

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Θα συζητηθεί τώρα η δεύτερη με αριθμό 294/4-12-2019 επίκαιρη ερώτηση δεύτερου κύκλου του Βουλευτή Επικρατείας της Ελληνικής Λύσης κ. Βασιλείου Βιλιάρδου προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών με θέμα «Παράταση καθεστώτος εκκαθάρισης του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης με την τροπολογία της 28/11/2019 στο νομοσχέδιο περί Διαμεσολάβησης».

Κύριε Βιλιάρδο, έχετε δύο λεπτά για να αναπτύξετε την επίκαιρη ερώτησή σας.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Στην πρωτομιλία μου θα αναφερθώ επιγραμματικά στην εποχή μετά το 2017, ενώ στη δευτερολογία μου στην προηγούμενη, για να υπάρξει μια πιο ολοκληρωμένη πληροφόρηση.

Εν προκειμένω, μετά το 2017 επιχειρείται η κρατικοποίηση του ΟΑΣΘ υπό την έννοια ότι ουσιαστικά πλέον αναλαμβάνεται και η διοίκηση από το κράτος. Ψηφίζεται νόμος το 2017 και αναλαμβάνει η διοίκηση Παππά.

Με τον νόμο προβλέπονται τα εξής:

Πρώτον, σύσταση του Οργανισμού Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης, Ανώνυμη Εταιρεία, ο ΟΣΕΘ, με κοινωφελή σκοπό που

εποπτεύεται από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών. Διαδέχεται το Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, το ΣΑΣΘ, που καταργείται.

Δεύτερον, εξαγορά του ΟΑΣΘ και σταδιακή μεταβίβαση του έργου τους στην ΑΣΥΘ. Ο ΟΑΣΘ τίθεται σε εκκαθάριση, σε λειτουργία μέχρι να γίνει η μετάβαση.

Τρίτον, σύσταση του ΑΣΥΘ -Αστικές Συγκοινωνίες Θεσσαλονίκης, Ανώνυμη Εταιρεία- που έχει, επίσης, κοινωφελή σκοπό. Αντικείμενό του η εκτέλεση αστικών συγκοινωνιών με λεωφορεία στην Περιφέρεια Θεσσαλονίκης και με τα μέσα σταθερής τροχιάς, εννοώ τρένο και τραμ. Εποπτεύεται από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών. Σε αυτήν θα μεταβιβάζονταν πάγια του ΟΑΣΘ.

Τέταρτον, εξαγορά των μεριδίων των μετόχων του ΟΑΣΘ με βάση την αναπόσβεστη αξία την κινητής και ακίνητης περιουσίας του ΟΑΣΘ που συνεισφέρεται στην νέα εταιρεία.

Για να γίνει η εξαγορά του ΟΑΣΘ και η αποζημίωση των μετόχων, θα έπρεπε να γίνει αποτίμηση των παγίων από ειδικό σύμβουλο. Η διαδικασία αυτή δεν είχε ξεκινήσει τον Μάιο του 2019, οπότε ο κ. Σπίρτζης είπε ότι το αφήνει για την επόμενη κυβέρνηση, για εσάς.

Η τροπολογία της 28ης Νοεμβρίου 2019 παρατείνει το καθεστώς της υπάρχουσας λειτουργίας του ΟΑΣΘ σε εκκαθάριση ως δημόσιας υπηρεσίας, αλλά με εκκρεμότητα την αποζημίωση των μετόχων, αλλά καταργεί την ΑΣΥΘ και γίνεται περιστολή των αρμοδιοτήτων του ΟΣΕΘ. Αυτό συνέβη την τελευταία στιγμή πριν τη λήξη της προθεσμίας μετάβασης στο νέο καθεστώς.

Επίσης, με την τροπολογία γίνεται απόπειρα βελτίωσης της λειτουργίας, αφού επιτρέπει το ενδεχόμενο να ανατεθεί συγκοινωνιακό έργο του ΟΑΣΘ στο ΚΤΕΛ και δεύτερον, παρέχεται κάποια οικονομική στήριξη στον ΟΑΣΘ και εξασφάλιση των θέσεων του προσωπικού.

