

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΠΝΔ'

Τετάρτη 19 Ιουλίου 2017

ΘΕΜΑΤΑ

Α. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

1. Επικύρωση Πρακτικών, σελ. 10365
2. Ανακοινώνεται ότι τη συνεδρίαση παρακολουθούν φοιτητές και φοιτήτριες της Ελληνοαμερικανικής Οργάνωσης ΑΗΕΡΑ, Webster University, σελ. 10329
2. Επί διαδικαστικού θέματος, σελ. 10306, 10309, 10315, 10316, 10317, 10318, 10319, 10320, 10326, 10329, 10330, 10343, 10345, 10347, 10350, 10351

Β. ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

Ανακοίνωση του δελτίου επικαίρων ερωτήσεων της Πέμπτης 20 Ιουλίου 2017, σελ. 10305

Γ. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

1. Κατάθεση Εκθέσεως Διαρκούς Επιτροπής:
Η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου καταθέτει την έκθεσή της στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Νέο ρυθμιστικό πλαίσιο για τις αστικές συγκοινωνίες στην Περιφερειακή Ενότητα της Θεσσαλονίκης και άλλες διατάξεις», σελ. 10306
2. Συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων, των τροπολογιών και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Νέο ρυθμιστικό πλαίσιο για τις αστικές συγκοινωνίες στην Περιφερειακή Ενότητα της Θεσσαλονίκης και άλλες διατάξεις», σελ. 10306 - 10355

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΝΤΕΣ

ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ Ν. , σελ. 10305 - 10321
ΚΟΥΡΑΚΗΣ Α. , σελ. 10321 - 10339
ΛΥΚΟΥΔΗΣ Σ. , σελ. 10339 - 10365

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

Α. Επί διαδικαστικού θέματος:

ΘΕΟΧΑΡΗΣ Θ. , σελ. 10326
ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ Ν. , σελ. 10306, 10309, 10315, 10316, 10317, 10318, 10319, 10320
ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ Σ. , σελ. 10326
ΚΟΥΡΑΚΗΣ Α. , σελ. 10326, 10329, 10330
ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ Γ. , σελ. 10350
ΛΥΚΟΥΔΗΣ Σ. , σελ. 10343, 10347, 10350, 10351
ΣΙΜΟΡΕΛΗΣ Χ. , σελ. 10326
ΣΤΑΜΑΤΗΣ Δ. , σελ. 10345

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

ΑΜΥΡΑΣ Γ. , σελ. 10315, 10316, 10347, 10349
ΑΡΒΑΝΙΤΙΔΗΣ Γ. , σελ. 10309
ΒΑΡΔΑΛΗΣ Α. , σελ. 10312, 10341
ΓΚΙΟΥΛΕΚΑΣ Κ. , σελ. 10320, 10338, 10339
ΓΡΕΓΟΣ Α. , σελ. 10327
ΔΕΛΗΣ Ι. , σελ. 10336
ΔΕΝΔΙΑΣ Ν. , σελ. 10320, 10321
ΔΗΜΑΡΑΣ Γ. , σελ. 10329
ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ Δ. , σελ. 10340, 10341
ΖΑΡΟΥΛΙΑ Ε. , σελ. 10324, 10326

ΘΕΟΧΑΡΗΣ Θ. , σελ. 10326
ΘΕΟΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ Α. , σελ. 10331
ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ Σ. , σελ. 10318, 10323
ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ Κ του Αχ. , σελ. 10308, 10318, 10351
ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ Α. , σελ. 10306
ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ Χ. , σελ. 10337
ΚΟΥΚΟΥΤΣΗΣ Δ. , σελ. 10343
ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ Γ. , σελ. 10314, 10350, 10351
ΜΑΥΡΑΓΑΝΗΣ Ν. , σελ. 10341
ΜΑΥΡΩΤΑΣ Γ. , σελ. 10339
ΜΗΤΑΦΙΔΗΣ Τ. , σελ. 10333
ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ Χ. , σελ. 10330, 10331
ΞΥΔΑΚΗΣ Ν. , σελ. 10316, 10327
ΟΥΡΣΟΥΖΙΔΗΣ Γ. , σελ. 10321, 10332
ΠΑΠΑΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΣ Α. , σελ. 10344
ΣΑΡΙΔΗΣ Ι. , σελ. 10342
ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ Ι. , σελ. 10310, 10346
ΣΠΙΡΤΖΗΣ Χ. , σελ. 10316, 10317, 10318, 10319, 10320, 10321, 10327, 10330, 10331, 10334, 10345, 10347, 10349, 10350, 10351
ΣΤΑΜΑΤΗΣ Δ. , σελ. 10319, 10345, 10346, 10350
ΤΖΕΛΕΠΗΣ Μ. , σελ. 10323, 10324
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΗΣ Α. , σελ. 10316, 10319, 10322
ΦΩΚΑΣ Α. , σελ. 10315

ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ

ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ Ν. σελ. 10320

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΒΟΥΛΗΣ

ΙΖ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Β'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΝΔ'

Τετάρτη 19 Ιουλίου 2017

Αθήνα, σήμερα στις 19 Ιουλίου 2017, ημέρα Τετάρτη και ώρα 11.11', συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Δ' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΝΙΚΗΤΑ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗ**.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Στην Αίθουσα δεν έχουμε ακόμη κυρίες συναδέλφους. Οπότε, κύριοι συνάδελφοι, καλημέρα σας. Αρχίζει η συνεδρίαση.

Έχω την τιμή να σας ανακοινώσω το δελτίο επικαίρων ερωτήσεων της Πέμπτης 20 Ιουλίου 2017.

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

1. Η με αριθμό 1225/17-7-2017 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Ξάνθης του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Γρηγορίου Στογιαννίδη προς την Υπουργό Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, με θέμα: «Προστασία εργαζομένων και λήψη δραστικών μέτρων σε περίπτωση οφειλής δεδουλευμένων αποδοχών».

2. Η με αριθμό 1242/18-7-2017 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Λαρίσης της Νέας Δημοκρατίας κ. Μάξιμου Χαρακόπουλου προς τον Υπουργό Εσωτερικών, με θέμα: «Δημόσια και ιδιωτικά κτήρια που τελούν υπό κατάληψη -απόκριψη επίσημων στοιχείων - ενέργειες για την απελευθέρωσή τους».

3. Η με αριθμό 1217/12-7-2017 επίκαιρη ερώτηση του Ε' Αντιπροέδρου της Βουλής και Βουλευτή Δωδεκανήσου της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ – ΔΗΜΑΡ κ. Δημητρίου Κρεμαστινού προς την Υπουργό Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, με θέμα: «Εξώθηση χιλιάδων αυτοαπασχολούμενων σε σύνταξη».

4. Η με αριθμό 1223/14-7-2017 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού Β' Αθηνών του Λαϊκού Συνδέσμου - Χρυσή Αυγή κ. Ελένης Ζαρούλια προς τον Υπουργό Εξωτερικών, με θέμα: «Η Παγκόσμια Τράπεζα «χαρίζει» το Αιγαίο στην Τουρκία».

5. Η με αριθμό 1248/18-7-2017 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Λέσβου του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Σταύρου Τάσσου προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, με θέμα: «Να παρθούν άμεσα μέτρα για την άμεση αποζημίωση των σεισμοπαθών και την αποκατάσταση των ζημιών στη Λέσβο».

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

1. Η με αριθμό 1243/18-7-2017 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Λέσβου της Νέας Δημοκρατίας κ. Χαράλαμπου Αθανασίου προς την Υπουργό Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, σχετικά με τη σύσταση τοπικής διεύθυνσης ΕΦΚΑ Λήμνου.

2. Η με αριθμό 1220/12-7-2017 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Αιτωλοακαρνανίας της Δημοκρατικής Συμπαράταξης

ΠΑΣΟΚ – ΔΗΜΑΡ κ. Δημητρίου Κωνσταντόπουλου προς την Υπουργό Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, με θέμα: «Εξαίρεση των δικηγόρων - συνεργατών δικηγορικών εταιριών που αμείβονται με δελτίο παροχής υπηρεσιών από τον επιμερισμό ασφαλιστικών εισφορών».

3. Η με αριθμό 1215/11-7-2017 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Σερρών της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ – ΔΗΜΑΡ κ. Μιχαήλ Τζελέπη προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, με θέμα: «Επιλαχόντες Μέτρου 6.1 «Εγκατάσταση νέων γεωργών» του ΠΑΑ 2014-2020».

4. Η με αριθμό 1249/18-7-2017 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Αχαΐας του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Νικολάου Καραθανασόπουλου προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, με θέμα: «Άμεση σύνδεση του φράγματος Γαδουρά με το δίκτυο ύδρευσης της Ρόδου».

5. Η με αριθμό 1250/18-7-2017 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Α' Θεσσαλονίκης του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Ιωάννη Δελή προς την Υπουργό Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, σχετικά με τον άδικο χαμό της εργαζομένης στην επιχείρηση «ΚΑΡΥΠΙΔΗΣ» και την τραγική κατάσταση χιλιάδων εργαζομένων στη συγκεκριμένη επιχείρηση και αλλού.

6. Η με αριθμό 1218/12-7-2017 επίκαιρη ερώτηση του Ανεξάρτητου Βουλευτή Β' Αθηνών κ. Γεωργίου – Δημητρίου Καρρά προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, με θέμα: «Ανάγκη άμεσης διευθέτησης των κόκκινων αγροτικών δανείων».

7. Η με αριθμό 1112/28-6-2017 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Λαρίσης της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ – ΔΗΜΑΡ κ. Κωνσταντίνου Μπαργιώτα προς την Υπουργό Διοικητικής Ανασυγκρότησης, με θέμα: «Θα εφαρμοστεί η ψηφιακή υπογραφή από την 1^η Ιουλίου 2017;».

8. Η με αριθμό 1114/29-6-2017 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Σερρών της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ – ΔΗΜΑΡ κ. Μιχαήλ Τζελέπη προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, με θέμα: «Η δημιουργία τριών νέων σταθμών διοδίων στον οδικό άξονα Προμαχώνας – Σέρρες – Λιμάνι Θεσσαλονίκης είναι καταστροφική για τον Νομό Σερρών».

9. Η με αριθμό 1183/7-7-2017 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού Β' Αθηνών του Λαϊκού Συνδέσμου - Χρυσή Αυγή κ. Ελένης Ζαρούλια προς τον Υπουργό Εσωτερικών, με θέμα: «Συνεχιζόμενες τρομοκρατικές επιθέσεις κατά διμοιριών των ΜΑΤ από παρακρατικά στοιχεία».

10. Η με αριθμό 1179/6-7-2017 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού Αττικής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ – ΔΗΜΑΡ κ. Παρασκευής Χριστοφιλοπούλου προς τον Υπουργό Εσωτερικών, σχετικά με την προστασία και την ασφάλεια των κατοίκων

των Αχαρνών.

11. Η με αριθμό 1184/7-7-2017 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Α' Θεσσαλονίκης του Λαϊκού Συνδέσμου - Χρυσή Αυγή κ. Αντωνίου Γρέγου προς τον Υπουργό Εσωτερικών, με θέμα: «Η βεβήλωση του ιερού μνημείου του Αγνώστου Στρατιώτου, ως αποτέλεσμα συνεχούς ατιμωρησίας».

12. Η με αριθμό 1190/11-7-2017 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Δράμας του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Χρήστου Καραγιαννίδη προς τον Υπουργό Εσωτερικών, σχετικά με τη δράση των «Ανένταχτων μαινδριων εθνικιστών» και της «Combat 18 Hellas» στο Μενίδι.

13. Η με αριθμό 1212/11-7-2017 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Α' Θεσσαλονίκης του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Ιωάννη Δελή προς τον Υπουργό Εσωτερικών, με θέμα: «Οξύμεινο πρόβλημα με το πόσιμο νερό σε πολλά χωριά του Δήμου Μύκης στην Περιφερειακή Ενότητα Ξάνθης».

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

1. Η με αριθμό 5388/4-5-2017 ερώτηση του Βουλευτή Αχαΐας της Νέας Δημοκρατίας κ. Ιάσωνα Φωτήλα προς την Υπουργό Πολιτισμού και Αθλητισμού, με θέμα: «Θα «βαλτώσουν» και φέτος οι ανασκαφές στην Αρχαία Ελίκη».

2. Η με αριθμό 5573/11-5-2017 ερώτηση του Βουλευτή Αρκαδίας της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ – ΔΗΜΑΡ κ. Οδυσσέα Κωνσταντινόπουλου προς τον Υπουργό Εσωτερικών, με θέμα: «Κατασκευή επαρχιακής οδού Παραλογγίοι - Τριπόταμα».

3. Η με αριθμό 4668/31-3-2017 ερώτηση του Ανεξάρτητου Βουλευτή Β' Αθηνών κ. Θεοχάρη (Χάρη) Θεοχάρη προς την Υπουργό Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, σχετικά με τον «κίνδυνο για τη μη καταβολή εκατόν πενήντα χιλιάδων εκκρεμών συντάξεων από τον ΕΦΚΑ».

Στο σημείο αυτό επιτρέψτε μου να κάνω μια ανακοίνωση προς το Σώμα:

Η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου καταθέτει την έκθεσή της στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Νέο ρυθμιστικό πλαίσιο για τις αστικές συγκοινωνίες στην Περιφερειακή Ενότητα της Θεσσαλονίκης και άλλες διατάξεις».

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Μόνη συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Νέο ρυθμιστικό πλαίσιο για τις αστικές συγκοινωνίες στην Περιφερειακή Ενότητα της Θεσσαλονίκης και άλλες διατάξεις».

Το σχέδιο νόμου χαρακτηρίστηκε από την Κυβέρνηση ως επείγον και η αρμόδια Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου αποδέχτηκε κατά πλειοψηφία τον χαρακτηρισμό του ως επείγοντος, σύμφωνα με το άρθρο 110 του Κανονισμού της Βουλής.

Η Διάσκεψη των Προέδρων αποφάσισε στη συνεδριάσή της της 17^{ης} Ιουλίου 2017 τη συζήτηση του νομοσχεδίου σε μία συνεδρίαση και αν χρειαστεί, με απόφαση της Ολομέλειας, σε δύο συνεδριάσεις ενιαία επί της αρχής, επί των άρθρων και επί των τροπολογιών.

Σε αυτό το σημείο να σας εξηγήσω τι εννοούμε:

Είδα ότι στην επιτροπή μίλησαν δώδεκα συνάδελφοι. Συνήθως μιλάνε περίπου άλλοι τόσοι στην Ολομέλεια. Με την αλλαγή του Κανονισμού -σας το λέω για να το έχετε και μελλοντικά υπ' όψιν σας, συνάδελφοι- ο χρόνος ομιλίας είναι πέντε λεπτά και ο χρόνος ομιλίας για τους εισηγητές, αγορητές και κοινοβουλευτικούς είναι δώδεκα λεπτά, από δεκαπέντε που είχαν οι αγορητές. Έχει μειωθεί ο χρόνος. Αν, λοιπόν, εγγραφούν, την ώρα που θα κατεβαίνει από το Βήμα ο κ. Καραμανλής, είκοσι συνάδελφοι, συν τον χρόνο του κυρίου Υπουργού για την πρωτολογία του και αν χρειαστεί και δευτερολογία, έχουμε κάνει τους υπολογισμούς μας και γύρω στις 18.00'-19.00', μπορούμε να έχουμε τελειώσει, δείχνοντας και μία ανοχή. Επειδή σήμερα είναι η πρώτη μέρα εφαρ-

μογής του νέου Κανονισμού στο πεντάλεπτο, θα δείξουμε και στους εισηγητές μια μικρή ανοχή.

Ελπίζω, λοιπόν, αν δεν υπάρχουν αντεγκλήσεις, αμέσως μετά θα πάμε, ανάλογα με το πόσοι συνάδελφοι έχουν γραφτεί, δύο-τρεις συνάδελφοι και ένας Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος. Ο Υπουργός -συνεννοήθηκα μαζί του- θα πάρει τον λόγο, όταν τελειώσουν οι εισηγητές και οι ειδικοί αγορητές. Νομίζω ότι μπορούμε ομαλώς να τελειώσουμε γύρω στην ώρα την οποία σας είπα και να είναι ελεύθερη η αυριανή μέρα, σε ό,τι αφορά την Ολομέλεια, για νομοθετική εργασία.

Νομίζω ότι ομοφώνως συμφωνούμε με αυτή τη διαδικασία και άρα μπορούμε να ξεκινήσουμε.

Άνοιξε το σύστημα ηλεκτρονικής εγγραφής. Μπορεί όποιος συνάδελφος θέλει να εγγραφεται από αυτή τη στιγμή.

Καλώ στο Βήμα τον Απόστολο Καρανασάση, εισηγητή του ΣΥΡΙΖΑ.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητούμε σήμερα ένα νομοσχέδιο που όπως πιστεύω θα συμβάλλει τα μέγιστα στον εκσυγχρονισμό των αστικών συγκοινωνιών της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης και συνακόλουθα στην οικονομική εξέλιξη και στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων της περιοχής.

Με το προς ψήφιση σχέδιο νόμου αναδιαρθρώνονται οι αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης και θεσπίζεται για αυτές νέο νομικό πλαίσιο. Το νέο ρυθμιστικό πλαίσιο έχει ως πρότυπο το αντίστοιχο του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών, ΟΑΣΑ και των θυγατρικών του και με αυτό εισάγονται σημαντικές μεταρρυθμίσεις τόσο στο σχεδιασμό, την οργάνωση, τον έλεγχο και την εποπτεία των αστικών συγκοινωνιών, όσο και στην εκτέλεση του αστικού συγκοινωνιακού έργου στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης, ενώ ταυτόχρονα λύεται δύναμι των άρθρων 5 και 106 του Συντάγματος η οικονομική συμφωνία μεταξύ του ελληνικού δημόσιου και του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, του ΟΑΣΘ. Εξαγοράζεται ο τελευταίος από το ελληνικό δημόσιο και ρυθμίζονται όλα τα θέματα της περιουσίας που περιέχεται αυτοδικαίως στο δημόσιο, της εξαγοράς, της προσωρινής ανάθεσης του συγκοινωνιακού έργου και των θεμάτων εκκαθάρισής του σε λειτουργία.

Παράλληλα συνιστάται ένας νέος ρυθμιστικός φορέας ο Οργανισμός Συγκοινωνιακών Έργων Θεσσαλονίκης, ο ΟΣΕΘ, που σκοπό έχει την ανάπτυξη, τον συντονισμό, την εποπτεία και τον έλεγχο των δημοσίων επιβατικών αστικών συγκοινωνιών λεωφορείων και μέσων υπόγειων και επίγειων σταθερής τροχιάς, καθώς και των θαλασσίων μεταφορών στην περιοχή της Θεσσαλονίκης και καταργείται το Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών, ο παλιός ΣΑΣΘ.

Τέλος συνιστάται ένας νέος εκτελεστικός φορέας Αστικές Συγκοινωνίες Θεσσαλονίκης Α.Ε, ο ΑΣΥΘ, που υπάγεται και αυτός στον ν.3429/05 και 2190/20 και αποτελεί θυγατρική της εταιρείας ΟΣΕΘ Α.Ε και αναλαμβάνει την εκτέλεση του αστικού συγκοινωνιακού έργου στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης με λεωφορεία και μέσα υπόγειας και επίγειας σταθερής τροχιάς του μετρό, και τραμ.

Οι αλλαγές που θεσπίζονται είναι αναγκαίες αφ' ενός για την προσαρμογή προς τον κανονισμό 1370/2007 για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές και αφ' ετέρου για την προσαρμογή της εθνικής οικονομίας, την εξασφάλιση της ομαλής λειτουργίας της δημόσιας υπηρεσίας αστικής συγκοινωνίας με λεωφορεία και τη διατήρηση της κοινωνικής ειρήνης και της οικονομικής δραστηριότητας της Θεσσαλονίκης.

Ας δούμε, όμως, ποια είναι η κατάσταση σήμερα στις αστικές συγκοινωνίες της Περιφέρειας Θεσσαλονίκης. Από το μακρινό 1957, δηλαδή πριν από εξήντα περίπου χρόνια, συστάθηκε ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, ο ΟΑΣΘ, αποτέλεσε και αποτελεί ιδιότυπο νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου με αποκλειστικό και ειδικό σκοπό τη διενέργεια των αστικών μετακινήσεων με λεωφορεία και την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού της Θεσσαλονίκης.

Η αρχική σύμβαση παραχώρησης - εκτέλεσης δημόσιας υπηρεσίας έληξε την 31^η Δεκεμβρίου του 1981, αλλά με διαδοχικές

παρατάσεις η λήξη της παρατάθηκε μέχρι την 28^η Φεβρουαρίου του 2001. Στη συνέχεια και με την από 30-4-2001 σύμβαση μεταξύ ελληνικού δημοσίου και ΟΑΣΘ συνεχίστηκε η ανάθεση στον ΟΑΣΘ της δημόσιας υπηρεσίας συγκοινωνιακού έργου, η διάρκεια της οποίας ορίστηκε μέχρι 31-12-2009.

Τέλος με την από 11-1-2008, πριν λήξει δηλαδή η προθεσμία του 2009, τροποποίηση η διάρκεια της τελευταίας σύμβασης παρατάθηκε μέχρι δύο έτη από την ολοκλήρωση του υπό εκτέλεση μετρώ Θεσσαλονίκης σε πλήρη ανάπτυξη, δηλαδή πιθανότητα θα περιμένουν να γίνει και η ανάπτυξη του και μέχρι την Κατερίνη, δίνοντας μια παράταση τεράστια όσον αφορά τον τρόπο λήξης της σύμβασης αυτής. Χρειάζεται μια απάντηση το τι προέβλεπε για την περιουσιακή κατάσταση η λήξη της σύμβασης το 2009 και αν αυτό προβλέφθηκε το 2008 με την παράταση.

Λειτουργώντας το σύστημα αυτό όλα αυτά τα χρόνια κατάφερε να απαξιώσει πλήρως τις αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης. Όλα τα κόμματα, αλλά και οι φορείς που προστέθηκαν σε συζήτηση της αρμόδιας επιτροπής της Βουλής σκιαγράφησαν άλλος λιγότερο και άλλος περισσότερο με μελανά χρώματα την κατάσταση που επικρατεί σήμερα στο χώρο αυτό. Άλλος είπε ότι «χρήζει άμεσης αλλαγής», άλλος «απαραίτητη αλλαγή», άλλος μίλησε για «φαύλη κατάσταση», άλλος είπε «έκλεισε ο χρόνος».

Έτσι θα περιοριστώ στη λεκτική καταγραφή των σημαντικότερων από τα κακώς κείμενα που αναδείχθηκαν από τη συζήτηση αυτή.

Συγκεκριμένα υπάρχει σαφής αδυναμία τήρησης των προγραμματισμένων δρομολογίων, κυκλοφορία μειωμένου αριθμού λεωφορείων και σημαντικές αποκλείσεις μεταξύ συμβατικά προβλεπόμενου και πραγματοποιούμενου επιβατικού έργου.

Εδώ θέλω να κάνω μία αναφορά. Αλήθεια, μετά την τοποθέτηση όλων των κομμάτων όπου περιγράψατε την κατάσταση για το πώς είναι ο ΟΑΣΘ αυτήν τη στιγμή, εξήντα χρόνια τα κόμματα τα οποία κυβέρνησαν δεν είχαν κατανοήσει τι γινόταν; Δεν είχαν κατανοήσει τι γινόταν στα τριάντα πρώτα χρόνια, στα σαράντα, στα πενήντα; Έπρεπε να φτάσουμε σήμερα στα εξήντα χρόνια λειτουργίας για να κατανοήσουμε ποια είναι η κατάσταση αυτή τη στιγμή στον ΟΑΣΘ Θεσσαλονίκης;

Η διοίκηση και οι μέτοχοι του οργανισμού αρνούνται να εφαρμόσουν το κοινοτικό και εθνικό πλαίσιο των κανονισμών αναθέσεων και προμηθειών, τα διεθνή λογιστικά πρότυπα και τη νομοθεσία στις πάσης φύσεως απολαβές του προσωπικού. Η κακή αυτή διαχείριση των οικονομικών του οργανισμού με ευθύνη του και η αδράνεια του ΣΑΣΘ είχαν ως αποτέλεσμα την αδυναμία καταβολής της μισθοδοσίας του προσωπικού του, που προκάλεσε επανειλημμένες εργασιακές κινητοποιήσεις και πλήρη διακοπή του συγκοινωνιακού έργου στη Θεσσαλονίκη, συνεχή ταλαιπωρία του επιβατικού κοινού, ιδιαίτερα σοβαρή διατάραξη της κοινωνικής και οικονομικής ζωής στην ευρύτερη περιοχή. Παράλληλα, σε όλο το χρονικό διάστημα λειτουργίας του ΟΑΣΘ έχουν καταβληθεί σε αυτόν από το ελληνικό δημόσιο εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ, περίπου 1 δισεκατομμύριο ευρώ μόνο τα τελευταία οκτώ χρόνια. Καταβάλλονται δεκάδες εκατομμύρια ευρώ ετησίως βάσει της οικονομικής συμφωνίας, ενώ η διοίκηση και οι μέτοχοι του οργανισμού παρ' ότι όφειλαν, δεν εφαρμόζαν το κοινοτικό και εθνικό πλαίσιο χρηματοοικονομικής διαφάνειας και λογοδοσίας.

Έτσι σήμερα ο οργανισμός έχει ήδη συσσωρευμένες υποχρεώσεις προς τα ασφαλιστικά ταμεία που ανέρχονται στο ποσό των 41 εκατομμυρίων ευρώ, ενώ συνολικά έως σήμερα οι οικονομικές υποχρεώσεις ξεπερνούν συνολικά τα 120 εκατομμύρια ευρώ, μεταξύ των οποίων ποσό άνω των 38 εκατομμυρίων ευρώ, το οποίο αν και του έχει καταβληθεί μέσω των αντισταθμιστικών καταβολών του ελληνικού δημοσίου, εντούτοις αυτός έχει αναλώσει τα αντίστοιχα χρηματικά ποσά για λειτουργικές του δαπάνες.

Τέλος τα ετήσια συνολικά έσοδα του από κόμιστρα, αντισταθμιστικές καταβολές είναι μικρότερα από τις ετήσιες δαπάνες του, με αποτέλεσμα να διευρύνονται καθημερινά τα ήδη τεράστια ελλείμματά του.

Από τον τρόπο λειτουργίας του ΟΑΣΘ και ειδικότερα της οικονομικής λειτουργίας του και της τρέχουσας οικονομικής κατάστασης, όπως αποτυπώνεται από τα στοιχεία που σας παρέθεσα

γίνεται προφανές, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι ο οργανισμός αυτός δεν ανταποκρίνεται σε κανέναν τομέα των συμβατικών του υποχρεώσεων. Υφίσταται συνεπώς κατεπείγουσα ανάγκη της προστασίας της εθνικής οικονομίας, καθώς η συνέχιση της λειτουργίας του ΟΑΣΘ με οφειλές προς το δημόσιο, ασφαλιστικά ταμεία και τρίτους και με ελλείμματα επί των αποθεματικών του επιβαρύνει υπέρμετρα το ελληνικό δημόσιο και συνεπώς το κράτος έχει υποχρέωση να παρέμβει υλοποιώντας τη συνταγματική επιταγή του άρθρου 106, προκειμένου να προστατεύσει την εθνική οικονομία και να αποκαταστήσει τη ζωτικής σημασίας για το κοινωνικό και οικονομικό σύνολο, αστική συγκοινωνία με λεωφορεία στη Θεσσαλονίκη.

Θεωρώ ότι στις συνεδριάσεις της αρμόδιας επιτροπής έγινε σαφές πως η σύμβαση του 2001 μεταξύ του δημοσίου και του ΟΑΣΘ έληξε το 2016, δηλαδή δέκα συν πέντε χρόνια από τη σύναψή της σύμφωνα με τον κανονισμό 1370 του 2007. Η δε παράταση της 30-4-2001 οικονομικής συμφωνίας με την από 11-1-2008 τροποποιητική σύμβαση μέχρι δύο χρόνια από την ολοκλήρωση του υπό εκτέλεση μετρώ της Θεσσαλονίκης, είναι αόριστης διάρκειας, αντιβαίνοντας ευθέως τις σχετικές διατάξεις του ίδιου κανονισμού. Συνεπώς η σύμβαση του ελληνικού δημοσίου με τον ΟΑΣΘ δεν είναι ανεκτό, κατά το Ενωσιακό Δίκαιο, να εξακολουθήσει να ισχύσει.

Αναφορικά με τα άρθρα του συζητούμενου σχεδίου νόμου, θα ήθελα να σταθώ σε αυτό που κατά την άποψή μου σηματοδοτούν τη διαφορά στην αντίληψη μας για το είδος στον τρόπο λειτουργίας των κρατικών φορέων.

Στο Κεφάλαιο Α, στα άρθρα 1 έως 13, θα επιμείνω στο 3 και στο 9. Στο άρθρο 3 προσδιορίζονται λεπτομερώς οι αρμοδιότητες του νέου φορέα με έμφαση στον στρατηγικό σχεδιασμό του συγκοινωνιακού έργου και στην εισαγωγή των νέων τεχνολογιών, τηλεματική, ηλεκτρονικό εισιτήριο, καθώς και ο τρόπος καθορισμού του κομίστρου και η επιδότησή του για λόγους κοινωνικής προστασίας.

Το άρθρο 9 αφορά το Διοικητικό Συμβούλιο της ΟΣΕΘ.

Στο Διοικητικό Συμβούλιο της ΟΣΕΘ μετέχουν πέντε μέλη που ορίζονται από τους Υπουργούς Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, ένα μέλος που προτείνεται από την περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, ένα μέλος του Δήμου Θεσσαλονίκης, ένα μέλος από την Περιφερειακή Ένωση Δήμων Κεντρικής Μακεδονίας και ένα συνολικά μέλος από το τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας του Τεχνικού Επιμελητηρίου, το Εμπορικό, Βιομηχανικό Επιμελητήριο Θεσσαλονίκης, το Επαγγελματικό και το Βιοτεχνικό Επιμελητήριο Θεσσαλονίκης και σε κάθε θητεία ορίζονται εναλλάξ. Ανοίγουμε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με αυτόν τον τρόπο τον οργανισμό στην τοπική κοινωνία και τις παραγωγικές τάξεις της περιοχής.

Στο Κεφάλαιο Β' επισημαίνεται ότι το μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας ανήκει στην ΟΣΕΘ με τη δυνατότητα –το θεωρώ πολύ σημαντικό– μεταβίβασης μέχρι το 49% του μετοχικού κεφαλαίου στους ΟΤΑ της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης. Μάλιστα σύμφωνα με το άρθρο 19 παρ. 1, εάν στην περίπτωση μεταβίβασης ποσοστού κατά τα ανωτέρω στους ΟΤΑ κάθε ένας από τους μετόχους μειοψηφίας εκπροσωπείται με ένα μέλος επιλογής του στο διοικητικό συμβούλιο με ανώτατο συνολικό όριο εκπροσώπησης όλων των μετόχων μειοψηφίας τα τρία μέλη.

Στην περίπτωση αυτή ο διευθύνων σύμβουλος της εταιρείας ορίζεται πάντα από το ελληνικό δημόσιο, ενώ ο πρόεδρος ορίζεται από τους μετόχους μειοψηφίας. Τέλος, στο Κεφάλαιο Δ' σημειώνω ένα γεγονός. Με την παράγραφο 1 του άρθρου 25 προβλέπεται διεθνής διαγωνισμός για την ανάθεση σε ελεγκτική εταιρεία της αποτίμησης της αξίας της επιχείρησης.

Έτσι απαντάμε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σε όσους βλέπουν φαντάσματα πίσω από τις καθ' όλα διαφανείς προθέσεις μας για μια εταιρεία, η οποία δουλεύει εξήντα χρόνια και –όπως αναφέραμε– με τεράστια προβλήματα.

Πιστεύουμε ακράδαντα στον εκσυγχρονισμό των αστικών συγκοινωνιών. Παραδίδουμε σήμερα στους πολίτες της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης ένα νέο πλαίσιο λειτουργίας τους, σίγχονο με δυνατότητα συμμετοχής των τοπικών κοινωνιών, με έλεγχο από τους παραγωγικούς φορείς της περιοχής, με προ-

σανατολισμό στο μέλλον.

Ο λαός της περιοχής είναι βέβαιο ότι θα στηρίζει την προσπάθεια της Κυβέρνησης, γιατί βίωσε επί σειρά ετών την προηγούμενη άθλια κατάσταση των αστικών συγκοινωνιών.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Και εγώ, κύριε Καραντάσης, που ήσασταν και συνεπής και στο χρόνο σας.

Καλείται στο Βήμα ο γενικός εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας κ. Κωνσταντίνος Καραμανλής.

Ορίστε, έχετε τον λόγο, κύριε Καραμανλή.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, πριν περάσουμε στα ενδότερα του νομοσχεδίου, επιτρέψτε μου ένα γενικό σχόλιο.

Κύριοι της Κυβέρνησης, στην προσπάθειά σας να φανείτε συνεπείς αριστεροί, να φανείτε δηλαδή αρεστοί στην εκλογική σας βάση που απογοητεύτηκε από τη μνημονιακή σας κωλοτούμπα, κάνετε δυστυχώς βουτιές και κρατικοποιείτε τον 21^ο αιώνα με συνωπτικές και αυταρχικές –θα έλεγα- διαδικασίες τις αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης.

Την ίδια ώρα που εντάσσετε στο Ταμείο Αποκρατικοποιήσεων το σύνολο της κινητής και ακίνητης περιουσίας για 99 χρόνια, έρχεστε σήμερα και κάνετε το πρωτοφανές, κρατικοποιείτε τον ΟΑΣΘ, προφανώς για να το εντάξετε και αυτό αργότερα στο υπερταμείο.

Διότι είμαι σίγουρος –αν και ο κύριος Υπουργός δεν το παραδέχεται– ότι πήρατε σαν καλοί μαθητές την άδεια της τρόικας για την πρωτοφανή στα ευρωπαϊκά δεδομένα κρατικοποίηση, με την προϋπόθεση μάλλον να την εντάξετε στο ταμείο. Είμαι σχεδόν πεπεισμένος ότι ο Υπουργός –θα τον ακούσουμε όλοι σε λίγο– θα πανηγυρίσει στην ομιλία του γι' αυτό που ονομάζει περήφανα αποιδιωτικοποίηση του ΟΑΣΘ.

Είμαι, επίσης, σίγουρος ότι θα κατηγορήσει τη Νέα Δημοκρατία, κατά την προσφιλή σας τακτική, κύριε Υπουργέ, για νεοφιλελευθερισμό και όλα τα συναφή. Θα προσπαθήσει, δηλαδή, να διαχωρίσει τη Νέα Δημοκρατία του σήμερα με τη Νέα Δημοκρατία του χθες. Εμείς, όμως, κύριε Υπουργέ, είμαστε πάντα σταθεροί. Άλλοι αλλάζουν πολιτικά κόμματα και πολιτικές ιδεολογίες.

Να θυμίσω, όμως, και κάτι ακόμα. Οι καλύτεροι μαθητές της σχολής του Σικάγο αναδεικνύονται οι Υπουργοί του ΣΥΡΙΖΑ, αφού μετά τη μνημονιακή σας κωλοτούμπα κάνετε αυτό που δεν διανοήθηκε καμμία μνημονιακή δεξιά κυβέρνηση να πράξει, να δημιουργήσετε ένα υπερταμείο ιδιωτικοποιήσεων που δεσμεύει την κινητή και ακίνητη περιουσία του κράτους για 99 χρόνια. Συγχαρητήρια, λοιπόν, είστε και καλοί μαθητές της σχολής του Σικάγο και οι πιο υπάκουοι μαθητές της τρόικας.

Κύριε Πρόεδρε, για να περιγράψει κάποιος το παρόν νομοσχέδιο χρειάζεται να χρησιμοποιήσει δύο και μόνο λέξεις: Μνημείο αντιφάσεων.

Ο τρόπος λειτουργίας του ΟΑΣΘ, ενός πολύ προβληματικού οργανισμού, χρήζει επανασχεδιασμού και αυτό δεν χωράει αμφιβολία και το είπαμε και στην επιτροπή, κύριε Υπουργέ. Το 2014 άλλωστε ήταν τότε η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας που έλαβε κοινές αποφάσεις για τον εξορθολογισμό του οργανισμού, όπως μείωση μισθών, που έφταναν ακόμα και το 10%, αναπροσαρμογή της τιμής εισιτηρίου, περιορισμό της συνεισφοράς του ελληνικού δημοσίου στην κάλυψη των ελλειμμάτων του ΟΑΣΘ. Τότε, όμως, είχαμε απέναντί μας έναν άλλον ΣΥΡΙΖΑ, που έλεγε όχι σε όλα. Τότε δεν ήθελε καμμία λύση για τον ΟΑΣΘ.

Δεν λέμε, λοιπόν, εμείς ότι δεν είναι προβληματική η κατάσταση στον χώρο των αστικών συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης. Χρειάζεται σοβαρή αντιμετώπιση, χρειάζεται αλλαγή μοντέλου, γιατί αυτό που εφαρμόζεται μέχρι σήμερα, χωρίς να είναι δημοσίο, έχει δυστυχώς πολλές από τις παθογένειες του δημοσίου τομέα στην Ελλάδα.

Εσείς, όμως, τι κάνετε; Πιστοποιείτε ότι δεν μπορείτε να λύσετε κανένα πρόβλημα. Δεν έχετε, φαίνεται, τις ικανότητες να διορθώσετε την κατάσταση. Το μόνο που ξέρετε να κάνετε –και το λέω αυτό με λύπη– είναι να αντικαταστήσετε ένα αποτυχημένο

μοντέλο με ένα ακόμα πιο αποτυχημένο μοντέλο. Στα λόγια τα βάζετε με το παρελθόν, αλλά στην πράξη, όπου χρειαστεί να πάρετε μια πρωτοβουλία, το μόνο που ξέρετε να κάνετε είναι βουτιά στο παρελθόν.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, το ζητούμενο είναι να δούμε τι κάνουμε από εδώ και πέρα με σεβασμό πρωτίστως προς το επιβατικό κοινό της Θεσσαλονίκης. Δυστυχώς, όπως είπαμε και πριν, το νομοσχέδιο όχι απλά δεν λύνει προβλήματα, αλλά δημιουργεί νέα. Η κρατικοποίηση του ΟΑΣΘ φοβόμαστε ότι θα οδηγήσει σε πλήρες αδιέξοδο τις συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης, αλλά και τελικά θα κοστίσει στο ελληνικό δημόσιο και στον Έλληνα φορολογούμενο πολύ περισσότερο από αυτό που κοστίζει σήμερα.

Επιτρέψτε μου να επικεντρωθώ σε δύο βασικά σημεία. Ζήτημα πρώτο: Το νομοσχέδιο –όλοι το παραδέχτηκαν ακόμη και στην επιτροπή όπου ήρθαν οι φορείς– παρουσιάζει σειρά νομικών προβλημάτων. Ο τρόπος με τον οποίο προβλέπεται να ληξει πρόωρα και μονομερώς η σύμβαση του ελληνικού δημοσίου με τον ΟΑΣΘ καθώς και η εξαγορά του οργανισμού δημιουργούν εύλογα νομικά ζητήματα.

Την ίδια στιγμή το νομοσχέδιο –και ασχέτως με αυτό που αναφέρεται στην εισηγητική του έκθεση– έρχεται, κατά την άποψή μας, σε πλήρη σύγκρουση με την ευρωπαϊκή νομοθεσία και κυρίως με τον κανονισμό 1370/2007. Ο κύριος Υπουργός η αλήθεια είναι ότι στην επιτροπή έκανε μια άλλη ανάγνωση του ευρωπαϊκού κανονισμού. Όλοι, όμως, σε αυτήν την Αίθουσα και ειδικά όσοι ασχολούνται με τις αστικές συγκοινωνίες γνωρίζουν ότι στις 3 Δεκεμβρίου του 2019 πρέπει να προχωρήσει η χώρα μας σε ανοικτές διαγωνιστικές διαδικασίες.

Αυτό που ζητάμε από τον κύριο Υπουργό είναι να μας πει ποια είναι τα σχέδιά του, τι θα γίνει μετά από αυτήν την ημερομηνία. Το ξέρουμε, βέβαια, ότι δεν θα βρίσκεστε τότε στην εξουσία, το κράτος όμως έχει συνέχεια ακόμα και αν, κύριε Υπουργέ, χάσει ο ΣΥΡΙΖΑ τις εκλογές. Οφείλετε, λοιπόν, να έχετε έναν σχεδιασμό. Στοχεύετε να πραγματοποιηθεί τότε η διαγωνιστική διαδικασία για τις αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης ή να ζητηθεί από την ευρωπαϊκή επιτροπή εξαίρεση τους, όπως άλλωστε ισχύει και στην περίπτωση των Αθηνών;

Το δεύτερο ζήτημα έχει να κάνει με το κόστος του όλου εγχειρήματος. Βλέπουμε υψηλές δαπάνες, όπως για την καταβολή του μετοχικού κεφαλαίου της ΟΣΕΘ, την καταβολή τιμήματος στους μετόχους του ΟΑΣΘ, τη μεταφορά των υπαλλήλων του ΟΑΣΘ στον καινούργιο φορέα. Από πού θα βρει η Κυβέρνηση τις δαπάνες για να καλύψει όλα αυτά τα κόστη; Μήπως θα καταφύγουμε πάλι στον Έλληνα φορολογούμενο;

Μια σημαντική δαπάνη θα είναι και το γεγονός ότι μεταφέρετε δύο χιλιάδες τριακόσιους υπαλλήλους από τον παλιό φορέα στον άλλον φορέα. Αυτό όμως που νομίζω ότι δεν κατάλαβε ο πρόεδρος των εργαζομένων του ΟΑΣΘ ή τουλάχιστον το απέκρυψε είναι ότι αυτομάτως και σύμφωνα με άρθρο 34 οι μισθοί τους μειώνονται αμέσως κατά 30%, αφού εντάσσονται στο ενιαίο μισθολόγιο.

Η ανάληψη της Κυβέρνησης Σαμαρά έκανε μειώσεις 7% το 2004, η περήφανη Κυβέρνηση του κ. Σπίρτζη κάνει μειώσεις μισθών 30%, τόσο γνήσιοι αριστεροί είστε άλλωστε. Πέρα από αυτά τα σοβαρά ζητήματα όμως, υπάρχει και μια άλλη εύλογη απορία στη σκέψη όσων διαβάσαμε το νομοσχέδιο. Πρέπει να απαντήσετε ξεκάθαρα στο εξής: Αυτή την απίθανη απόφαση περί κρατικοποίησης, την έχετε λάβει τελικά σε συμφωνία με τους δανειστές ή όχι; Γιατί υπάρχουν δύο ενδεχόμενα, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, ή δεν το έχετε συμφωνήσει και απλώς κάνετε μια τρύπα στο νερό και θα βρεθούμε το 2019 σε μια διαδικασία όπου θα πρέπει αυτές οι εταιρείες να διαλυθούν ή το έχετε συμφωνήσει κρυφά, οπότε αποδεικνύεται για άλλη μια φορά ότι τελικά είστε τα αγαπημένα παιδιά της τρόικας, τόσο αγαπημένα, ώστε θα τολμήσω να πω, κύριε Υπουργέ, ότι σας κάνουν και τα πιο παράλογα χατίρια. Την ώρα που όλοι παραδέχονται ότι πρέπει να μειωθεί το κράτος στην Ευρώπη, τι κάνουμε; Γίνεται ο ΟΑΣΘ δημόσιος.

Αλλά βέβαια σαν αγαπημένα τους παιδιά μπορεί και σ' εσάς να κάνουν μια χάρη παραπάνω, αλλά να είμαστε για κάτι σίγουροι: Αυτό δεν γίνεται ούτε για την ανάπτυξη της οικονομίας, ούτε

για την προστασία των αδύναμων κοινωνικών τάξεων, ούτε για τους νέους, ούτε για τους συνταξιούχους, ούτε για τους άνεργους. Σε αυτό το ενδεχόμενο βέβαια οφείλω να πω ότι δεν φταίτε μόνο εσείς, αλλά για άλλη μια φορά έχουν σοβαρή ευθύνη και οι δανειστές, εφόσον σας έχουν επιτρέψει να καταθέσετε αυτό το νομοσχέδιο.

Σε κάθε περίπτωση όμως απαντήστε μας και, αφού ξεκαθαρίσετε τι έχετε συμφωνήσει με τους δανειστές, θα πρέπει να βρείτε το θάρρος να το πείτε και στο ελληνικό Κοινοβούλιο και στους πολίτες της Θεσσαλονίκης. Αφού κρατικοποιηθεί ο ΟΑΣΘ θα μπει στο υπερταμείο; Πείτε το ανοιχτά για να συνεννοούμαστε. Τελικά όλη αυτή η ιστορία γίνεται για να εξυπηρετηθεί το κοινό της Θεσσαλονίκης ή για να αυξηθεί η περιουσία του περιφημου υπερταμείου, που με τόση ευκολία δεχθήκατε; Και τελικά, αν η απάντηση είναι ναι, τότε υπάρχει και ένα ερώτημα, θα έλεγα, ιδεολογικού χαρακτήρα: Τι είναι προτιμότερο για την οικονομία; Τι είναι καλύτερο για τον τόπο; Να ανήκει ένας φορέας σε ιδιώτες ή στο υπερταμείο, δηλαδή να ελέγχεται πλήρως από τους δανειστές;

Με την ευκαιρία, θα μου επιτρέψετε να ξεκαθαρίσουμε μερικά πράγματα για το υπερταμείο, διότι ακούσαμε, νομίζω, παράλογα πράγματα στις επιτροπές. Όσο κι αν θέλετε να ωραιοποιήσετε την κατάσταση, η αλήθεια είναι ότι η Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ και των ΑΝΕΛ κάνατε αυτό που δεν τόλμησε να κάνει ούτε και να σκεφτεί να κάνει καμία κυβέρνηση πριν από εσάς. Διότι αυτό που κάνατε είναι να εκχωρήσετε τα πάντα σχεδόν για πάντα.

Κύριε Πρόεδρε, η Νέα Δημοκρατία το έχει πει και θα το επαναλάβει: Ο τρόπος λειτουργίας του ΟΑΣΘ πρέπει να αλλάξει ριζικά, άμεσα. Καθ' όλο αυτό το χρονικό διάστημα, με το οποίο υποτίθεται ότι η Κυβέρνηση διαβουλευόταν με τους ΟΤΑ, κατέθηκαν, η αλήθεια είναι, αρκετές προτάσεις για τον εξορθολογισμό της εταιρείας. Ο κύριος Υπουργός δυστυχώς αγνόησε αυτές τις προτάσεις και επέλεξε τελικά ως ενδεδειγμένη λύση την κρατικοποίηση του ΟΑΣΘ. Είπαμε, αυτό μόνο ξέρει, αυτό εμπίστευται.

Εμείς, όμως, θεωρούμε ειλικρινά ότι η προτεινόμενη λύση δεν θα λύσει τα προβλήματα, αλλά θα επιδεινώσει την κατάσταση στις αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης και εύχομαι να είμαστε όλοι εδώ, σε αυτήν την Αίθουσα, σε δύο ή σε τρία χρόνια για να το διαπιστώσουμε αυτό. Εμείς θεωρούμε λοιπόν ότι πρέπει άμεσα να αποσύρете το νομοσχέδιο και να ανοίξει ένας ευρύτερος και ουσιαστικός διάλογος με όλα τα κόμματα, με όλους τους φορείς της πόλης, για τα προβλήματα των αστικών συγκοινωνιών, με σοβαρότητα, σεβασμό στην ευρωπαϊκή νομοθεσία και με το βλέμμα στο αύριο, μακριά από μικροκομματικά παιχνίδια. Στόχος η διαμόρφωση ενός νέου νομοσχεδίου, με την ενεργοποίηση της Ρυθμιστικής Αρχής Επιβατικών Μεταφορών και σε απόλυτη αρμονία, σε απόλυτη συμφωνία με τον ευρωπαϊκό κανονισμό 1370/2007, με ρητή ημερομηνία λήξης της ισχύουσας οικονομικής συμφωνίας μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και του ΟΑΣΘ και λαμβάνοντας υπ' όψιν κάτι βασικό, πως στον παγκόσμιο κοινωνικο-οικονομικό χάρτη γίνεται αποδεκτή η ενίσχυση των αστικών συγκοινωνιών, είτε αυτές είναι δημόσιες είτε αυτές είναι ιδιωτικές, μέχρι το 40% των μισθών εξόδων τους, και όλα αυτά με σεβασμό στους πολίτες της Θεσσαλονίκης.

Η αλήθεια είναι ότι έχουν αδικηθεί από την καθυστέρηση της ολοκλήρωσης των έργων του μετρό. Έχουν ταλαιπωρηθεί πολλά χρόνια με την απaráδεκτη κατάσταση στον ΟΑΣΘ, ας μην τους προσθέσουμε άλλο ένα εμπόδιο στην καθημερινότητά τους.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κλείνει το σύστημα ηλεκτρονικής εγγραφής.

Σας ενημερώνω ότι έχουν εγγραφεί δεκατέσσερις συνάδελφοι. Επομένως ο στόχος, που βλάπη εξαρχής, να τελειώσουμε γύρω στις 18.00', είναι απολύτως εφικτός και θα έλεγα μάλιστα και με μια σχετική ανοχή, κυρίως στους συναδέλφους, που μειώθηκε ο χρόνος τους από επτά σε πέντε λεπτά.

Συνεχίζουμε κανονικά με τον ειδικό αγορητή από τη Δημοκρατική Συμπαρατάξη κ. Γεώργιο Αρβανιτίδη.

Κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΡΒΑΝΙΤΙΔΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα προσπαθήσω στον χρόνο που έχω να συνοψίσω την κριτική μας στο νομοσχέδιο και να επαναλάβω την καθαρή πολιτική πρόταση της Δημοκρατικής Συμπαρατάξης για τις αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης.

Κυρίες και κύριοι, τα πράγματα στη ζωή δεν είναι ούτε άσπρο ούτε μαύρο. Αυτό είναι κάτι που μας βολεύει, μας βόλευε τόσα χρόνια, για να παρουσιάζει ο καθένας τη δική του αλήθεια. Δυστυχώς, η ζωή απέδειξε ότι είναι αρκετά πιο δύσκολη και αρκετά πιο περίπλοκη. Απέναντι στον ΟΑΣΘ, που κλείνει τον κύκλο του αφήνοντας πίσω μεγάλη δυσарέσκεια στους πολίτες της Θεσσαλονίκης, εμείς λέμε ότι η πόλη πρέπει να πάει ένα βήμα μπροστά από όλα τα μοντέλα που εφαρμόστηκαν στη χώρα και τα αποτελέσματά τους δεν ήταν αυτά που επιθυμούσαν οι πολίτες.

Η Θεσσαλονίκη δεν έχει κανένα λόγο, κυρίες και κύριοι, να αντιγράψει το μοντέλο της Αθήνας. Η Θεσσαλονίκη θα αποκτήσει ποιοτικές, σύγχρονες και ευρωπαϊκού επιπέδου αστικές συγκοινωνίες, όταν οι άνθρωποι της πόλης -και σύμφωνα με την ευρωπαϊκή οδήγία οι άνθρωποι της κάθε πόλης- πάρουν την υπόθεση στα χέρια τους.

Η λύση, λοιπόν, δεν είναι ούτε κρατικιστικό μοντέλο ούτε νεοφιλελεύθερο, βέβαια, μοντέλο. Η λύση δεν είναι να περάσουμε από το ιδιωτικό μονοπώλιο του ΟΑΣΘ στο κρατικό μονοπώλιο του Υπουργείου Μεταφορών. Η λύση για τη Θεσσαλονίκη βρίσκεται σε ανοικτές δημόσιες συγκοινωνίες με καθοριστικό ρόλο της αυτοδιοίκησης και των φορέων της πόλης. Δεν μπορούν να απουσιάζουν από τα όργανα ούτε το εργατικό κέντρο ούτε τα επιμελητήρια Θεσσαλονίκης, οι άνθρωποι που χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες.

Αυτό που ζητάμε είναι πολύ καθαρό. Ζητάμε οι αστικές συγκοινωνίες Θεσσαλονίκης να σχεδιάζονται από τους ανθρώπους της πόλης και όχι από τους αρεστούς του εκάστοτε Υπουργού.

Εσείς, αντίθετα, κύριε Υπουργέ, ζητάτε οι αστικές συγκοινωνίες Θεσσαλονίκης να ανήκουν στο Υπουργείο σας και όχι στην κοινωνία. Αυτή είναι η διαφορά του κρατικιστικού μοντέλου που προτείνετε από τις ανοικτές δημόσιες συγκοινωνίες που προτείνει η Δημοκρατική Συμπαρατάξη.

Επειδή, κύριε Υπουργέ, είπατε ότι μόνο το κράτος μπορεί να διασφαλίσει τις θέσεις των εργαζομένων, εγώ θα σας πω ότι δεν είναι έτσι μόνο τα πράγματα. Λέτε ότι αν γίνει δημόσιος διαγωνισμός οι εργαζόμενοι θα χάσουν τις δουλειές τους.

Ποιος είπε, κύριε Υπουργέ, ότι στους διεθνείς διαγωνισμούς συμμετέχουν αποκλειστικά ιδιώτες πάροχοι; Ποιος σας είπε ότι η τοπική αυτοδιοίκηση και οι παραγωγικοί φορείς της πόλης δεν μπορούν να εξασφαλίσουν τις θέσεις εργασίας; Τους ρωτήσατε; Βάλατε κάτω πραγματικά σενάρια με μολύβι και χαρτί, για να δείτε ότι αυτό δεν βγαίνει; Γιατί πάμε σε όλα τα πράγματα στη ζωή μας με τη λογική άσπρο-μαύρο και φυσικά μεπρεδούμε τους πολίτες;

Λύσεις, κύριε Υπουργέ, υπάρχουν. Σας καλέσαμε και χθες και προχθές να τις συζητήσουμε. Αν επιμένετε στη δική σας πρόταση, αν πιστεύετε ότι ξέρετε καλύτερα, συνεχίστε μόνος. Εμείς θα δηλώσουμε «παρών» επί της αρχής, γιατί κανείς δεν μπορεί να πει όχι στο να κλείσει ο ΟΑΣΘ τον κύκλο των εξήντα χρόνων. Όλα τα μοντέλα ολοκληρώνουν τον κύκλο της ζωής τους με καλά ή κακά αποτελέσματα και στη συγκεκριμένη περίπτωση δεν ήταν τα καλύτερα. Όμως, δεν συμφωνούμε με την πρότασή σας για την επόμενη μέρα, για αυτό και θα καταψηφίσουμε πολλά άρθρα του νομοσχεδίου.

Είπα και στην επιτροπή ότι η Θεσσαλονίκη πρέπει να περάσει σε μια νέα εποχή. Όμως, βασική προϋπόθεση για να αντικαταστήσουμε τον ΟΑΣΘ είναι να είμαστε έτοιμοι να τον αντικαταστήσουμε με κάτι καλύτερο. Μπορεί αυτό που έχετε στο μυαλό σας, να είναι πολύ καλύτερο από τη σημερινή κατάσταση, όμως αυτό δεν αποτυπώνεται στο νομοσχέδιο. Εδώ ψηφίζουμε νομοσχέδια, κύριε Υπουργέ, και όχι απλά καλές προθέσεις, όπως μας έχετε συνηθίσει.

Οι διατάξεις που έχουμε μπροστά μας μιλούν για την ίδρυση δύο νέων φορέων και την κατάργηση άλλων δύο. Τίποτα περισσότερο, τίποτα λιγότερο. Δεν υπάρχουν στόχοι ποιότητας για το

συγκοινωνιακό έργο, δεν υπάρχουν χρονοδιαγράμματα, για να ξέρουν οι πολίτες τι να περιμένουν και πότε, δεν έχετε καταθέσει καν ένα ενδεικτικό σχέδιο για τη νέα φιλοσοφία πάνω στην οποία θα κινηθεί ο σχεδιασμός των αστικών συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης. Για αυτό άλλωστε ο ΟΑΣΘ θα συνεχίσει να παρέχει τις υπηρεσίες του, τις ίδιες υπηρεσίες με σήμερα στην πόλη, μέχρι το τέλος του 2019, με την ίδια σύμβαση που ισχύει και σήμερα. Σε απλά ελληνικά, δηλαδή, καταργείτε τον οργανισμό, για να δείξετε αποφασιστικότητα και πυγμή, του ζητάτε όμως να συνεχίσει να κάνει αυτός τη δουλειά, μέχρι να είμαστε έτοιμοι. Αυτά δεν είναι σοβαρά πράγματα. Αυτές είναι κοκορομαχίες στην πλάτη της πόλης και, ξέρετε, η Θεσσαλονίκη δυστυχώς έχει βιώσει όλα αυτά τα χρόνια πάρα πολλές φορές τις κοκορομαχίες στην πλάτη της. Να δω ποιος θα απολογηθεί στους πολίτες και τους επαγγελματίες της Θεσσαλονίκης, αν μέσα στο καλοκαίρι, αν μέσα σε τουριστική σεζόν, έχουμε προβλήματα.

Μίλησα και στην επιτροπή για προσπάθεια οικοδόμησης ενός κλειστού και ελεγχόμενου συστήματος. Ήμουν επιεικής. Η σωστή περιγραφή είναι ένα κλειστό, ελεγχόμενο και αυταρχικό σύστημα. Σας λέμε, λοιπόν, όλα σχεδόν τα κόμματα της Αντιπολίτευσης, ότι το να ζητάτε κατάλογο από τους φορείς, για να διαλέξετε εσείς, κύριε Υπουργέ, ποιους θέλετε να εκπροσωπήσουν τον ΟΣΕΘ, είναι κάτι πρωτόγνωρο.

Σας είπαμε, επίσης, ότι είναι αδιανόητο ένα εννεαμελές όργανο να αποφασίζει με απαρτία τριών ατόμων. Σαν να μην έφθαναν όλα αυτά, έρχεστε να επιβάλετε δρακόντειες ποινές σε όποιον τολμήσει να πάει κόντρα.

Διαβάζω αυτολεξεί την παράγραφο 1 του άρθρου 28. Λέει: «Όποιος εμποδίζει, παρακωλύει με κάθε τρόπο ή μέσο, αρνείται την πρόσβαση στα γραφεία, αμαξοστάσια, υπηρεσιακά στοιχεία του ΟΑΣΘ κ.λπ., τιμωρείται με φυλάκιση έως τριών ετών και με χρηματική ποινή τουλάχιστον 10.000 ευρώ και με στέρηση των πολιτικών δικαιωμάτων του για πέντε έτη.».

Με απλά λόγια, δηλαδή, αν κάποιος τολμήσει μια ειρηνική εκδήλωση διαμαρτυρίας στα αμαξοστάσια του ΟΑΣΘ, θα φάει τρία χρόνια φυλάκιση, 10.000 ευρώ πρόστιμο και στέρηση πολιτικών δικαιωμάτων για πέντε χρόνια. Δεν είναι σοβαρά πράγματα, κύριε Υπουργέ, και εσείς είστε αριστερή Κυβέρνηση, όπως λέτε.

Για πείτε μου, σας παρακαλώ, πόσα χρόνια φυλάκιση θα έπρεπε να φάει το κίνημα «Δεν πληρώνω», αν υπήρχε αυτή η διάταξη για τα δόδια; Πόσα εκατομμύρια σε πρόστιμα θα έπρεπε να έχουν πληρώσει; Πόσοι άνθρωποι θα είχαν υποστεί στέρηση των πολιτικών τους δικαιωμάτων;

Στη Θεσσαλονίκη δεν έχουμε ανάγκη από κανενός είδους Βεληγκέφα πάνω από τα κεφάλια μας και καλά θα κάνετε να διορθώσετε αμέσως τη διάταξη αυτή.

Έρχομαι τώρα στο μέρος που αφορά την ποιότητα των υπηρεσιών. Αυτό που ενδιαφέρει τους πολίτες της Θεσσαλονίκης είναι να έχουν καθαρά και καινούργια λεωφορεία και με air condition –γιατί όποιος βιώσει τις συνθήκες με τις οποίες γίνεται σήμερα το μεταφορικό έργο, θα εντυπωσιαστεί από την κατάσταση των λεωφορείων–, να έρχονται στην ώρα τους –εξαιρετικό το ευφυολόγημα του συναδέλφου μου του κ. Τριανταφυλλίδη ότι οι Θεσσαλονικείς έχουν αποκτήσει αυχενικό σύνδρομο, όχι κοιτώντας μπροστά, αλλά στρίβοντας, για να δουν πότε θα έρθει το λεωφορείο– και να μπορούν να πάνε χωρίς προβλήματα σε κάθε γωνιά του νομού. Στην Ασπροβάλτα, στη Μηχανιώνα, στα Κουφάγια, στον Ασκό, στον Σοχό.

Από πού προκύπτει αυτή η ποιότητα των υπηρεσιών, κύριε Υπουργέ, με το νέο σύστημα; Επειδή θα εξαγοράσει τον ΟΑΣΘ το κράτος και οι υπηρεσίες, αυτόματα, θα αποκτήσουν ποιότητα; Στο νομοσχέδιό σας δεν υπάρχει μισή γραμμή που να προβλέπει προδιαγραφές ποιότητας. Δεν υπάρχει μισή γραμμή που να λέει σε ποιους κλάδους θα κάνει επενδύσεις το Υπουργείο σε συνεργασία με την ΑΣΥΘ. Δεν υπάρχουν καν προτεραιότητες, για να ξέρουμε, δηλαδή, αν προτεραιότητα είναι η αλλαγή του στόλου, τα καλύτερα δρομολόγια, φιλικόί άξονες με μετεπιβιβάσεις, διαλειτουργικότητα των συγκοινωνιών. Ξέρετε γιατί, κύριοι συνάδελφοι; Γιατί για ακόμη μία φορά, δυστυχώς, βρισκόμαστε στη λογική του «βλέποντας και κάνοντας».

Ένας άλλος στόχος του νομοσχεδίου είναι η προστασία της

εθνικής οικονομίας. Εδώ η προτεραιότητα έχει περάσει σε άλλο επίπεδο. Το επιχείρημα που χρησιμοποιείτε για να στηρίξετε τον ισχυρισμό σας, κύριε Υπουργέ, είναι ότι ο ΟΑΣΘ δεν κάνει καλή διαχείριση, γιατί είναι ιδιώτης, ενώ η ΑΣΥΘ αυτόνομη θα κάνει καλή διαχείριση, επειδή είναι κρατική. Σε απλά ελληνικά, δηλαδή, αυτοί είναι οι κακοί και εμείς είμαστε οι καλοί.

Ακούστε, με τόσο απλοϊκά επιχειρήματα δεν πείθετε κανέναν. Έχετε στοιχεία για να μας πείτε πόσο λιγότερα θα κοστίζει η ΑΣΥΘ στον ίδιο φορολογούμενο; Προφανώς και όχι. Αν είχατε, θα μας τα είχατε καταθέσει. Για αυτό και μας καλείτε να ψηφίσουμε ένα νομοσχέδιο που βασίζεται στις καλές προθέσεις του εκάστοτε Υπουργού και των οργάνων που διορίζει.

Θα σας έλεγα, λοιπόν, κύριε Υπουργέ, ότι δυόμισι χρόνια που βρίσκεστε στην Κυβέρνηση έχουμε χορτάσει από καλές προθέσεις. Η Θεσσαλονίκη για πάρα πολλά χρόνια χόρτασε υψηλές προσδοκίες και χαμηλά αποτελέσματα. Πρώτα, λοιπόν, να φέρετε στοιχεία στη Βουλή και στη συνέχεια θα μπορούμε να συζητήσουμε πραγματικά ό,τι θέλετε.

Κλείνω με το θέμα του ευρωπαϊκού κανονισμού 1370/2007, για τον οποίο έγινε πολύς λόγος στην επιτροπή. Αυτό που λέει ο κανονισμός είναι σε απόλυτη ευθυγράμμιση με την πρόταση της Δημοκρατικής Συμπαράταξης. Διαβάζω χαρακτηριστικό απόσπασμα:

«Οι τοπικές αρχές θα μπορούν να επιλέξουν τον τρόπο οργάνωσης των δημόσιων μεταφορών τους. Θα είναι ελεύθερες να παρέχουν οι ίδιες τις μεταφορές σε τοπικό επίπεδο ή να τις αναθέτουν σε τρίτο ειδικευμένο μεταφορέα. Με τον τρόπο αυτό, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανταποκρίνεται στο αίτημα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, στους αντιπροσώπους των πολιτών της Ευρώπης να γίνει σεβαστή η ελευθερία επιλογής των αρμόδιων τοπικών οργάνων.».

Έχουμε, λοιπόν, μπροστά μας μια μεγάλη ευκαιρία, μια πρόκληση, να φτιάξουμε ένα σύγχρονο θεσμικό πλαίσιο δημόσιων αστικών συγκοινωνιών, ώστε η Θεσσαλονίκη να πρωτοπορήσει και να είναι παράδειγμα. Καλά παραδείγματα έχει ανάγκη η χώρα μας την περίοδο που ζούμε, ένα πλαίσιο ανοικτό στην κοινωνία, απ' όπου μέσα από διεθνείς διαγωνισμούς θα μπορούμε να επιλέξουμε τους καλύτερους.

Έχουμε την ευκαιρία να βάλουμε τις βάσεις, ώστε οι πολίτες της Θεσσαλονίκης να απολαύσουν το επίπεδο υπηρεσιών που αρμόζει σε μια σύγχρονη ευρωπαϊκή πόλη του 21^{ου} αιώνα. Έχουμε την ευκαιρία να κάνουμε πράξη την αποκέντρωση, χρησιμοποιώντας τις δυνατότητες που μας έχει δώσει ο «ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΗΣ». Έχουμε την ευκαιρία να αλλάξουμε τη νοοτροπία αποχής και αδιαφορίας που υπάρχει στην κοινωνία για τα κοινά. Μην παραγνωρίζετε τον εκπαιδευτικό ρόλο που μπορεί να έχει μια τέτοια διαδικασία. Μην παραγνωρίζετε την αξία να δουν τα νέα παιδιά τι σημαίνει συμμετέχω και καθορίζω ένα από τα σημαντικότερα πράγματα για μια πόλη, όπως είναι οι αστικές συγκοινωνίες.

Ερχόμαστε σε αυτή την Αίθουσα και διαμαρτυρόμαστε ότι οι πολίτες γυρίζουν την πλάτη στην πολιτική. Όταν έρχεται η ώρα να δώσουμε τον λόγο, πάμε και φτιάχνουμε κλειστά γραφειοκρατικά συστήματα στα Υπουργεία.

Εμείς, λοιπόν, καλούμε για ακόμη μια φορά να ανοίξετε τις αστικές συγκοινωνίες στη Θεσσαλονίκη στην κοινωνία και να εμπιστευθείτε τους πολίτες της Θεσσαλονίκης. Ζητάμε ανοικτές, δημόσιες συγκοινωνίες, με καθοριστικό ρόλο της αυτοδιοίκησης και των φορέων της πόλης. Ζητάμε οι αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης να σχεδιάζονται και να σχεδιάστούν από ανθρώπους της πόλης και όχι από αρεστούς του εκάστοτε Υπουργού. Ζητάμε να εμπιστευθείτε την τοπική κοινωνία.

Για τις τροπολογίες, κύριε Πρόεδρε, θα μιλήσω στη δευτερολογία μου.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Τον λόγο έχει ο ειδικός αγορητής από τη Χρυσή Αυγή κ. Ιωάννης Σαχινίδης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Πραγματικά, μου προκαλεί εντύπωση ότι και στις επιτροπές άκουσα από πάρα πολλούς αλλά και εδώ θα ακουστεί σήμερα ότι είναι μια κατάσταση η οποία εδώ και εξήντα χρόνια δεν λέει

να διορθωθεί. Μην ξεχνάτε ότι μεγάλο μέρος από τους Βουλευτές που βρίσκεστε σε αυτή την Αίθουσα –και δεν μιλάω για τους παρόντες μόνο, αλλά και για τους μη παρόντες- και οι πατεράδες σας βρίσκονταν εδώ μέσα και δεν είχαν τη θέληση να το διορθώσουν τόσα χρόνια.

Σήμερα ακούσαμε από τον εισηγητή της Νέας Δημοκρατίας να μας παρουσιάζεται ως αντιμνημονιακή η παράταξή του. Μάλιστα, αναφέρθηκε δύο φορές –και δεν θέλω να πάρω το μέρος του ΣΥΡΙΖΑ, προς Θεού, απέχουμε παρασάγγας ιδεολογικά φυσικά- ότι είναι τα αγαπημένα παιδιά της τρόικας. Όχι, κύριοι, εσείς μη στενοχωριέστε. Όλοι σας είστε τα αγαπημένα παιδιά της τρόικας, διότι αριστεροί και δεξιοί είστε ίδιοι στο φαί.

Έχουμε δηλώσει –και θα το τονίζουμε σε κάθε ευκαιρία που μας δίδεται, οι οποίες φυσικά είναι και ελάχιστες, μια από αυτές είναι το Βήμα από το οποίο μιλάω σήμερα- ότι ως λαϊκό εθνικιστικό κίνημα Χρυσή Αυγή είμαστε υπέρ των κρατικοποιήσεων σε βασικές δομές και υποδομές. Κρίνω σκόπιμο να το τονίσω αυτό για άλλη μια φορά, θέλοντας να διαχωρίσω τη θέση μας από τα υπόλοιπα αντιπολιτευόμενα κόμματα του λεγόμενου δημοκρατικού τόξου, τα οποία θα καταψηφίσουν το παρόν σχέδιο νόμου για διαφορετικούς λόγους το καθένα. Θα εξηγήσω παρακάτω σε τι διαφέρουμε και αυτό πρέπει να το κάνω, διότι μας παρακολουθεί ο ελληνικός λαός, ο οποίος θα πρέπει να λάβει γνώση.

Αν και το παρόν σχέδιο νόμου, κύριε Υπουργέ, περιέχει πάρα πολλές ύποπτες διατάξεις, τις οποίες και θα αναφέρω αναλυτικά, πράγματι θα είχαμε την καλή θέληση να το υπερψηφίζαμε, αλλά αυτό θα συνέβαινε μόνο υπό έναν όρο, με την προσθήκη δύο επιπλέον άρθρων. Το ένα άρθρο θα έλεγε ρητά και κατηγορηματικά ότι η κρατικοποίηση την οποία σκοπεύετε να κάνετε στις αστικές συγκοινωνίες Θεσσαλονίκης να έχει διάρκεια ενενήντα έτη, όσα δηλαδή προτείνεται για τη διάρκεια του νέου φορέα, του ΟΣΕΘ, στο άρθρο 6. Δεύτερον, αν θα παρέμενε μισθολογικά, γιατί τα εργασιακά δικαιώματα κατοχυρώνονται, δηλαδή αν βάζατε ένα δεύτερο άρθρο, το οποίο θα έλεγε ότι οι εργαζόμενοι στην ΟΑΣΘ δεν θα περάσουν στον ν.4354/2015, στο ενιαίο μισθολόγιο, μειώνοντας τους μισθούς τους κι άλλο –τουλάχιστον να σώσουμε ό,τι μπορούμε-, θα είχαμε την καλή διάθεση να υπερψηφίσουμε το νομοσχέδιο.

Είμαστε, όμως, σίγουροι ότι δεν κρατικοποιείτε τον ΟΑΣΘ για λόγους εξυγιάνσης, όπως υποστηρίζετε, ή επειδή έτσι το επιβάλλει και προτάσσει η μαρξιστική σας ιδεολογία περί κρατικοποιήσεων. Άλλωστε σε αυτό το κομμάτι έχετε δώσει διαπιστευτήρια κι έχετε γίνει «καπιταλιστικότεροι» και «νεοφιλελευθερότεροι» της Νέας Δημοκρατίας, του ΠΑΣΟΚ και όλων των υπολοίπων συνεταιρών σας του συνταγματικού τόξου.

Επικαλεστήκατε, κύριε Υπουργέ, πολλές φορές και στις επιτροπές, μάλιστα στις επιτροπές κατά τη διάρκεια των συζητήσεων του παρόντος σχεδίου νόμου, τον κανονισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τον με αριθμό 1370/2007. Τι λέει, όμως, αυτός ο κανονισμός; Προβλέπει ρητά ή ότι θα γίνει διαγωνισμός, προκειμένου να ανατεθούν οι επιβατικές μεταφορές σε ιδιωτική εταιρεία, ή ότι η αρμόδια τοπική αρχή, δηλαδή η περιφέρεια, οι δήμοι ή η ένωση δήμων, θα αναλάβει να παρέχει οι ίδιες τις δημόσιες επιβατικές μεταφορές.

Αυτό δεν το αναφέρει επειδή θεωρούμε και θέλουμε ως Χρυσή Αυγή να εφαρμόσετε και να εναρμονίζετε με τις ευρωπαϊκές οδηγίες, αλλά διότι θέλουμε να προλάβουμε τυχόν πρόστιμα ή κυρώσεις που θα προκύψουν όταν συσταθεί ο φορέας της ΑΣΥΘ, ο οποίος φορέας –μην ξεχνάμε- θα είναι θυγατρική του ΟΣΕΘ και θα ανήκει, δηλαδή, στο κράτος. Κάτι τέτοιο θα παραβίαζε το θεσμικό πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως ανέφερα και πριν, βάσει του κανονισμού 1370/2007 της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Το μείζον, όμως, ζήτημα που προκύπτει, κύριε Υπουργέ, είναι αν στο άμεσο μέλλον –σας το είπα και στις επιτροπές και δεν πήρα απάντηση- το οποίο δεν γνωρίζουμε φυσικά πόσο σύντομα θα είναι αυτό, έρθετε με κάποια τροπολογία, επικαλούμενος ακριβώς αυτή τη διάταξη, δηλαδή τη 1370/2007 με τη δικαιολογία που σας ανέφερα πριν, ότι, επειδή παραβιάζεται, θα πρέπει ξανά να ιδιωτικοποιηθεί, ξεπουλώντας και τις Αστικές Συγκοινωνίες Θεσσαλονίκης, όπως και τον ΟΣΕ, τα αεροδρόμια, τα λιμάνια και δεν ξέρω τι άλλο έχετε σκοπό να ξεπουλήσετε.

Στο άρθρο 9 αναφέρεται η σύνθεση του διοικητικού συμβουλίου. Εδώ διαβάζουμε ότι από τα εννέα μέλη του διοικητικού συμβουλίου, τα πέντε θα τα αποφασίζετε απευθείας εσείς ως Υπουργός Μεταφορών μαζί με τον Υπουργό Οικονομικών και από τα υπόλοιπα τέσσερα, πλην του ενός ο οποίος θα είναι εκ περιτροπής ανά τρία έτη και θα προέρχεται από τα διάφορα επιμελητήρια, πάλι τους υπόλοιπους τρεις θα προτείνουν οι φορείς και ξανά θα αποφασίζετε εσείς.

Σε ό,τι αφορά το άρθρο 12, που αναφέρεται η σύσταση της θυγατρικής ΑΣΥΘ, εδώ έρχεται σε αντίθεση ακριβώς με αυτό που ανέφερα και πριν με τη διάταξη 1370/2007 της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που δεν προβλέπεται θυγατρική εταιρεία κρατικού φορέα να μπορεί να αναλάβει τη διαχείριση των συγκοινωνιών.

Στο άρθρο 14, όπου πάλι αναφέρεται η σύσταση της «ΑΣΥΘ Α.Ε.», δεν θα έπρεπε κανονικά, κύριε Υπουργέ, πριν από τη σύσταση της εταιρείας να υπάρχει κάποιο άρθρο στο παρόν σχέδιο νόμου το οποίο θα αναφέρει τον τρόπο λειτουργίας του; Όχι να γίνει αυτό με το άρθρο 10, που προβλέπει ότι εντός δύο μηνών θα καταρτισθεί ο εσωτερικός κανονισμός λειτουργίας από το διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας, όταν συγκροτηθεί σε σώμα.

Το άρθρο 13 είναι ένα ίσως από τα λίγα άρθρα στο οποίο είμαστε εν μέρει θετικοί, διότι, ναι μεν, όπως είπα και πριν, διασφαλίζει την απορρόφηση του εργατικού δυναμικού, αλλά δεν διασφαλίζει τη μισθοδοσία του.

Στο άρθρο 16 ισχύει ό,τι ισχύει και για το άρθρο 6, το οποίο προβλέπει διάρκεια ενενήντα ετών –φυσικά είμαστε κι εδώ αντίθετοι- για τον ΟΣΕΘ.

