**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΖ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Β΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα, σήμερα, 17 Ιουλίου 2017, ημέρα Δευτέρα και ώρα 16.30΄, στην Αίθουσα Προέδρου Αθανασίου Κωνστ. Τσαλδάρη (223)**,** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία της Προέδρου αυτής, κυρίας Χαράς Καφαντάρη, με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Νέο ρυθμιστικό πλαίσιο για τις αστικές συγκοινωνίες στην Περιφερειακή Ενότητα της Θεσσαλονίκης και άλλες διατάξεις».

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο κ. Χρήστος Σπίρτζης, Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, ο κ. Νικόλαος Μαυραγάνης, Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, ο κ. Ιωάννης Αμανατίδης, Υφυπουργός Εξωτερικών καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

Η Πρόεδρος της Επιτροπής, αφού διαπίστωσε την ύπαρξη απαρτίας, κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης και έκανε την α΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής.

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Αραχωβίτης Σταύρος, Βράντζα Παναγιώτα, Γκαρά Αναστασία, Δημαράς Γιώργος, Δρίτσας Θεόδωρος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Θεοφύλακτος Γιάννης, Ιγγλέζη Κατερίνα, Καματερός Ηλίας, Καραγιάννης Γιάννης, Κυρίτσης Γιώργος, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Μπόλαρης Μάρκος, Ξυδάκης Νίκος, Συρίγος Αντώνιος, Παπαδόπουλος Νίκος, Καστόρης Αστέριος, Σέλτσας Κωνσταντίνος, Σιμορέλης Χρήστος, Τσόγκας Γιώργος, Συρμαλένιος Νίκος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Τριανταφυλλίδης Αλέξανδρος, Αθανασίου Χαράλαμπος, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Γιόγιακας Βασίλειος, Δήμας Χρίστος, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Κατσαφάδος Κωνσταντίνος, Κόνσολας Εμμανουήλ, Κεφαλογιάννης Ιωάννης Μπουκώρος Χρήστος, Μπούρας Αθανάσιος, Τσιάρας Κωνσταντίνος, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Στύλιος Γεώργιος, Ζαρούλια Ελένη, Παναγιώταρος Ηλίας, Σαχινίδης Ιωάννης, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Κωνσταντινόπουλος Οδυσσέας, Κεγκέρογλου Βασίλειος, Βαρδαλής Αθανάσιος, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Δελής Γιάννης, Καμμένος Δημήτριος, Λαζαρίδης Γεώργιος, Φωκάς Αριστείδης, Αμυράς Γεώργιος και Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης).

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, αρχίζει η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση 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 έχει χαρακτηριστεί από την Κυβέρνηση ως επείγον και η Επιτροπή πρέπει να αποφασίσει, εάν αποδέχεται το χαρακτηρισμό. Σύμφωνα με το άρθρο 110 παρ.1, σε συνδυασμό με την παρ. 4 του άρθρου 89 του Κανονισμού της Βουλής, ο Πρόεδρος της Βουλής έχει ορίσει προθεσμία υποβολής της Έκθεσης της Επιτροπής του άρθρου 91 παρ.6, μέχρι την Τρίτη, 18 Ιουλίου 2017 και ώρα 20:00΄.

Το λόγο έχει ο κ. Υπουργός, να αιτιολογήσει τον χαρακτηρισμό του επείγοντος.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ο χαρακτηρισμός του επείγοντος έγκειται στο ότι έχουμε πολύ περιορισμένο χρόνο, για να μπορέσουμε να προχωρήσουμε το θέμα των αστικών συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης και να μην διαταραχθεί περαιτέρω το μεταφορικό έργο του νομού. Είναι κάτι, που το συνηθίζει ο ΟΑΣΘ τα τελευταία δύο χρόνια, ανά μήνα ή ανά δίμηνο και μάλιστα με μια συμπεριφορά της Κυβέρνησης, που έχει ξεπεράσει κάθε προηγούμενο. Δηλαδή, προκαταβάλουμε κάθε φορά, κάθε δίμηνο, τις δόσεις που ορίζει η σύμβαση και κάθε φορά δεν πληρώνονται για δύο μήνες και παραπάνω, οι εργαζόμενοι, με αποτέλεσμα να ταλαιπωρείται η πόλη. Αυτό, πρέπει να ολοκληρωθεί. Γνωρίζετε ότι η Βουλή κλείνει στις 5 Αυγούστου και τα χρονικά περιθώρια από την κοινοτική Οδηγία είναι πολύ συγκεκριμένα.

Κυρία Πρόεδρε, υπάρχει και ένας πρόσθετος λόγος. Όπως γνωρίζετε, υπάρχουν δύο φορείς σήμερα, ο ΟΑΣΘ και το Εποπτικό Συμβούλιο ΣΑΣΘ. Ο Πρόεδρος του ΣΑΣΘ έχει παραιτηθεί. Επομένως πρέπει με τη διαδικασία που ορίζεται να ορισθεί νέος πρόεδρος του ΣΑΣΘ. Δεν έχει νόημα να οριστεί νέος πρόεδρος του ΟΑΣΘ, εφόσον παραιτήθηκε. Από τη στιγμή που έχουμε κατατεθειμένο σχέδιο νόμου, στην περίπτωση που δεν κάνουμε γρήγορα, πολύ μεγάλο κομμάτι του μεταφορικού έργου δεν μπορεί να ολοκληρωθεί και δεν μπορεί να επιτραπεί στον ΟΑΣΘ να γίνουν συγκεκριμένα δρομολόγια, που το έχουν ζητήσει και οι ίδιοι.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Δίνουμε το λόγο στους Εισηγητές και τους Ειδικούς Αγορητές, για να τοποθετηθούν ως προς το επείγον. Το λόγο έχει ο κ. Καραναστάσης.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ (Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ): Κυρία Πρόεδρε, νομίζω ότι μετά την τοποθέτηση του Υπουργού προκύπτει ότι είναι δυνατόν να προχωρήσουμε στο νομοσχέδιο αυτό ως επείγον. Γνωρίζουμε όλοι στη χώρα αυτή, ότι υπάρχουν τεράστια προβλήματα δυσλειτουργίας αυτή τη στιγμή, όσον αφορά στον ΟΑΣΘ και νομίζω ότι θα πρέπει το συντομότερο δυνατόν να προχωρήσει η διαδικασία της επίλυσης των προβλημάτων αυτών. Εκτιμώ, ότι ιδιαίτερα σε ένα ασφυκτικό πλαίσιο, όσον αφορά στα δημοσιονομικά και επειδή γνωρίζουμε τις επιδοτήσεις και τις ανάγκες μείωσης των δημοσίων δαπανών, εμείς δεχόμαστε να συζητηθεί ως επείγον, καθότι φαίνεται ότι έχει γίνει μια συζήτηση και στην περιοχή της Θεσσαλονίκης για τα θέματα αυτά. Εκτιμώ, ότι και με το αυριανό κάλεσμα των φορέων, θα μπορέσουμε να ακούσουμε όλους αυτούς, οι οποίοι έχουν λόγο γι' αυτό το θέμα και κάποια θέματα που θα ακουστούν, νομίζω ότι θα επιλυθούν.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Καραμανλής.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας): Εμείς σε καμία περίπτωση δεν μπορούμε να αντιληφθούμε τη λογική σύμφωνα με την οποία η Κυβέρνηση φέρνει το παρόν νομοσχέδιο με τη διαδικασία του επείγοντος. Οι δικαιολογίες, με όλο το σεβασμό, θα μου επιτρέψετε κύριε Υπουργέ, που παρουσιάζετε δεν είναι σοβαρές, αναφορικά με τις πληρωμές των εργαζομένων, αυτό κατάλαβα ότι είπατε. Αυτό το πρόβλημα είναι ένα πρόβλημα το οποίο δεν είναι τωρινό. Είναι ένα πρόβλημα το οποίο αντιμετωπίζεται εδώ και πάρα πολύ καιρό.

Δεύτερον, πέρα από το στοιχείο ότι πλέον η Κυβέρνηση νομοθετεί για τα πάντα με τη διαδικασία του επείγοντος, σας θυμίζω ότι ως αντιπολίτευση, πολλές φορές εγκαλούσατε την τότε κυβέρνηση και εσείς έχετε ακολουθήσει αυτή την πεπατημένη, ακόμη και για νομοσχέδια για τα οποία θα έπρεπε να δοθεί ο χρόνος να συζητηθούν στην Ολομέλεια.

Επίσης, θα σας θυμίσω ότι ο Υπουργός στις 6 Ιουλίου ευρισκόμενος στη Θεσσαλονίκη μας είχε ανακοινώσει δημοσίως σε συνέντευξη τύπου τη διαδικασία ότι θα φέρετε αυτό το νομοσχέδιο. Έχουν περάσει τόσες ημέρες. Ένας άλλος λόγος εάν θέλετε τον οποίο θα εξηγήσουμε και μετά είναι ότι οποιαδήποτε αλλαγή του καθεστώτος του ΟΑΣΘ δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί πριν τις 3 Δεκεμβρίου του 2019. Αυτή είναι η πραγματικότητα και θα σας εξηγήσουμε και μετά, γιατί βλέπω ότι γελάτε και θα χαρώ πολύ να ακούσω και την άποψή σας με νηφαλιότητα.

Άρα, επειδή η Επιτροπή, όπως πολύ σωστά είπε η κυρία Πρόεδρος, αποφασίζει για το εάν ένα νομοσχέδιο είναι επείγον, δεν ισχύει δηλαδή η αρχή της δεδηλωμένης, εγώ θα παρακαλούσα πολύ να δεχθείτε το αίτημα της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης να γίνει ψηφοφορία.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Αρβανιτίδης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΡΒΑΝΙΤΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ-ΔΗΜΑΡ): Κυρία Πρόεδρε, θεωρώ ότι κανένα σοβαρό επιχείρημα δεν μπορεί να πείσει για τον τρόπο που νομοθετεί η Κυβέρνηση. Το σημερινό νομοσχέδιο νομίζω ότι επιβεβαιώνει την τακτική αυτή. Δεν είναι μόνον το επείγον είναι ότι το πήραμε Παρασκευή για Δευτέρα. Δεν μπορώ να καταλάβω πως θα καλέσουμε τους φορείς της Θεσσαλονίκης να βρίσκονται αύριο το πρωί εδώ για να πουν τις θέσεις τους. Δεν θέλω να μπω σε επιχειρήματα φαίνεται ξεκάθαρα η βούληση, στην τοποθέτησή μου τα υπόλοιπα. Καταψηφίζουμε τη διαδικασία του επείγοντος, όπως ήρθε.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Σαχινίδης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου - Χρυσή Αυγή): Κυρία Πρόεδρε, σαφώς είμαστε και εμείς αντίθετοι για τη διαδικασία του επείγοντος, αλλά θα την αιτιολογήσουμε. Υποτίθεται κύριε Υπουργέ, ότι έλαβε χώρα ένας δημόσιος διάλογος και έχουν καταγραφεί τα πορίσματα όλων αναφορικά με την αναδιάρθρωση των αστικών συγκοινωνιών. Δεν θα έπρεπε να γνωρίζουμε ποια είναι τα πορίσματα της υποτιθέμενης δημόσιας διαβούλευσης που προηγήθηκε με όλους τους κοινωνικούς, αυτοδιοικητικούς και επαγγελματικούς φορείς της Θεσσαλονίκης;

Στο παρόν σχέδιο νόμου δεν έχει επισημανθεί τίποτα. Αντίθετα, ακόμη και ζητήματα που αφορούν στις άμεσες συνέπειες του νομοσχεδίου στον κρατικό προϋπολογισμό βλέπουμε ότι αυτά δεν έχουν αποσαφηνιστεί. Το Γενικό Λογιστήριο του κράτους αδυνατεί να υπολογίσει το ύψος της πραγματικής επιβάρυνσης. Είμαστε κάθετοι, όπως δήλωσα, στον τρόπο που έρχεται με αυτή τη διαδικασία. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Βαρδαλής.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΔΑΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.): Οι λόγοι που αναφέρθηκαν από τον κ. Υπουργό, κατά τη γνώμη μας, δεν δικαιολογούν τον χαρακτηρισμό του επείγοντος. Τα προβλήματα τα γνωρίζετε εδώ και καιρό. Θα μπορούσατε να είχατε φέρει πιο μπροστά σχέδιο νόμου, για να συζητηθεί με την άνεση του χρόνου, που απαιτεί το συγκεκριμένο θέμα. Όπως επίσης γνωρίζετε και την Ευρωπαϊκή Οδηγία και τους χρονικούς περιορισμούς που υπάρχουν. Άρα αυτό που θέλετε κατά τη γνώμη μας είναι να μην συζητηθεί, να μην δοθεί εν πάση περιπτώσει ο απαραίτητος χρόνος, για να συζητηθεί, όπως πρέπει ένα τέτοιο σημαντικό νομοσχέδιο. Και η δική μας γνώμη είναι κατά αυτού του χαρακτηρισμού του νομοσχεδίου, ως επείγον. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):Το λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής των Ανεξάρτητων Ελλήνων, κ. Λαζαρίδης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής των Ανεξάρτητων Ελλήνων): Σας ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Οι Ανεξάρτητοι Έλληνες συμφωνούμε με τον χαρακτηρισμό του επείγοντος. Άκουσα τα επιχειρήματα του κ. Υπουργού και συμφωνώ με αυτά. Επομένως, δεχόμαστε τον χαρακτηρισμό του επείγοντος. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):Το λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού» κ. Αμυράς.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Σας ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Καταρχάς εγώ να σας πω ότι καμία έκπληξη δεν προκαλεί η επιλογή της Κυβέρνησης, να φέρει ένα τόσο σοβαρό σχέδιο νόμου, να το συζητήσουμε με την διαδικασία του επείγοντος. Για μένα θα ήταν έκπληξη αν το είχατε φέρει με τη μορφή του κατεπείγοντος. Περιμέναμε εξήντα χρόνια αγαπητέ μου κ. Σπίρτζη, για να θέσουμε επί τάπητος το πρόβλημα Ο.Α.Σ.Θ.. Από το 1957, από την πρώτη οικονομική συμφωνία, μεταξύ ελληνικού δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ., είχαμε έξι δεκαετίες στην πλάτη μας μιας κακοδιοίκησης και ενός ιδιόρρυθμου καθεστώτος, ιδιωτικό-κρατικό-επιδοτούμενο, ένα πράγμα εν πάση περιπτώσει αφύσικο, αλλά αρκετά κερδοφόρο, για εκείνους που είχαν τα οφέλη μέσα στον Ο.Α.Σ.Θ..

Άρα είναι σημαντικό το θέμα να δούμε πώς θα μετεξελιχθούν οι συγκοινωνίες στην Θεσσαλονίκη και στην ευρύτερη περιοχή; Δεν μας φτάνει νομίζω μισή ημέρα για να τα συζητήσουμε αυτά. Είπατε για τη μισθοδοσία των εργαζομένων. Το αντιλαμβάνομαι, είναι ένα πρόβλημα αυτό, αλλά απ' ό,τι γνωρίζω η μισθοδοσία γίνεται στο τέλος του μήνα, στις 27 κάθε μήνα. Σήμερα έχουμε 15 του μήνα, θα μπορούσαμε για δύο ημέρες, να συζητήσουμε καλύτερα και σε βάθος το σχέδιο νόμου και νομίζω πως θα βγαίναμε όλοι πιο πλούσιοι από σκέψεις και συμπεράσματα. Άρα εμείς ως «Ποτάμι» είμαστε εναντίον της διαδικασίας του επείγοντος και καταψηφίζουμε. Και βεβαίως και εμείς θέτουμε το ζήτημα ψηφοφορίας για να τοποθετηθούμε ως Βουλευτές, όλοι οι Βουλευτές εδώ και ιδιαίτερα της Θεσσαλονίκης, σ' αυτό το ζήτημα, για το αν θα πρέπει να το συζητήσουμε με την άνεση χρόνου ή με διαδικασία εξπρές; Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):Ο Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων, ο κ. Φωκάς ειδοποίησε ότι θα έρθει σε λίγο για να τοποθετηθεί.

Με βάση λοιπόν τις τοποθετήσεις των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών, προκύπτει ότι η Επιτροπή αποδέχεται κατά πλειοψηφία τη διαδικασία του επείγοντος.

Μπήκε ένα αίτημα για ατομική ψηφοφορία και καταμέτρηση. Νομίζω ότι είναι περιττό. Αν επιμένετε να το κάνουμε, εγώ δεν έχω αντίρρηση. Αλλά νομίζω ότι δεν έχει νόημα έτσι όπως φαίνεται και από τις παρουσίες. Έχει ζητήσει το λόγο και ο κ. Θεοχάρης. Κανονικά δεν εκπροσωπείτε Κόμμα, αλλά θα σας δώσω αυστηρά ένα λεπτό κατ' εξαίρεση του Κανονισμού. Το λόγο έχει ο κ. Θεοχάρης.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ (ΧΑΡΗΣ) ΘΕΟΧΑΡΗΣ: Σας ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Δεν θα χρειαστεί ολόκληρο το ένα λεπτό. Η Κυβέρνηση έχει φέρει νομοσχέδια επείγοντα και κατεπείγοντα, δεν χρειάζεται να μπαίνει σε διαδικασίες παρωδία. Είναι χαρακτηριστικό το γεγονός ότι ξέχασε ο Υπουργός να αναφέρει την ημερομηνία είκοσι(20) στην επιστολή κατάθεσης του νομοσχεδίου, προς τον Πρόεδρο της Βουλής. Λέει ότι πρέπει να ψηφιστεί μέχρι τις είκοσι(20) του τρέχοντος μηνός. Δεν προκύπτει από πουθενά καμία ανάγκη, για να ολοκληρωθεί τόσο γρήγορα αυτή η διαδικασία. Θα μπορούσε στο κάτω κάτω, όταν γινόντουσαν οι απεργίες στην Θεσσαλονίκη, να ασχολείτο με το θέμα. Δεν ασχολήθηκε τότε και μας φέρνει ένα νομοσχέδιο επείγον, ενώ δεν υπάρχει καμία πίεση από την Θεσσαλονίκη. Ας έβαζε τουλάχιστον τους συνδικαλιστές, που μπορεί να ελέγξει, να κατεβάσουν τον κόσμο στον δρόμο, να έχει μια επίφαση τουλάχιστον, ότι υπάρχει μια ανάγκη, ότι υπάρχει μια απεργία, ότι υπάρχει κάτι. Αντί γι' αυτό δεν υπάρχει τίποτα, υπάρχει μια ομαλότητα, θα μπορούσε να έχει τελειώσει τρεις ή τέσσερις μέρες αργότερα.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου): Το λόγο έχει ο κ. Σπίρτζης για τρία λεπτά.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Σας ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε και θα είμαι πολύ σύντομος. Επειδή, ακούστηκαν διάφορα πράγματα, θέλω να πω τα εξής. Πρώτον, κ. Θεοχάρη, τους συνδικαλιστές των ΟΑΣΘ τους ελέγχουν φίλοι σας, που δεν είναι στο ΣΥΡΙΖΑ, είναι στους Ανεξάρτητους Έλληνες. Κοιτάξτε, μπροστά σας, για να δείτε που ελέγχονται οι συνδικαλιστές του ΟΑΣΘ και άλλοι, αλλά και η διοίκηση του ΟΑΣΘ. Θεωρώ, ότι επειδή ειδικά το «Ποτάμι» περιμένει από το 1957, αλλά και όσοι προέρχονται από εκεί - πέρα, να κάνει αυτή τη συζήτηση, - όπως και ο λαός της Θεσσαλονίκης, πιστεύω ότι δόθηκε άπλετος χρόνος, γιατί επί 60 χρόνια το συζητάνε στη Θεσσαλονίκη και στη χώρα μας και πιστεύω, ότι θα γραφτούν για πάρα πολλά πανεπιστημιακά συγγράμματα, για το τι - αν θέλετε προβλέψεις ή - συμβάσεις υπήρχαν μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και του ΟΑΣΘ. Τα τελευταία δύο χρόνια που υπάρχει αυτή η Κυβέρνηση, έχουν γίνει δημοσία πάρα πολλές τέτοιες συζητήσεις, έχουν γίνει με όλους τους Αυτό-διοικητικούς Φορείς, με φορείς της πόλης και δεν κρύφτηκε τίποτα απολύτως, απολύτως τίποτα, ούτε από τις προθέσεις της Κυβέρνησης και ούτε από κανέναν άλλον, παρότι στελέχη της Ν.Δ. μας κατηγορούν για το αντίθετο. Πιστεύω, λοιπόν, ότι 60 χρόνια διαλόγου για τον ΟΑΣΘ, φτάνουν.

Τώρα, σε ό,τι αφορά το θέμα της διαδικασίας, δηλαδή, εάν είναι θέμα επείγοντος ή όχι. Τυπικά και κατά την άποψη τη δική μας, δεν υπάρχει αυτή τη στιγμή σύμβαση μεταξύ του ΟΑΣΘ και το ελληνικού δημοσίου. Αυτό, είναι μία διαπίστωση που έγινε και προφανώς, αυτό είναι και ένας λόγος που ζητάμε τον επείγοντα χαρακτήρα της συζήτησης, διότι διαφορετικά, όσοι επικαλούνται, ότι δεν πρέπει να το συζητήσουμε άμεσα και θέλουμε και περισσότερο χρόνο, μπορεί αυτό να μας οδηγήσει, στο να μην έχουμε αστικές συγκοινωνίες στη Θεσσαλονίκη για αρκετά μεγάλο χρονικό διάστημα. Είναι μία σύμβαση και νόμοι, που έχουν ψηφιστεί από προηγούμενες κυβερνήσεις, που είναι πάρα πολύ καλά νομικά τεκμηριωμένη και δεμένη, δεν ήταν εύκολη δουλειά.

Αν μου επιτρέπεται να κάνω την αυτοκριτική μας, είναι, ότι δεν κάναμε νωρίτερα αυτή τη μεγάλη τομή για τις αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης και όχι μόνον, όχι μόνον, για να αναδείξουμε το πώς ο παλιό-κομματισμός αναπαράγονταν όλα αυτά τα χρόνια, ιδιαίτερα στη Θεσσαλονίκη και στη χώρα μας γενικότερα.

Σας ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε πολύ, τον κ. Υπουργό.

Επειδή επιμένετε, ας προχωρήσουμε σε ψηφοφορία. Πόσοι βουλευτές είναι υπέρ της διαδικασίας του επείγοντος και πόσοι βουλευτές είναι κατά της διαδικασίας του επείγοντος. Παρακαλώ τις υπηρεσίες να προβούν στην καταμέτρηση.

*Στο σημείο αυτό διενεργείται ψηφοφορία δι’ ανατάσεως της χειρός*

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, από την καταμέτρηση επί των παρόντων, υπέρ της διαδικασίας του επείγοντος ψήφισαν 27 βουλευτές και βουλευτίνες και κατά ψήφισαν 18. Συνεπώς, η Επιτροπή αποδέχεται το χαρακτηρισμό και συνεχίζεται η διαδικασία με τις προτάσεις των συναδέλφων Εισηγητών και Ειδικών Αγορητών για την αυριανή ακρόαση των φορέων. Επίσης, θέλω να σας ενημερώσω, ότι με βάση την τροποποίηση του Κανονισμού, ο μέγιστος αριθμός είναι 10, βέβαια, εμείς, μπορούμε να κάνουμε μια μικρή παρέκκλιση, δηλαδή, να μην ξεπερνάνε τους 15.

Επίσης, πριν ξεκινήσουμε με τις προτάσεις, θα ήθελα να πω ότι έλαβα μια επιστολή από τη Δημοκρατική Συμπαράταξη, η οποία κοινοποιήθηκε και στον Πρόεδρο της Βουλής, για συνεδρίαση της Επιτροπής μας με θέμα την ΛΑΡΚΟ. Μίλησα με τον κ. Υπουργό, ο οποίος είναι θετικός σ' αυτό και θα γίνει μια συνεννόηση έως το τέλος της εβδομάδας, ώστε να γνωρίζουμε πότε θα συνεδριάσει η Επιτροπή σχετικά με αυτό το θέμα.

Επιστρέφουμε στη διαδικασία κλήσης των φορέων. Το λόγο έχει ο κ. Καραναστάσης.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ (Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ): Ο Σύλλογος Εργαζομένων στον ΟΑΣΘ, τους Δημάρχους που εκτελεί έργο ο ΟΑΣΘ στην περιοχή της Θεσσαλονίκης. Τον Δήμαρχο Θεσσαλονίκης, τον Δήμαρχο Καλαμαριάς, τον Δήμαρχο Συκεών, τον Δήμαρχο Θέρμης, τον Πρόεδρο της ΕΔ Θεσσαλονίκης, τον Περιφερειάρχη Κεντρικής Μακεδονίας, τον Πρόεδρο της Διεθνούς Εκθέσεως της Θεσσαλονίκης, τον Πρόεδρο του Οργανισμού Λιμένων Θεσσαλονίκης, τον Πρόεδρο των ΚΤΕΛ, την Ομοσπονδία Βιοτεχνών Σωματείων Θεσσαλονίκης, τον κ. Αμπλά τον Πρόεδρο της Συνομοσπονδίας Μέσων Μαζικής Μεταφοράς. Ελπίζω, εάν μου έχει διαφύγει κάποιος άλλος, να το καλύψω στη συνέχεια.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Θα μας τα δώσετε γραπτά κ. Καραναστάση. Το λόγο έχει ο κ. Καραμανλής, αν θέλει να συμπληρώσει επιπλέον, να προτείνει;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Κυρία Πρόεδρε, επειδή είπατε, ότι πρέπει να είναι οι φορείς περιορισμένοι, εγώ θα έκανα μια πρόταση, να τη σκεφθεί ο Υπουργός και ο Εισηγητής της Συμπολίτευσης, ότι μπορούμε, για να αποφύγουμε να έχουμε 6-7 Δημάρχους εδώ, πολύ ευχαρίστως, να έλθουν. Να καλέσουμε τον κύριο Κυρίζογλου, ο οποίος είναι Πρόεδρος της Περιφερειακής Ένωσης Δήμων Κεντρικής Μακεδονίας, θεωρητικά εκφράζει έναν φορέα ο οποίος οι Δήμαρχοι συμμετέχουν, αλλιώς, δεν έχουμε αντίρρηση να κληθούν οι Δήμαρχοι, απλά σας το κάνουμε σαν μια πρόταση αυτό. Θα ήθελα επίσης, όπως πολύ σωστά είπε ο κ. Στεφανίδης, ο οποίος είναι η Διοίκηση του ΟΑΣΘ, ο κ. Τσερμενίδης, ο οποίος είναι ο Πρόεδρος των Εργαζομένων. Συμφωνούμε και εμείς με το ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης τον κ. Τριανταφυλλίδη.

