτήσει πρέπει να αποχωρούν ή να αντικαθίστανται. Άλλωστε, ούτε εμείς είμαστε τεχνικοί, αλλά προσπαθούμε να ενημερωνόμαστε αφού είναι υποχρέωσή μας να κάνουμε σωστά τη δουλειά μας.

Στα θέματα μας τώρα. Κατ’ αρχήν, σας ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ, για την ενημέρωση και καλή επιτυχία στο έργο σας. Πραγματικά, το ευχόμαστε, για όσο διάστημα, βέβαια, θα αποφασίσει ο Πρωθυπουργός να περιμένει πριν οδηγήσει τη χώρα στις εκλογές. Δυστυχώς, όμως, όπως ενημερώσατε στη συνέντευξή σας της 8/3/2023 δεν έχετε γνώση για το αντικείμενο του Υπουργείου, αν και κάνετε προσπάθειες να ενημερωθείτε - ακριβώς αυτά είπατε - ενώ αναλαμβάνετε κυρίως την ευθύνη για τη διερεύνηση του δυστυχήματος, καθώς επίσης και για την επανεκκίνηση του σιδηροδρόμου το συντομότερο δυνατόν.

Από την άλλη πλευρά, είπατε στη συνέντευξή σας ότι τα υπηρεσιακά θέματα σχετικά με συμβάσεις και προμήθειες παραμένουν στους Υφυπουργούς και στους Γενικούς Γραμματείς του Υπουργείου. Δηλαδή, στους ίδιους πριν το ατύχημα που προφανώς έχουν μερίδιο στην ευθύνη για την καθυστέρηση στην εκτέλεση των συμβάσεων, για την πλημμελή στελέχωση - που είπατε και εσείς προηγουμένως - και για την έλλειψη ασφαλείας.

Αλήθεια, κύριε Υπουργέ, γιατί δεν σας συνόδεψε τουλάχιστον ο πλέον αρμόδιος για τεχνικά ζητήματα, ο κύριος Καραγιάννης; Δεν ήταν απαραίτητο;

Δεν είναι αλήθεια, οξύμωρη και προσχηματική αυτή η ανάληψη ευθύνης και η διαβεβαίωση πως κάτι θα αλλάξει, ειδικά εάν πρόκειται να λειτουργήσει ξανά ο σιδηρόδρομος; Πώς είναι δυνατόν να διασφαλίσετε την επανεκκίνηση των σιδηροδρόμων αφού δεν έχετε γνώση των θεμάτων των συμβάσεων κλπ.;

Πώς μπορούμε να αναφερόμαστε σε διερεύνηση, όταν ξεκινώντας τη συνέντευξη σας μιλήσατε - και είμαι σίγουρος ότι ως έμπειρος νομικός προσέχετε αρκετά τα λόγια σας - για ένα μεγάλο αριθμό συνανθρώπων;

Είπατε ακριβώς για έναν μεγάλο αριθμό συνανθρώπων. Δηλαδή, δεν έχετε καθορίσει πόσοι είναι οι νεκροί;

Εάν αποδεχτούμε πως στις 8/3/2023 ήταν σχετικά πρόσφατο το γεγονός, δεν έχει ούτε σήμερα - εξ όσων γνωρίζουμε τουλάχιστον - ανακοινωθεί ο αριθμός των νεκρών, των επιβατών και των αγνοουμένων.

Είναι σοβαρά πράγματα αυτά;

Δεν είναι ο ορισμός της ελλιπούς οργάνωσης από την πλευρά της ΤΡΑΙΝΟΣΕ - Hellenic Train που δεν είδαμε να την αναφέρετε αλήθεια καθόλου σήμερα, της ΡΑΣ και της πολιτικής Προστασίας;

 Τελικά δεν δημιουργεί υποψίες συγκάλυψης, ειδικά, αφού ο χώρος τσιμεντώθηκε;

 Γιατί αυτή η βιασύνη;

 Έχουν ολοκληρωθεί οι εργασίες της δικαστικής διερεύνησης που είναι διαφορετική από αυτή των εμπειρογνωμόνων;

 Δεν πρέπει να δοθούν απαντήσεις σχετικά με το τι μετέφερε η εμπορευματική αμαξοστοιχία;

 Πραγματικά, δε θέλουμε εδώ να εμπλακούμε σε αντεγκλήσεις και σε υποψίες, ούτε να διακινήσουμε θεωρίες συνωμοσίας, αλλά πρόκειται για θέματα που απασχολούν την κοινή γνώμη που παρακολουθεί, ανησυχεί, διαμαρτύρεται και διαδηλώνει.

 Συνεχίζοντας στο καθ΄ αυτό θέμα των παθογενειών που οδήγησαν και στα Τέμπη, ενώ κάποιες πρέπει να αντιμετωπιστούν άμεσα για την επαναλειτουργία, έχουν ειπωθεί πολλά όλο αυτό το χρονικό διάστημα στα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης και εδώ στη Βουλή από τους αρχηγούς των κομμάτων και από άλλους, οπότε θα προσπαθήσουμε, όσο μας είναι δυνατόν, να μην επαναληφθούμε.

Ως εκ τούτου, εκτός από όσα ρωτήσαμε σχετικά με τη διερεύνηση θα θέλαμε να επισημάνουμε και να μας απαντήσετε σε κάποια θέματα που έχουν σχέση με τη διόρθωση των παθογενειών για το άμεσο μέλλον και επίσης, για την ενδεχόμενη επαναλειτουργία.

 Εμείς, είμαστε υπέρ της επαναλειτουργίας, επειδή συσσωρεύονται προβλήματα από τη διακοπή, ειδικά όσον αφορά τη μεταφορά εμπορευμάτων που έχει επίσης γεωπολιτική διάσταση, λόγω της COSCO και του Δρόμου του Μεταξιού.

Γενικότερα πάντως, το θέμα αυτό τεκμηριώνει την αποτυχία τόσο των μνημονίων, όσο και των ΕΣΠΑ, όπου παρά τα χρήματα που έχουν ξοδευτεί και παρά την επίβλεψη της Ευρωπαϊκής Ένωσης τα έργα διαρκούν δεκαετίες, όπως η διπλή γραμμή Αθήνας - Θεσσαλονίκης πάνω από 20 χρόνια, ενώ τελικά δεν οδηγούν σε κάποια βελτίωση. Η ιδιωτικοποίηση δε, ήταν ένας τεμαχισμός του ΟΣΕ και μια πολυδιάσπαση που αποκρύπτει τις ευθύνες, τουλάχιστον, στους μη ειδικούς, ενώ το ξεπούλημα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στην ιταλική FS έναντι μόλις 45 εκατομμυρίων ευρώ από τον ΣΥΡΙΖΑ με προίκα 750 εκατομμυρίων από την Νέα Δημοκρατία για τα ΙΔΥ και με τον περιορισμό των επενδύσεων που είχαν συμφωνηθεί, έστω με μία πρόχειρη Σύμβαση, κατά 600 εκατομμύρια ευρώ, περίπου, ήταν σκανδαλώδης.

 Τέλος, οι ερωτήσεις μας είναι ενδεικτικά οι εξής.

 Πρώτον, θα αποδοθούν ευθύνες στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ - Hellenic Train που ήταν απούσα από τον τόπο του δυστυχήματος;

 Θα αποσυρθεί η εξαίρεση από τα δικαιώματα των επιβατών που έχετε υπογράψει;

 Θα επαναξιολογηθεί το πιστοποιητικό ασφαλείας της;

 Αλήθεια, πώς είναι δυνατόν να θεωρείται ασφαλής σε ένα ανασφαλές δίκτυο;

 Γιατί ήθελε να ανοίξει γραφεία και Ακαδημία Μηχανοδηγών, όπως αναφέραμε στη συζήτηση του ν.4850/21;

 Είναι ασφαλής η Ακαδημία της;

 Δεύτερον, υπάρχει θέμα με τα τέλη της υποδομής που καλύπτει τη συντήρηση. Τι προβλέπεται; Θα καταβάλλει ικανοποιητικά τέλη η ΤΡΑΙΝΟΣΕ – Hellenic Train;

 Προφανώς, δεν προλαβαίνετε να επιλύσετε το πρόβλημα έως τις εκλογές, αλλά δεν θα πρέπει να προωθηθούν για τον ίδιο λόγο ούτε τα ΣΔΙΤ που σχεδιάζετε.

 Τρίτον, όσον αφορά τη σηματοδότηση ETCS είναι απαράδεκτα τα προβλήματα.

Τόσο ο Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης, όσο και εμείς, ρωτούσαμε για να ενημερωθούμε. Ακούσαμε, όμως, αντικρουόμενες απόψεις σχετικά με το κατά πόσο λειτουργούσε, όπως για παράδειγμα, η μη λειτουργία της λόγω πυρκαγιάς που ακούστηκε και σήμερα.

Μπορεί να εγκατασταθεί, εάν δεν υπήρχε ή δεν ήταν λειτουργική ή πρέπει να προετοιμαστεί νέα εργολαβία με νέο σύστημα;

 Τέταρτον, τι προβλέπεται για να προστατευθεί η υποδομή από τους βανδαλισμούς των Ρομά έως ότου αναλάβει η νέα κυβέρνηση;

 Μόνο αυστηρότερες ποινές, όπως είπατε σήμερα;

 Πώς μπορούμε να είμαστε σίγουροι ότι θα υπάρχει ασφάλεια με τους δύο σταθμάρχες που ανακοινώσατε, αφού και πριν υπήρχαν δύο με τα γνωστά προβλήματα απουσίας τους, η ΡΑΣ ήταν ανύπαρκτη, ενώ η ΤΡΑΙΝΟΣΕ - Hellenic Train δεν απαντούσε σε κλήσεις απολογίας, όπως το παράδειγμα της κακοκαιρίας;

 Πέμπτον, θα αποσυρθεί ο νόμος 4808/21 για τον αποκλεισμό των απεργιών που έτσι φιμώνονται οι εργαζόμενοι;

 Επειδή υπάρχουν ελλείψεις χρηματοδότησης στον ΟΣΕ θα υπάρξουν κονδύλια για τη συντήρηση και στελέχωσή του, τουλάχιστον, έως τις εκλογές ή απλά λόγια είναι;

Θέλουμε να επισημάνουμε εδώ ξανά πως υπάρχει πλημμελής νομοθέτηση, όσον αφορά στο νόμο 5014/2023 για τη διερεύνηση σιδηροδρομικών και αεροπορικών δυστυχημάτων. Σε σχέση με τη σιδηροδρομική ασφάλεια, όπου δεν έχει μεταφερθεί η Οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης 2016/798, όπως είχαμε επισημάνει, για παράδειγμα ως προς την πιστοποίηση μια συντήρηση οχημάτων κ.λ.π..

Ενδεχομένως, δε υπάρχει πρόβλημα με την ασφάλεια των πτήσεων, σύμφωνα τουλάχιστον με τους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας. Παρεμπιπτόντως, είχαμε επίσης επισημάνει τον κίνδυνο από επικίνδυνα φορτία, λόγω και της χρήσης των τραίνων από το ΝΑΤΟ.

Επίσης, τα προβλήματα των ETR 470, των Pendolino, που έχουν αποσυρθεί στην Ελβετία ως επικίνδυνα, αλλά εδώ, όπως μάθαμε τουλάχιστον, τους έδωσε πιστοποίηση η ΡΑΣ. Ισχύει ότι τους έδωσε πιστοποίηση η ΡΑΣ, παρά το ότι έχουν αποσυρθεί από την Ελβετία; Είναι ασφαλή;

Κλείνοντας, θα υπάρχει, δυστυχώς, μια μακρά λίστα από εργολαβίες που καθυστερούν σαν να μην θέλουν κάποιοι να λειτουργήσει ο σιδηρόδρομος στην Ελλάδα. Εμείς πάντως θέλουμε, αφού είναι προς όφελος της χώρας μας. Δεν υπάρχει λόγος να κερδίζουν μόνο τα ΚΤΕΛ, οι αεροπορικές εταιρείες και οι αυτοκινητόδρομοι με τα γνωστά διόδια εις βάρος των πολιτών.

Εμείς, έχουμε αναφερθεί αναλυτικά στις Επιτροπές σε όλες αυτές τις εργολαβίες που καθυστερούν και αφορούν ακόμη και την Αθήνα, ενώ ενέχουν μεγάλους κινδύνους ασφαλείας για όλους μας, όπως στον κεντρικό σταθμό Λαρίσης και στην υπογειοποίηση στα Σεπόλια, είναι πάρα πολύ επικίνδυνη.

Επίσης στο Αίγιο - Ψαθόπυργος που έπρεπε να είχε παραδοθεί ήδη, στην παράκαμψη για το Λουτράκι που έπρεπε να είχε επίσης παραδοθεί κ.ο.κ.. Εντούτοις, καταλαβαίνουμε πως δεν είσαστε σε θέση να γνωρίζετε όλα αυτά, ελπίζοντας να το αναλάβει σύντομα κάποιος που μπορεί.

Εάν πάντως οι λύσεις που επεξεργάζεστε, όπως ακούσαμε προηγουμένως, είναι η μείωση της ταχύτητας των τρένων, η μείωση των δρομολογίων και η αύξηση του προσωπικού, εύλογα απορεί κανείς γιατί δεν εφαρμόστηκαν πριν το δυστύχημα, αφού ήταν τόσο απλό, μπορούσαν να εφαρμοστούν πολύ εύκολα πριν το δυστύχημα, ενώ φαίνεται πως δεν καταλαβαίνετε τι σημαίνουν όλα αυτά για την ανταγωνιστικότητα του δικτύου μας.

Προφανώς, έτσι δεν εξασφαλίζεται σε καμία περίπτωση η ανταγωνιστικότητα του δικτύου μας.

Θυμίζω κλείνοντας πως συζητούσαμε εδώ για τη διαδρομή Αθήνα-Θεσσαλονίκη σε τρεισήμισι ώρες, ενώ ο Υπουργός έλεγε σε τρεις ώρες. Ευτυχώς δεν συνέβη, αφού διαφορετικά θα θρηνούσαμε πολύ περισσότερα θύματα, δεν θα είχε μείνει τίποτα έτσι. Σας ευχαριστούμε πάντως πολύ, επίσης, για τα μαθήματα για αρχάριους που μας δώσατε με τη σημερινή σας ομιλία, όσον αφορά το τι σημαίνει ETCS, κόκκινα φανάρια, παράδοση έργου κλπ. Ευχαριστούμε πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει η κυρία Πιπιλή.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΠΙΛΙΛΗ:** Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να θέσω μια ερώτηση που αφορά και σε εσάς, ως Πρόεδρος της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου και τον Υπουργό, τον κ. Γεραπετρίτη.

Η πρότασή μου προς το Προεδρείο είναι να κληθεί η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, γιατί οφείλει να μας κάνει μία ενημέρωση και επίσης, η πρότασή μου στον εκπρόσωπο της Κυβέρνησης τον κ. Γεραπετρίτη, αν αυτό επιτρέπεται θεσμικά, να κληθεί επίσης από την Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, γιατί βλέπουμε πρώτα απ’ όλα ότι έχει απόλυτη θεσμική ευθύνη να εξηγήσει. Δεν εννοώ ευθύνη για το δυστύχημα, αυτό θα διερευνηθεί από τις απαντήσεις που θα δώσει στις ερωτήσεις μας και επειδή μου έκανε εντύπωση κάτι που είπε προηγουμένως ο Υπουργός, ο κ. Γεραπετρίτης, για ένα θέμα που απασχολεί το σύνολο της ελληνικής κοινωνίας, για τη διαδικασία πρόσληψης.

Το ένα και το κυριότερο, τόνισε ο Υπουργός ότι αυτό το τρελό, κατά την άποψη όλων μας, σύστημα εκπαίδευσης, αν ήταν πολλοί μήνες, αν ήταν σωστό ή μη, αφορά αποκλειστικά στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, διότι, απ’ ό,τι είπε ο Υπουργός και πιστεύω ότι ισχύει, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων συντάσσει τους κώδικες για την εκπαίδευση.

Αυτό τα δύο ερωτήματα θέτω και κάνω και τις δύο προτάσεις με την ιδιότητα του μέλους της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου. Ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Να διευκρινίσω ότι όπως γνωρίζετε όλοι, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι διαφορετική η λειτουργία των Διαρκών Επιτροπών και διαφορετική της Θεσμών και Διαφάνειας.

Εάν ο Υπουργός θέλει κάποια στιγμή στη συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου να καλέσουμε τη Ρυθμιστική Αρχή, προφανώς μπορούμε να το κάνουμε και να μας ενημερώσει. Ενώ αντίθετα, στην Θεσμών, υποχρεούται η Ρυθμιστική Αρχή ανά τακτά χρονικά διαστήματα να παραδίδει και να ενημερώνει για το έργο της. Και τα δύο μπορούν να γίνουν. Στο μεν ένα χρειάζεται και πρωτοβουλία του Υπουργού, στο άλλο μπορεί η Επιτροπή από μόνη της να έχει την ενημέρωση. Λοιπόν, μετά από αυτό να δώσουμε το λόγο τώρα στον συνάδελφο τον Σωκράτη Φάμελλο και θα ακολουθήσει ο κύριος Λογιάδης.

Το λόγο έχει ο κύριος Φάμελλος.

**ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, είναι γεγονός ότι είναι βαρύ το κλίμα στην Επιτροπή μας μετά αυτό το αδιανόητο δυστύχημα. Το σοκ και στην κοινωνία είναι πάρα πολύ μεγάλο. Πολλαπλασιάζονται οι αντιδράσεις, τίθενται ζητήματα ασφάλειας της ζωής, αλλά και αξιοπιστίας της πολιτείας. Μπαίνουν ζητήματα δημόσιων πολιτικών, αλλά και αξιοπιστίας της πολιτικής και επιτρέψτε μου να πω ότι μπαίνουν και ζητήματα αξιοπιστίας του ίδιου του Πρωθυπουργού και της κυβέρνησης.

Απαιτείται σοβαρότητα και ψυχραιμία, γιατί πρέπει να βρούμε διεξόδους. Δεν αποδεικνύει όμως σοβαρότητα, η αποφυγή και η διασπορά ευθυνών, αλλά και το κρυφτούλι της αλλαγής στάσης που βλέπουμε να κάνει ο Πρωθυπουργός, ανάλογα με την πίεση της κοινωνίας και τις αποκαλύψεις. Όμως, θέλω να πω κύριε Υπουργέ, ότι δεν αποτελεί σοβαρότητα και η από άγνοια ή από οτιδήποτε άλλο, πείτε μου εσείς, παραποίηση του θεσμικού πλαισίου εκτέλεσης έργων που παρουσιάσατε σήμερα στην εισήγησή σας. Άκουσα και θα πω τυπικά μόνο, γιατί δεν έχουμε χρόνο, ότι η πληρωμή ενός έργου δεν αποδεικνύει εκτέλεση έργου.

Οφείλω να σας πω, ως Πρόεδρος Αντιπροσωπείας του Τεχνικού Επιμελητηρίου, ως μηχανικός που είμαι γραμμένος στο Μητρώο Εμπειρίας Κατασκευαστών, ως μέλος Επιτροπής Διαγωνισμών πολλών μεγάλων δημοσίων έργων, ότι απαιτεί πολλά πράγματα η πληρωμή ενός δημόσιου έργου, και σίγουρα αποτελεί απόδειξη εκτέλεσης έργου.Αυτό, γιατί, αν δεν το γνωρίζετε, μιας και είστε άλλου αντικειμένου, να σας πληροφορήσω εγώ ότι ένα δημόσιο έργο απαιτεί, πέρα από την εκτέλεσή του, στη συνέχεια να γίνει επιμέτρηση του κατασκευασθέντος αντικειμένου, να γίνει πιστοποίηση του λογαριασμού, μετά την πιστοποίηση να γίνει πρωτόκολλο παραλαβής εργασιών. Μετά το πρωτόκολλο παραλαβής εργασιών να το αποδεχτεί και η διευθύνουσα υπηρεσία πέρα από την επιβλέπουσα υπηρεσία και μετά να γίνει πληρωμή, ιδίως όταν αυτή φτάνει σε ποσοστά 60% και 70% που δεν έχει καμία σχέση με τις προκαταβολές. Μην παρεμβαίνετε στην τοποθέτησή μου δεν γνωρίζετε το θέμα.

Άρα, κύριε Υπουργέ, δε μπορείτε να μη συνδέετε την πληρωμή φυσικού αντικειμένου που φτάνει στο 60% και 70% ενός έργου με την πιστοποίηση από μηχανικούς και από δημοσίους υπαλλήλους της εκτέλεσης του έργου, εκτός αν το συνδυάζετε με παραβίαση του όρκου τους. Αν το συνδυάζετε με αυτό, να πάτε παρακαλώ στη δικαιοσύνη και μάλιστα, δεν μπορείτε στην τοποθέτηση σας να υποτιμάτε τα πρωτόκολλα παραλαβής εργασιών παρελθόντων ετών, αλλά να συνδέετε την πρόοδο του έργου με τη δική σας κυβέρνηση.

Το έγραψα ακριβώς με πρωτόκολλα παραλαβής για τις 2023. Δεν γίνεται να υπάρχουν πρωτόκολλα παραλαβής και κάπου να μην υπάρχουν. Επειδή, λοιπόν, απαιτείται να είμαστε σοβαροί και απαιτείται να έχουμε αποτέλεσμα στη συζήτηση, σας επισημαίνω αυτή τη μεγάλη ασυνέπεια και άγνοια θεσμικού πλαισίου εκτέλεσης δημοσίων έργων εκ μέρους σας.

Το δεύτερο ζήτημα. Αναφερθήκατε σε δύο κολοσσιαία προβλήματα στο προσωπικό και στις υποδομές. Υποθέτω, γιατί μόνο μέχρι εκεί αναγνωρίζετε το έλλειμμα που οδήγησε σε αυτό το τραγικό δυστύχημα. Αν είναι έτσι να μας το πείτε. Εκτιμάτε εσείς και πιθανά περιορίζετε τον έλεγχο και την έρευνα, μόνο σε αυτούς τους δύο τομείς στον τομέα του προσωπικού και τον τομέα των υποδομών; Μάλιστα, στο επίπεδο των υποδομών περιορίσατε την ανάγνωση σας μόνο στη Σύμβαση του 2014, τη Σύμβαση Χρυσοχοΐδη, που ελέγχθηκε για δημοσιονομικά προβλήματα από την ΕΔΕΛ, κρύβοντας λίγο και τη Σύμβαση 2007 Χατζηδάκη;

Μόνο αυτά είναι οι υποδομές, μόνο αυτά είναι ο συντελεστής ασφάλειας στο έργο; Για ποιο λόγο υποτιμήσατε στην παρουσίασή σας όλα τα υπόλοιπα συστήματα που μέχρι σήμερα λειτουργούν πλήρως ή περιορισμένα και εξασφάλιζαν ασφάλεια τα τελευταία 50 χρόνια στους σιδηροδρόμους;

Για ποιο λόγο τα κρύψατε;

Για ποιο λόγο δεν τα περιγράψατε;

Γι’ αυτό και μπαίνω στις ερωτήσεις, για να είμαι συγκεκριμένος, γιατί θέλουμε να λύσουμε προβλήματα και όχι, απλά να κάνουμε μια παρουσία σήμερα στην Επιτροπή.

Το πρώτο ερώτημα, λοιπόν, που αφορά την ελληνική κοινωνία, είναι γιατί η Κυβέρνηση και προσωπικά ο κ. Καραμανλής, ακύρωσε εργαλεία ασφάλειας που ίσχυαν στο σιδηρόδρομο μέχρι το 2019. Έχουν ακουστεί πλείστα. Ο δεύτερος σταθμάρχης, η επιτροπή δευτεροβάθμιου ελέγχου στην Καρόλου, το τοπικό σύστημα τηλεδιοίκησης, τα θέματα της στελέχωσης. Για ποιο λόγο όλα αυτά από το 2019 και μετά περιορίστηκαν, αφαιρέθηκαν, καταργήθηκαν και μειώθηκε το προσωπικό κατά τουλάχιστον 600 άτομα, με βάση τα στοιχεία που έχουμε, από τα 1300 στα 700;

Τάξη μεγέθους πάντα αναφέρομαι. Αυτά τροποποιήθηκαν κατά τη διάρκεια της Κυβέρνησης Μητσοτάκη με Υπουργό τον κύριο Καραμανλή.

Για ποιο λόγο, λοιπόν, αυτά μειώθηκαν και καταργήθηκαν τα συμπληρωματικά, όχι υπερσύγχρονα, αλλά υπαρκτά εργαλεία ασφάλειας που είχαν στη διάθεσή τους οι εργαζόμενοι, αλλά και οι πολίτες;

Είναι μια δημόσια πολιτική που τροποποιήθηκε κατά τη διάρκεια της Κυβέρνησης.

Δεύτερο ζήτημα και δεύτερο ερώτημα. Για ποιο λόγο ο κ. Καραμανλής και ο κ. Μητσοτάκης δεν άκουσαν τις τοποθετήσεις των Βουλευτών, τις παρεμβάσεις των συνδικαλιστών, τα εξώδικα, τις απεργίες, την παραίτηση του Προέδρου της Επιτροπής Ασφάλειας που έγινε το 2021 - 2022, που επισήμαναν τα ελλείμματα αυτά και άρα, ήταν εν γνώσει του; Για ποιο λόγο δεν τα άκουσε, αλλά ήρθε, επιτρέψτε μου να πω, με θράσος στη Βουλή να μας κατηγορήσει ότι πρέπει να ντρεπόμαστε γιατί θέτουμε θέματα ασφάλειας, ενώ εμείς με συνέπεια, με δημοκρατικότητα και με βάση τον κοινοβουλευτικό κανόνα, τα θέταμε από το 2020; Για ποιο λόγο τα γνώριζε και μας κατηγορούσε κιόλας;

Τρίτο ζήτημα. Κύριε Γεραπετρίτη, παρουσιάσατε μια σειρά από μέτρα σε συνέντευξη τύπου και σήμερα, τα οποία αναλάβατε εσείς προσωπικά. Το ερώτημα που δημιουργείται στην ελληνική κοινωνία είναι για ποιο λόγο τα μέτρα αυτά - και αναφέρομαι, κ. Πρόεδρε συγκεκριμένα - όπως την αραίωση δρομολογίων, τον περιορισμό της ταχύτητας, την παρέμβαση στον ανάδοχο για επιτάχυνση του έργου της σύμβασης του 2014, δεν τα ανέλαβε ο κ. Καραμανλής;

Για ποιο λόγο αυτά που εσείς εύκολα, μέσα σε μία εβδομάδα ανακοινώσατε ότι αναλαμβάνετε για να υπάρχει συντελεστής ασφάλειας στα δρομολόγια που πρέπει να ξεκινήσουν, δεν τα ανέλαβε η Κυβέρνησή σας τέσσερα χρόνια; Για ποιο λόγο δεν υπήρχε περιορισμός δρομολογίων, μείωση ταχύτητας, παρέμβαση στην ανάδοχο εταιρεία για να επιταχύνει το έργο; Αντιθέτως, για δύο χρόνια η σύμβαση έμεινε «στον αέρα», από το 2019 μέχρι το 2021 και τώρα τρέχετε και καλά κάνετε και τρέχετε. Δεν σας μέμφομαι για αυτό, αλλά εσείς ο ίδιος αποδεικνύετε ότι ο προκάτοχός σας παραβίασε την ευθύνη του και δημιουργήθηκε σοβαρό θέμα ασφάλειας και είναι έντονο το αποτύπωμα.

Από τη μια, ακούμε από τον Κυβερνητικό Εκπρόσωπο ότι δεν γνωρίζει ο Πρωθυπουργός. Άρα, έχουμε έναν Πρωθυπουργό εν αγνοία, ανεπαρκή, επειδή είναι εν αγνοία του τα θέματα ασφάλειας των πολιτών στο σιδηρόδρομο, αλλά και έναν Υπουργό που δεν εφάρμοζε πράγματα που ο αντικατάστασης του, με ημιτελές θεσμικό πλαίσιο αντικαταστάτης, εφαρμόζει μέσα σε μια εβδομάδα ή ανακοινώνει ότι εφαρμόζει.

