

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΟΗ΄

Δευτέρα 14 Φεβρουαρίου 2011

ΘΕΜΑΤΑ

Α. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

1. Ανακοινώνεται ότι τη συνεδρίαση παρακολουθούν μαθητές από το 5ο Γυμνάσιο Πτολεμαΐδας - Κοζάνης και φοιτητές από το Διεθνές Κέντρο Ελληνικών και Μεσογειακών Σπουδών, σελ. 5363,5368

2. Αναφορά στις δηλώσεις των εκπροσώπων της Τρόικας, σελ. 5348, 5350, 5354, 5356, 5370, 5371, 5372, 5374, 5376, 5378, 5380, 5381, 5382

Β. ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

Ανακοίνωση του δελτίου αναφορών και ερωτήσεων της Τρίτης 15 Φεβρουαρίου 2011, σελ. 5343

Γ. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Συζήτηση επί της αρχής του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων: "Εξυγίανση, αναδιάρθρωση και ανάπτυξη των αστικών συγκοινωνιών Περιφέρειας Αττικής και άλλες διατάξεις", σελ. 5344

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

Α. Επί της αναφοράς στις δηλώσεις των εκπροσώπων της Τρόικας:

ΚΑΡΑΤΖΑΦΕΡΗΣ Γ. ,	σελ. 5370
ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ Ε. ,	σελ. 5371
ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ Π. ,	σελ. 5378
ΛΕΒΕΝΤΗΣ Α. ,	σελ. 5382
ΜΑΓΚΟΥΦΗΣ Χ. ,	σελ. 5348
ΜΑΡΚΑΚΗΣ Π. ,	σελ. 5354
ΜΠΟΥΡΑΣ Α. ,	σελ. 5380
ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ Β. ,	σελ. 5381
ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ Δ. ,	σελ. 5356
ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ Μ. ,	σελ. 5350
ΠΑΦΙΛΗΣ Α. ,	σελ. 5374
ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΣ Χ. ,	σελ. 5372
ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ Α. ,	σελ. 5376

Β. Επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων:

ΑΜΟΙΡΙΔΗΣ Ι. ,	σελ. 5363, 5364
ΑΥΓΕΝΑΚΗΣ Ε. ,	σελ. 5362
ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ Μ. ,	σελ. 5361
ΒΛΑΤΗΣ Ι. ,	σελ. 5388
ΓΕΙΤΟΝΑΣ Κ. ,	σελ. 5358
ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ Σ. ,	σελ. 5360, 5361
ΚΑΡΑΤΖΑΦΕΡΗΣ Γ. ,	σελ. 5364, 5368
ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ Ε. ,	σελ. 5370, 5371, 5372, 5373
ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ Π. ,	σελ. 5377, 5378
ΛΕΒΕΝΤΗΣ Α. ,	σελ. 5382
ΜΑΓΚΟΥΦΗΣ Χ. ,	σελ. 5348
ΜΑΡΓΕΛΗΣ Σ. ,	σελ. 5379
ΜΑΡΚΑΚΗΣ Π. ,	σελ. 5354
ΜΙΧΕΛΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ Ι. ,	σελ. 5389
ΜΠΟΥΡΑΣ Α. ,	σελ. 5374, 5380
ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ Β. ,	σελ. 5381
ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ Δ. ,	σελ. 5356, 5357
ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ Μ. ,	σελ. 5350, 5352
ΠΑΠΑΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ Ν. ,	σελ. 5353
ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ Δ. ,	σελ. 5387
ΠΑΦΙΛΗΣ Α. ,	σελ. 5374, 5375, 5376
ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΣ Χ. ,	σελ. 5372, 5373, 5374
ΠΡΩΤΟΥΛΗΣ Ι. ,	σελ. 5359
ΡΕΠΠΑΣ Δ. ,	σελ. 5344, 5365, 5369
ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ Α. ,	σελ. 5376, 5377
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΠΟΥΛΟΣ Α. ,	σελ. 5386
ΤΣΟΝΟΓΛΟΥ -ΒΥΛΛΙΩΤΗ Β. ,	σελ. 5385
ΤΣΟΥΚΑΛΗΣ Ν. ,	σελ. 5384
ΨΑΡΙΑΝΟΣ Γ. ,	σελ. 5383, 5384

Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Α Β Ο Υ Λ Η Σ

ΙΓ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Β'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΟΗ'

Δευτέρα 14 Φεβρουαρίου 2011

Αθήνα, σήμερα στις 14 Φεβρουαρίου 2011, ημέρα Δευτέρα και ώρα 18.07' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής κ. **ΦΙΛΙΠΠΟΥ ΠΕΤΣΑΛΝΙΚΟΥ**.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

Έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα το δελτίο αναφορών και ερωτήσεων της Τρίτης 15 Φεβρουαρίου 2011.

Α. ΑΝΑΦΟΡΕΣ - ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Πρώτου Κύκλου (Άρθρο 130 παράγραφος 5 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 8370/28-12-2010 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελλήνιου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Κωνσταντίνου Γείτονα προς τον Υπουργό Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, σχετικά με τη δωρεά και μεταμόσχευση οργάνων στην Ελλάδα.

2. Η με αριθμό 6831/229/29-11-2010 ερώτηση και αίτηση κατάθεσης εγγράφων του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Κωνσταντίνου Μουσουρούλη προς τον Υπουργό Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, σχετικά με τη λειτουργία των εταιρειών ειδικού σκοπού ΜΟΔ (Μονάδα Οργάνωσης και Διαχείρισης Αναπτυξιακών Προγραμμάτων) Α.Ε. και ΚτΠ (Κοινωνίας της Πληροφορίας) Α.Ε..

3. Η με αριθμό 7415/7-12-2010 ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Αποστόλου Νάνου προς τον Υπουργό Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, σχετικά με τις ελλείψεις σε γιατρούς και νοσηλευτικό προσωπικό στα Κέντρα

Υγείας Βορείων Σποράδων.

4. Η με αριθμό 6456/19-11-2010 ερώτηση του Βουλευτή του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού κ. Γεωργίου Ανατολάκη προς τον Υπουργό Πολιτισμού και Τουρισμού, σχετικά με την καθυστέρηση καταβολής της επιχορήγησης προς τον ΠΣΑΠ για τους απλήρωτους επαγγελματίες ποδοσφαιριστές.

5. Η με αριθμό 5911/14-11-2010 ερώτηση του Βουλευτή του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Δημήτριου Παπαδημούλη προς τον Υπουργό Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, σχετικά με την έκθεση της Κομισιόν για την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής οικονομίας.

Β. ΑΝΑΦΟΡΕΣ-ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Δεύτερου Κύκλου (Άρθρο 130 παράγραφος 5 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 2419/6-9-2010 ερώτηση της Βουλευτού του Πανελλήνιου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Αθανασίας Μερεντίτη προς την Υπουργό Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, σχετικά με τις αιτήσεις για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας που υπέβαλαν οι αγρότες.

2. Η με αριθμό 6512/23-11-2010 ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Αθανασίου Δαβάκη προς τον Υπουργό Πολιτισμού και Τουρισμού, σχετικά με την αποκατάσταση και αξιοποίηση του ιστορικού κτηρίου «ΞΕΝΙΑ» Σπάρτης.

3. Η με αριθμό 7138/2-12-2010 επίκαιρη ερώτηση του Ανεξάρτητου Βουλευτή κ. Κωνσταντίνου Κιλιτζίδη προς την Υπουργό Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, σχετικά με την ασκούμενη πολιτική στην εμπορία πετρελαιοειδών.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Φίλιππος Πετσάλλινκος): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Θα γίνει προεκφώνηση των νομοσχεδίων που είναι γραμμένα στην ημερήσια διάταξη.

Υπουργείου Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης.

Ψήφιση στο σύνολο του σχεδίου νόμου: «Διαρθρωτικές αλλαγές στο σύστημα υγείας και άλλες διατάξεις», με εισηγητές τους κυρίους Πυθαγόρα Βαρδίο και Γεώργιο Βαγιωνά.

Το νομοσχέδιο θα ψηφιστεί στο σύνολο κατά την αυριανή συνεδρίαση.

Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: «Εξυγίανση, αναδιάρθρωση και ανάπτυξη των αστικών συγκοινωνιών Περιφέρειας Αττικής και άλλες διατάξεις», με εισηγητές τους κυρίους Χρήστο Μαγκούφη και Μιχαήλ Παπαδόπουλο.

Η Διάσκεψη των Προέδρων αποφάσισε, στη συνεδρίασή της στις 10-2-2011, τη συζήτηση του νομοσχεδίου σε δύο συνεδριάσεις.

Το νομοσχέδιο θα συζητηθεί κατά τη σημερινή συνεδρίαση.

Υπουργείου Οικονομικών.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: «Αρχή της επαγγελματικής ελευθερίας. Κατάργηση αδικαιολόγητων περιορισμών στην πρόσβαση και άσκηση επαγγελμάτων», με εισηγητές τους κυρίους Μάρκο Μπόλαρη και Μάριο Σαλμά.

Η Διάσκεψη των Προέδρων αποφάσισε, στη συνεδρίασή της στις 10-2-2011, τη συζήτηση του νομοσχεδίου σε τρεις συνεδριά-

σεις.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

ΜΕΡΙΚΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Κρατείται.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Φίλιππος Πετσάλλινκος): Το νομοσχέδιο κρατήθηκε και θα συζητηθεί κατά τη συνήθη διαδικασία.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επανερχόμαστε στο νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: «Εξυγίανση, αναδιάρθρωση και ανάπτυξη των αστικών συγκοινωνιών Περιφέρειας Αττικής και άλλες διατάξεις».

Στη σημερινή συνεδρίαση θα συζητηθεί το νομοσχέδιο επί της αρχής και στην αυριανή συνεδρίαση θα συζητηθούν τα άρθρα και οι τροπολογίες ως μία ενότητα.

Πριν δώσω το λόγο στον εισηγητή της Πλειοψηφίας, κ. Χρήστο Μαγκούφη, ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, κ. Ρέππας, έχει ζητήσει το λόγο για να καταθέσει μια σειρά από νομοτεχνικές βελτιώσεις.

Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Στο πλαίσιο της δεύτερης ανάγνωσης επί του νομοσχεδίου στην αρμόδια επιτροπή της Βουλής διατυπώθηκαν προτάσεις. Ο διάλογος, ο οποίος ήταν ανοιχτός μέχρι να αρχίσει η συνεδρίασή μας, μας οδήγησε στο να κάνουμε κάποιες νομοτεχνικές βελτιώσεις, οι οποίες πιστεύω ότι κάνουν καλύτερο το νομοσχέδιο και τις καταθέτω στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κ. Δημήτριος Ρέππας καταθέτει για τα Πρακτικά τις προαναφερθείσες νομοτεχνικές βελτιώσεις, οι οποίες έχουν ως εξής:

ΠΡΟΣΘΗΚΕΣ-ΝΟΜΟΤΕΧΝΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ
ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ
«Εξυγίανση, αναδιάρθρωση και ανάπτυξη των αστικών
συγκοινωνιών Περιφέρειας Αττικής και άλλες διατάξεις»

- 1) Άρθρο 1, παράγραφος 6, περίπτωση β). Διαγράφεται η τελευταία φράση: «μέχρι την 28.2.2010» και αντικαθίσταται με τη φράση: «μέχρι πέντε εργάσιμες ημέρες μετά τη δημοσίευση αυτή».
- 2) Άρθρο 2, παράγραφος 3. Στο τελευταίο εδάφιο, διαγράφεται το ποσοστό: «5%» και αντικαθίσταται με το ποσοστό: «1%».
- 3) Άρθρο 3, παράγραφος 1. Διαγράφεται ολόκληρο το πρώτο εδάφιο και αντικαθίσταται ως εξής: «Τα χρέη των εταιρειών, που συγχωνεύονται, έναντι του Δημοσίου, του ΟΑΣΑ και του ΙΚΑ ή άλλων Ασφαλιστικών Ταμείων, τα οποία θα περιέλθουν στις ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ μετά τη συντέλεση της συγχώνευσης, καθώς και τα χρέη του ΟΑΣΑ έναντι του Δημοσίου και του ΙΚΑ ή άλλων Ασφαλιστικών Ταμείων αναλαμβάνονται από το Δημόσιο, διαγράφονται από τις οικονομικές καταστάσεις τους και μεταφέρονται ως έχουν στον κρατικό προϋπολογισμό».
- 4) Άρθρο 4, παράγραφος 1. Στην αρχή του εδαφίου, μετά την φράση: «Ο στρατηγικός», προστίθεται η φράση: «και επιχειρησιακός».
- 5) Άρθρο 5, παράγραφος 1, περίπτωση α. Στην αρχή του εδαφίου, μετά την φράση: «Ο στρατηγικός», προστίθεται η φράση: «και επιχειρησιακός».
- 6) Άρθρο 5, παράγραφος 1, περίπτωση α. Στο τέλος του εδαφίου διαγράφεται η φράση: «για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού και την ποιότητα ζωής» και αντικαθίσταται με τη φράση: «για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, την ποιότητα ζωής και τις ανάγκες των Ατόμων με Αναπηρία.».
- 7) Άρθρο 5, παράγραφος 3. Διαγράφεται η λέξη: «πενταετία» και αντικαθίσταται με την λέξη: «τριετία».
- 8) Άρθρο 6, παράγραφος 6, περίπτωση (α). Στο δεύτερο εδάφιο, μετά την φράση: «40% του λειτουργικού κόστους», και πριν τις λέξεις: «του Ομίλου», προστίθεται εντός παρενθέσεως η φράση: «(προ αποσβέσεων)».

9) Άρθρο 6, παράγραφος 6, περίπτωση β. Στο δεύτερο εδάφιο, μετά την πρώτη λέξη: «Παράλληλα», προστίθεται η φράση «, από την 1^η Ιουλίου 2011 και έπειτα,».

10) Άρθρο 6, παράγραφος 6, περίπτωση (δ). Στο τέλος του τελευταίου εδαφίου προστίθενται οι λέξεις: «(προ αποσβέσεων)».

11) Άρθρο 8, παράγραφος 1, περίπτωση ζ. Οι τελευταίες τρεις γραμμές του πίνακα που παρατίθεται στο τέλος αντικαθίστανται ως εξής:

ΗΣΑΠ	200	30	60	50	340
ΟΑΣΑ	-	-	60	-	60
ΣΥΝΟΛΟ	770	165	385	120	1440

12) Άρθρο 9, παράγραφος 1. Στο δεύτερο εδάφιο, διαγράφεται η αρχική φράση: «Με την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου» και αντικαθίσταται με τις λέξεις «Την 31.12.2011».

13) Άρθρο 9, παράγραφος 4. Στο τρίτο εδάφιο διαγράφεται η λέξη: «πλήρους».

14) Άρθρο 9, παράγραφος 4. Μετά το τρίτο εδάφιο, προστίθενται τα ακόλουθα εδάφια: «Αν σε όλους αυτούς συγκαταλέγονται εργαζόμενοι ή κλάδος εργαζομένων ή ειδικότητα εργαζομένων, η μεταφορά των οποίων θα απειλούσε, κατά την κρίση του εξουσιοδοτημένου προσώπου, να προκαλέσει λειτουργικό πρόβλημα στους νέους φορείς ή τον ΟΑΣΑ ή σε απλή εκμετάλλευση ή γραφείο ή τμήμα ή κλάδο ή ειδικότητά αυτών, το εξουσιοδοτημένο πρόσωπο με σεβασμό των αξιολογικών ορίων του άρθρου 281 του Αστικού Κώδικα, δικαιούται να απορρίψει όλες ή κάποιες από τις εν λόγω αιτήσεις ή / και να εξαιρέσει συγκεκριμένους κλάδους ή ειδικότητες από την παρούσα διαδικασία. Αν οι εργαζόμενοι που υποβάλλουν αίτηση μετάταξης, μετά από τις τυχόν απορρίψεις και εξαιρέσεις, υπερβαίνουν τους αριθμούς της περ. ζ' της παραγράφου 1 του άρθρου 8, το εξουσιοδοτημένο πρόσωπο εξαιρεί επιπροσθέτως από τον κατάλογο τους έχοντες τη μικρότερη προϋπηρεσία, μέχρι τη συμπλήρωση των συνολικών αριθμών της περ. ζ' της παραγράφου 1 του άρθρου 8.».

15) Άρθρο 9, παράγραφος 6, περίπτωση α). Διαγράφεται η λέξη: «τρεις» και αντικαθίσταται με την λέξη «πέντε».

16) Άρθρο 16. Στο πρώτο εδάφιο διαγράφεται η φράση «στο άρθρο 16» και αντικαθίσταται με τη φράση «στο άρθρο 17».

17) Στην τροπολογία με γενικό αριθμό 327 και ειδικό αριθμό 13, στην πρώτη παράγραφο, πριν τη φράση: «με φυλάκιση μέχρι τριών μηνών και με χρηματική ποινή.», προστίθεται το ρήμα: «τιμωρείται», στη, δε, δεύτερη παράγραφο, πριν από τη λέξη: «αυτοπροσώπως», διαγράφεται ο διαζευκτικός σύνδεσμος: «είτε».

>>>)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Φίλιππος Πετσάλλινκος): Ορθώς κάνατε τις βελτιώσεις, κύριε Υπουργέ. Δεν τις έχω δει ακόμη, αλλά σαφώς αξιοποιήσατε το διάλογο μέχρι και την έναρξη της συζήτησης στην Ολομέλεια.

Παρακαλώ να διανεμηθούν στους συναδέλφους Βουλευτές.

Κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω προς το Σώμα ότι ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας, κ. Σπυρίδων Χαλβατζής, για τη συζήτηση του παρόντος νομοσχεδίου ορίζει ως ειδικό αγορητή το Βουλευτή κ. Νικόλαο Παπακωνσταντίνου.

Επίσης, ο Γραμματέας της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του ΛΑΟΣ, κ. Μαυρουδής Βορίδης, για τη συζήτηση του παρόντος νομοσχεδίου ορίζει ως ειδικό αγορητή το Βουλευτή του ΛΑΟΣ κ. Παύλο Μαρκάκη.

Τέλος, ο Πρόεδρος της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του Συνσπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς, κ. Αλέξης Τσίπρας, για τη συζήτηση του παρόντος νομοσχεδίου ορίζει ως ειδικό αγορητή το Βουλευτή του ΣΥΡΙΖΑ κ. Δημήτριο Παπαδημούλη.

Το λόγο έχει ο εισηγητής της Πλειοψηφίας, κ. Χρήστος Μαγκούφης.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΑΓΚΟΥΦΗΣ: Παρακαλώ να μου δώσετε δύο-τρία λεπτά επιπλέον, κύριε Πρόεδρε. Θα τα χρειαστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Φίλιππος Πετσάλλινκος): Να μην κάνετε υποθέσεις. Μπορεί να μην τα χρειαστείτε τα δύο-τρία λεπτά. Είμαστε όλο αυτά για να σας παρακολουθήσουμε εδώ. Πιθανόν να ολοκληρώσετε την εισήγησή σας στα δεκαπέντε λεπτά. Όμως, εν πάση περιπτώσει, αν χρειαστείτε μια μικρή παράταση δύο-τριών λεπτών, θα υπάρξει κατανόηση. Το ίδιο ισχύει βέβαια και για τους άλλους εισηγητές.

Μπορείτε τώρα να ξεκινήσετε, κύριε Μαγκούφη.

Ορίστε, έχετε το λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΑΓΚΟΥΦΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πριν εισέλθω στο υπό συζήτηση νομοσχέδιο, θεωρώ υποχρέωσή μου να χαιρετίσω τη στάση εκ μέρους του Πρωθυπουργού, της Κυβέρνησης και όλων πολιτικών δυνάμεων στηλίτευσαν την απαράδεκτη συμπεριφορά των κομισάριων της τρόικας.

(Θόρυβος από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΣ: Παρεξηγηθήκατε, κύριοι συνάδελφοι;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΥΜΑΝΗΣ: Εσείς τι πρόβλημα έχετε και παρεμβαίνετε; Πρόεδρος είστε;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΑΓΚΟΥΦΗΣ: Ως Βουλευτής και προπάντων ως ελεύθερος πολίτης οφείλω κι εγώ να στείλω το μήνυμά μου προς τους κομισάριους της τρόικας λέγοντας πως το φιλότιμο του Έλληνα μόνον χαρίζεται. Δεν υπαρπάζεται ούτε δέχεται προσβολές. Αν οι ίδιοι αδυνατούν να το αποκτήσουν, τουλάχιστον ας φροντίσουν να το κατανοήσουν! Αντί, λοιπόν, να προκαλούν με υποτακτικές διαθέσεις, ας προσγειωθούν στη σύνθεση που επιβάλλει η Ιστορία, γιατί το οικονομικό χρέος της Ελλάδος προς την Ευρώπη μηδενίζεται μπροστά στο πολιτισμικό, αξιακό και ιστορικό χρέος της Ευρώπης προς την Ελλάδα.

Ειδικότερα η Γερμανία ας καταβάλει τις πολεμικές αποζημιώσεις και ας επιστρέψει πρώτα το υπαρπαχθέν κατοχικό δάνειο προς την Ελλάδα, για να δικαιούται μετά να ομιλεί. Αρκετά με την απρέπεια! Στη μάνα του πολιτισμού, που με τα τέκνα της στολίζει τα μουσεία της Ευρώπης, της πρέπει και της ανήκει ο σεβασμός.

Εισέρχομαι τώρα στο νομοσχέδιο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι συγκοινωνίες αποτελούν λειτουργικό συστατικό κάθε οργανωμένης κοινωνίας, η χρήση των οποίων αφορά τους πολίτες και το δικαίωμά τους να μετακινούνται ελεύθερα, με αντίτιμο το εισιτήριο ως επιβάτες. Η, δε, σωστή οργάνωση της λειτουργίας των μέσων μαζικής μεταφοράς αποτελεί κατεξοχήν ευθύνη της Πολιτείας, προκειμένου το συγκοινωνιακό έργο να αποδίδεται ως δημόσιο αγαθό με ποιότητα στους πολίτες.

Το παρόν νομοσχέδιο αφορά την εξυγίανση, αναδιάρθρωση και ανάπτυξη των αστικών συγκοινωνιών της Περιφέρειας Αττικής. Η νομοθετική πρωτοβουλία της Κυβέρνησης στην κατεύθυνση αυτή ήταν εκ των πραγμάτων επιβεβλημένη καθότι η υφιστάμενη κατάσταση, και κυρίως η οικονομική είχε καταστεί

τραγική, η συνέχιση της οποίας θα οδηγούσε στην κατάρρευση του δημόσιου χαρακτήρα τους.

Η ακτινογραφία στο υφιστάμενο σύστημα αναδεικνύει την παθογένεια, που συνοψίζεται στην ακόλουθη περιγραφή δέκα σημείων.

Πρώτον, τα συσσωρευμένα οικονομικά ελλείμματα, αποτελέσματα του νέου ομίλου ΟΑΣΑ-ΑΜΕΛ ΤΡΑΜ κατά τη διάρκεια της χρονικής περιόδου 2004-2009 ανήλθαν στο τέλος του 2009 στο τεράστιο ποσό των 3,77 δισεκατομμυρίων ευρώ. Κατά την ίδια χρονική περίοδο παρατηρήθηκε συνεχής διόγκωση των ελλειμμάτων συνολικού ύψους 2,56 δισεκατομμυρίων ευρώ, ενώ το συνολικό ύψος της κρατικής επιδότησης ανήλθε στο ποσό των 728 εκατομμυρίων ευρώ και οι δανειακές υποχρεώσεις των φορέων με την εγγύηση του ελληνικού δημοσίου ανήλθαν στο ποσό των 1,6 δισεκατομμυρίων ευρώ.

Δεύτερον, αφερεγγυότητα του ελληνικού κράτους στις υποχρεώσεις του έναντι των φορέων μαζικής μεταφοράς καθότι απέδιδε μόνο ένα μέρος της προβλεπόμενης για τα εισιτήρια κρατικής επιδότησης, με αποτέλεσμα να αναγκάζεται ο ΟΑΣΑ σε προσφυγή τραπεζικού δανεισμού για την κάλυψη των λειτουργικών του ελλειμμάτων.

Τρίτον, αυξημένος αριθμός εργαζομένων πολύ μεγαλύτερος των προβλεπόμενων στα οργανογράμματα των φορέων, με διαρκείς προσλήψεις προσωπικού χωρίς μέτρο και έλεγχο.

Ένα παράδειγμα προς τούτο αφορά την «ΤΡΑΜ ΑΕ», όπου ενώ ο κανονισμός προέβλεπε διακόσιες πενήντα τρεις θέσεις εργασίας, σύμφωνα με το αρχικό οργανόγραμμα, το Φεβρουάριο του 2004 ανήλθε στους πεντακόσιους εξήντα έναν εργαζόμενους και το 2009 προστέθηκαν άλλα εκατόν πενήντα τέσσερα άτομα με αποφάσεις των διοικητικών συμβουλίων που χειροκροτούσαν και οι ίδιοι οι εργαζόμενοι.

Τέταρτον, υπέρογκο συνολικό κόστος εργαζομένων, το μισθολογικό κόστος των οποίων αυξήθηκε το 2009 κατά 43% σε σχέση με το 2004, αύξηση που οφείλεται κυρίως σε έκτακτες αμοιβές και αυξημένα επιδόματα που καθορίστηκαν με τις εκάστοτε συλλογικές συμβάσεις. Παράλληλα, η οικονομική κατάσταση των φορέων επιβαρύνεται από πλεονάζον προσωπικό, το οποίο αμείβεται ως παραγωγικό, ενώ στην πραγματικότητα απασχολείται σε βοηθητικές ή διοικητικές λειτουργίες.

Πέμπτον, αδυναμία αύξησης των εσόδων, όπου παρά την αύξηση της τιμής των εισιτηρίων από 0,45 το 2004 σε 1 ευρώ το 2009, τα έσοδα από τα κόμιστρα δεν αυξήθηκαν και παρέμειναν στάσιμα παρά την αύξηση του επιβατικού κοινού εξαιτίας της λαθρεπιβίβασης και της διακίνησης πλαστών εισιτηρίων.

Έκτον, αδυναμία αντιμετώπισης της χρήσης πλαστών εισιτηρίων που διογκώθηκε διαρκώς και προκύπτει από τα στοιχεία της διαφοράς μεταξύ ακυρωθέντων και πωληθέντων εισιτηρίων, σύμφωνα με τα οποία τα πλαστά εισιτήρια ανήλθαν το Μάιο του 2010 σε πέντε εκατομμύρια είκοσι δύο χιλιάδες τριάντα επτά τεμάχια.

Έβδομον, έλλειψη ισορροπίας των συγκοινωνιακών μέσων μεταξύ οδικών μεταφορών και μέσων σταθερής τροχιάς, σε σχέση με την κάλυψη του πληθυσμού και γεωγραφικών περιοχών, με έλλειψη συνδυασμένων μεταφορών, χωρίς περιφερειακές συνδέσεις και με γραμμές δρομολογίων να τρέχουν παράλληλα.

Όγδοον, μείωση εμπορικών εσόδων από λοιπές δραστηριότητες, όπως διαφήμιση και ενοίκια, καθώς και κακή εμπορική αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας.

Ένατον, έλλειψη συστημάτων ελέγχου ποιότητας για την αναγκαία βελτίωση στην ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών.

Δέκατον, αδυναμία αξιολόγησης στόχων και αποτελεσμάτων από την κεντρική διοίκηση και αδυναμία εφαρμογής ή συμμόρφωσης με τους επιχειρησιακούς στόχους και τα στρατηγικά σχέδια των φορέων που είχαν τεθεί κατά το παρελθόν.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η περιγραφείσα παθογένεια δεν προέκυψε από παρθενογένεση. Σ' αυτό το έργο υπήρξαν σκηνοθέτες, πρωταγωνιστές, κομπάρσοι και η ευθύνη βαρύνει όλους, προφανώς όμως με διαφορετικό μέγεθος και αξία.

Πρώτιστα, ευθύνη φέρουν οι σκηνοθέτες, δηλαδή το πολιτικό σύστημα και κατ' εξοχήν οι διατελέσαντες κατά το παρελθόν Υπουργοί Μεταφορών, γιατί αυτοί χειρίστηκαν τα ζητήματα στρατηγικής σχεδιασμού και ελέγχου σε συνδυασμό με το πα-

ραχθέν νομοθετικό και κυβερνητικό έργο.

Δευτερευόντως, ακολουθούν οι πρωταγωνιστές, τούτέστιν οι διοικητικές και συνδικαλιστικές διοικήσεις καθώς και οι πλαστογράφοι και οι διακινητές πλαστών εισιτηρίων, γιατί η πρακτική τους ακύρωσε τον όποιο στρατηγικό σχεδιασμό με την υπέρβαση κάθε ορίου οικονομικής αντοχής και λειτουργικής ανοχής του συστήματος των συγκοινωνιών.

Ακολουθούν οι κομπάρσοι, δηλαδή οι λαθρεπιβάτες και ένα μέρος ανεύθυνων εργαζομένων που «έκαναν πλάτες» στους προηγούμενους, αφού δεν πίστεψαν ποτέ ότι η επιβίωση της εταιρείας, στην οποία εργάζονται, αποτελεί πρώτιστα δική τους υπόθεση.

Θεατές σ' αυτό το έργο οι έντιμοι εργαζόμενοι και οι επιβάτες που αγωνιούν για την προοπτική των μέσων μαζικής μεταφοράς, τη διατήρηση του δημοσίου χαρακτήρα τους και συνάμα απαιτούν την παροχή ποιοτικού έργου που να ανταποκρίνεται στο αντίτιμο του εισιτηρίου που πληρώνουν.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αυτό το παθογενές έργο που μόλις περιέγραψα πρέπει να τελειώνει εδώ και τώρα γιατί εν προκειμένω ο παραγωγός που πλήρωσε και πληρώνει γι' αυτό το θέατρο του παραλόγου δεν είναι άλλος από τον Έλληνα φορολογούμενο πολίτη.

Με ευθύνη, λοιπόν, έναντι του κοινωνικού συνόλου, των φορολογουμένων πολιτών και των εργαζομένων στα μέσα μαζικής μεταφοράς, η Κυβέρνηση του Γιώργου Παπανδρέου προχωρά με τόλμη στις αναγκαίες τομές με το παρόν νομοσχέδιο.

Αυτό το νομοσχέδιο διασφαλίζει τη βιωσιμότητα των μέσων μαζικής μεταφοράς και το δημόσιο χαρακτήρα τους, εξασφαλίζει το δικαίωμα στην εργασία όλων των εργαζομένων και προβλέπει ένα ολοκληρωμένο επιχειρησιακό σχέδιο για την εξυγίανση, την αναδιάρθρωση και ανάπτυξη των αστικών συγκοινωνιών στην Περιφέρεια Αττικής. Δηλαδή, ένα σχέδιο με σαφείς στόχους, που πρόκειται να υλοποιηθούν στο πλαίσιο συγκεκριμένου χρονοδιαγράμματος.

Το σχέδιο αυτό προβλέπει τη συγχώνευση των σημερινών πέντε φορέων σε δύο νέους φορείς, των μέσων σταθερής τροχιάς και των μέσων οδικής συγκοινωνίας, για την επίτευξη οικονομίας κλίμακος. Ορίζει τον ΟΑΣΑ ως μητροπολιτικό φορέα υπεύθυνο για το σχεδιασμό, την οργάνωση και τον συντονισμό ολόκληρου του συγκοινωνιακού έργου. Μειώνει τον αριθμό των εργαζομένων στις εταιρείες κατά χίλια τετρακόσια σαράντα άτομα και διευθετεί τις μετατάξεις αυτών σε νέους φορείς υποδοχής.

Ορίζει σαφείς διαδικασίες οικονομικής διαχείρισης και εισάγει το σύμφωνο ευθύνης στοχεύοντας στον οικονομικό και λειτουργικό εξορθολογισμό. Οριοθετεί την κρατική επιχορήγηση. Θέτει αναπτυξιακούς στόχους και εισάγει ποιοτικά και ποσοτικά κριτήρια, βάσει των οποίων θα γίνεται η αξιολόγηση του έργου.

Ειδικότερα: Για τα οργανωτικά ζητήματα προβλέπεται στο νομοσχέδιο: Πρώτον, ο μετασχηματισμός των υφιστάμενων εταιρειών με τη δημιουργία ενός ευέλικτου σχήματος με συγχωνεύσεις των φορέων σε δύο εταιρείες, την ΟΣΥ, για τις οδικές συγκοινωνίες και τη ΣΤΑΣΥ, για τις συγκοινωνίες σταθερής τροχιάς με μοναδικό μέτοχο τον ΟΑΣΑ. Δεύτερον, η ανάληψη όλων των χρεών των φορέων, μετά τη συγχώνευση αυτών, από τον κρατικό προϋπολογισμό. Τρίτον, ο καθορισμός του ΟΑΣΑ ως μητροπολιτικού φορέα. Τέταρτον, η θέσπιση λιτού διοικητικού σχήματος και κοινές υπηρεσίες των νέων φορέων. Πέμπτον, η εντατικοποίηση ελέγχων με ίδια μέσα και με παραχώρηση σε ιδιώτες. Έκτον, διοίκηση βάσει στόχων.

Για το ανθρώπινο δυναμικό προβλέπεται: Πρώτον, η διαπραγμάτευση και η συμφωνία στους νέους φορείς για τις νέες επιχειρησιακές συλλογικές συμβάσεις εργασίας. Δεύτερον, η διαπραγμάτευση και η συμφωνία νέων κανονισμών προσωπικού των νέων φορέων. Τρίτον, η αξιοκρατική στελέχωση του νέου οργανογράμματος. Τέταρτον, η ενιαία διαχείριση προσωπικού για όλες τις εταιρείες. Πέμπτον, η κεντρική διαχείριση συνταξιοδοτήσεων και μετατάξεων. Έκτον, η εκπαίδευση και η ανάπτυξη δεξιοτήτων του προσωπικού.

Για τη βιώσιμη και αποδοτική λειτουργία των φορέων προβλέπεται: Πρώτον, η ορθολογική διαχείριση με την εφαρμογή προ-

τύπου ποιότητας, που θα μειώνει το κόστος από 7% έως 10%. Δεύτερον, η εφαρμογή συστήματος συνδυασμένων μεταφορών με προσαρμογή του δικτύου οδικών συγκοινωνιών, που θα τροφοδοτεί τα μέσα σταθερής τροχιάς. Τρίτον, η εφαρμογή επενδύσεων τηλεματικής. Τέταρτον, η εφαρμογή νέων συστημάτων με επενδύσεις στο ηλεκτρονικό εισιτήριο και στα συστήματα ελέγχου πρόσβασης, που θα μειώσουν δραστικά τη λαθρεπιβίβαση και το πλαστό εισιτήριο με στόχο την ενίσχυση των εσόδων.

Για την οριοθέτηση της κρατικής επιδότησης και τη σύνδεσή της με ποσοτικά και ποιοτικά κριτήρια προβλέπεται: Πρώτον, μέγιστο όριο της άμεσης επιδότησης έως 40% του ετήσιου λειτουργικού κόστους του ομίλου. Δεύτερον, καθορισμός κριτηρίων για τη χορήγηση επιδότησης, μεταξύ των οποίων η τήρηση προϋπολογισμού σε μηνιαία βάση, η επίτευξη στόχου για την επιβατική κίνηση και τη λαθρεπιβίβαση και η επίτευξη βαθμού ικανοποίησης του επιβατικού κοινού. Τρίτον, η δημιουργία μηχανισμού παρακολούθησης της υλοποίησης των επιχειρησιακών στόχων και του προϋπολογισμού του νέου ομίλου ΟΑΣΑ με υπολογισμό ειδικών δεικτών απόδοσης σε τριμηνιαία βάση που θα βεβαιώνεται από ορκωτούς λογιστές.

Για την ενίσχυση των εσόδων, εκτός της νέας τιμολογιακής πολιτικής που αυξάνει τα έσοδα, προβλέπονται: Πρώτον, πρόσθετα μέτρα κατοχυρωμένης επιδότησης από τα αρμόδια Υπουργεία προς τους φορείς του συγκοινωνιακού έργου για την κάλυψη του κοινωνικού εισιτηρίου, που στοχευμένα απευθύνεται σε συγκεκριμένες κοινωνικές ομάδες, όπως οι άνεργοι, οι φοιτητές, οι συνταξιούχοι, τα ΑΜΕΑ κ.λπ.. Δεύτερον, προβλέπεται η αντιμετώπιση της λαθρεπιβίβασης με την ίδρυση Σώματος Ελεγκτών, την εντατικοποίηση των ελέγχων και την παραγωγή έργων τηλεματικής και χρήσης έξυπνων ηλεκτρονικών εισιτηρίου με έργα ΣΔΙΤ. Τρίτον, προβλέπεται η ανάπτυξη της εμπορικής εκμετάλλευσης με διαφημίσεις στις εγκαταστάσεις, αξιοποίηση χώρων στάθμευσης και ακίνητης περιουσίας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όπως ήδη αντιληφθήκατε από την παράθεση των στοιχείων περί της παθογένειας του συστήματος και της δομής του νέου νομοσχεδίου, η Κυβέρνηση επιχειρεί με γενναιότητα να βάλει τάξη στην υφιστάμενη αταξία. Μία τάξη που αφορά το σύνολο των φορολογουμένων πολιτών, που δεν αντέχει άλλο την αταξία, μία τάξη που ταυτίζεται με το συμφέρον των επιβατών και κατοχυρώνει το δημόσιο χαρακτήρα των μέσων. Όμως, αυτή η τάξη δεν επιτυγχάνεται ούτε με ευκολόγια, ούτε με θεατρικές παραστάσεις. Αυτή η τάξη απαιτεί ρεαλισμό, σύνεση, ευαισθησία, ορθολογισμό, θυσίες και επαγρύπνηση από όλους μας. Απαιτείται ρεαλισμός, γιατί οι αποφάσεις και τα μέτρα δεν μπορούν να παίρνονται ερήμην της πραγματικότητας της οικονομικής κρίσης.

Ωραίο θα ήταν να μην υπήρχε καν εισιτήριο στις δημόσιες συγκοινωνίες, πράγμα που θα άρεσε σε όλους μας, πλην εκείνων προφανώς που διακηρύττουν και στοχεύουν στην ιδιωτικοποίηση των μέσων μαζικής μεταφοράς, όπως η Νέα Δημοκρατία και η Δημοκρατική Συμμαχία, ίσως και άλλοι. Αυτό, όμως, προϋποθέτει την ύπαρξη μιας ιδανικής κοινωνίας –που όμως δεν υπάρχει– ή προϋποθέτει μια Ελλάδα των πλεονασμάτων, αντ' αυτής όμως, υπάρχει η Ελλάδα του υπέρογκου χρέους.

Στη βάση αυτής της πραγματικότητας νομοθετεί η Κυβέρνησή μας, όχι γιατί έτσι της αρέσει, αλλά γιατί αυτό επιβάλλει η δυσμενής συγκυρία και το εθνικό συμφέρον. Απαιτείται σύνεση: στην άσκηση πολιτικής, με μέριμνα για κοινωνική δικαιοσύνη, κοινωνική ειρήνη, διαφύλαξη της νομιμότητας και της δημοκρατίας. Αυτό πράττει η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ, με ευθύνη, νομοθετώντας κατά το παν μέτρον άριστον, απορρίπτοντας τις πρακτικές ανομίας του κινήματος «Δεν πληρώνω», που βρίσκουν πολιτική στήριξη, δυστυχώς, στην ουτοπική προσέγγιση περί ανατροπής του ΚΚΕ και την ομορτυνιστική στάση του ΣΥΡΙΖΑ.

Όμως, αγαπητοί φίλοι της άλλης Αριστεράς, θέλει αρετή και τόλμη η ταυτοποίηση δημοκρατίας και ελευθερίας, γιατί στις οργανωμένες κοινωνίες συνυπάρχουν αχώριστες. Ακόμα και η υπερβατική διάσταση της ελευθερίας του ατόμου που ενίοτε προσφέρει και τη ζωή του στην υπηρεσία μιας ιδέας, δεν αναιρεί τη δημοκρατία. Τουναντίον, την ενισχύει και την εδραιώνει, ενώ ο δήθεν ελεύθερος ακτιβιστής της ανομίας καταργεί στην πράξη

τη δημοκρατία, την ελευθερία και οδηγεί στο χάος. Εν προκειμένω, ο ακτιβισμός του ετισθελικού τσαμπουκά, του σηκώνω τη μπάρα και δεν πληρώνω διόδια ή σφραγίζω τα μηχανήματα επικύρωσης των εισιτηρίων, επειδή έτσι γουστάρω ή της σκόπιμης λαθρεπιβίβασης εκεί οδηγεί, στην κατάλυση της δημοκρατίας, στο χάος.

Αν είναι δυνατόν, λοιπόν, αγαπητοί φίλοι, να δεχθείτε το χάος! Πιστεύω πως όχι, γιατί η αριστερή μου προέλευση και υπόσταση και δημοκρατική μου συνείδηση δεν μου επιτρέπουν να υιοθετώ τη σκέψη πως κόμματα της Αριστεράς επιθυμούν το χάος. Τούτο, βέβαια, συνεπάγεται κατ' εμέ και την οφειλόμενη εκ μέρους σας καταγγελία και αποκήρυξη του ακτιβισμού της ανομίας, διαφορετικά θα με φέρετε στη δύσκολη θέση να πιστέψω πως διαγράψατε από την ψυχή σας την ουσία της Αριστεράς και μόνο κατ' ευφημισμόν συνυπάρχετε με τον όρο.

Όμως, τότε, αγαπητοί φίλοι, θα διακόπτατε την ιστορική σας συνέχεια.

Όσον αφορά τον ακτιβισμό της ανομίας και του χάους, δεν θα περάσει όχι μόνο γιατί δεν θα το επιτρέψει η δημοκρατική και ισχυρή Κυβέρνησή μας, αλλά γιατί αυτή η ακτιβιστική μόδα είναι καταδικασμένη στη συνείδηση της κυρίαρχης πλειοψηφίας του ελληνικού λαού, που θέλει την τάξη.

Έλεγα πριν πως η τάξη απαιτεί ευαισθησία. Αυτό κάνουμε. Νομοθετούμε με ευαισθησία απέναντι στις αδύναμες κοινωνικές ομάδες και τους εργαζομένους, γιατί αυτό συνεπάγεται αφ' ενός η πρόβλεψη για το κοινωνικό εισιτήριο και αφ' ετέρου, η εξασφάλιση της εργασίας για όλους τους εργαζομένους στα μέσα μαζικής μεταφοράς.

Έλεγα πως απαιτείται ορθολογισμός. Αυτό κάνουμε με τη νέα οργανωτική και λειτουργική δομή των μέσων μαζικής μεταφοράς και την εξυγίανσή τους. Και δεν απορρίπτω την επισήμανση, την κριτική που ακούστηκε στην επιτροπή για μία αντί για δύο εταιρείες μεταφορικού έργου. Ήταν και είναι στις σκέψεις της Κυβέρνησης. Όμως, αυτό απαιτεί ένα διαφορετικό σχεδιασμό που συναρτάται με την ανάπτυξη, εκτέλεση των έργων σταθερής τροχιάς που βρίσκονται σε εξέλιξη και ως εκ τούτου, αφέθηκε για το μέλλον προκειμένου τα νέα δεδομένα τα οποία θα προκύψουν να συνυπολογιστούν καλύτερα με ένα μελλοντικό νομοσχέδιο.

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

Αφαιρέστε μου χρόνο από τη δευτερολογία, κύριε Πρόεδρε.

Έλεγα πως η τάξη απαιτεί θυσίες. Αναγνωρίζουμε ότι είναι επώδυνες για όσους τις υφίστανται, όμως αποτελούν την αναγκαία συνθήκη για τη βιωσιμότητα των μέσων μαζικής μεταφοράς, την οποία αντιστρατεύονται οι συντηρητικές πολιτικές δυνάμεις του τόπου και караδοκούν για την αποτυχία του εγχειρήματος, ώστε να περάσουν τα μέσα στην ιδιωτική εκμετάλλευση. Σε μια τέτοια περίπτωση οι συνέπειες θα ήταν οδυνηρές όχι μόνο για το επιβατικό κοινό που θα πλήρωνε πολύ περισσότερα χρήματα για το εισιτήριο, αλλά και για τους εργαζομένους που θα έχαναν τις θέσεις εργασίας τους, ενώ σήμερα τις διατηρούν.

Τέλος, απαιτείται επαγρύπνηση και αυτή μας αφορά όλους, όλους τους θιασώτες του δημόσιου χαρακτήρα των αστικών συγκοινωνιών. Αφορά τους επιβάτες, τους εργαζομένους, τις συνδικαλιστικές και διοικητικές ηγεσίες, τους Βουλευτές -εμάς, δηλαδή- την Κυβέρνηση και όλοι μας πρέπει να συμβάλουμε με θετική στάση στο έργο, στο καινούργιο ταξίδι των μέσων μαζικής μεταφοράς. Αφορά στον αναγκαίο και διαχρονικό έλεγχο και λήψη μέτρων με επιμέλεια για να μην ενσαρκωθεί η ρήση του ποιητή «Στην ανεμελιά ελλοχεύει ο φασισμός». Στο νέο ταξίδι των μέσων μαζικής μεταφοράς της Αττικής, ο έλεγχος και τα μέτρα αφορούν πρωτίστως την Κυβέρνηση και ιδίως τον αρμόδιο Υπουργό Μεταφορών.

Επιτρέψτε μου εδώ, κύριε Υπουργέ, μια παραίνηση για νομικό, λειτουργικό, οικονομικό, ηλεκτρονικοτεχνικό και κάθε αναγκαίας μορφής αλυσόδεμα στις υποθέσεις των ΣΔΙΤ και κυρίως αυτές που αφορούν το ηλεκτρονικό εισιτήριο και τα έξυπνα ηλεκτρονικά συστήματα ελέγχου, ώστε τα πάσης μορφής ηλεκτρονικά ζουλάπια να μην αποδειχθούν εξυπνότερα από το έξυπνο εισιτή-

ριο και μας πιάσουν στον ύπνο με πανέξυπνα κόλπα. Αξιοποιήστε, λοιπόν, ό,τι καλύτερο, εξειδικευμένο προσωπικό, δυναμικό, επιστημονικό, πάσης ειδικότητας διαθέτει το Υπουργείο σας, για να σας βοηθήσει στο δύσκολο έργο σας, δίχως να λησμονείτε ποτέ τη ρήση του Βλαδίμηρου Ίλιτς Λένιν, πως «η εμπιστοσύνη είναι καλή, αλλά ο έλεγχος είναι καλύτερος».

Είναι σαφές, κύριε Υπουργέ, ότι η δομή του νομοσχεδίου που φέρατε για την εξυγίανση, αναδιάρθρωση και ανάπτυξη των αστικών συγκοινωνιών της Αττικής αντανάκλα όχι μόνο τον τίτλο του νομοσχεδίου, αλλά και την πολιτική ευθύνη και γενναιότητα με την οποία νομοθετείτε.

Αυτό αποδείχθηκε όλο το χρονικό διάστημα του δημόσιου διαλόγου με τους πολίτες, τους εργαζομένους, τους συνάδελφους στην επιτροπή, στο Υπουργικό Συμβούλιο, παντού. Το νομοσχέδιο δομήθηκε στη σωστή κατεύθυνση και θα τύχει όχι μόνο της αναγνώρισης του επιβατικού κοινού, αλλά και της επικρότησης ολόκληρου του ελληνικού λαού, ο οποίος τυγχάνει να είναι ταυτόχρονα όχι μόνο ο πολιτικός μας εντολέας αλλά και ο παραγωγός του νέου συγκοινωνιακού έργου, γιατί αυτός πληρώνει.

Δεν έχω, λοιπόν, παρά να υπερψηφίσω, κύριε Υπουργέ, το νομοσχέδιο και ταυτόχρονα να καλέσω όλους τους θιασώτες του δημόσιου χαρακτήρα των συγκοινωνιών όλων των πτερύγων της Βουλής να πράξουν το ίδιο.

Σας ευχαριστώ θερμά.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Το λόγο έχει ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας, κ. Μιχάλης Παπαδόπουλος.

ΜΙΧΑΛΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πραγματικά ήταν εντυπωσιακό και απίστευτο το ξεκίνημα του αγαπητού συναδέλφου εισηγητή του ΠΑΣΟΚ, γιατί η Κυβέρνηση μονίμως υποτιμά τη νοημοσύνη των Ελλήνων.

Αυτό κάνατε και εσείς σήμερα, κύριε συνάδελφε. Και το κάνατε με πολύ άσχημο τρόπο, εκτιμώντας ότι με διάφορα φθηνά επικοινωνιακά κόλπα δεν θα αντιληφθούν οι πολίτες τι συμβαίνει.

Κύριοι της Κυβέρνησης και κύριοι του ΠΑΣΟΚ, είναι αργά για ψεύτικα δάκρυα. Είδαμε μία φαρσοκωμωδία προχθές το βράδυ, μια απίστευτη κατάργηση από την τρόικα της Κυβέρνησης, που προσέβαλε την αξιοπρέπεια του ελληνικού λαού. Βέβαια, είχε ήδη συντελεστεί αυτό με το μνημόνιο, όταν το είχατε υπογράψει.

Η καθυστερημένη, όμως, «ιερή» αγανάκτηση δεν αποσκοπεί σε τίποτα άλλο παρά μόνο στην εξαπάτηση του ελληνικού λαού, που αισθάνθηκε πραγματικά οργή. Πιστεύω ότι και όλοι εσείς αισθανθήκατε οργή. Κάποιοι που ήξεραν από την Κυβέρνηση, δεν αισθάνθηκαν οργή, γιατί και συμφωνημένα ήταν και συνεννοημένα ήταν. Και πρέπει να πούμε ότι το ήξεραν πολύ καλά αυτό.

Θα θυμίσω ότι η Κυβέρνηση μπορεί μεν να καταδίκασε την ανακοίνωση των υπαλλήλων της τρόικας, δεν καταδίκασε όμως την ουσία. Στην ουσία δεν αναφέρθηκε καθόλου, γιατί η πρόθεση της εκποίησης της δημόσιας περιουσίας ήταν δεδομένη.

Θα θυμίσω -για να κλείσω αυτήν τη μικρή παρένθεση- τη δήλωση της Νέας Δημοκρατίας και του Αντώνη Σαμαρά, ότι όταν ανακοίνωσε τις προτάσεις της τον Ιούλιο του 2010, είχε επιμείνει ότι την περιουσία του δημοσίου πρέπει να την αξιοποιήσουμε και όχι να την εκποιήσουμε. Αυτό είναι και σημαντικό και χαρακτηριστικό.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Α' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ ΝΙΣΤΗΣ)

Λυπάμαι, πραγματικά, που ξεκίνησε η σημερινή συζήτηση επιβεβαιώνοντας ότι για άλλη μια φορά και παίζετε με τον ελληνικό λαό και προσπαθείτε με διάφορα τερτίπια να δημιουργήσετε λανθασμένες εντυπώσεις.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σήμερα κουβεντιάζουμε ένα νομοσχέδιο, το οποίο είναι ενδιαφέρον, παίζει σημαντικό ρόλο για την ελληνική κοινωνία και την οικονομία μας, αλλά δυστυχώς -όπως έχω πει ξανά και στην επιτροπή- κουβαλάει τα χαρακτηριστικά του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου, κουβαλάει την ασφυκτική πίεση από την τρόικα. Και θα θυμίσω το πόσο γρήγορα μπήκε, θα θυμίσω πως τη Δευτέρα ξεκίνησε η επιτροπή

μόνο και μόνο γιατί είχαμε επίσκεψη της τρόικας.

Η Κυβέρνηση με το νομοσχέδιο αυτό μας είπε ότι θέλει να βάλει τάξη στις αστικές συγκοινωνίες. Για να το πετύχει, όμως, αυτό, πρέπει να μας πείσει ποιο, κατά την γνώμη της, είναι το πρόβλημα που υπάρχει. Γιατί πολύ απλά δεν μπορείς να δώσεις καμμία λύση, εάν δεν εντοπίσεις, εάν δεν αναλύσεις το πρόβλημα.

Εσείς, κύριοι της Κυβέρνησης, μας έχετε αποδείξει στο παρελθόν ότι δεν γνωρίζετε τα προβλήματα των ΔΕΚΟ, άρα δεν γνωρίζετε και τα προβλήματα των συγκοινωνιών.

Θα θυμίσω την περίοδο της κυβέρνησης Καραμανλή το 2005, τότε που η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας με το ν.3429/2005 προσπάθησε όντως να δώσει μία λύση εξυγίανσης στις δημόσιες υπηρεσίες προς όφελος της κοινωνίας. Τότε εσείς μιλούσατε για ένα εργασιακό Μεσαίωνα, για έναν αυταρχισμό, για καταργηση του συστήματος συλλογικής αυτονομίας. Τώρα μας καταγγέλλετε ότι δεν προχωρήσαμε πιο γρήγορα, πιο αποφασιστικά σε αυτό που εσείς τότε πολέμουσατε.

Αυτό δείχνει ένα πράγμα μόνο, δηλαδή έλλειψη συνέπειας. Δείχνει, επίσης, και έλλειψη πολιτικής βούλησης που απορρέει από την έλλειψη πολιτικής την οποία έχετε για τις δημόσιες συγκοινωνίες.

Σήμερα μας καλείτε να ξεχάσουμε όλα αυτά τα οποία λέγατε. Προσπαθείτε με κάθε τρόπο να στηρίζετε ένα νομοσχέδιο που προσπαθώ να πιστεύω ότι δεν το πιστεύετε και ότι η συγκεκριμένη πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών, η οποία έχει δείξει όλα αυτά τα χρόνια μια αξιοπρεπή και σοβαρή πορεία, δεν μπορεί να πιστεύει αυτά που θέλει να ψηφίσουμε σήμερα.

Κύριοι συνάδελφοι του ΠΑΣΟΚ, δεν μπορεί η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών να πιστεύει αυτά που θέλετε να ψηφίσετε σήμερα! Γιατί φέρνει αυτό το νομοσχέδιο, αφού δεν γνωρίζει το πρόβλημα; Διότι απλά, υλοποιείτε αποφάσεις ξένων κέντρων -βλέπε τρόικα- που έχετε αναλάβει και έχετε δεσμευθεί να κάνετε πράξη.

Κύριε Υπουργέ, δεν το λέω τυχαία. Σε προχθεσινή σας δήλωση το Σάββατο, στις 12 Φεβρουαρίου, στη NET λέτε «Εγώ δεν συνάντησα την τρόικα σε αυτό το γύρο και όταν ρώτησα πότε θα μας επισκεφθούν, η απάντηση που πήρα είναι ότι θεωρούν ότι το κεφάλαιο «μεταφορές» προχωράει κανονικά και δεν υπάρχει κανένα πρόβλημα». Είναι δική σας η δήλωση.

Λάθος, κυρίες και κύριοι! Υπάρχει πρόβλημα! Υπάρχει μεγάλο πρόβλημα! Απλώς, δεν μπορείτε να το δείτε! Δεν έχετε την ικανότητα να το δείτε! Αποτέλεσμα αυτού είναι να επιχειρείτε με λάθος τρόπο, σε λάθος χρόνο, να υλοποιήσετε μια πολιτική που, όπως έχετε δηλώσει εσείς οι ίδιοι στο παρελθόν, είναι έξω από την ιδεολογία σας!

Με το νομοσχέδιο αυτό αλλάζετε τη ζωή χιλιάδων ανθρώπων και των οικογενειών τους, χωρίς να νιώσετε καμμία ανάγκη ουσιαστικού διαλόγου. Και μιλάω για σας που θα σας θυμίσω ότι μας κάνατε μάθημα για δημόσια διαβούλευση. Τώρα, με συνοπτικές διαδικασίες -και δεν το λέω εγώ αυτό, το λένε και οι φορείς που συναντήσαμε στην επιτροπή, το λένε και όσοι έχουν σχέση με το αντικείμενο- ζητάτε από χιλιάδες εργαζόμενους που εμπλέκονται άμεσα, να δεχθούν τις αποφάσεις που σας επέβαλαν.

Θα ισχυριστείτε ότι αυτό το κάνετε, γιατί ενδιαφέρεστε για το καλό της κοινωνίας και γιατί μπροστά στο γενικό καλό πρέπει να υποχωρούμε σε επιμέρους αντιδράσεις. Όμως και εδώ η πολιτική σας χαρακτηρίζεται από σύγχυση. Την ημέρα που συζητήσαν το νομοσχέδιο, την ίδια μέρα, κύριε Υπουργέ, ανακοινώσατε την αύξηση του εισιτηρίου κατά 40%, η οποία ήδη εφαρμόζεται. Αλήθεια, πώς προέκυψαν αυτές οι αυξήσεις; Υπάρχει μελέτη που οδήγησε σε αυτήν την υπέρογκη αύξηση; Και στο κάτω-κάτω, ποιος εγγυάται ότι αυτή η αύξηση θα συνεχισθεί αύριο, σε ένα μήνα, σε δύο μήνες;

Η βιασύνη που χαρακτηρίζει τη νομοθετική σας πρωτοβουλία οδηγεί από το ένα λάθος στο άλλο. Συγκεκριμένα, για να πετύχετε οικονομία κλίμακος, θα πρέπει όλα τα μέσα μεταφοράς να αξιολογηθούν ανάλογα με τις ανάγκες των πολιτών και, μάλιστα, της κάθε ξεχωριστής περιοχής. Αν μια εταιρεία πέσει έξω, αν ξάνει το εισιτήριο και διώχνει εργαζόμενους, αυτό είναι πολιτική;

Αυτό είναι η εύκολη πολιτική ή, ακόμα καλύτερα, είναι μια ανύπαρκτη πολιτική.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το σχέδιο νόμου χωρίζεται σε τέσσερα συγκεκριμένα κεφάλαια. Θα μας δοθεί η δυνατότητα επί των άρθρων να αναλύσουμε εκτενέστερα το καθένα ξεχωριστά, να πούμε τις θέσεις μας, να εκφράσουμε τις διαφωνίες μας, να πούμε πού συμφωνούμε και πού όχι. Όμως, σε όλα αυτά τα κεφάλαια, το ζητούμενο είναι ένα. Ποιος είναι ο πραγματικός στόχος του νομοσχεδίου; Είναι η αναβάθμιση των συγκοινωνιών;

Πείτε μας, κύριε Υπουργέ, με λόγια συγκεκριμένα και σαφή τι επιτυγχάνει το καινούργιο νομοσχέδιο. Πείτε μας τι κερδίζει ο πολίτης από το καινούργιο νομοσχέδιο. Πού βελτιώνεται το δίκτυο υπηρεσιών; Πού βελτιώνεται το συγκοινωνιακό έργο; Πείτε μας συγκεκριμένα στοιχεία. Τα ζητήσαμε και στην επιτροπή και δεν τα έχουμε πάρει μέχρι σήμερα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στη Βουλή δεν είμαστε για να εκφράζουμε επιθυμίες, αλλά για να εκφράζουμε και να υποστηρίζουμε θέσεις συγκεκριμένες και τεκμηριωμένες, θέσεις που μέσα από ισχυρά επιχειρήματα, μέσα από σχεδιασμό και μελέτες μπορούμε να παρουσιάσουμε. Πού είναι ο κοινωνικός χαρακτήρας των συγκοινωνιών; Πού είναι το κοινωνικό εισιτήριο; Πού είναι το ενιαίο εισιτήριο; Το καταργείτε; Ουδμία αναφορά! Έτσι δεν βελτιώνονται οι συγκοινωνίες. Εσείς νομίζετε ότι έτσι γίνεται αναδιάρθρωση. Η βελτίωση δεν έρχεται μέσα από περικοπές, χωρίς σχεδιασμό και με άστοχους περιορισμούς. Ξεχνάτε για μια ακόμα φορά ότι οι συγκοινωνίες είναι για τον άνθρωπο, για τους πολίτες της πόλης που τους αφήσατε έξω.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θέλω πραγματικά να θέσω και πάλι ένα ερώτημα. Είναι γεγονός -κι αυτό φαίνεται κι από την έκθεση- ότι ερευνάται η τυχόν αντισυνταγματικότητα των διατάξεων του νομοσχεδίου και κάποιων αόριστων μέτρων δυνάμενης της υπουργικής απόφασης στο άρθρο 1 και στην παράγραφο 4, προκειμένου να εξασφαλιστεί η απαιτούμενη συναίνεση πιστωτών της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ.

Τέλος όλο το κεφάλαιο Γ' ασχολείται με τα ζητήματα του προσωπικού και είναι σύμφωνα με τις διατάξεις του Συντάγματος; Και αυτό ερευνάται. Γιατί δεν μπορεί να είναι σύμφωνα με τις διατάξεις του Συντάγματος, όταν θίγονται θέματα που αφορούν την προστασία της εργασίας, τη συνδικαλιστική ελευθερία, το δικαίωμα πρόσβασης στα αρμόδια δικαστήρια.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο αυτό διακρίνεται από μία προχειρότητα. Αν αναλογιστεί κανείς ότι η Κυβέρνηση δίσταζε -καλύτερα μπορώ να πω, περιφρόνησε να κάνει έναν ακόμα διάλογο με τους εργαζόμενους και το λέω αυτό μετά από ανακοινώσεις των σωματείων οι οποίες έγιναν- θεωρώ ότι στις πρώτες βδομάδες της διαβούλευσης που ξεκίνησαν το κύριο σύνθημα που υπήρχε είναι: «Βιαζόμαστε, είναι αποφάσεις που έχουν προχωρήσει, πρέπει να προχωρήσουμε, δεν μπορούμε να καθυστερήσουμε».

Η θέση μας είναι συγκεκριμένη και ξεκάθαρη: θέλουμε έναν ενιαίο φορέα δημοσίων αστικών συγκοινωνιών, με μία ενιαία διοίκηση, με ένα διοικητικό συμβούλιο, όπου θα λαμβάνονται συνολικά αποφάσεις -κι όχι τα επιμέρους διοικητικά συμβούλια- με ένα ενιαίο λογιστήριο, που θα συμμαζεύει την οικονομική κατάσταση, με ένα ενιαίο σύστημα προμηθειών, ανταλλακτικών κ.λπ.. Άρα πρέπει να υπάρχει ένας συγκεκριμένος έλεγχος, για να μπει επιτέλους τάξη στα οικονομικά, αλλά και να μειωθεί το σημαντικό, το λειτουργικό κόστος.

Με τη δημιουργία των δύο εταιρειών του ΟΣΥ, που θα προκύψει από τη συγχώνευση της ΕΘΕΛ με τον ΗΛΠΑΠ, με την απορρόφηση του τελευταίου από την πρώτη και τη στάση που θα προκύψει από τη συγχώνευση της ΑΜΕΛ με τον ΗΣΑΠ και την ΤΡΑΜ με την απορρόφηση των τελευταίων από την πρώτη δεν επιτυγχάνεται το επιθυμητό αποτέλεσμα.

Ένας σωστός στρατηγικός σχεδιασμός, που πραγματικά λείπει από το νομοσχέδιο αυτό, θα έπρεπε να περιλαμβάνει την «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ», τον προαστιακό, όπου όλοι ξέρουμε ότι το 80% τουλάχιστον είναι αστικές συγκοινωνίες και ο προαστιακός έχει ενταχθεί αλλού. Θα πρέπει να περιλαμβάνει ΗΣΑΠ, ΤΡΑΜ, τα ταξί -τα ταξί δεν μετέχουν στο σχεδιασμό αυτό καθόλου- τα ΚΤΕΛ -τα ΚΤΕΛ δεν μετέχουν στο σχεδιασμό αυτό καθόλου- και ακόμα,

αν θέλετε, θα έπρεπε να περιλαμβάνει και το ποδήλατο.

Μιλάτε συνεχώς για πράσινη ανάπτυξη, την ακούμε συνεχώς από την Κυβέρνηση. Αυτό σημαίνει ένας στρατηγικός σχεδιασμός για τις αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας.

Επίσης, ενώ προβλεπόταν αρχικά, μετά αφαιρέθηκε το νομοσχέδιο για τη συμμετοχή των ΟΤΑ. Δεν είναι σαφές και δεν καθορίζεται πλήρως ποια θα είναι ακριβώς και πώς θα επιτυγχάνεται η συνεργασία με το ΚΤΕΛ.

Θέλω να σημειώσω εδώ, ότι καταθέσαμε και μία τροπολογία που θα συζητηθεί αύριο προφανώς για τα ΚΤΕΛ και γι' αυτά τα οποία οφείλει η πολιτεία και ελπίζω να είναι θετική και η άποψη του Υπουργού και θετική η άποψη του Υπουργείου Οικονομικών, για να μπορέσουμε να την ψηφίσουμε.

