**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, 18 Ιουλίου 2017, ημέρα Τρίτη και ώρα 16.20΄, στην Αίθουσα Γερουσίας**,** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία της Προέδρου αυτής, κυρίας Χαράς Καφαντάρη, με θέμα ημερήσιας διάταξης τη συνέχιση της **ε**πεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Νέο ρυθμιστικό πλαίσιο για τις αστικές συγκοινωνίες στην Περιφερειακή Ενότητα της Θεσσαλονίκης και άλλες διατάξεις» (3η συνεδρίαση).

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο κ. Χρήστος Σπίρτζης, Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, ο κ. Παύλος Πολάκης, Αναπληρωτής Υπουργός Υγείας, o κ. Νικόλαος Μαυραγάνης, Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, 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, Δημαράς Γιώργος, Δημητριάδης Δημήτρης (Μίμης), Δρίτσας Θεόδωρος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Θεοφύλακτος Γιάννης, Ιγγλέζη Κατερίνα, Καματερός Ηλίας, Καραγιάννης Γιάννης, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Μηταφίδης Τριαντάφυλλος, Ουρσουζίδης Γιώργος, Παπαδόπουλος Νίκος, Ριζούλης Ανδρέας, Σέλτσας Κωνσταντίνος, Αντωνίου Χρήστος, Σιμορέλης Χρήστος, Σπαρτινός Κώστας, Συρμαλένιος Νίκος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Τριανταφυλλίδης Αλέξανδρος, Αθανασίου Χαράλαμπος, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Γιόγιακας Βασίλειος, Δήμας Χρίστος, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Κόνσολας Εμμανουήλ, Τσιάρας Κωνσταντίνος, Μπουκώρος Χρήστος, Μπούρας Αθανάσιος, Βλάχος Γεώργιος, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Στύλιος Γεώργιος, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Κωνσταντινόπουλος Οδυσσέας, Τζελέπης Μιχαήλ, Ζαρούλια Ελένη, Παναγιώταρος Ηλίας, Σαχινίδης Ιωάννης, Λαμπρούλης Γεώργιος, Δελής Γιάννης, Βαρδαλής Αθανάσιος (Σάκης), Καμμένος Δημήτριος, Λαζαρίδης Γεώργιος, Φωκάς Αριστείδης, Αμυράς Γεώργιος και Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης).

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συνεδριάζει η Διαρκής Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, με θέμα ημερήσιας διάταξης τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Νέο ρυθμιστικό πλαίσιο για τις αστικές συγκοινωνίες στην Περιφερειακή Ενότητα της Θεσσαλονίκης και άλλες διατάξεις». Είναι η τρίτη συνεδρίαση. Μετά την ακρόαση και των φορέων προχωρούμε με την ψήφιση της αρχής.

Το λόγο έχει ο Εισηγητής του ΣΥ.ΡΙΖ.Α. κ. Απόστολος Καραναστάσης.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ (Εισηγητής του ΣΥ.ΡΙΖ.Α.): Ψηφίζουμε υπέρ, κυρία Πρόεδρε.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο Εισηγητής της Ν.Δ., κ. Κωνσταντίνος Καραμανλής.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Όχι, επί της αρχής, κυρία Πρόεδρε.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ.-ΔΗΜ.ΑΡ. κ. Γεώργιος Αρβανιτίδης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΡΒΑΝΙΤΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ.-ΔΗΜ.ΑΡ.): Δηλώνουμε επιφύλαξη, κυρία Πρόεδρε.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου – Χρυσή Αυγή, κ. Ιωάννης Σαχινίδης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου – Χρυσή Αυγή): Όχι, επί της αρχής, κυρία Πρόεδρε.

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

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΔΑΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.): Όχι, επί της αρχής.

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

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής των ΑΝ.ΕΛ.): Ναι, κυρία Πρόεδρε.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Οι συνάδελφοι από τα άλλα δύο κόμματα δεν είναι εδώ. Για το τυπικό της διαδικασίας, θα ερωτηθούν για την ψήφιση επί της αρχής, όταν προσέλθουν.

Συνεπώς, το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Νέο ρυθμιστικό πλαίσιο για τις αστικές συγκοινωνίες στην Περιφερειακή Ενότητα της Θεσσαλονίκης και άλλες διατάξεις», γίνεται δεκτό επί της αρχής, κατά πλειοψηφία.

Προχωρούμε τώρα στη συζήτηση επί των άρθρων.

Το λόγο έχει ο Εισηγητής του ΣΥ.ΡΙΖ.Α., κ. Απόστολος Καραναστάσης, για 8 λεπτά, με μικρή ανοχή.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ (Εισηγητής του ΣΥ.ΡΙΖ.Α.): Κυρία Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζοντας την εισήγησή μου επί των άρθρων του νομοσχεδίου, θα ήθελα να συνοψίσω όσα κατά την άποψή μας οδήγησαν την Κυβέρνηση, πέρα από την ανάγκη εναρμόνισης προς τον κανονισμό 1370/2007, στην απόφαση να καταθέσει την υπό συζήτηση πρόταση νόμου, καθώς και το τι προσδοκά από την εφαρμογή της.

Η ανάπτυξη νέων συγκοινωνιακών μέσων στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης, όπως το υπό κατασκευή μετρό και οι σημαντικές προοπτικές που παρέχονται για την ανάπτυξη των αστικών συγκοινωνιών με θαλάσσιες μεταφορές, επιβάλλουν τη δημιουργία ενός νέου δημόσιου ρυθμιστικού φορέα, που θα συντονίζει, θα ελέγχει, θα εποπτεύει και θα καθορίζει τον τρόπο και τη διαδικασία άσκησης του συγκοινωνιακού έργου κάθε μορφής, επίγειο, υπόγειο, θαλάσσιο.

Ο υφιστάμενος εποπτικός φορέας, το Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΣΑΣΘ), απέτυχε να ανταποκριθεί στις παραπάνω απαιτήσεις και γενικά στα καθήκοντά του. Εξάλλου, το παρεχόμενο μέχρι σήμερα συγκοινωνιακό έργο με λεωφορεία από τον ΟΑΣΘ είναι χαμηλού επιπέδου, ενώ τα πεπραγμένα των διοικήσεων οδήγησαν σε ελλείμματα τον οργανισμό, καθώς και σε συνεχείς εργασιακές κινητοποιήσεις και προκάλεσαν κοινωνική αναστάτωση και οικονομική ζημιά στους κατοίκους, εμπόρους και επαγγελματίες στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης. Υφίσταται ταυτόχρονα κατεπείγουσα ανάγκη προστασίας της εθνικής οικονομίας, καθώς η συνέχιση της λειτουργίας του ΟΑΣΘ με οφειλές προς το δημόσιο, ασφαλιστικά ταμεία και τρίτους και με ελλείμματα επί των αποθεματικών του, επιβαρύνει υπέρμετρα το Ελληνικό Δημόσιο.

Τέλος, έχει λήξει η οικονομική συμφωνία Ελληνικού Δημοσίου και ΟΑΣΘ και επομένως απαιτείται η άμεση ρύθμιση των θεμάτων εκτέλεσης του έργου, δίχως να διαταραχθεί η κοινωνική ειρήνη και η οικονομική ζωή της περιοχής. Οι στόχοι που τίθενται με τούτο το νομοσχέδιο είναι ο εκσυγχρονισμός και αποδοτικότερος συντονισμός όλων των αστικών συγκοινωνιών της περιφερειακής ενότητας Θεσσαλονίκης. Ποιοτικές αστικές συγκοινωνίες μέσω ενός ολοκληρωμένου και αποδοτικού συστήματος μεταφορών υψηλού επιπέδου. Προστασία της εθνικής οικονομίας και εναρμόνιση του εθνικού δικαίου με τον κανονισμό 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου. Το νέο ρυθμιστικό πλαίσιο, έχει ως πρότυπο το αντίστοιχο των οργανισμών αστικών συγκοινωνιών Αθήνας στον ΟΑΣΑ και των θυγατρικών του και θα επηρεάσει θετικά άμεσα ή έμμεσα τους κατοίκους, τους εμπόρους και τους επιχειρηματίες της περιφερειακής ενότητας της Θεσσαλονίκης. Το προτεινόμενο νομοσχέδιο, περιέχει 6 κεφάλαια με τα οποία ρυθμίζονται το καθεστώς και τα σχετικά θέματα του νέου εποπτικού ρυθμιστικού φορέα και του νέου εκτελεστικού φορέα καθώς και η εξαγορά της επιχείρησης του ΟΑΣΘ με τα θέματα που την αφορούν. Υπάρχουν δε διατάξεις που αφορούν το Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών μεταβατικές και καταργούμενες διατάξεις.

Το κεφάλαιο α΄ του νομοσχεδίου, άρθρα 1 έως 13, συνιστάται ο νέος ρυθμιστικός φορέας οργανισμός συγκοινωνιακού έργου Θεσσαλονίκης Ανώνυμη Εταιρεία, ο ΟΣΕΘ στα πρότυπα με τις αρμοδιότητες. Υπάγεται στις διατάξεις περί ΔΕΚΟ και προβλέπονται όλες οι αρμοδιότητες και οι σχέσεις του με τη συστηνόμενη με το κεφάλαιο β΄ θυγατρική του ΑΣΥΘ τις αστικές συγκοινωνίες Θεσσαλονίκης Α.Ε. και το μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας ανήκει στο ελληνικό δημόσιο οι μετοχές της είναι ονομαστικές και αμεταβίβαστες. Θεσπίζεται η διάρκειά της η σύσταση του διοικητικού συμβουλίου και κάθε θέμα της λειτουργίας της. Καταργείται το συμβούλιο αστικών συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης και όλες οι αρμοδιότητές του μεταβιβάζονται στο οργανισμό συγκοινωνιακού έργου Θεσσαλονίκης. Το προσωπικό του ΣΑΣΘ μεταφέρεται αυτοδικαίως στην ΟΣΕΘ. Θα ήθελα στο κεφάλαιο αυτό να σταθώ στα άρθρα 3 και 9. Στο άρθρο 3 προσδιορίζονται λεπτομερώς οι αρμοδιότητες του νέου φορέα με έμφαση στο στρατηγικό σχεδιασμό του συγκοινωνιακού έργου, και στην εισαγωγή νέων τεχνολογιών όπως είναι η τηλεματική΄, ηλεκτρονικό εισιτήριο κ.λπ.., καθώς και ο τρόπος καθορισμού του κομίστρου και η επιδότησή του για λόγους κοινωνικής προστασίας.

 Το άρθρο 9, αφορά στο Δ.Σ. του νέου οργανισμού. Στο διοικητικό συμβούλιο της ΟΣΕΘ συμμετέχουν πέντε μέλη που ορίζονται από τους Υπουργούς Οικονομικών και Υποδομών Μεταφορών. Ένα μέλος που προτείνεται από την περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, ένα μέλος από το Δήμο Θεσσαλονίκης, ένα μέλος από την περιφερειακή ένωση δήμων κεντρικής Μακεδονίας και ένα συνολικά μέλος από το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος, το τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας, το Εμπορικό Βιομηχανικό Επιμελητήριο Θεσσαλονίκης, το Επαγγελματικό και το Βιοτεχνικό Επιμελητήριο Θεσσαλονίκης που σε κάθε θητεία ορίζονται εν αλλάξ. Ανοίγουμε, δηλαδή κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με τον τρόπο αυτό τον Οργανισμό στην τοπική κοινωνία και στις παραγωγικές τάξεις της περιοχής. Στο δεύτερο κεφάλαιο, άρθρο 14 έως 20, συνιστάται ο νέος εκτελεστικός φορέας του συγκοινωνιακού έργου αστικές συγκοινωνίες Θεσσαλονίκης Α.Ε. ΑΣΥΘ που αναλαμβάνει την εκτέλεση παντός είδους συγκοινωνιακού έργου, μετρό, τραμ, λεωφορεία. Το μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας ανήκει στην ΟΣΕΘ με δυνατότητα και αυτό θεωρώ, ότι είναι ένα πάρα πολύ σημαντικό κατά το άρθρο 18 παρ. 5α΄ μεταβίβασης μέχρι το 49% του μετοχικού κεφαλαίου στους ΟΤΑ της περιφερειακής ενότητας Θεσσαλονίκης. Μάλιστα, σύμφωνα με το άρθρο 19 παρ. 1 στην περίπτωση μεταβίβασης ποσοστού κατά τα ανωτέρω στους ΟΤΑ κάθε ένας από τους μετόχους μειοψηφίας εκπροσωπείται με ένα μέλος επιλογής του στο διοικητικό συμβούλιο.

Κάθε ένας από τους μετόχους μειοψηφίας, εκπροσωπείται με ένα μέλος επιλογής του στο Διοικητικό Συμβούλιο, με ανώτατο συνολικό όριο εκπροσώπησης όλων των μετόχων μειοψηφίας τα τρία μέλη. Στην περίπτωση αυτή, ο Διευθύνων Σύμβουλος της εταιρίας, ορίζεται πάντα από το ελληνικό δημόσιο, ενώ ο Πρόεδρος ορίζεται από τους μετόχους της μειοψηφίας. Η εταιρεία υπάγεται στις διατάξεις περί ΔΕΚΟ. Ορίζεται η διάρκεια της και ρυθμίζονται τα θέματα συγκρότησης και λειτουργίας του Διοικητικού Συμβουλίου. Με το κεφάλαιο Γ΄, άρθρο 21, ρυθμίζεται η διαδικασία έγκρισης και κύρωσης των αρχικών καταστατικών των εταιριών Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. και Α.ΣΥ.Θ. Α.Ε.. Οι διατάξεις του κεφαλαίου Δ΄ του σχεδίου νόμου, από το άρθρο 22 μέχρι το άρθρο 31, ρυθμίζουν τα θέματα της λυθείσας σύμβασης, μεταξύ ελληνικού δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ. Α.Ε., την εξαγορά και εκκαθάριση σε λειτουργία του Ο.Α.Σ.Θ. Α.Ε., καθώς και την παροχή του συγκοινωνιακού έργου, μέχρι τη δημιουργία της κατάλληλης υποδομής στην Α.ΣΥ.Θ. Α.Ε., και εξυπηρετούν γενικά σκοπούς κατεπείγοντος και επιτακτικού γενικότερου δημοσίου συμφέροντος.

Πέραν αυτών, θα ήθελα να σημειώσω εμφαντικά το γεγονός, ότι με την παράγραφο 1 του άρθρου 25 προβλέπεται, πως κατά την πρώτη συνεδρίαση του, το Διοικητικό Συμβούλιο αναθέτει με διεθνή διαγωνισμό, σε ελεγκτική εταιρεία, την αποτίμηση της αξίας της επιχείρησης και την διενέργεια των πράξεων της, παραγράφου του άρθρου 27.Με πρόβλεψη της παραγράφου 4, του ιδίου άρθρου, ότι με αίτηση ενωπίον των αρμοδίων δικαστηρίων, μπορεί να ζητηθεί καθορισμός προκαταβολής, μέρους του τιμήματος, εφόσον ο αιτών μέτοχος δεν διαθέτει άλλα μέσα βιοπορισμού για τον ίδιο και την οικογένεια του. Έτσι απαντάμε κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σε όσους βλέπουν «φαντάσματα», πίσω από τις καθόλα διαφανείς προθέσεις μας.

Πιστεύουμε ακράδαντα, ότι ο επιχειρούμενος με αυτό εκσυγχρονισμός των αστικών συγκοινωνιών, αφενός θα εξαλείψει κάθε οικονομική ζημία, από τη μη προσήκουσα λειτουργία της αστικής συγκοινωνίας με λεωφορεία και κάθε ταλαιπωρία και οικονομική επιβάρυνση των εργαζομένων, των εμπόρων, των επαγγελματιών, των φοιτητών, των μαθητών και εν γένει των κατοίκων της περιοχής. Αφετέρου δε η ομαλή και σύγχρονη λειτουργία των αστικών συγκοινωνιών, θα τονώσει την αγοραστική κίνηση και θα κάνει τουριστικά ελκυστικότερο, το πολεοδομικό συγκρότημα Θεσσαλονίκης. Θα πάψει, τέλος, η υπέρμετρη και δυσανάλογη με το περιεχόμενο συγκοινωνιακό έργο, οικονομική επιβάρυνση του ελληνικού δημοσίου, από την μέχρι σήμερα λειτουργία του ελλειμματικού και κοστοβόρου Ο.Α.Σ.Θ. Α.Ε.. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κύριε Αμυρά, επί της αρχής.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Επί της αρχής, όχι.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Καραμανλής, Εισηγητής της Ν.Δ..

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Σας ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Χθες στην τοποθέτηση που ανέπτυξε η Ν.Δ., στηριχθήκαμε και σας είπαμε με σαφήνεια, ότι ο τρόπος που επιλέγει η Κυβέρνηση, να ρυθμίσει το υπαρκτό πρόβλημα που υπάρχει με τον Ο.Α.Σ.Θ. Α.Ε., τελικά όχι μόνο δεν λύνει το πρόβλημα, αλλά γεννάει και μια σειρά από νέα προβλήματα. Από πλευράς σας, λοιπόν, μιας και συζητάμε τα άρθρα σήμερα, θα ομαδοποιήσουμε τα άρθρα, προκειμένου να αναδείξουμε τα προβληματικά στοιχεία, του υπό συζήτηση νομοσχεδίου. Καταρχάς, αυτό που εμείς υποστηρίζουμε, είναι ότι το κείμενο αυτό, αντίκειται σε πολλά σημεία, τόσο στην ευρωπαϊκή νομοθεσία, όσο και στην ελληνική νομοθεσία. Και εδώ στέκομαι στην ουσία του νομοσχεδίου, δηλαδή στα άρθρα 22 και 23. Με τις διατάξεις αυτές προβλέπεται η πρόωρη και μονομερής λήξη της σύμβασης του ελληνικού δημοσίου με τον Ο.Α.Σ.Θ. Α.Ε., καθώς και η εξαγορά του Οργανισμού. Η κίνηση αυτή, δημιουργεί σειρά νομικών ερωτημάτων, που είναι βέβαιο ότι θα απασχολήσουν στο μέλλον και την ελληνική δικαιοσύνη. Η γνωμοδότηση άλλωστε του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, την οποία ζήτησε ο ίδιος ο κ. Υπουργός, είναι σαφέστατη ως προς την καταληκτική ημερομηνία λήξης της ισχύουσας σύμβασης, που δεν είναι άλλη από τις 3 Δεκεμβρίου του ΄19. Ο Υπουργός χθες αναφέρθηκε, στις προβλέψεις των νόμων του 2001 και του 2008, δεν αναφέρθηκε όμως στις νομοθετικές πρωτοβουλίες και του 2010 και του 2014, οι οποίες νομίμως, σύμφωνα πάντα με το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους, μετέβαλαν και την λήξη της συμφωνίας. Παράλληλα, η λογική των εν λόγω άρθρων, έρχεται σε σύγκρουση, κατά την άποψή μας, με την ευρωπαϊκή νομοθεσία και κυρίως και με το γράμμα και με το πνεύμα του κανονισμού 1370 του 2007.

Όπως διαπιστώθηκε και στην πρώτη συνεδρίαση της Επιτροπής, τόσο εμείς στη ΝΔ όσο και το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους έχουμε μια διαφορετική ανάγνωση του Κανονισμού απ’ αυτόν που έχει η κυβέρνηση. Παρά τις αντιρρήσεις μας όμως, νομίζω ότι συμφωνούμε σε κάτι και αυτή είναι η ημερομηνία σταθμός που θέτει ο Κανονισμός που είναι όπως είπαμε η 3 Δεκεμβρίου του 2019. Αυτό που ζητά από τον Υπουργό είναι να μας πει ποια είναι τα σχέδια του για μετά από αυτήν την ημερομηνία; Θα πραγματοποιηθεί τότε διαγωνιστική διαδικασία για τις αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης ή η κυβέρνηση θα ζητήσει την εξαίρεση τους όπως στην περίπτωση των Αθηνών; Θα μπορέσει ο νέος φορέας να συμμετάσχει στη νέα αυτή διαδικασία δεδομένου πάντα ότι, σύμφωνα με το άρθρο 18 παράγραφος 5, το 49% του μετοχικού κεφαλαίου θα μπορεί να κατέχουνε και οι ΟΤΑ της Θεσσαλονίκης.

Έχετε συζητήσει αυτά τα ζητήματα κύριε Υπουργέ με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για το τι σχεδιάζετε να κάνετε μετά το 2019; Και αν το έχετε συζητήσει καλό είναι να μας ενημερώσετε για τη θέση τους. Το νομοσχέδιο όμως όπως ακούσαμε και από τους δημάρχους, έρχεται και σε σύγκρουση με τον Καλλικράτη. Οι προβλέψεις του άρθρου 3 που παρουσιάζονται τα θέματα με τα οποία επιφορτίζεται να ρυθμίζει ο Ο.Σ.Ε.Θ. δηλαδή ο νέος ΣΑΣΘ, έρχονται σε σύγκρουση με τις αρμοδιότητες που έχουν οι ΟΤΑ βάσει Καλλικράτη. Αυτή η σύγκρουση, μας την ανέλυσε και η πλειοψηφία των δημάρχων ακόμα και αυτών που υποστήριξαν το νομοσχέδιο κατά την προηγούμενη συνεδρίαση της Επιτροπής. Παράλληλα και το άρθρο 18 παράγραφος 5 εδάφιο Α΄ προβλέπεται η συμμετοχή των ΟΤΑ στην Α.Σ.Υ.Θ., ο Καλλικράτης όπως μας ενημέρωσαν οι δήμαρχοι, βάζει αρκετά εμπόδια στη συμμετοχή των δήμων. Πως λοιπόν σκέπτεται η κυβέρνηση να ρυθμίσει το ζήτημα; Για ποιο λόγο και ενώ είχαν εγκαίρως επισημανθεί αυτές οι νομικές ασάφειες από τους δημάρχους της περιφέρειας Θεσσαλονίκης, η κυβέρνηση δεν έχει προβεί σε κάποια πρόβλεψη;

Το δεύτερο μεγάλο πρόβλημα που δημιουργεί το νομοσχέδιο είναι σε ότι έχει να κάνει με την μεταβατική περίοδο λειτουργίας. Οι προβλέψεις του κεφαλαίου Δ΄ δηλαδή των άρθρων 22 έως 31, δημιουργούν κατά την άποψη μας ένα προβληματικό θα μπορούσε να πει κάποιος και χαώδες θεσμικό πλαίσιο, το οποίο κατά πάσα πιθανότητα και μακάρι να μην βγούμε αληθινοί γεννά σειρά προβλημάτων, στην ομαλή λειτουργία του συγκοινωνιακού έργου της Θεσσαλονίκης.

