(Σημείωση: Ο παρακάτω πίνακας περιεχομένων δεν αποτελεί το τελικό κείμενο, διότι εκκρεμούν ορθογραφικές και συντακτικές διορθώσεις)

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΙΗ’ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Γ΄

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΝΗ΄

Παρασκευή, 08 Ιουλίου 2022

ΘΕΜΑΤΑ

Α. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ   
1. Επικύρωση Πρακτικών, σελ.   
2. Επί διαδικαστικού θέματος, σελ.   
   
Β. ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ   
1. Ανακοίνωση αναφορών, σελ.   
2. Ανακοίνωση του δελτίου επικαίρων ερωτήσεων της Δευτέρας 11 Ιουλίου 2022, σελ.   
   
Γ. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ   
Μόνη συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Κύρωση της Σύμβασης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Μεταφορές - Μεταφορικές Υπηρεσίες Επιβατών και Φορτίου Ανώνυμη Σιδηροδρομική Εταιρεία» (ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.) για την ανάθεση Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών», σελ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ

ΜΠΟΥΡΑΣ Α., σελ.

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

Α. Επί διαδικαστικού θέματος:  
 ΓΚΟΚΑΣ Χ. , σελ.   
 ΜΠΟΥΡΑΣ Α. , σελ.   
 ΣΚΑΝΔΑΛΙΔΗΣ Κ. , σελ.   
  
Β. Επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών:  
 ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ Ι. , σελ.   
 ΑΡΣΕΝΗΣ Κ. , σελ.   
 ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ Β. , σελ.   
 ΓΚΟΚΑΣ Χ. , σελ.   
 ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ Κ. , σελ.   
 ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ Χ. , σελ.   
 ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ Ι. , σελ.   
 ΛΟΓΙΑΔΗΣ Γ. , σελ.   
 ΜΥΛΩΝΑΚΗΣ Α. , σελ.   
 ΠΑΠΠΑΣ Ν. , σελ.   
 ΠΑΦΙΛΗΣ Α. , σελ.   
 ΣΚΑΝΔΑΛΙΔΗΣ Κ. , σελ.   
 ΣΤΟΛΤΙΔΗΣ Λ. , σελ.

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΒΟΥΛΗΣ

ΙΗ΄ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Γ΄

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΝΗ΄

Παρασκευή 8 Ιουλίου 2022

Αθήνα, σήμερα στις 8 Ιουλίου 2022, ημέρα Παρασκευή και ώρα 10.11΄ συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Γ΄ Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΜΠΟΥΡΑ**.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

(ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ: Σύμφωνα με την από 7-7-2022 εξουσιοδότηση του Σώματος, επικυρώθηκαν με ευθύνη του Προεδρείου τα πρακτικά της ΡΝΖ΄ συνεδριάσεώς του, της Πέμπτης 7 Ιουλίου 2022 σε ό,τι αφορά την ψήφιση στο σύνολο του σχεδίου νόμου: «Συμπληρωματικά μέτρα για την εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 2019/788 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την Ευρωπαϊκή Πρωτοβουλία Πολιτών και του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/1799 της Επιτροπής για τη θέσπιση τεχνικών προδιαγραφών για τα επιμέρους επιγραμμικά συστήματα συγκέντρωσης – Διατάξεις σχετικές με την εκλογική διαδικασία και τον έλεγχο εσόδων και δαπανών κομμάτων, συνασπισμών και υποψηφίων βουλευτών και αιρετών – Λοιπές διατάξεις Υπουργείου Εσωτερικών».)

Παρακαλείται η κυρία Γραμματέας να ανακοινώσει τις αναφορές προς το Σώμα.

(Ανακοινώνονται προς το Σώμα από τη Γραμματέα της Βουλής κ. Ραλλία Χρηστίδου, Βουλευτή Β3΄ Νοτίου Τομέα Αθηνών, τα ακόλουθα:

Α. ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

(Να μπουν οι αναφορές από το σχετικό e-mail)

Β. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΣΕ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ

(Να μπουν οι ερωτήσεις από το σχετικό e-mail)

ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πριν εισέλθουμε στην ημερήσια διάταξη της νομοθετικής εργασίας έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα το δελτίο επίκαιρων ερωτήσεων της Δευτέρας 11 Ιουλίου 2022:

Α. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Πρώτου Κύκλου (Άρθρα 130 παράγραφοι 2 και 3 και 132 παράγραφος 2 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 848/30-6-2022 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Ηρακλείου του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Χαράλαμπου (Χάρη) Μαμουλάκη προς τον Υπουργό Οικονομικών, με θέμα: «Παιχνίδια με την «προίκα» που θα λάβει ο επενδυτής από την πώληση του πλειοψηφικού πακέτου μετοχών του Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου».

2. Η με αριθμό 840/27-6-2022 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Ηρακλείου του Κινήματος Αλλαγής κ. Βασίλειου Κεγκέρογλου προς την Υπουργό Παιδείας και Θρησκευμάτων, με θέμα: «Ειδική μοριοδότηση των μαθητών των σεισμόπληκτων περιοχών της Γ΄ λυκείου στις πανελλήνιες εξετάσεις».

3. Η με αριθμό 865/4-7-2022 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού Β΄ Πειραιώς του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Διαμάντως Μανωλάκου προς τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, με θέμα: «Άμεση ένταξη στα βαρέα και ανθυγιεινά επαγγέλματα των λιμενεργατών στις προβλήτες ΙΙ και ΙΙΙ του λιμένα Πειραιά όπως ισχύει σε όλους τους άλλους στον κλάδο».

4. Η με αριθμό 846/29-6-2022 επίκαιρη ερώτηση της Η΄ Αντιπροέδρου της Βουλής και Βουλευτού Β3΄ Νότιου Τομέα Αθηνών του ΜέΡΑ25 κ. Σοφίας Σακοράφα προς την Υπουργό Παιδείας και Θρησκευμάτων, με θέμα: «Απαράδεκτη πρωτοφανής μεθοδολογία ποινικών διώξεων κατά φοιτητών».

Β. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Δεύτερου Κύκλου (Άρθρα 130 παράγραφοι 2 και 3 και 132 παράγραφος 2 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 850/30-6-2022 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Λάρισας του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Βασιλείου Κόκκαλη προς τον Υπουργό Οικονομικών, με θέμα: «Ατελέσφορη η «δεύτερη ευκαιρία» του εξωδικαστικού μηχανισμού για φυσικά και νομικά πρόσωπα του νέου πτωχευτικού νόμου».

2. Η με αριθμό 841/28-6-2022 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού Β2΄ Δυτικού Τομέα Αθηνών του Κινήματος Αλλαγής κ. Κωνσταντίνας (Νάντιας) Γιαννακοπούλου προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας, με θέμα: «Υπογειοποίηση γραμμών υψηλής αλλά και χαμηλής - μεσαίας τάσης στην περιοχή του πάρκου «Αντώνης Τρίτσης»».

3. Η με αριθμό 866/4-7-2022 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Α΄ Θεσσαλονίκης του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Ιωάννη Δελή προς την Υπουργό Παιδείας και Θρησκευμάτων, με θέμα: «Απαράδεκτες πρακτικές της Ακαδημίας Αθηνών ενάντια σε πρώην συμβασιούχους εργαζομένους της».

4. Η με αριθμό 847/30-6-2022 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Β2΄ Δυτικού Τομέα Αθηνών του ΜέΡΑ25 κ. Κρίτωνα - Ηλία Αρσένη προς την Υπουργό Παιδείας και Θρησκευμάτων, με θέμα: «Απαγόρευση επίσκεψης μαθητών/τριών της πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης στο Αττικό Ζωολογικό Πάρκο και σε άλλους παρόμοιους χώρους».

5. Η με αριθμό 854/1-7-2022 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Α΄ Αθηνών του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Νικόλαου Φίλη προς την Υπουργό Παιδείας και Θρησκευμάτων, με θέμα: «Θα επιμείνει η Υπουργός Παιδείας να διώκει ως «κακούργους» τους συνδικαλιστές φοιτητές του Πολυτεχνείου Κρήτης ή θα αναλογιστεί τις ευθύνες της και θα αποσύρει τη μηνυτήρια αναφορά εναντίον τους;».

6. Η με αριθμό 844/29-6-2022 επίκαιρη ερώτηση του Ε΄ Αντιπροέδρου της Βουλής και Βουλευτή Αρκαδίας του Κινήματος Αλλαγής κ. Οδυσσέα Κωνσταντινόπουλου προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας, με θέμα: «Αδικαιολόγητη επιπρόσθετη καθυστέρηση για την έναρξη της λειτουργίας του καταδυτικού πάρκου Τυρού».

7. Η με αριθμό 867/4-7-2022 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Ηρακλείου του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Εμμανουήλ Συντυχάκη προς τον Υπουργό Οικονομικών, με θέμα: «Αποκλεισμός οποιασδήποτε μορφής ιδιωτικοποίησης του χώρου του αεροδρομίου «Ν. ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ» του Ηρακλείου Κρήτης και εξασφάλιση της αξιοποίησής του για την κάλυψη των λαϊκών αναγκών».

8. Η με αριθμό 862/4-7-2022 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Β2΄ Δυτικού Τομέα Αθηνών του ΜέΡΑ25 κ. Κρίτωνα - Ηλία Αρσένη προς τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, με θέμα: «Παράνομες συνθήκες εργασίας για τους διανομείς - deliveries».

9. Η με αριθμό 855/1-7-2022 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Β3΄ Νότιου Τομέα Αθηνών του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Ιωάννη Μουζάλα προς την Υπουργό Παιδείας και Θρησκευμάτων, με θέμα: «Άμεση η ανάγκη διερεύνησης των καταγγελιών ιδιωτικών εκπαιδευτικών αναφορικά με τα προγράμματα επιμόρφωσης ανήλικων προσφυγόπουλων».

10. Η με αριθμό 851/30-6-2022 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Ροδόπης του Κινήματος Αλλαγής κ. Ιλχάν Αχμέτ προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, με θέμα: «Αναγκαία η αύξηση του προϋπολογισμού για το πρόγραμμα νέων αγροτών - 7,2 εκ. ευρώ υπολείπονται για την Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας-Θράκης».

11. Η με αριθμό 868/4-7-2022 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Ηρακλείου του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Εμμανουήλ Συντυχάκη προς την Υπουργό Παιδείας και Θρησκευμάτων, με θέμα: «Να αποσυρθούν οι κατηγορίες και να σταματήσει άμεσα η δίωξη των οκτώ φοιτητών συνδικαλιστών του Πολυτεχνείου Κρήτης».

12. Η με αριθμό 863/4-7-2022 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Β2΄ Δυτικού Τομέα Αθηνών του ΜέΡΑ25 κ. Κρίτωνα - Ηλία Αρσένη προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, με θέμα: «Κατά παράβαση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και χωρίς τεχνικούς ελέγχους η κυκλοφορία χιλιάδων δικύκλων διανομέων με ευθύνη των εταιρειών».

13. Η με αριθμό 856/1-7-2022 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Α΄ Θεσσαλονίκης του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Αλέξανδρου Τριανταφυλλίδη προς τον Υπουργό Εσωτερικών, με θέμα: «Στο έλεος της κακοκαιρίας, για ακόμη μια φορά, η Θεσσαλονίκη. Παντελής η απουσία του κρατικού μηχανισμού».

14. Η με αριθμό 853/30-6-2022 επίκαιρη ερώτηση του Ε΄ Αντιπροέδρου της Βουλής και Βουλευτή Αρκαδίας του Κινήματος Αλλαγής κ. Οδυσσέα Κωνσταντινόπουλου προς τον Υπουργό Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας, με θέμα: «Μεγάλη καθυστέρηση στην αποκατάσταση των ζημιών και την καταβολή αποζημιώσεων στις πυρόπληκτες περιοχές της Αρκαδίας -Ανάγκη άμεσης επίλυσής τους για ην προστασία του περιβάλλοντος των περιοχών αυτών και την επανέναρξη της παραγωγικής δραστηριότητας».

15. Η με αριθμό 869/4-7-2022 επίκαιρη ερώτηση του ΣΤ΄ Αντιπροέδρου της Βουλής και Βουλευτή Λάρισας του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Γεωργίου Λαμπρούλη προς τον Υπουργό Υγείας, με θέμα: «Έλλειψη τεχνολόγων στο Ακτινοδιαγνωστικό Εργαστήριο του Πανεπιστημιακού Γενικού Νοσοκομείου Λάρισας».

16. Η με αριθμό 864/4-7-2022 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Β2΄ Δυτικού Τομέα Αθηνών του ΜέΡΑ25 κ. Κρίτωνα - Ηλία Αρσένη προς τον Υπουργό Οικονομικών, με θέμα: «Η Κυβέρνηση στέλνει πενήντα χιλιάδες τσιγγάνους που απέκτησαν κατοικία πίσω στους καταυλισμούς».

17. Η με αριθμό 857/1-7-2022 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Α΄ Θεσσαλονίκης του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Χρήστου Γιαννούλη προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, με θέμα: «Η τραγική υποστελέχωση των περιφερειακών αεροδρομίων οδηγεί τους εργαζόμενους στα όρια της εργασιακής εξουθένωσης».

18. Η με αριθμό 859/4-7-2022 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Ηρακλείου του Κινήματος Αλλαγής κ. Βασίλειου Κεγκέρογλου προς τον Υπουργό Εσωτερικών, με θέμα: «Αναγκαία η έκτακτη χρηματοδότηση της Δημοτικής Επιχείρησης Ύδρευσης - Αποχέτευσης Μινώα Πεδιάδας (ΔΕΥΑΜΠ)».

19. Η με αριθμό 872/3-7-2022 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Ηρακλείου του ΜέΡΑ25 κ. Γεώργιου Λογιάδη προς τον Υπουργό Υγείας, με θέμα: «Προβλήματα υποστελέχωσης στο Ιατροπαιδαγωγικό Κέντρο στο Βενιζέλειο Νοσοκομείο Ηρακλείου».

20. Η με αριθμό 873/4-7-2022 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Β΄ Πειραιώς του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Ιωάννη Ραγκούση προς τον Υπουργό Δικαιοσύνης, με θέμα: «Πειθαρχικός έλεγχος για την παραπλάνηση της κοινής γνώμης από ανώτατες δικαστικές πηγές σε σχέση με την κατάρρευση της δήθεν «σκευωρίας NOVARTIS»».

ΑΝΑΦΟΡΕΣ - ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ (Άρθρο 130 παράγραφος 5 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 5070/6-5-2022 ερώτηση του Βουλευτή Ηρακλείου του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Χαράλαμπου (Χάρη) Μαμουλάκη προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, με θέμα: «Απόλυτη κυβερνητική αδράνεια στην ολοκλήρωση του φράγματος του ποταμού Πλατύ».

2. Η με αριθμό 5483/30-5-2022 ερώτηση του Ε΄ Αντιπροέδρου της Βουλής και Βουλευτή Αρκαδίας του Κινήματος Αλλαγής κ. Οδυσσέα Κωνσταντινόπουλου προς τον Υπουργό Υγείας, με θέμα: «Η έλλειψη στελέχωσης σε χειρουργούς δημιουργεί σοβαρότατο πρόβλημα στη Χειρουργική Κλινική του Παναρκαδικού Νοσοκομείου».

3. Η με αριθμό 5347/23-52022 ερώτηση του Βουλευτή Φθιώτιδας του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Ιωάννη Σαρακιώτη προς τον Υπουργό Υγείας, με θέμα: «Υπολειτουργία του Ακτινολογικού Τμήματος του Γενικού Νοσοκομείου Λαμίας εξαιτίας έλλειψης του αναγκαίου ανθρώπινου δυναμικού».

4. Η με αριθμό 5422/213/26-5-2022 ερώτηση και Αίτηση Κατάθεσης Εγγράφων του Βουλευτή Βοιωτίας του Κινήματος Αλλαγής κ. Γεώργιου Μουλκιώτη προς τον Υπουργό Υγείας, με θέμα: «Ερωτηματικά για την τροποποίηση της Α5/2280/83 Υγειονομικής Διάταξης (Β΄720)».

ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ ΛΟΓΩ ΑΛΛΑΓΗΣ ΘΕΜΑΤΟΣ

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στη συμπληρωματική ημερήσια διάταξη της

**ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ**

Συζήτηση και ψήφιση ενιαία επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Κύρωση της Σύμβασης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Μεταφορές-Μεταφορικές Υπηρεσίες Επιβατών και Φορτίου Ανώνυμη Σιδηροδρομική Εταιρεία» (ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.) για την ανάθεση Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών».

Το νομοσχέδιο ψηφίστηκε στη Διαρκή Επιτροπή κατά πλειοψηφία και εισάγεται προς συζήτηση στη Βουλή με τη διαδικασία του άρθρου 108 του Κανονισμού της Βουλής, σύμφωνα με την απόφαση της Διάσκεψης των Προέδρων της 30ής Ιουνίου 2022. Δηλαδή, μπορούν να λάβουν τον λόγο όσοι έχουν αντίρρηση επί της κυρώσεως της αυτής για πέντε λεπτά και οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι, εφόσον το επιθυμούν, για πέντε λεπτά και με την προϋπόθεση ότι δεν θα μιλήσει ο Πρόεδρος της Κοινοβουλευτικής τους Ομάδας. Μετά θα ακολουθήσει η ψηφοφορία της σύμβασης.

Θα ήθελα να διαβάσω τις θέσεις των κομμάτων όπως προέκυψαν από τη συζήτηση στην αρμόδια Διαρκή Επιτροπή: Νέα Δημοκρατία «υπέρ», ΣΥΡΙΖΑ «κατά», Κίνημα Αλλαγής «επιφύλαξη», Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας «κατά», Ελληνική Λύση «επιφύλαξη» και ΜέΡΑ25 «κατά».

Ξεκινάμε αντίστροφα, δίνοντας τον λόγο στον κ. Λογιάδη Γεώργιο από το ΜέΡΑ25, για πέντε λεπτά. Δεν νομίζω ότι χρειάζεται να υπάρξει ανοχή. Να είστε επί του θέματος, για να είμαστε και ειλικρινείς, είναι μια κύρωση η οποία ακολουθεί τη διαδικασία του άρθρου 108 του Κανονισμού και παρακαλώ να είμαστε στο πεντάλεπτο, με μια μικρή ανοχή. Εντάξει, το καταλαβαίνω.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι, το σημερινό σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών υπεγράφη στις 14-4-2022, ήρθε στην επιτροπή μας στις 6 Ιουλίου και έχει αναδρομική ισχύ από 1-1-2022.

Τονίσαμε και στην επιτροπή ότι αυτή η αναδρομική ισχύς είναι μοναδικό ελληνικό φαινόμενο παρατυπίας ή και παρανομίας, ευτελισμού και απαξίωσης.

Έτσι ξεκινώντας, θα αναφερθώ στο θέμα της δικαιοσύνης, διότι κάθε σύμβαση διέπεται από ένα κράτος δικαίου. Διαβάζουμε πρόσφατα στον ημερήσιο Τύπο, το «DOCUMENTO», ότι η εκτελεστική Αντιπρόεδρος της Κομισιόν, η κ. Βεστάγκερ, έθεσε θέμα για τη δικαιοσύνη στον Πρωθυπουργό.

Σύμφωνα με τις συστάσεις της επιτροπής για το 2022, οι επιδόσεις του ελληνικού δικαστικού συστήματος είναι από τις χαμηλότερες στην Ευρωπαϊκή Ένωση, με τον εκτιμώμενο χρόνο που απαιτείται για την επίλυση αστικών και εμπορικών υποθέσεων να υπερβαίνει τις εξακόσιες ημέρες για το 2020.

Διερωτώμαι, λοιπόν, το εξής: Ποιος εχέφρων και σωστός επενδυτής θα έρθει να επενδύσει στην Ελλάδα, όταν γνωρίζει την ποιότητα της ελληνικής δικαιοσύνης; Ή αρπαχτή θα κάνει ή θα γνωρίζει εκ των προτέρων ότι τα κέρδη είναι εξασφαλισμένα, άρα μονά-ζυγά δικά του, όπως γίνεται με το σημερινό σχέδιο νόμου μεταξύ Ελλάδας και της ιταλικής «ΤΡΑΙΝΟΣΕ».

Είναι ένα σχέδιο νόμου που κάθε του άρθρο είναι ένα σκάνδαλο, η κάθε παράγραφος, η κάθε πρόταση είναι μια ντροπή. Το ίδιο ακριβώς γίνεται με όλη τη δημόσια περιουσία μας σήμερα, μια συνεχής απαξίωση, ένα ατελείωτο ξεπούλημα.

Και αρχίζω. Η Ελλάδα είναι η μόνη χώρα της Ευρώπης που πέρασε από ένα κρατικό μονοπώλιο σε ένα ιδιωτικό σιδηροδρομικό μονοπώλιο. Είναι η μόνη χώρα της Ευρώπης. Είναι μια ιδιωτικοποίηση που έγινε επί Κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ έναντι του εξευτελιστικού τιμήματος των 45 εκατομμυρίων ευρώ και με αγοραστή την κρατική εταιρεία σιδηροδρόμων της Ιταλίας, τη «Ferrovie dello Stato Italiane». Εξευτελιστικό, λοιπόν, τίμημα.

Η σύμβαση ιδιωτικοποίησης που υπεγράφη το 2017 μεταξύ του ΤΑΙΠΕΔ και της ιταλικής «FERROVIE» για τη μεταβίβαση του 100% των μετοχών της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» σκανδαλωδώς δεν δημοσιεύτηκε ποτέ. Σκανδαλωδώς δεν δημοσιεύτηκε ποτέ ούτε καν όταν η ιδιωτική εταιρεία που εκτελεί μικρό κομμάτι των εμπορευματικών μεταφορών, η «Rail Cargo Logistics Goldair» προσέφυγε στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, κατηγορώντας την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» ότι, βασιζόμενη στη μυστική σύμβαση, εκμεταλλεύεται τη δεσπόζουσα θέση της. Μυστική σύμβαση, εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσης!