Τελευταίο, κύριε Πρόεδρε και κλείνω. Δεν έχει καταλάβει η ελληνική κοινωνία για ποιο λόγο η Κυβέρνηση σας αφαίρεσε από τη σύμβαση της Πολιτείας με την Hellenic Train την υποχρέωση της Πολιτείας να ολοκληρώσει το σύστημα ασφάλειας. Για ποιο λόγο ο κ. Καραμανλής, σε μία σύμβαση που ήδη είχε διαμορφωθεί και περιελάμβανε εργαλεία ασφάλειας, την υποχρέωση της Πολιτείας να παραδώσει στο συμβατικό αντικείμενο της διμερούς σχέσης με την Hellenic Trains σύστημα τηλεασφάλειας, τηλεελέγχου, τηλεσήμανσης ολοκληρωμένο και το είχε ήδη δρομολογημένο από την προηγούμενη Κυβέρνηση; Είχε περάσει από ελεγκτικό και δημοσιονομικό έλεγχο. Για ποιο λόγο αφαιρέθηκε από τις υποχρεώσεις της Πολιτείας;

Το τραγικό δυστύχημα ανέδειξε αυτό το έλλειμμα, όμως, είχε ήδη παρουσιαστεί στη Βουλή και υπήρχε «σιγή ιχθύος» για όλα αυτά. Δεν βγήκαν τώρα πρώτη φορά. Βέβαια, προκύπτει και ένα θέμα ευθύνης Υπουργού. Για ποιο λόγο αφαίρεσε τις υποχρεώσεις του συμβαλλόμενου προς την Πολιτεία να περιορίσει κατά 600 εκατομμύρια τις επενδύσεις προς όφελος της ασφάλειας, των επικοινωνιών, της τοπικής ανάπτυξης και της κοινωνικής συνοχής; Αυτά είναι ερωτήματα που δεν έχετε απαντήσει, κ. Γεραπετρίτη. Δεν είπατε τίποτα για όλα αυτά στην τοποθέτησή σας. Τίποτα και αυτό δείχνει και κάτι. Ότι δεν έχετε αυτή την προτεραιότητα, κ. Γεραπετρίτη.

Η κοινωνία είναι σε ένταση. Όλοι μας βρισκόμαστε σε ένα σοκ. Δεν είναι μόνο οι πολίτες. Ξέρετε, είμαστε πολλοί από εμάς και πολλές, κοντά με ένα τραγικό τρόπο σε οικογένειες και σε κοινωνίες που έχουν ισχυρό αποτύπωμα απουσίας πλέον και ανθρώπινων ζωών. Δυστυχώς, είναι τραγικό. Οφείλουμε να δώσουμε μια απάντηση, τουλάχιστον στο πώς θα βρούμε λύσεις από εδώ και μπρος. Το να κρύβουμε αλήθεια δεν είναι λύση. Είναι πολιτικαντισμός. Δεν μας αντιστοιχεί. Δεν σας αντιστοιχεί. Δεν αντιστοιχείται στην ελληνική κοινωνία και στις ανάγκες της. Ευχαριστώ, κ. Γεραπετρίτη.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Το λόγο έχει ο κ. Λογιάδης.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ:** Ευχαριστώ, κ. Πρόεδρε. Απέραντη θλίψη, θυμός και οργή. Για μας, ως ΜέΡΑ25, είναι ένα έγκλημα σε αναμονή. Είναι πρόβλημα βαθιά πολιτικό. Κύριε Υπουργέ, κάθεστε πάνω σε μία ηλεκτρική καρέκλα. Μία ηλεκτρική καρέκλα που την φτιάξατε όλοι εσείς που κυβερνήσατε διαχρονικά τον τόπο.

Το σύνθημα των παιδιών στο Σύνταγμα την προηγούμενη εβδομάδα: «Πάρε με όταν φτάσεις». Το «όμικρον - ταφ» με μαύρα γράμματα, το «αν» με κόκκινα γράμματα και φτάσανε ποτέ βέβαια. Τα παιδιά στο Σύνταγμα, τα νέα παιδιά, η νέα γενιά λέγανε: «Θα γίνουμε η φωνή σας, η φωνή των νεκρών» και αναδείκνυαν τους διαχρονικά υπεύθυνους. Τους κατονόμασαν. ΠΑΣΟΚ, Νέα Δημοκρατία, ΣΥΡΙΖΑ. Το ΜέΡΑ25 είχε αναδείξει πολλές φορές το συγκεκριμένο πρόβλημα στη Βουλή, τον Μάρτιο, τον Ιούλιο, το Σεπτέμβριο. Γιατί δε μας ακούσατε; Τι ήθελε να δείξει ο κύριος Μητσοτάκης όταν την πρώτη στιγμή μετά το τραγικό αυτό συμβάν είπε: «Ευθύνη ενός ανθρώπινου λάθους» και μετά το τροποποίησε, το διόρθωσε και λέει ότι δημιουργεί την Επιτροπή που φέρει το όνομά σας, όπου συμμετείχε και ο γνωστός κ. Ζηλιασκόπουλος;

Εμείς, στο ΜέΡΑ25, τονίσαμε από την πρώτη στιγμή ότι δεν είναι νομιμοποιημένη από τη Βουλή η Ειδική Επιτροπή Εμπειρογνωμόνων που φέρει το όνομά σας, χωρίς να έχει γίνει ενημέρωση και διαβούλευση. Είναι ένα επικοινωνιακό τρικ. Ίσως γι’ αυτό σήμερα μας ενημερώνετε, διότι, τη Δευτέρα θα έχετε αυτή την Επιτροπή. Στην Επιτροπή αυτή συμμετείχε και ενώ τον αποτραβήξατε ο κ. Ζηλιασκόπουλος που είχε θητεύσει στη διάλυση και κατακερματισμό του ΟΣΕ.

Το ΜέΡΑ25, την πρώτη μέρα αμέσως μετά αυτό το έγκλημα, η Βουλευτής μας και Αντιπρόεδρος της Βουλής, η κυρία Σακοράφα, έκανε αίτηση για άμεση σύγκληση εκτάκτων συνεδριάσεων της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας και της Επιτροπής Δημοσίων Επιχειρήσεων Τραπεζών Οργανισμών Κοινής Ωφελείας και Φορέων Κοινωνικής Ασφάλισης με την παρουσία του Υπουργού Μεταφορών και Υποδομών, του Προέδρου της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, του Προέδρου του Διοικητικού Συμβουλίου της ΟΣΕ, καθώς και εκπροσώπων της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Σιδηροδρομικών, της Πανελλήνιας Ένωσης Σιδηροδρομικών και των μηχανοδηγών του ΟΣΕ, το οποίο βέβαια δεν κάνατε δεκτό.

Τι ήθελε να πει ο προηγούμενος Υπουργός, ο κ. Καραμανλής, όταν δήλωνε την υψηλή ασφάλεια των τρένων, ενώ γνώριζε ακριβώς ότι ίσχυε το αντίθετο; Γιατί το έκανε αυτό;

Πολλές ερωτήσεις. Επίσης, γιατί η HELLENIC TRAIN κατέθεσε αγωγή κατά του Ελληνικού Δημοσίου στις 29/12/2022; Τι αναδεικνύει αυτό;

Η κρατική Ιταλική εταιρεία που αγόρασε τον ΟΣΕ κατά 100% με 45 εκατομμύρια. Η σύμβαση ιδιωτικοποίησης παραμένει μυστική. Γιατί παραμένει μυστική η σύμβαση ιδιωτικοποίησης;

Να θυμίσουμε, ότι το 1993, ο Βρετανός Πρωθυπουργός John Major ιδιωτικοποίησε τους σιδηροδρόμους με τραγικές συνέπειες και σήμερα βλέπουμε ότι οι σιδηρόδρομοι στην Αγγλία έχουν επαναεθνικοποιηθεί.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι, το πρόβλημα είναι βαθιά πολιτικό. «Ψήφισε με να σε διορίσω, ψήφισε με να σου δώσω σύνταξη». Διορισμοί μακροχρόνια ημετέρων από κάθε κυβέρνηση, απαξίωση.

Εμείς, στο ΜέΡΑ25, αντιπροτείνουμε τα διαβουλευτικά συνέδρια κληρωτών και εκλεγμένων πολιτών. Μια ομάδα που θα αποτελείται 1/3 από εκλεγμένους Βουλευτές, 1/3 από κληρωτούς πολίτες και 1/3 από όργανα που θα αποφασίζουν για ποιος θα διοριστεί και που. Θα σας καταθέσω τις θέσεις, τα τρία βήματα του ΜέΡΑ25 για τους σιδηροδρόμους.

Ως μέλος της Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας, θα ήθελα να σας τονίσω τα τροχαία ατυχήματα. Είστε υπεύθυνος αρμόδιος Υπουργός και γι’ αυτά τα θέματα. Θέλω να αναφέρω ένα μικρό παράδειγμα που ανέφερα και τις προηγούμενες φορές στον προκάτοχό σας. Δεν είναι νοητό να φτιαχτούνε το Μετρό στην Αθήνα για το οποίο συμφωνούμε, αλλά από την άλλη πλευρά να μην δημιουργούμε χώρους πάρκινγκ στους σταθμούς του Μετρό. Αυτό και το περιβάλλον επιβαρύνει και τα τροχαία ατυχήματα αυξάνει και ουσιαστικά δεν λύνει το πρόβλημα όπως θα έπρεπε.

Θα σας καταθέσω επίσης, αυτό που αναφέρουν οι Αερολιμενικοί. Ότι η ασφάλεια στα αεροδρόμια όλης της χώρας έχει υποβαθμιστεί με την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, η οποία ουσιαστικά λειτουργεί με τηλεκοντρόλ από την Αθήνα. Θα σας καταθέσω επίσης και την ανοιχτή επιστολή που έστειλε ο Πανελλήνιος Σύλλογος Αρωγής και Αλληλεγγύης Οικογενειών Θυμάτων Τροχαίων Δυστυχημάτων «ο Άγιος Χριστόφορος» από τα Χανιά, την πατρίδα του κυρίου Πρωθυπουργού, στην Επιτροπή.

Θα κλείσω με αυτό που έλεγαν τα παιδιά προχθές, «Όλων των νεκρών θα γίνουμε η φωνή». Η νέα γενιά δεν σας συγχωρεί. Ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει η κυρία Λιακούλη.

**ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΛΙΑΚΟΥΛΗ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σας παρακολουθήσαμε με μεγάλη προσοχή, παρότι ξέρετε ότι έχουμε και ταυτόχρονη διαδικασία στην Ολομέλεια, κύριε Υπουργέ, παρόλα αυτά, όπως αντιλαμβάνεστε, αυτή είναι μία πολύ σοβαρή συνεδρίαση που περιμέναμε πώς και πώς και εσείς επικοινωνιακά, η κυβέρνησή σας, αναγκάστηκε να την πραγματοποιήσει υπό το βάρος των εξελίξεων και της γενικής κατακραυγής που και εσείς και εμείς και όλοι έχουμε καταλάβει.

Θέλω να σας διαβεβαιώσω, κύριε Γεραπετρίτη, ότι μεταφέρω και τη φωνή όλων των ανθρώπων και όλων των γενιών από τον κρατήρα του ηφαιστείου που είναι η Λάρισα, την οποία επισκεφθήκατε πρόσφατα και η οποία είδατε ότι είναι μία πόλη που πενθεί.Είναι μια πόλη που έχει σιγάσει, είναι μία πόλη που ταυτόχρονα έχει ξεσηκωθεί, με ανάμεικτα συναισθήματα και αντιδράσεις πρωτοφανείς, στα χρόνια τουλάχιστον που εγώ την γνωρίζω. Είναι μια πόλη που νιώθει την ανάγκη καθημερινά να εκφράζει τα συλλυπητήρια για τις τεράστιες απώλειες και την ανείπωτη τραγωδία όλων αυτών των ανθρώπων που τόσο άδικα χάθηκαν.

Είναι μία πόλη που νιώθει και τύψεις, κύριε Υπουργέ, μήπως θα έπρεπε να κάνει περισσότερα και δεν έκανε, μήπως θα έπρεπε να ξεσηκωθεί νωρίτερα και δεν ξεσηκώθηκε, μήπως θα έπρεπε να βρεθεί απέναντι σε κάθε έναν και σε εσάς και σε όλους τους προηγούμενους που δεν έκαναν όσα έπρεπε, μία πόλη που φιλοξενεί στα σπλάχνα της, αιματοβαμμένη πλέον, τόσα νέα παιδιά και είναι οι δικοί μας άνθρωποι αυτοί ξέρετε, που υπηρέτησαν όλη αυτή την ιστορία.

Δεν ήταν μόνο ο σταθμάρχης που προφυλακίστηκε και κρίνεται αν πληρούσε ή όχι τα κριτήρια, είναι όλοι οι άνθρωποι που ήταν στην πρώτη γραμμή, ήταν οι πυροσβέστες, ήταν οι άνθρωποι της ΕΜΑΚ, ήταν οι ΕΚΑΒίτες, ήταν οι νοσηλευτές και αν νομίζετε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι τα πάντα όλα ήταν στον τόπο του τραγικού δυστυχήματος, που εκεί εμπλέκονταν χέρια, πόδια και μαλλιά, αλλού το ένα και αλλού το άλλο και ήταν δυστυχώς, στα μάτια μας μπροστά σαν εικόνα, τότε κάποιος δεν είδε την εικόνα που επικρατούσε στο νοσοκομείο, όταν μανάδες και πατεράδες κρατούσαν φωτογραφίες των παιδιών τους και αναζητούσαν αν τα μπράτσα από τα διαμελισμένα κορμιά είχαν πάνω το tattoo που κουβαλούσαν τα παιδιά τους.

Μετά από τέτοιες εικόνες, λοιπόν, το πολιτικό σύστημα θα πρέπει να καταλάβει ότι δε μπορεί να συνεχίσει έτσι και αυτό πρέπει να το καταλάβουμε όλοι μας, γιατί αλλιώς δεν έχουμε κανένα λόγο να το υπηρετούμε, τουλάχιστον αυτοί που δεν είναι επαγγελματίες της πολιτικής και έχει σημασία πια, όταν συνεδριάζουμε στη Βουλή, κατά τη δική μου αντίληψη, ειδικά για αυτό το θέμα να είμαστε ειλικρινείς, σοβαροί και με τον ίδιο το λόγο και τη στάση μας να υποκλινόμαστε στο πόνο αυτόν, τον ανείπωτο πόνο των ανθρώπων, προβάλλοντας τους εαυτούς μας στη θέση τους. Και κάποιοι από εμάς, που τα παιδιά μας κάθε βδομάδα ταξιδεύουν δύο φορές στη Θεσσαλονίκη με αυτό το τρένο και με αυτό το δρομολόγιο, έχουμε ακόμη μία πρόσθετη ευθύνη.

 Σας ρωτάνε, κύριε Υπουργέ, γιατί δεν ορκιστήκατε Υπουργός. Το άκουσα σε ένα πάνελ και γιατί ταυτόχρονα δεν παραιτήθηκαν οι Υφυπουργοί. Αν ήταν καθ’ ύλην αρμόδιοι εκείνοι ή όχι. Ήταν; Θα μας πείτε σήμερα εσείς αν ήταν. Υπήρχαν λάθη και παραλείψεις της Κυβέρνησης, κύριε Γεραπετρίτη; Τόσο απλά τόσο ειλικρινά όπως θα σας ρωτούσε ένας άνθρωπος που θα σας συναντούσε στο δρόμο. Σε αυτούς απευθυνόμαστε σήμερα.

Δεν απευθύνεστε εδώ σε συγκοινωνιολόγους, ούτε σε πραγματογνώμονες, ούτε σε ειδικούς που είναι στην πόλη μου στη Λάρισα και κάνουν τη δουλειά τους και είμαι σίγουρη ότι θα την κάνουν. Όπως θα την κάνουν και οι Ειδικοί Εφέτες Ανακριτές, όπως θα την κάνει ο Προϊστάμενος της Εισαγγελίας Εφετών Λάρισας που πήρε την πρωτοβουλία και μπράβο και σωστά.

Θα την κάνουν. Εγώ είμαι σίγουρη.

Εσείς τι λέτε;

Λάθη και παραλείψεις η Κυβέρνηση σας έκανε;

Γιατί εσείς κυβερνάτε. Κυβέρνησαν και οι προηγούμενοι και εμείς πριν από δέκα χρόνια. Θα τους δούμε όλους και τον Τρικούπη αν χρειάζεται να τον δούμε. Αλλά εσείς; Λάθη και παραλείψεις κάνατε και ποια; Αυτό είναι το πρώτο ερώτημά μου.

Θεωρείτε σήμερα ότι η Κυβέρνηση σας μπορούσε να κάνει κάτι και δεν το έκανε ή τα πράξατε όλα σωστά και απλά ήσασταν δέσμιοι μιας διαδικασίας που οι ΣΥΡΙΖΑ - ΑΝΕΛ δεν επέτρεψαν να εξελιχθεί και εσείς δεν μπορέσατε να εξελίξετε; Αυτό είναι το ένα.

Άγνοια του κυρίου Πρωθυπουργού υπήρξε; Διότι, εμείς βρισκόμαστε σε μια σύγχυση. Το επιτελικό κράτος, το οποίο ήταν από τα πρώτα νομοσχέδια που έφερε η Κυβέρνησή σας προς ψήφιση στο Κοινοβούλιο, ήταν ένα κράτος το οποίο περιγράψατε με την εποπτεία και την εγγύηση του προσώπου του κυρίου Πρωθυπουργού, ο οποίος αναφέρονταν παντού. Ήξερε από το 2019 ο κύριος Πρωθυπουργός ότι υπάρχουν αυτά τα προβλήματα στην ασφάλεια του σιδηροδρόμου ή δεν ήξερε; Ήξερε μόνο ο κ. Καραμανλής, οι Υφυπουργοί του; Ο κύριος Μητσοτάκης δεν ήξερε τίποτα για όλα αυτά; Δηλαδή, κρατήσατε τον Πρωθυπουργό μακριά από το τι συμβαίνει στον ελληνικό σιδηρόδρομο;

Κύριε Υπουργέ, εσείς αυτές τις ημέρες που είμαι σίγουρη ότι με περισσή φροντίδα και λεπτομέρεια ψάχνετε το θέμα, τι βρήκατε τελικά; Τέτοιου είδους δυστύχημα πρωτοφανές για τα χρονικά, πως έγινε σε εμάς και πουθενά αλλού; Πώς προέκυψε αυτό το δυστύχημα χωρίς να υπάρχει μία ασφαλιστική δικλείδα που θα μπορούσε να το αποτρέψει; Εκτός από το ανθρώπινο χέρι εννοώ, βεβαίως και το σταθμάρχη, ο οποίος ήταν θρασύς, ήταν ανεκπαίδευτος, ήταν ανεπίδεκτος μαθήσεως, ήταν «ρουσφέτι» σας, αλλάξατε τα ηλικιακά κριτήρια με μία Υπουργική Απόφαση; Θα τα πείτε όλα εσείς ,ότι δεν ήταν τίποτα από αυτά. Μεταφέρω το τι γράφεται και λέγεται.

Κύριε Υπουργέ, δεν τα υποθέτω εγώ αυτά, τα ρωτώ. Μην τα βάζετε μαζί μας. Ο κύριος Τζαβάρας ήρθε και είπε ότι η απόφαση αυτή ήταν λανθασμένη και αυτό στην πραγματικότητα εξυπηρετούσε συγκεκριμένο άνθρωπο και δεν ήταν έτσι όπως ο κ. Βορίδης το εξέφρασε. Νομικώς δεν στεκόταν κ.λπ.. Ξέρετε τι είπε ο κύριος Τζαβάρας. Δεν θα σας πω εγώ.

Απαντήστε τα όλα αυτά, γιατί είναι αυτά που έξω συζητιούνται. Εμείς δεν είμαστε σε γυάλα, κύριε Υπουργέ. Εδώ είμαστε, τα κουβεντιάζουμε όλα και εδώ είστε για να απαντήσετε σε αυτά. Ήταν ρουσφέτι ή δεν ήταν; Αυτό δεν πρέπει να το πείτε; Ο κ. Τζαβάρας εξέφρασε μια άποψη. Δεν πρέπει αυτή την άποψη εσείς να την καταλύσετε, ή να την αφήσετε να αιωρείται; Γιατί δεν άκουσα να λέτε τίποτα γι’ αυτό.

Επίσης, ότι και να ήταν, που εμένα προσωπικώς τουλάχιστον, ελάχιστα με αφορά, ασφαλιστική δικλείδα σε αυτό που συζητάνε τα παιδιά του λυκείου. Αν λιποθυμούσε αυτός που δεν ήταν κατάλληλος για τη θέση του, είχατε άλλες ασφαλιστικές δικλείδες, αυτοματοποιημένες τεχνολογικά ασφαλιστικές δικλείδες, εκτός από τους άλλους που θα ήταν εκεί μέχρι τις 11 η ώρα, πλην όμως έφυγαν. Υπήρχαν;

Επίσης, κύριε Υπουργέ, σας άκουσα να μιλάτε και τα σημείωσα, για τα χρονικά διαστήματα που επί διακυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ γίνανε κάποια πράγματα, αλλά δυόμιση ολόκληρα χρόνια δεν έγινε απολύτως τίποτα τα τελευταία δυόμιση χρόνια τους. Αλλά είδα και εσάς, ότι από το 2021 και μετά δεν αναφέρατε απολύτως τίποτα. Από το 2019 μέχρι το 2021 σημείωσα και από το 2021 τι κάνατε ακριβώς; Να μας πείτε, για να καταλάβω.

 Περιμένατε; Αναζητούσατε λύσεις; Οι καθυστερήσεις στην εγκατάσταση των σύγχρονων συστημάτων τηλεδιοίκησης, αλλά και ελέγχου των συστημάτων για ποιον ακριβώς λόγο καθυστέρησαν; Ακριβώς, όμως να μας πείτε. Όχι, καθυστέρησαν γενικώς. Όχι, είχαμε και έναν έλεγχο από την αρχή της διαφάνειας, γενικώς. Ειδικώς να μας πείτε. Ειδικώς, γιατί δεν έγινε; Ειδικώς, γιατί καθυστέρησε η εγκατάσταση και ανάπτυξη του ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης του RATMS, που έπρεπε να ολοκληρωθεί το 2020, σύμφωνα με τη σύμβαση. Αυτό να μας πείτε.

Είναι η ημερομηνία της συμβάσεως που έχουμε στα χέρια μας. Η κατάργηση της λειτουργίας του κέντρου ελέγχου κυκλοφορίας του σιδηροδρόμου, που μέχρι τέλους του 2020 λειτουργούσε στην οδό Καρόλου στον ΟΣΕ στην Αθήνα. Γιατί έπαψε το 2020 να λειτουργεί; Εγώ θέλω να ακούσω αυτά, πριν τοποθετηθώ για το ζήτημα αυτό δημόσια.

Επίσης, κύριε Πρόεδρε, δεν καταχρώμαι της καλοσύνης σας, θέλω κύριε Υπουργέ να μας πείτε, διότι παρακολουθώ στενά, όπως ξέρετε, την κοινοβουλευτική διαδικασία ένεκα και της θέσεως μου, ως Γραμματέως της Κοινοβουλευτικής Ομάδας. Εδώ, βλέπουμε συνέχεια να μιλάτε για την υποστελέχωση των υπηρεσιών του ΟΣΕ σε κρίσιμες ειδικότητες, όπως σταθμάρχης, κλειδούχος ή καθυστέρηση στην έγκαιρη και επαρκή κάλυψη και ούτω καθεξής, διάφορα στελέχη και της κυβέρνησης ακόμη στα πάνελ. Γι’ αυτό η κυβέρνησή σας έχει κάνει κάτι; Το διαπιστώνετε σαν να αφορά κάποιον άλλον. Δηλαδή, η υποστελέχωση και η κατάρτιση δεν ήταν μέρος δική σας υπόθεσης; Αυτό, επίσης, να μας πείτε.

Το τελευταίο ερώτημα. Η σκανδαλώδης σύμβαση για την απευθείας ανάθεση του έργου μεταφορικών υπηρεσιών στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ - Hellenic Train και τη μείωση της υποχρέωσης επενδύσεων από την πλευρά της εταιρείας στα 77,5 εκατομμύρια ευρώ, δηλαδή, περίπου, το 10% έναντι του ποσού των 645 έως 800 εκατομμυρίων ευρώ, που προέβλεπε το υπογραφέν μνημόνιο μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και της εταιρείας, θα μας το εξηγήσετε; Να καταλάβουμε και εμείς, γιατί αυτό συνέβη; Γιατί έγινε αυτό; Πώς το αποφασίσατε και ποιον ακριβώς εξυπηρετούσε; Ήταν επί της δικής σας κυβέρνησης και έγινε με αυτό ακριβώς τον τρόπο, όπως το περιγράφω μέσα από το νομοσχέδιο, κύριε Υπουργέ.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε και για την ανοχή σας.

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε την κυρία Λιακούλη. Το λόγο έχει ο κ. Γκίκας.

 **ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΓΚΙΚΑΣ:** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι και εγώ, βεβαίως, να προσθέσω τη φωνή μου και τα συλλυπητήριά μου στις οικογένειες όλων των αθώων θυμάτων αυτής της ανείπωτης τραγωδίας. Νομίζω ότι η ελληνική κοινωνία έχει ξεκάθαρη άποψη για το τι περιμένει από το πολιτικό σύστημα. Περιμένει, βεβαίως, να γίνει μια έρευνα σε βάθος. Μια έρευνα αποτελεσματική, με διαφάνεια που να βγουν όλα στο φως, βεβαίως, τι ακριβώς έφταιξε.

 Επίσης, θα πρέπει να υπάρξουν διασφαλίσεις από την ελληνική κυβέρνηση - νομίζω, ότι αυτή ήταν και η πρώτη δέσμευση του Πρωθυπουργού - ότι από δω και πέρα, δεν θα ξαναζήσουμε ποτέ αντίστοιχη ή οποιαδήποτε τραγωδία αυτής της μορφής, που να έχει σχέση με το τρένο.

Βεβαίως, μελετώντας όλο αυτό το διάστημα, λόγω και του μεγάλου ενδιαφέροντος που υπάρχει για το τί έχει γίνει τα προηγούμενα χρόνια - τα αναφέρατε και εσείς κύριε Υπουργέ - υπάρχουν κάποιες απορίες. Θα ήθελα να ρωτήσω κάποια πράγματα, αν προλάβατε ή αν έχετε κάποια ενημέρωση επ’ αυτών, διότι είναι πράγματα που δε μπορώ να διανοηθώ. Το Μάιο του 2017 είχαμε ένα σιδηροδρομικό ατύχημα στο Άδενδρο. Υπήρξαν νεκροί. Πώς είναι δυνατόν από το 2017, από τον επόμενο μήνα, να σταματήσει η οποιαδήποτε επένδυση στον σιδηρόδρομο; Να μην έχουμε τίποτα το 2017, τίποτα το 2018, τίποτα το 2019 το πρώτο εξάμηνο, σε σχέση με επένδυση στον σιδηρόδρομο;

Να μην έχουμε τίποτα σε αυτά τα δύο χρόνια, σε σχέση με την προώθηση των εκκρεμουσών συμβάσεων; Δε μπορώ να διανοηθώ ότι η προηγούμενη κυβέρνηση, οι προηγούμενοι ιθύνοντες, ήταν ανίκανοι. Όμως, κάποιος λόγος θα υπήρχε. Παρακαλώ, λοιπόν, στην έρευνα που κάνετε ή στην ενημέρωση που έχετε να μας αναλύσετε λίγο την περίοδο αυτή, διότι, πραγματικά, δε βγάζει νόημα η πλήρης απραξία αυτής της περιόδου.

Βεβαίως, ευθύνες υπήρχαν και υπάρχουν και έχω απόλυτη βεβαιότητα ότι και η Ελληνική Δικαιοσύνη και η Επιτροπή Εμπειρογνωμόνων, αλλά και η Βουλή, θα κάνει αυτό που πρέπει, ώστε να βγουν όλα στο φως και να αποδοθούν ευθύνες όπου πρέπει. Όμως, δε μπορούμε να παραβλέψουμε, ότι :

Πρώτον, υπήρξε αποεπένδυση, ουσιαστικά, τα προηγούμενα χρόνια.

Δεύτερον, ότι το εκτελεσθέν έργο ήταν πάρα πολύ μικρό όλα τα προηγούμενα χρόνια.

Τρίτον, ότι ένας κρίσιμος παράγων για την εύρυθμη λειτουργία μιας επιχείρησης που είναι το ανθρώπινο δυναμικό, υπήρξε σε αυτό το σκέλος αποψίλωση. Δε μπορώ, δηλαδή, να δικαιολογήσω, ότι την περίοδο της προηγούμενης κυβερνήσεως - και δεν το λέω με αντιπολιτευτικό λόγο - προσελήφθησαν μόνο 25 σταθμάρχες, ενώ είχαν συνταξιοδοτηθεί περισσότεροι από 100.

Για όλα αυτά, βεβαίως, θα πρέπει να υπάρξει ένας ενδελεχής έλεγχος, ακριβώς, διότι, πραγματικά, θα πρέπει να μην επαναληφθούν αντίστοιχα γεγονότα στο μέλλον.

 Κλείνοντας, γιατί δεν θέλω να καταχραστώ το χρόνο, θα ήθελα να ρωτήσω, κύριε Υπουργέ, αν το περιβόητο αυτό σύστημα που έχει τοποθετηθεί κατά 70%, άρα, μένει ακόμα ένα 30%, έχει δυνατότητες, ως δικλείδες ασφαλείας να το πούμε έτσι, αυτόματης πέδησης των τρένων σε περίπτωση που ο μη γένοιτο και για τον οποιοδήποτε λόγο έχουμε κάτι αντίστοιχο, δηλαδή, δύο τρένα να κινούνται στην ίδια γραμμή.