Μια πρόταση που θα θέλαμε είναι τα Αστικά ΚΤΕΛ, τον κ. Βουλγαράκη ή τον κ. Σακελλάριου που είναι ο Πρόεδρος Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Αστικών Συγκοινωνιών. Θεωρώ ότι θα είναι χρήσιμη η παρουσία τους εδώ. Θα σας το δώσω γραπτώς. Από την Περιφέρεια και εμείς συμφωνούμε ο κ. Τζιτζικώστας ή κάποιος Αντιπεριφερειάρχης ο οποίος ασχολείται με το θέμα. Επίσης, επειδή ξέρω ότι και τα Επιμελητήρια έχουν εμπλακεί σε αυτό το διάλογο, μια πρόταση που θα κάναμε είναι στο Βιομηχανικό Επιμελητήριο τον κ. Παναγιώτη Παπαδόπουλο, που είναι ο Πρόεδρος του Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Θεσσαλονίκης. Δηλαδή, ένα από τα τρία Επιμελητήρια που νομίζω, ότι μπορούν να έλθουν εδώ, εάν έχουν το χρόνο αύριο στις 12 και να μας διαφωτίσουν.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Συνεχίζουμε τώρα με τον κ. Αρβανιτίδη, από την Δημοκρατική Συμπαράταξη ΠΑ.ΣΟ.Κ.-ΔΗΜ.ΑΡ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΡΒΑΝΙΤΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ.-ΔΗΜ.ΑΡ.): Επειδή το τελευταίο δρομολόγιο της Ολυμπιακής- Aegean είναι νωρίς 9 περίπου, όλοι αυτοί δεν θα βρουν εισιτήριο, έτσι για να το μαζέψουμε λίγο. Νομίζω, ότι τους παραγωγικούς φορείς τους εκφράζει το Βιοτεχνικό Επιμελητήριο. Έχουν συμφωνήσει δηλαδή σε αυτό. Επίσης η ΠΕΔΕ Περιφερειακή Ένωση Δήμων και Κοινοτήτων καλύπτει τους Δημάρχους. Εγώ θα προσθέσω το Εργατικό Κέντρο Θεσσαλονίκης, δηλαδή τους εργαζόμενους και θα προσθέσω και το ΤΕΙ Θεσσαλονίκης, διότι πάνω από 20.000 παιδιά μεταφέρονται από το κέντρο στην Σίνδο και τα προβλήματα τα οποία υπάρχουν είναι τεράστια και έχει βιώσει το πρόβλημα του ΟΑΣΘ με τον καλύτερο τρόπο. Επομένως, αυτούς τους δύο φορείς. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Συνεχίζουμε με τον κ. Σαχινίδη, από τη Χρυσή Αυγή.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ (Ειδικός του Λαϊκού Συνδέσμου – Χρυσή Αυγή): Ευχαριστώ, κύρια Πρόεδρε. Τον Πρόεδρο του ΟΑΣΘ τον κ. Στεφανίδη, τον Πρόεδρο των Εργαζομένων ΟΑΣΘ τον κ. Τζεμενίδη, τον Περιφερειάρχη Κεντρικής Μακεδονίας τον κ. Τζιτζικώστα, τους Δημάρχους που αφορά, όπως και κάποιον εκπρόσωπο από τους εργαζόμενους στον ΟΤΑ και το ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ο κ. Βαρδαλής;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΔΑΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας): Δεν έχουμε να προσθέσουμε κάτι άλλο.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Καλύφθηκε. Ο κ. Λαζαρίδης από τους ΑΝ.ΕΛ.;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής των Ανεξάρτητων Ελλήνων): Κυρία Πρόεδρε, σας ευχαριστώ. Να μην επαναλάβω κι εγώ. Καλύφθηκα από τους συναδέλφους. Είτε τους εκπροσώπους του και τον Πρόεδρο του ΚΤΕΛ, του ΟΑΣΘ, τα Επιμελητήρια. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ο κ. Φωκάς από την Ένωση Κεντρώων. Επίσης, μπορεί να τοποθετηθεί για το επείγον και να προτείνετε και φορείς.

ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΦΩΚΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων): Καλησπέρα σας. Εμείς από την πλευρά μας προτείνουμε τον κ. Λάζαρο Κυρίζογλου από την ΠΕΔ Κεντρικής Μακεδονίας και βέβαια συμφωνούμε να έλθουν όλοι οι προηγούμενοι που άκουσα, όπως ο περιφερειάρχη κ. Τζιτζικώστας, ο Πρόεδρος των Εργαζομένων, ο Πρόεδρος του ΟΑΣΘ.

Για το χαρακτηρισμό του επείγοντος, είμαι υπέρ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Αμυράς.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής του ΠΟΤΑΜΙΟΥ): Εγώ θα προσθέσω μόνο έναν φορέα που δεν ακούστηκε και πιστεύω, ότι έχει σημασία να έρθουνε από το «Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης» ένας εκπρόσωπος, είτε της Διοίκησης είτε των εργαζομένων, για να μάθουμε για ποιο λόγο δεν εξεπλήρωσε το ρόλο του. Εμένα με ενδιαφέρει πάρα πολύ αυτό. Λοιπόν, αυτά κυρία Πρόεδρε.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ο κ. Υπουργός θέλει κάτι; Για δύο λεπτά.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Για λιγότερο. Θα ήθελα να πω ότι πραγματικά θα είναι χρήσιμο, να μην είναι μόνο ο Πρόεδρος της ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας, ο οποίος εκλέγεται και εκπροσωπεί και τους Δημάρχους των υπολοίπων περιφερειακών ενοτήτων, αντιπεριφερειών. Διότι, από τη διαβούλευση που έγινε, δεν υπήρχε και σύγκληση, μεταξύ των Δημάρχων της Αντιπεριφέρειας Θεσσαλονίκης. Υπάρχουν και Δήμοι οι οποίοι έχουν περιουσία και συνεργάζονται, είτε με το σωματείο «Ηρακλής» είτε με τον ΟΑΣΘ και πρέπει να ακούσουμε την άποψή τους. Για αυτό, όπως υπάρχουνε και Δήμοι, όπως ο Δήμος Βόλβης και άλλοι, οι οποίοι δεν εξυπηρετούνται από τον ΟΑΣΘ, αλλά από τα ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης που θα είναι εδώ και οι οποίοι διαμαρτύρονται εντονότατα σε σχέση με την κάλυψη του συγκοινωνιακού έργου, στον υπόλοιπο Νομό.

Επειδή το σχέδιο νόμου, όπως θα έχετε ήδη δει εντάσσει τα αστικά δρομολόγια των ΚΤΕΛ στην ΟΣΕΘ στην μετεξέλιξη του ΣΑΣΘ, είναι καλό να ακουστεί η άποψή τους. Και αν επιτρέπετε και αν επιθυμείτε να προτείνω τον πρώην Πρόεδρο του Δικηγορικού Συλλόγου τον κ. Λαμτζίδη, όχι για κανένα άλλο λόγο, γιατί ο άνθρωπος ξεκίνησε ένα δικαστικό αγώνα σε μια ακόμα πρωτοτυπία του ΟΑΣΘ που δεν έχει καλυφθεί, να μην δίνεται επιστροφή χρημάτων ρέστα δηλαδή, στους αυτόματους πωλητές του ΟΑΣΘ. Δηλαδή, σε αυτές τις μέρες που θα το συζητήσουμε θα γίνουν πολλές αποκαλύψεις πρωτοτυπιών, για τον ΟΑΣΘ. Μια από αυτή είναι ότι είναι ο μοναδικός ιδιωτικός φορέας και όχι ιδιωτικός κρατικός. Είναι ιδιωτικός κρατικοδίαιτος φορέας 60 χρόνων, που δεν δίνει καν ρέστα από τους αυτόματους πωλητές του. Άρα, θα ήθελα να προτείνω στην Επιτροπή, αν μπορεί ο πρώην Πρόεδρος του Δικηγορικού Συλλόγου που το ξεκίνησε αυτό να έρθει και να το παρουσιάσει κιόλας.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Τώρα μέχρι να γίνει η λίστα που θα σας ανακοινώσουμε, ας ξεκινήσουμε τη διαδικασία.

Το λόγο έχει ο Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ κ. Καραναστάσης για δώδεκα λεπτά.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ (Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ): Κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω σήμερα την τιμή να εισηγούμαι ένα νομοσχέδιο, που όπως πιστεύουμε θα συμβάλει 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 προτεινόμενο σχέδιο νόμου, αναδιαρθρώνονται οι αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης και θεσπίζεται για αυτές νέο νομικό πλαίσιο.

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 ενότητας Θεσσαλονίκης. Ενώ ταυτόχρονα, λύεται η οικονομική συμφωνία, μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης. 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 εκκαθάρισης σε λειτουργία. Για το σκοπό αυτό εν δυνάμει των άρθρων 5 και 106 του Συντάγματος, εξαγοράζεται ο οργανισμός αστικών συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης από το ελληνικό δημόσιο. Τίθεται σε εκκαθάριση εν λειτουργία, καθορίζεται η διαδικασία της εκκαθάρισης, αλλά και η διαδικασία λειτουργίας και παροχής του αστικού συγκοινωνιακού έργου από τον ΟΑΣΘ, καθ’ όλο το χρονικό διάστημα της προσωρινής ανάθεσης και θεσπίζεται η διαδικασία αποτίμησης αξίας της επιχείρησης και η αποζημίωση των πρώην μετόχων.

Συνιστάται νέος ρυθμιστικός φορέας (Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε.), που υπάγεται στις διατάξεις του ν. 3429/2005 και του ν. 2190/1920, με σκοπό την ανάπτυξη, τον συντονισμό, την εποπτεία και τον έλεγχο των δημόσιων επιβατικών αστικών συγκοινωνιών λεωφορείων και μέσων, υπόγειων και επίγειων, σταθερής τροχιάς, καθώς και των θαλάσσιων μεταφορών στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης και καταργείται το Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών (Σ.Α.Σ.Θ.).

Τέλος, συνιστάται νέος εκτελεστικός φορέας (Α.ΣΥ.Θ. Α.Ε.), που υπάγεται στις διατάξεις του ν. 3429/2005 και του ν.2190/1920. Η Α.ΣΥ.Θ. Α.Ε. αποτελεί θυγατρική της εταιρίας Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. και αναλαμβάνει την εκτέλεση του αστικού συγκοινωνιακού έργου στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης με λεωφορεία και μέσα υπόγειας και επίγειας σταθερής τροχιάς , όπως ΜΕΤΡΟ και ΤΡΑΜ.

Οι αλλαγές που θεσπίζονται είναι αναγκαίες αφ’ ενός, για την προσαρμογή προς τον Κανονισμό Ε.Κ. 1370/2007 «Για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές» και, αφ’ ετέρου, για την προστασία της εθνικής οικονομίας, την εξασφάλιση της ομαλής λειτουργίας της δημόσιας υπηρεσίας αστικής συγκοινωνίας με λεωφορεία και τη διατήρηση της κοινωνικής ειρήνης και της οικονομικής και κοινωνικής δραστηριότητας στη Θεσσαλονίκη, όπως θα εξηγήσω αναλυτικότερα στην πορεία της εισήγησής μου.

Αυτή είναι, κύριε Πρόεδρε, συνοπτικά, η ουσία του συζητούμενου σχεδίου νόμου. Ας δούμε όμως, ποια είναι η κατάσταση, σήμερα, στις αστικές συγκοινωνίες της περιφερειακής ενότητας Θεσσαλονίκης. Με το ν.δ. 3721/1957 «Περί συστάσεως Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης», συστήθηκε ο Ο.Α.Σ.Θ.. Ο Οργανισμός, 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.

Στις 30.8.1957 κυρώθηκε η σχετική σύμβαση παραχώρησης εκτέλεσης δημόσιας υπηρεσίας και, αρχικά, ορίστηκε ημερομηνία λήξης της, η 31.12.1981, η οποία, με διαδοχικές παρατάσεις κατέληξε στην 28η Φεβρουαρίου 2001 -την κρατάμε αυτήν την ημερομηνία. Στη συνέχεια, με την από 30.4.2001 σύμβαση μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ., συνεχίστηκε η ανάθεση στον Ο.Α.Σ.Θ. της δημόσιας υπηρεσίας συγκοινωνιακού έργου, η διάρκεια της οποίας ορίστηκε μέχρι και τις 31.12.2009 -όπου κρατάμε και αυτήν ημερομηνία.

Τέλος, με την από 11.1.2008 τροποποίηση, η διάρκεια της τελευταίας σύμβασης παρατάθηκε *«*μέχρι δύο (2) έτη από την ολοκλήρωση του υπό εκτέλεση ΜΕΤΡΟ Θεσσαλονίκης*»*. Λειτουργώντας το σύστημα αυτό, όλα αυτά τα χρόνια, κατάφερε να απαξιώσει πλήρως τις αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης. Είναι γνωστό σε όλους, και μάλιστα όχι μόνο στην περιοχή, ότι επί σειρά ετών οι εκ μέρους του Ο.Α.Σ.Θ. παρεχόμενες υπηρεσίες προς το επιβατικό κοινό, υπήρξαν χαμηλού επιπέδου.

Συγκεκριμένα, υπάρχει σαφής αδυναμία τήρησης των προγραμματισμένων δρομολογίων, με κυκλοφορία μειωμένου αριθμού λεωφορείων και σημαντικές αποκλίσεις μεταξύ του συμβατικά προβλεπόμενου και του πραγματοποιούμενου επιβατικού έργου. Ο Οργανισμός αδυνατεί να παράσχει, με τον σωστό τρόπο το μεταφορικό έργο που του ανατέθηκε, λόγω φαινομένων κακής διαχείρισης και άρνησης της διοίκησης και των μετόχων του 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.

Οι ενέργειες και παραλείψεις του Ο.Α.Σ.Θ. πιστοποιήθηκαν αδιαμφισβήτητα από την σχετική Έκθεση Μικτού Κλιμακίου Ελέγχου για τις οικονομικές χρήσεις 2011 έως και 2015, αλλά και την προγενέστερη έκθεση του κλιμακίου για τη χρήση του έτους 2010. Η κακή διαχείριση των οικονομικών του Οργανισμού, με ευθύνη του, και η αδράνεια του εποπτεύοντος φορέα Σ.Α.Σ.Θ., είχαν ως αποτέλεσμα, εκτός των άλλων, την αδυναμία καταβολής της μισθοδοσίας του προσωπικού του, που προκάλεσε επανειλημμένα καθολικές εργασιακές κινητοποιήσεις και πλήρη διακοπή του συγκοινωνιακού έργου στη Θεσσαλονίκη, τη συνεχή ταλαιπωρία του επιβατικού κοινού και την ιδιαίτερα σοβαρή διατάραξη της κοινωνικής και οικονομικής ζωής στην ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλονίκης, δεδομένης της έλλειψης εναλλακτικής μορφής δημόσιων αστικών μετακινήσεων.

Σε όλο το χρονικό διάστημα λειτουργίας του Ο.Α.Σ.Θ., έχουν καταβληθεί σε αυτόν, από το Ελληνικό Δημόσιο, εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ -περίπου ένα δισεκατομμύριο ευρώ μόνο κατά την τελευταία οκταετία- καταβάλλονταν δεκάδες εκατομμύρια ευρώ ετησίως, βάσει της οικονομικής συμφωνίας, ενώ η διοίκηση και οι μέτοχοι του Οργανισμού, παρ’ ό,τι όφειλαν, δεν εφάρμοζαν το κοινοτικό και εθνικό νομικό πλαίσιο χρηματοοικονομικής διαφάνειας και λογοδοσίας. Επί πλέον, ο Οργανισμός έχει ήδη συσσωρευμένες υποχρεώσεις προς τα ασφαλιστικά ταμεία, που ανέρχονται στο ποσό των σαράντα ενός (41) εκατομμύριων ευρώ. Αποτέλεσμα της κακής διαχείρισης και της μη συμμόρφωσης του Ο.Α.Σ.Θ. με τις νόμιμες και συμβατικές υποχρεώσεις του, υπήρξε η μόνιμη αδυναμία πληρωμών και, επί της ουσίας, η πτώχευσή του, καθώς οι έως σήμερα οικονομικές υποχρεώσεις του ξεπερνούν συνολικά τα εκατό είκοσι (120) εκατομμύρια ευρώ.

Ενδεικτικό και αποδεικτικό της ουσιαστικής πτώχευσης του Οργανισμού και της, επιεικώς, πλημμελούς άσκησης των εποπτικών αρμοδιοτήτων του Σ.Α.Σ.Θ. είναι το γεγονός ότι, αν και ο Ο.Α.Σ.Θ. οφείλει να τηρεί αποθεματικά ασφαλιστικών κινδύνων και αποπληρωμής παγίων, τα οποία του έχουν καταβληθεί μέσω των αντισταθμιστικών καταβολών του Ελληνικού Δημοσίου, εν τούτοις αυτός έχει αναλώσει τα αντίστοιχα χρηματικά ποσά για λειτουργικές δαπάνες του και, σήμερα, οφείλει για τα ανωτέρω αποθεματικά ποσό άνω των τριάντα οκτώ εκατομμυρίων ευρώ, ενώ αδυνατεί να καταβάλλει τη μισθοδοσία του προσωπικού του και οφείλει εργατικές και εργοδοτικές εισφορές στα ασφαλιστικά ταμεία

Τέλος, τα ετήσια συνολικά έσοδα του (από κόμιστρο, αντισταθμιστικές καταβολές κλπ), είναι μικρότερα από τις ετήσιες δαπάνες του, με αποτέλεσμα να διευρύνονται καθημερινά τα ήδη τεράστιά ελλείμματα του. Από τον τρόπο λειτουργίας του ΟΑΣΘ και, ειδικότερα, της οικονομικής λειτουργίας του και της τρέχουσας οικονομικής του κατάστασης, όπως αποτυπώνεται από τα στοιχεία που σας παρέθεσα, γίνεται προφανές, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι ο Οργανισμός αυτός δεν ανταποκρίνεται σε κανένα τομέα των συμβατικών του υποχρεώσεων και, συνεπώς, το κράτος έχει υποχρέωση να παρέμβει, υλοποιώντας στη 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.

Το κράτος έχει υποχρέωση και συμφέρον να διασφαλίσει την κοινωνική ειρήνη, να εκκαθαριστούν οι οικονομικές υποχρεώσεις του Ο.Α.Σ.Θ., να αποτραπεί η περαιτέρω οικονομική ζημία του Ελληνικού Δημοσίου και να προστατευθεί η περιουσία του, δεδομένου ότι του ανήκει κάθε αποσβεσθείσα ή αναπόσβεστη κινητή ή ακίνητη περιουσία του Ο.Α.Σ.Θ. βάσει της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας. Εξ άλλου, σύμφωνα με την πάγια νομολογία του Συμβουλίου της Επικρατείας, (βλ. Ολομέλεια ΣτΕ 3818/1997 και ΣτΕ 1141/1999), το κράτος διατηρεί το αναφαίρετο δικαίωμα, όταν πρόκειται για νομικά πρόσωπα που συστάθηκαν με νομοθετική πρωτοβουλία, με μοναδικό σκοπό την ανάθεση του μονοπωλιακού χαρακτήρα και ζωτικής σημασίας κοινωνικού αγαθού συγκοινωνιακού έργου, να ανακαλεί την ανάθεση και να τα καταργεί, εφόσον κρίνει ότι υφίστανται νέες συνθήκες ή και λόγοι υπέρτερου δημοσίου συμφέροντος.

Το ίδιο ισχύει δε, ακόμα και στις περιπτώσεις των επιχειρήσεων που συστάθηκαν με ιδιωτική πρωτοβουλία και δραστηριοποιούνται σε κρίσιμους τομείς της κοινωνικής ζωής ή της εθνικής οικονομίας, καθώς το κράτος δικαιούται να επεμβαίνει δραστικά, αναλαμβάνοντας ακόμη και τον πλήρη έλεγχο τους, προκειμένου να προστατευθεί η εθνική οικονομία ή υπέρτερα ατομικά και κοινωνικά δικαιώματα, όπως η εργασία (Ολομέλεια ΣτΕ 1093/1987 και 161/2010).

Πριν ολοκληρώσω την αρχική μου εισήγηση, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να σταθώ για λίγο στη νομική θεμελίωση των ενεργειών της κυβέρνησης. Όπως είπα και στην αρχή της εισήγησής μου, οι προτεινόμενες ρυθμίσεις του νομοσχεδίου εναρμονίζονται και υλοποιούν πλήρως τον Κανονισμό 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ε.Ε. για τις δημόσιες επιβατικές μεταφορές. Όπως αναφέρεται στο Προοίμιο του Κανονισμού, η Ένωση και τα κράτη μέλη οφείλουν να εξασφαλίσουν στο επιβατικό κοινό ασφαλείς, αποτελεσματικές και υψηλής ποιότητας υπηρεσίες μεταφορών, ορίζεται δε, ρητά, πως κάθε εθνική αρχή, που παρέχει ολοκληρωμένες δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών, μπορεί στο εξής να αποφασίζει να συνεχίσει να παρέχει η ίδια δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών ή να τις αναθέτει με συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας απευθείας σε νομικώς ανεξάρτητη οντότητα, επί της οποίας ασκεί έλεγχο ανάλογο εκείνου που ασκεί επί των υπηρεσιακών μονάδων της.

Αναφορικά με την επίπτωση των διατάξεων του Κανονισμού στην ανάθεση του συγκοινωνιακού έργου προς τον Ο.Α.Σ.Θ., ισχύει ότι η σύμβαση ανάθεσης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ. υπάγεται στην περίπτωση δ΄ του πρώτου εδαφίου της παρ. 3 του άρθρου 8 του Κανονισμού, διότι αποτελεί σύμβαση παροχής αστικής συγκοινωνίας που ανατέθηκε το έτος 2001, δηλαδή ανατέθηκε μετά από τις 26.7.2000 και πριν την 3.12.2009, δυνάμει διαδικασίας άλλης από δίκαιη διαδικασία διαγωνισμού με απευθείας ανάθεση.

Σημειώνεται, δε, ότι η νεότερη σύμβαση του 2008, δεν συνιστά νέα σύμβαση, αλλά παράταση αυτής του 2001, όπως προκύπτει και από τον τίτλο της, «Κύρωση σύμβασης για την τροποποίηση και συμπλήρωση της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ». Επομένως, η παραχώρηση του επιβατικού έργου μπορεί νομίμως να συνεχιστεί έως την λήξη της, αλλά υπό τον απαράβατο όρο ότι είναι περιορισμένης διάρκειας, συγκρίσιμης με τις διάρκειες που προσδιορίζονται στο άρθρο 4 του κανονισμού.

Το άρθρο 4, παράγραφος 3, του Κανονισμού προβλέπει σχετικά διάρκεια 10 έως, το μέγιστο, 15 ετών και, επομένως, αυτό το διάστημα συνιστά το μέγιστο περιθώριο «ανοχής» του Κανονισμού ως προς τις παλιές συμβάσεις για τις οδικές μεταφορές με αστικά λεωφορεία. Συνεπώς, η σύμβαση του Ελληνικού Δημοσίου με τον Ο.Α.Σ.Θ. που έχει ήδη διαρκέσει, σύμφωνα με τα όσα προαναφέρθηκαν, 16 χρόνια, δηλαδή 2001-2017, δεν είναι ανεκτό, κατά το ενωσιακό δίκαιο, να εξακολουθήσει να ισχύει. Έτσι, η χώρα μας υπέχει, πλέον, την υποχρέωση να αναθέσει εκ νέου το έργο των αστικών συγκοινωνιών, σύμφωνα με τους νέους ουσιαστικούς και διαδικαστικούς κανόνες που καθορίζονται στον Κανονισμό.

Εδώ, δε, πρέπει να συνεκτιμηθεί και το γεγονός ότι η παράταση διάρκειας της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας, με την από 11.1.2008 τροποποιητική σύμβαση μέχρι δύο έτη από την ολοκλήρωση του υπό εκτέλεση ΜΕΤΡΟ Θεσσαλονίκης, είναι αόριστης διάρκειας, αντιβαίνοντας ευθέως τις σχετικές διατάξεις του Κανονισμού. Κατόπιν των ανωτέρω, είναι, κυρία Πρόεδρε, προφανείς οι λόγοι που υποχρεώνουν την Κυβέρνηση να παρέμβει, άμεσα, όσο και το νομικό έρεισμα των ενεργειών της. Επιλέξαμε να το κάνουμε με την εκκαθάριση εν λειτουργία του υφιστάμενου Οργανισμού και την σύσταση των φορέων που ανέφερα στην αρχή της εισήγησής μου, οι οποίοι θα τον διαδεχθούν, δεδομένου ότι υπάρχει κατεπείγουσα ανάγκη προστασίας της εθνικής οικονομίας, λαμβανομένου ιδιαίτερα υπόψη του ασφυκτικού πλαισίου δημοσιονομικής προσαρμογής και της ανάγκης μείωσης των δημοσίων δαπανών.

Σήμερα, λοιπόν, παραδίδουμε στους πολίτες της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης ένα νέο πλαίσιο λειτουργίας των αστικών συγκοινωνιών, σύγχρονο, με δυνατότητα συμμετοχής των τοπικών κοινωνιών, με έλεγχο από τους παραγωγικούς φορείς της περιοχής και με προσανατολισμό στο μέλλον. Ο λαός της περιοχής είναι βέβαιο ότι θα στηρίξει την προσπάθεια της Κυβέρνησης, γιατί βίωσε επί σειράν ετών την προηγούμενη, άθλια κατάσταση των αστικών συγκοινωνιών στη Θεσσαλονίκη. Σας ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Υπενθυμίζω στα μέλη της Επιτροπής ότι η επόμενη συνεδρίαση θα γίνει αύριο στις 12.00΄ με την ακρόαση των φορέων και στις 16.00΄ η τρίτη συνεδρίαση.

Το λόγο έχει ο κύριος Καραμανλής.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Κυρίες και κύριοι βουλευτές, η Κυβέρνηση, στην προσπάθεια να φανεί συνεπής στην αριστερή της ιδεολογία, μια ιδεολογία που έχει προδώσει – η αλήθεια είναι – ουκ ολίγες φορές από το 2015 μέχρι σήμερα, δεν διστάζει να γυρίσει το Κράτος στο παρελθόν, προτείνοντας λύσεις της δεκαετίας του 1970.

Εδώ όμως θα μου επιτρέψετε να πω ότι έχετε υποπέσει σε μια πολύ μεγάλη αντίφαση. Έτσι, την ίδια στιγμή που δημιουργείτε το υπερταμείο αποκρατικοποιήσεων, την Ελληνική Εταιρία Συμμετοχών και Περιουσίας, έχοντας εντάξει εκεί το σύνολο των αστικών συγκοινωνιών των Αθηνών, ΟΑΣΑ, ΟΣΥ, ΣΤΑΣΥ, Αττικό Μετρό, αλλά και τους ΟΣΕ, ΗΛΠΑΠ, ΕΥΔΑΠ, ΕΥΑΘ κ.λπ., την ίδια στιγμή που, με τις γνωστές σας παλινωδίες και τεράστιες καθυστερήσεις, ιδιωτικοποιείτε, όπως εσείς είπατε, με πόνο ψυχής τα 14 περιφερειακά αεροδρόμια, την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, την ΕΕΣΣΤΥ και συζητάτε σήμερα την ιδιωτικοποίηση της Εγνατίας Οδού, έρχεστε και μας προτείνετε το πρωτοφανές, να κρατικοποιήσουμε τις αστικές συγκοινωνίες Θεσσαλονίκης.

Αυτό, λοιπόν, είναι κάτι το οποίο πραγματικά πρέπει να μας το εξηγήσετε. Πως είναι δυνατόν την ώρα που ιδιωτικοποιείτε τα πάντα με διαδικασίες εξπρές, με τρόπο άγαρμπο και χωρίς σχέδιο, να έρχεστε και να καταθέτετε ένα σχέδιο παρωδία για την όπως αποκαλείτε απο-ιδιωτικοποίηση του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ). Βλέπω, κύριε Υπουργέ, ότι χρησιμοποιείτε και καινούργιες λέξεις στο ελληνικό λεξιλόγιο. Πώς προτείνετε, λοιπόν, μια τέτοια λύση όταν αυτή κατά την άποψή μας- και άκουσα με μεγάλη προσοχή τον εισηγητή σας – αντίκειται πλήρως στο πνεύμα και στο γράμμα της ελληνικής και της ευρωπαϊκής μονοθεσίας. Θα συμφωνήσουμε σε κάτι, για να μην πείτε ότι κάνουμε μια δομική αντιπολίτευση. Το γεγονός του τρόπου λειτουργίας του ΟΑΣΘ χρίζει επανασχεδιασμό, δεν χωράει καμία μα καμία αμφιβολία. Άλλωστε η ΝΔ το είχε επισημάνει από την πρώτη στιγμή, όπου θα σας θυμίσω το 2014 η Κυβέρνηση της ΝΔ έλαβε κοινές αποφάσεις για τον εξορθολογισμό της λειτουργίας του Οργανισμού με μείωση μισθών και επανασχεδιασμό των οικονομικών του Οργανισμού, αναπροσαρμογή της τιμής του εισιτηρίου και σταδιακό περιορισμό της συνεισφοράς του ελληνικού δημοσίου στην κάλυψη του ΟΑΣΘ.