Υπογραμμίζεται, εν προκειμένω, ότι ο ευρωπαϊκός κανονισμός 1370/2007 για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές προβλέπει διαγωνιστικές διαδικασίες, οι οποίες εδώ δεν τηρήθηκαν. Αντιθέτως, η αντίστοιχη σύμβαση που έχει υπογράψει η «TRENITALIA» με το ιταλικό κράτος, για την επιδότηση των δρομολογίων στην Ιταλία, είναι δημόσια.

Παρά τη σκανδαλώδη αυτή ιδιωτικοποίηση, παρατηρούνται στην καθημερινότητα τεράστια προβλήματα δρομολογίων, που αραίωσαν, καταργήθηκαν ή αντικαταστάθηκαν από λεωφορεία. Ιδιαίτερα σε συνθήκες κακοκαιρίας, είναι σύνηθες το φαινόμενο εγκλεισμού επιβατών επί ώρες στο σκοτάδι, με θερμοκρασίες κοντά στο μηδέν, ακόμη και στο φιλέτο του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου, τη διαδρομή Αθήνα - Θεσσαλονίκη.

Η διάρκεια της σύμβασης που έρχεται προς κύρωση στη Βουλή ορίζεται δεκαετής με δυνατότητα παράτασης για άλλα πέντε χρόνια υπό την προϋπόθεση ολοκλήρωσης της προβλεπόμενης κεφαλαιακής επένδυσης από την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ». Με τη σύμβαση αυτή ήδη το ελληνικό δημόσιο αναθέτει απευθείας στην «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.» την παροχή οριζόμενων υποχρεώσεων δημόσιων υπηρεσιών, επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών έναντι αμοιβής 50 εκατομμυρίων ευρώ χωρίς ΦΠΑ, 62 εκατομμυρίων ευρώ με ΦΠΑ, ως αποζημίωση. Μέχρι τώρα κάθε πρόταση που ανέφερα είναι και ένα σκάνδαλο.

Ένα άλλο σκάνδαλο αποτελεί το παράρτημα Α που περιγράφει με λεπτομέρειες τις συμβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές. Μας αποκαλύπτει ότι περιλαμβάνονται δρομολόγια-«φιλέτα», όπως Αθήνα - Θεσσαλονίκη και Αθήνα - Αεροδρόμιο που χαρακτηρίζονται –άκουσον άκουσον- ως άγονες γραμμές, χωρίς να υπάρχει κοστολόγηση που να τεκμηριώνει ζημιογόνο αποτέλεσμα, σε αντίθεση με τον κανονισμό 1370/2007 που προβλέπει την υποχρέωση δημόσιων υπηρεσιών μόνο για άγονες γραμμές και μάλιστα με διαγωνισμό.

Επιπρόσθετα, αναφέρω ότι στις άγονες γραμμές συμπεριλαμβάνονται και τουριστικές σιδηροδρομικές γραμμές όπως ο οδοντωτός Καλαβρύτων και το τρενάκι Πηλίου, που επίσης αποκλείονται απ’ αυτόν τον κανονισμό.

Ένα άλλο απαράδεκτο και σκανδαλώδες στοιχείο έχει να κάνει με την υποχρέωση ειδοποίησης επενδυτικού σχεδίου από την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», όπως περιγράφεται στο παράρτημα Δ. Είναι οι επενδύσεις για τα «Λευκά Βέλη», τα οποία, βέβαια, να σημειώσουμε ότι κατασκευάστηκαν τη δεκαετία του ’90 και κυκλοφόρησαν στην Ιταλία και σε άλλες γειτονικές χώρες, αλλά αποσύρθηκαν γρήγορα εξαιτίας πλήθους βλαβών που παρουσίαζαν κι εμείς εδώ πάμε να τα αγοράσουμε.

Αναφέρω και τη μίσθωση δέκα νέων υδρογονοκίνητων τρένων και δέκα νέων ηλεκτροκίνητων τρένων συνολικού προϋπολογισμού 86 εκατομμυρίων ευρώ. Πρόκειται για την πλέον σκανδαλώδη πρόβλεψη της σύμβασης. Αυτά τα χρήματα που αποκαλούνται «κεφαλαιακή επένδυση «ΤΡΑΙΝΟΣΕ»», στην πραγματικότητα θα καταβληθούν από το δημόσιο, το οποίο θα πληρώνει χρήματα στον ιδιώτη, την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», για να τα δίνει αυτή στο ΤΑΙΠΕΔ και να καλύψει το 40% της αξίας των νέων τρένων, ενώ το υπόλοιπο 60% θα καλυφθεί από δέσμευση πόρων από το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας.

Η σύμβαση περιέχει χαριστικούς όρους υπέρ του ιδιώτη, όπως η εξασφάλιση ελάχιστου κέρδους για τον πάροχο ύψους 2 εκατομμυρίων ευρώ. Μονά-ζυγά δικά του.

Υπάρχουν και πάρα πολλά άλλα στοιχεία τα οποία δεν προλαβαίνω να αναδείξω. Να υπενθυμίσω ότι μεγάλες χώρες στην Ευρωπαϊκή Ένωση δεν προχώρησαν στον διαχωρισμό της υποδομής από την παροχή μεταφορικού έργου, δυνατότητα, όμως, που δεν δόθηκε στις χώρες της ευρωπαϊκής περιφέρειας που βρίσκονταν σε καθεστώς μνημονίου, όπως η Ελλάδα, που ακολουθώντας τις ευρωπαϊκές οδηγίες και τις μνημονιακές επιταγές, είχε προχωρήσει στη διάσπαση του ενιαίου ΟΣΕ σε «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» που έχει το επιβατικό μεταφορικό έργο και σε ΟΣΕ, τον πάροχο του δικτύου.

Βλέπουμε, λοιπόν, ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση από τη μια μεριά χρηματοδοτεί τον σιδηρόδρομο και τον εκθειάζει ως οικολογικό μέσο μεταφοράς και από την άλλη -τουλάχιστον στη χώρα μας μέσω της τρόικας- τον υποβαθμίζει μέσω του τεμαχισμού του ενιαίου ΟΣΕ σε διάφορες εταιρείες και μέσω της ιδιωτικοποίησης της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», που έχει ως αποτέλεσμα τη δημιουργία ενός απόλυτα κρατικοδίαιτου ιδιωτικού μονοπωλίου επιβατικών μεταφορών, που παρά το πλήθος των προκλητικών χαριστικών ρυθμίσεων που παρέχουν απλόχερα ο ΣΥΡΙΖΑ και η Νέα Δημοκρατία, δεν έχει συντελέσει ουσιαστικά στη βελτίωση των προσφερόμενων υπηρεσιών.

Κλείνοντας, θα πω ότι η μόνη λύση για το ΜέΡΑ25 είναι η επανεθνικοποίηση της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» και η κοινωνικοποίηση των σιδηροδρομικών μεταφορών ως ένα ενιαίο σύστημα και υποδομές συν το μεταφορικό έργο.

Δεν χρειάζεται να αναφέρω ότι εμείς καταψηφίζουμε.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Ευχαριστούμε κι εμείς.

Τον λόγο έχει εκ μέρους της Ελληνικής Λύσης ο ειδικός αγορητής κ. Βασίλειος Βιλιάρδος για πέντε λεπτά.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, κύριε Υπουργέ, στη μία και μοναδική επιτροπή που διενεργήθηκε, γεγονός απαράδεκτο για μια τέτοια «αποικιοκρατική» σύμβαση που δεσμεύει τη χώρα μας για δεκαπέντε τουλάχιστον χρόνια, θέσαμε μια σειρά ερωτημάτων τα οποία δεν απάντησε ο συμπαθέστατος Υπουργός, λέγοντας πως δεν ήθελε να μας προσβάλει. Πάντως κομμουνιστές δεν είμαστε, όπως μας είχε κατηγορήσει μια άλλη φορά επειδή είχαμε επιφυλάξεις για τις δήθεν ιδιωτικοποιήσεις, που στην πραγματικότητα πρόκειται για ξεπουλήματα.

Σε κάθε περίπτωση δεν καταλάβαμε πώς είναι δυνατόν να προσβάλει ένας Υπουργός έναν Βουλευτή απαντώντας στα ερωτήματα και στις απορίες του, πόσω μάλλον όταν ποτέ δεν ισχυριστήκαμε ότι γνωρίζουμε τα πάντα, αφού, ασφαλώς, θα ήταν ανόητο. Εν τούτοις, μας υποσχέθηκε πως θα απαντήσει γραπτά, κάτι που προφανώς εκτιμούμε. Δυστυχώς, όμως, η σύμβαση θα ψηφιστεί σήμερα, οπότε δεν είναι δυνατόν να τη στηρίξουμε.

Γενικότερα τώρα, η Κυβέρνηση στηρίζει όλη της την πολιτική, πατώντας κυριολεκτικά επάνω στον ΣΥΡΙΖΑ, στα λάθη του που ήταν αναπόφευκτα από τη στιγμή εκείνη που πρόδωσε ακόμα και την ιδεολογία του, που έσκυψε δουλικά το κεφάλι, που σκότωσε την τελευταία ελπίδα εθνικής ανεξαρτησίας των Ελλήνων, πείθοντας τους πως δεν υπάρχει εναλλακτική λύση και που ψήφισε, βέβαια, το τρίτο μνημόνιο μαζί με τα άλλα δύο κόμματα της τρόικας εσωτερικού.

Συνεχίζοντας, η σύμβαση αφορά στην ανάθεση υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας επιβατικών σιδηροδρομικών γραμμών στην κρατική ιταλική «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» και υπεγράφη στις 14 Απριλίου του 2022, ενώ το συνολικό τίμημα της σύμβασης καθορίστηκε στα 750 εκατομμύρια ευρώ ή στα 930 εκατομμύρια ευρώ μαζί με τον ΦΠΑ για δεκαπέντε χρόνια. Μια εταιρεία, λοιπόν, που ξεπουλήθηκε έναντι μόλις 45 εκατομμυρίων ευρώ από τον ΣΥΡΙΖΑ, προικίστηκε με 750 εκατομμύρια ευρώ από τη Νέα Δημοκρατία, για την οποία το κράτος έχει συνέχεια όπου την βολεύει, όπως συνέβη με την παράδοση του ονόματος της Μακεδονίας στα Σκόπια παρά τις αντιρρήσεις της.

Γενικότερα πάντως, στην εταιρεία, στον πάλαι ποτέ ΟΣΕ, έχει εφαρμοστεί η επιτυχημένη για τους ξένους μέθοδος του κ. Χατζηδάκη των ειδικών αποστολών, η απαξίωση, ο τεμαχισμός και το ξεπούλημα. Τι κερδίσαμε; Απολύτως τίποτα, αφού οι υπηρεσίες παρέμειναν ως είχαν και έγιναν χειρότερες, ενώ έχει δημιουργηθεί μονοπώλιο τουλάχιστον στα επιβατικά, ειδικά μετά την απορρόφηση της ΕΕΣΣΤΥ από την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», κάτι που δεν έχει καμμία απολύτως σχέση με την πραγματική ελεύθερη οικονομία. Εκτός αυτού υπάρχει καταπάτηση των δικαιωμάτων των επιβατών, όπως τεκμηριώσαμε στην επιτροπή, ενώ ο νυν ΟΣΕ συνεχίζει να έχει ζημίες και επιδοτείται, κοστίζοντας με τη σειρά του 45 εκατομμύρια ευρώ ετήσια στους Έλληνες.

Για τις ενισχύσεις, όμως, στον πρώην ΟΣΕ η Κομισιόν μάς πίεζε με επιστροφή 12 δισεκατομμυρίων ευρώ, όπως για τη «ΛΑΡΚΟ», για τα ναυπηγεία κ.ο.κ., προφανώς για να εκβιάσει το ξεπούλημα του όπου επειδή πρόκειται για μια κρατική ιταλική εταιρεία δεν έχουμε ιδιωτικοποίηση, αλλά κρατικοποίηση από μια άλλη χώρα. Θα μπορούσε, βέβαια, να ισχυριστεί ο Υπουργός πως κερδίσαμε τη μη επιβάρυνση μας με τις ζημίες του πρώην ΟΣΕ, σύμφωνα με το γνωστό αφήγημα όλων αυτών που ξεπουλούν την Ελλάδα λόγω της δικής τους κακοδιαχείρισης.

Σε κάθε περίπτωση ο ΟΣΕ χωρίστηκε σε «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» στην υποδομή που παρέμεινε στον νυν ΟΣΕ, στη «ΓΑΙΑΟΣΕ» που μεταβιβάστηκε στο Υπερταμείο των ξένων και στην ΕΕΣΣΤΥ που έχει τη συντήρηση, η οποία τελικά απορροφήθηκε από την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», ολοκληρώνοντας το ιταλικό μονοπώλιο. Αναφέρονται, βέβαια, επενδύσεις από τους Ιταλούς αλλά χωρίς λεπτομέρειες -τις ζητήσαμε και δεν παραδόθηκαν- οπότε εύλογα αμφιβάλλουμε, υπενθυμίζοντας πως υπήρχαν αναφορές σε επενδύσεις ύψους 1 δισεκατομμυρίου ευρώ το 2016 και 2,5 δισεκατομμυρίων ευρώ το 2019, σε βάθος χρόνου, χωρίς όμως να έχουμε δει κάτι έως σήμερα.

Αλήθεια, κύριε Υπουργέ, συμφωνήσατε επενδύσεις 780 εκατομμυρίων ευρώ το 2019 και τελικά τις μειώσατε στα 160 εκατομμύρια ευρώ; Εάν συνέβη, για ποιόν λόγο; Τα νέα τρένα θα τα αγοράσει το δημόσιο και όχι η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ»;

Τέλος, αν και προβλέπεται πως η ετήσια αποζημίωση ανέρχεται έως το ποσόν των 50 εκατομμυρίων χωρίς ΦΠΑ, στο άρθρο 10 αναγράφεται πως μπορεί να τα υπερβαίνει σε περιπτώσεις που αναφέρει εξειδικευμένα το Γενικό Λογιστήριο του κράτους. Τα 50 εκατομμύρια ευρώ πάντως επιμερίζονται ως εξής:

Πρώτον, στην αποζημίωση της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» για την παροχή των προβλεπόμενων υπηρεσιών, η οποία ανέρχεται έως το ποσό των 21 εκατομμυρίων ευρώ.

Δεύτερον, στα τέλη χρήσης της υποδομής για την εκτέλεση των υπηρεσιών που αποτελούν αντικείμενο της σύμβασης, τα οποία αποδίδονται μέσω της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» στον διαχειριστή της υποδομής και ανέρχονται έως το ποσόν των 19 εκατομμυρίων, καθώς, επίσης, στο αντίτιμο των μισθωμάτων του τροχαίου υλικού που χρησιμοποιείται για την εκτέλεση του αντικειμένου της σύμβασης, το οποίο η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» καταβάλλει στη «ΓΑΙΑΟΣΕ» και ανέρχεται έως το ποσόν των 10 εκατομμυρίων. Προφανώς παρέχονται βέβαια υπηρεσίες, τίποτα από αυτά δεν είναι δωρεάν.

Το πλέον παράδοξο, όμως, είναι το δεύτερο άρθρο, όπου αναφέρεται, πως έχει ήδη ξεκινήσει η ισχύς της συμφωνίας από την 1-1-2022, οπότε κατατίθεται τυπικά μόνο εδώ από την Κυβέρνηση χωρίς να έχει ερωτηθεί κανένα άλλο κόμμα της Αντιπολίτευσης.

Είναι αλήθεια να αποδεχτούμε ποτέ τακτικές του είδους «αποφασίζω και διατάζω»; Προφανώς όχι. Καταψηφίζουμε φυσικά τη σύμβαση.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Και εμείς ευχαριστούμε.

Τον λόγο τώρα έχει ο ειδικός αγορητής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος ο κ. Λεωνίδας Στολτίδης για πέντε λεπτά.

**ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΣΤΟΛΤΙΔΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Πάρτι στην υγεία των κορόιδων. Διοργανωτής η Ευρωπαϊκή Ένωση, το κοινό σπίτι των κορακιών, των επιχειρηματικών ομίλων δηλαδή και τα γκαρσόνια όλα τα κόμματα ανεξαιρέτως που προσπαθούν να σερβίρουν στον λαό μας την καταλήστευση του δημόσιου πλούτου και του εισοδήματός του από αυτά τα κοράκια ως επενδύσεις, τους στόχους δηλαδή των μονοπωλιακών ομίλων να βγάζουν τρελά κέρδη από τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες, τον στόχο να τις αξιοποιήσουν ως διαμετακομιστικό κόμβο μεταφοράς ενέργειας πρώτων υλών, τον στόχο να τις αξιοποιήσουν για την εμπλοκή της χώρας ως ορμητήριο ιμπεριαλιστικών επεμβάσεων και πολέμων των ΗΠΑ, ΝΑΤΟ, Ευρωπαϊκής Ένωσης ενάντια στους λαούς στην ευρύτερη περιοχή και χωρίς να βάλουν φράγκο, να τα πληρώσει δηλαδή όλα ο λαός.

Αναλάβατε όλοι αυτό το θλιβερό καθήκον να διεκπεραιώσετε. Ξεκίνησε το ΠΑΣΟΚ με το διαχωρισμό της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» το εμπορικό μέρος, δηλαδή το κέρδος στον ιδιώτη και στον ΟΣΕ, δηλαδή τα έξοδα συντήρησης, διαχείρισης, ανάπτυξης δικτύου και υποδομών. Πλήρωνε λαέ. Τρομερή επένδυση.

Τότε ο ΣΥΡΙΖΑ έλεγε κατά, διότι υπηρετεί το κέρδος εις βάρος των συμφερόντων του λαού. Ως κυβέρνηση, όμως, όχι μόνο υποκλίθηκε στο θεό του κέρδους των παρασίτων αλλά έγινε και άμεσα πιο αποτελεσματικός υπηρέτης του. Ξεπούλησε την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» 45 εκατομμύρια, λιγότερο δηλαδή από μια ετήσια επιδότηση της για τα άγονα δρομολόγια. Θεσμοθέτησε την εννεαήμερη εργασία για τους μηχανοδηγούς και του βγαίνει τώρα και από αριστερά ο κ. Χατζηδάκης, για να ελαφρύνει το αντεργατικό του τερατούργημα.

Η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας συνεχίζει με την παρούσα σύμβαση, επιχειρώντας πιο αποτελεσματικό δούλεμα του λαού μας, δίνει για δεκαπέντε χρόνια 750 εκατομμύρια ευρώ -50 εκατομμύρια ευρώ το χρόνο- με την υποχρέωση να αναβαθμίσουμε τρένα και υποδομές και να τους μείνει το υπόλοιπο κέρδος. Και η όποια -της κακιάς ώρας, όπως αποδείχτηκε έως τώρα- αναβάθμιση θα γίνει με τα λεφτά του λαού, το κέρδος στην τσέπη συν το κέρδος από το ξεζούμισμα από τα εισιτήρια τα πανάκριβα.

Τους τσακίσατε, κύριοι της Κυβέρνησης, τους πνίξατε στις υποχρεώσεις. Ιδού τελικά, όμως, πώς βγαίνει το κέρδος. Αυξήσεις στις τιμές των εισιτηρίων, μειωμένη συχνότητα δρομολογίων, σημαντικές ελλείψεις του συστήματος ασφάλειας κυκλοφορίας των τρένων, καθημερινό φαινόμενο, μείωση των μισθών, εντατικοποίηση στο έπακρο της εργασίας, δραματικές περικοπές στις συντάξεις, χειροτέρευση των όρων ασφάλισης και συνταξιοδότησης, ασυντήρητα κτήρια, έλλειψη αναλώσιμων υλικών και ανταλλακτικών, επικίνδυνες εγκαταστάσεις, απουσία μέτρων ατομικής προστασίας, ανθυγιεινοί χώροι δουλειάς, κανένα μέτρο προστασίας από τον καύσωνα το καλοκαίρι και από το κρύο το χειμώνα, ο μηχανολογικός και ηλεκτρονικός εξοπλισμός των εγκαταστάσεων, τα μηχανήματα ανυψώσεων, τα κλαρκ, παλιά, ασυντήρητα, κάποια χωρίς πιστοποίηση, κάποια ανασφάλιστα, σοβαρές ελλείψεις προσωπικού σε πολλούς τομείς και ειδικότητες, μη σωστή συντήρηση τροχαίου υλικού, κίνδυνος σοβαρού ατυχήματος στα μηχανεργοστάσια.

Κανένα κόμμα, όμως, δεν έβγαλε τσιμουδιά για όλα αυτά μην και χάσετε την εύνοια των κορακιών. Γιατί αν δεν δώσεις το κέρδος στα κοράκια, μπορείς να τα λύσεις όλα τα παραπάνω και όχι μόνο, μπορείς να εκσυγχρονίσεις το σιδηρόδρομο να γίνει το βασικό μέσο μεταφοράς των λαϊκών στρωμάτων και τη σύνδεση των περιοχών της χώρας μέσα από ένα πυκνό, φθηνό και αξιόπιστο δίκτυο γραμμών.

Διότι με κοινωνική ιδιοκτησία, κεντρικό σχεδιασμό και εργατικό έλεγχο, στο πλαίσιο φυσικά μιας λαϊκής οικονομίας, μπορεί να συμβάλλει ο σιδηρόδρομος στην ανάπτυξη της περιφέρειας, της αγροτικής παραγωγής, του εμπορίου, της βιομηχανίας, του τουρισμού, της προστασίας του περιβάλλοντος. Το παραμύθι ότι όλα αυτά μπορούν να γίνουν μόνο εάν υπάρχει κέρδος, είναι η μεγάλη απάτη την οποία όλοι σας υπηρετείτε. Τελειώνουν, όμως, αντικειμενικά τα ψωμιά της.