Πλέον με τον «ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΗ» η Περιφέρεια Αττικής είναι αρμόδια για τη χάραξη της πολιτικής του συγκοινωνιακού έργου. Ποιος είναι ο ρόλος της περιφέρειας στο νομοσχέδιο; Το έχει δει κανείς; Το έχει διαβάσει κανείς; Κανένας δεν είναι ο ρόλος της. Ποιος είναι ο ρόλος που πρέπει ο κάθε φορέας να έχει; Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν υπερβάλλουμε όταν λέμε ότι πραγματικά είναι ένα πρόχειρο νομοσχέδιο.

Σε ό,τι αφορά το ΤΡΑΜ, θα υλοποιηθούν οι επεκτάσεις του; Δεν διευκρινίζετε σε καμία περίπτωση, όταν υπάρχει περίπτωση διαφωνίας των δύο δημιουργημένων εταιρειών, πώς μπορεί να λειτουργήσει το σύστημα. Κι αν μία από τις εταιρείες δεν πετύχει το στόχο της, τότε τι θα γίνει; Θα επιβαρύνει τη θέση της άλλης; Δεν θα μπορούν να λειτουργήσουν οι μεταφορές;

Βλέπουμε, λοιπόν, ότι ο συγκεκριμένος νόμος είναι και ανεφάρμοστος. Και δυστυχώς να θυμηθείτε ότι σε τέσσερις, πέντε μήνες το πολύ θα έρθει πάλι το Υπουργείο Μεταφορών να αλλάξει το νόμο, να διορθώσει το νόμο, να προσθέσει το νόμο, να βάλει το νόμο προς τη σωστή κατεύθυνση. Και δεν έχουμε κανένα λόγο να είμαστε παράλογοι ή να διαφωνούμε.

Θα θυμίσω σε όλους και σε όλες σας ότι πριν από μία βδομάδα ψηφίσαμε και συμφωνήσαμε για το νομοσχέδιο της Πολιτικής Αεροπορίας, των αεροδρομίων. Γιατί το κάναμε αυτό; Γιατί να μην μπορέσουμε να συμφωνήσουμε με ένα μίνιμουμ συνεννόησης και στο σημερινό νομοσχέδιο; Για δύο λόγους.

Ο πρώτος λόγος είναι γιατί είναι ένα νομοσχέδιο που δημιουργεί αντιπαλότητες στην κοινωνία μας, στους εργαζομένους και στους πολίτες. Ο δεύτερος λόγος είναι γιατί είναι ένα νομοσχέδιο το οποίο απέχει από την πραγματικότητα και ένα νομοσχέδιο πρόχειρο, το οποίο δεν θα μπορέσει να υλοποιηθεί. Κανένα νομοθέτημα δεν μπορεί να φέρει αποτέλεσμα, εάν δεν έχει τη συναίνεση ή την συγκατάβαση –αν θέλετε- ή τη συνεννόηση ή τη συνεργασία των φορέων και της κοινωνίας.

Λέτε, κύριε Υπουργέ, ότι επιχορηγείται το κόστος λειτουργίας κατά 40% με ένα πλαφόν επιχορήγησης. Με ποια μελέτη; Υπάρχει νομοτεχνική μελέτη γι' αυτό; Γιατί να μην είναι 20%; Γιατί να μην είναι 70%; Υπάρχει κάποια τεκμηρίωση σ' αυτό; Καμμία. Με τι κριτήρια έγινε αυτή η επιχορήγηση; Δεν αναφέρεται πουθενά κάτι τέτοιο. Και ξέρουμε, όπως είπα και πριν, ότι σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Ένωση οι χρηματοδοτήσεις θα πρέπει να είναι καταγεγραμμένες, κοστολογημένες. Άρα η επιχορήγηση δεν μπορεί να καλύψει το ανώτερο κόστος.

Συνεπώς οδηγούμεθα μαθηματικά στην αύξηση, πάλι, του κομίστρου. Οδηγούμαστε σε αύξηση του εισιτηρίου. Το ίδιο κάνατε και στην «ΤΡΑΙΝΟΣΕ». Ανακοινώθηκε κάποια στιγμή και αφαιρέθηκε αμέσως από το site. Γιατί άραγε;

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

Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα δύο λεπτά από τη δευτερολογία μου, παρακαλώ.

Ερωτάται τι θα γίνει στην περίπτωση αυτή με το κοινωνικό εισιτήριο, με το μειωμένο εισιτήριο; Άκουσα πριν από λίγες ημέρες τον Υφυπουργό, τον αγαπητό κατά τα άλλα, να μιλάει για το κοινωνικό εισιτήριο, για τους φοιτητές, για τους μεγάλους σε ηλικία. Θα του θυμίσω ότι αυτά δεν γίνονται τώρα. Αυτά έγιναν επί Υπουργίας Ευριπίδη Στυλιανίδη. Δεν είναι καινούργια πράγματα. Σταματήστε πια να παρουσιάζετε πράγματα που λειτουργούν εδώ και δέκα χρόνια, εδώ και πέντε χρόνια, εδώ και τρία χρόνια σαν καινούργια. Έλεος! Δεν μπορούμε να συνεννοηθούμε σ'

αυτό το επίπεδο. Τα ξέρει ο κόσμος, τα ζουν οι εργαζόμενοι, τα ξέρουν οι πολίτες. Δεν μπορεί να επαναλαμβάνουμε κάτι το οποίο το έχει ζήσει ο καθένας στο πετσί του ως κάτι καινούργιο.

Καταργείτε το ενιαίο εισιτήριο. Δεν μιλάτε πουθενά για ενιαίο εισιτήριο, που διευκόλυνε οικονομικά το επιβατικό κοινό στις μετακινήσεις του. Για να είμαστε ειλικρινείς, ποιοι χρησιμοποιούν τις αστικές συγκοινωνίες; Τις αστικές συγκοινωνίες τις χρησιμοποιούν άνθρωποι, οι οποίοι δεν έχουν οικονομικές δυνατότητες ή που τους εξυπηρετεί στην εργασία τους. Έχουμε υποχρέωση να στηρίξουμε τους πολίτες με έναν τρόπο σίγουρο, με έναν τρόπο βέβαιο. Έχει ξεκινήσει ένα ανελέητο και αυστηρό κυνηγητό αυτών που δεν πληρώνουν εισιτήριο. Έτσι καταπολεμάμε το σύμπτωμα κι όχι το νόσημα.

Καταθέσατε μία τροπολογία. Σημαντικό είναι που την καταθέσατε. Θα σας θυμίσω ότι σας παροτρύναμε γι' αυτό στην πρωτομιλία μας επί της αρχής στην επιτροπή. Χαιρόμαστε που την καταθέτετε. Μακάρι να μπορέσουμε να βρούμε τη χρυσή τομή και να ψηφίσουμε την τροπολογία αυτή.

Έτσι όπως προχωράει το νομοσχέδιο αυτό, το μόνο που καταφέρνει να κάνει είναι να μειώσει το συγκοινωνιακό έργο, δηλαδή να απαξιώσει τις συγκοινωνίες, να προχωρήσει σε νέο δανεισμό, δηλαδή σε όμοια με την προηγούμενη κατάσταση. Αν αυτό θέλετε να πετύχετε, σας διαβεβαιώνω ότι το πετυχαίνετε με το νομοσχέδιο αυτό.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι αλήθεια ότι ειπώθηκε αρκετές φορές –και είμαι κάθετα αντίθετος- ότι η μισθοδοσία δεν μπορεί να θεωρηθεί υπεύθυνη για το έλλειμμα, όπως υποστηρίζει η Κυβέρνηση, αλλά οι ως άνω οφειλόμενες ληξιπρόθεσμες απαιτήσεις είναι αυτές που δημιουργούν το πρόβλημα και επιβαρύνεται ο κρατικός προϋπολογισμός με ένα εγχείρημα το οποίο δεν είναι λάθος. Αλλά τι θα γίνει τα επόμενα χρόνια, την ίδια ώρα που χιλιάδες νοικοκυριά δοκιμάζονται για 5.000 και 10.000 ευρώ χρέη προς τις τράπεζες; Η ίδια η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ χαρίζει τα χρέη που δημιουργήσε η ίδια στο παρελθόν των τελευταίων δεκαπέντε μηνών.

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

Πιστεύω, κύριε Υπουργέ, ότι θα έχετε τη δυνατότητα –και φάνηκε άλλωστε αυτό και στην επιτροπή, που κάνατε πολλές διορθώσεις- να διορθώσετε πλήρως το νομοσχέδιο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Ολοκληρώστε, παρακαλώ, κύριε Παπαδόπουλε.

ΜΙΧΑΛΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ: Τελιώνω, κύριε Πρόεδρε.

Το λέω αυτό, γιατί πραγματικά πιστεύετε ότι σώθηκε η ΑΜΕΛ με την αποκοπή διακοσίων πενήντα ανθρώπων, δηλαδή με μία πολιτική δίωξη την οποία κάνατε; Διότι περί αυτού πρόκειται. Μιλάμε για διακόσιες πενήντα οικογένειες και πλέον εργαζομένων, για τους οποίους δαπάνησε σε χρήματα, τους εκπαιδύσει και τους διώχνετε. Σώζεται πρώτα-πρώτα αυτός που κινδυνεύει. Η ΑΜΕΛ δεν κινδυνεύει. Μειώσατε το προσωπικό σε μία υγιή εταιρεία. Οι εργαζόμενοι ήταν εκπαιδευμένοι και ήταν απαραίτητοι. Το δηλώνουν και οι ίδιοι οι εργαζόμενοι, το δηλώνει και η διοίκηση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Νέα Δημοκρατία και ο Πρόεδρος της, Αντώνης Σαμαράς, δεσμεύονται ότι θα επαναφέρουν στην εργασία τους εργαζόμενους αυτούς, οι οποίοι διορίστηκαν όπως όλοι οι εργαζόμενοι στην ΑΜΕΛ με συγκεκριμένες διαδικασίες και με το νόμο που προβλέπεται.

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

Τελιώνω σ' ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Πρέπει να ολοκληρώσετε, κύριε συνάδελφε. Σας παρακαλώ. Δεν έχετε ένα λεπτό. Μιλάτε δεκαεννέα λεπτά.

ΜΙΧΑΛΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ: Κλείνοντας θέλω να πω ότι εμείς δεν μπορούμε να ψηφίσουμε το νομοσχέδιο αυτό, γιατί εσείς μπορεί να διαφωνείτε ιδεολογικά, όπως λέγατε στο παρελθόν, όμως στην πράξη λειτουργείτε διαφορετικά. Μπορεί κάποιοι να αυτοαποκαλούνται πρώην αριστεροί αλλά στην πράξη λειτουργούν ως νεοφιλελεύθεροι. Εμείς δεν μπορούμε να ψηφίσουμε το νομοσχέδιο αυτό και δεν θα το ψηφίσουμε, γιατί δεν μας το επι-

τρέπεται ούτε η συνείδησή μας ούτε η πολιτική λογική την οποία βάζετε.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Ο ειδικός αγορητής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος, κ. Νικόλαος Παπακωνσταντίνου, έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΑΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ: Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, το συζητούμενο νομοσχέδιο, παρ' όλο τον βαρύγδουπο τίτλο του, δεν έχει καμμία σχέση με προσπάθεια βελτίωσης και αναβάθμισης των κοινωνικά αναγκαίων δημοσίων συγκοινωνιακών υπηρεσιών. Βεβαίως δεν μπορεί καν να αναφερθεί στις ανάγκες του καθημερινού επιβάτη. Από τα στοιχεία που έχουν δημοσιευτεί υπάρχουν γύρω στα δύο εκατομμύρια επιβάτες ημερησίως στο Λεκανοπέδιο, αλλά παρ' όλα αυτά με τις ρυθμίσεις του συγκεκριμένου νομοσχεδίου πολλαπλασιάζονται τα βάσανά τους, τα αγκομαχητά τους και ταυτόχρονα η ληστεία του οικονομικού εισοδήματός τους.

Σημειώνουμε ότι το 70% περίπου των καθημερινών επιβατών από τη Δευτέρα έως την Παρασκευή είναι για διαδρομές από το σπίτι στη δουλειά και από τη δουλειά στο σπίτι. Πάνε και επιστρέφουν για την εργασία και από την εργασία στο σπίτι, στην οικογένειά τους. Επομένως μιλάμε για ένα βασικό και θεμελιώδες κοινωνικό δικαίωμα, το δικαίωμα για γρήγορη, ασφαλή και φθηνή μετακίνηση –το τονίζουμε- ένα θεμελιώδες και βασικό κοινωνικό δικαίωμα των εργαζομένων, των βιοπαλαιστών το οποίο, τα τελευταία δέκα χρόνια επιεικώς ως ΠΑΣΟΚ, «τσαλακώνετε» και με τις ρυθμίσεις του νομοσχεδίου «τσαλαπατάτε». Επαναλαμβάνουμε ως Κοινοβουλευτική Ομάδα του ΚΚΕ την απαίτηση να αποσυρθεί το νομοσχέδιο.

Μία πρώτη παρατήρηση είναι ότι η βασική φιλοσοφία του νομοσχεδίου είναι το υπέρτερο, ταξικά ιδιολογικό συμφέρον των μεγάλων επενδυτών. Το επικαλούμενο στην αιτιολογική έκθεση δημόσιο συμφέρον είναι πλήρως «εμποτισμένο» από τα κριτήρια της επιχειρηματικότητας, της ανταγωνιστικότητας και της ανταποδοτικότητας και ακριβώς γι' αυτό το λόγο επιφέρει τη δραστητική σύνθλιψη του μισθολογικού και μη μισθολογικού κόστους εργασίας των εργαζομένων. Οι διακηρυσσόμενες οργανωτικές και λειτουργικές αναδιαρθρώσεις του νομοσχεδίου συγκροτούν μια κατεύθυνση προετοιμασίας και προετοιμασίας ζεύξεων εισδοχής αλλά και διευκόλυνσης πραγματοποίησης κοινοπρακτικών σχημάτων με διάφορους περιφερόμενους επενδυτικούς κερδοσκοπικούς εταιρικούς παίκτες και τρωκτικά.

Σημαντικό και σημαδιακό, αποκαλυπτικό του αξιακού ορίζοντα του νομοσχεδίου, είναι το ότι και οι εταιρείες παροχής συγκοινωνιακού έργου είναι νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου που υπηρετούν σκοπούς κοινής ωφέλειας και βεβαίως λειτουργούν με βάση τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας, όπως σημειώνει η αιτιολογική έκθεση. Μη μας πείτε ότι οι κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας δεν είναι η απόσπαση κέρδους καθότι διέπονται από τις διατάξεις της νομοθεσίας περί ανωνύμων εταιρειών και αυτή η διευκρίνιση είναι ιδιαίτερα σαφής και εύγλωττη.

Εμείς σαν ΚΚΕ αντιπροτείνουμε και υποστηρίζουμε ενιαίο, αποκλειστικά δημόσιο φορέα σχεδιασμού, προγραμματισμού, εποπτείας, εκτέλεσης και ελέγχου του συγκοινωνιακού έργου, και τα τρία μαζί ως λειτουργικές στιγμές μιας ενιαίας δημόσιας υπηρεσίας, όχι αποσπασμένα και κομματιαστά με χαλαρές λειτουργικές συνδέσεις μεταξύ τους, όπου άλλος σχεδιάζει, άλλος προγραμματίζει, άλλος εκτελεί και άλλος ελέγχει, αλλά έναν ενιαίο αποκλειστικά δημόσιο φορέα με κυρίαρχη την κρατική χρηματοδότηση από τον κρατικό προϋπολογισμό. Εμείς αντιπροτείνουμε και τακτικά έσοδα από τη φορολόγηση των καπιταλιστικών επιχειρήσεων ακριβώς γιατί η αντικειμενική κοινωνική και οικονομική βάση αυτής της πρότασής μας για φορολόγηση των καπιταλιστικών επιχειρήσεων γι' αυτό το δημόσιο φορέα σχετίζεται με το ότι οι εργαζόμενοι κατά 70% τουλάχιστον στις καθημερινές τους μετακινήσεις πηγαίνουν από το σπίτι στην εργασία και από την εργασία στο σπίτι.

Νομίζω ότι δεν μπορεί να ισχύει για τους χώρους εργασίας η άποψη των καπιταλιστών ότι απαγορεύεται η είσοδος στους μη έχοντες εργασία γιατί ακριβώς εκεί, μέσα στους χώρους εργα-

σίας γίνεται και η εκμετάλλευση της εργατικής δύναμης με την απομύζηση υπεραξίας.

Αυτό το αναφέρουμε, γιατί σχετίζεται με την εξουθένωση της εργατικής δύναμης. Από αυτήν την άποψη τα χρήματα από τη φορολόγηση των καπιταλιστικών επιχειρήσεων μπορούν να χρησιμοποιηθούν -δυσνητικά πάντα- για τη συντόμευση του χρόνου μετακίνησης και για τον πιο άνετο χαρακτήρα της, γιατί ο καθημερινός εργαζόμενος, ο κύριος παραγωγός του κοινωνικού πλούτου, μετακινείται και βρίσκεται στο δρόμο από δύο έως τρεις ώρες ημερησίως, δηλαδή στο εικοσιτετράωρο του έχει μια συγκλονιστική αναλογία στο δρόμο.

Δεν είναι τυχαίο, λοιπόν, ότι μέσα στους ποικιλώνυμους και χρυσοποικίλους δείκτες μέτρησης έργου του νομοσχεδίου δεν είναι η προσδοκία, έστω διακηρυχτικά, να γίνει τέτοια αναβάθμιση του παρεχόμενου συγκοινωνιακού έργου, ώστε να μειωθεί δραστηκά ο καθημερινός χρόνος μετακίνησης των εργατών, των βιοπαλαιστών, των εργαζομένων, των ανέργων, των συνταξιούχων και των σπουδαστών.

Εμείς κάνουμε τέτοιες σκέψεις και τέτοιες προτάσεις, ακριβώς γιατί αντιμετωπίζουμε την παροχή, την οργάνωση, τον προγραμματισμό του συγκοινωνιακού έργου σαν μια παραγωγική επένδυση. Δεν έχουμε τη φιλοσοφία ότι είναι θέμα καταναλωτικού κινήματος ή μιας κρατικοδίαιτης μη κυβερνητικής οργάνωσης.

Εμείς, λοιπόν, υποστηρίζουμε: κρατική χρηματοδότηση στο εισιτήριο, κρατική χρηματοδότηση για τη συντήρηση, επισκευή του στόλου και κρατική χρηματοδότηση για την ανάπτυξη του στόλου. Σημειώνουμε, γι' αυτούς που ευαγγελίζονται την ιδιωτική οικονομία, ότι το 75% των χρημάτων για την ανανέωση του στόλου στα ΚΤΕΛ ήταν κρατική χρηματοδότηση και ότι συνεχίζεται η κρατική επιδότηση για τα σκάστρα, τις στάσεις, τους σταθμούς και τους χώρους στάθμευσης.

Βεβαίως, λέμε «όχι» στην τραπεζική δανειοδότηση που ήταν και το δικό σας «βιολί» των πρόσφατων δώδεκα χρόνων, τουλάχιστον, με άκρως τοκογλυφικά επιτόκια, μέχρι και τρεις φορές πάνω από τον πληθωρισμό. Και περί αυτού «ποιείτε την νήσσαν».

Κυρίως οι κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ -βεβαίως και με τη συνεπικουρία των κυβερνήσεων της Νέας Δημοκρατίας- είναι οι πρώτοι συστημικοί, κατ' επανάληψη και γιγαντιαίους διαστάσεων τζαμπατζήδες, για να χρησιμοποιήσω μια προσφιλή σ' εσάς έκφραση των ημερών. Είναι οι οργανωτές της ανομίας και της παραβατικότητας, όταν πρόκειται, όμως, για τη νομοθετικά κατοχυρωμένη κοινωνική ευθύνη του κράτους απέναντι στους επιβάτες.

Μιλάμε -γιατί μερικοί προτιμούν να το προσπερνούν και να σωπαίνουν- για τη μεθοδική καταστράγγιση των όποιων θετικών ρυθμίσεων του ν.2669/1998. Από τις νομοθετημένες αντισταθμιστικές οφειλές, 3,8 δισεκατομμύρια ευρώ της πρόσφατης δεκαετίας, δόθηκε μόνο 1,1 δισεκατομμύριο ευρώ. Στηρίζετε και στηρίζετε την κερδοσκοπική τοκογλυφική δραστηριότητα των τραπεζών, την αφαίμαξη των συγκοινωνιακών φορέων.

Είναι εύλογα τα στοιχεία για την ΕΘΕΛ το 2009. Ήταν 75 εκατομμύρια ευρώ η κρατική επιδότηση, 74 εκατομμύρια ευρώ ήταν οι πληρωμές τόκων στις τράπεζες. Και συνεχίζετε και στο παρόν νομοσχέδιο, όταν κατευθύνετε τις οδικές και τις σταθερές συγκοινωνίες στο «αυλάκι» της σύναψης νέων δανείων και διακανονισμού και εξόφλησης των γνωστών τώρα δανείων.

Κατά την άποψή μας πιο οδυνηρός τρόπος για το βούλιαγμα του κοινωνικού δικαιώματος της ασφαλούς, γρήγορης και φθηνής μετακίνησης των εργαζομένων και των βιοπαλαιστών δεν μπορεί να υπάρξει.

Εμείς είμαστε κατά και στιγματίζουμε την πραγματοποιούμενη και με το νομοσχέδιο κυνική εκτέλεση της κρατικής χρηματοδότησης, τον αποκεφαλισμό της κατά 50% και το βούλιαγμα της στα επίπεδα του 25% και 30% του λειτουργικού κόστους. Γιατί και το 40%, που θεσμοθετείτε, είναι η οροφή και μάλιστα η μέγιστη οροφή.

Βάσιμα, μπορούμε να υποστηρίξουμε ότι θα βάλετε και δείκτες στα διοικητικά στελέχη του ΟΑΣΑ να διαμορφώνουν και να αναζητούν διάρθρωση του συγκοινωνιακού έργου, των δρομολογίων, των οχηματοχιλιόμετρων, ώστε να απομακρύνονται από την οροφή. Και βεβαίως θα τους τάζετε και μπόνους επάρκειας.

Κυριολεκτικά, λοιπόν και με τον πυρήνα, το σύμφωνο ευθύνης,

πραγματοποιείτε την εκτέλεση της κρατικής χρηματοδότησης. Εννοείται ότι το νομοσχέδιο πραγματοποιεί, υλοποιεί και συγκροτεί οργανωτικούς και λειτουργικούς δείκτες υποδοχής, ζεύξης με διάφορους περιφερόμενους επενδυτικούς παίκτες και ανώνυμες εταιρείες για να αρμέξουν την κινητή και ακίνητη περιουσία των δημοσίων μέσων μαζικής μεταφοράς.

Διαβάζουμε και σας το αφιερώνουμε και θέλουμε να εστιαστεί και σ' αυτά τα ζητήματα η προσοχή του ελληνικού λαού. Εξουσιοδοτήσεις να αναθέτουν σε τρίτους, κάθε είδους προμήθειες, υπηρεσίες και έργα που εκτελούνται από τις εταιρείες αυτές και ιδίως την εκμετάλλευση και αξιοποίηση των χώρων και μέσων αρμοδιότητάς τους για διαφημιστικές προβολές, των λογιστικών υπηρεσιών, στις οποίες συμπεριλαμβάνεται η έκδοση, η διαχείριση των εισιτηρίων και οι νομικές και συμβουλευτικές υπηρεσίες.

Και όχι μόνο αυτό, αλλά να αξιοποιούν με κάθε τρόπο την κινητή και ακίνητη περιουσία τους και ιδίως να εκμισθώνουν εγκαταστάσεις σε τρίτους για την άσκηση επιχειρηματικής δραστηριότητας –παρακαλώ- και να πωλούν ακίνητα και τροχαίο υλικό.

Βεβαίως, είναι εύγωτο και φανερό ότι φωτογραφίζει ένα ολόκληρο πλαίσιο δραστηριοτήτων και δείχνει την ορμητική και ξεφωνημένη, επιχειρηματική, κερδοσκοπική δραστηριότητα των λεγόμενων «ΟΑΣΑ» και εταιρειών παροχής συγκοινωνιακού έργου και των λοιπών, αλλά και το ποιοι συγκεκριμένοι μεγαλο-επιχειρηματίες στον περιβάλλοντα χώρο θα ωφεληθούν και θα βυζιάξουν κέρδη από τις ρυθμίσεις του νομοσχεδίου.

Κύριο ζήτημα του νομοσχεδίου είναι, τι είναι το προσωπικό, οι εργαζόμενοι που ήδη εργάζονται σ' αυτούς τους τομείς. Οι διατυπώσεις και οι επεξηγήσεις των άρθρων είναι αποκαλυπτικές και εκκωφαντικές για την καλλιέργεια και τη διείρυνση όλου αυτού του πελάγους της απασχόλησης, όλου αυτού του απίστευτου ακορντεόν ελαστικοποίησης των εργασιακών σχέσεων από συλλογικές συμβάσεις εργασίας δημοσίου δικαίου μέχρι συλλογικές συμβάσεις εργασίας ιδιωτικού δικαίου έως συλλογικές συμβάσεις αορίστου χρόνου, ορισμένου χρόνου, πλήρους ή και μερικής απασχόλησης. Γίνονται ταξινομήσεις ιδιαίτερα εύγλωττες για την αντεργατική manía που διέπει τις ρυθμίσεις του νομοσχεδίου περί πλεονάζοντος προσωπικού Α' και Β' φάσης.

Με τα άρθρα 9, 10, 11, 12 και 13 συγκροτείται ο «βούρδουλας» της επιχειρηματικότητας και της ανταγωνιστικότητας, ο «βούρδουλας» του Συνδέσμου Βιομηχάνων, του Εμπορικού, Βιομηχανικού Επιμελητηρίου, ένας «βούρδουλας» ευρωενωσιακής κοπής κατά των εργατών, με κατάργηση στοιχειωδών συνδικαλιστικών ελευθεριών.

Επειδή κάποιοι παριστάνουν τους ανήξερους και στην ίδια την επιτροπή, διαβάζουμε από το ίδιο το κείμενο: «Η εξέλιξη και διαμόρφωση των συμβάσεων ή σχέσεων των εργαζομένων που τίθενται σε εφαρμογή ακολουθούνται κατά παρέκκλιση κάθε κανόνα εργατικής νομοθεσίας, κάθε πιθανολογούμενης πραγματικής ή δυνάμενης συλλογικής σύμβασης εργασίας». Ακόμα και τα έθιμα εξορίζονται. Συνεχίζουμε από το ίδιο το κείμενο: «Οι διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου κατισχύουν κάθε αντίθετης ή άλλης γενικής ή ειδικής διάταξης, συμφωνίας, όρου ή ρήτρας, νόμου ή κανονισμού συμπεριλαμβανομένων όσων έχουν ισχύ νόμου, κανονιστική ή άλλη ή συμβατικού ή οργανισμού ή συλλογικής σύμβασης εργασίας ή απόφασης μεσολαβητή ή διαιτητικής απόφασης ή συλλογικής συμφωνίας ή ατομικής σύμβασης ή συμφωνίας ή επιχειρησιακής πρακτικής ή εργασιακής συνήθειας ή άλλης πάσης μορφής και είδους πηγής δικαίου. Κάθε ρύθμιση αντίθετη άμεσα ή έμμεσα προς τις διατάξεις του κεφαλαίου αυτού καταργείται, των διατάξεων του παρόντος κεφαλαίου θεωρουμένων ως ειδικότερων σε κάθε περίπτωση». Ακόμη: «Οι νέες συλλογικές συμβάσεις ή ο νόμος που θα θεσπίσει τις συλλογικές ρυθμίσεις κατά τα ανωτέρω καταργούν κάθε προγενέστερη συλλογική σύμβαση και όρο οποιασδήποτε πηγής του συλλογικού εργατικού δικαίου. Προβλέπεται ακόμα προσωρινή απαγόρευση προσφυγής στη διαιτησία και στη μεσολάβηση».

Ανακεφαλαιώνουμε: Εσείς τροχοδομείτε μετατάξεις και απολύσεις εργαζομένων και τους θέλετε να περπατούν στα τέσσερα, γονατιστούς να εκλιπαρούν και κυρίως αιχμάλωτους στη σκέψη. Εμείς διεκδικούμε προσλήψεις προσωπικού με συγκροτημένα

εργασιακά δικαιώματα, με αιχμή τα κενά σε οργανικές θέσεις χιλίων τριακοσίων οδηγών για να καλυφθούν οι πιεστικές, αναγκαίες ανάπτυξης, πύκνωσης του συγκοινωνιακού έργου, διείρυνσης και αύξησης των δρομολογίων για να καλυφθούν οι ανάγκες των επιβατών.

Εσείς πραγματοποιείτε εκτίναξη του εισιτηρίου στον ορίζοντα των ΚΤΕΛ. Και έπονται και άλλα βήματα, όσον αφορά το τιμολόγιο για να συναντηθεί σε δύο, τρία χρόνια στον ορίζοντα των τριών και τρεισήμισι ευρώ με ταυτόχρονη αραίωση των δρομολογίων στα βήματα των ΚΤΕΛ. Εμείς ζητάμε, διεκδικούμε, απαιτούμε δραστική μείωση των εισιτηρίων, δωρεάν εισιτήρια για τους ανέργους με ζώνες δωρεάν μετακίνησης για τους εργάτες που πάνε και γυρίζουν από τη δουλειά και για τους σπουδαστές από και για τη σχολή τους. Εσείς πραγματοποιείτε περικοπή και αραίωση των δρομολογίων, κατάργηση λεωφορειακών γραμμών. Εμείς απαιτούμε και διεκδικούμε πύκνωση των δρομολογίων, στόχους συντόμησης του τωρινού χρόνου αναμονής στις στάσεις των λεωφορείων, των τρόλεϊ, του μετρό, του τραμ και του ηλεκτρικού.

Εμείς βάζουμε θέμα να οριστεί ένας κατεβασμένος ανώτατος αριθμός επιβατών που εξυπηρετούνται ανά όχημα και συρμό, ανά δρομολόγιο, για να φιλοδοξούμε ως λαός και ως χώρα να μην υπάρχουν τα φαινόμενα της «σαρδελοποίησης» των επιβατών στην καθημερινή ζωή.

Εσείς προωθείτε το στράγγισμα έως και την εξάχνωση της μηχανοεπισκευαστικής υποδομής και εμποδίζετε την ουσιαστική αξιοποίηση των ήδη υπαρχόντων τεχνικών μέσων που θα μπορούσαν να συνεισφέρουν και με άμεσο τρόπο στη βελτίωση και στην αναβάθμιση των υπηρεσιών προς τον καθημερινό επιβάτη.

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

Ολοκληρώνοντας, εμείς καταψηφίζουμε την τρομοκρατική εκφοβιστική τροπολογία, ακριβώς γιατί κάνετε επίδειξη νομοθετικής πυγμής απέναντι στη λαϊκή διαμαρτυρία, επίδειξη ποινικοποίησης της κάθε αγωνιστικής, συλλογικής πρωτοβουλίας, ακριβώς γιατί η έγνοια σας είναι η προστασία της κερδοφορίας των μεγάλων εταιρειών που απομυζούν το οδικό δίκτυο και την κινητή και ακίνητη περιουσία των συγκοινωνιακών φορέων.

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

Όμως, όταν το άδικο γίνεται νόμος, η αντίσταση είναι μονόδρομος. Εμείς υπογραμμίζουμε, ως ΚΚΕ, οργανωμένα, μαζικά, συνειδητά, με καθαρή τη σκέψη, με χειραφετημένο το νου, για να αποκτήσει αποτελεσματικότητα και η λαϊκή δράση, ότι καταψηφίζουμε το νομοσχέδιο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Το λόγο έχει ο ειδικός αγορητής του ΛΑΟΣ κ. Παύλος Μαρκάκης.

ΠΑΥΛΟΣ ΜΑΡΚΑΚΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Δεν θα αποφύγω τον πειρασμό για το σχολιασμό της τρόικας και της συνέντευξης που έδωσε. Όλος ο ελληνικός λαός κατάλαβε τι έγινε, εκτός από τα δύο μεγάλα κόμματα. Ήρθε η τρόικα και μίλησε για εκποίηση της δημόσιας περιουσίας μέχρι 50 δισεκατομμύρια. Το βράδυ ξύπνησε το ΠΑΣΟΚ και φοβήθηκε. Τους είπε: «Μην είστε τόσο άγριοι. Εσείς είστε υπάλληλοι, αφήστε σε εμάς τους πολιτικούς να τα πούμε λίγο μαλακά». Έτσι, έκαναν την εκποίηση «αξιοποίηση». Αυτό κατάλαβε όλος ο ελληνικός λαός και η αγωνία μεταξύ της Νέας Δημοκρατίας και του ΠΑΣΟΚ για το ποιος θα υπερισχύσει και ποιος θα χρησιμοποιήσει την καλύτερη έκφραση, πέφτει στο κενό.

Επανερχομαι στα συγκοινωνιακά. Σήμερα, κύριε Υπουργέ, ανοίγει το Τριώδιο και εσείς ανοίγετε θέμα διοδίων. Δυστυχώς, σ' ένα νομοσχέδιο για τις αστικές συγκοινωνίες, που από μόνο του ήταν εκρηκτικό, ήρθατε και βάλατε τη μολότοφ της τροπολογίας, της φυλάκισης δηλαδή για 1,5 ευρώ, και το αποτελέωσατε. Προσπαθώ να καταλάβω πώς το σκεφθήκατε. «Ο βρεγμένος», είπατε, «τη βροχή δεν τη φοβάται». Φέρατε και την τροπολογία, ώστε μία ψυχή που είναι να βγει, να βγει μία ώρα αργότερα.

Εγώ δεν επικαλούμαι παραβίαση των κανονισμών, αλλά θα σας πω ότι αντιφάσκετε, όταν προτείνετε και λέτε ότι είσατε

υπέρ του διαλόγου. Δεν είναι ανάγκη να αυτοαναϊρείστε. Όταν αυτό το θέμα το βάζετε το Σαββατοκύριακο, για να το ψηφίσει η Βουλή τη Δευτέρα, αυτό είναι αντίθετο απ' αυτό που διατείνεστε για το διάλογο.

Αφού, λοιπόν, είχατε διακηρύξει την πρόθεσή σας να βάλετε φυλακή αυτούς που δεν πληρώνουν εισιτήριο ή διόδια, θα μπορούσατε να το φέρετε στην επιτροπή, για να γίνει περισσότερος διάλογος και όχι να το φέρετε σήμερα εσκεμμένα.

Θα σας πω, όμως, κατά τη γνώμη μου, τι πάθατε. Κολλήσατε τη νόσο Ν1Δ1. Δηλαδή, πάθατε «νεοδημοκρατίτιδα». Αυτή τη γκάφα μόνο η Νέα Δημοκρατία θα μπορούσε να την κάνει και ο κ. Σουφλιάς. Θυμάστε τον Οκτώβριο του 2009, λίγες ημέρες πριν από τις εκλογές, που η Νέα Δημοκρατία και ο κ. Σουφλιάς έβαλαν διόδια εδώ έξω από την Αθήνα; Γκάφα ολκής! Όσοι πήγαν μετά να ψηφίσουν δεν το ξέχασαν και έφαγε η Νέα Δημοκρατία το «μαύρο» της ζωής της. Είχε έντεκα μονάδες διαφορά. Το ίδιο θα πάθετε και εσείς τώρα. Φαίνεται ότι το Υπουργείο σας τις τραβάει αυτές τις γκάφες.

Κύριε Υπουργέ, εμείς σας καλούμε να πάρετε πίσω την τροπολογία. Θα την καταψηφίσουμε και θα σας εξηγήσω και τους λόγους.

Κατ' αρχάς η χρονική συγκυρία. Χθες ανακοινώθηκε το επίσημο ποσοστό της ανεργίας, που είναι 14%. Το ανεπίσημο είναι πάνω από 20%. Το μήνα δεκαέξι χιλιάδες άνεργοι. Χθες ανακοινώθηκε ο πληθωρισμός στο 5,2%. Προχθές αυξήσατε τα εισιτήρια κατά 40%. Σήμερα αυξήσατε τα εισιτήρια για τον προαστιακό.

Και σήμερα φέρνετε τροπολογία για να φυλακίσετε τους άνεργους και να τους βάλετε πρόστιμα; Πάρτε πίσω την τροπολογία και φέρτε την ξανά, όταν θα καθιερώσετε τη δωρεάν κάρτα για τους εργαζόμενους και για τους άνεργους, όταν θα καθιερώσετε ξανά σύστημα τιμής εισιτηρίων ανά ζώνη, όταν καταπολεμήσετε τα πλαστά εισιτήρια, τη μάλιστα αυτή, όταν πείσετε τον κόσμο ότι συμμαζεύσατε του παχυλούς μισθούς των διοικήσεων και αντιμετωπίσατε την κακοδιαχείριση και τα ελλείμματα που χαρίζετε κάθε δέκα χρόνια.

Δεν νομιμοποιείστε να βάζετε φυλακή κανέναν για 1,5 ευρώ, όταν αδιαφορείτε να πιάσετε αυτούς που έχουν 600 δισεκατομμύρια στην Ελβετία. Δεν νομιμοποιείστε να βάλετε φυλάκιση για 1,5 ευρώ, όταν αυτοί γλιτώνουν, που έχουν φάει πάνω από 1,5 εκατομμύριο.

Για τα διόδια, θυμηθείτε τις προεκλογικές υποσχέσεις για τη μείωσή τους. Η φωνή του κ. Μαγκριώτη ακούγεται ακόμη μεταξύ των ψηφοφόρων, που έλεγε ότι θα καταργήσει τα διόδια. Να κάνετε την τροπολογία, όταν είστε εν δίκαιω, να κάνετε ένα παράπλευρο δίκτυο, για να μπορεί ένας που δεν θέλει να πληρώσει το διόδιο, να πηγαίνει από το παράπλευρο δίκτυο. Δεν μπορεί να πληρώνει κάποιος διόδια για να πηγαίνει ούτως ή άλλως στη δουλειά του. Καθιερώστε κάρτα για τους μόνιμους κατοίκους. Δεν μπορεί να πληρώνει διόδια, ανεξάρτητα εάν πηγαίνει κοντά ή μακριά. Βάλτε διόδια ανάλογα με την απόσταση. Εδώ τι συμβαίνει; Κάθε λίγο και λιγάκι ξεφυτρώνουν και χτίζονται διόδια και σε τακτά χρονικά διαστήματα αυξάνετε και την τιμή τους.

Φτιάξτε, λοιπόν, πρώτα τους δρόμους και μετά να πληρώσουν διόδια. Κάντε δεκτή την πρόταση που σας κάνουμε εμείς. Μειώστε δραματικά τα διόδια, αυξάνοντας το χρόνο κατασκευής των έργων. Εδώ έχουν αγανακτήσει ακόμη και οι Βουλευτές του ΠΑΣΟΚ, που δεν τολμούν να πάνε στην περιφέρειά τους και εσείς φέρνετε τροπολογίες.

Και θέλω να πω και κάτι γι' αυτούς που δεν πληρώνουν. Κοιτάξτε, αδέρφια. Στις εκλογές πάτε και ψηφίζετε ΠΑΣΟΚ και Νέα Δημοκρατία και μετά τις εκλογές έρχεστε και λέτε: «Δεν πληρώνω». Ουδέν λάθος αναγνωρίζεται μετά την απομάκρυνση από το ταμείο.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΛΑΟΣ)

Θα δω στις επόμενες εκλογές αυτούς που κάνουν τους μάγκες και δεν πληρώνουν.

Να έρθουμε τώρα στο βασικό νομοσχέδιο για την εξυγίανση, την αναδιάρθρωση και την ανάπτυξη των αστικών συγκοινωνιών Αττικής. Πιο ψευδεπίγραφο νομοσχέδιο δεν έχω επιμεληθεί.

Κατ' αρχάς, πώς είναι δυνατόν να γίνεται εξυγίανση, αφού δεν

έγινε καμία αξιολόγηση μέχρι τώρα των προηγούμενων στρατηγικών και επιχειρησιακών σχεδίων, τα οποία απέτυχαν παταγώδως και δεν αποδόθηκαν ευθύνες σε αυτούς που τα έφτιαξαν, ούτε στα φυσικά πρόσωπα, ούτε στα διοικητικά συμβούλια, ούτε στους εποπτευόμενους φορείς, ακόμη και στο ίδιο το Υπουργείο; Δεν αποδόθηκαν ευθύνες για το χάλι στο οποίο βρίσκονται οι αστικές συγκοινωνίες της Αττικής και κυρίως για τα ελλείμματα που δημιουργήθηκαν.

Δεύτερον, πώς είναι δυνατόν να μιλάμε για ανάπτυξη συγκοινωνιών, όταν δεν υπάρχει η αναπτυξιακή διάσταση στο νομοσχέδιο, δεν καθορίζονται τα επενδυτικά σχέδια και οι κατευθύνσεις που θα διοχετευθούν οι επιδοτήσεις; Μιλάμε για 16 εκατομμύρια επιδοτήσεις και κανένας δεν ξέρει πού θα διοχετευθούν, εάν δοθούν φυσικά.

Για να δείτε πόσο γρήγορος είναι ο ρυθμός ανάπτυξης, αρκεί ένα σημείο να σας τονίσω. Για να εγκατασταθεί το σύστημα διασφάλισης, ποιότητας επιβατικών υπηρεσιών κατά τα πρότυπα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, θα χρειαστούν, αγαπητοί συνάδελφοι, πέντε ολόκληρα χρόνια. Φανταστείτε πόσα χρόνια θα χρειαστούν για να εκπονηθούν σοβαρά σχέδια και μελέτες.

Τρίτον, ακόμα και η αναδιάρθρωση των αστικών συγκοινωνιών, την οποία επικαλείστε, πάσχει. Δηλαδή, συγχωνεύετε πέντε εταιρείες σε δύο για να βελτιώσετε την αποδοτικότητα. Δεν βελτιώνεται έτσι η αποδοτικότητα. Εμείς διαφωνούμε. Αν πραγματικά θέλετε να λύσετε τα προβλήματα, πρέπει να δημιουργήσετε μία εταιρεία, ανεξάρτητα αν τα οχήματα κυκλοφορούν στο δρόμο, σε σταθερές τροχιές, πάνω ή κάτω από τη γη. Δώστε ένα οριστικό σχήμα. Εκτός αν δεσμεύεστε από τα κομματικά σας στελέχη, αν μπαίνει πάλι στη μέση το πελατειακό σύστημα του ΠΑΣΟΚ.

Αφού, λοιπόν, οι συγχωνεύσεις γίνονται ούτως ή άλλως με τη διαδικασία «αποφασίζουμε και διατάσσουμε», χωρίς δηλαδή απαίτηση της λήψης απόφασης από οποιοδήποτε εταιρικό σχήμα ή από οποιαδήποτε άλλη πράξη και από οποιαδήποτε αρχή, κάντε μία εταιρεία συγκοινωνιακού έργου για να υπάρχει μία μητροπολιτική λειτουργία, γιατί αλλιώς χάνετε την ευκαιρία να έχετε ένα φορέα, χάνετε την ευκαιρία της ανάπτυξης συνδυασμένων μεταφορών, χάνετε την ευκαιρία για μια ενιαία υιοθέτηση νέων τεχνολογιών. Και φυσικά, χάνετε και τη δυνατότητα να έχουμε ένα συγκεκριμένο ύψος κρατικής επιδότησης. Και ταυτόχρονα, υπάρχει και ένα άλλο μειονέκτημα που δεν μπορεί να αξιολογηθεί τώρα: Κατά πόσο η δράση του ενός συγκοινωνιακού έργου, του ενός φορέα, οι τυχόν αστοχίες του και οι ελλείψεις του θα επηρεάσουν τον άλλο που ενδεχομένως να είναι υγιής.

Όμως, το μεγάλο και διαχρονικό μειονέκτημα των αστικών συγκοινωνιών της Αττικής είναι τα ελλείμματα, τα οποία, ως γνωστόν, χαρίστηκαν το 1998 και ήταν ύψους 3 δισεκατομμυρίων. Και μετά περίπου από δέκα χρόνια έρχεστε και ξαναχαρίζετε άλλα 4 δισεκατομμύρια. Το εξοργιστικό και στις δύο περιπτώσεις είναι το εξής: Τα ελλείμματα και την κακοδιαχείριση που δημιουργήθηκαν από τους φορείς των συγκοινωνιών δεν τα πληρώνει μόνο ο κόσμος που μένει στην Αττική, καλείται να τα πληρώσει όλη η Ελλάδα, τα συνήθη κορόιδα που κάθονται στην επαρχία, στην Καβάλα, στη Λάρισα, στην Πάτρα. Εκεί το εισιτήριο δεν επιδοτείται και για πολύ μικρότερες αποστάσεις πληρώνουν πάνω από 1,5 ευρώ. Γιατί, λοιπόν, να υφίστανται και να πληρώνουν τα λάθη, τις παραλείψεις και την ανικανότητα των Κυβερνήσεών σας; Γιατί να επιβαρυνθεί κάθε Έλληνας 400 ευρώ για τα χρέη των συγκοινωνιών μόνο της Αττικής;

Και θα σας αναφέρω και ένα άλλο παράδειγμα, κύριε Υπουργέ, αυτό που συμβαίνει στην επαρχία. Νέο επεισόδιο μεταξύ ΑΜΕΑ σε αστικό λεωφορείο. Ούτε τα ΑΜΕΑ δεν μπορούν να πάνε δωρεάν στα λεωφορεία της επαρχίας. Και εδώ ευτυχώς η Αστυνομική Ομάδα ΔΙΑΣ πλήρωσε το τελικό εισιτήριό τους. Δηλαδή, τα πληρώνουν οι αστυνομικοί από την τσέπη τους, για να μπορούν τα ΑμεΑ στην επαρχία να πηγαίνουν δωρεάν. Ορίστε και τα αντίστοιχα δημοσιεύματα του τοπικού Τύπου.

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

Επιμένουμε, όμως, κύριε Υπουργέ, να μας πείτε πόσο ήταν ή πόσο είναι σήμερα το κόστος των Διοικητικών Συμβουλίων του ΟΑΣΑ και των εταιρειών που σήμερα με το νομοσχέδιο καταργούνται και συγχωνεύονται, γιατί είναι γνωστό ότι οι υψηλές αμοιβές των στελεχών, οι πελατειακές σχέσεις και οι προσλήψεις, αλλά και η ατιμωρησία οδήγησαν τους οργανισμούς αυτούς σε τεράστια ελλείμματα.

Και δεύτερον, κύριε Υπουργέ, πρέπει να μας πείτε ποιο ποσό, σε τι ύψος, όχι ποσοστό, θα φτάσει το νέο κόστος της επιδότησης των συγκοινωνιών της Αττικής ανά έτος. Εμείς πιστεύουμε ότι, παρ' όλη την αύξηση των τιμών των εισιτηρίων, τα ελλείμματα θα συνεχιστούν, διότι τα μέτρα είναι πάλι ανεπαρκή. Συνεχίζετε το χάιδεμα των αυτιών των δικών σας παιδιών και συντηρείτε το πελατειακό σύστημα των μετατάξεων με υποκειμενικά κριτήρια για μεγαλύτερη εξάρτηση των εργαζομένων από τις διορισμένες διοικήσεις και την τιμωρία όσων δεν υπακούουν στις κομματικές σας εντολές.

Δεν μπορείτε και δεν έχετε τη βούληση να πατάξετε το φαινόμενο των πλαστών εισιτηρίων. Το 2008 ήταν 2,5 εκατομμύρια τα πλαστά εισιτήρια και τον επόμενο χρόνο διπλασιάστηκαν, έφτασαν στα 5 εκατομμύρια. Κοροϊδεύετε τον κόσμο με τη δήθεν προσπάθεια αντιμετώπισης της εισιτηριοδιαφυγής. Προχθές μερικά άτομα έβαλαν κόκκινες ταινίες στα μηχανήματα ελέγχου του μετρό. Μέχρι σήμερα κανένας δεν πήγε να τις βγάλει.

Έχετε καταργήσει κάθε στοιχειώδη διαδικασία προληπτικού ελέγχου. Η κατάργηση αυτή είναι συνειδητή για να νομιμοποιήσετε τα νέα κατασταλτικά μέτρα της φυλάκισης. Ακόμα και στις απεργίες των εργαζομένων υπάρχει μεθόδευση, που δεν περνάει απαρατήρητη. Ο κόσμος ταλαιπωρείται, ο οποίος πληρώνει στο τέλος το μάρμαρο και τα ελλείμματα.

Γίνονται εναλλάξ απεργίες. Κάθε φορά απεργεί ένας σύλλογος και πληρώνονται τα μέλη των άλλων δύο συλλόγων. Ενώ οι άλλοι δύο σύλλογοι δηλώνουν ότι δουλεύουν, δεν απεργούν, αλλά εμποδίζονται να δουλέψουν. Ποιον νομίζετε, λοιπόν, ότι κοροϊδεύουν, κύριε Υπουργέ, μ' αυτά τα τερτίπια; Εσάς, εμάς ή τον ελληνικό λαό που πληρώνει;

Τα θέματα του προσωπικού που έχετε στις διατάξεις του νομοσχεδίου φθάνουν σε επίπεδα αυθαιρεσίας. Δεν τίθεται, όμως, θέμα ότι το κάνετε χωρίς υστεροβουλία. Ο πίνακας με τις μετατάξεις των χιλίων πεντακοσίων ατόμων υποκρύπτει και μεροληπτικές και εκδικητικές διαθέσεις εναντίον οργανισμών που δεν είναι συνδικαλιστικά αρεστοί στο ΠΑΣΟΚ.

Παραδείγματος χάριν, στον ΗΣΑΠ από το σύνολο των περίπου χιλίων εργαζομένων ζητάτε να μεταταγεί ποσοστό περίπου 40%. Οι περισσότεροι από αυτούς τους ανθρώπους βρίσκονται κοντά στη σύνταξη. Τους καταστρέφετε συνταξιοδοτικά, ενώ μάλιστα πλήρωναν εισφορές τόσα χρόνια 11%, έναντι των άλλων που πληρώνουν 6,5%. Είναι σίγουρο ότι εάν μετατάξετε το προσωπικό κίνησης, σε λίγο ο ΗΣΑΠ δεν θα δουλεύει.

Το παράδειγμα αυτό είναι χαρακτηριστικό. Σας καλούμε να αποσύρετε τον πίνακα μετατάξεων ανά οργανισμό και ειδικότητα. Δεν είναι δουλειά του νομοθετικού έργου της Βουλής, ούτε του Υπουργείου να «φωτογραφίζει» ποιος θα μεταταγεί.

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

Δύο λεπτά, κύριε Πρόεδρε. Σας ευχαριστώ.

Προτείνουμε λοιπόν αυτός ο πίνακας να μεταφερθεί τουλάχιστον στην αιτιολογική έκθεση. Δεύτερον, προτείνουμε να αφεθούν ελεύθεροι οι μετατάξεις και αν δεν συμπληρωθεί ο αναμενόμενος αριθμός, να ακολουθήσουν οι υποχρεωτικές.

Είναι πρωτοφανές πρώτα να γίνονται μετατάξεις σε φορείς και μετά να γίνονται τα οργανογράμματα. Και όταν τα οργανογράμματα λειτουργήσουν, δημιουργείτε πάλι υπεράριθμους, ξαναγίνονται μετατάξεις κατά τις ορέξεις των διορισμένων διοικήσεων, οι οποίες φυσικά ποτέ δεν διώκονται για τα λάθη και την κακοδιαχείριση.

Εμείς δεν πιστεύουμε στις μετατάξεις και ιδίως με τον τρόπο που τις κάνει η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ, καθόσον γίνονται με υποκειμενικά κριτήρια για να παραμένουν οι εργαζόμενοι όμηροι των διορισμένων διοικήσεων και του πελατειακού κράτους του ΠΑΣΟΚ, χωρίς να έχει κανένα όφελος ο φορολογούμενος πολί-

της, ο οποίος θα κληθεί να πληρώσει τα ελλείμματα.

Τέλος, διαφωνούμε ριζικά στις διατάξεις «αποφασίζουμε και διατάζουμε» που καθιερώνονται στο νομοσχέδιο. Θα το αναλύσουμε καλύτερα στα άρθρα, όταν θα γίνει η συζήτηση.

Κύριε Υπουργέ, δεν συμφωνούμε για έναν ακόμα λόγο, διότι «έχει ο καιρός γυρίσματα» και σε περίπτωση κυβερνητικής μεταβολής, όταν κάποια άλλη κυβέρνηση θα υιοθετήσει αυτά που κάνετε εσείς σήμερα, είμαστε σίγουροι –γιατί το έχετε κάνει πολλές φορές– ότι θα ανεβείτε πάλι στο Βήμα και θα καταριέστε τις διατάξεις, που σήμερα ψηφίζετε με δύο χέρια, εσείς και οι άλλοι συνάδελφοι του ΠΑΣΟΚ.

Εμείς, λοιπόν, συνεπείς στους λόγους και τις πράξεις μας, καταψηφίζουμε δυνάτα το νομοσχέδιο επί της αρχής, επί των άρθρων και επί της τροπολογίας. Σας ξανακαλούμε να το αποσύρετε, γιατί στις εκλογές της 3ης Απριλίου θα έχετε την τύχη του κ. Σουφλιά.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΛΑΟΣ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Το λόγο έχει ο ειδικός αγορητής του ΣΥΡΙΖΑ κ. Παπαδημούλης.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Η Ολομέλεια της Βουλής συνεδριάζει υπό το κράτος μιας τεράστιας πολιτικής σύγκρουσης. Το τελευταίο σαρανταοκτάωρο ζούμε μία τιτάνια πολιτική αντιπαράθεση, Κυβέρνηση- ΠΑΣΟΚ εναντίον τρόικας. Έχει συγκλονιστεί το πανελλήνιο. Το «έργο» πουλάει εκατομμύρια εισιτήρια. Ξέρετε γιατί; Γιατί η τρόικα ανακοίνωσε με ωμό τρόπο κάτι που είχε συμφωνήσει με την Κυβέρνηση: Δηλαδή, «πωλείται όπως είναι, επιπλωμένο», 50 δισ. ευρώ ακίνητη και κινητή περιουσία του δημοσίου. Ξεσηκώθηκαν και οι πέτρες. Αντέδρασε ο ελληνικός λαός κι έτσι στήθηκε αυτή η αποκρίατική αντιπαράθεση, με τις μεταμεσονύχτιες θυμωμένες ανακοινώσεις. Αφού όμως πέρασαν οι σαράντα οκτώ ώρες, βγήκε σήμερα ο κ. Πεταλωτής και είπε: «βεβαίως και θα προωθήσουμε το πρόγραμμα των 50 δισ., γιατί δείχνει ότι εμείς τολμάμε».

Και επειδή το ίδιο τζούφια είναι και η αντιπολίτευση της Νέας Δημοκρατίας, κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να μας εξηγήσετε κι εσείς πώς εξηγείτε αυτή τη σύμπτωση: 50 δισ. η τρόικα και το ΠΑΣΟΚ, και ακριβώς ο ίδιος αριθμός στις προτάσεις Σαμαρά τον Ιούλιο του 2010, με την πρόσθετη διαφορά ότι ο κ. Σαμαράς ζητούσε αυτά τα 50 δισ. να τα μαζέψουμε πουλώντας όσο όσο σε δύο χρόνια, ενώ το ΠΑΣΟΚ και η τρόικα λένε σε τέσσερα χρόνια.

Και οι δύο, δε, πρέπει να εξηγήσετε το εξής. Πουλήσατε αρκετά «ασμικά» του δημοσίου και μέσα σε δεκαπέντε χρόνια μαζέψατε, ΠΑΣΟΚ και Νέα Δημοκρατία μαζί, 16 δισεκατομμύρια ευρώ. Μπορείτε να μας εξηγήσετε τώρα πώς σε τέσσερα χρόνια θα μαζέψετε 50 δισ. ευρώ, όταν οι αξίες της ακίνητης περιουσίας στο Χρηματιστήριο βρίσκονται στο 1/3, στο 1/4, στο 1/5 απ' ό,τι ήταν πριν από πέντε χρόνια; Πώς θα μαζέψετε 50 δισ. ευρώ όταν η συμμετοχή του δημοσίου στις εισηγμένες επιχειρήσεις στο Χρηματιστήριο αποτιμάται σε λιγότερο από 7 δισεκατομμύρια; Πώς θα τα κάνετε όλα αυτά όταν ακόμη και τώρα το δημόσιο δεν ξέρει ποια είναι η ακίνητη περιουσία του; Πώς θα τα κάνετε όλα αυτά όταν το δημόσιο νοικιάζει πανάκριβα από ιδιώτες και νοικιάζει δικά του κτήρια τζάμπα σε ιδιώτες; Ασχοληθείτε μ' αυτό.

Έρχομαι τώρα στο περίφημο νομοσχέδιο περί κυβερνητικής εξυγίανσης των αστικών συγκοινωνιών στην Αττική. Ποια είναι αυτή η περίφημη κυβερνητική εξυγίανση; Θα τα πω απλά: Αύξηση των εισιτηρίων κατά 40%, που έρχεται να προστεθεί στην αύξηση των εισιτηρίων κατά 100% που έκανε τους τελευταίους μήνες της θητείας της η Νέα Δημοκρατία. Νέα μείωση μισθών για τους εργαζόμενους στις αστικές συγκοινωνίες της τάξης του 30%, που θα έρθει να προστεθεί στη μείωση που έχουν ήδη αυτοί υποστεί με τρεις διαδοχικούς νόμους του ΠΑΣΟΚ, κατά 30% με 40%. Κατάργηση όλων των συλλογικών συμβάσεων με μια μονοκοτυλιά, με ένα άρθρο νόμου. Επίσης, δραστική συρρίκνωση της επιδότησης των αστικών συγκοινωνιών, που από τούδε και στο εξής θα είναι το πολύ 40% του συνολικού τζίρου, όταν σε όλες τις ευρωπαϊκές πρωτεύουσες η επιδότηση είναι από 50% έως 75%.

Και σαν να μην έφθαναν όλα αυτά, φέρνεται και μια εμπρηστική τροπολογία που λέει ότι θα πηγαίνουν φυλακή όσοι δεν πληρώ-

νουν το 1,40 ευρώ στις αστικές συγκοινωνίες ή όσοι δεν πληρώνουν τα 2 - 2,5 ευρώ στα διόδια. Η Κυβέρνηση που αφήνει αιμώρητους αυτούς που έκλειψαν δισεκατομμύρια ευρώ, θωρακισμένους με τη συνταγματική αιμωρησία, η Κυβέρνηση αλλά και η Αξιωματική Αντιπολίτευση που έχουν φτιάξει νόμους για τους μεγαλοφειλέτες του δημοσίου, που επιτρέπουν στον κ. Βοσκόπουλο, για παράδειγμα, που χρωστάει εκατομμύρια ευρώ στην εφορία, να δικάζεται, με αναστολή, τρία χρόνια και με 5.500 ευρώ να καθαρίζει -λέει ότι θα στείλει στη φυλακή αυτούς που δεν πληρώνουν γιατί δεν έχουν! Επικίνδυνα πράγματα!

Όμως ας τα πάρουμε με τη σειρά.

Μας λέτε ότι όλα αυτά γίνονται σε εφαρμογή της ευρωπαϊκής εμπειρίας. Τι λέει η ευρωπαϊκή εμπειρία;

Πρώτον, οι αστικές συγκοινωνίες και οι υπεραστικές είναι επιδοτούμενες σε ποσοστό πάνω από το 50%.

Δεύτερον, στις πρωτεύουσες χρησιμοποιούν τις αστικές συγκοινωνίες το 45%-50% αυτών που μετακινούνται. Στην Αττική είναι κάτω από 30% η χρήση αυτή, που σημαίνει ότι υπάρχει μεγάλο περιθώριο αύξησης των εσόδων για τις αστικές συγκοινωνίες με μια πολιτική που να πριμοδοτεί όχι την ιδιωτική αυτοκίνηση αλλά τα μαζικά μέσα μεταφοράς.

Τρίτον, στις άλλες ευρωπαϊκές πρωτεύουσες υπάρχουν ισχυρά κοινωνικά τιμολόγια -που στην Ελλάδα δεν υπάρχουν- για τους άνεργους, τους χαμηλόμισθους, τους νέους, τους υπερήλικες, τους σπουδαστές.

Τέταρτον, στις άλλες ευρωπαϊκές πρωτεύουσες -σε πολλές από αυτές- υπάρχουν πρόσθετοι πόροι. Στο Παρίσι το 11% των εσόδων του οργανισμού που χρηματοδοτεί τις αστικές συγκοινωνίες προέρχεται από πρόστιμα για την παράνομη στάθμευση και ένα 35% των εσόδων προέρχεται από εργοδοτικές εισφορές, γιατί ο νόμος Λοτί, κύριε Βούγια και κύριε Ρέππα, που ισχύει από το 1982, από την περίοδο Μιτεράν -και κανείς δεν έχει τολμήσει να τον ξηλώσει- υποχρεώνει όλες τις επιχειρήσεις που έχουν από εννέα εργαζόμενους και πάνω να εισφέρουν γιατί οι εργαζόμενοι χρησιμοποιούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς, για να πάνε να δουλέψουν σε αυτές τις επιχειρήσεις.

Παριστάνετε τους γαλαντόμους, ότι σβήνετε τα συσσωρευμένα χρέη. Δεν λέτε όμως ότι ο μεγαλύτερος τζαμπατζής και ο μεγαλύτερος μπαταξής είναι το κράτος έναντι των αστικών συγκοινωνιών.

Ψηφίσατε ένα νόμο με κυβέρνηση ΠΑΣΟΚ την πρώτη τετραετία του -εντός εισαγωγικών- «εκσυγχρονισμού», κύριε Πρωτόπαπα, το ν.2669/1998. Με βάση αυτό, όλα αυτά τα δώδεκα χρόνια οι κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ και της Νέας Δημοκρατίας έπρεπε να δώσουν 3,5 δισεκατομμύρια ευρώ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΣ: Καλός δεν ήταν αυτός ο νόμος, κύριε Παπαδημούλη;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Ξέρετε πόσα έδωσαν; Έδωσαν 1,5 δισεκατομμύριο ευρώ, χρωστάνε 2 δισεκατομμύρια ευρώ νομοθετημένα. Υπάρχει έκθεση που τα αποτιμά και θα την καταθέσω στα Πρακτικά. Αυτά τα ποσά είναι περίπου για τα χρέη τους, δηλαδή τα χρέη των αστικών συγκοινωνιών είναι αυτά που το κράτος όφειλε να δώσει και δεν έδωσε.

Δίπλα σ' αυτό, πέρα από μπαταξήδες και τζαμπατζήδες ως κυβερνώντες, ασελήγησατε -και οι πασοκτζήδες και οι νεοδημοκράτες- χρόνια στο σώμα των αστικών συγκοινωνιών -πώς;- με χρόνια κακοδιοίκησης και κακοδιαχείριση. Τις μετατρέψατε σε κομματικά μαγαζιά. Κάθε τρεις και λίγο με κομματικά και όχι αξιοκρατικά κριτήρια αλλάζατε διοικήσεις. Άλλαζε ο Υπουργός; Άλλαζε και η διοίκηση. Τις γεμίσατε με ρουσφετολογικές προσλήψεις και το τραμ και το μετρό και το ένα και το άλλο.

Κάνετε πανάκριβες προμήθειες. Ένα μεγάλο μέρος από τα σκάνδαλα, τα οποία κατά καιρούς βγαίνουν στη δημοσιότητα, αφορά σε αστικές συγκοινωνίες. Σας λέει κάτι η υπόθεση ΜΑΝ και ΤΡΟΛΕΪ, για παράδειγμα;

Δίπλα σ' αυτό ανεχθήκατε για χρόνια μια τεράστια τρύπα στα έσοδα με την εισιτηριοδιαφυγή με τα πλαστά εισιτήρια. Σας καταθέσαμε πρόσφατα ερώτηση στη Βουλή που λέει ότι σύμφωνα με τα στοιχεία του τελευταίου μήνα, αν συγκρίνει κανείς αυτά που πωλήθηκαν με αυτά που ακυρώθηκαν στα μηχανήματα, προκύπτουν πέντε εκατομμύρια το μήνα πλαστά εισιτήρια. Τερά-

στια απώλεια εσόδων!