Μένει αδιευκρίνιστο τι θα γίνει μετά την παρέλευση της τριετίας, δηλαδή αν θα μείνει δημόσιος. Πάντως, δεν φαίνεται να υπήρχε κακοδιαχείριση από το ΣΥΡΙΖΑ -θέλουμε να είμαστε πάντα αντικειμενικοί- αλλά ίσως υπήρχε κακοδιαχείριση από τους μετόχους, κάτι που θα θέλαμε να μας το διευκρινίσετε. Φαίνεται, δε, να είναι λογική η μετάβαση σε ένα νέο καθεστώς με καλύτερη κρατική επίβλεψη.

Τα ερωτήματά μας εδώ είναι τα εξής:

Πρώτον, ποιο είναι το χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσης της εκκαθάρισης και υπό ποιους όρους ή συνθήκες;

Δεύτερον, γιατί καταργήσατε την ΑΣΥΘ; Θα αναιρέσετε τον προϋπάρχοντα σχεδιασμό τόσο όσον αφορά την ΑΣΥΘ όσο και τον ΟΣΕΘ; Προτίθεστε να ιδιωτικοποιήσετε ή να παραχωρήσετε την ΑΣΥΘ στο Υπερταμείο, όπως τον ΟΑΣΑ και τη ΣΤΑΣΥ;

Τρίτον, τι μέτρα προτίθεστε να λάβετε για την καλυτέρευση των υπηρεσιών, την επιχορήγηση εισιτηρίου και τη βελτίωση του στόλου των λεωφορείων;

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο για την απάντησή σας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε συνάδελφε, πολύ σωστά αναφερθήκατε και είπατε ότι το 2017 η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ ψήφισε τον ν. 4482, με τον οποίο κρατικοποίησε τον Οργανισμό.

Μάλιστα, η συγκεκριμένη κρατικοποίηση -θα μου επιτρέψετε να πω- αποτελεί την πρώτη κρατικοποίηση που έχει γίνει στην Ευρωπαϊκή Ένωση τα τελευταία τριάντα χρόνια. Και εμείς από τότε ως Νέα Δημοκρατία -εγώ τότε ως αρμόδιος Τομεάρχης- το είχαμε κατακρίνει αυτό και είχαμε πει ότι τα προβλήματα που θα δημιουργηθούν στον ΟΑΣΘ από την κρατικοποίηση, θα

είναι πολύ μεγαλύτερα από αυτά που φανταζόμαστε και από τα προβλήματα που είχαμε όταν ο ΟΑΣΘ ήταν ιδιωτικός.

Εδώ θα μου επιτρέψετε να πω ότι έχει τεράστια ευθύνη η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, που στην ουσία έδωσε αυτό το «πράσινο φως».

Όμως, βρισκόμαστε εδώ που βρισκόμαστε τώρα. Ο νόμος αυτός προέβλεπε ένα διάδοχο σχήμα του ΟΑΣΘ που θα ήταν οι Αστικές Συγκοινωνίες Θεσσαλονίκης, η λεγόμενη ΑΣΥΘ. Η ΑΣΥΘ θα αναλάμβανε το συγκοινωνιακό έργο της Θεσσαλονίκης μετά τη διαδικασία εκκαθάρισης του ΟΑΣΘ. Μάλιστα, ο νόμος στο άρθρο 21 προέβλεπε, ότι θα εγκριθεί και θα κυρωθεί και καταστατικό της ΑΣΥΘ ΑΕ και θα ήταν σε λειτουργία η ΑΣΥΘ μέχρι τις 30 Ιουνίου 2019. Από τότε θα έπρεπε να ήταν έτοιμη να αναλάβει η συγκεκριμένη εταιρεία το συγκοινωνιακό έργο της Θεσσαλονίκης.

Εμείς Κυβέρνηση γίναμε στις 7 Ιουλίου και ως εκ τούτου θα έπρεπε να είχαμε παραλάβει έτοιμη τη λειτουργία του ΑΣΥΘ. Σας θυμίζω αυτό που είπατε και εσείς, ότι ο προηγούμενος Υπουργός είχε πει πως οι εκλογές θα αποφασίσουν το μέλλον του ΟΑΣΘ.