Και τέλος, κύριε Υπουργέ, κάτι ακόμη. Το ότι τους δώσατε τα πάντα τους έχει αποθρασύνει. Τόσο τους έχει αποθρασύνει που εκβιάζουν τους νεολαίους εργαζόμενους, παρά τις αντιρρήσεις τους, να φορτοεκφορτώνουν στα τρένα υποδομές του ΝΑΤΟ που πηγαίνουν για να δολοφονούν λαούς. Σας λέμε μαζέψτε τους, προειδοποιήστε τους, να μην παίζουν με την υπερηφάνεια των παιδιών του λαού μας.

Ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Κι εμείς ευχαριστούμε τον κ. Στολτίδη.

Τον λόγο τώρα έχει ο ειδικός αγορητής του ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής ο κ. Χρήστος Γκόγκας για πέντε λεπτά. Ορίστε, κύριε Γκόκα, έχετε τον λόγο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε σήμερα τη νέα κύρωση της σύμβασης με την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» για τις σιδηροδρομικές μεταφορές. Μιλάμε για τον τομέα των σιδηροδρομικών δικτύων και των σιδηροδρομικών μεταφορών που είναι ιδιαίτερα σημαντικός για τη χώρα μας, για την ελληνική οικονομία.

Δεν έχουμε τον χρόνο να αναφερθούμε στα θέματα που αφορούν στις υποδομές, στα δίκτυα που υπολείπονται, ιδιαίτερα στη βόρεια Ελλάδα, στην Πελοπόννησο, στη δυτική Μακεδονία και στην Ήπειρο. Αναφέρθηκε ο κύριος Υπουργός σε ένα πρόγραμμα 4,6 δισεκατομμυρίων. Δεν γνωρίζουμε, βέβαια, ακριβώς ποιο είναι το σχέδιο, σε ποια φάση δημοπράτησης και εξέλιξης βρίσκονται όλα αυτά τα έργα, αλλά δεν μπορούμε σήμερα να πούμε περισσότερα.

Έχουμε σε αυτό το πλαίσιο των προβλημάτων γενικότερα στον τομέα των σιδηροδρόμων τη διαδικασία κύρωσης αυτής της σύμβασης με την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» που πλέον ονομάζεται «HELLENIC TRAIN», για λόγους προφανώς όχι μόνο συμβολικούς. Αυτή η ιδιωτικοποίηση της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» με διαγωνισμό που προβλεπόταν για το 2014 και τίμημα 300 εκατομμύρια ευρώ, είχε χαρακτηριστεί τότε ως ξεπούλημα από τον ΣΥΡΙΖΑ ως αξιωματική αντιπολίτευση. Στη συνέχεια ο ΣΥΡΙΖΑ προχώρησε το 2017, μετά τα κατορθώματα του 2015, στην πώληση της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» με μόλις 45 εκατομμύρια ευρώ, ένα ποσό εξευτελιστικό, στην «TRENITALIA». Στη συμφωνία αυτή είχε περιληφθεί και ένα επιπλέον δώρο προς την ιταλική πλέον «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» ύψους 250 εκατομμυρίων ευρώ για την εξυπηρέτηση των λεγόμενων άγονων γραμμών, 50 εκατομμύρια τον χρόνο, μέχρι και το 2021, ενώ είχε δοθεί η υπόσχεση ότι θα γίνουν παράλληλα επενδύσεις ύψους 500 εκατομμυρίων ευρώ, για τις οποίες παρ’ ότι έχουμε υποβάλει σχετική ερώτηση, δεν γνωρίζουμε αν έγιναν, ποιες έγιναν από αυτές και σε τι ύψος υλοποιήθηκαν, ούτε ως στο 2019 ούτε μετά το 2019.

Επίσης, η Κυβέρνηση στη συνέχεια προχώρησε στα τέλη του 2019 σε νέα συμφωνία με την ιταλική εταιρεία χωρίς διαγωνισμό για νέα σύμβαση με 50 εκατομμύρια ευρώ ανά έτος για τα επόμενα δέκα χρόνια και αυτόματη προέκταση για πέντε χρόνια. Δηλαδή, η χορηγία των 250 εκατομμυρίων του ΣΥΡΙΖΑ φτάνει στο 1 δισεκατομμύριο για τους Έλληνες φορολογούμενους.

Συγχρόνως, υπήρχαν υποσχέσεις και αναφορές σε επενδύσεις ύψους περίπου 2-2,5 δισεκατομμυρίων ευρώ. Θα πούμε παρακάτω ποια είναι η αλήθεια για αυτά τα 2,5 δισεκατομμύρια ευρώ. Αυτή η διαδικασία είχε ξεκινήσει, όμως, από το 2018 από την προηγούμενη κυβέρνηση για να γίνει η απευθείας ανάθεση αυτών των υπηρεσιών και πάλι για δεκαπέντε χρόνια με σχετική γνωστοποίηση στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στο πλαίσιο αυτής της συμφωνίας χρειάζονται κάποιες καθαρές εξηγήσεις και απαντήσεις. Κατ’ αρχάς, το μνημόνιο συνεργασίας που υπογράφηκε στις 29-11-2019 μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» με την υπογραφή σας, κύριε Υπουργέ, προέβλεπε οφέλη για την ελληνική οικονομία ύψους από 2,2 έως 2,5 δισεκατομμύρια ευρώ.

Υπάρχει σχετικός πίνακας στο παράρτημα του μνημονίου που είχατε υπογράψει, όπου προβλέπονται αναλυτικά τα οφέλη αυτά και ειδικά για επενδύσεις προβλέπεται ένα ποσό από 645 ως 810 εκατομμύρια ευρώ για νέο τροχαίο υλικό, υβριδικά τρένα, επενδύσεις σε νέες τεχνολογίες, επενδύσεις σε ακίνητα σιδηροδρομικής εξυπηρέτησης, επενδύσεις στην αξιοποίηση κτηρίων κ.ο.κ.. Θα καταθέσω το σχετικό μνημόνιο στα Πρακτικά. Αντίστοιχα για δεκαπέντε χρόνια δίνει στην «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» τα 750 εκατομμύρια ευρώ το χρόνο.

Τα ίδια ακριβώς με όμοιο πίνακα προβλέπονται στη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, όπως αναφέρονται στην υπ’ αριθμόν 273/27-11-2020 απόφαση του διοικητικού συμβουλίου της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», που ενέκρινε το σχέδιο σύμβασης και εξουσιοδότησε τον διευθύνοντα σύμβουλο της εταιρείας για την υπογραφή και για όλες τις απαιτούμενες ενέργειες για την περαιτέρω οριστική υπογραφή της νέας αυτής σύμβασης. Θα το καταθέσω επίσης στα Πρακτικά μαζί με το σχετικό άρθρο 20 που αναλύεται ο ίδιος πίνακας.

Τι βλέπουμε όμως ενάμιση χρόνο μετά; Αντί του προβλεπόμενου στο μνημόνιο του 2019 και το εγκεκριμένο από την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» και την «TRENITALIA» ποσού των 645 εκατομμυρίων ευρώ έως 810 εκατομμύρια, έχουμε το παράρτημα δ΄ που επίσης θα καταθέσω τα Πρακτικά, της σύμβασης που συζητάμε σήμερα απ’ όπου προκύπτουν επενδύσεις το πολύ 77,5 εκατομμύρια ευρώ, για συστήματα τεχνολογιών πληροφορικής 15 εκατομμύρια ευρώ, για τα τρένα «ETR 470» 47,5 εκατομμύρια και αναβάθμιση του στόλου 15 εκατομμύρια ευρώ. Δηλαδή από τα 645 έως 810 εκατομμύρια καταλήξαμε στα 77,5 εκατομμύρια, δηλαδή, γύρω στο 10% ανάλογα με το ύψος που θα πήγαινε η πρώτη επένδυση.

Επομένως ενώ για το ελληνικό δημόσιο η επιβάρυνση παραμένει η ίδια, δηλαδή 930 εκατομμύρια ευρώ με ΦΠΑ για δεκαπέντε χρόνια, το ερώτημα είναι πού πήγαν τα υπόλοιπα λεφτά για επενδύσεις; Τι άλλαξε, για ποιον λόγο και ποιος εξυπηρετείται από αυτή την εξέλιξη; Σίγουρα όχι ο Έλληνας φορολογούμενος. Μια αποδεκτή, δηλαδή, υπογεγραμμένη απ’ όλους συμφωνία, πώς γίνεται να αλλάξει τόσο θεαματικά; Τι έγινε; Απέτυχε η διαπραγμάτευση; Και για ποιες επενδύσεις, ποια οφέλη, ποια ανταπόδοση μιλάμε για την ελληνική οικονομία; Και είπα για την επιβάρυνση 1 δισεκατομμυρίου των Ελλήνων φορολογουμένων.

Άρα, λοιπόν, εδώ πρόκειται για μια κοροϊδία. Υπάρχει οσμή σκανδάλου σε αυτή τη διαδικασία μετά και την απευθείας ανάθεση και χωρίς διαγωνισμό. Για αυτό μιλήσαμε από την πρώτη στιγμή για κατ’ ουσίαν σκανδαλώδη σύμβαση. Και περιμένουμε απαντήσεις και εξηγήσεις στο γιατί δεν έγινε διεθνής διαγωνισμός, γιατί επιδοτούνται ως άγονες γραμμές που πλέον δεν είναι άγονες, πώς προκύπτει πάλι να είναι 50 εκατομμύρια η επιδότηση και δεν είναι 52, 55, 40 εκατομμύρια αναλόγως, αν υπάρχουν επικαιροποιημένες μελέτες που δεν υπάρχουν, πόσο, τελικά, θα κόστιζε παραπάνω αυτή η παροχή του έργου από τον ίδιο τον ΟΣΕ και επίσης μια σειρά άλλα ζητήματα που αφορούν στην ποιότητα και εξυπηρέτηση των επιβατών που κάθε άλλο παρά διασφαλισμένοι είναι. Υπάρχουν καθυστερήσεις, υπάρχουν ακυρώσεις δρομολογίων, υπάρχουν μειώσεις δρομολογίων, υπάρχει μείωση προσωπικού, υπάρχουν αποκλεισμοί επιβατών στα τρένα, υπάρχουν ένα σωρό ζητήματα τα οποία δεν υπάρχει ο χρόνος να αναφέρω αναλυτικότερα.

Θα κλείσω λέγοντας ότι αντί να διασφαλιστεί η φθηνή και περιβαλλοντικά φιλική μεταφορά με το τρένο για τους επιβάτες, αντί να διασφαλιστεί το δημόσιο συμφέρον, έχουμε αυτή τη σύμβαση που είναι πραγματικά, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ετεροβαρής για το ελληνικό δημόσιο. Δεν εξυπηρετεί το δημόσιο συμφέρον, δεν διασφαλίζει τη διαφάνεια και τον υγιή ανταγωνισμό. Το δημόσιο πληρώνει πολλά, αλλά και οι πολίτες και οι χρήστες επίσης πληρώνουν πολλά χωρίς τις ανάλογες υπηρεσίες.

Η σύμβαση όπως τελικά ήρθε για κύρωση δεν μπορεί να ψηφιστεί και για αυτό από την πλευρά μας την καταψηφίζουμε.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Κινήματος Αλλαγής)

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής, κ. Χρήστος Γκόκας, καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Τον λόγο τώρα έχει ο εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία, κ. Νικόλαος Παππάς, για πέντε λεπτά.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Καραμανλή, απ’ ό,τι είδατε, το σύνολο των δυνάμεων της Αντιπολίτευσης από όποια πτέρυγα ήραν τις επιφυλάξεις τους και καταψηφίζουν αυτή τη σύμβαση. Αυτό -νομίζω- θα πρέπει να σας προβληματίσει.

Πριν έρθω στην ουσία, θέλω να κάνω μία - δύο επισημάνσεις οι οποίες αφορούν στη συζήτηση όπως έχει εξελιχθεί. Πλέον νομίζω ότι παραβιάζουμε ανοιχτές θύρες, εάν μιλάμε για καθυστερήσεις και προβλήματα. Κοντεύουν αυτά να γίνουν ο κανόνας και τα λεωφορεία να αντικαταστήσουν το μεταφορικό έργο των τρένων. Σε καθημερινή βάση το έχουμε αυτό. Και αυτό το έχουμε, διότι το δίκτυο είναι εγκαταλειμμένο, έχει προβλήματα και δεν μπορούν τα τρένα να φτάνουν στην ώρα τους και το ηρωικό προσωπικό να ανταποκρίνεται στα προβλεπόμενα.

Έχει ακουστεί και ακούστηκε, δυστυχώς, και από άλλες πλευρές το ζήτημα της ιδιωτικοποίησης, η οποία ολοκληρώθηκε επί δικής μας διακυβέρνησης και μάλιστα γίνονται και άστοχες συγκρίσεις και συγκρίνουν τα 45 εκατομμύρια με τα 300 εκατομμύρια. Τα 45 εκατομμύρια αφορούν μόνο το προσωπικό και το brand name της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ». Tο λέω σ’ εσάς, κύριε Καραμανλή, κυρίως. Το άκουσα και από άλλες πλευρές. Τα 300 εκατομμύρια, τα οποία μονίμως αναφέρετε, αφορούσαν σχεδόν τα πάντα, δηλαδή και το τροχαίο υλικό και την υποδομή και την περιουσία του ΟΣΕ και νομίζω ότι οι συγκρίσεις είναι άστοχες και δεν δικαιολογούν τα παρακάτω. Ένα αυτό.

Δεύτερον, είπατε ότι για πρώτη φορά θεμελιώνεται και ορίζεται σύστημα κυρώσεων. Με συγχωρείτε, κύριε Καραμανλή, εσείς έχετε δώσει παράταση δύο φορές στη σύμβαση που παραλάβατε από τη δική μας διακυβέρνηση και από τις δικές μας διοικήσεις. Δηλαδή, παρατείνατε συμβάσεις οι οποίες δεν είχαν κυρώσεις; Είναι ψευδές αυτό, διότι στη σύμβαση την προηγούμενη άρθρα 16 - 18 προβλέπεται ο μηχανισμός κυρώσεων, όπως και στα άρθρα 19 και 21. Η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» είχε την υποχρέωση να υποβάλει τριμηνιαίες εκθέσεις. Η αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου τις αξιολογούσε. Πώς λέτε τώρα, λοιπόν, ότι προκύπτει για πρώτη φορά το ζήτημα των κυρώσεων; Δεν πρόκειται περί αυτού. Αμφισβητούμε δομικά αυτό που λέτε, διότι δεν υπάρχουν τα 4,5 δισ. ευρώ συμβασιοποιημένα έργα προφανώς. Υπάρχουν 4,5 δισ. σχέδια. Αν κάτσω εγώ σε ένα φύλλο χαρτί και σχεδιάσω ένα σπίτι, δεν έχω κάνει μία επένδυση διακοσίων χιλιάδων ευρώ. Άρα, νομίζω ότι θα βοηθούσε να την κάνουμε λίγο πιο ρεαλιστική τη συζήτηση μεταξύ μας.

Επενδύσεις. Ακούστηκε και από άλλες πτέρυγες. Κύριε Καραμανλή, είστε ικανοποιημένος από το επίπεδο των επενδύσεων; Στο μνημόνιο συνεργασίας του 2019 οι επενδύσεις ήταν 780 εκατομμύρια ευρώ.

Καταθέτω κι εγώ στα Πρακτικά το μνημόνιο συνεργασίας.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Νικόλαος Παππάς καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Δική σας υπογραφή έχει. Και από τα 780 εκατομμύρια πάμε στα 163 εκατομμύρια και, αν αφαιρέσουμε τα ενοίκια, στα 77 εκατομμύρια; Πώς είναι δυνατόν ο ίδιος άνθρωπος να υπογράφει 780 εκατομμύρια επενδύσεις; Σας τα είπαν και άλλες πτέρυγες εδώ. Πρόκειται για 780 εκατομμύρια επένδυση. Νοέμβριος του 2019. Εσείς τη δεσμεύσατε την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ». Και έρχεστε εδώ και την απαλλάσσετε κατά 600 εκατομμύρια; Ποιος θα απολογηθεί για αυτό;

Να μην αγοράσουν τροχαίο υλικό. Να μην κάνουνε τις επενδύσεις στην ψηφιακή αναβάθμιση, που στο μνημόνιο συνεργασίας ήταν περίπου 150 εκατομμύρια. Τώρα στη σύμβαση που μας παρουσιάζετε είναι 15 εκατομμύρια. Και βεβαίως, σχεδόν να μηδενιστούν και οι επενδύσεις για την αναβάθμιση της κτιριακής υποδομής της FSI. Τα πήρε ο αέρας 600 εκατομμύρια.

Να καταθέσω και ένα σημερινό δημοσίευμα της «Εφημερίδας των Συντακτών» που αναδεικνύει το θέμα νομίζω με τον κατάλληλο τρόπο.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Νικόλαος Παππάς καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Άρα, για αυτά θα χρειαστούν απαντήσεις, κύριε Καραμανλή. Και νομίζω ότι είναι πρωτοφανές, πραγματικά πρωτοφανές να υπάρχει ένα μνημόνιο συνεργασίας που όχι η ίδια κυβέρνηση, όχι το ίδιο κόμμα, ο ίδιος άνθρωπος δεσμεύει τον αντισυμβαλλόμενο σε επενδύσεις 780 εκατομμυρίων και προϊόντος του χρόνου έρχεται εδώ μία σύμβαση που απαλλάσσει την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», νυν «HELLENIC TRAINS», από 600 εκατομμύρια επενδύσεις.

Δεν ξέρω αν το θεωρείτε λογικό αυτό και αν το θεωρείτε και άρτια υπηρέτηση των συμφερόντων του δημοσίου. Διότι, αν το θεωρείτε, ε, απολογηθείτε στον Καραμανλή του ΄19. Πείτε του κάτι. Εξηγείστε στον προηγούμενό σας εαυτό τι συνέβη σε αυτό το μεσοδιάστημα και έκαναν φτερά 600 εκατομμύρια υποχρεώσεις.

Ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Και εμείς ευχαριστούμε τον κ. Παππά.

Και για τη δικαιότερη αντιμετώπιση, μια και μίλησαν όλοι οι εισηγητές, ο μόνος που δεν μίλησε και θα του δώσω τώρα τον λόγο -αν και δεν προβλέπεται- είναι ο κ. Ανδριανός, εκ μέρους της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Νέας Δημοκρατίας.

Ορίστε, κύριε Ανδριανέ, έχετε τον λόγο για πέντε λεπτά.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, η αναβάθμιση των σιδηροδρομικών μεταφορών είναι στόχος προτεραιότητας τόσο για την Ελλάδα όσο και για την Ευρωπαϊκή Ένωση, καθώς αφορά την οικονομική ανάπτυξη των διασυνδεδεμένων περιοχών, τη σημαντική μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος των μετακινήσεων και ταυτόχρονα, ενισχύει σημαντικά την ποιότητα ζωής και τις δυνατότητες των κατοίκων στις εξυπηρετούμενες από το σιδηροδρομικό δίκτυο περιοχές.

Στην κατεύθυνση αυτή, ο σιδηρόδρομος βρίσκεται στην πρώτη γραμμή της πολιτικής μεταφορών της σημερινής Κυβέρνησης, παρά το γεγονός ότι έχει να διαχειριστεί τα αποτελέσματα της πολύ κακής αποκρατικοποίησης, από την προηγούμενη κυβέρνηση που έγινε με τίμημα μόλις 45 εκατομμυρίων ευρώ. Αυτό είναι γεγονός, κύριε συνάδελφε. Μόλις, δηλαδή, 5 εκατομμύρια ευρώ λιγότερα από την ετήσια αποζημίωση των 50 εκατομμυρίων για τις άγονες γραμμές. Την ώρα που μόλις λίγα χρόνια πριν οι ίδιοι χαρακτήριζαν το πιθανό τίμημα των 300 εκατομμυρίων ευρώ ως ψίχουλα και χωρίς ουσιαστικά να διασφαλίζεται ούτε η δυνατότητα του ανταγωνισμού ούτε η ποιότητα των δρομολογίων ούτε οι περαιτέρω επενδύσεις.

Απέναντι, λοιπόν, σε αυτή την κατάσταση είναι χαρακτηριστικό ότι η σημερινή Κυβέρνηση, η σημερινή ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, έχει ήδη δημοπρατήσει σιδηροδρομικά έργα ύψους 4,5 δισεκατομμυρίων ευρώ, ενώ σε εξέλιξη βρίσκεται και το πολύ δύσκολο πρόγραμμα αναβάθμισης και εξηλεκτρισμού του δικτύου, ύψους 1,2 δισ.

Το σχέδιο νόμου που συζητάμε σήμερα αφορά μία ακόμη σημαντική παρέμβαση, την κύρωση της σύμβασης η οποία υπογράφηκε στις 14 Απριλίου 2022, μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε». για την ανάθεση υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών. Με την υπό κύρωση σύμβαση επιδιώκεται η απρόσκοπτη παροχή υπηρεσιών επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών, καθώς και η αναβάθμισή τους. Εξασφαλίζεται ότι θα γίνονται τα δρομολόγια σε ολόκληρο το ενεργό σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας και προβλέπονται έλεγχοι και κυρώσεις.

Εξαιρετικά σημαντικό είναι ότι το μεγαλύτερο μέρος της αποζημίωσης που προβλέπεται, θα επιστρέφεται στο ελληνικό δημόσιο, ενώ η καταβολή και η διάρκεια συνδέονται με τη δέσμευση υλοποίησης από την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» συγκεκριμένων και αναγκαίων επενδύσεων. Ακόμη προβλέπεται κίνητρο αποδοτικότητας από το οποίο ωφελούμενο θα είναι και το δημόσιο.

