**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΗ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Γ΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 6 Ιουλίου 2022, ημέρα Τετάρτη και ώρα 16.10΄μ.μ., στην **Αίθουσα «Προέδρου Αθανασίου Κωνστ. Τσαλδάρη» (223),** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής, κ. Γεωργίου Βλάχου, με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Κύρωση της Σύμβασης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Μεταφορές -Μεταφορικές Υπηρεσίες Επιβατών και Φορτίου Ανώνυμη Σιδηροδρομική Εταιρεία» (ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.) για την ανάθεση Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών».

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κωνσταντίνος Καραμανλής, 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, Βολουδάκης Μανούσος–Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης), Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, 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, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Μανωλάκου Διαμάντω, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καλησπέρα.

Αρχίζει η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου. Σήμερα έχουμε ως θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, με τίτλο «Κύρωση της Σύμβασης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Μεταφορές-Μεταφορικές Υπηρεσίες Επιβατών και Φορτίου Ανώνυμη Σιδηροδρομική Εταιρεία» (ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.) για την ανάθεση Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών».

Καλωσορίζουμε τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κώστα Καραμανλή, τον Γενικό Γραμματέα Μεταφορών, κ. Γιάννη Ξιφαρά, καθώς και όλους τους συναδέλφους. Όπως γνωρίζεται πρόκειται για Κύρωση, οπότε η συζήτησή της θα ολοκληρωθεί σε μία συνεδρίαση.

Τον λόγο έχει ο Εισηγητής της Ν.Δ., ο κ. Ανδριανός.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο που καλούμαστε να επεξεργαστούμε σήμερα, αφορά στην Κύρωση της Σύμβασης, η οποία υπογράφτηκε στις 14/04/2022, μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε., για την ανάθεση υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών.

Ειδικότερα, αντικείμενο της Σύμβασης είναι η παροχή υπηρεσιών επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών, οι οποίες είναι αναγκαίες από άποψη γενικού οικονομικού και κοινωνικού συμφέροντος. Οι εν λόγω υπηρεσίες αφορούν προκαθορισμένες γραμμές του ενεργού σιδηροδρομικού δικτύου με τεχνικά και ποιοτικά χαρακτηριστικά που ορίζονται στο Παράρτημα Α΄ της Σύμβασης.

Με την υπό κύρωση Σύμβαση, επιδιώκεται η απρόσκοπτη παροχή υπηρεσιών επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών, καθώς και η αναβάθμισή τους, στο πλαίσιο της αρχής της βιώσιμης ανάπτυξης. Η αναβάθμιση των σιδηροδρομικών μεταφορών, είναι στόχος προτεραιότητας, τόσο για την Ελλάδα, όσο και για την Ευρωπαϊκή Ένωση, καθώς συνδέεται με την οικονομική ανάπτυξη των διασυνδεδεμένων περιοχών, όσο και με τη σημαντική μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος των μετακινήσεων, ενώ ενισχύει σημαντικά την ποιότητα ζωής και τις δυνατότητες των κατοίκων στις εξυπηρετούμενες περιοχές. Η απαξίωση του σιδηροδρομικού δικτύου από τη μη εξυπηρέτηση περιοχών, των οποίων οι διαδρομές, δεν κρίνονται εμπορικά εκμεταλλεύσιμες, έχει σημαντικές κοινωνικές, οικονομικές και περιβαλλοντικές συνέπειες και αποτελεί πρόβλημα για την πολιτική των μεταφορών τόσο στην Ελλάδα, όσο και ευρύτερα στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Η υπό Κύρωση, λοιπόν, Συνθήκη, με εμπλεκόμενους φορείς, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, το Υπουργείο Οικονομικών και την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, τη μόνη σιδηροδρομική επιχείρηση, που εκτελεί επιβατικά δρομολόγια στη χώρα, αφορά στο σύνολο του πληθυσμού της ηπειρωτικής χώρας, όπου υφίσταται ενεργό σιδηροδρομικό δίκτυο.

Στο πλαίσιο, λοιπόν, της Σύμβασης αυτής, ορίζονται τα τεχνικά και ποιοτικά χαρακτηριστικά των εν λόγω υπηρεσιών. Προβλέπεται η υποχρέωση εφαρμογής από τον πάροχο συστήματος ελέγχου ποιότητας, κατά το σχετικό ευρωπαϊκό πρότυπο, καθώς και οι τομείς αξιολόγησης των υπηρεσιών, ακρίβεια δρομολογίων, συνέχεια της παροχής των υπηρεσιών και ποιότητα σε συρμούς και σταθμούς.

Καθορίζονται οι υποχρεώσεις της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ως προς το επιβατικό κοινό, ως προς τη συνεχή και διαρκή τήρηση των δρομολογίων, ως προς την ασφάλεια στους συρμούς, ως προς την προσβασιμότητα από άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα, ως προς τη διαχείριση, τη συντήρηση και επισκευή του τροχαίου υλικού.

Προσδιορίζεται ότι το ελληνικό δημόσιο έχει την ευθύνη για τον καθορισμό των προβλεπομένων από τη Σύμβαση υπηρεσιών, την τιμολογιακή πολιτική, το ύψος και την αναπροσαρμογή του κομίστρου στις σχετικές υπηρεσίες, με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ να υποχρεούται, να εφαρμόζει την πολιτική αυτή, χωρίς να μπορεί να προβεί σε οποιαδήποτε αύξηση κομίστρου.

Ορίζεται, επίσης, η αποζημίωση που καταβάλλεται για την εκτέλεση των προβλεπόμενων δρομολογίων, η οποία ανέρχεται έως το ποσό των 50 εκατομμυρίων ευρώ, καθώς και ο μηχανισμός υπολογισμού. Συγκεκριμένα, η αποζημίωση αντιστοιχεί στο οικονομικό αποτέλεσμα που επιτυγχάνει η ΤΡΑΙΝΟΣΕ από την παροχή των υπηρεσιών, προσαυξημένο, έτσι ώστε να καλύπτονται τα έξοδα, στα οποία υπόκεινται για την παροχή τους και να αποκομίζει εύλογο κέρδος. Σε περίπτωση δε, θετικού οικονομικού αποτελέσματος, το ελληνικό δημόσιο λαμβάνει ποσοστό 20% από τα καθαρά έσοδα. Προσδιορίζονται, επίσης, τα έξοδα που καλύπτουν τις αποδεκτές δαπάνες της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, καθώς και οι κατηγορίες εσόδων από την εκτέλεση των υπηρεσιών που λαμβάνονται υπόψιν για τον υπολογισμό του οικονομικού αποτελέσματος. Καθορίζεται η διαδικασία καταβολής της αποζημίωσης, καθώς και τις εκκαθάρισης.

Ειδικότερα, προβλέπεται ότι η ετήσια αποζημίωση, που ανέρχεται, όπως είπα, έως του ποσού των 50 εκατομμυρίων ευρώ, χωρίς ΦΠΑ, περιλαμβάνει την αποζημίωση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. για την παροχή των προβλεπόμενων υπηρεσιών, η οποία ανέρχεται έως του ποσού των 21 εκατομμυρίων ευρώ, τα τέλη χρήσης της υποδομής για την εκτέλεση των υπηρεσιών, που αποτελούν αντικείμενο της Σύμβασης, τα οποία αποδίδονται, μέσω της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. στον διαχειριστή της υποδομής και ανέρχονται, έως του ποσού των 19 εκατομμυρίων ευρώ και το αντίτιμο των μισθωμάτων του τροχαίου υλικού, που χρησιμοποιείται για την εκτέλεση του αντικειμένου της Σύμβασης, το οποίο η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. καταβάλλει στην ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. και ανέρχεται έως και του ποσού των 10 εκατομμυρίων ευρώ.

Ρυθμίζεται η διαδικασία του ετήσιου προγραμματισμού των υπηρεσιών, που αποτελούν αντικείμενο της Σύμβασης, η οποία πρέπει να ολοκληρώνεται μέχρι τις 15 Δεκεμβρίου κάθε έτους, με τον πίνακα δρομολογίων για το επόμενο έτος να εγκρίνεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, ύστερα από εισήγηση της Επιτροπής Παρακολούθησης και τη σύμφωνη γνώμη του διαχειριστή υποδομής.

Ορίζεται κίνητρο αποδοτικότητας, καθώς και ποινές, αναφορικά με την εκτέλεση της Σύμβασης. Ρυθμίζεται ο λογιστικός διαχωρισμός, καθώς και ο λογιστικός έλεγχος. Καθορίζεται η διάρκεια της Σύμβασης, συμφώνως προς τις προβλέψεις του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007, καθώς και ο μηχανισμός για την παράτασή της. Ειδικότερα, η διάρκεια της Σύμβασης ορίζεται σε δέκα έτη, με ημερομηνία έναρξης την 1/01/2022, μέχρι και τις 31/12/2031, με δυνατότητα, βεβαίως, παράτασης για άλλα πέντε χρόνια, δηλαδή, μέχρι τις 31/12/2036, εφόσον η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. έχει υλοποιήσει το σύνολο του επενδυτικού πλάνου, που ορίζεται στο Παράρτημα Δ΄, εντός, βεβαίως, των προβλεπόμενων σε αυτό χρόνων.

Σε ό,τι αφορά, τέλος, στα Παραρτήματα. Με το Παράρτημα Α΄, καθορίζονται λεπτομερώς η δρομολογιακή πολιτική, η εκτέλεση της οποίας αποτελεί το αντικείμενο της Σύμβασης. Με το Παράρτημα Β΄, καθορίζονται οι απαιτήσεις για την υποβολή των αναφορών και οι δείκτες της παρακολούθησης μεγεθών του συγκοινωνιακού έργου. Στο Παράρτημα Γ΄, περιλαμβάνονται η απογραφή του προσωπικού της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ενώ στο Παράρτημα Δ΄, προβλέπονται οι επενδύσεις, στις οποίες υποχρεούται να προβεί η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, προκειμένου να είναι δυνατή η παράταση της Σύμβασης, σύμφωνα με το άρθρο 18. Συγκεκριμένα, η συνολική κεφαλαιακή δαπάνη της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ανέρχεται στο ποσό των 163.500.000 ευρώ και περιλαμβάνει, πρώτον, την απόκτηση και δρομολόγηση ηλεκτροκίνητων τρένων, ETR-480, πέντε συρμών, μέχρι και τις 31/12/2022.

Δεύτερον, τη μίσθωση νέων υδρογονοκίνητων τρένων δέκα συρμών, μέχρι και τις 31/12/2027. Τρίτον, τη μίσθωση νέων ηλεκτροκίνητων τρένων δέκα συρμών, μέχρι και τις 31/12/2027. Τέταρτον, την εγκατάσταση και λειτουργία συστημάτων τεχνολογίας πληροφοριών, όπως σύστημα πληροφόρησης επιβατών, νέα εμπορική πλατφόρμα, ενσωμάτωση περιστρεφόμενων θυρών, αυτόματο σύστημα συλλογής κομίστρου στην Αθήνα, σύστημα διαχείρισης στόλου μέχρι και τις 31/12/2024 και πέμπτον, την αναβάθμιση του μισθωμένου στόλου τρένων δεκαπέντε συρμών μέχρι και τις 31/12/2029.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με την υπό Κύρωση συνθήκη εξυπηρετείται αποτελεσματικά ο στόχος της κάλυψης των απαιτούμενων υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές, της απρόσκοπτης κινητικότητας των πολιτών, μέσω του ενεργού σιδηροδρομικού δικτύου και της μη απομόνωσης των περιοχών, στις οποίες η παροχή των υπηρεσιών αυτών, κρίνεται αναγκαία, από άποψη γενικού, οικονομικού και κοινωνικού συμφέροντος. Παράλληλα, είναι αναγκαίο βήμα για την αναβάθμιση της ποιότητας των επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών, την ανάπτυξη του εθνικού σιδηροδρόμου και την υλοποίηση επενδύσεων στις σιδηροδρομικές μεταφορές.

Ως εκ τούτου σας καλώ να την υπερψηφίσετε.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

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

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Νομίζω ότι τα τρία τελευταία χρόνια, δυστυχώς, και ο σιδηρόδρομος και η κοινωνία «έχασαν το τρένο». Υπάρχουν ολόκληρες περιοχές της χώρας μας, οι οποίες δεν έχουν δει τρένο να φτάνει σε αυτές και η ευθύνη βαραίνει αποκλειστικά την Κυβέρνηση του κ. Μητσοτάκη, γιατί το τρένο, ο σιδηρόδρομος απαξιώθηκε, χάθηκε το στοίχημα της ανάπτυξης και πάρα πολλά κομμάτια της χώρας παραμένουν σιδηροδρομικά απομονωμένα. Η Ξάνθη, η Κομοτηνή και η Αλεξανδρούπολη έχουν να δουν τρένο τρία χρόνια, κύριε Ανδριανέ, που είστε και Εισηγητής της Πλειοψηφίας και αυτά τα πράγματα νομίζω ότι όλες οι πτέρυγες θα πρέπει να τα αναδεικνύουν.