Το τι παραλάβαμε είναι γνωστό: μια διαλυμένη συγκοινωνία. Κάνουμε αυτή τη στιγμή διαχείριση κρίσης για να μην καταρρεύσουν οι αστικές συγκοινωνίες στη Θεσσαλονίκη. Από 50.000.000 ευρώ έσοδα ο κ. Παππάς

άφησε έσοδα 25.000.000 ευρώ. Εμείς θέλουμε να ελπίζουμε ότι μεσοσταθμικά θα πάμε στο διάστημα που ακολουθεί μέχρι τα 30.000.000 ευρώ.

Ο κ. Παππάς, ο κ. Σπίρτζης, με την απίστευτη ιδέα της κρατικοποίησης, ενώ παρέλαβαν πάνω από πεντακόσια λεωφορεία από τον ιδιωτικό ΟΑΣΘ, μας παρέδωσαν διακόσια δεκατρία λεωφορεία με μέσο όρο πάνω από δεκαπέντε έτη. Θα υπάρξει αποχώρηση λόγω είκοσι τριών ετών μέχρι το 2020. Επομένως, άλλα ενενήντα λεωφορεία θα βγουν εκτός λειτουργίας.

Σήμερα κυκλοφορούν, μετά βίας, τριάντα λεωφορεία στην πόλη της Θεσσαλονίκης και γνωρίζουμε ότι η κατάσταση είναι τραγική.

Δεν ζούμε, όμως, στην εποχή των κινούμενων σχεδίων. Δεν μπορούμε να αναστήσουμε μια εταιρεία από το μηδέν μέσα σε ένα τρίμηνο, τετράμηνο ή πεντάμηνο.

Τι πρέπει να κάνουμε και τι κάνουμε:

Πρώτον, με την τροπολογία που καταθέσαμε, στην ουσία δίνουμε ζωή στη συγκεκριμένη εταιρεία, διότι δεν έχει ολοκληρωθεί η εκκαθάριση.

Δεύτερον, έχουμε υπογράψει -όπως πολύ σωστά είπατε- τη μεταφορά συγκοινωνιακού έργου στα ΚΤΕΛ, σε μια κοινοπραξία ΚΤΕΛ. Είμαι στην ευχάριστη θέση να σας πω ότι σταδιακά, από τον Ιανουάριο, θα ενταχθούν στο στόλο του ΟΑΣΘ γύρω στα εκατόν είκοσι λεωφορεία, τα οποία θα αλλάξουν την εικόνα της συγκοινωνίας στη Θεσσαλονίκη.

Επίσης, έχουμε ήδη ψηφίσει τροπολογία με την οποία επιτρέπουμε τη μίσθωση οχημάτων, έτσι ώστε άμεσα να μπουν και άλλα λεωφορεία στο συγκοινωνιακό έργο και προχωράμε άμεσα στο διαγωνισμό για την προμήθεια νέων λεωφορείων, ένας διαγωνισμός που -σας θυμίζω- έγινε τελευταία στιγμή από την προηγούμενη κυβέρνηση, ένα πραγματικό γονατογράφημα, το οποίο δεν ήλθαμε εμείς να το ακυρώσουμε, αλλά ήλθε η Ανεξάρτητη Αρχή Προδικαστικών Προσφυγών και ακύρωσε το διαγωνισμό. Εμείς πριν από δυο μέρες καταθέσαμε τροπολογία για να κάνει το διαγωνισμό

αυτόν το Υπουργείο, έτσι ώστε τα λεωφορεία να είναι δημόσια περιουσία, για να διασφαλίσουμε το δημόσιο συμφέρον.

Αυτό για την ερώτησή σας για το Υπερταμείο.

Αυτό, λοιπόν, κάναμε για να είμαστε σύννομοι. Και έχουμε την πεποίθηση και τη θέληση ο διαγωνισμός αυτός να ολοκληρωθεί μέσα στο επόμενο τετράμηνο, έτσι ώστε να έχουμε τροχαίο υλικό για την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη πολύ σύντομα, διότι η κατάσταση στην Αθήνα δεν είναι πολύ καλύτερη.