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

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

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

Ορίζεται, επίσης, η αποζημίωση που καταβάλλεται για την εκτέλεση των προβλεπόμενων δρομολογίων, καθώς και ο μηχανισμός υπολογισμού, ενώ προβλέπεται ότι σε περίπτωση θετικού οικονομικού αποτελέσματος το ελληνικό δημόσιο λαμβάνει ποσοστό 20% από τα καθαρά έσοδα.

Τώρα έρχομαι στα παραρτήματα. Είναι ιδιαίτερης σημασία το παράρτημα Δ, γιατί σε αυτό προβλέπονται οι επενδύσεις στις οποίες υποχρεούται να προβεί η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», προκειμένου να είναι δυνατή η παράταση της σύμβασης, σύμφωνα με το άρθρο 18. Διασφαλίζεται με ρήτρες και ελέγχους η εκτέλεση των δρομολογίων, κάτι που δεν συνέβαινε με την προηγούμενη σύμβαση του Σεπτεμβρίου του 2015, η οποία επικαιροποιήθηκε το 2017, ένα μήνα δηλαδή πριν την ιδιωτικοποίηση, και ορίζονται κίνητρα αποδοτικότητας που δίνουν τη δυνατότητα μεγαλύτερου κέρδους στην «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» αλλά και εσόδων στον κρατικό προϋπολογισμό.

Ταυτόχρονα, με το πρόγραμμα επενδύσεων, από την υλοποίηση του οποίου εξαρτάται η διάρκεια της σύμβασης -πρόβλεψη που για πρώτη φορά εισάγεται-, το ελληνικό δημόσιο αποκτά νέα τρένα, αναβαθμίζεται το υφιστάμενο τροχαίο υλικό, ενώ προβλέπεται και η ανάπτυξη πληροφοριακών συστημάτων για την πληρέστερη ενημέρωση των επιβατών.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Πρόκειται, συνεπώς, για μια ουσιαστική βελτιωμένη σύμβαση σε σχέση με την προηγούμενη, που διασφαλίζει, κατά το δυνατόν, αποτελεσματικότερα τα συμφέροντα του επιβατικού κοινού στο σύνολο του ενεργού σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας, αλλά και την εξυπηρέτηση του μεγάλου στόχου της ουσιαστικής αναβάθμισης των σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ελλάδα, ένα έργο απαραίτητο για την αποτελεσματική αξιοποίηση των αναπτυξιακών δυνατοτήτων της χώρας για την «πράσινη» μετάβαση και τη συνολική ποιότητα ζωής των Ελληνίδων και των Ελλήνων, που η σημερινή Κυβέρνηση, παρά τις αντικειμενικές δυσκολίες, προωθεί με αποφασιστικότητα. Για τους λόγους αυτούς, σας καλώ να υπερψηφίσετε το υπό συζήτηση νομοσχέδιο.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε, για την ανοχή σας.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Ευχαριστούμε τον κ. Ανδριανό.

Ξεκινάμε ανάστροφα τώρα. Τον λόγο έχει ζητήσει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΜέΡΑ25, ο κ. Κρίτων - Ηλίας Αρσένης, για πέντε λεπτά.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΑΝΔΑΛΙΔΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, μήπως πρέπει να μιλήσει ο κύριος Υπουργός πρώτα;

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Θα απαντήσω στο τέλος συνολικά, γιατί αυτά που ακούστηκαν δεν έχουν σχέση με την πραγματικότητα και θα αποδειχθεί στο τέλος.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Κύριε Αρσένη, έχετε τον λόγο.

**ΚΡΙΤΩΝ - ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ:** Ευχαριστώ πολύ.

Κύριε Πρόεδρε, Βουλεύτριες, Βουλευτές, Υπουργέ, όσο κι αν αναρωτιέστε μεταξύ σας ποιος θα απαντήσει στα ερωτήματα, τα ερωτήματα δεν μπορούν να απαντηθούν, καθώς μιλάμε για μια σκανδαλώδη σύμβαση «καπάκι» σε μια άλλη σκανδαλώδη σύμβαση.

Είμαστε η μόνη χώρα στην Ευρώπη που έχει ιδιωτικοποιήσει 100% τον σιδηρόδρομο και μάλιστα σε μια δημόσια εταιρεία, την ιταλική, όταν στην Ιταλία έχουν ιδιωτικοποιηθεί μόνο κάποιες διαδρομές και το κύριο κομμάτι του έργου το έχει ακόμα η «TRENITALIA». Είμαστε η μόνη χώρα και το κάναμε επί ΣΥΡΙΖΑ για αστεία χρήματα, για 45 εκατομμύρια ευρώ, όταν έχουμε υποχρέωση να επιδοτούμε την «TRENITALIA» με 50 εκατομμύρια ευρώ το χρόνο και με μια σύμβαση η οποία ακόμα είναι κρυφή.

Κύριε Παππά, φέρτε αυτή τη σύμβαση εδώ στη Βουλή ως ΣΥΡΙΖΑ.

Κύριε Καραμανλή, φέρτε αυτή τη σύμβαση στη Βουλή. Πού είναι αυτή η σύμβαση της ιδιωτικοποίησης της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ»; Ακόμα και όταν η ιδιωτική εταιρεία προσέφυγε, η «Rail Cargo Logistics Goldair» προσέφυγε στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων κατηγορώντας την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» ότι βασισμένη στη μυστική σύμβαση εκμεταλλεύεται τη δεσπόζουσα θέση της, ούτε και απέναντι στους ιδιώτες δεν τη δημοσιοποιήσατε, όχι μόνο για το δημόσιο. Φέρτε μας αυτή τη σύμβαση, την αρχική σύμβαση ιδιωτικοποίησης.

Ο ευρωπαϊκός κανονισμός προβλέπει επιδότηση για τις άγονες γραμμές. Εσείς ξέρετε, κύριε Υπουργέ, ποιες θεωρείτε άγονες γραμμές σε αυτό που μας φέρνετε να κυρώσουμε; Τις γραμμές Αθήνα - Θεσσαλονίκη και κέντρο Αθήνας - αεροδρόμιο. Για να δώσετε τα 50 εκατομμύρια στην «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», κηρύσσετε άγονες γραμμές το Αθήνα - Θεσσαλονίκη και το κέντρο Αθήνας – αεροδρόμιο! Το καταλαβαίνετε αυτό; Το καταλαβαίνουν όσοι μας παρακολουθούν; Δεν είναι μόνο αποικιοκρατική αυτή σύμβαση, αλλά πρέπει να ντρέπεται κανείς που την παρουσιάζει στη Βουλή και όχι να ψηφίσουμε μια ιδιωτικοποίηση, η οποία οδηγεί σε τεράστια προβλήματα.

Θα μας πει κάποιος εδώ ότι έχει βελτιωθεί η ποιότητα; Τη δώσατε τζάμπα. Την επιχορηγείτε παράνομα με βάση τον ευρωπαϊκό κανονισμό. Έχει οδηγήσει σε καμμία βελτίωση; Όχι, σε καμμία, όπως ούτε και οι άλλες ιδιωτικοποιήσεις.

Να θυμηθούμε την πολυδιαφημιζόμενη ιδιωτικοποίηση του ΟΤΕ, που σήμερα έχουμε από τις ακριβότερες τιμές ιντερνέτ στην Ευρώπη; Τι να θυμηθούμε; Για τη συνέχεια της ιδιωτικοποίησης της ΔΕΗ; Τι να θυμηθούμε; Πείτε μας μία ιδιωτικοποίηση που έχει οδηγήσει σε ωφέλεια. Σε ζημία έχουν οδηγήσει όλες. Πείτε μας έστω μία που να έχει οδηγήσει σε βελτίωση των υπηρεσιών, έστω το αφήγημα σας. Πείτε μας μία.

Οπότε εδώ έχουμε μια συνέχεια της εγκληματικής σύμβασης ΣΥΡΙΖΑ με τη Νέα Δημοκρατία. Η Νέα Δημοκρατία που κατήγγειλε τον ΣΥΡΙΖΑ για κυβερνητική σύμβαση, τη συνεχίζει, χωρίς να την έχει βελτιώσει ούτε στο παραμικρό: Δέκα χρόνια, με δυνατότητα παράτασης ακόμα πέντε χρόνια. Η αμοιβή που θα παίρνει η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» είναι 50 εκατομμύρια ευρώ, 62 εκατομμύρια ευρώ συμπεριλαμβανομένου του ΦΠΑ. Συνολικό ύψος 750 εκατομμύρια σε βάθος δεκαπενταετίας.

Μιλάει ο εκπρόσωπος του ΣΥΡΙΖΑ για απαλλαγή της υποχρέωσης επενδύσεων 600 εκατομμύρια ευρώ από την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ». Προφανώς και εμείς καταδικάζουμε, αλλά να δούμε λίγο πώς έκανε τις αντίστοιχες επενδύσεις η άλλη εγκληματική σύμβαση για τη «FRAPORT»; Με τα χρήματα του ΕΣΠΑ τις έκανε. Πόσα χρήματα έβαλε η «FRAPORT» από την τσέπη της;

Είναι αδιανόητα αυτά που φέρνετε και ψηφίζετε και έχετε το θράσος να μαλώνετε μεταξύ σας. Στην ουσία, δηλαδή, έχουμε μία σύμβαση, με την οποία το δημόσιο επιχορηγεί με τα ίδια και παραπάνω χρήματα την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», απλά που τώρα είναι ιδιωτική, με χειρότερες υπηρεσίες. Δεν θα έπρεπε καν να συζητάμε αυτά τα πράγματα εδώ μέσα. Αλλά τα συζητάμε για ποιον λόγο; Γιατί, προφανώς, πρόκειται για εξυπηρέτηση συμφερόντων.

Πάμε να δούμε τις λεγόμενες επενδύσεις που θα κάνει η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ». Έχω κάνει και επίκαιρη ερώτηση, κύριε Υπουργέ, την έχουμε ζητήσει. Πέντε μονάδες ETR, 470 θα αγοράσει. Ποια είναι αυτά; Μα είναι αυτά που αποσύρθηκαν από όλη την Ευρώπη, γιατί ήταν ελαττωματικά. Σας το είπαμε έγκαιρα. Σας φέραμε εδώ με επίκαιρη ερώτηση. Συνέχισε η σύμβαση. Μπήκαν στη γραμμή σαν τα «Λευκά Βέλη» και τελικά, τη βλέπουμε;

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Μικρή ανοχή, κύριε Πρόεδρε.

Βλέπουμε, τελικά, να έχουν τεράστια προβλήματα και να είναι αστείο οι τέσσερις ώρες Αθήνα-Θεσσαλονίκη και να τα επιδοτείτε, μάλιστα, επιπλέον με τα 50 εκατομμύρια ως άγονη γραμμή.

Βλέπουμε ότι τη μίσθωση δέκα υδρογοκίνητων τρένων ποιος θα την πληρώσει; Η «ΓΑΙΑΟΣΕ» θα τα πληρώσει. Το παρουσιάσατε ότι θα τα πληρώσει ποτέ η ιταλική εταιρεία; Η «ΓΑΙΑΟΣΕ» θα τα πληρώσει, που ανήκει στο ΤΑΙΠΕΔ και είναι κομμάτι εμμέσως, προς το παρόν, του Δημοσίου. Και τι κάνει η «ΓΑΙΑΟΣΕ»; Μπορεί να προχωρά σε προμήθειες, χωρίς δημόσιους διαγωνισμούς και διαφανείς διαδικασίες. Άλλα 15 εκατομμύρια για αναβάθμιση δεκαπέντε μισθωμένων τρένων, ενώ είναι πάλι ιδιοκτησία της «ΓΑΙΑΟΣΕ». Αυτές οι επενδύσεις της «TRENITALIA» η «ΓΑΙΑΟΣΕ» θα τις κάνει, όχι η ιταλική εταιρεία.

Πλήρης παραλογισμός. Ακόμα και φαινομενική θετική πρόβλεψη για την απομείωση της ετήσιας προκαταβολής αποζημίωσης, σε περίπτωση που καθυστερούν, δεν εφαρμόζονται εκτελούντα δρομολόγια; Και εδώ έχετε βάλει ρήτρα διαφυγής, στο άρθρο 2 παράγραφος 3, που προβλέπει απαλλαγή ευθυνών από τον πάροχο «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» σε βαθμό για τον οποίο δεν ήταν δυνατή η παροχή υπηρεσιών, λόγω προβλημάτων στη σιδηροδρομική υποδομή. Θα σας κατηγορήσει ότι το «Βέλος» δεν υλοποιεί τα δρομολόγια του, γιατί υπάρχει πρόβλημα στη σιδηροδρομική υποδομή και έτσι τίποτα, μα τίποτα δεν θα πάει στην «ΤΡΑΙΝΟΣΕ».

Μία λεόντεια σύμβαση, συνέχεια μίας λεόντειας σύμβασης του ΣΥΡΙΖΑ, σε πλήρη συνεργασία τα δύο κόμματα στην εξυπηρέτηση συμφερόντων εις βάρος του σιδηρόδρομου, που θα έπρεπε να είναι η αιχμή του δόρατος των δημόσιων επενδύσεων στη συγκοινωνία στην Ελλάδα, γιατί είναι το μόνο κλιματικά φιλικό μέσο, που μπορούμε να έχουμε.

Κι εσείς αυτή τη στιγμή το απαξιώνεται, το ιδιωτικοποιήσατε, που δεν είναι ακριβώς ιδιωτικοποίηση γιατί από την τσέπη μας βάζουμε ξανά και ξανά. Επιδοτούμε έναν σιδηρόδρομο κάνοντάς τον λιγότερο βιώσιμο για χάρη μιας δημόσιας εταιρείας άλλης χώρας της «TRENITALIA».

Προφανώς και καταψηφίζουμε.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Τον λόγο τώρα έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Ελληνικής Λύσης, ο κ. Αντώνης Μυλωνάκης, για πέντε λεπτά.

**ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΥΛΩΝΑΚΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το κράτος έχει συνέχεια. Ο ένας ιδιωτικοποιεί την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» με 45 εκατομμύρια, την ξεπουλάει. Εσείς τη δίνετε προίκα. Δίνετε στους Ιταλούς ωραία πράγματα. Ενώ ήταν να γίνουν επενδύσεις 750 με 780 εκατομμύρια, θα κάνει τώρα 160 εκατομμύρια. Πάρα πολύ ωραία! Άρα χάνει το δημόσιο -από ό,τι κατάλαβα, κύριε Βιλιάρδο- καμμιά εξακοσαριά εκατομμύρια. Δεν πειράζει, δεν πειράζει. Έτσι, κύριε Υπουργέ; Δεν πειράζει. Τι είναι 600 εκατομμύρια; Είμαστε large. Έχουμε πολλά λεφτά. Αλλά τους δίνετε και 50 εκατομμύρια τον χρόνο για δεκαπέντε χρόνια για τις άγονες γραμμές. Τι άλλο πρέπει να τους δώσετε, δηλαδή;

Και γιατί δεν την κράταγε το δημόσιο την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ»; Ήταν, λέει, μία εταιρεία ζημιογόνος. Καλά, ζημιογόνος ήταν και η «ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ». Έτσι λέγανε. Ακόμα θα χρωστάγανε δισεκατομμύρια δραχμές τότε, γιατί πηγαινοέφερναν τους κομματικούς τους στρατούς. Τελειώσαμε με την «ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ». Τη δώσαμε, την παραδώσαμε και μια χαρά την έχει τώρα αυτός που την έχει.

Ακούστε, κύριε Υπουργέ, επειδή γνωριζόμαστε καλά, σας παρακαλώ πάρα πολύ να δείτε ορισμένα πράγματα. Πρώτον, τι γίνεται με τη σύμβαση που έχει ξεκινήσει για την επέκταση του προαστιακού για το Λαύριο; Πρέπει να το δούμε αυτό. Είχατε απαντήσει από το 2020 σε μία ερώτησή μου -ήταν εδώ και ο κ. Κεφαλογιάννης που ήταν Υφυπουργός- και ήταν σίγουρο ότι θα γινόταν το 2021 ο διαγωνισμός και σε σύντομο χρονικό διάστημα τα λεφτά θα είχαν βρεθεί. Υπάρχουν τα λεφτά, αλλά δεν έχει γίνει τίποτα ακόμα. Η «ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ» με την «ΙΝΤΡΑΚΑΤ», ο «ΑΚΤΩΡ» με τον «ΜΥΤΙΛΗΝΑΙΟ» και ο «ΑΒΑΞ» με την «ALSTOM» έχουν βάλει 391 εκατομμύρια συν ΦΠΑ. Τι γίνεται με αυτόν τον διαγωνισμό; Θα προχωρήσει; Η ανατολική Αττική είναι μια περιοχή η οποία είχε ξεκινήσει με πολύ λίγο κόσμο και τώρα έχει πάνω από εξακόσιες χιλιάδες κόσμο. Το καλοκαίρι ξεπερνάει το ενάμισι εκατομμύριο, κ. Υπουργέ.

Τι γίνεται με τον προαστιακό της Ραφήνας; Με την Αττική Οδό; Εμένα προσωπικά μου είχατε πει ότι θα ξεκινήσει και αυτό. Πότε θα γίνουν αυτά; Πότε θα γίνουν οι επεκτάσεις; Πιστεύετε, δηλαδή, ότι θα είστε συνέχεια Υπουργός και έχετε χρόνο να τις κάνετε;

Πάω σε ένα άλλο θέμα, κύριε Υπουργέ. Ακούστε. Έλαβα προχθές μια επιστολή –κι αν θέλετε να την καταθέσω- από έναν άνθρωπο ο οποίος είχε ζημιές από την καταστροφική πυρκαγιά του Αυγούστου το 2021. Είναι έντεκα μήνες από την καταστροφική πυρκαγιά του 2021 στη Βαρυμπόμπη και δεν μπορούν οι άνθρωποι να πάρουν ακόμα τις άδειες επισκευών. Είναι δύσκολο να πάρεις μία άδεια επισκευής, όπως λέει αυτός ο άνθρωπος εδώ πέρα. Άσε που το σπίτι έχει υποστεί ζημιές πάνω από 100.000 ευρώ και θα του δώσουν 40.000, όταν θα τα δώσουν. Είναι ένας εύπορος μηχανικός, δεν λέει ο άνθρωπος ότι δεν έχει λεφτά. Λέει: «Θέλω να τελειώνω να φτιάξω το σπίτι. Έχει πέσει η σκεπή. Έχουν πέσει οι τοίχοι κ.λπ.. Δεν μου δίνουν άδεια επισκευής».

Ακούστε, κύριοι συνάδελφοι, για να καταλάβετε τι τραβάει ο κόσμος για να πάρει μια άδεια επισκευής.

Κύριε Υπουργέ, μηχανικός είναι ο ίδιος. Είναι μορφωμένος άνθρωπος. Δεν είναι κανένας άνθρωπος ο οποίος δεν έχει γνώση πάνω στο αντικείμενο. Και λέει: «Η άδεια επισκευών που απαιτείται πρόκειται να εκδοθεί από μια υπηρεσία του Υπουργείου Υποδομών η οποία χρονοτριβεί θέτοντας ερωτήματα σε άλλες υπηρεσίες, όπως περί διευθέτησης ρεμάτων».

Το συγκεκριμένο ερώτημα για τη διευθέτηση των ρεμάτων έχει αποταθεί προς δεκαεπτά υπηρεσίες –δέκα θαυμαστικά έχει-, οι οποίες πρέπει να γνωμοδοτήσουν για ένα νόμο του 2014 και για ένα σπίτι με άδεια του 1987. Πρόκειται για τον απόλυτο παραλογισμό. Και μου γράφει στο τέλος: «Γι’ αυτούς τους λόγους, σας παρακαλώ, κύριε Μυλωνάκη, για την πολιτική σας παρέμβαση».

Να κάνουμε πολιτική παρέμβαση και είχαμε κάνει και ερώτηση για αυτό το θέμα, κύριε Υπουργέ. Τι γίνεται με αυτό το πράγμα, με αυτούς οι οποίοι έχουν χάσει τα σπίτια τους, τις περιουσίες τους; Θέλουν να τα φτιάξουν. Δεν έχουν πρόβλημα οικονομικό. Σου λένε ότι «θα κοστίσει 150.000, θα πάρω 40.000, αλλά τουλάχιστον δώσε μου την άδεια επισκευής». Και δεν δίνετε άδειες επισκευής.

Θέλω παρακαλώ πάρα πολύ να το δούμε αυτό το θέμα, θέλω να το δούμε προσωπικά, κύριε Υπουργέ. Δεν είναι ούτε ψηφοφόρος μου ούτε τίποτα. Δεν τον ξέρω τον άνθρωπο. Αυτό για να το καταλάβετε. Το λέω καθαρά, δηλαδή. Ποτέ δεν έχω ρωτήσει για έναν άνθρωπο ο οποίος μου ζητάει κάτι τι ψηφίζει. Δεν με ενδιαφέρει. Με ενδιαφέρει να μπορέσουμε να ικανοποιήσουμε και να κάνουμε το αυτονόητο.

Είναι παραλογισμός αυτό. Δεκαεπτά υπηρεσίες να γνωμοδοτούν για το ρέμα; Έχω εδώ και την Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και άλλα έγγραφα, τα οποία γράφουν ορισμένα πράγματα και αυτά ακόμα τα πράγματα περνούν στις καλένδες. Θέλω να το δούμε, σας παρακαλώ, αυτό, όπως και για την επέκταση του προαστιακού προς Λαύριο. Πρέπει να γίνει σας είπα. Αυτά πρέπει να γίνουν. Χαμογελάτε τώρα.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ:** Το συζητάγαμε. Γι’ αυτό.

**ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΥΛΩΝΑΚΗΣ:** Το συζητάγατε, ναι, αλλά ο κόσμος περιμένει. Στη Ραφήνα και στο Λαύριο το καλοκαίρι γίνεται χαμός. Χρειάζεται ο προαστιακός και η Αττική Οδός προέκταση.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Ευχαριστούμε τον κ. Μυλωνάκη.

