**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ Κ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ B΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 16 Δεκεμβρίου 2024, ημέρα Δευτέρα και ώρα 13.15΄, στην **Αίθουσα της Γερουσίας του Μεγάρου της Βουλής,** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής, κ. Χρήστου Μπουκώρου, με θέμα ημερήσιας διάταξης τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Αναδιάρθρωση σιδηροδρομικού τομέα και ενίσχυση ρυθμιστικών φορέων μεταφορών». (2η συνεδρίαση–ακρόαση εξωκοινοβουλευτικών προσώπων).

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρήστος Σταϊκούρας, ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, Βασίλειος Οικονόμου, ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, Νικόλαος Ταχιάος, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

Στην Επιτροπή παρέστησαν και εξέθεσαν τις απόψεις τους επί του σχεδίου νόμου, κατά τα οριζόμενα στο άρθρου 38 του Κανονισμού της Βουλής, οι κ.κ. Παναγιώτης Τερεζάκης, Διευθύνων Σύμβουλος της «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδας ΑΕ» (ΟΣΕ ΑΕ), Χρήστος Παληός, Διευθύνων Σύμβουλος της «ΕΡΓΑ ΟΣΕ Α.Ε. (ΕΡΓΟΣΕ), Γεώργιος Δριτσάκος, Πρόεδρος του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Δυστυχημάτων (ΕΟΔΑΣΑΑΜ), Ιωάννης Ντίτσας, Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Σιδηροδρομικών και Μέσων Σταθερής Τροχιάς (ΠΟΣ - ΜΣΤ), Βασίλειος Βελαώρας, Πρόεδρος του Σωματείου Εργαζομένων του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΣΕ-ΟΣΕ), Δάφνη Προβοπούλου, Πρόεδρος του ΔΣ του Συλλόγου Εργαζομένων «ΕΡΓΑ ΟΣΕ Α.Ε.» (ΣΕ-ΕΡΓΟΣΕ), Ιωάννης Δημητρίου, Αντιπρόεδρος του ΔΣ του Συλλόγου Εργαζομένων «ΕΡΓΑ ΟΣΕ Α.Ε.» (ΣΕ-ΕΡΓΟΣΕ), Δημήτριος Πετρόπουλος, Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Ενώσεων Μηχανικών Δημοσίων Υπαλλήλων Διπλωματούχων Ανωτάτων Σχολών (ΠΟ ΕΜΔΥΔΑΣ), Αθανάσιος Τσιάνος, Πρόεδρος του ΔΣ του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ), Πέτρος Ευγενικός, Αντιπρόεδρος του ΔΣ του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ) και Παναγιώτης Ψαρός, Πρόεδρος του ΔΣ της Ένωσης Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας Ελλάδος (ΕΕΕΚΕ).

Επίσης, εξέθεσαν τις απόψεις τους, μέσω υπηρεσιών τηλεδιάσκεψης (άρθρο 38§9), οι κ.κ. Μαρία Καρυστιανού, Πρόεδρος του Συλλόγου πληγέντων Δυστυχήματος - «ΤΕΜΠΗ 2023»,Παναγιώτης Μπαλωμένος, Διευθύνων Σύμβουλος της ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε., Γεώργιος Βαγενάς, Υποδιοικητής Αεροναυτιλίας της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ), Κωνσταντίνος Αλεπάκος, Νομικός Σύμβουλος του Διοικητή της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας (ΑΠΑ), Ιωάννα Τσιαπαρίκου, Πρόεδρος του ΔΣ της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ), Εμμανουήλ Καμηλάκης, Πρόεδρος του Πανελλήνιου Συλλόγου Αερολιμενικών της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΠΣΑΥΠΑ) και Απόστολος Αρβανίτης, Προϊστάμενος του Τμήματος Γεωθερμίας και Ιαματικών Φυσικών Πόρων στην Ελληνική Αρχή Γεωλογικών και Μεταλλευτικών Ερευνών (ΕΑΓΜΕ).

Ο Πρόεδρος της Επιτροπής, αφού διαπίστωσε την ύπαρξη απαρτίας, κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης και έκανε την α΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής.

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. 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, Μιχαηλίδης Σταύρος, Νικητιάδης Γεώργιος, Νικολαΐδης Αναστάσιος (Τάσος), Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Βέττα Καλλιόπη, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος, Ψυχογιός Γεώργιος, Κομνηνάκα Μαρία, Κατσώτης Χρήστος, Κτενά Αφροδίτη, Μανωλάκου Διαμάντω, Μπούμπας Κωνσταντίνος, Χήτας Κωνσταντίνος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Βρεττός Νικόλαος, Δελβερούδης Κομνηνός, Κωσταντοπούλου Ζωή, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια), Κόντης Ιωάννης, Αυλωνίτης Αλέξανδρος-Χρήστος, Δημητροκάλλης Ιωάννης, Μανούσος Γεώργιος, Παπαϊωάννου Αρετή, Πούλου Παναγιού (Γιώτα) και Χουρδάκης Μιχαήλ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι, καλησπέρα σας. Ξεκινά η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, με θέμα ημερήσιας διάταξης τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Αναδιάρθρωση σιδηροδρομικού τομέα και ενίσχυση ρυθμιστικών φορέων μεταφορών».

Είμαστε στη δεύτερη συνεδρίαση, την ακρόαση των εξωκοινοβουλευτικών προσώπων. Είναι αρκετοί οι φορείς, είναι δεκαέξι οι φορείς. Έχει ζητήσει να προηγηθεί η κυρία Μαρία Καρυστιανού, η Πρόεδρος του Συλλόγου Πληγέντων Δυστυχήματος «ΤΕΜΠΗ 2023». Θα της δώσουμε τον χρόνο με μια σχετική ανοχή.

Να θυμίσω ότι για τους εξωκοινοβουλευτικούς φορείς ο χρόνος είναι 3 λεπτά με ανοχή. Μπορούμε να πάμε στα 4 ή 5 λεπτά, πάντα υπάρχει ~~η σχετική~~ ανοχή, απλά να μην λειτουργούμε εις βάρος των υπολοίπων φορέων.

Για να μην χρονοτριβώ, θα δώσω αμέσως τον λόγο στην κυρία Καρυστιανού, την Πρόεδρο του Συλλόγου Πληγέντων Δυστυχήματος «ΤΕΜΠΗ 2023». Είναι μαζί μας μέσω των υπηρεσιών Webex. Κυρία Καρυστιανού, παρακαλώ έχετε τον λόγο.

**ΜΑΡΙΑ ΚΑΡΥΣΤΙΑΝΟΥ (Πρόεδρος του Συλλόγου πληγέντων Δυστυχήματος - «ΤΕΜΠΗ 2023»):** Δεν θα καταχραστώ καθόλου το χρόνο σας. Σας ευχαριστώ για την πρόσκληση να ακουστεί ο σύλλογός μας.

Ως μητέρα της Μάρθης και ως Πρόεδρος του Συλλόγου Ατόμων Πληγέντων Δυστυχήματος «ΤΕΜΠΩΝ ~~2023~~», θα ήθελα να διατυπώσω κάποιες παρατηρήσεις και σκέψεις. Εμείς, οι συγγενείς των θυμάτων και οι επιζώντες του δυστυχήματος, συλλέγουμε όλο αυτό το διάστημα στοιχεία τα οποία οδηγούν στο συμπέρασμα ότι το έγκλημα από το οποίο έχασαν τη ζωή τους οι αγαπημένοι μας, συνδέεται με ασυγχώρητες και αδικαιολόγητες παραβλέψεις των κανόνων ασφαλείας, αξιοκρατίας και της χρηστής διοίκησης, με ακραία περιφρόνηση στην ανθρώπινη ζωή και στην ασφάλεια. Συνδέεται όμως και με τη μεταφορά παράνομου κι επικίνδυνου φορτίου από την Εμπορική Αμαξοστοιχία, που οδήγησε σε έκρηξη και κατέκαψε ανθρώπους που είχαν επιζήσει της σύγκρουσης.

Ενώ συλλέγουμε στοιχεία και δίνουμε έναν αγώνα για τη Δικαιοσύνη και τη δικαίωση των θυμάτων, των δικών μας ανθρώπων, αλλά και για την προστασία όλων, είμαστε αντιμέτωποι με πρωτοφανείς διαδικασίες συγκάλυψης, στις οποίες πρωτοστατεί η Κυβέρνηση, η οποία ευθύνεται για το έγκλημα.

Καμία δικογραφία από όσες έχουν διαβιβασθεί στη Βουλή δεν έχει διερευνηθεί για τους εμπλεκόμενους πολιτικούς, όπως θα γινόταν για τον κάθε πολίτη.

Τα αιτήματα για σύσταση Προανακριτικής Επιτροπής για τη δικογραφία που διαβιβάσθηκε από την Ευρωπαία Εισαγγελέα καταψηφίστηκαν από τη Νέα Δημοκρατία, το κόμμα στο οποίο ανήκουν τα κυβερνητικά πρόσωπα που ενέχονται στο Έγκλημα.

Η Εξεταστική Επιτροπή που ερεύνησε το έγκλημα έκλεισε βίαια και χωρίς να έχει ολοκληρωθεί η διερεύνηση, με πόρισμα που συνέταξαν και ψήφισαν μόνο οι Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας, πολλοί από τους οποίους στη συνέχεια έγιναν Υφυπουργοί, καθώς ήταν και πολύ «γουρλίδικη» Επιτροπή.

Έκτοτε αποκαλύφθηκαν συγκλονιστικά στοιχεία που εμπλέκουν ακόμη περισσότερο την Κυβέρνηση, όχι μόνο στο έγκλημα αλλά και στην οργανωμένη απόπειρα συγκάλυψής του, με αλλοίωση του τόπου του εγκλήματος, μοντάζ των συνομιλιών, παρεμβάσεις στο αποδεικτικό υλικό, παρεμβάσεις στη Δικαιοσύνη.

Με νομοθετικές παρεμβάσεις της Κυβέρνησης επιχειρείται να ελεγχθεί η σύνθεση των δικαστικών προσώπων που θα κρίνουν την υπόθεση, αλλά και το Δικαστήριο που θα δικάσει και να αποκλειστεί η διεξαγωγή της δίκης από το Ειδικό Δικαστήριο για τα Κυβερνητικά Πρόσωπα.

Με νομοθετική παρέμβαση της Κυβέρνησης επιχειρείται να αποτραπεί η κάλυψη της δίκης από τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης.

Με διαρκείς παρεμβάσεις του ίδιου του Πρωθυπουργού, αλλά και του Υπουργού Δικαιοσύνης, ασκείται πίεση στον Ανακριτή να ολοκληρώσει την ανάκριση χωρίς εξέταση των εμπλεκόμενων Κυβερνητικών Προσώπων και χωρίς την ολοκλήρωση των ερευνών για το παράνομο φορτίο.

Παράλληλα, έχουν τοποθετηθεί πρόσωπα του Κυβερνώντος κόμματος σε κομβικές θέσεις του τομέα Μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση, η κυρία Βόζεμπεργκ και ο κ. Τζιτζικώστας, ώστε το πεδίο να παραμένει στον έλεγχο της Κυβέρνησης.

Την ίδια ώρα, διαπιστώνουμε ότι τίποτε δεν έχει αλλάξει για τους πολίτες ως προς την ασφάλεια των τρένων, ενώ παραδίδονται στην ανασφάλεια ακόμη περισσότεροι πολίτες, με νέα μέσα μεταφορών όπως το Μετρό Θεσσαλονίκης.

Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, εκφράζουμε τη διαμαρτυρία μας για την βαριά περιφρόνηση στην ανθρώπινη ζωή και στις αρχές του δικαίου. Δεν θεωρούμε ότι αυτή η Κυβέρνηση μπορεί να νομοθετεί χωρίς να ελέγχεται και δεν νομιμοποιούμε καμία νομοθετική πρωτοβουλία χωρίς την αυτονόητη άρση της προστασίας και της ασυλίας Υπουργών και Πρωθυπουργού, προκειμένου να ελεγχθούν από τη Δικαιοσύνη, όπως ζητούν με την υπογραφή τους σχεδόν ενάμισι εκατομμύριο συμπολίτες μας.

Σας ευχαριστώ για τον χρόνο σας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρία Καρυστιανού, θα σας παρακαλέσω να αποστείλετε την ομιλία σας στις υπηρεσίες της Επιτροπής μας, προκειμένου να τη δώσουμε στους Εισηγητές των κομμάτων.

**ΜΑΡΙΑ ΚΑΡΥΣΤΙΑΝΟΥ (Πρόεδρος του Συλλόγου πληγέντων Δυστυχήματος - «ΤΕΜΠΗ 2023»):** Βεβαίως, ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Να είστε καλά, εμείς ευχαριστούμε.

Συνεχίζουμε αμέσως τώρα με τον κ. Παναγιώτη Τερεζάκη, ο οποίος είναι Διευθύνων Σύμβουλος της «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε.». Έχετε τον λόγο, κ. Τερεζάκη.

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Διευθύνων Σύμβουλος της «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδας ΑΕ» (ΟΣΕ ΑΕ)):** Ευχαριστώ, κ. Πρόεδρε.

Παρευρίσκομαι εδώ για το νομοσχέδιο για την ενοποίηση των οργανισμών σιδηροδρομικού ενδιαφέροντος, ΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ και το κομμάτι της ΓΑΙΑΟΣΕ που αφορά το τροχαίο υλικό, την εκμετάλλευση του τροχαίου υλικού. Έχει διαπιστωθεί ότι οι δύο Οργανισμοί είχαν ορισμένες χρονοβόρες διαδικασίες, οι οποίες είχαν ως αποτέλεσμα την καθυστέρηση και την ολοκλήρωση κάποιων έργων. Έτσι, λοιπόν, το νομοσχέδιο αυτό με την ενοποίηση των οργανισμών, κυρίως του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ, έρχεται να απλοποιήσει και να συντομεύσει αυτές τις διαδικασίες, ώστε γρήγορα να γίνονται οι αναγκαίες ενέργειες για να υλοποιούνται τα έργα.

Επίσης, με το νομοσχέδιο αυτό γίνεται και η εξοικονόμηση προσωπικού των δύο εταιρειών. Έτσι έχουμε κοινές υπηρεσίες Διοικητικών, Οικονομικών Διευθύνσεων, οι οποίες δίνουν μία δυνατότητα για εξοικονόμηση προσωπικού.

Βέβαια, όπως φαίνεται και από το σχετικό νομοσχέδιο, είναι ένα μεταβατικό στάδιο. Δηλαδή, για ένα πρώτο χρονικό διάστημα θα δημιουργηθεί μία εταιρεία μεταβατικού σχήματος, με σκοπό να οριστικοποιηθεί η καινούργια εταιρεία με τις συμβουλές έμπειρων στελεχών από εξωτερικούς φορείς, οι οποίοι θα βοηθήσουν στην οργάνωση και τη λειτουργία αυτού του νέου φορέα.

Έτσι, λοιπόν, ο ΟΣΕ κι εγώ προσωπικά θεωρώ ότι το νομοσχέδιο αυτό είναι προς τη σωστή κατεύθυνση και θα δώσει τη δυνατότητα να είμαστε πιο αποτελεσματικοί σαν φορείς στην ολοκλήρωση σιδηροδρομικών έργων.

Ευχαριστώ πολύ, κ. Πρόεδρε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):**

Ευχαριστούμε και εμείς κ. Τερεζάκη.

Τον λόγο έχει ο Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ, ο κ. Χρήστος Παληός.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΛΗΟΣ (Διευθύνων Σύμβουλος της «ΕΡΓΑ ΟΣΕ Α.Ε. (ΕΡΓΟΣΕ)):** Ευχαριστώ, κ. Πρόεδρε. Το νομοσχέδιο για το οποίο κλήθηκα σήμερα να μιλήσω αφορά την αναδιάρθρωση του σιδηροδρομικού τομέα με τη δημιουργία ενός νέου ενιαίου φορέα, ο οποίος θα αναλάβει το κρίσιμο έργο μελέτης, ανάπτυξης, συντήρησης και ασφαλούς διαχείρισης των σιδηροδρομικών υποδομών. Το εταιρικό σχήμα που θα προκύψει από τη νέα οργανωτική δομή έρχεται να αναλάβει δύο πολύ σημαντικές αποστολές, τη διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής και την υλοποίηση έργων πνοής που θα αναβαθμίσουν το Εθνικό Σιδηροδρομικό Δίκτυο. Κοινός παρονομαστής αυτών είναι η ασφάλεια και η ποιότητα των μεταφορών.

Με το νέο μοντέλο λειτουργίας, ουσιαστικά τίθενται οι βάσεις και δημιουργούνται οι προϋποθέσεις, αφενός μεν, για την απλοποίηση μιας σειράς γραφειοκρατικών διαδικασιών, αφετέρου δε, για τον πιο αποτελεσματικό συντονισμό στον κρίσιμο τομέα της ασφάλειας του σιδηροδρόμου και στον σχεδιασμό για την ανάπτυξη και τη συντήρηση των σιδηροδρομικών υποδομών.

Η νέα οργανωτική δομή με τη σύσταση του νέου φορέα αλλάζει, αλλά ο επιχειρησιακός στόχος παραμένει ο ίδιος και δεν είναι άλλος πέραν του ουσιαστικού εκσυγχρονισμού του ελληνικού σιδηροδρόμου, ώστε να καλύπτει τις πραγματικές ανάγκες της χώρας δημιουργώντας ταυτόχρονα νέες προοπτικές για τις επιβατικές και τις εμπορευματικές μεταφορές. Το Μέρος Α’ του παρόντος νομοσχεδίου αποτελεί προϊόν πολύμηνων διεργασιών και συζητήσεων ανάμεσα στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, τις αρμόδιες αρχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Επιτροπής που συστήθηκε από το Υπουργείο για την υποστήριξη της μεταρρύθμισης και του εκσυγχρονισμού του σιδηροδρομικού τομέα στην οποία και συμμετείχα με την ιδιότητά μου ως εκπροσώπου της ΕΡΓΟΣΕ.

Στο στάδιο αυτό μελετήθηκαν όλες οι πτυχές και όλα τα πιθανά προβλήματα από την ενοποίηση των δύο εταιρειών. Το κυριότερο των οποίων αποτελούσε η εκπόνηση μιας νέας οργανογραμματικής δομής για την ένταξη του συνόλου του προσωπικού των δύο εταιρειών και την κάλυψη των δραστηριοτήτων τους. Ως βέλτιστη λύση θεωρήθηκε η σύνταξη ενός μεταβατικού οργανογράμματος, το οποίο θα περιλαμβάνει το σύνολο του προσωπικού ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ και το οποίο θα εγκριθεί κατά την πρώτη συνεδρίαση του Διοικητικού Συμβουλίου της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος ΜΑΕ», ώστε η νέα εταιρεία να συνεχίσει απρόσκοπτα το έργο της από την πρώτη μέρα της ενοποίησης. Για τις διαδικασίες της συγχώνευσης με απορρόφηση της ΕΡΓΟΣΕ από τον ΟΣΕ θα τηρηθούν όλα όσα προβλέπονται στη νομοθεσία. Η ολοκλήρωσή της δε, θα πραγματοποιηθεί με την υπογραφή της σύμβασης συγχώνευσης από τους εκπροσώπους ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ και την καταχώρησή της στο ΓΕ.ΜΗ..

Το παρόν σχέδιο νόμου κινείται στη σωστή κατεύθυνση και με βρίσκει σύμφωνο διότι με την ψήφιση και εφαρμογή του επιτυγχάνεται ο στόχος της ενοποίησης των δραστηριοτήτων για την κατασκευή της σιδηροδρομικής υποδομής που σήμερα είναι κατανεμημένη στις δύο εταιρείες με τη διάκριση του ενεργού, μη ενεργού και νέου δικτύου, ώστε η άσκηση αυτών και η εποπτεία να ανήκουν σε ένα ενιαίο εταιρικό σχήμα που θα αποτελέσει η εταιρεία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος ΜΑΕ».

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε και εμείς, κ. Παληέ.

Τον λόγο έχει ο κ. Δριτσάκος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΙΤΣΑΚΟΣ (Πρόεδρος του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Δυστυχημάτων (ΕΟΔΑΣΑΑΜ):** Κ. Πρόεδρε, κ. Υπουργοί, κ. εκπρόσωποι Βουλευτές, εκπρόσωποι των κομμάτων, σας ευχαριστούμε για την πρόσκληση να συμμετέχουμε σήμερα στην παρούσα Επιτροπή της Βουλής.

Θα ήθελα να αναφερθώ πολύ σύντομα στις τροπολογίες που εισηγούμεθα να εγκρίνετε και επιγραμματικά ένα προς ένα τα άρθρα.

Στο άρθρο 21,αναφερόμεθα στην ενίσχυση της ανεξαρτησίας, όπου θα υποβάλλουμε στον κ. Υπουργό και στον Πρόεδρο της Βουλής με το πέρας κάθε έτους τα πεπραγμένα του Οργανισμού.

Στο επόμενο άρθρο 22, αναφέρουμε την πρόσληψη δύο υπαλλήλων, έναν υπάλληλο για το Γραφείο του Προέδρου και έναν για τον Αναπληρωτή Προέδρου για την υποστήριξη του έργου του, όπου θα είναι ειδικοί μετακλητοί υπάλληλοι. Ο μεν, πρώτος στα αεροπορικά θέματα και ο δε, δεύτερος εξειδικευμένος στα σιδηροδρομικά ζητήματα. Οι συγκεκριμένοι θα είναι σύμφωνα με τον ν. 4622/2019, τα άρθρα 46 έως 48.

Στο άρθρο 23, επιγραμματικά, αναφερόμαστε στη νέα οργανωτική δομή του Οργανισμού. Σύμφωνα με τη δομή, έτσι όπως έχει καταγραφεί και έχει υποβληθεί στη δομή του ελληνικού κράτους, στη συγκρότηση και στην αναφορά των Μονάδων ή Διευθύνσεων ακολουθούν τα level τμήματα και στη συνέχεια τα γραφεία. Με αυτό το άρθρο αυτό διορθώνουμε, όπου αναφέρεται «Γραφεία» θα διορθωθεί με «Τμήματα» και όπου «Γραφείο» «Τμήμα», ούτως ώστε να υπάρχει μία ομαλή, λειτουργική, οργανωτική δομή. Θα μείνω εδώ για να σας αναφέρω ότι μέχρι τώρα τα τρία «Γραφεία» που θα γίνουν τρία «Τμήματα» και στη συνέχεια τα δύο νέα «Τμήματα», τα οποία θα συγκροτηθούν, θα έχουμε πέντε Τμηματάρχες.

**Το κόστος είναι πολύ μικρό, γιατί είτε ως υπεύθυνοι γραφείων, είτε ως τμηματάρχες, αμείβονται από τον προϋπολογισμό και όπως αναφέρει και το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους έχει καταβληθεί από τον προϋπολογισμό του ΕΟΔΑΣΑΑΜ ένα πολύ μικρό αντίτιμο.**

**Θα συνεχίσω με το άρθρο 24, για την αποζημίωση του προσωπικού. Όλοι οι διερευνητές του ΕΟΔΑΣΑΑΜ (Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων για την ασφάλεια των μεταφορών), όλοι οι διερευνητές θα υποβάλλουν και θα ασκούν καθήκοντα διερευνήσεων. Είναι πολύ σημαντικό αυτό, για να έχουμε την καλύτερη δυνατή εκμετάλλευση όλου του προσωπικού και όλοι να είναι γνώστες, ενημερωμένοι, επίκαιροι, εκπαιδευμένοι και μετεκπαιδευμένοι . Με αυτόν τον τρόπο κρατάμε το επίπεδο πολύ ψηλά, την αξιοπιστία ομοίως, την αποτελεσματικότητα και την παραγωγή έργου και κλείνουμε και ελλείψεις του παρελθόντος με αυτόν τον τρόπο. Όλοι διερευνητές, όλοι σε διερευνήσεις, ισόποσα χωρίς διακρίσεις.**

**Επί του προκειμένου, στους διερευνητές αεροπορικών ατυχημάτων, θα δίδεται κάποιο επιμίσθιο το οποίο θα προέρχεται από το EUROCONTROL και στο τέλος, θα αναφερθώ σε αυτό γιατί θέλει κάποια ιδιαίτερη μνεία επί του αντικειμένου. Το επόμενο είναι το άνοιγμα λογαριασμού στο άρθρο 25, του εθνικού του ΕΟΔΑΣΑΑΜ Οργανισμού διερεύνησης σύμφωνα με το νόμο 4757 /2020 άρθρο 51. Αναφέρεται ότι ο Οργανισμός εισηγείται στον κύριο Υπουργό και ο κ. Υπουργός στον Υπουργό Οικονομικών για να δοθεί η έγκριση να ανοίξει ο Οργανισμός, λογαριασμό στην Τράπεζα της Ελλάδος ο ονομαζόμενος 234 εντός τριών εργάσιμων ημερών. Σε αυτό το λογαριασμό διαβιβάζονται ένα ποσό τριών εκατομμυρίων από τον λογαριασμό της ΑΠΑ της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας ούτως ώστε να τα χρησιμοποιήσει άμεσα ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ για να λειτουργήσει από την αρχή αυτόνομα για λειτουργικούς σκοπούς μετακινήσεων, σκοπούς μεταφοράς συντριμμιών, ούτως ώστε να καλυφθεί το χρονικό διάστημα μέχρι να υπογραφούν οι αναγραφόμενες ΚΥΑ στο νόμο Κοινές Υπουργικές Αποφάσεις. Υπόψη ότι ο προϋπολογισμός αυτός ο ετήσιος, είναι γύρω στο ενάμισι εκατομμύριο εμείς έχουμε ορίσει τρία για το πρώτο έτος και στη συνέχεια ότι εν απομείνει για το δεύτερο μέχρι να αποκτήσει τα ανάλογα αναγραφόμενα έσοδά του ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ.**

**Και τέλος, στο άρθρο 26, αναφέρεται στα ποσά που αποδίδονται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την ασφάλεια της αεροναυτιλίας. Ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ θα εισηγηθεί στην AΠΑ, στην Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας ούτως ώστε ετησίως όπως υποβάλει ανάλογες αιτήσεις στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, για την ΥΠΑ για την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, για την ΑΠΑ για την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, για την ΕΜΥ για την Εθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία, για το Search Rescue που είναι υπεύθυνη η πολεμική αεροπορία σε όλο το ελληνικό FIR έτσι θα εισηγηθεί και ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ στην αντίστοιχη παράγραφο που λέει other state. Δηλαδή, άλλες κρατικές οντότητες που είναι ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ κρατική οντότητα και θα υποβάλει αναλυτικά τα λειτουργικά του προσωπικού, γιατί οι δύο διερευνητές θα αμείβονται με το ειδικό επιμίσθιο που σας ανέφερα από το EUROCONTROL, τα λειτουργικά έξοδα του οργανισμού και συν τοις άλλοις τα επενδυτικά προγράμματα κλπ. Υποβάλλονται ετησίως γύρω στο μήνα Απρίλιο.**

Στη συνέχεια η Ευρωπαϊκή Επιτροπή τα εγκρίνει και δίδει το ανάλογο στο κάθε stage, στον κάθε οργανισμό και από εκεί θα παίρνει ο **ΕΟΔΑΣΑΑΜ**, μέσω του EUROCONTROL και μέσω της έγκρισης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και μόνο έτσι και μόνο τότε, ούτως ώστε να γνωρίζει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Από το EUROCONTROL αποδίδονται σε αυτούς τους θεσμούς που σας ανέφερα, του Ελληνικού Κράτους και στον **ΕΟΔΑΣΑΑΜ**. Αυτό λέγεται Performance Plan, δηλαδή το κανονιστικό πλαίσιο.

Θα ήθελα απλά, για να μην καταχραστώ το χρόνο σας, να σας ενημερώσω ότι το προσωπικό του **ΕΟΔΑΣΑΑΜ** εισηγούμεθα να ανέλθει στα 36 άτομα, εκ των οποίων από τα 36 οι 15 θα είναι οι διερευνητές αεροπορικών ατυχημάτων και οι 9 θα είναι διερευνητές σιδηροδρομικών ατυχημάτων, δηλαδή ήτοι 24. Οι δύο θα είναι οι νομικοί σύμβουλοι, 26, συν 10 άτομα διοικητικού και οικονομικού προσωπικού, όπου έχει μεγάλο έργο. Αναφέρεται στο άρθρο 19 παράγραφος 6 επί του νόμου 5014/2003 στον ισχύοντα κανονισμό το ότι ο **ΕΟΔΑΣΑΑΜ** λειτουργεί επί 24ωρη βάση, 7 ημέρες την εβδομάδα, δηλαδή είναι συνέχεια stand by.

Θέλουμε να δημιουργήσουμε και να μεταλλάξουμε τον Οργανισμό με σύγχρονα μέσα, με σύγχρονο κόσμο ο οποίος να είναι εκπαιδευμένος, μετεκπαιδευμένος, έτσι όπως προβλέπει ο ICAO, International Civil Aviation Organization, o διεθνής οργανισμός, η EASA, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός και οι άλλοι λοιποί. Αυτοί που σας ανέφερα είναι οι δύο κύριοι, ο ICAO και η EASA και άλλοι οι οποίοι είναι σύννομοι και που παρέχουν εκπαίδευση. Όπως συμμετέχει η ΥΠΑ, η ΑΠΑ, έτσι θα συμμετέχει και ο **ΕΟΔΑΣΑΑΜ**.

Άρα οι διερευνητές θα πρέπει να έχουν υψηλά στάνταρ, πρώτον. Δεύτερoν, να είναι stand by για το οτιδήποτε συμβεί με το συντομότερο μέσο να πάνε επί του πεδίου με τη συγκρότηση της Επιτροπής Διερεύνησης. Ο Πρόεδρος της Επιτροπής Διερεύνησης θα συνεργαστεί με τις αστυνομικές δυνάμεις εκεί που έχει συμβεί κάποιο σοβαρό συμβάν ή ατύχημα, με τις πυροσβεστικές δυνάμεις, με το Λιμενικό Σώμα, με το ΕΚΑΒ, κτλ., ούτως ώστε αυτός να είναι υπεύθυνος. Κλείνεται η περιοχή, πρώτα από όλα διασώζονται οι ανθρώπινες ζωές ή ότι άλλη ζώσα ύπαρξη.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριοι συνάδελφοι, να είμαστε ανεκτικοί προς τους φορείς. Εξηγεί το αντικείμενο του ο άνθρωπος στο πλαίσιο του νομοσχεδίου. Παρακαλώ, κ. Δριτσάκο.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΙΤΣΑΚΟΣ (Προέδρος του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Δυστυχημάτων (ΕΟΔΑΣΑΑΜ)):** Επομένως, επιλαμβάνεται του πεδίου, συνεργάζεται με τους φορείς που σας ανέφερα και ο **ΕΟΔΑΣΑΑΜ** υπογράφει MOU, Memorandum of Understanding, με το Δικαστικό Σώμα, με την Πυροσβεστική, με το Λιμενικό, με την ΕΛΑΣ, με την ΥΠΑ, με την ΑΠΑ, ούτως ώστε να ξέρει ο καθένας τις αρμοδιότητές του. Όταν πάνε, μαζεύονται, διασώζεται ο κόσμος, μαζεύουν τα στοιχεία και στη συνέχεια ξεκινάει η διερεύνηση.

Για να κλείσω, επειδή θέλουμε να είμαστε σύγχρονοι, λειτουργικοί, αποτελεσματικοί στο έργο μας θα αγοράσουμε και δύο drones, εκ των οποίων, το οτιδήποτε γίνεται, θα απογειώνονται, θα πηγαίνουν, θα καταγράφουν και θα μεταφέρουν την εικόνα του πεδίου, πρώτον, και στο άλλο rail της πτέρυγας του drone θα υπάρχει αισθητήρας, ούτως ώστε να διαπιστώνουμε ότι το πεδίο είναι ασφαλές για να λειτουργούν άνθρωποι μέσα και προσωπικό και με αυτό τον τρόπο θα έχουμε τα στοιχεία. Με συγχωρείται για την κατάχρηση του χρόνου και σας ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε, κ. Δριτσάκο. Ο κ. Δριτσάκος έκανε μια αναλυτική προσπάθεια να αιτιολογήσει τις προτεινόμενες διατάξεις, γιατί είναι αναγκαίες αυτές οι προτεινόμενες διατάξεις και πως θα είναι ολοκληρωμένος αυτός ο πολύ σημαντικός οργανισμός και πως θα λειτουργεί πλήρως και κάτω από οποιεσδήποτε συνθήκες. Να πάμε στον κ. Ντίτσα Ιωάννη, τον Πρόεδρο της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Σιδηροδρομικών και Μέσων Σταθερής Τροχιάς, ο οποίος, αν βλέπω καλά, συνοδεύεται από τον κύριο Τζαμπαζλή, τον Γενικό Γραμματέα. Κ. Ντίτσα, έχετε τον λόγο.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Σιδηροδρομικών και Μέσων Σταθερής Τροχιάς, ΠΟΣ – ΜΣΤ):** Ευχαριστώ πάρα πολύ κ. Πρόεδρε για την πρόσκληση που μας κάνατε στην Επιτροπή σας που έχει αρμοδιότητα το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με τίτλο «Αναδιάρθρωση σιδηροδρομικού τομέα και ενίσχυση ρυθμιστικών φορέων μεταφορών».

Η Πανελλήνια Ομοσπονδία Σιδηροδρομικών και Μέσων Σταθερής Τροχιάς χαιρετίζει και θεωρεί ότι κινείται προς τη σωστή κατεύθυνση το παρόν νομοσχέδιο με το οποίο προβλέπεται η συγχώνευση δι΄ απορροφήσεως των εταιρειών ΟΣΕ Α.Ε.. ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. και ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. στο τμήμα τροχαίου υλικού.

Αποτελούσε και αποτελεί ανέκαθεν θέση της Ομοσπονδίας η ύπαρξη ενός ενιαίου δημόσιου σιδηροδρόμου ο οποίος θα λειτουργεί με βάση τις ανάγκες της κοινωνίας επιτελώντας το κοινωνικό έργο στον τομέα των επιβατικών μεταφορών και στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών με στρατηγικές συμμαχίες ώστε εμείς να εκτελούμε την μεταφορά αγαθών, πράγμα που είναι το αντικείμενο μας μέσα στο περιβάλλον που έχει ήδη διαμορφωθεί.

Οι χρόνιες παθογένειες του ελληνικού σιδηροδρόμου είναι γνωστές από το χρόνο της ίδρυσης και της εγκατάστασής του στην Ελλάδα, ωστόσο έγιναν έντονες από το 2007 όταν εφαρμόσθηκε ο διαχωρισμός του σιδηροδρόμου σε εταιρείες υποδομής και εκμετάλλευσης, κάτι που προβλήθηκε ως υποχρέωση της χώρας έναντι της νομοθεσίας Ευρωπαϊκής Ένωσης και έκτοτε ο σιδηρόδρομος βρίσκεται σε μια διαρκή περιδίνηση.

Είναι γνωστό ότι από το πρώτο μνημόνιο απαιτήθηκε από τους δανειστές η συρρίκνωση του σιδηροδρομικού έργου με την κατάργηση γραμμών και δρομολογίων, τον κατακερματισμός σε πολλές εταιρείες που στόχευαν να κάνουν ευκολότερη διαδικασία ιδιωτικοποίησης, καθώς και η δραστική μείωση του προσωπικού μέσω της διαδικασίας των μετατάξεων ν.3891 το 2011. Όλα αυτά στο όνομα της κακοδιοίκησης, των ελλειμμάτων και του χρέους, το οποίο δημιουργήθηκε από την απαίτηση του κράτους να υποχρεώνει το σιδηρόδρομο σε δανεισμό για τα έργα υποδομής.

Η Πανελλήνια Ομοσπονδία Σιδηροδρομικών και Μέσων Σταθερής Τροχιάς αντέδρασε και αντιδρά σε αυτές τις πολιτικές θεωρώντας ότι δεν επιλύουν κανένα πρόβλημα αλλά αντίθετα το επιδεινώνουν. Σήμερα θεωρούμε ότι η στάση μας αυτή δικαιώνεται μετά από τις εξελίξεις.

Η Πανελλήνια Ομοσπονδία Σιδηροδρομικών και Μέσων Σταθερής Τροχιάς είναι συνεπής όλα αυτά τα χρόνια. Ένας ενιαίος δημόσιος σιδηρόδρομος με λογιστικό διαχωρισμό υποδομής και εκμετάλλευσης, μοντέλο το οποίο άλλωστε είναι επιτρεπτό από τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και εφαρμόζεται σε όλες τις μεγάλες χώρες της Ευρώπης.

Αναμφιβόλως ο σιδηρόδρομος είναι το οικολογικότερο και οικονομικότερο μέσο μεταφοράς επιβατών και προϊόντων. Η ανάπτυξή του και ο εκσυγχρονισμός του τον καθιστούν ως προσφορότερο και το ασφαλέστερο μέσο μαζικής μεταφοράς καθώς ο χρόνος μεταφοράς μειώνεται με την αύξηση των ταχυτήτων προσφέροντας ταυτόχρονα ανέσεις στους επιβάτες και μεγάλο όγκο εμπορευμάτων.

Βασικός παράγων για την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών, παρά τον όποιο εκσυγχρονισμό του είναι ο άνθρωπος. Η επαγγελματική του αρτιότητα, η εμπειρία του και οι συνθήκες εργασίας παράλληλα με τα πολλαπλά συστήματα ασφαλείας που εγκαθίστανται συντελούν στο να ελαχιστοποιείται η πιθανότητα του ανθρώπινου λάθους, καθιστώντας ασφαλή τον σιδηρόδρομο στη χώρα μας.

Παρά τις πολυετείς προσπάθειες για την εγκατάσταση συστημάτων ασφαλείας, σηματοδότηση, τηλεδιοίκηση, GSMR, ERTMS, το οποίο είναι το ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης σιδηροδρομικής κυκλοφορίας που έως σήμερα αυτό δεν έχει γίνει κατορθωτό με τα γνωστά αποτελέσματα.

Για τον λόγο αυτό είναι εξέχουσας σημασίας στο παρόν νομοσχέδιο να συμπεριληφθούν διατάξεις για τις προσλήψεις προσωπικού οι οποίες είχαν απαγορευτεί πλήρως υπό το καθεστώς του ν.3869/2010. Το είδος της εργασίας απαιτεί εργαζόμενους με πλήρη εξειδίκευση η οποία για να επιτευχθεί χρειάζεται χρόνος και ειδική εκπαίδευση λόγω του ότι το σιδηροδρομικό επάγγελμα δεν υπάρχει στην αγορά εργασίας, πράγμα που καταδεικνύει και το κατεπείγον του ζητήματος.

Η Πανελλήνια Ομοσπονδία Σιδηροδρομικών και Μέσων Σταθερής Τροχιάς είναι από το χρόνο της ύπαρξής της, το 1920, αρωγός σε κάθε προσπάθεια. Προς το σκοπό αυτό έχουμε αποστείλει πληθώρα υπομνημάτων προς όλες τις διοικήσεις, προς όλες τις κυβερνήσεις, προς κάθε παραλήπτη, στις οποίες αναφέρουμε τα δίκαια αιτήματά μας.

Κατανοητό είναι βέβαια ότι μετά την τραγωδία των Τεμπών είναι επιτακτική η ανάγκη άμεσων προσλήψεων μόνιμου προσωπικού ώστε να αποφευχθεί το καθεστώς της «εργασιακής ομηρίας» και ταυτόχρονα οι προσλήψεις των εργαζομένων με δελτίο παροχής υπηρεσιών να μετατραπούν σε μόνιμες καθώς είναι γνωστό σε όλους ότι απασχολούνται στην πραγματικότητα με σχέση εξαρτημένης εργασίας αορίστου χρόνου.

Δεν αναφέρεται η αύξηση χρηματοδότησης του ΟΣΕ, αφού με την ενσωμάτωση των εργαζομένων της ΕΡΓΟΣΕ στην νέα εταιρεία, αυξάνονται σημαντικά τα πάγια έξοδα της σε σχέση με τον ΟΣΕ και μειώνεται προφανώς το διαθέσιμο ποσό για τη συντήρηση του δικτύου.

Περαιτέρω, ζητάμε να εξασφαλιστεί με το παρόν νομοσχέδιο η καλή κατάσταση τροχαίου υλικού. Επισημάναμε, ήδη, με τις προτάσεις μας, ότι παρότι στη σύμβαση συγχώνευσης αναφέρεται η μεταφορά του εξοπλισμού από την απορροφώμενη εταιρεία προς την απορροφώσα, δεν αναφέρεται η κατάσταση στην οποία παραλαμβάνει το συγκεκριμένο υλικό, αν αυτό είναι λειτουργικό ή αν στην ουσία πρόκειται για «κουφάρια», τα οποία δεν μπορούν ούτε καν να επισκευαστούν.

Συνακολούθως, επισημάναμε και επισημαίνουμε τον κίνδυνο απώλειας των κεκτημένων εργασιακών δικαιωμάτων, ειδικότερα του προσωπικού το οποίο υπηρετεί σε θέσεις ευθύνης. Δυστυχώς, η έλλειψη μεταβατικού οργανογράμματος δημιουργεί ανασφάλεια στους εργαζόμενους της απορροφώμενης εταιρείας, εάν θα έχουν τη θέση ευθύνης τους, την οποία κατείχαν μέχρι σήμερα στην απορροφώμενη εταιρεία. Σας ευχαριστώ.

**ΜΑΡΙΑ – ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ – ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Και εμείς σας ευχαριστούμε κ. Πρόεδρε. Συνεχίζουμε με τον Πρόεδρο του Σωματείου Εργαζομένων του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος τον κ. Βασίλειο Βελαώρα και μαζί του είναι και ο κ. Νικόλαος Τσικαλάκης, Γενικός Γραμματέας του Σωματείου Εργαζομένων. Παρακαλώ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΕΛΑΩΡΑΣ (Πρόεδρος του Σωματείου Εργαζομένων του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΣΕ-ΟΣΕ)**): Ευχαριστούμε πάρα πολύ για την πρόσκληση. Κυρίες και κύριοι, μετά το 1995 ο σιδηρόδρομος αντιμετωπίστηκε με περισσή απαξίωση και σίγουρα δεν είχε την ίδια αντιμετώπιση με τα υπόλοιπα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς. Χρησιμοποιήθηκε δε ως πείραμα πολιτικό, όχι μόνο με τη δημιουργία της ΕΡΓΟΣΕ από την τότε κυβέρνηση, αλλά δημιουργήθηκαν άλλες 5, τουλάχιστον, θυγατρικές εταιρείες, δήθεν για τον εκσυγχρονισμό του σιδηροδρόμου.

Εμείς οι εργαζόμενοι και τα σωματεία λέγαμε, λέμε και θα συνεχίσουμε να λέμε, ότι ο σιδηρόδρομος, για να λειτουργεί με αξιοπιστία και να προσφέρει σοβαρές υπηρεσίες στους πολίτες, πρέπει να έχει ενιαία έκφραση και καθετοποιημένη λειτουργία. Αυτό φυσικά δεν αντιβαίνει στις Ευρωπαϊκές οδηγίες περί απελευθέρωσης των μεταφορών και σίγουρα η ενιαία διοίκηση και έκφραση υπό δημόσιο έλεγχο, με κατάλληλους manager που γνωρίζουν από σιδηροδρομικές μεταφορές, θα μπορούσε με το αναγκαίο, κατάλληλα εκπαιδευμένο προσωπικό και τον εκσυγχρονισμό των συστημάτων κυκλοφορίας, να αποτελεί σήμερα έναν φορέα σταθερής τροχιάς, εφάμιλλο των ευρωπαϊκών σιδηροδρόμων.

Λάθη, παραλείψεις, αστοχίες, καθυστερήσεις, οικονομικά συμφέροντα, όπως και πολιτικές αποφάσεις, όπως ο νόμος 3.891 του 2011, που έδιωξε εκείνη την εποχή 2.500 εξειδικευμένους σιδηροδρομικούς, αποδυνάμωσαν πλήρως και διέρρηξαν τη λογική της καθετοποίησης, δημιουργώντας εταιρείες με αντικρουόμενα συμφέροντα. Ένα μόνο μικρό παράδειγμα, διότι οι αριθμοί είναι αμείλικτοι. Το 2010 υπήρχαν 3.926 σιδηροδρομικοί και σήμερα σε ένα οργανόγραμμα 2.198, υπάρχουν 568 μόνιμοι υπάλληλοι. Λίγο πιο εξειδικευμένα, οι σταθμάρχες εκείνη την εποχή ήταν 596, σήμερα που μιλάμε είναι 107. Οι κλειδούχοι ήταν 519, σήμερα που μιλάμε είναι 55.

Η απόφαση της κυβέρνησης σήμερα, για την ένταξη - απορρόφηση της ΕΡΓΟΣΕ και της ΓΑΙΑΟΣΕ όσον αφορά το τροχαίο υλικό, όπως αυτή προβλέπεται στο σχέδιο νόμου, για εμάς τους εργαζόμενους κινείται μεν σε σωστή κατεύθυνση, όμως δυστυχώς δεν είναι ολοκληρωμένη. Μετά και το τραγικό δυστύχημα των Τεμπών είναι προφανές ότι εμείς ως εργαζόμενοι, που όλα τα προηγούμενα χρόνια ζητούσαμε και ζητάμε ενιαία έκφραση, εκσυγχρονισμό του δικτύου και του τροχαίου υλικού, επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου και συνδυασμένες μεταφορές, είχαμε δίκιο. Και όλοι όσοι σχεδίασαν και υλοποίησαν προγράμματα για εμάς χωρίς εμάς, δυστυχώς απέτυχαν παταγωδώς.

Κλείνοντας, επιτρέψτε μου να τονίσω, ότι ο σιδηρόδρομος δεν είναι μόνο οι υποδομές και τα συστήματα ασφάλειας που επιβάλλεται να έχει. Ο σιδηρόδρομος είναι κυρίως το έμψυχο δυναμικό του, οι επαγγελματίες σιδηροδρομικοί, που πρέπει να ενισχυθούν με μόνιμες προσλήψεις νέου προσωπικού. Επίσης, η χρηματοδότηση του νέου αυτού φορέα, πρέπει να είναι σοβαρή και σταθερή, ώστε και τα έργα να προχωρήσουν γρήγορα και το τροχαίο υλικό να αντικατασταθεί, ώστε να προσφέρει ασφαλείς και ποιοτικές μεταφορές στους Ευρωπαίους Έλληνες πολίτες, όπως τους αξίζει.

Τέλος, οφείλω να επισημάνω, ότι είναι αδιανόητο οι σιδηροδρομικοί υπάλληλοι να παραμένουν στο μνημονιακό ενιαίο μισθολόγιο που, προφανώς, δεν ανταποκρίνεται στις ευθύνες που απορρέουν από τα καθήκοντά τους.

Σας ευχαριστώ που με ακούσατε.

**ΜΑΡΙΑ – ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ – ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Κι εμείς σας ευχαριστούμε.

Συνεχίζουμε με την κυρία Δάφνη Προβοπούλου, Πρόεδρο του Δ.Σ. του Συλλόγου Εργαζομένων «ΕΡΓΑ ΟΣΕ Α.Ε.» Συνοδεύεται από τον κ. Ιωάννη Δημητρίου, Αντιπρόεδρο του ΔΣ και τον κ. Κωνσταντίνο Μακαρίτη, μέλος του ΔΣ.