Υποτίθεται λοιπόν πως σύμφωνα με το άρθρο 23 παράγραφος 4, μέσα σε 15 ημέρες από την έναρξη ισχύος του νόμου οι Υπουργοί Υποδομών, Μεταφορών και Οικονομικών, καθαιρούν το υπάρχον ΔΣ και ορίζουν δικά τους μέλη. Την ίδια στιγμή, κατά παράβαση οποιασδήποτε αριστερής ιδεολογίας, έρχεται η κυβέρνηση με το άρθρο 28 να προβλέψει πρωτόγνωρες ποινές φυλάκισης, υπέρογκες χρηματικές ποινές, ακόμα και σε στέρηση δικαιωμάτων σε όποιον τολμήσει να εναντιωθεί. Αλήθεια, τι ακριβώς φοβάται η κυβέρνηση; Στην ουσία κάποιος θα μπορούσε να πει ότι ακόμα και ποινικοποιείται και την απεργία γιατί πρακτικά κάνετε. Αυτό φαίνεται και σε ένα άλλο άρθρο, σύμφωνα με το άρθρο 29 η κυβέρνηση παρέχει στα μέλη του ΔΣ του μεταβατικού ΟΑΣΘ σ’ αυτά που η ίδια η κυβέρνηση διορίζει, απόλυτη σχεδόν ποινική και αστική ασυλία. Ειλικρινά, μήπως σχεδιάζετε να κάνετε κάτι που δεν μας έχετε πει κύριε Υπουργέ και καλύπτεται τα μέλη της εταιρείας αυτής, με πρωτόγνωρες ασυλίες;

Το τρίτο σκέλος που θα ήθελα να σταθώ έχει να κάνει με το οικονομικό σκέλος του όλου εγχειρήματος. Στο κείμενο του νομοσχέδιου πέραν των άρθρων 8 και 18 που αναφέρεται το μετοχικό κεφάλαιο και η μετοχική σύνθεση τόσο της Ο.Σ.Ε.Θ. όσο και της Α.Σ.Υ.Θ., πουθενά αλλού δεν συναντάμε να αναφέρεται κάτι για την εκτίμηση του συνολικού τιμήματος. Το ερώτημα είναι το εξής, που θα βρεθούν ακόμα και εναλλακτικές τυχόν πηγές χρηματοδότησης; Ρωτήσαμε και χθες τον κ. Υπουργό, αλλά απάντηση δεν λάβαμε. Βέβαια ο κ. Σπίρτζης άφησε να εννοηθεί πως το συνολικό τίμημα μπορεί να είναι και μηδενικό. Εμμένει ο Υπουργός σε αυτή τη θέση;

Επίσης, μια σημαντική δαπάνη προς τον κρατικό προϋπολογισμό, θα επέλθει και από την πρόβλεψη του άρθρου 34 σύμφωνα με το οποίο, το σύνολο του προσωπικού του ΟΑΣΘ, δηλαδή οι 2300 υπάλληλοι, μεταφέρονται στην ΑΣΥΘ Α.Ε., αλλά εντάσσονται στο μισθολογικό καθεστώς του Ν.4354 του 2015 και το ενιαίο μισθολόγιο. Και με την ευκαιρία, επιτρέψτε μου να αναφερθώ πολύ σύντομα και στο άρθρο 33, που αναφέρεται στην εσωτερική κινητικότητα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Για ποιον λόγο οι όποιες μετατάξεις και οι μεταφορές μονίμων υπαλλήλων θα πραγματοποιηθούν κατά παρέκκλιση κάθε γενικής ειδικής διάταξης; Για ποιο λόγο παρέχεται δυνατότητα, αποκλειστικά και μόνο στον Υπουργό Μεταφορ

 Κυρία Πρόεδρε, από τα παραπάνω γίνεται εμφανές, ότι το νομοσχέδιο είναι πρόχειρο, είναι προβληματικό, περιλαμβάνει διατάξεις, που κατά την άποψή μας, όπως σας αναλύσαμε, συγκρούονται και με το εσωτερικό και με το ευρωπαϊκό δίκαιο και γεννά πολλά παραπάνω προβλήματα, από αυτά που θέλει να επιλύσει. Το είπαμε και δεν θα κουραστούν να το επαναλάβουμε. Ο ΟΑΣΘ, όντως, χρήζει άμεσης αναδιοργάνωσης. Η Ν.Δ., όχι μόνο το πιστεύει, αλλά προσπάθησε και κατά το παρελθόν να το κάνει πράξη. Όμως, το νομοσχέδιο αυτό δεν προτείνει λύσεις και πολύ φοβούμαστε ότι δεν θα λύσει κανένα απολύτως πρόβλημα. Τα ανοιχτά ζητήματα εξακολουθούν να υφίστανται και δυστυχώς, το επιβατικό κοινό της Θεσσαλονίκης, θα συνεχίσει να ταλαιπωρείται και για άλλη μια φορά, αυτό θα φέρει την αποκλειστική ευθύνη της κυβέρνησης. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε τον κ. Καραμανλή. Ο κ. Φωκάς, από την Ένωση Κεντρώων. Επί της αρχής, τι ψηφίζετε;

 ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΦΩΚΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων): Επιφύλαξη για την Ολομέλεια.

 ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Αρβανιτίδης, Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ-ΔΗΜΑΡ.

 ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΡΒΑΝΙΤΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ-ΔΗΜΑΡ): Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε. Κυρία Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Έγινε ξεκάθαρο νομίζω, από την ακρόαση των φορέων, ότι αυτή η κατάσταση στη Θεσσαλονίκη δεν πάει άλλο. Το ιδιωτικό μονοπώλιο του ΟΑΣΘ, για μία ολόκληρη περίοδο 60 ετών, τελείωσε, αφήνει προβλήματα και πρέπει να αλλάξει. Βέβαια κύριε Υπουργέ, στην τοποθέτησή σας στην προηγούμενη Επιτροπή σημειώσατε ότι «είναι δυνατόν ένα νομοσχέδιο να έχει στάσεις λεωφορείων και λεπτομέρειες»; Προφανώς και όχι. Αλλά, προηγουμένως έβλεπα κάτι σχέδια εδώ που υπήρχαν επάνω στο τραπέζι, μηχανικός είστε, κατόψεις πρέπει να φτιάξετε πρώτα, αρχιτεκτονικά, να τα δει ο πελάτης σας και μετά να προχωρήσετε να βγάλετε άδεια. Διότι, εάν τελικά δεν ξέρεις πού θα πας, πώς νομοθετείς για να φτάσει εκεί που δεν ξέρεις; Και εν πάση περιπτώσει, λέγοντας σε γενικές γραμμές τι στόχους βάζετε, θα ξέρουν και οι Θεσσαλονικείς τι προσδοκούν από αυτήν την πρωτοβουλία και θα σας κρίνουν. Γιατί αυτό κάνουμε εδώ. Πρέπει να κριθούμε για το τι συγκοινωνίες θα παραδώσουμε στη Θεσσαλονίκη.

Έρχομαι τώρα στην ουσία, για να είναι απολύτως καθαρό τι εννοούμε εμείς, ως Δημοκρατική Συμπαράταξη. Εμείς μιλάμε για μια δημόσια αστική συγκοινωνία, η οποία θα είναι ανοικτή στην κοινωνία, αυτό είναι προοδευτικό και θα σας φέρω και δύο παραδείγματα αλλαγών που θα μπορούσαν να γίνουν στο νομοσχέδιο.

Ο ΟΣΕΘ προβλέπεται να έχει 9 μέλη εκ των οποίων τα 5, θα είναι εκπρόσωποι του κράτους και 4 εκπρόσωποι των φορέων της αυτοδιοίκησης. Το πρώτο πρόβλημα για εμάς είναι, γιατί οι 4 εκπρόσωποι των φορέων και της αυτοδιοίκησης να ορίζονται μετά από πρόταση και επιλογή του Υπουργού; Ποιο είναι το επικίνδυνο; Πρέπει να είναι αρεστοί σε εσάς; Να είναι κατάλληλοι άνθρωποι της αυτοδιοίκησης που προέρχονται από λαϊκή ψήφο, να εκπροσωπούν κατά το, όπως εκτιμούν αυτοί, στον φορέα με την παρουσία τους, στη λήψη απόφασης; Το σωστό για μας είναι, απευθείας οι φορείς να ορίζουν τους εκπροσώπους τους χωρίς να παρεμβάλλεται ο Υπουργός.

Το δεύτερο πρόβλημα με τον ΟΣΕΘ είναι ότι θα έχει απαρτία με 3 από τα 9 μέλη. Άρα λοιπόν, θα μπορεί να αποφασίζει ο Πρόεδρος, ο Διευθύνων Σύμβουλος και ένα ακόμα μέλος. Αυτό, παραπέμπει σε ένα κλειστό ελεγχόμενο σύστημα, κύριε Υπουργέ, το οποίο δεν εξυπηρετεί τη διαφάνεια και πρέπει να αλλάξει. Ένα επίσης, πολύ βασικό θέμα που έχει να κάνει με τη μετοχική σύνδεση της Α.ΣΥ.Θ. είναι το εάν μπορεί αυτή να διενεργεί διεθνείς διαγωνισμούς. Πρέπει να το απαντήσατε. Εμείς πιστεύουμε ότι οι άνθρωποι της πόλης, η αυτοδιοίκηση, οι εργαζόμενοι, οι παραγωγικοί φορείς, μπορούν και πρέπει να παίξουν καθοριστικό ρόλο στη νέα εποχή. Ζητάμε, λοιπόν, πέρα από το 49% της Α.ΣΥ.Θ., που μπορεί να παραχωρηθεί στην αυτοδιοίκηση, εξάλλου ακούστηκε και παρόμοια θέση από αιρετούς της αυτοδιοίκησης, να μπορεί να παραχωρηθεί επιπλέον ποσοστό στους φορείς της πόλης, εργατικό κέντρο, επιχειρηματικότητα, επιμελητήρια, ώστε μαζί με τους ΟΤΑ να μπορούν να ξεπεράσουν και το 51%. Με τον τρόπο αυτό, θεωρώ ότι μπορούμε να πετύχουμε ένα στόχο στον οποίο πιστεύω ότι συμφωνούμε οι περισσότεροι σ’ αυτή την αίθουσα, να μπορούν οι άνθρωποι της Θεσσαλονίκης, το ξαναλέω οι εργαζόμενοι, οι παραγωγικές δυνάμεις και η τοπική εξουσία, να σχεδιάζουν τις αστικές συγκοινωνίες με βάση τις ανάγκες που οι ίδιοι βιώνουν καθημερινά, καλύτερα από τον καθένα.

Να μπορούν μέσα από διεθνείς διαγωνισμούς να επιλέγουν τους καλύτερους παρόχους, αυτούς που πιστεύουν ότι εγγυώνται το μεταφορικό έργο ή το έργο το οποίο τους αναθέτουν. Εδώ, όμως, υπάρχει ένα βασικό ερώτημα, σας το ξανακάνω: Θα μπορεί η Α.ΣΥ.Θ. να διεξάγει διεθνείς διαγωνισμούς για να επιλέξει πάροχο ή θα είναι πάροχος αποκλειστικά και μόνο η ίδια; Κατά τη δική μας άποψη, αυτό δεν είναι καθαρό στο νομοσχέδιο και οφείλετε μια απάντηση.

Εμείς σας είπαμε κι εχθές ότι ούτε τα βαφτίσια μας ενδιαφέρουν, ούτε οι ανταλλαγές των μονοπωλίων, εάν είναι ιδιωτικό ή κρατικό. Εάν είναι να πάμε από το μοντέλο του ΟΑΣΘ στο μοντέλο «Γιάννης κερνάει, Γιάννης πίνει», όπου η κρατική ΟΣΕΘ θα κάνει απευθείας αναθέσεις στην, επίσης, κρατική Α.ΣΥ.Θ., τότε η κοινωνία, ο λαός της Θεσσαλονίκης, οι πολίτες, θα μείνουν για ακόμη μια φορά απέξω από το να επιλέγουν οι ίδιοι. Το μοντέλο το δοκιμάσαμε στην Αθήνα και δεν πιστεύω ότι ήταν ιδιαίτερα επιτυχημένο. Ο κ. Τριανταφυλλίδης θα μπορούσε ν’ αναζητήσει και στοιχεία έρευνας των κατοίκων των Αθηνών για το πώς αντιλαμβάνονται την παροχή υπηρεσιών αστικής μεταφοράς. Εμείς, επίσης, ζητάμε ισχυρό ρόλο της αυτοδιοίκησης και των φορέων οι οποίοι θα μπορούν να επιλέγουν ελεύθερα αυτόν τον πάροχο.

Έρχομαι τώρα σε ορισμένα θέματα για τα οποία η Βουλή χρειάζεται στοιχεία για να αποφασίσει. Είπατε εχθές, κύριε Υπουργέ, ότι θα καταθέσετε στα πρακτικά τους πίνακες με το κόστος του ΟΑΣΑ και του ΟΑΣΘ για τον Έλληνα φορολογούμενο. Δεν το έχετε κάνει ακόμα, μάλλον δεν ξέρω αν το έχετε κάνει, σας παρακαλώ να τα πάρω με μεγάλη χαρά. Επίσης, ο Πρόεδρος του ΟΑΣΘ κ. Στεφανίδης μίλησε προηγουμένως για διαφορετικά δεδομένα μεταξύ Αθήνας και Θεσσαλονίκης και ότι δεν είναι δυνατόν να γίνουν συγκρίσεις. Οι λόγοι που επικαλέστηκε, εάν δεν κάνω λάθος, είμαι αφενός η λειτουργία του ΜΕΤΡΟ στην Αθήνα και η υψηλή μεταφορική του δυνατότητα, αφετέρου η χαμηλή τιμή του εισιτηρίου στη Θεσσαλονίκη. Θα ήθελα το σχόλιό σας και επ’ αυτού, όχι για να δικαιολογήσω τον ΟΑΣΘ, μίλησα για τα διαφορετικά δεδομένα που ανέφερε ο κ. Στεφανίδης μεταξύ της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, κοστολογικά, ας τα δούμε κι εμείς επιτέλους.

Έρχομαι τώρα στις διαφορετικές προσεγγίσεις σχετικά με το αν χρωστάει και πόσα χρωστάει το ελληνικό δημόσιο στον ΟΑΣΘ, για να είναι καθαρό το θέμα στους πολίτες, αυτός είναι ο λόγος που το αναφέρω, κύριε Υπουργέ. Πρέπει τα στοιχεία να κατατεθούν αναλυτικά στη Βουλή. Στην αιτιολογική έκθεση αναφέρεται ότι τα συνολικά χρέη του ΟΑΣΘ είναι 120 εκατ. €. Μπορείτε να μας πείτε, ως εκπρόσωπος της ελληνικής κυβέρνησης, τι ποσά τελικά χρωστά το ελληνικό δημόσιο στον ΟΑΣΘ; Το ρωτάω αυτό για να δούμε τελικά τι συμβαίνει και για ποιο λόγο έμειναν τόσες φορές απλήρωτοι οι εργαζόμενοι.

Εδώ, λοιπόν, πρέπει να τελειώνει αυτή η ιστορία, πρέπει να ενημερωθεί με στοιχεία η Βουλή κι εάν τελικά έγινε πάρτι και κακοδιαχείριση στον ΟΑΣΘ, τότε οφείλετε, κύριε Υπουργέ, τα στοιχεία να τα στείλετε στην δικαιοσύνη. Αυτά τα θολά, περίπου πράγματα είναι αυτά που μας οδήγησαν μέχρι τώρα να αφήνουμε αιχμές ο ένας για τον άλλον και τελικά ο ελληνικός λαός να μη ξέρει ούτε τι έγινε, ούτε πώς έγινε κι αυτό να οδηγεί και σε ατιμωρησία, διότι τελικά ο ελληνικός λαός δε πιστεύει κανέναν, δεν πιστεύει στη δικαιοσύνη, δεν πιστεύει σε κανέναν θεσμό. Σύμφωνα με το νομοσχέδιο, η ΟΣΕΘ έχει μετοχικό κεφάλαιο 6 εκατ. €. Επίσης, η Α.ΣΥ.Θ., που είναι θυγατρική της, θα έχει μετοχικό κεφάλαιο 3 εκατ. €. Κύριε Υπουργέ, είναι 9 εκατ. € ή είναι 3 εκατ. € συν 3 εκατ. €, εάν μπορείτε να μας δώσετε μια απάντηση.

Κλείνοντας, θέλω να βάλω τρία θέματα ξανά, στα οποία περιμένω απάντηση. Με βάση ποια σύμβαση θα εκτελεί το μεταφορικό έργο ο ΟΑΣΘ, κύριε Υπουργέ, μέχρι το 2019, γιατί το νομοσχέδιο αθωώνει προκαταβολικά τα μέλη του Δ.Σ. της Α.ΣΥ.Θ. για τυχόν παράνομες πράξεις, γιατί προβλέπετε δρακόντειες ποινές σε όσους δημιουργήσουν προβλήματα στην εφαρμογή του νόμου και ελπίζω αυτά να μην είναι επειδή προβλέπετε άσχημες εξελίξεις, όλα εξάλλου θα κριθούν στην πράξη κι ελπίζω κι εύχομαι για τη Θεσσαλονίκη να μην εξαπατηθεί για ακόμη μια φορά. Γιατί ξέρετε στη Θεσσαλονίκη και τη Β. Ελλάδα έχουμε χορτάσει από πολύ ωραίες μακέτες και πολύ ωραία σχέδια. Ας τελειώνουμε! Ας κάνουμε ένα και ας το κάνουμε!

Ευχαριστώ πολύ.

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

Το λόγο έχει ο κ. Σαχινίδης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου – Χρυσή Αυγή): Όποιος πιστεύει ότι με το παρόν σχέδιο νόμου οι αστικές συγκοινωνίες κρατικοποιούνται, πλανάται.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου – Χρυσή Αυγή): Όποιος πιστεύει ότι με το παρόν σχέδιο νόμου οι αστικές συγκοινωνίες κρατικοποιούνται, πλανάται. Η κρατικοποίηση μιας επιχείρησης γίνεται με τη μεταφορά του τίτλου ιδιοκτησίας επί των μετοχών της, από τους ιδιώτες μετόχους της, στο κράτος. Για την αποζημίωση των μετόχων της για την περιουσιακή απώλεια, που υφίστανται για λόγους δημοσίου συμφέροντος, εδώ παρέλκει, για τους λόγους σας ανέφερα την προηγούμενη φορά, αλλά θα σας εκθέσω και στη συνέχεια αναλυτικότερα. Ακολουθώντας αυτή τη λογική, η συγκυβέρνησής σας αποκρύπτει ότι και οι αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης θα περιέλθουν στο υπερταμείο και θα εκχωρηθούν σε ξένα funds, ζημιώνοντας για άλλη μια φορά το ελληνικό δημόσιο, όπως είχε συμβεί και με όλους τους υπόλοιπους συγκοινωνιακούς φορείς, όπως το Αττικό Μετρό, το οποίο υλοποιεί το μετρό της Θεσσαλονίκης, τον ΟΣΕ, που ξεπουλήθηκε στους Ιταλούς και την επόμενη εβδομάδα βάζετε τις τελικές υπογραφές και το ΟΑΣΑ και των θυγατρικών του και έπεται συνέχεια.

Γίνεται ιδιαίτερη μνεία στις περιπτώσεις που εξαιρούνται των σκοπών του ΟΣΕΘ και στην παρ. 2, περ. α΄, θέλω να σταθούμε λίγο. Ο ΟΣΕ έχει ήδη ξεπουληθεί, όπως προανέφερα, σε ξένους επενδυτές. Η υποτιθέμενη κρατικοποίηση του ΟΑΣΘ είναι συνέχεια της πλήρους απελευθέρωσης των αεροδρομίων. Εδώ να πω, ότι πραγματικά ένιωσα ικανοποίηση, όταν είδα, αφού πωλήθηκε το αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης, βουλευτές του συνταγματικού τόξου, όταν «τρώγανε πόρτα» στο πάρκινγκ, κύριε Υπουργέ, να σπάνε τις μπάρες για να μπουν. Αυτό πραγματικά ήταν ένα είδος ικανοποίησης, ας ξέρατε τι υπογράφατε.

Η υποτιθέμενη κρατικοποίηση, λοιπόν, του ΟΑΣΘ είναι συνέχεια της πλήρους απελευθέρωσης των λιμανιών του ΟΣΕ. Διαβάζοντας, λοιπόν, το άρθρο 2, παρ.2, περ. α΄, προστρέχει να εξαιρέσει από τον έλεγχο της ΟΣΕΘ και τον ΟΣΕ. Επί της ουσίας, δεν μπορεί να υπαχθεί στον έλεγχο του ΟΣΕ, διότι έχει περάσει στα χέρια των Ιταλών και ελέγχεται από τον ιταλικό κρατικό σιδηρόδρομο. Αυτή είναι η περιουσιακή κατάσταση του ελληνικού δημοσίου, υποθηκευμένη και σε πλήρη έλεγχο ξένων φορέων.

Βέβαια, εάν κανείς συνδυάσει το παρόν άρθρο με το άρθρο 9, εύκολα αντιλαμβάνεται ότι κρύβονται άλλες σκοπιμότητες. Με τη συμμετοχή των αιρετών προσώπων στον ΟΣΕΘ επιδιώκετε την εξάρτηση του Οργανισμού από τα εκτελεστικά σας όργανα. Η διάρκεια ισχύος του ΟΣΕΘ, στο άρθρο 6, προβλέπεται να είναι 90 έτη και αυτό δεν είναι καθόλου τυχαίο, κύριε Υπουργέ, είναι εύλογο, γιατί συμπίπτει με την παράλογη εκχώρηση όλων των δημόσιων οργανισμών στο υπερταμείο για 99 ολόκληρα χρόνια.

Στο άρθρο 3, στην παρ.2β, με κοινή υπουργική απόφαση, καθορίζεται αφενός επιδότηση για λόγους κοινωνικής προστασίας και η διαδικασία είσπραξης αυτής. Η έννοια κοινωνική προστασία είναι αρκετά ευρεία, ώστε να καταλαμβάνει, ειδικά όταν εξαρτάται από την έγκριση Υπουργού, δαπάνες, που δεν έπρεπε να τύχουν επιχορήγησης. Η ιστορία έχει δείξει ότι ο ΟΑΣΘ έχει μετατραπεί σε έναν οργανισμό απορρόφησης επιδοτήσεων. Ο ΟΑΣΘ εμφανίζεται να λαμβάνει επιδοτήσεις μεγαλύτερες από τις ειδικές συγκοινωνίες, που εκτελεί τριπλάσιο μεταφορικό έργο με τα λεωφορεία και τα τρόλεϊ στην Αθήνα και η διοίκηση κωφεύει αποδίδοντας καθυστερούμενες αποδοχές των αποδοχών των εργαζομένων στα μη καταβληθέντα αντισταθμιστικά, γεγονός απολύτως ψευδές. Φτάναμε δε στο σημείο, για να πληρωθούν οι εργαζόμενοι, στους οποίους οφείλονται δεδουλευμένα με αποκλειστική ευθύνη του ΟΑΣΘ, η πλευρά του δημοσίου να αναλαμβάνει να προκαταβάλει την αντισταθμιστική καταβολή επιχορήγησης, του επόμενου μήνα μάλιστα και όλα αυτά χωρίς να αποδίδονται ευθύνες.