Επίσης, αναφέρατε και το σημείωσα, ότι υπήρχε σε πλήρη λειτουργία η τηλεδιοίκηση στο σταθμό. Αυτό το επαναλαμβάνω, γιατί εάν υπήρχε σε πλήρη λειτουργία η τηλεδιοίκηση στο σταθμό, βεβαίως, οι ευθύνες είναι ακόμα μεγαλύτερες, υπό την έννοια ότι οι άνθρωποι που ήταν υπεύθυνοι εκεί ήταν παντελώς ακατάλληλοι και αυτό, βεβαίως, είναι ένα στοιχείο της έρευνας.

Εν κατακλείδι, περιμένει η ελληνική κοινωνία έρευνα σε βάθος. Οι κινήσεις που κάνει η Ελληνική Κυβέρνηση κινούνται ακριβώς προς την κατεύθυνση «όλα στο φως» και βεβαίως, να μην επαναληφθεί ποτέ κάτι τέτοιο. Περιμένουμε να εξαντλήσετε, κύριε Υπουργέ, όλες τις δυνατότητες, προκειμένου οι Έλληνες πολίτες να ενημερωθούν εκτενώς για το τι συνέβη. Ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κι εμείς ευχαριστούμε.

Στο σημείο αυτό ο Πρόεδρος της Επιτροπής έκανε τη β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης), Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κασσελάκης Ιωάννης, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταραντίλης Χρήστος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Ζαχαριάδης Κωνσταντίνος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γάκης Δημήτριος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Λιακούλη Ευαγγελία, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Καραθανασόπουλος Νικόλαος, Κατσώτης Χρήστος, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος και Λογιάδης Γεώργιος.

Ο κ. Γιαννούλης, έχει το λόγο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Εκφράζοντας τη βαθύτατη θλίψη και οδύνη για το τραγικό δυστύχημα των Τεμπών, επαναφέρουμε στη δημόσια σφαίρα μια υποχρέωση που έχουμε. Ξεπερνά τα όρια της συμβατικής υποχρέωσης, ειλικρινούς ανθρώπινης υποχρέωσης, εάν θέλουμε να τιμήσουμε τη μνήμη αυτών των ανθρώπων, να σεβαστούμε την αλήθεια.

Κύριε Γκίκα, θα σας απαντήσω όπως μας απαντούσε επί δυόμισι χρόνια, σε αυτήν εδώ την αίθουσα, ο κ. Καραμανλής. Πότε κουνούσε το δάχτυλο με αυστηρότητα, όπως το έκανε και στον κ. Μεϊκόπουλο, ατυχώς για την πολιτική του διαδρομή και το μέλλον του. Συνήθως μας παρουσίαζε ως αδιάβαστους, ότι δε γνωρίζουμε, ότι όλα βαίνουν καλώς, επενδύονται 4,5 δισεκατομμύρια στον σιδηρόδρομο και δεν υπάρχει κανένα απολύτως πρόβλημα.

Θα σας έλεγα, λοιπόν, ότι ο όρος «αδιάβαστος» μάλλον περιλαμβάνει και την πληροφόρηση που έχετε, όταν αναρωτηθήκατε γιατί σταμάτησε μετά το δυστύχημα του Αδένδρου κάθε σιδηροδρομική εργασία ή κάθε πρόγραμμα επένδυσης.

Λυπάμαι. Χρησιμοποιώ τον πιο επιεική όρο, κάτω από το κλίμα και το πνεύμα της συναίνεσης, που μπορεί να μη θέλει υψηλούς τόνους, θέλει όμως σκληρές αλήθειες. Το 2017, στο δυστύχημα του Αδένδρου, για το οποίο η δικαιοσύνη έβγαλε οριστική απόφαση και δε χρειάζεται ο κ. Ντογιάκος να ανασύρει από τα δικαστικά αρχεία αυτή την υπόθεση, υπήρξε συγκεκριμένο αποτέλεσμα. Τι έκανε η τότε κυβέρνηση;

Δεν έψαχνε εξιλαστήριο θύμα ή Υπουργό εύκολης ανάλωσης για να απαντήσει. Συζήτησε αμέσως με τους εργαζόμενους, σε χρόνο ρεκόρ πάρθηκαν μέτρα και αποφάσεις για τις πεντέμισι ώρες απασχόλησης των μηχανοδηγών, για τα μέτρα ασφαλείας και μια σειρά από πράγματα. Για να μην σας πω, βέβαια, για μια σειρά από έργα που έγιναν, για τη διπλή σιδηροδρομική γραμμή, για την ηλεκτροκίνηση κ.λπ..

Οφείλατε, οφείλετε, οφείλουμε όλοι να προσερχόμαστε σε αυτό το βήμα με τον ιερό σεβασμό που πρέπει να έχουμε και στη μνήμη των οικογενειών και των θυμάτων. Αυτό το οφείλουμε. Τότε συμβάλλουμε στη δημοκρατία. Εάν απλά χρησιμοποιούμε μελιστάλαχτες εκφράσεις, φτιασιδωμένα και τετριμμένα επιχειρήματα, μάλλον πρόκειται για μια κακή πρόζα που δε βοηθάει ούτε τη δημοκρατία, ούτε τον σιδηρόδρομο.

Κύριε Υπουργέ, ειλικρινά, δε μπορώ να μη διατυπώσω με όλο το σεβασμό στην ακαδημαϊκή σας πορεία την απορία μου, γιατί επιλέχθηκε, με βάση τη διατύπωση στο ΦΕΚ του ορισμού σας, ο όρος «διοίκηση», «διοικητής». Είστε Υπουργός Επικρατείας. Γνωρίζουμε ότι ο Πρωθυπουργός μπορεί να σας αναθέσει αρμοδιότητες, προφανώς, οποιουδήποτε Υπουργείου. Εγώ, όμως, ξέρω ότι διοικητή έχει μόνο η ΕΥΠ. Τώρα, αν σας λέει τίποτα αυτό σε σχέση με την ΕΥΠ είναι μια άλλη συζήτηση.

Αλλά διοικητής, υπεύθυνος διοίκησης σε Υπουργείο, με δύο Υφυπουργούς, παραιτηθέντα Υπουργό, μου κάνει εντύπωση. Είστε έμπειρος νομικός, μπορείτε να το εξηγήσετε.

Ένα δεύτερο που δε μπορώ να καταλάβω είναι το σύνδρομο του «δεν ξέρω». Είστε η Κυβέρνηση, που ενώ ήρθατε να στήσετε ένα επιτελικό κράτος, να μεταρρυθμίσετε, να αλλάξετε και να εκσυγχρονίσετε τη ζωή των Ελλήνων, μαζί και με την ψηφιακή αναβάθμιση της χώρας, η μόνη έκφραση που είναι πρώτη στη φαρέτρα του λεξιλογίου σας είναι «δεν ξέρω», «δεν ήξερε».

Δεν ήξερε για τη Μελέτη Τσιόδρα, δεν ήξερε για τις υπονοσηλείες, δεν ήξερε για την οικονομία, δεν ήξερε για την αισχροκέρδεια, δεν ήξερε για τους παραγωγούς και εμπόρους ενέργειας, δεν ήξερε για τα διυλιστήρια, δεν ήξερε για την ακρίβεια, δεν ήξερε για τις υποκλοπές, δεν ήξερε για το Predator, δεν ήξερε για το ένα, δεν ήξερε για το άλλο και σε όλα αυτά έβαζε μπροστά εσάς, να μη χρησιμοποιήσω βαριά έκφραση, εν πάση περιπτώσει, να ισορροπείτε τις εντυπώσεις.

 Ο Πρωθυπουργός της χώρας έβγαινε από το κάδρο των ευθυνών και δεν ήξερε.

Ένα ερώτημα στοιχειώνει την ελληνική κοινωνία. Κύριε Γεραπετρίτη, ως πατέρας, ως επιστήμονας, ως πολιτικός, ως άνθρωπος, σας ερωτώ. Με αυτά που ίσχυαν το 2019, σε σχέση με το προσωπικό, σε σχέση με την κατανομή εργασίας, παρά τα προβλήματα, παρά τις ελλείψεις, το 2019 όπως ήταν ο σιδηρόδρομος εάν ίσχυαν ο κλειδούχος επιτόπου, οι δυο σταθμάρχες, τα ηλεκτρονικά δίκτυα παρακολούθησης, θα έχαναν τη ζωή τους 57 άνθρωποι σε μετωπική σύγκρουση που είχε να συμβεί από το 1972; Πρώτα σε αυτό πρέπει να απαντήσουμε.

Να απαντήσουμε σε αυτό, γιατί με πολύ μεγάλη πολιτική ευγένεια και μεγάλη πολιτική οδύνη, σας λέμε ότι η τραγωδία των Τεμπών, είναι αποκλειστικά και μόνο αποτέλεσμα της απαξίωσης, της αδράνειας, της εμμονής να αποψιλώνεται ο ΟΣΕ από λειτουργίες δράσεις και πρωτοβουλίες που κάλυπταν τις ατέλειες των άλλων που θα συζητήσουμε. Αλλά το δυστύχημα, δυστυχώς, οφείλεται στην τετραετή περίπου διακυβέρνηση της χώρας από τη Νέα Δημοκρατίας. Με ποιο τρόπο;

Από τους 1.300 εργαζομένους πάμε στους 700, από τη διπλή βάρδια σταθμαρχών πηγαίνουμε στο ένας και αυτός εξαμηνίτης, στις αφύλακτες διαβάσεις. Από έμπειρο προσωπικό που διώχνουμε, που μπήκε μέσω ΑΣΕΠ, επιλέγουμε υπαλλήλους εργολαβικών εταιρειών Security. Δεν υπάρχει συγκεκριμένη προσωποποιημένη ευθύνη για αυτό που έγινε στα Τέμπη;

Μην επιχειρείτε, σας θερμοπαρακαλώ, μη βρίσκετε άλλοθι και σωσίβιο το θέμα της Σύμβασης 717, τις ελλείψεις μέχρι το ιδεατό, το άριστο, το απολύτως με τα ευρωπαϊκά δεδομένα και τα υψηλότερα στάνταρ ασφάλειας, μη το χρησιμοποιείτε ως σανίδα σωτηρίας για το γεγονός ότι μέσα στη διαχρονικότητα των ευθυνών παραγράφεται ή υποβαθμίζεται η δική σας αποκλειστική ευθύνη για τη σύγκρουση τη μετωπική στα Τέμπη.

Θέλετε να ανοίξουμε το παρελθόν; Με χαρά. Με χαρά, γιατί παραμένουμε υποστηρικτές, ότι μόνο η αλήθεια αναπαύει τις ψυχές αυτών των ανθρώπων και κυρίως των νέων παιδιών. Ούτε τα «δεν ξέρω» ούτε τα μεσοβέζικα, ούτε οι κουτοπονηριές, ούτε για ΣΥΡΙΖΑ υστερία. Ας βάλουμε και τους άλλους στο κάδρο. Ας πάμε και στην εποχή Τρικούπη για να βγούμε εμείς από την αποκλειστική ευθύνη.

Το 2007, κύριε Υπουργέ, που συμφωνώ με αυτό που είπε ο τομεάρχης μας ο Νίκος ο Παπάς, εκτίεται ποινή. Δεν θα υπάρξει ο «στρατηγός άνεμος» να λειτουργήσει επικουρικά στην προσπάθεια σας. Προφανώς, δεν έχετε προλάβει να ενημερωθείτε για κάτι που επί δυόμισι χρόνια το ζούσαμε ως εφιάλτη της παρελκυστικής, παραπλανητικής στάσης του κ. Καραμανλή και των Υφυπουργών του σε ότι αφορούσε τη λειτουργία του ΟΣΕ.

Το 2007 υπογράφει μια Σύμβαση ο κ. Χατζηδάκης με την εταιρεία ΤΕΡΝΑ. Μέχρι το 2009, σε ότι αφορά την εταιρεία - δεν υπαινίσσομαι κάτι - σε σχέση με όσα θρυλούνται στο παρασκήνιο ή στη παραφιλολογία, αλλά είναι με την εταιρεία ΤΕΡΝΑ. Μια Σύμβαση, που μέχρι το 2009 δεν είχε γίνει απολύτως τίποτα.

Μπαίνουμε σε μια προβληματική Σύμβαση το 2014 με τον κύριο Χρυσοχοΐδη, όπου και ο πρωτοετής φοιτητής τεχνικού Πανεπιστημίου καταλαβαίνει ότι στην ουσία είναι ένα κενό περιεχομένου έγγραφο βάσης, με το οποίο δε μπορεί να συμβαδίσει η πραγματικότητα, γιατί έρχεται η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ και ολοκληρώνει το δίκτυο, τη διπλή γραμμή και όλα τα άλλα που χρειάζονται για να μπουν και τα επιπλέον συστήματα ασφαλείας. Αυτά και άλλα πολλά. Μην ψάχνετε πάντως συμψηφισμό. Θα ανοίξει αυτή η κουβέντα, αλλά πρώτα πρέπει να ανοίξει το μείζον, γιατί έχασαν τη ζωή τους 57 άνθρωποι στα Τέμπη και με ποιον τρόπο; Με πρακτικές που ήδη ακολουθούσε ο ΟΣΕ αυτό θα μπορούσε να είχε αποφευχθεί;

Ένα παράδειγμα, το είπε χθες και ο Τσίπρας στην τηλεοπτική συνέντευξη που έδωσε στον τηλεοπτικό σταθμό MEGA, σίγουρα όχι απέναντι σε φιλικά Μέσα, που συμπαθούν τον ΣΥΡΙΖΑ. Ειπώθηκε για το GSM-R, το δίκτυο κινητής επικοινωνίας των τρένων, ένα δίκτυο που ήταν έτοιμο και είναι έτοιμο να μπει σε λειτουργία και θα έδινε τη δυνατότητα να επικοινωνούν όλοι οι εμπλεκόμενοι για να αποτραπεί αυτό που έγινε στα Τέμπη. Γιατί δεν λειτουργούσε; Γιατί στα 10 δισεκατομμύρια αναθέσεων ήσασταν «σφιχτοί» στις 10.000 ευρώ, που χρειαζόταν η ανακατασκευή του κέντρου που κάηκε; Γιατί; 10.000; Εδώ παρουσία των κυρίων Καραμανλή, Καραγιάννη, Παπαδόπουλου και άλλων συναδέλφων σας, έχουμε δει, έχουμε παρακολουθήσει αέναο χορό απευθείας αναθέσεων, στις 10.000 ήταν το πρόβλημα για το κέντρο;

Ολοκληρώνω, κ. Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ(Πρόεδρος της Επιτροπής):** Πρέπει ναολοκληρώσετε, προσπαθώ να μην σας διακόψω, αλλά καταλαβαίνετε.

 **ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Δεν θα υπερβώ όσο χρόνο δώσατε και στους υπόλοιπους συναδέλφους.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ(Πρόεδρος της Επιτροπής):** Οκτώ λεπτά έχω δώσει σε όλους τους συναδέλφους.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Η προηγούμενη συνάδελφος μίλησε δώδεκα, αλλά εν πάση περιπτώσει, τελειώνω.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ(Πρόεδρος της Επιτροπής):** Γιατί δε μπορώ να δώσω και στους επόμενους τα 8 λεπτά, αν έχετε καταλάβει. Έδωσα στους Εισηγητές πολύ περισσότερο χρόνο για να μην επαναλαμβάνουμε τα ίδια. Παρακαλώ, ολοκληρώστε.

 **ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Κύριε Γεραπετρίτη, με επιτακτικό τρόπο μας περιγράψατε το ποσοστό ολοκλήρωσης της Σύμβασης 717, που ξαναλέω είναι η άλλη συζήτηση, δεν θα είναι το σωσίβιο για να αποφύγετε τις ευθύνες της πιο σκληρής συζήτησης. Λοιπόν, εγώ έχω να σας δώσω εδώ τέσσερα επίσημα έγγραφα, όχι «έπεα πτερόεντα» ή έχω την εντύπωση ότι αυτό είναι, τα οποία θα τα καταθέσω.

 Διεύθυνση Έργων ΕΡΓΟΣΕ. Διοικητικό Συμβούλιο: Λήψη απόφασης για την έγκριση παράτασης. 2018. Το έργο έχει ολοκληρωθεί σήμερα σε ποσοστό 68% περίπου και η αναλυτική περιγραφή. Το καταθέτω.

Στις 27 Μαΐου του 2019, η κοινοπραξία των δύο εταιρειών. Επιστολή προς την ΕΡΓΟΣΕ. Αίτημα: Επιστροφή εγγυητικών επιστολών καλής εκτέλεσης. Τι ζητούν; Επισημαίνουν ότι το έργο ολοκληρώθηκε στο 72,04% και ζητούν την επιστροφή του αντίστοιχου ποσού των εγγυητικών που αναλογεί στην ολοκλήρωση αυτού του ποσοστού. Έχει και συνεχεία, όμως. Μάρτιος του 2020. Υπουργός Υποδομών, ο κ. Σπίρτζης, Υπουργός Επικρατείας, ο κ. Παππάς.

**ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ:** Ομιλούν εκτός μικροφώνου.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Ναι, αυτό λέω, το 2020 δεν υπήρχε η Νέα Δημοκρατία, ο ΣΥΡΙΖΑ κυβερνούσε πάλι.

Στις 9 Μαρτίου του 2020. Διεύθυνση Έργων προς το Τεχνικό Συμβούλιο της ΕΡΓΟΣΕ. Τι λέει στη σελίδα 4; Το έργο έχει ολοκληρωθεί σήμερα σε ποσοστό 74%. Το 2020. 72% το 2019, 74% το 2020, για όσους ξέρουν αριθμητική και καταλήγουμε Φεβρουάριος του 2023. Για να μην σας ταλαιπωρώ, η αρχική Σύμβαση έχει ολοκληρωθεί σε ποσοστό 77% και η συμπληρωματική σε 17%. Ορίστε, έγγραφα.

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ(Πρόεδρος της Επιτροπής):** Καταθέστε τα χαρτιά παρακαλώ και ολοκληρώστε.

 **ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Τα καταθέτω κύριε Πρόεδρε, αλλά στη μνήμη όλων απαιτώ αυτή την ώρα, επειδή είναι πολλοί οι ομιλητές, απαιτώ αυτή την ώρα ο κ. Γεραπετρίτης, έστω στο ξένο προς αυτόν Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, να φέρει τα αντίστοιχα έγγραφα, δημόσια, επίσημα και έγκυρα, που πιστοποιούν τις λάθος εκτιμήσεις, τα λάθος ποσοστά, την παρελκυστική εικόνα για αυτό το έργο. Πιστεύω είναι υποχρέωσή του τώρα, είναι και δείγμα ευαισθησίας και αξιοπρέπειας πολιτικής, να το κάνει τώρα.

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Παρακαλώ. Δεν είστε ο μόνος που τιμάτε την μνήμη των νεκρών. Έτσι;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Εγώ το ζητώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Παρακαλώ πολύ να κρατήσουμε το ύφος που κράτησαν όλοι οι συνάδελφοι από την αρχή. Που απαιτείται.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Δεν έχει κάτι το ύφος μου, κύριε Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Αυτό που υψώσατε τώρα. Αυτό.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Με συγχωρείτε. Απαιτώ, απαιτώ…

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Αφήστε την απαίτηση, τώρα. Να μην απαιτούμε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Ωραία, ωραία. Παρακαλώ τον κύριο Γεραπετρίτη…

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Να μην απαιτούμε, να σκύβουμε όλοι το κεφάλι.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Ωραία, ωραία. Παρακαλώ τον κύριο Γεραπετρίτη να προσκομίσει αντίστοιχα έγγραφα.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Παρακαλώ, ολοκληρώστε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Δεν κάνω κάτι παράτυπο.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Εντάξει, κύριε Γιαννούλη, εντάξει. Ακουστήκαμε όλοι. Ακουστήκαμε όλοι.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Και τέλος και κλείνω με αυτό.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Δεν υπάρχει τέλος. Το τέλος έχει έρθει προ πολλού. Μιλήσατε 15 λεπτά. Μιλάτε όσο μιλάνε δύο συνάδελφοι. Δεν γίνεται έτσι.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Μπορώ να πω μια κουβέντα και να κλείσω;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Δεν μπορείτε, είσαστε στα 15 λεπτά.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Καταλαβαίνω ότι είναι ενοχλητικά αυτά, αλλά αν κάνετε συνδυασμό του χρόνου…

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ενοχλητικά; Υποτιμάτε τους συναδέλφους σας. Όσοι συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ μίλησαν μέχρι τώρα δεν ήταν ενοχλητικοί; Και ο μόνος ενοχλητικός ήσαστε εσείς; Σας παρακαλώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Ωραία. Δανείζομαι, κύριε Βλάχο, μην παρεξηγείτε το ζήτημα…

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Εντάξει, δεν γνωριζόμαστε σήμερα.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Δανείζομαι τρίαλεπτά από τον κ. Παππά που μίλησε μόλις έντεκα.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ο κύριος Παππάς είχε οκτώ λεπτά και μίλησε έντεκα.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, θα είχα τελειώσει, θα είχα τελειώσει, ειλικρινά.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Έπρεπε να είχατε τελειώσει προ πολλού.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Ωραία, δώστε μου είκοσι δευτερόλεπτα, σας υπόσχομαι θα κλείσω. Για να κλείσουμε την ιστορία, τι σημαίνει «πελατειακό κράτος», τι σημαίνει ρουσφέτι και πως βρέθηκε ο κυρ Βασίλης στο Σταθμαρχείο της Λάρισας;

Γνωρίζετε, κύριε Υπουργέ, τον κύριο Γεράσιμο Κατσιγιάννη; Τον γνωρίζετε;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Παρακαλώ, δεν μπορείτε να κάνετε ερωτήσεις έτσι. Σας παρακαλώ. Εντυπώσεις δημιουργείτε και νομίζετε ότι είναι καλή εικόνα;

 **ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Κύριε Βλάχο, θα μου επιτρέψετε;

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Όχι, δεν σας επιτρέπω. Τελειώστε, σας παρακαλώ πολύ.

 **ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Ωραία. Ο κύριος Κατσιγιάννης, είναι μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου του ΟΣΕ. Έχω μπροστά μου μία Σύμβαση Παροχής Ανεξάρτητων Υπηρεσιών όπου ο ΟΣΕ την 1η Αυγούστου του ‘22 προσλαμβάνει ως Σταθμάρχη την κυρία Κατσιγιάννη Αγγελική του Γεράσιμου με μία Σύμβαση έξι μηνών για τα καθήκοντα Σταθμάρχη στη Θεσσαλονίκη και η Σύμβασή της λήγει 31 Μαρτίου του ’23. Είναι μία ακόμα περίπτωση πρόσληψης σταθμάρχη - δεν παίζει ρόλο ανδρός ή γυναικός - μία ακόμη πρόσληψη από την «πίσω πόρτα» εκτός ΑΣΕΠ και φοβάμαι να μην είναι όλοι περιπτώσεις όπως του Βασίλη στη Λάρισα. Αυτά τα ερωτήματα ζητούν απαντήσεις.

Κύριε Πρόεδρε, αν παρεκτράπηκα σε σχέση με το ύφος που θα θέλατε εσείς, ζητώ προκαταβολικά συγγνώμη. Η αλήθεια είναι υπέρτερη των προσωπικών σχέσεων και επειδή είναι πανεπιστημιακός ο κύριος Γεραπετρίτης, τον σέβομαι και εκτιμώ τη δράση του, θα ήθελα να το θυμίσω, όμως, ότι υπάρχει η παρακαταθήκη και η ιστορία του Γεωργίου - Αλέξανδρου Μαγκάκη, ο οποίος την ημέρα που απολύθηκε από τη Δικτατορία είπε στους μαθητές του: «Η στάση μας είναι το προνόμιο της ζωής μας για να μπορούμε να υπηρετούμε την ελευθερία και τη δημοκρατία».

Σας ευχαριστώ πολύ

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κανείς, όμως, πρέπει να σκέφτεται σε ποιο τόπο, σε ποιο χρόνο και τι ακριβώς συζητάμε. Εγώ αυτό είπα και το είπα πρώτα στον εαυτό μου και μετά σε όλους τους άλλους: να κρατήσουμε αυτή τη σοβαρότητα και υπευθυνότητα που απαιτούν οι στιγμές. Τίποτα περισσότερο τίποτα λιγότερο. Όλοι μπορούμε να μιλήσουμε και να δημιουργήσουμε εντυπώσεις όσες θέλουμε. Το θέμα είναι αυτές τις εντυπώσεις σε ποιον τις απευθύνουμε, ποιος είναι έτοιμος να τις ακούσει.

Όσο γι’ αυτό που ελέχθη νωρίτερα και οφείλω να τον αποκαταστήσω. Είπατε για διοικητές και λοιπά, γι’ αυτό σας λέω «εντυπώσεις». Μέσα στο ΦΕΚ που υπάρχει, υπάρχει μεταξύ των άλλων αρμοδιοτήτων του κ. Γεραπετρίτη, είναι και η ανάληψη της διοίκησης του συγκεκριμένου Υπουργείου. Η ανάληψη της διοίκησης δεν σημαίνει ότι διοικεί και όλα τα υπόλοιπα που είπατε. Εν πάση περιπτώσει, εσείς δεν το είπατε, εγώ λέω ποιο είναι το σωστό. Ακουστήκαμε όλοι και ο κόσμος βγάζει συμπεράσματα.

Να συνεχίσουμε την διαδικασία.

**ΧΑΡΟΥΛΑ (ΧΑΡΑ) ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ:** Κύριε Πρόεδρε, επειδή ήρθε η σειρά μου να μιλήσω στην Ολομέλεια, μήπως, αν συμφωνεί και ο συνάδελφος, θα μπορούσα να κάνω μια τοποθέτηση;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Μπορείτε, μπορείτε.

Το λόγο έχει η κυρία Καφαντάρη.

 **ΧΑΡΟΥΛΑ (ΧΑΡΑ) ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ:** Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ πολύ. Εγώ θα μιλήσω πολύ σύντομα, γιατί ακριβώς σέβομαι ότι είναι πολλοί συνάδελφοι στη σειρά να μιλήσουν και να προλάβουν. Το πρώτο που θέλω να πω είναι ότι η οδύνη που νιώθουμε όλοι όλες αυτές τις μέρες είναι δεδομένο. Δεν θέλω να επαναλάβω τα ίδια σχετικά με συλλυπητήρια, σχετικά με κουράγιο στις οικογένειες, αλλά θέλω να πω ένα ευχαριστώ γι’ αυτούς που επιχείρησαν από τα σωστικά συνεργεία ξεκινώντας από την ΕΜΑΚ, το κομμάτι αυτό της πυροσβεστικής, τους υγειονομικούς, τους εθελοντές, τους αστυνομικούς και όλους όσους βοήθησαν στην κατάσταση τη δύσκολη εκείνη τη νύχτα.

 Πραγματικά, φιλότιμες είναι οι προσπάθειες που έκανε ο Υπουργός Επικρατείας να περιγράψει την κατάσταση στην τοποθέτηση του σήμερα. Γενικές απόψεις, περιγραφικές και όλα αυτά, αλλά απαντήσεις ουσιαστικές δεν δόθηκαν. Δεν δόθηκαν απαντήσεις που ζητούνται από όλους μας, όχι μόνο τους κοινοβουλευτικούς, αλλά από τον ελληνικό λαό, από τις οικογένειες των θυμάτων και όλους. Δε μπορεί να υπάρχει διάχυση ευθύνης, αυτή είναι η προσπάθεια που γίνεται αυτό το διάστημα από την πλευρά της κυβέρνησης, γιατί πράγματι διάχυση ευθύνης ουσιαστικά σημαίνει συγκάλυψη.

Εμείς, περιμένουμε να ακούσουμε και περιμέναμε τι έγινε και συνέβη αυτό το τραγικό δυστύχημα στα Τέμπη. Όμως, ένα είναι σίγουρο, κύριε Πρόεδρε, ότι αν η κατάσταση ήταν όπως ακριβώς το 2019 που παρέδωσε η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ στη ΝΔ δεν θα υπήρχε το συγκεκριμένο δυστύχημα.

Από τον κ. Γεραπετρίτη ακούσαμε ότι σε έξι μήνες, δηλαδή γύρω στο Σεπτέμβρη του 2023, όλα τα συστήματα θα είναι έτοιμα. Ένα ερώτημα εύλογο γεννάται. Τέσσερα χρόνια τι κάνατε; Δύο χρόνια γιατί καθυστερήσατε να υπογραφεί η συμπληρωματική σύμβαση; Δεύτερο ερώτημα, για το σύστημα GSM - R που ήταν έτοιμο από το 2018, είχε εκπαιδευτεί το προσωπικό στους σιδηροδρόμους, αλλά δεν ετέθη σε λειτουργία. Μιλάμε για ένα σύστημα στυλ κινητής τηλεφωνίας στα τρένα.

