**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ Κ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Β΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα, σήμερα, 13 Δεκεμβρίου 2024, ημέρα Παρασκευή και ώρα 10.15΄, στην **Αίθουσα «Προέδρου Αθανασίου Κωνστ. Τσαλδάρη» (223),** του Μεγάρου της Βουλήςσυνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής, κ. Χρήστου Μπουκώρου, με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Αναδιάρθρωση σιδηροδρομικού τομέα και ενίσχυση ρυθμιστικών φορέων μεταφορών».

Στην συνεδρίαση παρέστη ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρήστος Σταϊκούρας, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

O 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 κ.κ. Βουλευτές Αθανασίου Χαράλαμπος, Αλεξοπούλου Χριστίνα, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκη Σεβαστή (Σέβη), Γιόγιακας Βασίλειος, Καλαφάτης Σταύρος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριαζίδης Δημήτριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Λοβέρδος Ιωάννης-Μιχαήλ (Γιάννης), Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Παπάς Θεοφάνης (Φάνης), Πέτσας Στυλιανός (Στέλιος), Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σκρέκας Κωνσταντίνος, Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χατζηβασιλείου Αναστάσιος (Τάσος), Βατσινά Ελένη, Νικητιάδης Γεώργιος, Νικολαΐδης Αναστάσιος (Τάσος), Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Βέττα Καλλιόπη, Γιαννούλης Χρήστος, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Κόκκαλης Βασίλειος, Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος, Παπαηλιού Γεώργιος, Έξαρχος Νικόλαος (Πάκος), Κατσώτης Χρήστος, Μεταξάς Κωνσταντίνος Βασίλειος, Στολτίδης Λεωνίδας, Μπούμπας Κωνσταντίνος, Χήτας Κωνσταντίνος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Βρεττός Νικόλαος, Δελβερούδης Κομνηνός, Καραγεωργοπούλου Ελένη, Κόντης Ιωάννης, Δημητροκάλλης Ιωάννης, Μανούσος Γεώργιος, Παπαϊωάννου Αρετή, Πούλου Παναγιού (Γιώτα) και Χουρδάκης Μιχαήλ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καλημέρα σας.

Αρχίζει η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Αναδιάρθρωση σιδηροδρομικού τομέα και ενίσχυση ρυθμιστικών φορέων μεταφορών».

Στη συνεδρίαση παρίσταται ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρήστος Σταϊκούρας.

Ως προς τον προγραμματισμό των επόμενων συνεδριάσεων, η επεξεργασία του σχεδίου νόμου προτείνω να συνεχιστεί με δύο συνεδριάσεις, την προσεχή Δευτέρα 16 Δεκεμβρίου, ώρα 13:00 για την ακρόαση των εξωκοινοβουλευτικών προσώπων και ώρα 16:00 για την κατ’ άρθρο συζήτηση. Η τέταρτη συνεδρίαση, που θα διατεθεί για την β’ ανάγνωση, προτείνω να διεξαχθεί την Τρίτη 17 Δεκεμβρίου και ώρα 16:00. Όλες οι επόμενες συνεδριάσεις θα διεξαχθούν στην Αίθουσα της Γερουσίας.

Στο σημείο αυτό, θα ήθελα οι Εισηγητές και οι Ειδικοί Αγορητές να προτείνουν τους φορείς που επιθυμούν να κληθούν στην αυριανή συνεδρίαση. Θα παρακαλούσα οι προτάσεις σας να κατατεθούν και γραπτώς στη Γραμματεία, ώστε να καταρτισθεί ο σχετικός κατάλογος τον οποίο θα αναγνώσω στη συνέχεια της συνεδρίασης.

Έχει ζητήσει τον λόγο επί της διαδικασίας η κυρία Καραγεωργοπούλου.

**ΕΛΕΝΗ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ-ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Συγνώμη, κ. Πρόεδρε, υπάρχει πάλι κατάφωρη παραβίαση του Κανονισμού. Ούτε το 7ήμερο τηρείται από την 3η προς την 4η συνεδρίαση και ούτε υπάρχει κάποια σπουδή ώστε να γίνει η συνεδρίαση τη Δευτέρα και ώρα 13:00, προ ακόμα και της ώρας έναρξης συνεδριάσεων που ορίζει ο Κανονισμός για την ημέρα Δευτέρα. Ακολούθως, μετά τους φορείς, χωρίς να υπάρχει ικανός χρόνος να μπορεί κάποιος να μελετήσει ό,τι έχει ειπωθεί ώστε να προτείνει περισσότερες διορθώσεις, ενδεχομένως και παρεμβάσεις, ακολουθεί η επόμενη συνεδρίαση της κατ’ άρθρου συζήτησης και ανάλυσης του νομοσχεδίου. Είναι τρομακτικό αυτό που γίνεται. Δεν υπάρχει καμία εξαίρεση. Έχει γίνει κανόνας να νομοθετείτε με έναν τρόπο διαδικασίας κατεπείγοντος, που ναι μεν δεν την επικαλείστε αλλά την εφαρμόζετε, και λέτε ότι όλα είναι καλώς καμωμένα. Ο Κανονισμός εφαρμόζεται κατά το δοκούν, όταν νομίζετε και τον επικαλείστε κατά γράμμα και όταν δεν θέλετε, που είναι το σύνηθες, τον παραβιάζετε διαρκώς. Και θέλετε να συναινούμε σε αυτό; Δεν συναινούμε, κ. Πρόεδρε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστώ για την παρατήρηση, κυρία Καραγεωργόπουλου.

Το ζήτημα αυτό είχε συζητηθεί στη Διάσκεψη των Προέδρων και είχε λεχθεί, χωρίς να εκφραστούν αντιρρήσεις, ότι οι συνεδριάσεις θα μπουν την επόμενη εβδομάδα. Επιπλέον, γνωρίζετε ότι ο γενικός προγραμματισμός των εργασιών της Βουλής προβλέπει τις τελευταίες συνεδριάσεις της Ολομέλειας 19 ή 20 του μηνός και επιπροσθέτως, λέω ότι αυτό το νομοσχέδιο πιθανολογείται ότι θα χρειαστεί δύο μέρες στην Ολομέλεια. Οπότε, αντιλαμβάνεστε ότι τα χρονικά περιθώρια είναι ασφυκτικά. Άλλωστε, είμαστε στο τέλος του χρόνου και το καταλαβαίνω.

Παρακαλώ, κυρία Πέρκα, έχετε τον λόγο.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ»):** Όχι ότι έχω καμιά ελπίδα ότι θα εισακουστούμε, αλλά πρέπει πάντα να καταγράφουμε την άποψη μας η οποία λέει ότι fast track διαδικασίες, εν μέσω συζήτησης του Προϋπολογισμού, δεν νοούνται. Δεν είναι κάτι τόσο επείγον. Υπήρχε το διάστημα για να γίνουν όλα αυτά που προβλέπει το νομοσχέδιο. Συμφωνώ ότι δεν έπρεπε να είναι έτσι η διαδικασία.

Σε ό,τι αφορά τη Διάσκεψη των Προέδρων, εκεί δεν είχαμε πει όλη την ανάλυση. Είπαμε ότι θα μπει ένα νομοσχέδιο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Είχαμε πει ότι θα εισαχθεί την Παρασκευή στην Επιτροπή και οι επόμενες συνεδριάσεις την ερχόμενη εβδομάδα.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ»):** Ναι. Για πέστε μου την επόμενη εβδομάδα; Βλέπετε ότι θέλει και δύο μέρες συζήτηση.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Εκτιμάμε ότι μπορεί να χρειαστεί δύο μέρες η συζήτηση.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ»):** Κύριε Πρόεδρε, νομίζω ότι συνεννοούμαστε και καταλαβαίνουν όλοι μέσα στην αίθουσα ότι αυτή δεν είναι η σωστή διαδικασία. Τελεία. Το δηλώνω ως «Νέα Αριστερά». Δεν επιμένω άλλο, γιατί δεν εισακουγόμαστε ποτέ. Μη λέτε μετά ότι δεν έχουμε αντιπολίτευση.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστώ κυρία Πέρκα. Παρακαλώ, κ. Κατσώτη, έχετε τον λόγο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ»):** Κύριε Πρόεδρε, επειδή συζητάμε το θέμα. Εντάξει, από την έκβαση της Επιτροπής για την εξέταση του εγκλήματος των Τεμπών μέχρι τώρα ήταν πάρα πολύς ο χρόνος για να φέρει το Υπουργείο Μεταφορών ένα νομοσχέδιο για την αναδιάρθρωση, όπως λέει, του ΟΣΕ και τις άλλες ρυθμίσεις για τους φορείς αυτούς, τους βασικούς φορείς των μεταφορών. Δεν μπορεί να έρχεται τελευταία στιγμή, οι χρόνοι είναι πολύ περιορισμένοι και να γίνεται μία συζήτηση, τέλος πάντων, με αυτές τις διαδικασίες, χωρίς να δίνεται αυτή η δυνατότητα. Λέω να καταγραφεί. Κι εμείς έχουμε ένσταση σε σχέση με αυτό που κάνει η Κυβέρνηση για το νομοσχέδιο αυτό.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστώ, κ. Κατσώτη.

Κύριε Βρεττέ. Παρακαλώ.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ ‘’ΝΙΚΗ’’):** Καλημέρα κύριοι συνάδελφοι. Δεν έχει νόημα, μιας και ακούστηκε από τους συναδέλφους, αλλά πρέπει να καταγραφεί η διαφωνία μας, γιατί επιπλέον θεωρώ πως είναι αντίθετο με την παράλληλη συζήτηση που γίνεται για τον Προϋπολογισμό. Με αυτόν τον τρόπο και τον προγραμματισμό υποτιμάται τη σοβαρότητα της συζήτησης για τον Προϋπολογισμό φέρνοντας με εξπρές διαδικασίες να συζητηθεί το παρόν νομοσχέδιο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστώ, κ. Βρεττέ.

Έχει ζητήσει τον λόγο, μέσω των υπηρεσιών Webex, ο κ. Χουρδάκης.

**ΜΙΧΑΗΛ ΧΟΥΡΔΑΚΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, επειδή είπατε ότι συζητήθηκε στη Διάσκεψη των Προέδρων και δεν υπήρχε αντίρρηση και επειδή ήμουνα στη Διάσκεψη των Προέδρων, αυτό είναι αναληθές. Υπήρχε αντίρρηση όχι μόνο από μένα, αλλά και από άλλους συναδέλφους. Οπότε να καταγραφεί στα πρακτικά ότι αυτό που είπατε δεν ισχύει. Επιπλέον, δεν έχει ληφθεί απόφαση για το ότι θα κρατήσει δύο μέρες, που και αυτό πρέπει να το αποφασίσει η Διάσκεψη των Προέδρων. Δεν έχω αντίρρηση, ούτε τίθεμαι ενάντια, αλλά είναι κάτι το οποίο πρέπει να αποφασίσετε τώρα.

Ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστώ κι εγώ τον κ. Χουρδάκη. Θέλω όμως να διευκρινίσω, απευθυνόμενος προς όλους τους συναδέλφους, πως είπα ότι υπάρχει η εκτίμηση πως μπορεί η συζήτηση στην Ολομέλεια να διαρκέσει δύο μέρες.

Κυρία Βολουδάκη, επανερχόμαστε στη διαδικασία και παρακαλώ να ανακοινώσετε τους φορείς που προτείνετε να κληθούν.

**ΣΕΒΑΣΤΗ (ΣΕΒΗ) ΒΟΛΟΥΔΑΚΗ (Εισηγήτρια της Πλειοψηφίας):** Ευχαριστώ. Προτείνουμε τους ΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ, ΓΑΙΑΟΣΕ, ΥΠΑ, ΡΑΣ, ΕΟΔΑΣΑΑΜ, Πανελλήνια Ομοσπονδία Σιδηροδρομικών και Μέσων Σταθερής Τροχιάς και Συλλόγους Εργαζομένων και για ό,τι άλλο προταθεί από τα άλλα Κόμματα, να πω πως δεν έχουμε καμία αντίρρηση.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, κ. Νικολαΐδης.

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (ΤΑΣΟΣ) ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Καλημέρα σας. Προτείνουμε τον Πρόεδρο και Διευθύνοντα Σύμβουλο της ΕΡΓΟΣΕ, τον ΟΣΕ, την Πανελλήνια Ομοσπονδία Σιδηροδρομικών, το Σωματείο Εργαζομένων του ΟΣΕ Α.Ε., τον Σύλλογο Εργαζομένων της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. τον Εθνικό Οργανισμό Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών, τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, τον Πανελλήνιο Σύλλογο Αερολιμενικών της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, τον Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, τον Διοικητή της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, την Ομοσπονδία Συλλόγων Πολιτικής Αεροπορίας, το Τεχνικό Επιμελητήριο της Ελλάδος και το Σωματείο Επιθεωρητών Πτητικών Μέσων και Προτύπων Πολιτικής Αεροπορίας.

Ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής του ΣΥΡΙΖΑ, κ. Μεϊκόπουλος.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΜΕΪΚΟΠΟΥΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο «ΣΥΝΑΣΠΙΣΜΟΣ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΗΣ ΑΡΙΣΤΕΡΑ-ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΣΥΜΜΑΧΙΑ»):** Κύριε Πρόεδρε εμείς προτείνουμε πέρα από τους φορείς που ακούστηκαν και την Πανελλήνια Ομοσπονδία Ενώσεων Μηχανικών Δημοσίων Υπαλλήλων Διπλωματούχων Ανωτάτων Σχολών, τον Σύλλογο Εργαζομένων της ΕΡΓΟΣΕ, το Σωματείο Εργαζομένων του ΟΣΕ, την Πανελλήνια Ομοσπονδία Σιδηροδρομικών, τον Πανελλήνιο Σύλλογο Αερολιμενικών Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

Κύριε Πρόεδρε μία πρόταση, επειδή οι Ανεξάρτητες Αρχές δεν έχουν Σωματεία, θα ήθελα να διερευνήσετε την πιθανότητα να μπορέσουμε να προκαλέσουμε στην ακρόαση φορέων εκπροσώπους των εργαζομένων, όχι της Διοίκησης, των εργαζομένων από ΡΑΣ και από ΕΟΔΑΣΑΑΜ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ. Μεϊκόπουλο. Τον λόγο έχει ο κ. Κατσώτης, Ειδικός Αγορητής του ΚΚΕ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ»):** Κύριε Πρόεδρε έχει ήδη ακουστεί το όνομα του φορέα, αλλά θα ήθελα να καταγραφεί και ως δική μας πρόταση. Προτείνουμε τον Πανελλήνιο Σύλλογο Αερολιμενικών Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας που έχει προταθεί.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει η Ειδική Αγορήτρια της «Νέα Αριστερά», κυρία Πέρκα.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ»):** Εμείς προτείνουμε, ακούστηκαν αλλά θα τα επαναλάβω, το Σωματείο Εργαζομένων ΟΣΕ, την Πανελλήνια Ομοσπονδία Σιδηροδρομικών, τον Σύλλογο Εργαζομένων ΕΡΓΟΣΕ, τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, τον Εθνικό Οργανισμό Διερεύνηση Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων, τον Πανελλήνιο Σύλλογο Αερολιμενικών ΥΠΑ, το Σύλλογος Εργαζομένων ΑΠΑ, τον Σύλλογο Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων και την ΠΟΕΜΔΥΔΑΣ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής της «ΝΙΚΗ», κ. Βρεττός.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ «ΝΙΚΗ»»):** Προτείνουμε την Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και τον Εθνικό Οργανισμό Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει η Ειδική Αγορήτρια της «Πλεύση Ελευθέριας», κυρία Καραγεωργοπούλου.

**ΕΛΕΝΗ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ-ΖΩΗ ΚΩΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Καλούμε τον Σύλλογο Ατόμων Πληγέντων Δυστυχημάτων Τεμπών 28/2/2023, την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, την Ένωση Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας Ελλάδος, τον Σύλλογο Εργαζομένων ΕΡΓΟΣΕ, την Πανελλήνια Ένωση Προσωπικού ΤΡΑΙΝΟΣΕ, το Σωματείο Εργαζομένων Προσωπικού ΤΡΑΙΝΟΣΕ και τον Σύλλογο Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Κόντης, Ειδικός Αγορητής της ΚΟ «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ».

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΝΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ»):** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε να συμπληρώσω σύντομα ότι και εμείς πιστεύουμε ότι θα μπορούσε να έρθει με την νέα χρονιά το νομοσχέδιο, αφού ήδη άργησε, για να «μπει και με το δεξί ο χρόνος». Εν πάση περιπτώσει, παρόλο που έχουν ακουστεί όλοι, προτείνουμε τον ΟΣΕ, την ΡΑΣ, την ΕΟΔΑΣΑΑΜ, το Σωματείο Εργαζομένων Σιδηροδρόμων, την ΕΡΓΟΣΕ και την ΓΑΙΟΣΕ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής της ΚΟ «Ελληνική Λύση», κ. Μπούμπας.

**ΚΩΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΟΥΜΠΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ-ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ»):** Κύριε πρόεδρε σας ευχαριστώ. Για να μην επαναλαμβάνουμε μέσα σε αυτά τα οποία είπαν οι προλαλήσαντες, γιατί συμφωνούμε στους φορείς, απλά δεν ξέρω αν ακούστηκε ο Σύλλογος Μηχανικών Σιδηροδρόμων Ελλάδος. Θα θέλαμε και τους Μηχανικούς να καταθέσουν σε ότι αφορά την άποψή τους και φυσικά των Ελεγκτών Σιδηροδρόμων αλλά και των Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας που ακούστηκε προηγουμένως, με τα υπόλοιπα συμφωνούμε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε κ. Μπούμπα.

Πριν εισέλθουμε στον κύκλο των τοποθετήσεων των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών, θα παρακαλέσω -μετά την τοποθέτηση των δύο Εισηγητών- για την ανοχή των Ειδικών Αγορητών μιας και δύο συνάδελφοι έχουν πραγματικά δύο σημαντικές υποχρεώσεις και κρίνω πως πρέπει να τους διευκολύνουμε. Προτείνω λοιπόν, και με τη δική σας συναίνεση, να τους επιτρέψουμε να μιλήσουν εκτός σειράς του κύκλου των Ειδικών Αγορητών διευκολύνοντάς τους γιατί πράγματι είναι ανυπέρβλητη η υποχρέωση που έχουν και βεβαίως εκείνοι με τη σειρά τους να τηρήσουν τους χρόνους. Ήδη ο ένας εκ των δύο συναδέλφων μού είπε ότι η τοποθέτησή του θα είναι πολύ σύντομη.

Τον λόγο έχει η Εισηγήτρια της Πλειοψηφίας, κυρία Βολουδάκη.

**ΣΕΒΑΣΤΗ (ΣΕΒΗ) ΒΟΛΟΥΔΑΚΗ (Εισηγήτρια της Πλειοψηφίας):** Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισάγεται σήμερα προς επεξεργασία στην Επιτροπή μας ένα εξαιρετικά σημαντικό νομοσχέδιο του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών με τίτλο «Αναδιάρθρωση σιδηροδρομικού τομέα και ενίσχυση ρυθμιστικών φορέων μεταφορών» μεσκοπό την απλοποίηση του συστήματος λειτουργίας και εποπτείας του σιδηροδρομικού δικτύου, την ενίσχυση του εποπτικού τομέα με ανθρώπινους και τεχνικούς πόρους και την εν γένει αναδιάρθρωση του σιδηροδρομικού τομέα.

Θα επιχειρήσω μια αναλυτική παρουσίαση των ρυθμίσεων κάθε Μέρους του νομοσχεδίου, προκειμένου να καταστεί εφικτός ο γόνιμος και εποικοδομητικός διάλογος στην Επιτροπή μας.

Το νομοσχέδιο αποτελείται από τέσσερα Μέρη. Σκοπός του Μέρους Α΄ είναι η βελτίωση της λειτουργίας του σιδηροδρομικού τομέα, η ενίσχυση της εποπτείας του και η παροχή οικονομικότερων και ποιοτικότερων υπηρεσιών στο κοινό.

Ως προς το Μέρος Β΄ σκοπός είναι η βελτίωση της λειτουργίας των Αρχών που ασκούν αρμοδιότητες σχετικά με την ασφάλεια των μεταφορών, δηλαδή της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών.

Στο Μέρος Γ΄ περιλαμβάνονται άλλες επείγουσες διατάξεις για την αντιμετώπιση εκτάκτων αναγκών και καταστάσεων, καθώς και ειδικές ρυθμίσεις για την άμεση αποκατάσταση ζημιών σε κτίρια από τρομοκρατικές ενέργειες, αναφορικά με την πολυκατοικία επί της οδού Αρκαδίας 4 στους Αμπελόκηπους της Αθήνας, αποδεικνύοντας για ακόμη μία φορά ότι η Κυβέρνηση ανταποκρίνεται άμεσα και με ταχύτητα, με όποια μέσα διαθέτει, σε κάθε ανάγκη των πολιτών για κρατική αρωγή είτε πρόκειται για ένα ευρύ κοινωνικό αίτημα είτε για ένα μεμονωμένο αίτημα, όπως αυτό των κατοίκων μιας πολυκατοικίας που υπέστησαν ανυπολόγιστες συνέπειες των πράξεων τρομοκρατών. Θυμίζω ότι η έκρηξη στην εν λόγω πολυκατοικία έλαβε χώρα την 31η Οκτωβρίου και μόλις ενάμιση μήνα μετά, η Κυβέρνηση έχει ήδη επεξεργαστεί και καταθέσει νομοθετική λύση για την άμεση αποκατάσταση των ζημιών των κατοίκων και των επαγγελματιών που στεγάζονται στο κτίριο.

Περνώντας τώρα στο κύριο μέρος του νομοσχεδίου, δηλαδή στα δύο πρώτα Μέρη τα οποία αφορούν στην αναδιάρθρωση του σιδηροδρομικού τομέα και την ενίσχυση ρυθμιστικών φορέων μεταφορών, οι διατάξεις του Μέρους Α΄ έχουν ως αντικείμενο την αναδιάρθρωση του σιδηροδρομικού τομέα μέσω της απορρόφησης της θυγατρικής εταιρείας με την επωνυμία «ΕΡΓΑ ΟΣΕ Ανώνυμη Εταιρεία», την ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ, από τη μητρική της με την επωνυμία «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ανώνυμη Εταιρεία» - δηλαδή, τον ΟΣΕ ΑΕ - την ενοποίηση στοιχείων ενεργητικού και παθητικού και των δραστηριοτήτων των συγχωνευόμενων εταιρειών σε μια ενοποιημένη οντότητα και τη μεταφορά της δραστηριότητας διαχείρισης του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού από την Ανώνυμη Εταιρεία με την επωνυμία «ΓΑΙΑΟΣΕ Ανώνυμη Εταιρεία Αστικών Ακινήτων, Κτηματικών, Οικοδομικών, Τουριστικών Και Συναφών Επιχειρήσεων» στην απορροφώσα εταιρεία.

Όπως γνωρίζουμε, η λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου είναι σήμερα κατανεμημένη μεταξύ των εταιρειών ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ και ΟΣΕ ΑΕ, με αποτέλεσμα την ύπαρξη ενός περίπλοκου διοικητικού σχήματος, το οποίο είναι ανάγκη να απλοποιηθεί, για να γίνει αποδοτικότερο τόσο οικονομικά όσο και διαχειριστικά. Με τις διατάξεις αυτού του Μέρους αντιμετωπίζεται το ζήτημα της ανάγκης αναδιάρθρωσης του σιδηροδρομικού τομέα μέσω της απορρόφησης της θυγατρικής εταιρείας με την επωνυμία «ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ» από τη μητρική της εταιρεία με την επωνυμία «ΟΣΕ ΑΕ» και της μεταφοράς της δραστηριότητας διαχείρισης του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού από την εταιρεία με την επωνυμία «ΓΑΙΑΟΣΕ ΑΕ» στην απορροφώσα εταιρεία.

Στο Μέρος Β΄ περιλαμβάνονται οι διατάξεις που προβλέπουν πρώτον, την αύξηση των οργανικών θέσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων μέσω της τροποποίησης του ν.3891/2010 με σκοπό τη στήριξη του έργου της, δεύτερον, την ενίσχυση του ανθρώπινου δυναμικού της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας μέσω τροποποίησης του ν.4757/2020 και τρίτον, τη στήριξη με επιπλέον πόρους και με προσωπικό του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών μέσω τροποποίησης του ν.5014/2023. Οι παρεμβάσεις αυτές έχουν σκοπό να στηρίξουν συνολικά τον μεταφορικό τομέα, ο οποίος καλείται να ανταποκριθεί στις αυξανόμενες ανάγκες, στις επείγουσες συνθήκες και στις απαιτήσεις που έχει θέσει η σημαντική οικονομική ανάπτυξη. Στο πλαίσιο αυτό και οι εποπτικές Αρχές πρέπει να θωρακιστούν και να ενισχυθούν άμεσα με ανθρώπινο δυναμικό και πόρους, ώστε το έργο τους να καταστεί πιο αποτελεσματικό και να μπορέσουμε να διασφαλίσουμε την ασφάλεια των μεταφορών που όλοι μας επιθυμούμε.

Ειδικότερα, ενισχύονται με επιπλέον προσωπικό και πόρους η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, ο Εθνικός Οργανισμός Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών, ενώ θεσπίζεται και μια απλοποιημένη και πιο ευέλικτη διαδικασία τόσο στελέχωσης όσο και λειτουργίας αυτών, ώστε να είναι σε άμεσο χρόνο ικανές να διεκπεραιώσουν το έργο τους.

Συνεχίζοντας με το Μέρος Γ΄ του νομοσχεδίου, σε αυτό περιλαμβάνονται διάφορες επείγουσες ρυθμίσεις, στη μία εκ των οποίων αναφέρθηκα ήδη και αφορά στην άμεση αποκατάσταση ζημιών στο κτίριο της οδού Αρκαδίας 4 από τρομοκρατικές ενέργειες, με την οποία μεταξύ άλλων σκοπείται να αποτραπούν προβλήματα ως προς την ασφάλεια του εν λόγω κτιρίου. Πέραν αυτού, ρυθμίζονται θέματα που αφορούν στη στελέχωση των επιτροπών και ομάδων επεξεργασίας του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας, με στόχο την καλύτερη λειτουργία του, καθώς παρατηρείται ελλιπής στελέχωση των εκτάκτων επιτροπών για εξέταση ειδικών θεμάτων ή των Ομάδων Εργασίας του ΤΕΕ. Το πρόβλημα αντιμετωπίζεται μέσω της δυνατότητας στελέχωσής του με μέλη του ΤΕΕ που απασχολούνται σε φορείς του Δημόσιου Τομέα.

Στο Μέρος Δ΄ ρυθμίζονται ορισμένες παρατάσεις, τόσο μισθώσεων, όσο και συμβάσεων εργασίας, αλλά και λοιπών ρυθμίσεων, όπως πολεοδομικών, ενεργειακών και αδειοδοτικών, μέσω των οποίων διασφαλίζεται η εύρυθμη λειτουργία των διοικητικών υπηρεσιών των σχετικών φορέων.

Μεταξύ των σημαντικών ρυθμίσεων του νομοσχεδίου, που δεν θα ήθελα να παραλείψω να αναφέρω, είναι και η διάταξη με την οποία χορηγείται παράταση στις μισθώσεις θεάτρων και κινηματογράφων. Πρόκειται για αυτοδίκαιη, εκ του νόμου, παράταση, με ρητή αναφορά σε διατήρηση του ίδιου συμφωνηθέντος μισθώματος, αφενός προς ενίσχυση της εν λόγω δραστηριότητας και αφετέρου για στήριξη της κινηματογραφικής τέχνης και των δημιουργών της.

Ομοίως, υπάρχουν σημαντικές ρυθμίσεις με τις οποίες παρατείνονται οι ρυθμίσεις μισθώσεων ακινήτων για τη στέγαση των δικαστηρίων έως τη 15η Σεπτεμβρίου 2025, προκειμένου να μη διαταραχθεί η λειτουργία των στεγαζόμενων υπηρεσιών και η διάρκεια των συμβάσεων μίσθωσης δικαιωμάτων έρευνας και διαχείρισης γεωθερμικού πεδίου υψηλής θερμοκρασίας, του άρθρο 30, του ν.4342/2015, για 5 έτη από την ημερομηνία λήξης τους και οι προβλεπόμενες στις συμβάσεις αυτές καταληκτικές προθεσμίες, μεταφέρονται επίσης κατά 5 έτη, προκειμένου να ολοκληρωθούν ομαλά τα σχετικά επενδυτικά σχέδια.

