



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ,
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

08 ΑΠΡ. 2011

Παπάγου, 8 /04/2011

Αριθ. Πρωτ. Β - 854

ΤΑΧ.Δ/ΝΣΗ : Αναστάσεως & Τσιγάντε
Τ.Κ. : 155 10 ΠΑΠΑΓΟΥ
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ : Ιωαννίδης Παύλος
ΤΗΛΕΦΩΝΟ : 210-6508315
FAX : 210-6508299
E mail : tkvel@yme.gov.gr

ΠΡΟΣ: Βουλή των Ελλήνων
Δ/ση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Τμήμα Ερωτήσεων

ΘΕΜΑ: Απάντηση σε Ερώτηση.
ΣΧΕΤΙΚΟ: Έγγραφό σας 12364/02-03-2011

Σε απάντηση της Ερώτησης με αριθμό 12364/02-03-2011, που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Θεόδωρος Καραόγλου, θέτουμε υπόψη σας τα εξής:

Η εταιρία ΤΡΑΙΝΟΣΕ, την παρούσα στιγμή, στο πλαίσιο της αναδιάρθρωσης και εξυγίανσης της, κατ' επιταγή του προσφάτως ψηφισθέντος νόμου 3891/2010, προχωράει στον επανακαθορισμό και επανασχεδιασμό όλων των παρεχομένων υπηρεσιών της, με κύριο γνώμονα την εξάλειψη των ελλειμμάτων με ταυτόχρονη διατήρηση της βέλτιστης κατά το δυνατόν ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Ειδικότερα, το θέμα που αφορά τις κλινάμαξες συζητήθηκε στη Βουλή σε Συνεδρίαση Ολομέλειας Ο' στις 03-02-2011, κατόπιν επίκαιρης ερώτησης της Βουλευτού κα. Λιάνας Κανέλλη.

Για την πληρέστερη ενημέρωση σας επισυνάπτουμε απόσπασμα των πρακτικών της Βουλής.

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΣΠΥΡΟΣ ΒΟΥΓΙΑΣ

Κοινοποίηση

Βουλή των Ελλήνων
Βουλευτή κ. Θεόδωρος Καραόγλου
(με συνημμένα πρακτικά της Βουλής)

Εσωτερική Διανομή:

1. Γραφείο Υπουργού
2. Γραφείο Υφυπουργού

Ακριβές Αντίγραφο
Στ. Σμαράϊδου

JV

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΒΟΥΛΗΣ

ΙΓ΄ ΠΕΡΙΟΔΟΣ , Συνεδρίαση Ολομέλειας Ο', 3/2/2011

Θα συζητηθεί τώρα η τρίτη με αριθμό 486/31-1-2011 επίκαιρη ερώτηση πρώτου κύκλου της Βουλευτού του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Λιάνας Κανέλλη προς τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, σχετικά με την υπηρεσία ΚΛΙΝΑΜΑΞΩΝ – ΚΛΙΝΟΘΕΣΙΩΝ του ΟΣΕ (ΤΡΑΙΝΟΣΕ) κ.λπ..

Κυρία Κανέλλη, έχετε δύο λεπτά για να παρουσιάσετε την επίκαιρη ερώτησή σας.

ΛΙΑΝΑ ΚΑΝΕΛΛΗ: Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, δεν λέω ότι δεν έχει χάσει η μάνα το παιδί και το παιδί τη μάνα στη χώρα -θα ζούσα σε άλλο πλανήτη- αλλά αρχίζουμε και χάνουμε τις έννοιες. Θα πλησιάσετε τον Όργουελ με ταχύτητες που θα ξεπερνούν τη φαντασία.

Επειδή δεν είμαι και λάτρης της εμμονής μιας δυτικοτραφούς και μόνο κουλτούρας, η οποία ούτως ή άλλως βασίζεται στην ελληνική, θα πρέπει να γυρίσετε πίσω στην έννοια της «ύβρεως» και της «νεμέσεως», γιατί έχουμε χάσει και το νόημα των λέξεων. Έχουμε χάσει την έννοια «δημόσιο», «ιδιωτικό». Έχουμε χάσει την έννοια «ύβρις», «νέμεσης». Η ύβρις είναι η απώλεια της αίσθησης της πραγματικότητας. Σας το λέει ο Αριστοτέλης, ακούστε τον. Χάνουμε το μέτρο. Δεν το ξέρουμε.