Τρίτο ερώτημα. Για ποιους λόγους δεν έγινε αποδοχή από την πλευρά του ελληνικού δημοσίου η μείωση των επενδύσεων; Ποιοι λόγοι υπάρχουν από την πλευρά του ελληνικού δημοσίου για τη μείωση των επενδύσεων της Hellenic Train γύρω στα 600 εκατομμύρια ευρώ και ποιοι είναι οι λόγοι πραγματικά απαλοιφής του όρου που προέβλεπε την έγκαιρη ολοκλήρωση συστημάτων ασφαλείας εκ μέρους του δημοσίου;

Το τελευταίο ερώτημα που θέτω είναι το εξής. Είσαστε Υπουργός Επικρατείας, εισηγητής θυμάμαι στον πρώτο νόμο για το επιτελικό κράτος. Ήσασταν ενήμεροι; Δεν έπρεπε να ήσασταν ενήμεροι για τα εξώδικα των εργαζομένων εδώ και καιρό που σας έβαζαν προ των ευθυνών σας σχετικά με την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών; Αντίθετα, όμως, από την κυβέρνηση βλέπουμε μια συντονισμένη απαξίωση των εργαζομένων και των φορέων τους που δυστυχώς, επιβεβαιώθηκαν σε κάποιες προβλέψεις και έγινε αυτό το τραγικό δυστύχημα. Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

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

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Φαρισαϊσμός λέγεται η υποκριτική συμπεριφορά για να προστατεύσεις ένα θεσμό, τον οποίον ουσιαστικά με τη συμπεριφορά σου υποσκάπτεις. Στρουθοκαμηλισμός είναι πολύ γνωστό τι είναι. Έως σήμερα από την αντιπολίτευση άκουσα πολύ λίγες φαρισαϊστικές τοποθετήσεις και αρκετές στρουθοκαμηλιστικές.

Διότι, είναι «στρουθοκαμηλισμός» να αμφισβητούμε ότι όταν ήμασταν κυβέρνηση στην περιβόητη Σύμβαση ήρθε η ΕΔΕΛ και έκανε έλεγχο και επέβαλε, μάλιστα, και 2,5 εκατομμύρια πρόστιμα. «Στρουθοκαμηλίζουμε» όταν δεν αναγνωρίζουμε ότι από το 2017 μέχρι το 2019 δεν έγινε τίποτα. «Στρουθοκαμηλίζουμε» όταν μιλάμε για την απορροφητικότητα της 717 και λέμε ότι εμείς ολοκληρώσαμε τα σιδηροδρομικά έργα, αλλά δεν αναφερόμαστε στην απορροφητικότητα από το 2015 έως το 2019 που υπήρχε στα σιδηροδρομικά έργα. «Στρουθοκαμηλίζουμε» όταν δεν αναφέρουμε ότι προσλήψεις δεν κάναμε καθόλου στον ΟΣΕ ή ότι ουσιαστικά, δεν έγιναν καθόλου επενδύσεις.

Η Κυβέρνηση αυτό που έκανε από την πρώτη στιγμή, είναι να λάβει τις ευθύνες στο κομμάτι που της αναλογεί και βέβαια, έχουμε τη δικαιοσύνη, η οποία γρήγορα θα κατανείμει και τις ευθύνες και βέβαια, οι πολιτικές ευθύνες έχουν πλήρως αναληφθεί.

Πρέπει όλοι, όμως, στο πολιτικό μας σύστημα να καταλάβουμε ότι τα έργα έχουν συνέχεια, ότι όταν υπάρχουν Συμβάσεις πρέπει να υλοποιούνται και όταν υπάρχουν έργα, όπως ήταν το Πάτρα-Πύργος, έτοιμα να δημοπρατηθούν, να μην τα σπάμε σε μικρότερα κομμάτια και να έχουμε θανάτους σε αυτά τα τμήματα. Πρέπει τα έργα να προχωρούν.

Ταυτόχρονα, να έχουμε μία διαφορετική αίσθηση του τι σημαίνει ευθύνη, διότι πολλοί από εμάς, σε όλα τα κόμματα, δεν παίρνουν την ευθύνη που τους αναλογεί και να βάζουν την υπογραφή τότε που πρέπει. Πολλοί από εμάς προτιμούμε να μη βάζουμε την υπογραφή, γιατί θα κατηγορηθούμε στο μέλλον από κάποια αντιπολίτευση και έτσι να μην ολοκληρώνονται έργα και έτσι μανάδες να θρηνούν πάνω στους τάφους των παιδιών τους.

Τελειώνοντας, θέλω να κάνω κάποιες προτάσεις που οποίες έχω κάνει και παλαιότερα. Προσωπικά, δε θεωρώ ότι έχει νόημα να υπάρχει εταιρεία ΕΓΝΑΤΙΑ Α.Ε., εταιρεία ΕΡΓΟΣΕ και εταιρεία ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ. Πρέπει αυτές οι 3 εταιρείες να συγχωνευθούν, ώστε να υπάρχει μια μεγάλη εταιρεία διεθνούς επιπέδου, η οποία θα μπορεί να εκτελεί και έργα σε όλο τον κόσμο. Η ΕΡΓΟΣΕ ξεκίνησε ως μια εταιρεία που έκανε μικρά έργα και στο τέλος της φορτώσαμε να κάνει έργα, τα οποία δεν μπορούσε να υλοποιήσει. Κοιτάξτε τον χρόνο παράδοσης διαχρονικά των έργων της ΕΡΓΟΣΕ για να καταλάβετε τι εννοώ.

Επίσης, έχω και μία τελευταία πρόταση, που δεν ξέρω αν είναι εφικτή, διότι δεν είμαι νομικός. Λοιπόν, όπως έχουμε έργα εθνικής σημασίας, μήπως πρέπει, κύριε Υπουργέ, να έχουμε και έργα ζωτικής σημασίας, που θα υλοποιούνται, με ένα διαφορετικό τρόπο, χωρίς πολλαπλούς βαθμούς ελέγχου και ίσως διακομματικά; Μπορεί να μην μας αρέσει αυτό, αλλά ίσως και διακομματικά.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς ευχαριστούμε τον κύριο Σιμόπουλο. Το λόγο έχει ο κ. Σταμενίτης.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Ολόκληρη η ελληνική κοινωνία έχει συγκλονιστεί από το τραγικό δυστύχημα στα Τέμπη. Είναι μια τραγωδία, η οποία θα μείνει για πάντα χαραγμένη στη συλλογική μας μνήμη. Οφείλουμε πραγματικά όλοι μας, να δώσουμε μια ειλικρινή απάντηση στους συγγενείς, αλλά και σε όλη την κοινωνία, γιατί ακριβώς έγινε αυτό το δυστύχημα, αλλά θα πρέπει να απαντήσουμε και ότι δεν θα ξαναγίνει ποτέ, δηλαδή, πρέπει να πούμε, ότι «ποτέ ξανά». Αυτό, άλλωστε είναι και αίτημα σε όλη την κοινωνία και ιδιαίτερα στους νέους ανθρώπους.

Θα ήθελα να κάνω δύο καταγραφές, προτού ρωτήσω κάτι στον Υπουργό που μας έκανε μια εξαιρετική και αναλυτική τοποθέτηση.

Πρώτον, η πρώτη καταγραφή ήταν ότι θα ήθελα και εγώ να δώσω σε συνέχεια με τη συνάδελφο από το ΣΥ.ΡΙΖ.Α., συγχαρητήρια στους ανθρώπους, στις γυναίκες και στους άντρες του κρατικού μηχανισμού που κινητοποιήθηκαν από την πρώτη στιγμή. Είδαμε άμεσα, εξαιρετικά γρήγορα, πυροσβέστες, διασώστες, στελέχη του ΕΚΑΒ, της Αστυνομίας, της αυτοδιοίκησης, αλλά και νοσηλευτές, γιατρούς και ψυχολόγους, που ήταν παρόντες στα νοσοκομεία, έκαναν το καλύτερο δυνατό σε εξαιρετικά δύσκολες συνθήκες.

Η δεύτερη καταγραφή που θα ήθελα να κάνω είναι ότι άμεσα η Κυβέρνηση προχώρησε και ξεκίνησε όλες τις διαδικασίες για να δοθούν οι απαντήσεις που ζητάει η κοινωνία, το «γιατί» και να δώσει και μια απάντηση στο «ποτέ ξανά». Ο Πρωθυπουργός ανέλαβε την ευθύνη που αναλογεί στην Κυβέρνηση. Ζήτησε, τόσο ο ίδιος προσωπικά συγγνώμη, αλλά και εκ μέρους όλων των κυβερνήσεων για όλα αυτά που υπάρχουν στο σιδηροδρομικό δίκτυο και το γεγονός ότι δεν έχει ολοκληρωθεί μια σύμβαση που θα έπρεπε να ολοκληρωθεί το 2016 και ξεκίνησαν ενέργειες, ώστε να απαντηθεί το «γιατί».

Καταγράφω, ότι ο Εισαγγελέας του Αρείου Πάγου έδωσε εντολή, ώστε γρήγορα να γίνει όλη αυτή η διαδικασία, να συλλεχθούν τα στοιχεία και να γίνει έρευνα, ώστε να έχουμε σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα ποιοι ήταν οι υπεύθυνοι, όποιοι και να ήταν αυτοί. Ταυτόχρονα, τρεις οικονομικοί Εισαγγελείς διερευνούν όλες τις συμβάσεις που καθυστέρησαν ή δεν υλοποιήθηκαν όπως έπρεπε για τον εκσυγχρονισμό του σιδηροδρομικού δικτύου του ΟΣΕ και παράλληλα, που για μένα είναι πολύ σημαντικό αυτό, έχει συστήσει μια ειδική επιτροπή από εμπειρογνώμονες, προκειμένου να διερευνήσουμε τα διοικητικά λάθη, τις παραλείψεις, τα συστημικά λάθη της λειτουργίας του ΟΣΕ, ώστε να μπορούμε να δούμε ποια είναι ακριβώς τα κενά και να απαντήσουμε στο τι δεν έχει πάει καλά σε όλη αυτή τη διαδικασία. Αυτό που δε μπορεί να απαντήσει ούτε η εισαγγελική έρευνα, ούτε η έρευνα των οικονομικών Εισαγγελέων και αυτό κάνει ακόμα πιο σημαντική αυτή την προσπάθεια που γίνεται.

Ταυτόχρονα, είδαμε με πρωτοβουλία του ιδίου, τον ίδιο τον Υπουργό να είναι εδώ και να μας δίνει απαντήσεις και να συζητάμε αρκετές ώρες και να απαντά παντού, όπως και τη Δευτέρα στην Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας, όπου όλοι οι Υπουργοί που εμπλέκονται σε βάθος χρόνου σε αυτή την ιστορία να απαντήσουν στα ερωτήματα των συναδέλφων Βουλευτών.

Επομένως, βλέπουμε και αυτό είναι η δεύτερη καταγραφή, ότι από την πρώτη στιγμή προχωράει η διαδικασία για να απαντηθεί το «γιατί» με σεβασμό σε όλο αυτό που έχει συμβεί και με την ταπεινότητα που επιβάλλουν οι στιγμές και αυτό είναι μια καταγραφή που οφείλουμε να την κάνουμε στην Κυβέρνηση.

Είπα από την πρώτη στιγμή που βγήκα στα ραδιόφωνα και στις τηλεοράσεις ότι πρέπει να απαντήσουμε όλοι μαζί, γιατί ένα έργο που το 2010 σταματάει να λειτουργεί από προβλήματα, από φθορές, από λεηλασίες του εξοπλισμού, το 2014 γίνεται μια σύμβαση, υπογράφεται με διάρκεια δύο χρόνων, η οποία θα έπρεπε να ολοκληρωθεί το 2016, που δεν αμφισβητεί κανένας ότι εάν αυτή η σύμβαση είχε τελειώσει και είχε υλοποιηθεί, ο σιδηρόδρομος θα βρισκόταν σε μια πάρα πολύ καλύτερη κατάσταση.

Βρισκόμαστε σήμερα ως πολιτικό σύστημα να συζητάμε ότι τον Αύγουστο και τον Σεπτέμβριο θα ολοκληρωθεί. Θα ήθελα να μου δοθεί μία απάντηση, γιατί η αναθεωρητική Σύμβαση του 2014, γιατί έγιναν αυτές οι προσθήκες και οι επεκτάσεις που οδήγησαν σε κάποιες καταγγελίες το 2017 και επί δυόμισι χρόνια ο ελεγκτικός μηχανισμός, το Ελεγκτικό Συνέδριο, η Επιτροπή Αρχής Διαφάνειας, έψαχνε να βρει τι ακριβώς έγινε και κατέθεσαν ένα πόρισμα το 2019 τεσσάρων σελίδων, που για να διορθωθεί όλη αυτή η Σύμβαση οδηγηθήκαμε στο 2021 να υπογράφει πάλι η Σύμβαση και να προχωρήσουν τα έργα. Αυτό είναι μια παθογένεια του ελληνικού Δημοσίου, στο οποίο πρέπει να απαντήσουμε εμείς.

Να δούμε τι λάθη οδήγησαν, με ποιο δικαίωμα, με ποια πρωτοβουλία το 2015 αναθεωρήθηκε αυτή η Σύμβαση, το 2016 πότε ακριβώς έγινε και δεν υλοποιήθηκε. Τι ήταν αυτό που έφταιγε και τι ακριβώς έλεγε το πόρισμα, που επί δυόμισι χρόνια έκαναν οι ελεγκτικοί μηχανισμοί το 2019; Γιατί, σήμερα, μπορεί να ζητούμε ευθύνες από τη σημερινή κυβέρνηση, από τον σημερινό Υπουργό, από τις σημερινές διοικήσεις, όμως δε μπορούμε να μην τους αναγνωρίσουμε ότι ο ΟΣΕ είναι σε καλύτερη κατάσταση από αυτή που ήταν το 2019.

Προφανώς, δεν ολοκληρώθηκαν όλα, αλλά είναι σε μια πολύ ……κατάσταση και στο προσωπικό, αλλά και στην υλοποίηση αυτής της Σύμβασης. Μόνο έτσι, αν μιλήσουμε ειλικρινέστατα και αφήσουμε την προσπάθεια, έτσι για κομματικά οφέλη, θα μπορέσουμε να απαντήσουμε σε αυτό που καθολικά η κοινωνία ζητά, το γιατί και το ποτέ ξανά. Σας ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ(Πρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς σας ευχαριστούμε. Το λόγο έχει η κυρία Πέρκα.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ**: Ευχαριστώ πολύ. Είναι, όντως, μια δύσκολη συζήτηση. Είμαστε όλοι γεμάτοι θλίψη και οργή, όπως όλη η κοινωνία, για ένα τραγικό συμβάν που δεν έπρεπε να έχει γίνει. Υπήρχαν πολλές προειδοποιήσεις και αναφέρομαι και στο κοινοβουλευτικό έργο, αλλά και στα εξώδικα των συνδικάτων. Ήδη, από τον Αύγουστο του 2020 είχαμε παρόμοιο ατύχημα στην γραμμή Κιάτο - Αίγιο, όπου είχε κατατεθεί ερώτηση που έθετε θέμα ασφάλειας ακόμα και για τα Τέμπη. Είναι τραγικό που το λέμε. Είπαμε, όχι στην όξυνση, αλλά πρέπει να είμαστε χρήσιμοι στην αποκάλυψη των ευθυνών για ένα απίστευτο τραγικό συμβάν.

 Αυτό που αναφέρατε σήμερα, κύριε Υπουργέ, ως δικλείδες ασφαλείας, δεν θα έπρεπε άραγε να υπάρχουν; Η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ, επειδή μόλις παραλάβαμε υπήρχε μηδέν σηματοδότηση, μηδέν τηλεδιοίκηση, ETCS, έγινε αμέσως αντιληπτό ότι πρέπει να διασφαλισθεί με άλλο τρόπο η ασφαλής κυκλοφορία των συρμών, με δύο σταθμάρχες στους κεντρικούς σταθμούς, κλειδούχους στα απαραίτητα σημεία, τοπική τηλεδιοίκηση στη Λάρισα, δευτεροβάθμιο κέντρο ελέγχου στην Αθήνα και βεβαίως, το GSΜR, ένα σύστημα ραδιοεπικοινωνίας, το οποίο το 2019 είχε παραδοθεί έτοιμο για λειτουργία. Ολοκληρώσαμε τη Σύμβαση του 2006.

Το λέω στον αγαπητό συνάδελφο που είπε οτι όλα πάνε καλά τώρα. Από το 2006 ήταν αυτή, της Siemens. Κάναμε τις αναγκαίες εκπαιδεύσεις στο προσωπικό και το σύστημα ήταν έτοιμο για λειτουργία. Γιατί δεν λειτούργησε ποτέ; Είδαμε ότι ο μηχανοδηγός της τραγικής αμαξοστοιχίας προσπαθούσε, δυστυχώς, μέσω τηλεφώνου να βρει ποιος ήταν ο μηχανοδηγός της εμπορικής αμαξοστοιχίας. Αν υπήρχε, λοιπόν, το σύστημα αυτό, το πιο πιθανό είναι το δυστύχημα αυτό θα είχε αποφευχθεί.

Κύριε Υπουργέ μου, οι άριστοι τεχνοκράτες σας, αντί να σας μαθαίνουν να μας εξηγείτε λεπτομερώς το σύστημα ETCS ή τι ακριβώς είναι το ERTMS, μέρος του οποίου είναι το GSMR, θα έπρεπε, κυρίως, να σας ενημερώσουν για κάποια βασικά τεχνικά πράγματα, όπως γιατί αυτό δεν παραδόθηκε, αλλά και αυτά που ανέφερε και ο κ. Φάμελλος.

Αναφέρετε για τη σύμβαση 717 ότι υπήρχε το 68%. Ήταν πρόβλεψη εκταμίευσης και όχι, φυσικό αντικείμενο. Απαράδεκτο αυτό, πραγματικά είναι για ποινικές ευθύνες. Υπάρχουν τα ΠΑΠΑΕ για να πληρωθούν οι λογαριασμοί. Δεν κάνεις πρόβλεψη εκταμίευσης στον αέρα. Το θεσμικό πλαίσιο, λοιπόν, δημοσίων έργων, δεν λέω ότι θα έπρεπε να το γνωρίζετε, αλλά τουλάχιστον, να μην σας δίνουν και να λέτε τέτοια πράγματα που ενέχουν πολλές ευθύνες.

Τώρα, η πρόοδος της Σύμβασης εμφανίζεται στις αναφορές προς το Διοικητικό Συμβούλιο της ΕΡΓΟΣΕ, στην αλληλογραφία με το Ελεγκτικό Συνέδριο, στην αλληλογραφία με την ανάδοχο εταιρεία και πάντοτε αναφέρεται στην πρόοδο του φυσικού αντικειμένου σε όλες τις κατηγορίες των εργασιών. Έτσι λένε, τον Σεπτέμβριο δόθηκαν πολλές φορές και στοιχεία, τα ξέρετε μάλλον, μπορείτε να τα βρείτε του 2018, 68%, τον Μάιο του 2019, 72%, φτάσαμε τον Φεβρουάριο του 2023, μόλις 77% από το 68% που είχατε παραλάβει. Τώρα, ακούμε και παραφιλολογίες και πάρα πολλές ανακρίβειες και δεν βοηθούν την κουβέντα. Ο προηγούμενος συνάδελφος είπε για τροποποίηση της σύμβασης. Καμία τροποποίηση δεν έγινε. Πρόκειται για παραφιλολογία.

Για να δούμε, όμως, τι λέει η ΕΔΕ, στην οποία αναφέρθηκε ο κ. Σιμόπουλος και στον εξονυχιστικό της έλεγχο. Δεν έχει καμία παρατήρηση για καθυστέρηση του έργου. Τα κύρια ευρήματα, όμως, ήταν: Πρώτον. Η κακή Σύμβαση που υπεγράφη το 2014.

Η ΕΡΓΟΣΕ τιμωρήθηκε με πρόστιμο 2,5 εκατομμυρίων ευρώ γιατί υπέγραψε αυτή τη Σύμβαση που βασίστηκε σε πλημμελείς μελέτες της περιόδου 2010 - 2014. Δεύτερον, η μη κατάθεση από τους αναδόχους δεσμευτικού χρονοδιαγράμματος για το πότε η διανειοπάροχος εταιρεία Alstom θα υπογράψει τις μελέτες για το έργο. Και εδώ είχαμε πρόστιμο ώσπου, βεβαίως, κατόπιν ειδικής πρόσκλησης που έγινε στον ανάδοχο, υπογράφηκαν αρμοδίως οι μελέτες.

Μιλήσατε για 33% πρόοδο του έργου. Εμείς, βεβαίως και ζητάμε τα στοιχεία, όπως τα ζήτησε και ο τομεάρχης, ο κύριος Παππάς, αλλά πραγματικά σε όσα στοιχεία υπάρχουν τέτοιο νούμερο δεν έχουμε συναντήσει πουθενά. Το χειρότερο, όμως, είναι ότι μας είπατε ότι το 15% το ανασκευάσατε, ενώ άλλα στελέχη σας μιλάνε για ξήλωμα. Ακούστε λίγο. Έχουμε αναφερθεί στον δημόσιο λόγο και έχουμε ρωτήσει, με ποια απόφαση ή με ποια μελέτη ή με ποια τιμή μονάδος έγιναν αυτές οι ανασκευές. Σήμερα, ήρθατε και καλύψατε το ένα ερώτημα. Μας είπατε, αδαπάνως. Τα υπόλοιπα; Αναφορά, όμως, σε ξήλωμα εγκαταστάσεων που λειτουργούσαν καλά και είχαν πληρωθεί με κονδύλια ευρωπαϊκά έκανε ο Πρόεδρος της Επιτροπής του ETCS στην επιστολή παραίτησης του το 2022, όταν κατήγγειλε κακή διαχείριση της Σύμβασης.

 Κάπου μέσα στην όλη κουβέντα ακούσαμε ότι εμπλέξατε και το ΤΕΕ. Τι σχέση έχει το ΤΕΕ με την πιστοποίηση συστημάτων σηματοδότησης και ETCS. Αυτό σύμφωνα με την ευρωπαϊκή και ελληνική νομοθεσία είναι έργο των κοινοποιημένων οργανισμών, notified bodies. Κατάλογοι notified bodies υπάρχουν στην EE και σε αυτούς βεβαίως δεν συμπεριλαμβάνεται το TEE.

Επομένως, ήδη από τον Οκτώβριο του 2019 συμπληρωματική Σύμβαση μπορούσε να υπογραφεί, αφού υπήρχε και η έγκριση του Ελεγκτικού Συνεδρίου από τον Αύγουστο του 2018. Επίσης, είχε πλέον στη διάθεσή της και όλες τις αναγκαίες μελέτες η νέα διοίκηση με την υπογραφή της αναδόχου εταιρείας.

Άξιον απορίας: Γιατί τελικά υπογράφετε τον Μάρτιο του 2021, δηλαδή, με καθυστέρηση 19 μηνών και μάλιστα, με διάρκεια 14 μηνών; Θα έπρεπε να είχε ολοκληρωθεί τον Ιούλιο του 2022 και αυτό το αναφέρει σε πόρισμά της και η Αρχή Διαφάνειας.

Γιατί η ΕΡΓΟΣΕ δίνει νέα παράταση στη σύμβαση 14 μηνών; Αυτό είναι ένα θέμα.

Δηλαδή σε μια σύμβαση που διαρκεί 14 μήνες δίνεις παράταση άλλους 14;

Και βεβαίως, τώρα δεν υπάρχει καμία δικαιολογία ούτε κακής Σύμβασης, γιατί αυτό που λέγατε για τα 2 χρόνια απραξίας η διοίκηση της ΕΡΓΟΣΕ επί κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ το είχε τακτοποιήσει με τον ανακεφαλαιωτικό πίνακα και βεβαίως, με τη συμπληρωματική σύμβαση.

Τώρα, εγώ θα ρωτήσω για τη συμπληρωματική Σύμβαση, που αφού την υπογράψατε με τόσο μεγάλη καθυστέρηση και ξαναδώσατε τόσο μεγάλη παράταση, οι πληροφορίες μας λένε ότι την έχετε προχωρήσει μόλις 17% από τον Μάιο του 2021.

Πώς, λοιπόν, θα ολοκληρωθεί μέχρι το Σεπτέμβρη του 2023 το υπόλοιπο; Προφανώς, στις 19 Μαρτίου που λήγει η τρέχουσα παράταση η ΕΡΓΟΣΕ θα πρέπει να δώσει και άλλη παράταση.

Επίσης, θα αναφέρω και κάτι, κύριε Υπουργέ, που δεν ξέρω αν το γνωρίζετε, αλλά νομίζω ότι αξίζει να το ψάξετε και αυτό, γιατί πρέπει να κάνετε πραγματικά ανάληψη όλων των ευθυνών. Η ΕΡΓΟΣΕ, λοιπόν, αποζημίωσε τους εργολάβους για δύο τρίμηνα καθυστέρησης το 2020 με ένα ποσό 560.000 περίπου και μάλιστα υπήρχε και μία αποζημίωση για μια περίοδο που ήταν η περίοδος που είχε σταλεί ειδική πρόσκληση. Αυτά δεν έχουν ξαναγίνει και θα μου επιτρέψετε να το ξέρω, γιατί έχω μεγάλη εμπειρία στην εκτέλεση δημοσίων έργων.

Αυτό είναι πρωτοφανές και έρχεστε τώρα και μιλάτε για καθυστέρηση. Το είπε και η κυρία Λιακούλη, ότι δε μπορείτε να τα ξέρετε, γι’ αυτό καταθέτουμε και κάποια στοιχεία, αλλά ας κάνουμε μια σοβαρή κουβέντα για να μην ξαναζήσουμε τα ίδια. Γιατί, αν ξέρεις τις προβληματικές συμβάσεις που ήταν ένα σύστημα του παλιού πολιτικού συστήματος να υπογράφει συνεχώς συμβάσεις προβληματικές που δεν προάσπιζαν το δημόσιο συμφέρον. Βεβαίως, με μία χαρακτηριστική περίπτωση - αναφέρθηκε εκτενώς, δεν θα αναφερθώ - τη σύμβαση αυτή της ΤΡΑΙΝΟΣΕ όπου με μείωση κατά 600 εκατομμύρια ευρώ την υποχρέωση της εταιρείας για επενδύσεις για να εξαφανιστεί η υποχρέωση του δημοσίου για έργα συντήρησης του δικτύου. Αυτό είναι μια χαρακτηριστική περίπτωση.

Μας είπατε ότι υπήρχε απουσία προσλήψεων. Ακούστε λίγο. Είναι δυνατόν να ξεχνάμε σε τι συνθήκες κυβέρνησε η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ και εννοώ τα μνημόνια, που δεν ήταν ευθύνη του ΣΥΡΙΖΑ η εισαγωγή της χώρας στα μνημόνια, άλλοι έβαλαν τη χώρα στα μνημόνια.

Κυρίως ξεχνάτε ή μήπως δεν ξέρετε ότι το 2011 οι μηχανοδηγοί και οι σιδηροδρομικοί υπάλληλοι είχαν μεταταγεί και είχαν πάει σε Μουσεία και στο Υπουργείο Παιδείας και σε διάφορες άσχετες υπηρεσίες και με μεγάλη προσπάθεια τους φέραμε πίσω; Αυτή η προσπάθεια συνεχούς διάχυσης ευθύνης καταλήγει τελικά ότι δε φταίει κανείς. Ο ΣΥΡΙΖΑ δεν ήταν κυβέρνηση όταν έγινε ο διαχωρισμός των σιδηροδρομικών εταιρειών.

Δεν έχει καμία σχέση ούτε με το πώς έφτασε να έχει τόσα χρέη και επιδικασμένες κρατικές ενισχύσεις και σε ότι αφορά την ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και εδώ υπάρχει πρόβλημα. Ήταν δέσμευση της χώρας από το πρώτο μνημόνιο και μάλιστα, ο σχετικός νόμος είναι ο 4046/2012. Αυτή είναι η κατάσταση που βρήκαμε από εκείνους που χρεοκόπησαν τη χώρα που έχουν ονόματα, επίθετα και είναι πολύ συγκεκριμένα κόμματα.

Μάλιστα, να σημειώσουμε ότι ιδιωτικοποιήθηκε μόνο το μεταφορικό έργο. Καμία υποδομή, κανένα πάγιο. Παρόλο, λοιπόν, που τάχα η κυβέρνηση αναλαμβάνει τις ευθύνες της, τις διαχέει προς πάσα κατεύθυνση και τελευταία ακούμε και στην κακοδαιμονία της διοίκησης των συνδικαλιστών, των εργατοπατέρων. Τι άλλο θα ακούσουμε;

Όμως, για ακόμα μια φορά αποδεικνύεται ότι η όποια κακοδαιμονία οφείλεται σε πολιτικές και όχι στην κακιά μας μοίρα. Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Αυλωνίτης.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ - ΧΡΗΣΤΟΣ ΑΥΛΩΝΙΤΗΣ:** Ευχαριστώ, κ. Πρόεδρε. Θεωρώ τον εαυτό μου ότι είμαι χαμηλών τόνων στην εκφορά του δημόσιου λόγου. Παρακολούθησα όλες τις συνεδριάσεις τέτοιου είδους της Βουλής από το 2019 και εντεύθεν και παρακαλώ τον Υπουργό Επικρατείας να μου απαντήσει στο εξής ερώτημα.

