**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, 27 Μαρτίου 2023, ημέρα Δευτέρα και ώρα 15.15΄, 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 την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ανάπτυξης και Επενδύσεων «Μέτρα στήριξης των συγγενών των θυμάτων και των πληγέντων του σιδηροδρομικού δυστυχήματος των Τεμπών της 28ης Φεβρουαρίου 2023, συνταξιοδοτική διάταξη, ρυθμίσεις για την ενίσχυση της ασφάλειας των συγκοινωνιών, διατάξεις για την ενίσχυση της ανάπτυξης, παρεμβάσεις για τον εκσυγχρονισμό της τουριστικής νομοθεσίας και άλλες επείγουσες διατάξεις».

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων, κ. Σπυρίδων - Άδωνις Γεωργιάδης, 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, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μακρή-Θεοδώρου Ελένη, Χιονίδης Σάββας, 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, Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γάκης Δημήτριος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Καραθανασόπουλος Νικόλαος, Κατσώτης Χρήστος, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Καλησπέρα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι.

 Αρχίζει η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου. Σήμερα θα ξεκινήσουμε την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ανάπτυξης και Επενδύσεων, με τίτλο «Μέτρα στήριξης των συγγενών των θυμάτων και των πληγέντων του σιδηροδρομικού δυστυχήματος των Τεμπών της 28ης Φεβρουαρίου 2023, συνταξιοδοτική διάταξη, ρυθμίσεις για την ενίσχυση της ασφάλειας των συγκοινωνιών, διατάξεις για την ενίσχυση της ανάπτυξης, παρεμβάσεις για τον εκσυγχρονισμό της τουριστικής νομοθεσίας και άλλες επείγουσες διατάξεις».

Η πρότασή μας είναι να έχουμε σήμερα την πρώτη συζήτηση του νομοσχεδίου. Αύριο στις 10.00΄, να έχουμε την ακρόαση των φορέων, να συνεχίσουμε στη 13.00΄ ή με το τέλος της ακρόασης των φορέων, με την, επί των άρθρων, συζήτηση και να ολοκληρώσουμε τη συζήτηση του νομοσχεδίου την Τετάρτη στις 10.00΄, προκειμένου να παραπεμφθεί και να συζητηθεί στην Ολομέλεια την Πέμπτη. Αυτός είναι ο σχεδιασμός και παρακαλώ πολύ να έχουμε τις προτάσεις σας για τους φορείς. Σε λογικά πλαίσια, να μην «ξεφύγουμε» πάλι, όπως έγινε και προηγούμενη φορά που φθάσαμε σε δυσθεώρητους αριθμούς φορέων. Κάνω αυτή την επισήμανση, γιατί θεωρώ ότι έτσι χάνεται και η ουσία της συζήτησης.

Τον λόγο έχει ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, κ. Χαράλαμπος Μαμουλάκης.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Δύο θέματα, κύριε Πρόεδρε.

 Κατ’ αρχάς, όπως άκουσα προσεκτικά από εσάς, επιχειρείται μία προσπάθεια να φθάσει το νομοσχέδιο σε επίπεδο Ολομέλειας την Πέμπτη. Οι ρυθμοί παραγωγής του νομοθετικού έργου, όπως αντιλαμβάνεστε, είναι καταιγιστικοί και πάρα πολύ γρήγοροι. Δεν συνηθίζεται και κοινοβουλευτικά αυτό σπανίζει. Μπορώ να το αντιληφθώ, αν όντως στις διαθέσεις της Κυβέρνησης και αυτό οφείλει να μας απαντήσει ο κ. Υπουργός, είναι να έχουμε κλείσιμο της Βουλής. Διαφορετικά, γιατί να μην πάει την επόμενη εβδομάδα το νομοσχέδιο, στην Ολομέλεια, τουλάχιστον, ώστε να μπορούν και πλήθος ομιλητών συναδέλφων να τοποθετηθούν; Είναι ένα κρίσιμο νομοσχέδιο, που διέπεται από έναν εμβληματικό και συμβολικό χαρακτήρα, πέραν του τίτλου για τα Τέμπη και όχι μόνο, αλλά και από ένα πλήθος διατάξεων, ετερόκλητων διατάξεων, Υπουργείων, όχι μόνο του Υπουργείου Ανάπτυξης, αλλά και άλλων Υπουργείων. Άρα, είναι κάτι πάρα πολύ σημαντικό, για να επιταχυνθεί με τόσο «αστρονομικούς», αν μου επιτρέπεται ο όρος, ρυθμούς. Αν υπάρχει μία εξήγηση, εμείς δεν είμαστε αρνητικοί, αλλά να καταλάβουμε τον λόγο που έρχεται με αυτόν τον τρόπο.

Δεύτερον, καταλαβαίνω ότι το πλήθος των φορέων που θα κληθούν στην ακρόαση, ίσως, δυσχεραίνει τη δική μας προσπάθεια. Εννοώ τον σχοινοτενές χρόνο που απαιτείται για να κλείσει η συνεδρίαση, αύριο το πρωί. Αλλά αντιλαμβάνεστε, επίσης, τη σημαντικότητα αυτού του νομοσχεδίου. Οπότε, νομίζω, ότι οφείλουμε, όλοι, όλα τα Κόμματα, όλες οι παρατάξεις, να αφουγκραστούμε και να αποδεχθούμε τους φορείς, οι οποίοι δεν καλούνται τυχαία. Εξεδήλωσαν το ενδιαφέρον τους να τοποθετηθούν γι’ αυτό το νομοσχέδιο.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25, κ. Κρίτων Αρσένης.

**ΗΛΙΑΣ-ΚΡΙΤΩΝ ΑΡΣΕΝΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25):** Κύριε Πρόεδρε, εμείς δεν έχουμε πρόβλημα, να συζητήσουμε, μέσα από μία γρήγορη διαδικασία, τα πρώτα άρθρα του σχεδίου νόμου που αφορούν στα μέτρα ανακούφισης για τους συγγενείς των θυμάτων. Όμως, σε καμία περίπτωση, δεν συναινούμε να μπουν «ουρά» όλων αυτών, όλες οι «φωτογραφικές» διατάξεις που εξυπηρετούν συγκεκριμένα συμφέροντα. Είναι ντροπή, είναι ντροπή. Ναι, στο άρθρο που είναι τα μέτρα για τη στήριξη στους συγγενείς και τους ανθρώπους που έχουν «χτυπηθεί» από το «έγκλημα» στα Τέμπη, αλλά είναι ντροπή να φέρνετε «φωτογραφικές» διατάξεις.

Σε καμία περίπτωση, δεν συναινούμε, με «βιτρίνα» τις πραγματικές ανάγκες αυτών των ανθρώπων, να φέρετε εσπευσμένα όλες τις διατάξεις που αφορούν συγκεκριμένα συμφέροντα. Σε καμία περίπτωση. Ευχαριστώ.

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

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.):** Κύριε Πρόεδρε, καταλαβαίνετε και εσείς, ότι το νομοσχέδιο είναι όλων των Υπουργείων, δεν νομίζω να έχει μείνει κάποιο Υπουργείο εκτός. Άρα, και οι φορείς αντικειμενικά θα είναι περισσότεροι, γιατί αφορά πάρα πολύ κόσμο.

Δεύτερον, δεν μπορεί να συζητηθεί με fast track διαδικασίες ένα τέτοιο νομοσχέδιο. Δεν είναι απλά τα μέτρα ανακούφισης των πληγέντων από το «έγκλημα» στα Τέμπη. Υπάρχει πλήθος άλλων ρυθμίσεων, πολύ σοβαρών, που εν πάση περιπτώσει, δεν νομίζω ότι πρέπει να περάσουν με fast track διαδικασίες.

Για παράδειγμα, το θέμα του πολιτισμού, με όλα αυτά τα άρθρα που έχει, είναι ανάγκη να έρθουν τώρα, τόσο γρήγορα, τη στιγμή που διαφωνούν κιόλας οι εργαζόμενοι; Μία σειρά από ζητήματα, που ξεσηκώνουν τον κόσμο και είναι «στο πόδι» οι εργαζόμενοι, ο λαός του Χαϊδαρίου, πρέπει να έρθουν σήμερα εδώ και με fast track διαδικασίες; Νομίζω ότι είναι πολύ σημαντικά αυτά τα θέματα και κακώς έρχονται με αυτή τη διαδικασία, ούτε καν ο κανονισμός δεν τηρείται.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Δεν υπάρχουν, καταρχήν, fast track διαδικασίες. Είναι οι γνωστές συνεδριάσεις που γίνονται και θα προσθέσουμε στις συνεδριάσεις που είπα και όσες άλλες χρειαστούν, προκειμένου να λάβουν τον λόγο οι συνάδελφοι που θα τον ζητήσουν. Η πρακτική, όπως γνωρίζετε πολύ καλά και εδώ θέλω να γίνω πιο αναλυτικός, είναι, εντελώς, διαφορετική, τουλάχιστον στην Επιτροπή, γιατί στην Ολομέλεια είναι κάπως διαφορετικά. Γι’ αυτό είδατε, ότι υπάρχουν όσες συνεδριάσεις χρειαζόμαστε. Εδώ δεν είναι θέμα χρόνου, δεν είναι θέμα πίεσης. Ο χρόνος υπάρχει, άπλετος σε όλους, όσο θέλουν να μιλήσουν οι Εισηγητές, δεν υπάρχει κανένας περιορισμός, όσες φορές θέλετε.

Φορείς, εγώ προσωπικά, το ξέρετε, δεν έχω κόψει ποτέ κανέναν. Απλώς τι λέω; Μία αυτοπειθαρχία σε όλους μας, στις προτάσεις, σε φορείς που πρέπει να έρθουν και έχουν να πουν κάτι. Πολλές φορές, γνωρίζετε όλοι, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι έχουμε καλέσει φορείς που, είτε δεν προσήλθαν καθόλου, εγώ το ερμηνεύω ότι δεν τους ενδιέφερε, γι’ αυτό μας επέστρεψαν την πρόσκληση, είτε, άλλες φορές, κάποιοι φορείς ήρθαν και δεν είπαν τίποτα. Είπα, λοιπόν, ότι αυτούς δεν χρειάζεται να τους καλούμε σε βάρος αυτών που στο τέλος θα έχουν και κάτι να πουν. Όπως, ήδη, πληροφορήθηκα, κυκλοφορούν αρκετές δεκάδες φορείς. Εδώ εμείς δεν κάνουμε διαβούλευση, νομοθετικό έργο κάνουμε. Στη διαβούλευση μπορούν να μπουν, όχι δεκάδες, αλλά εκατοντάδες και να πουν τις απόψεις τους. Εδώ, όμως, όποιος έχει άποψη και την έχει καταθέσει, δεν σημαίνει ότι πρέπει να ξαναέρθει και στη Βουλή. Πρέπει κάτι να αντιπροσωπεύει θέλω να πω. Αυτοί που έχουν αυτά τα χαρακτηριστικά, προφανώς και είναι καλοδεχούμενοι, όπως ήταν πάντα μέχρι τώρα.

Αφού είπα, ότι δεν βλέπω ότι υπάρχει κάποια επίσπευση, έχουμε μόνο την κλασική διαδικασία, την οποία ακολουθούμε, εδώ και πολλά χρόνια, και από την προηγούμενη Βουλή, για να είμαστε ειλικρινείς, τώρα στο τέλος αυτής της θητείας, δεν νομίζω ότι θα αλλάξει. Καλά να είμαστε, σε μία επόμενη θητεία, να δούμε τα πράγματα λίγο διαφορετικά και με μεγαλύτερη άνεση χρόνου και να υπάρχουν και περισσότεροι ενδιαφερόμενοι που θέλουν να παίρνουν τον λόγο και να γίνεται καλύτερη κουβέντα. Και ποιος δεν θα το ήθελε. Όμως, τέτοια θέματα, σήμερα δεν έχουμε για να «τρέξουμε» να τα λύσουμε.

Ως εκ τούτου, θα πάμε με τη διαδικασία αυτή, με τον χρόνο που χρειάζεται. Απλώς, είπα μόνο, σε ότι αφορά στους φορείς, να δούμε αν μπορεί να υπάρξει μία δεύτερη ματιά, στην κυριολεξία. Τίποτα περισσότερο, τίποτα λιγότερο.

Με αυτά τα δεδομένα, αυτή είναι και η πραγματικότητα τώρα, για να είμαστε ειλικρινείς, να ξεκινήσουμε τη συζήτηση, περιμένοντας, όμως, το συντομότερο τις προτάσεις σας, προκειμένου να τους ειδοποιήσουμε.

 **ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.):** Κύριε Πρόεδρε, να προσθέσω στις προτάσεις μας, τις οποίες έχω δώσει, ήδη, στη Γραμματεία, τον Πανελλήνιο Μουσικό Σύλλογο.

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Θα τους ειδοποιήσουμε όλους εγκαίρως.

 Μετά από αυτές τις διευκρινίσεις, ξεκινάμε με τον Εισηγητή της Πλειοψηφίας, κ. Μάξιμο Σενετάκη.

 **ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Κύριε Πρόεδρε, θα καταθέσω και εγώ τους φορείς και νομίζω, ότι το παράδειγμα και στις προηγούμενες συνεδριάσεις είναι ότι, σε τέτοια νομοσχέδια, όσοι φορείς προτάθηκαν, καλέστηκαν. Οπότε, δεν αποκλείστηκε κανείς και η διάθεση είναι, ακριβώς, αυτή. Να υπάρξει διάλογος.

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Σενετάκη το επαναλαμβάνω, για να μην δημιουργούνται εντυπώσεις. Ποτέ δεν έχουμε αποκλείσει κανέναν, σε αυτή την Επιτροπή, τουλάχιστον, που έχω εικόνα. Αντίθετα, πολλοί φορείς δεν έχουν ανταποκριθεί.

 **ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, το παρόν νομοσχέδιο κατατίθεται, κατ’ αρχήν, ως επείγουσα ανάγκη μετά το τραγικό δυστύχημα των Τεμπών της 28ης Φεβρουαρίου. Κατατίθεται δε, σε σύντομο χρονικό διάστημα, ανταποκρινόμενο στη δέσμευση του Πρωθυπουργού να στηριχθούν, κατ’ αρχήν, οι πληγέντες του δυστυχήματος και οι συγγενείς των θυμάτων. Να επαναλειτουργήσει άμεσα και με ασφάλεια ο ελληνικός σιδηρόδρομος, να ξεκινήσει μία ουσιαστική προσπάθεια πραγματικού εκσυγχρονισμού των ελληνικών σιδηροδρόμων. Να ανακτηθεί η εμπιστοσύνη για τις συγκοινωνίες στο σύνολό τους, αλλά και ευρύτερα στη σχέση κράτους - πολίτη.

Δεν υπάρχει αμφιβολία, ότι το τραγικό συμβάν στα Τέμπη έπληξε αυτή τη σχέση εμπιστοσύνης, που με πάρα πολύ κόπο οικοδόμησε η Κυβέρνηση, από την πρώτη στιγμή που ανέλαβε την ευθύνη της διακυβέρνησης. Ήταν μία σχέση που δοκιμάστηκε σε πάρα πολλές περιπτώσεις. Υπήρξαν πρωτοφανείς εξωγενείς, κατά βάση, κρίσεις, που έπρεπε να διαχειριστεί με τις διαχρονικές παθογένειες και γνωστές ανεπάρκειες του κρατικού μηχανισμού, να αποτελούν περισσότερο «τροχοπέδη», παρά αρωγό. Όμως, η Κυβέρνηση έθετε και θέτει πάντα, ως ύψιστη και αδιαπραγμάτευτη προτεραιότητα την ασφάλεια των πολιτών και παρά τις αντιξοότητες ανταποκρίθηκε με μοναδικά «όπλα» στην ισχυρή βούληση για εκσυγχρονισμό των κρατικών δομών, τον σχεδιασμό και τη μεθοδικότητα, την επίμονη εργασία. Οι πολίτες είδαν τη μεγάλη προσπάθεια, απέναντι σε μεγάλες προκλήσεις και την περιέλαβαν με την εμπιστοσύνή τους. Μία εμπιστοσύνη, που δεν διαταράχθηκε, παρά τις αστοχίες και τα λάθη που υπήρξαν και αναγνωρίστηκαν, διότι γνωρίζουν ότι λάθη κάνουν αυτοί που πράττουν και γιατί κατανοούν πώς χρόνια και πολύπλοκα προβλήματα δεν επιλύονται με κάποιο μαγικό τρόπο.

Η τραγωδία στα Τέμπη ήταν ένα σοκ για όλους μας. Για την κοινωνία, πρωτίστως, που αδυνατεί να αποδεχθεί πώς τόσοι άνθρωποι, κυρίως νέα παιδιά, χάθηκαν με τόσο άδικο τρόπο, αλλά και για όλο το πολιτικό προσωπικό της χώρας που συνειδητοποίησε το βάρος της ευθύνης απέναντι στους πολίτες που αξιώνουν από το κράτος να εγγυάται την ασφάλεια τους και τον μακρύ δρόμο που έχουμε να διανύσουμε για να την εξασφαλίσουμε. Η ασφάλεια είναι όρος απαράβατος και προϋπόθεση για την ανάπτυξη, την ευημερία και την πρόοδο. Είναι θεμέλιο στην οικοδόμηση εμπιστοσύνης κράτους - πολίτη και στην εμπέδωση της σταθερότητας. Είναι ζήτημα πρωταρχικής σημασίας, που ανέδειξε με τραγικό τρόπο το δυστύχημα στα Τέμπη. Ένα οδυνηρό συμβάν που μας εξαναγκάζει να αναθεωρήσουμε τον τρόπο που πολιτευόμαστε, μακριά από επίπλαστες βεβαιότητες.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η κοινωνία δεν έχει ξεπεράσει ακόμα το σοκ των Τεμπών. Η μνήμη είναι ακόμα νωπή. Όμως, τον χρόνο δεν μπορούμε να τον γυρίσουμε, ούτε να τον σταματήσουμε, ούτε να τον επιταχύνουμε. Δεν μπορούμε να μείνουμε άπραγοι, παρατηρητές του πόνου, που προκάλεσαν σε αυτούς τους ανθρώπους οι παραλείψεις, οι αστοχίες, τα λάθη και οι παθογένειες ενός κράτους, που επιβάλλεται να μεταρρυθμιστεί, τώρα και παντού. Οφείλουμε να δράσουμε.

 Επείγει, λοιπόν, σε πρώτη φάση, να ανακουφίσουμε τον πόνο των συγγενών των θυμάτων και να στηρίξουμε τους πληγέντες. Γνωρίζουμε ότι καμία υλική συνεισφορά δεν μπορεί να υποκαταστήσει την ανθρώπινη απώλεια. Ως εκ τούτου, τα μέτρα στήριξης που περιέχονται σε αυτό το νομοσχέδιο, αποτελούν ηθική υποχρέωση και συνιστούν το ελάχιστο χρέος της Πολιτείας απέναντι στους ανθρώπους, που σήμερα θρηνούν τους ανθρώπους τους. Ταυτόχρονα, είναι η πρώτη άμεση αντίδραση της Κυβέρνησης μετά το κακό και το πρώτο βήμα προς την κατεύθυνση ριζικού εκσυγχρονισμού των σιδηροδρόμων, στην οποία και θα προχωρήσουμε αποφασιστικά, όπως δεσμεύτηκε, ήδη, ο Πρωθυπουργός, παράλληλα με όλες τις διαδικασίες που δρομολογήθηκαν για τη διερεύνηση των αιτιών του δυστυχήματος και της ικανοποίησης του κοινωνικού αιτήματος να «λάμψει» όλη η αλήθεια.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καθώς ο χρόνος «τρέχει» και εισερχόμαστε στην τουριστική περίοδο, είμαστε υποχρεωμένοι να προχωρήσουμε και να φροντίσουμε να ανταποκριθούμε με τον καλύτερο τρόπο, στις μεγάλες προκλήσεις που έχουμε μπροστά μας. Θέλουμε φέτος να είναι μία ακόμα καλύτερη χρονιά για τον ελληνικό τουρισμό. Θέλουμε να διατηρήσουμε την αναπτυξιακή ορμή των τελευταίων ετών και να πετύχουμε τους ακόμα υψηλότερους στόχους που έχουν τεθεί. Επείγει, λοιπόν, να ρυθμιστούν μία σειρά από τεχνικά ζητήματα και να κλείσουν εκκρεμότητες, που θα μπορούσαν να δυσχεράνουν την αναπτυξιακή προοπτική της χώρας και την προώθηση των επενδύσεων.

Γι’ αυτό και το παρόν νομοσχέδιο, παράλληλα με τα επείγοντα μέτρα στήριξης των πληγέντων του δυστυχήματος και τα μέτρα ανάκτησης της εμπιστοσύνης πολιτών και επισκεπτών για τις συγκοινωνίες, εισάγει μέτρα που ενισχύουν την ανάπτυξη, την ομαλή λειτουργία της αγοράς και την προστασία του καταναλωτή. Διατάξεις που προωθούν τις επενδύσεις. Παρεμβάσεις που βελτιώνουν την τουριστική και ναυτιλιακή νομοθεσία. Ειδικότερα μέτρα στήριξης των τουριστικών επιχειρήσεων και των εργαζομένων στον τουριστικό τομέα. Μέτρα στήριξης των οργανωτικών δομών για την τουριστική προβολή της χώρας στο εξωτερικό. Ρυθμίσεις για την αξιοποίηση και τον εξορθολογισμό της λειτουργίας των λιμένων. Παρεμβάσεις για την αντιμετώπιση της ανεπάρκειας νερού στη νησιωτική Ελλάδα. Διατάξεις σχετικές με την αμοιβή και την ασφάλιση εργαζομένων και επαγγελματιών του πολιτιστικού και δημιουργικού τομέα.

Πιο συγκεκριμένα, το νομοσχέδιο περιλαμβάνει το Α΄ Μέρος, που αναφέρεται στο σκοπό και το αντικείμενο του νομοσχεδίου.

Το Β΄ Μέρος, αφορά σε ρυθμίσεις για την ενίσχυση της ανάπτυξης. Περιλαμβάνει 27 άρθρα, από το 3 έως το 29 και χωρίζεται σε τέσσερα Κεφάλαια.

Το Γ΄ Μέρος, αφορά σε παρεμβάσεις για τον εκσυγχρονισμό της τουριστικής και ναυτιλιακής νομοθεσίας. Περιλαμβάνει 27 άρθρα, από το 30 έως το 57 και χωρίζεται σε δύο Κεφάλαια.