Αυτή είναι η εικόνα αυτήν τη στιγμή στα μέσα μαζικής μεταφοράς, στις αστικές συγκοινωνίες σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη. Υπάρχει ένας γερασμένος στόλος, ο οποίος δεν είναι φιλικός προς το περιβάλλον, ένας στόλος ο οποίος δεν μπορεί να εξυπηρετήσει το επιβατικό κοινό και Οργανισμοί οι οποίοι είναι υπό διάλυση.

Καταλαβαίνω και κατανοώ την οργή των πολιτών και τη βλέπω και την αισθάνομαι και την ακούω. Όμως, θα χρειαστούμε το χρονοδιάγραμμα που σας είπα -Ιανουάριο-Φεβρουάριο να μπουν νέα λεωφορεία των ΚΤΕΛ στον ΟΑΣΘ, να πάρει το ΚΤΕΛ συγκοινωνιακό έργο- και να περιμένουμε δεκαοκτώ μήνες, διότι αυτές είναι οι διαγωνιστικές διαδικασίες. Μιλάμε για έναν τεράστιο διαγωνισμό. Πρέπει να είμαστε πάρα πολύ προσεκτικοί πώς θα

χρησιμοποιήσουμε αυτά τα χρήματα, τα οποία είναι και χρήματα της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων, για να αλλάξει πλέον η εικόνα των αστικών συγκοινωνιών στις δύο μεγάλες πόλεις της χώρας μας, αλλά ειδικά στη Θεσσαλονίκη, όπου η κατάσταση, πραγματικά, θυμίζει τριτοκοσμική χώρα.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κύριε Βιλιάρδο, έχετε τον λόγο για τη δευτερολογία σας.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, δεν είπαμε ότι περιμένουμε θαύματα. Δεν ισχυριστήκαμε κάτι τέτοιο. Απλά για ένα χρονοδιάγραμμα ρωτήσαμε και απαντήσατε αυτό που θέλαμε.

Στη δευτερολογία μου θα αναφερθώ και στην εποχή πριν το 2017, έτσι ώστε να υπάρχει μια πιο ολοκληρωμένη εικόνα. Καταλαβαίνουμε, πάντως, γενικότερα πως τα μέσα μαζικής μεταφοράς τα χειρίζεται το Υπερταμείο - μακάρι να μην υπάγεται σε αυτό ο ΟΑΣΘ- οπότε είναι αυτό που παίρνει τις αποφάσεις και μειώνει τις δαπάνες για τον περιορισμό των ζημιών τους, ενώ εσείς εισπράττετε το πολιτικό κόστος. Το καταλαβαίνουμε απόλυτα, αν και

ειδικά ο ΟΑΣΘ -όπως είπαμε- δεν ανήκει ακόμη στο ταμείο των δανειστών.

Ελπίζουμε να παραμείνει εκτός του ταμείου των δανειστών.

Επιγραμματικά τώρα θα πω τα εξής για την εποχή πριν το 2017:

Πρώτον, ο ΟΑΣΘ είχε ιστορικά ένα ιδιότυπο καθεστώς λειτουργίας.

Ήταν Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου με ιδιώτες μετόχους, αλλά λειτουργούσε με συμβάσεις παραχώρησης με το Δημόσιο, που υπογράφονταν ανά διάφορα χρονικά διαστήματα, το 1957, το 1979, το 2001 και το 2008. Περιλαμβάνουν τον αριθμό των λεωφορείων, τις διαδρομές, τις τιμές των εισιτηρίων, τις επιχορηγήσεις και άλλες λειτουργικές λεπτομέρειες.

Δεύτερον, το επιχειρηματικό ρίσκο, αλλά και τη χάραξη της πολιτικής, την έχει το κράτος, ενώ την ωφέλεια οι ιδιώτες -κάτι που μας έχει κάνει ιδιαίτερη εντύπωση- χωρίς άμεσο έλεγχο, αφού διοικούταν από ενδεκαμελές Διοικητικό Συμβούλιο, τα επτά μέλη του οποίου εξέλεξαν οι μέτοχοι, ένα το Δημόσιο, ένα οι εργαζόμενοι, ένα η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας και ένα ο Δήμος Θεσσαλονίκης, αν δεν κάνουμε λάθος.