Κάνοντας ένα φλας μπακ, η συζήτηση που έγινε σήμερα, οι απόψεις που εκφράζονται δημόσια από τους Βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ έχουν καμία σχέση ή συγκρίνονται με αυτό που συνάντησα ως νέος Βουλευτής με τον τρόπο που αντιμετωπίσατε άλλου είδους εθνικές τραγωδίες που έγιναν στη διάρκεια της διακυβέρνησης του ΣΥΡΙΖΑ; Το ερώτημα είναι αν είδατε διαφορές στη συμπεριφορά, στον τρόπο που αντιμετωπίζουμε την υπόθεση των Τεμπών, ως κόμμα σε σχέση με την πολιτική που ακολουθούσατε κρίνοντας, κατακρίνοντας ή αντιπολιτευόσασταν τα γεγονότα και τις εθνικές τραγωδίες που είχαν γίνει στο Μάτι ή στη Μάνδρα επί εποχής του ΣΥΡΙΖΑ.

Να μου πείτε την άποψή σας, αν θέλετε. Εγώ λέω ότι η σοβαρότητα που επιδεικνύεται από την πλευρά μας έχει το στοιχείο της ανθρωπιάς, έχει το στοιχείο της διερεύνησης της υπόθεσης με αντικειμενικό τρόπο και σε κάθε περίπτωση ο αντικειμενικός στόχος μας είναι να δώσουμε απαντήσεις στις οικογένειες αυτών των ανθρώπων που έχασαν τους δικούς τους. Αυτό έχετε εσείς την υποχρέωση να το κάνετε, γιατί είστε κυβέρνηση και χειριστήκατε την υπόθεση και ως Καθηγητής της Νομικής Επιστήμης, φαντάζομαι να ξέρετε ότι θα πρέπει να διερευνήσετε τη σχέση αιτίας και αποτελέσματος, να προσδιοριστούν τα πρόσωπα και αυτό τον ρόλο τον έχει η δικαιοσύνη.

Είμαι σίγουρος ότι αυτό θα το δεχτείτε. Όμως, προσέξτε τι κάνατε. Ενώ έχετε θεσπίσει με το ν. 5014 του 2023 ή εν πάση περιπτώσει, ανανεώσατε θεσμικά το ρόλο της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων, δεν συγκροτήσατε την Επιτροπή Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων, κατά το νόμο αρμόδια να διερευνήσει σε επίπεδο επιστημονικό τα αίτια του ατυχήματος. Τι κάνατε; Συστήσατε μία Επιτροπή Εμπειρογνωμόνων και τοποθετήσατε ως Πρόεδρο της τον κύριο Ζηλιασκόπουλο, ο οποίος, σε επίδικη περίοδο ήταν Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

Έφυγε ο άνθρωπος όταν ξεσηκώθηκε ο κόσμος. Τον ελεγχόμενο τον θέσατε στη θέση του ελεγκτή. Πείτε μου, στο Θεό που πιστεύετε, που πιστεύουμε όλοι μας, αυτό το οποίο κάνατε να συστήσετε μία άλλη επιτροπή, έξω από το θεσμικό πλαίσιο, βάζοντας Πρόεδρο αυτόν τον άνθρωπο που παραιτήθηκε, λειτουργεί στην κατεύθυνση διερεύνησης της αλήθειας; Γι’ αυτό, σας λέω ότι αυτή η ιστορία θέλει περισσή ανθρωπιά σε όλο το θεσμικό επίπεδο για να βγαίνουμε έξω και να μη μας δείχνουν. Κάτι συμβαίνει έξω που δεν το έχουμε εντοπίσει. Μας ξεπερνάει η ίδια η κοινωνία. Είδατε τις πλατείες.

Ακούω τον συνάδελφό μου, τον κ. Γκίκα, να λέει ότι στα δύο χρόνια του ΣΥ.ΡΙΖ.Α. - ακούσατε, ακούσατε - δεν προχωρήσατε μια σύμβαση, όταν γνωρίζει ότι το θεσμικό πλαίσιο μελέτης, ανάθεσης και εκτέλεσης έργων είναι φοβερά δύσκολο, μη κωδικοποιημένο, με τεράστιες τρύπες, με προβλήματα διάφορα.

Να πω, λοιπόν, το εξής και αν είναι αλήθεια αυτό και αν υπηρετώ εγώ την αλήθεια, την οποία επικαλούμαι και την ανθρωπιά. Θέλω να μου απαντήσετε. Ολοκληρώσαμε την ηλεκτροκίνηση και θέσαμε σε λειτουργία τη διπλή σιδηροδρομική γραμμή σε μήκος 106 χλμ. στο Τιθορέα - Λιανοκλάδι - Δομοκός;Τις σήραγγες Καλλιδρομίου μήκους 9 χλμ. που είναι η μεγαλύτερη σήραγγα των Βαλκανίων και Όθρυος, μήκους 6,4 χλμ. τις γέφυρες στα βασικά σιδηροδρομικά δίκτυα; Σιδηροδρομική γέφυρα στην Εκκάρα Δομοκού, κορμού της χώρας Αθήνα - Θεσσαλονίκη μειώνοντας το χρόνο ταξιδιού αισθητά; Πείτε μου, κ. Γκίκα, το ξέρετε αυτό; Δεν το ξέρετε, έτσι; Η ερώτηση είναι ρητορική.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Κύριε Αυλωνίτη, μην απευθύνεστε στους συναδέλφους. Ό,τι θέλετε να πείτε να το πείτε στο Προεδρείο και το ακούνε όλοι.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ - ΧΡΗΣΤΟΣ ΑΥΛΩΝΙΤΗΣ**: Κάτι άλλο. Επειδή ακούστηκε μέσα στην αίθουσα και τη Βουλή την απαρτίζουν και δικηγόροι που ξέρουν ν’ ακούνε και θεωρώ ότι είμαι ένας ελαχιστότατος δικηγόρος, κ. Γεραπετρίτη, λένε πολλοί ότι δεν έχετε οριστεί Υπουργός Μεταφορών Και Υποδομών, το λένε και οι Συνταγματολόγοι. Δεν απαντήσατε.

Εγώ, σας προκαλώ να απαντήσετε και να μου πείτε, λοιπόν, σ’ αυτήν εδώ την Εφημερίδα της Κυβερνήσεως που είναι η Πρωθυπουργική Απόφαση με την οποία σας αναθέτει καθήκοντα στις 2 Μαρτίου του 2023 ο κύριος Πρωθυπουργός, που είπε, μάλιστα, στα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης «ορίζω Υπουργό Μεταφορών και Υποδομών τον κ. Γεραπετρίτη» πού γράφει ότι σας ορίζει ως Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών;

Επιπλέον, ενώ παρακάτω σας προσδιορίζει αρμοδιότητες που μπορούμε να υποθέσουμε ότι κινούνται μέσα στα πλαίσια της άσκησης διοίκησης, θέλω να μου πείτε γιατί εξαιρεί το άρθρο 14 του επιτελικού νόμου, που εσείς είστε ο πατέρας, στο οποίο είναι η ευθύνη μελών της κυβέρνησης και μιλάει ότι τα μέλη της κυβέρνησης και οι Υφυπουργοί υπέχουν αστική και ποινική ευθύνη σύμφωνα με το Σύνταγμα; Γιατί το εξαίρεσε και δεν έβγαζε μία απόφαση να σας αναθέσει συνολικά, έτσι όπως προσδιορίζεται στο νόμο περί επιτελικού κράτους, όλες τις αρμοδιότητες του Υπουργού Μεταφορών και Υποδομών;

Σας ρωτάω: Σε όλα τα νομοσχέδια που βλέπω εδώ στη Βουλή δίπλα από τον Υπουργό πολλές φορές είναι Υφυπουργός. Σήμερα, εσείς που αναλάβατε πριν από λίγες μέρες αναλαμβάνετε όλη την υποχρέωση να ενημερώσετε την Εθνική Αντιπροσωπεία και δεν βλέπω έστω έναν από τους Υπουργούς να τον συμβουλευτείτε, εάν σας κάνουμε μια δύσκολη ερώτηση που δε την ξέρετε; Αυτοί είναι 4 χρόνια και παραπάνω, γιατί δεν τους φέρνετε εδώ; Δεν πρέπει να μας απαντήσετε;

Σε κάθε περίπτωση, να μου πείτε εάν ισχύει αυτό που λέω εγώ, ο επαρχιώτης δικηγόρος, ότι δεν έχετε ορισθεί ως Υπουργός Μεταφορών. Στο Υπουργικό Συμβούλιο πόσες ψήφους έχετε; Μία ή δύο; Είναι νόμιμα συγκροτημένο το Υπουργικό Συμβούλιο; Αυτά δεν τα λέω εγώ, ο επαρχιώτης δικηγόρος, τα λένε οι Συνταγματολόγοι συνάδελφοι σας. Παρακαλώ να απαντήσετε μόλις ανέβετε στη δευτερομιλία σας, γιατί τίθενται πολλά και σημαντικά ζητήματα και είμαι βέβαιος ότι θα το κάνετε αυτό, γιατί σας παρακαλώ και ιδιαίτερα και έχετε και την αντίστοιχη υποχρέωση.

Τώρα, σε κάποια ειδικά ερωτήματα θα παρακαλούσα να μου απαντήσετε. Γιατί δεν υπήρχε βάρδια - γι’ αυτό, σας είπα να ήταν εδώ οι Υφυπουργοί σας - δύο σταθμαρχών στους κεντρικούς σταθμούς; Θα μου το απαντήσετε. Το 2018 ο ΟΣΕ είχε 1.122 εργαζόμενους και επιπλέον 224 εργαζόμενους με ατομικές συμβάσεις μέσω ΑΣΕΠ. Θέλω να μου πείτε την ημέρα του δυστυχήματος αυτού, του εγκλήματος αυτού, πόσους είχε ο ΟΣΕ επί της εποχής της δικής σας;

Με συγκεκριμένο νούμερο, αν έχετε την καλοσύνη. Τι έγινε με την τηλεδιοίκηση στη Λάρισα που λόγω πυρκαγιάς σταμάτησε να λειτουργεί το καλοκαίρι του 2019; Τεχνικοί λένε ότι μόνο με 5.000 ευρώ θα μπορούσε να έχει διορθωθεί.

Γιατί στην Καρόλου, αν θυμάστε σας το έχουν κάνει ως ερώτημα πάρα πολλοί συνάδελφοι, δεν λειτουργούσε το δευτεροβάθμιο σύστημα ελέγχου; Ποιος ήταν ο λόγος; Ήταν η σύμβαση 717; Ως νομικός, εγώ προς εσάς, που έχετε ασύγκριτα μεγαλύτερες και περισσότερες γνώσεις από μένα, όταν αναλαμβάνει ο Υπουργός ή ο Πρόεδρος του ΟΣΕ ή της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ένα εξώδικο που λέει είναι επικίνδυνο εκεί, δεν έπρεπε να φιλοτιμηθεί, έστω αναγνωρίζοντας τις νομικές συνέπειες, να απαντήσει στους συνδικαλιστές, στους εργατοπατέρες, για να τους πει ότι κάνουν λάθος; Ή με επιμέλεια να φροντίσει να δει μήπως τούτοι εδώ οι άνθρωποι έχουν δίκιο; Τι κάνατε, λοιπόν, ως κυβέρνηση για να απαντήσετε ή να κάνετε κάτι για τα εξώδικα των συνδικαλιστών;

Τελειώνω. Γιατί καθυστερήσατε δύο χρόνια την υπογραφή της συμπληρωματικής σύμβασης 717; Συγκεκριμένα, όμως. Γιατί έχετε διαφορετικά κριτήρια επιλογής σταθμαρχών στις προκηρύξεις, τις συνήθεις, και διαφορετικά στην κινητικότητα που επικαλείστε; Έχετε διαφορετικά κριτήρια. Να μου απαντήσετε όμως. Έχουν τηρηθεί όλα σύμφωνα με τους βασικούς κανόνες κινητικότητας στη μετακίνηση του σταθμάρχη στον ΟΣΕ; Θεωρείτε ότι η δουλειά της αξιωματικής αντιπολίτευσης στον τομέα της ασφάλειας των σιδηροδρόμων είναι επαρκής, όταν έχει κάνει από το 2019 μέχρι σήμερα 40 ερωτήσεις; 30 δελτία τύπου έχει εκδώσει. Τις λάβατε υπόψη σας και αν ναι, πέστε μου σε ποιο κομμάτι τις λάβατε υπόψη. Ευχαριστώ πολύ.

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

**ΟΛΥΜΠΙΑ ΤΕΛΙΓΙΟΡΙΔΟΥ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Θερμά συλλυπητήρια στις οικογένειες όλων όσων έχασαν τόσο άδικα τη ζωή τους και να ευχηθώ κι εγώ από την πλευρά μου γρήγορη ανάρρωση στους τραυματίες.

Από ότι αποδεικνύεται και από την σημερινή συζήτηση και από τις τοποθετήσεις που γίνονται, νομίζω πως είναι προφανές ότι η κυβέρνηση επίμονα προσπαθεί να αρνηθεί την ανάληψη της ευθύνης για τα δικά της τραγικά λάθη και τις δικές της παραλείψεις που οδήγησαν σε αυτή την ανείπωτη τραγωδία. Πώς αλλιώς θα μπορούσε να ερμηνευθεί η στάση του ίδιου του Πρωθυπουργού, όταν την πρώτη στιγμή στην πρώτη του δήλωση έριξε την ευθύνη στον σταθμάρχη, στην αμέσως επόμενη δημόσια τοποθέτησή του είπε ότι φταίνε όλες οι προηγούμενες κυβερνήσεις και στη συνέχεια υπέδειξε και προς τη δικαιοσύνη να συμπεριλάβει το πόρισμα της Επιτροπής που η ίδια κυβέρνηση όρισε, ενώ υπάρχουν οι αρμόδιες Αρχές;

Δυστυχώς, μετά από αυτή την τραγωδία ζούμε μια παρωδία. Πού είναι ο Υπουργός Υποδομών, ο κύριος Καραμανλής, ο οποίος τουλάχιστον στη δική μας Επιτροπή όλο το προηγούμενο διάστημα ήταν λαλίστατος για το αξιέπαινο, όπως έλεγε, έργο του; Πού είναι οι Υφυπουργοί; Πού είναι ο αρμόδιος Υφυπουργός για τους σιδηροδρόμους; Όλο αυτό που γίνεται από την πλευρά της ηγεσίας του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών δείχνει ότι οι υπεύθυνοι αυτοί λειτουργούν σαν να μην έχει συμβεί τίποτε. Είναι κρυπτόμενοι από το δημόσιο βήμα και εδώ και 15 μέρες δεν έχουν δώσει καμία δημόσια απάντηση για το τι συνέβη επί των ημερών τους.

Ο κύριος Γεραπετρίτης με κομματικό -θα έλεγα- πατριωτισμό ανέλαβε μία πολιτική εργολαβία, την πολιτική διαχείριση αυτής της υπόθεσης, η οποία όμως θα πρέπει συνολικά η Κυβέρνηση να γνωρίζει ότι δεν μπορεί ούτε να αποκρύψει, ούτε να αποσιωπήσει την πολιτική ευθύνη. Το πρώτο πράγμα που ζήτησε ο κύριος Γεραπετρίτης ξεκινώντας σήμερα την τοποθέτησή του ήταν να ζητήσει από την αντιπολίτευση συνολικά να μην υπάρξει πολιτική εκμετάλλευση αυτής της τραγωδίας.

Και εγώ πραγματικά αναρωτιέμαι κύριε Υπουργέ, πώς σας πέρασε κάτι τέτοιο από το μυαλό;

Υπάρχουν παραδείγματα πολιτικής εκμετάλλευσης ανθρώπινης τραγωδίας τα τελευταία χρόνια στη χώρα μας;

Προφανώς, κύριε Γεραπετρίτη -και νομίζω ότι καταλαβαίνετε τι εννοώ- εμείς δεν θα κάνουμε αυτό που κάνατε εσείς. Μάλιστα το κάνατε και από τα πιο επίσημα χείλη. Ο ίδιος ο Πρωθυπουργός μόλις τον Αύγουστο του 2021 ενίστατο στη Βουλή και από το βήμα της Ολομέλειας απευθυνόμενος σε εμάς έλεγε ότι δεν κατανοούμε τι σημαίνει να δίνεις DNA για να βρεις τον δικό σου άνθρωπο. Αυτά τα έλεγε τον Αύγουστο του 2021 και πλήθος άλλων στελεχών σας. Προφανώς, δεν πρόκειται να υπάρξει όξυνση από τη δική μας πλευρά, αλλά μην νομίζετε ότι απευθύνεστε και σε ανθρώπους που μπορείτε να κοροϊδεύετε. Θα κάνετε πρώτα την αυτοκριτική σας και μετά να δίνετε μαθήματα σε εμάς για το πώς θα είμαστε στον δημόσιο λόγο.

Ο στόχος ο δικός μας είναι να βρεθεί η αλήθεια και να μας δώσετε σαφείς απαντήσεις. Αφού αναλάβατε τον ρόλο της διοίκησης στο Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών γιατί διοίκηση αναλάβετε, δεν ορκιστήκατε Υπουργός, θα πρέπει να μας απαντήσετε έστω για τον προκάτοχό σας και για τους δύο Υφυπουργούς που παραμένουν τα εξής:

Αγνόησαν ή έδωσαν απάντηση τον Απρίλιο του 2022 στην παραίτηση του υπεύθυνου ασφαλείας της ΕΡΓΟΣΕ;

Αγνόησαν ή έδωσαν απάντηση, τελευταία τον Οκτώβριο του 2022, στο εξώδικο των εργαζομένων για τη μη λειτουργία σηματοδότησης και τηλεχειρισμού που δεν προστάτευε από ανθρώπινο λάθος;

Αγνόησαν ή απάντησαν τον Φεβρουάριο του 2023 στην έκκληση της Κομισιόν για την μη εφαρμογή κανόνων στο Ευρωπαϊκό Σιδηροδρομικό Δίκτυο;

Αγνόησαν ή απάντησαν σε όλες αυτές τις παρατηρήσεις και τα υπομνήματα των εργαζομένων που μιλούσαν για την υποστελέχωση του ΟΣΕ, που επί δικής σας θητείας, επί δικών σας ημερών μειώθηκαν κατά 500 περίπου άτομα;

Θα μας απαντήσετε, κύριε Υπουργέ, με ποια στοιχεία ερχόταν μόλις τον Φεβρουάριο του 2023 ο κύριος Καραμανλής στη Βουλή και εξανίστατο σε ερωτήσεις της αξιωματικής αντιπολίτευσης για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων λέγοντάς μας ότι αυτό είναι ντροπή και η δική του θητεία εξασφάλισε την ασφάλεια των σιδηροδρομικών δρομολογίων;

Θα μας απαντήσετε, κύριε Υπουργέ, εκ μέρους του προκατόχου σας, ο οποίος έδωσε απευθείας ανάθεση 240.000 ευρώ σε επιπλάδικο της περιοχής του για να αγοράσει γάντια για την πανδημία γιατί δεν βρήκε 5.000 ή 10.000 ευρώ που χρειαζόταν για την αποκατάσταση της ζημιάς της πυρκαγιάς στο Κέντρο Τηλεδιοίκησης στη Λάρισα;

Tελειώνοντας, κύριε Γεραπετρίτη, θέλω να σας παρακαλέσω κάτι. Θα σας παρακαλούσα να ενημερώσετε τον Πρωθυπουργό για το έργο που έχετε αναλάβει, γιατί μόλις χθες ο κ. Οικονόμου ο Κυβερνητικός Εκπρόσωπος είπε ότι ο κύριος Πρωθυπουργός δεν είχε ενημερωθεί από τον κύριο Καραμανλή για την κατάσταση των σιδηροδρόμων, όπως ο κύριος Πρωθυπουργός δεν είχε ενημερωθεί από τον πρώην Διευθυντή του γραφείου του τον κύριο Δημητριάδη για τις παρακολουθήσεις, όπως δεν είχε ενημερωθεί από την ηγεσία του Υπουργείου Υγείας για την Έκθεση Τσιόδρα - Λήδρα.

 Τελικά, κύριε Γεραπετρίτη, που είσαστε κοντά στον Πρωθυπουργό, τον ενημερώνει κανείς Υπουργός τον Πρωθυπουργό για το αντικείμενο στο οποίο είναι υπεύθυνος;

 Το επιτελικό σας κράτος τελικά είναι μπάχαλο ή μας λέτε ψέματα;

Είναι πάρα πολύ κρίμα μετά από αυτή την τραγωδία που βίωσε το σύνολο του ελληνικού λαού η κυβέρνηση να αρνείται να σταθεί στο ύψος των περιστάσεων. Θεωρώ ότι έχετε χρέος να έχετε επίγνωση της ευθύνης σας.

Ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Συνεχίζουμε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι με τον κ. Ζαχαριάδη.

Κύριε Ζαχαριάδη, έχετε το λόγο.

Παρακαλώ πολύ, επειδή έχουν ακουστεί σχεδόν όλα, εάν μπορούμε να μην επαναλαμβάνουμε τα ίδια ερωτήματα θα ήταν χρήσιμο.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΖΑΧΑΡΙΑΔΗΣ**: Κύριε Πρόεδρε, σας ευχαριστώ.

Καταρχήν, δεν γνωρίζω πώς υπάρχει αυτή η σύμπτωση, ποιο ανακοινώθηκε πρώτα, η απεργία στα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης ή η συνεδρίαση της σημερινής Επιτροπής, πάντως είναι μία ατυχής συγκυρία το γεγονός ότι δεν υπάρχει η δυνατότητα απευθείας ανταπόκρισης και με τον Τύπο που θα κυκλοφορήσει αύριο και με το ίντερνετ και με τα μίντια που σίγουρα θα είχαν μεγάλο ενδιαφέρον για μία τέτοια συζήτηση,

 Δεν θεωρώ ότι κάποιος αναγκαστικά μπορεί να οργάνωσε μια τέτοιου χαρακτήρα μεθόδευση, πάντως παραμένει ένα ερωτηματικό.

Κύριε Γεραπετρίτη, θέλω να επαναλάβω και εγώ το ερώτημα ποιος είναι ο Υπουργός των Υποδομών σε αυτή τη χώρα;

 Εάν στην ελληνική δημοκρατία έχουμε Υπουργό Υποδομών;

 Προφανώς εσείς δεν ήρθατε εδώ πέρα δεκαπέντε μέρες που έχετε αναλάβει τα χρέη να σας ζητήσουμε τις απαντήσεις για όλα αυτά τα οποία συνέβησαν τέσσερα χρόνια στην κυβέρνηση του κυρίου Μητσοτάκη, αλλά, εν πάση περιπτώσει, υπήρχε τις προηγούμενες εβδομάδες μία έντονη ανησυχία μήπως κάπου έχει χαθεί ο πρώην Υπουργός της κυβέρνησης Τσίπρα ο κ. Σπίρτζης και δεν βγαίνει στα μίντια. Μετά από δέκα μέρες που ολοκληρώθηκε η ταυτοποίηση των ανθρώπων που έχασαν τη ζωή τους και ολοκληρώθηκαν και οι κηδείες ο κ. Σπίρτζης βγήκε.

 Τώρα εσείς είστε σε μια πολύ δύσκολη αποστολή. Το καταλαβαίνω. Το ερώτημα είναι ο καθ΄ ύλην αρμόδιος επί τέσσερα χρόνια Υπουργός πού είναι;

 Οι αρμόδιοι Υφυπουργοί πού είναι;

 Ο ίδιος ο Πρωθυπουργός πέρα από το να κάνει αναγγελίες μόνος του ή να μιλάει στο Υπουργικό Συμβούλιο πού είναι για να αντιμετωπίσει όλα αυτά τα ζητήματα επί του συγκεκριμένου;

Χθες έγινε κάτι το οποίο πραγματικά με τάραξε σαν άνθρωπο πέρα από το γεγονός της κομματικής τοποθέτησης και της ιδιότητας του Βουλευτή. Άκουσα το πρωί τον Κυβερνητικό Εκπρόσωπο, δηλαδή, τα χείλη του Πρωθυπουργού, αυτός είναι ο Κυβερνητικός Εκπρόσωπος, να λέει ότι ο Πρωθυπουργός δεν ήξερε και το μεσημέρι άκουσα τον κύριο Μητσοτάκη να λέει για το προσωπικό του στοίχημα. Δηλαδή, από το πρωί ως το μεσημέρι κάτι το οποίο δεν ήξερε, έγινε προσωπικό του στοίχημα;

 Καταλαβαίνω ότι ό,τι κακό, σκοτεινό ή δύσκολο συμβαίνει σε αυτή τη χώρα ο Πρωθυπουργός δεν το ξέρει. Δεν είναι η πρώτη φορά που ακούμε τη δικαιολογία «δεν ήξερα».

 Το θέμα, λοιπόν, για τον πολιτικό προϊστάμενο της κυβέρνησης είναι τι ξέρει.

 Ξέρει μόνο τα καλά;

Άκουσα με μεγάλο ενδιαφέρον την εισηγητική σας τοποθέτηση, κύριε Υπουργέ. Αν καταλαβαίνω καλά η προσπάθεια που θα κάνει η Κυβέρνηση να επαναφέρει σε ένα πλαίσιο ασφαλούς λειτουργίας του σιδηροδρόμου, την επόμενη μέρα, είναι η επιστροφή στο status quo του 2019. Είναι κάτι άλλο; Δηλαδή, είπατε για το δευτεροβάθμιο σύστημα επιτήρησης στην οδό Καρόλου.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΡΑΠΕΤΡΙΤΗΣ (Υπουργός Επικρατείας):** Δεν είπα κάτι τέτοιο.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΖΑΧΑΡΙΑΔΗΣ:** Ρωτώ, λοιπόν, ευθέως να μας απαντήσετε μετά τι παραπάνω θα έχει. Αυτό είναι το βασικό. Διότι, εμείς λέμε βεβαίως να ψαχτεί η Σύμβαση 717, αλλά εάν λειτουργούσε το δευτεροβάθμιο σύστημα επιτήρησης στην οδό Καρόλου, αν λειτουργούσε το Περιφερειακό Σύστημα Επιτήρησης και Τηλεδιοίκησης στη Λάρισα που έπαψε να λειτουργεί το 2019, εάν δεν είχατε συρρικνώσει το προσωπικό και αν λειτουργούσατε το σύστημα GSM-R, το οποίο δεν τέθηκε σε λειτουργία για 4 χρόνια, οι πιθανότητες να συμβεί αυτό το συγκλονιστικό δυστύχημα θα ήταν πολύ, πολύ, πολύ, πολύ πιο μικρές.

Επίσης, προκύπτει ένα σημαντικό ερωτηματικό. Ακούω με έμφαση ότι σε 5 - 6 μήνες θα ολοκληρωθεί το Σύστημα Τηλεδιοίκησης των τρένων. Γιατί κάτι το οποίο χρειάζεται να γίνει σε 6 μήνες δεν το κάνατε 4 ολόκληρα χρόνια; Εγώ να δεχτώ όλη την κριτική που κάνετε για τη δική μας κυβέρνηση, που δεν είναι έτσι, αλλά γιατί κάτι το οποίο θα γίνει σε έξι μήνες δεν το κάνατε σε τέσσερα χρόνια;

Επίσης, ο κ. Μητσοτάκης την επομένη του δυστυχήματος είχε προγραμματισμένη εκδήλωση στη Θεσσαλονίκη για να παρουσιάσει τον τηλεδιευθυνόμενο σιδηρόδρομο. Τι θα έλεγε εκεί, κύριε Γεραπετρίτη; Μπορείτε να μας δώσετε το κείμενο της ομιλίας του κ. Μητσοτάκη σε αυτή την προεκλογική φιέστα; Δεν πιστεύω ότι ο Πρωθυπουργός, οι συνεργάτες του, ο ίδιος ετοιμάζει και επιτηρεί την ομιλία του δέκα λεπτά πριν ξεκινήσει η συζήτηση. Θα ήθελα να μας καταθέσετε στα πρακτικά της Βουλής των Ελλήνων το κείμενο της ομιλίας, που θα εκφωνούσε ο Πρωθυπουργός, αν δεν γινόταν αυτό το συγκλονιστικό δυστύχημα.

Διότι, η απόσταση της επικοινωνίας με την ουσία σε αυτή τη χώρα είναι κραυγαλέα. Υπουργοί της Κυβέρνησης βγαίνουν και λένε ότι η Ελλάδα ηγείται στον ψηφιακό κόσμο, ότι μας ζηλεύει το Τόκιο, ότι μας αντιγράφουν από παντού και συμβαίνει αυτό. Αυτό είναι ένα από τα πολλά, το πιο κραυγαλέο, το χειρότερο και το πιο σκοτεινό, λόγω της έκβασης αυτής, το οποίο σκάει μια επικοινωνιακή φούσκα.