Ο αριθμός των επιδοτούμενων δρομολογίων έχει μειωθεί δραματικά από το 2019. Προφανώς, με πρόσχημα την πανδημία, αλλά δεν βλέπουμε και να επανέρχονται. Παράδειγμα, στο δρομολόγιο Αλεξανδρούπολη-Ορμένιο υπήρχαν τρία δρομολόγια ημερησίως, τώρα υπάρχει ένα την ημέρα και αυτό μόνο τις καθημερινές. Οι καθυστερήσεις και οι αναβολές είναι καθημερινό φαινόμενο, υπάρχει και η σχετική εφαρμογή στο Telegram.

Την περασμένη Κυριακή, λοιπόν, είχαμε το πρωινό τρένο από Φλώρινα για Θεσσαλονίκη, το οποίο δεν ξεκίνησε ποτέ. Οι επιβάτες μεταφέρθηκαν με λεωφορείο και βεβαίως, με τη σοβαρή υπόμνηση, «σας ευχαριστούμε για την κατανόηση». Το πρωινό τρένο από Θεσσαλονίκη για Λάρισα ξεκίνησε με μιάμιση ώρα καθυστέρηση. Και πάλι η υπόμνηση «σας ευχαριστούμε για την κατανόηση». Το πρωινό τρένο από Λάρισα για Βόλο δεν σφύριξε ποτέ. Η μεταφορά έγινε με λεωφορεία, χωρίς στάσεις και πάλι «σας ευχαριστούμε για την κατανόηση». Και την ίδια μέρα είχαμε ρεκόρ καθυστέρησης στην κεντρική γραμμή, σχεδόν, δυόμισι ώρες, 149 λεπτά για την ακρίβεια, το δρομολόγιο Αθήνα-Θεσσαλονίκη με το Intercity. Νομίζουμε ότι πρέπει και το Υπουργείο να καλέσει την εταιρεία να δώσει εξηγήσεις. Κάποιος πρέπει να εξηγήσει, γιατί συμβαίνουν όλα αυτά. Δεν μπορεί να είναι η νόρμα ή να θεωρούμε, ότι είναι λογικό να συμβαίνουν και ούτε μπορεί η ελληνική πολιτεία να αρκείται, στο ότι η εταιρεία, όποτε έχει ακυρώσεις, οι οποίες «πυκνώνουν», θα βάζει τους ανθρώπους στα λεωφορεία. Δεν είναι δυνατόν να γενικευτεί αυτή η ανοχή στην εγκατάλειψη.

Ήρθε και το «Λευκό Βέλος», μάλιστα. Άκουσα και τον Εισηγητή της Πλειοψηφίας ότι ήρθε το ΕΤR 480. Το 485 που διαφημίστηκε στη ΔΕΘ το 2018 γιατί αποσύρθηκε; Που είναι; Αυτό το τρένο και το ΕΤR 480 δεν έχει εμφανιστεί πέραν Αθήνας, Θεσσαλονίκης και Λάρισας.

Υπάρχουν τεράστιες πόλεις, οι οποίες είναι εκτός σχεδιασμού. Εάν κάποιος από μία μεγάλη πόλη θέλει να έρθει στην Αθήνα, είναι προφανές ότι δεν μπορεί να το κάνει το ταξίδι αυτό αυθημερόν, διότι θα φθάσει αργά στην Αθήνα, θα πρέπει να διανυκτερεύσει, δεν θα μπορεί να επιστρέψει και συνεπώς, χάνει ένα τεράστιο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα το τρένο.

Θα σας έλεγα να ρωτήσετε τους ανθρώπους και στη Φθιώτιδα και στην Καρδίτσα και στα Τρίκαλα, για το τι σημαίνει μεταφορά με τρένο γι’ αυτούς. Άκουσα να λένε διάφοροι, ότι με το «Λευκό Βέλος» μειώθηκε ο χρόνος της διαδρομής Αθήνα –Θεσσαλονίκη κάτω από τις τέσσερις ώρες. Εδώ νομίζω ότι θα πρέπει να είμαστε πιο ακριβείς, διότι κάνει τρεις ώρες και 55 λεπτά, με μία στάση, ενώ ήταν ο χρόνος τρεις ώρες και 51 λεπτά με τρεις στάσεις στη Λάρισα, στο Παλαιοφάρσαλο και στο Λιανοκλάδι. Τώρα σταματάει μόνο στη Λάρισα και ο στόχος βεβαίως, είναι τρεις ώρες και 20 λεπτά, αλλά δεν βλέπω να το πετυχαίνετε, διότι εκκρεμούν πάρα πολύ σημαντικά έργα συντήρησης και αναβάθμισης της γραμμής, τα οποία δεν έχουν προχωρήσει.

Η συντήρηση των γραμμών είναι πάρα πολύ σημαντικό ζήτημα και επειδή η δική μας παράταξη το μεταφορικό μέσο το πιστεύει, η δημόσια κριτική μας είναι μετρημένη, σε σχέση με αυτά τα πράγματα, γιατί δεν θέλουμε να αναπαράγεται μία δημοσιότητα αρνητική γύρω από τον σιδηρόδρομο, αλλά πραγματικά «τρέμει το φυλλοκάρδι» μας να μην έχουμε τραυματισμούς. Και εδώ κάποιους πρέπει να εγκαλέσετε κι εσείς.

Μην πω τώρα τι έγινε με τη βροχή, η οποία μας έκανε να έχουμε χίλιους επιβάτες για κάποιες ώρες, μέσα σε τέσσερα τρένα σε Λάρισα, Κατερίνη, Αλεξάνδρεια, ενώ ούτε εκεί είχαμε τις απαραίτητες εξηγήσεις.

Να μείνω λίγο στο θέμα του δικτύου και πιο συγκεκριμένα στην Πάτρα που είχαμε το θέμα της υπογειοποίησης. Το απεντάξατε από το ΕΣΠΑ, ενώ είχαμε φτάσει και σε πάρα πολύ καλό σημείο και με την τοπική κοινωνία τη διαβούλευση και είχαμε ένα συμφωνημένο πλάνο για την υπογειοποίηση και το βάλατε το έργο στο Connecting Europe Facility. Να μας πείτε τι συμβαίνει, διότι βλέπουμε δημοσιεύματα, ότι υπάρχει απόρριψη από εκείνη την πλευρά και νέες καθυστερήσεις στο έργο, που θα τις πληρώσουν, βεβαίως, οι πολίτες της Πάτρας.

Στο δίκτυο Αθήνα - Κιάτο, ενώ είχαμε δρομολογήσει όλες τις διαδικασίες ανάταξης της γραμμής, πάλι δεν έχει γίνει τίποτα. Στο Κιάτο – Αίγιο, ο προαστιακός τερματίζει στο Κιάτο. Η γραμμή ως το Αίγιο παραμένει χωρίς ηλεκτροκίνηση και οι επιβάτες, είτε μεταβιβάζονται σε άλλο συρμό, αν είναι τυχεροί, είτε μετακινούνται με λεωφορεία.

Τα έργα στον σταθμό Λαρίσης και η υπογειοποίηση Σεπολίων, δυστυχώς, προχωράει με πολύ χαμηλά ποσοστά. Γενικά, αυτό το διάστημα, αυτή την περίοδο της δικής σας διακυβέρνησης, έχουμε τη μείωση των δρομολογίων με πρόφαση την πανδημία και την ακαταλληλότητα του δικτύου, μειωμένο έργο και εξασφαλίζει την ίδια αποζημίωση η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, νυν Hellenic Train. Τα «βαφτίσια μας μάραναν», αλλά εν πάση περιπτώσει, ειλικρινώς, θέλουμε να δούμε αυτό το μέσο να λειτουργεί υπέρ του πολίτη, αλλά δεν υπάρχει αυτή η προοπτική.

Και βεβαίως, έχουμε και την ένταξη των κύριων γραμμών, όπως το Αθήνα -Θεσσαλονίκη στις άγονες. Με την επιδότηση των κερδοφόρων δρομολογίων αντιλαμβάνεστε ότι δεν υπάρχει δυνατότητα για είσοδο ανταγωνιστή, διότι, όταν επιδοτείται ένα δρομολόγιο που μπορεί να είναι επικερδές από μόνο του, έχει ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα η εταιρεία με την οποία υπογράφει το ελληνικό δημόσιο τη σύμβαση. Ακόμη εντάσσονται και γραμμές με την επισήμανση «λεωφορείο», παγιώνεται, δηλαδή, και δίνετε ανοχή και με τη «βούλα» της Πολιτείας στην ανικανότητα της εταιρείας να παρέχει το έργο. Αυτό είναι κάτι που δεν πρέπει να συμβαίνει.

Σε ότι αφορά στις επενδύσεις. Απ’ ότι καταλαβαίνω, όταν αναφέρεστε σε επενδύσεις, εννοείτε να αγοράσει το δημόσιο τα πανάκριβα τρένα, τα οποία θα τα νοικιάζει μετά στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η οποία, ταυτόχρονα, θα έχει επιδοτηθεί, για να κάνει επενδύσεις. Και βεβαίως, υπάρχει και η δυνατότητα να τα προπληρώνουμε κιόλας ως δημόσιο, να προπληρώνουμε, δηλαδή, αμαξοστοιχίες, οι οποίες θα έρθουν χρόνια αργότερα. Και κοντά στα άλλα, δίνετε και στην Hellenic Train, πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ, το δικαίωμα να χρησιμοποιεί τροχαίο υλικό, άλλο από αυτό της ΓΑΙΑΟΣΕ, αφού υποβληθεί, βεβαίως, και εγκριθεί από το Υπουργείο. Όμως, ως τώρα, είχαμε, τουλάχιστον, σίγουρη την αποζημίωση, το ενοίκιο του τροχαίου υλικού που και αυτό, πλέον, δεν ισχύει.

Προκύπτει, λοιπόν, ότι εδώ έχουμε την επιδότηση του συνόλου της δραστηριότητας της Hellenic Train, πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ, και με βάση τη Σύμβαση «ξηλώνονται» μία σειρά από κρίσιμα σοβαρά δρομολόγια και υλοποιείται μία στρατηγική μικρής, ακριβής και μονοπωλιακή ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η οποία θα έχει εγγυημένα κέρδη. Άρα, δεν θα έπρεπε να έχει τις κερδοφόρες γραμμές μέσα.

Θέλουμε περαιτέρω εξηγήσεις, για το τι σημαίνει επενδύσεις από τη μεριά του αναδόχου, τη μεριά της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και ως έχει, είναι σαφές, ότι από εμάς θα καταψηφιστεί αυτή η Σύμβαση.

Σας ευχαριστώ πολύ.

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

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ( Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Ευχαριστώ πολύ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εδώ και λίγα χρόνια, είμαστε θεατές στο ίδιο έργο, που λέγεται σιδηροδρομικές μεταφορές και αφορά στην εκτέλεσή τους από την πρώην κρατική εταιρεία ΤΡΑΙΝΟΣΕ, που πρόσφατα μετονομάστηκε σε HELLENIC Train. Δεν θα ασχοληθώ αυτή τη στιγμή με τον συμβολισμό της μετονομασίας, άλλωστε, ουσιαστικά, όλα τα άλλα παραμένουν ίδια.

Πριν φτάσουμε στη σημερινή μέρα για τη διαδικασία Κύρωσης στη Βουλή της νέας Σύμβασης, μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ για την ανάθεση υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών, έχουν προηγηθεί διαδοχικές αποφάσεις των δύο τελευταίων κυβερνήσεων που συνθέτουν μία πραγματικότητα που δημιουργεί σοβαρές αμφισβητήσεις για την εξυπηρέτηση του δημοσίου και κοινωνικού συμφέροντος στον συγκεκριμένο τομέα των μεταφορών.

Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, που αποσχίστηκε από τον όμιλο του ΟΣΕ το 2008, λειτούργησε ως ανεξάρτητη εταιρεία με μοναδικό μέτοχο το ελληνικό δημόσιο. Η σχεδιαζόμενη από το ΤΑΙΠΕΔ ιδιωτικοποίηση με διαγωνισμό το 2014 και τίμημα 300 εκατομμύρια ευρώ, χαρακτηρίστηκε ως «ξεπούλημα», όπως ανέφερε τότε ο κ. Σταθάκης, ότι τα 300 εκατομμύρια ευρώ ήταν μία προκλητικά χαμηλή τιμή, με αποτέλεσμα να έχει αμελητέα ωφέλεια ως προς την εξυπηρέτηση του διακηρυγμένου στόχου της τότε κυβέρνησης, δηλαδή, την αποπληρωμή τμήματος του δημόσιου χρέους μέσω των ιδιωτικοποιήσεων.

Ο ΣΥΡΙΖΑ, όμως, ως Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ προχώρησε το 2017 μετά τους αντιμνημονιακούς του «ψευτοηρωισμούς» στην πώληση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ με μόλις 45 εκατομμύρια ευρώ, ένα εξευτελιστικό ποσό, στην Trenitalia, μία εταιρεία του ιταλικού δημοσίου και του ομίλου FSI. Στη συμφωνία αυτή είχε συμπεριληφθεί ένα επιπλέον δώρο προς την ιταλική πλέον ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ύψους 250 εκατομμυρίων ευρώ, για την εξυπηρέτηση των λεγόμενων άγονων γραμμών, 50 εκατομμύρια τον χρόνο, δηλαδή 137.000 ευρώ την ημέρα, μέχρι και το 2021.

Παράλληλα, από τη νέα τότε διοίκηση δόθηκε υπόσχεση, στο πλαίσιο της συμφωνίας του 2017, ότι θα προχωρήσει σε νέες επενδύσεις, ύψους, περίπου, 500 εκατομμυρίων ευρώ. Δεν γνωρίζουμε ποιες επενδύσεις έγιναν, αν έγιναν από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ούτε μέχρι το 2019, ούτε αργότερα, ούτε την αξία τυχόν επενδύσεων.

Η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας στη συνέχεια και πριν διαπιστωθεί κάποια επένδυση, με βάση τη συμφωνία του 2017, παρ’ ότι το ελληνικό δημόσιο τήρησε και τηρεί τις δικές του δεσμεύσεις, προχώρησε στα τέλη του 2019 σε συμφωνία με την -ιταλικών συμφερόντων- εταιρεία, χωρίς διαγωνισμό για νέα σύμβαση με παροχή 50 εκατομμύρια ευρώ και πάλι ανά έτος για τα επόμενα 10 χρόνια και αυτόματη προέκταση πέντε χρόνια. Δηλαδή, αύξησε τη χορηγία του ΣΥΡΙΖΑ των 250 εκατομμυρίων ευρώ, κατά 750 εκατομμύρια ευρώ, δεσμεύοντας την Ελλάδα και τους Έλληνες φορολογούμενους στην καταβολή αυτού του ποσού, ενώ κατά καιρούς υπήρξαν αόριστες δηλώσεις και υποσχέσεις σε δημοσιεύματα για νέες επενδύσεις, ύψους, περίπου, 2.5 δις ευρώ, πριν δούμε, βέβαια, στη συμφωνία τα 163 εκατομμύρια ευρώ επενδύσεων, στα πλαίσια του τελικού κειμένου που υπογράφηκε. Τώρα ποια είναι η αλήθεια για τις επενδύσεις, περιμένουμε να μας εξηγήσει ο κ. Υπουργός στη σημερινή μας συνεδρίαση.

Η συμφωνία αυτή υπογράφηκε τελικά τον περασμένο Απρίλιο και έρχεται τώρα προς Κύρωση. Η διαδικασία, όμως, είχε ξεκινήσει νωρίτερα από την προηγούμενη Κυβέρνηση, όπως προκύπτει από απάντηση σε αντίστοιχη ερώτηση μας προς το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, όταν είχε γνωστοποιηθεί στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή η πρόθεση της προηγούμενης Κυβέρνησης για την απευθείας ανάθεση των υπηρεσιών δημοσίων επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών για χρονικό διάστημα 180 μηνών, δηλαδή, δεκαπέντε ετών. Η απευθείας αυτή ανάθεση, χωρίς διαγωνισμό, προχώρησε και ολοκληρώνεται από τη σημερινή Κυβέρνηση. Μία διαδικασία που, προφανώς, αλλάζει τα δεδομένα και δημιουργεί τετελεσμένα, σε ότι αφορά στην απελευθέρωση της σιδηροδρομικής αγοράς. Εύλογα προκαλούνται πολλά ερωτηματικά και απαιτούνται εξηγήσεις και απαντήσεις. Γιατί δεν επιδιώξατε και δεν επιμείνατε σε διεθνή διαγωνισμό; Οι πανηγυρισμοί και οι δηλώσεις δεν μπορούν να διαγράψουν την πραγματικότητα μιας προβληματικής, έως «σκανδαλώδους», στην ουσία, σύμβασης αλλά και την απουσία, στο εξής, ανταγωνισμού και εισόδου και άλλων εταιρειών στην υποτιθέμενη απελευθερωμένη σιδηροδρομική αγορά της χώρας μας, αφού ο ιταλικός όμιλος καθίσταται, πλέον, μοναδικός προνομιούχος, αντίθετα με τον Κανονισμό 1370/2007.

Επίσης, επιδοτούνται ως άγονες γραμμές που πλέον δεν είναι άγονες. Να σημειώσουμε, ότι η ετήσια επιχορήγηση των 50 εκατομμυρίων ευρώ για τις άγονες γραμμές είχε καθοριστεί το 2011, δηλαδή, πολύ πριν την πώληση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και με τα δεδομένα του 2010. Έκτοτε, έχουν αλλάξει πολλά, ελήφθησαν υπόψιν; Υπάρχουν επικαιροποιημένες μελέτες που δικαιολογούν τα 50 εκατομμύρια ευρώ τον χρόνο, μετά τις αλλαγές που έγιναν ή θα γίνουν στο δίκτυο; Πώς διασφαλίζεται η επανεξέταση της αποζημίωσης των 50 εκατομμυρίων ευρώ, όταν μετά τις επενδύσεις της εταιρείας, από τις οποίες, όπως υποστηρίζετε, θα προκύψει εξυγίανση και βελτίωση των σιδηροδρομικών μεταφορών; Έχετε υπολογίσει, μετά την επιβάρυνση συνολικά με 1 δις των Ελλήνων φορολογουμένων, ποια θα είναι τα οφέλη και ποια θα είναι η ανταπόδοση στην ελληνική οικονομία;

Πόσο τελικά θα κόστιζε παραπάνω η παροχή αυτού του έργου από τον ίδιο τον ΟΣΕ; Ποιες είναι τελικά οι επενδύσεις που υλοποιήθηκαν και ποιο είναι το σχέδιο και οι συγκεκριμένες επενδύσεις και σε ποιο ύψος που θα πραγματοποιήσει η ΤΡΑΙΝΟΣΕ μετά τη νέα συμφωνία; Πώς, αφού χρειάζεται την επιδότηση του κράτους, θα προχωρά σε επενδύσεις υποχρεωτικά παράλληλα; Και γιατί ακόμη δεν μας γνωστοποιείτε στοιχεία, που σας έχουμε ζητήσει, αφού σκόπιμα επικαλούμενοι την εξέλιξη τότε των διαδικασιών δεν μας δόθηκαν, είτε για όλα τα παραπάνω, είτε για το γνωμοδοτήσεις αρχών και υπηρεσιών, όπως το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους, η Επιτροπή του Ανταγωνισμού, κ.λπ..

Ισχυρίζεστε ότι με τη νέα Σύμβαση, αντίθετα με την προηγούμενη, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα πληρώνεται ανάλογα με τα δρομολόγια που εκτελεί. Την ίδια στιγμή, προβλέπεται, όμως, πρόσθετη δαπάνη, ενδεχομένως, στο άρθρο 10.7 της Σύμβασης για επιδότηση σωρευμένης ζημίας του παρόχου και την ανάγκη υπέρβασης του ανώτατου ποσού αποζημίωσης του παρόχου για διάφορους λόγους αόριστα, όπως αναφέρεται στο ίδιο άρθρο 10, στην παρ.14. Επίσης, προβλέπεται, ότι στο πλαίσιο εφαρμογής των ανωτέρω, ορίζεται μίνιμουμ κέρδος για τον πάροχο το ποσό των 2 εκατομμυρίων ευρώ ετησίως. Υπάρχει, δηλαδή, διασφάλιση. Σε περίπτωση δε θετικού οικονομικού αποτελέσματος, το ελληνικό δημόσιο θα παίρνει 20% από τα καθαρά έσοδα, ενώ το υπόλοιπο 80% παρέχεται ως κίνητρο αποδοτικότητας στον πάροχο, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα.

Ισχυρίζεστε, επίσης, ότι στα πλαίσια της επενδυτικής δραστηριότητας του παρόχου, θα διατεθούν 163,5 εκατομμύρια ευρώ. Από αυτά 133 εκατομμύρια αφορούν στην απόκτηση ή μίσθωση νέων τρένων, μεταξύ αυτών και μεταχειρισμένες αμαξοστοιχίες ETR 470 με τα γνωστά τεχνικά ζητήματα που υπάρχουν και τα δέκα υδρογονοκίνητα και δέκα ηλεκτροκίνητα τρένα στο μέλλον που θα αγοραστούν από το δημόσιο. Πραγματικά, είναι απορίας άξιο και θαυμασμού, να θεωρείται σήμερα άγονη γραμμή η ηλεκτροκίνητη γραμμή Αθήνας-Θεσσαλονίκης.

Έχουμε, κατά καιρούς, αναφερθεί, στα πλαίσια όλων των κοινοβουλευτικών διαδικασιών, σε μία σειρά από προβλήματα και ζητήματα που αφορούν στις σιδηροδρομικές μεταφορές και την εμπλοκή σε πολλά εξ αυτών και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, όπως η πολυδιαφημισμένη συρμοί ΕTR, για τους οποίους υπάρχουν πολλές επιφυλάξεις, αντί να εκτελούν τα δρομολόγια Αθήνας-Θεσσαλονίκης, σε λιγότερο από τέσσερις ώρες, παρουσιάζουν σημαντικές καθυστερήσεις, ενώ καταγράφονται πολλά περιστατικά βλαβών, πέρα από τα προβλήματα φύλαξης των γραμμών και των ατυχημάτων που συμβαίνουν.

Επίσης, «παγώνουν» για μεγάλο διάστημα πολλά δρομολόγια. Δεν αμφισβητώ καμία αρχή και καμία πιστοποίησή της. Προφανώς, όλοι θέλουμε να επιβεβαιωθούν η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και η Εθνική Αρχή Ασφάλειας για τις εγκρίσεις τους για τα οχήματα ETR 470 της Trenitalia, όπως μας διαβεβαιώσατε, μετά την αναφορά μας, με αφορμή σχετικά δημοσιεύματα για την ασφάλειά τους και την πληροφορία ότι στην Ελβετία αυτά έχουν καταργηθεί.

Επίσης, έχει καταγραφεί, ο αποκλεισμός επιβατών στα τρένα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και οι ακινητοποιήσεις αμαξοστοιχιών της, όπως τον περασμένο χειμώνα με τον χιονιά στην Αττική.

Θα ήθελα, όμως, να αναφέρω τις καταγγελίες της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Σιδηροδρομικών για μεθοδεύσεις της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και απολύσεις υπαλλήλων. Πώς θα διασφαλιστεί η ποιότητα και ασφάλεια των υπηρεσιών προς τους πολίτες; Επιπλέον, να αναφέρω και την ευκολία, με την οποία επιρρίπτονται οι ευθύνες από την πλευρά της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στον ΟΣΕ, για τη μη εκτέλεση δρομολογίων, όπως στην περίπτωση της απεργίας του Φεβρουαρίου του 2020, ώστε να μην χάνεται η ημερήσια αποζημίωση των 137.000 ευρώ, ενώ τα 50 εκατ. ευρώ αφορούν στην επιδότηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, αφού δικές της υποχρεώσεις καλύπτονται με το σύνολο αυτού του ποσού. Σε κάθε περίπτωση, 21 εκατομμύρια παίρνει η ίδια, 19 εκατομμύρια είναι τα τέλη χρήσης υποδομής και 10 εκατομμύρια η μίσθωση τροχαίου υλικού, δαπάνες που, ούτως ή άλλως, στα πλαίσια του έργου που αναλαμβάνει, θα έπρεπε να καταβληθούν.