**ΔΑΦΝΗ ΠΡΟΒΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος του ΔΣ του Συλλόγου Εργαζομένων «ΕΡΓΑ ΟΣΕ Α.Ε.» (ΣΕ – ΕΡΓΟΣΕ)) :** Σας ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι, η συνένωση των δύο εταιρειών ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ παρουσιάζεται ως πανάκεια, το φάρμακο που θα διορθώσει το πλήθος των προβλημάτων του σιδηροδρόμου. Μήπως, όμως, με τον τρόπο που γίνεται, δηλαδή, δια της απλής συγκόλλησης, τελικά γίνεται συνένωση των παθογενειών; Διότι το νομοσχέδιο δεν περιγράφει τίποτε περισσότερο από μία μετονομασία του ΟΣΕ και μια συγχώνευση με απορρόφηση της ΕΡΓΟΣΕ. Προσλήψεις δεν βλέπουμε, χρηματοδότηση δεν βλέπουμε, αντίθετα, με όσα προβλέπονται παρακάτω για τους ρυθμιστικούς φορείς μεταφορών.

Το μόνο σχέδιο που ακούσαμε από τον κ. Υπουργό, είναι η πρόσληψη συμβούλου – συμβούλων, ως λύση για όλα τα προβλήματα. Την παραδοχή, δηλαδή, ότι η Πολιτεία δεν μπορεί να θεσπίσει αποτελεσματικούς κανόνες, ούτε να ιδρύσει μόνη της μια εταιρεία που να λειτουργεί με αποτελεσματικό τρόπο. Άρα, πώς προκύπτει η περίφημη επανίδρυση; Με ποιον ακριβώς τρόπο αυτό το 7σέλιδο σχέδιο νόμου, μπορεί να θεραπεύσει την αποδεδειγμένα διαχρονική αποτυχία της Πολιτείας, στην αποτελεσματική διοίκηση του σιδηροδρόμου, που επί τριάντα χρόνια αδυνατεί να συντονίσει τις δύο εταιρίες και τις είχε αφήσει να λειτουργούν, χωρίς καν να έχει θεσπίσει όλο αυτό τον καιρό, την επιτασσόμενη από τον νόμο διεταιρική μεταξύ τους σύμβαση καθορισμού ρόλων και αρμοδιοτήτων;

Προκαλεί εύλογη απορία, κατά ποια έννοια, η αναδιάρθρωση ενός από τα σημαντικότερα τμήματα των μεταφορών, των σιδηροδρομικών, δηλαδή, πρόκειται να γίνει με αυτό το γενικόλογο σχέδιο νόμου στο κομμάτι που αφορά στην αναδιάρθρωση, το οποίο βρίθει ασάφειας και αοριστίας. Επιπλέον, δεν εξασφαλίζει καν την υπεσχημένη από την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου, ισονομία και ισοτιμία του προσωπικού των συγχωνευόμενων εταιρειών, ούτε τις υφιστάμενες εργασιακές σχέσεις της απορροφώμενης εταιρείας.

Για παράδειγμα, στο άρθρο 7 παράγραφος γ’, αναφέρεται ότι το προσωπικό της απορροφώμενης εταιρείας που κατέχει θέσεις ευθύνης, τοποθετείται στην απορροφώσα εταιρεία, σε αντίστοιχη κενή θέση ευθύνης, εφόσον υφίσταται. Για ποια επανίδρυση μιλάμε, όταν ειδικά το προσωπικό της ΕΡΓΟΣΕ λογίζεται ως μεταφερόμενο είδος β’ κατηγορίας; Τι σημαίνει «εφόσον υφίσταται»; Μετά από έναν ολόκληρο χρόνο επεξεργασίας του σχεδίου νόμου, πλήθος επιτροπών και εξωτερικών συμβούλων, δεν ξέρουμε αν τελικά υφίστανται αντίστοιχες θέσεις ή όχι; Τα νομοθετήματα οφείλουν να ορίζουν σαφώς και να κανονίζουν, όχι να υποθέτουν, να ελπίζουν και να εύχονται. Ο κοινός νους ξέρει, επίσης, ότι τα νομοθετήματα οφείλουν να παράγουν δίκαιο και όχι αδικία.

Εμείς προτείνουμε την παρακάτω διατύπωση σε ό,τι αφορά αυτό το άρθρο του νόμου : «Οι εργαζόμενοι της ΕΡΓΟΣΕ με θέσεις ευθύνης, μεταφέρονται σε αντίστοιχες θέσεις ευθύνης στο μεταβατικό οργανόγραμμα, έως την εφαρμογή του οριστικού οργανογράμματος και τη στελέχωση των θέσεων ευθύνης με προκήρυξη».

Στο άρθρο αυτό ζητάμε, επίσης, να προστεθεί παράγραφος δ’ που να λέει : «Όλο το προσωπικό της νέας εταιρείας καλύπτεται από ενιαία συλλογική σύμβαση εργασίας». Αυτό είχε παραληφθεί πλήρως στο νομοσχέδιο.

Ειδικά ως προς το θέμα της σιδηροδρομικής εμπειρίας στα 28 χρόνια λειτουργίας της ΕΡΓΟΣΕ, στα οποία υπηρετεί ως σήμερα η πλειοψηφία των στελεχών της εταιρείας, θα έπρεπε να αναφέρεται σαφώς στο νομοσχέδιο, πως η προϋπηρεσία τους θα πρέπει να νοείται και ως σιδηροδρομική εμπειρία.

Δύο χρόνια μετά την ψήφιση του 4974/2022 περί απόσχισης της ΕΡΓΟΣΕ από τον Όμιλο ΟΣΕ και υπαγωγής της στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και 16 χρόνια μετά τον 3710/2008 του σημερινού Υπουργού Οικονομικών, που καθιστούσε την ΕΡΓΟΣΕ αποκλειστικό φορέα μελέτης, κατασκευής και συντήρησης όλης της σιδηροδρομικής υποδομής, αμφότεροι μηδέποτε εφαρμοσθέντες, απορούμε τι σας οδήγησε στην ακριβώς αντίθετη κατεύθυνση σήμερα και γιατί προκρίνεται η λύση της απορρόφησης.

Με ποιο τρόπο διασφαλίζεται, ότι η αναδημιουργία του παλιού υδροκέφαλου ΟΣΕ με άλλο όνομα δεν θα οδηγήσει εκ νέου στα ίδια αδιέξοδα που επέβαλαν τη διάσπασή του το 1996, κατ’ επέκταση πάλι της Ε.Ε.;

Σε ότι αφορά την κατά καιρούς δημόσια διαπόμπευση της ΕΡΓΟΣΕ και επειδή πολλές ανακρίβειες έχουν λεχθεί συχνά και από το βήμα αυτής της Βουλής, αρκεί να πούμε δύο αριθμούς. Στα 28 χρόνια της λειτουργίας της, η εταιρεία μας κατασκεύασε και παρέδωσε προς χρήση νέα σιδηροδρομικά έργα συνολικής αξίας περίπου 7 δις., εκσυγχρονίζοντας σε όλη τη χώρα πάνω από 700 χιλιόμετρα απαρχαιωμένων σιδηροδρομικών γραμμών της εποχής του Τρικούπη. Το έκανε εφαρμόζοντας τα πλέον σύγχρονα ευρωπαϊκά πρότυπα, που κατατάσσουν σήμερα το παραδοθέν έργο στο καλύτερο 14% των ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών δικτύων από πλευράς προδιαγραφών ασφαλείας και αυτά έναντι κόστους λειτουργίας της εταιρείας που δεν ξεπέρασε συνολικά τα 300 εκατομμύρια, δηλαδή, μεσοσταθμικά περί το 4% επί του συνολικού παραχθέντος έργου. Δηλαδή, η εταιρεία όχι απλώς επιτέλεσε το έργο της επιτυχώς, αλλά το έκανε με λιγότερο από το μισό κόστος για τους Έλληνες και Ευρωπαίους φορολογούμενους από αυτό που θα απαιτούσε οποιαδήποτε ιδιωτική εταιρεία διαχείρισης έργων με βάση όλα τα διεθνή στάνταρ.

Συνοψίζοντας, η προχειρότητα, η γενικολογία και η αοριστία του νομοσχεδίου, μας υποψιάζει είτε για την ύπαρξη κάποιας μυστικής ατζέντας είτε για την ανυπαρξία ουσιαστικού σχεδίου. Αμφότερα εξίσου επικίνδυνα.

**ΜΑΡΙΑ - ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ - ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε κυρία Προβοπούλου. Συνεχίζουμε με τον κ. Δημήτριο Πετρόπουλο, Πρόεδρο της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Ενώσεων Μηχανικών Δημοσίων Υπαλλήλων Διπλωματούχων Ανωτάτων Σχολών (ΠΟΕΜΔΥΔΑΣ).

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΕΤΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Ενώσεων Μηχανικών Δημοσίων Υπαλλήλων Διπλωματούχων Ανωτάτων Σχολών (ΠΟΕΜΔΥΔΑΣ):** Ευχαριστούμε και εμείς από την πλευρά μας. Σχετικά με το επίμαχο νομοσχέδιο, είναι γνωστό, ότι ο Σιδηρόδρομος ιστορικά αποτελεί μια υπηρεσία που συνδέεται άμεσα με τις δημόσιες υπηρεσίες λόγω του κοινωφελή χαρακτήρα του, όπως και σε όλους τους τομείς των δημόσιων μεταφορών. Αποτελεί, δηλαδή, μια παροχή προς τους πολίτες, όπου εμπλέκεται άμεσα ο δημόσιος τομέας με τις υπηρεσίες του για την επίβλεψη και τους φορείς που επιτελούν το έργο αυτό, είτε δημόσιους είτε ιδιωτικούς.

Είναι, επίσης, σαφές, ότι εδώ και τουλάχιστον μια εικοσαετία, η πολιτική της Ε.Ε. είναι η απελευθέρωση της αγοράς των σιδηροδρόμων και η εφαρμογή ενός νέου πεδίου στο τομέα αυτό, προκειμένου να αναπτυχθεί η επιχειρηματικότητα, δυστυχώς σε βάρος του δημοσίου συμφέροντος και της ασφάλειας των σιδηροδρόμων. Στη χώρα μας, βέβαια, αυτές οι ευρωπαϊκές πολιτικές, όπως έρχονται από την Ε.Ε., έρχονται με καθυστέρηση, στρεβλώσεις, για την εξυπηρέτηση μιας σειράς συμφερόντων.

Τα ερωτήματα τώρα είναι, έχει διαμορφώσει αντίστοιχο πεδίο στη δημόσια διοίκηση για την υπεράσπιση του κοινωνικού χαρακτήρα του σιδηροδρόμου, έχει δημιουργηθεί ένα πλαίσιο επιμόρφωσης και εξειδίκευσης για τους εμπλεκόμενους υπαλλήλους που χειρίζονται αυτά τα θέματα, προκειμένου να αναπτυχθεί μια αντίστοιχη κουλτούρα στο συλλογικό δυναμικό του δημοσίου για να μπορέσει να επιβλέψει ουσιαστικά τις διαδικασίες αυτές ως ένα αντικείμενο δημόσιας πολιτικής; Υπάρχει το γνωστικό αντικείμενο στο δυναμικό που θα πρέπει να εφαρμόσει και να εμβαθύνει αυτές τις πολιτικές; Υπάρχουν μηχανισμοί και θεσμοί επιμόρφωσης για να συμβάλουν σε αυτή τη κατεύθυνση; Το νομοσχέδιο δίνει απαντήσεις σε αυτά τα ερωτήματα, ή θεωρεί δεδομένα ότι υπάρχουν στελέχη απλά με την ψήφιση κάποιων νόμων θα μπορέσουν να τα εφαρμόσουν; Υπάρχουν επιστήμονες που έχουν την επάρκεια να εκτελέσουν τις λέξεις που πολλές φορές αναφέρονται και σε αυτό το νομοσχέδιο, έλεγχος, εποπτεία, διερεύνηση, επιθεώρηση; Ποιες είναι οι διαδικασίες με τις οποίες θα προκύψουν αυτά, ποια η ευθύνη και η αρμοδιότητα των υπαλλήλων και ποια τα προσόντα τους; Υπάρχει εμπειρία αυτή τη στιγμή κατεκτημένη και πώς αποκτήθηκε;

Η κλήση μας εδώ ως συνδικαλιστικού φορέα που αφορά τους μηχανικούς του δημοσίου, δείχνει μια εξ αδράνεια σύνδεση του θέματος της σιδηροδρομικής λειτουργίας με τους μηχανικούς όλων των ειδικοτήτων, αφού όπως αντιλαμβανόμαστε το θέμα είναι διεπιστημονικό και αποτελεί θέμα με πολλαπλές εξειδικεύσεις, ειδικά στο θέμα της εποπτείας του. Ειδικά στο κομμάτι της εποπτείας, η επιθεώρηση και ο έλεγχος συστημάτων έχει μπει για τα καλά πλέον στη δημόσια κουβέντα και στο δημόσιο τομέα ως αντικείμενο και αποτελεί μια πρόκληση, ειδικά για τους επιστήμονες, γιατί είναι ένα αντικείμενο που εφαρμόζεται σε πάρα πολλά θέματα, όπως στα έργα, στις υπηρεσίες δόμησης και γενικά στους ελεγκτικούς μηχανισμούς του δημοσίου.

Ο ρόλος σε αυτό ή των μηχανικών πρέπει να είναι πρωταγωνιστικός, αφού είναι ένα αντικείμενο ενταγμένο στην επιστημονική τους γνώση. Πολύ περισσότερο, μέσα στο πλαίσιο και μετά το τρομακτικό έγκλημα των Τεμπών, το θέμα της ανεξάρτητης λειτουργίας για το σιδηροδρομικό τομέα, αποτελεί ένα πάνδημο κοινωνικό αίτημα, το οποίο οφείλει η πολιτεία να το διευθετήσει άμεσα. Τρία σημεία επ’ αυτού, πρώτον, οι ειδικότητες και το πλήθος των επιστημόνων που προβλέπονται στους αρμόδιους φορείς και αναφέρομαι καταρχάς για τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και τον Εθνικό Οργανισμό Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων, είναι μη επαρκείς και μη επαρκώς ορισμένως.

Δηλαδή, όσον αφορά τις ειδικότητες, θα μπορούσε να υπάρχει μια μεγαλύτερη γκάμα ειδικοτήτων η οποία θα μπορούσε να καλύψει τις αντίστοιχες θέσεις. Μάλιστα, ειδικά για τη στελέχωση του ΕΟΔΑΣΑΑΜ είχαμε δει με έκπληξη να προβλέπονται πολλές ειδικότητες Δ.Ε. άσχετων κλάδων και να μην υπάρχουν ειδικότητες μηχανικών, όπως τοπογράφοι, μηχανικοί παραγωγής και διοίκησης, μηχανικοί περιβάλλοντος, μεταλλειολόγοι που θα μπορούσαν να συμβάλλουν σε αυτή την κατηγορία, οδηγώντας σε ερωτήματα πώς προκύπτουν άσχετες ειδικότητες και όχι ειδικότητες επιστημόνων.

Δεύτερον, όσον αφορά τις αμοιβές των επιστημόνων που θα εμπλέκονται με τα ζητήματα αυτά. Οι υπόλοιπες ανεξάρτητες αρχές που έχουν δικό τους προϋπολογισμό, υπάρχει πρόβλεψη για τη χορήγηση κάποιου σχετικού επιδόματος. Ειδικά για τη ΡΑΣ, επειδή δεν έχει δικό της προϋπολογισμό, δεν υπάρχει αυτή η πρόβλεψη και θα μπορούσε αυτό το πράγμα να λυθεί, έτσι ώστε να είναι ένα κίνητρο προσέλκυσης επιστημόνων σχετικών με το θέμα που θα αναλάβουν αυτά τα πολύ βαριά και υπεύθυνα καθήκοντα. Όπως αντίστοιχα στον ΕΟΔΑΣΑΑΜ, ενώ για τους διερευνητές των αεροπορικών ατυχημάτων υπάρχει πρόβλεψη του EUROCONTROL, για τους αντίστοιχους διερευνητές των σιδηροδρομικών ατυχημάτων δεν υπάρχει αντίστοιχη πρόβλεψη. Πράγμα το οποίο επίσης δημιουργεί πρόσθετα ερωτήματα για το πώς αυτό θα αντιμετωπιστεί.

Και τελειώνουμε με το ότι και οι αντίστοιχοι επικεφαλείς των φορέων θα πρέπει κατά τη γνώμη μας να είναι επιστήμονες με τεχνικό και επιστημονικά αντικείμενο μηχανικού γιατί έχει αποδειχθεί περίτρανα ότι στις θέσεις αυτές όταν τοποθετούνται διοικητές με άλλο γνωστικό αντικείμενο και όχι αυτό του μηχανικού δεν επιτυγχάνονται στόχοι των όποιων θεσμικών ρυθμίσεων και δεν επιβεβαιώνεται το πεδίο εφαρμογής και υλοποίησης μιας δημόσιας πολιτικής προς όφελος της κοινωνίας, του δημόσιου συμφέροντος και της ασφάλειας των μεταφορών. Σας ευχαριστώ.

**ΜΑΡΙΑ - ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ - ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Και εμείς κ. Πετρόπουλε. Συνεχίζουμε με τον κ. Αθανάσιο Τσιάνο, Πρόεδρο του ΔΣ του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων. Μαζί του είναι ο κ. Πέτρος Ευγενικός, Αντιπρόεδρος του ΔΣ. Παρακαλώ κύριε Τσιάνο.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΙΑΝΟΣ (Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ)):** Αξιότιμοι κύριοι Βουλευτές, μέλη της Επιτροπής. Θέλουμε αρχικά να σας ευχαριστήσουμε για την ευκαιρία που δίνεται στο Σύλλογο Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, τον επιστημονικό φορέα της χώρας για θέματα μεταφορών, να εκθέσει τις απόψεις του για ένα ιδιαιτέρως κρίσιμο για το σιδηροδρομικό τομέα σχέδιο νόμου.

Είμαι ο Αθανάσιος Τσιάνος, ο νέος Πρόεδρος του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων και μαζί με τον Πέτρο Ευγενικό, Αντιπρόεδρο του Συλλόγου, θα προσπαθήσουμε να είμαστε πολύ σύντομοι, δεδομένου ότι στο πλαίσιο της διαβούλευσης ο σύλλογος έχει υποβάλει σχόλια τα οποία είναι διαθέσιμα και αναρτημένα στο διαδίκτυο στη σελίδα της διαβούλευσης. Μάλιστα ήμασταν και από τους λίγους συλλόγους που είχαμε υποβάλει σχόλια επίσημα κατά τη διάρκεια της ανοιχτής διαβούλευσης.

Ξεκινώντας θα ήθελα να τονίσουμε, ότι ο Σύλλογος Συγκοινωνιολόγων και το νέο ΔΣ δίνει ιδιαίτερη βαρύτητα και σημασία στα θέματα ασφάλειας και λειτουργίας του Ελληνικού Σιδηροδρόμου. Μία από τις επιστημονικές επιτροπές που λειτουργούν στον σύλλογο, είναι η Επιτροπή Σιδηροδρομικών Μεταφορών η οποία ήδη από το 2021 πριν το τραγικό δυστύχημα στα Τέμπη και πριν των επόμενων μικρότερης σοβαρότητας συμβάντων έχει εκδώσει θέσεις και προτάσεις με συγκεκριμένα βασικά μέτρα προκειμένου να υλοποιηθεί σταδιακά η ολοκλήρωση ενός βιώσιμου σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας, μέσω επεκτάσεων και εκσυγχρονισμού των υφιστάμενων υποδομών.

Επίσης, μέσω δελτίων τύπου και ανακοινώσεων συμμετέχουμε στο δημόσιο διάλογο, προσπαθώντας να αναδείξουμε κρίσιμα ζητήματα. Αυτό το κάνουμε με σκοπό τη μεγαλύτερη ενεργοποίηση όλων των εμπλεκόμενων φορέων. Ιδιαίτερα, πριν από περίπου δύο μήνες, εκδώσαμε νέο δελτίο τύπου με αφορμή τα πρόσφατα συμβάντα ασφάλειας στο σιδηροδρομικό δίκτυο.

Το τελευταίο διάστημα επιδιώξαμε και συναντηθήκαμε και με την αρμόδια πολιτική ηγεσία και τον Διευθύνοντα Σύμβουλο του ΟΣΕ με σκοπό αφενός να ενημερωθούμε και αφετέρου να προσπαθήσουμε να συμβάλουμε στη βελτίωση του μέσου, αναπτύσσοντας μια σχέση συνεργασίας μεταξύ του επιστημονικού μας συλλόγου και της πολιτείας. Ξέρετε, διαχρονικά ο ΣΕΣ ποτέ δεν είχε κληθεί να συμμετάσχει σε καμία επιτροπή ή ενέργεια. Ο ΣΕΣ έχει μια διάρκεια ζωής κοντά στα 50 χρόνια και δεν αποτελούσε ποτέ κάποιο θεσμικό όργανο, δεν έχει κάποιο θεσμικό ρόλο, όπως αντίστοιχα συμβαίνει σε αρκετές περιπτώσεις με τις οδικές μεταφορές.

Μετά, λοιπόν, από τις συναντήσεις που είχαμε με την πολιτική ηγεσία, θεωρούμε ότι πλέον είναι ώριμες οι συνθήκες συνεργασίας μεταξύ του ΣΕΣ και του Υπουργείου για θέματα σιδηροδρόμου. Προφανώς το μέλλον θα δείξει αν η συνεργασία θα είναι συνεχής, ουσιαστική και επωφελής για τον Ελληνικό Σιδηρόδρομο.

Θέλω ωστόσο να ξεκαθαρίσω ότι ο Σύλλογος και τα μέλη του ΔΣ λειτουργούν εθελοντικά, χωρίς οικονομικούς πόρους, αλλά και χωρίς δεσμεύσεις. Δεν εκπροσωπούμε κανέναν φορέα πέρα από την επιστήμη μας και πάντα προσπαθούμε με ανεξάρτητο και αντικειμενικό τρόπο να συνεισφέρουμε σε όλα τα ζητήματα μεταφορών και ιδιαίτερα για τον Ελληνικό Σιδηρόδρομο που πιθανόν να το έχει ανάγκη περισσότερο από όλους τους άλλους τομείς.

Ο Σύλλογος έχει γύρω στα 900 μέλη. Τα μέλη που έχουν σχέση εργασίας με τον ΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ, Hellenic Train, είναι πραγματικά ελάχιστα. Είναι τα 4,5. Πιθανόν να λέω και πολλά. Αυτό το γεγονός δείχνει καταρχάς το περιφραγμένο σύστημα που λειτουργούσε ο σιδηρόδρομος όλα τα προηγούμενα χρόνια. Είναι σημαντικό επιστήμονες εξειδικευμένοι σε θέματα συγκοινωνιακής τεχνικής να εμπλακούν ενεργά στον Ελληνικό Σιδηρόδρομο και αυτός πρέπει να είναι ένας σημαντικός στόχος της αναδιάρθρωσης. Υπάρχουν υπαρκτά προβλήματα στον σιδηρόδρομο που η επίλυσή τους απαιτεί γενναίες αποφάσεις και σοβαρότητα από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς. Αίσθημα ευθύνης, αλλά επίσης και επαγγελματική συμπεριφορά.

Στους επόμενους δύο μήνες αναμένουμε το πολύκροτο πόρισμα του ΕΟΔΑΣΑΑΜ για το δυστύχημα των Τεμπών, το οποίο θα προσδιορίζει τους παράγοντες που συντέλεσαν στη μοιραία σύγκρουση. Είναι ένα πόρισμα εξαιρετικά σημαντικό όχι μόνο για να αποδοθούν ευθύνες στην συνέχεια, αλλά πρωτίστως για να εντοπιστούν τα βασικά κενά σε σχεδιασμό, εφαρμογή και λειτουργία τόσο της υποδομής όσο και των συστημάτων.

Επίσης, θα πρέπει να εντοπιστούν προβλήματα στις διαδικασίες και προβλήματα που σχετίζονται και με τον ανθρώπινο παράγοντα. Το πόρισμα εκτιμούμε ότι θα συνεισφέρει και πρέπει να συνεισφέρει στις απαραίτητες ενέργειες αναδιάρθρωσης του Ελληνικού Σιδηροδρόμου. Είναι βασικό ωστόσο το πόρισμα να είναι ολοκληρωμένο και να εμβαθύνει στην ουσία, ώστε να δρομολογηθούν οι απαραίτητες ενέργειες τόσο για άμεσες, όσο και για μακροπρόθεσμες ενέργειες.

Στο μεταξύ βέβαια είναι ξεκάθαρο ότι δεν μπορεί να συνεχίζεται η πολυδιάσπαση των αρμοδιοτήτων στο σιδηροδρομικό τομέα. Δεν μπορεί να μην είναι ξεκάθαρο ποιος στην πράξη έχει τη συνολική ευθύνη της ασφάλειας του μέσου και ποιος λογοδοτεί. Για τον λόγο αυτό είναι επιτακτική η ανάγκη της αναδιάρθρωσης του Ελληνικού Σιδηροδρόμου και το παρόν σχέδιο νόμου είναι προς τη σωστή κατεύθυνση. Βέβαια, ο τίτλος δημιουργεί μεγαλύτερες προσδοκίες. Ωστόσο, είναι ένα πρώτο ουσιαστικό βήμα, το οποίο θα ήταν σκόπιμο να περιλαμβάνει τουλάχιστον ένα μεταβατικό οργανόγραμμα, με σαφή περιγραφή των θέσεων και αρμοδιοτήτων κάθε διοικητικής ομάδας, εφόσον θεωρείτε ότι είναι αρκετά δεσμευτικό το να υπάρχει κάποιο οργανόγραμμα τόσο οριστικό όσο και μεταβατικό. Όσον αφορά το οριστικό οργανόγραμμα αντιλαμβανόμαστε ότι αυτό θα προκύψει από τον τεχνικό συμβούλιο μεταρρύθμισης. Παρ’ όλα αυτά, είναι σημαντικό να υπάρχει ένα δεσμευτικό χρονοδιάγραμμα. Εφόσον δεν υπάρχει οργανόγραμμα, να υπάρχει ένα δεσμευτικό χρονοδιάγραμμα υλοποίησης τόσο του μεταβατικού όσο και του οριστικού οργανογράμματος.

Στη θετική αυτή κατεύθυνση είναι και οι προτάσεις για τη βελτίωση της λειτουργίας της Ρυθμιστικής Αρχής, της ΡΑΣ αλλά και του ΕΟΔΑΣΑΑΜ, δύο εξαιρετικά κρίσιμων φορέων για τον έλεγχο της ορθής λειτουργίας του σιδηροδρομικού συστήματος.

Κάποιες επισημάνσεις που έχουμε κάνει κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης. Θα βελτιώσουν περαιτέρω - κατά τη γνώμη μας - τις σχετικές διατάξεις. Ενώ ειδικά για την ΡΑΣ, στο παρόν σχέδιο νόμου, θα είναι σκόπιμο να προβλεφθούν και διατάξεις που διασφαλίζουν περαιτέρω την ανεξαρτησία της Αρχής, ιδίως σε περιπτώσεις που ενδέχεται να εμπλέκεται σε υποθέσεις διαιτησίας μεταξύ ΟΣΕ, που επίσης εποπτεύεται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών.

Επίσης, θα θέλαμε να τονίσουμε ότι η αναδιοργάνωση των φορέων είναι μεν ένα σημαντικό βήμα, αλλά υπάρχει ουσιαστική ανάγκη επαρκούς στελέχωσης των κρίσιμων οργανισμών με προσωπικό που να διαθέτει την απαραίτητη εκπαίδευση, κατάρτιση και σχετική εμπειρία. Υπάρχει ανάγκη επιμόρφωσης και υποστήριξης με τεχνογνωσία από εξειδικευμένο φορέα, ελληνικό ή διεθνή, γιατί τα ζητήματα λειτουργίας του Ελληνικού Σιδηροδρόμου είναι εξειδικευμένα.

Είναι σημαντικός, κρίσιμος και αναγκαίος ο ρόλος ενός εξωτερικού τεχνικού συμβούλου διοίκησης στα πρότυπα που αναπτύχθηκε και η «Ελληνικό Μετρό», ο οποίος και θα συνεισφέρει με τεχνογνωσία και εξειδικευμένα ανώτατα στελέχη, κυρίως από τη διεθνή αγορά, αναλαμβάνοντας σε καθημερινή βάση το σύνολο των επιχειρησιακών δράσεων, καθώς και την ειδικότερη ευθύνη λειτουργίας και εκπαίδευσης κρίσιμων επιχειρησιακών τομέων για σημαντικό χρονικό διάστημα, για παράδειγμα για οκτώ έτη. Σε αυτό το πλαίσιο ο ΟΣΕ χαιρετίζει την πρόθεση της πολιτείας για τη διενέργεια σχετικού διεθνούς διαγωνισμού, όπως έχει ήδη ανακοινωθεί από το Υπουργείο.

Επίσης, η πολιτεία είναι σκόπιμο να δώσει έμφαση και να επενδύσει στην αναβάθμιση της πανεπιστημιακής εκπαίδευσης σε θέματα σιδηροδρόμου, παρέχοντας τους απαραίτητους πόρους, ανθρώπινο δυναμικό και κονδύλια, για την ενίσχυση της έρευνας και τη στελέχωση των συγκοινωνιακών τομέων, στα Πολυτεχνεία και Πανεπιστήμια. Ιδιαίτερα αυτό το θέμα είναι πολύ κρίσιμο, αν θέλουμε να έχουμε στελέχη Έλληνες συγκοινωνιολόγους οι οποίοι να δραστηριοποιηθούν στον ελληνικό σιδηρόδρομο.

Ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων πιστεύει ότι η ουσιαστική εφαρμογή των διαδικασιών αναδιάρθρωσης και διάκριση αρμοδιοτήτων των άμεσα εμπλεκόμενων φορέων, η εξειδίκευση παρεμβάσεων και η σύνταξη συγκεκριμένων χρονοδιαγραμμάτων, αποτελούν επιμέρους στόχους που είναι αναγκαίο να επιτευχθούν σταδιακά κατά την επόμενη δεκαετία, προκειμένου να ανακτηθεί η εμπιστοσύνη στις σιδηροδρομικές μεταφορές, αλλά και να αλλάξει η κουλτούρα για τις μεταφορές μεγάλων αποστάσεων, η οποία σήμερα είναι άρρηκτα συνυφασμένη με το οδικό δίκτυο.

Ο σύλλογος είναι πρόθυμος να συνδράμει με το επιστημονικό του προσωπικό στην προσπάθεια αυτή, χωρίς ιδιοτέλειες, χωρίς ιδεοληψίες, με αντικειμενικότητα και υπευθυνότητα.

Σας ευχαριστούμε πολύ για την προσοχή σας.

**ΜΑΡΙΑ - ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ - ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε πολύ, κ. Τσιάνο. Συνεχίζουμε με τον κ. Παναγιώτη Ψαρό, Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου της Ένωσης Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας Ελλάδος. Μαζί του βρίσκεται και η κυρία Όλγα Τόκη, Α΄ Αντιπρόεδρος και μέσω των υπηρεσιών τηλεδιάσκεψης και ο κ. Ελευθέριος Μηλιός, Γενικός Γραμματέας της Ένωσης.

Τον λόγο έχει ο κ. Ψαρός.

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΨΑΡΟΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. της Ένωσης Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας Ελλάδος (ΕΕΕΚΕ)):** Σας ευχαριστούμε πολύ, κυρία Πρόεδρε για την πρόσκληση.

Θα αναφερθούμε σε δύο ζητήματα, το ένα σχετίζεται με τα άρθρα 24 και 26 του νομοσχεδίου και το άλλο με τα άρθρα 19 και 27.

Ξεκινώντας από το πρώτο ζήτημα, στο άρθρο 24, αναφέρεται ότι καταβάλλεται μηνιαία αποζημίωση στους διερευνητές του ΕΟΔΑΣΣΑΜ από το ποσό που αποδίδεται από το EUROCONTROL και αφορά τα τέλη αεροναυτιλίας. Στο άρθρο 26, ορίζεται ότι μεταφέρονται τα απαιτούμενα ποσά στο EUROCONTROL, εφόσον αυτά εντάσσονται στις προβλέψεις σχετικού Κανονιστικού Πλαισίου. Το Κανονιστικό Πλαίσιο για τον «Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό» ορίζει ότι η βάση κόστους για τα τέλη υπηρεσιών αεροναυτιλίας συνίστανται στο καθορισμένο κόστος, το οποίο έχει οριστεί στα σχέδια επιδόσεων που έχουν εγκριθεί. Μάλιστα με ξεχωριστό άρθρο επιβάλλεται ρητά η διαφάνεια των οικονομικών λογαριασμών.

Στον Ευρωπαϊκό Κανονισμό 317 του 2019, ((ΕΕ) 2019/317), γίνεται σαφές, ποιες υπηρεσίες χρηματοδοτούνται από τα τέλη αεροναυτιλίας. Η διερεύνηση ατυχημάτων, δεν αναφέρεται στην ευρωπαϊκή νομοθεσία ότι χρηματοδοτείται από τα τέλη Αεροναυτιλίας και αν η Ελλάδα θέλει να τη χρηματοδότηση, θα πρέπει να τεκμηριώσει τη συμβολή του ΕΟΔΑΣΑΑΜ στην παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας, να πάρει έγκριση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, κατόπιν να εντάξει τα σχετικά κόστη στο σχέδιο επιδόσεων και στη συνέχεια να διαβουλευτεί με τους χρήστες του εναέριου χώρου, πριν το σχέδιο αυτό μπορέσει να εγκριθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Για να προχωρήσει η χρηματοδότηση, όπως προβλέπει το παρόν νομοσχέδιο, θα έπρεπε τα κόστη να έχουν ήδη συμπεριληφθεί στο σχέδιο επιδόσεων της Ελλάδας, το οποίο όμως έχει ήδη κατατεθεί για την 4η περίοδο αναφοράς 2025 με 2029 και δεν μπορεί να αναθεωρηθεί.

Συνεπώς, οποιαδήποτε δρομολόγηση κονδυλίων από τα εισπραχθέντα τέλη αεροναυτιλίας, σε σκοπούς που δεν προβλεπόταν η Ευρωπαϊκή νομοθεσία και δεν έχουν συμπεριληφθεί στο υποβληθέν σχέδιο επιδόσεων από την Ελλάδα, θα είναι αντί-κανονιστική και θα αφήνει έκθετη τη χώρα μας έναντι της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σε ενδεχόμενο έλεγχο ή καταγγελία των χρηστών του εναέριου χώρου, οι οποίοι είναι και αυτοί που καταβάλλουν τα τέλη.

Η Ελλάδα μπορεί να κληθεί να επιστρέψει χρήματα και να καταβάλει πρόστιμα. Να σημειωθεί ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση, έχει ήδη διενεργήσει έλεγχο για το πώς η Ελλάδα διαχειρίζεται τα τέλη Αεροναυτιλίας και το πού αυτά καταλήγουν, ενώ ως χώρα βρισκόμαστε στο στόχαστρο, αφού παρότι τις τελευταίες δεκαετίες χρεώθηκαν κόστη για την αναβάθμιση του εξοπλισμού, οι αντίστοιχες επενδύσεις δεν πραγματοποιήθηκαν. Σε κάθε περίπτωση δε γίνεται να χρηματοδοτηθεί ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ, από τα ποσά που καταβάλλονται από το EUROCONTROL, τα οποία προορίζονται για την ΥΠΑ και πιστώνεται στον αντίστοιχο ειδικό λογαριασμό. Τα τέλη Αεροναυτιλίας επιτρέπουν στην ΥΠΑ να παρέχει υπηρεσίες αεροναυτιλίας, χωρίς να επιβαρύνει καθόλου τον Κρατικό Προϋπολογισμό. Τυχόν απώλεια εσόδων, θα έπληττε την ποιότητα των υπηρεσιών της ΥΠΑ και θα επέφερε οικονομική ζημιά, ειδικά εν όψει του μετασχηματισμού της ΥΠΑ σε Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου, η προαναφερθείσα ζημιά θα αποτυπωθεί ξεκάθαρα στο αποτέλεσμα χρήσης και θα αναγκάσει το κράτος να καλύψει το χρέος από τον Κρατικό Προϋπολογισμό.

Τα τέλη Αεροναυτιλίας καταβάλλονται σχεδόν κατά 90% από ξένες αεροπορικές εταιρείες, που σημαίνει ότι αποτελούν καθαρή εισροή κεφαλαίων από το εξωτερικό με πολλαπλά οφέλη για την εθνική οικονομία συμπεριλαμβανομένων και των φόρων που εισπράττει το κράτος. Τυχόν υπόνοιες για αδιαφανή χρήση των κονδυλίων θα μπορούσαν να επιφέρουν αρνητική επίπτωση στην οικονομία της χώρας.

Από τη στιγμή που αδιαμφισβήτητα επιθεωρητές του ΕΟΔΑΣΑΑΜ επιβάλλεται να λαμβάνουν την πρέπουσα αμοιβή θα πρέπει το κράτος να μεριμνήσει για την ένταξη του κόστους στα σχέδια επιδόσεων ώστε να τηρεί το κανονιστικό πλαίσιο πριν για οποιαδήποτε καταβολή. Σε διαφορετική περίπτωση πρέπει να αναζητηθεί έστω και ως ενδιάμεση λύση άλλη πηγή χρηματοδότησης με τη μορφή επιχορήγησης από τον κρατικό προϋπολογισμό ή την επιβολή αντίστοιχου τέλους που όμως δεν έχει σχέση με τέλη Αεροναυτιλίας.

Επιστρέφοντας στο άρθρο 24 του παρόντος νομοσχεδίου, πρέπει να γίνει αναφορά στο εδάφιο της τροποποιημένης διάταξης που αναφέρει ότι «οι πάσης φύσεως αμοιβές των διερευνητών που υπηρετούν στο Τμήμα Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων και Συμβάντων δεν μπορούν να είναι κατώτερες της πάσης φύσεως αμοιβών των Επιθεωρητών της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας». Το συγκεκριμένο εδάφιο είχε ψηφιστεί την προηγούμενη Βουλή και προφανώς ο κ. Υπουργός το βρήκε, αλλά θα θέλαμε να σημειώσουμε ότι η σύνδεση με τους επιθεωρητές της ΑΠΑ, εν τέλει, καταλήγει σύνδεση με το μισθό του ελεγκτή της ΥΠΑ, αφού με ΚΥΑ της προηγούμενης ηγεσίας των Υπουργείων Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, το μισθολόγιο όλου του προσωπικού της ΑΠΑ συνδέεται με το μισθό του ελεγκτή της ΥΠΑ και δημιουργείται έτσι μια κατάσταση όπου οι απολαβές του επιθεωρητή της ΑΠΑ και του διερευνητή του ΕΟΔΑΣΑΑΜ συνδέονται με τον ελεγχόμενο και τον διερευνώμενο αντίστοιχα, γεγονός που οδηγεί σε σύγκρουση συμφερόντων την οποία έχουμε αναδείξει και στην ΕΑΖΑ.

Τόσο το Υπουργείο όσο και η διοίκηση της ΑΠΑ έχουν αναγνωρίσει το πρόβλημα. Με απόφαση του εκτελεστικού συμβουλίου η ΑΠΑ από τον Ιανουάριο είχε ζητήσει την τροποποίηση της εν λόγω ΚΥΑ, ώστε να αποσυνδεθούν οι αποδοχές του προσωπικού της ΑΠΑ και κατ’ επέκταση του ΕΟΔΑΣΑΑΜ από τις αποδοχές των Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας χωρίς να υπάρξει οικονομική διαφοροποίηση. Η όλη διαδικασία έχει συντονιστεί από τον πρώην Γενικό Γραμματέα Μεταφορών, κ. Ξιφαρά, ο οποίος είχε τη συναίνεση του κυρίου Υπουργού, και το σχέδιο τροποποίησης της ΚΥΑ απ’ όσο γνωρίζουμε είναι στο γραφείο του κ. Υπουργού και αναμένουμε να υπογραφεί ώστε να επιλυθεί και αυτό το θέμα.

Το δεύτερο θέμα που θέλουμε να αναδείξουμε έχει να κάνει με τη δυνατότητα πρόσληψης προσωπικού Ιδιωτικού Δικαίου Ορισμένου Χρόνου από την ΥΠΑ που επιχειρείται για πρώτη φορά. Με το άρθρο 19 του νομοσχεδίου δίνεται η δυνατότητα στην ΥΠΑ να προσλαμβάνει υπαλλήλους ορισμένου χρόνου, συγκεκριμένα για τον κλάδο ΔΕ Οδηγών. Όμως, στο άρθρο 27, γίνεται γενική αναφορά περί προϋποθέσεων πρόσληψης προσωπικού με σχέση εργασίας Ιδιωτικού Δικαίου Ορισμένου Χρόνου. Θα πρέπει να γίνει διόρθωση στο λεκτικό, ώστε να μην αφήνετε έστω και πλαγίως τη δυνατότητα πρόσληψης υπαλλήλων ορισμένου χρόνου σε άλλους κλάδους και ειδικά όσοι είναι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας.

Θεωρούμε αυτονόητο ότι ένας ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας, ο οποίος χρειάζεται μακροχρόνια εκπαίδευση που συνεπάγεται σημαντική επένδυση χρόνου και κόστους, δεν μπορεί να προσλαμβάνεται για μερικούς μήνες ή έτη αφού δεν προλαβαίνει να αποδώσει και να αποσβέσει στην επένδυση που έχει γίνει πάνω του.

Την ώρα που όλη η Ευρώπη έχει έλλειψη ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας, η Ελλάδα έχει θέσει τις βάσεις για την επίλυση του προβλήματος της υποστελέχωσης τα επόμενα έτη, με το άρθρο 62 του νόμου για το ΑΣΕΠ που ψηφίστηκε προ σχεδόν δύο μηνών με τη στήριξη και του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Μπορούμε πλέον να προσβλέπουμε στην επίλυση του προβλήματος στα επόμενα 3 με 5 έτη.

Η πρόσληψη ελεγκτών ορισμένου χρόνου είναι μια ενέργεια επικίνδυνη και θα ήταν αδιανόητη, έως το περασμένο Σάββατο όταν διαβάσαμε ένα άρθρο στον ηλεκτρονικό τύπο, που ερμηνεύει ότι το πρόσφατα υπογραφέν μνημόνιο συνεργασίας ΥΠΑ και του γερμανικού αντίστοιχου οργανισμού, την DFS, για το οποίο δεν γνωρίζουμε το περιεχόμενο, ως απόπειρα πρόσληψης Γερμανών ελεγκτών για να αντικαταστήσουν τους Έλληνες στα αεροδρόμια. Η πραγματικότητα είναι ότι η DFS από μόνη της έχει έλλειψη ελεγκτών, άρα από πού θα βρει να μας το στείλει; Εδώ έρχεται να απαντήσει η ίδια η διοίκηση της ΥΠΑ η οποία εξέφρασε σκέψεις για την πρόσληψη συνταξιούχων Γερμανών ελεγκτών με σύμβαση ορισμένου χρόνου στην ΥΠΑ.

Τίθενται, λοιπόν, μια σειρά από θέματα που έχουν να κάνουν τόσο με την πρόσληψη αλλοδαπών ελεγκτών όσο και με την πρόσληψη επιστροφής συνταξιούχων ελεγκτών σε ενεργό δράση, σε ένα διαφορετικό περιβάλλον και σε μια άλλη χώρα, όπου προαπαιτούμενο είναι η άριστη γνώση της ελληνικής γλώσσας ώστε να υπάρχει ακαριαία συνεννόηση στην αίθουσα επιχειρήσεων αλλά και κατανόηση των επιχειρησιακών εγχειριδίων και εγγράφων της υπηρεσίας που είναι όλα γραμμένα στα ελληνικά.

Επιπλέον, διεθνείς μελέτες έχουν δείξει ότι μετά τα 50 έτη ξεκινά να μειώνεται ραγδαία και όχι σταδιακά η ικανότητα συγκέντρωσης και τα αντανακλαστικά των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας και το αντιστάθμισμα για τη διατήρηση της επάρκειας του είναι η εμπειρία που έχει αποκτήσει. Αν προσπαθήσουμε να φέρουμε συνταξιούχους σε ένα περιβάλλον νέο γι’ αυτούς, στο οποίο πρέπει να προσαρμοστούν από την αρχή τότε δημιουργούν μια κατάσταση επικίνδυνη.

Στα προηγούμενα πρέπει να προστεθεί ότι η επένδυση για την εκπαίδευση των ελεγκτών ορισμένου χρόνου η οποία θα χρειαστεί τουλάχιστον δύο με τρία έτη δεν θα προλάβει να αποδώσει, ενώ η συνεισφορά τους θα είναι μηδαμινή την επόμενη τριετία μετά από την οποία θα αποδώσουν έτσι κι αλλιώς οι προσλήψεις νέων μονίμων ελεγκτών. Είναι φανερό ότι η πρόσληψη ελεγκτών ορισμένου χρόνου έχει μηδαμινό όφελος αλλά και ταυτόχρονα μεγάλο ρίσκο για την ασφάλεια των πτήσεων. Είναι ένα πείραμα και πειράματα με την ασφάλεια των πτήσεων δεν μπορεί να κάνει κανείς.

Τίθεται επιπλέον θέμα εθνικής κυριαρχίας αφού στον εναέριο χώρο του Αιγαίου θα έχουμε εκλεκτές ξένης χώρας οι οποίοι θα συνεργάζονται με την Πολεμική Αεροπορία και θα επιτηρούν τον εναέριο χώρο σε σχέση με ενδεχόμενες παραβιάσεις με ό,τι αυτό συνεπάγεται για την εθνική ασφάλεια. Θα πρέπει να αναρωτηθούμε, γιατί η υπόλοιπη Ευρώπη συμπεριλαμβανομένης της Γερμανίας ενώ έχει σοβαρό πρόβλημα υποστελέχωσης που οδηγεί σε μεγάλες καθυστερήσεις των πτήσεων, δεν θα είναι οι συνταξιούχοι ελεγκτές στην ενεργό δράση. Αφού δεν το κάνουν οι χώρες τους, γιατί να τους φέρουμε εμείς;

Η λύση είναι να στηρίξουμε όλοι το πρόβλημα των αερομεταφορών στη χώρα μας, όπως κάνουμε οι ελεγκτές με αίσθημα ευθύνης όλα τα χρόνια, με περισσότερη δε ένταση τα τρία τελευταία, έως ότου να αποδώσουν οι προσλήψεις που ήδη έχουν δρομολογηθεί και να ολοκληρωθεί η εγκατάσταση των νέων συστημάτων, που πλέον όλοι έχουν καταλάβει ότι είναι ζωτικής σημασίας και το Υπουργείο προσπαθεί να επιταχύνει. Μαγική λύση δεν μπορεί να υπάρξει σε ένα σύστημα, που εδώ και πάνω από 15 χρόνια έχει αφεθεί να φθίνει σε οριακό σημείο, ούτε μπορεί η ΥΠΑ να γίνει πειραματόζωο, επειδή κάποιοι ονειρεύονται ουτοπικά σενάρια που θα λύσουν εν μία νυκτί όλα τα προβλήματα.

Για τους παραπάνω λόγους, θα θέλαμε να γίνει αναδιατύπωση του άρθρου 27, ώστε να εξαλειφθεί κάθε υπόνοια για πρόσληψη ελεγκτών ορισμένου χρόνου. Αν συνειδητά «ανοίξει αυτό το παράθυρο», τότε υπάρχει ευθύνη για τις συνέπειες που θα προκύψουν το μέλλον. Ευχαριστώ πολύ.