Επίσης, θέλουμε απαντήσεις συγκεκριμένες. Τι έγινε η συμφωνία που είχε το ελληνικό δημόσιο με την εταιρεία για να κάνει επενδύσεις και συστήματα ασφαλείας, για τα οποία είχαν δεσμευτεί;

Εδώ θα μείνω, κύριε Πρόεδρε για να κάνουμε και οικονομία στο χρόνο. Σας ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Παρακαλώ, όσο μπορούμε πιο σύντομα, πλέον να μην επαναλαμβάνονται τα ερωτήματα, έχουν ακουστεί σχεδόν όλα. Εγώ τουλάχιστον αυτή η διαπίστωση κάνω και σ’ αυτή την κατεύθυνση σας παρακαλώ να πάμε όλοι.

Το λόγο έχει ο κ. Κωνσταντινίδης.

**ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όταν τίθενται ερωτήματα για το κατά πόσο έχει η χώρα μας προοδεύσει στην ψηφιακή εποχή, νομίζω ότι βρισκόμαστε πολύ μακριά από την πραγματικότητα.

Ο προβληματισμός από την άλλη, κατά πόσον μια χώρα, μια κυβέρνηση, ένα υπουργείο έχει το δικαίωμα να επέμβει σε μία σύμβαση και να υλοποιήσει ένα μέρος μιας σύμβασης, που έχει ανατεθεί και για τον οποιοδήποτε λόγο μπορεί να έχει καθυστερήσει και χωρίς να την έχει καταγγείλει να παρέμβει και να υλοποιήσει ένα μέρος της, νομίζω ότι αντιλαμβανόμαστε όλοι και γνωρίζουμε όλοι πως είναι πρακτικά ανέφικτο.

Δεν θέλω, όμως, πραγματικά να μπω σε μία συζήτηση αφορισμών, αναθεμάτων, μιας επίκλησης στοιχείων μιας υπόθεσης, η οποία τελικά βρίσκεται υπό διερεύνηση και βρίσκεται σε δύο επίπεδα υπό διερεύνηση και σε εκείνο που θα ερευνήσει η προς τούτο συσταθείσα επιτροπή, δηλαδή των θεσμικών ελλείψεων, αβελτηρίων που έχουν σημειωθεί τα τελευταία χρόνια σε ό,τι αφορά την υλοποίηση της συγκεκριμένης σύμβασης, αλλά και σε επίπεδο δικαστικής διερεύνησης, ποινικής διερεύνησης και απόδοσης καταλογισμού των ευθυνών.

Γιατί τελικά, οποιαδήποτε άλλη συζήτηση συγκρουσιακού χαρακτήρα και περιεχομένου, νομίζω ότι δεν βοηθάει αυτή τη στιγμή την ελληνική κοινωνία και την ελληνική πολιτεία, κι αυτό γιατί δηλητηριάζει τον δημόσιο διάλογο, δηλητηριάζει την κοινωνία και δεν την ανακουφίζει, δεν την ικανοποιεί. Μια κοινωνία, που εκφράζει τα αδιαπραγμάτευτα αιτήματα, πρώτον, της αποκατάστασης των θυμάτων, της υγείας τους, των τραυματισμένων, της αποκατάστασης της ψυχικής οδύνης των συγγενών των θυμάτων, και της ηθικής βλάβης εκείνων που υπέστησαν ζημιά στην υγεία τους. Και νομίζω ότι υπήρξε προς τούτο, μια ολοκληρωμένη παρέμβαση της σημερινής κυβέρνησης, της πολιτείας θα πω για να μιλήσω για λογαριασμό όλων, γιατί υποθέτω ότι όλοι συναινούμε μόνο στα μέτρα που έχουν ανακοινωθεί.

Και σε δεύτερο χρόνο, αυτό που ζητάει η κοινωνία μας είναι η διερεύνηση σε όλα τα επίπεδα των αιτίων και των υπαιτίων, ανεξαρτήτως της ιδιότητας που κατέχουν. Αυτή ήταν η παρέμβαση που έκανε και δεν αντιλαμβάνομαι πραγματικά την ένσταση που ακούγεται, για την επιστολή τη δημόσια και όχι κάποιαν κρυφή που απηύθυνε ο κύριος Πρωθυπουργός στον Εισαγγελέα του Αρείου Πάγου, και μετέδωσε ακριβώς την αγωνία της κοινωνίας, να μην υπάρξει καμία καθυστέρηση και κανένα εμπόδιο στη διερεύνηση και στην απόδοση αυτών των ευθυνών. Και ναι, μέσα σε αυτόν τον έλεγχο κομμάτι αυτού του ελέγχου, αποτελεί και το αντικείμενο που έχει ανατεθεί σε αυτή την Επιτροπή, και πώς θα μπορούσε άραγε να μην αποτελέσει στοιχείο της δικογραφίας ένας τέτοιος έλεγχος.

Τα αυτονόητα είπε ο κύριος Πρωθυπουργός, αλλά έπρεπε όφειλε να τα τονίσει, γιατί αυτή είναι η απαίτηση της κοινωνίας. Και να υποβληθεί τελικά αυτή η έρευνα στη βάσανο της δικαστικής διασταύρωσης. Ποιος είπε ότι κάθε στοιχείου που εισάγεται σε μία δικογραφία, γίνεται a priori αποδεκτό χωρίς διασταύρωση, χωρίς έλεγχο, χωρίς επιβεβαίωση από τις δικαστικές αρχές. Ορθώς λοιπόν, θα αποτελέσει στοιχείο της διερεύνησης.

Και το τρίτο που απαιτείται, είναι η εμπέδωση, Η αποκατάσταση του αισθήματος της εμπιστοσύνης των πολιτών στις συγκοινωνίες, στο σιδηρόδρομο αλλά τελικά, και στη μεγάλη εικόνα, στη λειτουργία του κράτους. Και εκεί ανακοινώθηκαν, προαναγγέλθηκαν από τον αρμόδιο Υπουργό, δέσμη μέτρων για την ενίσχυση του ανθρώπινου δυναμικού, για την αποκατάσταση των εξοπλισμών, για την επιτάχυνση της υλοποίησης των συμβάσεων που βρίσκονται σε εξέλιξη. Και από την άλλη, έχει προαναγγελθεί από την κυβέρνηση, η ανάληψη πρωτοβουλιών, επιτέλους, για την αντιμετώπιση των παθογενειών που αντιμετωπίζει η πολιτεία μας, όχι μόνο στον τομέα των μεταφορών, όχι μόνο στον τομέα των δημοσίων έργων, γενικότερα στη λειτουργία του δημοσίου.

Αυτό που πληγώνει τον Έλληνα πολίτη και λέει, γιατί δεν εισπράττω τις υπηρεσίες που δικαιούμαι, είτε αυτό αναφέρεται στον τομέα της υγείας, είτε αυτό αναφέρεται στις υποδομές. Σε αυτά θα ομονοήσουμε, σε αυτά θα συνεργαστούμε, έχουμε να καταθέσουμε προτάσεις ή θα πετροβολούμε ο ένας τον άλλον; Και προσέξτε, εάν σήμερα υποθέτουν κάποιοι ότι ο αφορισμός, η αδιαφορία, οι κατηγορίες απευθύνονται μόνο κατά της κυβέρνησης, κάνετε λάθος κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μην πάτε να το αξιοποιήσετε. Απευθύνονται συνολικά κατά του πολιτικού συστήματος, οι πολίτες έχουν θυμώσει με όλους μας, και γι’ αυτό πρέπει να ανασκουμπωθούμε και να συνεργαστούμε σε αυτή την κατεύθυνση.

Νομίζω λοιπόν ότι, δύσκολα μπορεί κανείς να διαφωνήσει με τις πρωτοβουλίες που έχουν αναληφθεί σε όλες αυτές τις κατευθύνσεις. Ασφαλώς, και η όποια διαδικασία και η όποια διερεύνηση υπόκειται σε κριτική, αλλά αυτή, να μην προσπαθεί να προκαταλάβει τα αποτελέσματα της διερεύνησης, προηγούμαστε των συμπερασμάτων και δυσκολεύουμε δυσχεραίνουμε το έργο της δικαιοσύνης αφενός, και από την άλλη δημιουργούμε συνθήκες αναξιοπιστίας.

Εγώ θέλω να παρακαλέσω σε αυτήν την πολύ κρίσιμη κατάσταση και ενόψει τού ότι συνήθως στο στάδιο πριν από τις εκλογές, πράγματι, η πολιτική συζήτηση μπορεί κάποιες φορές να οδηγείται σε εντάσεις, να σταθούμε όλοι στο ύψος των περιστάσεων. Να προστατέψουμε τους θεσμούς, να προστατεύσουμε το κύρος του Κοινοβουλίου και των οργάνων της χώρας και να προσπαθήσουμε να ανατάξουμε το σιδηρόδρομο και την πατρίδα. Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Το λόγο έχει η κυρία Νοτοπούλου.

**ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (ΚΑΤΕΡΙΝΑ) ΝΟΤΟΠΟΥΛΟΥ**: Κύριε Πρόεδρε, να εκφράσω τη βαθύτατη θλίψη και την οδύνη μου για το τραγικό πολύνεκρο δυστύχημα στα Τέμπη. Τα ειλικρινή συλλυπητήρια στις οικογένειες, τους ανθρώπους, τους φίλους των θυμάτων και φυσικά ευχές για ταχεία ανάρρωση στους τραυματίες. Σήμερα συζητάμε, λοιπόν, υπό αυτό το βάρος για ένα δυστύχημα που συγκλόνισε την ελληνική κοινωνία, η οποία σήμερα, κύριε Υπουργέ, ζητά απαντήσεις. Ζητά την αλήθεια για ένα δυστύχημα που δεν έπρεπε να συμβεί. Είναι αδιανόητο, όταν βρισκόμαστε στο 2023, να συζητάμε για ένα τέτοιο γεγονός.

Κύριε Υπουργέ, η Κυβέρνηση Μητσοτάκη κυβερνάει ήδη 4 χρόνια και οφείλετε να δώσετε απαντήσεις. Σήμερα δεν δώσατε ούτε μία. Δεν μας είπατε τι ερχόταν εγκαινίασε ο Πρωθυπουργός στη Θεσσαλονίκη εκείνη την ημέρα και διαψεύστηκε με τον πιο τραγικό τρόπο. Δεν μας είπατε πού βρίσκονται ο πρώην Υπουργός, ο κύριος Καραμανλής, πού βρίσκονται οι Υφυπουργοί, ο κ. Καραγιάννης και ο κ. Παπαδόπουλος, που διαφήμιζαν συχνά το έργο της Κυβέρνησής σας για το σιδηρόδρομο.

Δεν απαντήσατε στο ερώτημα πώς είναι δυνατόν να επιμένει η Κυβέρνησή σας να ισχυρίζεται ότι δεν γνώριζε για τα εξώδικα των εργαζομένων, ότι δεν γνώριζε για την παραίτηση το 2022 του υπεύθυνου ασφαλείας και για τα έργα σήμανσης, ότι δεν γνώριζε για τις 65 περίπου ερωτήσεις που είχε καταθέσει η κοινοβουλευτική ομάδα του ΣΥΡΙΖΑ για τα προβλήματα στο σιδηρόδρομο. Δεν απαντήσετε γιατί ο κ. Καραμανλής, λίγες ημέρες πριν σε ερώτηση του συναδέλφου μας του κυρίου Μεϊκόπουλου, έλεγε ότι είναι ντροπή να τίθεται ζήτημα ασφαλείας.

Αναφερθήκατε, όμως, εκτενώς στην πορεία της σύμβασης 717, σε μια προσπάθεια, κατά την άποψή μου, να αποπροσανατολιστεί η συζήτηση, καθώς στην πορεία παραδεχτήκατε πως δεν ήταν η ολοκλήρωση του ATCS ο μοναδικός τρόπος να αποφευχθεί το δυστύχημα. Θα μείνω, όμως, λίγο στη σύμβαση 717. Πού είναι τα επίσημα έγγραφα που να μπορέσουν να υποστηρίξουν τα όσα αναφέρατε; Διότι εμείς έχουμε παρουσιάσει επίσημες υπηρεσιακές εκθέσεις της ΕΡΓΟΣΕ, που δείχνουν ότι το Σεπτέμβριο του 2018 είχε υλοποιηθεί το 68% του συνόλου του έργου για τη σηματοδότηση. Τον Απρίλιο του 2019 το 72%, το 2020, επί Κυβέρνησής σας, το 74%. Άρα, λοιπόν, οφείλετε να υποστηρίξετε με επίσημα έγγραφα τα όσα είπατε.

Επανέρχομαι, όμως, γιατί εάν ο σιδηρόδρομος ήταν στην κατάσταση του 2019, εάν ίσχυαν, δηλαδή, σήμερα τα όσα ίσχυαν τότε, αυτό το δυστύχημα δεν θα είχε συμβεί. Ακούσαμε τι θα κάνετε στο εξής. Νομίζω ότι είναι μια παραδοχή τού πόσο έχετε εγκαταλείψει το σιδηρόδρομο, διότι όσα είπατε ότι θα κάνετε ίσχυαν μέχρι το 2019. Ποια ήταν τα πεπραγμένα σας, λοιπόν; Απαξιώσατε τον ΟΣΕ και τους εργαζόμενους. Θα πρέπει να μας απαντήσετε γιατί αποψιλώθηκε ο ΟΣΕ από προσωπικό. Γιατί δηλαδή το 2018 ήταν 1.122 μόνιμοι εργαζόμενοι, μόνιμο προσωπικό, με επάρκεια με εμπειρία, και το 2022 φτάσαμε στα 750; Γιατί στην Λάρισα υπήρχαν 25 σταθμάρχες το 2019 και 10 σήμερα, εκ των οποίων ο ένας ο συγκεκριμένος; Γιατί με μπλοκάκι; Γιατί αλλάξατε τον Κανονισμό για δυο σταθμάρχες στους κεντρικούς σταθμούς;

Γιατί δεν τηρήθηκαν οι βασικοί κανόνες κινητικότητας, αλλά επιδοθήκατε σε ρουσφετολογικές προσλήψεις, που κόστισαν πάρα πολύ ακριβά; Γιατί καθυστερήσατε για την πλήρη λειτουργία του DSMI; Γιατί όταν σταμάτησε να λειτουργεί η τηλεδιοίκηση στη Λάρισα δεν προβήκατε σε επισκευή; Πραγματικά, μία Κυβέρνηση των 9,5 δισ. απευθείας αναθέσεων δεν μπόρεσε να διαθέσει μερικές χιλιάδες ευρώ για κάτι τόσο σημαντικό; Γιατί απενεργοποιήσατε ως Κυβέρνηση το δευτεροβάθμιο όργανο ελέγχου στην Καρόλου; Γιατί δεν φροντίσατε καν για ένα τερματικό για το GPS;

Απαντήσεις που οφείλεται στον Ελληνικό λαό. Είναι και αυτές που πρέπει να δώσετε για τις συμβάσεις μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Γιατί, δηλαδή, κύριε Υπουργέ, μειώσετε τις απαιτήσεις για επενδύσεις της ΤΡΑΙΝΟΣΕ από 750 εκατομμύρια σε 150 εκατομμύρια.

Μάλιστα, μας λέγατε, ότι θα είχαν 2,5 δις οφέλη για το Ελληνικό Δημόσιο. Γιατί δηλαδή, κάνατε αέρα 600 εκατομμύρια επενδύσεις σε υποδομές και ασφάλεια του Σιδηρόδρομου, γιατί εξαφανίσατε την υποχρέωση του δημοσίου σε επενδύσεις σε υποδομές ασφάλειες. Για όλα αυτά κύριε Υπουργέ περιμένουμε απαντήσεις. Γιατί μιλάμε για τα αίτια που οδήγησαν στην τραγωδία. Γιατί όλα όσα εξαγγείλατε είναι εκείνα που ίσχυαν μέχρι το 2019, και με ευθύνη της κυβέρνησης σας δεν ισχύουν σήμερα. Είναι αυτά δηλαδή που έχασε ο σιδηρόδρομος. Γιατί η Ελληνική κοινωνία πονά. Γιατί οι δικαιολογίες σας δεν πείθουν κανέναν και δεν πείθουν κυρίως τη νέα γενιά που αυτή την περίοδο είναι στο δρόμο διεκδικώντας το αυτονόητο. Αλήθεια, σεβασμό στα θύματα, σεβασμό στην αλήθεια. Σας ευχαριστώ.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Κύριε Πρόεδρε, αν μου επιτρέπετε για πολύ λίγο. Θα ήθελα να σας ενημερώσω και να ζητήσω την βοήθειά σας, ούτως ώστε να παραλάβουμε από τα πρακτικά την εισήγηση του κ. Υπουργού. Δεν θέλουμε να τον αδικήσουμε σε καμία των περιπτώσεων και να είμαστε ακριβείς στην κριτική μας.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Δεν χρειάζεται να μεσολαβήσει κανείς, θα τα πάρετε σε λίγες ώρες. Τα αδιόρθωτα πρακτικά σε λίγη ώρα είναι στα e-mail μας.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Οι συνεργάτες μας από την κοινοβουλευτική ομάδα τα ζητάνε επιταμένα εδώ και πάρα πολλή ώρα και δεν τους παραδίδονται δυστυχώς.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Δεν μπορούν να παραδοθούν ότι ώρα θέλουν. Δεν έχει τελειώσει η συνεδρίαση. Ποια πρακτικά θα δοθούν;

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Ζητήσαμε μόνο την εισήγηση του Υπουργού. Νομίζω, ότι θα μπορούσαμε να διευκολυνθούμε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τεχνικά πιθανόν να μη γίνεται. Μία ώρα όμως μετά τη συνεδρίαση, στα e-mail όλων μας έρχονται τα αδιόρθωτα πρακτικά. Φαντάζομαι δεν χάθηκε τίποτα για μια ώρα.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να τα δούμε πριν κλείσουμε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Πρακτικά πριν κλείσει η συνεδρίαση; Όχι, γιατί τεχνικά δεν είναι εφικτό. Δεν έχει ξανασυμβεί ποτέ.

Ο συνάδελφός του Βουλευτής του Σύριζα, ο Βαγγέλης Αποστόλου για δυο λεπτά.

**ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ:** Σας ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, εγώ έχω βιώσει ένα τεράστιο «Γιατί;» στην ολοκληρωτική καταστροφή της πατρίδας μου της βόρειας Εύβοιας πριν δύο χρόνια. Ευτυχώς ήταν χωρίς θύματα. Αλλά η απάντηση που δόθηκε τότε από την κυβέρνηση ήταν ανάλογη με την απάντηση που δώσατε εσείς σήμερα. Μια απάντηση διάχυσης ευθυνών.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΡΑΠΕΤΡΙΤΗΣ (Υπουργός Επικράτειας)***(ομιλεί εκτός μικροφώνου):* Εγώ το έκανα αυτό;

**ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ:** Το «Γιατί;» από την σημερινή τραγωδία, πρέπει να το αντιμετωπίζετε διαφορετικά. Γιατί, τώρα η Ελληνική κοινωνία στο σύνολό της, μετά από 57 θύματα, μετά από τραυματίες, μετά από πληγές που πραγματικά έχουν προβληματίσει όλη την Ελληνική κοινωνία, οφείλετε να απαντήσετε στο «Γιατί;» διαφορετικά. Πόσο μάλλον όταν το «Γιατί;» τώρα συμπληρώνεται και με αυτό που θα σας πω. Αφήσατε κύριε Υπουργέ και εσείς το ξέρετε, αλλά πολύ περισσότερο οι επικεφαλής διοικητές οργανισμών φτάνοντας ουσιαστικά μέχρι και τον σταθμάρχη, γνώριζαν, ότι η λειτουργία του σιδηροδρόμου στη συγκεκριμένη περίπτωση στη Λάρισα εκεί, γινόταν χωρίς να υπάρχει πρόβλεψη διασφάλισης σε περίπτωση ανθρώπινου λάθους. Είναι έτσι ή δεν είναι;

Θέλω σας παρακαλώ, ειδικά γι’ αυτό το θέμα να δώσετε μία απάντηση. Διότι, όλοι γνώριζαν αυτή τη λειτουργία και πραγματικά από την ώρα που τη γνώριζαν πως δεν πέρασε από το μυαλό τους, - σας το λέω τόσο απλά - ότι εδώ υπάρχει περίπτωση να συμβεί στο λεπτό που έρχεται ένα ατύχημα και να ανατιναχτούν όλα στον αέρα όπως και συνέβη. Έχετε εσείς χρέος να απαντήσετε σε αυτό μην το αφήνετε.

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

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΡΑΠΕΤΡΙΤΗΣ (Υπουργός Επικρατείας):** Ήταν πάρα πολλά τα ερωτήματα, κύριε Πρόεδρε, οπότε θα μου επιτρέψετε να αναφερθώ σε όλα, σε όσα τουλάχιστον συγκράτησα στις σημειώσεις μου, δεν θέλω να παραμείνει καμία σκιά. Εκείνο το οποίο δεν θέλω να μου αποδίδεται ως μομφή, είναι το γεγονός, ότι ήρθα για να κάνω διάχυση ευθυνών. Αυτό δεν είναι κάτι που ταιριάζει στη δικιά μου ιδιοσυγκρασία, όπως επίσης, δεν θέλω και δεν το επικαλέστηκα ποτέ, ότι έχω άγνοια ή περιορισμένη γνώση. Από τη στιγμή που βρίσκομαι ενώπιών σας, είναι καθήκον μου να ενημερώσω για όλα και εξ αυτού του λόγου θα ενημερώσω για όλα, δεν είμαι περιορισμένης ευθύνης.

Έγινε μια προσπάθεια συστηματική εκ μέρους των βουλευτών της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, να αναφερθούν στο τρόπο με τον οποίο ανέλαβα την αρμοδιότητα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Πραγματικά, δεν κατανοώ και δεν το κατανοώ πρωτίστως ως νομικός και δευτερευόντως από τη θέση που βρίσκομαι, το πως έχει ανακύψει το ζήτημα αυτό, έχω μία δυσκολία. Αντιλαμβάνομαι, ότι κάποιοι συνάδελφοι μπορεί να έχουν διαφορετική άποψη, πάντοτε υπάρχει και η επιστήμη η οποία είναι στρατευμένη ξέρετε, αλλά εδώ είναι πάρα πολύ αντικειμενικά τα δεδομένα, υπάρχει το Σύνταγμα, το οποίο λέει στο άρθρο 37, ότι ορίζεται ο Υπουργός με Προεδρικό Διάταγμα. Υπάρχει το άρθρο 83, το οποίο αναφέρεται, ότι ο Υπουργός Επικρατείας αναλαμβάνει αρμοδιότητες από τον Πρωθυπουργό και υπάρχει και ο νόμος 4622 του 2019 στο άρθρο 13, το οποίο λέει ρητώς, ότι ο Υπουργός Επικρατείας μπορεί να αναλαμβάνει αρμοδιότητες άλλων Υπουργείων, ακόμη ακόμη και να προΐσταται Υπουργείου. Δυσκολεύομαι να καταλάβω, πραγματικά, ποιο είναι το αντεπιχείρημα, έχω τεράστια δυσκολία. Προφανώς, κάτι έχουν υπόψη τους οι συνάδελφοι, εγώ καταθέτω και τα 3.

Επίσης, να σας πω και το αυτονόητο, ότι ακριβώς η ίδια περίπτωση, ακριβώς, δεν έχει καμία διαφοροποίηση, υπάρχει και στη περίπτωση του Υπουργού του κ. Κυριάκου Πιερρακάκη. Ο κ. Πιερρακάκης ορκίστηκε με το ίδιο Προεδρικό Διάταγμα που ορκίστηκα εγώ, το Προεδρικό Διάταγμα 83 του 2019 και στη συνέχεια, ο Πρωθυπουργός του ανέθεσε την αρμοδιότητα της προϊστασίας στο Υπουργείο Ψηφιακής Διακυβέρνησης. Ο κ. Πιερρακάκης στο Προεδρικό Διάταγμα αναφέρεται ως Υπουργός Επικρατείας, όπως και εγώ. Προφανώς και δεν πρέπει να ορκιστώ, διότι ο Υπουργός Επικρατείας αναλαμβάνει οποιαδήποτε αρμοδιότητα και άλλου Υπουργείου, ακόμη και προϊστασία Υπουργείου ρητά κατά τον νόμο, χωρίς να χρειάζεται να αναλάβει οποιοδήποτε άλλο όρκο. Δεν μπορώ να το πω διαφορετικά, είναι τόσο απλό.

Υπό αυτή την εκδοχή, εάν εγώ πάρω μία μικρή ύλη ενός Υπουργείου, του Ναυτιλίας, του Ανάπτυξης, του Οικονομικών, θα έπρεπε κάθε φορά να δίνω και ένα μερικό όρκο.

Δεν ισχύει αυτό.

Αυτό που ισχύει είναι, ότι ο Υπουργός Επικρατείας ορκίζεται μία φορά με βάση το Προεδρικό Διάταγμα όταν τοποθετείται και στη συνέχεια, με απόφαση Πρωθυπουργού, το λέει το Σύνταγμα, το λέει και ο νόμος, μπορεί να αναλαμβάνει αρμοδιότητες Υπουργείων, ακόμη ακόμη και την προϊστασία Υπουργείου. Δεν μπορώ να πω κάτι άλλο. Άρα αυτή τη στιγμή είμαι Υπουργός Επικρατείας αρμόδιος για θέματα Υποδομών και Μεταφορών. Άρα, ούτε περιορισμένης ευθύνης, το άρθρο 14 δεν αναφέρεται πουθενά σε καμία απόδοση αρμοδιότητας, κύριε Αυλωνίτη, δεν υπάρχει, όλη η νομοθεσία, όλος ο νόμος 4622 εφαρμόζεται. Η αναφορά στο άρθρο 13, είναι ακριβώς για τον λόγο, ότι αποτελεί τη νομοθετική εξουσιοδότηση για τον ορισμό των αρμοδιοτήτων του Υπουργού Επικρατείας. Ο κ. Παππάς θα το γνωρίζει, διότι έχει διατελέσει.

 Πάμε στην ουσία. Ακούστηκαν πάρα πολλά πράγματα. Και εγώ επιμένω, ότι αυτό το πεδίο δεν μπορεί να είναι πεδίο πολιτικής αντιπαράθεσης. Παρά ταύτα, θα μου επιτρέψετε με σεβασμό να πω, ότι επιλέξατε να το τρέψετε αποκλειστικά και μόνο σε πεδίο πολιτικής αντιπαράθεσης. Αυτό ισχύει και λυπάμαι που θα το πω. Γιατί; Διότι άκουσα, κύριε Γιαννούλη, ότι αν ίσχυαν αυτά τα οποία εφαρμόζονταν το 2019, δεν θα είχε γίνει η τραγωδία και άκουσα και το ακόμη χειρότερο, ότι το δυστύχημα οφείλεται αποκλειστικά στην κυβέρνηση. Το είπατε ακριβώς κατά λέξη κύριε Γιαννούλη, σας παρακαλώ πάρα πολύ, εγώ δεν διέκοψα κανέναν, ήμουν υπομονετικός για 4 ώρες, δεν διέκοψα κανέναν, θα μου επιτρέψετε να ολοκληρώσω την ομιλία μου.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Ο Υπουργός είναι υποχρεωμένος να αναφερθεί σε ονόματα, διότι δέχτηκε ερωτήσεις. Αυτό δεν σημαίνει ότι σε καθέναν που απαντά, άμεσα θα κάνει αντίλογο. Δεν γίνεται έτσι. Παρακαλώ πολύ. Μη χάσουμε την ουσία. Απαντά στα ερωτήματά σας. Θα ακούσετε και από εκεί και πέρα όλοι κρινόμαστε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΡΑΠΕΤΡΙΤΗΣ (Υπουργός Επικρατείας)**: Δύο φορές αναφέρθηκε ο κύριος Γιαννούλης ότι το δυστύχημα οφείλεται αποκλειστικά στην Κυβέρνηση. Γι’ αυτό το λόγο εγώ θέλω να πω ότι τη συγγνώμη την οποία εμείς αναλάβαμε για λογαριασμό όλου του πολιτικού συστήματος, σήμερα δεν την άκουσα από την πλευρά της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης. Δεν αισθάνεστε ότι πρέπει να δώσουμε μια συγνώμη ως πολιτικό σύστημα; Αυτή είναι η κατάσταση; Αυτή είναι η πραγματικότητα; Φταίνε μόνον οι άλλοι.