Σαν να μην έφθανε αυτό, έχουμε και την κλασική διγλωσσία. Σας διαβάζω μια ερώτηση μέσω της διαδικασίας κοινοβουλευτικού ελέγχου: «Πρόκειται για μία μεγάλη αύξηση στις αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας στα εισιτήρια, παρά τη δύσκολη συγκυρία και τα δυσβάσταχτα οικονομικά βάρη των πολιτών».

Θα περίμενε κανείς ότι αυτό το λένε Βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ, του ΚΚΕ ότι τώρα, που έχουμε περικοπές μισθών και συντάξεων, τώρα που θερίζει η ακρίβεια και ο πληθωρισμός, βάλατε αυξήσεις 40%.

Όχι, το λέει το ΠΑΣΟΚ, Βουλευτές του ΠΑΣΟΚ τον Δεκέμβριο του 2008 επικρίνοντας τις αυξήσεις της Νέας Δημοκρατίας. Και υπογράφουν, κύριε Ρεππα, ο Υφυπουργός σας κ. Σηφουνάκης, ο Γενικός σας Γραμματέας κ. Χάρης Τσιόκας και πρώτος και καλύτερος ο σημερινός Υπουργός Οικονομικών κ. Γεώργιος Παπακωνσταντίνου. Το καταθέτω στα Πρακτικά.

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

Θα πει κανείς «Ναι, αυτά είναι last year», που λέει και ο κ. Σαχινίδης, «περσινά ξινά σταφύλια». Δεν είναι έτσι. Δεν μπορεί των αλλοιών οι αυξήσεις να είναι «καρύδια» και να ακούγονται και οφείλετε -και καλά κάνετε- και τις καταγγέλλετε και οι δικές σας να είναι «σύκα» και να μην ακούγονται.

Έρχομαι τώρα στον τρόπο, που αντιμετωπίζετε τις διαμαρτυρίες των πολιτών. Σας λέει το κύριο άρθρο της κατ' εξοχήν συμπολιτευόμενης στο ΠΑΣΟΚ εφημερίδας, της εφημερίδας «ΤΑ ΝΕΑ», ότι κάνετε λάθος με την ποινικοποίηση, διότι πολλοί δεν πληρώνουν, γιατί δεν έχουν, διότι πολλοί αρνούνται να πληρώσουν τις υπερβολικές αυξήσεις στις αστικές συγκοινωνίες ή τα πανάκριβα διόδια για δρόμους που δεν υπάρχουν, γιατί διεκδικούν μειωμένα, κοινωνικά τιμολόγια. Σας λέει ότι κάνετε λάθος που, αντί να φέρετε τις μειώσεις των τιμολογίων, την αναδιαπραγμάτευση των συμβάσεων, τα κοινωνικά τιμολόγια, φέρνετε την ποινικοποίηση. Σας το λέει ο συμπολιτευόμενος Τύπος.

Εσείς τι κάνετε; Έχετε γεμίσει την κοινωνία με εμπρηστικό υλικό, με αυτή τη μονόπλευρη, άδικη πολιτική, που ρίχνει τα βάρη μονόπλευρα στους ασθενέστερους, οι οποίοι δεν αντέχουν, δεν έχουν, δεν μπορούν. Εφαρμόζετε μία κακή, εναντίον του δημοσίου συμφέροντος συμφωνία με ιδιώτες για τα διόδια, την οποία έφερε η Νέα Δημοκρατία. Την ψηφίσατε όμως μαζί, με την απαράδεκτη διαδικασία των κωδίκων, δηλαδή να μην μπορεί να τροποποιήσει κανείς τίποτα. Και ενώ ενάμιση χρόνο τώρα υποσχέστε και εσείς κύριε Ρέππα, και ο Υφυπουργός σας κ. Μαγκριώτης, τον «ουρανό με τ' άστρα», δεν κάνετε τίποτα.

Ο κ. Μαγκριώτης είχε βγει προχθές παγανιά σε όλα τα ραδιόφωνα και έλεγε ότι θα μειώσουμε τα διόδια 50%. Έλεγε και αριθμούς, εκεί όπου δεν υπάρχουν διόδια. Ο Αντιπρόεδρος σας κ. Πάγκαλος λέει ότι είναι απαράδεκτο να πληρώνουν διόδια μέσα στην Αττική, όπου όλως τυχαίως είναι και η εκλογική του περιφέρεια. Πότε θα τα φέρετε αυτά; Είναι παγκόσμια πρωτοτυπία να πληρώνει κανείς ακριβά διόδια για δρόμους καρμανιόλα. Θα έπρεπε κανονικά να επιδοτείται.

Η δημοσκόπηση της ALCO, που δημοσιεύτηκε χθες στην εφημερίδα «ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΘΕΜΑ», λέει ότι η πλειοψηφία των πολιτών υποστηρίζει το κίνημα «Δεν πληρώνω». Είναι ένα κίνημα πλατύ, μαζικό, αυτόνομο, ανεξάρτητο και στηρίζεται από πολίτες όλων των κομμάτων. Χθες έβλεπα στην τηλεόραση κάποιον να δείχνει την κομματική ταυτότητα του ΠΑΣΟΚ και να λέει «Δεν είμαστε τζαμπατζήδες». Φοβισμένοι, λοιπόν, εσείς και έχοντας αποτύχει παταγωδώς στη θεωρία του υποκινητή -κανένα κόμμα του 8%, του 5% δεν μπορεί να πατάει ένα κουμπί και να οργανώνει τέτοια κινήματα- λέτε ότι τώρα θα πάτε στην ποινικοποίηση.

Που φθάνετε; Φθάνετε να καταργείτε μία δική σας διάταξη του '94 του ν. 2207, η οποία τι έλεγε; Έλεγε το απολύτως λογικό, που ισχύει σε όλες τις άλλες ευρωπαϊκές χώρες, ότι αρκούν τα διοικητικά πρόστιμα για τέτοιου είδους παραβάσεις. Δεν έχετε ακούσει για την Αρχή της Αναλογικότητας στα νομικά; Δεν ρωτήσατε κανένα νομικό, να σας πει ότι η Αρχή της Αναλογικότητας σημαίνει ότι δεν χρησιμοποιώ ένα μπαζούκας ή ένα κανόνι για να σκο-

τώσω μία μύγα; Το να βάζω φυλακή κάποιον γιατί δεν πλήρωσε ένα εισιτήριο του 1.40 ευρώ ή ένα διόδιο των 2 ευρώ, είναι τρελό, είναι παράλογο.

Επίσης, εξοργίζει τον κόσμο και θα φουντώσει αυτό το κίνημα, γιατί αυτός ο κόσμος βλέπει τους μεγαλοφειλέτες του δημοσίου να την βγάζουν καθαρή, βλέπει τους κλέφτες του δημοσίου χρήματος είτε είναι κρατικοί αξιωματούχοι είτε είναι πολιτικά πρόσωπα να είναι θωρακισμένοι και σου λέει: «Είσαι ακριβός στα πούρα και φτηνός στο αλεύρι, υπάρχουν δύο μέτρα και δύο σταθμά».

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει η Β' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΡΟΔΟΥΛΑ ΖΗΣΗ**)

Έχετε λογαριάσει, κύριε Υπουργέ -και θα τελειώσω μέσα στα δύο λεπτά της ανοχής σας, κυρία Πρόεδρε- πόσο κοστίζει για έναν εργαζόμενο ή για έναν άνεργο που ψάχνει για δουλειά το να κινείται με τα μέσα μαζικής μεταφοράς; Ένα μηνιαίο το χρόνο. Μην προσπαθείτε να δημιουργήσετε πολιτικά κίνητρα την αντίθεση ανάμεσα στους κατοίκους της Αττικής και στους κατοίκους της περιφέρειας. Και αυτοί που χρησιμοποιούν υπερσυντακτικές συγκοινωνίες, πληρώνουν πολύ ακριβά εισιτήρια και σε ορισμένους νομούς ακόμη πιο ακριβά απ' ό,τι στην Αττική.

Αυτό το παράδειγμα με τα ΚΤΕΛ δεν υπάρχει πουθενά αλλού στην Ευρώπη. Υπάρχει σε κάποιες περιπτώσεις συμμετοχή ιδιωτών, αλλά υπό τον αυστηρό έλεγχο και την ουσιαστική συμμετοχή του δημοσίου, όχι όπως στη Θεσσαλονίκη, να πληρώνει 120 εκατομμύρια ευρώ το χρόνο στον ΟΑΣΘ ο φορολογούμενος πολίτης -πολλά σε σχέση με το κοινωνικό έργο, αν το συγκρίνει κανείς με την Αττική- και οι μέτοχοι του ΟΑΣΘ, κύριε Βούγια, να διορίζουν τα παιδιά τους σε μια εποχή υψηλής ανεργίας και το δημόσιο να λέει «δεν μπορούν να κάνουν τίποτα».

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

Τελειώνω, κυρία Πρόεδρε.

Είναι φανερό ότι καταψήφισουμε επί της αρχής, αλλά μας έχει ενοχλήσει πάρα πολύ αυτή η απαράδεκτη, η άθλια -κοινοβουλευτικά- μεθόδευση που επέλεξε η ηγεσία του Υπουργείου.

Την Τετάρτη το μεσημέρι, κύριε Υπουργέ, ενώ όλες οι εφημερίδες έλεγαν ότι θα φέρετε τροπολογία, ότι την έχετε έτοιμη και ότι θα προβλέπει αυτά που όντως προβλέπει, εσείς κάνατε τον ανήξερο. Λέγατε «δεν ξέρω αν θα τη φέρω» και αποφύγατε να τη φέρετε στην αρμόδια Κοινοβουλευτική Επιτροπή, οχυρωμένος πίσω από τη δυνατότητα που σας δίνει ο Κανονισμός να τη φέρετε μετά την Κοινοβουλευτική Επιτροπή στην Ολομέλεια, καταθέτοντάς την το βράδυ της Πέμπτης. Τι δείχνει αυτό; Αντικοινοβουλευτική πρακτική, ένδεια επιχειρημάτων, φόβος ότι δεν θα μπορείτε να σταθείτε με πειστικά επιχειρήματα.

Δεν έχουμε τους δεκαπέντε για να ζητήσουμε ονομαστική ψηφοφορία, αλλά απευθύνουμε δημοκρατική πρόσκληση και πρόκληση στα άλλα κόμματα της Αντιπολίτευσης που είπαν ότι θα την καταψήφισουν, να ζητήσουν ονομαστική ψηφοφορία, έτσι ώστε να δούμε και οι Βουλευτές της Πλειοψηφίας αν θα ψηφίσουν αυτή την απαράδεκτη τροπολογία, διότι είναι τρελό.

Και προειδοποιούμε και με κάτι ακόμα. Επειδή οι παραχωρησιούχοι ιδιώτες στις συμβάσεις για τα διόδια παραβιάζουν όρους συμβατικούς των συμβάσεων που έχουν υπογράψει, σας προειδοποιούμε ότι θα υπάρξει κίνημα πολιτών που θα ζητούν πίσω τα κερατιάτικα που πληρώνουν χρόνια τώρα στα διόδια, εγείροντας νόμιμα το δικαίωμά τους να μην πληρώνουν σε ιδιώτες οι οποίοι δεν τιμούν την υπογραφή που έχουν βάλει για τις συμβάσεις.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Ευχαριστούμε τον ειδικό αγορητή του ΣΥΡΙΖΑ, τον κ. Δημήτριο Παπαδημούλη.

Καλείται να λάβει το λόγο ο Βουλευτής Β' Αθήνας του ΠΑΣΟΚ κ. Κωνσταντίνος Γείτονας.

Παρακαλώ, κύριε Γείτονα, έχετε το λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν έχω την αίσθηση ότι μία δημοκρατική Κυβέρνηση φοβάται τα κινήματα των πολιτών. Επομένως, κάτι που άκουσα προηγουμένως το εκλαμβάνω ως άστοχη απειλή. Η δημοκρατική Κυβέρνηση βασίζεται στην ετυμηγορία

του ελληνικού λαού και μπορεί να κουβεντιάζει με τους πολίτες, έστω και αν οι πολίτες έχουν διαφορετική άποψη ή έστω και αν έχουν διάφορες αντιθέσεις και μπορεί και να τις συνθέτει. Και αυτό επιχειρεί η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ σε μια δύσκολη συγκυρία για την Ελλάδα.

Το τι δεν ακούσαμε από αυτό το Βήμα. Προηγουμένως άκουσα «προκήρυξη» εκλογών και ημερομηνία, άκουσα ρεπορτάζ για «Τρωικό» Πόλεμο που πρέπει να κάνει η Κυβέρνηση κ.ά..

Εγώ λοιπόν ως περιοριστώ στο νομοσχέδιο. Η αναδιάρθρωση των συγκοινωνιών στην Αττική είναι για μένα μια αδήριτη ανάγκη. Δεν νομίζω ότι υπάρχει κανένας που νομίζει ότι μπορεί να προχωρήσουμε άλλο, έτσι.

Εγώ πιστεύω ότι σ' αυτήν την ανάγκη ανταποκρίνεται η νομοθετική πρωτοβουλία της Κυβέρνησης. Από εκεί και πέρα τα επίμαχα, να τα συζητήσουμε. Άλλωστε, τα συζητήσαμε και πολύ και στην επιτροπή με την ακρόαση των φορέων και η Κυβέρνηση με σχετικό διάλογο έκανε βελτιώσεις και θα συνεχιστεί ο διάλογος και μετά την ψήφιση του νόμου για τη σωστή εφαρμογή αυτής της μεταρρύθμισης. Και αναχρονιστικές είναι οι δομές και κακοδιαχείριση και αναποτελεσματικότητα διαχρονικά υπήρξε στη λειτουργία, αλλά και νέα δεδομένα, είτε πληθυσμιακά είτε -θα έλεγα- πολεοδομικά, επιβάλλουν τη μεταρρύθμιση, την εξυγίανση και την αναδιάρθρωση των συγκοινωνιών.

Η κατάσταση στις συγκοινωνίες έχει φτάσει στο απροχώρητο. Είναι χαμηλή η ποιότητα των υπηρεσιών. Ταλαιπωρούνται και δεν μπορούν να εξυπηρετηθούν οι πολίτες. Από την άλλη μεριά, τεράστια έσοδα διαφεύγουν.

Ένας πίνακας που δόθηκε είναι αποκαλυπτικός του τι συνέβη. Αναφέρθηκε ο εισηγητής σ' αυτόν. Θέλω να πω μόνο δύο στοιχεία: Το 2004, με εισιτήριο 0,45 ευρώ και επτακόσια τριάντα εκατομμύρια επιβάτες, είχαμε έσοδα 239 εκατομμύρια ευρώ. Το 2009, με μέσο εισιτήριο ένα ευρώ και με οκτακόσια πενήντα ένα εκατομμύρια επιβάτες, τα έσοδα ήταν μόλις 271 εκατομμύρια ευρώ. Ο καθένας ως βγάλε τα συμπεράσματά του.

Για μένα τι λέει αυτό; Πλήρης ασυδοσία, κανένας έλεγχος, όργιο λαθρεπιβίβασης και πλαστών εισιτηρίων. Μόνο στην ΕΘΕΛ υπολογίζεται η διαφυγή εισιτηρίων στο 40%. Μπορεί να συνεχιστεί αυτή η κατάσταση; Όχι. Γιατί όλα αυτά, μαζί με το πράγματι υψηλό κόστος λειτουργίας - αναφέρθηκε ο εισηγητής μας- συσσωρεύσαν ζημιές και διόγκωσαν τα ελλείμματα.

Τι κάνει η νομοθετική παρέμβαση -και αυτό αγνοείται. Η νομοθετική παρέμβαση στηρίζεται σε δύο βασικές αρχές, που είναι ιδιαίτερα σημαντικές για τη συγκυρία. Αρχή πρώτη: Διασφάλιση του δημόσιου χαρακτήρα των συγκοινωνιών. Αυτό δεν θέλουμε; Κι εδώ είναι το δίλημμα για την Αριστερά. Θα έρθω και πάλι σ' αυτό. Αρχή δεύτερη: Κανένας εργαζόμενος να μη χάσει τη δουλειά του. Να μη γίνει καμιά απόλυση.

Πού σκοπεύει, τι επιδιώκει η ρύθμιση; Τη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών με έμφαση ιδιαίτερα στις συνδυασμένες συγκοινωνίες -και το χρειαζόμαστε αυτό- καθώς και στο συντονισμό και στην εξασφάλιση οικονομικής αποτελεσματικότητας από τους κοινωνικοοικονομικούς φορείς. Το αρνείται κανένας αυτό; Κανένας!

Δημιουργείται μία νέα αρχιτεκτονική δομή με τον ΟΑΣΑ ως μητροπολιτικό φορέα στρατηγικού και επιχειρησιακού σχεδιασμού, συντονισμού και ελέγχου. Καθώς και δύο εταιρείες που προκύπτουν από τη συγχώνευση υπαρχόντων φορέων, την ΟΣΥ για τις οδικές συγκοινωνίες και τη ΣΤΑΣΥ για τις συγκοινωνίες σταθερής τροχιάς.

Υπάρχει άλλη προτεινόμενη αρχιτεκτονική δομή; Εγώ με πολλές ερωτήσεις, κατά την ακρόαση των φορέων στην επιτροπή, προσπάθησα να διερευνήσω άλλες απόψεις. Δεν ακούστηκε καμία άποψη. Υπάρχει μια λανθάνουσα πρόταση που λέει ότι αντί για δύο φορείς -πέραν του ΟΑΣΑ- να είναι ένας. Μάλιστα, το Υπουργείο έχει δεσμευθεί να το μελετήσει.

Εγώ προσωπικά -που έχω ασχοληθεί σχετικά με τις συγκοινωνίες- πιστεύω ότι θα είναι λάθος. Περισσότερη ευελιξία παρέχει και πιο σωστό είναι το σχήμα και ανταποκρίνεται με καλύτερο τρόπο στην πραγματικότητα με τους δύο φορείς: ένα για τα μέσα σταθερής τροχιάς κι ένα για τις οδικές μεταφορές.

Όσον αφορά τα θέματα προσωπικού ακούστηκαν πολλά. Βα-

σικό για μένα –και το είπα και προηγουμένως– είναι ότι κανένας δεν χάνει τη δουλειά του. Κι αυτό δεν μπορεί κανείς να το αγνοήσει. Ορισμένοι από τα κόμματα της Αριστεράς μίλησαν για βαρβαρότητα. Νομίζω ότι έχει χαθεί το μέτρο. Βαρβαρότητα θα ήταν να αφήσει η Κυβέρνηση τα πράγματα να κυλήσουν όπως είναι, να φτάσουμε σε πτώχευση και σε διάλυση των αστικών συγκοινωνιών και οι εργαζόμενοι να χάσουν τη δουλειά τους, ή να τους παραδώσουμε στα μεγάλα ή στα μικρότερα συμφέροντα, στους νοικοκυραίους τύπου Νέας Δημοκρατίας του 1990. Αυτό θέλουμε;

Το δίλλημα είναι σαφές: Δημόσιες, βιώσιμες συγκοινωνίες, ή διάλυση και παράδοση εμμέσως ή αμέσως των συγκοινωνιών στους ιδιωτικούς φορείς, σε καινούργιους «σεπιτζήδες»; Σ' αυτό θα πρέπει να πάρουν όλοι θέση σ' αυτήν την Αίθουσα.

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

Θα τελειώσω, κυρία Πρόεδρε, μέσα στο χρόνο μου.

Από εκεί και πέρα δεν είναι δικαιολογημένες οι ανησυχίες των εργαζομένων; Είναι! Προσπαθήσαμε στην επιτροπή –κι έγιναν αρκετές βελτιώσεις– να διασφαλίσουμε ορισμένα ζητήματα. Είναι δικαιολογημένες οι ανησυχίες τους. Θα γίνουν νέοι κανονισμοί εργασίας, θα γίνουν μετατάξεις για τα κριτήρια.

Έγιναν και σήμερα ορισμένες βελτιώσεις, όπως για τον ΗΣΑΠ, για παράδειγμα, όσον αφορά τον αριθμό. Πιστεύω, κύριε Υπουργέ –το έχω ξαναπεί και στην επιτροπή– ότι από την Ολομέλεια σε Ολομέλεια θα μπορείτε να είστε ανοιχτός, αν προκύψουν ορισμένα ζητήματα και συγκεκριμένες προτάσεις, προκειμένου να βελτιώσουμε τα πράγματα. Και αναφέρομαι στο μισθολογικό, να εγγραφεί δηλαδή η Κυβέρνηση το μισθολογικό, τα θέματα των μετατάξεων και τα θέματα των νέων Κανονισμών και των συλλογικών διαπραγματεύσεων. Αυτά είναι θέματα, τα οποία μπορούμε να συζητήσουμε.

Κλείνω, κυρία Πρόεδρε, με μία κουβέντα για το κίνημα «Δεν πληρώνω». Μην παρουσιάζεται αυτό και σαν φιλολαϊκή πολιτική! Το να υποβάλουμε ή να περιθάλπουμε τέτοια κινήματα ανυπακοής δεν είναι φιλολαϊκή πολιτική. Είναι αντικοινωνική πολιτική, γιατί το «δεν πληρώνω εγώ» σημαίνει ότι τα φορτώνω σε κάποιον άλλον, στο διπλανό μου, το συνεπές φορολογούμενο Έλληνα. Και τι θα γίνει; Πού θα πάμε;

Η Κυβέρνηση έχει δύο δρόμους. Ο ένας δρόμος που νομίζω ότι αξίζει να τον ακολουθήσει, είναι να έχει φτηνό εισιτήριο, επιδοτούμενο για ορισμένες αδύνατες κοινωνικές ομάδες –και αυτό πρέπει να το κάνει– και ο άλλος είναι να επιβάλει το νόμο.

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

Τελειώνοντας, θα ήθελα να κάνω μία έκκληση προς τους εργαζομένους, με τους οποίους είχα κάνει μαζί πολλούς αγώνες, για να πάρουμε ξανά τις συγκοινωνίες από τους «σεπιτζήδες»! Θα ήθελα να τους πω μια κουβέντα. Να «λύσουν» το χειρόφρενο, να γυρίσουν στις δουλειές τους! Να βοηθήσουμε όλοι! Να καθίσουν με το Υπουργείο να δούμε όλα τα θέματα εκείνα τα οποία δημιουργούν ανησυχίες. Και να δούμε πώς θα τα λύσουμε με τον καλύτερο τρόπο και για την εφαρμογή του νόμου. Αυτό θα είναι προς όφελός τους και προς όφελος του δημοσίου συμφέροντος. Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Ευχαριστούμε τον κ. Γείτονα.

Το λόγο έχει ο Βουλευτής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας Β' Αθήνας, κ. Ιωάννης Πρωτούλης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΡΩΤΟΥΛΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι πέρα για πέρα προκλητικός και ο τίτλος του νομοσχεδίου «Εξυγίανση, αναδιάρθρωση και ανάπτυξη...» με το οποίο επί της ουσίας ξεπουλιέται κινητή και ακίνητη περιουσία, χρυσοπληρωμένη περιουσία από το λαό, καταργείται κάθε δικαίωμα των εργαζομένων στις συγκοινωνίες και εισάγεται και εκεί εργασιακή ζούγκλα. Το πιο βασικό είναι ότι το δικαίωμα στη μετακίνηση με δημόσια μέσα μεταφοράς γίνεται ένα πανάκριβο εμπόρευμα, ακόμα περισσότερο από ό,τι είναι σήμερα, μειώνοντας ακόμα περισσότερο το πενιχρό εισόδημα που έχει απομείνει, χτυπώντας δηλαδή συμπληρωματικά, αλλά εξίσου επώδυνα, τους μισθούς

και τις συντάξεις.

Τα στοιχεία είναι αποκαλυπτικά και τα είπε και ο εισηγητής μας. Από τη Δευτέρα έως την Παρασκευή, μετακινούνται μόνο με το μετρό εξακόσιες ογδόντα χιλιάδες επιβάτες ημερησίως. Το Σάββατο, ο αριθμός πέφτει στις εκατόν είκοσι χιλιάδες και την Κυριακή στις τριάντα δύο χιλιάδες. Δηλαδή, το 70% - 80% των μετακινήσεων, ο βασικός όγκος, είναι από το σπίτι στη δουλειά και από τη δουλειά στο σπίτι. Δηλαδή, στη συντριπτική πλειοψηφία είναι μετακίνηση εργατοϋπαλλήλων από και προς την εργασία, δηλαδή από και προς την εκμετάλλευση της δουλειάς τους, της εργατικής τους δύναμης.

Μειώσατε μισθούς, κόψατε δώρα, επιδόματα, δικαιώματα και μαζί με τη Νέα Δημοκρατία τα τελευταία χρόνια διπλασιάσατε σχεδόν το εισιτήριο! Πρακτικά, σχεδόν ό,τι εισπράττει ένας άνεργος ημερησίως από την επιδότηση του ΟΑΕΔ, πρέπει να τα δίνει για τη μετακίνησή του για αναζήτηση μεροκάματου.

Συνεπώς, το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας καλεί την εργατική τάξη και τη νεολαία σε οργανωμένο, μαζικό, ταξικό αγώνα ανυπακοής και απειθαρχίας. Καλούμε το λαό να μη νομιμοποιήσει στη συνείδησή του αυτά τα μέτρα και να μη μείνει μόνο στην ατομική αντίσταση, η οποία είναι και δικαιολογημένη και αναγκαία, αλλά και αδιέξοδη όταν δεν πολιτικοποιείται. Και γι' αυτό καλούμε σε οργανωμένο αγώνα για την κοινωνικοποίηση και τη δημιουργία ενός ενιαίου φορέα αποκλειστικά δημόσιων συγκοινωνιών, με στόχο την ασφάλη, άνετη, γρήγορη μετακίνηση και όχι με κριτήριο την επιχειρηματικότητα, την ανταγωνιστικότητα, δηλαδή το κέρδος.

Ποιος θα πληρώσει το κόστος; Να το πληρώσει το κράτος και η εργοδοσία, να το πληρώσει δηλαδή το κεφάλαιο, αυτοί που σήμερα επιδοτούνται με πολύ ζεστό χρήμα, γιατί η επιδότηση του κεφαλαίου, κυρίες και κύριοι, είναι και νόμιμη και ψηφισμένη, σε τέτοιο επίπεδο, μάλιστα, που η επιδότηση για τις αστικές συγκοινωνίες ή η επιδότηση του εισιτηρίου είναι μπροστά της ψίχουλα.

Η επιδότηση όμως –θα θέλαμε να πούμε μία πλευρά η οποία δεν είναι θεωρητική, γιατί δεν ψάχνουμε το φύλο των αγγέλων– είναι παραγωγική επένδυση, δεν είναι δηλαδή ένα καταναλωτικό ζήτημα, δεν είναι ένα θέμα μόνο κοινωνικής πολιτικής. Οι μεταφορές για μας είναι ένα ξεχωριστό μέρος της παραγωγικής διαδικασίας. Πώς θα λειτουργήσουν τα εργοστάσια, οι επιχειρήσεις, αν δεν μετακινούνται γρήγορα και με ασφάλεια οι εργάτες προς και από αυτές;

Αυτό είναι που κρύβουν και η Κυβέρνηση και η Νέα Δημοκρατία και ο ΣΥΡΙΖΑ και οι υπόλοιποι, που φέρνει στοιχεία εξωραίζοντας άλλες ευρωπαϊκές χώρες, άλλες καπιταλιστικές χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αποκρύπτοντας ότι το νομοσχέδιο εντάσσεται κι αυτό στην απελευθέρωση των συγκοινωνιών. Αυτά είναι πράγματα που έχει στηρίξει, τα στηρίζει στην Ευρωπαϊκή Ένωση και τώρα εδώ κλαίει για τις συνέπειες.

Το κράτος και με αυτόν τον τρόπο επιδοτούσε και επιδοτεί τους εργοδότες, όχι τους εργαζόμενους και τώρα σε συνθήκες κρίσης μετακυλίζει αυτό το κόστος στο πενιχρό εργατικό εισόδημα.

Η Κυβέρνηση, η Νέα Δημοκρατία και ο ΛΑΟΣ και οι προηγούμενοι ομιλητές αγανακτούν –ακούσαμε και τον κ. Γείτονα– για τα λεφτά των φορολογουμένων που πηγαίνουν στην επιδότηση του εισιτηρίου και τις δημόσιες αστικές συγκοινωνίες και εκθειάζουν βέβαια και την ιδιωτική πρωτοβουλία. Ρωτάμε: Θα σταματήσετε τις επιδοτήσεις στις ιδιωτικές επιχειρήσεις συγκοινωνιών; Το αντίθετο θα γίνει.

Θα πω ορισμένα παραδείγματα: Στη διετία 2001-2003 το 75% των χρημάτων για την ανανέωση του στόλου των ΚΤΕΛ επιδοτήθηκε από το κράτος. Το κράτος τους έφτιαξε και σταθμούς και στέγαστρα και χώρους στάθμευσης. Το ιδιωτικό μονοπώλιο στις αερομεταφορές πήρε κοντά 60 εκατομμύρια ευρώ και ο κ. Βγενόπουλος ακόμα χρωστάει στον ΟΑΣΑ.

Οι εφοπλιστές στην Ακτοπλοία ό,τι ζητούν το παίρνουν, πάνω από 110 εκατομμύρια ευρώ και μαζί φοροαπαλλαγές, επιδότηση καυσίμων και κρατούν νησιά αποκλεισμένα το χειμώνα, έχουν εισιτήρια πανάκριβα, καρβία παμπάλαια που στοιβάζουν τον κόσμο.

Την ίδια στιγμή το κράτος χρωστά με βάση το ν.2669/98 στις δημόσιες αστικές συγκοινωνίες πάνω από 1,5 δισεκατομμύριο. Τις ρίξατε στις τράπεζες το ΠΑΣΟΚ και η Νέα Δημοκρατία, τις χρεώσατε και ό,τι επιδοτείτε επί της ουσίας σήμερα δεν είναι για τις συγκοινωνίες αλλά είναι επιδότηση ξανά των τραπεζών. Χαρακτηριστικά για το 2009 η επιδότηση του κράτους προς τις αστικές συγκοινωνίες ήταν 75 εκατομμύρια ευρώ και η πληρωμή των τόκων προς τις τράπεζες ήταν 74 εκατομμύρια ευρώ.

Κατά συνέπεια, οι εργαζόμενοι δεν πρέπει να παραπλανηθούν από τα υποκριτικά επιχειρήματα τάχα για το δημόσιο συμφέρον. Το νομοσχέδιο επί της ουσίας ωφελεί μία χούφτα μονοπώλια, που περιμένουν σαν τα κοράκια να ορμήσουν πάνω στη δημόσια περιουσία περιμένοντας και την απελευθέρωση των συγκοινωνιών.

Οι εργαζόμενοι θα αντιμετωπίσουν το δυσβάσταχτο κόστος αλλά και τον πραγματικό κίνδυνο –σημειώστε το– στη δημόσια ασφάλεια. Οι συγκοινωνίες – υπάρχει πολύ μεγάλη πείρα σ' αυτό– θα γίνουν όχι μόνο ακριβές αλλά και πάρα πολύ επικίνδυνες με μόνο κριτήριο το κέρδος στα χέρια των ιδιωτών.

Γι' αυτό το λόγο γνώμη μας είναι ότι στις 23 Φλεβάρη η συμπίεση με τις ταξικές δυνάμεις του ΠΑΜΕ και η συμμετοχή στην απεργία είναι όχι μόνο μονόδρομος αλλά είναι ο δρόμος της τιμής και της αξιοπρέπειας για τους εργαζόμενους.

Στηρίζουμε κατά συνέπεια τους εργαζόμενους και καταψηφίζουμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Ευχαριστούμε τον κ. Πρωτόκλη.

Το λόγο έχει ο Βουλευτής Β' Αθήνας του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού, κ. Άδωνις Γεωργιάδης.

Ορίστε, κύριε Γεωργιάδη, έχετε το λόγο.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ-ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, δεν θα ήθελα να αποφύγω τον πειρασμό ξεκινώντας την ομιλία μου να τοποθετηθώ στο δίλημμα που έθεσε ο σεβαστός πρώην Αντιπρόεδρος της Βουλής και πρώην Υπουργός, κ. Γεϊτόνας.

Είπε: «Πρέπει να πούμε με ειλικρίνεια σ' αυτήν την Αίθουσα, είμαστε με τις δημόσιες αστικές συγκοινωνίες ή με τους «σεπιτζήδες»;». Έτσι νομίζω το είπατε. Ας κάνουμε, λοιπόν, μία ιστορική αναδρομή για να απαντήσουμε σ' αυτό το κρίσιμο ερώτημα κύριε Υπουργέ.

Πριν από είκοσι χρόνια και κάτι λιγότερο περίπου επί κυβερνήσεως Μητσοτάκη ξεκίνησε η κυβέρνηση Μητσοτάκη τότε να δώσει σε ιδιώτες τις αστικές συγκοινωνίες στην Αθήνα.

Είναι η περίοδος που στο λαϊκό υποσυνείδητο είχε μείνει –λέω την έκφραση χωρίς ίχνος προσβλητικό για τους δύο αυτούς ανθρώπους που δεν ξέρω και αν βρίσκονται στη ζωή– ως η εποχή των Σταμουλοκολάδων. Έτσι το λέγαμε, δεν ξέρω αν το θυμάστε. Είναι τότε που κυνηγούσαμε τους σεπιτζήδες με τις πέτρες που είχαμε δει τον Παύλο Μαρκάκη, κάτι ξεβρακώματα ορισμένων σεπιτζήδων από ορισμένους συνδικαλιστές των συγκοινωνιών. Τότε το κόμμα σας, το ΠΑΣΟΚ, κύριε Γεϊτόνα, ήταν αυτό που πρωτοστατούσε για να καλύπτει αυτούς τους συνδικαλιστές σε αυτές τις επαναστατικές κινήσεις τις οποίες έκαναν.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ: Ποτέ το ΠΑΣΟΚ...

ΣΠΥΡΙΔΩΝ-ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ: Καλά, αφήστε τώρα το «ποτέ το ΠΑΣΟΚ».

Το αποτέλεσμα –για να καταλάβει ο ελληνικός λαός τι συμβαίνει– κύριε Αμοιρίδη είναι το εξής: Χαρίσατε έλλειμμα 3 δισεκατομμύρια ευρώ το 1998 στις αστικές συγκοινωνίες των Αθηνών –δεν ξέρω αν οι ψηφοφόροι σας στην Πιερία είναι σύμφωνοι– κι άλλα 4 δισεκατομμύρια ευρώ χαρίζετε τώρα, ήτοι στο σύνολο 7 δισεκατομμύρια ευρώ. Θέλετε να το κάνουμε με τις παλιές δραχμούλες; Επτά επί τριακόσια σαράντα έχετε χαρίσει 2 τρισεκατομμύρια 100 δισεκατομμύρια παλιές δραχμές.

Και ποια είναι η δικαιολογητική βάση για να χαρίσετε αυτά τα χρήματα στους Σταμουλοκολάδες; Τα χαρίσατε, λέει, διότι θέλατε να έχετε δημόσιες συγκοινωνίες για τους φτωχούς. Και σας ερωτώ, κύριε Γεϊτόνα: Εάν έλεγε το κράτος αγοράζω εισιτήρια και χαρίζω –δωρεάν, όχι με 1,5 ευρώ– σε αυτούς που είναι κάτω από το όριο της φτώχειας όχι μόνο στην Αθήνα αλλά σε όλη την

Ελλάδα, κάθε μήνα τα εισιτήριά τους ή την κάρτα απεριορίστων διαδρομών για όλο το χρόνο, αφού είναι κάτω από το όριο της φτώχειας κι έτσι θα μετακινούνται δωρεάν στα ιδιωτικά λεωφορεία, νομίζετε ότι θα είχε ξοδέψει το κράτος 2 τρισεκατομμύρια 100 δισεκατομμύρια δραχμές σε δεκαοκτώ χρόνια; Πολύ αμφιβάλλω.

Άρα, υποκριτικά και κροκοδείλια είναι τα δήθεν δάκρυα κοινωνικής ευαισθησίας, τα οποία ευαγγελίζεστε για να χαρίσετε στον κομματικό σας στρατό αυτά τα λεφτά.

Ερχόμαστε στην ουσία τώρα. Κύριε Υπουργέ, θέλω λίγο την προσοχή σας, γιατί σας αφορά.

Ξέρετε, το ΠΑΣΟΚ είναι ένα μαγικό κόμμα. Πιστεύω ότι το ΠΑΣΟΚ ως κόμμα και ως μοντέλο θα έπρεπε να διδάσκει σε ξένα πανεπιστήμια, στο Χάρβαρντ, στο Πρίνστον, όπου υπάρχει έδρα πολιτικών επιστημών «μοντέλο ΠΑΣΟΚ», να είστε ταυτόχρονα Κυβέρνηση και ταυτόχρονα Αντιπολίτευση.

Εγώ έχω ένα μικρό μαγαζί στο κέντρο της Αθήνας. Έμεινε κλειστό σε όλες τις γιορτές, όπως και τα άλλα μαγαζιά, διότι κάποιος κ. Κουλουμπαρίτης μαζί με τους υπόλοιπους συνδικαλιστές –ξεχωρίζω τον κ. Κουλουμπαρίτη όχι προσωπικά, αλλά γιατί έχει ωραία μορφή, μου θυμίζει τον Τραβόλτα στο Γκριζ-πρωτοστάτησε στο να κλείσουν τα μαγαζιά μας. Λέω «παιδιά, τι κόμμα είναι ο κ. Κουλουμπαρίτης;» και μου είπαν ΠΑΣΟΚ. Σαν να τον βλέπω μετά από μερικούς μήνες που θα έχουμε εκλογές –εάν έχουμε– ή όποτε τις έχουμε εν πάση περιπτώσει, να λέει «Ρε παιδιά, τι να κάνουμε; Πρέπει να ψηφίσουμε ΠΑΣΟΚ». Και μας κλείνει τα μαγαζιά και μας κλείνει τους δρόμους και είναι ΠΑΣΟΚ και θα ξαναψηφίσει ΠΑΣΟΚ! Αυτό γίνεται μόνο στην Ελλάδα!

Αυτό το οποίο ζούμε –και μη γελάτε– έχει μία πολύ ωραία ιστορική βάση, κ. Μάκη Βορίδη. Είναι το ΠΑΣΟΚ εναντίον του ΠΑΣΟΚ. Θυμόσαστε μια παλιά ταινία, το «Κράμερ εναντίον Κράμερ»; Τώρα είναι το ΠΑΣΟΚ εναντίον του ΠΑΣΟΚ. Δηλαδή, το ΠΑΣΟΚ του Γεωργίου Παπανδρέου, του νεότερου, κάνει πόλεμο με το ΠΑΣΟΚ του Ανδρέα Παπανδρέου. Ο Ανδρέας Παπανδρέου ήλθε και κατέστρεψε τα πάντα, τα έκανε όλα δημόσια, φόρτωσε την Ελλάδα με δισεκατομμύρια ευρώ χρέη, έμαθε τους Έλληνες να ραχατεύουν στο δημόσιο, όποιος αντιδρούσε του έδινε και από ένα επίδομα και από ένα μισθό, εκμαύλιζε τον ελληνικό λαό με δανεικά. Και τώρα το ΠΑΣΟΚ του Γιώργου Παπανδρέου –θες από ιδεολογία, θες επειδή έτσι το έφερε η μοίρα, περ γιατί ήλθε η τρόικα ή δεν ξέρω εγώ γιατί– προσπαθεί να κάνει τι; Να εηλώσει όλα αυτά που έκανε το ΠΑΣΟΚ του Ανδρέα. Και μας έμεινε στη μέση ο Κουλουμπαρίτης. Περί αυτού πρόκειται. Το λέω σχηματικά, όχι προσωπικά, το λέω ως σύμβολο των συνδικαλιστών –για να συνεννοούμαστε.

Αυτό, λοιπόν, το οποίο ζούμε, κυρίες και κύριοι, είναι ένα είδος φρενοβλάβειας.

Το νομοσχέδιο το καταψηφίζουμε, κύριε Υπουργέ, γιατί είναι δειλό. Είναι ένα δειλό νομοσχέδιο. Σε μερικά χρόνια θα έλθει μια επόμενη κυβέρνηση να ξαναχαρίσει λεφτά στους συνδικαλιστές. Περί αυτού πρόκειται.

Εμείς τι λέμε; Ελάτε να λύσουμε το πρόβλημα. Θέλετε να βοηθάτε τους φτωχούς; Μάλιστα. Θεσπίστε ένα όριο και κάτω που θα πληρώνουμε τα εισιτήρια. Κανένα πρόβλημα. Κι εμείς με τους φτωχούς είμαστε. Δεν σημαίνει, όμως, ότι επειδή είμαστε με τους φτωχούς, πρέπει να διορίζουμε οδηγούς λεωφορείων με τρία και τέσσερα χιλιάρικά το μήνα. Αυτοί με συγχωρείτε αλλά δεν είναι φτωχοί, μια χαρά κεφαλαιούχοι είναι, μεγαλοαστοί. Δεν σημαίνει ότι επειδή είμαστε με τους φτωχούς, πρέπει να μαζεύουμε σε μία επιχείρηση τρεις και τέσσερις φορές περισσότερους εργαζόμενους από όσους χρειαζόμαστε. Αυτά κάνατε και ας μην τα θυμάστε τώρα, που υποτίθεται ότι επανήλθε ο δρόμος της λογικής.

Το σχέδιο νόμου, λοιπόν, είναι πάρα πολύ δειλό και απορώ πώς το δέχθηκε η τρόικα και δεν σας το έκοψε, διότι πραγματικά είναι ένα κακό σχέδιο νόμου και είμαι σίγουρος ότι σε λίγο καιρό θα σας το αλλάξει, όπως θα αλλάξει και της κ. Κατσέλη.

Και έρχομαι τώρα στο κρίσιμο θέμα των διοδίων.

Μια μέρα, λοιπόν, ήμουν στο Γιώργο Αυτιά. Μάλιστα, όπως θυμάμαι, ήμουν εκεί με τον κ. Στρατούλη. Και μας έβγαλε ο Αυτιάς έναν τύπο από τη Θεσσαλονίκη που έλεγε: «Δεν πληρώνω» και

κάποιον από τα διόδια στην Αθήνα που έλεγε: «Δεν πληρώνω». Και άρχισαν, λοιπόν, να λένε ότι είναι ακομμάτιστο κίνημα.

Μετά μαθαίνω –δεν το ήξερα, κύριε Γείτονα, εκείνη την ώρα– ότι ο αχρωμάτιστος Έλληνας, όσον αφορά τη Θεσσαλονίκη, ήταν υποψήφιος αντιπεριφερειάρχης του ΣΥΡΙΖΑ στις προχθεσινές περιφερειακές εκλογές και οι τρεις που ήταν οι ακομμάτιστοι από την Αθήνα, ήταν η μία πρώην Βουλευτής του ΣΥΡΙΖΑ πολιτευτής εκεί στον Ωρωπό και άλλοι δύο ήταν μέλη του ΣΥΡΙΖΑ από τον Κορυδαλλό. Λέω «βρε, παιδιά, ακομμάτιστοι είναι αυτοί!».

Σήμερα, λοιπόν, φάνηκαν όλα και έπρεπε να το έχουμε καταλάβει. Πήγε μια ομάδα ακροαριστερών εργαζομένων του «9,84» με κάποιους δήθεν φίλους των μεταναστών και κάποιους λαθρομετανάστες και κατέλαβαν, κύριε Λαφαζάνη, τον «9,84» για μία, δύο ώρες. Και έβγαλαν επαναστατικό πρόγραμμα δικό τους. Πώς κάνουν οι εξεγερμένοι και κάνουν επαναστάσεις; Αυτοί πήγαν και κατέλαβαν τον «9,84».

Ξέρω, κύριε Λαφαζάνη, ότι σας αρέσει. Γι' αυτό το είπα σε σας. Για να αγαλλιάσει η ψυχή σας.

Πήραν, λοιπόν, το μικρόφωνο και άρχισαν και έβγαιναν εκπρόσωποι των διοδίων, εκπρόσωποι του τσάμπα, εκπρόσωποι του δεν πληρώνω εισιτήρια. Μπράβο, συγχαρητήρια! Κι άλλο! Πιο πολύ χάος! Πιο πολλή καταστροφή! Πιο πολύ να μην πληρώνουμε!

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

Έτσι θα πάει μπροστά η Ελλάδα; Για σας προφανώς!

Ο κ. Τσίπρας είχε πει τον Αύγουστο του 2008 ότι το χάος είναι καλό πράγμα, αρκεί να φέρει λύση προς τα Αριστερά. Αυτό είχε πει ο κ. Τσίπρας!

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Περισσότερο χάος από αυτό που υπάρχει, δεν γίνεται!

ΣΠΥΡΙΔΩΝ-ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ: Ο κ. Τσίπρας καλά κάνει και κάνει τη δουλειά του.

Και έρχομαι σε εσάς, κύριε Υπουργέ.

Και εγώ που είμαι ιδεολογικά ο πιο αντίθετος στο κίνημα «Δεν πληρώνω» -που το θεωρώ αισχρό μια κοινωνία να φτάνει στο σημείο να λέει ο ένας στον άλλο δεν πληρώνω, γιατί δεν υπάρχει κράτος- πρέπει να σας πω ότι αναγκάζομαι...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Το κίνημα «δεν έχω», το ξέρετε; **ΣΠΥΡΙΔΩΝ-ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ:** Εσείς κάντε την επαναστάσή σας, αλλά όχι εδώ μέσα.

Λέω, λοιπόν, ότι εγώ που είμαι ο πιο φανατικός, δεν μπορώ να ψηφίσω την τροπολογία σας. Και δεν μπορώ να την ψηφίσω, για ένα και μόνο λόγο. Δεν μπορεί το κράτος να μη δείχνει την προσοχή του στους πολίτες του. Έξω από εδώ όλοι θα πρέπει να τηρούμε τους νόμους. Εδώ μέσα, όμως, θα πρέπει να συζητάμε ποιος νόμος είναι σωστός και ποιος όχι.

Όταν, λοιπόν, υποχρεώνεις τους κατοίκους των Αφιδνών, όταν υποχρεώνεις τους κατοίκους της Φθιώτιδας, όταν υποχρεώνεις ανθρώπους να περάσουν από τα διόδια οκτώ και δέκα φορές την εβδομάδα ή και τη μέρα ακόμα να πληρώνουν το ίδιο με μένα που θα περάσω πέντε φορές το χρόνο, με συγχωρείτε αλλά αυτοί έχουν πολύ σοβαρή νομοποιητική βάση να πουν «δεν πληρώνω». Οπότε, εσείς τι κάνετε τώρα;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Ολοκληρώστε, κύριε συνάδελφε.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ-ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ: Κλείνω αμέσως, κυρία Πρόεδρε.

Μου φέρνεται ένα νόμο που το κάνει ποινικό, αλλά δεν μου λύνετε το θέμα αυτών των κατοίκων, με αποτέλεσμα να τους παρέχετε νομοποιητική βάση.

Στην ουσία, κύριε Υπουργέ –και μ' αυτό κλείνω- κάνετε καλό στο ΣΥΡΙΖΑ και στο ΚΚΕ. Αυτό κάνετε!

Εάν δεν έρθουν ταυτόχρονα και τα δύο, εάν δεν είστε έτοιμος σήμερα να φέρετε τη λύση των διοδίων για τους κατοίκους, κρατήστε την τροπολογία σας και φέρτε τη μαζί με το άλλο θέμα, μαζί με τις νέες συμβάσεις. Διότι αν φέρετε πρώτα το ποινικό χωρίς τις νέες συμβάσεις, θα πείτε σ' αυτούς που δεν πληρώνουν ότι καλά κάνουν και δεν πληρώνουν, κάτι που θα είναι λάθος μήνυμα από τη Βουλή των Ελλήνων. Ενώ, δηλαδή, πάτε να λύσετε ένα πρόβλημα, θα δημιουργήσετε πολύ μεγάλη ζημία.

Ευχαριστώ πάρα πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΛΑΟΣ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Ευχαριστούμε τον κ. Γεωργιάδη.

Το λόγο έχει ο Βουλευτής Β' Αθήνας της Νέας Δημοκρατίας, κ. Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Εδώ και ένα μήνα ζούμε στην Αθήνα μια απίστευτη ταλαιπωρία. Καθημερινά ή σχεδόν καθημερινά οι εργαζόμενοι είναι αδύνατον να πάνε στις δουλειές τους. Το κέντρο της Αθήνας είναι αποκλεισμένο και τα προβλήματα στην οικονομική ζωή του τόπου είναι τεράστια. Τα προβλήματα είναι τόσο μεγάλα, ώστε δεν αντιλαμβάνεται η ίδια η Κυβέρνηση ότι τα προβλήματα που δημιουργεί αυτό το σχέδιο νόμου σε σχέση μ' αυτά που επιλύει είναι δυσανάλογα. Το κόστος είναι δυσανάλογο. Διότι τι επιλύεται εδώ;

Με ρωτάνε διάφοροι συνάδελφοι και φίλοι «Μα, είστε υπέρ των αποκρατικοποιήσεων στις αστικές συγκοινωνίες;». Βεβαίως, είμαστε. Όμως, αυτό είναι αποκρατικοποίηση; Αυτό δεν είναι αποκρατικοποίηση. Αυτό δεν περιλαμβάνεται σε κανένα σχέδιο αποκρατικοποιήσεων. Αυτό είναι μία αναδιάρθρωση ενός κακού συστήματος, χωρίς καμμία εγγύηση ότι αυτό το σύστημα θα βελτιωθεί. Διότι δεν υπάρχει καμμία εγγύηση για το τι θα συμβεί αν ξεφύγουν οι σπάταλες, από τις κακές διοικήσεις –και έχετε ιστορία κακών διοικήσεων σαν ΠΑΣΟΚ, όσον αφορά τις αστικές συγκοινωνίες- από το όριο του 40%.

Τι θα συμβεί; Θα σταματήσουν να λειτουργούν την επόμενη μέρα οι εταιρείες; Δεν θα σταματήσουν.

Να σας πω γιατί είστε σπάταλοι; Κύριε Υπουργέ, σαφέστατα υπάρχουν κάποιοι που υπεραμείβονται, αλλά θα σας καταθέσω ορισμένα στοιχεία μόνο για να καταλάβετε ότι όλη αυτή η πολεμική που έχετε ασκήσει το τελευταίο διάστημα στους εργαζόμενους στις αστικές συγκοινωνίες καθώς και το «δήθεν βγάζουμε ωραία τσιτάτα για να τα περνάμε στα δικά μας κανάλια των οκτώ» δεν ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα. Θα σας πω ότι οι διοικήσεις σας κατάφεραν από το 1994 έως το 2004 στον ΟΑΣΑ να αυξήσουν το μέσο κόστος ανά επιβάτη κατά 29,8% σε μία περίοδο όπου θα έπρεπε αυτό να μειώνεται λόγω της τεχνολογικής εξέλιξης. Καταθέτω τον σχετικό πίνακα από την επήρεια έκθεσης του ΟΑΣΑ.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης καταθέτει για τα Πρακτικά τον προαναφερθέντα πίνακα ο οποίος βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Επειδή κατηγορείτε ότι έγιναν ρουσφετολογικές προσλήψεις, ότι «εξεχλώθηκε» το μισθολογικό κόστος το τελευταίο διάστημα, θα σας πω το εξής: Το 2004 η Νέα Δημοκρατία παρέλαβε σύνολο προσωπικού στον ΟΑΣΑ έντεκα χιλιάδες εννιάκισιους έξι εργαζόμενους. Το 2009 οι εργαζόμενοι αυτοί ήταν έντεκα χιλιάδες οκτακόσιοι πενήντα επτά. Πού είναι η αύξηση και μάλιστα όταν έχουμε αύξηση των οχημάτων του ΟΑΣΑ από δύο χιλιάδες εννιάκισια σαράντα πέντε σε τρεις χιλιάδες εβδομήντα τρία; Καταθέτω τον σχετικό πίνακα.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης καταθέτει για τα Πρακτικά τον προαναφερθέντα πίνακα ο οποίος βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Να σας πω πως αυξήθηκε όλο αυτό το κόστος; Ας πάρουμε μία εταιρεία μόνο, την ΕΘΕΛ. Στο όργιο της σπατάλης, στο όργιο της κακοδιαχείρισης το οποίο συνετέλεσε επί δικών σας κυβερνήσεων. Μην ξεχνάτε ότι η ΕΘΕΛ είναι μία εταιρεία που συνεστήθη το 1994 όταν επανακρατικοποιήσατε τα λεωφορεία και μέσα σε μία δεκαετία, από το 1994 έως το 2004, είχε συνολικά ελλείμματα κα ζημιές ένα δισεκατομμύριο ευρώ. Έτρεχε δηλαδή με ημερήσιο έλλειμμα 300.000 ευρώ. Θα σας πω εγώ χαρακτηριστικά γιατί έτρεχε. Παραθέτω τιμολόγια. Παραδείγματος χάριν, αγορά πυροσβεστήρων: Το 2004 ένας πυροσβεστήρας έξι κιλών κόστιζε 6 και 72 ευρώ. Το 2005 ο ίδιος πυροσβεστήρας κόστιζε 3 ευρώ. Το 2004 ο πυροσβεστήρας των είκοσι πέντε κιλών κόστιζε στην ΕΘΕΛ 29 και 32 ευρώ. Το 2005 ο ίδιος πυροσβεστήρας κόστιζε 9 ευρώ. Το 2004 ο πυροσβεστήρας πενήντα κιλών

κόστιζε 57 και 38. Το 2005 κόστιζε 11 και 50. Με τέτοιες διοικήσεις, με τέτοιους ανθρώπους που βάζατε επάνω που αφήναν εκθέσεις αποθήκης-μπάχαλο, πώς να μην ξεφύγει το έλλειμμα στις αστικές συγκοινωνίες; Καταθέτω τα σχετικά τιμολόγια.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα τιμολόγια τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Ήθελα όμως να πω ότι αυτό το νομοσχέδιό σας είναι ατελέσφορο και δεν υπάρχει και εμπιστοσύνη από την πλευρά μας απέναντι στον τρόπο με τον οποίο έχετε διοικήσει γιατί υπάρχουν οι γραφές εδώ πέρα. Αυτά τα αποδείξαμε μόλις τώρα. Είναι ατελέσφορο γιατί δεν αντιμετωπίζει βασικά προβλήματα των αστικών συγκοινωνιών στην Αθήνα.

Κύριε Υπουργέ, έχετε «στοχοποιήσει» με πολιτικές διώξεις εργαζόμενους στο μετρό οι οποίοι προσελήφθησαν με τον ίδιο νόμο που προσελήφθησαν και όλοι οι προηγούμενοι εργαζόμενοι, όταν εκκρεμεί το άνοιγμα εφτά καινούργιων σταθμών του μετρό που είναι έτοιμοι. Επειδή δεν έχετε το θάρρος να υπογράψετε την ολοκλήρωση της προγραμματικής σύμβασης με τη «SIEMENS», δεν λειτουργούν με αποτέλεσμα και το κυκλοφοριακό και το οικονομικό κόστος να είναι τεράστιο.

Παράλληλα δεν έχετε καμμία πρόβλεψη βελτίωσης των συνθηκών του τραμ, πρώτα απ' όλα επέκτασής του και διασύνδεσής του με τους καινούργιους σταθμούς του μετρό, που θα έφερνε τουλάχιστον κάποιο συγκοινωνιακό έργο στον άξονα από το Φάληρο ως τη Βούλα και παράλληλα πρέπει να υλοποιήσετε επιτέλους αυτό το «πράσινο κύμα». Ακούμε για «πράσινο κύμα», ότι θα περνάνε ακώλυτα οι συρμοί του τραμ και δυστυχώς το «πράσινο κύμα» είναι ακόμα «πράσινα όνειρα», διότι θέλεις πενήντα πέντε λεπτά με το τραμ για να φτάσεις από τη Βούλα στο Σύνταγμα.

Τέλος, νομίζω ότι δεν απαντάτε –παρ' ότι βάζετε ολόκληρη διάταξη, καθιστώντας ποινικό αδίκημα τη μη πληρωμή διοδίων με τεχνικούς τρόπους στη λαθρεπιβίβαση και ιδιαίτερα στη λαθρεπιβίβαση στο ΜΕΤΡΟ. Βάλτε μπάρες! Όλα τα μετρό σ' όλο τον κόσμο δεν λειτουργούν με ελεγκτές, με μπάρες λειτουργούν. Για να μπει ο άλλος θα πρέπει να ακυρώσει το εισιτήριο και να ανοίξει η μπάρα. Το μοναδικό ΜΕΤΡΟ που δεν έχει μπάρες είναι το δικό μας. Και έπειτα κατηγορούμε τους πελάτες και τους πολίτες ότι παρανομούν, όταν τους έχουμε δώσει όλα τα εφόδια να παρανομούν.

Κύριε Υπουργέ, νομίζω ότι το νομοσχέδιο -και το λέω πάλι- αν αντιμετωπίζει πραγματικά σοβαρά μέσα σ' ένα πνεύμα ιδιωτικής οικονομίας, ανάπτυξης, αναπτυξιοποίησης, συνεργειών ιδιωτικού και δημόσιου τομέα το θέμα των αστικών συγκοινωνιών θα ήταν σοβαρό. Αν αντιμετωπίζει έστω και το μίνιμουμ, που είναι η εξασφάλιση της δημοτικής συγκοινωνίας, θα ήταν σοβαρό.

Εσείς, όμως, δεν λύνετε ακόμα ούτε το θέμα των δημοτικών συγκοινωνιών. Το ξέρετε ότι οι δημοτικές συγκοινωνίες λειτουργούν χωρίς κόμιστρο; Πάρα πολλοί δήμοι εξυπηρετούν, ιδιαίτερα μέσα στα πλαίσια του περιορισμένου δικτύου που σήμερα προσφέρει ο ΟΑΣΑ, τις ανάγκες των κατοίκων τους. Γιατί αυτοί δεν θα πρέπει να εισπράττουν; Γιατί θα πρέπει να υπάρχει σε μια ταλαιπωρημένη οικονομικά τοπική αυτοδιοίκηση ένα ακόμη πρόσθετο κόστος η συντήρηση μιας δημοτικής συγκοινωνίας;

Ας το δείτε, λοιπόν, το πρόβλημα συνολικότερα και όχι αποσπασματικά, έτσι όπως το βλέπετε μόνο και μόνο για να πείτε στην τρούκα, η οποία σας τράβηξε το αυτί προχθές και σας ξεμπρόστιάσε σαν Κυβέρνηση, ότι έχουμε καταθέσει και αυτό το νομοσχέδιο.

Αυτό το νομοσχέδιο λύση δεν θα φέρει, προβλήματα θα συντηρήσει και δυστυχώς καμμία ανάπτυξη στις αστικές συγκοινωνίες δεν εγγυάται.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Ευχαριστούμε τον κ. Βαρβιτσιώτη.

Το λόγο έχει ο Ανεξάρτητος Βουλευτής Ηρακλείου κ. Ελευθέριος Αυγενάκης.

ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΑΥΓΕΝΑΚΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι έντονες απεργιακές κινητοποιήσεις των εργαζομένων στα μέσα μαζικής μεταφοράς έχουν σχεδόν μονοπωλήσει την επικαιρότητα σε σχέση με το αντικείμενο του παρόντος νομοσχεδίου.

Ταυτόχρονα, όμως, δεν μπορούμε να αγνοήσουμε το γεγονός ότι η κακή οικονομική κατάσταση των αστικών συγκοινωνιών της Αττικής και η χαμηλή ποιότητα των υπηρεσιών αποδεικνύει την αποτυχία της συγκοινωνιακής πολιτικής των τελευταίων δεκαετιών, αλλά και την αποτυχία του παρόντος μοντέλου λειτουργίας των μέσων μαζικής μεταφοράς του λεκανοπεδίου.

Σημειώνω χαρακτηριστικά ότι τα ελλείμματα των αστικών συγκοινωνιών για το 2009 φτάνουν τα 514, 3 εκατομμύρια ευρώ συνολικά. Το μεγαλύτερο έλλειμμα είχε η ΕΘΕΛ, η οποία εμφανίστηκε αρνητική κατά 304,4 εκατομμύρια ευρώ. Σημαντικά ελλείμματα 66,6 εκατομμύρια ευρώ και 87,3 εκατομμύρια ευρώ είχαν αντίστοιχα ο ΗΣΑΠ, αλλά και ο ΗΛΠΑΠ, ενώ και το ΤΡΑΜ από την αρχή της λειτουργίας του κινείται σε αρνητική τροχιά, παραγοντας 37 εκατομμύρια ζημιές για το 2009. Ιδιαίτερα ανησυχητικό είναι ότι κατά την ίδια χρονική περίοδο ελλειμματικά εμφανίστηκε και το ΜΕΤΡΟ με ζημιές ύψους 19 εκατομμυρίων ευρώ.

Επιπλέον, ο ΟΑΣΑ έχει συνολικό χρέος 3 δισεκατομμύρια ευρώ, ενώ το ετήσιο έλλειμμα αυξήθηκε κατά δυόμισι φορές, από 250 εκατομμύρια το 2000 σε 610 εκατομμύρια το 2009, που αποτελεί το μεγαλύτερο ρυθμό ανέμου σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση. Ακούγεται έως εντυπωσιακό, αλλά δεν πρέπει να λησμονήσουμε ότι δημιουργήθηκαν θεσμοί που ενθάρρυναν τις δαπάνες, αλλά και την αδιαφορία για τα έσοδα.

Υπενθυμίζω ότι μόνο με το ν.2669/1998 το δημόσιο ανέλαβε να εξοφλήσει όλα τα ελλείμματα και τα χρέη του ΟΑΣΑ. Ωστόσο, κατόπιν αδράνησε ο ελεγκτικός μηχανισμός εισιτηρίων και το ποσοστό των εσόδων από τα εισιτήρια προς τα λειτουργικά έξοδα γκρεμίστηκε στο 25%.

Ταυτόχρονα το μέσο ευρωπαϊκό ποσοστό βρίσκεται περίπου στο 50% και κινείται ανοδικά. Ενδεικτικά θα σας πω: Στη Φινλανδία φτάνει το 48%, στη Γαλλία το 50%, στη Δανία το 63%, στη Νορβηγία το 63%, στη Πορτογαλία το 64%, οδηγώντας σε μείωση το ποσοστό της κρατικής επιδότησης.

Αναφέρω το συγκεκριμένο παράδειγμα, διότι εάν δεν προσέξουμε, κύριε Υπουργέ, το ίδιο θα συμβεί και τώρα εδώ με τα 3 δισεκατομμύρια ευρώ. Εάν δεν αλλάξουμε, δηλαδή, το θεσμικό πλαίσιο μέσα στο οποίο λειτουργούμε, εάν δεν αλλάξει η λογική και η νοοτροπία, θεωρώ ότι τα ελλείμματα θα αναπαραχθούν και θα διογκωθούν ξανά, όπως συνέβη και το 1998.

Προσωπικά διατηρώ τις επιφυλάξεις μου, εάν η Κυβέρνηση πραγματικά θέλει να βάλει ένα τέλος στην παραγωγή ελλειμμάτων ή εάν θέλει πρόχειρα να διασκεδάσει τις εντυπώσεις στην τρούκα και να μειώσει συγκυριακά το κόστος, αγοράζοντας, όπως λέμε, χρόνο, λειτουργώντας δηλαδή στα όρια της ισορροπίας με τους συνδικαλιστές του ΠΑΣΟΚ.

Γεγονός είναι ότι οι ζημιογόνοι οργανισμοί συνδυάζονται και από υπηρεσίες χαμηλής ποιότητας. Σημειώνω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι ο χρόνος μετακίνησης με τις αστικές συγκοινωνίες είναι κατά 50% με 60% μεγαλύτερος απ' ό,τι με το Ι.Χ. ενώ δεν τηρούνται τα προγράμματα δρομολογίων. Οι αρρυθμίες στη λειτουργία των μέσων μαζικής μεταφοράς ωθούν σε ακόμη μεγαλύτερη χρήση των ΙΧ, αλλά και των ταξί, με συνέπεια ακόμα μεγαλύτερες πιέσεις στο κυκλοφοριακό, αλλά και ακόμη μεγαλύτερη περιβαλλοντική επιβάρυνση. Ως εκ τούτου, απαξιώνονται πλήρως οι αστικές συγκοινωνίες, ενώ χάνουν επιβάτες. Οι σχετικές έρευνες μάλιστα δείχνουν ότι μόλις το 31,4% όσων μετακινούνται στην πρωτεύουσα ημερησίως χρησιμοποιούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς.