Τρίτον, μέτοχοι του ΟΑΣΘ ήταν αυτοκινητιστές και απόγονοί τους, που συνεισέφεραν κεφάλαιο ή και λεωφορεία κατά την ίδρυσή του το 1957 ή μετά, κατά τις αυξήσεις κεφαλαίου. Μέρος των μετόχων είναι νομικά πρόσωπα,

όπως η εταιρεία ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης, ο Συνεταιρισμός Εργαζομένων κ.λπ., αλλά και ιδιώτες.

Τέταρτον, βασικό και αμφιλεγόμενο μέρος της συμφωνίας με το Δημόσιο είναι ότι το κράτος καλύπτει τις λειτουργικές ανάγκες του ΟΑΣΘ και ένα επιχειρηματικό κέρδος, το οποίο μειώνεται ανά τα χρόνια από 20% το 1957, σε 15% το 2000 και υπολογίζεται επί της αξίας των λεωφορείων ως καινούργια και από την αξία των εγκαταστάσεων. Περίεργα πράγματα.

Πέμπτον, παράλληλα ο ΟΑΣΘ απασχολεί αρκετό προσωπικό -απ' όσο γνωρίζουμε δύο χιλιάδες τριακόσια τριάντα άτομα περίπου το 2016- οπότε είναι σημαντικός για τη Θεσσαλονίκη και έχει περιθώρια συναλλαγής με το πολιτικό προσωπικό.

Έκτον, υπάρχουν συνεχείς ειδήσεις τα τελευταία χρόνια για ελλείψεις και καθυστερήσεις στον ΟΑΣΘ, όπως είπατε κι εσείς. Τα τελευταία χρόνια μειώνεται το προσωπικό εις βάρος των οδηγών, ενώ αυξάνονται οι διοικητικοί υπάλληλοι.

Έβδομον, ο ΟΑΣΘ εξυπηρετεί δρομολόγια στη Θεσσαλονίκη, αλλά και στους περιφερειακούς δήμους. Τα λεωφορεία μειώθηκαν σταδιακά τα τελευταία χρόνια - όπως είπατε κι εσείς- λογικά λόγω παλαιότητας, ενώ σήμερα λέγεται ότι είναι διαθέσιμα περίπου διακόσια. Η τελευταία σύμβαση

ΟΑΣΘ - Δημοσίου, μαζί με τη συμπληρωματική, καθόριζαν τη διάρκειά της έως δύο χρόνια μετά την έναρξη λειτουργίας του μετρό. Το μετρό βέβαια αργεί, αν λειτουργήσει ποτέ.

Υπάρχει, όμως, και μια άλλη ερμηνεία του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, σύμφωνα με την οποία λήγει στις 3/12/2019, δύο χρόνια μετά τη λήξη της ευρωπαϊκής Οδηγίας, δηλαδή λίγο πριν δρομολογηθεί η δική σας τροπολογία. Εν προκειμένω, απορούμε γιατί καθυστέρησε τόσο πολύ και περιμένουμε μια εξήγηση από εσάς.

Ευχαριστούμε πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο για τη δευτερολογία σας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Καταρχήν, αν μου επιτρέπεται, κύριε συνάδελφε, να σας διορθώσω. Όταν αναλάβαμε, τα λεωφορεία που κυκλοφορούσαν στους δρόμους της Θεσσαλονίκης ήταν διακόσια δεκατρία. Φτάσαμε μέχρι και τα τριακόσια πενήντα. Δυστυχώς, για να είμαστε απόλυτα ειλικρινείς, μπορεί να βγουν το πρώι τριακόσια πενήντα λεωφορεία, αλλά με τα προβλήματα που υπάρχουν στα λεωφορεία, πολλές φορές υπάρχουν βλάβες και αρκετά από αυτά επιστρέφουν πίσω.

Οπότε, επειδή δεν θέλω να λέω πράγματα τα οποία δεν ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα, όπως έκαναν οι προηγούμενοι, θα σας πω ότι σήμερα δεν κυκλοφορούν πάνω από τριακόσια λεωφορεία στη Θεσσαλονίκη και ότι με το τροχαίο υλικό που έχει αυτήν τη στιγμή στη διάθεσή του ο ΟΑΣΘ, είναι αδύνατο να κυκλοφορήσουν παραπάνω. Γι' αυτόν τον λόγο μεταφέρουμε συγκοινωνιακό έργο στα ΚΤΕΛ.