Στο άρθρο 19 αναφέρεται αυτό που είπα πριν για το διοικητικό συμβούλιο. Είμαστε φυσικά κάθετοι και αρνητικοί σε αυτό.

Στο άρθρο 22 αναφέρεται η λύση της σύμβασης μεταξύ ελληνικού δημοσίου και ΟΑΣΘ και η περιέλευση της περιουσίας του ΟΑΣΘ στο δημόσιο.

Τι θα γίνει, κύριε Υπουργέ, με τη γνωμοδότηση του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, το οποίο έχει αποφανθεί ρητά τον Δεκέμβριο του 2016 με την υπ' αριθμόν 320/2016 απόφαση ότι οι συμβάσεις μεταξύ κράτους και ΟΑΣΘ, οι οποίες κυρώθηκαν με τους νόμους 3652/2008 και 3897/2010, ισχύουν και ότι οι ίδιες συμβάσεις δεν αντιβαίνουν στις διατάξεις του κανονισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης με αριθμό 1370/2007 και ότι θα λήξουν στις 3-12-2019;

Στο άρθρο 28 –και αυτό επίσης το ανέφερα στις επιτροπές- ειλικρινά θέλω να δω και είμαι πολύ περίεργος, κύριε Υπουργέ, πώς θα διαχειριστείτε το συνδικαλιστικό σας πελατολόγιο, που τους έχετε μάθει τόσα χρόνια, όταν ήσασταν εξωκοινοβουλευτικοί, να ανεβαίνουν στα κάγκελα, να κάνουν καταλήψεις κτηρίων σε εργασιακούς χώρους και, όταν δεν ικανοποιούνται τα αιτήματά τους, να σπάνε, να καίνε, να ρημάζουν ό,τι βρουν μπροστά τους.

Αλήθεια, κύριε Υπουργέ, έχετε τη διάθεση να τους στερήσετε τη γυμναστική που κάνουν κάθε φορά που διαφωνούν με τις αποφάσεις της εκάστοτε κυβέρνησης; Γιατί, εάν κρίνω από τα πρόσφατα γεγονότα στην Ερμού και την εβδομαδιαία εξόρμηση στα Εξάρχεια, μάλλον δεν έχετε ούτε τη δύναμη ούτε τη θέληση να εφαρμόσετε τη νομιμότητα.

Οπότε, τα πρόστιμα που θέλετε να επιβάλετε με το άρθρο 28, από 10.000 έως 20.000 ευρώ, τη φυλάκιση και τη στέρηση των πολιτικών δικαιωμάτων που προβλέπονται στο άρθρο 28 του παρόντος σχεδίου νόμου δεν πιστεύω να τα εφαρμόσετε ποτέ.

Καλά κάνετε και αποχωρείτε, κύριε Υπουργέ, όπως κάνατε και στις προηγούμενες επιτροπές, διότι αυτά που ακούτε δεν σας αρέσουν.

Σχετικά με τα άρθρα 32 και 33, εδώ φροντίζει η Κυβέρνηση οι κρατικοδίατοι του ΟΑΣΘ να μεταταγούν στους ΟΣΕΘ και ΑΣΥΘ, προκειμένου, σύμφωνα με το άρθρο 32, να διατηρήσουν την εργασιακή τους σχέση.

Είπαμε ότι αυτό θα το στηρίξουμε. Με καμμία διάταξη, όμως, όπως ανέφερα, δεν φροντίζει να διασφαλίσει τα δικαιώματά τους, δηλαδή την καταβολή των δεδουλευμένων, τη μη περαιτέρω μείωση των μισθών τους, όπως ανέφερα και πριν, και την αύξηση των ωρών εργασίας.

Πριν, λοιπόν, από την ικανοποίηση των δίκαιων και εύλογων

αιτημάτων των εργαζομένων, εσείς προτάσσετε το κομματικό σας συμφέρον και αυτό διαφαίνεται ξεκάθαρα στη διάταξη 32 παράγραφος 1, περίπτωση β' - γ', η οποία μας λέει ότι επιτρέπεται η μετάταξη, η μεταφορά μονίμων υπαλλήλων σε κενή οργανική θέση των νέων φορέων που θα συσταθούν.

Όμως, ακόμα και εάν δεν υπάρχει κενή οργανική θέση, δύναται να συσταθεί τέτοια, ακόμη και προσωποπαγής, προκειμένου να καλυφθούν οι πελατειακές σας ανάγκες.

Αυτό πρακτικά σημαίνει αύξηση των δαπανών του κράτους, επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού, μία επιβάρυνση που δεν μπορεί να αποτιμηθεί αυτή τη στιγμή και όλα αυτά, όχι προς εξυπηρέτηση δημοσίου συμφέροντος, αλλά μόνο χάριν ιδιοτελών σκοπών. Μάλιστα, κατ' εξαίρεση των όσων ορίζονται από τον ν.4002/2011 για τις μετατάξεις, δεν προαπαιτείται έγκριση.

Ο νόμος στο άρθρο 48 είναι σαφής: Για την πλήρωση θέσεων στο δημόσιο, τα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου προηγούνται της καταχώρισης. Δεν νοείται καταχώριση εταιρείας χωρίς καταστατικό. Έχει μία ασάφεια αυτή η διάταξη.

Το άρθρο 37 αφορά καταργούμενες διατάξεις και νόμους που σχετίζονταν με τη λειτουργία του ΟΑΣΘ.

Θα αναφερθώ λίγο και στις τροπολογίες. Στην τροπολογία με γενικό αριθμό 1102 και ειδικό 2, οποιαδήποτε ρύθμιση ενισχύει τη διαφάνεια στον τομέα των δημοσίων συμβάσεων σίγουρα κινείται προς την ορθή κατεύθυνση.

Πλην όμως, θα έπρεπε η ως άνω υποχρέωση να επεκταθεί και στις περιπτώσεις που οι δημόσιες συμβάσεις έχουν εκτιμώμενη αξία πολύ κάτω των 60.000 ευρώ, θα λέγαμε και κάτω των 5.000 ευρώ, εφόσον δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις που διαπιστώνονται ζητήματα αδιαφάνειας και εκνόμων ενεργειών σε δημόσιες συμβάσεις, οι οποίες αφορούν μικρότερης αξίας χρηματικά ποσά.

Η τροπολογία με γενικό αριθμό 1103 και ειδικό 3 αναφέρεται στην παράταση διαγωνισμών του Προγράμματος Προμήθειας Υπηρεσιών και Φαρμάκων Υγείας.

Εδώ είμαστε αναγκασμένοι να την καταψηφίσουμε, όχι γιατί δεν θέλουμε να προχωρήσει ο διαγωνισμός, απλά και μόνο διότι πουθενά δεν αναφέρεται ποια υλικά και ποια φάρμακα ακριβώς αφορά.

Θα ήθελα να κάνω και ένα σχόλιο για μία τροπολογία, η οποία είναι βουλευτική, από τους Ανεξάρτητους Έλληνες και την υπογράφει ο κ. Λαζαρίδης. Αυτή η τροπολογία, κύριε Λαζαρίδη, εάν κατάλαβα καλά, είναι ακριβώς αυτά που ειπώθηκαν από τον εκπρόσωπο του ΚΤΕΛ χθες.

Δεν είμαι ούτε οικονομολόγος ούτε χρηματιστής, αλλά γνωρίζω απλά βασικά μαθηματικά. Εδώ αναφέρετε στην αιτιολογική έκθεση της τροπολογίας σας ότι το ΚΤΕΛ είχε καταβάλει ένα ποσό της τάξεως του 1.900.000 ευρώ για την εξαγορά είκοσι έξι μετοχών, οι οποίες είχαν ονομαστική αξία η κάθε μία 38.797 ευρώ.

Αναφέρεται, επίσης, ότι για τα έτη χρήσεως 2014, 2015, 2016 και 2017 εισέπραξε -και τελειώνω, κύριε Πρόεδρε- 1.008.000 ευρώ. Δηλαδή, έχει γίνει περίπου απόσβεση στο 55% της επένδυσης.

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

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Στη δεύτερη σελίδα, όμως, αναφέρεται ότι κατόπιν νέας σύμβασης στις 8-4-2010 αγοράστηκαν άλλες τρεις μετοχές, η αξία των οποίων, βάσει των προηγούμενων, θα έπρεπε να είναι 116.000 ευρώ. Εδώ, όμως, μου φαίνεται πάρα πολύ περίεργο ότι καταβλήθηκαν 271.000 ευρώ, δηλαδή 90.000 ευρώ για κάθε μετοχή.

Αν προσθέσουμε αυτά τα δύο ποσά, σε σχέση με τα ποσά που έχει καταβάλει το ΚΤΕΛ για τους δεκαπέντε δήμους, τα δρομολόγια των οποίων έχασε, το ΚΤΕΛ κατέβαλε ένα ποσό της τάξεως των 2.181.000 ευρώ και τα χρήματα που εισέπραξε αντιστοιχούν γύρω στα 2.000.000 ευρώ, δηλαδή έχει γίνει σχεδόν απόσβεση.

Αλλά όλα αυτά που σας ανέφερα και η αγορά των μετοχών έλαβαν χώρα το 2003. Εδώ στην τροπολογία αναφέρονται τα μερίσματα από το 2014, 2015, 2016 και 2017. Τα υπόλοιπα χρόνια τι έγινε; Πόσα χρήματα έχει πάρει το ΚΤΕΛ;

Για να μπορέσουμε να κάνουμε δεκτή την τροπολογία, θα πρέ-

πει να έχουμε μια εικόνα για το ύψος της επένδυσης -ακριβώς πόσο ήταν από την πλευρά του ΚΤΕΛ για την εξαγορά των μετοχών-, αλλά θα πρέπει να έχουμε και μια εικόνα για το ύψος των εσόδων που είχε από αυτή την επένδυση.

Τις υπόλοιπες τροπολογίες θα τις σχολιάσω στη δευτερολογία μου.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Χρυσής Αυγής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Προχωρούμε με τον ειδικό αγορητή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Αθανάσιο Βαρδαλή.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΔΑΛΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Από την αρχή θα θέλαμε να ξεκαθαρίσουμε το κριτήριο με βάση το οποίο θα κρίνουμε το νομοσχέδιο που συζητάμε σήμερα. Εμείς κάθε πρόταση για τις αστικές συγκοινωνίες, άρα και για το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, την κρίνουμε με βάση την ικανοποίηση των συνδυασμένων λαϊκών αναγκών στο ζήτημα των μεταφορών. Την κρίνουμε, δηλαδή, με το αν θα έχουμε ασφαλείς, φθηνές για τα λαϊκά στρώματα αστικές συγκοινωνίες και με το αν οι εργαζόμενοι σε αυτές θα έχουν πλήρη μισθολογικά και εργασιακά δικαιώματα. Τα εξασφαλίζει όλα αυτά το νομοσχέδιο που συζητάμε; Η απάντησή μας είναι ούτε κατά διάνοια.

Όχι μόνον αυτό, αλλά η βαθύτερη στόχευση της Κυβέρνησης είναι να ανοίξει τον δρόμο για την ιδιωτικοποίησή τους. Στην πραγματικότητα, ισχυρίζεται ότι δήθεν κρατικοποιεί τις αστικές συγκοινωνίες, αλλά στη συγκεκριμένη περίπτωση το κράτος, σπάζοντας το μονοπώλιο του παλιού ΟΑΣΘ, ανοίγει την αγορά και σε άλλους παίκτες, εγχώριους και ξένους, που μπορούν να συμμετέχουν στους διαγωνισμούς, καθορίζει τους κανόνες και «ίσους» όρους ανταγωνισμού, με βάση την ευρωπαϊκή νομοθεσία που υιοθετεί. Το κράτος δεν γίνεται ιδιοκτήτης, παρά μόνο πρόσκαιρα, για να οργανώσει το παιχνίδι, να λειτουργήσει ως τροχονόμος των ιδιωτικών συμφερόντων.

Άλλωστε αυτό το έργο το έχουμε ξαναδεί. Τα ίδια έκαναν και το ΠΑΣΟΚ και η Νέα Δημοκρατία, σε άλλες βεβαίως εποχές. Κρατικοποίησαν προβληματικές επιχειρήσεις, τις εξυγίαναν, φόρτωσαν τα χρέη τους στις πλάτες του λαού και μετά πάλι στα χέρια του ιδιώτη. Γιατί, όπως όλοι σας λέτε, το κράτος δεν έχει να κάνει με τέτοιες δουλειές. Δεν πρέπει, δεν είναι επιχειρηματίες.

Πολύς λόγος έγινε στην επιτροπή αλλά και μέχρι τώρα στη συζήτηση στην Ολομέλεια για το αν θα είναι καλύτερα ή όχι με την «κρατικοποίηση», αν θα ήταν καλύτερα να δοθεί σε ιδιώτη ή όχι. Εδώ εστιάστηκε, άλλωστε, και η κόντρα ανάμεσα στην Κυβέρνηση και τα άλλα κόμματα της Αντιπολίτευσης, κόντρα που κατά τη γνώμη μας είναι και αποπροσανατολιστική.

Η πραγματικότητα είναι ότι συστήνονται δύο νέες ανώνυμες εταιρείες, μόνο κατ' όνομα κρατικές. Γιατί λέμε «μόνο κατ' όνομα»; Γιατί και οι δυο, παρά το ότι οι μετοχές θα ανήκουν στο κράτος και μέρος της δεύτερης εταιρείας στην τοπική διοίκηση, θα λειτουργούν με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια και θα υπάγονται στις διατάξεις περί ΔΕΚΟ, με ό,τι αυτό σημαίνει.

Τα ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια, άλλωστε, προβλέπονται στο ίδιο το νομοσχέδιο, που κάνει λόγο για ανώτατο επιτρεπτό λειτουργικό κόστος ανά οχηματοχιλιόμετρο και κατώτερο επιτρεπτό βαθμό ικανοποίησης της πελατείας.

Πρακτικά, δηλαδή, όταν ξεπεραστεί το όριο του επιτρεπτού λειτουργικού κόστους, θα μειώνονται τα δρομολόγια, θα μειώνονται οι μισθοί των εργαζόμενων, θα αυξάνονται τα εισιτήρια ή μάλλον, όπως ακριβώς το λέει το νομοσχέδιο, «θα γίνεται καθορισμός του προσήκοντος κομίστρου». Έτσι λένε την αύξηση του εισιτηρίου! Εν τέλει, δηλαδή, θα λειτουργούν στη βάση κόστους-οφέλους.

Δεύτερον, η Κυβέρνηση στην αιτιολογική έκθεση του νομοσχεδίου υποστηρίζει ότι υπάρχει ανάγκη -κατεπείγουσα, μάλιστα- προστασίας της εθνικής οικονομίας και, λόγω του ασφυκτικού δημοσιονομικού πλαισίου προσαρμογής, υπάρχει η ανάγκη μείωσης των δημοσίων δαπανών. Για αυτό προχωράει σε αυτό το νομοσχέδιο. Τα λέει η ίδια. Άρα στόχο έχει να συνεχιστεί η λειτουργία των αστικών συγκοινωνιών στη Θεσσαλονίκη -και όχι μόνο-, με λιγότερα χρήματα από τον προϋπολογισμό, να μειώσει,

δηλαδή, την επιχορήγηση. Γιατί; Γιατί δεν το επιτρέπει το ασφυκτικό πλαίσιο δημοσιονομικής προσαρμογής.

Το ίδιο, όμως, πλαίσιο δημοσιονομικής προσαρμογής επιτρέπει τις επιδοτήσεις και τις φοροαπαλλαγές προς το μεγάλο κεφάλαιο, προς τους επενδυτές. Αποδεικνύεται έτσι για μια ακόμη φορά ότι και για την Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ η ανάκαμψη των κερδών του κεφαλαίου είναι σε πρώτη προτεραιότητα.

Αυτό εννοούν όταν μιλάνε για «εθνικό συμφέρον», «προστασία της εθνικής οικονομίας», «λειτουργία των αστικών συγκοινωνιών χάριν του δημόσιου συμφέροντος». Δημόσιο συμφέρον και γι' αυτή την Κυβέρνηση είναι να βρεθεί ζεστό χρήμα για τους επιχειρηματικούς ομίλους. Για αυτό θα κόψουν κι άλλο την επιδότηση προς τις συγκοινωνίες. Για τον ίδιο λόγο μάς φορτώνουν φορολογικά βάρη, μειώνουν τη χρηματοδότηση σε υγεία, πρόνοια, παιδεία. Για τον ίδιο λόγο μειώνουν μισθούς, μεροκάματα και συντάξεις.

Ενδιαφέρον, όμως, έχει και το από πού και πώς θα εξοικονομήσουν χρήματα, για να μπορούν να μειώσουν την κρατική επιχορήγηση. Εδώ -και μάλιστα άμεσα- το μάρμαρο θα το πληρώσουν οι εργαζόμενοι των δύο αυτών εταιρειών που συστήνονται, της ΟΣΕΘ και της ΑΣΥΘ. Η ένταξή τους στο ενιαίο μισθολόγιο θα επιφέρει άμεσα μειώσεις μισθών από 15% έως 50%, ανάλογα με τα χρόνια υπηρεσίας που έχει ο καθένας.

Οι εργαζόμενοι του ΟΑΣΘ θα πρέπει να γνωρίζουν επίσης ότι τους περιμένουν κι άλλα βάρη, πέρα από τις περικοπές των μισθών. Οι εργασιακές σχέσεις, η εντατικοποίηση θα χειροτερεύουν. Θα επεκταθεί παραπέρα η ανάθεση τμημάτων σε εργολάβους, όπως είναι, για παράδειγμα, η φύλαξη, η καθαριότητα, η συντήρηση, ο έλεγχος των κομίστρων. Κυρίως, όμως, το μάρμαρο θα πληρώσουν τα λαϊκά στρώματα της πόλης.

Οι εξελίξεις στην αστική συγκοινωνία σηματοδοτούν νέο ξεζούμισμα του μεροκαματιάρη, του χαμηλόμισθου εργαζόμενου, του άνεργου της Θεσσαλονίκης, με νέες αυξήσεις στα εισιτήρια και με αυστηρότερους ελέγχους.

Είναι κάτι παραπάνω από βέβαιο, ανεξάρτητα από τις όποιες διακηρύξεις της Κυβέρνησης περί του αντιθέτου, πως σε μια πορεία θα υπάρξει αύξηση του εισιτηρίου. Οι εργαζόμενοι, τα λαϊκά στρώματα της πόλης το επόμενο διάστημα θα βάλουν βαθύτερα το χέρι σε μια άδεια τσέπη.

Συμπερασματικά, οι εργαζόμενοι και τα λαϊκά στρώματα δεν έχουν να κερδίσουν τίποτα απολύτως από την πρόταση αυτή της Κυβέρνησης. Οι όποιες μικροβελτιώσεις -και εφόσον προκύψουν- σε καμμία περίπτωση δεν θα αλλάξουν ουσιαστικά την κατάσταση.

Τα άλλα κόμματα της Αντιπολίτευσης υποστηρίζουν ότι ο ιδιώτης θα προσφέρει καλύτερο και φθηνότερο έργο και άρα θα πρέπει να επιλεγεί η μορφή της ιδιωτικοποίησης ή του στρατηγικού επενδυτή.

Όλοι σας, Κυβέρνηση και κόμματα της Αντιπολίτευσης, δηλώνετε πίστη στην ιδιωτική πρωτοβουλία, παρά τις όποιες επιμέρους διαφορές σας. Όταν μάλιστα τα πράγματα γίνονται σκούρα, όπως στην περίπτωση του ιδιωτικού ΟΑΣΘ, και είστε αναγκασμένοι να παραδεχθείτε τη σκληρή πραγματικότητα, τότε τους καταγγέλλετε ως αεριτζήδες, ως κρατικοδίαιτους και δηλώνετε ότι είστε υπέρ της «υγιούς ιδιωτικής πρωτοβουλίας».

Γνωρίζετε, φαντάζομαι, ότι δεν υπάρχει κανένα κράτος όχι μόνο στην Ευρωπαϊκή Ένωση, σε όλο τον κόσμο, σε όλο τον πλανήτη, που να μην επιχορηγεί τις αστικές συγκοινωνίες.

Πώς, όμως, καθορίζεται το ύψος αυτό της επιχορήγησης; Η ίδια η Ευρωπαϊκή Ένωση, που πίνετε νερό στο όνομά της, με τον κανονισμό 1370/2007 στο άρθρο 4.1 προβλέπει: «Θα πρέπει η επιχορήγηση να μην υπερβαίνει το καθαρό οικονομικό αποτέλεσμα του κόστους και των εσόδων που αποκομίζει ο φορέας της δημόσιας υπηρεσίας, καθώς, επίσης, κι ενός εύλογου κέρδους». Δηλαδή, σε κάθε περίπτωση, αναγνωρίζεται το δικαίωμα της κερδοφορίας του ιδιώτη και, μάλιστα, του το διασφαλίζει κιόλας.

Αυτή είναι η «υγιής» ιδιωτική πρωτοβουλία. Το κέρδος τους είναι σε κάθε περίπτωση εξασφαλισμένο. Είναι ένα το κρατούμενο. Τα υπόλοιπα όλα τα βλέπουμε, τα ψάχνουμε.

Το κέρδος, όμως, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, δεν πέφτει από τον ουρανό. Το κέρδος θα βγαίνει από την εκμετάλλευση των ερ-

γαζομένων, τη μείωση των μισθών, τη μείωση του παρεχόμενου συγκοινωνιακού έργου προς τον λαό. Τα έσοδα από τα εισιτήρια θα τα πληρώνουν τα λαϊκά στρώματα.

Όσον αφορά τι σημαίνει «υγιής ιδιωτική πρωτοβουλία», το παράδειγμα της Αγγλίας είναι χαρακτηριστικό. Η ιδιωτικοποίηση των αστικών λεωφορείων εκεί και ο ανταγωνισμός των εταιρειών μείωσαν τους διακινούμενους επιβάτες σε μία δεκαετία κατά 27% και την ίδια στιγμή αύξησε το κόμιστρο, το εισιτήριο δηλαδή, κατά 25%.

Να γιατί λέμε ότι το δίλημμα ιδιωτικός ή δημόσιος συγκοινωνιακός φορέας, μέσα σε αυτό το πλαίσιο οργάνωσης της οικονομίας, είναι ένα ψευτοδίλημμα. Γιατί και στις δύο περιπτώσεις αυτός που πληρώνει τη νύφη είναι οι εργαζόμενοι και τα λαϊκά στρώματα.

Κυρίες και κύριοι, η λειτουργία των συγκοινωνιών με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια, από τη μια, και η προσπάθεια της Κυβέρνησης να φορτώσει την καπιταλιστική κρίση στους εργαζόμενους και τον λαό, από την άλλη, είναι αυτά που συνθλίβουν τη σύγχρονη λαϊκή ανάγκη για φθηνές, ασφαλείς συγκοινωνίες, όπου θα εργάζονται εργαζόμενοι με πλήρη δικαιώματα.

Μπροστά σε αυτή την κατάσταση, πρέπει να δυναμώσουμε η πάλη των εργαζομένων στις αστικές συγκοινωνίες, συνολικά των εργατών και των υπόλοιπων λαϊκών στρωμάτων, ενάντια σε αυτούς που μας κάνουν τη ζωή μαύρη. Δεν πρέπει να τους αφήνουμε σε χλωρό κλαρί. Να νιώθουν καθημερινά την ανάσα του εργατικού και γενικότερα του λαϊκού κινήματος.

Μόνο η οργάνωση και η μαζική πάλη των εργαζομένων μπορεί να επιβάλει μείωση της τιμής του εισιτηρίου, με δωρεάν μετακίνηση των εργαζομένων από και προς τη δουλειά τους. Να μετακινούνται δωρεάν όλη τη μέρα οι άνεργοι, οι φοιτητές, οι σπουδαστές, τα άτομα με ειδικές ανάγκες, οι χαμηλοσυνταξιούχοι. Να γίνουν προσλήψεις προσωπικού με πλήρη δικαιώματα. Τι λέτε; Θα κάνετε προσλήψεις, κύριε Υπουργέ; Να μην υπάρξει τώρα μείωση των μισθών των εργαζομένων. Να αυξηθούν τα λεωφορεία, να πυκνωθούν τα δρομολόγια και, κυρίως, προς τις λαϊκές συνοικίες και, μάλιστα, να φύγουν οι εργολάβοι από την αστική συγκοινωνία.

Είναι καθαρό πως το ΚΚΕ δεν είναι ούτε με τον ιδιωτικό ούτε με τον κρατικό καπιταλιστικό συγκοινωνιακό φορέα που προτείνει σήμερα η Κυβέρνηση κι αυτό γιατί έχει τη δική του πρόταση για τις αστικές συγκοινωνίες: συγκοινωνίες ασφαλείς, φθηνές για τα λαϊκά στρώματα, με πλήρη δικαιώματα για τους εργαζόμενους, πρόταση που ικανοποιεί τις συνδυασμένες λαϊκές ανάγκες.

Εμείς μιλάμε για έναν ενιαίο κρατικό φορέα μέσων μαζικής μεταφοράς που θα είναι ενταγμένος σε ένα σχέδιο κρατικό, επιστημονικό, πανεθνικό, που βασική προϋπόθεση για να υλοποιηθεί είναι αυτοί που παράγουν όλο τον πλούτο, δηλαδή οι εργαζόμενοι, να πάρουν την οικονομία στα χέρια τους, αυτοί να κάνουν κουμάντο, να τη σχεδιάζουν σε όφελός τους.

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

Ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε, και τελειώνω.

Είναι ρεαλιστική μια τέτοια πρόταση; Η ρεαλιστικότητα, κατά τη γνώμη μας, δεν κρίνεται από τους συσχετισμούς. Άλλωστε, αυτοί αλλάζουν. Εμείς λέμε πως, ναι, είναι ρεαλιστικό κάτι τέτοιο, αρκεί να το πιστέψουν οι εργαζόμενοι και να το κάνουν δική τους υπόθεση.

Γιατί, για παράδειγμα, είναι ρεαλιστικό ο στόλος να ανανεώνεται μόνον απέξω, με σουηδικά, γερμανικά, ιταλικά λεωφορεία; Γιατί δεν είναι ρεαλιστικό να παράγονται εδώ; Μήπως δεν υπάρχει τεχνολογία και υποδομές στη χώρα μας, ώστε να γίνουν σύγχρονα οχήματα μαζικής μεταφοράς;

Την ΕΛΒΟ την έχετε διαλύσει στην κυριολεξία όλοι σας, και πρώην και νυν, μαζί με την Ευρωπαϊκή Ένωση. Με την πρόσκληση, μάλιστα, εκδήλωσης ενδιαφέροντος της Κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ για την πώλησή της επιταχύνεται αυτή η πορεία εκποίησης και διάλυσης της επιχείρησης.

Μιλάμε, όμως, για ένα εργοστάσιο, την Ελληνική Βιομηχανία Οχημάτων, με έμπειρο εργατικό δυναμικό, με υποδομές που μπορεί να στηρίξει όχι μόνο την κατασκευή λεωφορείων, ασθε-

νοφόρων, αλλά και την παραγωγή ακόμα και στρατιωτικών οχημάτων, με παραγωγικές μονάδες στρατηγικής σημασίας, οι οποίες στα χέρια του λαού μπορούν να αποδειχθούν πολύτιμο εργαλείο για την υλοποίηση των προγραμματίων σχεδιοποιημένης οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης, έχοντας στο επίκεντρο την ικανοποίηση των αναγκών ολόκληρου του λαού.

Η χώρα μας διαθέτει, λοιπόν, ανθρώπινο δυναμικό, εργάτες, τεχνίτες και επιστήμονες, που έχουν και γνώσεις και εμπειρία και μπορούν να φτιάξουν και λεωφορεία και τα πάντα. Η λειτουργία της οικονομίας με βάση το κέρδος, η πρόσδεση της χώρας μας στην Ευρωπαϊκή Ένωση και το ΝΑΤΟ είναι αυτά που εμποδίζουν την ανάπτυξη της παραγωγής γενικά και ειδικά σε αυτό τον τομέα.

Αυτό πρέπει να αλλάξει. Να γιατί η πάλη για τη λύση των άμεσων προβλημάτων πρέπει να συνδυαστεί με την πάλη ενάντια στους επιχειρηματικούς ομίλους και το σύστημά τους. Για όλους τους παραπάνω λόγους εμείς καταψηφίζουμε το συγκεκριμένο νομοσχέδιο.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Προχωρούμε με τον ειδικό αγορητή των Ανεξαρτήτων Ελλήνων, τον κ. Γεώργιο Λαζαρίδη.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητούμε σήμερα και καλούμαστε να τοποθετηθούμε και να ψηφίσουμε για την αναδιάρθρωση του ΟΑΣΘ, μια σημαντική νομοθετική πρωτοβουλία, που έρχεται να βάλει τέλος σε ένα απαράδεκτο καθεστώς, σε μια νοσηρή κατάσταση ετών, με χαρακτηριστικά σπατάλης και κυρίως με έντονη τη δυσαρέσκεια του επιβατικού κοινού της Θεσσαλονίκης.

Η κακή διαχείριση των οικονομικών του οργανισμού και η αδράνεια του εποπτεύοντος φορέα είχαν ως αποτέλεσμα να προκληθούν επανειλημμένως προβλήματα μισθοδοσίας, τα οποία, δυστυχώς, μετακυλίστηκαν και προκάλεσαν τις πρόσφατες εργασιακές κινητοποιήσεις με τα γνωστά αποτελέσματα.

Αδυνατούμε να δεχθούμε ότι, ενώ έχουν καταβληθεί από το ελληνικό δημόσιο εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ στο πλαίσιο των οικονομικών συμφωνιών, συνέχιζαν να προκύπτουν προβλήματα παντός τύπου εις βάρος και των πολιτών και των δημοσίων οικονομικών.

Οι καταστάσεις αυτές πρέπει να σταματήσουν και οι αλλαγές που θεσπίζονται είναι αναγκαίες και επιβάλλουν τη δημιουργία ενός νέου δημόσιου ρυθμιστικού φορέα, όπως είπαμε και κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης του νομοσχεδίου, που θα συντονίζει, θα ελέγχει, θα εποπτεύει και θα καθορίζει τον τρόπο και τη διαδικασία άσκησης του συγκοινωνιακού έργου κάθε μορφής.

Ο υφιστάμενος δε φορέας, το Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, απέτυχε να ανταποκριθεί στις παραπάνω απαιτήσεις και γενικά στα καθήκοντά του, την ίδια στιγμή που έχει λήξει η οικονομική συμφωνία ελληνικού δημοσίου και ΟΑΣΘ και επομένως απαιτείται η άμεση ρύθμιση των θεμάτων εκτέλεσης του έργου, δίχως να διαταραχθεί η κοινωνική ισορροπία και η καθημερινότητα των πολιτών.

Οι αλλαγές που προαναφέραμε, λοιπόν, είναι αναγκαίες για τη διατήρηση της κοινωνικής και οικονομικής δραστηριότητας στη Θεσσαλονίκη, αλλά και για την εξασφάλιση της ομαλής λειτουργίας της δημόσιας αστικής συγκοινωνίας, αναγκαίες για την εύρυθμη εκπλήρωση των υποχρεώσεων απέναντι στους εργαζομένους.

Φυσικά, ακούσαμε και τους φορείς να τοποθετούνται θετικά στη δημιουργία ενός φορέα που θα δώσει ένα τέλος στην ταλαιπωρία του επιβατικού κοινού της πόλης, που θα λειτουργεί με διαφάνεια και συνέπεια και που θα εξασφαλίζει την απρόσκοπτη συνέχιση του έργου των εργαζομένων.

Το σίγουρο είναι ότι συζητήθηκαν οι παθογένειες του οργανισμού και βάσει αυτών, προτείνεται σήμερα η σημαντική αυτή πρόταση και μοναδική, δυστυχώς, στα τόσα χρόνια. Είναι μια πρόταση που προβλέπει διαδικασίες αποτίμησης και εκκαθάρισης της επιχείρησης και εισάγει το πλαίσιο το οποίο θα εξασφαλίζει την ομαλή μετάβαση του μεταφορικού έργου στον νέο φορέα, με πλήρη διασφάλιση των εργασιακών δικαιωμάτων του

προσωπικού σε ένα εύλογο χρονικό διάστημα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο εκσυγχρονισμός των αστικών συγκοινωνιών και του δικτύου του Νομού Θεσσαλονίκης είναι ένα σημαντικό ζήτημα που ενισχύεται, καθώς αφορά το μεγαλύτερο μέσο μεταφοράς στον νομό σε επίπεδο αστικής συγκοινωνίας. Αφορά άμεσα και έμμεσα και επηρεάζει τις οικονομικές εξελίξεις, την πρόοδο και τη βελτίωση της ποιότητας της ζωής των κατοίκων της περιοχής.

Εισάγονται πλέον σημαντικές μεταρρυθμίσεις στον σχεδιασμό, στην οργάνωση, στον έλεγχο και την εποπτεία των αστικών συγκοινωνιών, με την ελπίδα ότι θα διαμορφωθεί ένα σταθερό πλαίσιο στη δομή του οργανισμού και στη χρηματοδότησή του και θα πάψει επιτέλους η πάγια τακτική το αρμόδιο Υπουργείο να δρα επικουρικά και να ανανεώνει ή να παρατείνει συμβάσεις, πόσω δε μάλλον όταν αυτές κρίνονται έκπτωτες χρονικά.

Η κακή διαχείριση των οικονομικών του οργανισμού και οι λοιπές δυσλειτουργίες προκάλεσαν καθολικές εργασιακές κινητοποιήσεις, με τα γνωστά αποτελέσματα. Για τους λόγους αυτούς και κυρίως για την επίλυσή τους, στηρίζουμε την πρόταση του Υπουργείου Υποδομών, αλλά και με μια τροπολογία στηρίζουμε και το ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με την τροπολογία, με γενικό αριθμό πρωτοκόλλου 1107 και ειδικό 6, την οποία κατέθεσα εκ μέρους των Ανεξάρτητων Ελλήνων, εισάγουμε την πρόβλεψη για συνέχιση της καταβολής της αποζημίωσης και μερισμάτων που έχει υπογραφεί με τον ΟΑΣΘ και δικαιούται κατά νόμο για την περιοχή ευθύνης της στην οποία κινείται, προκειμένου να μην οδηγηθεί η «ΚΤΕΛ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε.» χωρίς υπαιτιότητά της σε αδυναμία συνέχισης της λειτουργίας και παροχής υπηρεσιών στις ενδονομαρχιακές υπεραστικές λεωφορειακές γραμμές.

Για να γίνω πιο σαφής, θα σας πω δύο λόγια για την τροπολογία, εφόσον έχω λίγο χρόνο. Για να μη θρηνησουμε και την «ΚΤΕΛ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε.» ως παράπλευρη απώλεια σε όλα αυτά τα κακώς κείμενα του ΟΑΣΘ, κατέθεσα αυτή την τροπολογία και θα σας πω δύο λόγια για το ιστορικό.

Το 2001, ο ΟΑΣΘ επεκτάθηκε, χωρίς τη συναίνεση του ΚΤΕΛ, σε δεκαπέντε δήμους έξω από τον αστικό ιστό της Θεσσαλονίκης, σε περιοχή την οποία εξυπηρετούσε το ΚΤΕΛ. Μιλάμε για περιοχές οι οποίες είχαν μεγάλο μεταφορικό έργο. Προκειμένου, λοιπόν, να χρυσώσει τότε το χάπι ο ΟΑΣΘ, αυτοί οι οποίοι συναινέσαν και νομιμοποίησαν αυτή την κίνηση του ΟΑΣΘ μεταβίβασαν είκοσι έξι μετοχές στο ΚΤΕΛ και -άκουσον, άκουσον- ενώ το ΚΤΕΛ χωρίς συναίνεσή του παραχώρησε αυτές τις γραμμές, στην ουσία το 80% του μεταφορικού έργου, τού παραχωρήθηκαν είκοσι έξι μετοχές, τις οποίες τις πλήρωσε το ΚΤΕΛ κιόλας περίπου 2 εκατομμύρια ευρώ.

Στη συνέχεια, το 2010 πήραν κι άλλο κομμάτι από το ΚΤΕΛ. Τού πήραν άλλους εννέα δήμους. Πήραν δεκαπέντε δήμους την πρώτη φορά το 2001 και εννέα δήμους τη δεύτερη φορά το 2010. Έδωσαν, μάλιστα, στο ΚΤΕΛ άλλες τρεις μετοχές, τις οποίες πλήρωσε με 271.000 ευρώ.

Με αυτές τις μετοχές προσπαθούσε να επιβιώσει το ΚΤΕΛ και με το λίγο μεταφορικό έργο που του είχε μείνει. Μάλιστα, δεν ήταν απλώς λίγο αριθμητικά αυτό το έργο, δηλαδή ότι είχε λίγα χωριά, λίγες περιοχές να εξυπηρετήσει, αλλά ήταν και η λεγόμενη «άγρινη γραμμή». Εγώ είχα δει πολλές φορές τα λεωφορεία του ΚΤΕΛ να κυκλοφορούν χωρίς επιβάτη.

Ξέρετε, το έργο των μέσων μαζικής μεταφοράς είναι κοινωνικό. Δεν μπορεί να το δει κανείς μόνο με λογιστικά κριτήρια. Ήταν υποχρεωμένο το ΚΤΕΛ να εξυπηρετεί τα χωριά και ορθώς έκανε. Βλέπαμε πολλά δρομολόγια να μην έχουν ούτε έναν επιβάτη ή να έχουν έναν ή δύο επιβάτες. Όμως, εν πάση περιπτώσει, το έκανε.

Το ΚΤΕΛ προσπαθούσε να καλύψει αυτή τη ζημία και την κάλυπτε σε μεγάλο βαθμό από τα μερίσματα που είχε, που προέκυπταν μέσα από τις μετοχές τις οποίες αγόρασε. Παρ' όλα αυτά, το ΚΤΕΛ ως τελικό αποτέλεσμα είχε ετήσια ζημία περίπου 220.000 -225.000 ευρώ, την οποία πάλι κάλυπτε το ΚΤΕΛ με δική του προσπάθεια, με τη γραμμή Θεσσαλονίκη-Αθήνα, Αθήνα-Θεσσαλονίκη.

Τι ζητάμε τώρα με αυτή την τροπολογία; Με αυτή την τροπο-

λογία ζητάμε, κύριε Υπουργέ, επειδή δεν προβλέπεται στο παρόν νομοσχέδιο, να συνεχίσει να ισχύει αυτό για να κρατηθεί όρθιο το ΚΤΕΛ, για να μη θρηνηήσουμε ως παράπλευρη απώλεια το ΚΤΕΛ. Και σας ζητώ να την κάνετε δεκτή.

Ζητώ και από τους συναδέλφους να στηρίξουν την τροπολογία, γιατί νομίζω ότι είναι δίκαιη και λογική. Με αυτό κλείνω την τοποθέτησή μου.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από τις πτέρυγες του ΣΥΡΙΖΑ και των ΑΝΕΛ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Επειδή η τροπολογία του κ. Λαζαρίδη είναι στην ουσία ένα μίνι νομοσχέδιο, θα πρέπει ο Υπουργός όταν μιλήσει, να τοποθετηθεί, για να ξέρουν οι συνάδελφοι τι θέση θα πάρουν. Όχι ότι εξαρτάται απόλυτα, αλλά καλό είναι να ξέρουν.

Προχωράμε στον προτελευταίο ειδικό αγορητή, τον κ. Αριστείδη Φωκά από την Ένωση Κεντρώων.

Κύριε Φωκά, έχετε τον λόγο.

ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΦΩΚΑΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, προφανέστατα η συντριπτική πλειοψηφία των Θεσσαλονικέων δεν είμαστε ικανοποιημένοι από την ποιότητα των υπηρεσιών που παρέχονται από τον ΟΑΣΘ. Διεκδικούμε τα αυτονόητα για μια ευρωπαϊκή χώρα, σύγχρονες αστικές συγκοινωνίες με σεβασμό στο επιβατικό κοινό. Τη γύμνια της πόλης την ανέδειξαν οι απεργίες των εργαζομένων που νέκρωσαν τη Θεσσαλονίκη. Όλοι, λοιπόν, θέλουν κάτι να αλλάξει άμεσα.

Έναν μόνο άκουσα να δηλώνει απόλυτα ικανοποιημένος και να υπερηφανεύεται, μάλιστα, για βραβεία και αυτός είναι ο πρόεδρος του οργανισμού, ο κ. Στεφανίδης. Το υποστήριξε, μάλιστα, με σθένος και χθες στην ακρόαση των φορέων στην αρμόδια επιτροπή.

Βέβαια, για τα λεωφορεία που τα μηχανήματά τους δεν δίνουν ρέστα ή για τα οχήματα που δεν έχουν κλιματιστικά -μια πανευρωπαϊκή πρωτοπορία- ο κ. Στεφανίδης πέταξε τη μπάλα στην κερκίδα! Για τον κ. Στεφανίδη φτάνει όλοι οι υπόλοιποι εκτός από αυτόν. Όμως, ο οίκος που θέλει να προστατεύσει, αυτό το μοναδικό, κρατικά επιχορηγούμενο μονοπώλιο, έχει εξελιχθεί πλέον σε μαύρη τρύπα για τη Θεσσαλονίκη.

Εδώ, όμως, υπάρχει ένα κρίσιμο ζήτημα. Από την Κυβέρνηση επελέγη μια απόλυτα συγκρουσιακή πολιτική στο θέμα του ΟΑΣΘ. Έχοντας δώσει γη και ύδωρ, υποχωρώντας από όλες τις αρχές και τις αξίες που προέβλεπε προεκλογικά, τσαλαπατώντας κάθε κόκκινη γραμμή, στριμωγμένοι στη γωνία μετά τη συμφωνία της 15^{ης} Ιουνίου, εκμεταλλεύονται πολιτικά το θέμα του ΟΑΣΘ για να δείξουν μια δήθεν αριστερή πυγμή, χαϊδεύοντας τα αυτιά των λίγων που τους έχουν απομείνει.

Περάσατε στα χέρια ιδιωτών λιμάνια, αεροδρόμια, δρόμους. Βάζετε διόδια παντού, εσείς που κάποτε τα αναθεματίζατε. Ο ΟΑΣΘ έμεινε το τελευταίο σας λάβαρο. Στο πλαίσιο αυτό, εντάσσεται η κατάθεση και η ψήφιση αυτού του νομοσχεδίου με τη διαδικασία των επείγοντος, άρον-άρον, μέσα στον Ιούλιο.

Όμως, και οι συνεχείς εμπρηστικές δηλώσεις του κ. Σπίρτζη για τα χαϊδεμένα παιδιά του ΟΑΣΘ, για το πάρτι που, όπως έχει αναφέρει, συνεχίζεται εδώ και εξήντα χρόνια, για την άσχημη δημόσιου χρήματος -φαρμακερές τοποθετήσεις, στοχοποίηση των πάντων- προκάλεσαν θύελλες στη Θεσσαλονίκη, επισχέσεις εργασίας, αφάνταστη ταλαιπωρία στο επιβατικό κοινό και κατάρρευση της ήδη δοκιμαζόμενης αγοράς.

Βέβαια, ο κύριος Υπουργός μόνο αφελής δεν είναι, κάθε άλλο. Γνωρίζει άριστα πώς παίζεται το παιχνίδι. Ξέρει πως με την ψήφιση του νομοσχεδίου θα ανοίξει ο δικαστικός ασκός του Αιόλου. Είναι βέβαιο πως θα ασκηθούν ένδικα μέσα από τη διοίκηση του οργανισμού για την αντισυνταγματικότητα του νόμου, καθώς ακόμη και τώρα δεν έχει ξεκάθαρα αποσαφηνιστεί νομικά, αν έχει λήξει η σύμβαση του ΟΑΣΘ και του δημοσίου ή αν συνεχίζεται μέχρι τις 3 Δεκεμβρίου 2019.

Επίσης, πολύ καλά ξέρει ο κ. Σπίρτζης πως η διαδικασία εξαγοράς που προβλέπεται στο νομοσχέδιο θα είναι μια πολύχρονη διαδικασία. Και δεν συζητώ καν για την περίοδο της συνύπαρξης ΟΑΣΘ και ΑΣΥΘ. Και θεωρώ βέβαιο ότι θα υπάρξει ένα συγκοινωνιακό αλαλούμ. Είμαι σίγουρος ότι θα χύσουμε μοναδικές στιγμές στη Θεσσαλονίκη.

Αυτή, όμως, η εξέλιξη εξυπηρετεί απόλυτα τις κυβερνητικές μεθοδεύσεις, καθώς και αυτός ο λογαριασμός θα πάει στους επόμενους. Με τη μέθοδο αυτή η Κυβέρνηση θα καρπωθεί επικοινωνικά πως έκλεισε τον σπάταλο ΟΑΣΘ και θα ικανοποιήσει το λαϊκό αίσθημα, χωρίς να βάλει ούτε ένα ευρώ.

Το μείζον ερώτημα, όμως, που τίθεται εδώ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι το κατά πόσο θα σας επιτραπεί να κρατήσετε την ΑΣΥΘ, τη διάδοχο του ΟΑΣΘ. Διότι φρονώ πως ούτε ο πιο αισιόδοξος Βουλευτής της συγκυβέρνησης πιστεύει πως οι θεσμοί θα χειροκροτήσουν τη μεταφορά των δύο χιλιάδων τριακοσίων εργαζομένων από τον ιδιωτικό τομέα στο δημόσιο, έστω κι αν τους εντάσσετε στο ενιαίο μισθολόγιο.

Τίποτα δεν μπορεί να με πείσει πως την ώρα που οι αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας και το μετρό της Θεσσαλονίκης -όταν κι αυτό γίνει- έχουν μπει ήδη στο υπερταμείο, η ΑΣΥΘ θα μείνει δημόσια; Πώς νομίζω ότι το γνωρίζετε πολύ καλά κι εσείς οι ίδιοι; Θα αναγκαστείτε, λοιπόν, σε μια ακόμη περήφανη κυβίστηση μόλις έρθει το ραβασάκι από τις Βρυξέλλες κι ένα ακόμη από τα πολλά προεκλογικά «μολών λαβέ» του κ. Τσίπρα θα μετατραπεί σε έναν έντιμο συμβιβασμό.

Κλείνοντας, θα ήθελα να πω ότι όλοι συμφωνούμε ότι η Θεσσαλονίκη δικαιούται πολύ καλύτερες αστικές συγκοινωνίες από αυτές που διαθέτει. Και σαφώς υπάρχουν βαρύτερες πολιτικές ευθύνες για τη διαχρονική απαξίωση της πόλης, για την εγκατάλειψη της δήθεν συμπρωτεύουσας, για τη μιζέρια από το γεγονός ότι η πόλη έχει μείνει με ένα και μοναδικό μέσο μαζικής μεταφοράς.

Όμως, είμαι απόλυτα βέβαιος πως αν, στο παρελθόν, άλλη κυβέρνηση τολμούσε όχι να καταργήσει, αλλά να ψαλιδίσει τα προνόμια του ΟΑΣΘ, πολλά από τα στελέχη σας θα είχαν ξεχυθεί στους δρόμους. Θα είχαν ήδη παραλύσει την πόλη αυτή τη στιγμή που μιλάμε. Θα βλέπαμε ενδεχομένως εικόνες από την εποχή των «Κολλάδων». Θα θυμάστε, βέβαια, όλοι οι συνάδελφοι του ΠΑΣΟΚ ή αυτοί που πήρατε μεταγραφή στην εξουσία από το ΠΑΣΟΚ, ότι υπήρχαν στιγμές που κρεμόντουσαν από τα κάγκελα συνάδελφοί σας στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Σήμερα στη Θεσσαλονίκη δεν κινείται φύλλο.

Τελειώνοντας, η Ένωση Κεντρώων συμφωνεί πως απαιτούνται ριζικές αλλαγές στον τρόπο λειτουργίας του ΟΑΣΘ. Διαφωνούμε, όμως, κάθετα με τη μεθοδολογία που ακολουθείτε και τα μικροπολιτικά σας συμφέροντα που κρύβονται από πίσω. Για τον λόγο αυτό θα ψηφίσουμε «παρών» στην ψηφοφορία.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ένωσης Κεντρώων)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Εννοείτε «παρών» επί της αρχής, κύριε Φωκά;

ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΦΩΚΑΣ: Ναι, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Φτάνουμε στον τελευταίο των ειδικών αγορητών, τον κ. Γεώργιο Αμυρά από το Ποτάμι, που καλείται στο Βήμα.

Κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η αρχαία Ρώμη, περίληψη και περικλειστή πόλη, προστατευόταν από τα τείχη και ως προστάτιδα θεότητα είχε τον Ιανό, τον διπρόσωπο θεό.

Όσοι κατοικούσαν εντός των τειχών, οι πολίτες της Ρώμης, έβλεπαν πάνω στην πύλη το πρόσωπο του Ιανού χαμογελαστό. Για τους μέσα ο Ιανός ήταν καλός, ήταν θελκτικός. Όσοι έρχονταν από έξω προς τα τείχη της Ρώμης έβλεπαν μια θεότητα φρικαστική σχεδόν, επιθετική και σκληρή σαν να τους έλεγε «Καθίστε εκεί που είστε. Μην τα βάζετε με τη Ρώμη».

Η Θεσσαλονίκη -μεγάλη ιστορία χιλιάδων ετών- είχε τον δικό της σύγχρονο θεό-προστάτη, τον ΟΑΣΘ. Διπρόσωπος ο ΟΑΣΘ. Ιδιωτικός όπου τον συνέφερε, δηλαδή στα κέρδη, στο κλειστό του επαγγέλματος, κρατικός παράλληλα -το άλλο του πρόσωπο- όταν επρόκειτο να έρθει η κρατική επιδότηση, όταν επρόκειτο να φορτώσει τις ζημιές στο δημόσιο ταμείο. Βεβαίως, υπήρχε και ένας σφιχτός εναγκαλισμός με πολιτικά κόμματα και τοπικούς Βουλευτές. Αυτά είναι κοινό μυστικό. Δεν νομίζω ότι σας λέω κάτι καινούργιο.

Επιτρέψτε μου να αναφέρω μόνο δύο-τρία χαρακτηριστικά ζη-

τήματα που κατέστησαν τον ΟΑΣΘ μια προβληματική επιχείρηση, ένα υβρίδιο ιδιωτικής επιχείρησης, αλλά κρατικοδίαιτης, στηριγμένης κυρίως στα χρήματα της επιδότησης που έπαιρνε και διάφορες άλλες αλχημείες. Τα στοιχεία είναι πραγματικά εξωφρενικά.

Επιδότηση από το κράτος. Όταν κάθε όχημα των οδικών συγκοινωνιών, κάθε λεωφορείο στην Αθήνα επιδοτείτο με 55.000 ευρώ τον χρόνο, στη Θεσσαλονίκη κάθε όχημα του ΟΑΣΘ επιδοτείτο με 210.000 ευρώ τον χρόνο. Οι τέσσερις συμβάσεις παραχώρησης υπεγράφησαν με αντάλλαγμα το μονοπώλιο εκτέλεσης δρομολογίων στη Θεσσαλονίκη. Άρα μιλάμε για διαιώνιση ενός μονοπωλιακού καθεστώτος.

Η τελευταία οικονομική συμφωνία που ίσχυε ως το 2017 τι μας έλεγε; Τα εγγυημένα κέρδη του ΟΑΣΘ εκ των προτέρων ήταν περίπου 16,5 εκατομμύρια ευρώ τον χρόνο. Δώστε μου κι εμένα τέτοιες προϋποθέσεις και θα σας πάω στον Άρη, στο φεγγάρι κι όπου θέλετε, με λεωφορείο, με φουσούνα, με όποιο όχημα επιλέξετε εσείς!

Δεν θέλω να αναφέρω ιδιαίτερα το θέμα των εργαζομένων που ήταν μια ιδιόμορφη κατάσταση. Κάποιοι εξ αυτών ήταν και μέτοχοι, ήταν και εργαζόμενοι, ήταν και συνδικαλιστές. Είχαμε λοιπόν, ένα υβρίδιο, έναν κήπο που έπρεπε οπωσδήποτε να ξεριζωθεί, διότι είχε ζιζάνια σε βάρος της τσέπης των φορολογουμένων.

Από την αιτιολογική έκθεση του νομοσχεδίου βλέπουμε ότι υπήρχαν διαπιστωμένες μεγάλες αποκλίσεις μεταξύ των προγραμματισμένων και των εκτελεσθέντων δρομολογίων. Πληρώνονταν όμως για τα προγραμματισμένα. Είδαμε ότι αναφέρονται σημεία και θέματα κακής διαχείρισης. Είδαμε και κάτι πολύ σοβαρό, ότι δεν εφαρμόζετο το κοινοτικό και εθνικό νομικό πλαίσιο χρηματοοικονομικής διαφάνειας.

Εδώ έρχομαι, λοιπόν, αγαπητέ κύριε Υπουργέ, να σας ρωτήσω το εξής. Τον φάκελο ΟΑΣΘ, τις συμβάσεις, τις προμήθειες, τις μισθώσεις, εκμισθώσεις μεταξύ των ιδίων των μετόχων του ΟΑΣΘ σε πολλαπλάσια τιμή ακινήτων -νοίκιαζαν στον εαυτό τους δικά τους ακίνητα- θα τα ψάξετε; Θα τα στείλετε στον εισαγγελέα;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Τα έχουμε στείλει.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Τα έχετε στείλει; Θα μας πείτε εδώ μερικά στοιχεία από αυτά;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Τα πάντα.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Καλό είναι να κάνουμε τις διαπιστώσεις, αλλά πρέπει να πηγαίνουμε και ένα βήμα παραπέρα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΞΥΔΑΚΗΣ: Είναι ο αγαπημένος σου Υπουργός.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Δικός μου αγαπημένος Υπουργός; Δεν είναι ο δικός μου αγαπημένος.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΞΥΔΑΚΗΣ: Σου αρέσει το στυλ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Ηρεμία.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Εν πάση περιπτώσει, πάμε παρακάτω.

Έχουμε, λοιπόν, ένα ορόσημο, όπως το είπαμε και χθες στις συνεδριάσεις της επιτροπής μας. Είναι το 2019. Ο ευρωπαϊκός κανονισμός 1370, όπως και χθες ανέφερα συχνά, δεν μας λέει τι ακριβώς να κάνουμε. Μας λέει ούτε να κάνουμε τις αστικές συγκοινωνίες Αθήνας - Θεσσαλονίκης ιδιωτικές ούτε κρατικές. Μας λέει «απελευθερώστε τις» και δίνει την επιλογή στις δύο αυτές πόλεις να ράψουν στα μέτρα τους, τις ανάγκες τους και τις ιδιαιτερότητές τους το κουστόμι των αστικών συγκοινωνιών που επιλέγουν.

Εμείς, λοιπόν, τι λέμε; Ότι αυτή η απελευθέρωση που έρχεται σε λιγότερο από δύο χρόνια είναι μια χρυσή ευκαιρία να εξελίξουμε τις αστικές συγκοινωνίες και της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης.

Θα σας πω μετά την πρότασή μας, αν και την έχω επαναλάβει πολλές φορές.

Αντ' αυτού, κύριε Σπίρτζη, αγαπητέ Υπουργέ, έχω την αίσθηση ότι παίζετε κατενάτσιο -για να θυμηθώ το κακό ιταλικό ποδόσφαιρο. Βέβαια, έχει αλλάξει από τότε, έχει ανοίξει, έχει γίνει πιο επιθετικό.

Ποιο είναι το κατενάτσιο σας, κύριε Υπουργέ; Λέτε προς άπαν-

τες που σχετίζονται με τον ΟΑΣΘ -πλην των μετόχων, βεβαίως- «θα σας κάνω δημόσιους υπαλλήλους, θα σας κάνω κρατικό φορέα έως το 2019 και μετά βλέπουμε». Αυτό το «βλέπουμε» είναι το θέμα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Δεν λέω αυτό.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Έτσι το μεταφράζω, το ερμηνεύω. Ελπίζω να μου πείτε τι ακριβώς λέτε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Θα το ακούσετε στην ομιλία του Υπουργού σε λίγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Διότι όταν το σύνολο των εργαζομένων, το σύνολο των περιουσιακών στοιχείων, η αξία, τα αμαξοστάσια, τα πάντα περνάνε στο ελληνικό δημόσιο, στο διάδοχο σχήμα δηλαδή του ΟΑΣΘ, και το ελληνικό δημόσιο κατέχει τη μία μοναδική μετοχή, τι είναι αυτός ο οργανισμός; Είναι κρατικός οργανισμός.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΗΣ: Τι να κάνουμε; Να τους απολύσουμε; Ποια είναι η πρότασή σας;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Θα σας πω ποια είναι η πρότασή μου. Μια που το αναφέρατε, τώρα δεν μπορώ να αποφύγω τον πειρασμό να απαντήσω στον αγαπητό συνάδελφο κ. Τριανταφυλλίδη, ο οποίος είναι διπλά συνάδελφος -και στη δημοσιογραφία και εδώ.

Τι μας είπε χθες ο κ. Σπίρτζης που και εγώ τον ρώτησα ακριβώς αυτό το πράγμα; Τον ρώτησα «Τι θα κάνετε με τους εργαζόμενους»; Και είχε πει «είναι ρουσφέτια Βουλευτών πάρα πολλοί εξ αυτών, είναι ρουσφέτια Υπουργών οι εργαζόμενοι,...»

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΗΣ: Πρώην.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Ναι, πρώην. Εννοείται.

«...είναι ρουσφέτια πολιτικού συστήματος και οικογενειών». Και του λέω του κ. Σπίρτζη: «Γιατί τους παίρνεις τότε; Γιατί γίνονται «πλυντήριο» τέτοιων ρουσφετολογικών διαδικασιών; Γιατί τους καθαρίζεις;»

Εσείς, κύριε Σπίρτζη, είπατε «ήταν έξω από το ΑΣΕΠ...»

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Βλέπω, κύριε Τριανταφυλλίδη. Μην το ξανακάνετε αυτό που κάνατε τώρα. Σας παρκαλώ πολύ.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΗΣ: Εντάξει, κύριε Πρόεδρε. Είναι εδώ ο πρόεδρος των εργαζομένων και σας ακούει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Αντιλαμβάνεστε πού πήγαινε η παρατήρηση. Λοιπόν, δεν δίνω έκταση. Απαγορεύεται! Συνεχίζουμε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Έλεγα λοιπόν, αυτό που είπατε χθες στη δευτερολογία σας, αναρωτώμενος αν πέρασαν από ΑΣΕΠ αυτοί. Και σας λέω, «ναι, να περάσουν από ΑΣΕΠ πια. Γιατί γίνεστε «πλυντήριο» παλαιών ρουσφετιών; Τι άλλαξε; Άλλαξε κάτι»;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Δεν ακούσατε; Απάντησα στον κ. Καραμανλή προηγουμένως.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Άκουσα την απάντησή σας, επικαλούμενος το δικαίωμα στην εργασία και τον νόμο του 1979. Αυτός ο νόμος του 1979 εύκολα μπορεί να ξεπεραστεί. Μια τροπολογία και καθαρίσαμε. Τόσες τροπολογίες «βρέχει»! Έτσι δεν είναι; Έχετε ένα καλό know how σε αυτό το θέμα.

Σας θυμίζω ότι ο ΟΑΣΑ ως ήδη κρατικός έχει μεταφερθεί στο υπερταμείο. Την ξέρουμε την τύχη των Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθήνας, έτσι δεν είναι; Θα πάει σε σκληρή ιδιωτικοποίηση. Αυτό είναι σίγουρο. Ο ΟΑΣΘ από ιδιότυπο ιδιωτικοκρατικό-δίοιο μοντέλο επιχείρησης γίνεται κρατικό τώρα και από το 2019 και μετά τι; Θέλω να ακούσω, Υπουργέ, πώς βλέπετε εσείς την απελευθέρωση των αστικών συγκοινωνιών βάσει του ευρωπαϊκού κανονισμού.

Τι λέμε εμείς; Λέμε, πρώτα απ' όλα -για να είμαστε και πρακτικοί- ότι η μετάβαση από το ένα σχήμα στο άλλο πρέπει να γίνει με τέτοιο τρόπο, έτσι ώστε να μην μείνουν ούτε μισή ώρα οι Θεσσαλονικείς χωρίς αστικές συγκοινωνίες. Αυτό είναι το λιγότερο. Εμείς, όμως, τι λέμε; Λέμε ότι θα έπρεπε οι αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης να ιδιωτικοποιηθούν, όχι να κρατικοποιηθούν. Να ιδιωτικοποιηθούν με τα εξής βήματα, όπως τα έχουν τηρήσει και τα έχουν ακολουθήσει και άλλες ευρωπαϊκές χώρες.

Σας ανέφερα χθες και προχθές τα παραδείγματα της Βαρκε-

λώνης και του Μιλάνου. Όσον αφορά το Λονδίνο που άκουσα - επειδή το έμαξα - να ξέρετε ότι οποιαδήποτε επέκταση, πρόσθεση δρομολογίου, οποιαδήποτε αλλαγή στη λειτουργία των αστικών συγκοινωνιών γίνεται με συνεργασία των δήμων και των επιμελητηρίων, ούτε καν της κρατικής, της κεντρικής κυβέρνησής τους. Τι λείπει λοιπόν; Λείπει η τόλμη. Λείπει το να μπορέσουμε να κοιτάξουμε ανοιχτά και ψηλά εκεί όπου οι υγιείς δυνάμεις της ιδιωτικής οικονομίας μπορούν να προσφέρουν θέσεις εργασίας, να προσφέρουν υψηλού επιπέδου παρεχόμενες μεταφορικές υπηρεσίες.

Όμως υπάρχουν κάποιες προϋποθέσεις γι' αυτό. Το πρώτο και βασικό είναι ο στρατηγικός σχεδιασμός της πολιτείας για τις προδιαγραφές, τους κανόνες, τα δρομολόγια, τις συχνότητες, το επίπεδο εξυπηρέτησης και την περιβαλλοντική βιωσιμότητα. Χρειάζεται η ίδρυση μιας καθαρά ανεξάρτητης, πραγματικά ανεπηρέαστης ρυθμιστικής αρχής, που να είναι υπεύθυνη για την τήρηση των προδιαγραφών της ποιότητας.

Και το τρίτο βήμα, έτσι όπως εμείς οραματιζόμαστε τις αστικές συγκοινωνίες στην Ελλάδα και δη στις μεγάλες πόλεις, Αθήνα και Θεσσαλονίκη, είναι η διεξαγωγή διεθνούς διαγωνισμού βάσει του ευρωπαϊκού κεκτημένου, με κριτήριο το δημόσιο συμφέρον, το άνοιγμα του επαγγέλματος και την υψηλή ποιότητα της υπηρεσίας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εμείς πιστεύουμε ότι μόνο μέσα από τον δρόμο των ορθών, των καλών, των αποδοτικών ιδιωτικοποιήσεων μπορεί η χώρα να βγει στο ξέφωτο. Και αναφερόμαστε στον ιδιώτη τον υγιή, με κανόνες. Γιατί συνήθως μου απαντάτε με περιπτώσεις ιδιωτικών επιχειρήσεων ή ιδιωτών, οι οποίοι ξέφυγαν κάτω από το ραντάρ των ρυθμιστικών αρχών και κάνουν του κεφαλιού τους. Εμείς μιλάμε για τον ιδιώτη και την επιχείρηση που καταβάλλει τους φόρους, που δημιουργεί νέες θέσεις εργασίας, που καινοτομεί, που ερευνά, που προχωρεί. Αυτή είναι για εμάς η συνταγή της επιτυχίας και στις αστικές συγκοινωνίες.

Και τώρα, αν μου επιτρέπετε, θέλω να κάνω ένα μικρό σχόλιο για το άρθρο 28, βάσει του οποίου: «... όποιος εμποδίζει, παρακωλύει με κάθε τρόπο ή μέσο ή αρνείται την πρόσβαση στα γραφεία, αμαρτωσία, περιουσιακά στοιχεία του ΟΑΣΘ κλπ. τιμωρείται με φυλάκιση έως τρία έτη, χρηματική ποινή 10.000 ευρώ και στέρξη πολιτικών δικαιωμάτων για πέντε έτη».

Εγώ τι σας λέω, κυρίες και κύριοι της Κυβέρνησης; Εγώ είμαι σύμφωνος, είμαι υπέρ αυτής της διάταξης. Απλώς θέλω να ρωτήσω - και δεν είναι ρητορικό, είναι πολιτικό το ερώτημα - τους παριστάμενους Υπουργούς και τους αγαπητούς συναδέλφους του ΣΥΡΙΖΑ: Πιστεύετε τι θα πρέπει να εφαρμοστούν τέτοιου είδους διατάξεις και σε όποιον εμποδίζει την πρόσβαση σε ένα κατάστημα στην Ερμού, σε όποιον σπάει την περιουσία ενός ανθρώπου που θέλει να δουλέψει;

Άρα μακάρι αυτή η διάταξη του άρθρου 28 να είναι ένα οριστικό πολιτικό διαζύγιο του ΣΥΡΙΖΑ κυρίως με τα μυαλά και τις πρακτικές που είχε ακολουθήσει στο παρελθόν, που δεν υπήρχε κατάληψη που να μην τη ζεσταίνει και να μην την αποδέχεται. Τώρα που βλέπετε ότι ενδεχομένως κάποιοι να αντιδράσουν, κάποιες ομάδες, -δεν ξέρω ποιοι θα είναι, θα είναι οι «Δεν πληρώνω»; Ποιοι άλλοι θα είναι; Με τους «Δεν πληρώνω» έχετε πάρει διαζύγιο και με αυτούς- εξελίσσεστε. Καλό είναι, όμως, να εξελιχθείτε όχι μόνο στην πράξη αλλά και στον λόγο σας, για να μην υπάρχει αυτή η διφορούμενη κατάσταση που μας παραπέμπει στον Ιανό, από τον οποίο ξεκίνησα την τοποθέτησή μου και με τον οποίο θα κλείσω. Εδώ δεν θέλουμε Ιανό. Εδώ θέλουμε τη θεά Αθηνά. Θέλουμε τη θεά της σοφίας, θέλουμε τη θεά του οράματος, της ετοιμότητας, της τήρησης των κανόνων, της διαφάνειας και της αποτελεσματικότητας. Αυτά είναι που επαγγέλλεται το Ποτάμι.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Ποταμιού)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Ευχαριστούμε.

Φθάνουμε πλέον στην ώρα της αγόρευσης του κυρίου Υπουργού.

Με τη συναίνεση του Σώματος και όπως έκανα, όπου χρειάστηκε, σε όλους τους ομιλητές και επειδή ο Υπουργός ενδεχο-

μένως να θελήσει να πει και πέντε λόγια για τις τροπολογίες -δεν αναφέρομαι στου κ. Λαζαρίδη, αναφέρομαι και στις άλλες, άσχετα με το αν έχουν ενσωματωθεί- θα μου επιτρέψετε αντί για δώδεκα λεπτά, να βάλω δεκαπέντε, γιατί ενδεχομένως να μην του φτάσουν τα δώδεκα. Απ' ό,τι διαπιστώνω, συμφωνείτε.

Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Αξιότιμοι κύριοι και κυρίες συνάδελφοι, παραλάβαμε μία χώρα που είχε χάσει μεγάλο μέρος της εθνικής κυριαρχίας και μια κοινωνία σε αποδόμηση. Η εντολή που πήραμε από τον ελληνικό λαό ήταν να βγάλουμε τη χώρα από τον εφιάλτη που την έβαλαν οι κυβερνήσεις της Νέας Δημοκρατίας και του παλαιοκομματισμού.

Αναλάβαμε τη χώρα με δεσμεύσεις πολιτικές και οικονομικές, που δεν έχουν καμμία συνάφεια με την ιδεολογική μας τοποθέτηση και τις πολιτικές μας προθέσεις και τοποθετήσεις. Είμαστε στοχοπροσηλωμένοι σε αυτή την προσπάθεια, να τελειώνουμε με τα προγράμματα και τις δεσμεύσεις άλλων προς τους δανειστές, με τις λιγότερες απώλειες για τον ελληνικό λαό.

Γι' αυτό και από την πρώτη στιγμή, κάθε μέρα και για κάθε δέσμευση γίνεται μια συνεχής και επίπονη διαπραγμάτευση. Ούτε έχουμε αλλάξει ούτε έχουμε παραδοθεί. Όπου μπορούμε ασκούμε πολιτικές σύμφωνες με τη δική μας αντίληψη, με τις δικές μας προτάσεις. Και ο ΟΑΣΘ είναι ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα.

Οι περισσότερες από τις δεσμεύσεις αποδόμησης της ελληνικής κοινωνίας δυστυχώς προτάθηκαν από ελληνικές δυνάμεις που ταυτίζονταν με τους δανειστές στην ακραία νεοφιλελεύθερη εκδοχή τους.

Για αυτό και άφησαν εκτός των προτάσεών τους τους χώρους που τους αναπαρήγαγαν, που τροφοδοτούσαν για δεκαετίες και τροφοδοτούν ακόμη τον παλαιοκομματισμό, που συντηρούσαν και συντηρούν ακόμη συγκεκριμένες δομές και συγκεκριμένα στελέχη του πολιτικού συστήματος.

Στη βόρεια Ελλάδα ο ΟΑΣΘ αποτελούσε ένα από τα κάστρα του παλαιοκομματισμού για εξήντα χρόνια, έναν από τους τομείς που ξεχάστηκαν από τους «μεταρρυθμιστές» της Νέας Δημοκρατίας και όσους συνεργάστηκαν μαζί τους συνεχίζοντας την πλουσιοπάροχη επιδοτήσή του, μια οικονομική όαση σπατάλης δημόσιου χρήματος μέσα στην πιο μεγάλη οικονομική κρίση της χώρας, μέσα στις καθημερινές θυσίες του ελληνικού λαού.

Το γεγονός ότι αυτοί οι «μεγάλοι μεταρρυθμιστές» ξέχασαν τον ΟΑΣΘ, όταν δεν ξέχασαν να εντάξουν στις δεσμεύσεις της χώρας την παραμικρή λεπτομέρεια για να αποδομήσουν το εργασιακό πλαίσιο, το κοινωνικό κράτος, την υγεία, την παιδεία, όλες τις υγιείς παραγωγικές δυνάμεις, δείχνει και το μέγεθος της υποκρισίας των μεγάλων αυτοπροσδιοριζόμενων μεταρρυθμιστών της νεοφιλελεύθερης Νέας Δημοκρατίας και όσων έχουν προσχωρήσει σε αυτήν την αντίληψη.

Στις συνεδριάσεις της Επιτροπής Εμπορίου τις προηγούμενες μέρες η Νέα Δημοκρατία επιχείρησε να πει ότι προσπάθησε να αλλάξει τον ΟΑΣΘ. Για να δούμε πώς. Η σύμβαση του 1957 αναθεωρήθηκε στην ίδια λογική και φιλοσοφία ως το 2001. Το 2001 η κυβέρνηση του Κώστα Σημίτη, με Υπουργό τον κ. Βερελή, προχώρησε στη σύναψη νέας σύμβασης, μιας ακόμη σύμβασης που το μόνο που είχε σταθερό και διασφαλισμένο ήταν τα κέρδη των μετόχων. Αυτή η σύμβαση προέβλεπε ότι το 2010 η κινητή και ακίνητη περιουσία του ΟΑΣΘ θα περιερχόνταν στο ελληνικό δημόσιο.

Τι έκανε, λοιπόν, η Νέα Δημοκρατία που επιχείρησε να αλλάξει τον ΟΑΣΘ; Επέκτεινε το 2008 τη σύμβαση, όντας Υπουργός ο κ. Χατζηδάκης. Για πόσο χρονικό διάστημα; Αόριστο, για πάντα. Επέκτεινε τη σύμβαση έναν χρόνο μετά την έκδοση του κανονισμού της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, εν πλήρη γνώσει και συνειδήσει τού ότι ήταν παράνομη.

Η Νέα Δημοκρατία δεν έστειλε την επέκταση της σύμβασης ούτε στο Ελεγκτικό Συνέδριο, όπως όφειλε. Γιατί; Γιατί ήξερε ότι τόσο λόγος του κανονισμού όσο και των παρανομιών που εμπειρείχε, όπως η αοριστία της λήξης της σύμβασης, δεν θα εγκρινόταν από το Ελεγκτικό Συνέδριο.

Ακούστε τι τύχη! Ξεχάστηκε στη σύμβαση επέκτασης η επιβεβαίωση της ημερομηνίας του 2010 για τη μεταφορά της περιουσίας του ΟΑΣΘ στο ελληνικό δημόσιο, λες και οι αποσβέσεις μετακινούνται!

Ρωτάμε, κύριοι της Νέας Δημοκρατίας, γιατί -από το 2010 έως σήμερα- κάποια από τις κυβερνήσεις σας άφησε την περιουσία του ελληνικού λαού στους μηχανισμούς σας, στον ΟΑΣΘ, και δεν περιήλθε στο ελληνικό δημόσιο; Για ποιο λόγο;

Συντηρούσατε ένα σκάνδαλο εξήντα χρόνια για να αναπαράγονται συγκεκριμένοι Βουλευτές, δήμαρχοι, εφημερίδες, site, οι μηχανισμοί σας στη Θεσσαλονίκη και στη βόρειο Ελλάδα. Τα αποτελέσματα;

Πίνακας πρώτος. Τα δώσαμε και στις επιτροπές, για να τα έχουν όλοι οι Βουλευτές. Επιχορήγηση ΟΑΣΑ και ΟΑΣΘ, σταθερά μπροστά ο ΟΑΣΘ. Το 2007 ο ΟΑΣΑ πήρε 100.000.000, ο ΟΑΣΘ 110.000.000. Το 2008 ο ΟΑΣΑ πήρε 102.000.000, ο ΟΑΣΘ 121.000.000. Το 2009 ο ΟΑΣΑ πήρε 105.000.000, ο ΟΑΣΘ 127.000.000. Το 2010 ο ΟΑΣΑ 94.000.000, ο ΟΑΣΘ 139.000.000. Και πάει λέγοντας.

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

Και βέβαια αυτά δεν γινόντουσαν από την αντισταθμιστική καταβολή που το Υπουργείο Μεταφορών έδινε μόνο, αλλά και από το διεθνές πρωτότυπο σύστημα διαιτησίας που υπήρχε μέσα στη σύμβαση και επιβεβαιώθηκε στην επέκταση. Αυτό δεν το ξέχασε ο κ. Χατζηδάκης.

Τι άλλο έχουμε ως αποτέλεσμα; Όταν έχεις μια τέτοια σύμβαση, ο «υγιής ιδιωτικός τομέας» που επικαλείται και υπερασπίζεται δήθεν η Νέα Δημοκρατία, έχεις και την τσίπα ως ιδιώτην να πληρώνεις τις υποχρεώσεις σου.

Οι συσσωρευμένες και ληξιπρόθεσμες υποχρεώσεις προς τρίτους στις 19 Απριλίου του 2017 είναι 119 εκατομμύρια.

Αναλυτικά, είναι τα εξής: Στο ΙΚΑ είναι 9 εκατομμύρια, στον ΦΠΑ και σε φόρους 17,5 εκατομμύρια, στη μισθοδοσία του προσωπικού τότε ήταν 3 εκατομμύρια και κάθε δίμηνο επαναλαμβανόταν. Οι επισχέσεις εργασίας δεν είχαν να κάνουν με το ότι δεν πλήρωνε το Υπουργείο Μεταφορών την αντισταθμιστική καταβολή. Το ανάποδο συνέβαινε. Τα δίνανε και πιο πριν προκειμένου να πληρωθούν τα δεδουλευμένα. Ο ΟΑΣΘ, όμως, δεν τα έδινε στους εργαζόμενους. Τα έδινε σε δάνεια, σε υποχρεώσεις και βέβαια στην τσέπη τους, στο κέρδος τους.