Κύριε Υπουργέ, σήμερα με το παρόν σχέδιο νόμου συστήνεται θεωρητικά ένας υγιής φορέας, αλλά και πάλι υπάρχουν ζητήματα, τα οποία δεν διευκρινίζονται και υπάρχουν ασάφειες. Δεν είναι κατανοητό, γιατί θα πρέπει η ίδια εταιρεία να προτείνει και να εισηγείται στον Υπουργό, βάσει του άρθρου 3, παρ.1, τη χρηματοδότηση των προγραμμάτων και την αντισταθμιστική καταβολή. Το πλαίσιο αυτό πρέπει εξαρχής να είναι σαφές.

Άρθρο 3, παρ.1, περ. ιθ΄, η δυνατότητα να συμβάλλεται ο ΟΣΕΘ με τους ΟΤΑ, χωρίς όμως πουθενά να προσδιορίζονται οι όροι της συνεργασίας, δηλαδή αν θα είναι οικονομικοί ή σε τεχνική υποδομή ή επιχειρησιακό κομμάτι και στελέχωση. Σε κάθε περίπτωση, οι προϋπολογισμοί των ΟΤΑ είναι ήδη βεβαρημένοι και εξ αυτού του λόγου αποκλείεται οποιαδήποτε οικονομική συμβολή των ΟΤΑ στον ΟΣΕΘ, άλλωστε, ακούσαμε και πρόταση από κάποιον δήμαρχο, να παρθεί δάνειο από το Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων, για να μπορέσουν να αντεπεξέλθουν. Όπως μας είπαν, λοιπόν, οι ΟΤΑ, οι οποίοι γνωρίζουν καλύτερα απ' όλους τις ανάγκες της περιφέρειας τους και των δήμων ειδικότερα, θέλουν να αναλάβουν τη διαχείριση των συγκοινωνιών οι ίδιοι. Μάλιστα, πρότειναν να τους δοθεί η δυνατότητα να λάβουν το δάνειο, που σας προανέφερα.

Βέβαια, εμείς εκφράζουμε και πάλι την ανησυχία μας για το πως θα αποπληρωθούν αυτά τα δάνεια, δεδομένου, ότι οι προϋπολογισμοί ως Δήμοι, είναι βεβαρημένοι. Η απάντηση εδώ κατ' αυτούς, είναι, ότι από τα έσοδα της διαχείρισης του Οργανισμού, θα εκταμιεύεται η δόση του δανείου. Δεν πρέπει, όμως, να ξεχνάμε, ότι οι υπηρεσίες κοινής ωφέλειας, στόχο έχουν ή τουλάχιστον θα έπρεπε να έχουν, την παροχή υπηρεσιών στους πολίτες. Η λογική της κερδοφόρας επιχείρησης, δεν συνάδει με τον σκοπό που εξυπηρετούν οι επιχειρήσεις κοινής ωφέλειας. Εμείς, είμαστε σύμφωνοι με το να ανατεθεί η διαχείριση στους Δήμους, αλλά λαμβανομένου υπόψη όλων όσων ανέφερα, δηλαδή, να έχει εξασφαλιστεί προηγουμένως ότι η ανάθεση θα είναι σε μια λογική ανταποδοτικότητας, χωρίς να επιβαρύνεται ο πολίτης μέσω της αύξηση του κομίστρου ή μέσω της μείωσης των μισθών των εργαζομένων, αλλά σε μια ορθολογιστική λειτουργία.

Στο άρθρο 8, αναφέρεται δαπάνη 6 εκατομμυρίων ευρώ, που αφορά το μετοχικό κεφάλαιο; Συνιστά υπέρμετρη επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού και σε συνδυασμό δε με το άρθρο 25, στο οποίο δεν προβλέπεται ούτε κατ' ελάχιστον το ύψος του τιμήματος εξαγοράς. Αυτό, γεννά εύλογες ανησυχίες για το ποσό που θα επιβαρύνει τον κρατικό προϋπολογισμό και μάλιστα σε μια περίοδο, ειδικά, που η οικονομική κρίση και η ύφεση μαστίζει τη χώρα μας και κανείς δεν απαντά, από πού θα βρεθούν αυτοί οι πόροι και ποια κοινωνικά στρώματα πάλι θα ζημιωθούν.

Συγκεκριμένα και σύμφωνα με το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους, απαιτείται εφάπαξ δαπάνη ύψους 6 εκατομμυρίων για τη σύσταση του νέου κρατικού Οργανισμού. Επίσης, απαιτείται δαπάνη για την επιδότηση εισιτηρίου. Επίσης, απαιτείται δαπάνη που θα καλύπτει το κόστος λειτουργίας του νέου Οργανισμού, ενώ το Λογιστήριο του Κράτους, επισημαίνει, ότι θα υπάρξουν απώλειες εσόδων από φόρους, τέλη και εισφορών, λόγω μεταβίβασης σε εταιρείες. Στο άρθρο 9, είναι η πρώτη φορά που σε κρατικό Οργανισμό, αποκλείεται, η συμμετοχή εκπροσώπου εργαζομένων. Η απάντηση, δεν δίδεται σε αυτό τον χρόνο, αλλά στα επόμενα δύο έτη και έπειτα, όταν πλέον θα έχει περιέλθει η διαχείριση του Οργανισμού σε ξένους Φορείς και θα είναι άνευ περιεχομένου η εκπροσώπηση των εργαζομένων κατά τη λήψη αποφάσεων, που θα αφορούν και θα επηρεάζουν άμεσα τη λειτουργία της εταιρίας. Στο άρθρο 13, συνιστά την ελάχιστη εγγύηση για την διατήρηση της εργασιακής σχέσης του προσωπικού, πλην, όμως καταλαμβάνεται και αυτό, όπως και το σύνολο των μισθωτών και δημοσίων υπαλλήλων από το νέο μισθολόγιο, όπως ορίζουν οι μνημονιακοί νόμοι.

Στο άρθρο 22, λύεται η σύμβαση μεταξύ ελληνικού δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ. και μεταβιβάζεται η κινητή και ακίνητη περιουσία του Οργανισμού, στο δημόσιο. Ορθώς και μεταβιβάζεται. Δεν αντιλαμβάνομαι, όμως, γιατί πρέπει να καταβληθεί αντάλλαγμα στους μετόχους για τα περιουσιακά στοιχεία, η αξία των οποίων δεν έχει ακόμη αποσβεστεί πλήρως. Οι μέτοχοι, εισέπρατταν πόσα ως μη όφειλαν επί έτη. Ο Ο.Α.Σ.Θ. υπήρξε προβληματική επιχείρηση επιδοτούμενη στο κέρδος και δεν δικαιολογείται αυτό που συζητάμε σήμερα. Επίσης, δεν δικαιολογείται η καταβολή ανταλλάγματος, για την μη αποσβεσθήσα αξία των περιουσιακών στοιχείων του Ο.Α.Σ.Θ., πολύ δε περισσότερο η καταβολή τιμήματος εξαγοράς.

Άρθρο 25, αφενός ως κράτους που επιδοτήσεις, αν και «παρανόμως», ιδιωτική εταιρεία, οφείλεις να γνωρίζεις και να διαθέτεις πλήρη στοιχεία, αξία παγίων, ακριβές επιχειρηματικό κέρδος και τις ακριβείς απαιτήσεις έναντι των μετοχών. Αφετέρου, στο βαθμό που οι μέτοχοι του Ο.Α.Σ.Θ. έχουν εισπράξει μέχρι σήμερα επιπλέον ποσά κατά παράβαση των διατάξεων του Ενωσιακού Δικαίου περί κρατικών ενισχύσεων, τότε, θα πρέπει να κληθούν αυτοί να επιστρέψουν στο κράτος, ότι τυχόν έχει διαπιστωθεί ότι έλαβαν καθ’ υπέρβαση και όχι να εξεταστεί το τίμημα της εξαγοράς που θα πρέπει να καταβάλει το ελληνικό δημόσιο. Διότι, στην πραγματικότητα, επωφελούμενη από μια αντιβαίνουσα στο Ενωσιακό Δίκαιο κρατική ενίσχυση, είναι οι μέτοχοι του Ο.Α.Σ.Θ. και μόνον αυτοί. Αν δεν μεσολαβούσε ο νόμος του 2008, η μετοχή του Ο.Α.Σ.Θ. στις 1/1/2010, θα είχε μηδενική αξία. Αναφορικά με το τίμημα της εξαγοράς, ακόμη και να ήθελαν υποθετικά το ελληνικό δημόσιο να καταβάλει το τίμημα, πράγμα στο οποίο επαναλαμβάνω ότι είμαστε αντίθετοι, γιατί είναι ανεπίτρεπτο να συζητάμε σήμερα άνευ Εκθέσεως, η οποία δεν έχει κατατεθεί από το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους, προκειμένου να γνωρίζει το ελληνικό δημόσιο τις υποτιθέμενες οφειλές.

Επίσης, κρίνω σκόπιμο να κάνω μια αναφορά στο άρθρο 28. Εδώ, πραγματικά, θα ήθελα να είναι παρών ο κ. Υπουργός, και να μας πει, για το πώς θα αντιμετωπίσετε ως Αριστερή Κυβέρνηση το συνδικαλιστικό σας πελατολόγιο;

Νομοθετείτε και τιμωρείτε όσους θα κάνουν τις γνωστές σε όλους μας καταλήψεις, τις οποίες εάν ήσασταν στην αντιπολίτευση θα ήσασταν επάνω στις κάγκελό-πόρτες και σήμερα, θα τιμώρησε όσους διανοηθούν να κάνουν αυτή την απεργία, επιβάλλοντας πρόστιμα της τάξεως των 10 και των 20 χιλιάδων ευρώ, στερώντας τους και τα πολιτικά τους δικαιώματα για 5 έτη. Όλα αυτά, εμείς κρίνουμε, ότι είναι ανεπίτρεπτα και για τα υπόλοιπα άρθρα θα τοποθετηθούμε στην Ολομέλεια.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Θα ήθελα να σας ενημερώσω, ότι είναι εδώ ο Υφυπουργός, ο κύριος Μαυραγάννης. Το λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος ο κ. Βαρδαλής, για 8 λεπτά.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΔΑΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, όλα τα άρθρα υπηρετούν το βασικό στόχο - την ουσία του νομοσχεδίου και θα έλεγα, ότι δεν μπορούσε να είναι και διαφορετικά. Ποια είναι η ουσία κατά τη δική μας τη γνώμη του νομοσχεδίου, που συζητάμε; Με τα άρθρα 1 και 14 συστήνετε δύο ανώνυμες εταιρίες. Η μία για την ανάπτυξη τον συντονισμό, την εποποιία κ.τ.λ. και η άλλη για την εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου και οι δύο εταιρείες θα λειτουργούν με ιδιωτικοοικονομικά συμφέροντα. Τι σημαίνει αυτό πρακτικά; Πάρτε για παράδειγμα το άρθρο 3 παράγ. ΙΘ κάνει λόγο για δείκτες έργου, κόστους και ποιότητας στους οποίους περιλαμβάνονται το ανώτερο επιτρεπτό λειτουργικό κόστος ανά οχήματο-χιλιόμετρο και ο κατώτερος επιτρεπτός βαθμός ικανοποίησης της πελατείας. Δηλαδή, τι σημαίνουν οι δείκτες κόστους; Τι σημαίνει το ανώτατο επιτρεπτό λειτουργικό κόστος, κύριε Υπουργέ; Όταν ξεπεραστεί το όριο του επιτρεπτού-λειτουργικού κόστους, θα μειώνονται δρομολόγια; Θα μειώνονται μισθοί; Θα αυξάνονται εισιτήρια; Εσείς ξέρετε, πως το λέτε αυτό, την αύξηση των εισιτηρίων λίγο παρακάτω, προσέξτε: «καθορισμό του προσήκοντος κομίστρου», το ξαναδιαβάζω: «καθορισμό του προσήκοντος κομίστρου», έτσι μεταφράζεται η αύξηση του εισιτηρίου. Εντάξει, το πιάσαμε το υπονοούμενο «κομίστρου». Αυτό σας λέω, η τιμή του εισιτηρίου αυτό λέω, θα αναπροσαρμόζεται ανάλογα με τους δείκτες. Αυτό σας λέω.

Εμείς το πιάσαμε το υπονοούμενο κύριε Υπουργέ, εντάξει. Δημιουργείται, λοιπόν, δύο ανώνυμες εταιρίες. Όλες - μα όλες οι ανώνυμες κρατικές εταιρείες μέσα στα πλαίσια αυτού του κεφαλαίο-κρατικού τρόπου οργάνωσης της οικονομίας λειτουργούν με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια. Δηλαδή, λειτουργούν στη βάση κόστους - οφέλους. Αλήθεια, εσείς που είσθε υπέρ της λύσης των άμεσων προβλημάτων, που σας ενδιαφέρει δήθεν η καθημερινότητα, όπως λέτε, εσείς που κατηγορείται εμάς, ότι όλα τα παραπέμπουμε στη δεύτερη παρουσία, σας ρωτάμε: Γιατί ενώ τα λαϊκά στρώματα «βογκάνε» κάτω από το βάρος των μισθολογικών περικοπών, την αύξηση της φορολογίας, ρωτάμε γιατί δεν μειώνεται στο μισό την τιμή του εισιτηρίου τώρα; Γιατί δεν κάνετε δωρεάν τη μετακίνηση των εργαζομένων από και προς τη δουλειά τους; Γιατί δεν υλοποιείται τις άλλες προτάσεις που σας παρουσιάσαμε χθες; Γιατί; Γιατί αυτά δεν χωράνε στην πολιτική σας, στην πολιτική του κόστους - οφέλους που εφαρμόζετε.

Με λίγα λόγια το νομοσχέδιο παριστάνει, ότι δήθεν κρατικοποιεί τις αστικές συγκοινωνίες, αλλά στην πραγματικότητα ανοίγει διάπλατα το δρόμο για την ιδιωτικοποίησή τους. Στη συγκεκριμένη περίπτωση το Κράτος «σπάζοντας» το μονοπώλιο του παλιού ΟΑΣ ανοίγει την αγορά και σε άλλους παίκτες εγχώριους και ξένους, που μπορούν να συμμετέχουν στους διαγωνισμούς, καθορίζει τους κανόνες και «ίσους» όρους ανταγωνισμού με βάση και την ευρωπαϊκή νομοθεσία που υιοθετεί. Το Κράτος δεν γίνεται ιδιοκτήτης παρά μόνο πρόσκαιρα, για να οργανώσει το παιχνίδι να λειτουργήσει ως τροχονόμος των ιδιωτικών συμφερόντων. Αυτό το έργο άλλωστε το έχουμε ξαναδεί. Τα ίδια έκανε και το ΠΑ.ΣΟ.Κ. σε άλλες εποχές κρατικοποίηση προβληματικών, εξυγίανσή τους, φόρτωμα των χρεών στις πλάτες του λαού και μετά πάλι στα χέρια του ιδιώτη. Γιατί, όπως όλοι σας, μα όλοι σας λέτε, ότι το κράτος δεν έχει τέτοιους δουλειές, δεν είναι επιχειρηματίας.

 Άλλα κόμματα σε αντίθεση με την Κυβέρνηση υποστήριξαν εδώ στην Επιτροπή κατά την συζήτηση, ότι ο ιδιώτης θα προσφέρει καλύτερο και φθηνότερο έργο και άρα, θα πρέπει να επιλεγεί αυτή η μορφή εκτέλεσης του συγκοινωνιακού έργου. Άλλα κόμματα, σε αντίθεση με την κυβέρνηση υποστήριξαν εδώ στην Επιτροπή κατά τη συζήτηση, ότι ο ιδιώτης θα προσφέρει καλύτερο και φθηνότερο έργο και άρα, θα πρέπει να επιλεγεί αυτή η μορφή εκτέλεσης του συγκοινωνιακού έργου. Όλοι σας, μα όλοι σας και οι μεν και οι δε, δηλώνετε πίστη στην ιδιωτική πρωτοβουλία. Είναι σχετική η δήλωση εχθές του υπουργού. Όταν τα πράγματα «γίνονται σκούρα» όπως στην περίπτωση του ιδιωτικού ΟΑΣΘ και είσαστε αναγκασμένοι να παραδεχθείτε την πραγματικότητα, τότε τους καταγγέλλετε ως αεριτζήδες και όλοι σας δηλώνετε πως είσαστε υπέρ, τούτη τη φορά όμως, υπέρ της «υγιούς» ιδιωτικής πρωτοβουλίας. Δεν υπάρχει, κύριε Υπουργέ, και κύριοι Βουλευτές, κανένα κράτος στον κόσμο, όχι μόνο στην Ε.Ε., σε ολόκληρο τον κόσμο που να μην επιδοτεί τις αστικές συγκοινωνίες. Πώς, όμως, καθορίζεται το ύψος της επιδότησης; Θα γνωρίζετε, φαντάζομαι, την πολιτική της Ε.Ε. γύρω από το ζήτημα που χαράσσεται, βεβαίως, με βάση τον Κανονισμό που αρκετοί τον επικαλεστήκατε (1370/2007) για τις αστικές συγκοινωνίες.

Σας θυμίζω, λοιπόν, μια που το γνωρίζετε, πως το άρθρο αυτό του Κανονισμού, 4(1) προβλέπει τα εξής, διαβάζω αυτολεξεί: « Οι εν λόγω παράμετροι καθορίζονται έτσι ώστε καμία πληρωμή αποζημίωσης να μην υπερβαίνει το ποσό που είναι αναγκαίο για να καλύψει το καθαρό οικονομικό αποτέλεσμα επί του κόστους που προκύπτει και των εσόδων που γεννά η εκτέλεση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, λαμβανομένων υπόψη των συναφών εξόδων που αποκομίζει ο φορέας δημόσιας υπηρεσίας»- εδώ είναι το ζουμί υπογραμμισμένο -«καθώς και ενός εύλογου κέρδους». Δηλαδή, αναγνωρίζει το δικαίωμα της κερδοφορίας του ιδιώτη και μάλιστα, του το εξασφαλίζετε. Αυτή είναι η «υγιής» ιδιωτική πρωτοβουλία. Το κέρδος της σε κάθε περίπτωση εξασφαλισμένο, είναι ένα το κρατούμενο και βλέπουμε για το υπόλοιπα. Και στον παλιό κρατικοδίαιτο ΟΑΣΘ και στη νέα ιδιωτικοποίηση που πολλοί από εσάς οραματίζεστε, το κέρδος είναι ένα το κρατούμενο και μάλιστα διασφαλισμένο. Αυτή είναι η «υγιής» ιδιωτική πρωτοβουλία. Λες και με την ανάθεση του συγκοινωνιακού έργου στους «υγιείς» ιδιώτες, το κέρδος δεν θα βγαίνει από την εκμετάλλευση των εργαζομένων, τη μείωση των μισθών, τη μείωση του παραγόμενου συγκοινωνιακού έργου προς τον λαό ή την αύξηση του κομίστρου.

Ίσως να μη το γνωρίζετε, αλλά επειδή αναφέρθηκαν και άλλα παραδείγματα στην Επιτροπή, το παράδειγμα της Αγγλίας είναι το πιο χαρακτηριστικό. Σύμφωνα με τα στοιχεία της ίδιας της Ε.Ε. η ιδιωτικοποίηση των αστικών λεωφορείων, ο ανταγωνισμός των εταιρειών, διότι δεν το έδωσαν σε μια εταιρεία, μείωσε τους διακινούμενους επιβάτες κατά 25% και αύξησε το εισιτηρίου κατά 27% σε μία δεκαετία. Αυτά ήταν τα αποτελέσματα του ιδιωτικού τομέα. Να γιατί λέμε ότι το δίλημμα ιδιωτικός ή δημόσιος συγκοινωνιακός φορέας μέσα σ' αυτά τα πλαίσια οργάνωσης της οικονομίας είναι ένα ψευτοδίλημμα.

Την ίδια καταλαβαίνει, για παράδειγμα, ο κ. Υπουργός και ορισμένοι βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ;

Δεν αφήνετε, λέω εγώ, αυτά τα προβοκατόρικα, ότι δήθεν δεν καταλαβαίνετε τη θέση του Κ.Κ.Ε. και αναρωτιέστε γιατί δεν είμαστε ούτε «υπέρ» του ιδιωτικού σας, ούτε του κρατικού καπιταλιστικού συγκοινωνιακού φορέα; Γιατί, στο κάτω κάτω, πέρα απ' όλα όσα έχω πει, πάνω απ' όλα το Κ.Κ.Ε. έχει τη δική του πρόταση για τις αστικές συγκοινωνίες: Ασφαλείς, φτηνές για τα λαϊκά στρώματα με πλήρη δικαιώματα μισθολογικά και εργασιακά για όλους τους εργαζόμενους των αστικών συγκοινωνιών. Πρόταση, που ικανοποιεί τις συνδυασμένες λαϊκές ανάγκες.

Να σας θυμίσω, ότι μιλάμε για έναν ενιαίο κρατικό φορέα Μέσων Μαζικής Μεταφοράς που θα είναι ενταγμένο σε ένα σχέδιο κρατικό, επιστημονικό, πανεθνικό που βασική προϋπόθεση για να υλοποιηθεί αυτή η πρόταση, είναι αυτοί που παράγουν όλον αυτόν τον πλούτο που βλέπετε δίπλα σας, δηλαδή, οι εργαζόμενοι, να κάνουν κουμάντο οι ίδιοι στην οικονομία και να την σχεδιάζουν σε όφελός τους.

Είναι ρεαλιστική μια τέτοια πρόταση; Η ρεαλιστικότητα, καταρχήν, δεν κρίνεται από τους συσχετισμούς άλλωστε αυτοί αλλάζουν. Η ρεαλιστικότητα θα κριθεί από το εάν μπορεί στις σημερινές συνθήκες ένας ενιαίος κρατικός φορέας μεταφορών σε συνθήκες εργατικής λαϊκής εξουσίας να πάρει μέτρα για ασφαλείς, σύγχρονες και φθηνές συγκοινωνίες. Εμείς λέμε πως ναι, είναι ρεαλιστικό κάτι τέτοιο. Γιατί για παράδειγμα σήμερα είναι ρεαλιστικός ο στόλος να ανανεώνεται μόνο απέξω με σουηδικά, γερμανικά, ή ιταλικά λεωφορεία; Γιατί δεν είναι ρεαλιστικό να παράγονται εδώ για παράδειγμα; Μήπως, κ. Παπαδόπουλε, δεν υπάρχει τεχνογνωσία και υποδομές στη χώρα μας, ώστε να γίνουν σύγχρονα οχήματα μαζικής μεταφοράς; Ξεχνάτε την ΕΛΒΟ; Την έχετε διαλύσει στην κυριολεξία όλοι σας και πρώην και νυν μαζί με την Ε.Ε. και με την πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος της κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ για την πώλησή της επιταχύνετε αυτή την πορεία εκποίησης και διάλυσης της επιχειρήσεως, μια πορεία που έχουν χαράξει όλες οι προηγούμενες κυβερνήσεις μαζί με την Ε.Ε..