Τον λόγο τώρα έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας, ο κ. Αθανάσιος Παφίλης, για πέντε λεπτά.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΦΙΛΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Είναι αποκαλυπτική, πράγματι, η σημερινή συζήτηση, όπως και πολλές άλλες, αλλά ειδικά σήμερα και φαντάζομαι ότι όσοι τη βλέπουν αυτή τη συζήτηση θα μπορούν, πρώτα απ’ όλα οι εργαζόμενοι στους σιδηροδρόμους, αλλά και ο ελληνικός λαός, όσοι την παρακολουθούν μπορούν να δουν καθαρά ορισμένα πράγματα.

Ποια είναι τα πράγματα; Πρώτον, ποιος είναι ο καυγάς; Ο καυγάς είναι για τη σύμβαση, τους όρους και λοιπά. Θα μας πείτε ότι δεν σας ενδιαφέρει. Μας ενδιαφέρει. Όμως, η ουσία ποια είναι; Ότι συμφωνείτε σε όλα. Στη στρατηγική συμφωνείτε. Είναι υπερβολή αυτό που λέει το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας;

Η Νέα Δημοκρατία είναι πιστή πάντα στις ιδιωτικοποιήσεις, στην αγορά κ.λπ., που θα φέρει επενδύσεις, θα ζήσουμε εμείς καλά και εσείς καλύτερα. Μόνο που γίνεται ότι ζουν κάποιοι καλά και όλοι οι υπόλοιποι χειρότερα. Το ΠΑΣΟΚ πρώτο άνοιξε τον δρόμο με τον διαχωρισμό και συμφωνεί με την πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης και με τις ιδιωτικοποιήσεις. Ο ΣΥΡΙΖΑ όταν είναι Αντιπολίτευση λέει ότι είναι έγκλημα, όταν είναι Κυβέρνηση συμφωνεί με την ιδιωτικοποίηση.

Έτσι δεν είναι; Έτσι. Συμφωνείτε στην πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την πλήρη απελευθέρωση των σιδηροδρόμων; Συμφωνείτε όλοι. Κι όχι μόνο συμφωνείτε, αλλά ο ένας μετά τον άλλον τρέξατε και μάλιστα, πρόθυμα και πολύ γρήγορα. Είναι αλήθεια ή όχι; Είναι.

Τώρα γίνεται ο καυγάς, λοιπόν, μετά. Να πω δυο λόγια γι’ αυτό. Η πολιτική της πλήρους απελευθέρωσης –τα είπε ο Λεωνίδας ο Στολτίδης, ο εισηγητής μας- τι στόχο έχει; Να προσφέρει καλύτερες υπηρεσίες στον λαό; Όχι. Να ανοίξει πεδίο κερδοφορίας για τους μονοπωλιακούς ομίλους. Αυτή είναι η μία και η δεύτερη η πλευρά, που συντομεύετε τώρα, είναι να συντομέψουν ορισμένα πράγματα, να τρέξουν γρήγορα για να μεταφέρουν τα δολοφονικά όπλα εναντίον λαών.

Και γι’ αυτό η Ευρωπαϊκή Ένωση, κυρίες και κύριοι, που σφυράτε αδιάφορα, έχει υιοθετήσει την απαίτηση του ΝΑΤΟ όλες οι υποδομές πλέον να γίνονται με προδιαγραφές ΝΑΤΟ, δηλαδή, να μπορούν να κουβαλάνε -το λέω απλά, βέβαια, ενώ είναι λίγο σύνθετο- τους εξοπλισμούς τους σύγχρονους, που δεν χρησιμοποιούνται, βέβαια, για να καλυτερέψει η ζωή των λαών, αλλά είναι δολοφονικοί.

Ιδιωτικοποιήσεις, λοιπόν, καλές ή κακές, γιατί αυτή είναι η συζήτηση: Εμείς το κάνουμε καλύτερα, καν’ το όπως ο ΣΥΡΙΖΑ ή καν’ το όπως το ΠΑΣΟΚ ή καν’ το όπως η Νέα Δημοκρατία. Έτσι δεν είναι; Έτσι είναι ακριβώς. Οι ιδιωτικοποιήσεις δεν είναι καλές ή κακές. Οι ιδιωτικοποιήσεις έχουν συγκεκριμένο στόχο και γίνονται με ένα και μοναδικό κριτήριο: Να εξασφαλίσουν κέρδη σ’ αυτόν που θα αγοράσει. Και όσον αφορά τις κρατικοποιήσεις, θα πω στο τέλος τι είναι στον καπιταλισμό.

Επομένως, ο καβγάς είναι υποκριτικός. Υπάρχει πλήρης στρατηγική συμφωνία και ο καβγάς είναι ποιος θα εφαρμόσει καλύτερα αυτή την πολιτική των ιδιωτικοποιήσεων -μια και μιλάμε εδώ τώρα στη σημερινή φάση, γιατί σε άλλες φάσεις του καπιταλισμού ήταν αλλιώς- και σε ποια πλαίσια. Και αυτά είναι το να μεγαλώσουν τα κέρδη του επιχειρηματία. Τα κέρδη του επιχειρηματία δεν μεγαλώνουν παρά μόνο με την εκμετάλλευση των εργαζομένων και με την απίστευτη χρηματοδότηση που γίνεται. Δεν πληρώνει τίποτα. Απαλλάσσονται σε όλες τις ιδιωτικοποιήσεις. Απαλλάσσονται οι νέοι ιδιοκτήτες από τα χρέη, ναι ή όχι; Ναι. Δεν είπε κανένας όχι, άρα συμφωνείτε. Ποιος πληρώνει αυτά τα χρέη, άσχετα από πώς δημιουργήθηκαν; Ο ελληνικός λαός.

Δεύτερον, γίνονται ορισμένες επενδύσεις; Βεβαίως, μπορεί να γίνονται επενδύσεις. Από πού; Βάζει κεφάλαιο αυτός ο μονοπωλιακός όμιλος που αγοράζει; Όχι. Θα πάρει ή από το ΕΣΠΑ ή από το Ταμείο Ανάκαμψης. Ποιος πληρώνει το ΕΣΠΑ; Οι ευρωπαϊκοί λαοί. Ποιος πληρώνει το Ταμείο Ανάκαμψης που θα είναι η μεγάλη θηλειά και θα αυξήσει το κρατικό χρέος; Ποιος θα το ξεχρεώσει; Πάλι ο ελληνικός λαός. Άρα, οι μόνοι κερδισμένοι είναι οι μονοπωλιακοί όμιλοι που στη συγκεκριμένη περίπτωση είναι οι σιδηρόδρομοι, ενώ σε άλλες περιπτώσεις είναι άλλοι. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

Υπάρχει, όμως, και η άλλη πλευρά και σ’ αυτό να σταματήσει η υποκρισία. Πείτε ευθέως ότι η κινητήρια δύναμη της ανάπτυξης σε όφελος του λαού είναι το μονοπωλιακό κεφάλαιο και ότι οι εργαζόμενοι είναι οι σκλάβοι της υπόθεσης, οι οποίοι προσφέρουν με τον έναν ή με τον άλλο τρόπο και με τη δουλειά τους και με πάρα πολλά άλλα, αλλά και με την άγρια φορολογία, με αυτά που είπα προηγούμενα. Είναι αυτοί που χρηματοδοτούν αυτή την ανάπτυξη.

Με τι κριτήριο γίνεται αυτή η ανάπτυξη; Με το κριτήριο να εξασφαλίσει κέρδη. Και όταν, για παράδειγμα, όπως οι άγονες γραμμές, δεν εξασφαλίζει κέρδη, έρχεται το κράτος και το «ξαναμπουκώνει» πάλι. Αυτή είναι η λειτουργία στον καπιταλισμό.

Το ΜέΡΑ25 μιλάει για κρατικοποίηση. Μάλιστα! Και η κρατικοποίηση ακριβώς τα ίδια συμφέροντα υπηρετεί μέσα στον καπιταλισμό. Πώς έγιναν, άραγε, οι κρατικοποιήσεις και γιατί έγιναν; Μάλιστα, κατηγορήθηκε και ο Καραμανλής τότε ότι έχει σοσιαλιστικές θέσεις. Διότι στο επίπεδο της ανάπτυξης που υπήρχαν δύο ζητήματα, εγώ θα πω το ένα, το οικονομικό. Στο επίπεδο ανάπτυξης που υπήρχε τότε χρειαζόντουσαν τεράστιες νέες επενδύσεις. Θα έπαιρνε ποτέ ένας καπιταλιστής τον ΟΤΕ -που πριν τον είχε η «SIEMENS»- να κάνει επενδύσεις δισεκατομμυρίων, ένα γιγάντιο έργο, που θα είχε μακροχρόνια απόδοση γι’ αυτόν; Όχι. Τα ίδια και με τη ΔΕΗ, τα ίδια και με τις κοινωνικές υποδομές. Γι’ αυτό ανέλαβε ο ελληνικός λαός -αυτός τα έφτιαξε κατά 100%, για να μην πω 200%, αφού δεν θα είναι υπερβολικό- και έφτιαξε όλες αυτές τις υποδομές. Και όταν άρχισαν να γίνονται κερδοφόρες, άρχισαν να παραδίδονται στα μονοπωλιακά συμφέροντα και στους ιδιώτες. Αυτό είναι το πολιτικό και οικονομικό παιχνίδι, ας το πω έτσι, σε βάρος του λαού.

Μάλιστα, αυτές οι υποδομές παραδίδονται και σκανδαλωδώς. Ναι, αλλά αυτός είναι ο όρος για να τις πάρει ο ιδιώτης. Και όταν λέμε «ιδιώτης», εννοούμε τα μεγάλα μονοπώλια. Άρα, μην κοροϊδεύετε τον λαό. Δεν υπάρχει καλή ή κακή ιδιωτικοποίηση μέσα στον καπιταλισμό, αλλά φυσικά είναι η βασική κινητήρια δύναμη.

Επίσης, δεν υπάρχει και καλή κρατικοποίηση γιατί το αστικό κράτος λειτουργεί με βάση τα συμφέροντα του κεφαλαίου. Αυτά υπηρετεί και η κρατική εταιρεία. Παραδείγματος χάριν, η «ΠΕΣΙΝΕ» πλήρωνε 5 δραχμές την κιλοβατώρα και ο καταναλωτής την πλήρωνε 20 δραχμές τότε. Τρανά παραδείγματα. Το ίδιο και στους σιδηροδρόμους οι εταιρείες οι μεταφορικές με τα μεγάλα φορτία κ.λπ. πλήρωναν και το εισιτήριο και όλα τα άλλα πάνε ψηλά.

Λύση είναι η κοινωνικοποίηση. Η κοινωνικοποίηση θέλει άλλο σύστημα, θέλει σχέδιο συνολικό, θέλει να είναι στα χέρια του λαού τα συγκεντρωμένα μέσα παραγωγής -οι μεταφορές είναι τομέας σημαντικός-, θέλει λαϊκή εξουσία, θέλει, δηλαδή, σοσιαλισμό.

Θα μου πείτε: Όλα εκεί τα παραπέμπετε; Όχι, παλεύουμε και σήμερα. Παλεύουμε για τους εργαζόμενους που τους έχετε τσακίσει κυριολεκτικά και έχουν ατυχήματα και θα έχουν και περισσότερα στην πορεία, παλεύουμε να αποσπάσουν ό,τι μπορούν, αλλά και να αντιληφθεί ο ελληνικός λαός ότι είτε με το ένα είτε με το άλλο, με αυτό το σύστημα που έχει το κέρδος ως βασικό νόμο, δεν πρόκειται να λυθούν τα προβλήματά του. Μόνο αν ανατραπεί, μόνο αν υπάρχει ένα άλλο σύστημα, δηλαδή, ο σοσιαλισμός, που θα έχει στο κέντρο του ως βασικό νόμο την ικανοποίηση των ανθρώπινων αναγκών.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Και εμείς ευχαριστούμε, κύριε Παφίλη.

Τον λόγο τώρα έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής, ο κ. Κωνσταντίνος Σκανδαλίδης, για πέντε λεπτά.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΑΝΔΑΛΙΔΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κατ’ αρχάς να πω ότι θα μπορούσε ο κύριος Υπουργός να απαντήσει στα ερωτήματα και ας ξαναμιλούσε μετά, για να έχει και κάποιο νόημα ο διάλογος, πέρα από παράλληλους μονολόγους των κομμάτων.

Κύριε Υπουργέ, θα κάνω μια γενική παρατήρηση και μετά θα θέσω τα δύο ερωτήματα που θέλω.

Είναι σαφές ότι ο τομέας των σιδηροδρομικών δικτύων και των μεταφορών είναι αναμφίβολα σημαντικός για τη χώρα μας, την ελληνική οικονομία και την ανάπτυξη. Νομίζω ότι από όλες τις υποδομές των μεταφορών για το παρόν και το μέλλον για τα επόμενα πολλά χρόνια ο σιδηρόδρομος είναι κρίσιμη επιλογή απόλυτης προτεραιότητας και στο δικό μας πρόγραμμα κατέχει κυρίαρχη θέση, γιατί πιστεύουμε ότι είναι ένα από τα πολύ μεγάλα και βασικά έργα που πρέπει να γίνουν και με τη χρηματοδότηση του Ταμείου Ανάκαμψης και τους πόρους που διαθέτει η χώρα.

Επίσης δεδομένη είναι και η ανάγκη βελτίωσης και αναβάθμισης του σιδηροδρομικού δικτύου, της επέκτασης και ολοκλήρωσής του, ώστε να μπορεί να συνδεθεί με τα αντίστοιχα διευρωπαϊκά σιδηροδρομικά δίκτυα, αλλά και να αποτελέσει τον βασικό συντελεστή για τη διασύνδεση όλων των επιμέρους δικτύων μεταφοράς και επικοινωνιών της χώρας μας, δηλαδή, λιμάνια, αεροδρόμια, αυτοκινητόδρομους, βιομηχανικές περιοχές, παραγωγικά κέντρα.

Επιπλέον, έχουμε πει πολλές φορές ότι είναι και το πιο φιλικό προς το περιβάλλον μεταφορικό μέσο, ιδιαίτερα με την προώθηση της ηλεκτροκίνησης.

Χρειαζόμαστε, λοιπόν, έναν ολοκληρωμένο σχεδιασμό της ανάπτυξης των σιδηροδρομικών υποδομών. Αντ’ αυτού, όμως, έχουμε τις επαναλαμβανόμενες εξαγγελίες της Κυβέρνησης για το περίφημο πρόγραμμα των 4,5 δισεκατομμυρίων ευρώ μέσα από έργα ανταγωνιστικού διαλόγου ή συστήματος μελέτης-κατασκευής. Δεν γνωρίζουμε, όμως, ποια είναι ακριβώς στο σύνολό τους, ούτε αν προχωρούν, ούτε αν έχουν ολοκληρωθεί οι δημοπρατήσεις και οτιδήποτε άλλο. Ποιος είναι ο προγραμματισμός τελικά; Ποιο είναι το σχέδιο; Ποια ακριβώς έργα θα υλοποιηθούν για μεγάλα τμήματα του δικτύου που περιμένουν στη βόρεια Ελλάδα, τη δυτική Μακεδονία, την Ήπειρο, την Πάτρα, τον Πύργο και την υπόλοιπη Πελοπόννησο;

Οι επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές σήμερα δεν βρίσκονται σε καλή κατάσταση. Έχουν τεράστια προβλήματα, καθυστερήσεις, ακινητοποιήσεις αμαξοστοιχιών, διακοπή ή μειώσεις των δρομολογίων για πολλές πόλεις, ιδιαίτερα για τη βόρεια Ελλάδα. Είναι μια κατάσταση που δεν καθιστά ελκυστική την επιλογή του τρένου. Εάν σε αυτό συμφωνούμε, πρέπει να δούμε ποιες διαδικασίες είναι αυτές που κατοχυρώνουν την υλοποίηση αυτού του σχεδιασμού. Νομίζω ότι το συγκεκριμένο θέμα που συζητάμε σήμερα είναι παράδειγμα προς αποφυγή διότι από την αρχή ετέθη σε επίπεδο κυριολεκτικά αναθέσεων χωρίς ουσιαστικές διαγωνιστικές διαδικασίες. Δεν θα μιλήσω για το παρελθόν που είναι συνέχεια και από προηγούμενες κυβερνήσεις. Θέλω να θέσω το κλασικό ερώτημα που έθεσε και ο κ. Γκόγκας. Δηλαδή, πριν από ενάμιση χρόνο υπογράφηκε μνημόνιο με προβλεπόμενες επενδύσεις 645 έως 810 εκατομμύρια ευρώ και τώρα έρχεται η σύμβαση με επενδύσεις στα 78 εκατομμύρια ευρώ. Αυτό δεν μας το εξηγήσατε και πρέπει να το εξηγήσετε καθαρά, διότι δεν μπορούμε με αόριστες αναφορές για τα οφέλη της οικονομίας και για το πώς θα κινηθεί σήμερα η αγορά και λοιπά και πώς θα γίνουν και οι παράλληλες επενδύσεις να δικαιολογήσουμε αυτού του τύπου την τεράστια απόσταση που υπάρχει ανάμεσα στη μια υπογραφή και στη σημερινή σύμβαση την οποία θέλετε να κυρώσει η Βουλή.

Και το δεύτερο που, κατά τη γνώμη μου, είναι ακόμα πιο κρίσιμο είναι το εξής: Εάν θεωρήσουμε ότι από εδώ και πέρα ο σιδηρόδρομος αποτελεί μια τέτοια μεγάλη διαδικασία πώς θα κατοχυρωθούν οι διαγωνιστικές διαδικασίες, που θα έχει ήδη διασφαλίσει συγκριτικά πλεονεκτήματα η εταιρεία που πήρε την ανάθεση; Πώς θα κατοχυρωθούν αυτές οι διαδικασίες και τι παραδείγματα δίνουμε ως προς αυτό που θέλουμε να αναπτύξουμε από εδώ και πέρα; Διότι τότε δεν θα μιλάμε για τα 15 και τα 50 εκατομμύρια, θα μιλάμε για τα δισεκατομμύρια.

Άρα, λοιπόν, το κεντρικό πρόβλημα είναι η υλοποίηση των πόρων του Ταμείου Ανάκαμψης στο θέμα του σιδηροδρόμου από ποια αφετηρία ξεκινά και πώς αντιμετωπίζονται αυτές οι διαδικασίες. Η πρακτική της Κυβέρνησής σας σ’ αυτό δυστυχώς δεν μας αφήνει κανένα περιθώριο και καμμία ελπίδα ότι μπορεί να γίνει κάτι διαφορετικό από αυτό που κάνατε μέχρι τώρα, δηλαδή κατά κυριολεξία απευθείας αναθέσεις σε συγκεκριμένες εταιρείες και με συγκεκριμένο τρόπο.

Αυτά είναι τα κρίσιμα ερωτήματα στα οποία πρέπει να απαντήσετε και προφανώς, όπως είπε και ο εισηγητής μας, καταψηφίζουμε αυτή τη συγκεκριμένη κύρωση.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Ευχαριστούμε τον κ. Σκανδαλίδη.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ τον λόγο.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Ορίστε, έχετε τον λόγο, κύριε Υπουργέ.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Για να βοηθήσω λίγο τη διαδικασία του διαλόγου θέλω να απαντήσω σε αυτές τις ερωτήσεις και νομίζω ότι θα αποδείξω με ξεκάθαρο τρόπο πόσο λανθασμένο είναι το σκεπτικό το οποίο αυτή τη στιγμή παρουσιάζεται. Και νομίζω ότι δεν έχετε διαβάσει πολύ καλά, αγαπητέ κύριε Κοινοβουλευτικέ του ΚΙΝΑΛ, τη σύμβαση.

Και εξηγούμαι. Τα 50 εκατομμύρια που δίνει το ελληνικό δημόσιο στην «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» τα έδινε και όταν ήταν κρατική εταιρεία και όταν ήταν ιδιωτική εταιρεία και τα έδινε κάθε χρόνο. Σωστά; Σωστά. Έπαιρνε ποτέ το ελληνικό δημόσιο κάτι πίσω γι’ αυτό; Ποτέ. Ποτέ δεν έπαιρνε, δεν υπήρχε ένα αντισταθμιστικό όφελος για τα 50 εκατομμύρια που έδινε.

Δεύτερη παραδοχή. Υπάρχει περίπτωση έτσι όπως είναι οι σιδηροδρομικές μεταφορές εδώ και χρόνια στην Ελλάδα να μπει άλλος παίκτης στην επιβατική σιδηροδρομική γραμμή; Όχι, δεν υπάρχει. Πρώτον, διότι ο ΣΥΡΙΖΑ το φρόντισε αυτό, διότι μετέφερε όλους τους μηχανοδηγούς που εκπαιδεύονται από την κρατική «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» στην ιδιωτική «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», επομένως «κλείδωσε» αυτό το πράγμα -για να μιλάμε τώρα τεχνικά και επί της ουσίας- και δεύτερον, διότι απλούστατα αυτό το οποίο έχει μέλλον στην Ελλάδα -για να είμαστε και εδώ ειλικρινείς- δεν είναι το επιβατικό, αλλά το cargo.

Τρίτον, ακούγονται απίστευτες -επιτρέψτε μου να πω, κύριε Πρόεδρε- υπερβολές σε βαθμό ασυναρτησιών, ότι δεν υπάρχουν επενδύσεις. Κατ’ αρχάς εγώ να δεχθώ το επιχείρημα -που δεν είναι έτσι και θα το αποδείξω τώρα- ότι δεν είναι 600 τα εκατομμύρια τα οποία υπογράψαμε στο μνημόνιο, αλλά 150. Συγγνώμη, αγαπητοί συνάδελφοι, πριν παίρναμε τίποτα; Μηδέν παίρναμε!