Με την ευκαιρία, κύριε Υπουργέ, επειδή θα πούμε και στην Ολομέλεια περισσότερα για το νομοσχέδιο, θα ήθελα να σας θέσω κάποιες ερωτήσεις. Έχετε κάποια στοιχεία ή κάποια ενημέρωση για το ποιες είναι οι εξελίξεις, μετά το άκυρο για τη γραμμή στο Ρίο μέχρι Άγιο Διόνυσο; Είναι ένα έργο 158 εκατ. ευρώ, το οποίο δεν εγκρίθηκε. Επίσης, κύριε Υπουργέ, το κόστος μεταφοράς και τα επιβατικά εισιτήρια, όλο και περισσότερο, επιβαρύνουν τους χρήστες, αντί να διασφαλίζεται η φθηνή, αλλά και περιβαλλοντικά πιο φιλική μεταφορά με το τρένο, ενώ οι διαμαρτυρίες αυξάνονται. Υπάρχουν συγκριτικά στοιχεία, σε σχέση με το κόστος μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων;

Πριν κλείσω την τοποθέτησή μου, υπάρχουν τρία σημεία προς διευκρίνιση. Στο άρθρο 2, και τις παρεχόμενες υπηρεσίες, στην παρ.2.2, προβλέπεται η δυνατότητα ο πάροχος να εκτελεί επιπλέον επιβατικά δρομολόγια, πέραν αυτών που προβλέπονται στην παρούσα Σύμβαση και για τα οποία δεν καταβάλλεται ουδεμία αποζημίωση. Δεν διευκρινίζεται, αν πρόκειται για δρομολόγια που πραγματοποιούνται με σιδηροδρομικά μέσα ή η πρόβλεψη αυτή αποτελεί έναν έμμεσο τρόπο, ο πάροχος να προσφέρει και υπηρεσίες άλλου τύπου, π.χ. οδικά δρομολόγια, προκειμένου να αυξήσει τα έσοδά του και για τα οποία, προφανώς, δεν προβλέπεται κανένα όφελος για το δημόσιο.

Στην παρ.2.3, η παροχή αυτών των υπηρεσιών που προβλέπονται, επιτρέπεται να πραγματοποιείται με μέσα, πλην των σιδηροδρομικών, στην περίπτωση που δεν είναι δυνατή η διενέργεια του δρομολογίου, όπως περιγράφεται στη Σύμβαση. Από την παραπάνω περιγραφή, επομένως, εξάγεται το συμπέρασμα, ότι ο πάροχος θα προβεί σε διενέργεια δρομολογίου με οδικό μέσο, προκειμένου να ολοκληρωθεί η προγραμματισμένη διαδρομή. Ωστόσο, δεν γίνεται λόγος, για τον τρόπο που θα επιλυθεί το συγκεκριμένο πρόβλημα, ώστε κάποια στιγμή να καλυφθεί με το επιδιωκόμενο μέσο, δηλαδή, σιδηροδρομικώς.

Τέλος, στην παρ.2.4, στην περίπτωση που ο πάροχος δεν μπορεί να ανταπεξέλθει στις υπηρεσίες του με υπαιτιότητα δική του για τουλάχιστον 20 ημέρες και έως 90 μέρες, τότε το δημόσιο δύναται να αναθέσει σε τρίτο την εκτέλεση της υπηρεσίας. Δεν διευκρινίζεται, όμως, ποιος θα επωμιστεί το κόστος αυτό για το διάστημα των έως 90 ημερών, καθώς και αν θα ζητηθεί αποζημίωση από τον πάροχο για τη μη εκτέλεση των συμβατικών του υποχρεώσεων.

Κλείνω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αναφέροντας πώς η προς Κύρωση Συμφωνία παρουσιάζει πολλές «γκρίζες» πλευρές και δημιουργεί μεγάλες αμφιβολίες ως προς την εξυπηρέτηση του δημόσιου συμφέροντος, τη διασφάλιση της διαφάνειας και του υγιούς ανταγωνισμού. Περιμένουμε απαντήσεις και επιφυλασσόμαστε για τη συνέχεια της συζήτησης στην Ολομέλεια.

Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

**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, Βολουδάκης Μανούσος–Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης), Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, 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, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Μανωλάκου Διαμάντω, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Τον λόγο έχει ο κ. Στολτίδης.

**ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΣΤΟΛΤΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.):** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Το λέμε, ευθύς εξαρχής, ότι θα καταψηφίσουμε τη Σύμβαση, γιατί και αυτή η Σύμβαση είναι ενταγμένη στους στόχους που βασίζονται στις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τους σιδηροδρόμους, για την πλήρη απελευθέρωσή τους και τη δημιουργία μιας ενιαίας αγοράς σιδηροδρομικών δραστηριοτήτων, στην οποία, βέβαια, θα μπορούν να επενδύσουν απρόσκοπτα οι μονοπωλιακοί όμιλοι της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η όποια κυβερνητική αλλαγή ως τώρα συνεχίζει με γοργούς ρυθμούς τη στρατηγική της αστικής τάξης για τη μετατροπή της χώρας σε διαμετακομιστικό κόμβο μεταφοράς ενέργειας, πρώτων υλών και γενικότερα εμπορευμάτων, με την ταυτόχρονη εμπλοκή και αξιοποίηση των υποδομών της χώρας και των σιδηροδρόμων, ως «ορμητήριο» ιμπεριαλιστικών επεμβάσεων και πολέμων των Η.Π.Α., του ΝΑΤΟ και της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ενάντια στους λαούς στην ευρύτερη περιοχή.

Την απελευθέρωση των σιδηροδρομικών μεταφορών ξεκίνησε η Νέα Δημοκρατία με το ΠΑΣΟΚ, με τον διαχωρισμό και την ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, την εταιρεία, δηλαδή, εκμετάλλευσης του δικτύου από τις υπόλοιπες εταιρείες του ΟΣΕ. Τα κέρδη, δηλαδή, σε επιχειρηματικό όμιλο και τα κόστη για τη συντήρηση, τη διαχείριση και την ανάπτυξη του δικτύου στις «πλάτες» του λαού.

Ο ΣΥΡΙΖΑ, ενώ έλεγε ως Αντιπολίτευση, ότι η ιδιωτικοποίηση θα έχει βαρύτατες συνέπειες για το δημόσιο συμφέρον, την ασφάλεια των μεταφορών, αλλά και τα δικαιώματα των επιβατών, διότι υπηρετεί το κέρδος, τελικά και αυτός ως Κυβέρνηση, υπηρέτησε το κέρδος με τις καλύτερες διακρίσεις. Η Κυβέρνηση Νέας Δημοκρατίας, στην ίδια τροχιά με την Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ, που πρωτοστάτησε στην πώληση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, παρέχει τώρα προνόμια, φοροαπαλλαγές και κρατική χρηματοδότηση, στο ιταλικό κρατικό μονοπώλιο.

Το ποσό που καλείται να πληρώσει ο ελληνικός λαός για τα επόμενα δεκαπέντε χρόνια, ανέρχεται στα 750 εκατομμύρια ευρώ, δηλαδή, 50 εκατομμύρια τον χρόνο, για την ανάθεση της εκτέλεσης δρομολογίων στις λεγόμενες άγονες γραμμές, αυτές, δηλαδή, που δεν αποφέρουν τα επιθυμητά κέρδη στην ιδιωτικοποιημένη εταιρεία. Όπως είχε υπογράψει με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ και η Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ, το 2017, όταν και την «ξεπούλησε» με τίμημα 45 εκατομμυρίων ευρώ, μικρότερο, δηλαδή, από μία ετήσια επιδότηση για τα άγονα δρομολόγια.

Τα αποτελέσματα είναι γνωστά στον λαό και τους εργαζόμενους, αυξήσεις στις τιμές των εισιτηρίων, μειωμένη συχνότητα δρομολογίων, σημαντικές ελλείψεις του συστήματος ασφάλειας της κυκλοφορίας των τρένων σε μεγάλα τμήματα, κατά μήκος του δικτύου των σιδηροδρομικών μεταφορών -και το έδειξε η πραγματικότητα-, μείωση των μισθών, εντατικοποίηση στο έπακρο της εργασίας -οι μηχανοδηγοί, με θεσμοθέτηση του ΣΥΡΙΖΑ, εργάζονταν εννέα συνεχόμενες ημέρες-, δραματικές περικοπές στις συντάξεις, χειροτέρευση των όρων ασφάλισης και συνταξιοδότησης στην υγεία, την πρόνοια και άλλα αντεργατικά μέτρα σε βάρος των εργαζομένων.

Ασυντήρητα, όμως, επιπλέον είναι τα κτίρια, το γνωρίζουν αυτό όλοι, έλλειψη αναλώσιμων υλικών και ανταλλακτικών, επικίνδυνες εγκαταστάσεις, απουσία μέτρων ατομικής προστασίας, ανθυγιεινοί χώροι δουλειάς, κανένα μέτρο προστασίας από τον καύσωνα το καλοκαίρι και από το κρύο τον χειμώνα, ο μηχανολογικός και ηλεκτρολογικός εξοπλισμός των εγκαταστάσεων, τα μηχανήματα ανύψωσης, δηλαδή, τα clark, είναι παλιά και ασυντήρητα, τα περισσότερα από αυτά είναι χωρίς πιστοποίηση και κάποια είναι ανασφάλιστα.

Επίσης, οι σοβαρές ελλείψεις του προσωπικού σε πολλούς τομείς και ειδικότητες δεν επιτρέπουν τη σωστή συντήρηση του τροχαίου υλικού και κίνδυνος σοβαρού ατυχήματος στα μηχανοστάσια, είναι πάρα πολύ μεγάλος.

Φέρνετε, κύριοι της Κυβέρνησης, σήμερα μία Σύμβαση δεκάδων σελίδων, με χίλιες δυο διαδικασίες, κανόνες και τα λοιπά, που από την πρώτη ως την τελευταία λέξη τους, περιγράφουν μόνο το πως θα εξασφαλιστεί το κέρδος. Φυσικά, με τη χρηματοδότηση και τα λεφτά του λαού, αλλά ούτε μία κουβέντα, για το πως θα καλυφθεί, έστω και μία ανάγκη του επιβατικού κοινού, των εργαζομένων και του λαού συνολικά. Αναφέρομαι πάλι στα προηγούμενα που είπαμε ότι είναι σε άσχημη κατάσταση.

Η μέχρι σήμερα πορεία των ελληνικών σιδηροδρόμων αποδεικνύει ότι η ανάπτυξη ενός σύγχρονου σιδηροδρομικού δικτύου δεν αποτέλεσε ποτέ προτεραιότητα του ελληνικού αστικού κράτους.

Το Κομμουνιστικό Κόμμα επιμένει ότι ο ελληνικός σιδηρόδρομος μπορεί να αναπτυχθεί και να εκσυγχρονιστεί σε όλη την Ελλάδα, όταν φύγει από τη μέση το κέρδος. Μπορεί να γίνει το βασικό μέσο μεταφοράς των λαϊκών στρωμάτων και της σύνδεσης των περιοχών της χώρας, μέσα από ένα πυκνό, φθηνό και αξιόπιστο δίκτυο γραμμών.

Επίσης, μπορεί να συμβάλλει στην ανάπτυξη της Περιφέρειας, της αγροτικής παραγωγής, του εμπορίου, της βιομηχανίας, του τουρισμού και της προστασίας του περιβάλλοντος. Ένας τέτοιος σιδηρόδρομος, που θα έχει ως αποκλειστικό κριτήριο την ικανοποίηση των εργατικών λαϊκών αναγκών, είναι ρεαλιστικός, όχι, όμως, στα πλαίσια της σημερινής καπιταλιστικής ανάπτυξης, αλλά μια άλλης ανάπτυξης υπέρ του λαού.

Οι εργαζόμενοι της χώρας μας έχουν ανάγκη από σύγχρονες, καθολικές, ποιοτικές, φθηνές και ασφαλείς σιδηροδρομικές μεταφορές και μετακινήσεις. Η κάλυψη αυτών των λαϊκών αναγκών προϋποθέτει οι υποδομές, τα μέσα και η διεξαγωγή των μεταφορών, να λειτουργήσουν με κοινωνική ιδιοκτησία, λέμε εμείς κεντρικό σχεδιασμό και εργατικό έλεγχο στα πλαίσια λαϊκής οικονομίας.

Αυτή είναι η θέση και η πρόταση του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος και θα την παλεύει, έως ότου πάρει ο λαός απόφαση να την κάνει πράξη.

Σας ευχαριστώ.

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

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης):** Σας ευχαριστώ.

Κάτι διαδικαστικό πρώτα, κύριε Πρόεδρε. Αυτού του είδος οι συμβάσεις, όπως και η προηγούμενη για την ENERGEAN, δεν μπορούν να συζητούνται, σύμφωνα με το άρθρο 108 και σε μία συνεδρίαση. Χρειάζονται φορείς, είναι πολύπλοκες αυτές οι συμβάσεις. Πρέπει να αναφερθούμε, επί της αρχής και επί των άρθρων, αλλά δεν υπάρχει χρόνος.