 Η χώρα μας διαθέτει, λοιπόν, ανθρώπινο δυναμικό, εργάτες, τεχνίτες και επιστήμονες, που έχουν γνώση και εμπειρία και μπορούν να φτιάξουν και λεωφορεία και πολλά ακόμη. Η λειτουργία της οικονομίας με βάση το κέρδος είναι που εμποδίζει την ανάπτυξη της παραγωγής γενικά και ειδικά σ' αυτό τον τομέα. Αυτό πρέπει να αλλάξει. Να γιατί η πάλη για την λύση των άμεσων προβλημάτων πρέπει να συνδυαστεί με την πάλη ενάντια στους επιχειρηματικούς ομίλους και το σύστημά τους. Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε.

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

 ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής των Ανεξαρτήτων Ελλήνων): Σας ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

 Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ακούσαμε σήμερα τους φορείς, οι οποίοι τοποθετήθηκαν θετικά στην πρόταση της Kυβέρνησης για τη δημιουργία ενός φορέα που θα δώσει ένα τέλος στην ταλαιπωρία του επιβατικού κοινού της πόλης και θα λειτουργεί με διαφάνεια και συνέπεια και θα εξασφαλίζει την απρόσκοπτη συνέχιση του έργου των εργαζομένων. Το σίγουρο είναι και το αναφέραμε και χθες ότι η διάθεση του νομοθέτη είναι τέτοια ώστε να μην εγείρονται εμπόδια και ότι το τελικό κείμενο είναι αποτέλεσμα μακράς διαβούλευσης με αρμόδιους φορείς και πολίτες, όπου υπεδείχθησαν τα αρνητικά φαινόμενα λειτουργίας και κακοδιαχείρισης του ΟΑΣΘ, συζητήθηκαν οι παθογένειες και βάσει αυτών προτείνεται σήμερα μια σημαντική πρόταση. Η πρόταση αυτή προβλέπει διαδικασίες αποτίμησης και εκκαθάρισης της επιχείρησης και το πλαίσιο το οποίο θα εξασφαλίζει την ομαλή μετάβαση του μεταφορικού έργου στον νέο φορέα, με πλήρη διασφάλιση των εργασιακών δικαιωμάτων του προσωπικού σε ένα εύλογο χρονικό διάστημα.

 Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο εκσυγχρονισμός των αστικών συγκοινωνιών του νομού Θεσσαλονίκης είναι ένα ζήτημα σημαντικό που ενισχύεται από τα εξής. Καταρχάς αφορά στο μεγαλύτερο μέσο μεταφοράς στο νομό, σε επίπεδο αστικής συγκοινωνίας. Δεύτερον, αφορά άμεσα και έμμεσα και επηρεάζει τις οικονομικές εξελίξεις, την πρόοδο και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων της περιοχής. Εισάγονται σημαντικές μεταρρυθμίσεις στο σχεδιασμό, την οργάνωση, τον έλεγχο και την εποπτεία των αστικών συγκοινωνιών με την ελπίδα ότι θα διαμορφωθεί ένα σταθερό πλαίσιο στη δομή του Οργανισμού και στη χρηματοδότησή του και να παύσει επιτέλους η πάγια τακτική, το αρμόδιο Υπουργείο να δρα επικουρικά και να ανανεώνει ή να παρατείνει συμβάσεις, πόσο δε μάλλον όταν αυτές κρίνονται έκπτωτες χρονικά.

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

Αδυνατούμε να δεχθούμε ότι ενώ έχουν καταβληθεί από το ελληνικό δημόσιο εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ στα πλαίσια των οικονομικών συμφωνιών, συνέχιζαν να προκύπτουν προβλήματα παντός τύπου και εις βάρος των πολιτών και των δημόσιων οικονομικών. Οι καταστάσεις αυτές πρέπει να σταματήσουν και οι αλλαγές που θεσπίζονται είναι αναγκαίες για τη διατήρηση της κοινωνικής και οικονομικής δραστηριότητας στη Θεσσαλονίκη, αλλά και για την εξασφάλιση της ομαλής λειτουργίας της αστικής συγκοινωνίας. Περισσότερα θα πούμε στην Ολομέλεια και θα ήθελα να κλείσω λέγοντας ότι στηρίζουμε το παρόν νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ(Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε τον κ. Λαζαρίδη. Το λόγο έχει ο κ. Φωκάς.

ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΦΩΚΑΣ(Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων): Θα πρέπει να γίνει δεκτή η πρόταση του Προέδρου του Σωματείου Εργαζομένων του ΟΑΣΘ του κ. Τσερμενίδη, να υπάρξει εκπρόσωπος των εργαζομένων, του εργατικού κέντρου, στο Δ.Σ. του ΟΣΕΘ, χωρίς δικαίωμα ψήφου, αλλά μ ε δικαίωμα λόγου. Πιστεύω ότι οι εργαζόμενοι πρέπει να εκπροσωπούνται στο Δ.Σ. και ας μην ψηφίζουν. Βλέπω ότι παραμένει η διαφωνία στο αν και κατά πόσο είναι ακόμα σε ισχύ η σύμβαση του ελληνικού δημοσίου με τον ΟΑΣΘ.

Η κυβέρνηση επιμένει ότι η σύμβαση έχει λήξει από το 2016. Η διοίκηση του ΟΑΣΘ και η Αξιωματική Αντιπολίτευση επιμένουν πως η σύμβαση είναι ενεργή μέχρι το τέλος του 2019. Ο κ. Στεφανίδης ο Πρόεδρος του Οργανισμού έθεσε ευθέως ζήτημα αντισυνταγματικότητας του νομοσχεδίου. Υπενθύμισε πως σύμφωνα με το νομικό συμβούλιο του κράτους η σύμβαση παραμένει σε ισχύ μέχρι τις 3 Δεκεμβρίου του 2019 και σας κατηγορεί κ. Υπουργέ πως με το νομοσχέδιο αυτό πέρα απ’ όλα διαγράφονται και ληξιπρόθεσμες οφειλές του κράτους προς τον Οργανισμό ύψους 125 εκατ. ευρώ. Θεωρώ δεδομένο πως θα ασκηθούν ένδικα μέσα. Θα μπούμε σε ένα δικαστικό κυκεώνα με άγνωστο το πότε και πως θα καταλήξει.

Έθεσα εχθές το ερώτημα, το οποίο απασχολεί νομίζω το σύνολο της κοινής γνώμης, καθώς πρόκειται για κρατικό χρήμα, πόσο τελικά θα κοστίσει στο ελληνικό δημόσιο η εξαγορά του ΟΑΣΘ; Στο άρθρο 25 κάνετε λόγο για ανάθεση από το Δ.Σ. με διεθνή διαγωνισμό σε εταιρεία που θα αναλάβει το έργο αυτό. Αντιλαμβάνομαι πως και αν ακόμα εξαντλήσετε την 4ετία, είναι τόσο χρονοβόρες αυτές οι διαδικασίες με τη δεδομένη, όπως τη θεωρώ, άρνηση των μετόχων να δεχθούν το τίμημα και το μακροχρόνιο δικαστικό αγώνα που θα ακολουθήσει, με αποτέλεσμα ο μουτζούρης του λογαριασμού να πέσει στην επόμενη κυβέρνηση. Ίσως είναι αυτός ένας λόγος από τους σημαντικότερους που η Νέα Δημοκρατία μέσω του κ. Καραμανλή δήλωσε πως θα καταψηφίσει το νομοσχέδιο. Με άλλα λόγια εσείς θα έχετε βρει ένα εξαιρετικό πολιτικό αφήγημα, πως καταργείτε το σπάταλο ΟΑΣΘ, που κρατούσε σε ομηρία όλη την πόλη της Θεσσαλονίκης 60 χρόνια, χωρίς να πληρώσετε ούτε ένα ευρώ.

Ένα δεύτερο σημείο στο οποίο θα ήθελα να σταθώ είναι το κατά πόσο ο νέος κρατικός ΟΑΣΘ θα στοιχίσει λιγότερο στον Έλληνα φορολογούμενο. Ασφαλώς προβλέπεται στο νομοσχέδιο στο άρθρο 30, πως όλοι οι εργαζόμενοι εντάσσονται στο ενιαίο μισθολόγιο, άρα θα υπάρξει σαφής μείωση της μισθολογικής δαπάνης. Δεν υπολογίζετε όμως τα έξοδα για την αναβάθμιση των παρεχόμενων από το νέο φορέα υπηρεσιών, όπως είναι η ανανέωση του στόλου των λεωφορείων, την αγορά εξοπλισμού. Άκουσα τον κ. Αντωνούδη, τον πρόεδρο της Εγνατίας Οδού σε ραδιοφωνικό σταθμό να δηλώνει ότι «θα κυκλοφορήσουν άμεσα μικρότερα λεωφορεία με μεγαλύτερη ευελιξία, όπως οικολογικά λεωφορεία που θα είναι ενταγμένα στο στόλο». Είπε ακόμη «πως θα βγουν στο δρόμο ακόμη 100 λεωφορεία, που είναι σήμερα παροπλισμένα». Όλα αυτά περί οικολογικών λεωφορείων ακούγονται πολύ καλά, το ερώτημα είναι, λεφτά υπάρχουν για αυτές τις δαπάνες; Ο ΟΑΣΘ έχει να παίρνει για το 2017 49 εκατ. ευρώ από κρατική επιχορήγηση.

Μήπως, τελικά, ο νέος αριστερός ΟΑΣΘ είναι ακριβότερος; Ακόμη προβλέπεται στο νομοσχέδιο μια μακρά περίοδο συνύπαρξης του ΟΑΣΘ με την κρατική Α.ΣΥ.Θ.. Φοβάμαι πως θα προκληθεί συγκοινωνιακό χάος στην πόλη. Εδώ θέλω την προσοχή σας. Η Θεσσαλονίκη δεν έχει την πολυτέλεια να μείνει ούτε μια ημέρα χωρίς λεωφορείο. Κλείνοντας θα ήθελα να σημειώσω τα εξής: Κανείς δεν αμφιβάλει ότι η Θεσσαλονίκη δικαιούται πολύ καλύτερες αστικές συγκοινωνίες από αυτές που διαθέτει. Υπάρχουν σαφώς και πολιτικές ευθύνες σε βάθος δεκαετιών, γι’ αυτό το φαύλο τοπίο και την απαξίωση του ΟΑΣΘ. Πρέπει, όμως, να παραδεχθούμε κάτι. Αν οποιαδήποτε άλλη κυβέρνηση τολμούσε να αγγίξει τον ΟΑΣΘ, στελέχη του κόμματός σας, κύριε Υπουργέ, ήδη, θα ήταν στα αμαξοστάσια. Θα είχε, ήδη, παραλύσει όλη η πόλη. Αυτό θα γινόταν. Αυτό έχει αποδειχθεί από πολλά παραδείγματα. Ακόμη δεν θα ήθελα να είμαι στη θέση σας αν αναγκαστείτε μετά την κρατικοποίηση του ΟΑΣΘ, να τον ιδιωτικοποιήσετε. Δυσκολεύομαι να πιστέψω πως οι θεσμοί που σπρώχνουν τα πάντα στα χέρια των ιδιωτών δέχθηκαν με χαρά την πρωτοβουλία σας να μεταφέρετε 2.300 άτομα και πλέον από τον ιδιωτικό στον δημόσιο τομέα. Εκτός αν θέλετε να πιστέψουμε ότι η Α.ΣΥ.Θ. θα μείνει δημόσια ενώ στο υπερ-ταμείο έχουν μπει οι αστικές συγκοινωνίες Αθήνας, η Αττικό ΜΕΤΡΟ ΑΕ, αλλά και το ΜΕΤΡΟ Θεσσαλονίκης όταν ολοκληρωθεί. Ευχαριστώ.

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

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Πρώτα απ’ όλα να κάνω δύο σχόλια στους αγαπητούς μου συναδέλφους και συναδέλφισσες του ΣΥΡΙΖΑ. Αν θα ήσασταν στα αμαξοστάσια όπως είπατε, θα την πατήσετε από εδώ και πέρα αν βρεθείτε πάλι στα αμαξοστάσια. Διότι, με το άρθρο 28, αυτού του σχεδίου νόμου, όποιος παρακωλύει συγκοινωνίες στα αμαξοστάσια, σε γραφεία και εμποδίζει την είσοδο και την άσκηση μεταφορικού έργου τιμωρείτε με φυλάκιση έως 3 έτη και με θανατική ποινή 10.000 ευρώ. Το χειρότερα είναι ότι υπήρχε κίνδυνος να στερηθείτε τα πολιτικά σας δικαιώματα για 5 έτη και δεν θα είχαμε την ευκαιρία να γνωριστούμε τώρα.

Σε ό,τι αφορά την εισήγησή μου. Τι συζητάμε εδώ δύο ημέρες και αύριο θα ψηφίσουμε; Το μοντέλο των αστικών συγκοινωνιών που επιθυμούμε για την Θεσσαλονίκη και την Αθήνα. Έχουμε ένα ορόσημο. Το 2019. Βάσει του ευρωπαϊκού κανονισμού θα πρέπει μετά το 2019 να ξεκινήσει η διαδικασία απελευθέρωσης των αστικών συγκοινωνιών σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη. Τι μας λέει η Ευρώπη; Δεν μας λέει θα κάνετε ιδιωτικές τις συγκοινωνίες ούτε θα τις κάνετε κρατικές. Λέει θα τις απελευθερώσετε κομμένες και ραμμένες στις ειδικές ανάγκες αυτών των πόλεων και των συνθηκών. Εγώ αυτό το βρίσκω υγιές. Τι κάνει τώρα η Κυβέρνηση; Δεν μας έχετε ανοίξει τα χαρτιά σας για το πως σχεδιάζετε και θα χτίσετε το μονοπάτι από το 2019 και μετά για την απελευθέρωση. Έχουμε κάποια δεδομένα, ότι για παράδειγμα ο ΟΑΣΑ είναι στο υπερ-ταμείο, άρα από το 2019 προσωπικά το βλέπω πολύ δύσκολο ο ΟΑΣΑ να γλιτώνει οποιοδήποτε άλλο μοντέλο, ενδεχομένως τη σύμπραξη δημόσιου τομέα με ιδιωτικού και κατά τη δική μου πρόγνωση θα πάει για σκληρή ιδιωτικοποίηση.

Εδώ δεν μας βοηθάτε, γιατί δεν μας έχετε δώσει το πόρισμα που συζητούσαμε χθες, κύριε Υπουργέ, της επιτροπής που συγκροτήσατε, για να δούμε τι λένε οι ειδικοί του Υπουργείου συμβουλευτικά. Τώρα, λοιπόν, η Κυβέρνηση λέει ότι επιλέγει έως το 2019 τον ΟΑΣΘ, ο οποίος ακούσατε ότι είναι κρατικοδίαιτος, φαύλος, κακός, πανάκριβος, αποτυχημένος – τα λέω χωρίς δισταγμό – απομυζούσε χρήματα από το δημόσιο ταμείο, δηλαδή από όλους μας, χωρίς να παρέχει το έργο που πρέπει. Ήταν ένα αδιαφανές καθεστώς μετόχων, εργαζομένων, διοίκησης, συνδικαλιστών, ένα πραγματικό μόρφωμα, ένα υβρίδιο γκρίζων αποτελεσμάτων σε βάρος των Ελλήνων. Το λέω ξεκάθαρα.

Άρα συμφωνούμε μέχρι εδώ στη διαπίστωση τού τι ήταν ο ΟΑΣΘ. Από εδώ και πέρα είναι το θέμα. Από δω και πέρα η Κυβέρνηση επιλέγει την κρατικοποίηση του ΟΑΣΘ και θέλω να ακούσω τι θα κάνει από το 2019 και μετά. Ποιο είναι το μέλλον του; Το παρόν, φυσικά, το αφήνουμε πίσω. Πάμε να δούμε το μέλλον του. Εμείς λέμε ότι μια απελευθέρωση για να γίνει σωστά, έτσι όπως και η Ευρώπη την προγραμματίζει σε ένα βαθμό, είναι, πρώτον, σχεδιασμός από την Πολιτεία, σχεδιασμός προδιαγραφών, κανόνων, στόλου δρομολογίων, συχνότητας δρομολογίων, επίπεδο εξυπηρέτησης και, βεβαίως, κοστολόγηση του κομίστρου.

Δεν υπάρχει καμία αστική συγκοινωνία στον κόσμο που να μην επιδοτείται από το κράτος. Δε γίνεται. Είναι κουκιά μετρημένα. Δεν μπορεί να σταθεί με τις απλές, ξεκάθαρες και βασικές νόρμες της ελεύθερης αγοράς, της ελεύθερης οικονομίας, διότι, λέει ο άλλος «αφού εγώ μπαίνω μέσα, δεν θα κάνω καμία μεταφορά» και θα έμενε ο εργαζόμενος, ο πολίτης και ο οποιοσδήποτε χωρίς μέσο μαζικής μεταφοράς δημόσιο. Εμείς, λοιπόν, λέμε να υπάρξει απελευθέρωση των δρομολογίων. Αφού, λοιπόν, γίνει ο σχεδιασμός από την Πολιτεία, αφού συσταθεί η ρυθμιστική αρχή που θα βάζει τους κανόνες και θα επιβλέπει αν αυτοί οι κανόνες τηρούνται όσον αφορά την άσκηση του μεταφορικού έργου, χρειάζεται οπωσδήποτε σύνδεση με τους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης. Πρέπει να έχουν λόγο οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης, γιατί ξέρουν καλύτερα από τον οποιονδήποτε τι συμβαίνει στην επικράτειά τους και με ποιον τρόπο θα μπορούν να εξυπηρετηθούν οι ανάγκες των κατοίκων αυτών των περιοχών. Επίσης, χρειάζεται διεθνής διαγωνισμός για τη δημοπράτηση των δρομολογίων και όχι του φορέα που εκτελεί το έργο. Θέλω να θέσω κάποια ερωτήματα. Η μετάβαση από το ένα σχήμα στο σημερινό, που η Κυβέρνηση φέρνει, θα είναι ομαλή, κύριε Υπουργέ; Υπάρχει ενδεχόμενο να μείνουν οι Θεσσαλονικείς και η ευρύτερη περιοχή χωρίς αστικές συγκοινωνίες για κάποιο χρονικό διάστημα; Είναι καλά δουλεμένη και μελετημένη αυτή η μετάβαση;

Θέλω να θέσω και κάποια άλλα ερωτήματα σε σχέση με κάποια άρθρα. Διαφωνώ με το άρθρο 9 και με το άρθρο 15, όσο αφορά τον τρόπο πλήρωσης των θέσεων Δ.Σ.. Διαφωνώ όχι μόνο με το ότι ο Υπουργός στην ουσία διορίζει τους πάντες, αλλά στο ότι ακόμη και οι φορείς, όπως το Τεχνικό, Εμπορικό, Βιομηχανικό, Επαγγελματικό και Βιοτεχνικό Επιμελητήριο Θεσσαλονίκης που θα συμμετέχουν, θα προτείνουν τρία ονόματα και ο Υπουργός θα επιλέξει ένα και μπορεί και να παύσει τα μέλη. Δεν ξέρω αν έτσι γίνεται σεβαστή η αυτονομία και η αυτοτέλεια και ο σεβασμός που πρέπει να τυγχάνουν αυτοί οι φορείς εντός ενός οργανισμού. Άρα, θα σας έλεγα αυτό να το τροποποιήσετε. Επιπλέον, θέλω να ρωτήσω και κάτι άλλο. Αν υποθέσουμε ότι ένα επιμελητήριο προτείνει μόνο ένα πρόσωπο, τι θα κάνετε; Θα του ζητήσετε να προτείνει και άλλα εναλλακτικά;

Επίσης, για το άρθρο 28, για τις ποινικές ευθύνες και τη στέρηση πολιτικών δικαιωμάτων, το είπαμε στην αρχή και δεν χρειάζεται να το επαναλάβω. Ίσως, όμως, να είναι και το οριστικό πολιτικό διαζύγιο που εσείς του ΣΥ.ΡΙΖ.Α. παίρνετε με ένα παρελθόν δικό σας, διότι, ας μην κρυβόμαστε, δεν υπήρχε κινητοποίηση που να ξέφευγε από κάποια όρια και να μην υπήρχε και παρουσία κάποιων συναδέλφων βουλευτών του ΣΥ.ΡΙΖ.Α.. Δεν μιλάω για τους απεργιακούς αγώνες. Μιλάω για τα κλειστά αμαξοστάσιο κ.λπ.. Τέλος, έχω μια ένσταση για το άρθρο 29, για την ποινική ευθύνη των μελών της διοίκησης, στο εξής. Ποιος κρίνει αν αυτές οι πράξεις των μελών της διοίκησης είναι σύμφωνες με το νόμο ή όχι; Γιατί λέει το άρθρο 29 ότι δεν ενάγονται και δεν διώκονται για πράξεις που είναι σύμφωνες με τον παρόντα νόμο και τους σκοπούς της εταιρείας. Ποιος θα το κρίνει αυτό; Τα δικαστήρια δεν πρέπει να το κρίνουν; Αυτές, λοιπόν, τις ερωτήσεις είχα, κύριε Υπουργέ. Θα σας έλεγα να φανούμε τολμηροί και να σχεδιάσουμε αστικές συγκοινωνίες για τη Θεσσαλονίκη άξιες της πόλης, με μια ματιά προς το μέλλον. Περισσότερη εμπιστοσύνη στους ανθρώπους που είναι επαγγελματίες στη δουλειά και θα μπορούσαν μέσω, όπως σας λέω, διεθνών διαγωνισμών, βάσει των κανόνων της Ε.Ε., να διεκδικήσουν διαδρομές της πόλης. Αυτά είχα να σας πω. Ευχαριστώ.

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, Δημαράς Γιώργος, Δημητριάδης Δημήτρης (Μίμης), Δρίτσας Θεόδωρος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Θεοφύλακτος Γιάννης, Ιγγλέζη Κατερίνα, Καματερός Ηλίας, Καραγιάννης Γιάννης, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Μηταφίδης Τριαντάφυλλος, Ουρσουζίδης Γιώργος, Παπαδόπουλος Νίκος, Ριζούλης Ανδρέας, Σέλτσας Κωνσταντίνος, Αντωνίου Χρήστος, Σιμορέλης Χρήστος, Σπαρτινός Κώστας, Συρμαλένιος Νίκος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Τριανταφυλλίδης Αλέξανδρος, Αθανασίου Χαράλαμπος, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Γιόγιακας Βασίλειος, Δήμας Χρίστος, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Κόνσολας Εμμανουήλ, Τσιάρας Κωνσταντίνος, Μπουκώρος Χρήστος, Μπούρας Αθανάσιος, Βλάχος Γεώργιος, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Στύλιος Γεώργιος, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Κωνσταντινόπουλος Οδυσσέας, Τζελέπης Μιχαήλ, Ζαρούλια Ελένη, Παναγιώταρος Ηλίας, Σαχινίδης Ιωάννης, Λαμπρούλης Γεώργιος, Δελής Γιάννης, Βαρδαλής Αθανάσιος (Σάκης), Καμμένος Δημήτριος, Λαζαρίδης Γεώργιος, Φωκάς Αριστείδης, Αμυράς Γεώργιος και Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης).