**ΜΑΡΙΑ-ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ-ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Και εμείς σας ευχαριστούμε. Συνεχίζουμε με τον κ. Παναγιώτη Μπαλωμένο, Διευθύνοντα σύμβουλο της ΓΑΙΑΟΣΕ.

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΠΑΛΩΜΕΝΟΣ (Διευθύνων Σύμβουλος της ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.):** Καλησπέρα σας. Θεωρώ ότι το νομοσχέδιο κινείται ανεπιφύλακτα προς την σωστή κατεύθυνση, θα υπάρξει καλύτερος έλεγχος και συντονισμός όλου του τροχαίου υλικού από τον διαχειριστή υποδομής, η ΓΑΙΑΟΣΕ συνεπώς, θα επικεντρωθεί στην ανάπτυξη των ακινήτων, τα οποία διαχειρίζεται. Τους τελευταίους μήνες η ΓΑΙΑΟΣΕ κατέγραψε συγκεκριμένες ενέργειες, οι οποίες, είμαι βέβαιος, ότι θα βοηθήσουν την νέα εταιρεία «ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΕΛΛΑΔΟΣ».

Σας ευχαριστώ πολύ.

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

Συνεχίζουμε με τον κ. Αλεπάκο Κωνσταντίνο, Νομικό Σύμβουλο στον Διοικητή της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΛΕΠΑΚΟΣ (Νομικός Σύμβουλος του Διοικητή της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας - ΑΠΑ.):** Καλησπέρα, κυρία Πρόεδρε και σας ευχαριστώ. Θα μιλήσω εγώ, εκ μέρους του φορέα. Η κυρία Λύκου Καλλιόπη, η Προϊσταμένη της Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικής Εποπτείας και Διοικητικής Υποστήριξης της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, αυτή τη στιγμή είναι στο αεροπλάνο για εκτός έδρας παράστασή της.

Αυτό που έχουμε να πούμε, κυρία Πρόεδρε, είναι ότι στα θέματα που μας αφορούν, το νομοσχέδιο κινείται προς τη σωστή κατεύθυνση. Για εμάς, υπάρχουν μόνο δύο θέματα που αναφέρονται στο άρθρο 17, είναι η τροποποίηση της παραγράφου 3 του άρθρου 26 του ν.4757 - του νόμου σύστασης της ΑΠΑ - και η προσθήκη του άρθρου 26α , που αφορά την δημιουργία μητρώου επιθεωρητών της ΑΠΑ, προσθήκη στο άρθρο 26 του ν.4757/2020.

Αυτά από πλευράς μας προς το παρόν και ευχαριστούμε πολύ για την πρόσκληση.

**ΜΑΡΙΑ-ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ-ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Και εμείς σας ευχαριστούμε κ. Αλεπάκο.

Συνεχίζουμε με τον κ. Γεώργιο Βαγενά, Υποδιοικητή Αεροναυτιλίας της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, που έχει μαζί του και την κυρία Ελένη-Ανδριανή Σαμπατάκου, Γραμματεία Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και την Μαρία Καλογερία, Αναπληρώτρια Προϊσταμένη Τμήματος Διοίκησης Προσωπικού στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΓΕΝΑΣ (Υποδιοικητής Αεροναυτιλίας της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας - ΥΠΑ):**

Καλησπέρα σας, κυρία Πρόεδρε, κύριοι βουλευτές και μέλη της Διαρκούς Επιτροπής, είναι τιμή μας και χαρά μας να συμμετέχουμε σε αυτή τη συζήτηση. Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας έχει επιτακτικές ανάγκες, ειδικότερα κατά τη θερινή περίοδο, για την κάλυψη επιτακτικών αναγκών Προσωπικού οδηγών, που με κατάλληλη εκπαίδευση από την ΥΠΑ, γίνονται πυροσβέστες-διασώστες.

Από το άρθρο 19, προσπαθούμε με την προτεινόμενη αυτή ρύθμιση, να διασφαλίσουμε την αποτελεσματικότερη διαδικασία στελέχωσης των περιφερειακών αεροδρομίων αρμοδιότητας ΥΠΑ, με το ανώτερο εκπαιδευμένο και εξειδικευμένο προσωπικό στην πυρασφάλεια των αεροδρομίων μας.

Με το άρθρο 20 καλύπτονται, επιπλέον, οι μέρες μετακινήσεις εκτός έδρας, 60 ημέρες, δηλαδή, επιπλέον από τις υφιστάμενες 180, ήδη σύνολο των 340 ημερών ανά έτος προκειμένου να διασφαλίζεται η επαρκής στελέχωση των αεροδρομίων της χώρας με προσωπικό επιχειρησιακών ειδικοτήτων, π.χ. ελεγκτών, ηλεκτρονικών, πληροφοριών πτήσεων, οδηγών, πυροσβεστών κ.λπ..

Ειδικότερα, αιτούμεθα πρόσληψη προσωπικού κλάδου και ειδικότητας Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης οδηγών με σχέση εργασίας Ιδιωτικού Δικαίου Ορισμένου Χρόνου (ΙΔΟΧ) διάρκειας 8 μηνών με δυνατότητα 2 ισόχρονων ανανεώσεων. Κρίνεται, κυρία Πρόεδρε και κύριοι βουλευτές, επιτακτική αυτή η ανάγκη μας για την κάλυψη, κυρίως, των θερινών και όχι μόνο αναγκών με προσωπικό ΙΔΟΧ οδηγών πυροσβεστών, για να καλύψουμε τις επιτακτικές ανάγκες που υπάρχουν και ευρήματα σε αυτό το πεδίο δράσεων. Θέλουμε περίπου γύρω στους 60 ΙΔΟΧ πυροσβέστες, να τους καλύψουμε 8μηνες συμβάσεις, έτσι ώστε να μπορέσουμε, συν τω χρόνω, να λύσουμε αυτό το εντεινόμενο συν τω χρόνω και λόγω των αυξανόμενων επιχειρησιακών απαιτήσεων και την κάλυψη των κανονιστικών προβλέψεων τόσο της Εθνικής όσο και της Διεθνούς Νομοθεσίας. Για τις 240 ημέρες, πράγματι, και εκεί λόγω έλλειψης προσωπικού αναγκαζόμαστε από την Κεντρική Υπηρεσία να μετακινούμε, ανά την επικράτεια, προσωπικό, το οποίο και αυτό, βεβαίως, έχει το πόστο του, για να μπορέσουμε να καλύψουμε τις κανονιστικές απαιτήσεις, για να είναι ανοιχτά τα αεροδρόμιά μας στην κατηγορία που προβλέπεται βάσει διεθνών κανονισμών, έτσι ώστε να μη μειώνουμε την κατηγορία των αεροδρομίων. Άρα, αεροσκάφη μικρότερων δυνατοτήτων, άρα λιγότεροι τουρίστες στη χώρα μας, συνεπώς, επηρεάζεται το τουριστικό προϊόν της χώρας μας.

Σε ό,τι αφορά σε κάποιες παρατηρήσεις που αναφέρθηκαν προηγούμενα, η ΥΠΑ βρίσκεται σε μία φάση αναδιοργάνωσης σε όλους τους τομείς τόσο στο οργανόγραμμα όσο και στην πρόσληψη ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας, έτσι ώστε να καλύψουμε τις αυξανόμενες, εντεινόμενες απαιτήσεις. Προς αυτή την κατεύθυνση συζητούμε, έχουμε έναν ανοικτό διάλογο με το Σύλλογο των Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας. Έχουμε συζητήσει όλα τα θέματα αυτά που βρίσκονται σε εξέλιξη και περιμένουμε, βεβαίως, και τις δικές τους προτάσεις, έτσι ώστε μέσα από ένα εποικοδομητικό διάλογο να λυθούν αυτά τα προβλήματα λόγω της αδυναμίας πρόληψης προσωπικού τα προηγούμενα έτη.

Άρα, λοιπόν, ευελπιστούμε ότι θα καταλήξουμε σε μια εποικοδομητική συζήτηση και πρόταση, βεβαίως, και προς το Υπουργείο μας, ώστε να μπορέσουμε όλοι μαζί οι ενδιαφερόμενοι να συμφωνήσουμε σε ένα πλαίσιο, κυρίως, για την κάλυψη των επόμενων ετών, μέχρι να προσλάβουμε από του χρόνου και στη συνέχεια τα επόμενα 3 χρόνια το προσωπικό που αναγκαίει, να καλύψουμε όλες τις ανάγκες.

Άρα, λοιπόν, το έτος το επόμενο, ίσως και το μεθεπόμενο να έχουμε απαιτήσεις αυξανόμενες σε προσωπικό ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας που θεωρούμε ότι μέσα από τις εποικοδομητικές προτάσεις και του Συλλόγου των Ελεγκτών να συμφωνήσουμε, να δρομολογήσουμε και τον τρόπο δράσεως.

Σας ευχαριστώ ιδιαίτερα και ήταν τιμή μας, εγώ και το προσωπικό που παρευρίσκετε εδώ, να συμμετέχουμε σε αυτή τη συζήτηση.

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

Συνεχίζουμε με την Πρόεδρο του ΔΣ της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, την κυρία Ιωάννα Τσιαπαρίκου.

Κυρία Τσιαπαρίκου, έχετε τον λόγο.

**ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ (Πρόεδρος του ΔΣ της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ)):** Καλησπέρα σας.

Αξιότιμη κυρία Πρόεδρε, αξιότιμα μέλη της Επιτροπής, θα ήθελα να σας ευχαριστήσω για την πρόσκληση σε ακρόαση ενώπιον της Επιτροπής σας κατά τη σημερινή συνεδρίαση και την ευκαιρία που μου δίνεται, ως Πρόεδρος της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων που εκτελεί μεταξύ άλλων τα καθήκοντα της Εθνικής Αρχής Ασφάλειας, να αναφερθώ και να εκφράσω τις απόψεις μου επί του νομοσχεδίου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Αναδιάρθρωση σιδηροδρομικού τομέα και ενίσχυση ρυθμιστικών φορέων μεταφορών».

Θα ήταν αδύνατον να μην ξεκινήσω την τοποθέτησή μου από το βαθύτατο πλήγμα που έχει υποστεί ο σιδηροδρομικός τομέας της χώρας μας, μετά το τραγικό δυστύχημα των Τεμπών και το ανεξίτηλο τραύμα που έχει επιφέρει πρωτίστως στις οικογένειες των θυμάτων, τους τραυματίες, αλλά και στους εργαζόμενους στο σιδηρόδρομο, στο επιβατικό κοινό και στο σύνολο της ελληνικής κοινωνίας. Ένας ολόκληρος κλάδος, που κατά κοινή ομολογία έχει μόνο θετικά να επιφέρει σε περιβάλλον, οικονομία, σε τοπική και περιφερειακή ανάπτυξη, πασχίζει να ανακάμψει, μέσα σε ιδιαίτερα αντίξοες συνθήκες και υπό αυτό το πρίσμα θα ήθελα να τοποθετηθώ.

Εδώ και μία δεκαετία τουλάχιστον αποτελεί κοινή πεποίθηση σε όσους ασχολούνται με το σιδηρόδρομο -τα είπαν μάλιστα και οι εκπρόσωποι των σωματείων, ο πρόεδρος της ΠΟΣ- ότι ένας από τους κυριότερους παράγοντες αποδιοργάνωσης, απορρύθμισης και εν τέλει απαξίωσης του σιδηροδρομικού τομέα, υπήρξε ο κατακερματισμός του σε 5 εταιρείες, με αρνητικά αποτελέσματα στη συνοχή του, στην απώλεια θέσεων εργασίας και μάλιστα κρίσιμων για την ασφάλεια καθηκόντων, στην απώλεια τεχνογνωσίας και κυρίως στη σταδιακή απώλεια κουλτούρας ασφάλειας. Επιπλέον αρνητικές επιπτώσεις επήλθαν και από τη δυσκολία στο συντονισμό και στη λήψη και υλοποίηση αποφάσεων, λόγω της εμπλοκής διαφορετικών πλέον φορέων από αντικρουόμενα συμφέροντα των διαφορετικών εταιριών, από αλληλεπικαλύψεις αρμοδιοτήτων και λοιπά, τα οποία είναι γνωστά σε όλους όσους ασχολούνται στον κλάδο.

Η συγχώνευση λοιπόν του ΟΣΕ της ΕΡΓΟΣΕ και του κλάδου τροχαίου υλικού της ΓΑΙΑΟΣΕ δεν μπορεί παρά να αναγνωριστεί ως μια γενναία και δύσκολη απόφαση που έστω και τώρα μπορεί να συνεισφέρει θετικά στην αναδιοργάνωση και ενίσχυσή του. Βεβαίως δεν φτάνει αυτό. Η απόφαση αυτή θα πρέπει να συνοδευτεί και με άλλες γενναίες αποφάσεις. Είναι γεγονός ότι τόσο ο διαχειριστής υποδομής, ο ΟΣΕ όσο και η ΕΡΓΟΣΕ, αλλά και ΓΑΙΑΟΣΕ αντιμετωπίζουν σήμερα τεράστια προβλήματα, κυρίως οργανωτικά και τεράστιας έλλειψης έμπειρου στελεχιακού δυναμικού, τα οποία σε συνδυασμό με τα προβλήματα της υποδομής του δικτύου, των έργων που βρίσκονται ακόμη σε εξέλιξη και του πεπαλαιωμένου στόλου τροχαίου υλικού, δεν μπορούν να αντιμετωπιστούν μόνο με μια οργανωτική μεταρρύθμιση. Σε περίπτωση που απλά μείνουμε σε μια μεταφορά αρμοδιοτήτων της ΕΡΓΟΣΕ και μέρος της ΓΑΙΑΟΣΕ σε έναν ΟΣΕ που σήμερα μετά βίας πασχίζει να ανταπεξέλθει στο έργο του, είναι δεδομένο ότι η κατάσταση θα επιδεινωθεί.

Κατά συνέπεια, η νομοθετική αυτή πρωτοβουλία πρέπει να συνοδευτεί με γενναία ενίσχυση του ΟΣΕ κυρίως σε ανθρώπινο δυναμικό, κυρίως στους κρίσιμους για την ασφάλεια τομείς της κυκλοφορίας, σταθμάρχες, κλειδούχους και εργαζομένους που θα εξειδικευτούν στη χρήση νέων τεχνολογιών.

Στο σημείο αυτό είναι σημαντικό να επισημανθεί ότι οι εργαζόμενοι σε καθήκοντα κρίσιμα για την ασφάλεια, προκειμένου να αποκτήσουν, να ενστερνιστούν και να υιοθετήσουν τη ζητούμενη κουλτούρα ασφάλειας, δεν μπορεί παρά να είναι τακτικό προσωπικό, καθώς εργαζόμενοι με ελαστικές εργασιακές σχέσεις δεν μπορούν ποτέ να ενσωματωθούν σε ένα σύστημα ασφάλειας, το οποίο απαιτεί συνεχή πολύμηνη εκπαίδευση, αξιολόγηση και απόκτηση εμπειρίας και συνείδησης της κρισιμότητας των ενεργειών του.

Επιπλέον, απαιτείται εξίσου εντεινόμενη προσπάθεια για ενίσχυση και σε επιτελικούς τομείς, που επιτάσσει η ευρωπαϊκή και εθνική νομοθεσία ανάλυσης κινδύνων, συνεχούς επίβλεψης της ορθής εφαρμογής των σχεδίων διαχείρισης ασφάλειας, εσωτερικού monitoring, ένταξης των σημαντικών αλλαγών στο μητρώο κινδύνων και στα σχέδια διαχείρισης ασφάλειας και εν τέλει, την υιοθέτηση μιας συνολικά νέας φιλοσοφίας που διέπει τους ευρωπαϊκούς σιδηροδρόμους σε ό,τι αφορά την ασφαλή λειτουργία τους.

Το ίδιο απαιτείται σε ό,τι αφορά το σχεδιασμό των έργων με βάση τις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας και την πρόβλεψη όλων των απαραίτητων πιστοποιήσεων, προκειμένου να λαμβάνουν έγκριση θέσης σε λειτουργία, πριν τη χρήση τους.

Επιπλέον, η διαχείριση του τροχαίου υλικού απαιτεί επίσης εξειδικευμένο προσωπικό, προκειμένου να διασφαλιστεί η περιουσία του Ελληνικού Δημοσίου και να μην υπάρχουν φαινόμενα απαξίωσης του.

Επίσης, είναι σημαντικό να επισημάνουμε ότι απαιτείται πρόβλεψη και προετοιμασία για τα επόμενα χρόνια, καθώς το σημερινό τροχαίο υλικό είναι ήδη πεπαλαιωμένο και η προμήθεια νέου απαιτεί τόσο κεφαλαία όσο και αρκετό χρόνο. Θα πρέπει, λοιπόν, από τώρα να ληφθούν αποφάσεις για την ενίσχυση είτε του στόλου του δημοσίου, αλλά και υποχρέωση των ιδιωτικών εταιρειών σε επενδύσεις σε νέο τροχαίο υλικό, που σταδιακά να αντικαθιστά το παλιό, αλλά που θα είναι απαραίτητο τόσο λόγω των νέων επεκτάσεων που σχεδιάζονται όσο και της αυξημένης χωρητικότητας του δικτύου, η οποία αποτελεί στόχο για τα επόμενα χρόνια, αλλά και της προσέλκυσης νέων εταιρειών και αύξησης του ανταγωνισμού, καθώς σήμερα το κυριότερο εμπόδιο εισόδου νέων εταιρειών στην αγορά αποτελεί η δυσκολία εξεύρεσης τροχαίου υλικού και σήμερα υπάρχουν εταιρείες, που προσπαθούν να ενταχθούν στην αγορά και δεν τα καταφέρνουν λόγω αυτού του εμποδίου εισόδου νέων εταιρειών στην αγορά.

Τώρα, σε ότι αφορά τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ), προφανώς η αύξηση των οργανικών θέσεων της Αρχής αποτελεί θετική πρωτοβουλία και αποτελούσε αίτημά μας. Η πρόβλεψη των οργανικών θέσεων, κατά τον ιδρυτικό της νόμο, ήταν 50 άτομα ενώ αργότερα, τροποποιήθηκε και 15 θέσεις μεταφέρθηκαν στην τότε Ρυθμιστική Αρχή Μεταφορών, αφήνοντας τη ΡΑΣ με 35 θέσεις. Ο αριθμός αυτός είχε προβλεφθεί όταν ακόμη η Αρχή είχε τις αρμοδιότητες μόνο της ρύθμισης και του ανταγωνισμού, ενώ αργότερα μεταφέρθηκαν τα καθήκοντα της Εθνικής Αρχής Ασφαλείας, χωρίς να ενισχυθεί η Αρχή, ούτε με προσωπικό, ούτε καν με πρόβλεψη περισσοτέρων οργανικών θέσεων.

Επιπλέον, η ενσωμάτωση του 4ου Σιδηροδρομικού Πακέτου επιβάρυνε με περαιτέρω εξειδικευμένα καθήκοντα την Αρχή, η οποία συνέχισε να παραμένει υποστελεχωμένη.

Σήμερα, υπηρετούν 19 άτομα ενώ έχει εγκριθεί η πρόσληψη, μέσω ΑΣΕΠ, 14άρων ατόμων για τα έτη 2024 και 2025. Προφανώς, βεβαίως, είναι απαραίτητη και η επιτάχυνση των διαδικασιών του ΑΣΕΠ, ώστε οι θέσεις αυτές να καλυφθούν το συντομότερο δυνατό.

Η αύξηση των οργανικών θέσεων σε 63 αποτελεί τον ελάχιστο αριθμό, ώστε να μπορεί η ΡΑΣ να ανταπεξέλθει οριακά στα διαφορετικά και ιδιαίτερα εξειδικευμένα αντικείμενα, που απαιτούν πολύχρονη εμπειρία και εξειδίκευση, ειδικές τεχνικές, νομικές και οικονομοτεχνικές γνώσεις, με πρώτιστο και κύριο μέλημα τα καθήκοντα της Εθνικής Αρχής Ασφάλειας. Αυτό επισημάνθηκε, με έμφαση και στην Έκθεση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων και αποτελεί δέσμευση του Ελληνικού κράτους, στο πλαίσιο της υλοποίησης του συμφωνηθέντος σχεδίου δράσης για τη συμμόρφωση με τα ευρήματα της Έκθεσης αυτής.

Κατά συνέπεια, η διάταξη αυτή είναι απαραίτητη, προκειμένου να καταφέρει η Αρχή να ενισχυθεί με ικανό προσωπικό, τα επόμενα χρόνια.

Επιπρόσθετα, θα ήθελα να επισημάνω τα προβλήματα που αντιμετωπίζει, σήμερα, η ΡΑΣ , η οποία πέραν των αυξημένων καθηκόντων της σε ένα προβληματικό σιδηροδρομικό σύστημα, με ελάχιστο προσωπικό, πασχίζει να ανταποκριθεί. Παράλληλα, καλείται να δίνει στοιχεία, να απαντά σε ανακριτικές και εισαγγελικές αρχές για σειρά συμβάντων στο δίκτυο, σε πολυάριθμους κοινοβουλευτικούς ελέγχους, στην Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων, στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων. Και, ταυτόχρονα, να προσπαθεί να ανταποκριθεί στην υλοποίηση των σχεδίων δράσης της Β’ Επιθεώρησης του ΕRΑ (Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων) προς τη ΡΑΣ, του σχεδίου δράσης για τη συμμόρφωση με την Α’ Έκθεση του ΕRΑ για την ορθή εφαρμογή της νομοθεσίας για την ασφάλεια και διαλειτουργικότητα στην Ελλάδα. Επίσης, την υλοποίηση του σχεδίου δράσης της Β’ Έκθεσης του ERA για την ορθή εφαρμογή και υλοποίηση του ERTMS (European Rail Traffic Management System) μέσα στη χώρα και ένα σωρό άλλες ενέργειες.

Όλες αυτές οι υποχρεώσεις έχουν ως αποτέλεσμα την άσκηση αφόρητης ψυχικής και σωματικής πίεσης στο προσωπικό της Αρχής, ενώ οι περισσότεροι από αυτούς, σήμερα, έχουν ήδη αιτηθεί τη μετακίνησή τους σε άλλες Υπηρεσίες. Στους δε κύκλος κινητικότητας, των τελευταίων χρόνων, δεν υπήρξε ούτε μία αίτηση δημοσίων υπαλλήλων που να επιθυμούν την ένταξή τους στη ΡΑΣ.

Ο λόγος που σας μεταφέρω αυτό το κλίμα είναι γιατί θεωρώ ότι, αν πραγματικά θέλουμε ενίσχυση της Αρχής, δεν φτάνει η αύξηση των θέσεων, αλλά είναι απαραίτητο να θεσπιστούν και να υλοποιηθούν και κίνητρα προσέλκυσης προσωπικού.

Τέλος, η Έκθεση του ERA έχει επισημάνει και σειρά άλλων διορθωτικών μέτρων, για την ορθή εφαρμογή και ενσωμάτωση της Ευρωπαϊκής νομοθεσίας, τα οποία το ελληνικό κράτος έχει δεσμευτεί για τη λήψη τους, όπως η ορθή ενσωμάτωση του άρθρου 4 της Οδηγίας 798 για την ασφάλεια. Θεωρώ ότι θα προβλεφθούν, σύντομα, σε νέο σχέδιο νόμου.

Κλείνοντας, ο ελληνικός σιδηρόδρομος οφείλει και έχει καθήκον, προς την ελληνική κοινωνία, να μαζέψει τα συντρίμμια του, να σηκωθεί και να ανακάμψει. Η νομοθετική αυτή πρωτοβουλία αποτελεί ένα πρώτο θετικό βήμα και ως τέτοιο πρέπει να το χαιρετήσουμε. Απαιτείται, όμως, τεράστια προσπάθεια από την ελληνική πολιτεία, η οποία πρέπει να προχωρήσει και σε άλλες πρωτοβουλίες, περαιτέρω νομοθέτηση, άμεση στελέχωση των φορέων, ενίσχυση της χρηματοδότησης του ΟΣΕ, επιτάχυνση των έργων, νέες επενδύσεις για επέκταση νέων γραμμών και ανάταξη του υπάρχοντος δικτύου. Επίσης, απαιτείται τεράστια προσπάθεια από τις διοικήσεις των φορέων -βάζοντας πρώτα τον εαυτό μου και τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων- αλλά και από τους εργαζόμενους, οι οποίοι έχουν επιδείξει απαράμιλλη αντοχή και αφοσίωση και θα πρέπει να τους ευχαριστήσουμε γι’ αυτό.

Σας ευχαριστώ για το χρόνο σας.

**ΜΑΡΙΑ-ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ-ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):**

Και εμείς σας ευχαριστούμε.

Ακολουθεί ο κ. Εμμανουήλ Καμηλάκης, Πρόεδρος του Πανελλήνιου Συλλόγου Αερολιμενικών της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. Κ. Καμηλάκη, έχετε τον λόγο.

**ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΑΜΗΛΑΚΗΣ (Πρόεδρος του Πανελλήνιου Συλλόγου Αερολιμενικών της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΠΣΑΥΠΑ)):** Ευχαριστώ, κ. Πρόεδρε. Ο Πανελλήνιος Σύλλογος Αερολιμενικών σχολιάζει στο παρόν νομοσχέδιο το άρθρο 18 που αφορά τη δημιουργία μητρώου επιθεωρητών Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, όπου προβλέπεται η ένταξη ιδιωτών για την άσκηση καθηκόντων επιθεωρητή. Καθήκοντα επιθεωρητών στα οποία συμπεριλαμβάνεται ο έλεγχος της ασφάλειας αεροδρομίων - safety, ο έλεγχος της ασφάλειας από έκνομες ενέργειες - security, ο έλεγχος της ασφάλειας πτήσεων, της προστασίας περιβάλλοντος, της οικονομικής εποπτείας των εποπτευόμενων φορέων και στο πλαίσιο αυτών των καθηκόντων μπορούν να ασκήσουν κατάσχεση βιβλίων, εγγράφων και άλλων στοιχείων, καθώς και ηλεκτρονικών μέσων αποθήκευσης και μεταφοράς δεδομένων, επαγγελματικές πληροφορίες, εξέταση προσώπων, αναζήτηση πληροφοριών και στοιχείων από τους υπαλλήλους δημοσίων φορέων, καθώς και η λήψη ένορκων και ανωμοτί καταθέσεων, ενώ έχουν πρόσβαση σε απόρρητους φακέλους. Αρμοδιότητες, δηλαδή, που δεν είναι δυνατόν να εκτελεστούν από ιδιώτες, αφού η έκδοση εγγράφου ή πράξης από πρόσωπο που δεν κατέχει δημοσιοϋπαλληλική ιδιότητα αντίκειται στις διατάξεις του διοικητικού δικαίου. Με την προτεινόμενη, λοιπόν, ρύθμιση καθίσταται δυνατόν πρόσωπο από το μητρώο επιθεωρητών να κληθεί είτε να επιθεωρήσει φορέα με τον οποίο έχει ή πρόκειται να έχει σχέση εργασιακή ή άλλη είτε να κληθεί να επιθεωρήσει φορέα ανταγωνιστικό στον δικό του φορέα. Υπογραμμίζεται ότι στο σημείο αυτό ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός 628/2013, ρητά προβλέπει ότι οι επιθεωρητές προέρχονται από το προσωπικό των κρατικών εποπτικών αρχών και από διεθνείς οργανισμούς. Επιπλέον, δεν φαίνεται να έχει ληφθεί υπόψη ο άμεσος συσχετισμός της Πολιτικής Αεροπορίας με την Εθνική Άμυνα της χώρας και με το γεγονός ότι οι υποψήφιοι για το μητρώο μπορεί να είναι και αλλοδαποί ιδιώτες με πρόσβαση σε εμπιστευτικές πληροφορίες που αφορούν την εθνική ασφάλεια της χώρας.

Ο Πανελλήνιος Σύλλογος Αερολιμενικών έχει επισημάνει από το 2020 σε συζήτηση στη Βουλή για τον νόμο 4757/2020 που αφορά τη σύσταση, λειτουργία και αρμοδιότητες της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, ότι η ΑΠΑ θα είναι ανεπαρκής με 172 άτομα προσωπικό που προβλέπονται στον νόμο αυτό. Μάλιστα, όταν οι 25 μετατάξεις άσχετων με την ασφάλεια των πτήσεων και τον έλεγχο στην Πολιτική Αεροπορία έχουν έλθει με τον συγκεκριμένο νόμο, ενώ τρία χρόνια μετά και πριν στεγνώσουν τα δάκρυα από τον θρήνο των Τεμπών, με το άρθρο 72 του ν. 5039/2023 για την ενίσχυση των πληγέντων από τα Τέμπη, προστέθηκαν άλλες 25 μετατάξεις, επίσης άσχετων, στην Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας και μάλιστα σε μια περίοδο που όλοι, με πρώτους την κυβέρνηση και τον Πρωθυπουργό κατηγορούσαν έναν άσχετο από μετάταξη υπάλληλο ως βασικό υπεύθυνο του δυστυχήματος των Τεμπών. Έτσι σήμερα το 40% του προσωπικού της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας κατέληξε να είναι άσχετοι με το αντικείμενο και τις αρμοδιότητες της Αρχής.

Φυσικά επαληθεύτηκαν όλες οι προβλέψεις μας για ανεπάρκεια του δημιουργήματος της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, όπως αυτό εξελίχθηκε. Είναι να απορεί κανείς και να εξανίσταται κάθε λογικός άνθρωπος, όταν την ώρα που εκχωρούνται αρμοδιότητες και εξουσίες σε ιδιώτες με όλα τα προαναφερθέντα αδιανόητα, δεν προχωράει η στελέχωση του μητρώου επιθεωρητών και της ΑΠΑ συνολικά από αερολιμενικούς, δημόσιους υπαλλήλους της ΥΠΑ, οι οποίοι διαθέτουν όλα τα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα, καθώς οι περισσότεροι ασκούσαν τα καθήκοντα του επιθεωρητή και υπεύθυνου ασφαλείας στην ΥΠΑ πριν τη δημιουργία της ΑΠΑ και την ανάληψη της σχετικής αρμοδιότητας από αυτή.

Αποτελεί, λοιπόν, ανορθολογική διαρροή ανθρώπινων πόρων να μην αξιοποιηθούν στην ΑΠΑ και στις αεροπορικές αρχές των αεροδρομίων, με δεδομένο ότι το προσωπικό αυτό ήδη υπάρχει στην ΥΠΑ και είναι επιμορφωμένο και δεν επιβαρύνει με νέες προσλήψεις τον κρατικό προϋπολογισμό. Βρίσκεται ήδη στα αεροδρόμια, όπου υφίσταται το πεδίο ελέγχων και τέτοιο πολύτιμο προσωπικό είναι εξαιρετικά δυσεύρετο στη διεθνή αγορά εργασίας.

Η ρύθμιση αυτή θα ήταν η πιο συμφέρουσα οικονομική και εθνική, αφού δεν προκαλεί έξοδα για το ελληνικό κράτος και διασφαλίζει την ακεραιότητα, αντικειμενικότητα και αμεροληψία του επιθεωρητή για τον πολύ απλό λόγο ότι ο δημόσιος υπάλληλος έχει περάσει από απαιτητική διαδικασία για τον διορισμό του, έχει δώσει όρκο για τις υπηρεσίες του και αν δεν κάνει σωστά τη δουλειά του, τη χάνει.

**Η ρύθμιση λοιπόν, που πρέπει να νομοθετηθεί και είναι αυτό που ήδη έχουν οι βουλευτές όλων των κομμάτων του ελληνικού κοινοβουλίου συμπεριλαμβανομένων βουλευτών της συμπολίτευσης, επανασύσταση αεροπορικών αρχών εντός περιφερειακών αερολιμένων, όπως άλλωστε προβλέπεται και από τις συμβάσεις του ελληνικού κράτους με τους ιδιώτες διαχειριστές και μετάταξη των αντίστοιχων αερολιμενικών από την ΥΠΑ στην ΑΠΑ.**

**Το μητρώο Επιθεωρητών, να συμπεριλαμβάνει τους αερολιμενικούς υπαλλήλους του δημοσίου που μπορούν να εγγυηθούν την αμεροληψία και την αντικειμενικότητα των επιθεωρήσεων και τη διασφάλιση του απορρήτου και των πληροφοριών, ενώ με την προληπτική ελεγκτική δράση τους στα αεροδρόμια, θα συμβάλλουν στην αποτροπή κάθε πιθανού σοβαρού αεροπορικού δυστυχήματος. Ευχαριστώ πολύ.**

**ΜΑΡΙΑ- ΕΛΕΝΗ ΣΟΥΚΟΥΛΗ- ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής) Και εμείς σας ευχαριστούμε κ. Καμηλάκη.**

**Τον λόγο έχει ο κ. Αρβανίτης.**

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΡΒΑΝΙΤΗΣ (Προϊστάμενος του Τμήματος Γεωθερμίας και Ιαματικών Φυσικών Πόρων στην Ελληνική Αρχή Γεωλογικών και Μεταλλευτικών Ερευνών (ΕΑΓΜΕ)). Ευχαριστούμε θερμά για την πρόσκληση για τη συμμετοχή στη σημερινή συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου για το υπό συζήτηση Σχέδιο νόμου. Η συμμετοχή αφορά την παράγραφο 3 του άρθρου 33, που αφορά την παράταση των συμβάσεων μίσθωσης δικαιωμάτων έρευνας και διαχείρισης γεωθερμικού πεδίου υψηλής θερμοκρασίας για πέντε έτη μετά την ημερομηνία λήξης. Καταρχήν συμφωνούμε απόλυτα με την παράταση που προβλέπεται στο σχέδιο νόμου γιατί θα πρέπει να ξεκινήσει στην Ελλάδα η αξιοποίηση του γεωθερμικού δυναμικού υψηλής θερμοκρασίας σε πεδία εθνικού ενδιαφέροντος για ηλεκτροπαραγωγή και συμπαραγωγή ηλεκτρισμού και θερμότητας. Η συστηματική έρευνα και η κατασκευή των πρώτων γεωθερμικών γεωτρήσεων, για τον εντοπισμό, την επιβεβαίωση για την αξιολόγηση του γεωθερμικού δυναμικού, απαιτεί χρόνο ο οποίος ποικίλλει από περιοχή σε περιοχή λόγω των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της κάθε περιοχής. Επειδή, λοιπόν, το κόστος μίας γεωθερμικής γεώτρησης σε πεδία υψηλής θερμοκρασίας ή πεδία εθνικού ενδιαφέροντος με την ισχύουσα νομοθεσία είναι ιδιαίτερα υψηλό και υπάρχει και το γεωλογικό ρίσκο, είναι επιτακτική ανάγκη να γίνουν όλες εκείνες οι ερευνητικές εργασίες που θα περιορίζουν το ρίσκο ώστε οι γεωτρήσεις που θα κατασκευαστούν να βρουν τον στόχο τους και να είναι επιτυχημένες και να αξιολογηθούν σωστά για θερμικές συνθήκες μιας περιοχής.**

**Επειδή, λοιπόν, πολύ συχνά απαιτούνται συμπληρωματικές ερευνητικές εργασίες οι οποίες είναι χρονοβόρες, ενώ συχνά προκύπτουν και απροσδόκητα εμπόδια, μπορεί να χρειάζεται χρόνος που να υπερβαίνει το χρόνο που προβλέπεται στο πλαίσιο των μισθώσεων. Λαμβάνοντας, λοιπόν, υπόψη όλα αυτά και θεωρώντας ότι η αξιοποίηση του γεωθερμικού δυναμικού της χώρας είναι απαραίτητη, αναγκαία και χρήσιμη για τη χώρα, συμφωνούμε απόλυτα, με την παράταση των συμβάσεων μίσθωσης έρευνας και διαχείρισης γεωθερμικού πεδίου υψηλής θερμοκρασίας . Αν μου επιτρέπεται βλέποντας λίγο το κείμενο κάποιες διορθώσεις στο κείμενο, επειδή γίνεται αναφορά σε γεωθερμικά πεδία υψηλής θερμοκρασίας, να σημειώσω ότι τα πεδία υψηλής θερμοκρασίας με βάση το ν.4602/2019** **χαρακτηρίζονται ως πεδία εθνικού ενδιαφέροντος. Και ένα άλλο που πρόσεξα είναι ότι επειδή γίνεται αναφορά σε μια ισχύουσα πενταετούς διάρκειας σύμβαση, η οποία βασίζεται στο άρθρο 30, ενός νόμου του 2015, σκέφτομαι μήπως ενδεχομένως υπάρχει κάποιος μεταγενέστερος νόμος πχ του 2020 ο οποίος να καθορίζει την πενταετία του 2015 και πενταετής σύμβαση κάπου δεν υπάρχει μια καλή προσαρμογή σε αυτά τα δυο. Ευχαριστώ πάρα πολύ.**

**ΜΑΡΙΑ – ΕΛΕΝΗ ΣΟΥΚΟΥΛΗ – ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Και εμείς σας ευχαριστούμε, κύριε Αρβανίτη και για τη συνέπεια στο χρόνο. Θα ακουστούν, τώρα, οι ερωτήσεις των Εισηγητών, των Ειδικών Αγορητών, των εκπροσώπων των κομμάτων και όποιων άλλων συναδέλφων βουλευτών έχουν ζητήσει να κάνουν ερωτήσεις. Εγώ θα παρακαλούσα τους εκπροσώπους των φορέων να κρατάνε σημειώσεις έτσι ώστε μετά να αναγνώσω τα ονόματα, πάλι, όλων σας με την σειρά που μιλήσατε και στις τοποθετήσεις σας, ώστε να απαντήσετε συνολικά σε όλες τις ερωτήσεις που θα έχετε δεχτεί από τους βουλευτές μας. Η κυρία Σεβαστή Βολουδάκη, η Εισηγήτρια της Πλειοψηφίας, έχει τον λόγο, για τις δικές σας ερωτήσεις, αν υπάρχουν.

**ΣΕΒΑΣΤΗ ΒΟΛΟΥΔΑΚΗ (Εισηγήτρια της Πλειοψηφίας):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Θα ήθελα να ρωτήσω την εκπρόσωπο της ΕΡΓΟΣΕ. Άκουσα που μίλησε για κάποια στελέχη ευθύνης, τα οποία αναφέρατε ότι θέλετε να έχουν συγκεκριμένη θέση και ήθελα να ρωτήσω πόσα ακριβώς είναι αυτά τα στελέχη, δηλαδή για τι αριθμό στελεχών μιλάμε.

Μια ερώτηση προς την Πρόεδρο της Ρυθμιστικής Αρχής Ενέργειας όσον αφορά στην αύξηση των θέσεων. Στο άρθρο 16 προβλέπεται η αύξηση των θέσεων από 35 σε 63, άρα, σχεδόν, διπλάσιος. Δεν είναι επαρκής αυτός ο αριθμός, ήθελα να ρωτήσω; Χρειάζεται κάτι παραπάνω; Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

**ΜΑΡΙΑ – ΕΛΕΝΗ ΣΟΥΚΟΥΛΗ – ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Κι εγώ σας ευχαριστώ, κυρία συνάδελφε. Ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, ο κ. Αναστάσιος Νικολαΐδης, έχει τον λόγο.

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε. Να σας καλωσορίσω όλους και Καλά Χριστούγεννα να έχουμε. Η πρώτη ερώτηση είναι προς τον Πρόεδρο και Διευθύνοντα Σύμβουλο του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ. Διπλή ερώτηση. Τι θέση είχαν στην ψήφιση του νομοσχεδίου του 2022 και πώς κρίνουν την τότε πρωτοβουλία του νομοσχεδίου και πώς κρίνουν τη σημερινή;

Προς τον Πρόεδρο του ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ. Στο άρθρο 40 του νόμου 4974/2022 προβλέπεται ότι το Υπουργείο είναι υπεύθυνο για τον καθορισμό των στρατηγικών στόχων για την πολιτική των σιδηροδρομικών και πολυτροπικών μεταφορών στο πλαίσιο της εκπόνησης του εθνικού στρατηγικού σχεδίου μεταφορών που καταρτίζεται με βάση τις μελέτες σκοπιμότητας των εταιρειών ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ, στις οποίες αποτυπώνονται οι ανάγκες ανάπτυξης και εκσυγχρονισμού του σιδηροδρομικού δικτύου, συμπεριλαμβανομένων των κυκλοφοριακών προβλέψεων και της λεπτομερούς κοστολόγησης της προτεινόμενης ανάπτυξης. Ερώτηση. Εκπονήθηκαν από ΟΣΕ - ΕΡΓΟΣΕ οι προαναφερθείσες μελέτες σκοπιμότητας;

Τρίτη ερώτηση προς τους ίδιους. Στο άρθρο 49 του νόμου 4974/2022, το οποίο καταργείται με το παρόν νομοσχέδιο, προβλεπόταν σύσταση πενταμελούς ειδικής επιτροπής παρακολούθησης με εκπρόσωπους από ΟΣΕ – ΕΡΓΟΣΕ, Υπουργείο, ανεξάρτητο τεχνικό σύμβουλο και νομικό σύμβουλο για τον συντονισμό και έλεγχο της αναδιοργάνωσης του σιδηροδρομικού τομέα, την παρακολούθηση των εν εξελίξει συμβάσεων μεταξύ ΟΣΕ και **ΕΡΓΟΣΕ, την παροχή ενημέρωσης στον Υπουργό για την πρόοδο των δράσεων. Συστάθηκε αυτή η επιτροπή; Λειτούργησε; Έχουν γνώση για το αν 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 διατεινόταν η πολιτική ηγεσία του 2022;

Προς εκπρόσωπο ΟΣΕ. Συμμερίζεται την άποψη του πρώην Προέδρου του ΟΣΕ, κύριου Γραμματίδη, ότι δεν υπάρχουν κενά ασφάλειας στη σιδηροδρομική λειτουργία και ότι ο ΟΣΕ, με συναίσθηση της ιστορικής του ευθύνης, εγγυάται την ασφάλεια της σιδηροδρομικής λειτουργίας προς όφελος του κοινωνικού συνόλου και της οικονομίας; Πότε βγήκε η προκήρυξη για τον νέο Πρόεδρο στον ΟΣΕ και γιατί έχει καθυστερήσει πάνω από ενάμιση χρόνο η επιλογή του; Συνεχίζω για τον Πρόεδρο του ΟΣΕ. Σε τι βοηθά την ασφάλεια και τη συντήρηση της γραμμής υποδομής η νέα προτεινόμενη δομή; Υπήρχαν προβλήματα δυσλειτουργίας με την ΕΡΓΟΣΕ που επέδρασαν στην ασφάλεια;

Πώς θα ελέγξετε το τροχαίο υλικό που παραλαμβάνετε; Παραλαμβάνετε επίσης και αμαξοστάσια ή ηλεκτροαμαξοστάσια των κινητήριων μονάδων; Ποιος και πού θα ελέγχει το τροχαίο υλικό για την καθημερινή του επαναλειτουργία, συντήρηση; Η ερώτηση αυτή είναι και προς όλους τους φορείς των εργαζομένων.

Προς ΓΑΙΑΟΣΕ. Σύμφωνα με την έκθεση πεπραγμένων της ΡΑΣ, η ΓΑΙΑΟΣΕ έχει την υποχρέωση σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία να δηλώνει στη ΡΑΣ οποιαδήποτε τροποποίηση των δεδομένων των οχημάτων αυτών. Έχει δηλώσει η ΓΑΙΑΟΣΕ τυχόν βλάβες, ζημιές κ.λπ. στο τροχαίο υλικό στη ΡΑΣ όπως προβλέπεται;

Προς ΕΡΓΟΣΕ και Συλλόγους Εργαζομένων. Τι προβλήματα δυσλειτουργίας στο έργο σας επιλύονται με την απορρόφησή σας από τον ΟΣΕ; Πώς εξηγείτε τις αλλαγές στη νομική μορφή της ΕΡΓΟΣΕ από το 2022 έως σήμερα; Ποια η συμμετοχή του ΕΡΓΟΣΕ στην διαμόρφωση του νόμου; Υπάρχει μελέτη;

Προς την ΓΑΙΑΟΣΕ πάλι. Ποιος ήταν ο ρόλος σας στη διαχείριση τροχαίου υλικού; Πόσο προσωπικό απασχολείται σε αυτό; Ποιος έχει την ιδιοκτησία του τροχαίου υλικού; Ποια η συμμετοχή της ΓΑΙΑΟΣΕ στη διαμόρφωση του νόμου; Υπάρχει μελέτη;

Οι ίδιες ερωτήσεις -αν θέλετε να τις επαναλάβω- είναι και για τους φορείς των εργαζομένων, δηλαδή, την Πανελλήνια Ομοσπονδία Σιδηροδρομικών και Μέσων Σταθερής Τροχιάς, το Σωματείο Εργαζομένων του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος και τον Σύλλογο Εργαζομένων ΕΡΓΟΣΕ. Ποιος ήταν ο ρόλος σας στη διαχείριση του τροχαίου υλικού; Πόσο προσωπικό απασχολείται σε αυτό; Ποιος έχει την ιδιοκτησία του τροχαίου υλικού; Ποια η συμμετοχή του ΓΑΙΑΟΣΕ στη διαμόρφωση του νόμου και αν υπάρχει μελέτη.

Προς ΕΟΔΑΣΑΑΜ. Πότε ξεκίνησαν επίσημα οι εργασίες της διερεύνησης του δυστυχήματος;

Προς το Σύλλογο Ατόμων Πληγέντων Δυστυχήματος Τεμπών. Ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ ισχυρίζεται ότι η διοίκησή του κάλεσε τους συγγενείς των θυμάτων να ορίσουν τεχνικό σύμβουλο ώστε να ενημερώνεται για την πορεία της έρευνας. Έχει υπάρξει ενημέρωση του τεχνικού συμβούλου των συγγενών των θυμάτων για την πορεία της έρευνας που διεξάγει ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ;

**ΜΑΡΙΑ – ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ – ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Καταγράφεται η ερώτηση σας, κ. συνάδελφε, αλλά από την αρχή ο Πρόεδρος, ο κ. Μπουκώρος, είπε ότι η κυρία Καρυστιανού προτάχθηκε επειδή θα αποχωρούσε οπότε δεν είναι συνδεδεμένη.

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (ΤΑΣΟΣ) ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Δεν το άκουσα. Ζητώ συγγνώμη κυρία Πρόεδρε.

Προς το Σύλλογο Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων. Πόσο τα μέτρα αυτά συμβάλλουν στην ασφάλεια; Πόσο βελτιώνεται η συντήρηση; Αν εκτιμούν ότι υπάρχει βελτίωση μετά τα Τέμπη και ποια είναι η συμμετοχή του Συλλόγου στη διαμόρφωση του νόμου. Αν υπάρχει μελέτη. Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

**ΜΑΡΙΑ – ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ – ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Και εμείς σας ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΥΡΙΖΑ – ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΣΥΜΜΑΧΙΑ» ο κ. Αλέξανδρος Μεϊκόπουλος.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΜΕΪΚΟΠΟΥΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΥΝΑΣΠΙΣΜΟΣ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΗΣ ΑΡΙΣΤΕΡΑΣ – ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΣΥΜΜΑΧΊΑ):** Ευχαριστώ πολύ κυρία Πρόεδρε.

