**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ Κ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Β΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα, σήμερα, 17 Δεκεμβρίου 2024, ημέρα Τρίτη και ώρα 16:25΄, στην Αίθουσα «Προέδρου Αθανασίου Κωνστ. Τσαλδάρη» (223) **του Μεγάρου της Βουλής,** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής, κ. Χρήστου Μπουκώρου και του Βουλευτού-μέλους της, κ. Χαράλαμπου Αθανασίου, 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» (4η συνεδρίαση).

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

Ο Πρόεδρος της Επιτροπής, αφού διαπίστωσε την ύπαρξη απαρτίας, κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης και έκανε την α΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: 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), Νικητιάδης Γεώργιος, Νικολαΐδης Αναστάσιος (Τάσος), Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Βέττα Καλλιόπη, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Κεδίκογλου Συμεών, Κόκκαλης Βασίλειος, Παπαηλιού Γεώργιος, Κτενά Αφροδίτη, Κατσώτης Χρήστος, Μανωλάκου Διαμάντω, Δελής Ιωάννης, Μπούμπας Κωνσταντίνος, Χήτας Κωνσταντίνος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Βρεττός Νικόλαος, Καραγεωργοπούλου Ελένη, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια), Κόντης Ιωάννης, Αυλωνίτης Αλέξανδρος-Χρήστος, Δημητροκάλλης Ιωάννης, Μανούσος Γεώργιος, Παπαϊωάννου Αρετή, Πούλου Παναγιού (Γιώτα) και Χουρδάκης Μιχαήλ.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καλησπέρα σας.

Ξεκινά η 4η 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 με τίτλο «Αναδιάρθρωση σιδηροδρομικού τομέα και ενίσχυση ρυθμιστικών φορέων μεταφορών». Είναι η δεύτερη ανάγνωση με την οποία θα ολοκληρώσουμε την επεξεργασία του νομοσχεδίου στην Επιτροπή μας.

Το λόγο έχει η Εισηγήτρια της Πλειοψηφίας, κυρία Βολουδάκη.

**ΣΕΒΑΣΤΗ (ΣΕΒΗ) ΒΟΛΟΥΔΑΚΗ (Εισηγήτρια της Πλειοψηφίας)**: Κύριε Υπουργέ, κύριοι συνάδελφοι, όπως όλοι γνωρίζουμε ο ελληνικός σιδηρόδρομος πάσχει από διαχρονικά και διατοπικά προβλήματα, τα οποία μπορεί στο πέρασμα των ετών ενδεχομένως να έχουν λειανθεί, σίγουρα, όμως, γνωρίζουμε όλοι ότι δεν έχουν δυστυχώς εξαλειφθεί.

Το υπό επεξεργασία σχέδιο νόμου δεν έρχεται να λύσει με μιας όλα αυτά τα προβλήματα, δεν έρχεται να αλλάξει εκ βάθρων το σιδηροδρομικό τομέα, αποτελεί, όμως, τμήμα του ευρύτερου σχεδίου αναδιοργάνωσης και επανεκκίνησης του εθνικού σιδηροδρόμου όπως αυτό παρουσιάστηκε ήδη και από τον κύριο Υπουργό.

Σκοπός του σχεδίου νόμου είναι η απλοποίηση του συστήματος λειτουργίας και εποπτείας του σιδηροδρομικού δικτύου, η ενίσχυση του εποπτικού τομέα με ανθρώπινους και τεχνικούς πόρους ώστε να καταστεί εφικτή η πλήρης αναδιάρθρωση του νευραλγικού αυτού, για τις μεταφορές της χώρας, τομέα.

Είναι ενδεικτικό ότι οι παριστάμενοι στη δεύτερη συνεδρίαση φορείς ήταν θετικοί και στο νομοσχέδιο και στις προβλέψεις του. Μέλημα όλων μας είναι να διορθώσουμε τα κακώς κείμενα του σιδηρόδρομου, να αποτελέσει ένα ασφαλές και ευέλικτο μέσο μεταφοράς για κάθε πολίτη της χώρας. Αυτό, όμως, δεν μπορεί να γίνει με ένα νόμο, αλλά με ένα συνολικό σχέδιο, που έχοντας εξετάσει τις αδυναμίες και τις χρόνιες αγκυλώσεις, θα φτάσει τελικά στο στόχο του, σε ένα υγιές μοντέλο σιδηροδρομικών μεταφορών, έναν ουσιαστικό εκσυγχρονισμό. Ένα από τα πρώτα βήματα γι’ αυτό είναι η ενίσχυση των εμπλεκόμενων δομών με προσωπικό, όπως ορίζεται στις διατάξεις του νομοσχεδίου, και θα δώσει λύση στην υποστελέχωση ορισμένων μονάδων, στη βέλτιστη λειτουργία των υπηρεσιών και στην καλύτερη εποπτεία αυτών.

Περαιτέρω, ανασυγκροτείται ο φορέας του σιδηροδρόμου με τη συγκέντρωση των σχετικών αρμοδιοτήτων σε έναν φορέα για σκοπούς καλύτερης οργάνωσης, απόδοσης, ευελιξίας και άμεσης εποπτείας και ελέγχου και θα ήθελα να τονίσω ότι με τη συγχώνευση των φορέων θα απλοποιηθούν και θα συντομευθούν οι μέχρι σήμερα χρονοβόρες διαδικασίες με αποτέλεσμα την πιο άμεση ολοκλήρωση των έργων, ενώ θα εξοικονομηθούν και σημαντικοί πόροι από τη μείωση των διοικητικών κοστών.

Ιδιαίτερα σημαντικές είναι οι ρυθμίσεις για την αντιμετώπιση έκτακτων αναγκών και καταστάσεων, όπως αναφερθήκαμε διεξοδικά για το κτίριο της οδού Αρκαδίας 4, και θα ήθελα εδώ να σταθώ ειδικότερα στη διάταξη με την οποία χορηγείται παράταση στις μισθώσεις θεάτρων και κινηματογράφων αυτοδίκαια και με τη διατήρηση του ίδιου συμφωνηθέντος μισθώματος, αφενός προς ενίσχυση της εν λόγω δραστηριότητας και αφετέρου για τη στήριξη της κινηματογραφικής τέχνης και των δημιουργών της.

Η αναβάθμιση του σιδηροδρόμου αποτελεί ένα πάγιο αίτημα των φορέων και των πολιτών και οι χρόνιες παθογένειες και τα προβλήματα είναι σε όλους μας γνωστά. Το υπό επεξεργασία σχέδιο νόμου κινείται συνολικά προς τη σωστή κατεύθυνση και θέτει τις πρώτες βάσεις για την αναδιοργάνωση του σιδηροδρομικού τομέα, όπως και οι εμπλεκόμενοι φορείς παραδέχτηκαν.

Καλώ να ψηφίσετε το παρόν σχέδιο νόμου προς όφελος της κοινωνίας και των πολιτών, ώστε να προχωρήσουμε και στα επόμενα βήματα του σχεδίου αναβάθμισης συλλογικά και σταθερά, ώστε να καταστεί ο σιδηρόδρομος το πιο οικονομικό, πιο οικολογικό και, το σημαντικότερο, το πιο ασφαλές μέσο μεταφοράς επιβατών και προϊόντων με κοινωφελή και δημόσιο χαρακτήρα.

Σας ευχαριστώ.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Ευχαριστώ κι εγώ, κυρία Βολουδάκη και για την περιεκτικότητα και συντομία του λόγου σας.

Το λόγο έχει ο κ. Αναστάσιος Νικολαΐδης, Εισηγητής της Μειοψηφίας.

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας)**: Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι για το νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών και μεταφορών με τίτλο «Αναδιάρθρωση σιδηροδρομικού τομέα και ενίσχυση ρυθμιστικών φορέων μεταφορών» η επεξεργασία του οποίου ολοκληρώνεται σήμερα από την Επιτροπή μας προκύπτουν σημαντικοί λόγοι για την καταψήφιση του.

Επιπλέον, είναι προφανές ότι οφείλουμε να αναδείξουμε τους λανθασμένους χειρισμούς από πλευράς κυβέρνησης. Πριν από δύο χρόνια με το ν. 4974/2022, η κυβέρνηση με Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών του κ. Καραμανλή είχε ψηφίσει ρυθμίσεις για τον σιδηρόδρομο, οι οποίες κινούνται στην εντελώς αντίθετη κατεύθυνση.

Τότε επικρατούσε η λογική της απόσχισης, τώρα επικρατεί της συνένωσης.

Δεν έχουμε λάβει καμία απάντηση για το τι μεσολάβησε και άλλαξε ο σχεδιασμός αυτός. Έχει μεσολαβήσει, βέβαια, το έγκλημα των Τεμπών, αλλά κατά πόσο διασφαλίζεται ότι δεν θα συμβεί κάτι τόσο τραγικό και στο μέλλον;

Ακόμη, αναμένουμε με σαφήνεια να υπάρξει απολογισμός για το τι υλοποιήθηκε από όσα περιλάμβανε ο προηγούμενος νόμος και, κυρίως, ποιος αξιολόγησε την επιτυχία ή την αποτυχία των ρυθμίσεων. Αυτή θεωρούμε ότι είναι μια ορθή διαδικασία νομοθέτησης.

Σε κάθε άλλη περίπτωση οι ρυθμίσεις μπορεί να αλλάζουν με την εναλλαγή των προσώπων αλλά να μην υπηρετούν έναν κεντρικό σχεδιασμό. Αυτό, δηλαδή, που θα θέλαμε να ακούσουμε είναι τι πήγε λάθος και ποιος φέρει την ευθύνη για το σχεδιασμό.

Ξεκάθαρα, όμως, χωρίς περιτυλίγματα. Να πείτε που έγινε το λάθος, ποιος φέρει την ευθύνη, ποια προβλήματα επιλύονται με το νέο σχέδιο νόμου, ώστε να μπορέσουμε να πάμε παρακάτω. Επιπλέον, είναι σημαντικό να ενημερωθούμε πλήρως για τις διαδικασίες οι οποίες προηγήθηκαν και κατέληξαν στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο, ανοιχτά ώστε να έχουμε πλήρη γνώση.

Έγινε κάποια μελέτη;

Από ποιον;

Εξετάστηκαν τα διεθνή πρότυπα;

Εξετάστηκαν όλα τα εναλλακτικά σενάρια με τα θετικά τους και τα αρνητικά τους;

Υπήρξε ευρεία διαβούλευση;

Αναμένουμε ξεκάθαρες απαντήσεις με βάση ποια στοιχεία επιλέχθηκαν οι συγκεκριμένες ρυθμίσεις και γιατί. Καταθέστε τα όλα στη Βουλή για να αξιολογηθούν, διαφορετικά δεν μπορούμε να γίνουμε συνυπεύθυνοι σε εμπνεύσεις που μπορεί να αλλάζουν συνεχώς χωρίς επαρκή αιτιολόγηση.

Στο νομοσχέδιο του 2022 είχαμε εκφράσει επιφυλάξεις, γιατί είχαμε προβλέψει ότι οι τότε ρυθμίσεις δεν αποτελούσαν τη λύση στο πρόβλημα. Ούτε αυτές αποτελούν τη λύση του προβλήματος, γιατί είναι αποσπασματικές και γιατί δεν υπηρετούν ένα ενιαίο σχέδιο.

Επιμένουμε σε αυτό, καθώς επιβεβαιώθηκε από όσα ακούστηκαν και χθες στην Επιτροπή κατά την ακρόαση των φορέων. Η αναφορά ότι το νομοσχέδιο αποτελεί ένα μεταβατικό στάδιο επιτείνει τον προβληματισμό μας.

Ένα άλλο σημείο που προκύπτει από το παρόν νομοσχέδιο αφορά τη λειτουργία τόσο της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, όσο πολύ περισσότερο και της Βουλής. Στις 27 Σεπτεμβρίου 2024 δημοσιεύτηκε ανοικτός ηλεκτρονικός διαγωνισμός για την ανάθεση της σύμβασης με τίτλο «Παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών οργάνωσης και λειτουργίας της νέας ενοποιημένης εταιρείας σιδηροδρομικών υποδομών Σιδηρόδρομοι Ελλάδος ΜΑΕ και με προϋπολογισμό ύψους 3,4 εκατομμύρια ευρώ».

Δηλαδή, πριν ψηφιστεί από τη Βουλή η δημιουργία της νέας εταιρείας, η κυβέρνηση προχώρησε στον σχεδιασμό της υποβαθμίζοντας ουσιαστικά την κοινοβουλευτική διαδικασία.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το παρόν νομοσχέδιο σχετίζεται με το παρόν και το μέλλον του σιδηροδρόμου στη χώρα μας και γι’ αυτό, οφείλουμε να θέσουμε το ζήτημα στην ορθή του βάση, ώστε να συμβάλλουμε στη βελτίωση των συνθηκών. Το ερώτημα που επιμένουμε είναι ένα. Βρίσκεται σήμερα ο σιδηρόδρομος στην Ελλάδα σε καλύτερη κατάσταση από το 2019 που ανέλαβε τη διακυβέρνηση η Νέα Δημοκρατία; Η απάντηση από την πλευρά σας, κύριε Υπουργέ, είναι θετική. Η δική μας άποψη είναι ότι βρισκόμαστε σε χειρότερη κατάσταση.

Ο σιδηρόδρομος έχει κάνει πολλά βήματα προς τα πίσω και έχει απαξιωθεί στη συνείδηση των πολιτών και σας το λέω ως ένας άνθρωπος που μεγάλωσε μέσα στα τραίνα, σε ένα νομό που το τραίνο περνάει μέσα από την πόλη και σήμερα η σύνδεση γίνεται με λεωφορείο. Δεν υπάρχει σιδηρόδρομος. Το τραίνο έρχεται από Θεσσαλονίκη μέχρι τη Δράμα, φεύγει λεωφορείο στην Ξάνθη και από κει συνεχίζει την πορεία του προς τον Έβρο.