Έχουμε τους υπαλλήλους της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», οι οποίοι δουλεύουν εκείνο το κομμάτι των διεθνών και εσωτερικών πτήσεων τη νύχτα: κοινώς πώς το «ξενοδοχείο» της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ». Τι πρέπει να θυμηθώ εγώ τώρα όταν λέτε ότι αυτοί δεν είναι υπάλληλοι της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», αλλά είναι υπάλληλοι της εταιρείας με την οποία έχετε τη σύμβαση για να σας κάνει κατ' αποκοπή αυτήν τη δουλειά;

Υπάρχουν και υποβολιμαία δημοσιεύματα –και τονίζω το υποβολιμαία- και δεν είναι καθόλου προς τιμήν του συναδέλφου και καθόλου προς τιμήν του

διευθυντή της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», όταν βγαίνει και λέει ψέματα ότι αυτοί οι εξήντα άνθρωποι –γιατί για πενήντα εννέα ανθρώπους μιλάμε– είναι προσληφθέντες όλοι μετά το 2008, όταν είναι προσληφθέντες από το 1997. Τότε στην Ελλάδα πρέπει να θυμηθώ την κεντρικής σημασίας λέξη «Βάγκον-Λι Κουκ», οι «Κουκ» οι Γερμανοί.

Λέμε ψέματα μεταξύ μας. Λέμε ότι η «SIEMENS» είναι σκάνδαλο τωρινό. Η «SIEMENS» έχει στην Ελλάδα εκατόν είκοσι χρόνια πίσω της. Οι Γερμανοί είναι στην Ελλάδα από το 1870. Επομένως, σ' αυτούς παραχωρούμε κατ' αποκοπή, ιδιωτικοποιώντας τα τρένα, γιατί προς τα εκεί το πάτε. Και αναρωτιέμαι: Με ποια πολιτική; Αυτοί οι άνθρωποι τρέμουν, ανησυχούν. Τριάντα, τριάντα πέντε χρόνια αυτήν τη δουλειά κάνουν.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας της κυρίας Βουλευτού)

Κλείνω, κυρία Πρόεδρε, γιατί θα έχω και τη δευτερολογία μου.

Θα ήθελα να σας θυμίσω μόνο κάτι: Έχετε ένα Πρωθυπουργό και υπηρετείτε μια Κυβέρνηση που θέλει τη χώρα ανοιχτή. Εσείς μας κλείνετε στα σπίτια μας και σε λίγο και σε κελιά. Κλείνετε τα τρένα, καταργείτε γραμμές και μετά βγαίνει και «ο μάνατζερ που φέρνει και κέρδη στην αγορά». Εγώ εμπόριο πτωμάτων εργατικών δεν μπορώ να το φανταστώ ως κέρδος στην αγορά. Δεν μπορώ! Μην έρχεστε να μου λέτε νούμερα ότι είναι πέντε, είναι δέκα, είναι είκοσι, είναι τριάντα. Μπορούσατε να κάνετε σχολικές εκδρομές με τρένα και να γυρίζουν τα παιδιά όλη την Ελλάδα. Μα, όλη την Ελλάδα! Εδώ καταργείτε το Έδεσσα-Φλώρινα. Θα μπορούσατε να φέρετε τουρισμό από τη Μόσχα και το Βόρειο Πόλο μέχρι την Πελοπόννησο. Μπορούσατε να είχατε υλοποιήσει εκείνη την τεράστια πολιτικής και γεωστρατηγικής σημασίας διαδρομή Βερολίνο-Βόλος-Βαγδάτη. Πού είναι αυτά; Ξέρετε ότι τα περισσότερα απ' αυτά δεν λειτουργούν και έχουν ζημίες εκτός των άλλων, γιατί δεν έχουν air-condition, δεν δουλεύουν οι καμπινέδες, δεν ανοίγουν και δεν κλείνουν οι πόρτες;

Γι' αυτήν τη συντήρηση ποιος ήταν υπεύθυνος, η εταιρεία; Και αν ήταν υπεύθυνη η εταιρεία, γιατί δεν τη διώξατε τόσα χρόνια; Εάν όμως έχουμε εργαζόμενους να ανησυχούν, μετά από τριάντα χρόνια εάν θα πάρουν