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Προχωρούμε στους συναδέλφους Βουλευτές που έχουν εγγραφεί στον κατάλογο. Το λόγο έχει ο κ. Δελής.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, για όσους σαν και μένα μετακινούνται με τα αστικά στη Θεσσαλονίκη, για το λαό της Θεσσαλονίκης και για τους επισκέπτες της, είναι γνωστή και απαράδεκτη η κατάσταση που υπάρχει σήμερα με την αστική συγκοινωνία. Ταλαιπωρία για τον κόσμο που ξεροσταλιάζει στις στάσεις των αστικών, αραιωμένα δρομολόγια, θέλεις μία ώρα και είναι μια περιπέτεια, για να κατέβεις από τον Εύοσμο στο κέντρο με το 21, σαραβαλιασμένα λεωφορεία, ακριβά εισιτήρια, βροχή από πρόστιμα σε ανέργους και φτωχούς, είναι η σημερινή απαράδεκτη κατάσταση, με ευθύνη, βεβαίως, όλων των προηγούμενων κυβερνήσεων και της σημερινής συμπεριλαμβανομένης, βεβαίως και της Ε.Ε. και όλα αυτά τα φαινόμενα μέσα στην καπιταλιστική κρίση να εντείνονται, αφού τα βάρη αυτής της κρίσης φορτώνονται συνέχεια στις λαϊκές πλάτες και έρχεται τώρα ο ΣΥΡΙΖΑ απέναντι σε αυτό το χρεοκοπημένο μοντέλο του κρατικοδίαιτου ιδιωτικού, κατά τα άλλα, ΟΑΣΘ, να εμφανίσει το δικό του, το δημόσιο, όπως λέει, και να θριαμβολογεί για να δημιουργήσει απατηλές προσδοκίες στο λαό της Θεσσαλονίκης.

Δημόσιος φορέας, κατ’ αρχήν, κύριε Υπουργέ, δεν σημαίνει και φιλολαϊκός και εδώ το παράδειγμα της Δ.Ε.Η. είναι αρκετό από μόνο του. Για να μη μιλήσουμε για τον ΟΑΣΑ της Αθήνας που το εισιτήριο του αυτή τη στιγμή είναι 1,40 ευρώ και βλέπουμε. Και δεν σημαίνει φιλολαϊκός, γιατί σε μια καπιταλιστική οικονομία είτε μια επιχείρηση είναι ιδιωτική είτε είναι δημόσια, λειτουργεί υποχρεωτικά με σκοπό το καπιταλιστικό κέρδος και αυτό το γνωρίζει βεβαίως πάρα πολύ καλά η Ε.Ε., τον κανονισμό της οποίας εφαρμόζει η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ και με βάση αυτόν νομοθετεί τους δύο νέους οργανισμούς, τον ΟΣΕΘ και την ΑΣΥΘ, με τη μορφή καπιταλιστικής ανώνυμης εταιρίας, Α.Ε.. Αφήστε, λοιπόν, τα σάπια περί δημόσιου και κοινωνικού οφέλους, αφού είναι βέβαιο ότι στο νέο τάχα μοντέλο δημόσιων συγκοινωνιών στη Θεσσαλονίκη και τα εισιτήρια θα αυξηθούν και οι εργαζόμενοι σε αυτές θα υποστούν ακόμη μεγαλύτερη εκμετάλλευση, μιας και μια ανώνυμη εταιρεία όπως η ΑΣΥΘ Α.Ε., θα επιδιώκει τα κέρδη, για να μην επιβαρύνει, όπως λέτε, το δημόσιο ταμείο, το οποίο λεφτά δίνει με τη σέσουλα μονάχα για τις ανάγκες των επιχειρηματικών ομίλων.

Υπάρχει, όμως και μια πλευρά στο νομοσχέδιο που πρέπει να προσεχθεί ιδιαίτερα από το λαό της πόλης, γιατί κρύβει κινδύνους για τα συμφέροντά του. Αρκετοί δήμαρχοι στη Θεσσαλονίκη και ο ίδιος ο περιφερειάρχης, δηλώνουν συνέχεια, μα συνέχεια, υπέρμαχοι της εμπλοκής των δήμων στο αστικό συγκοινωνιακό έργο, επικαλούμενοι και τις σχετικές διατάξεις του «Καλλικράτη». Έρχεται, λοιπόν, η Κυβέρνηση και με το άρθρο 18 του νομοσχεδίου προβλέπει τη δυνατότητα συμμετοχής και των δήμων στο μετοχικό κεφάλαιο της ανώνυμης εταιρείας μέχρι το 49% του συνόλου των μετοχών της. Να αυξήσουν, δηλαδή και να απλώσουν την επιχειρηματική τους λειτουργία οι δήμοι και στις συγκοινωνίες. Ποιοι; Οι δήμοι, το τοπικό κράτος, δηλαδή, που ασφυκτιούν εξαιτίας της κρατικής υποχρηματοδότησης, που είναι δεμένοι χειροπόδαρα στην αντιλαϊκή δημοσιονομική πολιτική και έχουν ευαγγέλιο τη δημοτική φορολογία και την ανταποδοτικότητα, που ματώνει όλο και περισσότερο τις λαϊκές οικογένειες. Κάποιο λάκκο έχει η φάβα.

Η ιδιωτικοποίηση της αστικής συγκοινωνίας, η παράδοσή της δηλαδή στους επιχειρηματίες εργολάβους και μάλιστα των πιο κερδοφόρων τμημάτων της, επιδιώκεται να γίνει με όχημα τους δήμους. Έχουν άλλωστε και τη σχετική αυτή εμπειρία εκτός από τη θέληση. Αυτό το δήλωσαν ορισμένοι σήμερα ανοιχτά, φόρα παρτίδα εδώ στην επιτροπή. Με δεδομένη την κακή οικονομική τους κατάσταση οι δήμοι και με εκφρασμένη την επιθυμία τους για την περιβόητη δημοτικοποίηση των αστικών συγκοινωνιών, είναι βέβαιο ότι θα αποτελέσουν τον ενδιάμεσο σταθμό για να τις αναθέσουν κομματιαστά στα χέρια των ιδιωτών εργολάβων που ετοιμάζονται για νέα μεγάλα κέρδη.

Να μη μασήσει λοιπόν, γιατί τίποτα καλό δεν έχει να περιμένει ο λαός της Θεσσαλονίκης και οι εργαζόμενοι στις συγκοινωνίες με το σημερινό νομοσχέδιο. Το δικαίωμά τους στις σύγχρονες αστικές συγκοινωνίες θα το πληρώνει διαρκώς πανάκριβα είτε στη δημόσια ανώνυμη εταιρεία είτε στους ιδιώτες. Αν θέλει εκτός από σύγχρονες και φθηνές αστικές συγκοινωνίες στη Θεσσαλονίκη και οπουδήποτε, αν θέλει αυτές να είναι δωρεάν για τις ώρες που τις χρειάζεται στη δουλειά του, τότε η μόνη πρόταση στην οποία πρέπει να ακουμπήσει και για την οποία πρέπει να αγωνιστεί και να παλέψει, είναι αυτή του ΚΚΕ που έχει ολοκληρωμένο σχέδιο για τη συνολική οργάνωση της κοινωνίας μακριά και αντίθετα από κάθε καπιταλιστική λογική. Ευχαριστώ.

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

EMMANOYHΛ ΚΟΝΣΟΛΑΣ: Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε. Η κυβέρνηση με το σημερινό νομοσχέδιο συζητάει και αποδεικνύει για μια ακόμη φορά, ότι δεν απευθύνεται στους πολίτες. Απλά αναζητά πελάτες και δεν αναζητά λύσεις στα υπαρκτά και καθημερινά προβλήματα των πολιτών. Αναζητά ψηφοφόρους, αφού έχει διαπιστώσει συρρίκνωση της επιρροής της. Τους αναζητά υιοθετώντας τις πλέον αναχρονιστικές και παλαιοκομματικές μεθόδους και πρακτικές του παρελθόντος, αυτές που κόστισαν στη χώρα την κατάσταση που βρίσκεται σήμερα. Σε όλο τον πολιτισμένο κόσμο και στις δημοκρατίες δυτικού τύπου η κυρίαρχη τάση, είναι η μείωση του κράτους και η παροχή βέλτιστων υπηρεσιών προς τον πολίτη. Εδώ η κυβέρνηση του κ. Τσίπρα ακολουθεί τον αντίθετο δρόμο, τον δρόμο που ακολουθούν δύο άντε τρεις χώρες στον κόσμο σήμερα. Το δρόμο ενός άρρωστου και ξεπερασμένου κρατικού και κρατικιστικού μοντέλου που δημιουργεί ελλείμματα, συντηρεί πελατειακές λογικές και στέλνει το λογαριασμό να τον πληρώσουν οι πολίτες. Σαφέστατα και υπάρχουν προβλήματα με τη λειτουργία του ΟΑΣΘ. Πως επιδιώκει όμως η κυβέρνηση να λύσει αυτά τα προβλήματα; Με τη δημιουργία δύο άλλων δημόσιων φορέων; Επιχειρεί, δηλαδή, να λύσει ένα πρόβλημα, δημιουργώντας δύο νέα προβλήματα; Υπήρξε διάλογος; Όχι.

Μιλάμε για αποκέντρωση και για τις δημόσιες συγκοινωνίες έχουν θεσμοθετηθεί αρμοδιότητες και ασκείται ρυθμιστικός ρόλος από την περιφέρεια. Ο κ. Υπουργός όμως υποκαθιστά την περιφέρεια, αρνείται το διάλογο με τους φορείς στη Θεσσαλονίκη και νομοθετεί όχι μόνο στη λάθος κατεύθυνση, αλλά και εντελώς αυθαίρετα. Το χειρότερο είναι, ότι κάποιοι στην κυβέρνηση νομίζουν ότι βρισκόμαστε ακόμα στη δεκαετία του ’80, εκεί έχουν αγκυροβολήσει, εκεί έχουν μείνει δυστυχώς. Θέλουν να κρατήσουν τη χώρα στο χθες, σε ένα φανταστικό χθες που δεν δίνει καμιά απάντηση σε σύνθετα προβλήματα που έχουν δημιουργηθεί και στις ανάγκες της σύγχρονης κοινωνίας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η κυβέρνηση δημιουργεί δύο νέες ΔΕΚΟ χωρίς να είναι σαφές, πως θα καλυφθούν οι απαιτούμενοι επιπλέον πόροι για τη λειτουργία τους. Ουδείς γνωρίζει ποιο είναι το τίμημα της εξαγοράς του ΟΑΣΘ, αλλά και που θα βρεθούν τόσα χρήματα για να καλυφθεί αυτό το τίμημα, όσο και οι απαιτήσεις που θα δημιουργηθούν. Μπορεί να εγγυηθεί ο κ. Υπουργός, η κυβέρνηση, ότι το κόστος λειτουργίας των δύο νέων ΔΕΚΟ που δημιουργεί δε θα υπερβαίνει τα 90 εκατομμύρια που είναι σήμερα η κρατική ενίσχυση προς τον ΟΑΣΘ; Μπορεί να εγγυηθεί κανείς, ότι δεν θα προκύψει δημοσιονομικό κόστος που θα καλυφθούν από τους πολίτες, αφού θα είναι οι τελικοί αποδέκτες και οφειλέτες; Μπορεί να μας εγγυηθεί κάποιος, ότι δεν θα έρθει η κυβέρνηση μετά από ένα δύο μήνες για να αλλάξει το νόμο ή να πάρει πίσω αφού υπάρχουν ισχυρές ενδείξεις , ότι δεν έχει υπάρξει συνεννόηση με τους θεσμούς; Δεν γνωρίζετε κύριοι της κυβέρνησης, ότι ο ΟΑΣΘ έχει υπαχθεί στους φορείς της γενικής κυβέρνησης, και η όποια μεταβολή συνδέεται με δημοσιονομικό κόστος και πρέπει να έχει τη σύμφωνη γνώμη των θεσμών;

Όποτε επιχειρεί η κυβέρνηση να νομοθετήσει ακροβατώντας μόνο προβλήματα προκύπτουν. Το έχουμε διαπιστώσει και από το παρελθόν. Τα ίδια έγιναν με τους συμβασιούχους στην καθαριότητα, τα ίδια στις τηλεοπτικές άδειες. Δημιουργείται μια αναστάτωση με παράπλευρες απώλειες, την αναστάτωση και την ταλαιπωρία που θα προκύψει και στην πόλη, στους κατοίκους, στον τουρισμό, ιδιαίτερα τη μεγάλη περίοδο της τουριστικής κίνησης. Η κυβέρνηση όμως ανέφερε, ότι δεν θέλει να λύσει κανένα πρόβλημα, το μόνο που θέλει είναι να διαμορφώσει ένα νέο πελατειακό δίκτυο και να στείλει το λογαριασμό να πληρωθεί από τους πολίτες. Ο Εισηγητής της Ν.Δ. ο κ. Καραμανλής σας πρότεινε την πλέον ορθολογική λύση, δηλαδή να μειωθούν οι δαπάνες λειτουργίας, αλλά και το συνολικό ποσό των ενισχύσεων από το δημόσιο, μέχρι την λήξη της σύμβασης ανάμεσα στο δημόσιο και στον Ο.ΑΣ.Θ. Α.Ε., που μπορεί να τοποθετηθεί χρονικά το 2019. Στο μεσοδιάστημα, μπορεί να υπάρξει διάλογος με το νέο διάδοχο σχήμα και την μορφή που αυτό θα έχει, προκειμένου η πόλη της Θεσσαλονίκης, να αποκτήσει αξιόπιστη, λειτουργική, δημόσια συγκοινωνία, μέσα από τον διαγωνισμό. Γιατί η διαδικασία του διαγωνισμού, αναφέρεται ρητά, με τον ευρωπαϊκό κανονισμό 1370 του 2007.

Κυρία Πρόεδρε, με δεδομένο ότι η Κομισιόν, δύσκολα θα κάνει εκπτώσεις και εξαιρέσεις, και θα πρέπει να γίνει διαγωνισμός το 2019, τι νόημα έχουν οι δύο ΔΕΚΟ που «στήνετε» από την Κυβέρνηση; Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, δεν θα μπορούσαμε να προσπεράσουμε τις συγκοινωνίες, ιδιαίτερα αυτές που αφορούν την Περιφέρεια και τις τουριστικές περιοχές. Σε μεγάλα νησιά όπως η Ρόδος και η Κως υπάρχουν δημοτικές επιχειρήσεις, που ασκούν συγκοινωνιακό έργο, σε συνδυασμό με τα ΚΤΕΛ.

Δεν βλέπω, όμως, καμία πρόθεση από την πλευρά της Κυβέρνησης, για την αναμόρφωση του θεσμικού πλαισίου, ώστε να δίνεται η δυνατότητα δημιουργίας μικτών σχημάτων, με τη συμμετοχή δήμων και ιδιωτών, προκειμένου να υπάρξουν ανταγωνιστικά σχήματα, που δεν θα συσσωρεύουν ελλείμματα και θα προσφέρουν καλύτερες υπηρεσίες στους πολίτες και τους επισκέπτες. Αυτό θα έπρεπε να αποτελέσει προτεραιότητα και για την Κυβέρνηση αλλά και για το νομοσχέδιο που κατέθεσε το Υπουργείο Εσωτερικών για την αυτοδιοίκηση. Δεν μπορεί να έχει και σε αυτό κάποια αναφορά; Ούτε σε εκείνο έχει αλλά ούτε και στο δικό σας νομοσχέδιο. Κύριε Υπουργέ, είναι μια ευκαιρία σε αυτό το νομοσχέδιο, να καταθέσετε σχετική ρύθμιση. Προσπαθήστε εδώ, έστω και τώρα, να ξεφύγετε από τις εμμονές σας, από τις εμμονές που η Κυβέρνηση το τελευταίο διάστημα είναι αγκυροβολημένη, που είναι βλαπτικές για τη Χώρα. Ευχαριστώ πολύ.

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

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ: Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι με το νομοσχέδιο είναι προφανές ότι στην ουσία κρατικοποιείται ο Ο.Α.Σ.Θ. Α.Ε.. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Και έτσι αντί μίας ανωνύμου εταιρείας, που θα δεχθεί τον Ο.Α.Σ.Θ. Α.Ε., ιδρύονται δύο εταιρείες. Φαίνεται ότι δεν αρκούσε μόνο η μία εταιρεία. Η πρώτη εταιρία με την επωνυμία Οργανισμός Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης (Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε.), θα εποπτεύει και θα συντονίζει το συγκοινωνιακό έργο. Θα ανήκει αποκλειστικά στο δημόσιο, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, αλλά ο Υπουργός από τα εννέα μέλη ορίζει τα πέντε μέλη, τον Πρόεδρο και τον Διευθύνοντα Σύμβουλο. Τα άλλα τέσσερα μέλη ορίζονται από τους Φορείς, από τον δήμο Θεσσαλονίκης, την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, την Ένωση Δήμων Κεντρικής Μακεδονίας, τα Επιμελητήρια. Αλλά και αυτά ακόμα δεν ορίζουν όποιον θέλουν, αλλά προτείνουν τρεις υποψηφίους και επιλέγει ο Υπουργός. Αυτό αποτελεί έναν υπέρμετρο περιορισμό της αυτονομίας Οργάνων τα οποία είναι συνταγματικά κατοχυρωμένα και θα σας δημιουργήσει και πρόβλημα κύριε Υπουργέ, εάν κάποιος θα θελήσει να προσφύγει στο δικαστήριο.

Υπάρχει μια διάταξη, όμως, που δεν ξέρω αν την έχετε προσέξει, που λέει ότι μπορούν να παυτούν τα μέλη του συμβουλίου οποτεδήποτε και αντικαθίστανται ελεύθερα. Σας το διαβάζω επι λέξη στο άρθρο 9, τελευταίο εδάφιο της παραγράφου 1: «Τα μέλη παύονται αζημίως και αντικαθίστανται ελεύθερα οποτεδήποτε», με την διαδικασία που ορίζεται στην παρούσα παράγραφο. Διερωτώμαι: Μπορείτε να το κάνετε αυτό; Σε Όργανα που είναι θεσμοθετημένα και προβλέπονται και ως θεσμοί από το Σύνταγμα. Θα έπρεπε να σας απασχολήσει και θα επανέλθουμε επ’ αυτού στην Ολομέλεια.

Το δεύτερον. Η δεύτερη ανώνυμη εταιρεία είναι οι Αστικές Συγκοινωνίες (Α.ΣΥ.Θ. Α.Ε.), η οποία προκύπτει ότι είναι θυγατρική του Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε., αποκλειστικός μέτοχος είναι το δημόσιο, δηλαδή είναι ο Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε., δηλαδή ο Οργανισμός Συγκοινωνιών Έργων Θεσσαλονίκης και βεβαίως μπορεί να μεταβιβάζει τις μετοχές. Για την Α.ΣΥ.Θ. Α.Ε. αναφέρεται ότι θα εξαγοράσει αναγκαστικά τον Ο.Α.Σ.Θ. Α.Ε., και θα καταστεί καθολικός διάδοχος του συγκοινωνιακού έργου. Το τίμημα θα το καθορίσει η επιτροπή που αποτελείται από διεθνή-υψηλά ελεγκτική εταιρία, αλλά αυτό δεν θα αφορά την κινητή και ακίνητη περιουσία του Ο.Α.Σ.Θ. Α.Ε.. Η τελευταία περιέρχεται αναγκαστικά στο δημόσιο σύμφωνα με το άρθρο 22, και αποζημιώνει μόνο εφόσον η αξία τους δεν έχει αποσβεσθεί. Για τον ΟΑΣΘ ορίζεται νέο ΔΣ που δεν υπήρχε καμία ποινική και ευθύνη, βέβαια εννοείτε το νέο ΔΣ από τότε που αναλαμβάνει τα καθήκοντα του και μετά αυτό μπορεί να καλυφθεί. Αλλά, θα τεθεί σε εκκαθάριση η λειτουργία δηλαδή, ενόσω εκτελείται το συγκοινωνιακό έργο.

Περαιτέρω υπάρχει ένα πρόβλημα όσον αφορά το ότι καταργείτε το πρώτο βαθμό δικαιοδοσίας και κάθε διαφορά που προκύπτει λέτε ότι θα πηγαίνει στο εφετείο. Αυτό νομίζω ότι θα προσκρούσει στην ΕΣΔΑ γιατί το λέω αυτό, διότι ναι μεν υπάρχει προηγούμενο να υπάρχει πρώτος βαθμός ουσίας στο εφετείο αλλά αυτό αφορά διοικητικές διαφορές όπως ζητήματα συμβάσεων ή κοινωφελή ιδρύματα. Προβλέπεται μεν στην νομοθεσίας μας αλλά εδώ θα υπάρχουν και αστικές διαφορές μπορεί να υπάρχουν αποζημιώσεις. Έχω την εντύπωση ότι πρέπει να το δείτε αυτό και να υπάρχει πρωτοβάθμιο όργανο και να μην ασκείται μόνο αναίρεση η οποία είναι ο ακυρωτικός έλεγχος.

Το σχέδιο νόμου έχει μεθοδεύσεις που είναι στο όριο της συνταγματικότητας. Προβλέπεται μονομερής λύση σύμβασης δια νόμου είναι ένα πρόβλημα αυτό. Στις διοικητικές συμβάσεις μπορεί να προβλέπεται αλλά εδώ είναι ένα πρόβλημα. Ζητήματα αποζημίωσης των μετόχων του ΟΑΣΘ, περιστολή του δικαιώματος προσφυγής στα δικαστήρια η οποία αντίκειται και στο άρθρο 6 της ΕΣΔΑ, δηλαδή, στην ευρωπαϊκή σύμβαση ανθρωπίνων δικαιωμάτων. Πρέπει να παραδεχθούμε ότι η λειτουργία του ΟΑΣΘ εδώ και πολλά χρόνια είναι προβληματική. Λειτουργεί μονοπωλιακά, προσφέρει κακές υπηρεσίες και κοστίζει όσο περίπου ο ΟΟΣΑ που εκτελεί πολλαπλάσιο έργο.