Ανάπτυξη στον σιδηρόδρομο μπορεί να έρθει μόνο αν προσφέρει συνδέσεις για τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων με βιομηχανικές περιοχές, ελληνικά λιμάνια και γειτονικές χώρες. Έτσι μόνο μπορεί ο σιδηρόδρομος να επωφεληθεί από το πράσινο πλεονέκτημα που έχει. Από εκεί και πέρα, στόχος των συγκοινωνιών με τραίνο στη χώρα μας θα πρέπει να είναι η ανάπτυξη του άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη, ώστε να λειτουργεί με ανταγωνιστικό τρόπο έναντι του αεροπλάνου προσφέροντας εναλλακτική προς τους πολίτες.

Φυσικά, πολύ σημαντική είναι η γραμμή Θεσσαλονίκη - Αλεξανδρούπολη όπου δεν πρέπει να αποκλείεται καμία περιοχή και η γραμμή να λειτουργεί, όπως σας είπα προηγουμένως, αντί με τραίνο με λεωφορεία.

Τέλος, ο σιδηρόδρομος προσφέρει και τουριστικές δυνατότητες με τη λειτουργία γραμμών στα Καλάβρυτα, στο Πήλιο, αλλά και στο Νέστο, όπου υπάρχει πρόταση από την τοπική κοινωνία.

Ακόμη, προέκυψαν νέα δεδομένα σε σχέση με τον σιδηρόδρομο με βάση πρόσφατα δημοσιεύματα που προβληματίζουν. Σύμφωνα, λοιπόν, με αυτά η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προχώρησε σε αποστολή προειδοποιητικής επιστολής προς την Ελλάδα, καθώς διαπιστώθηκε ότι η χώρα δεν έχει συμμορφωθεί πλήρως με τη νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Του πότε είναι η νομοθεσία;

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (ΤΑΣΟΣ) ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Να συνεχίσω; Η συγκεκριμένη Οδηγία θέτει συγκεκριμένα πρότυπα και απαιτήσεις για την ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου. Ωστόσο, στην περίπτωση της Ελλάδας η Επιτροπή εντόπισε διαχρονικά και σοβαρά κενά στην εφαρμογή των κανονισμών αυτών.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ποιου κανονισμού όμως;

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (ΤΑΣΟΣ) ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Θα απαντήσετε, κύριε Υπουργέ σε ότι ερωτήματα σας θέτω. Μετά την αξιολόγηση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων η κυβέρνηση έθεσε σε εφαρμογή ένα σχέδιο δράσης με τη συνεργασία των υπηρεσιών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Όμως, οι καθυστερήσεις και οι ελλείψεις στην εφαρμογή της Οδηγίας παραμένουν.

Η Ελλάδα, πλέον, έχει στη διάθεσή της δύο μήνες για να απαντήσει και να παρουσιάσει συγκεκριμένα βήματα συμμόρφωσης. Ένα ακόμα ζήτημα για το οποίο πρέπει να υπάρξουν απαντήσεις, κύριε Υπουργέ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Δεν μου απαντήσατε για τον κανονισμό.

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (ΤΑΣΟΣ) ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Κύριε Υπουργέ, θα συνεχίσουμε τη διαδικασία ή θα με διακόπτετε; Εγώ δεν σας διέκοψα σε καμία φάση. Επανέρχομαι με ερωτήματα.

Τέλος, ολοκληρώνω την αναφορά μου στο σιδηρόδρομο με το έγκλημα των Τεμπών. Πλέον, οπότε γίνεται συζήτηση για τον σιδηρόδρομο στην Ελλάδα αυτόματα ο νους μας μας πηγαίνει σε αυτούς τους 57 συμπολίτες μας, κυρίως στα νέα παιδιά που χάθηκαν. Όπως, επίσης και σε αυτές τις οικογένειες που έχασαν δικούς τους ανθρώπους και περιμένουν δικαίωση από τη δικαιοσύνη.

Εμείς, από την πλευρά μας, οφείλουμε να συμβάλουμε προς αυτή την κατεύθυνση ενάντια σε κάθε προσπάθεια συγκάλυψης. Το έχουμε πράξει στο παρελθόν και για τη σύμβαση 717 και να είστε βέβαιοι ότι θα το πράξουμε και στο μέλλον.

Το δεύτερο μέρος του νομοσχεδίου παρουσιάζει και αυτό αρκετά προβληματικά στοιχεία, ενώ και εδώ έχουμε έλλειψη αιτιολόγησης από πλευράς κυβέρνησης για την αναγκαιότητα των προτεινόμενων ρυθμίσεων, όπως για τον ΕΟΔΑΣΑΑΜ. Έχει συσταθεί εδώ και δύο χρόνια, όμως ακόμη έρχονται ρυθμίσεις που αφορούν τη λειτουργία του και αυτό επιβεβαιώνει την αρχική μας τοποθέτηση επί του ζητήματος ίδρυσης του.

Όμως, ακόμη και τώρα που ενισχύεται το προσωπικό, κατά πόσο μπορούμε να θεωρήσουμε αξιόπιστη τη λειτουργία του; Επαναλαμβάνουμε ότι χρειάζεται ένας αυτοτελής οργανισμός που θα λειτουργεί ανεξάρτητα από το Υπουργείο. Νέα γεγονότα, όπως η ανακοίνωση του κ. Υπουργού ότι μέχρι το Φεβρουάριο θα έχει εκδοθεί το πόρισμα για τα Τέμπη μας κάνουν πάρα πολύ δύσπιστους.

Γενικότερα, από τη μία το νομοσχέδιο περιλαμβάνει ρυθμίσεις που γεννούν προβληματισμό και από την άλλη, η κυβέρνηση επιτείνει αυτό τον προβληματισμό, καθώς δεν έχει αιτιολογήσει πλήρως τις αλλαγές.

Όσον αφορά το τελευταίο μέρος του νομοσχεδίου με το πλήθος παρατάσεων, επαναλαμβάνω ότι είναι μια πολύ κακή πρακτική. Έθιξα στην προηγούμενη συνεδρίαση ως παράδειγμα την παράταση για το μητρώο προσωπικού αρχαιολογικών εργασιών. Σε αυτή τη συνεδρίαση θα θέσω ένα ακόμη παράδειγμα για να γίνει αντιληπτό ότι γενικότερα οι παρατάσεις δεν είναι δείγμα αποτελεσματικότητας.

Η παράταση για τις συμβάσεις των εργαζομένων ΡΑΑΕΥ έρχονται κάθε χρόνο, όμως το θέμα είναι να στελεχωθεί με μόνιμο προσωπικό.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ολοκληρώσω την ομιλία μου επανερχόμενος στο σιδηρόδρομο, καθώς αποτελεί ένα εμβληματικό μέσο μεταφοράς της χώρας μας. Θα χρησιμοποιήσω ως παράδειγμα το πρόσφατο περιστατικό για το παραδοσιακό τρενάκι στο Πήλιο που εκτροχιάστηκε ενώ επέβαιναν σε αυτό 37 επιβάτες.

Το νέο περιστατικό επιβεβαιώνει ότι από τύχη και μόνο δεν έχουμε νέες τραγωδίες στις σιδηροδρομικές γραμμές της χώρας μας, καθώς τον τελευταίο χρόνο είναι πάρα πολλά τα παρολίγον δυστυχήματα. Όσον αφορά τον ισχυρισμό ότι και στο παρελθόν υπήρχαν ατυχήματα, το θέμα είναι η σοβαρότητα αυτών και κυρίως οι λόγοι που προήλθαν αυτά.

Δυστυχώς, επιβεβαιώνεται και η θέση μας ότι χρειάζεται να διανυθεί ακόμα πολύς δρόμος για να επανέλθει η ομαλότητα στις σιδηροδρομικές συγκοινωνίες και αυτό δεν πρόκειται να συμβεί όσο η κυβέρνηση αντιμετωπίζει το ζήτημα αποσπασματικά και με νομοσχέδια που έρχονται σε σύγκρουση με ένα προηγούμενο. Σας ευχαριστώ.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Μεϊκόπουλος.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΜΕΪΚΟΠΟΥΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΥΝΑΣΠΙΣΜΟΣ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΗΣ ΑΡΙΣΤΕΡΑΣ-ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΣΥΜΜΑΧΙΑ»):** Κύριε Πρόεδρε, όπως προϊδέασα με την έκταση της τοποθέτησης μου κατά την επί των άρθρων συζήτηση, συμπεριέλαβα και την άποψή μου και για την β΄ ανάγνωση. Συνεπώς, δεν έχω να προσθέσω κάτι. Ας συνεχίσει η διαδικασία. Σας ευχαριστώ.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Μεϊκόπουλος.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ»):** Ευχαριστώ, κ. Πρόεδρε. Στην τοποθέτηση μου για το Μετρό Θεσσαλονίκης ο Υπουργός με ρώτησε τι έπρεπε να γίνει και η κυβέρνηση μέσω του Υφυπουργού μίλησε για τα πρωτόκολλα ότι όλα τηρήθηκαν.

Θέλαμε να ρωτήσουμε, εάν υπήρχε ένας ΑμεΑ με ένα καροτσάκι θα μπορούσε να προχωρήσει στον διάδρομο;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ναι.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ»):** Είναι βέβαιο αυτό;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Υπάρχει πρόβλεψη.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ»):** Εν πάση περιπτώσει, υπενθυμίζω ότι έχουμε κάνει την ερώτηση δυο μήνες πριν και ζητούσαμε να υπάρχει παράταση στις δοκιμές προκειμένου να δουν ποια είναι τα προβλήματα και να τα αντιμετωπίσουν.

Επίσης, στην πρώτη συνεδρίαση μας αναφέρθηκα στην κατάσταση που υπάρχει με τους εργαζόμενους στο σιδηρόδρομο, που όπως ξέρετε η κατάσταση αυτή στρώνει το έδαφος για ατυχήματα, όταν υπάρχει μία εργασία μέχρι και 28 - 29 ημέρες το μήνα. Θα το αντιμετωπίσετε αυτό;

Θα υπάρχει ο ελεύθερος χρόνος για να ξεκουράζεται ο εργαζόμενος; Υπάρχει, λοιπόν, η διευθέτηση του χρόνου. Ήταν εννιά μέρες το μήνα συνεχόμενες που την είχε κάνει ο ΣΥΡΙΖΑ και έγινε επτά. Θα το αντιμετωπίσετε αυτό, προκειμένου να υπάρχει ασφάλεια;

Υπάρχει το θέμα των συλλογικών συμβάσεων εργασίας. Αυτά τα ερωτήματα θέτω και θα θέλαμε στην τοποθέτηση σας να ακούσουμε την άποψη που έχετε, ιδιαίτερα για αυτά που όπως είπα στρώνουν το έδαφος για ατυχήματα στο σιδηρόδρομο. Ευχαριστώ.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Μπούμπας.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΟΥΜΠΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ – ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ»):** Ευχαριστώ, κ. Πρόεδρε. Δεν θα μακρηγορήσω. Άλλωστε, αναφερθήκαμε κατά άρθρο.

Απλά, αξιοσημείωτο είναι αυτό που είπα πριν ότι η έρευνα από αυτή την ομάδα που έγινε στην Ευρώπη για τους σιδηροδρόμους πραγματικά βάζει το ζήτημα σε μια άλλη διάσταση και μας προβληματίζει. Χώρες, δηλαδή, της βόρειας Ευρώπης με πιο προηγμένη αυτοκινητοβιομηχανία έχουν καλύτερους σιδηροδρόμους, τουναντίον με τη νότια πλευρά της Ευρώπης.

Από κει και πέρα, όμως, σε αυτό το ζήτημα και η Ελβετία και η Αυστρία και οι Ιταλοί πάνε πάρα πολύ καλά στην ασφάλεια των σιδηροδρόμων. Από τις 27 εταιρείες, οι 11 έλαβαν μόνο καλή βαθμολογία. Αυτό πρέπει να μας προβληματίσει. Όμως, εγείρονται ζητήματα για τον ελληνικό σιδηρόδρομο που πρέπει να μας προβληματίσουν και αφορούν τον εκσυγχρονισμό του, διότι, υποβαθμίστηκε από τις αρχές της δεκαετίας του ’70.

Στην πρώτη Επιτροπή είπα ότι ατυχήματα που συνέβησαν το 1968 και το 1972 που ήταν το δεύτερο τουλάχιστον στον Δοξαρά Λάρισας πανομοιότυπο με αυτό το τραγικό δυστύχημα των Τεμπών, πρέπει να μας προβληματίσει γιατί μέσα σε διάρκεια μισού αιώνα σχεδόν δεν έγινε απολύτως τίποτε. Δηλαδή, αν κάποιος ιστορικός του μέλλοντος εξετάσει και δει τα τρία ατυχήματα σε Δερβένι Κορινθίας με τριάντα τέσσερις νεκρούς, με 21 νεκρούς στον Δοξαρά Λάρισας τον Ιανουάριο του 1972 και τους 57 νεκρούς στα Τέμπη, είναι τρία δυστυχήματα που σηματοδοτούν την κατάσταση στον σιδηρόδρομο.

Από εκεί και πέρα, βέβαια, δεν είναι μόνο αυτά τα θανατηφόρα συμβάντα. Αυτό που είπε ο Υπουργός είναι λογικό, σωστό. Τα στοιχεία, δυστυχώς, μιλούν για νεκρούς αρκετούς κάποιο χρόνο, τα οποία, πολλές φορές ειδησεογραφικά και δημοσιογραφικά τα προσπερνάμε, γιατί δεν ασχολούμαστε αν οι θάνατοι είναι ένας, δυο, τρεις. Είναι ψυχές, το ίδιο.