Ο συγκεκριμένος φαύλος κύκλος πρέπει να σπάσει. Οι αστικές συγκοινωνίες δεν μπορούν να συνεχίσουν να έχουν τόσο υψηλό κόστος και να λειτουργούν με όλα τα μειονεκτήματα και τις νοοτροπίες των ΔΕΚΟ, με χαμηλό επίπεδο οργάνωσης, αργή προσαρμογή στις μεταβαλλόμενες ανάγκες, απουσία επιχειρηματικότητας, τάση ακαμψίας, μη εφαρμογή σύγχρονου μανάτζμεντ, χωρίς τελικώς κανέναν φορέα να λογοδοτεί σε κανέναν και για τίποτε.

Εμείς στη Δημοκρατική Συμμαχία πιστεύουμε ότι εάν θέλουμε να έχουμε ποιοτικές, αλλά και οικονομικές και αποδοτικές αστικές συγκοινωνίες, η συγκοινωνιακή πολιτική πρέπει να στραφεί σε τέσσερις νέες, αλλά και συγκεκριμένες κατευθύνσεις.

Πρώτον, υποστηρίζουμε έναν ευρύ ανασχεδιασμό των δικτύων, για να μην υπάρξουν αλληλοεπικαλύψεις και να αξιοποιηθούν οι συνεργασίες στο μέγιστο βαθμό.

Δεύτερον, είναι αναγκαία η δραστική μείωση κόστους, που σημαίνει ότι για ένα έργο επιλέγουμε τη φθηνότερη λύση. Με τη λογική αυτή και σε συνδυασμό με την ποιότητα, μία διαδρομή θα λειτουργεί μόνο από έναν φορέα, αυτόν που προσφέρει τις πιο ποιοτικές υπηρεσίες, αλλά φυσικά και το πιο χαμηλό κόστος.

Τρίτον, επικεντρώνουμε στην ποιότητα. Για το στόχο αυτό μπορούν να χρησιμοποιηθούν δείκτες ποιότητας, αλλά και μάρκετινγκ στο μοντέλο άλλων ευρωπαϊκών χωρών, να καταγράφουμε δηλαδή έτσι απλά πόσα χιλιόμετρα προγραμματίστηκαν, πόσα και γιατί δεν εκτελέστηκαν, ποσοστό ακυρώσεων των δρομολογίων, μέσος όρος καθυστερήσεων στις στάσεις, κατάσταση των στάσεων, των λεωφορείων, κατάσταση των βαγονιών, συμπεριφορά προσωπικού και μία σειρά άλλων στοιχείων.

Οι δείκτες ποιότητας, κυρίες και κυρίες συνάδελφοι και κύριε Υπουργέ, είναι απαραίτητοι στις αστικές συγκοινωνίες για να αξιολογείται, αλλά και να μετράει η άνοδος της στάθμης των υπηρεσιών τους.

Τέταρτον, οι αστικές συγκοινωνίες μπορούν να ανήκουν και να ανοίξουν στον ιδιωτικό τομέα και τον ανταγωνισμό, υιοθετώντας το μοντέλο του ελεγχόμενου ανταγωνισμού που υπάρχει περίπου σε δεκατέσσερις άλλες ευρωπαϊκές χώρες, γιατί κρίνουμε ότι λειτουργεί προς το συμφέρον των επιβατών, αλλά και της εθνικής οικονομίας οι θυγατρικές του ΟΑΣΑ να ανταγωνίζονται σε ποιότητα και τιμή με άλλους ιδιώτες-παρόχους, χωρίς προνομιακές διακρίσεις.

Επιτρέψτε μου, όμως, να σταθώ σε δύο κρίσιμα σημεία τριβής του νομοσχεδίου.

Πρώτον, αναφορικά με τους μετατασσόμενους εργαζόμενους των αστικών συγκοινωνιών σε φορείς υποδοχής, όπως έχει προτείνει η Δημοκρατική Συμμαχία διά της Προέδρου μας κ. Μπακογιάννη, μπορούν να εξαιρεθούν από τις μετατάξεις όσοι είναι δύο χρόνια πριν από τη σύνταξη, καθώς οι όποιες μεταβολές συνταξιοδοτικών δικαιωμάτων οφείλουν να έχουν διετή περίοδο μετάβασης.

Επίσης, θα πρέπει να είναι σαφές ότι όσοι μεταταχθούν σε άλλες υπηρεσίες και επειδή οι περισσότεροι από αυτούς θα είναι κοντά στη σύνταξη, κρατούν το δικαίωμα για τον υπολογισμό της σύνταξης που έχουν κατοχυρώσει στο σημερινό καθεστώς. Γι' αυτό αυτοί οι άνθρωποι πρέπει να έχουν κάνει τον προγραμματισμό τους.

Κλείνοντας, κύριε Υπουργέ, υπάρχει ένα μεγάλο θέμα με τους απολυμένους του ΜΕΤΡΟ. Είναι εντελώς παράλογο, κύριε Υπουργέ, να προχωρεί το ΜΕΤΡΟ σε προσλήψεις νέου προσωπικού επειδή έχει ανάγκες, τη στιγμή που έχει απολύσει διακόσια πενήντα άτομα, νέους ανθρώπους, από καθαρά και μόνο πολιτικούς λόγους, ενώ τα είχε εκπαιδεύσει το ίδιο το ΜΕΤΡΟ με έξοδα της εταιρείας και είχε επενδύσει δηλαδή σε αυτούς κόπο, χρήμα και τεχνογνωσία. Στέλνετε, δηλαδή, στην ανεργία ικανούς, αλλά και εξειδικευμένους απασχολούμενους σε μία πράξη πολιτικής εκδίκησης. Αξιολογείτε, λοιπόν, ποιοι είναι πραγματικά αναγκαίοι και επαναπροσλάβετε τους.

Κλείνοντας, υπογραμμίζω ότι η Δημοκρατική Συμμαχία πιστεύει ξεκάθαρα ότι αποστολή των αστικών συγκοινωνιών είναι να παρέχουν στο μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού ευκαιρίες για ασφαλή, προγραμματισμένη, αλλά και ποιοτική καθημερινή μετακίνηση. Ταυτόχρονα, αυτές δεν πρέπει να παράγουν δυσθεώρητα ελλείμματα επιβαρύνοντας την τσέπη του Έλληνα φορολογούμενου και να λειτουργούν μη ανταγωνιστικά με τη λογική της δημόσιας υπηρεσίας.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Ευχαριστούμε τον κ. Αυγενάκη.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω

δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής, δεκαοκτώ φοιτητές και φοιτήτριες και ένας εκπαιδευτικός από το Διεθνές Κέντρο Ελληνικών και Μεσογειακών Σπουδών.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Επίσης, καλωσορίζουμε τριάντα έξι μαθητές και μαθήτριες και επτά εκπαιδευτικούς από το 5ο Γυμνάσιο Πτολεμαίδας-Κοζάνης.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Είναι μεγάλη τιμή. Θυμίζουμε ότι και τα παιδιά και οι εκπαιδευτικοί προέρχονται από μία περιοχή, την περιοχή της Εορδαίας που είναι η κοιτίδα των Μακεδόνων.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Και του εισηγητή μας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Και του εισηγητή, βεβαίως, του κ. Παπαδόπουλου.

Θα ήθελα, επίσης, να θυμίσω –με τιμή αυτό– ότι υπάρχει το άγαλμα εκεί του Πτολεμαίου του Λάγου, ο οποίος ήταν στρατηγός, σωματοφύλακας και συμμαθητής του Μεγάλου Αλεξάνδρου, καθώς και αγαπημένος μαθητής του Αριστοτέλη. Από την Εορδαία, λοιπόν, και προς τιμήν αυτού και της κόρης του το όνομα της πόλης της Πτολεμαίδας.

Χαιρόμαστε που είστε εδώ.

Το λόγο έχει ο Βουλευτής του ΠΑΣΟΚ στο νομό Πιερίας, κ. Ιωάννης Αμοιρίδης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΜΟΙΡΙΔΗΣ: Αγαπητοί συνάδελφοι, το νομοσχέδιο αυτό αποτελεί άλλη μία πρωτοβουλία της Κυβέρνησης στον τομέα των μεγάλων αλλαγών. Ειδικά το Υπουργείο Μεταφορών προχώρησε σε αναδιάρθρωση και στον ΟΣΕ και στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Οι μεγάλες αλλαγές που έγιναν στη χώρα από την αρχή της διακυβέρνησης, η μεγάλη αλλαγή στο ασφαλιστικό, η μεγάλη αλλαγή στις μεταφορές, ο «ΚΑΛΙΚΡΑΤΗΣ», οι αλλαγές στην υγεία, είναι αλλαγές που η κάθε μία από αυτές θα μπορούσε για μία τετραετία να αποτελέσει την αιχμή του πολιτικού λόγου κάθε κόμματος.

Οι αλλαγές αυτές σίγουρα έχουν και τα επακόλουθα. Πολλές φορές υπάρχουν αντιδράσεις που έχουν και το αίτιο της ανησυχίας, δικαιολογημένα πάντα, ειδικά για τους εργαζόμενους. Και επειδή νομίζω ότι οι εργαζόμενοι βρίσκονται μέσα στην Αίθουσα και μας ακούν, θα πω ότι συμμερίζομαι αυτή την ανησυχία. Το Υπουργείο όμως, έχει αποδείξει όλο αυτό το χρονικό διάστημα στον τομέα της αναδιάρθρωσης του ΟΣΕ ότι μέχρι και σήμερα συζητά με τους εργαζόμενους –συζητούν και οι εταιρείες και το Υπουργείο και οι εργαζόμενοι– ούτως ώστε να βρει την καλύτερη δυνατή λύση για την εξυπηρέτηση των πολιτών και την προστασία των εργαζομένων, να προστατεύσουν, δηλαδή, δικαιώματα και εισοδήματα, αλλά μαζί να καταργήσουμε προνόμια. Νομίζω ότι αυτός πρέπει να είναι ο κεντρικός στόχος.

Εγώ θα σας πω, αγαπητοί συνάδελφοι, ότι επιπλέον το νομοσχέδιο κρατάει το δημόσιο χαρακτήρα των συγκοινωνιών και δίνει και το δικαίωμα της φθηνής ή ελεύθερης μετακίνησης πολλών ιδιαίτερων κατηγοριών πολιτών, σε άτομα με ειδικές ανάγκες, σε φοιτητές, σε πολύτεκνους, σε άνεργους, άτομα πάνω από εξήντα πέντε ετών. Αναλαμβάνει την υποχρέωση το κράτος όλων των χρεών των πέντε εταιρειών που γίνονται δύο και που είναι περίπου 3,8 δισεκατομμύρια ευρώ.

Και επειδή κατάγομαι από την περιφέρεια, να σας πω ότι για εμάς όλα αυτά τα χρόνια το εισιτήριο για δύο χιλιόμετρα μέσα στην πόλη στοιχίζει 1,10 ευρώ και πάνω από έξι χιλιόμετρα στοιχίζει 1,50 ευρώ, ακόμη και σήμερα που συζητάμε και δεν συμπεριλαμβάνει κατηγορίες χωρίς εισιτήριο ή κατηγορίες με μειωμένο εισιτήριο, όπως για άτομα πάνω από εξήντα πέντε ετών, ούτε για άνεργους. Και γι' αυτό το εισιτήριο που ήταν δωρεάν για τα άτομα με ειδικές ανάγκες, αγαπητέ Υπουργέ, το Υπουργείο Υγείας φέτος δεν πλήρωσε τα χρήματα και ως σήμερα ταξιδεύουν με εισιτήριο 1,5 ευρώ.

Άρα, λοιπόν, ας δούμε τι είναι η ελληνική περιφέρεια σε σύγκριση με την Αθήνα. Εμείς, σαν περιφέρεια, καλύψαμε και μάλιστα με πολύ καλή διάθεση τους Ολυμπιακούς Αγώνες, γιατί το θεωρήσαμε εθνικό θέμα. Αναδομήθηκε η Αθήνα, έγιναν τεράστια

έργα, παρεμβάσεις. Η επιχορήγηση ή επιδότηση των συγκοινωνιών της Αθήνας θεωρείτε ότι είναι εθνικό θέμα για εμάς και θα πρέπει να πληρώσουν οι πολίτες της περιφέρειας τα 3,8 δισεκατομμύρια ευρώ; Σας ερωτώ: Εμείς τι θα απαντήσουμε στους πολίτες της δικής μας περιφέρειας, όταν το εισιτήριο έχει 1,50 ευρώ και κάνουν δύο χιλιόμετρα; Γιατί, εάν αλλάξουν και πάνε στα υπόλοιπα, θέλουν άλλο 1,10 ευρώ. Και αν δούμε και την επιδότηση που παίρνει η Θεσσαλονίκη, εάν έπαιρναν την ίδια επιδότηση όλα τα αστικά κέντρα της περιφέρειας, το εισιτήριο θα ήταν ακριβώς στο μισό.

Σας καταθέτω, λοιπόν, την επιστολή που ζήτησα από τον πρόεδρο των αστικών ΚΤΕΛ της Κατερίνης για όλα αυτά που σας αναφέρω, δηλαδή ποιες κατηγορίες είναι δωρεάν, όπως οι μαθητές που χρηματοδοτούνται, ποιες κατηγορίες πληρώνουν μειωμένο εισιτήριο και πόσο πληρώνει η μεγαλύτερη πλειοψηφία των πολιτών. Το καταθέτω στα Πρακτικά, για να υπάρχουν συγκριτικά μεγέθη, γιατί αυτή η Βουλή δεν αποτελείται μόνο από Βουλευτές της Αθήνας, αποτελείται και από Βουλευτές της περιφέρειας και οι πολίτες δεν ζουν μόνο στην Αθήνα, ζουν και στην ελληνική περιφέρεια. Έτσι, για να είμαστε καθαροί, ίσοι, τίμιοι και να είμαστε εδώ με την καρδιά μας, για να συζητάμε και να ψηφίζουμε.

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

Το δεύτερο θέμα που θέλω να αναφέρω, κύριε Υπουργέ, είναι τα διόδια και πάλι στην ίδια περιοχή. Ταλαιπωρούμαστε με τα διόδια. Κακώς τόσο καιρό δεν αναφέρατε και δεν φέρατε και στην επιτροπή να ξαναδούμε τη σύμβαση που υπέγραψε η προηγούμενη κυβέρνηση, να δούμε τι είχε υπογράψει τότε ο κ. Σουφλιάς και όχι να απολογούμαστε εμείς σήμερα. Γιατί να απολογούμαστε εμείς σήμερα γι' αυτές τις συμβάσεις;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΜΠΟΥΡΑΣ: Είχατε ψηφίσει, γι' αυτό.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΜΟΙΡΙΔΗΣ: Ήταν ένα άρθρο και ξέρετε ότι δεν γίνεται να ψηφίσετε το μισό άρθρο. Το γνωρίζετε πολύ καλά, κύριε Μπούρα, όπως γνωρίζετε και σήμερα το αποτέλεσμα αυτής της σύμβασης, που ήταν τελειώς αποικιοκρατική. Σήμερα γίνεται προσπάθεια να υπάρξει διαπραγμάτευση με αντίπαλο τις τράπεζες. Εδώ δεν μπορούμε να τα βάλουμε με τις αγορές τόσο καιρό, θα τα βάλουμε με τις τράπεζες;

Έτσι, λοιπόν, συμβαίνει, κύριε Υπουργέ, με τα διόδια. Εγώ συμμερίζομαι και καταλαβαίνω ότι υπάρχουν πολίτες που μετακινούνται συνεχώς, τρεις και πέντε φορές και πληρώνουν διόδια. Δεν συμμερίζομαι, όμως, όταν κάποιοι προσπαθούν να κεφαλαιοποιήσουν ιδεολογικά και κομματικά όλο αυτό το κίνημα. Σας είπα και την άλλη φορά γι' αυτό το χαρτί, που είναι γλασέ και είναι ακριβό - εγώ στις εκλογές τέτοιο χαρτί δεν μπορούσα να πληρώσω - από πού πληρώνεται. Σας έβαλα και αυτήν την περίπτωση.

Συμφωνούμε με τους πολίτες που αντιδρούν και θα πρέπει, κύριε Υπουργέ, να διαμορφώσετε την κατάσταση έτσι σε όλη τη χώρα, καθώς και εσείς συμφωνήσατε ότι είναι πυκνά και ακριβά τα διόδια, διότι αυτήν τη στιγμή δεν πληρώνει κανείς από τη Θεσσαλονίκη έως την Αλεξανδρούπολη, σ' ένα δρόμο που έχει τελειώσει, που έχουμε πληρώσει όλοι. Βλέπω εδώ τον κ. Κουκουλόπουλο, που από την Κοζάνη μέχρι τα Γιάννενα είναι ο πιο ακριβός δρόμος της Ελλάδας και δεν υπάρχουν διόδια. Εδώ είναι και ψυχολογικό το θέμα. Μόνο να πάμε μέχρι στη Θεσσαλονίκη περνάμε είκοσι διόδια. Ψυχολογικά και μόνο το να σταματάς καταλαβαίνετε τι σημαίνει, δεν είναι μόνο το ότι πληρώνεις. Άρα θέλει έναν άλλο οριζόντιο σχεδιασμό.

Πριν φθάσουμε εκεί, επειδή υπάρχει και η τροπολογία, να συμφωνήσουμε ότι πρέπει να πληρώνουν και όποιοι δεν πληρώνουν θα πρέπει να έχει την αντίστοιχη επιβάρυνση. Όμως, εκεί που ο δρόμος δεν έχει τελειώσει δεν πρέπει να πληρώνει κανείς. Να τελειώσει πρώτα και μετά. Αυτή πρέπει να είναι η διαπραγμάτευση εκεί που δεν υπάρχει εναλλακτική λύση. Σας λέω ότι στον Αλιάκμονα δεν μπορεί να γίνει παράλληλο δίκτυο. Πότε θα γίνει αυτή η γέφυρα, για να περάσει ο αγρότης να πάει απέναντι; Εκεί θα πρέπει να υπάρχει από αύριο το πρωί ελεύθερη επικοινωνία με

κάρτες για τους κατοίκους.

Εμείς έχουμε δύο περιπτώσεις. Στον Αλιάκμονα, στο Αιγίνιο, καταργήθηκαν τα διόδια. Όμως, για να αποδείξουμε ότι πραγματικά πιστεύουμε ότι τα καταργούμε, αύριο τα γκρεμίζουμε, κάνουμε δύο λωρίδες κυκλοφορίας και αφήνουμε ένα κομμάτι, για να ελέγχουμε τα αυτοκίνητα, τη ροή προς τη Θεσσαλονίκη, για τη διαπραγμάτευση με την εταιρεία. Όμως, γκρεμίστε ένα κομμάτι. Πρέπει να δείξουμε αυτό που πιστεύουμε, να το καθαρίσουμε, να τελειώσουμε, να γίνει διπλής κυκλοφορίας, δύο λωρίδες και σε αυτούς που έρχονται προς Αθήνα να μην υπάρχουν διόδια και να υπάρχει ένα κομμάτι από εκεί, για να μετρά τα αυτοκίνητα. Έτσι, μπορούμε να συνεννοηθούμε.

Να πούμε, όμως, αγαπητοί συνάδελφοι, και για τη χρησιμότητα του δρόμου. Λέμε όλοι «Δεν πληρώνω». Η μητέρα μου, που δεν έχει αυτοκίνητο, πρέπει να πληρώσει αυτή; Ο χρήστης δεν πρέπει να πληρώσει;

Σκεφθείτε, λοιπόν, ότι από τη Θεσσαλονίκη μέχρι την Αλεξανδρούπολη, πριν από δύο χρόνια, πριν λειτουργήσει η Εγνατία, είχαμε ογδόντα ένα νεκρούς. Τον τελευταίο χρόνο είχαμε έξι νεκρούς. Αυτό το φόρο αίματος δεν τον λαμβάνουμε υπ' όψιν μας; Δεν λαμβάνουμε υπ' όψιν μας ότι αυτός ο δρόμος έγινε, προφύλαξε ζωές και θέλει συντήρηση; Πρέπει να δούμε όλα τα άλλα; Δεν είναι ανάπτυξη αυτό; Δεν χρειαζόμαστε δρόμους;

Το πρώτο είναι αν χρειάζεται ο δρόμος. Ο δρόμος χρειάζεται. Συμφωνούμε. Η επιβάρυνση πρέπει να είναι αναλογική. Συμφωνούμε και σε αυτό. Άρα πρέπει να αλλάξουμε αυτή την επαίσχυντη σύμβαση, χωρίς να υποδουλώσουμε το κράτος.

Κύριε Υπουργέ, νομίζω είστε στη σωστή κατεύθυνση. Προχωρήστε. Αντιλαμβάνεστε και εσείς την επιβάρυνση των πολιτών. Βλέπετε τι γίνεται έξω. Και όσον αφορά αυτήν την τροπολογία, καλό είναι να γίνει, όπως ψηφίζουμε στους δήμους, γιατί ήμουν παλιά δήμαρχος. Όταν ψηφίζαμε μια απόφαση για το κυκλοφοριακό, δεν ίσχυε μέχρι να βάλουμε τις πινακίδες. Ελπίζω να κάnete και εσείς έτσι.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Ευχαριστούμε τον κ. Αμοιρίδη.

Το λόγο έχει ο Πρόεδρος του ΛΑΟΣ κ. Γεώργιος Καρατζαφέρης για μία σύντομη παρέμβαση. Πόσο χρόνο θέλετε, κύριε Πρόεδρε;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΤΖΑΦΕΡΗΣ (Πρόεδρος του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού): Πέντε λεπτά είναι αρκετά.

Κύριε Υπουργέ, σήμερα βέβαια, ημέρα του Αγίου Βαλεντίνου και του έρωτα, είναι λίγο άχαρο να συζητάμε τέτοια θέματα, αλλά θα δανειστώ επ' ευκαιρίας της ημέρας μία ιστορία από την ομορφιά. Οι γυναίκες κατήργησαν το καπέλο σαν αξεσουάρ εμφάνισης, γιατί το εντυπωσιακό καπέλο κάλυπτε την ομορφιά της γυναίκας. Εσάς τώρα η τροπολογία που φέρατε «καπελώνει» το νομοσχέδιό σας.

Πρέπει να σκεφτούμε πραγματικά και ρεαλιστικά γιατί το κάnete, γιατί πρέπει να γίνει και πώς πρέπει να γίνει. Σαφέστατα αυτό το κίνημα, το «Δεν πληρώνω», για εμένα τουλάχιστον δεν είναι αυθόρμητο. Αυτή είναι η μία παράμετρος. Δεύτερον, πού μπορεί να οδηγήσει; Εάν όλος ο λαός υιοθετήσει το «Δεν πληρώνω», τι θα συμβεί την επόμενη μέρα, που ο κόσμος δεν έχει καταλάβει; Εν τέλει, ο κάθε «Δεν πληρώνω» ποιον τελικά εξυπηρετεί;

Κύριε Υπουργέ, εξυπηρετεί τους τραπεζίτες, τους Ευρωπαίους τραπεζίτες, οι οποίοι, έχοντας κάνει τις συμβάσεις πριν μερικά χρόνια, είχαν βάλει ένα εξαιρετικά χαμηλό επιτόκιο, το οποίο σήμερα δεν τους εξυπηρετεί. Ψάχνουν να βρουν τρόπο πώς θα απαλλαγούν από αυτές τις συμβάσεις. Έρχονται, λοιπόν, τώρα και λένε: «Αφ' ενός μεν έχω μία μείωση της κυκλοφορίας από τα υψηλά καύσιμα και την κρίση, ταυτοχρόνως έχω μία διαρροή εισπράξεων από τους «Δεν πληρώνω», άρα δεν θα ξεπληρωθεί το συμβόλαιο το οποίο έχουμε κάνει και το σπάζω». Έτσι, λοιπόν, ο κάθε «Δεν πληρώνω» εξυπηρετεί τον Ευρωπαίο τραπεζίτη. Αυτό δεν έχει γίνει αντιληπτό.

Αυτό σημαίνει ότι αύριο το πρωί πρέπει να δούμε τι θα συμβεί, εάν χρειαστεί η Ελλάδα να συνεχίσει τα έργα. Γιατί απ' την άλλη

μπορούμε να πούμε ότι τα σταματάμε τα έργα. Ότι έχει γίνει, όσο έχει γίνει και όσοι σκοτώνονται – ογδόντα ένας στην Εγνατία ή εκατόν τόσοι στο δρόμο Κορίνθου-Πατρών- εμείς τα σταματάμε. Είναι και αυτή μια άποψη και μπορεί να το συζητήσει κάποιος επισήμως. Ή αν θέλουμε να συνεχιστεί με νέα ανάθεση, τότε θα πρέπει να λάβετε υπ' όψιν σας, κύριε Υπουργέ, ότι τα διόδια θα είναι πολύ ακριβότερα για να καλύψουν το επιτόκιο από το 1,2% στο 4% περίπου που είναι σήμερα. Αυτό δεν το έχει σκεφτεί κανείς. Η άλλη λύση είναι να επανακρατικοποιηθούν. Τα ξαναπαίρνει το κράτος και το κράτος πληρώνει για να κάνει τα έργα, οπότε υπολογίζω ότι ο δρόμος αυτός που βγαίνει κάτω στα μέρη μας θα τελειώσει γύρω στο 2040, 2050 γιατί ταχύτερα δεν το βλέπω.

Πάμε, λοιπόν, τώρα επί του πρακτέου.

Δεν μπορεί να είναι πλημμέλημα, κύριε Υπουργέ. Να να ενταχθεί στον ΚΟΚ, αλλά όχι τρεις μήνες φυλακή. Θα το κάνετε πταίσμα, για να μπορεί να υπάρχει η επέμβαση του οργάνου και πρόστιμο, αλλά όχι τρεις μήνες φυλακή. Αυτό να το ξεκαθαρίσουμε. Είναι λάθος. Είναι λάθος και για τα εισιτήρια, όπου ξαφνικά πηγαίνει μέσα ο κόσμος φυλακή. Εν πάση περιπτώσει, δεν έχετε κανένα λόγο εσείς να ηρωοποιήσετε τον πρώτο, το δεύτερο, τον τρίτο με τις κάμερες έξω από τον Κορυδαλλό. Όχι. Διοικητικό πρόστιμο. Ούτε αφαίρεση της άδειας, ούτε του διπλώματος. Όταν κάποιος είναι εντεταλμένος και δεν μπορεί να κάνει και διαφορετικά, είναι σε αποστολή να το κάνει αυτό, είναι πλασέ, όταν του παίρνεις είκοσι μέρες το δίπλωμα και την άδεια, αυτός ο άνθρωπος καταδικάζεται σε αστία.

Λοιπόν, όχι πλημμέλημα το εισιτήριο και όχι ποινές του ΚΟΚ σαν και αυτές τις οποίες προβλέπετε, δηλαδή τις αφαιρέσεις αδειών. Μπορεί να είναι ΚΟΚ, να συλλαμβάνεται επί τόπου –όχι όμως να συλλαμβάνεται για να οδηγηθεί στη φυλακή- για τη διαπίστωση απλά του προστίμου, αλλά επαναλαμβάνω: Πρώτον, μακριά από διαδικασίες αφαίρεσης άδειας και δεύτερον, μακριά από φυλακές. Κάντε το μεν εισιτήριο πταίσμα και το άλλο απλή παράβαση του ΚΟΚ, μόνο και μόνο για την καταβολή προστίμου.

Κάντε το, κύριε Υπουργέ και θα δείτε ότι θα βγείτε ωφελημένος. Αν επιμένετε σε τέτοιου είδους ποινικοποίηση, εσείς θα έχετε πρόβλημα και λέγοντας «εσείς», εννοώ η ίδια η πολιτεία.

Προχωρήστε με θάρρος. Καταλαβαίνω ότι είστε εγκλωβισμένος σε μία δίνη που βρίσκεται εν εξελίξει και θέλετε να είστε αυστηρός. Σας κάνω όμως έκκληση, γιατί αυτό εξυπηρετεί περισσότερο την πολιτεία. Και εξυπηρετεί το πλημμέλημα στα εισιτήρια να γίνει πταίσμα και το άλλο να είναι μια απλή παράβαση του ΚΟΚ, για καταγραφή, εάν θέλετε, της διαδικασίας.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΛΑΟΣ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Ευχαριστούμε τον κ. Καρτζαφέρη.

Το λόγο έχει ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κ. Δημήτριος Ρέππας.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Κυρία Πρόεδρε, κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητούμε το νομοσχέδιο για την εξυγίανση και αναδιάρθρωση των αστικών συγκοινωνιών της Αθήνας, του Νομού Αττικής πλέον.

Οι εργαζόμενοι στους συγκοινωνιακούς φορείς έχουν την εξαιρετική τύχη να βρίσκονται σε καθημερινή επαφή με τους ανθρώπους εκείνους που χρησιμοποιούν τα μέσα μεταφοράς στην καθημερινή ζωή τους. Αυτό το χαρακτηριστικό πρέπει να το αναδείξουμε και πρέπει οι εργαζόμενοι, συνεπείς στη δουλειά τους και αφοσιωμένοι στα καθήκοντά τους, να τιμούν τους πολίτες που χρησιμοποιούν τα μαζικά μέσα και είναι ουσιαστικώς οι εργοδότες τους και από την άλλη οι πολίτες που χρησιμοποιούν τα μαζικά μέσα συγκοινωνίας, να είναι και αυτοί συνεπείς στις στοιχειώδεις υποχρεώσεις τους, σεβόμενοι το μόχθο των ανθρώπων που εργάζονται στους συγκοινωνιακούς φορείς και τους προσφέρουν μια όσο γίνεται πιο καλή υπηρεσία.

Τα μοντέλα αστικών συγκοινωνιών που έχουν επικρατήσει στην Ελλάδα σήμερα είναι, θα έλεγα, τριών ειδών: Το ένα είναι αυτό της Αθήνας, της Αττικής. Ένα μοντέλο σύμφωνα με το οποίο οι συγκοινωνίες είναι δημόσιες εν όψει του κοινωνικού ρόλου τους,

οι εργαζόμενοι έχουν ασφάλεια όσον αφορά την απασχόλησή τους, έχουν ένα μόνιμο καθεστώς εργασίας, η επιδότηση από το κράτος θεωρείται δεδομένη, καθώς επίσης το κράτος είναι αυτό που αναλαμβάνει να εγγυηθεί τα βάρη που προκύπτουν από δάνεια που λαμβάνουν, όταν οδηγούνται στην κατεύθυνση αυτή οι συγκοινωνιακοί φορείς και αδυνατούν να ανταποκριθούν και να τα ξεπληρώσουν.

Το δεύτερο μοντέλο είναι το μεικτό σχήμα που ισχύει στην πόλη της Θεσσαλονίκης και της ευρύτερης περιοχής. Ένα μοντέλο σύμφωνα με το οποίο το κράτος προχωρά σε μία προγραμματική συμφωνία μ' ένα κατά βάση ιδιωτικό φορέα, εξαντλείται δε η υποχρέωση του κράτους απέναντι στο φορέα αυτό για την εκτέλεση συμφεωρημένου μεταφορικού συγκοινωνιακού έργου στην επιδότηση που φθάνει ένα ορισμένο ποσό που εκάστοτε συμφωνείται μέσω αυτής της προγραμματικής συμφωνίας.

Το τρίτο μοντέλο είναι αυτό που παρατηρούμε στο σύνολο των πρωτευουσών στην ελληνική περιφέρεια, στους νομούς της χώρας, όπου το συγκοινωνιακό έργο εκτελείται από ιδιωτικούς φορείς ή από δημοτικές επιχειρήσεις.

Όταν εκτελείται από ιδιωτικούς συγκοινωνιακούς φορείς, το κράτος ασφαλώς δεν επιδοτεί. Οι ίδιοι είναι αυτοί που μετά από μία συμφωνία ορίζουν το ύψος του κομίστρου, το οποίο λαμβάνουν από τον πολίτη που χρησιμοποιεί το συγκοινωνιακό μέσο.

Όταν πρόκειται για δημοτική επιχείρηση, προκειμένου να παρασχεθεί συγκοινωνιακό έργο, τότε οι δημόσιοι μπορούν, μέσω των δημοτικών τελών, να συνεισφέρουν κατά τι προκειμένου να καλυφθεί η δαπάνη για τη λειτουργία των αστικών συγκοινωνιών στο συγκεκριμένο δήμο και την ευρύτερη περιοχή του.

Αυτό το οποίο χαρακτηρίζει ιδιαίτερος τις αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας –και στο οποίο αναφέρθηκα- είναι το ότι στην Αθήνα και μόνο στην Αθήνα έχουμε δημόσιες συγκοινωνίες, επιδοτούμενες από το κράτος, με καθεστώς μονιμότητας ως προς την εργασία των υπαλλήλων αυτών των συγκοινωνιακών εταιρειών και ταυτοχρόνως ανάληψη του συνόλου των βαρών που μπορεί να προκύψουν και τα οποία αδυνατούν να αντιμετωπίσουν οι φορείς αυτοί από το κράτος μέσω του κρατικού προϋπολογισμού.

Το καθεστώς αυτό -ευνοϊκό θα έλεγαν κάποιοι εάν το συγκρίνουν με τα άλλα- ισχύει μόνο για τις αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας. Έχουμε αντίστοιχη ποιότητα υπηρεσιών στην Αθήνα σε σχέση με αυτά που προβλέπει το πλαίσιο για τη λειτουργία των συγκοινωνιών;

Ας δούμε ποια είναι η κατάσταση στην οποία, με βάση τα στοιχεία που έχουμε στη διάθεσή μας για τον τελευταίο χρόνο που είναι διαθέσιμα τα στοιχεία αυτά, το 2009, βρίσκονται ή βρέθηκαν οι συγκοινωνίες στην Αθήνα. Έχουμε λοιπόν: Συσσωρευμένο χρέος που φθάνει τα 3,8 δισεκατομμύρια ευρώ. Κρατική επιδότηση στο ύψος του 70% του λειτουργικού κόστους, όταν σε όλη την Ευρώπη είναι περίπου στο 65%. Αύξηση του μισθολογικού κόστους κατά 43% από το 2004 έως το 2009, χωρίς να έχουμε ουσιαστική αλλαγή στον αριθμό των εργαζομένων. Μισθολογικό κόστος στο 78% του συνολικού κόστους.

Οι αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας επιδοτήθηκαν από το 2004 έως το 2009 αμέσως με ένα ποσό 727.000.000 ευρώ και εμμέσως, γι' αυτήν την περίοδο, με την ανάληψη εκ μέρους του κράτους βαρών που προέρχονται από δάνεια αυτών των φορέων, που κατέπεσαν, με ένα ποσό, επίσης, 1.600.000.000 ευρώ. Συνολικώς, αμέσως και εμμέσως δηλαδή, την περίοδο 2004-2009, οι αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας επιδοτήθηκαν με ένα ποσό 2.327.000.000 ευρώ.

Ταυτοχρόνως, πρέπει να σας πω ότι έχουμε υψηλό ποσοστό εισιτηριοδιαφυγής. Είναι χαρακτηριστικό ότι αυτήν την περίοδο, την περίοδο αναφοράς, έχουμε αύξηση του αριθμού των μετακινήσεων κατά εκατόν είκοσι εκατομμύρια και αυτό δεν συνοδεύτηκε –αυτό είναι το αξιοπερίεργο- από ανάλογη αύξηση των εσόδων από το κόμιστρο. Η αύξηση των εσόδων από το κόμιστρο ήταν πολύ μικρότερη. Το συμπέρασμα, το οποίο βγαίνει από τη μελέτη και τη σύγκριση αυτών των στοιχείων, είναι ότι η εισιτηριοδιαφυγή για τα μέσα σταθερής τροχιάς, τα νεότερα σχετικά, όπως είναι ιδίως η ΑΜΕΛ, φθάνει το 7%, 8% έως 10%, ενώ στα λεωφορεία, ιδίως στην περίπτωση της ΕΘΕΛ, μπορεί να φθάνει

και το 40%. Περίπου, δηλαδή, ο ένας στους δύο δεν πληρώνει εισιτήριο.

Εμείς από τη δική μας πλευρά εν όψει αυτής της κρίσης, ξεκαθαρίζοντας το πλαίσιο της πολιτικής μας -και δεν άκουσα πρόταση από κάποια άλλη πλευρά- πήραμε την πρωτοβουλία και διατυπώσαμε τη δική μας πρόταση καταθέτοντας αυτό το νομοσχέδιο.

Η πρόταση αυτή προβλέπει: Πρώτον, τη δημιουργία μητροπολιτικού φορέα στην Περιφέρεια Αττικής. Συζητείται επί πολλά χρόνια και τώρα γίνεται πραγματικότητα.

Ο ΟΑΣΑ, ως μητροπολιτικός φορέας, θα είναι αυτός ο οποίος θα έχει την ευθύνη του σχεδιασμού και του συντονισμού του συγκοινωνιακού έργου.

Προχωρούμε σε συγχώνευση των συγκοινωνιακών φορέων από πέντε σε δύο, προκειμένου να πετύχουμε και οικονομίες κλίμακος, αλλά και γιατί αυτό προσιδιάζει στο ιδιαίτερο χαρακτηριστικό των μέσων που προσφέρουν συγκοινωνιακό έργο στην Αθήνα. Ταυτόχρονα, αυτό το οποίο κάνουμε είναι να μελετούμε τη δυνατότητα της προοπτικής για έναν συγκοινωνιακό φορέα, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική έκθεση, μετά όμως από μελέτη, γιατί όλα τα βήματα τα οποία εισηγούμεθα με αυτό το νομοσχέδιο στηρίζονται σ' ένα επιχειρησιακό σχέδιο το οποίο έχουμε εκπονήσει.

Δεύτερον, αυτό το οποίο κάνουμε είναι να αξιολογούμε το παρεχόμενο συγκοινωνιακό έργο με συγκεκριμένους ποιοτικούς και ποσοτικούς δείκτες -κάτι που δεν έγινε ποτέ- μεταξύ των άλλων μετρώντας και την ικανοποίηση των επιβατών, των πολιτών-πελατών αυτών των υπηρεσιών.

Τρίτον, προωθούμε μέτρα προκειμένου να περιορίσουμε τα ελλείμματα μέσω του λεγόμενου Συμφώνου Ευθύνης, το οποίο θεσπίζουμε, προκειμένου σε τακτά διαστήματα, αφού κατατίθεται το επιχειρησιακό σχέδιο, ανά μήνα και πάντως σε τριμηνιαία βάση με ορκωτούς ελεγκτές-επιθεωρητές να ελέγχουμε το πώς υλοποιείται ο προϋπολογισμός για κάθε έτος, προκειμένου να προλάβουμε ενδεχόμενα ελλείμματα τα οποία θα προκύψουν στο τέλος του χρόνου, ώστε να μην έρθει τότε ο προϋπολογισμός κι οι Έλληνες φορολογούμενοι να τα καλύψουν εκ των υστέρων.

Τέταρτον, μηδενίζουμε, στο βαθμό που αυτό είναι ανθρωπίνως δυνατόν, την αδιαφάνεια και την κακοδιαχείριση με το να θεσπίζουμε το λογιστικό διαχωρισμό νευραλγικών τομέων λειτουργίας αυτών των φορέων στις προμήθειες, στα καύσιμα, στις επισκευές, για να γνωρίζουμε την τιμή μονάδας, ώστε να δούμε αν οι φορείς αυτοί είναι ανταγωνιστικοί στη λειτουργία τους με άλλους φορείς που παρέχουν παρόμοιο ή ανάλογο έργο σε άλλες περιοχές, εκτός των συγκοινωνιών.

Επόμενο σημείο. Προσπαθούμε να περιορίσουμε την εισιτηριοδιαφυγή με το Σώμα Επιθεωρητών-Ελεγκτών από εργαζόμενους στις αστικές συγκοινωνίες -ειδικό σώμα-, προωθώντας ταυτόχρονα το ηλεκτρονικό εισιτήριο, που είναι πολύ δύσκολο να αντιγραφεί, και παίρνοντας όλα εκείνα τα μέτρα τα οποία μπορεί να ποικίλλουν από περίπτωση σε περίπτωση, αναλόγως του πώς θα εφαρμόσει κανείς το λεγόμενο ηλεκτρονικό εισιτήριο.

Επόμενο σημείο: είναι να αποσαφηνίσουμε την εταιρική λειτουργία και τις διεταιρικές σχέσεις, που σημαίνει ότι πρέπει κάθε εταιρεία να έχει το δικό της προϋπολογισμό και όταν αναλαμβάνει να εκτελέσει έργο για λογαριασμό άλλων, να πληρώνεται για το έργο αυτό.

Η λογική της «ιδίας τσέπης» που επικράτησε επί πολλά χρόνια και επικρατεί ακόμη στο λεγόμενο ελληνικό δημόσιο -στενό και ευρύτερο- οδηγεί στο να μην πληρώνει κανείς που ανήκει στο δημόσιο φορέα σε κάποιον άλλο που επίσης ανήκει στο δημόσιο, θεωρώντας όλοι ότι τελικώς όποιο έλλειμμα προκύψει θα το καλύψει ο κρατικός προϋπολογισμός στο τέλος του οικονομικού έτους.

Εμείς λέμε ότι αυτή είναι μια πρακτική που δεν προσιδιάζει σε σύγχρονες εταιρείες. Αυτό το οποίο κάνουμε είναι να προβλέπουμε συγκεκριμένες συμβάσεις, τις οποίες θα υπογράφει κάθε φορέας με Υπουργείο ή νομικό πρόσωπο για τη μαζική διάθεση μειωμένου κομίστρου, προκειμένου στο πλαίσιο στοχευμένης κοινωνικής πολιτικής ενός Υπουργείου να δίδεται στο συγκοινω-

νιακό φορέα το αντίστοιχο ποσό για την εκτέλεση αυτού του έργου. Κοινωνική πολιτική κάνει το κράτος. Δεν θα κάνουν οι συγκοινωνιακοί φορείς, οι οποίοι θα πρέπει να παραμείνουν χωρίς ελλείμματα και να είναι ανταγωνιστικοί με οποιοδήποτε μέτρο και αν αξιολογηθούν.

Προβλέπουμε, επίσης, σε επόμενο σημείο την εντός τακτού χρόνου εισαγωγή των συστημάτων ποιότητας 13816 που ισχύουν για τους συγκοινωνιακούς φορείς στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για να έχουμε και μείωση στις δαπάνες και καλύτερη ποιότητα των προσφερομένων υπηρεσιών.

Επίσης, δίνουμε επιτέλους τη δυνατότητα οι φορείς αυτοί σταθερής τροχιάς, αφού προικιστούν με τροχαίο υλικό και με χώρους, τους οποίους μπορούν να αξιοποιήσουν για εμπορική προβολή προϊόντων και υπηρεσιών, να έχουν παραπάνω έσοδα. Η διαφήμιση, η αξιοποίηση ακίνητης περιουσίας είναι κάτι το οποίο δεν έχει αντιμετωπιστεί με επάρκεια μέχρι τώρα. Θα το κάνουμε με βάση συγκεκριμένο επιχειρησιακό σχέδιο.

Η τιμολογιακή πολιτική, για την οποία γίνεται τόσος λόγος, πρέπει να σας πω ότι είναι μια μικρή πτυχή της συνολικής πρωτοβουλίας που αναλαμβάνουμε για την αναδιάρθρωση των αστικών συγκοινωνιών στην Αττική. Η τιμή του εισιτηρίου στην Αθήνα είναι σε αυτό το ύψος μετά την τελευταία απόφασή μας -γιατί αυτό ακριβώς είναι απαραίτητο στοιχείο- προκειμένου να πετύχουμε στο τέλος του χρόνου τον περιορισμό των ελλειμμάτων στον αναγκαίο στόχο που έχουμε θέσει, ώστε κάποια στιγμή οι συγκοινωνίες να λειτουργούν χωρίς ελλείμματα, πέραν αυτού του ανοίγματος, το οποίο θα επιδοτείται.

Επειδή μιλάω για επιδότηση, η επιδότηση στο 40% -για όσους γνωρίζουν το νομοσχέδιο- είναι επιδότηση που αφορά το λειτουργικό κόστος και όχι τις επενδυτικές δαπάνες που κάνουν οι φορείς αυτοί. Τα θέματα των επενδύσεων τα αντιμετωπίζει πλέον η Κυβέρνηση μέσω της Διυπουργικής Επιτροπής ΔΕΚΟ. Αυτή αποφασίζει και αυτή χρηματοδοτεί αμέσως, ώστε να μην επιτρέπεται πλέον να οδηγούνται σε άλογο δανεισμό οι συγκοινωνιακοί φορείς και να δημιουργούν ελλείμματα, τα οποία εν συνεχεία δεν μπορούν να εξυπηρετήσουν. Τελειώνει αυτό. Η επιδότηση, λοιπόν, αφορά μόνο το λειτουργικό κόστος, τη λειτουργία αυτών των συγκοινωνιακών φορέων.

Το τιμολόγιο στην Αθήνα, κυρίες και κύριοι, πρέπει να σας πω ότι συγκρινόμενο με αυτό που ισχύει στις περιφέρειες της Ελλάδας είναι σχετικά χαμηλότερο. Για κάθε επιβάτη το κόστος ανά χιλιόμετρο με το κόμιστρο που πληρώνει είναι στη μεν Θεσσαλονίκη 2,5 λεπτά, στην Αθήνα 4,6 λεπτά, στις δε πρωτεύουσες των νομών είναι από 5 λεπτά -για την πρώτη ζώνη- έως 9,2 λεπτά για το υπόλοιπο δρομολόγιο ανά χιλιόμετρο. Επαναλαμβάνω: 9,2 λεπτά ανά χιλιόμετρο κοστίζει στον επιβάτη το κόμιστρο στις πρωτεύουσες των νομών.

Αυτή η διαφορά είναι προφανές ότι προκύπτει λόγω της επιδότησης που υφίσταται για τις συγκοινωνίες της Αθήνας, κάτι που δεν ισχύει για τις άλλες περιοχές. Πρέπει, επίσης, να σας πω ότι αν αυτό το οποίο κάνουμε ήταν μόνο η αύξηση του κομίστρου, θα μπορούσε κάποιος να μας κατηγορήσει ότι εξαντλούμε την πρωτοβουλία και τη φαντασία μας σε μια οικονομική προσέγγιση, σε μια πολιτική αύξησης της τιμής του κομίστρου.

Όμως, οι διαρθρωτικές αλλαγές, τις οποίες επιγραμματικά ανέφερα, είναι αυτές οι οποίες δικαιολογούν ή -αν θέλετε- απαιτούν και αυτήν την προσέγγιση, όσον αφορά το κόμιστρο και γι' αυτό ακριβώς, επειδή είναι κρίσιμος παράγοντας, ώστε να πετύχουμε τους κοινωνικούς και οικονομικούς στόχους -αφού όπως είπα θα αξιολογείται το έργο με βάση ποιοτικούς και ποσοτικούς δείκτες αυτών των συγκοινωνιακών φορέων- καλό είναι να έχουμε μια σαφή θέση απέναντι σε όλους εκείνους, οι οποίοι αποφεύγουν να καταβάλουν το κόμιστρο, το οποίο αναλογεί στο συγκοινωνιακό έργο, την υπηρεσία που θέλουν να έχουν από έναν τέτοιο φορέα.

Λένε πάρα πολλοί ότι είναι υψηλό το κόμιστρο και εν όψει των γενικότερων οικονομικών συνθηκών, επιβαρύνεται ο προσωπικός ή οικογενειακός προϋπολογισμός. Το δέχομαι. Το κατανοώ.

Κάνουμε, όμως, μία προσπάθεια να νοικοκυρέψουμε μία κρίσιμη υπηρεσία, να σπάσουμε το φαύλο κύκλο. Εάν επιτρέψουμε

τα ελλείμματα, αυτά θα οδηγήσουν σε νέα αύξηση του κομίστρου, σε μείωση του παρεχόμενου έργου, σε έκπτωση της ποιότητας της υπηρεσίας που παρέχεται στους πολίτες και έτσι ο φαύλος κύκλος θα συνεχίζεται. Θα κάνουμε μία νέα αρχή και γι' αυτό το κράτος αναλαμβάνει το σύνολο των βαρών αυτών των φορέων.

Θέλω να κάνω εδώ εν παρενθέσει μία αναφορά. Οι οφειλές του κράτους προς τους φορείς αυτούς, για τους οποίους πολλοί κάνουν λόγο, είναι περίπου 440 εκατομμύρια μέχρι το τέλος του 2009 για υπηρεσίες που προσέφερε σε ειδικές ομάδες του πληθυσμού για συγκοινωνία στην Αθήνα και τα αντίστοιχα Υπουργεία δεν πλήρωσαν γι' αυτές τις υπηρεσίες. Εάν υπολογίσουμε τους τόκους και τα τοκοχρεολύσια επί του ποσού αυτού, φθάνουμε σε ένα ποσό περίπου 700 εκατομμυρίων ευρώ. Το συσσωρευμένο χρέος των 3,8 δισεκατομμυρίων ευρώ που αναλαμβάνει το κράτος, υπερκαλύπτουν αυτές τις απαιτήσεις για τις οφειλές που έχει το κράτος προς τους συγκοινωνιακούς φορείς.

Λέω, λοιπόν, ότι οι αστικές συγκοινωνίες ξεκινούν από μία καθαρή θέση. Αυτό πρέπει να κάνουμε, για να μπούμε σε μία νέα περίοδο. Εάν κάποιος λέει ότι εγώ έχω έσχατη αδυναμία και δεν μπορώ να πληρώσω το κόμιστρο –επειδή το κράτος έκανε στάση πληρωμών προς εμένα, κάνω και εγώ στάση πληρωμών προς μία εταιρεία, από την οποία ζητώ ένα συγκεκριμένο έργο, μία συγκεκριμένη υπηρεσία– πού θα οδηγηθούμε;

Πέραν αυτού του φαύλου κύκλου, ίσως οδηγηθούμε και στη στάση λειτουργίας αυτής της υπηρεσίας. Θα πάψει απλούστατα να παρέχεται αυτό το έργο, γιατί θα είναι ασύμφορο πλέον να παρασχεθεί κάτω απ' αυτές τις συνθήκες.

Νομίζω, όπως είπα και στην αρχή, ότι οι ίδιοι οι εργαζόμενοι οφείλουν να υπερασπιστούν τα συμφέροντα των εταιρειών στις οποίες απασχολούνται και από τις οποίες τρώνε ψωμί, με το να πείθουν τους πολίτες ότι είναι στοιχειώδης υποχρέωση να καταβάλει κάποιος το εισιτήριο για μία υπηρεσία την οποία επιζητεί να έχει.

Ξέρετε, σε όλο τον κόσμο ο χρήστης επιβαρύνεται κατάτι για όποιο προϊόν ή υπηρεσία του παρέχει το κράτος ή οποιασδήποτε άλλος, ιδίως στην περίπτωση αυτή που δεν πρέπει να επιβαρύνονται πολίτες, οι οποίοι ποτέ δεν χρησιμοποιούν τις αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας, για να καλύπτουν και με το δικό τους φορολογικό οβολό τα ελλείμματα των συγκοινωνιών της Αθήνας.

Βεβαίως, αυτό το οποίο ακούσαμε εν όψει αυτού του σχεδίου που παρουσιάζουμε, είναι από τη μία πλευρά διαφωνία, επειδή προφανώς αμέσως ή έμμεσα –ακούγεται κι αυτό– η πρότασή τους είναι να πάμε σε ιδιωτικοποίηση και από την άλλη πλευρά επίσης, διαφωνία επειδή –λέει– κάνουμε ιδιωτικοποιήσεις.

Εμείς, λοιπόν, που θέλουμε να είμαστε στο κέντρο της πολιτικής ζωής, λέμε ότι αναγνωρίζουμε τον κοινωνικό ρόλο των συγκοινωνιακών φορέων. Θα επιδοτήσουμε τη λειτουργία τους, θα διασφαλίσουμε –και από την πρώτη στιγμή το είπαμε αυτό– τα δικαιώματα στην εργασία για το σύνολο των υπαλλήλων τους. Αυτό το κάνουμε πράξη.

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

Θα ήθελα μία μικρή ανοχή, κυρία Πρόεδρε.

Ακούστηκαν φωνές για ιδιωτικοποιήσεις και οι φωνές αυτές ακούστηκαν εντός και εκτός Ελλάδος. Έφθασαν και σε εμάς. Από την πρώτη στιγμή κάναμε σαφές ότι οι αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας είναι δημόσιες και επιδοτούνται γι' αυτό. Βεβαίως, μέσω ενός προγράμματος εξυπηρέτησης θα πρέπει οι συγκοινωνιακές εταιρείες να γίνουν σύγχρονες και σ' αυτό προχωρούμε. Από την άλλη μεριά όμως, λαμβάνουμε μέριμνα για το σύνολο των υπαλλήλων αυτών των εταιρειών, ώστε να διατηρήσουν όλοι την απασχόλησή τους.

Το δε πρόγραμμα των μετατάξεων, επειδή, πράγματι, περιλαμβάνεται στον κανόνα του 5 προς 1 και αυτές οι μετατάξεις θεωρούνται προσλήψεις, επιτρέψτε μου να πω ότι δημιούργησαν –και μέσα στο δικό μας χώρο– κάποιου είδους συζήτηση για το εάν είναι δυνατόν να κλείνουμε το δρόμο σε νέους που βρίσκονται εκτός των τειχών του κράτους, επειδή οι θέσεις που θα μπορούσαν να διεκδικήσουν, καλύπτονται από προς μετάταξη υπαλλήλους των συγκοινωνιακών εταιρειών.

Δεσμευτήκαμε και αυτή είναι η πολιτική μας και σε αυτή μένουμε. Κάναμε όλες αυτές τις μέρες αρκετές αλλαγές, τις οποίες ένας επιμελής συνάδελφος μπορεί να εντοπίσει σ' αυτό το νομοσχέδιο όπως, παραδείγματος χάριν, τις μετατάξεις από τον ΗΣΑΠ, οι οποίες πρέπει να σας πω ότι πλέον είναι λιγότερες κατά εκατόν πενήντα.

Ακούσαμε, λοιπόν, τη φωνή όλων εκείνων που είχαν κάτι να προτείνουν, κάτι συγκεκριμένο και ενσωματώσαμε στο βαθμό που θεωρούμε ότι αυτό εντάσσεται στο στόχο που έχουμε θέσει και δεν μας οδηγεί σε παρεκκλίσεις. Διότι θα ήταν μάταιο να φέρουμε στη Βουλή ένα νομοσχέδιο που να συζητηθεί να ψηφιστεί, χωρίς να είμαστε βέβαιοι ότι θα πετύχουμε το στόχο για τον οποίο θα αξιολογηθούμε, όταν εφαρμοστεί αυτό το σχέδιο στην πράξη.

Κυρίες και κύριοι, η κρίση έφερε το μνημόνιο στην Ελλάδα, δεν έφερε το μνημόνιο την κρίση. Και την κρίση την έφερε η Νέα Δημοκρατία. Κληθήκαμε να κυβερνήσουμε σε μία κρίσιμη στιγμή για τον τόπο και αναλάβαμε τις ευθύνες μας στο ακέραιο, με αποφάσεις κρίσιμες, συχνά δυσάρεστες. Δεν μπορούσε να γίνει αλλιώς. Είδαμε, άλλωστε και «ευχάριστες» αποφάσεις που πήραμε για πολύ καιρό πού μας οδήγησαν.

Αυτό το οποίο πρέπει να κάνουμε σήμερα, όμως, είναι να συμφωνήσουμε και να συμπίξουμε το μέτωπο της κοινής λογικής. Αν κάποιος απέναντι στη δική μας πολιτική προτείνουν να μειώσουμε το εισιτήριο, να μειώσουμε τους φόρους, να μειώσουμε τα ελλείμματα, αλλά ταυτοχρόνως να αυξήσουμε την επιδότηση και να αυξήσουμε και τους μισθούς, τέτοια η αριθμητική η επιστήμη, απ' ό,τι ξέρω, δεν έχει υιοθετήσει ακόμα. Δεν γίνεται, δεν βγαίνει ο λογαριασμός.

Αν θέλουμε να μιλήσουμε στη βάση της κοινής λογικής, επειδή δεν ακούστηκε αντιπρόταση, σας καλώ να στηρίξουμε αυτήν την πρωτοβουλία, η οποία μπορεί να δώσει λύση σε ένα μεγάλο πρόβλημα, που είναι και άγος δημοσιονομικό και κοινωνικό.

Και τώρα, κυρία Πρόεδρε, σας παρακαλώ, αλλά πρέπει να αναφερθώ σε ένα θέμα στο οποίο αναφέρθηκε ο Πρόεδρος του ΛΑΟΣ κ. Καρατζαφέρης και άλλοι συνάδελφοι, στο θέμα των διοδίων και των λεγόμενων τροπολογιών, για τις οποίες, βέβαια, θα συζητήσουμε και αύριο. Τα έργα μπορεί να γίνουν με δύο τρόπους κατά βάση, είτε ως δημόσια έργα, οπότε το κράτος είναι αυτό που χρηματοδοτεί την κατασκευή τους, κάνοντας διαγωνισμούς για την ανάδειξη του αναδόχου, είτε μέσω συμβάσεων παραχώρησης και ΣΔΙΤ, που σημαίνει ότι πέραν των χρημάτων του κράτους, έχουμε και μία μόχλευση ιδιωτικών κεφαλαίων, προκειμένου στην ίδια χρονική περίοδο με τα ίδια χρήματα που το κράτος θα έκανε έργο, με τα χρήματα αυτά να κάνει έργο συν έργο, να έχει περισσότερο έργο.

Αντιλαμβάνεστε ότι αυτό πρέπει να χρηματοδοτηθεί από τα χρήματα, βεβαίως, του κράτους, που πρέπει να είναι συνεπές στη χρηματοδοτική συμβολή του, από τα χρήματα των ιδιωτών επενδυτών, οι οποίοι κατά κανόνα προσφεύγουν και σε τραπεζικό δανεισμό και βεβαίως, συνηθίζεται ένα τμήμα αυτής της δαπάνης για την κατασκευή ενός έργου να αναλαμβάνεται από αυτόν που χρησιμοποιεί το συγκεκριμένο έργο ως υπηρεσία για να μην επιβαρύνεται απολύτως το κοινωνικό σύνολο για κάποιο έργο που ίσως δεν το αφορά.

Ένας δρόμος, λοιπόν, όπως λέμε για τις αστικές συγκοινωνίες και στη συγκεκριμένη περίπτωση, δεν μπορεί παρά να προβλέπει διόδια, αφού το έσοδο από τα διόδια είναι στοιχείο του χρηματοοικονομικού σχήματος με το οποίο στηρίζεται η κατασκευή αυτών των έργων. Αυτοί οι πέντε αυτοκινητόδρομοι του 2007 έχουν στοιχεία τα οποία στις συμβάσεις αναφέρονται με κάθε λεπτομέρεια. Πράγματι, το επεσήμανε ο κ. Καρατζαφέρης, οι τράπεζες έχουν δανείσει με επιτόκιο το οποίο σήμερα δεν μπορούμε να φανταστούμε. Και από την άλλη, το κράτος υποχρεώθηκε να κάνει μια σειρά από ενέργειες, προκειμένου να στηρίξει την πρόοδο αυτών των έργων.

Από την πλευρά μας, πρέπει να σας πω ότι κάναμε αυτούς τους μήνες, αυτό τον περίπου ενάμιση χρόνο τεράστια προσπάθεια να προχωρήσουν οι απαλλοτριώσεις με πράξεις Υπουργικού Συμβουλίου. Από το 15% φτάσαμε και ξεπεράσαμε το 60%. Ουδείς μπορεί να ισχυριστεί ότι δεν έχει χώρους για να αναπτύξει

εργοτάξια. Κάναμε τεράστιες προσπάθειες για τις αδειοδοτήσεις, για να τακτοποιήσουμε τη συνέπεια του κράτους όσον αφορά τη χρηματοδοτική συμβολή του. Το κράτος έχει διαθέσει 1 δισεκατομμύριο συν 350 εκατομμύρια για να καλύψει απαλλοτριώσεις και επίσης, να επιστρέψει ΦΠΑ.

Βέβαια, όμως, έχουμε να αντιμετωπίσουμε προβλήματα και προβλήματα τα οποία, αν τα συζητούσαμε, θα θέλαμε πολλές ώρες. Δεν το κάνω τώρα. Ένα παράδειγμα αναφέρω: Στην περιοχή της Πελασγίας, γνωστή σας για το θέμα των διοδίων, κάναμε διαγωνισμό μέσα στο 2010. Έχουμε τον ανάδοχο για την κατασκευή ενός παράλληλου δρόμου, ενός τοπικού παράδρομου.

Αποφασίζει το πρωτοδικείο για την απαλλοτρίωση των κτημάτων των παραγόντων της περιοχής ένα ποσό 200.000 ευρώ. Κάποιοι προσφεύγουν με ασφαλιστικά μέτρα και αποφασίζει σε δεύτερο βαθμό το δικαστήριο ότι το ποσό που πρέπει να δοθεί στους δικαιούχους είναι 1.300.000 ευρώ, τα οποία δεν είχε το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων. Υπήρξε καθυστέρηση. Τι κάναμε σε αυτήν την περίπτωση; Δώσαμε κάρτες ελευθερίας για να κινούνται για τις τοπικές ανάγκες τους οι κάτοικοι της περιοχής. Και άλλα πολλά τέτοια παραδείγματα θα μπορούσα να αναφέρω.

Αυτό που έχω να πω, όμως, είναι τούτο: Αν, πράγματι, αυτό το χρηματοδοτικό σχήμα δεν ανταποκριθεί στις προβλέψεις, τότε υπάρχει πρόβλημα. Εμείς κάναμε τα πάντα, ώστε να θωρακίσουμε το δημόσιο και το συμφέρον του δημοσίου.

Λέω από το Βήμα της Βουλής ότι καμμία τράπεζα και κανένας τραπεζίτης δεν δικαιούται να εγκαλέσει το δημόσιο και να ισχυριστεί ότι είμαστε ασυνεπείς, ώστε να μπορεί να βρει προσχήματα να αποχωρήσει από αυτές τις συμβάσεις. Θα μείνει και θα είναι συνεπής η οποιαδήποτε τράπεζα στις υποχρεώσεις που έχει.

Οι δε παραχωρησιούχοι επενδυτές έχουν πάρει τα ρίσκα τους. Συζητούμε αλλαγές που πρέπει να γίνουν για να ξεμπλοκάρουμε τα έργα, στη βάση, όμως, μιας αρχής: της κατανομής του κινδύνου που προβλέπεται στις αρχικές συμβάσεις. Η ισορροπία που αναζητούμε θα πρέπει να είναι μία ισορροπία σε άλλο επίπεδο, αλλά κατ'αντιστοιχία της μοίρας που είχε η κάθε πλευρά στις πρώτες συμβάσεις, για να υπερασπιστούμε το δημόσιο συμφέρον.

Η συζήτηση αυτή είναι σε εξέλιξη. Δεν είναι καθόλου εύκολη. Στις συμβάσεις αυτές έχουν εμπλακεί, χορηγώντας δάνεια, σαράντα τρεις τράπεζες, ελληνικές και ξένες και από τις μεγαλύτερες.

Βεβαίως, επειδή τίθεται το θέμα των διοδίων, θα σας έλεγα ότι από την πρώτη στιγμή -και στις προγραμματικές δηλώσεις- είπαμε, ότι οι συμβάσεις του 2007 προβλέπουν πυκνά και ακριβά διόδια. Πήραμε μία πρωτοβουλία που δεν τελεσφόρησε λόγω του ύψους των spreads εκείνη την περίοδο. Συζητούμε πάλι και τη πρότασή μας για τα διόδια στις συζητήσεις που κάνουμε και πρέπει να το ξέρετε- είναι να έχουμε πλέον αναλογικά διόδια -και δεν είναι σήμερα αναλογικά τα διόδια- να έχουμε δραστηκά μειωμένο διόδιο εκεί που ο δρόμος δεν είναι κατασκευασμένος, να έχουμε μείωση των διοδίων όπου είναι πυκνά ή να αραιώσουμε τους σταθμούς, να έχουμε ειδική πολιτική για τους συγχρούς χρήστες και να διευκολύνουμε τις τοπικές μετακινήσεις. Αυτό είναι το σχέδιό μας όσον αφορά τη μία από τις πολλές πτυχές, που είναι αυτή που αφορά τα διόδια.