Να ευχαριστήσω και εγώ με τη σειρά μου τους εκπροσώπους των φορέων για την ενημέρωση που μας έκαναν. Ανεξάρτητα από το πρίσμα υπό το οποίο προσεγγίζουν την εν λόγω νομοθετική ρύθμιση νομίζω ότι βοήθησαν με την ενημέρωσή τους τα μέλη της Επιτροπής να εξειδικεύσουν ακόμα περισσότερο στα άρθρα και στις διατάξεις του νομοσχεδίου.

Παρόλα αυτά εγώ θα ήθελα να απευθύνω ορισμένες ερωτήσεις τόσο προς τον Διευθύνων Σύμβουλο του ΟΣΕ, τον κ. Τερεζάκη όσο και προς την Πρόεδρο της Ρυθμιστικής αρχής Σιδηροδρόμων, την κυρία Τσιαπαρίκου.

Θα ξεκινήσω με ορισμένες ερωτήσεις προς τον κύριο Τερεζάκη. Καταρχάς, έχουμε πληροφορηθεί ότι όλοι οι υπάλληλοι του Οργανισμού που εκτελούν τα κρίσιμα καθήκοντα των σταθμαρχών και των κλειδούχων είναι ως επί το πλείστον συμβασιούχοι με δελτίο παροχής υπηρεσιών 8 μήνες και οι συμβάσεις ανανεώνονται χωρίς καμία αξιολόγηση. Θέλω να ρωτήσω τον κ. Τερεζάκη, αν πιστεύει ότι είναι δυνατόν τόσο κρίσιμα καθήκοντα να εκτελούνται από τέτοιους υπαλλήλους και να θεωρείται ταυτόχρονα ότι λειτουργεί με ασφάλεια ο σιδηρόδρομος.

Είναι απορίας άξιον γιατί δεν έχει ζητηθεί ακόμα από το αρμόδιο Υπουργείο να λυθεί το θέμα μέσω νομοθετικής πρόβλεψης και συνεχίζει να υπάρχει αυτή η λειτουργία μέχρι και σήμερα.

Επίσης, θα ήθελα να τον ρωτήσω πώς έγιναν οι τελευταίες 130 προσλήψεις κλειδούχων και σταθμαρχών. Με ποια ακριβώς προκήρυξη, με ποια ακριβώς αξιολόγηση. Το ρωτάω αυτό, κυρία Πρόεδρε, γιατί η Νέα Δημοκρατία, η κυβέρνησή της, τους τελευταίους μήνες έχει ξεκινήσει και μια καμπάνια προσέλκυσης μυαλών Ελλήνων από το εξωτερικό και αναρωτιέμαι πώς θα μπορούσε ένας - ένας από το εξωτερικό να πάρει μέρος σε μια τέτοια διαδικασία. Δεν υπάρχει καμία προκήρυξη, δεν έχει υπάρξει καμία αξιολόγηση.

Επίσης και μια ακόμα ερώτηση να μας απαντήσει ο Τερεζάκης, πού βρίσκεται ο διαγωνισμός του ΑΣΕΠ από το 2022.

Τώρα, σε σχέση με την Πρόεδρο της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, την κυρία Τσιαπαρίκου, επίσης έχουμε πληροφορηθεί κυρία Πρόεδρε ότι έχουν παραιτηθεί, το έθεσα και στην επί της αρχής συζήτηση, δύο μέλη της ολομέλειας της ΡΑΣ. Συνεπώς, δεν μπορεί να λειτουργήσει το ανώτατο αυτό όργανο. Έχει γίνει καμία ενέργεια προς επιδιόρθωση αυτής της πραγματικότητας;

Η δεύτερη ερώτηση έχει να κάνει γιατί στην κινητικότητα που γίνεται αυτό το χρονικό διάστημα, από 12/12 ως 19/12, σε όλο το δημόσιο τομέα, δεν υπάρχουν θέσεις προς μετάταξη για τη ΡΑΣ.

Η τρίτη ερώτηση έχει να κάνει με το εξής. Λαμβάνουν οι υπάλληλοι της ΡΑΣ, που εκτελούν καθήκοντα ελέγχου και επιθεωρήσεων, τα επιδόματα που προβλέπονται στην παράγραφο 7 του άρθρου 59 του νόμου 5043 του 2023, όπως λαμβάνουν και οι υπόλοιπες Ανεξάρτητες Αρχές; Αν όχι, να μας πει τον λόγο γιατί.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΜΑΡΙΑ – ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ – ΒΙΛΙΑΛΗ(Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Και εμείς σας ευχαριστούμε κ. συνάδελφε. Συνεχίζουμε τις ερωτήσεις με την Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. Νέα Αριστερά. Παρακαλώ.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «Νέα Αριστερά»):** Ευχαριστώ πολύ και ευχαριστώ πάρα πολύ τους συναδέλφους.

Λοιπόν, δεν θα ρωτήσω τους φορείς των εργαζομένων, γιατί ήταν πολύ σαφείς. Θα ρωτήσω, όμως, τις διοικήσεις, τον κ. Τερεζάκη κατ’ αρχήν. Κατ’ αρχάς, ποιο είναι το σχόλιό σας για την αύξηση του αριθμού των σιδηροδρομικών συμβάντων.

Τι συμβαίνει τελικά με τον καθαρισμό της γραμμής; Ισχύει ότι ο ΟΣΕ έχει συνάψει συμβάσεις πλαίσιο για το εν λόγω έργο με συγκεκριμένο κονδύλι και μάλιστα υπάρχουν και ανάδοχοι; Τότε για ποιο λόγο προχωράτε σε απευθείας αναθέσεις το συγκεκριμένο έργο.

Πώς σχολιάζετε την αύξηση δράση των συμβούλων στον ΟΣΕ τα τελευταία χρόνια και τι θα γίνει τελικά με τη συντήρηση του δικτύου; Με ποιο μοντέλο θα πραγματοποιηθεί; Η κατάσταση του δικτύου επιδεινώνεται συνεχώς και από το 2019 πραγματοποιείται μόνο πυροσβεστική συντήρηση. Το προσωπικό της εταιρείας επαρκεί, για να μπορεί αυτή να επιτελέσει το ρόλο της; Και βέβαια έχουν τον τρίτο πρόεδρο, αν δεν κάνω λάθος, αν λαμβάνουν χώρα συνεδριάσεις και μετά την παραίτηση του κ. Γραμματίδη.

Προς την ΕΡΓΟΣΕ, θέλουμε να ξέρουμε ποιες ήταν οι απορροφήσεις από το 2019 και μετά. Τι συνέβη με τα έργα τριών, τρεισήμισι, τεσσάρων δις, για τα οποία γίνονταν βαρύγδουπες ανακοινώσεις τα προηγούμενα χρόνια. Ο νόμος του 2022 για την απόσχιση της ΕΡΓΟΣΕ από τον ΟΣΕ ήταν υποτίθεται το προαπαιτούμενο που έθεσε Ευρωπαϊκή Ένωση, για την ομαλή χρηματοδότηση των σιδηροδρομικών έργων. Μήπως ο λόγος που αυτό δεν προχώρησε και σήμερα νομοθετείτε το ακριβώς αντίθετο, ήταν για να απαλλαγείτε από την υποχρέωση απολογισμού σχετικά με το υπερφίαλο και εξωπραγματικό πρόγραμμα προώθησης έργων προϋπολογισμού τεσσάρων δις;

Ισχύει ότι υπάρχουν τεράστιες καθυστερήσεις στα συγχρηματοδοτούμενα έργα; Γιατί σε ότι αφορά τα έργα επιμένετε στη χρονοβόρα ιδιάζουσα διαδικασία του ανταγωνιστικού διαλόγου, η οποία δεν ταιριάζει καθόλου σε σιδηροδρομικά έργα;

Προς την ΥΠΑ. Ποιο ήταν το σκεπτικό πίσω από την ανάθεση από εσάς, έστω προσωρινά, του αερολιμενικού ελέγχου του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών, σε διοικητικούς υπαλλήλους της πρώην Αεροπορικής Αρχής; Ισχύουν οι πληροφορίες μας ότι στο νέο οργανόγραμμα της ΥΠΑ δεν περιλαμβάνονται οι αερολιμενικοί υπάλληλοι; Ποια είναι η άποψή σας για το μητρώο επιθεωρητών και το ότι αυτό θα απαρτίζεται από ιδιώτες και όχι δημοσίους υπαλλήλους.

Επίσης, ακούσαμε τους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας ότι οι διερευνητές του ΕΟΔΑΣΑΑΜ δεν μπορούν να αμείβονται από το EUROCONTROL, όπως προβλέπει το νομοσχέδιο. Εδώ θέλει ολόκληρη διαδικασία. Δεν ξέρω αν μπορείτε να το απαντήσετε. Εκεί υπάρχει και σύγκρουση, βεβαίως, συμφερόντων.

Προς την ΑΠΑ. Θεωρείτε ότι σε μία χώρα με τα χαρακτηριστικά της Ελλάδας, η ΑΠΑ των 120 υπαλλήλων μπορεί να ανταποκριθεί στο ρόλο της; Ποια είναι η άποψή σας για το μητρώο επιθεωρητών και το ότι αυτό θα απαρτίζεται από ιδιώτες και όχι δημόσιους υπαλλήλους - τους αερολιμενικούς στη συγκεκριμένη περίπτωση - και ποια είναι η άποψή σας για την κατάργηση των τοπικών αεροπορικών αρχών; Θεωρείτε ότι μια εθνοκεντρική ΑΠΑ μπορεί να είναι λειτουργική; Τι έχετε να πείτε για την αύξηση των συμβάντων και τα φαινόμενα απαξίωσης των θεμάτων ασφαλείας στα αεροδρόμια από τότε που καταργήθηκαν οι αεροπορικές αρχές στα αεροδρόμια; Επίσης, είναι στις προθέσεις της διοίκησης της ΑΠΑ και της Κυβέρνησης, η επανασύσταση των αεροπορικών αρχών, τουλάχιστον στα διεθνή αεροδρόμια της χώρας, όπως άλλωστε προβλέπουν και οι συμβάσεις παραχώρησης;

Προς τον ΕΟΔΑΣΑΑΜ. Πότε αναμένεται να ολοκληρωθεί το πόρισμα του Οργανισμού για το έγκλημα των Τεμπών; Σε σχετική ερώτηση κοινοβουλευτικού ελέγχου που είχαμε καταθέσει το Μάιο του 2024, μας απαντήσατε ότι θα το έχετε έτοιμο στις αρχές του 2025. Ισχύει αυτό το χρονοδιάγραμμα; Ακόμη και αν ισχύει ο προγραμματισμός σας, το πόρισμα θα βγει στη δημοσιότητα δύο χρόνια μετά το δυστύχημα, ενώ η Ευρώπη έχει εξ αρχής καταστήσει σαφές, ότι πρέπει να έχει ολοκληρωθεί το πολύ σε 12 μήνες μετά το δυστύχημα, αφού η συγκέντρωση στοιχείων κάθε μέρα που περνάει καθίσταται όλο και πιο δύσκολη. Τι λέει αυτό για την ποιότητα του πορίσματος που ετοιμάζετε;

Επίσης, μέχρι σήμερα, αυτό που έχετε δώσει στη δημοσιότητα είναι μια προσωρινή δήλωση για το δυστύχημα. Είναι αυτό αρκετό για το πιο θανατηφόρο δυστύχημα στην Ελλάδα, που, μάλιστα, όπως ο ίδιος είπατε, αποτελεί πρώτη προτεραιότητα; Για ποιο λόγο έχει καθυστερήσει τόσο η εκπόνηση του πορίσματος; Θεωρείτε ότι με την υφιστάμενη δομή του Οργανισμού διασφαλίζεται η ανεξαρτησία του, ώστε να επιτελεί απερίσπαστα το έργο του; Για ποιο λόγο, επίσης, στο περιστατικό με την πτώση δέντρου στη γραμμή, υπαναχωρήσατε μέσα σε μόλις δύο μέρες στην αρχική σας απόφαση να καθαρίσει ο ΟΣΕ τη γραμμή, σε συνεργασία με τους αρμόδιους κρατικούς φορείς και αμέσως σπεύσατε να κάνετε δήλωση μετάνοιας, ότι η εν λόγω σύσταση δεν αποτελεί μομφή προς τον ΟΣΕ και δεν δηλώνει υπαιτιότητά του για τη σημερινή κατάσταση. Εδώ χρειάζεται κάποια εξήγηση. Τι μήνυμα δίνετε με όλο αυτό; Η πρόβλεψη του νομοσχεδίου για 9 διερευνητές σιδηροδρομικών ατυχημάτων που θα στελεχώσουν τον οργανισμό σας, σας βρίσκει σύμφωνο; Αυτό νομίζω κακώς το ρώτησα, το απαντήσετε.

Επίσης, ποια είναι η γνώμη σας για την παραπομπή σε μελλοντικές υπουργικές αποφάσεις του ζητήματος της αποζημίωσης των διερευνητών σιδηροδρομικών συμβάντων;

Θα ήθελα όμως να κάνω και μία ερώτηση προς τον Πανελλήνιο Σύλλογο Αερολιμενικών ΥΠΑ. Μπορείτε να μας περιγράψετε την κατάσταση στα αεροδρόμια σε ό,τι αφορά ζητήματα κανονισμών και ασφάλειας, έπειτα από την κατάρρευση των τοπικών αεροπορικών αρχών; Δώστε μας μερικά χαρακτηριστικά παραδείγματα συμβάντων που θα μπορούσαν να έχουν αποφευχθεί ή αντιμετωπιστεί διαφορετικά, αν υπήρχε κρατική παρουσία.

Τελειώνω με τον Σύλλογο Συγκοινωνιολόγων. Θεωρείτε ότι ένα νομοσχέδιο αναδιάρθρωσης του σιδηροδρομικού τομέα, το οποίο δεν περιλαμβάνει μεταβατικό οργανόγραμμα της νέας εταιρείας, πόσο μάλλον οριστικό, αλλά ούτε και χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσης για τα παραπάνω, εξυπηρετεί το σκοπό του; Θεωρείτε ότι με το νομοσχέδιο θα επιλυθούν οι χρόνιες παθογένειες της εταιρείας του σιδηροδρομικού τομέα;

Ευχαριστώ πάρα πολύ.

**ΜΑΡΙΑ – ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ – ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Κι εμείς σας ευχαριστούμε κυρία Πέρκα.

Κ. Κατσώτη έχετε τον λόγο για τις δικές σας ερωτήσεις.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας»):**

Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε.

Το κύριο θέμα που απασχολεί το νομοσχέδιο, είναι η συγχώνευση των εταιρειών στον ΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ, ΓΑΙΑΟΣΕ κ.λπ.. Θεωρούν οι εκπρόσωποι αυτών των εταιριών, ότι αυτό θα λύσει προβλήματα στο σιδηρόδρομο, στο νέο Οργανισμό, στη νέα εταιρεία; Θα επιταχύνει τις διαδικασίες των έργων; Τι ήταν αυτό που μέχρι τώρα δεν λειτουργούσε στην ΕΡΓΟΣΕ ή στη ΓΑΙΑΟΣΕ και έμπαινε εμπόδιο; Να μας το εξηγήσουν, γιατί, ουσιαστικά, εδώ λένε ότι ήταν εμπόδιο η ΕΡΓΟΣΕ και η ΓΑΙΑΟΣΕ, για να μπορέσει να εκσυγχρονιστεί ο ΟΣΕ, ο σιδηρόδρομος συνολικά.

Τα πρωτόκολλα ασφαλείας στις αεροπορικές μεταφορές είναι πολύ αυστηρά. Εδώ στο σιδηρόδρομο, ποια είναι; Μπορεί όταν λείπει η φωτοσήμανση, όταν λείπει η τηλεδιοίκηση, να έχουμε πρωτόκολλα; Μπορεί όταν το προσωπικό μειώνεται ραγδαία - είπαν οι εργαζόμενοι από 3.900 στους 580 – αυτό να παρέχει ασφάλεια στις σιδηροδρομικές μεταφορές;

Είναι δυνατόν, η εκπαίδευση που έχει υποχωρήσει και η μετεκπαίδευση των εργαζομένων να παρέχει ασφάλεια στις μεταφορές; Που ουσιαστικά τα τελευταία χρόνια δεν γίνεται.

Επίσης, το ζήτημα των εργαζομένων με διάφορες μορφές απασχόλησης. Ειπώθηκε προηγουμένως ότι δουλεύουν σήμερα 600 εργαζόμενοι στον ΟΣΕ με μπλοκάκι. Ειπώθηκε εάν δεν κάνω λάθος από έναν φορέα ότι αυτές οι μορφές απασχόλησης δεν παρέχουν ασφάλεια συνολικά στις μεταφορές. Αυτά, λοιπόν, τα ζητήματα με τα πρωτόκολλα ασφαλείας είναι πολύ σημαντικά και αυτά απασχολούν συνολικά τον ελληνικό λαό και αυτά μπορούν να προσδώσουν αξιοπιστία, για παράδειγμα, στο σιδηρόδρομο.

Επίσης, θα ήθελα να πω ένα άλλο ζήτημα να μας πείτε. Το μικρότερο κόστος λειτουργίας που θα έχει η νέα εταιρεία του σιδηροδρόμου από πού θα προκύψει; Από τη μείωση των εργαζομένων; Μόνο το διοικητικό κόστος είναι αυτό που θα μειώσει συνολικά το κόστος λειτουργίας ή θα έχουμε και αυτό που αναφέρθηκε από τους εργαζόμενους για τις εργασιακές σχέσεις που δε διασφαλίζουν την απασχόληση σε θέσεις ευθύνης αυτών που υπάρχουν σήμερα από την ΕΡΓΟΣΕ, τη ΓΑΙΑΟΣΕ, που θα πάνε στη νέα εταιρεία;

Θα θέλαμε από τον Εθνικό Οργανισμό Διερεύνησης Ατυχημάτων να μας πουν πόσα ατυχήματα μέχρι τώρα είναι ακόμα στη φάση της διερεύνησης. Την άλλη φορά που κάναμε μια συζήτηση εδώ, ήταν περίπου 100. Πόσα είναι τώρα και δεν έχουμε καταλήξει ακόμα σε πορίσματα;

Επίσης, ειπώθηκε πριν για το πόρισμα των Τεμπών. Πού βρίσκεται; Υπάρχει κατάληξη του Οργανισμού γι’ αυτό;

Επίσης, υπάρχει το άρθρο που λέει για τους Πυροσβέστες. Η ΥΠΑ θα προσλάβει 60 Πυροσβέστες ΙΔΟΧ για τα 13 αεροδρόμια που είναι στη FRAPORT. Δεν πρέπει να έχουν πιστοποίηση αυτοί οι Πυροσβέστες; Είναι το ίδιο πράγμα μία φωτιά σε ένα αεροδρόμιο και το ίδιο σε ένα δάσος; Ποιος θα τους πιστοποιήσει, ποιος θα τους εκπαιδεύσει; Δεν φαίνεται ότι εδώ θα εκπαιδευτούν από τις ΥΠΑ ή από κάποιον άλλο φορέα ή από την Πυροσβεστική.

Υπάρχουν σοβαρά ζητήματα με αφύλακτες διαβάσεις και έχουμε συνέχεια δυστυχήματα. Προχθές στο Κιλκίς σκοτώθηκε ένας άνθρωπος σε αφύλακτη διάβαση. Πέρα από τα άλλα, τον Κορινό που είχαμε αυτό το ζήτημα, αλλά και στην Αττική όπου τα δύο τρένα κινούνταν στην ίδια γραμμή αντίθετα. Αυτά έχουν να κάνουν με την φωτοσήμανση, την τηλεδιοίκηση και όλα αυτά τα ζητήματα που έχουν ήδη αναφερθεί.

Στο θέμα των διαβάσεων υπήρχε η δέσμευση ότι θα προσληφθούν φύλακες για να αποφεύγονται τα ατυχήματα. Υπάρχει κάποια εξέλιξη σε αυτό; Πόσες είναι οι αφύλακτες διαβάσεις ακόμη και εγκυμονεί κινδύνους σε βάρος ανθρώπων; Σας ευχαριστώ.

**ΜΑΡΙΑ - ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ - ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Μπούμπας.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΟΥΜΠΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ - ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ»):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Να ευχαριστήσω όλους τους φορείς που συμμετέχουν σε αυτή την Επιτροπή σε ότι αφορά το νέο σχέδιο νόμου περί συγχωνεύσεων εταιρειών για το σιδηρόδρομο.

Για να μην επαναλαμβάνονται πολλές ερωτήσεις που έχουν ήδη γίνει από τους συναδέλφους, αλλά ορμώμενος τώρα και από αυτό που είπε ο συνάδελφος από το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδος, εδώ τα στατιστικά στοιχεία δείχνουν ότι από τις 741 περίπου ισόπεδες διαβάσεις, οι 292 είναι αφύλακτες τούτη την ώρα.

Δεν ξέρω αν ισχύει αυτό ότι αφορά τους αριθμούς. Φαντάζομαι το ξέρει και ο Υπουργός. Από εκεί και πέρα, αυτό που έγινε στον Έβρο τώρα με τις 38 διαβάσεις που είναι αφύλακτες και ότι θα δίδονταν σε μία ιδιωτική εταιρεία για φύλαξη, έχει τελματώσει και αυτό.

Η ερώτηση είναι προς την αρμόδια Πρόεδρο της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, την κυρία Τσιαπαρίκου, όπου είχα ακούσει και κάποιες δηλώσεις που έκανε και στο παρελθόν και στην Εξεταστική Επιτροπή της Βουλής, λέγοντας, ότι δεν είναι στη δικαιοδοσία και στην αρμοδιότητα η ασφάλεια των σιδηροδρόμων στην ΡΑΣ, αλλά επίσης και το τροχαίο υλικό. Η ερώτηση είναι μια κοινή και πανεπιστημιακή και μάλιστα έχει και μια εξειδίκευση και στη διοίκηση του ανθρώπινου δυναμικού, ακόμη και στις θαλάσσιες συγκοινωνίες, όπως διαβάζω, θα πρέπει να γίνει μία αλλαγή αρμοδιοτήτων και δικαιοδοσίας, δηλαδή, να αλλάξουν οι αρμοδιότητες της ΡΑΣ προκειμένου να ανταπεξέλθει στα καθήκοντά της, όπως γίνεται ενδεχομένως και σε άλλες χώρες της Ευρώπης; Θα πρέπει δηλαδή και η ΡΑΣ να έχει άποψη και λόγο σε ότι αφορά την εκπαίδευση, πρώτον, του προσωπικού, αλλά και στο τροχαίο υλικό αν είναι το ενδεδειγμένο;

Η ερώτηση αυτή αφορά λοιπόν για την αναβάθμιση η οποία πρέπει να γίνει από πλευράς της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων όπως την άκουσα και πριν και να υπάρχει μια πιο γενναία χρηματοδότηση σε ότι αφορά το σιδηρόδρομο και αν είναι σε θέση να μας πει τι γίνεται σε άλλες χώρες της Ευρώπης. Δηλαδή, αν βάλουμε την Ελλάδα με βάση τη χρηματοδότηση και την κατάσταση λίγο του σιδηροδρομικού δικτύου, σε ποια θέση θα είμαστε; Σίγουρα δεν μπορούμε να συγκριθούμε με μια Ιταλία, Γερμανία ή χώρες BENELUX, αλλά τουλάχιστον κάποιες χώρες, όπως για παράδειγμα η Ρουμανία και η Βουλγαρία, που είναι μέτρο σύγκρισης, να δούμε που βρισκόμαστε εκεί, διότι η εικόνα στο σιδηρόδρομο, όλοι το γνωρίζουμε, είναι ζοφερή.

Από πλευράς βεβαίως τώρα και των εκπροσώπων του Οργανισμού Συγκοινωνιών Ελλάδος, του ΟΣΕ, αν μπορούν να βάλουν σε πρώτη φάση το μεγαλύτερο πρόβλημα που υπάρχει αυτή τη στιγμή στο σιδηρόδρομο, γιατί ακούγονται πολλά, δηλαδή, για παράδειγμα, ότι πήραμε τα ιταλικά αυτά τρένα υψηλής ταχύτητας, το Frecciabianca ή το Ασημένιο ή τοΛευκό Βέλος και ούτω καθεξής. Αν και το είχα πει και στην προηγούμενη Επιτροπή, ότι πολλά ακούστηκαν για τα λεγόμενα αυτά τρένα, ότι δεν έχουν και την ενδεδειγμένη ασφάλεια, τουλάχιστον όπως κατήγγειλαν οι Ελβετοί στα γνωστά Pendolino τα τρένα των Άλπεων, αν βάλουμε όμως και ιεραρχήσουμε αυτή τη στιγμή, το πρόβλημα είναι κυρίως στο στόλο των τρένων που έχουμε πάρει από την Ιταλία ή στο σιδηροδρομικό δίκτυο που είναι πεπαλαιωμένο και απαρχαιωμένο και σε πολλές περιπτώσεις εγκαταλελειμμένο που λέμε, ή είναι και τα δύο μαζί στην ίδια θέση; Δηλαδή, αν είχαμε ένα καλύτερο σιδηροδρομικό δίκτυο από πλευράς ποιότητας σιδηροδρομικών γραμμών να μπορούν να τρέξουν με την ενδεδειγμένη ταχύτητα αυτά τα τρένα, θα είχε επιλυθεί ενδεχομένως το πρόβλημα;

Σε ότι αφορά βεβαίως και την εκπαίδευση που πρέπει να γίνεται από τους μηχανοδηγούς, είναι η ενδεδειγμένη ή πρέπει να είναι πληρέστερη αυτή η εκπαίδευση; Δηλαδή, θα πρέπει να υπάρχει φαντάζομαι και μία σχολή επιπέδου για να βγάζει μηχανοδηγούς κατά τα ευρωπαϊκά πρότυπα. Μήπως εκεί είμαστε πίσω ακόμη, μήπως πρέπει να αναβαθμίσουμε την εκπαίδευση γενικότερα των μηχανοδηγών σε ένα άλλο επίπεδο μαθητείας αν θέλετε και εκπαίδευσης; Διότι φαντάζομαι πιο πολύ είναι εμπειρικοί και δεν έχουν και την απαιτούμενη γνώση ενδεχομένως που πρέπει να έχει η ασφάλεια των σύγχρονων σιδηροδρόμων. Οπότε, η ερώτηση είναι και προς την κυρία Τσιαπαρίκου, κυρία Πρόεδρε και προς τους εργαζόμενους του ΟΣΕ, σε ότι αφορά την εκπαίδευση των μηχανοδηγών.

Από πλευράς για τις αφύλακτες διαβάσεις το έχουμε πει.

Μια ερώτηση προς τον κ. Αρβανίτη, σε ότι αφορά το γεωθερμικό πεδίο. Ακούγεται, ότι σήμερα για να κάνεις μια γεώτρηση σε ένα γεωθερμικό πεδίο, γιατί είναι γνώστης και του πλούσιου γεωθερμικού πεδίου λιθοτόπου στην εκλογική μου περιφέρεια από όπου κατάγομαι από τις Σέρρες, γιατί έχουμε ένα μεγάλο γεωθερμικό πεδίο εκεί που απλώνεται σε Ηράκλεια, Σιδηρόκαστρο και Νιγρίτα, αν ο νόμος είναι πεπαλαιωμένος, όσο μπορεί ως επιστήμονας να μας πει, πρέπει τουλάχιστον να αλλάξει. Δηλαδή, για παράδειγμα, σήμερα για να κάνεις μια γεώτρηση θα πρέπει να πάρεις άδεια από το Ινστιτούτο Γεωλογικών και Μεταλλευτικών Ερευνών, το ΙΓΜΕ. Δηλαδή, θεωρείτε, ότι η γεωθερμία είναι μεταλλευτική δραστηριότητα και δεν είναι ΑΠΕ, δηλαδή, δεν είναι Ανανεώσιμη Πηγή και μήπως πρέπει να αλλάξει γιατί είναι αρκετά πεπαλαιωμένος ο νόμος και θα πρέπει τουλάχιστον να εναρμονιστεί στις νέες επιταγές και προκλήσεις των καιρών, για να απλοποιήσουμε λίγο και την γεωθερμία; Γιατί το είπε και ο κ. Αρβανίτης και σε περιοχές εθνικού ενδιαφέροντος, όπου πραγματικά μπορούν να παίξουν ένα πολύ σημαντικό ρόλο στην οργάνωση θερμοκηπίων στον πρωτογενή τομέα και να εκμεταλλευτούμε επιτέλους αυτή την ευλογία που έχει ο τόπος της Ελλάδας σε ότι αφορά τη γεωθερμία. Βέβαια, η παράταση, είπε και ο ίδιος, ότι είναι η ενδεδειγμένη και επιβεβλημένη, αλλά μήπως κολλάμε λίγο σε γραφειοκρατικές αγκυλώσεις σε ότι αφορά τον πεπαλαιωμένο αυτό νόμο για την γεωθερμία;

Οι υπόλοιπες ερωτήσεις συμπίπτουν με τους προηγούμενους και για τον Αερολιμένα, οπότε να μην επαναλαμβάνομαι απλά κυρία Πρόεδρε και για την εξοικονόμηση του χρόνου σε ότι αφορά την Επιτροπή. Να είστε καλά.

**ΜΑΡΙΑ - ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ - ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Βρεττός.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ “ΝΙΚΗ”»):** Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε, όπως ευχαριστούμε και εκ μέρους της “ΝΙΚΗΣ” τους εκπροσώπους των φορέων που έκαναν τον κόπο να μας ενημερώσουν.

Θα ήθελα να αναφερθώ στους εκπροσώπους του Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών, κατά πόσον είναι ικανοποιημένοι. Γιατί ακούσαμε προσεκτικά τα αιτήματά τους σχετικά με τροπολογίες, ένας υπάλληλος μετακλητός στον Πρόεδρο για θέματα αεροπορικής γνώσεως, ένας μετακλητός στον Αντιπρόεδρο, πέντε τμηματάρχες, μικρό το κόστος αποζημίωσης προσωπικού. Όλα αυτά είναι καθαρά διαδικαστικά θέματα που σε μια λειτουργούσα πολιτεία δεν θα έπρεπε να έρχονται τώρα. Δηλαδή, αιτήματα προσωπικού υποτίθεται θα πρέπει να τα είχατε συζητήσει με την ηγεσία του Υπουργείου εφόσον είναι για την ασφάλεια. Εσείς διερευνάτε ακριβώς την ασφάλεια των πολιτών. Επομένως, δεν έχετε προσωπικό το οποίο θεωρείτε ότι είναι απαραίτητο για το δικό σας έργο. Αυτό συμπεραίνω εγώ. Θα μου απαντήσετε αν κάνω λάθος.

Ας πάμε όμως στην πριν 10 ημέρες ανάρτηση στη Διαύγεια του πρακτικού, σχετικά με την πορεία της διερεύνησης του εγκλήματος των Τεμπών. Προφανώς, υπήρξαν καθυστερήσεις βάσει του νόμου του 2023. Γενάρης του 2023. Νομίζω είναι ο 5014. Τον αναφέρετε. Όμως τι λέτε εδώ; Προσεχτικά, ότι ο φορέας σας, ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ δεν αφορά την απόδοση και την ευθύνη, αλλά την έκδοση συστάσεων ασφαλείας με σκοπό τη βελτίωση της ασφάλειας του σιδηροδρομικού συστήματος. Πιστεύετε - και εκεί θέλω απάντηση - ότι πραγματικά έχετε εκδώσει οδηγίες για το σιδηροδρομικό δίκτυο, ότι είναι ασφαλές; Επειδή έχετε πρόσβαση παντού, ανακριτές, όπου υπάρχει δημόσιος οργανισμός διεθνής ή ελληνικός έχετε πρόσβαση. Γνωρίζετε ότι υπάρχουν επιστολές που έχουν κατατεθεί στην ΕΡΓΟΣΕ από την κοινοπραξία των ΑΚΤΟΡ, ΤΕΡΝΑ, ΑΒΑΞ, οι οποίοι λένε ότι δεν μπορούν να προχωρήσουν σε διαδικασίες συντήρησης, γιατί υπάρχουν λειτουργικά προβλήματα, υπάρχει ένα με αριθμό πρωτοκόλλου 1151/24. Επομένως, εσείς όταν ξέρετε ότι είναι - ελπίζω να το ξέρετε - γιατί ως εμπειρογνώμονες διερευνητές έχετε ορίσει τρεις πολιτικούς μηχανικούς. Δηλαδή μου κάνει εντύπωση η Αρχή Διασφάλισης που ζητάει εξειδικευμένο προσωπικό για διερεύνηση ατυχημάτων, για αυτό το έγκλημα των Τεμπών με τόσους αθώους νέους ανθρώπους, που το διερευνάτε να έχετε ορίσει 3 πολιτικούς μηχανικούς. Κανένας πολιτικός μηχανικός δεν σας είπε, ότι όλοι οι στρωτήρες είναι επικίνδυνοι; Πρέπει να κυκλοφορούν τα τρένα; Δεν τα ξέρει κανείς; Αφού υπάρχουν αλληλογραφίες. Φτάνουν και σε εμάς δεν έχουμε καμία πρόσβαση. Λίγο να διαβάσουμε τον τύπο.

Επομένως, πόσο εσείς πιστεύετε ότι σαν Αρχή κάνετε τη δουλειά σας πέρα από τη στελέχωση που ζητάτε και την έκτακτη αποζημίωση και να αγνοώ ότι το δικαίωμα να είναι ερευνητές. Πολύ ωραία συνδικαλιστικά αιτήματα να παίρνετε και επιμίσθιο από το EUROCONTROL και να είστε και τρία εκατομμύρια στον 234 λογαριασμό. Είναι ασφαλή τα τρένα; Να μη δώσω φωτογραφίες με τους στρωτήρες. Νομίζω ο κ. Υπουργός τις έχει και αυτό το ανησυχητικό. Είναι δυνατόν να υπάρχει τέτοια αλληλογραφία μεταξύ εργοληπτών της κοινοπραξίας, ότι δεν μπορεί να λειτουργήσει ή να προχωρήσει θέματα.

Γνωρίζετε ότι ο Διευθύνων Σύμβουλος αυτήν την περίοδο του ΟΣΕ έχει στείλει επιστολή και ζητά να μην προχωρήσει το έργο των επισκευών. Να παραδοθεί δηλαδή στον ΟΣΕ. Θα το ρυθμίζουν τώρα με το νέο σχήμα αυτό το μεταβατικό με νέο ΑΦΜ. Θυμίζει τις εταιρείες οι οποίες θέλουν να αποφύγουν αποζημιώσεις και ευθύνες, κλείνουν και ανοίγουν καινούργιο ΑΦΜ. Αλλά εσείς γνωρίζετε ότι είναι επικίνδυνα; Εκτός αν μας πείτε ότι δεν είναι επικίνδυνα και διαψεύδετε τα δημοσιεύματα αυτά και τις φωτογραφίες.

Τώρα στον Διευθύνων Σύμβουλο αυτή την περίοδο αλλά και πάντα θεωρώ ότι ο κ. Τερεζάκης, όσο υπάρχουν ελληνικοί σιδηρόδρομοι θα είναι. Άρα, όταν τον άκουγα να λέει ότι το νέο σχήμα είναι στη τελική κατεύθυνση γιατί γλυτώνουμε από χρονοβόρες διαδικασίες και καθυστερήσεις, εξοικονόμηση προσωπικού, μεταβατικό στάδιο νέας εταιρείας, νέα ΑΦΜ, νέα εταιρεία, ΓΕΜΗ καινούργιο.

Πόσο συνάδει με τον νέο Οργανισμό το έγγραφο που είχατε στείλει εσείς με αριθμό πρωτοκόλλου 9083890 στις 12 Νοεμβρίου 2024 στο Διευθύνοντα Σύμβουλο ΕΡΓΟΣΕ, κ. Παληό και ζητάτε να τελειώνετε γρήγορα. Γιατί; Γιατί εμείς ξέρουμε στο δήμο που γίνονται τα μικρά έργα, όχι εδώ που σκοτώνεται τόσος κόσμος. Σκοτώνεται τόσος κόσμος, υπάρχει εργολάβος εγκατεστημένος που πληρώνεται με ασφαλιστικές εισφορές και να έχει ασφαλιστήρια συμβόλαια ακριβώς μέχρι να φύγει από το έργο. Και ενώ έχετε μια 717 που την έχετε 50 χρόνια, τώρα την 635 θέλετε να τη σταματήσετε για να μην πληρώσουν οι ασφαλιστικές εταιρείες; Μπορείτε να μας ενημερώσετε πόσα υποχρεούται βάσει της Συμβάσεως που αναφέρεται στην 635 να είναι τα ασφαλιστήρια; Μπορείτε να μας ενημερώσετε - γιατί σίγουρα τα ξέρετε - ποια είναι τα χρήματα που πλήρωσαν στους εργολάβους για να γίνουν οι αποκαταστάσεις μετά τον Daniel και όλα αυτά ή τελικά όταν συμβαίνει μια έκτακτη συνθήκη που γι’ αυτό ακριβώς γίνονται στο πιο απλό έργο τα ασφαλιστήρια. Η Κυβέρνηση, κ. Υπουργέ, έβαλε να ασφαλιστούν όλες οι μικροεπιχειρήσεις για θέματα κακοκαιρίας και εδώ έχει πληρωθεί ένα τόσο μεγάλο έργο με τόσα εκατομμύρια, με τόσους νεκρούς και θα βγει ο εργολάβος εκτός, χωρίς οι ασφαλιστικές να πληρώσουν αυτό που πρέπει να κάνουνε; Σε ελαττωματικά του εργολάβου που είναι εν ισχύ.

Άρα, με πλυντήριο σκέφτεστε; Έτσι λέει ο λαός. Αν σας αδικώ, πείτε ότι σας αδικώ. Αλλά, επειδή βλέπουμε παντού να λέτε για τα θύματα, τα θύματα αυτά δεν έχουν φωνή. Εμείς είμαστε η φωνή τους. Εσείς που είστε οι υπεύθυνοι, θα δώσουν οι ασφαλιστικές εταιρείες στην 635 κάποια χρήματα για όλα αυτά που έχουν γίνει; Γι’ αυτά δεν ασφαλίζονται; Θέλω να δω αν με το καινούργιο σχήμα ακριβώς θα υπάρξει κάποια διαδικασία ή θα υπάρχει κάποιο ξεκαθάρισμα ή κάποιο σκέπασμα, γιατί δεν είναι δυνατόν οι ίδιοι οι άνθρωποι τελικά σε άλλο σχήμα να γίνουν πιο αποδοτικοί και πιο επιτυχημένοι. Πρωθυπουργική εξαγγελία ήταν να σπάσει για να γίνονται ευέλικτα τα σχήματα και τώρα ερχόμαστε και ενώνουμε ξανά. Δηλαδή, αυτές οι μεταβάσεις, για ποιο λόγο να τις πληρώνει ο κόσμος;

Θα ήθελα κάποιες απαντήσεις αν και είμαι βέβαιος ότι πιθανόν να μην είναι τελείως διευκρινιστικές.

**ΜΑΡΙΑ – ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ – ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής)**: Ευχαριστούμε κύριε Βρεττέ. Τον λόγο έχει η κυρία Κεφαλά.

**ΓΕΩΡΓΙΑ ΚΕΦΑΛΑ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»)**: Έχουμε καλυφθεί από αρκετές ερωτήσεις που έχουν γίνει από τους συναδέλφους για τις αφύλακτες διαβάσεις, για το πόρισμα για τα Τέμπη. Θα ήθελα και εγώ να υπογραμμίσω όμως κάποιες από αυτές τις ερωτήσεις, όπως για παράδειγμα το θέμα της εκπαίδευσης που είπε ο κ. Τσιάνος. Να απευθυνθώ σε αυτόν και στην κυρία Τσιαπαρίκου γιατί πραγματικά είναι μεγάλης σημασίας αυτό το θέμα και πιστεύουμε ότι δεν έχουν αναληφθεί τα ανάλογα μέτρα. Τουλάχιστον δεν είναι ξεκάθαρα σε μας με ποιο τρόπο θα έχουμε εκπαιδευμένο προσωπικό, εξειδικευμένο. Μας είπε η κυρία Τσιαπαρίκου για όλες τις ελλείψεις και στην υποδομή και στο πεπαλαιωμένο δίκτυο, αλλά όλοι οι κλειδούχοι, σταθμάρχες, οι μηχανικοί που χρειάζονται, πρέπει να είναι πολύ καλά εκπαιδευμένοι πάνω σε αυτό το θέμα, γιατί υπάρχει το έμψυχο υλικό, πέρα από την όλη πρόληψη που μπορεί να υπάρχει σε υποδομή. Είναι πάρα πολύ σημαντικό.

Θέλουμε να ρωτήσουμε, λοιπόν, και τον Τσιάνο - που είπε πολλά πράγματα πάνω σε αυτό - εάν έχει υπάρξει κάποια διαβούλευση με την κυβέρνηση για το πώς θα καταφέρουμε να έχουμε όλους αυτούς τους εξειδικευμένους εργαζόμενους. Θα στέλνονται με ειδικά προγράμματα άνθρωποι στο εξωτερικό; Θα έρχονται εκπαιδευτές στην Ελλάδα;

Ακούσαμε κάτι για πανεπιστημιακή εκπαίδευση, όλα αυτά ποτέ θα γίνουν; Υπάρχει ένα σχεδιάγραμμα που να μας κατατοπίζει; Το πρώτο ερώτημα, είναι αυτό. Θα ήθελα να ρωτήσω τον κ. Ψαρό, κυρίως και τον κ. Βαγενά, ο οποίος είπε για πρόσληψη προσωπικού τα επόμενα τρία χρόνια. Θα θέλαμε να ρωτήσουμε, αν είναι κάτι που έχει ήδη δρομολογηθεί ή είναι κάτι που συζητείται; Θα ήθελα να ρωτήσω τον κ. Ψαρό, το εξής. Μας είπατε ότι έχουν έρθει Γερμανοί ελεγκτές, υπάρχει εγκατάσταση καινούργιων συστημάτων, υπάρχει επαναφορά συνταξιούχων ελεγκτών και προσλήψεις που είναι καθοδόν. Πιστεύετε πως υπάρχει κίνδυνος με την έλλειψη εξειδικευμένου προσωπικού για την επόπτευση της εναέριας κυκλοφορίας; Ερωτώ, για κάτι που είναι άμεσα αναγκαίο. Δηλαδή, πιστεύετε ότι προβλέπεται ότι υπάρχει περίπτωση να έχουμε κάποιο ατύχημα, που φυσικά θα έχει τραγικές συνέπειες για την μιλάμε για αεροσκάφη και αν ναι, με ποιο τρόπο θα μπορούσαμε σύντομα να δώσουμε μια λύση ασφαλείας, πέρα από αυτά που μπορεί να γίνουν σε μεγαλύτερο διάστημα;

Επίσης, θα ήθελα να ρωτήσω την κυρία Τσιαπαρίκου, τον κ. Παληό και τον κ. Ντίτσα, το εξής: Εάν τα κονδύλια επαρκούν για την εξυγίανση του σιδηροδρομικού δικτύου; Δηλαδή, ξέρουμε πως έχουμε γύρω στα -αν δεν κάνω λάθος- 170 εκατομμύρια του Ταμείου Ανάκαμψης, που αντιστοιχεί στο 0,4% των συνολικών πόρων της Ελλάδας 2.0.. Έχουμε 330 εκατομμύρια του ΕΣΠΑ και 700 εκατομμύρια από τους πόρους του Connecting Europe Facility (CEF) της περιόδου 2021 – 2027, τα οποία θεωρούμε ότι για ένα τόσο παλιό οδικό δίκτυο, είναι λίγα. Τι μπορούμε να κάνουμε; Κυρίως, έχουμε και ένα δίκτυο Θεσσαλονίκη – Αλεξανδρούπολη, που είναι απενεργοποιημένο. Τι θα μπορούσαμε να κάνουμε; Αρκούν αυτά τα λεφτά για να φτιάξουμε όλα αυτά που σκεφτόμαστε, τη στιγμή που άλλες χώρες δίνουν έως και το 17% των πόρων τους για το σιδηρόδρομό τους;

Επίσης, θα ήθελα να ρωτήσω τον κ. Δριτσάκο, να του κάνω μόνο μια ερώτηση. Είπατε ότι διασώζεται ο κόσμος και μετά γίνεται η καταγραφή στο σημείο του ατυχήματος. Επειδή το θέμα με τη διάσωση του κόσμου είναι ιδιαίτερα σημαντικό, θα ήθελα να μας πείτε τη δικιά σας επαγγελματική άποψη. Υπάρχει ένα ψήφισμα της Κυβέρνησης που είναι για τον Εθνικό Μηχανισμό Εναέριας Διάσωσης και Αεροδιακομιδών, η οποία σύντομα θέλει να παίρνει τους ανθρώπους ακόμα και σε μεγάλα ατυχήματα και σε μικρά και να τους πηγαίνει στο νοσοκομείο. Αυτή η διαδικασία, ξέρουμε ότι θέλει ταχύτητα. Δηλαδή, όσο πιο γρήγορα φυσικά πάνε οι άνθρωποι στο νοσοκομείο και αν υπάρξει μία πρόληψη πάνω σε αυτό το θέμα, τόσο πιο γρήγορα θα μπορέσετε και εσείς να κάνετε τη δουλειά σας και να συλλέξετε τα στοιχεία που πρέπει να συλλέξετε. Πιστεύετε ότι ο Εθνικός Μηχανισμός πρέπει να ενεργοποιηθεί άμεσα;

Θα διευκολύνει τη δουλειά σας ο Εθνικός Μηχανισμός; Γιατί, εμείς, νομίζουμε ότι τελικά δεν θα πραγματοποιηθεί και γι’ αυτό ρωτάω, αν πιστεύετε ότι πρέπει να δώσουμε κάποια έμφαση σε αυτό.

Επίσης, θα ήθελα να ρωτήσω και κάτι ακόμη. Αυτή η ερώτηση μάλλον απευθύνετε προς τον κ. Δριτσάκο, ξανά και για όποιον πιστεύει ότι μπορεί να απαντήσει σε κάτι τέτοιο, που έχει σχέση με την πολιτική αεροπορία. Επειδή περιμένουμε κάποια ελικόπτερα να μας έρθουν, αλλά έχουμε σοβαρές ενστάσεις, για το αν έχουμε αρκετούς εκπαιδευμένους κατάλληλα χειριστές ελικοπτέρων. Μας έχουν πει ένα πολύ μικρό αριθμό ο οποίος είναι εν ενεργεία και οι μισοί από αυτούς θα βγουν στη σύνταξη. Θα ήθελα εάν γνωρίζετε, αν ξέρετε, τον αριθμό και τις ανάγκες που έχουμε σε εκπαιδευμένους χειριστές ελικοπτέρων;

Κυρία Πρόεδρε, νομίζω ότι έχω θέσει όλα τα ερωτήματά μου προς τους φορείς. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΜΑΡΙΑ - ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ - ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε πολύ, κυρία Κεφαλά. Τον λόγο έχει ο κ. Κόντης.

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

Το είπαμε και στην πρώτη συνεδρίαση, τουλάχιστον παρατήρησα εγώ, ότι δεν υπάρχει ακόμη ένα μεταβατικό οργανόγραμμα. Και θα ήθελα, αν υπήρχε κάποιος ο οποίος θα ήταν υπεύθυνος μετά την ενοποίηση, να ρωτήσω -τα έχουμε πει και με τον κ. Υπουργό και θα είναι θέμα στη 3η συνεδρίαση- αν θα είναι τελικά, όπως περιγράφεται στο νομοσχέδιο, σίγουρα εγγυημένη η παρουσία των σημερινών εργαζομένων σε όλους τους φορείς του σιδηροδρόμου, είτε είναι ΟΣΕ είτε είναι κάποιος άλλος, καθώς και ο τρόπος που θα διοικούνται μετά.