Όμως εντυπωσιάζουν δυστυχώς, εντυπωσιάζουν σχήμα λόγου, εντός εισαγωγικών, τα πολύνεκρα ατυχήματα, ως η μεγάλη είδηση και αυτό δεν έχει διαφορά, γιατί μια ψυχή που χάνεται είναι το ίδιο. Οι αφύλακτες διαβάσεις, η κακή συντήρηση των σιδηροδρόμων, η πεπαλαιωμένες σιδηροδρομικές γραμμές, οι εγκαταλελειμμένοι σιδηροδρομικοί σταθμοί, τα τραίνα που δεν ενδείκνυται με το υπάρχον σιδηροδρομικό δίκτυο, μας προβληματίζουν.

 Πρέπει να πούμε ότι από πλευράς του Ταμείου Ανάκαμψης είχαμε μια αντίδραση από πλευράς της Ευρωπαϊκής Ένωσης απέναντι στην Ελλάδα, το ότι θέλουμε να εκσυγχρονίσουμε τα λεωφορεία, το οδικό δίκτυο και όχι το σιδηρόδρομο. Το θέμα είναι από δω και πέρα, αυτά τα κονδύλια που προφανώς δεν τα διαχειριστήκαμε λελογισμένα ορθά και στοχοποιημένα η Ευρώπη, πόσο μπορεί να βοηθήσει τον εκσυγχρονισμό του ευρωπαϊκού και δη του ελληνικού σιδηροδρόμου και είναι ένα ζήτημα που πρέπει να μας απασχολήσει.

Δηλαδή, τη μάχη θα πρέπει να την δώσουμε στα Ευρωπαϊκά Έδρανα του Κοινοβουλίου και από πλευράς των Ελλήνων Ευρωβουλευτών και του Ελληνικού Κοινοβουλίου απέναντι σε αυτό το ζήτημα. Η έκθεση αυτή φέρνει τους Ιταλούς στην πρώτη θέση και εντυπωσιακά μαζί με Αυστριακούς και Τσέχους και φέρνει στις τελευταίες θέσεις την Hellenic Train, σε ό τι αφορά την παροχή υπηρεσιών, την ασφάλεια, τις τιμές των εισιτηρίων και ούτω καθεξής. Εκείνο το οποίο απασχολεί σήμερα την Ευρώπη είναι να κάνει ένα σιδηροδρομικό δίκτυο καλύτερο που να παρέχει ποιότητα, υπηρεσίες στους επιβαίνοντες, αλλά και χαμηλότερες τιμές εισιτηρίων για να μπορεί να είναι και στην προτίμηση του κόσμου.

Το να πηγαίνει το τραίνο Αθήνα-Θεσσαλονίκη όπως είπα και στην πρώτη επιτροπή που κάναμε πάνω από πέντε ώρες γιατί δεν πρέπει να τρέξει, καθώς το σιδηροδρομικό δίκτυο της Ελλάδας δεν ενδείκνυται για το Freccia Bianca πείτε το όπως θέλετε το ασημένιο ή το Bianca Freccia το λεγόμενο ασημένιο και λευκό βέλος των ιταλικών τραίνων που δεν είναι γι’ αυτό το σιδηροδρομικό δίκτυο και που είναι πεπαλαιωμένο. Δεν μπορεί σήμερα να μιλάς για ένα σιδηρόδρομο, όπου το λεωφορείο από τις Σέρρες για τη Θεσσαλονίκη κάνει μία ώρα και το τραίνο κάνει τέσσερις ώρες, γιατί πάει μέσω του Κιλκίς με μία πεπαλαιωμένη σιδηροδρομική γραμμή της εποχής του Ελευθερίου Βενιζέλου.

Αυτά δεν γίνονται αν θέλουμε να είμαστε μια Ελλάδα της Ευρώπης, καθώς έχουμε μείνει πολύ πίσω. Οι ευθύνες είναι διαχρονικές σίγουρα, αλλά πρέπει επιτέλους να πιεστεί η Ευρώπη αλλά και να κάνουμε ένα σωστό οργανόγραμμα. Οι συγχωνεύσεις μόνο των εταιρειών είναι μια πρώτη προσπάθεια δεν είναι πανάκεια. Πρέπει να μπούμε σε μία ολοκληρωμένη στοχοποιημένη μελέτη και η ενδεδειγμένη πίεση από πλευράς της Κομισιόν που εκεί χάσαμε κονδύλια και η ίδια η Κομισιόν μας κάνει παρατήρηση για τον μη εκσυγχρονισμό του σιδηροδρόμου σε αντίθεση με το οδικό δίκτυο. Οπότε, αντιλαμβάνεστε για εμάς κύριε Υπουργέ είναι ένα βήμα αλλά δεν αρκεί και έχουμε τις επιφυλάξεις μας σε αυτό που ανέφερα κατ’ άρθρον περί των συγχωνεύσεων.

 Αλλά, εδώ πρέπει να πάμε με ένα συγκεκριμένο οργανόγραμμα στοχοποιημένο που θα μιλάει οριοθετώντας χρονικά το πότε θα αντικατασταθεί το σιδηροδρομικό δίκτυο και όχι στο διηνεκές. Πότε; Πότε θα αντικατασταθούν τα τραίνα και αν τα συγκεκριμένα είναι τα ενδεδειγμένα. Γιατί η Hellenic Train σε αυτή τη μελέτη Transport Environment είναι στην τελευταία θέση, άρα κάτι συμβαίνει μαζί με την Eurostat. Γιατί, οι Τσέχοι είναι καλύτεροι από εμάς, καθώς ακόμη και οι Βούλγαροι είναι σε υψηλότερη θέση και ότι το πρόβλημα είναι ευρωπαϊκό το ότι από τις 27 σιδηροδρομικές εταιρείες μόλις οι 11 πήραν μία βαθμολογία με 17,7 θα πρέπει να μας προβληματίσει, όμως στην Ελλάδα τα πράγματα είναι ακόμη χειρότερα.

 Θα πρέπει λοιπόν πραγματικά αν θέλουμε να έχουμε ποιότητα μεταφοράς, είτε ανθρώπων, είτε των εμποροκιβωτίων να αναβαθμίσουμε αυτό το σιδηρόδρομο όπου θα επιλύσει πάρα πολλά ζητήματα. Διότι και το κόστος είναι υψηλότερο τώρα της μεταφοράς εμπορευμάτων, αλλά και ο κόσμος δεν μπορεί να εξυπηρετηθεί. Δείτε τι γίνεται στον Έβρο. Τα έξοδα που απαιτούνταν ήταν περίπου δύο εκατομμύρια ευρώ και τώρα με τα λεωφορεία του ΟΣΕ έχει πάει στο διπλάσιο, δηλαδή το πληρώνουμε και από πάνω για τη μεταφορά διότι γίνεται με λεωφορεία του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος.

 Χώρια ότι το παραδοσιακό τραίνο το οποίο εξυπηρετούσε τους κατοίκους της Μακεδονίας και της Θράκης κυρίως της Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης πηγαίνοντας μέχρι το Ορμένιο, μέχρι τα Δίκαια, μέχρι το Διδυμότειχο ή την Ορεστιάδα σταμάτησε και φυσικά πολλοί φοιτητές ήταν αυτοί που για να πάνε στη νομική της Θράκης, στο πολυτεχνείο της Ξάνθης ή στην ιατρική της Αλεξανδρούπολης χρησιμοποιούσαν τραίνο αυτό δεν υπάρχει. Πρέπει λοιπόν να επισπεύσουμε. Είναι ένα μεγάλο ζήτημα το οποίο δεν επιλύεται με αυτό το νομοσχέδιο. Πρέπει να γίνει μεγάλη διαβούλευση. Πρέπει να έρθουν ειδικοί να καταθέσουν απόψεις να πιεστεί η Ευρωπαϊκή Ένωση, καθώς χάσαμε πολύτιμο χρόνο και είμαστε υπεύθυνοι γι’ αυτό, καθώς και οι υπαίτιοι για το πώς έγινε η κατανομή και η διαχείριση των κοινοτικών κονδυλίων. Διότι, τον σιδηρόδρομο τον πληρώσαμε με ανθρώπινες ζωές πάρα πολλά χρόνια και φυσικά το δυστύχημα των νεκρών.

Δυστυχώς, εάν δεν προσέξουμε θα έχουμε και άλλα τραγικά γεγονότα.

Οι αφύλακτες διαβάσεις, 221 στον αριθμό. Αντιλαμβάνεστε πρέπει να μας προβληματίσουν πάρα πολύ. Η μή ενδεδειγμένη εκπαίδευση, αυτό που και η Ευρωπαϊκή Ένωση βάζει ως όρο, το είπε ο Υπουργός φυσικά αυτό, θα πρέπει να αναβαθμιστεί, θέλει τεχνογνωσία από πλευράς των ανθρώπων που σχετίζονται με τον σιδηρόδρομο και σε πανεπιστημιακό επίπεδο. Σας ευχαριστώ.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε κ. Μπούμπα. Τώρα τον λόγο έχει η κυρία Θεοπίστη Πέρκα, Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ». Κυρία Πέρκα έχετε τον λόγο.

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

Δεν ξέρω τι να το πρωτοπώ. Ας ξεκινήσω λίγο από τα του νομοσχέδιου, αν και νομίζω τα έχουμε εξαντλήσει.

Ξεκινώντας θα ήθελα να πω ότι ό, τι και να πούμε και όσες κουβέντες και να γίνουνε φαίνεται, ότι αυτό που πάει να γίνει, είναι να συνενωθούν απλώς οι παθογένειες που ακολουθούν τον σιδηροδρομικό τομέα, όπως όλοι έχουμε παραδεχτεί εδώ και πολλά χρόνια ενώνοντας τον ΟΣΕ και την ΕΡΓΟΣΕ. Πρόκειται μάλλον, για μια απλή συγκόλληση και όχι, για επανίδρυση, όπως πολύ εύστοχα ανέφερε η Πρόεδρος του Συλλόγου Εργαζομένων της ΕΡΓΟΣΕ, κατά την ακρόαση των φορέων.

Βεβαίως είναι προφανές αυτό, ότι με 7 σελίδες διατάξεων - τόσες αφορούν την νέα εταιρεία - θεωρείται γενικότερη αποτυχία της Πολιτείας στην τύχη του σιδηροδρόμου που αδυνατεί να επιβλέψει 2 εταιρείες.

Τώρα, για την τραγική υποστελέχωση του ΟΣΕ, αναφερθήκατε για πρόσληψη 108 ατόμων, μια μελλοντική αναφορά. Εδώ θα ήταν χρήσιμο να δώσετε περισσότερες λεπτομέρειες ποιο θα είναι το μόνιμο προσωπικό, υλικό της, πότε θα γίνει κ.λπ.

Για τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) και τον Εθνικό Οργανισμό ΕΟΔΑΣΑΑΜ, θα επαναλάβω, ότι οι προσλήψεις που θα γίνουν είναι σημαντικές, αλλά το πιο κρίσιμο ζήτημα που φαίνεται να μένει άλυτο, είναι η ανεξαρτησία τους και ειδικά του ΕΟΔΑΣΑΑΜ. Δεν φαίνεται να απασχολεί το Υπουργείο και την Κυβέρνηση, να διασφαλιστεί η ανεξαρτησία των Άρχων που άπτονται άμεσα του τομέα της ασφάλειας κάτι που έχει επισημανθεί και από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Τώρα μια απάντηση, για το έργο σε σχέση με τη σύνδεση Νέα Καρβάλη - Τοξότες, ακούσαμε χτες, προϋπολογισμός 192 εκατομμυρίων ευρώ. Το έργο που θα συνδέσει το σιδηρόδρομο με το εμπορευματικό λιμάνι της Καβάλας, χρήσιμο έργο.

Στην ακρόαση των φορέων ο Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ, μας είπε ότι αναδείχθηκε προσωρινός μειοδότης. Μάλιστα.

Εδώ θα επισημάνω εγώ και θα το λέω όχι πιο πολύ, όπως είπα κύριε Υπουργέ για να μας ακούτε λίγο, όχι μόνο εμάς και τους αρμόδιους, εθνικούς. Χάθηκε πολύτιμος χρόνος, μέχρι να αποφασίσετε να εγκαταλείψετε τη διαδικασία του ανταγωνιστικού διαλόγου και να προχωρήσετε σε ανοιχτό διαγωνισμό. Δυστυχώς, συνεχίζετε να επιμένετε σε ανταγωνιστικό διάλογο και στο 2ο έργο που αναφέρετε την αναβάθμιση της γραμμής Αλεξανδρούπολη - Ορμένιο.

Θα σταματήσω όμως, εδώ τα έργα, αλλά να θυμίσω και κάτι άλλο σε ότι αφορά την ΕΡΓΟΣΕ.

Ο τομέας που διέπρεψε θα λέγαμε το προηγούμενο διάστημα ήταν οι απευθείας αναθέσεις. Ενώ, παράλληλα είχαμε μελέτες ήδη μελετημένων έργων, σπατάλη εκατομμυρίων που δεν θα γίνουν ποτέ και ταυτόχρονα δεν μελέτες έργων ενταγμένων σε ευρωπαϊκά προγράμματα με εξασφαλισμένη χρηματοδότηση.