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

Ενώ είναι σε εξέλιξη αυτή η συζήτηση, θέλω να σκεφθείτε ότι αν κάτι δεν πάει καλά, σημαίνει -είπε ο Πρόεδρος του ΛΑΟΣ πριν- πως τα έργα αυτά σταματούν αν αποχωρήσουν οι τράπεζες και οι άλλοι. Εμείς είμαστε πάρα πολύ προσεκτικοί σ' αυτό που λέμε και σ' αυτό που κάνουμε, γιατί με συνθήματα και αφορισμούς δεν λύνονται προβλήματα, αλλά δημιουργούνται νέα και μεγαλύτερα.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο ΣΤ' Αντιπρόεδρος της Βουλής, κ. **ΒΑΪΤΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΑΤΟΣ**)

Αυτό που κάνουμε, λοιπόν, είναι να πούμε στην Ελληνική Αντιπροσωπεία, ότι τα έργα αυτά είναι μια αναπτυξιακή υποδομή και η δαπάνη για τους πέντε αυτοκινητόδρομους είναι στο ύψος

ενός ετήσιου Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων 8,5 δισεκατομμυρίων ευρώ περίπου. Αυτό ακριβώς σημαίνει ότι αν κάτι δεν πάει καλά, τότε το δημόσιο θα πληρώσει τις ρήτρες του, αν από υπαιτιότητά του διαλυθούν αυτές οι συμβάσεις, αλλά θα πληρώσει αποζημίωση και για το έργο που θα παραλάβει, όποιο κι αν έχει γίνει.

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

Κλείνω, κύριε Πρόεδρε.

Το δημόσιο θα έχει πληρώσει σημαντικά ποσά εν τω μεταξύ μέχρι τώρα. Θα χάσει τη βεβαιότητα για τη σίγουρη είσπραξη εσόδων από διόδια, όπως προβλέπεται από τις συμβάσεις, για τις επόμενες δεκαετίες -πολλών δισεκατομμυρίων ευρώ είναι η αλήθεια- και, βεβαίως, θα πρέπει να δαπανήσει χρήματα -δανειζόμενο με τι επιτόκιο, όμως- για να εκτελέσει αμέσως τα αναγκαία δημόσια έργα, προκειμένου τα τμήματα που είναι σκαμμένα και δεν χρησιμοποιούνται να γίνουν ικανοποιητικά, ώστε να μπορούν να κυκλοφορούν οι πολίτες με στοιχειώδεις κανόνες οδικής ασφάλειας.

Σ' αυτήν τη δύσκολη θέση βρεθήκαμε. Ενώ τίποτα από ό,τι γίνεται στα διόδια και την εξέλιξη του ύψους των διοδίων δεν αποφασίστηκε από εμάς, πρέπει να διαχειριστούμε σειρά θεμάτων που έχουν πάρει πλέον έναν άλλο χαρακτήρα.

Αυτό που κάνουμε -και κλείνω και σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι- είναι σε όλα τα θέματα -και πήραμε και άλλες πρωτοβουλίες και θα πάρουμε και άλλες νομοθετικές πρωτοβουλίες στη συνέχεια- να χειριζόμαστε τα όσα μας αφορούν με μέτρο, με ευθύνη, με σοβαρότητα και με πολλή μεγάλη προσοχή. Και σε τελευταία ανάλυση, όταν ακούμε κριτικές και καταγγελίες, ξέρουμε, γιατί έχουμε εξασκηθεί, ό,τι είναι χρήσιμο από αυτές να το αξιοποιούμε, να το υιοθετούμε και να το επικροτούμε και ό,τι είναι απλώς μία συνθηματολογική, καταστροφολογική προσέγγιση, να το απορρίπτουμε ή να μην το ακούμε καν.

Όμως, αυτό που έχει αξία είναι να κάνουμε έργο, γιατί στο τέλος, καθώς περνάει ο χρόνος, τα λόγια θα έχουν φύγει, αλλά τα έργα θα έχουν μείνει. Και θέλουμε να αφήσουμε έργο!

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐτσης Αποστολάτος): Ευχαριστούμε πολύ τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, κ. Δημήτριο Ρέππα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πριν δώσω το λόγο στον Πρόεδρο του ΛΑΟΣ, κ. Γεώργιο Καρατζαφέρη, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δικτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής των Ελλήνων, τριάντα επτά μαθητές και μαθήτριες και εννέα εκπαιδευτικοί από το 5ο Γυμνάσιο Πτολεμαΐδας Κοζάνης, Β' Τμήμα.

Θα ήθελα να θυμίσω την ιστορία της Πτολεμαΐδας και τους Πτολεμαίους, των οποίων είστε απόγονοι. Να είστε καλά και καλώς ήρθατε!

Η Βουλή σας καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Ο Πρόεδρος του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού, κ. Γεώργιος Καρατζαφέρης, έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΤΖΑΦΕΡΗΣ (Πρόεδρος του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού): Κύριε Υπουργέ, δει δη χρημάτων η όλη διαδικασία! Μπορείτε να βρείτε πόρους από παράλληλες διαδικασίες, ούτως ώστε να ελαφρύνετε τον προϋπολογισμό και, ταυτοχρόνως, να μην επιβαρυνθεί ο πολίτης; Υπάρχει τρόπος;

Σας έχω προτείνει εδώ και πάρα πολύ καιρό το φόρο του διοξειδίου του άνθρακος, ο οποίος είναι μέσα στη σκέψη του Σαρκοζί για τη Γαλλία. Δηλαδή, είναι ένα προϊόν που έρχεται από έξω προς τα μέσα, ιδίως από χώρες που είναι εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης και επιβαρύνεται με ένα ποσό, ούτως ώστε να μην είναι ανταγωνιστικό των ελληνικών προϊόντων. Αυτό το ποσό μπορείτε να το πάρετε εσείς και δι' αυτού του ποσού να κλείσετε τρύπες από αυτές οι οποίες, πράγματι, υπάρχουν, γιατί δεν μπορούμε να έχουμε ταυτοχρόνως φθηνό εισιτήριο και χωρίς φορολογία

ούτε περισσότερες επιδοτήσεις. Όπως είπατε, είναι απλή αριθμητική. Όμως, υπάρχουν τρόποι να επιβάλετε φόρους που δεν επιβαρύνουν τον απλό πολίτη.

Δεύτερον, θα ήθελα να έχω την άποψή σας, σχετικά με το ποια είναι τα ποσά επιδότησης κατά επιβάτη και χιλιόμετρο στην Αθήνα και ποια είναι τα αντίστοιχα στη Θεσσαλονίκη. Πολύ φοβούμαι ότι οι συγκοινωνίες της Αθήνας είναι «ριγμένες». Θα ήθελα, λοιπόν, να μου πείτε τον αριθμό, δηλαδή πόσο επιδοτείται χιλιόμετρο και επιβάτης εδώ και πόσο στη Θεσσαλονίκη και εν πάση περιπτώσει, εάν μπορεί η Αθήνα να έχει την ίδια τύχη με τη Θεσσαλονίκη.

Κύριε Υπουργέ, κάνετε δύο οργανισμούς. Πρέπει να βρείτε έναν τρόπο, ώστε να συνδέονται αυτοί οι δύο οργανισμοί. Εγώ προτείνω ένα φορέα με δύο κλίμακες, τη ΣΤΑΣΥ και τον ΟΣΥ. Πρέπει να υπάρχει συνεννόηση στα δρομολόγια. Δεν μπορώ να καταλάβω για ποιο λόγο πρέπει να υπάρχει δρομολόγιο λεωφορείου εκεί που υπάρχει το τραμ και γιατί δεν μπορεί να εξυπηρετηθεί το ένα από το άλλο. Δεν μπορώ να καταλάβω γιατί πρέπει να ξεκινά από τη Βούλα και το τραμ και το λεωφορείο και γιατί πρέπει, εν πάση περιπτώσει, το λεωφορείο κάποιων άλλων γραμμών –αίφνης, του Φαλήρου– να φθάνει στην Πλατεία Κοραή ή στην Πλατεία Κολοκοτρώνη και να μη σταματά στο σταθμό ενός τρένου. Θα γλυτώσουμε πάρα πολλά λεφτά! Θα γλυτώσουμε τεράστια ποσά σε χιλιόμετρα κ.λπ.!

Και εν τέλει, αν μιλάμε για οικονομία, κύριε Υπουργέ, γιατί δεν μετατρέπουμε όλα τα λεωφορεία, ώστε να κινούνται με μεθάνιο; Έχει τόσο μεθάνιο η ΔΕΠΑ! Γιατί δεν μετατρέπουμε τα λεωφορεία, ώστε να κυκλοφορούν με μεθάνιο και κυκλοφορούν μόνο κάποια εξ αυτών; Το ίδιο και τα ταξί! Το ίδιο και τα τζιπ, αυτά που έχουν! Αυτές είναι τεράστιες οικονομίες! Είναι λεφτά που θα κερδίσει το κράτος από τη σπατάλη, την οποία κάνει σήμερα! Γιατί υπάρχει αυτή η αγκύλωση;

Όταν, λοιπόν, ψάχνουμε να βρούμε πόρους, πόρους ίσως θα βρούμε, αλλά δεν βάζουμε το κεφάλι μας κάτω, εγκλωβισμένοι στο σκουπιδοφάγο της καθημερινότητας, στον οποίο δυστυχώς έχετε εμπλακεί και εσείς από τόσα και άλλα τόσα. Άρα, λοιπόν, υπάρχουν και σκέψεις και προτάσεις, προκειμένου να ανακουφιστεί και το δημόσιο, αλλά εν τέλει αυτός ο ταλαίπωρος πολίτης.

Κλείνοντας, κύριε Υπουργέ, θα έλεγα το εξής: Αντιλαμβάνομαι ότι πράγματι υπάρχουν κάποιοι, οι οποίοι αμείβονται ως «ρετιρέ». Αυτή η φράση ήταν του αείμνηστου Ανδρέα Παπανδρέου.

Όμως μπείτε μία μέρα σε λεωφορείο και καθίστε στο τιμόνι επτά ώρες. Αρχίζουν τα νεύρα κι ούτε με δέκα lexotanil δεν μπορείτε να κάνετε τη διαδρομή μίας μέρας! Κάποιοι άνθρωποι την κάνουν αυτήν τη διαδρομή τριακόσιες εξήντα πέντε μέρες. Άρα, λοιπόν, να σεβαστούμε ότι επάνω στα λεωφορεία δεν είναι ρομπότ, είναι άνθρωποι και να έχουμε μία ιδιαίτερη ευαισθησία. Πιστεύω αυτό να το αντιλαμβάνεστε.

Όσον αφορά τώρα τα εισιτήρια να επαναφέρετε το 5:00-9:00. Το 1,40 ευρώ είναι μία διαδρομή. Όμως, στις 5:00 με 9:00 που το χρησιμοποιεί ο εργαζόμενος δεν πρέπει να έχει εισιτήριο. Από τις 9:00 και μετά που πάει η κυρία στην Ερμού να ψωνίσει ως πληρώσει 1,40, πώς με ενδιαφέρει. Ο εργαζόμενος όμως των 5:00 με 9:00 ας γλιτώνει το ένα εισιτήριο. Αυτό, κύριε Υπουργέ, να το κάνετε, είναι κοινωνική ευαισθησία και ευθύνη.

Έχετε υπ' όψιν σας ότι τον πολίτη τον έχουμε ταλαιπωρήσει με το μνημόνιο. Και βεβαίως η κρίση έφερε το μνημόνιο αλλά το μνημόνιο δυστυχώς έφερε την ακρισία σε κάποιους. Και αυτό είναι το ζητούμενο, πώς θα βρούμε λύσεις να σώσουμε την κοινωνία, τον κοινωνικό ιστό. Μία σπίθα μας χωρίζει από πιθανή Τυνησία ή Κάιρο και το απευχόμεθα όλοι μας.

Όταν, λοιπόν, ο εργαζόμενος έχει μείωση των μισθών, αύξηση όλων των ειδών, ο πληθωρισμός καλπάζει με πάνω από 5,5%, τα εισιτήρια ανεβαίνουν, ποιο διέξοδο του δίνουμε; Εκεί που μπορούμε, πρέπει να τον βοηθήσουμε. Και υπάρχουν τρόποι να βοηθηθούν, κύριε Υπουργέ, και σας τους είπα.

Όσον αφορά τώρα τις εταιρείες πράγματι είστε δεσμευμένοι, ας όψεται ο κ. Σουφλιάς τότε που ήταν λίγο απλόχερος στη συμφωνία η οποία έγινε και την οποία ομολογώ εσείς, ως συνέχεια του κράτους, δεν μπορείτε να αγνοήσετε.

Όμως, σας έχω μιλήσει για την επέκταση. Φωνάξτε τους Ισπα-

νούς, τους Γερμανούς, τους ντόπιους εδώ και πείτε τους: «Πάρε άλλα τρία χρόνια παράταση από τώρα, πάρε το συμβόλαιο και από αύριο το πρωί θέλω 50% μείωση στα διόδια για όσο διαρκεί η κρίση. Για τα τρία χρόνια που θα διαρκέσει η κρίση, ως πιστεύετε, εγώ θέλω μείωση 50% στα διόδια και πάρτε τρία χρόνια παράταση, να πάρεις το 100% του αντιτίμου τότε».

Άρα, λοιπόν, και σκέψεις και ιδέες και προτάσεις υπάρχουν, αρκεί να αποφασίσουμε ότι θα λειτουργήσουμε με ευρύτητα, την οποία διαθέτετε αλλά δεν βλέπω σήμερα να την καταθέτετε.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΛΑΟΣ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐσης Αποστολάτος): Ευχαριστούμε πολύ τον Πρόεδρο του ΛΑΟΣ.

Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Κύριε Πρόεδρε, έχω ακούσει και άλλες φορές να διατυπώνετε τις απόψεις σας για το φόρο διοξειδίου ή επίσης για τη συμφωνία προκειμένου να παραταθεί η περίοδος εκμετάλλευσης από την πλευρά των παραχωρησιούχων αυτών των αυτοκινητοδρόμων έναντι της μείωσης των διοδίων.

Αυτά τα θέματα μας απασχολούν, σας διαβεβαιώνω. Είναι δύο αυτά που είπατε και μας απασχολούν εκατόν δύο, γιατί όλα αυτά θα πρέπει να ποσοτικοποιηθούν. Όταν λέμε παράταση, η παράταση βάσει κάποιων μοντέλων θα πρέπει να οδηγεί στο συμπέρασμα ποια είναι τα έσοδα τα οποία θα είχε το δημόσιο και τα εκχωρεί μέσω αυτής της παράτασης στην άλλη πλευρά, προκειμένου έναντι αυτού του ποσού να είναι έτοιμο το δημόσιο να διεκδικήσει την αντίστοιχη, την ισόποση –ας το πούμε έτσι– μείωση του ύψους των διοδίων και άλλα πολλά. Αυτά είναι θέματα τα οποία τα χειριζόμαστε και σας διαβεβαιώνω μας απασχολούν.

Όσον αφορά τις συγκοινωνίες πρέπει να σας πω ότι η Αθήνα είναι διαφορετική περίπτωση από τη Θεσσαλονίκη. Είπατε ότι στη Θεσσαλονίκη μας στοιχίζει πολύ. Δεν πρέπει να αγνοείτε ότι στη Θεσσαλονίκη τα μεταφορικά μέσα ανήκουν σε αυτούς οι οποίοι εκτελούν το έργο, όχι στο κράτος, δεν έχει να πληρώσει το κράτος γι' αυτά. Επίσης τα δάνεια τα οποία λαμβάνουν, είναι δάνεια που βαρύνουν εκείνους, δεν πρόκειται ποτέ να έρθει το κράτος να προσφέρει κάποια κάλυψη. Αυτά και τα δύο ισχύουν στην περίπτωση της Αθήνας.

Επαναλαμβάνω ότι στην περίπτωση της Αθήνας –και θέλω να το γνωρίζετε αυτό– με την πολιτική κομίστρου που ασκείται για πολλές κοινωνικές ομάδες εδώ και αρκετά χρόνια και συνεχίζεται οι άνω των εξήντα πέντε, οι ως τα δεκαοκτώ, οι ένστολοι, τα ΑΜΕΑ και διάφορες άλλες κατηγορίες γνωρίζετε ότι πληρώνουν είτε μειωμένο κατά 50% εισιτήριο είτε μηδενικό κόμιστρο. Και δεν σας κρύβω ότι είμαστε σε συζήτηση με το αρμόδιο Υπουργείο προκειμένου να επιτύχουμε μία συμφωνία, ώστε για πρώτη φορά να καθιερώσουμε μειωμένο κόμιστρο στο 50% για δεκάδες χιλιάδες ανέργους ορισμένων κατηγοριών έναντι βεβαίως αντιτίμου από το αντίστοιχο Υπουργείο. Όλα αυτά μας απασχολούν.

Πάντως, στην Αθήνα και λόγω αυτής της πολιτικής, οι κοινωνιακές εταιρείες από αυτό το εισιτήριο που έχει το συγκεκριμένο ύψος, παίρνουν τελικώς κατά μέσο όρο 50 λεπτά. Έπαιρναν 40 λεπτά με το προηγούμενο ύψος κομίστρου και τώρα υπολογίζεται ότι με το νέο κόμιστρο θα πάρουν περίπου 50 με 55 λεπτά, γιατί το 1,40 ή το 1,20 αντιρροπείται από το 0 ή τα 70 λεπτά, το οποίο ισχύει για δεκάδες χιλιάδες πολίτες που χρησιμοποιούν καθημερινώς τις αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας. Άρα, λοιπόν, έτσι έχουν τα πράγματα.

Και εμείς, βεβαίως θέλουμε να μελετήσουμε την προοπτική ενός φορέα, αλλά δεν θα το κάνουμε αβίαστα, γιατί πρέπει να σας πω ότι για πολλούς λόγους πρέπει να περάσουμε οπωσδήποτε από το στάδιο αυτών των δύο φορέων.

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

Και μου κάνει εντύπωση το εξής: Τόσα χρόνια είχαμε τον ΟΑΣΑ ως κεντρικό συντονιστικό φορέα και πέντε φορείς που εκτελούν συγκοινωνιακό έργο και δεν είδα να ασχολείται κανείς. Μόνο ο κ. Κεφαλογιάννης –και προς τιμήν του– πράγματι έθεσε

ένα θέμα με πρόταση νόμου που κατέθεσε που αφορά τις αστικές συγκοινωνίες. Κάποια σημεία της οποίας είναι θετικά και τα έχουμε ενσωματώσει με το δικό μας τρόπο και κάποια άλλα μας βρίσκουν αντίθετους. Όμως, δεν είδα να ασχολείται κανείς.

Εμείς τώρα κάνουμε ένα τεράστιο άλμα. Πάμε από τους πέντε στους δύο φορείς και εντάσσουμε σ' αυτόν το σχεδιασμό υποχρεωτικώς τις δημοτικές συγκοινωνίες, ακόμα και τα ΚΤΕΛ. Λέμε, δηλαδή, ότι θα γίνεται συμφωνία και όλα τα μέσα τα οποία κάνουν συγκοινωνιακό έργο θα υπακούουν σ' ένα σχεδιασμό και σε ενιαίο συντονισμό. Ουσιαστικά θα είναι ένας ο φορέας που θα έχει το στρατηγικό σχεδιασμό και αυτός ο οποίος θα ελέγχει αν εκτελείται το συγκοινωνιακό έργο σύμφωνα μ' αυτό το πλάνο. Γίνεται αυτό. Ένας φορέας, ένας σχεδιασμός, ένας συντονισμός.

Άρα, λοιπόν, η αλλαγή είναι πάρα πολύ μεγάλη και ποιοτική. Αν πρέπει να κάνουμε βελτιώσεις, θα μας το δείξει η ίδια η ζωή και η ίδια η ζωή είναι αυτή που μέσω των νέων διοικήσεων που θα προκύψουν με ανοιχτές διαδικασίες, θα πει τι πρέπει να αλλάξουμε και στο κόμιστρο προς τη μία ή την άλλη κατεύθυνση.

Σε τελευταία ανάλυση, θα ήθελα να κλείσω με το εξής.

Κάποτε, κύριε Πρόεδρε, οι κυρίες χρησιμοποιούσαν το καπέλο για λόγους σεμνότητας ή σεμνοτυφίας, για να μη φαίνεται το πρόσωπό τους. Πρέπει να σας πω ότι αυτή η εποχή έχει παρέλθει. Εμείς, λοιπόν, νομίζω ότι δεν πρέπει να είμαστε σεμνοτυφοί και γι' αυτό πρέπει να λέμε τα πράγματα με το όνομά τους. Είναι σκληρή και οδυνηρή η οικονομική και κοινωνική πραγματικότητα της Ελλάδος, είναι σκληρά τα λόγια μας, είναι σκληρές οι αποφάσεις μας, αλλά και τα διαμάντια, κύριε Πρόεδρε, είναι σκληρά! (Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐσης Αποστολάτος): Ευχαριστούμε τον Υπουργό κ. Ρέππα.

Το λόγο έχει ο Αρχηγός του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού, κ. Καρατζαφέρης για δύο λεπτά.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΤΖΑΦΕΡΗΣ (Πρόεδρος του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού): Κύριε Πρόεδρε, θα κάνω μια παρέμβαση ενός δευτερολέπτου.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Παραβιάζεται ο Κανονισμός, κύριε Πρόεδρε!

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΤΖΑΦΕΡΗΣ (Πρόεδρος του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού): Κύριε Υπουργέ, συμφωνούμε ότι η εποχή των καπέλων έχει περάσει. Όμως, θα πρέπει να το καταλάβετε και εσείς και δεν θα πρέπει να δέχεστε το «καπέλωμα» από την τρόικα με τον πρόστυχο και ιταμό τρόπο που έγινε προχθές και πρόσβαλε όλους τους Έλληνες. Δέκα εκατομμύρια Έλληνες αισθάνθηκαν προσβεβλημένοι, γιατί εσείς επιτρέψατε να «μπει καπέλο» η τρόικα!

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΛΑΟΣ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐσης Αποστολάτος): Ευχαριστούμε τον Πρόεδρο του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού, κ. Καρατζαφέρη.

Το λόγο έχει για δώδεκα λεπτά ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης κ. Εμμανουήλ Κεφαλογιάννης.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, γνωρίζετε την προσωπική μου αδυναμία στον Πρόεδρο του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού. Όμως, αυτό δεν δίνει το δικαίωμα στο Πρόεδρο να μην τηρεί κατά γράμμα τον Κανονισμό.

Ακούσαμε εδώ να μιλάει τρεις φορές ο Πρόεδρος του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού και δύο φορές ο Υπουργός, αφήνοντας όλα τα άλλα κόμματα στο περιθώριο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐσης Αποστολάτος): Κύριε Κεφαλογιάννη, θα προτιμούσα να εκμεταλλευθείτε το χρόνο σας, διότι και αυτό που κάνετε καταστρατηγεί τον Κανονισμό της Βουλής.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, οφείλω να επαινέσω τον παριστάμενο Υπουργό και τον αρμόδιο Υφυπουργό για τη στάση τους να είναι στη Βουλή καθ' όλη τη διάρκεια της συζήτησης και σήμερα, αλλά απ' ό,τι είδα και στην επιτροπή. Αυτό είναι ένα καλό μήνυμα και οφείλουμε να το σημειώσουμε, ώστε να μη λέμε μόνο τα δυσμενή των πράξεων και των παραλείψεων της Κυβέρνησης.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Το κάνουμε πράξη!

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Όμως, κύριε Υπουργέ,

στην τελευταία αποστροφή του λόγου σας, διαπίστωσα ότι «φλερτάρετε» με την ιδιωτικοποίηση των αστικών συγκοινωνιών, ενώ με τα στοιχεία που μας δώσατε –και παραφράζοντας τη θέση της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, την οποία ανέπτυξε με πολλή σαφήνεια ο εισηγητής μας, κ. Παπαδόπουλος– και με τον τρόπο με τον οποίο προσεγγίσατε το θέμα, είναι σαν να μας είπατε με λίγα λόγια ότι είναι καλύτερο το σύστημα της Θεσσαλονίκης. Και έτσι όπως το περιγράψατε, βάζετε στο σχέδιο νόμου σας την επιδότηση των αστικών συγκοινωνιών στο 40%, ενώ θα είναι πολύ περισσότερο, κάτι που εσείς γνωρίζετε πολύ καλά. Πριν λήξει αυτός ο χρόνος, θα φέρετε τροποποίηση στη Βουλή για μεγαλύτερο ποσοστό της επιδότησης του κράτους.

Όσον αφορά αυτά που μας είπατε για τη Θεσσαλονίκη, ουσιαστικά μιλάτε για ένα ποσοστό που προσεγγίζει το 25%.

Τώρα το ποιος έφερε την Ελλάδα στην σημερινή της κατάσταση, το γνωρίζει πολύ καλά ο ελληνικός λαός. Ένα κομμάτι αυτού του προβλήματος είναι και η πολιτική που ακολούθησε το σημερινό κυβερνών κόμμα στον τομέα των αστικών συγκοινωνιών. Θα σας υπενθυμίσω –μιας και αναφερθήκατε δύο φορές στην ομιλία σας– ότι με βάση τον πρώτο προϋπολογισμό των κυβερνήσεων του ΠΑΣΟΚ το 1980, όλο το χρέος ήταν 3 δισεκατομμύρια ευρώ και μάλιστα, το 1 από τα 3 δισεκατομμύρια ευρώ το είχε επιμερίσει ο διάσημος και όχι μόνο στην Ελλάδα, αλλά και στο εξωτερικό, τότε Υπουργός Οικονομικών ο κ. Δρεττάκης στις ΔΕΚΟ, μεταξύ των οποίων και στις αστικές συγκοινωνίες και στα ασφαλιστικά ταμεία. Τρία δισεκατομμύρια ευρώ!

Σήμερα πώς φτάσαμε εδώ; Κυρίως με τις δικές σας πολιτικές. Γιατί; Διότι, κύριοι συνάδελφοι, το ΠΑΣΟΚ το 1980, στην εφηβική του προσέγγιση των πολιτικών πραγμάτων, την εποχή του γνωστού «πρασινοφρουρού», δημιούργησε ένα πλέγμα για να φτιάξει ένα σύστημα εξουσίας που στηριζόταν στις ΔΕΚΟ. Αυτό το σύστημα εξουσίας το έντυσε μ' αυτό που καταργείτε σήμερα εσείς, με τους κανονισμούς λειτουργίας του νόμου του 1982.

Εγώ θα σας παρακαλέσω, αφού θέλετε να ρίξετε το ανάθεμα στο κόμμα της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, να μας καταθέσετε αύριο –είναι εύκολο να τα έχετε τα στοιχεία αυτά– πότε έγιναν οι προσλήψεις του προσωπικού των αστικών συγκοινωνιών. Γιατί εγώ γνωρίζω ότι έγιναν τη χαμένη για την οικονομία δεκαετία του '80. Θέλετε να σας το πω και με στοιχεία; Σας είπα για το 1981. Έχω κάποια πρόχειρα στοιχεία και για το 1990. Η ΕΑΣ είχε οκτακόσιους υπαλλήλους το 1990. Το 1994 είχε έξι χιλιάδες τριακόσιους. Ο ΗΣΑΠ είχε χίλιους επτακόσιους. Το 1993 είχε χίλιους εννιακόσιους. Ο ΗΛΠΑΠ είχε δύο διακόσιους πενήντα. Το 1993 είχε χίλιους εννιακόσιους, μείωση δηλαδή. Το 2004 είχε επτά χιλιάδες η ΕΑΣ, η ΕΘΕΛ, το 2009 είχε εξήμισι χιλιάδες, μείον πεντακόσιοι. Ο ΗΣΑΠ το 2004 είχε χίλιους τριακόσιους, το 2009 είχε χίλιους εκατόν ενενήντα. Ο ΗΛΠΑΠ είχε χίλιους επτακόσιους το 2004, χίλιους πεντακόσιους είκοσι το 2009.

Πώς δημιουργήθηκαν, λοιπόν, αυτά τα χρέη; Πώς δημιουργήθηκε αυτό το οποίο εσείς περιγράψατε, το μισθολογικό κόστος; Δημιουργήθηκε, κύριε Υπουργέ...

ΑΝΔΡΕΑΣ ΜΑΚΡΥΠΙΔΗΣ: Στο Μετρό πόσους είχε; Το Τραμ;

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Το μετρό το 2004, πέρα από όσους έβαλε ο κ. Βερελής –και γνωρίζετε με ποια διαδικασία, γιατί και εσείς τον κατηγορήσατε– είχε χίλιους εκατόν πενήντα και χίλιους εξακόσιους το 2000. Γιατί; Διότι αναπτύχθηκε ένας οργανισμός, που για πρώτη φορά λειτουργήσε πριν του Ολυμπιακούς Αγώνες. Το Τραμ είχε πεντακόσιους σαράντα και έγιναν εξακόσιοι ογδόντα, διότι το Τραμ λειτουργήσε για πρώτη φορά. Άρα, γιατί μας κατηγορείτε εσείς;

Το μισθολογικό κόστος στο οποίο αναφέρεστε, οφείλεται στους κανονισμούς λειτουργίας. Ποιους κανονισμούς λειτουργίας; Για να περάσετε τις όποιες πολιτικές σας, δίνετε τη δυνατότητα σε τμήματα των εργαζομένων να έχουν το βαθμό του γενικού διευθυντή, σε όλα τα Υπουργεία. Ψάξτε το δικό σας Υπουργείο, αυτό το οποίο εποπτεύετε. Εγώ το έψαξα στο δικό μου. Σε όλο το Υπουργείο επί Νέας Δημοκρατίας είχα ένα γενικό διευθυντή και το ΠΑΣΟΚ για να το κάνει ανώνυμη εταιρεία, έκανε τριακόσιους πενήντα λιμενεργάτες με το βαθμό του γενικού διευθυντή, να πληρώνονται minimum το χρόνο 60.000 ευρώ και με τις υπερωρίες 150.000 ευρώ. Αυτό είναι το μισθολογικό κόστος.

Πώς φτάσαμε στα χρέη; Μιλήσατε για τις συμβάσεις. Πολύ σωστά τα είπατε και έτσι θα βγει η Ελλάδα από το αδιέξοδο, με γιγαντιαίες δημόσιες επενδύσεις, με συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα και βεβαίως με ιδιωτικές επενδύσεις, αλλά ποιες συμπράξεις κάνατε εσείς, κύριε Υπουργέ;

Να σας πω για την Αττική οδό; Το πρόγραμμα ήταν 400 δισεκατομμύρια δραχμές εκείνη την εποχή, δηλαδή 1,5 δισεκατομμύριο ευρώ σε σημερινά λεφτά και 1,5 δισεκατομμύριο ευρώ, κύριοι συνάδελφοι του ΠΑΣΟΚ, ήταν τα παράλληλα έργα τα οποία δίνονταν απευθείας. Γι' αυτό έφτασε αυτό το έργο τα 3 δισεκατομμύρια ευρώ.

Θέλετε να σας πω για το δικό σας τομέα; Εμείς ήμασταν αυτοί που παραγγέλλαμε από τη «SIEMENS» -τη γνωστή «SIEMENS»- με τις γνωστές διασυνδέσεις με τα στελέχη του ΠΑΣΟΚ, με ομολογημένο χρηματισμό ακόμα και στο κόμμα του ΠΑΣΟΚ, διότι από τη στιγμή που το ΠΑΣΟΚ δεν κάνει αγωγή στον κ. Τσουκάτο, εγώ πιστεύω τον κ. Τσουκάτο ή αν ο κ. Τσουκάτος δεν τα έχει πάρει, τα έχει πάρει το ΠΑΣΟΚ, ή αν τα έχει πάρει ο κ. Τσουκάτος, θα πάει μέσα για «ξέπλυμα βρώμικου» χρήματος.

Αυτή, λοιπόν, την «αμαρτωλή» προμήθεια πάλι στη «SIEMENS» την έκαναν οι κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ. Αν θυμάμαι καλά, ο κ. Μαντέλης ήταν και τότε. Ακόμα και σήμερα, δεκατέσσερα χρόνια μετά, δεν έχουν κινηθεί αυτά τα βαγόνια που είναι για τους συμμούς του ηλεκτρικού τρένου και η γραμμή έχει φτάσει μέχρι την Κατερίνη και απ' ό,τι πληροφορούμαι -δόξα σοι ο θεός- μέχρι τη Λάρισα σήμερα.

Γι' αυτά, λοιπόν, εσείς δώσατε εγγυήσεις του δημοσίου. Οι εγγυήσεις αυτές, αφού δεν μπήκαν στην παραγωγή, κατέπεσαν. Αυτές, λοιπόν, οι εγγυήσεις που κατέπεσαν είναι αυτό για το οποίο μας κατηγορεί ότι το χρέος από 12,5% του Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος -που λέγατε με τον προϋπολογισμό του 2009- έφτασε στο 15% και το παραδέχεστε.

Ας δούμε, λοιπόν, κύριε Υπουργέ, το εξής: Φέρτε αύριο το πότε έγιναν οι προσλήψεις για να αποδειχθεί περίτρανα ότι είναι προσλήψεις των κυβερνήσεων του ΠΑΣΟΚ τη χαμένη δεκαετία του 1980 και όλοι «πράσινα» στελέχη εκείνης της εποχής και φέρτε και τις εγγυήσεις του δημοσίου πότε υπεγράφησαν για να δείτε ότι η συντριπτική πλειοψηφία εκείνων των εγγυήσεων είναι πάλι της εποχής σας. Αν θέλετε να δείτε γιατί ανεβαίνει το χρέος, ελάτε να συζητήσουμε και τις «αμαρτωλές» συμβάσεις των προγραμματικών συμφωνιών τις οποίες γνωρίζετε πολύ καλά, γιατί -αν ενθυμούμαι καλά- τότε ήσασταν και κυβερνητικός εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ -όπως και ο αγαπητός Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος κ. Πρωτόπαπας που σας διαδέχθηκε- για να δούμε πώς τα 4 ή 5 δισεκατομμύρια δόθηκαν απευθείας και σε τι τιμές; Σκανδαλώδεις. Σε τι ποσοστό; Παραπάνω από το 100%. Μην εγκαλείτε την Αξιοματική Αντιπολίτευση. Σήμερα κάντε μια προσπάθεια.

Σας είπα και πάλι ότι αμαρτίες γονέων -ο λαός το λέει κι αλλιώς- παιδεύουν τέκνα. Οι αμαρτίες της ανεργίας της πολιτικής των κυβερνήσεων του ΠΑΣΟΚ της εφηβικής νοστορπίας του 1980, τότε που όλοι είχατε μούσια και μουστάκια, έφτασαν σήμερα να είναι η αποδόμηση του ίδιου του συστήματός σας των συνδικαλιστών. Εσείς σήμερα στρέφεστε εναντίον του συστήματος εξουσίας το οποίο εκθρέψατε. Τους γνωρίζετε αυτούς πολύ καλά ο αγαπητός μου φίλος κ. Πρωτόπαπας ο οποίος θα πάρει και το λόγο και θα μου απαντήσει. Αυτές είναι οι αμαρτίες.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ: Είναι και ο κ. Μακρυπίδης εδώ.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Για τον κ. Μακρυπίδη να μη μου λέτε τίποτα είναι φίλος μου, διότι όταν ο κ. Παπανδρέου με υψωμένη τη δεξιά του γροθιά στο Σύνταγμα μιλούσε εναντίον του ασφαλιστικού -τόρα θα υπογράψουμε σε δύο μήνες το 67 και το 69- ο κ. Μακρυπίδης τουλάχιστον από πίσω του φαίνεται στη φωτογραφία μαζί με τον Πρόεδρο της ΓΣΕΕ και της ΑΔΕΔΥ, αλλά ήταν πολύ σεμνός και προβληματισμένος. Ήξερε ότι έκανε ένα λάθος. Για τους άλλους που ήταν χαμογελαστοί να μου πείτε! Αφήστε, λοιπόν, τον κ. Μακρυπίδη εκεί που είναι! Κύριοι συνάδελφοι, αυτό είναι το θέμα;

Κύριε Υπουργέ, φέρατε ένα νομοσχέδιο. Το νομοσχέδιο αυτό είναι πολύ πρόχειρο. Δεν μιλάει ούτε για τον τρόπο της εξυγίαν-

σης ούτε για την αναδιάρθρωση ούτε για την ανάπτυξη.

Φαίνεται ότι από ανάγκη, από πίεση, από έλλειψη αυτοπεποίθησης το φέρνετε για να ικανοποιήσετε την τρόικα και πίνετε αυτό το πικρό ποτήρι. Γιατί αν πραγματικά, θέλατε να υπηρετήσετε τη συναίνεση...

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

Και εγώ, κύριε Πρόεδρε, θα τηρήσω το χρόνο μου, όπως και οι προλαλήσαντες συνάδελφοι μου, ο κύριος Υπουργός και ο κύριος Αρχηγός...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐτσης Αποστολάτος): Όχι. Εσείς θα πρέπει να τηρήσετε αυτήν την παρατήρηση που κάνατε με τόσο ευγενικό τρόπο.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Θα την τηρήσω, κύριε Πρόεδρε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐτσης Αποστολάτος): Ωραία, ευχαριστώ.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: ...αλλά και εσείς θα μου δείξετε την ίδια ανοχή που δείξατε και στους άλλους.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐτσης Αποστολάτος): Αυτό θα το αποφασίσω εγώ, κύριε Κεφαλογιάννη.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Ωραία. Πείτε μου, λοιπόν, να καθίσω κάτω για να μάθει η Βουλή ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐτσης Αποστολάτος): Έχετε ένα λεπτό και πάψτε να κάνετε διάλογο, γενικότερα.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: ...ότι ο Υπουργός είχε δεκαοκτώ λεπτά και μίλησε είκοσι οκτώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐτσης Αποστολάτος): Ο Υπουργός αντιλαμβάνεστε και μόνος σας από τα καλά λόγια που είπατε γι' αυτόν ότι έχει κάθε λόγο να κάνει κατάχρηση χρόνου.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Και ο Αρχηγός του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού τριτολόγησε πριν τελειώσουν τις τοποθετήσεις τους οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐτσης Αποστολάτος): Τέλος χρόνου, κύριε Κεφαλογιάννη.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Κύριε Υπουργέ, θα μπορούσατε αυτό το νομοσχέδιο -και στο πλαίσιο της συναίνεσης- να το έχετε φέρει το καλοκαίρι. Εμείς, όντως σας καταθέσαμε μια πρόταση νόμου και σας τιμάει που αναγνωρίζετε τη δουλειά συναδέλφων της Αντιπολίτευσης.

Στο νομοσχέδιο αυτό, το οποίο επικαλεστήκατε και κατατέθηκε τον Ιούνιο του περασμένου χρόνου, αναφέρονται πολλές από τις διατάξεις και τις φιλοσοφίες του δικού σας νομοσχεδίου. Γιατί, λοιπόν, δεν κάνατε δεκτές αυτές τις διατάξεις εκείνου του νομοσχεδίου και να συμπληρώσετε μερικά πράγματα, ούτως ώστε να επικαλεστείτε και εσείς ότι βοηθάτε τη συναίνεση και ότι το νομοσχέδιο αυτό δεν έχει κόμμα και χρώμα;

Μπορώ να σας πω πάρα πολλές διατάξεις, στις οποίες τουλάχιστον όσον αφορά τη σύλληψη...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐτσης Αποστολάτος): Ολοκληρώστε τώρα στα δεκατέσσερα λεπτά, γιατί έχουμε άλλους είκοσι έξι που θα μιλήσουν.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: ...ενός δημόσιου οργανισμού, μιας δημόσιας υπηρεσίας ενταγμένης στις ΔΕΚΟ συμφωνεί και η Αξιοματική Αντιπολίτευση και εσείς.

Κλείνω, κύριε Πρόεδρε -χωρίς να έχω διάθεση να αντιδικήσω μαζί σας, άλλωστε δεν το έχω κάνει ποτέ μέχρι σήμερα και δεν θα το κάνω ούτε τώρα- με την τροπολογία. Πάρτε αυτήν την τροπολογία πίσω. Δεν έχετε κανένα λόγο αυτήν την τροπολογία να τη φέρνετε σήμερα. Πιστεύω ότι την φέρνετε κάτω από την πίεση της τρόικας, βλέποντας όλα αυτά τα οποία γίνονται στον Τύπο και στις τηλεοράσεις, οι άνθρωποι, οι οποίοι δυστυχώς ανέχεστε εσείς να μας κουνούν το δάχτυλο.

Πάρτε την πίσω και φέρτε την, όπως πολύ σωστά σας είπαν οι συνάδελφοι της Αντιπολίτευσης και ο εισηγητής μας ο κ. Παπαδόπουλος, μαζί με ρυθμίσεις για όσους πλήττονται στις συγκεκριμένες περιοχές. Κάπου και εσείς το υπαινιχτήκατε. Διότι αυτή η τροπολογία έχει δυσανάλογες αυστηρές ρυθμίσεις και είναι και ανεφάρμοστη. Δεν μπορεί αυτό το πράγμα να είναι κακούργημα. Εδώ πίνετε τους λαθρομετανάστες για κακούργημα και τους αφήντε έξω σε τρεις μέρες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐτσης Αποστολάτος): Ολοκληρώστε, κύριε

Κεφαλογιάννη, σας παρακαλώ.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Πιάνετε ανθρώπους για παραβατική συμπεριφορά και δεν έχετε φυλακές να τους βάλετε. Αυτούς που δεν πληρώνουν 2 ευρώ θα τους βάλετε μέσα στη φυλακή; Αυτό αν θέλετε κάντε το ππαισμο. Δώστε το και βεβαιώστε το στην εφορία με ένα διοικητικό πρόστιμο να τελειώνει.

Πάρτε το, λοιπόν, πίσω, φέρτε το ολοκληρωμένο μαζί με άλλες διατάξεις και εμείς τότε μια τέτοια διάταξη νόμου είμαστε διατεθειμένοι να τη ψηφίσουμε, γιατί πιστεύουμε ότι πρέπει να τηρείτε τη νομιμότητα, αλλά όχι με τέτοιου είδους ρυθμίσεις, οι οποίες και ανεφάρμοστες είναι και δεν δίνουν το καλό παράδειγμα και δυστυχώς είναι περισσότερο αυστηρές από όσο πρέπει.

Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐτης Αποστολάτος): Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ, ο κ. Χρήστος Πρωτόπαπας, έχει το λόγο για δώδεκα λεπτά επίσης.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΣ: Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Πρόεδρε, εγώ θα συμφωνήσω με τον εισηγητή της Νέας Δημοκρατίας, τον κ. Παπαδόπουλο, ότι είναι αργά για ψεύτικα δάκρυα. Το θέμα είναι μόνο, ποιος χύνει τα ψεύτικα δάκρυα.

Θα διαβάζω απλά για τα Πρακτικά, γιατί είναι γνωστό, την τοποθέτηση του επικεφαλής, του Αρχηγού της Νέας Δημοκρατίας του κ. Αντωνίου Σαμαρά στις 7 Ιουλίου του 2010. Λέει επί λέξει ο κ. Σαμαράς: «Υπολογίζεται ότι ένα σύνολο 50 δισεκατομμυρίων ευρώ μπορεί να ευρεθεί τα επόμενα δύο χρόνια από εμπορική αξιοποίηση μικρού μέρους της ακίνητης περιουσίας και την τολμηρή προώθηση ενός ολοκληρωμένου προγράμματος αποκρατικοποιήσεων».

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΜΠΟΥΡΑΣ: Αξιοποίηση και όχι εκποίηση. Το τονίζω αυτό, κύριε συνάδελφε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΣ: Νομίζω δεν χρειάζεται κάτι άλλο. Τα είτε όλα ο κ. Σαμαράς, 50 δισεκατομμύρια από εμπορική αξιοποίηση μικρού μέρους της ακίνητης περιουσίας και τολμηρή προώθηση ενός προγράμματος αποκρατικοποιήσεων.

Κατόπιν τούτου, ομολογώ, κύριοι συνάδελφοι, ότι είναι αργά για ψεύτικα δάκρυα. Αναρωτιέμαι απλά πόση υποκρισία μπορεί να έχει κάποιος, όταν ασκεί κριτική προς την Κυβέρνηση, όταν πριν από μερικούς μόνο μήνες την ξεπέρναγε κατά πολύ σε σχέση με τις προβλέψεις ή τις προτάσεις που έκανε.

Θέλω απλώς να κλείσω αυτό το πρώτο μικρό κεφάλαιο της τοποθέτησής μου, γιατί θίχθηκε από τους εισηγητές, βάζοντας δύο ερωτήματα: Γιατί ήρθε η τρόικα και πώς θα φύγει η τρόικα;

Και επιχειρώ να απαντήσω πολύ συνοπτικά. Ήρθε η τρόικα, γιατί παραλάβαμε μια χώρα διάλυμένη και ουσιαστικά χρεοκοπημένη από την άφρονα και επικίνδυνη πολιτική της Νέας Δημοκρατίας και θα φύγει η τρόικα όταν -όπως ελπίζουμε, παλεύουμε και αγωνιζόμαστε- εφαρμόσουμε ένα πρόγραμμα ανόρθωσης, ανασύνταξης και ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας και οδηγήσουμε προς τη νέα ευημερία του ελληνικού λαού.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Τον 21ο αιώνα θα φύγει;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΣ: Αυτό, λοιπόν, θα γίνει, κύριε Λαφάζα, και αγαπητοί κύριοι, και μόνο έτσι μπορούν να γίνουν τα πράγματα.

Μέχρι τότε, όταν πρέπει να αντιδρούμε, αντιδρούμε, γιατί η αξιοπρέπεια του ελληνικού λαού είναι πάνω απ' όλα και κάποιος πρέπει να καταλάβουν ότι τον τόπο αυτόν κυβερνάει η υπεύθυνη ελληνική Κυβέρνηση και κανένας άλλος.

Έρχομαι τώρα στο υπό συζήτηση νομοσχέδιο, για το οποίο, πράγματι δεν κατάλαβα τι ακριβώς θέλουν να πουν ορισμένοι από τους συναδέλφους που μίλησαν. Για να δούμε λίγο τα πράγματα. Είμαστε ικανοποιημένοι από τις δημόσιες συγκοινωνίες στην Ελλάδα μέχρι τώρα; Φαντάζομαι ότι δεν υπάρχει κανένας που θα πει αυτό το πράγμα στην Αίθουσα. Όλοι ψελλίζουν διάφορες δικαιολογίες. «Ναι, αλλά έφταγε εκείνο», «Ναι, αλλά έφταγε το άλλο». Κάτι τέτοια ειπώθηκαν. Κανείς δεν είπε: «Είμαι ικανοποιημένος». Αυτή θα ήταν μια έντιμη και καθαρή στάση. Από κανέναν δεν ειπώθηκε.

Όλοι βρίσκουμε προβλήματα. Και πώς είναι δυνατόν να μη βρίσκουμε; Το έλλειμμα έχει φτάσει σε δυσθεώρητα ύψη, ο κρατικός προϋπολογισμός καλείται να πληρώσει 3,8 δισεκατομμύρια,

από το 2004 έως το 2009 πληρώσαμε 2,5 δισεκατομμύρια, σπατάλη τεράστια, με ευθύνη των διοικήσεων βεβαίως, χαμηλή εξυπηρέτηση του πολίτη, παρά τις φιλότιμες προσπάθειες των εργαζομένων και 70% επιδότηση του εισιτηρίου. Εκρηκτικό και εκπληκτικά υψηλό ποσοστό σε σχέση με τα δεδομένα σε όλη την Ευρώπη.

Θα μου πει κάποιος: «Ποιος φταίει;». Εδώ οφείλουμε να αναλάβουμε τις ευθύνες μας. Και οι κυβερνήσεις οι δικές μας και οι κυβερνήσεις της Νέας Δημοκρατίας έχουν τις δικές τους ευθύνες και οι διορισμένες απ' αυτές διοικήσεις, που πολλές φορές δεν ελέγχονταν μέχρι τώρα γι' αυτήν την κατάσταση. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

Διότι, όντως, κύριε Κεφαλογιάννη, έγιναν προσλήψεις, αλλά δυστυχώς «προσλήψεις από το παράθυρο» έγιναν και από τις δύο κυβερνήσεις. Αυτή είναι μια πραγματικότητα και μην επιχειρούμε να τα ρίχνουμε ο ένας στον άλλον, «Τι έκανε ο κύριος Χ;», «Ναι, αλλά τι έκανε ο κύριος Ψ;». Υπάρχει ευθύνη στο πολιτικό σύστημα -και κυρίως στα κόμματα που κυβέρνησαν- γι' αυτήν την ιστορία. Και στις διοικήσεις υπάρχει ευθύνη. Και σε ορισμένους άλλους που έκαναν κακή χρήση όλης αυτής της ιστορίας, υπάρχει ευθύνη. Και σε αυτούς που έβγαζαν τα πλαστά εισιτήρια και κοίταζαν να εκμεταλλευτούν ότι δεν υπήρχε έλεγχος, υπάρχει ευθύνη. Εκεί οδηγηθήκαμε.

Και το ερώτημα που τίθεται είναι το εξής: Τα αλλάζουμε αυτά, ναι ή όχι; Τα αλλάζουμε αυτά ή τα ανεχόμαστε, ναι ή όχι; Τι επιχειρεί να κάνει το νομοσχέδιο; Επιτέλους, να τα αλλάξει, να αποκαταστήσει τέσσερις στόχους που θέτουμε. Ο πρώτος, ισχυρές δημόσιες -προσέξτε τη λέξη- συγκοινωνίες. Ο δεύτερος στόχος μέσα σε αυτήν την αλλαγή, πλήρης διασφάλιση της απασχόλησης των εργαζομένων, για να μπορούμε να τους κοιτάμε στα μάτια. Τρίτον, εξυπηρέτηση του πολίτη. Γι' αυτόν δεν υπάρχουν οι δημόσιες συγκοινωνίες; Για τον πολίτη δεν πρέπει να υπάρχει το δημόσιο αγαθό αυτό; Σωστή εξυπηρέτηση του πολίτη. Και τέταρτον, υγιής λειτουργία. Δεν μπορεί να πληρώνει ο ελληνικός λαός ότι θέλει κάποιος να είναι ασύδοτος, ότι κάποιος δεν κοιτάει τις προμήθειες. Ακούω πολλές φορές δηλώσεις των εργαζομένων και τώρα και παλαιότερα για την κατάσταση που υπήρχε στο θέμα των τεχνικών υλικών ή των προμηθειών. Ε, δεν μπορούμε να συνεχίσουμε έτσι. Υγιής λειτουργία, για να ξέρει ο ελληνικός λαός τι πληρώνει και γιατί, να ξέρει πόσο πληρώνει. Είναι 40%; Αυτό πληρώνει, 40%. Εάν αύριο μπορούμε 45%, 45%. Εάν αύριο μπορούμε 50%, 50%. Τόσο μπορούμε σήμερα. Αλλά να το κάναμε καθαρό. Αυτό είναι.

Και από και πέρα πρέπει να αποκαταστήσουμε μια υγιή λειτουργία στις συγκοινωνίες. Δεν μπορεί να είμαστε θεατές. Κανείς δεν νομιμοποιείται να είναι θεατής. Και σ' αυτήν την ιστορία πλήττονται όλοι όντως. Όλοι καλούνται να υποστούν θυσίες. Καλείται να υποστεί θυσίες ο Έλληνας πολίτης; Ναι, βεβαίως. Τι εννοώ; Ότι ο Έλληνας πολίτης θα πληρώσει το χρέος που θα απαλειφθεί. Ποιος το πληρώνει; Ο κρατικός προϋπολογισμός. Πληρώνει ο Έλληνας πολίτης για να γίνει η εξυγίανση.

Βεβαίως, θα πιάσουμε και τις διοικήσεις εκείνες που δεν θα κάνουν τη δουλειά τους. «Τριμηνιαίος έλεγχος», λέει ο Υπουργός κ. Ρέππας. Και σκληρός έλεγχος. Καμμία ασυδοσία από εδώ και πέρα. Δεν είναι τσιφλίκι κανενός αυτές οι επιχειρήσεις και ούτε μπορεί να κάνει ό,τι γουστάρει. Χρησιμοποιώ συνειδητά σκληρές λέξεις σε αυτό.

Βεβαίως, καλέσαμε τους εργαζόμενους να υποστούν θυσίες. Αυτό δεν το κρύβουμε. Τους καλέσαμε να υποστούν σκληρές θυσίες. Οι άνθρωποι αυτοί για να εξυγιανθούν οι δημόσιες συγκοινωνίες εκλήθησαν να συμβάλουν σημαντικά. Και συνέβαλλαν σημαντικά. Έκαναν θυσίες οι εργαζόμενοι για να φτάσουμε εδώ που φτάσαμε. Είναι λογικό και να αντιδρούν και να διαμαρτύρονται. Έκαναν όμως, θυσίες.

Από εκεί και πέρα, τίθεται ένα θέμα: Για τους άλλους, τι θα γίνει; Γιατί γι' αυτό μπαίνει η τροπολογία. Γιατί κάποιος νομίζουν ότι μπορούν να κάνουν ό,τι θέλουν. Γιατί κάποιος νομίζουν ότι μπορούν να μην πληρώνουν ή να το δημιουργήσουν σαν κίνημα αυτό για να το εκμεταλλευτούν πολιτικά, αλλά να πληρώνει ο ελληνικός λαός, να πληρώνουν οι εργαζόμενοι. Δεν μπορεί, κάποιος θα επιβαρυνθεί και ο χρήστης σε αυτήν την ιστορία. Όταν πρέπει

το εισιτήριο να το πάω 40% επιδότηση εκ των πραγμάτων και όταν επιδοτούνται μόνο οι αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, ε, δεν μπορεί να πληρώνει ο εργαζόμενος σε όλη την Ελλάδα χωρίς να είναι χρήστης. Κάπου θα πρέπει να περιορίσω το κόστος του. Πάλι πληρώνει, αλλά ας πληρώνει λιγότερα. Βεβαίως, θα μου πεις «εντάξει, αν κάποιος δεν έχει;». Μα γι' αυτό έβγαλε ο Υπουργός προχθές τον κατάλογο αυτό με εκείνους που πληρώνουν 50% και τον κατάλογο αυτών που δικαιούνται δωρεάν εισιτήριο όπως τα ΑΜΕΑ και άλλοι. Και να προσθέσω και κάτι ακόμη; Επεξεργάζεται η Κυβέρνηση –και καλά θα κάνει, κύριε Υπουργέ, να το φέρει το ταχύτερο δυνατό- το να μην πληρώνουν καθόλου εισιτήριο, επιδοτώντας βέβαια ο ΟΑΕΔ τις εταιρείες, διότι πάλι δεν μπορούμε να δημιουργούμε ελλείμματα, οι μακροχρόνια άνεργοι. Αυτό είναι ένα σωστό μέτρο. Και αυτό το μέτρο πρέπει να γίνει. Ο μακροχρόνια άνεργος να μην πληρώνει εισιτήριο και να έχει μια κάρτα, βεβαίως. Και για τις κάρτες αυτές να υπάρχει επιδότηση από τον ΟΑΕΔ ή από το Υπουργείο Εργασίας, από το Κοινωνικό Πλαίσιο Στήριξης, προς τις εταιρείες που θα δημιουργηθούν. Έτσι πρέπει να προχωρήσουμε.

Και θα ήθελα να τονίσω και κάτι απευθυνόμενος προς τους εργαζόμενους: Διασφαλίζουμε και το δημόσιο χαρακτήρα, διασφαλίζουμε την απασχόληση, σεβόμαστε τις θυσίες. Ποτέ ξανά να μη φτάσουμε εδώ. Ποτέ ξανά να μην έχουμε ελλείμματα. Ποτέ ξανά να μη βγει κάποιος και να πει: «Ιδιωτικοποιείστε τις συγκοινωνίες, διότι βρήκα αφορμή ή πρόφαση σε τελική ανάλυση, το «Χ» ή το «Ψ»».

Διότι γνωρίζουμε ότι οι παλαιότεροι εξ αυτών των εργαζομένων -και πιθανά πολλοί οι οποίοι έχουν αφήσει τις παρακαταθήκες τους- είναι εκείνοι που έδωσαν τις μεγάλες μάχες την περίοδο '90-'93, αυτοί που δεν άφησαν τα διάφορα συμφέροντα –δεν θυμάμαι ακριβώς, πώς λεγόταν η επιχείρηση τότε, πώς επιχειρήθηκε να πει, οι νοικοκυραίοι του κ. Μητσοτάκη- να λυμαινούνται τις αστικές συγκοινωνίες, αυτοί οι οποίοι έδωσαν μεγάλη μάχη για να προστατεύσουν τον ελληνικό λαό και να κρατήσουν το εισιτήριο όσο το δυνατό χαμηλό, αυτοί οι οποίοι δεν άφησαν να πάει στον ιδιωτικό τομέα η αστική συγκοινωνία και να παραμείνει σαν δημόσιο αγαθό. Αυτοί είναι οι εργαζόμενοι των χώρων αυτών. Γι' αυτό και αυτήν την αγωνία τους, την αγωνία που εκφράζουν πάνω απ' όλα οφείλουμε να τη σεβαστούμε και να διασφαλίσουμε ότι ποτέ στο μέλλον δε θα δημιουργηθούν τέτοια φαινόμενα. Ποτέ στο μέλλον δεν θα φτάσουμε στα πρόθυρα της ιδιωτικοποίησης.

Χαίρομαι, διότι το Υπουργείο Μεταφορών και ο παριστάμενος Υπουργός και ο κύριος Υφυπουργός και ο κύριος γενικός έκαναν μία σοβαρότατη προσπάθεια διαλόγου όλο αυτό το διάστημα. Βλέπουμε ότι κάθε φορά που ερχόμαστε είτε σε μια επιτροπή είτε στην Ολομέλεια έχουμε διορθώσεις, έχουμε βελτιώσεις. Αυτό το χαίρεται.

Και, κύριε Υπουργέ, αύριο στη συζήτηση επί των άρθρων να εξαντλήσουμε τα περιθώρια. Υπάρχει σειρά παρεμβάσεων από τους εργαζομένους της ΕΘΕΛ, του ΗΣΑΠ του ΗΛΠΑΠ, του ΜΕΤΡΟ, του ΤΡΑΜ, όλων των χώρων. Υπάρχει σειρά θετικών προτάσεων που πολλές εξ αυτών δεν έχουν οικονομικό κόστος. Πολλές εξ αυτών διαφυλάσσουν κάποια στοιχειώδη δικαιώματα. Πολλές εξ αυτών εγγυώνται τη σωστή, δημόσια και υγιή λειτουργία της επιχείρησης.

Θέλω να ζητήσω και να σας παρακαλέσω να σκύψετε με προσοχή πάνω σε αυτές. Και στη συζήτηση επί των άρθρων αύριο υπάρχει δυνατότητα για βελτιώσεις που θα καταστήσουν ακόμη πιο θετικό το νομοσχέδιο, ακόμη πιο υγιές και αποτελεσματικό, ακόμη πιο αποδεκτό από το σύνολο της ελληνικής κοινωνίας. Γιατί αξίζει αυτή η προσπάθεια που γίνεται και αξίζει τον κόπο να στηριχθεί απ' όλους μας. Τέλος.

Όσον αφορά το θέμα του «δεν πληρώνω», θα έχουμε την ευκαιρία αύριο να συζητήσουμε αναλυτικά την τροπολογία. Με συγχωρείτε όμως, αλλά, πραγματικά, αναρωτιέμαι, τι εξυπηρετεί το «δεν πληρώνω» στις αστικές συγκοινωνίες; Έχουμε καταλάβει όλοι ότι οι αστικές συγκοινωνίες είναι δημόσιες επιχειρήσεις; Έχουμε καταλάβει όλοι ότι ό,τι δεν πληρώνουμε εμείς, το πληρώνει ο Έλληνας πολίτης; Ό,τι δεν πληρώνω εγώ, το πληρώνει ο Έλληνας πολίτης. Τι είναι αυτός; Κορόιδο είναι; Δηλαδή, θα

αναπτύξουμε ένα κίνημα τέτοιο από κάποιους κυρίους -πολλοί εκ των οποίων δεν έχουν και ανάγκη, γιατί γνωρίζουμε και τα επαγγέλματά τους και τις ιδιοκτησίες τους, ειδικά στις ηγεσίες τους μέσα, κύριε Λαφαζάνη- εις υγείαν των κορόιδων, δηλαδή, του υπολοίπου ελληνικού λαού, θέτοντας σε κίνδυνο την υγιή λειτουργία των συγκοινωνιών, θέτοντας σε κίνδυνο τις θυσίες που έκαναν οι εργαζόμενοι για να τις διασφαλίσουν, θέτοντας σε κίνδυνο το αύριο; Το είπα και πριν.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Μα δεν ξέρετε ούτε τα αιτήματά τους.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΣ: Είπα και πριν ότι είναι και λογικό και θετικό να ζητάμε –και το προσυπογράφω- οι αδύνατες και ευαίσθητες κοινωνικά ομάδες να έχουν απαλλαγές. Βεβαίως. Δόθηκε ο κατάλογος στη δημοσιότητα. Προσθέτω και επαναλαμβάνω, για τους μακροχρόνια ανέργους να γίνει μία ακόμη παρέμβαση, αλλά δεν μπορούμε να λέμε συλλήβδην ότι στο όνομα αυτών των ευαίσθητων κοινωνικών ομάδων, που σε τελική ανάλυση έχουν τις βελτιώσεις τους, κάποιοι κύριοι, προφανώς, για να δημιουργήσουν κομματική φασαρία ή κομματικά υποκινούμενη φασαρία, ειδικά στις αστικές συγκοινωνίες καλλιεργούν αυτό το περιβόητο κίνημα.

Ακούστε, κύριοι συνάδελφοι. Ο καθένας έχει το δικαίωμα να διαμαρτύρεται και να κάνει τους αγώνες του. Δημοκρατία έχουμε στην Ελλάδα. Όταν, όμως, αυτοί οι αγώνες συνοδεύονται από ανομία και ασυδοσία, τότε ορισμένες φορές δημιουργούνται κίνδυνοι. Μπορεί σήμερα να λέτε: «Εντάξει, τι να γίνει; Ένα κίνημα «δεν πληρώνω» είναι». Ναι, αλλά η ανομία και η ασυδοσία δημιουργούν πάτημα και σε άλλου είδους κινήματα. Εάν αρχίσουμε και αποδεχόμαστε ότι ο καθένας αυτοδικαίω όταν νομίζει ότι είναι σωστό, ότι ο καθένας δεν τηρεί το νόμο όταν νομίζει ότι είναι σωστό, ότι ο καθένας αυτενεργεί όταν νομίζει ότι δεν είναι σωστό και ότι ο καθένας παίρνει την κατάσταση στα χέρια του, αύριο κάποιοι κύριοι θα διακόπτουν θεατρικές παραστάσεις, μεθαύριο κάποιοι κύριοι που θα διαφωνούν θα διακόπτουν παρουσιάσεις βιβλίων, μεθαύριο κάποιοι άλλοι θα κάνουν το αντίστοιχο και δεν ξέρω σε τι είδους κοινωνία και πολιτεία θα οδηγηθούμε. Με συγχωρείτε, αλλά αυτό δεν μπορεί να το επιτρέψει κανείς. Και εδώ οφείλουμε και ιδεολογικά να αντιπαρεθεθούμε σε αυτές τις λογικές και να λάβουμε τα αναγκαία μέτρα, όχι για καταστολή, αλλά για να αναλάβει ο καθένας τις ευθύνες του. Γιατί εκείνο που θέλουμε είναι να πετύχει αυτή η τομή, επιτέλους, και για πολλά χρόνια να έχουμε υγιείς συγκοινωνίες, σωστές, δημόσιες συγκοινωνίες, συγκοινωνίες που διασφαλίζουν την απασχόληση των εργαζομένων, αλλά συγκοινωνίες που πάνω από όλα εξυπηρετούν με ψηλά το κεφάλι τον Έλληνα πολίτη. Αυτός είναι ο στόχος μας και σας ευχαριστώ πολύ που με ακούσατε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐτης Αποστολάτος): Σας ευχαριστούμε πολύ, κύριε Πρωτόπαπα.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ το λόγο για ένα λεπτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐτης Αποστολάτος): Κύριε Κεφαλογιάννη, έχετε το λόγο ακριβώς για ένα λεπτό.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Ευχαριστώ πολύ.