Συνεχίζω: Εισφορές υπέρ ΙΚΑ 4 εκατομμύρια 700 χιλιάδες, εισφορά υπέρ ΕΦΚΑ 4 εκατομμύρια 800 χιλιάδες, ΦΜΥ και λοιποί παρακρατούμενοι φόροι 711 χιλιάδες, ΦΠΑ Μαρτίου 2 εκατομμύρια 100 χιλιάδες, προμηθευτές -μεγάλο θέμα- 3 εκατομμύρια 700 χιλιάδες, συμβάσεις λεωφορείων 4 εκατομμύρια 900 χιλιάδες. Είναι η συντήρηση. Αποζημιώσεις απολούμενων 240 χιλιάδες, ενόικια -άλλο μεγάλο θέμα- 3,5 εκατομμύρια, εισφορές σωματείων συσσωρευμένες 4 εκατομμύρια, μερίσματα μετόχων 8 εκατομμύρια. Αλίμονο! Εξόφληση δανείων ΕΤΕ -πώς είχε αυτός ο οργανισμός δάνεια με τέτοια επιδότηση;- 9,5 εκατομμύρια κ.λπ.. Και βέβαια, αποθεματικό αποπληρωμής παγίων 34 εκατομμύρια. Όφειλαν να έχουν πολλά περισσότερα. Δεν υπάρχει ένα ευρώ από τα αποθεματικά που έπρεπε να έχει ο ΟΑΣΘ.

Κύριε Πρόεδρε, δεν συνηθίζεται, αλλά θα το κάνω. Θα καταθέσω, επιτέλους, και το πόρισμα του ΣΕΕΥΜΕ. Είναι και σε CD, για να το πάρει και όποιος Βουλευτής θέλει. Πρόκειται για πλούσιο υλικό, είναι και στον εισαγγελέα.

Τι λέει, λοιπόν, το πόρισμα του ΣΕΕΥΜΕ; «Ο ΟΑΣΘ μισθώνει αμαξοστάσια και κεντρικά γραφεία από τον Προμηθευτικό Συνεταιρισμό Αυτοκινητιστών Θεσσαλονίκης «ΗΡΑΚΛΗΣ»». Όχι ο ημίθεος. Είναι οι νέοι ημίθεοι, αυτοί της Νέας Δημοκρατίας! «Τα μισθώματα είναι από 70% έως 143% υψηλότερα των τεκμαρτών. Τα μισθώματα υπολογίζονται σε σταθερή δαπάνη του ΟΑΣΘ και συνυπολογίζονται στην αντισταθμιστική καταβολή, τη στιγμή που είναι έσοδο για τον συνεταιρισμό «ΗΡΑΚΛΗΣ» που ανήκει η πλειοψηφία των μετόχων του ΟΑΣΘ». Ωραίο κόλπο!

Το προσωπικό. Το διάστημα 2010 έως 2015 μεγαλύτερη μείωση -επειδή υπερηφανεύεστε γι' αυτό- παρουσιάζουν οι οδηγοί

κίνησης με μείον 12,44% στην μισθοδοσία τους και μεγαλύτερη αύξηση οι διοικητικοί υπάλληλοι, συν 15,45%». Εκπληκτικό! Μπράβο! Είστε υπέρ των ανθρώπων που δουλεύουν! Έχουμε, λοιπόν, πρωτότυπη μισθολογική πολιτική.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός κ. Χρήστος Σπίρτζης καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν πόρισμα του ΣΕΕΥΜΕ και το σχετικό CD, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Τώρα που θα τους κόψετε 30%...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Καραμανλή, συζητήστε με τους εργαζόμενους. Πολύ τους απ' αυτούς εσείς τους έχετε διορίσει...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Κύριε Υπουργέ και όλοι, διά του Προέδρου να απευθύνεστε αν χρειαστεί.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ρωτήστε τους, λοιπόν. Δεν παίρνει η πλειοψηφία των εργαζομένων εκπληκτικούς μισθούς. Οι «εκλεκτοί» οι δικοί σας και της διοίκησης του ΟΑΣΘ παίρνουν εκπληκτικούς μισθούς, ως συνήθως.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ: Και είναι μετέωρη η κατηγορία, ως συνήθως, από την πλευρά σας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Πρωτότυπη μισθολογική πολιτική, λοιπόν. Ως συνήθως, ειδικά στις τηλεοράσεις.

Τα δελτία ελεύθερης κυκλοφορίας που χορηγούνται σε υπαλλήλους ως παροχή σε είδος καταχωρούνται «λανθασμένα» στις αμοιβές και έξοδα προσωπικού, με αποτέλεσμα ο ΟΑΣΘ να μη δηλώνει και να μην αποδίδει στο κράτος αρκετές εκατοντάδες χιλιάδες ευρώ κάθε χρόνο συν τον ΦΠΑ.

Έχουμε μια ευρύτατη επιλογή, της απευθείας ανάθεσης στις συμβάσεις που συνάπτει ο ΟΑΣΘ, όπως χαρακτηριστικά με την εταιρεία «LINK TECHNOLOGIES» -εκεί έχει μια ιδιαίτερη επαφή- και με άλλες τέσσερις-πέντε εταιρείες.

Έχουμε διαφοροποιήσεις σε ενδείξεις των οδομετρητών μεταξύ των στοιχείων του ΟΑΣΘ και των πρατηρίων υγρών καυσίμων και των συγκριτικών καταστάσεων της εταιρείας «EUROMAT».

Έχουμε τις αποσβέσεις. Αυτά τα λέει εδώ το πόρισμα ΣΕΕΥΜΕ. Στις 31 Αυγούστου του 2012 με έγγραφό του ο τότε Υπουργός κ. Χατζηδάκης επέτρεψε στην Περιφέρεια Θεσσαλονίκης, στη Διεύθυνση Μεταφορών, να παρατείνει την κυκλοφορία εννήντα λεωφορείων για τρία χρόνια από δεκαπέντε έτη στα δεκαοκτώ, κατά παράβαση του νόμου που όριζε χρόνο ζωής τα δεκαπέντε έτη. Ήρθε μετά ο ν.4313/2014 και νομιμοποίησε αυτή την παρανομία. Έκανε την απόσβεση στα είκοσι έτη.

Θα σας δώσω το έγγραφο του κ. Χατζηδάκη.

Εάν δίνανε εμείς τέτοια έγγραφα, θα ήμασταν στα δελτία ειδήσεων των «ανεξάρτητων» καναλιών κανένα τετράμηνο.

Καταθέτω και τους ισολογισμούς του ΟΑΣΘ, που εδώ φαίνεται ότι παρ' όλη την οικονομική προσφορά αποκλείεται ο υπολογισμός των τοκοχρεολύσιων στις συμβατικές δαπάνες, ο ΟΑΣΘ το πράττει κατ' επανάληψη. Και η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας το νομιμοποίησε και αυτό με τον ν.4313/2014.

Και βέβαια το μεταφορικό έργο του ΟΑΣΘ υπολείπεται κατά τουλάχιστον 15% από το προβλεπόμενο που όφειλε να κάνει.

Τον ν.4313/2014 τον έχετε, αλλά θα τον καταθέσω, γιατί καλό είναι για όποιον Βουλευτή ενδιαφέρεται να τον έχει.

Καταθέτω και τη λίστα με τις ληξιπρόθεσμες υποχρεώσεις.

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

Είναι και τα αποδεικτικά στοιχεία τού πώς θέλατε να αλλάξετε τον ΟΑΣΘ. Ο κ. Χατζηδάκης στις 11-4-2008 εγκαινίασε τη λειτουργία του συστήματος τηλεματικής του ΟΑΣΘ. Και δήλωσε: «Βγάζω το καπέλο στον ΟΑΣΘ που προχώρησε γρήγορα και με λίγα χρήματα στην εφαρμογή της τηλεματικής, γεγονός που αποτελεί παράδειγμα για την Αθήνα, η οποία δεν έχει ακόμα τηλεματικές αστικές συγκοινωνίες. Πιστεύω ότι θα ξεπεράσουμε

τα προβλήματα που προκύπτουν από τη διαδικασία των διαγωνισμών και το 2010 θα έχουμε τηλεματική και στην Αθήνα». Αυτά υπογράμμισε ο Υπουργός στη διάρκεια γεύματος που παρέθεσε ο ΟΑΣΘ στο Συνεδριακό Κέντρο «Βελλίδης», γιορτάζοντας τα πενήντα χρόνια του Οργανισμού.

Πέρυσι το φτιάξαμε εμείς το σύστημα τηλεματικής για την Αθήνα, για να μην ξεχνιόμαστε κιόλας.

Συνεχίζουμε: «Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι τα τελευταία χρόνια στη Θεσσαλονίκη ξεκίνησε μια προσπάθεια για την αναβάθμιση των αστικών μεταφορών. Για το μετρό έγιναν πολλές προσπάθειες, αλλά το έργο προχώρησε...». Αλίμονο! «Τα τελευταία χρόνια εισήχθησαν λεωφορειολωρίδες, καθιερώθηκε το ενιαίο εισιτήριο, δημιουργήθηκε ειδική υπηρεσία για τη μεταφορά ΑΜΕΑ. Υπογράφηκε η νέα σύμβαση του ΟΑΣΘ και εφαρμόστηκε η τηλεματική. Με τη νέα σύμβαση εκσυγχρονίζονται οι αστικές συγκοινωνίες και προσαρμόζεται το περιβάλλον...». Αυτά τα λέει ο κ. Χατζηδάκης. «Με το έργο της τηλεματικής γίνεται εύκολη η καθημερινότητα του επιβάτη. Επιτρέπεται από τη μία στους φορείς να ελέγχουν το έργο που επιτελείται και από την άλλη δίνεται η δυνατότητα στον επιβάτη να ενημερώνεται και να γνωρίζει τότε θα έρθει το λεωφορείο».

Και όσον αφορά τις αλλαγές της Νέας Δημοκρατίας, λέει ότι με τη νέα σύμβαση εκσυγχρονίστηκαν το 2008 οι αστικές συγκοινωνίες. Λέει και άλλα ενδιαφέροντα, όπως για την ηχητική αναγγελία των στασεων κ.λπ.. Βέβαια χθες ο Δήμαρχος Συκεών μάς είπε ότι ξηλώθηκαν τα συστήματα, γιατί διαφώνησε ο δήμος με τη διοίκηση του ΟΑΣΘ, ως δείγμα δημοκρατικής συμπεριφοράς.

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

Και αφού πανηγυρίζει ο κ. Χατζηδάκης για τον ΟΑΣΘ και για τη σύμβασή του, πάμε σε άλλα αποδεικτικά στοιχεία για το πώς θέλατε να αλλάξετε τον ΟΑΣΘ.

Μια στιγμή, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Απλώς κάνω μια διακοπή και σας επισημαίνω ότι στα δεκαπέντε λεπτά -αυξημένο χρόνο που σας έδωσα- μιλήσατε μόνο για το παρελθόν.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Θα μιλήσω και για το νομοσχέδιο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Ναι, αλλά εγώ δεν μπορώ να σας αφήσω απεριόριστο χρόνο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Θα μιλήσω στη δευτερομιλία μου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Θα σας αφήσω άλλα πέντε λεπτά. Μπείτε στο νομοσχέδιο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Στη δευτερομιλία μου, κύριε Πρόεδρε, θα μιλήσω και για το μέλλον, αν δεν φτάνει ο χρόνος.

Για εμάς, λοιπόν, οι αστικές συγκοινωνίες δεν είναι μια απλή οικονομική δραστηριότητα μεταφορικού έργου. Συνδέεται άμεσα με την καθημερινότητα του πολίτη, με τις κοινωνικές πολιτικές, με το αστικό περιβάλλον, με την ποιότητα ζωής και με την προσπάθεια της παραγωγικής ανασυγκρότησης της χώρας, της δικής ανάπτυξης.

Γι' αυτό και πρέπει ειδικά στα μητροπολιτικά κέντρα της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης να έχουν δημόσιο έλεγχο, δημόσιο χαρακτήρα, κοινωνικό έλεγχο και σχεδιασμό. Το σχέδιο νόμου προβλέπει την ίδρυση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών, όπως στην Αθήνα και σε πολλές μεγάλες πόλεις της Ευρώπης και να μην τα κρύβετε αυτά.

Κύριε Αμυρά, σε πάρα πολλές πόλεις της Ευρώπης υπάρχουν δημόσιες αστικές συγκοινωνίες.

Προβλέπει διαφανή λειτουργία, διαγωνισμούς σύμφωνα με τον νόμο των δημόσιων συμβάσεων, κοινωνική πολιτική. Δεν επιτρέπεται η συνέχιση της παραβατικότητας, δεν επιτρέπεται να μη γίνονται διαγωνισμοί, να μην υπάρχουν διαδικασίες, ο ΣΑΣΘ, που επιβλέπει τη λειτουργία του ΟΑΣΘ, να μην έχει καν πρόσβαση στα ηλεκτρονικά συστήματα για τα δρομολόγια που πραγματοποιούνται. Δεν επιτρέπεται να υπάρχει δομημένο πρωτοφανές σύστημα διατήρησης, που κάθε χρόνο να δίνονται ατεκμηρίωτα, χωρίς έλεγχο εκατομμύρια ευρώ. Δεν επιτρέπεται να επιβάλλονται

πρόστιμα στους ανέργους, που δεν έχουν εισιτήριο, και στη συνέχεια τα πρόστιμα αυτά να πληρώνονται από το κράτος, τα πρόστιμα όχι τα εισιτήρια. Δεν επιτρέπει να νοικιάζονται τα αμαξοστάσια από συνεταιρισμούς των ιδίων μετόχων. Δεν επιτρέπει όλα όσα, όχι επιτρέπατε αλλά συμμετείχατε, για να αναπαρχθείτε ως το πλέον παλαιοκομματικό σύστημα που υπάρχει στη χώρα.

Είναι προφανές ότι αυτή η πολιτική βρίσκεται στον αντίποδα της πιο κεντρικής νεοφιλελεύθερης αντίληψης της ιδιωτικοποίησης των πάντων, του λιγότερου κράτους του κ. Μητσοτάκη. Όμως στην περίπτωση του ΟΑΣΘ, το λιγότερο κράτος, ο δήθεν ιδιωτικός τομέας της Νέας Δημοκρατίας και των μεταρρυθμιστών, αποκαλύφθηκε. Όταν επικαλείστε τον ιδιωτικό τομέα, δεν εννοείτε τις υγιείς παραγωγικές δυνάμεις του ιδιωτικού τομέα, δεν εννοείτε τον παραγωγό, τον βιοτέχνη, τον έμπορο, τον ελεύθερο επαγγελματία, τον εργαζόμενο, δεν εννοείτε καν τον βιομήχανο. Εννοείτε τους κρατικοδίαιτους ιδιώτες, που σας αναπαράγουν πολιτικά και πριμοδοτούν τους μηχανισμούς και τα στηρίγματά σας.

Τι κάνετε για τη διαφάνεια και τη λειτουργία του ΟΑΣΘ και ταυτόχρονα και άλλων δικών σας μαγαζιών, για να το πούμε λαϊκά, όπως οι τράπεζες και άλλων επιλεκτικών συνοδοιπόρων σας, που τους πληρώνει δεκαετίες ο κάθε πολίτης καθημερινά και τα ελλείμματά τους και τα κέρδη τους; Συνεχίσατε να πριμοδοτείτε την αδιαφάνεια, τις επιδοτήσεις και τις ενισχύσεις από την άδεια τσέπη των πολιτών προς όφελος της κερδοφορίας και της κάλυψης των ελλειμμάτων τους, του δικού σας ιδιωτικού τομέα. Αυτός είναι ο δικός σας ιδιωτικός τομέας.

Η αποιδιωτικοποίηση, λοιπόν, είναι ο ακριβώς αντίθετος όρος από τον όρο αποκρατικοποίηση. Σημαίνει την απαλλαγή σε κρίσιμους τομείς της κοινωνικής πολιτικής και στρατηγικούς τομείς της εθνικής οικονομίας κρατικοδίαιτων ολιγοπωλίων και μονοπωλίων που σας συντηρούσαν.

Ποιος αλλάζει πολιτική;

Κύριε Καραμανλή, κατανόω τις τύψεις που έχετε, διά του Προέδρου πάντα, τόσο για την απώλεια του ιδεολογικού στίγματος της Νέας Δημοκρατίας προς έναν ιδιότυπο νεοφιλελευθερισμό με ακροδεξιές αποχρώσεις όσο και για τις ιστορικές ευθύνες της παράταξής σας στον χώρο των αστικών συγκοινωνιών και κυρίως του ΟΑΣΘ στη Θεσσαλονίκη.

Να θυμίσω, απλά για να μην υπάρχουν οι γνωστές επικοινωνιακές στρεβλώσεις, ότι οι αστικές συγκοινωνίες στην Αθήνα εντάχθηκαν στο υπερταμείο, στην ΕΔΗΣ. Δεν είναι για ιδιωτικοποίηση. Αν ήταν, θα είχαν ενταχθεί στο μόρφωμα της Νέας Δημοκρατίας και όποιον σας στηρίζανε στην κυβέρνηση Σαμαρά στο ΤΑΙΠΕΔ.

Παρά ταύτα, εγώ λέω ότι δεν θα ήταν κακό σε κάποια θέματα να μην ξεχνάτε το παρελθόν σας και τους ηγέτες και της παράταξής σας και άλλους, επειδή με κατηγορήσατε ότι κάνω βουτιές στην ιστορία. Δεν θα σας κατηγορήσει κανείς αν θυμηθείτε τον Κωνσταντίνο Καραμανλή -μέσα στο κόμμα σας μπορεί να σας κατηγορήσουν, αλλά απ' έξω δεν θα σας κατηγορήσει κανείς- ή τον Ανδρέα Παπανδρέου σε συγκεκριμένους τομείς.

Επειδή ρωτάτε συνέχεια για τους θεσμούς, γιατί ρωτάτε εμάς; Γιατί δεν ρωτάτε τα στελέχη σας, που συνεργάζονται καθημερινά με τους θεσμούς; Μέχρι τώρα έχουμε, το παραδέχθηκε ο ίδιος ο Αντιπρόεδρος της Νέας Δημοκρατίας, ο κ. Γεωργιάδης, ότι μιλούσε για να μην κλείσει η αξιολόγηση ή για θέματα της αξιολόγησης, προκειμένου να πάμε σε εκλογές. Δεν πήγαμε. Έχουμε τη μουγκή συνάντηση -αυτό είναι άλλη μία πρωτοτυπία- του Προέδρου σας κ. Μητσοτάκη με τον κ. Σόμπλε. Τι κάναμε και συναντηθήκαν; Καφέ ήπιαν; Δηλαδή είναι τρομερό! Τι είπαν σε αυτή τη συνάντηση;

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΗΣ: Κοιτάζονταν στα μάτια!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Έχουμε τις τοποθετήσεις των Ευρωβουλευτών σας στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, που ψέγουν όποιον φέρεται με επιείκεια στην ελληνική Κυβέρνηση. Σήμερα, κύριε Καραμανλή, επανέρχεται, το ίδιο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΤΑΜΑΤΗΣ: Για το νομοσχέδιο, κύριε Υπουργέ, θα μας πείτε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Κύριε Υπουργέ, κλεί-

νετε με αυτή τη συμπλήρωση που κάνετε, άλλη ανοχή δεν υπάρχει. Δώδεκα λεπτά είχατε κανονικά, σας έχω αφήσει είκοσι δύο. Είπατε ό,τι νομίζατε, αλλά στα είκοσι δύο τέρμα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Τελειώνω, λοιπόν, με το παρελθόν με αυτόν τον συλλογισμό και στη δευτερολογία μου θα μιλήσω για το μέλλον.

Κύριε Καραμανλή, θα κάνω μία βουτιά στο παρελθόν. Δεν σας βολεύει. Εμείς σεβόμαστε τους αντιπάλους μας και τους ιστορικούς ηγέτες των αντιπάλων μας, όμως δεν ξεχνάμε ποιοι ξήλωναν τις γραμμές του τραμ και των μέσων σταθερής τροχιάς, ποιοι έδιναν άδειες στον ΟΑΣΘ και σε συγκεκριμένα συμφέροντα για να χτίζουν μηχανισμούς. Δεν τα ξεχνάμε αυτά. Σεβόμαστε, αλλά δεν ξεχνάμε.

Για να πάμε και στο σήμερα, στο πώς αναπαράγεται το ίδιο σύστημα στη Θεσσαλονίκη, χθες πάλι ο Δήμαρχος Συκεών κατήγγειλε τον Υφυπουργό μας, τον Μιχάλη Παπαδόπουλο, για το 2014, ότι είχε φέρει στη Βουλή τροπολογία για να διαγραφούν τα χρέη του ΟΑΣΘ από τον Δήμο Συκεών. Άλλο αποδεικτικό στοιχείο είναι η μαρτυρία του προέδρου του ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης. Συγκινήθηκε ο άνθρωπος –απολύτως λογικό– για το πώς υποχρεώσατε τα ΚΤΕΛ -ιδιωτικός τομέας– να δώσουν πάνω από 1,5 δισεκατομμύριο ευρώ στον ΟΑΣΘ. Συγγνώμη, 1,5 εκατομμύριο εννοούσα. Μετά θα αρχίσουν τα τρολ στο διαδίκτυο ότι μπερδεύουμε τα νούμερα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Ολοκληρώστε, κύριε Υπουργέ, μη με αναγκάσετε να κλείσω μικρόφωνο. Είναι η τελευταία προειδοποίηση.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Τελειώνω.

Δεν μιλάμε για τον ΣΑΣΘ, που τον πλήρωνε ο ΟΑΣΘ για να τον επιβλέπει, και τελειώνω με το πόσο θα κοστίζει η αποϊδιωτικοποίηση και τα υπόλοιπα θα τα πω στη δευτερολογία μου. Θα μας πείτε εσείς πόσο θα κοστίζει η αποϊδιωτικοποίηση. Εγώ αυτό που θα σας πω είναι ότι η περιουσία του ΟΑΣΘ από το 2010 ανήκει στο ελληνικό δημόσιο, τα δήθεν διεκδικούμενα του ΟΑΣΘ είναι ίσα με αυτά που χρωστάει κυρίως στο ελληνικό δημόσιο, άρα πόσο λέτε εσείς να κοστίζει; Στη δευτερολογία θα πούμε για το μέλλον.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από τις πτέρυγες του ΣΥΡΙΖΑ και των ΑΝΕΛ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Λοιπόν, ακούστε πώς θα πάει η διαδικασία. Τώρα θα πάρει τον λόγο ο κ. Δένδιας ως πρώτος στη σειρά Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος, μετά μιλάνε δύο συνάδελφοι, ο κ. Τριανταφυλλίδης και ο κ. Καλαφάτης, ακολουθεί ο κ. Ξυδάκης, δύο συνάδελφοι έπειτα, ένας κοινοβουλευτικός, τρίτη στη σειρά είναι η κ. Ζαρούλια και ο τέταρτος που έχει ζητήσει είναι ο κ. Θεοχαρόπουλος. Το λέω αυτό, ώστε όποιοι κοινοβουλευτικοί από τα άλλα κόμματα θελήσουν να το δηλώσουν, γιατί πάμε όχι με την κοινοβουλευτική σειρά αλλά κατά δήλωση.

Είμαι σίγουρος ότι ο κ. Δένδιας θα δώσει τις απαντήσεις. Απλώς θα κάνω μία μικρή παράβαση, κύριε Υπουργέ. Έτυχε και είμαι εγώ στο Βήμα και βλέποντας τους συναδέλφους μου της Νέας Δημοκρατίας είμαι ο μόνος που έχει υπογράψει την ιδρυτική διακήρυξη της Νέας Δημοκρατίας στο 1^ο Συνέδριο της Χαλκιδικής. Κάποια άλλη φορά, λοιπόν, που θα φροντίσω να είμαι από κάτω ως ομιλητής και εσείς ως Υπουργός, που θα υπερασπίζεστε ένα άλλο νομοσχέδιο, θα σας απαντήσω εγώ για όλες τις αναφορές που κάνετε στο παρελθόν, επαινετικές μεν, αλλά δεν τα είπατε και όλα.

Κύριε Δένδια, έχετε τον λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΔΕΝΔΙΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, σας ευχαριστώ.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ξεκινήσω από την απλή παρατήρηση ότι ο Υπουργός, παρά το ήρεμο του τόνου και της διατύπωσης των σκέψεών του, δεν απέφυγε τα στερεότυπα, τα γνωστά στερεότυπα του κακού παρελθόντος σε σχέση με το λαμπρό παρόν και το ευοίωνο μέλλον, των κακών προηγούμενων κυβερνήσεων σε σχέση με τη λαμπρή τωρινή διακυβέρνηση, που επιλύει προβλήματα, διορθώνει σφάλματα, οδηγεί την πατρίδα σε ένα καλύτερο μέλλον!

Βέβαια, στην προσπάθειά του αυτή πρέπει να πω ότι –το παρήρησε και το Προεδρείο– κατανάλωσε όχι μόνο το σύνολο

του χρόνου του αλλά υπερδιπλάσιο σχεδόν χρόνο από αυτόν που προβλέπει ο Κανονισμός, χωρίς να λεχθεί ούτε μια λέξη γι' αυτό το νομοθέτημα.

Ανοίγω παρένθεση για να πω ότι δεν έχω ξαναδεί, κύριε Υπουργέ, Υπουργό να λέει ότι επί του νομοθετήματος θα σας μιλήσω στη δευτερολογία μου. Συνήθως οι Υπουργοί ομιλούν επί αυτού, του οποίου εισηγούνται. Εδώ, λοιπόν, έχουμε «καινά δαιμόνια»!

Αποδώσατε στη Νέα Δημοκρατία ευθύνες εν τη ρύμη του λόγου σας για εξήντα χρόνια. Η Νέα Δημοκρατία ως γνωστόν ιδρύθηκε το 1974. Προφανώς σε επόμενη ομιλία σας θα μας αποδώσετε ευθύνες για τον Χαρίλαο Τρικούπη, τον Θεόδωρο Κολοκοτρώνη, τον Περικλή και δεν ξέρω, μπορεί να φτάσετε στον Κλεισθένη, στον Σόλωνα κ.ο.κ.! Φαντάζομαι ότι κάπου στους Πελασγούς, που εμφανίζεται το ελληνικό γένος, θα σταματήσετε! Δεν θα ευθυνόμαστε εμείς και γι' αυτό, δεν θα ευθυνόμαστε για την κάθοδο των Δωριέων! Θα σταματήσετε κάπου εκεί!

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΚΙΟΥΛΕΚΑΣ: Το προπατορικό αμάρτημα!

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΔΕΝΔΙΑΣ: Πάμε, λοιπόν, παρακάτω.

Ο κ. Χατζηδάκης, βέβαια, είχε την τιμητική του. Δεν είναι στην Αίθουσα για να σας απαντήσει. Συνήθως δεν αναφερόμαστε σε απόντες, αλλά πρέπει να σας πω ότι το μόνο, που δεν είπατε, είναι –γιατί παρατήρησα ότι αναφερθήκατε σε ένα γεύμα, το οποίο παραχωρήθηκε και κατά τη διάρκεια του γεύματος είπε, έκανε και έρανε– τι υπήρχε στο μενού αυτού του γεύματος στη Θεσσαλονίκη. Όλα τα άλλα για το παρελθόν μάς τα είπατε.

Όμως, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν θα πάω εκεί. Πάμε λίγο να δούμε, αυτή η υπέρλαμπρη Κυβέρνηση, η οποία παραλαμβάνει όλο αυτό το ασύλληπτο χάος των εξήντα, εκατό, διακοσίων, χιλίων ετών, τι μας εισηγείται σήμερα; Τι μας λέει; Τι είναι αυτό, το οποίο φέρνει στην Εθνική Αντιπροσωπεία σαν λύση –εδώ μην κοροϊδευόμαστε– σε ένα υπαρκτό και αναγνωρισμένο πρόβλημα;

Η καθ' υπερβολήν αναφορά του Υπουργού στο παρελθόν, η προσπάθειά του να αγιοποιήσει το παρόν και το μέλλον διά της επίτρεψης ευθυνών στο παρελθόν, δεν σημαίνει ότι εμείς στη Νέα Δημοκρατία και ο εισηγητής μας κ. Καραμανλής προηγουμένως δεν αναγνωρίζουμε ότι υπήρχαν θέματα. Άλλωστε, στην ανάλυση που έκανε ο κ. Καραμανλής στην υπάρχουσα νομοθετική ρύθμιση αναφέρθηκε σε προβληματικά παρελθόν, για το οποίο έγιναν προσπάθειες και μερικές από αυτές δεν επέτυχαν. Αλλά να δούμε αυτή η Κυβέρνηση εδώ, που όλα τα σφάζει, όλα τα μαχαίρωνει, όλα τα ξέρει, όλα τα διορθώνει, τι εισηγείται;

Με συγχωρείτε, σπανίως μιλάω στην Ολομέλεια από σημείωμα, αλλά εδώ εξαίτιας των πάρα πολλών αρχικών θα χρειαστεί να σκύβω από καιρού εις καιρόν. Τι έχουμε, λοιπόν, εδώ; Αγοράζει το δημόσιο, αυτό εισηγείται ο κύριος Υπουργός, τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης –αυτό ονομάζει κρατικοποίηση– έναντι ποίου τιμήματος; Αγνώστου τιμήματος. Στο άρθρο 25 του νομοθετήματος έχει έναν ομιχλώδη τρόπο υπολογισμού του τιμήματος, τον οποίο υπονοεί, ή λέει sotto voce, θα τα μαγειρέψω και θα είναι μηδέν.

Όμως, από την άλλη, αγνοεί –σε αυτή την Κυβέρνηση αυτό είναι σύνθετος– το άρθρο 106 του Συντάγματος, για το οποίο του κάνει και ειδική παρατήρηση η Επιστημονική Επιτροπή της Βουλής και του λέει ότι αυτά τα κουτοπόνηρα –δεν το λέει έτσι, αλλά αυτή είναι η ουσία– δεν τα ξεχνάτε; Διότι είναι προφανές ότι το τίμημα θα το προσδιορίσει η δικαιοσύνη και όλα αυτά τα μηδέν ή τίποτα κ.λπ., που έχει στο μυαλό του, αν το έχει στο μυαλό του ο κύριος Υπουργός, ισχύουν μόνο στο πλαίσιο των ιδεοληψιών και των φαντασιοπληξιών αυτής της Κυβέρνησης.

Αφού, λοιπόν, κρατικοποιεί έναντι τιμήματος, το οποίο θα καταλήξουμε στα δικαστήρια και θα χρυσοπληρώσουμε τον ΟΑΣΘ, τι κάνει; Τον θέτει σε εκκαθάριση και δημιουργεί έναν άλλο φορέα, την «ΑΣΥΘ Α.Ε.», στην οποία αναθέτει το ίδιο έργο. Εκτός από αυτό, καταργεί το υφιστάμενο Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών, που επέπτευε τον ΟΑΣΘ και συνιστά έναν νέο ρυθμιστικό φορέα, τον «ΟΣΕΘ Α.Ε.».

Έχουμε, λοιπόν, ούτε λίγο ούτε πολύ εκεί, που καλά καθόμασταν και είχαμε ένα κάρο προβλήματα, τον Υπουργό να έρχεται και να φτιάχνει δύο καινούργια νομικά πρόσωπα, το ένα πάνω

από το άλλο. Και αφήνει ένα τεράστιο πρόβλημα υπό εκκαθάριση στο παρελθόν και μια δικαστική διαμάχη ανοιχτή για το ελληνικό δημόσιο στο μέλλον. Αυτό είναι η αρχική προσέγγιση εξυγίανσης.

Δεν μας φτάνει αυτό το χάλι. Όλο αυτό, τα δύο καινούργια πρόσωπα με τα δύο παλιά, όπως είπαμε, τα υπάγει στην «ΕΔΗΣ Α.Ε.», που είναι η εταιρεία των συμμετοχών του δημοσίου, η οποία υπάγεται στο ΕΕΣΥΠ, το γνωστό μας υπερταμείο του ν.4389/2016. Δηλαδή, κάθε λεωφορείο, που θα περπατάει στη Θεσσαλονίκη, θα κινείται, θα έχει από πάνω του τέσσερις φορείς, τέσσερα διοικητικά συμβούλια, τέσσερις οργανισμούς και από την άλλη, θα έχει μια αντιδικία από το προηγούμενο νομικό πρόσωπο, για το οποίο θα τρέχουμε και δεν ξέρει κανείς πότε θα φτάσουμε.

Και να ήταν μόνο αυτό; Η μακροπρόθεσμη λύση, την οποία εισηγείται ο κύριος Υπουργός, μετά από είκοσι τέσσερα λεπτά κατηγοριών για το παρελθόν, ποιον χρονικό ορίζοντα έχει; Θα μου πει κανείς πενήντα χρόνια, εκατό χρόνια. Αφού αναφέρθηκε εξήντα χρόνια πίσω, δεν θα έχει και εξήντα χρόνια μπροστά; Στις 3 Δεκεμβρίου του 2019. Σωστά δεν τα λέω; Διότι, έρχεται αυτή η έρημη κοινοτική νομοθεσία, την οποία, υποτίθεται, ότι την ξέρουμε, ο κανονισμός 1370 του 2007 και λέει μέχρι εκεί. Από εκεί και πέρα, ψάξε να βρεις εξαίρεση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με συγχωρείτε ειλικρινά, είμαστε σοβαροί; Είμαστε σοβαροί; Αυτό που σας περιέγραψα αντέχει σε καμμία κριτική; Αφήστε το παρελθόν. Έχουμε παρελθοντολογήσει εδώ απεριόριστες ώρες όλοι μας. Μπορούμε να καταλήξουμε σε κάτι σοβαρό για το μέλλον; Και είναι δυνατόν το σοβαρό για το μέλλον της δεύτερης μεγαλύτερης πόλης της Ελλάδας και των συγκοινωνιών της να είναι αυτό; Οι συγκοινωνίες δεν είναι δευτερεύον θέμα. Οι συγκοινωνίες συνάδουν και συσχετίζονται με το δικαίωμα της προσωπικότητας του ανθρώπου, τη δυνατότητά του να κυκλοφορεί, να είναι ελεύθερος να κινείται και, μάλιστα, με ένα τίμημα, το οποίο να μπορεί να το αντέξει, διότι άλλως αίρεται η βασική του ελευθερία της κίνησης και, άρα, το δικαίωμα της προσωπικότητας. Αυτή είναι η αλήθεια. Αυτή είναι η αλήθεια του ισχύοντος Συντάγματος, αυτή είναι η αλήθεια του ευρωπαϊκού κεκτημένου. Αυτή την αλήθεια, με αυτές τις παραμέτρους, οφείλει να διαφυλάττει κάθε κυβέρνηση, η οποία τηρεί το Σύνταγμα και το ευρωπαϊκό κεκτημένο. Αυτή την αλήθεια εδώ την υπερασπιζόμαστε με αυτή την πρόταση; Είναι δυνατόν αυτά τα πράγματα να λέγονται σήμερα, τον 21^ο αιώνα και να έχουμε ως δικαιολογία εξήντα ή εκατό ή διακόσια ή τριακόσια χρόνια στο παρελθόν; Για εξηγήστε μου, για να καταλάβουμε δηλαδή. Όσο και εάν προσέρχεται κάποιος με καλή διάθεση, με θέληση να βοηθήσει, να συνεισφέρει, να ακούσει, να διαλεχθεί, να καταλήξει σε συναινέσεις, πώς μπορεί να το κάνει αυτό, όταν η αντιμετώπιση της άλλης πλευράς, η αντιμετώπιση η κυβερνητική είναι πρώτα ένα ατέλειωτο «κατηγορώ»;

Δεν θα το πω, κύριε Υπουργέ, επικριτικά, αλλά εν πάση περιπτώσει, θα παρακαλέσω και εσάς και τα πρώην στελέχη του ΠΑΣΟΚ, τα οποία μετέχουν στον ΣΥΡΙΖΑ, να είναι λίγο προσεκτικοί για το πώς αναφέρονται στο παρελθόν. Γιατί στην πραγματικότητα παθαίνουν διχασμό προσωπικότητας. Το δικό τους παρελθόν κατηγορούν. Διότι, τα περισσότερα χρόνια από το '74 και μετά, το ΠΑΣΟΚ ήταν στην κυβέρνηση της χώρας και το ΠΑΣΟΚ διαμόρφωσε σε μεγάλο βαθμό αυτό που σήμερα είναι η χώρα. Αλλά δεν συζητάμε αυτό. Θέλετε να μην πάμε πίσω; Πάμε στο αύριο. Αλλά αυτό δεν μπορεί να είναι το αύριο.

Και θα μου επιτρέψετε να πω ότι μου κάνει και κάτι άλλο αλγεινή εντύπωση και θέλω να σας το πω και να το μοιραστούμε. Κοιτάτε, εάν θέλετε, το άρθρο 28, τις ποινικές διατάξεις εδώ; Πώς εξηγούνται αυτές οι ποινικές διατάξεις; Κοιτάξτε, η χώρα έχει ένα συνολικό ποινικό δίκαιο. Το ποινικό δίκαιο της χώρας πρέπει να σας πω, ο Ποινικός της Κώδικας, είναι ένα εξαιρετικό νομοθέτημα. Είναι ένα νομοθέτημα το οποίο προέρχεται από το Ρωμαϊκό Δίκαιο και στην πραγματικότητα απεικονίζει προσοδευτικό κομμάτι της γερμανικής επιστήμης με όλα τα νάματα του Ρωμαϊκού Δικαίου και του Βυζαντινού. Το δικό μας Ποινικό Δίκαιο τα τελευταία χρόνια έχει γίνει κουρέλι. Κουρέλι, πραγματικά. Έρχεται εδώ, λοιπόν, και εισάγεται μία ειδική ποινική διάταξη, η

οποία λέει στο 2Α του άρθρου 28, όποιος αποκρύπτει, αλλοιώνει, εκποιεί, αρνείται να παραδώσει ή παρακωλύει αποσβεσθέντα ή αναπόσβεστα κινητά και ακίνητα πράγματα του ΟΑΣΘ, τιμωρείται με φυλάκιση έως τριών ετών, με χρηματική ποινή τουλάχιστον 10.000 ευρώ και –προσέξτε– με στέρηση των πολιτικών δικαιωμάτων για πέντε έτη. Τι είναι αυτό; Αυτό το ειδικό ποινικό αδίκημα εδώ, το οποίο αναφέρεται και σε αποσβεσθέντα και σε μη αποσβεσθέντα, ειλικρινά, ποιος το σκέφθηκε, κύριε Υπουργέ; Μου εξηγήστε σας παρακαλώ και ποιος σκέφθηκε και το ζήτημα της στέρησης των πολιτικών δικαιωμάτων;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Μεγάλη φαντασία έχουμε!

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΔΕΝΔΙΑΣ: Ξέρετε, με βάζετε στην εξής πονηρή σκέψη –και εδώ σκέψεις σας εκφράζω, δεν έχω καμμία βεβαιότητα– ότι η στέρηση των πολιτικών δικαιωμάτων έχει προφανώς να κάνει με την τοπική αυτοδιοίκηση. Ότι κάποιον θέλετε να εμποδίσετε, πιθανόν να είναι υποψήφιος σε κάποιες δημοτικές εκλογές, διότι, αλλιώς, πέντε χρόνια στέρησης πολιτικών δικαιωμάτων για πλημμέλημα, ξαφνικά, το οποίο δημιουργείται ειδικά εδώ πέρα, χωρίς εξήγηση, φοβάμαι ότι δεν μπορεί να είναι προϊόν νομοτεχνικής αθωότητας, η οποία πρέπει να σας πω ότι δεν χαρακτηρίζει και την Κυβέρνησή σας. Πίσω, απ' ό,τι βλέπουμε, υπάρχει πάντα μία άλλη πραγματικότητα. Και μία δεύτερη και μία τρίτη πραγματικότητα και ενίοτε και πέμπτη και έκτη πραγματικότητα και με την άδειά σας να πω και υστεροβουλία.

Όμως, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εσείς οι οποίοι κήδεστε των ανθρωπίνων δικαιωμάτων, για πείτε μου, εδώ αυτό το ειδικό αδίκημα με το οποίο τρώει κάποιος πέντε χρόνια στέρησης της ταυτότητας, να ψηφίζει και να ψηφίζεται, να εκλέγεται, πώς το δικαιολογείτε; Πώς το δικαιολογείτε εσείς του ΣΥΡΙΖΑ; Αφήνω τους Ανεξάρτητους Έλληνες. Θα μπορούσε κάποιος να πει ότι έχουν άλλη προσέγγιση. Εσείς πώς το δικαιολογείτε; Πώς θα το ψηφίσετε;

Εάν αύριο το πρωί, δηλαδή κάποιος διαμαρτυρούμενος πάει και –τι κάνει;– αρνηθεί να παραδώσει ένα λεωφορείο για οποιονδήποτε λόγο, εσείς θα πείτε ότι καλώς θα τιμωρηθεί με τρία χρόνια φυλακή, 10.000 πρόστιμο και πέντε χρόνια στέρησης των πολιτικών του δικαιωμάτων; Αυτό θα είναι...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΥΡΣΟΥΖΙΔΗΣ: Και λίγα είναι.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΔΕΝΔΙΑΣ: Είναι και λίγα. Πρέπει να βάλουμε κάτι παραπάνω. Να το πείτε στον κύριο Υπουργό ότι αυτό είναι επιεικές. Και έτσι θα έχουμε το νέο ποινικό δίκαιο ΣΥΡΙΖΑ, με το οποίο όποιος αναπνέει, όποιος κινείται, όποιος διατυπώνει άποψη εναντίον των νομοθετημάτων ΣΥΡΙΖΑ θα πρέπει, εν πάση περιπτώσει, να τρώει ισόβια, επειδή έχουμε καταργήσει τη θανατική ποινή. Αλλιώς, εάν μπορούσαμε, θα τον εκτελούσαμε κιάλα.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Α' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΚΟΥΡΑΚΗΣ**)

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θέλω να είμαι ειλικρινής. Είμαι σίγουρος ότι και η Νέα Δημοκρατία και ο εισηγητής μας κ. Καραμανλής κι εγώ και οι μετέπειτα ομιλητές μας, ο κ. Καραφάτης, ο κ. Γκιουλέκας και δεν ξέρω ποιοι άλλοι έχουν εγγραφεί, θα θέλαμε να προσέλθουμε εδώ, να αντιμετωπίσουμε μια άλλη αντήληψη, κύριε Υπουργέ, ώστε από κοινού να οδηγηθούμε σε κάποιες λύσεις και κάποιες συναινέσεις για ένα πραγματικό πρόβλημα της δεύτερης μεγαλύτερης σε μέγεθος και όχι κατ' ανάγκη και σε σπουδαιότητα –ίσως η σπουδαιότητα να είναι μεγαλύτερη– πόλης της χώρας μας, της Θεσσαλονίκης.

Δεν μας βοηθήσατε με το κείμενο του νομοσχεδίου σας και λυπάμαι να σας πω ότι δεν μας βοηθήσατε και καθόλου με την αρχική τοποθέτησή σας. Δεν έχω πολλές ελπίδες για τη δευτερολογία σας, πρέπει να σας πω. Υπάρχει η παλιά καλή ρητή αρχή ότι η καλή η μέρα φαίνεται από το πρωί. Άμα ξεκινήσει με σύννεφα, βροντές και βροχές, δύσκολα μετά βγαίνει ο ήλιος προς το μεσημέρι.

Αλλά, εν πάση περιπτώσει, η ελπίδα είναι το τελευταίο πράγμα το οποίο εγκαταλείπει το ανθρώπινο γένος. Ίσως έχω ελπίδα για τη δευτερολογία σας, αλλά πρέπει να σας πω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι πλέον τόσο σε εμάς στη Νέα Δημοκρατία όσο και στο μεγαλύτερο μέρος της ελληνικής κοινωνίας η μεγάλη μας ελπίδα είναι η αποχώρησή σας!

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Ευχαριστούμε τον κ. Νικόλαο Δένδια, Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο της Νέας Δημοκρατίας. Προχωρούμε στον κατάλογο ομιλητών. Καλείται στο Βήμα ο κ. Αλέξανδρος Τριανταφυλλίδης, Βουλευτής του ΣΥΡΙΖΑ. Έχετε τον λόγο για πέντε λεπτά, κύριε Τριανταφυλλίδη.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΗΣ: Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Αν και ο χρόνος είναι πολύτιμος, ως Βουλευτής Α' Θεσσαλονίκης, θα μιλήσω για την επόμενη μέρα πάντα. Ο μόλις κατελθών του Βήματος με μια αναφορά σκωπτική για την επόμενη μέρα, λες και δεν υπήρχε η προηγούμενη, σε βάζει συνεχώς στο ερώτημα «κοίτα ποιος μιλάει», «κοίτα ποιοι μιλάνε».

Μιλάνε για τη Θεσσαλονίκη, που την άφησαν επί εξήντα χρόνια με ένα και μοναδικό μέσο μαζικής μεταφοράς, με τον ΟΑΣΘ, με τα χίλια προβλήματα; Αυτοί που έταξαν θαλάσσια αστική συγκοινωνία και καραβάκια το 2004, που θα μετέφεραν κόσμο στη Σύνοδο Κορυφής από το «Μακεδονία Παλλάς» στην αποθήκη Γ' στο λιμάνι;

Αυτοί οι οποίοι το 2004 εξόπλισαν -και καλά έκαναν- και προικοδότησαν την αγαπημένη μας Αθήνα, την πρωτεύουσά μας, με έξι μέσα μαζικής μεταφοράς -ηλεκτρικό, τραμ, προαστικό, υπόγειο, μετρό, «ανώγειο» κ.λπ., έρχονται τώρα σήμερα εδώ που μιλάμε για αυτή την επανεκκίνηση, για αυτό το restart, ώστε να δώσουμε ελπίδα στον Σαλονικιό και τη Σαλονικιά του ενάμιση εκατομμυρίου και μιλούν;

Λένε: Μιλάτε σοβαρά; Είμαστε, λέει, σοβαροί; Ανακάλυψαν ότι η Θεσσαλονίκη είναι η δεύτερη σε πληθυσμό πόλη στη χώρα. Η κατάφωρη, διαρκής, εν ροή έξι δεκαετιών, πιστοποίηση της ανισόρροπης ανάπτυξης της χώρας. Ένα και κολοβό στη Θεσσαλονίκη το μέσο μεταφοράς. Το καθεστώς ομηρίας αυτό, όχι μόνο όταν απεργούσαν οι εργαζόμενοι, ως είχαν δικαίωμα να απεργούν, αλλά και όταν το χιόνι και το αλάτι που πάγωσε του κυρίου Δημάρχου Θεσσαλονίκης, τους υποχρέωνε να περπατήσουν χιλιόμετρα επί τρεις μέρες από την Καλαμαριά στη Βαλαωρίτου και στην Ερμού.

Είμαστε εδώ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Πρόεδρε, επίσης Βουλευτής Α' Θεσσαλονίκης, ως εκφραστές της λαϊκής κυριαρχίας. Τον λαό και τους πολίτες εκπροσωπούμε, ούτε συμφέροντα ούτε συντεχνίες. Τους πολλούς εκπροσωπούμε. Έτσι δίνουμε νόημα στην παρουσία μας. Δεν πέρασε από τον ουρανό. Αυτοί μας έστειλαν. Ποιοι δηλαδή; Ο αποκαμένος, ο απογοητευμένος, ο απελπισμένος πολίτης, που παίρνει από την οδό Βενιζέλου το λεωφορείο για να πάει στον Εύοσμο και το Κορδελιό και αποκαμένος από τον μνημονιακό κανιβαλισμό ακουμπά το κεφάλι του πάνω στο τζάμι, καθώς σκέφτεται πώς θα πληρώσει το νοίκι και το ηλεκτρικό, πώς θα βγάλει τα φροντιστήρια του παιδιού του. Γι' αυτόν τον πολίτη έχει νόημα να είμαστε εδώ.

Λέτε εμάς ιδεολογητικούς; Καταναλώσατε ώρες στο αν είναι κρατικοποίηση ή ιδιωτικοποίηση ή αν είναι νεοφιλελευθερισμός. Αυτό πιστεύετε ότι απασχολεί τον Θεσσαλονικιό και τη Θεσσαλονικιά; Εδώ, ήρθαν οι δήμαρχοι -ουδείς του ΣΥΡΙΖΑ- και είπαν -καταγράφω λεξούλες, φρασούλες: φαύλη η κατάσταση του ΟΑΣΘ, οδυνηρή, τραυματική κατάσταση, χειρότερη κάθε μέρα. Άθλια λεωφορεία μολύνουν την ατμόσφαιρα. Αναμονή τριάντα πέντε έως σαράντα λεπτά. Το είπαν οι δήμαρχοι που δεν ανήκουν στον ΣΥΡΙΖΑ.

Το ζητούμενο, λοιπόν, είναι να δούμε αυτό που θα κατέθεσε στα Πρακτικά, αλλά εσείς το γνωρίζετε ήδη, από το κατεχόμενη συριζαϊκό site voria.gr -πριν από μερικές μέρες, ο κ. Μητσοτάκης έδωσε και συνέντευξη- το οποίο έχει αποκαλύψει εδώ και έξι μήνες τα εξής. Θα σας διαβάσω μόνο ένα στοιχείο: Από τη μη επιστροφή χρημάτων σε όσους εκδίδουν εισιτήριο από τα αυτόματα ακυρωτικά μηχανήματα μέσα στα λεωφορεία ο ΟΑΣΘ ωφελήθηκε το 2015 436.270 ευρώ, το 2014 429.000 ευρώ, το 2013 453.000 ευρώ. Σύνολο 1.566.000 ευρώ. Το ποσό αυτό είναι από το πόρισμα ελέγχου για τον ΟΑΣΘ τον επιθεωρητών του Υπουργείου Μεταφορών.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Αλέξανδρος Τριανταφυλλίδης καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το

οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Ρώτησα χθες τον κ. Στεφανίδη: «Τι τα κάνατε;». Κλέψατε εν ψυχρώ 1.566.000 ευρώ από αυτόν που βάζει 1,5 ευρώ και παίρνει 40 λεπτά επιστροφή, ρέστα. Δεν δίνουν ρέστα στον καιρό της τεχνολογίας. Δεν θα μπορούσαν να δίνουν ρέστα; Ούτε γι' αυτό δεν είχε μια πειστική απάντηση ο πρόεδρος του ΟΑΣΘ για τα ρέστα που δεν δίνανε. Από εκεί και πέρα, ανακάλυψαν την κότα που έκανε τα χρυσά αυγά, το ιδιότυπο ερμαφρόδιτο μονοπώλιο. Το κεφάλι στο κράτος, το σώμα όμως, η τσέπη δηλαδή, θα πάει στον ιδιωτικό τομέα.

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

Κύριε Πρόεδρε, αν έχετε την καλοσύνη, χαρίστε μου ένα λεπτό. Μιλάω ως Βουλευτής Θεσσαλονίκης για τους συμπατριώτες μας.

Ο ΟΑΣΘ έχει ζημιές. Οι μέτοχοι όχι. Χρωστάει ο ΟΑΣΘ αλλά ταυτόχρονα αποδίδει κέρδη στους μετόχους. Οι ζημιές στο κράτος, τα κέρδη στην τσέπη μας. Μειώνει τους οδηγούς κατά 12,44% το 2010. Οι οδηγοί ήταν δύο χιλιάδες εξακόσιοι είκοσι πέντε. Το 2016 γίνονται δύο χιλιάδες τριακόσιοι τριάντα οι οδηγοί. Μειώνονται οι οδηγοί. Έλα όμως, που αυξάνονται οι διοικητικοί 15,45%. Γιατί; Το ρωτήσαμε χθες και δεν πήραμε καμμία απάντηση. Νοικιάζει στον εαυτό του αμαξοστάσια. Δεν είναι «Γιάννης κερνάει, Γιάννης πίνει». Είναι «Ηρακλής κερνάει και Ηρακλής πίνει»!

Τι λέμε εμείς οι Θεσσαλονικείς; Ρώτησα χθες τον κ. Στεφανίδη: «Κάνατε μια αξιολόγηση κάθε δύο, τρία χρόνια; Ρωτήσατε τον κόσμο, τους πολίτες με ερωτηματολόγια κ.λπ., εξήντα ολόκληρα χρόνια;». Και ήρθε το Κέντρο Προστασίας Καταναλωτή, το ΚΕΠΚΑ και το 2014 ρώτησε οκτώ χιλιάδες επτακόσιους ογδόντα τέσσερις καταναλωτές, που απάντησαν τα εξής. Θα πω μόνο τα ενενηντάρια.

Θεωρείται η μείωση συχνότητας των δρομολογίων σημαντικό πρόβλημα. Το 97% θεωρεί την υπερφόρτωση ως σημαντικό πρόβλημα. Το 94% θεωρεί την αύξηση του αντιτίμου του εισιτηρίου σημαντικό πρόβλημα. Το 90% θεωρεί την έλλειψη κλιματισμού ως σημαντικό πρόβλημα. Το 83% θεωρεί σημαντικό πρόβλημα την έλλειψη καθαριότητας. Το 88% θεωρεί σημαντικό πρόβλημα την παλαιότητα των λεωφορείων κ.λπ.. Αυτή είναι η κατάσταση σήμερα.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Ολοκληρώσατε, σας παρακαλώ.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΗΣ: Αυτό το στοίχημα, Υπουργέ Σπίρτζη, το κερδίσαμε. Το άλλο στοίχημα της επόμενης ημέρας είναι που πρέπει να κερδίσουμε και αφορά τους Θεσσαλονικείς: Μετρό, αστικές συγκοινωνίες Θεσσαλονίκης, θαλάσσια αστική συγκοινωνία. Αυτό είναι το στοίχημα της επόμενης ημέρας. Από τα παραμύθια της Χαλμιάς, της πύλης στα Βαλκάνια κάθε Σεπτέμβρη από τον εκάστοτε Πρωθυπουργό, στη συστηματική, μεθοδική, καθημερινή δουλειά με τον Πρωθυπουργό Αλέξη Τσίπρα παρόντα στη Θεσσαλονίκη κάθε δεκαπέντε μέρες, όπως υποσχέθηκε.

Εμείς οι Θεσσαλονικείς τη θέλουμε την επόμενη ημέρα και αυτό είναι το στοίχημα που καλείστε στο Υπουργείο Μεταφορών να πετύχετε.

Παλεύουμε για την άρση της σημερινής κατάστασης, την αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων, την ταχύτατη εξυπηρέτηση. Να αντιμετωπιστεί η υπερπληρότητα, να μη συνωστίζεται ο κόσμος στις στάσεις και στα λεωφορεία. Θέλουμε κλιματισμό στα λεωφορεία. Να είναι με αλυσίδες τα λεωφορεία, όταν πέφτει το χιόνι. Να είναι ανανεωμένος ο στόλος. Θέλουμε επαναδρομολόγηση των νυχτερινών δρομολογίων και να ληφθεί μέριμνα για τα άτομα με ειδικές ανάγκες. Υπάρχουν διακόσιες πενήντα στάσεις και για τους ανθρώπους που δεν βλέπουν μόνο είκοσι πέντε στάσεις έχουν, για να μην πω, για να μην πω, για να μην πω, πού ακριβώς βρίσκονται και πού ακριβώς θέλουν να πάνε, όπως

και τα ειδικά λεωφορεία για τους κινητικά ανάπηρους.

Φεύγουμε από τον «αμαρτωλό» ΟΑΣΘ και πάμε σε μια τριετία, πραγματικά, αναβάθμισης, βελτίωσης. Είναι άλλο ένα στοιχείο που θα το κερδίσουμε μαζί με τους εργαζόμενους και μαζί με τους πολίτες της Θεσσαλονίκης.

Σας ευχαριστώ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Ευχαριστούμε τον κ. Αλέξανδρο Τριανταφυλλίδη, Βουλευτή του ΣΥΡΙΖΑ.

Τον λόγο έχει ο κ. Σταύρος Καλαφάτης, Βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο όλος χειρισμός της υπόθεσης του ΟΑΣΘ από την πλευρά της Κυβέρνησης είναι μια καρικατούρα σε επίπεδο πολιτικό, όταν ξεκίνησε η συζήτηση εδώ και δέκα μήνες, όπου πολλές φορές ταλαιπωρήθηκε η πόλη από την αναλγησία και την ανικανότητα της Κυβέρνησης να δώσει λύση στα προβλήματα των αστικών συγκοινωνιών και έτσι είχαμε τις πολυήμερες απεργίες που ταλαιπώρησαν τον μέσο αδύναμο Θεσσαλονικί, εκείνον που δεν έχει τη δυνατότητα ούτε να κατεβάσει το αυτοκίνητό του στην πόλη ούτε, βεβαίως, να χρησιμοποιήσει ταξί.

Όλος ο χειρισμός-καρικατούρα μεταφέρθηκε και στην εισαγωγή της συζήτησης στο ελληνικό Κοινοβούλιο, ακόμη και στην πρόσκληση των αρμόδιων φορέων. Προσκληθήσαν στη Βουλή και συζητήσαν άνθρωποι οι οποίοι δεν είχαν τίποτα ουσιαστικό να προσφέρουν, παραδείγματος χάριν: μέλος ΣΥΡΙΖΑ, πρώην πρόεδρος Δικηγορικού Συλλόγου, και δεν προσκλήθηκε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το κατ' εξοχήν αρμόδιο όργανο, ο κατ' εξοχήν αρμόδιος φορέας, που είναι το τμήμα του Τεχνικού Επιμελητηρίου Θεσσαλονίκης.

Βεβαίως, εδώ να επισημάνω ότι υπήρχε και μια απουσία με ευθύνη προφανώς του ίδιου του Δημάρχου Θεσσαλονίκης, ο οποίος καν δεν εκπροσωπήθηκε, αν και κλήθηκε.

Βεβαίως, ακούσαμε εδώ τον κύριο Υπουργό να συνεχίζει αυτή την αντιμετώπιση, τον χειρισμό της υπόθεσης με λογική καρικατούρας, κάνοντας τις αναφορές του παρελθόντος.

Ας μιλήσουμε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επιτέλους με καθαρά λόγια. Ένα μεγάλο κομμάτι του ΣΥΡΙΖΑ είναι εκφραστές του παλιού, «καλού», ορθόδοξου ΠΑΣΟΚ. Μας μιλάει η Κυβέρνηση για το παρελθόν της Νέας Δημοκρατίας, όταν βασικά στελέχη της Κυβέρνησης, Υπουργοί, υπουργικοί στελέχη, γραμματείς, έχουν ηθεύσει για πολλά χρόνια τις λογικές εκείνες που δημιούργησαν φοβερές παθογένειες στη λειτουργία του ελληνικού κράτους επί του παλιού, ορθόδοξου ΠΑΣΟΚ, το οποίο βεβαίως σε έναν μεγάλο βαθμό μεταλλάχθηκε, εννοώ τα στελέχη του και βεβαίως έχουν πολλά αυτά και τους υπουργικούς θώκους κι έχουν το θράσος και μιλάνε για το παρελθόν;

Βέβαια, το απαύγασμα αυτού του χειρισμού καρικατούρας έγινε προ ολίγου από τον ίδιο τον Υπουργό, που ουσιαστικά κατάρφερε και το απίθανο. Ούτως ή άλλως αυτή η Κυβέρνηση διοικείται με απίθανες λογικές. Από τα δώδεκα λεπτά που είχε στη διάθεσή του χρησιμοποίησε είκοσι τέσσερα για να μη μιλήσει για το νομοσχέδιο. Αυτό μονάχα η Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ μπορεί να το καταφέρει.

Ας περάσουμε, όμως, σε δυο-τρία βασικά πράγματα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, και ας μιλήσουμε επιτέλους με όρους αλήθειας, γιατί αυτή η υπόθεση αφορά πάρα πολλούς ανθρώπους και όχι μόνο πέντε ιδεοληπτικούς εφαρμοστές ψευτοαριστερής πολιτικής.

Στις περισσότερες ευρωπαϊκές πόλεις οι δημόσιες συγκοινωνίες εμποτεύονται από δημοτικές ή δημοτικές επιχειρήσεις και βεβαίως όχι από κρατικές. Ο μύθος ότι σε όλον τον κόσμο τα λεωφορεία αστικών συγκοινωνιών είναι κρατικά είναι ανακριβής. Για όποιον έχει ζήσει ή ταξιδέψει στο εξωτερικό η διαφορά είναι προφανής. Εκεί οι δήμοι δεν αποτελούν πολιτική προέκταση των κομμάτων. Είναι αυτοδιοικητικοί οργανισμοί με το «Α» κεφαλαίο. Είναι αυτοδιοικητικοί οργανισμοί που έχουν αυτοτέλεια οικονο-

μική, διοικητική και μπορούν, βεβαίως, να παίξουν τον ρόλο τους με τον τρόπο που απαιτούν οι συγκυρίες.

Παράλληλα, στις περισσότερες περιπτώσεις, οι οργανισμοί που εμποτεύονται από τις δημοτικές αρχές είναι μεικτού, ιδιωτικού και δημόσιου χαρακτήρα ή χρησιμοποιούνται ιδιώτες πάροχοι υπηρεσιών.

Επίσης, σε όλες τις μεγαλουπόλεις κύριος φορέας μέσων μαζικής μεταφοράς είναι το μετρό, δηλαδή ο φορέας σταθερής τροχιάς, το δε λεωφορείο λειτουργεί συμπληρωματικά και αναπόφευκτα με μεγάλες ζημιές που, όμως, καλύπτονται από τον κύριο φορέα, δηλαδή το μετρό, γιατί το δίκτυο είναι συνολικό.

Τι σημαίνουν όλα αυτά; Το πολύ απλό και αυτονόητο ότι ο σχεδιασμός και η λογική λειτουργίας των συγκοινωνιών αφορά κυρίως την αυτοδιοίκηση -και πάλι σε πολλές περιπτώσεις ενδεχομένως όχι μόνη της- η υπηρεσία, όμως, διασφαλίζεται από τον πάροχο, συνήθως ιδιώτη, και από τη συνεργατικότητα των δικτύων. Και αυτό είναι λογικό, γιατί ποιος φορέας είναι ο πιο κατάλληλος για να κάνει τον σχεδιασμό στις συγκοινωνίες μιας περιοχής, εάν δεν είναι η τοπική αυτοδιοίκηση και, βεβαίως, με ποιον καλύτερο τρόπο δεν διασφαλίζεται η καλύτερη παροχή υπηρεσιών στο καλύτερο δυνατό κόστος για τους πολίτες, παρά μονάχα εάν επιλεγεί μια δημόσια διαγωνιστική διαδικασία, όπου θα έρθει ένας ιδιώτης πάροχος να προσφέρει τις υπηρεσίες του;

Προφανώς και στην περίπτωση του ΟΑΣΘ δεν λειτουργούσαν όλα καλά. Προφανώς και είμαστε από αυτούς -και ο εισηγητής μας και οι Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας- που γνωρίζουμε ότι απαιτούνταν ένας εξορθολογισμός στη λειτουργία των αστικών συγκοινωνιών στη Θεσσαλονίκη. Όμως, βεβαίως, η απάντηση δεν είναι αυτή που έρχεται με το συγκεκριμένο νομοσχέδιο. Η απάντηση δεν είναι να καλωσορίσουμε τον «μεγάλο πατερούλη» ξανά στη Θεσσαλονίκη, να κάνουμε τη Θεσσαλονίκη Σοβιετ ξαφνικά σε μία νύχτα. Ο κατάλληλος τρόπος είναι να ανοίξουμε τις ευκαιρίες για τις συγκοινωνίες στη Θεσσαλονίκη.

Κυρίες και κύριοι, είναι αλήθεια ότι μέσα σε αυτό το διάστημα του ενός χρόνου που μεσολάβησε, οι Θεσσαλονικείς ταλαιπωρήθηκαν. Είναι αλήθεια ότι υπάρχει ανάγκη να βρούμε έναν τρόπο να προσφέρουμε καλύτερες υπηρεσίες στους πολίτες της Θεσσαλονίκης με τον προσφορότερο τρόπο, που θα εξασφαλίσει τη μικρότερη ταλαιπωρία στους Θεσσαλονικείς.

Όμως, αυτό που επιχειρείται τώρα, με ένα νομοσχέδιο να φέρουμε κρατικοποίηση και σε επίπεδο σχεδιασμού και σε επίπεδο επιχειρησιακού σχεδιασμού και της άμεσης αποτύπωσης και της λειτουργίας του σχεδιασμού στην πράξη και στον πολίτη, νομίζω ότι είναι κάτι το οποίο δεν εξυπηρετεί κανέναν.

Κύριε Υπουργέ, η Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ - ΑΝΕΛ νομίζω ότι κάνει ένα μεγάλο βήμα προς τα πίσω με αυτό το νομοσχέδιο και καλό θα ήταν να το ξανασκεφτεί.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Ευχαριστούμε τον κ. Σταύρο Καλαφάτη, Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας.

Τον λόγο έχει ο κ. Μιχαήλ Τζελέπης, Βουλευτής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ - ΔΗΜΑΡ.

ΜΙΧΑΗΛ ΤΖΕΛΕΠΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όσο καλοπροαίρετος και να είσαι για να δεις ένα νομοσχέδιο που φέρνει η συγκυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ - ΑΝΕΛ, όπως το συγκεκριμένο, όπου εκ προοιμίου θα πω ότι θεωρούμε ως Δημοκρατική Συμπαράταξη ότι ο ιστορικός κύκλος του ΟΑΣΘ έχει κλείσει για τη Θεσσαλονίκη, αφήνοντας όχι τις καλύτερες εντυπώσεις σε σχέση με το συγκοινωνιακό έργο το οποίο έχει προσφέρει στην πόλη, οι κυβερνητικοί χειρισμοί είναι αυτοί που, πραγματικά, σε προκαλούν.

Συζητάμε σήμερα ένα νομοσχέδιο με τη μορφή του επείγοντος. Υπήρχε λόγος να συζητείται το νομοσχέδιο αυτό με τη μορφή του επείγοντος; Όχι! Εισάγεται ως λαθραία επείγον ή ειδικά επείγον το συγκεκριμένο νομοσχέδιο.

Από την άλλη πλευρά, επί έναν χρόνο τι μεθοδεύσεις έχουμε από την πλευρά του Υπουργού Μεταφορών σε σχέση με την πόλη της Θεσσαλονίκης και τον ΟΑΣΘ; Για έναν χρόνο ταλαιπωρείται η πόλη, μη τηρώντας τη σύμβαση.

Αποτέλεσμα ήταν οι εργαζόμενοι να κάνουν χρήση του δικαίω-

ματος της απεργίας, ταλαιπωρώντας για πολλές μέρες τους κατοίκους και τους επισκέπτες της πόλης.

Ο κόσμος αγανακτούσε και ο περιφερειάρχης και ο δήμαρχος έτρεχαν στην Εισαγγελία για να λύσουν το πρόβλημα. Ακολουθούσαν μυστικές συμφωνίες με τους μετόχους του ΟΑΣΘ, για να μειώσουν αυτοί τους μισθούς των εργαζομένων, αφήνοντάς τους να πιστεύουν ότι θα τα βρει κάπου το Υπουργείο μαζί τους. Οι εργαζόμενοι και πάλι κατήγγειλαν τους μετόχους, ανακοίνωναν κινητοποιήσεις και προχωρούσαν σε απεργίες.

Κύριε Υπουργέ, η σύμβαση είναι σε ισχύ, γιατί έχει κυρωθεί το 2008 στη Βουλή, και μέχρι τουλάχιστον 31 Δεκεμβρίου του 2019. Σας το επισήμανε αυτό άλλωστε και το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους με την υπ' αριθμόν 320/2016 γνωμοδότησή του. Γι' αυτό και ο αντεισαγγελέας πλημμελειοδικών Θεσσαλονίκης, στις 10 Μαρτίου 2017, διαπιστώνει ότι, λόγω μη εξόφλησης συμβατικών υποχρεώσεων που είχε αναλάβει το ελληνικό δημόσιο έναντι του οργανισμού, αδυνατούσε να πληρώσει τους εργαζόμενους.

Έχουμε όλοι μπει πλέον στο πνεύμα και τη φιλοσοφία με την οποία λειτουργείτε ως συγκυβέρνηση. Τρέχετε να προλάβετε να ελέγξετε τα πράγματα με το παρόν νομοσχέδιο έναντι του κανονισμού 1370/2007.

Σε πρόσφατη δε επιστολή που απέστειλε ο Πρωθυπουργός προς το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο δεσμεύεται ότι μετά τις 21 Ιουλίου του 2017 δεν θα κάνει καμμία απολύτως κρατικοποίηση και θα μειώσει τον αριθμό των συμβασιούχων. Πόσο του μηνός έχουμε σήμερα; Είναι 19 Ιουλίου. Γι' αυτό τρέχετε να φέρετε το συγκεκριμένο νομοσχέδιο.

Με το παρόν νομοσχέδιο κρατικοποιείτε τον ΟΑΣΘ, όταν τις κρατικές αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας, τον ΟΑΣΑ, τις βάχετε στο υπερταμείο για ιδιωτικοποίηση. Με λίγα λόγια, ο κύριος Υπουργός με το ένα χέρι στέλνει τον ΟΑΣΑ στο υπερταμείο και με το άλλο χέρι κρατικοποιεί τον ΟΑΣΘ στη Θεσσαλονίκη. Πάμε να κουκουλώσουμε την ιστορία του ΟΑΣΑ στην Αθήνα με δήθεν επανάσταση στη Θεσσαλονίκη. Αυτή είναι, δυστυχώς, η πραγματικότητα.

Αυτό που πρέπει να γνωρίζουν οι πολίτες της Θεσσαλονίκης είναι ότι περνάμε πλέον από το ιδιωτικό κρατικοδίαιτο μονοπώλιο του ΟΑΣΘ, δυστυχώς, σε ένα κρατικό μονοπώλιο του Υπουργείου Μεταφορών. Η κρατικοποίηση που πάτε να επιβάλετε και ο τρόπος που πάτε να την κάνετε θα οδηγήσει σε πλήρες αδιέξοδο το κοινωνικο-οικονομικό έργο της Θεσσαλονίκης. Δεν είναι τυχαίο ότι η συνοδευτική έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους δεν μπορεί να προβλέψει το συνολικό κόστος όλου του εγχειρήματος.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σήμερα, αν ήσασταν μια πραγματικά υπεύθυνη κυβέρνηση, θα έπρεπε να έχετε έρθει εδώ και να μας καταθέσετε -μετά από έναν χρόνο που ταλαιπωρείται η Θεσσαλονίκη- μια σοβαρά επεξεργασμένη πρόταση με τους αυτοδιοικητικούς φορείς της πόλης, τους παραγωγικούς φορείς και όλους τους εμπλεκόμενους σε ένα σχέδιο νόμου, το οποίο θα προέβλεπε καλύτερη και ποιοτικότερη συγκοινωνία στη Θεσσαλονίκη μέσω ενός δημόσιου φορέα.

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

Ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

Το παρόν, όμως, νομοσχέδιο δεν δίνει την παραμικρή εγγύηση και την παραμικρή εξασφάλιση ότι θα δημιουργηθεί κάτι καλύτερο, ότι θα προσφέρει καλύτερες υπηρεσίες στους κατοίκους της Θεσσαλονίκης, σε σχέση με αυτό που προϋπήρχε.

Θα ήθελα στο σημείο αυτό να ρωτήσω το εξής: Ακούμε, κύριε Υπουργέ, ότι σύμφωνα με τον έλεγχο υπάρχει κακοδιαχείριση στον ΟΑΣΘ. Τους στείλατε στη δικαιοσύνη; Μόνον η δικαιοσύνη είναι αρμόδια να αποφανθεί. Γιατί πάμε σε εκκαθάριση εν λειτουργία του οργανισμού, η οποία είναι σχεδόν βέβαιο ότι δεν διασφαλίζει ομαλή μετάβαση στο νέο καθεστώς;

Επίσης έχετε στοιχεία να μας πείτε, πόσο λιγότερο θα κοστίζει ο ΑΣΥΘ, σύμφωνα με τους στόχους που εσείς βάχετε; Θα παραμείνει το εισιτήριο φθηνότερο, όταν στην πρώτη κατηγορία στη Θεσσαλονίκη είναι 1 ευρώ, έναντι του 1,40 ευρώ που ισχύει στην Αθήνα; Αν μας φέρετε τα στοιχεία αυτά, θα μπορούμε να μιλάμε με συγκεκριμένα νούμερα και όχι με καλές προθέσεις. Γιατί; Γιατί

εδώ και δυόμισι χρόνια που βρίσκεστε στην Κυβέρνηση, χορτάσαμε από καλές προθέσεις. Πρώτα, λοιπόν, θα φέρετε αυτά τα στοιχεία και στη συνέχεια μπορούμε, αν θέλετε, να συζητήσουμε πρακτικά.

Το μήνυμα, λοιπόν, ως Δημοκρατική Συμπαράταξη είναι ξεκάθαρο. Ζητάμε δημόσιες αστικές συγκοινωνίες, σύγχρονες, ευρωπαϊκές, που να σχεδιάζονται σε συνεργασία με τους ανθρώπους της πόλης της Θεσσαλονίκης, οι οποίοι βιώνουν από πρώτο χέρι τις ανάγκες της πόλης κι όχι από τους αρεστούς του εκάστοτε Υπουργού. Γιατί και στα δύο όργανα τα οποία συστήνετε, και στον ΟΣΕΘ και στον ΑΣΥΘ, οι πέντε είναι διορισμένοι από το Υπουργείο, από τον εκάστοτε Υπουργό, και οι τέσσερις θα είναι απλώς διακοσμητικοί.

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

Γι' αυτό, λοιπόν, εμείς ζητάμε να φτιάξετε ανοικτές δημόσιες συγκοινωνίες, σύγχρονες, ευρωπαϊκές, με καθοριστικό ρόλο της αυτοδιοίκησης και του Εργατικού Κέντρου, που το έχετε αποκλείσει από παντού. Γιατί ποιοι άλλοι εκφράζουν τους εργαζόμενους και τους παραγωγικούς φορείς στη Θεσσαλονίκη αν όχι το Εργατικό Κέντρο;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Ολοκληρώστε τη σκέψη σας, σας παρακαλώ.

ΜΙΧΑΗΛ ΤΖΕΛΕΠΗΣ: Τέλειωσα σε σχέση με το νομοσχέδιο, κύριε Πρόεδρε, αλλά θα ήθελα για τριάντα δευτερόλεπτα να πω, το πώς αντιλαμβάνεται το κοινοβουλευτικό έργο και τον κοινοβουλευτικό έλεγχο ο κύριος Υπουργός, ο οποίος έχει σχεδιάσει τα τριάντα οκτώ διόδια στην Εγνατία Οδό, όταν επί ενάμιση μήνα- καταθέτοντας κάθε Πέμπτη επίκαιρη ερώτηση, προσπαθώντας να κάνω έναν κοινοβουλευτικό διάλογο για τα τρία διόδια που έχει στήσει στον Νομό Σερρών, όπου επιβάλλει ασφυκτικά ένα μεγάλο κόστος σε σχέση με τη μεταφορά ανθρώπων, προϊόντων κ.λπ. στην πόλη της Θεσσαλονίκης- ο κύριος Υπουργός δηλώνει συνεχώς υπουργικό κώλυμα. Όταν μάλλον είναι να αναλάβετε τις ευθύνες σας, κύριε Υπουργέ, μάλλον είστε μόνιμα απών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Ευχαριστούμε, κύριε Τζελέπη.

ΜΙΧΑΗΛ ΤΖΕΛΕΠΗΣ: Γιατί; Γιατί φέρνετε κατεπείγοντα νομοσχέδια και δεν έχετε χρόνο ή μήπως δεν σας το επιτρέπει η ατζέντα σας από τα συνεχόμενα ταξίδια που κάνετε εντός Ελλάδος, για να εγκαινιάζετε έργα άλλων; Κάποτε, όμως, θα έρθετε και θα τα πούμε, σε σχέση με το μείζον πρόβλημα που δημιουργείτε στον Νομό Σερρών.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ - ΔΗΜΑΡ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Ευχαριστούμε, κύριε Τζελέπη.

Τον λόγο έχει η Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπος της Χρυσής Αυγής κ. Ελένη Ζαρούλια.

ΕΛΕΝΗ ΖΑΡΟΥΛΙΑ: Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Δεν μπορώ, παρά να αρχίσω την τοποθέτησή μου με ένα σχόλιο για μερικά από αυτά τα τερατώδη που ακούστηκαν πριν από λίγο από τον Υπουργό.

Ούτε λίγο ούτε πολύ ζήτησε και τα ρέστα ο πρώην πρωτοκλασάτος πασόκος από τις μέχρι τώρα κυβερνήσεις. «Τι κάνατε όλα αυτά τα χρόνια» είπε χαρακτηριστικά. Έλα μου ντε! Τι κάνατε; Εσείς κυβερνάτε όλα αυτά τα χρόνια και καταντήσατε σε αυτά τα χάλια τον τόπο, το ΠΑΣΟΚ και η Νέα Δημοκρατία.