Εδώ θα αναφερθώ σε ένα έργο που αφορά και την περιοχή μου, είναι στη σύνδεση

Ελλάδας - Αλβανίας μέσω της γραμμής Φλώρινας - Πόγραδετς, ένα έργο ενταγμένο στο Interreg και αναπόσπαστο κομμάτι του ευρωπαϊκού σχεδιασμού ως, τμήμα του κεντρικού δικτύου του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών TEN-T και όμως η Κυβέρνηση και οι Υπουργοί και η ΕΡΓΟΣΕ, έχουν δείξει παροιμιώδη αδράνεια λες και τα κονδύλια περιμένουν παρκαρισμένα, πότε θα προκηρυχθεί διαγωνισμός. Θα πρέπει η ΕΡΓΟΣΕ, ήδη από το 2019 να έχει προκηρύξει διαγωνισμό, γιατί υπάρχουν 845.000 ευρώ, για να γίνουν μελέτες και να πάει μετά στο CEF για χρηματοδότηση.

Είναι ένα αίτημα που το βάζω και το επαναφέρω, δεν μου απάντησαν αρνητικά η αλήθεια είναι, σε ερωτήσεις που έχω κάνει, αλλά δεν βλέπω να γίνεται τίποτα. Τα έργα, η Ευρώπη, όταν δεν αξιοποιούνται, τα παίρνει πίσω. Θέλετε τώρα να τα λέω αυτά, για μια περιοχή που αυτή τη στιγμή έχει μείνει 2 χρόνια χωρίς τραίνο, μια περιοχή που διαχρονικά είχε τραίνο και βεβαίως, η ΕΡΓΟΣΕ εξακολουθεί -έχουμε χάσει το λογαριασμό - με τον αριθμό συμβούλων που συνεχώς προσλαμβάνει.

Θα ήθελα όμως, λίγο να αναφερθώ και εγώ στα ζητήματα του Μετρό της Θεσσαλονίκης και να πω το εξής. Στις 11 Οκτωβρίου, είχαμε θέσει μία ερώτηση όπου θέσαμε όλα τα προβλήματα, και την εκχώρηση της λειτουργίας του μέσου σε ιδιώτες, σε αντίθεση με το Μετρό της Αθήνας, το οποίο λειτουργεί επιτυχώς, ως δημόσιος φορέας. Μάλιστα, λέγαμε ότι ο σχεδιασμός ο προηγούμενος ήταν πρόσληψη τεχνικών συμβούλων και όχι, ανάθεση του συνόλου της λειτουργίας σε ιδιώτες, ωστόσο έγινε αυτό ο διαγωνισμός, ανατέθηκε στην κοινοπραξία «ΤΕΡΝΑ». Τώρα επειδή, μάλιστα, λέγαμε ότι το Μετρό της Θεσσαλονίκης θα είναι αυτόματο, δηλαδή, χωρίς οδηγό οι Διεθνείς Κανονισμοί Ασφαλείας ορίζουν ότι πρέπει να γίνουν δοκιμαστικά δρομολόγια 18 μήνες, γίνανε μόνο 14. Επίσης, βάζαμε ένα ερωτηματικό, αν είναι επαρκές το χρονικό διάστημα εκπαίδευσης του προσωπικού, γιατί όπως βλέπουμε τελικά σε όλα τα συμβάντα, σε όλες τις λειτουργίες. Πολύ σημαντική, είναι η παρουσία του προσωπικού, η εκπαίδευση του προσωπικού, αν είναι ο κατάλληλος στην κατάλληλη θέση.

Παρόλα αυτά, εγώ θα κάνω μια γενικότερη αναφορά, γιατί είδαμε ότι οι εικόνες δεν ήταν ότι καλύτερο, νομίζω όλοι το ίδιο είδαμε, να περπατάει στις σήραγγες οι πολίτες στη Θεσσαλονίκη. Είναι ένα έργο, το περίμενε πώς και πώς η πόλη, η Θεσσαλονίκη. Εγώ αυτό θέλω να πω.

Κι όμως, εδώ και 5 χρόνια στην Έκθεση της ΔΕΘ το 2019, είδαμε τον κ. Μητσοτάκη να κάνει άνω - κάτω, σχεδίασμά χρόνων για τη λύση του διατήρησης των αρχαιοτήτων, να μεταθέτει το χρονοδιάγραμμα παράδοσης του έργου από το 2020 στο 2023 και τελικά ήρθε το 2024, να μεταθέτει το χρονοδιάγραμμα παράδοσης του έργου από το 2020 στο 2023 και το 2024. Μέσα από την αλλαγή αυτή του σχεδιασμού «πετάχτηκαν» περίπου 5 εκατομμύρια ευρώ που είχαν επενδυθεί σε μελέτες, αλλά και κάποια πρόδρομα έργα.

Και βεβαίως ο προκάτοχός σας - εντάξει, έχω κάνει ολόκληρο δελτίο τύπου γι’ αυτό - προϊδέασε ότι θα δοθούν 100 εκατομμύρια αποζημιώσεις στον εργολάβο του έργου, γιατί αποδέχτηκε άκριτα τις όποιες αιτιάσεις, ενώ η ίδια η εργολαβική εταιρεία λίγο πριν, είχε πει ότι θα είναι εντός χρονοδιαγράμματος, «είναι μια πονεμένη ιστορία» και θα κλείσω, γιατί πραγματικά αυτά θα πρέπει να μας γίνονται μαθήματα.

Εγώ θα επαναφέρω αυτή την προσπάθεια, στην οποία είχε συμφωνήσει όλη η Πόλη για ουσιαστική ενσωμάτωση του κόσμου, των έργων μηχανικού και της διατήρησης της πολιτιστικής κληρονομιάς. Η κατασκευή μιας νέας γραμμής, αποτελεί μοναδική ευκαιρία για την ένταξη των αρχαιολογικών ευρημάτων στην καθημερινή δυναμική του αστικού ιστού, έχοντας βέβαια πάντα υπόψιν ότι ο στόχος δεν είναι η δημιουργία ενός μουσείου, αλλά ενός σταθμού, ο οποίος εξακολουθεί να ρυθμίζεται από τους δικούς του κανόνες, έχει όμως και το μεγάλο πλεονέκτημα της σύγχρονης και ενεργής απεικόνισης των εν λόγω ευρημάτων. Εδώ έχουν γίνει πάρα πολλές προσπάθειες, σε πάρα πολλές πόλεις της Ευρώπης, εγώ θα αναφέρω ως παράδειγμα την Ιταλία που έχει πολύ πλούσιο αρχαιολογικό πλούτο, έχει μεγάλο αρχαιολογικό πλούτο. Το παράδειγμα, όμως είναι η Νάπολη, γιατί σήμερα είναι παγκοσμίως γνωστή για τους σταθμούς τέχνης που διαθέτει και μάλιστα σε υπό κατασκευή σταθμούς. Η σύγκρουση ανάμεσα στην υποδομή και τα αρχαία, αντιμετωπίζεται με συνεχείς προσαρμογές της πρώτης, δίνοντας απαραίτητο χώρο στα αρχαιολογικά ευρήματα πάντα με σεβασμό βέβαια στους κανόνες που διέπουν τα έργα μηχανικού κ.λπ..

 Αυτά όλα τα λέω, γιατί δεν πρέπει να μένουμε σε κάτι μόνο εκείνη τη στιγμή, αλλά να βλέπουμε συνολικά πώς πρέπει να σχεδιάζονται και πώς πρέπει να υλοποιούνται τα έργα γενικότερα, αλλά εγώ θα πω, τα έργα σε μέσα σταθερής τροχιάς και βεβαίως, στον Σιδηρόδρομο. Τα «Τέμπη», κύριε Υπουργέ, «θα παραμένουν πληγή, όσο μένουν σκιές», διότι αυτή τη στιγμή, είναι κάτι το οποίο, «το δεύτερο έγκλημα» που είναι η συγκάλυψη, «πονάει» ακόμα περισσότερο. Έχουμε τη μονταζιέρα, έχουμε την εκχωμάτωση, έχουμε τώρα τελευταία μία αβλεψία που δεν δόθηκε το σωστό βίντεο. Λοιπόν, κάποια στιγμή, νομίζω ότι πρέπει η ίδια η Κυβέρνηση και το ίδιο το Υπουργείο να πάρει μια ευθύνη, να διερευνήσει όλα αυτά, γιατί, πραγματικά, πρέπει να υπάρχει δικαίωση.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Και εγώ σας ευχαριστώ, κυρία Πέρκα.

Τον λόγο έχει η Ειδική Αγορήτρια της Πλεύσης Ελευθερίας, κυρία Ελένη Καραγεωργοπούλου.

**ΕΛΕΝΗ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Κύριοι συνάδελφοι, το παρόν νομοσχέδιο συνιστά μία πρόκληση του κοινού περί δικαίου αισθήματος, επιτείνει την αγωνία και τον προβληματισμό γύρω από τις προθέσεις και τα κίνητρα της αλαζονικής, επικίνδυνης και υπόλογης στην κοινωνία και στα θύματα του «Εγκλήματος των Τεμπών» Κυβέρνησης, με αντικείμενο συζήτησης την αποτελεσματική και ασφαλή μετακίνηση όλων στον Σιδηρόδρομο.

Η συγκόλληση ή άλλως, συνένωση των παθογενειών, δια της απορρόφησης των εταιρειών «ΕΡΓΟΣΕ» και «ΟΣΕ», όπως δήλωσε και η κυρία Προβοπούλου, ως Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου Εργαζομένων της «ΕΡΓΑ ΟΣΕ ΑΕ», δεν θα επιλύσει τα προβλήματα.

Οι αόριστες και ασαφείς διατάξεις που δεν παρουσιάζουν δεσμευτικό οργανόγραμμα και χρονοδιάγραμμα υλοποίησης αυτού, τόσο στο μεταβατικό στάδιο, όσο και στην οριστική κατάσταση, θέτουν αδιαμφισβήτητα σε επισφάλεια τις εργασιακές σχέσεις και δεν εγγυώνται τη συμπερίληψη του προσωπικού της απορροφώμενης εταιρείας.

Οι αόριστες και ασαφείς διατάξεις που δεν παρουσιάζουν δεσμευτικό οργανόγραμμα και χρονοδιάγραμμα υλοποίησης αυτού, τόσο στο μεταβατικό στάδιο, όσο και στην οριστική κατάσταση θέτουν αδιαμφισβήτητα σε επισφάλεια τις εργασιακές σχέσεις και δεν εγγυώνται τη συμπερίληψη του προσωπικού της απορροφώμενης εταιρείας. Ακόμα και η περιγραφή των μεταβιβαζόμενων αντικειμένων, γίνεται μόνο με αριθμητικά κριτήρια χωρίς αναφορά της κατάστασης στην οποία βρίσκεται το έκτακτο μεταβιβαζόμενο αντικείμενο, με άμεσο κίνδυνο την απώλεια περιουσιακών στοιχείων.

Διακρίνοντας λοιπόν, αυτή τη σπουδή στην ανάδειξη κατ’ επίφαση προόδου και διαρθρωτικών αλλαγών, στις οποίες έδωσε ιδιαίτερη έμφαση ο κος Σταϊκούρας στην ομιλία του στο πλαίσιο της διαρκούς σας επί 5 ημέρες συζήτησης του προϋπολογισμού έτους 2025 αναρωτιόμαστε:

Πιστεύετε ότι δικαιούστε να επιχαίρεται όταν αναφερόμενος κύριε Υπουργέ, που είναι απών, στις σιδηροδρομικές και τεχνολογικές υποδομές μιλάτε για αναβάθμιση του σιδηροδρομικού δικτύου με έμφαση στην ασφάλεια;

Εμείς, σας καταλογίζουμε πλήρη ανυποληψία, σε όσα αναίσχυντα αναφέρεστε γιατί η ιστορία αναιρεί πλήρως τις ανερυθρίαστα διατυπωθείσες ηχηρές δηλώσεις σας. Η Πρόεδρος του «Συλλόγου Θυμάτων Εγκλήματος Τεμπών «28 /2023 Μαρία Καρυστιανού στη συγκλονιστική δήλωσή της, με αφορμή την παρουσία της μέσω διαδικτύου στην ακρόαση φορέων, δήλωσε μεταξύ άλλων: «Το έγκλημα από το οποίο έχασαν την ζωή τους οι αγαπημένοι μας, συνδέεται με ασυγχώρητες και αδικαιολόγητες παραβλέψεις των κανόνων ασφαλείας, αξιοκρατίας και χρηστής διοίκησης, με ακραία περιφρόνηση στην ανθρώπινη ζωή και στην ασφάλεια. Συνδέεται όμως και με τη μεταφορά παράνομου και επικίνδυνου φορτίου στην 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 διαβιβαστεί στη Βουλή, δεν έχει διερευνηθεί για τους εμπλεκόμενους πολιτικούς όπως θα γινόταν με κάθε πολίτη.»

Τα στοιχεία της Eurostat στην τελευταία Έκθεσή της εμφανίζει την Ελλάδα ως πρώτη χώρα σε νεκρούς από σιδηροδρομικές συγκρούσεις το έτος 2023, με απόσταση σε διπλάσιο αριθμό νεκρών από την επόμενη στη σειρά χώρα. Σε επίρρωση λοιπόν, όλων των ανωτέρω κύριε Υπουργέ, η εμφάνιση του νέου σύγχρονου δημόσιου φορέα «Σιδηρόδρομοι Ελλάδας ΜΑΕ» ως δυνατότητα ριζικού εκσυγχρονισμού και βελτίωσης της λειτουργίας του νέου διαχειριστή υποδομής δεν μπορεί να υποκαταστήσει τη θλιβερή πραγματικότητα αλλά όσα και στο πρόσφατο παρελθόν έχουν αναδειχθεί και μέσα από τις επεισοδιακές πολλές φορές συνεδριάσεις της Εξεταστικής Επιτροπής Διερεύνησης του Εγκλήματος των Τεμπών που έκλεισε τις εργασίες της ανορθόδοξα με φαινόμενα που προσβάλλουν τη μνήμη των θυμάτων και των επιζώντων. Με πόρισμα της δύναμης της πλειοψηφίας, πόρισμα για το οποίο εργάστηκαν πολύ συνειδητά οι επιβραβευθέντες αργότερα διά της υπουργοποιήσής τους Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας κ . Φωτήλας, κυρία Παπακώστα, κ. Κέλλας και κυρία Ράπτη.