Το Δ΄ Μέρος, αφορά στα μέτρα στήριξης των πληγέντων του σιδηροδρομικού δυστυχήματος των Τεμπών, αλλά και ρυθμίσεις για την ενίσχυση της ασφάλειας των συγκοινωνιών. Περιλαμβάνει δεκατρία άρθρα.

Το Μέρος Ε΄, αφορά σε ρυθμίσεις του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Περιλαμβάνει 29 άρθρα, από το 72 έως το 101, που χωρίζονται σε δέκα Κεφάλαια.

Το Μέρος ΣΤ΄, προβλέπει ρυθμίσεις του Υπουργείου Πολιτισμού και Αθλητισμού. Περιλαμβάνει δεκαέξι άρθρα, από το 102 έως το 118, που χωρίζονται σε τέσσερα Κεφάλαια.

Το Μέρος Ζ΄, προβλέπει ρυθμίσεις του Υπουργείου Ψηφιακής Διακυβέρνησης. Περιλαμβάνει τέσσερα άρθρα.

Το Μέρος Η΄, προβλέπει ρυθμίσεις του Υπουργείου Παιδείας και Θρησκευμάτων. Περιλαμβάνει τρία άρθρα. Τέλος, το Μέρος Θ΄, αφορά σε επείγουσες ρυθμίσεις και περιλαμβάνει έξι άρθρα.

Πρόκειται, ουσιαστικά, για πολυνομοσχέδιο, που αφορά σε αρμοδιότητες των Υπουργείων Ανάπτυξης και Επενδύσεων, Τουρισμού, Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Υποδομών και Μεταφορών, Πολιτισμού και Αθλητισμού, Ψηφιακής Διακυβέρνησης, Παιδείας και Θρησκευμάτων. Ένα πολυνομοσχέδιο με πολλές και διαφορετικές τεχνικής φύσεως διευθετήσεις που, όπως προείπα, περιλαμβάνει συνολικά 132 άρθρα, τα οποία θα έχουμε την ευκαιρία να συζητήσουμε αναλυτικά στην πορεία.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Θα συνεχίσουμε με τον Εισηγητή της Μειοψηφίας, τον Βουλευτή του ΣΥΡΙΖΑ, τον συνάδελφο Χάρη Μαμουλάκη.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επιτρέψτε να ξεκινήσω την τοποθέτησή μου, λέγοντας, ότι δεν υπάρχουν επαρκείς εξηγήσεις για την επιτάχυνση της διαδικασίας και για τον τρόπο που προσπαθεί η Κυβέρνηση να φέρει το συγκεκριμένο νομοσχέδιο. Ένα νομοσχέδιο, που, πράγματι, έχει έναν συμβολικό και ουσιαστικό χαρακτήρα, αλλά, συγχρόνως, συγχέει δύο βασικούς πυρήνες, δύο βασικούς πυλώνες. Εδώ η Πολιτεία καλείται και η Κυβέρνηση εν προκειμένω, να νομοθετήσει, αποτίνοντας, ουσιαστικά έναν ελάχιστο φόρο τιμής στις οικογένειες των νεκρών. Από την άλλη, έχουμε μία προσπάθεια της Κυβέρνησης, μέσω επιχειρούμενης νομοθέτησης ετερόκλητων διατάξεων πολλών Υπουργείων, άσχετων μεταξύ τους, στο ίδιο νομοσχέδιο.

Τι επιχειρεί, δηλαδή, η Κυβέρνηση; Επιχειρεί να αναγκάσει, να πιέσει, πολιτικά να εκβιάσει την Αντιπολίτευση, να συναινέσει σε ένα νομοσχέδιο, βάζοντας μπροστά, ως προμετωπίδα, το ζήτημα των Τεμπών, που, βεβαίως, από ηθικής απόψεως οφείλει να υπάρχει μία κοινή συνισταμένη, μία κοινή συναίνεση, με διατάξεις και -επιτρέψτε μου τον όρο- «ρουσφετολογικές» εξυπηρετήσεις συγκεκριμένων Υπουργείων. Και δεν αναφέρομαι, εν προκειμένω, μόνο στο Υπουργείο Ανάπτυξης.

Αυτή είναι μία παρατήρηση, κατά την άποψή μας, κομβικής σημασίας για τον τρόπο που αυτή η Κυβέρνηση, η Κυβέρνηση του κ. Μητσοτάκη νομοθετεί, επί τέσσερα συναπτά έτη. Νομοθετώντας σε μία λογική επικοινωνίας και όχι, βέβαια, ουσίας. Ενώ ξέρει, ότι η διάθεση της Αντιπολίτευσης, εν προκειμένω, είναι να συναινέσει, ξέρει ότι έχουμε τη διάθεση να υπερψηφίσουμε, ό,τι θα μας φέρει, αναφορικά με την αποκατάσταση των οικογενειών των θανόντων για τα Τέμπη, όσο ανεπαρκές και αν είναι. Και γι’ αυτό επιλέγει να φέρει τα Τέμπη, μαζί με τα «ρουσφέτια» των Υπουργών της Κυβέρνησης Μητσοτάκη.

Η Κυβέρνηση θέλει, πραγματικά, να εκμεταλλευτεί την ευαισθησία του συνόλου της Αντιπολίτευσης για ένα τόσο λεπτό και ευαίσθητο θέμα. Αυτό θεωρούμε, ότι από πολιτικής απόψεως, όχι απλά δεν είναι αποδεκτό, αλλά είναι απαράδεκτο και επαίσχυντο. Αυτό καθιστά την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, μία κυβέρνηση που κινείται σε όρους πολιτικού εκβιασμού και οφείλω να καταθέσω σήμερα στο Ελληνικό Κοινοβούλιο. Ο κ. Μητσοτάκης, εκτός από τον πολιτικό εκβιασμό που επιχειρεί, εκτός από πολιτικά υπεύθυνος για την τραγωδίας των Τεμπών, έχουμε και τον τρόπο που νομοθετείται σήμερα το συγκεκριμένο νομοσχέδιο.

Μία πρώτη παρατήρηση, επί του νομοσχεδίου. Θα παρακαλούσαμε, πραγματικά, να υπάρχει μια διακριτή προσέγγιση, σε ότι αφορά στη νομοθέτηση. Τα 21 άρθρα, που αφορούν στα Τέμπη, τα 21 άρθρα που αφορούν στα μέτρα στήριξης των οικογενειών των θυμάτων και τα υποτιθέμενα μέτρα ενίσχυσης των μεταφορών, έχουν μία διακριτή παρουσία. Αν, πραγματικά, επιθυμείτε να νομοθετήσετε για τα υπόλοιπα ζητήματα, θα βρείτε, κάλλιστα, τον χρόνο. Το είπε, άλλωστε, και ο κ. Πρόεδρος προηγουμένως, ο κ. Βλάχος, ότι υπάρχει άφθονος χρόνος. Γιατί, λοιπόν, να μην γίνει διακριτή προσέγγιση;

Σε ότι αφορά στα μέτρα στήριξης στις οικογένειες των θυμάτων, προφανώς και τα στηρίζουμε. Ιδιαίτερα, τη μέριμνα που έχει προβλεφθεί για την παροχή οικονομικής στήριξης για τυχόν οικονομικές υπηρεσίες, τις οποίες θέλουν να χρησιμοποιήσουν, καθώς και την επιτάχυνση στην απόδοση Δικαιοσύνης. Από κει και πέρα, όμως, το υπόλοιπο νομοσχέδιο είναι ένα σύμπτωμα. Το σύμπτωμα της ίδιας τραγικής διακυβέρνησης του τόπου από τον Κυριάκο Μητσοτάκη και τους Υπουργούς του.

Ποιες είναι, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι διατάξεις, οι, πραγματικά, αποτελεσματικές διατάξεις για την ενίσχυση της ασφάλειας των μεταφορών, που εμπεριέχει αυτό το νομοσχέδιο που φέρατε σήμερα; Πείτε μου μία διάταξη, που, στην πράξη, ενισχύει την ασφάλεια των μεταφορών.

Αντιλαμβάνομαι, ότι το νομοσχέδιο θα έπρεπε να έχει, ίσως, άλλο επισπεύδον Υπουργείο. Ίσως, να είχε αρχικά και αυτό να άλλαξε στην πορεία. Μπορεί να έχει την ευκαιρία ο κ. Υπουργός να μας αναφέρει μετέπειτα, τι, ακριβώς, συνέβη. Η επίλυση προβλημάτων, λοιπόν, που εδώ και τέσσερα χρόνια η Νέα Δημοκρατία συνειδητά δεν επιλύει, αναφορικά με τη στελέχωση των υποδομών αυτής της χώρας, έρχεται με αυτό το νομοσχέδιο, όπως επιχειρείται, εν πάση περιπτώσει. Για παράδειγμα, αναφέρω «μπαλώματα» στους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας με το άρθρο 72, «μπαλώματα» στην κάλυψη κενών οργανικών θέσεων στη ΣΤΑΣΥ, αλλά και στον ΟΣΥ, με τα άρθρα 75 και 76, κάλυψη κενών οργανικών θέσεων στον ΟΣΕ, με τα άρθρα 78 και 79 από διαγωνισμό που έχει ολοκληρωθεί, εδώ και πάρα πολύ καιρό, αλλά δεν γίνονται οι προσλήψεις βέβαια και έπρεπε να γίνει το δυστύχημα για να γίνουν και ενώ ακόμα και στους εξεταστές για την έκδοση διπλωμάτων οδήγησης με το άρθρο 98.

Όλες οι υποτιθέμενες παρεμβάσεις είναι δηλωτικές μιας συγκεκριμένης λογικής διαχείρισης των δημοσίων υποδομών, μιας λογικής που στο επίκεντρό της έχει την απαξίωση των εργαζομένων στον κλάδο, μιας λογικής που εξέφρασε, εκ νέου, ο κ. Οικονόμου, μετά από το δυστύχημα, χαρακτηρίζοντας κάθε φωνή που έκρουε τον κώδωνα του κινδύνου, ως «παλαιοσυνδικαλιστές». Ξέρετε και ξέρουμε, ότι η πολιτική ευθύνη για το δυστύχημα των Τεμπών «βαραίνει τις πλάτες σας». Ξέρετε και ξέρουμε, τι, ακριβώς, συνέβη. Το στοίχημα, εδώ και τέσσερις εβδομάδες, για τον κ. Μητσοτάκη, είναι πώς θα αποπολιτικοποιηθεί αυτή η τραγωδία και ταυτόχρονα, να μοιράσει ευθύνες, ώστε μαζί με τη δική του απαξίωση, στον κοινό νου, να απαξιωθεί το σύνολο του πολιτικού συστήματος και το σύνολο των δημοσίων λειτουργιών.

Όλα, όμως, τα βασικά χαρακτηριστικά αυτής της Κυβέρνησης μοιάζουν να ταυτίστηκαν, ταυτόχρονα, να συντονίστηκαν, για να γίνει το τραγικό συμβάν: παλαιοκομματισμός, αδιαφορία για τα προβλήματα των πολλών, ωμή διαχειριστική ανικανότητα και ανεπάρκεια και βέβαια, ψέματα με το «τσουβάλι». Όλα τα παραπάνω μοιάζουν να συντονίζονται στην περίπτωση των Τεμπών. Ο σταθμάρχης ήταν «ρουσφέτι» της Νέας Δημοκρατίας, όπως και τόσα άλλα. Η σύμβαση 717 έμεινε εκεί που την παρέλαβε ο κ. Καραμανλής, σχεδόν, από το 68% στο 74% από την προηγούμενη Κυβέρνηση, καθώς αδιαφορούσε για την υλοποίησή της, ενώ η Νέα Δημοκρατία είπε συνειδητά ψέματα για την ύπαρξη συστήματος τηλεδιοίκησης, πιστεύοντας ότι και αυτό θα περάσει μέσα από τα φίλια Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης που διαθέτει και πολλά-πολλά άλλα.

Σε αυτό το σημείο, επιτρέψτε μου, όμως, να κάνω μία πιο ενδελεχή αναφορά στο ζήτημα του Σταθμάρχη, το οποίο, πραγματικά, αποδεικνύει, ότι το πελατειακό επιτελικό κράτος της Κυβέρνησης Μητσοτάκη είναι αυτό που, δυστυχώς, βρίσκεται πίσω από την τραγωδία των Τεμπών. Η μετάταξη του μοιραίου σταθμάρχη στον ΟΣΕ της Λάρισας είναι εξόφθαλμα παράνομη, κύριοι συνάδελφοι. Η μετάταξή του δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ στις 30 Ιουνίου 2022. Όπως αναφέρεται στο ΦΕΚ, μετατάχθηκε από τη Διεύθυνση Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης Λάρισας, στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος, σε κενή οργανική θέση του Κλάδου Κυκλοφορίας, ειδικότητας Σταθμαρχών, με κωδικό 1645713805. Σύμφωνα με τα αναλυτικά στοιχεία θέσεων του πρώτου κύκλου κινητικότητας του 2022, και συγκεκριμένα για την κάλυψη της θέσης αυτής, με κωδικό «ΔΕ Σταθμαρχών», ο ΟΣΕ απαιτούσε, ρητώς και εγγράφως υποψηφίους, για μετάταξη με όριο ηλικίας τα 48 έτη. Επομένως, αν είχε τηρηθεί στοιχειωδώς η νομιμότητα, ο συγκεκριμένος υπάλληλος, που ήταν ηλικιακά πολύ μεγαλύτερος, δεν θα είχε μπορέσει να καταλάβει την εν λόγω θέση και τα συγκεκριμένα καθήκοντα τη μοιραία βραδιά της 28ης Φεβρουαρίου.

Το μόνο, πλέον, που απομένει να απαντήσει η Κυβέρνηση στον ελληνικό λαό, είναι ποιος πολιτικός κυβερνητικός παράγοντας πίεσε και επέβαλε την παράνομη μετάταξη του μοιραίου Σταθμάρχη. Για του λόγου το αληθές, έχω και τα στοιχεία και θα τα καταθέσω μετά. Νομίζω, άλλωστε, ότι και η παρουσία του κ. Βορίδη, που μετέπειτα εκλήθη να δικαιολογήσει το τι ακριβώς συνέβη, δηλαδή, μία ανακοίνωση του Υπουργείου Εσωτερικών και πιο συγκεκριμένα του Υπουργού, νομίζω ότι επιβεβαιώνει τα λεγόμενά μας, περί «ρουσφετολογικής» πρόσληψης του Σταθμάρχη. Μάλιστα, όταν επικαλείται την υπουργική απόφαση του κ. Καραμανλή, της 30ης Μαΐου του 2022, αυτό ακριβώς αποδεικνύει, αυτό τεκμαίρεται ξεκάθαρα. Στις 7 Απριλίου του 2022, ο ΟΣΕ είχε θέσει όριο ηλικίας τα 48 έτη. Στις 13 Απριλίου του 2022, ο Σταθμάρχης υποβάλλει αίτηση. Στις 17 Μαΐου του 2022, το έγγραφο προς την Υπηρεσία εγκρίνεται και απαντά θετικά για την πρόσληψή του. Και έρχεται στις 30 Μαΐου να μιλήσει για αναδρομικότητα στις συγκεκριμένες προσλήψεις. Ο νοών, νοείτω.

Πέραν, όμως, από τα παραπάνω, και αναφέρομαι πλέον στο νομοσχέδιο, τονίζω ότι τα Τέμπη τοποθετήθηκαν ως προμετωπίδα, γιατί το νομοσχέδιο είναι 132 άρθρα, κύριοι συνάδελφοι, 21 αφορούν τα Τέμπη, τα υπόλοιπα, όπως είπα, είναι ετερόκλητες διατάξεις διαφόρων Υπουργείων, με ξεκάθαρη χροιά και οσμή «ρουσφετολογικών» προσεγγίσεων και θα γίνω πιο επεξηγηματικός στη συνέχεια, καθώς θα έχουμε την ευκαιρία και σε επίπεδο συζήτησης στην κατ’ άρθρον συζήτηση, ο καθένας από τη θέση του να αναδείξει αυτά τα θέματα αυτά.

Τις επόμενες ημέρες, θα έχουμε την ευκαιρία αν αναφερθούμε πιο αναλυτικά, αλλά θα ήθελα να αναφερθώ, έστω, σε τρία - τέσσερα «χτυπητά» σημεία. Δηλαδή, «ρουσφετολογικές» εξυπηρετήσεις με έντονα στοιχεία διαπλοκής. Ο τίτλος του νομοσχεδίου δεν έκανε κανέναν στην Κυβέρνηση να ντραπεί και να πει, ας βάλουμε διακριτά τα Τέμπη, να τα τοποθετήσουμε σε μία διακριτή βάση και ας βάλουμε το υπόλοιπο νομοσχέδιο την επόμενη εβδομάδα. Δεν υπήρχε ούτε αυτή η ντροπή. Κανένας.

Ενδεικτικά, στο άρθρο 30, που αφορά στους τουριστικούς λιμένες, έχουμε κατάτμηση υποενοτήτων λιμένων. Έρχεται ο επενδυτής, αφού έχει πάρει την παραχώρηση -θα αναφερθώ και σε πιο συγκεκριμένες περιπτώσεις- και του δίνει τη δυνατότητα η Πολιτεία να κάνει κατάτμηση των λιμενικών αυτών χρήσεων. Όπως καταλαβαίνετε, αλλάζει άρδην η φιλοσοφία του διαγωνισμού. Αν το ήξεραν όλοι, εκ προοιμίου, θα ήταν, τελείως, διαφορετικός ο διαγωνισμός παραχώρησης. Έρχεται, λοιπόν, μεταγενέστερα και νομοθετεί φυσικά υπέρ του φίλιου επενδυτή.

Στα άρθρα 54 και 55, τι έχουμε; Έχουμε την Κυβέρνηση που ενάντια στη βούληση των τοπικών κοινωνιών προωθεί την ιδιωτικοποίηση περιφερειακών λιμένων. Χαρακτηριστική περίπτωση είναι η περίπτωση της Καβάλας, όπου νομιμοποιεί τις αυθαίρετες κατασκευές, κατ’ εξαίρεση μόνο στα λιμάνια, στα οποία η ιδιωτικοποίηση είναι σε διαδικασία ολοκλήρωσης, όπως φυσικά, αυτό της Καβάλας.

Στη Θεσπρωτία και πιο συγκεκριμένα στην Ηγουμενίτσα, που έχει ένα τεράστιο παράλιο μέτωπο η χερσαία ζώνη και ήταν προϋπόθεση να αποχαρακτηριστεί και να δοθεί στην τοπική κοινωνία και στους εν επαφή Δήμους, εντός των διοικητικών τους ορίων, το ξέχασαν. Εξεχάσθη, ως δια μαγείας. Έτσι, λοιπόν, η Ηγουμενίτσα έχει πάρει μια πορεία, αναφέρεται στο άρθρο 52, αν δεν κάνω λάθος, τελείως διαφορετική από αυτή που αρχικά είχε ως βάση ο διαγωνισμός. Αν αυτό δεν είναι «δωράκι» στους προτιμητέους σας επενδυτές πραγματικά τι είναι;

Ανέφερα μέχρι τώρα μόνο μερικά από τα χαρακτηριστικά «ρουσφέτια». Ένα τελευταίο, αλλά σημαντικό είναι το άρθρο 110, όπου έχουμε ωμή καταπάτηση της δασικής νομοθεσίας, στο όνομα του πολιτισμού. Θα γίνω και πιο συγκεκριμένος στην κατ’ άρθρον συζήτηση.

Επιτρέψτε μου, όμως, να κλείσω και να σταχυολογήσω ορισμένες από τις περιπτώσεις «χτυπητής» διαχειριστικής ανικανότητας. Προσέξτε, έχουμε νέα παράταση στα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, στα γνωστά ΣΒΑΚ, από την φιλοπεριβαλλοντική και «πράσινη» Κυβέρνηση του κ. Μητσοτάκη.

Για όσους γνωρίζουν, τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας αποτελούν, πραγματικά, «Ευαγγέλιο» για οποιαδήποτε Κυβέρνηση ενδιαφέρεται για την ποιότητα ζωής των πολιτών σε Δήμους και Περιφέρειες της χώρας. Εδώ, όμως, έχουμε αλλεπάλληλες παρατάσεις, κάτι που δείχνει ότι η σπουδή της Κυβέρνησης είναι σε άλλα ζητήματα και όχι στον χωροταξικό πυρήνα που ένα ΣΒΑΚ επιβάλει και επιτάσσει.

Έχουμε, επίσης, το άρθρο 32, όπου έχουμε νέες παρατάσεις για το σύστημα κατάταξης όλων των ξενοδοχείων της χώρας. Δέκα χρόνια έχουν περάσει. Υπενθυμίζω, ότι το 2014 η Κυβέρνηση Σαμαρά πήρε το σύστημα κατάταξης των ξενοδοχείων από το δημόσιο, επειδή μάλλον θεωρείτο αργό, αναποτελεσματικό και γραφειοκρατικό και δια μέσου του Ξενοδοχειακού Επιμελητηρίου, το έδωσε σε ιδιωτικές εταιρείες. Πάλι και εδώ, τέσσερα ολόκληρα χρόνια δεν ήταν αρκετά για την Κυβέρνηση, για να ολοκληρώσει το σύστημα κατάταξης με τα «αστέρια».

Και βέβαια στα άρθρα 102 και 105, εδώ έχουμε τη μεγάλη «συγνώμη» της Κυβέρνησης στους εργαζομένους στον Πολιτισμό. Της πήρε τρία ολόκληρα χρόνια από την πανδημία, για να δημιουργήσει ένα μητρώο για τους εργαζομένους στον κλάδο του Πολιτισμού. Έρχεται σήμερα, προεκλογικά και μέσω ενός μεγαλειώδους κινήματος στον κλάδο του Πολιτισμού, μία ρύθμιση που, όπως θα πούμε και στις επόμενες συνεδριάσεις βρίθει ασάφειας και κυρίως, προχειρότητας, ενώ είναι αντικειμενικά πολύ κατώτερη των προσδοκιών και των απαιτήσεων των καιρών, των προσδοκιών και των απαιτήσεων του κλάδου.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το σημερινό νομοσχέδιο είναι ένα σύμπτωμα ή καλύτερα ένα «σεντόνι» από διαφορετικά συμπτώματα των διαφορετικών «παθήσεων» ετούτης της Κυβέρνησης. Ανικανότητα, παλαιοκομματισμός, νεοφιλελεύθερη ιδεοληψία, διαστρέβλωση της πραγματικότητας. Όλα τα παραπάνω κάνουν την εμφάνισή τους στα 123 από τα 132 άρθρα που καλούμαστε να ψηφίσουμε.