Δεν κατάλαβα, επίσης, τι εννοούσε με τη λέξη «παρέλαβε». Παρέλαβε ο κ. Σπίρτζης, όντας στο ΠΑΣΟΚ, που κυβερνούσε μέχρι προχθές, και σήμερα βρέθηκε να είναι Υπουργός του ΣΥΡΙΖΑ! Έλα Παναγία μου! Ακατανόητα πράγματα για κάποιον που γνωρίζει καταστάσεις και δεν έχει κοντή μνήμη, βεβαίως.

Πριν αναφερθώ στο σχέδιο νόμου, η τρέχουσα επικαιρότητα και ο ωμός αντιθεσμικός παρεμβατισμός της Κυβέρνησης σε θέματα που άπτονται της δικαιοσύνης, με υποχρεώνουν να τοποθετηθώ επιγραμματικά για ζητήματα που δεν αφορούν το υπό συζήτηση νομοσχέδιο.

Επειδή, όμως, αφορούν τη Βουλή και τον ελληνικό λαό, είναι

καθήκον μου ως Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπος της Χρυσής Αυγής, να σχολιάσω την εξόφθαλμη κατάργηση της διάκρισης των εξουσιών που επιχειρήθηκε από την Κυβέρνηση, με αφορμή μια μη αρεστή σε αυτή δικαστική απόφαση εις βάρος ατόμων που έχουν καταδικαστεί πρωτόδικα για συμμετοχή σε τρομοκρατικές οργανώσεις.

Θα αποδείξω, λοιπόν, μέσα σε λίγα λεπτά, την προκλητική στάση που τηρείτε απέναντι στη δικαιοσύνη και μάλιστα για ένα θέμα που αφορά τη βία, την τρομοκρατία και άλλα παρόμοια φαινόμενα, που όχι μόνο αρνείστε να καταδικάσετε αλλά επιδοκιμάζετε άλλοτε με ανακοινώσεις και άλλοτε με αμφισβήτηση δικαστικών αποφάσεων.

Ο τομέας δικαιωμάτων του ΣΥΡΙΖΑ, λοιπόν, εξέδωσε μια ανακοίνωση, σύμφωνα με την οποία η δικαιοσύνη αφήνει έξω τους Μιχαολιάκους και προφυλακίζει τις Ηριάννες. Μάλιστα. Εδώ, όμως, πρέπει να τονιστεί και να το ακούσει ολόκληρος ο ελληνικός λαός, ώστε να γίνει αντιληπτό και σαφές ότι η Ηριάννα Βασιλειάδη-Λιναρδάκη καταδικάστηκε την 1^η Ιουνίου 2017 σε κάθειρξη δεκατριών ετών -χωρίς αναγνώριση κανενός ελαφρυντικού και χωρίς αναστολή της ποινής, για συμμετοχή στη συνωμοσία Πυρήνων της Φωτιάς, για λήψη, κατοχή, μεταφορά και απόκρυψη όπλων και πυρομαχικών, με σκοπό τη διάθεσή τους σε τρίτους για διάπραξη κακούργηματος και τον παράνομο εφοδιασμό ομάδων και οργανώσεων- από το Β' Τριμελές Εφετείο Κακούργημάτων Αθηνών.

Αντίθετα η Χρυσή Αυγή δεν σέρνεται στα δικαστήρια επειδή τέλεσε αξιόποινες πράξεις αλλά επειδή μάχεται ενάντια στη χούντα του μνημονίου και επειδή αυτό απειλούσε την εκλογική επιβίωση της τότε κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας. Ως εκ τούτου ο ίδιος ο πρώην Πρωθυπουργός έδωσε εντολή σε δικαστική παράγκα που ήλεγχε, να προφυλακίσει ένα ολόκληρο κόμμα με σταλινικές μεθόδους και διαδικασίες, κάτι το οποίο -ας μη γελοίαστε- χαροποίησε όλα τα κόμματα του δήθεν συνταγματικού τόξου.

Ο Μιχαολιάκος και οι Βουλευτές της Χρυσής Αυγής δεν πήγαν κατηγορούμενοι ούτε επειδή βρέθηκαν ίχνη DNA σε όπλα ούτε επειδή ανήκουν σε τρομοκρατικές οργανώσεις, όπως συμβαίνει με την αλληλέγγυα συντρόφισσα Ηριάννα Βασιλειάδη.

Σε αυτό το σημείο ερωτώ: Μήπως έχει σχέση με τον Υφυπουργό Αθλητισμού Γεώργιο Βασιλειάδη;

Έχουμε και λέμε, λοιπόν. Ένα ολόκληρο κόμμα προφυλακίστηκε κατόπιν μιας άθλιας σκευωρίας και ο Γενικός Γραμματέας της Χρυσής Αυγής Νικόλαος Μιχαολιάκος μαζί με τους υπόλοιπους Βουλευτές αποφυλακίστηκαν με περιοριστικούς όρους, κατόπιν παρέλευσης του δεκαοκτάμηνου, διότι έτσι ορίζει η νομοθεσία. Ως εκ τούτου δεν υπάρχει η δυνατότητα περαιτέρω κράτησης κάποιου, χωρίς να υπάρξει καταδικαστική απόφαση. Το ξέρουμε ότι έχετε ένα θέμα, όταν τηρείται η νομιμότητα.

Επιπροσθέτως ισχύουν ακόμη και σήμερα αυστηροί περιοριστικοί όροι. Ο Αρχηγός της τρίτης πολιτικής δύναμης της χώρας σύμφωνα με τα εκλογικά αποτελέσματα και όχι τα εκλογομαγειρέματα εδώ μέσα, απαγορεύεται να χρησιμοποιήσει πλωτά και εναέρια μέσα. Εγώ δίνω το παρών στο οικείο αστυνομικό τμήμα τρεις φορές τον μήνα, όντας εκπρόσωπος του ελληνικού λαού, τη στιγμή που κοινοί εγκληματίες το δίνουν μόνο μια φορά τον μήνα.

Αφήστε, λοιπόν, κατά μέρος το παραμύθι, διότι ούτε χάρη μας δόθηκε ούτε απολαύσαμε κάποιο ιδιαίτερο προνόμιο, όπως έμμεσα υπαινίσσεστε. Τέτοιους παράνομες δοσοληψίες του υποκόσμου με την εξουσία αφορούν το λεγόμενο συνταγματικό τόξο, ακριβώς επειδή εκπροσωπεί και τις δύο ιδιότητες. Ιδιαίτερος εσείς είστε μια Κυβέρνηση, που ασκεί την πιο άγρια μορφή καταπιεστικής εξουσίας στον ελληνικό λαό μέσα από τα μνημόνια, αλλά ταυτόχρονα είστε και μια Κυβέρνηση αλληλέγγυων, που χαϊδεύει τους παρακρατικούς, που τρέχει σε εκδηλώσεις συμπαράστασης σε τρομοκράτες, που συνομιλεί μαζί τους, υποσχόμενη ευνοϊκές νομοθετικές ρυθμίσεις, που αποδέχεται και συντηρεί τα άβυσσα, που εξεγείρεται, όταν κάποιος παραστρατημένος επαναστάτης, σύντροφός της καταλήγει στη φυλακή, αντί να κομπάζει για τα επιτεύγματά του μέσα από παρακρατικές ιστοσελίδες.

Διακατεχόμενοι από συμπλέγματα και μετεμφυλιοπολεμικά πάθη, ισχυρίζεστε ότι θα ανατρέψετε μια δικαστική απόφαση, μόνο και μόνο επειδή αυτή δεν σας είναι αρεστή. Να ξέρετε, όμως, ότι τα παιγνίδια με τη δικαιοσύνη είναι επικίνδυνα και ουδείς έχει την κατάληξη που ονειρεύεται, όταν παρεμβαίνει στο έργο της. Η εμμονή σας δε να υπερασπίζεστε τρομοκράτες, αποδεικνύει ένα και μόνο πράγμα, ότι η εξουσία προστατεύει τους κατ' ευφημισμό αντιεξουσιαστές και ότι αυτοί δεν θα υπήρχαν χωρίς τη θαλπωρή και προστασία του συστήματος. Αυτά εις ό,τι αφορά την περιβόητη υπόθεση των τρομοκρατών, τους οποίους υπερασπίζεται στα δικαστήρια και στη Βουλή ο ΣΥΡΙΖΑ.

Επ' ευκαιρία θα ήθελα να ρωτήσω τι προτίθεται να κάνει το Υπουργείο ΠΡΟΠΟ, με τα εκτεταμένα επεισόδια που προκάλεσαν τα συντρόφια σας και κατέστρεψαν τις περιουσίες των συμπατριωτών μας. Αλήθεια για τη δολοφονική επίθεση στον τουρίστα από τα «παιδιά» σας, μεταφορικά ή και κυριολεκτικά τι έχει να πει ο κατά τα άλλα λαλίστατος και -ιδιαίτερα όταν πρόκειται να κατηγορήσει τη Χρυσή Αυγή -χωρίς αποδείξεις Τόσκας; Αληθεύουν οι πληροφορίες ότι ψάχνετε τους δράστες για να τους διορίσετε;

Ας περάσουμε τώρα στο σχέδιο νόμου για τις δημόσιες συγκοινωνίες. Οι κυβερνήσεις των μνημονίων ιδιωτικοποιούν οτιδήποτε μπορεί να αξιοποιηθεί ως προς την εξυπηρέτηση του χρέους, όπως λιμάνια, αεροδρόμια, αιγιαλοί, κερδοφόρες κρατικές επιχειρήσεις, όπως επί παραδείγματι ήταν ο ΟΠΑΠ και ταυτόχρονα, φροντίζουν να υποθηκεύουν τα ενεργειακά κοιτάσματα στους ξένους δανειστές. Αυτό γίνεται κατά κύριο λόγο, επειδή το κράτος θέλει να αποφύγει την επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού, που είναι ήδη χρεωμένος.

Η μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων από το κράτος προς ιδιώτη ή ιδιώτες -εν προκειμένω τους δανειστές τοκογλύφους- υποτίθεται ότι επιφέρει κέρδη στα κρατικά ταμεία. Επομένως η έμμεση ομολογία της κρατικής ανικανότητας περί ορθολογιστικής και χρηστής επιχειρηματικής αξιοποίησης των περιουσιακών μας στοιχείων αφορά οτιδήποτε περιέρχεται στην ιδιοκτησία του. Δηλαδή ποιος εγγυάται ότι ένας κρατικοποιημένος ΟΑΣΘ δεν θα χρεοκοπήσει ή δεν θα απαξιωθεί επίτηδες σε τέτοιο βαθμό, ώστε να μεταβιβαστεί μελλοντικά στα χέρια του υπερταμείου;

Στο σημείο αυτό να θυμίσουμε στον ελληνικό λαό ότι στο υπερταμείο, έχετε διορίσει ως Διευθύνουσα Σύμβουλο την κόρη της πρώην Βουλευτού της ΔΗΜΑΡ Ξηροτύρης-Αικατερινάρη και νυν συριζαία Ουρανία Αικατερινάρη, η οποία είναι υπόδικη για απιστία και ως εκ τούτου κατηγορούμενη σε βαθμό κακούργηματος. Ο νούν νοείτω.

Όσον αφορά το επιχείρημα του ΣΥΡΙΖΑ ότι η κρατική παρέμβαση χτυπά τα μονοπώλια και τη διαφθορά, έχουμε να πούμε ότι η διαφθορά υπάρχει και στον ιδιωτικό και στον δημόσιο τομέα. Οι ΟΤΑ αποτελούν τις μεγαλύτερες εστίες διαφθοράς σ' αυτή τη χώρα και η κακοδιαχείριση των κρατικών εσόδων οδήγησε στην κρίση και στην ανάγκη σύναψης δανείων ακόμα και με πλαστά στατιστικά στοιχεία, κάτι που αποδεικνύεται και με επίσημες μελέτες.

Η ένταξη του ΟΑΣΘ στις κρατικές επιχειρήσεις θα εξυγιάνει από μόνη της τον διεφθαρμένο δημόσιο τομέα ή θα διαφθαρεί από το δημόσιο, όπως έγινε με την περίπτωση στον ΟΣΕ, που τελικά ξεπουλήθηκε έναντι πινακίου φακής; Υπάρχει σοβαρή μελέτη που να αποδεικνύει ότι η κρατική μέριμνα θα αποτρέψει μια κερδοφόρα επιχείρηση από τη μελλοντική χρεοκοπία, με ό,τι κι αν αυτό συνεπάγεται για τις αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης, τους εργαζόμενους και τους μετόχους; Εάν το ζητούμενο είναι να περάσουν οι αστικές συγκοινωνίες στα χέρια του κράτους, τότε αυτό θα έπρεπε πρώτα να αποδείξει ότι είναι τίμιο και πάντα εντός χρονοδιαγράμματος, σε ό,τι αφορά τα αναπτυξιακά και επενδυτικά έργα που καλείται να υλοποιήσει.

Αντί, λοιπόν, να κατασκευαστεί επιτέλους το μετρό Θεσσαλονίκης για το οποίο κατασπαταλήθηκαν κονδύλια και μετετράπηκε όλη η Θεσσαλονίκη σε ένα απέραντο εργοτάξιο, αντί να χτυπηθεί η διαπλοκή και η διαφθορά μέσω της ανάληψης της κηδεμονίας ενός έργου που τόσο θα προσφέρει στον τοπικό πληθυσμό, η Κυβέρνηση επιλέγει να κρατικοποιήσει μια ιδιωτική επιχείρηση, αγνώντας άλλα εξίσου σημαντικά ζητήματα όπως το προανα-

φερθέν.

Κύριε Πρόεδρε, έφυγαν και οι δύο, Υπουργοί και Υφυπουργοί; **ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης):** Ειδοποιήσαμε και έρχονται. Βγήκαν έξω για λίγο, κυρία Ζαρούλια.

ΕΛΕΝΗ ΖΑΡΟΥΛΙΑ: Εντάξει, δεν πειράζει. Μας ακούει ο ελληνικός λαός.

Τι εγγυήσεις μπορεί να δώσει η Κυβέρνηση; Κατ' εμάς καμμία απολύτως. Ο Υπουργός μπορεί να διαβεβαιώσει ότι δεν θα χαθεί ούτε μια θέση εργασίας ή οι διορισμοί θα γίνουν με κομματικά κρατικά κριτήρια, όπως γίνεται με τις προσλήψεις στο δημόσιο και τις ΜΚΟ; Εφόσον εργοδότης θα είναι πλέον το κράτος, μήπως και οι μισθοί των εργαζομένων θα είναι αντίστοιχοι των απολαβών με τις οποίες «ευεργετεί» τους πολίτες που δεν ανήκουν στην κατηγορία των ημετέρων και αντίθετα κάποιοι άλλοι συνδικαλιστές και εργατοπατέρες θα τρώνε με χρυσά κουτάλια, βλέπε ΔΕΗ;

Ελέχθη από Βουλευτή του ΣΥΡΙΖΑ μέσα στη Βουλή ότι ο ΟΑΣΘ αποτελούσε ανέκαθεν τους πυλώνες της Δεξιάς στη Θεσσαλονίκη. Τώρα, δηλαδή, ομολογεί ότι θέλει να τον κρατικοποιήσει, για να βολέψει τα συντρίφια του.

Ο Λαϊκός Σύνδεσμος - Χρυσή Αυγή απαιτεί από την Κυβέρνηση, να δώσει ρητή δέσμευση για τη μη μεταπώληση του ΟΑΣΘ σε ιδιώτη, δηλαδή νέα ιδιωτικοποίηση-ξεπούλημα στο ΤΑΙΠΕΔ αμέσως μετά την κρατικοποίηση.

Σαφώς και τασσόμεθα κατά αυτού του νομοσχεδίου.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Χρυσής Αυγής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Ευχαριστούμε την Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπο της Χρυσής Αυγής κ. Ζαρούλια.

Κύριε Γρέγο, αν δεν έχετε αντίρρηση, να μιλήσει ο κ. Θεοχάρης για να μη συμπέσετε;

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΓΡΕΓΟΣ: Δεν έχω πρόβλημα, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Ευχαριστώ.

Τον λόγο έχει ο κ. Θεοχάρης Θεοχάρης, Ανεξάρτητος Βουλευτής, για να πέντε λεπτά.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ (ΧΑΡΗΣ) ΘΕΟΧΑΡΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ: Πάντως κοινοβουλευτικά, κύριε Πρόεδρε, αυτό δεν είμαστε.

Δεν σας ακούει η Κυβέρνηση, κύριε συνάδελφε.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ (ΧΑΡΗΣ) ΘΕΟΧΑΡΗΣ: Νομίζω, όμως, κύριε Πρόεδρε, ότι πρέπει να ειδοποιηθεί να έρθει, γιατί δεν είναι δυνατόν να λείπει ο κύριος Υπουργός. Του κάνουμε μια κριτική.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΙΜΟΡΕΛΗΣ: Είμαστε εμείς εδώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Όχι, όχι, δεν είναι έτσι. Έχει δίκιο ο κ. Θεοχάρης.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ (ΧΑΡΗΣ) ΘΕΟΧΑΡΗΣ: Είναι υποχρεωτικό να είναι εδώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Σωστά, σωστά.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ: Όχι μόνο ο Υπουργός. Οφείλει να είναι παρούσα η Κυβέρνηση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Προφανώς.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ (ΧΑΡΗΣ) ΘΕΟΧΑΡΗΣ: Ε, βέβαια. Κάποιοι πρέπει να είναι εδώ. Δεν είναι δυνατόν να συμβαίνει αυτό, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Έχετε δίκιο. Υποθέτω ότι έρχονται.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ: Δεν έχει ξαναγίνει αυτό, κύριε Πρόεδρε, ή τουλάχιστον γίνεται μια φορά στα δέκα χρόνια.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Μπορείτε να συνεχίσετε, κύριε Θεοχάρη.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ (ΧΑΡΗΣ) ΘΕΟΧΑΡΗΣ: Ας ξεκινήσουμε από τα δύο σκολα.

Κυρίες και κύριοι της Νέας Δημοκρατίας και του ΠΑΣΟΚ, έχετε κάνει την αυτοκριτική σας; Σας άρεσε η κατάσταση των τελευταίων ετών στον ΟΑΣΘ;

Εξηγήσατε και βρήκατε τους λόγους για τους οποίους αφήσατε να καταλήξει έτσι μια κατάσταση από μια ομολογουμένως καλή κατάσταση στη δεκαετία του '70;

Τι λέει το πόρισμα του ΣΕΕΥΜΕ, που κατέθεσε ο Υπουργός προ ολίγου; Λέει, κακοδιαχείριση, αναξιοκρατία, λιγότεροι οδη-

γοί και περισσότεροι διοικητικοί υπάλληλοι και ως αποτέλεσμα λιγότερα δρομολόγια, περισσότερα επιδόματα και απευθείας αναθέσεις. Σκεφτήκατε καλά τα λάθη, που σήμερα επιτρέπουν στον Υπουργό να σας επικρίνει φέρνοντας αυτό το νομοσχέδιο, που στην πραγματικότητα μας ξαναγυρίζει πολλά χρόνια πίσω;

Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ, που μας ακούτε. Χάσατε την κριτική προς τη Νέα Δημοκρατία. Θα χαιρόσασταν λίγο. Ελπίζω να σταματήσετε να μπερδεύετε από πού προέρχομαι. Θα σταματήσετε ή όχι;

Αφήνετε τον κ. Σπίρτζη σήμερα, κυρίες και κύριοι, να κρατικοποιεί εν έτει 2017. Το 1983, το ΠΑΣΟΚ έφερε τον Οργανισμό Ανασυγκρότησης Επιχειρήσεων δύο χρόνια μετά την άνοδο στην εξουσία. Σήμερα ο κ. Σπίρτζης ξεκινάει τον δικό του οργανισμό ανασυγκρότησης επιχειρήσεων. Βλέπετε, αντιγράφει το ΠΑΣΟΚ ακριβώς και στην ημέρα. Δύο χρόνια μετά από την άνοδο του ΣΥΡΙΖΑ στην εξουσία ξεκινάει με νέες κρατικοποιήσεις. Ξαναγυρίσαμε στο 1983. Βέβαια, ο κ. Σπίρτζης, δεν το έχει κρύψει, εκεί ανδρώθηκε, αυτή τη νοοτροπία αναπαράγει, αυτό θέλει. Είναι η καρδιά του ΠΑΣΟΚ μέσα στον ΣΥΡΙΖΑ.

Ο κ. Σπίρτζης, προηγουμένως, έχανε επί δεκαπέντε λεπτά κροκοδείλια δάκρυα για την κακοδιαχείριση. Πραγματικά σας άκουσα και συγκινήθηκα, κύριε Υπουργέ, για όλα αυτά τα προβλήματα τα οποία βρήκατε. Θα σας πίστευα, αν δεν ήσασταν ο άνθρωπος που διέλυσε τον ΟΑΣΑ, που από μία προσπάθεια συμμαζέματος η οποία έφτασε σε κάποια μικρά κέρδη το 2013 και το 2014, τον οδηγήσατε ξανά στα 70 και στα 100 εκατομμύρια κέρδη.

Θα πίστευα τον Υπουργό, αν είχε προσπαθήσει να εποπτεύσει τον ΟΑΣΘ αυτά τα δύο, δύομισι χρόνια, αλλάζοντας τη σύνθεση του εποπτεύοντος συμβουλίου και αναγκάζοντάς τους να συμμαζευτούν. Έπρεπε με αυστηρότητα να δίνετε εντολή.

Θα σας πίστευα, αν είχατε δεχθεί τις προτάσεις του ΟΑΣΘ, που φοβισμένοι και ασθμαίνοντας ήρθαν, έσπευσαν να σας πουν να βάλουν συμμάζεμα, να μειωθούν τα πορίσματα, να γίνει καλύτερη κατάσταση, και αν δεν σας έφταναν, να απαιτούσατε και άλλες και, φυσικά, στέλνοντας τα ευρήματα των πορισμάτων, και όποιων πορισμάτων για τα παλιά στον εισαγγελέα. Άλλο το ένα άλλο το άλλο.

Θα σας πίστευα, αν είχατε καταθέσει, κύριε Υπουργέ, όπως δεσμευτήκατε σε εμένα προσωπικά στην επιτροπή το πόρισμα του ΣΕΕΥΜΕ τότε, για να το δούμε και να το μελετήσουμε όχι τώρα χάριν πυροτεχνήματος μόνο και μόνο για λόγους εντυπώσεων.

Θα σας πίστευα, αν δεν προσπαθούσατε να βάλετε το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους, να σας βγάλει άκυρες και παράνομες τις συμβάσεις. Όταν τον Νοέμβριο ρωτήσατε, και τον Δεκέμβριο του 2016 σας απάντησε ότι δεν είναι άκυρες και δεν είναι παράνομες και ασύμβατες με τον κανονισμό, τη θάβατε τη γνωμοδότησή του και ερχόσασταν εδώ -ο έγκριτος νομικός-μηχανικός-Υπουργός κ. Σπίρτζης- να μας πείτε ότι οι συμβάσεις είναι ασύμβατες με τον κανονισμό.

Σας το κατέθεσα τότε, σας το καταθέτω και τώρα, κύριε Σπίρτζη. Διαβάζω ακριβώς τι λέει το πόρισμα στο τέλος του. Εκτός, σας λέει, ότι είναι νόμιμες οι συμβάσεις διότι κυρώθηκαν με νόμο από τη Βουλή, στο τέλος του λέει: «Β. Οι ίδιες οι συμβάσεις δεν αντιβαίνουν στις διατάξεις της παραγράφου 3 περίπτωση δ' του άρθρου 8 και των παραγράφων 3 και 4 του άρθρου 4 του κανονισμού 1370/2007 και συνεπώς δεν τίθεται θέμα ακυρότητάς τους, η διάρκειά τους όμως λήγει 3-12-2019 με τη λήξη της μεταβατικής περιόδου του κανονισμού αυτού.».

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

Όλο το επιχείρημα στο οποίο στηρίζετε και την αναγκαιότητα του νομοσχεδίου και τη διαδικασία του επείγοντος, φεύγει.

Το ΝΣΚ, βέβαια, σας αρέσει, όταν ο Πρωθυπουργός θέλει να γράψει γράμμα στη κ. Λαγκάρντ, να τα δεχθεί όλα, να της πει «σας παρακαλούμε, ελάτε πάλι πίσω» και να χρησιμοποιήσει τη γνωμοδότηση του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους για τη συνταγματικότητα των περικοπών στις συντάξεις. Εκεί είναι καλό το

Νομικό Συμβούλιο του Κράτους.

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

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Δεν τον πιστεύω, όμως, τον κύριο Υπουργό, γιατί όλη η Ελλάδα ξέρει, πως δεν σας νοιάζει να σταματήσει η διαφθορά.

Σας νοιάζει να σταματήσει η διαφθορά των άλλων, για να αντικατασταθεί με τη διαφθορά τη δική σας.

Ποιο ήταν το πρόβλημα με τον ΟΑΣΘ; Πρώτον, αδιαφάνεια. Η ειδική εταιρεία συστήθηκε με νόμο του 1957, κανείς δεν ξέρει το μετοχολόγιο και άλλα τέτοια. Αλλάξετε την ανώνυμη εταιρεία αύριο να τελειώνουμε.

Δεύτερον, οι λεόντειες συμβάσεις. Διαπραγματευτείτε, φέρτε τις με νόμο να τις κυρώσουμε όλοι εδώ. Κάντε τις σωστές.

Τρίτον, ελλιπής εποπτεία. Αλλάξετε το συμβούλιο, βάλτε δικούς σας ανθρώπους και δώστε εντολή για αυστηρότητα.

Τέταρτον, μακροχρόνιο μονοπώλιο. Εκεί είναι η διαφθορά. Ξεκινήστε άμεσα διαδικασία διαγωνισμού.

Πέμπτον, κρατικά χρήματα για επενδύσεις που κατασπαταλώνται. Σταματήστε τα. Όποιος θέλει το έργο θα κάνει και τις δικές του επενδύσεις και έτσι το κράτος θα επιδοτεί μόνο το εισιτήριο και ειδικές ομάδες του πληθυσμού.

Αντί γι' αυτό έχουμε κρατικοποιήσεις εν έτει 2017. Αντί γι' αυτό έχουμε δύο χιλιάδες τριακόσιες τριάντα προσλήψεις, που θα αποδώσουν ισόποσες προσλήψεις σε γιατρούς, σε νοσοκόμους, σε εφοριακούς. Αλλά βλέπετε, η προτεραιότητά μας είναι για τους διοικητικούς υπαλλήλους των λεωφορείων, αυτούς χρειάζομαστε. Αντί γι' αυτούς έχουμε ένα νέο φυτώριο, για να φυτρώσει νέα διαφθορά, με δημόσιες προσλήψεις και άλλα τέτοια. Αντί γι' αυτό έχουμε νέα κόστη, που μας τα λέει το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους πολύ αναλυτικά, και θα είναι δεκάδες εκατομμυρίων για τον ελληνικό λαό.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κλείνω με αυτό. Αποτυχία στη διαπραγμάτευση, δεχθήκατε τα πάντα. Αποτυχία στο QE, δεν το πήρατε. Αποτυχία στο χρέος, πήγε πίσω για το 2018. Αποτυχία να βγείτε στις αγορές, που μας διαφημίζατε ότι θα το κάνετε. Αποτυχία στην ανεργία των νέων, που πέφτει μόνο επειδή φεύγουν οι περισσότεροι από αυτούς στο εξωτερικό.

Δεν φτάνει να λέτε «τα ίδια έκαναν και οι άλλοι». Δεν φτάνει να λέτε «σε δυόμισι χρόνια τι να προλάβουμε;». Δεν φτάνει να λέτε «δεν είπαμε ψέματα, είχαμε αυταπάτες». Ο ελληνικός λαός θέλει κάτι καλύτερο. Ο ελληνικός λαός αξίζει κάτι καλύτερο.

Ευχαριστώ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Πρόεδρε, θα παρακαλούσα να λάβω τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Παίρνω τον λόγο γιατί έγινε προσωπική αναφορά και από πού προέρχομαι και ότι κατηγορήσα άδικα τον κ. Θεοχάρη.

Κύριε Θεοχάρη, μου παραπονθήκατε ότι σας κατηγορήσα. Μου είπατε χθες ότι ανήκετε στις δεξιές συντηρητικές δυνάμεις και στον νεοφιλελευθερισμό. Λάθος. Σας ζητάω ταπεινά συγγνώμη. Πού ανήκετε; Ανήκετε στη δεξιά σοσιαλδημοκρατία, ανήκετε στις δυνάμεις που και στη χώρα μας και στην Ευρώπη εκτόπισαν τις σοσιαλιστικές δυνάμεις από όπου προέρχομαι, έφυγαν από εκεί που προέρχονται και πήγαν εκεί που έπρεπε να είναι πάντα.

Και πήραμε διαζύγιο με τοποθετήσεις πολιτικές σαν τις δικές σας για τον εξής απλό λόγο: Δώσατε άλλοι στη Νέα Δημοκρατία και τον νεοφιλελευθερισμό –όχι στην παλιά Νέα Δημοκρατία– για να φέρουν τη χώρα εδώ που την έφεραν. Γι' αυτό και δεν θέλετε να κάνουμε τομές και πραγματικές μεταρρυθμίσεις, θέλετε να κάνουμε αλλαγή στη σύμβαση του ΟΑΣΘ. Αυτό σας το χαρίζουμε. Ούτε το θέλαμε, ούτε το θέλουμε, ούτε πολιτικά, ούτε διαχειριστικά.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Προχωρούμε με τον κ. Αντώνιο Γρέγο, Βουλευτή της Χρυσής Αυγής.

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

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΓΡΕΓΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα φροντίσω να είμαι και εντός του χρονικού ορίου. Μας παρακολουθούν και οι εργαζόμενοι, αλλά και το επιβατικό κοινό της Θεσσαλονίκης. Ακούσαμε τον Υπουργό. Είχαμε επισημάνει τα προβλήματα στις αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης στο πλαίσιο του κοινοβουλευτικού ελέγχου. Είχαμε συναντηθεί και με τον πρόεδρο του ΟΑΣΘ και με τους εργαζόμενους και περιμέναμε και εμείς κάποιες σωστές και επιβεβλημένες αλλαγές. Καλή και χρήσιμη η τηλεματική και οι συγκοινωνίες, αλλά για τη διαφάνεια που λέτε ότι θα εφαρμόσετε έχουμε σοβαρές επιφυλάξεις. Εξάλλου, παλαιοκομματικά συμπεριφέρεστε και εσείς.

Το πρόβλημα είναι ότι και εμείς, αλλά κυρίως οι εργαζόμενοι και το επιβατικό κοινό δεν πιστεύουμε ούτε τα λόγια και τις εξαγγελίες του Πρωθυπουργού ούτε των Υπουργών. Διαδικασία επείγοντος ενός ακόμα νομοσχεδίου, πάλι με τις ανάλογες τροπολογίες και με δυστυχώς μόνο τρία λεπτά ενημέρωση από τους φορείς και πέντε λεπτά από τους ομιλητές για ένα τόσο σημαντικό θέμα.

Μου έκανε εντύπωση μάλιστα η απουσία του Δημάρχου Θεσσαλονίκης. Όχι ότι θα έδινε κάποια λύση ή θα βοηθούσε σε κάτι. Απλά το επισημαίνω. Δεν νομίζω ότι πολλοί από εσάς χρησιμοποιούν τις αστικές συγκοινωνίες είτε της Θεσσαλονίκης είτε αλλού. Κι αν κάποτε τις χρησιμοποιούσατε, τώρα σταματήσατε. Ειδικά εσείς οι Βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ.

Οι Θεσσαλονικείς ζούσαν και ζουν ακόμα με ψεύτικες και ψηφοθηρικές υποσχέσεις για το μετρό. «Μετρό τώρα» έγραφε μια αφίσα. Μετρό, μετρό, μετρό υπόσχονταν όλοι οι υποψήφιοι δήμαρχοι της πόλης, προκειμένου να αντιμετωπιστεί αυτό το μεγάλο πρόβλημα στις συγκοινωνίες και να αλιεύσουν ψήφους.

Το κοινό της Θεσσαλονίκης πρέπει να εξυπηρετείται άμεσα, ανθρώπινα, οικονομικά και με συνέπεια. Παράλληλα, να διασφαλίζονται ανθρώπινες συνθήκες εργασίας για τους χιλιάδες εργαζόμενους. Η δουλειά των εργαζομένων στον ΟΑΣΘ είναι δύσκολη. Μεταφέρουν κόσμο κι αυτό πρέπει να γίνεται με ασφάλεια για όλους. Να υπενθυμίσω εδώ ότι το οδικό δίκτυο της Θεσσαλονίκης αλλά και όλης της περιφέρειας είναι σε άθλια κατάσταση. Γι' αυτό ευθύνονται και οι προηγούμενες κυβερνήσεις και η δική σας.

Έχω καταθέσει και μια σχετική ερώτηση την οποία θα δώσω στα Πρακτικά. «Επιτακτική η ανάγκη διαπλάτυνσης της οδού Ωραιοκαστρου-Θεσσαλονίκης». Θα πρέπει να κατασκευασθούν και να μεταφερθούν οι στάσεις του ΟΑΣΘ. Σας την καταθέτω και περιμένω απάντηση ως συνήθως.

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

Δεν είναι αρμοδιότητα του δικού σας Υπουργείου αλλά ενημερώστε επ' ευκαιρία τον συνάδελφό σας Υπουργό ότι καθημερινά σκοτώνεται κόσμος και καταστρέφονται οχήματα.

Καίρια ερωτήματα που πρέπει να απαντηθούν και να κριθούν σε βάθος χρόνου.

Πόσο θα κοστίσει η εξαγορά του ΟΑΣΘ από το κράτος; Ποιο το κόστος λειτουργίας του νέου φορέα. Θα είναι μεγαλύτερο ή μικρότερο του σημερινού; Πού θα βρεθούν τα χρήματα προκειμένου να ανανεωθεί ο στόλος; Θα δοθεί σημασία στο ήδη βεβαρημένο περιβάλλον; Μιλώ για την εκπομπή ρύπων που είναι πάρα πολύ μεγάλη. Ποιος ακριβώς είναι ο τρόπος που θα γίνει η μετάβαση στον δημόσιο τομέα των εργαζομένων και του οργανισμού; Θα εφαρμόσετε και πάλι αυτό που κάνετε και τώρα με συνεχείς κομματικές επιλογές; Οι δανειστές έχουν ενημερωθεί; Ξέρουμε ότι οι δανειστές μπορούν και να επικρίνουν και να απορρίψουν τέτοιες ενέργειες. Το εγχείρημα θα αποβεί τελικά προς όφελος της πόλης, των δημοτών ή του δημοσίου, δηλαδή, ποιοτικότερες και ίσως φθηνότερες απ' ό,τι σήμερα συγκοινωνίες;

Θα χρειαστεί αλλαγή εξοπλισμού προφανώς. Μιλώ για ακυρωτικά μηχανήματα, στέγαστρα κ.λπ.. Έχει υπολογιστεί αυτό το κόστος; Να πούμε εδώ ότι όντως τα ακυρωτικά μηχανήματα στα

λεωφορεία του ΟΑΣΘ δεν δίνουν ρέστα. Τι καθεστώς θα υπάρξει ως προς τις διαφημίσεις σε χώρους στάσης και στα οχήματα; Θα κοστίζει λιγότερο στους φορολογούμενους; Υπάρχει μελέτη γι' αυτά; Τι θα γίνει όταν αλλάξει αυτή η Κυβέρνηση; Θα έχουμε και πάλι αλλαγές; Θα γίνουμε μάρτυρες μιας ιδιωτικοποίησης όπως στα αεροδρόμια, στα λιμάνια, στην ΕΥΑΘ, την ΕΛΒΟ, τον ΟΣΕ και αλλού; Τι θα γίνει με τα πολλά κρούσματα παραβατικών συμπεριφορών σε βάρος των εργαζομένων στις αστικές συγκοινωνίες Θεσσαλονίκης; Έχουμε δει πολλά και σοβαρά κρούσματα στις περιοχές των Αθηνών. Υπάρχουν, όμως, και στη Θεσσαλονίκη τέτοια κρούσματα.

Μας κάνει τρομερή εντύπωση το προφανώς αντισυνταγματικό, άρθρο 28 του νομοσχεδίου που αφορά ποινές. Όχι μόνο εντύπωση αλλά και οργή, τη στιγμή που στη χώρα υπάρχει πλήρης ασυδοσία σε πολλές εγκληματικές ενέργειες συντρόφων ή πρώην συντρόφων σας, ακόμα και σε βάρος σας. Σε μια χώρα που υπάρχουν άβυσσες σε Εξάρχεια, σε πανεπιστήμια, σε ολόκληρα οικοδομικά τετράγωνα, σε μια χώρα που δρουν με την κάλυψη του κράτους και του παρακράτους τα γνωστά τάγματα εφόδου αριστέρων και ακροαριστερών, σε μια χώρα που απαγορεύονται ρητά οι συλλήψεις εγκληματιών με γνωστή ταυτότητα και τόπο διαμονής και δράσεις μιλάτε για ποινές, όπως περιγράφεται στο συγκεκριμένο άρθρο. Είστε αριστεροί όποτε σας βολεύει και ακραία φιλελεύθεροι όταν παίρνετε εντολές από τους τοκογλύφους.

Ο εισηγητής της Χρυσής Αυγής αναφέρθηκε λεπτομερώς στο νομοσχέδιο και τόνισε ότι το άρθρο 13 εν μέρει είναι μια θετική διάταξη, γιατί κατοχυρώνει τα εργασιακά δικαιώματα των εργαζομένων απορροφώντας τους, αλλά έχουμε τις ενστάσεις μας γιατί θα ενταχθούν στο ενιαίο μισθολόγιο του ν.4314/2015 με αποτέλεσμα τη μείωση των μισθών τους. Γι' αυτό και ψηφίζουμε «παρών» στο συγκεκριμένο άρθρο. Έχετε αποδειχθεί ανεπαρκείς σε όλους σχεδόν τους τομείς. Φοβόμαστε ότι το ίδιο θα γίνει και τώρα. Νέα Δημοκρατία, ΣΥΡΙΖΑ, ΑΝΕΛ, ΠΑΣΟΚ είναι δυνάμεις μνημονιακές.

Τα μνημόνια οδηγούν αποδεδειγμένα σε εξαθλίωση. Μην κατηγορείτε ο ένας τον άλλον, γιατί εφαρμόζετε ακριβώς τις ίδιες πολιτικές σε βάρος της χώρας, του λαού, των εργαζομένων και γι' αυτό είμαστε σταθερά απέναντί σας.

Τέλος, σταματήστε να ξεπλένετε τρομοκράτες.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Χρυσής Αυγής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Προχωρούμε με τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του ΣΥΡΙΖΑ κ. Νικόλαο Ξυδάκη.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΞΥΔΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχει ενδιαφέρον αυτή η συζήτηση στην Ολομέλεια, αλλά και στην επιτροπή, όπως διεξήχθη, γιατί με την επιχειρούμενη -ας την πούμε- αποιδιωτικοποίηση, εξυγιάνση ενός Οργανισμού που βασίλεψε όπως βασίλεψε επί εξήντα χρόνια, του Οργανισμού Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, έχουμε μ' έναν τρόπο μια ανατροπή της κυρίαρχης δοξασίας όπου οι ιδιωτικές εταιρείες είναι ανώτερες των δημοσίων και όπου η ιδιωτικοποίηση είναι η πανάκεια για κάθε οικονομία σε κάθε πλευρά του πλανήτη, κάτω από οποιοδήποτε συνθήκες.

Δεν ξέρω αν ανατρέπεται τόσο εύκολα αυτή η δοξασία, αλλά στη συγκεκριμένη περίπτωση, σύμφωνα με τα όσα έχουν έρθει στο φως της δημοσιότητας και με τα όσα εξετάστηκαν στη συζήτηση στην επιτροπή και μ' αυτά που ακούγονται στην Ολομέλεια, καταλαβαίνουμε ότι ο οργανισμός αυτός, ιδρυμένος το 1957 σε μία από τις ιστορικές κορυφές -την πρώτη κορύφωση της μεταπολεμικής περιόδου που σημαδεύεται αφ' ενός από ραγδαία ανάπτυξη και αφ' ετέρου από την πλήρη εδραίωση ενός μετεμφυλιακού κράτους, το οποίο στηρίχθηκε στα πελατειακά δίκτυα και στην εξαίρεση μεγάλων τμημάτων του πληθυσμού- είναι ένα πολύ ενδιαφέρον απομεινάρει ενός τρόπου οργάνωσης της οικονομίας και της παραγωγής.

Έχουμε, δηλαδή, έναν ιδιωτικό φορέα, ο οποίος επιδοτείται αδρά από το κράτος, το κράτος εγγυάται τα κέρδη του και αυτός ο οργανισμός στην πάροδο των ετών φτιάχνει μια προστατευμένη συντεχνία που κρατάει όμηρο μια πόλη και έναν πληθυσμό, που προσφέρει κακές υπηρεσίες και εν τέλει εξελίσσεται σ' αυτό

το οποίο έχουμε μπροστά μας τώρα, σ' έναν οργανισμό με κακές υπηρεσίες προς το κοινωνικό σύνολο και μια οργανωμένη «φωλιά» πολιτικής πελατείας.

Νομίζω ότι υπό αναλογίες -δεν θέλω να είμαι ισοπεδωτικός- αυτό το μοντέλο οργάνωσης της οικονομίας και του παραγωγικού ιστού της χώρας ονομάζεται «πελατειακός παρασιτισμός» και έτσι οργανώθηκε εδώ και πολλές δεκαετίες από τις κυρίαρχες ελίτ η οργάνωση της οικονομίας στη χώρα.

Αυτή η αδύναμη, η άρρωστη στον πυρήνα της οικονομία, όταν βρέθηκε αντιμέτωπη με την πρώτη μεγάλη διεθνή κρίση, γονάτισε, σαρώθηκε και δυστυχώς παρέσυρε κάτω από τα ερείπια της μεγάλο μέρος της ελληνικής κοινωνίας. Αυτήν την ιστορική περίοδο ζούμε, αυτό το ιστορικό μεταίχμιο ζούμε, μαζί μ' όλες τις σκέψεις που μπορεί να γεννήσει το διεθνές περιβάλλον.

Άρα, η ουσιαστική συζήτηση και αυτή η αναδιοργάνωση του Οργανισμού μάς δίνει ισχυρά κίνητρα και ερεθίσματα για να σκεφτούμε πολιτικά. Σήμερα, το 2017, από πολλούς σοβαρούς αναλυτές σε πολλά διεθνή think tanks, σε πολλά διεθνή συνέδρια, συζητείται το πού οδηγεί η επέλαση του νεοφιλελευθερισμού, του νεοφιλελεύθερου μοντέλου οργάνωσης των οικονομιών και των κοινωνιών, πού οδηγεί η παρόξυνση της απληστίας και της επίθεσης και στις κοινωνίες και στο φυσικό περιβάλλον, πού οδηγούνται οι δημοκρατίες, οι οποίες απειλούνται στην ουσία τους απ' αυτήν τη νεοφιλελεύθερη επέλαση, πού οδηγείται η ασυμμετρία ισχύος μεταξύ των δημοκρατιών και των μεγάλων εταιρειών, των μεγάλων πολυεθνικών corporations.

Ειδικά για την Ελλάδα -ας έρθουμε στη δική μας περίπτωση, που είμαστε σ' ένα ιστορικό τούνελ από το 2009-2010- υπάρχουν επείγοντα ερωτήματα που τίθενται και για τους πολίτες και για τους αιρετούς, τους ανθρώπους που βρισκόμαστε σ' αυτήν την Αίθουσα και μεταφέρουμε τον σφυγμό και τις αγωνίες των πολιτών, για την αλλαγή παραγωγικού υποδείγματος για τη χώρα και την επείγουσα ανάγκη αναγέννησης της διοίκησης, αναγέννησης του δημοκρατικού κράτους.

Αυτά είναι τα μεγάλα πολιτικά ερωτήματα στα οποία καλούμαστε να δώσουμε απαντήσεις. Αυτά είναι τα στοιχεία τα οποία δεν είχαν αντοχή και δύναμη να αντέξουν στην παρόξυνση, στο παραλήρημα της πιστωτικής υπερεπέκτασης και των ιδεολογιών που εμποτίζαν το κοινωνικό σώμα, του υπέρμετρου δανεισμού, του άκρατου καταναλωτισμού, του παρασιτισμού, της πίστης στον παρασιτισμό, της απώλειας της πίστης στην εργασία, στην έντιμη επιχειρηματικότητα, στην κατασκευοφάντηση του δημόσιου συμφέροντος, του κοινού καλού, του δημοκρατικού κράτους.

Επιβάλλεται λοιπόν -και αυτό είναι το χρέος μας πια απέναντι στους εαυτούς μας, απέναντι στους πολίτες, στην κοινωνία που μας στηρίζει, απέναντι στις νεότερες γενιές που γυρνάνε την πλάτη και ξεγιτεύονται- μια ανανοηματοδότηση, μια επαναφόρτιση τού τι σημαίνει δημόσιος χώρος, τι σημαίνει δημόσιο συμφέρον, τι σημαίνει σύγχρονο λειτουργικό, οργανικό, δεμένο με τις ανάγκες της κοινωνίας, δημοκρατικό κράτος.

Και πώς ξανατοποθετούμαστε λειτουργικά στη σχέση δημόσιου και ιδιωτικού, στη σχέση ανθρώπων, προσώπων και συλλογικότητας, στη σχέση προσώπων και κρατικών μηχανισμών, εν τέλει στη θεμελιώδη ισορροπία που συνεχίζει τις δημοκρατίες, την ισορροπία και τη σχέση μεταξύ ελευθερίας και ισότητας; Ούτε μόνη η ελευθερία, όπως διδάσκει ο κλασικός φιλελευθερισμός, διασφαλίζει την ισόρροπη ανάπτυξη των κοινωνιών ούτε μόνο ένας βίαιος εξισωτισμός εξασφαλίζει το πέρασμα στην ουτοπία του σοσιαλισμού.

Ο 21ος αιώνας μάς βάζει απέναντι σε τέτοια ερωτήματα. Η ίδια η ελληνική πραγματικότητα, η γεμάτη παθογένειες, η γεμάτη προκλήσεις, η γεμάτη αντινομίες, αλλά και η γεμάτη δυνάμεις, ανθρώπινες δυνάμεις, ανθρώπους, που αναζητούν -και αναζητούμε όλοι μας- ένα νέο πρόσωπο για μια δημοκρατική Ελλάδα, μάς οδηγεί σε αυτά, ώστε να σκεφτούμε και να δώσουμε απαντήσεις.

Ας μην βιαστούμε σε εύκολες απαντήσεις. Τα έργα μας και οι πράξεις θα είναι οι καλύτερες απαντήσεις. Η μετάβαση του Οργανισμού Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης σε μια δημόσια επιχείρηση κοινωφελούς χαρακτήρα που θα είναι υγιής, λειτουργική

και θα υπηρετεί το σύνολο είναι μια μεγάλη πρόκληση και για τους σχεδιασμούς της πολιτικής ηγεσίας, για το επιχειρησιακό σχέδιο, για το business plan που θα την καταστήσει βιώσιμη και λειτουργική και για τις ικανότητες της σύνομης δημόσιας διοίκησης, αν μπορεί να διασώσει μια άρρωστη παρασιτική επιχείρηση και να την κάνει υγιή και να στέκει στα πόδια της.

Δεν περιμένω απαντήσεις από την Αντιπολίτευση. Η Αντιπολίτευση, εν πολλοίς, διέπεται από αυτήν τη χρήση – αποδεδειγμένα, δηλαδή και εν τοις πράγμασι εμπειρία που έχουμε από τις περασμένες δεκαετίες- του κράτους ως επάθλου και ως δοχείου για την αναπαραγωγή της, για την αναπαραγωγή της εξουσίας της, για τις δυνάμεις της Αριστεράς, της Δημοκρατικής Αριστεράς, που δοκιμάζονται τώρα σε αυτήν την ιστορική περίοδο σε κάποια νέα μοντέλα, σε κάποια νέα ήθη και νέα πρότυπα εξουσίας. Αυτές είναι μεγάλες προκλήσεις. Εύχομαι και ελπίζω να ανταποκριθούμε με έναν τρόπο λειτουργικό και δημοκρατικό και με έναν τρόπο που οδηγεί στη δίκαιη και βιώσιμη ανάπτυξη. Αυτή είναι η πρόκληση.

Πιστεύω ότι η πολιτική ηγεσία θα σταθεί στο ύψος των περιστάσεων. Θα είμαστε εδώ να κρίνουμε τα αποτελέσματα και τις πράξεις. Και με αυτές τις σκέψεις ζητάω να προχωρήσουμε στην επιδοκιμασία και την κρίση των μελλοντικών ενεργειών.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Ευχαριστούμε τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του ΣΥΡΙΖΑ κ. Νικόλαο Ξυδάκη.

Προχωρούμε με τον Βουλευτή του ΣΥΡΙΖΑ κ. Γεώργιο Δημαρά, τον οποίο καλώ να έρθει στο Βήμα για πέντε λεπτά.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΗΜΑΡΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο Νίκος ο Ξυδάκης έδωσε ένα γενικό θεωρητικό πλαίσιο μέσα στο οποίο κινείται και αυτό το νομοσχέδιο. Θα προσθέσω κι εγώ μερικά σε όσα είπε.

Στη συζήτηση που διεξήχθη στην επιτροπή έγινε φανερό από όλους τους φορείς της Θεσσαλονίκης ότι ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης είχε μεγάλο πρόβλημα. Οι δήμαρχοι, οι φορείς των εργαζομένων, οι επαγγελματίες, όλοι τους, εξέφρασαν την αρνητική τους γνώμη για τον ΟΑΣΘ. Όλοι δήλωσαν ότι το καθεστώς των εξήντα χρόνων πρέπει να αλλάξει. Υπήρξαν μόνο διαφωνίες σχετικά με το πώς θα είναι ο νέος φορέας και σχετικά με το αν ο φορέας υλοποίησης έργου θα είναι δημόσιος ή ιδιωτικός.

Δυστυχώς για την πατρίδα μας και τους πολίτες ήταν σχεδόν κανόνας: Όπου υπήρχε δημόσιο χρήμα, υπήρχαν και οι επιτήδριοι, οι αετονύχηδες που θα επωφελούνταν σε βάρος του ελληνικού δημοσίου, σε βάρος του λαού, τελικά σε βάρος της οικονομικής ανεξαρτησίας της χώρας. Και βεβαίως υπήρχε το πολιτικό κλίμα, η πολιτική ανοχή σε αυτά τα παιχνίδια.

Είναι τυχαίο ότι οι αδελφοί Τσοχατζόπουλου βρέθηκαν με μετοχές στον ΟΑΣΘ; Ήταν απλή σύμπτωση; Υπήρξαν, άραγε, άλλα πολιτικά πρόσωπα με μετοχές του ΟΑΣΘ που μοίραζε για δεκαετίες σίγουρο χρήμα; Επίσης, τι είδους συμβάσεις ήταν αυτές μεταξύ οργανισμού και ελληνικού δημοσίου; Ήταν συμβάσεις που παρατείνονταν και η τελευταία παράταση του 2008 είχε τον όρο ότι η σύμβαση θα έληγε όταν θα τελείωνε το μετρό και οι επεκτάσεις του. Επειδή οι επεκτάσεις του μετρό γίνονται συνέχεια, η σύμβαση θα τελείωνε το ποτέ.

Τι συμβάσεις ήταν αυτές; Ποιοι υπέγραφαν τέτοιες συμβάσεις; Ο οργανισμός να καταρρέει και οι μέτοχοι να παίρνουν κανονικά τα μερίσματα. Υπάρχουν άνθρωποι, Υπουργοί, που υπέγραψαν αυτές τις συμβάσεις και είναι ο Βερελής, ο Χατζηδόκης και άλλοι. Εδώ με όνομα και επώνυμο. Προφανώς, τα κόμματα Νέα Δημοκρατία και ΠΑΣΟΚ έκαναν τα γνωστά θαύματα. Δεν προστάτησαν το δημόσιο συμφέρον, άφησαν πόρτες αφύλακτες στους κερδοσκόπους και τα γνωστά που κατάντησαν ως εδώ τη χώρα.

Με το νομοσχέδιο που συζητάμε ξεκαθαρίζει το τοπίο, ιδρύεται η εταιρεία Οργανισμός Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης με σκοπό την ανάπτυξη, τον συντονισμό, την εποπτεία και τον έλεγχο των δημόσιων αστικών συγκοινωνιών, υπόγειων και επίγειων, σταθερής τροχιάς, καθώς και των θαλάσσιων μεταφορών, εκτός από τον ΟΣΕ και ΚΤΕΛ.

Ο ΟΣΕ εκπονεί τον στρατηγικό σχεδιασμό, ελέγχει, σχεδιάζει,

αναθέτει και επιβλέπει το συγκοινωνιακό έργο, ελέγχει τα προγράμματα, σχεδιάζει τους σταθμούς για τη μετεπιβίβαση κ.λπ.. Στο διοικητικό συμβούλιο συμμετέχουν οι φορείς της αυτοδιοίκησης και των επαγγελματιών, η Περιφέρεια της Κεντρικής Μακεδονίας, ο Δήμος Θεσσαλονίκης, η Περιφερειακή Ένωση Δήμων Κεντρικής Μακεδονίας, το Εμπορικό Βιομηχανικό Επιμελητήριο, το ΤΕΕ, το Επαγγελματικό Επιμελητήριο κ.λπ..

Θεωρώ λογικό, κύριε Υπουργέ, το αίτημα να συμμετέχει και το Εργατικό Κέντρο Θεσσαλονίκης στο Διοικητικό Συμβούλιο. Είναι λογικό το αίτημα να συμμετέχουν και οι εργαζόμενοι χωρίς ψήφο. Αυτό πρέπει με μια βελτίωση να το προσθέσουμε.

Η άποψή μου είναι ότι η αυτοδιοίκηση Α' και Β' βαθμού πρέπει να έχει σπουδαίο ρόλο στις συγκοινωνίες της περιοχής τους, κυρίως θα έλεγα και στον σχεδιασμό και στην εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου.

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

Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα δύο λεπτά ακόμα.

Να βρεθεί τρόπος να συμμετέχει η αυτοδιοίκηση και στο μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας, εκτέλεσης του συγκοινωνιακού έργου στις αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης, και να καλυφθεί το προβλεπόμενο 49% στο μετοχικό κεφάλαιο. Να μην μείνει δηλαδή κενό γράμμα.

Στο ερώτημα εάν το συγκοινωνιακό έργο είναι καλύτερο να το κάνει εταιρεία δημοσίου συμφέροντος ή ιδιωτική, ο καθένας απάντησε εδώ με την πολιτική και ιδεολογική του θεωρεία.

Όσον αφορά τον δημόσιο χαρακτήρα της Εταιρείας Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, η Νέα Δημοκρατία έχει την πάγια ιδεολογική της θέση: «όλα στο ιδιωτικό κεφάλαιο». Αυτή είναι η συνταγή. Αυτό είναι το πρόγραμμα της Νέας Δημοκρατίας για τις τράπεζες, τα μέσα ενημέρωσης, την ενέργεια, τις επικοινωνίες, τις συγκοινωνίες. Όλα στις επιχειρήσεις.

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

Κύριε Πρόεδρε, ζήτησα μια μικρή παράταση χρόνου.

Είναι γνωστό ότι τις παραγωγικές μονάδες, τα εργοστάσια, το εμπόριο κ.λπ. είναι αδύνατο να τα διαχειριστεί το κράτος αποτελεσματικά. Τούτο δοκιμάστηκε και απέτυχε.

Υπάρχουν, όμως και άλλες μορφές οργάνωσης της παραγωγής, όπως η κοινωνική οικονομία, οι συνεταιρισμοί, οι μικρές και μεγάλες συμπράξεις πολιτών σε ισόρροπη σχέση με την ιδιωτική πρωτοβουλία.

Εάν η κοινωνία δεν κρατήσει υπό κοινωνικό έλεγχο τις βασικές λειτουργίες, όπως δίκτυα διανομής ενέργειας, μια-δύο τράπεζες, επικοινωνίες, νερό, ΜΜΕ κινδυνεύει σε πλήρη υποταγή στις πολυεθνικές. Αυτά λίγο-πολύ λειτουργούσαν και με κυβερνήσεις μετά τη Μεταπολίτευση.

Μεταξύ των δύο άκρων, όλα κρατικά ή όλα ιδιωτικά, υπάρχει και το λογικό μέτρο. Η δική μου άποψη είναι δημόσιος έλεγχος με αποκέντρωση και ιδιαίτερο βάρος στην αυτοδιοίκηση, τους δήμους και τις περιφέρειες.

Για να μην ξεχνάμε και την αναγκαιότητα της οικολογίας σε κάθε σχεδιασμό και ιδιαίτερα στις αστικές συγκοινωνίες, ζήτησα από τον Υπουργό να υπάρχει και να μπει στους σκοπούς η λογική της βιώσιμης κινητικότητας. Οι μετακινήσεις να σχεδιάζονται ολιστικά, ήτοι δίκτυα πεζοδρόμων, ποδηλατοδρόμων, μετρό, τραμ, συγκοινωνίες, ταξί, θαλάσσιες μεταφορές, ένας ενιαίος σχεδιασμός. Είναι πολύ σημαντικό. Ο Υπουργός δέχτηκε με μια νομοθετική βελτίωση να προσθέσει ότι όλα αυτά θα γίνονται στη λογική της βιώσιμης κινητικότητας.

Κυρίες και κύριοι, σήμερα διορθώνουμε πράγματα, τα οποία δεν ήθελαν να διορθώσουν τόσα χρόνια οι κυβερνήσεις ΠΑΣΟΚ και Νέας Δημοκρατίας.

Ευχαριστώ πάρα πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Ευχαριστούμε τον κ. Γιώργο Δημαρά, Βουλευτή του ΣΥΡΙΖΑ.

Πριν προχωρήσουμε στον επόμενο ομιλητή, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥ-

ΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής, είκοσι τέσσερις φοιτήτριες και φοιτητές της Ελληνοαμερικανικής Οργάνωσης ΑΗΕΡΑ, Webster University.

Η Βουλή σας καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Τον λόγο έχει τώρα ο κ. Χρήστος Μπουγκώρος, Βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΓΚΩΡΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κατ' αρχάς, να διευκρινίσουμε ένα, δυο πολιτικά, ιδεολογικά ζητήματα που προέκυψαν κατά τη συζήτηση του νομοσχεδίου κυρίως στις επιτροπές.

Καταβάλατε, κύριε Υπουργέ, εσείς, αλλά και οι Βουλευτές της Πλειοψηφίας, πραγματικά φιλότιμες προσπάθειες ώστε να μας πείσετε πως τα ιδιωτικά συστήματα συγκοινωνιών έχουν αποτύχει.

Λάθος, κύριε Υπουργέ. Τα ιδιωτικά συστήματα συγκοινωνιών δεν απέτυχαν ούτε στην Ελλάδα ούτε στο εξωτερικό που λειτουργούν με μεγάλη επιτυχία προσφέροντας άριστες υπηρεσίες στο επιβατικό κοινό και κέρδη στους μετόχους. Ο ΟΑΣΘ απέτυχε και σε αυτό συμφωνούμε όλοι.

Κοντολογίς, δεν απέτυχε ο ιδιωτικός τομέας ο οποίος επιτυγχάνει παντού στον κόσμο σε όλα τα είδη παρεχόμενων υπηρεσιών. Ένας στρεβλός οργανισμός απέτυχε, για τον οποίο είμαστε συνυπεύθυνοι όλοι και θα εξηγήσω παρακάτω το γιατί.

Μην ξεχνάτε, κύριοι της Πλειοψηφίας, για να μην χρησιμοποιήσω παραδείγματα του εξωτερικού και να παραμείνω σε πιο γνωστά παραδείγματα από την Ελλάδα, ότι σε ολόκληρη την χώρα λειτουργούν εδώ και πολλές δεκαετίες και σε μεγάλα μάλιστα αστικά κέντρα, όπως είναι ο Βόλος, η Λάρισα, το Ηράκλειο, η Πάτρα, τα Γιάννενα, τα αστικά και υπεραστικά ΚΤΕΛ υπό την μορφή κοινοπραγιών, δηλαδή εταιρειών λαϊκής βάσης παρέχοντας άριστες υπηρεσίες και εξασφαλίζοντας κέρδη για τους μετόχους.

Τα αστικά ΚΤΕΛ των πόλεων, που σας προανέφερα, εξυπηρετούν και τις πιο απομακρυσμένες συνοικίες. Τα υπεραστικά ΚΤΕΛ ταξιδεύουν και στο πιο απομακρυσμένο χωριό με έναν ή και κανέναν επιβάτη. Κι όμως, εξακολουθούν να παρέχουν υπηρεσίες άριστες και κέρδη στους μετόχους. Κατά συνέπεια, δεν είναι ζήτημα ιδιοκτησιακού καθεστώτος η λειτουργία ενός οργανισμού, άσχετα από τις παθογένειες που μπορούν να αναπτυχθούν σε έναν ιδιωτικό ή σε ένα δημόσιο οργανισμό.

Το δεύτερο πολιτικό ζήτημα που θέτει ο κύριος Υπουργός και οι Βουλευτές της Πλειοψηφίας είναι το υπεραπλουστευμένο ερώτημα: Μα, καλά και τι κάνετε εξήντα ολόκληρα χρόνια; Πραγματικά εντυπωσιακό ερώτημα.

Λυπάμαι όμως, κύριε Υπουργέ, γιατί η απάντηση δεν θα σας ικανοποιήσει. Αρχικά δεν μπορούμε να συγκρίνουμε ανάμεσα πράγματα. Το σημερινό ιδιοκτησιακό καθεστώς με τη σημερινή του μορφή υφίσταται από το 1977. Προηγούμενης υπήρχε μια άλλη μορφή. Από το 1977 μέχρι σήμερα είναι σαράντα χρόνια. Είκοσι χρόνια δικές μας κυβερνήσεις -για να μιλήσουμε αυτήν τη γλώσσα- με τις ευθύνες τους, κύριε Υπουργέ, αλλά και είκοσι χρόνια κυβερνήσεις από το κόμμα από το οποίο προέρχεστε εσείς, όπως και η πλειοψηφία των στελεχών και των ψηφοφόρων του σημερινού κυβερνώντος κόμματος. Για να μην σας ρωτήσω τι έκαναν σαράντα χρόνια οι συγκυβερνώντες σας «ανελήτες».

Και βεβαίως, μπορεί να το παίρνετε λίγο ελαφρά ως επιχείρημα, αλλά σε αυτήν την Αίθουσα κανείς δεν προέρχεται από παρθενόγεννηση. Αυτό δεν πρέπει να το ξεχνάμε. Ας δούμε, όμως, το σήμερα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Πρόεδρε, μπορώ να έχω τον λόγο;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΓΚΩΡΟΣ: Θέλετε να με διακόψετε; Ευχαρίστως!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ο κύριος συνάδελφος λέει ότι ήμουν Υπουργός της κυβέρνησης του ΠΑΣΟΚ και δεν το ήξερα...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Μετά θα μιλήστε, κύριε Υπουργέ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΓΚΩΡΟΣ: Η δική μου άδεια υπάρχει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Όχι, δεν θα γίνει διάλογος έτσι.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΓΚΩΡΟΣ: Ήσασταν στέλεχος πρώτης γραμμής, κύριε Υπουργέ και δεν είστε ο μόνος.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Τι εννοείτε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Κύριε Υπουργέ, θα απαντήσετε μετά αν χρειαστεί.

Συνεχίστε, κύριε Μπουγκώρο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΓΚΩΡΟΣ: Το 3% τι έγινε; Baby boom κι έγινε 36% το ΠΑΣΟΚ; Παλιό βαθύ ΠΑΣΟΚ είστε! Αυτό είστε!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Έλεος!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΓΚΩΡΟΣ: Ας δούμε, όμως, το σήμερα. Εγώ προσωπικά, αλλά και η Νέα Δημοκρατία, όπως έγινε αντιληπτό από τον εισηγητή μας Κώστα Καραμανλή, αδυνατούμε πράγματι να υπερασπιστούμε αυτό το στρεβλό σύστημα του ΟΑΣΘ. Αυτό, όμως, σε καμιά περίπτωση δεν σημαίνει, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, «πονάει δόντι, κόβει κεφάλι».

Επιδιώκετε προσωρινές εντυπώσεις, φοράτε και πάλι τον μανδύα του αριστερού, απευθύνεστε στον στενό κομματικό σας πυρήνα και μιλάτε για κρατικοποιήσεις αντί να επιδιώξετε τις βέλτιστες λύσεις με βάση και την παγκόσμια εμπειρία, αλλά και τις ανάγκες που υπάρχουν σήμερα.

Τα αποτελέσματα αυτής της επιχείρησης είναι άδηλα. Δεν υπάρχει καμιά εγγύηση σε κανένα σημείο του νομοσχεδίου ότι θα δοθούν καλύτερες υπηρεσίες στους Θεσσαλονικείς και κυρίως δεν υπάρχει καμιά εγγύηση ότι ο Έλληνας φορολογούμενος δεν θα έρθει και πάλι να καλύψει τις μαύρες τρύπες από το υστέρημά του.

Όμως, δεν νομίζω ότι σας αφορούν και σας ενδιαφέρουν όλα αυτά, αλλά πράγματα είναι στο πίσω μέρος του μυαλού σας. Το υπερταμείο είναι! Όπως όλα πήγαν στο υπερταμείο, έτσι και ο κρατικοποιημένος ΟΑΣΘ θα καταλήξει στο υπερταμείο, γιατί με ιδιωτικό, ιδιοκτησιακό καθεστώς δεν θα μπορούσε, βεβαίως, να εκχωρηθεί στο υπερταμείο.

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

Κι ενώ σήμερα κλείνετε το μάτι στον αριστερό πυρήνα του κόμματός σας και μιλάτε για κρατικοποιήσεις, αύριο για την εκχώρηση θα ευθύνονται οι κακοί δανειστές, όπως έγινε και με την ηρωική διαπραγμάτευση μετά από την οποία υπογράφατε τα μνημόνια το ένα μετά το άλλο.

Δικαίως σας είπε ο εισηγητής μας Κώστας Καραμανλής ότι είστε οι καλύτεροι μαθητές της σχολής «Σικάγο». Εγώ θα έλεγα ότι είστε οι πιο υπάκουοι μαθητές και τα πιο πειθήνια όργανα των δανειστών. Έχουν βρει μαζί σας κυριολεκτικά τη χαρά τους.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Ευχαριστούμε, κύριε Μπουγκώρο.

Τον λόγο έχει ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Χρήστος Σπirtζης για ένα λεπτό.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Καταλαβαίνω ότι η Νέα Δημοκρατία δεν έχει να πει τίποτα άλλο.

Να κάνω μία δήλωση για να τελειώνουμε, επειδή το είπαν κι άλλες συνοδοιπόροι δυνάμεις σας, οι οποίες έφυγαν από την Αίθουσα. Είμαι σοσιαλιστής. Γεννήθηκα το 1969. Δεν υπήρξα ποτέ ούτε Βουλευτής του ΠΑΣΟΚ ούτε Υπουργός ούτε είχα ποτέ διορισμένη θέση στο δημόσιο, είτε επί ΠΑΣΟΚ είτε επί άλλων κυβερνήσεων. Ήμουν εκλεγμένος συνδικαλιστής από τους συναδέλφους μου.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΓΚΩΡΟΣ: Με ποια παράταξη;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Με την παράταξη που έκανε διάσπαση το 2000 στη Δεξιά σοσιαλδημοκρατία που σας υπηρέτησε και που συνεργαστήκατε. Για να τελειώνουμε!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΓΚΩΡΟΣ: Η ΠΑΣΚΕ δεν σας στήριξε;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Και βέβαια δεν ήμουν ποτέ ούτε στην ομάδα του κ. Τσο-

χατζόπουλου. Ωραία;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Καλώς, κύριε Υπουργέ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Για να λυθούν οι απορίες του κ. Μπουκώρου και όλων των υπολοίπων.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Σε τόσο καθαρή δήλωση πρώτη φορά προβαίνετε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Μπουκώρο, για να ξέρετε τι γίνεται στην από εδώ μεριά του λόφου. Η από εδώ μεριά του λόφου, λοιπόν, έχει πολύ συγκεκριμένα και καθαρά χαρακτηριστικά, αλλά και βαθιές διαχωριστικές γραμμές που όποιοι τις ξεπέρασαν κι όποτε τις ξεπέρασαν, την πλήρωσαν.

Το πρόβλημα δεν είναι με την από εδώ μεριά. Εδώ έχουν ξεκαθαρίσει τα πράγματα. Με τη δική σας πλευρά είναι το μπέρεμα.

Να μας πείτε εσείς –που πέτυχαν οι πολιτικές του νεοφιλελευθερισμού και του δικού σας ιδιωτικού τομέα, όχι των υγιών παραγωγικών δυνάμεων και μιας και μιλάμε για τις αστικές συγκοινωνίες, να μας πείτε και για αυτές- πόσο πετυχημένη ήταν η ιδιωτικοποίηση των λεωφορείων της Αθήνας από τον κ. Κωνσταντίνο Μητσotάκη.

Το θυμούνται όλοι και όλος ο ελληνικός λαός και γι' αυτό δεν πρόκειται ποτέ να επιτρέψει ο ελληνικός λαός στον νεοφιλελευθερισμό και στη Νέα Δημοκρατία του κ. Μητσotάκη να κάνει και στη Θεσσαλονίκη και στην Αθήνα τα ίδια που επιχειρήσατε στο παρελθόν.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Τον λόγο έχει ο κ. Αθανάσιος Θεοχαρόπουλος, Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Δημοκρατικής Συμπαράταξης για δώδεκα λεπτά.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Θεοχαρόπουλε, μην πείτε και εσείς ότι είστε σοσιαλιστής...

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΘΕΟΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Υπουργέ, με προκαλείτε. Πραγματικά για να δούμε ποιος είναι ο σοσιαλιστής, ποιος είναι σοσιαλδημοκράτης, αρκεί να δούμε τι πολιτικές ακολουθεί ο καθένας. Νομίζω έτσι θα λύσουμε όποιες απορίες έχουμε.

Και επειδή είπατε, αγαπητέ Υπουργέ, ότι είσατε στοχοποιημένος στο να βγάλουμε τη χώρα από το μνημόνιο, να σας πω ότι η πολιτική που ασκεί η Κυβέρνησή σας όχι προοδευτική και σοσιαλδημοκρατική και σοσιαλιστική δεν μπορεί να χαρακτηριστεί, αλλά ούτε καν κεντρικά δεν μπορεί να χαρακτηριστεί.

Στοχοποιημένοι είπατε ότι είστε για να βγάλετε τη χώρα από τα μνημόνια. Δεν βρίσκετε τον στόχο τότε. Δεν εξηγείται αλλιώς. Δεν μπορώ να δώσω καμμία εξήγηση. Και έχετε κάνει –λέτε- συνεχείς, επίμονες διαπραγματεύσεις. Θα μπορούσαμε να κάνουμε μία πολύ καλή ιδεολογική συζήτηση. Δεν νομίζω, όμως, ότι είναι η ώρα, αλλά είναι η ώρα για να λύσουμε και κανένα πρόβλημα που έχουν οι κάτοικοι της Θεσσαλονίκης και οι πολίτες όλης της χώρας.

Και επειδή είπατε, λοιπόν, για επίμονες διαπραγματεύσεις και επειδή αφορούν και το συγκεκριμένο νομοσχέδιο και τις δημόσιες συγκοινωνίες, να σας πω ότι όχι μόνο δεν βγάζετε τη χώρα από τα μνημόνια, αλλά έχετε υπογράψει το υπερταμείο για έναν αιώνα. Μην μου πείτε και εσείς ότι είναι για ενενήντα εννιά χρόνια, όπως ο κ. Τσακαλώτος, που μας διόρθωσε και μας έλεγε ότι δεν είναι για έναν αιώνα, είναι για ενενήντα εννιά χρόνια.

Για να είμαι ακριβής, για έναν αιώνα δεν μπορούμε να διαχειριστούμε τη δημόσια περιουσία χωρίς την υπογραφή των δανειστών. Και ο ΟΑΣΑ μπαίνει σε αυτήν τη διαδικασία. Και αυτό όχι σοσιαλδημοκρατική πολιτική δεν είναι, αλλά είναι βαθιά συντηρητική πολιτική, η οποία δημιουργεί προβλήματα στη χώρα μας.

Ταυτοχρόνως μέχρι το 2060 υπέγραψε η Κυβέρνησή σας πρωτογενή πλεονάσματα και για τα πέντε επόμενα χρόνια 3,5% πρωτογενή πλεονάσματα. Και βεβαίως δεν βγήκαμε από την κρίση, δεν έχουμε ενταχθεί στην ποσοτική χαλάρωση, δεν έχει λυθεί το θέμα του δημοσίου χρέους. Προνομοθετήσατε και μέτρα απαράδεκτα όπου, εσείς, η Κυβέρνησή σας έλεγε ότι είναι αντισυνταγματικό και εκτός κοινοτικού κεκτημένου να τα προνομοθετήσουμε.

Γιατί τα αναφέρω όλα αυτά; Γιατί εσείς, κύριε Υπουργέ, είπατε ότι έχετε στοχοπροσήλωση στο να βγει η χώρα από τα μνημόνια. Αποτύχατε σε αυτό το θέμα. Μπαίνει πιο βαθιά στην κρίση για πολλά έτη με αυτά που υπογράφετε και υπονομεύεται η οποιαδήποτε δυνατότητα εξόδου από την κρίση.

Ταυτοχρόνως, κύριε Υπουργέ, άλλη μια φορά αντιπολιτευτήκατε την Αντιπολίτευση. Περίμενα να ακούσω για το νομοσχέδιο για να σας ασκήσουμε και την κριτική. Αντιπολιτευτήκατε μόνο για το παρελθόν. Δεν είπατε ουσιαστικά τίποτα για το παρόν και το μέλλον. Και με αυτόν τον τρόπο δεν μπορούν να λυθούν τα προβλήματα της χώρας. Και βεβαίως οι πολίτες της Θεσσαλονίκης συνεχίζουν να ταλαιπωρούνται, ακόμη και σήμερα.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, δεν αμφισβητεί κανείς την αναγκαιότητα για την αναδιάρθρωση των αστικών συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης, όπου εδώ και χρόνια τα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο ΟΑΣΘ και που εν τέλει παρεμποδίζουν το συγκοινωνιακό έργο της πόλης και την αναβάθμισή του, ταλαιπωρούν σημαντικά τους πολίτες.

Η αναδιάρθρωση αυτή, όμως, θα πρέπει να σημαίνει σύγχρονες, ασφαλείς, αποτελεσματικές και ποιοτικές υπηρεσίες μεταφορών. Και, δυστυχώς, το νομοσχέδιο που συζητάμε σήμερα, δεν φαίνεται να τις διασφαλίζει. Είναι ένα νομοσχέδιο, το οποίο βασίζεται στις προθέσεις του εκάστοτε Υπουργού. Και δίκη προθέσεων δεν μπορούμε να κάνουμε. Το μόνο που μπορούμε να κάνουμε, είναι να κρίνουμε τα νομοθετήματα.

Οι αστικές συγκοινωνίες δεν αντέχουν ούτε κρατικοδίαιτα ούτε νεοφιλελεύθερα μοντέλα και κυρίως δεν αντέχουν άλλο λαϊκισμό. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, οι πολίτες είναι εκείνοι που δεν αντέχουν και άλλη ταλαιπωρία, εξαιτίας της έλλειψης ορθολογικού σχεδιασμού για ένα σύγχρονο σύστημα υπηρεσιών αστικών συγκοινωνιών, που θα εξυπηρετούν το δημόσιο συμφέρον και όχι το συμφέρον των ολίγων.

Η Θεσσαλονίκη είναι μια πόλη με πάνω από ένα εκατομμύριο πολίτες και δεν έχει ούτε μετρό ούτε τραμ ούτε θαλάσσια συγκοινωνία. Είναι αντιμετώπιση με χρόνιες παθολογίες και μένει συχνά χωρίς λεωφορεία. Και οι πολίτες δεν είναι ευχαριστημένοι από τις συγκοινωνίες και από τον ΟΑΣΘ. Αυτήν την κατάσταση πρέπει να αντιμετωπίσουμε σήμερα.

Είπατε κατά τη συνεδρίαση της επιτροπής ότι το νομοσχέδιο είναι ένα κοινό στοίχημα με την κοινωνία της Θεσσαλονίκης. Για να κερδηθεί, όμως, ένα τέτοιο στοίχημα χρειάζεται όραμα, σχέδιο και δράση. Δεν διακρίνεστε για κανένα από αυτά τα τρία στοιχεία στην Κυβέρνησή σας.