Γιατί, βλέπουμε για παράδειγμα- και ρωτάω τι ΡΑΣ- προβλέπεται μια αύξηση θέσεων από 35 σε 63 με διαφοροποιήσεις στις κατηγορίες προσόντων και οι νέες θέσεις αόριστα διαβάζουμε θα είναι επιστημονικό μόνιμο προσωπικό, δικηγόροι, νομικοί σύμβουλοι. Εάν έχει αρχίσει από τώρα αυτή η αξιολόγηση των υπαλλήλων που απαιτούνται και σίγουρα των εξειδικευμένων υπαλλήλων για την ασφάλεια. Και παραμένω στη ΡΑΣ για να ρωτήσω, επειδή θυμάμαι από την προηγούμενη φορά που ήμουν παρών σε κάποιες συνεδριάσεις της Εξεταστικής Επιτροπής για τα Τέμπη, θυμάμαι ότι το σύστημα που έπρεπε να έχουμε βάλει- και δεν θα μείνω στα «έπρεπε» θα ρωτήσω τι γίνεται από εδώ και μπρος- το ERTMS που έπρεπε να έχει μπει από το ‘20. Θεωρητικά είναι ένα συνδυασμένο και πρακτικά σύστημα που περιλαμβάνει ETCS το RMR και το ATO. Αυτή τη στιγμή η πρόβλεψη για την ασφάλεια των τρένων από δω και μπρος θα περιλαμβάνει, ρωτάω τη ΡΑΣ, αυτό το σύστημα; Το ERTMS ή θα περιλαμβάνει το level 2 που έχει γίνει πρόσθεση των 2 και 3 υποτίθεται με την σύμπτυξη του 2023, το οποίο θα είναι το ETCS.

Και η ερώτηση έχει να κάνει με το ότι στην περίπτωση του ERTMS υπάρχει μια πιο πλήρης εκπομπή της θέσης του τρένου που έχει να κάνει με το eurobalise που μπαίνει στις γραμμές, έχει να κάνει με αυτά τα beacons, δηλαδή, που εκπέμπουν τη θέση που περνάει το τρένο, τα trunk side information που βγαίνουν από κάποια βαγόνια που έχουν και αυτά εκπέμπουν θέση και από το radio system που υπάρχει από το RMC, το Rail Management Center, δηλαδή, και το τρένο ή άλλες εκπομπές που δείχνουν τη θέση του. Γιατί αν υπήρχε, όπως λένε, αυτό το σύστημα ακόμα και σε απόσταση 200 χιλιομέτρων μπορεί να έχεις τη πιθανή θέση του τρένου.

Είναι ένα πολύ σημαντικό θέμα να το γνωρίζουμε αν θα μπει τελικά και αν θα εφαρμοστεί και το πιο σημαντικό, Εάν αυτά τα beacons που υπάρχουν παράλληλα στις γραμμές, που μας είχαν πει τότε στην Εξεταστική κ. Υπουργέ, το λέω για την ΡΑΣ, τα έκλεβαν συνήθως και τα περισσότερα δεν έστελναν σήμα, επειδή περιέχουν χαλκό, δεν ξέρω τι περιέχουν δίπλα για τη λειτουργία τους και πως θα προστατεύονται αυτά για να μην έχουμε αυτά τα θέματα κλοπών. Γιατί σίγουρα είναι κοντά σε έναν σταθμό μπορεί να προστατευτούν αλλά αν είναι στη μέση της διαδρομής 10 χιλιόμετρα πιο πέρα ή 20 και δεν ξέρω αν θα είναι τόσο αραία ή πιο πυκνά, να προστατεύουμε και αυτά γιατί είναι το βασικό σημείο εκπομπής σήματος.

Και επίσης, θέλω να ρωτήσω τον κ. Δριτσάκο, για το άρθρο 21, την άποψή του για το αν αρκεί για την ενίσχυση της ανεξαρτησίας της διερεύνησης ατυχημάτων κλπ. αν αρκεί η Έκθεση αυτή να πηγαίνει, τι γνώμη έχει που θα πηγαίνει μόνο στο Πρόεδρο της Βουλής και δεν θα πηγαίνει και σε περισσότερους αποδέκτες. Τα περισσότερα άλλα τα άκουσα, είναι σχεδόν οι ίδιες οι ερωτήσεις μου, οπότε περιμένω να ακούσω.

Ευχαριστώ.

**ΜΑΡΙΑ- ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ- ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής**): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε. Τον λόγο έχει η κυρία Κωνσταντοπούλου.

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ- ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Σας ευχαριστώ πολύ.

Θα ήθελα, καταρχάς, να ευχαριστήσω τους εκπροσώπους και τις εκπροσώπους των φορέων που βρίσκονται μαζί μας. Έχω παρακολουθήσει τις περισσότερες από τις παρεμβάσεις σας μέσα από το σύστημα αναμετάδοσης διαδικτυακά.

Μολονότι δεν είμαι η ίδια μέλος της Επιτροπής βρίσκομαι εδώ γιατί θεωρώ μείζον το ζήτημα των μεταφορών και των σιδηροδρόμων και μείζον, βέβαια, το πρόβλημα ότι ενώ οι μεταφορές βρίσκονται σε αυτό το αλγεινό, πραγματικά, σημείο και οι σιδηροδρομικές και οι αερομεταφορές και πλέον παρατηρούμε την κατάσταση και με το νέο έργο το πολυδιαφημισμένο του Μετρό Θεσσαλονίκης, η κυβέρνηση φαίνεται να νομοθετεί με γνώμονα για άλλη μια φορά τα δικά της συμφέροντα και τη συγκάλυψη των ευθυνών.

Άκουσα με προσοχή και την παρέμβαση της κυρίας Καρυστιανού στην έναρξη της συνεδρίασης, βέβαια για λόγους τεχνικούς, δεν ήταν πάρα πολύ σωστή η σύνδεση και αυτό θα πρέπει να προσεχθεί όταν έχουμε παρεμβάσεις μέσα από το σύστημα, γιατί ήταν πάρα πολύ σοβαρά αυτά που είπε η Πρόεδρος του Συλλόγου των Ατόμων Πληγέντων από το δυστύχημα των Τεμπών- το «ΤΕΜΠΗ 2023». Ήταν πάρα πολύ σοβαρό ότι κατήγγειλε, ότι ουσιαστικά γίνονται διαρκείς παρεμβάσεις της Κυβέρνησης για τη συγκάλυψη των ευθυνών σε σχέση με το έγκλημα αυτό, που η Κυβέρνηση εξακολουθεί να το ονομάζει ατύχημα και δυστύχημα και τραγωδία, αλλά όχι έγκλημα, πάρα πολύ σοβαρές οι παρεμβάσεις για την αλλοίωση του αποδεικτικού υλικού του τόπου του εγκλήματος, μοντάζ στις συνομιλίες, παρεμβάσεις στη Δικαιοσύνη, παρεμβάσεις για το ποιος θα αναλάβει τη διερεύνηση του εγκλήματος και τοποθέτηση προσώπων ελεγχόμενων, προσώπων της Νέας Δημοκρατίας, σε κομβικά πόστα των μεταφορών, όπως είναι η Προεδρία της Επιτροπής του Ευρωκοινοβουλίου για τις μεταφορές και η θέση Επιτρόπου, επίσης για τις μεταφορές, όπου τοποθετήθηκαν η κυρία Βόζεμπεργκ και ο κ. Τζιτζικώστας και η κυρία Βόζεμπεργκ το πρώτο που έκανε ήταν να επιτεθεί στα θύματα του εγκλήματος των Τεμπών και στην κυρία Καρυστιανού.

Με αυτό λοιπόν το πλαίσιο, εγώ θα ήθελα να ρωτήσω τους παρισταμένους και τις παριστάμενες, σε σχέση με τα εξής: Το πρώτο που θα ήθελα να σας ρωτήσω, κάποιοι από εσάς έχετε υπάρξει και μάρτυρες στην Εξεταστική Επιτροπή εδώ στη Βουλή και έχετε δώσει καταθέσεις- του κ. Τερεζάκη η κατάθεση έχει γίνει και σημείο αναφοράς σε αρκετές ομιλίες εδώ στη Βουλή- θα ήθελα να ρωτήσω, λοιπόν, ποιοι από εσάς έχετε κληθεί, με οποιαδήποτε ιδιότητα- είτε του μάρτυρα είτε του ελεγχόμενου είτε του εμπειρογνώμονα- σε οποιαδήποτε διαδικασία, εννοώ είτε κοινοβουλευτική είτε ανακριτική-εισαγγελική και ούτω καθεξής; Υπάρχουν ανοιχτές μια σειρά από δικογραφίες για τις φοβερές παραλείψεις στο πεδίο των σιδηροδρομικών μεταφορών, υπάρχουν και κάποιοι θάνατοι συνδεδεμένοι με πρόσωπα που συνδέονται με τη διερεύνηση, όπως ο μάρτυρας Χρυσάγης, που με αδιευκρίνιστες συνθήκες βρέθηκε να είναι θύμα τροχαίου δυστυχήματος πριν καταθέσει στην ανάκριση, είχε όμως καταθέσει στην επιτροπή Γεραπετρίτη και είχε καταγγείλει αλλοιώσεις και παρεμβάσεις σε σχέση με το υλικό το μαγνητοφωνημένο, θα ήθελα λοιπόν να σας ρωτήσω, ποιοι έχετε καταθέσει, ποιοι έχετε κληθεί ή ποιοι είστε μέλη Επιτροπών και ποιοι, με οποιαδήποτε ιδιότητα, ελέγχεστε; Αυτό έχει σημασία να καταγραφεί και στα πρακτικά μας.

Θα ήθελα επίσης να ρωτήσω, ποιοι από εσάς συμμετέχετε σε Επιτροπές και σε άλλους φορείς είτε του Υπουργείου Μεταφορών είτε άλλων φορέων της Κυβέρνησης είτε σε επιστημονικές επιτροπές, που συνδέονται με τη διερεύνηση του εγκλήματος των Τεμπών;

Επίσης θα ήθελα να ρωτήσω, όσους αισθάνονται ότι θα έπρεπε να έχουν κληθεί αλλά δεν κλήθηκαν στην Εξεταστική Επιτροπή για το έγκλημα των Τεμπών ή σε άλλη διαδικασία, να το πουν. Ξέρουμε πολύ καλά, ότι στην Εξεταστική Επιτροπή για το έγκλημα των Τεμπών πολλοί και ιδίως εργαζόμενοι, δεν εκλήθησαν, ενώ το ζητούσαν όλα τα μέλη της Επιτροπής που δεν ήταν μέλη της Νέας Δημοκρατία

Θα ήθελα, συναφώς, επίσης, να σας ρωτήσω, γιατί αυτό είναι και για εμάς η κυρίαρχη, και να ρωτήσω και τον Υπουργό που παρίσταται εδώ με δύο απ’ ό,τι βλέπω Υφυπουργούς, τον κ. Οικονόμου και τον κ. Ταχιάο - είπε ο κ. Ταχιάος να μετατεθούν τα εγκαίνια του μετρό, έμαθα ότι πέσανε πάνω του μονοί διπλοί να μη μετατεθούν και είχαμε αυτά που είχαμε το σαββατοκύριακο και όλες τις προηγούμενες ημέρες, γιατί στο βωμό της επικοινωνίας θυσιάζεται και η ασφάλεια και η ανθρώπινη ακεραιότητα και ζωή. Θα ήθελα να ρωτήσω και τον Υπουργό, βεβαίως να ρωτήσω, εάν έχει εξετασθεί -εγώ έχω φυσικά άποψη- αν μέσα από αυτές τις διατάξεις εξασφαλίζεται ποινική προστασία ή αστική προστασία για φυσικά πρόσωπα και νομικά πρόσωπα, διότι εδώ υπάρχουν νομικά πρόσωπα και το Ελληνικό Δημόσιο και τα νομικά πρόσωπα που σαφώς έχουν και αστική ευθύνη, φυσικά πρόσωπα που σαφώς έχουν και ποινική ευθύνη και θα ήθελα να ρωτήσω αν έχετε εξετάσει το ζήτημα του ότι υπάρχουν διατάξεις, οι οποίες αποτελούν, αν το έχετε αντιληφθεί, δεν ξέρω, θα μας πείτε, διατάξεις υπόθαλψης υπαιτίων και προστασίας και αστικής από συγκεκριμένη αναζήτηση ευθυνών.

Τέλος, θα ήθελα να ρωτήσω -παρακολούθησα τις τοποθετήσεις των φορέων μέχρι τον κ. Ψαρό, τους υπόλοιπους δεν σας έχω παρακολουθήσει οπότε θα ενημερωθώ- εάν κρίνετε ότι αυτό το νομοσχέδιο αυτή τη στιγμή είναι ώριμο -κάποιοι από εσάς είπατε και ο Πρόεδρος των συγκοινωνιολόγων είπε ότι δημιουργεί πολύ μεγαλύτερες προσδοκίες ο τίτλος του σε σχέση με το τι πραγματικά είναι, εσείς νομίζω το είπατε- αν είναι πράγματι ώριμο, αν είναι μια διαδικασία έτοιμη να γίνει ή αν είναι μια ενδιάμεση διαδικασία και επίσης, επειδή έγιναν κάποιες τοποθετήσεις σε σχέση με τη διερεύνηση και σε σχέση με τον Εθνικό Οργανισμό Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας των Μεταφορών, θα ήθελα να ρωτήσω όλους τους φορείς τι γνωρίζουν σε σχέση με τις αναγγελίες που έχουν γίνει από την Κυβέρνηση -βρίσκεται εδώ και ο κ. Δριτσάκος που έκανε κάποιες προτάσεις σε σχέση με τη στελέχωση- τι γνωρίζει η Κυβέρνηση και έχει αναγγείλει το πότε θα εκδοθεί το πόρισμα; Είναι σε επικοινωνία αυτός ο Οργανισμός με την Κυβέρνηση;

Πώς δικαιολογείται αυτό; Διερευνάται ένα πάρα πολύ σοβαρό γεγονός που οδήγησε στην απώλεια -την αφαίρεση- πενήντα επτά ζωών, μεταξύ των οποίων τριάντα ένας νέοι άνθρωποι και ξέρει η Κυβέρνηση πότε θα εκδοθεί το πόρισμα του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης. Η Κυβέρνηση έχει καταγραφεί ότι παρεμβαίνει ξανά και ξανά και έχει αναγγείλει ξανά και ξανά και πότε τελειώνει η ανάκριση και πότε ξεκινάει η δίκη, χωρίς να έχει τελειώσει η ανάκριση και ούτω καθεξής. Για εμάς είναι κάτι πάρα πολύ σοβαρό το να υπάρχουν παρεμβάσεις στο έργο αυτού του οργανισμού διερεύνησης, αλλά ακόμη και να υπάρχει επικοινωνία με την Κυβέρνηση, είναι πάρα πολύ σοβαρό, διότι η Κυβέρνηση ελέγχεται για το δυστύχημα και ελέγχεται σε επίπεδο εγκλήματος όχι ατυχήματος ή καιρικού φαινομένου.

Θα ήθελα, λοιπόν, να έχουμε μια απάντηση σε σχέση με αυτό. Δηλαδή, αν γίνεται επικοινωνία με την Κυβέρνηση, εν όψει της έκδοσης του πορίσματος, γιατί αυτό από μόνο του είναι κάτι πάρα πολύ σοβαρό και χοντρό. Και, συναφώς, πώς δικαιολογείται αυτή η επικοινωνία. Σε ποια βάση, δηλαδή, γίνεται μια τέτοιου είδους επικοινωνία, ενώ μιλάμε για ανοιχτή διερεύνηση.

Τελευταία ερώτηση, σε σχέση με την HELLENIC TRAIN, για την οποία έχουν ανοιγεί διαδικασίες και ποινικές και αστικές. Ποια θα είναι η μεταχείριση αυτής της εταιρείας, η οποία έχει στην ευθύνη της τις μεταφορές, σε σχέση με αυτήν την αλλαγή δομής στο σιδηρόδρομο; Το έχετε συνυπολογίσει; Το έχετε εξετάσει; Εμπεριέχεται στις σκέψεις σας;

Αυτές είναι οι βασικές δικές μου ερωτήσεις.

Και χαίρομαι πάρα πολύ που, μολονότι αυτό το νομοσχέδιο ήρθε εν μέσω συζήτησης για τον Προϋπολογισμό -και έτσι γίνεται όταν η Κυβέρνηση θέλει κάτι να το θάψει και να μην γίνουν τα δέοντα- παρόλα αυτά κλήθηκαν φορείς, ήρθαν οι φορείς και έχουμε την ευκαιρία και θα έχουμε πολύ περισσότερο και στη συνέχεια την ευχέρεια να τοποθετηθούμε γι’ αυτό το σκάνδαλο που συνεχίζεται στο πεδίο των μεταφορών και των σιδηροδρομικών μεταφορών και των αερομεταφορών.

Μια ειδική ερώτηση για τον κ. Ψαρό. Επειδή έχουν υπάρξει πάρα πολλές καταγγελίες των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας για την τρομακτική ανασφάλεια, με την οποία διεξάγονται οι εναέριες μεταφορές. Έχουν βγει ανακοινώσεις για δύο γεγονότα απόλυτης απώλειας ορατότητας. Δύο «τυφλά επεισόδια» - σωστά το λέω, κ. Ψαρέ; Θα πει ότι ο πιλότος δεν βλέπει τίποτα, ούτε μέσω του ραντάρ. Έχουν γίνει ανακοινώσεις για εντελώς απαρχαιωμένα ραντάρ και άλλο εξοπλισμό και για εντελώς υποστελεχωμένη Υπηρεσία. Είναι, αυτήν τη στιγμή, ασφαλείς οι αερομεταφορές;

Για εμένα είναι ένα ερώτημα, το οποίο δεν μπορώ να εγκαταλείψω. Έχω κάνει και πολλές Επίκαιρες Ερωτήσεις και στον Πρωθυπουργό, ο οποίος δεν έρχεται να απαντήσει και στον αρμόδιο Υπουργό που μου έστειλε την Υφυπουργό, η οποία νομίζω δεν είναι πλέον και υφυπουργός, για να απαντήσει. Όταν, στην Εξεταστική Επιτροπή για τα Τέμπη, έρχεται ο Πρόεδρος της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας και λέει ότι θα έχουμε «Τέμπη του αέρα», είναι κάτι που δεν μπορούμε να το αγνοήσουμε. Όταν οι εργαζόμενοι κρούουν τον κώδωνα του κινδύνου, με τόσο δραματικό τρόπο, είναι κάτι που απαγορεύεται να το αγνοήσουμε. Και δεν είναι δυνατόν να περιμένουμε να συμβεί δυστύχημα στον τομέα των αερομεταφορών. Είναι ασυγχώρητο, είναι ανεπίτρεπτο και γι’ αυτό το θέτω με τη μεγαλύτερη έμφαση, περιμένοντας απαντήσεις και των αρμοδίων φορέων που έχουν κληθεί και του Υπουργού.

Και κλείνω με αυτό. Για όλους τους εκπροσώπους εργαζομένων, που βρίσκονται εδώ, αυτό, που ήταν αποκαλυπτικότατο στο έγκλημα των Τεμπών, ήταν το πακέτο των αμέτρητων διαμαρτυριών, διαβημάτων, ενεργειών, εξώδικων, ανακοινώσεων των εργαζομένων στον σιδηρόδρομο, οι οποίοι, στην τελευταία τους ανακοίνωση, είπαν και έγραφαν, 7 Φλεβάρη του 2023, «δεν θα περιμένουμε το επόμενο δυστύχημα για να τους δούμε να χύνουν κροκοδείλια δάκρυα».

Εσείς οι εργαζόμενοι, που βρίσκεστε εδώ, αλλά και οι τυχόν αρμόδιοι που μπορεί να έχετε κάνει διαβήματα, αισθάνεστε ότι έχετε εισακουστεί; Ότι βαδίζουμε σε ένα ασφαλές πεδίο ή βαδίζουμε στο πεδίο του «πάμε και όπου βγει» και του «βοήθα, Παναγία μου» και ευτυχώς δεν έγινε δυστύχημα;

Σας ευχαριστώ.

**ΜΑΡΙΑ-ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ-ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Και εμείς, κυρία Πρόεδρε.

Επιτρέψτε μου να σας πω ότι, μετά τον κ. Ψαρό, μίλησαν 6 εκπρόσωποι, μέσω Webex, και η σύνδεση τους ήταν καλή. Το λέω για να μην υπάρχει σκιά.

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ-ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Ε, άρα μόνο για την Καρυστιανού υπήρξε το τεχνικό πρόβλημα και αυτό ενισχύει την ανάγκη να το υπογραμμίσω.

**ΜΑΡΙΑ-ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ-ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Εντάξει. Συνεχίζουμε.

Τον λόγο έχει ο κ. Μιχαηλίδης. Ορίστε, κύριε συνάδελφε.

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ:** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Κ. Υπουργοί, κυρίες και κ. συνάδελφοι, εξετάζουμε ένα νομοσχέδιο στο πλαίσιο, κατά την άποψή μου, δύο τραγικών εγκλημάτων. Και στα δύο η κυβέρνηση ήταν ανίκανη και να τα προλάβει και να τα διερευνήσει μέχρι τώρα, από ότι φαίνεται, κατά πώς πρέπει και θα εξηγήσω. Το ένα είναι αυτό που κουβεντιάζουμε για τα Τέμπη και το δεύτερο, θυμίζω, ήταν η Πύλος σε άλλο Υπουργείο, αλλά δεν παύει, στο ένα, να έχει ευθύνη η Κυβέρνηση γιατί συνέβη στην επικράτεια και στο άλλο στην περιοχή ευθύνης μας.

Θέλω, λοιπόν, να ρωτήσω κατ’ αρχήν τον Διοικητή της ΑΠΑ και τον Διοικητή της ΥΠΑ. Στον μεν Διοικητή της ΑΠΑ, εάν η αιτιολογημένη γνώμη για τα 14 αεροδρόμια, για τα οποία ελέγχεται η χώρα μας, έχουμε απαντήσει και αν όντως σήμερα αυτά τα αεροδρόμια, μεταξύ των οποίων είναι και του τόπου μου, της Χίου, είναι ασφαλή. Γι’ αυτά τα οποία μας ελέγχει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχουν αποκατασταθεί;

Στον διοικητή της ΥΠΑ να ρωτήσω πώς σκέφτεται, κατά το άρθρο 19 με την πρόσληψη οδηγών πυροσβεστικών οχημάτων, να αντιμετωπίσει τις υπαρκτές ελλείψεις στα αεροδρόμια για την πυρόσβεση; Διότι υπενθυμίζω ότι στη χώρα μας, τουλάχιστον, μία υπηρεσία έχει την ευθύνη για την πυρόσβεση, η Πυροσβεστική Υπηρεσία, όπου και ο οδηγός των οχημάτων είναι πυροσβέστης και όταν καταφτάνει το πυροσβεστικό όχημα στον τόπο της πυρκαγιάς παύει να είναι οδηγός όσο απαιτηθεί και συνεισφέρει, συμπράττει, για την κατάσβεση της πυρκαγιάς. Πώς, λοιπόν, σκέφτονται αυτοί οι άνθρωποι, που θα προσλάβουν εποχικά, και ενδεχομένως όπως συμβαίνει και στην Πυροσβεστική και στα σώματα ασφαλείας και στους συνοριοφύλακες μετά από δύο - τρεις περιόδους να έχουμε πάλι ομάδες, κατηγορίες εργαζομένων για να αναζητούν πάλι φροντίδα κρατική, διότι θα ζητάτε να τους απολύσετε;

Το δεύτερο για τον Διοικητή της ΥΠΑ εγώ, τουλάχιστον, με την, επιτρέψτε μου, αναφορά μου αυτή για την προτέρα ιδιότητα του αεροπόρου που επισκεπτόμουν αεροδρόμια έβλεπα, εδώ και χρόνια είναι αυτό το πρόβλημα, να συναντώ υπαλλήλους της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας τη μία να είναι στο ένα αεροδρόμιο αποσπασμένος, την άλλη να είναι σε ένα άλλο αεροδρόμιο αποσπασμένος. Αυτό το πρόβλημα βλέπω ότι δεν θεραπεύεται και όχι μόνο δεν θεραπεύεται, αλλά αυξάνονται και οι μέρες στον χρόνο της απόσπασης σε 240 μέρες. Είναι απίστευτο. Αφού έχετε, και ερωτώ και τον κ. Υπουργό, τέτοιες ανάγκες γιατί δεν προσλαμβάνετε κόσμο; Δηλαδή δεν μπορώ να φανταστώ υπαλλήλους να είναι εκτός της κύριας υπηρεσίας τους και του σπιτιού τους, θα έλεγα, για διακόσιες. Ούτε ναυτικοί. Οι ναυτικοί στα ποντοπόρα μας πλοία είναι τέσσερις, πέντε μήνες και αυτοί είναι αποσπασμένοι, έστω και περιοδικά, 240 μέρες.

Το τρίτο ερώτημα μου είναι προς την Πρόεδρο της ΡΑΣ, την οποία την άκουσα πάρα πολύ ανήσυχη. Θέλω να μου πει σαν Πρόεδρος, σαν υπεύθυνη, της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων αν αισθάνεται καλά στη θέση της και αν ταξιδεύει με σιδηρόδρομο κι αν πραγματικά αισθάνεται ότι το σιδηροδρομικό δίκτυο και οι μεταφορές είναι ασφαλείς σήμερα.

Θα μου επιτρέψετε, κυρία Πρόεδρε, να θέσω μία ερώτηση προς τον κ. Δριτσάκο, αλλά πριν θα ήθελα κ. Πτέραρχε να μου απαντήσετε για να προχωρήσω μονολεκτικά στο εξής: Με την εμπειρία σας τόσα χρόνια, σε ένα μείζον αεροπορικό ατύχημα, πέραν των διασωστικών μέσων, η πρώτη υπηρεσία, η πρώτη μονάδα που πάει στο πεδίο, είναι η Επιτροπή Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων; Είναι. Ευχαριστώ πολύ. Είναι πάρα πολύ σοβαρό αυτό που λέτε.

Αναλάβατε, λοιπόν, εσείς Πρόεδρος της Εθνικής Επιτροπής Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων μετά από 14 μήνες και αναλαμβάνετε τώρα την ευθύνη για 14 μήνες που δεν έγινε τίποτα. Έχουν εξαφανιστεί και ξέρετε πολύ καλά από την προηγούμενη ιδιότητά σας πόσο σημαντικό είναι και στο δευτερόλεπτο να παρέμβει κάποιος να δεσμεύσει συντρίμμια, να δεσμεύσει την περιοχή, να δεσμεύσει recorders φωνής, ήχου, εικόνας, μάρτυρες, έγγραφα, πιστοποιητικά, τα πάντα. Μπορείτε εσείς καλύτερα από κάθε άλλον να καταλάβετε τι εννοώ. Τι θα βρείτε τώρα; Τι θα βρείτε μετά από 14 μήνες για να διαφωτίσετε τις αρμόδιες υπηρεσίες, τους Οργανισμούς, τη χώρα, όλους μας και τους διεθνείς φορείς που έχουμε υποχρέωση να μοιραζόμαστε μαζί τους το προϊόν του πορίσματος για κάθε ατύχημα για να μην ξανασυμβεί; Δηλαδή, είναι απίστευτο αυτό που έχει συμβεί και είναι κατά την άποψή μου άλλο ένα αδίκημα που πρέπει να διερευνηθεί. Γιατί από την πρώτη στιγμή και πέρασαν εβδομάδες και μήνες και μήνες και δεν συνεστήθη αυτή η Επιτροπή και έχουμε φτάσει σήμερα να εγκαλούνται, να έχουν την ιδιότητα του υπόδικου ότι παρέλειψαν τούτο, παρέλειψαν το άλλο; Διότι αν από την αρχή συνίσταντο και πήγαινε στον τόπο του τραγικού δυστυχήματος η Επιτροπή Διερεύνησης ενδεχομένως να είχαμε αποτέλεσμα πιο σύντομα. Θα είχαμε σήμερα πόρισμα και δεν θα βρίσκονταν πολλοί άνθρωποι υπόλογοι και η κοινή γνώμη πραγματικά να αισθάνεται ανυποληψία για όλους μας, για το κράτος, για τους σιδηροδρόμους, για όλους εμάς που σήμερα έχουμε κάποια ιδιότητα σχετική. Ευχαριστώ πολύ.

**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, Μιχαηλίδης Σταύρος, Νικητιάδης Γεώργιος, Νικολαΐδης Αναστάσιος (Τάσος), Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Βέττα Καλλιόπη, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος, Ψυχογιός Γεώργιος, Κομνηνάκα Μαρία, Κατσώτης Χρήστος, Κτενά Αφροδίτη, Μανωλάκου Διαμάντω, Μπούμπας Κωνσταντίνος, Χήτας Κωνσταντίνος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Βρεττός Νικόλαος, Δελβερούδης Κομνηνός, Κωσταντοπούλου Ζωή, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια), Κόντης Ιωάννης, Αυλωνίτης Αλέξανδρος-Χρήστος, Δημητροκάλλης Ιωάννης, Μανούσος Γεώργιος, Παπαϊωάννου Αρετή, Πούλου Παναγιού (Γιώτα) και Χουρδάκης Μιχαήλ.

Ευχαριστούμε τον συνάδελφο, κ. Μιχαηλίδη. Συνεχίζουμε τη διαδικασία δίνοντας τον λόγο στον κ. Μπιάγκη.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΠΙΑΓΚΗΣ :** Ευχαριστώ πολύ κυρία Πρόεδρε.

Κ. Υπουργέ, κυρίες και κύριοι προσκεκλημένοι εκπρόσωποι των υπηρεσιών, εκπρόσωποι των εργαζομένων, θεωρώ ότι σήμερα συζητάμε ένα νομοσχέδιο που χωρίζεται σε δύο κομμάτια. Το ένα κομμάτι έχει να κάνει με την συνένωση δύο εταιρειών της ΕΡΓΟΣΕ και του ΟΣΕ σε ένα και ένα δεύτερο που έρχεται ουσιαστικά να δει από μια άλλη οπτική γωνία, αν θέλετε, το κομμάτι που αφορά τη διερεύνηση των σιδηροδρομικών και αεροπορικών ατυχημάτων.

Είναι κοινά αποδεκτό θεωρώ από όλους όσοι βρισκόμαστε σήμερα εδώ, ότι έχει χαθεί η εμπιστοσύνη μεταξύ της κοινωνίας μας και του μεταφορικού μέσου που λέγεται σιδηρόδρομος.

Είναι δύο χρόνια από το τραγικό ατύχημα που συνέβη και το τραγικό αποτέλεσμα αν θέλετε του ατυχήματος. Έχουν περάσει δύο ολόκληρα χρόνια δεν έχουν δοθεί απαντήσεις επί της ουσίας, δεν έχει διερευνηθεί το θέμα, δεν έχουν γίνει κινήσεις οι οποίες να εξασφαλίζουν ή να μειώνουν αυτή την ανυποληψία του σιδηρόδρομου σαν ένα ασφαλές μεταφορικό μέσο στην κοινωνία μας.

Ερχόμαστε σήμερα εδώ να φέρουμε ένα νομοσχέδιο, κ. Υπουργέ, το οποίο ουσιαστικά έρχεται να αντικρούσει την πρωτοβουλία που είχε πάρει η κυβέρνησή σας το 2022. Οι τότε διευθύνοντες του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ ήταν αυτοί, όπως φαίνεται από τα πρακτικά της τότε συζήτησης, ο Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος τότε, ο κ. Σπυρίδων Πατέρας και ο Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος τότε, ο κ. Χρήστος Βίνης, ήταν αυτοί που έλεγαν «άρον άρον σταύρωσον αυτόν», γρήγορα -γρήγορα να διασπάσουμε αυτές τις δύο εταιρείες.

Και καλά, άνθρωποι είμαστε και λάθη κάνουμε. Μετά από δύο χρόνια ερχόσαστε και παίρνετε μια πρωτοβουλία άκρως αντίθετη να συνενωθούν εκ νέου. Δεν θα ήταν υποχρέωση θεωρώ και των συγκεκριμένων, αν θέλετε, Οργανισμών αλλά και εσάς σαν πολιτική ηγεσία να υπάρχει ένα πόρισμα για το ποια ήταν τα λάθη που έγιναν και γιατί πρέπει να ξαναγυρίσουμε στην προτέρα κατάσταση;

Δεν θα έπρεπε να υπήρχε μία αιτιολογική έκθεση αν θέλετε ή μία αιτιολογία ουσιαστική, βάσιμη, ένα προς ένα, που να λέει γιατί το 2022 λέγαμε αυτό και το 2024 αλλάζουμε και λέμε το άλλο; Και το πιο σημαντικό από όλα και εκεί παρακαλώ κύριοι όλοι τις απαντήσεις σας. Θεωρείτε ότι το συγκεκριμένο νομοσχέδιο έρχεται να ενισχύσει την ασφάλεια των σιδηροδρόμων; Θεωρείτε, κ. Πτέραρχε, κ. Πρόεδρε εδώ της εταιρείας, ότι με τα δεδομένα η συγκεκριμένη υπηρεσία σας, πλέον αυτό που χρειάζεται είναι να δούμε πώς θα αποζημιώνονται οι εργαζόμενοι, πόσους ακόμα χρειαζόμαστε, όταν σε ένα τέτοιο σοβαρό ατύχημα ή και σε ένα ατύχημα που είχαμε μικρότερο από πριν κάποιες μέρες, ένα άλλο που ένα τρένο έπεσε πάνω στο δέντρο ή ένα δέντρο έπεσε πάνω στο τρένο, δεν έχουν βγει απόψεις. Θεωρείτε εσείς ότι δεν πρέπει να διασφαλίσουμε σε αυτό τον οργανισμό την όσο γίνεται καλύτερη ανεξάρτητη λειτουργία του και όσο γίνεται πιο αποτελεσματική εργασία του;

Και πραγματικά, ερχόμαστε εδώ μετά από δύο χρόνια, χωρίς να έχουμε δώσει απαντήσεις, εννοώ στα κακώς κείμενα όλου αυτού του διαστήματος, να φέρουμε ένα νομοσχέδιο με αυτή τη θεματολογία, χωρίς να νιώθουμε την ανάγκη, όσοι σήμερα διοικούμε συγκεκριμένα τον ΟΣΕ και τον ΕΡΓΟΣΕ να απολογηθούμε. Ξέρετε, υπάρχει μια συνέχεια και στην πολιτική υπάρχει συνέχεια και σε εσάς κύριοι που αναλαμβάνετε τη διεύθυνση κάποιων τέτοιων τεράστιων, αν θέλετε, οργανισμών, υπάρχει συνέχεια. Οφείλετε εδώ στο Κοινοβούλιο που σας καλέσαμε να μας πείτε, τι λάθος έκαναν οι προκάτοχοί σας και πέρασε και αποδέχτηκαν και εισηγήθηκαν αυτό το συγκεκριμένο νομοθέτημα. Και γιατί σήμερα ερχόσαστε εσείς και γίνεστε οι συνήγοροι υπεράσπισης αυτού του νομοθετήματος.

Δεν θα πρέπει, μέσω ημών, στην ελληνική κοινωνία να μιλήσετε; Ποιος είναι αυτός που σας προσέλαβε; Η κυβέρνηση, μέσω της εξουσιοδότησης που έχει από την ελληνική κοινωνία, μέσα από τις εκλογές. Θα δείξετε, τουλάχιστον σε αυτή τη φάση, την ευαισθησία να πείτε γιατί αντιπαρατίθεστε σε σχέση με τους προηγούμενους, αυτούς που ήταν στις εταιρείες τις συγκεκριμένες; Θα μας πείτε γιατί οι προηγούμενοι προκάτοχοί σας είπαν ναι σε αυτό το νόμο και τώρα λέτε εσείς όχι; Θα μας το πείτε αυτό; Θα μας πείτε, επιτέλους, εσείς που αναλαμβάνετε αυτή τη στιγμή τον Οργανισμό το συγκεκριμένο, τι λάθη έχουν γίνει μέχρι σήμερα και δεν έχουμε πάρει απαντήσεις; Πέρα από τις αποζημιώσεις, πως πρέπει να γίνουν και τι πρέπει να γίνουν και αν πρέπει να χρειαστεί επιπλέον προσωπικό. Θα μας πείτε τι λάθη έχουν γίνει επί της ουσίας; Η κοινωνία, αυτή τη στιγμή, παρακολουθεί με το στόμα ανοιχτό, βγάζοντας επί της ουσίας, ένα από τα πιο ασφαλές μεταφορικά μέσα που υπάρχουν και στην Ευρώπη και στον κόσμο, κάνοντας το άχρηστο στην ελληνική επικράτεια. Θα μας απαντήσετε επί της ουσίας;

Και εσείς κύριοι, που είσαστε εργαζόμενοι, θα μιλήσετε για την ασφάλεια αυτού του μέσου; Πέρα από τα όποια δικαιώματα αμφισβητεί το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, που απόλυτα τα σεβόμαστε και απόλυτα είμαστε διατεθειμένοι, εμείς τουλάχιστον να τα υπερασπιστούμε σαν ΠΑΣΟΚ. Θα μας πείτε την άποψή σας για την ασφάλεια του συγκεκριμένου μέσου; Θα μας πείτε ποια είναι η άποψή σας σαν άνθρωποι που εργάζονται για αυτό το στόχο; Αυτές είναι οι αγωνίες και αυτά θέλει να ακούσει ο κόσμος από εσάς, πέραν από τα όποια υπομνήματα μας αφήσετε, τα οποία αφορούν την προσωπική σας εργασία και τον τρόπο με τον οποίο σας διαχειρίζονται οι ηγεσίες των συγκεκριμένων εταιρειών. Μιλήστε επιτέλους. Πρόκληση λοιπόν και τελειώνω κυρία Πρόεδρε και ευχαριστώ για το χρόνο που μου δώσατε.

Παρακαλώ όλοι, όπως στις δευτερολογίες σας, πάρετε θέση για το συγκεκριμένο νομοσχέδιο και την ασφάλεια των σιδηροδρόμων σήμερα στην πατρίδα μας. Ευχαριστώ πολύ.

**ΜΑΡΙΑ – ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ – ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Φλώρος, ανεξάρτητος βουλευτής, για τις δικές του ερωτήσεις. Θα κλείσει τον κύκλο των ερωτήσεων ο Υπουργός ο κ. Σταϊκούρας.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ:** Σας ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε, αρχικά για την παραχώρηση που μου κάνετε να μου δώσετε τον λόγο. Ο λόγος που ζήτησα, ουσιαστικά, να παρέμβω, είναι γιατί φέρω ευθύνη και έχω χρέος απέναντι και στους πολίτες, αλλά και στις οικογένειες που έχασαν δικούς τους ανθρώπους το μοιραίο εκείνο βράδυ των Τεμπών και επειδή ήμουν μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής, θεωρώ ότι έχω και ένα λόγο παραπάνω να το κάνω.

Θα σταθώ πολύ σύντομα, γιατί με έχουν καλύψει οι περισσότεροι συνάδελφοι, σε τρία πολύ σημαντικά ζητήματα. Το πρώτο ειπώθηκε ήδη, έχει να κάνει με το οργανόγραμμα. Δεν υπάρχει μεταβατικό οργανόγραμμα και θα πρέπει να προσδιοριστεί ένα χρονικό διάστημα, ώσπου να υιοθετηθεί ουσιαστικά το μεταβατικό οργανόγραμμα και όλα τα εμπλεκόμενα μέρη να δεσμευθούν για την βέλτιστη λειτουργία των εργασιών των υφισταμένων εταιρειών.

Δεύτερον, να ρωτήσω τον κ. Δριτσάκο, ο οποίος είναι Πρόεδρος της ΕΟΔΑΣΑΑΜ. Ακούστηκε σήμερα πως τους επόμενους μήνες αναμένεται το πόρισμα του ΕΟΔΑΣΑΑΜ για το έγκλημα στα Τέμπη. Συμφωνεί με το άρθρο 21, ώστε η έκθεση να παραδίδεται μετά τον Υπουργό Υποδομών, πλέον και στον Πρόεδρο της Βουλής, αντί για όλη τη Βουλή; Διότι, είναι πολύ σημαντικό το πότε έρχεται το συγκεκριμένο νομοσχέδιο. Έρχεται ακριβώς λίγο πριν εκδοθεί το πόρισμα και πρέπει να καταλάβουν, ότι εάν συμφωνήσουν με αυτό το άρθρο, παίρνουν και οι ίδιοι μέρος στην συγκάλυψη που επιχειρείται και την απόκρυψη της αλήθειας. Το πόρισμα αυτό θα πρέπει να διανεμηθεί στο σύνολο της Βουλής και όχι μόνο στον Πρόεδρο και να μείνει ξεχασμένο σε κάποιο συρτάρι.

Τρίτο και τελευταίο θέμα που θέλω να ρωτήσω την Πρόεδρο της ΡΑΣ, την κυρία Τσιαπαρίκου, αλλά και τον κ. Τερεζάκη. Ουσιαστικά, ζητώ να δεσμευθούν και από το Υπουργείο, καθότι είναι και οι τρεις εδώ, ο κ. Οικονόμου, ο κ. Ταχιάος και ο κ. Σταϊκούρας - είναι και ο κ. Τερεζάκης από τον ΟΣΕ, είναι και η κυρία Τσιαπαρίκου μέσω WebEx από την ΡΑΣ - για τους εθνικούς κανόνες ασφαλείας. Διότι, δεν υπάρχουν ακόμη εθνικοί κανόνες ασφάλειας, όπως ο ERA τους ορίζει. Η θέσπιση των εθνικών κανόνων συντελείται με απόφαση του αρμόδιου Υπουργού, ύστερα από εισήγηση του διαχειριστή υποδομών, δηλαδή του ΟΣΕ και της ΡΑΣ.

Αφού, λοιπόν, είναι και οι τρεις εδώ, θέλω να δεσμευτούν, ότι οι κανόνες οι οποίοι απορρίφθηκαν εκ νέου από τον ERA και δόθηκε προθεσμία έως 29/11, να μας απαντήσουν αρχικά, γιατί η κυρία Δεμερτζή από το Υπουργείο έστειλε επιστολή - την οποία θα καταθέσω και στα πρακτικά - στις 8/10, όπου αναφέρει ότι ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ο ERA δηλαδή, γνωστοποίησε στην υπηρεσία μας, ότι αξιολόγησε αρνητικά όλους τους εθνικούς κανόνες της Eλλάδας, οι οποίοι είναι αναρτημένοι σε σχετική Ευρωπαϊκή βάση - 34 εθνικοί κανόνες – παραθέτοντας, παράλληλα, μια συνοπτική επιχειρηματολογία για τους λόγους απόρριψής τους.

Ζητάνε, λοιπόν, από το Υπουργείο, ότι σε συνέχεια των ανωτέρω, παρακαλείσθε να μας ενημερώσετε για την εκτίμησή σας, προς ΡΑΣ και ΟΣΕ, αναφορικά με το χρονικό διάστημα που απαιτείται για την ολοκλήρωση των ανωτέρω διαδικασιών, προκειμένου να ζητήσουμε αντίστοιχη παράταση για τη διατύπωση της θέσης μας και θεωρούμε απαραίτητη την αξιολόγηση της απάντησης του Οργανισμού, κατ’ αρχάς, από την άτυπη ομάδα εργασίας, η οποία συνεδρίασε τελευταία φορά 18 Απριλίου του 2024 στα γραφεία της ΡΑΣ, με εκπροσώπους από το Υπουργείο, τη ΡΑΣ και τον ΟΣΕ. Είχαν κάνει μία τηλεδιάσκεψη 11/10, μέσω της εφαρμογής e:Presence , όπως αναφέρει εδώ πέρα, προκειμένου να συντονίσουν τις ενέργειές τους για τη διαμόρφωση της θέσης της χώρας μας και την εμπρόθεσμη ανταπόκρισή τους στην αξιολόγηση του ERA.

Θέλω να μας απαντήσουν, εάν αυτή η συνεδρίαση έφερε κάποιο αποτέλεσμα, τι απάντησαν στον ERA, τι θα γίνει τελικά με τους εθνικούς κανόνες και να δεσμευθούν - ξαναλέω - και οι τρεις, για τη θέσπιση εθνικών κανόνων ασφαλείας, καθώς το οφείλουν στις οικογένειες που έχασαν τους ανθρώπους τους, φυσικά, στους τραυματίες της μοιραίας εκείνης βραδιάς και επιζήσαντες, ουσιαστικά, της δολοφονικής αυτής σύγκρουσης, όπως εννοείται το οφείλουν και στους εκπροσώπους των εργαζομένων που βρίσκονται σήμερα εδώ και έχασαν συναδέλφους εκείνο το βράδυ.

Σας ευχαριστώ πολύ για το χρόνο σας.

**ΜΑΡΙΑ - ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ - ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε. Ας ξεκινήσουμε πάλι από τους εκπροσώπους των φορέων να απαντήσουν στις ερωτήσεις των συναδέλφων – Βουλευτών. Τον λόγο έχει ο κ. Τερεζάκης.

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Διευθύνων Σύμβουλος της «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδας ΑΕ» (ΟΣΕ ΑΕ)):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Στις πρώτες σειρές των ερωτήσεων ένα θέμα ήταν ποια είναι η θέση μας σε σχέση με το νομοσχέδιο του 2022. Δεν έχω κάτι να πω σε αυτό, διότι, αυτό δεν το είχα επεξεργαστεί. Δεν είχα συμμετάσχει. Πάντα ήμουν υπέρ της άποψης ότι η διάσπαση των Οργανισμών κάτω από συγκεκριμένες συνθήκες μπορεί να επιφέρει κάποιες δυσλειτουργίες στους Οργανισμούς.

Όταν ανέλαβα τη θέση αυτή που κατέχω τώρα, θεώρησα ότι θα βοηθούσε στην περαιτέρω εξέλιξη και στην πιο εύρυθμη λειτουργία των Οργανισμών να ήταν ενοποιημένο το σχήμα αυτό. Είχα και την εμπειρία και από το εξωτερικό και από άλλα σιδηροδρομικά δίκτυα, με τα οποία είχα ασχοληθεί και είχα δουλέψει κατά καιρούς. Αυτό έθεσα σαν άποψή μου όταν ρωτήθηκα και προέκυψαν αυτά που συζητάμε σήμερα.

Το ερώτημα αν υπάρχουν μελέτες σκοπιμότητας, για το παρόν τουλάχιστον σχήμα που τώρα βρίσκεται υπό ψήφιση, ναι έχουν γίνει από εξειδικευμένο σύμβουλο μελέτες σκοπιμότητας, έχουν εξεταστεί όλα τα στάδια μεταβολής του Οργανισμού του ΟΣΕ, της ΕΡΓΟΣΕ και του τμήματος της ΓΑΙΑΟΣΕ που αφορά το τροχαίο υλικό, πώς θα έρθουν στη νέα κατάσταση.

Μάλιστα, υπάρχει μία ιδιομορφία σε αυτή τη μεταρρύθμιση, διότι και οι τρεις Οργανισμοί και ο ΟΣΕ και η ΕΡΓΟΣΕ και η ΓΑΙΑΟΣΕ στο τμήμα που αφορά το τροχαίο υλικό είναι ζωντανοί Οργανισμοί που κάθε μέρα διαχειρίζονται και έργα συντήρησης και τη λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου και διαδικασίες πολύπλοκες από την Ευρωπαϊκή Ένωση με χρηματοδοτήσεις πολύ μεγάλων ποσών σε έργα που έχουν τελείως ανελαστικά οργανογράμματα.