Τέλος, αν και θα έχω την ευκαιρία στην κατ’ άρθρων συζήτηση να τα αναφέρω πιο αναλυτικά, θα ήθελα επιγραμματικά μόνο να αναφέρω, ότι με το Μέρος Δ΄ του παρόντος νομοσχεδίου παρατείνονται, επίσης, συμβάσεις ΙΔΟΧ στην Ρυθμιστική Αρχή Αποβλήτων Ενέργειας και Υδάτων, στην Ανώνυμη Εταιρεία «Ηλεκτρονική Διακυβέρνηση Κοινωνικής Ασφάλισης», τη γνωστή ως ΗΔΙΚΑ, στο Υπουργείο Μετανάστευσης και Ασύλου και του προσωπικού που απασχολείται στην Ελεγχόμενη Δομή Προσωρινής Φιλοξενίας Αιτούντων Άσυλο στον Πύργο.

Ρυθμίζονται επίσης μεταξύ άλλων, θέματα συμβάσεων του Ελληνικού Ανοικτού Πανεπιστημίου, καθώς και του Μητρώου Προσωπικού Αρχαιολογικών Εργασιών, αλλά για όλα αυτά θα έχουμε την ευκαιρία να αναφερθούμε και αναλυτικά στις επόμενες συνεδριάσεις μας.

Σας ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε, κυρία Βολουδάκη.

Συνεχίζουμε δίνοντας τον λόγο τώρα στον Εισηγητή της Μειοψηφίας, κ. Νικολαΐδη.

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (ΤΑΣΟΣ) ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ευχαριστώ, κ. Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οφείλω στην αρχή της τοποθέτησής μου να αναδείξω την αντικοινοβουλευτική πρακτική που υιοθετείτε με τον προγραμματισμό της συνεδρίασης της Επιτροπής σήμερα. Πρόκειται για υποβάθμιση της νομοθετικής διαδικασίας, καθώς οι Βουλευτές-μέλη της Επιτροπής πρέπει να βρισκόμαστε εδώ για να επεξεργαστούμε το υπό εξέταση νομοσχέδιο ενώ παράλληλα στην Ολομέλεια της Βουλής βρίσκεται σε εξέλιξη η συζήτηση για τον Προϋπολογισμό, όπου ανάμεσα στους ομιλητές είναι και πολλά μέλη της Επιτροπής μας. Με την επιλογή να εισαχθεί το νομοσχέδιο στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου κατά τη διάρκεια συζήτησης του Προϋπολογισμού στην Ολομέλεια δεν προάγεται ο κοινοβουλευτισμός και είμαι βέβαιος ότι την ίδια άποψη έχετε και εσείς κύριε Υπουργέ, όπως και οι συνάδελφοι της Πλειοψηφίας. Προφανώς και θέλετε να προλάβετε την εορταστική περίοδο Χριστουγέννων και Πρωτοχρονιάς και την ολοκλήρωση των εργασιών της Βουλής, όμως σίγουρα θα μπορούσε να υπάρξει μεγαλύτερη πρόνοια από την πλευρά σας για να εισαχθεί σε καταλληλότερο χρόνο στην Επιτροπή μας ένα νομοσχέδιο τόσο σημαντικό όσο αυτό που συζητάμε σήμερα. Ειδικά όταν ο σχεδιασμός έχει γίνει γνωστός στην αρχή της χρονιάς, από τον περασμένο Ιανουάριο, ενώ ανάλογη ενημέρωση της Επιτροπής για τα βασικά σημεία του νομοσχεδίου είχε γίνει από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών ήδη από τον περασμένο Απρίλιο, σχετικό με την ολοκλήρωση του τρέχοντος έτους και το δεύτερο σημείο στο οποίο θα σταθώ στην αρχή της τοποθέτησης μου.

Συγκεκριμένα, καθώς πρόκειται για το τελευταίο νομοσχέδιο που εισάγεται προς ψήφιση στην Ολομέλεια πριν την έλευση του 2025, προστέθηκε σωρεία ρυθμίσεων από μεγάλο αριθμό Υπουργείων σχετικά με παρατάσεις μισθώσεων, συμβάσεων προσωπικού και προθεσμιών. Είναι προφανές ότι δεν πρόκειται για μια καλή κοινοβουλευτική πρακτική, πρακτική την οποία δεν θα έπρεπε να ακολουθείτε.

Όσον αφορά τις παρατάσεις για αυτές που είναι μεμονωμένες και αφορούν μόνο την τρέχουσα χρονιά σίγουρα θα μπορούσε να υπάρξει καλύτερος συντονισμός, καθώς δεν καλύπτουν ζητήματα που προέκυψαν μέσα στον Δεκέμβριο. Όσον αφορά τις παρατάσεις που επαναλαμβάνονται στο τέλος κάθε έτους για το επόμενο, θεωρώ είναι μια προσέγγιση που «ρίχνει νερό στο μύλο» όσων απαξιώνουν την πολιτική και τους πολιτικούς, καθώς φαίνεται να μην υπάρχει βούληση εφαρμογής ήδη ψηφισμένων ρυθμίσεων.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όσον αφορά αμιγώς το νομοσχέδιο για τον σιδηρόδρομο, πραγματικά θα μπορούσα μέχρι το τέλος της τοποθέτησής μου να παραθέτω αποσπάσματα από όσα ανέφερε η πρώην πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, μόλις 2 χρόνια πριν, στο πλαίσιο ψήφισης του ν.4974/2022. Μάλιστα, ο πυρήνας των τοποθετήσεων και της τότε και της νυν ηγεσίας είναι ο ίδιος και αφορά τον εύλογο ισχυρισμό περί βελτίωσης της λειτουργίας και αναβάθμισης του σιδηρόδρομου στην Ελλάδα. Και όμως αυτά τα 2 νομοσχέδια κινούνται προς την εντελώς αντίθετη κατεύθυνση, τότε προς την απόσχιση τώρα προς την συγχώνευση. Προφανώς δεν μπορεί να έχετε δίκιο και τότε και τώρα. Προφανώς μία από τις δύο επιλογές είναι λάθος. Οφείλετε φυσικά να εξηγήσετε και να αιτιολογήσετε, τι άλλαξε από το 2022 μέχρι σήμερα, ώστε να κάνετε στροφή 180 μοιρών και να προχωράτε σήμερα σε αυτές τις νέες ρυθμίσεις, καθώς έχει μεσολαβήσει ένα πολύ μικρό χρονικό διάστημα. Δεν πέρασαν δεκαετίες για να ισχύει το επιχείρημα ότι έχουν αλλάξει οι συνθήκες και οι εποχές και ότι έχουν ότι προκύψει διαφορετικές ανάγκες.

Διαβάζουμε στο νομοσχέδιο πως σκοπός του είναι η βελτίωση της λειτουργίας του σιδηροδρομικού τομέα, η ενίσχυση της εποπτείας του και η παροχή οικονομικότερων και ποιοτικότερων υπηρεσιών στο κοινό και το κρίσιμο ερώτημα είναι το εξής. Συμβάλλουν προς τον συγκεκριμένο σκοπό οι ρυθμίσεις που περιλαμβάνονται στο νομοσχέδιο; Λύνονται τα μεγάλα προβλήματα του σιδηροδρόμου στην Ελλάδα; Δίνονται απαντήσεις στα κρίσιμα ζητήματα όσον αφορά στη λειτουργία και την ασφάλεια του σιδηροδρόμου, όπως αυτά αναδείχθηκαν με τραγικό τρόπο στο έγκλημα των Τεμπών; Πώς θα αντιμετωπισθούν οι ελλείψεις σε βασικά συστήματα ασφάλειας και σε εξειδικευμένο προσωπικό; Οι καθυστερήσεις στα έργα αναβάθμισης των σιδηροδρομικών υποδομών, αλλά και η αποκατάσταση των ζημιών στη Θεσσαλία από τον «Daniel»; Πώς αντιμετωπίζετε τα συνεχή περιστατικά στις γραμμές και στις ισόπεδες διαβάσεις που κατά τύχη δεν έχουν τραγικές συνέπειες;

Μόλις πριν από 2 χρόνια ο τότε Υπουργός, κ. Κώστας Καραμανλής, επικαλούμενος προβλήματα, όπως η τεράστια υπέρβαση σε προϋπολογισμούς και χρονοδιαγράμματα των σιδηροδρομικών έργων, έκανε λόγο για ανάγκη σαφούς και ξεκάθαρου διαχωρισμού αρμοδιοτήτων ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ, ώστε να αποφεύγονται οι επικαλύψεις. Αναφέρω τα βασικά σημεία των τοποθετήσεων του Υπουργού εκείνης της εποχής και δεν γίνομαι περισσότερο αρνητικός, καθώς τα συμπεράσματα εξάγονται εύκολα. Ίδια προβλήματα τότε και τώρα, ίδια Κυβέρνηση, διαφορετικοί Υπουργοί, διαφορετική αντιμετώπιση. Ο τότε Υφυπουργός Υποδομών, κ. Γιώργος Καραγιάννης, έλεγε εκείνη την εποχή ότι πρόκειται για μια δομημένη πρόταση που βασίζεται πάνω σε τέσσερις πυλώνες, οι οποίοι ήταν, πρώτον, ο διαχωρισμός των εταιρειών με μεταβίβαση των μετοχών της ΕΡΓΟΣΕ από τον ΟΣΕ στο ελληνικό δημόσιο, προκειμένου να εξασφαλισθεί η διοικητική και λειτουργική αυτοτέλεια της εταιρίας.

Δεύτερον, η αναβάθμιση του ρόλου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, αφού αυτό θα έχει την εποπτεία των 2 αυτών Εταιρειών και θα καθορίζει το μακροχρόνιο σχεδιασμό των έργων ενώ παράλληλα οι Γενικές Συνελεύσεις των 2 Εταιρειών, στο πλαίσιο της διοικητικής τους αυτοτέλειας, θα είναι υπεύθυνες για τη θέσπιση του πλαισίου Εταιρικής Διακυβέρνησης, προσαρμοσμένο στις πραγματικές τους ανάγκες.

Τρίτον, η κατάρτιση συμβάσεων απόδοσης για την αξιολόγηση της πορείας των δύο Εταιρειών, με ετήσιους στόχους επίτευξης και ορόσημα και για τις 2 Εταιρείες και εξάρτηση των ετήσιων αμοιβών των Διοικήσεων από την επίτευξη αυτών των στόχων.

Τέταρτον, ο σαφής διαχωρισμός των αρμοδιοτήτων των 2 Εταιρειών.

Δύο χρόνια μετά, κύριε Υπουργέ, δεν πρέπει να γίνει ένας απολογισμός; Υλοποιήθηκαν οι τότε εξαγγελίες, με βάση τη νομοθετική πρωτοβουλία της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας; Βελτιώθηκε η ελκυστικότητα, η παραγωγικότητα και η ανταγωνιστικότητα των Εταιρειών, όπως ισχυριζόταν η τότε πολιτική ηγεσία; Αξιοποιήθηκαν τα πραγματικά πλεονεκτήματα των σιδηροδρόμων αναφορικά με την ενεργειακή απόδοση και τη μείωση των εκπομπών ρύπων στο πλαίσιο λήψης μέτρων για την κλιματική αλλαγή; Βελτιώθηκε ο ψηφιακός μετασχηματισμός των σιδηροδρόμων μέσω της αξιοποίησης των ψηφιακών τεχνολογιών; Εξαλείφθηκαν χρόνιες καθυστερήσεις στην ανάπτυξη και στον εκσυγχρονισμό του σιδηροδρομικού δικτύου; Εκπονήθηκε η μελέτη λειτουργικής αναδιοργάνωσης των Εταιρειών που θα μετέτρεπε τον ελληνικό σιδηρόδρομο σε «μεγάλο πρωταγωνιστή των νέων μεγάλων έργων» που έχει ανάγκη η χώρα μας, όπως ανέφερε το 2022, η τότε ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών;

Στην Αιτιολογική Έκθεση του παρόντος νομοσχεδίου, γίνεται λόγος για την Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου του 2012, για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου. Αυτή η Οδηγία όμως, βρισκόταν σε ισχύ και το 2022, όταν η Κυβέρνηση έφερε ένα εντελώς διαφορετικό νομοσχέδιο, όπου όχι μόνο δεν γινόταν επίκληση στην Ευρωπαϊκή Οδηγία, αλλά δεν τη λάμβανε καθόλου υπόψη. Πρόκειται για ένα νομοσχέδιο, το οποίο ψηφίστηκε από τους Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας πολλοί εκ των οποίων συμμετέχουν και στην παρούσα σύνθεση της Βουλής, οπότε θα ψηφίσουν και το νέο νομοσχέδιο, ερχόμενοι σε αντίθεση με τον ίδιο τους τον εαυτό.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχουν περάσει πάνω από 2 χρόνια από την προηγούμενη νομοθετική πρωτοβουλία και έρχεται ένα νέο νομοσχέδιο για τον σιδηρόδρομο στη χώρα μας. Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, οφείλει να μας ενημερώσει εάν έχει εκπονηθεί ένα συνολικό σχέδιο που αναλύει την υφιστάμενη κατάσταση, προτείνει εναλλακτικές λύσεις, εξετάζει πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα της κάθε εναλλακτικής και καταλήγει στην πρόταση που υιοθετήθηκε, σχεδιάζει τη διαδικασία μεταβίβασης και το νέο μοντέλο διοίκησης; Αυτή θα ήταν μια ορθολογική προσέγγιση που τουλάχιστον θα προσπαθούσε να αντιμετωπίσει τα προβλήματα συνολικά και όχι αποσπασματικά και κυρίως όχι βάσει του ποιος είναι ο σχεδιασμός κάθε Υπουργού, ο οποίος μπορεί να αλλάξει μετά από έναν Κυβερνητικό Ανασχηματισμό.

Επίσης είναι σημαντικό να ενημερωθούμε για το ποιες ενέργειες έγιναν τα 3 προηγούμενα χρόνια, μετά την ψήφιση του προηγούμενου νομοσχεδίου, καθώς χρησιμοποιούνται για τη συνένωση ακριβώς τα ίδια επιχειρήματα που χρησιμοποιήθηκαν για το διαχωρισμό. Τι έχει αλλάξει; Και κυρίως, είναι σημαντικό να απαντηθεί αν από το 2022 και τον προηγούμενο νόμο, σήμερα, 2 χρόνια μετά, ο σιδηρόδρομος στη χώρα μας, είναι σε καλύτερη ή σε χειρότερη κατάσταση; Χωρίς ωραιοποιήσεις, χωρίς περιτυλίγματα, απλά και ξεκάθαρα. Η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, βελτίωσε τις σιδηροδρομικές υποδομές στη χώρα μας κατά τη διάρκεια της θητείας της;

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ένα άλλο ζήτημα που προκύπτει από το υπό επεξεργασία νομοσχέδιο, αφορά το προσωπικό των 2 φορέων που θα συνενωθούν μέσω της απορρόφησης του ενός από τον άλλο. Ήδη, έχουν εκφραστεί ανησυχίες ότι θα δημιουργηθούν εργαζόμενοι «2 ταχυτήτων». Επιπλέον, υπάρχει ο κίνδυνος να μην υπάρχουν αντίστοιχες θέσεις ευθύνης στο προσωπικό της ΕΡΓΟΣΕ, στο Οργανόγραμμα της νέας Εταιρείας όπως, επίσης, γεννούνται ερωτήματα και για το τι θα συμβεί με την τήρηση της Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας όσον αφορά τα μισθολογικά.

Περιμένουμε να ακούσουμε φυσικά, τις απόψεις των άμεσα εμπλεκόμενων συλλόγων των υπαλλήλων κατά τη συνεδρίαση της ακρόασης των εξωκοινοβουλευτικών προσώπων. Πάντως, θα είναι εντελώς οξύμωρο να υπάρχουν στον ίδιο εργασιακό χώρο 2 κατηγορίες εργαζομένων, ανάλογα με την Εταιρεία από την οποία προήλθαν.

Είναι φυσικό, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σε οποιαδήποτε συζήτηση για τον σιδηρόδρομο της χώρας μας, να μην υπάρξει αναφορά στο «έγκλημα των Τεμπών». Στις 28 Φεβρουαρίου 2023, αναδείχτηκαν, δυστυχώς με τραγικό τρόπο, οι παθογένειες και τα προβλήματα του σιδηροδρόμου. Πρόκειται για ένα συλλογικό τραύμα ολόκληρης της ελληνικής κοινωνίας, το οποίο δεν πρόκειται να επουλωθεί όσο δεν αποδίδεται δικαιοσύνη και, κυρίως, όσο αφήνετε χώρος για να αναπτύσσονται εύλογα σκέψεις ότι επιχειρείται συγκάλυψη.

Στη χώρα μας, υπάρχει διάκριση εξουσιών και η Δικαιοσύνη πρέπει να λειτουργεί χωρίς παρεμβάσεις. Σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να γίνει αποδεκτό το να μπαίνουν εμπόδια στην έρευνα από το ίδιο το κράτος και τους φορείς τους, όπως συνέβη πρόσφατα όταν ήρθε στο φως το γεγονός ότι ζητήθηκαν βίντεο από τις Δικαστικές Αρχές τα οποία δεν παραδόθηκαν. Οι 57 συνάνθρωποί μας, κυρίως νέοι σε ηλικία, έφυγαν άδικα από τη ζωή. Δεν έφτασαν ποτέ στον προορισμό τους, στις οικογένειες και στους αγαπημένους τους. Οφείλουμε στη μνήμη τους, και με σεβασμό στον πόνο αυτών των οικογενειών, να φροντίσουμε να αποδοθεί δικαιοσύνη, χωρίς καμία «έκπτωση» και χωρίς καμία δεύτερη σκέψη. Η κυβερνητική στάση στο ζήτημα της διερεύνησης όσων συνέβησαν με τη Σύμβαση 717/2014, μας κάνει ιδιαίτερα επιφυλακτικούς. Θα αγωνιστούμε με όλες μας τις δυνάμεις, ώστε στο τέλος, όλα να έρθουν στο φως και να αποδοθούν ευθύνες όπου υπάρχουν.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι απαραίτητη η ολοκλήρωση της εγκατάστασης ασφαλών ηλεκτρονικών μέσων ελέγχου που δεν θα βασίζονται στον ανθρώπινο παράγοντα, αλλά θα διασφαλίζουν στο μέγιστο την ασφαλή κυκλοφορία και λειτουργία των τρένων στη χώρα μας. Επιδίωξή μας είναι ο εκσυγχρονισμός του σιδηροδρομικού δικτύου με σιδηροδρομική σύνδεση των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων της χώρας. Αύξηση της ανταγωνιστικότητάς του ως Μέσο Μαζικής Μεταφοράς με χαμηλό περιβαλλοντικό αποτύπωμα και σαφώς και η αποκατάσταση της εμπιστοσύνης του επιβατικού κοινού, στο συγκεκριμένο μέσο, τόσο μετά το τραγικό δυστύχημα των Τεμπών όσο και τις βλάβες που προκάλεσε η κακοκαιρία Daniel. Για τον λόγο αυτό, αποτελεί επιτακτική ανάγκη η εκπόνηση ενός στρατηγικού σχεδίου για τον σιδηρόδρομο στη χώρα μας και όχι η αποσπασματική εκπόνηση νομοσχεδίων από την ίδια την Κυβέρνηση που βρίσκονται σε εντελώς αντίθετη λογική μεταξύ τους.

Σας ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Προέδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε, κύριε Νικολαΐδη. Σε αυτό το σημείο θα κάνω την αλλαγή στη σειρά των Ειδικών Αγορητών που σας έχω προαναγγείλει, ζητώντας την κατανόηση τόσο από τον συμπατριώτη μου, κ. Μεϊκόπουλο, όσο και από τους Ειδικούς Αγορητές που ακολουθούν δίνοντας τον λόγο στον Ειδικό Αγορητή της ΚΟ “Νίκη” τον κ. Βρεττό. Παρακαλώ, έχετε τον λόγο.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ “NIKH”»:** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε και ευχαριστώ τους συναδέλφους για τη διευκόλυνση που μου παρέχουν.

Δεν θα πω πολλά πράγματα, θα δοθεί αργότερα η ευκαιρία. Και δεν θα πω πολλά για το νομοσχέδιο, ακόμα κι αν είχα το χρόνο, γιατί δεν αξίζει να ασχοληθεί με αυτό κάποιος που σέβεται τους ανθρώπους που εκπροσωπεί -κυρίως όταν μιλάμε για σιδηροδρόμους- κάποιος που σέβεται τους οικείους των θυμάτων, να έρθει να επιχειρηματολογήσει και να καταθέσει θέσεις βελτίωσης των προτάσεων της Κυβέρνησης.

Η Κυβέρνηση με το παρόν νομοσχέδιο που το ονομάζει «Αναδιάρθρωση του σιδηροδρομικού τομέα και ενίσχυση ρυθμιστικών φορέων μεταφορών», στην ουσία επιβεβαιώνει πως είναι ο εκφραστής της παλινωδίας. Η παλινωδία στην Κυβέρνηση, μετά το ξεκοκάλισμα του ΤΑΑ (Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας) -μιας και γι’ αυτό γίνονται όλα- θα έλεγα πως έχει καταστεί κύρια φιλοσοφία άσκησης της κυβερνητικής πολιτικής και μάλιστα με μόνιμα χαρακτηριστικά. Και θα το έλεγα αυτό, γιατί είναι η προσωποποίηση του «ράβε-ξήλωνε». Αν υπάρχει κάποιος σοβαρός πολίτης ο οποίος παρακολουθεί τις εργασίες μας -και κυρίως του διαφθορείου που λέγεται ελληνικοί σιδηρόδρομοι- σίγουρα είναι στο 60% που απαξιεί να μας δει, όλους τους πολιτικούς. Το «δυστύχημα» είναι ότι πολλοί «σοβαροί» από εμάς, αν υπάρχουνε, δίνουν άλλοθι σε αυτή τη διαδικασία νομοθέτησης.

Ο αυτοσχεδιασμός, είναι ένα δεύτερο χαρακτηριστικό της Κυβέρνησης, ο οποίος όμως, πλέον, έχει αποκτήσει και αυτός στοιχεία επαγγελματικά. Γίνεται, πια, τόσο επαγγελματικά έτσι ώστε το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, κατά την εκτίμησή μας, δεν είναι ότι αλλάζει πολλαπλώς φορά και θέσεις. Θα διαβάσω σε επόμενες συνεδριάσεις ή στην Ολομέλεια το τι έλεγε ο Πρωθυπουργός τότε, ως εκσυγχρονιστικής, για την πολυδιάσπαση, την απελευθέρωση και σήμερα είναι ο εκφραστής της κρατικοποίησης. Μιας μίνι κρατικοποίησης ενός αποτυχημένου φορέα, όπως είναι οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι. Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι ένα νομοσχέδιο χρειάζονται, να σταματήσουν να λειτουργούν με επιβατικό έργο. Μόνο αν γίνει μια πραγματικά καινοτόμος, μια ρηξικέλευθη επιλογή θα σταματήσουν πλέον να έχουν τα πρωτεία και τον τίτλο του διαφθορείου.

Τελικά, τι μπορείς να κάνεις όταν αυτοαναιρείσαι εντός της ίδιας κυβερνητικής θητείας, ανάλογα με τον Υπουργό; Δεν φταίνε οι Υπουργοί. Ο καθένας απλώς διασώζει την προσωπική του «αξιοπρέπεια» αιτιολογώντας το γιατί αναγκάζεται να κάνει αυτά τα πράγματα. Γιατί τι είναι η πολιτική; Η πολιτική είναι ρύθμιση; Είναι διάταξη; Είναι μια δυναμική αντιμετώπιση καταστάσεων και προβλημάτων; Όχι, είναι ήθος. Πολιτικό ήθος δεν υφίσταται με αυτό το νομοθέτημα. Δεν υπάρχει εξάλλου και πολιτικό ήθος στο κυβερνητικό αφήγημα για το ότι εδώ πέρασε και μια ρύθμιση για την αποζημίωση από τρομοκρατική ενέργεια. Γιατί το αφήγημα της Κυβέρνησης ήταν ασφάλεια για όλους τους πολίτες και τελικά βλέπουμε ακραίες αριστερές ή αριστερίστικες εξτρεμιστικές οργανώσεις να κυκλοφορούν μέσα στα διαμερίσματα σαν να μην συμβαίνει τίποτα. Άρα, ακόμα και σε αυτή την επικαλούμενη προεκλογική του δέσμευση ο Πρωθυπουργός, κ. Μητσοτάκης, πως θα κάνει μια ασφαλή χώρα, έχει αποτύχει παταγωδώς. Οπότε, φέρνει κάποια νομοσχέδια εκ των υστέρων για να βρει ένα τρόπο το κατ’ ευφημισμό οργανωμένο κράτος πρόνοιας, που επικαλείται ότι δημιουργεί, για να αποζημιώσει τα «αποζημίωτα». Τελικά, αυτό που μένει είναι τα θύματα. Και τα θύματα γίνονται λόγω αν όχι σκόπιμης, τουλάχιστον συστηματικής αβλεψίας της Κυβέρνησης να μπορέσει να προστατεύσει τον Έλληνα φοιτητή, τον Έλληνα πολίτη που παίρνει φτωχό μέσο μεταφοράς.

Εσείς έρχεστε τώρα να κάνετε τι; Αυτό το νομοσχέδιο -φαντάζομαι εγώ και θα το αιτιολογήσω- λειτουργεί περισσότερο ως ένα «πλυντήριο» πολιτικών ευθυνών, ως ένα «πλυντήριο» μετά το ατύχημα των Τεμπών ποινικών ευθυνών, ως ένα «πλυντήριο» δαιδαλωδών διαδρομών, έτσι ώστε να μην μπορεί να βρει κανένας πολίτης το δίκιο του, ως ένα «πλυντήριο» πάνω στο οποίο δεν μπορούμε να δούμε αν υπάρχουν κλοπές από τα υλικά, με μια διαδικασία fast truck. Σήμερα, αν θα ήθελα να μετατρέψω μια εταιρεία από ατομική επιχείρηση σε Ανώνυμη Εταιρεία, θα ήταν χρονοβόρο γιατί πρέπει να κάνω απολογισμό, απογραφή και τόσες άλλες διαδικασίες που υφίστανται. Σύμφωνα με το κείμενο του παρόντος νομοσχεδίου είναι σαν να πρόκειται για δύο περίπτερα που το παίρνει ο ένας και το δίνει στον άλλο. Αυτή είναι η αποτύπωση της προχειρότητας, όμως, με σκοπιμότητα και εμείς θα το τονίζουμε πάντα.

Θα κάνω μια παρατήρηση που είναι σαν μια παρανυχίδα, απλώς για να δείξω ποιο κράτος επικαλούνται οι «σοβαρές» πολιτικές που εκφράζονται από «σοβαρές» πολιτικές ηγεσίες, ειδικά σε μια περίοδο που θέλουμε να επαναφέρουμε τους νέους ανθρώπους από την Ευρώπη, που έφυγαν με το brain drain και να τους επαναφέρουμε με το brain regain. Για τη θέση επιθεωρητών σε θέματα ασφαλείας αρκεί να είναι απόφοιτοι Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης, να είναι άνθρωποι οι οποίοι έχουν ως μόνο κριτήριο το απολυτήριο λυκείου και όχι πανεπιστημιακό πτυχίο. Τότε, κύριε Υπουργέ, βάλτε και τις φωτογραφίες τους δίπλα από τη διάταξη. Εμείς, οι Βουλευτές, για να αποκτήσουμε επιστημονικό συνεργάτη πρέπει να έχει πτυχίο, μεταπτυχιακό, ξένη γλώσσα. Είναι δυνατόν να έχουμε επιθεωρητές σε Αρχές Ελέγχου Ατυχημάτων δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης; Είναι ντροπή. Είναι ντροπή προς όλους αυτούς τους επιστήμονες που σπούδασαν και οι οικογένειές τους τούς έστειλαν στο εξωτερικό για ένα καλύτερο μέλλον. Είναι δυνατόν με απόφαση του διοικητή της ΑΠΑ να μπορούν να παίρνουν επιθεωρητές Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης; Ποιο παιδί σήμερα δεν μπορεί να πάρει ένα πτυχίο;

Ο λόγος που βιάζομαι και πρέπει να φύγω -θα το πω εδώ δημόσια- είναι γιατί σήμερα το παιδί μου πάρει το πτυχίο του. Κάτι τόσο εύκολο πλέον μόνο που δεν είναι τιμή πλέον για ένα παιδί να έχει ένα πτυχίο. Πρέπει να έχει δύο, τρία, τέσσερα για να αποκτήσει μια θέση εργασίας των 1.000 ευρώ και εσείς νομοθετείτε για την άσκηση καθηκόντων επιθεωρητή για ατυχήματα, Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης; Νομοθετείστε τα, απλώς αυτό δείχνει ότι δεν υπάρχει καμία σοβαρότητα και όλα γίνονται για να συντηρηθεί το κομματικό κράτος, όλα γίνονται για να ξεκοκαλιστεί το ΤΑΑ, όλα γίνονται για να ξεπλυθούν ευθύνες, ακόμα και ποινικές.

Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ. Βρεττό.

Θα συνεχίσουμε δίνοντας τον λόγο στην Ειδική Αγορήτρια της Πλεύση Ελευθερίας, κυρία Καραγεωργοπούλου, κατά παρέκκλιση της σειράς των Αγορητών.