Επίσης, το σημερινό νομοσχέδιο είναι και το τελευταίο ή ένα από τα τελευταία, μιας Κυβέρνησης που, επί τέσσερα χρόνια, αρνείται ότι κυβερνάει, αρνείται ότι φέρει την οποιοδήποτε ευθύνη για το τι συμβαίνει σε αυτή τη χώρα και επιλέγει να κάνει αντιπολίτευση στην Αντιπολίτευση. Για τους νεκρούς του Covid-19, έφταιγε η πανδημία και όχι η ανυπαρξία ΜΕΘ. Για την ενεργειακή κρίση, έφταιγε ο πόλεμος και όχι τα υπερκέρδη των ενεργειακών εταιρειών. Για τον πληθωρισμό, έφταιγε το διεθνές πλαίσιο και όχι η άρνησή της, πεισματικά, να μειώσει τον ΦΠΑ. Για τις υποκλοπές, έφταιγαν μάλλον οι παρακολουθούμενοι που «είχαν λερωμένη τη φωλιά τους» και όχι ο Πρωθυπουργός, που οργάνωσε προσωπικά το παρακρατικό δίκτυο παρακολουθήσεων. Και σήμερα, την επαύριο της τραγωδίας των Τεμπών, φταίει ο Σταθμάρχης, φταίει η Αντιπολίτευση, φταίει η Μεταπολίτευση, φταίει η Σύμβαση 717, φταίει οτιδήποτε και οποιοσδήποτε άλλος, εκτός από την Κυβέρνηση και τον Πρωθυπουργό. Φτάνει, όμως, ως εδώ.

 Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα συνεχίσουμε με τον Ειδικό Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής, τον κ. Απόστολο Πάνα.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΠΑΝΑΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

  Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σε ότι αφορά στο θέμα της νομοθέτησης, νομίζω ότι από αυτό το βήμα το έχουμε επισημάνει πάρα πολλές φορές, ότι το τελευταίο διάστημα υπάρχει μία πάγια τακτική που αφορά την Κυβέρνηση και τα νομοσχέδια που έρχονται, η οποία είναι λάθος. Νομίζω, αυτή τη στιγμή, είναι λάθος να φαίνεται, τουλάχιστον, ότι ένα κομβικό, συμβολικό και ουσιαστικό, συγχρόνως, νομοσχέδιο, όπως αυτό που αφορά τα θύματα στα Τέμπη, ότι εργαλειοποιείται με μία σειρά άλλων άρθρων, που θα μπορούσαν με τον έναν ή με τον άλλο τρόπο, να αποφευχθούν και να ενσωματωθούν κάπου αλλού.

Δυστυχώς, είμαι και εγώ στη δυσάρεστη θέση, να επισημάνω πώς είναι αδιανόητο σήμερα οι ζωές χιλιάδων ανθρώπων να στηρίζονται αποκλειστικά σε ανθρώπινους χειρισμούς, χωρίς να υπάρξει καμία τεχνολογική ασφαλιστική δικλείδα, με ένα σύστημα χαοτικό, το οποίο δεν λειτούργησε. Το πολυδιαφημισμένο, τελικά, Επιτελικό Κράτος, αποδείχτηκε ξανά, με τον πιο τραγικό τρόπο, ένα επικοινωνιακό κατασκεύασμα που «κατέρρευσε» από τις αλλεπάλληλες αποτυχίες. Αγνόησε τις προειδοποιήσεις συλλόγων εργαζομένων που έκρουαν επανειλημμένα τον κώδωνα του κινδύνου.

Βρισκόμαστε, λοιπόν, έναν μήνα μετά την τραγωδία και η κοινωνία εξακολουθεί να βρίσκεται μουδιασμένη, χωρίς κανείς δεν έχει ουσιαστικές απαντήσεις για ποιον λόγο οι νέες συμβάσεις για το σύστημα της τηλεδιοίκησης που ξεκίνησαν το 2016, δεν υπογράφηκαν ποτέ. Ή ακόμα, γιατί, στη συνέχεια, οι συμπληρωματικές, το 2018, επίσης, δεν υπογράφηκαν. Και πώς είναι δυνατόν, ενώ υπογράφηκε η τελική σύμβαση ενάμιση χρόνο μετά την κυβερνητική αλλαγή από τη νέα διοίκηση της ΕΡΓΟΣΕ, να θεωρείται αυτή η σύμβαση ενεργή και στην πράξη να μην έχει γίνει τίποτα, με αποτέλεσμα, συνολικά, τα πέντε τελευταία χρόνια, να μην υπάρχει σύστημα τηλεδιοίκησης στην εν λόγω γραμμή.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το σχέδιο νόμου που ξεκινάμε να επεξεργαζόμαστε σήμερα, φέρει αρχικά τον τίτλο «Μέτρα στήριξης των συγγενών των θυμάτων και των πληγέντων του σιδηροδρομικού δυστυχήματος των Τεμπών της 28ης Φεβρουαρίου του 2023» και άλλες επείγουσες διατάξεις». Στο «άλλες επείγουσες διατάξεις» δεσμεύομαι, ότι τις επόμενες συνεδριάσεις και με την ακρόαση των φορέων, θα τοποθετηθώ αναλυτικά.

Προφανώς, και εδώ συμφωνούμε όλοι, οι πληγέντες του δυστυχήματος αυτού, χρειάζονται στήριξη. Και το στηρίζουμε και εμείς αυτό και δεν τίθεται θέμα ως προς αυτό, αλλά χρειάζονται και λύσεις. Οι κυβερνήσεις υπάρχουν, για να αντιμετωπίζουν τις «παθογένειες» και να στηρίζουν σύσσωμο το σώμα των πολιτών και όχι να τις επικαλούνται και να τις διαιωνίζουν. Η κοινωνία δεν θέλει ευχάριστα λόγια, αλλά δυσάρεστες αλήθειες και απαντήσεις. Και έχουμε ένα χρέος απέναντι στα θύματα. Το χρέος της αλήθειας.

Πρέπει, λοιπόν, να απαντηθούν κάποια ερωτήματα. Tι έκανε το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών; Τι έκαναν ο ΟΣΕ, η ΕΡΓΟΣΕ, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων; Πόσες φορές έκλεισε ο Υπουργός τα «αυτιά» του στους εργαζόμενους, όταν έκρουαν τον κώδωνα του κινδύνου; Τι έχει συμβεί, για να ακούμε σήμερα εργαζόμενους να μας λένε, ότι το 2010 τα τρένα λειτουργούσαν καλύτερα από το 2023;

Θέλω, επίσης, να ρωτήσω το εξής. Εξετάστηκε από την Κυβέρνηση και το αρμόδιο Υπουργείο το πλέγμα των άμεσων προτάσεων για το σιδηροδρομικό δίκτυο που πρότεινε η παράταξή μας, το ΠΑΣΟΚ ή συνεχίζει επιδεικτικά να μας «γυρνά την πλάτη» και να μην δίνει σημασία σε ότι και αν λέμε;

Οι πέντε, λοιπόν, άμεσες προτάσεις μας είναι οι εξής. Τις ξαναλέω, μήπως και αυτή τη φορά εξεταστούν. Πρώτον, άμεση εγκατάσταση φωτοσήμανσης στο τμήμα του σιδηροδρομικού δικτύου Λάρισας - Θεσσαλονίκης, κάτι που θα επιτρέψει ασφαλή μετακίνηση στο δίκτυο Αθήνα - Θεσσαλονίκη.

Δεύτερον, ενίσχυση και κατάρτιση του ανθρώπινου δυναμικού με αξιοκρατικές διαδικασίες.

Τρίτον, αναδιάταξη όλου του πλέγματος οργάνωσης των σιδηροδρόμων σε νέα υγιή βάση.

Τέταρτον, απευθείας επικοινωνία και συνεργασία ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ και πέμπτον, περιφρούρηση της περιουσίας του ΟΣΕ από δολιοφθορές ή βανδαλισμούς.

Γνωστοποιώ, επίσης, πώς έχει κατατεθεί Ερώτηση προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, σχετικά με τα συστήματα ασφαλείας στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, από τον Πρόεδρό μας, Νίκο Ανδρουλάκη, με την οποία ζητά να γνωστοποιηθούν, μέσω του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, ποιους λόγους επικαλέστηκε η ελληνική Κυβέρνηση, για να αιτηθεί την τριετή καθυστέρηση. Γιατί η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δέχτηκε το αίτημα της ελληνικής Κυβέρνησης, ενώ η Ελλάδα έχει την υψηλότερη θνησιμότητα, ανά σιδηροδρομικά χιλιόμετρα, βάσει των εκθέσεων του ERA. Και τι έργα, για την ενίσχυση της ασφάλειας στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, έχουν χρηματοδοτηθεί από τον ευρωπαϊκό προϋπολογισμό, κατά τη διάρκεια της τρέχουσας και της προηγούμενης προγραμματικής περιόδου και πότε, φυσικά, έπρεπε να ολοκληρωθούν και σε ποιο στάδιο βρίσκονται αυτή τη στιγμή.

Δεν πρέπει, όμως, να ξεχνάμε πώς ακόμα και πριν από το τραγικό δυστύχημα στα Τέμπη, η Ελλάδα σύμφωνα με τις δύο τελευταίες διετείς εκθέσεις, του 2022 και του 2020, για την ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα σιδηροδρόμων στην Ευρωπαϊκή Ένωση του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης ERA, ήταν σταθερά πρώτη στον δείκτη θνησιμότητας ανά σιδηροδρομικά χιλιόμετρα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όλα αυτά αναδεικνύουν το πόσο σημαντικό είναι το συγκεκριμένο ζήτημα. Η Κυβέρνηση δεν ήρθε χθες στην εξουσία. Έχει την ευθύνη της διακυβέρνησης, εδώ και τέσσερα χρόνια, κατά τα οποία μόνο παρακολουθεί και διαιωνίζει τις «παθογένειες». Το δήθεν Επιτελικό Κράτος απέτυχε, την ώρα που ο Πρωθυπουργός της χώρας ζήτησε μία, δήθεν, συγνώμη, ενώ, συγχρόνως, έπεφταν δακρυγόνα στους διαδηλωτές και στις οικογένειες και στα παιδιά τους που πήγαν να διαμαρτυρηθούν.

Μετά, λοιπόν, από τέσσερα χρόνια στην εξουσία, οι υποδομές τηλεδιοίκησης και σηματοδότησης για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, δεν λειτουργούν. Αυτή ήταν η ευθύνη της Κυβέρνησης και παρά τις έγκαιρες προειδοποιήσεις, που είχαν διατυπωθεί εγγράφως και αρμοδίως, δεν έγινε τίποτα. Και είναι πολύ σημαντικό, ότι μόλις τρεις ημέρες από την τραγωδία, το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο χαρακτηρίστηκε το πιο επικίνδυνο σε όλη την Ευρώπη από το Bloomberg.

Επιπλέον, ερωτηματικά εγείρονται και για τη συμφωνία που υπεγράφη από την Κυβέρνηση με την Hellenic Train, εγκαινιάζοντας ένα καινοφανές πλαίσιο που απάλλαξε την εταιρεία από τις συμβατικές της υποχρεώσεις, την ίδια στιγμή που επιδοτείται από το ελληνικό δημόσιο. Γι’ αυτό και πάμε ένα βήμα παραπέρα και ζητάμε την επανεξέταση της σύμβασης με την Hellenic Train, την ενίσχυση του προσωπικού του ΟΣΕ στις ειδικότητες εκείνες, που σχετίζονται με την ασφάλεια του δικτύου, τη διαρκή ενημέρωση της Βουλής για την πορεία της υλοποίησης των έργων και υποδομών σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης για την ασφάλεια του σιδηροδρομικού δικτύου και την απαίτηση όλης της κοινωνίας να αποδοθούν ευθύνες.

Τα τελευταία τέσσερα χρόνια από αυτό το βήμα έχουμε αναδείξει συγκεκριμένα τα προβλήματα και την κατάσταση και έχουμε προτείνει και λύσεις του σιδηροδρομικού δικτύου, τόσο στην Ολομέλεια, όσο και στην αρμόδια Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου. Και όχι μόνο δεν έχουμε λάβει ουσιαστική απάντηση, αλλά δεν υπήρξε καμία συνεργασία. Όλα αυτά, λοιπόν, καταμαρτυρούν με τον πιο απολιτικό τρόπο, το μέγεθος της αδράνειας και της ολιγωρίας που υπήρξε.

Κυρίες και κύριοι, δεν θα αρκεστούμε μόνο στα μέτρα στήριξης των συγγενών των θυμάτων και των πληγέντων του σιδηροδρομικού δυστυχήματος των Τεμπών. Το ΠΑΣΟΚ- Κίνημα Αλλαγής, πέρα από τις απαντήσεις που ζητά, θέλει να υπάρξει δίκαιη απόδοση ευθυνών σε κάθε εμπλεκόμενο, απ’ όπου και αν προέρχεται. Επίσης, ζητά τη διασφάλιση, ότι οι σιδηρόδρομοι θα λειτουργήσουν με ασφάλεια, ώστε ποτέ να μην ξαναζήσουμε μία τέτοια τραγωδία. Επιμένουμε, λοιπόν και βρισκόμαστε πάντα παρόντες, ώστε να υπάρξει ένας άλλος τρόπος διακυβέρνησης, με αξιοκρατία, με συνέπεια, με στρατηγικό πλάνο για την αντιμετώπιση όλων των προκλήσεων για το παρόν, αλλά και το μέλλον της χώρας.

Σε αυτό το πλαίσιο, γίνονται παρατηρήσεις και προτάσεις από αυτό το βήμα της Βουλής. Μία πρόταση, μάλιστα, ήταν και θα ήθελα να την αναφέρω, της Γραμματέα της Κοινοβουλευτικής Ομάδας, στην προηγούμενη Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου της κυρίας Λιακούλη, για το ζήτημα, ώστε να υπάρξουν μέτρα στήριξης για όλες εκείνες τις οικογένειες που θρήνησαν θύματα, σε δυστυχήματα σε σιδηροδρόμους.

Τέλος, επιτρέψτε μου, κάτι τελευταίο. Σήμερα, όλοι οι Καθηγητές της Σχολής Γεωπονίας του Πανεπιστημίου Ιωαννίνων, που εδρεύει στην Άρτα, οδηγήθηκαν σε παραίτηση, αντιδρώντας στη διατήρηση της «ομηρίας» των αποφοίτων, καθώς η Κυβέρνηση αρνείται να τους αποδώσει επαγγελματικά δικαιώματα, παρά τις πενταετείς σπουδές τους. Μάλιστα, υποστηρίζουν πώς το άρθρο 126 του σημερινού σχεδίου νόμου, αποπνέει ακόμα και τώρα τη διάθεση της Πολιτείας να μην δώσει καθαρή λύση στο πρόβλημα που η ίδια προκάλεσε. Γεγονός που είναι απόλυτα λογικό, καθώς είναι αδιαμφισβήτητα γραμμένο πρόχειρα και βιαστικά, διατηρώντας τον διαχωρισμό σε γεωπονικές σχολές που αναφέρονται ονομαστικά και σε όλες τις υπόλοιπες σε σωρό, οι οποίες καλούνται αποσπασματικά και κατά μόνας να αιτηθούν την αναγνώρισή τους, αφού πρώτα γνωμοδοτήσουν αναρμόδιοι με την άσκηση του επαγγέλματος φορείς, χωρίς να προβλέπει ρητές προθεσμίες για την ευόδωση του αιτήματός τους, αλλά καταλήγει στην αόριστη αναφορά έκδοσης μιας ΚΥΑ, δημιουργώντας οφθαλμοφανή περιθώρια για τη διατήρηση των συνθηκών «ομηρίας» χιλιάδων πτυχιούχων.

Δεύτερον, τις τελευταίες ώρες γινόμαστε μάρτυρες των δομικών αλλαγών που θίγουν τα δικαιώματα και την αξιοπρέπεια των ατόμων με αναπηρία στη χώρα μας, καθώς, για πρώτη φορά, εξαιρούνται, από τη σύνθεση του Διοικητικού Συμβουλίου του Εθνικού Οργανισμού Δημοσίας Υγείας, τα άτομα με αναπηρία, σύμφωνα με απόφαση του Υπουργείου Υγείας, μετά τη δημοσίευση του ν.4931/2022.

Για εμάς πρόκειται για μία απαράδεκτη ενέργεια και απόφαση, καθώς, παραβιάζει βασικούς κανόνες των Ηνωμένων Εθνών και αντιδημοκρατική αλλαγή στη σύνθεση του Διοικητικού Συμβουλίου, την οποία καταγγέλλουμε μαζί με την ΕΣΑμεΑ, καθώς οι αποφάσεις αυτές θυμίζουν εποχές που τα άτομα με αναπηρία δεν είχαν λόγο στη ζωή τους και ζητάμε την απόσυρσή τους.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Θα συνεχίσουμε τώρα με τον Ειδικό Αγορητή του Κ.Κ.Ε, τον συνάδελφο Χρήστο Κατσώτη. Έχετε τον λόγο, παρακαλώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Στη συζήτηση του πολυνομοσχεδίου, το κύριο ζήτημα, βέβαια, είναι το «έγκλημα» στα Τέμπη, σημειώνοντας ότι η ζωή και η ασφάλεια των ανθρώπων δεν κοστολογείται. Τα μέτρα στήριξης των συγγενών των θυμάτων δεν μπορούν να αθωώσουν τη συνέχιση της «εγκληματικής» πολιτικής, δεν μπορούν να συγκαλύψουν το «έγκλημα». Αυτό, όμως, επιχειρείται με τα όσα ακούσαμε αυτές τις ημέρες ως αιτίες του πολύνεκρου «εγκλήματος». Ακούσαμε τα χιλιοειπωμένα, περί βαθέως κράτους, συντεχνιών, παθογενειών και άλλα, που όμως, δεν πείθουν κανέναν, γι’ αυτό και κυριαρχεί το σύνθημα «τα κέρδη τους, οι ζωές μας» που ανταποκρίνεται στη σημερινή αναγκαιότητα και απαντά σε όσους επιχειρούν τη συγκάλυψη.

Η διάσπαση του σιδηρόδρομου σε κομμάτια, οι μισοτελειωμένες και ακριβοπληρωμένες συμβάσεις, τα ελλιπή μέτρα προστασίας, οι εργαζόμενοι «λάστιχο» με το μπλοκάκι, δεν είναι κάποιες «παθογένειες», αλλά το αποτέλεσμα της πολιτικής απελευθέρωσης και ιδιωτικοποίησης που εφάρμοσαν, βήμα το βήμα, όλες οι κυβερνήσεις, οδηγώντας στα τραγικά αποτελέσματα.

Επισημαίνουμε ότι οι ρυθμίσεις του νομοσχεδίου, που αναφέρονται στην ενίσχυση της ασφάλειας των μεταφορών, κινείται στα πλαίσια της ίδιας πολιτικής, που οδήγησε στο «έγκλημα» των Τεμπών. Προβάλλεται το ανθρώπινο λάθος και δεν αγγίζει τα μεγάλα προβλήματα ασφάλειας που έχουν αναδείξει οι εργαζόμενοι και έχουμε αναδείξει ως Κ.Κ.Ε. και στις προηγούμενες επιτροπές που προηγήθηκαν της σημερινής του νομοσχεδίου.

Η ασφάλεια συνεχίζει να «θυσιάζεται» στον «βωμό» του κέρδους. Ανοίξατε τον σιδηρόδρομο, ακριβώς, όπως τον κλείσατε, και θα συνεχίσετε, στη βάση της επικίνδυνης πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης που στηρίξατε εσείς και όλες οι προηγούμενες κυβερνήσεις, την απελευθέρωση των σιδηροδρομικών μεταφορών, την ιδιωτικοποίηση των κερδοφόρων τμημάτων τους, την υποχρηματοδότηση του ΟΣΕ, την επιδότηση της Hellenic Train. Ο μόνος τρόπος για να πραγματοποιούνται ταξίδια με ασφάλεια, είναι να πάψει η ασφάλεια να μπαίνει στη «ζυγαριά» του κόστους - οφέλους, είτε για τον κάθε επενδυτή, είτε για το κράτος. Αυτό σημαίνει, να πάψει το κέρδος να αποτελεί το κριτήριο για το τι, πως, πότε και πόσο θα αναπτυχθεί και να αντικατασταθεί από το κριτήριο της ικανοποίησης των σύγχρονων λαϊκών αναγκών. Όσο δεν συμβαίνει αυτό, η ανθρώπινη ζωή θα μπαίνει σε δεύτερη μοίρα.

Το σημερινό κράτος και οι επιχειρηματικοί όμιλοι δεν λαμβάνουν εκείνα τα μέτρα υγείας και ασφάλειας, γιατί είναι κόστος και το όφελος είναι υποδεέστερο των αποζημιώσεων που θα χρειαστεί να δώσουν. Αντιμετωπίζει τις προσλήψεις ως κόστος και γι’ αυτό τις κάνετε με το «σταγονόμετρο», όπως φαίνεται και σήμερα στο νομοσχέδιο. Η λειτουργία με τις τεράστιες ελλείψεις προσωπικού είναι «εγκληματική».

Σύμφωνα με το οργανόγραμμα του ΟΣΕ, οι ακάλυπτες θέσεις εργασίας για την ασφαλή κυκλοφορία των τρένων και την ασφαλή εργασία των εργαζομένων στους χώρους δουλειάς, είναι περισσότερες από 1.300.

Αντί, λοιπόν, η Κυβέρνηση να φροντίσει να καλυφθούν αυτές οι κενές θέσεις με μόνιμο προσωπικό, με συγκροτημένα δικαιώματα, φέρνει ένα σχέδιο νόμου, στο οποίο δεν υπάρχει καμία δέσμευση ούτε για τον αριθμό των προσλήψεων, ούτε για τον χρόνο που αυτές θα γίνουν. Θα πούμε περισσότερα, επί των άρθρων ιδιαίτερα γι’ αυτό το ζήτημα του ΟΣΕ, τους κλειδούχους, τους φύλακες και τους μηχανοδηγούς και αλλά.

Με το Α΄ Κεφάλαιο, διευθετούνται διάφορες δεσμεύσεις προς τους επενδυτές, δημιουργώντας, όπως αναφέρεται, φιλικό επενδυτικό περιβάλλον, κατά παρέκκλιση κανονισμών και διατάξεων που εμποδίζουν. Διευκολύνετε στρατηγικούς επενδυτές. Στα πλαίσια της λεγόμενης δίκαιης αναπτυξιακής μετάβασης, θεσπίζετε καθεστώς χορήγησης ενισχύσεων, είτε μέσω του πληροφοριακού συστήματος αναπτυξιακού νόμου, είτε μέσω του πληροφοριακού συστήματος κρατικών ενισχύσεων. Δίνετε νέες, κατ’ εξαίρεση, φορολογικές απαλλαγές σε επιχειρήσεις και επενδυτικά σχέδια.