Όμως, τότε, θα θυμάστε όλοι, ότι είχαμε απέναντι έναν περήφανο ΣΥΡΙΖΑ, ο οποίος βρισκόταν «στα κάγκελα» και αντιδρούσε με κάθε πρόταση. Δεν είναι, όμως, τώρα, η στιγμή να στραφούμε στο παρελθόν, ο ένας να επιρρίπτει ευθύνες στον άλλον για την κατάσταση των αστικών συγκοινωνών της συμπρωτεύουσας. Νομίζω ότι θα συμφωνήσετε όλοι, ότι το ζητούμενο είναι να δούμε τι κάνουμε από εδώ και πέρα, πάντα με σεβασμό προς το επιβατικό κοινό της Θεσσαλονίκης. Δυστυχώς, η λύση που προτείνετε με το παρόν νομοσχέδιο, όχι μόνο δεν λύνει το πρόβλημα, πολύ φοβόμαστε ότι γεννά σειρά νέων προβλημάτων. Με λίγα λόγια πάτε να λύσετε ένα πρόβλημα που και εσείς συμβάλλατε στη διόγκωσή του με λάθος τρόπο. Η κρατικοποίηση του ΟΑΣΘ θα οδηγήσει σε πλήρες αδιέξοδο τις συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης. Θα κοστίσει πολύ περισσότερο από την λειτουργία του ΟΑΣΘ. Ένα είναι σίγουρο, ότι η κρατικοποίηση θα οδηγήσει σε τέλμα το συγκοινωνιακό έργο της Θεσσαλονίκης.

Είναι αλήθεια ότι το παραδέχεστε μέσα στο νομοσχέδιο, ότι δεν μπορούμε να υπολογίσουμε το συνολικό κόστος όλου του εγχειρήματος. Χαρακτηριστικό είναι ότι το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους, στην έκθεση που συνοδεύει το νομοσχέδιο, δεν είναι σε θέση να υπολογίσει τη συνολική δαπάνη που θα βαρύνει τον κρατικό μηχανισμό. Διότι, έχουμε δαπάνες για το μετοχικό κεφάλαιο του "Οργανισμού Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης ΑΕ"( ΟΣΕΘ ΑΕ), για την καταβολή τιμήματος στους μετόχους του ΟΑΣΘ, για τη μεταφορά του ΟΑΣΘ σε ένα νέο φορέα, για τα λειτουργικά έξοδα του νέου φορέα κ.λπ.. Τελικά, ποιο είναι το συνολικό κόστος, το οποίο θα επιβαρυνθεί το ελληνικό δημόσιο και ο Έλληνας φορολογούμενος; Κανείς δεν το γνωρίζει. Και αν αυτή η δαπάνη δεν βαραίνει μόνο τον κρατικό προϋπολογισμό, από που θα βρείτε πηγές χρηματοδότησης; Από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων; Από την Παγκόσμια Τράπεζα, όπως είχατε δηλώσει κύριε Υπουργέ;

Εδώ, να μου επιτρέψετε μια μικρή σημείωση για να το γνωρίζετε. Η Παγκόσμια Τράπεζα δεν χρηματοδοτεί τέτοιες επενδύσεις. Επίσης, επειδή συζητάμε για τα οικονομικά, επιτρέψτε μου να υπενθυμίσω στους συναδέλφους και κάτι ακόμα. Το Σεπτέμβριο του 2014 εντάχθηκε ο ΟΑΣΘ στους φορείς της Γενικής Κυβέρνησης. Τι σημαίνει αυτό πρακτικά; Ότι υπόκειται στον έλεγχο του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους και ως εκ τούτου καμία επιπλέον δαπάνη και καμία πρόσληψη δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί χωρίς την έγκριση της Τρόικας.

Αυτές τις δεσμεύσεις τις έχετε αποδεχτεί και εσείς, με την ψήφιση του τρίτου μνημονίου.

Άλλο ένα σημαντικό ζήτημα που προκύπτει είναι το κατά πόσο τα σχέδια της κυβέρνησης για τον ΟΑΣΘ είναι σύμφωνα με την ευρωπαϊκή νομοθεσία. Κατά την άποψή μας, τόσο η προσπάθεια κρατικοποίησης του ΟΑΣΘ, όσο και η πρόωρη λήξη της σύμβασης, έρχονται σε ευθεία σύγκρουση με το γράμμα και το πνεύμα του Κανονισμού 1370/2007 και αυτό, δεν είναι κάτι που το υποστηρίζουμε μόνο εμείς. Το ίδιο το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους με τη Γνωμοδότηση του 320/2016, υπογράμμισε ότι η ισχύς της οικονομικής συμφωνίας μεταξύ ελληνικού δημοσίου και ΟΑΣΘ λήγει 3 Δεκεμβρίου 2019.

Με άλλα λόγια, ο ίδιος ο Κανονισμός επιβάλλει πως μετά από αυτή τη διαδικασία θα πρέπει να προκηρυχθεί ανοιχτός ευρωπαϊκός διαγωνισμός, οπότε και αυτομάτως θα διαλυθούν οι νέοι δύο δημόσιοι φορείς που έχετε δημιουργήσει. Γιατί, λοιπόν, βιάζεστε να δημιουργήσετε αυτούς τους φορείς, όταν σύμφωνα με τον 1370 σε ενάμιση χρόνο αυτοί οι φορείς δεν θα μπορούν να συμμετέχουν στις διαγωνιστικές διαδικασίες; Μήπως γνωρίζετε κάτι που δεν γνωρίζουμε εμείς; Ότι το 2019 δεν θα είστε κυβέρνηση και πετάτε το μπαλάκι αλλού; Ή μήπως προκειμένου να διώξετε τα μέλη του Δ.Σ. του ΟΑΣΘ και θέλετε να διορίσετε τη δική σας εκπροσώπηση; Τους οποίους, μάλιστα, καλύπτετε με απόλυτη ποινική και αστική ασυλία;

Τα άρθρα του νομοσχεδίου δεν αντίκεινται μόνο στην ευρωπαϊκή νομοθεσία, αλλά και στις διατάξεις του Ελληνικού Συντάγματος. Πιο συγκεκριμένα, αναφέρομαι στον τρόπο, με τον οποίο, η κυβέρνηση προβαίνει, όχι μόνο σε κατάργηση της σύμβασης, αλλά καταργείτε τον ΟΑΣΘ και ως νομικό πρόσωπο και την ίδια στιγμή κάνετε το πρωτοφανές: Εξαγοράζετε εξαναγκαστικά τον ίδιο τον αντισυμβαλλόμενο. Με άλλα λόγια, μιλάμε για μια μορφή «δήμευσης» της περιουσίας του Οργανισμού και αυτό που θα έκαναν οι μέτοχοι κάθε Ανώνυμης Εταιρείας είναι να προσφύγουν στα δικαστήρια και ενδεχομένως, ο λογαριασμός της κρατικοποίησης, τον οποίο, δεν μπορείτε να μας πείτε, να εκτοξευθεί.

Κλείνοντας, θα ήθελα να τοποθετηθώ και να κάνω μια τελευταία ερώτηση στον κ. Υπουργό. Αυτό το νομοσχέδιο ήταν πραγματικά το καλύτερο που θα μπορούσατε να φέρετε για τις Αστικές Συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης; Δεν σας είχε κατατεθεί κανένα άλλο σχέδιο σε όλο αυτό το διάλογο που κάνατε με τους φορείς στην συμπρωτεύουσα; Το λέω αυτό, διότι στις 24 Μαΐου η διοίκηση του ΟΑΣΘ σας έστειλε σχέδιο ΚΥΑ για τις χρήσεις του 2018 και μέχρι τη λήξη της σύμβασης μεταξύ του Οργανισμού και του ελληνικού δημοσίου, που κατά την άποψή μας, αποτελούσε μια πρόταση που θα μείωνε τις δαπάνες και θα αύξανε τα έσοδα του Οργανισμού.

Θα ήθελα να αναφέρω ότι σε εκείνο το σχέδιο ο Οργανισμός μείωνε τις δαπάνες λειτουργίας κατά 20% σχεδόν, αλλά και μείωνε τις αντισταθμιστικές καταβολές του δημοσίου κατά 58%, δηλαδή, θα έφταναν μαζί με το Φ.Π.Α στα 39 εκατ. ευρώ. Αυτό που πρέπει να γίνει αντιληπτό σε όλους μας είναι πως σύμφωνα με τον παγκόσμιο συγκοινωνιακό χάρτη και ειδικά αυτά που ισχύουν στις άλλες χώρες της Ε.Ε., αυτό που γίνεται αποδεκτό είναι η ενίσχυση των Αστικών Συγκοινωνιών, είτε είναι κρατικές, είτε είναι ιδιωτικές, μέχρι του 40% των μικτών εξόδων τους και το σχέδιο που σας είχε παρουσιαστεί ήταν κάτω από το 40%. Όμως, τελικά δεν λάβατε υπόψη αυτή την πρόταση, όπως και άλλες πολλές προτάσεις που σας έγιναν από πολλούς φορείς της Θεσσαλονίκης.

Η Ν.Δ. σας το έχει πει και θα το επαναλάβει: Το γεγονός ότι ο τρόπος λειτουργίας του ΟΑΣΘ χρήζει επανασχεδιασμού δεν χωράει καμία αμφιβολία. Εμείς, άλλωστε, είχαμε υπογραμμίσει από την πρώτη στιγμή την ανάγκη μεταρρυθμίσεων του ΟΑΣΘ και εξορθολογισμού του τρόπου λειτουργίας του. Πολλές φορές έχουμε προτείνει και το 2014 με το σχέδιο νόμου του τότε Αναπληρωτή Υπουργού, του κ. Σταϊκούρα και του κ. Παπαδόπουλου, που σας είπα ότι είχαμε μειώσει σιγά σιγά το κόστος λειτουργίας.

Εν πάση περιπτώσει, αυτό που νομίζω ότι χρειάζεται να γίνεται σε μια σοβαρή ευρωπαϊκή χώρα είναι να σεβόμαστε την ευρωπαϊκή νομοθεσία, να σεβόμαστε τον σοβαρό διάλογο που να τιμά όλους τους εμπλεκόμενους φορείς και μακριά από επίτευξη μικροκομματικών παιχνιδιών. Όλα αυτά, καταρχήν, με σεβασμό στους πολίτες της Θεσσαλονίκης, οι οποίοι, λόγω καθυστέρησης της ολόκληρης των έργων του Μετρό εξυπηρετούνται αποκλειστικά σήμερα και μόνο από τις Αστικές Συγκοινωνίες. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κύριε Καραμανλή, θα θέλαμε την θέση σας επί της αρχής.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Η θέση μας επί της αρχής είναι όχι.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Επομένως, η θέση σας επί της αρχής είναι όχι. Ευχαριστούμε τον κ. Καραμανλή.

Επίσης, πριν προχωρήσουμε θα διαβάσω τους φορείς, οι οποίοι θα κληθούν στην αυριανή συνεδρίαση στις 12:00΄η ώρα και είναι: ΟΑΣΘ Διοίκηση, Σύλλογος Εργαζομένων ΟΑΣΘ, Περιφέρεια Θεσσαλονίκης, Δήμαρχος Θεσσαλονίκης, Δήμαρχος Καλαμαριάς, Δήμαρχος Συκεών, Δήμαρχος Θέρμης, Πρόεδρος ΔΕΘ, Πρόεδρος ΟΛΘ, Ομοσπονδία Βιοτεχνών Θεσσαλονίκης, ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης, Συνομοσπονδία Μέσων Μαζικής Μεταφοράς «Αμπλάς», Αστικά ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης, Βιομηχανικό Επιμελητήριο, Πρόεδρος Τ.Ε.Ι. Θεσσαλονίκης, εκπρόσωπος ΣΑΣΘ από το Δ.Σ. ή από τους εργαζόμενους και ο πρώην Πρόεδρος του Δικηγορικού Συλλόγου Θεσσαλονίκης, ο κ. Λαμτζίδης. Τελικά, είναι 17 οι φορείς.

Τον λόγο έχει ο κ. Αρβανιτίδης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΡΒΑΝΙΤΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ. – ΔΗΜ.ΑΡ.: Κύρια Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα προσπαθήσω να δώσω καθαρό στίγμα και καθαρή πολιτική πρόταση της Δημοκρατικής Συμπαράταξης για τις αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης.

Στο ερώτημα που νομίζω ότι αυτό πρέπει να μας απασχολεί, οφείλουμε να προσφέρουμε ποιοτικές, σύγχρονες ευρωπαϊκού επιπέδου αστικές συγκοινωνίες και μεταφορές στους πολίτες της Θεσσαλονίκης;

Η απάντηση, βέβαια, είναι ναι.

Όποιος έχει άποψη, έχει ζήσει όλα αυτά τα χρόνια την ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρει ο ΟΑΣΘ στην περιφερειακή ενότητα της Θεσσαλονίκης, στο Νόμο της Θεσσαλονίκης είναι λογικό να ζητάει κάτι πολύ καλύτερο, κάτι πολύ πιο σύγχρονο.

Οι πολίτες της Θεσσαλονίκης έχουν δικαίωμα σε καινούργια, καθαρά και φιλικά προς περιβάλλον λεωφορεία, έχουν δικαίωμα σε τακτικά και πυκνά δρομολόγια που θα καλύπτουν με επάρκεια και πληρότητα το σύνολο του νομού.

Οι φοιτητές έχουν δικαίωμα να ζητούν να φτάσει Μετρό ή Προαστιακός στο Τ.Ε.Ι..

Οι εργαζόμενοι έχουν δικαίωμα να ζητούν να φτάσει Μετρό ή Προαστιακός στη βιομηχανική περιοχή.

Οι κάτοικοι του Νομού έχουν δικαίωμα να μεταφέρονται, γιατί η Θεσσαλονίκη είναι ανοιχτή πόλη και ο Νόμος λειτουργεί ολιστικά στο σύνολό του, ώστε να μπορούν να μπουν στην πόλη, να μπορούν να λειτουργήσουν στην πόλη.

Τέλος, οι παραγωγικοί φορείς έχουν δικαίωμα να ζητούν συνδυασμένες μεταφορές, που θα αναβαθμίσουν την οικονομική λειτουργία της πόλης, ένα σύστημα μεταφορών που θα περιλαμβάνει τα λεωφορεία, Μέτρο, θαλάσσια συγκοινωνία και Προαστιακό.

Στο ερώτημα, έχει έρθει η ώρα να κλείσει ο ΟΑΣΘ τον κύκλο του και να περάσουμε σε νέα εποχή;

Πάλι η απάντηση είναι ναι, υπό την προϋπόθεση ότι έχουμε να τον αντικαταστήσουμε με ένα καλύτερο σύστημα.

Επίσης, επιτρέψτε μου να πω, ότι το νομοσχέδιο δε δίνει την παραμικρή εγγύηση, την παραμικρή εξασφάλιση ότι αυτό που έχουμε μπροστά μας θα είναι στο ελάχιστο καλύτερο από τη σημερινή πραγματικότητα.

Πρώτον, γιατί το νομοσχέδιο μιλάει μόνο για την ίδρυση δύο νέων φορέων. Τίποτα περισσότερο, τίποτα λιγότερο. Δε βάζει στόχους ποιότητας για το συγκοινωνιακό έργο, δε βάζει χρονοδιαγράμματα για να ξέρουν οι πολίτες τι να περιμένουν και πότε, δεν καταθέτει ούτε ένα ενδεικτικό σχέδιο για τη νέα φιλοσοφία πάνω στην οποία θα κινηθεί ο σχεδιασμός των μεταφορών στη Θεσσαλονίκη.

Αυτό, λοιπόν, που πρέπει να γνωρίζουν οι πολίτες Θεσσαλονίκης είναι ότι περνάμε από ένα ιδιωτικό μονοπώλιο του ΟΑΣΘ στο κρατικό μονοπώλιο του Υπουργείου Μεταφορών.

Το πιο ενδιαφέρον, όμως, είναι ότι η Κυβέρνηση μιλάει για κρατικοποίηση στη Θεσσαλονίκης, την ίδια ώρα του ιδιωτικοποιεί τις αστικές συγκοινωνίες στην Αθήνα.

Ο κ. Υπουργός με το ένα χέρι στέλνει τον ΟΑΣΑ στο Υπερταμείο και με το άλλο χέρι κρατικοποιεί τον ΟΑΣΘ στη Θεσσαλονίκη.

Αυτή είναι, δυστυχώς, η πραγματικότητα. Αυτή είναι η δήθεν αριστερή πολιτική που ενδιαφέρεται για το δημόσιο συμφέρον. Πάμε να κουκουλώσουμε την ιστορία του ΟΑΣΑ στην Αθήνα με δήθεν επανάσταση στην Θεσσαλονίκη. Ο δεύτερος λόγος που δεν θα δουλέψει το νομοσχέδιο. Κύριε Υπουργέ, μπορείτε να μας πείτε γιατί απαλλάσσετε προκαταβολικά από τυχόν παράνομες πράξεις τα μέλη του Δ.Σ. του ΟΣΕΘ και του ΑΣΥΘ; Μπορείτε να μας πείτε τι λέει η γνωμοδότηση του νομικού συμβουλίου του κράτους; Λέει ή όχι ότι η σύμβαση του ΟΑΣΘ λήγει στις 31.12.2019; Γιατί λοιπόν δεν επαναδιαπραγματευτήκατε τη σύμβαση με τον ΟΑΣΘ μέχρι το 2019 ώστε να έχετε την άνεση να σχεδιάσετε σε κλίμα ηρεμίας και συναίνεσης το νέο φορέα; Εάν υπάρχει κακοδιαχείριση, όπως επικαλείστε, θα πάνε στη δικαιοσύνη. Η δικαιοσύνη είναι η αρμόδια, αν τους έχετε κάνει μήνυση και τους έχετε στείλει στη δικαιοσύνη. Γιατί πάμε σε εκκαθάριση λειτουργία, η οποία είναι σχεδόν βέβαιο ότι δεν διασφαλίζει ομαλή μετάβαση στο νέο καθεστώς; Με βάση ποια σύμβαση θα παρέχει υπηρεσίες ο ΟΑΣΘ μέχρι το 2019; Γιατί απειλείτε με δρακόντεια πρόστιμα και ποινές φυλάκισης για όποιον παρακωλύει την προσπάθεια αυτή; Δεν υπάρχει κράτος δικαίου στη χώρα; Τι θα γίνει με το μεταφορικό έργο που εκτελεί το ΚΤΕΛ σε κομμάτι του νομού Θεσσαλονίκης; Πώς θα μεταφερθούν οι εργαζόμενοι στο δημόσιο από τον ιδιωτικό τομέα χωρίς ΑΣΕΠ; Πώς θα το πετύχετε;

Τα ρωτάω όλα αυτά κύριε Υπουργέ, γιατί είναι βέβαιο ότι πάτε να κάνετε κίνηση εντυπωσιασμού, η οποία πιθανόν να βρει προβλήματα στη δικαιοσύνη. Βέβαια, αν οι αποφάσεις της δικαιοσύνης δεν σας αρέσουν, ξέρετε τον τρόπο, γνωστό το κόλπο, καταγγέλλετε τους δικαστές.

Τρίτο ερώτημα. Εάν υποθέσουμε ότι εμείς κάνουμε λάθος και ο κ. Υπουργός έχει διαλέξει τη σωστή διαδικασία, μπορεί το νομοσχέδιο να πετύχει τους στόχους του; Για μένα η απάντηση είναι, όχι. Αν διαβάσει κανείς προσεκτικά το νομοσχέδιο, θα καταλάβει ότι κανείς από τους τέσσερις στόχους που περιγράφονται στην έκθεση συνεπειών της ρύθμισης, δεν πρόκειται να επιτευχθεί.

Πρώτος στόχος του νομοσχεδίου, «Εκσυγχρονισμός και αποδοτικότερος συντονισμός όλων των αστικών συγκοινωνιών της περιφερειακής ενότητας της Θεσσαλονίκης». Από πού προκύπτει αυτό κύριε Υπουργέ; Ολοκληρώθηκαν τα έργα του μετρό, σχεδιάστηκε προαστιακός για την ΥΠΕΘ και το ΤΕΙ; Σχεδιάστηκε μήπως θαλάσσια συγκοινωνία; Από πού προκύπτει ο εκσυγχρονισμός των συγκοινωνιών; Τι καινούργιο, τι καινοτόμο περιλαμβάνει το νομοσχέδιο που κανείς άλλος εκτός από εσάς δεν το βλέπει; Είναι καινοτομία η κατάργηση του ΣΑΣΘ και η ίδρυση του ΟΣΕΘ με το ίδιο προσωπικό και τις ίδιες αρμοδιότητες; Είναι καινοτομία να καταργεί κάποιος το ΣΑΣΘ, που τα εννιά από τα έντεκα μέλη του ήταν εκπρόσωποι της κοινωνίας και να φέρνει τον ΟΣΕΘ, τον οποίο από τα εννιά μέλη, τα πέντε τα ορίζει ο Υπουργός, τα άλλα τέσσερα τα διαλέγει και πάλι ο Υπουργός μετά από πρόταση των φορέων και τελικά, το όργανο, όπως λέει το νομοσχέδιο, μπορεί να έχει απαρτία με τρία από τα εννιά μέλη; Αυτά τα πράγματα νομίζω ότι είναι πρωτοφανή.

Μιλάμε για την απόλυτη προσπάθεια οικοδόμησης του πιο κλειστού και ελεγχόμενου συστήματος που έχει υπάρξει ποτέ. Τρία άτομα που θα ορίζει ο Υπουργός θα αποφασίζουν για τις αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης και οι άλλοι θα είναι διακοσμητικοί για να λέτε ότι κάνετε δήθεν επανάσταση.

Δεύτερος στόχος του νομοσχεδίου «Ποιοτικές αστικές συγκοινωνίες μέσω ενός ολοκληρωμένου και αποδοτικού συστήματος υψηλού επιπέδου». Από πού προκύπτει η ποιότητα των υπηρεσιών; Επειδή θα εξαγοράσει τον ΟΑΣΘ το κράτος, οι υπηρεσίες του αυτόματα θα αποκτήσουν ποιότητα; Στο νομοσχέδιο δεν υπάρχει μισή γραμμή για το πού θα προβλέπει προδιαγραφές ποιότητας. Δεν υπάρχει μισή γραμμή που να λέει σε ποιους κλάδους θα κάνει επενδύσεις το Υπουργείο σε συνεργασία με τον ΑΣΥΘ. Δεν υπάρχουν καν προτεραιότητες, να ξέρουμε δηλαδή, εάν προτεραιότητα είναι να πάρουμε καινούργια λεωφορεία, αν προτεραιότητα είναι να σχεδιάσουμε καλύτερα δρομολόγια, αν προτεραιότητα είναι να κάνουμε φιλικούς τους οδικούς άξονες και τις στάσεις των λεωφορείων, αν και πώς θα υπάρξουν συνδυαστικές μεταφορές στη Θεσσαλονίκη.

Ξέρετε γιατί κύριοι συνάδελφοι; Γιατί πάμε άλλη μια φορά στη λογική του βλέποντας και κάνοντας. Θέλουμε να καταργηθεί ο ΟΑΣΘ, αλλά δεν είμαστε έτοιμοι να τον αντικαταστήσουμε με κάτι καλύτερο. Γι’ αυτό ο ΟΑΣΘ θα συνεχίσει να παρέχει υπηρεσίες μέχρι το 2019 και μέχρι τότε, όπως λένε και στελέχη της Κυβέρνησης, ποιος ζει και ποιος πεθαίνει πολλές φορές. Άρα, λοιπόν, ας γνωρίζουν οι πολίτες της Θεσσαλονίκης που μας ακούνε, ότι ο δήθεν ξαφνικός θάνατος του ΟΑΣΘ θα κρατήσει δύο ολόκληρα χρόνια. Ας γνωρίζουν οι πολίτες της Θεσσαλονίκης ότι μέχρι το Δεκέμβριο του 2019 ούτε η ποιότητα των υπηρεσιών θα αλλάξει, ούτε θα βγουν νέα λεωφορεία στους δρόμους.

Τρίτος στόχος του νομοσχεδίου «Η προστασία της εθνικής οικονομίας». εδώ η προχειρότητα 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, επειδή είναι ιδιώτης και ότι ο ΑΣΥΘ θα κάνει καλή διαχείριση επειδή είναι κρατικός. Με απλά ελληνικά λοιπόν, αυτοί είναι οι κακοί και εμείς θα είμαστε οι καλοί. Καθαρή γραμμή, κόκκινη γραμμή. Με τόσο απλοϊκά επιχειρήματα, δεν πείθετε κανέναν. Έχετε στοιχεία να μας πείτε πόσο κοστίζει ο ΟΑΣΘ κάθε χρόνο στον Έλληνα φορολογούμενο; Έχετε στοιχεία να μας πείτε πόσο λιγότερο θα κοστίζει ο ΑΣΥΘ σύμφωνα με τους στόχους που εσείς βάζετε;

Αν μας φέρετε τα στοιχεία αυτά, τότε θα μπορούμε να μιλάμε με συγκεκριμένα νούμερα και όχι με καλές προθέσεις. Γιατί αυτή τη στιγμή καλύτερα να ψηφίσουμε ένα νομοσχέδιο που βασίζεται στις καλές προθέσεις που δεν αμφισβητώ του κάθε Υπουργού, των οργάνων και των οργάνων που διορίζει. Θα έλεγα λοιπόν κύριε Υπουργέ, ότι 2,5 χρόνια που βρίσκεστε στην κυβέρνηση χορτάσαμε από καλές προθέσεις. Πρώτα λοιπόν θα φέρετε στοιχεία στη Βουλή και στη συνέχεια μπορούμε να συζητήσουμε πρακτικά αν θέλετε.

Ο τέταρτος και ο τελευταίος στόχος του νομοσχεδίου, η εναρμόνιση των αστικών συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης λέτε με τον Κανονισμό 1370 της Ε.Ε.. Εδώ έχουμε μια σημαντική πολιτική διαφωνία η οποία μπαίνει στην ουσία αυτού που έχετε σχεδιάσει. Όπως είπα και προηγουμένως, αυτό που μας λέει το νομοσχέδιο είναι, ότι θα περάσουμε από ένα ιδιωτικό μονοπώλιο σε ένα κρατικό μονοπώλιο. Λέω κρατικό και όχι δημόσιο, γιατί το νομοσχέδιο που σας εξήγησα πριν περιορίζει σημαντικά το ρόλο της κοινωνίας με τη σύνθεση των οργάνων του. Εμείς λέμε ακριβώς το αντίθετο. Ελάτε να φτιάξουμε ανοιχτές δημόσιες συγκοινωνίες για τους πολίτες της Θεσσαλονίκης με καθοριστικό ρόλο της αυτοδιοίκησης και των φορέων της πόλης. Ελάτε να φτιάξουμε ανοιχτές δημόσιες συγκοινωνίες που θα σχεδιάζονται από τους ανθρώπους που βιώνουν από πρώτο χέρι τις ανάγκες της πόλης, από τους εργαζόμενους, τους παραγωγικούς φορείς, την αυτοδιοίκηση. Ελάτε να φτιάξουμε ανοιχτές συγκοινωνίες που θα ασχολούνται με τις ανάγκες των πολιτών της Θεσσαλονίκης και δεν θα είναι όμηροι στα παιχνίδια εξουσίας της εκάστοτε κυβέρνησης. Το έχουμε βιώσει πολλές φορές αυτό εκεί στο βορά.

Το μήνυμα λοιπόν, είναι ξεκάθαρο. Ζητάμε αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης να σχεδιάζονται από ανθρώπους και όχι από τους αρεστούς του εκάστοτε Υπουργού. Θα σας πω επίσης, ότι ο Κανονισμός 1370 της Ε.Ε. που επικαλείστε, αναφέρει συγκεκριμένα μεταξύ των άλλων τα εξής: οι τοπικές αρχές θα μπορούν να επιλέξουν τον τρόπο οργάνωσης των δημόσιων μεταφορών τους. Θα είναι ελεύθερες να παρέχουν τις 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 να γίνει σεβαστή η ελεύθερη επιλογή των αρμόδιων τοπικών αρχών.