Εν τούτοις, η επιχειρούμενη μεθόδευση καθόλου δεν εξασφαλίζει την εξυγίανση του τομέα συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης. Ουσιαστικά θα αλλάξει μόνο η επιβλέπουσα αρχή, η οποία λειτουργούσε ως ΑΕ θα έχει ευρύ περιθώριο ως προς τα έξοδα της, ενώ θα μπορούν να αποσπαστούν να μεταταγούν αθρόα οι υπάλληλοι του δημόσιου τομέα. Οι πρόσφατες απεργίες του προσωπικού του ΟΑΣΘ, που έγιναν λόγω οφειλών της κυβέρνησης προς τον ΟΑΣΘ και άφηναν μια πόλη με 1.000.000 κατοίκους χωρίς συγκοινωνίες για πολλές ημέρες, θα επαναληφθούν και με τον κρατικοποιημένο ΟΑΣΘ. Εκείνες τις ημέρες η κυβέρνηση μάλλον υπονόμευε τον ΟΑΣΘ και δεν παρενέβην υπέρ του δημοσίου συμφέροντος και των πολιτών της Θεσσαλονίκης, απαξιώνοντας τον ΟΑΣΘ και προετοιμάζοντας ουσιαστικά την κρατικοποίηση που επέρχεται με το νομοσχέδιο αυτό.

Αντί η κυβέρνηση λοιπόν να εξυγιάνει τον ΟΑΣΘ- το τόνισε ο κύριος Καραμανλής- και να εξετάσει όλες τις εναλλακτικές λύσεις δηλαδή, μερική ιδιωτικοποίηση, συμμετοχή στρατηγικού επενδυτού κλπ, προχωρεί σε μια κακήν κακώς αντιδημοκρατική κρατικοποίηση με όρους του 1970, που πιθανότατα δεν θα λύσει κανένα πρόβλημα, δημιουργεί πολύ κακό προηγούμενο και νομικά, είναι απολύτως προβληματική αφού θα δημιουργήσει εκκρεμείς νομικές υποθέσεις για πολλά χρόνια, που πιθανόν να εκθέσουν και τη χώρα μας στα ευρωπαϊκά δικαστήρια δηλαδή στο ΔΕΚ λόγω του Κανονισμού 1370 αλλά και στο ευρωπαϊκό δικαστήριο ανθρωπίνων δικαιωμάτων, λόγω προσβολής δικαιωμάτων και υποθέσεων που προανέφερα. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κύριος Δημητριάδης.

ΔΗΜΗΤΡΗΣ (ΜΙΜΗΣ) ΔΗΜΗΜΤΡΙΑΔΗΣ: Όλοι οι συμμετέχοντες στη συζήτηση την προηγούμενη ημέρα, έχουν συμφωνήσει πως η κατάσταση στον ΟΑΣΘ δεν πήγαινε παρακάτω. Μεγάλα προβλήματα, αδιαφάνεια, κατασπατάληση δημόσιου χρήματος, μόνο που δεν άκουσα καμία κριτική για το αν ενδεχομένως καθυστερήσαμε να παρέμβουμε σε αυτή την κακή κατάσταση που έχει διαμορφωθεί και ότι παρεμβαίνουμε αργά αλλά αντίθετα, δεν άκουσα καμία πρόταση για το αν πρέπει να παρέμβουμε ή όχι πότε και πως. Το προηγούμενο καθεστώς επί 60 χρόνια, είναι αυτό που ευθύνεται για μια σειρά πράγματα και το κακό είναι το ότι ευθύνεται και ευθύνονται αυτοί που είναι κατά άλλα ιερείς της επιχειρηματικότητας και της ελεύθερης αγοράς. Μιλάμε για μια εταιρεία με εγγυημένη δημόσια χρηματοδότηση, μιλάμε για κλειστά συμβόλαιο μέχρι το 1981 μετά μέχρι το 2001, μετά μέχρι το 2021 και πάει λέγοντας. Μιλάμε για αγορά στόλου με κρατικά χρήματα, χωρίς καμία απόσβεση. Με λίγα λόγια, αυτό είναι το παράδειγμα του προηγούμενου καθεστώτος, το πώς αντιλαμβάνονται την επιχειρηματικότητα, την ελεύθερη αγορά, τον ανταγωνισμό και πάει λέγοντας.

Τι αποτελέσματα είχαμε αυτά τα 60 χρόνια; Σήμερα που μιλάμε, κατ' αρχήν έχουμε, τα τελευταία οκτώ χρόνια 1 δις παροχές, 1 δις χρηματοδότηση προς αυτόν τον Οργανισμό. Σήμερα, αυτός ο οργανισμός, παρόλα αυτά, οφείλει στο Ι.Κ.Α. 41 εκατ. €, έχει χρέη προς τρίτους 120 εκατ. ευρώ. Δεν έχει, ως όφειλε να έχει, αποθεματικά 38 εκατ. € και δεν βλέπουμε ποιες είναι οι αποσβέσεις υπέρ του ελληνικού δημοσίου, όταν το ελληνικό δημόσιο αγόρασε την ανανέωση του στόλου αυτής της επιχείρησης. Έχουμε διεύρυνση των ελλειμμάτων, έχουμε κακή προσφορά υπηρεσιών, έχουμε απλήρωτο προσωπικό. Με λίγα λόγια έχουμε μια τραγική κατάσταση και μια κατασπατάληση κάθε έννοιας δημοσίου συμφέροντος και δημόσιου πλούτου, που μας υποχρεώνει να παρέμβουμε. Και εμείς, παρεμβαίνουμε. Έχουμε παρέμβει.

Αυτή είναι η πρότασή μας. Η πρότασή μας είναι, δύο εταιρείες, μία ο ΟΣΕΘ και μια η ΑΣΥΘ Α.Ε., όπου συμπεριλαμβάνει όλα τα συγκοινωνιακά μέσα του αστικού πολεοδομικού ιστού της Θεσσαλονίκης και εκκαθάριση λειτουργίας του ΟΑΣΘ, με στόχο να δημιουργήσουμε ένα νέο τοπίο, να διασφαλίσουμε, έστω και σήμερα, το δημόσιο συμφέρον και ο πολίτης, στην ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλονίκης, να έχει μια ικανοποιητική παροχή υπηρεσιών στο ζήτημα της μετακίνησης. Επαναλαμβάνω, δεν άκουσα το τι προτείνουν σε αυτήν την κατάσταση και στο δικό μας σχέδιο οι άλλοι πολιτικοί φορείς. Δεν κατάλαβα, δεν άκουσα σχεδόν τίποτα, ακόμα και από το Κ.Κ.Ε. το οποίο θεωρεί ότι έχει μια ολοκληρωμένη πρόταση για αστικές μεταφορές, τι έχει να αντιπροτείνει στο δικό μας συγκεκριμένο σχέδιο. Δεν άκουσα με λίγα λόγια μια ολοκληρωμένη πρόταση που να αντιστρατεύεται αυτή τη συγκεκριμένη, που εμείς καταθέσαμε. Τα υπόλοιπα στην Ολομέλεια. Ευχαριστώ.

 ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε τον κ. Δημητριάδη. Το λόγο έχει ο κ. Πολάκης, Αναπληρωτής Υπουργός Υγείας, για να επιχειρηματολογήσει για την τροπολογία, την οποία φέρνει το Υπουργείο Υγείας.

 ΠΑΥΛΟΣ ΠΟΛΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υγείας): Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε και ευχαριστώ και το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, που έκανε δεκτή την τροπολογία μας στο νομοσχέδιο του, παρότι επείγον, γιατί έχει και αυτή επείγοντα χαρακτήρα. Ουσιαστικά, με την τροπολογία αυτή παρατείνουμε, κατά ένα εξάμηνο τη δυνατότητα προκήρυξης διαγωνισμών και ολοκλήρωσης συμβάσεων από τα προγράμματα προμηθειών υγείας του 2010, 2011, 2012, 2013 και του 2014. Του 2014, παρατείνουμε και τη δυνατότητα προκήρυξης των διαγωνισμών για ένα εξάμηνο, μέχρι 31/12/2017 και την ολοκλήρωση των διαγωνισμών μέχρι 31/12/2018.

 Γιατί προέκυψε αυτή η ανάγκη; Αυτή η ανάγκη προέκυψε λόγω των δυσλειτουργιών που παρατηρήθηκαν, εδώ και αρκετά χρόνια, στη συγκρότηση των αρμόδιων οργάνων για να προκηρύξουν διαγωνισμούς και βέβαια, στην έλλειψη ρευστότητας που είχαν τα νοσοκομεία, ειδικά τα προηγούμενα χρόνια, που προέβλεψαν κάποιες αγορές και κάποιους διαγωνισμούς, αλλά δεν είχαν τα χρήματα να τα κάνουν. Τώρα, πολλά νοσοκομεία έχουν χρηματοδοτηθεί και από τον κρατικό προϋπολογισμό και από τον ΕΟΠΠΥ. Μπορούν να υλοποιήσουν διαγωνισμούς για προμήθεια μεγάλου εξοπλισμού, για αλλαγές και βελτιώσεις ξενοδοχειακών υποδομών και τα λοιπά, που όμως μπαίνουν αυτά τα ασφυκτικά όρια που έχουν μπει και πρέπει, από την μια μεριά να δώσουμε τη δυνατότητα σε κάποια νοσοκομεία να προκηρύξουν διαγωνισμούς από το πρόγραμμα προμηθειών υγείας του 2014 και από την άλλη, να ολοκληρώσουν διαγωνισμούς που είχαν ξεκινήσει, αλλά λόγω ρευστότητας δεν είχαν ολοκληρωθεί. Και αυτήν την τροπολογία καταθέτουμε. Ευχαριστώ.

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

 ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής του Ποταμιού): Κύριε Υπουργέ, θα ήθελα να σας ρωτήσω κάτι. Η αδυναμία συγκρότησης των αρμοδίων οργάνων για τη λήψη αποφάσεων, έχει αντιμετωπιστεί; Δηλαδή, σε έξι μήνες από τώρα ή σε ένα χρόνο θα έχουμε το ίδιο πρόβλημα; Ποια είναι η δυσκολία ακριβώς; Δεν συγκροτούνται για ποιους λόγους; Είναι πολύπλοκο, γραφειοκρατικό; Τι είναι; Ευχαριστώ.

ΠΑΥΛΟΣ ΠΟΛΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υγείας): Μ’ αρέσουν οι απορίες σας κ. Αμυρά. Λοιπόν, έχουν λυθεί τα προβλήματα αυτά. Ήταν το θέμα με την αλλαγή των διοικήσεων, των διοικητικών συμβουλίων, της συγκρότησης τους, των μηχανισμών των υπηρεσιακών, οι οποίοι είχαν μάθει να λειτουργούν μ’ έναν διαφορετικό τρόπο. Μου φαίνεται τόσο αθώα η απορία σας. Δεν ξέρετε ότι το ελληνικό δημόσιο για δεκαετίες τώρα λειτουργούσε όταν υπήρχε παράπλευρη ωφέλεια; Τώρα δεν υπάρχουν αυτές οι παράπλευρες ωφέλειες! Τι να κάνουμε τώρα; Στήσαμε, λοιπόν, τους μηχανισμούς έτσι όπως έπρεπε, έχουμε χρηματοδοτήσει τα νοσοκομεία και ξεκίνησαν να δουλεύουν και προκηρύσσουν διαγωνισμούς - έχουν τα νοσοκομεία τη δυνατότητα να προκηρύξουν διαγωνισμούς - είχαν μπει κάποια όρια στις προθεσμίες και τα παρατείνουμε προκειμένου να μπορέσουμε να το ολοκληρώσουμε. Πιστεύω να έλυσα την αθώα απορία σας.

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

ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ ΜΗΤΑΦΙΔΗΣ: Αγαπητοί συνάδελφοι και συναδέλφισσες, η αντιπολίτευση μας κατηγορεί ότι κρατικοποιούμε τον ΟΑΣΘ κι έτσι τον απαξιώνουμε. Ως Θεσσαλονικιός που μεγάλωσα και γέρασα με τον ΟΑΣΘ θέλω να σας πω ότι αυτά που ισχυρίζεστε είναι κόντρα στο κοινό αίσθημα, δεν θα βρείτε ούτε έναν Θεσσαλονικιό που δεν θα έχει να καταμαρτυρήσει τα μύρια όσα εναντίον του ΟΑΣΘ. Εγώ, προσωπικά, χρησιμοποιώ των ΟΑΣΘ συνειδητά, τις δημόσιες συγκοινωνίες, αυτές τις απαξιωμένες που λέτε και θέλω να σας πω ότι αυτό που εισάγει σήμερα η κυβέρνηση μπορεί να ακούγεται αντιφατικό σε σχέση με τα όσα υποχρεώθηκε να νομοθετήσει λόγω της αστυνόμευσης που ασκείται στην οικονομική πολιτική της χώρας από τους δανειστές.

Είναι ο πιο επιεικής χαρακτηρισμός που μπορώ να χρησιμοποιήσω, αλλά ανταποκρίνονται στο κοινό αίσθημα και στις διεκδικήσεις των εργαζομένων της πόλης. Δεκαετίες ολόκληρες πολεμήσαμε και στα αμαξοστάσιο και στα γραφεία του ΟΑΣΘ και όπου αλλού θέλετε. Εγώ έχω μια συλλογή από πανό π.χ. Ένα το είχαμε κρεμάσει έξω από το σχολείο μας γιατί κινδύνευαν να σκοτωθούν τα παιδιά από τα λεωφορεία του ΟΑΣΘ, διότι είχαν μετατρέψει το χώρο έξω από το σχολείο σε πάρκινγκ επειδή ήταν σε σύγκρουση με τον Δήμαρχο. Το άλλο που θέλω να πω, ακούγοντας και τα όσα είπε ο κ. Καραμανλής, είναι σχεδόν αυτολεξεί επανάληψη των όσων αναφέρει το δελτίο της διοίκησης του ΟΑΣΘ που έχω μπροστά μου. Τα ίδια ακριβώς λέτε. Επαναλαμβάνετε τα επιχειρήματά τους. Εγώ σας καταλαβαίνω, διότι ο ΟΑΣΘ ήταν ένας από τους πυλώνες της δεξιάς τη Θεσσαλονίκη.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.) (*ομιλεί εκτός μικροφώνου*): Της δεξιάς; Κάποιο λάθος κάνετε!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (*ομιλεί εκτός μικροφώνου*): Του Βερελή και του Τσοχατζόπουλου ήταν κ. Μηταφίδη!

 ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ ΜΗΤΑΦΙΔΗΣ: Μη βιάζεστε! Στη συνέχεια, βέβαια, το δικομματικό σύστημα εξουσίας το οποίο συνεχίστηκε και επί ΠΑ.ΣΟ.Κ., έβαλε και το δικό του πόδι εκεί μέσα. Επομένως, τι πρόβλημα έχετε; Φροντίστε να ακούτε τουλάχιστον. Αυτό είναι γνωστό, δεν έχει καμία σχέση με αυτούς που επικαλείσθε. Κλείνοντας θέλω να πω και απευθύνομαι στον κ. Υπουργό ότι είναι ένα αίτημα των ανθρώπων που πολέμησαν για να πάψει να ταΐζει ο κρατικός προϋπολογισμός το «πυθάρι των δαναϊδων» των μετόχων του ΟΑΣΘ - οι οποίοι μάλιστα εδώ λένε και εντελώς προκλητικά ότι είναι μια εταιρεία κυριολεκτικά λαϊκής βάσης η οποία κυριαρχείται από μικρομετόχους, οι οποίοι, βέβαια, το έχουν και δίπορτο γιατί πολλοί από αυτούς είναι και εργαζόμενοι και ταυτόχρονα και μέτοχοι, γι' αυτό δεν μας είπαν κουβέντα - είναι μια ευκαιρία να προχωρήσουμε εκτός από την κρατικοποίηση του ΟΑΣΘ και στην κοινωνικοποίηση του. Αυτό σημαίνει ότι οι φορείς της πόλης, ιδιαίτερα αυτοί που εκπροσωπούν τους εργαζόμενους όπως είναι το Εργατικό Κέντρο, η Ένωση Δημοσιοϋπαλληλικών Οργανώσεων, θα πρέπει να έχουν συμμετοχή στη διοίκηση του ΟΑΣΘ. Αυτό δεν πρέπει να το δούμε από τη σκοπιά ότι θα είναι ένα όργανο το οποίο θα είναι δυσκίνητο κ.λπ. Έχει μια μεγάλη σημασία, γιατί η πόλη η ίδια διαπαιδαγωγείται στη συμμετοχή, στο να έχει η ίδια ευθύνη για το έργο.

Να αναφέρω κάτι, που δεν τέθηκε από τους εκπροσώπους της Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Θυμάμαι στα πολλά χρόνια μου στο Δημοτικό Συμβούλιο της Θεσσαλονίκης, και επί διοίκησης του αλήστου μνήμης Παπαγεωργόπουλου ακόμη. είχε τεθεί το θέμα της δημοτικοποίησης των αστικών συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης. Βέβαια, το θέμα είναι ότι οι δήμοι, κάτω από το ασφυκτικό οικονομικό πλαίσιο που ζουν και λόγω των περικοπών, είναι δύσκολο να σηκώσουν αυτό το βάρος. Άκουσα ότι υπάρχει δυνατότητα να πάρουν δάνεια από το Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων, θα το εξετάσουμε.

Να κλείσω με το εξής. Η Κυβέρνησή μας παλεύει για την παραγωγική ανασυγκρότηση. Αυτό, δεν το λέω για πρώτη φορά, είχε τεθεί και με το θέμα των απορριμματοφόρων στο δήμο Θεσσαλονίκης. Γενικότερα η βιομηχανική έρημος, που έχει μετατραπεί η περιοχή της Θεσσαλονίκης, μπορεί να έχει μια δυνατότητα, εάν αναλάβει για παράδειγμα η ΕΛΒΟ, η οποία έχει μια πολύχρονη πείρα στον τομέα αυτό. Για πάρα πολλά χρόνια τα λεωφορεία που κυκλοφορούν στην Αθήνα έχουν τη σφραγίδα της ΕΛΒΟ, όπως και στη Θεσσαλονίκη. Θα έλεγα, ότι θα μπορούσε να αποτελέσει ένα «φιλί ζωής» για αυτή την πολύπαθη βιομηχανία, που κάποτε ήταν το καμάρι της πόλης, η ανάθεση της κατασκευής και του νέου υλικού, που θα χρειασθεί για την αναγέννηση των συγκοινωνιών της πόλης.

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

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας): Να δώσω μια μικρή απάντηση στον κ. Μηταφίδη, που μου είναι ιδιαιτέρως συμπαθής. Κύριε Μηταφίδη, εύχομαι να είμαστε εδώ όλοι καλά στην υγεία μας σε τρία χρόνια και να δούμε από κοινού, με ψυχραιμία και λογική, ποιος θα είναι ο λογαριασμός της κρατικοποίησης. Εάν ο λογαριασμός της κρατικοποίησης, που επιχειρεί σήμερα η Κυβέρνηση, είναι μικρότερος από τις επιχορηγήσεις που έχουν δοθεί στον ΟΑΣΘ, αλλά προσέξτε, εκτελώντας το ίδιο συγκοινωνιακό έργο. Διότι, όταν έναν οργανισμό, οποιονδήποτε οργανισμό, τον στέλνεις να έχει ένα τεράστιο συγκοινωνιακό έργο και θέλεις το εισιτήριο Θεσσαλονίκη - Ασπροβάλτα να είναι φθηνό, το δημόσιο είναι υποχρεωμένο να επιδοτήσει αυτές τις συγκοινωνίες. Όπως σας είπα και στην Επιτροπή χθες, ο παγκόσμιος συγκοινωνιακός χάρτης, σε όλη την Ευρώπη και τη Δύση, επιτρέπει μέχρι και το 40% της επιδότησης στα μεικτά έξοδα. Στον ΟΑΣΘ - και εδώ έχει δίκιο η Κυβέρνηση, το είχαμε πει και εμείς αυτό παλαιότερα - το ποσοστό ξεπερνούσε το 100%. Πού νομίζετε ότι είναι στην Αθήνα; Είναι στο 100%.

Μάλιστα, έχουμε την υποψία, θα ρωτήσουμε γι' αυτό αύριο τον κ. Υπουργό, ότι από τα αδιάθετα του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους ενισχύονται οι αστικές συγκοινωνίες των Αθηνών, που έχουν δημόσιο χαρακτήρα και αυτές εξαιρούνται από τις διαγωνιστικές διαδικασίες του 2019. Επομένως, δεν δέχομαι τη μομφή σας, ότι αυτά που είπα είναι το δελτίο τύπου του ΟΑΣΘ. Προφανώς δεν με ακούσατε ή όταν ήσασταν εδώ δεν με παρακολουθήσατε με προσοχή. Εγώ, λέω νομικά, αυτή τη στιγμή, ποιο είναι το πρόβλημα. Επειδή οι πάντες κρινόμαστε, σε δύο - τρία χρόνια από τώρα θα δούμε το λογαριασμό, θα τον συγκρίνουμε και θα βγάλουμε τα τελικά μας αποτελέσματα.

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

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΥΡΣΟΥΖΙΔΗΣ: Σας ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε. Παρακολούθησα με μεγάλη προσοχή τους ανθρώπους που ακροαστήκαμε στην προηγούμενη συνεδρίαση, όπως και όλους τους συναδέλφους που τοποθετήθηκαν έως τώρα στην κατ’ άρθρων συζήτηση. Κυρίαρχο είναι το θέμα, ότι θα πρέπει να καταλάβει ο πολίτης, που στοχεύει το υπόψη νομοσχέδιο.

Διαβάζω, λοιπόν, στο άρθρο 1. Συνιστάται νέος ρυθμιστικός Φορέας, ο Ο.ΣΕ.Θ., του αστικού συγκοινωνιακού έργου στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης, με κοινωφελή σκοπό χάριν δημοσίου συμφέροντος. Στο άρθρο 2, προσδιορίζεται ότι το συντονισμό, την εποπτεία και τον έλεγχο των δημοσίων επιβατικών αστικών συγκοινωνιών, λεωφορείων και μέσων υπόγειων και επίγειων - και άρα και το μέτρο ή οτιδήποτε άλλο κινείται στην επιφάνεια σταθερής τροχιάς, καθώς και θαλάσσιων μεταφορών, είναι αρμοδιότητα αυτής της εταιρίας.

Με το άρθρο 3, προσδιορίζονται αναλυτικά οι αρμοδιότητες του νέου ρυθμιστικού Φορέα, προκειμένου να καταστεί δυνατή η αποτελεσματική άσκηση του έργου του. Αυτό στην πράξη, σημαίνει, άξιοι και ικανοί άνθρωποι να στελεχώσουν τα Συμβούλια, τα οποία θα λειτουργήσουνε στα πλαίσια αυτού του νόμου. Θα πρέπει να τονίσω, όμως, ότι το 1957, όταν ιδρύθηκε ο Ο.Α.Σ.Θ., κάτι ανάλογο προέβλεπε και ιδρυτικός του νόμος. Σήμερα, όμως, διαπιστώνω από τους ανθρώπους που ασκούσαν εξουσία τις τελευταίες δεκαετίες, κανείς τους να μην αναλαμβάνει την πατρότητα των πεπραγμένων του Ο.Α.Σ.Θ.. Όλοι τον απαρνιούνται σήμερα και σωστά τον απαρνιούνται. Γιατί, είναι ένας Φορέας που ταλαιπωρεί τον κόσμο και δεν είναι κανένας ικανοποιημένος, ούτε οι εργαζόμενοι και πολύ περισσότερο οι πολίτες που προσπαθούν να χρησιμοποιήσουν τα μέσα, αλλά ακόμη-ακόμη και αυτοί οι οποίοι υποτίθεται ότι εκμεταλλεύονται από αυτή την σπατάλη του δημόσιου και αυτοί, εμφανίζονται εδώ δυσαρεστημένοι. Δηλαδή, είναι ένα παγκόσμιο φαινόμενο, κανείς να μην είναι ευχαριστημένος και ταυτόχρονα, χωρίς να προτείνει κάτι άλλο η αντιπολίτευση, να αρνείται αυτό το νομοσχέδιο.