Με το άρθρο 10, η οικονομική επιτροπή των Δήμων και των Περιφερειών για τις περιπτώσεις των συμβάσεων, που υλοποιούνται με σύμπραξη δημοσίου και ιδιωτικού τομέα, ασκεί τις αρμοδιότητες αναθέτουσα αρχής και κατά το στάδιο της εκτέλεσης αυτών, διευκολύνοντας και προσπερνώντας αντίθετες θέσεις που μπορεί να εκφραστούν στα Δημοτικά Συμβούλια.

Με το άρθρο 11, διευκολύνετε τις επενδύσεις κάνναβης για την εκτέλεση της μεταφοράς, της εισαγωγής και εξαγωγής προϊόντων φαρμακευτικής κάνναβης και δεν απαιτείται η προηγούμενη έκδοση και προσκόμιση της άδειας παραγωγής για εξαγωγή των τελικών προϊόντων φαρμακευτικής κάνναβης του Ελληνικού Οργανισμού Φαρμάκων, κατά παρέκκλιση, επίσης, κάθε διάκρισης.

Η Κυβέρνηση τη μεγάλη ακρίβεια, που έχει «γονατίσει» τα λαϊκά νοικοκυριά, την αντιμετωπίζει με «το καλάθι του νοικοκυριού», παρατείνοντας την ημερομηνία μέχρι το τέλος των επόμενων εκλογών, θεωρώντας ότι θα καταλαγιάσει την οργή και την αγανάκτηση του λαού.

Αρνηθήκατε τις τροπολογίες του Κ.Κ.Ε. για κατάργηση του ΦΠΑ στα είδη πλατιάς λαϊκής κατανάλωσης, των ειδικών φόρων στα καύσιμα και το ηλεκτρικό ρεύμα και άλλα μέτρα που μπορούν να στηρίξουν το λαϊκό εισόδημα, όπως την επαναφορά της εθνικής γενικής συλλογικής σύμβασης εργασίας, των κλαδικών συμβάσεων, για να υπάρχει ρήτρα αναπροσαρμογής των μισθών, με βάση τον πληθωρισμό, επαναφορά των τριετιών και ονομαστική αύξηση του κατώτατου μισθού, όπως αυτή που ζητούν σήμερα τα συνδικάτα και ξεπερνά τα 850 ευρώ με τα τωρινά δεδομένα. Συνεχίζει με τα «καλάθια της κοροϊδίας», τα διάφορα pass και τη διαμόρφωση του κατώτατου μισθού, λίγο πάνω από τα επίπεδα που ήταν το μακρινό 2011 και παρά τον πληθωρισμό που «σπάει κόκαλα».

 Μετά την ιδιωτικοποίηση του νερού, που ψήφισε η Κυβέρνηση την προηγούμενη εβδομάδα, σήμερα φέρνετε ρύθμιση με το άρθρο 27, για τις φυσικές πηγές νερού και διαμορφώνετε τους όρους εμπορίας των πόσιμων ιαματικών ή μη ιαματικών νερών από τους επιχειρηματικούς ομίλους με δικαιώματα στο 3‰, δηλαδή, για πωλήσεις ενός εκατομμυρίου ευρώ, 30.000 ευρώ. Τι κάνετε, δηλαδή; Παραδίδετε όλες τις πηγές στους μεγάλους ομίλους.

Στο μέρος του νομοσχεδίου που αφορά στον εκσυγχρονισμό της τουριστικής και ναυτιλιακής νομοθεσίας, έρχεστε και ρυθμίζετε απαιτήσεις των επιχειρηματικών ομίλων, αλλάζοντας ρυθμίσεις και κανόνες που εμποδίζουν.

 Το άρθρο 30, έχει ως κύριο θέμα τις συμφωνίες παραχώρησης τουριστικών λιμένων, επιβάλλει fast track διαδικασίες, για να διευκολύνει τις παραχωρήσεις τουριστικών λιμανιών και μαρίνων, πριν και από την ολοκλήρωση της χωροθέτησης και πριν των όποιων σχετικών έργων, χωρίς να υπάρχει καμία πρόβλεψη. Απελευθερώνονται έτσι, διάφοροι μονοπωλιακοί όμιλοι ακόμη και στο να υλοποιήσουν τα όποια έργα και υποχρεώσεις, χωρίς να δεσμεύονται για οτιδήποτε ακόμη και για την προστασία του περιβάλλοντος και της όποιας κατοικημένης ζώνης που μπορεί να βρίσκεται πλησίον των χώρων. Μία τέτοια ρύθμιση με νόμο, ανοίγει τον δρόμο για να εκμεταλλεύονται μεγάλα μονοπώλια του κλάδου των μεταφορών και του τουρισμού λιμάνια, μαρίνες, αλλά και μεγάλες εκτάσεις γύρω από αυτά, χωρίς καμία δέσμευση και πρόληψη για τους εργαζόμενους, τους κατοίκους των περιοχών και το περιβάλλον.

 Με άλλες ρυθμίσεις, προχωρά η διευκόλυνση των μεγάλων τουριστικών επενδύσεων, μέσω της σύντμησης και απλοποίησης των αδειοδοτικών διαδικασιών.

Όλες αυτές οι ρυθμίσεις του Υπουργείου Τουρισμού καμία σχέση δεν έχουν με τις λαϊκές ανάγκες, με την προστασία του περιβάλλοντος, καμία σχέση δεν έχουν με το εργασιακό «μεσαίωνα», που βιώνουν οι εργαζόμενοι στον τουρισμό, με ατέλειωτες ώρες εργασίας, με συνθήκες διαμονής τύπου Μανωλάδας, με μισθούς που δεν επιτρέπουν την ετήσια επιβίωση των οικογενειών τους. Ανοίγετε τον δρόμο για «στρατιές δούλων στα κάτεργα» των επιχειρηματικών ομίλων στον τουρισμό, με εισαγωγή χιλιάδων εργαζομένων από άλλες χώρες και με όρους εργασίας και αμοιβής που ισχύουν στις χώρες τους, είναι η Οδηγία Μπολκενστάιν.

Αρνείται ο Υπουργός Εργασίας να κάνει υποχρεωτική τη συλλογική σύμβαση των ξενοδοχοϋπαλλήλων. Επίσης, καμία σχέση δεν έχουν όλες αυτές οι ρυθμίσεις με το δικαίωμα στις διακοπές και στην αναψυχή που γίνονται, όλο και πιο απλησίαστες, για τις λαϊκές οικογένειες. Οι ρυθμίσεις, επίσης, για τις ιαματικές πηγές στοχεύουν στην προσέλκυση επενδυτών, παραδίδοντας κάθε πηγή για επιχειρηματική εκμετάλλευση, στερώντας από τον λαό τις θεραπευτικές του ανάγκες ή κάνοντάς τες πολύ ακριβές.

 Διευκολύνει με τα άρθρα 54, 55 και 56 την ιδιωτικοποίηση των λιμανιών Ηγουμενίτσας, Καβάλας και νομιμοποιεί εγκαταστάσεις και άλλων λιμανιών, για να παραχωρηθούν χωρίς προβλήματα στους ομίλους.

 Με το άρθρο 51, γίνεται αντιστοίχιση της ναυτιλιακής νομοθεσίας με το νέο αντεργατικό «τερατούργημα» τον ν.5020/23, τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, ώστε τα πλοία μεταφοράς, προσωρινής αποθήκευσης, επαναεροποίησης υγροποιημένου φυσικού αερίου να χαρακτηρίζονται ως πλωτά ναυπηγήματα και να δραστηριοποιούνται στη χώρα μας και σε διεθνή κλίμακα.

Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, οι εφοπλιστές αυθαίρετα χαρακτηρίζουν τα πλοία ως πλωτά ναυπηγήματα. Ο αριθμός των ναυτεργατών στα πλοία θα καθορίζεται με βάση τους όρους του πλωτού ναυπηγήματος. Σύμφωνα με την κείμενη αντεργατική νομοθεσία είναι επαχθείς οι όροι, ενώ οι εργασιακές συνθήκες είναι «ζούγκλα», με δραματικές συνέπειες θανατηφόρα εργατικά δυστυχήματα και με «σακατεμένους» ναυτεργάτες.

Είναι αυξημένοι οι κίνδυνοι για την ανθρώπινη ζωή, τη ζωή των εργατών στη θάλασσα, στα λιμάνια και των κατοίκων στις περιοχές, όπως στο Χαϊδάρι, όπου η ανησυχία των κατοίκων επιβεβαιώνεται για την επιλογή της ιδιοκτησίας του Ναυπηγείου Σκαραμαγκά να λειτουργήσει πλωτές δεξαμενές αποθήκευσης LNG επανυγροποίησης και διανομής.

Στο άρθρο 76 του νομοσχεδίου, που αναφέρεται στον έλεγχο κομίστρου στην περιοχή Θεσσαλονίκης, στον ΟΑΣΘ, στα ΚΤΕΛ και μελλοντικά και στο ΜΕΤΡΟ Θεσσαλονίκης, η Κυβέρνηση προχωρά στην παραπέρα πολυδιάσπαση και ιδιωτικοποίηση του συγκοινωνιακού έργου με «εργολαβοποίηση» των υπηρεσιών, ανοίγοντας πεδίο κερδοφορίας για ιδιωτικές εταιρείες ελέγχου κομίστρου, που τις αναφέρει ως «τρίτο φορέα», νομικό πρόσωπο, στο οποίο θα αναθέτει ο οικείος συγκοινωνιακός φορέας τον έλεγχο κομίστρου. Οι πολύ μεγάλες ελλείψεις στις κρίσιμες ειδικότητες των οδηγών και τεχνιτών είναι ακόμη ένας βασικός παράγοντας της υποβάθμισης της ποιότητας των αστικών συγκοινωνιών και των κινδύνων για την ασφάλεια των επιβατών.

Στις ρυθμίσεις του Υπουργείου Πολιτισμού, η Κυβέρνηση κάνει ένα «δωράκι» στους επιχειρηματίες, τα ιδρύματα, τους «μεγάλους» του Πολιτισμού. Ακράτητη η Κυβέρνηση, δεν διστάζει να προχωρήσει και σε νέα μέτρα, για να καταργήσει και τα ελάχιστα εργασιακά δικαιώματα των καλλιτεχνών. Με μία αιφνιδιαστική κίνηση, χωρίς να προηγηθεί δημόσια διαβούλευση, ενέταξε μία σειρά άρθρα στο ΣΤ΄ Μέρος, συνεχίζοντας την επίθεση ενάντια στους καλλιτέχνες που άρχισε με το προεδρικό διάταγμα 85/2022. Παρουσιάζει το «μαύρο, άσπρο», επιχειρώντας να πείσει τους καλλιτέχνες ότι τα μέτρα που παίρνει είναι για το καλό τους.

Με τα άρθρα 102, 105 και 118, θεσμοθετεί το Μητρώο Απασχολούμενων στον Πολιτιστικό και Καλλιτεχνικό Τομέα. Θα γίνει ένα κανονικό «φακέλωμα» των καλλιτεχνών και αν σήμερα το νομοσχέδιο προβλέπει, ως προαιρετική την εγγραφή τους στο Μητρώο, αύριο θα γίνει υποχρεωτική και όχι για το καλό τους, αλλά για να το χρησιμοποιήσετε ως εργαλείο στον σχεδιασμό της αντιπολιτιστικής, αντιλαϊκής πολιτικής σας.

Απόδειξη για το τι εννοεί η Κυβέρνηση, όταν προτάσσει το καλό των καλλιτεχνών, είναι το άρθρο 106, που εξαιρεί την πρόβα από την εργασία πλήρους απασχόλησης, δίνοντας έτσι το δικαίωμα η πρόβα να πληρώνεται με ατομικές συμβάσεις και όχι συλλογικές, δηλαδή, με συμβάσεις όποιας μορφής επιθυμεί ο εργοδότης, παραδείγματος χάρη ωρομίσθιο, μπλοκάκι, κ.λπ.. Για παράδειγμα, για μία δίωρη πρόβα ο εργαζόμενος θα πληρώνεται με πέντε ευρώ την ώρα.

Με την παρ. 3, ο εργοδότης θα μπορεί να απολύει τον εργαζόμενο, όποτε θέλει στη μέση των προβών, χωρίς να είναι αναγκαία η συνδρομή σπουδαίου λόγου. Αυτό αποτελεί καταστρατήγηση μέχρι και του Αστικού Κώδικα, αφού προβλέπεται να εφαρμόζεται ακόμη και στις συμβάσεις εξαρτημένης εργασίας ορισμένου χρόνου, στις οποίες η συνδρομή του σπουδαίου λόγου είναι υποχρεωτική. Μπορεί, δηλαδή, ένας καλλιτέχνης να απολυθεί τον Νοέμβριο, μετά από έναν μήνα πρόβες και να χάσει, χωρίς σπουδαίο λόγο, ολόκληρη τη σεζόν.

Με λίγα λόγια, το νομοσχέδιο δεν καταπολεμά την αδήλωτη εργασία, αλλά τη νομιμοποιεί, όπως νομιμοποιεί και τη διαρκή διαθεσιμότητα και ανασφάλεια των εργαζομένων.

Με το άρθρο 112, η «επίθεση» στους καλλιτέχνες συνεχίζεται. Αφορά στην προθεσμία για την έκδοση απόφασης του Οργανισμού Πνευματικής Ιδιοκτησίας για την κατανομή των ποσοστών της εύλογης αμοιβής στους Οργανισμούς Συλλογικής Διαχείρισης.

Σοβαρό θέμα προκύπτει και με το άρθρο 110, το οποίο επιτρέπει την κατασκευή έργων για την προστασία, λειτουργία και ανάδειξη χώρων και εγκαταστάσεων πολιτιστικού χαρακτήρα σε δάση, δασικές εκτάσεις και δημόσιες εκτάσεις. Θα δούμε, δηλαδή, να χτίζονται μέσα σε δάση ή δασικές περιοχές, που συνδυάζονται με αρχαιολογικούς χώρους, κυλικεία ή ακόμη και ξενοδοχειακές μονάδες.

Τέλος, το Κ.Κ.Ε. σημειώνει, ότι ο σιδηρόδρομος, επειδή αυτό είναι το κύριο ζήτημα, μπορεί να αποτελέσει ένα σύγχρονο, γρήγορο, ασφαλές και φθηνό μέσο μετακίνησης του λαού και μεταφοράς προϊόντων σε όλη τη χώρα. Αυτό προϋποθέτει, όμως, απελευθέρωση από τις «ράγες του κέρδους». Προϋποθέτει μεταφορές και υποδομές με κριτήριο την ικανοποίηση των διευρυμένων λαϊκών αναγκών, μέσα από έναν ενιαίο κρατικό φορέα, αξιοποιώντας όλα τα σύγχρονα επιτεύγματα της επιστήμης και της τεχνολογίας, ενταγμένες στον κεντρικό επιστημονικό σχεδιασμό της οικονομίας, την κοινωνική ιδιοκτησία και τον εργατικό έλεγχο.

Προϋποθέτει ο λαός στις επερχόμενες εκλογές να αποδυναμώσει όλες αυτές τις δυνάμεις που ακολουθούσαν και συνεχίζουν αυτή την «εγκληματική» πολιτική, που υποτάσσει τις ανάγκες του λαού, ακόμη και την ίδια τη ζωή, στην εξασφάλιση των κερδών. Να ισχυροποιηθεί το Κ.Κ.Ε., η μόνη δύναμη που ήταν, είναι και θα είναι μπροστά στον αγώνα, για να ικανοποιηθούν οι ανάγκες του λαού, που έχει καθαρό στόχο την ανατροπή αυτού του «σάπιου», διεφθαρμένου συστήματος.

Ψηφίζουμε κατά, επί της αρχής, και θα τοποθετηθούμε, βέβαια, επί των άρθρων.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Πριν προχωρήσουμε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, να αναγνώσω τους φορείς που θα κληθούν. Είναι η Πανελλήνια Ομοσπονδία Εργαζομένων Επισιτισμού στον Τουρισμό, το Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο Ελλάδος, η Πανελλήνια Ομοσπονδία Ξενοδόχων, fedHATTA, η Συνομοσπονδία Επιχειρηματιών Τουριστικών Καταλυμάτων, ο Πανελλήνιος Σύλλογος Αερολιμενικών ΥΠΑ, ο Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων, ο Σύνδεσμος Δήμων Ιαματικών Πηγών Ελλάδας, ο Σύλλογος Εργαζομένων ΜΟΔ, ο ΠΑΣΕΒΙΠΕ, ο Σύνδεσμος Βιομηχανιών Αττικής και Πειραιώς, το νέο ΙΝΚΑ, η ΕΚΠΟΙΖΩ, το Ινστιτούτο Έρευνας Λιανεμπορίου Καταναλωτικών Αγαθών, ο Πρόεδρος του Τμήματος Γεωπονίας του Πανεπιστημίου Ιωαννίνων, το ΙΜΕ της ΓΣΕΒΕΕ, η Πανελλήνια Ομοσπονδία Βιοτεχνών Εγκαταστατών Συντηρητών Ανελκυστήρων, η Περιφερειακή Διοίκηση Δυτικής Μακεδονίας, ο ΣΑΤΑ, η Πανελλήνια Ομοσπονδία Σιδηροδρομικών, η Πανελλήνια Ένωση Προσωπικού Έλξης ΟΣΕ, το Σωματείο Ελλήνων Ηθοποιών, η Πανελλήνια Ομοσπονδία Θεάματος - Ακροάματος, το Σωματείο Τεχνικών Απασχολούμενων σε Ζωντανές Οπτικοακουστικές Εκδηλώσεις, ο Σύλλογος Ελλήνων Αρχαιολόγων, η Πανελλήνια Ένωση Συντηρητών Αρχαιοτήτων, το Οικονομικό Επιμελητήριο Ελλάδος, ο Πανελλήνιος Μουσικός Σύλλογος, η Ομοσπονδία Συλλόγων Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, ο Εξωραϊστικός Περιβαλλοντικός Σύλλογος «Αφαίας» Σκαραμαγκά, η Περιφέρεια Ηπείρου, η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, η Πανελλήνια Ένωση Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού, το Σωματείο Επαγγελματιών Εκπαιδευτών Οδηγών Αυτοκινήτων, η ΓΣΕΕ, η Πανελλήνια Ένωση Αυτοκινητιστών Ταξί, το Ελληνικό Μεσογειακό Πανεπιστήμιο, ο Δήμος Χαϊδαρίου, το Σωματείο Τεχνικών και Εργαζομένων ΟΑΣΑ-ΟΣΥ και η προσωρινή διοίκηση του ΟΣΕ, φτάνοντας, αισίως, στους 40 φορείς.

Τον λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης, κ. Βασίλειος Βιλιάρδος.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΛΥΣΗΣ)**: Ευχαριστώ πολύ.

Κύριε Υπουργέ, θα ξεκινήσουμε από τη γενικότερη δομή του σχεδίου νόμου, το οποίο συμπεριλαμβάνει θέματα του Υπουργείου Ανάπτυξης στο Α΄ και Β΄ Μέρος του. Επιπλέον, των Υπουργείων Τουρισμού και Ναυτιλίας, στο Γ΄ Μέρος, του Υπουργείου Μεταφορών, στην ουσία, στο Δ΄ Μέρος που αφορά στη σιδηροδρομική τραγωδία, καθώς, επίσης, του ίδιου Υπουργείου στο Ε΄ Μέρος. Τέλος, του Υπουργείου Πολιτισμού και Αθλητισμού στο ΣΤ΄, του Υπουργείου Ψηφιακής Διακυβέρνησης στο Ζ΄ Μέρος, που δεν κατάφερε να πετύχει το σημαντικότερο, δηλαδή, την ψηφιακή υποδομή του σιδηροδρομικού δικτύου, και του Υπουργείου Παιδείας στο Η΄ Μέρος, καθώς, επίσης, λοιπές επείγουσες ρυθμίσεις, όπως τις χαρακτηρίζει, στο 9ο και 10ο Κεφάλαιο.

Προφανώς, δεν θα μας δοθεί από την Επιτροπή ο απαιτούμενος χρόνος να αναφερθούμε και στα 131 άρθρα του σχεδίου νόμου, πόσο μάλλον, όταν αφορούν τόσα διαφορετικά Υπουργεία, όπως πολύ σωστά διαμαρτυρήθηκαν προηγουμένως οι συνάδελφοι. Δεν έχει νόημα, βέβαια, αφού οι Υπουργοί δεν τα λαμβάνουν υπόψιν τους, θεωρώντας πως τα γνωρίζουν όλα καλύτερα. Εάν υποθέσουμε πώς τα διαβάζουν και δεν τους τα ετοιμάζει το επιτελείο τους, με εμβόλιμα του επιτελείου, ρυθμίσεις, αφού σπανίως, απαντούν στις ερωτήσεις μας.

Όπως διαπιστώσαμε πρόσφατα, Υπουργός δεν γνώριζε καν άρθρο, στο οποίο αναφερθήκαμε με απορίες, τεκμηριώνοντας την υπόθεσή μας. Φαίνεται τώρα καθαρά από τον τίτλο και τη φύση του σχεδίου, πώς το σχέδιο νόμου θα έπρεπε να είχε κατατεθεί από το Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών, κάτι που μάλλον δεν ήταν δυνατόν, αφού ο αρμόδιος Υπουργός παραιτήθηκε, ενώ ο κ. Καραγιάννης, ο οποίος είναι ο αποκλειστικά υπεύθυνος, παραμένει εξαφανισμένος.

Φαίνεται, επίσης, πώς ο Υπουργός Ανάπτυξης, αναλαμβάνει πάντοτε τις «βρώμικες» δουλειές, ενώ πολύ σωστά διαμαρτυρήθηκε, λέγοντας ότι δεν είναι δυνατόν να υπερασπίζεται μόνος του δημόσια τα «τερατώδη» λάθη της Κυβέρνησης που προκάλεσαν το «έγκλημα» των Τεμπών. Περαιτέρω, όπως έχει αναφερθεί, θα περίμενε κάποιος πώς η σιδηροδρομική τραγωδία, θα προκαλούσε ένα σοκ στο πολιτικό σύστημα, μία πραγματική διάθεση αλλαγής προς το καλύτερο. Εντούτοις, συμβαίνει μόνο στα λόγια και καθόλου στις πράξεις, αφού τα Τέμπη συγκρίνονται με το Μάτι, οι υποκλοπές του παρόντος με αυτές του παρελθόντος, η σημερινή πολιτική διαφθορά με αυτή των προηγούμενων και ούτω καθεξής.