Επομένως, αυτά όλα έχουν εξεταστεί, έχουν μπει κάτω από το πρίσμα εξειδικευμένου συμβούλου, γι’ αυτό και προχωράμε με αυτόν τον τρόπο στην υλοποίηση αυτού του σχεδίου.

Ερωτήθηκα για την ασφάλεια του σιδηροδρόμου και αν συμφωνώ με τις απόψεις του κ. Γραμματίδη. Η άποψη η δικιά μου είναι ότι σύστημα που ελέγχεται εν μέρει από ανθρώπινο παράγοντα, εν μέρει από συστήματα σηματοδότησης, τηλεδιοίκησης και ETCS, όλα αυτά συμβάλλουν στην επαύξηση της ασφάλειας του σιδηροδρόμου. Ανάλογα με το τι σύστημα βρίσκεται σε λειτουργία και καλύπτει την κυκλοφορία, είναι ανάλογοι και οι κανόνες που πρέπει να ακολουθούνται.

Έχω πει αρκετές φορές, θα το επαναλάβω και τώρα, ότι ο κανονισμός κυκλοφορίας, ο οποίος υπάρχει στο δίκτυο αυτή τη στιγμή ένα μεγάλο μέρος του δικτύου λειτουργεί στηριζόμενο σε αυτόν τον κανονισμό κυκλοφορίας. Προφανώς, τα συστήματα σηματοδότησης, τηλεδιοίκησης και ETCS σαφέστατα και ανεβάζουν το επίπεδο και τον συντελεστή της ασφάλειας. Με κανένα, όμως, τρόπο, δυστυχώς, δε μπορούν να το μηδενίσουν και σε επίρρωση αυτού, θα ήθελα να πω ότι έγινε μεγάλη συζήτηση για το περιστατικό που είχαμε στο Αεροδρόμιο με τη λάθος χάραξη που έγινε για να μπει ένα τρένο του Προαστιακού μέσα στις γραμμές του Μετρό.

Δεν μπήκε τελικά, βεβαίως, ούτε έγιναν όλα αυτά ότι σφήνωσε ο συρμός κτλ.. Ο συρμός σταμάτησε πριν από την αλλαγή, πριν μπει καν στις γραμμές του Μετρό. Όμως, στο συγκεκριμένο περιστατικό και ETCS να υπήρχε, δεν θα σταματούσε το τρένο, γιατί απλούστατα είχε γίνει κανονική χάραξη διαδρομής. Το σύστημα δεν αναγνώρισε τη διαφορά του ενός ή του άλλου συρμού, άρα, μπόρεσε και πέρασε και ETCS να υπήρχε στο επίπεδο του ETCS Level 1. Αυτό σαν διευκρίνιση.

Τώρα, όσον αφορά στη συντήρηση των υποδομών, αυτά γίνονται με προγράμματα συντήρησης, υπάρχουν καταγεγραμμένα, υπάρχει μηχάνημα, υπάρχει τρένο καταγραφικό του ΟΣΕ το οποίο καταγράφει τη ποιότητα και τα σφάλματα της γραμμής σε όλο το δίκτυο, είμαστε υποχρεωμένοι αυτή τη καταγραφή να την κάνουμε μία φορά το χρόνο και καταθέτουμε τα στοιχεία σε Ευρωπαϊκά συστήματα, τα οποία ελέγχουν το δίκτυο μας και ελέγχουν κιόλας και τη δήλωση δικτύου την οποία κάνουμε. Άρα, είμαστε υποχρεωμένοι να κάνουμε όλη αυτή τη διαδικασία και πρέπει να γίνεται για τη συντήρηση.

Η συντήρηση του τροχαίου υλικού, αυτή τη στιγμή, παρόλο που δεν είμαι αρμόδιος να το απαντήσω, από τις γνώσεις που έχω λάβει από τη ΓΑΙΑΟΣΕ, η οποία διαχειρίζεται αυτό το αντικείμενο, η συντήρηση του τροχαίου υλικού γίνεται μέσα στις εγκαταστάσεις που έχει επινοικιάσει ηHellenic Train και γίνεται από προσωπικό της Hellenic Train, υπάρχει η Σύμβαση μεταξύ της Hellenic Train και της ΓΑΙΑΟΣΕ που ρυθμίζει όλο αυτό το σύστημα της συντήρησης του τροχαίου υλικού.

Να συνεχίσω με τις ερωτήσεις που έκανε ο κ. Μεϊκόπουλος, αν δεν κάνω λάθος, αναφερόταν κυρίως σε θέματα προσωπικού, αριθμού προσωπικού που έχουμε στον Οργανισμό αυτή η στιγμή. Με τις καταγραφές που έχουμε, τις πιο πρόσφατες καταγραφές που έχουμε στον Οργανισμό από τη Διεύθυνση Προσωπικού, δεν συμπεριλαμβάνονται τα αιτήματα συνταξιοδοτήσεων και οι συνταξιοδοτήσεις που έχουν γίνει το τελευταίο τρίμηνο, δηλαδή, Οκτώβρη Νοέμβρη, Δεκέμβρη, άρα, τα στοιχεία αφορούν μέχρι και τον Σεπτέμβριο του 2024. Σύμφωνα με τα στοιχεία της Διεύθυνσης Προσωπικού, είχαμε 602 άτομα μόνιμο τακτικό προσωπικό του ΟΣΕ, 464 δελτία παροχής υπηρεσιών και μία ειδική κατηγορία 126 φύλακες ισόπεδων διαβάσεων, από προσωπικό του οποίου είχε προσληφθεί το 2021, αν θυμάμαι καλά, με διετή σύμβαση και το 2023 που έληξε η σύμβασή του, με νομοσχέδιο που έκανε η κυβέρνηση τότε, αυτοί πήραν άλλα 2 χρόνια παράταση της σύμβασής τους, γιατί κρίθηκε πράγματι όντως, είναι προσωπικό το οποίο έχει εκπαιδευτεί και φυλάει τις ισόπεδες διαβάσεις σε ένα μεγάλο τμήμα της χώρας. Αυτό όσον αφορά το προσωπικό.

Αναλυτικά από κλειδούχους και σταθμάρχες, το προσωπικό κυκλοφορίας είναι τηλεδιοικητές που βρίσκονται στα 5 κέντρα τηλεδιοίκησης που λειτουργούν στην Ελλαδική επικράτεια στο σιδηροδρομικό δίκτυο, έχουμε, επαναλαμβάνω, στοιχεία του Σεπτεμβρίου του 2024, έχουμε 192 άτομα τακτικό προσωπικό και 106 δελτία παροχής υπηρεσιών.

Οι του ΑΣΕΠ του 2022, υπήρξε μια ερώτηση γιατί έχει καθυστερήσει το ΑΣΕΠ του 2022, υπήρχαν 10.000 αιτήσεις για 140 θέσεις, το σκρινάρισμα και το ξεκαθάρισμα και η σωστή αξιολόγηση του προσωπικού αυτού πήρε ένα αρκετά μεγάλο χρονικό διάστημα. Όταν φτάσαμε στο σημείο από τον Μάιο του 2024 και μετά να καλούμε το προσωπικό αυτό ανάλογα με σειρά κατάταξης βάσει της βαθμολογίας του, βρεθήκαμε μπροστά στο εν μέρει αναμενόμενο γεγονός, αρκετοί από αυτό το κόσμο να μη θέλει πια να καταταχθεί, κυρίως σταθμάρχες. Δεν ήθελαν, λογικό ακούγεται, ύστερα από το τραγικό δυστύχημα των Τεμπών, υπήρχε μία δυσανασχέτηση σε προσωπικό να τοποθετηθεί σε θέσεις σταθμαρχών, γι’ αυτό, λοιπόν, περνάγαμε διαδοχικά στο να καλούμε για τη πρακτική αξιολόγηση καινούργια και καινούργια άτομα και φτάσαμε να έχουμε ολοκληρώσει αυτή τη στιγμή το πίνακα των 140 ατόμων που θα προσληφθούν από το ΑΣΕΠ και περιμένουμε το ΑΣΕΠ, υπό την αιγίδα του οποίου γίνονται οι προσλήψεις, να μας δώσει τους τελικούς καταλόγους για να τους ανακοινώσουμε και να φωνάξουμε το προσωπικό που έχει επιλεγεί για ιατρικές εξετάσεις και να ενταχθεί πια στο πρόγραμμα εκπαίδευσης ανάλογα με την ειδικότητα που έχει πάρει.

Για τις υφιστάμενες 130 θέσεις με δελτία παροχής υπηρεσιών τέθηκε ένα ερώτημα για το πώς κλήθηκαν. Ο Οργανισμός διαθέτει μια βάση από βιογραφικά ατόμων που κατά καιρούς θέλουν να υποβάλλουν βιογραφικά στον Οργανισμό. Τα βιογραφικά αυτά αξιολογήθηκαν. Αρκεί να σας πω, ότι και τα 130 αυτά άτομα που είναι και κλειδούχοι και σταθμάρχες είναι όλα απόφοιτοι ΑΕΙ ή τον τέως ΤΕΙ. Είναι υψηλού εκπαιδευτικού κλίματος και η οποίοι ανταποκρίνονται. Μέχρι σήμερα έχουν ενταχθεί σε εκπαιδευτικά προγράμματα όπως και το κανονικό προσωπικό των σταθμαρχών και των κλειδούχων, δεν διαφέρει σε τίποτα απολύτως στο πρόγραμμα της εκπαίδευσης που ακολουθούν τα δελτία παροχής υπηρεσιών με το μόνιμο προσωπικό και βρίσκονται αυτή τη στιγμή στον τρίτο μήνα του εκπαιδευτικού τους προγράμματος, το οποίο έχει μια διάρκεια οκτώ μηνών μαζί με την πρακτική εξάσκησή τους.

Η κυρία Πέρκα, αν δεν κάνω λάθος, με ένα ερώτημα που ετέθη ήταν ως προς τον αριθμό των σιδηροδρομικών ατυχημάτων. Υπάρχει η στατιστική ανάλυση αυτών. Βέβαια όταν έχεις θύματα, η στατιστική ανάλυση ίσως δεν έχει χώρο, αλλά επειδή μιλάμε εδώ με αριθμούς, μέχρι έναν βαθμό για να βλέπουμε και το τι γίνεται· από το 2013 μέχρι και το 2024 τα επίσημα στοιχεία που κρατάει ο Οργανισμός.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε πολύ. Δεν ολοκληρώσατε κύριε Τερεζάκη;

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Διευθύνων Σύμβουλος της «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδας ΑΕ» (ΟΣΕ ΑΕ)):** Όχι κ. Πρόεδρε. Αν έχω το χρόνο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ολοκληρώστε. Ο χρόνος είναι σχετικός και αδυσώπητος πάντα. Έγιναν πολλές ερωτήσεις. Θα παρακαλέσω τους εκπροσώπους φορέων, όπως το βλέπω θα συμπληρώσουμε οκτάωρο σε συνεδρίαση μίας και μόνης Επιτροπής. Ήδη έχει γίνει συζήτηση μεταξύ των Ειδικών Αγορητών και των Εισηγητών των κομμάτων να αλλάξουμε τον προγραμματισμό και να πάει η επόμενη συνεδρίαση αύριο στις 14:00 και η δεύτερη ανάγνωση στις 16:00. Νομίζω όλοι συμφωνούμε. Διότι πλέον καθίσταται εξαντλητικό και για τους Εκπροσώπους Φορέων και για τους Ειδικούς Αγορητές και για τους Εισηγητές. Να μην ξεχνάμε και την ηγεσία του Υπουργείου που έχει και άλλες υποχρεώσεις. Ολοκληρώστε κ. Τερεζάκη, έχετε τον λόγο.

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Διευθύνων Σύμβουλος της «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδας ΑΕ» (ΟΣΕ ΑΕ)):** Πόση ώρα έχω στη διάθεσή μου κ. Πρόεδρε για να κανονίσω λίγο το ρυθμό μου.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κοιτάξτε. Δεν απευθύνομαι μόνο σε εσάς, απευθύνομαι σε όλους τους φορείς. Η θέληση και η βούληση του Προεδρείου είναι να απαντηθούν σε κάθε συνεδρίαση και για οποιοδήποτε θέμα όλες οι απαντήσεις που έχουν τεθεί από Βουλευτές προς όλους τους εκπροσώπους φορέων. Αυτό είναι δεδομένο. Από κει και πέρα, κατ’ οικονομία ζητώ από τους φορείς, όχι να μην απαντούν στις ερωτήσεις, να μένουν στην ουσία της απάντησης και στην ουσία της ερώτησης. Να μην ξεδιπλώνουν το σύνολο των απόψεων τους και της πολιτικής τους. Έγιναν συγκεκριμένα ερωτήματα. Να απαντούν σε αυτά για να κερδίσουμε όσο το δυνατόν περισσότερο χρόνο. Να μην χρονοτριβώ και εγώ. Ελάτε κ. Τερεζάκη.

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Διευθύνων Σύμβουλος της «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδας ΑΕ» (ΟΣΕ ΑΕ)):** Ευχαριστώ πολύ κ. Πρόεδρε. Θα συντομέψω όσο μπορώ. Στα ποια θέματα λύνει η συγχώνευση, αναφερθήκαμε σε αυτά στην εισήγησή μας νομίζω αρκετά αναλυτικά.

Να περάσω στις ερωτήσεις που γίνανε για τον αριθμό των ΑΣΙΔ (Αυτόματα Συστήματα Ισοπέδων Διαβάσεων) που υπάρχουν στην Ελληνική επικράτεια. Στην ελληνική επικράτεια υπάρχουν 661 ΑΣΙΔ, 400 από αυτά είναι φυλασσόμενα με αυτόματα συστήματα, 212 είναι με φυλασσόμενες διαβάσεις από προσωπικό. Τα υπόλοιπα είναι στο δίκτυο της Πελοποννήσου το οποίο βρίσκεται αυτή τη στιγμή εκτός λειτουργίας, είναι στο μετρικό δίκτυο.

Όσον αφορά το θέμα που τέθηκε για τον Έβρο. Στον Έβρο υπάρχουν 37 ΑΣΙΔ, 7 είναι με εικοσιτετράωρη φύλαξη, 24 είναι με αυτόματα συστήματα ισοπέδων διαβάσεων και 6 από αυτά είναι με πλοήγηση ισοπεδοφύλακα πάνω στο τρένο.

Όσον αφορά το θέμα που τέθηκε για τον Έβρο. Στον Έβρο υπάρχουν 37 ΑΣΙΔ, 7 είναι με εικοσιτετράωρη φύλαξη, 24 είναι με αυτόματα συστήματα ισοπέδων διαβάσεων και 6 από αυτά είναι με πλοήγηση ισοπεδοφύλακα πάνω στο τρένο.

Όσον αφορά τα ερωτήματα του κυρίου Βρεττού για την 635, αυτά αφορούν την 635. Ίσως ο κ. Παληός, που διαχειρίζεται από την ΕΡΓΟΣΕ την 635, μπορεί να σας κατατοπίσει καλύτερα. Η εκπαίδευση η οποία γίνεται αυτή τη στιγμή περιλαμβάνει εκπαιδευτικά προγράμματα, τα οποία έχουν εγκριθεί στο σύνολό τους από την ΡΑΣ και εποπτεύονται από τους εκπαιδευτές. Επίσης, έχει κληθεί προφανώς και προσωπικό της ΡΑΣ όταν θελήσει να παρακολουθήσει τις εκπαιδεύσεις, χωρίς καμία προειδοποίηση μπορεί να συμμετέχει. Ο ΟΣΕ τα τελευταία χρόνια έχει επιδοθεί σε μία συνεργασία με διάφορα τεχνολογικά ιδρύματα και με τα Πολυτεχνεία και έρχονται - βέβαια με μικρό ρυθμό - φοιτητές οι οποίοι κάνουν τις τριμηνιαίες εκπαιδεύσεις τους, έτσι όπως ορίζεται μέσα από τις εσωτερικές διαδικασίες των Ιδρυμάτων τους.

Αυτό το οποίο θα ήθελα να πω για τους εθνικούς κανόνες που ζήτησε ο κ. Φλώρος. Είμαστε σε μία διαδικασία με τον ERA. Είναι μια χρονοβόρα διαδικασία. Δηλαδή μας λένε, τους απαντάμε. Κάποια από αυτά δεν γίνονται αποδεκτά από τον ERA και πρέπει να επανερχόμαστε με καινούργιες διαδικασίες. Ο σκοπός μας είναι μέσα στο 2025 να το έχουμε κλείσει. Επιγραμματικά θα σας πω μόνο ότι πολλά σιδηροδρομικά δίκτυα στην Ευρώπη έχουν ζητήσει δύο και τρία χρόνια για να ενσωματώσουν κανόνες διαλειτουργικότητας στο δικό τους δίκαιο, γιατί ακριβώς είναι πολύπλοκες οι διαδικασίες. Αλλά είναι κάτι το οποίο έχει πρώτη προτεραιότητα και από εμάς τον ΟΣΕ.

Τέλος, να απαντήσω στην ερώτηση της κυρίας Κωνσταντοπούλου. Έχω κληθεί από τρεις ανακριτικές αρχές ως μάρτυρας και σε μία να κάνω ανωμοτί κατάθεση, όσον αφορά το βιντεοσκοπικό υλικό του εμπορευματικού σταθμού της Θεσσαλονίκης.

Αυτά είχα να σας απαντήσω. Σας ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Ευχαριστούμε κύριε Τερεζάκη.

Τον λόγο έχει ο κ. Παληός.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΛΗΟΣ (Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΡΓΑ ΟΣΕ Α.Ε. (ΕΡΓΟΣΕ))**: Έχω σημειώσει τα ερωτήματα. Πιστεύω να μπορέσω να απαντήσω σε όλους τους Ειδικούς Εισηγητές και Βουλευτές. Όσον αφορά τα ερωτήματα του κ. Νικολαΐδη και εν μέρει και αυτό που ζήτησε ο κ. Μιχαηλίδης για το 4974/22 και του που είμαστε σήμερα. Επί της ουσίας, αυτό που είχε επιχειρηθεί το 2022 με το νόμο 4974, ήταν ο διαχωρισμός των διαδικασιών, των αρμοδιοτήτων που εκτελεί έργα η ΕΡΓΟΣΕ και που ο ΟΣΕ. Η ΕΡΓΟΣΕ εκτελούσε σε νέο δίκτυο. Ο ΟΣΕ εκτελούσε σε ενεργό δίκτυο. Σκοπός και αποστολή της ΕΡΓΟΣΕ πάντα είναι η κατασκευή ενός σύγχρονου, αξιόπιστου και ασφαλούς σιδηροδρομικού δικτύου. Οπότε μέσα από το νέο σχέδιο νόμου που συζητάμε σήμερα εδώ ακριβώς αυτό το πράγμα επιλύουμε. Δεν μπαίνουμε σε διαδικασίες διαχωρισμού ποιος κάνει τι. Είναι ενιαία η διαχείριση από μία εταιρεία και η άσκηση και η εποπτεία των έργων. Οπότε με αυτό τον τρόπο επιτυγχάνουμε να έχουμε μια απλοποίηση σε μια σειρά γραφειοκρατικών διαδικασιών που σαν όφελος έχουμε τον καλύτερο συντονισμό στο κρίσιμο αυτό έργο.

Όσον αφορά την εκπόνηση μελετών σκοπιμότητας. Να ξεκαθαρίσουμε ότι οι μελέτες σκοπιμότητας εκπονούνται για κάθε έργο που προωθείται η υλοποίηση του, σύμφωνα με το κανονιστικό πλαίσιο του χρηματοδοτικού εργαλείου. Αναφερθήκατε στο Εθνικό Σχέδιο Στρατηγικών Μεταφορών, στο εγκεκριμένο Εθνικό Σχέδιο Στρατηγικών Μεταφορών. Έχουν καταγραφεί όλα τα έργα στις αντίστοιχες κατηγορίες και έχει γίνει και η επενδυτική αξιολόγηση αυτών για την περίοδο 2014-2025.

Η επαναξιολόγηση κάθε φορά των προτεραιοτήτων γίνεται σε συνεργασία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ, με την εκπόνηση Μεσοπρόθεσμου Προγράμματος Δημοσιονομικής Στρατηγικής.

Ρωτήθηκα, εάν συμμετείχα στις διεργασίες. Όπως είπα και στην αρχική μου τοποθέτηση, το Υπουργείο είχε συστήσει μία Επιτροπή για την υποστήριξη της μεταρρύθμισης και του εκσυγχρονισμού του σιδηροδρομικού τομέα και στην οποία συμμετείχα από την πρώτη στιγμή ως εκπρόσωπος της ΕΡΓΟΣΕ, οπότε ναι, συμμετείχα σε όλες τις διεργασίες.

Όσον αφορά τα ερωτήματα, της κυρίας Πέρκα. Αρχικά, έκανε κάποια ερώτηση για τις απορροφήσεις. Στην ΕΡΓΟΣΕ τα τελευταία χρόνια δώσαμε έμφαση στα εν εξελίξει έργα, παράλληλα με κάποια νέα έργα που προχωρήσαμε και προγραμματίσαμε και φαίνεται ότι τον στόχο αυτό τον επιτύχαμε, καθώς έχουμε αύξηση στις απορροφήσεις των κονδυλίων από τα 49,3 εκατομμύρια του 2021, τα 87,8 εκατομμύρια του 2022 και πέρσι φτάσαμε στα 107 εκατομμύρια. Οπότε, αποδεικνύουμε ότι μπορούμε να πετύχουμε αύξηση στις απορροφήσεις των έργων.

Όσον αφορά τον ανταγωνιστικό διάλογο, που τέθηκε το ερώτημα από την κυρία Πέρκα. Ο ανταγωνιστικός διάλογος είναι ένα σύγχρονο εργαλείο δημοπράτησης μεγάλων έργων, κερδίζει ολοένα και περισσότερο έδαφος στην Ευρώπη και δίνει δυνατότητες και ευκολίες στην αναθέτουσα Αρχή σε όλα τα στάδια της υλοποίησης ενός έργου, από τη δημοπράτηση έως την κατασκευή. Δεν αποτελεί πανάκεια και ούτε αποτελεί και τη μοναδική λύση που μπορούμε να προωθήσουμε τα έργα. Αυτό το αποδεικνύουμε στην πράξη. Είναι ένα εργαλείο, που όπως είπα, γιατί για να φτάσουμε στη δημοπράτηση ενός έργου, απαιτείται να έχουμε οριστικές μελέτες. Ξεκινάνε οι προκαταρκτικές μελέτες, προμελέτες, μελέτες και είναι οι διαδικασίες που απαιτούν χρόνια.

Όπου είχαμε οριστικές μελέτες, αποδείξαμε στην πράξη ότι προχωρήσαμε στη δημοπράτηση με μειοδοτικό διαγωνισμό, όπως κάναμε και για το τμήμα Νέα Καρβάλη – Τοξότες, όπου εκεί προχωρήσαμε στη σύνταξη των τευχών δημοπράτησης, προωθήσαμε νομοθετική ρύθμιση και μπορέσαμε τάχιστα και κάναμε τις απαλλοτριώσεις για το συγκεκριμένο έργο. Τον Ιούνιο που μας πέρασε, δημοπρατήθηκε το έργο της σύνδεσης του Λιμένα της Καβάλας «Φίλιππος Β'» 192,3 εκατομμύρια, με εξασφαλισμένη χρηματοδότηση από το Connecting Europe Facility (CEF) και μάλιστα την προηγούμενη εβδομάδα την Παρασκευή 13 Δεκεμβρίου, είχαμε και την ανάδειξη προσωρινού μειοδότη για το συγκεκριμένο έργο.

Όσον αφορά την εξέλιξη των μεγάλων έργων που ρωτήσατε, σε σχέση και με τον ανταγωνιστικό. Σε προτεραιότητα έχουμε θέσει το Αλεξανδρούπολη - Ορμένιο και τη σύνδεση του 6ου προβλήτα του Λιμένα Θεσσαλονίκης και την κατασκευή του Δυτικού Προαστιακού Θεσσαλονίκης. Συγκεκριμένα για την αναβάθμιση του δικτύου Αλεξανδρούπολη - Ορμένιο, τον Ιανουάριο του 2024, είχαμε την έγκριση των περιβαλλοντικών όρων για το συγκεκριμένο έργο. Στην πρόταση στο Connecting Europe Facility (CEF) τον Ιανουάριο του 2024, καταφέραμε και πετύχαμε την έγκριση χρηματοδότησης η οποία ανακοινώθηκε τον Ιούλιο του 2024, ποσού 220 εκατομμυρίων ευρώ από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για το τμήμα Πύθιο - Ορμένιο και στην πρόταση που θα υποβάλουμε στο Connecting Europe Facility (CEF) τον Ιανουάριο του 2025, τον προσεχή, θα υποβάλουμε και για το υπόλοιπο τμήμα.

Επίσης, αξίζει να αναφέρουμε ότι τις επόμενες ημέρες γίνεται η κήρυξη των απαλλοτριώσεων για το έργο Αλεξανδρούπολη - Ορμένιο και εντός του Ιανουαρίου θα έχουμε την έγκριση των τευχών δημοπράτησης. Μέσα στον Ιούνιο θα φωνάξουμε τους οικονομικούς φορείς, για να υποβάλουν δεσμευτική οικονομική προσφορά και μέχρι τέλος του 2025, αισιοδοξούμε ότι θα μπορούμε να υπογράψουμε τη Σύμβαση για το έργο Αλεξανδρούπολη - Ορμένιο. Αντίστοιχα προωθήσαμε και επιταχύνουμε τις διαδικασίες για τη Θεσσαλονίκη, τον Προαστιακό και τον 6ο προβλήτα, όπου ήδη έχουμε λάβει για πρώτη φορά τις τεχνικές λύσεις και τα παραδοτέα από τους φορείς και εκεί αισιοδοξούμε ότι εντός του 2025, θα μπορέσουμε να υπογράψουμε τη Σύμβαση.

Ερώτημα, για καθυστερήσεις στα συγχρηματοδοτούμενα έργα. Εάν εννοείται στη ροή των χρηματοδοτήσεων, όχι τα έργα χρηματοδοτούνται κανονικά και προχωρά η εξέλιξη ή η κατασκευή τους.

Όσον αφορά, ερωτήματά από τον κ. Βρεττό. Η Σύμβαση που αναφέρεται είναι, η Σύμβαση 635, Τιθορέα – Δομοκός. Εκεί αξίζει να αναφέρουμε ότι η συγκεκριμένη εργολαβία είχε ολοκληρώσει τον φυσικό της αντικείμενο, το συμβατικό της αντικείμενο. Έγινε η φυσική καταστροφή του Σεπτεμβρίου, δηλαδή του Ντάνιελ, που κατέστρεψε ολοσχερώς το Σταθμό του Δομοκού.

Από την πρώτη στιγμή εφαρμόστηκε ό,τι προβλέπει η νομοθεσία του δημοσίων συμβάσεων, που όλα τα έργα εκτελούνται με βάση τη νομοθεσία δημοσίων συμβάσεων και το συγκεκριμένο έργο ακολουθεί το 3669. Από την πρώτη στιγμή, όπως προβλέπεται για καταστροφές στα έργα και ειδικά για φυσικές καταστροφές συστήθηκε Επιτροπή διαπίστωσης βλαβών, η Επιτροπή έκανε τη δουλειά της κατέληξε σε ένα πρωτόκολλο διαπίστωσης βλαβών όπου έχουν καταγραφεί οι καταστροφές και τα κόστη που στην ουσία είναι τα χρήματα που δαπανήθηκαν γι’ αυτές τις εργασίες. Η αποκατάσταση του σταθμού του Δομοκού απαιτεί και μετά τα τελευταία φαινόμενα να γίνει με νέες μελέτες που θα ενισχύσουν το στοιχείο της ανθεκτικότητας στα έργα στην περιοχή αυτή και θα είναι ενιαία με την αντιμετώπιση που έχει και ο υπόλοιπος κεντρικός άξονας από το Δομοκό μέχρι τη Λάρισα. Σε καμία περίπτωση δεν κάναμε χάρη σε κανέναν ούτε πρόκειται να κάνουμε χάρη σε κανέναν. Και είμαστε απόλυτοι. Υπάρχουν οι διαδικασίες που προβλέπει ο νόμος για το πώς επιστρέφονται τα χρήματα από τις ασφαλιστικές και αυτό ακριβώς θα γίνει. Το ισόποσο του πρωτοκόλλου βλαβών με τις διαδικασίες που προβλέπει ο 3669 θα επιστραφούν στην εταιρεία. Ακέραιο το ποσό που έχει δαπανηθεί.

Όσον αφορά την κυρία Κεφαλά και την ερώτηση αν τα κονδύλια επαρκούν. Προφανώς η απάντηση είναι ότι όσο περισσότερα κονδύλια και να έχουμε πάντα είναι ευπρόσδεκτα και ποτέ δεν θα φτάνουν. Όπως είπε ο και ίδιος ο Υπουργός, έχουν εξασφαλιστεί 1,4 δισ. ευρώ για τα έργα τα σιδηροδρομικά τόσο για νέα έργα όσο και για αποκαταστάσεις στην περιοχή της Θεσσαλίας. Είναι τα περισσότερα κεφάλαια που έχει καταφέρει το Υπουργείο να επενδύσει στο σιδηρόδρομο και είναι ένα σημαντικό γεγονός και αναμένουμε να δώσει ώθηση και στο δίκτυο και στις επεκτάσεις. Και πάντα γίνεται ο αγώνας για όλο και περισσότερο κεφάλαια αλλά είναι τα περισσότερα κονδύλια που έχουν δαπανηθεί ποτέ για το σιδηρόδρομο.

Νομίζω απάντησα στις ερωτήσεις.

Ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε κι εμείς.

Τον λόγο έχει ο κ. Δριτσάκος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΙΤΣΑΚΟΣ (Πρόεδρος του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Δυστυχημάτων (ΕΟΔΑΣΑΑΜ)):** Σας ευχαριστώ, κ. Πρόεδρε.

Έχω συγκεντρώσει τα ερωτήματα και επιγραμματικά σας αναφέρω ένα ερώτημα ήταν εάν οι εννέα σιδηροδρομικοί διερευνητές οι οποίοι αναγράφονται μέσα στις τροπολογίες είναι αρκετοί. Σωστά. Είναι αρκετοί, γιατί στην παρούσα φάση έχουμε τρεις και εν ευθέτω χρόνω θα γίνουν τέσσερις, συνεπώς από τους τέσσερις να πάμε στους εννέα είναι υπερδιπλάσιοι, οπότε και είναι αρκετοί. Αλλά για να καλύψω πληρέστερα το θέμα αυτό αναφέρθηκαν ποια πρέπει να είναι και τα προσόντα των διερευνητών. Σύμφωνα με το ΦΕΚ 16/1/2024 Α.Φ. 243 όπου αναγράφονται στην παράγραφο 5 (β) τα προσόντα των διερευνητών των σιδηροδρομικών ατυχημάτων, αναφέρθηκε ότι είναι ελλιπή. Όχι. Το συγκεκριμένο ΦΕΚ τους αναφέρει συγκεκριμένα. Είναι κατηγορίας ΑΠΕ, ΤΕ, ΔΕ, και συγκεκριμένα Πολιτικοί Μηχανικοί, Ηλεκτρολόγοι Μηχανικοί, Μηχανολόγοι Μηχανικοί, Χημικοί, Μαθηματικοί, Μετεωρολόγοι και ως ΠΕ και για ΤΕ πάλι Μηχανολόγοι Μηχανικοί, Ηλεκτρολόγοι Μηχανικοί κτλ. και ως ΔΕ- για να είναι πληρέστερη η απάντηση μου- Ηλεκτρολόγοι και Ηλεκτρονικοί.

Κλείνοντας την παράγραφο θα αναφέρω ότι τουλάχιστον δύο έτη όπως αυτή αποδεικνύεται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 11 ΠΔ. 85 του 2022 σε σιδηροδρομικά θέματα όπως ασφάλεια σιδηροδρόμων, διερεύνηση σιδηροδρομικών συμβάντων, κατασκευή, συντήρηση σιδηροδρομικής γραμμής ή σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων και οχημάτων. Νομίζω, ότι με όσα προανέφερα καλύφθηκαν και τα προσόντα και ο αριθμός.

Συνεχίζω. Για τις ανοιχτές διερευνήσεις των αεροπορικών αναφέρθηκαν ότι παλαιότερα είχαν ειπωθεί ότι είναι 100. Επί των ημερών μας σήμερα είναι 57 με τη διευκρίνιση το ότι εμείς διερευνούμε πλέον και το οτιδήποτε ατύχημα γίνεται στον αέρα ή για κάποιον που πετάει.

Δηλαδή, τα αλεξίπτωτα πλαγιάς, τα παραπέντε, οι αετοί, που έχουμε δυστυχώς θύματα και στον Κιθαιρώνα και στην Ανατολική Θεσσαλονίκη και στην Ξάνθη, και αυτά διερευνώνται. Επομένως, στα 57 έχουμε καλύψει και άλλα. Επί αυτών έχουμε συγκροτήσει ομάδες διερεύνησης και έχει πάει προσωπικό του Οργανισμού για να τα διερευνήσει, γιατί σύμφωνα με τις διατάξεις και για να πω κάτι το προσωπικό- το οποίο δε μου αρέσει ιδίως- τις εξέτασα ενδελεχώς, δεν μπορεί κάποιος συμπολίτης μας να χάνει τη ζωή του και να το αγνοούμε και να την χάνει δραστηριοποιούμενος αεροπορικά, ανεξάρτητα αν είναι σε αεροπλάνο ή σε ελικόπτερο ή σε οτιδήποτε ή κάνει το χόμπι του τον αεραθλητισμό και αυτά διερευνώνται. Το οτιδήποτε είναι αεροπορικό, πλέον διερευνάται.

Να το επαναλάβω, για να κλείσω και αυτό, είναι 57 σε εκκρεμότητα, αλλά έχουμε δρομολογήσει να επισπεύσουμε και να τα κλείσουμε με τον ορθό τρόπο, με τηρούμενες όλες τις διαδικασίες.

Για τις συστάσεις ασφαλείας, θέλω να ομολογήσω ότι ασχολούμενος και τοποθετούμενος στον Οργανισμό διερεύνησης, ταξίδεψα με τρένο από τη θέση του μηχανοδηγού, από την Αθήνα-Θεσσαλονίκη και επέστρεψα για να δω και να έχω άμεση γνώση και εμπειρία, στο τι είναι αυτό, στο τι γίνεται και ποιοι είναι οι κίνδυνοι. Δεν θα μείνω εκεί, θέλω να σας αναφέρω ότι έχουν εκδοθεί συστάσεις ασφαλείας και επί των αεροσκαφών για την αεροπορία, αλλά και για τα τρένα. Για τα τρένα έχουν εκδοθεί 2-3 συστάσεις, οι οποίες είναι πολύ σημαντικές. Πρώτον, δεν πρέπει να παραβιάζονται οι κόκκινοι σηματοδότες.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ “ΝΙΚΗ”»):** (*Ομιλεί εκτός μικροφώνου)*

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΙΤΣΑΚΟΣ (Πρόεδρος του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Δυστυχημάτων - ΕΟΔΑΣΑΑΜ):** Δεύτερον, γίνεται σύσταση σε αυτούς που δραστηριοποιούνται και από εκεί και πέρα, θα πρέπει να γίνεται αναφορά εάν παραβιάστηκε από τον ΟΣΕ, ΤΡΑΙΝΟΣΕ, Hellenic Train κλπ.. Εμείς έχουμε την υποχρέωση να εκδώσουμε σύσταση ασφαλείας, να επανέλθουμε και από εκεί και πέρα, να επανελέγξουμε εάν τηρείται.

Εκτός από την παραβίαση του κόκκινου σηματοδότη, θα πρέπει να πούμε στην παρούσα φάση, ότι έχουμε εκδώσει σύσταση ασφαλείας για την τηλεφωνική, μέσω VHF, επικοινωνία των μηχανοδηγών με τους σταθμάρχες, δηλαδή, ότι το τρένο είναι επί πορείας και θα μπει στο σταθμό τάδε και θα καλείται ο σταθμάρχης σε 5 λεπτά, σε 3 λεπτά ή είναι σε ένα συγκεκριμένο σημείο αναφοράς και του λέει ότι «έρχομαι», ούτως ώστε ο σταθμάρχης να έχει επίγνωση ότι έρχεται το τρένο, να ανταπαντήσει ότι «σε περιμένω» κτλ., με συγκεκριμένη φρασεολογία και από εκεί και πέρα, με την αναχώρηση ομοίως και για να έχουν το situation awareness και οι σταθμάρχες, αλλά και όλοι οι μηχανοδηγοί.

Εκτός αυτού, θα εγκατασταθεί και εικόνα και δίκτυο, όπως έχουμε όλοι τα τηλέφωνά μας, GPS, ούτως ώστε στα τρένα οι μηχανοδηγοί να ξέρουν επί της γραμμής, εάν πηγαίνει άλλος πίσω του ή έρχεται άλλος μπροστά του και σε ποια γραμμή είναι, ομοίως και οι σταθμάρχες, ομοίως και το κέντρο ελέγχου και διοίκησης των Αθηνών.

Θα αναφερθώ στις συστάσεις ασφαλείας στον αεροπορικό χώρο, εκδίδουμε συνεχώς- όχι τόσο, όσο για να καταντήσει η όλη υπόθεση αυτή η μονότονη και ρουτίνα και να μη δίνουμε σημασία, όχι, τόσο όταν πρέπει. Σύμφωνα με τον ισχύοντα ν.5014/2023, στο άρθρο 32, στην παράγραφο 1 αναφέρεται, το ότι μετά το κλείσιμο ενός πορίσματος, εκδίδονται συστάσεις ασφαλείας γιατί προκλήθηκε το ατύχημα και αποφανθήκαμε εμείς επί του πορίσματος και εκδίδουμε συστάσεις ασφαλείας, στην παράγραφο 2 αναφέρεται, ότι δυνάμεθα εμείς να εκδώσουμε συστάσεις ασφαλείας για οτιδήποτε πέσει στην αντίληψή μας είτε από μελέτες είτε από πληροφορίες είτε από έρευνα είτε το οτιδήποτε. Έχουμε κάνει και αυτό και έχουμε έρθει αντιμέτωποι με πολλούς, δεν μας ενδιαφέρει αυτό, εμάς μας ενδιαφέρει να εκδίδουμε συστάσεις ασφαλείας, να τηρούνται τα θεσμικά κείμενα- εθνικά, ευρωπαϊκά και διεθνή- για να πετάει ο κόσμος με ασφάλεια και με την ανησυχία και μόνο, έχει διεγερθεί το σύστημα και ο κόσμος προσπαθεί να τα τηρεί, μόνο και μόνο με την ανησυχία που εκδίδουμε έντονες συστάσεις ασφαλείας.

Συνεχίζω. Αναφερθήκατε σε μένα για την άμεση διάσωση. Ναι, υπάρχει το ΕΚΣΕΔ, το Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας Διάσωσης, το οποίο εδρεύει στο Λιμενικό Σώμα στο Λιμάνι του Πειραιά επί χρόνια τώρα. Οτιδήποτε γίνεται είτε στον αέρα είτε στο έδαφος είτε και χρήζει άμεσης ενεργοποίησης του κρατικού μηχανισμού, ειδοποιείται το ΕΚΣΕΔ. Το ΕΚΣΕΔ ενεργοποιεί τις Ένοπλες Δυνάμεις, ό,τι μονάδες υπάρχουν στην περιοχή στον τόπο, ναι, ενεργοποιεί την Αστυνομία, την Πυροσβεστική, την Περιφέρεια ή τη Νομαρχία, αλλά και το ΕΚΑΒ. Άρα, στον τόπο σπεύδει η Αστυνομία που έχει την πλήρη γνώση της περιοχής καλύτερα από τον οποιοδήποτε με τις ιδιαιτερότητες της κάθε περιοχής και το ΕΚΑΒ, οπότε το ΕΚΑΒ παρεμβαίνει, σώζει ό,τι μπορεί να σώσει ή ό,τι πέσει στην αντίληψή του και στη συνέχεια η Πυροσβεστική.

Προανέφερα στο κλείσιμο της πρωτολογίας μου το ότι ο Οργανισμός μας προγραμματίζει να προμηθευτεί 2 Drones με όλα αυτά που είπα τότε, να περάσει να καταγράφει, να χαρτογραφεί και τα λοιπά και να έχει τους αισθητήρες τους θερμικούς και τα λοιπά, ούτως ώστε να ξέρει ότι εκεί η διαφορά θερμοκρασίας από το περιβάλλον είναι διαφορετική -είμαι σύντομος ούτως ώστε να προλάβω να απαντήσω σε όλα- άρα υπάρχει κάτι το οποίο ζει -άνθρωπος είναι, ζώο, τι είναι;- άρα χρήζει βοηθείας να το σώσουμε.

Εδώ αναφέρθηκε για τους χειριστές των ελικοπτέρων. Οι χειριστές ελικοπτέρων εδώ μέσω του ΕΚΣΕΔ είναι χειριστές της Πολεμικής Αεροπορίας -φροντίζει πάντα να έχει χείριστες και τι της έλειπε ή τι λείπει από τις Ένοπλες Δυνάμεις; Τα μέσα. Όταν αποκτήσει, θα βγάλει χειριστές, θα εκπαιδεύσει χειριστές- της Πολεμικής Αεροπορίας, του Στρατού Ξηράς, του Πολεμικού Ναυτικού -υπάρχει ιδιομορφία εδώ γιατί προσγειώνονται και στα πλοία και στις φρεγάτες και τα λοιπά- και του Πυροσβεστικού Σώματος. Άρα, εν κατακλείδι, είναι Πολεμική Αεροπορία και Στρατός Ξηράς. Έχουν τη δυνατότητα γιατί έχουν χειριστές είτε αεροσκαφών -έμπειροι στον αέρα- που μπορούν να τους μετεκπαιδεύσουν και ως χειριστές ελικοπτέρων.

Για το άρθρο 21 θέλω να πω και να παρατηρήσω ότι το άρθρο 21 αναφέρεται σε πεπραγμένα με το κλείσιμο του έτους που θα τα διαβιβάζει και τα διαβιβάζει ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ στον κ. Υπουργό και στον κ. Πρόεδρο της Βουλής. Δεν είναι το πόρισμα δυστυχώς των Τεμπών, είναι πεπραγμένα της λειτουργίας του Οργανισμού. Όσον αφορά το πότε θα εκδοθεί το πόρισμα των Τεμπών, έχει εκδοθεί 5/12/24 ένα Δελτίο Τύπου από τον Οργανισμό, αλλά παράλληλα έχουν γίνει και δηλώσεις 13/12 ότι έως τέλος του Φεβρουαρίου του 2025 θα έχει εκδοθεί το πόρισμα των Τεμπών.

Για τις άλλες λεπτομέρειες επί του πορίσματος, θα ήθελα να σας παρακαλέσω να σας τις υποβάλουμε εγγράφως από τον αρμόδιο του Οργανισμού, ο οποίος ασχολείται -ο Αναπληρωτής Πρόεδρος- ο οποίος ασχολείται επί του πορίσματος και θα απαντηθούν όλα και θα καταγραφούν.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ναι, βεβαίως. Εφόσον υπάρχει ανάγκη παράθεσης στοιχείων, καλό θα είναι να μας στείλετε εγγράφως και τις απαντήσεις σας, για να διανεμηθούν το συντομότερο δυνατόν.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΙΤΣΑΚΟΣ (Πρόεδρος του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων (ΕΟΔΑΣΑΑΜ)):** Βεβαίως, το συντομότερο δυνατόν για να είμαστε συγκεκριμένοι και ακριβείς.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Διότι θέλω με την ευκαιρία της διακοπής του κ. Δριτσάκου, να σας ανακοινώσω ότι μετά από συζήτηση μεταξύ των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών των Κομμάτων, επισήμως ανακοινώνω ότι η κατ’ άρθρον συζήτηση του νομοσχεδίου μεταφέρεται για αύριο στις 2 το μεσημέρι και η β΄ ανάγνωση κανονικά ως έχει προγραμματιστεί στις 4 το απόγευμα. Έχουμε αλλαγές, λοιπόν.

Τον λόγο έχει ο κ. Μιχαηλίδης.

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ:** Ευχαριστώ, κ. Πρόεδρε. Επιτρέψτε μου να πω ότι περιμένω μια απάντηση σε ένα, κατά την άποψή μου, ιδιαίτερα σοβαρό ερώτημα, το οποίο έθεσα στον Πρόεδρο του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Ατυχημάτων και δεν παίρνω απάντηση. Θα ήθελα –μπορεί να το έχει ξεχάσει ο άνθρωπος- να το επαναλάβω.

Σας ρώτησα, από την εμπειρία σας, εάν επιβάλλεται, για ένα καλό πόρισμα για τη διερεύνηση της αλήθειας, το πώς συνέβη ένα σιδηροδρομικό ή αεροπορικό κλπ. ατύχημα. Αν είναι πολύ σοβαρό και ουσιαστικό να μεταβεί άμεσα στο χώρο, για τους λόγους που σάς εξήγησα, η Επιτροπή της Βουλής. Ευχαριστώ.

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

Κατά παρέκκλιση έγινε αυτή η διευκρινιστική ερώτηση, κ. Μιχαηλίδη, διότι αντιλαμβάνεστε ότι αν αυτή η διαδικασία ακολουθηθεί, είτε όταν δεν λαμβάνουμε ικανοποιητικές απαντήσεις, είτε όταν -κατά την άποψή μας- δεν λαμβάνουμε ολοκληρωμένες απαντήσεις, αντιλαμβάνεστε ότι το 8ωρο, που πάμε να συμπληρώσουμε σήμερα, θα γίνει 16ωρο. Η επεξεργασία του νομοσχεδίου δεν τελειώνει εδώ. Έχουμε την κατ’ άρθρο συζήτηση, έχουμε και τη β’ ανάγνωση, όπου μπορείτε να κάνετε τις επισημάνσεις σας για τις απαντήσεις των φορέων.

Λοιπόν, κ. Δριτσάκο, ολοκληρώστε, παρακαλώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΙΤΣΑΚΟΣ (Πρόεδρος του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Δυστυχημάτων (ΕΟΔΑΣΑΑΜ)):** Ευχαριστώ, κ. Πρόεδρε. Έχω ολοκληρώσει.

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

Τον λόγο έχει ο κ. Ντίτσας.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Σιδηροδρομικών και Μέσων Σταθερής Τροχιάς (ΠΟΣ-ΜΣΤ)):** Ευχαριστώ, κ. Πρόεδρε. Από την Πλεύση Ελευθερίας, νομίζω, ήταν η κυρία Κεφαλά, που μίλησε για την χρηματοδότηση για τα έργα, αν είναι επαρκής και τί λέμε ως εργαζόμενοι. Προφανώς, δεν μπορεί κάποιος εργαζόμενος ή κάποιο συνδικάτο να λέει ότι φτάνουν τα χρήματα. Ό,τι περισσότερα κονδύλια προσφέρονται, τόσο καλύτερο και για εμάς τους εργαζόμενους, αλλά και για την κοινωνία, για τους επιβάτες που χρησιμοποιούν είτε τα τρένα, είτε τα αεροπλάνα, για τον σκοπό που γίνονται αυτά.

Για το θέμα, που τέθηκε από την πλευρά του κ. Νικολαΐδη για τη μεταφορά του τροχαίου υλικού, κ. Πρόεδρε, εμείς αυτό που γνωρίζουμε είναι ότι γίνεται η μεταφορά των οχημάτων επιβατικών και εμπορευματικών βαγονιών.