**ΕΛΕΝΗ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε και ευχαριστώ θερμά όλους τους συναδέλφους.

Αναγνωρίζοντας την ανάγκη βελτίωσης των σιδηροδρομικών ταξιδιών στην Ευρώπη και την ανάγκη για μεταρρυθμίσεις στον κλάδο των σιδηροδρόμων, σε πρόσφατη έρευνα της ομάδας Transport and Environment, η οποία κατέταξε 27 διαφορετικές σιδηροδρομικές εταιρείες σε όλη την ήπειρο με βάση 8 διαφορετικά κριτήρια, τις τιμές εισιτηρίων, τις ειδικές τιμές και μειώσεις, την αξιοπιστία, την εμπειρία κράτησης, τις πολιτικές αποζημιώσεις, την εμπειρία των ταξιδιωτών, τα νυχτερινά τρένα και την πολιτική για την ποδηλασία, ο Βίκτορ Θεβενέτ, ειδικός σιδηροδρόμων στην Transport and Environment και κύριος συγγραφέας της έκθεσης, είπε, ότι οι άνθρωποι ήθελαν να ταξιδέψουν με τρένο, αλλά πολλοί δυσκολεύονται να το κάνουν επειδή η τιμή είναι πολύ υψηλή, ειδικά για οικογένειες ή επειδή δεν είναι αξιόπιστος ο σιδηρόδρομος. Χωρίς ο απλός πολίτης να έχει διαβάσει την έκθεση, μπορούσε ωστόσο να μαντέψει το τελικό της αποτέλεσμα, το πόρισμα. Στον πάτο του καταλόγου βρίσκεται η Eurostar, μαζί με την ελληνική σιδηροδρομική υπηρεσία υψηλής ταχύτητας Hellenic Train και την γαλλική σιδηροδρομική υπηρεσία χαμηλού κόστους Ouigo.

Στην Ελλάδα είχαμε την ιδιωτικοποίηση και τον κατακερματισμό των κρατικών επιχειρήσεων, άλλη εταιρεία για τη συντήρηση του δικτύου, άλλη για την εκμετάλλευση παροχής του αγαθού στους πολίτες κ.λπ.. Στο όνομα του κέρδους, σε κάθε «ήταν η κακιά ώρα», είδαμε την ΤΡΑΙΝΟΣΕ να στρέφεται κατά ΕΡΓΟΣΕ, ΓΑΙΑΟΣΕ και ελληνικού κράτους και τώρα, η Κυβέρνηση προχωράει σε συγχώνευση των ΕΡΓΟΣΕ και ΓΑΙΑΟΣΕ, μεγαλόπνοο σχέδιο όντως, στο οποίο θα αναφερθούμε ακολούθως με ένα σχόλιο προοίμιο, θέλοντας να τονίσουμε τη μη μέριμνα για «μικρότερης πνοής έργα», τα οποία έπρεπε να γίνουν.

Ο Εθνικός Οργανισμός Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών, στις αρχές του έτους 2024, με έγγραφη κατεπείγουσα σύστασή του στο Υπουργείο Μεταφορών, τον ΟΣΕ, την ΡΑΣ και τη ΓΑΙΑΟΣΕ, «έκρουσε τον κώδωνα» για σοβαρό κίνδυνο ασφάλειας στον σιδηρόδρομο. Ανέλυσε την ασφάλεια επικοινωνίας που προηγήθηκε του δυστυχήματος στα Τέμπη, και η οποία εξακολουθεί να αποτελεί κοινή πρακτική μέχρι σήμερα, εντοπίζοντας και επισημαίνοντας δύο κρίσιμα κενά ασφαλείας. Η μετάδοση μηνυμάτων σχετικών με την ασφάλεια στερείται δομής, για παράδειγμα, ο σωστός προσδιορισμός των συνομιλητών και τοποθεσιών, της μεθοδολογίας, της ανάγνωσης διόρθωσης λαθών και χρήσης διεθνώς συμφωνημένης ορολογίας και κανόνων επικοινωνίας. Με τον τρόπο αυτό δεν δημιουργείται καμία βεβαιότητα ότι ένα μήνυμα έχει μεταδοθεί με σαφήνεια και έχει κατανοηθεί σωστά και ως εκ τούτου κρίσιμες πληροφορίες μπορεί να παρεξηγηθούν ή να παρερμηνευτούν λόγω ασαφών ή διφορούμενων εκφράσεων. Ο ασύρματος VHF, χρησιμοποιείται ευρέως ως ανοικτό κανάλι επικοινωνίας για την ανταλλαγή κάθε είδους πληροφοριών. Η χρήση του ίδιου ασυρμάτου ως προτιμώμενου μόνιμου μέσου επικοινωνίας για επικοινωνίες σχετικές με την ασφάλεια μεταξύ σταθμάρχη και οδηγών, δημιουργεί μια κατάσταση στην οποία δεν είναι δυνατόν να δοθεί προτεραιότητα στις επικοινωνίες, σχετικές με την ασφάλεια έναντι όλων των άλλων επικοινωνιών. Αυτό μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα να διακόπτονται σημαντικά μηνύματα στη συνομιλία ή να μη λαμβάνονται με σαφήνεια λόγω της έντονης ραδιοεπικοινωνίας, του στατικού θορύβου ή και της παρεμβολής της ραδιοεπικοινωνίας. Το τρομακτικό είναι ότι αυτή η σύσταση ασφαλείας έγινε ένα χρόνο μετά την τραγωδία στα Τέμπη για να αποκαλύψει ότι τίποτε δεν έχει αλλάξει μετά την εθνική τραγωδία και οι κατά καιρούς ισχυρισμοί της Κυβέρνησης είναι κενό γράμμα.

Αξιοσημείωτη ήταν η ομιλία στο πλαίσιο του Προϋπολογισμού, που έγινε πριν λίγη ώρα, του κ. Αθανασίου, Βουλευτή της Πλειοψηφίας και μέλους της Εξεταστικής Επιτροπής για το έγκλημα των Τεμπών και τη διερεύνησή του -η οποία συνεδρίαζε σε αυτή την αίθουσα πριν σχεδόν ένα χρόνο- και κατά την οποία αφιέρωσε περίπου τα 5 από τα 7 λεπτά, λέγοντας ότι η Κυβέρνηση δεν έχει συγκαλύψει ποτέ το έγκλημα στα Τέμπη και ότι ο Πρωθυπουργός δεν φέρει κανενός είδους ευθύνη. Πιθανότατα, λόγω του ότι έχετε βρεθεί σε πολύ δύσκολη θέση εξαιτίας των τρομοκρατικών αποκαλύψεων έχετε ανάγκη τέτοιου είδους υπερασπιστική γραμμή από τους Βουλευτές σας και μάλιστα στο πλαίσιο του Προϋπολογισμού.

Η σύσταση ασφάλειας του ΕΟΔΑΣΑΑΜ ανέφερε ξεχωριστά τις ευθύνες που έχουν τα πρόσωπα, στα οποία απευθύνθηκε, και τις πρωτοβουλίες-μέτρα που πρέπει να υιοθετήσουν μετά από μεταξύ τους συνεργασία χωρίς καθυστέρηση, προτείνοντας τις εξής αλλαγές. Πρώτον, μια μεθοδολογία επικοινωνίας που σχετίζεται με την ασφάλεια και σέβεται τις απαιτήσεις του εκτελεστικού κανονισμού 2023/1693 της Επιτροπής για την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού 2019/773 σχετικά με τις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα λειτουργίας και διαχείρισης της κυκλοφορίας του σιδηροδρομικού συστήματος εκτός της ΕΕ, ιδίως του προσαρτήματος Γ΄ και δεύτερον, ένα μέσον επικοινωνίας που επιτρέπει την άμεση επαφή «ένας προς έναν» μεταξύ των σταθμαρχών και των μηχανοδηγών για όλες τις επικοινωνίες που σχετίζονται με την ασφάλεια.

Ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ έθεσε τόσο το Υπουργείο σας, όσο και όλους τους εμπλεκόμενους φορείς προ των ευθυνών του, εξηγώντας για ποιους λόγους τους αφορά η επείγουσα σύσταση ασφάλειας και συγκεκριμένα.

1) Τη ΡΑΣ, ως Εθνική Αρχή Ασφάλειας για τα καθήκοντα που ορίζονται στα άρθρα 16 και 17 της Οδηγίας 2016/798 για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων.

2) Τον OΣΕ, ως διαχειριστή υποδομής, ο οποίος οφείλει να καταρτίσει -σύμφωνα με το Παράρτημα II, Σημείο 5.1.1 του κατ’ εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2018/762 της Επιτροπής- την κατάλληλη μεθοδολογία επικοινωνίας και το βιβλίο εντύπων, καθώς και ένα σχέδιο εφαρμογής, συμπεριλαμβανομένων των χρονοδιαγραμμάτων κατάρτισης, το οποίο ορίζει φιλόδοξες προθεσμίες για την εφαρμογή των τροποποιημένων επιχειρησιακών διαδικασιών και την εφαρμογή των κατάλληλων μέσων επικοινωνίας.

3) Όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που οφείλουν να παρέχουν εκπαίδευση στους μηχανοδηγούς και το σχετικό προσωπικό για τη λειτουργία των αμαξοστοιχιών, σύμφωνα με τις τροποποιημένες επιχειρησιακές διαδικασίες και τα μέσα επικοινωνίας, σύμφωνα με τις προθεσμίες που ορίζει ο διαχειριστής υποδομής.

4) Τη ΓΑΙΟΣΕ, ως κάτοχο του μεγαλύτερου μέρους των σιδηροδρομικών οχημάτων που κυκλοφορούν στο ελληνικό δίκτυο, που καλείται να υποστηρίξει την εφαρμογή των κατάλληλων μέσων επικοινωνίας.

5) Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, για τη διευκόλυνση των προτεινόμενων αλλαγών, οι οποίες μπορεί να περιλαμβάνουν την τροποποίηση ή την απόσυρση νομικών πράξεων, και για την κάλυψη της ευθύνης του κράτους μέλους σύμφωνα με το άρθρο 4 παρ.1α της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων.

Ήδη, λοιπόν, τον Ιανουάριο του 2024, δηλαδή 1 χρόνο σχεδόν μετά το έγκλημα στα Τέμπη, στο Υπουργικό Συμβούλιο προαναγγέλθηκε δημιουργία νέου ενιαίου φορέα στο οποίο εντάσσονται η ΕΡΓΟΣΕ και η ΓΑΙΑΟΣΕ που θα έχει όλες τις αρμοδιότητες. Ο νέος ΟΣΕ θα έχει την ευθύνη για όλα τα θέματα ασφάλειας και βελτίωσης του δικτύου και θα εξοπλιστεί με σύγχρονα συστήματα. Η αναδιοργάνωση του ΟΣΕ χρηματοδοτείται από το Ταμείο Ανάκαμψης.

Σωστά επισημάνθηκε ότι η έως τώρα λειτουργία των 3 εταιρειών που εμπλέκονται με σιδηροδρομικό έργο με πολλαπλές κοινές αρμοδιότητες και διεπιφάνειες, παράλληλες, αντικρουόμενες ή και συμπληρωματικές αρμοδιότητες, έχει σαν αποτέλεσμα την αδυναμία ενιαίου στρατηγικού σχεδιασμού, συντονισμού, ανάπτυξης, συντήρησης, διαχείρισης και πλήρους ελέγχου του σιδηροδρομικού δικτύου. Προέβητε εν συνεχεία, τέλος του 2024, στην κατάρτιση του παρόντος σχεδίου νόμου το οποίο καθορίζει τη δημιουργία του νέου φορέα, ο οποίος θα πραγματοποιηθεί δια συγχωνεύσεως, της σχετικής οριστικής σύμβασης καταρτηθεισομένης δι’ ιδιωτικού εγγράφου, κατά παρέκκλιση του άρθρου 15 του ν.4601/2019 για λόγους επίσπευσης της διαδικασίας, όπως μας λέτε στην Αιτιολογική Έκθεση. Δεν είναι βυζαντινισμός η ένστασή μας ούτε τυπολατρία του δημοσίου εγγράφου, δεν αφορά ένσταση περί μιας τυπικής διαδικασίας, αλλά ένσταση ουσίας. Όταν δεν θέλουμε ή δεν δυνάμεθα να ακολουθήσουμε τη διαδικασία που προβλέπει ένας νόμος, εκδίδουμε μια νέα διάταξη νόμου που παραβιάζει, αγνοεί και καταπατά την προηγούμενη.

Προβήκατε στην εκπόνηση του σχετικού νομοσχεδίου, αγνοώντας παντελώς αρμόδιους φορείς όπως την Πανελλήνια Ομοσπονδία Σιδηροδρομικών και Μέσων Σταθερής Τροχιάς, η οποία ήδη από το Φεβρουάριο του τρέχοντος έτους αιτήθηκε χωρίς αποτέλεσμα να παρευρίσκεται εκπρόσωπος τους σε όλες τις διαδικασίες της διαμόρφωσης του σχεδίου νόμου, ως εκπρόσωπος της Ομοσπονδίας.

Επομένως, το παρόν νομοσχέδιο, που αφορά στην απορρόφηση των εταιρειών ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ αποτελεί μια εμπλουτισμένη αντιγραφή των παραπάνω εξαγγελιών σας, ένα γενικόλογο σχέδιο για την αναδιάρθρωση του σιδηροδρομικού τομέα στην Ελλάδα, ενώ σκόπιμο θα ήταν να περιλαμβάνει, τουλάχιστον, ένα μεταβατικό οργανόγραμμα της νέας εταιρείας Σιδηρόδρομοι Ελλάδος, με σαφή περιγραφή των θέσεων, διακριτών αρμοδιοτήτων και υποχρεώσεων κάθε διοικητικής μονάδας, με καθορισμένες και σαφείς ροές εργασίας, καθώς και καταγεγραμμένες ισχυρές διαδικασίες λήψης αποφάσεων. Ενδεχομένως το οριστικό οργανόγραμμα θα προκύψει σε δεύτερο χρόνο, σε συνεργασία με εξειδικευμένους φορείς, τότε μάλλον. Επειδή στο παρόν νομοσχέδιο δεν υπάρχει δεσμευτικό οργανόγραμμα, πρέπει να υπάρξει σαφής αναφορά, εντός νομοσχεδίου, για δεσμευτικό χρονοδιάγραμμα υλοποίησης τόσο του μεταβατικού όσο και του οριστικού οργανογράμματος.

Λόγω των γενικά διατυπωμένων νομοθετικών διατάξεων στο άρθρο 4 που αφορά στην τροποποίηση του καταστατικού του ΟΣΕ και της μετονομασίας, προκύπτουν ερωτήματα όπως, θα καταργηθεί το ΑΦΜ του «ΟΣΕ Α.Ε.»; Θα αποκτήσει νέο ΑΦΜ η εταιρεία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.»; Πώς θα απεικονιστούν τα παραπάνω στην υποχρεωτική, εκ της νομοθεσίας, ηλεκτρονική δημοσιότητα ΓΕΜΗ; Με ποια κριτήρια αξιολόγησης θα διοριστεί η νέα διοίκηση της νέας εταιρείας; Θα εφαρμοστεί ο «νόμος Κεραμέως» με την επιλογή διοικήσεων δημοσίου από το ΑΣΕΠ, τη στιγμή που ακόμα και μέχρι τώρα δεν έχει επιλεγεί διοίκηση δια του ΑΣΕΠ; Προβλέπεται η μονιμοποίηση, και κατ’ επέκταση η εφαρμογή του άρθρου 65 του ν.4635/2019 περί υποχρεωτικής απασχόλησης μόνο μισθωτών εργαζομένων στις επιχειρήσεις, στη νέα εταιρεία που θα δημιουργηθεί των απασχολουμένων σήμερα με μπλοκάκι στον ΟΣΕ και σε κρίσιμες ειδικότητες; Ποιες συγκεκριμένες αλλαγές θα γίνουν στον υφιστάμενο εσωτερικό Κανονισμό Λειτουργίας ΟΣΕ; Οργανόγραμμα; Γιατί δεν προχωρά η έγκριση της νέας επιχειρησιακής συλλογικής σύμβασης του ΟΣΕ Α.Ε. ετών 2024-2025; Μήπως ενόψει της κατάργησης του ΑΦΜ του ΟΣΕ Α.Ε.; Όταν το 2007 είχε γίνει διαχωρισμός του ΟΣΕ Α.Ε., η πλειοψηφία και όχι όλο το προσωπικό του ΟΣΕ είχε μεταφερθεί σε νέα εταιρεία και ΑΦΜ του Εθνικού Διαχειριστή Σιδηροδρομική Υποδομή Α.Ε., κάτι το οποίο θεωρείται, κατά τον Αστικό Κώδικα, παράνομο καθώς αποτελεί περίπτωση μονομερούς βλαπτικής μεταβολής των όρων εργασίας των εργαζομένων από τον εργοδότη.

Από τις παρατηρήσεις της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Σιδηροδρομικών και Μέσων Σταθερής Τροχιάς προκύπτει ότι με τη διάταξη του άρθρου 7 του νομοσχεδίου τίθενται σε αμφιβολία οι εργασιακές σχέσεις των στελεχών της απορροφώμενης εταιρείας ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., στο μέτρο που δεν υφίσταται καμία εξασφάλιση για τη διατήρηση της θέσης ευθύνης, την οποία κατείχαν μέχρι σήμερα στην απορροφώσα εταιρεία και την, εκ του λόγου αυτού, απώλεια των εργασιακών τους δικαιωμάτων. Δεν έχει ληφθεί πρόβλεψη για τη συμπερίληψη του προσωπικού της απορροφώμενης εταιρείας στην ισχύουσα στην ΟΣΕ Α.Ε. Συλλογική Σύμβαση Εργασίας, δεδομένου ότι η συμβατική διάρκεια της Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας του προσωπικού της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. λήγει άμεσα, με κίνδυνο δημιουργίας εργαζομένων δύο ταχυτήτων. Δεν υπάρχει πρόβλεψη για προσλήψεις προσωπικού οι οποίες είναι απαραίτητες για την εύρυθμη λειτουργία της νέας εταιρείας. Ενώ υφίσταται πρόβλεψη για δημιουργία και λειτουργία μεταβατικού οργανογράμματος, αυτό δεν εμπεριέχεται στο υπό διαβούλευση και κατατεθέν νομοσχέδιο. Παρότι προβλέπεται η μεταβίβαση της δραστηριότητας διαχείρισης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού από την απορροφώμενη εταιρεία προς την απορροφώσα, η περιγραφή των μεταβιβαζόμενων αντικειμένων γίνεται μόνο με αριθμητικά κριτήρια, χωρίς αναφορά της κατάστασης στην οποία βρίσκεται έκαστο μεταβιβαζόμενο αντικείμενο, με άμεσο κίνδυνο την απώλεια περιουσιακών στοιχείων.

Ο Σύλλογος Εργαζομένων ΟΣΕ τονίζει ότι είναι ασαφής και γενική η διατύπωση στο άρθρο 7 της παραγράφου α), μη διασφαλίζουσα ούτε τις θέσεις εργασίας του πάσης φύσεως προσωπικού που απασχολείται στην ΕΡΓΟΣΕ, ούτε την αναγνωρισμένη προϋπηρεσία του.

Στο ίδιο άρθρο στην παράγραφο β) προβλέπεται το προσωπικό της απορροφώμενης εταιρείας ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. που κατέχει θέσεις ευθύνης, να τοποθετείται στην απορροφώσα εταιρεία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» σε αντίστοιχη θέση, εφόσον υφίσταται. Εύλογα δημιουργείται μια αυθόρμητη απορία. Εάν αντίστοιχη θέση υφίσταται στην απορροφώσα, τότε ποια η τύχη του στελέχους που την κατέχει; Εάν σε αντίστοιχη θέση δεν υφίσταται στην απορροφώσα ,τότε τι θα συμβεί;

Στο άρθρο 9 δεν καθίσταται σαφές εάν η μεταφορά της διαχείρισης τροχαίου υλικού, και μάλιστα σε οργανικές θέσεις με διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια, εξασφαλίζεται με μεταφορά του αντίστοιχου προσωπικού από τη ΓΑΙΑΟΣΕ προκειμένου να υποστηρίξει τη δραστηριότητα. Στην περίπτωση αυτή, ελλοχεύει ο κίνδυνος να προστίθενται αρμοδιότητες στο νέο φορέα χωρίς να παρέχονται πρόσθετοι πόροι, ανθρώπινοι και οικονομικοί, για τη διασφάλιση της ορθής διαχείρισης των μεταφερόμενων δραστηριοτήτων.

Όσον αφορά στη δυνατότητα που προβλέπεται στο άρθρο 18 της ανάθεσης κατ’ ουσία διοικητικού έργου σε ιδιώτη επιθεωρητή, οι αρμοδιότητες, οι εξουσίες και τα καθήκοντα των επιθεωρητών καθορίζονται από το άρθρο 26 του ν.4757/2020. Μεταξύ αυτών, ενδεικτικά περιλαμβάνονται η κατάσχεση βιβλίων, εγγράφων, άλλων στοιχείων, ηλεκτρονικών μέσων αποθήκευσης μεταφοράς δεδομένων τα οποία αποτελούν επαγγελματικές πληροφορίες, η εξέταση προσώπων, η αναζήτηση πληροφοριών και στοιχείων από τους υπαλλήλους δημοσίων φορέων, η λήψη ενόρκων και ανωμοτί καταθέσεων, η πρόσβαση σε απόρρητους φακέλους κ.λπ.. Δεν είναι δυνατόν οι ανωτέρω αρμοδιότητες να εκτελεστούν από ιδιώτες χωρίς υπαλληλική σχέση με την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας. Η ανάθεση διοικητικού έργου σε ιδιώτες δεν μπορεί να φτάσει μέχρι του σημείου να υποκαταστήσουν οι ιδιώτες τα διοικητικά όργανα. Επίσης, δεν υπάρχει στη διάταξη πρόβλεψη για το ασυμβίβαστο των ιδιωτών επιθεωρητών αντίστοιχο με αυτό που προβλέπεται από το ν.4757/2020 και ισχύει για τους επιθεωρητές υπαλλήλους της ΑΠΑ.

Περαιτέρω, γνωρίζουμε όλοι τον άμεσο συσχετισμό της Πολιτικής Αεροπορίας με την εθνική άμυνα της χώρας, ιδίως σε ό,τι αφορά τη δυνατότητα πρόσβασης των ιδιωτών επιθεωρητών σε διαβαθμισμένα κρατικά έγγραφα του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας ή άλλων Υπουργείων ή υπηρεσιών που σχετίζονται με θέματα αεροναυτιλίας και αεροδρομίων, καθώς δεν υπάρχει πρόβλεψη στο νομοσχέδιο σχετικά με το εάν υποψήφιοι για το μητρώο μπορούν να είναι και αλλοδαποί ιδιώτες. Αδήριτη ανάγκη είναι πως πρέπει να αποσαφηνιστεί πλήρως και με διαύγεια ότι οι αρμοδιότητες των συμμετεχόντων στο νέο μητρώο επιθεωρητών θα περιορίζονται μόνο σε θέματα πραγματογνωμοσύνης και όχι άσκησης διοικητικής αρμοδιότητας.

Τέλος, εντύπωση μας προκαλεί το άρθρο 28 του νομοσχεδίου, το οποίο, σημειωτέων δεν υπήρχε στο αναρτημένο προς διαβούλευση κείμενο νομοσχεδίου. Αναφέρεται σε ειδικές ρυθμίσεις για την άμεση αποκατάσταση ζημιών σε κτίριο από τρομοκρατικές ενέργειες. Βεβαίως ο συνειρμός είναι αναπόφευκτος. Θυμηθήκαμε την οικοδομή στους Αμπελόκηπους, αυτή τη μαγική σακούλα που γυρνά αποτυπώματα, αλλά και την αγαθοεργία του ελληνικού δημοσίου. Ελληνικό δημόσιο σημαίνει «τσέπη των φορολογουμένων πολιτών» που ανέλαβε την πλήρη αποκατάσταση της πολυκατοικίας έχοντας εξασφαλίσει την ιδιωτική δωρεά ποιου άλλου; Του εθνικού ευεργέτη ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ.

Μια τελευταία σημείωση και ευχαριστώ για την ανοχή. Για το άρθρο 21, για την δήθεν ενίσχυση της ανεξαρτησίας του ΕΟΔΑΣΑΜ, το οποίο είναι πραγματικά κραυγαλέο, αντικαθιστώντας την άμεση διαβίβαση στη Βουλή των σχετικών δικογραφιών με τη διαβίβαση μόνο σε Υπουργό και Πρόεδρο της Βουλής. Πιστεύετε ότι δικαιούται να απολαμβάνει την εμπιστοσύνη της Ελληνικής Βουλής ένας Πρόεδρος, στον οποίο είναι γνωστός ο φάκελος του αστυνομικού της ασφάλειας που κατηγορείται για ειδεχθή εγκλήματα σεξουαλικής φύσης και ο φάκελός του είναι γνωστός στον Πρόεδρο της Βουλής από τον Φεβρουάριο του 2024. Είναι γνωστό ότι του έχει αφαιρεθεί το όπλο όπως είναι γνωστός και ο «πλούσιος» φάκελος με τα ποινικά του αδικήματα. Παρ’ όλα αυτά με την ανοχή του Προέδρου της Βουλής, που γνώριζε πάρα πολύ καλά το καθεστώς κάτω από το οποίο υπηρετούσε ο συγκεκριμένος αστυνομικός στην ασφάλεια της Βουλής, βρισκόταν ακλόνητος στη θέση του μέχρι να διωχθεί για όλα αυτά τα ειδεχθή ποινικά αδικήματα;

Ευχαριστώ.

**ΜΑΡΙΑ - ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ - ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε κυρία Καραγεωργοπούλου.

Συνεχίσουμε τον κατάλογο των Ειδικών Αγορητών δίνοντας τον λόγο στον κ. Μεϊκόπουλο.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΜΕΪΚΟΠΟΥΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΥΝΑΣΠΙΣΜΟΣ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΗΣ ΑΡΙΣΤΕΡΑΣ - ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΣΥΜΜΑΧΙΑ»):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Άκουσα με πολύ μεγάλη προσοχή την τοποθέτηση της Εισηγήτριας της Νέας Δημοκρατίας επί του νομοσχεδίου, επιπλέον διάβασα με πολύ μεγάλο ενδιαφέρον και τα σχόλια από τους εκπροσώπους φορείς των μεταφορών κατά τη διάρκεια της δημόσιας διαβούλευσης και θέλω να μοιραστώ μαζί σας πως πραγματικά αισθάνομαι την ανάγκη να περιγράψω κωδικοποιημένα, ξανά, τι περιλαμβάνει μια δημόσια πολιτική. Αρχικά, προσδιορίζουμε ποιο είναι το πρόβλημα, έπειτα σχεδιάζουμε ποια είναι η λύση του, στη συνέχεια εγκρίνουμε και υλοποιούμε τη λύση που σχεδιάσαμε και εν τέλει, αξιολογούμε τα αποτελέσματα αυτού που εφαρμόσαμε.

Κύριε Σταϊκούρα, έχουν περάσει 2 χρόνια από την προηγούμενη μεταρρύθμιση του κ. Καραμανλή, το ν.4974/2022, που το δημόσιο διαπίστωνε πως υπάρχουν ζητήματα με τη λειτουργία και την υποδομή του ελληνικού σιδηροδρόμου. Ο κ. Καραμανλής, τότε είχε αποφασίσει να διαχωρίσει τη λειτουργία ΟΣΕ από την υποδομή και τη συντήρηση, δηλαδή, την αρμοδιότητα της ΕΡΓΟΣΕ. Εύλογα, λοιπόν, αναρωτιόμαστε ποια είναι η αξιολόγηση εκείνης της πολιτικής. Δηλαδή, δεν αντιλαμβανόμαστε και από πού προέρχεται αυτή η αλλαγή της πολιτικής. Δεν προκύπτει καν από Αιτιολογική Έκθεση. Από πουθενά, μέσα στη ρύθμιση, δεν φαίνεται ποιος είναι ο στόχος της πολιτικής που εισάγετε. Δεν το εξηγείτε.

Επίσης, δεν υπάρχουν ρήτρες εφαρμογής, όπως είχε ο παλαιότερος νόμος, παρότι δεν είχαν εφαρμοστεί. Εξετάζουμε, λοιπόν, επί της ουσίας τον εταιρικό μετασχηματισμό ΟΣΕ - ΕΡΓΟΣΕ με τη μεταφορά αρμοδιότητας του τροχαίου υλικού της ΓΑΙΑΟΣΕ. Και ακριβώς σε αυτό το σημείο θα ήθελα να σταθώ αρχικά, κύριε Υπουργέ. Δηλαδή, στη μεταφορά της διαχείρισης τροχαίου υλικού του σιδηροδρόμου από την ΓΑΙΑΟΣΕ στο νέο φορέα πλέον «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.».