Ποιο είναι το όραμά σας; Τι ακούσαμε σήμερα; Ακούσαμε κάτι για τις αστικές συγκοινωνίες; Κανένα όραμα. Την ώρα που σε πολλές χώρες της Ευρώπης οι αστικές συγκοινωνίες, πράγματι, έχουν δημόσιο ή δημοτικό χαρακτήρα, οι επιλογές της Κυβέρνησης για τις συγκοινωνίες δείχνουν ότι δεν υπάρχει κανένα όραμα. Άλλη πολιτική για την Αθήνα, άλλη για τη Θεσσαλονίκη, δεν μπορούμε να βρούμε ένα συγκεκριμένο πλαίσιο, στο οποίο θα νομοθετήσουμε.

Η δική μας θέση είναι σταθερή και ξεκάθαρη. Το ζητούμενο είναι η διαφύλαξη του χαρακτήρα των αστικών συγκοινωνιών υπέρ του δημοσίου συμφέροντος, η επιστροφή τους στη βιωσιμότητα και η παροχή ποιοτικών υπηρεσιών προς τους πολίτες με φθηνό εισιτήριο.

Δεν υιοθετούμε, λοιπόν, κρατικίστικα και νεοφιλελεύθερα ή και κρατικοδίαιτα μοντέλα, γιατί πολλές φορές τα νεοφιλελεύθερα μοντέλα στη χώρα μας είναι και κρατικοδίαιτα. Επιδιώκουμε σύγχρονες, αποτελεσματικές αστικές συγκοινωνίες υψηλού επιπέδου παροχής υπηρεσιών.

Γι' αυτό είμαστε ενάντια, τόσο στον αριστερό λαϊκισμό, όσο και σε έναν δήθεν μεταρρυθμιστικό λαϊκισμό, που δεν έχει καμμία σχέση με τις προοδευτικές μεταρρυθμίσεις. Τόσο ο ένας όσο και ο άλλος αποτελούν εμπόδια στη χάραξη σύγχρονων υπηρεσιών αστικών συγκοινωνιών.

Εσείς, όμως, για να βάλετε τέλος, όπως λέτε, σε ένα αδιαφάνες κρατικοδίαιτο μονοπώλιο, τι κάνετε; Επί της ουσίας, προχωράτε στη μετάβαση από το ιδιωτικό μονοπώλιο του ΟΑΣΘ στην κρατικοποίηση. Από μόνη της η κρατικοποίηση, όμως, δεν λέει κάτι ούτε είναι το μαγικό ραβδί για την άρση των αδιεξόδων στις

συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, το ιδιωτικό μονοπώλιο καταρρέει, αλλά και το κρατικό δεν μπορεί από μόνο του να δώσει λύσεις. Η λύση βρίσκεται σε δημόσιες συγκοινωνίες, με καθοριστικό ρόλο της τοπικής αυτοδιοίκησης, αλλά και των φορέων της πόλης. Το όραμα, λοιπόν, πρέπει να συνοδεύεται και από σχέδιο. Υπάρχει κάποιος μακρόπνοος κεντρικός σχεδιασμός για τις αστικές συγκοινωνίες της χώρας;

Οι δύο νέοι δημόσιοι συγκοινωνιακοί φορείς, που συστήνεται σήμερα, θα μπορούν να λειτουργήσουν και μετά το τέλος του 2019 -έχετε να απαντήσετε κάτι σε αυτό;- όπου, βάσει του Ευρωπαϊκού Κανονισμού, θα πρέπει να προκηρυχθεί ανοικτός ευρωπαϊκός διαγωνισμός; Θα μπορέσει ο νέος φορέας να συμμετάσχει στη διαδικασία ή οι διατάξεις αυτές τελικά θα ξεψηφιστούν; Ή τελικά ισχύει αυτό που είπε κάποια στιγμή ο Υπουργός σας, ο κ. Ζουράρις, ότι μετά το 2019 ποιος ζει ποιος πεθαίνει;

Νομίζω ότι, βλέποντας και άλλες διατάξεις, υπάρχει περίπτωση αυτό ουσιαστικά να διαπερνάει όλη τη φιλοσοφία σας, ακόμα και τα διόδια, για τα οποία θα πω στη συνέχεια κάτι, γιατί αναφέρθηκε πριν στη διάρκεια της συζήτησης.

Συνάδουν εν γένει τα σχέδια της Κυβέρνησής σας για τον ΟΑΣΘ με την ευρωπαϊκή νομοθεσία; Έγινε εκτενής αναφορά στα άρθρα 22 και 23 για τη λήξη της σύμβασης του ελληνικού δημοσίου με τον ΟΑΣΘ και την εξαγορά του οργανισμού.

Εσείς ισχυρίζεστε ότι βάσει του Ευρωπαϊκού Κανονισμού του 2007, η ισχύς της εν λόγω σύμβασης δεν είναι ανεκτή. Το κάνετε για άλλους λόγους; για να δικαιολογήσετε την απαράδεκτη διαδικασία του επείγοντος, η οποία, όμως, οφείλεται στα όσα δεσμεύτηκε ο κ. Τσίπρας στους δανειστές και σε τίποτα άλλο. Αλλιώς, θα μπορούσαμε να το συζητήσουμε και μία εβδομάδα περισσότερο και με μεγαλύτερη άνεση.

Από την άλλη πλευρά, βρίσκεται και η γνωμοδότηση του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, βάσει της οποίας οι συμβάσεις μεταξύ κράτους και ΟΑΣΘ δεν αντιβαίνουν τις διατάξεις του Κανονισμού και λήγουν στις 3 Δεκεμβρίου του 2019.

Πώς θα διασφαλίσετε μακριά από μικροκομματικά παιχνίδια τον σεβασμό, τόσο στην ευρωπαϊκή νομοθεσία, με βάση τα προηγούμενα, όσο και στην ελληνική δικαιοσύνη; Ή όταν θα έρθει η ελληνική δικαιοσύνη και θα κρίνει με βάση το θεσμικό, το νομικό πλαίσιο, ότι μία διάταξή σας μετά το 2019 είναι αντισυνταγματική ή οτιδήποτε άλλο κρίνει, απλώς θα κατηγορήσετε τη δικαιοσύνη, όπως κάνετε τελευταία, σε όλες τις υποθέσεις;

Δεν μιλάω για τις πρόσφατες, αλλά μιλάω για την περίπτωση του ΣΤΕ με τις άδειες και για πολλές άλλες, στις οποίες τελευταία βάλλατε, στην Κυβέρνησή σας, απέναντι σε ένα κράτος δικαίου.

Αυτό το οποίο χρειάζεται σήμερα η χώρα είναι, εν πάση περιπτώσει, τουλάχιστον έναν απαραίτητο σεβασμό στους θεσμούς, στις ανεξάρτητες αρχές, να δουλέψουμε για την ενίσχυση των ανεξάρτητων αρχών και όχι για την περαιτέρω υπονόμηση και υποβάθμισή τους.

Όσον αφορά τον σχεδιασμό, επιτρέψτε μου δύο επισημάνσεις. Η πρώτη αφορά την ποιότητα των υπηρεσιών. Πώς διασφαλίσετε με αυτόν τον σχεδιασμό τις ποιοτικές αστικές συγκοινωνίες; Δεν ακούσαμε τίποτα. Τίθενται στόχοι, κατευθύνσεις, προτεραιότητες για το συγκοινωνιακό έργο; Πουθενά. Ή μήπως ο σχεδιασμός σας αυτός μαρτυρά ενδελεχή μελέτη και αξιολόγηση του κόστους; Ούτε αυτό.

Στην έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, και ενώ προβλέπονται δαπάνες για το μετοχικό κεφάλαιο του Οργανισμού Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης, για την καταβολή τιμήματος στους μετόχους του ΟΑΣΘ, δεν προκύπτει το συνολικό κόστος. Ποιο είναι αυτό; Θα μας δώσετε μια απάντηση; Πόσο θα επιβαρύνει τον κρατικό μηχανισμό και τους Έλληνες πολίτες;

Περνώ τώρα στην υλοποίηση των όσων έχετε σχεδιάσει. Έχει διαμορφωθεί ένα χαοτικό τοπίο για τη μεταβατική περίοδο. Θα συνυπάρχουν ΟΑΣΘ και ΑΣΥΘ και στο διάστημα αυτό υπάρχει ο κίνδυνος, το χαοτικό αυτό τοπίο να αποτυπωθεί και στο συγκοινωνιακό έργο της Θεσσαλονίκης. Γι' αυτό απαιτείται ιδιαίτερη προσοχή.

Επίσης, για τη διαφύλαξη της εφαρμογής των όσων προβλέπει το νομοσχέδιο, ορίζετε πολύ αυστηρές ποινές φυλάκισης, υψηλές χρηματικές ποινές και στέρηση πολιτικών δικαιωμάτων σε όποιον εναντιωθεί, με οποιονδήποτε τρόπο, στο περιεχόμενο του νόμου. Επειδή και στην παράταξή σας, στον ΣΥΡΙΖΑ, νόμιζα ότι υπάρχουν ευαίσθητοι Βουλευτές σε αυτά τα ζητήματα, όπως τα πολιτικά δικαιώματα, δώστε λίγη προσοχή. Έχετε φτάσει στο άλλο άκρο!

Τι είναι αυτό που φοβάστε, κύριε Υπουργέ; Να το πείτε τουλάχιστον για να το συζητήσουμε. Από το «Δεν εφαρμόζω τους νόμους» και από το κίνημα «Δεν πληρώνω» περνάτε στο άλλο άκρο, σε βαρύτερες ποινές σε όποιον δεν εφαρμόζει τον δικό σας μόνο νόμο. Είναι αυτή λογική;

Επειδή μίλησα και για το κίνημα «Δεν πληρώνω» και έγινε μια συζήτηση για τα διόδια, θέλω να πω ότι δεν απαντάτε στις ερωτήσεις, κύριε Υπουργέ, για τους τριάντα οκτώ σταθμούς διοδίων στην Εγνατία Οδό. Σας έχω κάνει ερώτηση το προηγούμενο χρονικό διάστημα, για να δοθούν άμεσα απαντήσεις για την τοποθέτηση των νέων σταθμών διοδίων, που καθιστούν απαγορευτική την Εγνατία Οδό και δεν έρχεστε να απαντήσετε.

Μάθαμε ότι ενημερώσατε μόνο κάποιους Βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ ότι έχετε προβλέψει να τα αναλογικά διόδια και μέχρι τότε, δεν θα εφαρμοστεί ο νόμος! Και πάλι, στέλνετε για μετά το 2019 το ίδιο πρόβλημα. Δεν είναι λογική νομοθέτηση αυτή και δεν είναι λογική να μην απαντάτε στα ερωτήματα. Έστω και σήμερα, ας πείτε μία κουβέντα και για το συγκεκριμένο ζήτημα.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, οφείλουμε να δώσουμε ένα τέλος στην παρακμή, που υπήρχε και υπάρχει και στο συγκεκριμένο θέμα με τον ΟΑΣΘ. Να υιοθετήσουμε σύγχρονα μοντέλα, που θα εξυπηρετούν το δημόσιο συμφέρον, με την αυτοδιοίκηση και το Εργατικό Κέντρο -σας το ζητήσαμε κι εμείς, σας το ζητούν, όπως ακούσαμε, και Βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ. Γιατί όχι το Εργατικό Κέντρο στο Διοικητικό Συμβούλιο της Θεσσαλονίκης;- με τα επιμελητήρια και εν τέλει, με την κοινωνία στο επίκεντρο. Να κάνομε πράξη την αποκέντρωση, να εμπιστευθούμε την αυτοδιοίκηση. Οι αστικές συγκοινωνίες είναι εργαλείο ανάπτυξης, είναι σημαντικός παράγοντας για την κοινωνική και οικονομική ζωή του τόπου.

Δυστυχώς, θα χαθεί, άλλη μια ευκαιρία για ένα σύγχρονο θεσμικό πλαίσιο αστικών συγκοινωνιών, που θα εξυπηρετεί πραγματικά το δημόσιο συμφέρον. Η υποχρέωση της υιοθέτησης της ενωσιακής νομοθεσίας μέχρι τον Δεκέμβριο του 2019, θα έπρεπε να αποτελέσει μιας πρώτης τάξης ευκαιρία για την εξέλιξη παρωχημένων μοντέλων αστικών συγκοινωνιών σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη, με σαφές, στρατηγικό, μακρόπνοο σχέδιο για τη χάραξη δημόσιων, σύγχρονων, υψηλού επιπέδου παροχής υπηρεσιών και ιδιαίτερα για τη Θεσσαλονίκη ένα ολοκληρωμένο συγκοινωνιακό σύστημα, που να στηρίζεται σε περισσότερα του ενός μεταφορικά μέσα και με ενισχυμένη τη συμμετοχή της αυτοδιοίκησης. Μόνο τότε το συγκοινωνιακό μέλλον θα ήταν ευοίωνο.

Εμείς διαφωνούμε τόσο με την υφιστάμενη κατάσταση στον ΟΑΣΘ -και το έχουμε ξεκαθαρίσει- όσο και με την κατάσταση την οποία θέλετε να επιφέρετε. Γι' αυτό έχουμε ξεκαθαρίσει τη στάση μας για το πώς βλέπουμε τις συγκοινωνίες, δηλαδή δημόσιου χαρακτήρα, αλλά με την αυτοδιοίκηση στο προσκήνιο, με τους φορείς της πόλης στο προσκήνιο και με τις δικλείδες εκείνες που θα διασφαλίσουν να μην ξανασυμβούν αυτά στο μέλλον και όχι με αυτή τη λογική, η οποία θα φέρει τα ίδια λάθη ξανά.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Ευχαριστούμε τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο της Δημοκρατικής Συμπράταξης κ. Αθανάσιο Θεοχαρόπουλο.

Τώρα τον λόγο έχει ο Βουλευτής του ΣΥΡΙΖΑ κ. Ουρσουζίδης για πέντε λεπτά.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΥΡΣΟΥΖΙΔΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κύριοι συνάδελφοι, βρίσκομαι σήμερα εδώ μετά από μία εξαντλητική, θα έλεγα, διαδικασία στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, όπου όλοι οι ενδιαφερόμενοι ή εμπλεκόμενοι φορείς ανέλυσαν το πρόβλημα.

Κοινός τόπος υπήρξε το ότι έχουμε μια άσχημη κατάσταση στις συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης, αποτέλεσμα όλων των

προηγούμενων δεκαετιών. Δεν μπορεί να ισχυριστεί κανείς ότι οφείλεται σε αυτό το μέλλον, αλλά το παρελθόν είτε απώτερο είναι είτε πρόσφατο. Αυτοί που διοικούσαν είναι γνωστοί, άρα δεν χρειάζεται να επεκταθώ καθόλου πάνω σε αυτό το ζήτημα.

Στο ερώτημα αν θα πρέπει να έχει δημόσιο χαρακτήρα η συγκοινωνία, δηλαδή η μετακίνηση των πολιτών, είμαι κάθετα υπέρ αυτής της άποψης. Δεν νοείται άνθρωπος να βγαίνει από το σπίτι του και να μην μπορεί να εξασφαλίσει τη μετάβασή του, όπως είναι τουλάχιστον δομημένες οι πόλεις, με τις διαστάσεις που έχουν πάρει.

Κατά συνέπεια, επ' αυτού νομίζω ότι κάθε λογικός πολίτης θα πρέπει να συμφωνήσει. Αν θα προτιμούσαν μέσα σε αυτή τη διαδικασία να εμπλέκεται ο ιδιωτικός φορέας, προφανώς ο συνδυασμός των δύο είναι –νομίζω– το ιδανικό, το optimum, το βέλτιστο, υπό την έννοια ότι θα υπάρχουν διακριτοί ρόλοι, όπου το κράτος θα εποπτεύει τη διαδικασία, τον σχεδιασμό και την υλοποίηση των έργων και οι ιδιώτες θα υλοποιούν αυτές τις κατευθύνσεις, υπό την έννοια ότι μπορούν –και αυτό είναι πεποίθησή μου– να διαχειριστούν πολύ πιο καλά τα πράγματα σε επιμέρους τομείς.

Η διάσταση, η οποία μπήκε από τον Δήμαρχο Συκεών πάνω στο συγκεκριμένο ζήτημα, αν θα πρέπει να είμαστε πάνω από κομματικές λογικές και να δούμε το πράγμα στην πραγματική του διάσταση, δηλαδή το πόσο σοβαρό είναι να έχουμε υγιείς δημόσιες συγκοινωνίες, με βρίσκει απόλυτα σύμφωνο, απλά το επεκτείνω. Αυτό γενικότερα πρέπει να υπάρχει σαν αντίληψη μέσα σε αυτήν την Αίθουσα.

Για να αποδείξω αυτά που ισχυρίζομαι σε ό,τι αφορά την αναγκαιότητα να υπάρξει ένα σύστημα αξιόπιστο, ο πιο πρόσφορος τρόπος που βρήκα είναι να το αναφέρω με ένα παράδειγμα. Οι δημόσιες συγκοινωνίες εξυπηρετούν τους πολίτες στην καθημερινότητά τους. Ένας μεγάλος όγκος πολιτών αναγκάζεται να μετακινείται, έτσι όπως έχουμε διαμορφώσει –επαναλαμβάνω– τις πόλεις μας, καταναλώνοντας ενέργεια και χρήμα.

Το μέσο μαζικής μεταφοράς αναδεικνύεται ως το πιο αποτελεσματικό μέσο, προκειμένου να εξυπηρετήσει αυτή την ανάγκη. Πολλά κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης επιδοτούν τη μετακίνηση των πολιτών με ποσοστά αρκετά υψηλά, έως και 40%, ενδεχομένως και παραπάνω. Βέβαια, δεν συζητώ τι γινόταν στην πατρίδα μας τα προηγούμενα χρόνια. Αυτό που θέλω να πω είναι ότι αφορά σε μια ενέργεια, η οποία δεν έχει να κάνει με πράγματα, που υπηρετούν την οικονομία.

Και γίνομαι συγκεκριμένος με το παράδειγμα της Θεσσαλονίκης και το μετρό της Θεσσαλονίκης. Το μετρό της Θεσσαλονίκης, όπως έχει σχεδιαστεί στη βασική του διαδρομή, δηλαδή από την Χρυσή Πύλη, τον Βαρδάρη μέχρι την Κασσανδρεωτική στο ύψος του Σιντριβανιού είναι 9,6 χιλιόμετρα με δεκατέξι στάσεις. Το κόστος αυτού του έργου, ο προϋπολογισμός του είναι ένα δισεκατομμύριο, άσχετα πού θα καταλήξει, γιατί παραλάβαμε και εκεί μια πολύ αρρωστημένη κατάσταση. Όμως, δεν θα αναφερθώ καθόλου σε αυτό.

Θέλω να πω ότι προβλέπεται να το χρησιμοποιούν διακόσιες πενήντα χιλιάδες κάτοικοι της Θεσσαλονίκης την ημέρα. Στην πλήρη ανάπτυξή του, όταν προστεθούν και τα άλλα κομμάτια, θα το χρησιμοποιούν περίπου εξακόσιες χιλιάδες πολίτες το εικοσιτετράωρο.

Μπορούμε να υπολογίσουμε πόσα αυτοκίνητα αφαιρεί η χρήση αυτού του μέσου από την κυκλοφορία. Αν υποθεθεί ότι κάθε αυτοκίνητο το χρησιμοποιούν τρεις πολίτες, είναι διακόσιες χιλιάδες αυτοκίνητα λιγότερα στην πόλη της Θεσσαλονίκης. Και αν πάρουμε μόνο το μέγεθος, το οποίο έχει το μετρό, δηλαδή τα τριάντα χιλιόμετρα περίπου, έχουμε 6.000.000 χιλιόμετρα λιγότερα διανυόμενα κάθε ημέρα.

Αυτό αποτυπώνεται σαν μια πραγματικότητα στην οικονομία, στο περιβάλλον, στο κόστος. Με είκοσι λεπτά, αν υπολογίσουμε το κόστος της κίνησης ενός αυτοκινήτου, είναι 1.800.000 ευρώ κάθε ημέρα, μόνο για τη Θεσσαλονίκη. Αυτά τα στερούμε από άλλους τομείς της οικονομίας, που θα έπρεπε να έχουν αποδοθεί εκεί, για να παράξουν επιπλέον πλούτο, για να μπορέσουμε να ξεπεράσουμε τα σοβαρά οικονομικά προβλήματα. Η πολιτεία δείχνει να αγνοεί όλα αυτά τα θέματα.

Και αν έρθω στο πολύ μεγάλο κόστος –με αυτό που ασχολή-

θηκε η δική μας Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας– τα τελευταία δεκαέξι χρόνια, από το 2000 έως το 2015, μετράμε είκοσι δύο χιλιάδες τριακόσιους πενήντα επτά νεκρούς, τριάντα πέντε χιλιάδες περίπου βαριά τραυματίες και ανάπηρους και διακόσιες εβδομήντα επτά χιλιάδες ανθρώπους, που τραυματίστηκαν ελαφρά.

Αυτό αποτυπώνεται σαν ένα κόστος της τάξεως των 81 δισεκατομμυρίων ευρώ περίπου, δηλαδή ένα μέσο κόστος ετήσιο 5 εκατομμύρια ευρώ. Αυτό το γεγονός και μόνο πρέπει να προβληματίσει τους ανθρώπους, που ασχολούνται με το ζήτημα που αφορά στα μέσα μαζικής μεταφοράς, να γίνει συνείδηση σε αυτούς τους πολίτες.

Αν δεν γίνει συνείδηση στους πολίτες, οι οποίοι θα κληθούν να υπηρετήσουν στις δύο εταιρίες, που θα ιδρυθούν, δεν υπάρχει περίπτωση να πετύχει. Πρέπει να γίνει συνείδηση στον πολίτη ότι αυτή η θέση από την οποία θα κληθούν να υπηρετήσουν την πατρίδα, είναι πολύ σοβαρή θέση και θα πρέπει να αποτυπωθεί με ενέργειες και πράξεις και αυτό αφορά εσάς, κύριε Υπουργέ, που θα έχετε αυτή την ευθύνη.

Εάν πάμε στις πρακτικές των προηγούμενων, δηλαδή όλοι οι οσφυοκάμπτες που είναι γύρω από τους υπουργικούς θώκους ή οι άνθρωποι, που έχουν συνδικαλιστικές δράσεις, επιλεγούν με αυτά τα κριτήρια, είναι βέβαιο ότι θα αποτύχουν. Αυτό εξάλλου αποτυπώνεται σήμερα ως πραγματικότητα με την επιλογή που κάναμε στις θέσεις των διοικητών των υγειονομικών μονάδων.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ για την ανοχή σας. Ελπίζω να έχει μία καλή εξέλιξη το ζήτημα των αστικών συγκοινωνιών.

(Χειροκροτήματα από τις πτέρυγες του ΣΥΡΙΖΑ και των ΑΝΕΛ)
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Ευχαριστούμε τον κ. Ουρσουζίδη, Βουλευτή του ΣΥΡΙΖΑ.

Τον λόγο έχει ο Βουλευτής του ΣΥΡΙΖΑ κ. Τριαντάφυλλος Μηταφίδης.

ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ ΜΗΤΑΦΙΔΗΣ: Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Δημοκρατικής Συμπαράταξης κ. Θεοχαρόπουλος μας κάλεσε προηγουμένως να βάλουμε τέλος στην παρακμή.

Όταν, όμως, φέρνουμε στη Βουλή και νομοθετούμε τη ληξιαρχική πράξη θανάτου του ΟΑΣΘ και ανοίγουμε μία νέα σελίδα, ανταποκρινόμενοι στο πολύχρονο ζωτικό αίτημα της Θεσσαλονίκης και της ευρύτερης περιοχής, επιτέλους αυτή η πόλη να αποκτήσει ένα αξιοπρεπές, αξιόπιστο δημόσιο μέσο μεταφοράς, αρχίζουμε να «πυροβολούμε», να ρίχνουμε σκιές, να κάνουμε προβολές στο μέλλον ότι θα αποτύχει. Να δίνουμε και γραμμή επίσης στη δικαιοσύνη, στην οποία θα προσφύγουν οι αμαρτωλοί μέτοχοι του ΟΑΣΘ, για να ανακόψουν αυτή την πορεία.

Είναι φανερό, λοιπόν, ότι πολλοί οι οποίοι έχουν σχέση –όπως το νύχι με το κρέας– με αυτό που πολύ σωστά αποκάλυψε ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΣΥΡΙΖΑ κ. Ξυδάκης, «πελατεϊκό παρασιτισμό», δεν θέλουν να αποχαιρετήσουν το αμαρτωλό αυτό παρελθόν.

Θέλω να τους πω ότι είναι κόντρα στο κοινό αίσθημα. Δεν θα βρουν ούτε έναν πολίτη της Θεσσαλονίκης να τον πείσουν ότι ο ανυπόλητος ΟΑΣΘ, ο οποίος ταλαιπωρεί επί δεκαετίες αυτή την πόλη, καταβροχθίζοντας δημόσιο χρήμα, μπορεί ξαφνικά να αλλάξει χαρακτήρα, εφόσον εισαγάγουμε κριτήρια, όπως λένε, «υγιούς επιχειρηματικότητας», όταν φρόντιζαν βέβαια οι ίδιοι όλα αυτά τα χρόνια να συντηρούν το καθεστώς του ΟΑΣΘ για ιδιοτελείς πολιτικούς λόγους. Κόβουμε λοιπόν, τον γόρδιο δεσμό.

Ακούσαμε να λένε «Μα, γιατί δεν προχωρείτε και στη δημοτικοποίηση των συγκοινωνιών». Επειδή συνέβη να είμαι αρκετά χρόνια στο Δημοτικό Συμβούλιο Θεσσαλονίκης, θυμάμαι ότι κάθε φορά που η παράταξή μας έφερνε το ζήτημα της δημοτικοποίησης ως ένα μεταβατικό καθεστώς, εισπράτταμε μόνο την ψήφο μας.

Επί ένα τέταρτο του αιώνα η Νέα Δημοκρατία είχε τον Δήμο Θεσσαλονίκης και ο εκλεκτός της, όπως ξέρετε, καταδικάστηκε –μαζί με την υπόλοιπη παρέα του– για κακουργηματική υπεξαίρεση στον Δήμο Θεσσαλονίκης. Αυτή ήταν η μεγάλη προσφορά του σε αυτή την πόλη. Με αυτό ασχολούνταν και όχι φυσικά, με τις δημόσιες συγκοινωνίες.

Θέλω να σας πω ότι αυτή η κίνηση της Κυβέρνησης έχει βάλει σε μία κίνηση τα πράγματα στην πόλη. Δεν θέλω να είμαι υπερ-

βολικός, αλλά ήδη έχουμε τις πρώτες αντιδράσεις. Αύριο συνέρχεται στη Θεσσαλονίκη μία πρωτοβουλία για τις δημόσιες αστικές συγκοινωνίες. Αυτή μάλιστα καταλήγει σε ένα τρίπτυχο: την πρόσβαση στη μεταφορά και μετακίνηση όλων των πολιτών, τη δωρεάν μετακίνηση των ανέργων, ολοκληρωμένο σύστημα αστικών συγκοινωνιών, που θα περιλαμβάνει όλα τα μέσα σταθερής τροχιάς, λεωφορεία, θαλάσσιες συγκοινωνίες και τα ποδήλατα.

Θέλω να σημειώσω, με μεγάλη μου λύπη, ότι κατά τη χθεσινή ακρόαση των φορέων έλειπε ο κατεξοχήν ενδιαφερόμενος -όπως θα έπρεπε να είναι- φορέας, ο Δήμος της Θεσσαλονίκης. Ξέρω, βεβαίως, τις απόψεις του Δημάρχου, αλλά το ζήτημα είναι για ποιον λόγο απουσίαζε. Και απουσίαζε τη στιγμή που όμοροι δήμοι, παρά τις πολύ σωστές κατά τη γνώμη μου κριτικές τους παρατηρήσεις και τη δικαιολογημένη ανησυχία τους για το μέλλον αυτής της εξέλιξης, ήταν παρόντες. Η ΚΕΔΕ, από την άλλη μεριά, που υποτίθεται ότι τους εκπροσωπεί, κάθε άλλο παρά βγήκε να υποστηρίξει αυτή την προσπάθεια.

Θέλω να θέσω ένα ζήτημα -με την ανοχή σας, κύριε Πρόεδρε- για το οποίο είχαμε παραπεμφθεί στο παρελθόν για απάτη με απόφαση της Επιτροπής Αναφορών του Ευρωκοινοβουλίου, στην οποία είχα την τιμή να εκπροσωπήσω τότε τις πρωτοβάθμιες εκπαιδευτικές οργανώσεις (ΕΛΜΕ-Θ). Αναφέρομαι, βεβαίως, στο σκάνδαλο της μεταφοράς των μαθητών.

Ακούστε, λοιπόν, κύριε Υπουργέ, γιατί ακούσαμε χθες και την εκπρόσωπο της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας να θέτει ζητήματα. Αυτή τη στιγμή, λοιπόν, έχει προκηρύξει έναν διαγωνισμό για τη μεταφορά μαθητών, ύψους 44 εκατομμυρίων ευρώ, ενώ σύμφωνα με το εθνικό νομοθετικό πλαίσιο, θα έπρεπε η πλειοψηφία των μαθητών να μεταφέρεται με τα λεωφορεία του ΟΑΣΘ -πρόκειται για αστικές μεταφορές- εκτός από εκεί όπου υπάρχει πραγματικός λόγος, με παιδιά που έχουν προβλήματα. Θα ήταν έτσι και μια ευκαιρία γι' αυτούς που κόπτονται για την εξυγίανση του ΟΑΣΘ να αναλάβουν αυτό το μεταφορικό έργο. Έτσι γίνεται σε όλη την Ευρώπη, την οποία επικαλείστε. Οι μαθητές των δημοσίων σχολείων μεταφέρονται με δημόσια μέσα μεταφοράς και όχι με νοικιασμένα πριβέ λεωφορεία.

Θέλω να κλείσω εδώ. Κύριε Υπουργέ και αγαπητοί συνάδελφοι, γι' αυτό το μεταβατικό καθεστώς, το οποίο όντως έχει ζητήματα που πρέπει να διευκρινιστούν, θα έχουμε έναν αμείλικτο πόλεμο από τα γνωστά συμφέροντα, που θα προσπαθήσουν να σαμποτάρουν το όλο εγχείρημα. Ήδη έχουν δείξει τα δόντια τους.

Θα πρέπει, από την πλευρά της η Κυβέρνηση, να μην υποτιμήσει το -με την καλή έννοια- τεχνοκρατικό μάνατζμεντ, ώστε να συμβαδίζει με το δημόσιο συμφέρον, ώστε να υπερτερεί αυτή η διαχείριση απέναντι στα κρατικοδίαιτα επιχειρηματικά «τρωκτικά» του ελληνικού δημοσίου, που κρύβονται πίσω από το «αμαρτωλό» αλήστου μνήμης δικομματικό καθεστώς, το οποίο φέσωσε τη χώρα, όπως ξέρετε, με 350 δισεκατομμύρια ευρώ. Και ο ιδιωτικός ΟΑΣΘ, βέβαια, έχει το μερτικό του σ' αυτό το

«πάρτι».

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Ευχαριστούμε τον κ. Τριαντάφυλλο Μηταφίδη, Βουλευτή του ΣΥΡΙΖΑ.

Δίνουμε τον λόγο στον Υπουργό, για να αναφερθεί σε δύο τροπολογίες και για νομοτεχνικές βελτιώσεις. Σας ακούμε, κύριε Υπουργέ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Το πρώτο είναι οι νομοτεχνικές βελτιώσεις. Είναι φραστικού επιπέδου οι τέσσερις: Δηλαδή διαγράφεται ένα άρθρο, το «Οι» στο εδάφιο β' της παραγράφου 6 του άρθρου 23. Αντικαθίσταται η λέξη «υποβάλλει» με τη λέξη «υποβάλλει».

Επίσης, προστίθεται αυτό που ζήτησε ο Βουλευτής μας «και με βάση τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας».

Και μετά τη λέξη «φόρου» στο εδάφιο α' της παραγράφου 3 του άρθρου 26 προστίθεται η φράση «συμπεριλαμβανομένου του φόρου εισοδήματος για τυχόν υπεραξία που προκύπτει κατά την ως άνω μεταβίβαση.», για να μην υπάρχει κάποιο κενό σημείο.

Όσον αφορά αυτό που ζήτησε ο συνάδελφος κ. Λαζαρίδης, έχει δίκιο. Δεν μπορούμε όμως σήμερα να κάνουμε αποδεκτή την τροπολογία του. Είναι δέσμευση όμως, ότι θα δούμε τι ακριβώς έχει συμφωνηθεί με τα ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης, προκειμένου να μην κλείσουν τα ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης, αλλά να αντιμετωπίσουμε το ζήτημα ολιστικά, σε σχέση με αυτά που είχαν πάρει από τους ανθρώπους, σε σχέση με τις γραμμές και με αυτά που τους έβαλαν να πληρώσουν.

Οι δύο τροπολογίες αφορούν τον ΟΑΣΑ και την ΟΣΥ. Εμείς έχουμε σταθερό προσανατολισμό.

Για τον ΟΑΣΑ έχει βγει το ηλεκτρονικό εισιτήριο, το οποίο έχει αρχίσει και διακινείται. Πρέπει, λοιπόν, να μπορεί να γίνεται εκπαιδευτική πολιτική και μέσω των ηλεκτρονικών καρτών στο νέο Αυτόματο Σύστημα Συλλογής Κομίστρου. Δίνουμε την εξουσιοδότηση στο Διοικητικό Συμβούλιο του ΟΑΣΑ για να το κάνει αυτό, διότι διαφορετικά, δεν θα μπορούμε να έχουμε άλλες κάρτες απ' αυτές που υπήρχαν, με το ηλεκτρονικό σύστημα.

Η δεύτερη τροπολογία, που αφορά την ΟΣΥ, είναι σχετικά με τα τέλη κυκλοφορίας και την ασφάλιση των οχημάτων της ΟΣΥ, που παραμένουν ακινητοποιημένα στο αμαξοστάσιο για μεγάλο χρονικό διάστημα. Αυτό ήταν ένα άλλο κόλπο, απ' αυτά που βρήκαμε: Λεωφορεία, που είναι ακινητοποιημένα ή είναι για συντήρηση για πάρα πολλούς μήνες, να πληρώνουν από τα λεφτά του ελληνικού λαού και τα ασφάλιστρα, αλλά και τα τέλη κυκλοφορίας.

Ευχαριστώ πολύ.

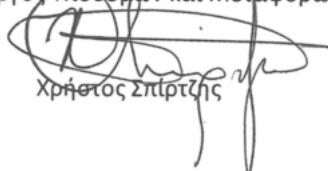
(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός κ. Χρήστος Σπίρτζης καταθέτει για τα Πρακτικά τις προαναφερθείσες νομοτεχνικές βελτιώσεις, οι οποίες έχουν ως εξής:

Υ
Νομοτεχνικές βελτιώσεις επί του σχεδίου νόμου
«Νέο ρυθμιστικό πλαίσιο για τις αστικές συγκοινωνίες στην Περιφερειακή
Ενότητα Θεσσαλονίκης και άλλες διατάξεις»

1. Στο τέλος της παρ. 1 του άρθρου 2 μετά τη φράση «υψηλού επιπέδου» προστίθεται φράση: «και με βάση τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας».
2. Στο εδάφιο β' της παρ. 3 του άρθρου 13 μετά τη λέξη «φόρο,» προστίθεται φράση «συμπεριλαμβανομένου του φόρου εισοδήματος για τυχόν υπεραξία που προκύπτει κατά την ως άνω μεταβίβαση,»
3. Στο εδάφιο β' της παρ. 6 του άρθρου 23 στη φράση: «Οι κάθε είδους αποφάσεις» διαγράφεται η λέξη «Οι».
4. Στο εδάφιο α' της παρ. 2 του άρθρου 25 στην αρχή της πρότασης «Η ελεγκτική εταιρεία υποβάλει» η λέξη «υποβάλει» αντικαθίσταται από τη λέξη «υποβάλλει».
5. Στο εδάφιο α' της παρ. 3 του άρθρου 26 μετά τη λέξη «φόρου,» προστίθεται η φράση «συμπεριλαμβανομένου του φόρου εισοδήματος για τυχόν υπεραξία που προκύπτει κατά την ως άνω μεταβίβαση,».

Αθήνα, 19/7/2017

Ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών


Χρήστος Σπυρτζής

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κουράκης Αναστάσιος): Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Παρακαλώ να μοιραστούν οι νομοτεχνικές βελτιώσεις.

Τον λόγο έχει τώρα ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος κ. Ιωάννης Δελής.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, δεν είναι η πρώτη φορά που βλέπουμε, με αφορμή ένα νομοσχέδιο σαν το σημερινό, να στήνεται ένας καυγάς και να επιχειρείται και από τον ΣΥΡΙΖΑ και από τη Νέα Δημοκρατία, αλλά και τα υπόλοιπα αστικά κόμματα, ναβάλουν διαχωριστικές γραμμές εκεί που δεν υπάρχουν και δεν μπορεί να υπάρξουν. Άλλωστε, η διαχωριστική γραμμή είναι μόνο μία και είναι αυτή ανάμεσα στο κεφάλαιο και στην εργασία.

Γιατί το κάνετε; Μα, για να εγκλωβίσετε και να παγιδεύσετε όλο σας τον λαό στην πολιτική σας, να τον εμποδίσετε με κάθε τρόπο, τότε με τον καπιταλιστικό μονόδρομο και τότε με τη φοβέρα, για να μη δει την πραγματική φιλολαϊκή διέξοδο, που προτείνει το ΚΚΕ.

Να, γιατί χρειάζεστε να κρύβετε όπως-όπως τη συμπίευσή σας στον ίδιο δρόμο, τον καπιταλιστικό, αδιάφορο σε ποια πλευρά αυτόν του δρόμου βαδίζετε. Να, γιατί χρειάζεστε να κρύβετε στον κουνιαχτό των κακόγουστων τσακωμών σας τη σύμπευσή σας στην ίδια στρατηγική, σε αυτήν δηλαδή που στην ούγια της γράφει «καθαρά κέρδη για το κεφάλαιο. Ευρωπαϊκή Ένωση και ξερό ψωμί». Και εάν περισσεύει και κανένα ψίχουλο, το πετάτε, πανηγυρίζοντας, στους πιο εξαθλιωμένους! Να, γιατί χρειάζεστε να εμφανίζεστε ως άλλοι απ' αυτό που είστε πραγματικά, αστικά δηλαδή κόμματα στην υπηρεσία της ελληνικής αστικής τάξης, των μεγάλων επιχειρηματικών ομίλων και της δικής τους ανάπτυξης. Όσο περισσότερο αποκάλυπτεστε στον λαό ως αυτό που πραγματικά είστε, τόσο περισσότερο τσακωνέστε, τόσο περισσότερο κοντράρεστε, χωρίς καμμία ουσία για τον λαό.

«Είστε κρατιστές» κατηγορεί τον ΣΥΡΙΖΑ η Νέα Δημοκρατία. «Είστε νεοφιλελεύθεροι» απαντά ο ΣΥΡΙΖΑ στη Νέα Δημοκρατία και στους άλλους. Κρατιστές και νεοφιλελεύθεροι, όμως, όταν πρόκειται να ψηφίσετε μαζί τα μνημόνια και τα προαπαιτούμενα των αξιολογήσεων, που τσακίζουν τα λαϊκά δικαιώματα, το τροπάρι σας το αλλάζετε. Τότε, βλέπετε, δίνετε εξετάσεις στο κεφάλαιο και διαγκυρίζετε για την ενόιά του. Και δώσε του τότε οι κατηγορίες για ανικανότητα, για προχειρότητα, για καθυστέρησης, για να απαντάει ο ΣΥΡΙΖΑ ότι κάνει ό,τι δεν έκαναν ή δεν τόλμησαν να κάνουν οι προηγούμενοι επί σαράντα τόσα χρόνια. Εν τω μεταξύ, ο λαός να ματώνει, να τον εκπαιδεύετε στην φτώχεια και στη μιζέρια και το κεφάλαιο να τρίβει τα χέρια του, με τη δουλειά του πάντα να γίνεται, τότε με τον έναν και τότε με τον άλλον.

Τα ίδια ακριβώς γίνονται και σήμερα εδώ, με το νομοσχέδιο για τις Αστικές Συγκοινωνίες Θεσσαλονίκης. Από τη μια η Κυβέρνηση πανηγυρίζει επειδή τις θέτει, λέει, υπό δημόσιο έλεγχο, από την άλλη έχουμε γκρίνια, αμυχάνια και κατηγορίες για τον κρατισμό του ΣΥΡΙΖΑ, από τη Νέα Δημοκρατία κυρίως, αλλά και από τα υπόλοιπα αστικά κόμματα.

Την ίδια στιγμή, καιρό τώρα, ο λαός της Θεσσαλονίκης ζει μια απίστευτη ταλαιπωρία, ξεροσταλιάζοντας στις στάσεις των αστικών συγκοινωνιών για λεωφορεία που έρχονται όλο και πιο σπάνια, αφού τα δρομολόγια τους αραίωσαν, για δρομολόγια όπως το «21» που θέλουν μια ώρα να κατέβουν από τον Εύοσμο στο κέντρο, στοιβαγμένοι μέσα σε σαραβαλιασμένα λεωφορεία, με εισιτήρια ακριβά και με τα πρόστιμα να πέφτουν βροχή στους ανέργους και στους φτωχούς επιβάτες και όλα αυτά τα φαινόμενα να εντείνονται και να πολλαπλασιάζονται με την καπιταλιστική κρίση, αφού όλες, μα όλες οι κυβερνήσεις -και η σημερινή βέβαια- φροντίζουν, μαζί με την Ευρωπαϊκή Ένωση, τα βάρη αυτής της κρίσης να τα φορτώνουν στον λαό.

Ας μην κρυβόμαστε, η λειτουργία του κρατικοδίαιτου ιδιωτικού ΟΑΣΘ όλα αυτά τα εξήντα χρόνια είναι ο καθρέφτης του συστήματός σας, του καπιταλιστικού, με όλη του τη σαπίλα. Κι από σαπίλα ο ΟΑΣΘ, άλλο τίποτε! Άλλωστε, η σαπίλα είναι και το φυσικό περιβάλλον κάθε μεγάλης καπιταλιστικής επιχείρησης σαν τον ΟΑΣΘ, μαζί βεβαίως με την πλήρη αποτυχία του να ικανοποιήσει

τις μεταφορικές ανάγκες του λαού.

Κι έρχεται τώρα ο ΣΥΡΙΖΑ απέναντι σε αυτό το χρεοκοπημένο μοντέλο της κρατικοδίαιτης, ιδιωτικής κατά τα άλλα, επιχείρησης του ΟΑΣΘ και παρουσιάζει το δικό του επιχειρηματικό μοντέλο, το «δημόσιο» όπως λέει και θριαμβολογεί, επιδιώκοντας να δημιουργήσει απατηλές προσδοκίες στον λαό της Θεσσαλονίκης, «πουλώντας του φύκια, για μεταξωτές κορδέλες».

«Υλοποιούμε» -υποστηρίζει ο Υπουργός και οι Βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ- «ένα πάγιο αίτημα του λαού της πόλης και κρατικοποιούμε τις αστικές της συγκοινωνίες». Αν και το αίτημα του λαού ήταν και παραμένει η φτηνή, η ασφαλής και η άνετη μετακίνηση στην πόλη του για τη δουλειά του και για την ψυχαγωγία του, ο Υπουργός, αυτό το αίτημα το διαστρεβλώνει, το στριμώχνει και το περιορίζει απλώς στον έλεγχο του κράτους.

Για να δούμε, όμως, ποιο είναι αυτό το κράτος που θα αναλάβει τις συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης και πώς αυτό το κράτος συμπεριφέρεται στον λαό. Δεν είναι αυτό το κράτος που, χρόνια τώρα, ισοπεδώνει τα εργατικά και λαϊκά δικαιώματα, έχοντας ως οδηγούς του όλες τις κυβερνήσεις του; Δεν είναι αυτό το κράτος που κόβει αβέρτα συντάξεις και μισθούς, που χαρτσώνει αλύπητα τα λαϊκά στρώματα της πόλης και του χωριού, που φορολογεί ακόμα και τους ανέργους ή όσους παίρνουν ακόμη και 400 ευρώ τον μήνα; Δεν είναι αυτό το κράτος που ταιγκουνεύεται όλο και περισσότερο να δώσει λεφτά για τη λαϊκή υγεία και την παιδεία, μετατρέποντας αυτές σε πανάκριβα εμπορεύματα; Δεν είναι αυτό το κράτος, που την ίδια στιγμή «μπουκώνει» το κεφάλαιο με επιδοτήσεις-κίνητρα, φοροαπαλλαγές δισεκατομμυρίων, που απαγορεύει τις απεργίες, που διευκολύνει τις απολύσεις και ανέχεται την απληρωσιά, συχνά με πολύ τραγικές συνέπειες, όπως έδειξε και η αυτοκτονία της εργαζόμενης στον «Καρυπίδη»;

Κι αυτό το κράτος, το ταξικό ως το μεδούλι του, θέλετε να πιστέψουμε εμείς και οι εργαζόμενοι ότι θα εγγυηθεί τις φιλολαϊκές συγκοινωνίες στη Θεσσαλονίκη και οπουδήποτε αλλού. Θέλετε να πιστέψουμε ότι θα απαρνηθεί την ταξική του φύση και από όργανο του κεφαλαίου, θα είναι παράλληλα και στήριγμα του λαού; Πότε έγινε αυτό;

Το κράτος έναν ιδιοκτήτη αναγνωρίζει: ή το κεφάλαιο ή τον λαό. Και τους δυο μαζί, δεν γίνεται. Και μόνο το παράδειγμα της κρατικής ΔΕΗ, που γδέρνει τον κόσμο, θα έφτανε. Για να μην πούμε για τον ΟΑΣΘ της Αθήνας, που ανέβασε το εισιτήριο στο 1,40 ευρώ κι όλο ανεβαίνει.

Αξίζει, όμως, να δούμε λίγο και από πιο κοντά την πείρα της Αθήνας, με τις δημόσιες αστικές της συγκοινωνίες. Ο δημόσιος φορέας της Αθήνας δεν ήταν αυτός που μείωσε τους μισθούς των εργαζομένων κατά 40%; Οι εργαζόμενοι του δημόσιου ΟΑΣΘ δεν είδαν τις συνθήκες εργασίας να χειροτερεύουν και την εντατικοποίηση της δουλειάς τους να χτυπάει κόκκινο;

Δημόσιος δεν είναι ο φορέας, που δεν προσλαμβάνει οδηγούς-τεχνίτες, που διέλυσε τις αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας, με αποτέλεσμα να βγαίνουν στην Αθήνα λιγότερα από τα μισά οχήματα, λόγω βλαβών, που δεν επιδιορθώνονται, αφού υπάρχει έλλειψη προσωπικού και ανταλλακτικών;

Δεν έχει μειωθεί επικίνδυνα το προσωπικό σε όλο το σύστημα των αστικών συγκοινωνιών της Αθήνας;

Το ίδιο ακριβώς θα συμβεί και με τις δημόσιες αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης γιατί, όπως ξέρετε πάρα πολύ καλά, σε μία καπιταλιστική κοινωνία δεν μπορεί να υπάρξει και δεν υπάρχει επιχείρηση, είτε ιδιωτική είτε δημόσια είτε κοινωνική - αυτό το τελευταίο «φρούτο» που πλασάρετε, τις ΚΟΙΝΣΕΠ- που να αρνηθεί ή να αδιαφορήσει για το οξυγόνο της, δηλαδή για το καπιταλιστικό κέρδος.

Και αυτό το γνωρίζει βέβαια, πάρα πολύ καλά και η Ευρωπαϊκή Ένωση, γι' αυτό και δεν την ενδιαφέρει το εάν μία επιχείρηση, ή εν προκειμένω μία επιχείρηση συγκοινωνιών, θα έχει ιδιωτικό ή δημόσιο χαρακτήρα. Καπιταλιστικό χαρακτήρα γνήσιο να έχει, στη λογική κόστους και οφέλους να δουλεύει και τα υπόλοιπα είναι λεπτομέρειες!

Εάν μάλιστα, όλα αυτά αφορούν σε μία δημόσια επιχείρηση, όπως τώρα κάνετε με τις Αστικές Συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης, τόσο το καλύτερο για τον κρατικό προϋπολογισμό, που θα εξοικονομεί και άλλα λεφτά, για να τα δίνει με χίλιους τρόπους

στους μεγάλους επιχειρηματικούς ομίλους για την ανάπτυξη των κερδών τους.

Ας μην πανηγυρίζει, λοιπόν, η Κυβέρνηση επειδή εφαρμόζει στη χώρα μας πρώτη τον σχετικό Κανονισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης και νομοθετεί τον ΟΣΕΘ και την ΑΣΥΘ, δηλαδή τις δύο ανώνυμες εταιρείες για τις συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης.

Εκτός και εάν άλλαξε χαρακτήρα η Ευρωπαϊκή Ένωση και εάν έγινε φιλολαϊκή. Από όσο ξέρουμε, όμως, είτε νεοφιλελεύθερη, όπως τη λέτε, είτε σοσιαλδημοκρατική, το τραγούδι της δεν αλλάζει. Είναι το τραγούδι της σειρήνας του κεφαλαίου.

Η απιολογική έκθεση το λέει καθαρά. Ρητά και κατηγορηματικά αναφέρεται ότι ο νέος ρυθμιστικός φορέας των Δημόσιων Συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης λειτουργεί στα πρότυπα του ΟΑΣΑ, υπάγεται στις διατάξεις περί ΔΕΚΟ, που λειτουργούν πια εδώ και πολύ καιρό αποκλειστικά με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια, καθώς και στις διατάξεις του ν.2190 από το μακρινό 1920 «περί ανωνύμων εταιρειών», έτσι για να μην μένει και η παραμικρή αμφιβολία για το πού το πάτε.

Αφήστε, λοιπόν, τις κορώνες περί δημοσίου και κοινωνικού οφέλους, αφού είναι βέβαιο ότι με το νέο τάχα μοντέλο δημόσιων συγκοινωνιών στη Θεσσαλονίκη και τα εισιτήρια θα αυξηθούν και οι εργαζόμενοι σε αυτές θα υποστούν ακόμη μεγαλύτερη εκμετάλλευση, αφού μία ανώνυμη εταιρεία, όπως η ΑΣΥΘ, θα επιδιώκει ως ανώνυμη εταιρεία που σέβεται τον εαυτό της τα κέρδη και αυτά θα βγαίνουν κατ' ευθείαν από τις λαϊκές τσέπες, γιατί η αστική συγκοινωνία είναι το κατεξοχήν λαϊκό μεταφορικό μέσο.

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

Θα ήθελα μία μικρή ανοχή, κύριε Πρόεδρε. Σας ευχαριστώ.

Υπάρχει, όμως, και μία πλευρά στο νομοσχέδιο, όπως είπαμε και στην επιτροπή, που δεν πρέπει να υποτιμηθεί και πρέπει να προσεχθεί από τον λαό της πόλης, γιατί κρύβει αρκετούς κινδύνους για τα συμφέροντά του.

Αρκετοί δήμαρχοι στη Θεσσαλονίκη και ο Περιφερειάρχης ο ίδιος δηλώνουν συνέχεια υπέρμαχοι της εμπλοκής των δήμων στο αστικό συγκοινωνιακό έργο, επικαλούμενοι και τις σχετικές διατάξεις του «ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΗ».

Έρχεται, λοιπόν, η Κυβέρνηση και με το άρθρο 18 του νομοσχεδίου νομοθετεί τη δυνατότητα συμμετοχής των δήμων στο μετοχικό κεφάλαιο της ανώνυμης εταιρείας μέχρι το 49% του συνόλου των μετοχών της.

Τι κάνει, δηλαδή, η Κυβέρνηση; Ανοίγει τον δρόμο για να απλώσουν οι δήμοι την επιχειρηματική τους λειτουργία και στις συγκοινωνίες. Ποιοι; Οι δήμοι, το τοπικό κράτος, δηλαδή, που ασφυκτούν από την κρατική υποχρηματοδότηση, που είναι δεμένοι χειροπόδαρα στην αντιλαϊκή δημοσιονομική πολιτική, που οδηγούνται στον δανεισμό, με τον λογαριασμό να πηγαίνει βέβαια στους δημότες, και που έχουν ευαγγέλιο τη δημοτική φορολογία, την ανταποδοτικότητα και ματώνουν όλο και περισσότερο τις λαϊκές οικογένειες.

Κάποιο λάκκο έχει η φάβα! Απ' ό,τι φαίνεται, η ιδιωτικοποίηση της αστικής συγκοινωνίας, δηλαδή η παράδοσή της -και μάλιστα των πιο κερδοφόρων τμημάτων της- στους επιχειρηματίες εργολάβους επιδιώκεται να γίνει μέσω των δήμων. Έχουν άλλωστε και τη σχετική εμπειρία, εκτός βέβαια από τη θέληση.

Αυτό το δήλωσαν απερίφραστα αρκετοί δήμαρχοι της περιοχής της Θεσσαλονίκης χθες στην επιτροπή της Βουλής. Και με δεδομένη την κακή οικονομική τους κατάσταση και με εκφρασμένη την επιθυμία τους για την περιβόητη δημοτικοποίηση των αστικών συγκοινωνιών, είναι βέβαιο ότι θα αποτελέσουν τον ενδιάμεσο σταθμό για να τις αναθέσουν σταδιακά και κομματιαστά στα χέρια των ιδιωτών εργολάβων, που ετοιμάζονται για νέα μεγάλα κέρδη. Μιλάμε βέβαια για τις κερδοφόρες γραμμές, γιατί οι άλλες που δεν έχουν μεγάλη μεταφορική κίνηση ή είναι μακρινές θα μείνουν στο δημόσιο για να τις λειτουργεί όπως όπως.

Για να δαλεάσετε μάλιστα και τους επίδοξους ιδιώτες επενδυτές, στο άρθρο 3 προβλέπεται ότι για την εγκατάσταση των στάσεων, των στεγάστρων, των σταθμαρχείων, των εκδοτηρίων και άλλων συναφών εγκαταστάσεων δεν απαιτείται καμία έγκριση ή άδεια από την περιφέρεια, τους δήμους ή άλλη δημόσια αρχή, δηλαδή οι ιδιώτες θα στήνουν τις στάσεις όπου τους βολεύουν.

Με λίγα λόγια, θα στήνουν ό,τι θέλουν, όπου θέλουν και χωρίς να ρωτούν κανέναν.

Συνοψίζοντας, λέμε ότι τίποτα καλό δεν έχει να περιμένει ο λαός της Θεσσαλονίκης και οι εργαζόμενοι στις συγκοινωνίες από το σημερινό νομοσχέδιο. Το δικαίωμά του σε σύγχρονες αστικές συγκοινωνίες θα το πληρώνει διαρκώς πανάκριβα ο λαός είτε στη δημόσια ανώνυμη εταιρεία είτε στους ιδιώτες.

Αν ο λαός θέλει, εκτός από σύγχρονες, να έχει και φθηνές και δωρεάν αστικές συγκοινωνίες στη Θεσσαλονίκη και οπουδήποτε αλλού βέβαια, αν θέλει αυτές να είναι δωρεάν για τις ώρες που τις χρειάζεται για τη δουλειά του, τότε η μόνη πρόταση στην οποία πρέπει να ακουμπήσει και για την οποία πρέπει να αγωνιστεί είναι η πρόταση του ΚΚΕ που έχει ολοκληρωμένο σχέδιο για τη συνολική οργάνωση της κοινωνίας και φυσικά και για τις λαϊκές μεταφορικές ανάγκες, μακριά όμως και αντίθετα, σε κάθε περίπτωση, από οποιαδήποτε καπιταλιστική λογική.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Ευχαριστούμε τον κ. Ιωάννη Δελή, Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας.

Προχωρούμε στους ομιλητές.

Τον λόγο έχει η κ. Χαρούλα Καφαντάρη, Βουλευτής του ΣΥΡΙΖΑ, για πέντε λεπτά.

ΧΑΡΟΥΛΑ (ΧΑΡΑ) ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι Βουλευτές, συζητάμε σήμερα ένα νομοσχέδιο-τομή θα έλεγα, ένα νομοσχέδιο που αφορά το κοινωνικό δικαίωμα μετακίνησης των πολιτών της Θεσσαλονίκης και της πρόσβασής τους σε συγκοινωνίες φιλικές προς τον πολίτη και βέβαια προς το περιβάλλον.

Μπαίνει ένα τέλος σε ένα ιδιότυπο μονοπώλιο, το μονοπώλιο του ΟΑΣΘ, με την εναρμόνιση βέβαια με το ενωσιακό δίκαιο, τον κανονισμό 1370/2007.

Κύριοι Βουλευτές, τελειώνει πλέον το παλιό στις συγκοινωνίες στη Θεσσαλονίκη.

Ο ΟΑΣΘ αποτελεί ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα κρατικοδίαιτου ιδιωτικού τομέα με μια ιστορία εξήντα χρόνων στην πόλη της Θεσσαλονίκης. Κάποιοι εδώ μέσα ίσως θεωρούν υγιές αυτό το μοντέλο του ιδιωτικού τομέα της οικονομίας. Είναι υγιής ένας ιδιωτικός τομέας που λειτουργεί με χρέη 110 εκατομμυρίων ευρώ, με οφειλές 41 εκατομμυρίων ευρώ στα ασφαλιστικά ταμεία, απλήρωτους εργαζόμενους, με επιβολή προστίμων στους ανέργους και τα πρόστιμα να τα πληρώνει τελικά το κράτος και βέβαια με γερασμένο και ρυπογόνο στόλο αυτοκινήτων;

Τι δεν ακούσαμε μέσα σε αυτήν Αίθουσα και σήμερα, αλλά ιδιαίτερα στις επιτροπές τις δύο προηγούμενες μέρες!

Ακούσαμε, ανάλογα με την πολιτική σκοπιά του καθενός, άλλος να λέει ότι κρατικοποιείται και γίνεται το κακό δημόσιο ο ΟΑΣΘ, άλλος ότι γίνεται κρατικός για να μπορέσουμε μετά να τον ιδιωτικοποιήσουμε, να τον βάλουμε στο Ταμείο Αξιοποίησης Περιουσίας και να τον ξεπουλήσουμε κ.λπ..

Εγώ θα επαναλάβω κάτι που και ο Υπουργός, αλλά και οι Βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ ανέφεραν και είναι η πραγματικότητα: Το Ταμείο Αξιοποίησης Περιουσίας αφορά αξιοποίηση περιουσίας πραγματικά του δημοσίου.

Εσείς που κάνετε αυτή την κριτική, θυμηθείτε πριν από κάποια χρόνια το γνωστό ΤΑΙΠΕΔ, το ταμείο ξεπουλήματος της δημόσιας περιουσίας του δημοσίου. Υπάρχει μια μεγάλη, ουσιαστική διαφορά σε αυτά τα δύο. Θα έλεγα, μάλιστα, ότι η διαβούλευση η οποία έγινε χθες και προχθές στη Βουλή με εκπροσώπους φορέων της πόλης, της τοπικής αυτοδιοίκησης κ.λπ., ήταν πάρα πολύ ενδιαφέρουσα και ένα συμπέρασμα βγαίνει, ότι όλοι -για να μην πω οι περισσότεροι- καταδίκασαν αυτό το μοντέλο του ΟΑΣΘ το οποίο λειτουργεί τόσες δεκαετίες στη Θεσσαλονίκη και μίλησαν για αλλαγή, βιώσιμες συγκοινωνίες που θα εξυπηρετούν πραγματικά τους πολίτες. Κάποιοι, μάλιστα, δήμαρχος χαρακτήρισε τον ΟΑΣΘ και τις συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης άθλιες.

Δεν μπορεί, κύριοι Βουλευτές, οι συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης, με το ένα εκατομμύριο περίπου πληθυσμό, να επιδοτούνται πολύ περισσότερο από αυτές της Αθήνας των πέντε εκατομμυρίων.

Χρειάζεται, λοιπόν, ένα άλλο μοντέλο συγκοινωνιών. Σύγχρο-

νες συγκοινωνίες με κοινωνικό πρόσωπο, με στόχο η Θεσσαλονίκη να γίνει φιλική πόλη με αξιόπιστο σύστημα συγκοινωνιών, που θα βοηθά την ανάπτυξη, τον τουρισμό, θα εξασφαλίζει την αξιοπρέπεια του πολίτη, θα έχει εργαζόμενους με σταθερές εργασιακές σχέσεις και συλλογικές συμβάσεις εργασίας και βέβαια, χωρίς να επιβαρύνεται περιβαλλοντικά το μητροπολιτικό συγκρότημά της.

Είναι πολιτική επιλογή στα μεγάλα μητροπολιτικά συγκροτήματα και της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης οι συγκοινωνίες να είναι δημόσιες, με κοινωνικό έλεγχο, σχεδιασμό, με διαφανείς λειτουργίες, με διαγωνισμούς οι οποίοι θα γίνονται σύμφωνα με τον νόμο για τις δημόσιες συμβάσεις.

Δημιουργείται, λοιπόν, ένα νέο νομικό πλαίσιο συγκοινωνιών. Ο ΟΑΣΘ τίθεται εν λειτουργία σε εκκαθάριση, δημιουργούνται δυο νέοι φορείς, ένας ρυθμιστικός, η ΟΣΕΘ Α.Ε. και ένας εκτελεστικός, η ΑΣΥΘ Α.Ε.

Όμως τι εννοούμε, όταν λέμε φιλικές συγκοινωνίες ως προς το περιβάλλον; Γι' αυτό θα ήθελα να πω μερικά πράγματα. Ποια είναι η συνεισφορά των μεταφορών στη ρύπανση των μεγαλουπόλεων. Σημαντική και στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη, με βάση ενεργειακό ισοζύγιο 2014 στις μεταφορές, καταναλώνεται περίπου το 40% της ενέργειας της τελικής κατανάλωσης, ενώ οι μεταφορές αποτελούν πηγή εκπομπών ρυπογόνων αερίων.

Απαιτείται, λοιπόν, βελτίωση του ενεργειακού μίγματος στις μεταφορές με χρήση εναλλακτικών καυσίμων και μάλιστα, σε αυτή την Αίθουσα ψηφίσαμε τον ν.4439/2016 -του ίδιου Υπουργείου νόμος- για υποδομές εφοδιασμού με εναλλακτικά καύσιμα.

Απαιτείται, λοιπόν, μια εθνική στρατηγική, ένα σχέδιο ενεργειακής πολιτικής στον τομέα των μεταφορών με βάση τις εθνικές και ενωσιακές πολιτικές για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής. Η Ευρωπαϊκή Ένωση προτείνει ψηφιακές τεχνολογίες στις μεταφορές, έξυπνη τιμολόγηση, μέσα μαζικής μεταφοράς με χαμηλές εκπομπές αερίων.

Ας γίνει, λοιπόν, κύριε Υπουργέ, ο νέος οργανισμός αρχή για αλλαγή αυτού του μοντέλου. Συγκοινωνία φιλική προς το περιβάλλον, γιατί; Διότι η Θεσσαλονίκη αξίζει συγκοινωνίες φιλικές προς τον πολίτη της πρώτα και προς το περιβάλλον. Συγκοινωνίες με θετικό κοινωνικό πρόσημο.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Ευχαριστούμε τη Βουλευτή του ΣΥΡΙΖΑ κ. Χαρά Καφαντάρη.

Τον λόγο έχει ο Βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας κ. Κωνσταντίνος Γκιουλέκας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΚΙΟΥΛΕΚΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα μιλούσα μόνο για το νομοσχέδιο, αλλά άκουσα προηγουμένως τον Υπουργό, όταν πήρε τον λόγο, να ακολουθεί μια άλλη τακτική, να μη μιλάει για το νομοσχέδιο, αλλά να μιλάει για όλα τα υπόλοιπα.

Μάλιστα, κύριε Υπουργέ, λυπάμαι, γιατί με ένα ειρυνικό ύφος απευθυνθήκατε σε όλη την Αντιπολίτευση, που τόλμησε να ασκήσει κριτική σε αυτόν τον μεγαλόπνοο σχεδιασμό σας για τις αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης. Και τι δεν μας είπατε, δηλαδή;

Θα ήθελα να σταθώ μόνο σε δυο-τρία σημεία. Μας είπατε «να μη κατηγορείτε το παρελθόν μας». Ας μην μπλέξουμε τα παρελθόντα του ενός και του άλλου. Ακούστηκαν διάφορα εδώ και νομίζω ότι θα υποβιβάσουμε τη συζήτηση.

Όσο για τη μουγκή συνάντηση Κυριάκου Μητσοτάκη και Σόιμπλε, που είπατε, ο κ. Κυριάκος Μητσοτάκης εξήγησε ευκρινέστατα και από αυτό το Βήμα τι ακριβώς είπε και στην κ. Μέρκελ και στον κ. Σόιμπλε, αλλά και τι λέει μονίμως σε όλους τους ξένους αξιωματούχους με τους οποίους έρχεται σε επαφή, υπερασπιζόμενος το εθνικό συμφέρον.

Αυτό το οποίο εγώ δεν καταλαβαίνω είναι ότι το λέτε εσείς που είστε ο εκπρόσωπος μιας Κυβέρνησης, που ο δικός σας Πρωθυπουργός έλεγε «Go home, κυρία Μέρκελ» ή ότι η τρόικα φεύγει και δεν θα ξαναπατήσει τα ποδάρια της εδώ πέρα. Σήμερα πηγαίνετε όλοι και τη συναντάτε στο «Χίλτον» και ο κ. Τσίπρας έχει γίνει ο πιο πειθήνιος φίλος, συνεργάτης και συνεταίρος της κ. Μέρκελ. Σας παρακαλώ, λοιπόν, ας μην μπορούμε σε μια τέτοια συ-

ζήτηση.

Είπατε πολλά και για τη Θεσσαλονίκη. Είπατε: «Ας μη μιλάνε αυτοί που κάποτε ξήλωναν τις γραμμές του τραμ», εννοώντας τον Κωνσταντίνο Καραμανλή ή «αυτοί που ίδρυσαν τον ΟΑΣΘ».

Κατ' αρχάς, θα ήθελα να σας πω ότι ο Κωνσταντίνος Καραμανλής, πέρα από όλα αυτά τα οποία μπορείτε εσείς να του καταλογίζετε, είναι ο άνθρωπος ο οποίος μας οδήγησε αναίμακτα από τη δικτατορία στη δημοκρατία, αποσόβησε έναν πόλεμο με την Τουρκία, έβαλε τη χώρα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, αναγνώρισε – και έκανε πάρα πολύ καλά – το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας εκείνη την καίρια στιγμή όταν έγινε η Μεταπολίτευση.

Επιπρόσθετα, να σας πω, επειδή ακούστηκε «ποια είναι η προσφορά της παράταξής σας στη Θεσσαλονίκη», ότι είναι και ο άνθρωπος στον οποίο η Θεσσαλονίκη χρωστά πάρα πολλές υποδομές και δομές τις οποίες μέχρι σήμερα χρησιμοποιεί, όπως τον σιδηροδρομικό σταθμό, το «Palais des Sports», το Κρατικό Θέατρο Βορείου Ελλάδος, το λιμάνι, την πανεπιστημιούπολη και πάρα πολλά άλλα σύγχρονα έργα της εποχής εκείνης που, δυστυχώς, μέχρι σήμερα δεν έχουν ξεπεραστεί γιατί δεν αντικαταστάθηκαν από κάτι νεότερο και καλύτερο.

Κύριε Υπουργέ, ο χώρος των δημοσίων συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης χρειάζεται αναβάθμιση; Χρειάζεται. Και μόνο το γεγονός ότι κλείνετε τον ΟΑΣΘ, αυτό σημαίνει ότι εξασφαλίζετε κάτι καλύτερο; Γιατί; Το περιγράφετε πουθενά στο νομοσχέδιό σας; Τι περιλαμβάνει το νομοσχέδιο σας; Ιδρύετε μια ακόμα δημόσια Υπηρεσία. Ε, και λοιπόν; Αυτό αποτελεί εγγύηση; Είναι θέσφατο, επειδή εσείς το λέτε, ότι θα είναι αναβαθμισμένες και πιο ποιοτικές οι αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης;

Προερχόμενος από τη Θεσσαλονίκη, Βουλευτής αυτής της πόλης, σας λέω ότι η Θεσσαλονίκη χρειάζεται αναβαθμισμένες αστικές συγκοινωνίες. Χρειάζεται και τραμ και θαλάσσια συγκοινωνία και μετρό, γιατί έχει μείνει πάρα πολύ πίσω. Βεβαίως και τα χρειάζεται. Όμως, επειδή τα χρειάζεται, έρχεστε εσείς και λέτε: «Αφού κλείνουμε τον ΟΑΣΘ, η Θεσσαλονίκη ως δια μαγείας θα αποκτήσει αναβαθμισμένες δημόσιες συγκοινωνίες»; Πώς το βγάζετε αυτό το συμπέρασμα;

Επιτρέψτε μου να αναφερθώ στο νομοσχέδιο.

Κατ' αρχάς η Θεσσαλονίκη σας χρωστά μια απάντηση, κύριε Υπουργέ. Το πείσμα σας να μη συναντίστε με τη διοίκηση του ΟΑΣΘ επί δυόμιση χρόνια που κυβερνά η Κυβέρνησή σας αυτόν τον τόπο έχει οδηγήσει σε αφάνταστη ταλαιπωρία τους Θεσσαλονικείς, οι οποίοι είδαν πολλές φορές, δυστυχώς, να μένει η πόλη επί μια εβδομάδα ολόκληρη χωρίς αστικές συγκοινωνίες, γιατί ο κ. Σπίρτζης, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν ήθελε να συναντηθεί με τη διοίκηση του ΟΑΣΘ. Αυτά τα πείσματα της Κυβέρνησής σας τη πλήρωνε η Θεσσαλονίκη και οι Θεσσαλονικείς.

Θα ήθελα, μάλιστα, να σας ρωτήσω και κάτι. Αυτό το οποίο κάνετε και σήμερα θα οδηγήσει σε καλύτερη μοίρα τους Θεσσαλονικείς; Πείτε μας πώς το αποδεικνύετε;

Ας προχωρήσουμε. Εσείς ιδρύετε μια δημόσια υπηρεσία. Είστε ο ίδιος άνθρωπος ο οποίος προχωρήσατε στην αποκρατικοποίηση δεκαεσσάρων περιφερειακών αεροδρομίων. Διαλέξετε τι κάνετε. Ποια είναι η κατεύθυνση την οποία δίνετε, ιδιωτικοποιήσεις ή κρατικοποιήσεις; Γιατί εδώ η κρατικοποίηση, άρα λοιπόν η δημόσια υπηρεσία, θα οδηγήσει σίγουρα στην εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος, ενώ σε άλλες περιπτώσεις όχι, όπως στα λιμάνια, αν θέλετε, με την υπογραφή με την «COSCO», όπου είχαμε την παραχώρηση του εμπορευματικού σταθμού στο λιμάνι του Πειραιά;

Τον ΟΣΕ τον ξεπουλήσατε. Φωνάζατε κάποτε ότι η Κυβέρνησή μας θα τον ξεπουλήσει με 230-250 εκατομμύρια ευρώ και τον ξεπουλήσατε με 30-40 εκατομμύρια ευρώ. Ξαφνικά έρχεστε σήμερα και επιάρεστε λέγοντας: «Ξέρετε, κάνοντας μια δημόσια υπηρεσία, κρατικοποιώντας λοιπόν τις αστικές συγκοινωνίες, αυτό θα λειτουργήσει ως θέσφατο και θα φέρει αμέσως αναβάθμιση στις δημόσιες συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης».

Μάλιστα, το κάνετε με έναν άλλο τρόπο, αντί να μιλήσετε στο νομοσχέδιό σας για τον τρόπο με τον οποίο θα λειτουργήσουν οι δημόσιες συγκοινωνίες.

Ακούστε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τι αυταρχικά θέματα περιλαμβάνει το νομοσχέδιο: Τα μέλη του διοικητικού συμβου-

λίου θα έχουν μια πρωτότυπη ασυλία. Διαβάζω στο άρθρο 29 ότι τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου, ο Πρόεδρος, ο διευθύνων σύμβουλος δεν διώκονται και δεν ενάγονται για πράξεις και αποφάσεις τους που είναι σύμφωνες με τον παρόντα νόμο. Ακούστε δηλαδή. Αρκεί να επικαλείται κανείς ότι «εγώ ό,τι κάνω, το κάνω σύμφωνα με τον παρόντα νόμο» και με τον λόγο αυτό θα απαλλάσσεται των ευθυνών.

Επίσης ακούστε το άλλο. Θα είναι δυνατόν το διοικητικό συμβούλιο του ΟΣΕΘ, της μίας από τις δύο δημόσιες υπηρεσίες, να λειτουργεί εν απαρτία -ξέρετε με πόσα άτομα, κύριοι συνάδελφοι;- με τρία άτομα. Παγκόσμια πρωτοτυπία. Αυτές είναι οι ρυθμίσεις που θα οδηγήσουν στην αναβάθμιση των αστικών συγκοινωνιών! Προχωρώ παρακάτω.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ξέρετε ότι το νομικό πρόσωπο αυτό ιδρύεται για ενενήντα χρόνια. Με μόνη διαφορά ότι σήμερα έχουμε 2017. Και όπως παρατήρησε και ο εισηγητής μας κ. Καραμανλής, αλλά και ο Κοινοβουλευτικός μας Εκπρόσωπος κ. Δένδιας, το 2019, σύμφωνα με τον κανονισμό 1370/2007, είμαστε αναγκασμένοι να προχωρήσουμε σε ανοιχτές διαγωνιστικές διαδικασίες.

Κύριε Σπίρτζη, σας ερωτώ: Έχετε εξασφαλίσει την εξαίρεση αυτού του νέου φορέα; Έχετε μιλήσει με τους εταίρους και σας έχουν διαβεβαιώσει ότι εξαιρείται; Αν είναι, πείτε το στην Εθνική Αντιπροσωπεία. Πείτε: «Ναι, κρατικοποιούμε τις αστικές συγκοινωνίες και προχωρούμε σε αυτό το μοντέλο γιατί είμαστε βέβαιοι ότι θα εξαιρέσουμε τις Αστικές Συγκοινωνίες Θεσσαλονίκης από αυτό το οποίο επιτάσσει ο κοινοτικός κανονισμός». Αλλιώς τι κάνουμε τώρα; Φτιάχνουμε στα μέσα του 2017 δύο νέα νομικά πρόσωπα τα οποία σε δύο χρόνια θα χρειαστεί, ενδεχομένως, να τα διαλύσουμε, αν πάμε σε ανοιχτές διαγωνιστικές διαδικασίες; Εκτός εάν έχετε εξασφαλίσει την εξαίρεση, θέλετε να κρατικοποιήσετε τις αστικές συγκοινωνίες και να κάνετε το colpo grosso, όπως κάνατε και με τον ΟΑΣΑ, με τις Αστικές Συγκοινωνίες της Αθήνας, να το βάλετε και αυτό στο υπερταμείο, εκεί όπου βάζετε όλα τα «ασημικά (της χώρας) για ενενήντα εννιά χρόνια.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Ολοκληρώστε την τοποθέτησή σας, σας παρακαλώ. Έχουμε υπερβεί αρκετά.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΚΙΟΥΛΕΚΑΣ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Βεβαίως, πέραν όλων αυτών, αυτό το οποίο θέλω να πω είναι ότι πρέπει να υπάρξει μέριμνα και για τους εργαζόμενους στον ΟΑΣΘ. Δεν έχει μιλήσει κανένας για αυτό. Δουλεύουν εκεί 2.300 άνθρωποι. Τι γίνεται; Οι άνθρωποι αυτοί μεταφέρονται αυτομάτως στο δημόσιο. Πού όμως; Στο ενιαίο μισθολόγιο.