Εγώ, δεν θα ισχυριστώ, ότι αυτό το νομοσχέδιο, προβλέπει τα άριστα ή ότι θα λύσει το πρόβλημα, έχω κι εγώ τις επιφυλάξεις μου και τους ενδοιασμούς μου. Ωστόσο, θα πρέπει να τονίσω, ότι εάν δεν προσπαθήσουμε να εξορθολογήσουμε τα πράγματα και λειτουργήσουμε με δογματισμούς, δηλαδή ό,τι είναι δημόσιο είναι για πέταμα ή ότι είναι ιδιωτικό, το αντίστροφο και θα πρέπει να δούμε και κάποια νούμερα. Επειδή, εγώ συμμετέχω στην Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας μαζί με τον κ. Κονσόλα, τον κ. Λαζαρίδη και τον κ. Σπαρτινό, θέλω να σας αναφέρω ό,τι ασχοληθήκαμε στην προηγούμενη περίοδο, ακριβώς με τον περιορισμό του κόστους όταν χρησιμοποιούμε τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Ο συνάδελφός του Κ.Κ.Ε., αναφέρθηκε στο παράδειγμα της Αγγλίας, δηλαδή, ότι επειδή αυξήθηκαν τα κόμιστρα, μειώθηκε η επιλογή της μετακίνησης των μέσων μαζικής μεταφοράς. Πράγματι, έτσι είναι.

Βέβαια, εγώ δεν το γνωρίζω εάν είναι έτσι, αλλά ξέρω ό,τι εκεί σημειώθηκε μια επιβράδυνση στην βελτίωση των δεικτών των τροχαίων ατυχημάτων και αυτό αποτυπώνεται στην πραγματικότητα, ως ένα οικονομικό μέγεθος. Θέλετε να σας πω, τι δαπάνησε η πατρίδα μας τα τελευταία 16 χρόνια, δηλαδή, από το 2000 έως το 2015; 81 δισ. 140 εκατομμύρια ευρώ ήταν το κόστος θεραπείας των τροχαίων στην πατρίδα μας και τα τελευταία χρόνια, δυστυχώς, παρά την οικονομική κρίση, παραμένουμε στις τελευταίες θέσεις.

Από μια συγκυρία πραγμάτων - γιατί θα πρέπει να τα δούμε και από την άλλη μεριά τα πράγματα - στο πρώτο 6μηνο του 2017 και για λόγους τους οποίους δεν μπορώ να είμαι απόλυτος, βελτιώθηκαν αυτοί οι δείκτες αναπάντεχα καλά για την πατρίδα μας. Δηλαδή, έχουμε 69 θύματα λιγότερα μέσα στο εξάμηνο, έχουμε λιγότερους 131 βαριά τραυματίες και ανάπηροι και 537 ελαφρά τραυματίες. Αυτό, πρακτικά αποτυπώνεται οικονομικά σε έναν περιορισμό δαπάνης της τάξης των 300 εκατομμυρίων ευρώ. Αλλά, δεν είναι μόνον αυτό το απόλυτο μέγεθος των 300 εκατομμυρίων ευρώ, γιατί αυτά τα χρήματα επενδύθηκαν σε άλλους τομείς της οικονομίας και τα γλιτώσαμε.

Άρα, λοιπόν, σωστά στοχεύσαμε ό,τι τα μέσα μαζικής μεταφοράς πρέπει να είναι φιλικά στον πολίτη. Όταν λέω φιλικά, εννοώ να είναι προσβάσιμα και να έχουν χαμηλό εισιτήριο, δηλαδή, να επιδοτείται το εισιτήριο. Δεν είναι τυχαίο ό,τι επιδοτούνται τα εισιτήρια και ακριβώς για έναν λόγο που σας τον εξήγησα, ενδεχομένως θα πρέπει να υπάρχουν και άλλοι, δηλαδή, περιορίζονται κάποια πολύ πιο σπαταλά μεγέθη που αφορούν στις συγκοινωνίες.

Επίσης, θα πρέπει να είναι αξιόπιστο, δηλαδή, θα πρέπει να το παίρνει ο πολίτης από το σπίτι του και να πάει στη δουλειά του σε ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα και να επιστρέφει με ασφάλεια σε αυτό. Άρα, απαιτεί ένα καλά συντηρημένο στόλο. Εγώ, σήμερα ανέφερα κάποια νούμερα και στην Ολομέλεια, επιφυλάσσομαι, να πω ακόμη περισσότερα πράγματα. Ωστόσο, η διάσταση που έχουμε σήμερα να δώσουμε, είναι ό,τι έχουμε ένα κακό χάλι στη Θεσσαλονίκη και αυτό, θα πρέπει να αλλάξει. Κανείς μας δεν ισχυρίζεται ότι εκπονήσαμε το τέλειο νομοθετικό πόνημα, ωστόσο είναι σε μια κατεύθυνση που αξίζει τον κόπο και το αναθεωρούμε, εδώ είμαστε και στο μέλλον, θα το βελτιώσουμε. Σας ευχαριστώ πολύ.

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

ΝΙΚΟΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ: Σε φιλικό τόνο, διότι πραγματικά τον άκουσα. Η ομιλία του ήταν συγκινητική και έκανε και παραίνεση για την Αριστερά και για τη συνείδησή μας. Αυτό είναι καλό. Βέβαια και ο κ. Αμυράς, οπότε σας βλέπω, ότι είστε πολύ κοντά, αλλά όμως χρειάζεται να κάνεις και μια αυτοκριτική. Να λες, ότι εγώ τόσα χρόνια, τι έκανα; Ποια ήταν τα λάθη μου; ¨η και ο σύντροφος του ΠΑ.ΣΟ.Κ. κι εκείνος όλα καλά τα βρήκε. Δεν έπρεπε, να γίνει αυτό. Μα έγινε. Ποιος το έκανε; Κάποιοι φέρνουν την ευθύνη. Κάποιος πρέπει, να πει, φταίω και να πει ένα συγνώμη. Αυτό δεν το ακούσαμε, σε καμιά περίπτωση. Και το άλλο.

Όταν λέμε εδώ, κάνατε στην πρώτη συνεδρίαση, προκαλέσατε ψηφοφορία σε ένα σοβαρό νομοσχέδιο και τελικά μετά από μια ομιλία ειδικά τη δική σας οι περισσότεροι έφυγαν. Αν δούμε σήμερα εδώ πόσο σοβαρό είναι αυτό, όλοι οι ομιλητές μιλάνε και φεύγουν. Οι περισσότεροι από αυτούς που μίλησαν, εσύ δεν μπορείς να φύγεις είσαι κοινοβουλευτικός. Άμα, θα φύγεις κι εσύ, πάλι χαθήκαμε εδώ. Δεν θα έχεις, να ψηφίσεις. Σε περιμέναμε κιόλας στην αρχή να ψηφίσεις, για να δούμε από την αρχή.

Αλλά όμως που είναι η ουσία της Δημοκρατίας που λέγατε, να καθίσουμε, να συζητήσουμε; Οι δύο συνάδελφοι της Ν.Δ. που έλεγαν να κάνουμε ένα διάλογο έφυγαν, άρα, για ποια Δημοκρατία μιλάμε; Μήπως πρέπει, να αλλάξουμε και την κουβέντα εδώ; Μήπως πρέπει να την κάνουμε σαν τα γυμνάσια, υποχρεωτικές ώρες; Δεν είναι εδώ έρχεσαι, γράφεσαι και σηκώνεσαι και φεύγεις. Και θα δούμε, εδώ μένουν μόνο οι ειδικοί κοινοβουλευτικοί. Αν είναι έτσι, να παίρνουμε μια υπογραφή, να καθόσαστε τα επτά – τα οκτώ άτομα να τελειώνει η ιστορία. Τι βάζουμε το ζήτημα της Δημοκρατίας και ψηφίσαμε. Θα μιλήσει ο κύριος Υπουργός.

Κύριε Υπουργέ, πάντοτε οι μεγάλες πόλεις είναι οι ευεργετημένες, οι μικρές πόλεις όπως η Λάρισα είναι 1.60 το εισιτήριο. Εάν μπορέσουμε με το αλλάξουμε αυτό, να έχουμε μέσα στο μυαλό μας, να έχουμε και εμείς πιο φτηνό εισιτήριο. Το 1.40 απεριόριστες διαδρομές νομίζω, ότι εμείς δεν το έχουμε. Εγώ για πέντε χιλιόμετρα από το χωριό μου, που χρησιμοποιώ το αστικό έχει 1.60.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής του « Ποταμιού»): Με το ποδήλατο.

ΝΙΚΟΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ: Ή τα πόδια ακόμα καλύτερα. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε τον κ. Παπαδόπουλο.

Θα δώσω το λόγο στον κύριο Υπουργό, ο οποίος θα ανακοινώσει νομοτεχνικές βελτιώσεις και αν θέλει να κάνει και μια μικρή τοποθέτηση, γιατί σίγουρα κάτι θα θέλει, να πει, εννοείται, για να προχωρήσουμε μετά στην ψηφοφορία στα άρθρα. Όσον αφορά την άλλη τροπολογία -η οποία σας μοιράστηκε- επειδή δεν είναι παρών και δεν είναι εύκολο να έρθει σήμερα ο κύριος Παπαδημητρίου, θα συζητηθεί μάλλον αύριο στην Ολομέλεια και θα επιχειρηματολογήσει ο αρμόδιος Υπουργός. Κύριε Σπίρτζη, έχετε το λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών) Θα είμαι πάρα πολύ σύντομος. Μέχρι η Γενική Γραμματεία της Κυβέρνησης να κατεβάσει τις τροπολογίες, γιατί είμαστε γραφειοκρατία, για να μην αιφνιδιαστεί και κανείς, θα τοποθετηθώ επί του σχεδίου νόμου και μετά θα παρουσιάσω τις τροπολογίες. Θέλω, να πω σε σχέση με την κριτική που άσκησε η Αξιωματική Αντιπολίτευση την χαρακτηρίζει η γνωστή λαϊκή παροιμία μας « εκεί που μας χρωστούσαν και το γάιδαρο, μας πήραν και το βόδι».

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κύριε Υπουργέ, επιτρέψτε μου, κατά παρέκκλιση να σας διακόψω. Επειδή πρέπει να γραφτεί και το πρακτικό που θα ψηφίσουμε, μήπως να προηγηθούν οι νομοτεχνικές να τις πείτε και μετά να τοποθετηθείτε για να ετοιμάζονται οι υπηρεσίες;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Βεβαίως. Οι νομοτεχνικές είναι 5. Αφορούν τις παρατηρήσεις που έκαναν οι συνάδελφοι, προκειμένου να μην καταλείπεται αμφιβολία για τον τρόπο και τους όρους λειτουργίας του ΟΑΣΘ κατά τον χρόνο της προσωρινής ανάθεσης του έργου. Αυτό γίνεται στην παράγραφο 1 του άρθρου 3, στην περίπτωση (β) της παραγράφου 2 του άρθρου 3, διαγράφεται το δεύτερο εδάφιο του άρθρου 5, στο τελευταίο εδάφιο της παραγράφου 6 του άρθρου 23 και στο τέλος της παραγράφου 1 του άρθρου 26, έχουμε μία πρόσθεση που αφορά τις δυνατότητες διοίκησης του ΟΑΣΘ από την κατάθεση του νομοσχεδίου στη Βουλή για να μην παρακολουθείται το συγκοινωνιακό έργο μέχρι την ανάληψη της νέας διοίκησης. Δηλαδή, οι παρατηρήσεις που έγιναν είναι από Βουλευτές όλων των κομμάτων. Άρα να τις καταθέσουμε αυτές, ώστε να γίνει και το Πρακτικό.

Συνεχίζουμε. Γιατί λέμε ότι «εκεί που μας χρωστούσαν και το γάιδαρο μας πήραν και το βόδι»; Γιατί ζητήσατε τα στοιχεία μεταξύ της αντισταθμιστικής καταβολής στον ΟΑΣΑ και στον ΟΑΣΘ. Ξεκινάμε:

Το 2007: 100 εκατ. ευρώ ΟΑΣΑ- 109 εκατ. Ευρώ στον ΟΑΣΘ. Το 2008: 102 εκατ. ευρώ ΟΑΣΑ- 121 εκατ. ευρώ στον ΟΑΣΘ. Θα σας τα δώσουμε σε Πίνακα ώστε να τα έχετε όλοι. Το 2009: 105 εκατ. ευρώ ΟΑΣΑ- 127 εκατ. ευρώ στον ΟΑΣΘ. Είναι σταθερά κάτω ο ΟΑΣΑ. Η διαφορά είναι ότι έχουμε πολλαπλάσιο αριθμό λεωφορείων, επιβατών, κόστους και πολλών άλλων και για να μην μακρηγορούμε μέχρι και σήμερα, έτσι είναι η κατάσταση. Να δούμε, όμως, γιατί γίνεται αυτό αν και το ξέρετε όλοι πάρα πολύ καλά.

Το 1957 που βασίλευε- όχι χάριν λόγου αλλά κανονικά- η δημοκρατία στη χώρα μας στήθηκαν οι μηχανισμοί της Δεξιάς σε όλη τη χώρα, για να αναπαράγουν όλο το παρακρατικό σύστημα με κέντρο και πρωτεύουσα, όχι συμπρωτεύουσα, τη Θεσσαλονίκη. Το Κ.Κ.Ε., το γνωρίζει πολύ, όπως εκσυγχρονίστηκαν πάρα πολλά πράγματα με τις κυβερνήσεις Σημίτη. Έχουμε το 2001 καλά αυτό, εκτός από τον Μηταφίδη. Αυτό, προφανώς, στην πορεία των χρόνων εκσυγχρονίστηκε μια τρομερή συνέχιση της Σύμβασης του 1957, που διαμόρφωσε εκείνες τις προϋποθέσεις να έχουμε μια «όαση» αυθαιρεσίας και χρηματοδότησης άλλων μηχανισμών για να αναπαράγεται ο παλαιοκομματισμός στη Θεσσαλονίκη.

Επειδή «εξεγέρθηκαν» οι Βουλευτές της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, όταν μίλησε ο συνάδελφος Μηταφίδης, θέλετε να παρακολουθήσετε αυτά τα δύο χρόνια τις δηλώσεις που έκαναν οι Βουλευτές της Ν.Δ. της Θεσσαλονίκης, για τον ΟΑΣΘ; Θέλετε να δείτε, τι είπε ο δήμαρχος, ο κ. Κυρίζογλου, που είναι και Πρόεδρος της ΠΕΔ Κεντρικής Μακεδονίας, όλον αυτό τον καιρό για τον ΟΑΣΘ; Για να δούμε. Θέλετε να βγάλουμε συμπεράσματα και από τη σημερινή συζήτηση των φορέων; Εσείς, δηλαδή, ως ένα ευρωπαϊκό κόμμα με πλέριες κατηγορίες τα δύο χρόνια, ότι πάει ΣΥΡΙΖΑ να φτιάξει κομματικό κράτος, πως αιτιολογείτε αυτή την πρόσβαση του δημάρχου της ΠΕΔ Κεντρικής Μακεδονίας, ο οποίος δεν είναι ανεξάρτητος δήμαρχος, στην 25η Διεύθυνση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους; Πώς την εξηγείτε; Δηλαδή, γιατί δεν είχε και ο δήμαρχος Καλαμαριάς την ίδια πρόσβαση στην 25η Διεύθυνση του ΓΛΚ; Για απαντήστε μας να δούμε πως είναι δομημένο το κράτος και οι δημόσιες υπηρεσίες. Και να ήταν και το μόνο παράδειγμα σε σχέση με το ΓΛΚ, να πούμε , εντάξει έτυχε και είχε φίλο ο δήμαρχος εκεί πέρα. Δεν είναι και έχει παρατραβήξει αυτό το σκηνικό. Και δεν είναι βέβαια μόνο στους φορείς της δημόσιας διοίκησης και του ΓΛΚ αυτή η ιστορία.

*(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός καταθέτει έγγραφο προς ενημέρωση των μελών της Επιτροπής για τα κόστη)*

Έκανα μερικές ερωτήσεις και θέλω να τις υπενθυμίσω, γιατί δεν πήραμε απάντηση από τη διοίκηση του ΟΑΣΘ. Ρώτησα τι είναι ο συνεταιρισμός Ηρακλής, γιατί νοικιάζει στο διπλάσιο τεκμαρτό μίσθωμα και σε ποιον ανήκει. Δεν πήρα απάντηση. Οι πληροφορίες που έχουμε είναι ότι ο συνεταιρισμός Ηρακλής ανήκει στους ίδιους μετόχους με τους μετόχους του ΟΑΣΘ. Είναι πάρα πολύ ωραίο. Εγώ ως ελεύθερος επαγγελματίας όλη μου τη ζωή και φαντάζομαι και όποιος ήταν ελεύθερος επαγγελματίας, θα επιθυμούσε να έχει μια σύμβαση που θα έλεγε, όταν μπαίνει η εταιρία σου μέσα - και εδώ πέρα έχουν βρει τρόπο οι μέτοχοι να μπαίνει μέσα και πολύ μάλιστα- καλύπτεται αυτό το κενό από το ελληνικό δημόσιο και καλύπτεται και το 16% του κέρδους.

Όταν όμως έχεις μια τέτοια σύμβαση στα χέρια σου πρέπει να έχει την τσίπα, αν μη τι άλλο, να μη χρωστάς στο Ι.Κ.Α., να πληρώνεις τα δεδουλευμένα των εργαζομένων, να καλύπτεις τις στοιχειώδεις δαπάνες που έπρεπε να καλύπτεις. Πώς όμως να καλύψεις τις στοιχειώδεις δαπάνες, όταν οι ασυμφωνίες για τις δαπάνες των καυσίμων σε σχέση με τα διανυθέντα χιλιόμετρα είναι απίστευτες, όταν κάνεις απευθείας αναθέσεις σε συγκεκριμένες εταιρείες χωρίς διαγωνισμούς, όταν έχεις φάει τα αποθεματικά του ταμείου για δαπάνες, όταν το εγγυημένο κέρδος σου δεν φορολογείται επίσης, γιατί θεωρείται έξοδο και καλύπτεται από το ελληνικό δημόσιο, όταν η μισθολογική δαπάνη υπολογίζεται με μοναδικό τρόπο; Να σας φέρω ένα παράδειγμα για να έχετε στίγμα τι γίνεται με τη μισθολογική δαπάνη, επειδή το συζήτησα πολύ και με τον πρόεδρο των εργαζομένων του ΟΑΣΘ. Οι μέσες αμοιβές των εργαζομένων του ΟΑΣΘ είναι κανονικές. Υπάρχουν όμως και οι εκλεκτοί με προσόντα που δεν θα έλεγα ότι τιμούν τον ΟΑΣΘ, που αμείβονται παχυλά, δηλαδή, με πάνω από 4.000€. Υπάρχουν και οι εργαζόμενοι στο ΣΑΣΘ που έχουν διδακτορικό, εμπειρία μεγάλη κ.λπ. που παίρνουν 800 €.

 Μπαίνουν τα ερωτήματα, κ. Καραμανλή, που μας είπατε ότι επιθυμούσε η Ν.Δ. να εξορθολογήσει τον ΟΑΣΘ, μπαίνει το ερώτημα της μη αποτελεσματικής κυβέρνησης του ΣΥΡΙΖΑ, όπως λέτε ως Ν.Δ., διότι 60 χρόνια αυτόν τον εξορθολογισμό του ΟΑΣΘ δεν τον έχετε καταφέρει. Εξήντα χρόνια το πολεμάτε και δεν το έχετε καταφέρει, άρα, μάλλον δεν πολεμάτε να κάνετε εξορθολογισμό του ΟΑΣΘ και θα σας πω γιατί. Έχει μεγάλη ευθύνη ο κ. Βερελής για τη σύμβαση που έκανε το 2001. Αφαίρεσε αρμοδιότητες από το ελληνικό δημόσιο. Ας πούμε το Υπουργείο Μεταφορών όριζε μέχρι τότε τον γενικό διευθυντή, μετά αυτό καταργήθηκε, αλλά ήρθε το θεάρεστο έργο σας το 2008, με Υπουργό τον κ. Χατζηδάκη και έκανε μια μοναδική παράταση για την τρίτη χιλιετία, όχι για τη δεύτερη που διανύουμε τώρα. Δεν έχουμε λήξη της σύμβασης, δεν έχουμε έλεγχο, έχουμε ένα εποπτικό συμβούλιο με αυτόν επί της ουσίας επιστήμονες για να επιτελούν το έργο και να σχεδιάζουν, ο όποιος όμως χρηματοδοτείται από τον ΟΑΣΘ. Τα λεφτά που παίρνει είναι από τον ΟΑΣΘ -είναι να τρελαίνεται κανείς- και βέβαια όταν ήθελε ο ΟΑΣΘ τους έκλεινε μετά το 2013 και το ηλεκτρονικό σύστημα για να μην έχει στοιχεία και να μην μπορεί να κάνει έλεγχο.

Όταν αναλάβαμε την κυβέρνηση στην πρώτη καταβολή που ήρθε για να υπογράψουμε για τον ΟΑΣΘ, ζήτησα ένα στοιχειώδες έγγραφο μερικής παραλαβής έργου. Δεν υπάρχει από τον 1957 τέτοιο έγγραφο στο Υπουργείο Μεταφορών. Θα περίμενε κανείς να πληρώνεται η καταβολή του ιδιωτικού ΟΑΣΘ με τα χιλιόμετρα, με τους επιβάτες που μετακινεί. Τίποτα τέτοιο δεν υπάρχει. Οι καταβολές είναι πολύ συγκεκριμένες, ανεξάρτητα από το παρεχόμενο έργο του ΟΑΣΘ στους πολίτες της Θεσσαλονίκης. Κατηγορείται τώρα και το ΣΥΡΙΖΑ για το τι έκανε δύο χρόνια για τον ΟΑΣΘ; Θα τρελαθούμε τελείως! Επίσης παρερμηνεύονται διάφορα πράγματα, όπως, οι ποινές που προβλέπονται. Οι ποινές που προβλέπονται, προβλέπονται για συγκεκριμένη δράση, συγκεκριμένων ανθρώπων μέσα στον ΟΑΣΘ, όχι να πάει ένα κίνημα να διαμαρτυρηθεί ή οι εργαζόμενοι να κάνουν απεργία. Μην μας τρελαίνετε.