Άρα, θα πρέπει να το δούμε αυτό το θέμα, το οποίο θα θέσω και στη Διάσκεψη. Όμως, αλλά άλλο είναι οι αεροπορικές συμβάσεις, που λογικά συζητούνται σε μία συνεδρίαση, και άλλο αυτή.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Αυτό που είπατε, προφανώς, ακούστηκε. Θα το πείτε και στη Διάσκεψη των Προέδρων. Η κοινοβουλευτική πρακτική λέει αυτό που κάνουμε.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης):** Δεν ξέρω τι λέει η κοινοβουλευτική πρακτική. Πάντως, άλλο οι αεροπορικές συμβάσεις και άλλο η σημερινή.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Δεν διαφωνώ, κατ’ ανάγκη, μαζί σας. Και επειδή το λέει η κοινοβουλευτική πρακτική, δεν σημαίνει ότι δεν μπορεί να γίνει κάτι άλλο.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης):** Άρα, δεν σημαίνει ότι είναι και το σωστό.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Προφανώς, δεν το συζητώ, αλλά αυτό ξεφεύγει των ορίων της Επιτροπής μας. Την άποψή μου αυτή την εξέφρασα ως συνάδελφος και όχι ως Πρόεδρος της Επιτροπής.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης):** Καταλάβατε, ωστόσο, τι εννοώ. Θα το πω και στη Διάσκεψη των Προέδρων.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ωραία. Παρακαλώ, έχετε τον λόγο.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης):** Σας ευχαριστώ.

Η σημερινή Σύμβαση αφορά στην ανάθεση υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας επιβατικών σιδηροδρομικών γραμμών, η οποία υπεγράφη στις 14 Απριλίου του 2022. Οπότε, η πρώτη ερώτησή μας είναι, γιατί καθυστέρησε η κατάθεσή της στη Βουλή.

Σύμφωνα με τις οικονομικές καταστάσεις του 2020 της ΤΡΑΙΝΟΣΕ -βλέπετε ότι θα πρέπει να τις διαβάζουμε και αυτές- η Σύμβαση είχε υπογραφεί το 2019, ενώ αναφέρεται συγκεκριμένα το εξής: «στις 29 Νοεμβρίου του 2019 υπογράφηκε μνημόνιο συμφωνίας μεταξύ της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και του Υπουργείου για την άμεση ανάθεση νέας Σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας για τη δεκαπενταετία που εκτείνεται από το 2021 έως το 2035». Το συνολικό τίμημα της Σύμβασης καθορίστηκε στα 750 εκατομμύρια, ετήσια μέγιστη επιδότηση, ίση με 50 εκατομμύρια ευρώ, σύμφωνα με την ισχύουσα ΥΔΥ μέχρι το 2020. Πώς αιτιολογείται κάτι τέτοιο; Καταβλήθηκε ΥΔΥ το 2021, αφού η προηγούμενη είχε λήξει; Και αν ναι, πως; Με ποια σύμβαση;

Εμείς έχουμε αναδείξει πρώτοι το θέμα με Επίκαιρη Ερώτησή μας από το 2019, που θα καταθέσουμε στα Πρακτικά, ενώ πρόκειται για ένα κόστος 50 εκατομμυρίων ετησίως, συν ΦΠΑ, για δεκαπέντε χρόνια, οπότε, συνολικά, 930 εκατομμύρια. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, βέβαια, επιδοτείται, επίσης, έμμεσα με τέλη δικτύου, με αδιαφάνεια στο κόστος του τροχαίου υλικού και με έργα στους σταθμούς που ανήκουν στη ΓΑΙΑΟΣΕ του Υπερταμείου, όπως θα αναδείξουμε στη συνέχεια.

Γενικότερα, στην εταιρεία έχει εφαρμοστεί η επιτυχημένη για τους ξένους μέθοδος Χατζηδάκη, η απαξίωση, ο τεμαχισμός και το ξεπούλημα. Τι κερδίσαμε; Απολύτως, τίποτα, αφού οι υπηρεσίες παρέμειναν ως είχαν, έχει δημιουργηθεί μονοπώλιο, τουλάχιστον, στα επιβατικά, κάτι που δεν έχει καμία σχέση με την ελεύθερη οικονομία, υπάρχει καταπάτηση των δικαιωμάτων των επιβατών, ο ΟΣΕ συνεχίζει να έχει ζημίες και επιδοτείται, όπως, επίσης, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ που «ξεπουλήθηκε» έναντι 45 εκατομμυρίων. Σαράντα πέντε εκατομμύρια, με «προίκα» 750 εκατομμυρίων και με έμμεσες επιδοτήσεις. Αν είναι δυνατόν.

Για τις ενισχύσεις, όμως, στον πάλαι ποτέ ΟΣΕ, η Κομισιόν μάς πίεζε με επιστροφή 12 δις ευρώ, καταθέτοντάς το στα Πρακτικά, όπως για τη Λάρκο, για τα ναυπηγεία και ούτω καθεξής. Συνηθισμένη μέθοδος, προφανώς, για να εκβιάσει το «ξεπούλημά» του στους Ιταλούς, όπου επειδή πρόκειται για κρατική εταιρεία, δεν έχουμε ιδιωτικοποίηση, αλλά κρατικοποίηση από μία άλλη χώρα.

Σε κάθε περίπτωση, ο ΟΣΕ διαχωρίστηκε σε ΤΡΑΙΝΟΣΕ, στην υποδομή που παρέμεινε στον ΟΣΕ, στη ΓΑΙΑΟΣΕ που μεταβιβάστηκε στο Υπερταμείο των ξένων και στην ΕΕΣΤΥ που έχει τη συντήρηση, η οποία ΕΕΣΤΥ τελικά απορροφήθηκε από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ολοκληρώνοντας το μονοπώλιο.

Εν προκειμένω, ο ΟΣΕ με τις ζημίες για τη συντήρηση της υποδομής, όπου προετοιμάζεται ΣΔΙΤ, όπως θα καταθέσουμε στα Πρακτικά, παρέμεινε στο δημόσιο, ενώ επιδοτείται με 45 εκατομμύρια ετήσια από τους φορολογούμενους, για να εξυπηρετήσει, στην ουσία, τους Ιταλούς.

Από την άλλη πλευρά, η κίνηση των εμπορευματικών φορτίων με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ είναι σημαντικά μικρότερη, σε σχέση με το παρελθόν επί ΟΣΕ, όπως θα καταθέσουμε στα Πρακτικά. Μάλλον, επειδή δραστηριοποιείται, αν είναι έτσι, η κινεζική elpen για τον «Δρόμο του Μεταξιού».

Υπάρχουν βέβαια και πολλά άλλα που έχουμε επισημάνει σε Επιτροπές, όπως το πρόγραμμα αναβάθμισης που χωλαίνει, την άσχημη κατάσταση του δικτύου, τα προβλήματα της γραμμής Αθήνα - Θεσσαλονίκη. Κ.λπ. Οπότε, δεν χρειάζεται να επεκταθούμε σήμερα.

Συνεχίζοντας, πρόσφατα η ΤΡΑΙΝΟΣΕ μετονομάστηκε σε HELLENIC TRAIN και μετακόμισε σε δικά της γραφεία, κάτι που δεν γνωρίζουμε εάν ωφελεί τον ΟΣΕ, αφού χάνει κάποια έσοδα, όπως, επίσης, από τη λειτουργία της Ακαδημίας του για την εκπαίδευση των μηχανοδηγών που με τον ν.4850 μεταφέρθηκε στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

Αναφέρονται, επίσης, επενδύσεις, αλλά χωρίς λεπτομέρειες. Οπότε, εύλογα αμφιβάλλουμε, υπενθυμίζοντας πώς όταν «ξεπουλήθηκε» η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, υπήρχαν αναφορές σε επενδύσεις, ύψους ενός δισεκατομμυρίου ευρώ το 2016 και 2,5 δισεκατομμύρια ευρώ το 2019 σε βάθος χρόνου, όπως επίσης θα καταθέσουμε στα Πρακτικά, χωρίς, όμως, να έχουμε δει απολύτως τίποτα μέχρι σήμερα. Εάν γίνουν, τότε πολύ φοβόμαστε πώς θα προέλθουν από το Ταμείο Ανάκαμψης της χώρας μας, όπως άλλωστε της FRAPORT από τα ΕΣΠΑ.

Περαιτέρω, στις ΥΔΥ προβλέπεται πώς η ετήσια αποζημίωση θα ανέρχεται έως το ποσό των 50 εκατομμυρίων ευρώ, χωρίς ΦΠΑ, αν και στο άρθρο 10, αναγράφεται πώς μπορεί να το υπερβαίνει σε ιδιαίτερες περιπτώσεις που αναφέρει το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους, ενώ περιλαμβάνει την αποζημίωση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ για την παροχή των προβλεπόμενων υπηρεσιών, η οποία ανέρχεται στο ποσό των 21 εκατομμυρίων ευρώ.

Δεύτερον, τα τέλη χρήσης της υποδομής για την εκτέλεση των υπηρεσιών που αποτελούν αντικείμενο της Σύμβασης, τα οποία αποδίδονται, μέσω της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στον διαχειριστή της υποδομής και ανέρχονται έως του ποσού των 19 εκατομμυρίων, ενώ το αντίτιμο των μισθωμάτων του τροχαίου υλικού, που χρησιμοποιείται για την εκτέλεση του αντικειμένου της Σύμβασης, το οποίο η ΤΡΑΙΝΟΣΕ καταβάλλει στη ΓΑΙΑΟΣΕ και ανέρχεται έως και το ποσό των 10 εκατομμυρίων.

Πρέπει να σημειωθεί εδώ, πώς η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ήταν ζημιογόνα, με βάση τις τελευταίες οικονομικές καταστάσεις του 2020 που υπάρχουν, επόμενες δεν έχουμε βρει και τις καταθέτουμε στα Πρακτικά, και τα τέλη του δικτύου ήταν 14 εκατομμύρια, ενώ στην παρούσα προβλέπονται 19 εκατομμύρια, γεγονός που σημαίνει πως πληρώνουμε εμείς, το δημόσιο, για τη χρήση του δικτύου.

Παρεμπιπτόντως, ειδικά, σε ότι αφορά στα ETR 470 Pendolino, τα παλιά ελβετικά τρένα, που φέρνει ως υπερσύγχρονα η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, θα καταθέσουμε ένα σχετικό άρθρο στα Πρακτικά, ενώ τα πορτογαλικάCP 4000 Alfa Pendular, που αναφέρονται ως αξιόπιστη λύση, κατασκευάστηκαν, με βάση τα ETR 470, που είναι παρόμοιας τεχνολογίας, αλλά πιο αργά, έως 220 χιλιόμετρα, αντί πάνω από 250 χιλιόμετρα.

Το κόστος που αναφέρεται για τη μίσθωση είναι 18 εκατομμύρια για δέκα αμαξοστοιχίες, όπως θα καταθέσουμε στα Πρακτικά, ενώ εμείς παίρνουμε πέντε για 47,5 εκατομμύρια ευρώ. Εν προκειμένω, σύμφωνα με τις οικονομικές καταστάσεις της ΤΡΑΙΝΟΣΕ τα εξής, στις 23 Ιουλίου του 2019, υπεγράφη η Σύμβαση αγοράς πέντε αμαξοστοιχιών από τη μητρική εταιρεία TRAINITALLIA, συνολικού ύψους 47,5 εκατομμυρίων. Επρόκειτο να δρομολογηθούν το 2021, κάτι που δεν συνέβη. Είναι δυνατόν να υπάρχει αυτή η διαφορά; Μήπως οφείλεται στη σύμβαση συντήρησης που ήταν, ενδεχομένως, διαφορετική για την Ελλάδα απ’ ότι για την Πορτογαλία; Καλοπροαίρετα το ρωτάμε.

Βέβαια, εκτός από το κόστος υπάρχει και το θέμα της ασφάλειας. Τι θα συμβεί, εάν, για παράδειγμα, υπάρξει βλάβη στη σήραγγα Καλλίδρομου, όπως συνέβη στις Άλπεις, οπότε θα πρέπει να εκκενωθούν με ενδεχόμενα θύματα;

Σε ορισμένα άρθρα τώρα τα εξής. Στο άρθρο 2.1, σε σχέση με τα δικαιώματα των επιβατών, αναγράφεται πως θα αναρτώνται στο διαδίκτυο, όπου, όμως, θα πρέπει να συμφωνηθούν και να υποβληθούν εδώ, αφού έχει τεκμηριωθεί από την κακοκαιρία η ασυδοσία της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, όπως θα καταθέσουμε στα Πρακτικά. Υπάρχουν πάντως συνεχή παράπονα για καθυστερήσεις, κ.λπ..