 Για την ασφάλεια στον σιδηρόδρομο εξάλλου, έχει ήδη κινήσει τη διαδικασία επί παραβάσει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή που λίγες ημέρες πριν απέστειλε στη χώρα μας προειδοποιητική επιστολή, επειδή δεν έχει εισέτι ευθυγραμμιστεί με τις απαιτήσεις της νομοθεσίας της Ε.Ε στο ζήτημα ασφάλειας των σιδηροδρόμων.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, επισήμανε μακροχρόνιες συστημικές ελλείψεις που προέρχονται από την έλλειψη κουλτούρας ασφάλειας στους εμπλεκόμενους οργανισμούς και συνειρμικά οι διαπιστώσεις αυτές θα γυρίσουν πίσω το χρόνο ξανά στις συνεδριάσεις της Εξεταστικής Επιτροπής. Πολλοί μάρτυρες είχαν αναφερθεί σε όσα στοιχειώνει το απαρχαιωμένο σιδηροδρομικό δίκτυο και όσες παραλείψεις και πράξεις συνηγορούν και υποβοηθούν την πρόκληση μείζονος ανασφάλειας στη μεταφορά επιβατών με τραίνο, ιδίως διανθισμένη από αυτήν ακριβώς την έλλειψη κουλτούρας και σεβασμού, στην αξία της ασφάλειας στη μεταφορά του επιβατικού κοινού. Είδαμε πρόσωπα που ενέχονται στο έγκλημα των Τεμπών και ελέγχονται ποινικά να καταθέτουν στο πλαίσιο ακρόασης φορέων της παρούσας Επιτροπής. Πόσο αξιόπιστες, είναι οι κρίσεις και επικρίσεις των προσώπων αυτών, που εκθέτουν απόψεις για την ασφάλεια του σιδηροδρόμου;

Αυτή η μεθοδολογία στην προσέγγιση όλων των το νομοσχέδιων, σας χαρακτηρίζει. Θα ήθελα σε αυτό το σημείο να θυμίσω ότι πολλοί μάρτυρες που θα έκανε να έχουν δώσει κατάθεση στην Εξεταστική Επιτροπή και να «φωτίσουν» σημαντικά τις εργασίες της Επιτροπής αυτής δεν κλήθηκαν σκόπιμα. Ένας από αυτούς ήταν ο Κώστας Σπηλιόπουλος, τον οποίο η κυβέρνηση Μητσοτάκη διόρισε στις 29/10/2019 στη θέση Προέδρου και Διευθύνοντος Συμβούλου του ΟΣΕ. Ο Κώστας Σπηλιόπουλος παραιτήθηκε από τα δύο υψηλόβαθμα πόστα ασυνήθιστα σύντομα από την ανάληψη τους, στις 3/6/2020. Το αφήγημα του Μεγάρου Μαξίμου ήταν ότι παραιτήθηκε για προσωπικούς λόγους.

 Όπως ο ίδιος ο παραιτηθής φαίνεται ότι είχε προειδοποιήσει τόσο τον ίδιο τον Πρωθυπουργό Κυριάκο Μητσοτάκη, όσο και τον άλλοτε Υπουργό Μεταφορών Κώστα Αχ. Καραμανλή για όσα συνέβαιναν στους ελληνικούς σιδηροδρόμους. Σε εμπιστευτική του επιστολή που ανακοίνωσε ο ίδιος στον Τύπο μιλούσε για τις στρεβλώσεις στη διοίκηση, στη λειτουργία των τραίνων. Είχε επίσης ενημερώσει τον πρωθυπουργό για άρνηση συνεργασίας του τότε υπουργού και υπολόγου στη δικαιοσύνη Κώστα Καραμανλή, που ακόμα ωστόσο δεν έχουμε δει να διώκεται. Επειδή δεν υπήρχε ανταπόκριση στην επιστολή του ο κύριος Σπηλιόπουλος παραιτήθηκε πέντε μέρες αργότερα.

Στην επιστολή του στις 28/6/2020 προς τον πρωθυπουργό της χώρας ο κύριος Σπηλιόπουλος είχε αναφέρει: «Ο ΟΣΕ και ο Σιδηρόδρομος δεν χωρούν δυσλειτουργίες, καθυστερήσεις, συνδικαλιστικούς και κομματικούς ανταγωνισμούς και κυρίως αδιαφάνεια και παλαιοκομματικές μεθοδεύσεις. Αντίθετα χρειάζονται ανασυγκρότηση, ταχύτητα εκσυγχρονισμό και γρήγορη προσαρμογή στις νέες ευρωπαϊκές απαιτήσεις. Θεωρώ ότι έχω ευθύνη απέναντί σας και γι’ αυτό πρέπει να σας ενημερώσω, κύριε Πρωθυπουργέ. Η διαδρομή μου και η αξιοπρέπειά μου λογοδοτούν βασανιστικά στη συνείδησή μου και ταλανίζεται από την ατομική ευθύνη».

Σε άλλο σημείο της ανακοίνωσης αναφέρει: «Φαίνεται ότι η προσπάθεια που κάνουμε ενοχλεί τις υπάρχουσες δομές όπως λειτουργούσαν και τα διάφορα συμφέροντα που βρίσκουν ευήκοα ώτα στους διαδρόμους του υπουργείου.

Ο Υπουργός, κ. Καραμανλής, παρά τα επίμονα αιτήματα μου ποτέ δεν με δέχτηκε για συνεργασία και ενημερώσεις. Αντίθετα με διάφορους τρόπους υπονομεύει την προσπάθειά μου και την παρουσία μου»... παραμένουν ο κ. Μητσοτάκης και ο κ. Καραμανλής ανέλεγκτοι από τη δικαιοσύνη ενώ ο προαναφερθής διορισμένος από την ίδια την κυβέρνησή σας αλλά παραιτηθής καταγγέλλων περιφρονητικά απορρίπτεται ως μάρτυρας στην Εξεταστική Επιτροπή και όσα διαδραματίζονται από τη στιγμή που ο χρόνος σταμάτησε τη ζωή νεκρών και ζωντανών στις 28/2/2023 εκτυλίσσοντας σε ένα δράμα επιβουλής της ζωής όλων μας με διαδικασίες συγκάλυψης ευθυνών, απόκρυψης στοιχείων από τη δικαιοσύνη, διαπλοκή Εκτελεστικής και Δικαστικής Εξουσίας σε ένα σχέδιο απαλλαγής κάθε ευθύνης παντός άλλου πολιτικού προσωπικού, πλην του σταθμάρχη και στελεχών Υπουργείου ή άλλων που ανάγονται σε ποινικές δίκες, ενώ οι πολιτικά υπεύθυνοι για τραγικές πράξεις και παραλείψεις στην ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρόμου δεν αγγίζονται αλλά φροντίζουν για την υπόθαλψη των ενόχων και την κάθαρση των ιδίων με νομοθετήματα που εξαργυρώνουν αυτού του είδους της πρωτοφανή σε κράτος δικαίου μεταχείριση.

 Σε αντιστάθμισμα φροντίσαμε για απαλλαγή από ληξιπρόθεσμα χρέη των πληγέντων και των οικείων τους Α΄ βαθμού με τροπολογία που αποτέλεσε διάταξη του ν. 5072/2023 και αυτό για εσάς ως αποτίμηση σε χρήμα είναι αρκετό. Η Σύμβαση 717 για την οποία ελέγχεται η Ελλάδα από την Ευρωπαϊκή Εισαγγελία, γιατί δεν τηρήθηκε το συμβατικό της αντικείμενο αλλά τροποποιήθηκε με παράδοξο τρόπο διασπαθίζοντας το χρήμα των ευρωπαίων και Ελλήνων πολιτών, είχε συνταχθεί για να θέσει σε λειτουργία όλα τα εγκατεστημένα συστήματα σηματοδότησης, τηλεδιοίκησης των τμημάτων. Αντ’ αυτού, σε ένα από τα πολλά σκάνδαλα της σύμβασης αυτής, η ανάδοχος Alston κατάργησε έτοιμα και λειτουργούντα συστήματα σηματοδότησης για να τα αντικαταστήσει με άλλα. Η αποκατάσταση λειτουργίας σηματοδότησης τηλεδιοίκησης είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τη λειτουργία του συστήματος αυτόματης πέδησης ecds που επιβάλλεται από την ευρωπαϊκή νομοθεσία. Τα διαρκή ατυχή για εσάς άλλα εγκλήματα δια παραλείψεως οφειλόμενων ενεργειών από την κεντρική διοίκηση μέχρι το σύνολο της ραχοκοκαλιάς των συνεχόμενων με την ασφαλή λειτουργία των σιδηροδρόμων εξουσιών και εμάς, δυστυχώς, σας εκθέτουν.

 Για την υπόθεση του ΕΟΔΑΣΑΑΜ θα μιλήσω στην Ολομέλεια την Πέμπτη για να μην καταχραστώ τον χρόνο σας περαιτέρω. Ευχαριστώ

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε.

Ο κ. Βρεττός διευκολύνει τη διαδικασία επειδή ο κ. Κόντης έχει κοινοβουλευτικές υποχρεώσεις στην Ολομέλεια και ζήτησε να προηγηθεί.

Το λόγο έχει ο κ. Κόντης.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΝΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ»):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε και ευχαριστώ και τον συνάδελφο.

Κύριε Υπουργέ, θα είμαι σύντομος και θα συμπληρώσω κάποια άρθρα προς το τέλος.

Για τους Επιθεωρητές, στο άρθρο 17, και την ελεγκτική διαδικασία. Πιστεύουμε ότι θα πρέπει να υπάρχει σαν ελάχιστο στοιχείο για τη συμμετοχή υπαλλήλων στις διαδικασίες επιθεώρηση δεκαετής εμπειρία τουλάχιστον, απαίτηση δεκαετής εμπειρία. Στο άρθρο, 18 για το Μητρώο των Επιθεωρητών Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, σίγουρα είναι αποδεκτό το να υπάρχει αυτό το Μητρώο για λόγους διαφάνειας. Ωστόσο, η ανάθεση καθηκόντων σε ιδιώτες εγείρει κάποια ζητήματα για το επίπεδο ανεξαρτησίας Αρχής και αυτό θα πρέπει να δούμε.

Στο άρθρο 19, στην πυρόσβεση και διάρθρωση στα περιφερειακά αεροδρόμια, προβλέπονται προσλήψεις οκτάμηνης διάρκειας για την κάλυψη αναγκών, αλλά απουσιάζει πρόβλεψη για μακροπρόθεσμη στρατηγική. Στην αύξηση στην ενίσχυση των περιφερειακών αερολιμένων, η αύξηση μερών… μετακίνησης εκτός έδρας σε 240 ημέρες ετησίως για το 2024 -2025, δείχνει ότι γίνεται μια προσωρινή λύση, χωρίς πάλι μια μόνιμη υποδομή στήριξης.

Στην ενίσχυση ανεξαρτησίας της ΟΔΑΣΑΑΜ, είπαμε ότι θα πρέπει να υπάρχει μια μεγαλύτερη εποπτεία, η οποία δεν προσδιορίζεται και υπάρχει μόνο η πρόβλεψη, για να πηγαίνουν οι εκθέσεις στον Προέδρο της Βουλής και εμείς χωρίς να αμφισβητούμε την ακεραιότητα φυσικά του εκάστοτε Προέδρου της Βουλής. Θεωρούμε ότι θα πρέπει να υπάρχει μεγαλύτερη εποπτεία. Όπως και στη νέα οργανική δομή του ΟΔΑΣΑΑΜ, η αυξήσεις θέσεων και η δημιουργία νέων τμημάτων, σίγουρα θα ενισχύσει τη λειτουργία, αλλά δεν συνοδεύονται από σαφείς δείκτες αποτελεσματικότητας που πρέπει να υπάρξουν.

Στο θέμα του άρθρου 28 για τις προβλέψεις αντιμετώπισης τρομοκρατικών ενεργειών, θα πρέπει να υπάρξουν συγκεκριμένα κριτήρια για την εφαρμογή των μέτρων και όχι γενικά και ασαφή. Δεν ξέρουμε αν θα υπάρξει στην πορεία. Ειδικά στον τομέα αυτό, κάποια περαιτέρω νομοθετική πρόβλεψη ή αν θα είναι εσωτερική ρύθμιση, αλλά νομίζουμε ότι σε τέτοια θέματα τρομοκρατίας και οτιδήποτε άλλο βλάπτει την εθνική ασφάλεια και τις συγκοινωνίες μας, θα πρέπει να έρχεται πρώτα στη Βουλή.