Αναφερθήκατε στο παρελθόν. Έχετε δίκιο ότι αυτό ήταν ένα ιδιότυπο καθεστώς. Ήταν το Βασιλικό Διάταγμα του 1957, το οποίο έδωσε τις αστικές συγκοινωνίες στους ιδιώτες.

Εμείς τι κάναμε ως κράτος όλα αυτά τα χρόνια; Και αν θέλετε, αυτό είναι και μια αυτοκριτική σε όλο το πολιτικό σύστημα που άσκησε εξουσία και διοίκηση. Στην ουσία τι κάναμε; Επιδοτούσαμε σε υπερβολικό βαθμό τις αστικές συγκοινωνίες πάνω από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο και στην ουσία αυτό το πλήρωνε ο φορολογούμενος. Διότι ενώ ο ευρωπαϊκός μέσος όρος για να επιδοτήσουμε κάποιες διαδρομές στις αστικές συγκοινωνίες είναι στο 40% με 50% της τιμής του εισιτηρίου, εμείς στην περίπτωση του ΟΑΣΑ και του ΟΑΣΘ ξεπερνούσαμε το 100%, διότι υπήρχε μια συναλλαγή μεταξύ πολιτικού προσωπικού και κοινωνικών ομάδων. Όλοι τζάμπα, οι φοιτητές να μην πληρώνουν. Να μην πληρώνουν, αλλά αυτό κάποιος πρέπει να το πληρώσει, έτσι δεν είναι; Να μην πληρώνουν τα Σώματα Ασφαλείας, να μην πληρώνουν

συγκεκριμένες κοινωνικές ομάδες. Πολύ καλώς κάνουν και δεν πληρώνουν. Όμως, αν το κράτος θέλει να κάνει κοινωνική πολιτική -κι εγώ είμαι υπέρ του να κάνει κοινωνική πολιτική- πρέπει τα Υπουργεία αυτά να έρχονται και να δίνουν τα χρήματα στους Οργανισμούς για να μην καταρρέουν. Νομίζω ότι όλοι θα συμφωνήσουν με αυτό, διότι αυτή είναι η λογική.

Τι γινόταν όλα αυτά τα χρόνια και αυτό άλλαξε φέτος; Ερχόντουσαν μετά, στο τέλος του χρόνου και γινόταν ένα bras de fer μεταξύ Υπουργείων και Οργανισμών και ποτέ δεν έδιναν τα χρήματα στους Οργανισμούς για την κοινωνική πολιτική που ασκείτο.

Εμείς, λοιπόν, αυτήν τη στιγμή με τον αρμόδιο Υπουργό, τον κ. Σκυλακάκη, είμαστε στην ευχάριστη θέση να σας πούμε ότι αυτό θα γίνεται από την αρχή του χρόνου. Το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους θα είναι αυτό που θα είναι υπεύθυνο για να παίρνει τα χρήματα και να τα αποδίδει στους Οργανισμούς, γιατί όπως καταλαβαίνετε τα Υπουργεία θα σκεφτούν δύο φορές -το Υπουργείο Άμυνας, το Υπουργείο Εργασίας- αν θα πληρώσουν τον ΟΑΣΘ ή αν δεν θα είναι συνεπή στις υποχρεώσεις τους απέναντι στο Γενικό Λογιστήριο του Κράτους.

Αυτός, λοιπόν, είναι ένας πρώτος εξορθολογισμός των οικονομικών που γίνεται.

Δεύτερον. Και τελειώνω με αυτό, κύριε Πρόεδρε.

Ήμουν αρκετά σαφής, νομίζω, για το παιχνίδι που έπαιξε η προηγούμενη Κυβέρνηση. Φέραμε την τροπολογία που φέραμε προσπαθώντας μέχρι τελευταία στιγμή να βρούμε άλλη λύση. Αλλά δυστυχώς ο φορμαλισμός που υπάρχει στο ελληνικό δημόσιο μάς εξανάγκασε να φέρουμε την τροπολογία διότι δεν μπορούσαμε να κάνουμε διαφορετικά. Δεν είχαμε άλλη επιλογή διότι απλούστατα περιμέναμε να δούμε πώς πάει η εκκαθάριση. Η εκκαθάριση αυτή τη στιγμή δεν έχει ολοκληρωθεί. Όπως πολύ σωστά γνωρίζετε, υπάρχει μια πολύ μεγάλη κι έντονη αντίδραση από τους μετόχους του ΟΑΣΘ οι οποίοι αυτή τη στιγμή θεωρούν -και σε έναν βαθμό κάποιος μπορεί να πει ότι έχουν ένα δίκιο- ότι εξαπατήθηκαν από την Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ. Γιατί το λέω αυτό; Γιατί, αγαπητέ κύριε συνάδελφε, ο ΣΥΡΙΖΑ αν περίμενε μέχρι το 2019, τότε με τον κανονισμό 1370, θα μπορούσε να προβεί σε μια άλλη διαγωνιστική διαδικασία και να καλέσει κι άλλους παρόχους ή ακόμα και να πει «εγώ τότε κρατικοποιώ τον ΟΑΣΘ». Το έκανε όμως το 2017, ενώ δυο χρόνια ακόμα ο ΟΑΣΘ βάσει ευρωπαϊκού νομοθετικού κανονισμού θα έπρεπε ο ίδιος να παρέχει το συγκοινωνιακό έργο. Αυτό, κατά την άποψη έγκριτων νομικών, αφήνει την πόρτα ανοιχτή οι

μέτοχοι να διεκδικήσουν παραπάνω χρήματα στα δικαστήρια από τους Έλληνες φορολογούμενους, από το ελληνικό δημόσιο, πράγμα που θα εκτοξεύσει ακόμα περισσότερο τον λογαριασμό του κ. Σπίρτζη και του κ. Παππά, με την απίστευτη διαδικασία της κρατικοποίησης.

Ζούμε σε μια εποχή που κρατικές συγκοινωνίες υπάρχουν. Αλλά προσέξτε: Στην Ευρώπη είναι διαδημοτικές. Έχεις τη σύμπραξη δηλαδή και ιδιωτών και των δήμων όπου παρέχεται αυτό το ποσοστό. Έρχεται το κράτος και τις επιδοτεί εκεί που πρέπει. Εδώ όμως δεν βρισκόμαστε σ' αυτό το σημείο. Εδώ έχουμε ένα καθεστώς ιδιόμορφο. Εδώ ούτως ή άλλως στην ουσία μεταφέρουμε συγκοινωνιακό έργο στους ιδιώτες, στα ΚΤΕΛ. Ο στόχος είναι ο ΟΑΣΘ να κάνει αυτό που πρέπει να κάνει, να εξυπηρετήσει τη μητροπολιτική ζώνη της Θεσσαλονίκης, να μην πηγαίνει εκτός ορίων Νομού Θεσσαλονίκης, και άλλοι συγκοινωνιακοί φορείς από εδώ και στο εξής να εξυπηρετούν το επιβατικό κοινό. Εμείς αναστείλαμε για τρία χρόνια τη δημιουργία του ΑΣΥΘ, έτσι ώστε να έχουμε ένα σχέδιο και να δούμε πώς μπορούμε να έχουμε ένα σύστημα όπως υπάρχει στην Ευρώπη όπου και οι ιδιώτες και το κράτος συμμετέχουν στις συγκοινωνίες μιας πόλης.

Ξέρετε, δεν χρειάζεται να ανακαλύψουμε τον τροχό, δεν χρειάζεται να ανακαλύψουμε την πυρίτιδα. Πρέπει να πάρουμε καλές πρακτικές του εξωτερικού, πρέπει να μιμηθούμε τι γίνεται σε άλλες χώρες όπως είναι η

Ελλάδα, τι γίνεται στην Ιταλία, τι γίνεται στην Ισπανία, τι γίνεται στην Πορτογαλία. Δεν θα μας συγκρίνω με τη Δανία, ούτε με τη Στοκχόλμη, όπου το 80% των λεωφορείων είναι ηλεκτροκίνητα. Αλλά πρέπει να πάμε σε μια διαδικασία που σιγά-σιγά η χώρα μας θα αποκτήσει αστικές συγκοινωνίες οι οποίες θα είναι εφάμιλλες των ευρωπαϊκών προδιαγραφών.

Σας ευχαριστώ πολύ.