Ας είμαστε λοιπόν σήμερα ειλικρινείς ενώπιον του ελληνικού λαού. Εγώ ξεκίνησα με μια ειλικρινή τοποθέτηση. Έκανα την αυτοκριτική που οφείλαμε να κάνουμε σε ένα τόσο βαρύ κλίμα. Είπα για τις ευθύνες της Κυβέρνησης, τις οποίες αναλάβαμε και θα συνεχίσουμε με τόλμη να το κάνουμε. Το λέμε ότι θα πάει μέχρι τέλους. Θα γίνει πλήρης διερεύνηση δικαστική και από τη διοικητική επιτροπή και από όλους τους φορείς. Θα πάει μέχρι τέλους. Καμιά συγκάλυψη. Ας έχουμε όμως το θάρρος ενώπιον της Βουλής, να αναλαμβάνουμε όλοι τις ευθύνες μας και θα σας πω γιατί. Ωραία, δεν ήταν το 33%. Θα σας αποδείξω ότι ήταν το 33%. Αλλά ας υποθέσουμε ότι δεν ήταν το 33% αυτό που παραδώσατε. Το 2016 έληγε η Σύμβαση και έπρεπε να παραδοθεί το σύνολο του έργου. Τι παραδόθηκε; Παραδόθηκε κάτι; Θα σας πω εγώ τι παραδόθηκε. Παραδόθηκαν από τους 52 σταθμούς που έπρεπε να αναταχθούν οι 17. Αυτό παραδόθηκε. Δεκαεπτά από τους 52 σταθμούς. Μηδέν, μηδέν κέντρο τηλεδιοίκησης από τα 3 που έπρεπε να αναταχθούν και η λήξη της Σύμβασης ήταν 2016. Όλα αυτά συνιστούν εκπλήρωση της Σύμβασης και της υποχρέωσης που έχει αναληφθεί;

 Η απάντηση λοιπόν είναι πολύ σαφής. Ναι υπάρχουν ευθύνες διαχρονικές. Από το 2017 έως το 2019, δεν έγινε απολύτως τίποτε για τη συμπληρωματική Σύμβαση. Απολύτως τίποτα. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Μεσολάβησαν δέκα μήνες από τη στιγμή που εδόθη η έγκριση του Ελεγκτικού Συνεδρίου μέχρις ότου αποχώρησε ο ΣΥΡΙΖΑ. Γιατί δέκα μήνες δεν υπεγράφη αυτή η συμπληρωματική Σύμβαση και δεν κινήθηκε καθόλου; Γιατί η συμπληρωματική Σύμβαση όφειλε να είχε μια αλλαγή αρχιτεκτονικής. Ούτε εκεί έγινε κάτι. Παρεδόθη στην πραγματικότητα μία κατάσταση που θα έπρεπε να υπάρξει αλλαγή αρχιτεκτονικής, συμμόρφωση με την ΕΘΕΛ, να υπάρξει τεχνική πραγματογνωμοσύνη για τα ζητήματα τα οποία ανέκυψαν και Ελεγκτικό Συνέδριο. Αυτά έγιναν και ολοκληρώθηκαν το 2021. Με καθυστέρηση; Αν θέλετε να το πείτε, να το πείτε με καθυστέρηση. Αλλά ειλικρινά, επαναλαμβάνω, το 2016 έπρεπε να παραδοθεί όλο το έργο. Παραδόθηκε ό,τι παραδόθηκε- πάντως όχι όλο το έργο- και από το 2017 μέχρι το 2019 δεν έγινε απολύτως τίποτε.

Δεν μπορώ να το πω διαφορετικά. Μου ζητήσατε με έμφαση να καταθέσω στα πρακτικά αυτά τα οποία πιστοποιούν την έκταση της παραλαβής του έργου. Τα καταθέτω στα πρακτικά.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΡΑΠΕΤΡΙΤΗΣ (Υπουργός Επικρατείας)**: Μπορείτε βεβαίως να τα έχετε. Δεκαεπτά από τους 52 σταθμούς, 33%. Άκουσα με λύπη τον κ. Φάμελλο να προσπαθεί να επιχειρηματολογήσει υπέρ της άγνοιας την οποία έχουμε, σε σχέση με τα δημόσια έργα, για να μας πει ότι μα πώς είναι δυνατόν να πληρώθηκαν, χωρίς να έχει παραδοθεί το φυσικό αντικείμενο. Δύο πράγματα για να έχετε εικόνα. Γιατί ο καθένας στο δικό του τομέα μπορεί να έχει μια σχετική γνώση. Κανείς όμως δεν μπορεί να επαίρεται ότι έχει όλη τη γνώση.

Σε ότι αφορά το κομμάτι των δημοσίων έργων. Η εκταμίευση μπορεί να γίνει με την υλοποίηση του φυσικού έργου χωρίς τη λειτουργική παραλαβή. Παραδείγματος χάρη, εδώ μπορεί να είχαν γίνει χωματουργικά. Καμία όμως παράδοση λειτουργικού σταθμού. Άρα, δεν παραδόθηκε τίποτε. Οι 17 σταθμοί παραδόθηκαν.

Το δεύτερο και βασικότερο. Μου λέτε ότι είχε παραδοθεί το έργο στο 68%. Μετράτε και αυτό το έργο, το οποίο ήταν άχρηστο και χρειάστηκε να ξαναγίνει από την αρχή του 2021, το 15%; Αμφισβητείτε ότι συνέβη αυτό;

Σας καταθέτω τώρα αμέσως. Δεν μου ζητήσατε έγγραφα; Σας καταθέτω λοιπόν τον αρνητικό λογαριασμό, 1.300.000 25 Οκτωβρίου του 21. Το έργο το οποίο, υποτίθεται, ότι υλοποιήθηκε το 15-16 και χρειάστηκε να ξαναγίνει εξ αρχής το 15%. Το καταθέτω στα πρακτικά.

*(στο σημείο αυτό ο Υπουργός Επικρατείας καταθέτει το έγγραφο στα πρακτικά)*

Γι’ αυτό το λόγο, είναι πολύ σχετικό να αναφέρεται το ποσοστό της εκταμίευσης. Εκείνο το οποίο μένει είναι το πρωτόκολλο παραλαβής και όλα τα πρωτόκολλα τα οποία σας τα έχω καταθέσει και έχω φτιάξει και έναν πίνακα, για να δείτε τι ακριβώς συντελέστηκε. Αν από αυτό, εσείς εξάγετε το 68%, ή όποιο άλλο ποσοστό μπορούμε να το συζητήσουμε.

Αναφερθήκατε πολλές φορές στο ζήτημα του προσωπικού. Πράγματι είναι μια μεγάλη πληγή το θέμα του προσωπικού. Υπάρχει έλλειψη προσωπικού σε πολλές και κρίσιμες υποδομές στη χώρα και κάποια στιγμή, θα πρέπει να αναταχθεί αυτό το προσωπικό.Εδώ όμως, θα μου επιτρέψετε να πω και αυτό το λέω ειλικρινώς, όχι για να προσπαθήσω να αποσείσω ευθύνες, ότι έγινε μια προσπάθεια να στελεχωθεί στις κρίσιμες υποδομές ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος που έχει και την ευθύνη, σε ό τι αφορά τα κεφάλαια της δρομολόγησης των συρμών. Έγινε μια μεγάλη προσπάθεια. Σας εξήγησα πως. Τα δελτία παροχής υπηρεσιών, μη τα υποτιμάτε. Γιατί τα δελτία παροχής υπηρεσιών έχουν μία ιδιαιτερότητα. Ήταν μέσω ΑΣΕΠ.

Μη νομίζετε δηλαδή. Γιατί άκουσα εδώ και την κυρία Λιακούλη, άκουσα και άλλους, να αναφέρονται σε ρουσφέτια κτλ. . Έγιναν μέσω ΑΣΕΠ οι προσλήψεις. Πρόκειται για κανονικές προσλήψεις μέσω δελτίων παροχής υπηρεσιών για την παροχή έργου.

Προσελήφθησαν τακτικά.

Γιατί προσελήφθησαν και όχι μέσω κλασικών διαγωνισμών ΑΣΕΠ;

Είναι προφανές, διότι με τον τρόπο αυτό γλιτώσαμε πάρα πολύ χρόνο για να μπορέσουν να στελεχωθούν αυτές οι δομές. Διότι όλα αυτά τα οποία αναφέρθηκαν τώρα, ότι ξέρεις, είχαμε πάρα πολύ κόσμο και έμεινε λιγότερος κόσμος. Ναι, προφανώς και συνέβη αυτό, γιατί υπήρχαν μαζικές συνταξιοδοτήσεις. Θα έπρεπε να είχε φροντίσει και η προηγούμενη κυβέρνηση, να μου επιτρέψετε να το πω αυτό, να γίνουν προσλήψεις. Εμείς πήγαμε, δρομολογήσαμε ήδη τις 217 προσλήψεις με τακτικό προσωπικό και επιπλέον, 200 με δελτίο παροχής υπηρεσιών που θα παραμείνουν, θα ανανεωθούν.

Επιπλέον δε, θα φροντίσουμε έτσι ώστε να δούμε με ποιο τρόπο θα αξιοποιήσουμε και τους φύλακες ισόπεδων διαβάσεων, που πράγματι δεν ανανεώθηκε η θητεία τους και θα δούμε αν μπορέσουμε να τους αξιοποιήσουμε, διότι αυτή τη στιγμή δεν μπορεί να λείπει κανείς. Άρα μιλάμε για 160, 200 και 217. Αυτά μέσα στην τελευταία τριετία. Ξέρετε πόσες προσλήψεις έκανε ο ΣΥΡΙΖΑ; Είπα λοιπόν, ότι κατά τη διάρκεια της δικής μας θητείας έγιναν αυτές οι, περίπου, 420 προσλήψεις. Πόσες προσλήψεις έκαναν ΣΥΡΙΖΑ στις θέσεις αυτές; Προέβλεψε 35, έκανε 24. Τεσσερισήμισι χρονιά είκοσι τέσσερις προσλήψεις, εκ των οποίων δεκατρείς σταθμάρχες. Αυτές ήταν οι προσλήψεις.

Άρα όταν ερχόμαστε και λέμε ότι είναι αποκλειστική ευθύνη της παρούσας κυβέρνησης ένα δυστύχημα που έχει μια πάρα πολύ βαριά ευθύνη και σημειολογία, κύριε Γιαννούλη είμαστε πολύ πιο προσεκτικοί όταν αναφερόμαστε στο ζήτημα αυτό. Γιατί εδώ υπάρχουν και άνθρωποι οι οποίοι αισθάνονται ότι έχουν βαριά την ευθύνη και δεν μπορεί να τους αποδίδεται με τέτοια ευκολία μομφή. Αυτό ισχύει για μένα, δεν μιλάω με τους υπόλοιπους βουλευτές.

Αναφέρομαι στο θέμα της τηλεδιοίκησης στη Λάρισα. Κοιτάξτε, η τηλεδιοίκησης στη Λάρισα μας παρεδόθη το 2019 κατεστραμμένη. Δεν λειτουργούσε, γιατί είχε μεσολαβήσει μια φωτιά στις αρχές του 19. Δεν υπήρχε τηλεδιοίκηση στη Λάρισα, όταν αναλάβαμε. Δεν υπήρχε τηλεδιοίκηση καθόλου. Άρα, όλα γίνονταν χειροκίνητα. Ανακτήθηκε η τηλεδιοίκηση σε πλήρη λειτουργία στη Λάρισα, επαναλαμβάνω, ανακτήθηκε σε πλήρη λειτουργία η τηλεδιοίκηση στη Λάρισα 1η Νοεμβρίου του 2022. Σας καταθέτω ακριβώς το πρωτόκολλο διοικητικής παραλαβής της τηλεδιοίκησης στη Λάρισα.

*(στο σημείο αυτό ο Υπουργός Επικρατείας καταθέτει το έγγραφο στα πρακτικά)*

Συνεχίζω λοιπόν και προσέξτε, γιατί υπάρχει και κάτι το οποίο είναι πιο σοβαρό και νομίζω ότι, πολλές φορές προσπαθούμε να συνεννοηθούμε, αλλά ο καθένας εκκινεί με παρωπίδες.

Την κρίσιμη νύχτα που συνέβη αυτό, πέρα από το γεγονός ότι είχαν προβλεφθεί οι δύο σταθμάρχες που, δυστυχώς, δεν βρίσκονταν στη θέση τους την κρίσιμη ώρα, εκείνο το οποίο συνέβη είναι ότι, το κέντρο τηλεδιοίκησης της Λάρισας, λειτουργούσε απολύτως. Επαναλαμβάνω και θέλω να καταγραφεί ρητά στα πρακτικά. Το κέντρο τηλεδιοίκησης της Λάρισας, λειτουργούσε απολύτως. Γιατί λειτουργούσε απολύτως; Πώς αποδεικνύεται; Αποδεικνύεται από το γεγονός, ότι όλη εκείνη την ημέρα, όλες οι δρομολογήσεις αμαξοστοιχιών, έγιναν με αυτόματη χάραξη, μέσω του κέντρου τηλεδιοίκησης. Όλες οι δρομολογήσεις. Λειτουργούσε στο ακέραιο.

Αυτό το οποίο, δυστυχώς, συνέβη, ήταν ότι ο συγκεκριμένος σταθμάρχης επέλεξε, αντί να κάνει την αυτόματη χάραξη που, προφανώς, θα είχε προλάβει το κακό, να κάνει χειροκίνητη δρομολόγηση. Και εκεί συνέβησαν μία σειρά, μια αλληλουχία από τραγικά γεγονότα, τα οποία σωρευτικά οδήγησαν στο να έχουμε το δυστύχημα. Δεν έγινε η αυτόματη χάραξη, μολονότι λειτουργούσε πλήρως ο πίνακας, θεώρησε, κατά πάσα βεβαιότητα, ο σταθμάρχης, ότι τα κλειδιά ήταν στη γραμμή ανόδου, ενώ ήταν στην κάθοδο και τελικώς, έκανε διαγώνια κίνηση και βρέθηκε στην αντίθετη τροχιά και επιπλέον, δεν βρέθηκε ο σταθμάρχης μπροστά στον πίνακα ελέγχου.

Εγώ το επισκέφθηκα και έχω μια προσωπική εικόνα. Είναι ένας πύργος ελέγχου, ο οποίος έχει 8,5 χιλιόμετρα διαδρομή. Είναι 5,5 χιλιόμετρα Λάρισα και βόρεια και 3 χιλιόμετρα, περίπου, Λάρισα και νότια. Όταν βρέθηκε, λοιπόν, στη Λάρισα και έδωσε την χάραξη της πορείας χειροκίνητα, στη συνέχεια, για 5,5 χιλιόμετρα, αφαιρουμένου του μικρού διαστήματος που έπεσε σε διαγώνιο, είχε τη δυνατότητα, μπροστά στον πίνακα, να δει την κίνηση της αμαξοστοιχίας.

Άρα και δεν έγινε αυτόματη χάραξη και θεωρήθηκε εσφαλμένα ότι τα κλειδιά ήταν στην άνοδο, ενώ ήταν στην κάθοδο και δεν υπήρξε επιβεβαίωση για το σε ποια γραμμή βρισκόταν μέσα από τον πίνακα της τηλεδιοίκησης που ήταν εκεί και λειτουργούσε. Όλα αυτά συνέβησαν σωρευτικά. Επιπλέον, βεβαίως, δεν υπήρξε και μία αντίδραση όταν, εν τέλει, η αμαξοστοιχία βρέθηκε στο ανάποδο διάζωμα.

Θέλω να σας πω και κάτι για να το έχετε υπόψη σας. Η αυτόματη χάραξη που, πράγματι, θεωρώ, με τη γνώση που έχω προσλάβει, ότι θα γλίτωνε το κακό – επαναλαμβάνω κύριε Παππά – η αυτόματη χάραξη η οποία θα είχε γλιτώσει το κακό, ήταν υποχρέωση από τη στιγμή που υπήρχε τηλεδιοίκηση στη Λάρισα. Επαναλαμβάνω. Αυτό είναι πολύ σημαντικό και θέλω να το καταγράψετε. Έπρεπε να είχε γίνει αυτόματη χάραξη μέσω της τηλεδιοίκησης. Γιατί έπρεπε να γίνει; Διότι αυτό ήταν υποχρέωση την οποία είχε επιβάλλει ο ίδιος ο ΟΣΕ, με ειδική εγκύκλιό του και αναφορά στον κανονισμό, 23.12.2022. Δεν έγινε αυτόματη χάραξη και, προφανώς, ήταν μια προσωπική επιλογή.

Άρα, όταν αναφερόμαστε ότι δεν υπήρχαν δικλίδες, εκεί θα ήθελα να είμαστε λίγο πιο προσεκτικοί. Δικλίδες υπήρχαν. Δεν ήταν σε ένα τυφλό σημείο. Δεν ήταν τυφλό το σημείο. Προσέξτε! Εν προκειμένω, οι ασφαλιστικές δικλείδες του συστήματος για το ανθρώπινο λάθος - πέρα από το γεγονός ότι είχαν τοποθετηθεί οι δύο σταθμάρχες, που δεν ξέρω πώς βρέθηκε να μην υπάρχουν, εν τέλει – ήταν η υποχρέωση αυτόματης χάραξης, που θα είχε προλάβει το κακό, ήταν η χειροκίνητη τοποθέτηση των κλειδιών, που κι εκεί εσφαλμένως δεν έγινε έλεγχος επιτόπιος όταν πέρασε η αμαξοστοιχία, όπως θα έπρεπε να γίνει, για να διαπιστωθεί ότι είναι στην κάθοδο και όχι στην άνοδο και η υποχρέωση που υπήρχε για να βρίσκεσαι στον πίνακα τηλεδιοίκησης και να δεις ότι το τρένο πηγαίνει στην ανάποδη κατεύθυνση για 10 λεπτά.

 Δέκα λεπτά μετά την αποχώρηση από τη Λάρισα, ο πίνακας έδειχνε κίνηση στην αντίθετη τροχιά. Όλα αυτά είναι σοβαρές δικλείδες ασφαλείας. Μην το υποτιμάτε. Δεν είναι ότι δεν υπήρχε τηλεδιοίκηση.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, συγγνώμη, επειδή είναι τόσο σημαντικό το ζήτημα, πρέπει να συνεννοούμαστε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΡΑΠΕΤΡΙΤΗΣ (Υπουργός Επικρατείας):** Όχι.

Κύριε Γιαννούλη, μου επιτρέπετε να ολοκληρώσω;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Με ψέματα δε γίνεται.

 **ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ:** Κύριε Γιαννούλη, ήρθε να δώσει απαντήσεις, όχι αυτά που θέλετε να ακούσετε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ας αφήσουμε να ακουστεί ο Υπουργός, να πει αυτά που θέλει.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ:** Ήρθε να δώσει απαντήσεις, όχι αυτά που θέλετε να ακούσετε εσείς.

Αυτή είναι η διαφορά.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Παρακαλώ, παρακαλώ.

**ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ:** (ομιλεί εκτός μικροφώνου, δεν ακούγεται)

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ:** Την αλήθεια λέει, όχι αυτά που θέλετε να ακούσετε εσείς.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Παρακαλώ, όλους τους συναδέλφους, μη το χαλάμε τώρα.

Να ακουστεί ο Υπουργός και θα απαντήσει σε ό,τι ερωτήθηκε.

Παρακαλώ πολύ, να σεβαστούμε τον ομιλητή, όπως σεβαστήκαμε και όλους τους άλλους μέχρι τώρα.

Ο κ. Γεραπετρίτης, έχει το λόγο.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΡΑΠΕΤΡΙΤΗΣ (Υπουργός Επικρατείας):** Νομίζω είναι κρίσιμο για σας να γνωρίζετε, όπως απέκτησα και εγώ αυτή την εξοικείωση εσχάτως και δεν το αντιλαμβάνομαι, θέλω να σας πω ότι είναι έκτιση ποινής, εγώ το θεωρώ ότι είναι ανάληψη χρέους. Θεωρώ ότι είναι χρέος να διερευνήσουμε μέχρι τέλους και είναι χρέος να φροντίσουμε να μη ξαναγίνει. Στο μέτρο που αυτό περνάει από μένα, σας διαβεβαιώ ότι θα γίνουν και τα δύο και θα μιλήσω στη συνέχεια για την επανεκκίνηση του σιδηροδρόμου.

Θέλω, όμως, να σας πω το εξής, για να έχουμε εικόνα.

Εάν ίσχυαν όλα αυτά που σας λέω, τότε τι θα είναι αυτό το οποίο θα έλθει, όπως λέμε, τέλος Σεπτεμβρίου, Οκτώβριο και θα μπορεί να λειτουργήσει σε αναβαθμισμένο σύστημα;

Θα είναι αυτά που σας είπα σε όλο τον κύριο άξονα, δηλαδή από Αθήνα ως Θεσσαλονίκη. Άρα, ο κύριος άξονας θα έχει τηλεδιοίκηση παντού και σηματοδότηση παντού. Αυτή τη στιγμή υπάρχουν δύο τμήματα στα οποία ακόμη υπάρχει εργολαβία, δηλαδή, είναι ένα βόρειο τμήμα, στο συγκεκριμένο μέρος, δηλαδή Λάρισα – Πλατύ, προς τα πάνω, μετά τα πεντέμισι χιλιόμετρα, δηλαδή, που βλέπει αυτή τη στιγμή η τηλεδιοίκηση και ένα τμήμα το οποίο είναι νότια, στην Τιθορέα, νομίζω Οινόη – Τιθορέα.

Είναι αυτή η διπλή γραμμή που παραδόθηκε. Ορθώς παραδόθηκε. Πράγματι, επί ΣΥ.ΡΙΖ.Α. παραδόθηκε, είναι σωστό η διπλή γραμμή.

Βέβαια, αυτή ήταν εργολαβία η οποία είχε ξεκινήσει πριν και παραδόθηκε χωρίς τηλεδιοίκηση, έτσι;

Απλά παραδόθηκε η γραμμή, τηλεδιοίκηση δεν υπάρχει.

Άρα, θα έχουμε μια πλήρη γραμμή τηλεδιοίκησης σε όλο τον κύριο άξονα και επιπλέον θα έχουμε, ελπίζω και το σύστημα ETCS, το οποίο είναι πράγματι πολύ σημαντικό. Είναι η αλληλεπίδραση του τρένου με το σηματοδότη. Όταν έχεις αυτό το σύστημα, μπορεί το τρένο όταν βλέπει κόκκινο να κόβει ταχύτητα και σταματάει μόνο του.

Δυστυχώς, ακόμη και σε αυτό το σύστημα, στο ETCS, που είναι πολύ σημαντικό και πρέπει να τοποθετηθεί παντού, ακόμη και εκεί μπορεί να παρακαμφθεί με ανθρώπινο παράγοντα.

Πάντα ο άνθρωπος έχει τον τελευταίο λόγο. Απλώς, επειδή ακριβώς έχει αυτή τη λειτουργία της αυτόματης αλληλεπίδρασης, θα σταματήσει το τρένο όταν δει το κόκκινο και θα περιμένει ειδική εντολή. Εδώ δόθηκε η ειδική εντολή για παράκαμψη του κόκκινου.

Έτσι προκύπτει. Κόκκινος ήταν ο σηματοδότης και δόθηκε εντολή για παράκαμψη του κόκκινου. Απλώς, για να έχουμε εικόνα.

Άρα, το σύστημα το ETCS, έχει δύο τεμάχια, μέρη. Είναι ένα το οποίο είναι στον σηματοδότη, στη γραμμή και ένα που είναι στο τρένο, για να μπορεί το ένα να βλέπει το άλλο. Αυτή τη στιγμή βρισκόμαστε επί της γραμμής. Nομίζω η προμήθεια είναι σχεδόν ολοκληρωμένη, απομένει να ολοκληρωθεί ο επί της αμαξοστοιχίας εξοπλισμός, έτσι ώστε να μπορεί το ένα να δει το άλλο.

Άκουσα αρκετά και για το σύστημα των ενδοεπικοινωνιών, που είναι το δεύτερο μέρος από το ευρωπαϊκό σύστημα ασφάλειας. Αυτό το σύστημα, πράγματι, είχε παραδοθεί επί ΣΥ.ΡΙΖ.Α.. Είναι αληθές.

Απλά, τι πρόβλημα είχε;

Ότι δεν είχε προβλεφθεί στη σύμβαση προμήθειας η διαπίστευση αυτών των συστημάτων. Αυτά, για να μπορέσουν να λειτουργήσουν, έχουν μια ειδική διαπίστευση. Η ειδική αυτή διαπίστευση ήταν εκτός της εργολαβίας και έπρεπε να αποδοθεί και στα δύο μέρη γιατί και αυτό το σύστημα ενδοεπικοινωνίας έχει ένα κομμάτι το οποίο είναι ο ΟΣΕ, που είναι ο σταθμός, ο σταθμάρχης, δηλαδή και όλοι οι πέριξ του ΟΣΕ και είναι και ένα μέρος το οποίο είναι πάλι επί της αμαξοστοιχίας.

Σε ό,τι αφορά το κομμάτι του σταθμού έχει ήδη υπάρξει πιστοποίηση, δηλαδή και από τον ανεξάρτητο εκτιμητή και από τη ΡΑΣ, πρέπει και η ΡΑΣ να δώσει έγκριση για αυτό. Το δεύτερο μέρος, που αφορά την αμαξοστοιχία, αυτή τη στιγμή εκκρεμεί στη ΡΑΣ.

Άρα, θα πρέπει η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων να δώσει έγκριση στο σύστημα αυτό για να μπορέσει να εγκατασταθεί.

Για να σας δώσω να καταλάβετε, σήμερα, που μιλάμε και τη δυστυχή βραδιά της Λάρισας, το σύστημα αυτό λειτουργούσε απολύτως για τις ενδοεπικοινωνίες μεταξύ σταθμάρχη – κέντρου, δηλαδή σε όλες τις συνομιλίες ΟΣΕ.

Τι δεν περιελάμβανε;

Δεν περιελάμβανε τους μηχανοδηγούς, οι οποίοι μιλούσαν με το συμβατικό σύστημα, το VHF, το οποίο θα παραμείνει, ούτως ή άλλως, για να υπάρχει και ένα δευτερογενές σύστημα για την περίπτωση που θα καταπέσει αυτό το σύστημα ζώνης.

Άρα, αυτά τα συστήματα βρίσκονται σε εξέλιξη και θα δρομολογηθούν και θα ολοκληρωθούν.

Να πω το εξής. Μια κουβέντα μόνο σε ότι αφορά τη χρηματοδότηση, διότι ακούστηκε από ορισμένους αγορητές ότι υπήρχε υποχρηματοδότηση. Έγινε μια προσπάθεια να υπάρχει ανάκαμψη στη χρηματοδότηση.Για πρώτη φορά πέρυσι αυξήθηκε η χρηματοδότηση, η πάγια χρηματοδότηση του ΟΣΕ για υποδομές και ήταν παγίως σε όλη τη δεκαετία 45 εκατ., έγινε 75 εκατ. και επιπλέον μπήκαν στο Ταμείο Ανάκαμψης 270 εκατομμύρια, για αναβάθμιση υποδομών του ΟΣΕ και ευελπιστούμε, ότι με αυτά θα υπάρξει και ουσιαστική αναβάθμιση των βασικών υποδομών. Παραμένει να έχουμε όλοι υπόψη μας το τεράστιο πρόβλημα της φθοράς του δικτύου, η οποία φθορά του δικτύου είναι κυρίως εξωτερικές ενέργειες, δηλαδή, κλοπές και άλλες μορφές παρέμβασης παράνομης.

 Επίσης, μια κουβέντα να πω για το θέμα του Οργανισμού. Άκουσα με προσοχή όσα ειπώθηκαν σε σχέση με την Επιτροπή Εμπειρογνωμόνων. Η Επιτροπή Εμπειρογνωμόνων, αποτελείται από τον πρώην Πρόεδρο του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, που είναι ένα ιδιαιτέρως αξιοσέβαστο πρόσωπο. Είχε τοποθετηθεί από τη δική σας κυβέρνηση, δηλαδή από την Αξιωματική Αντιπολίτευση και δύο καθηγητές σιδηροδρομικής πολύ εξειδικευμένους σε δυστυχήματα. Δεν υποκαθιστά τη δικαιοσύνη, διοικητική επιτροπή είναι, η οποία θα βγάλει ένα τεχνικό πόρισμα. Ζήτησα όσο το δυνατόν πιο σύντομα και είπαμε ότι μέσα σε ένα μήνα περίπου από σήμερα, δηλαδή μέχρι το Πάσχα, θα μπορέσουμε να έχουμε ένα πρώτο πόρισμα, έτσι ώστε αυτό να τεθεί και υπόψη της δικογραφίας, για να μπορεί να αξιοποιηθεί και τεχνικά ανεξάρτητα από τους πραγματογνώμονες που ήδη έχει τοποθετήσει το δικαστήριο.

Η δικαιοσύνη δεν υποκαθίσταται, κύριε Παππά, ποτέ. Η δικαιοσύνη επιτελεί το έργο…

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** (ομιλεί εκτός μικροφώνου) Τότε γιατί κάνετε Επιτροπή;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΡΑΠΕΤΡΙΤΗΣ (Υπουργός Επικρατείας):** Διαφωνείτε με την Επιτροπή κύριε Παππά;

Γιατί αν θυμάμαι καλά, ανεξάρτητη επιτροπή είχατε τοποθετήσει και εσείς μετά το Μάτι. Προσέξτε λιγάκι. Εδώ, έχει ένα ενδιαφέρον γιατί άκουσα σχετικά με τον Οργανισμό για τη διερεύνηση των αεροπορικών και των σιδηροδρομικών ατυχημάτων και γιατί δεν τον έχουμε στελεχώσει.