Τι ακριβώς μεταβιβάζει η ΓΑΙΑΟΣΕ στο νέο φορέα κύριε Σταϊκούρα; Το σιδηροδρομικό τροχαίο υλικό αποτελεί κινητή περιουσία του δημοσίου με συγκεκριμένη αξία. Έχει γίνει κοστολόγηση της περιουσίας αυτής; Τι ποσοστό αυτού του τροχαίου υλικού είναι λειτουργικό; Με ποια τεχνοοικονομική μελέτη προκύπτει η συντήρηση και τα ενοίκια του; Ποιος φορέας το πιστοποιεί αυτό; Τι μεταβιβάζετε, όμως και σε τι κατάσταση βρίσκεται; Με άλλα λόγια, υπάρχει αυτό το τροχαίο υλικό, κύριε Σταϊκούρα; Μπορεί να έρθει κάποιος να το ενοικιάσει σήμερα; Συντηρείται ολοκληρωμένα και ελέγχεται η κατάστασή του; Και να το πω πιο απλά. Ας πούμε ότι πάμε να δούμε τις μηχανές που θα μεταβιβάσετε στον νέο ΟΣΕ, θα τις βρούμε λειτουργικές σύμφωνα με τη Σύμβαση που έχει υπογράψει η Hellenic Train με την ΓΑΙΟΣΕ Α.Ε. ή θα πάμε στο μηχανοστάσιο της Hellenic Train και από τις 12 μηχανές που μεταβιβάζονται, θα λειτουργεί μόνο η μία; Φαντάζομαι ότι θα μας προσκομίσετε κάποια στοιχεία για αυτά. Αυτό, όπως καταλαβαίνετε, είναι κρίσιμο για το μεταφορικό έργο.

Επίσης, από το νομοσχέδιο λείπει και οποιαδήποτε πρόβλεψη για την ασφαλή αποθήκευση αυτού του υλικού. Αναμένουμε στην Ολομέλεια να δώσετε συγκεκριμένα στοιχεία για το τι μεταβιβάζει η ΓΑΙΟΣΕ Α.Ε. και σε τι κατάσταση βρίσκεται το τροχαίο υλικό. Να μας δώσετε έναν απολογισμό για τα θέματα αυτά της διαχείρισης του τροχαίου υλικού, κύριε Υπουργέ. Ποιο πρόβλημα, επί της ουσίας, έρχεστε να λύσετε με τη μεταρρύθμιση σε αυτή; Η μεταφορά της αρμοδιότητας διαχείρισης τροχαίου υλικού, υποθέτω πως κανονικά περιλαμβάνει και τη διασφάλιση προσωπικού που θα αναλάβει το συγκεκριμένο έργο.

Ποιο είναι, λοιπόν, το προσωπικό, που θα στείλει στο νέο φορέα η ΓΑΙΟΣΕ Α.Ε., για τη συντήρηση του τροχαίου υλικού; Επιφορτίζετε τον υποστελεχωμένο ΟΣΕ Α.Ε., με μία ακόμα κρίσιμη αρμοδιότητα, χωρίς να διασφαλίζετε ότι δεν υπάρχει εξειδικευμένο προσωπικό που να διαχειριστεί όλο αυτόν τον στόλο. Δηλαδή, για να σας το πω πιο απλά. Μεταφέρετε το τεράστιο νούμερο των 2 ατόμων από τη ΓΑΙΟΣΕ Α.Ε. για τη διαχείριση 2.500 οχημάτων, για να το διαχειριστεί ο νέος ΟΣΕ, που φτιάχνετε, με το εξειδικευμένο προσωπικό, που δεν έχει και το προσλαμβάνουν με «μπλοκάκια», δηλαδή, Δελτία Παροχής Υπηρεσιών, ανειδίκευτων, κάθε μήνα, για να εξυπηρετήσει, επί της ουσίας, «ρουσφέτια» ή καλύτερα να δημιουργήσετε τη «νέα πελατεία».

Δυστυχώς, κύριε Σταϊκούρα, ο σιδηρόδρομος, δεν είναι σούπερ μάρκετ για να προσλαμβάνετε κόσμος, για να λειτουργήσει, γιατί αυτό, επί της ουσίας, γίνεται. Ο σιδηρόδρομος είναι μια βιομηχανία και, μάλιστα, με απαιτούμενη εξειδίκευση και εμπειρία ακόμη και για τον θυρωρό, που λέει ο λόγος, και η ευθύνη της μεταφορικής λειτουργίας αποτελεί φιλοσοφία που υπαγορεύεται από κανόνες που πρέπει εξυπηρετούνται για να μπορέσει να γίνει σωστά.

Δυστυχώς, η προχειρότητα με την οποία νομοθετείτε αναπαράγει και τις λειτουργικές παθογένειες του ελληνικού σιδηροδρόμου, οι οποίες, κατά τη γνώμη μας, δεν θεραπεύονται από το παρόν νομοσχέδιο. Ήδη, η ΓΑΙΟΣΕ Α.Ε., με βάση τον λειτουργικό σκοπό της, θα έπρεπε να έχει επαρκές και εκπαιδευμένο προσωπικό, όχι μόλις και μετά βίας 20 άτομα. Δεν διαφαίνεται πουθενά στο νομοσχέδιο ποια είναι στόχευση. Υπάρχει κάποιο μακρόπνοο σχέδιο;

Γιατί δίνετε τη δυνατότητα του τροχαίου υλικού στον ΟΣΕ Α.Ε., κύριε Υπουργέ; Θα συντηρήσετε το τροχαίο υλικό στον νέο ΟΣΕ και θα τον μεταφέρετε, για παράδειγμα, στις περιφερειακές γραμμές που έχουν ανάγκη από σύγχρονα τρένα, κάτι που σήμερα οι Ιταλοί της Hellenic Train, δεν κάνουν ως έχοντας υποχρέωση; Αν το κάνετε αυτό, κύριε Υπουργέ, πείτε το ανοιχτά, πρώτοι εμείς θα το κρατήσουμε.

Στον κεντρικό σιδηροδρομικό άξονα Λάρισας-Θεσσαλονίκης κυκλοφορούν μόνο τρένα παλαιού τύπου. Τα τρία σύγχρονα τρένα τύπου Desiro, που εξυπηρετούσαν τη Βόρεια Ελλάδα, τα κατέβασαν στην Αθήνα για να εξυπηρετήσουν άλλες ανάγκες υποβαθμίζοντας έτσι την ποιότητα της μεταφοράς στη Βόρεια Ελλάδα.

Η κατάσταση είναι αποκαρδιωτική στη διαχείριση του στόλου του τροχαίου υλικού, το γνωρίζετε και για να το λύσετε, εσείς μεταφέρατε το υλικό αυτό στον ήδη προβληματικό ΟΣΕ, χωρίς πόρους και χωρίς εξειδικευμένο προσωπικό και θα λυθεί αυτό το πρόβλημα ως διά μαγείας.

Η επένδυση που είναι, κύριε Υπουργέ; Γιατί χωρίς επενδύσεις, χωρίς χρήμα, το πρόβλημα αυτό δεν λύνεται. Διότι, στο σημείο αυτό, η ιδιωτικοποίηση δεν έλυσε το πρόβλημα του τροχαίου υλικού, που απαιτεί σημαντικές επενδύσεις ο οποίες έχουν να γίνουν στην Ελλάδα από την περίοδο του 1998-2000. Έκτοτε καμία επένδυση σε τροχαίο υλικό στην Ελλάδα.

Ας μη μιλήσουμε για τα γκρίζα, τα λευκά ή τα μαύρα βέλη, γιατί μάλλον τότε θα μιλάμε για τα αόρατα βέλη, που είναι υποχρέωση με βάση τη Σύμβαση, ήδη, των Ιταλών της Hellenic Train. Ναι, κύριε Σταϊκούρα, αυτών των ίδιων που μας έλεγε εδώ ο κ. Καραμανλής και στην Ολομέλεια, φωνάζοντας ότι πρέπει να ντρεπόμαστε. Νομίζω ότι το θυμάστε. Και σας ξαναρωτάω. Τώρα με τη νέα αρμοδιότητα του δημοσίου φορέα, θα αναβαθμίσετε τη γραμμή Λάρισα-Θεσσαλονίκη; Τώρα που γίνεται ο νέος ΟΣΕ, θα αναλάβει την επαναλειτουργία των γραμμών Βόλου-Σερρών-Δράμας-Καλαμπάκας-Φλώρινας, που δε λειτουργούν; Με λίγα λόγια, θέλουμε να καταλάβουμε τη στρατηγική του Υπουργείου, γιατί αλλιώς θα υποθέσουμε ότι είναι μάλλον ένα επικοινωνιακό νομοσχέδιο, χωρίς πραγματικά μεταρρυθμιστικό χαρακτήρα.

Εδώ, έχουμε τον ΟΣΕ Α.Ε., έναν διαχειριστή υποδομής που δεν μπορεί να λειτουργήσει γιατί δεν έχει προσωπικό. Το 50% του προσωπικού, και το γνωρίζετε, είναι με «μπλοκάκια», δηλαδή, με Δελτίο Παροχής Υπηρεσιών. Το ξέρετε πάρα πολύ καλά. Είναι δυνατόν, κύριε Υπουργέ, κρίσιμα καθήκοντα να τα εκτελούν τα «μπλοκάκια», σταθμάρχης και κλειδούχοι για 8 μήνες, με χρηματοδότηση που δεν υπάρχει και με έργα που δεν έχουν ολοκληρωθεί; Είναι σαφές ότι ο ίδιος ο Οργανισμός δεν έχει προσαρμόσει τη φιλοσοφία του και, επί της ουσίας, δεν έχει εκσυγχρονιστεί στα νέα δεδομένα του ευρωπαϊκού σιδηροδρόμου. Ο σιδηρόδρομος για να λειτουργήσει απαιτεί έναν Οργανισμό σε ένταση εργασίας 24/7. Δεν είναι μια δημόσια Υπηρεσία, όπως τον αντιμετωπίζετε εσείς, με το νομοσχέδιό σας.

Η βασική μεταρρύθμιση, που πρέπει να γίνει, είναι η ενίσχυση με εξειδικευμένο προσωπικό στα σύγχρονα κρίσιμα καθήκοντά του και στα νέα δεδομένα που διαμορφώνει ο ευρωπαϊκός σιδηρόδρομος. Κι αυτό, άλλωστε, είναι και το πρόβλημα, πέραν των επενδύσεων που είναι βασικές. Μιλάμε για τηλεδιοίκηση, ETCS *(European Train Control System*), για σηματοδότηση. Αυτά πρέπει να τα λειτουργήσει προσωπικό με εξειδίκευση και γνώση της νέας τεχνολογίας και των συστημάτων διαχείρισης και με προσλήψεις με διαφανείς διαδικασίες.

Δεν λύνουμε, κύριε Σταϊκούρα, το πρόβλημα και δεν κάνουμε μεταρρύθμιση παίρνοντας έναν υπάλληλο από τη ΓΑΙΑΟΣΕ, μερικούς υπαλλήλους από την ΕΡΓΟΣΕ που γνωρίζουν από διαχείριση και σχεδιασμό έργων βάζοντάς τους στο νέο ΟΣΕ, ο οποίος όμως θα συνεχίσει να λειτουργεί με τη λογική και τη φιλοσοφία του προηγούμενου αιώνα, για να ασχοληθούν με προβλήματα, όπως είναι η κοπή των καμένων δέντρων, τα οποία πέφτουν καθημερινά μέσα στο δίκτυο και διακόπτουν την κυκλοφορία.

Εισέρχομαι, τώρα, κύριε Υπουργέ, στο κομμάτι του νομοσχεδίου που αφορά τη λειτουργία των αρχών και την ασφάλεια των μεταφορών που, όπως φαίνεται βάσει του αριθμού των άρθρων, σάς απασχολεί πολύ περισσότερο από τη μεταρρύθμιση του νέου ΟΣΕ, καθώς αφιερώνονται στο νομοσχέδιο περισσότερα άρθρα.

Σύμφωνα, λοιπόν, με τις διαπιστώσεις του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων και την Έκθεσή του, αυτό που πρέπει να διασφαλίσει η Κυβέρνηση, πρώτα από όλα, είναι η πραγματική ανεξαρτησία τους. Στο νομοσχέδιο προβλέπεται ότι ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ θα υποβάλει πλέον Έκθεση Πεπραγμένων και στον Πρόεδρο της Βουλής εκτός από τον Υπουργό. Αυτή είναι η μεγάλη ανάγκη για να γίνει αυτός ο Οργανισμός ανεξάρτητος; Κύριε Υπουργέ, είναι σαφές ότι αυτό που καθιστά μία Αρχή ανεξάρτητη είναι η οργανική της αυτοτέλεια. Και σε αυτόν τον Οργανισμό, αυτό δεν υπάρχει. Όταν η διοικητική εποπτεία του Υπουργείου ασκείται, εν τοις πράγμασι, λόγω διορισμού του Διοικητικού Συμβουλίου, με Υπουργική Απόφαση, για ποια ανεξαρτησία ακριβώς μιλάμε; Και αυτά τα είδαμε, στην ήδη λειτουργία αυτού του Οργανισμού, κατά τον χρόνο που λειτουργεί, με τις αποφάσεις τους. Όπου, ενώ τη μια μέρα, λάμβανε απόφαση και έδινε εντολή, την επομένη έλεγε ότι δεν ήθελε να θίξει τον επαγγελματισμό της ηγεσίας του ΟΣΕ. Αχαρακτήριστα πράγματα.

Και έρχομαι τώρα στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων. Γνωρίζετε ότι, σήμερα, στο Διοικητικό Συμβούλιο δεν υπάρχει Ολομέλεια της Αρχής; Και αυτό διότι έχουν παραιτηθεί μέλη και έχει λήξει η θητεία, σε έναν από τους κρισιμότερους φορείς του σιδηροδρομικού τομέα, εδώ και ένα μήνα δεν υπάρχει εξασφαλισμένη Ολομέλεια, δεν λαμβάνονται αποφάσεις. Στο νομοσχέδιο κάνετε λόγο για ενίσχυση της Αρχής με προσωπικό. Γνωρίζετε ότι οι περισσότεροι από τους εργαζόμενους στης ΡΑΣ, οι οποίοι εργάζονται στην Αρχή από το 2011 και έχουν την τεχνογνωσία, θέλουν να φύγουν από την Υπηρεσία; Τα προβλήματα αυτά τα αντιμετωπίζει η μεταρρύθμιση που φέρνετε;

Πείτε μας αν το πρόβλημα της Αρχής αυτής είναι ότι δεν είχε θέσεις στο Οργανόγραμμα και γι’ αυτό έρχεστε να το ενισχύσετε; Πείτε μας, πόσο προσωπικό μεταφέρθηκε στην Αρχή αυτή, από το 2011 που ιδρύθηκε; Γνωρίζετε; Δηλαδή, εκεί, το πρόβλημα με αυτό είναι ότι, π.χ., υπάρχει κακή νομοθέτηση στο ν.4632/2019 για τις αρμοδιότητες της Αρχής, ιδίως για τα θέματα της κατανομής αρμοδιοτήτων και για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, όπως λέει η Έκθεση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων; Ενώ επί της ουσίας, μέχρι και σήμερα, το Υπουργείο «σφυρίζει αδιάφορα». Ζητώ συγνώμη για την έκφραση, αλλά αυτό συμβαίνει. Διότι, αυτά είναι τα πραγματικά προβλήματα που χρειάζεται να διορθώσετε, κύριε Υπουργέ. Και σας τα λένε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, που ο Πρωθυπουργός σάς ζήτησε βοήθεια, μετά τα Τέμπη, και ενώ ήρθαν, τα είπαν και τα έγραψαν, εσείς τα κρύψατε «κάτω από το χαλί». Θα ασχοληθείτε, λοιπόν, με αυτό το ζήτημα; Θέλουμε την απάντησή σας γι’ αυτό.

Με τον ν.5047/2023 και το άρθρο 59, δώσατε οικονομικά κίνητρα για όλους τους υπαλλήλους των Ανεξάρτητων Αρχών και, κατά τη γνώμη μου, καλά κάνατε. Ήταν πάγιο αίτημα. Όμως, εκεί προβλέψατε ότι αυτά θα δίνονται από τον «κουμπαρά» των Αρχών αυτών. Η ΡΑΣ, όμως, σε αντίθεση με άλλες Αρχές, χρηματοδοτείται αποκλειστικά από τον Κρατικό Προϋπολογισμό. Δεν έχει άλλα έσοδα. Διότι, δεν μιλάμε για μια χώρα που ανθίζει. Επειδή, λοιπόν, η εν λόγω διάταξη δεν το προβλέπει αυτό, δεν ενεργοποιείται για τους υπαλλήλους της ΡΑΣ.

Αν πραγματικά ενδιαφέρεστε να κάνετε την Αρχή ελκυστική για το προσωπικό, θα πρέπει πρώτα να λύσετε τα ζητήματα αυτά. Θα τα λύσετε; Με ποιον τρόπο; Αυξάνοντας το προσωπικό στο Οργανόγραμμα;

Στη συζήτηση, επί των άρθρων, θα μιλήσω αναλυτικά και για όλα τα σημεία του νομοσχεδίου που θεωρούμε προβληματικά. Θεωρούμε, κύριε Σταϊκούρα, ότι αυτή η μεταρρύθμιση που φέρνει το Υπουργείο, θα έχει δυστυχώς την ίδια τύχη που είχε και η προηγούμενη. Δηλαδή, θα μείνει ανενεργή, χωρίς να αντιμετωπίζει κανένα πραγματικό πρόβλημα στον Σιδηρόδρομο. Δεν έχει αποτιμήσει, όπως σας εξήγησα, τις πραγματικές ανάγκες, δεν θεσπίζει στόχους, δεν αναζητά τις εναλλακτικές λύσεις, δεν ενεργοποιεί καμία παρακολούθηση των πολιτικών και τέλος, δεν αξιολογεί καμία από τις ρυθμίσεις που προβλέπει.

Με λίγα λόγια, κύριε Υπουργέ, το νομοσχέδιο είναι κάτω των προσδοκιών της ελληνικής κοινωνίας που θέλει ένα σιδηρόδρομο αποτελεσματικό, λειτουργικό, με σύγχρονα συστήματα, εξειδικευμένο προσωπικό και με απαραβίαστους κανόνες.

Γι’ αυτό τον λόγο, κυρία Πρόεδρε επί της αρχής του νομοσχεδίου είμαστε «κατά».

**ΜΑΡΙΑ –ΕΛΕΝΗ(ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ- ΒΙΛΙΑΛΗ(Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε κύριε συνάδελφε και για τη συνέπεια στο χρόνο.

Τον λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ», κ. Χρήστος Κατσώτης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ»):** Δύο χρόνια μετά το έγκλημα των Τεμπών, η Κυβέρνηση φέρνει αυτό το νομοσχέδιο.

Θα περίμενε κανείς να έχει ρυθμίσεις για την εξάλειψη των αιτιών που προκάλεσαν το θάνατο 57, κυρίως, νέων ανθρώπων. Όμως, οι ρυθμίσεις δεν συνάδουν με την καθολική απαίτηση που εκφράστηκε από εκατομμύρια κόσμου, στις διαδηλώσεις που ακολούθησαν, για ουσιαστικά μέτρα ασφάλειας των μεταφορών, εκτός της διερεύνησης των αιτιών που προκάλεσαν το έγκλημα. Η Εξεταστική Επιτροπή για τα Τέμπη, ανέδειξε τις μεγάλες ευθύνες της πολιτικής απελευθέρωσης των μεταφορών που όλα τα Κόμματα. ΠΑΣΟΚ, ΣΥΡΙΖΑ και Νέα Δημοκρατία, ακολουθήσατε και ενίσχυσε τους παράγοντες που οδηγούν σε ανασφαλείς μεταφορές. Την προβληματική επιλογή της κατάτμησης των διαφόρων συμβάσεων, για τα ίδια ενιαία έργα, μεταξύ αυτών και για τα πολυπόθητα συστήματα ασφαλείας, που επίσης αναδείχθηκαν στην Εξεταστική Επιτροπή. Επιλογή που ξεκάθαρα, οδήγησε σε ασυμβατότητα των διαφόρων συστημάτων, αλλά και σε μεγάλες καθυστερήσεις που προέκυψαν από την εκδήλωση αυτών των ανταγωνιστικών συμφερόντων. Προσφυγές, ενστάσεις, συνεχείς παρατάσεις.

Κύριε Υπουργέ, τι πιο αποκαλυπτικό από το ίδιο το πόρισμα της «Επιτροπής Γεραπετρίτη» που το ξέρετε πολύ καλά, μιλάει για κατάτμηση που γινόταν για να εξυπηρετηθούν οι διαφορετικοί προμηθευτές από τις μεγάλες Ευρωπαϊκές Χώρες-αυτή είναι μια πραγματικότητα που δεν μπορεί να αποκρυφτεί- με τραγικό αποτέλεσμα, μέχρι τις 28 Φλεβάρη του 2023 να μην είχε παραδοθεί και να μην είχε τεθεί ολοκληρωμένα σε λειτουργία κανένα από τα απαραίτητα συστήματα ασφαλείας, τα οποία προβλέπονταν σε 4 τουλάχιστον Συμβάσεις που «έτρεχαν» από το 2007, για την έγκαιρη παράδοση των οποίων, δεν φρόντισε καμία εκ των κυβερνήσεων που μεσολάβησαν μέχρι και την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας.

Σχεδόν 20 χρόνια μετά την αρχική Σύμβαση ακόμα δεν έχει λειτουργήσει το σύστημα αυτόματης πέδησης που, χωρίς αμφιβολία, θα είχε εμποδίσει την αντίθετη πορεία των τραίνων και το τραγικό δυστύχημα. Αναδείχθηκε η εγκληματική υποσυντήρηση του δικτύου και των υποδομών λόγω της υποχρηματοδότησης, καθώς και η σχεδιασμένη αποψίλωση του ανθρώπινου δυναμικού, με ταυτόχρονες «εκπτώσεις» στην εκπαίδευσή του. Δηλαδή, αυτό ακριβώς, το «εκρηκτικό μείγμα», για τον πολλαπλασιασμό των ανθρώπινων λαθών που σε συνδυασμό με την παντελή απουσία τεχνολογικών μέσων για την αποτροπή τους, δημιούργησε τις συνθήκες για το έγκλημα στα Τέμπη, για το οποίο συνεχώς προειδοποιούσαν προηγούμενα μικρότερης έκτασης ατυχήματα ακόμα με απώλειες ανθρώπινων ζωών, όπως το Άδενδρο, για το οποίο βέβαια και τότε ο ΣΥΡΙΖΑ, κατηγορούσε τα ανθρώπινα λάθη.

Αναδείχθηκε ο ανεπαρκής, αν όχι ο «διακοσμητικός» ρόλος της ΡΑΣ, τουλάχιστον για τις κρίσιμες αρμοδιότητες της πιστοποίησης της ασφάλειας των σιδηροδρομικών συγκοινωνιών. Αναδείχθηκαν οι αντιλαϊκές προτεραιότητες που θέτει η Ευρωπαϊκή Ένωση για την αύξηση της χωρητικότητας του δικτύου και την ταχύτητα μεταφοράς εμπορευμάτων, σε βάρος όλων των απαραίτητων μέτρων ασφαλείας. Η Ευρωπαϊκή Ένωση, έχει εγκληματικές ευθύνες, γιατί στο όνομα του κόστους οφέλους επιτρέπει να λειτουργούν στο δίκτυό της τρένα τα οποία δεν πληρούν τις σύγχρονες προδιαγραφές ασφαλείας και πυρασφάλειας. Τέτοια ήταν και τα επίμαχα βαγόνια της Hellenic Train τα οποία κυκλοφορούσαν με άδεια της Ευρωπαϊκής Αρχής Σιδηροδρόμων.

Η ευθύνες της Νέας Δημοκρατίας είναι μεγάλες, γιατί αρνήθηκε να εξεταστούν κρίσιμοι μάρτυρες για τα ζητήματα της έκρηξης και της πυρκαγιάς όταν μάλιστα αυτή, ενδεχομένως, να στοίχισε τη ζωή σε πάνω από τα μισά εκ των 57 θυμάτων. Όπως και για την απαράδεκτα βιαστική αλλοίωση του τόπου του εγκλήματος, που αποτελεί από μόνο του, ένα αυτοτελές αδίκημα. Το σιδηροδρομικό έγκλημα των Τεμπών, ήταν το τραγικό αποτέλεσμα των πολιτικών που εκφράστηκαν στον ελληνικό σιδηρόδρομο, τις τελευταίες δεκαετίες.

Την πολιτική ευθύνη γι’ αυτή την κατάσταση στον ελληνικό σιδηρόδρομο, τα τεράστια κενά και τις ελλείψεις στα συστήματα ασφαλείας, φέρει ακέραια αυτό το αστικό κράτος και όλες οι κυβερνήσεις των τελευταίων χρόνων της Νέας Δημοκρατίας, του ΠΑΣΟΚ και του ΣΥΡΙΖΑ. Όλοι μαζί, από κοινού, προώθησαν την πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για πλήρη απελευθέρωση των σιδηροδρομικών μεταφορών. Υλοποίησαν την κατεύθυνση της διάσπασης και του τεμαχισμού του ΟΣΕ, την αποψίλωση του έμπειρου και εξειδικευμένου προσωπικού και την υποστελέχωση. Στη συνέχεια, προώθησαν την ιδιωτικοποίηση του κερδοφόρου τμήματος των μεταφορών, με την ταυτόχρονη επιδότηση, ύψους 750 εκατομμυρίων ευρώ για 15 χρόνια, δηλαδή, 5 εκατομμύρια ευρώ το χρόνο, για την άγονη γραμμή Αθήνα-Θεσσαλονίκη. Οι πολιτικές ευθύνες επισύρουν και συγκεκριμένες ποινικές ευθύνες. Ιδιαίτερα για τους αρμόδιους Υπουργούς που με τις ενέργειες και τις, εν γνώσει, παραλείψεις τους -και σε κάθε περίπτωση αποδεχόμενοι τον κίνδυνο- έθεσαν σε διακινδύνευση τη ζωή χιλιάδων ανθρώπων, που θα μπορούσαν να είχαν βρεθεί στη θέση των 57 θυμάτων των Τεμπών.

Ως ΚΚΕ, θα συνεχίσουμε να κάνουμε ότι περνάει από το χέρι μας για να μην μείνουν ατιμώρητοι οι ένοχοι, για να μην υπάρξουν νέα Τέμπη, για να νικήσουν οι ζωές απέναντι στα κέρδη. Έχουμε εκφράσει τόσο στη Βουλή όσο στο λαό την πλήρη αντίθεσή μας στην πολιτική της Νέας Δημοκρατίας, όπως και στις προηγούμενες κυβερνήσεις που ενσωμάτωσαν όλες τις Οδηγίες, τις κατευθύνσεις βάση των οποίων απελευθερώθηκαν οι μεταφορές για να υπηρετήσουν τις επιλογές μονοπωλιακών ομίλων που ήθελαν να επενδύσουν λιμνάζοντα κεφάλαια και στον τομέα των μεταφορών, με εξασφαλισμένα κέρδη.

Οι εργαζόμενοι όπως οι επιβάτες ζουν τα καλά της απελευθέρωσης και ιδιωτικοποίησης του σιδηροδρόμου. Οι εργαζόμενοι είναι αντιμέτωποι με την εντατικοποίηση που μεταφράζεται σε έως 28 με 29 ημέρες δουλειάς το μήνα, με ελάχιστα ρεπό, και τις καθημερινές ώρες δουλειάς να φτάνουν τις 11. Θυμίζουμε ότι το 2019, επί Κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ, θεσμοθετήθηκε η διευθέτηση με συνεχόμενη εργασία 9 ημερών, που στη συνέχεια έγινε 7, κάτι που δεν κατάργησε η Νέα Δημοκρατία γιατί εξυπηρετεί τους σκοπούς των νέων επιχειρηματικών ομίλων.

Η συσσωρευμένη κόπωση των εργαζομένων, «στρώνει το έδαφος» για ατυχήματα. Για παράδειγμα, αυτή τη στιγμή που μιλάμε η Hellenic Train, κύριε Υπουργέ, ζητά, να δουλέψουν οι μηχανοδηγοί έως και 5 ρεπό από αυτά που δικαιωματικά έχουν για να «βγουν» τα δρομολόγια των γιορτινών ημερών των Χριστουγέννων.

 Επιπρόσθετα, πολλές φορές οι εργαζόμενοι καλούνται να κάνουν εργασίες που δεν αφορούν το αντικείμενό τους, χωρίς να έχουν την απαραίτητη εξειδίκευση και εκπαίδευση, με ότι σημαίνει αυτό συνολικότερα για το ζήτημα της ασφάλειας, όπου ο μηχανολογικός εξοπλισμός δεν συντηρείται διότι δεν ελέγχεται σωστά. Εξακολουθεί να είναι σοβαρή η κατάσταση στο δίκτυο και τη σιδηροδρομική γραμμή του ΟΣΕ στην Θεσσαλία καθώς δεν έχει γίνει τίποτα ακόμα για την αποκατάσταση των γραμμών που επλήγησαν από την κακοκαιρία Daniel. Τίποτα.