Έχουμε λοιπόν, κύριε Υπουργέ, μπροστά μας μια μεγάλη ευκαιρία. Αφού τα δύο συστήματα κατέρρευσαν, το ιδιωτικό μονοπώλιο και το κρατικό στην Αθήνα ήταν αναποτελεσματικά ή έκαναν τον κύκλο τους. Έχουμε μπροστά μας μια μεγάλη ευκαιρία να φτιάξουμε ένα σύγχρονο θεσμικό πλαίσιο δημόσιων αστικών συγκοινωνιών, ώστε η Θεσσαλονίκη να πρωτοπορήσει. Ας κάνουμε την καλή πρακτική εκεί και μέσα από διεθνούς διαγωνισμούς θα μπορούμε να επιλέγουμε 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 μητρόπολη τον 21ο αιώνα.

Έχουμε την ευκαιρία να κάνουμε πράξη την αποκέντρωση, αξιοποιώντας την δυνατότητα που έχει δώσει το θεσμικό πλαίσιο του Καλλικράτη. Αγαπητοί κύριοι συνάδελφοι, το πλαίσιο που βάζουμε είναι σαφές και συγκεκριμένο. Τα βαφτίσια και οι εναλλαγές μονοπωλίων δεν μας ενδιαφέρουν. Αν η κυβέρνηση θέλει να κάνει σοβαρή δουλειά, να κάτσει να συζητήσουμε σύγχρονες λύσεις που απαιτούν τα σύγχρονα προβλήματα. Αν πάλι πιστεύετε, ότι εσείς ξέρετε καλύτερα, μπορείτε να προχωρήσετε μόνοι σας. Προς το παρόν, εκφράζομαι με επιφύλαξη για το νομοσχέδιο. Σας ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Σπίρτζης.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Δεν θα έπαιρνα το λόγο, αλλά μπορεί να έχουμε πολιτικές διαφωνίες και να έχει μετατοπιστεί η ΝΔ και η Δημοκρατική Συμπαράταξη ιδεολογικά στο πέρασμα των χρόνων, σε σχέση με τα ιδιωτικά μονοπώλια, αλλά δεν μπορούν να ακούγονται ανακρίβειες. Έτσι, για να καταλάβουμε και όλοι που διαφωνούμε.

Πρώτον, Υπερταμείο, ΟΑΣΑ, ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ δεν είναι για ιδιωτικοποίηση είναι στην ΕΔΗΣ, όπως και οι υπόλοιποι φορείς που είναι στην ΕΔΗΣ. Το έχουμε πει χίλιες φορές, δεν θέλετε να το καταλάβετε. Είναι μια επικοινωνιακή παρόλα της αντιπολίτευσης, κάποια στιγμή θα το καταλάβετε. Τα υπόλοιπα που ανέφερε ο κ. Καραμανλής περί ιδιωτικοποιήσεων, είναι δεσμεύσεις δικές σας κύριε Καραμανλή, είναι δικές σας δεσμεύσεις της χώρας, εκτός και εάν προτείνετε, αυτά που μας καταγγέλλατε να κάνουμε, δηλαδή ξαναθυμηθήκατε πάλι τον κ. Βαρουφάκη και πολλά άλλα. Θα πρέπει να κατασταλάξετε τι θα θέλετε, τι θέλετε, τι προτείνετε. Να γίνονται αποδεκτές οι δεσμεύσεις της χώρας από κυβέρνηση σε κυβέρνηση ή όχι; Ισχύει, αυτό που είπε ο πρόεδρος σας, ότι οι δεσμεύσεις που έχει αναλάβει αυτή η Κυβέρνηση δεσμεύουν και την Ν.Δ.- αν βγει ποτέ κυβέρνηση- που έτσι όπως πάτε δεν πρόκειται; Για τα 14 περιφερειακά αεροδρόμια, για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, για την ΕΕΣΣΤΥ και όλο το δημόσιο πλούτο, εσείς είχατε δεσμευτεί, δυστυχώς.

Πάμε τώρα στην αποϊδιωτικοποίηση. Για δεκαετίες πολλές «πιπιλάτε» το μυαλό των Ελλήνων πολιτών με το «πόσο κακό είναι το κράτος» και «ότι πρέπει να προχωρήσουμε στις αποκρατικοποιήσεις». Είναι κατανοητό γιατί έχετε μετατοπιστεί και πολιτικά και ιδεολογικά, όταν έχετε ένα μεγάλο κομμάτι της ακροδεξιάς πλέον στην ηγετική σας ομάδα, είναι απολύτως κατανοητό. Δηλαδή, η νεοφιλελεύθερη αλλαγή σας και η τάση που έχει επικρατήσει, είναι απόλυτα κατανοητό, το γιατί το λέτε, αλλά καλό θα είναι, που και που, να διαβάζετε και την ιστορία τη δική σας, όχι την δική μας, τη δική σας. Πάνω στα συγκεκριμένα που αναφέρατε, να σας πω ότι ο ΟΑΣΘ δεν μπορούσε μονομερώς να μειώσει τους μισθούς, «έχασε το τρένο» το 2012 η Κυβέρνηση της Ν.Δ., δεν εφάρμοσε την ΠΥΣ 6 /2012 και επομένως, η πρόταση που έγινε από την διοίκηση του ΟΑΣΘ ήταν τελείως προσχηματική. Βέβαια, η Ν.Δ. με την ΚΥΑ του 2014 που επικαλεστήκατε, νομιμοποίησε την παρανομία της μη-περικοπής, όχι της περικοπής.

Δεύτερον, για να ξέρουμε και τι λέμε. Γνωρίζετε, επίσης, πάρα πολύ καλά, ότι στην σύμβαση του 2001- επειδή μας ρωτάτε για το κόστος, μηδέν είναι το κόστος- προβλεπόταν, αφού είχατε δώσει επιδοτήσεις πάρα πολλές για την εξαγορά νέου στόλου λεωφορείων, ότι η κινητή και η ακίνητη περιουσία του ΟΑΣΘ θα περάσει στο Ελληνικό Δημόσιο. Γιατί δεν περιήλθε; Γιατί το 2008 οι φοβεροί μεταρρυθμιστές της Κυβέρνησής σας, ο τότε Υπουργός Μεταφορών κ. Χατζηδάκης και ο τότε Υπουργός Οικονομικών κ. Αλογοσκούφης δεν πήραν, ως όφειλαν, την περιουσία του ΟΑΣΘ πίσω στο Ελληνικό Δημόσιο και ας την νοίκιαζαν στον ΟΑΣΘ, ότι προβλεπόταν στην σύμβαση; Γιατί κανένας, από τότε μέχρι σήμερα, δεν πήρε πίσω αυτό που ήταν περιουσία του ελληνικού λαού, στο Ελληνικό Δημόσιο; Να μας πείτε να το καταλάβουμε και εμείς. Έρχεστε λοιπόν, μετά απ' όλα αυτά, και «ζητάτε και τα ρέστα», που δεν τα δίνει ο ΟΑΣΘ και οι αυτόματοι πωλητές του, έτσι παρεμπιπτόντως.

Τώρα, σχετικά με τη λήξη σύμβασης του ΟΑΣΘ. Ούτε ερμηνεύουμε εμείς, ούτε αυτοσχεδιάζουμε. Η σύμβαση του ΟΑΣΘ έχει λήξει ρητά, σύμφωνα με τον ευρωπαϊκό κανονισμό 1370/2007, η σύμβαση υπάγεται στην περίπτωση δ`, της παραγράφου 3, του άρθρου 8 του κανονισμού, υπό τον απαράβατο όρο ότι η διάρκεια δεν ξεπερνά το μέγιστο των 15 ετών, σύμφωνα με τη διάρκεια που ορίζει ο κανονισμός στην παράγραφο 3 του άρθρου 4. Επομένως, ο ΟΑΣΘ ξεκίνησε τη σύμβαση το 2001, έχει παρέλθει το ανώτατο χρονικό όριο ισχύος. Αυτά δεν τα λέμε εμείς- δυστυχώς, μόνο εμείς- τα λένε και τα ευρωπαϊκά όργανα και οι επεξηγήσεις που δίνουν και βέβαια και οι εισηγητές στο Ελεγκτικό Συνέδριο, γιατί μία από τις μεγάλες μεταρρυθμιστικές προσπάθειες που έκανε η Κυβέρνηση της Ν.Δ., ήταν η επέκταση της σύμβασης να μην περάσει καν τον έλεγχο του Ελεγκτικού Συνεδρίου. Βέβαια θα σας δώσουμε τα πρακτικά της απόφασης του Ελεγκτικού Συνεδρίου, επειδή κατηγορείτε τους υπουργούς που κάνουν κριτική σε κάποια όργανα της δικαιοσύνης, να δείτε πώς τοποθετήθηκε ο Πάρεδρος του Ελεγκτικού Συνεδρίου που η εισήγησή του είναι ότι έχει λήξει, η Πρόεδρος του Ελεγκτικού Συνεδρίου ότι έχει λήξει και ο Επίτροπος και ο Σύμβουλος κ. Αφεντάκης και πόσοι γνωστοί πλειοψηφία 14-11 του Ελεγκτικού Συνεδρίου γνωμοδότησε ότι δεν είναι αρμόδιο το Ελεγκτικό Συνέδριο να πει αν έπρεπε να περάσει ή όχι. Αυτοακυρώνεται δηλαδή, επί της ουσίας το Ελεγκτικό Συνέδριο, για να μην απαντήσει γιατί δεν πέρασε το 2008 η σύμβαση του ΟΑΣΘ.

Πάμε σε άλλο θέμα που έχετε θέσει και βέβαια να σας πω ότι ξεχνάνε, ηθελημένα κατά τη γνώμη μου, αλλά μπορεί και αθέλητα την υπ' αριθμόν 2014/C9201/25.3.2014 ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τον Κανονισμό 1370/2007 και ειδικότερα το σημείο 2.6 -να τα σημειώνετε, για να ξέρουμε πάλι πού διαφωνούμε- όπως διευκρινίστηκε ότι η καταληκτική ημερομηνία 3.12.2019 αφορά μόνον τη διαγωνιστική διαδικασία και όχι την εσωτερική ανάθεση της εθνικής αρχής και ότι ο κανονισμός εφαρμόζεται από 3.12.2009, ενώ τονίζεται ρητά στην ανακοίνωση ότι οι παλιές αναθέσεις της παραγράφου δ΄ του άρθρου 8 δεν μπορούν να υπερβούν το μέγιστο των 15 ετών. Είναι ξεκάθαρο αυτό που λέει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, καλό θα είναι να ενημερωθείτε, για να ξέρουμε πού διαφωνούμε. Επίσης να σας ενημερώσω για το επιτρεπτό της απευθείας ανάθεσης, αντί διαγωνιστικής διαδικασίας, που εσείς το τηρούσατε από το 1957.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Με συγχωρείτε, κύριε Υπουργέ. Παρακαλώ τελειώστε, γιατί δεν θα μιλήσετε στο τέλος ή θα μιλήσετε ελάχιστα, διότι είναι κατά παρέκκλιση της διαδικασίας και δεν έχουν τοποθετηθεί όλοι.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Εντάξει, έχετε απόλυτο δίκιο, κυρία Πρόεδρε, αλλά είναι καλό να καταλάβουμε πού διαφωνούμε. Διαφωνούμε στο γιατί δεν διατηρούμε ένα σύστημα που στήθηκε 60 χρόνια ή γιατί δεν εφαρμόζουμε τον κανονισμό; Να δούμε. Λοιπόν, λέει «το νομοσχέδιο δεν είναι κοστολογημένο». Μάλιστα, πολύ ωραία. Τι εννοείτε; Ότι…

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Ποιο είναι το ποσό της εξαγοράς;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Μηδέν. Συγνώμη, το ποσό της εξαγοράς θα το βγάλουν οι εκκαθαριστές…

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Το βγάλατε εσείς μόλις τώρα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): … αλλά θα σας πω το εξής. Όταν ένας οργανισμός έπρεπε να δώσει την κινητή και ακίνητη περιουσία του, το 2010 στο Ελληνικό Δημόσιο, εσείς τι εκτίμηση έχετε ότι θα είναι το κόστος της εξαγοράς; Για πείτε μου. Απαντήστε μου εσείς, που δεν πήρατε την περιουσία του Έλληνα πολίτη και του Ελληνικού Δημοσίου από το 2010 μέχρι σήμερα. Ποιο θα ήταν το κόστος…

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Μιλάτε σοβαρά;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Βεβαίως μιλάμε σοβαρά. Το 2010 έπρεπε η κινητή και ακίνητη περιουσία του ΟΑΣΘ να περάσει στο Ελληνικό Δημόσιο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.): (*ομιλεί εκτός μικροφώνου*)

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κύριε Καραμανλή, δεν ακούγεστε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Εσείς το 2008 πήγατε και κάνατε παράταση. Για να δούμε, λοιπόν –το είπε και ο συνάδελφος κ. Καραναστάσης για τα αποθεματικά του ΟΑΣΘ- τι έχει σήμερα ο ΟΑΣΘ.

Έχει, Ι.Κ.Α. υπόλοιπο ρύθμισης 9 εκατ., ρύθμιση Φ.Π.Α. 17,5 εκατ., μισθοδοσία προσωπικού 3 εκατ. -είναι 19.4.2017 αυτές οι οφειλές του ΟΑΣΘ- εισφορές υπέρ Ι.Κ.Α. με αναστολή και ρυθμιζόμενες με πληρωμή το 50%, 4,7 εκατ., εισφορά υπέρ ΕΦΚΑ, Γενάρη 2017 και δεύτερο του 2017, 4,8 εκατ., εισφορά υπέρ ΕΦΚΑ από τον τρίτο του 2017 ως 27.4.2017, 2,5 εκατ., παρακρατούμενοι φόροι 17.711.000, Φ.Π.Α. μηνός Μαρτίου 2 εκατ., προμηθευτές 3,7 εκατ., συμβάσεις λεωφορείων 4,9 εκατ., αποζημιώσεις απολυομένων 240.000, ενοίκια 3.494.000, εισφορές σωματείων 4.200.000, συσσωρευμένα μερίσματα μετόχων 7.900.000, εξόφληση δανείου Ηρακλή - να μας το εξηγήσετε αυτό, τι είναι αυτός ο Ηρακλής, εκτός από αυτόν που ξέρουμε στη μυθολογία- 2.900.000, εξόφληση δανείων ΕΤΕ, 9.500.000, αποθεματικό ασφαλιστικού κεφαλαίου κ.λπ.. Συνολικά 119.000.000 είναι οι οφειλές του ΟΑΣΘ που όχι μόνο δεν έχει το αποθεματικό που έπρεπε και που έλεγε ο νόμος, που εσείς ψηφίσατε, αλλά χρωστάει και αυτά.

Αυτή είναι η διαφορά, συνάδελφε της Δημοκρατικής Συμπαράταξης. Αν συγκρίνουμε, λοιπόν, τις δημόσιες αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας- θα σας δώσω τον πίνακα- με το τι δίνουμε στην Αθήνα στον ΟΑΣΑ και τι δίνουμε στον ΟΑΣΘ κάθε χρόνο, θα το καταλάβετε. Και από τον όγκο των λεωφορείων, των επιβατών, του πληθυσμού από ό,τι θέλετε. Θα το καταλάβετε! Αρκεί να σας πω ότι σταθερά είναι μπροστά ο ΟΑΣΘ. Σταθερά είναι μπροστά ο ΟΑΣΘ.

Πώς το καταφέρνει αυτό ο υγιής ιδιωτικός τομέας που επικαλείται η Ν.Δ. και όποιος θέλει να τον υπερασπιστεί, να το καταλάβουμε και εμείς. Τι εννοείτε «ιδιωτικό τομέα»; Τι εννοείτε «ανοικτό στην κοινωνία»; Τι εννοείτε! Εννοείτε τους ιδιωτικούς φορείς που αναπαράγουν τον παλαιοκομματισμό στη Θεσσαλονίκη; Τι εννοείτε;

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κύριε Υπουργέ, ευχαριστούμε.

Στο σημείο αυτό, η Πρόεδρος της Επιτροπής προχώρησε στη β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Αραχωβίτης Σταύρος, Βράντζα Παναγιώτα, Γκαρά Αναστασία, Δημαράς Γιώργος, Δρίτσας Θεόδωρος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Θεοφύλακτος Γιάννης, Ιγγλέζη Κατερίνα, Καματερός Ηλίας, Καραγιάννης Γιάννης, Κυρίτσης Γιώργος, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Μπόλαρης Μάρκος, Ξυδάκης Νίκος, Συρίγος Αντώνιος, Παπαδόπουλος Νίκος, Καστόρης Αστέριος, Σέλτσας Κωνσταντίνος, Σιμορέλης Χρήστος, Τσόγκας Γιώργος, Συρμαλένιος Νίκος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Τριανταφυλλίδης Αλέξανδρος, Αθανασίου Χαράλαμπος, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Γιόγιακας Βασίλειος, Δήμας Χρίστος, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Κατσαφάδος Κωνσταντίνος, Κόνσολας Εμμανουήλ, Κεφαλογιάννης Ιωάννης Μπουκώρος Χρήστος, Μπούρας Αθανάσιος, Τσιάρας Κωνσταντίνος, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Στύλιος Γεώργιος, Ζαρούλια Ελένη, Παναγιώταρος Ηλίας, Σαχινίδης Ιωάννης, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Κωνσταντινόπουλος Οδυσσέας, Κεγκέρογλου Βασίλειος, Βαρδαλής Αθανάσιος, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Δελής Γιάννης, Καμμένος Δημήτριος, Λαζαρίδης Γεώργιος, Φωκάς Αριστείδης, Αμυράς Γεώργιος και Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης).

Το λόγο έχει ο κ. Καραμανλής.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Επειδή είμαι συγκρατημένος και λιγομίλητος, θα απαντήσω στον κ. Υπουργό με το εξής: Το επαναλαμβανόμενο ψέμα γίνεται αλήθεια, κύριε Υπουργέ. Σ' αυτό είσαστε μόνο Αριστεροί σήμερα.

Πρώτον. «Πώς έχασε το τρένο» ο ΟΑΣΘ το 2012. Η ΚΥΑ του 2014, έλεγε συγκεκριμένα ότι πρέπει να εξορθολογιστούν τα οικονομικά. Εμείς, λοιπόν, εδώ διαφωνούμε. Δεν διαφωνούμε στο ότι ο ΟΑΣΘ είναι μια προβληματική περίπτωση. Διαφωνούμε στον τρόπο που πάτε να τον φτιάξετε τον ΟΑΣΘ και η ερώτηση είναι οι εξής και πρέπει να μας απαντήσετε στην Ολομέλεια. Εμείς ερμηνεύουμε και την απόφαση του Νομικού Συμβουλίου του κράτους και το ν.1370, διαφορετικά από ό,τι τον ερμηνεύετε εσείς.

Προφανώς, κύριε Υπουργέ, αυτό θα το κρίνουν τα ελληνικά δικαστήρια. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Προφανώς! Διότι, εάν δεν μπορούν να συμφωνήσουμε και να διαβάσουμε σωστά ελληνικά, ο ν. 1370, τι λέει; Λέει, κύριε Υπουργέ και κύριοι Βουλευτές, ότι «το 2019 ανοίγουν οι διαγωνιστικές διαδικασίες». Εάν τώρα εσείς έρθετε και μου πείτε ότι «εγώ θα το κάνω αυτόν τον φορέα κρατικό και θα εξαιρεθεί από το 2019» αν είναι να μας το πείτε να το συζητήσουμε. Αλλά, το 2019...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Το προβλέπει ο Κανονισμός.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Ο Κανονισμός το προβλέπει μόνο για την Αθήνα. Δεν το προβλέπει για την Θεσσαλονίκη και επειδή βλέπω ότι τώρα έχετε γίνει οι καλύτεροι μαθητές της τρόικας και εσείς και οι συνάδελφοί σας, αν έχετε σε συμφωνία με την τρόικα και με τους ευρωπαϊκούς θεσμούς για κάτι τέτοιο, να μας το πείτε και να το συζητήσουμε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Γιατί να σας το πούμε εμείς, κ. Καραμανλή, μιλάτε εσείς μαζί τους!

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Εμείς μιλάμε μαζί τους; Κύριε Υπουργέ, αντιπαρέρχομαι την μομφή σας και κλείνω με το εξής: Ο τρόπος με τον οποίο διακόψατε τη διαδικασία και δεν ακούσατε τους υπόλοιπους Αγορητές και εισηγητές, δείχνει ότι έχετε χάσει την ψυχραιμία σας. Και διάλογο, όταν έχετε χάσει την ψυχραιμία σας, εμείς δεν μπορούμε να κάνουμε.

Σας ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Σαχινίδης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου- Χρυσή Αυγή): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, ως «Χρυσή Αυγή» είμαστε υπέρ των κρατικοποιήσεων και ειδικά σε ό,τι έχει σχέση με βασικές δομές, όπως είναι οι συγκοινωνίες.

Εδώ, όμως, έχουμε ακούσει τα πιο παράξενα που θα μπορούσαμε να ακούσουμε. Βιώνουμε έναν αριστερό καπιταλισμό από την κυβέρνησή σας, βλέπουμε ότι θέλετε να κρατικοποιήσετε έναν φορέα για να τον ιδιωτικοποιήσετε κάποια στιγμή.

Αναφερθήκατε, κι αυτό σας εκθέτει, στο ν.1370/2007 όπου πράγματι, όπως αναφέρεται και ισχυριστήκατε ότι η Σύμβαση δεν ισχύει, πείτε μας ακριβώς αυτό που αναφέρθηκε και πριν. Βάσει της απόφασης του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους το οποίο γνωμοδότησε ρητώς το Δεκέμβριο με την απόφαση 320/2016, ότι οι συμβάσεις μεταξύ κράτους και ΟΑΣΘ που κυρώθηκαν με τους ν, 3652/2008 και ν. 3897/2010 ισχύουν και ότι οι ίδιες συμβάσεις δεν αντιβαίνουν διατάξεις του Ευρωπαϊκού Κανονισμού που αναφέρατε. Επίσης, θα ήθελα να πω ότι ειλικρινά έχουμε πέσει από τα σύννεφα με αυτά που ακούσαμε. Κύριε Υπουργέ, φέρνοντας εδώ αυτό το σχέδιο νόμου παραβιάζετε κατ’ ουσία ευθέως το θεσμικό πλαίσιο της Ε.Ε., που αναφέρεται ακριβώς σε αυτό τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό, ο οποίος προβλέπει ρητώς ότι θα γίνει διαγωνισμός προκειμένου να ανατεθούν οι επιβατικές μεταφορές σε ιδιωτική εταιρία ή ότι η αρμόδια τοπική αρχή, δηλαδή η περιφέρεια, ο δήμος ή η Ένωση Δήμων, θα αναλάβει να παρέχει η ίδια τις δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών. Αλλά και αυτό δεν μπορείτε να το κάνετε πράξη, διότι οι αστικές συγκοινωνίες Θεσσαλονίκης είναι θυγατρική του Οργανισμού Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης, οπότε έχετε πέσει σε παγίδα, κύριε Υπουργέ.

Ο ΟΑΣΘ, ξέρουμε όλοι μας πολύ καλά ότι αποτελεί ένα νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου και είχε συσταθεί το 1957, για να διαχειρίζεται μονοπωλιακά τις αστικές συγκοινωνίες του ευρύτερου πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης. Συγκεκριμένα, κατόπιν συνάψεως σύμβασης με το ελληνικό δημόσιο είχε παραχωρηθεί το 1957 στον ΟΑΣΘ το αποκλειστικό δικαίωμα εξυπηρέτησης των συγκοινωνιακών αναγκών της αστικής περιοχής της πόλης της Θεσσαλονίκης και των προαστίων. Η διάρκεια ισχύος της ως άνω σύμβασης παρατάθηκε διαδοχικά, όπως ακούσαμε και πριν, με νέες οικονομικές συμβάσεις, οι οποίες έλαβαν χώρα μεταξύ του ΟΑΣΘ και του ελληνικού δημοσίου. Ειδικότερα, με το ν. 866/1979, παρατάθηκε η διάρκεια ισχύος της σύμβασης έως το Δεκέμβριο του 2000. Με τον ν.2898/2001, επικυρώθηκε εκ νέου μια σύμβαση, η οποία θα είχε διάρκεια ισχύος έως τις 31.12.2009, πλην όμως το 2008 υπογράφηκε και κυρώθηκε με τον ν.3652/2008, η τέταρτη οικονομική συμφωνία μεταξύ ελληνικού δημοσίου και ΟΑΣΘ, η οποία παράτεινε τη διάρκεια της σύμβασης έως και δύο χρόνια από την ολοκλήρωση των έργων του Μετρό Θεσσαλονίκης. Δηλαδή, στην ουσία σε απροσδιόριστο χρονικό σημείο στο μέλλον.

Οι ως άνω συμβάσεις διαμόρφωσαν ένα ιδιότυπο νομικό καθεστώς βάσει του οποίου το ελληνικό δημόσιο όφειλε όχι μόνο να χρηματοδοτεί ένα νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου, το οποίο λειτουργούσε μονοπωλιακά στο χώρο των αστικών συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης, αλλά ταυτόχρονα ανέλαβε την υποχρέωση να εγγυάται ακόμη και το επιχειρηματικό κέρδος των μετόχων του εν λόγω φορέα, το οποίο αναγνωρίζονταν ως δαπάνη και δεν απέρρεε από τη διαφορά εσόδων – εξόδων, όπως έπρεπε να συμβαίνει, όπως συμβαίνει σε οποιαδήποτε άλλη επιχείρηση.

Οι ως άνω επαχθείς οικονομικές συμφωνίες σε βάρος του ελληνικού δημοσίου υπογράφηκαν από τις κυβερνήσεις τόσο του ΠΑΣΟΚ όσο και της Νέας Δημοκρατίας, με αποτέλεσμα ο ΟΑΣΘ να αποτελέσει στην ουσία ένα ιδιότυπο νομικό καθεστώς, το οποίο αφενός μεν αδυνατούσε να καλύψει επαρκώς τις ανάγκες της Θεσσαλονίκης στις αστικές συγκοινωνίες και να προσφέρει ποιοτικές υπηρεσίες στους πολίτες της, αφετέρου έθετε τους εργαζομένους του σε ένα καθεστώς ιδιότυπης ομηρίας, εφόσον αυτοί αποτελούσαν τα πρώτα θύματα κάθε φορά, που η εκάστοτε κυβέρνηση αδυνατούσε να ανταποκριθεί στις επαχθείς συμβατικές υποχρεώσεις, τις οποίες είχε αναλάβει έναντι του ΟΑΣΘ.

Το δεύτερο άρθρο της σύμβασης μεταξύ ΟΑΣΘ και ελληνικού δημοσίου, η οποία έχει αποκτήσει νομοθετική ισχύ με τον ν.2898/2001, ορίζει ρητά ότι κτίρια, εγκαταστάσεις, πάσης φύσεως μηχανήματα, εργαλεία, υλικά, εξαρτήματα, συσκευές, σταθμοί αυτοκινήτων, συνεργεία, λεωφορεία, άλλα μεταφορικά μέσα και γενικά κάθε κινητό ή ακίνητο, όπως αυτά έχουν διαμορφωθεί την 31.12.2009, περιέρχονται αυτοδίκαια την 1.1.2010 στο ελληνικό δημόσιο άνευ ανταλλάγματος, εφόσον η αξία αυτών θα έχει αποσβεστεί. Στην περίπτωση που τα περιουσιακά στοιχεία δεν έχουν πλήρως αποσβεστεί την 31.12.2009, κατά την υποχρεωτική περιέλευση αυτών στο ελληνικό δημόσιο, το ελληνικό δημόσιο καταβάλλει στον ΟΑΣΘ την μην αποσβεσθείσα αξία. Το μόνο λοιπόν, που έχει τροποποιηθεί στον ως άνω όρο, είναι η ημερομηνία μεταβίβασης, η οποία παρατάθηκε και πλέον, ταυτίζεται χρονικά με την παρέλευση διετίας από την ολοκλήρωση του Μετρό Θεσσαλονίκης.