 Καταρχάς, να πω ότι αυτή η προειδοποιητική επιστολή, η αιτιολογημένη γνώμη που αναφέρατε για την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, αφορούσε το γεγονός ότι ακόμη δεν τον έχουμε εισαγάγει, άρα, τώρα είναι άνευ αντικειμένου η αιτιολογημένη αυτή γνώμη. Δεν υφίσταται καμία μομφή εκ μέρους της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Απλά να πω, ότι πράγματι αυτός ο Οργανισμός δεν έχει συσταθεί διότι αυτό δεν είναι επιτροπή. Είναι μια ολόκληρη μεγάλη δομή, έχει μέσα μονίμους ερευνητές, έχει διοικητικό προσωπικό και επιστημονικό προσωπικό. Είναι ολόκληρη δομή και προβλέπεται από το κοινοτικό δίκαιο να συγκροτηθεί τέλος Ιανουαρίου. Ψηφίστηκε τέλος Ιανουαρίου. Δηλαδή, είμαστε ένα με ενάμιση μήνα μετά από την ψήφιση. Δεν νομίζω να είχε κάποιος την απαίτηση μέσα σε ένα μήνα να συγκροτήσει μια τέτοια βαριά δομή.

 Επειδή δεν είχα σκοπό να το πω και σας διαβεβαιώνω ότι δεν είχα σκοπό να το πω, αλλά διακρίνω μια μικρή υποκρισία διότι μια σημαντική καινοτομία είναι αυτή που καταψηφίστηκε από τον ΣΥΡΙΖΑ στη Βουλή. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Αυτό για το οποίο σήμερα κόπτεστε, όταν ήρθε στη Βουλή το καταψηφίσατε ως Οργανισμό.

Θα μιλήσω για δύο τρία ζητήματα για αυτά τα οποία άκουσα σε σχέση με το τι ίσχυε το 2019 και τι δεν ισχύει σήμερα. Κοιτάξτε, θα σας πω τα εξής.

Πρώτον, το 2019 δεν υπήρχε τηλεδιοίκηση στη Λάρισα. Να είμαστε σαφείς.

Όταν παραδόθηκε ήταν καμένη η τηλεδιοίκηση, το οποίο σημαίνει ότι όλες αυτές οι ασφαλιστικές δικλείδες που σας ανέφερα πριν, αυτόματη χάραξη, τηλεδιοίκηση, η δυνατότητα παρακολούθησης για 5,5 χιλιόμετρα, δεν υπήρχαν το 2019. Υπήρχε μόνο ο φυσικός σταθμάρχης.

Δεύτερον, άκουσα αρκετές φορές ότι εκείνο το οποίο υπήρχε ήταν η υποχρέωση για δύο σταθμάρχες. Δεν υπήρχε ποτέ. Αυτό γνωρίζω εγώ. Αν έχετε κάτι να μου καταθέσετε στα Πρακτικά, να το δω. Υποχρέωση για δύο σταθμάρχες σε κάθε σταθμό δεν υπήρχε ποτέ. Εάν θέλετε, επειδή το αναφέρατε πολλοί, θα μου κάνετε τη χάρη να καταθέσετε στα Πρακτικά και να το αξιολογήσω. Σε ότι αφορά για το τι υπήρχε και τι δεν υπήρχε. Επίσης, …

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Για κλειδούχους με αυτοπρόσωπο έλεγχο, δεν έχετε ακούσει;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΡΑΠΕΤΡΙΤΗΣ (Υπουργός Επικρατείας):** Θα μου επιτρέψετε, κ. Γιαννούλη, να ολοκληρώσω;

Σας παρακαλώ πάρα πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Μην διακόπτετε, κ. Γιαννούλη, σε κάθε φράση. Τι δεν γίνεται κατανοητό; Όποιος έχει στοιχείο ότι έπρεπε να είναι δύο σταθμάρχες στο παρελθόν, να το πει. Τελεία και παύλα. Τι δεν είναι καθαρό;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΡΑΠΕΤΡΙΤΗΣ (Υπουργός Επικρατείας):** Επίσης, θέλω να πω το εξής. Η πραγματικότητα είναι ότι κάτι δεν υπάρχει σήμερα. Δεν υπάρχει προϊστάμενος αμαξοστοιχίας. Προϊστάμενος αμαξοστοιχίας δεν υπάρχει.

Γιατί δεν υπάρχει; Διότι καταργήθηκε τον Μάρτιο του 2019, για αυτό δεν υπάρχει προϊστάμενος αμαξοστοιχίας.

Και μη με ρωτήσετε γιατί δεν το επαναφέραμε γιατί η ερώτηση είναι, γιατί καταργήθηκε;

Άρα, η κατάσταση το 2019, μόνοι σας θα το δείτε και θα το καταλάβετε, ότι σίγουρα δεν ήταν ίδια με τη σημερινή, ήταν πολύ χειρότερη. Έχει γίνει μια σημαντική αναβάθμιση κυρίως με την τηλεδιοίκηση και βεβαίως με όλα τα ζητήματα της αναβάθμισης σηματοδοτών κλπ. αλλά η πραγματικότητα είναι ότι πρέπει να ολοκληρωθεί και όταν ολοκληρωθεί θα είναι γνησίως αναβαθμισμένο.

 Κλείνοντας, θα ήθελα να πω μία δύο κουβέντες, άκουσα πολλές φορές για τους Υφυπουργούς, το ξέρω ότι δεν πρέπει να σας είμαι πάρα πολύ αρεστός να σας δίνω εγώ απαντήσεις, θα προτιμούσατε οι Υφυπουργοί να είναι εδώ.

Εγώ αισθάνομαι ότι μπορώ να σας καλύψω σε οτιδήποτε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Ομιλεί εκτός μικροφώνου.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΡΑΠΕΤΡΙΤΗΣ(Υπουργός Επικρατείας):** Όχι. Όχι. Είναι ανίκανος ο κ. Σπίρτζης, που δεν ήρθε σήμερα στην Επιτροπή, κ. Γιαννούλη;

Ο κ. Σπίρτζης, που είναι σήμερα; Που είναι ο κ. Σπίρτζης; Είναι σήμερα εδώ, να μας πει; Είναι ο βαθύτερος γνώστης.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Παρακαλώ πολύ, παρακαλώ πολύ. Μην δίνουμε την εντύπωση, μας παρακολουθεί και κόσμος, ότι δεν θέλουμε να ακουστεί ο Υπουργός. Αυτή την εντύπωση δίνουμε, με συγχωρείτε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΡΑΠΕΤΡΙΤΗΣ (Υπουργός Επικρατείας):** Κύριε Πρόεδρε, εγώ αισθάνομαι ειλικρινά ότι καλύπτω όλες τις ερωτήσεις, απαντώ σε όλες τις ερωτήσεις, δεν υπάρχει κανένα κενό.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Πολύ καλά κάνετε, για αυτό είστε εδώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΡΑΠΕΤΡΙΤΗΣ (Υπουργός Επικρατείας):** Αισθάνομαι ότι έχω μία τεχνική επάρκεια, την οποία την έχω αποκτήσει με πολύ κόπο για να μπορέσω να σας απαντήσω. Αυτό το οποίο θέλω να σας πω είναι ότι όπως και εγώ έτσι και ο αγαπητός μου φίλος, ο κ. Σπίρτζης, θα βρεθούμε τη Δευτέρα.

Εγώ θα ήθελα να είναι και σήμερα εδώ διότι κατά τεκμήριο γνωρίζει περισσότερο από τον καθένα το οτιδήποτε και θα μπορούσαμε να είχαμε μια πιο παραγωγική ενδεχομένως συζήτηση.

Εκείνο όμως το οποίο θέλω να σας πω είναι το εξής: Ότι θα εξαντληθεί κάθε συζήτηση για το θέμα αυτό. Εγώ αισθάνομαι ότι δεν πρέπει να μείνει απολύτως κανένα κενό, κανένα.

Κανένα κενό. Και να σας πω και μια τελευταία κουβέντα γιατί το άκουσα συχνά, δεν συνδέεται προφανώς με το δυστύχημα.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Ομιλεί εκτός μικροφώνου.

Για το ρουσφέτι δεν είπατε.

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΡΑΠΕΤΡΙΤΗΣ (Υπουργός Επικρατείας):** Θα σας πω δυο τρία πράγματα. Το ρουσφέτι που αναφέρετε τον κύριο Χατζηγιάννη; Αυτό;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Ομιλεί εκτός μικροφώνου.

Κατσιγιάννη.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΡΑΠΕΤΡΙΤΗΣ (Υπουργός Επικρατείας):** Κατσιγιάννη. Να το ψάξω γιατί ξέρετε κάθε δελτίο παροχής υπηρεσιών δεν το γνωρίζω. Εκείνο το οποίο ξέρω, εκείνο το οποίο όμως ξέρω είναι …

**ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ:** Ομιλούν εκτός μικροφώνου.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Παρακαλώ. Συνάδελφοι, παρακαλώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΡΑΠΕΤΡΙΤΗΣ (Υπουργός Επικρατείας):** Σας παρακαλώ πάρα πολύ.

 Εκείνο το οποίο ξέρω όμως, εκείνο το οποίο ξέρω όμως είναι ότι όταν ήταν ακόμη νωπή η κατάσταση του δυστυχήματος και όλοι αισθανόμασταν πόνο και οδύνη, εκείνο που ακουγόταν από ορισμένες πλευρές ήταν ότι ο σταθμάρχης ήταν ρουσφέτι. Ντροπή.

Εγώ έχω να σας πω το εξής: Ότι ο κύριος «ρουσφέτης», που θα τον λέγατε εσείς, προήλθε από την κινητικότητα. Βγήκαν 18 θέσεις σταθμαρχών και κατέθεσαν μόνον δύο μεταξύ των οποίων και ο ίδιος.

Τι ρουσφέτι θα μπορούσε να χρειάζεται όταν υπήρχαν πλεονάζουσες 16 θέσεις;

Χρειαζόταν ρουσφέτι για να τον προσλάβεις;

Σας παρακαλώ, λοιπόν, πάρα πολύ. Εγώ σας διαβεβαιώ ότι δεν υπάρχει καμία απολύτως παρέμβαση ούτε για τον συγκεκριμένο ούτε για κανέναν.

Να σας πω και μία κουβέντα για την Υπηρεσία Δημόσιας Υποχρέωσης, δηλαδή, για τις λεγόμενες άγονες γραμμές. Είναι αυτό που ακούστηκε σχεδόν από το σύνολο των Βουλευτών της αντιπολίτευσης.

Μα, πώς είναι δυνατόν να υπαναχωρούμε σε σχέση με τα χρήματα τα οποία φέρονταν να έχουν υποχρέωση να κάνουν, η Hellenic Train, ως επενδύσεις;

Καταρχάς, να σας πω ότι αναφέρεστε στην τελική σύμβαση σε σχέση με ένα μνημόνιο το οποίο είχε υπογραφεί αρχικώς και το οποίο ήταν μια βάση διαπραγμάτευσης και όχι συμφωνία.

Δεύτερον, οι υπηρεσίες δημόσιας υποχρέωσης είναι κατά βάσιν ετεροβαρείς συμβάσεις, δηλαδή, είναι μονομερής υποχρέωση του κράτους, όπως συμβαίνει και στα αεροπλάνα και στα πλοία. Εμείς ερχόμαστε και λέμε ότι δέκα άγονες γραμμές τις επιδοτούμε για να μην στερηθούν από τη συγκοινωνία οι άγονοι προορισμοί.

Άρα, είναι υποχρέωση του κράτους, δεν έχει αντισταθμιστικά.

Αντισταθμιστικά έχει αυτή η σύμβαση και δεν είχαν προηγούμενες συμβάσεις, είχε αυτή η σύμβαση σοβαρά αντισταθμιστικά. Να σας πω ότι είχε τελικά; Εκτός αν εγώ δεν τα διαβάζω πολύ καλά. Η Σύμβαση αυτή είναι 50 εκατομμύρια επί 15 χρόνια. Είναι υποχρέωση της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σύμφωνα με την οποία επιβάλλεται να είναι μακρές οι συμβάσεις αυτές, έτσι ώστε, να διαμορφώνεται ένα ασφαλές πλαίσιο σε ότι αφορά τους άλλους προορισμούς.

Είχαμε, λοιπόν, 50 εκατομμύρια επί 15 χρόνια για συγκεκριμένους προορισμούς που χαρακτηρίστηκαν άγονοι.

Τι επιστρέφει η εταιρεία, η Hellenic Train;

Επιστρέφει 435 εκατομμύρια για χρήση σιδηροδρομικής υποδομής και τροχαίου υλικού- επαναλαμβάνω: 435 εκατομμύρια- αυτό διαβάζω εγώ, έτσι;

Εκτός αν διαβάζουμε άλλη σύμβαση.

435 εκατ. επενδύσεις σε νέα τραίνα. 15 νέα ηλεκτρικά και 10 νέα υδρογόνου και 15 αναβαθμίσεις υφιστάμενων, το οποίο είναι σε αξία ακόμη μεγαλύτερη.

Επιπλέον προβλέπεται για πρώτη φορά στη σύμβαση αυτή ότι το Ελληνικό Δημόσιο έχει συμμετοχή 20% στα κέρδη της Hellenic Train. Άρα, από το τίμημα των 750 εκατομμυρίων επιστρέφεται περίπου ένα ποσό των 600 εκατομμυρίων σε ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ (598. 500.000 Ευρώ) και το 20% των κερδών.

Αυτά είναι τα δεδομένα τα οποία διαβάζω στη Σύμβαση, επενδύσεις είναι αυτές που σας είπα κύριε Παππά. Είναι επιστροφή 435 εκατομμύρια για χρήση σιδηροδρομικής υποδομής. Επενδύσεις σε νέα τρένα και 20%.

**ΝΙΚΟΑΛΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Με όλο το σεβασμό, μου επιτρέπετε; Μιλάτε για άλλο πράγμα. Λυπάμαι!

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΡΑΠΕΤΡΙΤΗΣ (Υπουργός Επικρατείας):** Πάμε να δούμε, λοιπόν, το τι ισχύει σε σχέση με τις υποχρεώσεις τις οποίες φέρει και η Hellenic Train και όλοι οι υπόλοιποι σε σχέση με την επανεκκίνηση, διότι άκουσα ότι είτε δεν ήμασταν αρκετά αυστηροί είτε δεν μπορέσαμε να επιβάλουμε πρόσθετες υποχρεώσεις.

Η αλήθεια είναι ότι το νέο πλαίσιο είναι πάρα πολύ αυστηρό και είναι το μεταβατικό πλαίσιο θα επαναξιολογηθεί όταν έρθει η στιγμή όταν, δηλαδή, υπάρξει η συνολική αναβάθμιση περί Σεπτέμβριο- Οκτώβριο, θα επαναξιολογηθεί. Μέχρι τότε, όμως, πρέπει να έχουμε ένα εξαιρετικά αυστηρό πλαίσιο γιατί πέρα από το αυτονόητο ζήτημα της ασφάλειας που πρέπει να εγγυηθούμε, πρέπει να ανακτηθεί και ένα αίσθημα εμπιστοσύνης. Είναι και ουσιαστικό αλλά είναι και ψυχολογικό για τους ανθρώπους να ξαναμπούν στο τρένο. Εγώ θα μπω στο πρώτο τρένο το οποίο θα επανεκκινήσει- το είπα, κυρίως, για λόγους ψυχολογικούς- θα μπω με τους ανθρώπους για να αισθανθούν ότι δεν είναι κάτι προσχηματικό όλο αυτό. Τι κάνουμε; Έκανα χθες τις ανακοινώσεις είναι πέντε πυλώνες.

 Οι πέντε πυλώνες έχουν να κάνουν. Ο πρώτος πυλώνας με το θέμα της άμεσης ασφάλειας. Δηλαδή, δύο Σταθμάρχες, η πρόβλεψη να έχουμε μειωμένη ταχύτητα, να έχουμε μειωμένους σταθμούς, δηλαδή, 5 σταθμοί θα κλείσουν και θα κινούνται μόνο για επιβίβαση-αποβίβαση αλλά δεν θα μπορούν να κινηθούν τα κλειδιά, έτσι ώστε, να μπορεί να γίνει αλλαγή μεταξύ των τροχιών θα είναι σε σταθερή τροχιά, έτσι ώστε, να μην υπάρχει κανένας απολύτως κίνδυνος.

Αξιολογούμε ζητήματα προσωπικού. Σας είπα τι θα γίνει. Δηλαδή, θα διατηρήσουμε αυτούς που είναι με Δελτία Παροχής Υπηρεσιών, θα επιταχύνουμε πάρα πολύ, θα δούμε τα κομμάτια της των φυλάκων ισόπεδων διαβάσεων που βρίσκονται σήμερα στα δικαστήρια.

Η αλήθεια είναι ότι είναι ήδη εκπαιδευμένο προσωπικό και προφανώς είναι πάρα πολύ χρήσιμοι για να μπορούν να στελεχώσουν, όμως ξέρετε;

Το πρόβλημα με τις μόνιμες προσλήψεις σε αυτές τις θέσεις είναι και το εξής. Ότι πέρα από το γεγονός ότι το ΑΣΕΠ έχει τις καθυστερήσεις τις οποίες όλοι γνωρίζουμε επειδή υπάρχει πολύ μεγάλη προσφορά, υπάρχει το εξής: ότι αυτοί πρέπει να εκπαιδευτούν τουλάχιστον 7 μήνες.

Άρα, ακόμη και όταν οριστικοποιηθούν οι προσλήψεις αυτές δεν θα πιάσουν δουλειά αμέσως σε αυτά τα κρίσιμα πόστα πρέπει να πάει μετά από 7 μήνες.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** *(Ομιλεί εκτός μικροφώνου)* Μα, υπηρετούσαν.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΡΑΠΕΤΡΙΤΗΣ (Υπουργός Επικρατείας):** Όχι, λέω για τις μόνιμες προσλήψεις, για τις 217 νέες προσλήψεις.

 Και επιπλέον με τεχνική βοήθεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα πάμε για να ξαναστήσουμε και το κομμάτι της εκπαίδευσης και της επιμόρφωσης, γιατί δεν σας κρύβω ότι υπάρχει και το ζήτημα το εξής. Με τα νέα συστήματα τα οποία θα τοποθετηθούν- και για τους λόγους που σας είπα, είμαστε και εγώ είμαι κάθε μέρα πάνω από τους εργολάβους και προσπαθώ να καταλάβω τα συστήματα- θα χρειαστεί και μια επιμόρφωση του προσωπικού. Δηλαδή, είναι πολύ σύνθετοι οι πίνακες αυτοί.

Άκουσα το τι θα πήγαινε να κάνει ο πρωθυπουργός στη Θεσσαλονίκη. Εγώ πήγα στη Θεσσαλονίκη στο τέλος.

Πήγα και είδα τον την ανεπτυγμένη τηλεδιοίκηση που είναι αυτή τη στιγμή ότι πιο προηγμένο υπάρχει. Είναι πράγματι πάρα πολύ σημαντική η τηλεδιοίκηση αυτή και όταν θα καλυφθούν και τα δύο τυφλά σημεία θα είναι μια πολύ ουσιαστική αναβάθμιση η οποία θα προστατεύει, όχι απολύτως αλλά θα προστατεύει πάρα πολύ, από την περίπτωση του σωρευτικού ανθρώπινου λάθους.

Ξέρετε πάντως και αυτό θέλει πολύ εκπαιδευμένο προσωπικό. Εύκολο δεν θα είναι να το χειριστείς. Άρα, το ανθρώπινο προσωπικό χρειάζεται και μια άλλη προσέγγιση. Η Hellenic Train θα αυξήσει τον αριθμό των μηχανοδηγών όπου απαιτείται, του συνοδευτικού προσωπικού, θα παράσχει η ίδια επιστημονική ψυχολογική υποστήριξη σε όλο το προσωπικό περιοδικά, γιατί χρειάζεται και αυτή η ψυχολογική υποστήριξη, και θα πάμε σε ένα συνολικώς αναβαθμισμένο πλαίσιο.

Όπως σας είπα, εγώ έχω ζητήσει από την Ελληνική Αστυνομία κρίσιμες υποδομές να τις φυλάει.

Δυστυχώς, χθες είχαμε επιχείρηση απόπειρα δύο κλοπών στο δίκτυο. Όσο μένει το δίκτυο χωρίς λειτουργία είναι προφανές ότι αυξάνονται πάρα πολύ όλα τα κομμάτια τα οποία έχουν να κάνουν με τους βανδαλισμούς και τις κλοπές. Πάνω απ’ όλα θα κλείσουμε όλες τις εκκρεμότητες σε σχέση με την αναβάθμιση του δικτύου.

Το GSMR θα τελειώσει μέσα στις επόμενες ημέρες. Το ECTC θα το αναλάβω προσωπικά, διότι υπάρχει όντως μια καθυστέρηση εκ μέρους της ΓΑΙΑΟΣΕ.

Έχουμε και το ζήτημα της πολυδιάσπασης των οργανισμών όπως ξέρετε στα ζητήματα του ΟΣΕ, αυτό είναι ένα ζήτημα, θα μεριμνήσουμε έτσι ώστε να έρθουν εγκαίρως και κυρίως τα μεγάλα κομμάτια που έχουν να κάνουν με σηματοδότηση και τηλεδιοίκηση να έχει ολοκληρωθεί η πρώτη φάση τον Ιούνιο, η δεύτερη φάση το Σεπτέμβριο για να μη θρηνήσουμε οτιδήποτε άλλο.

Κυρία Λιακούλη, είναι τρεις κατηγορίες. Είναι τα μέτρα εκείνα τα οποία είναι εσωτερικές οδηγίες του ΟΣΕ. Παραδείγματος χάριν, με τους δύο σταθμάρχες με την αναβάθμιση του προσωπικού και με την επιτάχυνση διαδικασιών ΑΣΕΠ. Θα δοθεί, δηλαδή, σε συμβούλους, έτσι ώστε να εκκαθαρίσουν όλο το στοκ από τις 10.500 αιτήσεις. Ένα κομμάτι χρειάζεται νομοθέτηση, δηλαδή η αυστηροποίηση των ποινών χρειάζεται νομοθέτηση. Ενδεχομένως, χρειάζεται νομοθέτηση το να μπορέσουμε να χειριστούμε τη δεύτερη σειρά προσλήψεων, δηλαδή τα άλλα 100 άτομα που θα έρθουν για να μπορέσουν να πέσουν πάνω στο διαγωνισμό που ήδη τρέχει, αφού έχουμε 11.000 σχεδόν υποψηφίους και να μην χρειαστεί να χάσουμε πάλι 2, 3 χρόνια.

Ενδεχομένως, να χρειαστεί νομοθετική ρύθμιση και για το προσωπικό το οποίο θα ανανεωθεί η θητεία ή θα επανέλθει για όσους έχουν αποχωρήσει. Άρα, είναι ένα μεγάλο κομμάτι νομοθετικό και είναι επιπλέον και ένα κομμάτι το οποίο είναι ρυθμιστικό και θα επιβληθεί στη Hellenic Train. Όπως είναι για παράδειγμα η μείωση ταχύτητας.

Η μείωση ταχύτητας είναι ένα σημαντικό ζήτημα. Θέλω να σας πω ότι η μείωση ταχύτητας θα είναι 80 χιλιόμετρα για προαστιακό και εμπορευματικές και 100 χιλιόμετρα για τις επιβατικές. Δεν έχει αποδειχθεί ότι είναι επιζήμια η αύξηση της ταχύτητας ή διατήρησης της ταχύτητας, αλλά είναι σημαντικό έστω και για ψυχολογικούς λόγους να πέσει η ταχύτητα στον ενδιάμεσο χρόνο. Θα κερδηθεί προφανώς η ταχύτητα αυτή, επειδή θα υπάρχουν ορισμένοι σταθμοί οι οποίοι θα είναι κλειστοί.

Είναι ένα πρόγραμμα πέντε φάσεων. Για λόγους κοινωνικούς θα ξεκινήσει 22 Μαρτίου. Θα ξεκινήσουν οι βασικοί προαστιακοί, δηλαδή Αεροδρόμιο – Χαλκίδα, θα ξεκινήσουν οι εμπορευματικοί προς Θεσσαλονίκη, διότι έχουμε σημαντικό ζήτημα με τη διακίνηση προϊόντων και με τις διεθνείς υποχρεώσεις που έχουμε για να κινεί τα εμπορεύματα και ορισμένα από τα περιφερειακά, μεταξύ των οποίων και τουριστικοί προορισμοί για να λειτουργήσουν, όπως ο Οδοντωτός ή το Πήλιο.

Δεύτερη φάση θα έχουμε το δεύτερο προαστιακό προς Κιάτο. Τρίτη φάση, πενθήμερα είναι αυτά, θα ξεκινήσει η επιβατική γραμμή Αθήνας - Θεσσαλονίκης και θα αυξάνουμε σταδιακά τον αριθμό των αμαξοστοιχιών. Θα ξεκινήσουμε με ένα ή δύο ζεύγη εμπορευματικά στις 22 Μαρτίου και ένα, δύο επιβατικά την 1η Απριλίου.

Αντιλαμβανόμαστε όλοι ότι δεν θα είναι αυξημένη η κίνηση.

Υπάρχει ένα ζήτημα. Και εγώ έχω παρακαλέσει τον λειτουργό, τη HELLENIC TRAIN , η οποία θα πρέπει, βεβαίως, να έχει ενεργό συμμετοχή σε όλο αυτό -διότι, καταλαβαίνουμε όλοι ότι εδώ πρέπει να πορευθούμε από κοινού- και να διαμορφώσει και μια εμπορική πολιτική, η οποία θα τονώσει και την κίνηση.

Είναι πολύ σημαντικό να μπορέσει να προσελκύσει επιβατικό κοινό, για να μπορέσει το κοινό να έχει και ένα περαιτέρω κίνητρο και να αισθανθεί έτσι μια εμπιστοσύνη, ώστε να μπορέσει να ξαναμπεί στο τρένο.

Σε αυτήν την επιχείρηση, δουλεύουμε όλοι μαζί.

Άρα, είναι ένα πολύ σύνθετο έργο, το οποίο περιλαμβάνει όλες τις εταιρείες ΟΣΕ. Δηλαδή, ΕΡΓΟΣΕ και ΟΣΕ, περιλαμβάνει τη HELLENIC TRAIN, περιλαμβάνει την ALSTOM, που είναι ο ανάδοχος για την ολοκλήρωση της τηλεδιοίκησης και περιλαμβάνει και τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, η οποία πρέπει να κάνει τις αναγκαίες πιστοποιήσεις -ιδίως στο Σύστημα Ασφαλούς Επικοινωνίας.

Είναι ένα εξαιρετικά δύσκολο έργο, το οποίο ελπίζω να ευδοκιμήσει.

Θα τα ξαναπούμε και τη Δευτέρα, διότι τη Δευτέρα έχω τη δεύτερη φάση.

Κύριε Πρόεδρε, σας ευχαριστώ πολύ και θέλω να σας ευχαριστήσω όλους για τις ερωτήσεις σας και ελπίζω να έχουμε την ευκαιρία να τα ξαναπούμε.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** *(ομιλεί εκτός μικροφώνου)* Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ.

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Παρακαλώ, κύριε Παππά.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Νομίζω ότι έχουμε δρόμο ακόμα. Έγιναν κάποιες προσπάθειες, για να καταλαβαίνουμε όλες οι πλευρές για τι πράγμα μιλάμε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Παρακαλώ, κύριε Παπά, τι ακριβώς θέλετε.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Κύριε Πρόεδρε, θέλω να καταθέσω στα Πρακτικά -επειδή ο κ. Υπουργός ότι δεν προχώραγε το έργο, κατά τη διάρκεια της δικής μας διακυβέρνησης - και το Πρόγραμμα Εργασιών και τους Λογαριασμούς Έργων και τις Πιστοποιήσεις και τα Πρωτόκολλα Παραλαβής.

(στο σημείο αυτό, ο κ. Παππάς καταθέτει έγγραφα στα πρακτικά)

Ευχαριστώ πάρα πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΡΑΠΕΤΡΙΤΗΣ (Υπουργός Επικρατείας):** *(ομιλεί εκτός μικροφώνου)* Και τα Πρωτόκολλα Παραλαβής, είπατε;

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** *(ομιλεί εκτός μικροφώνου)* Ναι, και τα Πρωτόκολλα Παραλαβής.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ωραία, θα λάβετε έγκαιρα μαζί με τα πρακτικά και όλα τα επισυναπτόμενα που κατατέθηκαν από τον κ. Υπουργό και τους συναδέλφους.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στο σημείο αυτό ολοκληρώθηκε η πολύωρη ενημερωτική συζήτηση που ζητήθηκε από τον Υπουργό Επικρατείας κύριο Γεραπετρίτη σύμφωνα με το άρθρο 36§5 του Κανονισμού, με τη συμμετοχή δεκάδων συναδέλφων.

Σας ευχαριστώ πολύ.

Καλή συνέχεια.

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

Παρόντες ήταν οι βουλευτές κ.κ. Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης), Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κασσελάκης Ιωάννης, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταραντίλης Χρήστος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Ζαχαριάδης Κωνσταντίνος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γάκης Δημήτριος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Λιακούλη Ευαγγελία, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Καραθανασόπουλος Νικόλαος, Κατσώτης Χρήστος, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος και Λογιάδης Γεώργιος.

Τέλος και περί ώρα 17.50΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**