Στο άρθρο 2.4, αναφέρεται ότι εάν δεν παρέχονται υπηρεσίες με υπαιτιότητα του παρόχου τότε τις παρέχει με άλλο μέσο. Τι γίνεται λοιπόν για τη γραμμή Θεσσαλονίκη- Αλεξανδρούπολη; Γιατί συμφωνήθηκε τώρα και όχι το 2019; Μήπως για να το αποφύγει;

Στο άρθρο 3, σχετικά με την ποιότητα των υπηρεσιών, δεν αναφέρονται κυρώσεις, εάν δεν ικανοποιούνται οι όροι για ακριβή δρομολόγια, για συνεχείς υπηρεσίες και για την ποιότητα των συρμών και των σταθμών.

Στο άρθρο 4.5, αναφέρεται η υποχρέωση ελέγχου εισιτηρίων, τουλάχιστον, για το 80% των επιβατών στα υπεραστικά. Τι προβλέπεται, όμως, για το αστικό τμήμα, όπου οι θύρες είναι ανοιχτές; Δεν αποτελεί ζημία για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, οπότε και για το δημόσιο; Ποια είναι η άποψη του ΟΑΣΑ που λειτουργεί το ηλεκτρονικό εισιτήριο; Ποια είναι η εμπορική συμφωνία, μεταξύ ΟΑΣΑ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ; Δεν πρέπει να προσκομιστεί;

Στο άρθρο 4.1, δεν αναφέρονται κλινάμαξες που δεν υπάρχουν πια, ενώ θα πρέπει να επανέλθουν, όπως, επίσης, οι γραμμές εξωτερικού.

Στο άρθρο 6.5, αναφέρεται πως η ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεν ευθύνεται για την προστασία του παλαιού τροχαίου υλικού, που σε τέσσερα χρόνια θα πρέπει να απομακρύνει το δημόσιο. Πού θα το τοποθετήσει και με ποιο κόστος, γνωρίζοντας πως ο παλαιός ΟΣΕ είχε πολύ περισσότερα βαγόνια;

Αναφέρεται, επίσης, ότι σε περίπτωση βανδαλισμών, το κόστος καθαρισμού θα καλύπτει, κατά 50% από το δημόσιο. Γιατί, αλήθεια; Σημειώνεται δε, πως εάν χρειαστεί κάποια επιδιόρθωση, θα καλυφθεί από την ΕΕΣΣΤΥ που ανήκει στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ, γεγονός που σημαίνει, πως εάν δεν τα προσέχει, θα επωφελείται από τη συντήρηση. Αυτό, τουλάχιστον, καταλαβαίνουμε εμείς.

Στο άρθρο 14.3, υπερισχύει το δημόσιο και όχι η ΡΑΕ; Είναι θετικό, βέβαια, το γεγονός, ότι το δημόσιο αποφασίζει, ουσιαστικά, τα δρομολόγια και την επικαιροποίηση των υπηρεσιών της Σύμβασης, χωρίς να μπορεί να αντιταχθεί η ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Σημαντικό και αρνητικό, όμως, είναι το ότι δεν προβλέπεται ο έλεγχος της κοστολόγησης των υπηρεσιών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, το κόστος ανά δρομολόγιο και τα πεδία που το συνθέτουν από το δημόσιο. Τέλος, ποιος είναι ο ρόλος της ΡΑΣ σε όλα αυτά; Εμείς θεωρούσαμε πώς αυτή ενέκρινε τα δρομολόγια. Κάναμε λάθος;

Στο άρθρο 18.1, αναφέρεται η δεκαετής διάρκεια που μπορεί να επεκταθεί ακόμη για πέντε χρόνια, εάν υλοποιηθεί το Πρόγραμμα Επενδύσεων στο Παράρτημα Δ΄, όπου, όμως, φαίνεται ότι όλοι προεξοφλούν πώς θα επεκταθεί, αφού το Γενικό Λογιστήριο αναγράφει κόστος 930 εκατομμύρια για δεκαπενταετή διάρκεια, κ.λπ..

Στο Παράρτημα Δ΄, προβλέπεται πώς η κεφαλαιακή επένδυση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ για τη μίσθωση, δρομολόγηση νέων τρένων υδρογόνου και ηλεκτρικών θα καταβληθεί ως συνολική προκαταβολή μισθώματος. Θα αντιστοιχεί δε, στο 40% της αγοραίας αξίας των εν λόγω μονάδων, που θα υλοποιήσει η ΓΑΙΑΟΣΕ, ενώ το υπολειπόμενο 60% της αξίας τους θα καλύπτεται από τη χρηματοδοτική συμβολή του Ταμείου Ανάκαμψης προς τη ΓΑΙΑΟΣΕ.

Επίσης, προβλέπεται ότι η κεφαλαιακή επένδυση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ως αναπόσπαστο στοιχείο της παροχής δημοσίων υπηρεσιών, θα επιστραφεί στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ από το δημόσιο, κατά το υπολειπόμενο αναπόσπαστο μέρος της σε περίπτωση της καθ’ οποιονδήποτε τρόπο λήξης της σύμβασης.

Μονά-ζυγά, λοιπόν, τα πάντα υπέρ της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η οποία, όχι μόνο θα αγοράσει κάτω από το μισό της αξίας τους τα νέα τρένα, αλλά ακόμη και οι επενδύσεις που θα κάνει, που στην πραγματικότητα είναι, γενικά, προς όφελός της και όχι στο πλαίσιο της Σύμβασης , θα είναι εγγυημένες, στην ουσία, από το δημόσιο, εάν τυχόν θελήσει να θέσει νέους όρους μία επόμενη κυβέρνηση, μάλιστα, με δέσμευση για ένα διάστημα, πλέον των δεκαπέντε ετών της Σύμβασης. Δεν έχει κανένα δικαίωμα η Κυβέρνηση, να δεσμεύει τόσο μακροπρόθεσμα το κράτος. Δεν μπορεί να γίνει αποδεκτό σε καμία περίπτωση το περιεχόμενο των διατάξεων του άρθρου και πρέπει να αποσυρθεί.

Στο άρθρο 19, ποιος θεωρείται σπουδαίος λόγος που επιτρέπει τη λύση της παρούσας Σύμβασης; Αλήθεια, ποιος μπορεί να την αναλάβει, εάν δεν υπάρχει άλλη εταιρεία;

Από την άλλη πλευρά, εάν κάποιος έρθει και θελήσει να προσφέρει την ίδια υπηρεσία, με χαμηλότερο ή με χωρίς κόστος, ενδεχομένως, επίσης, κάποιος ΟΤΑ ή το ίδιο το κράτος αργότερα, γιατί θα πρέπει να πληρώνει το δημόσιο την ΤΡΑΙΝΟΣΕ;

Το προβληματικό στο άρθρο 20, είναι ότι δεν καταλογίζονται εις βάρος του παρόχου αθετήσεις των υποχρεώσεων του, όταν αυτές δεν οφείλονται σε υπαιτιότητά του ή οφείλονται σε γεγονός που συνιστά ανωτέρα βία. Όπως είδαμε στην κακοκαιρία, όμως, υπάρχει ασυδοσία.

Συνεχίζοντας με το άρθρο 21, πρόκειται για μία «φωτογραφική» επιτροπή, αφού θα συγκροτηθεί, αποκλειστικά, από εκπροσώπους του Υπουργείου και της εταιρείας, ενώ δεν προβλέπεται καμία νόμιμη διαδικασία για τη συγκρότησή της.

Στο άρθρο 22 υπάρχει, ακόμη, ένα «φωτογραφικό» όργανο, η Επιτροπή Επίλυσης Διαφορών, που θα συγκροτείται από μέλη που επιλέγουν τα μέρη. Ολόκληρη η διαδικασία είναι καθοδηγούμενη από το Υπουργείο και από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, όπου συστήνονται όργανα και επιτροπές με αποφάσεις αυτών των μερών, χωρίς την τήρηση καμίας προηγούμενης νόμιμης διαδικασίας.

Στο άρθρο 25, θεωρούμε πώς οποιαδήποτε τροποποίηση αφορά στο Παράρτημα Α, το οποίο αφορά στα επιβατικά δρομολόγια της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, πρέπει να κυρώνεται με νόμο, όχι να καθορίζεται μόνο με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

Στο άρθρο 26΄, πρέπει να διευκρινιστεί ρητά ποιες πληροφορίες καθίστανται δημόσιες και ποιες όχι, ενώ δεν διευκρινίζονται οι τρίτοι, που θα μπορούν να μοιράζονται εμπιστευτικές πληροφορίες με τα συμβαλλόμενα μέρη. Οι μεταφορές είναι θέμα εθνικής ασφαλείας, επίσης, ειδικά εάν υπάρχουν κινήσεις εξωτερικού.

Στο άρθρο 27, δεν διευκρινίζονται οι τρίτοι, που θα απολαμβάνουν υπεργολαβίες από τον πάροχο, ούτε τι είδους υπηρεσίες.

Στο Παράρτημα Α΄, αναφέρονται τα δρομολόγια. Μάς κάνει εντύπωση, γιατί είναι όλα τα δρομολόγια, συμπεριλαμβανομένου του κύριου Αθήνα-Θεσσαλονίκη, που πρέπει να είναι κερδοφόρο. Θα έπρεπε να υπάρχουν μόνο τα ζημιογόνα. Εδώ έχουμε τις εξής παρατηρήσεις: Πρώτον στο δρομολόγιο ETR θα πρέπει να αναφέρετε διάρκεια ταξιδιού τρεις ώρες, διαφορετικά δεν έχει διαφορά από παλιά.

Δεύτερον, δεν αναφέρονται δρομολόγια Θεσσαλονίκη-Αλεξανδρούπολη, παρά μόνο τοπικά σε Ξάνθη, Κομοτηνή και Δράμα. Δεν είναι απαράδεκτο; Ποιος ο λόγος;

Τρίτον, για το δρομολόγιο Αθήνα-Θεσσαλονίκη, οφείλει να υπάρξει στάση στον σταθμό Κρυονερίου που έχει προκηρυχθεί. Θα έπρεπε να είχε γίνει από καιρό, για να αποφορτίσει την κίνηση και για την εξυπηρέτηση των Βορείων Προαστίων.

Τέταρτον, γιατί υπάρχει Αθήνα-Καλαμπάκα και όχι σύνδεση Παλαιοφάρσαλος-Καλαμάτα;

Τέλος, το Αθήνα-Λιανοκλάδι, μέσω Μπράλου θα είναι τουριστικό; Επίσης, της Ολυμπίας-Πηλίου-Καλαβρύτων; Δηλαδή, μπορούν, να συμμετάσχουν τουριστικοί παράγοντες;

Στο Παράρτημα Γ΄, το προσωπικό έχει μειωθεί, όπως θα καταθέσουμε στα Πρακτικά. Ποιος είναι ο λόγος;

Στο Παράρτημα Δ`, που αφορά στις επενδύσεις και θα καταθέσουμε στα Πρακτικά τον πίνακα, θα πρέπει να μας προσκομιστεί ανάλυση του κόστους. Οι ερωτήσεις μας εδώ είναι οι εξής. Πρώτον, πώς προκύπτει το κόστος των ETR; Σημειώνεται πώς για το μισθωμένο τρένο το κόστος το αποφασίζει η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, μέσω της ΕΕΣΣΤΥ. Δεύτερον, πού θα χρησιμοποιηθούν τα υδρογονοκίνητα τραίνα που αναφέρονται; Υπάρχουν υποδομές για υδρογόνο;

Τέλος, στο δεύτερο άρθρο, έχει, ήδη, ξεκινήσει η ισχύς από την 1/1/2022 κι εμείς το συζητάμε σήμερα. Πώς είναι δυνατόν;

Συγνώμη, κύριε Πρόεδρε, για τον χρόνο, αλλά είναι μεγάλη σύμβαση και θα χρειάζονταν πολύ περισσότερος ακόμη.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Πάντα, κύριε Βιλιάρδε, έχετε τον χρόνο σας.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης):** Απλώς, κύριε Πρόεδρε, θέτω πολλές ερωτήσεις, αλλά καταλαβαίνω ότι σε μία συνεδρίαση δεν γίνεται να απαντηθούν, γι’ αυτό έθεσα το θέμα για τη διαδικασία.

Ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σε ότι αφορά στο κομμάτι των ερωτήσεων, ο Υπουργός μπορεί να απαντήσει και σήμερα, αλλά και στην Ολομέλεια. Υπάρχει η δυνατότητα. Τι ψηφίζετε, δεν μας είπατε.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης):** Επιφύλαξη, κύριε Πρόεδρε, γιατί περιμένω τις απαντήσεις.

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

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Πρώτα απ’ όλα, θέλω, να αναφερθώ στο τι γίνεται σήμερα. Έχουμε μία Ολομέλεια. Πόσες φορές είχαμε Ολομέλεια φέτος, σε επίπεδο πολιτικών αρχηγών; Δύο, τρεις φορές; Λοιπόν, δεν είναι δυνατόν, να συνεδριάζουμε εμείς εδώ, την ώρα που υπάρχει Ολομέλεια κάτω. Μιλάνε οι πολιτικοί αρχηγοί, τους οποίους έπρεπε να ακούσουμε. Αυτό για μένα είναι ανεπίτρεπτο.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Θα είχατε δίκιο, για να «κοιταζόμαστε στα μάτια», εάν όλοι οι υπόλοιποι οι συνάδελφοι ήταν κάτω. Τότε θα ζηλεύαμε κι εμείς που δεν είμαστε κάτω.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25):** Προσωπικά, ζηλεύω.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Φαντάζομαι, ότι με καταλάβατε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25):** Εντάξει, ευχαριστώ πολύ.

Κύριε Υπουργέ, κύριε Γραμματέα, αυτή η Σύμβαση που συζητάμε σήμερα, μεταξύ ελληνικού δημοσίου και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ για τις μεταφορές επιβατών και φορτίου, υπεγράφη στις 14 Απριλίου του 2022. Έρχεται σήμερα στην Επιτροπή κι έχει αναδρομική ισχύ από 1/1/2022. Αυτό είναι ελληνικό φαινόμενο. Αυτή η αναδρομική ισχύ νόμων και στη Βουλή μέσα, τουλάχιστον, είναι παράτυπη, αν όχι παράνομη.

Θα αναφερθώ σε ένα άλλο θέμα της Δικαιοσύνης. Η κάθε σύμβαση διέπεται από ένα κράτος δικαίου. Πρόσφατα, όπως διαβάζουμε από τον ημερήσιο τύπο, η Επίτροπος, η κυρία Vestager, έθεσε θέμα στον Πρωθυπουργό για την ελληνική δικαιοσύνη και συνέδεσε το θέμα των μεταρρυθμίσεων του συστήματος της Δικαιοσύνης και με την εκταμίευση των κονδυλίων από το Ταμείο Ανάκαμψης, κάτι για το οποίο είχε προειδοποιήσει η Euroactiv από τον περασμένο Φεβρουάριο. Σύμφωνα με τις συστάσεις της Κομισιόν για το 2022, οι επιδόσεις του ελληνικού δικαστικού συστήματος είναι από τις χειρότερες στην Ε.Ε., με εκτιμώμενο χρόνο που απαιτείται για την επίλυση αστικών και εμπορικών υποθέσεων, να υπερβαίνει τις 600 ημέρες το 2020.

Και συνεχίζει, ότι «η αναγκαία μεταρρύθμιση της απονομής δικαιοσύνης στην Ελλάδα φαίνεται, επίσης, να συνδέεται έμμεσα και με τον στόχο της Κυβέρνησης για την κατάκτηση της επενδυτικής βαθμίδας το 2023».

Διερωτώμαι, λοιπόν, ποιος εχέφρων επενδυτής θα έρθει στην Ελλάδα να επενδύσει, όταν γνωρίζει ότι το νομικό πλαίσιο είναι έτσι, όπως το αναφέρει η κυρία Vestager; Ή «αρπαχτή» θα κάνει ή θα γνωρίζει από την αρχή, ότι τα κέρδη τους είναι εξασφαλισμένα, μονά-ζυγά δικά τους, όπως γίνεται στη σημερινή Σύμβαση, μεταξύ της Ελλάδος, του Υπουργείου Μεταφορών και της ιταλικής ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

Να αναφέρουμε, ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ιδρύθηκε το 2005, με το όνομα «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», ως «θυγατρική» της ΟΣΕ, με σκοπό την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων. Το 2013, το σύνολο των μετοχών της εταιρείας περιήλθε, κατά πλήρη κυριότητα, στο ΤΑΙΠΕΔ, στο Υπερταμείο, στους θεσμούς, στους ξένους, όπως θέλετε πέστε το και μέχρι το 2017, ήταν ο μοναδικός μέτοχος της εταιρείας. Τον Ιανουάριο 2017, το Ελεγκτικό Συνέδριο ενέκρινε -συγχαρητήρια- την ιδιωτικοποίηση και παραχώρησή της στους Ιταλούς, με συνολικό τίμημα 45 εκατομμύρια ευρώ, η οποία ολοκληρώθηκε τον Οκτώβριο του 2017 και την 1η Ιουλίου του 2022, φέτος, πριν από μερικές ημέρες, η εταιρεία μετονομάστηκε από ΤΡΑΙΝΟΣΕ σε Hellenic Train. Τα 45 εκατομμύρια, όπως είπαν και όλοι οι συνάδελφοι, είναι τιμή για «κλάματα».

Αυτές είναι «λεόντειες» συμβάσεις, όταν μονά-ζυγά είναι δικά τους, όταν μόνο αυτοί κερδίζουν. Είναι «λεόντειες» συμβάσεις. Πρέπει να τονίσω, ότι είμαστε ξένοι στον τόπο μας, έχοντας εκχωρήσει όλη τη δημόσια περιουσία στους θεσμούς: τα αεροδρόμια, τα λιμάνια, τις τηλεπικοινωνίες, τις μεγάλες υποδομές, που έχουν πάρει οι Γερμανοί, τα εξοπλιστικά προγράμματα τα παίρνουν οι Γάλλοι και σήμερα βλέπουμε ότι τα τρένα τα παίρνουν οι Ιταλοί.

Αναφέρει το άρθρο 17, παρ.5, ότι «το ελληνικό δημόσιο μπορεί να διενεργεί λογιστικό έλεγχο των στοιχείων που σχετίζονται με το αντικείμενο της Σύμβασης». Η λέξη «μπορεί» θα έπρεπε να μην υπήρχε. Βέβαια, ευχαριστούμε τους Ιταλούς για τη δυνατότητα που μας δίνουν να ελέγχουμε, ως ελληνικό δημόσιο. «Το ελληνικό δημόσιο θα διενεργεί ή υποχρεούται να διενεργεί έλεγχο των στοιχείων, όταν αυτό το κρίνει απαραίτητο». Έτσι θα έπρεπε να είναι διατυπωμένο.

Επίσης, το άρθρο 27, παρ.1, αναφέρει, ότι «τόσο ο πάροχος, όσο και το ελληνικό δημόσιο δεν δύνανται να εκχωρήσουν ή άλλως μεταβιβάσουν οποιοδήποτε από τα δικαιώματά τους από τη Σύμβαση ή να καταθέσουν υπερεργολαβικά σε τρίτον την εκτέλεση μέρους ή του συνόλου των υπηρεσιών». Αυτή η παράγραφος έρχεται σε αντίθεση, θεωρούμε, με την παρ.3, του άρθρου 2, περί παρεχόμενων υπηρεσιών, η οποία αναφέρει ακριβώς, ότι «ο πάροχος οφείλει ιδίως να εξασφαλίσει ειδικά μεταφορικά μέσα για την εκτέλεση αυτών των δρομολογίων, ανεξάρτητα από το αν διαθέτει ο ίδιος κατάλληλα μεταφορικά μέσα ή πρέπει να στραφεί για τον σκοπό αυτό σε τρίτους».

Κύριε Υπουργέ, ως Βουλευτής από την Κρήτη, θα ήθελα να τονίσω το θέμα του τρένου στην Κρήτη. Είναι ένα θέμα διαχρονικό, αιώνων τώρα. Θεωρούμε, ως ΜέΡΑ25, ότι είναι ένα, άκρως, περιβαλλοντικό θέμα και για όλη την Ελλάδα βέβαια, αντί να φτιάχνουμε ΒΟΑΚ, που δεν θα φτιαχτεί. Βλέπετε παντού, ότι και σε άλλα νησιά αντίστοιχα, της Ισπανίας, τρένο υπάρχει.

Επίσης, να τονίσω την παντελή έλλειψη μέσων σταθερής τροχιάς σύνδεσης Ηρακλείου - Καστελίου. Κάνουμε ένα αεροδρόμιο τεράστιο, χωρίς υποδομή. Μιλάω με τους αρμόδιους στο Καστέλι και λένε ότι θα βοηθούσε πάρα πολύ, αν υπήρχε ένα μέσο σταθερής τροχιάς. Δεν υπάρχει. Θα μπορούσε για περιβαλλοντικούς λόγους, μακριά από καύσιμα και υδρογονάνθρακες και πετρελαιάδες, θα δημιουργούσε, επίσης, ένα τέτοιο έργο πάρα πολλές καινούργιες θέσεις εργασίας.

Ως ΜέΡΑ25, το να αναλύσουμε κάθε άρθρο, δεν έχει ουσία, διότι εμείς είμαστε κατά, ούτως ή άλλως, με το περίβλημα.

Οπότε, σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

Ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σωστό είναι, ότι δεν έχει νόημα να μιλήσεις, κατ’ άρθρον, όταν το απορρίπτεις στο σύνολο.

Ο κ. Υπουργός, έχει τον λόγο.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι συνάδελφοι, ας δούμε τη συγκεκριμένη Σύμβαση. Νομίζω ότι, πλέον, έχει γίνει σαφές, ότι η Κυβέρνησή μας έχει εκπονήσει ένα πρόγραμμα που βάζει τον σιδηρόδρομο στην πρώτη γραμμή. Η αλήθεια είναι, ότι, εδώ και πάρα πολλά χρόνια, μην αναλύσουμε για ποιον λόγο, ο σιδηρόδρομος πέρασε στην Ελλάδα σε δεύτερη γραμμή, μιας και δώσαμε έμφαση και χρήματα στις οδικές μεταφορές, με τις συμβάσεις παραχώρησης που ξεκίνησαν το 2007. Έχουμε, όμως, ένα οδικό δίκτυο, το οποίο δεν έχει να ζηλέψει σε τίποτα το οδικό δίκτυο της Ευρώπης, αλλά το μεγάλο «θύμα» αυτής της επιλογής στρατηγικής, που έγινε πριν από αρκετά χρόνια, είναι ο σιδηρόδρομος.

Εμείς, λοιπόν, από τότε που ήμασταν Αντιπολίτευση, είχαμε πει, ότι πρέπει όλος ο πολιτικός και τεχνικός κόσμος να συμφωνήσει, ότι, πλέον, πρέπει να μπουν σε πρώτη γραμμή τα σιδηροδρομικά έργα. Αυτή η Σύμβαση παραχώρησης, εγώ θα ισχυριστώ και θα προσπαθήσω να σας αποδείξω, ότι προσπαθεί να ακολουθήσει και να υπηρετήσει αυτή τη στρατηγική.

Κατ’ αρχήν, να ξεκινήσω, λέγοντας ότι η Κυβέρνησή μας έχει δημοπρατήσει, ήδη, με τη μέθοδο της μελετοκατασκευής, το μεγαλύτερο πακέτο σιδηροδρομικών έργων που έχει γίνει ποτέ στη χώρα, ύψους 4,5 δις ευρώ.

Δεύτερον, ήδη, βρίσκεται σε εξέλιξη, ένα πρόγραμμα αναβάθμισης και εξηλεκτρισμού όλου του προβληματικού δικτύου, δηλαδή, της προβληματικής υποδομής, που όλα αυτά τα χρόνια υπήρχε, για να είμαστε, απολύτως, ειλικρινείς. Εγώ δε θέλω να κάνω πολιτική αντιπαράθεση, αλλά έχω τα νούμερα να σας πω, πόσα χρήματα «πέσανε» στην υποδομή, τα τελευταία τέσσερα χρόνια, επί της προηγούμενης Κυβέρνησης και πόσα φέτος. Θα το κάνω στην Ολομέλεια αλλά δεν έχει νόημα αυτό. Εμείς, αυτή τη στιγμή, επενδύουμε 1,2 δισεκατομμύρια ευρώ για την ανάταξη της σιδηροδρομικής υποδομής, μιας υποδομής που έχει πάρα πολλά προβλήματα.