Αντίστοιχα, απογοητευτική είναι η έρευνα των αιτιών που προκάλεσαν την τραγωδία και η απόδοση, βέβαια, ευθυνών, με την Κυβέρνηση να προσπαθεί να επιρρίψει τις ευθύνες στον ΣΥΡΙΖΑ και με τον ΣΥΡΙΖΑ να ισχυρίζεται πώς δεν είχε καμία ευθύνη. Εάν, βέβαια, μπορούν να λυθούν όλα μέσα σε έξι μήνες, όπως είπε ο Πρωθυπουργός, τότε είναι καθαρά ευθύνη της σημερινής Κυβέρνησης, αφού κυβερνά, σχεδόν, τέσσερα χρόνια.

Εμείς, πάντως, ρωτήσαμε τον κ. Γεραπετρίτη, για πάρα πολλά θέματα γύρω από το συγκεκριμένο «έγκλημα», όπως για τον ακριβή αριθμό των θυμάτων λόγω των αγνοουμένων, για το φορτίο της επιβατικής αμαξοστοιχίας, για το άμεσο τσιμέντωμα της περιοχής του δυστυχήματος και ούτω καθεξής. Δυστυχώς, χωρίς να πάρουμε καμία απολύτως απάντηση, ενώ δεν υπάρχει λόγος να τα επαναλάβουμε, αφού υπάρχουν στα Πρακτικά.

Γενικότερα δε, διαπιστώσαμε πώς οι έννοιες της πολιτικής και λοιπής ευθύνης, αντιμετωπίζονται από το πολιτικό σύστημα με μια επικίνδυνη ελαφρότητα, ακόμη και όταν αφορούν θέματα ζωής και θανάτου ή άλλα, με εξαιρετικά οδυνηρά αποτελέσματα με δυσμενείς συνέπειες.

Εύλογα, λοιπόν, όλα αυτά απογοητεύουν και εξοργίζουν ένα μεγάλο μέρος της κοινής γνώμης, με τους συστημικούς πολιτικούς να προειδοποιούν για τις συνέπειες που θα έχει εκείνη η οργή που οι ίδιοι προκαλούν. Σε μία εποχή, πάντως, που όλα αυτά συνδυάζονται με την ακρίβεια και με τα συναισθήματα ανασφάλειας που προκαλεί, καθώς, επίσης, με τη μία κρίση να διαδέχεται την άλλη, όπως είναι η τραπεζική σήμερα, αυτές οι συμπεριφορές είναι, εξαιρετικά, επικίνδυνες. Πόσο μάλλον, με τις ασθενέστερες τάξεις, να συντηρούνται με έναν καταιγισμό επιδομάτων που φυσικά δεν μπορούν να συνεχίζονται στο διηνεκές, ενώ η μεσαία τάξη «λεηλατείται» από τους αυξημένους φόρους, από την άνοδο των επιτοκίων, από τους πλειστηριασμούς, κ.λπ.. Οι αυξημένοι φόροι. λόγω της διατήρησης των ίδιων φορολογικών συντελεστών σε ακριβότερες τιμές.

Παρεμπιπτόντως. κύριε Υπουργέ, ακόμη και «το καλάθι του νοικοκυριού», που δεν ήταν μία κακή ιδέα, παρά τα μειονεκτήματά του, όπως ο αθέμιτος ανταγωνισμός των σούπερ μάρκετ με τα μικρά καταστήματα, τείνει να εξελιχθεί, να «ξεχειλώσει», όπως θα έλεγε κανείς σε σημείο κωμικοτραγικό, αφού κανένας δεν περίμενε πως το 2023 θα εμφανιζόταν στην Ελλάδα «το καλάθι του νονού» με εσάς «νονό». Κανένας δεν το περίμενε.

Βέβαια, με την Ελλάδα να έχει καταντήσει να είναι τρίτη από το τέλος στην Ευρωπαϊκή Ένωση, κατά την Eurostat, όσον αφορά το κατά κεφαλήν εισόδημα των πολιτών της σε όρους αγοραστικής αξίας, τίποτα δεν είναι απίθανο, δυστυχώς. Πόσο μάλλον, όταν τα μεγέθη της οικονομίας μας βαίνουν από το κακό στο χειρότερο, όπως το έλλειμμα του κεντρικού κράτους των 50 δισεκατομμυρίων που καλύφθηκε με δανεικά, το δημόσιο χρέος που ξεπέρασε τα 400 δις, για πρώτη φορά στην ιστορία μας, το ιδιωτικό που υπερέβη τα 410 δις, το εμπορικό μας έλλειμμα που έκλεισε στα 38,3 δις, το έλλειμμα του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών των 20,1 δις και ούτω καθεξής.

Όταν αναφέρεστε, πάντως, κύριε Υπουργέ, στις άμεσες ξένες επενδύσεις, θα ήταν σωστό να αφαιρείτε αυτές που προέρχονται από το «ξεπούλημα», γιατί χωρίς το ξεπούλημα το 2021 ήταν χαμηλότερες από το 2020, στα 2,67 δις, από 3,22 δις προηγουμένως.

Εάν αναφερθείτε στην αύξηση του ακαθάριστου σχηματισμού παγίου κεφαλαίου το 2022, που ήταν θετική, θα πρέπει να δει κανείς τα εξής. Πρώτον, πρέπει να αποπληθωριστεί, για να φανεί το πραγματικό της μέγεθος. Δεύτερον, παραμένει πολύ χαμηλότερος από τα 62 δις, πριν από την κρίση, παρά το τεράστιο επενδυτικό κενό των περίπου 150 δις, που σημαίνει πώς οι υποδομές μας, δημόσιες και ιδιωτικές, είναι υπό κατάρρευση, όπως τεκμηριώθηκε από τον ΟΣΕ, που, ενδεχομένως, αποτελεί μόνο την κορυφή του «παγόβουνου». Τρίτον, είναι πολύ χαμηλότερες από τον μέσο όρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, πουν επιπλέον, δεν χαρακτηρίζεται από επενδυτικό κενό.

Ο ισχυρισμός, πάντως, του Πρωθυπουργού, σύμφωνα με τον οποίο, «η ανάπτυξη βασίστηκε στις εξαγωγές και στις επενδύσεις», είναι αστείος, αφού δεν μετρούν στο ΑΕΠ οι εξαγωγές, αλλά το εμπορικό ισοζύγιο, ενώ οι επενδύσεις συμμετέχουν με ένα πολύ μικρό ποσοστό. Στην κατανάλωση με δανεικά βασίστηκε η ανάπτυξη, αφού αυξήθηκε κατά περίπου 9,5%, ενώ σε αυτή οφείλεται πάνω από το 70% του ΑΕΠ μας.

Ο ισχυρισμός, πάντως, του Πρωθυπουργού, σύμφωνα με τον οποίο, «η ανάπτυξη βασίστηκε στις εξαγωγές και στις επενδύσεις», είναι αστείος, αφού δεν μετρούν στο ΑΕΠ οι εξαγωγές, αλλά το εμπορικό ισοζύγιο, ενώ οι επενδύσεις συμμετέχουν με ένα πολύ μικρό ποσοστό. Στην κατανάλωση με δανεικά βασίστηκε η ανάπτυξη, αφού αυξήθηκε κατά περίπου 9,5%, ενώ σε αυτή οφείλεται πάνω από το 70% του ΑΕΠ μας.

Συνεχίζοντας, το νομοσχέδιο, όπως φαίνεται από τον σκοπό και από το αντικείμενό του στα άρθρα 1 και 2, ο στόχος είναι η στήριξη και η κρατική αρωγή θυμάτων, συγγενών και τραυματιών του «εγκληματικού» δυστυχήματος των Τεμπών, που έφερε στην επιφάνεια τη γενικότερη, δυστυχώς, «γύμνια» της Κυβέρνησης, παράλληλα, με την ενίσχυση της ασφάλειας των συγκοινωνιών. Ενίσχυση της ασφάλειας, όμως, από ποιους; Από αυτούς που κατάντησαν τον ΟΣΕ στα σημερινά του χάλια; Από τον ΣΥΡΙΖΑ, που «ξεπούλησε» την ΤΡΑΙΝΟΣΕ για 45 εκατομμύρια στους Ιταλούς ή από τη Νέα Δημοκρατία, που τους έδωσε «προίκα» 750 εκατομμύρια, μειώνοντας τις επενδύσεις που όφειλε να κάνει κατά 600 εκατομμύρια; Μήπως από τη Hellenic Train, που έφερε στην Ελλάδα τα τρένα που είχαν αποσυρθεί και είχαν θεωρηθεί scrap από τους Ελβετούς ή από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ), που παρείχε τις άδειες και όλα τα υπόλοιπα;

Εάν η Κυβέρνηση είχε χειριστεί σωστά τις συμβάσεις, γιατί τότε ο Πρωθυπουργός, δήλωσε «πώς θα τις διαπραγματευτεί ξανά με τους Ιταλούς;» Αλήθεια, κύριε Υπουργέ, η Hellenic Train τήρησε την υπόσχεσή της να μην απαιτήσει την εξαίρεσή της από το άρθρο 13 της Οδηγίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης και να πληρώσει την προκαταβολή των 21.000 ευρώ, τουλάχιστον, στα θύματα μέσα σε 15 ημέρες ως οφείλει; Θα θέλαμε να το γνωρίζουμε αυτό. Πλήρωσε;

Ασφαλώς, πάντως, δεν μπορούμε να έχουμε καμία αντίρρηση για τη στήριξη των θυμάτων όποια κι αν είναι αυτή. Σημειώνοντας μόνο πώς η ζωή δεν αναπληρώνεται και οι ευθύνες δεν εξαγοράζεται με χρήματα. Δεν υπάρχει δε, λόγος να αναφερθούμε στα μέτρα που λαμβάνονται για τα θύματα, αφού υπάρχουν στο νομοσχέδιο. Οπότε θέλουμε απλά να ρωτήσουμε, γιατί χρησιμοποιείται ο όρος «αποβιώσαντες», αφού ο θάνατος δεν προκλήθηκε από φυσικά αίτια, πόσο μάλλον, όταν δεν έχει διερευνηθεί ακόμη, εάν υπήρξε δόλος, είτε από οργανωτική αμέλεια, είτε από αυτά που μετέφερε η εμπορική αμαξοστοιχία, που, ενδεχομένως, προκάλεσαν αυτή την περίεργη πυρκαγιά.

Σε κάθε περίπτωση, δεν περιλαμβάνεται καθόλου στο σχέδιο νόμου η διαγραφή των χρεών των θυμάτων στις τράπεζες και στα funds, όπως είχε κυκλοφορήσει και διαρρεύσει στον Τύπο και θα καταθέσουμε στα Πρακτικά με το εξής βασικό κείμενο: «Σε συνεννόηση με τα τραπεζικά ιδρύματα και με τους διαχειριστές δανείων, κατόπιν πρωτοβουλίας τους, δανειακές υποχρεώσεις για τις οικογένειες των θυμάτων, οι οποίες απορρέουν από τις συμβάσεις στεγαστικών ή προσωπικών δανείων, ανεξάρτητα, εάν οι οφειλές αυτές εξυπηρετούνται ή μη, διαγράφονται». Αυτό έχει διαρρεύσει στον Τύπο. Ούτε καν η ανάληψή τους από το κράτος, όπως έγινε για τις οφειλές στα Ασφαλιστικά Ταμεία. Γιατί, αλήθεια; Είναι υπεράνω των νόμων τα «κοράκια» και έχουν ειδική μεταχείριση, όπως φάνηκε από την απόφαση εξπρές του Συμβουλίου της Επικρατείας ή μήπως θεωρείτε πώς πέρασε η οργή των πολιτών και δεν χρειάζονται πια τέτοιες αποζημιώσεις;

Περαιτέρω, τα μέτρα που αφορούν στην ασφάλεια των σιδηροδρόμων και των συγκοινωνιών είναι τα εξής. Πρώτον, πρόσληψη 50 ατόμων στον ΟΣΕ διαφόρων ειδικοτήτων με το άρθρο 78, με δαπάνη, κατά το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους, 850.000 ετησίως και φέτος, 640.000. Αφού ήταν τόσο εύκολο, γιατί δεν είχε γίνει τόσο καιρό; Έπρεπε να προηγηθεί η τραγωδία; Σημειώνεται δε, ότι από το 2021 ακούγαμε για προσλήψεις, άνω των 200 ατόμων, όπως θα καταθέσουμε στα Πρακτικά, αφού έχουν τεράστιες ελλείψεις, τόσο ο ΟΣΕ, όσο και η ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Σε κάθε περίπτωση, η κάλυψη των αναγκών σε σημαντικούς τομείς, όπως των σταθμαρχών, δεν μπορεί να γίνει φυσικά με μπλοκάκι. Ο Πρωθυπουργός είπε στη συνέντευξή του, «πως δεν είναι κάτι κακό». Αυτό νομίζει.

Δεύτερον, ανανέωση των συμβάσεων ΙΔΟΧ προσωπικού για φύλαξη ισόπεδων διαβάσεων και εγκαταστάσεων. Με το άρθρο 79, και με ετήσια δαπάνη 2,5 εκατομμυρίων ετησίως και για φέτος, περίπου, 1,9 εκατομμύρια. Υπήρχε, αλήθεια, περίπτωση, να μην ανανεωθούν; Αφύλακτες θα έμεναν οι διαβάσεις; Δεν αποτελεί πάντως κάποια βελτίωση, ενώ σε αυτό του είδους τις συμβάσεις, θα έπρεπε να υπάρχει κάποιος αυτοματισμός.

Έχει ανακοινωθεί εδώ ότι τα τρένα θα επανακυκλοφορήσουν σταδιακά, σημειώνοντας πώς κατά τον κ. Γεραπετρίτη, οφείλουν να εκτελούνται λιγότερα δρομολόγια, με χαμηλές ταχύτητες, έως ότου ολοκληρωθούν οι διάφορες εργασίες που απαιτούνται για την ασφάλεια των ανθρώπων. Συμφωνούμε απόλυτα, αλλά γιατί δεν έχει εφαρμοστεί αυτή η απλούστερη λύση, πριν την τραγωδία; Δεν πρόκειται καθαρά για κυβερνητική ανευθυνότητα; Ας ελπίσουμε, πάντως, πώς δεν θα είναι οι Έλληνες τόσο επιλήσμονες, όσο υποθέτει η Κυβέρνηση, καθυστερώντας τις εκλογές, για την 21η Μαΐου. Εμείς είμαστε, φυσικά, υπέρ της επανακυκλοφορίας, αλλά όχι, εάν υπάρχει κίνδυνος για τους επιβάτες, καθώς, επίσης, με την ανάληψη ευθυνών από τους άφαντους Ιταλούς της Hellenic Train.

Στο τμήμα του σχεδίου νόμου που αφορά στα σιδηροδρομικά, συμπεριλαμβάνονται κάποιες άλλες ρυθμίσεις ασφαλείας των μεταφορών, όπως οι εξής. Πρώτον, για την ΥΠΑ, αύξηση κατά 60 των ημερών μετακίνησης, εκτός έδρας του προσωπικού, για τη στελέχωση των περιφερειακών αερολιμένων, κόστους 450.000 ευρώ, περίπου, με το άρθρο 74.

Δεύτερον, για την ΑΠΑ, αποζημίωση νυχτερινής απασχόλησης, με το άρθρο 73, χωρίς να παρέχεται κόστος από το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους. Δεν είναι απαράδεκτο αυτό; Έχετε, αλήθεια, δώσει σημασία στις προειδοποιήσεις των Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας ή πρέπει να γίνει κάποιο δυστύχημα προηγουμένως; Καταλαβαίνετε τι θα σήμαινε κάτι τέτοιο για τον τουρισμό; Εκτός φυσικά από το χειρότερο, από τις ανθρώπινες ζωές.

Τρίτον, προσλήψεις στον ΟΑΣΑ και στη ΣΤΑΣΥ οδηγών και τεχνιτών. Με το άρθρο 75, και με κόστος 14,8 εκατομμυρίων ετησίως. Υπήρχε ανάγκη και τώρα αποφασίστηκε η κάλυψή τους, για να αποφευχθούν τα δυστυχήματα ή απλά έτσι συνέβη;

Παρεμπιπτόντως, ο Πρωθυπουργός αναφέρθηκε σε διαχωρισμό του Υπουργείου, σε ένα «Υποδομών» και σε ένα «Μεταφορών», με 59 Υπουργούς. Αλήθεια, χρειάζεται η Κυβέρνηση κι άλλους; Αν μη τι άλλο, πάντως, εάν χρειαζόταν κι άλλους, θα έπρεπε να έχουμε, τουλάχιστον, Υπουργό Βιομηχανίας, καθώς, επίσης, Υφυπουργό που να ασχολείται με την αμυντική μας βιομηχανία.

Από την άλλη πλευρά, με τι θα ασχολείται ο Υπουργός Μεταφορών, όταν ο Σιδηρόδρομος ελέγχεται από τη ΡΑΕ και ανήκει στην «ασύδοτη» ιταλική Hellenic Train, ενώ τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς στο Υπερταμείο των ξένων; Δεν θα ήταν περιττός; Κάθε που συμβαίνει ένα «έγκλημα», θα ιδρύετε καινούργιο Υπουργείο, όπως το Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας, μετά τις καταστροφές;

Επιγραμματικά, τώρα, στα υπόλοιπα μέρη του νομοσχεδίου, τα παρακάτω. Το Α΄ Μέρος, είναι εισαγωγικό, ενώ το Β΄ έχει διάφορες τροπολογίες, σε προηγούμενους νόμους του Υπουργείου Ανάπτυξης, όπως για στρατηγικές επενδύσεις που μάλλον δεν είναι στρατηγικές, μία ακόμη για Επιχειρηματικά Πάρκα, για την απολιγνιτοποίηση ή ωραιοποιημένα, όπως αποκαλείται, Δίκαιη Αναπτυξιακή Μετάβαση, για ΣΔΙΤ σε ΟΤΑ και για την κάνναβη, για το αγαπημένο, δηλαδή, θέμα του Υπουργού, μετά τη γνωστή του κυβίστηση. Επιπλέον, για το «Καλάθι του νοικοκυριού», για θέματα του Οικονομικού Επιμελητηρίου Ελλάδος και για τον έλεγχο νομιμότητας των ΙΚΕ που σίγουρα χρειάζεται. Καθώς, επίσης, για τη χρονική ισχύ της άδειας εμπορίας ποσίμων ιαματικών ή μη υδάτων.

Το Γ΄ Μέρος, περιλαμβάνει ρυθμίσεις για τον Τουρισμό, όπως συμφωνίες παραχώρησης τουριστικών λιμένων, πριν από την ολοκλήρωση του σταδίου χωροθέτησης. Οπότε μιλάμε για ένα άρον άρον «ξεπούλημα». Επιπλέον, διάφορες διευκολύνσεις, όπως παράταση για τρία χρόνια της κατάταξης κύριων ξενοδοχειακών καταλυμάτων, μετά τη γνωστή απαλλαγή τους από τα βιβλιάρια των εργαζομένων.

Επίσης, για την Ειδική Υπηρεσία Προώθησης και Αδειοδότησης Τουριστικών Επενδύσεων. Τελικά, ο τουρισμός, που ακόμη κάποιοι εξακολουθούν να τον αποκαλούν αστεία «βαριά βιομηχανία», ωφελεί, κυρίως, τους ξένους, αφού χαρακτηρίζεται από εισαγόμενες προμήθειες, αφού δεν παράγουμε τίποτα, από ξένα τουριστικά πρακτορεία, από ξένες αεροπορικές εταιρείες τσάρτερ και αεροδρόμια, από ξένα ξενοδοχεία και τώρα από ξένους εισαγόμενους εργαζομένους. Τι απομένει στην Ελλάδα; Το ενοίκιο του οικοπέδου της και μάλιστα, με επιδοτήσεις για το ενεργειακό κόστος, λόγω της ενεργειακής εξάρτησης της χώρας.

Επίσης, περιλαμβάνονται θέματα προσωπικού του ΕΟΤ εξωτερικού και σύστασης του ΕΟΤ Αυστραλίας. Επιπλέον, ενός συστήματος καταγραφής αφίξεων και αναχωρήσεων. Επισκεπτών, στα τουριστικά καταλύματα, που δεν το καταλαβαίνουμε, αλλά θα το συζητήσουμε στη συζήτηση, επί των άρθρων.

Υπάρχουν, επιπλέον, θέματα για τις ιαματικές πηγές, όπως για την Επιτροπή Προστασίας Ιαματικών Πόρων, καθώς, επίσης, παρατάσεις για την ίδρυση της εταιρείας Ιαματικές Πηγές Ελλάδος, σε ένα πλαίσιο που είχαμε εκφράσει τότε επιφυλάξεις.

Οι ρυθμίσεις του Υπουργείου Ναυτιλίας αφορούν πλωτούς τερματικούς σταθμούς φυσικού αερίου και διάφορα άλλα για τα λιμάνια, ενδεχομένως, στα πλαίσια του «ξεπουλήματος» και σε σχέση με την μονοκαλλιέργεια του τουρισμού.

Στα επόμενα άρθρα θα αναφερθώ στην τρίτη συνεδρίαση. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):**

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, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μακρή-Θεοδώρου Ελένη, Χιονίδης Σάββας, 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, Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γάκης Δημήτριος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Καραθανασόπουλος Νικόλαος, Κατσώτης Χρήστος, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Θα ολοκληρώσουμε με τον Ειδικό Αγορητή του ΜέΡΑ25, τον συνάδελφο Κρίτωνα Αρσένη.