Η μη τήρηση των κανονισμών ασφαλείας για τη λειτουργία και την κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών εγκυμονεί τεράστιους κινδύνους. Ενδεικτικά, η ομάδα επισκευής της γραμμής που είναι σε λειτουργία θα πρέπει να αποτελείται από 5 άτομα, αλλά πολλές φορές είναι μόνο με 2 ή ακόμα και με 1 άτομο προσωπικό. Δεν είναι αυτό κίνδυνος για την ασφάλεια; Επίσης, δεν τηρούνται οι απαραίτητοι χρόνοι ή ακόμα και μπορεί να γίνονται εργασίες σε ένα ηλεκτροδοτούμενο δίκτυο χωρίς διακοπή ρεύματος. Χαρακτηριστική είναι η ελλιπής σηματοδότηση και η φωτοσήμανση, η οποία δεν λειτουργεί. Επίσης, εκκρεμεί, εδώ και πολλά χρόνια, η συνολική εγκατάσταση και λειτουργία ηλεκτρονικών συστημάτων ασφαλείας.

Όλα αυτά είναι σοβαρά ζητήματα που δεν μπορούν να αγνοηθούν για το θέμα της ασφάλειας και της πρόληψης, συνολικά, των μεταφορών. Τίποτα ουσιαστικό δεν έχει αλλάξει στη λειτουργία και κυκλοφορία των τρένων. Περίσσεψαν οι δηλώσεις των αρμοδίων, τα σχέδια και τα προγράμματα. Κύριε Υπουργέ, δεν πήρατε κανένα μήνυμα και τώρα πια αποθρασυνθήκατε τόσο πολύ που δεν κρατάτε ούτε τα προσχήματα. Το Υπουργείο Μεταφορών, ο ΟΣΕ και η Hellenic Train, με κυνισμό και με αστείρευτο θράσος, ισχυρίζονται πως όλα είναι ασφαλή. Να σας υπενθυμίσουμε τα συνεχόμενα ατυχήματα που καταγράφηκαν, με μια παραλίγο τραγωδία μέσα στην Αττική, όταν οι συρμοί του Προαστιακού σιδηροδρόμου βρέθηκαν να κινούνται σε αντίθετη κατεύθυνση σε μονή τροχιά, όπως έγινε πρόσφατα στον Κορινό της Πιερίας.

Τα κενά και οι ελλείψεις που οδήγησαν στην τραγωδία των Τεμπών είναι μέχρι σήμερα παρόντα. Η φωτοσήμανση, η τηλεδιοίκηση, η αξιόπιστη επικοινωνία δεν υπάρχουν σε ένα μεγάλο μέρος του δικτύου. Τα συστήματα ασφαλείας στην κυκλοφορία των τρένων είναι άγνωστο το πότε θα λειτουργήσουν. Το προσωπικό μειώνεται ραγδαία. Η ανάγκη για εκπαίδευση και εξειδίκευση του προσωπικού, υποτιμάται ενώ ταυτόχρονα δεν γίνονται προσλήψεις και όποιες γίνονται, γίνονται με μπλοκάκι. Αυτή τη στιγμή που μιλάμε, στον ΟΣΕ, περίπου 600 εργαζόμενοι είναι με μπλοκάκι ζώντας με την αβεβαιότητα να κυριαρχεί. Και φυσικά γνωρίζετε που οδηγεί η αβεβαιότητα.

Οι εγκαταστάσεις στα συγκροτήματα παραμένουν απαρχαιωμένες και το τροχαίο υλικό που δρομολογείται είναι «γερασμένο». Για να γίνουν όλα όσα απαιτούνται για να εξασφαλίσετε την ασφάλεια, την εργασία και την κυκλοφορία των τρένων, δεν διαθέτετε χρήματα, γιατί την ασφάλεια την θεωρείτε κόστος. Όμως για να εκσυγχρονίσετε τις γραμμές σύνδεσης με τα λιμάνια της Καβάλας και της Αλεξανδρούπολης ώστε να μπορεί να μεταφέρεται ο Νατοϊκός στρατιωτικός εξοπλισμός για να σκοτώνονται οι λαοί, βρήκατε και διαθέσετε εκατομμύρια ευρώ.

Στην Αιτιολογική Έκθεση, αναφέρεται ότι με τη συγχώνευση ΕΡΓΟΣΕ και ΟΣΕ μειώνεται το κόστος λειτουργίας των 2 σιδηροδρομικών εταιρειών που διαχειρίζεται το κράτος. Κρίνοντας από την πολιτική σας, μπορούμε να προβλέψουμε με σιγουριά ότι η βασική παράμετρος για το σκοπό αυτό θα είναι η νέα εταιρεία που θα προκύψει να λειτουργεί με λιγότερο προσωπικό, χωρίς συγκροτημένα δικαιώματα και με χαμηλότερους μισθούς. Η πολιτική του κόστους οφέλους είναι εδώ και καθορίζει τα πάντα και στα ιδιωτικοποιημένα κομμάτια του σιδηροδρόμου και σε αυτά που διαχειρίζεται το κράτος.

Η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, όπως και οι μέχρι τώρα κυβερνήσεις, προχωράει απρόσκοπτα στη στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών που έχει για κριτήριο το κέρδος των μεγάλων ομίλων όπως η Hellenic Train καθώς και τον περιορισμό του κόστους για το κράτος, όπως είναι ο ΟΣΕ και η ΕΡΓΟΣΕ. Μια στρατηγική που όπως αποδεικνύεται ξανά και ξανά είναι ασύμβατη με τα εργατικά δικαιώματα, αλλά και με την ασφάλεια στις σιδηροδρομικές μεταφορές και γενικά στις συγκοινωνίες, αφού η λήψη των αναγκαίων μέτρων εμποδίζεται από τους νόμους της καπιταλιστικής αγοράς. Ο σιδηρόδρομος έχει ανάγκη από μέτρα εκσυγχρονισμού της γραμμής, των εγκαταστάσεων όπως της εγκατάστασης συστημάτων ασφάλειας στην κυκλοφορία και προσλήψεις αναγκαίου προσωπικού, με συγκροτημένα δικαιώματα. Όμως τίποτα από αυτά δεν επιλέγει η Κυβέρνηση, γιατί όπως είπαμε τα βάζει στη «ζυγαριά» του κόστους και του οφέλους. Αντί να παρθούν τέτοια μέτρα συνεχίζεται τη διαχρονική πολιτική, που σε αυτή εντάσσεται και το παρών νομοσχέδιο, που αναπαράγει τα ίδια αδιέξοδα και φέρνει πιο κοντά νέα Τέμπη, αφού οι σοβαρές ελλείψεις παραμένουν, θα παραμένουν και θα οξύνονται, αφού θα συνεχίζετε όλοι να υλοποιείται την πολιτική της απελευθέρωσης και εμπορευματοποίησης των μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η σύγκρουση με την πολιτική σας είναι ζήτημα ζωής και θανάτου, επειδή προστατεύει τα κέρδη των Ομίλων και αφήνει απροστάτευτο τον λαό, αλλά και χρέος σε όσους σκοτώθηκαν άδικα στο έγκλημα των Τεμπών. Για εμάς, προέχουν όλα εκείνα τα μέτρα που θα εκμηδενίζουν το ατύχημα ή το δυστύχημα. Τέτοια μέτρα, δεν παίρνετε. Τα μέτρα που προβλέπει το νομοσχέδιο για την ενίσχυση των ρυθμιστικών φορέων μεταφορών, δεν αντιμετωπίζουν τα μεγάλα προβλήματα που αποκαλύφθηκαν και με το έγκλημα των Τεμπών.

Για την ΡΑΣ, την ΑΠΑ, την ΥΠΑ και τέλος, τον Εθνικό Οργανισμό Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών, εισάγετε, όπως αναφέρετε, στοχευμένες ρυθμίσεις που επιτρέπουν την ευέλικτη στελέχωση των υπηρεσιών με σκοπό την αποτελεσματικότερη λειτουργία τους. Το θέμα δεν είναι μόνο οι πόροι ή η στελέχωση, που είναι βεβαίως πολύ σημαντικά και πρέπει να αντιμετωπιστούν. Το κύριο ζήτημα είναι το πλαίσιο λειτουργίας, το θεσμικό πλαίσιο που χρειάζεται να ενισχύσει τον έλεγχο ή την ασφάλεια των μεταφορών. Ως ΚΚΕ, έχουμε εκφράσει την πλήρη διαφωνία μας με τον ν.5014/2023, που ψηφίστηκε λίγο πριν από το έγκλημα στα Τέμπη, για το θεσμικό πλαίσιο για τη διερεύνηση αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων για την ασφάλεια των μεταφορών.

Έχετε εναρμονίσει στην ελληνική νομοθεσία τους Κανονισμούς και τις Οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και βάσει αυτών, το θέμα της ασφάλειας μπαίνει στη λογική του κόστους οφέλους. Από τις ρυθμίσεις, καλύπτονται, κύρια, οι απαιτήσεις των ασφαλιστικών εταιρειών που απαιτούν πορίσματα για τα στατικά ρίσκα. Η στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αντιμετωπίζει την υγεία και την ασφάλεια υπό το πρίσμα της διασφάλισης της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων. Η προστασία και η πρόληψη υποτάσσεται στους νόμους για τη διασφάλιση του μέγιστου ποσοστού κέρδους του ανταγωνισμού των μονοπωλίων και της «ζούγκλας» της αγοράς, αφήνοντας αναξιοποίητες δυνατότητες προστασίας της υγείας και της ζωής των εργαζομένων και τις δυνατότητες πρόληψης ατυχημάτων. Στα πλαίσια της κυριαρχίας των μονοπωλιακών ομίλων, αποκρύπτεται ή μειώνεται η ευθύνη τους, μεταφέροντας την ευθύνη για τα ατυχήματα ή τα δυστυχήματα σε ανθρώπινο λάθος, δηλαδή στους εργαζόμενους. Από τη διερεύνηση, με βάση το θεσμικό πλαίσιο, ευθύνες δεν θα αποδίδονται σε αυτόν που πραγματικά τις έχει, όπως αποδείχθηκε και με τα Τέμπη. Χαρακτηριστικό είναι το άρθρο 32 παρ.3 του ν.5014/2023, το οποίο δεν το αλλάζετε «Οι συστάσεις ασφάλειας δεν συνιστούν τεκμήριο υπαιτιότητας ή ευθύνης σε περίπτωση ατυχήματος, σοβαρού συμβάντος ή συμβάντος». Αλλά, τότε τι συνιστούν, κύριε Υπουργέ; Αλήθεια, τι σημαίνει «εχεμύθεια» για θέματα που χαρακτηρίζονται ως απόρρητα που προβλέπουν οι ρυθμίσεις του θεσμικού πλαισίου; Μήπως σημαίνει «αποσιώπηση»;

Η σύγκρουση με την πολιτική σας είναι ζήτημα ζωής και θανάτου. Στην κατ’ άρθρο συζήτηση θα αναφερθούμε στο Μέρος Γ΄ και στις επιμέρους διατάξεις του νομοσχεδίου. Καταψηφίζουμε το νομοσχέδιο και θα κάνουμε ότι περνά από το χέρι μας, για να δυναμώσει ο αγώνας των εργαζομένων στο σιδηρόδρομο και στις μεταφορές, να δυναμώσει ο αγώνας του ελληνικού λαού για σύγχρονη, ασφαλή, τακτική και φθηνή σιδηροδρομική συγκοινωνία, μακριά από τις ράγες του κέρδους. Καλούμε τους εργαζόμενους και τα λαϊκά στρώματα να συναντηθούν και να συμπορευθούν στον αγώνα με ΚΚΕ για να ανατραπεί η «σάπια» κατάσταση, για να προταχθούν οι ανάγκες που μπορούν να ικανοποιηθούν μόνο με την εργατική εξουσία που θα κοινωνικοποιήσει τα μέσα παραγωγής στη βιομηχανία, στην ενέργεια, στις μεταφορές, συμπεριλαμβανομένου του σιδηροδρόμου, τις τηλεπικοινωνίες, τις κατασκευές και άλλα. Μόνο απαλλαγμένος από τα μονοπώλια, την καπιταλιστική εκμετάλλευση και το «ζύγι» των κερδών, μπορεί ο λαός να έχει ασφάλεια και να απολαμβάνει τον πλούτο που ίδιος παράγει.

Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

**ΜΑΡΙΑ-ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ-ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Στο σημείο αυτό, γίνεται η β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Αθανασίου Χαράλαμπος, Αλεξοπούλου Χριστίνα, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκη Σεβαστή (Σέβη), Γιόγιακας Βασίλειος, Καλαφάτης Σταύρος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριαζίδης Δημήτριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Λοβέρδος Ιωάννης-Μιχαήλ (Γιάννης), Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Παπάς Θεοφάνης (Φάνης), Πέτσας Στυλιανός (Στέλιος), Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σκρέκας Κωνσταντίνος, Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χατζηβασιλείου Αναστάσιος (Τάσος), Βατσινά Ελένη, Νικητιάδης Γεώργιος, Νικολαΐδης Αναστάσιος (Τάσος), Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Βέττα Καλλιόπη, Γιαννούλης Χρήστος, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Κόκκαλης Βασίλειος, Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος, Παπαηλιού Γεώργιος, Έξαρχος Νικόλαος (Πάκος), Κατσώτης Χρήστος, Μεταξάς Κωνσταντίνος Βασίλειος, Στολτίδης Λεωνίδας, Μπούμπας Κωνσταντίνος, Χήτας Κωνσταντίνος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Βρεττός Νικόλαος, Δελβερούδης Κομνηνός, Καραγεωργοπούλου Ελένη, Κόντης Ιωάννης, Δημητροκάλλης Ιωάννης, Μανούσος Γεώργιος, Παπαϊωάννου Αρετή, Πούλου Παναγιού (Γιώτα) και Χουρδάκης Μιχαήλ.

Ευχαριστούμε τον κ. Κατσώτη. Συνεχίζουμε με την τοποθέτηση του Ειδικού Αγορητή της «Ελληνική Λύση», κ. Μπούμπα.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΟΥΜΠΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ- ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ»):** Σας ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριοι του Υπουργείου, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Βέβαια, στις επόμενες, κατ’ άρθρο και στο σύνολο συνεδριάσεις της Επιτροπής, θα έχουμε την ευκαιρία να συζητήσουμε διεξοδικά επί του κειμένου του νομοσχεδίου. Όμως, ο χρόνος κατάθεσής του δεν είναι ο κατάλληλος. Λίγο πριν εκπνεύσει αυτή η χρονιά, τη στιγμή που κατατίθεται ο ετήσιος Κρατικός Προϋπολογισμός, που είναι μια διαδικασία ύψιστης κοινοβουλευτικής ευθύνης κατά την οποία πρέπει να τοποθετηθούν οι Βουλευτές όλων των Κομμάτων μέσα

στο επόμενο τριήμερο τετραήμερο, θα μπορούσε το παρών νομοσχέδιο να έρθει με ηρεμία, με πραότητα, με σκέψη, τους επόμενους μήνες την επόμενη χρονιά. Και αυτό, διότι και οι εκλογές έγιναν υπό τη σκιά της τραγωδίας των Τεμπών και είναι ένα πολύ σημαντικό νομοσχέδιο για το είδος του σιδηροδρόμου που θέλουμε να έχουμε στην Ελλάδα, για τις επόμενες γενεές, ώστε να μη θρηνήσουμε και πάλι νέους ανθρώπους.

Πριν πάω στις σκέψεις που έχουμε ως Ελληνική Λύση, για να βοηθήσω λίγο και τους φορείς γιατί ξέρω ότι πιέζει ο χρόνος -γι’ αυτό λέμε ότι δεν είναι η κατάλληλη χρονική στιγμή για να συζητηθεί ένα τέτοιο νομοσχέδιο στα τέλη της χρονιάς- για παράδειγμα, εκεί που λέμε, κυρία Πρόεδρε, για το Σωματείο Εργαζομένων στους Σιδηροδρόμους, διαβάζω μια συνέντευξη του Προέδρου της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Σιδηροδρομικών, του κ. Γιάννη Ντίτσα. Θα μπορούσε να είναι εδώ στην Επιτροπή για να μας καταθέσει την άποψή του, διότι έχει και την εμπειρία και τις γνώσεις, όπως πολύ σημαντική είναι και η συνέντευξη του πρώην Προέδρου Μηχανοδηγών, του κ. Κώστα Γενηδούνια.

Η κυρία Ιωάννα Τσιαπαρίκου, η Πρόεδρος της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, ένα σημαντικό πρόσωπο, εδώ στη Βουλή, στην Εξεταστική Επιτροπή, είχε πει ότι «εμείς έχουμε μόνο το διαδικαστικό κομμάτι. Δεν έχουμε καμία σχέση με το υλικό». Άρα, λοιπόν, για ποια αναβάθμιση της ΡΑΣ μπορούμε να μιλήσουμε όταν δεν υπάρχει αρμοδιότητα σε ό,τι αφορά το υλικό παρά μόνο διαδικαστικό χαρακτήρα, όπως κατέθεσε η Πρόεδρος η κυρία Ιωάννα Τσιαπαρίκου, στην Εξεταστική Επιτροπή της Βουλής;

Για να ολοκληρώσω με τους φορείς, εγώ σας θέτω προβληματισμό στα πρόσωπα τα οποία μπορούν να είναι πρόσωπα που κατέχουν νευραλγικές θέσεις και θα μπορούσαν να ακούσουμε την άποψή τους. Όταν μιλάμε για παράταση συμβάσεων διαχείρισης γεωθερμικού πεδίου, ο κ. Γιώργος Αποστολόπουλος, Καθηγητής στο Μετσόβιο Πανεπιστήμιο ο οποίος έχει κάνει έρευνα περί του γεωθερμικού πεδίου στη Λέσβο. Απόστολος Αρβανίτης Προϊστάμενος Τμήματος Γεωθερμίας και Ιαματικών Φυσικών Πόρων του ΕΑΓΜΕ για το γεωθερμικό πεδίο Λιθοτόπου Σερρών, όπου εκλέγομαι Βουλευτής και ξέρω πολύ καλά το ζήτημα -δεν μπορούν να κληθούν όλοι, αλλά παραθέτω τα πρόσωπα- Δήμαρχος Ηράκλειας, κ. Κλεάνθης Κοτσακιαχίδης, ο οποίος μιλάει με βάση την Υπουργική Απόφαση για την αξιοποίησή του γεωθερμικού πεδίου στην περιοχή, υπάρχει και ο Σάββας Μιχαηλίδης Δήμαρχος Νέστου, Χρυσούπολη Καβάλας ο οποίος έχει κάνει μια πολύ καλή δουλειά σε ό, τι αφορά τα θερμοκήπια. Γιατί το λέω αυτό; Διότι για το θέμα της γεωθερμίας, μια και εμπεριέχεται μέσα στο νομοσχέδιο, ξέρετε πως είναι ένας πεπαλαιωμένος νόμος, όπου η γεωθερμία δεν θεωρείται ΑΠΕ, θεωρείται μεταλλευτική δραστηριότητα. Δηλαδή, κάποιος θα πρέπει να αποταθεί στο Ινστιτούτο Γεωλογικών και Μεταλλευτικών Ερευνών για να κάνει μια γεώτρηση, έστω αρτεσιανή, και αυτό πρέπει να αλλάξει. Αν θέλουμε να μιλάμε για το πως μπορεί να συμβάλλει και στον ιαματικό τουρισμό αλλά, κυρίως, στον αγροτικό τομέα η γεωθερμία, μία κάθετη οργανωμένη παραγωγή θερμοκηπίων. Το θέτω ως προβληματισμό και γι’ αυτό προτείνουμε τα συγκεκριμένα πρόσωπα τα οποία θα μπορούσαν να πουν την άποψή τους, διότι είναι επαΐοντες επί του ζητήματος.

Όσον αφορά το νομοσχέδιο το οποίο μιλάει για τον εκσυγχρονισμό. Αν ανατρέξουμε στην ιστορία, τρία είναι τα σιδηροδρομικά ατυχήματα που σηματοδότησαν την ιστορία των σιδηροδρόμων. Το ένα είναι στο Δερβένι Κορινθίας, από όπου κατάγεστε και εσείς κυρία Πρόεδρε, που έγινε το 1968. Το δεύτερο, πανομοιότυπο ατύχημα με τα Τέμπη, είναι αυτό που έγινε στο Δοξαρά Λάρισας το 1972. Το πρώτο με 34 νεκρούς, το δεύτερο με 21 νεκρούς και το τρίτο, μετά από μισό αιώνα, τα Τέμπη με 57 νεκρούς, δυστυχώς.

Αν εξετάσουμε, κυρίως, το δεύτερο πανομοιότυπο με τα Τέμπη ατύχημα, με δύο αμαξοστοιχίες, δύο τότε επιβατικές αμαξοστοιχίες, θα δούμε πως δεν έχει γίνει σχεδόν απολύτως τίποτα. Αν ο ιστορικός του μέλλοντος το αναλύσει θα «τρίζουν τα κόκαλα» των νεκρών του ’72 και τίποτα δεν έχει αλλάξει. Μισό αιώνα μετά. Αντιλαμβάνεστε τώρα για τι τραγωδία μιλάμε, για τι ολιγωρία πάνω στο θέμα της ασφάλειας των εν Ελλάδι σιδηροδρόμων; Δηλαδή, θα βγουν οι νεκροί του ’72 ή του ’68 για να συναντήσουν, δυστυχώς, τις ψυχές του 2023 και θα είναι το ίδιο. Με τα ίδια ραδιοτηλέφωνα που υπήρχαν και τότε και που ακόμη υπάρχουν στον ΟΣΕ.

Τώρα, απ’ όλο αυτό το σχέδιο το οποίο συζητάμε, να σταθώ στο γεγονός πως όταν κόβουμε την Ελλάδα πραγματικά στα δυο αφήνοντας περιοχές όπως είναι η Κεντρική και Ανατολική Μακεδονία και η Θράκη τόσους μήνες χωρίς τρένα, οι κάτοικοι δικαίως αισθάνονται παραμελημένοι. Όπως, βέβαια συνέβη, και λόγω της κακοκαιρίας Daniel στη Θεσσαλία κ.λπ.. Για τα φυσικά φαινόμενα, το καταλαβαίνουμε. Αλλά εδώ μιλάμε για τραγικά λάθη.

Βλέποντας τα στατιστικά, σήμερα, από τις 741 ισόπεδες διαβάσεις, μειωμένες κατά τι αριθμητικά, αυτή τη στιγμή οι 292 είναι αφύλακτες, όχι «ιρλανδικού» τύπου. Αφύλακτες, διότι δεν υπάρχει προσωπικό. Στον δε Έβρο, όπως με ενημέρωσαν και κάποιοι συνάδελφοί μου δημοσιογράφοι, υπάρχουν 38 αφύλακτες διαβάσεις που η φύλαξή τους δόθηκε «φασόν» σε μία ιδιωτική εταιρεία security και η οποία δεν έχει υλοποιηθεί. Συμφωνώ πως, ναι, υπάρχει και το ζήτημα του κόστους. Φανταστείτε ότι τα κόμιστρα των λεωφορείων από 2 περίπου εκατομμύρια ευρώ, ανήλθαν στα 6 εκατομμύρια, διότι δεν έχουμε σιδηρόδρομο σε αυτές τις περιοχές, σε αυτά τα γεωγραφικά διαμερίσματα. Αλλά το τρένο, εκτός από το ότι έπρεπε να είναι αναβαθμισμένο και εκσυγχρονισμένο στην Ελλάδα, κατά τα ευρωπαϊκά πρότυπα, συμβαίνει στον Έβρο και στην Μακεδονία να είναι αποκομμένο το δρομολόγιο Ορμένιο-Ξάνθη-Αλεξανδρούπολη. Στις αφύλακτες διαβάσεις, ελλοχεύει ο κίνδυνος των ατυχημάτων και δεν είναι μόνο το ένα πολύνεκρο ατύχημα που προκαλεί το ενδιαφέρον, όπως τα τρία, κομβικά, ατυχήματα στο διάβα του χρόνου. Υπάρχουν και τα μεμονωμένα ατυχήματα που αν συνυπολογιστούν, ο αριθμός των νεκρών είναι μεγάλος. Ξεπερνούν τους 200, τα τελευταία χρόνια. Απλά, όταν ένα ατύχημα είναι μαζικό, μας ταράζει περισσότερο. Αλλά υπάρχουν και στις Σέρρες και στο Άδενδρο -και σε πολλές περιοχές που δεν είναι της παρούσης- που είχαμε δύο, τρεις νεκρούς, ο οποίοι πέρασαν, συγγνώμη για την έκφραση, «στα ψιλά γράμματα». Γιατί, άλλο να έχεις δύο νεκρούς και άλλο να έχεις 57. Προσελκύει το ενδιαφέρον, δυστυχώς. Οι ψυχές, όμως, που φεύγουν; Και μία ψυχή που φεύγει είναι το ίδιο, δεν αλλάζει η αξία της ψυχής που φεύγει.

Από εκεί και πέρα, εάν έχουμε μια αντιπαράθεση ανάμεσα στην ιταλική εταιρεία, την Hellenic Train, που χρωστάει, όπως λέει το κράτος, για τις άγονες γραμμές και από τη δική της πλευρά ότι οι Ιταλοί χρωστούν 100 εκατομμύρια στον ΟΣΕ, που το αμφισβητούν, εκεί θα μπούμε σε μια διελκυστίνδα και σε μια αντιπαράθεση η οποία δεν έχει νόημα. Εδώ πρέπει να αλλάξουν άρδην πάρα πολλά πράγματα. Δεν μπορεί σήμερα να καταγγέλλουν οι μηχανοδηγοί ότι δεν γίνεται κλάδεμα δέντρων και ελλοχεύει ο κίνδυνος ατυχημάτων στις σιδηροδρομικές διαβάσεις. Δεν μπορεί να ακούγεται σήμερα μέσα από δημοσιεύματα ότι είτε το Frecciabianca είτε το Frecciargento, αυτό το «ασημένιο βέλος» κατά τα ιταλικά πρότυπα και τα τρένα Pendolino**,** όπου στην Ελβετία παίρνουν εύκολα φωτιά, τα λεγόμενα τρένα των Άλπεων, τα οποία δεν ήταν ενδεδειγμένα. Δεν μπορεί σήμερα να έχει αυξηθεί ο χρόνος Αθήνας-Θεσσαλονίκης αντί τις τέσσερις ώρες σε πέντε ώρες και κάτι, γιατί για λόγους ασφαλείας θα πρέπει η ταχύτητα να είναι μικρότερη στις υπάρχουσες σιδηροδρομικές γραμμές. Δηλαδή, από τη μία, πήραμε τρένα, από την άλλη, όμως, οι ράγες δεν ήταν οι κατάλληλες και οι ενδεδειγμένες για να κινηθούν αυτά τα τρένα.

Βλέπουμε, λοιπόν, ότι η προσπάθεια θα είναι «Σισύφειος» για μία ακόμη φορά και θα ξαναγυρίσουμε πάλι στα αρχικά στάδια. Διότι, με συγχωνεύσεις δεν επιλύεται το πρόβλημα και δεν είναι η «πανάκεια» για έναν σύγχρονο σιδηρόδρομο στη χώρα. Είναι βαθύτερο το ζήτημα και θα πρέπει να ενσκήψουμε πραγματικά με πολύ μεγαλύτερη σοβαρότητα και μια μεγαλύτερη διαβούλευση από όλους τους αρμόδιους φορείς.

Συνεχίζονται οι βανδαλισμοί, οι κλοπές και οι λεηλασίες σε ό,τι αφορά το υλικό των σιδηροδρόμων. Γίνεται πάρτι και έχει γίνει πάρτι με πολλά χρήματα τα οποία δαπανήθηκαν και μετά λεηλατήθηκαν, είναι γνωστά όλα αυτά τα ζητήματα, και αντί να έχουμε έναν σιδηρόδρομο, που δεν είχαμε σχεδόν ποτέ από την εποχή του Χαρίλαου Τρικούπη για να λέμε την αλήθεια, ο οποίος θα μπορούσε να συνδράμει τα μάλα σε ό,τι αφορά τη διαχείριση και των επιβατών, αλλά και των εμπορικών προϊόντων και να μειώσει κατά πολύ το κόστος, που σήμερα είναι δυσβάσταχτο λόγω και των πολλών διοδίων και των ακριβών καυσίμων. Αυτό έχει ως συνέπεια, ένα προϊόν να παίρνει την ανιούσα στην τιμή για τον καταναλωτή, ενώ ο σιδηρόδρομος θα μπορούσε, πραγματικά, να είναι «υπέρ» των λαϊκών στρωμάτων στις μετακινήσεις, αλλά και να μειώσει τις τιμές των εμπορικών προϊόντων ρίχνοντας το κόστος της φορτοεκφόρτωσης και της μεταφοράς.