Βάσει, λοιπόν, της σχετικής συμφωνίας, την οποία προσυπόγραψε η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας το 2008, από την ως άνω σύντομη παράθεση των γεγονότων, προκύπτει ότι η πλήρης κρατικοποίηση του ΟΑΣΘ και η περιέλευση της πάσης φύσεως κινητής και ακίνητης περιουσίας στο ελληνικό δημόσιο είναι ούτως ή άλλως προσυμφωνημένη και υπογεγραμμένη τόσο από τον ΟΑΣΘ όσο και από το ελληνικό δημόσιο, εκπροσωπούμενο το έτος 2001 από την κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ και εν έτη 2008 από την κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας. Δεδομένου, δε, ότι, εφόσον το Μετρό Θεσσαλονίκης ολοκληρωθεί, αν θα ολοκληρωθεί, το 2019, η παρέλευση της σχετικής διετίας από την ολοκλήρωση λογικά θα επέλθει το 2021, οπότε και αυτοδικαίως ο ΟΑΣΘ θα κρατικοποιηθεί. Βάσει των προαναφερθέντων στην ουσία το προτεινόμενο σχέδιο νόμου και εφόσον ο νόμος ψηφιστεί, μεταθέτει την ημερομηνία της προγραμματισμένης και ήδη από ετών, συμφωνημένης κρατικοποίησης του ΟΑΣΘ, ένα ή δύο έτη πιο νωρίς. Και αυτό διότι όπως το άρθρο 26 του υπό ψήφιση σχεδίου νόμου ορίζει, μέχρι τον Δεκέμβριο του 2019 ο ΟΑΣΘ, ούτως ή άλλως θα συνεχίσει να είναι υπεύθυνος για τις αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης.

Κατά τη συζήτηση και ψήφιση λοιπόν, του προτεινόμενου σχεδίου νόμου, προβλέπεται να δοθεί για μια ακόμη φορά ρεσιτάλ πολιτικής υποκρισίας από Ν.Δ., ΠΑ.ΣΟ.Κ. και ΣΥΡΙΖΑ. Και αυτό διότι, αφενός το ΠΑ.ΣΟ.Κ. και η Ν.Δ. θα αντιταχθούν, όπως και το είδαμε, στην κρατικοποίηση του ΟΑΣΘ, την οποία φόντραραν τα δύο κόμματα, προσυπέγραψαν όντως στην κυβέρνηση, τα έτη που ανέφερα το 2001 και το 2008 αντίστοιχα. Αφετέρου ο ΣΥΡΙΖΑ, θα επιχειρήσει να παρουσιάσει ως δική του έμπνευση μια, από δεκαπενταετίας, προσυμφωνημένη και προγραμματισμένη διαδικασία πλήρους κρατικοποίησης του ΟΑΣΘ. Στην ουσία, διάλυσης του και περιέλευσης του συνόλου της περιουσίας του στο ελληνικό δημόσιο. Και ο λόγος που το κάνει αυτό ο ΣΥΡΙΖΑ, καταθέτει το υπό ψήφιση σχέδιο νόμου και μάλιστα, με τη διαδικασία, όπως αναφέραμε πριν, του επείγοντος και χωρίς να έχει προηγηθεί καμία διαβούλευση με τους αρμόδιους φορείς.

Προφανώς και δεν είναι η πίστη του στις κρατικοποιήσεις, εφόσον τα τελευταία δύο έτη ο ΣΥΡΙΖΑ, έχει αποδείξει στην πράξη ότι υπηρετεί πιστά και τυφλά την νεοφιλελεύθερη πολιτική της πλήρους αποκρατικοποίησης και ιδιωτικοποίησης των πάντων. Και μάλιστα, με τρόπους και διαδικασίες που φέρουν τα χαρακτηριστικά της εκποίησης και του ξεπουλήματος. Η κυβέρνηση του κ. Τσίπρα, επείγεται να διαλύσει άμεσα τον ΟΑΣΘ, πολύ απλά, για να μπορέσει να συμπεριλάβει, το συντομότερο δυνατόν, το νέο δημόσιο φορέα διαχείρισης των αστικών συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, στο ΤΑΙΠΕΔ, στο υπερταμείο των κρατικοποιήσεων και στα υποψήφια προς εκποίηση περιουσιακά στοιχεία του δημοσίου.

Αυτός, είναι και ο προφανής λόγος που οι δανειστές, η τρόικα και οι πάσης φύσεως διεθνείς εντολείς της κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ, παρά το γεγονός ότι αποτελούν θεσμούς στενά συνυφασμένους με το σκληρό πυρήνα του καπιταλιστικού συστήματος, ουδεμία αντίδραση έφεραν στην απόφαση αποϊδιωτικοποίησης και πλήρους κρατικοποίησης του ΟΑΣΘ, από μια υποτιθέμενη φυσικά, αριστερή κυβέρνηση. Διότι γνωρίζουμε ότι δεν πρόκειται για αποκρατικοποίηση, αλλά για προετοιμασία, όπως ανέφερα, μελλοντικής εκποίησης δημόσιας περιουσίας, μέσω του ΤΑΙΠΕΔ, στο οποίο, ούτως ή άλλως έχουν υπαχθεί όλοι οι αντίστοιχοι δημόσιοι συγκοινωνιακοί φορείς ανά την Επικράτεια. Για το θεαθήναι λοιπόν και όχι για την ουσία, θα δοθεί μία ακόμα παράσταση στο Ελληνικό Κοινοβούλιο, αυτές τις ημέρες με πρωταγωνιστές τις δυνάμεις του συνταγματικού τόξου και θεατή τον ελληνικό λαό.

Η Χρυσή Αυγή είναι υπέρ της διατήρησης των αστικών συγκοινωνιών, από φορείς δημόσιους, οι οποίοι, αφενός μεν θα πρέπει να λειτουργούν προς όφελος του δημοσίου, χωρίς να απομυζούν τα κρατικά ταμεία, αλλά αντίθετα, εισφέροντας σε αυτά και αφετέρου να παρέχουν αξιόπιστες και ποιοτικές υπηρεσίες στους πολίτες, ασκώντας ταυτόχρονα και κοινωνική πολιτική. Πρόκειται για στόχο εφικτό, που μπορεί να πραγματοποιηθεί, εάν εκλείψουν τα φαινόμενα της κακοδιαχείρισης και της κομματοκρατίας, που έχουν ταυτιστεί με όλες τις πολιτικές δυνάμεις του λεγόμενου συνταγματικού τόξου. Εάν θέλει λοιπόν η κυβέρνησή σας να μας πείσει, ότι πράγματι θέλει να κάνει μια καθαρή κρατικοποίηση, θα μπορούσατε να συμπεριλάβετε ένα επιπλέον άρθρο στο παρόν σχέδιο νόμου, όπου θα λέει ότι «δεν πρόκειται να ξεπουληθεί στο μέλλον, ξανά σε ιδιώτες, οι αστικές συγκοινωνίες Θεσσαλονίκης». Εάν ήταν αυτό το άρθρο, εντός του σχεδίου νόμου θα το υπερψηφίζαμε. Επιφυλασσόμεθα για την Ολομέλεια.

Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής του ΚΚΕ, κ. Βαρδαλής.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΔΑΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΚΚΕ): Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε.

Θα ήθελα να ήταν εδώ ο κ. Υπουργός, γιατί ήθελα να του πω ότι εμείς, από εντελώς διαφορετική σκοπιά, προσεγγίζουμε τη συγκεκριμένη πρόταση της Κυβέρνησης. Εμείς καταρχήν, κρίνουμε κάθε πρόταση για τις αστικές συγκοινωνίες με κριτήριο την ικανοποίηση των συνδυασμένων λαϊκών αναγκών, που στην περίπτωση βέβαια των μεταφορών, σημαίνει ασφαλείς αλλά και φτηνές για τα λαϊκά στρώματα και με πλήρη δικαιώματα, μισθολογικά και εργασιακά, για τους εργαζόμενους στις συγκοινωνίες. Για παράδειγμα, ο Εισηγητής της Ν.Δ. κ. Καραμανλής μας είπε προηγουμένως πως η κυβέρνηση της Ν.Δ. το 2014 έκανε μια προσπάθεια εξορθολογισμού. Τι έκανε; Αναφέρω αυτά που μας είπε: Μείωσε τους μισθούς των εργαζομένων, δεν είπε για αύξηση, αλλά για αναπροσαρμογή του εισιτηρίου, δηλαδή αυξήθηκε το εισιτήριο από 0,80 € σε 1 €. Βεβαίως είναι μια πρόταση, μόνο που η πρόταση αυτή είναι ενάντια στα συμφέροντα και την ικανοποίηση των σύγχρονων, φθηνών αναγκών για συγκοινωνία του λαού. Μ’ αυτά, λοιπόν, τα κριτήρια θα κρίνουμε και τη σημερινή πρόταση της κυβέρνησης μέσα από το νομοσχέδιο που έφερε για συζήτηση στη Βουλή.

Καταρχήν, δε θα μπορούσε κανείς να ξεκινήσει την τοποθέτηση του χωρίς ν’ αναφερθεί στην τραγική κατάσταση που υπάρχει σήμερα στις αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης. Σ' αυτό που φαίνεται ότι και με τους προηγούμενους ομιλητές λίγο-πολύ συμφωνούμε για διαφορετικούς λόγους. Η πραγματικότητα είναι πως ο υπαρκτός καπιταλισμός, που όλοι σας υπηρετείτε, έχει αφήσει τη Θεσσαλονίκη σήμερα που μιλάμε, το 2017, με ένα μόνο και αυτό λειψό μεταφορικό μέσο. Από τα 600 λεωφορεία που διαθέτει σήμερα ο ΟΑΣΘ και τα 520 που υποχρεούται, σύμφωνα με τον νόμο και τις συμβάσεις να κυκλοφορεί καθημερινά, είναι ζήτημα εάν κυκλοφορούν μόνο τα 400. Μιλάμε για ένα στόλο αυτοκινήτων που είναι γερασμένος κατά το μεγαλύτερο του μέρος και χρειάζεται άμεσα αντικατάσταση με καινούργια λεωφορεία. Στις περισσότερες γραμμές, ιδιαίτερα αυτές που εξυπηρετούν λαϊκές συνοικίες, η συγκοινωνία είναι ελλιπής με αποτέλεσμα η αναμονή στη στάση να ξεπερνά τη μισή ώρα και σε ορισμένες περιπτώσεις, όπως στον Εύοσμο για παράδειγμα, να κάνουν μία ώρα για να κατέβουν στο κέντρο της πόλης. Στα περισσότερα, βεβαίως, αποτελεί πολυτέλεια η θέρμανση και ο κλιματισμός. Συμπερασματικά, περισσότερος χρόνος αναμονής, μεγαλύτερη ταλαιπωρία, χειροτέρευση των συνθηκών μετακίνησης.

Βεβαίως και υπήρχαν βολέματα και ρουσφέτια και αδιαφάνεια, δημιουργία πρόθυμου και υπάκουου «στρατού» στη λογική, βεβαίως, της ταξικής συνεργασίας. Το είχαν ανάγκη αυτό όλα τα προηγούμενα χρόνια. Σε κάθε, όμως, περίπτωση η λειτουργία του κρατικοδίαιτου ιδιωτικού ΟΑΣΘ, όλα αυτά τα 60 χρόνια, απέδειξε όλη τη σαπίλα του συστήματος και την πλήρη αποτυχία αυτού του μοντέλου. Το ερώτημα είναι το εξής: Το σχέδιο νόμου που φέρνει η σημερινή κυβέρνηση και συζητάμε σήμερα, θα αλλάξει αυτή την απαράδεκτη κατάσταση; Η ίδια, βεβαίως, υποστηρίζει ότι θα φέρει την αλλαγή, θα έρθουν καλύτερες ημέρες για τις αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης, ουσιαστικά, όμως, δε δίνει καμία λύση στο συγκοινωνιακό πρόβλημα της Θεσσαλονίκης. Αυτό που πραγματικά κάνει είναι, όντως, ν’ αντικαθιστά τον ιδιωτικό μετοχικό ΟΑΣΘ με δύο εταιρείες, μόνο κατ’ όνομα κρατικές, αφού πρόκειται για ανώνυμες εταιρείες που θα λειτουργούν και αυτές με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια και θα υπάγονται, μάλιστα, στις διατάξεις περί ΔΕΚΟ, με ό,τι αυτό σημαίνει.

Κατά τη γνώμη μας, λοιπόν, το δίλημμα, έτσι όπως εκφράστηκε και στη συζήτηση μέχρι τώρα, ιδιωτικός ή κρατικός φορέας αστικών συγκοινωνιών στη Θεσσαλονίκη, είναι ένα ψευτοδίλημμα. Το βασικό είναι ν’ απαντηθεί το ερώτημα ποιος θα είναι ωφελημένος απ’ αυτήν την αλλαγή; Τι έχουν να κερδίσουν, για παράδειγμα, οι εργαζόμενοι και τα λαϊκά στρώματα της πόλης; Τα πανηγύρια, με ή χωρίς εισαγωγικά του Εισηγητή του ΣΥΡΙΖΑ πως ο ΟΑΣΘ γίνεται δημόσιος φορέας και οι απαντήσεις που δίνει το, υπό συζήτηση, νομοσχέδιο στα παραπάνω ερωτήματα, κατά τη γνώμη μας, δεν αφήνουν κανένα περιθώριο. Οι όποιες μικροβελτιώσεις, εάν υπάρξουν κι αυτές, σε καμία περίπτωση δεν πρόκειται ν’ αλλάξουν ουσιαστικά τη σημερινή κατάσταση. Άλλωστε, υπάρχει και η πείρα της Αθήνας. Θα ήθελα να θυμίσω εδώ ότι στις συγκοινωνίες της Αθήνας, ο «δημόσιος» φορέας ήταν αυτός που μείωσε τους μισθούς στους εργαζόμενους κατά 40% περίπου. Οι εργαζόμενοι του ΟΑΣΑ είδαν τις συνθήκες εργασίας να χειροτερεύουν με την εντατικοποίηση να χτυπά κόκκινο. Ο δημόσιος φορέας είναι που δεν προσλαμβάνει οδηγούς τεχνίτες, που διέλυσε τις αστικές συγκοινωνίες και είναι γνωστό ότι στην κυκλοφορία σήμερα βγαίνουν λιγότερα από τα μισά οχήματα, περίπου, δηλαδή, 1200 με 1300 κυκλοφορούν από τα συνολικά 2500 λεωφορεία και τρόλεϊ που υπάρχουν.

Σημαντικά έχει μειωθεί το προσωπικό σε όλο το σύστημα των αστικών συγκοινωνιών της Αθήνας. Βλέπετε, αν συγκρίνετε και αυτά που είπα για την κατάσταση των αστικών συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης, πως σ’ αυτό το ζήτημα οι διαφορές δεν είναι μεγάλες μεταξύ του «δημόσιου» της Αθήνας και του ιδιωτικού ΟΑΣΘ. Η μόνη ουσιαστική διαφορά, και θέλω αυτό να το προσέξετε, σήμερα είναι ότι οι μισθοί των εργαζομένων στον ΟΑΣΘ δεν έχουν υποστεί ακόμη τόσο μεγάλη μείωση, αλλά όπως δείχνουν τα πράγματα έτσι και εδώ η ώρα να το υποστούν και αυτοί οι εργαζόμενοι. Ο κ. Υπουργός μάλιστα μας είπε σήμερα ότι ο ΟΑΣΘ δεν μπορούσε μονομερώς να μειώσει τους μισθούς και φαίνεται πως αυτό το θεάρεστο έργο το ανέλαβε η σημερινή Κυβέρνηση. Η ένταξη, για παράδειγμα, στο νέο μισθολόγιο των εργαζομένων και στις δύο ανώνυμες εταιρίες, τον ΟΣΕΘ και την ΑΣΥΘ, θα επιφέρει μειώσεις μισθών, ανάλογα με τα χρόνια εργασίας των εργαζομένων, από 15% έως 50%. Αυτή θα είναι η προσφορά σας.

Συμπερασματικά, τόσο ο ιδιωτικός τομέας, ΟΑΣΘ, όσο και ο κρατικός, ΟΑΣΑ, απέτυχαν να εξυπηρετήσουν την ικανοποίηση των λαϊκών αναγκών για φθηνές και ασφαλείς αστικές συγκοινωνίες. Το ερώτημα είναι, γιατί απέτυχαν; Κατά τη δική μας γνώμη, δεν θα μπορούσε να γίνει και διαφορετικά, όταν η λογική της λειτουργίας παραμένει, και στις δύο περιπτώσεις, στη βάση του κόστους - οφέλους, μια βάση που είναι ασυμβίβαστη με τις ανάγκες των εργαζομένων του κλάδου, αλλά και συνολικά των εργαζομένων και των λαϊκών στρωμάτων. Πέρα, όμως, από την εμπειρία των ίδιων των εργαζομένων, ποιος είναι ο πραγματικός στόχος της Κυβέρνησης; Τι θέλει να πετύχει, επί της ουσίας;

Στην αιτιολογική έκθεση η Κυβέρνηση δεν κρύβει τα λόγια της. Διαβάζω στη σελίδα 7, χρειάστηκε να περάσουν έξι σελίδες, μάλιστα στην τελευταία παράγραφο της σελίδας 7, «υφίσταται ταυτόχρονα κατεπείγουσα ανάγκη προστασίας της εθνικής οικονομίας, λαμβανομένου ιδιαίτερα υπόψη του ασφυκτικού πλαισίου δημοσιονομικής προσαρμογής και της ανάγκης μείωσης των δημοσίων δαπανών». Να λοιπόν, ποιος είναι ο στόχος σας να συνεχίσετε τη λειτουργία των αστικών συγκοινωνιών στη Θεσσαλονίκη με λιγότερα χρήματα, έτσι ώστε να περισσεύουν περισσότερα κεφάλαια για να τα δίνετε στους επιχειρηματικούς ομίλους με τη μορφή των επιδοτήσεων, για να προσελκύετε επενδυτές και φυσικά για την αποπληρωμή του χρέους. Αυτό εννοείτε εσείς «εθνικό συμφέρον», προστασία της εθνικής οικονομίας, λειτουργία των αστικών συγκοινωνιών, χάριν του δημοσίου συμφέροντος.

Η Κυβέρνηση υποστηρίζει, όπως αυτή οικονομία θα προέλθει από την καλύτερη διαχείριση και την απαλλαγή από τα κέρδη των μετόχων, που βγαίνουν στην άκρη, παρότι υπάρχει και αυτή η πλευρά, εμείς δεν την αμφισβητούμε, όμως αυτή είναι η μισή αλήθεια και μισή αλήθεια, όπως γνωρίζετε είναι ένα μεγάλο ψέμα. Θα έλεγε κανείς ότι το μόνο θετικό είναι ότι φεύγει το καρκίνωμα των μετόχων, κατά τα άλλα, η ουσία του νομοσχεδίου είναι να καθαριστεί ο ΟΑΣΘ από τα χρέη και τα δικαιώματα των εργαζομένων και σε επόμενη φάση, δεν υποστηρίζω ότι τώρα, με την εφαρμογή και της ευρωπαϊκής οδηγίας, να δοθεί πακέτο σε άλλο επενδυτή. Αυτό, λοιπόν, που δεν ομολογείτε ξεκάθαρα είναι η προώθηση σε δεύτερο βαθμό τις ιδιωτικοποίησης τους συγκοινωνιακού έργου, και όχι μόνο βεβαίως, στη Θεσσαλονίκη. Κρύβετε, πως το μεγαλύτερο μέρος αυτών των περικοπών στη χρηματοδότηση των συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης, που θέλετε να κάνετε μέσω των επιδοτήσεων των αστικών συγκοινωνιών από τον Κρατικό Προϋπολογισμό, θα τον υποστούν οι λαϊκές οικογένειες και πρώτα απ' όλα οι ίδιοι οι εργαζόμενοι των νέων ανώνυμων εταιριών, που ιδρύετε.

Ας δούμε, όμως, από πιο κοντά τη νέα πραγματικότητα που ετοιμάζετε. Ήδη αναφέρθηκα στις περικοπές των μισθών των εργαζομένων με την ένταξή τους στο νέο μισθολόγιο. Θα έλεγε κάποιος, πως δεν είναι σωστό όλοι οι άλλοι εργαζόμενοι να αμείβονται με το ενιαίο μισθολόγιο και να αποτελούν ξεχωριστή κατηγορία οι εργαζόμενοι στις αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης. Μάλιστα. Βεβαίως δεν θα πρέπει να αποτελούν ξεχωριστή κατηγορία, αλλά εσείς αντί να τους εξισώνετε μισθολογικά προς τα πάνω, το κάνετε προς τα κάτω. Τέτοια εξίσωση κάνετε. Ό,τι, δηλαδή έκαναν και οι προηγούμενες κυβερνήσεις, η Ν.Δ. και το ΠΑ.ΣΟ.Κ. Αυτή είναι η αλήθεια.

Μιλάτε για τις αντοχές της «εθνικής οικονομίας», χωρίς βεβαίως να πάει ο νους σας στις αντοχές των εργαζομένων. Δηλαδή, τι εννοείτε με τον όρο «εθνική οικονομία» είναι ένα μεγάλο ζήτημα. Το σίγουρο είναι, επίσης, ότι οι εργασιακές σχέσεις, η εντατικοποίηση, θα χειροτερεύσουν. Θα επεκταθεί η ανάθεση σε εργολάβους τμημάτων, όπως η φύλαξη - και τώρα έχει ανατεθεί σε εταιρείες - η καθαριότητα, η συντήρηση, ο έλεγχος του κομίστρου, όμως αυτός που θα «πληρώσει το μάρμαρο», ίσως όχι άμεσα, εννοώ τον επόμενο χρόνο, όπως οι εργαζόμενοι των νέων εταιριών, θα είναι συνολικά τα λαϊκά στρώματα της πόλης.

Οι εξελίξεις στην αστική συγκοινωνία σηματοδοτούν νέο ξεζούμισμα του μεροκαματιάρη, του χαμηλοσυνταξιούχου 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 - έχω ακούσει ανάλογες δηλώσεις - πως σε μια πορεία θα υπάρξει αύξηση του εισιτηρίου. Οι εργαζόμενοι, οι άνεργοι, οι φοιτητές, οι μαθητές, οι συνταξιούχοι, τα λαϊκά στρώματα της πόλης θα καλεστούν το επόμενο διάστημα να βάλουν πιο βαθιά το χέρι σε μια άδεια τσέπη.

Δεν πρέπει να βλέπουμε αυτά τα ζητήματα ξεκομμένα από τη γενικότερη πολιτική της Κυβέρνησης, μια πολιτική, που ταυτόχρονα αυξάνει τη φορολογία, μειώνει τις κοινωνικές δαπάνες για υγεία, πρόνοια, παιδεία, τη μόρφωση των παιδιών, μια πολιτική, που το μόνο που δεν μειώνει, αντίθετα το αυξάνει, είναι οι φοροαπαλλαγές και οι επιδοτήσεις προς τους επιχειρηματικούς ομίλους.

Κυρίες και κύριοι βουλευτές, η λειτουργία των συγκοινωνιών με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια από τη μια και η προσπάθεια της Κυβέρνησης να φορτώσει την καπιταλιστική κρίση στους εργαζόμενους και το λαό από την άλλη, είναι αυτά που συνθλίβουν τη σύγχρονη λαϊκή ανάγκη για φθηνές ασφαλείς συγκοινωνίας, όπου θα εργάζονται εργαζόμενοι με πλήρη δικαιώματα. Οι ίδιες οι εξελίξεις δείχνουν ότι δεν μπορεί να υπάρχει καμία αναμονή για το θέμα των αστικών συγκοινωνιών στο λαό της Θεσσαλονίκης.

Μπροστά σ' αυτή την κατεύθυνση πρέπει να δυναμώσει η πάλη των εργαζομένων, πρώτα απ' όλα στις ίδιες τις αστικές συγκοινωνίες, αλλά και συνολικά των εργατών και των υπολοίπων λαϊκών στρωμάτων, ενάντια σε αυτούς, που μας κάνουν τη ζωή μαύρη. Η αύξηση των φόρων, μείωση των μισθών, η «απληρωσιά», οι απολύσεις, γίνονται για τη διασφάλιση των κερδών των μεγάλων επιχειρηματικών ομίλων. Αυτή η πολιτική είναι που δημιουργεί τη βαρβαρότητα που ζούμε, γι' αυτό χρειάζεται αγώνας ενάντια σε αυτά τα συμφέροντα και τις πολιτικές, που υπηρετούν.

Υπάρχει λύση σήμερα, μάλιστα, μια λύση που να είναι ρεαλιστική; Καταρχήν, αυτό που σήμερα είναι παραπάνω από αναγκαίο είναι να αναπτυχθεί και να μαζικοποιηθεί η πάλη των εργαζομένων, αλλά και ευρύτερα των λαϊκών στρωμάτων για φθηνές και ασφαλείς αστικές συγκοινωνίες.

Να υπάρξει μείωση της τιμής του εισιτηρίου κατά 50%, με δωρεάν μετακινήσεις σε ώρες αιχμής για τους εργαζόμενους, όταν πηγαίνουν και επιστρέφουν από τη δουλειά, για παράδειγμα. Δωρεάν μετακίνηση όλη την ημέρα στους ανέργους, τους φοιτητές, τους σπουδαστές, τους μαθητές, τα άτομα με ειδικές ανάγκες, τους χαμηλοσυνταξιούχους. Να γίνουν τώρα προσλήψεις προσωπικού με πλήρη εργασιακά και μισθολογικά δικαιώματα, να μην υπάρξει μείωση μισθού σε κανέναν εργαζόμενο. Να αυξηθούν τα λεωφορεία, να πυκνώσουν τα δρομολόγια, από και προς τις λαϊκές συνοικίες. Να φύγουν τώρα οι εργολάβοι από την αστική συγκοινωνία. Αυτό χρειάζεται να γίνει τώρα.

Αυτή η πάλη, για τη λύση αυτών που ανέφερα, των άμεσων προβλημάτων, θα πρέπει να συνδυαστεί με την πάλη ενάντια στους επιχειρηματικούς ομίλους και το σύστημά τους συνολικά, για να μπορέσει ο λαός «να δει άσπρη μέρα», διεκδικώντας τον πλούτο που παράγει. Η μόνη λύση για το λαό, είναι ένας Ενιαίος Κρατικός Φορέας μέσων μαζικής μεταφοράς, που θα είναι όμως ενταγμένος, σε ένα σχέδιο κρατικό-επιστημονικό-πανεθνικό. Όμως, για την υλοποίηση αυτής της πρότασης, απαραίτητη προϋπόθεση είναι η βασική παραγωγή του πλούτου, ο λαός δηλαδή, να πάρει την εξουσία στα χέρια του και να οργανώσει την οικονομία με στόχο την ικανοποίηση των δικών του αναγκών και όχι όπως γίνεται μέχρι τώρα οι εργαζόμενοι να δουλεύουν για να κερδίζουν οι λίγοι.

Ο Ενιαίος Κρατικός Φορέας Μεταφορών, σε συνθήκες εργατικής λαϊκής εξουσίας, θα πάρει μέτρα για ασφαλείς και φθηνές συγκοινωνίες. Λόγω του περιορισμένου χρόνου, θα ξεπεράσω ορισμένα ζητήματα. Θέλω να καταλήξω με το εξής κυρία Πρόεδρε και ευχαριστώ για την ανοχή του χρόνου. Από ό,τι γίνεται φανερό, σύμφωνα με όλα τα παραπάνω, επί της αρχής εμείς θα καταψηφίσουμε το συγκεκριμένο νομοσχέδιο. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Λαζαρίδης από τους Ανεξάρτητους Έλληνες.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής των Ανεξάρτητων Ελλήνων): Σας ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Το ότι το νομοσχέδιο είναι στην σωστή κατεύθυνση, δεν χωράει αμφιβολία. Δίνει λύση στο πρόβλημα αυτό του Ο.Α.Σ.Θ. και αυτό είναι ένα πρόβλημα, όπως όλα τα υπόλοιπα, που μας έρχεται από το παρελθόν και για κάποιους λόγους καθυστερούσαν κάποιοι να δώσουν λύση. Αλλά εγώ θα ήθελα πριν να τοποθετηθώ στο νομοσχέδιο, να κάνω μια αναφορά σε μια τροπολογία που θα καταθέσω, γιατί εξαιτίας της λειτουργίας του Ο.Α.Σ.Θ., έχουν προσκληθεί «τριγμοί» στο ΚΤΕΛ και θα καταθέσω μια τροπολογία, για να προστατέψουμε το ΚΤΕΛ. Το 2001 κ. Υπουργέ με τον νόμο 2898/2001 επεκτάθηκαν χωρίς την συναίνεση του ΚΤΕΛ οι συγκοινωνίες σε 15 δήμους του. Στην Θεσσαλονίκη, έγινε αφαίρεση του έργου από το ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης προς τον Ο.Α.Σ.Θ.. Συγκεκριμένα αφαιρέθηκαν από το ΚΤΕΛ οι δήμοι με τη μεγαλύτερη επιβατική κίνηση, πάνω από το 80% του έργου, και στο ΚΤΕΛ έμεινε το ορεινό και άγονο τμήμα του νομού. Για να διασφαλισθεί η ικανότητα του ΚΤΕΛ να εκτελεί το έργο στο εναπομείναν άγονο τμήμα, δόθηκαν στο ΚΤΕΛ 26 μετοχές, τις οποίες πλήρωσε, καταβάλλοντας στον Ο.Α.Σ.Θ. 1,9 εκατ. €.

Το 2010, με τον νόμο 3897/2010, επεκτάθηκε η συγκοινωνία σε 9 ακόμη δήμους και το ΚΤΕΛ έλαβε ακόμη τρεις μετοχές τις οποίες πλήρωσε με 271.000 ευρώ. Στην συμφωνία ΚΤΕΛ-Ο.ΑΣ.Θ. προβλέπεται ότι τα έσοδα από τη συγκοινωνία, στο μισό περίπου τμήμα αυτής της επέκτασης, πηγαίνουν στον Ο.ΑΣ.Θ., ενώ στο υπόλοιπο, το ΚΤΕΛ είναι υποχρεωμένο, να παρέχει έκπτωση 50% επί των υπεραστικών εισιτηρίων. Έτσι, για την στήριξη της ζημιογόνας συγκοινωνίας στο νομό, το ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης, λαμβάνει την αποζημίωση του νόμου 3897/2010 και το μέρισμα 29 μετοχών συν τα έσοδα από τα εισιτήρια του νομού.

Για το 2016, τα έσοδα αυτά, σύμφωνα με τον απολογισμό της εταιρίας ήταν 2.991.523 ευρώ. Για την επίτευξη αυτών των εσόδων, το σύνολο των δαπανών ήταν 3.212.700 ευρώ. Επομένως και με αυτές τις συνθήκες, το έργο στον νομό είναι ζημιογόνο κατά 221.000 ευρώ περίπου και η ζημία αυτού καλύπτεται από τα έσοδα της γραμμής της Αθήνας.

Με το νομοσχέδιο «Νέο ρυθμιστικό πλαίσιο για τις Αστικές Συγκοινωνίες στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης και άλλες διατάξεις» καταργούνται οι οικονομικές συμφωνίες των νόμων 2898/2001 και 3897/2010 και συνεπώς: Η ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε., δεν θα λαμβάνει πλέον το μέρισμα, των 29 μετοχών που δινόταν για την στήριξη της βιωσιμότητας της και θα έχει ζημία περί το 1,6 εκατ. € ετησίως, με την ίδια συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση.

Δεύτερον, τίθεται το επείγον και σοβαρό ερώτημα, σχετικά με την συνέχιση της σύμβασης, η οποία κυρώθηκε με τον νόμο 3897/2010, με βάση την οποία διεξάγεται η συγκοινωνία στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης σήμερα, δεδομένου ότι δεν θα ισχύει πλέον ή πιο απλά: Τι θα συμβεί στην συγκοινωνία του νομού μετά την ισχύ του νέου νόμου;

Πρέπει να τονίσουμε ότι σήμερα με την ισχύουσα σύμβαση στις περιοχές που η συγκοινωνία διεξάγεται με τα λεωφορεία του ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης, υπάρχουν δύο καθεστώτα. Το Άνω των λιμνών, Σοχός και τα λοιπά, όπου οι κάτοικοι μεταφέρονται με λεωφορεία του ΚΤΕΛ αλλά με εισιτήριο του Ο.Α.Σ.Θ. και οι εισπράξεις πηγαίνουν στον Ο.Α.Σ.Θ.. Και δεύτερον το Κάτω των λιμνών, Σταυρός, Ζαγκλιβέρι κ.τ.λ., όπου οι κάτοικοι πληρώνουν μειωμένο κατά 50% υπεραστικό εισιτήριο και οι εισπράξεις περιέρχονται στο ΚΤΕΛ. Τίθεται λοιπόν το ερώτημα, αν μετά την ψήφιση και θέση σε ισχύ του νέου νόμου, το ΚΤΕΛ θα εκτελεί την συγκοινωνία, με υπεραστικό εισιτήριο πλέον, με τους κανόνες και τον αριθμό δρομολογίων, που προβλέπεται από την νομοθεσία περί υπεραστικών ΚΤΕΛ; Πρακτικά αυτό σημαίνει ότι οι κάτοικοι που μετακινούνται τώρα με ένα ευρώ στην περιοχή Άνω των λιμνών, θα πληρώνουν πλέον 3 με 4 ευρώ και οι κάτοικοι Κάτω των λιμνών, θα πληρώνουν από 4 € π.χ. για Ασπροβάλτα 8 € πλέον. Συνεπώς θα πρέπει άμεσα να ληφθεί μέριμνα, για την σύναψη νέας σύμβασης, που θα διασφαλίζει την βιωσιμότητα του ΚΤΕΛ στη βάση του κόστους. Συνεπώς τα έσοδα του συστήματος εισιτήρια συν αποζημίωση θα πρέπει να είναι μαζί με ένα εύλογο επιχειρηματικό κέρδος, περίπου 3,5 εκατομμύρια ευρώ, για τον ίδιο αριθμό δρομολογίων που εκτελούνται σήμερα. Θα ήθελα να το δείτε αυτό κ. Υπουργέ και να το συζητήσουμε, γιατί πραγματικά δημιουργεί «τριγμούς» σοβαρούς στο ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης.

Για το νομοσχέδιο θα ήθελα να πω δύο λόγια. Βρισκόμαστε κυρίες και κύριοι συνάδελφοι σήμερα εδώ, για ένα σημαντικό νομοσχέδιο, για την δημιουργία ενός δημόσιου Φορέα, για τις Αστικές Συγκοινωνίες Θεσσαλονίκης, ενός Φορέα που θα λειτουργεί με διαφάνεια και συνέπεια, δίνοντας τέλος στην ταλαιπωρία του επιβατικού κοινού της πόλης.

Στον έλεγχο του ελληνικού δημοσίου περνάει ο Ο.Α.Σ.Θ., όπως περνάει και η περιουσία του, η οποία ωστόσο, παραμένει προσωρινά στην κατοχή του Οργανισμού για ένα μεταβατικό στάδιο, το αργότερο μέχρι τέλους του 2019, για να μην διαταραχθεί το συγκοινωνιακό έργο. Τι εισάγεται λοιπόν με το νέο αυτό νομοσχέδιο; Προβλέπεται η ίδρυση δύο νέων δημόσιων Φορέων του Ο.Σ.Ε.Θ.- Οργανισμός Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης και του Α.ΣΥ.Θ.- Αστικές Συγκοινωνίες Θεσσαλονίκης. Ο πρώτος Φορέας, θα είναι εποπτικός για τον συντονισμό όλων των μέσων μαζικής μεταφοράς της πόλης και της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης. Ενώ ο δεύτερος Α.ΣΥ.Θ., θα είναι Φορέας Λειτουργίας για τα αστικά λεωφορεία και αργότερα για το μετρό. Και στους δύο Φορείς, θα συμμετέχουν στην Διοίκηση εκπρόσωποι της αυτοδιοίκησης, του πρώτου και δεύτερου βαθμού, ενώ όλες οι θέσεις εργασίας στον Ο.Α.Σ.Θ. και στον Σ.Α.Σ.Θ. διασφαλίζονται και μεταφέρονται στους νέους Φορείς.

Με αυτό τον τρόπο θεωρώ, φαίνεται και από την φύση του νομοσχεδίου, αλλά και την διάθεση του νομοθέτη, που είναι τέτοια που μας αποτρέπει να προβληματιστούμε για κάτι τόσο σημαντικό, όπως είναι η συνέχιση των καθηκόντων χιλιάδων συμπολιτών μας, που απασχολούνται στον Οργανισμό. Οι δύο νέοι Φορείς, θα ξεκινήσουν το έργο τους άμεσα, για να υποστηρίξουν την βελτίωση της καθημερινότητας των πολιτών στην Θεσσαλονίκη, που τόσο έχουν ταλαιπωρηθεί και φυσικά όλοι μας προσβλέπουμε σε καλύτερες υπηρεσίες προς αυτούς.

Το υπό εξέταση κείμενο, είναι ένα αποτέλεσμα διαβούλευσης, με αρμόδιους φορείς, όπου υπεδείχθησαν τα αρνητικά φαινόμενα λειτουργίας του Ο.Α.Σ.Θ.. Η αδυναμία στην καταβολή ακόμη και των δεδουλευμένων των εργαζομένων στον Ο.Α.Σ.Θ., αλλά και οι μεγάλες οφειλές προς το δημόσιο και στις τράπεζες και μια προσπάθεια εναρμονισμού μας με το ευρωπαϊκό δίκαιο και τον κανονισμό για τις δημόσιες μεταφορές, όπως αυτός προβλέπεται και με ό,τι προβλέπει για τις περιπτώσεις σαν τη δική μας, για την υιοθέτηση μηχανισμών. Δηλαδή που μπορούν να χρησιμοποιούνται για να εξασφαλίζεται η παροχή δημόσιων υπηρεσιών, επιβατικών μεταφορών.

Για να συμβούν αυτά προβλέπονται και ρυθμίζονται οι διαδικασίες αποτίμησης της επιχείρησης, ρυθμίζεται η διαδικασία εκκαθάρισης του ΟΑΣΘ και εξασφαλίζεται η ομαλή μετάβαση του μεταφορικού έργου στο νέο φορέα με πλήρη διασφάλιση των εργασιακών δικαιωμάτων του προσωπικού του ΟΑΣΘ, μια κίνηση ουσιαστική καθώς λύνει ένα χρόνιο πρόβλημα της πόλης, αυτό των αστικών συγκοινωνιών. Στα κεντρικά σημεία του νομοσχεδίου θα σταθούμε με σαφήνεια και στις αυριανές συνεδριάσεις και στην Ολομέλεια, αλλά δεν μπορώ σαν Βουλευτής Θεσσαλονίκης, να μη στηρίξω αυτή την πρωτοβουλία - τομή για τον αστικό ιστό της πόλης και της συγκοινωνίας της.

Οι Ανεξάρτητοι Έλληνες είμαστε θετικοί στο νομοσχέδιο και το στηρίζουμε. Σας ευχαριστώ.

ΘΕΟΔΩΡΑ ΤΖΑΚΡΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής): Και εμείς ευχαριστούμε. Το λόγο έχει ο κ. Φωκάς, Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων, για 12 λεπτά.

ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΦΩΚΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων): Κύριε Υπουργέ, αγαπητοί συνάδελφοι, θα ήθελα, καταρχήν, να πω, πώς πρώτοι εμείς ως Θεσσαλονικείς θέλουμε να βρεθεί μια λύση στο θέμα του ΟΑΣΘ. Φτάσαμε στο 2017 για να διεκδικήσουμε τα αυτονόητα. Θέλουμε μια ευρωπαϊκή πόλη, όπως η Θεσσαλονίκη να έχει σύγχρονες συγκοινωνίες. Θέλουμε να υπάρχουν λεωφορεία, κύριε Υπουργέ, με κλιματισμό, να υπάρχουν λεωφορεία με 40 βαθμούς που δεν έχει κλιματισμό μέσα το λεωφορείο, είναι «παστωμένοι» οι Θεσσαλονικείς και τα λεωφορεία είναι παμπάλαια. Υπάρχουν λεωφορεία τα οποία πίσω από το λεωφορείο δεν μπορεί να σταθεί μηχανόβιος, είναι η εικόνα καθημερινή να βλέπουμε μηχανόβιους πίσω από τα λεωφορεία και να καλύπτουν το πρόσωπό τους. Οπότε θέλουμε λεωφορεία σύγχρονα – καινούργια, δηλαδή το αυτονόητο για μια πόλη όπως η Θεσσαλονίκη.

Βέβαια, όπως πολύ σωστά είπατε, να ακουστούν αλήθειες. Όπως πριν από λίγο είπατε κάποιες. Για το πώς φτάσαμε σε αυτή την «κατάντια», να έχει η Θεσσαλονίκη ένα και μοναδικό μέσο και αυτό να είναι προβληματικό και βέβαια, κύριε Υπουργέ, όμηροι σε αυτή τη διαμάχη τη δική σας με τη διοίκηση του ΟΑΣΘ και των εργαζομένων είναι οι πολίτες της πόλης. Αυτό που προκαλεί εντύπωση είναι ο βαθιά συγκρουσιακός λόγος σας με τις εμπρηστικές σας δηλώσεις διαλύσατε κάθε προσπάθεια ευρέσεως μιας συναινετικής λύσης- μιας φόρμουλας, που θα μπορούσε να μας οδηγήσει σε κάτι νέο, σε κάτι καλύτερο.

Σας θυμίζω μόνο, ενδεικτικά, μόνο μία συνέντευξη που είχατε στο ραδιοφωνικό σταθμό στο «κόκκινο», λέτε: «Υπήρχε πάρτι για πολλά χρόνια, έχει τελειώσει αυτό το πάρτι στον ΟΑΣΘ». Πριν από μερικούς μήνες, 12 Μαΐου από τη Θεσσαλονίκη είπατε: «να σταματήσει να λεηλατεί την περιουσία του Ελληνικού Δημοσίου και να πληρώσει τους εργαζομένους». Πριν λίγες μέρες 9 Ιουλίου αναφερθήκατε στον ΟΑΣΘ «ως μια οικονομική όαση σπατάλης δημοσίου χρήματος μέσα σε πιο μεγάλη οικονομική κρίση της χώρας, μέσα σε καθημερινές θυσίες του ελληνικού λαού».

Αποτέλεσμα όμως των κινήσεων σας, είδαμε, ότι δύο βδομάδες το Σεπτέμβριο του 2016 - μια περίοδος που έχει πάρα πολύ τουρισμό Θεσσαλονίκη - 8 ημέρες το Μάιο του 2017 έμεινε η πόλη χωρίς λεωφορεία. Η ταλαιπωρία των πολιτών ήταν πρωτοφανής. Ζήσαμε καταστάσεις ανθρώπων νεφροπαθών, που ήθελαν να πάνε στα νοσοκομεία, δεν μπορούσαν, να μετακινηθούν. Υπήρξαν πολλές περιπτώσεις ανθρώπων, που δεν μπορούσαν να πάνε στη δουλειά τους, γιατί ο καθένας υπολογίζει το αν θα πάρει ταξί ή όχι.

Ο τουρισμός της Θεσσαλονίκης έπαθε μεγάλη ζημιά, διότι ερχόντουσαν τουρίστες και δεν μπορούσαν να πάνε από και προς το αεροδρόμιο με άλλο μέσον, πλην του ταξί. Ζήσαμε καταστάσεις, όπως στα ΚΤΕΛ Μακεδονίας, στα οποία ερχόντουσαν από όλη τη Μακεδονία και από όλη την Ελλάδα πολίτες, οι οποίοι ήθελαν να μετακινηθούν για να πάνε στον τελικό τους προορισμό και δεν μπορούσαν. Καταλαβαίνετε, ότι έχοντας η πόλη ένα μοναδικό μέσο μαζικής μεταφοράς - δεν έχουμε μέτρο, δεν έχουμε τραμ, δεν έχουμε τρόλεϊ, θέλουμε τουλάχιστον αυτό το μέσο, να είναι αξιόπιστο και σοβαρό. Όλα αυτά τα λέω, γιατί αύριο θα έρθουν οι φορείς και θα πρέπει να κουβεντιάσουμε μαζί τους, να δούμε τι έχουν να μας πουν και αν κάτι είναι να αλλάξουμε, να το αλλάξουμε στο νομοσχέδιο, προς όφελος των πολιτών και μόνο.

Να έλθουμε τώρα στο νομοσχέδιο θα ήθελα να θέσω κάποια ερωτήματα για να επιλέξουμε και εμείς τη θέση μας ως κόμμα.

Το Ελληνικό Δημόσιο μπορεί, να εξαγοράσει μια ιδιωτική εταιρεία, όπως είναι ο ΟΑΣΘ; Είσθε νομικά έτοιμοι, να αντιμετωπίσετε τις νομικές κινήσεις στις οποίες θα προβεί -όπως δείχνουν όλα- η Διοίκηση του ΟΑΣΘ και πιθανόν και οι εργαζόμενοι;

Δεσμευθήκατε, για τη μη αύξηση στην τιμή του εισιτηρίου. Θα παρακαλούσα να το επαναλαμβάνατε στην Ολομέλεια, τουλάχιστον, ότι δεν πρόκειται να αυξηθεί το εισιτήριο, ήδη είναι πολύ υψηλό το τίμημα. Πόσο θα κοστίσει τελικά στο δημόσιο η εξαγορά; Αν το γνωρίζετε. Ο κρατικός ΟΑΣΘ θα κοστίσει λιγότερο στο κράτος, από ότι σήμερα; Με ποιο καθεστώς θα γίνει η επαναπρόσληψη των εργαζομένων; Τι μισθούς θα δώσετε στο νέο κρατικό μοντέλο, που εισάγετε; Μήπως τελικά ο ΟΑΣΘ κρατικοποιείται, για να ενταχθεί στο υπέρ-ταμείο; Γιατί η τρόικα θέλει όλη η περιουσία του Ελληνικού Δημοσίου να περάσει στα χέρια ιδιωτών. Η Θεσσαλονίκη, κύριε Υπουργέ, δεν θέλει, να ξαναζήσει ούτε μια μέρα ξανά, χωρίς λεωφορεία. Αυτός είναι ο στόχος μας, εκεί θα πρέπει να καταλήξουμε, όταν θα τελειώσει η Ολομέλεια. Συνεπώς, επί της αρχής επιφυλάσσομεθα.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Επιφύλαξη.

Ολοκληρώνουμε με τους Ειδικούς Αγορητές με τον κ. Αμυρά από το Ποτάμι, για 12 λεπτά.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Κυρίες και κύριοι Συνάδελφοι, αγαπητέ κύριε Υπουργέ, έρχομαι κατευθείαν «στο ψητό». Ο ΟΑΣΘ ήταν ένα υβριδικό, προβληματικό, γκρίζο μοντέλο κρατικοδίαιτης ιδιωτικής επιχείρησης, που ζούσε με τα χρήματα των φορολογουμένων στην ουσία, ή μάλλον πλούτιζε, δεν ζούσε, πλούτιζε. Είχε μονοπωλιακό χαρακτήρα και έκανε ό,τι ήθελε. Ένα στοιχείο μόνο θα δώσω ότι: Οι συγκοινωνίες στην Αθήνα επιδοτείτο κάθε λεωφορείο το χρόνο με 55.000 €, το αντίστοιχο λεωφορείο στη Θεσσαλονίκη το χρόνο επιδότηση πόσο λέτε; 210.000 €. Αυτά, λοιπόν, είναι στοιχεία πραγματικά - συγκλονιστικά.

Μιλάμε, λοιπόν, για ένα μονοπωλιακό καθεστώς «φαύλο» το λέω ξεκάθαρα, όπου πολλές μικρό ομάδες είχαν βρει εκεί τη φωλιά τους «για να αρμέγουν την ισχνή αγελάδα» που λέγεται ελληνικό κράτος. Όμως σε αυτό συμφωνώ. Στη διαπίστωση αυτή νομίζω, ότι ταυτιζόμαστε. Άμα δε προσθέσουμε και αυτά που διαβάζουμε στην αιτιολογική έκθεση, ότι «ο ΟΑΣΘ μεταξύ άλλων έχει παραβεί τις συμβατικές του υποχρεώσεις σε σχέση με τα δρομολόγια- τεράστιες αποκλίσεις στα δρομολόγια μεταξύ των προγραμματισμένων και των εκτελεσθέντων. Λιγότερα τα εκτελεσθέντα ,περισσότερα τα προγραμματισμένα, αλλά η επιδότηση και τα χρήματα ήταν για τη θεωρία και όχι για το πρακτικό μεταφορικό έργο. Φαινόμενα κακής διαχείρισης, άρνηση της Διοίκησης και των Μετόχων να εφαρμοσθούν το Κοινοτικό και Εθνικό πλαίσιο των κανονισμών αναθέσεων και προμηθειών, τι συζητάμε τώρα; Μέχρι εδώ νομίζω ότι είμαστε σύμφωνοι κ. Σπίρτζη, από δω και πέρα αρχίζουν τα θέματα, πώς αντιμετωπίζεις μια τέτοια κακή κατάσταση; Μπαίνω κατευθείαν στη δική μου πρόταση και του «Ποταμιού» και μετά θα σας θέσω κάποια ερωτήματα τα οποία θέλω και θα πούμε και κάποια άλλα πράγματα. Για εμένα το ερώτημα είναι στρατηγικής πολιτικής κατεύθυνσης, παίρνεις μια στρεβλή ιδιωτική επιχείρηση την οποία βεβαίως, κακώς την επικαλεστήκατε ως παράδειγμα ιδιωτικής επιχείρησης.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): *Ομιλεί εκτός μικροφώνου.*

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Αυτοί δεν είναι ιδιώτες, αυτή είναι «κατσαπλίαδες», με συγχωρείτε, κύριε Υπουργέ, με τέτοιου είδους αβάντες και τέτοιου είδους συμβάσεις χαριστικές και λεόντειες, εγώ θα σας πάω στο φεγγάρι και στο διάστημα πιο γρήγορα από τη διαστημική υπηρεσία του κ. Παππά, με τέτοιου είδους αβάντες και άρα θα σας έλεγα ότι η λύση και η απάντηση μας για εμάς είναι η εξής στο ερώτημα, θέλουμε μια κρατική επιχείρηση, όπως πάει να γίνει τώρα, ως διάδοχο του ΟΑΣΘ, η οποία κρατική επιχείρηση να είχε όλες τις διαδρομές της Θεσσαλονίκης;

Ή θέλουμε διαδρομές που θα δημοπρατούνται από το ρυθμιστικό φορέα και βεβαίως βάσει κριτηρίων και κανόνων Ευρωπαϊκών και διαφάνειας, ο πλειοδότης θα μπορεί να παίρνει πακέτο – κομμάτι κάποιων διαδρομών. Εμείς λοιπόν σας το λέμε ξεκάθαρα σαν «Ποτάμι» και εγώ ξεκάθαρα, είμαστε υπέρ της ιδιωτικοποίησης του μεταφορικού έργου της Θεσσαλονίκης, όχι στη στρεβλή βάση του ΟΑΣΘ. Αλλά θα σας φέρνω ως παράδειγμα δύο καλά ευρωπαϊκά δείγματα μεσογειακών πόλεων που έχουν το μέγεθος της Θεσσαλονίκης, έχουν και αυτά θάλασσα, έχουν ιδιομορφίες στις συγκοινωνίες, είναι αυτό της Βαρκελώνης και του Μιλάνο, που βέβαια δεν έχει θάλασσα, αλλά εν πάση περιπτώσει έχει ομοιότητες με τη Θεσσαλονίκη.

Σε αυτά τα συστήματα συγκοινωνιών υπάρχει και σύμπραξη δημόσιο με ιδιωτικό τομέα, πολύ σημαντικό αυτό, εγώ το βρίσκω το ιδανικό, αλλά υπάρχουν και καθαρά κομμάτια διαδρομών που το δημόσιο για κάποιο λόγο δεν είχε ενδιαφέρον να διεκδικήσει και εκτελούνται ως μεταφορικό έργο, από ιδιωτικές εταιρείες, με χαμηλό κόμιστρο, με υψηλής ποιότητας υπηρεσίες και χωρίς να επιβαρύνουν επιτέλους τον φορολογούμενο, παρά μόνο τον επιβάτη.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΗΣ: *Ομιλεί εκτός μικροφώνου*

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Έχει και επιδότηση, βεβαίως, από ευρωπαϊκούς πόρους, μισό λεπτό, σας παρακαλώ. Εγώ έχω αμφιβολίες για αυτό μου πηγαίνει να γίνει τώρα, φεύγουμε από τον κακό ΟΑΣΘ, και φοβάμαι ότι θα πάμε σε έναν κρατικό ενδεχομένως ΟΑΣΘ, πλαδαρό και όχι αποτελεσματικό. Από πού βγάζω αυτό το συμπέρασμα; Θα σας πω, διαβάζω λοιπόν εδώ ότι ο διορισμός της πλειοψηφίας των μελών της Διοίκησης και του ρυθμιστικού φορέα που θα αντικαταστήσει τον ΣΑΣΘ και του μεταφορικού φορέα που θα αντικαταστήσει τον ΟΑΣΘ, θα διοριστεί από εσάς, όχι από το πρόσωπο, από τον Υπουργό.

Θα διοριστεί με Υπουργική Απόφαση η Διοίκηση, ένα αυτό, το δεύτερο, οι προδιαγραφές των εγκαταστάσεων, τα σχέδια συμβάσεων, οι κυρώσεις, το κόμιστρο, η απαλλοτρίωση, η μεταβολή της γεωγραφικής θέσης του ΣΕΘ και τα λοιπά, πάλι με Κοινές Υπουργικές Αποφάσεις, είναι αποκλειστικά δική σας, προσέξτε γιατί σας το λέω αυτό. Για το κόμιστρο σας το λέω, είπε ο κ. Φωκάς, σας προκάλεσε να επαναλάβετε ότι δεν θα αυξηθεί το εισιτήριο στη Θεσσαλονίκη, γιατί φοβάμαι ότι έχετε ένα στα ένα στα κόμιστρα, δηλαδή, παραλάβατε το εισιτήριο για παράδειγμα στην Αθήνα στο 1,20 μετά τη μείωση που είχε κάνει ο κ. Χρυσοχοΐδης και το πήγατε στο 1,40.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Το Φ.Π.Α. το έκανε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Ναι, αλλά, είχε Φ.Π.Α. και πριν, δεν είχε Φ.Π.Α. και πριν;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Όχι, να σας θυμίσω λίγο την αύξηση;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Ναι.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Η αύξηση έγινε γιατί από τις μη νεοδημοκρατικές δεσμεύσεις των μνημονίου, υποχρεωτικά ανέβηκε το Φ.Π.Α., πήγε από το 13% στο 23%, αυτή ήταν η διαφορά στην Αθήνα.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Σύμφωνοι, ναι, εννοείται, μόνο η αύξηση του Φ.Π.Α. θα είναι δική σας επιτυχία.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Δεν ήταν αύξηση της τιμής του εισιτηρίου ή των εσόδων του ΟΑΣΑ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Ναι, άλλα ο επιβάτης και στην τιμή του επιβάτη και στο πορτοφόλι του, στην τσέπη του, αυτό πόνεσε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ναι και κρατήσαμε για να σας θυμίσω κ. Αμυρά, για τους εργαζόμενους, κρατήσαμε σταθερές, δεν επιβαρύνθηκε αυτήν την αύξηση του Φ.Π.Α., ο εργαζόμενος που έπαιρνε κάρτες μηνιαίες, τριμηνιαίες ή ετήσιες, γιατί δώσαμε μεγάλη μάχη για να το κρατήσουμε αυτό, που σημαίνει ότι για όσους χρησιμοποιούν τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς στην Αθήνα και χρησιμοποιούν κάρτες, κατ' ουσίαν μειώθηκε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Για τους άλλους όμως που χρησιμοποιούν εισιτήριο;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Για τους άλλους που χρησιμοποιούν ευκαιριακά το εισιτήριο, όχι καθημερινά, ευκαιριακά, αυξήθηκε. Για τον εργαζόμενο που παίρνει κάρτα, μειώθηκε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Ναι, ωραία, κ. Υπουργέ, όμως έχω κάποια ερωτήματα για να μπορέσω να ξαναπιάσω το νήμα, γιατί δεν βγαίνουν από την Αιτιολογική Έκθεση.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Συγνώμη που σας διακόπτω κ. Αμυρά, μια προσθήκη εδώ, επειδή έχουμε κατηγορηθεί πως είμαστε και «κουβαρντάδες» για αυτό, να θυμίσω, επίσης για τις δημόσιες αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας οι άνεργοι μετακινούνται δωρεάν.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Εδώ όμως έχω να σας πω, προσέξτε…

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Να το θυμηθούμε αυτό.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Κύριε Υπουργέ, προσέξτε, κάτι το οποίο το έχω αναφέρει αρκετές φορές, γιατί το έχω μελετήσει, το έχω ψάξει και το έχω τεκμηριώσει, βάσει του τρίτου μνημονίου, ο μεταφορέας μπορεί να αρνηθεί την παροχή υπηρεσίας σε αυτούς που έχουν τα δωρεάν, δηλαδή, τους ανέργους και τους ανάπηρους, εάν υπάρχουν ληξιπρόθεσμες οφειλές κρατικών επιχειρήσεων, του κράτος, προς τις συγκοινωνίες. Θέλω να πω ότι δεν είναι και απολύτως ξεκάθαρο αυτό το πράγμα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Όχι, είναι απολύτως ξεκάθαρο, στην Αθήνα οι άνεργοι με επίδειξη της κάρτας ανεργίας μετακινούνται δωρεάν και μόλις εφαρμοσθεί και το ηλεκτρονικό εισιτήριο θα έχουν την αντίστοιχη κάρτα τους ελεύθερων διαδρομών δωρεάν. Στη Θεσσαλονίκη έχουμε μια διεθνή πρωτοτυπία, τους πιάνουν οι ελεγκτές του ΟΑΣΘ, τους βάζουν πρόστιμο, στη συνέχεια τους το διαγράφουν και διεκδικούν το πρόστιμο από το Ελληνικό Δημόσιο και φυσικά το παίρνουν με το θεσμό της διαιτησίας που υπάρχει.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Το παίρνει ο ΟΑΣΘ εννοείτε;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ναι, το πρόστιμο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Ναι, το πρόστιμο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Το πολλαπλάσιο του εισιτηρίου, δεν έχει έρθει ποτέ ο ΟΑΣΘ να πει ότι θέλουμε να μετακινήσουμε δωρεάν τους ανέργους και θέλουμε τόσα χρήματα, όχι. Πιάνει τους ανέργους, τους βάζει πρόστιμο, το διαγράφει και μάλιστα υπάρχουν άνθρωποι που αγωνίζονται για να διαγραφούν, αιτιολογημένα πολιτικά, απόλυτα, τα πρόστιμα από τους ανέργους και το πληρώνεται από το Ελληνικό Δημόσιο, το πρόστιμο. Όχι το εισιτήριο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Ναι, το κατάλαβα, βέβαια, προσέξτε, ας υποθέσουμε ότι αύριο γίνεται ανασχηματισμός και ας χτυπήσουμε ξύλο ό,τι φεύγετε από Υπουργός Υποδομών και πηγαίνετε κάπου αλλού, σε κάποιο άλλο Υπουργείο, και ο αντικαταστάτης σας διορίζει μια άλλη Διοίκηση στον ΟΑΣΑ, εάν θέλει η Διοίκηση των αστικών συγκοινωνιών μπορεί να αρνηθεί, σας είπα, την παροχή υπηρεσίας προς στον ανάπηρο ή τον πολύτεκνο ή τον άνεργο, δεδομένου ότι υπάρχουν ληξιπρόθεσμες οφειλές προς τις αστικές συγκοινωνίες από το κράτος. Είναι μια ρύθμιση η οποία υπάρχει στο μνημόνιο, το ξέρετε αυτό, δεν μπορείτε να το αρνήθηκε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Να το διευκρινίσω αυτό κυρία Πρόεδρε, για να μην υπάρχει κενό.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Κύριε Υπουργέ, όμως να συνεχίσω κάποια ερωτήματα, με συγχωρείται, όπου είναι πρακτικά και ενδεχομένως να με διαφωτίσετε, όταν έχουμε μια Ανώνυμη Εταιρεία, όπως είναι ο ΟΑΣΘ…

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ο ΟΑΣΘ δεν είναι Α.Ε..

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Αλλά τι είναι;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Δεν είναι Α.Ε., δεν είναι Ε.Π.Ε., δεν είναι Π.Ι.Δ., «δεν είναι οι κάμποι, δεν είναι τα βουνά», είναι ένα μόρφωμα που προβλέπεται με το Διάταγμα του 1957.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Αυτό που σας είπα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Δεν είναι Ανώνυμη Εταιρία, αν ήταν Α.Ε. θα είχαμε άλλες προβλέψεις όλα αυτά τα χρόνια, είναι ΟΑΣΘ, είναι αυτό το οποίο υπερασπίζεται για δεκαετίες η Ν.Δ. και ο παλαιοκομματισμός στη χώρα.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Ωραία, αυτό το μόρφωμα που θα μετεξελιχθεί, βάσει της αναγκαστικής εξαγοράς σε μια Ανώνυμη Εταιρεία, δεν θα γίνει Α.Ε., το διάδοχο σχήμα;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ναι.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Πολύ ωραία, για να γίνει αυτή η μεταβίβαση, δεν πρέπει να έχει ενημερότητα φορολογική και ασφαλιστική ο ΟΑΣΘ; Γιατί σε αυτήν την περίπτωση -πρακτικό ερώτημα- διαλύεται, αλλά πώς, θα μεταβιβάσει την περιουσία του, θα γίνει 1002 νομικές και οικονομικές πράξεις. Σας παρακαλώ μην αντιδράτε, πρακτικά ερωτήματα κάνω και θέλω διευκρινιστικές απαντήσεις, γι' αυτό ρωτώ. Μας διαβάσατε ένα σωρό εκκρεμότητες οικονομικές του οργανισμού προς τα ασφαλιστικά ταμεία, προς εφορίες, προς τους πάντες, μπορείτε να μας πείτε συνολικά αυτό το ποσό ποιο είναι;

Αυτή είναι μια ερώτηση και τι θα γίνει, θα γίνει συμψηφισμός των όσων χρωστάει ο ΟΑΣΘ, με το ενδεχόμενο όπως είπατε, των εκτιμητών ποσό; Αυτό θα γίνει; Το κατάλαβα καλά. Ακόμη δύο πράγματα. Όσον αφορά στον ευρωπαϊκό κανονισμό 1370/2007/ΕΕ, σας είχα καταθέσει μια ερώτηση τον Ιανουάριου του 2016 και σας ρωτούσα πώς θα τον εφαρμόσετε ή θα εναρμονίσετε τον εθνικό μας βηματισμό για τις συγκοινωνίες. Τότε μου απαντήσατε γραπτά ότι έχετε συγκροτήσει μια επιτροπή περί των θεμάτων απελευθέρωσης των αστικών συγκοινωνιών στο πλαίσιο εφαρμογής του κανονισμού, καθώς και ότι αυτή η επιτροπή έχει ως έργο την υποβολή πορίσματος έως 30 Απριλίου του 2016. Μέσα από αυτό το πόρισμα θα μας έλεγε η επιτροπή προς τα που να κατευθυνθούμε σε σχέση με τον κανονισμό, προς ιδιώτες, προς το δημόσιο ή προς το κρατικό σύστημα μεταφορών ή όχι.

Σας ερωτώ, πραγματικά, αυτή η επιτροπή τι πόρισμα έβγαλε; Επίσης, να υπενθυμίσω ότι το ευρωπαϊκό πλαίσιο δεν λέει απαραίτητα ούτε προς ιδιώτη ούτε προς δημόσιο, έτσι δεν είναι; Λέει ότι ανάλογα με τον τρόπο οργάνωσης που θα επιλέξει να πορευθεί η κάθε χώρα, η κάθε πόλη, η κάθε τοπική κοινωνία. Εκεί χρειάζεται να υπάρχουν και κάποιοι κανόνες συμβατοί με το ευρωπαϊκό δίκαιο κ.λπ. κ.λπ.. Αυτό το αναφέρω, διότι άκουσα πολλά για την ευρωπαϊκή Οδηγία που δεν ισχύουν.

Κύριε Υπουργέ, εμείς, λέμε να ιδιωτικοποιηθεί το μεταφορικό έργο της Θεσσαλονίκης με διεθνείς ανοιχτούς διαγωνισμούς. Επίσης, να ιδιωτικοποιηθούν και να παραχωρηθούν βάσει κανόνων και έναντι τιμήματος οι διαδρομές και ας κοπούν σε δέκα πακέτα οι διαδρομές ανάλογα με τις μελέτες που θα έχουν γίνει, και αν θέλει ο ΟΑΣΘ ας διεκδικήσει σε διαγωνισμό όποιο έργο θέλει εκεί.

Τέλος, επιφυλάσσομαι για την Ολομέλεια, διότι θέλω να ακούσω τις απαντήσεις του Υπουργού. Πάντως, εμείς, λέμε ότι είμαστε επιτέλους υπέρ της ανάπτυξης της υγιούς ιδιωτικής επιχειρηματικότητας και στον τομέα των μεταφορών. Υπάρχουν πολλά παραδείγματα στο εξωτερικό. Έχω την αίσθηση ότι δεν πρέπει να μείνουμε πίσω και να μην γυρίσουμε πάλι σε άλλες δεκαετίες, όπου ο κρατισμός και οι δημόσιες συγκοινωνίες και όλο αυτό το πλέγμα των εταιρειών και των ανθρώπων που προσλαμβάνονταν και δεν γνωρίζω και τι άλλο έκαναν, αλλά μόνο μεταφορικό έργο δεν έδιναν.

Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Τον λόγο έχει η κυρία Τζάκρη.

ΘΕΟΔΩΡΑ ΤΖΑΚΡΗ: Το νέο ρυθμιστικό πλαίσιο για τις αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης και γενικά της περιφερειακής ενότητας της Θεσσαλονίκης που συζητούμε σήμερα, ουσιαστικά έρχεται να αξιοποιήσει την εμπειρία του υφιστάμενου συστήματος αστικών συγκοινωνιών της Αθήνας, χρησιμοποιώντας και αξιοποιώντας όλες αυτές τις βέλτιστες πρακτικές και προσεγγίσεις που χρησιμοποιούν οι αστικές συγκοινωνίες σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Θα έλεγα ότι επαναφέρουν το δημόσιο χαρακτήρα στη διεξαγωγή των επιβατικών μεταφορών στη συμπρωτεύουσα. Επίσης, αντιμετωπίζουν ένα σύνολο παθογενειών, που είχαν υπεισέλθει στην 60 ετών λειτουργία του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ). Ενώ, επίσης, εγκαθιδρύουν ένα καινούργιο και πιο ολοκληρωμένο θεσμικό πλαίσιο και σχεδιασμού και λειτουργίας του συγκοινωνιακού έργου στη συμπρωτεύουσα και, μάλιστα, πρόβλεψης, επέκτασης και ανάπτυξης αυτού του δικτύου. Ποιες είναι οι παθογένειες που είχαν δημιουργηθεί τόσα χρόνια; Νομίζω ότι είναι γνωστές πλέον απ’ όλες και έχουν κοινοποιηθεί και από τον Υπουργό και από τους συναδέλφους της περιφερειακής ενότητας Θεσσαλονίκης.

Πρώτα απ’ όλα το γεγονός ότι ενώ πρόκειται για ένα ιδιωτικό Οργανισμό που λειτουργούσε, τουλάχιστον, με το μανδύα της ιδιωτικής επιχείρησης που μπορεί να μην είχε τη μορφή της Α.Ε. -όπως είπατε κύριε Υπουργέ - όμως ήταν ένα ιδιότυπο μόρφωμα. Επί της ουσίας πρόκειται για ένα κρατικοδίαιτο Οργανισμό που, μάλιστα, η επιχορήγηση του κρατικού προϋπολογισμού σε μερικές περιπτώσεις προσομοίαζε με την επιχορήγηση του προϋπολογισμού του ΟΑΣΑ ο οποίος είναι επιφορτισμένος να πραγματοποιεί πενταπλάσιο μεταφορικό έργο, γιατί ακριβώς απευθύνεται σε πενταπλάσιο πληθυσμό παρά το γεγονός ότι αυτό σε μερικές περιπτώσεις, αυτοί οι προϋπολογισμοί, οι κρατικές επιχορηγήσεις ήταν συγκρίσιμες. Ακόμα παρά το γεγονός ότι υπήρχε αυτή η κρατική επιχορήγηση σε μεγάλο ποσοστό, μέσα από λεόντειες συμβάσεις -όπως σωστά καταδείχθηκε από τους συναδέλφους - η εποπτεία του κράτους διαμέσου των θεσμικών του οργάνων δεν εξασφάλιζε ακριβώς την πλήρη εικόνα που πρέπει να έχει η πολιτεία για τα χρήματα που έδινε για τον εξυπηρετούμενο σκοπό. Θα έλεγα, μάλιστα, ότι θα ήταν δυσανάλογα μεγάλες οι επιχορηγήσεις σε σύγκριση με αυτά που πραγματικά έπαιρναν οι πολίτες.

Σε ό,τι αφορά το επίπεδο της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών να αναφέρω ότι υπήρχαν ζητήματα. Καταδείχθηκε και λέχθηκε από όλους ότι ουσιαστικά οι αστικές συγκοινωνίες Θεσσαλονίκης αποτελούν τη μοναδική επιχείρηση πραγματοποίησης μεταφορικού έργου στη συμπρωτεύουσα, παρά το γεγονός αυτό θα περιμέναμε να υπάρχει υψηλότατο επίπεδο παροχής υπηρεσιών, κυρίως σε ό,τι αφορά τη συχνότητα των δρομολογίων σε ώρες αιχμής. Αυτό δεν συνέβαινε. Δεν συνέβαινε, διότι αποδείχθηκε, εν τοις πράγμασι, όλα αυτά τα χρόνια ότι ο στόλος, ο οποίος ήταν διαθέσιμος από τον Οργανισμό για την πραγματοποίηση αυτού του μεταφορικού έργου και επί της ουσίας υπολείπονταν των πραγματικών αναγκών, με αποτέλεσμα ιδιαίτερα κατά τις ώρες αιχμής. Το έχουμε ζήσει όλοι αυτό ότι οι συνθήκες παροχής του συγκοινωνιακού έργου να είναι ασφυκτικές και να μην προσχεδιάζουνε επ’ ουδενί με τις ενδεδειγμένες και επιβεβλημένης συνθήκης ποιότητας που υπαγορεύονται από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο.

Πώς αντιμετωπίζεται αυτό από το παρόν νομοσχέδιο; Καταρχάς, δημιουργούνται δύο Οργανισμοί, ο Ο.Σ.Ε.Θ. όπου εν τοις πράγμασι θα χαράσσει το συγκοινωνιακό χάρτη της συμπρωτεύουσας και την επέκταση αυτού σε όλη την περιφερειακή ενότητα Θεσσαλονίκης. Επίσης, θα ασκεί εποπτεύοντα ρόλο στον άλλο Οργανισμό, στον Α.ΣΥ.Θ, ο οποίος θα επιτελεί το συγκοινωνιακό έργο που του ανατίθεται και θα εποπτεύεται από τον Ο.Σ.Ε.Θ.. Εδώ να αναφέρω ότι με αυτόν τον τρόπο, αίρεται η παθογένεια του προηγούμενου συστήματος. Είναι μεν στο πρότυπο του ΟΑΣΑ, αλλά εδώ να τονίσω ότι ο λειτουργικός φορέας δεν είναι διπλός. Δηλαδή, με την έννοια ότι στο λειτουργικό φοράς, στον Α.ΣΥ.Θ. υπάγονται τόσο τα λεωφορεία όσο και το ΜΕΤΡΟ ΑΕ. Εγώ αυτό το θεωρώ ως παρέμβαση θετικού χαρακτήρα, με την έννοια ότι πιστεύω ότι θα επιτευχθούν οικονομίες κλίμακας εν τοις πράγμασι. Επίσης, θα αποφευχθούν παθογένειες του παρελθόντος.

Θέλω να κάνω κάποιες βελτιωτικές παρατηρήσεις σε ό,τι αφορά τη καινούργια διάρθρωση του καινούργιου φορέα. Καταρχάς, εφόσον πρόκειται για υπηρεσίες που παρέχονται κοινές από τους δύο Οργανισμούς, θα πρέπει να επιτελούνται από τις ίδιες υπηρεσίες και κυρίως του εποπτεύοντος φορέως που στην προκείμενη περίπτωση είναι ο Α.ΣΥ.Θ, γιατί έχει και καλύτερη εικόνα των παρεχόμενων υπηρεσιών. Για παράδειγμα, οι υπηρεσίες που έχουν σχέση με την αξιοποίηση των υπηρεσιακών στοιχείων ή με την εκμετάλλευση χώρων, όπως για παράδειγμα των στάσεων. Οι υπηρεσίες που έχουν σχέση με το μάρκετινγκ και τη διαφήμιση. Οι υπηρεσίες που έχουν σχέση με τις προμήθειες. Ακόμα οι υπηρεσίες που έχουν σχέση με τη διαχείριση των ανθρωπίνων πόρων. Νομίζω ότι θα πρέπει να επιτελούνται από τις διοικητικές υπηρεσίες της μιας εκ των δύο φορέων ακριβώς για να υπάρξουν οικονομίες κλίμακας.

Επίσης, θεωρώ ότι θα πρέπει να λάβει υπόψη του τα ζητήματα αστικής κινητικότητας σε συνεργασία πάντα με την Τοπική Αυτοδιοίκηση, η οποίο προβλέπεται να συμμετάσχει. Είναι πολύ σωστό να συμμετάσχει στο ΔΣ του καινούργιου φορέα. Παράλληλα, μπορούν να εξεταστούν προσεκτικότερα τα ζητήματα της απαρτίας του ΔΣ. Δεν είναι εδώ ο Υπουργός για να ακούσει, αλλά το αναφέρω για να το ακούσουν οι συνεργάτες τους. Μπορεί να μην είναι Α.Ε. του ν. 2190/20 που αναφέρεται στις ανώνυμες εταιρείες, όμως οι διατάξεις του π.δ. παραπέμπουν στις διατάξεις του ν. 2190/20. Θα πρέπει να προσέξετε τα ζητήματα της απαρτίας. Προβλέπεται, εδώ, από το άρθρο 9, ότι μπορεί να λειτουργεί με απαρτία τριών μελών. Εκτιμώ ότι δεν μπορεί να λειτουργεί με απαρτία τριών μελών. Πρέπει να είναι οι μισοί συν ένας. Να το κοιτάξετε για να το διορθώσετε. Επίσης, στο άρθρο 5 αναφέρεται ότι με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών αλλάζει η εξυπηρετούμενη περιφερειακή ενότητα.

Εδώ νομίζω ότι υπάρχει ζήτημα με τον Καλλικράτη. Να επισημάνω ότι είναι σκληρές αρμοδιότητες της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, σε κάθε περίπτωση και του Υπουργείου Εσωτερικών. Νομίζω ότι δεν μπορεί να γίνεται μόνο με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να είναι συναρμοδιότητα με τον Υπουργό Εσωτερικών. Κάνω αυτές τις νομοτεχνικές παρατηρήσεις, με σκοπό τη βελτίωση του νομοσχεδίου. Επιπρόσθετα, εκτιμώ ότι θα πρέπει να γίνεται ρητή αναφορά και γενικά η καινούργια λειτουργία θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις επιδόσεις και την αποτελεσματικότητα αντίστοιχων ευρωπαϊκών οργανισμών.

Εκτιμώ ότι λόγω του δημόσιου χαρακτήρα, η κοινωνική πολιτική στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς σε κάθε περίπτωση θα διασφαλίζεται για τις ευπαθείς κοινωνικές ομάδες και μάλιστα, με τον καλύτερο δυνατό τρόπο. Αναφέρομαι σε άτομα με αναπηρία, αναφέρομαι στους φοιτητές, επίσης, αναφέρομαι στα άτομα μεγαλύτερα των 65 ετών και μικρότερα των 18, που προστατεύονται σήμερα από τις κοινωνικές πολιτικές που υπάρχουν για τις μεταφορές. Μάλιστα, θα έλεγα ότι θα διαμορφώνεται και μια καλύτερη εικόνα για το επιτελούμενο έργο. Δηλαδή, θα υπάρχει καλύτερος απολογισμός και καλύτερη κοινωνική λογοδοσία. Σε κάθε περίπτωση, θα ήθελα να παρατηρήσω ότι πρόκειται σίγουρα για ένα νέο θεσμικό πλαίσιο, ευρωπαϊκό και σύγχρονο, που νομίζω ότι βάζει τον Οργανισμό σε μια καινούργια βάση και σε μια περισσότερο βιώσιμη βάση. Εξασφαλίζεται η διαφάνεια για όλους τους συμμετέχοντες, αλλά κυρίως, επιτελείται και καλύτερα το έργο της κοινωνικής λογοδοσίας προς την τοπική κοινωνία, η οποία, θα πρέπει να συμμετάσχει ενεργά. Από κει και πέρα, είναι μια κίνηση που άργησε πάρα πολλά χρόνια. Θα έπρεπε αυτή η αναδιάρθρωση που επιτελείται σήμερα να έχει επέλθει πολλά χρόνια πίσω.

Εάν είχε συμβεί αυτό, νομίζω ότι δεν θα ήμασταν αντιμέτωποι με φαινόμενα διάθεσης δημοσίου χρήματος με τρόπους που δεν μπορούσαν να ελεγχθούν ως προς την αποτελεσματικότητά τους από τους τελικούς αποδέκτες που είναι πάντα το επιβατικό κοινό. Επομένως, είναι καλοδεχούμενος και καλωσορίζουμε τον καινούργιο φορέα, που νομίζω ότι θα είναι σύγχρονος και αποτελεσματικός και πρέπει οπωσδήποτε να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της κοινωνίας της Θεσσαλονίκης και γενικά της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Θεοχάρης

ΘΕΟΧΑΡΗΣ (ΧΑΡΗΣ) ΘΕΟΧΑΡΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Συζητάμε για ένα νομοσχέδιο που προσπαθεί να βάλει στη θεωρία τάξη σε μια κατάσταση, η οποία, δεν μπορούσε να συνεχιστεί. Αυτή η παρωδία, αυτή η κατ' επίφαση ιδιωτική εταιρεία, κρατικοδίαιτη, που προφανώς, αυτή κατάσταση έπρεπε να λυθεί. Βλέπουμε ότι το ζήτημα δεν είναι αν είναι μια εταιρεία ιδιωτική ή δημόσια, αλλά το ζήτημα είναι αν κατέχει δεσπόζουσα και μονοπωλιακή θέση. Όταν υπάρχουν εταιρείες που έχουν μονοπωλιακή θέση, αυτές οι εταιρείες θα εκμεταλλευτούν αυτό το γεγονός εις βάρος του κοινού, του καταναλωτή ή του πολίτη και θα οδηγηθούμε σε φαινόμενα διαφθοράς, στα οποία, ενδεχομένως, έχουμε οδηγηθεί ήδη.

Κύριε Υπουργέ, έχετε στα χέρια σας ένα πόρισμα, το οποίο, βρίσκεται και στη διαιτησία του Αρείου Πάγου, το πόρισμα των ελεγκτών του ΣΕΕΥΜΕ. Το πρώτο που θα ήθελα να σας ζητήσω είναι να το καταθέσετε στην Επιτροπή μας. Δεν είναι δυνατόν αποσπασματικά να επικαλεστείτε το τάδε εύρημα ή το δείνα εύρημα, χωρίς να μας δώσετε την ευκαιρία να το δούμε συνολικά και να δούμε άλλες περιπτώσεις ή άλλα ευρήματα, τα οποία, ενδεχομένως, να μη στηρίζουν και τη θέση σας. Συνεπώς, κατά την άποψή μου, αυτό θα πρέπει να γίνει το συντομότερο δυνατό, γιατί, το έχετε φέρει και με μια διαδικασία του «επείγοντος».

Υπάρχουν και άλλα ερωτήματα που κάποιος πρέπει να θέσει. Εδώ, υπάρχουν ζητήματα, με τα οποία, σπάτε συμβάσεις με νομοθετικές διατάξεις και ενδεχομένως, αυτά να έχουν και ζητήματα αντισυνταγματικότητας και για το άρθρο 20 του Συντάγματος και για το άρθρο 25, για την αρχή του κράτους δικαίου και την προστασία των θεμελιωδών δικαιωμάτων. Αυτό το νομοσχέδιο μπορεί να είναι η αρχή μιας μεγάλης δικαστικής διαμάχης, την οποία, ενδεχομένως, μπορεί να μην την παρακολουθήσετε, γιατί, μπορεί να πάρει και πολλά χρόνια και γι' αυτό και να μη σας ενδιαφέρει. Όμως, ο ελληνικός λαός θα την πληρώσει σε κάθε περίπτωση και μπορεί να οδηγηθούμε στις προθεσμίες του 2019 και του Κανονισμού, έχοντας τέτοιου είδους νομικές διαδικασίες ανοιχτές ή ακόμα χειρότερα, ενάντια στο δημόσιο και να κερδίσουν και να προσφύγουν οι μέτοχοι, με τους οποίους, προσπαθείτε ή τους παίρνετε και την εταιρεία από τα χέρια τους.

Μιλάτε για τον ευρωπαϊκό κανονισμό και μας λέτε ότι όλο αυτό γίνεται γιατί, ο ευρωπαϊκός κανονισμός δεν είναι συμβατός με τις συμβάσεις και όλα αυτά τα ζητήματα. Θα επανέλθω σε αυτό το σημείο, γιατί, το θεωρώ κομβικό. Όλο το επιχείρημά σας το έχετε στηρίξει πάνω στην ασυμβατότητα των συμβάσεων αυτών με τον Κανονισμό της Ε.Ε. 1370/2007. Όμως, έτσι και αλλιώς, θα αναγκαστούμε να οδηγηθούμε προς μια κατεύθυνση, είτε ενός διεθνούς διαγωνισμού, για να βρεθεί κάποιος από το 2019 και μετά για να έχει το έργο ή θα πρέπει να υπάρχει μια εταιρεία, η οποία, να είναι στα χέρια των Περιφερειών, των Δήμων ή σε Ενώσεις Δήμων και συνεπώς, αυτό που θα έπρεπε να καταλάβουμε είναι να μας εξηγήσετε και την πρόθεσή σας.

Αυτή η εταιρεία θα έρθει και θα παραδοθεί στις Περιφέρειες ή στις Ενώσεις των Δήμων της περιοχής και με αυτόν τρόπο θα προσπαθήσετε να δώσετε λύση για να αποφύγετε την ιδιωτικοποίηση; Πρέπει να καταλάβουμε, δηλαδή, γιατί, η αίσθηση που έχουμε είναι ότι στην πραγματικότητα δεν τηρείτε τον ευρωπαϊκό κανονισμό και ενδεχομένως, στην περίπτωση που υπάρχουν και ζητήματα αντισυνταγματικότητας ή βρεθούν προβλήματα στο νομοσχέδιο, θα οδηγηθούμε και θα αναγκαστούμε να πάμε σε μια ιδιωτικοποίηση με μόνο τελικά όφελος τρίτους ιδιώτες, οι οποίοι, θα έχουν βγάλει από τη μέση τον ΟΑΣΘ και θα μπορέσουν να έχουν ένα καθαρό πεδίο στη Θεσσαλονίκη για να πάρουν το ιδιωτικό έργο.

Στην πραγματικότητα, με αυτό το νομοσχέδιο καταργείτε τον ΣΑΣΘ, τον Οργανισμό που εποπτεύει, διότι, μας λέτε ότι δεν κάνει τη δουλειά του. Βέβαια, θα πρέπει να μας εξηγήσετε τι κάνετε εσείς, εφόσον δεν κάνει τη δουλειά του. Γιατί δεν έχετε αλλάξει τους ανθρώπους που είναι στον ΣΑΣΘ; Γιατί θα βρείτε τα κατάλληλα άτομα στον νέο φορέα που θα εποπτεύει; Συνεπώς, εδώ υπάρχει ένα ερώτημα: Γιατί, απλώς η αλλαγή ή η μετονομασία του ενός Οργανισμού και η δημιουργία ενός αλλού Οργανισμού απλώς αυτόματα θα λύσει τα προβλήματα; Δεν τα λύνει τα προβλήματα. Θα τα λύσει αν κάνετε τις ενέργειες που θα έπρεπε, να τις κάνετε και στον ΣΑΣΘ χωρίς να τον διαλύσετε ή να τον αντικαταστήσετε με τον επόμενο.

Το δεύτερο πράγμα που κάνετε είναι η εξαγορά του ΟΑΣΘ. Μας μιλάτε για τα κόστη και λέτε ότι δεν θα υπάρχουν κόστη και μάλιστα, στην Αιτιολογική Έκθεση μας λέτε ότι υφίσταται κατεπείγουσα ανάγκη προστασίας της εθνικής οικονομίας λαμβανομένου ιδιαίτερα υπ' όψιν του ασφυκτικού πλαισίου δημοσιονομικής προσαρμογής και της ανάγκης μείωσης των δημοσίων δαπανών.

Διαβάζω από την έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, ποιες είναι επί του κρατικού Προϋπολογισμού, οι επιπτώσεις: Εφάπαξ δαπάνη από την καταβολή του μετοχικού κεφαλαίου ποσού 6 εκατομμυρίων ευρώ. Δαπάνη από την χορήγηση επιδότησης κομίστρου στην ΟΣΕΘ. Καταβολή τιμήματος στους μετόχους του ΟΑΣΘ για την εξαγορά αυτού από το ελληνικό δημόσιο μετά το συμψηφισμό των απαιτήσεων δημοσίου και λοιπών δικαιούχων - άρθρα 20 και 25 -. Ενδεχόμενη δαπάνη από τυχόν αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της ΟΣΕΘ, το ύψος της οποίας, εξαρτάται από τα πραγματικά γεγονότα - άρθρο 8 παράγραφος 2. Τη δυνατότητα επιχορήγησης των επενδυτικών προγραμμάτων. Δεν είναι μόνο τα άτομα, είναι και τα επενδυτικά σχέδια. Δηλαδή, φορτώνετε στο δημόσιο και την υποχρέωση να κάνει επενδύσεις, να αλλάξει τα λεωφορεία και να κάνει όλα αυτά.

Τη σύσταση στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών της ενδοϋπουργικής επιτροπής κινητικότητας στην περίπτωση καταβολής αποζημίωσης στα τέλη αυτής. Ενδεχόμενη απώλεια δημοσίων εσόδων από την απαλλαγή από φόρους, τέλη, εισφορές και δικαιώματα μεταγραφής της μεταβίβασης στην ΟΣΕΘ, όλων των περιουσιακών στοιχείων του ΣΑΣΘ - άρθρο 13 παράγραφος 3 - και στην ΑΣΥΘ από το ελληνικό δημόσιο των περιουσιακών στοιχείων του ΟΑΣΘ - άρθρο 26 παράγραφος 3 - στην περίπτωση που η ΟΣΕΘ και η ΑΣΥΘ αντίστοιχα, δεν ενταχθούν στους φορείς της γενικής κυβέρνησης.

Το κόστος λειτουργίας των συνιστάμενων εταιριών ΟΣΕΘ ΑΕ και ΑΣΥΘ, η υλοποίηση των αρμοδιοτήτων τους, καταβολή αποδοχών στο προσωπικό και στα μέλη του Δ.Σ. και λοιπά, θα επηρεάζει το δημοσιονομικό αποτέλεσμα της γενικής κυβέρνησης, εφόσον οι εν λόγω εταιρείες ενταχθούν στους φορείς αυτής, λαμβανομένου υπόψη του υφιστάμενου δημοσιονομικού κόστους λειτουργίας. Συνεπώς, έχουμε σημαντικές δημοσιονομικές συνέπειες, τις οποίες αποκαλύπτεται και μάλιστα στην Αιτιολογική Έκθεση μας τα λέτε ανάποδα και βέβαια, υπάρχει και το ζήτημα της ένταξης των 2.330 υπαλλήλων στη Γενική Κυβέρνηση και εδώ πρέπει να μας πείτε τι συμφωνία έχετε κάνει με τους θεσμούς.

Αυτοί οι άνθρωποι, θα στερήσουν από αναγκαίες προσλήψεις, για παράδειγμα από τα νοσοκομεία, από την εφορία, από την αστυνομία ή οπουδήποτε αλλού; Είναι, δηλαδή, προσλήψεις που μετράνε στο ένα προς πέντε ή σε όποιον κανόνα ισχύει και άρα, δεν θα έχει τη δυνατότητα το δημόσιο να προσλάβει νέους ανθρώπους σε υπηρεσίες, οι οποίες στενάζουν αυτή τη στιγμή και δεν μπορούν να φέρουν σε πέρας το έργο τους; Αυτά πρέπει να εξηγηθούν για να καταλάβουμε τι ακριβώς συμβαίνει. Επίσης, μας φτιάχνετε έναν Φορέα, όπως ο ΟΑΣΑ, τον οποίο έχετε στο Ταμείο για ιδιωτικοποίηση, θα οδηγηθεί και αυτός στο ίδιο Ταμείο, θα έχει την ίδια τύχη, τι ακριβώς έχει συμβεί; Πρέπει να ξέρουμε ακριβώς τι κάνετε, διότι τη στιγμή που κοροϊδεύετε τον ελληνικό λαό, ότι κρατικοποιείτε, μπορεί να το περνάτε προς ιδιωτικοποίηση από το παράθυρο.

Κλείνω, με το ζήτημα των συμβάσεων που για μένα είναι το πιο σημαντικό.

Στην Αιτιολογική Έκθεση, κύριε Υπουργέ, μας το είπατε και εσείς ο ίδιος, το γράφετε στην Αιτιολογική Έκθεση και θα διαβάσω τα λόγια σας, αλλά μπορεί και από τα πρακτικά να το διαβάσετε, γιατί το είπατε προηγουμένως, ότι «η σύμβαση ανάθεσης μεταξύ ελληνικού δημοσίου και ΟΑΣΘ υπάγεται στην περίπτωση δ΄ του πρώτου εδαφίου της παραγράφου 3 του άρθρου 8 του κανονισμού, διότι αποτελεί σύμβαση παροχής αστικής συγκοινωνίας που ανατέθηκε το 2001» μετά λέτε, ότι «για τα 15 χρόνια» και αυτά που μας είπατε προηγουμένως, συνεπώς, είναι μη συμβατή με το άρθρο αυτό. Στις 2 Νοεμβρίου του 2006 κάνατε ένα ερώτημα προς το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους.

Το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους συνεδρίασε στις 14 Δεκεμβρίου του 2016 υπό την προεδρία της Αντιπροέδρου του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, της κυρίας Δούσκα και έβγαλε ένα πόρισμα 37 σελίδων, το οποίο καταλήγει ως εξής: «Κατόπιν του συνόλου των προαναφερόμενων και συνοπτικός κατά τη γνώμη του τμήματος του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους επί των καθημερινών ερωτημάτων αρμόζουν οι ακόλουθες απαντήσεις» και αυτό είναι το «ζουμί», γι' αυτό διαβάζω το τελευταίο κομμάτι, «α) επί του πρώτου ερωτήματος, ότι από 11/1/2008 και από 8/4/2010 συμβάσεις μεταξύ του δημόσιου και του ΟΑΣΘ, ήταν προσωρινώς μόνο άκυρες», προσπαθήσετε να τις βγάλετε άκυρες με την ερώτησή σας «μέχρι την κύρωσή τους αντιστοίχως με τους νόμους 3652/2008 και 3857/2010. Μετά, όμως, από αυτή παράγουν τα έννομα αποτελέσματά τους μέχρι τη λήξη τους» και «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 στις 3/12/2019 με τη λήξη της μεταβατικής περιόδου του Κανονισμού».

Καταθέτω τη γνωμοδότηση του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους για τα πρακτικά, κυρία Πρόεδρε.

*(Σε αυτό το σημείο ο κ. Θεοχάρης καταθέτει τα σχετικά έγγραφα)*

Όλο το επιχείρημά σας, ότι προσφέρεται ένα νομοσχέδιο, το οποίο είναι κάτι επείγον, διότι δεν ισχύουν πια οι συμβάσεις …….

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κύριε Θεοχάρη, παρακαλώ να ολοκληρώσετε, έχετε μιλήσει δεκατρία λεπτά.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ (ΧΑΡΗΣ) ΘΕΟΧΑΡΗΣ: Το γνωρίζω, κύριε Πρόεδρε, ότι είναι άσχημο για τον Υπουργό να παραπλανά και να φαίνεται ότι παραπλανά την Επιτροπή και το Ελληνικό Κοινοβούλιο, όμως, όλο το επιχείρημα ότι οι συμβάσεις αυτές είναι άκυρες, ακυρώνεται από την ίδια τη γνωμοδότηση του Νομικού συμβουλίου του κράτους, που την έκρυψε, παραπλάνησε την Επιτροπή και ήρθε και μας είπε εδώ, ότι «οι συμβάσεις αυτές είναι που τον αναγκάζουν να φέρει άρον - άρον αυτή τη διαδικασία της εκκαθάρισης».

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Τον λόγο έχει ο κ. Σπίρτζης.

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

Καταρχάς, θα ξεκινήσω από την τελευταία τοποθέτηση. Καταλαβαίνω με αυτά που είπε και κατέθεσε ο κ. Θεοχάρης, γιατί απέτυχε η οικονομική πολιτική των προηγούμενων κυβερνήσεων, αλλά πάμε πρώτα στα πολιτικά. Ξέρετε είναι πολύ καλό να διαστρεβλώνεις αυτό που ένας φορέας γνωμοδοτεί. Ο κ. Θεοχάρης ξέρει πολύ καλά, ότι η όποια γνωμοδότηση του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους ούτε δεσμευτική είναι, ούτε υπόχρεος είναι ο Υπουργός να την κοινοποιεί πουθενά και να μην πω κι άλλα που δεν θα ήθελα να πω εντός της Αιθούσης, όμως, ακόμα και αυτά που λέω τώρα και αυτά που έχει μπροστά του, αυτά που λέει η γνωμοδότηση και θέλει να την καταθέσει, γιατί την αποκρύψαμε, τα διαστρεβλώνει.

Τι λέει το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους;

Λέει, αλλά το διαβάσει κιόλας, ότι «η παράταση του 2008 και του 2010 ήταν προσωρινά άκυρες μέχρι που οι άκαιρες αυτές συμβάσεις ψηφίστηκαν από Ελληνικό Κοινοβούλιο και έγιναν νόμος».

Τι σου λέει, δηλαδή;

Ότι, αν αυτές οι συμβάσεις ακολουθούσαν την πεπατημένη, αυτό που λέει ο νόμος, αυτό που λέει το πολιτικό μας σύστημα, αυτά που λένε όλοι, δηλαδή, πήγαιναν στο Ελεγκτικό Συνέδριο για γνωμοδότηση, που είναι δικαστήριο και εκεί δεν είναι γνωμοδότηση, εκεί είσαι υποχρεωμένος να το τηρήσεις, ουδέποτε θα ερχόντουσαν έτσι στο Κοινοβούλιο, γιατί ήταν παράνομες και γιατί δεν ακολουθούσαν τον Κανονισμό.

Γιατί, κ. Θεοχάρη, δεν ακολουθούσαν τον Κανονισμό;

Εγώ σας καταλαβαίνω για τις αντιδράσεις σας, διότι χτυπιέται στην καρδιά, στον πυρήνα αυτό που τόσα χρόνια, δεκαετίες επιχειρείτε να περάσετε στην κοινή γνώμη και στον ελληνικό λαό, ότι «πόσο κακό είναι το δημόσιο και πόσος καλός είναι ο ιδιωτικός τομέας».

ΘΕΟΧΑΡΗΣ (ΧΑΡΗΣ) ΘΕΟΧΑΡΗΣ: Κύριε Υπουργέ, δεν σας είπα αυτό, είπα ότι φταίνε τα μονοπώλια.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ο ιδιωτικός τομέας που εσείς απευθύνεστε είναι ένας κρατικοδίαιτος, άθλιος τομέας που απομυζά τον ελληνικό. Δεν είναι ο ιδιωτικός τομέας του ελεύθερου επαγγελματία, της εταιρίας, της βιοτεχνίας, της βιομηχανίας ακόμα που παράγει, είναι αυτοί που εσείς υπηρετούσατε με τις προηγούμενες κυβερνήσεις των αεριτζήδων. Αυτοί είναι και για αυτό βλέπουμε και συγκεκριμένες δυνάμεις να κόπτονται για τους μετόχους του ΟΑΣΘ.

Δεν είπαμε να αποϊδιωτικοποιήσουμε βιομηχανία γάλακτος. Αυτό είναι μία άποψη, που μπορεί να έχει το Κ.Κ.Ε., την ξέρουμε την άποψή του, είναι πολιτική άποψη και είναι σεβαστή. Εδώ εσείς επικαλείστε τον ιδιωτικό τομέα και επί της ουσίας αυτό που έρχεστε να υπηρετήσετε είναι άνθρωποι που κερδίζουν, κερδοσκοπούν όλα αυτά τα χρόνια στην πλάτη του ελληνικού λαού. Απορώ, επειδή ήσασταν και στο Υπουργείο Οικονομικών, εσείς δεν είχατε πάρει χαμπάρι, ότι έπρεπε η περιουσία του ΟΑΣΘ να έρθει στο ελληνικό δημόσιο; Δεν είχατε πάρει χαμπάρι, ότι 2011 θα έπρεπε ο ΟΑΣΘ να ενταχθεί σε ό,τι υπήρχε για όλους τους υπόλοιπους φορείς, δηλαδή, να κάνει διαγωνισμούς; Δεν έκανε.

Να ενταχθεί στο Ενιαίο Σύστημα Πληρωμών; Δεν είχε ενταχθεί.

Φέτος είπε η διοίκηση του ΟΑΣΘ, μετά την παρέμβαση του Υπουργείου Οικονομικών, ότι αποδέχεται.

Εσείς τι κάνατε τόσα χρόνια, που κάνατε και προσπάθεια να μειώσετε το κόστος; Ποιο κόστος να μειώσετε;

Η μόνη προσπάθεια που έγινε από τις προηγούμενες κυβερνήσεις ήταν να συνεχίσει η σπατάλη υπέρ συγκεκριμένων μηχανισμών στη Θεσσαλονίκη, για να αναπαράγονται συγκεκριμένη πολιτικοί και μη το χοντραίνουμε, διότι καλό θα ήταν κάποια στιγμή να έβλεπε το Υπουργείο Οικονομικών που υπηρετήσατε εσείς, όταν ήσασταν, και ποιοι ήταν οι μέτοχοι στον ΟΑΣΘ. Είπανε με καλοπροαίρετο τρόπο και ο κ. Αμυράς και ο συνάδελφος από την Ένωση Κεντρώων συγκεκριμένα ερωτήματα και πρέπει να απαντηθούν, αλλά πριν πάμε εκεί για να δούμε γιατί ήταν παράνομες οι συμβάσεις.

Οι συμβάσεις ήταν παράνομες γιατί η χρονική διάρκεια, η οποία δεν ήταν καθορισμένη, δεν ήταν σαφώς ορισμένη, αλλά και πέρα από τον Κανονισμό, έλεγε ότι «θα τελειώσει η σύμβαση του ΟΑΣΘ δύο χρόνια μετά την ολοκλήρωση των έργων του Μετρό και των επεκτάσεων του», όχι μόνο του κυρίους έργου, που ξέρουμε πόσο έτρεχε η Ν.Δ. και οι προηγούμενες κυβερνήσεις, με την ταχύτητα του φωτός, δεν μπορούσαμε να τους παρακολουθήσουμε, αλλά και των επεκτάσεων του. Δηλαδή, άμα θέλαμε τώρα να κάνουμε επέκταση- που θέλουμε- προς το αεροδρόμιο, προς τις δυτικές συνοικίες της Θεσσαλονίκης, θα παρατεινόταν αυτομάτως και η σύμβαση του ΟΑΣΘ. Δεν υπάρχει αυτό στον κόσμο, δηλαδή, καλό θα είναι- είναι στη Βουλή ο κ. Χατζηδάκης- να έρθει να μας το εξηγήσει, πως είχε τόσο μεγάλη έμπνευση στην παράταση που έκανε.

Επίσης, μας είπατε ότι υποκρύπτεται κόστος, που δεν το παρουσιάζουμε. Να σας πούμε το κόστος που υποκρύπτεται. Το κόστος που υποκρύπτεται είναι, να μην σπαταλιόνται τα εκατομμύρια ευρώ του ελληνικού λαού, έχοντας διασφαλισμένο κέρδος οι μέτοχοι του ΟΑΣΘ, επειδή είστε και λάτρης του ιδιωτικού τομέα και του πλαισίου του ανταγωνισμού. Αυτό υπερασπιστήκατε και υπηρετήσατε τόσα χρόνια, γιατί δεν είναι δυνατόν οι Θεσμοί, οι δανειστές της χώρας, με την βοήθειά σας κύριε Θεοχάρη, να ξέρουνε ό,τι υπάρχει στη χώρα- τα πάντα- και να μην ξέρουν για τον ΟΑΣΘ.

Πώς έγινε αυτό το θαύμα δηλαδή;

Δηλαδή, ξέρανε για το εργασιακό πλαίσιο, για την μετενέργεια, για την κυρά Μαρία στην κάτω δεξιά γωνία και δεν ξέρανε για τον ΟΑΣΘ; Και τι κάνατε εσείς; Δηλαδή, για όνομα του Θεού. Το πόρισμα του ΣΕΕΥΜΕ να καταθέσει, για να καμαρώσετε απλά και να δείτε πώς λειτουργούσε ο μηχανισμός του ΟΑΣΘ. Η πρώτη Κοινή Υπουργική Απόφαση που βγήκε με τον Γιώργο τον Χουλιαράκη και προέβλεπε ελεγκτή από τις υπηρεσίες του Υπουργείου Οικονομικών, ήταν από τη Θεσσαλονίκη, δεν παρουσιάστηκε ποτέ και δύο μέρες πριν από την ολοκλήρωση του έργου του, δήλωσε αδυναμία να πάει, αν σας λέει αυτό τίποτα για τις υπηρεσίες- και συγκεκριμένες υπηρεσίες του Υπουργείου Οικονομικών- και υπάρχει σε εξέλιξη ΕΔΕ από ότι ξέρω.

Δεν «σπάμε» καμία σύμβαση, δεν υπάρχει σύμβαση. Ήταν μια παράνομη σύμβαση, που έγινε από την Ν.Δ., ήταν ένα σκάνδαλο 60 χρόνων, δεν παίρνουμε καμιά εταιρεία από τα χέρια κανενός ιδιώτη. Αυτό που κάνουμε, είναι αυτό το μόρφωμα 60 χρόνων, που παλιότερα, αν θέλετε, αναπαρήγαγε πολύ δυσάρεστες καταστάσεις και σήμερα επίσης με άλλη μορφή, δεν θα το διατηρήσουμε. Οφείλατε να το κάνετε και εσείς.

Εμείς βρήκαμε μία χώρα με συγκεκριμένες δεσμεύσεις από εσάς, όπου μπορούμε να εφαρμόσουμε την δική μας πολιτική την εφαρμόζουμε και φαίνεται και είμαστε, προφανώς, υπέρ του ιδιωτικού τομέα, αλλά όχι υπέρ του ιδιωτικού τομέα που είσαστε εσείς, του «άλλου», του υγιούς, του παραγωγικού ιδιωτικού τομέα και αυτός είναι και ο λόγος- για να απαντήσω και στον κ. Αμυρά - που στα μητροπολιτικά κέντρα της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, προφανώς θα έχουμε δημόσιες αστικές συγκοινωνίες. Στις υπόλοιπες αστικές μεταφορές της χώρας θα γίνουν κανονικά διαγωνισμοί, όπως προβλέπεται από την οδηγία, δεν έχουμε ούτε την πολυτέλεια να έχουμε δημόσιες αστικές συγκοινωνίες σε όλη την Ελλάδα.

Αναρωτηθήκατε επίσης, ότι καταργούμε έναν Φορέα που λέγεται ΣΑΣΘ. Δεν είναι φορέας ο ΣΑΣΘ, το λέει και ο τίτλος του, είναι συμβούλιο. Βάλατε λοιπόν ένα συμβούλιο με 8 υπαλλήλους, να ελέγξει το έργο του ΟΑΣΘ, για να μην μπορεί να κάνει τον σχεδιασμό των αστικών μεταφορών της Θεσσαλονίκης- που δεν μπορούσε- να προσπαθεί να ελέγξει χωρίς να έχει πρόσβαση στο ηλεκτρονικό σύστημα και στα στοιχεία. Αυτά, προφανώς, ανακαλύφθηκαν το 2015 και αυτός είναι και ο λόγος κύριε Θεοχάρη, που δεν κάναμε- όχι αλλαγή- ούτε τοποθέτηση του εκπροσώπου του Υπουργείου, ούτε στον ΣΑΣΘ, ούτε στον ΟΑΣΘ, διότι αυτοί που έχουνε τις ευθύνες θα τις πάρουν όλες τις ευθύνες. Αυτοί που κάναν τα στραβά μάτια στις Κυβερνήσεις που μετείχατε, θα τις πάρουν τις ευθύνες τους. Ούτε εκπρόσωπο του Υπουργείου δεν στείλαμε, όχι νέα διοίκηση, ούτε εκπρόσωπο, για να μην δώσουμε άλλοθι.

Και να απαντήσω στις καλοπροαίρετες ερωτήσεις των συναδέλφων.

Συνάδελφε από την «Ένωση Κέντρων», δεν ήταν καθόλου εμπρηστικές οι δηλώσεις μου, καθόλου. Ήτανε αυτό που αντικρίσαμε, αυτό που βρήκαμε. Η πρόταση που έκανε η διοίκηση του ΟΑΣΘ ήταν για τα μάτια του κόσμου και προέβλεπε μείωση των μισθών και αύξηση του εισιτηρίου.

Συνάδελφοι του Κ.Κ.Ε., εντάξει, όταν πάμε και εφαρμόζουμε τις δεσμεύσεις που είναι νεοφιλελεύθερες, το καταλαβαίνω να έχετε τη στάση που έχετε. Όταν κάνουμε αποϊδιωτικοποίηση και εξαγορά αυτών των εταιριών- και ειδικά στη Θεσσαλονίκη- να καταψηφίζετε; Εντάξει, απλά εγώ το σχολιάζω, όπως το σχολιάσατε εσείς, το σχολιάζω και εγώ.

Δεν υπάρχει λοιπόν «ξαφνικός θάνατος» και επίσης για την φύλαξη και την καθαριότητα που βάλατε θέμα, όπως και για τον έλεγχο του κομίστρου, έχουν προβλεφθεί συγκεκριμένες ατομικές συμβάσεις και στις αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας και αλλού.

Μπήκε ένα θέμα για τον νέο στόλο των λεωφορείων. Ποιος έδινε τα λεφτά για τον νέο στόλο των λεωφορείων στον ΟΑΣΘ; Επειδή κάποιοι, στην αγωνία τους να υπερασπιστούν τους μετόχους του ΟΑΣΘ, έτσι εξεγείρονται κιόλας. Το Ελληνικό Δημόσιο τα έδινε, γι' αυτό και υπήρχε και χρόνος απόσβεσης, που θα ερχόταν όλη την περιουσία του ΟΑΣΘ - κινητή και ακίνητη- στο Ελληνικό Δημόσιο.

Τι έκαναν όμως οι εκλεκτοί της Ν.Δ. και του παλαιοκομματισμού;

Όταν ένα λεωφορείο είχε αποσβέσει την αξία του, το πουλούσαν- όχι μόνο δεν το πήραμε πίσω ως Ελληνικό Δημόσιο- το πουλούσαν κιόλας, με μια ερμηνεία, ότι αφού παρατάθηκε η σύμβαση το 2008, παρατάθηκε και η ημερομηνία που γίνονται αποσβέσεις, που έπρεπε να αποδοθεί η περιουσία στο Ελληνικό Δημόσιο. Ήταν μια άλλη ερμηνεία, θα μας την εξηγήσει στην Ολομέλεια ο κ. Χατζηδάκης φαντάζομαι κύριε Καραμανλή, που προέβλεψε την παράταση και η Ν.Δ., γιατί αυτά είναι και μοντέρνα οικονομικά, σαν και αυτά που δέσμευσαν τη χώρα τα προηγούμενα χρόνια.

Δεν υπάρχουν τα 38 εκατ. ευρώ αποθεματικά που ήταν για το νέο στόλο όπως καταλάβατε, είναι 120 τα εκατομμύρια που χρωστάει ο ΟΑΣΘ. Τα 38 εκατ. ευρώ των αποθεματικών που έπρεπε να υπάρχουν για το νέο στόλο και τα έχει πληρώσει το Ελληνικό Δημόσιο, ο Θεός ξέρει πού είναι και γι' αυτό προβλέπουμε, επειδή τέθηκε από συναδέλφους, αυτό το αυστηρό πλαίσιο να μην εξαφανιστούν συγκεκριμένα στοιχεία. Δεν είχε γίνει ποτέ κανένας διαγωνισμός, ούτε προμήθειας ούτε συντήρησης ούτε για τα συνεργεία ούτε για την ενοικίαση των αμαξοστασίων ούτε για το ηλεκτρονικό σύστημα που δεν έδιναν πρόσβαση στο ΣΑΣΘ για να κάνει τους ελέγχους ούτε σε τίποτα! Είναι αυτό που λέμε νεοφιλελευθερισμός. Αυτό! Και δίκαιο του ανταγωνισμού.

Οπότε, δεν υπάρχει κανένας «ξαφνικός θάνατος», αλλά εμείς αυτό που κάνουμε είναι να διασφαλίσουμε το συμφέρον του πολίτη και μόνο του πολίτη της Θεσσαλονίκης και είναι, να «ξεριζώσουμε» όποιο μηχανισμό αναπαρήγαγε στο παρελθόν το παρακράτος και στη σύγχρονη εποχή, συγκεκριμένους μηχανισμούς αναπαραγωγής του παλαιοκομματισμού στη χώρα. Αυτό πάμε να κάνουμε. Ούτε επανάσταση κάνουμε ούτε οτιδήποτε άλλο. Εφαρμόζουμε μια πολιτική στις αστικές συγκοινωνίες, που μπορεί να μας δώσει τη δυνατότητα, μέσω της εξοικονόμησης, να ασκήσουμε κοινωνική πολιτική προς όφελος του πολίτη της Θεσσαλονίκης, για τον πολίτη της Αθήνας και μακάρι να μπορούσαμε και σε όλη την Ελλάδα, στις αστικές συγκοινωνίες.

Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε κι εμείς τον κ. Υπουργό.

Ολοκληρώθηκε η συνεδρίαση. Αύριο στις 12 η ώρα θα πραγματοποιηθεί η δεύτερη συνεδρίαση με τους φορείς στην Αίθουσα της Γερουσίας.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ’ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Βράντζα Παναγιώτα, Γκαρά Αναστασία, Δημαράς Γιώργος, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Παπαδόπουλος Νίκος, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Βαρδαλής Αθανάσιος, Λαζαρίδης Γεώργιος, Φωκάς Αριστείδης και Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης).

Στο σημείο αυτό περί ώρα 19.30 λύθηκε η συνεδρίαση.

**Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ ΜΑΡΙΟΣ ΚΑΤΣΗΣ**