Έχετε βγει, λοιπόν, να πείτε δημόσια στον κόσμο ότι ξέρετε, εσείς που εργάζεστε στον ΟΑΣΘ, οι δυόμισι χιλιάδες οικογένειες της Θεσσαλονίκης, θα δείτε ξαφνικά να μειώνεται ο μισθός σας;

Αυτά πρέπει να τα εξηγήσετε στον κόσμο, γιατί εδώ βγαίνουν όλοι -εννοώ οι συνοδοιπόροι σας στον κυβερνητικό συνασπισμό- και λένε ότι ξέρετε, με αυτόν τον τρόπο, θέσφατο, θα λειτουργήσουν όλα τέλεια, άψογα, εξασφαλίζονται όλοι οι εργαζόμενοι, κανένας δεν θα έχει παράπονο, όλα λύθηκαν. Ωραία! Μαζί σας να φτιάξουμε κάτι καλύτερο.

Αυτό, όμως, δεν γίνεται, κύριε Υπουργέ, με αυτόν τον τρόπο. Αυτό γίνεται προκηρύσσοντας έναν δημόσιο διάλογο με όλους τους φορείς Θεσσαλονίκης, οι οποίοι θα έπρεπε να μετάρχουν στο διάλογο, να σας πουν προτάσεις -έχουν προτάσεις- και τότε πράγματι να καταλήξουμε κάπου.

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

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Θεωρώ ότι αυτό το νομοσχέδιο, το οποίο φέρνεται, το μόνο που εξυπηρετεί, κύριε Σπίρτζη, είναι τις ιδεοληψίες της Κυβέρνησής σας. Και νομίζω ότι, δυστυχώς, δεν μπορεί να μας πείσει με προστά, θα μας πείσει πίσω. Μας γυρίζετε πολλές δεκαετίες πίσω με αυτό το νομοσχέδιο.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος από το Ποτάμι κ. Γιώργος Μαυρωτάς.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΥΡΩΤΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Όταν άκουσα ότι έρχεται το νομοσχέδιο του ΟΑΣΘ η πρώτη μου απορία ήταν γιατί να έρθει με τη διαδικασία του επείγοντος. Αν και δεν πέφτουμε από τα σύννεφα. Η εξαίρεση θα ήταν να έρθει με κανονικές διαδικασίες. Με τη διαδικασία του επείγοντος, λοιπόν, για να ψηφιστεί ώστε να ξεκινήσει αμέσως μετά, όπως είπε ο Υπουργός, ο σχεδιασμός και η υλοποίησή του, δηλαδή τον Αύγουστο που ως γνωστόν οι δημόσιες υπηρεσίες σφύζουν από δραστηριότητα.

Ας πάμε στο συγκεκριμένο θέμα. Δεν θα μπω σε λεπτομερή συζήτηση. Τα είπε ο κ. Αμυράς ο εισηγητής μας. Το καθεστώς με τον ΟΑΣΘ ήταν ήδη προβληματικό: Κρατικοδιαίτος καπιταλισμός, ο οποίος εξασφάλιζε για τους μετόχους σταθερά κέρδη και βέβαια τη δυνατότητα τοπικών πολιτικών παραγόντων να διορίζουν εξασφαλίζοντας ψήφους. Ένα κλασικό παράδειγμα δηλαδή πελατειακού κράτους όπου κάποιοι έκαναν τη ψηφοθηρική τους πολιτική με τις πλάτες του δημοσίου.

Η Θεσσαλονίκη, η δεύτερη σε μέγεθος πόλη της Ελλάδας, δεν είχε και δεν έχει άλλα δημόσια μέσα μεταφοράς εκτός από τα λεωφορεία του ΟΑΣΘ. Όπως έχει ειπωθεί πολλές φορές, αναπτυγμένος τόπος δεν είναι εκεί όπου οι φτωχοί μετακινούνται με αυτοκίνητα, αλλά εκεί όπου ακόμα και οι πλούσιοι χρησιμοποιούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς.

Δυστυχώς, η αντίληψη που κυριαρχεί εδώ είναι ότι οι δημόσιες αστικές συγκοινωνίες αφορούν κυρίως τα χαμηλά εισοδήματα και αποτελούν δαπάνη. Η αντίληψη αυτή είναι παρωχημένη.

Όταν η «GOOGLE» αποφάσισε να εγκαταστήσει τα κεντρικά της γραφεία στο Δουβλίνο στην Ισλανδία, έθεσε ως προϋπόθεση την άριστη πρόσβαση του προσωπικού είτε με μέσα μαζικής μεταφοράς είτε με ποδήλατα. Για το Δουβλίνο, λοιπόν, οι αστικές συγκοινωνίες αποδείχθηκαν στρατηγικός σύμμαχος στην προσέλκυση επενδύσεων.

Σήμερα χρειάζεται να γίνει κατανοητό ότι οι δημόσιες συγκοινωνίες αφορούν όλους και είναι εργαλείο οικονομικής ανάπτυξης. Οι καλές αστικές συγκοινωνίες αποτελούν παράγοντα προσέλκυσης άμεσων ξένων επενδύσεων, ενώ επηρεάζουν και τον δείκτη ποιότητας ζωής σε κάθε πόλη.

Η λύση, λοιπόν, που δίνει η Κυβέρνηση είναι κατά τη γνώμη μας στη λάθος κατεύθυνση. Μπορεί να είναι ελκυστική για τους δυόμισι χιλιάδες εργαζόμενους, που θα τις μετατρέψει σε δημόσιους υπαλλήλους, αλλά σε λίγο το πιθανότερο είναι ότι οι δύο νέοι κρατικοί φορείς, ο ΟΣΕΘ και η ΑΣΥΘ -αλήθεια που τα βρήκατε τα ονόματα αυτά, ΟΣΕΘ και ΑΣΥΘ, είναι σαν ζευγάρι που ξεπηδάει από τις σελίδες της Παλαιάς Διαθήκης- να καταλήγουν στο υπερταμείο, λοιπόν, όπως ο ΟΑΣΑ ή το ΤΑΙΠΕΔ, που θα αναλάβει την ιδιωτικοποίησή τους, πηγαίνοντας προς το 2019, που θα πρέπει να υπάρξει απελευθέρωση του συγκοινωνιακού έργου. Και τότε, κύριε Υπουργέ, μιας και σας αρέσει η λέξη «αποιδιωτικοποίηση» -γεμίζει το στόμα σας, όταν την λέτε- θα έχουμε μία απο-αποιδιωτικοποίηση.

Εν τω μεταξύ, οι συγκοινωνίες στην πόλη θα έχουν γίνει μπάχαλο, καθότι σε αντίθεση με την Αθήνα δεν υπάρχουν στη Θεσσαλονίκη μέσα σταθερής τροχιάς, τραμ και μετρό. Και μου κάνει εντύπωση που κανένας στην Θεσσαλονίκη δεν ανησυχεί γι' αυτό.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Ζ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΛΥΚΟΥΔΗΣ**)

Σας άκουσα μάλιστα χθες στην επιτροπή να λέτε για το πάρτι των διορισμών από Νέα Δημοκρατία και ΠΑΣΟΚ, που γινόταν στον ΟΑΣΘ. Δίκιο έχετε, απόλυτο δίκιο. Εσείς όμως αλήθεια, πού ήσασταν τότε; Ο πρόεδρος του ΤΕΕ δεν μπορούσε να πει μια λέξη γι' αυτά ή μήπως, επειδή ήσασταν σε άλλο στρατόπεδο, πιο «πράσινο», δεν είχατε σχόλια για τα κακώς κείμενα ή μήπως τότε στα μάτια σας αυτά δεν ήταν κακώς κείμενα;

Ας έρθουμε και στο σήμερα. Η χώρα έχει υποχρέωση κατάθεσης στρατηγικού σχεδίου απελευθέρωσης συγκοινωνιών από το 2019 και μετά για την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη. Υπό κανονικές συνθήκες, αυτό θα ήταν μία πρώτης τάξεως ευκαιρία για την Κυβέρνηση να εξελίξει τα παρωχημένα μοντέλα του ΟΑΣΘ και του ΟΑΣΑ. Το κράτος οφείλει να σχεδιάζει, να ελέγχει και να επιδοτεί στοχευμένα τα εισιτήρια και τους μισθούς των εργαζομένων, όχι όμως και το μέρισμα των μετοχών του ΟΑΣΘ.

Τι λείπει; Τα είπε και ο εισηγητής μας: Ο στρατηγικός σχεδια-

σμός της πολιτείας, σε συνεργασία με Τοπική Αυτοδιοίκηση, η ίδρυση ρυθμιστικής αρχής υπεύθυνης για την τήρηση των προδιαγραφών ποιότητας, η διεξαγωγή διεθνούς διαγωνισμού για την παραχώρηση των αστικών συγκοινωνιών με κριτήριο το δημόσιο συμφέρον και ο οικονομικός έλεγχος και η λογοδοσία για τη διαχείριση του κρατικού χρήματος από τον ΟΑΣΘ. Αντ' αυτού όμως, η Κυβέρνηση περί άλλων τυρβάζει. Παρουσιάζει τον κρατικό ΟΑΣΑ ως υπόδειγμα κρατικού μεταφορέα και τον ΟΑΣΘ ως ιδιωτικό οργανισμό-μίαςμα.

Κατά τη γνώμη μας, η κρατικοποίηση ή η αποϊδιωτικοποίηση του ΟΑΣΘ είναι μία φτωχή μελετημένη λύση που επιλέγεται, όχι γιατί είναι η βέλτιστη λύση, αλλά γιατί ταιριάζει στο ιδεολογικό κοστούμι του ΣΥΡΙΖΑ, μία χαμένη ευκαιρία, την οποία ευχόμαστε να μην πληρώσουμε τελικά είτε σε αποζημιώσεις είτε σε ταλαιπωρία.

Επιτρέψτε μου τώρα να περάσω και σε κάποια άλλα θέματα της επικαιρότητας. Και τι να πρωτοδιαλέξει κανείς; Τον Πρωθυπουργό που θεωρεί τις αποφάσεις της δικαιοσύνης θεσμικά εμπόδια και μάλλον, γι' αυτό στελεχώνει κατάλληλα το νομικό του γραφείο με τη συνταξιούχο πλέον Πρόεδρο του Αρείου Πάγου; Τον Υπουργό Εθνικής Άμυνας να τηλεφωνεί μυστικά σε ισοβίτη κρατούμενο για ναρκωτικά, σαν να παρακολουθούμε ένα επεισόδιο από το γνωστό σίριαλ «House of Cards»; Τις αποκαλύψεις από τους παλαιότερους πρωταγωνιστές -τα πάλοι ποτέ «assets», που λέγατε, της Κυβέρνησης- για παράλληλο νόμιμο και έξοδο από την Ευρωζώνη σε σχεδιασμούς καφενειακού επιπέδου, λες και προετοίμαζαν που θα πάνε πενταήμερη; Τις επιθέσεις μπαχαλάκηδων στο κέντρο της Αθήνας, αλλά και σε πανεπιστήμιο, όπως έγινε χθες στο Βόλο;

Απ' όλα αυτά θα αναφερθώ μόνο στο πρώτο. Τον τελευταίο καιρό γινόμαστε μάρτυρες μιας αντιπαράθεσης μεταξύ Κυβέρνησης και δικαιοσύνης. Σε κάθε απόφαση, που δεν αρέσει στην Κυβέρνηση βγαίνουν Υπουργοί σχολιάζουν, είτε με μαντινάδες είτε με αναρτήσεις σε κοινωνικά δίκτυα είτε με προτροπές επέμβασης στο έργο της.

Όχι, η δικαιοσύνη δεν είναι υπεράνω κριτικής, ούτε είναι και αλάνθαστη, όμως πιστεύετε αλήθεια ότι η συνεχής αμφισβήτηση της από Υπουργούς της Κυβέρνησης -και όχι κάποιους σχολιαστές και δημοσιογράφους- είναι εποικοδομητική;

Δεν μπαίνω στην ουσία των αποφάσεων. Μπαίνω στην ουσία των αντιδράσεων. Ανταρτοπόλεμος από την Κυβέρνηση που προιονίζει έναν βασικό θεσμό της δημοκρατίας. Οι αντιδράσεις στις αποφάσεις της δικαιοσύνης έχουν πυκνώσει τον τελευταίο καιρό και δεν ξέρω αν αυτό έχει να κάνει με τις συγκεκριμένες αποστρατείες στον χώρο της δικαιοσύνης -γιατί πριν δεν τα είχαμε αυτά-, αποστρατείες που δεν είναι ακριβώς αποστρατείες, αλλά χρησιμοποιούνται περισσότερο ως εφεδρείες από την Κυβέρνηση.

Η Κυβέρνηση, λοιπόν, έχοντας την εκτελεστική εξουσία, προσπαθεί να κυριαρχήσει απέναντι σ' όλες τις άλλες, ξεκινώντας από τις γνωστές προσπάθειες που έκανε στην τέταρτη εξουσία, στον τύπο, και πηγαίνοντας στην υπονόμηση της νομοθετικής εξουσίας με όλες αυτές τις επείγουσες κοινοβουλευτικές διαδικασίες που συνεχίζονται ακόμα και μετά το κλείσιμο της δεύτερης αξιολόγησης που πιθανόν να δικαιολογούσε επείγουσες διαδικασίες. Θυμίζω ότι ακόμα και το προηγούμενο νομοσχέδιο για τα πνευματικά δικαιώματα πέρασε με επείγουσες διαδικασίες. Τώρα, μετά το κλείσιμο της δεύτερης αξιολόγησης, πώς δικαιολογείται αυτός ο υποβιβασμός του Κοινοβουλίου; Μαθαίνω ότι έρχονται ακόμα άλλα τρία-τέσσερα νομοσχέδια μέχρι το κλείσιμο της Βουλής σε δύο εβδομάδες, οπότε επειδή δεν βγαίνουν οι ημερομηνίες, μάλλον και εκεί πέρα θα έχουμε επείγουσες και καταπεινούσες διαδικασίες.

Τώρα, η επόμενη εξουσία που έρχεται να θίξει η Κυβέρνηση είναι η δικαστική. Έρχεται να επικρίνει τις αποφάσεις της, θεωρώντας την θεσμικό εμπόδιο. Θεσμικό εμπόδιο για ποιον και γιατί; Η παρεμβατική αυτή πρακτική απέναντι στις άλλες εξουσίες δημιουργεί τριγμούς και πλήττει την ευστάθεια του συστήματος και ένα ασταθές σύστημα εύκολα χάνει την ισορροπία του.

Όλα αυτά γίνονται από την επικοινωνία, για να κλείσει το μάτι ο ΣΥΡΙΖΑ σε συγκεκριμένα ακροατήρια, προσπαθώντας να τα

πείσει ότι δεν έχει χάσει την ψυχή του. Γι' αυτό και η ανοχή απέναντι σε ακραίες συμπεριφορές που στον κόσμο τους έχουν ένα ιδεολογικό άλλοθι πλήττει βάνουσα την εικόνα της χώρας. Τουρίστας ξυλοκοπήθηκε στο κέντρο της Αθήνας επειδή φώνιζε την Κυριακή. Προχθές η Ερμού έγινε πεδίο μάχης, με δεκάδες μαγαζιά να έχουν υποστεί ζημιές. Νομίζαμε ότι η βαλβίδα εκτόνωσης της αντικυβερνητικής οργής ήταν τα Εξάρχεια και το πολύπαθο Πολυτεχνείο. Τώρα βλέπουμε να μεταφέρεται αυτή η βαλβίδα εκτόνωσης στο κέντρο της Αθήνας για να χαϊδέψει η Κυβέρνηση τα αυτιά συγκεκριμένων ομάδων.

Πρέπει, όμως, η χώρα να αλλάξει σελίδα, η οικονομία να μπει επιτέλους σε πρώτο πλάνο, μπροστά από την επικοινωνία. Πρέπει να δημιουργηθούν δουλειές στη χώρα και αυτή πρέπει να είναι η νούμερο ένα προτεραιότητά μας. Δεν μπορείτε, όμως, να τα κάνετε αυτά κάνοντας όλους τους ανέργους είτε μετακλητούς είτε να τους προσλάβετε στο δημόσιο. Οι δουλειές θα έλθουν από τον ιδιωτικό τομέα και οι δουλειές θέλουν επενδύσεις. Οι επενδύσεις, όμως, θέλουν κλίμα, όχι κλάμα κάθε φορά που γίνεται μια ιδιωτικοποίηση.

Το DNA του ΣΥΡΙΖΑ, λοιπόν, πρέπει να υποστεί μία γονιδιακή μετάλλαξη. Ως κόμμα έχει μάθει να αντιδρά και όχι να δρα, να διαμαρτύρεται και όχι να δημιουργεί. Επειδή το κόμμα έχει ειςβάλει στο κράτος, το έχει αδρανοποιήσει. Αλλαγές, μεταρρυθμίσεις ψηφίζονται, αλλά δεν εφαρμόζονται και χωρίς αποτελεσματικό κράτος, η ιδιωτική πρωτοβουλία θα καταρρεύσει, γιατί δεν θα υπάρχουν θεσμοί και κανόνες. Θα επικρατήσει ο νόμος της ζούγκλας και η ζούγκλα, ξέρετε, δεν φημίζεται για τη δημοκρατία της.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Ποταμιού)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Ευχαριστούμε τον κύριο συνάδελφο.

Ο συνάδελφος κ. Δημήτρης Δημητριάδης από τον ΣΥΡΙΖΑ έχει τον λόγο για πέντε λεπτά.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το παρόν νομοσχέδιο έρχεται να ρυθμίσει κάτι που όλοι έχουν συμφωνήσει τις προηγούμενες μέρες και το προηγούμενο διάστημα, ότι δηλαδή η κατάσταση στον ΟΑΣΘ δεν πήγαινε άλλο. Μεγάλα προβλήματα εξυπηρέτησης του κοινού, απλήρωτοι εργαζόμενοι, αδιαφάνεια, κατασπατάληση δημόσιου χρήματος.

Το γιατί ενδεχομένως καθυστερήσαμε να παρέμβουμε σ' αυτήν ακριβώς την κατάσταση που έχει διαμορφωθεί δεν μας το προσάπτει σχεδόν κανείς σ' αυτήν την Αίθουσα, αλλά μόνο η τοπική κοινωνία και σ' αυτήν απευθυνόμαστε.

Δεν ακούστηκε καμιά πρόταση για το αν πρέπει να παρεμβαίνουμε, για το πώς και για το πότε. Το καθεστώς που επί εξήντα χρόνια εξέθρεψε αυτό το φαινόμενο και είναι αυτό που ευθύνεται για το σημερινό εκρηκτικό αδιέξοδο παραδέχεται απλώς ότι υπάρχει κάποιο πρόβλημα. Η λύση του είναι για μετά το 2019 και συμφωνεί τελικά με τις θέσεις του ΟΑΣΘ που προσβάλλουν κάθε έννοια προστασίας του δημόσιου χρήματος και των κανόνων υγιούς επιχειρηματικότητας.

Ευθύνονται οι ίδιοι που κατά τα άλλα είναι οι ιερείς της επιχειρηματικότητας και της ελεύθερης αγοράς. Αλλά ποια ελεύθερη αγορά και ποια επιχειρηματικότητα, όταν έχουμε μια εταιρεία η οποία έχει εγγυημένη δημόσια χρηματοδότηση, κλειστό συμβόλαιο κατ' αρχάς μέχρι το 1981, μετά μέχρι το 2001, στη συνέχεια μέχρι το 2021 και ίσως όποτε χρειαζόταν η φήμη τους; Έχει πλήρη χρηματοδότηση για την ανανέωση του στόλου της, αλλά με κρατικά χρήματα και χωρίς καμιά πιθανότητα απόσβεσης τελικά όπως διαφάνηκε.

Αλήθεια, ποια είναι η δέσμευση των προηγούμενων Υπουργών και κρατικών υπευθύνων γι' αυτό ακριβώς το γεγονός, ότι οι προβλεπόμενη απόσβεση αυτής της αγοράς, των χρημάτων μας δηλαδή που πρέπει να πάρουμε πίσω, απλώς δεν τηρήθηκε; Κάποιος φταίει, κάποιος πρέπει να απολογηθεί. Αυτό, λοιπόν, είναι το παράδειγμα του προηγούμενου καθεστώτος, το πώς ανταλαμβάνονται την επιχειρηματικότητα, την ελεύθερη αγορά, τον ανταγωνισμό, τους κανόνες δικαίου.

Τα οικονομικά αποτελέσματα που είχαμε μετά από εξήντα χρό-

για τέτοιες διαδικασίες είναι τα εξής. Κατ' αρχάς έχει σημασία να πούμε ότι μόνο τα τελευταία οκτώ χρόνια έχουμε κρατικές χρηματοδοτήσεις περίπου 1 δισεκατομμυρίου στον ΟΑΣΘ. Αυτός ο οργανισμός, ενώ πήρε αυτά τα χρήματα, οφείλει –σήμερα που μιλάμε- στο ΙΚΑ 41 εκατομμύρια, έχει χρέη προς τριτογενείς 120 εκατομμύρια, δεν έχει, ως οφείλει, αποθεματικά τουλάχιστον 38 εκατομμυρίων. Πού είναι, αλήθεια, αυτά; Διότι οι αποσβέσεις του ελληνικού δημοσίου σε αυτό το ζήτημα πρέπει να μπουν υπέρ του ελληνικού δημοσίου, το οποίο πλήρωσε για την ανανέωση του στόλου αυτής της επιχείρησης. Δεν είναι αυτήν τη στιγμή υπέρ μας. Έχουμε διεύρυνση των ελλειμμάτων, έχουμε κακή προσφορά υπηρεσιών και έχουμε απλήρωτο το προσωπικό.

Με λίγα λόγια, έχουμε μια τραγική κατάσταση, μια καταπάτηση κάθε έννοιας δημοσίου συμφέροντος και δημόσιου πλούτου και μας υποχρεώνει να παρέμβουμε. Παρεμβαίνουμε, επομένως, με αυτήν τη νομοθετική πρωτοβουλία με μια πρόταση που στοχεύει στην ανάκτηση του δημόσιου πλούτου, στην αποκατάσταση ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών προς τους πολίτες της Θεσσαλονίκης και στην προστασία των δικαιωμάτων των εργαζομένων που δουλεύουν σε αυτήν.

Η πρότασή μας είναι απλή και συγκεκριμένη. Δύο δημόσιες εταιρείες, μία ο ΟΣΕΘ και μια η ΑΣΥΘ. Μου άρεσε πάρα πολύ η παρέμβαση του συναδέλφου που έκανε κάποια παρομοίωση για το πώς ακούγονται αυτές οι εκφράσεις, βιβλικές. Πράγματι, έχει χιούμορ και χαίρομαι που το άκουσα. Στην ΑΣΥΘ συμπεριλαμβάνονται όλα τα συγκοινωνιακά μέσα του αστικού πολυεδαφικού ιστού της Θεσσαλονίκης. Επίσης, η εκκαθάριση σε λειτουργία του ΟΑΣΘ, με στόχο να δημιουργήσουμε ένα νέο τοπίο, να διασφαλίσουμε έστω και σήμερα το δημόσιο συμφέρον και τα δικαιώματα μεταφοράς των πολιτών στο αστικό σύμπλεγμα της Θεσσαλονίκης.

Επαναλαμβάνω πως δεν άκουσα να προτείνετε οτιδήποτε διαφορετικό, είτε σε σχέση με το δικό μας σχέδιο είτε κάτι τελείως διαφορετικό από άλλους πολιτικούς φορείς. Και αν για το νεοφιλελεύθερο μπλοκ αυτό ήταν αναμενόμενο, δεν ήταν αναμενόμενο, κατά τη δική μου πάντως προσέγγιση, από το ΚΚΕ, που σε αυτήν την απο-ιδιωτικοποίηση του ΟΑΣΘ και την ανάκτησή του από το δημόσιο δεν τοποθετείται ευθέως. Οι αγώνες της τοπικής κοινωνίας για δημόσιες συγκοινωνίες τελικά δικαιώνονται ή όχι; Τελικά είμαστε κοντά σε αυτήν την επιθυμία, σε αυτήν τη διεκδίκηση ή μακριά; Δεν άκουσα κάτι συγκεκριμένο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΔΑΛΗΣ: Τώρα ο αγώνας δικαιώνεται!

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Δεν άκουσα όμως κάτι συγκεκριμένο. Η νέα προσέγγιση του ΚΚΕ πως το κράτος έχει ταξική υπόσταση είναι πράγματι χρήσιμη. Καλώς τα, τα παιδιά που κατάλαβαν ότι έχει και ταξική συγκρότηση και δεν είναι ουδέτερη αυτή η κρατική υπόσταση, αλλά αυτό είναι μια άλλης κουβέντας συζήτηση.

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

Τελειώνω σε ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε. Ενώ λοιπόν θεωρείται ότι έχει μια ολοκληρωμένη πρόταση για τις δημόσιες αστικές μεταφορές, δεν υποστηρίζει το δικό μας συγκεκριμένο σχέδιο, αλλά ούτε καν το εμπλουτίζει ούτε καν του προσθέτει κάτι τις. Χάνει, επομένως, την ευκαιρία να συμβάλει στην εξυγίανση του δημόσιου χώρου και δημόσιου πλούτου για θέματα που τα κινήματα της πόλης έχουν βάλει επιτακτικά εδώ και χρόνια και νομίζω πως εμείς τα ενοποιούμε.

Δεν άκουσα τελικά ούτε μια ολοκληρωμένη, αλλά ούτε και μερική πρόταση που να αντιστρατεύεται αυτή τη συγκεκριμένη που εμείς καταθέτουμε. Εδώ οφείλω να πω πως άκουσα πως τελικά μάλλον λίγο πολύ φταίει ο κύριος Υπουργός, ο κ. Σπίρτζης, για τα προβλήματα που εντοπίζονται στις μεταφορές της Θεσσαλονίκης.

Δεν έχουμε, λοιπόν, μόνο το παράδειγμα της σπατάλης και της διασπάθισης του δημόσιου χρήματος, αλλά και την απευθείας μεταφορά τους σε ομάδες διαπλεκόμενων ιδιωτών με το κράτος. Αυτό που μαζί με το υπόλοιπο ιστορικό παράδειγμα εμπλοκής κρατικού χρήματος, κρατικοδιαίτη επιχειρηματίας και πρόθυμο πολιτικό προσωπικό, με εμάς παίρνει ένα τέλος και σε αυτήν την

περίπτωση.

Θα παίρνει πάντα ένα τέλος αυτό το εμβληματικό και απίστευτο πρότυπο διαπλοκής που είναι υπεύθυνο για την καταλήστευση της περιουσίας του ελληνικού λαού. Δεν είναι υπόσχεση, είναι η πράξη μας και θα τη συναντάτε συχνά από εδώ και στο εξής. Είναι το δικό μας παράδειγμα, γιατί ο δρόμος της αλλαγής του αναπτυξιακού και παραγωγικού μοντέλου είναι ανοιχτός και είναι εμπρός μας. Η οικονομία των αναγκών είναι μια πρόκληση για εμάς που είμαστε διατεθειμένοι να ανταποκριθούμε για το συμφέρον του ελληνικού λαού.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Ο Υφυπουργός κ. Μαυραγάνης θέλει να κάνει μια παρέμβαση. Πόση ώρα ζητάτε, κύριε Υπουργέ;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΑΥΡΑΓΑΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Αρκούν τρία με τέσσερα λεπτά, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Ωραία. Έχετε τον λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΑΥΡΑΓΑΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, επειδή αναφέρθηκαν πάρα πολλά, θα επικεντρωθώ μόνο στα εξής: Είναι γνωστό ότι υπό το πρίσμα των γεγονότων και των οφειλών, παρά το γεγονός των καταβολών που γινόντουσαν όλα τα έτη προς τον ΟΑΣΘ, αλλά και της έλλειψης παροχής του κοινωφελούς έργου για το οποίο αυτός ιδρύθηκε από το 1957, από τις ομοειδείς, συνεχείς και αλληλοδιαδόχες επεκτάσεις των συμβάσεων από το 1957 έως σήμερα, δηλαδή επί εξήντα έτη, από το γεγονός ότι ακόμα και τα αποθεματικά του ΟΑΣΘ των 38 εκατομμυρίων ψάχνονται αυτήν τη στιγμή προς ανεύρεση, από το γεγονός, επίσης, ότι δεν επιτρέπετο από τον ΟΑΣΘ προς τη ΣΑΣΘ, που ήταν ο εποπτικός φορέας, να γίνεται διασταύρωση με το ηλεκτρονικό μοντέλο που είχε προβλεφθεί από τη σύμβαση του 2001, ώστε να βλέπουμε αν υπάρχει απόκλιση ή όχι από τα οχηματο-χιλιόμετρα που έπρεπε να είναι η βασική παροχή προς το καταναλωτικό κοινό, είναι επιβεβλημένη αυτή η νομοθετική παρέμβαση, που είναι βαθιά ανθρωποκεντρική. Διότι η υπηρεσία κοινωφελούς χαρακτήρα που προεχόντως έχει η δημόσια αστική μεταφορά είναι υπηρεσία τέτοια που, ακόμα και από την οδηγία του 123/2006 αλλά και από τον 1370/2007, προβλέπεται ως κατ' εξαίρεση παροχές υπηρεσίας από το πεδίο αυτών των οδηγιών, που προβλέπουν την ελευθερία υπηρεσιών και εγκατάστασης. Άρα, και από το ίδιο το κοινοτικό ενωσιακό δίκαιο προβλέπεται ως ένα πεδίο το οποίο προεχόντως έχει κοινωφελή χαρακτηρισμό.

Τώρα, υπάρχει η κατηγορία ότι δεν επιτρέπεται νομικά να γίνει αυτή η παρέμβαση και ότι εν πολλοίς βρίσκεται έξω από το πεδίο αυτού καθ' εαυτού του Συντάγματος και εν πάση περιπτώσει των θεμελιωδών κανόνων του ελληνικού αλλά και του ενωσιακού δικαίου.

Θέλω να παρατηρήσω εδώ τα εξής: Πρώτον, το Σύνταγμα του 1975, που φαντάζομαι καμμία πολιτική πτέρυγα δεν μπορεί να το κατηγορήσει για κρατικιστικό, προβλέπει στο άρθρο 146 αυτού ότι η ιδιωτική οικονομική πρωτοβουλία δεν μπορεί να αναπτύσσεται εναντίον της ελευθερίας, της ελευθερίας της κίνησης για την οποία κάποιοι Βουλευτές αντιπολιτευόμενοι μίλησαν, της ελευθερίας της κίνησης των πολιτών, που είναι βαθύ ατομικό δικαίωμα. Επίσης, δεν μπορεί να αναπτύσσεται εις βάρος της εθνικής οικονομίας και των κοινωφελών υπηρεσιών.

Σε αυτές τις περιπτώσεις, λοιπόν, το Σύνταγμα προβλέπει συγκεκριμένη παρέμβαση, την οποία αναλύει στο άρθρο 106, παράγραφος 3 που λέει ότι μπορεί να εξαγοράζεται μια τέτοια επιχείρηση και ότι αυτή η εξαγορά να γίνεται ακόμα και από το κράτος ή από δημόσιο φορέα ή και με συμμετοχές άλλων παρεμφερών τομέων, όπως οι δήμοι. Βεβαίως, κατηγορηθήκαμε και γι' αυτό, ενώ οι δήμοι, η δυνατότητα που τους δίνεται από το άρθρο 18, αν δεν κάνω λάθος, να μπορούν να εξαγοράζουν μερίδια της ΑΣΥΘ, είναι αυτοί οι οποίοι έχουν προεχόντως γνώση και εικόνα της καθημερινής πραγματικότητας.

Τι άλλο προβλέπεται, όμως; Έχει γίνει εφαρμογή αυτών που προέβλεπε το Σύνταγμα; Βεβαίως, ναι. Στο νομοθέτημα 1386/1983

που έδινε το δικαίωμα στη διοίκηση, στον Οργανισμό Ανασυγκρότησης των Επιχειρήσεων, ΟΑΕ, να κάνει αυτό με δική του πρωτοβουλία, με διοικητική πράξη, λοιπόν, την εξαγορά των επιχειρήσεων, χωρίς να παρεμβαίνει η δικαιοσύνη τότε.

Στη συνέχεια ν. 1892/90, κυβέρνηση Μητσοτάκη, θυμίζει σε κάποιους κάτι αυτό; Άρθρο 46α, τι προέβλεπε; Τη δυνατότητα και της διοίκησης, αλλά και με επιστάγασμα της απόφασης του εφετείου της έδρας της επιχείρησης όταν αυτοί που είχαν τις μεγαλύτερες απαιτήσεις, δηλαδή εδώ το δημόσιο και ο ΕΦΚΑ από την άλλη μεριά, 120.000.000 και 41.000.000, 161.000.000, να εξαγοράσουν την επιχείρηση, ειδικά όταν ήταν κρίσιμος και ζωτικής σημασίας τομέας για το κοινωνικό σύνολο και την εθνική οικονομία, όπως είναι εν προκειμένω.

Άρα, κύριοι, αυτές οι εφαρμογές των κανόνων δικαίου στο πλαίσιο του άρθρου 106 του Συντάγματος είναι κάτι το οποίο είναι καινοφανές; Είναι κάτι το οποίο δεν είχε προβλεφθεί ποτέ; Είναι κάτι μήπως για το οποίο τα ελληνικά δικαστήρια έχουν αποφανθεί ότι είναι αντισυνταγματικό;

Προφανώς και όχι. Μάλιστα, πολλές φορές έχει γίνει εφαρμογή με πράξη της διοίκησης, όχι του ελληνικού Κοινοβουλίου με νόμο.

Θα ήθελα, λοιπόν, κλείνοντας να πω ότι εκτός από επιβεβλημένο αυτό το νομοθέτημα, είναι βαθιά ανθρωποκεντρικό, τέλεια συνταγματικό και αν δεν προβαίναμε σε αυτό το νομοθέτημα, θα ήμασταν υπόλογοι στην ελληνική κοινωνία. Υπόλογοι, λοιπόν, είναι αυτοί που αντιδρούν σήμερα και δεν προτείνουν ως αντιπρόταση οτιδήποτε, παρά μόνο αοριστολογούν.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Τον λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Σαρίδης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Θεσσαλονίκη είναι εδώ. Είναι εδώ, βλέπει και ακούει. Σήμερα είναι η μέρα της, αλλά κάθε μέρα είναι εδώ. Δεν μπορούμε να κρύψουμε τίποτα πια από τους Θεσσαλονικείς. Γνωρίζουν καλά τι έχει γίνει στον ΟΑΣΘ, καλύτερα μάλιστα και από εκείνους τους ίδιους που έκαναν όσα έκαναν. Δεν ξέρουν, βέβαια, οι πολίτες την επίσημη σύνθεση του μετοχολογίου του ΟΑΣΘ, αλλά μάλλον δεν πειράζει. Εδώ δεν το ξέρει ούτε καν ο ίδιος ο Υπουργός.

Και ο Πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου του ΟΑΣΘ που τον ρωτήσαν επανειλημμένως σχετικά με αυτό μας χαμογέλασε πονηρά και μας είπε πως το έχει παραδώσει το μετοχολόγιο στο Υπουργείο εδώ και τρία χρόνια. Πού είναι; Σε ποιον Υπουργό το έχει παραδώσει το μετοχολόγιο; Ποιος το έχει σήμερα στα χέρια του; Ποιος ευθύνεται κατά κάποιον τρόπο για την ταλαιπωρία των πολιτών της Θεσσαλονίκης; Ο κ. Σπίρτζης είπε -και τον πιστεύω, δεν έχω λόγο να μην τον πιστέψω- πως δεν βρήκε τίποτα τέτοιο όταν παρέλαβε το Υπουργείο.

Κάποιοι ελπίζουν πως μας αρκεί η πληροφορία, που χαϊρέκακα μας έδωσε ο Πρόεδρος του ΟΑΣΘ, πως τα τρία αδέρφια Τσοχατζόπουλοι κατείχαν δικαιωματικά μετοχές του ΟΑΣΘ. Μα, κανένας άλλος πολιτευτής, πρώην πολιτευτής της Θεσσαλονίκης δεν έχει μετοχές του ΟΑΣΘ; Κανένας; Ούτε ο ίδιος, ούτε μέλη της οικογένειάς του; Μόνο ο Τσοχατζόπουλος; Όλα ο Τσοχατζόπουλος; Μόνο ο Τσοχατζόπουλος υπάρχει σε αυτήν την χώρα, κανένας άλλος; Αυτός το έκαψε το όνομά του από μόνος του, για αυτό άλλωστε και το μάθαμε όλοι εμείς. Οι υπόλοιποι; Θα τους μάθουν οι Θεσσαλονικείς;

Κύριε Υπουργέ, οφείλετε να κάνετε όλες τις απαραίτητες σχετικές ενέργειες ώστε να ενημερωθούν επισήμως οι Θεσσαλονικείς πού πήγαν τόσα χρόνια τα λεφτά τους και για πόσα λεφτά μιλάμε.

Υπάρχουν βέβαια και εξεταστικές επιτροπές. Εδώ έχουμε συνηθίσει πλέον, κάνουμε εξεταστικές επιτροπές για διάφορα πράγματα. Θα μπορούσαμε να κάνουμε και μια εξεταστική επιτροπή για τον ΟΑΣΘ. Πόσα λεφτά ζημώθηκαν οι Έλληνες πολίτες από την λειτουργία του ή ούτε αυτό θα το μάθουμε; Δεν θα μάθουμε δηλαδή ούτε ποιοι τα φάγανε ούτε πώς τα φάγανε;

Για άλλη μια φορά αυτό που ξέρουμε χωρίς αμφιβολία είναι

το από ποιους τα φάγανε.

Τα έφαγαν από τον Έλληνα φορολογούμενο, που του στερούμε τα αντικαρκινικά φάρμακα αυτές τις μέρες που περνάνε για να κάνουμε οικονομία. Κόβουμε μέρες από τους καρκινοπαθείς για να γλιτώσουμε μερικές χιλιάδες ευρώ. Κι εδώ που φαγώθηκαν εκατομμύρια, δεν έχει ανοίξει πάλι ρουθούνι, δεν έχει ιδρώσει κανείς.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η ιστορία θα γράψει πως ο ΟΑΣΘ άνοιξε, λειτούργησε για δεκαετίες και πλέον κλείνει, χωρίς ποτέ, ωστόσο, να μάθουμε και επισήμως το μετοχολόγιό του, πόσοι και ποιοι έβαζαν κόσμο σε δουλειά, σε λεωφορεία, με κομματικά ραβασάκια, ποιοι ήταν τόσο άπληστοι, που ενώ ήταν μέτοχοι του ΟΑΣΘ, έφτιαξαν εταιρείες-φαντάσματα, κύριε Υπουργέ, για να νοικιάζουν και να πουλάνε στον ΟΑΣΘ με το αζημίωτο, ό,τι νοικιάζεται και ό,τι πωλείται.

Δυστυχώς, σήμερα δεν θα μάθουμε τίποτα επισήμως. Σήμερα τα ξεπερνάμε όλα αυτά, σήμερα τα βάζουμε κάτω από το χαλί, ενδεχομένως. Τα χάλια του ΟΑΣΘ έχουν προκαλέσει τόσο μεγάλη αγανάκτηση και απογοήτευση στους Θεσσαλονικείς και για τόσο πολλά χρόνια που πια οι προτεραιότητές τους, ξέρετε, άλλαξαν. Σήμερα πρώτη φορά δεν θέλουν ούτε να μάθουν πόσα φαγώθηκαν ούτε να μάθουν ποιοι τα έφαγαν. Η παρατεταμένη αδιαφορία του πολιτικού προσωπικού και η δυσωδία των κομματικών συναλλαγών εκεί οδήγησαν, αυτό το αποτέλεσμα είχαν.

Σήμερα αυτό που ενδιαφέρει τη Θεσσαλονίκη, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι αν θα έχει λεωφορεία αύριο η πόλη, να πάνε οι άνθρωποι στις δουλειές τους, οι φοιτητές στα πανεπιστήμιά τους, οι μαθητές στα σχολεία τους.

Σήμερα αυτό που απασχολεί τη Θεσσαλονίκη, είναι αν αυτά που ψηφίζουμε σε αυτήν εδώ την Αίθουσα θα τινάξουν στον αέρα τους κόπους τους για άλλη μια φορά. Όπως ακριβώς ανάγκασε η κομματοκρατία μια ολόκληρη πόλη να ανέχεται επί δεκαετίες τα αίσχη του ΟΑΣΘ, έτσι αναγκάζομαι κι εγώ με τη σειρά μου να παραβλέψω σήμερα τα εγκλήματα του παρελθόντος και να κοιτάξω να καταλάβω ποιο ακριβώς θα είναι το μέλλον. Διότι όλοι σήμερα εδώ αποφασίζουμε με την ψήφο μας για το μέλλον της Θεσσαλονίκης.

Σήμερα, λοιπόν, δεν απαιτώ εξηγήσεις στο γιατί τα μοναδικά εκδοτήρια εισιτηρίων στον πλανήτη που δεν δίνουν ρέστα βρίσκονται στη Θεσσαλονίκη. Σήμερα απλώς ρωτώ πόσο θα κοστίζει από αύριο στον πολίτη της Θεσσαλονίκης το εισιτήριο για να κατέβει στο κέντρο της πόλης του, πόσο θα κοστίζει, κύριε Υπουργέ, το νέο σχέδιο στον Έλληνα φορολογούμενο, τι γίνεται με το γκρίζο το οποίο υπάρχει μέσα στη μεταβατική περίοδο.

Αναγνωρίζω, κύριε Υπουργέ, πως ίσως δεν είναι η ώρα να ασχοληθούμε με τις καταγγελίες πως κόβονταν πρόστιμα σε φοιτητές και ανέργους, τα οποία σβήνονταν, αφού πρώτα είχαν εισπραχθεί από την αντισταθμιστική συμμετοχή του ελληνικού δημοσίου. Τώρα είναι η ώρα να πάρουμε μια ξεκάθαρη διαβεβαίωση πως θα έχει λεωφορεία η πόλη κάθε Σεπτέμβρη από εδώ και πέρα, όταν θα ανοίγουν τα σχολεία, όταν θα γίνεται η Διεθνής Έκθεση Θεσσαλονίκης. Και ζητάμε διαβεβαιώσεις, κύριε Υπουργέ, και όχι υποσχέσεις. Στην πόλη της Θεσσαλονίκης η αξία των πολιτικών υποσχέσεων είναι μηδενική.

Μιλάμε για την πόλη στην οποία η λέξη μετρό έχει γίνει το πιο σύντομο ανέκδοτο. Πόσο θα κοστίζει το εισιτήριο; Θα αποκτήσουν αξιοπιστία τα δρομολόγια; Θα σταματήσουν να μολύνουν τον αέρα τα λεωφορεία, οι εξατμίσεις των γερασμένων λεωφορείων; Θα αποκτήσουν επιτέλους πρόσβαση τα ΑΜΕΑ στα λεωφορεία της Θεσσαλονίκης; Αυτά μας απασχολούν σήμερα στην πόλη. Σε αυτά απαιτούν οι πολίτες να δώσετε απαντήσεις, κύριε Υπουργέ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έρχομαι τώρα στην παρουσίαση του σκεπτικού της Ένωσης Κεντρώων. Όπως ανέφερα και προηγουμένως σχετικά με τις καταγγελίες περί των όσων έγιναν στο παρελθόν, θα μελετήσουμε αν αξίζει να προτείνουμε ακόμα και τη σύσταση εξεταστικής επιτροπής. Για το μέλλον, όμως, έχουμε περισσότερα να πούμε.

Κατ' αρχάς η Ένωση Κεντρώων πιστεύει στις ιδιωτικοποιήσεις. Και πιστεύει εκεί γιατί έτσι θεωρεί πως εξυπηρετείται καλύτερα και αποτελεσματικότερα το περίφημο δημόσιο συμφέρον.

Ειλικρινά πιστεύουμε πως όταν υπάρχει ένα σταθερό πλαίσιο ξεκάθαρων κανόνων που προστατεύει τόσο την επιχειρηματική δραστηριότητα όσο και τον πολίτη ως καταναλωτή, όταν υπάρχει πολιτική σταθερότητα και όχι πολεμικό κλίμα μικροκομματικής φαγωμάρας, όταν οι φόροι είναι δίκαιοι και οι πολίτες κατανοούν γιατί τους πληρώνουν, όταν η δικαιοσύνη δεν αργεί να μιλήσει και όταν μιλάει δεν υποχρεώνεται από κακούς νόμους να κάνει τα στραβά μάτια, τότε και μόνο τότε η επιλογή του ιδιωτικού φορέα είναι η πλέον συμφέρουσα για τον πολίτη και κατ' επέκταση για τη χώρα.

Η Ένωση Κεντρώων πιστεύει, λοιπόν, στις ιδιωτικοποιήσεις, όταν αυτές γίνονται με τέτοιο τρόπο που να μην αμφισβητεί κανείς το αν τελικά συνέφερε το δημόσιο ή όχι μια τέτοια κίνηση. Είναι άλλο πράγμα το να κάνουμε μια ιδιωτικοποίηση και άλλο πράγμα το να κάνουμε ένα ξεπούλημα.

Η Ένωση Κεντρώων δεν συμφώνησε ποτέ και δεν πρόκειται να συμπράξει ποτέ σε μια ιδιωτικοποίηση που δεν μπορεί να αποδείξει πως είναι συμφέρουσα για τους πολίτες. Οι πολιτικές μας θέσεις, λοιπόν, έρχονται σε ευθεία αντίθεση με την έννοια της κρατικοποίησης, με αυτό δηλαδή που προτείνει με το παρόν νομοσχέδιο ο κύριος Υπουργός.

Στη συγκεκριμένη, όμως, περίπτωση δεν μπορούμε να συζητήσουμε ούτε να ζητήσουμε να γίνει διεθνής διαγωνισμός όπως θα απαιτούσε μια σωστή ιδιωτικοποίηση. Δεν είναι απλά τα πράγματα, ξέρετε. Και αυτό διότι δεν μπορούμε, δεν μας το επιτρέπει ούτε η πραγματικότητα, ούτε η χρονική συγκυρία, αλλά ούτε και η συνείδησή μας και η λογική να βάλουμε την υπογραφή μας για να βρεθούν στο δρόμο άλλες 2.300 οικογένειες μέσα σε μια στιγμή.

Σε μια πόλη που η οικονομική ζωή έχει μαραζώσει, που οι έμποροι με νύχια και με δόντια κρατάνε ανοιχτές τις επιχειρήσεις τους, που οι άνεργοι πλησιάζουν το 40% του πληθυσμού της πόλης, δεν μπορούμε να προσθέσουμε εμείς άλλους 2.300 άνεργους, όπως δεν μπορούμε να κάνουμε διεθνή διαγωνισμό υποχρεώνοντας τον οποίο ενδιαφερόμενο να κρατήσει αυτούς τους εργαζομένους.

Με δεδομένο λοιπόν αυτό, δεν μπορούμε να μην βάλουμε προτεραιότητα αμέσως μετά την εξασφάλιση των συγκοινωνιών που αξίζουν οι Θεσσαλονικείς, τη διασφάλιση της θέσης εργασίας τους.

Ακούστηκαν πολλά γι' αυτούς τους ανθρώπους και μάλιστα ακούστηκαν από πολλές πλευρές και από τη μία και από την άλλη.

Οι μεν, λοιπόν, κατηγορούν τον Υπουργό πως τακτοποιεί τους δικούς του μετατρέποντας τους υπαλλήλους του ΟΑΣΘ σε δημόσιους υπαλλήλους. Και από την άλλη ο Υπουργός εξηγεί πως όλοι αυτοί ήταν κομματικές προσλήψεις του ΠΑΣΟΚ και της Νέας Δημοκρατίας. Με αυτούς –ξέρετε– τους ισχυρισμούς μειώνετε προσωπικότητες, προσβάλλετε χαρακτήρες, πετάτε λάσπη σε ανθρώπους που δεν μπορούν να αμυνθούν.

Ποιος φταίει στα αλήθεια, αυτός που ψάχνει για δουλειά ή αυτός που του την βρίσκει με αντάλλαγμα τη ψήφο του; Και μόνο που φτάσαμε στο σημείο να απασχολεί το συγκεκριμένο ερώτημα τον δημόσιο διάλογο, γίνεται ολοφάνερο σε όλο του το μεγαλείο το μέγεθος της αποτυχίας του εγχώριου πολιτικού συστήματος.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, το σημαντικότερο πρόβλημα που προκαλεί η ανεπάρκεια του εγχώριου πολιτικού συστήματος είναι η έλλειψη προτεραιοποίησης και ιεράρχησης των κοινωνικών αναγκών. Το τι είναι σημαντικό και το τι μπορεί να περιμένει την επόμενη Κυβέρνηση για να το λύσει, το αποφασίζουμε με κριτήρια που καμμία σχέση δεν έχουν με την πραγματική ζωή των πολιτών. Άλλα ταλαιπωρούν τις ζωές των πολιτών, άλλα απασχολούν το μυαλό των πολιτικών παρ' όλο που κάποτε οι μεν και οι δε την τσέπη τους κοίταζαν. Η διαφορά είναι πως τους πολιτικούς τους έστειλε στην εξουσία ο πολίτης για να κοιτάνε την τσέπη του δημοσίου και την τσέπη των πολιτών και όχι τη δική τους.

Εάν, λοιπόν, ακούγαμε τους πολίτες και τους ρωτάγαμε ποιες θεωρούν οι ίδιοι ως τις σημαντικότερες προτεραιότητες που έπρεπε η Βουλή αυτή να είχε, τότε θα έπρεπε να κάνουμε ένα

και μόνο πράγμα ξεκάθαρο. Να τα βρούμε μεταξύ μας, να συνηνοηθούμε και να συναινέσουμε και να συνεργαστούμε για ένα καλύτερο αύριο.

Για να γίνει αυτό, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, χρειαζόμαστε έναν κοινό τόπο. Και μόνο η παραδοχή της αλήθειας –δεν θα σταματήσω να το φωνάζω όσες φορές ανεβαίνω σε αυτό το βήμα– μπορεί να μας το εξασφαλίσει αυτό το πράγμα.

Πάνω σε αυτά, λοιπόν, που όλοι ανεξαιρέτως συμφωνούμε πως είναι αλήθεια, μπορούμε να ξεκινήσουμε να χτίζουμε την πολιτική σταθερότητα που τόσο ανάγκη έχει ο τόπος, κύριε Υπουργέ.

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

Ποιος αμφισβητεί ότι ο ΟΑΣΘ λειτούργησε σαν βδέλλα στη Θεσσαλονίκη; Ποιος αμφισβητεί ότι οι Θεσσαλονικείς έχουν αδικηθεί; Ποιος αμφισβητεί ότι οι Θεσσαλονικείς δικαιούνται καλύτερες και αξιόπιστες συγκοινωνίες; Η αλήθεια ενώνει. Την αλήθεια την ξέρουν οι πολίτες.

Παραδεχόμενοι, λοιπόν, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, την αλήθεια, δηλώνουμε και εμείς στην Ένωση Κεντρώων ότι είμαστε παρόντες. Ψηφίζουμε «παρών» επί της αρχής, όπως το δήλωσε και ο εισηγητής μας, ο κ. Φωκάς.

Και από την πρώτη στιγμή μετά από την ψήφιση του σημερινού νομοσχεδίου θα ξεκινήσουμε να ελέγχουμε το μέλλον που διαμορφώνεται για τη Θεσσαλονίκη υπό πίεση και υπό καθεστώς ανάγκης. Πρώτη προτεραιότητα για εμάς είναι και θα συνεχίσει να είναι η εύρυθμη λειτουργία της πόλης της Θεσσαλονίκης.

Κύριε Υπουργέ, το μέλλον του λαού δεν είναι δώρο, αλλά είναι επίτευγμα που προέρχεται από τις θυσίες και τη δουλειά του λαού, επίτευγμα το οποίο προέρχεται από την άσκηση, ακούραση, ασταμάτητη, εμπνευσμένη δουλειά των πολιτικών του, αυτών που έχουν την ευθύνη για να το πετύχουν αυτό. Και την ευθύνη σήμερα για να το πετύχουμε αυτό την έχουμε εδώ μέσα εμείς όλοι σε αυτήν την Αίθουσα, εσείς από τη δική σας την πλευρά και εμείς από τη δική μας. Το μέλλον, κύριε Υπουργέ, θα κριθεί. Η Ένωση Κεντρώων θα έχει λόγο σε αυτό το μέλλον.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ένωσης Κεντρώων)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Ευχαριστούμε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, να σας ενημερώσω, γιατί ολοκληρώνουμε σε λίγο, ότι υπάρχουν δύο συνάδελφοι, ο κ. Κουκούτσης και ο κ. Σταμάτης, ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος των ΑΝΕΛ, ο κ. Αθανάσιος Παπαχριστόπουλος και θα ολοκληρωθεί η συνεδρίαση με την παρέμβαση του Υπουργού. Δεν ξέρω αν θέλει κάποιος από τους ειδικούς αγορητές να κάνει παρέμβαση.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, εγώ για ένα λεπτό.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Και εγώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Αμέσως μετά τους ομιλητές θα κάνετε μια μικρή παρέμβαση για να ακολουθήσει ο κ. Σπύρτζης.

Τον λόγο έχει ο κ. Κουκούτσης.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΥΚΟΥΤΣΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Δράττομαι της ευκαιρίας να ρωτήσω απευθυνόμενος στην Αριστερά εάν επιμένει στη μέχρι πρότινος άποψή της ότι αυτά που συνέβησαν προχθές στην Ερμού είναι ακτιβισμός ή παρακρατικής προελεύσεως. Κάποτε πρέπει να τα λέμε με το όνομά τους.

Σήμερα το πρωί ερχόμενος στη Βουλή άκουσα μια συνέντευξη βαρυσήμαντη του συνηγόρου της Ηριάννας, η οποία φυλακίστηκε. Μίλησε για αδικία, για άδικη προφυλάκιση άνευ στοιχείων, ατεκμηρίωτα. Δυστυχώς το έχουμε νιώσει στο πετσί μας κάποιοι εδώ μέσα στο Κοινοβούλιο το ατεκμηρίωτο και το αστοιχειώτο, αλλά τέλος πάντων εμείς δεν βάλουμε ούτε τους συγγενείς μας, ούτε τους μπαχαλάκιδες, ούτε τους παρακρατικούς να κάνουν αυτά που έκαναν.

Ιδεολογικά είμαι υπέρ του κρατικού παρεμβατισμού και δεν είναι ανάγκη να είσαι μαρξιστής για το πράξεις αυτό. Είμαι υπέρ της διαμόρφωσης ενός νομικού και θεσμικού πλαισίου μέσα στο οποίο εξασφαλίζεται η λειτουργία της οικονομίας και η ορθολογική συμπεριφορά των ατόμων, ώστε να δρουν δημιουργικά, να αποφεύγονται οι κοινωνικές συγκρούσεις και να διασφαλίζεται η κοινωνική συνοχή. Η παρεμβατικότητα αυτή βέβαια θα πρέπει να

μην είναι απεριόριστη, αλλά να περιορίζεται στην προστασία του κράτους πρόνοιας και την ομαλή λειτουργία των αγορών. Ο δημόσιος τομέας θα πρέπει να έχει το μέγεθος εκείνο που τον καθιστά αποδοτικό, ώστε να μην παρεμποδίζεται η ορθολογική κατανομή των διαθέσιμων πόρων της οικονομίας, η οποία είναι απαραίτητη για την εξασφάλιση οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης. Ως τώρα, λοιπόν, θα έλεγα, ιδεολογικά ορμώμενος, ότι υπάρχει ένα θετικό πρόσημο μέχρι τώρα στο παρόν νομοσχέδιο.

Φέρνετε, λοιπόν, ένα νομοσχέδιο για την κρατικοποίηση των αστικών συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, ενώ παράλληλα έχετε εντάξει τις αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας στο ΤΑΙΠΕΔ. Προτάσσετε μάλιστα το επιχείρημα του κρατικοδίαιτου φορέα που κρύβει εξήντα έτη αδιαφάνειας. Αναφέρεστε στον ΟΑΣΘ ως έναν χώρο αναπαραγωγής του παλαιοκομματισμού.

Ο κύριος Υπουργός χρησιμοποιεί ως επιχείρημα ότι η σύμβαση μεταξύ δημοσίου και του οργανισμού έχει λήξει στηρίζοντας τη θέση του στο άρθρο 8 του Ευρωπαϊκού Κανονισμού, όπου αναφέρεται: «Από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως λύεται, λόγω παρόδου του χρονικού διαστήματος που ορίζεται στο άρθρο 8, η οικονομική συμφωνία μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης».

Ο κύριος Υπουργός περιέλαβε τη συγκεκριμένη αναφορά στο νομοσχέδιο παρ' ότι είχε στα χέρια του γνωμοδότηση του Γ' Τμήματος του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, η οποία βασιζόμενη στο ίδιο άρθρο του Ευρωπαϊκού Κανονισμού αποφαίνεται ακριβώς το αντίθετο. Εν ολίγοις, ο κ. Σπίρτζης έχοντας στα χέρια του τη γνωμοδότηση του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους εδώ και καιρό την παράκαμψε και προχώρησε στην καταγγελία της σύμβασης με τον ΟΑΣΘ.

Ο κύριος Υπουργός ισχυρίζεται ότι το υπερταμείο δεν συστάθηκε για να ιδιωτικοποιηθεί το σύνολο της δημόσιας περιουσίας, αλλά παράλληλα για να υπάρξει και αξιοποίησή της. Ως επιχειρήματα για τον νέο φορέα τίθενται τα αρνητικά φαινόμενα λειτουργίας του ΟΑΣΘ, η αδυναμία καταβολής δεδομευμένων κλπ.. Στον αντίποδα όμως γεννιούνται ερωτήματα γύρω από το κόστος λειτουργίας του νέου οργανισμού και τον τρόπο χρηματοδότησής του. Σίγουρα, για να παρέχει υπηρεσίες ποιοτικού επιπέδου θα πρέπει να γίνουν σημαντικότερες επενδύσεις, τις οποίες όμως προφανέστατα αυτή τη στιγμή αδυνατεί να χρηματοδοτήσει η πολιτεία.

Το ουσιαστικό είναι τελικά ότι ο ΟΑΣΘ περιέρχεται στο ελληνικό δημόσιο μέσω της αγοράς και όχι μέσω της διαδικασίας εκκαθάρισης σε λειτουργία, όπως είχε προβλεφθεί αρχικά. Βέβαια, εκκαθάριση προβλέπεται αφού όμως προηγουμένως ο ΟΑΣΘ θα αποτελεί ήδη περιουσιακό στοιχείο του δημοσίου. Ο μέσος πολίτης όμως, όταν ακούει για αποιδιωτικοποίηση, το μυαλό του πηγαίνει σε αδιαφάνεια και διορισμούς και αυτό συμβαίνει γιατί έτσι τον μάθατε. Το σίγουρο είναι ότι, όπως έχει συμβεί με το σύνολο των ελληνικών κρατικών εταιρειών, έτσι και αυτός θα οδηγηθεί πολύ γρήγορα στην ένταξή του στο υπερταμείο και στο ξεπούλημά του.

Τον πολίτη, κυρίες και κύριοι, της Θεσσαλονίκης τον ενδιαφέρει πάνω από όλα η εξυπηρέτησή του, οι καλές υπηρεσίες και οι λογικές τιμές. Ποσώς τον ενδιαφέρει αν ο πάροχος είναι κρατικός ή ιδιωτικός. Σε μια χώρα μαστιζόμενη από την κρίση όμως ποιος μπορεί να εγγυηθεί την αξιοκρατία, την αξιολόγηση του έργου, τη σωστή διαχείριση, την ανανέωση του στόλου με σύγχρονα οχήματα και την υψηλού επιπέδου συντήρησή του; Το ελληνικό κράτος; Δύσκολο το βλέπω την παρούσα στιγμή. Ποιοι θα εκπονήσουν κανονισμούς και οργανογράμματα; Θα υπάρξει δίκαιη τιμολογιακή πολιτική; Θα αξιοποιηθεί το υπάρχον προσωπικό όπως πρέπει; Σε τελική ανάλυση, μπορεί να εγγυηθεί η πολιτεία τις επενδύσεις που απαιτούνται για τις σύγχρονες υπηρεσίες που ευαγγελίζεται ο νέος φορέας;

Παρακολουθώντας, κυρίες και κύριοι, τα δρώμενα των ιδιωτικοποιήσεων από την παρούσα Κυβέρνηση, παρακολουθώντας την αλληθωρίζουσα πολιτική σας και το σταδιακό σβήσιμο της ιδεολογικής σας ταυτότητας, βλέποντας στα υπουργικά και βουλευτικά έδρανα τα πασοκογενή στελέχη σας και ενθυμούμενος το πολιτικό παρελθόν τους, δεν μπορώ να μη μπω στον πειρασμό

να σας ρωτήσω: Είστε υπέρ της ιδιωτικοποίησης π.χ. του ΟΑΣΑ; «Μάλιστα», θα μου πείτε, «γιατί αυτό θα πράξουμε». Ξέρετε, δεν πρέπει να ξεχνάμε, σε αυτήν εδώ την Αίθουσα και σε αυτήν εδώ τη χώρα. Μπαίνω στον πειρασμό να γυρίσω είκοσι πέντε χρόνια πίσω, το καλοκαίρι του 1992, την εποχή της μετατροπής της ΕΑΣ σε ΣΕΠ, και κυρίως στις 9 Σεπτεμβρίου του 1992, στη Σωκράτους, στο εφετείο, όταν εργαζόμενοι της ΕΑΣ πήγαν να πάρουν το ποινικό μητρώο τους για να προσχωρήσουν στο ΣΕΠ και οι αλήστου μνήμης Σταμούλοκολλάδες τους «ξεβράκωσαν» -ας μου επιτραπεί η έκφραση- στο δρόμο. Για να μην ξεχνάμε.

Δεν αναφέρομαι και πολύ όμως σε αυτήν εδώ την Αίθουσα, γιατί προς χάριν της συγκυβέρνησης η Κεντροδεξιά -να μην το λέμε και δυνατό, γιατί ντρέπεται η Νέα Δημοκρατία για τον όρο «Δεξιά»- τα ξεχνάμε.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Ο συνάδελφος κ. Αθανάσιος Παπαχριστόπουλος, Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος των Ανεξάρτητων Ελλήνων, έχει τον λόγο για δώδεκα λεπτά.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΠΑΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Συμβαίνει να ζω από κοντά μια άλλη ιδιωτικοποίηση, αντίθετα δηλαδή με αυτό που έκανε ο Υπουργός, την ιδιωτικοποίηση του «Ερρίκος Ντυνάν». Μάλιστα πρόσφατα ο κ. Λοβέρδος σε ένα μανιφέστο που έκανε, μας είπε να τα ζητήσουμε συγγνώμη για τον τρόπο που χειρίστηκε το «Ερρίκος Ντυνάν» -έχει μεγάλη σχέση με αυτό που λέμε τώρα- όπου πέρασε μία τροπολογία που αν δεν την πέρναγε δεν μπορούσε ποτέ κανείς να βάλει χέρι στο «Ερρίκος Ντυνάν».

Για όσους δεν ξέρετε, το «Ερρίκος Ντυνάν» είναι ένα κοινωφελές ίδρυμα με καθαρά δημόσιο χαρακτήρα, τόσο δημόσιο που ενώ το ΙΚΑ ή το ΤΕΒΕ στο «Υγεία» ή στο «Ιατρικό Κέντρο» -τα σέβομαι, ιδιωτικά κέντρα- ορίζουν ένα 5% με 10%, δηλαδή αν μια επέμβαση κάνει 1.000 ευρώ, σου δικαιολογεί 100 ευρώ περίπου και τα υπόλοιπα τα πληρώνεις από την τσέπη σου, δηλαδή, στην ουσία πληρώνεις κανονικά, το «Ερρίκος Ντυνάν» αναγνώριζε 100% τις ασφάλειες όλων των Ελλήνων. Αυτό ήταν ένα κομμάτι του δημόσιου χαρακτήρα του. Επίσης, έδινε ειδικότητα, ο χρόνος ήταν προϋπηρεσία στο ΕΣΥ, δεν πλήρωνε ΦΠΑ, το Υπουργείο Υγείας διόριζε το σύνολο της διοίκησης.

Αυτό το Νοσοκομείο ο μακαρίτης Βγενόπουλος πήγε να το στραγγαλίσει, γιατί ήταν ανταγωνιστικό -τότε είχε το «Μητέρα», το «Λητώ» και το «Υγεία». Και όταν πήγε να κάνει μια σύμπραξη με το «Ερρίκος Ντυνάν» με το «Ιατρικό Κέντρο» -ανταγωνιστής- δεν λειτουργήσε σαν τραπέζιτης που του χρώσταγαν λεφτά, λειτουργήσε σαν επιχειρηματίας και στην κυριολεξία ξεκίνησε ο στραγγαλισμός του «Ερρίκος Ντυνάν».

Αντί ο τότε Υπουργός να συμπαραταχθεί με τη διοίκηση, που μίλησε τον Βγενόπουλο, τον στραγγάλισε ο εισαγγελέας εφετών -κατηγόρησε για εκβιασμό τον μακαρίτη, για μονοπώλια κλπ., ένα απίστευτο κατηγορητήριο- μια αόρατη δύναμη, γιατί δεν μπορώ να φανταστώ ποιος είναι πιο δυνατός από έναν Υπουργό εκείνη την εποχή, απέσυρε όλα τα ένδικα μέσα και κατέληξε -να μην τα λέμε τώρα- το «Ερρίκος Ντυνάν» να το πάρει μια ιδιωτική εταιρεία, η «ΗΜΙΘΕΑ».

Για όσους δεν ξέρετε, το «Ερρίκος Ντυνάν» είχε τριάντα οκτώ κρεβάτια ΜΕΘ, όπου ο φουκαράς Έλληνας πολίτης, σε μια πολύ δύσκολη στιγμή της ζωής του, χωρίς να πληρώσει ούτε μισό ευρώ -αυτό θα πει κοινωφελής και δημόσιος χαρακτήρας του «Ερρίκος Ντυνάν»- μπορούσε να σώσει τη ζωή του.

Κατάφεραν, λοιπόν, ο κ. Λοβέρδος και άλλοι δύο Υπουργοί να κάνουν ιδιωτική κλινική πλέον το «Ερρίκος Ντυνάν». Είναι κρανίου τόπος σήμερα αυτό το νοσοκομείο. Μπορείτε να το επισκεφθείτε και να δείτε. Ήταν μια ιδιωτικοποίηση. Το αντίθετο έγινε εδώ σήμερα. Έγκλημα καθοσιώσεως είναι να αφαιρέσεις ένα κρεβάτι μονάδας εντατικής θεραπείας, γιατί αφαιρείς μια ζωή. Αυτοί αφαίρεσαν είκοσι έξι, χειρουργεία δεν υπάρχουν, έκλεισαν όροφοι, κρανίου τόπος. Και μας είπε να ζητήσουμε και συγγνώμη.

Τι έκανε σήμερα ο σημερινός Υπουργός; Εγώ επειδή δεν έχω

μπιλιετιάκια στο χέρι για να μιλάω κομματικά, θέλω να πω ότι ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Ένωσης Κεντρώων για μένα είτε πολλές αλήθειες, γιατί είναι και Θεσσαλονικίος και γιατί δεν μασάει και τα λόγια του και δεν έχει και λόγο να το κάνει και μπράβο του! Είπε αυτό που πραγματικά συνέβαινε στον ΟΑΣΘ. Τι συνέβαινε; Από το 2013 –τα μέτρησε ο φίλος μου, ο Αλέκος ο Τριανταφυλλίδης- 1,5 εκατομμύριο ευρώ δεν το εισέπραττε η τότε Διοίκηση γιατί ήταν τα ρέστα που δεν έδινε.

Αν βούταγαν έναν άνεργο, έναν φουκαρά φοιτητή -τα είπε ο κ. Σαρίδης, τα ξαναλέω κι εγώ- και δεν είχε να πληρώσει, η διοίκηση δεν έμπαινε, πλήρωνε τελικά αυτά το κράτος. Θα μπορούσα να μιλάω μέχρι αύριο για το τι ακριβώς γινόταν στον ΟΑΣΘ. Τα είπε όλα ο κ. Σαρίδης και μπράβο του.

Το χειρότερο; Υπάρχει ένας συνεταιρισμός που ονομάζεται «ΗΡΑΚΛΗΣ». Ποιοι είχαν τον «ΗΡΑΚΛΗ» και πού ενοικιάζονταν τα αμαξοστάσια; Τα έχει πει ο Υπουργός αρκετές φορές. Γινόταν ένα πάρτι στον ΟΑΣΘ κοιματοκρατίας και νομίζω ότι άργησε πάρα πολύ να γίνει αυτό που έκανε ο σημερινός Υπουργός, ο κ. Σπίρτζης, που κατά τη γνώμη μου, έκανε το αυτονόητο.

Εδώ μπαίνουν μερικά θέματα. Συγκρούεται η φιλοσοφία του νεοφιλελευθερισμού, όλα ιδιωτικά -αυτό το νόημα είχε η αναφορά μου στο «Ερρίκος Ντυνάν», και να δούμε πόσο καλά θα τους βγει- και όχι τίποτα κρατικό.

Σας πληροφορώ, λοιπόν, ότι όσοι πηγαίνετε στο Άμστερνταμ –δεν πιστεύω να έχετε τη γνώμη ότι η Ολλανδία είναι καμμία πρώην σοβιετική δημοκρατία, είναι καθαρά καπιταλιστική χώρα- στο κέντρο του Άμστερνταμ θα δείτε μόνο τραμ και ποδήλατα. Τα τραμ είναι κρατικά, δεν είναι ιδιωτικά.

Θα μπορούσα να σας αναφέρω και άλλες πολλές χώρες. Δεν είναι τυχαίο ότι ο Κανονισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εκεί που ανήκουμε και εμείς, δίνει τη δυνατότητα ή την ευχέρεια στα κράτη-μέλη για την επιλογή μοντέλου, κρατικού- ιδιωτικού. Δεν αποκλείει το ιδιωτικό, αλλά το είδαμε και το δοκιμάσαμε.

Συνεπώς, δεν έχω να πω πάρα πολλά. Πιστεύω ότι ήταν μία κίνηση που θα έπρεπε να έχει γίνει εδώ και χρόνια. Και οι άνθρωποι που σήμερα έρχονται με άνεση φοβερή, ποιο μοντέλο προτείνουν; Αυτό που προτείνει ο σημερινός Πρωθυπουργός είναι στα σπάργα, τώρα έχει δρομολογηθεί. Θα το δούμε. Άκουσα πάντως όλους τους Βουλευτές της Θεσσαλονίκης. Κανείς δεν μπήκε στον κόπο να υπερασπιστεί το προηγούμενο καθεστώς. Κανείς! Ούτε ο κ. Καραμανλής και καλά έκανε. Και δεν μπορούσε να το κάνει, γιατί ξέρουν όλοι τι γινόταν. Είναι μια καινούργια πρόταση που εγώ θέλω να πιστεύω ότι θα τη δούμε στην πράξη. Σίγουρα πάντως αυτό το πράγμα που γινόταν, έπρεπε να σταματήσει κάποτε. Και το σταμάτησε ο σημερινός Υπουργός, ο κ. Σπίρτζης, και κατά τη γνώμη μου έκανε πάρα πολύ καλά.

Εγώ τελειώνοντας –δεν θα χρειαστεί να σας φάω άλλο χρόνο, κύριε Πρόεδρε- θέλω απλά να θυμίσω ότι το μοντέλο της ιδιωτικοποίησης των πάντων, για όσους δεν το έχουν καταλάβει, έχει οδηγήσει οριστικά και αμετάκλητα σε μια κοινωνία, όχι των 2/3, όχι δεν ξέρω τι, όπου θα το λέω και ας κουράζω, αλλά Oxfam. Ελάχιστοι μεγιστάνες έχουν περιουσιακά στοιχεία. Εκεί οδηγεί ο ακραίος νεοφιλελευθερισμός. Ελάχιστοι άνθρωποι αυτή τη στιγμή κάνουν κουμάντο στον πλανήτη και αν δεν αυτοκαταστραφεί ο πλανήτης –δεν ξέρω πώς θα γίνει να μην αυτοκαταστραφεί, γιατί τις αποφάσεις τις παίρνουν πολύ λίγοι άνθρωποι- θα έχουν περιουσιακά στοιχεία όσο τα 3,5 φτωχότερα δισεκατομμύρια του πλανήτη.

Δεν χρειάζεται να είμαι αριστερός για να λέω την αλήθεια. Αυτή είναι η πραγματικότητα και νομίζω ότι αυτό το μοντέλο έχει φθίνουσα πορεία και θα πρέπει να το ξαναδούμε από την αρχή. Μπορεί κάποιος εδώ να πει ότι η Σοβιετική Ένωση κατέρρευσε σαν χάρτινος πύργος και καλώς κατέρρευσε. Εγώ δεν είπα τέτοιο πράγμα, αλλά για τα πάντα οι κανόνες της αγοράς, όχι. Αυτοί οι κανόνες οδηγούν με νομοτέλεια, θα έλεγε κανείς, στην αυτοκαταστροφή του πλανήτη. Το τι γίνεται στην Ανταρκτική σήμερα μόνο ο Τράμπ δεν το έχει καταλάβει, όλοι οι άλλοι το έχουν καταλάβει. Επιτέλους το έχουν καταλάβει και κάπου πρέπει να σταματήσει.

Συνεπώς, το λιγότερο που μπορούσε να κάνει αυτός ο Υπουργός ήταν αυτό που έκανε. Εδώ είμαστε –ειλικρινά σας το λέω- να

δούμε αν αυτό το εγχείρημα θα πετύχει ή όχι. Εγώ θέλω να πιστεύω ότι θα πετύχει. Πραγματικά θα πετύχει και προφανώς το χαιρετίζουμε, γιατί θα έπρεπε να έχει γίνει εδώ και καιρό.

(Χειροκροτήματα από τις πτέρυγες του ΣΥΡΙΖΑ και των ΑΝΕΛ)
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Ο συνάδελφος κ. Δημήτριος Σταμάτης από τη Νέα Δημοκρατία έχει τον λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΤΑΜΑΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο κύριος Υπουργός στην ομιλία του, στη μικρή χρονική διάρκεια ομιλία του λόγω της επιλογής συζήτησης με τη διαδικασία του επείγοντος, θεώρησε σκόπιμο να φτάσει σχεδόν μέχρι τον Κολοκοτρώνη, αλλά να μην μιλήσει για το νομοσχέδιο. Αυτό, όμως, μας δίνει τη δυνατότητα να κάνουμε ορισμένες παρατηρήσεις.

Η πρώτη παρατήρηση είναι, κύριε Υπουργέ, η εξής. Είπατε ότι αυτή η Κυβέρνηση ανέλαβε την υποχρέωση να βγάλει τη χώρα από τα μνημόνια. Και επειδή η Κυβέρνηση αυτή και ο Πρωθυπουργός της είναι συνεπείς σε αυτά που λένε φρόντισαν να ψηφίσουν άλλα δυο μνημόνια. Και επειδή είναι αριστερή και σοσιαλιστική όπως εσείς, κύριε Υπουργέ, φόρτωσε και επιπλέον 14,5 δισεκατομμύρια μέτρα, τα οποία καλούνται να αποπληρώσουν ποιοι; Οι συνταξιούχοι και οι μισθωτοί.

Η αριστερή συνείδηση, λοιπόν, αυτής της Κυβέρνησης και του Υπουργού οδήγησε στο τρίτο και τέταρτο μνημόνιο, στο κόψιμο δύο τουλάχιστον συντάξεων, στην απώλεια ενός μισθού. Αυτή είναι η επιτυχία για την οποία επαίρεται ο κύριος Υπουργός και η Κυβέρνηση.