Γενικά, εμείς θέλουμε να πιστεύουμε ότι θα δημιουργηθεί ένα ευέλικτο λειτουργικό πλαίσιο από τη συγχώνευση και κάποτε πρέπει να σταματήσει αυτή η «φυσαρμόνικα», αυτό το «ακορντεόν». Φτιάχνουμε εταιρείες, τις συγχέουμε, τις συγχωνεύουμε σε μία, ξανακάνουμε εταιρείες, ξανά αν χρειασθεί μια. Πιστεύουμε ότι κάπου πρέπει να βρεθεί ο ρόλος των υπευθύνων, να είναι ο ρόλος που θέλει ο ελληνικός λαός να αισθάνεται σίγουρος, να υπάρχουν μεταφορές ασφαλής και να μην υπάρξουν φαινόμενα αβλεψίας, φαινόμενα ανθρώπων οι οποίοι είναι σε καίριες θέσεις χωρίς να έχουν τα κατάλληλα προσόντα, να σταματήσουν τα ρουσφέτια στους διορισμούς, τα οποία δημιουργούν προβλήματα, γιατί έχουν και έναν άνθρωπο ο οποίος έχει διορίσει κάπου. Πηγαίνει στην υπηρεσία του όποτε θέλει και είναι γνωστά αυτά τα προβλήματα που για το Δημόσιο πάντα δεν λειτουργεί ως θα όφειλε να λειτουργεί. Δυστυχώς, η νοοτροπία αυτή είναι ένα πλήγμα διαχρονικό στην Ελλάδα και θα πρέπει κάποτε να αντιμετωπίσουμε και μόνοι μας σαν άνθρωποι, την προσωπική μας ευθύνη, στην Πολιτεία, στους συνανθρώπους μας, κυρίως και στο μέλλον της χώρας. Αυτά είναι και στην Ολομέλεια θα πούμε τα περισσότερα. Ευχαριστώ πολύ.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Ευχαριστώ, κ. Κόντη. Τον λόγο έχει ο κ. Βρεττός, Ειδικός Αγορητής της «ΝΙΚΗΣ».

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ “ΝΙΚΗ”»):** Κύριε Πρόεδρε, συμπληρωματικά και σύντομα θα εστιάσω μόνο στο άρθρο 28, το οποίο ανάγκασε την Κυβέρνηση να το φέρει σε ένα νομοσχέδιο για την τακτοποίηση και τη εύρυθμη λειτουργία του σιδηροδρόμου, οπότε φάνηκε η «γύμνια» της κυβερνητικής πολιτικής, όταν υποσχόταν ότι ζούμε σε ένα ασφαλές κράτος. Δηλαδή, έσκασε μια «βόμβα», διαλύθηκαν οι ζωές όσων ανθρώπων ζούσαν εκεί στην πολυκατοικία, γιατί δεν μπορεί να λειτουργήσει. Δεν υπήρχε καμία πρόνοια, δεν μιλάμε για τους λόγους ασφάλειας που δεν υπάρχουν, και λέω της ασφάλειας η «βόμβα» αυτή που ήταν τρομακτική των συνεπειών.

Κυκλοφορούσε μέσα στην Αθήνα από διαμέρισμα σε διαμέρισμα και βοήθησε ο Θεός να μην τοποθετηθεί εκεί που είχαν στόχο οι ακροαριστερές αυτές οργανώσεις από ό,τι φαίνεται και από ότι έχει δημοσιευθεί, δεν τοποθετήθηκαν, ώστε να μη χάνουν τη ζωή τους. Ενώ έρχεται ένα νομοσχέδιο εδώ, να ρυθμίσει ό,τι η διαφθορά έχει υπάρξει στον ΟΣΕ, που είπαμε ξεπερνά τα 20 δισ.. Έρχεται να δείξει το Κράτος ότι λειτουργεί σε αυτό το άρθρο.

Συγκεκριμένα, στις ειδικές ρυθμίσεις για την άμεση αποκατάσταση ζημιών σε κτίρια από τρομοκρατικές ενέργειες, σε μια πολυκατοικία απλή, φτωχών ανθρώπων, δεν είναι σε κάποια περιοχή προνομιούχα ούτε η κατασκευή ήταν τέτοια. Λέει στο άρθρο 1, παράγραφος 3γ΄, τη διαπίστωση, δηλαδή, εφόσον συστήνει θέσεις στο Ελληνικό Επιμελητήριο, τον ορισμό πραγματογνώμονα, για να ελέγξει τις ζημιές που έχουν επέλθει τα σωστικά μέτρα και επεμβάσεων που απαιτούνται για την αποκατάσταση των ζημιών. Λέει ότι ο πραγματογνώμονας διαπιστώνει και τις αυθαίρετες κατασκευές που έχουν ανεγερθεί ή τις αλλαγές χρήσεις που έχουν πραγματοποιηθεί.

Αφού κάνει αυτή τη διαπίστωση ο πραγματογνώμονας λέει στο άρθρο 3. Για τις αυθαίρετες κατασκευές η αλλαγή χρήσης που διαπιστώνεται στην έκθεση αυτοψίας της παραγράφου 2, δεν καταλογίζονται πρόστιμα ανέγερσης ή μη έγκαιρης κατεδάφισης εφόσον, μέσα σε 20 μέρες ενταχθούνε, δηλαδή, τι λέει;

 Μετά στο άρθρο 4, εκεί είναι που γίνεται η αυστηρότητα του κράτους που λειτουργεί, η οικοδομική άδεια εκδίδεται εντός 60 ημερών και αν διαπιστωθούν ελλείψεις ή λάθη, ενημερώνεται ο ετών, δηλαδή, σε ανθρώπους κατεστραμμένους. Ήδη είναι στο δεύτερο μήνα που έχουν ξεσπιτωθεί, έχουν καταστραφεί οι περιουσίες τους. Αντί, να πάτε να τους διευκολύνετε τη ζωή, να πάτε να τους πείτε με ποιον τρόπο θα βρείτε τη δυνατότητα χωρίς να εμπλακούν σε καμία δημόσια υπηρεσία, χωρίς να εμπλακούν πουθενά, να τους προσφέρετε αυτό το δώρο, έρχεστε εδώ και τους λέτε: Ότι, αν είχες ένα αυθαίρετο, να το δηλώσεις και να υποστεί τις συνέπειες του άρθρου 271, του ν. 5037/2023.

 Μα είναι δυνατόν, να νομοθετείτε, να χαρίζουνε δισεκατομμύρια και να έρχεστε τώρα, να γίνεται «φτηνοί στα πίτουρα»; Δεν πηγαίνετε στους φίλους σας τους τραπεζίτες που τα έχετε και καλά, μετά την ανακοίνωση του Πρωθυπουργού, και να τους πείτε αφού δεν πληρώνεται που δεν πληρώνεται φόρους, πάρτε το και φτιάχτε το και δώστε το στους ανθρώπους να ζήσουνε, δεν είναι τίποτα πλούσιοι 6 με 7 οικογένειες ζουν εκεί που έχει αλλάξει η ζωή τους. Πάτε εσείς και τους βάζετε γραφειοκρατικά, για να μην πέσει το Κράτος έξω από την παραδοχή της νομοθεσίας. Εξαντλείται το Κράτος Δικαίου, σε έναν άνθρωπο που δεν έφταιγε τίποτα, επειδή ήταν ανίκανη Κυβέρνηση, να βλέπει τους κεντροαριστερούς να ψάχνουν αριστερούς, να παίρνουν το ταξί για να μεταφέρουν τη «βόμβα», εντός της Ελλάδος;

 Επειδή έτυχε, να είναι συγκάτοικοι με ανθρώπους οι οποίοι θέλουν να σκοτώσουν κόσμο, τους κάνει τη ζωή «πατίνι». Πηγαίνετε στους τραπεζίτες, μπορεί να είχατε συνεργαστεί από την προηγούμενη θέση και πάρτε το και φτιάξτε το. Όχι, να τους ταλαιπωρείτε τους ανθρώπους και υποτίθεται ότι εμείς θα νομοθετήσουμε γι’ αυτό. Σας ευχαριστώ.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε συνάδελφε.

Στο σημείο αυτό, ο Προεδρεύων της Επιτροπής έκανε τη 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), Νικητιάδης Γεώργιος, Νικολαΐδης Αναστάσιος (Τάσος), Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Βέττα Καλλιόπη, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Κεδίκογλου Συμεών, Κόκκαλης Βασίλειος, Παπαηλιού Γεώργιος, Κτενά Αφροδίτη, Κατσώτης Χρήστος, Μανωλάκου Διαμάντω, Δελής Ιωάννης, Μπούμπας Κωνσταντίνος, Χήτας Κωνσταντίνος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Βρεττός Νικόλαος, Καραγεωργοπούλου Ελένη, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια), Κόντης Ιωάννης, Αυλωνίτης Αλέξανδρος-Χρήστος, Δημητροκάλλης Ιωάννης, Μανούσος Γεώργιος, Παπαϊωάννου Αρετή, Πούλου Παναγιού (Γιώτα) και Χουρδάκης Μιχαήλ.

Θα κλείσουμε με την τοποθέτηση του κυρίου Υπουργού. Τον λόγο έχει ο κ. Χρήστος Σταικούρας, Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών.

 **ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΙΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Σας ευχαριστώ πολύ κ. Πρόεδρε. Ευχαριστώ πολύ τους συναδέλφους για τις σκέψεις και προτάσεις, θέσεις που κατέθεσαν σήμερα.

Θέλω να ευχαριστήσω την Εισηγήτρια της Νέας Δημοκρατίας, την κυρία Βολουδάκη, γιατί έκανε μια πολύ αναλυτική και πλήρη αποτύπωση των διατάξεων. Άρα, δεν θα επαναληφθώ, θα απαντήσω σε κάποια ερωτήματα τα οποία ετέθησαν και θα δώσω και κάποιες διευκρινήσεις.

Πρώτα από όλα να ξεκαθαρίσουμε ό,τι είπα - και αρκετοί από εσάς υποστηρίξατε - ότι τα προβλήματα του Ελληνικού Σιδηροδρόμου είναι διαχρονικά. Χθες είχα την ευκαιρία, να καταθέσω στην Επιτροπή, μια σειρά από στατιστικά στοιχεία, με σοβαρά συμβάντα από το 2013 και μετά. Άκουσα συνάδελφο, νομίζω ο συνάδελφός μας του Κ.Κ.Ε. που είπε ότι ναι, αλλά το τελευταίο χρονικό διάστημα τα συμβάντα είναι πιο σημαντικά. Όπως είπα, είναι 45 σελίδες συμβάντα. Διαφυγής συρμού. Βλάβη σε εγκαταστάσεις και σε συρμό. Εκτροχιασμό επί γραμμής ελιγμού. Βλάβη σε συρμό. Βλάβη σε εγκαταστάσεις. Οποισθομετωπική πρόσκρουση συρμού με άλλο. Εκτροχιασμός επί γραμμή ελιγμών. Πρόσκρουση συρμού σε εμπόδιο επι της γραμμής. Πρόσκρουση συρμού σε εμπόδιο επί της γραμμής, ξανά. Πρόσκρουση συρμού σε όχημα. Πρόσκρουση και παράσυρση οδικού μέσου από συρμό. Εκτροχιασμό επί γραμμής ελιγμών. Εκτροχιασμό επί γραμμή ελιγμών. Εκτροχιασμό επί γραμμή ελιγμών. Διάσπαση συρμού. Αυτά σε διάστημα 15-20 ημερών, από το 2013 και μετά. Προφανώς, τα ίδια στοιχεία είναι και ποιο πριν. Νομίζω ότι η επικινδυνότητά τους είναι εξίσου σημαντική. Άρα ναι, θα επαναλάβω ότι είπα χθες.

Πράγματι και ορθώς αναδεικνύεται το παραμικρό πρόβλημα στον ελληνικό σιδηρόδρομο σήμερα. Είναι σοβαρό ζήτημα και πρέπει όλοι να ενσκύψουμε, ώστε να ενισχύουμε διαρκώς την ασφάλεια των μεταφορών, αλλά η πραγματικότητα είναι ότι τα προβλήματα είναι διαχρονικά και προσπαθούμε να τα αντιμετωπίσουμε.

Η Οδηγία στην οποία αναφέρεται η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είναι η Οδηγία 2016/798 και λέει «Η Οδηγία καλύπτει τις απαιτήσεις ασφάλειας ολόκληρου του σιδηροδρομικού συστήματος».

Κύριε συνάδελφε, δεν σας προκάλεσα τυχαία, γι’ αυτό και έρχεται αυτό να προσθέσει στην επιχειρηματολογία μου ότι αποφύγατε - εννοώ συνάδελφε της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης - να τοποθετηθείτε επί της Οδηγίας που αναφέρεται η Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι στην Ελλάδα υπάρχουν μακροχρόνιες ελλείψεις στην εφαρμογή της Οδηγίας από την έναρξη ισχύος της» - 2016 αναφερόμαστε - «Οι ελλείψεις είναι συστημικές και απορρέουν» - προσέξτε - «επίσης από την έλλειψη νοοτροπίας ασφάλειας εντός των οικείων οργανισμών». Αναφέρεται και στους φορείς δηλαδή και, στη συνέχεια, επειδή ερωτήθηκα από εσάς, κύριε συνάδελφε, εάν η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει διαβάσει το action plan γράφει: «Η Επιτροπή επισημαίνει ότι έπειτα από την έκθεση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων τον Οκτώβριο του 2023 σχετικά με την κατάσταση της υλοποίησης και της εφαρμογής της ενωσιακής νομοθεσίας για τους σιδηροδρόμους στην Ελλάδα, η ελληνική κυβέρνηση ενέκρινε σχέδιο δράσης, κατόπιν διαβουλεύσεων και συμφωνίας με τις υπηρεσίες της Επιτροπής».

Επειδή είπατε δεν το έχουν διαβάσει καν.