Δυστυχώς, απ’ ό,τι φαίνεται, δεν παραδειγματιστήκαμε από την τραγωδία των Τεμπών προκειμένου να ενσκήψουμε στο πρόβλημα και πάμε να το λύσουμε κυρίως διαδικαστικά σε ό,τι αφορά τις συγχωνεύσεις, είτε της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, είτε του ΟΣΕ κ.λπ.. όμως, αυτό που ενδιαφέρει τον κόσμο είναι να αποκτήσει εκ νέου την εμπιστοσύνη στον σιδηρόδρομο. Ξέρω πως δεν θα αποκτηθεί εύκολα γιατί ο κόσμος είναι πληγωμένος. Έχει «βγει το όνομα», κατά την λαϊκή ρήση, των σιδηροδρόμων στην Ελλάδα. Θέλει πολύ μεγάλη προσπάθεια. Αλλά όταν έχεις το υπάρχον σιδηροδρομικό δίκτυο, εκτός των φυσικών καταστροφών, το οποίο είναι πεπαλαιωμένο, όταν έχεις αυτά τα τρένα για τα οποία έχουν ακουστεί πολλάκις, δυστυχώς, όχι θετικά σχόλια, για τα λεγόμενα Pendolino, το «εκκρεμές» των Άλπεων. Όταν έχεις, λοιπόν, μία ανοργανωσιά και δεν έχεις ένα ουσιαστικό οργανόγραμμα για εκπαίδευση προσωπικού, με τις γνωστές ελλείψεις και τις αφύλακτες διαβάσεις που προαναφέραμε, δεν μπορεί να υπάρξει εμπιστοσύνη από τον κόσμο.

Στη συνέχεια θα έχουμε την ευκαιρία να τοποθετηθούμε, στην κατ’ άρθρο συζήτηση, για όσα έχουμε επισημάνει. Υπάρχουν ασφαλώς στο Μέρος Γ΄ και οι λοιπές ρυθμίσεις, όπως οι διατάξεις για το κτίριο της οδού Αρκαδίας 4 στους Αμπελόκηπους που υπέστη ζημιές, που ξεχωρίζουν. Και όπως αναφέρετε, σε περίπτωση μη υπαγωγής επιλαμβάνεται μικτό κλιμάκιο ελέγχου αυθαιρέτων κατασκευών και αυθαίρετων αλλαγών χρήσεων και επιβάλλονται οι προβλεπόμενες κυρώσεις.

Υπάρχουν και οι προβλέψεις παρατάσεων, όπως η ετήσια παράταση των μισθώσεων των χειμερινών και θερινών κινηματογράφων, αλλά και σε αυτό το οποίο αναφέρθηκα πριν, για την παράταση της διάρκειας των συμβάσεων μίσθωσης δικαιωμάτων έρευνας και διαχείρισης του γεωθερμικού πεδίου υψηλής θερμοκρασίας, του άρθρου 30 του ν.4342/2015. Γνωρίζεται πως είναι πολύ σημαντικό θέμα η γεωθερμία γιατί μπορεί να συμβάλει κατά πολύ στην ανάπτυξη και στον παραγωγικό ιστό και στον πρωτογενή τομέα. Όμως, ο ορισμός της αδιαφάνειας, σε ό,τι αφορά τις προσλήψεις στις Ανεξάρτητες Αρχές, ξεχωρίζουν. Οι παρατάσεις των συμβάσεων ορισμένου χρόνου στο Υπουργείο Μετανάστευσης και Ασύλου και στην Ελεγχόμενη Δομή Προσωρινής Φιλοξενίας Αιτούντων Άσυλο Πύργου, αλλά και των 14 μετακλητών του Υπουργείου. Σε αυτό να τονίσουμε ότι τοετήσιο κόστος, μόνο για το συγκεκριμένο προσωπικό, είναι πάνω από 4 εκατομμύρια ευρώ. Αυτά, και πολλά άλλα, τα πληρώνουν οι Έλληνες φορολογούμενοι πολίτες για την παροχή υπηρεσιών πάσης φύσεως σε ό,τι αφορά μετανάστες αλλά και παράνομους τις οποίες τις σταχυολογούμε, αλλά και τις αναλύουμε.

Συνεχίζοντας με τις παρατάσεις, εισερχόμαστε και σε άλλα θέματα όπως της Ελληνικής Αεροπορικής Βιομηχανίας, της ΕΑΒ-ΑΕ, που εξακολουθεί να εξαιρείται από την υποχρέωση προσκόμισης αποδεικτικού φορολογικής και ασφαλιστικής ενημερότητας για χρέη προς το δημόσιο και απολαμβάνει αυξημένου ποσοστού μη παρακράτησης και συμψηφισμού των απαιτήσεων. Αυτές, είναι απλές «ανάσες ζωής». Δεν αποτελούν πανάκεια για να κρατηθεί «ζωντανή» η ΕΑΒ, αυτή η βαριά βιομηχανία της Χώρας μας που προσέφερε πολλά, αποτελούμενη από «λαμπρά» ελληνικά μυαλά, τα full brain μυαλά, που όμως μεταναστεύουν ενώ θα έπρεπε να παραμένουν στη Χώρα μας. Είναι η βιομηχανία που έχει κάνει κατασκευές όπως το ραντάρ «Τηλέμαχος», όχι μόνο για την κάλυψη των ιδίων αναγκών αλλά και για εξαγωγές.

Όλα τα παραπάνω είναι αυτά τα οποία μας πραγματικά προβληματίζουν, κύριε Υπουργέ. Και αυτό διότι θεωρούμε πως το συγκεκριμένο νομοσχέδιο χρειάζεται περεταίρω διαβούλευση και περισσότερο χρόνο, γιατί πρέπει να γίνουν βαθιές τομές. Δεν είναι απλώς να συγχωνεύσουμε και να μειώσουμε το κόστος στις εταιρείες αυτές. Πρέπει να υπάρχει έλεγχος του υλικού πέρα από την καταγραφή. Οι διαγωνισμοί να είναι όπως πρέπει για να έχουμε το ενδεδειγμένο υλικό, είτε αφορά τρένα, είτε αφορά σιδηροδρομικές γραμμές και όλα τα αναλώσιμα συντήρησης. Σε ό,τι αφορά το προσωπικό, πρέπει να υπάρχει ένα συγκεκριμένο οργανόγραμμα πρόσληψης ειδικοτήτων που θα μπορέσουν να πληρώσουν τις θέσεις αυτές και να μην υπάρχουν κενά και, εν πάση περίπτωση, να υπάρχει μία στρατηγική, ένα action plan σε ό,τι αφορά τον σιδηρόδρομο στην Ελλάδα.

Όσο και αν καθυστερήσαμε -και δεν είναι της παρούσης για να δούμε για ποιο λόγο έγιναν αυτές οι καθυστερήσεις γιατί κανείς μπορεί να κάνει πολλούς συνειρμούς ξέρετε απέναντι στα υπόλοιπα Μέσα Μεταφοράς- ήρθε η ώρα και είναι αδήριτη ανάγκη να κάνουμε ένα σιδηρόδρομο όπως αρμόζει, αν θέλουμε να λεγόμαστε ισότιμο μέλος της Κομισιόν της Γηραιάς. Δεν πάει άλλο αυτή η κατάσταση. Έχουμε γίνει ρεζίλι της Γηραιάς σε ότι αφορά το σιδηρόδρομο μας. Δεν νοείται, σήμερα, να μην έχουμε ένα οργανωμένο και σύγχρονο σιδηροδρομικό δίκτυο στη χώρα, για τους λόγους που αναφέραμε πριν. Αλλά δεν γίνεται να περνάμε μέσα σε ένα τόσο σύντομο χρονικό διάστημα, σε μία Σύνοδο Κοινοβουλευτικής Περιόδου, η οποία εκπνέει σε λίγες μέρες και αλλάζουμε ημερολογιακά χρονιά -και μάλιστα με έναν ετήσιο Κρατικό Προϋπολογισμό που είναι ένα πολύ σοβαρό ζήτημα διεκπεραίωσης και ψήφισης και κατάθεσης προτάσεων και απόψεων. Μέσα σε έναν Προϋπολογισμό που σηματοδοτεί το οικονομικό πλάνο της Κυβέρνησης αλλά και τις απόψεις των άλλων Κομμάτων για την οικονομική διαχείριση της χώρας, να φέρουμε αυτό το νομοσχέδιο.

Στις επόμενες συνεδριάσεις θα έχουμε την ευκαιρία να τοποθετηθούμε πιο αναλυτικά για τα άρθρα.

Σας ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ(Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ. Μπούμπα. Σε αυτό το σημείο θα ανακοινώσουμε τη λίστα των φορέων, για να έχουν χρόνο οι υπηρεσίες μας να τους καλέσουν, αν και μεσολαβεί Σαββατοκύριακο. Όπως πάντα, κάναμε μια σύνμηση των προτάσεων, καταλήγοντας στους 15 φορείς. Να σημειώσω πως εκπροσωπούνται προτάσεις όλων των Κομμάτων, αναλογικά και με μια εύνοια στα μικρότερα κόμματα. Οπότε ανακοινώνω τους φορείς που θα κληθούν, ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος, ο ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε, η ΓΑΙΟΣΕ Α.Ε, η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, ο Εθνικός Οργανισμός Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών, η Πανελλήνια Ομοσπονδία Σιδηροδρομικών και Μέσων Σταθερής Τροχιάς, το Σωματείο Εργαζομένων του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος, Σύλλογος Εργαζομένων ΕΡΓΟΣΕ, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, ο Πανελλήνιος Σύλλογος Αερολιμενικών της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, η Πανελλήνια Ομοσπονδία Ενώσεων Μηχανικών Δημοσίων Υπαλλήλων Διπλωματούχων, ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, ο Σύλλογος Ατόμων Πληγέντων Δυστυχήματος Τεμπών και η Ένωση Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας. Νομίζω καλύφθηκαν σε πολύ μεγάλο βαθμό οι προτάσεις όλων των κομμάτων, βλέπω την ικανοποίηση στα πρόσωπά σας.

Συνεχίζουμε τη διαδικασία δίνοντας τον λόγο στην Ειδική Αγορήτρια της Νέας Αριστεράς.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ(Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ»):** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, θέλω να πω ότι επειδή υπάρχει μια συλλογική πληγή και σε αυτό το νομοσχέδιο θα ασχοληθούμε με την τραγωδία, με το έγκλημα των Τεμπών, μετά από μια Εξεταστική Επιτροπή παρωδία, μετά το μπάζωμα του τόπου του εγκλήματος, με το μοντάζ στις συνομιλίες του Σταθμάρχη, το σβήσιμο του οπτικοακουστικού υλικού από τον ΟΣΕ, το πόρισμα της ΕΟΔΑΣΑΑΜ που αγνοείται και τη σημερινή κατάσταση βέβαια στον σιδηρόδρομο που δεν λειτουργεί απολύτως τίποτα, ούτε ηλεκτρονικά συστήματα ασφαλείας, Τηλεδιοίκηση, Σηματοδότηση, ETCS, τα συμβάντα που γίνονται όλο και συχνότερα, το έργο συντήρηση κτλ.. Αναγκαστικά θα γίνει αυτό, αλλά ωστόσο εισέρχομαι λίγο πιο ουσιαστικά στο νομοσχέδιο.

Με το νομοσχέδιο που συζητάμε σήμερα ζούμε κυριολεκτικά ένα déjà-vu και πραγματικά αισθάνομαι ότι είμαστε «στο ίδιο έργο θεατές», αλλά με διαφορετικό τέλος. Και θα εξηγήσω στη συνέχεια τι εννοώ. Πάμε, λοιπόν, 2 χρόνια πίσω, τον Σεπτέμβρη του 2022. Και τότε Κυβέρνηση ήταν η Νέα Δημοκρατία, και τότε η κατάσταση στον σιδηρόδρομο ήταν στα ίδια επίπεδα κατάρρευσης, όπως σήμερα, μάλλον θα μπορούσα να πω ότι τότε ήταν λίγο λιγότερο τραγική. Η μόνη διαφορά είναι ότι επικεφαλής του Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών δεν ήταν ο κ. Σταϊκούρας, ήταν ο κ. Καραμανλής. Και τότε εμείς από πλευράς μας φωνάζαμε με ερωτήσεις, με δηλώσεις, με παρεμβάσεις. Ήταν άπειρες οι ερωτήσεις μας για τις καθημερινές καθυστερήσεις και ακυρώσεις δρομολογίων, για τις εξαγγελίες έργων δισεκατομμυρίων που ήταν όμως στον «αέρα», πράγμα που αποδεικνύεται και από τις χαμηλότερες απορροφήσεις στην ιστορία της ΕΡΓΟΣΕ εκείνα τα χρόνια, όπου δεν υπάρχουν χαμηλότερες. Γιατί το δίκτυο δεν συντηρούνταν και γινόταν μόνο «πυροσβεστικού» τύπου συντήρηση και φυσικά ως συνέπεια των παραπάνω, για την αύξηση ατυχημάτων, όπου μάλιστα υπογραμμίζουμε ότι θα συνεχιστούν, δεν λέω προβλέπαμε, γιατί δεν χρειάζεται να είσαι Κασσάνδρα, για να καταλάβεις ότι υπό αυτές τις συνθήκες θα γινόντουσαν ατυχήματα. Δυστυχώς, οι προβλέψεις μας επιβεβαιώθηκαν με τον πιο τραγικό τρόπο στο έγκλημα των Τεμπών, όπου μία ερώτησή μας περιείχε και αυτή την επισήμανση, το 2022.

Θα σταθώ, όμως, στις εξαγγελίες των έργων εκείνης της περιόδου από τις σιδηροδρομικές εταιρείας, αλλά και τη γενικότερη κατάσταση σε αυτές. Ο ΟΣΕ ανακοινώνει έργα που υποτίθεται πως θα αλλάξουν την εικόνα του ελληνικού σιδηροδρόμου. Έργα που, όμως, δεν είναι ενταγμένα σε ευρωπαϊκά σχέδια, αλλά είναι η χαρά των τοπικών αρχών ή των μεγάλων μελετητικών γραφείων. Εκατομμύρια ευρώ πεταμένα σε προμελέτες και μελέτες για έργα που δε θα γίνουν ποτέ, άλλωστε αυτό έχει αποδειχθεί. Χαρακτηριστικό παράδειγμα οι σκέψεις για αλλαγή της ευρωπαϊκής χάραξης για τη σύνδεση Ελλάδας-Αλβανίας μέσω Φλώρινας, άλλου δαιδαλώδους σχεδιασμού που, σίγουρα, θα αντιμετώπιζε προβλήματα υλοποίησης και νομίζω ότι έχει εγκαταλειφθεί.

Άλλο παράδειγμα. Οι ανακοινώσεις για το έργο της συντήρησης του δικτύου. Ο ΟΣΕ προγραμμάτιζε να εκχωρήσει όλη τη συντήρηση σε εργολάβους. Δηλαδή, να χάσει την πολύτιμη τεχνογνωσία της γραμμής που είχε τον 19ο αιώνα και να συντελέσει σε ένα πεδίο υπέρογκου πλουτισμού για τους εργολάβους μέσω των συμβάσεων συντήρησης. Παράλληλα, ο διαχειριστής της υποδομής είναι σε κατάσταση διάλυσης, χωρίς να έχει ληφθεί κανένα μέτρο για προσλήψεις κρίσιμων ειδικοτήτων προσωπικού, οι οποίοι είναι απαραίτητοι για την εξασφάλιση στοιχειωδών όρων κυκλοφορίας και, κυρίως, προϋπόθεση ασφάλειας.

Την ίδια περίοδο, η ΕΡΓΟΣΕ βρίσκεται σε «χειμέρια νάρκη». Δεν είχε ανατεθεί ούτε ένα έργο κατόπιν διαγωνισμού. Εξαίρεση αποτελούν η κατασκευή μιας σιδηροδρομικής στάσης με προϋπολογισμό περί τις 800.000 ευρώ. Έχουμε σωρεία απευθείας αναθέσεων και συμπληρωματικών συμβάσεων από τον Κρατικό Προϋπολογισμό και όχι από τα συγχρηματοδοτούμενα κονδύλια που, μάλιστα, διαφημίζονταν με μεγαλόσχημο τρόπο. Έργα έτοιμα από το 2019 κυρώνονται και επαναδημοπρατούνται ως καινούργια, χωρίς κανένας να δίνει λογαριασμό. Για παράδειγμα, η ηλεκτροκίνηση Παλαιοφάρσαλος-Καλαμπάκα και Κιάτο-Ροδοδάφνη, η δεύτερη φάση του Σιδηροδρομικού Σταθμού Αθηνών και η κατασκευή της επιδομής στον σιδηροδρομικών στάσεων και σταθμών της ηλεκτροκίνησης κ.λπ. στο τμήμα Ροδοδάφνη-Ρίο. Αυτά όλα είναι καταγεγραμμένα, δεν αμφισβητούνται.

Παράλληλα, η εταιρεία κάνει για πάνω από 12 μήνες καθημερινή πλύση εγκεφάλου στον τύπο για δήθεν τεράστιες μελλοντικές επενδύσεις με έργα ύψους 3, 3,5 και 4 δισεκατομμυρίων ευρώ, ενώ στην πραγματικότητα έχει «παγώσει» κάθε έργο. Έχει αποδειχθεί ανίκανη να ολοκληρώσει οποιαδήποτε από τις εργολαβίες που έτρεχαν, ενώ υπάρχουν και απίθανες εξαγγελίες ότι ενώ το έργο της είναι το Project Management όλων των σιδηροδρομικών έργων, θα προσλάβει ιδιωτικούς συμβούλους project management για να κάνουν δηλαδή τη δουλειά της.

Για να μην επεκταθώ στον άλλο «κρίκο» της σιδηροδρομικής «αλυσίδας», στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ τότε -νυν Hellenic Train- για την οποία υπάρχουν καθημερινά παράπονα όσον αφορά τη λειτουργία της, αλλά εκείνη πάντα «δείχνει με το δάχτυλο» τον ΟΣΕ, δηλαδή το Κράτος, για τις ελλείψεις της υποδομής που, δήθεν, φταίνε για τα λιγοστά της δρομολόγια και τις καθυστερήσεις. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ που ενώ έχει συγκεκριμένες υποχρεώσεις για επενδύσεις στο σιδηρόδρομο, βαφτίζει «επενδύσεις» τα μεταχειρισμένα και άχρηστα για την Ιταλία τρένα της δεκαετίας του ‘90 και το μόνο της μέλημα είναι η πολυετής κρατική επιχορήγηση που λαμβάνει. Η τελευταία συμφωνία για 15 χρόνια αποτελεί πρωτοφανές χρονικό διάστημα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, για μη κρατική σιδηροδρομική εταιρεία, και χωρίς σαφή ανταλλάγματα για το Ελληνικό Δημόσιο.

Αυτή είναι, λοιπόν, η κατάσταση στον σιδηρόδρομο τον Σεπτέμβρη του 2022, όταν ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών αποφασίζει να αναλάβει δράση για να «επιλυθούν μια σειρά από προβλήματα και συγχύσεις», όπως χαρακτηριστικά είπε τότε. Πώς θα γινόταν αυτό, κατά τον κ. Καραμανλή; Μέσω του ν.4974, ο οποίος ψηφίστηκε στις 29 Σεπτεμβρίου του 2022 και θα ήταν το προαπαιτούμενο για την ομαλή χρηματοδότηση των σιδηροδρομικών έργων, κάτι που άλλωστε απαίτησε και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, επ απειλή διακοπής της χρηματοδότησης.

Τι προέβλεπε ο ν.4974; Τον πλήρη διαχωρισμό του ΟΣΕ από την ΕΡΓΟΣΕ, με την τελευταία να περνάει κατά 100% στο Ελληνικό Δημόσιο, ενώ και οι δύο εταιρείες θα εποπτεύονται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Μάλιστα, είχε συσταθεί και σχετική επιτροπή παρακολούθησης, με τη συμμετοχή εκπροσώπων από τον ΟΣΕ, την ΕΡΓΟΣΕ και το Υπουργείο, έναν ανεξάρτητο τεχνικό σύμβουλο και έναν ανεξάρτητο νομικό σύμβουλο, έργο της οποίας ήταν η παρακολούθηση και ο συντονισμός της αναδιοργάνωσης του σιδηροδρομικού τομέα. Διορθώστε με, αν κάνω λάθος, αλλά απ’ όσο γνωρίζω, 15 μήνες μετά και έπειτα από διάφορες τροποποιήσεις στη σύσταση της επιτροπής, τελικά ολοκληρώθηκε το έργο της με τη σύμφωνη γνώμη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, για να φτάσουμε, όμως, τον Ιανουάριο του 2024 και να ακυρωθεί σε μια στιγμή το συγκεκριμένο έργο. Συγκεκριμένα, να έρθετε εσείς, κύριε Υπουργέ και να προτείνετε «για την αντιμετώπιση των χρόνιων παθογενειών του σιδηροδρόμου», το ακριβώς αντίθετο, αυτό που συζητάμε, δηλαδή, με το παρόν νομοσχέδιο, δηλαδή την απορρόφηση της ΕΡΓΟΣΕ από τον ΟΣΕ και παράλληλα, τη μεταφορά της διαχείρισης του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού από τη ΓΑΙΑΟΣΕ, στη νέα εταιρεία με το όνομα «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.».

Τα επιμέρους κομμάτια του συγκεκριμένου σχεδίου νόμου, θα έχουμε την ευκαιρία να τα συζητήσουμε στις επόμενες συνεδριάσεις της Επιτροπής. Σήμερα, όμως, δε γίνεται να μη μας δώσετε κάποιες εξηγήσεις, για το πώς γίνεται το επιθυμητό αποτέλεσμα, δηλαδή, η αντιμετώπιση της τραγικής κατάστασης του σιδηροδρομικού τομέα, να επιτυγχάνεται με δύο εντελώς διαφορετικούς τρόπους, τόσο με τον πλήρη διαχωρισμό ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ, όσο και με την συγχώνευση των δύο εταιρειών. Πώς γίνεται να ζητάτε από τους Βουλευτές της Κυβέρνησής σας -αφήστε την Αντιπολίτευση- να στηρίξουν το νομοσχέδιο που φέρνετε, ενώ στήριξαν και το άλλο νομοσχέδιο το 2022, που ήταν ακριβώς στην αντίθετη κατεύθυνση; Επίσης, τι μεσολάβησε, για να αλλάξετε τελείως πορεία; Ήταν λάθος η πολιτική του Υπουργείου και της Κυβέρνησης του 2022; Η αλλαγή της πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου αντιλαμβάνεστε πως δεν αποτελεί απάντηση και εξήγηση, ούτε φυσικά μπορεί να χρησιμοποιηθεί το τραγικό δυστύχημα των Τεμπών ως απάντηση, αφού τον Φεβρουάριο του 2023 η απόσυρση της ΕΡΓΟΣΕ από τον ΟΣΕ, μπορεί να είχε νομοθετηθεί, αλλά δεν είχε εφαρμοστεί. Περιμένουμε απαντήσεις, κύριε Υπουργέ, γιατί σε κάθε περίπτωση, έχουν περάσει πάνω από 5 χρόνια διακυβέρνησης της χώρας από την Νέα Δημοκρατία, ο σιδηρόδρομος έχει καταρρεύσει πλήρως και εσείς μετακινείτε τις σιδηροδρομικές εταιρείες από τη μία θέση στην άλλη, σαν να παίζετε κάποιο επιτραπέζιο παιχνίδι.

Ας δούμε σε τι κατάσταση βρίσκεται ο σιδηρόδρομος με το νομοσχέδιο που φέρνετε σήμερα. Καταρχάς, είμαστε σχεδόν δύο χρόνια μετά το έγκλημα των Τεμπών και σε πολλά τμήματα της γραμμής ακόμη δεν λειτουργούν τα ηλεκτρονικά συστήματα ασφαλείας, τηλεδιοίκησης, σηματοδότηση της ECTS, ενώ άγνωστο παραμένει το χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσης των έργων.

Αυτό σας το έχω ξαναρωτήσει και δεν έχω πάρει απάντηση και πραγματικά είναι ειλικρινής η απορία. Μετά το έγκλημα των Τεμπών καταφέρατε να ολοκληρώσετε τα συστήματα που δεν είχαν ολοκληρωθεί σε έξι μήνες. Γιατί μετά τον Daniel, ενώ η ζημιά είναι σαφώς μικρότερη, τα έργα δεν έχουν τελειώσει εδώ και ένα χρόνο; Παράλληλα με αυτό, τίθεται και άλλο ένα ερώτημα. Ακόμα και αν ήταν έτοιμη γραμμή, θα μπορούσαν να λειτουργήσουν τα τρένα, υπάρχει τροχαίο υλικό, υπάρχουν εργαζόμενοι στη γραμμή, υπάρχουν σταθμάρχες;

Ο ΟΣΕ είναι τραγικά υποστελεχωμένος. Τα Σωματεία των εργαζομένων περιγράφουν μια κατάσταση υπερεργασίας του προσωπικού, με χρωστούμενες μέρες αναπαύσεων, αδειών κλπ.. Σε μια τέτοια κατάσταση είναι πολύ πιθανόν να ξαναγίνει ένα «ανθρώπινο λάθος», γιατί αυτό ήταν η επίσημη εκδοχή της Κυβέρνησης. Παράλληλα, δεν υπάρχουν δικλίδες ασφαλείας την περίοδο 2015-2019, με αποτέλεσμα τα σιδηροδρομικά συμβάντα να αυξάνονται επικίνδυνα και ο κίνδυνος ενός ατυχήματος να παραμένει ορατός. Τι να πρωτοθυμηθούμε; Παραβίαση ερυθρού σηματοδότη από μηχανοδηγό, για το οποίο, όπως σχολιάστηκε, οι μηχανοδηγοί είναι εξοικειωμένοι με μία τέτοια παράβαση, αφού όπως δηλώνουν, επειδή τα συστήματα δεν λειτουργούν, αναγκάζονται να περνούν δεκάδες κόκκινα φωτοσήματα σε διαδρομές έως και 200 χιλιομέτρων, με εντολή σταθμάρχη βέβαια. Τρένα που κινούνται αντίθετα στην ίδια γραμμή μέσα στον αστικό ιστό, αμαξοστοιχίες που προσκρούουν σε πεσμένα δέντρα, ο Προαστιακός να μπαίνει στη γραμμή του Μετρό, η Intercity να προχωρά κανονικά, με όλα τα φωτοσήματα πράσινα προς τον σταθμό, στον οποίο όμως έχει ακινητοποιηθεί συρμός λόγω βλάβης κλπ..

Σε ό,τι αφορά τα έργα, η κατάσταση συνεχίζει να είναι τραγική. Έχουμε απελπιστικές καθυστερήσεις στην υλοποίηση των συγχρηματοδοτούμενων έργων, σπατάλη εκατομμυρίων ευρώ για μελέτες ήδη μελετημένων έργων που δεν θα ολοκληρωθούν πριν από το 2050, ενώ ταυτόχρονα δεν χρηματοδοτούνται τεχνικές μελέτες που είναι αναγκαίες σήμερα και επανέρχομαι στη μελέτη για τη σιδηροδρομική σύνδεση Φλώρινα-Πόγραδετς που έχει μελέτη σκοπιμότητας και έχει από το πρόγραμμα Interreg 800 χιλιάδες ευρώ για να γίνουν οι κανονικές μελέτες και ακόμη η ΕΡΓΟΣΕ δεν έχει προκηρύξει αυτές τις μελέτες.

Ανακοινώσατε πρόσφατα 3 έργα, προϋπολογισμού 1 δις ευρώ στη Βόρεια Ελλάδα. Στα 2 από αυτά -αναβάθμιση της γραμμής Αλεξανδρούπολη-Ορμένιο και ο Προαστιακός Δυτικής Θεσσαλονίκης- συνεχίζετε να επιμένετε στον ανταγωνιστικό διάλογο. Για το πρώτο, φυσικά, το σημαντικότερο δεν είναι αυτό, αλλά είναι ότι δεν έχει εξασφαλισμένη χρηματοδότηση. Όσο για το δεύτερο, δεν καταλαβαίνουμε τι μελετάτε σε ένα έργο με τόσες δεσμεύσεις. Παραδείγματος χάριν, υπάρχει υφιστάμενη σιδηροδρομική, στον ανταγωνιστικό διάλογο υποτίθεται υπάρχει και μια ευελιξία να εξετάσεις εναλλακτικές οδούς, αλλά εδώ έχουμε υφιστάμενη σιδηροδρομική γραμμή. Όσο για το τρίτο, τη νέα σύνδεση Καρβάλη-Τοξότες, εγκαταλείφθηκε ο ανταγωνιστικός διάλογος και προχωράει σε ανοικτή διαδικασία, αφού χάθηκε πολύτιμος χρόνος. Το λέγαμε από τότε, επιτέλους αυτό τουλάχιστον επανήλθε.