Ούτε έχουμε δείξει τέτοια δείγματα, ούτε στο νομοσχέδιο λέει τέτοια πράγματα. Όμως, είναι προφανές ότι όταν έχουμε στείλει δύο κλιμάκια για να κάνουν ελέγχους και δεν έχουν βρει στοιχειώδεις στοιχεία που έχει μία μικρή εταιρεία. Δεν υπήρχε αντιστοίχιση του αριθμού των εργαζομένων με αυτούς που δούλευαν. Δεν υπήρχε αντιστοίχιση των ειδικοτήτων. Δηλαδή, κάποιος φαινόταν ως οδηγός και ήταν στα γραφεία και περνούσε μια χαρά. Όμως, έπαιρνε τα επιδόματα του οδηγού και ήταν εκτός διοίκησης και πολλά άλλα.

Ρώτησα επίσης εάν υπάρχουν συμβάσεις στη διοίκηση του ΟΑΣΘ με δημοσιογράφους, site, εφημερίδες της Βορείου Ελλάδας και με άλλους κοινωνικούς συνδικαλιστικούς φορείς. Δεν πήρα απάντηση. Για να δούμε πως δομείτε και αναπαράγεται ο παλαιοκομματισμός στην Θεσσαλονίκη. Είναι άλλου τύπου παλαιοκομματισμός από της Αθήνας. Είναι to the point και θα σας δώσω, το χρωστώ αυτό, ένα χρονικό για τον ΟΑΣΘ από το 1957 μέχρι σήμερα. Tο έχει γράψει ένας δημοσιογράφος που ήταν στο “Βήμα”, αποχώρησε από το “Βήμα”- για αυτό ήταν και έγκριτος δημοσιογράφος- εγκαίρως, ο Αχιλλέας Xεκίμογλου, που λέει ακριβώς τι συνέβαινε από το 1957 μέχρι τις ημέρες μας με τον ΟΑΣΘ.

Τώρα, διαφωνούμε πολιτικά με πάρα πολλούς, με άλλα κόμματα της αντιπολίτευσης και με την Νέα Δημοκρατία, αν ο φορέας που γίνεται, ο καινούργιος, ο δημόσιος πρέπει να παρέχει ο ίδιος έργο, να είναι δημόσιος φορέας ή αν πρέπει να κάνει διαγωνισμό για να πάει στους ιδιώτες. Διαφωνούμε για τον εξής απλό λόγο, εμείς δεν πιστεύουμε ότι στα μητροπολιτικά κέντρα μπορεί ιδιωτικός φορέας να μην έχει την ίδια λειτουργία με αυτήν που έχει ο ΟΑΣΘ. Δεύτερον, γιατί για εμάς ειδικά στα μητροπολιτικά κέντρα, παντού αλλά κυρίως στην Αθήνα και στην Θεσσαλονίκη οι αστικές μεταφορές δεν είναι μια συνήθης οικονομική δραστηριότητα, είναι κοινωνικό αγαθό και πάνω σε αυτό βασίζουμε και άλλα πράγματα, όπως την κοινωνική μας πολιτική ή μεγάλο μέρος της, την περιβαλλοντική πολιτική για την προστασία του αστικού περιβάλλοντος και μεγάλο μέρος της, την παραγωγική ανασυγκρότηση και εκεί συμφωνούμε με το Κ.Κ.Ε.. Δεν έχουμε δυστυχώς την οικονομική ευχέρεια να το κάνουμε σε όλα τα μεγάλα κέντρα. Όταν ωριμάσουν οι συνθήκες και κάνουμε την επανάσταση, θα το υλοποιήσετε εσείς, αλλά πιστεύω ότι ακόμη δεν είναι ώριμο το κίνημα. Επομένως, πιστεύω ότι πρέπει να εκμεταλλευτούμε την ανάγκη νέων λεωφορείων και ανανέωση του στόλου και στη Θεσσαλονίκη και στην Αθήνα, καθώς και στα ιδιωτικά αστικά ΚΤΕΛ, προκειμένου να προσελκύσουμε παραγωγικές μονάδες στη χώρα μας.

Να μην αναπαράγουμε ένα στρεβλό μοντέλο που υπήρχε στο παρελθόν για να είμαστε καταναλωτές λεωφορείων και να γίνεται πολύ μεγάλη σπατάλη στη συνέχεια στην προμήθεια ανταλλακτικών και στη συντήρηση των λεωφορείων. Αυτό είναι ένα κακό μοντέλο που είδαμε στις δημόσιες αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας, αλλά να είναι δεκαπλάσια η τιμή και το κόστος στις ιδιωτικές αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης. Άρα που είναι το όφελος των ιδιωτικών αστικών συγκοινωνιών; Όταν, δηλαδή, δεν είμαστε ικανοποιημένοι από το κόστος τέτοιου είδους δαπανών στις δημόσιες αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας, καθώς και στη Θεσσαλονίκη στον ιδιωτικό ΟΑΣΘ να είναι πολύ χειρότερα τα πράγματα.

Πώς μπορεί κάποιος, με τον κοινό νου - δεν μιλάω για κάποιους διανοητές της δεξιάς και του νεοφιλελευθερισμού - να υπερασπίζεται τις ιδιωτικές αστικές συγκοινωνίες; Να το καταλάβουμε και εμείς. Επίσης, δεν μπορούμε να καταλάβουμε, πώς είναι δυνατόν να σκίζονται οι Δήμαρχοι της ΝΔ και άλλες δυνάμεις που είναι στην Περιφέρεια και αλλού για τους εργαζόμενους στον ΟΑΣΘ και στον ΣΑΣΘ και να μας λένε να κάνουμε διαγωνισμό; Δηλαδή, θα πάμε σε μια εταιρεία και θα της πούμε για να κατέβεις στο διαγωνισμό θα πάρεις αυτούς τους ίδιους εργαζόμενους. Γιατί τους επέλεξε ο ΟΑΣΘ με αντικειμενικά κριτήρια; Αυτοί προσλήφθηκαν με ΑΣΕΠ; Δεν ήταν μηχανισμός των βουλευτών του παλαιοκομματισμού, όσοι διόριζαν στον ΟΑΣΘ; Μήπως και ο ΣΥΡΙΖΑ διόριζε στον ΟΑΣΘ; Ήταν αίτημα σύσσωμης της κοινωνίας της Θεσσαλονίκης. Κύριε Καραμανλή, τους μεταφέρουμε, διότι εμείς δεν έχουμε ίχνος εκδικητικότητας για τους μηχανισμούς που εσείς στήσατε στο δημόσιο. Ίχνος. Αυτούς που διορίζατε με αδιαφανείς διαδικασίες, εμείς υπερασπιζόμαστε το δικαίωμα στη δουλειά που εσείς τους το πουλούσατε. Αυτή είναι και η διαφορά μας.

Σχετικά με τις πρωτόγνωρες ασυλίες. Πρώτον, δεν είναι πρωτόγνωρες. Ειδικά η ΝΔ δεν θα μπορούσε να μιλάει για πρωτόγνωρες ασυλίες και ειδικά σήμερα. Μετά την προηγούμενη θητεία. Τι να θυμηθούμε; Την Τράπεζα της Ελλάδος, το ΤΑΙΠΕΔ, τους φορείς που συνενώσατε; Για ποιες ασυλίες λέτε; Εδώ βάζουμε ασυλία στο νέο διοικητικό συμβούλιο του απο-ιδιωτικοποιημένου ΟΑΣΘ για να σας την σπάσουμε στον όρο αποκρατικοποίηση, γιατί μας έχετε ζαλίσει 20 χρόνια με την αποκρατικοποίηση. Γιατί την βάζουμε; Δεν μπορείς να βάλεις μια διοίκηση σε έναν οργανισμό και να έχει ευθύνη για το ΦΠΑ που χρωστάει η προηγούμενη διοίκηση, για τα δεδουλευμένα που χρωστάει η προηγούμενη διοίκηση, για ότι αμαρτία έχει η προηγούμενη διοίκηση, επειδή μπαίνει νέο διοικητικό συμβούλιο στον ΟΑΣΘ. Είμαστε, πραγματικά, ανοιχτοί σε ορθολογικές νομοθετικές ρυθμίσεις. Δεν κρύψαμε ποτέ από κανέναν τις προθέσεις μας για δημόσιες αστικές συγκοινωνίες. Αυτός ήταν ο διάλογος που κάναμε. Δεν έχουμε άλλη ανάγνωση του κανονισμού σε σχέση με εσάς. Εσείς έχετε άλλη ανάγνωση του κανονισμού, όχι από την κυβέρνηση, αλλά από την ευρωπαϊκή επιτροπή. Η ευρωπαϊκή επιτροπή και ο κανονισμός δίνει την ευχέρεια σε όλα τα κράτη – μέλη στο πλαίσιο του κανονισμού να διαλέξουν ποιο μοντέλο επιλέγουν για κάθε περιοχή.

Δεν αποτελεί εξαίρεση η Αθήνα και Θεσσαλονίκη. Είναι εθνική επιλογή που δίνει την ευχέρεια ο Κανονισμός. Όσο αφορά το Κ.Κ.Ε., καταλαβαίνουμε ότι τους «χαλάμε τη σούπα», διότι πλέον είναι κατανοητό σε όλους τους πολίτες ότι εκεί που εμείς μπορούμε να εφαρμόσουμε τις πολιτικές που πιστεύουμε, τις εφαρμόζουμε. Εκεί που η χώρα είναι δέσμια – και δεν είναι από εμάς δέσμια – υποχρεωνόμαστε να ακολουθούμε πολιτικές, πολλές φορές, με τις οποίες στην πλειοψηφία δεν συμφωνούμε, γιατί πρέπει να βγει η χώρα από τις δεσμεύσεις που άλλοι την έβαλαν.

Ο κύριος Αμυράς ζήτησε να του πούμε το σχέδιο. Καταρχάς, εμείς πιστεύουμε ότι το θέμα των αστικών συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης και το στοίχημα ξεκινάει μετά την ψήφιση του σχεδίου νόμου. Είναι ένα κοινό στοίχημα με την κοινωνία της Θεσσαλονίκης και με την τοπική αυτοδιοίκηση. Σήμερα συζητάμε αν θα μετέχει το Εργατικό Κέντρο ή όχι. Αν συγκρίνουμε το τι συζητάμε σήμερα με το τι εκπροσωπείται στον ΟΑΣΘ και στο ΣΑΣΘ, είναι μη συγκρινόμενα. Είναι άλλο πράγμα και μόνο από τη συζήτηση του σχεδίου νόμου. Θεωρώ ότι θα κερδίσουμε το στοίχημα και της περιβαλλοντικής πολιτικής και της κοινωνικής πολιτικής της Θεσσαλονίκης. Θα μπορούν οι άνεργοι να μετακινούνται δωρεάν και όχι το Κράτος να αποζημιώνει τα πρόστιμα που οι ελεγκτές του ΟΑΣΘ βάζουν και πολλά άλλα σαν και αυτά που ακούσαμε πριν και, βέβαια, δεν θα έχουμε μια διοίκηση η οποία θα ξηλώνει τις πινακίδες γιατί θα διαφωνεί με κάποιο δήμο. Τα ακούσαμε αυτά πριν. Δεν θα έχουμε μια διοίκηση που θα έχει αποθεματικό από τα ρέστα που δεν δίνει και όλα τα υπόλοιπα πρωτοφανή που έχουμε. Τα υπόλοιπα θα τα πούμε αύριο. Δεν έχω ολοκληρώσει. Έχουμε πολλά να πούμε. Θα πούμε για τις τροπολογίες μόνο.

Η μια τροπολογία πάντως θα ευχαριστήσει τον κύριο Αμυρά, τουλάχιστον. Η πρώτη τροπολογία είναι κοινή τροπολογία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και του Υπουργείου Οικονομίας και έχει να κάνει με τα ηλεκτρονικά συστήματα που μπαίνουν σε λειτουργία για τη μεγάλη κατηγορία των ηλεκτρονικών δημοπρασιών για τα έργα, για τις μελέτες, που είναι με την οικονομική προσφορά. Εκτιμούμε ότι το ηλεκτρονικό σύστημα θα είναι έτοιμο το φθινόπωρο, αλλά πρέπει να υπάρχει αυτή η ρύθμιση, για να μπορεί να ενταχθεί μόνο αυτό το σύστημα που καλύπτει πάνω από 80% των διαγωνισμών, προκειμένου να λειτουργήσει και να μην έχουμε περαιτέρω καθυστερήσεις.

Έρχονται και δύο τροπολογίες για την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Παίρνουν τώρα αριθμό, απλά δεν θέλουμε να αιφνιδιάσουμε κανέναν. Θέλουμε να τις έχετε, οπότε θα σας τις δώσουμε, όπως και δύο που αφορούν τον ΟΑΣΑ και την ΟΣΥ. Η καθυστέρηση είναι από το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους. Έχει εγκριθεί, οπότε είμαστε στη διαδικασία. Δεν είναι ότι είναι η Γενική Γραμματεία της Κυβέρνησης. Η Γενική Γραμματεία περίμενε την έγκριση του Γενικού Λογιστηρίου, την οποία έχουμε τώρα. Αν θέλετε να σας την αναπτύξω, είναι μια προσθήκη στον ν.4427/2016. Απαλείφεται η διατύπωση «προκειμένου να αποφευχθεί οποιαδήποτε αμφιβολία κατά την εφαρμογή του νόμου» και προστίθενται η παράγραφοι 16 έως 19, με σκοπό την πληρέστερη και την ολοκληρωμένη περιγραφή των αρμοδιοτήτων της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας.

Θα σας τη μοιράσουμε και μετά ας πάρει αριθμό, δηλαδή ας την έχετε άτυπα. Στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με τίτλο «Νέο Ρυθμιστικό» είναι οι δαπάνες της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας που πραγματοποιήθηκαν κατά τα οικονομικά έτη 2014, 2015 και 2016 σε βάρος της πάγιας προκαταβολής, μπορεί να αποκατασταθούν σε βάρος των κωδικών αριθμών εξόδων του Κώδικα Κατάταξης Εσόδων, Εξόδων του Κρατικού Προϋπολογισμού, που ισχύει από 1.1.2016, εφόσον καλύπτονται από τις εγγεγραμμένες πιστώσεις του προϋπολογισμού του Υπουργείου Υποδομών της ΥΠΑ. Εδώ τι έχουμε; Το 2014 και το 2015 είχαμε από την πάγια προκαταβολή δαπάνες, οι οποίες είχαν υλοποιηθεί. Δεν ήταν στη δική μας κυβέρνηση, αλλά πρέπει να τακτοποιηθούν. Σε σχέση με τον προϋπολογισμό δεν μπορεί να είναι ανοιχτές αυτές οι δαπάνες και δίνουμε τη δυνατότητα να καλυφθούν από τον Κρατικό Προϋπολογισμό του 2016. Έχουν κατατεθεί, οπότε μπορούν να μοιραστούν όλες και του Υπουργείου Οικονομίας.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κύριε Υπουργέ, να περιμένουμε να μοιραστούν;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Βεβαίως, βεβαίως να μοιραστούν και αν θέλετε μπορώ να συνεχίσω εγώ για τον ΟΑΣΘ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Να μοιραστούν στους Εισηγητές, για να τοποθετηθούν και να ψηφίσουμε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Πάντως, δεν είναι τροπολογίες, στις οποίες πιστεύω ότι θα υπάρχουν διαφωνίες.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΔΑΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.): Κυρία Πρόεδρε, μπορώ να έχω το λόγο.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ναι. Ο κ. Βαρδαλής έχει το λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΔΑΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.): Κατ’ αρχήν, ένα σχολιασμό για τις τροπολογίες: «Τι είχες Γιάννη; Τι είχα πάντα». Δηλαδή, τελευταία στιγμή, σε ένα νομοσχέδιο με τη μορφή του επείγοντος, όταν τελειώνει η συζήτηση στην Επιτροπή, έρχονται τροπολογίες και μάλιστα να τοποθετηθούμε κιόλας, χωρίς να τις έχουμε δει.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Έχετε εν μέρει δίκιο. Είναι του δικού μου Υπουργείου, τις έχω καταθέσει πάρα πολύ καιρό…

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΔΑΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.): Επειδή δεν είναι πρώτη φορά, συνεχίζεται και τα λοιπά, απλά ήθελα να το επισημάνω. Όμως, κύριε Υπουργέ, ήθελα να σας κάνω μια ερώτηση να το διευκρινίσετε, γιατί εσείς μπορεί να λέτε αυτό το περιλαμβάνει ή δεν το περιλαμβάνει στην προκειμένη περίπτωση και εμείς να λέμε το περιλαμβάνει. Διαβάζω: «Άρθρο 28. Όποιος εμποδίζει, παρακωλύει με κάθε τρόπο ή μέσο, αρνείται την πρόσβαση στα γραφεία, αμαξοστάσια κ.τ.λ. κ.τ.λ., δυσχεραίνει το έργο του Δ.Σ….» δεν μας ενδιαφέρουν τα άλλα. Πέστε ότι οι εργαζόμενοι έχουν μια κατάληψη, γιατί κάνουν μια διαμαρτυρία στο γραφείο του Προέδρου του Δ.Σ.. Θα πάνε 5 χρόνια φυλακή;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Στέρηση, στέρηση.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΔΑΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.): Στέρηση πολιτικών δικαιωμάτων; Εδώ μέσα, πώς εσείς λέτε ότι δεν συμπεριλαμβάνονται οι εργαζόμενοι; Από πού βγαίνει; Ευχαριστώ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ακούστε λίγο, γιατί εσείς έχετε εμπειρία και από τέτοιες κινητοποιήσεις, όπως και εγώ. Λέτε να εμποδίζει το κίνημα για τα ρέστα στα αυτόματα μηχανήματα των λεωφορείων, την πρόσβαση στα γραφεία του ΟΑΣΘ; Λέτε να εμποδίζει κανείς από τα κινήματα ή από τους εργαζόμενους που κάνουν απεργία να πάει ένας ελεγκτής ή το Δ.Σ., να πάρει στοιχεία για το ποιοι είναι οι εργαζόμενοι ή οι μέτοχοι ή οποιοσδήποτε άλλος;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΔΑΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.): Ωραία, εξαιρέστε τους, ρητά.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ο κ. Αμυράς έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Εκεί που πάμε να συμφωνήσουμε, κύριε Σπίρτζη, για τον ΟΑΣΘ σε κάποια πράγματα, μας τα χαλάτε. Λέτε, λοιπόν, ότι οι εργαζόμενοι στον ΟΑΣΘ μπήκαν με βουλευτικά και υπουργικά και οικογενειακά ρουσφέτια, πολλοί από αυτούς και σας λέω από κάτω, εκτός μικροφώνου, «και εσείς θα τους κρατήσετε, όμως, όλους αυτούς τώρα» και λέτε «ναι, γιατί σέβομαι το δικαίωμα στην εργασία». Και εγώ σας ερωτώ, το δικαίωμα στην εργασία εκείνων, οι οποίοι δεν μπήκαν με βουλευτικά, οικογενειακά, υπουργικά ρουσφέτια, δεν είναι ιερότερο από εκείνων που παραβίασαν την ευθεία οδό; Αυτό είναι για μένα ο σεβασμός στο δικαίωμα στην εργασία.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Αμυρά, θα ίσχυε αυτό που λέγατε, αν ο ΟΑΣΘ ήταν ένας δημόσιος οργανισμός. Όμως δεν είναι, θα γίνει. Αυτό δεν σημαίνει ότι οι εργαζόμενοι στον ΟΑΣΘ πρέπει να μπουν στον κάλαθο των αχρήστων για να κάνουν νέο διαγωνισμό, εργάζονται εκεί για πάρα πολλά χρόνια. Το δεύτερο έχει να κάνει με τα δικαιώματα των εργαζομένων, το τρίτο έχει να κάνει με το αίτημα και τη θέληση της κυβέρνησης, αλλά και όλων των φορέων της Θεσσαλονίκης. Όλοι το έθεσαν αυτό. Το δυστύχημα είναι, ότι κάποιοι φορείς, ενώ έθεταν αυτό το ζήτημα που το κάναμε αποδεκτό και εξήγησα και το γιατί, την ίδια στιγμή πρότειναν διαγωνισμό. Αυτό πραγματικά δεν μπορώ να το καταλάβω. Ο νόμος που προβλέπει, ότι οι εργαζόμενοι σε αυτή τη περίπτωση μένουν στον νέο φορέα, είναι ο νόμος 866/1979, όταν η Νέα Δημοκρατία είχε νεοφιλελεύθερη κατεύθυνση.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής) :Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συζήτηση επί των άρθρων του νομοσχεδίου. Από τις τοποθετήσεις των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών προκύπτει ότι: Τα άρθρα 1,2,4,6 έως 22,24,25,27 έως 37 γίνονται δεκτά κατά πλειοψηφία, ως έχουν. Τα άρθρα 3,5,23 και 26 γίνονται δεκτά κατά πλειοψηφία, όπως τροποποιήθηκαν από τον κύριο Υπουργό. Οι τροπολογίες με γενικό και ειδικό αριθμό 1102/2,1103/3,1104/4 και 1105/5, γίνονται δεκτές κατά πλειοψηφία.

Επίσης, το ακροτελεύτιο άρθρο, γίνεται δεκτό κατά πλειοψηφία.

Το νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών γίνεται δεκτό και στο σύνολο κατά πλειοψηφία.

Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Νέο ρυθμιστικό πλαίσιο για τις αστικές συγκοινωνίες στην Περιφερειακή Ενότητα της Θεσσαλονίκης και άλλες διατάξεις», έγινε δεκτό κατ’ αρχήν, κατ’ άρθρον και στο σύνολό του κατά πλειοψηφία.

Υπενθυμίζω ότι αύριο είναι προγραμματισμένη η συζήτηση στην Ολομέλεια στις 11:00΄ το πρωί.

Στο σημείο αυτό έγινε η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Βράντζα Παναγιώτα, Δημητριάδης Δημήτρης (Μίμης), Δρίτσας Θεόδωρος, Ιγγλέζη Κατερίνα, Καραναστάσης Απόστολος, Καφαντάρη Χαρά, Μηταφίδης Τριαντάφυλλος, Ουρσουζίδης Γιώργος, Παπαδόπουλος Νίκος, Τζάκρη Θεοδώρα, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Μπουκώρος Χρήστος, Βλάχος Γεώργιος, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Παναγιώταρος Ηλίας, Δελής Γιάννης, Βαρδαλής Αθανάσιος (Σάκης), Λαζαρίδης Γεώργιος, Φωκάς Αριστείδης, Αμυράς Γεώργιος και Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης).

Τέλος και περί ώρα 19.00΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ ΜΑΡΙΟΣ ΚΑΤΣΗΣ**