Είπατε και το σημείωσα ότι δεν θα το έχουν διαβάσει. Το χθεσινό κείμενο γράφει «συμφωνία με τις υπηρεσίες της Επιτροπής». «Το σχέδιο δράσης αποτελεί την βάση για την αντιμετώπιση των ελλείψεων και σημειώνεται ικανοποιητική πρόοδος στην εφαρμογή του». Άρα, κύριε συνάδελφε, μην μετακινείτε συνεχώς τα γκολπόστ.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΜΕΪΚΟΠΟΥΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΥΡΙΖΑ – ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΣΥΜΜΑΧΙΑ»)** (ομιλεί εκτός μικροφώνου): Γιατί δεν το καταθέτετε στη Βουλή;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών)**: Το τι θα κάνουμε θα το αξιολογήσουμε εμείς.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Κύριε Υπουργέ, κ. Μεϊκόπουλε, σας παρακαλώ, έχουν καταγραφεί οι θέσεις σας, καταγράφεται και η τοποθέτηση του Υπουργού.

Συνεχίστε, κύριε Υπουργέ συνεχίστε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών)**: Κύριε Μεϊκόπουλε, προηγουμένως είπατε δεν το έχει διαβάσει καν η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, που σημαίνει ότι δεν έχετε διαβάσει καν το κείμενο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής το χθεσινό. Άρα, για να κάνουμε σωστό διάλογο πρώτα μελετήστε και μετά τοποθετηθείτε. Άρα, δεν είχατε διαβάσει ούτε καν τη χθεσινή ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, αφού λέγατε σήμερα ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν θα το έχει δει και εδώ μέσα η Ευρωπαϊκή Επιτροπή λέει για συμφωνία. Τι να συζητήσω τότε;

Δεύτερη παρατήρηση. Πολλές φορές έρχεστε όλα αυτά τα χρόνια ως αντιπολίτευση και λέτε «δεν θα στηρίξουμε ένα νομοσχέδιο γιατί οι φορείς είναι αντίθετοι». Αφήσαμε όλους τους φορείς να έρθουν στη Βουλή και ήταν όλοι θετικοί και έρχεστε πάλι και λέτε «είμαστε αντίθετοι». Ήρθαν διοικήσεις ΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ, ΓΑΙΑΟΣΕ, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων με την προηγούμενη ηγεσία, ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων που κάλεσε η αντιπολίτευση, εξαιρετικά θετική. Όλοι αυτοί θετικοί. Τα περισσότερα σχόλια στη διαβούλευση θετικά, 50 σχόλια, τα περισσότερα θετικά και εσείς «όχι». Κάνουμε, δηλαδή, την ακρόαση φορέων, ζητάτε να τοποθετηθούν οι φορείς, τοποθετούνται οι φορείς που καλέσατε εσείς θετικά και επιμένετε εσείς στο όχι.

Εκτιμώ ότι αυτή δεν είναι ορθολογική πολιτική στάση. Είστε συνεπείς, πράγματι, στη γραμμή του «όχι σε όλα» για μικροκομματικούς λόγους.

Για το action plan σας απάντησα για το τι γράφει και ότι είναι κατόπιν διαβούλευσης και συμφωνίας.

Ο κύριος Βρεττός είχε θέσει ένα θέμα για τους απόφοιτους δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης σε ό,τι αφορά τις αρχές ελέγχου ατυχημάτων. Υπάλληλοι Δ.Ε. μόνο κατ’ εξαίρεση προβλέπονται και υπό συγκεκριμένες αυστηρές προϋποθέσεις. Όπως αναφέρεται, δηλαδή, στο σχέδιο νόμου, γιατί δεν το είπατε κύριε Βρεττέ, εφόσον κατέχουν ειδικές πιστοποιήσεις Μηχανικών Αεροσκαφών και Χειριστών Αεροσκαφών ή άδειες Ελεγκτή Εναέριας Κυκλοφορίας και διαθέτουν επιπλέον, αντίστοιχη προϋπηρεσία ή εμπειρία 10, τουλάχιστον ετών στο σχετικό αντικείμενο. Άρα, παραβλέψατε ότι πρέπει να υπάρχει και 10 χρόνια εμπειρία πάνω σε αυτό το αντικείμενο.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ “ΝΙΚΗ”»):** Εσείς, κύριε Υπουργέ, παραβλέψατε να βάλετε και τις φωτογραφίες τους. *(Ομιλεί εκτός μικροφώνου)*

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών):** Δεν υπάρχει καμία φωτογραφία. Ίσα ίσα, που αναζητούμε ανθρώπινο κεφάλαιο να ενισχύσει τις Ανεξάρτητες Αρχές.

Η νέα εταιρεία αλλάζει Αριθμό Φορολογικού Μητρώου (ΑΦΜ);

Δεν θα καταργηθεί ο ΑΦΜ του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδας (ΟΣΕ), καθώς η απορροφούσα εταιρεία θα έχει τον ίδιο ΑΦΜ με τον υφιστάμενο.

Θα εφαρμοστεί ο νόμος, κυρίας Κεραμέως, για τη νέα διοίκηση του νέου φορέα;

Η νέα διοίκηση θα εφαρμοστεί με τον νόμο της κυρίας Κεραμέως. Μεταβατικά προβλέπεται στο νομοσχέδιο, παράγραφος 3 στο άρθρο 3.

Θα γίνουν οι απαραίτητες δημοσίευση στο Γενικό Εμπορικό Μητρώο (ΓΕΜΗ);

Όλες οι απαραίτητες δημοσίευση στο ΓΕΜΗ θα γίνουν κανονικά και αφορούν τις αποφάσεις Γενικών Συνελεύσεων και Διοικητικών Συμβουλίων.

Γιατί να μεταβιβάζονται στον Πρόεδρο της Βουλής και όχι, στην ίδια τη Βουλή, οι διάφορες υποθέσεις;

Διότι, έτσι, προβλέπεται σε όλες τις Ανεξάρτητες Αρχές - να ενημερώνεται η Βουλή.

Για τη σύσταση ασφάλειας του ΕΔΟΣΑΑΜ, σε ό,τι αφορά τη στελέχωση του ΟΣΕ.

Έχουν ήδη προσληφθεί 120 άτομα, όπως ακούσατε και χθες, με Απόδειξη Παροχής Υπηρεσιών. Πράγματι, όχι μόνιμο προσωπικό.

Επίσης, 140 θέσεις μόνιμο προσωπικό, όπως ακούσατε και χθες, προβλέπεται να προσληφθεί αρχές του 2025.

Επίσης, 100 θέσεις μόνιμο προσωπικό έχουν εγκριθεί από το Υπουργείο Εσωτερικών, πριν από 10 μέρες, ΠΥΣ51, και αφορούν κυρίως σε μηχανικούς διαφόρων ειδικοτήτων και τεχνικό προσωπικό. Η διαδικασία πρόσληψης, θα ξεκινήσει αρχές του 2025, με πλάνο να έχει ολοκληρωθεί μέχρι το τέλος του 2025.

Οι αριθμοί αυτοί, έχουν συμπεριληφθεί και στην Έκθεση Προόδου του Νοεμβρίου, που εστάλη στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή στο πλαίσιο του Action Plan.

Τι θα ισχύει για τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας και τις λοιπές εργασιακές σχέσεις;

Έχει ήδη υπογραφεί για τα έτη 2024 – 2025, ισχύουν αυτούσιες και οι δύο εταιρείες είναι ενταγμένες στο ενιαίο μισθολόγιο.

Υπόλοιπα θέματα που αφορούν συλλογικές συμβάσεις εργασίας, θα τα αναλάβει και θα τα επιλύσει η νέα εταιρεία.

Το τροχαίο υλικό, που με ρωτήσατε, είναι κυριότητας του Ελληνικού Δημοσίου.

Η «ΓΑΙΑΟΣΕ ΑΕ» έχει μόνο τη διαχείριση αυτού και η όποια διαχείριση θα αναληφθεί από τη νέα εταιρεία.

Μετά την ψήφιση του νόμου, θα εκδοθεί υπουργική απόφαση για την καταγραφή και εκτίμηση της κατάστασης του τροχαίου υλικού και θα ρυθμιστούν τα θέματα της ποσοτικής παράδοσης - παραλαβής του τροχαίου υλικού και των συμβάσεων εκμετάλλευσής του, καθώς και οι διαδικασίες τεχνικής αξιολόγησης από το νέον φορέα.

Το προσωπικό της ΓΑΙΑΟΣΕ, θα μεταφερθεί στον Οργανισμό;

Δεν υπάρχει στη ΓΑΙΑΟΣΕ μόνιμο προσωπικό ή εργαζόμενοι με σύμβαση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου.

Άρα, δεν υπάρχει ζήτημα μεταφοράς προσωπικού στην νέα εταιρεία.

Υπάρχουν συμβάσεις ανεξαρτήτων υπηρεσιών και μπορούν με το ίδιο καθεστώς να συνεχίσουν στην εταιρεία.

Θα επιτρέπεται το Μητρώο Επιθεωρητών να απαρτίζεται από ιδιωτικούς και όχι, αμιγώς δημοσίους υπαλλήλους;

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 Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας (Α.Π.Α.)

Επιπλέον, το Μητρώο Επιθεωρητών επιχειρεί να καλύψει την ανάγκη της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας (ΑΠΑ) για εξεύρεση εξειδικευμένων Επιθεωρητών στον τομέα Χειριστών Αεροσκαφών και Ελικοπτέρων, καθώς και στον τομέα των νέων τεχνολογικών αεροσκαφών. Οι εν λόγω ειδικότητες είναι αδύνατον να αντληθούν από άλλες δημόσιες υπηρεσίες, εφόσον, γιατί, πρώτον, δεν υπάρχουν τέτοια στελέχη με την εξειδίκευση, που απαιτείται για να ασκήσουν καθήκοντα επιθεωρητή και, αφετέρου, γιατί τα ελάχιστα, που υπάρχουν, με την απαιτούμενη εξειδίκευση δεν εξεδήλωσαν ενδιαφέρον για την κάλυψη των σχετικών θέσεων.

Μπορεί η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας από των 120 υπαλλήλων να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις του;

Η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας σήμερα διαθέτει 135 άτομα προσωπικό, έχει καταφέρει να αυξήσει σημαντικά τον αριθμό του και με βάση ελέγχους του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO), έχει την απαραίτητη οργανωτική δομή, δηλαδή, ανταποκρίνεται στις διεθνείς απαιτήσεις του ICAO.

Σχετικά με τις προσλήψεις ελεγκτών, επιλύεται το πρόβλημα δεκαετιών;

Με την πρόσφατη θεσμοθέτηση νέας διαδικασίας προσλήψεων ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας- άρθρο 62 του ν.5149/2024- στη βάση διεθνών προτύπων, με τη συμμετοχή και του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας Αεροναυτιλίας, δηλαδή του EUROCONTROL, σχετική συμφωνία υπογράφεται στις Βρυξέλλες 18/12, θα ξεκινήσει με τη χρήση σύγχρονου και αδιάβλητου συστήματος αξιολόγησης πρόσληψης, αρχικά 97 ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας. Πέραν αυτών, η διαδικασία αυτή θα δημιουργήσει μια δεξαμενή επιτυχόντων για τη συνεχή ροή νέων ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας τα επόμενα τρία χρόνια, εξασφαλίζοντας την κάλυψη υφιστάμενων κενών σε οργανικές θέσεις, καθώς και μελλοντικών αναγκών λόγω παραχωρήσεων.

Πράγματι, επί χρόνια υφίσταται πρόβλημα στον εκσυγχρονισμό των συστημάτων εναέριας κυκλοφορίας. Η Ελλάδα υλοποιεί ένα φιλόδοξο πρόγραμμα επενδύσεων σε συστήματα αεροναυτιλίας, μέσα από 13 κομβικά έργα εκσυγχρονισμού για την πενταετία 2025-2029, προϋπολογισμού 313 εκατομμυρίων ευρώ. Από αυτά τα 13 έργα, τα 8 ήταν στάσιμα τα τελευταία χρόνια, μεταξύ άλλων, γιατί εκκρεμούσαν και δικαστικές διαδικασίες που διαρκούσαν για περισσότερο από 6 έτη. Όλα τα έργα επανεκκινούν, συμβασιοποιούνται και εκτελούνται απρόσκοπτα. Ενδεικτικά θα σας πω, ότι η σύμβαση προμήθειας και εγκατάστασης 29 συστημάτων πλοήγησης σε όλη την ελληνική Επικράτεια, είχε ξεκινήσει το 2021, παρουσίαζε σημαντικές καθυστερήσεις για τεχνικούς λόγους, αντιμετωπίστηκαν τα προβλήματα, πλέον η σύμβαση εκτελείται απρόσκοπτα μετά την τροποποίησή της.

Το ίδιο θα μπορούσα να σας πω για σχέδια καθιέρωσης διαδικασιών PBN, για VHF, για συστήματα DLS - Data Link Services- για συστήματα επικοινωνίας φωνής, αλλά και για τον εκσυγχρονισμό του Βασικού Συστήματος Διαχείρισης Εναέριας Κυκλοφορίας, δηλαδή του «PALLAS».

Σχετικά με το θέμα της πρόσληψης αλλοδαπών ελεγκτών και συνταξιούχων.

Είναι σαφές από το λεκτικό των διατάξεων που προωθούμε για νομοθέτηση, ότι με συμβάσεις ορισμένου χρόνου πάμε να καλύψουμε ανάγκες πυρόσβεσης στα περιφερειακά αεροδρόμια και τίποτα παραπάνω. Οι άνθρωποι αυτοί που προσλαμβάνονται στον κλάδο των οδηγών, εκπαιδεύονται για να παρέχουν υπηρεσίες πυρόσβεσης και διάσωσης, αλλά και για να μετακινούν το ειδικό Προσωπικό υποστήριξης υποδομών αεροναυτιλίας στις αντίστοιχες εγκαταστάσεις, τα ραδιοβοηθήματα δηλαδή. Οι προωθούμενες ρυθμίσεις αποσκοπούν στην κάλυψη άμεσων και επιτακτικών αναγκών στα πολύ μικρά περιφερειακά αεροδρόμια, αλλά και στην άμεση συμμόρφωση της χώρας με τις απαιτήσεις της EASA.