Για τις εγκαταστάσεις, που τέθηκε το ερώτημα, δεν νομίζω να υπάρχει κάτι αντίστοιχο μέσα στο σχέδιο νόμου, γιατί υπάρχουν οι Συμβάσεις, αυτές που έχουν υπογραφεί μεταξύ Hellenic Train και ΓΑΙΑΟΣΕ. Καλώς ή κακώς, υπάρχουν αυτές οι Συμβάσεις. Δεν μπορεί να γίνει κάτι περισσότερο.

Θα ήθελα, όμως, κ. Πρόεδρε, να σταθώ στον εκπρόσωπο του ΠΑΣΟΚ για το συμβάν που έγινε πριν και αφορά, για μένα, όλα τα συνδικάτα και τους φορείς που είμαστε εδώ. Νομίζω ότι ο τρόπος και το ύφος δεν ήταν ο πρέπον απέναντι σε ανθρώπους, οι οποίοι εργάζονται, εκφράζουν τις απόψεις τους και έχουν και πολιτικό λόγο, αλλά τον βγάζουν εκεί όπου πρέπει και όταν πρέπει. Διότι, έχουμε γνώση του τι γίνεται. Και θα ήθελα να πω ότι η συμπεριφορά δεν ήταν η σωστή απέναντι στον Γενικό Γραμματέα της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Σιδηροδρομικών Και Μέσων Σταθερής Τροχιάς. Διότι, μην ξεχνάμε ότι, εμείς ως εργαζόμενοι σιδηροδρομικοί έχουμε δώσει τα πάντα για να δουλέψει ο σιδηρόδρομος, σήμερα. Κάποιοι άλλοι δεν έχουν κάνει το καθήκον, αυτό που έπρεπε να έχουν κάνει, διαχρονικά μέχρι σήμερα.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κι εγώ σας ευχαριστώ, κ. Ντίτσα.

Τον λόγο έχει τώρα ο κ. Βελαώρας, Πρόεδρος του Σωματείου Εργαζομένων του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΕΛΑΩΡΑΣ (Πρόεδρος του Σωματείου Εργαζομένων του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΣΕ-ΟΣΕ)):** Ευχαριστώ, κ. Πρόεδρε.

Δύο πράγματα πάρα πολύ γρήγορα, κ. Πρόεδρε, επειδή νομίζω έχουν απαντηθεί και από τον Πρόεδρο της Ομοσπονδίας.

Όταν, προηγουμένως, στην πρωτολογία μου, είπα ότι θεωρώ ότι είναι στη σωστή κατεύθυνση, αλλά δεν είναι ολοκληρωμένο, ένα από αυτά έχει να κάνει και με το τροχαίο υλικό. Το τροχαίο υλικό που περιέρχεται ουσιαστικά στο δημόσιο, αλλά θα πρέπει οι εγκαταστάσεις να είναι σε κάποιον operator. Έναν operator, ο οποίος ναι μεν είναι ο μεγαλύτερος, αυτήν τη στιγμή, που υπάρχει στην Ελλάδα, αλλά ας μην ξεχνάμε ότι το σύνολο του τροχαίου υλικού δεν το έχει μόνο αυτός -το έχουν και άλλες εταιρείες. Και θα πρέπει το τροχαίο τους υλικό -και αυτοί, αλλά και το ελληνικό δημόσιο- να φτιάχνεται εκεί.

Ακούστηκαν πάρα πολλά, θέλω να κρατήσετε μόνο ένα πράγμα, όπως, υπάρχει για τη χριστιανική θρησκεία το προ Χριστού (π.Χ.) και μετά Χριστόν (μ.Χ.), για τους Έλληνες σιδηροδρομικούς υπάρχει το προ Τεμπών και μετά Τεμπών.

Επειδή ακούστηκαν πάρα πολλά σε αυτή την αίθουσα, θέλω όλοι να έχετε στο μυαλό σας, ότι το 80% των συναδέλφων σιδηροδρομικών δεν απασχολούνται μόνο στο μέσον που λέγεται «σιδηρόδρομος», κινούνται με το μέσον που λέγεται «σιδηρόδρομος», πάνε στη δουλειά τους με αυτό, είναι η ίδια τους η δουλειά, είναι η ίδια τους η ζωή.

Τέλος, για τους συναδέλφους, αυτούς που τα τελευταία χρόνια έχουν έρθει με ένα ιδιότυπο εργασιακό καθεστώς. Είναι, όμως, κομμάτι δικό μας, είναι ένα κομμάτι της ελληνικής κοινωνίας. Είναι συνάδελφοι μας, που έχουν ενταχθεί μέσα σε αυτό το σωματείο. Είναι συνάδελφοι, οι οποίοι έκαναν την ίδια ακριβώς μαθητεία, έδωσαν ακριβώς τις ίδιες εξετάσεις με εμάς. Και θέλω να το σημειώσω αυτό, ότι είναι οι μόνοι που αξιολογούνται κάθε εξάμηνο για να ανανεωθεί η σύμβασή τους, όχι στο παλιό προσωπικό, όχι σε εμάς, που ο καθένας από εμάς έχει 38 και 40 χρόνια υπηρεσίας, αλλά άνθρωποι, οι οποίοι κάθε εξάμηνο και οπωσδήποτε μετά το συμβάν αυτό που έγινε, αυτό θα γινόταν, αξιολογούνται επί του πεδίου.

Τέλος, επειδή πολλοί με τον συνδικαλισμό, ίσως δεν έχουν και την καλύτερη άποψη, θα ήθελα να σας πω ότι οι Έλληνες σιδηροδρομικοί - συνδικαλιστές είναι άτομα που εργάζονται, δεν έχουν καμία απαλλαγή και είναι 24 ώρες το 24ωρο, επειδή έτσι είναι Οργανισμός μας, στο πεδίο.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει η Πρόεδρος του Δ.Σ. του Συλλόγου Εργαζομένων «ΕΡΓΑ ΟΣΕ Α.Ε.» (ΣΕ-ΕΡΓΟΣΕ), κυρία Δάφνη Προβοπούλου.

**ΔΑΦΝΗ ΠΡΟΒΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Συλλόγου Εργαζομένων «ΕΡΓΑ ΟΣΕ Α.Ε.» (ΣΕ-ΕΡΓΟΣΕ)):** Θα απαντήσω στην ερώτηση της κυρίας Βολουδάκη, που μίλησε για αριθμό στελεχών που πλήττονται.

Καταρχάς, για να είμαστε σίγουροι και να είναι οριστική η απάντηση που θα σας δώσω, θα πρέπει να έχουμε κατά νου μας το τελικό μεταβατικό οργανόγραμμα. Εμείς, μια ματιά έχουμε ρίξει σε αυτό, δεν μας έχει δοθεί επίσημα, μόνο διαβεβαιώσεις έχουμε από το Υπουργείο και από τη Διοίκησή μας, ότι θα καλυφθούν οι θέσεις και θα μεταφερθούν οι άνθρωποι.

Πλην, όμως, σε μία σύσκεψη υπηρεσιακών παραγόντων στην οποία βρέθηκα προσφάτως στον ΟΣΕ, μας κατέστη σαφές, ότι Διευθυντής δικός μας διευθυντική θέση δεν πρόκειται να καταλάβει, στην καλύτερη των περιπτώσεων να γίνει Υποδιευθυντής. Αυτό, λοιπόν, είναι υποβάθμιση. Δεν έχει σημασία, αν είναι τρεις - τέσσερις, τέσσερις είναι για την ακρίβεια, είναι υποβάθμιση, και μισθολογική και πρακτικά υποβάθμιση. Την επόμενη μέρα στο οριστικό οργανόγραμμα αυτοί, οι άνθρωποι, θα ξεκινάνε από μία θέση πίσω απ’ όλους τους άλλους. Δεν σημαίνει ότι είναι ανίκανοι, δεν σημαίνει ότι είναι κατώτεροι, όμως, υποβαθμίστηκαν.

Θεωρήθηκε δεδομένο ότι όλοι οι Διευθυντές του ΟΣΕ, θα κρατήσουν τις θέσεις τους.

Θεωρήθηκε, επίσης, δεδομένο ότι οι δικοί μας Διευθυντές δεν θα κρατήσουν τις θέσεις τους. Αυτό, βεβαίως, έχει να κάνει με την προβληματική σύνταξη του νομοσχεδίου στο αν υφίστανται θέσεις ευθύνης. Πιθανότατα θα έπρεπε να δουλευτεί περισσότερο αυτό το κομμάτι ή να μην να ξεκινήσουμε την εταιρεία αυτή με ένα μεταβατικό οργανόγραμμα, αλλά με ένα οριστικό, να μεταφέρουμε, να κάνουμε τις αιτήσεις μας, να αξιολογηθούμε και ανάλογα με την ικανότητα του καθενός να τοποθετηθούμε στις αντίστοιχες θέσεις ευθύνης.

Εμείς, κάναμε κάποιες παρατηρήσεις, τις οποίες είδαμε ότι τις αποδέχθηκε το Υπουργείο και τις πέρασε, αφορούσαν το προσωπικό συνολικά και χαιρόμαστε γι’ αυτό.

Θεωρούνται κάποια πράγματα αυτονόητα;

Όχι, δεν θεωρούνται αυτονόητα, αν δεν γραφτούν στον νόμο. Διότι, η ερμηνεία τους μετά, όταν είναι τόσο σαφές το νομοσχέδιο, μπορεί να είναι πολλαπλή και συνήθως, όταν έχει δυνατότητα κανείς να κάνει πολλές ερμηνείες σε ένα νομοσχέδιο, αυτός που την πληρώνει είναι ο εργαζόμενος.

Ως εκ τούτου, λοιπόν, θα θέλαμε να λυθεί το πρόβλημα και των τελευταίων τεσσάρων Διευθυντών οι οποίοι σας είπα ότι υποβαθμίζονται και χάνουν μέρος του μισθού τους.

Ερωτηθήκαμε και για άλλα σημεία. Ήθελα να πω εδώ και θα δώσω τον λόγο στον Αντιπρόεδρο να απαντήσει στην επόμενη ερώτηση η οποία νομίζω ήταν του κ. Νικολαΐδη, θέλω να πω το εξής, ότι δεν ξέρω πόσο σαφές έχει καταστεί ότι η ΕΡΓΟΣΕ μέχρι στιγμής αυτό που εκτελεί είναι έργα υποδομής. Κατασκευάζει το σιδηροδρομικό δίκτυο το οποίο παραδίδει στον ΟΣΕ σε κατάσταση άρτιο και λειτουργικό. Δεν έχουμε παραδώσει έργο το οποίο δεν δουλεύει. Παραδώσαμε διπλή γραμμή με ηλεκτροκίνηση το 2018, παραδώσαμε το GSM-R (Global System for Mobile Communications – Railway) το 2018, παραδώσαμε ένα σωρό έργα τα οποία αντικατέστησαν το απαρχαιωμένο δίκτυο στον ΟΣΕ για χρήση. Από εκεί και πέρα η δική μας δουλειά τελειώνει, νομοθετικά δεν είχαμε άλλη παρέμβαση να κάνουμε, ούτε συντήρηση μπορούμε να κάνουμε στο δίκτυο, ούτε τίποτα άλλο. Ως εκ τούτου, πολύ συχνά λοιδορήθηκε, κατηγορηθήκαμε, ακούσαμε τα χίλια μύρια όσα για την κατάσταση του δικτύου. Εμείς το δίκτυο το παραδίδουμε σε άρτια κατάσταση και το τονίζω. Διαφορετικά δεν θα μπορούσε να παραλειφθεί, ούτε να λειτουργήσει και να δοθεί στην κυκλοφορία κανένα τρένο. Δεν είμαστε αρμόδιοι για την κυκλοφορία. Δεν έχουμε καμία δουλειά με την ασφάλεια της κυκλοφορίας. Απολύτως καμία. Έχουμε ακούσει πολλά, θα πρέπει, όμως, να ξεκαθαριστεί ότι εμείς αυτό το κομμάτι δεν το έχουμε στην αρμοδιότητά μας και, ως εκ τούτου, αυτή τη στιγμή και με την ένωση που επιχειρείται θα βρεθούμε σε μία εταιρεία που έχει άλλα αντικείμενα από τα δικά μας και ουσιαστικά αυτό για το οποίο συζητάμε σήμερα θα μπορούσε να το είχαμε λύσει εδώ και χρόνια εάν ήταν λίγο πιο ξεκάθαρες οι αρμοδιότητες του τι κάνουμε εμείς, τι κάνει ο ΟΣΕ, πώς παραλαμβάνει ο ΟΣΕ από εμάς. Απλά πράγματα.

Αυτά από εμένα.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Τον λόγο έχει ο κ. Δημητρίου.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ (Αντιπρόεδρος του Δ.Σ. του Συλλόγου Εργαζομένων «ΕΡΓΑ ΟΣΕ Α.Ε.» (ΣΕ – ΕΡΓΟΣΕ))**: Ευχαριστώ. Δυο λόγια μόνον γιατί έχει μακρύνει η διαδικασία.

Ποια προβλήματα, ρώτησε ο κ. Νικολαΐδης, θα μπορούσαν να λυθούν. Όλα τα προβλήματα που θα μπορούσε να λυθούν με μια καλή διεταιρική σύμβαση, η οποία, εάν δεν το ξέρετε, 17-20 χρόνια δεν υπάρχει. Μια καλή διεταιρική σύμβαση μεταξύ των δύο εταιρειών θα μπορούσε να διασαφηνίζει αυτό που είπε και η Πρόεδρος, ποιος κάνει τι, ποιος παραλαμβάνει, ποιος λειτουργεί, ποιος συντηρεί. Όλα είναι μη σαφή και, κατά συνέπεια, καταλήγουμε να κατηγορούμαστε για πράγματα για τα οποία δεν έχουμε λόγο.

Ρώτησε, επίσης, ο κ. Νικολαΐδης και προσπαθούσα να συνοψίσω την απάντηση μου στις οργανωτικές αλλαγές που έχουν γίνει στην ΕΡΓΟΣΕ τα τελευταία χρόνια. Ας ξεκινήσουμε από την ίδρυσή της το 1996 κατ’ επιταγήν της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Προσελήφθη προσωπικό από την ελεύθερη αγορά με σύμβουλο μαζί, ο οποίος μετέδωσε την τεχνογνωσία. Η τεχνογνωσία αυτή χρησιμοποιήθηκε, μέσω διαδικασίας ας το πούμε «επαγγελματικής όσμωσης», στην παραγωγή των έργων. Ας δούμε πώς πάει το τρένο από την Αθήνα στη Θεσσαλονίκη, από την Αθήνα στο Κιάτο, από την Αθήνα στο Αεροδρόμιο, από την Οινόη στη Χαλκίδα, από το Παλαιοφάρσαλο στην Καλαμπάκα - θα μπορούσα να συνεχίσω πάρα πολλή ώρα αλλά δεν θα το κάνω - και τι συστήματα έχουν εγκατασταθεί, τα οποία ναι μεν υπάρχουν θέματα προς επεξεργασία, υπάρχουν καθυστερήσεις, κανείς δεν ισχυρίζεται ότι όλα είναι καλά. Έφτασε, όμως - απαντώντας στις οργανωτικές αλλαγές που έγιναν το 2010 και 2011 - να αρχίσει να χάνεται η τεχνογνωσία, να απομειώνεται, δηλαδή, το επιστημονικό δυναμικό της εταιρείας - η εταιρεία διαθέτει μόνο ανθρώπινο δυναμικό, τίποτε άλλο πέραν αυτού - μέσω μετατάξεων, μέσω αποσπάσεων, ο νόμος 3891/2010 να σας θυμίσω. Από εκεί και πέρα φτάνουμε στο σημείο το 2022 να έχουμε μια πορεία ανεξαρτητοποίησης, η οποία ουδέποτε υλοποιήθηκε και φτάνουμε τώρα στην ανάποδη ακριβώς πορεία και έτσι εκφράζουμε την ανησυχία των εργαζομένων, διότι φαίνεται να ελλείπει μία πυξίδα στην πορεία. Στρίβουμε από δω, στρίβουμε από κει, κάπου θα καταλήξουμε τελικά. Ελπίζω αυτό το κάπου να είναι προς όφελος της ασφάλειας κυρίως του σιδηροδρόμου.

Ρώτησε ο κ. Βουλευτής για την ασφάλεια. Η ασφάλεια είναι μη διαπραγματεύσιμο θέμα, είναι on – off. Εάν το τρένο είναι ασφαλές, πληροί τα στάνταρ, πρέπει να κυκλοφορεί. Εάν όχι να μην κυκλοφορεί. Τίποτε λιγότερο από αυτό. Εμείς οι εργαζόμενοι, σας το είπε και ο συνάδελφος Βασίλης Βαλαώρας και ο Γιάννης Ντίτσας και όλοι όσοι μίλησαν, χρησιμοποιούμε αυτό το μέσον, άρα έχουμε και την «υστεροβουλία» να είναι ασφαλές. Το θέλουμε να είναι ασφαλές.

Είναι η ζωή μας, έχουμε πάρα πολλά χρόνια, από 30 και πάνω οι περισσότεροι σε αυτό το Μέσο και επομένως, δεν διαπραγματευόμαστε κάτι λιγότερο από αυτό. Ελπίζω να κάλυψα ένα κομμάτι.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε, κ. Δημητρίου.

Τον λόγο έχει ο κ. Δημήτριος Πετρόπουλος.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΕΤΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Ενώσεων Μηχανικών Δημοσίων Υπαλλήλων Διπλωματούχων Ανωτάτων Σχολών (ΠΟ ΕΜΔΥΔΑΣ)):** Ναι. Το resume της συζήτησης και η άποψή μας είναι ότι πρέπει και με αφορμή αυτό το νομοσχέδιο, να πάψει ο Σιδηρόδρομος να αποτελεί τον φτωχό συγγενή των μεταφορών της χώρας μας. Για να επιτευχθεί αυτό, θέλουμε ισχυρές δημόσιες πολιτικές σε όλο το πεδίο εφαρμογής των μεταφορών και ειδικά του Σιδηροδρόμου, το οποίο σημαίνει δημόσιος έλεγχος και στα έργα, τα οποία εκτελούνται και στους φορείς, οι οποίοι ή μάλλον ακόμα καλύτερα σε έναν ενιαίο δημόσιο φορέα, ο οποίος θα εκτελεί και τα έργα και τις μεταφορές και το μεταφορικό έργο, αλλά θα παρέχει και τις πιστοποιήσεις, την ασφάλεια των σιδηροδρομικών υποδομών και του σιδηροδρομικού έργου σε όλο το επίπεδο, με τον καλύτερο δυνατό τρόπο έτσι ώστε και ο ρόλος της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων, να καταστεί, αν είναι δυνατόν, ανενεργός, δηλαδή, να μη χρειάζεται, να φτάσουμε σε ένα επίπεδο ασφάλειας έτσι ώστε, να μην χρειάζονται τέτοιου τύπου φορείς.

Η λυδία λίθος για να επιτευχθεί αυτό, είναι η στελέχωση, με το κατάλληλο επιστημονικό προσωπικό, ένα και νομίζω ότι βγήκε από πολλές τοποθετήσεις αυτό και φορέων και από ερωτήσεις και ο τρόπος για να γίνει αυτό, είναι να δοθούν κίνητρα προσέλκυσης του κατάλληλου προσωπικού και σε επίπεδο αποδοχών και σε επίπεδο σχέσεων εργασίας έτσι ώστε, να γίνει πραγματικά ελκυστικό για όλους αυτούς τους φορείς, για νέους επιστήμονες, να προσφέρουν τις γνώσεις και τις δυνατότητές τους σε αυτό το κρίσιμο πεδίο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε πολύ, κ. Πετρόπουλε και για τη συντομία της τοποθέτησή σας.

Τον λόγο έχει ο κ. Αθανάσιος Τσιάνος.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΙΑΝΟΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ)):** Θα κάνω ένα μικρό σχόλιο και θα δώσω τον λόγο στον Αντιπρόεδρο.

Καταρχάς, πρέπει να αντιληφθούμε όλοι ότι υπάρχουν προβλήματα και υπάρχουν προβλήματα διαπιστωμένα, γι’ αυτό και γίνεται η αναδιάρθρωση. Ακούστηκαν σήμερα διάφορα ζητήματα λες και όλα είναι, όλοι οι φορείς, τα κάνουν μια χαρά. Δεν είναι έτσι. Χρειάζεται εκπαίδευση, χρειάζεται στελέχωση, χρειάζεται ο συντονισμός, χρειάζεται κατάλληλη πολιτική και μια μακροχρόνια συνεχή διαδικασία βελτίωσης του σιδηρόδρομου. Δεν είναι κάτι το οποίο το παίρνουμε τώρα και παίρνουμε κάποια μέτρα και το αφήνουμε, γι’ αυτό και είναι πάρα πολύ σημαντικό αυτό το νομοσχέδιο και γι’ αυτό, αυτό το νομοσχέδιο πρέπει να πετύχει. Δηλαδή ο σιδηρόδρομος δεν συγχώρεσε και δεν θα συγχωρήσει και άλλες καθυστερήσεις και άλλα λάθη.

Τώρα, υπήρχαν κάποια ερωτήματα, τα οποία τέθηκαν ως προς τον Σύλλογο Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, θα δώσω τον λόγο στον Αντιπρόεδρο του Συλλόγου, τον κ. Πέτρο Ευγενικό.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Πέτρος Ευγενικός. Θα δώσετε τις απαντήσεις όσο πιο σύντομα μπορούμε.

**ΠΕΤΡΟΣ ΕΥΓΕΝΙΚΟΣ (Αντιπρόεδρος του ΔΣ του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ)):** Ευχαριστώ, κ. Πρόεδρε, θα είμαι σύντομος.

Το πρώτο ερώτημα που έχω καταγράψει είναι κατά πόσο ο Σύλλογος έχει συμβάλλει στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο. Εδώ θα απαντήσω ότι, με θεσμικό ρόλο, δεν έχουμε συμβάλλει. Δεν είχαμε κληθεί, δεν συμμετείχαμε επίσημα. Ωστόσο, θέλω να πιστεύω ότι έμμεσα έχουμε συμβάλλει, γιατί το θέμα του συγκεκριμένου σχεδίου νόμου, το έχουμε επισημάνει ήδη από τον Μάρτη του 2021, όταν εκδώσαμε τις θέσεις για το σιδηρόδρομο σαν Σύλλογος και μία από τις θέσεις αυτές, ήταν ότι, κατά τη γνώμη του Συλλόγου και των μελών του, έπρεπε να υπάρξει αναδιοργάνωση του σιδηροδρομικού τομέα στην Ελλάδα. Άρα, λοιπόν, θεωρούμε ότι έμμεσα συμβάλλαμε. Ούτως ή άλλως οι θέσεις μας είχαν επικοινωνηθεί ήδη από τότε στην ηγεσία του Υπουργείου, καθώς και στους εμπλεκόμενους φορείς, οπότε πιθανώς, να βάλαμε και εμείς το λιθαράκι μας σε αυτό το νομοσχέδιο.

«Εάν τα μέτρα που περιγράφονται στο νομοσχέδιο επαρκούν για την ασφάλεια του Δικτύου σήμερα». Η απάντηση, όπως είπαμε και στην αρχική μας τοποθέτηση, είναι ότι αυτό είναι ένα πολύ σημαντικό πρώτο βήμα. Προφανώς, δεν επαρκεί. Η δουλειά δεν έχει τελειώσει. Το έχουμε ακούσει αυτό και από τον Υπουργό ότι «υπάρχει ένα ολοκληρωμένο σχέδιο δράσης» και αυτό περιμένουμε να δούμε, όπως, επίσης, περιμένουμε να δούμε, για να έχουμε μια ξεκάθαρη εικόνα και να μπορούμε να αξιολογήσουμε στην πραγματικότητα εάν η αναδιοργάνωση αυτή είναι ουσιαστική ή όχι και τα επόμενα βήματα.

Όπως έχουμε σχολιάσει επίσημα και στη διαβούλευση, για εμάς θα είναι πολύ σημαντικό να δούμε το τελικό οργανόγραμμα, το οποίο θα πρέπει να έχει πολύ ξεκάθαρες θέσεις με σαφή περιγραφή, διακριτές αρμοδιότητες και υποχρεώσεις κάθε διοικητικής μονάδας με καθορισμένες και σαφείς εργασίας ροές, όπως, επίσης, και καταγεγραμμένες ισχυρές διαδικασίες λήψης αποφάσεων. Μέχρι να το δούμε αυτό δε μπορούμε να πούμε εάν η αναδιοργάνωση είναι ουσιαστική ή όχι, όμως, σίγουρα, είναι πολύ σημαντικό να ξεκινήσει και πρέπει να ξεκινήσει άμεσα

Από εκεί και πέρα, ένα άλλο ερώτημα που έχω καταγράψει είναι: «αν επαρκούν τα υφιστάμενα μέτρα ασφαλείας για την ορθή λειτουργία του Δικτύου». Όπως είπα και στην αρχή, ένα από τα μέτρα που έχουμε, εμείς, προτείνει σαν Σύλλογος ήταν και η αναδιοργάνωση. Ωστόσο, προφανώς, για τα θέματα, ειδικά της ασφάλειας, θα πρέπει να

υπάρξουν διάφορες παρεμβάσεις, πολλές από τις οποίες έχουμε ήδη ακούσει σαν εξαγγελίες και είναι υπό υλοποίηση. Ήδη από τον Οκτώβριο του 2024 είχαμε εκδώσει ένα δελτίο τύπου πολύ συγκεκριμένα για την ασφάλεια του Δικτύου με αναφορά σε βραχυπρόθεσμες και μεσοπρόθεσμες παρεμβάσεις που κατά τη γνώμη του συλλόγου θα έπρεπε να αναληφθούν. Αυτές αφορούσαν στην κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών.

Ενδεικτικά, αναφέρω ότι είχαμε πει ότι πρέπει να υπάρχει μια διαδικασία πιστοποίησης σύμφωνα με διεθνή πρότυπα για το ισχύον Σύστημα Διαχείρισης Κυκλοφορίας για όλο το ενεργό Δίκτυο, με προτεραιότητα στα τμήματα του κύριου Δικτύου που δεν είναι δυνατή ακόμα η πλήρης λειτουργία των συστημάτων σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης. Είχαμε, επίσης, προτείνει στο κομμάτι του θεσμικού και του τεχνικού πλαισίου να υπάρξει, εκτός από την αναδιοργάνωση που ήταν ένα από τα σημεία επανεξέτασης, και η αναμόρφωση του ισχύοντος προγράμματος εκπαίδευσης για σταθμάρχες, για κλειδούχους, για μηχανοδηγούς, καθώς και επανεξέταση και αναθεώρηση των προσόντων τους κατά την πρόσληψη, όπως, επίσης, και συνεχιζόμενη εκπαίδευση και αξιολόγηση των επιδόσεων.

Τέλος, πλήρη αναμόρφωση του Γενικού Κανονισμού Κίνησης. Ένα πολύ σημαντικό του κομμάτι έχει επικαιροποιηθεί, ωστόσο δεν έχει επικαιροποιηθεί πλήρως, από όσο ξέρουμε.

Από εκεί και πέρα είχαμε προτείνει και κάποιες παρεμβάσεις για τη σιδηροδρομική υποδομή με έλεγχο τεχνικών έργων και ιδιαίτερα των γεφυρών και των σηράγγων. Το έχουμε, όμως, ακούσει ότι είναι δρομολογημένο με καταγραφή της κατάστασης των εισόδων διαβάσεων- ακούσαμε και ποσό από τον κ. Υπουργό για αυτό.

Επίσης, τακτική προληπτική συντήρηση και έλεγχο καλής λειτουργίας των αυτόματων συστημάτων ισόπεδων διαβάσεων, έλεγχο και συντήρηση της επιδομής και υποδομής της γραμμής με εκθάμνωση, εκχόρτωση, κοπή δέντρων κ.λπ.. Οπότε, αυτές είναι κάποιες παρεμβάσεις που κατά τη γνώμη μας θα βοηθήσουν άμεσα, μέχρι να ολοκληρωθούν τα συστήματα.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε θερμά και εσάς και το Σύλλογο Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων και τον κ. Πρόεδρο, τον κ. Τσιάνο.

Να δώσουμε τον λόγο τώρα στον κ. Παναγιώτη Ψαρό.

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΨΑΡΟΣ (Πρόεδρος του ΔΣ της Ένωσης Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας Ελλάδος (ΕΕΕΚΕ)):** Ευχαριστώ, κ. Πρόεδρε. Ναι, από ό,τι έχω σημειώσει κι εγώ, είναι 2 ερωτήματα από την Πλεύση Ελευθερίας.

Όσον αφορά στα τρέχοντα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας, είναι τα εξής 2: Είναι η έλλειψη προσωπικού και είναι η έλλειψη σύγχρονων συστημάτων.

Στο θέμα του προσωπικού, έχει ψηφιστεί προ 2 μηνών - όπως είπα και στην πρωτολογία μου - ο νόμος για το ΑΣΕΠ, όπου στο άρθρο 62 αναφέρεται ειδικά για τις προσλήψεις ελεγκτών. Με βάση αυτό θεωρούμε ότι έχει τεθεί η βάση, για να μπορέσουμε στα επόμενα 3 με 5 χρόνια να λέμε ότι το πρόβλημα θα έχει φτάσει σε μία λύση. Αναμένουμε το αμέσως προσεχές διάστημα μία νέα προκήρυξη από το ΑΣΕΠ, αποκλειστικά, για ελεγκτές, για 97 θέσεις. Πρέπει και τα επόμενα έτη να συνεχίσουμε τις προσλήψεις και την εκπαίδευση των νέων ελεγκτών, για να μπορέσουμε να πούμε ότι το πρόβλημα θα λυθεί, αλλά νομίζω ότι νομοθετικά, σε αυτό το σημείο που είμαστε, στο θέμα του προσωπικού η Βουλή έχει κάνει το έργο της. Τώρα πρέπει και ο ΑΣΕΠ με την ΥΠΑ να κάνουν το δικό τους.

Στο θέμα των συστημάτων, η αλήθεια είναι ότι έχουμε μείνει πολύ πίσω. Υπάρχουν δεκαετίες λαθών, χαμένων ευκαιριών. Μια και είμαστε εδώ και συζητάμε το νομοσχέδιο του ΟΣΕ θέλω να πω ότι όταν εγώ άκουγα στις ειδήσεις στο πώς γίνονταν οι προμήθειες του ΟΣΕ αισθανόμουν ρίγος, γιατί είναι ακριβώς ο ίδιος τρόπος που αντιμετωπίζονταν επί χρόνια οι προμήθειες στην ΥΠΑ και έχουμε φτάσει εδώ που φτάσαμε. Είμαστε οι τελευταίοι της Ευρώπης. Δεν είναι λογοπαίγνιο, στην κάλυψη για το ραντάρ, το Mode S, το οποίο είναι μια τεχνολογία που έχεις πολύ περισσότερες πληροφορίες για τα αεροπλάνα είναι υποχρεωτική εδώ και χρόνια για όλα τα ευρωπαϊκά κράτη, με ευρωπαϊκό κανονισμό. Είμαστε οι τελευταίοι σε όλη την Ευρώπη που δεν έχουμε βάλει ακόμα. Έχουνε βάλει οι Τούρκοι δίπλα μας, έχουνε βάλει στα νότια οι Αιγύπτιοι. Αν δει κάποιος το χάρτη της κάλυψης του Mode S είμαστε μια μαύρη τρύπα στο χάρτη της ευρύτερης περιοχής. Στο σύστημα ζεύξης δεδομένων μεταξύ πιλότου και ελεγκτή, όπου μπορείς να επικοινωνείς χωρίς να κάνεις χρήση του ασυρμάτου, για να γίνεται πιο άμεση και πιο γρήγορη η επικοινωνία ταυτόχρονα με πολλά αεροπλάνα ούτε αυτό το σύστημα έχουμε. Έχουμε παραπεμφθεί στο ευρωπαϊκό δικαστήριο, για την έλλειψη αυτού. Γίνονται προσπάθειες, νομίζω ότι το πρόβλημα πλέον το έχουμε καταλάβει όλοι και η ηγεσία της ΥΠΑ και το Υπουργείο φαίνεται ότι δραστηριοποιούνται. Δυστυχώς, το πρόβλημα είναι τόσο μεγάλο που δεν μπορεί να λυθεί σε ένα χρόνο. Ακόμα και σήμερα να υπογράφαμε για νέα συστήματα, θα τα είχαμε στην καλύτερη περίπτωση πρώτη φορά σε χρήση το καλοκαίρι του ’27, αν όχι του ‘28.

Αυτό που κάνουμε αυτή τη στιγμή είναι ότι με αυτά που έχουμε, και προφανώς έχοντας ευθύνη της ασφάλειας των πτήσεων, μειώνεται η ροή της κυκλοφορίας στα επίπεδα που είναι ανεκτά, με τα εργαλεία που έχουμε και με το προσωπικό που έχουμε και έτσι μπορούμε και αντιμετωπίζουμε το κομμάτι της ασφάλειας. Σίγουρα η ασφάλεια δεν μπορεί να διατηρηθεί με πειραματισμούς. Δηλαδή ,αυτό που σας είπα πριν και που το ακούγαμε ως αστείο, αλλά το είδαμε και να γράφεται στον Τύπο και έγινε πρόσφατα ένα μνημόνιο συνεργασίας μεταξύ ΥΠΑ και DFS, το να φέρουμε ελεγκτές ορισμένου χρόνου και μάλιστα συνταξιούχους είναι πρωτάκουστο. Ελπίζω απλά να είναι ένα κακόγουστο αστείο ή μια παρερμηνεία, γιατί δεν νομίζω ότι κάποιος μπορεί να το δει σοβαρά. Επειδή, όντως υπάρχει μια ασάφεια στο άρθρο 27, θέλω να ελπίζω ότι δεν υποκρύπτει κάτι, ότι δεν υπάρχει κάποιος σκοπός πίσω από αυτό και θα μπορούσε να διευκρινιστεί καλύτερα.

Αυτό που έχουμε να κάνουμε τα επόμενα χρόνια είναι να συνεχίσουμε την προσπάθεια και στο θέμα των συστημάτων και στο προσωπικό, που όπως είπα μπήκε σε μια γραμμή και με υπομονή και με σταθερά βήματα να προχωρήσουμε προς την επόμενη κατάσταση, προς τη βελτίωση της υπηρεσίας. Σίγουρα δεν μπορούμε να πάμε με πειραματισμούς, σίγουρα δεν μπορούμε να πάμε βιαστικά. Θέλει υπομονή και θέλει σταθερά και δοκιμασμένα βήματα. Η λύση σίγουρα είναι να στηρίξουμε το προσωπικό που είναι λίγο και είναι κουρασμένο και είναι αυτό που υπομένει το βάρος της ολοένα αυξανόμενης κυκλοφορίας. Η Ελλάδα σπάει το ένα ρεκόρ μετά το άλλο στην κυκλοφορία που διαχειρίζεται, ειδικά με τις τελευταίες κρίσεις στην ευρύτερη περιοχή έχουν κλείσει οι εναέριοι χώροι και δρομολογείται περισσότερη κυκλοφορία από εμάς με αποτέλεσμα να έχουμε πρωτόγνωρα υψηλά επίπεδα, ακόμα και για χειμώνα. Οι συνάδελφοι είναι εκεί προσπαθούν κάνουν ότι μπορούν, αλλά σίγουρα πρέπει να τους σεβαστούμε και να μην πάμε να τους εξουθενώσουμε, πιέζοντάς τους περισσότερο από όσο είναι ανθρωπίνως δυνατό.

Ανέφερε πριν, η Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας, για τις δύο ολικές απώλειες ραντάρ που είχαμε κάποια χρόνια πριν. Είναι αλήθεια. Υπάρχουν διαδικασίες ακόμα και να χάσει το ραντάρ που διαχειρίζεται την κυκλοφορία, αλλά σίγουρα δεν είναι κάτι απλό και σίγουρα δεν μπορείς να διαχειριστείς την κυκλοφορία που θα είχες αν είχες το ραντάρ. Από την πλευρά μας, κάνουμε ότι μπορούμε για να κρατάμε το σύστημα εκεί ασφαλές και όρθιο, αλλά δεν αρκούμε μόνο εμείς. Πρέπει να έχουμε και τη συμβολή και της πολιτείας και της υπηρεσίας πολιτικής αεροπορίας, για να μπορέσουμε να πάμε με ασφάλεια στην επόμενη μέρα. Ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Μπαλωμένος.

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΠΑΛΩΜΕΝΟΣ (Διευθύνων Σύμβουλος της ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.)**: Δέχθηκα δύο ομάδες ερωτημάτων. Το πρώτο ερώτημα είχε να κάνει με τις βλάβες που υπάρχουν στο τροχαίο υλικό και αν αυτές δηλώνονται στη ΡΑΣ. Πράγματι για κάθε περίπτωση βλάβης, για κάθε περίπτωση μη λειτουργικού οχήματος, αποστέλλεται σχετική ενημέρωση στη ΡΑΣ. Η τελευταία ενημέρωση έγινε 8/11 και 18/11 του 2024.

Το δεύτερο ερώτημα είχε να κάνει με τον ρόλο της ΓΑΙΑΟΣΕ στη διαχείριση τροχαίου υλικού. Η ΓΑΙΑΟΣΕ από το 2016, 2017 για την ακρίβεια γιατί τότε η σύμβαση μίσθωσης τροχαίου υλικού με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ επισημοποιήθηκε, μετέπειτα HELLENIC TRAIN - ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Διαχειριζόμαστε, λοιπόν, αυτήν τη σύμβαση μίσθωσης 1.179 οχημάτων. Διαχειριζόμαστε τη μίσθωση 6 οχημάτων σε άλλες εταιρείες και διαχειριζόμαστε και 2.600 λοιπά οχήματα. Για τα 2.600 λοιπά οχήματα έχουμε καταγράψει συγκεκριμένες δράσεις. Πρώτον, τρεις διαφορετικές διαδικασίες scraping, ένα πιλοτικό με 123 οχήματα, ένας διαγωνισμός που εγκρίθηκε από το διοικητικό μας συμβούλιο τις προηγούμενες δύο εβδομάδες για 696 οχήματα και αυτή τη στιγμή που μιλούμε, κλιμάκια της εταιρείας μαζί με τεχνικό σύμβουλο σε όλη την Ελλάδα αναγνωρίζουν νέα οχήματα για scrap, των οποίων η λίστα θα αποσταλεί στο Υπουργείο Υποδομών για να εκδοθεί ΦΕΚ, όπως έγινε και για τα προηγούμενα 696 οχήματα. Αυτή είναι μια άσκηση, την οποία ο νέος φορέας θα την παραλάβει έτοιμη.

Μια επόμενη δράση, την οποία έχουμε για το τροχαίο αυτό υλικό των 2.600 οχημάτων είναι η φύλαξη κάποιων εξ αυτών. Πριν από τρεις μήνες ξεκινήσαμε πάλι πιλοτικά σε έξι σημεία της Θεσσαλονίκης νυχτερινές περιπολίες και μια τρίτη δράση για αυτά τα οχήματα τα 2.600 είναι σε συνεργασία με τον ΟΣΕ, επισημάναμε συγκεκριμένη έκταση στο σιδηροδρομικό σταθμό Δράμας όπου έχουμε εκδώσει οικοδομική άδεια μικρών εργασιών, μικρής κλίμακας άδεια, για την περίφραξη αυτού του χώρου για να μετακινηθούν εκεί από όλη την βόρειο Ελλάδα οχήματα.

Η τρίτη ερώτηση είχε να κάνει με την ιδιοκτησία του τροχαίου υλικού. Ο ιδιοκτήτης του τροχαίου υλικού είναι το ελληνικό δημόσιο. Ερωτηθήκαμε για την συμμετοχή της ΓΑΙΑΟΣΕ στο νομοσχέδιο, γενικότερα στη σιδηροδρομική μεταρρύθμιση, αλλά και αν εκπονήσαμε σχετικές μελέτες, κάναμε δύο ασκήσεις. Η πρώτη άσκηση είχε να κάνει με την προβολή των εξόδων και των κεφαλαίων που χρειαζόμαστε για να διαχειριστούμε επιτυχώς την ακίνητη περιουσία μας. Η δεύτερη άσκηση, η οποία ενσωμάτωσε και την πρώτη, είχε να κάνει με τις χρηματοοικονομικές επιπτώσεις αυτής της απόσπασης τροχαίου υλικού. Τέθηκαν υπόψη του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και ευχαριστούμε τους αρμόδιους γιατί συμπεριέλαβαν στο νομοσχέδιο τις προτάσεις και τις ανησυχίες μας.

Συμμετείχαμε ενεργά καθ’ όλη τη διάρκεια της συζήτησης για τη δόμηση αυτού του νομοσχεδίου με τους αρμόδιους του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και όσον αφορά την σιδηροδρομική μεταρρύθμιση, έχουμε κάνει μια σειρά από ενέργειες με τις οποίες θεωρούμε ότι συμβάλλουμε με αυτό τον τρόπο σε μια επιτυχή σιδηροδρομική μεταρρύθμιση. Αυτή τη στιγμή γίνεται καταγραφή του τροχαίου υλικού σε όλη την Ελλάδα. Αυτή τη στιγμή γίνεται καταγραφή των ανταλλακτικών ETCS. Την Πέμπτη θα έχουμε εισήγηση προς το διοικητικό μας συμβούλιο για προμήθεια νέων ανταλλακτικών, spare parts, για το ETCS. Σ’ αυτό το διοικητικό συμβούλιο θα έχουμε εισήγηση για διαγωνισμό τεχνικής αξιολόγησης για όλα τα οχήματα, τα οποία διαχειρίζεται η εταιρεία. Προφανώς τα τεύχη του διαγωνισμού θα τα βρει η νέα εταιρεία για να τρέξει τις διαδικασίες. Παρακολουθούμε την συντήρηση του τροχαίου υλικού από την HELLENIC TRAIN. Λησμόνησα να πω ότι η HELLENIC TRAIN είναι ο αποκλειστικός υπεύθυνος για την συντήρηση του τροχαίου υλικού. Παραλαμβάνουμε τα στοιχεία για να αξιολογήσουμε. Προετοιμαζόμαστε με σύμβουλο για να αξιολογήσουμε το τεχνικό υλικό, αυτό σας το είπα για την τεχνική αξιολόγηση και τέλος εκτελούμε την ανάταξη του ETCS on board, 64 οχήματα από τα 115, είμαστε σχετικά στο μέσο του προγράμματος μέσα στο χρονοδιάγραμμα και με ανεξάρτητο τεχνικό σύμβουλο δομούμε τα τεύχη του διαγωνισμού για την προμήθεια ή την επισκευή του GSM-R σε συνεργασία με τον ΟΣΕ.

Eρωτήθηκα, εάν έχω κληθεί σε ανακριτή ή σε κάποια κοινοβουλευτική εισαγγελική διαδικασία. Βρίσκομαι πέντε μήνες στην εταιρεία και όχι δεν έχω κληθεί ούτε εγώ ούτε κάποιο άλλο μέλος της εταιρείας της ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. και επίσης, αν συμμετέχουμε σε Επιτροπές Διερεύνησης για το δυστύχημα των Τεμπών. Όχι, ούτε εγώ ούτε κάποιο άλλο μέλος της ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε..

Στην τελευταία ερώτηση που δεχθήκαμε, αν θεωρούμε ότι είναι ώριμο το νομοσχέδιο θα πω το εξής. Στη βάση αυτών των ασκήσεων που κάναμε, της διαβούλευσης με το Υπουργείο το οποίο έγινε και όσον αφορά τα άρθρα του νομοσχεδίου που αφορούν την ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. θεωρούμε ότι είναι εξαιρετικά ώριμο το νομοσχέδιο.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Ευχαριστώ πολύ τον κ. Μπαλωμένο.

Τον λόγο έχει τώρα ο κ. Βαγενάς.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΓΕΝΑΣ (Υποδιοικητής Αεροναυτιλίας της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ))**: Καλησπέρα και πάλι και ευχαριστώ.

Θα ήθελα να αναφερθώ σε κάποια θέματα που ετέθησαν κυρίως από την κυρία Πέρκα και τα θέματα αυτά αφορούν το Μητρώο Επιθεωρητών της ΑΠΑ. Όπως καταλαβαίνετε, επειδή είναι της ΑΠΑ θα σχολιαστεί δεόντως από την αρμόδια Υπηρεσία, όπως και η ανασύσταση των Αεροπορικών Αρχών στα αεροδρόμια της χώρας, κυρίως, για τα διεθνή είναι και αυτό θέμα της ΑΠΑ.

Θα αναφερθώ ωστόσο στο θέμα των αερολιμενικών και το οργανόγραμμα της ΥΠΑ. Επεξεργαζόμαστε ένα καινούργιο νομοσχέδιο, ένα καινούργιο οργανόγραμμα και στο πλαίσιο, λοιπόν, αυτό η Υπηρεσία, ήδη, έχει προβλέψει να δημιουργηθούν γραφεία στα περιφερειακά μας αεροδρόμια κατά τόπων, οπότε οι εν λόγω υπάλληλοι να συνεχίσουν να παρέχουν υπηρεσίες κατά τον βέλτιστο τρόπο, ανάλογα με τις ανάγκες και της κεντρικής Υπηρεσίας και τα αναθέτουμε απευθείας σε αρμόδια κεντρική Διεύθυνση της Υπηρεσίας. Οπότε θα συνεχίσουν οι εν λόγω υπάλληλοι να παρέχουν υπηρεσίες και βεβαίως να δούμε με τον καλύτερο τρόπο αξιοποίηση του προσωπικού που είναι και το ζητούμενο σε αυτή την περίπτωση.

Αυτά σε ό,τι αφορά τους αερολιμενικούς.

Σε ό,τι αφορά την κυρία Κωνσταντοπούλου τέθηκαν βασικά τρία ζωτικά θέματα. Το πρώτο είναι αν υπάρχει ασφάλεια στους αερομεταφορείς και στην εναέρια κυκλοφορία γενικότερα και μάλιστα αναφέρθηκε στην απόλυτη απώλεια ορατότητας σε κάποιο περιστατικό.

Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας μέσω των ελεγκτών της διασφαλίζει την ασφάλεια. Σε κάθε περίπτωση υπάρχει το πλαίσιο εξουσιοδότησης των ελεγκτών μας να παρέχουν συγκεκριμένα είδη ελέγχου. Βοήθημα στον αποτελεσματικότερο και ασφαλέστερο έλεγχο είναι τα ραντάρ, ωστόσο σε κάποιες περιπτώσεις έχουμε απώλεια ραντάρ, όπως έχει συμβεί και θα συμβαίνει και στο μέλλον, ενδεχομένως.

Άρα, λοιπόν, τι έχουμε προβλέψει σύμφωνα με το Διεθνές Ευρωπαϊκό Κανονιστικό Πλαίσιο και το Εθνικό, βεβαίως; Να εκπαιδεύονται αναλόγως οι ελεγκτές μας.