Το δεύτερο είναι ότι μας είπε πως αυτή η Κυβέρνηση ανέλαβε την υποχρέωση και τη δέσμευση, να διώξει τον παλαιοκομματισμό. Εδώ γελάει και το παρδαλό κατσίκι. Εγώ δεν το λέω με την κακή έννοια, αλλά εσείς είστε ο εκπρόσωπος του παλαιοκομματισμού, του μετακινούμενου, του ΟΦΑ παλαιοκομματισμού. Έτσι δεν είναι; Για να ξέρουμε...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Εγώ δεν ήμουν Υπουργός.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΤΑΜΑΤΗΣ: Μην επικαλείστε ότι δεν υπήρξατε Υπουργός. Υπήρξατε κραταίο στέλεχος του ΠΑΣΟΚ, παρά τω πλευρώ κραταίων Υπουργών του ΠΑΣΟΚ, και όλοι γνωρίζουμε ότι μέχρι τον Γενάρη...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κραταίο κιόλας. Ποιος είναι;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΤΑΜΑΤΗΣ: Απουσιάζει. Αν δεν θέλετε...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ποιον λέτε;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΤΑΜΑΤΗΣ: Γιατί δεν το ξέρουν νομίζετε οι υπόλοιποι συνάδελφοί σας;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Γιατί δεν το λέτε;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΤΑΜΑΤΗΣ: Θα σας το πω, κύριοι μετά. Θα σας το πω. Κραταιότατο! Είχατε κιόλας παρέμβαση, που παραλίγο να τινάξει στον αέρα μια νομοθέτηση που επιχειρήσαμε εδώ ανάμεσα στα ΤΕΙ και τα ΑΕΙ. Ένας Υπουργός από τη μια μεριά με τα ΑΕΙ, εσείς από πίσω του και ένας άλλος με τα ΤΕΙ. Λοιπόν, σας τα θυμίζω, για να μην νομίζετε ότι έχουμε ασθενή μνήμη.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Με τον Κακλαμάνη ήμουν.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΤΑΜΑΤΗΣ: Και μας είπατε, επίσης, ότι θέλετε να φτιάξετε έναν νέο οργανισμό, υγιή και δυνατό. Μάλιστα. Σαν αυτόν δηλαδή της ΣΤΑΣΥ, την οποία σας την παραδώσαμε το 2014 με λειτουργικό πλεόνασμα 6,7 εκατομμύρια ευρώ και εσείς το 2016 παρουσιάσατε έλλειμμα 23 εκατομμυρίων ευρώ; Σε έναν χρόνο η «επιτυχής» δική σας εποπτεία οδήγησε σε μια απώλεια, σε μια ζημιά 30 εκατομμυρίων ευρώ. Αυτόν τον πετυχημένο τρόπο θέλετε να συνεχίσετε και στη Θεσσαλονίκη; Μπράβο, συγχαρητήρια.

Όμως, πέρα από αυτά, εδώ είστε υποχρεωμένος, κύριε Υπουργέ, να απαντήσετε σε δυο, τρεις ερωτήσεις, που είναι κρίσιμες, για να βγάλουμε συμπέρασμα για το τι θα γίνει την επόμενη μέρα.

Ερώτημα πρώτο: Έχει ενημερωθεί η τρόικα και τι έχει πει; Δεν

μπορείτε να το κρατάτε μυστικό, δεδομένου ότι έχετε δεσμευτεί απέναντι στην τρόικα και εξαιτίας της μεταφοράς προσωπικού στον δημόσιο τομέα είστε υποχρεωμένοι να ζητήσετε την έγκριση της τρόικας.

Το δεύτερο ερώτημα: Τι γίνεται με τον κανονισμό 1370; Ο κανονισμός αυτός είναι δεσμευτικός. Κύριε Υφυπουργέ Μαυραγάνη, κάνετε λάθος ερμηνεία του άρθρου 106 του Συντάγματος, γιατί το έχετε κρίνει σε κενό χρόνου. Έχουν μεσολαβήσει πολλά γεγονότα εν τω μεταξύ. Η προσχώρησή μας στην Ευρωπαϊκή Ένωση και οι υποχρεώσεις μας που απορρέουν από ευρωπαϊκούς κανονισμούς. Πρωτό, κύριε Υπουργέ, θα τον γράψετε στα παλιά σας τα παπούτσια ή θα αλλάξει; Οφείλετε να μας το πείτε.

Το τρίτο που οφείλετε να μας πείτε: Έχετε συνειδητοποιήσει τις έννομες συνέπειες που απορρέουν από τη γνωμοδότηση του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, που σας λέει ότι αυτή η σύμβαση λήγει το 2019;

Εάν αυτά συμβούν, και πρέπει να μας απαντήσετε, μπορούμε και εμείς να φτάσουμε σε ένα συμπέρασμα για ποιον λόγο το κάνετε. Ακούστηκε μια άποψη εδώ -εγώ δεν συμφωνώ- ότι το κάνετε για να παρηγορηθείτε. Ύστερα από τα πολλά δάκρυα, που χύνετε για τα δεκατέσσερα αεροδρόμια που δεν θέλατε να δώσετε, πέσατε σε βαθιά κατάθλιψη και η τρόικα είπε, δώσ' του ρε αδερφέ και ένα πράγμα να λέει ότι το κρατικοποιεί, να ηρεμήσει η σοσιαλιστική του συνείδηση. Εγώ δεν το πιστεύω αυτό. Είναι σκληροί οι τροϊκανοί.

Θα σας πω, λοιπόν, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ένα σενάριο, αλλά κρατήστε το και πρέπει να απαντήσετε, κύριε Υπουργέ. Εάν δεν αλλάξει ο κανονισμός, που εξαιρεί μόνο την Αθήνα από την υποχρέωση να ανατίθενται με διαγωνισμό οι συγκοινωνίες. Εάν το ελληνικό δημόσιο υποχρεωθεί, σύμφωνα με τη γνωμοδότηση του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους σε αποζημίωση των μετόχων του ΟΑΣΘ συν την αποζημίωση λόγω των εγκαταστάσεων. Εάν δεν μπορέσετε λοιπόν να κάνετε κρατικό τον ΟΑΣΘ. Και αν αυτός πάει στο υπερταμείο, να μια αιτία για την οποία δεν αντιδράει η τρόικα.

Διότι θα έχει στα χέρια της το , έναν καθαρό οργανισμό χωρίς χρέη, χωρίς βάρη για να το βγάλει στο ξεπούλημα. Αλλά ποιος θα αναλάβει τότε να διαχειριστεί το ζήτημα αυτό; Αυτή η Κυβέρνηση που τις φορτώσατε να αναλάβει να κόψει δύο συντάξεις, να κόψει ένα μισθό από τους υπαλλήλους. Διότι εσείς τότε δεν θα είστε κυβέρνηση. Μεταθέτετε το βάρος αυτών των αποφάσεων σε αυτήν την κυβέρνηση, τη δική μας. Παίρνετε αποφάσεις σήμερα και καλείτε την επόμενη κυβέρνηση να τις ικανοποιήσει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Κύριε συνάδελφε, ολοκληρώστε.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΤΑΜΑΤΗΣ: Τελειώνω σε ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

Ετέθη ένα θέμα, κύριε Υπουργέ, όσον αφορά τα ΚΤΕΛ. Έχουν δίκιο. Παραδεχθήκατε κι εσείς ότι έχουν δίκιο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Εσείς το κάνατε.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΤΑΜΑΤΗΣ: Εμείς δεν κάναμε αυτό και αφήστε τους λαϊκισμούς. Είστε παντελώς ανίκανοι να κυβερνάτε, αλλά στον λαϊκισμό είστε ασυναγώνιστοι.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ευχαριστούμε πάρα πολύ!

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΤΑΜΑΤΗΣ: Σκοπεύετε να κρατικοποιήσετε και τα ΚΤΕΛ;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Θα δούμε!

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΤΑΜΑΤΗΣ: Να το ακούσουν λοιπόν, να ανοίξει η ψυχή τους. Διότι αυτό είναι το μυαλό σας. Μόνο που δεν έχετε καταλάβει κάτι: Η σοσιαλιστική σας συνείδηση ξέρετε τι κάνει; Κάνει αυτά που αρνηθήκαμε να κάνουμε εμείς. Περιήλθατε σε τέτοια δυσχερή θέση και κάνετε αυτά, που όχι μόνο δεν είχαμε σκεφθεί, αλλά δεν είχαν σκεφθεί ούτε οι τροϊκανοί να μας ζητήσουν. Συγχαρητήρια!

Επανερχομαι στο θέμα των ΚΤΕΛ. Αυτή η ρύθμιση πρέπει να έρθει γρήγορα, γιατί οι άνθρωποι έχουν δίκιο και δεν πρέπει να πληρώσουν ένα νομοθετικό κενό που προκύπτει από την ψήφιση του σημερινού νόμου. Έχετε αναλάβει μια δέσμευση να το κα-

λύψετε σύντομα. Και όταν λέμε σύντομα, μην πάτε στην εποχή τη δική σας, την παλιά εποχή, στην «ώρα ΠΑΣΟΚ». Διότι ο κ. Σπίρτζης από το ΠΑΣΟΚ έχει κληρονομήσει την αίσθηση εκείνης της ώρας, την «ώρα ΠΑΣΟΚ», που ξεκινούσε κι έλεγε δώδεκα και πήγαινε δώδεκα τα μεσάνυχτα. Να το κάνετε γρήγορα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Κύριε συνάδελφε, είμαστε στα εννέα λεπτά περίπου.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΤΑΜΑΤΗΣ: Περιμένω, λοιπόν, κύριε Υπουργέ, τις απαντήσεις στα τρία ερωτήματα.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Ιωάννης Σαхинιδης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Αν και δεν είχα σκοπό να δευτερολογήσω, αισθάνομαι την υποχρέωση να διευκρινίσουμε κάποια πράγματα σχετικά με αυτά που ακούστηκαν.

Ακούσαμε από την πλειονότητα των Βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας να αντιγράφουν φυσικά με αυτά, που ανέφεραν όσα έχει πει η Χρυσή Αυγή, ίσως πιστεύοντας ότι στο μέλλον θα υπάρχει ένα ανοιχτό παράθυρο στη Χρυσή Αυγή για να έρθουν. Γελαστήκατε, κύριοι! Πάλι καλά που υπάρχουμε εμείς, η Χρυσή Αυγή, και ακούστηκαν πράγματα σε αυτήν την Αίθουσα, στα οποία αναφέρθηκε εξ ολοκλήρου, θα έλεγα, η πλειονότητα των Βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας.

Αναφέρομαι στον ευρωπαϊκό κανονισμό 1370 στον οποίο απέφυγε επανειλημμένα και επιμελώς, θα έλεγα, ο Υπουργός να αναφερθεί. Έκανε πράγματι αναφορά σε κανόνες δικαίου, στο άρθρο 106 του Συντάγματος, αλλά δεν απαντήθηκε αυτό που είχαμε πει από την πρώτη επιτροπή: Εάν πράγματι ο κανονισμός 1370 τους δεσμεύει ή όχι.

Αυτό που μου έκανε τρομερή εντύπωση ήταν το γεγονός ότι άκουσα από το στόμα της κ. Καφαντάρη -η οποία είναι και πρόεδρος στην επιτροπή από την οποία πέρασε το παρόν σχέδιο νόμου- να λέει ότι το σχέδιο νόμου είναι φιλικό προς το περιβάλλον. Από πού προκύπτει αυτό; Έχει πάει πίσω από λεωφορείο του ΟΑΣΘ στη Θεσσαλονίκη να δει τι βγάζει και μας μιλάει για νομοσχέδιο φιλικό στο περιβάλλον; Μόνη της ανέφερε ότι ο στόλος είναι πολύ γερασμένος. Άρα, αντικρούει από μόνη της αυτά που λέει.

Επίσης, αναφέρθηκε στην αξιοποίηση της δημόσιας περιουσίας και κατηγορήσε τους προηγούμενους ότι μέσω του ΤΑΙΠΕΔ δεν έγινε σωστή αξιοποίηση. Εάν είναι να αξιοποιήσετε και τα υπόλοιπα περιουσιακά στοιχεία της Ελλάδας με τον τρόπο που το κάνατε μέσω του υπερταμείου, βρίσκατε σε λάθος δρόμο.

Επίσης, έγινε και μια προσπάθεια αναφοράς -κι εδώ θα ήθελα να διευκρινίσω ότι αδικείται η πόλη της Θεσσαλονίκης- από την κ. Καφαντάρη στις επιδοτήσεις.

Προς θεού, όχι ότι είμαστε υπέρ των επιδοτήσεων με αυτή τη μορφή. Ανέφερε όμως ότι μια πόλη του ενός εκατομμυρίου -δεν είναι ένα εκατομμύριο, είναι ενάμισι εκατομμύριο ο πληθυσμός της Θεσσαλονίκης- σε σχέση με την πρωτεύουσα, που είναι πέντε εκατομμύρια, έχει πάρει περισσότερες επιδοτήσεις. Δεν είπε όμως αυτό που ακούστηκε από κάποιον άλλο Βουλευτή, ότι η πόλη της Αθήνας έχει άλλους τέσσερις διαφορετικούς τύπους συγκοινωνιών. Οπότε, αναλογικά αν γίνει σύγκριση, είναι πολύ λιγότερα τα χρήματα. Διευκρινίζω ξανά εδώ ότι σε καμμία περίπτωση δεν είμαστε να επιδοτεί το κράτος ιδιωτικές επιχειρήσεις.

Αυτό, όμως, που μου έκανε τρομερή εντύπωση είναι αυτό που άκουσα από στόμα Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας ότι ο γέρος ο Καραμανλής αποσόβησε έναν πόλεμο με την Τουρκία. Πώς; Με το «Κύπρος είναι μακράν»; Προχθές στο άνοιγμα του φακέλου της Κύπρου ο μόνος που πήγε στην βουλή της Κύπρου και έφερε αντίρρηση ήταν ο Αρχηγός της Νέας Δημοκρατίας.

Αλήθεια, τι φοβούνται, αφού οι ένοχοι είχαν βρεθεί και ήταν όλοι στρατιωτικοί; Ποια ονόματα φοβούνται μήπως ακουστούν; Ξέχασε να μας πει μέσα σε όλα αυτά ο Βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας, ότι το δικό του κόμμα είναι αυτό που αναγνώρισε τους Αριστερούς και τους μπολσεβίκους και τους είχε κάνει το μακρύ χέρι του συστήματος και επί των δικών τους κυβερνήσεων.

Ακούστηκαν πολλές ευχές για ποιοτικές αστικές συγκοινωνίες, όπως και στις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες. Ευχές και μόνο ευχές! Εδώ βλέπουμε ότι όποιο από τα παλιά λεωφορεία, ακόμη και τα αστικά της Αθήνας, κάθε εβδομάδα, κάθε Παρασκευή βράδυ ή κάθε Σάββατο βράδυ, διανοηθεί να κάνει την διαδρομή μπροστά από τα προπύλαια γίνεται μπουρλότο. Έχουμε δει επανειλημμένα ότι τα περισσότερα μέσα μαζικής μεταφοράς βανδαλίζονται. Άρα, πριν πάμε σε αντικατάσταση οποιασδήποτε μορφής στόλου, είτε αστικών συγκοινωνιών είτε μετρό, θα πρέπει πρώτα να μπορέσει να επιβάλλει τη νομιμότητα αυτή η Κυβέρνηση.

Και πράγματι το πιο σύντομο ανέκδοτο -λείπει και ο κ. Σαρίδης- δεν είναι το μετρό της Θεσσαλονίκης, αλλά η υποθαλάσσια αρτηρία της Θεσσαλονίκης, που κάποιες κυβερνήσεις είχαν το θράσος στο Μέγαρο Μουσικής της Θεσσαλονίκης, εκεί που είναι και το Ποσειδώνιο, στην άκρη της προβλήτας να κόψουν και κορδέλα. Ευτυχώς, δεν βρέθηκαν κάποιοι ηλίθιοι να τους πιστέψουν ότι είναι αόρατη, για να βουτήξουν να πνιγούν!

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Ευχαριστώ και εγώ.

Κύριε Αμυρά, έχετε τον λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα είμαι σύντομος. Ούτε δύο λεπτά δεν θα χρειαστώ.

Θέλω να σας πω ότι το μέλλον των αστικών συγκοινωνιών της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης είναι προδιαγεγραμμένο. Ξέρουμε ότι από το 2019 και μετά ξεκινάει η διαδικασία απελευθέρωσής τους. Όσον αφορά τώρα τι περιεχόμενο θα έχει η απελευθέρωση, φοβάμαι ότι θα το δώσει το υπερταμείο, δεδομένου ότι πλέον και ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθήνας, αλλά και το διάδοχο σχήμα του ΟΑΣΘ θα ανήκουν στη δικαιοδοσία του υπερταμείου.

Κι εγώ σας ερωτώ: Γιατί να σερνόμαστε πίσω από τους ξένους και να το παίζουμε αντίσταση δύο χρόνια, όταν ξέρουμε ότι σε δύο χρόνια οι ξένοι θα οδηγήσουν την απελευθέρωση στα δικά τους μέτρα και όχι στα μέτρα των πόλεων που θα έπρεπε να υπηρέτου;

Εμείς λέμε: Απελευθέρωση των αστικών συγκοινωνιών τώρα, και της Θεσσαλονίκης και της Αθήνας. Να διατηρηθεί, βεβαίως, ο δημόσιος χαρακτήρας τους, αλλά να δημοπρατηθούν με διενείς διαγωνισμούς και επί τη βάση των ευρωπαϊκών κανόνων ομάδες δρομολογίων και όχι οι φορείς που εκτελούν το έργο.

Θέλω να σας πω το εξής. Εάν ακούτε ιδιώτες -και απευθύνομαι κυρίως προς την Κυβέρνηση και τους Βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ- στις αστικές συγκοινωνίες και τεντώνετε και δεν νιώθετε άνετα, το καταλαβαίνω. Μελετήστε και δώστε προσοχή στην ομιλία του κ. Ουρσουζίδη.

Ο κ. Ουρσουζίδης έκανε μια εξαιρετική ομιλία και στην αρχή είπε ο καλός συνάδελφος και Βουλευτής του ΣΥΡΙΖΑ ότι ένα μεικτό σχήμα -τοπική αυτοδιοίκηση, επιμελητήρια, ιδιώτες- θα μπορούσε να κάνει την δουλειά, όπως ακριβώς αρμόζει στις ανάγκες της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης. Τώρα δεν γίνεται το ίδιο, Υπουργέ μου. Τώρα κρατικοποιείτε τον ΟΑΣΘ και από το 2019 και μετά τι; Ποια είναι τα βήματα;

Τελειώνω. Εμείς καταψήφισουμε αυτό το σχέδιο νόμου. Όμως, μια και σήμερα η Κυβέρνηση έλυσε το πρόβλημα των αστικών συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης, θα την καλούσα -και θα καλούσα και τον καθ' ύλην αρμόδιο Υπουργό κ. Σπίρτζη- να ασχοληθεί λίγο και με τα Ιωάννινα.

Ξέρετε ότι στο αεροδρόμιο των Ιωαννίνων αφαιρέθηκε ο σταθμός ανεφοδιασμού καυσίμων των αεροπλάνων. Τι θα γίνει; Ξέρετε ότι ακυρώνονται τσάρτερ από το εξωτερικό, από τη βόρεια Ευρώπη προς τα Γιάννενα, διότι θέλουν να συνεχίσουν μετά τα Γιάννενα το αεροπορικό τους ταξίδι σε άλλους προορισμούς και δεν έχουν καύσιμα να ανεφοδιαστούν στα Ιωάννινα; Είναι επείγουσα η ανάγκη να λύσετε αυτό το πρόβλημα. Κι εκεί εγώ θα πω...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Τι λέτε;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Πώς τι λέμε; Μισό λεπτάκι, κύριε Υπουργέ. Ο δε Δήμος Ιωαννιτών και το ξενοδοχειακό επιμελητήριο προσφέρονται να πληρώσουν το κόστος για τη μεταφορά των καυσίμων.

Αυτή τη στιγμή που μιλάμε ένα αεροπλάνο θα πρέπει να προσγειωθεί στα Ιωάννινα με γεμάτο το ρεζερβουάρ του, για να συνεχίσει σε άλλους κλάδους τους αεροπορικούς πλόες του. Δεν είναι σωστό αυτό. Κόβουμε, δηλαδή, την Ήπειρο από τη διεθνή τουριστική αγορά.

Επίσης, δεν είστε εσείς ο καθ' ύλην αρμόδιος, αλλά μήπως πρέπει κάποιος να ασχοληθεί και με τα Κύθηρα; Εδώ και έναν μήνα καταθέτω συνεχώς ερωτήσεις, που μένουν αναπάντητες και ξέρετε ότι τα Κύθηρα από τις 10 Ιουνίου δεν έχουν σύνδεση ακτοπλοϊκή με τον Πειραιά και την Κρήτη. Πρέπει να πας με το αυτοκίνητο στη Νεάπολη και να περάσεις απέναντι. Έχουν καταστραφεί τουριστικά, οικονομικά και επιχειρηματικά.

Να τα μεγάλα, φλέγοντα ζητήματα. Κι εγώ λέω να μην περιμένουμε κανέναν ξένο να μας σέρνει και μετά να παραπονιέστε ως Κυβέρνηση ότι χάσαμε, κάναμε ηρωική διαπραγμάτευση, προσπαθήσαμε, αλλά δεν τα καταφέραμε. Εγώ σας λέω ότι έχουμε τον χρόνο, έχουμε τον οδικό χάρτη, έτσι όπως γίνεται αλλού. Για παράδειγμα, η Κροατία μέσα σε έναν χρόνο έδωσε έντεκα άδειες για υδατοδρόμια. Στην Ελλάδα σε τρία χρόνια δόθηκαν τρεις άδειες. Με τον αραμπά!

Άρα, και φέτος τα υδροπλάνα θα είναι υδροπλάνα ξηράς, στα Γιάννενα πρέπει να έχουν μία απάντηση για το αναπτυξιακό τους μέλλον και τα Κύθηρα χρειάζονται επιτέλους ένα καράβι να πιάνει Πειραιά-Κύθηρα.

Αυτά είχα να σας πω.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Κύριε Πρόεδρε, έχετε τον λόγο για τη δευτερολογία σας για έξι λεπτά.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Πρόεδρε, θέλω την ανοχή σας, γιατί έχω να απαντήσω σε πολλά ζητήματα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Θα έχετε ανοχή, αλλά έχετε μιλήσει στην πρωτολογία σας για είκοσι τέσσερα λεπτά και το σύνολο του χρόνου σας είναι δεκαοκτώ λεπτά.

Θα ήθελα μόνο μία αυτοσυγκράτηση. Ανοχή θα έχετε οπωσδήποτε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ευχαριστώ.

Θα ήθελα να καταθέσω κάποιες τελευταίες νομοτεχνικές βελτιώσεις. Είναι κάποιες αναγκαίες βελτιώσεις σχετικά με τη διαδικασία νομιμοποίησης των εταιρειών.

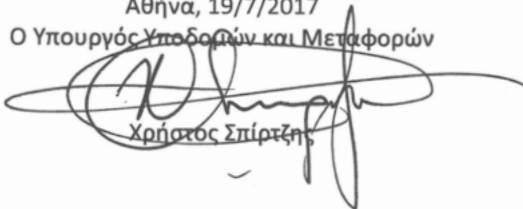
(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός κ. Χρήστος Σπίρτζης καταθέτει για τα Πρακτικά τις προαναφερθείσες νομοτεχνικές βελτιώσεις, οι οποίες έχουν ως εξής:

Νομοτεχνικές βελτιώσεις επί του σχεδίου νόμου
«Νέο ρυθμιστικό πλαίσιο για τις αστικές συγκοινωνίες στην Περιφερειακή
Ενότητα Θεσσαλονίκης και άλλες διατάξεις»

1. Στην παρ. 1 του άρθρου 13 η φράση «Από την έναρξη ισχύος του Κεφαλαίου Α'» αντικαθίσταται από τη φράση «Από την απόκτηση νομικής προσωπικότητας της Ο.Σ.Ε.Θ. σύμφωνα με το άρθρο 1».
2. Στην παρ. 1 του άρθρου 21 η φράση «κατόπιν εισήγησης των διοικητικών συμβουλίων που συντάσσουν τα καταστατικά» αντικαθίσταται από τη φράση «κατόπιν εισήγησης των μετόχων των εταιριών».
3. Το άρθρο 35 διαγράφεται και τα άρθρα 36, 37 και 38 αναριθμούνται σε 35, 36 και 37 αντιστοίχως.
4. Το πρώτο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 35 (πρώην 36) αντικαθίσταται ως εξής:
«Μετά την έγκριση και κύρωση των καταστατικών σύμφωνα με το άρθρο 21, αυτά υποβάλλονται προς καταχώριση στο Γ.Ε.ΜΗ.»
5. Το τρίτο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 35 (πρώην 36) διαγράφεται.

Αθήνα, 19/7/2017

Ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών


Χρήστος Σπirtzis

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κυρίες και κύριοι Βουλευτές για εμάς σήμερα, μετά την ψήφιση του σχεδίου νόμου, ξεκινά η προσπάθεια της δικής μας πολιτικής, μιας άλλης πολιτικής για τις αστικές συγκοινωνίες.

Ο εποπτικός φορέας, ο ΟΣΥΘ, θα σχεδιάζει και θα ελέγχει όλες τις αστικές συγκοινωνίες στο μητροπολιτικό κέντρο της Θεσσαλονίκης, τα λεωφορεία, αλλά και το μετρό που θα γίνει, γιατί το έργο προχωρά. Έχουν τελειώσει τα έργα πολιτικού μηχανικού στο κυρίως έργο και έχουμε πάει στην επέκταση για Καλαμαριά και σε λίγο καιρό ξεκινάνε και οι εργασίες για τα ηλεκτρομηχανολογικά. Επομένως, δεν είναι όπως ήταν κάποτε. Και βέβαια θα σχεδιάζει και θα ελέγχει τις αστικές ακτοπολικές μεταφορές.

Έχουμε την άλλη στιγμή που θα δημοσιευτεί το σχέδιο νόμου, τη θεσμοθέτηση –επιτέλους– της συμμετοχής της αυτοδιοίκησης πρώτου και δεύτερου βαθμού, χωρίς να βάλουν ένα ευρώ στον φορέα σχεδιασμού.

Κύριε Αμυρά, δεν το έχετε διαβάσει καλά. Συμμετέχουν από την πρώτη στιγμή και οι δήμοι, οι ΠΕΔ δηλαδή, ο Δήμος Θεσσαλονίκης, τα επιμελητήρια, οι κοινωνικοί φορείς της πόλης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Στα διοικητικά συμβούλια. Άλλο λέω εγώ. Να είναι μέτοχοι στα διοικητικά συμβούλια. Να το τρέχουν οι ίδιοι.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Μα, στα διοικητικά συμβούλια παίρνονται οι αποφάσεις! Πού παίρνονται; Θα είναι και μέτοχοι. Προβλέπεται στον ΑΣΥΘ, εφόσον εισφέρουν αυτό που πρέπει, είτε σε περιουσία είτε σε χρήση.

Έχουν δηλώσει ενδιαφέρον και οι δήμοι της Θεσσαλονίκης και ο Δήμος της Θεσσαλονίκης. Με ένταξη, λοιπόν, στον σχεδιασμό των φορέων αυτών, και των αστικών ΚΤΕΛ και του ρόλου των ταξί, και του ποδηλατόδρομου και όλων των αστικών συγκοινωνιών του μητροπολιτικού κέντρου.

Θα ήθελα, επειδή ακούστηκαν πολλά, να πούμε τι αντικαθιστά αυτός ο φορέας. Αντικαθιστά το ΣΑΣΘ, το συμβούλιο, ένα συμβούλιο, το οποίο δεν είχε πρόσβαση στο ηλεκτρονικό σύστημα, δεν είχε οργανισμό, είχε οκτώ μηχανικούς όλους και όλους. Τα χρήματα του ΣΑΣΘ είχαν προβλεφθεί να τα δίνει ο ΟΑΣΘ. Δηλαδή, ο ελεγχόμενος έδινε χρήματα για να πληρώσει τον ελεγκτή.

Αυτό, κύριοι της Νέας Δημοκρατίας και κύριε Σταμάτη, είναι πραγματικά ιδιαίτερο φροντιστήριο παλαιοκομματισμού. Είναι σαν να πληρώνει τον έφορο ο επιχειρηματίας για να τον ελέγξει.

Στη Θεσσαλονίκη γενικότερα, όχι μόνο στο θέμα του ΟΑΣΘ, αλλά κυρίως στον ΟΑΣΘ, νομιμοποιήσατε και αυτό. Δηλαδή, αυτό που γίνεται παράτυπα σε όλη τη χώρα, εκεί το έχετε νομιμοποιήσει.

Το πρώτο πρόστιμο που μπήκε στον ΟΑΣΘ από τον ΣΑΣΘ ήταν πέρυσι και είναι περίπου 1000 ευρώ για το θεσμικό πλαίσιο που είχατε φτιάξει.

Στον φορέα υλοποίησης του συγκοινωνιακού έργου συμμετέχουν οι εργαζόμενοι. Επομένως καλύπτεται από εκεί η συμμετοχή του εργατικού κέντρου που ζητάτε.

Μιλάτε κάποιους για μείωση των μισθών.

Κύριοι της Νέας Δημοκρατίας, οι μισθοί που μειώνονται, δεν είναι των εργαζομένων, είναι των «εκλεκτών» εργαζομένων της διοίκησης του ΟΑΣΘ, που προφανώς είναι και δικοί σας «εκλεκτοί», για να δίνετε τέτοια μάχη και να έχετε τέτοιο πόνο. Δεν είναι γενικά των εργαζομένων.

Ο στόχος μας είναι οι αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης να παρέχουν το κοινωνικό έργο που πρέπει να παρέχεται στους πολίτες της Θεσσαλονίκης. Να δώσουμε τη μάχη μαζί με την τοπική αυτοδιοίκηση, τους κοινωνικούς φορείς, τους εργαζόμενους. Να μετακινούνται και οι άνεργοι και στη Θεσσαλονίκη. Να επιδοτούνται από το ελληνικό δημόσιο ιδιαίτερες κοινωνικές ομάδες. Να δίνουν ρέστα οι αυτόματα πωλητές. Να μην υπάρχει ειδικό καθεστώς στις διαιτησίες για να χαρίζονται δισεκατομμύρια στους μετόχους του ΟΑΣΘ. Να μην υπάρχει ενοικίαση ακινήτων, προμήθειες και αναθέσεις σε πολλαπλάσιες τιμές.

Θα ήταν αποδεκτή η όποια κριτική σας, αν εμείς διατηρούσαμε τον ΟΑΣΘ όπως τον βρήκαμε από τη Νέα Δημοκρατία και τον πα-

λαιοκομματισμό, αν συνεχίζαμε να δίνουμε εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ κάθε χρόνο, αν συνεχίζαμε να έχουμε το έργο του μετρό της Θεσσαλονίκης κολλημένο.

Το ίδιο ισχύει –σε πολύ μικρότερο βαθμό– στις αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας. Και μόνο ότι η επιδότηση του ΟΑΣΘ είναι μεγαλύτερη από το σύνολο της επιδότησης των αστικών συγκοινωνιών της Αθήνας, με πολύ μικρότερο στόλο λεωφορείων, με πολύ μικρότερο αριθμό επιβατών, αρκεί για να καταλάβει οποιοσδήποτε τι γινόταν εδώ και εξήντα χρόνια και μέχρι σήμερα.

Αγαπητοί συνάδελφοι, πρέπει να απαντήσουμε στα ερωτήματα της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης.

Είπε ο κ. Δένδιας ότι το τίμημα θα το καθορίσει η δικαιοσύνη. Αυτό περιγράφουμε στο σχέδιο νόμου.

Μας ρωτάτε γιατί συγκροτούμε δύο φορείς. Γιατί σε όλο τον κόσμο, σε όλο τον πλανήτη υπάρχουν, τουλάχιστον, δύο φορείς: ο φορέας που κάνει τον σχεδιασμό και τον έλεγχο, που έχει τον εποπτικό ρόλο, και ο φορέας που κάνει τη λειτουργία. Και λίγους συγκροτούμε.

Μας ρωτήσατε μήπως είναι πονηρό το μυαλό μας και θέλουμε να αποκλείσουμε κάποιους από τις επερχόμενες εκλογές στην τοπική αυτοδιοίκηση. Αν μας πείτε ότι θέλετε να κατεβάσετε τον κ. Στεφανίδη ή τη διοίκηση του ΟΑΣΘ στη δημαρχία της Θεσσαλονίκης, αυτό δείχνει και πόσο θέλετε να αλλάξετε τον ΟΑΣΘ.

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

Επίσης, καταλαβαίνετε ότι η απόκριση στοιχείων από αυτόν τον οργανισμό είναι πάρα πολύ σημαντική. Μέχρι που αναλάβαμε δεν υπήρχε το μετοχολόγιο. Άργησε πολύ να έρθει. Και να είστε σίγουροι ότι το επόμενο διάστημα θα βγουν τα ονόματα των μετόχων από τη Μεταπολίτευση και μετά στον ΟΑΣΘ. Μπορεί να πονάει την παράταξή σας, αλλά δεν πειράζει, θα το συνηθίσετε. Δεν είναι το μόνο.

Επειδή μας είπε και ο κ. Γκιουλέκας για τον κ. Καραμανλή, να πω –το είπα και στην πρωτομιλία μου– ότι εμείς σεβόμαστε και τους ηγέτες της αντίπαλης παράταξης, αλλά και τους μελετάμε. Και αυτό δεν είναι προσχηματικό.

Στη μετακόμιση, όμως, από τη Ρηγίλλης στη Συγγρού και μετά στην Πειραιώς, ξεχάστηκαν πολλά πράγματα, κύριε Γκιουλέκα. Ξεχάστηκαν φωτογραφίες, βιβλία και μαζί και το πολιτικό στίγμα της Νέας Δημοκρατίας στη Μεταπολίτευση.

Αν δεν το βρείτε –το έχω εδώ το βιβλίο γιατί εμείς δεν κάνουμε πλάκα όταν λέμε ότι σας μελετάμε, εδώ είναι «Η ιδεολογία της Νέας Δημοκρατίας» του κ. Καλλία– στη δική σας βιβλιοθήκη –είναι βέβαιο ότι ο κ. Μητσοτάκης δεν το έχει στη βιβλιοθήκη της Πειραιώς τώρα γιατί το ποτάμι σάς πηγαίνει συνέχεια προς τη θάλασσα!–, θα σας το δώσουμε εμείς, να το έχετε. Μπορεί να το βρείτε ή στη βιβλιοθήκη του κ. Δένδια ή του κ. Καραμανλή. Είναι βέβαιο, όμως, ότι σήμερα δεν υπάρχει εκεί.

Ρωτήσατε, επίσης, γιατί δεν συναντούσα τη διοίκηση του ΟΑΣΘ. Τη συνάντησα στο Υπουργείο. Δεν πήγα στο γεύμα στο «Βελλίδειο», όπως έκανε ο κ. Χατζηδάκης. Συγγνώμη. Συγγνώμη που επιλέγω με ποιους θα βγω ή με ποιους θα φάω. Δεν είναι η επιλογή μου οι διοικήσεις οργανισμών, όπως ο ΟΑΣΘ.

Επίσης, υπάρχει μια ευρύτερη παρεξήγηση για το τι λέει ο κανονισμός. Δεν λέει κανένας κανονισμός ότι το 2019 σώνει και καλά θα γίνουν παντού ανοιχτές διαδικασίες, όπως ονειρεύεστε.

Αυτά είναι δικά σας. Είναι δικές σας ερμηνείες.

Ο ευρωπαϊκός κανονισμός δίνει το δικαίωμα σε κάθε χώρα να κανονίζει πώς θέλει τις αστικές της συγκοινωνίες. Δεν επιτρέπει αυτό που κάνατε εσείς, δηλαδή, να αναθέσει απευθείας σε ιδιωτικό μονοπώλιο, κρατικοδίαιτο, ό,τι ακριβώς κάνατε στη Θεσσαλονίκη, ανάθεση αστικού συγκοινωνιακού έργου. Δεν σου λέει αν θέλεις να είναι ή να μην είναι δημόσιος ο φορέας. Πού τα είδατε αυτά γραμμένα; Μόνο στις επεκτάσεις που παράνομα κάνατε και δεν στέλνατε στο Ελεγκτικό Συνέδριο. Πουθενά αλλού δεν είναι γραμμένα.

Κύριε Αμυρά, μην κάνετε τέτοια λάθη. Εσείς τουλάχιστον διαβάστε.

Επίσης, κύριε Σταμάτη, στη διαμάχη των ΤΕΙ-ΑΕΙ ήμουν Πρόεδρος του Τεχνικού Επιμελητηρίου. Δεν ξέρω εάν το ξεχνάτε.

Δεν ξέρω αν έπρεπε να υπερασπιζόμην τον κ. Κακλαμάνη, που ήσασταν ιδιαίτερα φίλοι, αλλά συγγνώμη, δεν τον υπερασπιζόμουν.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΤΑΜΑΤΗΣ: Το δίκαιο!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Δεν σημαίνει κάτι αυτό.

Αν θυμάστε καλά, στο εκπληκτικό μεταρρυθμιστικό σχέδιο νόμου για την παιδεία της κ. Διαμαντοπούλου είχαμε συγκρουστεί πάρα πολύ, γιατί ο παλαιοκομματισμός δεν επέτρεπε να δοθεί επιτέλους μια λύση οριστική για την τριτοβάθμια εκπαίδευση και συντηρούσε μια δήθεν κόντρα για να τη συντηρεί και να έχει τα ίδια μετερίζια που είχε.

Και έρχομαι στο Νομικό Συμβούλιο του Κράτους. Δεν λέει αυτό που επικαλείστε το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους. Να το διαβάσετε πιο προσεκτικά. Το είπα και στις επιτροπές. Το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους λέει ότι προσωρινά η παράταση ήταν παράνομη. Νομιμοποιήθηκε μέσα στη Βουλή που το φέρατε για ψήφιση άρον-άρον, γιατί ξέρατε ότι αν το πάτε στο Ελεγκτικό Συνέδριο, θα έβγαине παράνομη η επέκταση της σύμβασης. Να μην τα εναλλάω.

Εργαζόμενοι. Τι μας ζητάτε; Να πούμε ότι οι άνθρωποι δεν υπάρχουν, επειδή ο παλαιοκομματισμός πουλούσε το δικαίωμα στην εργασία; Να λειτουργήσουμε όπως λειτουργούσαν οι προηγούμενες κυβερνήσεις, ρεβανσιστικά, δηλαδή, να πούμε «σας έβαλαν άλλοι, οπότε εμείς σας διώχνουμε»;

Αυτή είναι η διαφορά μας με αυτούς, κύριε Αμυρά. Για εμάς δεν υπάρχουν «δικοί μας» εργαζόμενοι και «δικοί τους» και δεν χιζούμε κομματικό κράτος, όπως έκανε η Νέα Δημοκρατία. Δεν θα πάει κανένας δικός μας δήμαρχος να πάρει από την 25^η διεύθυνση του ΓΛΚ διαβαθμισμένα έγγραφα, όπως κάνουν οι δήμαρχοι της Νέας Δημοκρατίας σήμερα, στη συζήτηση γι' αυτό το σχέδιο νόμου που συζητούμε και εμείς.

Θα ήθελα να χαιρετίσω, έστω, την τοποθέτηση των κομμάτων, όπως της Ένωσης Κεντρώων και της ΔΗΣΥ, που, αν μη τι άλλο, εκφράζει με ένα «παρών» αυτό που λέει, την αντίθεσή της στο τι γινόταν στη Θεσσαλονίκη.

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

Αν και η Νέα Δημοκρατία ήταν σε αυτή τη λογική, για να έχει ένα άλλοθι τουλάχιστον, αυτό θα έκανε, αν μη τι άλλο. Όμως, προφανώς, αυτό που θέλει είναι όχι να καταψηφίσει, αλλά να δείξει ότι ήταν, είναι και θα είναι ο παλαιοκομματισμός, ήταν, είναι και θα είναι αυτό, που τροφοδοτούσε το παρακράτος πριν τη χούντα και τους γνωστούς παλαιοκομματικούς μηχανισμούς μετά. Υπερασπιζόσταν το χθες, είστε ο παλαιοκομματισμός, είστε τα ρουσφέτια και γι' αυτό έρχεστε και ζητάτε τώρα αυτό που κάνατε με το ΚΤΕΛ.

Έχετε δίκιο, λέτε.

Ποιος το έκανε αυτό, κύριε Σταμάτη, με τα ΚΤΕΛ; Ποιος; Εγώ το έκανα; Εσείς δεν το κάνατε;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΤΑΜΑΤΗΣ: Για να μετακινούνται από το αεροδρόμιο στα Κουφάλια με ένα ευρώ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Δεν βάλτε τους ανθρώπους και πλήρωσαν τα λεφτά τους, για να πάρουν παράνομα μετοχές του ΟΑΣΘ; Μεταβιβάζονται οι μετοχές του ΟΑΣΘ σύμφωνα με τους νόμους που έχετε φτιάξει; Φτιάξατε οάσεις σπατάλης των χρημάτων του ελληνικού λαού, όταν την ίδια στιγμή διαλύατε τον ελληνικό λαό και την ελληνική κοινωνία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Κύριε Υπουργέ, ολοκληρώστε, παρακαλώ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ολοκληρώνω.

Και πού είναι τα αντισυνταγματικά θέματα που βάζετε; Είναι αντισυνταγματικό το άρθρο 106 και το άρθρο 5 του Συντάγματος; Για να καταλάβουμε τι λέτε, είναι αντισυνταγματική η πρόβλεψη του Συντάγματος; Θα μας τρελάνετε τελείως;

Να δώσω και μια προειδοποίηση σε όσους απειλούν την Κυβέρνηση, ότι θα έχουμε δικαστικές εμπλοκές. Θα υπάρχει όλο αυτό που κρέμεται στον αέρα.

Ακούστε: Εμείς αναζητάμε αυτούς που πρέπει να πάνε στα δι-

καστήρια.

Στη Θεσσαλονίκη –επειδή κάνουμε βουτιές στο παρελθόν– δολοφονήθηκε ο Γρηγόρης Λαμπράκης, ο Γιώργος Τσαρουχάς και πολλοί άλλοι. Εκεί, όμως, δραστηριοποιήθηκε και ο Σαρτζετάκης, ξέρετε. Αυτός ο λαός έχει βγάλει και Τερτσέτη και Πολυζωΐδη. Για κάθε μία προσφυγή θα υπάρχουν δεκαπέντε από εμάς. Αυτό δεν είναι απειλή.

Δεν μας τρομάζουν, λοιπόν, οι μηχανισμοί σας ούτε τα δικαστήρια. Τα αναζητάμε. Με αυτήν την Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ, ο Πρωθυπουργός Αλέξης Τσίπρας θα βγάλει τη χώρα από την κρίση, θα κάνει την Ελλάδα μία κανονική δημοκρατική χώρα.

Οι μηχανισμοί που αναπτύξατε όλα αυτά τα χρόνια στη Θεσσαλονίκη, στην πρωτεύουσα του παρακράτους της χώρας πριν τη Μεταπολίτευση, στην πρωτεύουσα του παλαιοκομματισμού μέχρι σήμερα, τελειώνουν από αυτήν την Κυβέρνηση σε όλους τους τομείς.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Σας παρακαλώ, κύριε Υπουργέ, ολοκληρώσατε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε, με μία παράγραφο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Μα, έχετε μιλήσει ήδη δεκαπέντε λεπτά.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Θα φτιάξουμε μία χώρα χωρίς τα βαρίδια και τις δεσμεύσεις του παλαιοκομματισμού, μία χώρα που θα σέβεται τον κάθε πολίτη, τη δημοκρατία, το περιβάλλον, τις υγιείς παραγωγικές δυνάμεις, μία χώρα με κοινωνική δικαιοσύνη και δίκαιη ανάπτυξη. Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από τις πτέρυγες του ΣΥΡΙΖΑ και των ΑΝΕΛ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Σας ευχαριστούμε πολύ.

Προχωρούμε με την ψήφιση...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο. Έχω δικαίωμα να δευτερολογήσω. Δεν μίλησα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Κύριε συνάδελφε, ρώτησα και με πάρα πολύ μεγάλη επιμονή εάν υπάρχει συνάδελφος ειδικός αγορητής που θέλει να δευτερολογήσει. Μου είπε ο κ. Σαχινίδης και ο κ. Αμυράς ότι θέλουν να δευτερολογήσουν.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Εμένα, κύριε Πρόεδρε, όμως, δεν με ρωτήσατε. Για όνομα του Θεού! Δεν μπορώ να ασκήσω το δικαίωμά μου;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Με ακούτε, κύριε συνάδελφε; Έχει κλείσει τη διαδικασία ο κύριος Υπουργός.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Δικαίωμά μου δεν είναι να δευτερολογήσω, κύριε Πρόεδρε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Όταν ήταν η ώρα, δεν ήσασταν στην Αίθουσα για να ζητήσετε τον λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Είναι δικαίωμά μου να δευτερολογήσω, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Δεν ακούτε τι σας λέω.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Σας ακούω με πολλή προσοχή.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Όταν τέλειωσε ο κατάλογος των ομιλητών και ήταν η ώρα των ειδικών αγορητών, ρώτησα και δεν ήσασταν παρών.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Μπορεί να είχα βγει για λίγο έξω, κύριε Πρόεδρε. Δεν ήλθα στη συνέχεια;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Σας παρακαλώ. Μπορείτε, αν θέλετε, λίγο πιο ευγενικά να μου πείτε κατά παρέκκλιση του Κανονισμού να σας δώσω τον λόγο και όχι να τον απαιτείτε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Με πολλή ευγένεια σας ζητώ τον λόγο, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Ορίστε, λοιπόν, έχετε τον λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Δεν θα χρειαστώ παραπάνω από τρία λεπτά, κύριε Πρόεδρε. Σας ευχαριστώ πολύ.

Θα ήθελα να κάνω μία αναφορά. Κατέθεσα μία τροπολογία όσον αφορά το ΚΤΕΛ και τα πράγματα τα οποία έχει δεχθεί το ΚΤΕΛ αναγκαστικά, καθώς το ΚΤΕΛ δεν ήθελε. Του πήραν δρομολόγια –και, μάλιστα, ζωτικά δρομολόγια τότε– με αποτέλεσμα να κινδυνεύει σήμερα και το ΚΤΕΛ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Πλήρως κιόλας.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Πλήρως κιόλας. Του έδωσαν μετοχές τις οποίες τις πλήρωσε, με αποτέλεσμα να κινδυνεύει σήμερα το ΚΤΕΛ.

Εγώ κατέθεσα αυτήν την τροπολογία και συζητώ εδώ και δύο μέρες γι' αυτήν. Μίλησα χτες για την τροπολογία, μίλησα και σήμερα από το Βήμα της Ολομέλειας και η Νέα Δημοκρατία δεν πήρε θέση. Ούτε θετικά τοποθετήθηκε, ούτε αρνητικά.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, πρέπει οπωσδήποτε να απαντήσω.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Μόλις είπατε, κύριε Υπουργέ, ότι τη μεν τροπολογία δεν μπορείτε να τη δεχθείτε, αλλά το περιεχόμενο το δέχεσθε και θα κάτσουμε να συζητήσουμε για να δούμε πώς μπορούμε να το ρυθμίσουμε αυτό, ήλθε υποκριτικά η Νέα Δημοκρατία και πονάει τώρα για το ΚΤΕΛ. Πονάει για ένα πρόβλημα το οποίο δημιούργησε η Νέα Δημοκρατία μαζί με το ΠΑΣΟΚ, βέβαια. Να μην το ξεχνάμε αυτό.

Ορθώς κατηγορήσε το ΠΑΣΟΚ προηγουμένως κάποιος συνάδελφος από τη Νέα Δημοκρατία ότι ευθύνεται, γιατί κυβέρνησε περισσότερο. Όμως, το ΠΑΣΟΚ το κατέστησε συνεταίρο της η Νέα Δημοκρατία. Το ΠΑΣΟΚ ευθύνεται για τη μεγαλύτερη καταστροφή.

Εκείνο που θέλω εγώ από εσάς, κύριε Υπουργέ, γιατί πραγματικά στο θέμα του ΚΤΕΛ δείξατε ευαισθησία και σε συζήτηση που είχαμε μαζί, αλλά και σε συζήτηση με τους ανθρώπους του ΚΤΕΛ, είναι να δεσμευτείτε ότι από αύριο ακόμη –που λέει ο λόγος– θα κάτσουμε να συζητήσουμε με τους ανθρώπους, γιατί πραγματικά αγωνιούν. Είναι έντιμοι άνθρωποι. Είναι άνθρωποι του μόχθου και του μεροκάματου.

Από την άλλη, η περιφέρεια –γιατί μιλάμε για την Περιφέρεια Θεσσαλονίκης, από όπου είμαι και εγώ– έχει ανάγκη από την παροχή του ΚΤΕΛ. Ειδικά τα απομακρυσμένα χωριά, αυτό που λέμε «η αγонη γραμμή» της Β' Θεσσαλονίκης έχει ανάγκη από το ΚΤΕΛ.

Επομένως, σας παρακαλώ, κύριε Υπουργέ, να δεσμευτούμε εδώ πέρα ότι θα κάτσουμε να το δούμε, για να δώσουμε μια λύση για την κοινωνία της Θεσσαλονίκης, για τους ανθρώπους του ΚΤΕΛ που αγωνιούν και που βγάζουν με κόπο το μεροκάματο και δεν τους στηρίζει κανείς.

Σας ευχαριστώ, κύριε Υπουργέ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, μπορώ να έχω τον λόγο;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Πείτε μου τι θέλετε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Θέλω να δώσω μια απάντηση για το θέμα του ΚΤΕΛ. Μισό λεπτό θα πάρει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Εν πάση περιπτώσει, έχετε τον λόγο για ένα λεπτό σας παρακαλώ, έτσι και αλλιώς έχει γίνει η παρέκκλιση.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Μια πολύ μικρή απάντηση θα δώσω.

Έχει ακουστεί εδώ πέρα ότι τα ΚΤΕΛ εξαναγκάστηκαν. Θα τα θέσουμε τα πράγματα στη σωστή τους βάση. Οι δήμαρχοι της Β' Περιφέρειας Θεσσαλονίκης και πολλοί δήμαρχοι την εποχή εκείνη επιδίωκαν την επέκταση των δρομολογίων του ΟΑΣΘ.

Κύριε Υπουργέ, αυτό το γνωρίζετε. Κύριε Λαζαρίδη, θα έπρεπε να το γνωρίζετε και εσείς, γιατί είστε Βουλευτής της Περιφέρειας.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Κύριε συνάδελφε, είπατε προηγουμένως...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Ένα λεπτάκι! Δεν έκανα προσωπική αναφορά σε εσάς. Μιλάω γενικά.

Θα σας πω, όμως, και κάτι άλλο. Την τροπολογία αυτή την καταθέσατε στην επιτροπή. Σωστά; Την καταθέσατε την πρώτη μέρα μάλιστα. Ο Υπουργός τη δέχθηκε. Τώρα την αποσύρει. Το ενδοκυβερνητικό σας πρόβλημα μην το μεταθέτετε σε εμάς.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Δεν την δέχθηκα. Πότε την δέχθηκα;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Εμείς εξ αρχής είχαμε πει να κάτσουμε να το δούμε το θέμα και να τοποθετηθούμε στην Ολομέλεια. Πώς να τοποθετηθούμε στην Ολομέλεια, όταν ακόμα

δεν έχουμε συζητήσει το θέμα των τροπολογιών και όταν πριν από μερικές ώρες αποσύρθηκε η εν λόγω τροπολογία; Να τοποθετηθούμε εμείς επισήμως, ως κόμμα, για μια τροπολογία που βρίσκεται στον αέρα; Συγγνώμη, αλλά δεν μπορούμε να το κάνουμε αυτό.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Ευχαριστώ, κύριε Καρμανλή.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων, των τροπολογιών και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Νέο ρυθμιστικό πλαίσιο για τις αστικές συγκοινωνίες στην Περιφερειακή Ενότητα της Θεσσαλονίκης και άλλες διατάξεις».

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο επί της αρχής;

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ: Ναι.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Όχι.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΡΒΑΝΙΤΙΔΗΣ: Παρών.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Όχι.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΔΑΛΗΣ: Όχι.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Ναι.

ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΦΩΚΑΣ: Παρών.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Όχι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Συνεπώς το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Νέο ρυθμιστικό πλαίσιο για τις αστικές συγκοινωνίες στην Περιφερειακή Ενότητα της Θεσσαλονίκης και άλλες διατάξεις» έγινε δεκτό επί της αρχής κατά πλειοψηφία.

Εισερχόμεστε στην ψήφιση των άρθρων και των τροπολογιών και η ψήφισή τους θα γίνει χωριστά.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 1 ως έχει;

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ: Ναι.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Όχι.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΡΒΑΝΙΤΙΔΗΣ: Παρών.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Όχι.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΔΑΛΗΣ: Όχι.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Ναι.

ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΦΩΚΑΣ: Παρών.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Όχι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Συνεπώς το άρθρο 1 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 2, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ: Ναι.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Όχι.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΡΒΑΝΙΤΙΔΗΣ: Παρών.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Όχι.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΔΑΛΗΣ: Όχι.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Ναι.

ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΦΩΚΑΣ: Παρών.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Όχι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Συνεπώς το άρθρο 2 έγινε δεκτό, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό, κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 3 ως έχει;

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ: Ναι.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Όχι.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΡΒΑΝΙΤΙΔΗΣ: Παρών.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Όχι.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΔΑΛΗΣ: Όχι.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Ναι.

ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΦΩΚΑΣ: Παρών.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Όχι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Συνεπώς το άρθρο 3 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 4 ως έχει;

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ: Ναι.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Όχι.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΡΒΑΝΙΤΙΔΗΣ: Παρών.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Όχι.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΔΑΛΗΣ: Όχι.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ: Ναλ.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ: Ναι.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Όχι.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΡΒΑΝΙΤΙΔΗΣ: Παρών.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Όχι.
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΔΑΛΗΣ: Ναι.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Ναι.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΦΩΚΑΣ: Ναι.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Όχι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Συνεπώς το νέο άρθρο 42 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νέο άρθρο 43 ως έχει;

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ: Ναι.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Όχι.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΡΒΑΝΙΤΙΔΗΣ: Παρών.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Όχι.
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΔΑΛΗΣ: Όχι.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Ναι.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΦΩΚΑΣ: Ναι.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Όχι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Συνεπώς το νέο άρθρο 43 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτή η τροπολογία με γενικό αριθμό 1108 και ειδικό 7 ως έχει;

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ: Ναι.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Ναι.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΡΒΑΝΙΤΙΔΗΣ: Ναι.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Όχι.
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΔΑΛΗΣ: Όχι.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Ναι.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΦΩΚΑΣ: Ναι.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Όχι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Συνεπώς η τροπολογία με γενικό αριθμό 1108 και ειδικό 7 έγινε δεκτή ως έχει και εντάσσεται στο νομοσχέδιο ως ίδιο άρθρο.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτή η τροπολογία με γενικό αριθμό 1111 και ειδικό 8 ως έχει;

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ: Ναι.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Όχι.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΡΒΑΝΙΤΙΔΗΣ: Όχι.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Παρών.
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΔΑΛΗΣ: Όχι.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Ναι.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΦΩΚΑΣ: Παρών.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Ναι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Συνεπώς η τροπολογία με γενικό αριθμό 1111 και ειδικό 8 έγινε δεκτή ως έχει και εντάσσεται στο νομοσχέδιο ως ίδιο άρθρο.

Εισερχόμαστε στην ψήφιση του ακροτελεύτιου άρθρου.
 Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το ακροτελεύτιο άρθρο;

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ: Ναι.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Όχι.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΡΒΑΝΙΤΙΔΗΣ: Παρών.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Όχι.
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΔΑΛΗΣ: Όχι.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Ναι.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΦΩΚΑΣ: Παρών.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Όχι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Το ακροτελεύτιο άρθρο έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία.

Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υποδομών και Μεταφορών: «Νέο ρυθμιστικό πλαίσιο για τις αστικές συγκοινωνίες στην Περιφερειακή Ενότητα της Θεσσαλονίκης και άλλες διατάξεις» έγινε δεκτό επί της αρχής και επί των άρθρων.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο και στο σύνολο;

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ: Ναι.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Όχι.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΡΒΑΝΙΤΙΔΗΣ: Παρών.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Όχι.
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΔΑΛΗΣ: Όχι.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Ναι.

ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΦΩΚΑΣ: Παρών.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Όχι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Το νομοσχέδιο έγινε δεκτό και στο σύνολο κατά πλειοψηφία.

Συνεπώς το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Νέο ρυθμιστικό πλαίσιο για τις αστικές συγκοινωνίες στην Περιφερειακή Ενότητα της Θεσσαλονίκης και άλλες διατάξεις» έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία, σε μόνη συζήτηση, επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

«Νέο ρυθμιστικό πλαίσιο για τις αστικές συγκοινωνίες στην Περιφερειακή Ενότητα της Θεσσαλονίκης και άλλες διατάξεις

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'

ΣΥΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΑΝΩΝΥΜΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟΥ ΕΡΓΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ (Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε.)»

Άρθρο 1 Σύσταση Ο.Σ.Ε.Θ.

Συνιστάται ανώνυμη εταιρία με την επωνυμία «Οργανισμός Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης Ανώνυμη Εταιρία» (Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε.) και διακριτικό τίτλο «Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε.». Η εταιρία έχει κοινωνική σκοπό και λειτουργεί χάριν του δημοσίου συμφέροντος. Εποπτεύεται από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών και διέπεται από τις διατάξεις του παρόντος, τις διατάξεις του ν. 3429/2005 (Α' 314) και του κ.ν. 2190/1920 (Α' 144). Για τις σχέσεις και τις συναλλαγές της εταιρίας με πρόσωπα της αλλοδαπής ή επωνυμία της είναι «TRANSPORT AUTHORITY OF THESSALONIKI S.A.». Η εταιρία αποκτά νομική προσωπικότητα με την καταχώριση του Καταστατικού της στο Γ.Ε.ΜΗ. της Γενικής Γραμματείας Εμπορίου και Προστασίας Καταναλωτή.

Άρθρο 2 Σκοπός

1. Η Ο.Σ.Ε.Θ. έχει σκοπό την ανάπτυξη, το συντονισμό, την εποπτεία και τον έλεγχο των δημόσιων επιβατικών αστικών συγκοινωνιών λεωφορείων και μέσων, υπόγειων και επίγειων, σταθερής τροχιάς, καθώς και των θαλάσσιων μεταφορών με σκοπό τη μεταφορά και εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης, μέσω ενός ολοκληρωμένου συστήματος μεταφορών υψηλού επιπέδου και με βάση τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας.

2. Από τους σκοπούς και τις διατάξεις του παρόντος νόμου εξαιρούνται:

α) Το σιδηροδρομικό έργο και εγκαταστάσεις που παρέχει ο ΟΣΕ, οι θυγατρικές του, οι συνδεδεμένες με αυτόν επιχειρήσεις, οι εταιρίες υποδομής και εκμετάλλευσης του σιδηροδρομικού δικτύου και κάθε άλλος όμοιος αντικειμένου δημόσιος ή ιδιωτικός φορέας.

β) Το υπεραστικό συγκοινωνιακό έργο των Κ.Τ.Ε.Λ. για τα οποία εφαρμόζονται οι διατάξεις των ν. 2963/2001 (Α' 268) και ν. 4199/2013 (Α' 216). Η εκτέλεση του αστικού συγκοινωνιακού έργου από το Κ.Τ.Ε.Λ. Θεσσαλονίκης Α.Ε. σύμφωνα και με το ν. 2898/2001 (Α' 71) και το άρθρο 17 του ν. 3897/2010 (Α' 208), υπάγεται στους σκοπούς και διατάξεις του παρόντος νόμου.

3. Στους σκοπούς και τις διατάξεις του παρόντος νόμου υπάγονται και τα επιβατικά δημόσια χρήσης αυτοκίνητα παράλληλα με τις ισχύουσες διατάξεις του ν. 4070/2012 (Α' 82) και του π.δ. 244/1987 (Α' 104).

Άρθρο 3 Αρμοδιότητες

1. Η Ο.Σ.Ε.Θ. έχει τις ακόλουθες αρμοδιότητες:

α. Εκπονεί το στρατηγικό και επιχειρησιακό σχεδιασμό, συντονίζει και ελέγχει την παροχή του συγκοινωνιακού έργου που εκτελείται από τα λεωφορεία, τα μέσα υπόγειας και επίγειας σταθερής τροχιάς και τα μέσα θαλάσσιας μεταφοράς στην περιοχή

ευθύνης της.

β. Ιδρύει θυγατρικές εταιρίες ή/και συμμετέχει στο μετοχικό κεφάλαιο άλλων εταιριών που παρέχουν αστικό συγκοινωνιακό έργο στην περιοχή ευθύνης της.

γ. Ελέγχει, σχεδιάζει, κατανέμει, αναθέτει, συντονίζει και επιβλέπει το εκτελούμενο συγκοινωνιακό έργο από την εταιρία του Κεφαλαίου Β' Α.Σ.Υ.Θ. Α.Ε. ή από άλλες εταιρίες που αυτή ιδρύει ή στις οποίες συμμετέχει.

δ. Αναθέτει και επιβλέπει συγκοινωνιακές και κυκλοφοριακές μελέτες δημόσιων αστικών συγκοινωνιών στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας για την εξυπηρέτηση του έργου της Ο.Σ.Ε.Θ..

ε. Ρυθμίζει τα θέματα που αφορούν τη διεξαγωγή των δημόσιων αστικών συγκοινωνιών στην περιοχή της αρμοδιότητάς της και, κυρίως, τον καθορισμό, την κατάργηση, την επέκταση των γραμμών και τον καθορισμό των διαδρομών και δρομολογίων των αφετηριών, των τερμάτων και των στάσεων κάθε γραμμής.

στ. Εγκρίνει τον τύπο, τη μορφή, τη χωροθέτηση, τη διάταξη και την εγκατάσταση των στάσεων και των στεγάστρων που εγκαθίστανται από τους φορείς συγκοινωνιακού έργου και εισηγείται τις τεχνικές προδιαγραφές τους προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, ώστε αυτός να λάβει την απόφαση της υποπερίπτωσης αα' της περίπτωσης α' της παραγράφου 2. Για την εγκατάσταση από την Ο.Σ.Ε.Θ. ή την Α.Σ.Υ.Θ. των στάσεων, στεγάστρων, σταθμαρχείων, εποπτειών, εκδοτηρίων εισιτηρίων, κουβουκλίων αναμονής οδηγών και άλλων συναφών εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης του συγκοινωνιακού έργου, μέσα στην περιοχή αρμοδιότητας της Ο.Σ.Ε.Θ., δεν απαιτείται έγκριση ή άδεια από την περιφέρεια, τους δήμους ή άλλη δημόσια αρχή. Αν άλλοι φορείς ή οργανισμοί στις καθοριζόμενες από την Ο.Σ.Ε.Θ. στάσεις και αφετηρίες εγκαθιστούν στέγαστρα, απαιτείται προηγούμενη άδεια εγκατάστασης, η οποία χορηγείται από την Ο.Σ.Ε.Θ.. Αν τροποποιηθεί ο τύπος, η μορφή, η χωροθέτηση και κάθε άλλο στοιχείο αναφορικά με την εγκατάσταση, από το φορέα που εγκαθιστά το στέγαστρο, απαιτείται νέα έγκριση από την Ο.Σ.Ε.Θ..

ζ. Ελέγχει τα προγράμματα δρομολόγησης των μέσων δημόσιας αστικής συγκοινωνίας.

η. Σχεδιάζει τους σταθμούς μετεπιβίβασης μεταξύ των δημόσιων συγκοινωνιακών μέσων, καθώς και μεταξύ ιδιωτικών επιβατικών αυτοκινήτων και δημόσιων μέσων μαζικής μεταφοράς.

θ. Μελετά και εισηγείται προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, μέτρα προτεραιότητας των δημόσιων μέσων μαζικής μεταφοράς έναντι των λοιπών οχημάτων για την έκδοση σχετικής υπουργικής απόφασης.

ι. Εκπνεύει και εφαρμόζει, στο οδικό δίκτυο που χρησιμοποιείται από οχήματα δημόσιων συγκοινωνιών, τις ρυθμίσεις που αφορούν στην κυκλοφορία τους, τα μέτρα και τις μελέτες εγκατάστασης ειδικών σημάτων διαχωρισμού των λωρίδων αποκλειστικής κυκλοφορίας λεωφορείων από την υπόλοιπη κυκλοφορία, τις σημάδευσες επί του οδοστρώματος για τις λεωφορειολωρίδες, οριζόντιων και κατακόρυφων σημάτων στις αφετηρίες και στις στάσεις, τις ειδικές διαμορφώσεις των πεζοδρομίων στις στάσεις και στις διασταυρώσεις, σχεδιάζει και υλοποιεί την τοποθέτηση κατακόρυφων πλαστικών κυλίνδρων στις διασταυρώσεις όπου εμποδίζεται η στροφή των λεωφορείων και έχει γενικά την αρμοδιότητα για τη λήψη κάθε μέτρου που θα εξασφαλίζει την απρόσκοπτη κυκλοφορία των οχημάτων των αστικών συγκοινωνιών και την ασφαλή και άνετη διακίνηση των επιβατών.

ια. Ύστερα από έγκριση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών η Ο.Σ.Ε.Θ. μπορεί να συμβάλλεται με τους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης (Ο.Τ.Α.) με σκοπό την εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου.

ιβ. Ελέγχει, εποπτεύει και συντονίζει το συγκοινωνιακό έργο, ελέγχει και εποπτεύει την εταιρία Α.Σ.Υ.Θ. και τον Ο.Α.Σ.Θ. για όσο χρόνο εκτελεί το συγκοινωνιακό έργο σύμφωνα με το άρθρο 26.

ιγ. Εγκρίνει τον ετήσιο προϋπολογισμό εκμετάλλευσης της Α.Σ.Υ.Θ., τον οποίο αυτή καταρτίζει σύμφωνα με τις κατευθύνσεις της Ο.Σ.Ε.Θ., το επιχειρησιακό σχέδιο και τη σύμβαση παροχής συγκοινωνιακού έργου. Η Α.Σ.Υ.Θ. υποχρεούται να

υποβάλλει τον ετήσιο προϋπολογισμό εκμετάλλευσής της προς έγκριση στην Ο.Σ.Ε.Θ. δύο (2) τουλάχιστον μήνες πριν την έναρξη της χρήσης. Εγκρίνει το επιχειρησιακό σχέδιο της Α.Σ.Υ.Θ. το οποίο εκπονείται ανά τετραετία και επικαιροποιείται σε ετήσια βάση, τρεις (3) τουλάχιστον μήνες πριν την έναρξη του επόμενου ημερολογιακού έτους. Για το επιχειρησιακό σχέδιο του προηγούμενου εδαφίου εφαρμόζεται το άρθρο 6 του ν. 3429/2005 (Α'314). Διενεργεί ετήσιους τακτικούς και έκτακτους ελέγχους επί του εκτελούμενου συγκοινωνιακού έργου, επί της τήρησης και εφαρμογής του επιχειρησιακού σχεδιασμού και των αποφάσεων – οδηγιών της Ο.Σ.Ε.Θ. σύμφωνα με τις αρμοδιότητές της που ορίζονται στον παρόντα νόμο.

ιδ. Εισηγείται προς τους συγκοινωνιακούς φορείς των Ο.Τ.Α. για την τροποποίηση του σχεδιασμού του έργου που παρέχεται από αυτούς στην περιοχή αρμοδιότητάς της, όταν κρίνεται τούτο αναγκαίο, για τον καλύτερο συντονισμό και προγραμματισμό του εν γένει παρεχόμενου συγκοινωνιακού έργου. Οι Ο.Τ.Α. ή οι συγκοινωνιακοί φορείς τους υποχρεούνται να κοινοποιούν στην Ο.Σ.Ε.Θ. κάθε σχέδιο εφαρμογής ή τροποποίησης του συγκοινωνιακού έργου που παρέχουν προς λήψη σύμφωνης γνώμης από την Ο.Σ.Ε.Θ.. Η Ο.Σ.Ε.Θ. υποχρεούται να διατυπώσει τη γνώμη της μέσα σε εξήντα (60) ημέρες από την κοινοποίηση σε αυτήν του σχεδίου εφαρμογής ή τροποποίησης του συγκοινωνιακού έργου. Αν παρέλθει άπρακτη η προθεσμία αυτή, θεωρείται ότι η γνώμη της Ο.Σ.Ε.Θ. είναι σύμφωνη. Η εισηγηση και γνώμη της Ο.Σ.Ε.Θ., σύμφωνα με τα προηγούμενα εδάφια είναι σε κάθε περίπτωση υποχρεωτικές για τον Ο.Τ.Α. και το συγκοινωνιακό του φορέα.

ιε. Καταρτίζει το πενταετές Στρατηγικό Σχέδιο της.

ιστ. Εισηγείται στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, σε συνεργασία με τους αρμόδιους φορείς, σχετικά με την έκδοση απόφασης για τον καθορισμό των τεχνικών προδιαγραφών των τύπων οχημάτων των δημόσιων συγκοινωνιών, και ειδικά των οχημάτων των μέσων σταθερής τροχιάς.

ιζ. Συνεργάζεται με τις υπηρεσίες του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας και άλλες αρμόδιες υπηρεσίες ή φορείς για τον καθορισμό χρήσεων γης σχετικά με το συγκοινωνιακό έργο.

ιη. Εισηγείται προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών για την απαλλοτρίωση των αναγκαίων χώρων. Η απαλλοτρίωση κηρύσσεται υπέρ και με δαπάνες της Ο.Σ.Ε.Θ. με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών.

ιθ. Συμβάλλεται με τους Ο.Τ.Α. ή τους φορείς τους για την ανάπτυξη του συγκοινωνιακού έργου και συνεργάζεται με την τοπική αυτοδιοίκηση για την καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού και την ποιότητα ζωής.

κ. Συνάπτει συμβάσεις με την εταιρία του Κεφαλαίου Β' Α.Σ.Υ.Θ., στις οποίες ορίζονται, μεταξύ άλλων, το έργο και οι υποχρεώσεις της με βάση δείκτες έργου, κόστους και ποιότητας, στους οποίους περιλαμβάνονται υποχρεωτικά τα ελάχιστα προσφερόμενα οχηματοχιλιόμετρα, το ανώτατο επιτρεπτό λειτουργικό κόστος ανά οχηματοχιλιόμετρο και ο κατώτερος επιτρεπτός βαθμός ικανοποίησης πελατείας, καθώς και οποιοδήποτε άλλοι δείκτες εφαρμόζονται διεθνώς στα συγκοινωνιακά δεδομένα («σύμβαση παροχής συγκοινωνιακού έργου»). Οι εν λόγω δείκτες περιλαμβάνονται στο επιχειρησιακό σχέδιο της Ο.Σ.Ε.Θ.. Η Ο.Σ.Ε.Θ. είναι αρμόδια για την προώθηση των πωλήσεων, τον προγραμματισμό, την είσπραξη και τον έλεγχο του κομίστρου, καθώς και για τη σύναψη συμβάσεων διαφήμισης προϊόντων στα μέσα μαζικής μεταφοράς της Α.Σ.Υ.Θ.. Στις ίδιες συμβάσεις θα ορίζεται το ετήσιο αντάλλαγμα της Α.Σ.Υ.Θ. για την παροχή του έργου, ο τρόπος και η διαδικασία κατανομής του, καθώς και οι συνέπειες για τη μη τήρηση των συμφωνηθέντων εκ μέρους της, ενώ μπορεί να παραχωρούνται από την Ο.Σ.Ε.Θ. αρμοδιότητες πώλησης και είσπραξης όλων των προϊόντων του κομίστρου και να ρυθμίζεται το χρονικό διάστημα και η διαδικασία απόδοσης των εισπράξεων στην Ο.Σ.Ε.Θ..

κα. Συμβάλλεται με το Δημόσιο, όπως εκπροσωπείται από τον αρμόδιο κάθε φορά Υπουργό, για το αντίτιμο ή τη διαφορά στο κόμιστρο που ισχύει για τα άτομα που, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, δικαιούνται να μετακινούνται με τις αστικές συγκοι-

ωνίες είτε δωρεάν, είτε με μειωμένο κόμιστρο και καθορίζει τον τρόπο καταβολής του αντιτίμου ή της διαφοράς από το κόμιστρο.

κβ. Συγκεντρώνει και επεξεργάζεται τα στοιχεία εκμετάλλευσης των εταιριών παροχής συγκοινωνιακού έργου και εισηγείται προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών για τον καθορισμό του προσήκοντος κομίστρου και τη χρηματοδότηση των επενδυτικών και αναπτυξιακών προγραμμάτων τους. Εισηγείται τον καθορισμό της πολιτικής (δομής και τύπου) κομίστρου, καθώς και τον τρόπο και διανομή καταβολής της ενδεχόμενης αντισταθμιστικής καταβολής.

κγ. Συμβάλλεται με φυσικά ή νομικά πρόσωπα για τη μαζική διάθεση προϊόντων κομίστρου με μειωμένη ή άλλη ειδική τιμή, σύμφωνα με την κοινή υπουργική απόφαση της περίπτωσης β' της παραγράφου 2.

κδ. Σχεδιάζει, μελετά και εκτελεί μόνη της ή σε συνεργασία με άλλους φορείς ευφυή συστήματα μεταφορών (τηλεματικής), συστήματα και εφαρμογές πληροφορικής και νέων τεχνολογιών, γενικώς δε, λαμβάνει κάθε πρόσφορο μέτρο για την επίτευξη υπηρεσιών υψηλού επιπέδου σε ό,τι αφορά την ποιότητα και την ασφάλεια των μεταφορών.

κε. Εγκαθιστά, λειτουργεί και εκμεταλλεύεται το σύστημα ελέγχου κυκλοφορίας για την παρακολούθηση, βελτιστοποίηση και τον έλεγχο των αστικών συγκοινωνιών.

κστ. Εγκαθιστά λειτουργεί και εκμεταλλεύεται τα κατάλληλα ηλεκτρονικά συστήματα κομίστρου, με χρήση ενός ή περισσότερων δικτύων διανομής. Εγκαθιστά και λειτουργεί μονάδα παρακολούθησης και ελέγχου της διακίνησης κάθε τύπου κομίστρου στις αστικές συγκοινωνίες και ελέγχει τα αντίστοιχα έσοδα.

κζ. Παρέχει πληροφορίες σχετικά με τις συγκοινωνίες στο επιβατικό κοινό και εκμεταλλεύεται συγκοινωνιακά δεδομένα στην περιοχή ευθύνης της. Πρωθυε και προβάλλει μηνύματα οποιουδήποτε είδους σε όλα τα συστήματα και οχήματα των αστικών συγκοινωνιών.

κη. Συνάπτει συμβάσεις με τρίτους με αντικείμενο την εκ μέρους τους έκδοση ή και διάθεση στο επιβατικό κοινό κάθε μορφής αποδεικτικού καταβολής κομίστρου.

κθ. Ασκή τις αρμοδιότητες που προβλέπονται στην παράγραφο 1 του άρθρου 26.

2.α. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών: αα) καθορίζονται οι προδιαγραφές εγκατάστασης στάσεων, σταθμαρχείων ή άλλων εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης, ββ) καθορίζονται τα πρότυπα σχέδια συμβάσεων προς χρήση από την Ο.Σ.Ε.Θ. και την Α.Σ.Υ.Θ. σύμφωνα με την περίπτωση κ' της παραγράφου 1, γγ) εξειδικεύονται, τροποποιούνται ή αντικαθίστανται οι δείκτες έργου, κόστους και ποιότητας, που αναφέρονται στην περίπτωση κ' της παραγράφου 1, οι οποίοι λαμβάνονται υπόψη για τη σύναψη των σχετικών συμβάσεων μεταξύ Ο.Σ.Ε.Θ. και Α.Σ.Υ.Θ., δδ) θεσπίζονται νέοι ή πρόσθετοι δείκτες, καθορίζεται η βαρύτητα εκάστου δείκτη και ρυθμίζεται κάθε άλλο σχετικό θέμα, εε) καθορίζονται οι κυρώσεις, τα χρηματικά πρόστιμα και η διαδικασία επιβολής και είσπραξης επί των παραβάσεων των παρόχων του συγκοινωνιακού έργου σχετικά με τον έλεγχο και την εποπτεία από την Ο.Σ.Ε.Θ..

β. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, ύστερα από πρόταση της Ο.Σ.Ε.Θ., καθορίζεται το κόμιστρο στους φορείς που εκτελούν το συγκοινωνιακό έργο, η επιδότησή του για λόγους κοινωνικής προστασίας, η διαδικασία και ο χρόνος είσπραξης της επιδότησης και κάθε άλλο θέμα σχετικά με το κόμιστρο και την επιδότησή του. Με όμοια απόφαση μπορούν να μεταβάλλονται οι όροι εκτέλεσης του συγκοινωνιακού έργου κατά την παράγραφο 1 του άρθρου 26.