αποζημίωση και να χρειάζεται να παρέμβει ο εισαγγελέας για να πάρουν το δώρο των Χριστουγέννων και αυτό να θεωρείται ευγενής και καλή σύμβαση με κάποιον ξένο που ήρθε εδώ να μας ξεστραβώσει, τότε κλείστε και τα τρένα, κλείστε και τον κόσμο μέσα, καταργείστε τα πάντα και να χρειαζόμαστε μόνο τους Γερμανούς της «HOCHTIEF» για να φτάσει εδώ άνθρωπος από το εξωτερικό από τα αεροδρόμια και όλα τα υπόλοιπα, να χρειαζόμαστε την άδεια Ισπανογάλλων για να περνάμε τα διόδια, να χρειαζόμαστε Γάλλους για να περνάμε το Ρίο, να χρειαζόμαστε Κινέζους για να περνάμε από το λιμάνι και αυτό να το λέτε παγκοσμιοποίηση και κυρίως κέρδη. Αυτά τα κέρδη είναι μεταφορά πτωμάτων και δικαιωμάτων. Δεν νομίζω ότι έχετε τη δυνατότητα να το συνεχίσετε για πολύ καιρό ακόμα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Στην επίκαιρη ερώτηση της κ. Κανέλλη θα απαντήσει ο Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κ. Βούγιας.

Έχετε το λόγο, κύριε Υφυπουργέ.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΒΟΥΓΙΑΣ (Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρία συνάδελφε, είμαι από τους Βουλευτές που σέβονται και παρακολουθούν τον πολιτικό σας λόγο. Υποστηρίζω και αυτό που είπατε, πως δεν χρειάζεται να τροφοδοτεί κανείς τη σκέψη του μόνο με δυτικότροπες προσεγγίσεις. Σας αναγνωρίζω επίσης την εξαιρετική χρήση της ελληνικής γλώσσας και το γεγονός πως διανθίζετε πάντοτε τους λόγους σας επί της ουσίας με φιλοσοφικά και άλλα στοιχεία που μου κινούν το ενδιαφέρον. Αυτό δεν το λέω από ιδιαίτερη παραξενιά, ούτε για να σας καλοπιάσω, αλλά γιατί μου προξένησε έκπληξη το γεγονός πως υποστηρίζετε με την ερώτησή σας μια υπόθεση που θα μπορούσε να ιδωθεί αντίστροφα, ως περίπτωση εκχώρησης δικαιωμάτων και δραστηριοτήτων δημόσιων οργανισμών προς εργολάβους –δηλαδή, προς ιδιώτες- που γίνεται πάρα πολύ συχνά, όπως στον καθαρισμό κτηρίων.

Γνωρίζω ότι το Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης ή οι διάφορες εταιρείες του ΟΑΣΑ κάνουν τέτοιες εκχωρήσεις. Θα περίμενα μια ερώτηση από το δικό σας πολιτικό χώρο που να αντιδρούσε σε αυτήν την

εκχώρηση δραστηριοτήτων που κανονικά θα έπρεπε να τα κάνει μόνος του ένας υγιής δημόσιος οργανισμός.

Δεν κατηγορώ τους εργαζόμενους βεβαίως και δεν αναφέρομαι με την απάντησή μου στο δημοσίευμα, στο οποίο αναφερθήκατε. Η ερώτηση, όπως και το ενδιαφέρον μου για ενημέρωση από την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» δεν με τροφοδότησαν με επιχειρήματα που σχετίζονται με το δημοσίευμα, αλλά με την πραγματική κατάσταση. Η πραγματική κατάσταση έλεγε πως αυτό το νυχτερινό δρομολόγιο, –αυτό το ιστορικό που όλοι μας το έχουμε πάρει ως φοιτητές, στρατιώτες, για να ταξιδέψουμε νύχτα- δεν είχε πια όχι μόνο τη βιωσιμότητα, αλλά και τη χρησιμότητα που είχε στο παρελθόν. Εξυπηρετούσε πάρα πολύ λίγο κόσμο. Το δρομολόγιο Αθήνα-Θεσσαλονίκη κρατούσε επτά ώρες περίπου. Η εξέλιξη των συστημάτων δεν τροφοδοτούσε με επιβάτες τέτοιου είδους διαδρομές αν και συμφωνώ μαζί σας πως στο μέλλον μπορεί το θέμα να ξανακοιταχτεί.