**ΚΡΙΤΩΝ - ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Καταρχήν, για τον Σκαραμαγκά, είχαμε μία Επίκαιρη Ερώτηση, πριν από λίγο, με τον κ. Υπουργό. Κύριε Υπουργέ, έχετε κάποια σχέση με την «ομάδα ψέματος;» Γιατί σας βλέπω να είσαστε στο κινητό συνέχεια. Έσπευσε να βγει ένα βιντεάκι στην «ομάδα ψέματος», όπου λέει ένα ευφυολόγημα, που μόνο ο Υπουργός μπορεί να το βρει ενδιαφέρον, ότι επειδή τον εγκαλώ, επειδή δεν ήρθε ο κ. Σταϊκούρας να απαντήσει για τη Σύμβαση για τον Σκαραμαγκά, που ο κ. Σταϊκούρας την έφερε στη Βουλή και ήρθε ο ίδιος, μου λέει, «μα, κύριε Αρσένη, εσείς με καλέσατε. Απλά, για να είναι ενημερωμένοι όλοι και όσοι μας παρακολουθούν, απέναντι σε όλα αυτά τα ψέματα, η Επίκαιρη Ερώτηση εστάλη στον κ. Σταϊκούρα. Η Γενική Γραμματεία της Κυβέρνησης είπε ότι ο κ. Σταϊκούρας είναι αναρμόδιος και πρέπει να καλέσουμε τον κ. Γεωργιάδη, ο οποίος έχει μηδενική αρμοδιότητα για το θέμα, γιατί η Ερώτηση αφορούσε στη Σύμβαση που κατήρτισε ο κ. Σταϊκούρας, αλλά ο κ. Γεωργιάδης το βρήκε πολύ ενδιαφέρον, ανεβάζοντας και ένα βίντεο στην «ομάδα ψέματος» σχετικά με αυτό.

Συνεχίζουμε, λέγοντας, ότι εδώ έχουμε ένα «έγκλημα» διαρκείας που λέγεται απαξίωση για την ιδιωτικοποίηση και ιδιωτικοποίηση που φέρνει περαιτέρω απαξίωση. Η απώλεια των 57 ανθρώπων μάς έκανε να συνειδητοποιήσουμε ως κοινωνία συλλογικά πάρα πολλά γι’ αυτό το «έγκλημα» και έχουμε μία Κυβέρνηση, η οποία τολμά ξανά και ξανά να φέρνει ιδιωτικοποιήσεις. Έχουμε, χωρίς καμία ντροπή, ένα νομοσχέδιο, το οποίο θα έπρεπε δικαιωματικά να είναι αφιερωμένο στην οικονομική ανακούφιση των οικογενειών των θυμάτων. Βάζοντας, λοιπόν, μπροστά κάποια άρθρα για την ανακούφιση αυτή, λειψά και στρεβλά, στη συνέχεια έβαλαν σειρά «φωτογραφικών» διατάξεων που φέρνουν ιδιωτικοποιήσεις, που ευνοούν και ενισχύουν ιδιωτικοποιήσεις, που νομιμοποιούν ιδιωτικοποιήσεις και κάποιες «ρουσφετολογικές» διατάξεις.

Είχα καταθέσει και σχετική Επίκαιρη Ερώτηση για τα μέτρα που θα ανακουφίσουν τις οικογένειες των θανόντων και των βαριά τραυματισμένων του δυστυχήματος των Τεμπών. Μας φέρνουν μέτρα που αφορούν τραυματίες και εντάσσονται σε αυτά, όσοι έχουν πάνω από 50% αναπηρία. Η Κυβέρνηση ξέρει, ήδη, όσους ανθρώπους έχουν αναπηρία, λιγότερη του μισού των ικανοτήτων τους. Αυτοί, όμως, δεν είναι ορατοί για την Κυβέρνηση, δεν χρειάζονται ειδικά μέτρα αποκατάστασης. Εξαιρούν, δηλαδή, όλους αυτούς που έχουν ορθοπεδικά θέματα, τα οποία δεν μετρούνται καν ως αναπηρία και δεν θα μπορούν να δουλέψουν και να σπουδάσουν.

 Εκτός, είναι και όσοι έχουν μετατραυματικό σοκ. Εξαιρούνται, επίσης, οι άνθρωποι που θα είναι φροντιστές των μακροχρόνια τραυματιών και των πολυτραυματιών των Τεμπών. Επίσης, εξαιρούνται από τα μέτρα φροντίδας, όλοι αυτοί οι άνθρωποι που μπορεί μετά από χρόνια να μειωθεί το ποσοστό αναπηρίας τους.

Σε ότι αφορά στους φοιτητές, μπορούν να πάρουν μεταγραφή, όσοι είναι τέκνα ή σύζυγοι ή πρόσωπα που έχουν συνάψει σύμφωνο συμβίωσης, αδέλφια, γονείς θανόντων, ή προσώπων που υπέστησαν μόνιμη αναπηρία σε ποσοστό, άνω του 50%, σε αντίστοιχο τμήμα άλλου ΑΕΙ, μόνο αν δεν έχουν υπερβεί τα υποχρεωτικά εξάμηνα. Βάζετε όρους και προϋποθέσεις σε αυτούς τους ανθρώπους. Στις δε πανελλαδικές εξετάσεις, εφαρμόζετε ρυθμίσεις περί προσαύξησης της μοριοδότησης για τους επιβαίνοντες, καθώς και για τέκνα, συζύγους και η προσαύξηση είναι 20%, εφόσον έχουν πιάσει τη βάση εισαγωγής. Ποια είναι, δηλαδή, ακριβώς η δίκαιη ρύθμιση που τους κάνετε;

Αυτό που χρειαζόμαστε είναι η πλήρης κάλυψη των αναγκών αυτών των ανθρώπων, χωρίς όρους και προϋποθέσεις. Αυτοί οι άνθρωποι δεν θα πρέπει να έχουν τίποτε άλλο να σκεφτούν, εκτός από την ανάρρωσή τους. Ούτε κόστη, ούτε το πώς θα βιοπορίζονται, την ίδια στιγμή που πρέπει να φροντίζουν τους ανθρώπους τους. Τίποτα άλλο δεν πρέπει να σκέφτονται. Να πάρετε πίσω αυτά τα άρθρα και να φέρετε άρθρα που παρέχουν πλήρη κάλυψη, χωρίς όρους και προϋποθέσεις.

Συνεχίζοντας παρακάτω, μας φέρνετε στο Μέρος Δ΄, Κεφάλαιο Β΄, την αύξηση της ποινικοποίησης για όσους κλέβουν σιδηροδρομικό υλικό, κ.λπ.. Προφανώς, μέτρα για το θεαθήναι και είναι ένα μέτρο που στοχοποιεί τους «μικροδιαβόλους» και όχι τους ανθρώπους που οργανώνουν και κερδίζουν και τις «μαφίες» που κρύβονται πίσω από αυτά.

Αντίστοιχες διατάξεις είναι και στο υπόλοιπο νομοσχέδιο. Θα επανέλθουμε στην κατ’ άρθρο συζήτηση.

Θέλω να εστιάσω σε ένα άλλο ζήτημα, που αφορά στο Λιμάνι της Ηγουμενίτσας. Στο Λιμάνι της Ηγουμενίτσας, έχουμε την εταιρεία Γκριμάλντι, μία εταιρεία που έχει το μονοπώλιο, στην πράξη, της γραμμής Ηγουμενίτσα-Ιταλία και αυτή τη στιγμή θα έχει και το Λιμάνι. Σε αυτή την εταιρεία, λοιπόν, δίνετε και όλη την παράκτια ζώνη, τη χερσαία ζώνη της Θεσπρωτίας, από τα Σύβοτα, μέχρι τα αλβανικά σύνορα, με τα δύο αλιευτικά καταφύγια που τα μετατρέπετε σε καταφύγια τουριστικά. Και μάλιστα, ενώ είχατε ανακοινώσει ότι θα παραχωρήσετε στην κοινωνία της Θεσπρωτίας τη χερσαία ζώνη, δεν προχωρήσατε στη παραχώρηση αυτή, ενώ προχωρήσατε με τη χερσαία ζώνη μέσα, στην ιδιωτικοποίηση του Οργανισμού Λιμένος Ηγουμενίτσας.

Με λίγα λόγια, παραδίδετε στην εταιρεία Γκριμάλντι μία ολόκληρη περιοχή στη Θεσπρωτία. Αυτή η εταιρεία θα ελέγχει όλες τις δραστηριότητες, εκτός από την ελαιοπαραγωγή και την κτηνοτροφία. Αποκτά, δηλαδή, έναν «τσιφλικά» η Θεσπρωτία. Δεν είναι ιδιωτικοποίηση λιμανιού, είναι ιδιωτικοποίηση μιας περιοχής. Αποκτά έναν «τσιφλικά». Παραδίδετε μία κοινωνία σε έναν επιχειρηματία και αντίστοιχα ετοιμάζεστε και για την Κέρκυρα, ώστε να ολοκληρωθεί το μονοπώλιο και για τόσα άλλα λιμάνια που αναφέρει το νομοσχέδιο και θα αναφερθούμε και αναλυτικά, όπως στην Καβάλα και αλλού.

Αν κάτι σας ζητάει αυτός ο κόσμος, σε αυτή τη χώρα, είναι να σταματήσετε. Να μην επαναληφθεί ποτέ ξανά το «έγκλημα» στα Τέμπη.

Κι αν κάτι έχει καταλάβει η κοινωνία σε αυτή τη χώρα, είναι ότι αυτά είναι τα αποτελέσματα των ιδιωτικοποιήσεων, πάση θυσία, οδηγούν σε απαξίωση. Προϋποθέτουν την απαξίωση, για να δικαιολογήσουν την ιδιωτικοποίηση και να προχωρήσουν σε περαιτέρω απαξίωση, με διάσπαση των ευθυνών, ώστε κανείς να μην έχει την ευθύνη και όπου βγει. Επειδή έχουμε το «όπου βγει» και έχουμε δει το «όπου βγει», δεν θέλουμε άλλο. Θέλουμε να σταματήσουν αυτές οι ιδιωτικοποιήσεις όλων των υποδομών που αφορούν τη ζωή μας. Ζητάμε αυτό, με πάρα πολύ μεγάλη σαφήνεια. Το ζητάει η κοινωνία με τα διαρκή συλλαλητήρια.

Σε ότι αφορά στον Σκαραμαγκά, την Κυριακή 2 του μήνα, ο λαός του Σκαραμαγκά θα είναι μπροστά στο Δημαρχείο. Όλες οι παρατάξεις έχουν ενωθεί. Υπάρχει διαπαραταξιακή επιτροπή αγώνα από τους επικεφαλής των παρατάξεων. Ζητάνε να σταματήσει οποιαδήποτε συζήτηση για σταθμό παραγωγής ρεύματος με φυσικό αέριο στον Σκαραμαγκά, στην άκρη των στενών του Δαφνίου, στο «παράθυρο» της Δυτικής Αθήνας του Χαϊδαρίου, μέσα στον οικισμό της Αφαίας Σκαραμαγκά. Ένα ατύχημα, είτε στη μονάδα μεταφοράς και αποθήκευσης LNG, που επίσης, ενώ λέει ο Υπουργός ότι δεν θα γίνει, την έχουν επιτρέψει ως χρήση γης μέσα στον νόμο που έφεραν για τον Σκαραμαγκά και στη Σύμβαση, είτε ένα ατύχημα στην εγκατάσταση παραγωγής ενέργειας από φυσικό αέριο, πάρα πολύ απλά, θα έχουμε πολλαπλές επιπτώσεις, με τη μετάδοση της ανατίναξης στις δεξαμενές καυσίμων του στρατού, στο διυλιστήριο παραδίπλα και στον χώρο του Ναυστάθμου απέναντι στη Σαλαμίνα, με πολύ μικρές αποστάσεις μεταξύ τους. Θα έχουμε μία «τρύπα» σε αυτή την περιοχή και μία μεγάλη καταστροφή σε απόσταση πέντε χιλιομέτρων, πολύ βαθιά στον πολεοδομικό ιστό της Αθήνας, που ξεπερνάει τα όρια της Δυτικής Αθήνας, απλά.

Σας καλούμε να σταματήσετε τέτοια σχέδια. Σας καλούμε να σταματήσετε τις ιδιωτικοποιήσεις και τις «φωτογραφικές» διατάξεις για συμφέροντα στις περιοχές που έχετε ιδιωτικοποιήσει και στις υποδομές. Έχουμε δει τα αποτελέσματά τους. Είναι η ώρα του «ποτέ ξανά». Θα σας το λέει ο λαός, μέχρι να το καταλάβετε.

Θα συνεχίσουμε με την ανάλυση των υπολοίπων άρθρων, στην κατ’ άρθρον συζήτηση, καθώς εδώ μέσα κρύβονται ακραίες εξυπηρετήσεις, αλλά και πολύ μεγάλα προεκλογικά ρουσφέτια. Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Πάντως, είχατε χρόνο και σήμερα, κύριε Αρσένη, ότι άλλο θέλετε να συμπληρώσετε. Δεν έχουμε πίεση χρόνου.

Να πούμε, κύριε Υπουργέ, ότι και κάποιοι άλλοι Υπουργοί, που θέματα αρμοδιότητάς τους είναι στο νομοσχέδιο, θα προσέλθουν, κατά τη διάρκεια της επεξεργασίας του νομοσχεδίου στην Επιτροπή μας και φυσικά στην Ολομέλεια, για να μιλήσουν.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

**ΣΠΥΡΙΔΩΝ - ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Υπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων):** Ευχαριστώ, πάρα πολύ.

Ξεκινώ με τον κ. Αρσένη, που τα είπε τώρα και τα έχω πρόσφατα. Κύριε Αρσένη, ας προσπαθήσουμε να συνεννοηθούμε λογικά. Κάτω στην Ολομέλεια, ήρθα να απαντήσω σε μία Ερώτηση, την οποία γραπτώς απευθύνατε εσείς σε εμένα.

**ΚΡΙΤΩΝ - ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25):** Μετά από αίτημα της Γενικής Γραμματείας της Κυβέρνησης.

**ΣΠΥΡΙΔΩΝ - ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Υπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων):** Εγώ δεν έχω διακόψει καθόλου. Σε μένα ονομαστικά, με την υπογραφή σας. Το αν εσείς πριν είχατε μία διαφωνία με τη Γραμματεία της Κυβερνήσεως, είναι δικό σας προσωπικό ζήτημα. Εάν θεωρούσατε, ότι ο κ. Σταϊκούρας έπρεπε να είναι παρών, τότε κακός μου απευθύνατε την ερώτηση. Σε κάθε περίπτωση, η συζήτηση που έγινε κάτω, έγινε σε γραπτή Επίκαιρη Ερώτηση του κ. Κρίτωνα Αρσένη προς τον Άδωνι Γεωργιάδη. Άρα, εφόσον μου κάνετε ερώτηση γραπτώς προς εμένα, φαντάζει, σχεδόν, κωμικό να διαμαρτύρεστε γιατί ήρθα εγώ. Ήρθα εγώ, γιατί εμένα καλέσατε.

Δεύτερον, προσπάθησα να σας εξηγήσω πάρα πολύ ήρεμα και καλόπιστα. Είμαι ο μόνος αρμόδιος είναι η απάντηση. Είμαι ο μόνος αρμόδιος, γιατί αυτό που ρωτάτε, το αν, δηλαδή, θα γίνει μονάδα παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας από φυσικό αέριο στον Σκαραμαγκά, μπορεί να απαντηθεί μόνο από τον καθ’ ύλην αρμόδιο Υπουργό Στρατηγικών Επενδύσεων, δηλαδή, από εμένα. Τελεία.

Όλα τα άλλα που συζητάτε, μάλιστα, άκουσα προ ολίγου από εσάς, ότι ετοιμάζετε και κινητοποιήσεις αύριο στο Χαϊδάρι, δεν τα έχω καταλάβει. Κινητοποιήσεις για ποιο θέμα; Σε κάτι που δεν υφίσταται; Ο καθένας μπορεί στη χώρα να διαμαρτύρεται για ό,τι νομίζει, αλλά, τουλάχιστον, να μπορούμε να συνεννοηθούμε, ότι μπορούμε να κάνουμε διαμαρτυρίες για υφιστάμενα πράγματα. Άρα, μην ξεσηκώνουμε τον κόσμο, χωρίς κανένα λόγο. Η δε «Ομάδα Αλήθειας», μπορεί να σας «πονάει», αλλά δεν πειράζει. Τα έχει αυτά η ζωή.

Θα περίμενε κανείς, αφού ήρθατε με τόση ζέση εδώ και εκπροσωπείτε ένα Κόμμα, το ΜέΡΑ25, να μας κάνετε και κάποιο σχόλιο για την πρόταση του Αρχηγού σας, να «ανατινάξουμε» τις τράπεζες. Θα έχει κάποιο ενδιαφέρον να συζητήσουμε στη Βουλή των Ελλήνων αυτό, από τον εκπρόσωπο του «Darling i just close the banks» που είχε πει το 2015, ο οποίος, μάλιστα, τότε θεωρούσε και φρικώδες και υποτιμητικό για τον ίδιο, να κάθεται στην ουρά για να παίρνει 50 ευρώ, όπως περίμεναν όλα τα υπόλοιπα εκατομμύρια των Ελλήνων τότε. Να μας πείτε κάτι και γι’ αυτό. Δεν μας είπατε.

**ΚΡΙΤΩΝ - ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ 25)** (ομιλεί εκτός μικροφώνου)

**ΣΠΥΡΙΔΩΝ - ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Υπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων):** Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ πολύ. Εγώ άκουσα με υπομονή όλες τις επισημάνσεις του κ. Αρσένη.

Αν δεν μπορεί να συγκρατηθεί, μπορεί να αποχωρήσει από την Αίθουσα. Δεν μπορώ να μιλάει ο ομιλητής και να ακούει από κάτω φωνές.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Δεν είναι μόνο θέμα αυτοσυγκράτησης. Όταν και ο ίδιος, ο κ. Αρσένης, είχε το δικό του τρόπο που μιλάει και που δημιουργεί πολλές απορίες και παρεμβάσεις και δεν τον ενοχλεί κανείς, οφείλει να το σεβαστεί. Παρακαλώ πάρα πολύ.

**ΣΠΥΡΙΔΩΝ - ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Υπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων):** Εγώ δεν έχω αντίρρηση, να πει ότι θέλει ο κ. Αρσένης. Να πάρει τον λόγο να πει ότι θέλει. Όμως, την ώρα που μιλάω, είναι αγένεια.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Έχετε δίκιο, δεν θα επαναληφθεί. Παρακαλώ. Συνεχίστε, κύριε Υπουργέ.

**ΣΠΥΡΙΔΩΝ - ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Υπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων):** Έρχομαι στο μείζον. Το νομοσχέδιο έχει τον τίτλο, «Μέτρα στήριξης των συγγενών των θυμάτων και των πληγέντων του σιδηροδρομικού δυστυχήματος των Τεμπών της 28ης Φεβρουαρίου 2023, συνταξιοδοτική διάταξη, ρυθμίσεις για την ενίσχυση της ασφάλειας των συγκοινωνιών, διατάξεις για την ενίσχυση της ανάπτυξης, παρεμβάσεις για τον εκσυγχρονισμό της τουριστικής νομοθεσίας και άλλες επείγουσες διατάξεις». Είναι προφανές από τον τίτλο, αγαπητοί κύριοι συνάδελφοι, ότι πρόκειται ενός, όπως το λέμε στη Βουλή, ερανιστικού νομοσχεδίου. Ενός νομοσχεδίου, δηλαδή, στο οποίο συμπεριλαμβάνονται διατάξεις αρμοδιότητας πολλών διαφορετικών Υπουργών. Σε κάθε τέτοιο νομοσχέδιο, πράγμα σύνηθες στην κοινοβουλευτική μας διαδικασία, κάποιος Υπουργός αναλαμβάνει τον ρόλο του Εισηγητού. Στην προκειμένη περίπτωση, τον ρόλο του Εισηγητή ανέλαβε ο υποφαινόμενος Υπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων.

Μου κάνει ιδιαίτερη εντύπωση και από πλευράς ΣΥΡΙΖΑ και από πλευράς ΠΑΣΟΚ, η κριτική που ασκήθηκε, γιατί τέτοιου είδους ερανιστικά νομοσχέδια έχουν ψηφιστεί και επί διακυβερνήσεως ΣΥΡΙΖΑ και επί διακυβερνήσεων ΠΑΣΟΚ. Είναι, απολύτως, μέσα στον κοινοβουλευτικό κανονισμό, ακολουθούν, πλήρως, τις συνήθεις κοινοβουλευτικές διαδικασίες, δεν αποτελούν παραβίαση των κανόνων της καλής νομοθέτησης.

Κύριε Μαμουλάκη, σας εσάς αναφέρομαι να ξέρετε. Δεν αποτελούν παραβίαση των κανόνων της καλής νομοθέτησης, καθ’ όσον κανονικά δίδεται ο χρόνος και στις Κοινοβουλευτικές Επιτροπές για ακρόαση φορέων και για πλήρη συζήτηση των σχετικών άρθρων. Είναι πολύ καλύτερος αυτός ο τρόπος του ερανιστικού νομοσχεδίου, απ’ ότι πράγματα που ζούσαμε στο παρελθόν. Δηλαδή, παραδείγματος χάριν, σε ένα νομοσχέδιο να μπαίνουν πενήντα, ογδόντα, διακόσιες, γιατί έχει υπάρξει και τέτοιος αριθμός, βουλευτικές τροπολογίες, όπου προσπερνούσαν κάθε έννοια κοινοβουλευτικής συζήτησης. Και ο τρόπος που επέλεξε η Κυβέρνηση να φέρει αυτές τις διατάξεις στα διάφορα Υπουργεία, είναι, απολύτως, εύρυθμος με τους κοινοβουλευτικούς κανόνες. Έτσι μπορείτε και καλείτε αύριο φορείς, μάλιστα, πολλούς περισσότερους απ’ ότι προβλέπει ο Κανονισμός και καλά κάνετε, εγώ δεν θέλω να αποκλειστεί κανένας. Έτσι μπορείτε να κάνετε σχόλια, επί των άρθρων, έτσι θα γραφτούν όσοι ομιλητές θέλουν να τοποθετηθούν στην Ολομέλεια. Πραγματικά, λοιπόν, δεν καταλαβαίνω, προς τι αυτού του τύπου η συζήτηση.

Ο λόγος που προτάσσονται στον τίτλο του νομοσχεδίου, τα άρθρα 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, και 66, τα άρθρα, δηλαδή, που αναφέρονται στα μέτρα που λαμβάνει η Κυβέρνηση για τους συγγενείς των αδικοχαμένων στο δυστύχημα των Τεμπών, είναι για λόγους σεβασμού στους ανθρώπους αυτούς. Όλοι αντιλαμβανόμαστε, ότι τον χρόνο πίσω δεν μπορούμε να τον γυρίσουμε. Μακάρι, να μπορούσαμε, αλλά δεν μπορούμε. Όλοι αντιλαμβανόμαστε, ότι όλα αυτά τα άρθρα, συν άλλα τόσα και άλλα τόσα και άλλα τόσα, ουδόλως, μπορούν να αντικαταστήσουν στους ανθρώπους αυτούς την απώλεια των δικών τους προσώπων. Κανείς δεν θα τολμούσε να ισχυριστεί κάτι τέτοιο, πολλώ μάλλον εγώ. Αντιθέτως. Αυτά, όμως, είναι τα άρθρα, με τα οποία αποφάσισε η Κυβέρνηση, να προσπαθήσει, με κάποιον τρόπο, να συνδράμει τους ανθρώπους αυτούς σε ένα, πραγματικά, μεγάλο δράμα που περνάνε.