Επειδή δεν αποδόθηκαν σωστά οι δηλώσεις του Αρχηγού της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, του κ. Σαμαρά, θέλω να τις αναγνώσω. Ο κ. Σαμαράς στο Ζάππειο, στις 7 Ιουλίου 2010, είπε: «Αξιοποίηση δεν σημαίνει εκποίηση, δεν σημαίνει να πουλάμε τα ασημικά. Σημαίνει να μετατρέψουμε ένα μέρος του δυνητικού μας πλούτου σε ενεργητικό». Στις 21 Ιουλίου 2010 είπε το εξής: «Μορφές επικερδούς αξιοποίησης της δημόσιας περιουσίας, χωρίς να χάνεται η κυριότητά τους».

Στις 23 Σεπτεμβρίου του 2010, όμως, ο κ. Παπανδρέου είχε πει: «Ένα φιλόδοξο πρόγραμμα σ' ένα ευρύτερο φάσμα τομέων, όπως μεταφορές, ενέργεια, τηλεπικοινωνίες, ΔΕΚΟ και τράπεζες μέσω απευθείας πώλησης, υπογραφής σύμβασης παραχώρησης, ιδιωτικοποίησης». «Για απευθείας πώληση» μίλησε ο κ. Παπανδρέου, «όχι εκποίηση» είπε ο κ. Σαμαράς.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ το λόγο για ένα μόνο λεπτό.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΜΠΟΥΡΑΣ: Εσείς τι θα πείτε για τον κ. Σαμαρά; **ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐτσης Αποστολάτος):** Θα σας δώσω το λόγο μόνο για ένα λεπτό, κύριε Πρωτόπαπα.

Το λόγο έχει ο κ. Πρωτόπαπας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΣ: Όταν, με το καλό, ο κ. Μπούρας

όπως διαπιστώσαμε, ο κ. Κεφαλογιάννης επιχειρεί να απολογηθεί.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΜΠΟΥΡΑΣ: Δεν εκπροσωπεί τον κ. Σαμαρά ο κ. Πρωτόπαπας. Γιατί δίνετε το λόγο, κύριε Πρόεδρε;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΣ: Όταν, με το καλό, ο κ. Μπούρας σταματήσει, ας μας το πει, για να μπορούμε να μιλήσουμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐτσης Αποστολάτος): Κύριε Μπούρα...

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΜΠΟΥΡΑΣ: Ο κ. Κεφαλογιάννης απεκατέστησε την αλήθεια, την οποία παραποίησε ο κ. Πρωτόπαπας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐτσης Αποστολάτος): Συνεχίστε, κύριε Πρωτόπαπα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΣ: Εγώ ξαναδιαβάζω σε αυτό το λεπτό που μου δώσατε -και παρακαλώ πολύ, κύριε Πρόεδρε, να με προστατεύσετε από τον κ. Μπούρα- τι είπε στις 7 Ιουλίου 2010 ο κ. Σαμαράς: «Υπολογίζεται ότι ένα σύνολο 50 δισεκατομμυρίων μπορεί να βρεθεί τα επόμενα δύο χρόνια από εμπορική αξιοποίηση μικρού μέρους της ακίνητης περιουσίας και την τολμηρή προώθηση ενός ολοκληρωμένου προγράμματος των αποκρατικοποιήσεων»...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐτσης Αποστολάτος): Αυτό μας το διαβάσατε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΣ: Για αξιοποίηση και όχι πώληση της ακίνητης περιουσίας έχουμε πει και εμείς.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΜΠΟΥΡΑΣ: Για απευθείας πώληση είπε, όχι για αξιοποίηση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐτσης Αποστολάτος): Ωραία, χαμένοι στη μετάφραση και οι τρεις!

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΜΠΟΥΡΑΣ: Αν νοικιάζω κάτι, δηλαδή, είναι ξεπούλημα;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐτσης Αποστολάτος): Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Αθανάσιος Παφίλης.

Κύριε Παφίλη, εσείς γνωρίζετε τους χρόνους. Έχετε το λόγο για δώδεκα λεπτά.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΦΙΛΗΣ: Θα έμοιαζε με κακόγουστο αστείο αυτός ο καυγάς -να μην τον χαρακτηρίσω διαφορετικά- που γίνεται σε ό,τι αφορά την ανακοίνωση της τρόικας. Το ΠΑΣΟΚ πήρε τα άρματα για να καταγγείλει την τρόικα η οποία δημοσιοποίησε πρώτη αυτά που είχαν συμφωνήσει. Η Νέα Δημοκρατία και ο Λαϊκός Ορθόδοξος Συναγερμός καταγγέλλουν το ΠΑΣΟΚ για τη στάση της τρόικας, ενώ συμφωνούν με όλα αυτά τα μέτρα, δηλαδή με την εκποίηση του δημοσίου πλούτου...

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Εμείς δεν συμφωνούμε.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΦΙΛΗΣ: Συμφωνεί και ο ένας και ο άλλος. Θα τα πείτε μετά. Εσείς έχετε πει και περισσότερα ακόμα. Μη με προκαλείτε τώρα να πω κι άλλα.

Άρα, έχουμε ένα κακόγουστο πραγματικά αστείο, για να μην πω θέατρο. Και το περιέγραψα ακριβώς όπως είναι. Ποια είναι όμως η ουσία, η πραγματική ουσία; Ότι την κρίση τη χρησιμοποιεί η Κυβέρνηση και τα υπόλοιπα κόμματα εκτός από το ξεθεμελίωμα των εργατικών δικαιωμάτων, εκτός από το σεληνιακό τοπίο που δημιουργεί, για το ξεπούλημα της δημόσιας περιουσίας. Τις υποδομές στους μεγάλους επιχειρηματικούς ομίλους.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Υπάρχουν και άλλα κόμματα, όχι «τα υπόλοιπα κόμματα».

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΦΙΛΗΣ: Καλά, δεν χόρτασαν; Εξακόσια δισεκατομμύρια έχουν στην Ελβετία. Πόσα άλλα θα τους δώσετε; Δεν είναι εξακόσια; Είναι τριακόσια. Πάνω από το ΑΕΠ και άλλα θέλετε να τους δώσετε; Αυτή είναι η ουσία.

Γιατί απορείτε και φωνάζετε; Μάλιστα χαιρετίζει και ο εισηγητής του ΠΑΣΟΚ την περήφανη απάντηση του ΠΑΣΟΚ όταν ο κ. Παπανδρέου στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής βγήκε και είπε: «Έχω δημόσια περιουσία εκτός των άλλων 270 δισεκατομμύρια» -δεν ξέρω αν το θυμάστε- «την οποία ελάτε να την πάρετε». Λοιπόν, τι είπε η τρόικα; Αυτά που είχατε συμφωνήσει την προηγούμενη μέρα.

Τώρα, να μπορούμε και στο νομοσχέδιο.

Εμείς δεν συμφωνούμε ότι είναι πρόχειρο, όπως λέει η Νέα Δημοκρατία.

Κύριε Υπουργέ, αν δεν θέλετε να μας ακούσετε, δεν πειράζει, τα λέμε για τον κόσμο καλύτερα...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Σας ακούω.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΦΙΛΗΣ: Λέω, λοιπόν, ότι δεν συμφωνούμε ούτε ότι είναι πρόχειρο, ούτε ότι είναι δειλό. Το νομοσχέδιο έχει λογική, έχει φιλοσοφία, έχει στρατηγική από την πλευρά του ΠΑΣΟΚ. Κινείται στον ίδιο δρόμο που κινείται και όλη η υπόλοιπη πολιτική και θα την περιγράψω συγκεκριμένα.

Τι συμβαίνει τώρα, με τις αστικές συγκοινωνίες; Στο όνομα της κρίσης και των ελλειμμάτων ενοχοποιείτε τους εργαζόμενους, για τους οποίους βγάλατε λόγο τώρα όλοι ότι κάνουν προσπάθειες, ότι δουλεύουν. Τους θυμηθήκατε τώρα. Όλον τον καιρό τους συκοφαντείτε ότι είναι «ρετιρέ», ότι παίρνουν λεφτά, ότι είναι τεμπέληδες και τώρα που έχουν δύο μήνες σχεδόν απεργία και εν όψει εξελίξεων τους υμνείτε. Συκοφαντείτε λοιπόν, ενοχοποιείτε τους εργαζόμενους στις αστικές συγκοινωνίες για τα χάλια που έχουν και τα προβλήματα που έχουν. Ενοχοποιείτε τους εργαζόμενους που τις χρησιμοποιούν κυρίως για να πάνε στη δουλειά τους -ειπώθηκαν τα στοιχεία και δεν θέλω να τα επαναλάβω- με στόχο να ξεθεμελιώσετε το δημόσιο σύστημα αστικών συγκοινωνιών, δίνοντας όρκους πίστης ότι θα παραμείνει δημόσιο. Προσπερνάτε αδιάφορα και υποκριτικά, κατά τη γνώμη μας, τις ευθύνες για τη σημερινή κατάσταση και μιλάτε για αναγκαιότητα ανατροπής.

Αλήθεια, ποιος φταίει; Το συνδικαλιστικό κατεστημένο; Οι δικηγόροι; Ποιος κυβερνούσε τον τόπο; Τα σωματεία ή εσείς, η Νέα Δημοκρατία και το ΠΑΣΟΚ; Εσείς δεν έχετε την ευθύνη; Και από πού ως πού θα πρέπει οι εργαζόμενοι όχι μόνο στις αστικές συγκοινωνίες, αλλά και στο σύνολό τους να σας έχουν εμπιστοσύνη ότι θα λύσετε τα πρόβλημά; Το αντίθετο. Καμμία εμπιστοσύνη δεν θα πρέπει να σας έχουν. Πρέπει να είναι περισσότερο καχύποπτοι από αυτά που διακηρύσσετε τώρα, γιατί λέτε «Ανατροπή».

Μάλιστα, ανατροπή; Σε ποια κατεύθυνση και με ποιο σκοπό; Τι λέτε, λοιπόν, εσείς; Θα φτιάξουμε δύο νέους φορείς, τον ΟΣΥ και το ΣΤΑΣΥ που θα κινούνται με τι; Με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια. Θα είναι ανώνυμες εταιρείες. Δηλαδή, θα λειτουργούν με γνώμονα το κέρδος.

Πώς θα το πετύχουν αυτό το κέρδος, για να αποκωδικοποιήσουμε τη γλώσσα την περίεργη που χρησιμοποιείτε; Πρώτον, με τη μείωση του εργατικού κόστους. Δηλαδή, ανατροπή εργασιακών σχέσεων, μειώσεις αποδοχών. Έχετε το θράσος και μιλάτε για τους εργαζόμενους. Τι γράφει το νομοσχέδιο; Ότι οι νέες συλλογικές συμβάσεις θα είναι κατά παρέκκλιση κάθε κανόνα εργατικής νομοθεσίας. Ό,τι έχουν κατακτήσει οι εργαζόμενοι πάει και θα ξεκινήσουν από το μηδέν. Αυτό τους λέτε και έχετε το θράσος να τους επαινείτε και από πάνω. Μέχρι εκεί έχει φθάσει. Είναι έτσι ή δεν είναι; Δεν είναι έτσι. Μάλιστα. Θα το δούμε αν είναι έτσι ή δεν είναι. Το πρώτο, λοιπόν, είναι αυτό.

Δεύτερον, μείωση και συγχώνευση δρομολογίων και κατάργηση ορισμένων γραμμών -θα πω και για τις συνέπειες- και φυσικά συνεχή αύξηση των εισιτηρίων, γιατί με την κοστολόγηση και την οχηματοχιλιόμετρηση, θα αναπροσαρμόζεται συνεχώς το εισιτήριο ανάλογα με την αποδοτικότητα, γιατί το κριτήριο θα είναι το κέρδος, αν θα είναι κερδοφόρες ή όχι. Αυτό σημαίνει οικονομικό κριτήριο.

Παράλληλα, υπάρχει ιδιωτικοποιημένη η διαδικασία του κομίστρου -εισιτήριο, έκδοση, διακίνηση, είσπραξη, έλεγχος- και η τηλεματική, την οποία δεν φαντάζομαι οι ιδιώτες να την παίρνουν για την «ψυχή της μάνας τους»! Την παίρνουν για να βγάλουν κέρδη που θα μπορούσε να τα έχει ένας ενιαίος φορέας συγκοινωνιών.

Παρά τις λεκτικές δεσμεύσεις που έχετε μέχρι τώρα περί του δημόσιου χαρακτήρα, αφήνετε ανοιχτό το παράθυρο για μερικές και γενικευμένες ιδιωτικοποιήσεις. Συμπλήρωμα -κλασικό βέβαια- είναι και η αξιοποίηση, δηλαδή η εκποίηση των περιουσιακών στοιχείων.

Για να δούμε ποια θα είναι τα αποτελέσματα, γιατί παρά λίγο να σας πιστέψουμε σήμερα, κύριε Υπουργέ. Πράγματι, είχατε καλή ρητορική. Αν δεν ξέραμε και δεν ζούσαμε εδώ, θα σας πιστεύαμε. Για να δούμε, να κάνουμε λογαριασμό, ποιος χάνει και ποιος κερδίζει. Ποιος θα κερδίσει, κατ' αρχάς από το κόμιστρο και την τηλεματική; Οι ιδιώτες, οι επιχειρηματίες που θα τα έχουν. Ναι ή όχι; Αυτοί θα κερδίσουν. Ποιος θα τα πληρώνει αυτά; Ο επιβάτης, ο ελληνικός λαός και το κράτος με τη φορολογία του ελληνικού λαού.

Από τις ανατιμήσεις ποιος θα επιβαρυνθεί; Θα είναι μάλιστα συνεχείς και μη λέτε ότι δεν θα είναι συνεχείς. Θα επιβαρύνεται ο επιβάτης, ο εργαζόμενος. Από τη μείωση και τη συγχώνευση γραμμών, ποιος θα πληγεί; Ο βιομήχανος, ο εφοπλιστής, τα golden boys, τα στελέχη των επιχειρήσεων; Όχι, ο εργαζόμενος που τυχαίνει να είναι σε μια περιοχή που δεν έχει μεγάλη κίνηση. Αυτός θα την πληρώσει.

Από τις εργασιακές ανατροπές –εδώ που τσεκουρώνετε κυριολεκτικά τον κόσμο- απ' αυτόν τον εργασιακό μεσαίωνα, ποιος θα πληγεί; Οι χιλιάδες οικογένειες των εργαζόμενων στα μέσα μαζικής μεταφοράς. Θα χειροτερεύσουν οι συνθήκες εργασίας, το κόστος και θα πληγεί και η ασφάλεια των μεταφορών. Αυτό είναι πάρα πολύ σοβαρό ζήτημα.

Αργά θυμήθηκε ο Πρόεδρος του ΛΑΟΣ τους οδηγούς, που είναι επτά ώρες στο τιμόνι και στα lexotanil. Τους οικοδόμους, τους εργάτες, όταν είναι επάνω στο γιαπί, όταν βρίσκονται σε πολύ μεγάλη θερμοκρασία και ανοίγουν τις πόρτες, τους έχετε δει;

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Έλεος! Για τον ΟΑΣΑ μιλάμε, όχι για την οικοδόμη.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΦΙΛΗΣ: Έχετε πάει στη «ΛΑΡΚΟ» και αλλού, εκεί που τους θεωρείτε προνομιούχους και πιο ακριβούς;

Θα καταργήσετε τα βαριά και ανθυγιεινά. Στο τέλος, δεν αποκλείεται –εμείς το σημειώνουμε- ορισμένες κερδοφόρες γραμμές να περάσουν στους ιδιώτες. Είναι γνωστό άλλωστε το έργο. Το έχουμε ξαναζήσει σε άλλες επιχειρήσεις. Χρεοκοπία, το δημόσιο: δηλαδή, ο ελληνικός λαός τα ξεχρεώνει και δίνονται πάλι τα κερδοφόρα κομμάτια απαλλαγμένα.

Αρα η ανατροπή που λέτε δεν έχει καμία σχέση με προσπάθεια βελτίωσης και αναβάθμισης των κοινωνικά αναγκαίων συγκοινωνιακών υπηρεσιών. Απλώς κινεί τα εζής: Πρώτον, φορτώνει το κόστος μεταφοράς προς την εργασία στους εργαζόμενους. Ξαναλέω ότι το 80% των καθημερινών επιβατών –έδωσαν τα στοιχεία και ο εισηγητής και ο ομιλητής μας- είναι εργαζόμενοι που μετακινούνται από το σπίτι στη δουλειά και από τη δουλειά στο σπίτι.

Δεύτερον, θα απαλλάξετε σ' ένα βαθμό το κράτος από «κοινωνικά» κονδύλια, τα οποία θα μετακυλήσουν στους εργαζόμενους, δηλαδή στους επιβάτες.

Τρίτον, θα δημιουργήσετε πεδίο κερδοφορίας για επιχειρηματίες. Τώρα ανοίγεται το παιχνίδι. Το βλέπουμε πώς θα είναι, γιατί δεν είναι μόνο τα λεωφορεία, το τραμ, το τρένο. Είναι και οι παράπλευρες λειτουργίες στους σταθμούς. Συνδέετε δηλαδή διάφορους επιχειρηματίες, αυτό σημαίνει νέα αρχή. Γι' αυτό και εμείς το καταψηφίζουμε και ζητάμε να αποσυρθεί.

Ποια είναι η δική μας θέση που ξεκινάει και από τελείως διαφορετική λογική; Το δικό μας κριτήριο είναι το συμφέρον των εργαζομένων, οι ανθρώπινες ανάγκες. Σήμερα υπάρχουν όλες οι προϋποθέσεις –και οι τεχνολογικές και οι επιστημονικές και η παραγωγικότητα της εργασίας και ο πλούτος που παράγεται- ώστε να ικανοποιηθούν. Γι' αυτό μιλάμε για ενιαίο αποκλειστικά δημόσιο φορέα σχεδιασμού, προγραμματισμού και εκτέλεσης συγκοινωνιακού έργου, που θα διασφαλίσει γρήγορη, ασφαλή και φθηνή μετακίνηση.

Διότι αυτό δεν μπορείτε να το κάνετε εσείς. Θέλει άλλο σύστημα. Και σε ό,τι αφορά αυτόν τον τομέα, ο σοσιαλισμός έχει δείξει τι μπορεί να κάνει. Πέντε καπίκια είχε το εισιτήριο από το 1929 μέχρι το 1990 στο μετρό της Μόσχας. Ακόμη στις πρώην σοσιαλιστικές χώρες ό,τι υπάρχει από υποδομή και συγκοινωνίες, ό,τι υπάρχει όρθιο και δεν το έχουν κατεδαφίσει ακόμα, είναι κατακτήσεις του ίδιου του σοσιαλισμού. Έτσι, για να θυμούνται μερικοί το τι γίνεται.

Άμεσα, λοιπόν, να γίνει αυτό και να είναι δωρεάν οι μετακινήσεις από τις 5 μέχρι τις 8 το πρωί. Γιατί από τις 5 μέχρι τις 8 το πρωί ποιος θα χρησιμοποιήσει τις συγκοινωνίες; Αυτός που πάει στη δουλειά. Και την υπόλοιπη ημέρα, για τους άνεργους, τους συνταξιούχους, τους μαθητές και φοιτητές οι μετακινήσεις να είναι δωρεάν.

Επίσης, να υπάρχει κάλυψη της λειτουργίας των αστικών συγκοινωνιών με πλήρη χρηματοδότηση από τον κρατικό προϋπολογισμό. Κι εδώ να κάνουμε μια παρένθεση. Για πείτε μας, κύριε Υπουργέ και κύριοι της Νέας Δημοκρατίας, πώς σχολιάζετε το ότι ο ΗΛΠΑΠ δανειζόταν με 10,56% από τις τράπεζες, όταν ο πληθωρισμός ήταν 2%-3%; Πείτε μας τόσα χρόνια πόσα δώσατε στις τράπεζες μέσα από τις αστικές συγκοινωνίες; Πόσο χρήμα έχετε δώσει «νταβατζηλίκι» –θα το πω έτσι κι ας μου επιτραπεί αυτή η έκφραση- στις τράπεζες; Ένα δισεκατομμύριο περίπου έχετε δώσει, από τόκους. Μόνο το 2009 –το είπαμε προηγουμένως, με στοιχεία- δώσατε 75 εκατομμύρια και τα 74 ήταν οι τόκοι. Να για ποιους δουλεύατε τόσα χρόνια! Για τις τράπεζες.

Και με την ευκαιρία, κύριε Υπουργέ, πείτε μας: Τα 78 δισεκατομμύρια που δώσατε πού είναι; Θα πείτε ποτέ στον ελληνικό λαό; Έχετε δώσει 78 δισεκατομμύρια στις τράπεζες και σήμερα ήσασταν λάβρος για τις υποχρεώσεις των τραπεζών απέναντι στα δόδια των εθνικών δρόμων.

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

Θα τελειώσω, κύριε Πρόεδρε.

Για τις τράπεζες δουλεύατε –εκτός των άλλων- όλα αυτά τα χρόνια. Όταν, λοιπόν, εσείς λέτε «χρηματοδοτούμε τις συγκοινωνίες» λέτε τη μισή αλήθεια. Γιατί η χρηματοδότηση στις συγκοινωνίες πάει εμμέσως στα θησαυροφυλάκια των τραπεζών κι όχι μόνον εκεί αλλά και σε πάρα πολλούς άλλους τομείς.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Αρα να διακοπεί η χρηματοδότηση, για να μην πηγαίνει στις τράπεζες.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΦΙΛΗΣ: Κι αν θέλετε να αντιμετωπίσετε και το κόστος της μεταφοράς βάλτε φορολογία στις επιχειρήσεις. Γιατί δεν βάζετε; Τριακόσια πενήντα δισεκατομμύρια αυξήθηκε το ενεργητικό τους.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐτσης Αποστολάτος): Χάνετε το χρόνο σας με το διάλογο. Ολοκληρώστε, παρακαλώ.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Φιλικός είναι ο διάλογος, κύριε Πρόεδρε.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΦΙΛΗΣ: Συνεχίζω, λοιπόν.

Σε ό,τι αφορά τα δικαιώματα των εργαζομένων, εμείς είμαστε κατά της κατάργησης των συλλογικών συμβάσεων, ζητάμε αυξήσεις κι όχι μειώσεις και διεύρυνση της λίστας των βαρέων και ανθυγιεινών επαγγελμάτων. Όμως αυτά απαιτούν μια άλλη πολιτική.

Κι έρχομαι στο θέμα της απειθαρχίας. Βέβαια εσείς είστε λογοπλάστες. «Τζαμπατζήδες» λέτε ένα κίνημα που αναπτύσσεται, «κοπρίτες» λέει ο Αντιπρόεδρος τους δημόσιους υπαλλήλους και ότι «μαζί τα φάγαμε». Έχετε βάλει όλο τον κόσμο απέναντι. Τον βρίζετε. Γιατί; Τι κάνει; Προσπαθεί να αγωνιστεί απέναντι σ' αυτή την λαίλαπα που του εξαπολύετε σήμερα.

Εμείς είμαστε υπέρ της οργανωμένης και με όρους μαζικού κινήματος ανυπακοής και απειθαρχίας. Ατομικά είναι αδιέξοδο, ακόμη και ακτιβιστικά.

Με όρους μαζικού κινήματος, να τα καταργήσει στην πράξη, να σας υποχρεώσει 5 με 8 το πρωί να βάλετε δωρεάν εισιτήριο. Και μόνον έτσι μπορεί να σας υποχρεώσει.

Όταν έγινε το πενήντημερο στους οικοδόμους...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐτσης Αποστολάτος): Κύριε Παφίλη, έχει τελειώσει ο χρόνος σας. Σας παρακαλώ, τελειώστε! Μην μπαίνετε σε άλλα θέματα.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΦΙΛΗΣ: Θα τελειώσω.

Το επτάμηρο καταργήθηκε στην πράξη από τους οικοδόμους και μετά νομοθετήθηκε το πενήντημερο. Όλες οι κατακτήσεις των εργαζομένων έγιναν με ανυπακοή και απειθαρχία κι ήταν παράνομες πάντα. Κάποτε, ορισμένοι που έχουν πάθει αμνησία, συμμετείχαν, και ήταν και δικές σας δυνάμεις. Τώρα θεωρείται ανταρσία και μάλιστα θεωρείται και χάος. Το χάος εσείς το φέρνετε, με τη δική σας πολιτική, και φέρνετε σε αδιέξοδο όλο τον

κόσμο.

Και μια και μιλάμε για τα διόδια, έρχεστε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαίτης Αποστολάτος): Μην ανοίξετε άλλο θέμα. Σας παρακαλώ, ολοκληρώστε. Φθάσατε στα δεκαπέντε λεπτά.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΦΙΛΗΣ: Ναι, κύριε Πρόεδρε.

Μια και μιλάμε, λοιπόν, για τα διόδια, έρχεστε και ποινικοποιείτε τη μη πληρωμή τους. Ποινικοποιήστε την. Πέντε χιλιάδες δεν θα πληρώσουν διόδια. Πηγαίνετε τους στη φυλακή. Πού θα τους βάλετε; Θα γίνουν δέκα χιλιάδες, θα γίνουν εκατό χιλιάδες, αν πάνε με όρους μαζικού κινήματος. Θα υποχρεωθείτε αν μη τι άλλο να υποχωρήσετε. Αυτό θα κάνετε. Είναι δυνατόν να μην πληρώνει ο άλλος 2 ευρώ και να τον πάτε φυλακή; Όμως ισχύει στον καπιταλισμό αυτό που λέει ο λαός, ότι το να μην πληρώνει κανείς 2 εκατομμύρια είναι μαγκιά, αλλά το να μην πληρώνει τα 2 ευρώ είναι κλοπή και ληστεία!

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαίτης Αποστολάτος): Σας παρακαλώ, κύριε Παφίλη! Βοηθήστε τη συζήτηση.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΦΙΛΗΣ: Θα βοηθήσω. Με έχετε διακόψει τρεις φορές. Αφήστε με. Τελειώνω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαίτης Αποστολάτος): Σας παρακαλώ, ολοκληρώστε.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΦΙΛΗΣ: Επομένως, να ξέρετε ότι δεν πρόκειται με την ποινικοποίηση να σταματήσετε ένα κίνημα που κατά τη γνώμη μας –το επαναλαμβανώ– πρέπει να είναι οργανωμένο, μαζικό και όχι αποσπασματικό και ατομικό, να μην καλλιεργεί εντυπωσιασμό, αλλά να καλλιεργεί οργανωμένη απειθαρχία και ανυπακοή, να μην αφήνει να περνά αυτή η πολιτική χρίδα απ' όλα στη συνείδηση του λαού και σε αυτό θα το υποστηρίξουμε.

Όσο για τα διόδια, ένα πράγμα θα σας πω. Προϋπολογισμός Εγνατίας: 1,5 δισεκατομμύριο ευρώ. Έχουν πληρωθεί στο 95% 6,5 δισεκατομμύρια ευρώ. Οι εταιρίες, οι μεγαλοκατασκευαστές έχουν θησαυρίσει και εσείς σήμερα λέτε από πού θα βρούμε λεφτά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαίτης Αποστολάτος): Ευχαριστούμε πολύ, κύριε Παφίλη. Τέλος χρόνου οριστικό.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΦΙΛΗΣ: Πάρτε τα από αυτούς!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαίτης Αποστολάτος): Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΛΑΟΣ κ. Αστέριος Ροντούλης έχει το λόγο και παρακαλώ να τηρηθεί ο χρόνος.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Μίλησε και ο Αρχηγός ο κ. Καρτζαφέρης.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Εντάξει, θα μειωθεί ο χρόνος, κύριε Λαφαζάνη.

Μειώστε το χρόνο, κύριε Πρόεδρε, να μη διαμαρτύρεται ο κ. Λαφαζάνης.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαίτης Αποστολάτος): Μην ανησυχείτε.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Εντάξει, κύριε Λαφαζάνη. Εγώ πάντως δεν θα το έκανα.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Δεν διαμαρτύρομαι για εσάς.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Τέλος πάντων.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Όσον αφορά το ζήτημα της συνεντεύξεως που δόθηκε από τους υπαλλήλους της τρόικας, σας μέφομαι για ένα πράγμα ως Κυβέρνηση, κύριε Υπουργέ. Κάνατε ένα λάθος. Από την πρώτη μέρα που πάτησαν το πόδι τους οι άνθρωποι αυτοί στην Ελλάδα θα έπρεπε να τους δώσετε ένα ελληνικό λεξικό και να τους πείτε «το πρώτο λήμμα που θα δείτε και θα το μάθετε καλά είναι η λέξη «φιλότιμο» που δεν υπάρχει στις δικές σας γλώσσες». Αν αυτό το είχαν εμπεδώσει καλά, δηλαδή την ουσία και το νόημα της λέξεως «φιλότιμο», θα είχαν μεγαλύτερη συστολή σε δηλώσεις που προσβάλλουν το ελληνικό εθνικό φιλότιμο. Θα πρέπει επιτέλους να καταλάβουν όλοι ότι μπορεί να βρισκόμαστε σε μια οξεία, δύσκολη δημοσιονομική κατάσταση, αλλά η εθνική αξιοπρέπεια ούτε πωλείται ούτε αγοράζεται.

Έρχομαι τώρα στο περιβόητο κίνημα «Δεν πληρώνω». Πολλά θα μπορούσαν να ειπωθούν. Ακούστηκαν από τους συναδέλφους στην Αίθουσα. Εγώ θα αρκεστώ να κάνω έναν γενικό σχολιασμό και μόνο. Μπορεί κάποιος να κατανοήσει πάρα πολύ καλά τη δυ-

σαρέσκεια του κόσμου, διότι πληρώνει πράγματι υψηλά διόδια κατά πυκνό τρόπο –ομολογήθηκε από τον ίδιο τον Υπουργό– μπορεί να κατανοήσει και την οργή ακόμα των πολιτών, όμως είναι άλλο αυτό και άλλο να χρησιμοποιούμε το κίνημα «Δεν πληρώνω» ως υπομόχλιο δημιουργίας εκρηκτικών και χαοτικών καταστάσεων μέσα σε μια κοινωνία που προσπαθεί να βγει από την κρίση.

Άρα δικαιολογημένη η συμπεριφορά του Χ πολιτή, αλλά ο εχέφρων πολιτικός –γιατί ακούγονται διάφορα εδώ μέσα στην Αίθουσα– πρέπει να καταλάβει ότι υπάρχει και μια έννομη τάξη και υπάρχει και ένα κράτος και μια συνεταγμένη πολιτεία. Δεν θα επιτρέψουμε –τουλάχιστον εμείς– να γίνουμε Τυνησία, να γίνουμε Αίγυπτος. Είμαστε μια σύγχρονη ευρωπαϊκή χώρα και θέλουμε να παραμείνει έτσι η Ελλάδα, μια σύγχρονη ευρωπαϊκή χώρα.

Χαίρομαι που στην Αίθουσα είναι ο πρώην Πρόεδρος της Βουλής κ. Κακλαμάνης, διότι εγώ θα αναφερθώ σ' ένα θέμα...

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Δεν έκανα τίποτα!

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Όχι, όχι. Θα σας πω, κύριε Πρόεδρε.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Ο κ. Παφίλης «φταίει». Τα έχει βρει με τον Ρινάλντι.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Με ποιους τα έχει βρει θα μας πει ο κ. Παφίλης. Δεν μας πέφτει λόγος. Πάντως, με εμάς δεν τα βρήκε!

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΦΙΛΗΣ: Με το λαό τα έχουμε βρει. Όχι με το ΛΑΟΣ!

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Χαίρομαι, λοιπόν, κύριε Πρόεδρε, γιατί είχαμε ανοίξει σε προηγούμενη κουβέντα, που γινόταν στην Αίθουσα, μία συζήτηση για τις αστικές συγκοινωνίες της περιφέρειας, πλην Αθηνών και Θεσσαλονίκης.

Εγώ θα σταθώ εκεί, κύριε Υπουργέ. Ξεχάσατε την ελληνική επαρχία. Είναι σαν να θεωρείτε έξι εκατομμύρια πολίτες ως παιδιά ενός κατώτερου Θεού. Αυτό για εμάς είναι απαράδεκτο. Δεν είναι δυνατόν, να επιδοτείτε το εισιτήριο αστικών συγκοινωνιών μόνο σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη και σε καμμία άλλη μεγάλη επαρχιακή πόλη. Καταλαβαίνετε ότι τίθεται ένα ζήτημα ισοπολιτείας. Τίθεται ευθέως πλέον ένα ζήτημα κοινωνικής δικαιοσύνης.

Επιτρέψτε μου να εκθέσω εν περιλήψει, τους βασικούς λόγους, για τους οποίους θα πρέπει να υπάρξει η επιδότηση και στις συγκοινωνίες των επαρχιακών μεγαλουπόλεων.

Πρώτος λόγος: Υπάρχουν προβλήματα συγκοινωνίας, κυκλοφορίας, στάθμευσης και υποβάθμισης του περιβάλλοντος. Σας πληροφορώ, για παράδειγμα, ότι η Λάρισα είναι μία βεβαρημένη πόλη όσον αφορά τους εναέριους ρύπους. Άρα, είναι ένας σημαντικός λόγος να ωθήσουμε τον κόσμο προς τα μέσα μαζικής μεταφοράς.

Δεύτερος λόγος: Γνωρίζετε πολύ καλά ότι προχωρήσαμε σε μία νέα αρχιτεκτονική της τοπικής αυτοδιοίκησης, δημιουργήθηκαν οι νέοι καλλικρατικοί δήμοι. Πώς θα διασφαλιστεί η συνοχή αυτών των νέων καλλικρατικών δήμων, όταν δεν υπάρχει ενδο-δημοτική επικοινωνία μέσω μέσων μαζικής μεταφοράς; Τίθεται εδώ ένα πρόβλημα και όσον αφορά την εξυπηρέτηση του πολίτη, αλλά και τη συνοχή, όπως προείπα, του νέου Καλλικρατικού δήμου.

Θέλω να πω και κάτι ως τρίτο επιχείρημα, το οποίο είναι αυτονόητο και πάρα πολύ σημαντικό. Η τιμή των καυσίμων έχει αυξηθεί ραγδαία και αναμένεται περαιτέρω κλιμάκωσή της. Αυτό τι σημαίνει; Αυτό σημαίνει ότι οι πολίτες, όχι μόνο των Αθηνών και της Θεσσαλονίκης, αλλά και της ξεχασμένης επαρχίας, περιφέρειας –λέω «ξεχασμένης», γιατί κάποιοι συνεχίζουν να κάνουν λόγο για αποκέντρωση και για αυτοδιοίκηση, αλλά οι έννοιες αυτές αποδεικνύονται στην πράξη, η στήριξη αυτών των εννοιών θέλει πράξεις, δεν θέλει λόγια– για να ενισχύσουν το εισόδημά τους, που πλήττεται παντιοτρόπως, για να διατηρήσουν ένα μίνιμουμ ποιότητας ζωής, θα πρέπει να στραφούν σε μέσα μαζικής μεταφοράς. Υπολογίστε, λοιπόν, πού έχουν πάει τα καύσιμα και πόσο πρόκειται να αυξηθούν. Γιατί εγκαταλείπετε στο έλεος του Θεού έξι εκατομμύρια συνέλληνες;

Βεβαίως, θα ακούσω τον εξής αντίλογο, τον οποίο κατανοώ: Μακάρι να ήμασταν σε μία άλλη δημοσιονομική συγκυρία, να προχωρούσαμε σε ένα τέτοιο βήμα. Απάντηση: Μα, και όταν βιώναμε και καλύτερες οικονομικές συνθήκες ούτε το ΠΑΣΟΚ ούτε

η Νέα Δημοκρατία, είχαν προχωρήσει σε ένα τέτοιο βήμα. Θα ακούσω το δεύτερο επιχείρημα: Ωραία, θέλουμε να προχωρήσουμε σε αυτήν την κατεύθυνση, δει δη χρημάτων, όμως. Υπάρχει έλλειψη πόρων. Άρα, πού θα βρούμε τους πόρους, να τους διοχετεύσουμε στην επαρχία, στην περιφέρεια;

Σας παρακαλώ, κύριε Υπουργέ, να λάβετε πολύ σοβαρά υπ' όψιν την πρόταση που ακούστηκε εκ μέρους του Προέδρου του Λαϊκού Ορθοδόξου Συναγερμού, που μόνο τυχαία δεν ήταν. Σας είπα ότι μπορείτε να αντλήσετε πόρους που θα έρθουν στο δικό σας Υπουργείο μέσω της φορολόγησης του διοξειδίου του άνθρακα, της φορολόγησης του άνθρακα, όσον αφορά τα εισαγόμενα στην Ελλάδα αγροτικά προϊόντα και αγαθά.

Έτσι, με ένα σμπάρο, θα πετύχουμε δύο τρυγόνια, θα επιτύχουμε δύο στόχους. Και θα αυξήσουμε την ανταγωνιστικότητα της δικής μας αγροτικής παραγωγής και θα βρεθούν πόροι, προκειμένου να πέσουν ως επιδότηση του εισιτηρίου –αφού προτείναμε να πάνε στο δικό σας Υπουργείο– των αστικών συγκοινωνιών στην περιφέρεια.

Ο Σαρκοζί το έχει tolμήσει. Εμείς γιατί θα το κάνουμε αυτό το πράγμα; Άρα, θέλω να πω το εξής: Αν υπάρξει η δέουσα πολιτική βούληση, αν υπάρξει μία πολιτική ηγεσία η οποία θέτει συγκεκριμένους στόχους, με συγκεκριμένα χρονοδιαγράμματα, τότε πρέπει να είστε βέβαιοι ότι θα βρεθούν και οι πόροι.

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε, διατυπώνοντας το εξής επιχείρημα και την εξής ένσταση και αιτίαση προς τον κύριο Υπουργό.

Κύριε Υπουργέ, σας άκουσα πριν. Είπατε το εξής: «Υπάρχει εν εξελίξει διαπραγμάτευση μεταξύ του Υπουργείου, των παραχωρησιούχων και των τραπεζών και προσπαθούμε να εξεύρουμε μία λύση». Και είπατε ότι η μελλοντική λύση θα κινηθεί σε κάποιους άξονες, μείωση του αντιτίμου των διοδίων κ.λπ., ραγδαία, μάλιστα, μείωση εκεί όπου τα έργα δεν έχουν τελειώσει, βρίσκονται εν εξελίξει.

Ωραία, κατανοητά όλα αυτά και τα επικροτούμε.

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

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Ερώτημα: Γιατί δεν έχετε έρθει στη Βουλή με ένα τέτοιο σχέδιο λύσεων; Και στη συνέχεια να φέρετε και αυτή την τροπολογία, την οποία εμείς θέλουμε να μεταρρυθμίσουμε σε βασικά της σημεία, προκειμένου να πείτε στον ελληνικό λαό: «Ορίστε, εγώ φέρνω μια νέα κατάσταση πραγμάτων και όποιος δεν την τηρεί πλέον είναι υποστηρικτής, θιασώτης ανόμων συμπεριφορών και για να ελέγξω τέτοιες παραβατικές συμπεριφορές και φαινόμενα, σας καταθέτω και αυτήν την τροπολογία». Τότε θα μιλούσαμε εντελώς διαφορετικά.

Όμως, τι δείξατε με αυτό το πράγμα; Την πολιτική σας απρονοησία. Αυτός που κυβερνά, πρέπει να προνοεί. Εσείς για να προνοήσετε, πόσο διάστημα θα χρειαζόσασταν; Ήδη κυβερνάτε δεκαπέντε μήνες. Πέρασε ένας μήνας, δύο, τρεις, πέντε, έξι. Δεν αντιληφθήκατε το πρόβλημα; Θα έπρεπε να φθάσουμε στα σημεία αδιέξοδα; Θα έπρεπε να έχουμε αυτές τις κινητοποιήσεις;

Θα έπρεπε «να φουσκώσει το ψωμί», όπως λέμε, όπως φούσκωσε τώρα, για να έρθετε με μία τέτοια τροπολογία που θα πυροδοτήσει περαιτέρω εντάσεις και κάποιους θα τους κάνει μάγκες εκ του μη όντος, κύριε Υπουργέ.

Αυτή ήταν η τοποθέτηση, η ουσία των λόγων του Προέδρου του Λαϊκού Ορθοδόξου Συναγερμού για τη συγκεκριμένη τροπολογία και ελπίζω να τη λάβετε πάρα πολύ σοβαρά υπόψη.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐσης Αποστολάτος): Κύριε συνάδελφε, ολοκληρώστε τώρα, παρακαλώ.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Πάντως, από την πλευρά σας, πρέπει να δεχθείτε και περιμένω να τοποθετηθείτε επ' αυτού, ότι ο Λαϊκός Ορθόδοξος Συναγερμός ήρθε στη σημερινή συνεδρίαση με συγκεκριμένες προτάσεις, συγκεκριμένες θέσεις.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐσης Αποστολάτος): Ευχαριστούμε, κύριε Ροντούλη.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Δεν μηδενίζουμε καμμία προσπάθεια και προσπαθούμε να βρούμε και να σας προτείνουμε εναλλακτικές λύσεις, προκειμένου και ο πολίτης να βελτιώσει το βιοτικό του επίπεδο και ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών να βρει πράγματι μία καλή περπατησιά στο μέλλον.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐσης Αποστολάτος): Ευχαριστούμε τον κ. Ροντούλη, ο οποίος φαντάζομαι ότι εννοούσε «να φουσκώσει το γάλα», όχι «το ψωμί».

Κύριε Λαφαζάνη, καλείστε στο Βήμα, παρακαλώ, ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΣΥΡΙΖΑ και έχετε το λόγο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Η Κυβέρνηση εδώ, αν έχω καταλάβει καλά, θέλει 50 δισεκατομμύρια ευρώ. Είναι για γέλια ή για κλάματα αυτή η υπόθεση;

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Δ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΒΥΡΩΝ ΠΟΛΥΔΩΡΑΣ**)

Για να βρει η Κυβέρνηση 50 δισεκατομμύρια ευρώ, πρέπει όχι μόνο να εκποιήσει δημόσιες επιχειρήσεις, εισηγμένες και μη, αλλά να εκποιήσει όλα τα δημόσια ακίνητα, ό,τι υπάρχει και δεν υπάρχει. Όμως και να πουλήσει σε δουλεμπόρους όλους τους πολίτες, πάλι δεν θα βρει να πάρει 50 δισεκατομμύρια ευρώ. Και ύστερα μου λέτε ότι θα κρατήσετε δημόσιες τις αστικές συγκοινωνίες; Μου λέτε ότι θα κρατήσετε δημόσιες τις αστικές συγκοινωνίες;

Για να πάρετε τα 50 δισεκατομμύρια -που δεν θα τα πάρετε- πρέπει να πουλήσετε και τα μαχαιροπήρουνα και τις ταπεταριές ακόμη σ' αυτόν τον τόπο! Τις αστικές συγκοινωνίες θα λυπηθείτε;

Δυστυχώς, αυτή η χώρα μετατρέπεται σε «μπανανία», μία «μπανανία» του ιδιωτικού κεφαλαίου και κυρίως του πολυεθνικού κεφαλαίου, ένα νεοπροτεκτοράτο των χρηματιστών και των τραπεζών, διότι την ώρα που ζητάτε 50 δισεκατομμύρια από εκποίηση δημόσιας περιουσίας, την ίδια ώρα δίνετε αφειδώς στις τράπεζες 30 δισεκατομμύρια εγγυήσεις! Αν προσθέσουμε και αυτά που έχουν πάρει, φτάνουν τα 110 δισεκατομμύρια. Εκατόν δέκα δισεκατομμύρια στις τράπεζες για να πουλήσετε ό,τι υπάρχει στην Ελλάδα! Από την άλλη μεριά, βεβαίως, μιλάτε για άνομους, έκνομους, που φέρνουν το χάος, που θέλουν να κάνουν εδώ ό,τι γίνεται στην Αίγυπτο, στην Τυνησία κ.λπ..

Δεν μου λέτε, κύριε Υπουργέ, ποιος είναι υπέρ της ανομίας; Ποιος είναι ο έκνομος; Εσείς είστε οι έκνομοι σ' αυτήν τη χώρα. Οι μόνοι έκνομοι που υπάρχουν είναι η Κυβέρνηση. Και δεν το λέω αυθαίρετα ως μία κατηγορία. Το ν. 2669/1998 τον ξέρετε για την χρηματοδότηση των αστικών συγκοινωνιών; Τον εφαρμόσατε ποτέ; Εφαρμόστηκε ποτέ αυτός ο νόμος; Ποιος είναι ο παράνομος όλα αυτά τα χρόνια;

Όμως, εγώ δεν πάω εκεί. Θα σας πω κάτι, το οποίο είναι νομίζω πιο αξιοθρήνητο απ' όσα μπορεί να περιγράψει κανείς.

Κύριε Υπουργέ, την έκθεση του Επιστημονικού Συμβουλίου της Βουλής για το νόμο σας την έχετε διαβάσει; Κι αν, ναι, κρατάτε ακόμη αυτό το νομοσχέδιο;

Εσείς, κύριοι, είσατε υπερασπιστές του Συντάγματος. Εισηγείσθε εδώ. Την έχετε διαβάσει αυτήν την έκθεση του Επιστημονικού Συμβουλίου της Βουλής;

Κύριε Πρωτόπαπα, την έχετε διαβάσει; Τι λέει αυτή η έκθεση; Ότι είσατε νομοταγείς, ότι είσατε με τη νομιμότητα; Αυτό λέει αυτή η έκθεση; Δεν την έγραψε ο ΣΥΡΙΖΑ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΣ: Το θέμα είναι πώς τη διαβάσατε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Πώς τη διαβάζω; Θα σας τη διαβάσω, λοιπόν, για να δείτε ότι ξέρω και ελληνικά να διαβάζω.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΣ: Δεν το αμφισβήτησα, κύριε συνάδελφε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Λέει, λοιπόν, η έκθεση του Επιστημονικού Συμβουλίου της Βουλής: «Εάν υπάρχει η συλλογική σύμβαση εργασίας, αυτή δεν μπορεί να τροποποιηθεί ή να καταργηθεί με τυπικό νόμο».

Το ακούτε, κύριε Ρέππα;

Συνεχίζω. Λέει επίσης η έκθεση: «Οι διατάξεις του άρθρου 12 αντιβαίνουν σε δύο άρθρα του Συντάγματος, άρθρο 22, παράγραφος 2 του Συντάγματος και άρθρο 23, παράγραφος 1 του Συντάγματος.» Το ένα αφορά το απαραβίαστο των συλλογικών συμβάσεων και το δεύτερο αφορά τις συνδικαλιστικές ελευθερίες.

Υπάρχει κάποιο άρθρο του Συντάγματος που να μην παραβιάζει αυτός ο νόμος; Πραξικόπημα κάνετε; Διότι τα πραξικοπήματα –ξέρετε- δεν γίνονται με τανκς μόνο. Υπάρχουν κι άλλοι τρόποι να κάνει κανείς πραξικοπήματα.

Εδώ καταργείτε το Σύνταγμα. Κάνετε κουρελόχαρτο το Σύνταγμα. Καταργείτε το συνδικαλισμό. Καταργείτε όλες τις διεθνείς συμβάσεις εργασίας, που έχουν κυρωθεί με νόμο. Το Επιστημονικό Συμβούλιο της Βουλής λέει ότι τους παραβιάζετε.

Γιατί ψηφίζετε, κύριοι της συμπολίτευσης, την παραβίαση του Συντάγματος; Θέλω να μου αρθρώσετε ένα επιχείρημα. Εκτός αν το Σύνταγμα πρέπει να το πετάξουμε στον κάλαθο των αχρήστων τώρα και να κάνουμε Σύνταγμα τη θέληση της τρόικας. Κι αν μερικές φορές η τρόικα λέει αλήθειες, οι οποίες δεν έπρεπε να ειπωθούν επικοινωνιακά, τότε να την καταγγέλλουμε κι από πάνω. Γιατί, λοιπόν, κάνετε κουρελόχαρτο το Σύνταγμα;

Και σας διαβάζω τι λέει η έκθεση του Επιστημονικού Συμβουλίου. Ο νομοθέτης, εφόσον υπάρχει ήδη συλλογική σύμβαση εργασίας, δεν μπορεί να την αναπληρώσει, κύριε Ρέππα, να την τροποποιήσει ή να την καταργήσει. Ξέρετε ότι εδώ υπάρχουν συλλογικές συμβάσεις εργασίας; Γιατί εσείς τις καταργείτε ή τις αντικαθιστάτε, όπως λέτε τώρα με πιο κομψή έκφραση; Γιατί το κάνετε αυτό; Γιατί αυθαιρετείτε;

Και ακόμα χειρότερα, εδώ στο όνομα της εξυγίανσης, αφού διαλύετε όλες τις συλλογικές συμβάσεις και τους κανονισμούς εργασίας, πηγαίνετε με νόμο να τα καθιερώσετε ξανά. Δηλαδή, στην ουσία πηγαίνετε να σφαγιάσετε τους μισθούς των εργαζομένων! Έχουν μειωθεί κατά 30% και εσείς τώρα πηγαίνετε να κάνετε νέες συλλογικές συμβάσεις, με νέες μειώσεις και «με το μαχαίρι στο λαμό»! Και εφόσον δεν το δεχτούν, με νόμο θα πάτε να ψηφίσετε για τους μισθούς. Με νόμο!

Δεν μου λέτε, έχετε φέρει ποτέ νόμο για να ρυθμίσετε τα κέρδη των επιχειρήσεων; Για κάνει το αυτό! Ρυθμίστε τα κέρδη! Ρυθμίστε πόσο κέρδος θα έχουν οι επιχειρήσεις! Εδώ γιατί ρυθμίζετε με νόμο; Πηγαίνετε, δηλαδή, να τους σφαγιάσετε τους μισθούς! Έχουν μειωθεί κατά 30%. Πόσο θέλετε να τους μειώσετε περαιτέρω;

Στην ουσία, θέλετε να οδηγήσετε τους ανθρώπους στον Καιάδα! Διαλύετε οικογενειακούς προγραμματισμούς, διαλύετε προοπτικές, διαλύετε το σύμπαν! Πού ακούστηκε να το κάνει αυτό κυβέρνηση, παραβιάζοντας το Σύνταγμα; Γιατί τα κάνετε αυτά τα αίσχη κυριολεκτικά, αυτά τα πρωτάκουστα πράγματα που δεν έχουν ξαναγίνει, σε δημοκρατία τουλάχιστον;

Έρχεστε και μιλάτε για αθρόες μετατάξεις. Γιατί μετατάξεις; Διότι υπάρχει πλεονάζον προσωπικό. Μα, κύριε Υπουργέ, ποιος αποφασίζει ότι υπάρχει πλεονάζον προσωπικό και μάλιστα ότι χίλιοι πεντακόσιοι άνθρωποι είναι πλεονάζοντες; Ποιος το αποφασίζει αυτό; Εσείς το αποφασίζετε; Υπάρχουν μελέτες που λένε ότι υπάρχει πλεονάζον προσωπικό; Έχετε κάνει κάποια τεκμηριωμένη μελέτη μέσα στον ΟΑΣΑ, μέσα στις αστικές συγκοινωνίες; Να μας την καταθέσετε να τη δούμε. Από πού και ως πού βγάξετε αυτό το νούμερο; Μάλιστα, έχετε και δύο φάσεις πλεονάζοντος προσωπικού, μία τώρα και μία για μετά. Πόσοι θα είναι για μετά; Ο Υπουργός θα το καθορίσει! Άλλοι χίλιοι πεντακόσιοι; Θα είναι δύο χιλιάδες, τρεις χιλιάδες; Πόσοι σας λείπουν;

Ποιος είναι, λοιπόν, ο στόχος σας; Ο στόχος σας, βεβαίως είναι να μειώσετε το κόστος. Όμως, από ένα σημείο και πέρα, υπάρχει ένας τρόπος για να μειωθεί το κόστος, να διαλύσετε τις αστικές συγκοινωνίες! Να κόψετε –όπως θα κόψετε- δρομολόγια, να περνάει το λεωφορείο από δέκα λεπτά και ένα τέταρτο που είναι τώρα, κάθε μισή ώρα, τρία τέταρτα, μία ώρα και να αραιώσουν τα Σαββατοκύριακα τα δρομολόγια τόσο πολύ, ώστε να είναι ανύπαρκτα, να είναι δηλαδή συγκοινωνίες-φαντάσματα. Εκεί οδηγείτε τα πράγματα με μαθηματική ακρίβεια. Είναι δυνατόν;

Και σας λέω το εξής: Αυτή είναι η συμπεριφορά μιας πολιτείας απέναντι σε ανθρώπους που εργάζονται μια ζωή; Διότι εδώ λέτε ότι θα φύγουν οι μεγαλύτερης ηλικίας. Αντί να τους τιμήσετε αυτούς τους ανθρώπους που πρόσφεραν μία ζωή στις αστικές συγκοινωνίες, αντί να τους πείτε ένα «ευχαριστώ» –εγώ δεν λέω, αν δεν θέλετε, μην το λέτε- τους στέλνετε στον Καιάδα;

Τους λέτε να φύγουν και να πάνε σε οποιαδήποτε άλλη υπηρεσία! Τι να κάνουν σε οποιαδήποτε άλλη υπηρεσία; Πείτε μου! Φαντάζεστε εσείς να ήσασταν σ' αυτήν την ηλικία και να περιμένετε έξι μήνες ή ένα χρόνο για να πάρετε σύνταξη και να είχατε αυτή τη μεταχείριση; Και όχι μόνο αυτό, αλλά με τη μετατάξη την

οποία τους κάνετε, θα έχουν περικοπές, όχι μόνο στους μισθούς, αλλά και στη σύνταξη που θα πάρουν. Μάλιστα, οι περικοπές για ορισμένες κατηγορίες θα είναι και πολύ μεγάλες. Θα υπάρξουν περικοπές και στην αποζημίωση που θα λάβουν!

Γιατί έχετε αυτήν τη συμπεριφορά; Στο όνομα ποιας εξυγίανσης; Μπορείτε να μου πείτε; Η εξυγίανση αυτή δεν βγαίνει με τίποτα με τα νούμερα! Δεν βγαίνει, διότι εξυγιασμένες είναι, υποτίθεται, οι συγκοινωνίες στη Θεσσαλονίκη. Σας ρωτώ το εξής: Γιατί είναι οικονομικότερες για το ελληνικό δημόσιο οι συγκοινωνίες στη Θεσσαλονίκη; Δεν βγαίνει αυτό από πουθενά! Από πουθενά δεν προκύπτει.

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

Δείτε την επιδότηση που κάνετε στη Θεσσαλονίκη και δείτε την αναλογικά με το συγκοινωνιακό έργο και οι συγκοινωνίες είναι ιδιωτικές.

Λέτε ότι δεν θέλετε να ιδιωτικοποιήσετε. Εν πάση περιπτώσει, επιτρέψτε μου να σας πω ότι δεν είμαστε και αφελείς. Τόσο πολύ υποτιμάτε τη νοημοσύνη μας; Τόσο πολύ; Εγώ διαβάζω ελληνικά πάλι. Την Έκθεση του Επιστημονικού Συμβουλίου δεν θέλετε να τη διαβάσετε, αλλά εδώ το νομοσχέδιο σας δεν το έχετε διαβάσει; Τι λέει; Το άρθρο 7 παράγραφος 4 κύριε Πρωτόπαπα, -συνδικαλιστής ήσασταν- λέει: Οι εταιρείες του Ομίλου ΟΑΣΑ, όπως ο «ΟΣΥ Α.Ε.», «ΣΤΑΣΥ Α.Ε.» μπορούν να αναθέτουν σε τρίτους κάθε είδους προμήθειες, υπηρεσίες και έργα που εκτελούνται από τις εταιρείες. Ποιες είναι οι υπηρεσίες και τα έργα που εκτελούνται από αυτές τις εταιρείες, κύριοι συνάδελφοι;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΣ: Όχι το συγκοινωνιακό.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Όχι το συγκοινωνιακό; Που το λέει αυτό στο νομοσχέδιό σας, κύριοι; Βάλτε μια διάταξη και πείτε: «Σε καμία περίπτωση δεν αναφερόμαστε σε υπηρεσίες συγκοινωνιακού έργου και έργα συγκοινωνιακού έργου». Όχι ότι τα άλλα που θα αφήσετε είναι καλά, γιατί οι υπηρεσίες είναι πάρα πολλές. Δεν είναι «ξεπουλάμε, άντε και τα δίνουμε σε τρίτους, βάζουμε ένα κέλυφος που το λέμε δημόσιο και από εκεί αρχίζει η εκποίηση των πάντων, όλες οι υπηρεσίες», διότι ξέρετε που έχουμε οδηγηθεί με αυτές τις εκποιήσεις και με τα έργα επίσης. Αλλά η ασφάλεια είναι προφανής, διότι εννοείται το συγκοινωνιακό έργο. Εδώ έχετε φτιάξει το κέλυφος της ιδιωτικοποίησης τέλεια. Ο ΟΑΣΑ στρατηγικός σχεδιασμός, δύο εταιρείες από κάτω ανώνυμες και αυτές μπορούν να αναθέτουν το συγκοινωνιακό έργο σε τρίτες εταιρείες. Ιδού, λοιπόν, οι νοικοκυραίοι πάλι στο προσκήνιο.

Φωνάζει η Νέα Δημοκρατία ότι το νομοσχέδιο δεν ανοίγει το δρόμο στην ιδιωτικοποίηση. Στην ιδιωτικοποίηση πηγαίνει, κύριοι της Νέας Δημοκρατίας. Αυτά είναι μαζί. Εγώ επί είκοσι χρόνια βλέπω ότι από εκεί που σταματάνε οι ιδιωτικοποιήσεις από το ένα κόμμα, ξεκινούν από το άλλο και όποτε είναι το ένα κόμμα στην Κυβέρνηση, διαμαρτύρεται για τις ιδιωτικοποιήσεις του άλλου κι αν δεν μπορεί να διαμαρτυρηθεί απευθείας, λέει: εντάξει η ιδιωτικοποίηση αλλά εσείς δεν ιδιωτικοποιείτε, ξεπουλάτε. Και κοροϊδεύουμε τον κόσμο και προχωράει το «θεάρεστο» έργο.

Φθάσαμε τώρα στο σημείο να τσακωνόμαστε μεταξύ σας για το αν τα 50 δισεκατομμύρια ευρώ θα είναι με εκποίηση ή εμπορική αξιοποίηση, λες και η εμπορική αξιοποίηση δεν είναι εκποίηση. Μπορεί να είναι και χειρότερη από την εκποίηση, γιατί με την εμπορική αξιοποίηση μπορεί να μισθώσεις για σαράντα και πενήντα χρόνια και να ανανεώνεις τη μίσθωση, να παίρνεις απλώς ένα μίσθωμα και ο άλλος να εκμεταλλεύεται αιώνια τη δημόσια περιουσία, χωρίς να την έχει πληρώσει κιόλας. Καλύτερα είναι γι' αυτόν, πιο συμφέρον.

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

Επομένως, οι διαφορές σας είναι ανύπαρκτες. Επί της ουσίας ακολουθείτε κοινούς προσανατολισμούς. Αυτήν τη στιγμή ανοίγετε το δρόμο για τη διάλυση, εκποίηση, ιδιωτικοποίηση των συγκοινωνιών, το δρόμο για το δουλεμπόριο των εργαζομένων, γιατί με την ιδιωτικοποίηση, και αυτοί που θα μείνουν στις αστικές συγκοινωνίες, θα έχουν κάκιση τύχη, με το νομοσχέδιό σας και τις προοπτικές σας.

Εδώ υπάρχει μόνο ένας δρόμος, ο δρόμος του αγώνα και της

αντίστασης. Και τις εξεγέρσεις τύπου Τυνησίας και Αιγύπτου όσο και να τις καταδικάζουν ορισμένοι σ' αυτήν την Αίθουσα και να λένε ότι είναι οπαδοί του νόμου και της τάξης, τις προκαλούν τα προβλήματα, η απελπισία, οι καταστάσεις και οδηγούν τους ανθρώπους να εξεγείρονται. Και όποτε εξεγέρθηκαν μαζί οι άνθρωποι, άνοιξαν καινούργιους δρόμους στην ιστορία, καλύτερους από αυτούς που υπνώνουν και ζουν στην αιώνια πολιτική αποχαύνωση.

Ο ελληνικός λαός θα ανοίξει καινούργιους δρόμους, δεν πρόκειται να ακούει εδώ τον κ. Ντερούζ ή τον κ. Ρέππα να μας φέρνει αυτά τα αντισυνταγματικά πραξικοπήματα. Ο ελληνικός λαός θα αντιδράσει και θα πάρει το μέλλον στα χέρια του. Αυτή είναι η απάντησή.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας): Ευχαριστούμε τον κ. Λαφαζάνη.

Παρακαλείται ο κ. Σπυροπάνος Μαργέλης, Βουλευτής του ΠΑΣΟΚ από τη Λευκάδα να λάβει το λόγο.

ΣΠΥΡΟΠΑΝΟΣ ΜΑΡΓΕΛΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριοι Υπουργοί, εγώ θα κατανοούσα αν όλα τα προηγούμενα χρόνια, τα χρόνια της ευφορίας, τα χρόνια του εύκολου δανεισμού, τα χρόνια της υπερκατανάλωσης, της κρατικοδίαιτης οικονομίας, τα χρόνια που όλα τα βλέπαμε εύκολα και όλα πήγαιναν καλά, τα χρόνια που βελτιωνόταν το ατομικό μας εισόδημα, δεν κάναμε τις αλλαγές, τις τομές, τις μεταρρυθμίσεις, δεν παίρναμε και δεν πήραμε τις πρωτοβουλίες που οφείλουμε να πάρουμε σήμερα.

Όμως, σήμερα είναι τελείως διαφορετικά τα πράγματα. Σήμερα η χώρα μας βρίσκεται σε μια βαθιά οικονομική κρίση, σήμερα ζούμε σε ένα διεθνές περιβάλλον το οποίο χαρακτηρίζει μια παρόμοια κρίση και θεωρώ ότι σ' αυτήν την κατάσταση δεν δικαιούμαστε και δεν επιτρέπεται να είμαστε απλοί παρατηρητές. Δεν επιτρέπεται να εξακολουθούμε να ζούμε στην πλαστή ευδαιμονία της απραξίας και της αδράνειας των προηγούμενων χρόνων. Οφείλουμε, επιτέλους, να πάρουμε αποφάσεις, να δούμε ποια είναι η κατάσταση και να δούμε τι αλλαγές, τι μεταρρυθμίσεις και τι τομές πρέπει να κάνουμε.

Και αναρωτιέμαι, κύριοι συνάδελφοι, το εξής: Άραγε, είναι μια χαρά τα πράγματα στις συγκοινωνίες; Όλα πάνε καλά και δεν πρέπει να κάνουμε τίποτα; Και δεν διαμαρτύρεται κανένας όλα αυτά τα χρόνια που πάμε από το κακό στο χειρότερο; Είναι όλα καλά όσον αφορά την οργάνωση, το σχεδιασμό, τον προγραμματισμό; Είναι καλό που κάθε χρόνο προσθέτουμε λειτουργικά ελλείμματα; Είναι καλό που συσσωρεύουμε χρέη; Είναι καλό που δανειζόμαστε ακόμα και με όρους 10%, όπως είπε νωρίτερα κάποιος συνάδελφος ότι δανείζονται κάποιες εταιρείες όλα αυτά χρόνια; Είναι καλό που στο τέλος αναγκάζεται το κράτος, το οποίο κατά τα άλλα ονομάζεται «τσαμπατζής, μπαταχτοής» και ασυνεπές προς τις υποχρεώσεις του -και είναι βέβαια γιατί λειτουργεί με κακό τρόπο- να καλύψει όλα αυτά τα ελλείμματα, ακόμα και την κακοδιαχείριση; Είμαστε ευτυχείς για τον τρόπο που λειτουργήσαν οι διοικήσεις αυτών των οργανισμών όλα τα προηγούμενα χρόνια; Είμαστε ευτυχείς που κανένας δεν απολογήθηκε για το τι πέτυχε ή δεν πέτυχε, για το από πού πήρε τα πράγματα και πού τα οδήγησε;

Θεωρώ ότι κανένας Έλληνας δεν μπορεί να είναι ευχαριστημένος, αλλά κυρίως δεν μπορεί να είναι ευχαριστημένος ο φορολογούμενος Έλληνας, ο οποίος έρχεται τελικά να πληρώσει τα σπασμένα. Και δεν μπορεί να είναι ευχαριστημένοι, κυρίες και κύριοι, και οι χρήστες των μέσων μαζικής μεταφοράς, οι οποίοι ξέρουμε ότι ταλαιπωρούνται και δεν εξυπηρετούνται.