Πάντως έδινε σε εργαζόμενους –τους οποίους, επαναλαμβάνω, δεν κατηγορώ- και στον εργοδότη ένα διασφαλισμένο κέρδος και από την άλλη συνθήκες εξυπηρέτησης επιβατών, οι οποίες δεν ήταν επαρκείς. Υποτίθεται, για παράδειγμα, πως σε κάθε δρομολόγιο έπρεπε να βρίσκονται πέντε παρόντες εργαζόμενοι από την πλευρά του εργολάβου και σπανίως υπήρχε παραπάνω από ένας. Ο έλεγχος, ο οποίος γινόταν από την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» δεν έβρισκε ποτέ δεύτερο με δικαιολογίες ότι είναι κάπου κοντά ή ότι έμεινε ασθενής στο σπίτι του κ.λπ.. Υπήρχε μια δυσκολία ελέγχου και εξυπηρέτησης των επιβατών.

Θα πω επίσης ότι ενώ τυπικά οι εργαζόμενοι αυτοί προσλαμβάνονται από τον εργολάβο –δηλαδή, τον ιδιώτη εργοδότη που τους προσλάμβανε- είχαν τα ίδια και πολλές φορές περισσότερα μισθολογικά οφέλη από τους τακτικούς εργαζόμενους στον ΟΣΕ. Για παράδειγμα, οι εργαζόμενοι αυτοί δεν υπέστησαν τον τελευταίο χρόνο καμμία από τις σκληρές περικοπές στη μισθοδοτική τους κατάσταση που υπέστησαν με τις περικοπές επιδομάτων οι άλλοι εργαζόμενοι του ΟΣΕ. Ο καινούργιος νόμος καθορίζει τώρα πια τις εξελίξεις.

Είμαι στην ευχάριστη θέση να σας ανακοινώσω ότι ο διάλογος με τους εργαζόμενους –που κανείς δεν περίμενε ότι θα εξελιχθεί θετικά- συνεχίζεται. Υπάρχει παράταση άλλης μίας εβδομάδας. Χωρίς να θέλω να προεξοφλήσω το αποτέλεσμα των διαπραγματεύσεων των συλλογικών συμβάσεων –που θυμάστε ότι λέγατε εδώ σ' όλους τους τόνους ότι θα καταργούνταν και δεν θα υπήρχαν- είμαστε πολύ αισιόδοξοι ότι μπορεί να καταλήξουν και σε συνυπογραφή μιας νέας συλλογικής σύμβασης με τις καινούργιες μισθολογικές συμφωνίες. Επομένως, η διαδικασία εξελίσσεται και η αλήθεια είναι ότι αυτή τη στιγμή ο σιδηρόδρομος βρίσκεται σε μία φάση αναδίπλωσης μπροστά στην καινούργια του ανάπτυξη.

Είμαι ένας φανατικός υποστηρικτής-χρήστης του σιδηρόδρομου επιστημονικά και επαγγελματικά και πολιτικά. Λυπάμαι γιατί στην Ελλάδα εξυπηρετεί λιγότερο από το 2% του εμπορικού μεταφορικού έργου και λιγότερο από το 8% του επιβατικού. Ονειρεύομαι σιδηροδρόμους σύγχρονους, λειτουργικούς, βιώσιμους και ελκυστικούς σ' όλη την Ελλάδα.

Συμφωνώ με τις προτάσεις σας για τις διεθνείς διαδρομές και συνεργασίες, αλλά και για τις μαθητικές εκδρομές. Ήδη συζητάμε λόγω εντοπιότητας με το Δήμο Θεσσαλονίκης να οργανώνει αυτός όλες τις μαθητικές εκδρομές προς γειτονικές περιοχές, προς το Καϊμακτσαλάν και τις άλλες περιοχές σε συνδυασμό τρένου και λεωφορείου που ο ΟΣΕ δρομολογεί και επομένως, να συνδυάζουμε τις μεταφορές αυτές. Είμαι αισιόδοξος πως παρά τις δυσκολίες, ο ελληνικός σιδηρόδρομος θα βρει ξανά το δρόμο του.

Μια τελευταία φράση και κλείνω, κυρία Πρόεδρε. Αυτή σχετίζεται με τους εργαζόμενους και την επίκαιρη ερώτησή της κ. Κανέλλη. Σε ό,τι αφορά τα εργασιακά δικαιώματα των υπαλλήλων της εταιρείας στο μέτρο και για όσα θέματα αφορούν την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», θα τηρηθούν απολύτως όσα έχουν συμβατικώς συμφωνηθεί με τη σύμβαση του Μαρτίου του 2008, καθώς και όλες οι διατάξεις της εργατικής νομοθεσίας σε σχέση με τις αποζημιώσεις. Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Κι εμείς σας ευχαριστούμε.

Η ερωτώσα Βουλευτής κ. Κανέλλη έχει το λόγο.

ΛΙΑΝΑ ΚΑΝΕΛΛΗ: Κύριε Υπουργέ, δεν υπάρχει περίπτωση να μην σας αναγνωρίσω δύο θετικά. Πρώτον, θα τηρήσετε τα συμβασιακά, αλλά βεβαίως αυτό υποκρύπτει την αλήθεια. Θα τους απολύσετε όλους. Δεν θα τους μετατάξετε γιατί ανήκουν σε μία εταιρεία για την οποία δεν αποφάσισαν εκείνοι. Αν υπήρχαν τρένα που ζητούσαν αυτούς τους ανθρώπους να δουλέψουν, βεβαίως και δεν θα πήγαιναν σε μία εταιρεία.

Δεύτερον, δεν θεωρώ ως κάτι σημαντικό –και πάντως δεν παίρνουν 4.000 ευρώ το μήνα- το να μου λέτε ότι είχαν περισσότερα προνόμια από τους άλλους γιατί απλούστατα αν συνεχιζόταν η σύμβαση με τις καινούργιες νομοθεσίες και τις καινούργιες καινοτομίες –τις «ανασκολοπίσεις», όπως λέω εγώ και όχι αναδιαρθρώσεις των εργασιακών δικαιωμάτων- πάρα πολύ απλά θα ερχόταν μία επιχειρησιακή σύμβαση και θα τους κατέβαζε όπου θα γουστάριζε –λυπάμαι για το ρήμα και για την έκφραση, αλλά δεν έχω άλλη- ο επιχειρηματίας αυτή τη στιγμή.

Το αν δεν ήταν παρόντες αυτοί που έπρεπε δεν είναι γιατί είναι τεμπέληδες. Είναι γιατί ήταν ελάχιστοι για να χρησιμοποιηθούν σ' αυτές τις θέσεις αναγκών έτσι όπως ήταν. Τα τρένα δεν συντηρήθηκαν, δεν αναπτύχθηκαν, δεν έγιναν ελκυστικά, δεν έγιναν προτάσεις, δεν ανοίχτηκαν γραμμές και δεν αξιοποιήθηκαν τουριστικά. Δεν δημιούργησαν αυτή την αίσθηση σε μία χώρα, η οποία θυμίζω ότι δεν είναι Βέλγιο, δεν είναι ευθεία, αλλά κάποιος έχει πολύ περισσότερους από έναν τρόπους να κινηθεί με εξαιρετικές δυσκολίες. Παλιά υπήρχε ο Αχλαδόκαμπος, υπήρχε η Κατάρρα. Δεν ήταν εύκολο το να διασχίσεις τη χώρα από δυσμάς προς ανατολάς και από βορρά προς νότο. Και δεν πρόκειται να γίνει ποτέ και δεν θα γίνει εύκολο, επειδή θα το κάνουν ιδιώτες.

Κατ' αυτή την έννοια λοιπόν, ό,τι και να θελήσετε να αναπτύξετε, αν αναπτυχθεί επί πτωμάτων ανθρώπων, οι οποίοι μπορεί να δουλεύουν και τριάντα και τριάντα πέντε και είκοσι και είκοσι πέντε χρόνια σ' αυτού του είδους τη διαδικασία και μετά η ανάπτυξη να είναι κάτι που θα γίνει ερήμην τους, στην πραγματικότητα, κύριε Υπουργέ, καταδεικνύει και τον προσανατολισμό σας. Τα τρένα μέχρι τώρα είναι θλιβερά ζημιογόνα και δεν υπάρχουν οι υποδομές.

Μην εκπλήττεστε γιατί δεν σας άνοιξα ένα άλλο θέμα. Σε δύο λεπτά δεν μπορούσα να το θέσω. Φωνάζω για τις καθαρίστριες που τις έχετε δούλες κυριολεκτικά εδώ και μία δεκαετία –και εσείς και οποιαδήποτε άλλη κυβέρνηση έχει κυβερνήσει μέχρι σήμερα εδώ- οι οποίες καθαρίζουν χωρίς δικαιώματα, χωρίς τίποτα μα τίποτα απολύτως, «μεταναστευτικοποιούμενες» από πλευράς δικαιωμάτων και «μαύρης» εργασίας από το αεροδρόμιο μέχρι το ορυχείο και από δω μέχρι εκεί. Έτσι αντιμετωπίζεται ακόμα και από ξένες εταιρείες και από ελληνικές η αντίληψη περί εργασίας σήμερα.

Αυτά τα ρομαντικά, είναι πολύ ωραία. Είναι ωραίο το «Orient Express», όταν το διαβάζεις ως μυθιστόρημα στην καλή σου κλινάμαξα, με δωρεάν εισιτήριο αν είσαι φοιτητής και πάρα πολύ φτηνό εισιτήριο αν είσαι Έλληνας πολίτης, που έχεις την ανάγκη να μετακινείσαι χωρίς να πληρώνεις βενζίνη, χωρίς να πληρώνεις καύσιμα, χωρίς να παίζεις τη ζωή σου κορώνα – γράμματα, χωρίς υποχρεωτικά να σου επιτάσσει τις ανάγκες και τον καθορισμό των αναγκών ο εκάστοτε ιδιώτης.

Διότι αν όλα αυτά είναι τόσο δραματικά σαν τα τρένα, πιστέψτε με, ειλικρινά, αυτός που θα έρθει, τι θα είναι και θα τα πάρει; Εθνικός ευεργέτης; Σωτήρας; Και από πού θα βγάλει τα λεφτά; Ξέρετε κανέναν να επιχειρεί διά την σωτηρίαν της ψυχής του, ωσάν να ανάβει κερι σε καντήλι; Κανένας δεν το κάνει αυτό. Το κάνει για το κέρδος. Αν το κέρδος προέρχεται από τη σφαγή εργαζομένων –δεν είναι της παρούσης να ανοίξουμε μία συζήτηση φιλοσοφική, αν θέλετε, όμως, να ανοίξουμε μία συζήτηση πολιτική- δεν οδηγεί, με μαθηματική ακρίβεια, πουθενά. Και πάντως, όχι στην άνοδο, την αξιοποίηση, την είσπραξη, αν θέλετε, της συλλογικής υπεραξίας που παράγουν οι εργαζόμενοι αυτού του τόπου. Και δυστυχώς, το τμήμα αυτής της υπεραξίας θα πηγαίνει, κύριε Υπουργέ, μόνο στην αντιμετώπιση της έλλειψης οράματος, των επιπτώσεων στην υγεία και πάει λέγοντας.

Θαυμάζετε πάρα πολύ, σε ένα οποιοδήποτε ρεπορτάζ, ένα παιδάκι στο Βόρειο Πόλο που έχει το κουράγιο να πηγαίνει με πεντακόσιους τρόπους στο σχολείο που είναι εκατό χιλιόμετρα μακριά, από τη μία μεριά στην άλλη, αλλά δεν θα θαυμάσετε ποτέ αύριο το πρωί, ενδεχομένως, τα τόσα σχολεία και τα

τόσα κέντρα υγείας όσα μπορεί, ενδεχομένως, να έχει και μία συνοικία στην Κούβα.

Επομένως, οι επιλογές είναι αυτές που μας καθορίζουν. Οι επιλογές!

Θα συγχωνεύσετε δρομολόγια. Θα καταργήσετε δρομολόγια. Συγχωνεύετε σχολεία. Καταργείτε σχολεία. Συγχωνεύετε επιχειρήσεις. Πείτε μου παγκοσμίως –φέρτε μου ένα παράδειγμα!- πού η συγχώνευση και η κατάργηση, η συρρίκνωση των δυνατοτήτων σε λιγότερα χέρια έφερε περισσότερες θέσεις εργασίας και πτώση τιμών. Πουθενά! Ακόμα και όταν η Ρολς Ρόις αγοράζόταν δεν ξέρω εγώ από ποια, έπεφταν μαζί με το κύρος της Ρολς Ρόις –αν αυτό είναι που ενδιαφέρει κάποιους, οι οποίοι ασκούνται στην επιφάνεια και αρκούνται στην επιφάνεια- και είκοσι χιλιάδες απολύσεις εργαζομένων και άνοδο της τιμής του μεγάλου ή του μικρού αυτοκινήτου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Σας ευχαριστώ.

Το λόγο έχει ο Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, κ. Σπυρίδων Βούγιας.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΒΟΥΓΙΑΣ (Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Θέσατε πολλά ζητήματα διαφόρων επιπέδων, όπως συνήθως. Και το θεωρώ θετικό. Είναι μία άσκηση δύσκολη να παρακολουθήσει κανείς τους συνειρμούς, ώστε να μπορέσει να απαντήσει αναλόγως. Και η δυσκολία για εμένα είναι μία ευχάριστη πρόκληση συνήθως.

Επειδή, όμως, συζητούμε εδώ σε περιορισμένο χρόνο και για ένα συγκεκριμένο θέμα, θα ήθελα να σας πω πως συγχωνεύσεις ή συρρικνώσεις γενικώς δεν γίνονται παρά σε άρρωστους, μη βιώσιμους, μη λειτουργικούς πλέον οργανισμούς. Έτσι γίνεται στο δημόσιο για παράδειγμα, οργανισμούς τους οποίους δεν ήξερε κανείς και πίσω από τους οποίους κρύβονταν αργομισθίες που δεν πρόσφεραν τίποτα. Το να συρρικνώνουμε, επίσης, ή να συγχωνεύουμε τους έξι οργανισμούς του ΟΑΣΑ στην Αθήνα σε δύο -οι εργαζόμενοι ζήτησαν έναν, θα το σκεφτούμε και αυτό, μπορεί να γίνει στο επόμενο στάδιο- είναι ένα θετικό βήμα. Διότι δεν είχε νόημα διάφορα μέσα μεταφοράς που κάνουν την ίδια δουλειά, να μη συνδυάζονται κάτω από ένα

γενικό σχεδιασμό και να έχουν έξι διαφορετικές εταιρείες, με έναν κατακερματισμό και εργασιακών δικαιωμάτων με έξι μικρά σωματεία τα οποία δεν μπορούσαν να διεκδικήσουν, όπως η Πανελλήνια Ομοσπονδία Σιδηροδρομικών, η οποία έρχεται σαν ένα δευτεροβάθμιο όργανο και μας καταθέτει τα αιτήματά της. Επομένως, δεν είναι οι συγχωνεύσεις κάτι το αρνητικό.

Ομολογώ κι εγώ πως η μεταβατική κατάσταση που περνάει σήμερα ο ελληνικός σιδηρόδρομος με την εφαρμογή του νόμου δεν επιτρέπει μετατάξεις για τους εργαζόμενους στους οποίους αναφέρεστε, διότι ο νόμος αυτός σαφέστατα προσδιορίζει ότι μετατάξεις θα γίνουν στο τακτικό προσωπικό του ΟΣΕ. Ήδη έκλεισε και ο κατάλογος των μετατάξεων. Όπως είδατε οι περισσότερες –ίσως δεν το γνωρίζετε ακόμη– τα δύο τρίτα περίπου, ήταν εθελοντικές. Και οι άλλες, οι λεγόμενες υποχρεωτικές, κάλυψαν -θα έλεγα- θέσεις του δημοσίου σε ένα πολύ μεγάλο φάσμα επιλογών...

ΛΙΑΝΑ ΚΑΝΕΛΛΗ: Μπροστά στην ανεργία μου μιλάτε για εθελοντισμό; Κι εγώ να γίνω εθελοντής. Αν μου βάλετε το πιστόλι στον κρόταφο κι εγώ εθελοντής θα είμαι.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΒΟΥΓΙΑΣ (Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Βεβαίως είναι προτιμότερο να αλλάξει κάποιος εργασιακό περιβάλλον μπροστά στην ανεργία.

Και επειδή οι μετατάξεις λογίζονται ως νέες προσλήψεις, ας σκεφτούμε σε σχέση με αυτό που συμβαίνει στον ιδιωτικό τομέα πως οι θέσεις αυτές στερήθηκαν από άνεργους, οι οποίοι θα μπορούσαν να τις διεκδικήσουν.

Δεν είναι απειλή, είναι μία πραγματικότητα την οποία συνεκτιμούν και οι ίδιοι οι εργαζόμενοι. Γι' αυτό σας είπα πως θα φτάσουμε σύντομα σε συλλογική σύμβαση εργασίας με την ομοσπονδία των σιδηροδρομικών.

Ανέφερα ότι η Υπηρεσία αυτή των κλιμαμαξών θα σταματήσει στο τέλος του Φεβρουαρίου, δηλαδή η παραχώρηση της διαχείρισης από εργολάβο των νυχτερινών δρομολογίων του ΟΣΕ, ενώ οι εργαζόμενοι θα αποζημιωθούν κανονικά σύμφωνα με το Εργατικό Δίκαιο και τις συμβάσεις από τον ΟΣΕ.

Ωστόσο, είπα και στην αρχή και κλείνω με αυτό, πως τα ο ελληνικός σιδηρόδρομος στη μεταβατική αυτή φάση διαμορφώνει ένα καινούργιο σχέδιο. Πραγματικά υπάρχουν αλλαγές –προσωρινές πιστεύω- στα δρομολόγια. Δεν καταργούνται, αλλά αναστέλλονται -κατά την εκτίμησή μου προσωρινά- ώστε να επαναξιολογηθεί ένα καινούργιο σχέδιο, το οποίο θα συνδυάζει και τη δυνατότητα τροφοδοσίας των γραμμών αυτών με λεωφορεία του ΟΣΕ σε τιμές που θα είναι ανταγωνιστικές.

Όταν τα έργα υποδομών το 2015 θα ολοκληρωθούν, η βασική γραμμή κορμού Αθήνας-Θεσσαλονίκης θα γίνεται σε τρεισήμισι ώρες και θα είναι απολύτως πιο ελκυστική από το αεροπλάνο και το ιδιωτικό αυτοκίνητο.

Θα αυξήσουμε και το μερίδιο στις εμπορευματικές μεταφορές. Πιστεύω πως θα ολοκληρωθεί ο διαγωνισμός σύντομα, τις επόμενες εβδομάδες, για το Θριάσιο Πεδίο, ώστε να δώσουμε μία μεγάλη ανάσα και μία ανάπτυξη στις εμπορευματικές μεταφορές με σιδηρόδρομο.

Όσο για τις επιβατικές μεταφορές, συμφωνώ μαζί σας πως και διεθνείς μπορούν να γίνουν και στα Βαλκάνια, τη Ρωσία και μέχρι την Κωνσταντινούπολη.

Και βέβαια με εσωτερικές αναδιαρθρώσεις δρομολογίων και τουριστικά σχέδια -επειδή έχω ενημέρωση θα μπορούσα σε μία άλλη ευκαιρία να παρουσιάσω εδώ στη Βουλή- η καινούργια διοίκηση της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» μετά από το πρώτο νοικοκύρεμα σχεδιάζει να αναπτύξει το σιδηρόδρομο, εκμεταλλευόμενη τις τουριστικές ομορφιές της χώρας, τη δυνατότητα που δίνει το μέσο αυτό, όχι μόνο για μαθητές, αλλά και για καθημερινό τουρισμό στις περιφέρειες των πόλεων με τα καταπληκτικά παραδείγματα προαστιακών εφαρμογών που έχουν γίνει στην Πάτρα, στην Καλαμάτα και στη Θεσσαλονίκη και βεβαίως στην Αθήνα, αλλά και με τουριστικές εκδρομές οργανωμένες, όπως αναφέρατε και εσείς πριν.

Είμαι αισιόδοξος πως μετά την προσωρινή εξυγίανση και αναδιάρθρωση του οργανισμού, το μέλλον για τους ελληνικούς σιδηρόδρομους θα είναι αναπτυξιακό και χρήσιμο για όλους τους Έλληνες πολίτες.

Ευχαριστώ.