Για να μην κοροϊδευόμαστε, για όλους εμάς τους υπόλοιπους, πιθανόν και η ζωή να συνεχίζεται, όπως συνηθίζουμε να λέμε, εν τη ρύμη του λόγου μας, αλλά για τους συγγενείς αυτών των ανθρώπων, μην έχετε καμία αμφιβολία, η ζωή σταμάτησε στο δυστύχημα της 28ης Φεβρουαρίου του 2023. Και προς αυτούς τους ανθρώπους και τον πόνο που βιώνουν, το μόνο που μπορούμε να κάνουμε, είναι να σκύψουμε το κεφάλι και να προσπαθήσουμε, με όποιον δυνατό τρόπο η ανθρώπινη φύση μπορεί, να τους βοηθήσει, έχοντας πλήρη συνείδηση, επαναλαμβάνω, ότι, απολύτως, τίποτα δεν μπορεί να αντικαταστήσει τους ανθρώπους που έχασαν. Φυσικά, να τους εκφράσω, για άλλη μια φορά από εδώ, τα απόλυτα συλλυπητήριά μου.

Πιστεύω, όμως, ότι αν θέλουμε πράγματι να είμαστε δίκαιοι, ξεκινώντας να κάνω μερικά σχόλια, σε όσα είπε ο κ. Μαμουλάκης, θα πρέπει να προσπαθήσουμε να αποφύγουμε τη σύγκρουση με όρους «πολιτικάντικους». Όλοι αντιλαμβανόμαστε, ότι είμαστε σε μία προεκλογική περίοδο, το συμφέρον των Κομμάτων να αξιοποιήσουν, να εκμεταλλευτούν, το δυστύχημα των Τεμπών, για να ανατρέψουν τους παγιωμένες πολιτικούς συσχετισμούς, ενδεχομένως, να είναι μεγάλο. Όμως, από την άλλη, δεν παύει να αποτελεί μεγάλη ύβρη στους συγγενείς αυτών των ανθρώπων και στους ανθρώπους που χάθηκαν.

Ο κ. Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ ξεκίνησε την ομιλία του, λέγοντας ότι ο Σταθμάρχης είναι «ρουσφέτι» της Νέας Δημοκρατίας. Ασφαλώς, ένας τέτοιος «βαρύς» χαρακτηρισμός θα πρέπει να συνοδευτεί με κάποιου είδους απόδειξη, αλλιώς θα ήταν μία κανονική συκοφαντία. Καμία τέτοια απόδειξη δεν παρασχέθηκε στο Σώμα, παρά μόνον η ηλικία του Σταθμάρχου, όπου, κατά τον Εισηγητή, καθιστούσε παράνομη τη μετάταξή του στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος και με βάση αυτό τον ισχυρισμό, χρεώνει στην Κυβέρνηση και στη Νέα Δημοκρατία, τον εν λόγω Σταθμάρχη. Μάλιστα, είπε -και έχει ενδιαφέρον αυτό- ότι «αν δεν είχε γίνει αυτό το ρουσφέτι, τα παιδιά αυτά θα ζούσαν». Αυτά είπε στην αρχή της ομιλίας του, γιατί στο τέλος ομιλίας του αναρωτήθηκε «ποιον κατηγορούν; Τον Σταθμάρχη». Αυτόν που κατηγόρησε ο ίδιος ως «ρουσφέτι» της Νέας Δημοκρατίας και ως υπαίτιο του δυστυχήματος στην αρχή της ομιλίας του.

Καταθέτω, λοιπόν, στα Πρακτικά, κάτι, για το οποίο, ούτε ο ΣΥΡΙΖΑ, ούτε ο κ. Σπίρτζης έχουν, μέχρι σήμερα, δώσει την παραμικρή εξήγηση. Ας υποθέσουμε, ότι η απόδειξη της πολιτικής παρέμβασης υπέρ του συγκεκριμένου Σταθμάρχου και η υπέρβαση της ηλικίας του δηλαδή, είναι αυτό που το καθιστά «ρουσφέτι». Καταθέτω για τα Πρακτικά, το φύλλο της εφημερίδας «ΑΠΟΓΕΥΜΑΤΙΝΗ» της 8ης Μαρτίου 2023. Μέσα σε αυτό το φύλλο, αγαπητέ κύριε Εισηγητά του ΣΥΡΙΖΑ, έχει μία σειρά αποφάσεων, με τα αντίστοιχα ΦΕΚ, όπου το 2018 επί υπουργίας του κ. Σπίρτζη, διορίστηκε Σταθμάρχης στο Λιανοκλάδι ετών 56, κλειδούχος ετών 58, αλλά και σταθμάρχης στη Θεσσαλονίκη ετών 62 και τα καταθέτω στα Πρακτικά. Δεν έχει δώσει, απολύτως, καμία εξήγηση ο κ. Σπίρτζης γι’ αυτά τα ΦΕΚ.

Εάν υποτεθεί, ότι ο ισχυρισμός σας είναι αληθής, δηλαδή, ότι η απόδειξη της πολιτικής παρέμβασης είναι η ηλικία του συγκεκριμένου Σταθμάρχου των 59 ετών, τότε, προφανώς, και οι διορισμοί, που με το Φύλλο της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως αποδεικνύονται σε παρόμοια ή και μεγαλύτερη ηλικία, δεν είναι τίποτα άλλο, παρά «ρουσφέτια» του ΣΥΡΙΖΑ. Εγώ θέλω να ξεκαθαρίσω, ότι δεν θεωρώ ούτε αυτά «ρουσφέτια» του ΣΥΡΙΖΑ, ούτε φυσικά τη συγκεκριμένη τοποθέτηση, ως «ρουσφέτι» της Νέας Δημοκρατίας. Ισχυρίζομαι, όμως, ότι η πλατφόρμα της κινητικότητας του ελληνικού δημοσίου δεν υπολογίζει όρια ηλικίας, είναι φτιαγμένη για να μην υπολογίζει.

Πού θα μπορούσε να σταματήσει η μετάταξη του Σταθμάρχη λόγω της ηλικίας του, αν τον έκριναν ακατάλληλο; Στο μοναδικό φίλτρο, το οποίο υπάρχει ενδιάμεσα, που είναι η Επιτροπή του ΟΣΕ, από Σταθμάρχες του ΟΣΕ, δηλαδή, από συνάδελφους του, οι οποίοι όταν τους πήγε ο υπηρεσιακός φάκελος, λόγω της προτεινόμενης μετακίνησης με μετάταξη και τον συνάντησαν, τον ενέκριναν. Θα είχε πραγματικά πολύ μεγάλο ενδιαφέρον, φαντάζομαι η ελληνική δικαιοσύνη θα το κάνει, να ζητήσει ο ανακριτής και ο εισαγγελέας τον υπηρεσιακό φάκελο του συμβουλίου του ΟΣΕ, του υπηρεσιακού συμβουλίου, όπου ενέκρινε τη συγκεκριμένη μετάταξη.

Εγώ δεν έχω μεγάλη αμφιβολία μέσα μου, δεν το έχω δει, δεν το γνωρίζω, ούτε μπορώ να το ξέρω, είναι και προσωπικά δεδομένα. Όμως, είναι σαν να το βλέπω μπροστά μου. Βλέπουν οι Σταθμάρχες του ΟΣΕ έναν πρώην συνάδελφό τους, υπάλληλο του ΟΣΕ, αχθοφόρο, αλλά υπάλληλο του ΟΣΕ και είπαν, όπως πολύ εύκολα είναι για το δημόσιο, «ο Βασίλης συνάδελφος είναι, σιγά μην τον αφήσουμε απ’ έξω, θα μάθει» και έτσι τον πήραν.

Εάν οι ίδιοι έλεγαν, ότι δεν κάνει κάποιος γιατί είναι 59 ετών, πολύ απλά, αυτή η μετάταξη δεν θα είχε ολοκληρωθεί. Τόσο απλά. Είναι τόσο απλό. Όμως, επιμένετε στον ΣΥΡΙΖΑ, να προτάσσετε αυτό το ψευδές επιχείρημα, όπως απέδειξα μόλις τώρα, με τα αντίστοιχα ΦΕΚ, επί εποχής ΣΥΡΙΖΑ, γιατί θέλετε να κερδοσκοπήσετε επάνω στους νεκρούς. Πάρα πολύ άσχημο έως και απαίσιο.

Στην πραγματικότητα, κάθε καλόπιστος άνθρωπος καταλαβαίνει το τι έγινε. Ένας άνθρωπος, παντελώς, ακατάλληλος γι’ αυτή τη θέση, πέρασε, δυστυχώς, σε αυτή τη θέση.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας): (**Ομιλεί εκτός μικροφώνου): Παράνομη μετάταξη.

**ΣΠΥΡΙΔΩΝ - ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Υπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων):** Νόμιμη μετάταξη, νομιμότατη. Σας το εξήγησα, νομιμότατη. Η πλατφόρμα της κινητικότητας του ελληνικού δημοσίου δεν προβλέπει όριο ηλικίας για καμία θέση. Πήγε, λοιπόν, στον ΟΣΕ, τον ενέκρινε η υπηρεσιακή επιτροπή του ΟΣΕ, άρα, νομιμότατα, ολοκληρώθηκε η μετάταξή του. Κατόπιν, πέρασε επτά μήνες εκπαίδευσης από σταθμάρχες του ΟΣΕ και ένας δεν κατάλαβε, ότι δεν κάνει γι’ αυτή τη δουλειά. Ένας! Επτά μήνες! Πήρε πιστοποίηση, ότι καλώς ολοκλήρωσε τις σπουδές του, από πού; Από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων. Κατά τη δική μου άποψη μου, είναι, σχεδόν, εξοργιστικό να βγάζει πόρισμα η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ότι η εκπαίδευση αυτών των σταθμαρχών ήταν ελλιπής μετά το δυστύχημα. Θα ήταν σκόπιμο και χρήσιμο, εάν η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων είχε «κόψει» την πιστοποίησή τους, πριν το δυστύχημα και άρα, δεν τους είχε επιτρέψει να πάρουν αυτή τη θέση. Τους επέτρεψε, όμως, να πάρουν αυτή τη θέση.

Επαναλαμβάνω, κατά το Σύνταγμα και τους νόμους, υπεύθυνος για την εξασφάλιση της ασφαλείας των σιδηροδρόμων δεν ο Υπουργός, αλλά είναι η Ρυθμιστική Αρχή. Και είναι εντυπωσιακό, ότι ο ΣΥΡΙΖΑ δεν μιλάει ποτέ για τις ευθύνες της Ρυθμιστικής Αρχής για προφανείς λόγους, διότι η Πρόεδρος και ο Αντιπρόεδρος είναι διορισμένοι από την Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ. Η μία κυρία Δημοτική Σύμβουλος εκλεγμένη με τον ΣΥΡΙΖΑ, αν θυμάμαι καλά κάπου στη Β΄ Πειραιώς και ο κ. Αντιπρόεδρος, σύμβουλος του πρώην Υπουργού Αμύνης επί ΣΥΡΙΖΑ. Τόσο απλά. Επειδή, λοιπόν, πρόκειται περί δικών τους ανθρώπων, καίτοι έχουν την απόλυτη συνταγματική ευθύνη και αυτοί πιστοποίησαν το «καλώς έχειν» της εκπαίδευσης, μένουν έξω παντελώς από την κριτική της Αντιπολίτευσης, ακριβώς, διότι, τελικά, βλέπουν το δυστύχημα αυτό με τα «κομματικά τους γυαλιά».

Το ακόμη δε, πιο εξωφρενικό, είναι ότι ο κ. Σπίρτζης, ακόμη και σήμερα επιμένει, ότι ο ΣΥΡΙΖΑ δεν έχει την παραμικρή ευθύνη. Δηλαδή, για ένα δυστύχημα που είναι προφανές, ότι αντικατοπτρίζει το «βαθύ» κράτος και το πόσο άσχημα λειτούργησε το «βαθύ» δημόσιο, ο ΣΥΡΙΖΑ πιστεύει ότι ο ίδιος που κυβέρνησε πέντε χρόνια, δεν έχει απολύτως καμία ευθύνη. Αυτό μένει προς κρίσιν του ελληνικού λαού.

Πάντως, επειδή άκουσα τον κ. Αρσένη και τον κ. Κατσώτη να το λένε, να ξεκαθαρίσουμε, ότι ασχέτως του ποια λάθη μπορεί να έχει κάνει η Hellenic Train, που ερευνώνται από τη Δικαιοσύνη και ασφαλώς πρέπει να ερευνηθούν και αυτά εξονυχιστικά, ως προς την ποιότητα των τραίνων και τους πομπούς και όλα τα υπόλοιπα, η ευθύνη για το συγκεκριμένο δυστύχημα, κατά το μείζον μέρος, δεν ανήκει σε μία ιδιωτική εταιρεία, ανήκει στον δημόσιο ΟΣΕ.

Αυτό είναι κάτι που να το εξηγήσουμε στον κόσμο. Δεν είναι η ιδιωτικοποίηση που έφερε το δυστύχημα. Ο δημόσιος ΟΣΕ είχε την ευθύνη. Δημόσιοι υπάλληλοι ήταν οι σταθμάρχες, δημόσιος υπάλληλος ο συγκεκριμένος σταθμάρχης, δημόσιος υπάλληλος ο επόπτης του, δημόσιος υπάλληλος ο επιθεωρητής του, δημόσια η εταιρεία. Άρα, το να κατηγορούμε, δια πάσαν νόσον, τον ιδιωτικό τομέα σε κάτι που έχει την αποκλειστική, σχεδόν, ευθύνη μια υπηρεσία του δημοσίου και δημόσιοι υπάλληλοι είναι λίγο εξωφρενικό.

Οφείλω, όμως, να πω, γιατί δεν μου αρέσει η γενίκευση, ότι στο δυστύχημα των Τεμπών είχαμε και τις δύο όψεις του δημοσίου. Είχαμε την αρνητική του όψη, την πολύ θλιβερή και αυτή που πρέπει να «πολεμήσουμε», ενός ακατάλληλου σταθμάρχη που, όπως αποδεικνύεται από τα ηχητικά, τα είχε χαμένα. Δύο άλλων συναδέλφων του, οι οποίοι θα έπρεπε να είναι μαζί του στη βάρδια και ο ένας δεν προσήλθε καθόλου και άλλος έφυγε πολύ νωρίτερα, γιατί λέει ο γιος του ζήτησε σουβλάκια. Ένας τρίτος επόπτης, ο οποίος δεν πήγε να παρακολουθήσει, ότι οι δύο λείπουν από τη βάρδια, αλλά ήταν κάπου για τσίπουρα στον Βόλο και ο οποίος, όταν έμαθε τι έγινε, πήρε τηλέφωνο έναν φίλο του γιατρό του ΕΣΥ, για να του παραχωρήσει, όπως και έκανε, αναρρωτική άδεια από το τηλέφωνο, για να μπορέσει να αποφύγει τις υπηρεσιακές ευθύνες του, να μην μπορεί να τεθεί σε αργία και να μην μπορεί να κληθεί από τον ανακριτή στο διάστημα της αναρρωτικής άδειας. Φυσικά, έχουμε τους δύο σταθμάρχες, που δεν προσήλθαν στη δουλειά τους, οι οποίοι, όταν κατάλαβαν τι έγινε, πήγαν στον σταθμό για να αλλάξουν με blanco τις ώρες αναχώρησής τους. Όλο αυτό που σας περιγράφω, είναι το κακό δημόσιο, η κακή νοοτροπία του δημοσίου, αυτή που έχουμε την απόλυτη ευθύνη να την αλλάξουμε. Φυσικά, όσοι αντιλαμβάνονται τι είναι αυτά που λέω και πόσο αυτή η κακή νοοτροπία του δημοσίου ευθύνεται γι’ αυτό που έγινε, δεν μπορούν να αντιτίθενται στην αξιολόγηση, ούτε μπορεί να αντιδρούν σε κάθε προσπάθεια να ξεχωρίσουμε τον καλό από τον κακό δημόσιο υπάλληλο.

Όμως, στο δυστύχημα των Τεμπών, επαναλαμβάνω, είχαμε και τον καλό τρόπο του δημοσίου και αυτό δεν πρέπει να το ξεχνάμε. Είχαμε ένα ΕΚΑΒ, που βρέθηκε εκεί σε πρώτο χρόνο και λειτούργησε υποδειγματικά. Μία ΕΚΑΜ, που, επίσης, τα στελέχη της βρέθηκαν εκεί σε πρώτο χρόνο και λειτούργησαν υποδειγματικά. Είχαμε δημόσια νοσοκομεία, στα οποία οι γιατροί και οι νοσηλευτές βρέθηκαν δίπλα στους συγγενείς και τους τραυματίες από την πρώτη στιγμή και λειτούργησαν υποδειγματικά. Είχαμε τα στελέχη της Ελληνικής Αστυνομίας που προχώρησαν στην ταυτοποίηση των αγνοουμένων με τη μέθοδο του DNA, γρηγορότερα από κάθε άλλη φορά. Άρα, το δυστύχημα δεν έχει μόνο το αρνητικό δημόσιο, δεν έχει μόνο την κακή πλευρά του δημοσίου. Έχει και την καλή πλευρά του δημοσίου και καλό είναι να δείχνουμε και τις δύο πλευρές.

Αυτό που είναι πολιτική μας ευθύνη και πρέπει να φτιάξουμε την επόμενη τετραετία, εφόσον ο λαός μάς επιλέξει, είναι πώς θα βρούμε έναν μηχανισμό να ξεχωρίζουμε στα αλήθεια την καλή από την κακή πλευρά, τον καλό από τον κακό υπάλληλο και πώς θα επιβραβεύουμε τον καλό υπάλληλο και πώς θα περνάμε από μία διαδικασία επαναξιολόγησης, επανεκπαίδευσης και επαναδραστηριοποίησης τον υπάλληλο που δεν τα καταφέρνει το ίδιο καλά. Αυτή είναι η ευθύνη της επόμενης Κυβέρνησης, εάν επαναλαμβάνω ο λαός επιλέξει τον Κυριάκο Μητσοτάκη και τη Νέα Δημοκρατία, για να συνεχίσουμε να κυβερνάμε τον τόπο αυτό.

Προφανώς, η φράση που ακούστηκε για «δήθεν συγνώμη από τη μία και δακρυγόνα από την άλλη» νομίζω δεν είναι σωστή. Κανείς δεν ξέρει, αν η συγνώμη που είπε ο κ. Πρωθυπουργός είναι αληθής ή όχι. Κάποιος συνάδελφος είπε για τη «δήθεν συγνώμη» που είπε ο κ. Πρωθυπουργός. Λοιπόν, ασφαλώς, η συγνώμη δεν ήταν καθόλου προσχηματική. Πιστεύω δεν υπάρχει κανένας Έλληνας -και φυσικά βάζω και εσάς μέσα, προς Θεού- που δεν στεναχωρήθηκε πραγματικά με αυτό το δυστύχημα, που δεν αισθάνθηκε πραγματική συντριβή από το δυστύχημα. Εγώ πραγματικά τις πρώτες μέρες δεν μπορούσα να σηκωθώ να πάω στο Υπουργείο από τη στενοχώρια μου. Όλοι πονέσαμε και δεν υπάρχει ένας, ιδιαίτερα, όσοι έχουμε παιδιά, που να μην σκέφτηκε, έστω και προς στιγμή, ότι θα μπορούσε να έχει το δικό του παιδί μέσα σε αυτό το τρένο. Δεν είναι καλό να κάνουμε δίκη προθέσεων, λοιπόν, ούτε δίκη συναισθημάτων. Ήταν πραγματική η συγνώμη του Πρωθυπουργού, γενναία, όπως, κατά τη γνώμη μου, ήταν πολύ πραγματική και γενναία η παραίτηση του αρμόδιου Υπουργού, του κ. Κώστα Καραμανλή. Ένας Υπουργός που ανέλαβε «κρίματα και αμαρτίες» πολλών προκατόχων του, ανέλαβε, έναντι της κοινής γνώμης, ευθύνη πολύ μεγαλύτερη, απ’ ότι του αναλογούσε, αλλά το έκανε, γιατί, πραγματικά, δεν άντεξε το ψυχικό βάρος, ότι επί της θητείας του και από έναν εποπτευόμενο από αυτόν Οργανισμό, έγινε αυτό το τραγικό δυστύχημα, το οποίο, κατά τη δική μου γνώμη, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θέλω να είμαι ξεκάθαρός, είναι ο ορισμός των ανθρώπινων λαθών. Όχι του ανθρώπινου λάθους, των ανθρώπινων λαθών.

Όσοι ισχυρίζονται, ότι αν ένας σταθμάρχης πάθει εγκεφαλικό, τι θα γίνει, θα πεθάνουν οι επιβάτες, προφανώς, ψεύδεται, γιατί στη συγκεκριμένη περίπτωση, θα έπρεπε να ήταν τρεις σταθμάρχες.

Όταν είπα, για πρώτη φορά, στο κανάλι «ΣΚΑΙ», ότι η κονσόλα τηλεχειρισμού λειτουργούσε, «έπεσαν όλοι να με φάνε», είχα και πρωτοσέλιδο στην εφημερίδα «Δημοκρατία» την επόμενη ημέρα. Τελικά, όλοι γνωρίζουμε σήμερα, όχι μόνο ότι η πλατφόρμα τηλεχειρισμού λειτουργούσε, αλλά ότι είχε και καταγραφικό μηχάνημα, το οποίο έχει παραδοθεί στον αρμόδιο εισαγγελέα και ανακριτή. Μάλιστα, όπως μάθαμε προχθές, τα τέσσερα προηγούμενα βράδια, στη συγκεκριμένη βάρδια του συγκεκριμένου σταθμάρχη, είχε χρησιμοποιηθεί η αυτόματη χάραξη. Το έκανε μόνος του; Ήταν με κάποια βοήθεια; Αυτό θα το δείξει η δικαστική έρευνα, αλλά όσοι μιλάνε για ασφαλιστικές δικλείδες, προφανώς, δεν έχουν καταλάβει τι έγινε. Υπήρχε ο σταθμάρχης ο συγκεκριμένος, δύο συνάδελφοί του, μία κονσόλα τηλεχειρισμού που λειτουργούσε στην εντέλεια και δυστυχώς, και από τον σταθμάρχη, τον συγκεκριμένο και από τον αείμνηστο μηχανοδηγό της αμαξοστοιχίας Intercity, δεν τηρήθηκε το πρωτόκολλο του ΟΣΕ.