Άρα, λοιπόν, έχουμε την πιστοποίηση αυτή, ακόμα και αν δεν υπάρχουν ραντάρ – λάβετε υπόψη σας, ότι στην πλειονότητα των αεροδρομίων μας δεν υπάρχουν ραντάρ, υπάρχουν στα τέσσερα μεγάλα αεροδρόμια συν το «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» άρα, λοιπόν, άμα χάσουμε το ραντάρ, υπάρχει ο διαδικαστικός έλεγχος, όπου με ασφάλεια, δεδομένου ότι έχουμε εκπαιδεύσει τους ελεγκτές μας, παρέχουμε ασφαλείς πληροφορίες και θετικό έλεγχο ραντάρ. Σε κάθε περίπτωση όμως και σε αυτή την περίπτωση αυξάνουμε λίγο τον διαχωρισμό των αεροσκαφών, ακριβώς για να διασφαλίσουμε την ασφάλεια, δηλαδή, να μην έχουμε πυκνή κυκλοφορία, αλλά να την αραιώσουμε, έτσι ώστε να επιτύχουμε το ζητούμενο.

Συνεπώς, να λάβετε υπόψη ότι και μεγάλα αεροδρόμια, αλλά και μεικτά και αυτά που ανήκουν στην ΥΠΑ δεν έχουν ραντάρ για να σας δώσω ένα μέγεθος, έχουν ωστόσο η Ρόδος, το Ηράκλειο, η Θεσσαλονίκη και η Κέρκυρα.

Στο άλλο θέμα σε ό,τι αφορά τις προσλήψεις, αναφέρθηκε προηγουμένως και ο κ. Ψαρός. Πράγματι, έχουμε έλλειψη προσωπικού ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας και η Υπηρεσία, από τη στιγμή που αναλάβαμε με τον κ. Διοικητή που τυγχάνει να είναι τώρα δίπλα μου και μόλις ήρθε από άλλη αποστολή, έχουμε τρέξει όσο μπορούσαμε τις διαδικασίες για να προσλάβουμε προσωπικό ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας και είμαστε στην ευχάριστη θέση τις επόμενες μέρες και συγκεκριμένα την Τετάρτη να υπογράψουμε σχετική σύμβαση με το EUROCONTROL να γίνει πρόσληψη ελεγκτών μέσω ευρωπαϊκών διαδικασιών, οπότε αναβαθμίζουμε και το ποιοτικό στοιχείο των ελεγκτών μας.

Άρα, λοιπόν, έχουμε σχεδιάσει να πάρουμε για το 2025 με προκήρυξη που ελπίζουμε σε συνεργασία και με το ΑΣΕΠ να βγει, να προκηρυχθούν αυτές οι προσλήψεις έως τέλος του έτους. 97 ελεγκτές, λοιπόν, για το 2025, 97 για το 2026 και 97 για το 2027. Οπότε, τα τρία επόμενα χρόνια, θεωρούμε ότι θα έχουμε πάρει το αναγκαίο προσωπικό για να καλύψουμε τις αυξανόμενες, εντεινόμενες ανάγκες ροής και εξυπηρέτησης της εναέριας κυκλοφορίας. Άρα, λοιπόν, είμαστε ευτυχείς που μέσα από μια νέα διαδικασία που γίνεται για πρώτη φορά στην υπηρεσία μας, με τη συνεργασία τριών μερών, υπό την ομπρέλα του ΑΣΕΠ, του EUROCONTROL και της ΥΠΑ, να προσλάβουμε ελεγκτές, βεβαίως δίνοντας έμφαση και στο ποιοτικό στοιχείο, για να ανταπεξέλθουμε στις προκλήσεις των επόμενων ετών.

Το τελευταίο θέμα που αναφέρθηκε είναι τα συστήματα. Πράγματι, είναι γεγονός ότι τα συστήματά μας είναι παλιά. Όμως, έχουμε κάνει τα αδύνατα δυνατά θα έλεγα για να μπορέσουμε να τρέξουμε, να λύσουμε προβλήματα και να υλοποιηθούν συμβάσεις. Πρόχειρα, θα σας έλεγα ότι από 13 project ήδη έχουν «ξεκολλήσει» τις δέκα από αυτές τις απαιτήσεις και αυτά τα project. Μένει στην ουσία να είναι δύο-τρία μεγάλα θέματα για τα οποία έχουμε ήδη έτοιμη πρόταση. Το ένα είναι το κύριο κομμάτι Control System της Υπηρεσίας, το ονομαζόμενο Palas. Έχουμε πρόταση για το πώς θα το αναβαθμίσουμε, όπως και τα ραντάρ μας τα οποία είναι και αυτά πολύ παλιά. Πάνω κάτω σχεδόν 25 - 30 ετών είναι αυτά. Άρα, λοιπόν, έχουμε δρομολογήσει τις διαδικασίες για να τα επιλύσουμε, έτσι ώστε τα επόμενα χρόνια, δηλαδή από το 2027, να έχουμε και το προσωπικό που απαιτείται αλλά και τα συστήματα που, όπως σας είπα, μια σειρά από συμβάσεις υλοποιούνται αυτή τη στιγμή και παίρνουν συστήματα τα οποία θα διευκολύνουν τους ελεγκτές μας, αναφέρθηκε και ο κ. Ψαρός σε κάποια συστήματα όπως το mode S που πράγματι οι γείτονες τα έχουνε και εμείς ακόμη δεν τα έχουμε. Αυτό βεβαίως δεν μας κάνει να αισθανόμαστε άνετα και όμορφα, όπως αξίζει στη χώρα μας. Άρα, λοιπόν, κάνουμε ότι μπορούμε να υλοποιήσουμε και να δρομολογήσουμε όλες τις απαραίτητες ενέργειες για να έχουμε αυτά τα συστήματα τα οποία είναι άκρως αναγκαία, διότι προσθέτουν αξία, είναι εργαλεία στα χέρια των ελεγκτών να μπορούν με ασφάλεια να κάνουν τον έλεγχο που απαιτείται.

Αυτά ήθελα να πω. Σας ευχαριστώ και πάλι.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Κι εμείς ευχαριστούμε, κ. Βαγενά. Τον λόγο έχει ο κ. Κωνσταντίνος Αλεπάκος.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΛΕΠΑΚΟΣ (Νομικός Σύμβουλος του Διοικητή της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας (ΑΠΑ):** Ευχαριστώ πολύ, κ. Πρόεδρε. Καλησπέρα και πάλι. Θα προσπαθήσω να είμαι σύντομος, ενόψει και του προχωρημένου της ώρας.

Στα ερωτήματα που δέχθηκα από την κυρία Πέρκα, στο πρώτο, γιατί το Μητρώο Επιθεωρητών να απαρτίζεται από ιδιώτες και όχι από δημοσίους υπαλλήλους, η απάντησή μας είναι ότι, καταρχάς, το Μητρώο Επιθεωρητών συστήνεται για να συμπληρώσει το θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας των επιθεωρητών στους τομείς που αιτιολογημένα δεν μπορούν να καλυφθούν από τους υφιστάμενους υπαλλήλους επιθεωρητές της ΑΠΑ. Επιπλέον, το Μητρώο επιχειρεί να καλύψει τη μεγίστη ανάγκη της ΑΠΑ για την εύρεση εξειδικευμένων επιθεωρητών στον τομέα χειριστών αεροσκαφών και ελικοπτέρων, καθώς επίσης και στον τομέα νέων τεχνολογιών αεροσκαφών. Όπως είχαμε επισημάνει και στην αιτιολογική έκθεση, οι εν λόγω ειδικότητες είναι αδύνατο να αντληθούν από άλλες δημόσιες υπηρεσίες καθιστώντας ανέφικτη την κάλυψη των αναγκών μέσω κινητικότητας υφιστάμενων υπαλλήλων.

Αντίστοιχο πρόβλημα εμφανίζουν και όλες οι ομόλογες ευρωπαϊκές αρχές που λειτουργούν υπό το καθεστώς του δημοσίου, δεδομένου ότι οι ανάγκες επιθεωρήσεις στους τομείς αυτούς αυξάνονται συνεχώς.

Στο δεύτερο ερώτημα, αν η ΑΠΑ των 120 υπαλλήλων μπορεί να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις. Η ΑΠΑ, πράγματι, υπολείπεται του προβλεπόμενου νομοθετικά αριθμού υπαλλήλων που ανερχόταν στους 172 σύμφωνα με τον νόμο σύστασή της, τον 4057/2020. Ήδη μετά την πάροδο των τριών πρώτων ετών από την έναρξη της λειτουργίας της, η ΑΠΑ διαθέτει μόνο 135 άτομα προσωπικό. Παρά την προφανή έλλειψη προσωπικού η ΑΠΑ έχει καταφέρει να αυξήσει ουσιαστικά τον αριθμό και την ποιότητα των διενεργούμενων επιθεωρήσεων, γεγονός που έχει αποτυπωθεί σε πληθώρα επιθεωρήσεων και ελέγχων που έχει δεχθεί η ΑΠΑ από όλους τους διεθνείς οργανισμούς και συγκεκριμένα από τον ICAO (International Civil Aviation Organization), από την EASA (European Union Aviation Safety Agency) και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Παρά την ελλιπή στελέχωση της αξίζει να αναφερθεί ότι το συμπέρασμα των διεθνών

οργανισμών πολιτικής αεροπορίας είναι ότι η οργανωτική δομή της ΑΠΑ ανταποκρίνεται στις διεθνείς απαιτήσεις. Το επόμενο διάστημα θα σας παρασχεθούν μέσω της αρμόδιας υπηρεσίας της Βουλής τα πεπραγμένα της ΑΠΑ μαζί με τα αποτελέσματα των ανωτέρω αξιολογήσεων και ελέγχων που έχει δεχτεί όλο αυτό το χρονικό διάστημα.

Θα πάω κατευθείαν στο επόμενο ερώτημα, αν θα συσταθούν αεροπορικές αρχές στα μεγάλα διεθνή αεροδρόμια. Το μοντέλο της ΑΠΑ και η συμφωνία με την EASA δεν προβλέπει κάτι τέτοιο. Όλες οι αρμοδιότητες της ΑΠΑ εκτελούνται κανονικά. Το μοντέλο που έχει επιλεγεί λειτουργεί άριστα και δεν απαιτεί δορυφορικά γραφεία. Εφόσον για κάποιους λόγους χρειαστεί να ενισχυθεί η παρουσία της ΑΠΑ σε κάποιους χώρους, για παράδειγμα στη Βόρεια Ελλάδα ή στην Κρήτη λόγω αυξημένης κίνησης, η ΑΠΑ δύναται να δρομολογήσει τέτοια λύση αν απαιτηθεί.

Ο κ. Μιχαηλίδης έθεσε το ερώτημα σε σχέση με την αιτιολογημένη γνώμη που έχει εκφραστεί για τα 14 αεροδρόμια, εάν αυτά τα αεροδρόμια είναι ασφαλή. Κατ’ αρχάς, επισημαίνουμε ότι η αιτιολογημένη γνώμη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αφορά 10 αεροδρόμια και όχι 14. Η ΑΠΑ έχει επιθεωρήσει και τα 10 αεροδρόμια, έχει καταγράψει την κατάσταση τους και έχει δρομολογήσει, σε συνεργασία με την ΥΠΑ, την αποκατάσταση όλων των ευρημάτων. Η ΑΠΑ έχει, επίσης, συμφωνήσει με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ένα πλάνο ενεργειών που θα οδηγήσει στην πιστοποίηση των αεροδρομίων. Η ΑΠΑ έχει αναλάβει την εποπτεία σε συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και την EASA για την κατά το δυνατόν συντομότερη πιστοποίηση των αεροδρομίων. Αυτά όσον αφορά τις ερωτήσεις που έχουμε δεχθεί. Δεν έχω κάτι άλλο να προσθέσω. Σας ευχαριστούμε και πάλι πάρα πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς σας ευχαριστούμε. Θα περάσουμε τώρα στην κυρία Ιωάννα Τσιαπαρίκου έχετε τον λόγο.

**ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ (Πρόεδρος του ΔΣ της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ)):** Καλησπέρα και πάλι, κ. Πρόεδρε. Ευχαριστώ. Μου έχουν τεθεί πολλές ερωτήσεις. Θα προσπαθήσω να είμαι όσο το δυνατόν πιο σύντομη. Η κυρία Βολουδάκη με ρώτησε εάν είναι επαρκής αύξηση των θέσεων από 35 σε 63 ή αν απαιτείται και κάτι άλλο. Θεωρούμε ότι είναι οριακά επαρκής η αύξηση των θέσεων. Είχαμε ζητήσει 85 θέσεις. Τελικά έγινε αποδεκτό το αίτημά μας για 63 θέσεις. Θεωρούμε ότι είναι μια επαρκής αύξηση. Είναι αναβάθμιση της Αρχής, είναι ενίσχυση της Αρχής και ευχαριστούμε τον Υπουργό που άμεσα αναγνώρισε την ανάγκη ενίσχυσης της Αρχής και υιοθέτησε την πρότασή μας για αύξηση των οργανικών θέσεων, όπως και το Υπουργείο Εσωτερικών και το Υπουργείο Οικονομικών που έκανε αποδεκτό το αίτημα μας.

Σε ό,τι αφορά την ερώτηση του κ. Μεϊκόπουλου, πράγματι έχουν παραιτηθεί δύο μέλη της Ολομέλειας της Αρχής από την προηγούμενη εβδομάδα, είναι μόνο μία εβδομάδα, έχουν ενημερωθεί το αρμόδιο Υπουργείο και ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών και θεωρώ ότι θα δρομολογηθούν όλες οι ενέργειες που απαιτούνται για την αντικατάστασή τους.

Ερωτήθηκα, γιατί δεν έχουμε θέσεις προς μετάταξη στην κινητικότητα. Από το 2021 και μετά, το είπα και στην τοποθέτηση μου, δεν υπήρχε καμία αίτηση προς την Αρχή στο πλαίσιο της κινητικότητας. Αποφασίστηκε, λοιπόν, να δεσμευτούν όλες τις θέσεις για τις προσλήψεις μέσω ΑΣΕΠ και μάλιστα εγκρίθηκε η πρόσληψη 7 ατόμων για το 2024 και 7 για το 2025 και αναμένουμε. Έχουμε δέσμευση από το Υπουργείο Εσωτερικών ότι αυτές οι θέσεις για να καλυφθούν όσο το δυνατόν ταχύτερα, θα καλυφθούν από τον διαγωνισμό του των επιτυχόντων του ΑΣΕΠ και θεωρούμε ότι θα υλοποιηθεί η δέσμευση αυτή.

Σε ό,τι αφορά το κίνητρο, το μπόνους, που είχε προβλεφθεί στο ν.5043/2023 για τους επιθεωρητές, πρέπει να σας πω ότι έχουν ήδη γίνει ενέργειες, έχει αποσταλεί η απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ προς τον Υπουργό Οικονομικών και περιμένουμε την έγκρισή τους προκειμένου να προχωρήσουμε στην απόδοση αυτού του κινήτρου.

Έγιναν κάποιες ερωτήσεις από τον κ. Μπούμπα από την Ελληνική Λύση, σε ό,τι αφορά τις ισόπεδες διαβάσεις. Η ΡΑΣ έχει αποστείλει τις προτάσεις της σε σχέση με λύσεις οικονομικές, προκειμένου να γίνουν κάποιες παρεμβάσεις στις αφύλακτες ισόπεδες διαβάσεις, ώστε να γίνουν περισσότερο ασφαλείς. Γνωρίζουμε βεβαίως ότι έχουν ήδη δοθεί και 25 εκατομμύρια προς τον ΟΣΕ, προκειμένου να αντικατασταθούν στη Βόρεια Ελλάδα όλα τα αυτοματοποιημένα συστήματα για τις ισόπεδες διαβάσεις και ελπίζουμε να προχωρήσουν γρήγορα. Περιμένουμε και την απάντηση του ΟΣΕ ως προς αυτό, πώς προχωράει η διαγωνισμός για τις ισόπεδες διαβάσεις στη Βόρεια Ελλάδα.

Όσον αφορά στις αρμοδιότητές μας έγινε κάποια ερώτηση, αν θεωρούμε ότι πρέπει να αναβαθμιστούν οι αρμοδιότητες. Πρέπει να πω ότι έγινε κάποια παρανόηση. Ο κ. Μπούμπας είπε ότι στην Εξεταστική Επιτροπή ειπώθηκε από εμένα ότι η ΡΑΣ δεν έχει την αρμοδιότητα της ασφάλειας. Δεν είναι ακριβώς έτσι, δεν ειπώθηκε κάτι τέτοιο. Η ΡΑΣ έχει την αρμοδιότητα να εκδίδει την έγκριση ασφάλειας προς τον διαχειριστή υποδομής, σύμφωνα με το σχέδιο διαχείρισης ασφάλειας, δηλαδή ένα σύνολο διαδικασιών που καταρτίζει ο ΟΣΕ, το καταθέτει στην Αρχή, γίνεται αποδεκτό, είτε γίνονται διορθώσεις και με βάση αυτό υποχρεούται ο ΟΣΕ να ακολουθεί τις διαδικασίες αυτές, τις οποίες ο ίδιος καταρτίζει και μας καταθέτει. Από την ώρα που δίδεται η έγκριση ασφάλειας, ο ΟΣΕ έχει την πλήρη ευθύνη να ακολουθεί αυτές τις διαδικασίες, την πλήρη ευθύνη για την ασφαλή λειτουργία σε ό,τι αφορά το κομμάτι του, όπως και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, όταν λαμβάνουν ένα ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας, είτε από τη ΡΑΣ είτε από τον Εθνικό Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων, έχουν την πλήρη ευθύνη να ακολουθούν το σχέδιο διαχείρισης ασφάλειας, με βάση το οποίο πήραν το πιστοποιητικό είτε την έγκριση ασφάλειας.

Αυτό επιτάσσει η Ευρωπαϊκή νομοθεσία, δεν θεωρούμε ότι απαιτείται κάτι επιπλέον, προκειμένου να αναβαθμιστεί η Αρχή ως προς τις αρμοδιότητες. Η Αρχή αναβαθμίζεται με το σημερινό νομοσχέδιο, με το οποίο αυξάνονται 100% οι οργανικές της θέσεις και άρα αναγνωρίζεται ότι απαιτείται περισσότερο εμβάθυνση, μεγαλύτερη τεχνογνωσία, μεγαλύτερη εξειδίκευση για κάθε ένα εξειδικευμένο αντικείμενο από όλα αυτά που απαρτίζουν τις αρμοδιότητές μας.

Σε ό,τι αφορά την εκπαίδευση είτε σταθμαρχών είτε μηχανοδηγών. Για την εκπαίδευση των μηχανοδηγών, η ΡΑΣ είναι ένα ρυθμισμένο επάγγελμα, που σημαίνει ότι υπάρχει νομοθεσία που καθορίζει πώς γίνεται η εκπαίδευση των μηχανοδηγών, η ΡΑΣ έχει μεγάλη εμπλοκή σε αυτό. Πιστοποιεί εκπαιδευτές, εξεταστές και διοργανώνει τις εξετάσεις των μηχανοδηγών σε ό,τι αφορά την άδειά τους.

Το πρόγραμμα εκπαίδευσης καταρτίζεται από τον διαχειριστή υποδομής σε συνεργασία με την σιδηροδρομική επιχείρηση και είναι ανάλογο των προγραμμάτων εκπαίδευσης που ακολουθούνται και στην υπόλοιπη Ευρωπαϊκή Ένωση.

Σε ό,τι αφορά τους σταθμάρχες και τα άλλα κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας τα επαγγέλματά τους δεν είναι ρυθμισμένα. Την πλήρη ευθύνη για την εκπαίδευσή τους την

έχει ο διαχειριστής υποδομής. Πρέπει να σας πω ότι το πρόγραμμα σπουδών εγκρίνεται από την ΡΑΣ, ο οδηγός σπουδών. Οι μήνες εκπαίδευσης είναι ανάλογοι πάλι με τα Ευρωπαϊκά πρότυπα.

Αν ακολουθείται απαρέγκλιτα το πρόγραμμα αυτό σπουδών. Πρέπει να πούμε ότι θεωρούμε ότι δεν θα υπάρχει πρόβλημα στην εκπαίδευσή τους. Αυτό που πρέπει να παρατηρήσουμε εδώ, το πρώτο είναι ότι όταν εκπαιδεύονται και λαμβάνουν το πιστοποιητικό και τη βεβαίωση επιτυχούς παρακολούθησης, κατά τη γνώμη της Αρχής και κατά τις εγκυκλίους που έχει βγάλει παλαιότερα ο ΟΣΕ, θα πρέπει οι σταθμάρχες είτε οι κλειδούχοι να τοποθετούνται για ένα μεγάλο χρονικό διάστημα πέραν των 12 μηνών κοντά σε έμπειρους παλαιότερους είτε σταθμάρχες είτε κλειδούχους είτε άλλα κρίσιμα καθήκοντα. Αυτό είναι το πρώτο. Το δεύτερο είναι ότι θα πρέπει να αναβαθμιστεί η Σιδηροδρομική Ακαδημία και με πιθανά άλλα επαγγέλματα που αφορούν επιτελικά στελέχη που θα απασχοληθούν στο σιδηρόδρομο και θα μπορούν να εξειδικευτούν. Αυτό απαιτεί μεγαλύτερη διαβούλευση και νομίζω ότι είμαστε σε θέση σιγά σιγά να το συζητήσουμε και με όλους τους φορείς και με το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών όπως ανάλογα προγράμματα σπουδών θα πρέπει να προβλεφθούν και στα πανεπιστήμια.

Είναι γεγονός ότι σήμερα και μετά τα Τέμπη, δυστυχώς, δεν υπάρχουν τμήματα σιδηροδρομικών ούτε στο Πολυτεχνείο, ούτε στα πολυτεχνεία της χώρας μας ούτε στα υπόλοιπα πανεπιστήμια. Οι λίγοι καθηγητές που ασχολούνταν με τα σιδηροδρομικά, δυστυχώς, σε λίγα χρόνια ή άμεσα θα συνταξιοδοτηθούν και μένει ένα μεγάλο κενό στην τριτοβάθμια εκπαίδευση της χώρας μας που πρέπει να σκύψει η ελληνική πολιτεία και να δούμε πώς θα μπορέσουμε να το αντιμετωπίσουμε.

Τώρα η ερώτηση του κ. Μιχαηλίδη, αν αισθάνομαι καλά στη θέση μου. Είναι αλήθεια ότι στη θέση αυτή δεν μπορεί ποτέ κανείς να αισθάνεται καλά. Όχι δεν αισθάνομαι καλά. Είμαι σε συνεχή εγρήγορση. Κοιμάμαι ελάχιστα τα βράδια. Είμαι σε συνεχή ανησυχία και πρέπει να είμαστε σε συνεχή ανησυχία όλοι όσοι είμαστε σ΄αυτούς τους φορείς. Είναι μια ηλεκτρική καρέκλα. Παρ΄όλα αυτά προσπαθούμε και πρέπει να προσπαθούμε και έχουμε καθήκον προς την ελληνική κοινωνία να προσπαθούμε αυτό το μέσο να ανακάμψει και το κάνουμε με όλες μας τις δυνάμεις και θέλω να το πιστέψετε αυτό.

Αν είναι ασφαλή τα τρένα σήμερα. Απάντησε και ο κ. Τερεζάκης. Στα σημεία όπου υπάρχουν αυτοματοποιημένα συστήματα ασφάλειας, εννοείται ότι υπάρχουν δικλείδες ασφάλειας και εκεί είναι καλύτερα τα πράγματα. Παρόλα αυτά και στα τμήματα του δικτύου που λειτουργούν αυτοματοποιημένα συστήματα αλλά και σε μεγάλο μέρος του δικτύου που ακόμη και σήμερα δεν λειτουργούν τα συστήματα αυτά, μεγάλο ρόλο παίζει ο ανθρώπινος παράγοντας. Θα πρέπει να τηρούνται απαρέγκλιτα οι διαδικασίες που περιγράφονται στη νομοθεσία και στο γενικό κανονισμό κίνησης. Έχουν γίνει αλλεπάλληλες συστάσεις να τηρούνται απαρέγκλιτα αυτές οι διατάξεις. Παρακολουθούμε και εμείς όσο μπορούμε και εποπτεύουμε, αλλά κυρίως η επιχειρησιακή φορείς, ο ΟΣΕ και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Σε κάθε περίπτωση πρέπει να είμαστε σε μια συνεχή προσπάθεια, το είπα και στην τοποθέτησή μου από την αρχική. Πρέπει να επιταχυνθούν τα έργα και πρέπει κάποια στιγμή τουλάχιστον στο βασικό άξονα της ΠΑΘΕ, θα πρέπει να λειτουργούν αυτοματοποιημένα συστήματα, το πλήρες ERTMS.

Για να το συνδέσω και με μια άλλη ερώτηση που έγινε για το ERTMS, αυτό πρέπει να απαντηθεί από την ΕΡΓΟΣΕ. Εμείς σε ό,τι αφορά τα έργα δεν έχουμε καμία παρέμβαση. Ο σχεδιασμός των έργων, η υλοποίησή τους, η προτεραιοποίηση των έργων, των βλαβών, της συντήρησης, όλα αυτά γίνονται σε συνεννόηση με τον ΟΣΕ που υποβάλλει μελέτες σκοπιμότητας και με την τελική έγκριση και συνεννόηση με το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών.

Η κυρία Κωνσταντοπούλου ρώτησε αν είναι ώριμο, κατά τη γνώμη μας, το νομοσχέδιο. Θεωρούμε ότι είναι ένα πρώτο βήμα προς τη σωστή κατεύθυνση. Το νομοσχέδιο πρέπει να περάσει άμεσα. Πρέπει ένα-ένα τα βήματα να τα προχωράμε όσο το δυνατόν πιο γρήγορα.

Είπα όμως και στην τοποθέτησή μου, ότι απαιτείται περαιτέρω νομοθέτηση για πάρα πολλά ζητήματα. Είπα ότι απαιτείται ενίσχυση των οργανισμών, κυρίως στον ΟΣΕ και με προσωπικό για κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας, μόνιμο προσωπικό και όχι με ελαστικές σχέσεις εργασίας. Είπα ότι πρέπει να γίνουν προβλέψεις για το τροχαίο υλικό, το οποίο σε μερικά χρόνια δεν θα μπορεί πλέον να χρησιμοποιηθεί, άρα πρέπει από τώρα να φροντίσουμε για την σταδιακή αντικατάσταση του, να ληφθούν αποφάσεις είτε από το δημόσιο, είτε να υποχρεωθούν οι ιδιωτικές εταιρείες, να δεσμευτούν ότι θα επενδύσουν σε νέο τροχαίο υλικό.

Ερωτηθήκαμε από την κυρία Κωνσταντοπούλου αν έχουμε κληθεί από ανακριτικές και εισαγγελικές αρχές. Εγώ προσωπικά έχω κληθεί από τον εφέτη ανακριτή Λάρισας και διώκομαι ποινικά σε σχέση με το δυστύχημα των Τεμπών. Έχω αμέριστη εμπιστοσύνη στη δικαιοσύνη και είμαι στη διάθεσή της φυσικά και θα κριθώ από τη δικαιοσύνη.

Τώρα, ο κ. Φλώρος είχε κάποια ερώτηση για τους εθνικούς κανόνες ασφάλειας. Πράγματι. Πρέπει να σας πω ότι η γενική τάση από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων, για όλο τον ευρωπαϊκό σιδηρόδρομο, είναι να καταργηθούν σταδιακά οι εθνικοί κανόνες ασφαλείας, ώστε να υπάρχει διαλειτουργικότητα στα τρένα που κυκλοφορούν στην Ευρώπη. Στην κατεύθυνση αυτή, πράγματι απορρίφθηκαν όλοι οι εθνικοί κανόνες οι οποίοι υποβλήθηκαν από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Περιμένουν ακόμη κάποια τεκμηρίωση από το κράτος μέλος την Ελλάδα, σε περίπτωση που θεωρούμε ότι κάποιοι από αυτούς τους εθνικούς κανόνες εμμένουμε να παραμείνουν ως έχουν.

Απαιτείται νέα τεκμηρίωση. Αναμένουμε και εμείς τον ΟΣΕ με νέα εισήγησή του. Εδώ έχει γίνει κάποια παρανόηση. Ο ΟΣΕ εισηγείται τους εθνικούς κανόνες και η ΡΑΣ εκφράζει τη γνώμη της. Σε κάθε περίπτωση, το να καταργηθούν όλοι οι εθνικοί κανόνες ασφάλειας, δεν σημαίνει ότι γίνεται έκπτωση στην ασφάλεια. Υπάρχει μια νέα φιλοσοφία σε ευρωπαϊκό επίπεδο, ότι οι ίδιες οι εταιρείες τεκμηριώνουν αυτά που θεωρούν ως κενά ασφαλείας μέσα στο σχέδιο διαχείρισης ασφάλειας. Δεν χρειάζεται, δηλαδή, νομοθέτηση εθνική προκειμένου να ακολουθούνται οι κανόνες ασφάλειας, όπως θεωρεί η κάθε εταιρεία. Από την ώρα που η εταιρεία, η κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση είτε ο διαχειριστής υποδομής αποφασίζει στο σχέδιο διαχείρισης ασφάλειας είτε να εντάξει κάτι είτε να το αφαιρέσει, πρέπει να υπάρχει ανάλογη τεκμηρίωση.

Σας ευχαριστώ, είμαι στη διάθεσή σας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ(Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε πολύ κυρία Τσιαπαρίκου, να είστε καλά. Κλείνουμε την ακρόαση των εξωκοινοβουλευτικών φορέων με τον κ. Εμμανουήλ Καμηλάκη. Ελάτε κ. Καμηλάκη, έχετε τον λόγο.

**ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΑΜΗΛΑΚΗΣ (Πρόεδρος του Πανελληνίου Συλλόγου Αερολιμενικών της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΠΣΑΥΠΑ)**: Ευχαριστώ πολύ. Η ερώτηση που δεχτήκαμε είναι ποια είναι η κατάσταση μετά την κατάργηση των αεροπορικών αρχών και αν έχουμε κάποια παραδείγματα, κάποια συμβάντα να αναφέρουμε.

Η απάντηση στο ερώτημα ποια είναι η κατάσταση μετά την κατάργηση των αεροπορικών αρχών είναι μία λέξη. Ανεξέλεγκτη. Όταν φέρνεις το νόμο 4757 του 2020 και καταργείς τις αεροπορικές αρχές των αεροδρομίων, πλέον καταργείς τον κρατικό έλεγχο, τον κρατικό υπάλληλο που ελέγχει την κατάσταση στα αεροδρόμια, επομένως η κατάσταση αυτή που επικρατεί είναι ανεξέλεγκτη. Είναι σαν να μην έχεις στους δρόμους τροχαία, σα να μην έχεις στα λιμάνια λιμεναρχείο. Είναι αυτονόητα αυτά τα πράγματα.

Ως εκ τούτου, θα μπορούσε κάποιος να χαρακτηρίσει το νόμο 4757/2020, σαν ένα νόμο συγκάλυψης, δυστυχώς. Γιατί όταν δεν υπάρχει ο κρατικός λειτουργός ή ο κρατικός ελεγκτής, πώς μπορείς να ξέρεις τι ακριβώς συμβαίνει και τι έχει γίνει;

Παρόλα αυτά, είναι πολλά τα συμβάντα την περίοδο αυτή, μετά την κατάργηση των αεροπορικών αρχών. Ο Σύλλογός μας προχώρησε σε μια κίνηση, προκειμένου να μη καταχραστούμε το χρόνο σας - γιατί θα έπρεπε να διαθέσουμε πολύ χρόνο να σας αναφέρω διάφορα περιστατικά – και ως εκ τούτου στείλαμε e-mail στη Διεύθυνση Κοινοβουλευτικών Επιτροπών, ώστε να είναι στη διάθεση όλων των κομμάτων :

Πρώτον, ένα δελτίο τύπου με το οποίο σχολιάζουμε το άρθρο 18, στο οποίο αναφέρθηκα προηγουμένως, αλλά με περισσότερες λεπτομέρειες.

Δεύτερον, ένα δεύτερο αρχείο στο οποίο αναφερόμαστε σε ενδεικτικά αεροπορικά συμβάντα μετά την κατάργηση των αεροπορικών αρχών, έτσι ώστε, όλα τα κόμματα, όλοι οι Βουλευτές, να μπορέσουν να έχουν πρόσβαση στην πληροφορία και να δουν πώς σε πολλές περιπτώσεις καταστρατηγήθηκαν οι Ευρωπαϊκοί κανονισμοί, δεν έγιναν οι έλεγχοι που έπρεπε να γίνουν και υπήρξε εισαγγελική παρέμβαση σε κάποιες περιπτώσεις, που είναι ντροπή για μια χώρα, η οποία έχει μια Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας που είναι μια εποπτική αρχή. Όλα αυτά, όμως, ήταν φυσικό να συμβούν, από τη στιγμή που καταργείται το κρατικό ελεγκτικό όργανο στα αεροδρόμια.

Αυτά είχα να πω. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής) :** Κι εμείς σας ευχαριστούμε πολύ κ. Καμηλάκη.

Κυρίες και κύριοι εκπρόσωποι των φορέων, Εισηγητές, Ειδικοί Αγορητές, κλείνει η σημερινή συνεδρίαση, με την τοποθέτηση του κ. Υπουργού.

Παρακαλώ κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών) :** Ευχαριστώ πολύ κ. Πρόεδρε.

Θέλω να ευχαριστήσω όλους τους εκπροσώπους των φορέων για τις σκέψεις, τις θέσεις, τις προτάσεις, τις ενστάσεις, τους προβληματισμούς που κατετέθησαν. Νομίζω, με όση κοινοβουλευτική εμπειρία διαθέτω, 17-18 έτη πλέον, ήταν από τις πιο γόνιμες συζητήσεις και από την πλευρά των εκπροσώπων των κομμάτων και από τους φορείς.

Σταχυολογώ τρία σημεία. Το πρώτο σημείο, έχω απομονώσει στοιχεία των τοποθετήσεων σας. Τα προβλήματα που συζητάμε σήμερα, πρωτίστως στο σιδηρόδρομο, αλλά και στον αεροπορικό τομέα, είναι διαχρονικά. Ένας εκπρόσωπος φορέων μίλησε για το 1995. Άλλος εκπρόσωπος φορέων είπε τα προβλήματα αυτά είναι 30 χρόνια. Άλλος μίλησε για 15 χρόνια στην αεροναυτιλία. Άλλος μίλησε για 10 χρόνια συμβάσεις στην ΥΠΑ. Άλλος μίλησε για 18 χρόνια δυσλειτουργίας. Έχουμε και Ευρωπαϊκή Οδηγία από το 2016, η 798, η οποία δεν έχει εφαρμοστεί πλήρως από το 2016.

Άρα, να είμαστε ειλικρινείς, όπως ήσασταν. Έχουμε να αντιμετωπίσουμε προβλήματα διαχρονικά και εν πολλοίς θα σας πω στο σιδηρόδρομο και διατοπικά. Σήμερα που μιλάμε, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει ανοικτές υποθέσεις για 11 χώρες της Ευρώπης. Το ERTMS είναι στο 14% του Ευρωπαϊκού δικτύου εγκατεστημένο. Πράγματι, ειδικά μετά τα Τέμπη, υπάρχει μια πολύ μεγάλη ευαισθησία και ευλόγως. Και ευαισθησία και ανησυχία από όλους μας.

Άκουσα, όμως, συνάδελφο, να λέει για αυξημένα περιστατικά το τελευταίο χρονικό διάστημα. Αναζήτησα τα στοιχεία. Με βάση τα πορίσματα και τις αναφορές, το 2024, αυτά που έχουν δει το φως δημοσιότητας - και καλώς έχουν δει το φως της δημοσιότητας, πρέπει όλοι μας να έχουμε υψηλότερη ατομική και συλλογική ευθύνη - είναι 17. Δεκαεπτά σοβαρά συμβάντα καταγεγραμμένα, τα οποία τα έχω σε 40 σελίδες, ένα προς ένα. Το 2023 ήταν 17, με το τραγικό δυστύχημα των Τεμπών μέσα. Το 2022 ήταν 29. Το 2021 ήταν 56. Το 2020 ήταν 53. Το 2019 ήταν 79. Το 2018 ήταν 74. Το 2017 ήταν 84. Το 2016 ήταν 71. Το 2015 ήταν 76. Το 2014 ήταν 81. Το 2013 ήταν 58.

Δηλαδή, αυτά που σήμερα ευλόγως και ορθώς εκφράζονται ως ανησυχία για ισόπεδες διαβάσεις, για παραβιάσεις ερυθρού σηματοδότη, είχαμε 500 τέτοια αντίστοιχα περιστατικά πριν από τα Τέμπη. Δεν νομίζω να λέω κάτι, βλέπω τους εργαζόμενους στα μάτια, τα οποία, να είναι ανακριβή.

Μετά τα Τέμπη ευλόγως αναδεικνύεται το καθένα από αυτά τα περιστατικά. Άρα, πρώτο συμπέρασμα. Είτε μιλάμε λεκτικά, είτε με βάση τις εμπειρίες που έχει ο καθένας υπηρετώντας επί δεκαετίες στο σιδηρόδρομο, είτε με βάση τα στατιστικά ανά έτος, εδώ έχουμε να αντιμετωπίσουμε ένα πολύ μεγάλο πρόβλημα. Ένα πολύ μεγάλο διαχρονικό πρόβλημα, του οποίου, η επίλυση απαιτεί και σταχυολογώ άλλες λέξεις που άκουσα, από τους συγκοινωνιολόγους πρωτίστως.

Υπομονή, σταθερά βήματα και επιμονή. Άρα, πρώτο συμπέρασμα πάμε να λύσουμε θέματα δεκαετιών και δεν τα λέω εγώ, τα είπατε εσείς οι ίδιοι στην ακρόαση φορέων.

Δεύτερη παρατήρηση. Θετικό ή αρνητικό το νομοσχέδιο; Νομίζω, πάλι σταχυολογώντας εκφράσεις σας, έχω γράψει: Νομοσχέδιο στη σωστή κατεύθυνση, χαιρετίζουμε το νομοσχέδιο, θετικές διατάξεις, γενναία απόφαση.

Προφανώς, υπάρχουν και κάποιες αντίθετες απόψεις που έχουν να κάνουν πρωτίστως με το πώς οι εκπρόσωποι των εργαζομένων θα τοποθετηθούν σε ένα οργανόγραμμα ή για παράδειγμα, πώς θα κατανεμηθεί το EUROCONTROL, έτσι ώστε να μην το παίρνουν περισσότεροι, να το παίρνουν λιγότεροι. Άρα, ήταν γνωστές οι ενστάσεις και αναμενόμενες και θα κάνουμε το καλύτερο που μπορούμε, έτσι ώστε να αντιμετωπίσουμε και κάποιους από αυτούς τους προβληματισμούς που ετέθησαν.

Όμως, η κοινή συνισταμένη είναι - δεν άκουσα κάποιον, έστω έναν να λέει ότι έπρεπε να πάμε σε ένα άλλο μοντέλο - ότι αυτή είναι μια σωστή πρωτοβουλία.

Η τρίτη ενότητα, καταληκτική. Φτάνει; Θα συμφωνήσω απόλυτα με τις τοποθετήσεις σας. Είναι ένα πρώτο βήμα, αλλά αυτό το βήμα δεν είναι έωλο. Εντάσσεται σε μια συνολική στρατηγική την οποία έχουμε και την οποία πλέον την συζητούμε σε διμηνιαία βάση με τους Ευρωπαίους. Είναι αυτό το action plan, το κείμενο, δηλαδή, δράσεων που εδράζεται σε πέντε πυλώνες και περιλαμβάνει όλα αυτά που άκουσα εδώ σήμερα και δια ζώσης και μέσω Webex.

Πράγματι, υπάρχουν νομοθετικές πρωτοβουλίες που πρέπει να αναληφθούν. Πράγματι, υπάρχουν ζητήματα που αφορούν την εκπαίδευση του προσωπικού. Πράγματι, υπάρχουν ζητήματα που αφορούν προσλήψεις προσωπικού. Πράγματι, υπάρχουν ζητήματα που αφορούν ενσωμάτωση Κοινοτικών Οδηγιών.

Ερχόμαστε, συνεπώς, με αυτό το σχέδιο δράσης, συμφωνημένο με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, να αντιμετωπίσουμε ολιστικά τα προβλήματα τα οποία, όπως είπα στην πρώτη μου παρατήρηση έχουν συσσωρευθεί τις τελευταίες δεκαετίες.

Έχουμε αλλαγές σε νομοθεσίες που ακολουθούν με έμφαση στα ζητήματα που αφορούν την ενσωμάτωση Ευρωπαϊκών Οδηγιών. Το τέταρτο σιδηροδρομικό πακέτο, για παράδειγμα. Έχουμε τη λειτουργία του διαχειριστή υποδομής, την κατανομή αρμοδιοτήτων μεταξύ εμπλεκόμενων φορέων, θεσμικές και οργανωτικές παρεμβάσεις στον τομέα των σιδηροδρόμων, τον εταιρικό μετασχηματισμό που συζητάμε, την ψηφιοποίηση διαδικασιών και λειτουργιών εντός εμπλεκόμενων φορέων, αλλά και την κουλτούρα εντός των εμπλεκόμενων φορέων και την εμπέδωση αισθήματος ευθύνης και ασφάλειας.

Αυτό το σχέδιο, συνεπώς, όπως σας έχω πει, είναι ένα σχέδιο πέντε πυλώνων που έχει ξεκινήσει να υλοποιείται και το οποίο το χαιρετίζει και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Όχι, μόνο το σχέδιο, αλλά και την έναρξη υλοποίησης του. Ήδη, έχουμε υποβάλει δεύτερο σχέδιο δράσεων και η αποτίμηση από τα Ευρωπαϊκά όργανα είναι θετική.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΜΕΪΚΟΠΟΥΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. ΤΟΥ ΣΥΡΙΖΑ - ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΣΥΜΜΑΧΙΑ)*:*** Εκτός μικροφώνου.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Θα τα συζητήσουμε όλα και ξέρετε πάρα πολύ καλά, ήδη έχω κάνει συζητήσεις και συναντήσεις με συναδέλφους τομεάρχες των κομμάτων και με το δικό σας κόμμα είχα μιλήσει, αλλά έχετε συχνές αλλαγές το τελευταίο χρονικό διάστημα, οπότε σας καλώ όποτε θέλετε, με τον συνάδελφό σας τον προ προηγούμενο είχαμε κάνει μια εκτεταμένη συζήτηση στο γραφείο μου και είχε πλήρη ενημέρωση για όλα. Άρα, αυτό είναι ένας πυλώνας.

Προσέξτε τώρα τι συζητάμε. Συζητάμε την οργανωτική αναδιάρθρωση του σιδηροδρόμου που εντάσσεται σε ένα action plan. Ούτε αυτό φτάνει, χρειάζονται πόροι για υποδομές και έχουμε εξασφαλίσει τον τελευταίο χρόνο, ξεκινώντας με πρωτοβουλίες της προηγούμενης πολιτικής ηγεσίας για κάποια από αυτά, για 1,4 δισεκατομμύρια ευρώ έργα τα οποία έπονται το επόμενο χρονικό διάστημα, Καβάλα - Τοξότες, 4 έργα του ΣΕΒ 2 που πήραμε το καλοκαίρι του 2024, για τον Προαστιακό της Δυτικής Αττικής 110 εκατομμύρια ευρώ είναι Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας, για την αποκατάσταση των ζημιών στη Θεσσαλία με πιο ανθεκτικές υποδομές στο σιδηρόδρομο, ακούσατε ενδεικτικά για έναν σταθμό, ακούσατε για τον κεντρικό άξονα, για καθέτους άξονες, στα οποία συμβάλλουν προφανώς και οι δημόσιοι λειτουργοί, ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ, με την εμπειρία τους, την τεχνογνωσία τους, για να υποβάλουμε ώριμες προτάσεις. Γιατί προφανώς για να αντλήσουμε πόρους, κάποιοι εργάστηκαν και αυτοί που εργάστηκαν ήταν οι φορείς και τα στελέχη των φορέων, μαζί με τους συμβούλους. Άρα, έχουμε και αυτό και κοντά σε αυτό έχουμε και την εκπαίδευση.

Άκουσα πάρα πολύ εύστοχα κάποιους συναδέλφους από την Αντιπολίτευση να λένε, έχετε κάνει κάτι, κανένα πανεπιστήμιο αξιοποιείται; Εγώ διάβασα μια ανακοίνωση της Hellenic Train 13/12 του 2024, όπως καταλάβατε λίγες μέρες πριν, που λέει, με τη συμβολή του Δημοκρίτειου Πανεπιστημίου Θράκης πραγματοποιείται εκπαίδευση στελεχών με θέμα σιδηροδρομική ασφάλεια, αρχές, διαδικασίες, συστήματα και διερεύνηση διαχείριση συμβάντων. Η εταιρεία συμμετέχει σε εκπαιδεύσεις που διοργανώνονται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων, τον ERA, και το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, άρα, αναλαμβάνουμε ήδη πρωτοβουλίες για τη διαχείριση της ασφάλειας, τον σχεδιασμό και την εφαρμογή του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης Κυκλοφορίας, δηλαδή το ERTMS που έλεγα προηγουμένως και μια σειρά από άλλα θέματα, για εκπαιδεύσεις μηχανοδηγών με χρήση του συστήματος GSMR για παρακολούθηση τήρησης πρωτοκόλλων επικοινωνίας.

Άρα, συμπέρασμα και κλείνω με αυτό, τα προβλήματα είναι συσσωρευμένα εδώ και πάρα πολλά χρόνια, υφίσταντο και πριν τα Τέμπη και έγιναν πολύ πιο ορατά μετά τα Τέμπη. Οφείλουμε να εργαστούμε με μεθοδικότητα, με συνέπεια, με σύνεση και προφανώς με επιμονή και υπομονή. Το σχέδιο νόμου που συζητάμε και το οποίο οι περισσότεροι από εσάς το χαιρέτισαν θετικά, είναι ένα βήμα προς τη σωστή κατεύθυνση, αλλά δεν φτάνει, θα πρέπει και να υλοποιηθεί αυτό το βήμα και όλα τα άλλα βήματα που άκουσα σήμερα να προτείνετε και τα οποία είναι ενταγμένα σε αυτό το σχέδιο δράσης το οποίο έχουμε ξεκινήσει ήδη να υλοποιούμε. Άρα, με αυτές τις εκτιμώ σύντομες σκέψεις, θα ήθελα και πάλι να σας ευχαριστήσω για την σημερινή συζήτηση.

Ευχαριστώ πολύ, κ. Πρόεδρε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Εμείς ευχαριστούμε, κ. Υπουργέ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επόμενη συνεδρίαση αύριο στις 2 για την κατ’ άρθρον συζήτηση στην Αίθουσα 223 και β’ ανάγνωση επίσης στην Αίθουσα 223 αύριο στις 4 το απόγευμα.

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, Μιχαηλίδης Σταύρος, Νικητιάδης Γεώργιος, Νικολαΐδης Αναστάσιος (Τάσος), Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Βέττα Καλλιόπη, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος, Ψυχογιός Γεώργιος, Κομνηνάκα Μαρία, Κατσώτης Χρήστος, Κτενά Αφροδίτη, Μανωλάκου Διαμάντω, Μπούμπας Κωνσταντίνος, Χήτας Κωνσταντίνος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Βρεττός Νικόλαος, Δελβερούδης Κομνηνός, Κωσταντοπούλου Ζωή, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια), Κόντης Ιωάννης, Αυλωνίτης Αλέξανδρος-Χρήστος, Δημητροκάλλης Ιωάννης, Μανούσος Γεώργιος, Παπαϊωάννου Αρετή, Πούλου Παναγιού (Γιώτα) και Χουρδάκης Μιχαήλ.

Τέλος και περί ώρα 18.15΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

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