Επιπλέον, σας έχουμε πει πολλές φορές, όσον αφορά για τον ανταγωνιστικό διάλογο, πως πρόκειται για μια χρονοβόρα και ιδιάζουσα διαδικασία που εφαρμόζεται κυρίως σε συμβάσεις ΣΔΙΤ και σε περιπτώσεις τεχνικής πολυπλοκότητας, περιθώριο εναλλακτικών λύσεων κ.λπ., ενώ δεν υπάρχει προηγούμενη εμπειρία αποτελεσματικής εφαρμογής της μεθόδου και σας θυμίζω το παράδειγμα της ζεύξης Περάματος-Σαλαμίνας. Με αυτές τις πολιτικές, στα επόμενα χρόνια, έργα πολλών εκατομμυρίων θα είναι «παγωμένα» σε αίθουσες δικαστηρίων με εργολάβους και μελετητές να ερίζουν εις βάρος του δημοσίου, το οποίο βέβαια, κατά τα συνήθη, θα καλείται να πληρώνει τις αποζημιώσεις. Πολλές φορές, κύριε Υπουργέ, λέμε μερικά πράγματα και λόγω τεχνογνωσίας -για να βοηθήσουμε τη χώρα και όχι με αντιπολιτευτική διάθεση. Υπάρχει μια συσσωρευμένη εμπειρία και στους υπαλλήλους βεβαίως του Υπουργείου φαντάζομαι, αλλά και σε εμάς.

Με τη συντήρηση του δικτύου, τι θα γίνει; Δεν γνωρίζουμε. Εγκαταλείφθηκαν, και ορθώς, τα σχέδια εκείνα για έργο ΣΔΙΤ. Αυτά ακούγαμε τα προηγούμενα χρόνια, χάθηκε και εδώ πολύτιμος χρόνος. Όμως, ακόμα η συντήρηση δεν γίνεται. Η κατάσταση του δικτύου επιδεινώνεται συνεχώς και το πρόβλημα παραμένει άλυτο. Μη χάνουμε άλλο χρόνο. Δεν υπάρχει κουλτούρα συντήρησης στη χώρα μας για όλα τα έργα και λόγω κλιματικής κρίσης, παρεμπιπτόντως το λέω αυτό κύριε Υπουργέ, όλα τα έργα υποδομής θέλουν συντηρήσεις σοβαρές για να είναι ανθεκτικά, ειδικά με τα φαινόμενα που ζούμε. Δηλαδή, κανονικά θα έπρεπε να δούμε στον Προϋπολογισμό πολύ γενναιότερο πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων ή από το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας προκειμένου να συντηρηθούν και οδικά έργα και τεχνικά και γέφυρες.

Σε ό,τι αφορά στις σιδηροδρομικές εταιρείες, ο ΟΣΕ είναι ακέφαλος εδώ και δυο μήνες μετά την παραίτηση του κ. Γραμματίδη, ο οποίος όμως κατά τη διάρκεια της σύντομης θητείας του πρόλαβε να αυξήσει τις αποδοχές των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου -ξέρετε αυτά είναι σκανδαλώδη στη σημερινή εποχή- από 25 έως 300 ευρώ. Δηλαδή, πριν παραιτηθεί πρόλαβε να αυξήσει τις αμοιβές, να συστήσει πλήθος επιτροπών, όλες αμειβόμενες με αμοιβές μεγαλύτερες από εκείνες των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου, να προσλάβει πλήθος συμβούλων και να προεδρεύσει περνώντας αμφιλεγόμενα θέματα από το Διοικητικό Συμβούλιο της εταιρείας, όντας παραιτούμενος. Αυτά φαντάζομαι τα ξέρετε, κ. Υπουργέ.

Ο ΟΣΕ, λοιπόν, που στο έγκλημα των Τεμπών αντί να ενημερώσει τον ανακριτή και την Αρχή Προστασίας Προσωπικών Δεδομένων για τον μέγιστο χρόνο αποθήκευσης του οπτικού υλικού, έσβησε τα επίμαχα αρχεία, επειδή, όπως ψευδώς δήλωσε ο κ. Τερεζάκης, ήταν υποχρεωμένος να το κάνει. Έτσι το υλικό που έστειλε τελικά στον ανακριτή δεν περιλάμβανε τη φόρτωση της εμπορικής αμαξοστοιχίας, αφού λέει του ζητήθηκαν οι καταγραφές από τον σιδηροδρομικό σταθμό και όχι από τον εμπορικό. Καταλαβαίνετε πως σε μια τέτοιας δημοσιότητας, να πω και για σας, δυστυχήματος «ξεχάσαμε» πράγματα, όπως το να ενημερώσει ο κ. Τερεζάκης. Και δεν καταλαβαίνουμε τι γίνεται εδώ. Δηλαδή, το να διευκρινίσει ο κ. Τερεζάκης στις αρχές ότι πρόκειται για δυο διαφορετικούς σταθμούς και ότι η φόρτωση δεν έγινε στο σταθμό από τον οποίο ζητούσαν το υλικό, δεν έγινε, έτσι απλά.

Αυτή την αποκαρδιωτική εικόνα παρουσιάζει σήμερα ο σιδηρόδρομος και η απάντηση της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας είναι το σημερινό νομοσχέδιο. Ένα νομοσχέδιο που ανακοινώθηκε πριν 1 χρόνο, το περιμένουμε εδώ και μήνες και τελικά το συζητάμε εν μέσω Προϋπολογισμού, με όλα αυτά που προείπαμε. Είναι ένα γενικό σχέδιο για την αναδιάρθρωση του σιδηροδρόμου με 36 άρθρα, αρκετά εκ των οποίων δεν αφορούν τη νεοσύστατη εταιρεία αλλά ούτε καν τον σιδηρόδρομο. Καμία αναφορά στα τόσα προβλήματα του σιδηροδρομικού τομέα, όπως επίσης και καμία αναφορά για το χρονοδιάγραμμα της προτεινόμενης αναδιάρθρωσης των εταιρειών και φυσικά καμία αναφορά για προσλήψεις στην νέα εταιρεία σε κρίσιμες ειδικότητες που άπτονται κυρίως του τομέα της ασφάλειας.

Κύριε Υπουργέ, δυστυχώς, λαμβάνοντας υπόψη το προηγούμενο εγχείρημα με τη διάσπαση των εταιρειών, το οποίο μετά από 1,5 χρόνο προετοιμασίας ακυρώσατε σε μία μέρα, δεν έχουμε πια καμία εμπιστοσύνη ότι θα εφαρμόσετε τις προτεινόμενες διατάξεις. Στις επόμενες συνεδριάσεις της Επιτροπής θα μιλήσουμε για το τι συμφωνούμε και στο τι διαφωνούμε. Καλό θα ήταν να κάνουμε μια παραγωγική συζήτηση, πραγματικά για το καλό του σιδηρόδρομου.

Σας ευχαριστώ.

**ΜΑΡΙΑ-ΕΛΕΝΗ ΣΟΥΚΟΥΛΗ-ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε και εμείς, κυρία συνάδελφε.

Στο σημείο αυτό θα ήθελα να ανακοινώσω επιπλέον ένα φορέα, που εκ παραδρομής δεν διαβάστηκε νωρίτερα, για να κληθεί στην επόμενη συνεδρίαση της Επιτροπής, την Ελληνική Αρχή Γεωλογικών και Μεταλλευτικών Ερευνών.

Και ολοκληρώνουμε τον κύκλο των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών δίνοντας τον λόγο στον κ. Κόντη.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΝΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ»):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, συζητάμε αυτό το νομοσχέδιο σήμερα το οποίο υπό άλλες συνθήκες θα καλοδεχόμασταν, και δεν έχω λόγους να μην το κάνω αν σκοπεύει πραγματικά στη βελτίωση του σιδηροδρομικού δικτύου στην Ελλάδα. Μιλάμε όμως για ένα πολύ ευαίσθητο θέμα που, δυστυχώς, θα μας «παιδέψει» πολλά χρόνια. Και αυτό γιατί αναπόφευκτα, πάντα θα υπάρχουν οι συγκρούσεις στο τι γίνεται και τι πρέπει να γίνει ώστε να αποφύγουμε δυστυχήματα, όπως αυτό που έγινε στα Τέμπη, αν και, με όσα έγιναν, προσωπικά θεωρώ ότι είναι κάτι παραπάνω από δυστύχημα με ό,τι αυτό επιφέρει στη συνείδηση των Ελλήνων. Το γεγονός αυτό, μέχρι και σήμερα, είναι μια «ανοιχτή πληγή».

Πέρα όμως από αυτό, θεωρούμε ότι σε ένα τέτοιο νομοσχέδιο, θα έπρεπε, τουλάχιστον, να ιδωθεί σφαιρικά σε όλη του τη διάσταση η λειτουργεία των σιδηροδρόμων και να κάνουμε όπως όλες οι χώρες στον κόσμο. Τι κάνουν; Δημιουργούν ένα σιδηροδρομικό δίκτυο εκτεταμένο και διακλαδωμένο, ώστε να προσφέρει υπηρεσίες σε 2 τομείς, στην μεταφορά ατόμων, δηλαδή, των πολιτών και στη μεταφορά των εμπορευμάτων. Ένα δίκτυο, το οποίο θα βοηθήσει στην ανάπτυξη της χώρας και θα κάνει την Ελλάδα να αναπτυχθεί, κυρίως, προς τον βορρά αφού πρόθεσή μας είναι η ανάπτυξη των ακριτικών μας περιοχών --Έβρο, Ροδόπη, Ξάνθη κ.λπ.. Όπως πρέπει να αναπτυχθεί και προς στα δυτικά -τον άξονα Γιάννενα-Αλβανία- όπου πρέπει να υπάρχει ένα μεγάλο σχέδιο το οποίο να βοηθήσει, πραγματικά, την οικονομική ανάπτυξη.

Έχουμε παρατηρήσει πως πλέον πράγματι πολλοί στρέφονται, και υπάρχει πρόθεση να στραφούν και άλλοι, προς τη Βόρεια Ελλάδα και τις ακριτικές μας περιοχές, περιοχές όμως όπου δεν υπάρχει σιδηροδρομικό δίκτυο που θα μπορούσε να βοηθήσει επιχειρηματικά. Μάλιστα, άκουγα πρόσφατα, αλλά δεν γνωρίζω αν ισχύει, ότι έγινε μια πρόταση για απαλλαγή ΦΠΑ για εμπορεύματα που μεταφέρονται στην περιοχή του Έβρου εξαιρώντας την Ροδόπη από αυτή. Θα ήθελα να γνωρίζω αν αυτή η πληροφορία είναι αληθινή, γιατί δεν καταλαβαίνω τον λόγο που θα μπορούσε να συμβαίνει αυτό μιας και είναι το ίδιο «ευαίσθητες» ως όμορες περιοχές και θα πρέπει να τις απαλλάξουμε από πρόσθετα βάρη.

Όσον αφορά στο αντικείμενο του νομοσχεδίου. Σίγουρα θα έπρεπε στην αρχή αυτού του νομοσχεδίου, να υπάρξει ένα μεταβατικό οργανόγραμμα που θα περιγράφει θέσεις, αρμοδιότητες, υποχρεώσεις και ευθύνες. Να φαίνονται ξεκάθαρα εξαρχής -και όχι αργότερα ως προσθήκη ή πιθανόν και ενός ακόμα νομοσχεδίου- να αναφέρει, εάν λειτουργεί σωστά όλο το σύστημα ελέγχου των τρένων, εάν οι υπάλληλοι που βρίσκονται στις θέσεις αυτές είναι και θα είναι επαρκώς καταρτισμένοι. Τουλάχιστον να προσεχθεί αυτό το σημείο θέτοντας βάσεις επαρκούς κατάρτισης. Να μην μιλάμε για συγχωνεύσεις κ.τ.λ., χωρίς κάποια συγκεκριμένη προδιαγραφή.

Παρόλο που είχαμε τη χαρά να δούμε να εγκαινιάζεται και να λειτουργεί το Μετρό της Θεσσαλονίκης, διαπιστώσαμε προβλήματα που υπάρχουν -και φαίνεται πως θα υπάρξουν και αργότερα. Μάλιστα, κάποιοι λένε -και το γνωρίζω αυτό από «πρώτο χέρι»- ότι τα μηχανήματα και το πρόβλημα που υπάρχει στα μηχανήματα έκδοσης εισιτηρίων του Μετρό, έγκειται στο ότι οι μηχανές έκδοσης εισιτήριων αγοράστηκαν πριν 10 χρόνια και δεν ήταν προσαρμοσμένες στις σημερινές απαιτήσεις που έχουν τα συστήματα αυτά για αγορά εισιτηρίων, για τις εκδόσεις των καρτών, πληρωμή μέσω POS κ.λπ., και είμαι σίγουρος πως το ξέρετε αυτό, κύριε Υπουργέ. Αν όμως ισχύει, αυτό σημαίνει πως επειδή δεν μπορούν να αναβαθμιστούν θα πρέπει να αγοραστούν καινούργια μηχανήματα, εξαρχής. Πραγματικά θα ήθελα να ξέρω την άποψή σας πάνω σε αυτό, γιατί υπάρχουν μεγάλα προβλήματα στην έκδοση εισιτηρίων και δεν έχουν ξεπεραστεί. Μακάρι να ξεπεραστούν και να δούμε το Μετρό Θεσσαλονίκης να επεκτείνεται, να φτάσει στην Καλαμαριά και κάποτε να φτάσει στο Αεροδρόμιο, γιατί δεν νοείται πόλη, όπως η Θεσσαλονίκη, με ένα πολυσύχναστο αεροδρόμιο και με πολλές απαιτήσεις, να μην έχει Μέτρο το οποίο θα φτάνει στην πόλη. Επιπλέον, θα φτάσει στην «ψυχή» της Θεσσαλονίκης, στη δυτική πλευρά, όπου βρίσκονται όλες οι μεγάλες συνοικίες, όπως ο Εύοσμος, η Σταυρούπολη, το Κορδελιό, όλες αυτές που έχουν τον μεγαλύτερο αριθμητικά πληθυσμό, τον μεγαλύτερο αριθμό εργατών της πόλης και είναι αυτοί οι οποίοι χρειάζονται συγκοινωνίες υψηλού επιπέδου. Σήμερα αυτοί οι άνθρωποι, εξυπηρετούνται μόνο από κάποιες λεωφορειακές γραμμές, οι οποίες με μεγάλη δυσκολία περνάνε κάθε μισή ώρα, και βοηθούν τον κόσμο να φτάσει στις δουλειές τους, πολλοί εξ αυτών μετά από μία ώρα, ειδικά τις πρωινές ώρες.

Παρά το γεγονός ότι, προσωπικά, προτιμώ να εκφράζομαι μετά την ακρόαση των φορέων, όπως φαίνεται στο νομοσχέδιο, πρόκειται για τη συγχώνευση της ΕΡΓΟΣΕ και του ΟΣΕ και τη μεταφορά δραστηριοτήτων στη ΓΑΙΟΣΕ. Παρ’ ότι επιδιώκεται απλοποίηση της διοίκησης δεν παρουσιάζεται μία ανάλυση του κόστους οφέλους για τη συγχώνευση γιατί υποτίθεται ότι πρωταρχικός σκοπός της συγχώνευσης είναι η λειτουργικότητα και η ευκολία στην παροχή των υπηρεσιών. Νομίζω περνάει σε δεύτερο χρόνο -αν και πιστεύω ότι εδώ είναι ανάποδα τα πράγματα, καθώς πάντα τα μετράμε με το οικονομικό σκέλος- το κόστος που θα υπάρξει γιατί μιλάμε για ένα έργο το οποίο κάνουμε θεωρητικά να υπάρχει για τα επόμενα 30 έως 50 χρόνια με μια πιθανή αναβάθμιση κάθε 15ετία. Συνεπώς, πρέπει να γίνει ένα έργο με προδιαγραφές μέλλοντος και όχι για να γίνει τώρα, όπως κάναμε κάποτε για τους δρόμους στην Αθήνα και τώρα διαπιστώνουμε πως όπως χτίστηκε η Αθήνα δεν φτάνουν για την κυκλοφορία.

Η συγχώνευση, στο άρθρο 3, χαρακτηρίζεται από σειρά παρεκκλίσεων από τη γενική νομοθεσία όπως οι φοροαπαλλαγές που υπάρχουν και αυτή η εξαίρεση δημιουργεί κάποιες ανησυχίες για ευνοϊκή μεταχείριση και πιθανές καταστρατηγήσεις.

Το άρθρο 4, αναφέρετε σε τροποποιήσεις του καταστατικού που μετονομάζεται σε «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» και η διεύρυνση των σκοπών αναδεικνύει τη στρατηγική για ενιαία διαχείριση, αλλά η έλλειψη της δημόσιας διαβούλευσης για το νέο καταστατικό προκαλεί ερωτήματα. Δηλαδή, δεν θα έπρεπε να είχε υπάρξει μια διαβούλευση γενικότερα για το καταστατικό αυτό;

Η υιοθέτηση του μεταβατικού οργανογράμματος έχει μία ανεπάρκεια στην τεκμηρίωση καθώς δεν προσδιορίζεται ο τρόπος αξιολόγησης της αποτελεσματικότητάς του. Η υποκατάσταση της ΕΡΓΟΣΕ, η αυτοδίκαιη υποκατάσταση σε συμβάσεις και δικαιώματα, απαιτεί πρόσθετες διασφαλίσεις για τη διαφάνεια και αποφυγή νομικών αμφισβητήσεων στο μέλλον. Όσον αφορά τις εργασιακές σχέσεις είναι σημαντικό ότι βεβαιώνεται η διατήρηση των θέσεων εργασίας, ωστόσο θέλουμε να ξέρουμε λεπτομέρειες για την προστασία των εργαζομένων από ενδεχόμενες αλλαγές συνθήκης εργασίας και, φυσικά, να υπάρξει και η κατάλληλη στελέχωση με άτομα τα οποία θα είναι ενημερωμένα και επαρκώς καταρτισμένα στις νέες απαιτήσεις των σιδηροδρόμων και των συστημάτων ασφαλείας. Αυτά δεν χρειάζεται να ξαναπούμε, πιστεύω ότι έχετε «καεί και σεις στον χυλό και θα φυσάτε και το γιαούρτι». Νομίζω ότι πλέον αυτά είναι δεδομένα, πάντως θα έπρεπε να τονίζονται σε μια εξειδικευμένη παράγραφο.

Η ενσωμάτωση υφιστάμενων διατάξεων είναι θετική, γιατί πρέπει να ενσωματωθούν κάπου, αλλά η αποσπασματική αναφορά σε νόμους δημιουργεί πρόβλημα καθώς περιορίζει τη δυνατότητα σαφούς κατανόησης λόγω της αποσπασματικότητας. Ελπίζω εσείς να τα έχετε πιο συγκεκριμένα και πιο εμπεριστατωμένα σε κάποιο σημείο της ολοκλήρωσης και της εφαρμογής.

Η μεταφορά δραστηριοτήτων της διαχείρισης τροχαίου υλικού δείχνει κάποια προβλήματα γιατί απουσιάζει ένα σχέδιο βιωσιμότητας, όπως αναφέραμε πριν για τη βιωσιμότητα και τη μακροζωία του σχεδίου. Ο σκοπός βελτίωσης ασφάλειας μεταφορών είναι εκ των ουκ άνευ. Όλοι συμφωνούμε σε αυτό, αλλά πρέπει να περιλαμβάνει συγκεκριμένα μέτρα και δείκτες. Επίσης, η ενίσχυση προσωπικού και πόρων είναι ασαφής ως προς τον προϋπολογισμό και τις πηγές χρηματοδότησης και ελπίζουμε να μας εξηγήσετε. Επίσης, είναι σωστό να αυξήσουμε τις θέσεις εργασίας στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, αλλά επαναλαμβάνουμε ότι πρέπει να συνοδεύεται από αξιολόγηση των υφιστάμενων αναγκών, πόρων και πρωταρχικά του κατάλληλα εκπαιδευμένου προσωπικού. Τέλος, κρίνεται απαραίτητη η παράταση συμβάσεων και ρυθμίσεων προσωπικού και θα θέλαμε μια σχετική τεκμηρίωση πάνω σε αυτό. Όπως προανέφερα, θα ακούσουμε τους φορείς και θα κάνουμε ερωτήσεις πάνω σε αυτά τα θέματα ελπίζοντας να μας δώσετε περισσότερες εξηγήσεις.

Κλείνω την τοποθέτησή μου όπως άρχισα, με το ότι θεωρούμε αναγκαία και εξίσου σημαντική την ύπαρξη δυνατότητας μεταφοράς εμπορευμάτων με σύγχρονα μέσα διαμετακόμισης. Θεωρούμε αναγκαίο το να χτιστεί ένα ολόκληρο δίκτυο το οποίο πλέον θα συνδέει όλη την Ελλάδα. Και αυτό γιατί πλέον οι μεταφορές μας, κ. Υπουργέ, γίνονται και με container -ενώ παλιά είχαμε ποικιλία φορτίων σε διάφορες μορφές και ήταν δύσκολο να υπάρξει σιδηροδρομική μεταφορά διαφορετικών μορφών- είτε 40άρια, είτε 20άρια τα οποία μεταφέρονται εύκολα με τα τρένα. Η αλλαγή θα πρέπει να υπάρξει σε τέτοιο βαθμό, στον οποίο θα είναι δυνατή και η μετεπιβίβαση ή συνέχιση του τρένου και προς την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σίγουρα, πιστεύουμε ότι το έχετε σκεφτεί και θα μας εξηγήσετε πως σκοπεύετε να γίνει αυτό.

Σας ευχαριστώ.

**ΜΑΡΙΑ - ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ - ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε πολύ, κύριε Κόντη. Σε το σημείο αυτό της συνεδρίασης ενημερώνω το Σώμα ότι ολοκληρώσαμε τις τοποθετήσεις των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών και τη συνεδρίαση μας θα κλείσει με την ομιλία του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρήστου Σταϊκούρα.

Παρακαλώ, έχετε τον λόγο κύριε Υπουργός.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Σας ευχαριστώ πάρα πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Θα ξεκινήσω με ένα θέμα εκτός του νομοσχεδίου, που μόλις ετέθη, και είναι εύλογος ο προβληματισμός. Κύριε συνάδελφε, το Μετρό της Θεσσαλονίκης λειτουργεί πολύ ικανοποιητικά. Μέχρι σήμερα έχουμε περισσότερα από 150.000 εισιτήρια που έχουν χρησιμοποιηθεί από τους πολίτες, περισσότερες από 600.000 μετακινήσεις και η πρώτη εκτίμηση των πρώτων 11 ημερών, είναι ότι έχουμε μια μείωση της χρήσης αυτοκινήτων στο κέντρο της Θεσσαλονίκης κατά περίπου 10%. Στο διάστημα της λειτουργίας του όμως, υπάρχουν κάποια αναμενόμενα και κάποια μη αναμενόμενα προβλήματα. Τα αναμενόμενα προβλήματα τα οποία τα είχαμε θίξει εμείς πρώτοι, πριν ξεκινήσει το Μετρό, ήταν η αναγκαιότητα όλοι μας να έχουμε υπομονή για να αντιμετωπίσουμε ένα υφιστάμενο θέμα που λέγεται προσωποποιημένες κάρτες. Έχουμε ένα καινούργιο μέσο στη Θεσσαλονίκη. Σύμφωνα με τα στοιχεία που είχαμε από τα λεωφορεία, το μόνο Μέσο Μαζικής Μεταφοράς στη Θεσσαλονίκη, απαιτείται η έκδοση περίπου 50.000 προσωποποιημένων καρτών, για φοιτητές, για ανέργους, για ΑμεΑ. Όπως αντιλαμβάνεστε από την πρώτη μέρα λειτουργούν τα εκδοτήρια, αλλά δεν μπορούν να βγουν πενήντα χιλιάδες κάρτες. Έχουν βγει περίπου 20.000 κάρτες μέχρι σήμερα.

Άρα, κάποιες από τις «ουρές» που βλέπετε να σχηματίζονται, οφείλονται στα αναμενόμενα προβλήματα που οι ίδιοι είχαμε αναδείξει και με βάση τους αριθμούς που σας έχω πει, εκτιμώ ότι αυτό το πρόβλημα θα αντιμετωπιστεί πλήρως τις επόμενες δύο εβδομάδες.

Υπάρχουν όμως και κάποια μη αναμενόμενα προβλήματα τα οποία προσπαθεί η ανάδοχος εταιρεία να επιλύσει, δεν έχει να κάνει με την προμήθεια των μηχανημάτων, αλλά έχει να κάνει ουσιαστικά με τον συγχρονισμό των συστημάτων. Είναι γαλλική εταιρεία η ανάδοχος εταιρεία, βρίσκονται μηχανικοί στη Θεσσαλονίκη και προσπαθούν να επιλύσουν ένα πρόβλημα το οποίο δεν ήταν αναμενόμενο.

Άρα, είμαι απολύτως ειλικρινής απέναντί σας, λειτουργεί καλά το Μετρό σε όρους ασφάλειας, σε όρους χρονικής απόστασης των μετακινήσεων, σε όρους προσέλευσης και μετακίνησης πληθυσμού. Σας είπα έναν αριθμό, σε 11 μέρες πάνω από 600.000 μετεπιβιβάσεις, αλλά ναι, υπάρχουν προβλήματα τα οποία προσπαθούμε να επιλύσουμε μαζί με τις αναδόχους εταιρείες.

Εισέρχομαι τώρα στο νομοσχέδιο και θέλω να σας ευχαριστήσω, γιατί νομίζω ότι πέρα και πάνω από τις όποιες διαφωνίες μπορεί να έχουμε, κάποιες λίγες ακραίες τοποθετήσεις, κάποια αντιφατικά επιχειρήματα, η αλήθεια είναι ότι όλοι έχετε ευλόγως μία αγωνία. Το ζητούμενο όλων είναι να ενισχύσουμε την αξιοπιστία του ελληνικού σιδηροδρόμου. Χρησιμοποιώ και εκφράσεις συναδέλφων σε αυτή την αίθουσα. Πράγματι, όπως σωστά ελέχθη, αυτό είναι κάτι το οποίο θα χρειαστεί χρόνος, αρκετός χρόνος για να αντιμετωπιστεί. Δεν ωραιοποιούμε καταστάσεις. Δεν υποστηρίζουμε ότι με αυτό το νομοσχέδιο αντιμετωπίζουμε όλα τα προβλήματα, τα διαχρονικά προβλήματα του ελληνικού σιδηροδρόμου, αλλά σε ένα ολιστικό σχέδιο που έχουμε, προσπαθούμε να αντιμετωπίσουμε κάποια εξ αυτών.

Άρα, χωρίς να ωραιοποιούμε καταστάσεις, κινούμαστε προς τη σωστή κατεύθυνση, αλλά χρειάζεται, προκειμένου να αντιμετωπιστούν λάθη, αβελτηρίες, αστοχίες συσσωρευμένες τα προηγούμενα χρόνια -και άκουσα αρκετές σήμερα από συναδέλφους της Αντιπολίτευσης- απαιτείται υπομονή και επιμονή, ειδικά όταν έχει μεσολαβήσει και μια εξαιρετικά δυσάρεστη χρονιά για τον ελληνικό σιδηρόδρομο μ’ ένα τραγικό δυστύχημα στα Τέμπη και μια πρωτοφανή φυσική καταστροφή, που διέλυσε κυριολεκτικά ένα σημαντικό τμήμα του δικτύου, καθιστώντας μη ανταγωνιστικό αυτό το μέσο σε σχέση με άλλα, διότι για λόγους ασφαλείας σε αυτό το τμήμα του βασικού σιδηροδρομικού άξονα υπάρχει μονή γραμμή. Άρα, εκ των πραγμάτων για ζήτημα ασφάλειας γίνονται πιο αργά οι μετεπιβιβάσεις και οι μεταφορές.

Άκουσα από την Αντιπολίτευση να θέτει διαρκώς το ζήτημα της ανακολουθίας ή της αξιοπιστίας της κυβερνητικής πλειοψηφίας και το τι θα πράξουν οι κυβερνητικοί Βουλευτές όταν σε 2 χρόνια αλλάζουμε τη φιλοσοφία ενός νομοσχεδίου. Εικάζω ότι το ίδιο ισχύει και για την Αντιπολίτευση, διότι δεν μπορεί ο ΣΥΡΙΖΑ να λέει «όχι» πριν 2 χρόνια, «όχι» και σήμερα. Ή το ένα ή το άλλο. Συνεπώς, όταν ασκείται κριτική στην κυβερνητική πλειοψηφία πρέπει να ασκείται και η αυτοκριτική. Σήμερα άκουσα από τον συνάδελφο του ΣΥΡΙΖΑ «όχι». Πριν από 2 χρόνια στο ν.4972/2022 πάλι «όχι». Τελικά θέλετε 1 φορέα ή 3 φορείς; Δεν μπορεί συνεπώς η επιχειρηματολογία σας να εδράζεται σε κάτι προς την κυβερνητική πλειοψηφία όταν οι ίδιοι έχετε, ήδη, αποδείξει ανακολουθία με τα 2 συνεχόμενα «όχι».