Τρίτον, υπογράφουμε αυτή τη Σύμβαση σήμερα εδώ με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η οποία είναι μία Σύμβαση που επιτυγχάνει πέντε πολύ βασικά πράγματα. Πρώτον, ότι θα γίνονται, πλέον, δρομολόγια σε όλη τη χώρα και στο σύνολο του δικτύου, ακόμη και σε αυτούς που θεωρούμε μη εμπορικούς προορισμούς. Επιπλέον, ότι θα διασφαλίζεται, πραγματικά, αφού για πρώτη φορά μπαίνουν ρήτρες και κυρώσεις.

Και εξηγούμαι. Μέχρι σήμερα, όταν ήταν η ΤΡΑΙΝΟΣΕ κρατική ή ήταν η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ιδιωτική, μπαίνανε αυτά τα χρήματα για τις άγονες γραμμές, χωρίς, επί της ουσίας, να ελέγχει κανένας, αν αυτά τα δρομολόγια εκτελούνται ή όχι. Αυτή η Σύμβαση βάζει ένα τέλος σε αυτό.

Δεύτερον, το μεγαλύτερο μέρος της ετήσιας αποζημίωσης -και θα σας το παρουσιάσω αυτό στην Ολομέλεια και θα το καταθέσω και στα Πρακτικά, θα επιστρέφεται στο ελληνικό δημόσιο, διότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ως χρήστης της γραμμής, πληρώνει τέλη διέλευσης σε αυτόν που είναι ο λεγόμενος infrastructure manager, ο διαχειριστής της γραμμής και αυτός είναι η κρατική ΟΣΕ.

Τρίτον, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ και αυτό είναι πολύ σημαντικό, δεσμεύεται σε πολύ συγκεκριμένες επενδύσεις.

Τέταρτον, οι δύο πλευρές συμφωνούμε, ότι όσο περισσότερο υλοποιούνται οι επενδύσεις, τόσο περισσότερα θα διαρκέσει αυτή η Σύμβαση, το δέκα συν πέντε έτη, δηλαδή και πέμπτον, προβλέπουμε ένα κίνητρο αποδοτικότητας του μηχανισμού αποζημίωσης, σε περίπτωση θετικού οικονομικού αποτελέσματος της εταιρείας. Το κράτος, δηλαδή, το ελληνικό δημόσιο θα μπορεί να προσβλέπει να πάρει περαιτέρω χρήματα.

Τι κάνουμε, λοιπόν, για να είμαστε ειλικρινείς και ακούστηκε από πολλούς συναδέλφους; Κατ’ αρχάς, διορθώνουμε τα πολύ κακώς κείμενα της πολύ προβληματικής ιδιωτικοποίησης, μιας ιδιωτικοποίησης που πολλοί την χαρακτήρισαν «ξεπούλημα». Εγώ θα πω μόνο ένα πράγμα, ότι το 2013, ο υπεύθυνος Τομεάρχης και μετέπειτα Υπουργός Ανάπτυξης, ο κ. Σταθάκης, είχε εγκαλέσει την τότε Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, ότι η σκέψη να πωληθεί η ΤΡΑΙΝΟΣΕ στο τίμημα των 300 εκατομμυρίων ευρώ, θα ήταν «ξεπούλημα» και αυτοί την πούλησαν για 45 εκατομμύρια. Τα σχόλια νομίζω είναι περιττά. Σαράντα πέντε εκατομμύρια, δηλαδή πέντε εκατομμύρια λιγότερα από την ετήσια ενίσχυση που παίρνει ο ΟΣΕ. Αυτό ήρθαμε να διορθώσουμε. Σε αυτό το πλαίσιο, ήμασταν υποχρεωμένοι να διαπραγματευτούμε μία Σύμβαση.

Ακούω με πολύ μεγάλο ενδιαφέρον το εξής επιχείρημα. «Για ποιον λόγο δίνετε αυτή τη Σύμβαση; Έτσι κλείνετε την αγορά να έρθει κάποιος άλλος». Να είμαστε λίγο ρεαλιστές; Δυστυχώς, η ιδιωτικοποίηση αυτή, αγαπητοί συνάδελφοι, μετέφερε ένα κρατικό μονοπώλιο σε έναν ιδιώτη, διότι, για να είμαστε ειλικρινείς, στις επιβατικές μεταφορές στην Ελλάδα, για τα επόμενα χρόνια, δεν θα μπορεί να μπει κάποιος ανταγωνιστής με μία άλλη εταιρεία. Γιατί δε θα μπορέσει να γίνει αυτό; Δεν θα μπορέσει να γίνει αυτό για έναν πολύ απλό λόγο. Όταν ιδιωτικοποίησε ο ΣΥΡΙΖΑ την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, στην ουσία, αντί να πάει τους μηχανοδηγούς της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, δηλαδή, τους μηχανοδηγούς που είχε εκπαιδεύσει η κρατική εταιρεία στον ΟΣΕ, τους έδωσε στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Επίσης, πούλησε και την ΕΕΣΤΥ, η οποία είναι η εταιρεία που διαχειρίζεται το τροχαίο υλικό. Δηλαδή, ένας νέος «παίκτης» στην αγορά θα πρέπει να παίρνει μηχανοδηγούς και τροχαίο υλικό, να τους πιστοποιεί η ΤΡΑΙΝΟΣΕ που είναι ιδιωτική εταιρεία και στην ουσία να παίρνει τροχαίο υλικό από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Αυτό το πρόβλημα το έχουμε και στο Cargo σήμερα, που είναι περισσότεροι «παίκτες» από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, αν και η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, σχεδόν, έχει το μεγαλύτερο μερίδιο της αγοράς. Αυτά τα κακώς κείμενα ερχόμαστε να διορθώσουμε.

Κύριε Πρόεδρε, πολύ γρήγορα να πω, ότι ακούστηκαν και γράφτηκαν πράγματα που είναι υπερβολικά, για να μην πω στα όρια του παραλογισμού. Να σας πω, ότι το συνολικό όφελος, άμεσο και έμμεσο, το έχουμε υπολογίσει, μαζί με τη μισθοδοσία και τη φορολογία, σε αυτά τα δέκα χρόνια κοντά στα 2 δις. Το άμεσο όφελος είναι γύρω στα 450 με 500 εκατ. Δηλαδή, αυτή τη στιγμή, το ελληνικό δημόσιο δίνει τα 50 εκατομμύρια, που ούτως η άλλως θα τα έδινε, διότι κάθε χρόνο τα δίνει και αυτή τη στιγμή, έχουμε μία συμφωνία πλαίσιο, ότι η ιδιωτική εταιρεία πρέπει να επιστρέψει, υπό τη μορφή επενδύσεων συγκεκριμένα πράγματα.

Για παράδειγμα, αγορά νέου τροχαίου υλικού. Άκουσα κάποια πράγματα για το τροχαίο υλικό, αλλά θα τα πούμε όλα στην Ολομέλεια.

Επίσης, θα ήθελα να πω και κάτι άλλο, γιατί εδώ φαίνεται, ότι στην Ελλάδα, καμιά φορά, όταν έχουμε δημόσιο λόγο, θέλουμε να λέμε υπερβολές, απλά για να δημιουργούμε εντυπώσεις. Η διαδρομή Αθήνα – Θεσσαλονίκη απορούμε γιατί είναι άγονη γραμμή. Ήταν άγονη γραμμή και το 2015 με τη Σύμβαση του ΟΣΕ και το 2017. Τι σημαίνει άγονη; Δεν σημαίνει, ότι είναι μία γραμμή που δεν είναι εμπορική. Σημαίνει ότι ο ΟΣΕ, στην ουσία, έχει κάποια έσοδα κάθε χρόνο από τα εισιτήρια, έχει κάποια πάγια και έρχεται το κράτος και επιδοτεί, στην ουσία, τη ζημία του. Ακόμη η διαδρομή Αθήνα - Θεσσαλονίκη είναι μία γραμμή που αρκετές φορές υπήρξε ζημιογόνα.

Επομένως, αυτή τη στιγμή, αυτό που μπορώ να πω, που δείχνει και την τεράστια προσπάθεια που έχουμε κάνει τα τελευταία τρία χρόνια, είναι ότι σήμερα στη διαδρομή Αθήνα - Θεσσαλονίκη προβλέπονται πέντε ζεύγη δρομολογίων με Intercity και δύο ζεύγη με Intercity express. Προβλέπονται, δηλαδή, συνολικά 14 καθημερινά δρομολόγια. Στις αντίστοιχες συμβάσεις του ΣΥΡΙΖΑ και του 2015 και στην τροποποιημένη του 2017, ήταν μόνο 8 δρομολόγια. Επομένως, στην ουσία, έχουμε διπλασιάσει τα δρομολόγια σε μία γραμμή που πραγματικά πρέπει να την ενισχύσουμε και θέλουμε να πιστεύουμε, ότι όταν τελειώσει και το πολύ μπλεγμένο ζήτημα της ηλεκτροκίνησης στη λεγόμενη εργολαβία 717, θα μπορέσουμε να ρίξουμε τον χρόνο της διαδρομής στις 3,5 ώρες.

Θα κλείσω, κύριε Πρόεδρε, λέγοντας μία ειδοποιό διαφορά, μεταξύ της δικής μας πολιτικής κουλτούρας και του ΣΥΡΙΖΑ. Μπήκε το λεγόμενο «Ασημένιο Βέλος» και κυκλοφορεί και κάνει τα δρομολόγιά του. Ο ΣΥΡΙΖΑ είχε κάνει μία φιέστα, νομίζω στη ΔΕΘ του 2018 ή του 2019, όπου, στην ουσία, είχε ονομάσει το τρένο αυτό «Λευκό Βέλος». Στην ουσία, είχε έρθει το τρένο, είχαν πει ότι θα το βάλουν στα δρομολόγια, είχε πάει από την Κατερίνη στη Θεσσαλονίκη, με καμιά δεκαριά Υπουργούς και «φαρισαίους» του ΣΥΡΙΖΑ και μετά το τρένο αυτό αποσύρθηκε.

Λοιπόν, αυτά τα πράγματα προσβάλλουν τους επιβάτες, προσβάλλουν τη συνείδηση όλων μας και προσβάλλουν και τη νοημοσύνη μας. Εδώ γίνεται μία πολύ συγκεκριμένη προσπάθεια, βήμα-βήμα να ανατάξουμε ένα φοβερά προβληματικό σιδηροδρομικό δίκτυο. Να κάνουμε την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, στο πλαίσιο που έχουμε, μία εταιρεία που πλέον θα ελέγχεται και βεβαίως, θα λαμβάνει κάποια χρήματα, όπως ελάμβανε όλα αυτά τα χρόνια, αλλά θα υπάρχει έλεγχος γι’ αυτά τα χρήματα και θα επιστρέφει αυτά τα χρήματα, υπό τη μορφή επενδύσεων.

Αυτό ήταν στο πλαίσιο, στο οποίο μπορούσαμε να λειτουργήσουμε και σε αυτή τη φάση θέλω να τονίσω, ότι αυτή η Σύμβαση και το λέω ξεκάθαρα, με τα δεδομένα της πολύ προβληματικής ιδιωτικοποίησης, «δουλεύει» προς όφελος του επιβατικού κοινού.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς ευχαριστούμε κύριε Υπουργέ και για το σύντομο της τοποθέτησής σας και για την ουσία.

Στο σημείο αυτό, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συνεδρίαση της Επιτροπής μας και θα ανακεφαλαιώσω τις θέσεις των Κομμάτων.

Η Νέα Δημοκρατία, δια του κ. Ανδριανού, ψηφίζει υπέρ.

Ο ΣΥΡΙΖΑ, δια του κ. Παππά, καταψηφίζει.

Το Κίνημα Αλλαγής, δια του κ. Γκόκα, επιφυλάσσεται.

Το Κ.Κ.Ε., δια του κ. Στολτίδη, καταψηφίζει.

Η Ελληνική Λύση, δια του κ. Βιλιάρδου, επιφυλάσσεται και

το ΜέΡΑ25, δια του κ.Λογιάδη, καταψηφίζει.

Συνεπώς, το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, με τίτλο «Κύρωση της Σύμβασης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Μεταφορές–Μεταφορικές Υπηρεσίες Επιβατών και Φορτίου Ανώνυμη Σιδηροδρομική Εταιρεία» (ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.) για την ανάθεση Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών», γίνεται δεκτό, επί της αρχής, επί των άρθρων και στο σύνολό του, κατά πλειοψηφία, και παραπέμπεται στη Διάσκεψη των Προέδρων, για να προγραμματισθεί η συζήτησή του στην Ολομέλεια.

Καλή συνέχεια σε όλους.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. 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, Βολουδάκης Μανούσος–Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης), Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, 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, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Μανωλάκου Διαμάντω, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Τέλος και περί ώρα 17.30΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**