Άρθρο 4

Αρμοδιότητες Ο.Σ.Ε.Θ. σε θέματα επιβατικών δημόσιας χρήσης αυτοκινήτων

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Υποδομών και Μεταφορών και Οικονομικών, ύστερα από εισήγηση της Ο.Σ.Ε.Θ.,

καθορίζονται οι αρμοδιότητες της τελευταίας που ασκούνται στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης παράλληλα με τις αρμοδιότητες των υφιστάμενων υπηρεσιών, στο πλαίσιο του ν. 4070/2012 (Α'82) και του π.δ. 244/1987 (Α'104), ειδικά ως προς τα ζητήματα:

- α) του Κανονισμού Λειτουργίας επιβατηγών δημόσιας χρήσης αυτοκινήτων,
- β) των χώρων στάσης και στάθμευσης,
- γ) της περιμετρικής ζώνης,
- δ) της τήρησης και υποβολής στοιχείων,
- ε) των οργάνων ελέγχου,
- στ) του ελέγχου εφαρμογής του Κανονισμού Λειτουργίας.

Άρθρο 5

Γεωγραφική περιοχή ευθύνης

Η Ο.Σ.Ε.Θ. ασκεί τις αρμοδιότητες που της ανατίθενται στον παρόντα νόμο εντός των γεωγραφικών ορίων της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης.

Άρθρο 6

Διάρκεια

Η Ο.Σ.Ε.Θ. έχει διάρκεια ενενήντα (90) ετών που αρχίζει από την καταχώριση της στο Γενικό Εμπορικό Μητρώο (Γ.Ε.ΜΗ.). Παράταση της διάρκειας της εταιρίας είναι δυνατή με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης των μετόχων της.

Άρθρο 7

Έδρα

Η Ο.Σ.Ε.Θ. εδρεύει σε δήμο της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης που ορίζεται στο Καταστατικό της. Μπορεί να ιδρύει υποκαταστήματα στην ημεδαπή, εφόσον απαιτούνται για τη λειτουργία και την επίτευξη των σκοπών της.

Άρθρο 8

Μετοχικό Κεφάλαιο - Μετοχική Σύνθεση - Μετοχές

1. Το μετοχικό κεφάλαιο της Ο.Σ.Ε.Θ. ορίζεται σε έξι εκατομμύρια (6.000.000) ευρώ.

2. Το μετοχικό κεφάλαιο διαιρείται σε δώδεκα χιλιάδες (12.000) ονομαστικές μετοχές, αξίας πεντακοσίων (500) ευρώ εκάστη. Με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης, η οποία λαμβάνεται μετά από πρόταση του Διοικητικού Συμβουλίου, το μετοχικό κεφάλαιο μπορεί να αυξάνεται ελεύθερα, χωρίς χρονικό περιορισμό με την έκδοση νέων μετοχών.

3. Το μετοχικό κεφάλαιο κατατίθεται σε μετρητά με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών για λογαριασμό του Ελληνικού Δημοσίου που αποτελεί και μοναδικό μέτοχο της εταιρίας, σε λογαριασμό που τηρείται σε οποιοδήποτε ελληνικό πιστωτικό ίδρυμα ή στην Τράπεζα της Ελλάδος στο όνομα της Ο.Σ.Ε.Θ..

4. Οι μετοχές της Ο.Σ.Ε.Θ. είναι ονομαστικές, αδιαίρετες και μη μεταβιβάσιμες. Αναγνωρίζεται μόνο ένας κύριος κάθε μετοχής.

Άρθρο 9

Διοικητικό Συμβούλιο

1. Το Διοικητικό Συμβούλιο αποτελείται από εννέα (9) μέλη, χωρίς τη συμμετοχή εκπροσώπου εργαζομένων και διορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών. Το Διοικητικό Συμβούλιο της Ο.Σ.Ε.Θ. αποτελείται από: α) ένα (1) μέλος που προτείνεται από την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, β) ένα (1) μέλος από το Δήμο Θεσσαλονίκης, γ) ένα (1) μέλος από την Περιφερειακή Ένωση Δήμων Κεντρικής Μακεδονίας, δ) ένα (1) συνολικά μέλος από το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας (Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας), το Εμπορικό Βιομηχανικό Επιμελητήριο Θεσσαλονίκης, το Επαγγελματικό και το Βιοτεχνικό Επιμελητήριο Θεσσαλονίκης. Σε κάθε θητεία ορίζεται ως μέλος, εναλλάξ, ένας εκπρόσωπος από διαφορετικό Επιμελητήριο κατά τη σειρά που αναφέρεται στο προηγούμενο εδά-

φιο. Για τον ορισμό των μελών των προηγούμενων εδαφίων, κάθε ένας από τους παραπάνω φορείς προτείνει τρία (3) υποψήφια μέλη προς τους Υπουργούς Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, οι οποίοι και επιλέγουν ένα από αυτά για κάθε φορέα. Πέντε (5) μέλη ορίζονται και παύονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, στα οποία περιλαμβάνονται ο Πρόεδρος και ο Διευθύνων Σύμβουλος. Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου δύναται με την απόφαση του προηγούμενου εδαφίου να οριστεί ένα (1) εκ των μελών του εδαφίου β'. Τα μέλη παύονται αζημίως και αντικαθίστανται ελεύθερα οποτεδήποτε με τη διαδικασία που ορίζεται στην παρούσα παράγραφο.

2. Τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου ορίζονται με θητεία τριών (3) ετών που παρατείνεται μέχρι την τακτική γενική συνέλευση του έτους εξόδου τους. Ο μη διορισμός ή μη έγκαιρη αναπλήρωση μέλους του Διοικητικού Συμβουλίου δεν παρακωλύει τη συγκρότηση και λειτουργία του χωρίς το μέλος αυτό. Το Διοικητικό Συμβούλιο συγκροτείται και λειτουργεί νομίμως με τον ορισμό πέντε (5) μελών, τουλάχιστον, και σε αυτή την περίπτωση συνεδριάζει και βρίσκεται σε απαρτία με την παρουσία τριών (3) τουλάχιστον μελών.

Άρθρο 10 **Εσωτερικός Κανονισμός**

Το Διοικητικό Συμβούλιο της εταιρίας, εντός δύο (2) μηνών από τη συγκρότησή του σε σώμα, καταρτίζει Εσωτερικό Κανονισμό Λειτουργίας, ο οποίος περιλαμβάνει τα προβλεπόμενα στην παρ. 2 του άρθρου 4 του ν. 3429/2005 (Α'314) και τίθεται σε ισχύ με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.

Άρθρο 11 **Πόροι και Επενδυτικά Προγράμματα Ο.Σ.Ε.Θ.**

1. Οι πόροι της Ο.Σ.Ε.Θ. προέρχονται από την ετήσια είσπραξη δύο τοις εκατό (2%) εκ του συνόλου των εσόδων από την παροχή συγκοινωνιακών υπηρεσιών (κόμιστρα, επιδοτήσεις, διαφημίσεις), την εκμετάλλευση υπηρεσιών και δεδομένων τηλεματικής, υπηρεσιών συγκοινωνιακού έργου, καθώς και την εκμετάλλευση της περιουσίας της.

2. Τα επενδυτικά προγράμματα της Ο.Σ.Ε.Θ. και των θυγατρικών της μπορεί να επιχορηγούνται από τον Κρατικό Προϋπολογισμό. Τα ποσά των επιχορηγήσεων που λαμβάνουν οι φορείς για επενδυτικό σκοπό καταχωρούνται σε ειδικό λογαριασμό αποθεματικών.

Άρθρο 12 **Θυγατρική**

Το νομικό πρόσωπο «Αστικές Συγκοινωνίες Θεσσαλονίκης Ανώνυμη Εταιρία (Α.Σ.Υ.Θ. Α.Ε.)» που συνιστάται με το άρθρο 14 του Κεφαλαίου Β', αποτελεί θυγατρική της Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. με σκοπό την εκτέλεση του αστικού συγκοινωνιακού έργου με λεωφορεία, με μέσα σταθερής υπόγειας τροχιάς (Μετρό Θεσσαλονίκης), καθώς και σταθερής επίγειας τροχιάς.

Άρθρο 13 **Κατάργηση Σ.Α.Σ.Θ. – Ρύθμιση περιουσιακών στοιχείων και προσωπικού του**

1. Από την απόκτηση νομικής προσωπικότητας της Ο.Σ.Ε.Θ. σύμφωνα με το άρθρο 1 καταργείται το «Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Σ.Α.Σ.Θ.)». Η Ο.Σ.Ε.Θ. καθίσταται καθολική διάδοχος των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων του Σ.Α.Σ.Θ..

2. Όλο το προσωπικό που απασχολείται με οποιαδήποτε έννομη σχέση στο Σ.Α.Σ.Θ. μεταφέρεται αυτοδικαίως στην Ο.Σ.Ε.Θ., η οποία υπεισέρχεται στα δικαιώματα και υποχρεώσεις που πηγάζουν από τις αντίστοιχες συμβάσεις και έννομες σχέσεις. Όλο το προσωπικό της Ο.Σ.Ε.Θ., που απασχολείται με

οποιαδήποτε έννομη σχέση στο Σ.Α.Σ.Θ. υπάγεται στο μισθολογικό καθεστώς του ν. 4354/2015 (Α'176). Οποιαδήποτε άλλη σύμβαση εργασίας συνεχίζεται με τους όρους που ίσχυαν κατά το χρόνο σύναψής της και μέχρι τη λήξη της. Μέχρι να τεθεί σε ισχύ ο Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας, σύμφωνα με το άρθρο 10, με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου καθορίζονται οι θέσεις και τα καθήκοντα του προσωπικού.

3. Όλα τα περιουσιακά στοιχεία του Σ.Α.Σ.Θ. μεταβιβάζονται αυτοδικαίως κατά πλήρη κυριότητα, νομή και κατοχή στην Ο.Σ.Ε.Θ., χωρίς άλλη διατύπωση. Η μεταβίβαση των κινητών και ακινήτων πραγμάτων απαλλάσσεται από κάθε φόρο, συμπεριλαμβανομένου του φόρου εισοδήματος για τυχόν υπεραξία που προκύπτει κατά την ως άνω μεταβίβαση, εισφορά, τέλος, δικαίωμα μεταγραφής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β' **ΣΥΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΑΝΩΝΥΜΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ** **«ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ** **ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ (Α.Σ.Υ.Θ. Α.Ε.)»**

Άρθρο 14 **Σύσταση**

Συνιστάται ανώνυμη εταιρία με την επωνυμία «Αστικές Συγκοινωνίες Θεσσαλονίκης Ανώνυμη Εταιρία (Α.Σ.Υ.Θ. Α.Ε.)» και διακριτικό τίτλο «Α.Σ.Υ.Θ. Α.Ε.». Η εταιρία έχει κοινωφελή σκοπό και λειτουργεί χάριν του δημοσίου συμφέροντος. Εποπτεύεται από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών και διέπεται από τις διατάξεις του παρόντος, του ν. 3429/2005 (Α'314) και του κ.ν. 2190/1920 (Α'37). Για τις σχέσεις και τις συναλλαγές της εταιρίας με πρόσωπα της αλλοδαπής η επωνυμία της είναι «THESSALONIKI URBAN TRANSPORT ORGANIZATION S.A.». Η εταιρία αποκτά νομική προσωπικότητα με την καταχώριση του Καταστατικού της στο Γ.Ε.ΜΗ. της Γενικής Γραμματείας Εμπορίου και Προστασίας Καταναλωτή.

Άρθρο 15 **Σκοπός – Αρμοδιότητες**

1. Στις αρμοδιότητες της Α.Σ.Υ.Θ. περιλαμβάνονται:

α. Η εκτέλεση του αστικού συγκοινωνιακού έργου με θερμικά ή ηλεκτροκίνητα ή άλλου είδους λεωφορεία στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης. Η ανάληψη και εκτέλεση του έργου αρχίζει σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 26.

β. Η εκτέλεση του αστικού συγκοινωνιακού έργου με μέσα σταθερής υπόγειας τροχιάς (Μετρό Θεσσαλονίκης) και μέσα σταθερής επίγειας τροχιάς (ΤΡΑΜ). Η εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου του Μετρό Θεσσαλονίκης ανατίθεται στην Α.Σ.Υ.Θ. ύστερα από απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, η οποία εκδίδεται μετά την πλήρη εφαρμογή και περαίωση των συμβατικών δεσμεύσεων μεταξύ της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. και των αναδόχων του έργου.

γ. Η προμήθεια και αξιοποίηση του απαιτούμενου τροχαίου υλικού και η δημιουργία και χρησιμοποίηση των αναγκών εγκαταστάσεων για τη συντήρηση και επισκευή του.

δ. Η κατασκευή, συντήρηση και αξιοποίηση των εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης του ανωτέρω συγκοινωνιακού έργου.

ε. Η είσπραξη και ο έλεγχος είσπραξης του κομίστρου και η επιβολή προστίμων στους παραβάτες, όπως αυτά καθορίζονται με τις συμβάσεις της περίπτωσης κ' της παραγράφου 1 του άρθρου 3.

στ. Η εκμετάλλευση και αξιοποίηση των περιουσιακών στοιχείων που διαχειρίζεται.

ζ. Η κατασκευή σταθμών μετεπιβίβασης.

η. Η συνεργασία με την εταιρία «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.» για τους σκοπούς του συγκοινωνιακού έργου.

θ. Η συνεργασία με τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Ο.Α.Σ.Θ.) για τους σκοπούς της ομαλής ανάληψης του συγκοινωνιακού έργου από την Α.Σ.Υ.Θ..

2. Απαγορεύεται η συμμετοχή της Α.Σ.Υ.Θ. σε διαγωνιστικές διαδικασίες παροχής δημοσίων επιβατικών μεταφορών, πέραν

της περιοχής που δραστηριοποιείται και για όσο χρονικό διάστημα εκτελεί το μεταφορικό έργο σύμφωνα με τον παρόντα νόμο.

Άρθρο 16 **Διάρκεια**

Η Α.Σ.Υ.Θ. έχει διάρκεια ενενήντα (90) ετών που αρχίζει από την καταχώρισή της στο Γ.Ε.ΜΗ.. Παράταση της διάρκειας της εταιρίας είναι δυνατή με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης των μετόχων της.

Άρθρο 17 **Έδρα**

Η Α.Σ.Υ.Θ. εδρεύει σε δήμο της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης που ορίζεται στο Καταστατικό της. Μπορεί να ιδρύει υποκαταστήματα στην ημεδαπή, εφόσον απαιτούνται για τη λειτουργία και την επίτευξη των σκοπών της.

Άρθρο 18 **Μετοχικό Κεφάλαιο - Μετοχική Σύμβαση - Μετοχές**

1. Το μετοχικό κεφάλαιο της Α.Σ.Υ.Θ. ορίζεται σε τρία εκατομμύρια (3.000.000) ευρώ.

2. Το μετοχικό κεφάλαιο διαιρείται σε έξι χιλιάδες (6.000) ονομαστικές μετοχές, αξίας πεντακοσίων (500) ευρώ εκάστη. Κάθε μετοχή παρέχει ένα (1) δικαίωμα ψήφου.

3. Το μετοχικό κεφάλαιο καταβάλλεται σε μετρητά εξ ολοκλήρου από την εταιρία «Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε.», η οποία καθίσταται μοναδική μετόχος, σε λογαριασμό που τηρείται σε οποιοδήποτε ελληνικό πιστωτικό ίδρυμα ή στην Τράπεζα της Ελλάδος στο όνομα της Α.Σ.Υ.Θ.. Με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης, η οποία λαμβάνεται μετά από πρόταση του Διοικητικού Συμβουλίου, μπορεί να αυξάνεται ελεύθερα, χωρίς χρονικό περιορισμό, το μετοχικό κεφάλαιο της εταιρίας με την έκδοση νέων μετοχών.

4. Οι μετοχές της Α.Σ.Υ.Θ. είναι ονομαστικές και αδιαίρετες. Αναγνωρίζεται μόνο ένας κύριος κάθε μετοχής.

5.α. Η μέτοχος μπορεί να μεταβιβάζει, ύστερα από έγκριση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, μέρος των μετοχών της σε Ο.Τ.Α. της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης, προκειμένου να συμμετάσχουν στην εταιρία, κατά παρέκκλιση του άρθρου 107 του ν. 3852/2010 (Α'87), μέχρι και του συνολικού ποσοστού σαράντα εννέα τοις εκατό (49%) επί του συνόλου των μετοχών επί του εκάστοτε καταβεβλημένου μετοχικού κεφαλαίου. Για την αποτίμηση των εισφορών σε είδος εφαρμόζεται το άρθρο 9 του κ.ν. 2190/1920 (Α'144).

β. Σε κάθε μεταγενέστερη αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου οι μέτοχοι έχουν αποκλειστικό δικαίωμα προτίμησης και συμμετέχουν με την αναλογία που μετέχουν στο μετοχικό κεφάλαιο της εταιρίας. Κάθε μέτοχος έχει δικαίωμα να παραιτηθεί από το δικαίωμα προτίμησης του μόνο υπέρ των υφιστάμενων μετόχων.

Άρθρο 19 **Διοικητικό Συμβούλιο**

1. Το Διοικητικό Συμβούλιο της Α.Σ.Υ.Θ. αποτελείται από εννέα (9) μέλη. Τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου διορίζονται και παύονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών. Ένα (1) από τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου είναι εκπρόσωπος των εργαζομένων, σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 3 του ν. 3429/2005 (Α'314). Στην περίπτωση μεταβίβασης μετοχών σύμφωνα με το άρθρο 18, κάθε ένας από τους μετόχους μειοψηφίας εκπροσωπείται με ένα (1) μέλος επιλογής του στο Διοικητικό Συμβούλιο, με ανώτατο συνολικό όριο εκπροσώπησης όλων των μετόχων μειοψηφίας τα τρία (3) μέλη. Στην περίπτωση του προηγούμενου εδαφίου, ο Διευθύνων Σύμβουλος της εταιρίας ορίζεται πάντα από το Ελληνικό Δημόσιο, ενώ Πρόεδρος ορίζεται από τους μετόχους μειοψηφίας. Μέχρι την εκλογή του εκπροσώπου των εργαζομένων, η θέση στο Διοικητικό Συμβούλιο παραμένει κενή και το Δι-

οικητικό Συμβούλιο συγκροτείται και συνεδριάζει νομίμως μέχρι την κάλυψη της θέσης. Το Διοικητικό Συμβούλιο συγκροτείται και λειτουργεί νομίμως μόνο με τον ορισμό (5) πέντε μελών Διοικητικού Συμβουλίου. Τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου παύονται αζημίως και αντικαθίστανται ελεύθερα, πλην του εκπροσώπου των εργαζομένων.

2. Τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου ορίζονται με θητεία τριών (3) ετών που παρατείνεται μέχρι την Τακτική Γενική Συνέλευση του έτους εξόδου τους. Ο μη διορισμός ή μη έγκαιρη αναπλήρωση μέλους του Διοικητικού Συμβουλίου δεν παρακωλύει τη συγκρότηση και λειτουργία του χωρίς το μέλος αυτό.

Άρθρο 20 **Εσωτερικός Κανονισμός**

Το Διοικητικό Συμβούλιο της εταιρίας, εντός δύο (2) μηνών από τη συγκρότησή του σε σώμα, καταρτίζει Εσωτερικό Κανονισμό Λειτουργίας, ο οποίος περιλαμβάνει τα προβλεπόμενα στην παρ. 2 του άρθρου 4 του ν. 3429/2005 (Α'314) και τίθεται σε ισχύ με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'

Άρθρο 21 **Κύρωση καταστατικών**

1. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, κατόπιν εισήγησης των μετόχων των εταιριών, εγκρίνεται και κυρώνεται το αρχικό καταστατικό της εταιρίας «Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε.» και το αρχικό καταστατικό της εταιρίας «Α.Σ.Υ.Θ. Α.Ε.».

2. Τα καταστατικά των εταιριών, μετά την κύρωσή τους σύμφωνα με την παράγραφο 1, μπορούν να τροποποιούνται με αποφάσεις των Γενικών Συνελεύσεων, εκτός των διατάξεων που ορίζονται στον παρόντα νόμο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ' **ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΤΙΚΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ** **ΜΕ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ** **ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ – ΕΞΑΓΟΡΑ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ** **ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ** **(Ο.Α.Σ.Θ.)**

Άρθρο 22 **Λύση της σύμβασης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου** **και Ο.Α.Σ.Θ. και περιέλευση της περιουσίας** **του Ο.Α.Σ.Θ. στο Δημόσιο**

1. Από τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως λύεται, λόγω παρόδου του χρονικού διαστήματος που ορίζεται στην περίπτωση δ' της παρ. 3 του άρθρου 8 του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007 (ΕΕ L 315), η Οικονομική Συμφωνία μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Ο.Α.Σ.Θ.), που συνάφθηκε με αντικείμενο την ανάθεση, εκτέλεση και εκμετάλλευση της αστικής συγκοινωνίας στη Θεσσαλονίκη, κυρώθηκε με το άρθρο 8 του ν. 2898/2001 (Α'71) και τροποποιήθηκε με το ν. 3652/2008 (Α'45) και το άρθρο 17 του ν. 3897/2010 (Α'208).

2. Από τη λύση της Οικονομικής Συμφωνίας, σύμφωνα με την παράγραφο 1, περιέρχεται αυτοδικαίως στο Ελληνικό Δημόσιο το σύνολο της κινητής και ακίνητης περιουσίας του Ο.Α.Σ.Θ.. Η μεταβίβαση των περιουσιακών στοιχείων που η αξία τους έχει αποσβεσθεί γίνεται άνευ ανταλλάγματος. Για τα περιουσιακά στοιχεία που δεν έχουν πλήρως αποσβεσθεί, το Ελληνικό Δημόσιο καταβάλλει στους μετόχους του Ο.Α.Σ.Θ. τη μη αποσβεσθείσα αξία, σύμφωνα με το άρθρο 25. Το σύνολο των περιουσιακών στοιχείων παραμένει στην κατοχή και χρήση του Ο.Α.Σ.Θ. για τις ανάγκες του συγκοινωνιακού έργου που του ανατίθεται προσωρινά, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Κεφαλαίου. Συμπληρωματικά, εφαρμόζονται οι περί παρακαταθήκης διατάξεις του Αστικού Κώ-

δικα. Για όσο διάστημα ο Ο.Α.Σ.Θ. έχει την κατοχή των περιουσιακών στοιχείων, βαρύνεται με τις δαπάνες συντήρησης και καλής λειτουργίας τους, καθώς και με κάθε φορολογική, ασφαλιστική ή άλλη υποχρέωση επ' αυτών.

Άρθρο 23

Εξαγορά του Ο.Α.Σ.Θ. και προσωρινή ανάθεση συγκοινωνιακού έργου

1. Εξαγοράζεται από το Ελληνικό Δημόσιο το νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου «Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης» (Ο.Α.Σ.Θ.).

2. Η επιχείρηση εξαγοράζεται ως σύνολο, εξαιρουμένης της περιουσίας που κατά το άρθρο 22 περιέρχεται στο Ελληνικό Δημόσιο δυνάμει συμβατικού όρου της συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ.. Για το τίμημα της εξαγοράς δεν λαμβάνεται υπόψη η αξία της επιχείρησης που οφείλεται στο μονοπωλιακό της χαρακτήρα.

3. Η εξαγορά του Ο.Α.Σ.Θ. συντελείται και τελειούται από και δια του παρόντος νόμου, από τη θέση του οποίου σε ισχύ περιέρχεται στο Ελληνικό Δημόσιο το σύνολο των μετοχών του Οργανισμού. Από τη θέση του παρόντος σε ισχύ, τη Γενική Συνέλευση του Ο.Α.Σ.Θ. απαρτίζουν, ως εκπρόσωποι του Ελληνικού Δημοσίου, οι Υπουργοί Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών.

4. Με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης, η οποία εκδίδεται εντός δεκαπέντε (15) ημερών από την έναρξη ισχύος του παρόντος, διορίζονται τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου, ο Γενικός Διευθυντής και ορκωτός λογιστής – ελεγκτής του Ο.Α.Σ.Θ. και καθορίζονται οι αμοιβές τους, καθώς και κάθε ζήτημα δαπάνης από την άσκηση των καθηκόντων τους. Με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης: α) τίθεται ο Ο.Α.Σ.Θ. σε εκκαθάριση εν λειτουργία σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος, και β) ορίζεται η προσωρινή συνέχιση της λειτουργίας της επιχείρησης κατά την εκκαθάριση, για την εκτέλεση του μεταβατικού συγκοινωνιακού έργου σύμφωνα με τους σκοπούς του παρόντος νόμου.

5. Το Διοικητικό Συμβούλιο απαρτίζεται από εννέα (9) μέλη, ένα (1) εκ των οποίων είναι ο εκπρόσωπος των εργαζομένων, ένα (1) προτείνεται από την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας και ένα (1) από το Δήμο Θεσσαλονίκης. Για τη λειτουργία του Διοικητικού Συμβουλίου και τις αρμοδιότητες Προέδρου, Διευθύνοντος Συμβούλου, εκτελεστικών και μη εκτελεστικών μελών εφαρμόζονται οι αντίστοιχες διατάξεις του ν. 3429/2005 (Α'314). Ο Πρόεδρος, ο Διευθύνων Σύμβουλος και τα τέσσερα (4) μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου, εκ των οποίων ένα (1) εκτελεστικό, ο Γενικός Διευθυντής και ο ορκωτός ελεγκτής προτείνονται στη Γενική Συνέλευση από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών. Ο εκπρόσωπος των εργαζομένων εκλέγεται, εντός δεκαπέντε (15) ημερών από τη δημοσίευση του παρόντος, από το σύνολο των εργαζομένων, ανεξαρτήτως της ιδιότητάς τους ως μέτοχοι του Οργανισμού, σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 3 του ν. 3429/2005. Το Δ.Σ. συγκροτείται και λειτουργεί νομίμως και χωρίς τον εκπρόσωπο των εργαζομένων και τους εκπροσώπους της Περιφέρειας και του Δήμου. Τα μέλη παύονται αζημίως και αντικαθίστανται ελεύθερα, πλην του εκπροσώπου των εργαζομένων.

6. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου και μέχρι τον κατά την παράγραφο 4 διορισμό οργάνων, η δράση και οι αρμοδιότητες των υφιστάμενων κατά τη δημοσίευση του παρόντος οργάνων του Ο.Α.Σ.Θ. περιορίζονται μόνο σε όσες είναι απολύτως αναγκαίες για την εκτέλεση του προσωρινού συγκοινωνιακού έργου σύμφωνα με τους σκοπούς του παρόντος νόμου. Κάθε είδους αποφάσεις των υφιστάμενων κατά τη δημοσίευση του παρόντος οργάνων που εκδόθηκαν από την ημέρα κατάθεσης του σχεδίου νόμου στη Βουλή και οι οποίες συνεπάγονται ανάλωση της περιουσίας του Ο.Α.Σ.Θ. ή προκαλούν δαπάνη άνω των δέκα χιλιάδων (10.000) ευρώ, πλην της δαπάνης μισθοδοσίας, προμήθειας καυσίμων και καταβολών στο πλαίσιο ρυθμίσεων προς το Δημόσιο ή οργανισμούς κοινωνικής ασφάλισης, αναστέλλονται και δεν εκτελούνται έως ότου επικυρωθούν από τα όργανα που διορίζονται σύμφωνα με την παράγραφο 4.

Άρθρο 24

Αρμοδιότητες Διοικητικού Συμβουλίου

Το Διοικητικό Συμβούλιο έχει ως σκοπό την ομαλή μετάβαση στο νέο φορέα συγκοινωνιακού έργου (Α.Σ.Υ.Θ. Α.Ε.) και την απρόσκοπτη εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου κατά το μεταβατικό διάστημα μέχρις ότου το αναλάβει η Α.Σ.Υ.Θ. Α.Ε..

Προς το σκοπό αυτόν, το Δ.Σ.:

α) ασκεί τη διοίκηση και διαχείριση του Οργανισμού, καθώς και της περιουσίας του δυνάμει του άρθρου 22, χωρίς να έχει εξουσία διάθεσής της,

β) εκπροσωπεί τον Οργανισμό έναντι κάθε τρίτου φυσικού και νομικού προσώπου δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου και ενώπιον κάθε δημόσιας, δικαστικής ή εισαγγελικής αρχής, με εξαίρεση τις αξιώσεις και διαφορές των πρώην μετόχων του Ο.Α.Σ.Θ. που προκύπτουν από τον παρόντα νόμο ή τη λυθείσα σύμβαση του άρθρου 22, για τις οποίες νομιμοποιείται ενεργητικά και παθητικά μόνο το Ελληνικό Δημόσιο,

γ) αποφασίζει για όλα γενικώς τα ζητήματα που αφορούν τον Ο.Α.Σ.Θ. μέσα στα πλαίσια του σκοπού του, με εξαίρεση εκείνων τα οποία σύμφωνα με το νόμο ανήκουν στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Γενικής Συνέλευσης.

Στην ευθύνη του Διοικητικού Συμβουλίου ανήκουν ιδίως:

α) η επιμέλεια για την έγκαιρη ολοκλήρωση της διαδικασίας αποτίμησης της αξίας της επιχείρησης σύμφωνα με το άρθρο 25,

β) η διεκπεραίωση της μεταβίβασης του συγκοινωνιακού έργου στην Α.Σ.Υ.Θ. Α.Ε. κατά το συντομότερο δυνατό χρόνο και πάντως το αργότερο μέχρι τις 3.12.2019,

γ) η εκκαθάριση εν λειτουργία του Ο.Α.Σ.Θ. και

δ) η ομαλή μετάβαση του συγκοινωνιακού έργου στην εταιρία Α.Σ.Υ.Θ. Α.Ε..

Άρθρο 25

Διαδικασία και τίμημα της εξαγοράς

1. Κατά την πρώτη συνεδρίασή του, το Διοικητικό Συμβούλιο αναθέτει με διεθνή διαγωνισμό σε ελεγκτική εταιρία την αποτίμηση της αξίας της επιχείρησης και τη διενέργεια των πράξεων της παραγράφου 7 του άρθρου 27. Στην αξία δεν περιλαμβάνεται αυτή που οφείλεται στο μονοπωλιακό χαρακτήρα της επιχείρησης, κατά την έννοια της ερμηνευτικής δήλωσης επί του άρθρου 106 του Συντάγματος, ούτε η αξία της κινητής και ακίνητης περιουσίας του Ο.Α.Σ.Θ., για την οποία προβλέπουν το άρθρο 22 του παρόντος και το άρθρο δεύτερο της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας που κυρώθηκε με το άρθρο 8 του ν. 2898/2001. Για τον καθορισμό της αξίας της επιχείρησης, μεταξύ άλλων, συνυπολογίζονται: α) η αναπόσβεστη, κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος, αξία των περιουσιακών στοιχείων του Οργανισμού που περιήλθαν στο Ελληνικό Δημόσιο, β) το τυχόν αναλογούν επιχειρηματικό κέρδος της αντισταθμιστικής καταβολής χρήσης έτους 2017, όπως προβλέπεται στην υπ' αριθ. Α οικ. 45787/3551/5.8.2014 (Β'2283) κοινή απόφαση του Αναπληρωτή Υπουργού Οικονομικών και του Υφυπουργού Υποδομών και Μεταφορών που κυρώθηκε με την παρ. 5 του άρθρου 30 του ν. 4313/2014 (Α'261), γ) οι απαιτήσεις του Ελληνικού Δημοσίου και των οργανισμών κοινωνικής ασφάλισης έναντι του Ο.Α.Σ.Θ., δ) οι απαιτήσεις τρίτων φυσικών και νομικών προσώπων κατά του Ο.Α.Σ.Θ..

2. Η ελεγκτική εταιρεία υποβάλλει, εντός έξι (6) μηνών από την ανάθεση και σύμφωνα με όσα ορίζονται στην παράγραφο 1, στο Διοικητικό Συμβούλιο και τη Γενική Συνέλευση του Ο.Α.Σ.Θ. έκθεση αποτίμησης της αξίας της επιχείρησης, η οποία διαβιβάζεται στους Υπουργούς Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών. Το Ελληνικό Δημόσιο, εκπροσωπούμενο από τους Υπουργούς Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, υποβάλλει αμελλητί στο Τριμελές Εφετείο Αθηνών αίτηση για τον καθορισμό του τιμήματος εξαγοράς της επιχείρησης, στην οποία προσαρτάται η έκθεση του προηγούμενου εδαφίου. Το Εφετείο, με απόφασή του που εκδίδεται κατά την τακτική διαδικασία του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας, καθορίζει το τίμημα της εξαγοράς.

3. Το Ελληνικό Δημόσιο καταβάλλει στους μετόχους του Ο.Α.Σ.Θ., κατά το λόγο της συμμετοχής καθενός, το τίμημα που καθορίστηκε. Το Ελληνικό Δημόσιο συμψηφίζει έναντι του καταβλητέου τιμήματος απαιτήσεις του ιδίου ή οργανισμών κοινωνικής ασφάλειας απέναντι στον Ο.Α.Σ.Θ.. Δύνανται να συμψηφίζονται έναντι του καταβλητέου τιμήματος απαιτήσεις τρίτων φυσικών ή νομικών προσώπων που δημιούργησε ο Ο.Α.Σ.Θ. μέχρι την έναρξη ισχύος του νόμου, σύμφωνα με την περίπτωση δ' της παραγράφου 1.

4. Με αίτηση που εκδικάζεται κατά τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας ενώπιον του ίδιου δικαστηρίου μπορεί να ζητηθεί ο καθορισμός προκαταβολής μέρους του τιμήματος, εφόσον ο αιτών μέτοχος δεν διαθέτει άλλα μέσα βιοπορισμού για τον ίδιο και την οικογένειά του. Η αίτηση του προηγούμενου εδαφίου δεν υποβάλλεται πριν ολοκληρωθεί η κατά την παράγραφο 1 ανάθεση στην ελεγκτική εταιρία. Για τον καθορισμό της προκαταβολής το δικαστήριο συνεκτιμά όσα καθορίζονται στην παράγραφο 1. Η προκαταβολή επιδικάζεται σε τμηματικές καταβολές και δεν μπορεί να υπερβαίνει συνολικά το μισό της πιθανολογούμενης απαίτησης.

5. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών ρυθμίζονται ειδικότερα θέματα για τη διαδικασία είσπραξης του τιμήματος από κάθε μέτοχο.

Άρθρο 26 **Συγκοινωνιακό έργο**

1. Ανατίθεται προσωρινά στον Ο.Α.Σ.Θ. το συγκοινωνιακό έργο για τον απολύτως αναγκαίο χρόνο και πάντως όχι μετά τις 3.12.2019. Κατά το χρονικό διάστημα της μετάβασης ο Ο.Α.Σ.Θ. υποχρεούται να συνεργάζεται με την Α.Σ.Υ.Θ. Α.Ε. για τους σκοπούς της μεταβίβασης του συγκοινωνιακού έργου στην τελευταία.

Κατά το χρονικό διάστημα προσωρινής ανάθεσης του συγκοινωνιακού έργου στον Ο.Α.Σ.Θ. σύμφωνα με τα προηγούμενα εδάφια, το συγκοινωνιακό έργο θα παρέχεται με τους ίδιους όρους της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ., όπως ίσχυε μετά την τροποποίηση και συμπλήρωση της κατά την ημερομηνία δημοσίευσής του παρόντος. Κατά το διάστημα αυτό ο Ο.Σ.Ε.Θ. ασκεί έναντι του Ο.Α.Σ.Θ. όλες τις αρμοδιότητες του Σ.Α.Σ.Θ. κατ' ανάλογη εφαρμογή του άρθρου 1 του ν. 2898/2001 (Α' 71).

2. Με αποφάσεις των Διοικητικών Συμβουλίων Ο.Α.Σ.Θ. και Α.Σ.Υ.Θ., οι οποίες εκδίδονται το αργότερο μέχρι το πέρας του πρώτου εξαμήνου του 2019 και στις οποίες προσαρτάται σχετική έκθεση, διαπιστώνεται η ετοιμότητα της Α.Σ.Υ.Θ. ιδίως ως προς τις υλικοτεχνικές και οργανωτικές υποδομές και το προσωπικό, να αναλάβει το συγκοινωνιακό έργο. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, η οποία εκδίδεται αμέσως μετά την απόφαση του προηγούμενου εδαφίου και πάντως όχι αργότερα από τις 3.12.2019, ανατίθεται το συγκοινωνιακό έργο στην Α.Σ.Υ.Θ. και μεταβιβάζεται σε αυτήν όλη η κινητή και ακίνητη περιουσία που περιήλθε από τον Ο.Α.Σ.Θ. στο Ελληνικό Δημόσιο. Από την έκδοση της απόφασης του προηγούμενου εδαφίου ο Ο.Α.Σ.Θ. παύει να ασκεί οποιοδήποτε συγκοινωνιακό έργο. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, ύστερα από πρόταση της Ο.Σ.Ε.Θ., καθορίζονται οι περιοχές στις οποίες θα παρέχεται το συγκοινωνιακό έργο, χαρακτηρίζονται ως αστικές οι περιοχές παροχής του συγκοινωνιακού έργου και ρυθμίζεται κάθε άλλο θέμα που αφορά την εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου από την Α.Σ.Υ.Θ..

3. Η μεταβίβαση των περιουσιακών στοιχείων της παραγράφου 2 απαλλάσσεται κάθε είδους φόρου, συμπεριλαμβανομένου του φόρου εισοδήματος για τυχόν υπεραξία που προκύπτει κατά την ως άνω μεταβίβαση, τέλους ή εισφοράς και αποτελεί σε είδος εισφορά για την αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της Α.Σ.Υ.Θ. και διαιρείται σε ονομαστικές μετοχές. Η αποτίμηση των μεταφερόμενων περιουσιακών στοιχείων καθορίζεται, κατά παρέκκλιση των διατάξεων του κ.ν. 2190/1920, στο ποσό της αξίας που αυτά εμφανίζονται στον ισολογισμό του Ο.Α.Σ.Θ., που συντάσσεται ειδικά για το σκοπό αυτόν, κατά το χρόνο μεταβίβασης,

με την αναπόσβεστη αξία τους.

Άρθρο 27 **Ειδική εκκαθάριση εν λειτουργία**

1. Δυνάμει της απόφασης της παραγράφου 4 του άρθρου 23 και παράλληλα προς την παροχή συγκοινωνιακού έργου, ο Ο.Α.Σ.Θ. τίθεται σε ειδική εκκαθάριση εν λειτουργία σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου.

2. Το Διοικητικό Συμβούλιο, ενεργώντας ως εκκαθαριστής, προβαίνει σε πλήρη απογραφή της περιουσίας του Ο.Α.Σ.Θ. και δημοσιεύει κατά τις κείμενες διατάξεις ισολογισμό έναρξης εκκαθάρισης που κοινοποιείται στη Γενική Συνέλευση, η οποία διατηρεί όλα τα δικαιώματά της κατά το χρόνο της ειδικής εκκαθάρισης. Το Δ.Σ. δημοσιεύει ισολογισμό και με το πέρας της εκκαθάρισης.

3. Κατά το διάστημα της εκκαθάρισης, το Διοικητικό Συμβούλιο έχει τις αρμοδιότητες και καθήκοντα της παραγράφου 5 του άρθρου 23 και άρθρου 24 και οφείλει να περαιώσει το σύνολο των εκκρεμών υποθέσεων της εταιρείας, να εξοφλήσει τα χρέη και να εισπράξει τις απαιτήσεις της. Νέες πράξεις μπορεί να ενεργήσει μόνον εφόσον με αυτές εξυπηρετούνται η εκκαθάριση και το προσωρινά ανατεθέν συγκοινωνιακό έργο, σύμφωνα με το άρθρο 26 και το συμφέρον της εταιρείας.

4. Οι ετήσιες οικονομικές καταστάσεις, καθώς και οι οικονομικές καταστάσεις πέρατος της εκκαθάρισης εγκρίνονται από τη Γενική Συνέλευση. Τα αποτελέσματα της εκκαθάρισης υποβάλλονται κατ' έτος στη Γενική Συνέλευση.

5. Μετά το πέρας της εκκαθάρισης, το Διοικητικό Συμβούλιο καταρτίζει τις τελικές οικονομικές καταστάσεις, τις οποίες δημοσιεύει κατά τις κείμενες διατάξεις και κοινοποιεί στη Γενική Συνέλευση.

6. Η θέση της επιχείρησης σε ειδική εκκαθάριση συνιστά σπουδαίο λόγο για την καταγγελία οποιασδήποτε σύμβασης, πλην των συμβάσεων εξαρτημένης εργασίας, οι οποίες δύναται να καταγγελθούν με τη νόμιμη αποζημίωση μόνο για τους λόγους που προβλέπονται στον Κανονισμό προσωπικού της ή στο νόμο.

7. Η ελεγκτική εταιρία του άρθρου 25 και ο ορκωτός ελεγκτής της εταιρείας συνδράμουν το Διοικητικό Συμβούλιο στην εκκαθάριση και συντάσσουν τις σχετικές καταστάσεις και εκθέσεις, καθώς και τον ισολογισμό της παραγράφου 3 του άρθρου 26. Όλα τα οικονομικά αποτελέσματα και οι οικονομικές καταστάσεις της εταιρείας, καθώς και η αποτίμηση της αξίας της επιχείρησης υπολογίζονται και συντάσσονται σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα χρηματοοικονομικής πληροφόρησης. Επιπλέον η ελεγκτική εταιρία του άρθρου 25: α) Διενεργεί απογραφή και αποτίμηση όλης της αποσβεσθείσας και αναπόσβεστης περιουσίας του Ο.Α.Σ.Θ. που περιήλθε στο Ελληνικό Δημόσιο και όλων των υποχρεώσεων και αξιώσεων του Ο.Α.Σ.Θ. κατά την έναρξη της εκκαθάρισης και β) διενεργεί απρόσκοπτα κάθε τακτικό ή έκτακτο διαχειριστικό έλεγχο και λαμβάνει γνώση κάθε εγγράφου.

8. Από τη λύση και θέση της εταιρείας σε εκκαθάριση και μέχρι την ολοκλήρωσή της, εφαρμόζεται η διάταξη της παρ. 20 του άρθρου 14α του ν. 3429/2005.

Άρθρο 28 **Διατάξεις για τη διαφύλαξη του δημόσιου συμφέροντος και την απρόσκοπτη λειτουργία Ο.Α.Σ.Θ. και του συγκοινωνιακού έργου**

1. α. Όποιος εμποδίζει, παρακωλύει με κάθε τρόπο ή μέσο, αρνείται την πρόσβαση στα γραφεία, αμαξοστάσια, περιουσιακά στοιχεία του Ο.Α.Σ.Θ., αποκρύπτει ή αφαιρεί έγγραφα και στοιχεία και με τις πράξεις του αυτές δυσχεραίνει ή καταργεί το έργο Διοικητικού Συμβουλίου, της ελεγκτικής εταιρείας ή του ορκωτού ελεγκτή τιμωρείται με φυλάκιση έως τριών (3) ετών και με χρηματική ποινή τουλάχιστον δέκα χιλιάδων (10.000) ευρώ και με στέρηση των πολιτικών του δικαιωμάτων για πέντε (5) έτη.

β. Στην περίπτωση που από την πράξη της περίπτωσης α' κατέστη αδύνατη η απρόσκοπτη λειτουργία της δημόσιας υπηρεσίας συγκοινωνιακού έργου ή ματαιώθηκε αυτή ή επήλθε ζημία

του Ελληνικού Δημοσίου ή του Ν.Π.Ι.Δ. Ο.Α.Σ.Θ. άνω των εκατό χιλιάδων (100.000) ευρώ, ο υπάιτιος τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον τριών (3) ετών, καθώς και με χρηματική ποινή τουλάχιστον είκοσι χιλιάδων (20.000) ευρώ και με στέρηση των πολιτικών του δικαιωμάτων για πέντε (5) έτη.

2.α. Όποιος αποκρύπτει, αλλοιώνει, εκποιεί, αρνείται να παραδώσει ή παρακωλύει με οποιονδήποτε τρόπο αποσβεσθέντα ή αναπόσβεστα κινητά και ακίνητα πράγματα του Ο.Α.Σ.Θ. τιμωρείται με φυλάκιση έως τριών (3) ετών και με χρηματική ποινή τουλάχιστον δέκα χιλιάδων (10.000) ευρώ και με στέρηση των πολιτικών του δικαιωμάτων για πέντε (5) έτη.

β. Στην περίπτωση που από την πράξη της περίπτωσης α' κατέστη αδύνατη η απρόσκοπτη λειτουργία της δημόσιας υπηρεσίας συγκοινωνιακού έργου ή ματαιώθηκε αυτή ή επήλθε ζημία του Ελληνικού Δημοσίου άνω των εκατό χιλιάδων (100.000) ευρώ, ο υπάιτιος τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον τριών (3) ετών, καθώς και με χρηματική ποινή τουλάχιστον είκοσι χιλιάδων (20.000) ευρώ και με στέρηση των πολιτικών του δικαιωμάτων για πέντε (5) έτη.

Άρθρο 29

Ευθύνη μελών Διοικητικού Συμβουλίου

1. Τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου, ο Πρόεδρος και ο Διευθύνων Σύμβουλος δεν διώκονται και δεν ενάγονται για πράξεις και αποφάσεις τους που είναι σύμφωνες με τον παρόντα νόμο, την κείμενη νομοθεσία και τους σκοπούς της εταιρείας.

2. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 1, τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου, ο Πρόεδρος και ο Διευθύνων Σύμβουλος διώκονται και ενάγονται για πράξεις ή παραλείψεις κατά την άσκηση των καθηκόντων τους μόνον εάν ενήργησαν με δόλο ή βαρεία αμέλεια.

3. Το Διοικητικό Συμβούλιο, ο Πρόεδρος και ο Διευθύνων Σύμβουλος που διορίζονται σύμφωνα με την παράγραφο 4 του άρθρου 23 και δεν συμμετείχαν σε σύνθεση προηγούμενου διοικητικού συμβουλίου του Ο.Α.Σ.Θ., δεν υπέχουν οποιαδήποτε ποινική, αστική και διοικητική ευθύνη για κάθε είδους οφειλές της εταιρείας προς το Δημόσιο, τους Ο.Τ.Α., τα ασφαλιστικά ταμεία ή τους εργαζόμενους εξαιτίας σύμβασης εργασίας, οι οποίες δημιουργήθηκαν, ακόμη και αν δεν βεβαιώθηκαν εισέτι ή πρόκειται να βεβαιωθούν μελλοντικά, μέχρι το χρόνο διορισμού τους.

Άρθρο 30

Λειτουργία του Ο.Α.Σ.Θ. μέχρι τη διάλυσή του

1. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, για όλες τις συμβάσεις προμηθειών, υπηρεσιών και έργων που συνάπτει ο Ο.Α.Σ.Θ. εφαρμόζονται οι διατάξεις του ν. 4412/2016 (Α' 147), καταργούμενης κάθε αντίθετης διάταξης.

2. Για το προσωπικό του Ο.Α.Σ.Θ. εφαρμόζονται οι διατάξεις του ν. 4354/2015 περί ενιαίου μισθολογίου.

3. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται μετά από πρόταση του Διοικητικού Συμβουλίου του Ο.Α.Σ.Θ., μπορεί να καταργείται ή τροποποιείται κάθε Κανονισμός που αφορά στον Ο.Α.Σ.Θ.. Σε ό,τι αφορά τον Κανονισμό Προσωπικού προηγείται διαβούλευση των οργάνων του Ο.Α.Σ.Θ. με το σωματείο εργαζομένων, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.

Άρθρο 31

Δικαιοδοσία

Όλες οι διαφορές που προκύπτουν από την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος κεφαλαίου και κάθε άλλη διαφορά μεταξύ των πρώην μετόχων του Ο.Α.Σ.Θ. και του Ελληνικού Δημοσίου επιλύονται, σε πρώτο και τελευταίο βαθμό, από το Τριμελές Εφετείο Αθηνών κατά την τακτική διαδικασία του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας. Κατά των αποφάσεων του Εφετείου χωρεί μόνο το ένδικο μέσο της αναίρεσης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε'

ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Άρθρο 32

Στελέχωση των εταιριών Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. και Α.Σ.Υ.Θ. Α.Ε.

1. Επιτρέπεται η μετάταξη και μεταφορά μονίμων υπαλλήλων και υπαλλήλων με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου Ν.Π.Ι.Δ. και εταιριών του Κεφαλαίου Α' του ν. 3429/2005 εφόσον ανήκουν στη Γενική Κυβέρνηση όπως εκάστοτε οριοθετείται από την Ελληνική Στατιστική Αρχή στο Μητρώο Φορέων Γενικής Κυβέρνησης, στις εταιρίες των κεφαλαίων Α' και Β' του παρόντος, με κοινή απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και του εποπτευόμενου Υπουργού του φορέα από τον οποίο προέρχονται οι υπάλληλοι, κατά παρέκκλιση κάθε γενικής ή ειδικής διάταξης. Η μετάταξη ή μεταφορά διενεργείται κατόπιν απλής γνώμης των αρμόδιων οργάνων των φορέων ή εταιριών και γι' αυτήν δεν ισχύει ηλικιακός περιορισμός και πραγματοποιείται κατά προτεραιότητα σε: α) κενή οργανική θέση, β) με μεταφορά θέσης εφόσον δεν υφίσταται κενή οργανική και γ) σε συνιστώμενη προσωποπαγή.

2. Επιτρέπεται η απόσπαση μονίμων υπαλλήλων και υπαλλήλων με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου Ν.Π.Ι.Δ. και εταιριών του Κεφαλαίου Α' του ν. 3429/2005 που ανήκουν στη Γενική Κυβέρνηση, κατά παρέκκλιση κάθε γενικής ή ειδικής διάταξης, στις εταιρίες των Κεφαλαίων Α' και Β' του παρόντος με κοινή απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και του εποπτευόμενου Υπουργού του φορέα από τον οποίο προέρχονται οι υπάλληλοι, κατόπιν απλής γνώμης των αρμόδιων οργάνων των φορέων ή εταιριών και χωρίς ηλικιακό περιορισμό.

Οι δαπάνες μισθοδοσίας των αποσπασμένων υπαλλήλων βαρύνουν τον φορέα υποδοχής βάσει των διατάξεων του ν. 4354/2015.

3. Για λόγους δημόσιου συμφέροντος σχετικούς με την καλύτερη οργάνωση και ομαλή λειτουργία του συγκοινωνιακού έργου, επιτρέπεται η μετάταξη, μεταφορά ή απόσπαση προσωπικού μεταξύ των εταιριών των Κεφαλαίων Α' και Β' ύστερα από πρόταση των εταιριών αυτών και με τη σύμφωνη γνώμη του φορέα υποδοχής, με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Οι δαπάνες μισθοδοσίας του προσωπικού βαρύνουν τον φορέα υποδοχής βάσει των διατάξεων του ν. 4354/2015 (Α' 176).

4. Οι μετατάξεις/μεταφορές και αποσπάσεις διενεργούνται κατόπιν πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, η οποία αναρτάται στην ιστοσελίδα του οικείου Υπουργείου και στον ιστότοπο ΔΙΑΥΓΕΙΑ. Εφόσον συντρέχουν εξαιρετικοί λόγοι, οι μετατάξεις/μεταφορές και αποσπάσεις δύναται να διενεργούνται, κατόπιν αίτησης του υπαλλήλου, με σχετική απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και στις περιπτώσεις των παραγράφων 1 και 2 με κοινή απόφαση των εποπτευόμενων Υπουργών.

5. Το προσωπικό που μετακινείται σύμφωνα με τις προηγούμενες παραγράφους, κατατάσσεται σε βαθμό ανάλογα με το χρόνο υπηρεσίας του, ο οποίος έχει διανυθεί στο φορέα προέλευσης με τα τυπικά προσόντα της κατηγορίας στην οποία μεταφέρεται, εφαρμοζομένων κατά τα λοιπά των κείμενων διατάξεων για τη βαθμολογική και μισθολογική κατάταξή του.

6. Για τη μετάταξη/μεταφορά με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου του προσωπικού, δεν απαιτείται η έγκριση της ΠΥΣ 33/2006 της παρ. 1 του άρθρου 68 του ν. 4002/2011.

Άρθρο 33

Εσωτερική κινητικότητα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών

1. Για την κάλυψη υπηρεσιακών αναγκών με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μπορεί να διενεργούνται

μεταξύ του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, των γενικών γραμματειών, αυτοτελών δημόσιων υπηρεσιών, ανεξάρτητων αρχών, νομικών προσώπων δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου και δημόσιων επιχειρήσεων ή ανώνυμων εταιρειών, άπαντα εποπτείας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, εντός Γενικής Κυβέρνησης, μετατάξεις ή μεταφορές μονίμων υπαλλήλων και υπαλλήλων με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου όλων των ανωτέρω φορέων και υπηρεσιών, αντιστρόφως και μεταξύ τους, κατά παρέκκλιση από κάθε γενική ή ειδική διάταξη.

2. Η μετάταξη/μεταφορά του υπαλλήλου διενεργείται σε συνιστώμενη προσωποπαγή θέση συναφούς ή παρεμφερούς κλάδου/ειδικότητας, της ίδιας ή ανώτερης κατηγορίας, υπό την προϋπόθεση ότι ο υπάλληλος κατέχει τα τυπικά προσόντα του κλάδου/της ειδικότητας στον οποίο μετατάσσεται και η οποία καταργείται με την καθ' οιονδήποτε τρόπο αποχώρηση του υπαλλήλου. Η μετάταξη βάσει των διατάξεων του παρόντος δεν καταλύει την υπηρεσιακή σχέση δημοσίου δικαίου ή τη σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου του υπαλλήλου, ούτε μεταβάλλει τη νομική φύση των σχέσεων αυτών ή τις σχέσεις ασφάλισης, με τις οποίες υπηρετούσε ο υπάλληλος στο φορέα προέλευσής του. Η μετάταξη γίνεται με το βαθμό και το μισθολογικό κλιμάκιο που ο υπάλληλος κατείχε πριν τη μετάταξή του.

3. Ειδικά για το προσωπικό που μεταφέρεται από νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου, δημόσιες επιχειρήσεις/ανώνυμες εταιρείες, κατατάσσεται σε βαθμό ανάλογα με το χρόνο υπηρεσίας του, ο οποίος έχει διανυθεί στο φορέα προέλευσής με τα τυπικά προσόντα της κατηγορίας στην οποία μεταφέρεται, εφαρμοζόμενων κατά τα λοιπά των κείμενων διατάξεων για τη βαθμολογική και μισθολογική κατάταξή του.

4. Το προσωπικό που υπάγεται στις διατάξεις της παρούσας δεν εξαιρείται από το πεδίο εφαρμογής των γενικών περί Ενιαίου Συστήματος Κινητικότητας διατάξεων του ν. 4440/2016, όπως ισχύει. Οι μετατάξεις/μεταφορές διενεργούνται κατόπιν πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, η οποία αναρτάται στην ιστοσελίδα του οικείου Υπουργείου και στον ιστότοπο ΔΙΑΥΓΕΙΑ. Εφόσον συντρέχουν εξαιρετικοί λόγοι, οι μετατάξεις δύνανται να διενεργούνται με σχετική απόφαση του αρμόδιου Υπουργού, κατόπιν αίτησης του υπαλλήλου.

5. Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών συνιστάται Ενδοϋπουργική Επιτροπή Κινητικότητας, η οποία συντονίζει και επιβλέπει την εφαρμογή του προγράμματος ενδοϋπουργικής κινητικότητας και δύναται να αξιολογεί τυχόν αιτήματα των υπηρεσιών και φορέων για τη διενέργεια μετατάξεων. Επίσης γνωμοδοτεί για την κατανομή των αιτούμενων υπαλλήλων, για τη μετάταξη και μεταφορά υπαλλήλων ένεκα αποδεδειγμένα ιδιαίτερα σοβαρών λόγων υγείας, για την ανακατανομή του προσωπικού σε υπηρεσίες και εποπτευόμενους φορείς του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών μετά από αναδιάρθρωση υπηρεσιών, συγχώνευση εταιριών και φορέων ή μεταβολή του ιδιοκτησιακού καθεστώτος των εταιριών και φορέων και εν γένει για ζητήματα σχετικά με την πολιτική κινητικότητας και τη στελέχωσή τους. Η Επιτροπή Κινητικότητας συνεδριάζει μετά από πρόσκληση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Η Ενδοϋπουργική Επιτροπή Κινητικότητας είναι τετραμελής και αποτελείται από τους εξής:

Α. Τον Προϊστάμενο της Γενικής Διεύθυνσης Διοίκησης Ανθρώπινου Δυναμικού του Υπουργείου Διοικητικής Ανασυγκρότησης, ως Πρόεδρο, με τον αναπληρωτή του.

Β. Τον Προϊστάμενο της Γενικής Διεύθυνσης Διοικητικής Υποστήριξης του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, με τον αναπληρωτή του.

Γ. Έναν Προϊστάμενο Γενικής Διεύθυνσης του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, με τον αναπληρωτή του.

Δ. Έναν εκπρόσωπο των εργαζομένων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με δικαίωμα λόγου, με τον αναπληρωτή του.

Γραμματέας της Επιτροπής ορίζεται υπάλληλος ΠΕ Διοικητικού-Οικονομικού της Διεύθυνσης Διαχείρισης Ανθρώπινου Δυναμικού του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Η θητεία της Επιτροπής ορίζεται διετής. Η κατά τα ανωτέρω Επιτροπή συγκροτείται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, η οποία αναρτάται στη Διαύγεια. Στην ίδια απόφαση καθορίζεται κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για τη διαδικασία της ενδοϋπουργικής κινητικότητας και θέματα που αφορούν τη λειτουργία της Επιτροπής.

Εντός πέντε (5) εργάσιμων ημερών από τη λήξη της προθεσμίας υποβολής των αιτήσεων, η αρμόδια Διεύθυνση Διαχείρισης Ανθρώπινου Δυναμικού του οικείου Υπουργείου διαβιβάζει τα σχετικά αιτήματα στη Επιτροπή Κινητικότητας, η οποία οφείλει να ολοκληρώσει το έργο της εντός είκοσι (20) εργάσιμων ημερών από την παραλαβή τους.

Η πράξη μετάταξης εκδίδεται από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών κατόπιν γνώμης του αρμόδιου οργάνου του φορέα υποδοχής.

Η πράξη μετάταξης ή μεταφοράς υπαλλήλου για αποδεδειγμένα ιδιαίτερα σοβαρούς λόγους υγείας, εκδίδεται ομοίως από τον αρμόδιο Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κατόπιν γνωμοδότησης της Ενδοϋπουργικής Επιτροπής Κινητικότητας, η οποία αποφαινεται για τα σχετικά αιτήματα και κατανέμει τους υπαλλήλους σε θέσεις αντίστοιχες των τυπικών και ουσιαστικών προσόντων τους, λαμβάνοντας υπόψη τις υπηρεσιακές ανάγκες των φορέων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ' ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΓΟΥΜΕΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ – ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ

Άρθρο 34

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης όλο το προσωπικό του Ο.Α.Σ.Θ. μεταφέρεται στην Α.ΣΥ.Θ. Α.Ε., σε θέση αντίστοιχη με το χρόνο υπηρεσίας του και σύμφωνα με τα τυπικά προσόντα και τον κλάδο ειδικότητάς του. Το ανωτέρω προσωπικό υπάγεται στο μισθολογικό καθεστώς του ν. 4354/2015 (Α' 176).

Άρθρο 35

1. Μετά την έγκριση και κύρωση των καταστατικών σύμφωνα με το άρθρο 21, αυτά υποβάλλονται προς καταχώριση στο Γ.Ε.ΜΗ.. Από την καταχώριση στο Γ.Ε.ΜΗ. οι εταιρίες αποκτούν νομική προσωπικότητα και εκκινούν οι έννομες συνέπειες που εξαρτώνται από την καταχώριση αυτή. Ως αρμόδια Υπηρεσία Γ.Ε.ΜΗ. ορίζεται το Τμήμα Α' - Εισηγμένων ΑΕ και Αθλητικών ΑΕ της Διεύθυνσης Εταιριών και Γενικού Εμπορικού Μητρώου της Γενικής Διεύθυνσης Αγοράς της Γενικής Γραμματείας Εμπορίου και Προστασίας Καταναλωτή.

2. Μετά την καταχώριση των καταστατικών, τα διοικητικά συμβούλια μεριμνούν για όλες τις πράξεις δημοσιότητας και νομιμοποίησης των εταιριών προς οποιαδήποτε αρμόδια υπηρεσία, καθώς και για την πιστοποίηση του μετοχικού τους κεφαλαίου.

Άρθρο 36 Καταργούμενες διατάξεις

Από την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού καταργούνται:

α. Το ν.δ. 3721/1957 (Α' 142), ο ν. 2898/2001 (Α' 71), ο ν. 3652/2008 (Α' 45), το άρθρο 17 του ν. 3897/2010 (Α' 208) και το άρθρο 30 του ν. 4313/2014 (Α' 261) κατά το μέρος που αντίκεινται στον παρόντα νόμο.

β. Κάθε άλλη γενική ή ειδική διάταξη νόμου που αντίκειται στις διατάξεις του παρόντος ή κατά το μέρος που ρυθμίζει κατά διάφορο τρόπο θέματα που διέπονται από τον παρόντα νόμο.

Άρθρο 37**Τροποποίηση διατάξεων του ν. 4412/2016 (Α' 147)**

Η παρ. 2 του άρθρου 379 του ν. 4412/2016 (Α' 147) αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Με εξαίρεση τις περιπτώσεις όπου είναι υποχρεωτική η χρήση ηλεκτρονικών μέσων, σύμφωνα με τα άρθρα 33, 34 ή 35, την παράγραφο 3 του άρθρου 40, την παράγραφο 2 του άρθρου 65 ή το άρθρο 67 και τα άρθρα 270, 271, 272, την παράγραφο 3 του άρθρου 274, την παράγραφο 2 του άρθρου 295 ή το άρθρο 297, η ισχύς των άρθρων 22, 36, 37, της παραγράφου 3 του άρθρου 79 και των άρθρων 258 και 259 αρχίζει:

α) Την 25η Ιουλίου για:

αα) Τις ανοικτές διαδικασίες σύναψης δημόσιας σύμβασης έργου με κριτήριο ανάθεσης την πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη προσφορά μόνο βάσει τιμής, με επιμέρους ποσοστά έκπτωσης ανά ομάδα εργασιών [άρθρα 27 και 95 παράγραφοι 2.(α) και 2.(β)] που διενεργούνται από το σύνολο των φορέων της Γενικής Κυβέρνησης, όπως αυτή ορίζεται στην περίπτωση β' της παρ. 1 του άρθρου 14 του ν. 4270/2014 (Α' 143).

ββ) Τις ανοικτές διαδικασίες σύναψης δημόσιας σύμβασης εκπόνησης μελετών και παροχής τεχνικών και λοιπών συναφών επιστημονικών υπηρεσιών με κριτήριο ανάθεσης την πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη προσφορά μόνο βάσει τιμής (άρθρα 27 και 86 παράγραφος 6) που διενεργούνται από το σύνολο των φορέων της Γενικής Κυβέρνησης, όπως αυτή ορίζεται στην περίπτωση β' της παρ. 1 του άρθρου 14 του ν. 4270/2014 (Α' 143).

β) Την 20ή Οκτωβρίου 2017 για:

αα) Το σύνολο των λοιπών διαδικασιών σύναψης δημοσίων συμβάσεων έργων, μελετών και παροχής τεχνικών και λοιπών συναφών επιστημονικών υπηρεσιών του παρόντος που διενεργούνται οι φορείς της Γενικής Κυβέρνησης, όπως αυτή ορίζεται στην περίπτωση β' της παρ. 1 του άρθρου 14 του ν. 4270/2014 (Α' 143).

ββ) Το σύνολο διαδικασιών σύναψης δημοσίων συμβάσεων έργων, μελετών και παροχής τεχνικών και λοιπών συναφών επιστημονικών υπηρεσιών που διενεργούνται οι αναθέτουσες αρχές του παρόντος.

γγ) Το σύνολο των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων έργων, μελετών και παροχής τεχνικών και λοιπών συναφών επιστημονικών υπηρεσιών του Βιβλίου ΙΙ του παρόντος που διενεργούν οι αναθέτοντες φορείς.»

Άρθρο 38

1. Στο πρώτο εδάφιο της παραγράφου 1 της υπ' αριθμ. 5957 (Β' 4221/28.12.2016) απόφασης του Υπουργού Υγείας, η ημερομηνία «30 Ιουνίου 2017» αντικαθίσταται με την ημερομηνία «31.12.2017».

2. Η παράγραφος 2 της υπ' αριθμ. 5957 (Β' 4221/28.12.2016) απόφασης του Υπουργού Υγείας αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Παρατείνουμε τη διάρκεια του Π.Π.Υ.Υ. του έτους 2010 και των Π.Π.Υ.Φ.Υ. των ετών 2011, 2012 και 2013 έως και τις 31 Δεκεμβρίου 2017 και για το έτος 2014 έως και την 30ή Ιουνίου 2018, έως την ολοκλήρωση των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων που εκκρεμούν, με την προϋπόθεση, οι φορείς της παρ. 1 του άρθρου 9 του ν. 3580/2007 (Α' 134) να προβλέπουν σχετικές πιστώσεις στον προϋπολογισμό του έτους 2017.»

Άρθρο 39**Αρμοδιότητες Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας**

1. Μετά την παρ. 15 του άρθρου 1 του ν. 4427/2016 (Α' 188) προστίθενται παράγραφοι με αριθμούς 16 έως 19 ως εξής:

«16. Η Α.Π.Α. είναι αρμόδια για τη διεξαγωγή διμερών και πολυμερών διαπραγματεύσεων για τη σύναψη αεροπορικών συμφωνιών με τρίτες χώρες, καθώς και για τη συμμετοχή στις διαπραγματεύσεις που διεξάγει η Ευρωπαϊκή Ένωση με τρίτες χώρες για τη σύναψη συνολικών και ευρύτερων αεροπορικών

συμφωνιών.

17. Η Α.Π.Α. είναι αρμόδια για την έκδοση κανονισμών και οδηγιών, καθώς και για τον καθορισμό των διαδικασιών που αφορούν τις πτήσεις αεροσκαφών, δημόσιες ή ιδιωτικές.

18. Η Α.Π.Α. εποπτεύει τη λειτουργία της αεροπορικής αγοράς και την τήρηση των σχετικών κανόνων, παρακολουθεί την τήρηση των κανόνων στην αγορά των αεροπορικών μεταφορών και εν γένει υπηρεσιών και λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα. Επίσης, διενεργεί ελέγχους είτε κατόπιν αιτήσεως είτε αυτεπαγγέλτως για τα θέματα της αρμοδιότητάς της.

19. Η Α.Π.Α., στα πλαίσια της αρμοδιότητάς της για την εφαρμογή των κανόνων του εθνικού και αεροπορικού δικαίου, καθώς και των διεθνών συμφωνιών: α) Έχει το δικαίωμα της ακώλυτης και πλήρους πρόσβασης σε όλους τους χώρους, ελεγχόμενους ή μη, των αεροδρομίων. Με ευθύνη και μέριμνα του Διοικητή της Α.Π.Α. εκδίδονται ειδικές διαβαθμισμένες άδειες πρόσβασης στους χώρους των αεροδρομίων για το προσωπικό της Α.Π.Α., οι οποίες ανακαλούνται με τον ίδιο τρόπο. Με απόφαση του Διοικητή της Α.Π.Α. ρυθμίζονται οι σχετικές λεπτομέρειες εφαρμογής της παρούσας διάταξης. β) Επίσης, έχει το δικαίωμα, με ευθύνη των φορέων διαχείρισης των αεροδρομίων, της πλήρους πρόσβασης, με κάθε πρόσφορο ηλεκτρονικό ή άλλο μέσο και πάντως σε πραγματικό χρόνο, σε κάθε αριθμητικό ή άλλο δεδομένο που αφορά την επιβατική και εμπορευματική κίνηση, συμπεριλαμβανομένων των καταστάσεων των επιβατών και πληρωμάτων των αεροσκαφών. Με απόφαση του Διοικητή της Α.Π.Α. τα παραπάνω στοιχεία δύνανται να γνωστοποιούνται, κατόπιν σχετικού αιτιολογημένου αιτήματος, σε Δικαστικές, Αστυνομικές, Στρατιωτικές και Υγειονομικές Αρχές.»

2. Στην παρ. 1 του άρθρου 1 του ν. 4427/2016 απαλείφεται η λέξη «διοικητικά».

Άρθρο 40**Τροποποίηση των άρθρων 3, 11 και 30 του ν. 4427/2016**

1. Στο δεύτερο εδάφιο της παρ. 7 του άρθρου 3 του ν. 4427/2016 η φράση «Διοικητικού Συμβουλίου» αντικαθίσταται με τη φράση «Εκτελεστικού Συμβουλίου».

2. Στο άρθρο 3 του ν. 4427/2016 διαγράφεται η παράγραφος 9 και η παράγραφος 10 αναριθμείται σε 9.

3. Στην περίπτωση α' της παρ. 1 του άρθρου 11 του ν. 4427/2016 η φράση «και των υπολοίπων οργανικών μονάδων της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας» αντικαθίσταται με τη φράση «που υπάγονται στη Γενική Διεύθυνση Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας».

4. Στο πρώτο εδάφιο της παρ. 2 του άρθρου 11 του ν. 4427/2016 αντικαθίσταται η φράση «ν. 4369/2016 (Α' 33) όπως ισχύει, και ιδίως των διατάξεων αυτού περί Εθνικού Μητρώου Επιτελικών Στελεχών της Δημόσιας Διοίκησης» με τη φράση «ν. 3528/2007, όπως ισχύει».

5. Στο δεύτερο εδάφιο της παρ. 2 του άρθρου 11 του ν. 4427/2016 αντικαθίσταται η φράση «Υπουργού Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων» με τη φράση «Διοικητή της Α.Π.Α.».

6. Στην παρ. 3 του άρθρου 30 του ν. 4427/2016 διαγράφεται η φράση «η λήψη αποφάσεων σχετικά με τις κανονιστικές ρυθμίσεις που προωθεί η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, η υιοθέτηση νομοθετικών ρυθμίσεων,» διαγράφεται η παράγραφος 8 και η παράγραφος 9 αναριθμείται σε 8.

Άρθρο 41**Τροποποίηση του άρθρου 66 του ν. 4427/2016**

Στην περίπτωση στ' του άρθρου 66 του ν. 4427/2016 μετά τη φράση «Τα ζητήματα επιλογής νέων Προϊσταμένων των οργανικών δομών του παρόντος» προστίθεται η φράση «καθώς και όλα τα ζητήματα επιλογής και τοποθέτησης Προϊσταμένων των οργανικών μονάδων του παρόντος μέχρι την επιλογή και τοποθέτηση των Προϊσταμένων, σύμφωνα με τις ρυθμίσεις του προεδρικού διατάγματος η έκδοση του οποίου προβλέπεται στο παρόν άρθρο.»

Άρθρο 42
Τροποποίηση του άρθρου 72 του ν. 4427/2016
και του άρθρου 5 του π.δ. 8/2004

1. Στην αρχή του άρθρου 72 του ν. 4427/2016 τίθεται ο αριθμός «1».

2. Στη νέα παρ. 1 του άρθρου 72 του ν. 4427/2016 η φράση «μετατάσσονται αυτοδικαίως σε κλάδο αντίστοιχο των τυπικών τους προσόντων, σε κενή οργανική ή σε συνιστώμενη προσωποπαγή θέση» αντικαθίσταται ως εξής: «συνεχίζουν αυτοδικαίως να υπηρετούν στον κλάδο ΠΕ2 Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας σε συνιστώμενη προσωποπαγή θέση».

3. Στο τέλος του άρθρου 72 του ν. 4427/2016 προστίθεται παράγραφος 2 ως εξής:

«2. Οι προβλέψεις των διατάξεων των άρθρων 34 και 34Α του ν. 2682/1999, όπως ισχύει, κατά το μέρος που αφορούν τον κλάδο των ΠΕ2 Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας, έχουν εφαρμογή και στους υπαλλήλους του κλάδου ΠΕ2 Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας που καταλαμβάνουν προσωποπαγή θέση.»

4. Στο άρθρο 5 του π.δ. 8/2004 (Α' 4) προστίθεται παράγραφος 5 ως εξής:

«5. Σε περίπτωση οποιουδήποτε κωλύματος ή απουσίας του Υποδιοικητή Υ.Π.Α. αρμόδιου για θέματα Αεροναυτιλίας, χρέη προέδρου της Επιτροπής της παραγράφου 1 του παρόντος εκτελεί ο Διοικητής Υ.Π.Α.»

Άρθρο 43

Δαπάνες της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.), που πραγματοποιήθηκαν κατά τα οικονομικά έτη 2014, 2015 και 2016, σε βάρος της Παγίας Προκαταβολής αυτής, μπορεί να αποκατασταθούν σε βάρος των Κωδικών Αριθμών Εξόδων του Κώδικα Κατάταξης Εσόδων - Εξόδων του Κρατικού Προϋπολογισμού που ισχύει από 1.1.2016, εφόσον καλύπτονται από τις εγγεγραμμένες πιστώσεις του Προϋπολογισμού του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών - Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, οικονομικού έτους 2016 και έχουν πραγματοποιηθεί σύμφωνα με το εκάστοτε ισχύον νομοθετικό πλαίσιο.

Άρθρο 44
Τροποποίηση διάταξης του ν. 3920/2011

Η περίπτωση ιζ' της παρ. 1 του άρθρου 5 του ν. 3920/2011 (Α' 33) αντικαθίσταται ως εξής:

«ιζ. η προώθηση των πωλήσεων μέσω της εφαρμογής της εκπαιδευτικής πολιτικής, της προσαρμογής της ισχύος των χρονικών καρτών απεριόριστων διαδρομών, κατόπιν ειδικής απόφασης του Διοικητικού Συμβουλίου, καθώς και ο προγραμματισμός, η είσπραξη και οι έλεγχοι του κομίστρου».

Άρθρο 45

Στο άρθρο 22 του ν. 2367/1953 (Α' 82) προστίθεται παράγραφος 8 ως εξής:

«8. Η εταιρεία Οδικές Συγκοινωνίες (Ο.Σ.Υ.) Α.Ε. δύναται να κατέχει προσωρινά και ειδικότερα για διάστημα από τρεις (3) μήνες έως δύο (2) έτη τα στοιχεία κυκλοφορίας, ήτοι άδεια και κρατικές πινακίδες αριθμού κυκλοφορίας των Λεωφορείων Δημοσίας Χρήσης (Λ.Δ.Χ.) αυτοκινήτων ιδιοκτησίας της στην αρμόδια υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφέρειας όπου τηρείται ο φάκελος των οχημάτων, η οποία εκδίδει βεβαίωση

ακινησίας αυτών για το προβλεπόμενο χρονικό διάστημα ακινησίας τους. Τα στοιχεία κυκλοφορίας φυλάσσονται στην υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφέρειας καθ' όλη τη διάρκεια της ακινησίας των οχημάτων, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο προηγούμενο εδάφιο. Σε κάθε περίπτωση, για τα οχήματα που βρίσκονται σε καθεστώς ακινησίας σύμφωνα με τα ανωτέρω δεν οφείλονται τέλη κυκλοφορίας και δεν υφίσταται υποχρέωση ασφάλισης για αστική ευθύνη σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, για όλο το χρονικό διάστημα ακινησίας τους. Κατά την άρση της ακινησίας των Λ.Δ.Χ. αυτοκινήτων καταβάλλονται τα υπόλοιπα δωδέκατα των ετήσιων τελών κυκλοφορίας από το μήνα της άρσης. Τυχόν καταβληθέντα τέλη κυκλοφορίας δεν επιστρέφονται και δεν αναζητούνται.»

Άρθρο 46
Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός αν διαφορετικά ορίζεται στις επιμέρους διατάξεις του.

Αθήνα,.....2017

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

- | | |
|--|---|
| 1. ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ | 2. ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ |
| 3. ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ,
ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ ΚΑΙ
ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ
ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ | 4. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ |
| 5. ΥΓΕΙΑΣ | 6. ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ
ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ |
| 7. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ | 8. ΥΠΟΔΟΜΩΝ
ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ |
| 9. Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ
ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ | 10. Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ
ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΥΓΕΙΑΣ |
| | 11. Η ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ». |

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

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Συνεπώς το Σώμα παρέσχε τη ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δέχεστε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη συνεδρίαση;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 17.56' λύεται η συνεδρίαση για αύριο, ημέρα Πέμπτη 20 Ιουλίου 2017 και ώρα 9.30', με αντικείμενο εργασιών του Σώματος: κοινοβουλευτικό έλεγχο, συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