Και αποδεικνύω τώρα γιατί δεν ξέρουμε καμμιά φορά να διαβάζουμε σωστά τις συμβάσεις.

Πρώτον, -και θα το καταθέσω στα Πρακτικά, για να βοηθήσω τον διάλογο- ακούστε τι παίρνει σε άμεσες επενδύσεις το ελληνικό δημόσιο από αυτή τη σύμβαση. Αγαπητέ κύριε Γκόκα, δεν είναι 77 εκατομμύρια, και θα το καταθέσω στα Πρακτικά.

Τέλη χρήσης Υποδομής: 285 εκατομμύρια.

Μίσθωση Τροχαίου Υλικού: 150 εκατομμύρια.

Επενδύσεις προβλεπόμενες στη σύμβαση της ΥΔΥ: 163 εκατομμύρια.

Τα 163 εκατομμύρια, που αναφέρεστε συνεχώς, αφορούν μόνο το τροχαίο υλικό, όχι αυτά που σας διαβάζω.

Συντήρηση τροχαίου υλικού, 250 - 300 εκατομμύρια. Μίσθωση ακινήτων, 45 εκατομμύρια. Επενδύσεις στα ακίνητα της ΕΕΣΣΤΥ 100 - 150 εκατομμύρια κ.λπ., κ.λπ., κ.λπ..

Να το πω απλά, για να το καταλάβουμε: Το ελληνικό δημόσιο για δέκα χρόνια -γιατί υπάρχει ένα option συν πέντε- δίνει 500 εκατομμύρια. Θα πάρει πίσω τα 450 εκατομμύρια άμεσα. Τι δεν καταλαβαίνουμε, λοιπόν, σε αυτό; Εάν δεν υπογράφαμε αυτή τη σύμβαση και απλώς συνεχίζαμε να δίνουμε, όπως κάναμε, 50 εκατομμύρια κάθε χρόνο, τότε το ελληνικό δημόσιο, όπως για χρόνια, δεν θα έπαιρνε τίποτα.

Παλιά, η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» ήταν κρατική. Τώρα, όμως, είναι ιδιωτική. Επομένως, ερχόμαστε και διορθώνουμε τα κακώς κείμενα μιας, όπως πολλοί άλλοι συνάδελφοι είπατε, πολύ προβληματικής ιδιωτικοποίησης, διότι στην ουσία, έχουμε έναν μηχανισμό που και θα ελέγχουμε τα δρομολόγια που γίνονται για να πληρώνονται και ο επενδυτής καλείται να επενδύσει, για να δώσει χρήματα πίσω.

Αυτά τα λέω και καταθέτω αυτό το έγγραφο στα Πρακτικά, για να είμαστε ξεκάθαροι και να ξέρουμε για ποια νούμερα μιλάμε.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Κωνσταντίνος Αχ. Καραμανλής καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Δύο πράγματα, λοιπόν, για να καταλαβαινόμαστε και να ομιλούμε όλοι την ίδια γλώσσα: Άλλο η άμεση επένδυση, η οποία πλησιάζει, αγαπητοί συνάδελφοι του ΚΙΝΑΛ -που θα μου επιτρέψετε να πω ότι δεν διαβάσατε καλά τη σύμβαση- σχεδόν τα 450 εκατομμύρια και άλλο τα οφέλη, στα οποία, όπως θα δείτε, είναι ακόμα και το μισθολογικό κόστος, που έτσι πλησιάζουν τα 2,2 δισεκατομμύρια.

Όταν υπογράψαμε...

(Θόρυβος από την πτέρυγα του Κινήματος Αλλαγής)

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Εγώ σας άκουσα με πολύ μεγάλη προσοχή και δίνω την απάντησή μου. Εδώ είναι ο καθένας να βγάλει τα συμπεράσματά του.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Μα, δική σας υπογραφή είναι, κύριε Υπουργέ!

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κύριε Παππά, εγώ δεν σας διέκοψα.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Με συγχωρείτε!

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Εγώ σας λέω το εξής: Έρχεστε εσείς, που ξεπουλήσατε και μας λέγατε κάτι πράγματα τα οποία δεν στέκουν στη λογική για brand name 45 εκατομμύρια, όταν ο κ. Σταθάκης το 2012 μιλούσε για 300, αλλά βλέπετε ότι δεν θέλω να μπω σε μια αντιπαράθεση.

Η δική μου υπογραφή ήταν για 2 δισεκατομμύρια οφέλη τα οποία ισχύουν και τώρα.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Όχι.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ακριβώς αυτό. Άλλο τα οφέλη στην οικονομία…

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Αυτά είναι ίδια;

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Επιτρέψτε μου.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Σας επιτρέπω.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Άλλο τα οφέλη στην οικονομία και άλλο οι άμεσες επενδύσεις. Όποιος δεν το καταλαβαίνει αυτό, τι να πω; Λυπάμαι.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ:** Κύριε Πρόεδρε, μπορώ να έχω τον λόγο;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Όχι, δεν έχετε το δικαίωμα, κύριε Γκόκα. Δεν το έχετε. Αν θέλει να πάρει τον λόγο ο κ. Σκανδαλίδης, να πει κάτι, πολύ ευχαρίστως.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΑΝΔΑΛΙΔΗΣ:** Τον ορίζω Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο!

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Όχι, δεν μπορείτε να ορίζετε. Μόνο εγώ μπορώ να καθορίζω.

Τον λόγο τώρα έχει η Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπος του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία, η κ. Χαρούλα Καφαντάρη.

**ΧΑΡΟΥΛΑ (ΧΑΡΑ) ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ:** Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ.

Μπορεί ο κύριος Υπουργός να μιλάει με αριθμούς, να μιλάει με εκατομμύρια, να μας λέει στοιχεία. Πρόσφατες είναι και οι δηλώσεις του στο «THE ECONOMIST» ότι η χώρα μας πηγαίνει πολύ καλά στον τομέα των μεταφορών, θα γίνει κόμβος στην περιοχή, logistics, αναβάθμιση του σιδηροδρομικού δικτύου κ.λπ..

Θα πω, όμως, κάτι. Μια πρόσφατη έκθεση του ΙΟΒΕ αναφέρει ότι όποια ανάπτυξη υπάρχει δεν υπάρχει λόγω παραγωγικών επενδύσεων, λόγω μοντέλου ανάπτυξης. Αφορά μόνον στην αύξηση κάποιας κατανάλωσης.

Επίσης, από την άλλη μεριά, όταν ιδιωτικοποιείται τα πάντα -και δεν αφορά μόνο στον τομέα των μεταφορών, να μιλήσουμε για τον τομέα της ενέργειας- αυτές οι αποκρατικοποιήσεις -οι ιδιωτικοποιήσεις, για σας- σημαίνουν ανάπτυξη και έτσι, δίνετε δείκτες, έτσι μιλάτε για επενδυτικό ενδιαφέρον κ.λπ..

Όμως, εδώ που έχουμε φτάσει και επειδή οι εξελίξεις και οι αλλαγές που γίνονται και σε γεωπολιτικό επίπεδο και σε επίπεδο Ευρώπης δείχνουν ένα καινούργιο τοπίο, πρέπει να δούμε τα πράγματα διαφορετικά και να παραδειγματιστείτε, ως Κυβέρνηση. Τι έκανε η Γαλλία του Μακρόν -που δεν είναι αριστερός, σαφώς- με την αντίστοιχη εταιρεία ενέργειας; Χθες δημοσιεύτηκε το θέμα της εθνικοποίησής της και οι κινήσεις που έγιναν.

Τι κάνουμε εμείς εδώ στην ενέργεια; Μέσα στην κορύφωση της κρίσης, μέσα στην ενεργειακή κρίση που βέβαια έχει επιταθεί τον τελευταίο χρόνο ιδιαίτερα, ιδιωτικοποιούμε τη ΔΕΗ και την ενέργεια. Κάποιοι εισπράττουν, ο λαός υποφέρει. Τα αναδείξαμε αυτά πρόσφατα και στο νομοσχέδιο για τις ανανεώσιμες πηγές, τι γίνεται με τη ρήτρα αναπροσαρμογής κ.λπ.. Οι αποκοπές ηλεκτρικού ρεύματος, όμως, συνεχίζονται στον κόσμο.

Κύριε Υπουργέ, κύριοι της Κυβέρνησης, όσο και να μιλάτε με αριθμούς, η πραγματικότητα είναι εντελώς διαφορετική. Εγώ θα έλεγα ότι αν και προσωρινά μετατέθηκε το θέμα της εκλογικής διαδικασίας από τον ίδιο τον Πρωθυπουργό χθες, το κλίμα έντασης, το κλίμα που δημιουργήθηκε εξαιτίας όλης αυτής της διαδικασίας των διαρροών, των δηλώσεων στελεχών της Νέας Δημοκρατίας, το κλίμα αυτό της έντασης εξακολουθεί και υπάρχει. Εσείς το καλλιεργήσατε ως Κυβέρνηση, ο Πρωθυπουργός και έρχεται μετά ως καλός να πει «εγώ εγγυώμαι τη σταθερότητα».

Βέβαια, πόσο αντικατοπτρίζει την πραγματικότητα η τοποθέτηση του Πρωθυπουργού, ακόμα και η συζήτηση που έγινε πριν από δύο μέρες στη Βουλή; Μιλούσε επί σαράντα πέντε λεπτά και δεν ακούμπησε προβλήματα, δεν είπε μια φορά τη λέξη «ακρίβεια» που μαστίζει την ελληνική κοινωνία και τις επιχειρήσεις, ειδικά τις μικρομεσαίες ή τα θέματα του πληθωρισμού κ.λπ.. Όλα αυτά δείχνουν πόσο μακριά από την πραγματικότητα είστε.

Μάλιστα, η προσφιλής τακτική σας -λέτε για σταθερότητα βέβαια, εγγυάστε τη σταθερότητα κ.λπ.- είναι η διαστρέβλωση. Επιτρέψτε μου να πω ότι ακόμα και η κύρωση της σύμβασης μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και της ««ΤΡΑΙΝΟΣΕ»- Μεταφορές - Μεταφορικές Υπηρεσίες Επιβατών» κ.λπ. και όσα ακούσαμε από την κυβερνητική πλευρά, τελικά είναι μια διαστρέβλωση της πραγματικότητας και μια προσπάθεια για άλλη μια φορά να χτιστεί και στον τομέα αυτό ένα αντι-ΣΥΡΙΖΑ μέτωπο. Δυστυχώς άκουσα συναδέλφους και από άλλες αντιπολιτευτικές δυνάμεις να μπαίνουν σε μια τέτοια λογική για την εν λόγω σύμβαση.

Πρέπει, όμως, να ξεκαθαρίσουμε κάποια πράγματα. Η σύμβαση αυτή ήταν από το πρώτο μνημόνιο που δεν ήταν ο ΣΥΡΙΖΑ στη διακυβέρνηση της χώρας. Εμείς το παλέψαμε μέσα σε δύσκολες δημοσιονομικές συνθήκες. Σώσαμε τροχαίο υλικό, πάγια, ακίνητα και αυτό που πουλήθηκε με το μικρό αυτό ποσό αφορούσε το brand name φυσικά και το προσωπικό.

Εσείς, λοιπόν, δεσμεύσατε τη χώρα με την υποχρέωση να ιδιωτικοποιηθεί η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ». Σήμερα ολοκληρώνετε το έργο σας με τη δημιουργία μιας μικρής ακριβής μονοπωλιακής «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» και όπως κάνατε στη ΔΕΗ, δημόσιο και ιδιωτική εταιρεία εξασφαλίζουν ότι τα κόμιστρα θα είναι ακριβά, ώστε να παράγονται πολλά κέρδη που θα μοιράζονται από κοινού σε μετόχους και δημόσια έσοδα, ενώ οι επιβάτες όλων των γραμμών θα πληρώνουν χωρίς αντίστοιχες υπηρεσίες.

Επειδή μιλήσατε για κόμβο συγκοινωνιακό, για επενδύσεις 4,5 δισεκατομμυρίων στον σιδηρόδρομο και έργα, όπως είπατε στο «ECONOMIST», κύριε Υπουργέ, πώς θα έλθει ένας επενδυτής και τι έχετε να πείτε όταν μεγάλο μέρος του σιδηροδρομικού έργου γίνεται με λεωφορεία; Τι έχετε να πείτε γι’ αυτό, όταν το «Ιntercity», που έχει συγκεκριμένο χρόνο, καθυστερεί πάνω από μία ώρα; Τι έχετε να πείτε για την έλλειψη επενδύσεων στο τροχαίο υλικό και συντηρήσεων που με μια φυσική καταστροφή σταματάνε τα τρένα; Δυστυχώς, κύριε Καραμανλή, σαν Κυβέρνηση στον τομέα του σιδηροδρόμου δεν κάνετε τίποτα.

Ήμουν νέα το 1978 που σπούδαζα στη Θεσσαλονίκη και θυμάμαι ότι με μεγάλος βροχές μάς σταματούσαν και μας πήγαιναν με τρένο για να συναντήσουμε το τρένο που ερχόταν από τη Θεσσαλονίκη και να συνεχίσουμε. Αυτό να γίνεται και σήμερα, τη στιγμή που τρία χρόνια έχετε εγκαταλείψει τα πάντα στο κομμάτι της συντήρησης; Πώς μπορούμε έτσι να προσελκύσουμε επενδυτές; Απλά αυτό που κάνετε πραγματικά είναι άλλες επιπλέον παραχωρήσεις σε ιδιώτες και βέβαια πάλι δίνετε την ίδια αποζημίωση που έπαιρναν, τα 50 εκατομμύρια, αλλά αυτοί παρέχουν χαμηλό έργο υπηρεσιών.

Μένει χαμηλή η συχνότητα των δρομολογίων, ιδιαίτερα σε απομακρυσμένες περιοχές, από την άλλη μεριά τα δρομολόγια του προαστιακού και άλλες επικερδείς διαδρομές τις βάζετε μέσα στις επιδοτούμενες και βέβαια η σύμβαση δεν εξασφαλίζει ώρες ωφέλιμες για τις τοπικές κοινωνίες. Πολλά δρομολόγια που αφορούν τη σύμβαση δεν γίνονται με τρένο -όπως είπα και πριν-, αλλά γίνονται με λεωφορείο. Από την άλλη μεριά τα ύψη των κομίστρων, αλλά και η μη εφαρμογή πολιτικών για τις αδύναμες κοινωνικές ομάδες, ΑΜΕΑ, φοιτητές, άπορους από την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» μέχρι σήμερα θα αποτελούν πολιτική και ευθύνη της Κυβέρνησης.

Δεν μπορούμε εμείς να συμφωνήσουμε και να ψηφίσουμε -να το πω έτσι- ένα τέτοιο νομοσχέδιο, μια τέτοια κύρωση σύμβασης, διότι αφήνει μεγάλες πόλεις εκτός σχεδιασμού, γιατί υπάρχουν εκκρεμή πολλά σημαντικά έργα συντήρησης και αναβάθμισης της γραμμής. Η ασφάλεια είναι αμφισβητούμενη, κακή συντήρηση των γραμμών, όπως είπα πριν, κίνδυνος μη βρέξει και σταματήσουν. Εν τω μεταξύ, η ηλεκτροκίνηση δεν έχει προχωρήσει. Μην ξεχνάμε ότι ο σιδηρόδρομος και η χώρα μας -θα πω διαχρονικά- είμαστε πολύ πίσω στο σιδηροδρομικό δίκτυο. Έχει περάσει από πολλές ταλαιπωρίες ο σιδηρόδρομος στην Ελλάδα. Είναι, όμως, το πιο φιλικό μέσο μεταφοράς και έχει το ελάχιστο περιβαλλοντικό αποτύπωμα.

Βέβαια η ηλεκτροκίνηση -που εσείς διαφημίζετε στα αυτοκίνητα, νομοσχέδια περάσατε, κ.λπ.- βλέπουμε ότι ένα μεγάλο κομμάτι και μάλιστα σε μια γραμμή μέχρι το Αίγιο παραμένει χωρίς ηλεκτροκίνηση, οι επιβάτες είτε μεταβιβάζονται σε άλλο συρμό –αν είναι τυχεροί- είτε σε λεωφορεία. Έργα τα οποία έπρεπε να γίνουν και στον σταθμό Λαρίσης δεν έχουν προχωρήσει και η υπογειοποίηση της Σεπολίων δυστυχώς δεν προχωρεί. Όλα αυτά και με την κύρωση αυτών των συμβάσεων, εσείς μιλάτε για επενδύσεις, για ανάπτυξη κ.λπ..

Αλλά ο κόσμος καταλαβαίνει. Και όσο να προσπαθεί ο Πρωθυπουργός να καθησυχάσει και να εμφανιστεί σαν εγγυητής μιας σταθερότητας, γρήγορα θα πάρει την απάντηση και την απάντηση θα τη δώσει ο ίδιος ο ελληνικός λαός με τους αγώνες του και με την προσπάθεια που κάνει για ένα καλύτερο μέλλον, για μια άλλη δημοκρατική προοδευτική κυβέρνηση, που να είστε σίγουροι ότι σύντομα θα δημιουργηθεί.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Είδα κάποιες κινήσεις, κύριε Σκανδαλίδη. Δεν ξέρω, επειδή δεν πήρατε καθόλου υπέρβαση του χρόνου και μόνο γι’ αυτό, ούτε για εσάς μπορεί, αλλά θα σας δώσω δύο λεπτά να πείτε κάτι που θέλετε, από αυτά που ήθελε να πει ο συνάδελφός σας.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΑΝΔΑΛΙΔΗΣ:** Ναι, θα τα έλεγε ο κ. Γκόκας προφανώς, δεν το επιτρέπει ο Κανονισμός.

Εγώ μια ερώτηση θέλω να κάνω, κύριε Υπουργέ. Γιατί στη σύμβαση που φέρνετε, δεν υπάρχει ο πίνακας που συνόδευε το μνημόνιο των επενδύσεων και των υποχρεώσεων του παρόχου που συνόδευε το μνημόνιο συνεργασίας του 2019 που επικυρώθηκε και το 2020; Δεν υπάρχει αυτός ο πίνακας. Αντίθετα, όλα τα νούμερα που είπατε είναι στον αέρα. Το μόνο που απορρέει από αυτά είναι ότι εμείς θα αγοράζαμε τα τρένα και θα τα μισθώναμε σε αυτούς και όλα τα οφέλη είναι δικά τους. Αυτή είναι η πραγματικότητα της σύμβασης. Όλα τα άλλα είναι έμμεσα πράγματα τα οποία βρίσκονται μάλλον στη σφαίρα του επιθυμητού. Μπορεί να τα ονοματίζετε με συγκεκριμένα νούμερα, αλλά δεν υπάρχουν.

Δεν καταλαβαίνω πώς από μια σύμβαση που έχει υπογράψει η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» και που υποτίθεται ότι έρχεστε σήμερα να φέρετε την κύρωσή της στην ελληνική Βουλή χωρίς αλλαγές, απουσιάζει ο συγκεκριμένος πίνακας με τα 600 έως 750 εκατομμύρια ευρώ. Εδώ είναι καθαρά. «Επενδυτικό σχέδιο παρόχου 2021 - 2035 σχετικά με την εξυπηρέτηση των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας για το τροχαίο υλικό, για τις επενδύσεις σε νέες τεχνολογίες και επενδύσεις σε ακίνητα της πρώην…». Είναι 600 με 750 εκατομμύρια ευρώ. Δεν υπάρχει αυτός ο πίνακας. Ισχύει ή δεν ισχύει;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Τον λόγο τώρα έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας, ο κ. Γιάννης Κεφαλογιάννης.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Παρακολουθώντας τη συζήτηση και χθες στην επιτροπή, αλλά και σήμερα στην Ολομέλεια, θέλω να σας πω ότι δεν μου προκάλεσε καμμία απορία η στάση κάποιων κομμάτων της Αντιπολίτευσης, ούτως ή άλλως περιμέναμε για παράδειγμα και από το ΜέΡΑ25 και από την Ελληνική Λύση να είναι αρνητικοί σε αυτήν τη σύμβαση, όπως κάνουν παγίως, ούτως ή άλλως, με τα νομοσχέδια της Κυβέρνησης. Δεν μου προκάλεσε, βεβαίως, εντύπωση και η πάγια στάση, συνεπής θα έλεγα, του Κομμουνιστικού Κόμματος περί κρατικής λειτουργίας των οργανισμών.

Όμως, αυτό που μου προκάλεσε τρομερή εντύπωση είναι από τη μία η στάση του Κινήματος Αλλαγής - ΠΑΣΟΚ, που κανονικά θα έπρεπε όντως να έχει εντρυφήσει περισσότερο στη σύμβαση και να καταλάβει ποια είναι η λειτουργία και το πνεύμα της, αλλά βεβαίως και από την Αξιωματική Αντιπολίτευση θα περίμενα να είχα λίγο πιο χαμηλούς τόνους, δεδομένου ότι ήταν εκείνη η υπεύθυνη της πολύ κακής ιδιωτικοποίησης, η οποία έλαβε χώρα το 2016 - 2017, βάσει της οποίας έπρεπε και εμείς, αργότερα, να διαπραγματευτούμε την υπό συζήτηση σύμβαση, έτσι ώστε να αλλάξουμε πολύ συγκεκριμένους όρους της προς όφελος του ελληνικού δημοσίου.