Σχετικά με την κάλυψη αναγκών σε Προσωπικό με μετακινήσεις, αντί της λύσης πρόσληψης μόνιμου Προσωπικού. Εκ των διατάξεων μόνο για τα έτη 2024, 2025 μιλάμε, γιατί στοχεύουμε στην κάλυψη άμεσων και επιτακτικών αναγκών. Μετά, εκτιμούμε και προσδοκούμε, να έχουμε μόνιμο Προσωπικό.

Ακούσαμε χθες, στην ακρόαση Φορέων για την ακρίβεια, από εκπροσώπους φορέων, αν ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ δύναται να αναλαμβάνει euro-control; Με βάση τις πολιτικές του AIKEO, μπορούν τα κράτη-μέλη να δίνουν euro-control και για accident investigation, άρα ουσιαστικά, είναι δυνητικός κάτοχος euro-control και ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ.

Άκουσα κάποιες παρατηρήσεις- λίγες- για το άρθρο 30. Με την κατάργηση αυτού, η διοίκηση συμμορφώνεται και γίνεται εναρμόνιση του εθνικού νομοθετικού πλαισίου με τις αποφάσεις του Συμβουλίου της Επικρατείας- 1271 του 2024 και την 419/2023 του εκτελεστικού συμβουλίου της Ενιαίας Αρχής Δημοσίων Συμβάσεων.

Εδώ έχω και τα δύο σχετικά έγγραφα- καθώς και τις συνεκδικούμενες υποθέσεις ΔΕΕ 27,28 και 29, με τις οποίες έχει κριθεί, ότι οι διατάξεις που αφορούν το ανεκτέλεστο, αντίκειται εν γένει στις γενικές αρχές που διέπουν τις δημόσιες συμβάσεις, όπως η απαγόρευση διακρίσεων και οι αρχές της ίσης μεταχείρισης, της ελεύθερης ανάπτυξης του ανταγωνισμού, της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών, της αναλογικότητας και της χρηστής δημοσιονομικής διαχείρισης.

ΕΟΔΑΣΑΑΜ: ζητήθηκε συμβολή του ERA, άρα το πόρισμα που θα έχετε το Φεβρουάριο του 2025 είναι με τη συμμετοχή του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων.

Ζητήθηκαν σε ανύποπτο χρόνο πρόσθετα κονδύλια και παρασχέθηκαν από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών προς τον ΕΟΔΑΣΑΑΜ για περαιτέρω έρευνες από επιπλέον φορείς του εξωτερικού, για να βοηθηθεί το έργο τους και - επειδή ρωτήθηκα χθες και αυτό από την Πρόεδρο της Πλεύσης Ελευθερίας – γνωρίζω ότι το πόρισμα θα είναι έτοιμο τέλος Φεβρουαρίου, γιατί έχει γίνει αίτημα προς εμάς για παραχώρηση χώρου, προκειμένου να γίνει δημοσιοποίηση του πορίσματος

Άρα, για αυτούς που εξέφρασαν αμφιβολία «αν θα είναι έτοιμο», έχω γραπτώς από αυτούς που φτιάχνουν το πόρισμα και το οποίο δεν γνωρίζω, πότε θέλουν να το παρουσιάσουν δημόσια.

Τέλος, επειδή έγιναν και κάποιες αναφορές στο Μετρό στη Θεσσαλονίκη, πρώτα από όλα, να ξεκαθαρίσουμε ότι ακολουθήθηκαν απόλυτα τα πρωτόκολλα ασφάλειας. Ό,τι είδατε και ό,τι παρατηρήσατε είναι απολύτως με βάση τα πρωτόκολλα της ασφάλειας. Αυτό έπρεπε να γίνει και αυτό έγινε. Για αυτούς που λένε «Μα, είναι δυνατόν; Αυτό έγινε μόνο στο ελληνικό Μετρό», να σας πω ότι προχθές το αντίστοιχο στην Κοπεγχάγη σταμάτησε για μισή ώρα. Χαίρομαι που συμφωνείτε, κυρία συνάδελφε, με το περιστατικό αυτό. Η κυρία συνάδελφος νομίζω ότι σας το επιβεβαιώνει ότι την προηγούμενη βδομάδα στην Κοπεγχάγη σταμάτησε το τραίνο, το οποίο είναι καινούργιο, έγιναν τα εγκαίνιά του πριν από 2 μήνες.

Στο καινούργιο Μετρό στο Μιλάνο στο οποίο και είχα πάει, την επόμενη μέρα σταμάτησε η λειτουργία του για 2 ώρες. Όλου του Μετρό στο Μιλάνο.

Στο Σίδνεϋ 150 πολίτες στις 24 Αυγούστου έμειναν μέσα στο Μετρό για 2 ώρες και στις 13 Ιουλίου είχε γίνει το ίδιο περιστατικό.

Συνεπώς, μην παρουσιάζουμε μία εικόνα εδώ, η οποία είναι εντελώς διαφορετική από αυτή που είναι στο εξωτερικό. Προφανώς, βούληση και πρόθεση όλων μας είναι να μην υφίστανται τέτοια περιστατικά και για αυτό το λόγο περάσαμε διάταξη στη Βουλή, την οποία και χαίρομαι, γιατί υπερψήφισε η Αξιωματική Αντιπολίτευση και δήλωσαν «παρών» όλα τα άλλα Κόμματα - κανένας δεν είπε «όχι» - για το πώς θα έπρεπε να γίνει η διαδικασία πιστοποίησης του Μετρό και όλα τα σχετικά έγγραφα παρασχέθηκαν. Δηλαδή, ό,τι συναποφασίσαμε και σε αυτά μέσα υπήρχε και πιστοποίηση από τον Ανεξάρτητο Φορέα Αξιολόγησης Ασφάλειας, δηλαδή την TÜV, η οποία πιστοποίησε την ορθότητα όλων αυτών.

Άρα, ναι, πρέπει να κάνουμε ό,τι μπορούμε, ώστε να μην υπάρχουν από αυτούς, οι οποίοι είναι υπεύθυνοι για τη λειτουργία του Μετρό - ξέρετε ότι είναι Ιδιωτικός Τομέας η THEMA - αντίστοιχα περιστατικά στο μέλλον, αλλά σε κάθε περίπτωση ένα πράγμα προέχει, η ασφάλεια και το μείζον θέμα που είναι η ασφάλεια στη συγκεκριμένη περίπτωση λειτούργησε με βάση τα πρωτόκολλα.

Ξέρω, συνεπώς, ότι η εικόνα για πολλούς «ο πολίτης να είναι δίπλα στο συρμό» δεν είναι μια καλή εικόνα, αλλά αυτό είναι το πρωτόκολλο ασφάλειας, για να μπορέσει ο πολίτης να βγει από το τραίνο, να μετακινηθεί 70 μέτρα με συνοδεία, για να μπορέσει να έρθει ο ειδικός, να πάρει τον συρμό, για να ξεκινήσουν ξανά τα τραίνα. Τα τραίνα αυτοματοποιημένα σταμάτησαν, ακριβώς, για να υπάρχει η μέγιστη δυνατή ασφάλεια. Προσπάθησα, συνεπώς, να δώσω κάποιες απαντήσεις, βλέποντας και τι γίνεται παγκοσμίως και, σε τελική ανάλυση, τελικός κριτής είναι και ο ίδιος ο πολίτης.

Μετά το περιστατικό αυτό περισσότερες από 200.000 μετακινήσεις έγιναν από συμπατριώτες μας στο Μετρό της Θεσσαλονίκης. Σε 2 μέρες 200.000 επιπλέον μετακινήσεις με το Μετρό της Θεσσαλονίκης. 27.000 προσωποποιημένες κάρτες και, τουλάχιστον, 10% λιγότερη κίνηση οχημάτων στο Κέντρο της Θεσσαλονίκης.

Αυτά είναι θετικά στοιχεία, τα οποία προκύπτουν και από το Ινστιτούτο Βιώσιμης Κινητικότητας και Δικτύων Μεταφορών.

Επαναλαμβάνω, δεν ωραιοποιώ καταστάσεις, μόνοι μας είπαμε, ότι θέλει υπομονή, να δούμε το Μετρό, να δούμε την καθημερινότητα του πολίτη, να αντιμετωπίσουμε θέματα προσωποποιημένων καρτών, το έχω πει δημόσια, πριν δώσουμε το Μετρό στην κυκλοφορία.

Με βάση την εικόνα από τα λεωφορεία στη Θεσσαλονίκη, χρειάζεται να βγουν 50.000 προσωποποιημένες κάρτες, σε ανέργους, φοιτητές, ΑμΕΑ. Το Μετρό δεν λειτουργούσε, είναι καινούργιο μέσο, άρα, θα έπρεπε να ανοίξουν τα εκδοτήρια για να ξεκινήσει η έκδοση των καρτών και έχουμε φτάσει σε δύο εβδομάδες 27.000.

Όταν βλέπετε συνεπώς κάποιες ουρές, είναι γιατί ο πολίτης προσπαθεί να βγάλει την προσωποποιημένη κάρτα, η οποία για να βγει θέλει κάποιο χρόνο. Και ναι, πράγματι και στα εκδοτήρια και στα αυτόματα μηχανήματα για τα εισιτήρια, κάποια δεν έχουν λειτουργήσει και προσπαθούμε με τον ιδιωτικό τομέα, Γάλλοι είναι, Γάλλοι είναι που το έχουν αναλάβει, να αντιμετωπίσουμε τα όποια προβλήματα και να τα περιορίσουμε. Σήμερα έχουμε μια καλύτερη εικόνα και πιστεύω ότι θα αντιμετωπιστούν τις επόμενες κυριολεκτικά ημέρες.

Άρα, έχω μια καλή λειτουργία του Μετρό, έχουν γίνει περισσότερες από 700.000 μετακινήσεις μέχρι σήμερα, έχουν κοπεί περισσότερα από 150.000 εισιτήρια, συνολικά μιλάω, όχι μόνο μετά το Σάββατο, έχει μειωθεί η κίνηση στη Θεσσαλονίκη στο κέντρο κατά 10%, είναι ένα μέσο που το έχει ανάγκη η Θεσσαλονίκη και θέλω να ευχαριστήσω όλους εσάς, που όταν πήγατε και το είδατε, εκφραστήκατε με πολύ κολακευτικά λόγια.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε και εμείς, κύριε Υπουργέ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στο σημείο αυτό ολοκληρώθηκε η συζήτηση επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, Αναδιάρθρωση σιδηροδρομικού τομέα και ενίσχυση ρυθμιστικών φορέων μεταφορών.

Πριν προχωρήσουμε στην ψηφοφορία επί των άρθρων και επί του συνόλου, ανακεφαλαιώνουμε με τις θέσεις των κομμάτων επί της αρχής.

Η Εισηγήτρια της Πλειοψηφίας, η κυρία Βολουδάκη, έχει ψηφίσει υπέρ.

Ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, ο κ. Νικολαΐδης, καταψήφισε.

Ο Ειδικός Αγορητής του ΣΥΡΙΖΑ, ο κ. Μεϊκόπουλος, καταψήφισε.

Ο Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε., ο κ. Κατσώτης, καταψήφισε.

Ο Ειδικός Αγορητής της ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΛΥΣΗΣ, ο κ. Μπούμπας, επιφυλάχθηκε.

Η Ειδική Αγορήτρια από την «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ», η κυρία Πέρκα, καταψήφισε.

Ο Ειδικός Αγορητής της «ΝΙΚΗΣ», ο κ. Βρεττός, καταψήφισε.

Η Ειδική Αγορήτρια της ΠΛΕΥΣΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ, η κυρία Καραγεωργοπούλου, επιφυλάχθηκε.

Ο Ειδικός Αγορητής από τους «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ», ο κ. Κόντης, επιφυλάχθηκε.

Στο σημείο αυτό ερωτάται η Επιτροπή:

Γίνονται δεκτά τα άρθρα 1 έως 35 του σχεδίου νόμου;

Τα άρθρα 1 έως 35 γίνονται δεκτά, ως έχουν, κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται η Επιτροπή: Γίνεται δεκτό το ακροτελεύτιο άρθρο;

Δεκτό κατά πλειοψηφία.

Τέλος, ερωτάται η Επιτροπή: Το σχέδιο νόμου γίνεται δεκτό και στο σύνολό του;

Δεκτό κατά πλειοψηφία.

Συνεπώς, το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Αναδιάρθρωση σιδηροδρομικού τομέα και ενίσχυση ρυθμιστικών φορέων μεταφορών», γίνεται δεκτό επί της αρχής, επί των άρθρων και στο σύνολό του, ως έχει, κατά πλειοψηφία.

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), Νικητιάδης Γεώργιος, Νικολαΐδης Αναστάσιος (Τάσος), Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Βέττα Καλλιόπη, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Κεδίκογλου Συμεών, Κόκκαλης Βασίλειος, Παπαηλιού Γεώργιος, Κτενά Αφροδίτη, Κατσώτης Χρήστος, Μανωλάκου Διαμάντω, Δελής Ιωάννης, Μπούμπας Κωνσταντίνος, Χήτας Κωνσταντίνος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Βρεττός Νικόλαος, Καραγεωργοπούλου Ελένη, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια), Κόντης Ιωάννης, Αυλωνίτης Αλέξανδρος-Χρήστος, Δημητροκάλλης Ιωάννης, Μανούσος Γεώργιος, Παπαϊωάννου Αρετή, Πούλου Παναγιού (Γιώτα) και Χουρδάκης Μιχαήλ.

Τέλος και περί ώρα 17.45΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

-

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

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