Παρά ταύτα, θέλω να απαντήσω σε κάποια ζητήματα τα οποία θεωρώ σημαντικά. Άλλωστε τα διαχρονικά προβλήματα, όπως είπα, δεν προκύπτουν τα 2, 3 ή 4 τελευταία χρόνια και σε αυτή την αίθουσα πολλά Κόμματα κυβέρνησαν διαχρονικά. Συστήματα σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης που μπήκαν και ξεκίνησαν με πρωτοβουλίες της προηγούμενης πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, τα οποία και ολοκληρώθηκαν επί των ημερών μας, δεν υπήρχαν πριν, δεν υπήρχαν στα σιδηροδρομικά δίκτυα, στα οποία κάποιοι κυβέρνησαν τα προηγούμενα χρόνια.

Άρα, δεν πρέπει να ωραιοποιούμε καταστάσεις. Αποδεχόμαστε νομίζω όλοι -και το άκουσα- διαχρονικές αδυναμίες, παθογένειες και υστερήσεις και απαιτείται υπομονή και επιμονή.

Υπενθυμίζω επίσης, ότι όπως αναφέρατε το σχέδιο αυτό ή την λογική αυτή την έχουμε αναδείξει επί μεγάλο χρονικό διάστημα. Δεν είχα δει καμία ανακοίνωση τους προηγούμενους μήνες από κανένα Κόμμα της αντιπολίτευσης το οποίο να θεωρεί ότι είναι λανθασμένη η πρωτοβουλία. Σήμερα, ξαφνικά ακούω και κάποια «όχι», όταν το σχέδιο νόμου είναι δημόσια διαθέσιμο. Επαναλαμβάνω ότι υπάρχει μια δημόσια διαβούλευση που έγινε επί 15 ημέρες, τα σχόλια ήταν 50, τα περισσότερα ήταν θετικά και κάποιες παρατηρήσεις είτε έχουν ενσωματωθεί είτε θα τις ακούσετε τη Δευτέρα, είναι από επίσημους φορείς που έχετε καλέσει και εσείς. Και επειδή άκουσα από συνάδελφο να επικαλείται την Πανελλήνια Ομοσπονδία Σιδηροδρομικών και Μέσων Σταθερής Τροχιάς, να σημειώσω πως η Ομοσπονδία ξεκινά την τοποθέτησή της στη δημόσια διαβούλευση με τον όρο «χαιρετίζουμε την πρωτοβουλία αυτή».

Η Αξιωματική Αντιπολίτευση έθεσε το ερώτημα, «Κλείνονται τα θέματα με το νομοσχέδιο;». Η απάντηση είναι, «όχι», δεν λύνονται όλα τα θέματα του σιδηροδρόμου με το σχέδιο νόμου, το οποίο σήμερα παρουσιάζουμε. Αλλά, το σχέδιο νόμου το οποίο παρουσιάζουμε έρχεται να απαντήσει στο αν υπάρχει ένα συνολικό σχέδιο ή λειτουργούμε, όπως άκουσα, αποσπασματικά. Η απάντηση είναι ότι υπάρχει ένα συλλογικό και συνολικό σχέδιο. Άρα δεν λύνονται όλα τα θέματα του σιδηροδρόμου με αυτό το σχέδιο νόμου, αλλά υπάρχει ένα συνολικό σχέδιο στο οποίο εμπεριέχεται αυτή η πρωτοβουλία και ναι, σήμερα η κατάσταση είναι καλύτερη από ό,τι ήταν πριν από ορισμένα χρόνια, γιατί με πρωτοβουλίες και της προηγούμενης πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών έγιναν, ξεκίνησαν και ολοκληρώθηκαν, προσπάθειες για ανάταξη σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης -την 717, το ETCS και ούτω καθεξής- ξεκίνησε η προσπάθεια για τη χρηματοδότηση υποδομών, αξιοποιώντας ευρωπαϊκά εργαλεία και έγινε μια προσπάθεια για την καλύτερη διοικητική δομή των φορέων. Απεδείχθη, όμως, ότι υπάρχει διάχυση ευθυνών. Σημαντική διάχυση ευθυνών, μεταξύ αυτών των φορέων τα 2 τελευταία χρόνια και κρίναμε, σε συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ότι πρέπει να υπάρχει απόλυτη ανάληψη ευθυνών από αυτούς, οι οποίοι διαχειρίζονται τους φορείς του ελληνικού σιδηροδρόμου.

Πρέπει να σας αποδείξω, όμως, γιατί υπάρχει συνολικό σχέδιο. Και αυτό για μένα είναι πολύ πιο ουσιώδες από κάποιες διατάξεις στο νομοσχέδιο, για τις οποίες θα μιλήσω σε λίγο.

Ο πρώτος πυλώνας αυτού του σχεδίου έχει να κάνει με ένα σχέδιο δράσης για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων. Αυτό το σχέδιο δράσης, το οποίο κάθε δύο μήνες παρουσιάζεται στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, αριθμεί αρκετές σελίδες, είναι πολύ αναλυτικό και εδράζεται πάνω σε 5 πυλώνες, στους οποίους σε τακτά χρονικά διαστήματα παρουσιάζω και ενημερώνω το Ελληνικό Κοινοβούλιο. Είναι εξαιρετικά σημαντικό να υλοποιήσουμε το επόμενο χρονικό διάστημα, τα επόμενα περίπου 2 έτη, αυτό το σχέδιο. Σχέδιο που έχει προβλέψεις, χρονοδιαγράμματα για εφαρμογή συστημικής προσέγγισης στη σιδηροδρομική ασφάλεια με βάση το ευρωπαϊκό νομικό πλαίσιο, βελτίωση των διαδικασιών διαπίστευσης, παρακολούθηση και κοινοποίηση όλων αυτών, ενίσχυση του Εθνικού Φορέα Διερεύνησης, προώθηση γνώσης και κουλτούρας - άκουσα και αυτό ευλόγως - και κατάρτιση στρατηγικού σχεδίου για τα συστήματα ERTMS που περιλαμβάνει όλα τα άλλα πληροφοριακά συστήματα. Αυτό, συνεπώς, είναι ένα σχέδιο δράσης 5 πυλώνων που ανά 2 μήνες εφαρμόζουμε και λογοδοτούμε και εμείς προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Και θέλω να σας πω ότι σε αυτό το σχέδιο υπάρχουν πάρα πολλές πρωτοβουλίες, κάποιες από τις οποίες αναδείξατε και σήμερα. Για παράδειγμα, άκουσα, εάν δεν με απατά η μνήμη μου από τον κ. Μεϊκόπουλο, να αναφέρεται στο θέμα του άρθρου 4 της Ευρωπαϊκής Οδηγίας 2017/798 για το ποιος έχει την ευθύνη της ασφάλειας κι εδώ θα δείτε ότι το επόμενο διάστημα ήδη προβλέπονται νομοθετικές πρωτοβουλίες προς αυτή την κατεύθυνση.

Άρα, τι προσπαθώ να σας πω με το πρώτο επιχείρημά μου. Προσπαθώ να σας πω ότι αυτό το οποίο σήμερα παρουσιάζουμε είναι κάτι το οποίο έχει μια συνολική προσέγγιση για να αντιμετωπίσουμε όλοι μαζί, τα επόμενα περίπου 2 χρόνια, όλα τα προβλήματα που έχει ο ελληνικός σιδηρόδρομος, πάνω σε 5 πυλώνες.

Το δεύτερο σημείο είναι το σημερινό νομοσχέδιο. Το σημερινό νομοσχέδιο έχει τμήμα του σχεδίου που ανέφερα προηγουμένως και περιλαμβάνει, πέρα από την οργανωτική αναδιάρθρωση του σιδηρόδρομου, και ενίσχυση φορέων που είναι σημαντική για να αξιολογούν την ασφάλεια των μετακινήσεων και των σιδηροδρόμων.

Θα μου επιτρέψετε να σας πω - εδώ ανοίγω και κλείνω μια παρένθεση - ότι άκουσα από δύο συναδέλφους της αντιπολίτευσης, ο ένας να λέει και να επικαλείται - κυρία ήταν, νομίζω από την Πλεύση Ελευθερίας- μια έκθεση του ΕΔΟΣΑΑΜ προς τους φορείς για ζητήματα ασφάλειας και έτερος συνάδελφος να μην θεωρεί ότι είναι αξιόπιστος ο ΕΔΟΣΑΑΜ γιατί δεν υπάρχει ανεξαρτησία του ΕΔΟΣΑΑΜ με βάση το θεσμικό πλαίσιο. Άρα, ή είναι αξιόπιστος και τον επικαλούμαστε ή δεν είναι αξιόπιστος γιατί δεν είναι Ανεξάρτητη Αρχή και δεν επικαλούμαστε. Δεν μπορεί να ισχύει και το ένα και το άλλο για την αντιπολίτευση. Γι’ αυτό θεωρώ ότι πρέπει πάντα να χρησιμοποιούμε την κοινή λογική και ορθολογικά επιχειρήματα.

Ο τρίτος άξονας - και το άκουσα - είναι η αναβάθμιση των υποδομών. Πράγματι, επί πολλά χρόνια δεν υπήρχαν οι πόροι και εξαιτίας της οικονομικής κρίσης για να γίνει αναβάθμιση των υποδομών στο σιδηροδρομικό δίκτυο. Τώρα, για πρώτη φορά, ξεκινώντας από την προηγούμενη πολιτική ηγεσία του Υπουργείου, έχουμε, σήμερα που μιλάμε, 1,4 δισεκατομμύρια ευρώ ευρωπαϊκούς πόρους. Για να είμαστε απολύτως ακριβείς έχουμε, 212 εκατομμύρια ευρώ για Καβάλα-Τοξότες, για την ακρίβεια Καρβάλη-Τοξότες, σύνδεση του Λιμένα της Καβάλας με τον σιδηρόδρομο. Το καλοκαίρι του 2024 εξασφαλίσαμε αλλά 520 εκατομμύρια ευρώ για την αναβάθμιση της σιδηροδρομικής γραμμής Πύθιο-Ορμένιο, για την αναβάθμιση και ανάταξη σηματοδότησης τηλεδιοίκησης στο τμήμα Άνω Λιόσια-Κιάτο που δεν υπήρχε ποτέ, για την ανακαίνιση και αναβάθμιση των υποδομών του τμήματος Αχαρνές-Οινόη και για την αναβάθμιση των υποδομών στη γραμμή Θεσσαλονίκη-Προμαχώνας και την εγκατάσταση ηλεκτροκίνησης. Δεν υπήρχε ποτέ. Αυτά είναι αναλυτικά τα «συν 520 εκατομμύρια ευρώ». Επιπλέον, έχουμε τον Προαστιακό Δυτικής Αττικής, έργο που χρηματοδοτείται από το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας, 110 εκατομμύρια ευρώ και έχουμε και τους διαγωνισμούς για την αποκατάσταση των ζημιών από τον Daniel, 480 εκατομμύρια ευρώ. Δεν ήταν καθόλου εύκολο να βρεθούν αυτοί οι πόροι. Εν πολλοίς και από το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας. Οι όποιες διαδικασίες θα ολοκληρωθούν εκτιμούμε, ήδη έχουν ξεκινήσει, έχουν βγει προσκλήσεις, μέχρι τον Φεβρουάριο του 2025. Άρα, αυτά όλα αθροίζουν σε 1,4 δισεκατομμύρια ευρώ εξασφαλισμένους πόρους για πρώτη φορά για ανάταξη του σιδηροδρομικού δικτύου. Συνεπώς, έχουμε, μέχρι τώρα, σχέδιο δράσης, οργανωτική αναδιάρθρωση και αναβάθμιση υποδομών.

Τέταρτον. Μέσα στη χρονιά, έχω προσωπικά ζητήσει 2 φορές τη σύγκληση της Επιτροπής για να σας ενημερώνω για όλες τις πρωτοβουλίες που αναλαμβάνονται, σημείο προς σημείο, για ζητήματα που αφορούν τη λειτουργία του σιδηροδρόμου. Για την αύξηση του προϋπολογισμού του ΟΣΕ, για διάφορες παρεμβάσεις που έχουν γίνει για την αποκατάσταση του εξοπλισμού στο δίκτυο του ΟΣΕ. Σας έχω μιλήσει για τα συστήματα SCADA, σας έχω μιλήσει για σήραγγες τις Πλαταμώνα και Τεμπών, σας έχω μιλήσει για κέντρα ελέγχου κυκλοφορίας στην Κόρινθο, στις Αχαρνές, στο Λιανοκλάδι, στη Θεσσαλονίκη. Σας έχω μιλήσει για ανάθεση συμβάσεων εργολαβιών για συντήρηση υποδομών. Σας έχω πει ότι για πρώτη φορά βρήκαμε 25 εκατομμύρια ευρώ με κοινή διάταξη πριν από κάποιους μήνες για να κάνουμε, επιτέλους σε αυτή τη χώρα πλήρη κάλυψη, των ισόπεδων διαβάσεων που ορθώς άκουσα ότι στη βόρεια Ελλάδα πάρα πολλές είναι εντελώς ακάλυπτες, αλλά αυτά χρειάζονται διαγωνισμό. Είναι περίπου 25 εκατομμύρια ευρώ και πρέπει να γίνουν. Συνεπώς, είναι συσσωρευμένα προβλήματα ετών που σας έχω παρουσιάσει πολύ αναλυτικά και είναι ο τέταρτος πυλώνας ενός συνολικού σχεδίου για να αντιμετωπίσουμε τους επόμενους μήνες ό,τι δεν είχαμε κάνει επί δεκαετίες.

Όμως, θα μου επιτρέψετε να σας πω ότι υπάρχει και ένας πέμπτος παράγοντας και είναι το ανθρώπινο στοιχείο. Ο ανθρώπινος παράγοντας είναι η ανάγκη όλων μας –και ξεκινάω πάντα από τον εαυτό μου, ως έχων την πολιτική ευθύνη του Υπουργείου, αλλά μέχρι και στους εργαζόμενους- να δείχνουμε συνεχώς μεγαλύτερη ατομική και συλλογική ευθύνη. Διότι, ναι, πολλά περιστατικά με βάση τα πορίσματα των ίδιων των εργαζομένων, προέρχονται από ανθρώπινο σφάλμα. Και όπως βλέπετε ό,τι και να κάνουμε, ακόμα και συστήματα σηματοδότησης, πάντα υπάρχει και αυτό το ζήτημα.

Άρα, προσπάθησα πρωτίστως προς την Αξιωματική Αντιπολίτευση που έθεσε δύο ξεκάθαρα ερωτήματα, «Λύνονται τα θέματα με το νομοσχέδιο;», «Υπάρχει συνολικό σχέδιο ή είναι αποσπασματικά;» , να μιλήσω όσο γίνεται πιο αναλυτικά και θα το κάνω και αν θέλετε και στις επόμενες συνεδριάσεις ακόμα πιο αναλυτικά, σε κάθε πυλώνα τι προγραμματίζουμε να κάνουμε -και να κάνουμε και ειδική συνεδρίαση γι’ αυτό, καμία αντίρρηση- και για το ότι υπάρχει ένα συνολικό σχέδιο, στο οποίο ζητώ και τη δική σας συμβολή.

Όπως βλέπετε, απάντησα και σε θέματα που δεν έχουν να κάνουν με το σχέδιο νόμου, αλλά, ναι, είναι πρωτοβουλίες που πρέπει να αναλάβουμε και νομοθετικά για να αντιμετωπίσουμε εκκρεμότητες του παρελθόντος.

Συνεπώς, στη βάση αυτού του ολιστικού σχεδίου, σήμερα πάμε να νομοθετήσουμε κάτι που προωθεί η Κυβέρνηση για την αναδιάρθρωση του σιδηροδρομικού τομέα. Είναι μια κρίσιμη και, θεωρούμε, μια καθοριστική μεταρρυθμιστική παρέμβαση για τον εκσυγχρονισμό και την βιωσιμότητα του.

Εκ του αποτελέσματος και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ήρθε και χρηματοδοτεί αυτό το σχέδιο με το Ταμείο Ανάκαμψης, βλέποντας ότι δεν υπήρχε ανάληψη ευθύνης από την προηγούμενη πρωτοβουλία που είχε εγκριθεί και από αυτούς. Η παρέμβαση εστιάζει στη δημιουργία ενός ενιαίου, ισχυρού δημόσιου φορέα που θα αναλάβει το ρόλο και τις ευθύνες του διαχειριστή υποδομής, προτάσσοντας την ασφάλεια και την ποιότητα των μεταφορών προς όφελος των επιβατών και των επιχειρήσεων, με παράλληλη προστασία του περιβάλλοντος και διασφάλιση της περιφερειακής οικονομικής ανάπτυξης.

Η δημιουργία, συνεπώς, του ενιαίου φορέα κρίθηκε απαραίτητη, ώστε να αντιμετωπιστούν τα κενά ή και οι παραλείψεις ή και οι επικαλύψεις αρμοδιοτήτων μεταξύ των σήμερα λειτουργούντων φορέων, ΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ, ΓΑΙΑΟΣΕ, καθώς και την έλλειψη άμεσου και αποτελεσματικού συντονισμού, ειδικά στον κρίσιμο τομέα της ασφάλειας ,και όχι μόνο.

Σας έχω πει, και το επαναλαμβάνω, όταν υποβάλαμε την πρόταση στο ΣΕΦ το 2024 που εξασφαλίσαμε χρηματοδότηση τον Ιούλιο -τον Ιανουάριο του 2024 για τον Ιούλιο του 2024- στα νέα έργα του σιδηροδρόμου την ευθύνη την έχει η ΕΡΓΟΣΕ. Στα υφιστάμενα έργα την ευθύνη της πρότασης την έχει ο ΟΣΕ. Δεν μπορεί να είναι δύο οι φορείς που σχεδιάζουν έργα. Τα έργα πρέπει να είναι ενιαία, αφού παρουσιάζονται από τη χώρα ως ενιαία.

Άρα, μίλησα και για τομείς εκτός της ασφάλειας, που χρειάζεται καλύτερο συντονισμό.

Στη νέα εταιρεία, που θα προκύψει με απορρόφηση της ΕΡΓΟΣΕ στον ΟΣΕ, εντάσσεται και το μέρος των λειτουργιών της ΓΑΙΑΟΣΕ, που αφορά στο επιχειρησιακό, κρίσιμο για το σιδηρόδρομο, τμήμα της διαχείρισης του τροχαίου υλικού.

Συνεπώς, ο νέος φορέας καθίσταται και ο μοναδικός υπεύθυνος για το σύνολο των μελετών και έργων, που εκτελούνται επί του σιδηροδρομικού δικτύου και του τροχαίου υλικού. Είναι εύλογος ο προβληματισμός διαφόρων συναδέλφων από την Αντιπολίτευση ως προς τη μεταφορά της δραστηριότητας διαχείρισης του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού. Θα ακολουθήσει Κοινή Υπουργική Απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, που θα φέρει, ακριβώς, συγκεκριμένα χαρακτηριστικά αυτής της μεταβίβασης, που πρέπει να γίνει μέσα στον Ιανουάριο του 2025.

Συνεπώς, με την ψήφιση του νόμου, δημιουργείται ένας νέος, ενιαίος φορέας, σύγχρονος, η εταιρεία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.», που θα αναλάβει πλήρως τη συνολική ευθύνη μελέτης, ανάπτυξης, συντήρησης και ασφαλούς διαχείρισης των σιδηροδρομικών υποδομών της χώρας. Παράλληλα, με τον τρόπο αυτό, επιτυγχάνονται οικονομίες κλίμακας και δίνεται η δυνατότητα ριζικού εκσυγχρονισμού και βελτίωσης του τρόπου λειτουργίας του νέου διαχειριστή υποδομής. Σημειώνεται, και το επαναλαμβάνω, ότι οι δράσεις της οργανωτικής μεταρρύθμισης του σιδηροδρομικού τομέα αποτελεί μέρος του Εθνικού Σχεδίου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας .

Ειδικότερα, με την ψήφιση και την εφαρμογή του νόμου, επιδιώκονται, και εκτιμούμε ότι διασφαλίζονται, πλήρης εφαρμογή του νέου θεσμικού πλαισίου για τις δημόσιες Ανώνυμες Εταιρείες ως προς τη λειτουργία, την οργανωτική δομή και την τεχνολογική υποστήριξη της νέας εταιρείας, με υιοθέτηση βέλτιστων πρακτικών αντίστοιχων ευρωπαϊκών φορέων, σημαντική ενίσχυση και στελέχωση με εξειδικευμένο προσωπικό, καταρτισμένο στις σύγχρονες λειτουργίες ενός Διαχειριστή Σιδηροδρομικής Υποδομής, ώστε να καλυφθούν τα υφιστάμενα κενά. Δεν θα δείτε πολλά πράγματα μέσα στο νομοσχέδιο, γιατί υπάρχει και Πράξη Υπουργικού Συμβουλίου, που βγήκε πρόσφατα, για 100 επιπλέον προσλήψεις στον ΟΣΕ. Υπάρχουν και εκεί προβλέψεις για αύξηση του προσωπικού στον ΟΣΕ.

Επιδιώκεται η εφαρμογή σύγχρονων πρακτικών διοίκησης και αξιολόγησης προσωπικού. Άσκηση του κρίσιμου ρόλου και της ευθύνης, που έχει ο διαχειριστής υποδομής σε θέματα ασφάλειας, σε συνεχή συνεργασία με τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Υλοποίηση στρατηγικού προγράμματος νέων έργων, που θα διασφαλίζει την ταχεία σιδηροδρομική ανάπτυξη, με προτεραιότητα την εξυπηρέτηση των επιβατών και των εμπορευματικών δραστηριοτήτων και εισαγωγή, που το άκουσα και ορθώς το θέτετε, συστημάτων διοίκησης βάσει στόχων και δεικτών απόδοσης, δηλαδή των KPIs (*Key Performance Indicators*), που θα συμφωνηθούν με το Υπουργείο και θα συμπεριληφθούν σε σύμβαση, που θα υπογραφεί μεταξύ μας.

Παράλληλα, στην πορεία για την νέα εταιρεία και για την ενδυνάμωση της στο πλαίσιο των προβλεπόμενων δράσεων και οροσήμων του Εθνικού Σχεδίου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας, με δεδομένα και τα κενά που υφίστανται σήμερα στον σιδηρόδρομο και που υφίστανται τα προηγούμενα αρκετά χρόνια, έχουν ήδη δρομολογηθεί.

Πρώτον. Διεθνής διαγωνισμός για την άμεση πρόσληψη Συμβούλου Μεταρρύθμισης. Αυτός, θα αναλάβει τη ριζική αναδιάρθρωση και τον εκσυγχρονισμό του λειτουργικού μοντέλου της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.», ώστε να μεταμορφωθεί σε ένα σύγχρονο φορέα ευρωπαϊκών προδιαγραφών. Ο διαγωνισμός βρίσκεται σε φάση αξιολόγησης των προσφορών, έχει προχωρήσει, δηλαδή, με προβλεπόμενη έναρξη εργασιών, του Συμβούλου, αρχές του 2025.

Δεύτερον. Προετοιμασία διαγωνισμού για την πρόσληψη διεθνώς καταξιωμένου οικονομικού φορέα στον ρόλο του Τεχνικού Συμβούλου. Αυτός, θα υποστηρίξει για μια 5ετία τις κρίσιμες λειτουργίες της εταιρείας, όπως είναι η ρύθμιση κυκλοφορίας, η συντήρηση υποδομών, η διαχείριση νέων έργων κ.α.. Επίσης, προβλέπεται η συμμετοχή έμπειρων στελεχών του τεχνικού συμβούλου, σε κρίσιμες διοικητικές θέσεις με ανάληψη σχετικής ευθύνης.

Επισημαίνεται η συνεχής και εποικοδομητική συνεργασία με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων, τον ERA, η πλήρης υιοθέτηση των συστάσεων του, ιδιαίτερα σε ότι αφορά την αναβάθμιση στον εξοπλισμό του δικτύου, με τα πλέον σύγχρονα συστήματα ασφαλείας ERTMS και τον προγραμματισμό της εγκατάστασης τους -είναι μέσα στο σχέδιο- και την εκπαίδευση, όπως σωστά είπατε, όλου του εμπλεκόμενου προσωπικού στην ορθή χρήση τους, για την εμπέδωση υψηλού επιπέδου ασφαλείας. Έχετε απολύτως δίκιο που ζητάτε εκπαίδευση προσωπικού, σε αυτά τα συστήματα.

Αναλήφθηκε, επίσης, πρόσφατα -ίσως δεν το παρατηρήσατε, είχε βγει ανακοίνωση από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων- η εκπόνηση στρατηγικού και επιχειρησιακού σχεδίου και επενδυτικού προγράμματος ανάπτυξης των σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ελλάδα. Η σύμβαση, όπως σάς είπα, υπεγράφη τον Οκτώβριο και προβλέπει την επέκταση του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου κατά προτεραιότητα σε λιμάνια, κόμβους, συνδυασμένες μεταφορές και άλλες προτεραιότητες.

Όσον αφορά το Μέρος Β΄ του σχεδίου νόμου, θα τοποθετηθώ και στις επόμενες συνεδριάσεις. Όμως, πράγματι, προβλέπονται στέρεες βάσεις θεσμικού, οργανωτικού και επιχειρησιακού χαρακτήρα, προκειμένου φορείς της Πολιτείας, οι οποίοι είναι επιφορτισμένοι με την ασφάλεια και την εμπέδωση αισθήματος εμπιστοσύνης για τις μεταφορές -αεροπορικές και σιδηροδρομικές- όπως είναι η ΡΑΣ, η ΑΠΑ, η ΥΠΑ, ο ΕΔΟΣΑΑΜ- να επιτελούν αποτελεσματικά, πιο αποτελεσματικά, τα καθήκοντά τους. Άρα, υπάρχουν συγκεκριμένες προβλέψεις ενίσχυσης προσωπικού που θα τις συζητήσουμε, στις επόμενες συνεδριάσεις δράσεις.

Συνεπώς, θεωρώ ότι αυτό το σχέδιο νόμου κινείται προς τη σωστή κατεύθυνση, στη βάση ενός ολιστικού σχεδίου -που σήμερα, για άλλη μια φορά, σάς ανέπτυξα- αναγκαίου, για να αντιμετωπίσουμε όλοι μαζί διαχρονικές παθογένειες του ελληνικού σιδηροδρόμου και να ενισχύσουμε κάτι που είναι εξαιρετικά δύσκολο και θα απαιτήσει χρόνο, την εμπιστοσύνη των πολιτών προς τον ελληνικό σιδηρόδρομο.

Σάς ευχαριστώ πάρα πολύ.

**ΜΑΡΙΑ-ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ-ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Και εμείς σας ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Σε αυτό το σημείο ολοκληρώθηκε η 1η συνεδρίαση της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου με θέμα την επεξεργασία και συζήτηση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Αναδιάρθρωση σιδηροδρομικού τομέα και ενίσχυση ρυθμιστικών φορέων μεταφορών». Υπενθυμίζω ότι οι επόμενες 2 συνεδριάσεις, με το ίδιο θέμα, θα γίνουν τη Δευτέρα 16 Δεκεμβρίου στη 1.00΄ το μεσημέρι και στις 4.00΄ το απόγευμα στην Αίθουσα Γερουσίας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι σας ευχαριστώ.

Λύεται η συνεδρίαση.

Στο σημείο αυτό, γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Αθανασίου Χαράλαμπος, Αλεξοπούλου Χριστίνα, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκη Σεβαστή (Σέβη), Γιόγιακας Βασίλειος, Καλαφάτης Σταύρος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριαζίδης Δημήτριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Λοβέρδος Ιωάννης-Μιχαήλ (Γιάννης), Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Παπάς Θεοφάνης (Φάνης), Πέτσας Στυλιανός (Στέλιος), Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σκρέκας Κωνσταντίνος, Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χατζηβασιλείου Αναστάσιος (Τάσος), Βατσινά Ελένη, Νικητιάδης Γεώργιος, Νικολαΐδης Αναστάσιος (Τάσος), Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Βέττα Καλλιόπη, Γιαννούλης Χρήστος, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Κόκκαλης Βασίλειος, Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος, Παπαηλιού Γεώργιος, Έξαρχος Νικόλαος (Πάκος), Κατσώτης Χρήστος, Μεταξάς Κωνσταντίνος Βασίλειος, Στολτίδης Λεωνίδας, Μπούμπας Κωνσταντίνος, Χήτας Κωνσταντίνος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Βρεττός Νικόλαος, Δελβερούδης Κομνηνός, Καραγεωργοπούλου Ελένη, Κόντης Ιωάννης, Δημητροκάλλης Ιωάννης, Μανούσος Γεώργιος, Παπαϊωάννου Αρετή, Πούλου Παναγιού (Γιώτα) και Χουρδάκης Μιχαήλ.

Τέλος και περί ώρα 13.05΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Η ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

**ΜΑΡΙΑ-ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ-ΒΙΛΙΑΛΗ**