Νομίζω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι σε κάτι το οποίο θα πρέπει να συμφωνήσουμε σε αυτήν την Αίθουσα είναι ότι, τουλάχιστον, όλοι συμφωνούμε στην ανάπτυξη των επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ελλάδα. Και όταν λέμε, βεβαίως, ανάπτυξη των επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών, νομίζω ότι είναι ξεκάθαρο τι εννοούμε. Δηλαδή, εννοούμε προσέλκυση περισσότερων επιβατών, αυξάνοντας τα έσοδα και το μερίδιο αγοράς μεταφοράς με το τρένο. Σημαίνει περιορισμό των εξόδων, χωρίς να υπονομεύσει, όμως, την ποιότητα στις παρεχόμενες υπηρεσίες. Σημαίνει, τέλος, να δίνεις τη δυνατότητα στον επιβάτη για αποτελεσματικές υπηρεσίες, δηλαδή, να αξιοποιήσεις το τροχαίο υλικό, να παρέχεις έγκαιρη και έγκυρη ενημέρωση, να διαθέτεις σύγχρονες εγκαταστάσεις για την αποτελεσματική εξυπηρέτηση των επιβατών.

Η διαφωνία μας και η ουσιαστική διαφορά μας, που νομίζω ειπώθηκε και από άλλους συναδέλφους σε αυτή τη συζήτηση, είναι το εξής: Υπάρχουν κόμματα συνεπή στην ιδεολογία τους, όπως το Κομμουνιστικό Κόμμα, αλλά και ο ΣΥΡΙΖΑ μέχρι το 2015, που λένε «κρατική σιδηροδρομική εταιρεία».

Βεβαίως, το πού οδηγήθηκαν οι σιδηροδρομικές μεταφορές από αυτήν την επιλογή, επί κρατικής «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», νομίζω το έχουμε ζήσει όλοι. Ήταν μια εταιρεία ζημιογόνα, με επιεικώς ανεπαρκείς υπηρεσίες, την οποία χρηματοδότησε με τεράστια ποσά ετησίως ο Έλληνας φορολογούμενος, τα οποία δυστυχώς, πολλές φορές, τα χρήματα αυτά έπεσαν σε ένα βαρέλι δίχως πάτο.

Ως αποτέλεσμα αυτών των παράνομων κρατικών ενισχύσεων, η χώρα μας έπρεπε βάσει των ευρωπαϊκών κανονισμών, είτε να ζητήσει πίσω 700 εκατομμύρια από την τότε «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», είτε να την ιδιωτικοποιήσει. Και βεβαίως, ήρθε η ιδιωτικοποίηση αλά ΣΥΡΙΖΑ, το 2016 - 2017, στην οποία βεβαίως, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σ’ αυτήν την ιδιωτικοποίηση δεν υπήρχε η παραμικρή αναφορά για τις επενδύσεις.

Μάλιστα, η προηγούμενη σύμβαση για τις άγονες γραμμές που υπέγραψε η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ δεν προέβλεπε το παραμικρό για επένδυση από πλευράς της ιδιωτικής πλέον «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» σε τροχαίο υλικό ή ακόμα και σε σύγχρονες υπηρεσίες εξυπηρέτησης επιβατών.

Και εδώ, θα πρέπει να αποκαλύψουμε και κάτι άλλο, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Τα ETR, τα περίφημα «Ασημένια Βέλη», τα οποία με βάση και την προηγούμενη σύμβαση, δεν θα έμπαιναν καν στις ήδη άγονες γραμμές, αλλά αυτά θα έμπαιναν μόνο στις λεγόμενες «εμπορικές και κερδοφόρες γραμμές», δηλαδή, στη γραμμή Αθήνα - Θεσσαλονίκη και βεβαίως αυτή η γραμμή δεν αποτελούσε μέρος της προηγούμενης σύμβασης.

Με απλά λόγια, η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» επένδυε σε νέο τροχαίο υλικό μόνο εκεί που μπορούσε να βγάλει κέρδος. Στις άγονες γραμμές, δηλαδή, στο βάθος της ελληνικής επαρχίας, αυτά τα νέα τρένα ή τα τρένα τα οποία περιλαμβάνει αυτή η σύμβαση, δεν θα έφταναν ποτέ. Δηλαδή, σαν να έχουμε δύο κατηγορίες πολιτών στην Ελλάδα, όπου στη μεν εμπορική γραμμή, κερδοφόρα γραμμή θα είναι όλο το νέο τροχαίο υλικό και στις υπόλοιπες γραμμές θα είναι το παλιό τροχαίο υλικό της «ΓΑΙΑΟΣΕ».

Το μεγαλύτερο, όμως, πρόβλημα κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, της σύμβασης που διαπραγματεύτηκε και υπέγραψε η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ δεν ήταν αυτό. Ήταν ο ίδιος ο μηχανισμός αποζημίωσης της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», ο οποίος αποτέλεσε και τη μεγαλύτερη τροχοπέδη για την ανάπτυξη των επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ελλάδα! Και το εξηγώ. Δεν χρειάζεται να είναι κανείς οικονομολόγος για να καταλάβει ότι όταν η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» αύξανε τα έσοδά της, έπαιρνε όλο και μικρότερη αποζημίωση. Τι έκανε, λοιπόν; Δεν είχε κανένα κίνητρο να προχωρήσει στην ανάπτυξη των εσόδων, αύξανε και τα έξοδα, με αποτέλεσμα να μπορεί να παίρνει την αποζημίωση.

Αντίθετα, είχε ένα ισχυρό κίνητρο να αυξήσει τα έξοδα, όπως είπα και προηγουμένως, να μην κυνηγάει τα έσοδα, δηλαδή, να μην αναπτύσσονται οι επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές, με αποτέλεσμα να εισπράττει, ούτως ή άλλως, ένα εξασφαλισμένο ποσό της αποζημίωσης.

Και μάλιστα, η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ έκανε και κάτι άλλο το οποίο ξεχάσατε να το αναφέρετε, κύριοι της Αντιπολίτευσης. Ενώ το 2016 είχατε υπογράψει τη συγκεκριμένη σύμβαση, έρχεστε το 2017, κάνετε τροποποίηση της σύμβασης αυτής, βάζετε νέες κατηγορίες εξόδων για να διευκολύνετε την τότε ιδιωτική «ΤΡΑΙΝΟΣΕ». Παραλείψατε να το αναφέρατε αυτό.

Μην αναρωτιέστε, λοιπόν, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γιατί δεν αναπτύχθηκε ο επιβατικός σιδηρόδρομος στην Ελλάδα, τουλάχιστον επί διακυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ. Απέτυχε γιατί πολύ απλά η προηγούμενη κυβέρνηση έφερε μία νέα σύμβαση η οποία κινητροδότησε την ασφάλεια και τον εύκολο δρόμο της κρατικής αποζημίωσης, αντί του δύσκολου δρόμου της επιχειρηματικότητας και της δημιουργίας νέων εσόδων.

Εμείς τι κάνουμε; Πρώτα απ’ όλα, δημιουργείται ένας νέος μηχανισμός αποζημίωσης. Τι κάνει, λοιπόν, αυτός ο μηχανισμός; Πρώτον, χωρίς να μεταβάλλει ούτε ένα ευρώ το ύψος της αποζημίωσης, εντάσσει στη σύμβαση το σύνολο των δρομολογίων. Με την προηγούμενη σύμβαση, ως κράτος, το είπε και ο κύριος Υπουργός, παίρναμε περίπου 22 εκατομμύρια και κάποια χρήματα επίσης για το ζήτημα της συντήρησης και τώρα παίρνουμε τουλάχιστον 25%-30% παραπάνω από αυτά που παίρναμε. Το βασικότερο είναι ότι η προηγούμενη σύμβαση σου αποζημίωνε εκατόν πενήντα δύο δρομολόγια άγονων γραμμών και η συγκεκριμένη σύμβαση, χωρίς να αλλάξει καν το τίμημα της αποζημίωσης, σου αποζημιώνει εκατόν εβδομήντα τέσσερα, είκοσι παραπάνω δρομολόγια.

Τι λέμε, λοιπόν, στην «ΤΡΑΙΝΟΣΕ»; Λέμε τρέξε βρες επιπλέον έσοδα, είτε είναι εισιτήρια, είτε είναι νέες υπηρεσίες - διαφημίσεις, μέχρι του ποσού που είναι αναγκαίο για να καλύψεις το σύνολο του κόστους δρομολογίων και γι’ αυτή σου την υπηρεσία παίρνεις ένα εύλογο κέρδος.

Από εκεί και πέρα, έρχεται το ελληνικό δημόσιο και στην ουσία γίνεται συμμέτοχος στα επιπλέον κέρδη της ιδιωτικής επιχείρησης. Δημιουργείται, δηλαδή, ένας κουμπαράς που στην ουσία έχει σκοπό την ανάπτυξη των περαιτέρω σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ελλάδα. Θέλουμε για παράδειγμα να κάνουμε μια κοινωνική πολιτική; Θέλουμε να πυκνώσουμε τα δρομολόγια; Θέλουμε να δημιουργήσουμε νέα δρομολόγια; Έχουμε έναν επιπλέον μηχανισμό αυτοχρηματοδότησης των σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών, χωρίς να επιβαρύνουμε καθόλου τον κρατικό προϋπολογισμό.

Έχουμε, όμως, και κάτι άλλο ακόμα. Έχουμε έναν μηχανισμό όπου θα μπορούμε να βρίσκουμε πόρους για τις έκτακτες ανάγκες, για παράδειγμα όπως είχαμε στην πανδημία με τον COVID, που πάλι μπορούμε να το χρηματοδοτήσουμε από αυτόν τον κουμπαρά μέσω αυτού του μηχανισμού που δημιουργήσαμε, χωρίς να επιβαρύνουμε τον Έλληνα φορολογούμενο.

Τι άλλο έχουμε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μέσα από τη σύμβαση; Έχουμε για πρώτη φορά επενδύσεις σε τροχαίο υλικό και μάλιστα σύγχρονο. Για παράδειγμα έχουμε επενδύσεις στα τρένα υδρογόνου, το οποίο νομίζω συμφωνούμε όλοι είναι ό,τι πιο σύγχρονο υπάρχει σήμερα η σιδηροδρομική αγορά, έχουμε επενδύσεις σε νέα ηλεκτροκίνητα τρένα και επίσης, έχουμε και αναβάθμιση του τροχαίου υλικού της «ΓΑΙΑΟΣΕ». Έχουμε, επίσης, επενδύσεις σε συστήματα πληροφόρησης και εξυπηρέτησης πελατών, σε αντίθεση, επαναλαμβάνω για άλλη μια φορά, με την προηγούμενη σύμβαση που υπέγραψε η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ όπου δεν υπήρχε η παραμικρή αναφορά σε επενδύσεις. Δηλαδή, δίναμε τα 50 εκατομμύρια και δεν υπήρχε καμμία επένδυση.

Σε ποιον ανήκουν αυτά τα τρένα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι; Γιατί το άκουσα κι αυτό. Τα τρένα τα οποία αγοράζονται ανήκουν στο δημόσιο. Δεν ανήκουν σε καμμία ιδιωτική επιχείρηση. Και μάλιστα, επιβάλλουμε και στην επιχείρηση, την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», να χρηματοδοτήσει ένα πολύ μεγάλο μέρος αυτού του ποσού μέσω αυτής της σύμβασης.

Υπάρχουν ακόμη δύο τουλάχιστον καινοτομίες σε αυτή τη σύμβαση. Η πρώτη είναι ότι πλέον δημιουργείται ένα σταθερό έσοδο για τον ΟΣΕ. Το είπαμε και προηγουμένως ότι αυξάνονται από 14 σε 19 εκατομμύρια τα τέλη υποδομής, δηλαδή μια αύξηση του 26%. Αυξάνεται, επίσης, το ποσό μισθώματος για το τροχαίο υλικό που πληρώνεται στη «ΓΑΙΑΟΣΕ» από 8 εκατομμύρια σε 10 εκατομμύρια. Να το πω πολύ απλά. Από τα 50 εκατομμύρια, τα 29 άμεσα επιστρέφουν στο ελληνικό δημόσιο, συν αυτά τα οποία ανέφερε και ο κύριος Υπουργός σε βάθος δεκαπενταετίας. Δηλαδή, το συνολικό όφελος, πράγματι, υπερβαίνει τα 2 δισεκατομμύρια. Πριν ήταν κάτω από 50%. Δηλαδή, αν βάλει κανείς τα τέλη υποδομής και το ποσό το οποίο είναι για το τροχαίο υλικό, ήταν περίπου τα 22 εκατομμύρια στα 50. Άρα καταλαβαίνετε ότι κι εκεί πάμε σε μια αναβάθμιση της συνεισφοράς προς το ελληνικό δημόσιο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι -και κλείνω με αυτό- επειδή είχα την μεγάλη ευθύνη και τη χαρά να μου αναθέσει ο Υπουργός τη διαπραγμάτευση αυτής της συμφωνίας, να σας πω ότι σε μια διαπραγμάτευση προφανώς δεν υπάρχουν μόνο κερδισμένοι και χαμένοι. Για να είναι μια επιτυχής διαπραγμάτευση πρέπει να είναι όλοι κερδισμένοι.

Νομίζω ότι από τη μια έχουμε, με βάση και το προηγούμενο καθεστώς της συμφωνίας, μία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», η οποία αυτή τη στιγμή έχει το κίνητρο να αναπτύξει τις επιβατικές σιδηροδρομικές γραμμές, γιατί το επιπλέον όφελος το παίρνει και το δημόσιο. Από την άλλη έχουμε το ελληνικό δημόσιο το οποίο πλέον μπορεί να προσφέρει υπηρεσίες προς τους πολίτες αντάξιες με αυτό το οποίο περιμένουν.

Άρα γι’ αυτόν τον λόγο σάς καλώ όλους να την υπερψηφίσετε.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Κι εμείς ευχαριστούμε τον κ. Κεφαλογιάννη.

Παρακαλώ να τακτοποιηθεί το Βήμα προκειμένου να πάρει τον λόγο ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Κωνσταντίνος Καραμανλής.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Να ξεκινήσω λέγοντας ότι όταν στις 14 Απριλίου υπογράψαμε τη νέα σύμβαση, τη νέα συμφωνία με την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» για τις λεγόμενες άγονες γραμμές, υπογράμμισα μεταξύ άλλων τότε ότι με το πρόγραμμα της Κυβέρνησής μας η Ελλάδα κάνει πλέον αποφασιστικά βήματα να αποκτήσει σύγχρονες σιδηροδρομικές μεταφορές.

Διότι, πρώτον, αγαπητέ κύριε Παππά, δεν είναι σχέδια. Έχουμε δημοπρατήσει με τη διαδικασία της μελέτης-κατασκευής 4,5 δισεκατομμύρια σιδηροδρομικά έργα, πράγμα το οποίο δεν έχει γίνει ποτέ. Η μελέτη-κατασκευή, λοιπόν, αυτή είναι σε απόλυτη συμφωνία με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή έτσι ώστε να μην έχουμε τα παρατράγουδα που είχαμε επί χρόνια, δηλαδή, άλλος να μελετάει, άλλος να δημοπρατεί, να έρχονται πέντε κατακερματισμένες εργολαβίες και ποτέ να μην τελειώνει το σιδηροδρομικό έργο. Αυτή, λοιπόν, είναι μια πραγματικότητα η οποία καταλαβαίνω ότι σας δημιουργεί εκνευρισμό, αλλά είναι μια πραγματικότητα.

Δεύτερον, βρίσκεται σε εξέλιξη το πρόγραμμα αναβάθμισης και εξηλεκτρισμού του υφιστάμενου σιδηροδρομικού δικτύου ύψους 1,2 δισ. ευρώ. Θα καταθέσω μετά στα Πρακτικά πόσα λεφτά ξοδέψατε εσείς για ανάταξη του σιδηροδρομικού δικτύου. Διότι αυτό πληρώνουμε σήμερα. Διότι όπως όλοι καταλαβαίνουνε, όταν θέλω να ανατάξω μία υποδομή αυτό δεν γίνεται με ένα μαγικό ραβδάκι από τη μία μέρα στην άλλη. Πρέπει να γίνει ένας σοβαρός προγραμματισμός -αυτός έλειπε δυστυχώς από την προηγούμενη κυβέρνηση- για να μπορέσουμε μετά να κάνουμε τις εργολαβίες. Επομένως επί τεσσεράμισι χρόνια η αλήθεια είναι ότι ο σιδηρόδρομος αφέθηκε στην τύχη του. Και αυτό πληρώνουμε σήμερα.

Τρίτον, υπογράψαμε τη σύμβαση με την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» την κύρωση της οποίας συζητάμε εδώ σήμερα. Και λυπάμαι που το λέω, η μόνη παράταξη που άσκησε σοβαρή ιδεολογική κριτική ήταν το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας, το οποίο είναι αντίθετο στην ιδιωτικοποίηση, τα είπε ξεκάθαρα και θεωρεί ότι πρέπει ο σιδηρόδρομος να είναι κρατικός. Και είναι αντίθετο στην ευρωπαϊκή οδηγία ότι πρέπει να απελευθερωθούν οι σιδηροδρομικές μεταφορές. Διαφωνώ 100%, αλλά τουλάχιστον είναι συνεπείς στη θέση τους. Οπότε όταν εσείς και η Κοινοβουλευτική σας Εκπρόσωπος μας μιλάτε για ξεπούλημα, όταν κάνατε αυτά που κάνατε στην «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», να ξέρετε ότι τουλάχιστον υπάρχει και μια Αριστερά που παραμένει σταθερή σε πέντε πράγματα.

Τι πετυχαίνουμε με αυτή τη σύμβαση; Πρώτον, θα γίνονται πλέον δρομολόγια σε όλη τη χώρα στο σύνολο του δικτύου. Δεύτερον, το μεγαλύτερο μέρος της ετήσιας αποζημίωσης θα επιστρέφεται στο ελληνικό δημόσιο. Από τα 50 εκατομμύρια που δίνουμε και δίναμε πάντα είτε η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» ήταν κρατική είτε ήταν ιδιωτική, τα 19 εκατομμύρια επιστρέφονται στον ΟΣΕ ετησίως ως τέλη διέλευσης. Τα 10 εκατομμύρια πηγαίνουν στη «ΓΑΙΑΟΣΕ» και τα 21 εκατομμύρια παραμένουν στην «ΤΡΑΙΝΟΣΕ».

Τρίτον, η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» δεσμεύεται σε πολύ συγκεκριμένες επενδύσεις με στόχο τη βελτίωση των υποδομών και των υπηρεσιών, επενδύσεις σε νέα σύγχρονα τρένα, τα περισσότερα εκ των οποίων θα είναι ηλεκτρικά και υδρογόνου.

Τέταρτον, οι δύο πλευρές «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» και ελληνικό δημόσιο συμφωνούμε στο απλό και λογικό ότι όσο πιο γρήγορα υλοποιούνται αυτές οι επενδύσεις τόσο περισσότερο θα διαρκέσει σύμβαση. Όλα αυτά είναι σύννομα με τις ευρωπαϊκές οδηγίες, γιατί ακούστηκαν κάτι απίστευτα πράγματα για απευθείας αναθέσεις. Να ξέρουμε, δηλαδή, και τη νομική ορολογία σε αυτή την Αίθουσα. Διότι καλώς ή κακώς η χώρα αυτή είναι μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης από το 1980.

Και, πέμπτον, προβλέπουμε κίνητρο αποδοτικότητας του μηχανισμού αποζημίωσης. Ακούστε, λοιπόν, εδώ μερικά παραδείγματα αριθμών, για να καταλάβετε πλέον τι έχουμε κάνει.

Την παλιά σύμβαση του 2015 και του 2017, ειρήσθω εν παρόδω, ο ΣΥΡΙΖΑ ποτέ δεν την είχε καταθέσει στο Κοινοβούλιο, όπως δεν είχε καταθέσει ποτέ το κείμενο της ιδιωτικοποίησης, σε αντίθεση με εμάς που τα έχουμε καταθέσει όλα. Ακόμα και αν διαφωνείτε, εδώ είναι όμως γραμμένα. Δεν μπορεί κάποιος να πει ότι κρυβόμαστε.

Τι έκανε η παλιά σύμβαση; Η παλιά σύμβαση έκανε κάτι πάρα πολύ απλό. Έλεγε στην «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», δηλαδή στον ιδιώτη τώρα: «Έχεις πάνω-κάτω 120 εκατομμύρια κόστος, για να κάνεις το μεταφορικό σου έργο και 70 εκατομμύρια έσοδα. Τι σου λείπει; 50 εκατομμύρια. Πάρ’ τα.» Αυτά έλεγε η παλιά σύμβαση.

Και τι έλεγε; Έλεγε: «Σου κλειδώνω το κέρδος στα 3,75 εκατομμύρια ευρώ. Αυτό είναι το κέρδος σου. Αν βγάλεις παραπάνω, θα σου μειώσω από τα 50 εκατομμύρια.» Επομένως τι σήμαινε αυτό πρακτικά; Ότι η παλιά σύμβαση ήταν το απόλυτο αντικίνητρο για την εξέλιξη του σιδηροδρόμου.

Τι κάνει η καινούργια σύμβαση πολύ απλά; Η καινούργια σύμβαση έρχεται και λέει το εξής: «Εάν βγάλεις παραπάνω εύλογο κέρδος, θα το μοιραστούμε με το ελληνικό δημόσιο.». Επομένως η σύμβαση αυτή τη δεκαετία δίνει όχι μόνο τα 450 εκατομμύρια, που θα σας αναφέρω πιο κάτω, αλλά δίνει και το δικαίωμα στο ελληνικό δημόσιο να πάρει το 20% των επιπλέον κερδών. Απλά, για να καταλαβαίνουμε ποια είναι η διαφορά μεταξύ της παλιάς σύμβασης και της καινούργιας.

Πάμε τώρα να πούμε και κάτι άλλο. Ο κ. Παππάς έκανε μια πολύ χαριτωμένη -θα έλεγα- απόπειρα να πει ότι δεν πουλήσαμε την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» 45 εκατομμύρια, πουλήσαμε το brand name. Πραγματικά, ευτυχώς, είναι λίγοι άνθρωποι στην Αίθουσα, κύριε Παππά, διότι αυτό δεν στέκει κατά την άποψή μου σε καμμία λογική.

Κύριε Παππά, ξέρετε τι κάνατε, όχι εσείς προσωπικά; Εσείς ήρθατε κι ενώ το 2013 καταγγέλλατε τον Σαμαρά και το Βενιζέλο ότι, αν τολμήσει να πουλήσει την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» 300 εκατομμύρια που ήταν τότε η εκτίμηση, ήταν το απόλυτο ξεπούλημα…

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Όχι την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ».

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ». Έχω τη δήλωση του κ. Σταθάκη που ήταν τότε τομεάρχης. Αν θέλετε, μπορώ να καταθέσω και αυτή στα Πρακτικά.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Κύριε Υπουργέ…

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κύριε Παππά, ξέρετε, υπάρχει μια διαφορά μεταξύ ημών. Εγώ σας ακούω με μεγάλη προσοχή και δεν σας διακόπτω. Εσείς μπορείτε να λέτε αυτό που λέτε. Λέτε, δηλαδή, ότι θα το πουλούσαμε όλο. Δεν ήτανε αυτό. Μιλούσαμε για την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ». Επομένως σας διορθώνω. Μιλούσαμε για την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ».

Ήρθατε και την πουλήσατε 45 εκατομμύρια το 2017, που σημαίνει ότι την πουλήσατε 5 εκατομμύρια λιγότερα από την ετήσια ενίσχυση για την παροχή υπηρεσιών. Αυτή την ιδιωτικοποίηση ήρθαμε εμείς και διορθώσαμε. Σε αυτό το πλαίσιο έπρεπε να κινηθούμε. Μην ξεχνάμε, λοιπόν, τι έγινε στις μέρες της δικής σας διακυβέρνησης.

Και παράλληλα, με την πλάτη στον τοίχο, ήρθαμε και διαπραγματευτήκαμε με τους ιδιώτες. Στην ουσία τι έκανε ο ΣΥΡΙΖΑ; Έχει δίκιο εδώ το ΚΚΕ. Μετέφερε ένα κρατικό μονοπώλιο και το έκανε ιδιωτικό μονοπώλιο. Αυτή ήταν η ιδιωτικοποίηση του ΣΥΡΙΖΑ. Η ιδιωτικοποίηση πρέπει να λειτουργεί προς όφελος των επιβατών των πολλών. Τότε γιατί δεν την αφήναμε κρατική; Τότε γιατί τη δώσαμε μόνο 45 εκατομμύρια; Και αφού τη δώσαμε, διότι μας πίεσαν τότε οι κακοί ξένοι, οι οποίοι μας βασάνιζαν και μας έδερναν, γιατί δεν κάνατε μια συμφωνία, όπως κάνουμε εμείς σήμερα να πάρετε κάποια λεφτά και κάποια αντισταθμιστικά πίσω; Δεν το κάνατε ούτε αυτό.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Υπουργού)

Κύριε Πρόεδρε, θα χρειαστώ λίγο παραπάνω χρόνο, για να απαντήσω σε. όλες τις ερωτήσεις και τις αιτιάσεις των συναδέλφων.

Επομένως αυτό που εμείς υποστηρίζουμε είναι ότι ήρθαμε να εξισορροπήσουμε μια πολύ δύσκολη κατάσταση και λαμβάνουμε τη δέσμευση της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», η οποία δεν υπήρχε -της ιδιωτικής «ΤΡΑΙΝΟΣΕ»- για συγκεκριμένες επενδύσεις, με στόχο τη βελτίωση των υποδομών.

Αυτά είναι μέσα στη σύμβαση που έχουμε καταθέσει, όχι σαν τον ΣΥΡΙΖΑ που δεν τις κατέθετε.

Υπάρχει, κύριε Γκόκα, ένα παράρτημα, αλλά υπάρχει και το κείμενο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ:** Το είδα και το κείμενο, κύριε Υπουργέ.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Στο παράρτημα αναφέρονται οι επενδύσεις του τροχαίου υλικού και στο κείμενο αναλύονται όλες οι επενδύσεις.

Ακούστε, λοιπόν. Μιλάμε για μία συμφωνία 500 εκατομμυρίων ευρώ σε ένα ορίζοντα δεκαετίας. Θα έρχεται το ελληνικό δημόσιο και θα δίνει στον ιδιώτη 50 εκατομμύρια τον χρόνο, τα οποία έδινε και πριν. Από αυτά τα 500 εκατομμύρια, όμως, τα 453 θα επιστρέψουν στο ελληνικό δημόσιο σε επενδύσεις. Και για τα υπόλοιπα 2 δισεκατομμύρια που λέτε ότι θα είναι στο παράρτημα του μνημονίου συνεργασίας, το οποίο και κατέθεσα, αυτό ήταν μέρος του MOU, το οποίο δεν είναι οι άμεσες επενδύσεις, αλλά τα οφέλη στο ελληνικό δημόσιο. Έτσι, για να καταλαβαινόμαστε και να ξέρουμε τι λέμε. Νομίζω ότι είναι ξεκάθαρο αυτό που λέω και το είπα δύο φορές.

Τον τελευταίο, λοιπόν, χρόνο έχω διαβάσει στην «Εφημερίδα των Συντακτών» που έχετε καταλήξει πλέον να παίρνετε όλες σας τις πληροφορίες στην Κοινοβουλευτική Ομάδα, απίστευτα πράγματα γι’ αυτή τη σύμβαση και θα μου επιτρέψετε να απαντήσω σε ένα προς ένα.

Πρώτον, μας καταγγέλλετε ότι δεν έχουμε δώσει τη συμφωνία της σύμβασης στη δημοσιότητα. Το πλήρες κείμενο της σύμβασης έχει αναρτηθεί την ίδια μέρα της υπογραφής της σύμβασης. Το καταθέτω στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Κωνσταντίνος Αχ. Καραμανλής καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Και έχει κατατεθεί στο Κεντρικό Ηλεκτρονικό Μητρώο Δημοσίων Συμβάσεων όπου πλέον ο καθείς έχει πρόσβαση.

Το αστείο εδώ είναι αυτό που είπα και πριν, δηλαδή ότι μας καταγγέλλουν ότι δεν έχουμε δημοσιοποιήσει τη σύμβαση, ποιοι; Αυτοί που την αντίστοιχη σύμβαση ούτε το 2015 δημοσιοποίησαν ούτε το 2017. Αυτό, για να αντιλαμβανόμαστε το μέγεθος της διγλωσσίας και της πολιτικής εξαπάτησης.

Μας ρωτάτε για το αν ισχύει ότι θα ξεκινήσουμε να πληρώνουμε -λέει- τις αμαξοστοιχίες από τώρα, οι οποίες θα παραληφθούν το 2027. Αυτό που ισχύει και ισχύει σε αντίστοιχες συμβάσεις, είναι ότι το δημόσιο παραλαμβάνει καινούργιο τροχαίο υλικό, δηλαδή, καινούργια τρένα, τα οποία όλοι γνωρίζουν ότι θα αρχίσουν να κατασκευάζονται από τη στιγμή που θα δοθεί η παραγγελία. Τα τρένα δεν τα αγοράζουμε από το ράφι.

Μας ρωτάτε για το αν ισχύει η γραμμή Αθήνα - Θεσσαλονίκη να βαφτίζεται άγονη, παρά ότι λειτουργεί με ηλεκτροκίνηση από το 2018. Ο Κανονισμός 1370 στο πρώτο του άρθρο, θέτει ως στόχο συμβάσεων ΥΔΥ την εξασφάλιση κάποιων κριτηρίων. Να είναι ασφαλείς οι μεταφορές, να είναι καλής ποιότητας, να έχουν λιγότερες δαπανηρές υπηρεσίες.

Η σύμβαση που συζητάμε σήμερα, λοιπόν, διασφαλίζει πολυπληθέστερες υπηρεσίες και σε αυτό το δρομολόγιο. Για παράδειγμα, για τη διαδρομή Αθήνα - Θεσσαλονίκη προβλέπονται πέντε ζεύγη δρομολογίων με «Intercity» και δύο ζεύγη με «Intercity Express». Προβλέπονται, δηλαδή, συνολικά και εκτελούνται σήμερα δεκατέσσερα καθημερινά δρομολόγια Αθήνα - Θεσσαλονίκη. Πόσα προέβλεπε η αντίστοιχη σύμβαση του 2015; Μόνο οκτώ δρομολόγια. Δηλαδή, τέσσερα ζεύγη. Και τότε και το 2015 και το 2017, η γραμμή αυτή επιδοτείτο. Άρα εξασφαλίζουμε πολυπληθέστερα δρομολόγια από ό,τι είχαμε στο παρελθόν. Και, επίσης, εξασφαλίζουμε τη λεγόμενη χρήση των τρένων «ETR, δηλαδή, τρένων με ηλεκτροκίνηση, που έχουν λάβει και την πιστοποίηση από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων.

Επίσης, διασφαλίζουμε ανώτατο επίπεδο κρατικής χρηματοδότησης, το οποίο παραμένει στα 50 εκατομμύρια, δεν αυξάνεται. Όμως, για πρώτη φορά -και αυτό πρέπει να το τονίσω ξανά- προβλέπεται επιστροφή χρημάτων στον κρατικό προϋπολογισμό. Δηλαδή, ο ΣΥΡΙΖΑ και ξεπούλησε την ΤΡΑΙΝΟΣΕ 45 εκατομμύρια -δηλαδή, 5 εκατομμύρια λιγότερα από την κρατική επιδότηση- και δεν διασφάλισε ούτε 1 ευρώ να επιστρέψει πίσω στο ελληνικό δημόσιο.

Επίσης, επειδή ακούστηκε και κάτι το οποίο δεν έχει σχέση με την πραγματικότητα, στο παρελθόν -αναφέρθηκε ο κ. Παππάς σε αυτό νομίζω- δεν υπήρχε μηχανισμός παρακολούθησης των δρομολογίων. Ξέρετε τι υπήρχε, για να είμαστε ειλικρινείς; Ο ΟΣΕ έδινε ένα χαρτί ότι εκτέλεσαν τα δρομολόγια. Αυτό υπήρχε. Τι, δηλαδή; Να κρυβόμαστε πίσω από το δάκτυλό μας;

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Εσείς είστε Υπουργός. Δηλαδή τι; Πλημμελώς άσκησε τα καθήκοντά της η αρμόδια επιτροπή στο Υπουργείο;

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Όχι, κύριε Παππά, δεν έχετε καταλάβει τι λέω. Πραγματικά, δεν έχετε καταλάβει τι λέω. Ούτε αυτό δεν είχατε προβλέψει!

Εμείς, λοιπόν, εκείνη τη στιγμή γι’ αυτό αλλάξαμε τη σύμβαση.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Τι λέτε τώρα; Είναι ψευδές απολύτως αυτό που λέτε.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κύριε Παππά, το ψεύδος και το ψέμα είναι στο DNA το δικό σας και μη γουρλώνετε τα μάτια σας. Μην τα γουρλώνετε τα μάτια σας, κύριε Παππά! Αυτό το θεατρινιλίκι να το κάνετε εκεί που ξέρετε, στο δικό σας πολιτικό ακροατήριο. Γιατί εκεί πρέπει να το κάνετε.

Επίσης, να πούμε και το άλλο απίστευτο ψεύδος του κ. Παππά, διότι τώρα έχει αρχίσει και προκαλεί, ως συνήθως, από το Βήμα της Αντιπολίτευσης.

Να σας θυμίσω, κύριε Παππά, διότι νομίζω ότι ήσασταν και εσείς επιβάτης σε αυτό το καραγκιοζιλίκι, το δικό σας «λευκό βέλος» και θα το καταθέσω στα Πρακτικά.

Στη ΔΕΘ του 2018 είχατε ανακοινώσει ότι θα βάλετε ένα γρήγορο τρένο Αθήνα - Θεσσαλονίκη και μια κουστωδία κομματικών και Υπουργών ανεβήκατε πάνω να κάνετε μια βόλτα. Ούτε αυτό δεν μπορέσατε να κάνετε. Το πήγατε στην Κατερίνη, φθάσατε μέχρι Θεσσαλονίκη και μετά ακυρώθηκε το δρομολόγιο. Μα, τόσο κωμικοί είστε; Και μετά βρίζατε τον Διευθύνοντα Σύμβουλο, που εσείς είχατε βάλει, τον κ. Τσαλίδη, ο οποίος σάς απάντησε ότι ποτέ δεν είχε δεσμευθεί ότι θα μπορέσει να κάνει το δρομολόγιο κάτω από τέσσερις ώρες. Εμείς το καταφέραμε αυτό με το «Ασημένιο Βέλος». Αυτή είναι η πραγματικότητα, κύριε Παππά. Μπορεί να μη σας αρέσει, αλλά τι να κάνουμε; Και σήμερα, παρά τα προβλήματα που υπάρχουν, αυτά τα δρομολόγια του «Intercity» είναι κάτω από τέσσερις ώρες.

Εσείς, κύριε Παππά, κοροϊδεύατε, όπως με τους μουσαμάδες με το μετρό! Είστε η παράταξη της μεγαλύτερης πολιτικής κοροϊδίας και γι’ αυτό νομίζω ότι όλοι γνωρίζουμε γιατί σας καταδίκασε ο ελληνικός λαός εκεί που σας καταδίκασε στις προηγούμενες εκλογές.

Πάμε τώρα να συζητήσουμε λίγο και να κλείσω, κύριε Πρόεδρε, μερικά πράγματα τα οποία ανέφερε και ο κ. Βιλιάρδος στην επιτροπή -και είχα πει ότι θα του απαντήσω- και διάφοροι άλλοι συνάδελφοι.

Να πούμε, λοιπόν, ότι αυτή τη στιγμή ακούστηκαν μερικές ερωτήσεις που έχουν να κάνουν με το πώς εκτελούνταν, αν θυμάμαι καλά, κύριε Βιλιάρδο, το 2021 οι μεταφορές.

Το 2021, επειδή δεν είχαμε υπογράψει την καινούργια σύμβαση, εκτελούνταν με την παράταση της ισχύος της πολύ προβληματικής σύμβασης του 2015. Και αυτό είναι βάσει νόμου, είναι βάσει του άρθρου 65 του ν.4784.

Αναφορικά με τις κρατικές ενισχύσεις, που ρωτήσατε και εσείς και νομίζω ρώτησε και το ΜέΡΑ25, θα ήθελα να πω ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν πιέζει για επιστροφή κανενός ποσού για τον ΟΣΕ. Εμείς είμαστε αυτοί που το διασφαλίζουμε αυτό, δηλαδή ο χρήστης να δίνει κάποια χρήματα -τέλη διέλευσης- σε αυτόν ο οποίος στην ουσία διαχειρίζεται την υποδομή.

Σε ό,τι αφορά τις δαπάνες, ακούστηκαν κάποια ερωτήματα για τις δαπάνες. Τα τέλη χρήσης υποδομής και τα μισθώματα του τροχαίου υλικού αποτελούν αποδεκτές δαπάνες, σύμφωνα με τον Κανονισμό. Αυτά τα ποσά πληρώνονταν και με τις προηγούμενες συμβάσεις.

Η καινοτομία, όμως, αυτής της σύμβασης είναι ότι οριοθετεί τα ποσά που πληρώνει το ελληνικό δημόσιο και δεν επιτρέπει στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ να καθυστερεί, όπως γινόταν στο παρελθόν, τις πληρωμές σε ΟΣΕ και ΓΑΙΟΣΕ.

Ως προς την επιλογή των ETR 470, γιατί έγινε, λέμε, αυτή η επιλογή. Διότι ήταν το μόνο άμεσα αξιοποιήσιμο τροχαίο υλικό. Δηλαδή, κάνουμε το προφανές: Και παραγγέλνουμε καινούργια τραίνα, αλλά μέχρι να μας τα παραδώσουν, στην ουσία αξιοποιούμε τα τρένα τα οποία φέρνει τώρα η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», για να μπορέσουμε να παρέχουμε καλύτερες υπηρεσίες.

Κλείνοντας, να πω ότι για άλλη μία φορά -και λυπάμαι γι’ αυτό- ακούστηκαν από διάφορες πλευρές της Αιθούσης πράγματα που δεν έχουν σχέση με την πραγματικότητα. Ακούστηκαν πράγματα όπως «απευθείας ανάθεση». Ακούστηκαν κατηγορίες ότι αυτή η σύμβαση είναι λεόντειος. Αυτά, λυπάμαι που το λέω, αλλά δεν έχουν καμμία σχέση με την πραγματικότητα, σύμφωνα με την επιχειρηματολογία την οποία σάς διατύπωσα τώρα.

Ένα παραμένει σίγουρο: Ότι η δήθεν ριζοσπαστική Αριστερά, η οποία θα έσκιζε τα μνημόνια και η οποία θα έκανε τους Ευρωπαίους να χορεύουν πεντοζάλη, τελικά έβαλε την ουρά της κάτω από τα σκέλια και τα ξεπούλησε όλα, κύριε Παππά!

Και όχι μόνο αυτό. Ξέρετε τι άλλο κάνατε; Την ΕΕΣΤΥ, που έχει το τροχαίο υλικό, την ξεπουλήσατε και αυτή για 22 εκατομμύρια ευρώ. Συγχαρητήρια, αγαπητοί συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ!

Μετά κάνατε και το κορυφαίο. Πήγατε για ενενήντα εννέα χρόνια και δώσατε τη «ΓΑΙΑΟΣΕ» στο Υπερταμείο.

Και έρχεστε εδώ και μιλάτε, όταν στα τέσσερα χρόνια από το ΠΔΕ δεν είχατε δώσει ούτε 1 ευρώ για την ανάταξη του σιδηροδρόμου;

Θέλετε να ακούσετε τα νούμερα, κύριε Παππά; Τα καταθέτω και αυτά για τα Πρακτικά, διότι μπορεί ο καθένας εδώ να λέει ό,τι θέλει, αλλά τα χαρτιά μένουν. Θα τα δουν όσοι ενδιαφέρονται, για να καταλάβουν το μέγεθος της πολιτικής εξαπάτησης και το μέγεθος των ασυναρτησιών που λέτε εσείς και η Κοινοβουλευτική σας Εκπρόσωπος.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Κωνσταντίνος Αχ. Καραμανλής καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Κρατική επιχορήγηση 45 εκατομμύρια ευρώ ανά έτος, όσα έδινε και ο ΣΥΡΙΖΑ, όσα έδινε και η Νέα Δημοκρατία. Το ΠΔΕ στο σύνολό του επί Νέας Δημοκρατίας στα τρία χρόνια είναι 59,3 εκατομμύρια ευρώ, επί ΣΥΡΙΖΑ ήταν 12,3 εκατομμύρια ευρώ. Τόσα λεφτά είχατε δώσει. Αυτά είναι στοιχεία του ΟΣΕ. Δηλαδή, επί της παρούσας Κυβέρνησης έχουμε αυξήσει το ΠΔΕ για τον ΟΣΕ -όχι για την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ»- 480%.

Πάμε στις προσλήψεις. Η δήθεν Αριστερά, που θα έκανε προσλήψεις, πόσες προσλήψεις έκανε; Είκοσι πέντε προσλήψεις! Και μας κατηγορεί τώρα. Εμείς πόσες κάναμε; Εκατόν είκοσι πέντε.

Αυτοί είμαστε, κύριε Παππά, και αυτοί είστε. Δυστυχώς, οι μάσκες έπεσαν.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση ενιαία επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του νομοσχεδίου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Κύρωση της Σύμβασης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Μεταφορές-Μεταφορικές Υπηρεσίες Επιβατών και Φορτίου Ανώνυμη Σιδηροδρομική Εταιρεία» (ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.) για την ανάθεση Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών».

Προχωρούμε στην ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου και η ψήφισή τους θα γίνει χωριστά.

Παρακαλώ να ανοίξει το σύστημα της ηλεκτρονικής ψηφοφορίας.

(ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Παρακαλώ να κλείσει το σύστημα της ηλεκτρονικής ψηφοφορίας.

(ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

(ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Οι θέσεις των κομμάτων, όπως αποτυπώθηκαν κατά την ψήφιση με το ηλεκτρονικό σύστημα, καταχωρίζονται στα Πρακτικά της σημερινής συνεδρίασης και έχουν ως εξής:

ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ

|  |
| --- |
| Κύρωση της Σύμβασης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Μεταφορές-Μεταφορικές Υπηρεσίες Επιβατών και Φορτίου Ανώνυμη Σιδηροδρομική Εταιρεία» (ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.) για την ανάθεση Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών |
| Επί της Αρχής ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΌΧΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: OXI |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο πρώτο ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΌΧΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: OXI |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Ακροτελεύτιο άρθρο ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΌΧΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: OXI |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Επί του Συνόλου ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΌΧΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: OXI |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: OXI |

ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Συνεπώς το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Κύρωση της Σύμβασης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Μεταφορές-Μεταφορικές Υπηρεσίες Επιβατών και Φορτίου Ανώνυμη Σιδηροδρομική Εταιρεία» (ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.) για την ανάθεση Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών» έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία ενιαία επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

(Να καταχωριστεί το κείμενο του νομοσχεδίου. Να μπει η σελ. 109α)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, παρακαλώ το Σώμα να εξουσιοδοτήσει το Προεδρείο για την υπ’ ευθύνη του επικύρωση των Πρακτικών ως προς την ψήφιση στο σύνολο του παραπάνω νομοσχεδίου.

**ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ:** Μάλιστα, μάλιστα.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Το Σώμα παρέσχε τη ζητηθείσαεξουσιοδότηση.

Κύριοι συνάδελφοι, δέχεστε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη συνεδρίαση;

**ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ:** Μάλιστα, μάλιστα.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 11.29΄ λύεται η συνεδρίαση για τη Δευτέρα 11 Ιουλίου 2022 και ώρα 15.00΄, με αντικείμενο εργασιών του Σώματος: κοινοβουλευτικό έλεγχο, συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ**