

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Βίτσας): Και εγώ σας ευχαριστώ.

Τώρα θα συζητηθεί η δεύτερη με αριθμό 66/2-10-2019 επίκαιρη ερώτηση του δεύτερου κύκλου του Βουλευτή Α΄ Θεσσαλονίκης του Κινήματος Αλλαγής κ. Χαράλαμπου Καστανίδη προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, με θέμα: «Οι προθέσεις της Κυβέρνησης για τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ)».

Κύριε Καστανίδη, έχετε τον λόγο.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ: Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, εδώ και αρκετά χρόνια και φυσικά τώρα φαίνεται να απουσιάζει μία συνολικά σχεδιασμένη πολιτική για τις συγκοινωνίες στο δεύτερο μεγαλύτερο πολεοδομικό συγκρότημα της χώρας. Και αυτό είναι προβληματικό, εάν κανείς δει και τα προβλήματα που σταδιακά επιβαρύνουν την κίνηση των πολιτών.

Ξεκινώ απ' αυτά τα προβλήματα. Τα τελευταία χρόνια, κύριε Υπουργέ, παρατηρείται -είμαι σίγουρος ότι σας το έχουν πει και οι υπηρεσίες σας και το ξέρετε και εσείς- μια σταδιακή και πάντως δραματική πτώση της ποιότητας των υπηρεσιών που παρέχει ο ΟΑΣΘ στους πολίτες της Θεσσαλονίκης και ολόκληρου του πολεοδομικού συγκροτήματος, διότι από τα εξακόσια δεκαοκτώ λεωφορεία του στόλου του ΟΑΣΘ περίπου τα μισά υπάρχουν

στιγμές που τίθενται εν ακινησία, διότι είναι γηρασμένος ο στόλος. Αυτό οφείλεται στο ότι στους πολλούς τελευταίους μήνες υπήρξαν προβλήματα στην προμήθεια ακόμα και ανταλλακτικών, προκειμένου να διορθωθούν τα ακινητοποιημένα αυτοκίνητα. Αντιλαμβάνεστε ότι με αυτόν τον τρόπο, όταν δηλαδή έχουμε μία σοβαρή μείωση των λεωφορείων που κινούνται, οι πολίτες είτε σε συνθήκες χειμώνα είτε σε συνθήκες καλοκαιριού -γιατί και εκεί υπάρχουν σοβαρά προβλήματα- αντιμετώπισαν εξαιρετικές δυσχέρειες στη μετακίνησή τους. Μία συζήτηση με πολίτες της Θεσσαλονίκης μπορεί να πείσει οποιονδήποτε για το τι ακριβώς συμβαίνει.

Ένας από τους βασικούς λόγους είναι η αύξηση της ηλικίας των λεωφορείων. Ενώ στις αρχές της δεκαετίας του 2000, στην αρχική σύμβαση προβλεπόταν και είχε οριστεί στα δώδεκα χρόνια η ηλικία των λεωφορείων του ΟΑΣΘ, σταδιακά με αποφάσεις των κυβερνήσεων και της Νέας Δημοκρατίας, αλλά και τελευταία του ΣΥΡΙΖΑ, ο χρόνος αυξήθηκε στα είκοσι τρία χρόνια.

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

Ένα δεύτερο πρόβλημα είναι ότι πρέπει κάποια στιγμή να συσχετιστεί η υπηρεσία ή οι υπηρεσίες που παρείχε ο ΟΑΣΘ με αυτό που θα συμβεί σε

άγνωστο προς το παρόν χρόνο με το μετρό της Θεσσαλονίκης. Ίσως δοθεί η ευκαιρία στη δευτερολογία μου να εξηγήσω τι εννοώ όταν λέω «να συσχετιστεί με το μετρό Θεσσαλονίκης και τον άγνωστο χρόνο παράδοσης του έργου».

Ασφαλώς κάτι το οποίο θα θέλαμε να διευκρινιστεί από την πλευρά της Κυβέρνησης -δεν το έχω ακούσει μέχρι στιγμής και θα ήταν χρήσιμο να το ξέρουν όλοι οι πολίτες- είναι εάν η Κυβέρνηση έχει την ίδια άποψη με την προηγούμενη, δηλαδή μετά την κρατικοποίηση του ΟΑΣΘ με τον ν. 4482 αν θα διατηρήσει το ίδιο θεσμικό πλαίσιο ή αν προτίθεται να το αλλάξει. Επίσης εάν, όπως άκουσα και από τα πιο επίσημα χείλη, από συνέντευξη του Πρωθυπουργού, αλλά και από άλλους επίσημους παράγοντες, προτίθεται η Κυβέρνηση να αναθέσει περίπου το 1/3 του συγκοινωνιακού έργου του ΟΑΣΘ σε ΚΤΕΛ ακόμη και όμορα, και μάλιστα χωρίς την διαγωνιστική διαδικασία, η οποία είναι μία διαδικασία απαραίτητη, προβλεπόμενη τόσο από το Κοινοτικό Θεσμικό Πλαίσιο όσο και από την εσωτερική έννομη τάξη.

Σημειώνω -και με αυτό τελειώνω, κύριε Πρόεδρε- ότι παλαιότερα η Νέα Δημοκρατία κατά τη διάρκεια των αντιπολιτευτικών της χρόνων διαφώνησε και με την κρατικοποίηση του ΟΑΣΘ με τον ν. 4482, αλλά καταψήφισε και το σχετικό άρθρο του ν. 4568 που αφορούσε την απόδοση, την ανάθεση

συγκοινωνιακού έργου του ΟΑΣΘ, μάλιστα για έναν μικρό αριθμό λεωφορειακών γραμμών, στην «ΚΤΕΛ ΑΕ Θεσσαλονίκης».

Περιμένω τις απαντήσεις του κυρίου Υπουργού, ώστε να διαφωτιστούμε για το τι προτίθεστε να κάνετε γενικότερα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Βίτσας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι από τα άνω δυτικά θεωρεία παρακολουθούν τη συνεδρίαση, αφού συμμετείχαν στο εκπαιδευτικό πρόγραμμα «Εργαστήρι Δημοκρατίας» που οργανώνει το Ίδρυμα της Βουλής, είκοσι δύο μαθήτριες και μαθητές και μία σύνοδος εκπαιδευτικός από το 14^ο Δημοτικό Σχολείο Αθήνας.

Η Βουλή σας καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

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

Κύριε συνάδελφε, νομίζω ότι έχετε δίκιο. Όλοι οι κάτοικοι της Θεσσαλονίκης γνωρίζουν την τραγική κατάσταση στην οποία βρήκαμε τις αστικές συγκοινωνίες της πόλης. Η καθημερινή ταλαιπωρία των πολιτών νομίζω ότι

έχει φτάσει σε σημεία που είναι πλέον ντροπιαστικά για μια χώρα που θέλει να λέγεται μία χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ας πάρουμε τα πράγματα με τη σειρά. Είχαμε δραματική μείωση του στόλου. Είχαμε εικονικά δρομολόγια με την προηγούμενη διοίκηση. Είχαμε τεράστια πτώση των εσόδων. Είχαμε έναν κρατικοποιημένο Οργανισμό, ο οποίος, κύριε Καστανίδη, λάμβανε επιδότηση 200% ετησίως, όταν η ευρωπαϊκή νόρμα είναι στο 40%. Είναι μια κρατικοποίηση για την οποία εδώ θα μου επιτρέψετε να πω ότι τεράστιο μερίδιο ευθύνης φέρει και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή που την ενέκρινε. Τριάντα χρόνια η Κομισιόν δεν έχει εγκρίνει καμία απολύτως κρατικοποίηση και φτάσαμε στο 2017 να έχουμε την πρώτη κρατικοποίηση μέσα στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης! Άμα θέλετε μπορώ στη δευτερολογία να σας αναπτύξω ποιο ήταν το σκεπτικό της Κομισιόν. Αυτά, για να βάζουμε τα πράγματα στη θέση τους.

Εμείς ως Αντιπολίτευση κάναμε κάτι το οποίο νομίζω ότι ήταν ξεκάθαρο. Είχαμε πει ότι είμαστε εναντίον της κρατικοποίησης και λίγες μέρες πριν τις εκλογές είχαμε επανειλημμένως πει ότι αυτό που χρειάζεται ο ΟΑΣΘ επείγοντως σε αυτή τη φάση είναι η διαχείριση κρίσης και η εκπόνηση ενός σχεδίου για να αντιμετωπίσουμε την κατάρρευση του Οργανισμού.

Θα μου επιτρέψετε να πω ότι αυτά τα βήματα τα κάναμε και συνεχίζουμε να τα κάνουμε.

Και εξηγούμαι.

Πρώτον, τοποθετήσαμε πάρα πολύ γρήγορα νέα Διοίκηση, αξιοκρατικά και χωρίς κομματικές παρωπίδες. Μάλιστα, επιλέξαμε για τη θέση του διευθύνοντα συμβούλου, που είναι και η πιο σημαντική, κατά την άποψή μου, σε αυτούς τους οργανισμούς, ένα άτομο μέσα από τον Οργανισμό.

Δεύτερον, μέσα σε λιγότερο από δύο μήνες θέσαμε σε κυκλοφορία εκατόν είκοσι επτά επιπλέον λεωφορεία. Παραλάβαμε διακόσια δεκατρία λεωφορεία - παρέλαβε η Διοίκηση του ΟΑΣΘ, για να είμαι πιο ακριβής- και σήμερα στους δρόμους της πόλης της Θεσσαλονίκης κινούνται τριακόσια σαράντα λεωφορεία. Η διαφορά είναι αισθητή. Βεβαίως, όμως, δεν είμαστε ακόμα στο επίπεδο που έπρεπε να είμαστε.

Η νέα Διοίκηση του ΟΑΣΘ, που ανέλαβε, από τις 19 Αυγούστου εφαρμόζει ένα αποτελεσματικό πρόγραμμα συντήρησης. Βέβαια, απέχουμε ακόμα από το επίπεδο που θέλουμε. Τα πρώτα δείγματα, όμως, θα μου επιτρέψετε να πω ότι είναι θετικά.

Τρίτον, η Διοίκηση του Οργανισμού έχει ξεκινήσει οικονομικό έλεγχο. Τα πρώτα στοιχεία δείχνουν ότι ο ΟΑΣΘ χρωστάει δεκάδες εκατομμύρια σε δημόσια ταμεία και προμηθευτές. Δεν θα ήθελα, όμως, να επεκταθώ περαιτέρω, δεδομένου ότι ο έλεγχος συνεχίζεται.

Τέταρτον, εντός των επόμενων δύο μηνών παραχωρήσαμε μέρος του συγκοινωνιακού έργου, όπως πολύ σωστά είπατε, στα ΚΤΕΛ. Συγκεκριμένα, ο ΟΑΣΘ θα καλύπτει τη μητροπολιτική ζώνη, ενώ τα ΚΤΕΛ θα υλοποιούν την εκτέλεση περιαστικών και υπεραστικών διαδρομών. Με αυτόν τον τρόπο, όμως, τι κάναμε; Σε μία διαδικασία που χρειαζόμασταν άμεσα λύση στην ουσία δώσαμε μία πρώτη ανακούφιση στο επιβατικό κοινό.

Έρχομαι τώρα στο ζήτημα που έχετε θέσει όσον αφορά το νομικό πλαίσιο αυτής της απόφασης. Πρέπει να σας πω -διότι αναφερθήκατε και στον ν.4412, αναφερθήκατε και στον Κανονισμό 1370/2017- ότι δεν είναι αντικοινωνική αυτή η διαδικασία. Εξάλλου ποτέ δεν υπήρξε πρόβλημα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, διότι απλούστατα, κύριε συνάδελφε, κάτι τέτοιο προβλέπεται στον Κανονισμό 1370, στο άρθρο 5 παράγραφος 5, όπου μιλάει για έκτακτα μέτρα όταν υφίσταται κρίση.

Κλείνω, απαντώντας σας στα περί -δήθεν- διγλωσσίας της Νέας Δημοκρατίας στο θέμα των ΚΤΕΛ.

Θέλω να σας πω ότι στον ν. 4482 το συγκοινωνιακό έργο παρεχόταν αποκλειστικά από οχήματα του ΟΑΣΘ. Η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ ήρθε, λοιπόν, και κρατικοποίησε έναν οργανισμό. Η αποτυχία της κρατικοποίησης αποδεικνύεται μετά, διότι απλούστατα η ίδια η Κυβέρνηση νομοθετεί -και μπορώ να σας το καταθέσω στα Πρακτικά- και με το άρθρο 54 στο

νομοσχέδιο για θέματα υδατοδρομίων, αστικών οδικών μεταφορών δίνει το δικαίωμα με απευθείας ανάθεση να δίδεται η δυνατότητα να εκτελείται συγκοινωνιακό έργο από τα ΚΤΕΛ ή άλλους οργανισμούς.

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)

Τότε, η Νέα Δημοκρατία καταψήφισε, κύριε Καστανίδη, αυτό το άρθρο για λόγους αρχής. Διότι στην ουσία αυτό που είπαμε είναι ότι ακυρώνετε την κρατικοποίηση που κάνατε και δεν μπορούμε εμείς να δεχτούμε αυτό το πισωγύρισμα. Και η λογική μας ήταν ακριβώς αυτή. Η λογική μας ήταν ότι δεν μπορείτε από τη μία να κρατικοποιείτε έναν οργανισμό και από την άλλη να έρχεστε, να δέχεστε ότι έχετε κάνει λάθος και, αντί να ακυρώνετε την κρατικοποίηση, να δίνετε από την πίσω πόρτα -άμα θέλετε- συγκοινωνιακό έργο στα ΚΤΕΛ.

Από τότε, όμως, κύριε Καστανίδη, πέρασαν δύο χρόνια και η κατάσταση έγινε ακόμα πιο τραγική.

Επομένως, αν επιλέγαμε -γιατί αυτό υπονοείτε- να κάνουμε τις διαγωνιστικές διαδικασίες, σήμερα δεν θα υπήρχε μέσο μαζικής μεταφοράς στη δεύτερη μεγαλύτερη πόλη της Ελλάδος.

Διότι, όπως καλά γνωρίζετε, αυτές οι διαγωνιστικές διαδικασίες θα έπαιρναν πολύ χρόνο.

Επομένως, εμείς χρησιμοποιήσαμε το νομικό πλαίσιο που υπάρχει και στον ευρωπαϊκό Κανονισμό -και στο ενωσιακό δίκαιο δηλαδή- και στο εθνικό δίκαιο, για να αντιμετωπίσουμε μία πρωτοφανή κατάσταση κατάρρευσης του συγκοινωνιακού έργου στη Θεσσαλονίκη.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Βίτσας): Ορίστε, κύριε Καστανίδη, έχετε τον λόγο.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ: Κύριε Υπουργέ, το πρώτο που θέλω να επισημάνω είναι ότι αν αυξήθηκαν τα λεωφορεία του ΟΑΣΘ μετά από τις παρεμβάσεις της νέας διοίκησης σε τριακόσια σαράντα κινούμενα λεωφορεία, έχουμε να διανύσουμε ακόμη μία σημαντική απόσταση, διότι υπολογίζεται από τους ειδικούς ότι στοιχειωδώς καλή εξυπηρέτηση παρέχεται στους πολίτες του πολεοδομικού συγκροτήματος όταν κυκλοφορούν τουλάχιστον πεντακόσια λεωφορεία. Άρα, πρέπει να διανυθεί ακόμα μια απόσταση πάρα πολύ σημαντική.

Δεύτερον, επιμένω ότι η ανάθεση έργου του κρατικοποιημένου ΟΑΣΘ σε ιδιωτικές εταιρείες -στην προκειμένη περίπτωση στα ΚΤΕΛ- μπορεί να είναι όχι με διαπραγματεύσεις, αλλά μετά από διαγωνιστική διαδικασία, αν κριθεί ότι πρέπει να ανατεθεί σε έκτακτες συνθήκες. Μέχρι στιγμής δεν ξέρω εάν

πρέπει να διακρίνουμε τις έκτακτες συνθήκες στην περίοδο του ΣΥΡΙΖΑ ή στη σημερινή δική σας, διότι το επιχείρημά σας ότι σε έκτακτες συνθήκες μπορεί να υπάρξει ανάθεση γραμμών του ΟΑΣΘ θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί και από την προηγούμενη κυβέρνηση.

Και υποθέτω ότι εάν επικαλείστε τις έκτακτες συνθήκες, δεν θα πηγαίνατε ή δεν θα πάτε σε ένα πολύ μεγάλο μέρος των συγκοινωνιών όπου ανατίθενται αυτές οι γραμμές στα ΚΤΕΛ. Διότι εδώ γίνεται λόγος περίπου για το 1/3 των λεωφορειακών γραμμών.

Και υποθέτω, επίσης, ότι όταν πάψουν οι υφιστάμενες, οι έκτακτες συνθήκες, τότε θα ξανασκεφτεί ο ΟΑΣΘ να επαναφέρει το συγκοινωνιακό έργο. Θα σκεφτεί η Κυβέρνηση, όταν πάψουν οι έκτακτες συνθήκες, να επαναφέρει - κατά τη λογική σας- το συγκοινωνιακό έργο στον ΟΑΣΘ, ανεξαρτήτως της νομικής του φυσιογνωμίας.

Αυτό αντιλαμβάνομαι και θα ήμουν ευτυχής, εάν το δηλώνατε, ότι αναγκάζεστε υπό έκτακτες συνθήκες να παραχωρήσετε συγκοινωνιακό έργο - και μάλιστα μεγάλο- αλλά όταν πάψουν οι έκτακτες συνθήκες, θα το επιστρέψετε στον αρμόδιο φορέα αυτό το έργο.

Και όλα αυτά σχετίζονται, κύριε Υπουργέ και με αυτό που σας είπα, ότι πρέπει να υπάρχει μια συνολική αντίληψη για το πώς είναι οι επιβατικές μεταφορές

στη Θεσσαλονίκη. Διότι φοβάμαι ότι όπως εξελίσσονται τα πράγματα στο Μετρό, δεν θα είναι το 2023 ο χρόνος παράδοσης.

Κύριε Πρόεδρε, πρέπει να πω ότι μετά από πάρα πολλές καθυστερήσεις πολλών χρόνων η αρχική γραμμή του Μετρό εκτελείται ως έργο στη Θεσσαλονίκη, δημιουργώντας μάλιστα και πολλά προβλήματα στους Θεσσαλονικείς στην εμπορική κίνηση λόγω του γεγονότος ότι υπάρχουν πάρα πολλά εργοτάξια, τα οποία επί πολλά χρόνια δημιουργούν τέτοιου είδους προβλήματα και εννοώ στην εμπορική κίνηση και στους καταστηματαρχες.

Και τώρα βρισκόμαστε ενώπιον του εξής προβλήματος: Είναι η σύγκρουση δύο απόψεων για το τι πρέπει να γίνει με τον Σταθμό Βενιζέλου. Η άποψη της Κυβέρνησης είναι ότι για να γίνει ο Σταθμός του Μετρό στη Βενιζέλου θα πρέπει να αποσπαστούν οι αρχαιότητες και μετά την εκτέλεση των έργων να επιστραφούν. Η άποψη της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης και κοινωνικών φορέων της πόλης είναι ότι η κατασκευή του Σταθμού του Μετρό πρέπει να γίνει *in situ*, δηλαδή το έργο να προχωρήσει, ο Σταθμός να κατασκευαστεί ενόσω παραμένουν στη θέση τους όλες οι αρχαιότητες του οικιστικού συμπλέγματος, του συμπλέγματος που βρέθηκε στον Σταθμό Βενιζέλου.

Εάν κρίνω δε και από τη συνεδρίαση του Δημοτικού Συμβουλίου πριν από λίγες μέρες, η σύγκρουση, κύριε Υπουργέ, θα είναι μετωπική και αυτό θα πρέπει να το προσέξετε. Ο λόγος για τον οποίο το λέω είναι ότι μπορώ να

διαγνώσω επιχειρήματα θετικά ή αρνητικά και της μιας και της άλλης πλευράς.

Δεν έχω τον χρόνο να επιμείνω παραπάνω, αλλά πρέπει να σας πω ότι καλό είναι η Κυβέρνηση να ετοιμαστεί να εξετάζει και εναλλακτικές λύσεις πάρα πολύ χρήσιμες, πέραν των συγκρουομένων δύο πλευρών, *in situ* και διά αποσπάσεως, διότι φοβάμαι ότι στο τέλος θα καταλήξουμε σε ένα πλήρες αδιέξοδο λόγω της μετωπικής αυτής συγκρούσεως και το έργο δεν θα προχωρήσει.

Και αν δεν προχωρήσει το έργο -γι' αυτό τα θέτω αυτά τα θέματα-, θα πρέπει να έχετε εναλλακτική στρατηγική για το τι θα κάνετε με έναν προβληματικό Οργανισμό, όπως κατήντησε τον τελευταίο καιρό ο ΟΑΣΘ, ή τι θα κάνετε στην περίπτωση που υπάρξει ευτυχής κατάληξη, είμαστε συνεπείς με τον χρόνο - περίπου στις αρχές του 2023- και λειτουργήσουμε το μετρό. Γι' αυτό και επισημαίνω ότι θα χρειαστούν προετοιμασίες και για χρήσιμες εναλλακτικές λύσεις μεταξύ των δύο συγκρουόμενων πλευρών. Υπάρχουν.

Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ για την ανοχή σας. Θα παρακαλέσω τον κύριο Υπουργό να μας πει με σαφήνεια -αυτή είναι η τελική μου διατύπωση- τα εξής:

Κύριε Υπουργέ, θα παραμείνετε στο θεσμικό πλαίσιο της κρατικοποίησης ή όχι, διότι και αυτό θα παίξει ρόλο για τις μελλοντικές εξελίξεις ως προς την κίνηση του επιβατικού κοινού ή θα το διατηρήσετε -θα εφαρμόσετε δηλαδή,

τον ν. 4482- ή -για να θέσω ένα παράδειγμα- αν το αλλάξετε, προς ποια θεσμική κατεύθυνση θα το κάνετε αυτό; Σκέφτεστε, παραδείγματος χάριν, την αξιοποίηση κοινωνικών φορέων ή τη συμμετοχή του Α' ή του Β' βαθμού της Τοπικής Αυτοδιοίκησης;

Οι αστικές συγκοινωνίες πουθενά στην Ευρώπη δεν είναι ιδιωτικές. Οι αστικές συγκοινωνίες στην Ευρώπη, κατά κύριο λόγο, είναι έργο με το οποίο ασχολούνται οι τοπικές αρχές, οι αρχές, δηλαδή, της Αυτοδιοίκησης.

Αυτά θα θέλαμε να τα ξέρουμε, γιατί προφανώς έχουν θετικές ή αρνητικές επιπτώσεις στη σύνολη στρατηγική για την επιβατική κίνηση, για το συγκοινωνιακό έργο της Θεσσαλονίκης.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Βίτσας): Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

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

Κύριε συνάδελφε, να ξεκινήσω και να απαντήσω ένα προς ένα τα ερωτήματά σας.

Αναφέρεστε και πάλι στον λόγο για τον οποίο η Κυβέρνηση αποφάσισε να δώσει το συγκοινωνιακό έργο στα ΚΤΕΛ και αν αυτό είναι κάτι το οποίο θα συνεχιστεί ή όχι. Ο στόχος μας δεν είναι να συνεχιστεί. Ας επανέλθουμε, όμως, για λίγο στο πού βρισκόμαστε σήμερα.

Σήμερα -όπως πολύ σωστά αναφέρατε- έχουμε ένα γερασμένο στόλο λεωφορείων και στη Θεσσαλονίκη και στην Αθήνα. Στη Θεσσαλονίκη η κατάσταση είναι τραγική και είναι αδύνατον αυτήν τη στιγμή να έχουμε πεντακόσια λεωφορεία με τον στόλο του ΟΑΣΘ, για να εξυπηρετήσουν όλο το δήμο και όλη την ευρύτερη περιοχή της πόλης της Θεσσαλονίκης. Επομένως, η λύση που επιλέξαμε ήταν -θα μου επιτρέψετε να πω - μονόδρομος.

Θα ήθελα ,όμως, να αναφέρω και κάτι άλλο. Είπατε ότι δίνουμε το ένα τρίτο του συγκοινωνιακού έργου στο ΚΤΕΛ. Να δούμε λίγο τα νούμερα γιατί νομίζω ότι έχει ενδιαφέρον. Εμείς δίνουμε 12,1 εκατομμύρια οχηματοχιλιόμετρα στα ΚΤΕΛ. Το σχέδιο σύμβασης είναι έτοιμο και έχω την αίσθηση ότι πολύ γρήγορα θα υπογραφεί. Ξέρετε πόσο κοστίζει το οχηματοχιλιόμετρο στον ΟΑΣΘ; Κοστίζει 4 ευρώ το χιλιόμετρο. Το κόστος στα ΚΤΕΛ είναι 1,41 ευρώ. Έχουμε πάρει τα στοιχεία από τα 3,3 εκατομμύρια οχηματοχιλιόμετρα, που τώρα εκτελούνται από τα ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης, που δείχνουν ότι τα ΚΤΕΛ μπορούν και εκτελούν αυτό το έργο πολύ πιο φτηνά.

Τι πρέπει να κάνουμε από εδώ και πέρα: Έχουμε έναν διαγωνισμό για νέα λεωφορεία, ο οποίος ακυρώθηκε όχι από την Κυβέρνηση, όπως έχουν ισχυριστεί αρκετοί Βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ, αλλά από την Ανεξάρτητη Αρχή. Αυτό σημαίνει ότι βρισκόμαστε στο σημείο μηδέν και πρέπει να τρέξουμε, διότι

πρέπει να κάνουμε έναν νέο διαγωνισμό για να πάρουμε αρκετά λεωφορεία και να εξυπηρετήσουμε και την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη. Πρέπει να υπάρξει νομοθετική ρύθμιση, να αυξήσουμε το όριο ζωής των λεωφορείων. Τα στοιχεία λένε ότι το 2023 χρειαζόμαστε σχεδόν επτακόσια λεωφορεία στον ΟΣΥ και στον ΟΑΣΘ.

Επομένως, αυτό κάνουμε. «Τρέχουμε» τις διαδικασίες. Είμαστε σε επαφή με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, έτσι ώστε ένα μέρος του στόλου να είναι και ηλεκτροκίνητα λεωφορεία, ένα άλλο μέρος να είναι θερμικά λεωφορεία, γιατί -όπως καταλαβαίνετε- δεν μπορούμε να πάμε απευθείας στην ηλεκτροκίνηση, να παραγγείλουμε επτακόσια, οκτακόσια ηλεκτροκίνητα λεωφορεία, διότι και το κόστος είναι πολύ μεγάλο και έχουμε ακόμα μια μεταβατική περίοδο μέχρι να φτάσει η Ευρώπη στην πλήρη, αν θέλετε, κάλυψη των συγκοινωνιακών της αναγκών μόνο με ηλεκτροκίνηση.

Οπότε, αυτό είναι το σχέδιο που κάνουμε και εννοείται πως τότε δεν θα υπάρχουν έκτακτες συνθήκες. Όμως, θέλουμε ακόμη δύο χρόνια -τουλάχιστον δεκαοκτώ μήνες- για να προμηθευτούμε τα λεωφορεία.

Επομένως, ο διαγωνισμός θα «τρέξει». Και θα είμαστε πολύ σύντομα έτοιμοι ο διαγωνισμός αυτός να «τρέξει» και να έχουμε τα αποτελέσματα που θέλουμε.

Τώρα, με ρωτάτε αν θα παραμείνει κρατικοποιημένος ο Οργανισμός ή όχι. Κοιτάξτε να δείτε, η απάντηση δεν είναι εύκολη για έναν και μόνο λόγο. Διότι ο Κανονισμός 1370 μιλάει για δημόσιες αστικές συγκοινωνίες μόνο για την περιοχή της Αττικής. Μετά το 2019 απελευθερώνονται οι διαγωνιστικές διαδικασίες. Κι εδώ φταίει η προηγούμενη κυβέρνηση -θα μου επιτρέψετε να πω- διότι δεν έκανε τίποτα για να προετοιμάσει τους διαγωνισμούς αυτούς, με αποτέλεσμα ήδη να έχουμε οχλήσεις από την αρμόδια Επίτροπο Μεταφορών. Κι αυτό σημαίνει ότι η Ελλάδα θα κληθεί να πληρώσει πρόστιμα, διότι δεν έχει «τρέξει» τις διαγωνιστικές διαδικασίες.

Επομένως, εδώ τίθεται ένα θέμα για το ποια θα είναι η απάντηση που θα δώσει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, αν θεωρεί ότι εξαιρείται και η Θεσσαλονίκη μαζί με την Αθήνα. Αν θέλετε, η δική μου ανάγνωση είναι ότι δεν μπορεί να μην εξαιρείται. Για ποιον λόγο τότε έδωσε το πράσινο φως για την κρατικοποίηση του 2017; Για δύο χρόνια;

Επομένως, εδώ χρειάζεται και η άποψη της Ευρώπης Επιτροπής, η οποία, όπως σας είπα, έχει ευθύνη για την κρατικοποίηση του ΟΑΣΘ και πρέπει να μας πει.

Θα συμφωνήσω μαζί σας ότι στην Ευρώπη είναι και ιδιωτικές οι συγκοινωνίες, είναι και διαδημοτικές. Έχουμε, δηλαδή, πολλούς φορείς οι οποίοι συμμετέχουν στο συγκοινωνιακό έργο μιας πόλης.

Και να κλείσω με την αναφορά στο μετρό. Κοιτάξτε να δείτε, έχετε δίκιο ότι το ζήτημα αυτό έχει πολιτικοποιηθεί εδώ και πάρα πολλά χρόνια. Να πάμε ένα βήμα πίσω και να σας θυμίσω ότι από το 2010 και μετά επί της ουσίας σταματάνε τα έργα στο μετρό.

Το 2013 γίνεται μια προσφυγή στο ΣτΕ και σταματάει το έργο. Η προσφυγή αυτή, τελικά, δεν δικαιώθηκε στο ΣτΕ. Αυτό λίγοι το γνωρίζουν. Η απόφαση του 2014 για την απόσπαση και επανατοποθέτηση των αρχαιοτήτων ήταν μια απόφαση η οποία είχε εγκριθεί και από το ΚΑΣ το 2014. Και ήρθε τότε η κυβέρνηση και είπε ότι θα πάμε σε μια άλλη επιλογή, η οποία είναι *in situ* επιλογή. Συμπεράσματα; Το απόλυτο μπάχαλο, αν θέλετε. Ένα βήμα μπρος, δύο πίσω.

Να σας ενημερώσω ότι αυτή τη στιγμή δεν έχει αρχίσει το έργο στο σταθμό Βενιζέλου. Έχει κατασκευαστεί ένα μέρος της λεγόμενης «πλάκας», αλλά ο σταθμός επί τέσσερα χρόνια δεν έχει ξεκινήσει. Επομένως, αυτό αποδεικνύει περίτρανα πόσο λάθος ήταν η απόφαση, διότι, αν ήταν σωστή, θα είχε ξεκινήσει. Θα είχαν εγκριθεί μελέτες, θα είχαν περάσει από το ΚΑΣ και θα είχε ξεκινήσει έστω στο 10%, στο 20%, η κατασκευή του σταθμού.

Η άποψη της Κυβέρνησης είναι σαφής και λέει κάτι πολύ απλό. Λέει ότι η απόφαση του 2014 είναι τεχνικά εφικτή. Το ίδιο ακριβώς έγινε, σας θυμίζω, στο σταθμό της Αγίας Σοφίας, ο οποίος είναι τετρακόσια μέτρα από τον σταθμό του Βενιζέλου και με σημαντικότερες αρχαιότητες απ' ό,τι στο Βενιζέλου. Και το ίδιο έγινε σε πάρα πολλούς σταθμούς όταν κατασκευαζόταν το μετρό στην Αθήνα.

Η in situ επιλογή είναι τεχνικά ανέφικτη, θα τολμούσα να πω και πολύ πιο δαπανηρή. Κι εδώ τίθεται κι ένα άλλο θέμα, το οποίο δεν έχουμε συζητήσει μέσα στο Κοινοβούλιο: Όσο καθυστερούμε το έργο, κινδυνεύουμε το έργο αυτό να απενταχθεί και να πρέπει και να πληρώσουμε από εθνικούς πόρους, από το ΠΔΕ, την περαίωση των έργων του μετρό και αν δεν τελειώσει το 2024 ή το 2025, να κινδυνεύσουμε να έρθει η Ευρωπαϊκή Ένωση και να ζητήσει όλη τη χρηματοδότηση πίσω.

Επομένως, έχουμε να κάνουμε έναν αγώνα δρόμου. Έχω την εντύπωση -και θα διαφωνήσω εδώ μαζί σας- ότι η κατάσταση στο Δημοτικό Συμβούλιο δεν ήταν έτσι όπως την περιγράφετε, διότι πλέον πάρα πολλοί φορείς είναι υπέρ αυτής της λύσης. Το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος είναι υπέρ αυτής της λύσης, το τοπικό ΤΕΕ στη Θεσσαλονίκη είναι υπέρ αυτής της λύσης, ο Δήμαρχος Θεσσαλονίκης είναι υπέρ αυτής της λύσης, η Περιφέρεια Κεντρικής

Μακεδονίας είναι υπέρ αυτής της λύσης. Δεν λέμε ότι αυτή η λύση είναι τεχνικά εύκολη, αλλά είναι εφικτή και θα προσπαθήσουμε να την κάνουμε.

Η τρίτη επιλογή, που εμείς την εξετάσαμε, κύριε Καστανίδη, ξέρετε ποια ήταν; Να καταργηθεί ο σταθμός Βενιζέλου. Δεν υπάρχει άλλη επιλογή. Ε, λοιπόν αυτή την επιλογή εμείς δεν θέλουμε να την σκεφτόμαστε, διότι καταλαβαίνετε - επειδή είστε και πολитеύεστε χρόνια στη Θεσσαλονίκη- ότι ο σταθμός Βενιζέλου είναι ο πιο κεντρικός σταθμός στο Μετρό Θεσσαλονίκης. Καταλαβαίνετε, λοιπόν, ότι αν καταργηθεί, είναι σαν να καταργούμε τον σταθμό στο Σύνταγμα, στην Αθήνα.

Επομένως, αυτή η λύση είναι μια λύση την οποία δεν μπορούμε να τη συζητήσουμε σε αυτήν τη φάση. Οι νομικές, αν θέλετε, προεκτάσεις που θα έχει και αυτό το ζήτημα, θα είναι τεράστιες.

Συνεπώς, αυτήν τη στιγμή πρέπει να μπούμε σε μία διαδικασία, αν θέλετε, να βγει από την πολιτική αντιπαράθεση το ζήτημα αυτό. Και νομίζω ότι και ο κόσμος της Θεσσαλονίκης επειδή, όπως πολύ σωστά είπατε, ζει με ένα εργοτάξιο εδώ και πάνω από δέκα χρόνια -ο εμπορικός κόσμος στην περιοχή εκεί υποφέρει, έχω επισκεφτεί πολλές φορές την περιοχή και το παράπονο του κόσμου είναι «Έλεος πια, πότε θα τελειώσει η ταλαιπωρία;»- αυτό που θέλει είναι μετρό.

Εμείς θέλουμε, κύριε Καστανίδη, και μετρό και αρχαία. Αυτός είναι ο στόχος της Κυβέρνησης και έτσι θα πορευτούμε.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Βίτσας): Ευχαριστούμε πολύ. Τον κύριο Υπουργό θα τον κρατήσουμε λίγο ακόμα για να απαντήσει και στην τελευταία για σήμερα επίκαιρη ερώτηση.