 Πρωτόκολλο το οποίο προέβλεπε, ότι σε περίπτωση που ο σταθμάρχης έβαζε το τρένο στη γραμμή της καθόδου, αντί για τη γραμμή της ανόδου, θα έπρεπε ο μηχανοδηγός να απαιτήσει τη γραπτή φόρμα 1001, όπου θα του εξηγούσε γραπτώς, για ποιον λόγο πρέπει να πάει στη γραμμή καθόδου. Εάν αυτό το είχε εκείνη την ώρα και είχε ζητήσει αυτή τη γραπτή φόρμα που προβλέπει το πρωτόκολλο, πολύ απλά, ο σταθμάρχης θα είχε καταλάβει, ότι είχε βάλει το τρένο στη λάθος γραμμή και θα είχε αλλάξει αυτομάτως το κλειδί στη σωστή ράγα.

Δυστυχώς, πάλι, η κακώς νοοτροπία του δημοσίου, έμεινε στο «έλα, φίλε Βασίλη, πού να πάω;» «Πήγαινε από εκεί». «Όλα καλά, φεύγω». Δυστυχώς, σε τέτοιες κρίσιμες θέσεις, το « έλα, φίλε Βασίλη, και το να μην τηρήσω το πρωτόκολλο», μπορεί καμιά φορά να είναι μοιραίο. Και ήταν αυτή η φορά που ήταν μοιραία. Όμως, σε ότι αφορά στις ασφαλιστικές δικλείδες, υπήρχαν τέσσερις, πέντε, έξι, διαφορετικές ασφαλιστικές δικλείδες και σε όλες ο ανθρώπινος παράγων απέτυχε.

Άρα, είναι, σχεδόν, διαστροφή της λογικής, να μην αντιλαμβανόμαστε, ότι εδώ έχουμε ένα δυστύχημα, που προκλήθηκε, πράγματι, από μια σωρεία ανθρώπινων λαθών. Και με αυτό, επαναλαμβάνω, δεν αναιρώ τις δικές μας ευθύνες, στο μέτρο που δεν καταφέραμε να συγκρουστούμε με την κακώς αυτή νοοτροπία του δημοσίου, νοούμενη και πως δεν φτιάξαμε και τον ΟΣΕ, κατά τον τρόπο που εμείς στη Νέα Δημοκρατία αντιλαμβανόμαστε ότι πρέπει να λειτουργεί το δημόσιο. Αυτό είναι το δικό μας μερίδιο της ευθύνης.

 Θα ήθελα να πω λίγα λόγια και σε όσα είπε ο κ. Βιλιάρδος. Αγαπητέ κύριε συνάδελφε, πάντα πίστευα στην πολιτική, ότι ποτέ δεν χάνει ένας Βουλευτής της Αντιπολίτευσης, εάν είναι αντικειμενικός ή έστω όσο μπορεί περισσότερο, πλησίον της πραγματικότητας. Κάνατε μία διάλεξη εδώ, για να μας πείτε, ότι οι επενδύσεις δεν πήγαν καλά τα τελευταία χρόνια. Ο καθένας μπορεί να ερμηνεύει τα πράγματα, όπως νομίζει. Εδώ, υπάρχουν ακόμα πολλοί άνθρωποι που πιστεύουν, ότι η γη είναι επίπεδη και τη βλέπουν από το σύμπαν, ότι είναι στρογγυλή. Πάντα, υπάρχει περιθώριο διαφωνίας.

Ευτυχώς, όμως, για μένα και δυστυχώς, για εσάς, οι επιδόσεις του Υπουργείου Ανάπτυξης και Επενδύσεων, τα τελευταία χρόνια, δεν είναι ζήτημα δικών μου ισχυρισμών ή δελτίο τύπου. Είναι ζήτημα στατιστικής, που μετριέται με αντικειμενικό και παρόμοιο τρόπο σε όλες τις χώρες της Ευρώπης, τόσο από την Eurostat, όσο και από την ΕΛΣΤΑΤ, αποτελεί αντικείμενο σχολιασμού των αγορών και των οίκων αξιολόγησης των μεγάλων επενδυτών.

Αυτά τα τέσσερα χρόνια, όπου είχα την τιμή να ηγούμαι του Υπουργείου Ανάπτυξης και Επενδύσεων, ό,τι έχουμε κάνει, είναι μετρήσιμο και διεθνώς ανακοινωμένο. Θα μου επιτρέψετε να σας πω, ίσως να μην το γνωρίζετε, αλλά και εμένα με εξέπληξε, ότι έχω γίνει ο μακροβιότερος Υπουργός Ανάπτυξης της Ελληνικής Δημοκρατίας από το 1974, ξεπέρασα μετά τη 18η Δεκεμβρίου το ρεκόρ του προκατόχου μου, του αείμνηστου τέως Προέδρου της Βουλής Δημήτρη Σιούφα. Η Ελλάδα, λοιπόν, για να ξέρετε, έχει τα δύο τελευταία χρόνια, δύο συνεχόμενα ρεκόρ άμεσων ξένων επενδύσεων. Έχει ανέβει στην κλίμακα της Ernst&Young, που μετράει τις επενδύσεις, άνω των 100 εκατομμυρίων ευρώ σε 51 χώρες της Ευρώπης και όχι στις 27 χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά σε 51 χώρες της Ευρώπης. Τον Ιούλιο του 2019, είμασταν στη θέση 35 και σήμερα είμαστε στη θέση 10. Εκτός και αν δεν ξέρει να μετράει και ξέρει καλύτερα ο κ. Βιλιάρδος.

Πριν από λίγες ημέρες, το πρώτο οικονομικό πρακτορείο ειδήσεων του πλανήτη, το Πρακτορείο Bloomberg, έγραψε ένα άρθρο για την Ελλάδα, που με πολύ ιδιαίτερη σαφήνεια αναφέρθηκε στην εντυπωσιακή μεταμόρφωση της Ελλάδας, από ενός οικονομικού «παρία» το 2019, σε έναν τόπο, απολύτως, ελκυστικό για τις επενδύσεις. \

Να το πω και λίγο πιο λαϊκά, όμως, για να το καταλάβει κι ο κόσμος που μας παρακολουθεί. Εάν αγαπητέ, κύριε συνάδελφε -και θέλω να το κάνετε εικόνα στο μυαλό σας- την ημέρα που παραλάμβανα το Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων από τον προκάτοχό μου, τον κ. Γιάννη Δραγασάκη, στη συνέντευξη τύπου έλεγα, «μην ανησυχείτε, γιατί σε τέσσερα χρόνια θα έχουμε φέρει στην Ελλάδα τις εξής επενδύσεις: Microsoft, Pfizer, Amazon Web Services, Digital Realty, Cisco, Deloitte, Google, Facebook, Team Viewer, Digital Realty, θα σας παραδώσουμε από τρία ναυπηγεία κλειστά που βλέπετε τώρα, τρία ναυπηγεία ανοιχτά, το Ελληνικό θα έχει ξεκινήσει να κατασκευάζεται και ήδη, η Λεωφόρος Ποσειδώνος θα έχει προχωρήσει στη φάση της υπογειοποίησής της και θα έχουμε εγκρίνει στις στρατηγικές επενδύσεις, επενδύσεις άνω των 7 δισεκατομμυρίων ευρώ», αν τα έλεγα αυτά, λοιπόν, τότε, η πιθανότερη αντίδραση η δική σας, των δημοσιογράφων, των παρισταμένων, θα ήταν «και πού να σφίξουν οι ζέστες».

Όλα αυτά, όμως, έχουν γίνει σήμερα πραγματικότητα. Με αυτά και με άλλα πολλά, φτάσαμε στη μείωση της ανεργίας, κατά επτά μονάδες. Όταν στην έναρξη της πανδημίας, το Ινστιτούτο Εργασίας της ΓΣΕΕ, προέβλεπε ότι η ανεργία στην Ελλάδα θα φτάσει στο 25%, σήμερα, είναι κάτω από το 11%. Όχι μόνο, δηλαδή, δεν πήγαμε προς τα πάνω, όπως προέβλεπαν οι «Κασσάνδρες», αλλά πήγαμε πολύ προς τα κάτω, σε βαθμό που η έλλειψη εργατικού δυναμικού και εργαζομένων αποτελεί σήμερα ένα βασικό πρόβλημα για την περαιτέρω ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας, καθώς, όπως σίγουρα γνωρίζετε, τόσο στον τουρισμό, όσο και στις οικοδομές, όσο και στη βιομηχανία, όσο και στην αγροτική γη, το πρώτο πρόβλημα που ακούτε από τους εργοδότες, είναι η έλλειψη εργαζομένων. Ακριβώς, διότι, η ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας υπήρξε εξαιρετικά ταχύτερη όλων των προβλέψεων.

Το βασικό, επίσης, που προτάσσει το πρακτορείο Bloomberg στο σχετικό προχθεσινό του άρθρο, είναι αυτό που είναι, απολύτως, προφανές. Δηλαδή, ότι η ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας τα τελευταία χρόνια, έχει ξεπεράσει, κατά πολύ, τον μέσο όρο της ευρωζώνης. Για την ακρίβεια, είναι υπερδιπλάσια. Και ακούστε, μάλιστα, το ακόμα καλύτερο. Έχουμε στα τέσσερα χρόνια, άνω του 7% ανάπτυξη, συμπεριλαμβανομένου του έτους 2020, που ήταν το χειρότερο έτος στην οικονομική ιστορία του πλανήτη, λόγω των μέτρων καραντίνας για την πανδημία που είχαμε -9%. Δηλαδή, με -9% μία χρονιά, έχουμε, στο σύνολο της τετραετίας, πάνω από +7%. Θαύμα. Και τι λέει το Bloomberg; Λέει κάτι ακόμα πιο εντυπωσιακό, που εδώ «περνάει στα ψιλά», γιατί είπατε για «το καλάθι του νοικοκυριού». Λέει ότι η Ελλάδα έχει καταφέρει να έχει υπερδιπλάσιο ποσοστό ανάπτυξης απ’ όλη την ευρωζώνη και την Ευρωπαϊκή Ένωση, έχοντας και πολύ χαμηλό πληθωρισμό.

Θέλω να κάνω ένα σχόλιο γι’ αυτό, για να το καταλάβατε. Σύμφωνα με την οικονομική θεωρία, οι χώρες που έχουν υψηλότερο ρυθμό ανάπτυξης, δικαιολογούν υψηλότερο πληθωρισμό από τους άλλους. Πολύ απλά, γιατί η υψηλότερη ανάπτυξη ενισχύει τη ζήτηση και η ζήτηση ενισχύει την κίνηση των τιμών προς τα πάνω. Εμείς έχουμε υπερδιπλάσιο ρυθμό ανάπτυξης απ’ όλες τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της ευρωζώνης, ενώ, ταυτόχρονα, στον πληθωρισμό είμαστε τέταρτοι από το τέλος, με 6,5%, τον Φεβρουάριο του 2023.

Σε ότι αφορά στον ΦΠΑ στα τρόφιμα και την Ισπανία, θα το πω κι εδώ για να το ξέρετε. Επειδή πολύ θα ήθελα, πραγματικά, να είχαμε στην Ελλάδα και στη Βουλή τη δυνατότητα να κάνουμε κανονικές συζητήσεις, κανονικών ανθρώπων με επιχειρήματα, θέλω να θέσω και προς δική σας επεξεργασία λογική, αλλά και του συναδέλφου του ΣΥΡΙΖΑ και του συναδέλφου του ΠΑΣΟΚ και του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος, που, επίσης, αναφέρθηκε στον ΦΠΑ, το εξής. Εμείς, αφού εξετάσαμε το σενάριο μείωσης του ΦΠΑ στα τρόφιμα, καταλήξαμε στο συμπέρασμα, ότι αυτό είναι ένα πολύ επισφαλές μέτρο, κυρίως, διότι ήταν πρακτικά αδύνατο να εξασφαλίσουμε, ότι η μείωση του ΦΠΑ θα πέρναγε στην τελική τιμή του καταναλωτή. Γιατί είναι αδύνατον; Πείτε, ότι μειώνουμε τον ΦΠΑ κατά έξι μονάδες. Την επόμενη μέρα στέλνουμε την ΔΙ.Μ.Ε.Α. να κάνει έλεγχο και να δει αν έχουν μειωθεί οι τιμές, κατά 6% και πράγματι, βάζουμε και πρόστιμα σε όποιον δεν έχει μειώσει κατά 6%, την πρώτη εβδομάδα, τη δεύτερη εβδομάδα.Όταν, όμως, θα πάρει καινούργιο τιμολόγιο η επιχείρηση και ο πρώτος ο αρχικός θα έχει ενσωματώσει τον ΦΠΑ, ως κέρδος στην επιχείρηση, για να μπορέσει να «ρεφάρει» τις ζημιές, που κατ’ αυτόν έχει, κατά τη διάρκεια της κρίσης και αυξήσει τη τιμή κατά 6%, τη μοναδιαία τιμή εννοώ, τότε στο τέλος, στα σούπερ μάρκετ θα φτάσει με αυξημένη τιμή και δεν θα μπορεί η ΔΙΜΕΑ να βάζει πρόστιμο, γιατί η τιμή θα έχει αυξηθεί, βάσει τιμολογίου. Αυτό το πράγμα το καταλάβαμε, γι’ αυτό δεν επιλέξαμε τη λύση της μείωσης του ΦΠΑ, αλλά πήγαμε στη λογική του Market Pass και του «καλαθιού του νοικοκυριού».

Η EUROSTAT, ανακοίνωσε την προηγούμενη εβδομάδα, την Πέμπτη συγκεκριμένα, τον πληθωρισμό στα τρόφιμα για όλες τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Διαβάζω τον κατάλογο των χωρών, για να υπάρξει στα Πρακτικά της Βουλής. Επειδή ακούω συνέχεια, ότι η Ελλάδα έχει 6,5% πληθωρισμό, 6,1% σύμφωνα με την ELSTAT, 6,5% στη EUROSTAT, αλλά έχει υπερδιπλάσιο πληθωρισμό στα τρόφιμα. Το έχετε ακούσει και αυτό λέτε και εσείς.

 Για να ακούσουμε, λοιπόν, τα στατιστικά στοιχεία που δεν επιδέχονται αμφισβήτησης για τον πληθωρισμό των τροφίμων. Μόνο των τροφίμων. Ουγγαρία 47%, Λιθουανία 29,7%, Σλοβακία 28,7%, Εσθονία 25,8%, Λετονία 25,4%, Τσεχία 25,2%, Βουλγαρία 25%, με χαμηλότερους μισθούς από εμάς, για να μην μου λέτε μόνο τις χώρες που έχουν υψηλότερους μισθούς, Πολωνία 24,5%, Ρουμανία 22,9% με χαμηλότερους μισθούς από εμάς, Σουηδία 22,6%, Γερμανία 22,3% Πορτογαλία 22%, Βέλγιο 19,9%. Μέσος όρος της Ευρωπαϊκής Ένωσης 19,5%. Σλοβενία 19%, Ολλανδία 18,4%, Κροατία 17,9%, Ευρωζώνη 17,7%, Φινλανδία 17,3%, Ισπανία 16,7%, Αυστρία 16,5%, Γαλλία 16,1%, Δανία 15,3%, Ελλάδα 14,7%.

 Προσέξτε και το ακόμη καλύτερο. Η Ισπανία, αμέσως μετά την εφαρμογή του μηδενικού ΦΠΑ στα τρόφιμα ή του μισού ΦΠΑ στα τρόφιμα, ακολούθησε την εξής πορεία. Τον Ιανουάριο, πρώτο μήνα εφαρμογής του μηδενικού ΦΠΑ, είχε πληθωρισμό στα τρόφιμα 15,5%. Η Ελλάδα είχε τον Ιανουάριο 15,6%. Δηλαδή, ήμασταν, κατά 0,1%, πάνω από την Ισπανία, χωρίς να πειράξουμε τον ΦΠΑ. Τον Φεβρουάριο, έναν μήνα μετά, η Ελλάδα από 15,6%, πέφτει στο 14,7% και η Ισπανία από το 15,5% εκτινάσσεται στο 16,7% και ανεβαίνει, κατά 1,2%. Γιατί, έγκριτοι συνάδελφοι, μία χώρα που μηδένισε τον φόρο προστιθέμενης αξίας, αύξησε τον πληθωρισμό, δηλαδή, την ταχύτητα αύξησης των τιμών, τον αμέσως επόμενο μήνα; Απ’ ότι μαθαίνω από τα στατιστικά ο Μάρτης είναι ακόμα χειρότερος για την Ισπανία. Για ποιον λόγο;

Ακούστε τώρα, τι σκέφτεται να κάνει η Κυβέρνηση της Ισπανίας, κύριε Βιλιάρδε. Υπολόγισε, λέει, ότι χάνει το κράτος της από τον φόρο που κατέβασε στα τρόφιμα τον ΦΠΑ, 700 εκατομμύρια τον χρόνο, από τα οποία, τελικώς, δεν φτάνει τίποτα απολύτως στον καταναλωτή. Τώρα, λέει, σκέφτονται να επαναφέρουν τον ΦΠΑ και να πάρουν αυτά τα 700 εκατομμύρια και να τα μοιράσουν με κάποιο τρόπο απευθείας στους συμπολίτες τους. Ξέρετε πώς λέγεται αυτό; Κάρτα αγορών.

Μπορεί αν θέλει η συγκυβέρνηση σοσιαλιστών Podemos, να έρθουν να τους δώσουμε και το λογισμικό και το σήμα που φτιάξαμε, για να μη χάνουν χρόνο, γιατί οι Ισπανοί είναι φίλοι μας, αγαπημένος λαός σε εμάς, για να περνάνε και καλύτερα. Το βέβαιο είναι, ότι ένας από εσάς που μας «τσαμπουνάτε» τον ΦΠΑ, εδώ και μήνες, μία λογική απάντηση, γιατί αυξήθηκε ο πληθωρισμός στα τρόφιμα στην Ισπανία, ενώ μηδένισε τον ΦΠΑ, δεν έχετε να δώσετε. Δεν σας ενδιαφέρει, πραγματικά, η ωφέλεια των συμπολιτών σας, αλλά μόνο τα πολιτικάντικα επιχειρήματα.

 Να πω στον κ. Βιλιάρδο, σχετικά με τη θέση της Ελλάδος σε όρους αγοραστικής δύναμης ΑΕΠ για το 2022. Αναφερθήκατε, κάποια στιγμή, σε όρους αγοραστικής δύναμης του ΑΕΠ. Η Eurostat, την Πέμπτη, ανακοίνωσε και αυτό. Πράγματι, η Ελλάδα είναι χαμηλά, είμαστε τρίτοι από το τέλος, αλλά, τα τελευταία χρόνια, από το 2015 και μετά, ήμασταν δεύτεροι από το τέλος. Τώρα είμαστε τρίτοι από το τέλος, ανεβήκαμε και μία θέση.

Σε μονάδες δε, το 2019, παραλάβαμε 66 μονάδες αγοραστικής δύναμης ΑΕΠ, το 2022 είμαστε, ήδη, στις 68. Αυτό έχει πολύ μεγάλη σημασία, γιατί το 2020, την εποχή της πανδημίας, είχαμε μία πολύ μεγάλη πτώση στις 62 μονάδες. Άρα, λοιπόν, και σε μονάδες αγοραστικής δύναμης, αυτό που μετράει η ΕΛΣΤΑΤ, δηλαδή, το διαθέσιμο εισόδημα, το 2022 είχαμε αύξηση του διαθέσιμου εισοδήματος, παρά τον πληθωρισμό.

Είναι κάτι, που το έλεγα συνεχώς, αλλά κανείς, απολύτως, δεν ήθελε να το σχολιάσει, γιατί, επαναλαμβάνω, σας αρέσει να κάνετε μόνο διάλογο για λόγους μικροκομματικούς και όχι επί της ουσίας. Και στον δείκτη, λοιπόν, αυτόν, είμαστε καλύτερα. Δεν λέω, ότι είναι για πανηγυρισμό οι 68 μονάδες αγοραστικής δύναμης ΑΕΠ, για να μην παρεξηγηθώ. Είμαστε πολύ χαμηλότερα από τις 75 μονάδες, που ήμασταν πριν από τη χρεοκοπία. Άρα, προφανώς, έχουμε πολύ δρόμο ακόμα να διανύσουμε, για να φτάσουμε έστω εκεί που ήμασταν πριν το 2010.

Κάνω και μία παρένθεση εδώ. Όλοι γνωρίζουμε, ότι μεταξύ 2010 - 2012, λόγω της χρεοκοπίας, είχαμε μείωση του ΑΕΠ μας, κατά 25%. Άρα, είναι προφανές, ότι σε μοναδιαία αγοραστική δύναμη έχουμε μία πολύ μεγάλη πτώση που μας ακολουθεί έκτοτε. Αλλά, για πρώτη φορά από τότε, η Ελλάδα ξεφεύγει από τις 66 και τις 67 μονάδες και πάει για πρώτη φορά στις 68. Πιστεύω ότι αν συνεχίσουμε στην ίδια πορεία, σε δύο με τρία χρόνια, θα είμαστε ακριβώς, εκεί που ήμασταν πριν από τη χρεοκοπία του 2010 και στον δείκτη της αγοραστικής δύναμης, γιατί όσο αυξάνεται η ανάπτυξη της χώρας με διπλάσιο ρυθμό από την υπόλοιπη ευρωζώνη, τόσο αυτή η διαφορά σιγά - σιγά θα καλύπτεται υπέρ της Ελλάδας.

Αυτό λένε οι αριθμοί. Αυτό λένε τα μαθηματικά.

Τα υπόλοιπα αύριο στη συζήτηση, επί των άρθρων. Ευχαριστώ πάρα πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στο σημείο αυτό, ολοκληρώθηκε συνεδρίαση για την επεξεργασία του νομοσχεδίου του Υπουργείου Ανάπτυξης και Επενδύσεων.

Θα συνεχίσουμε αύριο στις 10.00΄ με την ακρόαση φορέων.

Καλό απόγευμα, καλή συνέχεια σε όλους.

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, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μακρή-Θεοδώρου Ελένη, Χιονίδης Σάββας, 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, Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γάκης Δημήτριος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Καραθανασόπουλος Νικόλαος, Κατσώτης Χρήστος, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Τέλος και περί ώρα 17.40΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**