Αυτήν την κατάσταση, λοιπόν, έρχεται τώρα μ' αυτό το σχέδιο νόμου, μ' αυτήν τη νομοθετική της πρωτοβουλία, η Κυβέρνηση, η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων να αλλάξει, να μεταρρυθμίσει, να διορθώσει, να βελτιώσει.

Και αυτό που εισπράττω, τουλάχιστον, εγώ δεν είναι η έπαρση από τη λειτουργία της πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου και της Κυβέρνησης. Δεν εισπράττω μια διακήρυξη για το ότι βρήκε το μαγικό κουμπί που το πατάει και όλα πάνε καλά, λύνουμε όλα τα προβλήματα και τελειώσαμε.

Αντίθετα, εισπράττω ένα γόνιμο προβληματισμό, μια δημιου-

ργική ανησυχία, μια συγκροτημένη πρόταση, τη σωφροσύνη και σύνεση, τη γενναιότητα και τόλμη, για να αλλάξουμε τα πράγματα με κόστος. Εγώ, τουλάχιστον, αυτό εισπράττω. Επίσης, εισπράττω και μια κατάσταση αποφασιστικότητας και ισχυρής πολιτικής βούλησης, για να αλλάξουμε τα πράγματα.

Γι' αυτό, κύριε, ο κύριος Υπουργός και σήμερα -αλλά και πολλές άλλες φορές τον έχω ακούσει εγώ- λέει ότι δεν τελειώνουμε σήμερα μ' αυτή τη νομοθετική πρωτοβουλία, αλλά, αντίθετα, αυτή είναι η αφετηρία και ότι από αύριο ξεκινάει μια τιτάνια, συνεχής και συστηματική προσπάθεια σε μια διαδικασία διαλόγου με τους εργαζόμενους, προκειμένου να μπορέσουμε να εφαρμόσουμε αυτό το νόμο με τον καλύτερο δυνατό τρόπο και με τα καλύτερα δυνατά αποτελέσματα, γιατί αυτή είναι η υποχρέωσή μας. Υποχρέωσή μας δεν είναι μόνο να νομοθετήσουμε, αλλά κυρίως να εφαρμόσουμε αυτά που νομοθετούμε και να ελέγξουμε τα αποτελέσματα αυτής της πρωτοβουλίας μας.

Και εγώ νομίζω πως είναι προς τη σωστή κατεύθυνση το γεγονός ότι έχουμε σήμερα πέντε φορείς που ασκούν συγκοινωνιακό έργο και τους κάνουμε δύο. Και είναι καλό, όχι μόνο γιατί κάνουμε οικονομία κλίμακος, αλλά και γιατί έχουμε δύο διοικήσεις που θα μπορέσουν να σχεδιάσουν καλύτερα και γιατί στεγάζουμε αυτούς τους φορείς κάτω από τον ΟΑΣΑ, στον οποίο δίνουμε και ευρύτερες αρμοδιότητες όσον αφορά τους φορείς, τον έλεγχο, το σχεδιασμό και την οργάνωση όλων των φορέων που ασκούν συγκοινωνιακό έργο. Νομίζω ότι αυτό είναι πάρα πολύ θετικό. Και είπαμε, αλλά και εξαγγείλαμε πάρα πολλές φορές τα προηγούμενα χρόνια ότι θα κάνουμε έναν τέτοιο μητροπολιτικό φορέα, αλλά δεν το κάναμε ποτέ.

Σήμερα που το κάνουμε, νομίζω πως αδικούμε τους εαυτούς μας όταν λέμε ότι το κάνουμε επειδή μας το επιβάλλει η τρόικα. Το κάνουμε επειδή είναι ανάγκη, επειδή το οφείλουμε στην πατρίδα μας και στον τόπο μας. Γι' αυτό το κάνουμε. Επειδή είναι μία θετική αλλαγή. Γι' αυτό πιστεύω ότι το κάνουμε.

Είναι κακό τελικά που επιτέλους εισάγουμε και στη δημόσια λειτουργία μας, στο δημόσιο τομέα, επιτυχημένες λειτουργίες του ιδιωτικού τομέα; Λέμε να κάνουμε προϋπολογισμούς, να κάνουμε επιχειρησιακά σχέδια, κάθε τρεις μήνες να ελέγχουμε τα αποτελέσματα, την πορεία του πώς πάμε και να κάνουμε διορθωτικές κινήσεις. Είναι κακό αυτό; Εγώ θεωρώ ότι είναι αποτέλεσμα κοινής λογικής, είναι αποτέλεσμα εξορθολογισμού των πραγμάτων. Και επιτρέψτε μου, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η κοινή λογική και ο εξορθολογισμός δεν έχει κομματική ένταξη. Είναι κοινή λογική και είναι εξορθολογισμός των πραγμάτων.

Πιστεύω, λοιπόν, ότι είμαστε στη σωστή κατεύθυνση και πως στο χέρι μας είναι και στην ευθύνη μας, πάνω απ' όλα, με τις συντονισμένες ενέργειες και προσπάθειές μας τον επόμενο καιρό να οδηγήσουμε τα πράγματα σε μία καλύτερη ρότα.

Θέλω, κύριε Υπουργέ, πριν τελειώσω να κάνω μία αναφορά σε αυτό που ακούγεται κατά κόρον «δεν πληρώνουμε εισιτήρια στα μέσα μαζικής μεταφοράς, δεν πληρώνουμε διόδια». Εγώ έχω κάνει δήμαρχος πολλά χρόνια και εκεί είχαμε να αντιμετωπίσουμε τις λεγόμενες ανταποδοτικές υπηρεσίες. Και πάλι αντιμετωπίζαμε αυτό το πρόβλημα. Κάποιοι δεν πλήρωναν και στο τέλος το λογαριασμό τον πλήρωναν πάντα οι συνεπείς, αυτοί που πλήρωναν. Διότι κάναμε το λογαριασμό, λέγαμε πόσο θα μας κοστίσει, παραδείγματος χάριν, η ανταποδοτική υπηρεσία της ύδρευσης για τον επόμενο χρόνο, τόσο θα μας κοστίσει, το διαιρούσαμε με τους καταναλωτές και κάναμε την αναγκαία αύξηση κάθε φορά. Εάν, βέβαια, πλήρωναν όλοι, δεν θα κάναμε αυξήσεις και προφανώς θα είχαμε ένα καλύτερο, λογικότερο και δικαίωτο σύστημα.

Το ίδιο γίνεται και τώρα. Δεν πληρώνουν κάποιοι και στο τέλος αναγκάζομαστε να αυξάνουμε το εισιτήριο, για να καλύψουμε αυτούς οι οποίοι δεν πληρώνουν. Και εγώ λέω ότι είναι μία αντικοινωνική συμπεριφορά και αυτών που δεν πληρώνουν συστηματικά και με στόχο και με σχέδιο και αυτών που δεν πληρώνουν τα διόδια.

Όλο αυτό το κίνημα αυτών που δεν πληρώνουν τα διόδια, δεν είναι κίνημα φτωχών και φουκαράδων. Εγώ βλέπω τεράστια φορτηγά, που κάνουν εμπορικές μεταφορές σε μεγάλες επιχειρήσεις, οι οποίες δεν πληρώνουν. Βέβαια, δεν μειώνουν την τιμή

του προϊόντος στον καταναλωτή, τελικά. Το πληρώνει ο καταναλωτής. Και βλέπω και τεράστια τζίπ και πολυτελέστατα αυτοκίνητα, που κατεβαίνουν οι κάτοχοί τους, σηκώνουν τις μπάρες και περνάνε.

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

Με συγχωρείτε, κύριε Πρόεδρε. Τελειώνω σε ένα λεπτό.

Όσον αφορά την ιστορία των διοδίων, αν πρέπει να πληρώνουν διόδια ή όχι, επειδή η Ελλάδα αναπτύσσεται με δύο ταχύτητες, η ανατολική Ελλάδα έχει αναπτυχθεί πολύ πιο γρήγορα σε σχέση με τη δυτική Ελλάδα, που είναι και ο δικός μου Νομός η Λευκάδα, έχουν την πολυτέλεια να λένε και στην Αττική: Δεν πληρώνουμε για έργα που είναι μέσα στην Αττική. Όμως, έχουν τα έργα και τα χρησιμοποιούν. Έχουν τα έργα των Ολυμπιακών Αγώνων, έχουν τις μεγάλες υποδομές που έγιναν από το βαλάντιο του φορολογούμενου πολίτη και τώρα έχουν την πολυτέλεια –αν θέλετε- ή την άνεση να λένε «δεν πληρώνουμε». Το ίδιο και οι φίλοι οι οποίοι χρησιμοποιούν τον ανατολικό άξονα, που έχει γίνει ένας αυτοκινητόδρομος ευπρεπέστατος και ασφαλής και πάλι μπορεί να λένε «δεν πληρώνουμε».

Τι να πούμε εμείς, όμως, στη δυτική Ελλάδα που χρησιμοποιούμε συνέχεια ένα δρόμο λαιμητόμο, το χειρότερο δρόμο σε όλη την Ευρώπη; Είναι ο δρόμος αυτός που χρησιμοποιούμε εμείς, από την Κόρινθο στην Πάτρα και από το Αντίρριο στα Γιάννενα και στη Λευκάδα, ακόμα χειρότερα. Εμείς, λοιπόν, λέμε πολλές φορές –και πιστέψτε με- μακάρι κι εμείς να είχαμε έναν αυτοκινητόδρομο σύγχρονο και ας πληρώναμε κιόλας και ένα διόδιο. Διότι, σε τελευταία ανάλυση, αυτό που θα πληρώναμε θα το γλυτώναμε σε ατελείωτες ανθρωπώρες που χάνουμε, θα το γλυτώναμε σε καύσιμα, που πληρώνουμε πολύ περισσότερα τώρα, σε ηρεμία και σε ψυχική γαλήνη και θα το γλυτώναμε και σε ανθρώπινες ζωές, οι οποίες θυσιάζονται κάθε χρόνο στο βωμό αυτών των κακών δρόμων που έχουμε.

Και για να τελειώσω, εμείς στη Λευκάδα σας έχουμε ζητήσει, κύριε Υπουργέ, θαρραλέα πραγματικά να προχωρήσετε, να κάνετε την υποθαλάσσια ζεύξη Λευκάδος, τη σύνδεση δηλαδή της Λευκάδος με την Ακαρνανία, με σύμβαση παραχώρησης και να πληρώσουμε και εμείς και οι χιλιάδες επισκέπτες του νησιού μας. Διότι μπορούμε να καταλαβαίνουμε. Εμείς δεν βλέπουμε όλα τα πράγματα μαύρα. Εμείς, ξέρετε, στο Ιόνιο και στη Λευκάδα έχουμε ποικιλία χρωμάτων, πανδαίσια χρωμάτων και είμαστε πιο αισιόδοξοι άνθρωποι. Θέλουμε, λοιπόν, να πληρώσουμε, αλλά να έχουμε όφελος.

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

Γι' αυτό, σας παρακαλώ να δώσετε εντολή στις υπηρεσίες σας, να επιταχύνουν τις διαδικασίες και να έχουμε ένα πολύ συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα για την πρόοδο αυτού του έργου, που άλλωστε ο ίδιος έχετε εξαγγείλει και η Κυβερνητική Επιτροπή Μεγάλων Έργων έχει αποφασίσει.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας): Κατακτήσατε την ανοχή του Προεδρείου, κύριε Μαργέλη, με την εμπεριστατωμένη ομιλία σας.

Παρέλκει όμως η αναφορά στις ποιότητες της Λευκάδας και των Λευκαδίων, διότι είναι γνωστές ανά την ιστορία και ανά το πανελλήνιο και ειδικώς στο Προεδρείο.

Παρακαλείται ο κ. Αθανάσιος Μπούρας, Βουλευτής Αττικής της Νέας Δημοκρατίας, να λάβει το λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΜΠΟΥΡΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Έφυγε ο κ. Πρωτόπαπας –τον έβλεπα εδώ μέχρι πριν από λίγο- αλλά ειλικρινά έψαχνα όλα τα λεξικά, κύριε Πρόεδρε, γιατί έκανε προσπάθεια πριν από λίγο. Εγώ δικαιολογώ την προσπάθειά του, γιατί πρέπει να υπερασπιστεί το κόμμα του σε μια δύσκολη καμπή ή γι' αυτό που συνέβη πριν από δύο-τρεις μέρες που αγανάκτησε κι εσάς, κύριοι συνάδελφοι του ΠΑΣΟΚ και όλο τον ελληνικό λαό. Προσπαθούσε ειλικρινά να μας πει -χρησιμοποιώντας κείμενο του Αντώνη Σαμαρά- ότι η εμπορική αξιοποίηση είναι το ίδιο πράγμα με την εκποίηση. Δεν ξέρω αν έχει κάποιο διαμέρισμα και το ενοικιάσει, αν αυτό λέγεται πώληση.

Ειλικρινά, προσπάθησε ο κ. Πρωτόπαπας –όπως και πολλοί συνάδελφοι- να υποτιμήσει εκτός από τα άλλα και τη μνήμη μας. Μας συμβούλεψε κι εγώ κατάλαβα ότι όλο αυτό το χάος που περιέγραψε για τις αστικές συγκοινωνίες είναι λες και δημιουργήθηκε τα τελευταία πέντε χρόνια και δεν θυμάται τίποτα από την εικοσαετία που πέρασε. Προσπάθησε, λοιπόν, ο κ. Πρωτόπαπας να μας πείσει ότι αξιοποίηση και εκποίηση είναι το ίδιο πράγμα.

Δηλώνω –όπως το δήλωσε και ο Κοινοβουλευτικός μας Εκπρόσωπος κ. Κεφαλογιάννης- ότι η Νέα Δημοκρατία και ο Πρόεδρός μας Αντώνης Σαμαράς μίλησαν για επικερδή αξιοποίηση της δημόσιας περιουσίας –συνεχίζοντας τη φράση του κ. Σαμαρά- χωρίς να χάνεται η κυριότητά της.

Αγαπητοί συνάδελφοι, εμείς λοιπόν στη Νέα Δημοκρατία μιλάμε για μετατροπή μέρους του δυνητικού μας πλούτου σε ενεργητικό. Αυτό εξάλλου πολλοί συνάδελφοι το άκουσαν πριν από λίγες μέρες –συγκεκριμένα στις 14 Δεκεμβρίου- στην Επιτροπή Έρευνας και Τεχνολογίας, όπου είχε έλθει ο Γενικός Διευθυντής του ΙΟΒΕ κ. Στουρνάρας, ο οποίος νομίζω δεν είναι Νέα Δημοκρατία. Το καταλαβαίνετε αυτό.

Ο ελληνικός λαός κατάλαβε πολύ καλά την προχθεσινή φαρσοκωμωδία, που παίχτηκε οκτώ ώρες μετά τη συνέντευξη της τρόικας, όταν η Κυβέρνηση είχε αντιληφθεί την καθολική αντίδραση των μέσων ενημέρωσης και τη δικαιολογημένη αγανάκτηση του ελληνικού λαού αλλά και ημών, κύριοι συνάδελφοι. Πολλοί και από σας, δικαιολογημένα είχατε αγανακτήσει.

Κύριε Υπουργέ, δεν θέλω να αναλώσω τον πολύ λίγο χρόνο που έχω, αλλά πρέπει να σας πω ότι σ' ένα νομοσχέδιο πολύ μικρό σε έκταση που εξικνείται σε ακριβώς δώδεκα σελίδες, η έκθεση της Επιστημονικής Επιτροπής είναι δεκαεπτά σελίδες. Παρακολούθησα στην αναφορά σ' αυτό το θέμα από τον κ. Λαφαζάνη τους εκλεκτούς συνεργάτες σας, που βρίσκονται πίσω από τα έδρανα, ότι εκείνη τη στιγμή έτρεξαν και επιμελώς διαβάζουν. Δεν ξέρω αν τώρα διαβάζουν. Εγώ θα περιμένω μέχρι αύριο, γιατί ειλικρινά πρώτη φορά βλέπω τέτοια ανάλυση. Ιδιαίτερα θα αναφέρω το άρθρο 12 στο οποίο η ανάλυση της Επιστημονικής Επιτροπής φτάνει να είναι πέντε σελίδες και μάλιστα, λέει «η ύπαρξη τέτοιων συγκεκριμένων λόγων δημοσίου συμφέροντος ενδεχομένως» -βάζει απλά λόγια- «να κριθεί στα αρμόδια δικαστήρια». Νωρίτερα πολλές διατάξεις αναφέρονται στο θέμα του ανταγωνισμού. Δεν ξέρω αν τα έχετε δει, αλλά εγώ παρακολούθησα μία ανησυχία στα έδρανα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε σήμερα το σχέδιο νόμου για την εξυγίανση των αστικών συγκοινωνιών της Περιφέρειας Αττικής. Κανείς δεν θα διαφωνούσε με τον τίτλο, αλλά είναι σαφές ότι απαιτείται ταχεία εξυγίανση, ανάπτυξη και εκσυγχρονισμός του συστήματος των δημοσίων μαζικών μεταφορών στο λεκανοπέδιο της Αττικής, χωρίς ωστόσο να ανατρέπονται βιαίως οι εργασιακές σχέσεις των απασχολούμενων σ' αυτά και χωρίς να επιβαρύνεται υπέρμετρα το επιβατικό κοινό. Είναι απαραίτητη η διατήρηση του κοινωνικού χαρακτήρα των αστικών συγκοινωνιών, για να υποστηριχθεί ο εργαζόμενος και ο πολίτης.

Συνεπώς, κύριε Υπουργέ, κάθε προσπάθεια εξυγίανσης του συγκεκριμένου τομέα θεωρούμε ότι πρέπει να σέβεται, να συνεχίζει τις θεσμικές πρωτοβουλίες που αναπτύχθηκαν κατά το παρελθόν, να δίνει τη δυνατότητα διαβούλευσης με τους εκπροσώπους των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης, τους εκπροσώπους των κοινωνικών εταίρων, των επιστημονικών φορέων, των εργαζομένων και βεβαίως των συγκοινωνιολόγων.

Ανοίγω μια παρένθεση και λέω ότι υπήρχε –και υπάρχει- μια πολύ μεγάλη μελέτη, ονομάζεται με τα αρχικά ΜΑΜ, Μελέτη Ανάπτυξης Μεταφορών, η οποία είχε γίνει –δεν θυμάμαι ακριβώς τη χρονολογία- περίπου το 2000 και προέβλεπε ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο. Τίποτα από αυτά δεν έχει ληφθεί υπ' όψιν.

Είναι αλήθεια ότι οι φορείς στην επιτροπή μίλησαν για ελλιπή διάλογο, κύριε Υπουργέ. Άρα, δυστυχώς, αποδεικνύεται ότι αυτό το σχέδιο νόμου είναι ένα σχέδιο νόμου που γίνεται ασφυκτικά για την τέταρτη δόση, για την τρόικα.

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

Δεν θα αιτιολογήσω το γιατί, γιατί ήδη το κουδουνάκι άρχισε να με προειδοποιεί.

Κύριε Υπουργέ, νομίζω ότι όλοι μας και εσείς, αλλά και η κοινωνία θέλει την εξυγίανση των αστικών συγκοινωνιών, θέλει καλύτερες συγκοινωνίες. Το ζητούμενο, όμως, είναι όχι μόνο πως θα βελτιώσουμε τα οικονομικά, γιατί σ' όλη αυτήν την εποχή του μνημονίου αυτό μόνο κάνετε, δεν κοιτάτε τίποτα άλλο, τι θα πάρετε και τι θα μειώσετε ούτε ανάπτυξη ούτε τίποτα.

Η εμπειρία έχει αποδείξει ότι όταν παρέχουμε στους πολίτες ποιοτικά μέσα, όπως έγινε με το μετρό, οι πολίτες τα χρησιμοποιούν και τα σέβονται και αυτό θα πρέπει να αποτελέσει πιλότο για την πολιτική μας για τα μέσα μαζικής μεταφοράς.

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

Αυτό επίσης που θέλω να σχολιάσω -θα δείξετε και σ' εμένα, κύριε Πρόεδρε, λίγη ανοχή- είναι το ποσοστό του 40% ως πλαφόν εισιτιότητας. Γιατί εγώ -και ο εισηγητής μας το είπε- δεν είδα καμμία μελέτη να υπάρχει πάνω σ' αυτό. Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Ένωση μάλιστα οι χρηματοδοτήσεις θα πρέπει να είναι καταγεγραμμένες και κοστολογημένες. Εδώ δεν υπάρχει αυτό.

Επίσης, έχουμε μια ουσιαστική διαφορά και είμαστε αντίθετοι με την απότομη αύξηση του εισιτηρίου κατά 40%. Πως προέκυψαν αυτές οι αυξήσεις; Υπάρχει μελέτη που σας οδήγησε σ' αυτήν την υπέρογκη αύξηση; Το λέω αυτό, γιατί προκειμένου να λυθεί το πρόβλημα της εισιτηριοδιαφυγής, στην πραγματικότητα αυτό που κάνετε είναι να επιβαρύνετε στην ουσία αυτούς, οι οποίοι πληρώνουν, κάτι το οποίο είναι άδικο.

Αξιοποιώντας τις νέες τεχνολογίες και μεθόδους θα μπορούσατε να επισπεύσετε το ηλεκτρονικό εισιτήριο. Επίσης, το κοινωνικό εισιτήριο μειωμένο για πολλές κατηγορίες: πολύτεκνοι, φοιτητές, μαθητές, εργαζόμενοι, σώματα ασφαλείας είναι στον αέρα.

Επιπλέον, θέλω να κάνω ένα σχόλιο για τους απολυμένους του ΜΕΤΡΟ. Δεν ξέρω εάν προτίθεστε να προσλάβετε άλλους στο ΜΕΤΡΟ, αλλά είναι βέβαιο ότι οι άνθρωποι αυτοί που απολύσατε εκπαιδεύτηκαν και παρήγαγαν κάποιο έργο σημαντικό και απαραίτητο. Αν πρόκειται, όμως, να προσλάβετε άλλους ανθρώπους στο ΜΕΤΡΟ, τότε έχω την αίσθηση ότι η απόλυση των ανθρώπων αυτών όχι απλά είναι άδικο, αλλά είναι και αντιπαραγωγική, είναι και αντιαναπτυξιακή, είναι και ζημιογόνα, διότι οι άνθρωποι αυτοί πέρασαν κάποιο χρονικό διάστημα σ' αυτήν την επιχείρηση, εκπαιδεύτηκαν, έμαθαν τη δουλειά και είναι πάρα πολύ χρήσιμοι. Ο εξορθολογισμός, μάλιστα, των εργασιακών σχέσεων βοηθάει, εκτός των άλλων, και την ασφάλεια των μεταφορών.

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

Θα περικόψω πολλά από την ομιλία μου και θα καταλήξω, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πρόκειται για ένα πρόχειρο και γρήγορο για την τρέχουσα σχέδιο νόμου, χωρίς να έχει μελετηθεί ούτε ο τρόπος της εξυγίανσης ούτε της αναδιάρθρωσης ούτε της ανάπτυξης των συγκοινωνιών. Δεν φαίνεται πουθενά μέσα σ' αυτό το νομοσχέδιο το πώς θα μπορεί να υπάρξει η ανάπτυξη.

Γενικά, το παρόν νομοσχέδιο δεν έχει αναπτυξιακό χαρακτήρα. Πρόκειται για ένα σχέδιο νόμου που δεν συμμαζεύει την κατάσταση των αστικών συγκοινωνιών, δεν λύνει τα προβλήματα τα οποία έχουν σήμερα οι πολίτες, δηλαδή το επιβατικό κοινό και επομένως εμείς, όπως δήλωσε και ο εισηγητής μας και ο Κοινοβουλευτικός μας Εκπρόσωπος, δεν θα στηρίξουμε αυτό το νομοσχέδιο.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας): Ευχαριστούμε τον κ. Μπούρα.

Παρακαλείται η Βουλευτής Β' Πειραιώς του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας και Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. Βέρα Νικολαΐδου να λάβει το λόγο.

ΒΕΡΑ ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ (Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα ξεκινήσω με ένα μικρό σχόλιο, διότι πραγματικά δεν καταλαβαίνω γιατί διαμαρτύρεται η Κυβέρνηση για τη συνέντευξη της τρέχουσα. Αλήθεια, γιατί διαμαρτύρεστε; Επειδή βγήκε πιο μπροστά και ανακοίνωσε αυτά που είχατε ήδη συμφωνήσει, αυτά που είχε

ήδη ανακοινώσει έξω ο ίδιος ο Πρωθυπουργός; Και όχι τίποτε άλλο, έχει αρχίσει πάλι ένας καβγάς χωρίς νόημα μεταξύ του ΠΑΣΟΚ και της Νέας Δημοκρατίας και στην κυριολεξία παίζετε με τις λέξεις. «Ξεπούλημα» ο ένας, «αξιοποίηση και όχι εκποίηση», ο άλλος. Η αλήθεια είναι ότι είναι ξεπούλημα όσο-όσο και θα το κάνατε και οι δυο με τον ίδιο τρόπο. Δεν είστε, όμως, και οι δυο στην Κυβέρνηση. Αυτή είναι η διαφορά και γι' αυτό τσακώνεστε.

Τώρα πάμε στο νομοσχέδιο. Ο τίτλος «Εξυγίανση, αναδιάρθρωση και ανάπτυξη των αστικών συγκοινωνιών Περιφέρειας Αττικής» είναι βαρύγδουπος, αλλά ψευδεπίγραφος. Κλείσατε, βέβαια, τις διαδικασίες, τη δημόσια διαβούλευση, το διάλογο με τις πρόθυμες συνδικαλιστικές ηγεσίες, φέρατε και κάποιες αλλαγές με προσθήκες της Κυβέρνησης στο νομοσχέδιο, ποιο είναι, όμως, το αποτέλεσμα; Η αλλαγή του όρου «κατάργηση των συλλογικών συμβάσεων» από τον όρο «αντικατάσταση». Αυτό πρέπει να σημειώσουν οι εργαζόμενοι, γιατί αυτό φέρνετε ως αποτέλεσμα. Απολύσεις, μετατάξεις σε δύο φάσεις.

Και μπορεί κανείς να φανταστεί την ομηρία και τι θα ακολουθήσει με τον τρόπο αυτό. Χαράσωμα, αυξήσεις στα εισιτήρια και στα διόδια, καταργήσεις και περικοπές δρομολογίων σε λαϊκές γειτονιές -εκεί «θα πληρώσουν το μάρμαρο»- και βέβαια άνοιγμα του δρόμου για την ιδιωτικοποίηση των αστικών συγκοινωνιών, δηλαδή αλλαγές σε βάρος επιβατών και εργαζομένων.

Όλοι θυγόμαστε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, από αυτό το νομοσχέδιο, γιατί οι αστικές συγκοινωνίες κατ' επέκταση το κυκλοφοριακό, είναι πράγματι ένα οξυμένο και μεγάλο πρόβλημα που χαρακτηρίζει, όχι μόνο το Λεκανοπέδιο, αλλά το σύνολο των αστικών κέντρων και μέρα με τη μέρα γίνεται πιο οξύ. Ο κάτοικος της Αθήνας το βιώνει περισσότερο κάθε μέρα, όταν ξεκινάει με αγωνία και άγχος να φθάσει στη δουλειά του, με αγωνία για το αν θα παρκάρει και πού θα παρκάρει, για να γυρίσει μετά στη δουλειά ή στο σπίτι του, για να είναι πάντοτε στην ώρα του είτε στη δουλειά του είτε στις κοινωνικές του υποχρεώσεις.

Ποιες είναι, όμως, οι αιτίες που οδήγησαν στη σημερινή κατάσταση; Πρώτα απ' όλα, η συνειδητή, μεθοδική και πολύχρονη υπονόμευση των μέσων μαζικής μεταφοράς, η συνεχιζόμενη και μέχρι σήμερα προτεραιότητα που δίνετε στο Ι.Χ. και όχι στα μέσα μαζικής μεταφοράς -παρά τις κατά καιρούς δηλώσεις των Υπουργών, τις θεωρείτε συμπλήρωμα και όχι προτεραιότητα- οι στρατηγικές που εξυπηρετούν την κερδοφορία του μεγάλου κεφαλαίου -αυτοκινητοβιομηχανίες, εταιρείες πετρελαιοειδών- και όχι φυσικά την ικανοποίηση των σύγχρονων αναγκών των πολιτών, η ελλιπής χρηματοδότησή τους από τον κρατικό προϋπολογισμό.

Πολλά νούμερα ακούστηκαν εδώ. Δεν χρειάζεται να θυμίσουμε το νόμο που εσείς έχετε ψηφίσει, το ν.269/1998, γιατί και οι δύο τις περιόδους που κυβερνήσατε, τόσο η Νέα Δημοκρατία όσο και το ΠΑΣΟΚ, κλέβατε αυτήν την επιχορήγηση, δεν την αποδίδετε στο ακέραιο. Αντί για 3,5 δισεκατομμύρια ευρώ που έπρεπε να είχαν αποδοθεί, έχετε αποδώσει μόνο 1,5 δισεκατομμύριο. Ποιος παρανομεί, λοιπόν; Αυτοί που δεν πληρώνουν ή το ίδιο το κράτος;

Επίσης, δεν χρειάζεται να θυμίσουμε την έλλειψη προσωπικού και την κατάργηση συλλογικών συμβάσεων στους νέους εργαζόμενους.

Επειδή πολύ κουβέντα έγινε για τα ΣΔΙΤ, ναι η ιδιωτικοποίηση μέσω των ΣΔΙΤ είναι μία από τις αιτίες που έχουν οδηγήσει στη σημερινή κατάσταση. Με την ιδιωτικοποίηση πλευρών του αστικού μεταφορικού έργου και με τη μέθοδο της δήθεν αυτοχρηματοδότησης ο λαός πληρώνει διπλά και τριπλά, αφού ξαναπληρώνει για τη χρήση και φυσικά, το μεγάλο κεφάλαιο, οι επιχειρηματικοί όμιλοι χωρίς ουσιαστικά να καταβάλουν χρήματα διαχειρίζονται τα έργα -διόδια, γκαράζ κ.α- για πάρα πολλά χρόνια και κερδίζουν τεράστια ποσά. Το δε κράτος έχει το ρόλο του εγγυητή των επιχειρηματικών ομίλων στο δανεισμό από τις τράπεζες και φυσικά, το ρόλο του εγγυητή για τα κέρδη του. Αυτός είναι ο ρόλος.

Αποτέλεσμα αυτής της πολιτικής είναι φυσικά το ακριβό εισιτήριο και οι απανωτές αυξήσεις. Φτιάξατε το ενιαίο εισιτήριο. Αυτό ήταν από 0,40 μέχρι 0,60 ευρώ πριν μερικά χρόνια, το πή-

γανε στο 1 ευρώ και τώρα στο 1,40 ευρώ και οι αυξήσεις καλά κρατούν και πάνε προς τα πάνω.

Εμείς, στο Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδος δεν αποδεχόμαστε αυτή τη λογική και αυτή την κυρίαρχη γραμμή και στις αστικές συγκοινωνίες. Υποστηρίζουμε, πρώτα απ' όλα, ότι το πρόβλημα των αστικών συγκοινωνιών και όλων των μεταφορών γενικότερα δεν είναι μόνο θέμα οικονομικής ή τεχνοκρατικής διαχείρισης. Είναι θέμα ταξικής πολιτικής. Η συγκοινωνιακή πολιτική και τα αποτελέσματά της έχουν άμεση σχέση και συνδέονται με άλλες πολιτικές: Οικονομική πολιτική, εξυπηρέτηση συμφερόντων, χωροταξίας, πολεοδομίας, χρήση γης, κατοικίας, λειτουργία πόλης, άμεση σχέση περιβαλλοντικής διαχείρισης, εργασίας κ.α..

Το μετρό, για παράδειγμα, δεν είναι ένα σύμπλεγμα συμφερόντων μεγαλοεργολάβων, Ελλήνων και ξένων; Δεν έγινε κατ' αρχάς για να εξυπηρετήσει τους Ολυμπιακούς Αγώνες, ενώ άφησε σε δεύτερο επίπεδο τις δυτικές συνοικίες, τις εργατικές γειτονιές που ακόμα περιμένουν να περάσει;

Εμείς, στο Κομμουνιστικό Κόμμα, θεωρούμε ότι οι συγκοινωνίες, γι' αυτούς τους λόγους, είναι κοινωνικό αγαθό και ότι η συγκοινωνιακή πολιτική πρέπει να ικανοποιεί τις ανάγκες των εργαζομένων, την προστασία και το σεβασμό της ανθρώπινης ζωής.

Εμείς υποστηρίζουμε και παλεύουμε, ιδιαίτερα στις σημερινές συνθήκες, να δοθεί στην πράξη προτεραιότητα στα μέσα μαζικής μεταφοράς και μάλιστα, με ενίσχυση των μέσων σταθερής τροχιάς, με φθηνό εισιτήριο και δωρεάν χρήση για τους εργαζόμενους τις ώρες που πάνε στη δουλειά τους και τις ώρες που αποχωρούν από αυτή. Αυτό βέβαια, απαιτεί ενιαίο φορέα μεταφορών. Ακούστηκε πάρα πολύ και εδώ, αλλά εμείς εννοούμε ενιαίο κρατικό φορέα με κεντρικό σχεδιασμό, προγραμματισμό και υλοποίηση αυτού το έργου ολοκληρωμένα. Ο κεντρικός σχεδιασμός γενικά και των αστικών συγκοινωνιών ιδιαίτερα, έχει σχέση και παρεμβαίνει καθοριστικά στη λειτουργία της πόλης και όλων των πόλεων. Φυσικά, όταν λέμε λειτουργία της πόλης, δεν εννοούμε τα κτήρια και τους δρόμους, αλλά τη ζωή των εργαζομένων, τη ζωή των κατοίκων της κάθε πόλης.

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

Ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε.

Για το λόγο αυτό, αγωνιζόμαστε –και θα συνεχίσουμε να αγωνιζόμαστε– διεκδικώντας. Και σε αυτόν τον αγώνα καλούμε, όχι μόνο τους εργαζόμενους στις συγκοινωνίες, αλλά και στους υπόλοιπους κλάδους να ενώσουν τη φωνή τους στο αίτημα για απόσυρση του νομοσχεδίου. Είναι κάτι που έχει ξεχαστεί. Εμείς επιμένουμε στην απόσυρση αυτού του νομοσχεδίου, για δημιουργία συγκοινωνιών, χωρίς ανάμειξη του ιδιωτικού κεφαλαίου, που θα υπηρετούν την ανάγκη για ασφαλή και φθηνή μεταφορά για τους εργαζόμενους και με πλήρη δικαιώματα στις μεταφορές γενικότερα.

Αυτός ο αγώνας πρέπει να συνεχιστεί. Δεν έχουμε αυταπάτες, ότι με την πλειοψηφία που διαθέτετε θα το περάσετε αυτό το νομοσχέδιο. Το πρόβλημα όμως είναι, αυτό να μην νομιμοποιηθεί στη συνείδηση των εργαζομένων. Πιστεύουμε ότι υπάρχει καθημερινός αγώνας και ένα τέτοιο πρώτο βήμα είναι η αγωνιστική συμμετοχή τους στις 23 Φλεβάρη με τις ταξικές δυνάμεις.

Είναι φυσικά αυτονόητο ότι εμείς καταψηφίζουμε το νομοσχέδιο επί της αρχής, επί των άρθρων και φυσικά στο σύνολό του. Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας): Ευχαριστούμε την κ. Νικολαΐδου.

Παρακαλείται ο κ. Αθανάσιος Λεβέντης, Βουλευτής Αττικής να προσέλθει το Βήμα.

Κύριε, Λεβέντη, έχετε το λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο ελληνικός λαός με έκπληξη, αγανάκτηση και οργή πληροφορήθηκε μεσάνυχτα και κάτι τα τεκταινόμενα στη χώρα από τους «σεβαστούς» εκπροσώπους της τρόικας. Μας πληροφορήσαν για το τι μας επιφυλάσσει το μέλλον, τι και πόσα θα ξεπουληθούν και πόσο γρήγορα. Μέχρι το 2014. Υπάρχει και όριο μάλιστα.

Βεβαίως, υπάρχει και το ερώτημα: Ποιος τους το επέτρεψε;

Ποιος τους κάλεσε; Τι συζήτησαν; Απ' αυτήν την άποψη, είναι απόλυτα υποκριτική η στάση της Κυβέρνησης και των κυβερνητικών στελεχών, όταν λένε ότι δεν το ήξεραν. Εκτός, βέβαια, και αν δεν το ήξεραν οι Υπουργοί. Αυτό, όμως, μας πάει σε άλλες εποχές, όταν ο Αμερικανός πρεσβευτής Πιουριφόνι, το 1952, με τα πόδια πάνω στο τραπέζι, έδινε εντολές για τις κυβερνήσεις και την πολιτική που θα ακολουθήσουν.

Από την άλλη, όμως, περισσεύει και η υποκρισία εδώ μέσα, σ' αυτήν την Αίθουσα, με αυτές τις αντιπαραθέσεις ανάμεσα στα δύο κόμματα για το ποιος το είπε πρώτος, ποιος πρότεινε τα 50 δισεκατομμύρια, εάν θα πρόκειται για εκποίηση ή αξιοποίηση. Ο λαός έχει μία άλλη, πολύ καλύτερη φράση. Λέει: «Γενικό ξεπούλημα». Αυτό είναι. Ας το πούμε καθαρά.

Υπό το βάρος των προτροπών της τρόικας για γενικό ξεπούλημα και το συνεχιζόμενο επικοινωνιακό παιχνίδι της Κυβέρνησης, η οποία από τη μία πατά πόδι και από την άλλη αφήνει ανοιχτές πόρτες, ερχόμαστε να συζητήσουμε το συγκεκριμένο νομοσχέδιο για την εξυγίανση, αναδιάρθρωση και ανάπτυξη των αστικών συγκοινωνιών της Περιφέρειας Αττικής και άλλες διατάξεις.

Εξυγίανση: Με ποιον τρόπο; Με τη μείωση μισθών, τη μείωση προσωπικού, των επιδοτήσεων στο 40%, με την αύξηση της τιμής των εισιτηρίων.

Αναδιάρθρωση: Με ποιον τρόπο; Με συγχώνευση ΕΘΕΛ, ΗΛΠΑΠ και δημιουργία του ΟΣΥ, με συγχώνευση ΑΜΕΛ, ΗΣΑΠ, ΤΡΑΜ και δημιουργία του ΣΤΑΣΥ, δηλαδή Σταθερές Συγκοινωνίες.

Ανάπτυξη: Πουθενά στο νομοσχέδιο δεν υπάρχει ένας σχεδιασμός για την ανάπτυξη. Πού είναι η συζήτηση για τον προαστιακό, τα ΚΤΕΛ, τα ταξί, τα ποδήλατα, τους λεωφορείο-δρομους, εάν θέλουμε να μιλάμε για ολοκληρωμένο σχεδιασμό και ανάπτυξη; Πρόκειται για ένα νομοσχέδιο, από το οποίο απουσιάζει η πραγματική συζήτηση για την αναμόρφωση των συγκοινωνιών.

Η Κυβέρνηση, όμως, φέρνει ένα νομοσχέδιο, ξεκινώντας με λανθασμένη αντίληψη. Αντί ο κύριος στόχος της να είναι η βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων προς τον πολίτη υπηρεσιών και η σχέση της ποιότητας αυτής με το κόστος των υπηρεσιών που προσφέρονται, ο βασικός της στόχος είναι ουσιαστικά να βρει τρόπους να μειώσει τα ελλείμματά τους και μάλιστα, με τον πιο ανορθόδοξο τρόπο, ενώ το οποιοδήποτε πλαίσιο βελτίωσης των αστικών συγκοινωνιών αντιμετωπίζεται σε καθαρά ταμειακή βάση.

Για τη βελτίωση των υπηρεσιών, της χρήσης, το νομοσχέδιο δεν λέει τίποτα. Δεν προβλέπει τίποτα, δεν βάζει δεσμευτικούς στόχους. Δεν μπορεί, όμως, να είναι αφετηρία της συζήτησης τα επιδόματα των οδηγών, το ύψος των μισθών ή οι υπερωρίες των υπαλλήλων στις αστικές συγκοινωνίες.

Ακούσαμε εδώ την ψυχοπόνια που κυριάρχησε για τον οδηγό του λεωφορείου που είναι επτά ώρες πάνω στο τιμόνι και που είναι πράγματι οι συνθήκες σκληρές και αβιώτες. Αυτό, όμως, πρέπει να το δούμε στην καθημερινή πράξη για τους οδηγούς και όχι μόνο γι' αυτούς, αλλά και για τους άλλους οδηγούς και εργαζομένους, καθώς επίσης και για όλο τον ελληνικό λαό, να δούμε δηλαδή τις αβιώτες συνθήκες που έχουν δημιουργηθεί και τις σκληρές εργασιακές συνθήκες κάτω από τις οποίες ζουν και εργάζονται.

Ασφαλώς, δεν ισχυριζόμαστε ότι δεν υπάρχουν στρεβλώσεις. Όμως, όλο αυτό το επικοινωνιακό παιχνίδι με τους υπέργογους μισθούς των εργαζομένων, που στήθηκε σε συνέργεια με τα μέσα μαζικής ενημέρωσης, είναι άτοπο, κάτι που το απέδειξαν και όλοι οι εκπρόσωποι των φορέων που πέρασαν από εδώ, λέγοντας ότι σκόπιμα η Κυβέρνηση απέκρυψε να πει στον κόσμο για τις αμοιβές των διευθυντικών στελεχών. Είναι άλλος ο μισθός των εργαζομένων και άλλος των στελεχών.

Πουθενά, επίσης, δεν μας λέτε για τις ευθύνες των διοικήσεων, όπως δεν μας λέτε, κύριε Υπουργέ, και για τις ευθύνες της πολιτείας. Αρκετά από τα ελλείμματα έχουν προέλθει από την κοινωνική πολιτική της πολιτείας, των διαδοχικών κυβερνήσεων και των δύο μεγάλων κομμάτων. Πλήρωσαν ποτέ στις εταιρείες το κόστος των μειωμένων εισιτηρίων ή έγινε έλλειμμα;

Επειδή μιλάτε συνεχώς για τους τζαμπατζήδες, το ίδιο κάνει εδώ και έτη το κράτος με τις εταιρείες, όπως έκανε και παλαιότερα με την Ολυμπιακή. Ας θυμηθούμε τα εισιτήρια των ψηφοφόρων στις εκλογές. Πληρώθηκαν ποτέ αυτά τα εισιτήρια των εκατοντάδων χιλιάδων ψηφοφόρων των δύο μεγάλων κομμάτων, οι οποίοι διακινούνταν ανά την επικράτεια, αλλά και από όλη την υφήλιο;

Και βέβαια, αναρωτηθείτε επίσης αν αντέχουν οι άνθρωποι αυτοί με αυτήν την κρίση μία τόσο μεγάλη επιβάρυνση 40% και πλέον.

Αντί όμως να πάρετε μέτρα προσέλκυσης του κοινού στα μαζικά μέσα μεταφοράς, εσείς το πάτε ανάποδα. Όπως στον ΟΣΕ, μας φέρνεται πίσω πάρα πολλές δεκαετίες. Αυξάνετε δραματικά τα εισιτήρια, μειώνετε δρομολόγια, καταργείτε κρίσιμες διαδρομές. Ιδιωτικοποιείτε υπηρεσίες, καταργείτε το ενιαίο εισιτήριο και μειώνετε το χρόνο ισχύος του. Δηλαδή, διώχνετε τους χρήστες. Και βέβαια, μπαίνει το ερώτημα: Ποιος θα πληρώσει πρώτα και κύρια; Μα, οι πιο αδύναμοι οικονομικά και οι πιο υποβαθμισμένες περιοχές. Εκεί υπάρχει και λιγότερη κίνηση και εκεί θα περιοριστούν ακόμα περισσότερο τα δρομολόγια.

Αντίθετα απ' ό,τι συμβαίνει σε άλλες χώρες, που οι δημόσιες συγκοινωνίες επιδοτούνται και μάλιστα γενναία, η Κυβέρνηση μειώνει την επιδότηση στο 40% χωρίς να υπάρχουν εξηγήσεις. Σε πολλές χώρες γνωρίζετε ότι είναι αρκετά παραπάνω και μάλιστα μπορεί και να φτάσει και στο 100%, χωρίς αυτό να αντιβαίνει στους ευρωπαϊκούς κανόνες ανταγωνισμού. Είναι θεμιτό -έκρινε το Ευρωδικαστήριο- να προσφέρεται σε όλους συγκοινωνία με τιμές κάτω του κόστους και η διαφορά να καλύπτεται από τα φορολογικά έσοδα, μεταφέροντας έτσι πόρους από τους έχοντες στους μη έχοντες. Αυτό που παγκοσμίως ονομάζεται «επιδότηση των συγκοινωνιών», στην Ελλάδα ονομάζεται «έλλειμμα των φορέων τους».

Όταν μιλάμε για ανάπτυξη των συγκοινωνιών, θα πρέπει να ξεκινάμε με τις εξής αρχές: Πρώτον, η δυνατότητα μετακίνησης είναι δικαίωμα του πολίτη και πρέπει να προσφέρεται από την πολιτεία. Δεύτερον, οι αστικές συγκοινωνίες ή θα γίνουν ελκυστικές για τον πολίτη ή ο φαύλος κύκλος της αυτοκίνησης και του αυτοκινητοκεντρικού τρόπου ανάπτυξης των πόλεων, με ό,τι αυτό σημαίνει για την κατανάλωση ενέργειας, το περιβάλλον και την οδική ασφάλεια, θα συνεχίζεται χωρίς προοπτική.

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

Ένα λεπτό την υπομονή σας και για εμένα, κύριε Πρόεδρε.

Κάτω από αυτό το πρίσμα, θα πρέπει να δούμε και τα συμφέροντα στο χώρο των συγκοινωνιών και γενικότερα με τα μέσα μαζικής μεταφοράς στην Ελλάδα, αστικά λεωφορεία, τραμ, μετρό, προαστιακός, ΟΣΕ. Αυτήν την περίοδο, λόγω της κρίσης -ακριβή βενζίνη, δόδια κ.λπ.- παρατηρείται μείωση της χρήσης Ι.Χ.. Είναι, λοιπόν, άλλη μια ευκαιρία. Εν τούτοις, εξακολουθούμε να βλέπουμε πολιτικές και δράσεις, που όχι μόνο δεν θα αποθαρρύνουν τη χρήση του Ι.Χ., αλλά αντίθετα την ενθαρρύνουν. Στη σημερινή κρίση, η ενίσχυση της δημόσιας μετακίνησης είναι αναγκαία, όχι μόνο για λόγους κοινωνικής αλληλεγγύης, αλλά και με όρους επιχειρησιακούς λόγω της αυξημένης ζήτησης. Τώρα είναι ευκαιρία να πάρει το ρόλο της η δημόσια συγκοινωνία, αυτόν δηλαδή που έχει σε όλη την υπόλοιπη Ευρώπη και στις περισσότερες μεγαλουπόλεις του κόσμου. Όλοι θέλουμε καλύτερες, σύγχρονες συγκοινωνίες, εξαιρετικές, ασφαλείς.

Εμείς, ως Δημοκρατική Αριστερά προτείνουμε: Επανασχεδιασμό της τιμολογιακής πολιτικής με βάση μια λογική χρηματοδότηση του συστήματος που θα τείνει στο 50%-50%. Αυτό προϋποθέτει εξορθολογισμό της λειτουργίας όλου του συστήματος, γενναία αναδιοργάνωση όλων των μηχανισμών ελέγχου, απόδοση στο σύστημα των αναγκών χρηματοδοτήσεων και κυρίως καλές, ασφαλείς, αξιοπρεπείς και γρήγορες μετακινήσεις. Συντονισμό όλων των μέσων μαζικής μεταφοράς υπό ενιαία διοίκηση σε ένα σύστημα απόλυτης προτεραιότητας στις μετακινήσεις στο λεκανοπέδιο. Μείωση της τιμής της κάρτας, ώστε να στραφούν περισσότεροι χρήστες στη μόνιμη χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς. Διατήρηση του ενιαίου εισιτηρίου με αλλαγή μέσου μετακίνησης. Θελκτικά κίνητρα για την χρήση μέσων μα-

ζικής μεταφοράς έναντι του Ι.Χ.. Δημιουργία ενός σχεδίου γρήγορης ανάπτυξης των μέσων σταθερής τροχιάς και ειδικά του τραμ. Όχι στην πρωτοδότηση της αγοράς Ι.Χ., αλλά μόνο στην ανανέωση του στόλου με όρους αποκλειστικά περιβαλλοντικούς.

Το νομοσχέδιο μάς βρίσκει αντίθετους και επί του συνόλου και επί των άρθρων και γι' αυτό ως Δημοκρατική Αριστερά το καταψηφίζουμε.

Επειδή, κύριοι Υπουργοί, ελέγχθη προηγουμένως και τι γίνεται με τον δυτικό άξονα από το Αντίρριο μέχρι τη Γιάννενα και την αθλιότητα αυτής της οδού, δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι και μέσα στην Αττική υπάρχει μία άλλη τέτοια απαράδεκτη οδός, η παλαιά εθνική οδός Ελευσίνας-Θήβας, η οποία είναι καρμανιόλα, έχει τεράστια κίνηση και τεράστιες καθυστερήσεις και επιβαρύνσεις και βέβαια έχει γίνει και εκεί μια διασπάθιση εκατομμυρίων χωρίς αποτέλεσμα.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας): Ευχαριστούμε τον κ. Λεβέντη.

Παρακαλείται ο ανεξάρτητος Βουλευτής της Β' Αθήνας κ. Γρηγόρης Ψαριανός να λάβει το λόγο.

ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ ΨΑΡΙΑΝΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Δεν βλέπω ιδιαίτερο ενδιαφέρον για τη συζήτηση ενός τόσο σοβαρού νομοσχεδίου, για μια ακόμη μεταρρύθμιση, για έναν ακόμη εκσυγχρονισμό, για μια ακόμη βελτίωση των συγκοινωνιών και των μεταφορών.

Θα περίμενε κάποιος σ' ένα ευνομούμενο δημοκρατικό καθεστώς δυτικού τύπου να κάνουμε βελτιώσεις στα ήδη υπάρχοντα δίκτυα, είτε πρόκειται για δίκτυα σταθερής τροχιάς, είτε πρόκειται για λεωφορειοδρόμους, για αστικές και υπεραστικές συγκοινωνίες, για την ακτοπλοία, για την οποία θα έπρεπε να μιλήσουμε ιδιαίτερος κάποια στιγμή και να πούμε τα πράγματα με το όνομά τους. Θα περίμενε κάποιος οι κυβερνήσεις ως τώρα να εκσυγχρονίζουν συνεχώς το σιδηροδρομικό δίκτυο στην Ελλάδα, να φτιάχνουν σύγχρονους σιδηρόδρομους.

Αντί όλων αυτών, βλέπουμε συνέχεια να πρωτοδοτείται το καθεστώς της αυτοκίνησης. Σε οποιαδήποτε περίοδο -είτε οικονομικής κρίσης, σαν αυτή που διάγουμε τώρα, είτε σε οποιαδήποτε άλλη ομαλότερη οικονομική και πολιτική περίοδο της χώρας- ένα από τα πρώτα πράγματα που φροντίζει να κάνει μια κυβέρνηση είναι να αναθερμάνει την εμπορία των αυτοκινήτων, να δώσει κίνητρα για αντικατάσταση με καινούργια αυτοκίνητα, που είναι κυρίως γερμανικής και γαλλικής κατασκευής και αυτό πρέπει να το σκεφτόμαστε και να το έχουμε στο νου μας μερικοί-μερικοί.

Βλέπουμε όλα αυτά, αντί να ζητήσουμε από τη Γερμανία ή τη Γαλλία ή από άλλες σύγχρονες ευρωπαϊκές χώρες να φτιάξουν ένα αξιοπρεπές σιδηροδρομικό δίκτυο στην Ελλάδα, που τα τρένα μας είναι λιγότερα και από αυτά που είχε σχεδιάσει ο Χαμίλας Τρικοπής, που συνεχώς καταργούνται γραμμές, οι γραμμές της Πελοποννήσου, της δυτικής Μακεδονίας. Συνεχώς καταργούνται δρομολόγια και από το ήδη υφιστάμενο στοιχειωδέστατο ελλειμματικό και τραγικό, για μια ευρωπαϊκή χώρα, σιδηροδρομικό δίκτυο.

Θέλω να πω -μια και μιλάμε για τα τρένα- ότι θυμάμαι εδώ και δεκαετίες να τοποθετούνται γραμμές ηλεκτροκίνησης στους σιδηροδρόμους στην Αττική, στη Βοιωτία, στη Φθιώτιδα, σ' όλη τη διαδρομή μέχρι τη Θεσσαλονίκη, ηλεκτροκίνηση η οποία δεν έχει ολοκληρωθεί, ενώ αγοράσαμε -πάνω από δέκα χρόνια πριν- ηλεκτράμαξες και βαγόνια διαφορετικής απόστασης των τροχών ακόμη και από τις εγκατεστημένες γραμμές του τρένου. Αγοράσαμε ηλεκτράμαξες, ενώ δεν είχαμε βάλει ηλεκτροδότηση στους σιδηροδρόμους μας.

Έχουν απαλλοτριωθεί και έχουν γίνει αντικείμενο πλιάτσικου τα χάλκινα σύρματα της ηλεκτροδότησης των τρένων σ' όλη τη διαδρομή του βασικού εθνικού δικτύου που είναι κυρίως ένα, Αθήνα-Θεσσαλονίκη και προς τα σύνορα. Δεν υπάρχει καμμία πρόβλεψη για άλλες γραμμές, δεν υπάρχει κανένας σχεδιασμός για ένα τρένο που να πηγαίνει από τη Λαμία στα Γιάννενα ή από το Μεσολόγγι στο Βόλο χιαστί και να διακλαδώνονται σιδηροδρομικές γραμμές σ' όλη την Ελλάδα.

Όταν ολοκληρώσαμε την εξαιρετική γέφυρα «Χαρίλαος Τρι-

κούπης», τη γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου, για μερικά εκατομμύρια ευρώ αφήσαμε έξω το σιδηρόδρομο και έτσι δεν μπορούμε να έχουμε μια σιδηροδρομική γραμμή για τη δυτική Ελλάδα, από την Καλαμάτα στην Ηγουμενίτσα.

Το μόνο που μας ενδιαφέρει είναι να φτιάχνουμε αυτοκινητόδρομους σιγά-σιγά, τους οποίους προπληρώνουμε πριν φτιαχτούν. Θέλω να ανοίξω εδώ μία παρένθεση όσον αφορά τα διόδια. Πληρώνουμε εδώ και δεκαετίες πανάκριβα διόδια στο βασικό εθνικό οδικό άξονα της Ελλάδας που τη συνδέει με την Ευρώπη, από την Κόρινθο στην Πάτρα, που είναι μία λαιμητόμος, ένας δολοφονικός δρόμος που τον πληρώνουμε επί δεκαετίες χωρίς να έχει ολοκληρωθεί.

Επίσης, πληρώνουμε πανάκριβα διόδια σε τμήματα του αυτοκινητοδρόμου του άλλου βασικού άξονα, Αθήνας-Θεσσαλονίκης, τα οποία δεν έχουν ολοκληρωθεί, όπως στα Τέμπη ή στον Πλαταμώνα, με απαράδεκτες συνθήκες οδικής διαδρομής.

Πληρώνουμε εκβιαστικά διόδια για αυτοκινητόδρομους που δεν έχουν ολοκληρωθεί χωρίς να υπάρχει εναλλακτική διαδρομή. Σε οποιαδήποτε χώρα πληρώνεις διόδια τα πληρώνεις για να πας γρήγορα στο σύγχρονο αυτοκινητόδρομο που εμείς δεν έχουμε. Πληρώνουμε εκβιαστικά «νταβατζιλίκι» διόδια σε ιδιωτικές εταιρείες, όχι σε κρατικούς δρόμους, αλλά σε ιδιωτικούς δρόμους που δεν έχουν ολοκληρωθεί χωρίς να έχουμε εναλλακτική διαδρομή. Αν θέλει κάποιος να πάει από την Αθήνα στη Θεσσαλονίκη εκτός διόδων, δεν υπάρχει τρόπος. Εκτός κι αν θέλει να κάνει δύο μέρες για να πάει.

Αυτός είναι ο εκβιασμός εναντίον του οποίου το κίνημα κάποιων ανθρώπων αναπτύσσεται, ιδίως στα τμήματα των αυτοκινητοδρόμων από το Ζευγολατίο ως την Πάτρα και αντίθετα ερχόμενοι, και στα Τέμπη και στον Πλαταμώνα. Μιλώ γι' αυτά τα σημεία. Δικαίως σηκώνουν τις μπάρες κι ακόμη πιο δικαίως να τις σπάνε και τις μπάρες και να περνάνε, γιατί είναι ένας αυτοκινητόδρομος που δεν έχει γίνει.

Υπάρχει ένας φίλος, ο οποίος είπε: «Θα ζητήσω από την Κυβέρνηση να μου κάνει μία σύμβαση για να ανοίξω ένα τυροπιτάδικο» -θα το έχετε δει δημοσιευμένο από εδώ και από εκεί, είναι το ωραιότερο ανέκδοτο της εποχής- «Θα πληρώνει ο κόσμος τις τυρόπιτες και όταν εγώ αρχίσω και φτιάχνω τις τυρόπιτες, θα έρθει να τις πάρει, αλλά θα τις προπληρώσει».

Γι' αυτήν την εκβιαστική λογική για τα διόδια, γι' αυτήν την τραγική κατάσταση στο σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας, γι' αυτή την τραγική κατάσταση στο τραμ της Αθήνας, στον προαστιακό, που δεν έχει τελειώσει, και που είναι πολύ απλό να φθάσει ως το Λαύριο όταν η γραμμή του Νέου Ηρακλείου ως το Λαύριο υπήρχε εδώ και πολλές δεκαετίες και καταργήθηκε κι όταν ακόμα για τμήματα του υπάρχοντος σιδηροδρομικού δικτύου, που καταργούνται, αφήνει ο νόμος «παραθυράκι» αυτά τα τμήματα να γίνονται οικόπεδα και να μην παραμένουν εν δυνάμει ένα σιδηροδρομικό δίκτυο που κάποτε θα πρέπει να αναπτυχθεί, για όλα αυτά, για όλες αυτές τις παραλείψεις και τις εγκληματικές αστοχίες των κυβερνήσεων ποιος θα ζητήσει συγγνώμη; Ποιος θα πει στον ελληνικό λαό γιατί έχουμε τα χειρότερα τρένα της Ευρώπης; Ποιος θα πει στον ελληνικό λαό γιατί πληρώνουμε διόδια σε αυτοκινητόδρομους που δεν υπάρχουν; Ποιος θα πει στον ελληνικό λαό γιατί κάνανε ένα τραμ στην Αθήνα που είναι δεκαπέντε στάσεις όλες κι όλες και που άμα τρέξεις δίπλα του θα φθάσεις πρώτος; Έχετε δει τις ταχύτητες των τραμ στην Ευρώπη, ακόμη και σε γραμμές των τραμ που είναι κατασκευασμένες εδώ και ογδόντα ή εκατόν είκοσι ή εκατόν πενήντα χρόνια; Κι εμείς έχουμε μία γραμμή τραμ στην οποία άμα τρέξεις δίπλα θα βγεις πρώτος βέβαια μακράν, ακόμη κι αν δεν είσαι αθλητής!

Ποιος είναι ο προαστιακός που είχε πριν από μερικά χρόνια, ας πούμε, 5 ευρώ το εισιτήριο και τώρα πάει στα 14 ευρώ; Όταν το εισιτήριο των αστικών συγκοινωνιών είχε 60 ή 70, 75 λεπτά και τώρα πάει στο 1,5 ευρώ, υπερδιπλασιάζεται δηλαδή η τιμή του, διπλασιάστηκαν παράλληλα και οι μισθοί των εργαζομένων από τότε που είχε 60 λεπτά ως σήμερα που πάει να γίνει 1,40; Βρείτε μου εσείς ποιος είναι ο λόγος που οι μισθοί προς το αντίτιμο της συγκοινωνίας και πείτε μου ποιος είναι οι συγκοινωνίες στην Αθήνα και σε όλα τα αστικά κέντρα, ποιοι είναι οι λεωφορειοδρόμοι και πότε κάναμε ένα σύγχρονο δίκτυο συγκοινωνιών με αν-

ταποκρίσεις σοβαρές και σωστές, όταν ακόμα μέσα στην Αθήνα τα σημερινά λεωφορεία καταγράφουν χρόνους μετακίνησης ανάλογους μ' αυτούς που είχαν στην εποχή της δεκαετίας του '60. Θυμάμαι εκείνα τα «SKODA» με τη μηχανή που ήταν δίπλα στον οδηγό. Δηλαδή δεν πάνε πιο γρήγορα τα σημερινά λεωφορεία με κανέναν τρόπο. Πού είναι οι λεωφορειοδρόμοι που θα κάναμε;

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

Τελειώνω σε μισό λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

Και όταν μιλάμε για σιδηροδρόμους θέλω να σας πω και μια μικρή ιστορία για τον ΗΣΑΠ. Πριν από μερικά χρόνια υπήρχε ένα σχέδιο να επεκταθεί η γραμμή του ΗΣΑΠ από την Κηφισιά ως τα «120 Ενωμένα Εργοστάσια», να γίνει αμαξοστάσιο, να συνδεθεί με την Εθνική Οδό, να εκσυγχρονιστεί και να επεκταθεί από την Κηφισιά προς τα έξω. Γιατί αυτό το σχέδιο ματαιώθηκε; Γιατί αυτό το σχέδιο άλλαξε; Πάλι για να βοηθήσουμε τα αυτοκίνητα και το κρατικό λαθρεμπόριο καυσίμων. Περί αυτού πρόκειται. Συνεχώς ενισχύουμε τις αυτοκινητοβιομηχανίες, τους μεσάζοντες, τους μεταπράτες και τους εμπόρους αυτοκινήτων και έχουμε οργανώσει ένα κρατικό λαθρεμπόριο καυσίμων, που το καύσιμο κάνει 1,60 ενώ θα μπορούσε να είναι 30 ή 40 λεπτά το λίτρο. Και είναι 1,60!

Αυτό το πράγμα είναι τραγικό να το σκεφτόμαστε και να βλέπουμε ότι υπάρχει ένα αδιέξοδο, ότι ο κόσμος δεν μπορεί να λειτουργήσει με αυτές τις συνθήκες και αναγκάζεται να προσχωρεί σε λογικές του τύπου «εγώ δεν πρόκειται να πληρώσω αυτό το νταβατζιλίκι».

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας): Καταλήγεται παρακαλώ.

ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ ΨΑΡΙΑΝΟΣ: Πρέπει κάποια στιγμή κάποια κυβέρνηση να καταθέσει ένα ολοκληρωμένο σχέδιο για τον εκσυγχρονισμό της δημόσιας μετακίνησης, των δημόσιων μεταφορών και συγκοινωνιών σαν να είναι, όπως πρέπει να είναι, δημόσιο αγαθό και όχι μια ακόμα μπίζνα, την οποία προσπαθούμε να απαξιώσουμε με κάθε τρόπο, για να την εκποιήσουμε σε κάποιους ημέτερους.

(Χειροκροτήματα)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας): Ευχαριστούμε τον κ. Ψαριανό.

Παρακαλείται ο κ. Νικόλαος Τσούκαλης, ανεξάρτητος Βουλευτής Αχαΐας -είναι και στην ίδια ενότητα πολιτικού λόγου με τον κ. Ψαριανό και τον κ. Λεβέντη- να προσέλθει στο Βήμα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΟΥΚΑΛΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Συνεπώς και σε συνέχεια όσων ανέφεραν οι δύο προηγούμενοι συνάδελφοι της Δημοκρατικής Αριστεράς θα προσπαθήσω και εγώ να διατυπώσω κάποιες απόψεις επί του νομοσχεδίου. Θα ήθελα να ξεκινήσω από τις διακηρυγμένες θέσεις της Κυβέρνησης για το θέμα που διαπραγματεύεται το παρόν νομοσχέδιο, όπως διατυπώθηκαν δια στόματος του κ. Ρέππα κατά τις προγραμματικές δηλώσεις του 2009.

Είπε τότε ο κ. Ρέππας ότι επιδίωξη της Κυβέρνησης είναι οι σύγχρονες, υψηλής ποιότητας υπηρεσίες μετακίνησης, η δημιουργία των συνθηκών για δραστηρική μείωση των μετακινήσεων με ΙΧ -και συνακόλουθα των ατμοσφαιρικών και ηχητικών ρύπων- η βελτίωση του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής, η διασύνδεση του δικτύου του μετρό με τα άλλα μέσα σταθερής τροχιάς και τα μέσα μαζικής μεταφοράς.

Αυτή η δήλωση, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αν και δεν είναι απολύτως συνεπής με την έννοια της βιώσιμης κινητικότητας, εντούτοις είναι γενικώς ανεκτή. Θα μπορούσαμε όλοι να συμφωνήσουμε επί της αρχής. Όμως, υπάρχουν εντονότερες ενστάσεις έως και διαφωνίες τόσο επί της ουσίας όσο και επί της μεθοδολογίας. Αυτή η τελευταία είναι προφανές ότι καθορίζεται από την ουσία της συγκεκριμένης επιλογής.

Πρώτα απ' όλα, να συμφωνήσουμε και σε κάτι -στο οποίο φαντάζομαι ότι συμφωνούν όλες οι πτέρυγες της Βουλής- ότι είναι θετική η προσπάθεια και η επιδίωξη της Κυβέρνησης να ενοποιήσει όλο αυτό το κατακερματισμένο καθεστώς αστικών συγκοινωνιών που ίσχυε στην Αττική. Αυτό είναι το θετικό, δηλαδή ένα ενιαίο, συγκροτημένο, συνεπές πλαίσιο και σχήμα που θα προγραμματίζει, θα σχεδιάζει, θα συντονίζει, θα υλοποιεί. Ως εδώ

πάρα πολύ ωραία, συμφωνούμε όλοι.

Όμως, ας έλθουμε στις ενστάσεις και επαναφέρω για άλλη μία φορά από αυτό εδώ το Βήμα το ερώτημα που μονίμως, μονότονα και κουραστικά διατυπώνω σε όλους τους Υπουργούς, όταν νομοθετούν αυτή την περίοδο και το ανέφερα και στον κ. Λοβέρδο. Αλήθεια, αν νομοθετούσατε κάτω από κανονικές συνθήκες, έτσι θα νομοθετούσατε; Αυτό το νομοσχέδιο θα φέρνατε ή θα νομοθετούσατε διαφορετικά;

Η απάντηση είναι κρίσιμη, ούτως ώστε να αξιολογήσουμε και τις προθέσεις σας, γιατί θεωρώ αυτονόητο και δεδομένο –και αναφέρομαι βεβαίως και στον επαΐοντα κ. Βούγια– πως αν δεν νομοθετούσατε κάτω από τη δαμόκλειο σπάθη του μνημονίου, θα νομοθετούσατε εντελώς διαφορετικά. Δεν θα παραβιάζατε, παραδείγματος χάριν, τους στοιχειώδεις κανόνες λογικής αλλά και της επιστήμης, γιατί είναι βέβαιο ότι τους παραβιάζατε.

Θα καταλάβετε τι εννοούμε. Τι συμβαίνει στην Ελλάδα; Το μερίδιο των αστικών συγκοινωνιών, όσον αφορά το συνολικό μεταφορικό έργο, στην Αθήνα ανέρχεται στο 30%, όταν ο μέσος όρος της Ευρώπης είναι 45%. Αναφέρομαι στο μέσο όρο, γιατί υπάρχουν χώρες που έχουν και πάνω από 60%-65%.

Η μεγάλη λοιπόν, προσπάθεια θα έπρεπε να τείνει προς την κατεύθυνση αύξησης της επιβατικής κίνησης των αστικών συγκοινωνιών. Πώς θα γινόταν αυτό; Είναι δεδομένο και θεωρείται αυτονόητο από όλους τους συγκοινωνιολόγους.

Η ανάπτυξη του δικτύου, παραδείγματος χάριν, λεωφορειολωρίδων, ανάπτυξη και πριμοδότηση γραμμών κορμού, ανάπτυξη τροφοδοτικών γραμμών, τοπικών, δημιουργία mini bus για τοπικές γραμμές, δημιουργία χώρων στάθμευσης στα τέρματα, δημιουργία οργανωμένων σταθμών ανταπόκρισης με τα μέσα σταθερής τροχιάς, που πρέπει να αποτελούν τη ραχοκοκαλιά των συγκοινωνιών, επέκταση νυχτερινού ωραρίου, φιλικό περιβάλλον για τον επιβάτη, είναι αυτονόητα.

Δεύτερο δεδομένο: Η εισιτηριοδιαφυγή, που όλοι παραδέχονται ότι ανέρχεται στο 40%, εγώ θα πω ότι μπορεί να είναι και λιγότερο. Η δεύτερη κατεύθυνση, στόχος που έπρεπε να έχει οποιαδήποτε ολοκληρωμένη, συνεπής πολιτική είναι το να πατάξει την εισιτηριοδιαφυγή, η οποία σημειωτέον είναι πλήγμα στο δημόσιο χαρακτήρα των αστικών συγκοινωνιών, γιατί τις υποβαθμίζει συστηματικά.

Το τρίτο είναι η εγκληματική αδιαφορία των εκάστοτε κυβερνήσεων, να ανταποκριθούν στις υποχρεώσεις τους όσον αφορά την άσκηση κοινωνικών πολιτικών.

Τέταρτον: Επιδοτήσεις αστικών συγκοινωνιών στις περιφέρειες. Θα μιλήσω αύριο συγκεκριμένα γι' αυτό. Επικρατεί ένα άνομο, αντισυνταγματικό, άδικο καθεστώς, όπου δεν επιδοτούνται ούτε με ένα ευρώ οι συγκοινωνίες των υπολοίπων αστικών κέντρων της χώρας.

Έχω εδώ μπροστά μου, κύριε Υφυπουργέ, επειδή είστε από τη Θεσσαλονίκη, το εισιτήριο του ΟΑΣΘ πριν την αύξηση. Είναι 60 λεπτά. Το αντίστοιχο εισιτήριο της Πάτρας πριν την αύξηση, ήταν 1 ευρώ. Αυτό οφείλεται στην επιδότηση. Πολύ καλά κάνετε την επιδότηση στη Θεσσαλονίκη. Αλλά, τι γίνεται με τις άλλες πόλεις; Θα μιλήσω αύριο επ' αυτού.

Τελευταία, αλλά όχι έσχατο, είναι βεβαίως η ορθολογικοποίηση των δαπανών. Βεβαίως, χρειάζεται ορθολογικοποίηση και στη μισθοδοσία των στελεχών και των υπαλλήλων των αστικών συγκοινωνιών και περικοπή των εξόδων, μέσω ενός προγράμματος περιβαλλοντικής αναβάθμισης που θα συμπεριελάμβανε και το κυκλοφοριακό. Αυτή πρέπει να είναι συνολικά η αντίληψη.

Δεν θα αρκεστώ, όμως, στις δικές μας ενστάσεις της Δημοκρατικής Αριστεράς, ούτε κανενός άλλου κόμματος. Θα καταλήξω, κυρίες και κύριοι συνδεδελφοί, με τη γνώμη την οποία εκφράζει η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή. Θεωρεί επί της ουσίας ότι το νομοσχέδιο θα αποτελέσει αιτία ραγδαίας υποβάθμισης των αστικών συγκοινωνιών. Πρέπει να αναφερθούν αυτές οι σκέψεις της ΟΚΕ, προκειμένου να καταγραφούν στα Πρακτικά.

Λέει η ΟΚΕ: «Οι διατάξεις του νομοσχεδίου για τη χρηματοδότηση και τον τρόπο λειτουργίας διέπονται από μία στενή οικονομική λογική και δευτερευόντως εξυπηρετούν την ποιότητα του προσφερόμενου έργου και τον κοινωνικό χαρακτήρα των συγ-

κοινωνιών. Το μέγιστο ποσοστό 40% της επιδότησης από την πολιτεία, όπως καθορίζεται από το σχέδιο νόμου, φαίνεται να έχει προκύψει εμπειρικά και με απλουστευμένες συγκριτικές θεωρήσεις στη βάση της μέγιστης πραγματικής χρηματοδοτικής δυνατότητας της πολιτείας». Είναι η καθαρά λογιστική αντίληψη, που διέπει όλο το νομοσχέδιο. «Επιπλέον, η ασφυκτική διαδικασία που ορίζεται για αναθεωρήσεις επιχειρησιακών σχεδίων, αποκλίνουν της πρόβλεψης και του στόχου».

Επίσης, αναφέρει: «Όλα αυτά», σύμφωνα με την ΟΚΕ, «οδηγούν νομοτελειακά», το τονίζω, «σε περιορισμό και υποβάθμιση του συγκοινωνιακού έργου και του επιπέδου εξυπηρέτησης των πολιτών με επακόλουθες συνέπειες στο κυκλοφοριακό και στο περιβάλλον».

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

Θα πω μια δεύτερη σκέψη για τα εργασιακά και τελειώνω, κύριε Πρόεδρε. Λέει, όσον αφορά τα εργασιακά θέματα, η ΟΚΕ: «Ακολουθεί την πεπατημένη της ευρύτερης δημόσιας σφαίρας. Διέπονται από μία οριζόντια λογική, που δεν αντιμετωπίζει τις ιδιαιτερότητες κάθε τομέα και κυρίως προκύπτουν σοβαρές αδικίες. Ενδεικτική των προθέσεων της Κυβέρνησης είναι η σοβαρή ανακολουθία που ακολουθεί εν προκειμένω. Θα έπρεπε να προηγηθεί η ανάπτυξη επιχειρησιακών σχεδίων στη βάση όσων προαναφέρθηκαν, δηλαδή σχεδίων με κριτήρια την ποιότητα και επάρκεια των προσφερόμενων υπηρεσιών, που θα περιλαμβάνουν τις πραγματικές ανάγκες και θα προκύψουν τα νέα οργανογράμματα, αλλά και το αναγκαίο προσωπικό. Οι νέες εργασιακές συνθήκες αποτρέπουν μεν ακραίες περιπτώσεις, όμως αναμένεται να επιφέρουν σχετική υποβάθμιση των συνθηκών εργασίας».

Και προτείνει το αυτονόητο η ΟΚΕ: Τη ρύθμιση των αποδοχών των εργαζομένων μέσα από νέα συλλογική σύμβαση εργασίας, που θα έχει ως βάση τα κατώτερα, τις προβλέψεις της Εθνικής Γενικής Συλλογικής Σύμβασης, τις ισχύουσες διατάξεις και την τροποποίηση των Κανονισμών μετά από διάλογο, συζήτηση και συλλογική διαπραγμάτευση των δύο πλευρών. Αντ' αυτού, παρουσιάζεται μία αντίστροφη, βιαστική διαδικασία μείωσης προσωπικού, βασισμένη κυρίως σε αριθμητικούς και οικονομικούς στόχους.

Αυτοί είναι οι λόγοι, κύριε Υφυπουργέ, για τους οποίους η Δημοκρατική Αριστερά δεν μπορεί να στηρίξει το συγκεκριμένο νομοσχέδιο και ελπίζουμε οι προβλέψεις της ΟΚΕ να διαψευστούν. Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας): Ευχαριστούμε τον κ. Τσοούκαλη.

Παρακαλείται η Βουλευτής του ΠΑΣΟΚ στο Νομό Βοιωτίας, κ. Βασιλική Τσωνογλου-Βυλλιώτη, να λάβει το λόγο.

ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΤΣΩΝΟΓΛΟΥ-ΒΥΛΛΙΩΤΗ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πράγματι τον τελευταίο χρόνο έχουμε ζήσει αρκετές νομοθετικές πρωτοβουλίες και βεβαίως έχουμε διαπιστώσει ότι συμπίεστηκαν αλλαγές που έγιναν στη Δημόσια Διοίκηση και σε όλους τους τομείς της καθημερινότητας του πολίτη, οι οποίες αλλαγές έπρεπε να έχουν γίνει εδώ και δεκαετίες.

Η παρούσα νομοθετική ρύθμιση έρχεται να λύσει ένα συγκοινωνιακό πρόβλημα δεκαετιών. Ειδικά κατά την τελευταία εξαετία η συγκοινωνιακή πολιτική ήταν από αναποτελεσματική έως ανύπαρκτη. Οι πολίτες διαμαρτύρονταν, υπήρχαν και υπάρχουν τα λεωφορεία που δημιουργούν σοβαρό πρόβλημα λόγω των ρύπων. Υπάρχει μία μεγάλη δυσανεμία, διότι δεν φθάνουν εγκαίρως στον προορισμό τους. Χρειάζεται, λοιπόν, ένας εκσυγχρονισμός τους. Και βεβαίως, τα κόστη από τη λειτουργία τους διόγκωναν υπέρμετρα τον κρατικό προϋπολογισμό, διόγκωναν υπέρμετρα το δημόσιο κορβανά, διότι απλούστατα γίνονταν με την κρατική επιδότηση και με την εγγύηση των δανείων που έπαιρναν, προκειμένου να επιζήσουν.

Είναι αλήθεια ότι το παρόν νομοσχέδιο, η παρούσα νομοθετική πρωτοβουλία είναι υψίστου κύρους κοινωνικού, πολιτικού και οικονομικού, διότι έρχεται να λύσει στρεβλώσεις όσον αφορά το

δικαίωμα μεταφοράς του πολίτη εδώ και χρόνια. Και είναι αλήθεια ότι με αυτήν τη συγκεκριμένη νομοθετική πρωτοβουλία επιτυγχάνεται η συγχώνευση πέντε φορέων σε δύο, των συναφών φορέων των οδικών συγκοινωνιών με τα λεωφορεία, της ΕΘΕΛ με τον ΗΛΠΑΠ. Ο ΗΛΠΑΠ απορροφάται από την ΕΘΕΛ και γίνεται Οργανισμός των Αστικών Συγκοινωνιών. Και βεβαίως, απορροφάται, επίσης, ο ΗΣΑΠ και το ΤΡΑΜ από την ΑΜΕΛ και αποκτούμε τη ΣΤΑΣΥ, δηλαδή, αποκτάται ένα νέο νομικό πρόσωπο το οποίο αφορά τις συγκοινωνίες της σταθεράς τροχιάς. Οι μετοχές όλων συγκεντρώνονται στον ΟΑΣΑ, στον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών. Η περιουσία μεταβιβάζεται στον ΟΑΣΑ με τη φοροαπαλλαγή οποιουδήποτε άλλου βάρους, συμβολαιογραφικών εξόδων κ.λπ., με συνέπεια να υπάρχει, λοιπόν, ένας κεντρικός φορέας συντονισμού του όλου συγκοινωνιακού έργου μέσω των εταιρειών παροχής συγκοινωνιακής εργασίας.

Αυτές, λοιπόν, οι επιχειρήσεις είναι ΔΕΚΟ και υπόκεινται σε τακτικότατο έλεγχο και μάλιστα, η Κυβέρνηση, δέσμια των προεκλογικών δεσμεύσεών της για τη διαφάνεια και τη διαύγεια παντού, επιβάλλει και σε αυτές τις εταιρείες συνεχή παρακολούθηση του προϋπολογισμού μιας εκάστης, μάλιστα με ορκωτούς λογιστές, ανά τρίμηνο. Βεβαίως, υπάρχει πρόβλεψη για την κατανομή των κερδών, των πλεονασμάτων και οσάκις δεν επιτυγχάνουν το στόχο τους, τότε περικόπτονται οι κρατικές επιδοτήσεις.

Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται, λοιπόν, η εξυγίανση των φορέων των συγκοινωνιακών μέσων, επιτυγχάνεται η εύκολη εξυπηρέτηση του πολίτη και επιτυγχάνεται να υπάρχουν αυτές οι κερδοφόρες πλέον επιχειρήσεις, οι οποίες δεν θα μειώνουν το δημόσιο κορβανά, αντίθετα θα τον αυξάνουν.

Αυτή, λοιπόν, η προσήλωση στη νομοθετική αυτή πρωτοβουλία είναι εκείνη η οποία εγείρει και πολλές αμύχανες, θα έλεγα, αντιδικίες. Γιατί; Διότι υπάρχει ζήτημα με τις θέσεις των εργαζομένων.

Αυτό, όμως, δεν συμβαίνει, διότι πράγματι οι εργαζόμενοι ακολουθούν μία σειρά μετατάξεων και μάλιστα, προτείνεται και επιλογή για όποιον φορέα θέλουν. Εφόσον υπάρξει το οργανόγραμμα, τότε γίνονται οι συλλογικές διαπραγματεύσεις με τις συνδικαλιστικές οργανώσεις, ώστε να επιτευχθεί η κάθε μία ατομική σύμβαση σύμφωνα με τις διατάξεις του Εργατικού Δικαίου και να μην παραβιαστεί. Όπως, επίσης, οι αποζημιώσεις ρυθμίζονται από το ν.2112/1920 και οι έμμισθες εντολές με το νόμο του 1954.

Έγινε πολύς λόγος για το αν πράγματι το «Δεν πληρώνω» αποτελεί μία έκφραση δικαιώματος, όπως θα λέγαμε. Είναι γεγονός, όμως, ότι αυτή η τακτική οδηγεί σε κατάλυση της κοινωνικής συνοχής. Υπάρχει το Σύνταγμα, είμαστε μία χώρα συντεταγμένη και δεν μπορούμε αυτό να το αγνοούμε. Δεν είναι δυνατόν κάποιος να είναι ισχυρότερος του άλλου ή να απολαμβάνει περισσότερο δικαιώματα απ' ό,τι ο άλλος συμπολίτης του. Υπάρχει το άρθρο 4 του Συντάγματος, που λέει ότι όλοι οι Έλληνες είμαστε ίσοι. Υπάρχει το άρθρο 5, που ορίζει ότι οποιοσδήποτε δραστηριοποιείται σε οποιαδήποτε έκφανση της κοινωνικής ζωής ή της οικονομικής, αναπτύσσει την προσωπικότητά του, χωρίς, όμως, να παραβιάζει τα δικαιώματα των άλλων.

Υπάρχουν, λοιπόν, συνταγματικές δικλίδες, οι οποίες εμποδίζουν κάποιον να έχει χαρισματικά περισσότερα οφέλη με οποιαδήποτε αιτία και χωρίς σημαντικά και σαφή κριτήρια έναντι του άλλου. Άλλωστε, η ποινικοποίηση της άρνησης μη καταβολής εισιτηρίου ή διοδίων είναι παλαιά διάταξη. Η δόλια αποφυγή πληρωμής εισιτηρίου είναι διάταξη του 391 του Ποινικού Κώδικα, που καταργήθηκε το 1994. Και υπάρχει και πρόσφατη, η δόλια αποφυγή πληρωμής υπηρεσίας.

Υπάρχουν, λοιπόν, διατάξεις, οι οποίες είναι θεσμοθετημένες και η ένταξή τους στο κανονιστικό σύστημα του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας είναι αναλογικώς επόμενο, διότι ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας είναι εκείνος ο οποίος ρυθμίζει τις συμπεριφορές εκείνων που χρησιμοποιούν τις οδούς.

Δεν είναι δυνατόν, λοιπόν, να λέμε ότι δικαιωματικά κάποιος δεν πληρώνει, διότι όταν θέλεις δημόσιες συγκοινωνίες, συνεισφέρεις και αυτό αποτελεί συνταγματική επιταγή.

Βέβαια, με την όλη αυτήν κινητοποίηση έρχεται ένα μήνυμα, κύριε Υπουργέ –κοινωνικό θα λέγαμε- και βεβαίως, θα πρέπει να

ληφθεί υπ' όψιν, ώστε αυτές τις συμβάσεις παραχώρησης - καθώς τα διόδια αποτελούν ανταποδοτικό τέλος- θα πρέπει κάποια στιγμή να τις δούμε ξανά. Πρόκειται για τις συμβάσεις που υπεγράφησαν επί Νέας Δημοκρατίας και θεσμοθετήθηκαν από το ελληνικό Κοινοβούλιο. Αυτές οι συμβάσεις θα πρέπει να ελεγχθούν ξανά κατά πόσο θα πρέπει να αναχθούν στη γενικότερη πολιτική, την οποία εφαρμόζει η χώρα μας παντού και σε όλους τους τομείς. Και βεβαίως, εκείνοι οι οποίοι συνεργάζονται με τη χώρα μας, όπως οι παραχωρησιούχοι στη συγκεκριμένη περίπτωση -εν όψει της εκπαιδευτικής πολιτικής που παντού θα πρέπει να υπάρχει λόγω της οικονομικής κρίσεως που αντιμετωπίζουμε και αποτελεί ένα έκτακτο γεγονός, απρόβλεπτο κατά το 2007 που καταρτίστηκαν αυτές οι συμβάσεις- να υποχρεωθούν σε έκπτωση και, βεβαίως, να απαλλαγούν οι κάτοικοι των παραπλεύρων στα διόδια περιοχών σε σημεία που δεν έχουν ολοκληρωθεί οι παράδρομοι. Είναι πράγματι δίκαια αιτήματα και θα πρέπει να τα επισπεύσουμε. Επίσης, θα πρέπει να υπάρξει κάποια έκπτωση για χώρους και για δρόμους οι οποίοι ακόμη δεν έχουν συντελεστεί, ενώ έχει περάσει το χρονοδιάγραμμα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αυτή η Κυβέρνηση έχει κοινωνικό πρόσωπο και το επιδεικνύει σε κάθε περίπτωση. Πιστεύω ότι όλες αυτές οι ενέργειες προφανώς είναι στα σχέδια του Υπουργείου Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων και πράγματι, θα εφαρμοστούν.

Οι πολίτες, όμως, πρέπει να βοηθήσουν αυτήν την εθνική προσπάθεια και πρέπει να βοηθήσουμε όλοι συνειδητά. Το «δεν πληρώνω σήμερα το αντίτιμο του διοδίου ή του εισιτηρίου» σημαίνει ότι το πληρώνει ο συμπολίτης μας και επιβαρύνεται περισσότερο το κράτος μας. Είναι μία τακτική η οποία δεν βοηθάει στην κοινωνική συνοχή. Ο δε πολίτης θα πρέπει να εμπιστεύεται ένα κράτος που τον προσέχει, βελτιώνει την κίνησή του, την καθημερινότητά του, προσπαθεί να είναι δίπλα του, αλλά εν όψει και της οικονομικής συγκυρίας απαιτεί τη συνδρομή του.

Αυτό το νομοσχέδιο πιστεύω ότι έχει αυτούς τους στόχους και για το λόγο αυτό σας καλώ να το υπερψηφίσετε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας): Ευχαριστούμε την κ. Τσόνου-Βυλλιώτη.

Κύριοι συνάδελφοι, σας ενημερώνω ότι απόψε θα μιλήσουν ο κ. Ανδρέας Τριανταφυλλόπουλος, ο κ. Δημήτριος Παπουτσής, ο κ. Ιωάννης Βλατής και ο κ. Ιωάννης Μιχελογιαννάκης. Στη συνέχεια θα ψηφίσουμε το νομοσχέδιο επί της αρχής και οι υπολειπόμενοι τέσσερις ή πέντε συνάδελφοι θα μετατεθούν για να μιλήσουν αύριο το απόγευμα στις 18.00'ή ώρα.

Ο κ. Ανδρέας Τριανταφυλλόπουλος, Βουλευτής Αχαΐας του ΠΑΣΟΚ, καλείται στο Βήμα.

Ορίστε, κύριε Τριανταφυλλόπουλε, έχετε το λόγο. Σας ζητώ να έχετε πειθαρχία στο χρόνο.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε σήμερα ένα νομοσχέδιο που αφορά ένα σημαντικό κοινωνικό αγαθό και σήμα κατατεθέν για κάθε σύγχρονη κοινωνία, τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Οι αστικές συγκοινωνίες καθορίζουν σε μεγάλο βαθμό την ποιότητα ζωής των κατοίκων των πόλεων και των περιφερειακών περιοχών σε επίπεδο κοινωνικό, οικονομικό και περιβαλλοντικό.

Αποτελούν, λοιπόν, έναν αντιπροσωπευτικό δείκτη βιώσιμης ανάπτυξης κάθε οργανωμένης κοινωνίας. Αυτός ο δείκτης, όμως, τα τελευταία χρόνια, σε ό,τι αφορά το λεκανοπέδιο Αττικής, ήταν σε εξαιρετικά χαμηλό επίπεδο, που χαρακτηρίζεται από την καθημερινή ταλαιπωρία των πολιτών, ενώ αποκαλύπτει παθογένειες του συστήματος.

Ποιες είναι αυτές οι παθογένειες; Είναι η έλλειψη συνδυασμένων μεταφορών, οι επικαλυπτόμενες παράλληλες γραμμές, η έλλειψη ισορροπίας συγκοινωνιακών μέσων, το μικρό μήκος δικτύου σταθερής τροχιάς σε σχέση με τις ανάγκες του πληθυσμού, η πολυδιάσπαση υπηρεσιών, μέσων και ανθρώπινου δυναμικού.

Επίσης, οι Οργανισμοί Αστικών Συγκοινωνιών αδυνατούν να εφαρμόσουν, να παρακολουθήσουν και να αξιολογήσουν επιχει-

ρησιακούς στόχους. Λειτουργούσαν, δηλαδή, χωρίς κανένα επιχειρησιακό σχέδιο. Ενώ αυξάνουν το κόστος των εισιτηρίων, τα έσοδά τους δεν αυξάνονται. Αδυνατούν, επίσης, να περιορίσουν κατά συρροή τη μη πληρωμή των εισιτηρίων.

Από την άλλη πλευρά, αυτοί οι φορείς παρουσιάζουν τεράστια ελλείμματα, με διόγκωση των δανεισμών και αύξηση της άμεσης και έμμεσης κρατικής επιχορήγησης, γεγονός το οποίο είναι ασύμβατο στη σημερινή οικονομική κατάσταση.

Θα μου επιτρέψετε να αναφερθώ στις ανισότητες που υπάρχουν μεταξύ των πολιτών Αττικής και Θεσσαλονίκης και των πολιτών των άλλων περιφερειών της χώρας. Και αυτό αποτελεί θέμα δημοκρατίας και ισότιμης αντιμετώπισης των πολιτών. Γιατί να συμβαίνει αυτό; Πρέπει να δούμε στη λεπτομέρεια τι συμβαίνει. Ας ξεκινήσω από τα απλά. Ο πολίτης της Αθήνας χρησιμοποιεί ως επί το πλείστον τα λεωφορεία, τα οποία έχουν ένα μέσο χρόνο ζωής γύρω στα επτά με οκτώ χρόνια. Στην Πάτρα, κύριε Υπουργέ, ο μέσος χρόνος ζωής των λεωφορείων ξεπερνά τα δεκαεπτά χρόνια. Τα λεωφορεία της Αθήνας είναι σύγχρονης αντιρρυπαντικής τεχνολογίας, ενώ στην Πάτρα είναι αυτά τα συμβατικά, με ό,τι αυτό σημαίνει για την περιβαλλοντική πίεση που δέχεται η πόλη της Πάτρας και οι άλλες μεγάλες πόλεις.

Τρίτο και πιο σημαντικό, οι πολίτες της περιφέρειας πληρώνουν αυξημένο εισιτήριο σε σχέση με τους πολίτες της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης. Πληρώνουν μέσω της φορολογίας τα ελλείμματα των οργανισμών και πάλι μέσω της φορολογίας πληρώνουν τις επιδοτήσεις αυτών των οργανισμών. Είναι δημοκρατία αυτή; Είναι ισονομία αυτή; Είναι κοινωνική δικαιοσύνη αυτή;

Για παράδειγμα, στην Αττική, η άμεση επιδότηση για την πενταετία 2004-2009, όπως είπε και ο κύριος Υπουργός, σωρευτικά έφθασε τα 2,3 δισεκατομμύρια ευρώ. Αυτά τα τεράστια ελλείμματα τα πληρώνει άδικα σήμερα ο ελληνικός λαός, αν σκεφθούμε ότι αναγκαστήκαμε να κόψουμε μισθούς και συντάξεις για να μαζέψουμε ένα δισεκατομμύριο ευρώ, ενώ την ίδια στιγμή τα τελευταία πέντε χρόνια δώσαμε 1,6 δισεκατομμύρια ευρώ για τις αστικές συγκοινωνίες.

Από την άλλη πλευρά ενδεικτικά να πω ότι το συνολικό καθημερινό κόστος για ένα φοιτητή που πάει στο πανεπιστήμιο της Πάτρας με επιστροφή είναι 2,2 ευρώ ενώ στην Αττική ή στη Θεσσαλονίκη είναι τουλάχιστον το μισό.

Θα ήθελα να ρωτήσω τον αγαπητό συνάδελφο κ. Τσοούκαλη, ο οποίος βέβαια λείπει, για όλες αυτές τις παθογένειες φταίει η τρόικα; Ή μία σοβαρή κυβέρνηση θα έπρεπε τάχα να περιμένει το μνημόνιο για να άρει όλες αυτές τις παθογένειες του συστήματος;

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εμείς ως υπεύθυνη Κυβέρνηση έχουμε χρέος να βελτιώσουμε την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών και να εξορθολογίσουμε το κοινωνικοοικονομικό έργο μέσω της εξυγίανσης των φορέων των αστικών συγκοινωνιών της Αττικής με βάση τρεις σταθερές. Πρώτον τη διασφάλιση του δημόσιου χαρακτήρα των αστικών συγκοινωνιών της Αττικής, δεύτερον, τη διασφάλιση των θέσεων εργασίας και τρίτον, τη διασφάλιση του κοινωνικού χαρακτήρα. Αυτό δεν είναι προοδευτική πολιτική; Αυτό είναι συντηρητική πολιτική; Αυτό είναι ξεπούλημα; Αυτό είναι ιδιωτικοποίηση άραγε;

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μέσα από το παρόν νομοσχέδιο, πράγματι προσπαθούμε να πετύχουμε καλύτερη εξυπηρέτηση στον πολίτη και ειδικά στις ευπαθείς κοινωνικές ομάδες, εκείνες δηλαδή που κατά κόρον χρησιμοποιούν τις αστικές συγκοινωνίες, διότι ο πλούσιος έχει το τζιπ του, έχει το αυτοκίνητό του και δεν χρησιμοποιεί αστικές συγκοινωνίες. Εμείς προσπαθούμε να βελτιώσουμε το μέσο εκείνο που χρησιμοποιεί για τη μετακίνησή του ο μέσος Έλληνας πολίτης. Θέλουμε να βελτιώσουμε την ποιότητα ζωής και την υγεία των πολιτών μέσω σοβαρών περιβαλλοντικών οφελών. Επίσης, προσπαθούμε να κάνουμε βέλτιστη αξιοποίηση του εξοπλισμού, του στόλου, των σταθμών και του ανθρώπινου δυναμικού, να πετύχουμε οικονομίες κλίμακας, να μιλήσουμε για μία βιώσιμη και αποδοτική λειτουργία.

Σε σχέση με τους εργαζόμενους, σε αυτή τη δύσκολη οικονομική συγκυρία, όπου η πολιτική ηγεσία και οι πολίτες δίνουν τη μάχη για την επιβίωση και την έξοδο από την κρίση, είμαστε υπο-

χρεωμένοι όλοι να συνεισφέρουμε στην προσπάθεια αυτή και ως εκ τούτου, δεν μπορούν να γίνουν αποδεκτά προνόμια και οικονομικές ιδιαιτερότητες που ισχύουν κατά περίπτωση.

Κλείνοντας, κύριε Υπουργέ, με αφορμή το σημερινό νομοσχέδιο, θα ήθελα να μεταφέρω, το γνωρίζετε άλλωστε, ένα βασικό αίτημα του Νομού Αχαΐας για την επέκταση και ενίσχυση του προαστιακού σιδηροδρόμου Ρίο-Πάτρα. Να επεκταθεί σε μία πρώτη φάση από τον Ψαθόπυργο μέχρι την Κάτω Αχαγιά και αν είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθεί ο προαστιακός αυτός σιδηρόδρομος και από το Αίγιο μέχρι τον Άραξο, δεδομένου ότι η νέα σιδηροδρομική γραμμή, η διπλή σιδηροδρομική γραμμή θα αργήσει να κατασκευαστεί.

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

Καταλαβαίνετε ότι στην πόλη της Πάτρας με το τεράστιο κυκλοφοριακό πρόβλημα και την υψηλή ατμοσφαιρική ρύπανση, η λειτουργία του προαστιακού σιδηροδρόμου είναι μία μοναδική επιλογή βιώσιμης κινητικότητας που εξυπηρετεί καθημερινά χιλιάδες πολίτες.

Κύριε Πρόεδρε, σας ευχαριστώ και για την ανοχή σας.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας): Ευχαριστούμε τον κ. Ανδρέα Τριανταφυλλόπουλο.

Παρακαλείται ο κ. Δημήτριος Παπουτσής, Βουλευτής του ΠΑΣΟΚ από το Νομό Καβάλας να προσέλθει στο Βήμα να λάβει το λόγο και να είναι πειθαρχημένος στο χρόνο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι εμπεδωμένο πλέον σε όλους ότι η Κυβέρνηση έχει αναλάβει ένα titάνιο έργο αναδιάρθρωσης και περικοπής των ελλειμμάτων σε όλους τους τομείς του δημοσίου με σκοπό την αποφυγή πτώχευσης της χώρας.

Σε αυτή την προσπάθεια η Κυβέρνηση έχει πολλές φορές αναλάβει και τον άχαρο ρόλο περικοπής ορισμένων δικαιωμάτων διαφόρων ομάδων εργαζομένων που άλλωστε το ίδιο το ΠΑΣΟΚ κατά καιρούς θεσμοθέτησε. Αυτό δεν σημαίνει ωστόσο ότι έγινε επειδή το ΠΑΣΟΚ έχασε τον κοινωνικό του χαρακτήρα ή την ιδεολογική του στόχευση αλλά γιατί οι συνθήκες είναι έκρυθμες και γιατί οι καιροί αλλά δυστυχώς και οι δανειστές μας το απαιτούν.

Στο νου μας έχουμε αποκλειστικά τη σωτηρία της πατρίδας. Το έχω αναφέρει και άλλοτε και το πρόσφατο παρελθόν σε αναφορά με άλλα συναφή διλήμματα. Για παράδειγμα ένα μειωμένο κοινωνικό κράτος είναι πάντοτε προτιμότερο από το μηδενικό κοινωνικό κράτος.

Επίσης, είναι καλύτερη για όλους μας η ύπαρξη μιας μισθολογικά περικομμένης, έστω και άδικα, κοινωνικής ομάδας από την ύπαρξη μιας νέας στρατιάς ανέργων. Είναι και αυτός ένας τρόπος ρεαλιστικής προσέγγισης των προβλημάτων, ο οποίος ωστόσο εν πολλοίς εγγυάται ότι δεν θα προκληθούν καταστάσεις γενικευμένου χάους.

Στην παραπάνω λογική εντάσσεται και το υπό συζήτηση σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων για την εξυγίανση, αναδιάρθρωση και ανάπτυξη των αστικών συγκοινωνιών της περιφέρειας της Αττικής.

Το συγκεκριμένο νομοθέτημα αγγίζει και αφορά κάθε φορολογούμενο πολίτη σε οποιαδήποτε γωνιά της πατρίδας μας. Τον αγγίζει και τον αφορά από τη στιγμή που για τη λειτουργία τους τα μέσα μαζικής μεταφοράς της πρωτεύουσας έχουν ανάγκη από γενναίες επιχορηγήσεις από τον κρατικό προϋπολογισμό.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι γεγονός ότι οι δημόσιες εταιρείες που έχουν επιφορτιστεί με τη λειτουργία των μέσων μαζικής μεταφοράς της πρωτεύουσας παρουσίασαν κατά την τελευταία εξαετία μια καθόλου αξιοζήλευτη εικόνα. Αντίθετα, θα έλεγα μια απαξιωτική εικόνα. Μολονότι είναι μονοπωλιακές στο χώρο των συγκοινωνιών της πρωτεύουσας, αντί να δημιουργήσουν κέρδος ή έστω να βελτιώσουν την ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών, σύμφωνα άλλωστε με τα πρότυπα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δυστυχώς απέτυχαν παταγωδώς και στα δύο.

Σ' αυτό δεν είναι άμοιρες ευθυνών και οι προηγούμενες διοικήσεις των εν λόγω εταιρειών, αλλά ούτε και οι πολιτικοί τους προϊστάμενοι οι οποίοι μας κληροδότησαν, άλλωστε, το δυσθεώρητο ποσό των 3,8 δισεκατομμυρίων ευρώ συσσωρευμένων ζη-

μιών μέχρι και το έτος 2009. Πρόκειται για ένα χρέος που το 2004 έφθανε στο 1,5 δισεκατομμύριο ευρώ και το οποίο παρουσίαζε έκτοτε συνεχόμενη αύξηση σε ποσοστό 240% μέσα σε μια εξαετία.

Προφανώς, αυτή η συνεχιζόμενη ζημιογόνα λειτουργία αυτών των φορέων καθιστούσε αναγκαία την άντληση χρηματοδότησης είτε από την κεντρική κυβέρνηση μέσω άμεσων επιχορηγήσεων, είτε από την αγορά μέσω τραπεζικού δανεισμού για την κάλυψη των τρεχουσών υποχρεώσεών τους και πάντοτε φυσικά με εγγυητή το ελληνικό δημόσιο, όπως συνέβαινε σ' αυτές τις περιπτώσεις.

Γι' αυτό, λοιπόν, το παρόν σχέδιο νόμου, όπως προανέφερα, αφορά τον κάθε Έλληνα φορολογούμενο σε όλη την επικράτεια. Πέραν τούτων, η τεράστια αύξηση της ονομαστικής τιμής του εισιτηρίου από το 2004 έως και σήμερα δεν έχει αποφέρει τα αναμενόμενα αποτελέσματα και λόγω της συνεχιζόμενης λαθρεπιβίβασης, αλλά και λόγω της διακίνησης πλαστών εισιτηρίων.

Ανεκδοτολογικά θα αναφέρω μάλιστα ότι θύμα του παράνομου κυκλώματος διακίνησης πλαστών εισιτηρίων και μάλιστα από υπαλλήλους της «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.» έχω πέσει κι εγώ ο ίδιος, ενώ είχα αγοράσει κανονικά από το γκισέ της εταιρείας το, όπως αποδείχθηκε, σε γενόμενο στη συνέχεια έλεγχο, παραποιημένο εισιτήριό μου.

Αυτές τις καταστάσεις, λοιπόν, ερχόμαστε να αντιμετωπίσουμε μ' αυτήν τη νομοθετική πρωτοβουλία, αλλά σε κάθε περίπτωση με το υπό συζήτηση σχέδιο νόμου τηρούνται και εξασφαλίζονται δύο βασικές και अपαρéγκλιτες αρχές. Η πρώτη αφορά τη διασφάλιση του δημόσιου χαρακτήρα των φορέων των αστικών συγκοινωνιών, ενώ η δεύτερη έχει να κάνει με την περιφρούρηση του δικαιώματος εργασίας του συνόλου των υπαλλήλων που υπάγονται σήμερα στους συγκοινωνιακούς φορείς.

Με λίγα λόγια, οι πλεονάζοντες εργαζόμενοι δεν απολύονται, αλλά μετατάσσονται σε άλλες υπηρεσίες του δημοσίου. Και σ' αυτό το σημείο, έχω να προσθέσω ότι οι αντίστοιχοι εργαζόμενοι άλλων χωρών που ζήτησαν κατά το παρελθόν τη βοήθεια του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου δεν ήταν τόσο τυχεροί.

Υπό αυτήν την έννοια, θεωρώ ότι στην ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων θα πρέπει να αναγνωρίσουμε την αποφασιστική, αλλά συνάμα και μετριοπαθή στάση που κράτησε υπέρ του δημοσίου συμφέροντος, αλλά ταυτόχρονα και υπέρ των εργαζομένων.

Από την άλλη πλευρά, δεν καταλαβαίνω την εμμονή των εργαζομένων των μέσων μεταφοράς της πρωτεύουσας στις απεργιακές κινητοποιήσεις αυτού του βαθμού, εργαζομένων των οποίων το μισθολόγιο σε κάθε περίπτωση θα ζήλευε ένας νεοπροσληφθείς μέσω διαδικασιών του ΑΣΕΠ δημόσιος υπάλληλος, κάτοχος διδακτορικού, μεταπτυχιακού και ξένων γλωσσών σε μια απλή υπηρεσία του δημοσίου τομέα.

Επίσης, τι αλληλεγγύη μπορούν να επιδείξουν για τα αιτήματα των εργαζομένων στα μέσα μαζικής μεταφοράς οι χαμηλοσυνταξιούχοι, των οποίων τις συντάξεις μας επιβλήθηκε να περικόψουμε λόγω των γνωστών αναγκών της χώρας ή ένας νέος υπάλληλος του ιδιωτικού τομέα, ο οποίος εργάζεται υπό το καθεστώς σύμβασης μαθητείας;

Τελειώνοντας, θα ήθελα να αναφερθώ και στο θέμα της μη πληρωμής των εισιτηρίων από τους πολίτες, αλλά και το θέμα που αφορά τη μη καταβολή του αντίτιμου των διοδίων, για το οποίο κατατέθηκε και σχετική τροπολογία, το κίνημα του «Δεν πληρώνω» γενικά, που φαίνεται να κερδίζει έδαφος στις ημέρες μας. Θα ήθελα να θυμίσω σε όλους αυτούς που συμπεριλαμβάνουν τον εαυτό τους στο λεγόμενο κίνημα του «Δεν πληρώνω» ότι οι δωρεάν διαδρομές με τα μέσα μαζικής μεταφοράς, όπως και η δωρεάν χρησιμοποίηση των αυτοκινητοδρόμων, δεν είναι πραγματικά δωρεάν, αλλά απλά επιβαρύνει τους άλλους, τους συνεπιδοποιημένους δηλαδή υπεύθυνους πολίτες.

Όποιος νομίζει ότι επιτελεί φιλολαϊκή πράξη αντίστασης με το να παροτρύνει τον κόσμο να μην πληρώνει το εισιτήριό του ή τη διέλευσή του από τους πανάκριβους κλειστούς αυτοκινητοδρόμους, έχει σύγχυση κατά τη γνώμη μου, για το τι σημαίνει φιλολαϊκή και αριστερή πολιτική. Για όσους δεν έχουν τέτοιου τύπου ιδεολογικές και πολιτικές αναζητήσεις απλά έχω να πω ότι αυτό

το φαινόμενο πρέπει να σταματήσει.

Από την άλλη πλευρά, κύριε Υπουργέ, θα ήθελα να σας παροτρύνω να εξετάσετε το γρηγορότερο δυνατό τη λήψη μέτρων υπέρ κάποιων ευάλωτων κοινωνικά ομάδων από την ομολογουμένης μεγάλης αύξηση των εισιτηρίων των μέσων μαζικής μεταφοράς στην Αθήνα, αλλά παράλληλα και την αύξηση των ελέγχων για όλους τους επιβάτες.

Έχω να προτείνω τελειώνοντας, τη μείωση του εισιτηρίου για τις ακόλουθες ομάδες, για τις οποίες δεν υπάρχει επί του παρόντος κάποια πρόβλεψη, όπως οι εργαζόμενοι με τον κατώτατο μισθό και φυσικά όλοι οι επιδοτούμενοι ή μη άνεργοι με την επίδειξη κάρτας ανεργίας του ΟΑΕΔ. Αισιοδοξώ ότι θα λάβετε σοβαρά υπ' όψιν τις προτάσεις αυτές και με αυτόν τον τρόπο δεν θα αφήσετε περιθώρια κακόβουλων σχολίων για τη γενικότερη πολιτική της Κυβέρνησης.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολυδωρας): Ευχαριστούμε τον κ. Δημήτριο Παπουτσή.

Καλείται ο κ. Ιωάννης Βλατής, Βουλευτής του ΠΑΣΟΚ στο Νομό Κοζάνης, να προσέλθει στο Βήμα, να λάβει το λόγο να είναι και πειθαρχημένος στο χρόνο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΛΑΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι συνάδελφοι, όσοι παρακολουθούν τις συζητήσεις που γίνονται το τελευταίο διάστημα για τις αστικές συγκοινωνίες, πρέπει να αισθάνονται τουλάχιστον απογοητευμένοι. Ο κανόνας, δυστυχώς, και πάλι είναι ένας: κενές ρητορείες και άκρατος λαϊκισμός. Καμμία πρόταση, καμμία λύση στα υπέρογκα προβλήματα.

Οι περισσότεροι από όσους συμμετέχουν στις συζητήσεις, φαίνεται ότι επιλέγουν να αγνοήσουν τη μεγαλύτερη αλήθεια των ημερών. Η χώρα μας έχει χρεοκοπήσει οικονομικά και πολιτικά. Το γιατί δεν έχουμε πτωχεύσει οικονομικά είναι γνωστό, άσχετα αν δεν το παραδέχονται όλοι. Η χώρα μας είναι κάτω από το μηχανισμό στήριξης. Ο μηχανισμός, όμως, αυτός δεν μπορεί να αποτρέψει την πτώχευση των πολιτικών που μέχρι σήμερα εφαρμόσαμε και που ακόμα και τώρα κάποιοι επιθυμούν να συνεχίσουν.

Τις πολιτικές μας μόνο εμείς μπορούμε να τις αλλάξουμε, όλοι μας. Και αυτό κάνει σήμερα η Κυβέρνηση, όχι μόνο με το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, αλλά και με πλείστα όσα έχει τον τελευταίο χρόνο καταθέσει και ψηφίσει. Ξεκινάμε, λοιπόν, από τα στοιχειώδη και αυτονόητα, όπως συχνά συνήθιζε να λέει και ο Πρωθυπουργός. Το οφείλουμε στον ελληνικό λαό να είμαστε επιτέλους ειλικρινείς. Οι πολιτικές του βολέματος, του ρουσφετιού και των αλόγιστων δημόσιων δαπανών μας οδήγησαν στη σημερινή κατάσταση και αυτό δεν μπορεί να συνεχιστεί.

Κάποια από τα κόμματα της Αντιπολίτευσης και πολλοί συνδικαλιστικοί φορείς μάς κατηγορούν για αντιδημοκρατικές πολιτικές, για καταστρατήγηση κεκτημένων δικαιωμάτων ομάδων πολιτών. Προφανώς εννοούν γι' αυτούς οι οποίοι την τελευταία ημέρα πριν την συνταξιοδότησή τους έχουν συμφωνήσει να απολύονται, για να παίρνουν την αποζημίωση της απόλυσης ή για κάποιους άλλους που δουλεύουν τρεις ή τέσσερις ώρες, αλλά πληρώνονται για οκτάωρο και ίσως και με κάποιες ώρες υπερωρίας ή για κάποιους άλλους που τις μισές ημέρες του χρόνου έχουν ρεπό.

Ρωτώ, λοιπόν, ερχόμενος και στο σημερινό νομοσχέδιο: γιατί είναι δημοκρατικό, κύριοι συνάδελφοι, να πληρώνουν όλοι οι Έλληνες πολίτες για την επιδότηση του εισιτηρίου των κατοίκων της πρωτεύουσας; Γιατί αποτελεί κεκτημένο δικαίωμα των πολιτών της Αθήνας να πληρώνουν φθηνότερο εισιτήριο επειδή αυτό επιδοτείται από το κράτος, ενώ οι πολίτες της περιφέρειας οφείλουν να καταβάλουν εις ολόκληρο το ύψος του κομίστρου; Γιατί είναι δημοκρατικό οι πολίτες της Κοζάνης ή της Πτολεμαΐδας να πληρώνουν 2 ή 2,20 για διαδρομές πολύ μικρότερες απ' αυτές που οι πολίτες της Αθήνας πληρώνουν μέχρι πρόσφατα 1 ευρώ;

Είναι δημοκρατικό, κατά τη γνώμη σας, να επωμίζονται όλοι οι Έλληνες μέσω των κρατικού προϋπολογισμού το κόστος δανεισμού των αστικών συγκοινωνιών της Αθήνας; Δύο δις ευρώ δαπάνησε το ελληνικό κράτος για τις εν λόγω αστικές συγκοινωνίες

μέσα σε πέντε χρόνια. Ελλάδα όμως δεν είναι μόνο η Αθήνα και καμμία δημοκρατική πολιτεία δεν δικαιούται να διαχωρίζει τους πολίτες της βάσει του τόπου διαμονής τους.

Είναι δημοκρατικό όταν υπάρχουν φορείς και οργανισμοί του δημοσίου που δεν μπορούν να καλύψουν καν τις οργανικές τους θέσεις –νοσοκομεία, αστυνομικά τμήματα κ.λπ.- ο αριθμός των εργαζομένων στις αστικές συγκοινωνίες της πρωτεύουσας να ξεπερνά αυτόν που προβλέπεται στα οργανογράμματά του; Δηλαδή επειδή οι απόφοιτοι της Ιατρικής δεν ζητούν και πολλά ρουσφέτια, οι οργανικές θέσεις στα περιφερειακά νοσοκομεία παραμένουν κενές, ενώ επειδή πολλοί απόφοιτοι λυκείου –ας πούμε- ζητούν ρουσφέτια, τους προσλαμβάνουμε στην ΤΡΑΜ Α.Ε. κι ως μην τους χρειαζόμαστε. Είναι λογική αυτή σύγχρονης, ευνομούμενης, δημοκρατικής πολιτείας;

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τρεις βασικές αλλαγές στην οργάνωση και τη λειτουργία των αστικών συγκοινωνιών προωθεί το αρμόδιο Υπουργείο με το παρόν νομοσχέδιο. Στα πρώτα άρθρα είναι η οργάνωση, ο σχεδιασμός, η λειτουργία, με δύο λέξεις η δημιουργία μητροπολιτικού φορέα για τις αστικές συγκοινωνίες της Αττικής, η συγχώνευση όλων των φορέων και ο ορισμός του ΟΑΣΑ ως υπευθύνου για το σχεδιασμό λειτουργίας τους, η μεταβίβαση και η αξιοποίηση των περιουσιακών στοιχείων των υφιστάμενων φορέων, η διαγραφή των χρεών.

Δεύτερη μεγάλη αλλαγή: νέα τιμολογιακή πολιτική, βιωσιμότητα, αποδοτικότητα των νέων φορέων, όριο στην κρατική επιχορήγηση. Ναι, επιτέλους να μπει ένα όριο που δεν ξεπερνά το 40% του ετήσιου λειτουργικού κόστους. Οι οργανισμοί παραμένουν υπό δημόσιο έλεγχο.

Τρίτη μεγάλη αλλαγή είναι οι νέοι κανονισμοί εργασίας, η διαπραγμάτευση των νέων συλλογικών συμβάσεων, η ενιαία διαχείριση προσωπικού και η μείωση των εργαζομένων μέσω των μετατάξεων. Δεν απολύεται κανείς.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η ουσία είναι μία: Οι αστικές συγκοινωνίες, αν και είναι κοινής ωφέλειας και εποπτευόμενες από το δημόσιο, δεν παύουν να είναι ανώνυμες εταιρείες και ως ανώνυμες εταιρείες, αν δεν είναι κερδοφόρες, είναι καταδικασμένες να πτωχεύσουν. Η πορεία προς την πτώχευση όμως συνεπάγεται διόγκωση των υφιστάμενων χρεών, κακές παρεχόμενες υπηρεσίες, απολύσεις προσωπικού κ.ο.κ.

Σκοπός της κάθε εταιρείας είναι να μην παράγει χρέη. Επειδή όμως οι αστικές συγκοινωνίες σε αντίθεση με τις συνθήκες ανώνυμες εταιρείες είναι και κοινής ωφέλειας, η πολιτεία έχει χρέος να αναλάβει έστω και τώρα όλα τα απαραίτητα μέτρα προκειμένου να τις καταστήσει κερδοφόρες και φυσικά να εξασφαλίσουν την υψηλή ποιότητα των παρεχόμενων απ' αυτές υπηρεσιών.

Η αναδιοργάνωση των αστικών συγκοινωνιών της Αττικής θα είναι σε όφελος όλων μας. Βάσει του νέου σχεδιασμού μπορούμε να βγουν κερδισμένοι οι χρήστες του δικτύου γιατί θα έχουν καλύτερες υπηρεσίες οι πολίτες εκτός Αττικής, γιατί δεν θα επωμίζονται μέσω του κρατικού προϋπολογισμού τα τεράστια χρέη των υφιστάμενων φορέων οι εργαζόμενοι, γιατί θα αποκατασταθεί η αξιοκρατία και θα βελτιωθούν οι συνθήκες εργασίας και τέλος το ίδιο το κράτος, γιατί η κερδοφορία των αστικών συγκοινωνιών θα απαλλάξει επιτέλους τον κρατικό προϋπολογισμό από το δυσβάσταχτο βάρος των ελλειμμάτων και θα δώσει τη δυνατότητα διοχέτευσης συγκεκριμένων πόρων σε τομείς που τόσο ανάγκη τους έχουμε όπως η παιδεία και η υγεία.

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

Μισό λεπτό, κύριε Πρόεδρε. Οι προηγούμενοι ομιλητές μίλησαν πολύ περισσότερο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δυστυχώς στη χώρα μας η δημοκρατία είναι μία παρεξηγημένη λέξη. Χρησιμοποιείται κατά κόρον και κατά το δοκούν. Η πρόσβαση στις αστικές συγκοινωνίες είναι φυσικά δικαίωμα όλων. Η πρόσβαση, όμως, σε φθηνές και πολλές αστικές συγκοινωνίες για κάποιους και σε ανύπαρκτες ή ακριβές για άλλους αποτελεί διαχωρισμό των πολιτών σε δύο κατηγορίες και αυτό δεν είναι ούτε θεμιτό και ούτε μπορεί να γίνει αποδεκτό.

Το σημερινό νομοσχέδιο προσπαθεί να θέσει νέες βάσεις στη λειτουργία των αστικών συγκοινωνιών της Αττικής, βάσεις ρεα-

λιστικές, σύγχρονες και δίκαιες. Γι' αυτό όσοι δεν θέλουν να κρύβονται πλέον πίσω από το δάκτυλό τους, έχουν χρέος να το ψηφίσουν. Και αυτό θα κάνουμε.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας): Ευχαριστούμε τον κ. Βλατή.

Κλείνουμε με τον κ. Ιωάννη Μιχελογιαννάκη, Βουλευτή του ΠΑΣΟΚ Ηρακλείου, τον οποίο καλούμε στο Βήμα να λάβει το λόγο και να είναι πειθαρχημένος στο χρόνο.

Ορίστε, κύριε Μιχελογιαννάκη, έχετε το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΙΧΕΛΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η λέξη «συγκοινωνία» τα λέει όλα. Συγκοινωνώ, κοινωνώ, κοινωνία, συν, μαζί. Αρχές του προηγούμενου αιώνα ιδιώτες αναλαμβάνουν το έργο και το 1961 μπαίνει η πρώτη σπορά της δημόσιας λειτουργίας. Έκτοτε ακολούθησαν πολλές διαδικασίες, ένας μεταμορφισμός με λάθη, κυρίως όχι στην αντίληψη της αλλαγής, αλλά της προσποιητής μετάλλαξης, γύρω στα είκοσι πέντε μοντέλα έχουν αλλάξει από τότε. Ποτέ, όμως, οι συγκοινωνίες δεν πήραν το χαρακτήρα του εμπορικού προϊόντος. Οι δε φορείς τους ποτέ δεν έφτασαν στο σημείο να έχουν εμπορικές μόνο επιδιώξεις.

Είναι, λοιπόν, ένα στοιχείο σύστασης της κοινωνίας. Πόσω μάλλον σήμερα που έχει σχέση με τη ρύπανση, τις αλλαγές στο περιβάλλον, με τον αστικό θόρυβο, με την κατάρρευση του ζωτικού αστικού χώρου, με την αισθητική της όχλησης, με ατυχήματα, με κατάλυση και κατανάλωση άσκοπου χρόνου και με κατανάλωση ενέργειας, συν -πολύ καλά ακούστηκε- τα βιώσιμα συστήματα μεταφοράς, τα φιλικά προς το περιβάλλον, σ' ένα περιβάλλον τεσεράμισι εκατομμυρίων αυτοκινήτων ΙΧ και επτακοσίων χιλιάδων μικρών φορτηγών, σ' έναν πληθυσμό έντεκα εκατομμυρίων, όπως είναι η Ελλάδα.

Έρχεται, λοιπόν, η Κυβέρνηση πρωτοποριακά για άλλη μία φορά και λέει: Οργανώνω και αναπτύσσω με εξορθολογισμό της κρατικής επιδότησης, αφού ελέγχω και παρακολουθώ το αποτέλεσμα, αφού ρυθμίζω εργασιακές σχέσεις και αφού δημιουργώ μία βιωσιμότητα στις δημόσιες συγκοινωνίες και πάω να κάνω τους πέντε φορείς δύο, μόνο και μόνο για να πετύχω μία μείωση με τον μητροπολιτικό φορέα της τάξεως του 10%, τουλάχιστον στο θέμα του κόστους, συν ότι επιδοτώ μ' ένα 40%, βάζοντας δικλίδα ασφαλείας 40% στο ετήσιο λειτουργικό κόστος, αλλά αν έχω προϋπολογισμούς, οι οποίοι παρακολουθούνται και με δείκτες, οι οποίοι υπάρχουν μέσα στο σύμφωνο ευθύνης σε τριμηνιαία βάση που είναι αξιόπιστοι και μάλιστα, αν παρεκκλίνω ένα 10%, τότε ξανακοιτάω τα πράγματα από την αρχή.

Είναι αυτά απαραίτητα, ο εξορθολογισμός και όλα αυτά; Μα, είναι δυνατόν να μην είναι απαραίτητα όταν διπλασιάζεται την τελευταία εξαετία η ζημιά, όταν διπλασιάζεται την τελευταία εξαετία το δάνειο, όταν φτάνουμε το κόστος της μισθοδοσίας να πάνει το 50% περίπου, όταν είναι στάσιμα τα έσοδα τουλάχιστον, ενώ υπήρξαν αυτές οι αυξήσεις των εισιτηρίων, όταν τα πλαστά εισιτήρια είναι περίπου 5 εκατομμύρια το μήνα και όταν για παράδειγμα η γεωμετρική πρόοδος των εργαζομένων τριπλασιάζεται από τις λειτουργικές ανάγκες οι οποίες υπάρχουν;

Άρα, αυτό είναι λογικό. Δημιουργώ επίσης και τις συνθήκες της λαθρεπιβίβασης. Πώς; Με το ενιαίο σώμα των ελεγκτών των κομίστρων και με το έξυπνο ηλεκτρονικό εισιτήριο. Τι στοχεύω;

Στοχεύω τρία πράγματα: Να κάνω μία υπηρεσία ολικής, υψηλής ποιότητας, η οποία να είναι κοινωνικά ευαίσθητη. Εδώ είναι θέμα ιδεολογίας. Να αναβαθμίσω το αστικό περιβάλλον. Εδώ να μην είναι θέμα ιδεολογίας, αλλά και ιστορική αναγκαιότητα.

Να μπορέσω να δημιουργήσω κοινωνική συνοχή, με το να σεβαστώ όμως τη διαφορετικότητα, να δημιουργήσω διαφάνεια στα οικονομικά, απαραίτητη στην εποχή μας στην κρίση του πολιτικού συστήματος, να δημιουργήσω φιλικό και δημιουργικό εργασιακό περιβάλλον, απαραίτητο στις εργασιακές σχέσεις σήμερα και στη δοκιμασία του πολιτικού συστήματος με τους έξω χώρους, να δημιουργήσω συμπληρωματική λειτουργία φορέων, το οποίο είναι απαραίτητο στις συγκοινωνίες, να αξιοποιήσω την τεχνολογία, να μπορώ να τη δεχθώ και να αναπτύξω επιτέλους, και εμπορική εκμετάλλευση από τα λίγα έσοδα είτε

της ακίνητης περιουσίας, είτε της διαφήμισης, είτε από την ίδια την αντιμετώπιση της λαθρεπιβίβασης.

Και μπήκαμε εδώ μέσα και ακούσαμε στο διάλογο της διαβούλευσης, «προσχηματικές οι προσπάθειες» –πού είναι προσχηματικές;– «επουσιώδεις αλλαγές». Μα, εδώ γίνεται ανατροπή. «Να γίνετε ανυπάκουοι στην ακρίβεια», λέει σήμερα η Αριστερά με τον άλλο μανδύα της και μπαίνει στη λογική του ΣΥΡΙΖΑ παραδείγματος χάριν, όχι αύξηση των εισιτηρίων ή να στηρίξουμε τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Δεν τα στηρίζει το νομοσχέδιο τα μέσα μαζικής μεταφοράς;

Αυτή η ανυπακοή που φτάνει σήμερα σε επίπεδο να βγαίνει είτε εναντίον των διοδίων, είτε με το κίνημα «Δεν πληρώνω», είτε στη Θεσσαλονίκη προχθές με τα κινήματα των νέων επιβατών, τι πάει να βγάλει; Εγώ ήξερα ότι ιδεολογικά κινήματα υπάρχουν εκεί που διαφωνούν, αλλά εκεί που υπάρχει και πρόταση. Πού είναι η πρότασή τους; Δίνουν ιδεολογικό στίγμα στην αντίθεση με τις προτάσεις τους; Φτάνουν στο σημείο τον Ντάριο Φο, τον αναρχοαυτόνομο ιδεολογικά, να τον κακοποιούν και το «Δεν πληρώνω» να είναι «Δεν προτείνω» λόγω της ιδεολογικής ανεπάρκειάς τους. «Δεν προτείνω» είναι, όχι «Δεν πληρώνω». Και αυτή είναι τελικά η λογική η οποία μπαίνει.

Κύριε Υπουργέ, ούτε συζήτηση ότι και ο αναπτυξιακός και ο δημοσιονομικός και ο κοινωνικός στόχος είναι μέσα στις επιλογές σας. Ούτε συζήτηση ότι η πρόταση που άκουσα πριν από τον εκλεκτό συνάδελφο για την επιδότηση του αθηνοκεντρικού κράτους έναντι της περιφέρειας, είναι κάτι που δεν μπορεί να γίνει. Δεν μπορεί πια να επιδοτεί η επαρχία την Αθήνα.

Θα ήταν πολύ καλό για τα χρόνια του μνημονίου –γιατί θα είναι χρόνια του μνημονίου, αλλά η ανάκαμψη έρχεται– για τον άνεργο, το μαθητή, το συνταξιούχο τις πρωινές ώρες να μπορεί να γίνει μια οικονομοτεχνική μελέτη και να του δοθεί μια λύση.

Θα ήταν επίσης, πολύ καλό και έξυπνο αυτό που άκουσα χθες από ένα νεαρό δικηγόρο στο αεροπλάνο που ερχόμουν από το Ηράκλειο, ο οποίος μου είπε το εξής: «Πόσο κοστίζει αυτό το σύστημα που υπάρχει στο σούπερ-μάρκετ, για παράδειγμα, να ισχύσει και για το μετρό, όπου δεν μπορείς να βγεις, αλλά μπαί-

νεις;». Είναι απλό και όμως μπορούμε να το κάνουμε. Έχει μελετηθεί ότι στα σούπερ-μάρκετ έχει σταματήσει 40% του κόστους. Να μια έξυπνη ιδέα, την οποία και προτείνω.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας): Ευχαριστούμε τον κ. Μιχελογιαννάκη.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της αρχής του νομοσχεδίου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων: «Εξυγίανση, αναδιάρθρωση και ανάπτυξη των αστικών συγκοινωνιών Περιφέρειας Αττικής και άλλες διατάξεις».

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο επί της αρχής;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΑΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βύρων Πολύδωρας): Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων: «Εξυγίανση, αναδιάρθρωση και ανάπτυξη των αστικών συγκοινωνιών Περιφέρειας Αττικής και άλλες διατάξεις» έγινε δεκτό επί της αρχής κατά πλειοψηφία.

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

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 0.21' λύεται η συνεδρίαση για σήμερα Τρίτη 15 Φεβρουαρίου 2011 και ώρα 18.00', με αντικείμενο εργασιών του Σώματος: α) κοινοβουλευτικό έλεγχο, συζήτηση αναφορών και ερωτήσεων και β) νομοθετική εργασία: 1) ψήφιση στο σύνολο του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης: «Διαρθρωτικές αλλαγές στο σύστημα υγείας και άλλες διατάξεις», 2) συνέχιση της συζήτησης επί των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων: «Εξυγίανση, αναδιάρθρωση και ανάπτυξη των αστικών συγκοινωνιών Περιφέρειας Αττικής και άλλες διατάξεις, σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη».

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ

