**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 12.15΄, 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» (2η συνεδρίαση - ακρόαση εξωκοινοβουλευτικών προσώπων).

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

Επίσης, στη συνεδρίαση παρέστησαν και εξέθεσαν τις απόψεις τους σύμφωνα με το άρθρο 38 του Κανονισμού της Βουλής, οι κ.κ. Χρήστος Στεφανίδης, Πρόεδρος του Δ.Σ. του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ), Δημήτριος Τσερμενίδης, Πρόεδρος του Δ.Σ. του Σωματείου Εργαζομένων του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ), Παρασκευή (Βούλα) Πατουλίδου, Αντιπεριφερειάρχης Μητροπολιτικής Ενότητας Θεσσαλονίκης, Λάζαρος Κυρίζογλου, Πρόεδρος της Περιφερειακής Ένωσης Δήμων (ΠΕΔ) Κεντρικής Μακεδονίας και Δήμαρχος Αμπελοκήπων - Μενεμένης, Θεοδόσιος Μπακογλίδης, Δήμαρχος Καλαμαριάς, Συμεών Δανιηλίδης, Δήμαρχος Νεάπολης - Συκεών, Απόστολος Τσολάκης, Αντιδήμαρχος Θέρμης, Φώτιος Ευρυγένης, εκπρόσωπος της Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης (ΔΕΘ – Helexpo), Διευθυντής Αθηνών, Ιωάννης Καραπινίδης, Γενικός Γραμματέας της Ομοσπονδίας Βιοτεχνικών Σωματείων Θεσσαλονίκης (ΒΟΣΘ), Τριαντάφυλλος Τριανταφυλλίδης, Πρόεδρος του Δ.Σ. της ΚΤΕΛ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε., Θεμιστοκλής Αμπλάς, Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδος (ΟΣΜΕ), Χριστίνα Πασχαλίδου, εκπρόσωπος του Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΣΑΣΘ), Συγκοινωνιολόγος – Μηχανικός, Δήμητρα Κομνιανού, Συγκοινωνιολόγος – Μηχανικός και Εμμανουήλ Λαμτζίδης, πρώην Πρόεδρος του Δικηγορικού Συλλόγου Θεσσαλονίκης (ΔΣΘ).

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. Βράντζα Παναγιώτα, Γκαρά Αναστασία, Βαρδάκης Σωκράτης, Δρίτσας Θεόδωρος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Θεοφύλακτος Γιάννης, Ιγγλέζη Κατερίνα, Καματερός Ηλίας, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Μηταφίδης Τριαντάφυλλος, Ουρσουζίδης Γιώργος, Ριζούλης Ανδρέας, Σέλτσας Κωνσταντίνος, Αντωνίου Χρήστος, Σιμορέλης Χρήστος, Σπαρτινός Κώστας, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τριανταφυλλίδης Αλέξανδρος, Αθανασίου Χαράλαμπος, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Γιόγιακας Βασίλειος, Δήμας Χρίστος, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Κόνσολας Εμμανουήλ, Μπουκώρος Χρήστος, Σαχινίδης Ιωάννης, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Κωνσταντινόπουλος Οδυσσέας, Τζελέπης Μιχαήλ, Βαρδαλής Σάκης, Λαζαρίδης Γεώργιος, Φωκάς Αριστείδης, Αμυράς Γεώργιος και Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης).

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, αρχίζει η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Νέο ρυθμιστικό πλαίσιο για τις αστικές συγκοινωνίες στην Περιφερειακή Ενότητα της Θεσσαλονίκης και άλλες διατάξεις». Είναι η δεύτερη συνεδρίαση που αφορά την ακρόαση εξωκοινοβουλευτικών προσώπων, δηλαδή φορέων της Θεσσαλονίκης που έχουν κληθεί. Κλήθηκαν 17 φορείς και παρόντες, με βάση τα στοιχεία που μου έδωσαν, είναι 15. Καταλαβαίνετε ότι ο χρόνος είναι περιορισμένος. Θα δοθούν 3 λεπτά σε κάθε φορέα με ένα εκπρόσωπο από κάθε φορέα. Θα υπάρξει μια μικρή ανοχή, η οποία δεν θα ξεπεράσει τα 1 με 2 λεπτά, γιατί πέραν της πρώτης τοποθέτησης και των ερωτήσεων που μπορούν να γίνουν όσον αφορά τον Υπουργό, κύριο Σπίρτζη, μετά θα υπάρχουν και ερωτήσεις από τους Βουλευτές στους φορείς και θα ακολουθήσει μετά δεύτερος κύκλος απαντήσεων από τους φορείς για 1 με 2 λεπτά. Καταλαβαίνετε ότι είναι μια διαδικασία η οποία μέσα σε δυόμισι ώρες πρέπει να έχει ολοκληρωθεί, γιατί έχουμε μετά και την τρίτη συνεδρίαση στις 16.00΄.

Το λόγο έχει ο κ. Στεφανίδης, Πρόεδρος του Δ.Σ. του ΟΑΣΘ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΕΦΑΝΙΔΗΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του ΟΑΣΘ): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, αφού σας ευχαριστήσουμε για την πρόσκληση, σας ενημερώνουμε επί των θέσεών μας σε σχέση με το σχέδιο νόμου. Επιτρέψτε μου, πριν προχωρήσω στις θέσεις του Οργανισμού επί του σχεδίου νόμου, να παράσχω ορισμένες διευκρινίσεις, επί στοιχείων που αναπτύχθηκαν κατά τη χθεσινή συζήτηση στην Επιτροπή σας και διαστρεβλώνουν, κατά την άποψή μου, την αλήθεια.

Πρώτον, ως προς την αντισταθμιστική καταβολή που λάμβανε ο ΟΑΣΘ σε σχέση με τους δημόσιους φορείς της Αθήνας, προκειμένου να συγκρίνεις δύο στοιχεία πρέπει η κρίση να βασίζεται στα ίδια δεδομένα. Στον ΟΑΣΘ πάντοτε εφαρμοζόταν τιμολογιακή πολιτική πολύ μικρότερη έναντι της Αθήνας. Σήμερα στη Θεσσαλονίκη το εισιτήριο είναι 1 ευρώ και στην Αθήνα 1,40. Λειτουργεί το μετρό στην Αθήνα με μεγάλη μεταφορική ικανότητα και αναλογικά πολύ μικρότερο κόστος λειτουργίας ανά μεταφερόμενο. Δεν λαμβάνονται υπόψιν βασικά στοιχεία κόστους λειτουργίας, όπως οι αποσβέσεις κλπ. Στον ΟΑΣΘ ουδέποτε χαρίστηκε το παραμικρό χρέος, στην Αθήνα γνωστή είναι η διαγραφή με νόμο χρεών 4 δις ευρώ περίπου.

Δεύτερον, σε σχέση με τα πρόστιμα των ανέργων, τη διαγραφή από τον ΟΑΣΘ και την δήθεν απαίτηση είσπραξης από τον ΟΑΣΘ του ύψους των διαγραφόμενων προστίμων. Ο ΟΑΣΘ είναι υποχρεωμένος με την έκδοση της σχετικής ΚΥΑ που κυρώθηκε με νόμο και ισχύει από τις 2/07/2015, σε οποιοδήποτε άνεργο επιβάλλονται από τους ελεγκτές κομίστρου για οποιονδήποτε λόγο, μη παρουσίαση κάρτας ανεργίας, μη υπογραφή σύμβασης με το Υπουργείο Εργασίας και χορήγηση δελτίων ελεύθερης κυκλοφορίας δικαιούχων ανέργων κλπ τα διαγράφη. Όμως είναι λανθασμένη η πληροφόρηση που έχει και σας μετέφερε ο κύριος Υπουργός περί απαίτησης είσπραξης από τον ΟΑΣΘ, ως αποζημίωση των ποσών των βεβαιούμενων προστίμων.

Ο ΟΑΣΘ ως προς το ύψος των απωλειών εσόδων από την κυκλοφορία χωρίς κόμιστρο των ανέργων, υπολογίζει το ποσό που προκύπτει από το 40% των ανέργων της Θεσσαλονίκης και με τη μέγιστη δυνατή έκπτωση του 20% επί της ετήσιας κάρτας απεριόριστων διαδρομών. Το όποιο πρόβλημα δεν προκαλείται από τον ΟΑΣΘ αλλά από το Υπουργείο Εργασίας, που δεν προχωρά στις κατά νόμου ενέργειες ως ορίζεται στην παράγραφο 2 του άρθρου 30 του 4313/14 νόμου, για σύμβαση με τον ΟΑΣΘ και καταβολή της κατά νόμου αποζημίωσης για τις απώλειες εσόδων.

Τρίτον, τα εκδοτικά μηχανήματα που είναι εγκατεστημένα εντός των λεωφορείων, δεν δίνουν ρέστα και αυτά τα οικειοποιείται ο ΟΑΣΘ. Καταρχήν, σας γνωρίζουμε ότι ο ΟΑΣΘ διακινεί τα εισιτήρια από τα εκδοτήρια του και τα 1.200 περίπου καταστήματα πώλησης σε όλη την περιοχή ευθύνης του, άρα, κάθε μετακινούμενος επιβάτης μπορεί να προμηθευθεί και να επικυρώσει το εισιτήριό του. Ο ΟΑΣΘ προς διευκόλυνση των μετακινούμενων επιβατών που για οποιοδήποτε λόγο και αιτία δεν έχουν στην κατοχή τους εισιτήριο, επικουρικά εγκατέστησε εντός των λεωφορείων τα εκδοτικά μηχανήματα. Δηλαδή, παρέχει μια επιπλέον δυνατότητα εύρεσης εισιτηρίου και στέρησης της δικαιολογίας ότι δεν βρήκε σε σημείο πώλησης εισιτήριο.

Ως προς την προσαύξηση κατά 10 λεπτά της τιμής του εισιτηρίου, εκτός προφανούς θέσης ότι αυτό το προβλέπει η υπουργική απόφαση καθορισμού κομίστρου, αυτό επιβάλλεται και για λειτουργικό λόγους διότι, εάν δεν υπήρχε αυτή η μικρή προσαύξηση θα έκανε χρήση πολύ μεγαλύτερου ποσοστού από το 12% έως 13% των εισιτηρίων που γίνεται και σε αυτή την περίπτωση, θα ήταν μεγάλες οι καθυστερήσεις στην εκτέλεση των δρομολογίων και δεν θα μπορούσε η χωρητικότητα κάθε εκδοτικού να ανταποκριθεί στις εισπράξεις έστω και μιας ημέρας πέραν των αυξημένων δαπανών συντήρησης, υποστήριξης κλπ. Ως προς τα ρέστα, μηχανήματα εκδοτικά που να τοποθετούνται εντός του λεωφορείου και να δίνουν ρέστα δεν υπάρχουν, και δεν είναι δυνατόν να υπάρχουν γιατί θα απαιτούνταν τεράστιος όγκος συσκευών που θα καταλάμβαναν μεγάλο χώρο εντός των λεωφορείων και κυρίως, θα ήταν εστίες αυξημένου κινδύνου για τους μετακινούμενους επιβάτες.

Τα εντός των λεωφορείων εκδοτικά μηχανήματα, δεν δέχονται χάρτινα νομίσματα και επίσης, υπάρχουν ενημερωτικά έντυπα για το ακριβές αντίτιμο και ότι δεν δίνουν ρέστα. Σε κάθε χρήση παρουσιάζεται το φαινόμενο για να εισπράττεται περίπου το ποσό των 350.000 ευρώ από τα μη επιστρεφόμενα κέρματα, και αυτό το ποσό όπως και το ποσό των επιπλέον 10 λεπτών, καταγράφεται με ηλεκτρονικά μηχανήματα καταμέτρησης και εγγράφεται ως έσοδο του οργανισμού και μειώνει ισόποσα την αντισταθμιστική καταβολή που καταβάλλεται από το ελληνικό δημόσιο.

Τέταρτον, ως προς το προς συζήτηση σχέδιο νόμου, οι μέτοχοι του ΟΑΣΘ, το μετοχολόγιο παραδόθηκε εδώ και 3 χρόνια στο Υπουργείο Μεταφορών, που είναι κατά 90% μικρομέτοχοι και μεγάλο ποσοστό περίπου 10% εργαζόμενοι, είμαστε υπερήφανοι που 60 χρόνια εξυπηρετούμε τους θεσσαλονικείς πολίτες και επισκέπτες. Έχουμε συμβάλει σημαντικά στην οικονομική, κοινωνική και πολιτική ζωή της πόλης, ιδιαίτερα, τα τελευταία 15 χρόνια με τη μεγάλη επέκταση της περιοχής του ΟΑΣΘ το 2003 στους 15 δήμους και το 2011 στους 9 δήμους του Επαρχείου Λαγκαδά. Τη συμπληρωματικότητα με τις υπηρεσίες του υπεραστικού ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης και το κατά 50% μειωμένο εισιτήριο στις ενδονομαρχιακές υπεραστικές γραμμές, αλλά και τη σημαντική αύξηση των λεωφορείων λόγω των επεκτάσεων και προσαύξηση των παρεχόμενων υπηρεσιών και με το πολύ μικρότερο εισιτήριο σε σχέση με κάποιο άλλο συγκοινωνιακό φορέα οποιασδήποτε νομικής μορφής. Αυξήθηκαν και βελτιώθηκαν σημαντικά οι υπηρεσίες προς τους πολίτες και όλο το Νομό Θεσσαλονίκης.

Σε όλα τα χρόνια λειτουργίας του Οργανισμού, ο ΟΑΣΘ πάντοτε διέπονταν από μία οικονομική συμφωνία, η εφαρμογή της οποίας ως προς το οικονομικό σκέλος που τόσο πολύ κατηγορούμαστε από πολλούς, όπως και από τον κύριο Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, γίνονταν με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών και όταν ο ΟΑΣΘ διαφωνούσε ως προς την ορθή εφαρμογή των όρων της οικονομικής συμφωνίας, προσέφευγε στο Διαιτητικό Δικαστήριο. Και από ποιους αποτελούνταν το Διαιτητικό Δικαστήριο; Από τον εκάστοτε Πρόεδρο του Αρείου Πάγου, ένα Πάρεδρο του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους που οριζόταν από το Υπουργείο Οικονομικών και έναν Δικαστικό Αεροπαγίτη, που οριζόταν από τον ΟΑΣΘ. Άρα καμία απόφαση υπέρ της ορθής εφαρμογής της κάθε φορά ισχύουσας οικονομικής συμφωνίας δεν εκδιδόταν χωρίς την θετική ψήφο του εκάστοτε Προέδρου του Αρείου Πάγου. Το επισημαίνουμε αυτό διότι κατ’ επανάληψη έχουν κατηγορηθεί οι αποφάσεις του Διαιτητικού Δικαστηρίου.

Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε πολύ. Το λόγο έχει ο κ. Τσερμενίδης.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΕΡΜΕΝΙΔΗΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Σωματείου Εργαζομένων Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ)): Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε. Κύριοι βουλευτές, κυρία Πρόεδρε πραγματικά οι εργαζόμενοι αισθάνονται ευχαριστημένοι από την σημερινή τους παρουσία εδώ και το δικό σας κάλεσμα για να πουν τις θέσεις και τις απόψεις τους όσον αφορά το σχέδιο νόμου που προσδιορίζει την συγκοινωνία στην Θεσσαλονίκη, αλλά και στην ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλονίκης. Πιστεύουμε ότι με τις προτάσεις μας θα συμβάλουμε θετικά για την πραγματική εξυπηρέτηση των πολιτών του νομού Θεσσαλονίκης που έχουν συνταγματικά κατοχυρωμένο δικαίωμα να εξυπηρετούνται με τα ΜΜΜ.

Καταρχήν βλέπουμε θετικά την εξέλιξη αυτή, γιατί ο Οργανισμός Αστικής Συγκοινωνίας έχει κλείσει τον κύκλο του και πρέπει να ανοίξει ένας άλλος κύκλος με πραγματικά ΜΜΜ, που πραγματικά θα δώσουν μία άλλη οντότητα στο νομό σε συνεργασία με όλα τα υπόλοιπα μέσα που μπορούν να υπάρξουν στην περιφερειακή ενότητα της Θεσσαλονίκης. Πρέπει να σταθώ και να πω επίσης ότι θετικό για εμάς είναι ότι η υπό ίδρυση ΑΣΥΘ Α.Ε. είναι αυτή που θα έχει την ευθύνη και για το ΜΕΤΡΟ και για το ΤΡΑΜ και για τη θαλάσσια συγκοινωνία και επιτέλους να καταλάβετε και να κατανοήσετε όλοι σας ότι η Ελλάδα δεν είναι μόνο η Αθήνα. Και η Θεσσαλονίκη θέλει το Μετρό, το Τραμ, το Προαστιακό, τον Περιφερειακό. Κάποια στιγμή λοιπόν οι πολίτες του νομού Θεσσαλονίκης θα το φωνάξουν επανειλημμένως και συνεχόμενα για να τελειώνει αυτή η ιστορία. Ξανά τονίζω η Ελλάδα δεν είναι μόνο η Αθήνα.

Όσον αφορά για τις προτάσεις μας που αφορούν στο σχέδιο νόμου και για τον Οργανισμό Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης, αλλά και την ΑΣΥΘ, έχω καταθέσει τα έγγραφα και τις προτάσεις στο κύριο Υπουργό Μεταφορών, θα τις καταθέσω και σε εσάς για να μην τρώω τον χρόνο σας. Όμως οι προτάσεις μας έχουν να κάνουν και με τη σύνθεση του Δ.Σ. του ΟΣΕΘ. Για εμάς είναι επιβεβλημένο να υπάρξει εκπρόσωπος του εργατικού κέντρου, ο οποίος είναι ο κύριος εκπρόσωπος των καταναλωτών. Να υπάρξει εκπροσώπηση των εργαζομένων στο Δ.Σ.. Οι εργαζόμενοι ξέρουν την συγκοινωνία, πράττουν την συγκοινωνία, ανοίγουν και κλείνουν την πόλη από το πρωί ως το βράδυ, άρα λοιπόν δεν μπορούν να μην συμμετέχουν στα Δ.Σ. του ΟΣΕΘ, χωρίς δικαίωμα ψήφου, με δικαίωμα λόγου, όπως είναι και σήμερα στον ΣΑΣΘ και μάλιστα χωρίς αποζημίωση.

Ένα άλλο θέμα που για εμάς είναι επιβεβλημένο, άσχετα αν δεν είναι μέλη μας οι εργαζόμενοι στο σημερινό ΣΑΣΘ, πρέπει να διασφαλιστεί η εργασία τους και να ενταχθεί η μισθοδοσία τους σύμφωνα και με τους υπόλοιπους εργαζόμενους. Είναι αδιανόητο. Έχουμε καταθέσει πρόταση για αυτό. Οι προτάσεις μας είναι να διασφαλιστούν οι εργαζόμενοι όσον αφορά την μισθοδοσία τους πέρα και έξω από το νόμο που διέπει το ενιαίο μισθολόγιο, σύμφωνα με το άρθρο 27 στην παράγραφο 1 και την απόφαση διαιτησίας 20Φ/2017. Επίσης να διασφαλιστούν οι εργαζόμενοι σε όλα τα εργασιακά τους δικαιώματα σύμφωνα με τους κανονισμούς που διέπουν σήμερα τον Οργανισμό και όπως αυτοί θα αλλαχθούν μεθαύριο σε συνεργασία και με το Υπουργείο και με τη Διοίκηση του ΟΑΣΑ. Παράλληλα πρέπει μέσα από τις προτάσεις που καταθέτουμε, να δώσουμε μία δυνατότητα στον Οργανισμό να μπορεί να λειτουργεί μέχρι να μετεξελιχθεί και να τελειώσει αυτή η ιστορία και να γίνει ο ΟΑΣΥΘ. Ευχαριστώ πολύ. Θα σας δώσουμε ολοκληρωμένες προτάσεις στην Γραμματεία.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Και εμείς σας ευχαριστούμε για την τήρηση του χρόνου. Το λόγο έχει η κυρία Πατουλίδου.

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ (ΒΟΥΛΑ) ΠΑΤΟΥΛΙΔΟΥ (Αντιπεριφερειάρχης Μητροπολιτικής Ενότητας Θεσσαλονίκης): Εκπροσωπώντας τον Περιφερειάρχη, τον κ. Απόστολο Τζιτζικώστα, σας ευχαριστώ πάρα πολύ για την πρόσκληση και για το ότι είναι ο φορέας της περιφέρειάς μας εδώ και μπορούμε να καταθέσουμε μετά από όλες αυτές τις συζητήσεις και συνευρέσεις που είχαμε και στον τόπο μας, τις προτάσεις μας. Το αν θα είναι κρατικές ή ιδιωτικές οι αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης ίσως να μην είναι και το μείζον, αλλά το ελάσσων, γιατί το βασικότερο είναι τι είδους μετακινήσεις έχουν ανάγκη οι πολίτες. Ποιες είναι λοιπόν οι πραγματικές ανάγκες των μετακινουμένων. Πρέπει όλοι οι εμπλεκόμενοι να φανταστούν τις ανάγκες των ανθρώπων που κινούνται σε αυτή τη πόλη. Κάθε σχεδιασμός και παρέμβαση οφείλει να γίνεται με γνώμονα τους ανθρώπους που χρησιμοποιούν τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς. Η «Λυδία λίθος» είναι το ακριβές πλαίσιο της δημόσιας σύμβασης υπηρεσιών που θα συναφθεί, είτε με τον ιδιώτη, είτε με το κράτος και τι όρους και ρήτρες θα περιλαμβάνει αυτή.

Με απλά λόγια, τι σημασία έχει αν είναι κρατικός ή όχι, ο νέος πάροχος, εάν: Δεν υπάρχει ένα αξιόπιστο σύστημα ελέγχου και αξιολόγησης του παρεχόμενου συγκοινωνιακού έργου. Εάν δεν υπάρχει αξιοκρατία στην αξιολόγηση του προσωπικού και δεν γίνεται πλήρως η αξιοποίηση του. Εάν δεν γίνει ανάληψη του μάνατζμεντ από τεχνοκράτες και μηχανικούς. Εάν δεν προχωρήσει σε αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών πληροφορικής και επικοινωνιών, το ηλεκτρονικό εισιτήριο και η πληροφόρηση του μετακινουμένου. Εάν δεν παταχθεί η παράνομη στάθμευση. Εάν δεν εξασφαλιστούν σύγχρονες στάσεις με ανέσεις και υπηρεσίες πληροφόρησης του κοινού ή ακόμα και πολυτροπικούς σταθμούς. Εάν δεν ανανεωθεί ο στόλος με σύγχρονα οχήματα, τα οποία, να είναι υβριδικά συστήματα προώθησης και φυσικά, όλα αυτά απαιτούν σύγχρονα αμαξοστάσια που να εξασφαλίσουν υψηλού επιπέδου συντήρηση του στόλου, αλλά και με την υγεία και την εξασφάλιση των εργαζομένων σε αυτά.

Επιβάλλεται έγκαιρη λήψη πρωτοβουλιών για αλλαγές και προφανώς, αυτό κάνουμε τώρα και εδώ και πάρα πολύ καιρό, αλλιώς η κρατικοποίηση του ΟΑΣΘ δεν θα φέρει τα επιθυμητά αποτελέσματα. Επίσης, είναι ανάγκη να μην υπάρχει συγκεντρωτισμός, να ταυτίζεται, δηλαδή, ο πάροχος του έργου σταθερής συγκοινωνίας όποτε και αν έχουμε και για τον προαστιακό και το μετρό και τα τραμ και τη θαλάσσια αστική συγκοινωνία με το αντίστοιχο του έργου οδικής μεταφοράς, γιατί, πάλι θα οδηγηθούμε σε ένα μονοπώλιο στην πόλη.

Για τους παραπάνω λόγους, επιβάλλονται τα πολύ συγκεκριμένα τα εξής: Άμεση και επείγουσα προετοιμασία ενός διεθνούς διαγωνισμού για την ανάθεση εκπόνησης πλήρους κυκλοφοριακής μελέτης από το αρμόδιο Υπουργείο, η οποία, θα λαμβάνει υπόψη δύο χρονικές περιόδους, αυτή που μεσολαβεί, μέχρι τη λειτουργία και του μετρό, αλλά και της ταυτόχρονης λειτουργίας των δύο μέσων ή και περισσότερων. Αμέσως μετά την προκήρυξη ανοιχτού δημόσιου διεθνούς διαγωνισμού για την ανάδειξη ιδιώτη παρόχου ή και πλέον του ενός, προσδιορισμός νέας δίκαιης βιώσιμης τιμολογιακής πολιτικής και άμεση εφαρμογή ηλεκτρονικού εισιτηρίου με αναλογική χρέωση ανά χιλιόμετρο, αλλαγή του υφιστάμενου καθεστώτος επιδότησης του εισιτηρίου ανά χρήστη και μετατροπή του σε επιδότηση απευθείας του χρήστη. Άμεση κατάρτιση νέων κανονισμών και οργανογράμματος στους νέους φορείς. Ανάληψη του μάνατζμεντ από τεχνοκράτες μηχανικούς και τέλος, αξιολόγηση όλου του προσωπικού, αλλά και αξιοποίηση της πολυετούς εμπειρίας τους. Κάλυψη κατά προτεραιότητα των θέσεων των νέων φορέων από το υφιστάμενο προσωπικό, σύμφωνα με τα τυπικά του προσόντα και εάν δεν καλυφθούν τα κενά, τότε και μόνο να μεταταγούν στους νέους φορείς υπάλληλοι από τον ευρύτερο δημόσιο τομέα. Ευχαριστώ.

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

ΛΑΖΑΡΟΣ ΚΥΡΙΖΟΓΛΟΥ (Πρόεδρος της Περιφερειακής Ενότητας Δήμων (ΠΕΔ) Κεντρικής Μακεδονίας - Δήμαρχος Αμπελοκήπων): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Στις 5/8/2016 στείλαμε την πρώτη επιστολή - πρόσκληση, ως ΠΕΔ, στον κ. Υπουργό και δεν πήραμε καμία απάντηση. Στις 30/8/2016 τη δεύτερη και επίσης, δεν πήραμε καμία απάντηση. Στις 23/9/2016 την τρίτη επιστολή - πρόσκληση προς συνάντηση και δεν πήραμε καμία απάντηση. Στις 29/9/2016 όρισε ο κ. Υπουργός μια σύσκεψη και λόγω, πράγματι, ανειλημμένων υποχρεώσεων του την ματαίωσε και τελικά, εδέησε να συναντηθούμε στις 14 Ιανουαρίου 2017 στον Εύοσμο, ύστερα από πέντε μήνες και δέκα μέρες που χρειάστηκε να επικοινωνήσουμε. Τα συμπεράσματα δικά σας, ως προς την ευκολία επικοινωνίας, συνάντησης και συνεννόησης. Εν τω μεταξύ, ο νομός Θεσσαλονίκης, λόγω των απεργιών των εργαζομένων παρέλυε κάθε φορά. Για αυτά που ζήσαμε στη Θεσσαλονίκη, την απόλυτη ευθύνη έχει προσωπικά ο κ. Υπουργός. Τεράστια ζημιά στην αγορά, στην τοπική και την εθνική οικονομία, τεράστια, αφόρητη και αφάνταστη ταλαιπωρία των πολιτών.

Τρία κείμενα υπήρξαν προκειμένου να φτάσουμε σε αυτό το συγκεκριμένο νομοσχέδιο. Ένα ημιτελές με 24 περίπου άρθρα, μη ολοκληρωμένο σχέδιο νόμου, ένα άλλο σχέδιο νόμου, το οποίο, είχε προωθηθεί στο Γενικό Λογιστήριο χωρίς να το γνωρίζουμε, γι' αυτό, μάλιστα, το σχέδιο νόμου που στείλατε στο Γενικό Λογιστήριο πληροφορούμαι ότι γίνεται και ΕΔΕ για το πώς διέρρευσε, για το πώς περιήλθε στα δικά μας χέρια, στα χέρια των εργαζομένων και ούτω καθεξής. Θα κληθούμε να καταθέσουμε και μάρτυρες στην ΕΔΕ, που το βρήκαμε. Λέτε και βρήκαμε κανένα απόρρητο για την ασφάλεια του κράτους. Σας παραδίδω αντίγραφο του σχετικού σχεδίου νόμου, όπως κατέληξε σήμερα, με μπλε χρώμα, με κίτρινο χρώμα, με διπλή και μόνη διαγράμμιση για τα σαράντα μύρια κύματα και τις μεταλλάξεις, οι οποίες έγιναν και που τελικά αυτό που συζητάμε κάθε φορά, δεν έχει καμία σχέση με αυτό που κατέληξε σήμερα, είναι τελείως διαφορετικό. Θα σας το παραδώσω σε λίγο.

Επίσης, ενώ συζητούσε μαζί μας ο κ. Υπουργός και ανακαλύπταμε διαφορετικά κείμενα νόμο, υπήρχε και η γνωμοδότηση του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, στην οποία είχε ζητήσει από 2/11/2016, την έχει στα χέρια του 14 Δεκεμβρίου του 2016, συναντήθηκε μαζί μας μετά από ένα μήνα, τον Ιανουάριο του 2017 και μας την έκρυβε. Επί ερωτημάτων που δε θέσαμε εμείς, που έθεσε ο κ. Υπουργός λέει ότι «μπορεί μεν η σύμβαση, η οποία υπάρχει με τον ΟΑΣΘ», να είναι αυτή που είναι, τελικά, όμως, «η διάρκεια της εφόσον ψηφίστηκε με νόμομ λήγει στις 31/12/2019».

Γιατί το λέω αυτό; Όχι, για να υπερασπιστώ τον ΟΑΣΘ, για να ξέρουμε τι έχουμε μπροστά μας. Γιατί ως δήμαρχοι ενδιαφερόμαστε να εξυπηρετούνται στο μεσοδιάστημα και πολίτες των τοπικών κοινωνιών και να μην ταλαιπωρούνται. Στην πρώτη συνάντησή μας, οι όροι που θέσαμε ήταν ως δήμαρχοι ήταν οι εξής:

Πρώτον, από τους εργαζόμενους να μην χάσει κανείς τη δουλειά του.

Δεύτερον, να μην επιβαρυνθεί το κοινό με πιθανές αυξήσεις των εισιτηρίων.

Τρίτον, να βελτιωθούν οι παρεχόμενες μεταφορικές υπηρεσίες.

Τονίστηκε, μάλιστα, ότι θα πρέπει να ληφθεί ιδιαίτερη μέριμνα για ομαλή και αδιατάρακτη μεταβατική περίοδο από το σημερινό στο νέο σύστημα αστικών συγκοινωνιών. Οι δήμοι λόγω της δυσμενής οικονομικής συγκυρίας και των περικοπών που έχουμε υποστεί, δεν έχουν τη δυνατότητα συμμετοχής στο μετοχικό κεφάλαιο των όποιων υπό σύσταση φορέων. Επίσης, ζητήσαμε να μας αποσταλεί από το Υπουργείο ένα συγκεκριμένο, γραπτό, αναλυτικό, τεκμηριωμένο, κοστολογημένο κείμενο για να ενημερωθούν υπεύθυνα και με εγκυρότητα τα δημοτικά συμβούλια, για να πάρω αιτιολογημένες αποφάσεις, αν θελήσουν να μετέχουν στο πλαίσιο της άσκησης προληπτικού ελέγχου από την αποκεντρωμένη διοίκηση να μην ακυρωθούν ελλείψει αιτιολογίας και ελλείψει νομιμότητας. Δεν υπάρχει καμία οικονομοτεχνική μελέτη.

Προκαλεί, μάλιστα, δε κατάπληξη το γεγονός, ότι οι προβλεπόμενες από το Σύνταγμα - άρθρα 75 παράγραφος 1 και 3 Ειδική Έκθεση και Έκθεση αντιστοίχως του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους - μιλάνε για επιβάρυνση, δε λένε πόσο είναι αυτό και γράφουν και για μας, τους ΟΤΑ, ότι προκαλείται δαπάνη και σε βάρος μας. Ναι, είναι προς θετική κατεύθυνση το γεγονός, ότι με το συζητούμενου νομοσχέδιο αλλάζει σε ό,τι αφορά το παλιό Σ.Α.Σ.Θ. με το νέο συντονιστικό φορέα - τον νέο Σ.Α.Σ.Θ. ας το πούμε έτσι για να συνεννοούμαστε - η σύνθεση είναι μεγαλύτερη η συμμετοχή των φορέων της πόλης, της αυτοδιοίκησης. Επίσης, ότι δίνεται η δυνατότητα ο πρόεδρος του οργάνου αυτού, όχι ο διευθύνων σύμβουλος, να είναι εκ μέρους των φορέων.

Σε ό,τι αφορά τον εκτελεστικό φορέα, η θέση πολλών δημάρχων και του Δήμου Θεσσαλονίκης και το λέω αυτό γιατί είναι ένα μεγάλο μέγεθος ο Δήμος Θεσσαλονίκης και δική μου, αλλά και πολλών άλλων συναδέλφων, βέβαια, άλλοι συνάδελφοί έχουν διαφορετική άποψη είναι, ότι «θα πρέπει να γίνει διαγωνισμός από τον οποίο θα αναδειχθούν οι ιδιώτες σε ό,τι αφορά την άσκηση του μεταφορικού έργου». Διότι, κυρία Πρόεδρε, την ώρα που η ιδιωτικοποιείται ο ΟΣΕ, τα αεροδρόμια, τα λιμάνια, η ΕΥΔΑΠ, η ΕΥΑΘ, ο ΟΑΣΑ που πήγε στο Υπερταμείο, δεν πιστεύουμε ότι η δημιουργία ενός κρατικού μονοπωλίου σήμερα είναι βέλτιστη πρακτική.

Στην Αθήνα, στον ΟΑΣΑ δεν μετέχουν οι δήμοι, στη Θεσσαλονίκη γιατί θα ήταν καλύτερα να μετέχουν; Επίσης, το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο, δηλαδή, ο νόμος 3463/2006 στο άρθρο 75 παράγραφος 1 εδάφιο β΄ περίπτωση γ΄ υποπερίπτωση 2 και στο άρθρο 83 - μιλάω για τον Δημοτικό και Κοινοτικό Κώδικα - δεν επιτρέπει τη συμμετοχή μας στο εκτελεστικό κομμάτι και μάλλον, θα απαιτηθούν νομοθετικές ρυθμίσεις, ώστε να μην εμφιλοχωρούν αμφισβητήσεις και αμφιβολίες, αλλά και για να διασφαλιστεί η νομιμότητα της συμμετοχής και των εκ συμμετοχής δαπανών, οι οποίες θα προκύψουν. Σε μία αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου που αρχικά είναι 3 εκατομμύρια ευρώ, που θα χρειαστούν 200 εκατομμύρια, τι μέγεθος θα είμαστε οι δήμοι; Επίσης, κυρία Πρόεδρε, θα σας δώσω και ένα χαρτί, στο οποίο έχω κάποιες επισημάνσεις, γιατί το νομοσχέδιο έχει κάποια λάθη, για να διορθωθούν.

*(Σε αυτό το σημείο ο κ. Κυρίζογλου καταθέτει το σχετικό έγγραφο)*

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Eυχαριστούμε, τον κ. Κυρίζογλου.

Τον λόγο έχει ο κ. Μπακογλίδης.

ΘΕΟΔΟΣΙΟΣ ΜΠΑΚΟΓΛΙΔΗΣ (Δήμαρχος Καλαμαριάς): Καλημέρα κυρία Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κύριοι Βουλευτές, αγαπητοί συνάδελφοι στην Αυτοδιοίκηση και φορείς της πόλης μας. Καταρχήν πριν ολοκληρώσω την τοποθέτησή μου θα θέσω δύο ερωτήσεις σχετικά με το νομοσχέδιο.

Γνωρίζουμε όλοι, ότι η ακίνητη περιουσία του ΟΑΣΘ ανήκει στο Συνεταιρισμό, κύριε Υπουργέ, πώς σκέφτεστε να γίνει η διαδικασία εξαγοράς της ακίνητης περιουσίας, αυτό είναι το ένα ερώτημα. Το δεύτερο ερώτημα, έχει να κάνει με τη συμμετοχή της Αυτοδιοίκησης που βάζετε στο δεύτερο κομμάτι, ίσως θα πρέπει να τροποποιήσετε κάποια άρθρα του ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΗ, για να μπορούν οι Δήμοι πιο εύκολα, να συμμετέχουν σε αυτή την ανώνυμη εταιρεία ιδιωτικού δικαίου, όσον αφορά το 49% που γίνεται στο δεύτερο κομμάτι.

Καταρχήν, συμμετείχα σε δύο συσκέψεις παρόντος του Υπουργού στην πόλη της Θεσσαλονίκης, η μία ήταν σε επίπεδο Δημάρχων και η άλλη σε επίπεδο της Περιφερειακής Ένωσης Δήμων Κεντρικής Μακεδονίας. Θεωρώ ότι διαπίστωσα και στις δύο συναντήσεις, ότι είναι ειλημμένη πολιτική απόφαση να πάμε σε μια άλλου τύπου διαχείριση των αστικών συγκοινωνιών στην πόλη της Θεσσαλονίκης. Εδώ να πω, ότι η πόλη της Θεσσαλονίκης, δυστυχώς, τα μέσα μαζικής μεταφοράς είναι δύο, το λεωφορείο και το ταξί όσο παράξενο και αν φαίνεται σε αυτούς τους ανθρώπους που μένουν στην Αθήνα.

Άρα, λοιπόν από ότι έχω καταλάβει, είναι μια ειλημμένη πολιτική απόφαση, διάβασα το νομοσχέδιο και διαλαμβάνομαι ότι δημιουργείται ένα νέο τοπίο στις αστικές συγκοινωνίες και με σημαντικές αλλαγές και ενδεχόμενα ένα καλύτερο σχεδιασμό όλων των μέσων, γιατί θα πρέπει να σχεδιάσουμε ήδη, θα πρέπει να γνωρίζουν εδώ όλοι οι συνομιλητές, ότι ήδη σχεδιάζεται η θαλάσσια αστική συγκοινωνία. Ενδέχεται να σχεδιαστεί και ο προαστιακός στη βιομηχανική ζώνη της πόλης ή και εκτός του πολεοδομικού συγκροτήματος. Άρα, λοιπόν, όταν σχεδιάζετε κάτι θεωρώ ότι σχεδιάζετε προς το καλύτερο. Μιλάμε για αστικές συγκοινωνίες που είναι δημόσιο αγαθό και θα πρέπει λοιπόν να κοιτάμε ποιοτικότερες μεταφορές και εξυπηρέτηση του πολίτη ως προς το καλύτερο.

Άρα, λοιπόν κ. Υπουργέ, στις δύο συναντήσεις που κάνατε στη Θεσσαλονίκη δεσμευτήκατε για κάποια πράγματα που τα σημείωσα. Το ένα, είναι η διασφάλιση των θέσεων εργασίας, το άλλο είναι ο εξορθολογισμός των δρομολογίων και η ανανέωση του στόλου, όσον αφορά τη λειτουργία του νέου σχήματος που θα προκύψει. Επίσης, το άλλο που κράτησα αφορά την τιμολογιακή πολιτική, δεν θα έχουμε αυξήσεις στο κόμιστρο και η λειτουργία του νέου φορέα θα έχει κοινωνικό χαρακτήρα. Να λάβουμε υπόψη μας κοινωνικές ομάδες, ανέργους, άτομα με αναπηρίες, φοιτητές και όλα τα σχετικά. Επίσης, κράτησα στις δεσμεύσεις σας, ότι στο μεταβατικό στάδιο που θα προκύψει να μην ταλαιπωρηθεί η πόλη, οι πολίτες και οι χρήστες των μέσων μαζικής μεταφοράς.

Θεωρώ θετική την κατεύθυνση που έχει το νομοσχέδιο και είμαι υπέρ του δημόσιου χαρακτήρα των αστικών συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης. Ούτως ή άλλως η Καλαμαριά, επειδή θα συμμετέχει σε αυτό το διάλογο, εμείς κύριε Υπουργέ, περιμένουμε να δούμε το ΦΕΚ, να το επεξεργαστεί και η νομική μας υπηρεσία, να το συζητήσουμε και στο δημοτικό μας Συμβούλιο, γιατί το αμαξοστάσιο στην περιοχή του Φοίνικα ένα μεγάλο κομμάτι ανήκει στο Δήμο της Καλαμαριάς. Άρα λοιπόν θα πρέπει να συνεργαστούμε και σε αυτό το κομμάτι και θα είμαστε σε επαφή για όλα αυτά τα ζητήματα.

Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε που μου δώσατε το λόγο.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Και εμείς ευχαριστούμε.

Το λόγο έχει ο κ. Δανιηλίδης.

ΣΙΜΟΣ ΔΑΝΙΗΛΙΔΗΣ (Δήμαρχος Νεάπολης-Συκεών): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε για την πρόσκληση.

Κύριε Υπουργέ, κύριοι Βουλευτές, κύριοι συνάδελφοι στην αυτοδιοίκηση, αγαπητοί εκπρόσωποι των φορέων της πόλης μας, με χαρά συμμετέχω στη διαδικασία της διαβούλευσης, επιτέλους για το φλέγον ζήτημα της αστικής συγκοινωνίας στο Νομό Θεσσαλονίκης.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Και εμείς ευχαριστούμε.

Το λόγο έχει ο κ. Δανιηλίδης.

ΣΙΜΟΣ ΔΑΝΙΗΛΙΔΗΣ (Δήμαρχος Νεάπολης-Συκεών): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε για την πρόσκληση.

Κύριε Υπουργέ, κύριοι Βουλευτές, κύριοι συνάδελφοι στην αυτοδιοίκηση, αγαπητοί εκπρόσωποι των φορέων της πόλης μας, με χαρά συμμετέχω στη διαδικασία της διαβούλευσης, επιτέλους για το φλέγον ζήτημα της αστικής συγκοινωνίας στο Νομό Θεσσαλονίκης. Εδώ και δεκαετίες ως φορείς της αυτοδιοίκησης και ως λειτουργοί της τοπικής αυτοδιοίκησης λέγαμε και συνεχίζουμε να λέμε ότι πρέπει να σταματήσει αυτή η φαύλη κατάσταση του ιδιωτικού μονοπωλίου του ΟΑΣΘ. Εδώ και δεκαετίες τονίζαμε και λέγαμε ότι οι αστικές συγκοινωνίες πρέπει να είναι, όπως συμβαίνει στις περισσότερες πόλεις της Ευρώπης, με ουσιαστική συμμετοχή της αυτοδιοίκησης και ενώ το θεσμικό οπλοστάσιο της χώρας προέβλεψε εδώ και δεκαετίες και με τον Κώδικα Δήμων αι Κοινοτήτων, αλλά και με τον «Καλλικράτη», ουσιαστική και καθοριστική συμμετοχή της αυτοδιοίκησης στις αστικές συγκοινωνίες, δυστυχώς, στην πόλη μας δεν είχαμε κάτι τέτοιο.

Η εμπειρία ενός εκατομμυρίου και πλέον πολιτών του Νομού Θεσσαλονίκης είναι οδυνηρή, τραυματική και προβληματική όλες αυτές τις δεκαετίες και ειδικά τα τελευταία χρόνια, που κάθε μέρα γίνεται και χειρότερη η συγκοινωνία. Χειρότερη και από άποψη εξοπλισμού: Είναι άθλια τα λεωφορεία, όπου το χειμώνα παγώνει ο κόσμος και το καλοκαίρι λιποθυμάει από τη ζέστη και μολύνουν καθημερινά την ατμόσφαιρα της πόλης μας και είναι και άθλια η συγκοινωνία, διότι στις εργατοσυνοικίες και δη των δυτικών συνοικιών, η αναμονή ξεπερνάει και τα 35 και τα 40 λεπτά στις κεντρικές τάσεις, όπου ο εργαζόμενος, ο μισθοσυντήρητος, μετά το οκτάωρο της δουλειάς του, αναμένει και έρχεται το λεωφορείο γεμάτο από την αφετηρία, δεν σταματάει στην στάση π.χ. της Πλατείας Δημοκρατίας του Βαρδαρίου και πρέπει να περιμένει άλλα 30 ή 40 λεπτά για να περάσει το επόμενο.

Η πόλη μας, λοιπόν, δεν εκμεταλλεύτηκε, δεν αξιοποίησε ούτε το νομικό οπλοστάσιο της χώρας, αλλά ούτε και την 1370 οδηγία του ευρωπαϊκού κανονισμού του 2007, όπου επίσης ρητά και κατηγορηματικά αναφέρεται ο καθοριστικός ρόλος της αυτοδιοίκησης. Μια πόλη για να είναι φιλική και φιλόξενη και να αναπτύσσει την τοπική της οικονομία χρειάζεται μεταξύ άλλων -και είναι βασικό αυτό- ένα λειτουργικό, ποιοτικό και αξιόπιστο σύστημα συγκοινωνιών, πράγμα που δεν υπήρξε και δεν υπάρχει μέχρι και σήμερα στην πόλη μας.

Στον ιδιότυπο ανταγωνισμό των πόλεων και των περιφερειών που αναπτύσσεται σε ευρωπαϊκό επίπεδο, οι μεταφορές και οι συγκοινωνίες έχουν σημαντικό ρόλο. Η συγκοινωνία, λοιπόν, οφείλει να υπηρετεί πρώτον, τα ποιοτικά χαρακτηριστικά, να σεβόμαστε την αξιοπρέπεια και την ανάγκη του πολίτη και τις καθημερινές ανάγκες του πολίτη. Δεύτερον, τις οικονομικές δραστηριότητες και τις επαγγελματικές δραστηριότητες. Τρίτον, τον τουρισμό. Μιλώντας για τη Θεσσαλονίκη, αξίζει να επισημάνουμε πως στερείται ακόμη και σήμερα ενός ολοκληρωμένου συστήματος αστικής συγκοινωνίας, επειδή δεν καταφέραμε -και έχουμε ευθύνη και εμείς, ως φορείς της πόλης και του νόμου- να συμφωνήσουμε και να διεκδικήσουμε όταν έπρεπε αυτό το μοντέλο και αυτό το σύστημα. Διχαστήκαμε εδώ και χρόνια, αν θα πάμε σε μετρό ή τραμ. Επιτέλους προχωράει, όπως προχωράει, το μετρό και ελπίζουμε τα επόμενα χρόνια να ολοκληρωθεί. Υποστήκαμε την υποσχεσιολογία για τη χρηματοδότηση μεγάλων έργων κυκλοφοριακών και συγκοινωνιακών, που δεν έγιναν ή δεν ολοκληρώθηκαν. Ανεχθήκαμε το μονοπώλιο του ΟΑΣΘ και την κυριαρχία του ιδιωτικού συμφέροντος πάνω στο δημόσιο συμφέρον.

Η πόλη μας, η «πόλη με το πρόσωπο στη θάλασσα», δεν κατάφερε να λειτουργεί θαλάσσια συγκοινωνία και πρέπει να είναι άμεσος στόχος η θαλάσσια συγκοινωνία. Η πόλη μας και ο νομός μας είναι συγκοινωνιακά αποκλεισμένη από τους όμορους νομούς της Χαλκιδικής και της Πιερίας, που πρέπει και αυτό να συμπεριληφθεί, έτσι ώστε να εξυπηρετούνται με χαμηλό εισιτήριο οι πολίτες μας είτε για τον τουρισμό είτε για άλλες δραστηριότητες εργασιακές ή τουριστικές προς τη Χαλκιδική και την Πιερία. Αυτό το γεγονός μας οδήγησε, μοιραία, σε φαινόμενα καθημερινής ταλαιπωρίας των πολιτών. Δεν νομίζω να υπάρχει ειλικρινής πολίτης στον νομό Θεσσαλονίκης, που να είναι ευχαριστημένος από την σημερινή κατάσταση.

Το σχέδιο νόμου περιλαμβάνει αρκετές από τις προτάσεις, που είχαμε καταθέσει επί χρόνια, από την Αυτοδιοίκηση. Το σύστημα των αστικών συγκοινωνιών πρέπει να είναι δημόσιο, με ουσιαστική συμμετοχή της Αυτοδιοίκησης, πρέπει να είναι ενιαίο- και για τα λεωφορεία και για το μετρό και για το τραμ και για τα καραβάκια. Το ενιαίο σύστημα πρέπει να διοικείται ενιαία από οργανωμένο κεντρικό Φορέα, με την ουσιαστική συμμετοχή της Αυτοδιοίκησης.

Εδώ κύριε Υπουργέ θέλω την προσοχή σας. Είναι λάθος η απουσία του Εργατικού Κέντρου, όπως είναι λάθος και η απουσία των άλλων παραγωγικών Φορέων, Επιμελητηρίων και άλλων. Και στα διοικητικά συμβούλια, αλλά και στη μετοχική σύνθεση, πρέπει να υπάρξει η τροποποίηση και πάνω από το 49% της πρόβλεψης για την συμμετοχή της Αυτοδιοίκησης, να υπάρχει πρόβλεψη, έστω για ένα μικρότερο ποσοστό συμμετοχής και του Εργατικού Κέντρου και των Επιμελητηρίων, αλλά και των άλλων επιστημονικών και παραγωγικών Φορέων της πόλης και του νόμου.

Η συμμετοχή των αυτοδιοικητικών Φορέων στην διοίκηση των δύο εταιριών και περισσότερο, η δυνατότητα που έχουν οι δήμοι να είναι μέτοχοι στην εταιρία για το συγκοινωνιακό έργο, ικανοποιεί μεν ένα πάγιο αίτημα και κατοχυρώνει ουσιαστικά τη συμμετοχή της Αυτοδιοίκησης, πρέπει όμως να διευκολυνθούν οι δήμοι, γιατί στην τραγική οικονομική κατάσταση που είναι οι δήμοι, θα υπάρχει εύκολη η αιτιολογία, ότι δεν μπορούν να συμμετέχουν. Γι' αυτό κιόλας ζητάμε να συμπεριληφθεί στο νομοσχέδιο η πρόβλεψη μακροχρόνιου άτοκου δανείου από το Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων προς τους ΟΤΑ του νομού Θεσσαλονίκης, έτσι ώστε να μπορούμε να συμμετέχουμε ουσιαστικά και όχι συμβολικά, στην μετοχική σύνθεση. Να πω μόνο τις «κόκκινες γραμμές», που έχουμε βάλει ομόφωνα ως Τοπική Αυτοδιοίκηση.

Πρώτον. Ποιοτική βελτίωση και λειτουργικότητα, γιατί κύριε Υπουργέ θα είστε υπόλογος- και εσείς και η Κυβέρνηση και το Κοινοβούλιο- εάν με αυτό το εγχείρημα μείνει, έστω στάσιμη, αυτή η κακή κατάσταση. Δεν λέω να γίνει χειρότερη, που δεν το πάει ο νους μας, γιατί χειρότερο δεν ξέρω αν υπάρχει, έστω να μείνει στάσιμη. Το στοίχημα όλων μας- και δη περισσότερο της Πολιτείας και της Κυβέρνησης- θα είναι να φανεί η βελτίωση των ποιοτικών χαρακτηριστικών άμεσα και αυτό είναι στοίχημα που πρέπει να περιγράφει και να καταγραφεί και στο νομοσχέδιο, αλλά να υπάρχουν και επιπλέον δεσμεύσεις.

Δεύτερη κόκκινη γραμμή είναι το θέμα των εργαζομένων, με απόλυτη διασφάλισή τους κατά 100%.

Τρίτον, είναι το τιμολόγιο.

Με ζήλεια βλέπουμε οι Θεσσαλονικείς, την τεράστια ποιοτική διαφορά που υπάρχει από τις συγκοινωνίες του νομού μας, σε σχέση με τις συγκοινωνίες της Αττικής.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ(Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε και εμείς, το λόγο έχει ο κ. Τσολάκης, αντιδήμαρχος Θέρμης.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΤΣΟΛΑΚΗΣ (Αντιδήμαρχος Θέρμης): Χαιρετώ συναδέλφους και Υπουργούς και Βουλευτές και μεταφέρω τους χαιρετισμούς του δημάρχου μας, του Θόδωρου Παπαδόπουλου. Επειδή υπήρξε πρόβλημα, στην θέση του είμαι εδώ, για να εκφράσω σκέψεις και θέσεις του Δήμου Θέρμης, ενός μεγάλου ημιαστικού δήμου στα όρια του πολεοδομικού συγκροτήματος, που νοιάζεται και ενδιαφέρεται για αυτή τη μεγάλη αλλαγή που επιχειρείται. Συμφωνούμε απόλυτα με αυτή την αλλαγή, γιατί πράγματι, μπορεί ο ΟΑΣΘ να έχει προσφέρει όσα γνωρίζει ο τόπος εξυπηρετώντας τον κοινό, αλλά η εξέλιξη δείχνει μια αρνητική πορεία και προοπτική. Η αλλαγή είναι απαραίτητη λοιπόν.

Κάθε αλλαγή θέλει και την προσοχή της. Δημόσιος Φορέας- συμφωνούμε- όχι κρατικός Φορέας. Δημόσιος Φορέας με απουσία όσων παθογενειών έχουμε ζήσει όλοι μας. Και τώρα νομίζω, ότι αυτό μπορούμε να το διαχειριστούμε καλύτερα, μιας και σχεδόν το σύνολο του πολιτικού κόσμου έχει καταλάβει ότι τίποτα πια δεν μπορεί να λειτουργήσει χωρίς κανόνες διεθνούς οικονομικού παιχνιδιού, κανόνες, αν θέλετε και κριτήρια, που δημιουργούν φορείς με βιωσιμότητα. Προσοχή λοιπόν. Συμφωνούμε, αλλά, προσοχή στην εφαρμογή του μοντέλου. Οι συνάδελφοι μου ανέφεραν ότι υπάρχει το τρίπτυχο, κόμιστρο όχι υψηλό, ποιοτικά αναβαθμισμένη, και εγώ θα έλεγα προσοχή, όχι μεγαλύτερο κόστος της στο δημόσιο. Παραμένουν κ. Υπουργέ κάποια ερωτηματικά τα οποία τέθηκαν και στις διαδικασίες διαβούλευσης που είχατε στην πόλη. Δεν απαντούνται και θα σας απασχολήσουν και θεωρώ ότι θα σας αναγκάσουν να τα απαντήσετε στην πορεία. Δεν αντιλαμβανόμαστε πόσο ξεκάθαρα θα λειτουργήσει η μεταβατική περίοδος. Χρειάζεται μια μεγάλη προσοχή, γιατί εάν δεν υπάρξει καθαρό πλαίσιο, ενδεχόμενα η λειτουργία να χειροτερέψει κατακόρυφα και να είμαστε όλοι υπόλογοι.

Επίσης, δεν κατανοούμε με πιο καθαρό τρόπο οι εργαζόμενοι, για τους οποίους ενδιαφερόμαστε και είναι στον αριθμό 2000 με 2500, θα περάσουν από το ένα καθεστώς το άλλο. Μας δυσκολεύει να κατανοήσουμε με ποιον τρόπο, θα υπάρξει μια συνεργασία με τους μετόχους. Τι είναι αυτό το οποίο έχετε τακτοποιήσει, σε σχέση με τις διαδικασίες που θα ακολουθούν, για να μην υπάρξουν οι αντιδράσεις που έλεγα στην αρχή και μας προκύψουν τα αδιέξοδα. Σημειώνω και κάτι τεχνοκρατικό, σε σχέση με τη διατύπωση των άρθρων. Να προσέξετε και τον Ν. 3852, το νόμο ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΗ, που δίνει αρμοδιότητές στους Δήμους και στα δημοτικά συμβούλια, σε σχέση με το συγκοινωνιακό έργο, διαδρομές, στάσεις κ.λπ., γιατί εκεί προβλέπονται πράγματα, που στην πρόταση που κάνετε, έρχονται σε αντίθεση. Αυτά είχα να πω. Νομίζω ότι με μια προσοχή, θα πάνε τα πράγματα καλύτερα. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε τον κ. Τσολάκη. Το λόγο έχει ο κ. Φώτης Ευρυγένης, Εκπρόσωπος της Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης (ΔΕΘ-Helexpo), Διευθυντής Αθηνών.

ΦΩΤΙΟΣ ΕΥΡΥΓΕΝΗΣ (Εκπρόσωπος της Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης (ΔΕΘ-Helexpo), Διευθυντής Αθηνών)

Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε.

Κυρία Πρόεδρε, αξιότιμε κύριε Υπουργέ, αξιότιμοι βουλευτές, εκπρόσωποι φορέων της πόλης, ο Πρόεδρος ζητά συγνώμη που δεν μπόρεσε να παρευρεθεί σήμερα. Δυστυχώς, το Δ.Σ. της εταιρίας, το οποίο εκπροσωπείται από τους παραγωγικούς φορείς, επιμελητήρια κ.λπ., δεν έχει προλάβει να συνεδριάσει ακόμη, για να εκφράσει μια άποψη επί του νομοσχεδίου.

Αυτό, που εμείς σαν εταιρία θέλουμε να τονίσουμε είναι, ότι η πόλη και εμείς σαν εταιρία χρειαζόμαστε μια αξιόπιστη λύση, αξιόπιστες συγκοινωνίες και βιώσιμες. Δεν έχουμε την πολυτέλεια να ζήσουμε την περσινή εμπειρία, στη διάρκεια του Σεπτεμβρίου της Γενικής Έκθεσης, όπου δεν είχαμε το τελευταίο σαββατοκύριακο συγκοινωνίες και ο κόσμος δεν μπορούσε να έρθει στη διοργάνωση. Αναγκαστήκαμε να βάλουμε λεωφορεία για αυτήν τη δουλειά. Έτσι λοιπόν, αυτό που εμείς ζητούμε είναι να υπάρξει μια λύση, η οποία να δώσει τις συγκοινωνίες που χρειάζεται η πόλη, που χρειάζονται οι παραγωγικοί φορείς και να μην έχουμε αυτά, που έχουν συμβεί στο παρελθόν.

Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε τον κ. Ευρυγένη. Το λόγο έχει ο κ. Καραπινίδης, Γενικός Γραμματέας της Ομοσπονδίας Βιοτεχνικών Σωματείων Θεσσαλονίκης (ΒΟΣΘ).

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΑΠΙΝΙΔΗΣ (Γενικός Γραμματέας της Ομοσπονδίας Βιοτεχνικών Σωματείων Θεσσαλονίκης (ΒΟΣΘ) ): Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε.

Κυρία Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι βουλευτές, ευχαριστούμε για την πρόσκληση στην Επιτροπή της Ομοσπονδίας Βιοτεχνικών Σωματείων Θεσσαλονίκης (ΒΟΣΘ). Η Ομοσπονδία Βιοτεχνικών Σωματείων Θεσσαλονίκης, χαιρετίζει τις πρωτοβουλίες εκσυγχρονισμού του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, με την αναδιάρθρωση του να κρίνεται απαραίτητη, μετά από τεράστια ταλαιπωρία που έχει δημιουργήσει στο κοινό και στον επιχειρηματικό κόσμο της πόλης, ανά διαστήματα. Οι αλλαγές που θεσπίζονται είναι αναγκαίες για τη διατήρηση της κοινωνικής ειρήνης, τη συνέχιση της οικονομικής και κοινωνικής δραστηριότητας στη Θεσσαλονίκη, αλλά και της εξασφάλισης της ομαλής λειτουργίας στις δημόσιες υπηρεσίες αστικής συγκοινωνίας. Μια λειτουργία, που αντιμετώπισε πολλά προβλήματα, λόγω της ανικανότητας του ΟΑΣΘ να εκπληρώσει υποχρεώσεις, απέναντι στους εργαζόμενους.

Αναμένουμε την ολοκλήρωση της συζήτησης του νομοσχεδίου και την αποκατάσταση της ζωτικής σημασίας, για το κοινωνικό και οικονομικό σύνολο, αστικής συγκοινωνίας Θεσσαλονίκης. Εμείς θέλουμε να μη χαθεί, φυσικά, καμία θέση εργασίας, αλλά και σαν βιοτέχνες αυτό που τραβήξαμε 15 μέρες να μην έχουμε δουλειά, με αυτή την κρίση που έχει ήδη τραβήξει η Θεσσαλονίκη, να μη μπορούμε να κατεβούμε στο κέντρο, να μη μπορούμε να δουλέψουμε, δε θέλουμε να συνεχιστεί. Εμείς στηρίζουμε αυτή τη στιγμή την πρόταση, αλλά θέλουμε να το δούμε όσο μπορούμε καλύτερα. Γιατί τελικά η Θεσσαλονίκη είναι μόνο Θεσσαλονίκη, δηλαδή θα τη λέμε πάντα συμπρωτεύουσα ή θα είναι μια μεγάλη πόλη της βορείου Ελλάδος;

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

Το λόγο έχει ο κ. Τριανταφυλλίδης.

ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΗΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. της ΚΤΕΛ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε.): Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, σας ευχαριστούμε για την πρόσκληση που μας απευθύνατε να σας παρουσιάσουμε τις θέσεις της εταιρείας μας που είναι η ΚΤΕΛ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε.

Η εταιρεία μας, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2963/2001, έως και το 2003 εξυπηρετούσε τις υπεραστικές οδικές επιβατικές μεταφορές τόσο στην εντός του νομού Θεσσαλονίκης υπεραστική περιοχή, όσο και στη διαδρομή Αθήνας - Θεσσαλονίκης.

Το 2003 το ελληνικό δημόσιο προχώρησε στην υπογραφή της από 4/8/2003 συμπληρωματικής οικονομικής συμφωνίας με τον ΟΑΣΘ, με την οποία μας αφαιρέθηκε το συγκοινωνιακό έργο από 15 δήμους της περιφερειακής ενότητας Θεσσαλονίκης και χωρίς τη συναίνεση της ΚΤΕΛ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε. παραχωρήθηκε στον ΟΑΣΘ.

Ταυτόχρονα υποχρεώθηκε η ΚΤΕΛ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε. να αγοράσει 26 νέες μετοχές του ΟΑΣΘ καταβάλλοντας στον ΟΑΣΘ το ποσό του 1.900.000 €. Με το μέρισμα αυτών των μετοχών η ΚΤΕΛ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε. προσπαθούσε να καλύψει τις δαπάνες εκτέλεσης του συγκοινωνιακού έργου που της είχε απομείνει στις γραμμές του επαρχείου Λαγκαδά.

Στη συνέχεια, το ελληνικό δημόσιο αποφάσισε να προχωρήσει σε νέα επέκταση της αστικής περιοχής του ΟΑΣΘ και σε νέα συρρίκνωση της περιοχής εξυπηρέτησης της ΚΤΕΛ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε. Έτσι, μετά από διαβουλεύσεις μεταξύ ελληνικού δημοσίου και ΟΑΣΘ και με τη σύμπραξη τη δική μας, της ΚΤΕΛ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε., που ψάχναμε απεγνωσμένα λύση στη ζημιογόνα εκτέλεση της συγκοινωνίας στο νομό της Θεσσαλονίκης και του συνεταιρισμού εργαζομένων αστικής συγκοινωνίας της Θεσσαλονίκης, υπεγράφη η από 8/4/2010 νέα συμπληρωματική οικονομική συμφωνία που κυρώθηκε με το άρθρο 17 του ν. 3897/2010 δια της οποίας επεκτάθηκε η περιοχή ευθύνης του ΟΑΣΘ και σε 9 δήμους του επαρχείου Λαγκαδά, πλην του ορεινού όγκου του που απέμεινε στην ΚΤΕΛ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε.

Επιπλέον της ως άνω επεκτάσεως, κατά τις διαβουλεύσεις η κυβέρνηση αποφάσισε να προχωρήσει και στις εξής ειδικότερες ρυθμίσεις στα πλαίσια της κοινωνικής πολιτικής που ήθελε να εφαρμόσει:

Πρώτον, στις άνω των λιμνών περιοχές, Σοχό, Ασκό, Μαυρούδα, Αρέθουσα – οι κύριοι που είναι από τη Θεσσαλονίκη γνωρίζουν τις περιοχές που αναφέρομαι – οι τροφοδοτικές λεωφορειακές γραμμές από και προς το σταθμό μετεπιβίβασης Λαγκαδά διενεργούνται με λεωφορεία μέριμνα και δαπάνη της ΚΤΕΛ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε., ισχύουν τα κόμιστρα του ΟΑΣΘ και οι εισπράξεις από τα κόμιστρα αποτελούν έσοδα του ΟΑΣΘ και αποδίδονται στον ΟΑΣΘ.

Δεύτερον, στις κάτω των λιμνών περιοχές, Ασπροβάλτα, Μάδυτο, Σταυρό, Μόδι, Τζαγκλιβέρι, οι λεωφορειακές γραμμές εκτελούνται από την ΚΤΕΛ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε. και τα καταβαλλόμενα κόμιστρα από τους μετακινούμενος επιβάτες είναι μειωμένα κατά 50% έναντι αυτών που, κατά νόμο, θα έπρεπε να εισπράττει η ΚΤΕΛ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε. με βάση τον νόμο περί κομίστρων στις υπεραστικές οδικές επιβατικές μεταφορές.

Προς κάλυψη μέρους της δαπάνης της συγκοινωνίας που θα εκτελούσε η ΚΤΕΛ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε. στον εναπομείναντα νομό και της ασκούμενης κοινωνικής πολιτικής στην ως άνω από 8/4/2010 σύμβαση, συμφωνήθηκε και πωλήθηκαν στην ΚΤΕΛ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε. 3 ακόμη νέες ακέραιες μετοχές για την κτήση των οποίων η ΚΤΕΛ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε. κατέβαλε στον ΟΑΣΘ άλλες 271.000 € και συμφωνήθηκε με το ελληνικό δημόσιο, δια της παραγράφου 5 του άρθρου 9 της από 8/4/2010 σύμβασης που κυρώθηκε με τον ν. 3897/2010 αποζημίωση η οποία για τη χρήση 2011 ήταν ποσού 950.000 €, μεταβαλλόμενο έκτοτε με την μεταβολή του ετήσιου δείκτη τιμών καταναλωτή κάθε προηγούμενης χρήσης.

Σύμφωνα με τις διατάξεις του προς ψήφιση σχεδίου νόμου προβλέπεται η συνέχιση παροχής του έργου του ΟΑΣΘ από τον ίδιο τον ΟΑΣΘ κατά τη μεταβατική περίοδο λειτουργίας του σε εκκαθάριση και στη συνέχεια από την ΑΣΥΘ Α.Ε., ενώ στη ΚΤΕΛ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ απομένει το ως άνω συγκοινωνιακό έργο άνω και κάτω των λιμνών. Εκεί θα πρέπει να προβλεφθεί ότι θα συνεχίσουν να καταβάλλονται στη ΚΤΕΛ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε. οι αποζημιώσεις που προβλέπονταν από τις ως άνω συμπληρωματικές οικονομικές συμφωνίες, γιατί μόνο με αυτές μπορεί να επιβιώσει και να συνεχίσει να λειτουργεί επωφελώς για το κοινωνικό σύνολο.

Συγκεκριμένα θα πρέπει να της καταβάλλονται: πρώτον, η κατά νόμο και σε κάθε χρήση προκύπτουσα αποζημίωση, όπως συμβαίνει κατ’ εφαρμογή των ρυθμίσεων της παρ. 5 του άρθρου 9 της από 8.4.2010 σύμβασης που κυρώθηκε με τον ν. 3897/2010 και δεύτερον, η αποζημίωση που ισούται με το σημαντικό μέρισμα που αναλογεί στις 29 ακέραιες μετοχές που η ΚΤΕΛ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε. κατέχει και που τις χορηγήθηκαν ως κάλυψη των δαπανών εκτέλεσης της συγκοινωνίας στις άγονες γραμμές που εξυπηρετεί η ΚΤΕΛ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε..

Επειδή, κατά τις τέσσερις τελευταίες χρήσεις, προ της ψήφισης του προτεινόμενου σχεδίου νόμου το μέρισμα όπως καθορίστηκε με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών και κυρώθηκε με το άρθρο 30 του ν.4313/2014 ανέρχεται κατ’ έτος σε 16.450.000 ευρώ για τις 424 ακέραιες μετοχές, θα πρέπει κατά νόμο να καταβάλλεται στην ΚΤΕΛ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε κατά ακέραια μετοχή το αναλογούν συμβατικό μέρισμα ποσού 38.797 ευρώ κατ’ έτος.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές από τα παραπάνω είναι προφανές ότι δια του προτεινόμενου σχεδίου νόμου θα πρέπει να προστεθεί διάταξη δια της οποίας να θεσμοθετηθεί με σαφή τρόπο η συνέχιση χορήγησης στην ΚΤΕΛ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε το ποσό της αποζημίωσης που λάμβανε κατ’ έτος από τον ΟΑΣΘ είτε με την μορφή διανεμόμενου μερίσματος είτε με τη μορφή της αποζημίωσης άλλως το ΚΤΕΛ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε. χωρίς καμία υπαιτιότητά του, αφού οι επεκτάσεις και η συρρίκνωση του έργου μας έγινε από την Πολιτεία δια των ως άνω οικονομικών συμφωνιών και νόμων που εκτενώς σας αναπτύξαμε, θα οδηγηθεί σε αδυναμία συνέχισης παροχής των υπηρεσιών στις εναπομείνασες υπεραστικές γραμμές εντός της περιφερειακής ενότητας Θεσσαλονίκης.

Επίσης, να σας πω έξω από νούμερα και νόμους η ΚΤΕΛ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε εκτελεί 1.700.000 χλμ το χρόνο για το ενδονομαρχιακό έργο που της απέμεινε. Βάλτε το χέρι στην καρδιά σας και πείτε πόσα λεπτά πρέπει να πάρουμε για να βγούμε, τη στιγμή που εισπράττουμε μόνο 650 χιλιάδες ευρώ από τα κόμιστρα που πληρώνουν οι επιβάτες. Θέλω να σας πω και κάτι άλλο κύριε Υπουργέ, μην εφαρμόζετε την παροιμία που λέει «όταν μαλώνουν τα βουβάλια την πληρώνουν τα βατράχια». Σας ευχαριστώ πολύ.

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

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΑΜΠΛΑΣ (Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδος ΟΣΜΕ): Κυρία Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κύριε Υφυπουργέ, κυρίες και κύριοι Βουλευτές ευχαριστούμε για την πρόσκληση παρουσίας μας στη σημερινή συνεδρίαση της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου προκειμένου να καταθέσουμε την άποψή μας για το παρόν σχέδιο νόμου. Ξεκινώντας σε μια μικρή τοποθέτηση θέλω πρωτίστως να συγχαρώ την κυβέρνηση για την πρωτοβουλία της με την οποία τόλμησε να ανοίξει τα θέματα του ΟΑΣΘ και να θέσει τον Οργανισμό υπό δημόσιο έλεγχο, έχοντας απέναντί της ολόκληρη την Αντιπολίτευση.

Επίσης, θέλω να συγχαρώ τον Υπουργό Μεταφορών κ. Σπίρτζη ο οποίος μη φειδόμενος κόπου και χρόνου σε σύντομο και ελάχιστο χρονικό διάστημα κατάφερε να αναδείξει το θέμα και το πρόβλημα του ΟΑΣΘ και να αιτιολογήσει πλήρως την αναγκαιότητα αλλαγής του καθεστώτος στις συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης. Πάγια θέση της Ομοσπονδίας Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδας είναι ο δημόσιος χαρακτήρας των επιβατικών μεταφορών αστικών και υπεραστικών και ο κοινωνικός τους ρόλος, ήτοι διαθέσιμες υπηρεσίες μεταφορών στο ευρύ κοινό, ποιοτικές, αξιόπιστες, με χαμηλό κόμιστρο και πρόνοια για τις ευπαθείς ομάδες του πληθυσμού. Προς αυτή την κατεύθυνση πιστεύουμε ότι κινείται η παρούσα νομοθετική πρωτοβουλία της Κυβέρνησης, με σκοπό, εκτός των όσων προανέφερα, την αποκατάσταση και την εύρυθμη λειτουργία της συγκοινωνίας στη Θεσσαλονίκη.

Ιδιώτες επιχειρηματίες με την ανοχή και τη στήριξη των προηγούμενων κυβερνήσεων οδήγησαν το μονοπώλιο του ΟΑΣΘ, την κρατικοδίαιτη αυτή επιχείρηση, ουσιαστικά στη χρεοκοπία. Εκτός των οικονομικών υποχρεώσεων, οι οποίες, όπως αναφέρθηκε, ξεπερνούν τα 120 εκατ. ευρώ, η επιχείρηση έφθασε στο σημείο να μην καταβάλει τις δεδουλευμένες αποδοχές των εργαζομένων και να προσπαθεί να εκμεταλλευτεί τις αυτονόητες και δικαιολογημένες αντιδράσεις των εργαζομένων, προκειμένου να εξασφαλίσει επιπλέον χρηματοδότηση.

Την ίδια στιγμή, κατέβαλε μερίσματα ύψους 17 εκατ. ευρώ περίπου το χρόνο, ήτοι 40.000 ευρώ, ανά ακέραια μετοχή από κέρδη που δεν είχε, τα οποία όμως είχαν προϋπολογιστεί ως δαπάνες - επιχειρηματικό κέρδος, καθώς και μισθώματα για τη χρήση των αμαξοστασίων, ιδιοκτησίας των μετόχων. Όλα αυτά, βεβαίως, μέσω της νομοθετημένης αντισταθμιστικής καταβολής, την οποία η πολιτεία τα δύο τελευταία χρόνια εγκαίρως κατέβαλε, κάτι που δεν συνέβαινε τα προηγούμενα χρόνια.

Δικαίως, λοιπόν, χαρακτηρίστηκαν οι προνομιακές – λεόντειες, κατ' αποκλειστικότητα, συμβάσεις παραχώρησης του συγκοινωνιακού έργου στον ΟΑΣΘ, ως διαρκές σκάνδαλο των τελευταίων 60 ετών και ως παράδειγμα κατασπατάλησης του δημοσίου χρήματος, λαμβάνοντας υπόψη βεβαίως και τις χαμηλού επιπέδου παρεχόμενες υπηρεσίες, όπως καταγγέλλουν οι πολίτες της Θεσσαλονίκης, καθώς και τις σημαντικές αποκλίσεις μεταξύ του συμφωνηθέντος και του πραγματοποιούμενου συγκοινωνιακού έργου, όπως έχει αναφερθεί.

Με γνώμονα, λοιπόν, την προστασία του κοινωνικού συνόλου, την αποκατάσταση και την εύρυθμη λειτουργία της συγκοινωνίας στη Θεσσαλονίκη και την προστασία της δημόσιας περιουσίας, προκειμένου να αποτραπεί περαιτέρω οικονομική ζημιά του ελληνικού δημοσίου και να διασφαλιστούν απόλυτα οι θέσεις όλου του προσωπικού, του υπό κατάρρευση οργανισμού, σωστά έπραξε εγκαίρως και άμεσα παρενέβη και ανέλαβε η πολιτεία τη νομοθετική αυτή πρωτοβουλία, την οποία, όπως καταλάβατε, όχι μόνο στηρίζουμε απολύτως, αλλά ευχόμαστε σύντομα να επεκταθεί και στα ΚΤΕΛ, τα οποία είναι αντίστοιχες μονοπωλιακές επιχειρήσεις, όπως ο ΟΑΣΘ.

Κλείνοντας τη μικρή αυτή τοποθέτηση θέλω να αναφερθώ στο υπόμνημα, το οποίο έχει τεθεί υπόψη σας και στην αιτιολογημένη τροπολογία, η οποία το συνοδεύει, με την οποία ζητάμε την τροποποίηση της διάταξης της παρ. 2 του άρθρου 25 του ν.4313/2014, με την οποία είχε θεσμοθετηθεί η ανάθεση σε τρίτους, εργολαβικά, του ελέγχου κομίστρου. Από τη διάταξη αυτή, τότε, εξαιρέθηκαν οι εποπτευόμενοι από τον ΟΑΣΑ τη συγκοινωνιακοί φορείς, η ΣΤΑΣΥ και η ΟΣΥ, όμως η διάταξη αυτή ισχύει για τον ΟΑΣΘ και τα ΚΤΕΛ, με αποτέλεσμα την κατάργηση της ειδικότητας του ελεγκτή, προς όφελος των εργολάβων - εταιρείες security έχουν αναλάβει αυτή τη δραστηριότητα - και την ανάθεση του ελέγχου των εισιτηρίων σε πρόσωπα, για τα οποία δεν υπάρχει κανένας έλεγχος των προϋποθέσεων πρόσληψης, που θέτουν οι κανονισμοί προσωπικού των συγκοινωνιακών φορέων.

Το αίτημά μας παραμένει, ο έλεγχος του κομίστρου να πραγματοποιείται από υπαλλήλους του συγκοινωνιακού φορέα και όχι από τρίτους.

Στο σημείο αυτό, η Πρόεδρος της Επιτροπής, προχώρησε στην β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής.Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Βράντζα Παναγιώτα, Γκαρά Αναστασία, Βαρδάκης Σωκράτης, Δρίτσας Θεόδωρος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Θεοφύλακτος Γιάννης, Ιγγλέζη Κατερίνα, Καματερός Ηλίας, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Μηταφίδης Τριαντάφυλλος, Ουρσουζίδης Γιώργος, Ριζούλης Ανδρέας, Σέλτσας Κωνσταντίνος, Αντωνίου Χρήστος, Σιμορέλης Χρήστος, Σπαρτινός Κώστας, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τριανταφυλλίδης Αλέξανδρος, Αθανασίου Χαράλαμπος, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Γιόγιακας Βασίλειος, Δήμας Χρίστος, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Κόνσολας Εμμανουήλ, Μπουκώρος Χρήστος, Σαχινίδης Ιωάννης, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Κωνσταντινόπουλος Οδυσσέας, Τζελέπης Μιχαήλ, Βαρδαλής Σάκης, Λαζαρίδης Γεώργιος, Φωκάς Αριστείδης, Αμυράς Γεώργιος και Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης).

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει η κυρία Χριστίνα Πασχαλίδου.

ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΠΑΣΧΑΛΙΔΟΥ (Εκπρόσωπος του Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΣΑΣΘ), Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός): Καλησπέρα και από εμένα. Με τη συνάδελφό μου, κυρία Δήμητρα Κομνιανού, στην παρούσα συνεδρίαση εκπροσωπούμε τους 10 εργαζομένους που απασχολούνται σήμερα στο ΣΑΣΘ και σας ευχαριστούμε για την πρόσκληση. Αρχικά, θέλω να θυμίσω ότι το ΣΑΣΘ ιδρύθηκε το 2001 και είναι ο φορέας που εποπτεύεται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και μέχρι σήμερα αποφασίζει για τις διαδρομές των λεωφορειακών γραμμών, τη μεταφορά ή την ίδρυση στάσεων και τα προγράμματα λειτουργίας των γραμμών αστικής συγκοινωνίας που σήμερα εκτελεί ο ΟΑΣΘ. Επιπρόσθετα, είναι ο αρμόδιος φορέας για τον έλεγχο της εκτέλεσης του συνοριακού έργου, βάσει των συμβάσεων που έχει υπογράψει ο ΟΑΣΘ με το Ελληνικό Δημόσιο.

Είναι γεγονός ότι το ΣΑΣΘ έχει εγγενείς αδυναμίες, οι οποίες, εν πολλοίς, οφείλονται σε ελλείψεις και αστοχίες του ιδρυτικού του νόμου. Η μη ρητή αναφορά σε συγκεκριμένες αρμοδιότητες υπήρξε ανέκαθεν εμπόδιο στην υλοποίηση του στρατηγικού του ρόλου και ενδεικτικά αναφέρω τις εξής. Είναι η δυσκολία εποπτείας της σύμβασης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του ΟΑΣΘ, στην οποία δεν συμμετέχει ως συμβαλλόμενο μέλος και στη διαδικασία σύναψης της οποίας ουδέποτε συμμετείχε. Είναι η έλλειψη μόνιμης και επαρκούς στελέχωσης, καθώς και επαρκών οικονομικών πόρων για την εκτέλεση των πολυσχιδών αρμοδιοτήτων του. Είναι η αδυναμία ανάθεσης ή παρακολούθησης μελετών και έργων μεγάλης κλίμακας, καθώς και η αδυναμία πρόσβασης στο σύστημα συλλογής δεδομένων και παρακολούθησης του έργου του ΟΑΣΘ, με προφανείς επιπτώσεις τόσο το σχεδιασμό όσο και στην άσκηση της εποπτείας.

Είναι σκόπιμο να αναφερθεί ότι η συζήτηση σχετικά με την αναβάθμιση του ΣΑΣΘ έχει αρχίσει στη Θεσσαλονίκη από το 2010, οπότε και το τότε Υπουργείο Υποδομών, μεταφορών και δικτύων ανέθεσε σχετική μελέτη για την ανάπτυξη μητροπολιτικού φορέα αστικών συγκοινωνιών στη Θεσσαλονίκη, η οποία κατέδειξε την αναγκαιότητα ύπαρξης μιας ενιαίας αρχής μεταφορών και μετακινήσεων και οδήγησε στη σύνταξη ενός σχεδίου νόμου για την μετεξέλιξη του ΣΑΣΘ.

Η ανάγκη για αναβάθμιση του ΣΑΣΘ κρίνεται επιτακτική, ώστε να μπορεί να σχεδιάζει και να εποπτεύει τις αστικές συγκοινωνίες σε μια μητροπολιτική περιοχή του μεγέθους της Θεσσαλονίκης, ιδιαίτερα με δεδομένο ότι σύντομα θα υπάρχουν περισσότεροι του ενός πάροχοι συγκοινωνιακό έργου, ενόψει μετρό, θαλάσσιας συγκοινωνίας κ.λπ.. Αυτή η ανάγκη, άλλωστε, αναγνωρίζεται από όλους τους τοπικούς φορείς, όπως καταγράφηκε τόσο σήμερα εν μέρει, όσο και κατά τη διάρκεια των διαβουλεύσεων που διενεργήθηκαν στους προηγούμενους μήνες με τους φορείς της πόλης.

Στο πλαίσιο αυτό, βλέπουμε και εμείς θετικά τη σύσταση της ΟΣΕΘ Α.Ε., με την οποία θεωρούμε ότι μπορεί να γίνει η εξοικονόμηση πόρων, να συντονιστούν καλύτερα οι πάροχοι μεταφορικού έργου όλων των μελλοντικών μέσων και οι εμπλεκόμενοι φορείς, ενώ, ταυτόχρονα, θα υπάρξει και η ανάγκη για εναρμόνιση με το σχετικό ευρωπαϊκό κανονισμό και τα ευρωπαϊκά πρότυπα για την ποιότητα των υπηρεσιών στις δημόσιες μεταφορές, με απώτερο στόχο, φυσικά, τη βελτίωση της δημόσιας συγκοινωνίας.

Τέλος, θα ήθελα να σταθώ στην παράγραφο 2 του άρθρου 13, που αφορά στο προσωπικό του ΣΑΣΘ. Παρά τις εγγενείς αδυναμίες του ΣΑΣΘ που προανέφερα, ας μου επιτραπεί να σημειώσω ότι η έλλειψη καταρτισμένων και ικανών στελεχών ποτέ δεν ήταν μία από αυτές. Σήμερα στο ΣΑΣΘ απασχολούμαστε 10 εργαζόμενοι με υψηλή τεχνογνωσία και εμπειρία. Συγκεκριμένα, το ΣΑΣΘ διαθέτει 8 συγκοινωνιολόγους μηχανικούς με εξειδίκευση στις δημόσιες συγκοινωνίες, για την επιστημονική τεκμηρίωση και την τεχνική υποστήριξη των οργάνων διοίκησης, καθώς και 2 διοικητικούς υπαλλήλους για την οικονομική και γραμματειακή υποστήριξη του φορέα. Η εργασία μας επί σειρά ετών στο φορέα έχει καθημερινή τριβή με πληθώρα θεμάτων σχετικά με τις δημόσιες συγκοινωνίες και την αστική κινητικότητα γενικότερα, μας καθιστά άριστους γνώστες των σοβαρών προβλημάτων των συγκοινωνιών της πόλης και τους πλέον κατάλληλους για να βοηθήσουμε στην αντιμετώπισή τους.

Παράλληλα, με την εμπλοκή μας σε έργα συγχρηματοδοτούμενα από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, τα οποία εξασφαλίζουν επιπλέον πόρους για τη μελέτη διαφόρων ζητημάτων που άπτονται των αρμοδιοτήτων του ΣΑΣΘ, έχουμε αναπτύξει σημαντική τεχνογνωσία και έχουμε καταφέρει να διακριθούμε σε ευρωπαϊκό επίπεδο για την άρτια εκτέλεσή τους, γεγονός που αντικατοπτρίζεται στο διευρυμένο δίκτυο φορέων με τους οποίους συνεργαζόμαστε, καθώς και την επιτυχή συμμετοχή μας σε νέα έργα. Θεωρούμε, λοιπόν, ότι η τεχνογνωσία και η εμπειρία που αποκτήσαμε όλα αυτά τα χρόνια στο ΣΑΣΘ πρέπει να αξιοποιηθεί στην ΟΣΕΘ Α.Ε., μέσω της μεταφοράς μας σε αυτή, την οποία επιθυμούμε να διευκρινιστεί και να αποτυπωθεί με μεγαλύτερη σαφήνεια στο νομοσχέδιο. Αυτό θα αποτελέσει τη φυσική συνέχεια της εργασίας μας, θα συμβάλει στην ομαλή μετάβαση και θέση σε λειτουργία του νέου φορέα στην πόλη και, εν τέλει, ευελπιστούμε ότι θα συμβάλει και στη βελτίωση των αστικών συγκοινωνιών της πόλης μας, την οποία όλοι επιθυμούμε. Σας ευχαριστώ πολύ.

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

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΛΑΜΤΣΙΔΗΣ (Πρώην Πρόεδρος του Δικηγορικού Συλλόγου Θεσσαλονίκης): Ευχαριστώ πολύ για την πρόσκληση. Χαιρετίζω αυτή τη σημαντική πρωτοβουλία. Το θέμα είναι ζωτικό για την πόλη μας, για το πολεοδομικό συγκρότημα, τόσο από άποψη ποιότητας ζωής των κατοίκων, όσο και από την άποψη της ευρύτερης παραγωγικής ανασυγκρότησης. Έπρεπε το θέμα να είχε ρυθμιστεί από χθες, γιατί συμβαίνει να έχουμε τη μοναδική πρωτοτυπία να υπάρχει ένα ιδιωτικό μονοπώλιο με εξασφαλισμένη και εγγυημένη κερδοφορία, το οποίο διαχειρίζεται δημόσιο αγαθό. Και αν αυτό κάποτε επιβαλλότανε για συγκεκριμένους λόγους, οι λόγοι αυτοί εδώ και αρκετές δεκαετίες έχουν εκλείψει με αποτέλεσμα να έχουμε αυτό το παράδοξο στην πόλη μας. Το ζήτημα βέβαια δεν είναι καθαρά ιδεολογικό, ποιοι είναι υπέρ των δημόσιων συγκοινωνιών και ποιοι είναι υπέρ των συγκοινωνιών που να το έχουν ιδιώτες. Το ζήτημα είναι αν θα έχουμε καλύτερες αστικές συγκοινωνίες ή αυτές που είναι σήμερα και χαρακτηρίζονται από τις χειρότερες.

Με όλο το σεβασμό στο κόπο που καταβάλουν τα πρόσωπα, όμως η βαθμολογία που έβαλαν οι πολίτες και αναφέρομαι σε έρευνα του ΚΕΠΚΑ Θεσσαλονίκης, την οποία θα καταθέσω στα πρακτικά τη 14σέλιδη μαζί με τα πορίσματα 8.474 πολίτες το 2014 που η κατάσταση είχε επιδεινωθεί, σε έρευνα βαθμολόγησαν αρνητικά τον ΟΑΣΘ και αναφέρω ορισμένα στοιχεία όπως, ότι η κατάσταση στα λεωφορεία είναι πολύ κακή, η στάση των λεωφορείων σε πολύ κακό σημείο και σε κακή κατάσταση, συνθήκες ασφαλείας κακές, ενημέρωση κακή. Τα ποσοστά υπερβαίνουν το 50%, οι σχέσεις ποιότητας τιμής πολύ καλή και αν τα αθροίσουμε πάμε στο 90%.Επίσης, θα αναφέρω το περίφημο θέμα με τα ρέστα από τα μηχανήματα οι πολίτες σε ανύποπτο χρόνο θεωρούσαν ότι είναι ιδιαίτερα σημαντικό σε ποσοστό 87%. Επομένως, μιλάμε για ένα σοβαρό θέμα.

Τελειώνοντας λαμβάνοντας υπόψη ότι υπάρχει ανάγκη να είμαστε σύντομοι, να σας πω ότι ο ΟΑΣΘ παραβιάζει με το να μη δίνει από τα μηχανήματα ρέστα και να μην έχει και αποτελεσματικό μηχανισμό επίλυσης των καταγγελιών των επιβατών, παραβιάζει βάναυσα τα δικαιώματα των επιβατών ως καταναλωτών. Αυτό το πράγμα δεν έχει ακουστεί σήμερα εδώ ούτε από τους εκπροσώπους του ΟΑΣΘ, να μας πουν ότι τους καταναλωτές πρέπει να τους μεταχειριζόμαστε όπως όλους τους πολίτες, σύμφωνα με τις επιταγές της Ε.Ε. και των διατάξεων για προστασία των καταναλωτών.

Υπάρχει λύση; Τουλάχιστον στα μηχανήματα τελευταίας τεχνολογίας αφής, κατά την άποψη μου μπορεί να γίνει επέμβαση στο λογιστικό και να εκδίδεται πάνω στο εισιτήριο μια ένδειξη ότι σας οφείλουμε 30 ή 40 λεπτά και αυτά μετά να εξαγοράζονται. Σας αναφέρω ότι από δεκαράκια τα λεγόμενα που αναφέρονται περιφρονητικά, έχει μαζευτεί το ποσό του ενός 1.568.177,1 ευρώ από το 2013 έως το πρώτο εξάμηνο του 2016. Το ποσό είναι θηριώδες για τα δεδομένα και έχει αφαιρεθεί από τις τσέπες των επιβατών με βελούδινο τρόπο.

Σε συνέντευξή του σε μια τοπική εφημερίδα δωρεάν και ευρείας κυκλοφορίας, ο κύριος Στεφανίδης το ποσό αυτό το κατονόμασε ως μια από τις πηγές εσόδων του ΟΑΣΘ επομένως, δεν είναι σίγουρο ότι ανήκει στο δημόσιο και πρέπει να διευκρινιστεί. Τέλος, μια κλασσική περίπτωση ταλαιπωρίας ενός πολίτη που έκανε μια καταγγελία το 2015- γιατί παραβιάζεται και η υποχρέωση του ΟΑΣΘ να εγγυάται μηχανισμό αποτελεσματικής επίλυσης καταναλωτικών διαφορών-πήγε στον ΟΑΣΘ- κακώς ο ΟΑΣΘ επιλύει διάφορες μόνος του-από εκεί στο ΔΣ μετά στην Τοπική Επιτροπή Φιλικού Διακανονισμού του Κεντρικού Δήμου, μετά στον Συνήγορο του Καταναλωτή, στη συνέχεια στην ΓΓ του Καταναλωτή, μετά στο Υπουργείο Μεταφορών, στο Σώμα Ελεγκτών επιστροφή στο Υπουργείο και ξανά στο Σώμα και όλα με την ένδειξη αναρμοδιότητας. Από εκεί στον ΣΑΣΘ και τελικά στη ΡΑΕΜ όπου έλαβε τότε- δεν ξέρω αν λειτουργεί-την απάντηση ότι υφίσταται η Ρυθμιστική Αρχή αλλά δεν λειτουργεί προσωρινά. Τα συμπεράσματα δικά σας.

Νομίζω ότι μαζί με το κεντρικό ζήτημα της δομής και της μορφής που θα έχει ο φορέας των ενιαίων συγκοινωνιών στη Θεσσαλονίκη, να ληφθεί και ο παράγων προστασίας των δικαιωμάτων των επιβατών ως καταναλωτών. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Και εμείς ευχαριστούμε τους εκπροσώπους των φορέων. Τώρα θα προχωρήσουμε σε ερωτήσεις και θα ξεκινήσουμε με τους Εισηγητές.

Το λόγο έχει ο κύριος Καραναστάσης.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ (Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ): Κυρία Πρόεδρε, νομίζω ότι μετά τις τοποθετήσεις των φορέων που εκπροσωπούνται σήμερα εδώ, γίνεται κατανοητό όσον αφορά την ορθότητα με την οποία καταθέτουν με το νομοσχέδιο αυτό. Εγώ θα ήθελα να κάνω δύο, τρεις ερωτήσεις, γιατί νομίζω ότι είναι πάρα πολύ σημαντικό, αν και πιστεύω ότι δόθηκαν πολύ σημαντικές απαντήσεις από όλους τους φορείς.

Θα ήθελα να κάνω μία ερώτηση στον Πρόεδρο του ΟΑΣΘ. Αν είναι ευχαριστημένος με τις υπηρεσίες που παρέχονται σήμερα στους κατοίκους της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης από την επιχείρηση, την οποία εκπροσωπεί;

Επίσης, θα ήθελα να γνωρίζω αν τηρούνται όλοι οι κανόνες όσον αφορά το θέμα των προμηθειών, των έργων, των διαδικασιών, όπως έχουμε τα λογιστικά πρότυπα και αν πραγματικά θεωρεί ότι η παροχή υπηρεσίας που προσφέρεται αυτή τη στιγμή είναι δυνατόν να αναβαθμιστεί και πώς νομίζει ότι είναι δυνατόν να αναβαθμιστεί με το θεσμικό πλαίσιο που αυτή τη στιγμή λειτουργείτε;

Θα ήθελα να κάνω μία ερώτηση προς τους δημάρχους, γιατί πραγματικά επειδή βρίσκονται πάρα πολύ κοντά σε αυτούς που είναι οι χρήστες των συγκοινωνιακών μέσων καθημερινά, νομίζω ότι και από τις τοποθετήσεις, αλλά και αν ξανατοποθετηθούν, θα ήθελα να γνωρίζω ποια είναι η γνώμη των δημοτών τους όσον αφορά τις υπηρεσίες που παρέχονται αυτή τη στιγμή από τον ΟΑΣΘ;

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

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧΙΛΛΕΑΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Σας ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε. Καταρχήν θα ήθελα κι εγώ να σας ευχαριστήσω για την παρουσία σας σήμερα εδώ και θα μου επιτρέψετε να κάνω μερικές γρήγορες ερωτήσεις, έτσι ώστε να απαντήσουν συνολικά οι φορείς στο τέλος.

Καταρχήν, να ξεκινήσουμε με την διοίκηση του ΟΑΣΘ. Ακούσαμε χθες και τον Εισηγητή του ΣΥΡΙΖΑ και τον κύριο Υπουργό, να λέει ότι ο ΟΑΣΘ έχει συσσωρευμένες υποχρεώσεις που πλησιάζουν, αν δεν απατόμαι, τα 120 εκατ. ευρώ. Θα ήθελα να ακούσω ποια είναι η θέση της διοίκησης του ΟΑΣΘ γι’ αυτό και αν και ο ΟΑΣΘ έχει απαιτήσεις από το ελληνικό δημόσιο; Επίσης, έχει τεθεί ένα θέμα για την καθυστέρηση των δεδουλευμένων στους εργαζομένους του ΟΑΣΘ. Κι εδώ θέλω την άποψη της διοίκησης. Ποιος ευθύνεται γι’ αυτό κατά τη δική σας άποψη;

Προς τους εργαζομένους του ΟΑΣΘ, άκουσα με πολύ μεγάλη προσοχή τον κ. Τσερμενίδη και αυτό που καταλαβαίνω, αλλά δεν ξέρω εάν το έχουν καταλάβει οι εργαζόμενοι, είναι ότι κατά πάσα πιθανότητα, κατά την άποψή μου βεβαιότητα, θα ενταχθείτε στο ενιαίο μισθολόγιο. Όμως, αν άκουσα καλά, είναι κάτι που έχουν αντίρρηση οι εργαζόμενοι. Εγώ αυτό που καταλαβαίνω από το νομοσχέδιο είναι ότι αυτό είναι βασική δομή του νομοσχεδίου, ότι για να ρίξουμε το κοστολόγιο, θα πρέπει να μειωθούν και οι μισθοί των εργαζομένων. Θα ήθελα να ακούσω ποια είναι η άποψη του Προέδρου των εργαζομένων γι’ αυτό;

Προς τον κ. Κυρίζογλου, επειδή μας είπε ενδιαφέροντα πράγματα, θα ήθελα να μας πει τι ακριβώς συζητούσατε όλο αυτό το διάστημα με τον Υπουργό και το Υπουργείο; Δηλαδή, απ’ ότι καταλαβαίνω αυτό που μας λέτε εδώ είναι ότι συζητούσατε ενός σχεδίου, νομοσχεδίου για 6 μήνες και μετά τελικά κατετέθη άλλο νομοσχέδιο. Ισχύει αυτό; Γιατί αν ισχύει αυτό, εδώ τίθεται ένα μεγάλο ζήτημα, δεν θα χρησιμοποιήσω βαριές λέξεις, γιατί δεν είναι στο χαρακτήρα μου, περί εξαπάτησης, αλλά μία ερώτηση είναι κύριε Υπουργέ, ότι εάν ήταν ο διάλογος προσχηματικός; Γιατί έγινε ο διάλογος;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Μπορείτε να τους ρωτήσετε για την απάντηση στην επιστολή.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧΙΛΛΕΑΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Αυτά θα μπορέσετε να τα πείτε εσείς, γιατί την επιστολή κύριε Υπουργέ δεν την έστειλε σε εμένα, προφανώς την έστειλε σε εσάς. Αυτές είναι οι βασικές ερωτήσεις που έχω. Δεν θέλω να πάρω άλλο χρόνο και θα περιμένω αν υπάρχει ευκαιρία να τοποθετηθούμε και λίγο αργότερα.

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

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΡΒΑΝΙΤΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ. – ΔΗΜ.ΑΡ.): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Καταρχήν, μετά τις τοποθετήσεις των φορέων που και εγώ, τους καλωσορίζω, έχω να παρατηρήσω ότι το μόνο που αποδεικνύεται είναι ότι το μοντέλο αστικών συγκοινωνιών στη Θεσσαλονίκη ολοκλήρωσε τον κύκλο του και βέβαια, τον ολοκλήρωσε δημιουργώντας και αφήνοντας πίσω πολύ μεγάλα προβλήματα.

Έχουμε λοιπόν μια ευκαιρία να ξανασχεδιάσουμε σε άλλες βάσεις τις συγκοινωνίες στη Θεσσαλονίκη. Επειδή σε μεγάλη μερίδα του τύπου χθες, παρεννοήθηκε η στάση μας και δεν ξέρω για ποιο λόγο, η Δημοκρατική Συμπαράταξη κράτησε επιφύλαξη, μίλησε για την ανάγκη δημόσιου χαρακτήρα στις συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης με πλειοψηφική συμμετοχή των φορέων της πόλης και αναφέραμε ότι το νομοσχέδιο απλά δεν υπηρετεί, έτσι όπως είναι, τους τέσσερις στόχους που το ίδιο βάζει.

Όσον αφορά τις ερωτήσεις, προς την διοίκηση του ΟΑΣΘ: Πότε κατά τη γνώμη σας λήγει η υφιστάμενη σύμβαση του ΟΑΣΘ με το ελληνικό δημόσιο και σε ποια στοιχεία στηρίζετε την άποψή σας; Ποιο είναι το συνολικό ποσό οφειλών του ελληνικού δημοσίου στον ΟΑΣΘ; Σε ποια χρονικά διαστήματα δημιουργήθηκαν αυτές οι οφειλές; Είναι συσσωρευμένες οφειλές από το παρελθόν ή όχι; Υπάρχει εκτίμηση από την πλευρά σας για το ύψος της περιουσίας του ΟΑΣΘ που έχει αποσβεστεί μέχρι σήμερα από το ελληνικό δημόσιο; Υπάρχει εκτίμηση από την πλευρά σας για τη σημερινή αξία του Οργανισμού;

Μερικά ερωτήματα κοινά για τη διοίκηση και τους εργαζόμενους: Σε τι οφείλονται οι καθυστερήσεις πληρωμής των εργαζομένων τον τελευταίο ένα χρόνο; Είχαν παρατηρηθεί στο παρελθόν αντίστοιχα φαινόμενα; Με βάση το παρόν νομοσχέδιο, πιστεύετε ότι θα υπάρξει ομαλή μετάβαση στο νέο καθεστώς που θα ισχύσει από αύριο μέχρι το Δεκέμβριο του 2019; Αν όχι, εξηγήστε μας τους λόγους.

Προς το ΚΤΕΛ: Θα ήθελα να μας πείτε πόσο κρίσιμη είναι η ζημιά, την οποία, πιθανόν, θα υποστείτε και περιγράφετε, για τη λειτουργία σας.

Προς τους εκπροσώπους της αυτοδιοίκησης και των παραγωγικών φορέων: Είστε οι άνθρωποι που κινούν όλο το νομό. Εμείς, ως Δημοκρατική Συμπαράταξη, ζητάμε να παίξετε καθοριστικό ρόλο στις αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης. Το γεγονός ότι στο Διοικητικό Συμβούλιο του ΟΣΕΘ που θα αποφασίζει, τα πέντε μέλη από τα εννέα θα είναι από το κράτος, έναντι του εννέα - δύο που ήταν με το προηγούμενο νομοσχέδιο, ότι τρία μέλη μπορούν να δημιουργήσουν απαρτία, σας βρίσκει σύμφωνους; Το γεγονός ότι οι Δήμοι έχουν τη δυνατότητα να συμμετέχουν με 49% σας βρίσκει σύμφωνους; Η άποψή μας είναι ότι και το Εργατικό Κέντρο και τα Επιμελητήρια και οι Δήμοι του νομού Θεσσαλονίκης πρέπει να ξεπερνούν το ποσοστό του 51%, διότι, πρέπει να πάρουν την υπόθεση στα χέρια τους. Εμείς, λέμε ότι οι περιορισμοί αυτοί δεν θα πρέπει να υπάρχουν για δημόσιες συγκοινωνίες και όχι, κρατικές συγκοινωνίες.

Επίσης, θέλω να μας πείτε αν πιστεύετε ότι το νομοσχέδιο αυτό είναι συμβατό με τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό 1370 / 2007 και εάν πιστεύετε ότι υπάρχουν εγγυήσεις για ομαλή μετάβαση στο νέο καθεστώς που προτείνει ο Υπουργός. Τέλος, θέλω να ρωτήσω, το νομοσχέδιο δεν αναφέρει τίποτα για το πώς φαντάζεται η κυβέρνηση τις αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης μετά το 2019. Χρειαζόμαστε νέα λεωφορεία, χρειαζόμαστε πριν τα λεωφορεία να ασχοληθούμε με το οδικό δίκτυο και τις στάσεις, πρέπει να σχεδιάσουμε νέα που δρομολόγια, πρέπει να μην κάνουμε τίποτα πριν τελειώσει το μέτρο; Τα ρωτάω αυτά, για να ξέρουν οι Θεσσαλονικείς τι προβλήματα θα αντιμετωπίσουν την επόμενη διετία. Ευχαριστώ.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Σαχινίδης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου – Χρυσή Αυγή): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Ένα ερώτημα έχω να απευθύνω στον κ. Στεφανίδη, αλλά οφείλω να ενημερώσω τους φορείς ότι ως Χρυσή Αυγή, είμασταν και είμαστε υπέρ των κρατικοποιήσεων που αφορούν υποδομές, ειδικά σε τέτοια θέματα, αλλά κάτι που δεν άκουσα από κανένα φορέα και μου έκανε τρομερή εντύπωση, είναι ότι κάποιοι επικαλέστηκαν τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό εις ό,τι αφορά το θεσμικό πλαίσιο 1370 / 2007. Όμως, ο Κανονισμός αυτός μας λέει ότι θα πρέπει η διαχείριση των συγκοινωνιών να γίνεται όπως αναφέρθηκε από τον κ. Κυρίζογλου, οι Περιφέρειες, οι Δήμοι και η Ένωση Δήμων.

Σήμερα, αποφασίζεται η κρατικοποίηση και εδώ, είναι η αντίθεση μας, ως Χρυσή Αυγή. Επικαλούμενοι, όμως, στο άμεσο μέλλον το 1370 / 2007, θα ιδιωτικοποιηθεί ξανά για να πουληθεί στο ΤΑΙΠΕΔ; Αυτή την ερώτηση την έκανα χθες, στον κ. Υπουργό και δεν πήρα απάντηση.

Σε ό,τι αφορά τον κ. Στεφανίδη, σε δελτίο τύπου με ημερομηνία 14 Ιουλίου, πριν από λίγες μέρες, αναφέρονται οι διαγραμμένες ληξιπρόθεσμες οφειλές στην παράγραφο 3, οι οποίες είναι της τάξης των 125 εκατομμυρίων. Σήμερα, ακούσαμε ότι και ο ΟΑΣΘ οφείλει προς το δημόσιο 120 εκατομμύρια, δηλαδή, προκύπτει μία διαφορά της τάξεως των 5 εκατομμυρίων ευρώ.

Θα ήθελα και από εσάς, κύριε Στεφανίδη, να μας ενημερώσετε ποιες αφορούν αυτές οι ληξιπρόθεσμες οφειλές, αυτά τα 125 εκατομμύρια; Επίσης, όπως θα ήθελε και μία ενημέρωση από τον κ. Υπουργό, για τα 120 εκατομμύρια που αναφέρθηκαν, ότι χρωστάει ο ΟΑΣΘ προς το δημόσιο; Σας ευχαριστώ.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Σας ευχαριστούμε, κ. Σαχινίδη. Τον λόγο έχει ο κ. Βαρδαλής.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΔΑΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.): Σας ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Άκουσα με προσοχή τις τοποθετήσεις των φορέων, προφανώς, υποκρύπτουν άποψη απόψε για την αντιμετώπιση του πορίσματος και μάλιστα πολιτική άποψη, με την οποία εμείς διαφωνούμε και τις διαφωνίες μας με αυτές τις απόψεις θα τις καταθέσουμε στη συνεδρίαση της Επιτροπής. Οφείλω, όμως, να πω ότι ήταν ξεκάθαροι, δεν υπάρχουν ερωτημάτων σε σχέση με το πώς φαντάζονται τις συγκοινωνίες στη Θεσσαλονίκη.

Έχω μόνο δύο - τρία ερωτήματα να κάνω προς τον Πρόεδρο του Σωματείου των Εργαζομένων. Έχω μπροστά μου ορισμένες ανακοινώσεις του ίδιου του Σωματείου, που τις υπογράφει και ο Πρόεδρος, με ημερομηνίες 24/4/2017, δηλαδή, τον Απρίλιο, πριν λίγους μήνες, 29/9/2016, που λένε το εξής - θα διαβάσω κομμάτια αυτών των ανακοινώσεων για να διατυπώσω το ερώτημα - κάνοντας κριτική σε άλλους εργαζόμενους, ότι «αυτοί που ζητάνε δημόσια συγκοινωνία, δηλαδή, η ένταξή μας στο Ενιαίο Μισθολόγιο του Δημοσίου και με ό,τι αυτό συνεπάγεται είναι αυτοί που μπρος στο κομματικό τους συμφέρον θυσιάζουν τα συμφέροντα των εργαζομένων». Σε άλλη ανακοίνωση λένε, ότι «δεν μας προκαλεί εντύπωση να ξαναδούμε στα πανό τους οι δημόσιες αστικές συγκοινωνίες». Έχει κι άλλα τέτοια, εν πάση περιπτώσει.

Εγώ κατανοώ, ότι ο καθένας μπορεί να αλλάζει άποψη οπότε αυτός αποφασίζει, το ερώτημα προς τον Πρόεδρο των Εργαζομένων και κατά προέκταση και το Σωματείο, η πλειοψηφία του είναι το εξής:

Πιστεύει, ότι η ένταξη στο Ενιαίο Μισθολόγιο δεν θυσιάζονται τα συμφέροντα των εργαζομένων, όπως έλεγε πριν τρεις μήνες;

Τι πιστεύει, θα υπάρξουν μειώσεις μισθών και σε τι ποσοστό;

Το έχουν δει το ζήτημα;

Τρίτο ερώτημα, μέσα στο νομοσχέδιο προβλέπεται συγκεκριμένος τρόπος για την κινητικότητα των εργαζομένων. Συμφωνούνε, έτσι όπως προβλέπεται αυτή η κινητικότητα;

Σας ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Σας ευχαριστούμε, κ. Βαρδαλή.

Τον λόγο έχει ο κ. Λαζαρίδης.

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

Εγώ έχω καλυφθεί στις ερωτήσεις από τους συναδέλφους, άλλωστε, πριν λίγο ήρθα, ήμουν σε άλλη Επιτροπή, οπότε θα ακούσω με προσοχή τις απαντήσεις στα ερωτήματα των συναδέλφων.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Σας ευχαριστούμε, κ. Λαζαρίδη.

Τον λόγο έχει ο κ. Αμυράς.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής Του «Ποταμιού»): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι και αγαπητοί καλεσμένοι μας, εγώ θα στραφώ περισσότερο προς τη διοίκηση του ΟΑΣΘ και να σας πω, ότι αν έχετε καταλάβει ο ΟΑΣΘ έχει βγάλει πολύ κακό όνομα, γιατί ήταν ένας κρατικοδίαιτος, αλλά ιδιωτικός συγκοινωνιακός φορέας.

Είπα χθες χαριτολογώντας στον κ. Υπουργό, ότι αν μου έδιναν και σε εμένα, σε μια δεκαετία, 900 εκατομμύρια ευρώ, θα πήγαινα και στο φεγγάρι πολύ γρήγορα και εύκολα και εδώ έχουμε πρόβλημα με το να πάει το λεωφορείο στην ώρα του από τη μία γειτονιά της Θεσσαλονίκης στην άλλη. Θα ήθελα λοιπόν, κάποια ερωτήματα να σας θέσω διευκρινιστικά περισσότερο, μην φανταστείτε ότι υποκρύπτουν μία εχθρότητα, αλλά το πρώτο και βασικό που θα ήθελα να μάθω είναι πόσα χρωστάτε και πόσα σας χρωστάνε.

Δεύτερο, πόσα είναι τα χρήματα των επιδοτήσεων συνολικά από το 1957 έως σήμερα που έχει λάβει ο Οργανισμός. Για τα τελευταία 8 χρόνια μάθαμε, ότι είναι περίπου 910 εκατ. δηλαδή είναι 1,5 ΕΚΑΣ.

Τρίτο, για ποιο λόγο το μετοχολόγιο παραμένει πιο κρυφό μυστικό και δεν ξέρω εγώ από ποιο άλλο ιερό μυστικό. Δεν είναι παράνομο να το δώσετε στην δημοσιότητα, να ξέρουμε ποιοι είναι οι μέτοχοι.

Τέταρτο, τον στόλο όταν τον ανανεώνετε, ή όταν τον ανανεώνατε, ποιος τον πλήρωνε; Ο Υπουργός μας είπε, ότι το Ελληνικό Δημόσιο πλήρωνε την ανανέωση του στόλου.

Πέμπτο, για ποιο λόγο, αν ισχύει αυτό που μας είπε χθες ο Υπουργός, δεν ακολουθούσατε – μάλλον δεν χρειάζεται να μας το πει ο Υπουργός, το είδαμε και στην έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους – ενώ είσαστε υποχρεωμένοι από το νόμο να ακολουθείτε τα διεθνή λογιστικά πρότυπα, τους κανόνες για τις συμβάσεις, για τις προμήθειες, εσείς είχατε μία άρνηση προς αυτό; Τι είδους πρότυπα ακολουθούσατε, δηλαδή πήγαινε κάποιος και παζάρευε τα ανταλλακτικά με ένα φίλο του, ένα γνωστό του, με έναν ιδιοκτήτη συνεργείου, με έναν έμπορο ανταλλακτικών; Όταν επιδοτήστε από το κράτος, οφείλετε να ακολουθείτε και τους κανόνες, τους διεθνείς ή τουλάχιστον τους ευρωπαϊκούς σε αυτά τα θέματα.

Έκτο, θα μας ξεκαθαρίσετε παρακαλούμε, για ποιο λόγο και αν ισχύει αυτό περί των προστίμων, ότι ενώ έμπαιναν πρόστιμα στους άνεργους ή σε άλλες κατηγορίες πολιτών, οι οποίοι δικαιούνταν δωρεάν μετακίνηση, καταλογίζατε το πρόστιμο, μετά το σβήνατε στον επιβάτη που δεν είχε το εισιτήριο, αλλά δικαίως δεν το είχε, γιατί από το νόμο μπορούσε να ταξιδεύει δωρεάν και μετά παίρνατε το πρόστιμο από την επιδότηση; Ισχύει αυτό;

Άλλο ένα διευκρινιστικό, το άκουσα από άλλο συνάδελφο, ποια είναι η ακίνητη περιουσία του ΟΑΣΘ, ποια είναι η αξία εν πάση περιπτώσει της επιχείρησης και τώρα με την αναγκαστική εξαγορά εσείς τι θα κάνετε; Θα προσφύγετε στα δικαστήρια; Στα ευρωπαϊκά ή άλλα ή θα δεχθείτε αυτή την εξαγορά; Καταλήγω με μια απλή ερώτηση, εσείς είστε ικανοποιημένοι από το έργο που παρείχατε τόσα χρόνια στους Θεσσαλονικείς; Στο συγκοινωνιακό; Στο μεταφορικό;

Έχω ζήσει στην Θεσσαλονίκη, έχω χρησιμοποιήσει πολλές φορές τα λεωφορεία. Εκεί τελείωσα το σχολείο, έκανα αθλητισμό στον ΠΑΟΚ και σας πληροφορώ, ότι για να πάω από το σπίτι μου στον ΠΑΟΚ έπαιρνα 3 λεωφορεία για να πάω στην Τούμπα που μονίμως είχαν καθυστέρηση. Αυτό θα μου πείτε, μπορεί να έχει αλλάξει γιατί έχουν περάσει και τα χρόνια, έχουμε μεγαλώσει. Ωστόσο από τις καταγγελίες που διαβάζουμε πάρα πολλών επιβατών και κυρίως των ανθρώπων που εκπροσωπούν τα συμφέροντα των πολιτών, τους δημάρχους, τα ινστιτούτα καταναλωτών κ.λπ., μάλλον δεν σας είχαν σε μεγάλη υπόληψη οι Θεσσαλονικείς, όσον αφορά το συγκοινωνιακό έργο που προσφέρατε.

Αυτά βέβαια παρακαλώ για να μην γίνει και μια μικρή παρανόηση, τελειώνω κυρία Πρόεδρε, εμείς ως Ποτάμι είμαστε σύμφωνοι με το ότι πρέπει ο ΟΑΣΘ να τελειώσει αυτή τη πορεία που είχε, να παίρνει χρήματα από το κράτος, να υπάρχει απόκλιση των εκτελεσμένων από τα προγραμματισμένα δρομολόγια και να αμείβεται για τη θεωρία για τα προγραμματισμένα και όχι τα εκτελεσθέντα. Εν πάση περιπτώσει, εμείς εκεί που διαφωνούμε με το Υπουργείο και το είπα χθες και στον κ. Σπίρτζη καθαρά, είναι στο τι μέλει γενέσθαι, ποιο θα είναι το διάδοχο σχήμα υπέρ της δημόσιας συγκοινωνίας αλλά όχι απαραίτητα κρατική. Έφερα χθες παραδείγματα τη Βαρκελώνη, το Μιλάνο, στην Ολομέλεια αύριο θα σας αναπτύξω περισσότερα. Εμείς είμαστε υπέρ των ιδιωτικοποιήσεων. Εμείς λέμε, ότι πρέπει τα δρομολόγια να ιδιωτικοποιηθούν ανά πακέτο, ανά περιοχή, βάση μελετών και κανόνων διαφάνειας, όπως τα ορίζουν τα ευρωπαϊκά πρότυπα. Εκεί βεβαίως, ως μία υγιής επιχείρηση θα μπορούσατε να διεκδικήστε αυτά τα δρομολόγια ή κάποια από αυτά τα δρομολόγια, αλλά όχι να κρατικοποιηθεί το έργο ως έργο. Να κρατικοποιούνται, όπως γίνονται με τις πλόες στα καράβια οι διαδρομές. Ευχαριστώ πολύ.

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

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, σας ευχαριστώ. Προφανώς τις απόψεις και τις θέσεις μας θα τις εκφράσουμε ή το απόγευμα στην τρίτη συνεδρίαση ή στην Ολομέλεια.

Να ρωτήσω, λοιπόν, τον κ. Πρόεδρο του ΟΑΣΘ -αναφέρθηκε και νωρίτερα- εάν εκτός από αυτή την έρευνα στα τέλη του 2014 που ανακοινώθηκε στις 15 Ιανουαρίου 2015, που συμμετείχαν 8.784 συμπολίτες μας Θεσσαλονικείς, με την έρευνα του Κέντρου Προστασίας Καταναλωτή, αν κάποια τέτοια αυτοαξιολόγηση επιδιώχθηκε να γίνει και από τον ίδιο τον Οργανισμό, σε σχέση με την ποσοτική και ποιοτική αναβάθμιση και βελτίωση του. Αν, δηλαδή, θέλησε με κάποιο τρόπο να στείλει κάποια ερωτηματολόγια είτε γραπτά είτε ψηφιακά είτε ηλεκτρονικά, γιατί τα στοιχεία, κύριε Πρόεδρε, αυτής της έρευνας στην οποία αυτόβουλα συμμετείχαν 4.000 καταναλωτές, συμπληρώθηκαν 8.784 ερωτηματολόγια, είναι συγκλονιστικά. Και ερωτώ τη δική σας αξιολόγηση, όταν το 72% των συμμετεχόντων χρησιμοποιεί το λεωφορείο για τις καθημερινές τους μετακινήσεις εφτά φορές την εβδομάδα. Είναι η ομηρία που έχουμε εμείς οι Θεσσαλονικείς με το ένα και μόνο αποκλειστικό μέσο μεταφοράς.

Εδώ υπάρχει και μια αξιολόγηση γραμμών για το ποιες είναι καλές και το ποιες είναι κακές. Θελήσατε να τις βελτιώσετε; Για παράδειγμα η Γραμμή 52 Νέος Σιδηροδρομικός Σταθμός – Τ.Ε.Ι. πραγματικά χαρακτηρίστηκε ως μία από τις χειρότερες, σε σχέση με την αξιοποίηση και τη βελτίωση αυτών των γραμμών και παρακάτω να πούμε συγκεκριμένες γραμμές, όπως η Γραμμή 23 Σταθμός-Συκιές, η Γραμμή 32 Ηλιούπολη-Αριστοτέλους, η Γραμμή 56 Σταθμός-Ωραιόκαστρο, η Γραμμή 52 Σταθμός – Τ.Ε.Ι., η Γραμμή 10 Χαριλάου- Νέος Σιδηροδρομικός Σταθμός, η Γραμμή 25 Νεάπολη-Βενιζέλου, είναι η καθημερινή ταλαιπωρία του κόσμου και θέλω να ρωτήσω ευθέως, κύριε Πρόεδρε, σε αυτά τα 60 χρόνια, περιμένετε να γίνει αξιολόγηση το 2014 από το Κέντρο Προστασίας Καταναλωτή; Γιατί; Εάν δεν έγινε.

Από τα στοιχεία που έχουμε –εκτός από ένα- ξεκινάω από τα 90άρια. Το 97% θεωρεί τη μείωση της συχνότητας των δρομολογίων ως σημαντικό πρόβλημα. Το 97% θεωρεί την υπερφόρτωση σημαντικό πρόβλημα. Το 94% των επιβατών θεωρεί την αύξηση του αντιτίμου -ήταν το 2014 που έγινε η αύξηση του αντιτίμου- σημαντικό πρόβλημα. Το 90% των επιβατών θεωρεί την έλλειψη κλιματισμού, ως σημαντικό πρόβλημα για το καλοκαίρι, γιατί το χειμώνα, όπως ξέρετε το αλάτι παγώνει. Το αφήνω στην άκρη.

Ερχόμαστε τώρα στα υπόλοιπα που γίνονται 80άρια. Το 83% των επιβατών θεωρεί την έλλειψη καθαριότητας ως σημαντικό πρόβλημα. Το 88% θεωρεί την παλαιότητα των λεωφορείων και θέτει μια σειρά από ζητήματα, τα οποία θα τα θέσω με την ομιλία μου στην Ολομέλεια. Πάμε στα 60άρια. Το 64% των επιβατών αξιολογεί τη συχνότητα των δρομολογίων κακή ως πολύ κακή. Ξέρετε, κύριε Πρόεδρε, στο εξωτερικό στη στάση του λεωφορείου η στάση του σώματος είναι μπροστά, κοιτάει, γιατί ξέρει ότι τη συγκεκριμένη ώρα θα έρθει το λεωφορείο. Στη Θεσσαλονίκη οι πολίτες, οι συμπολίτες μου, κοιτάνε προς τα εκεί από όπου θα έρθει το λεωφορείο, αδημονώντας, αγωνιώντας αν θα έρθει, γιατί ταυτόχρονα περιμένουν να πάνε στη δουλειά τους, στο ραντεβού τους, στην ατζέντα την καθημερινή. Το 82% των επιβατών αξιολογεί την πληρότητα των λεωφορείων κακή έως πολύ κακή. Το 85% των επιβατών αξιολογεί την άνιση μετακίνηση ως κακή έως πολύ κακή.

Ένα μόνο στοιχείο, που είναι το σημαντικό και είναι οι εργαζόμενοι. Το 66% θεωρεί ότι η συμπεριφορά των οδηγών είναι από καλή έως πολύ καλή και τέλεια και το 62%, η συμπεριφορά των ελεγκτών. Μόνο ένα στοιχείο ξεχώρισε. Η συνδρομή των εργαζομένων και αυτό είναι πολύ σημαντικό που κατοχυρώνεται με το άρθρο 34 ότι όλοι οι εργαζόμενοι, όλο το προσωπικό -ούτε ένας δεν μένει εκτός- μεταφέρεται στο νέο τομέα. Μίλησαν οι εργαζόμενες από τον ΣΑΣΘ, κύριε πρόεδρε, στις 11 Αυγούστου του 2016 σας στέλνει επιστολή ο πρόεδρος του ΣΑΣΘ- για όσους παροικούν, όχι την Ιερουσαλήμ, την Θεσσαλονίκη, ο πρόεδρος του ΣΑΣΘ είναι ο κ. Ιωάννης Παλαιστής, καμία σχέση με τον ΣΥ.ΡΙΖ.Α. και το λέω αυτό για να ξέρουμε για την αντικειμενικότητα του ανθρώπου- σας στέλνει λοιπόν- με αριθμό πρωτοκόλλου 103- και το κοινοποιεί στον κ. Σπίρτζη, στον Κ.Πατσιαβό και στον κ.Δαιμονάκο και λέει: «Αυτοί για να δουλέψουν- οι επιστήμονες του Πολυτεχνείου- πρέπει να έχουν στοιχεία» και σας λένε τον Αύγουστο του 2016, «το ΣΑΣΘ από το 2014 ζητάει την καθιέρωση της διαδικασίας, ώστε τα στοιχεία προσφερόμενου συγκοινωνιακού έργου να του χορηγούνται ανά μήνα. Η κατ' εξακολούθηση αποφυγή έγκαιρης προσκόμισης, υπενθυμίζουμε ότι εξακολουθούν να υφίστανται σοβαρότατες ελλείψεις, σε ό,τι αφορά την παροχή στοιχείων, συγκεντρωτικά δεν έχουν προσκομιστεί από τα ζητούμενα στοιχεία προσφερόμενων έργων, το πλήθος των εκτελεσμένων δρομολογίων, οι αποκλίσεις των εκτελεσμένων δρομολογίων, το πλήθος των θέσεων των εκτελεσμένων διαδρομών». Δεν τους στέλνατε στοιχεία.

Γιατί κύριε πρόεδρε, δεν στέλνατε στον ΣΑΣΘ, ο οποίος κάνει τον έλεγχο και τον προγραμματισμό, για να δει ποιες γραμμές πρέπει να ενισχυθούν, ποιες θα βελτιωθούν;

Δεν στέλνατε τα στοιχεία. Γιατί;

Για την μη-επιστροφή χρημάτων σε όσους εκδίδουν εισιτήριο από τα αυτόματα μηχανήματα μέσα στα λεωφορεία, είπε το πόρισμα των ελεγκτών- αφήστε τι λέει το ΚΕΠ, το πόρισμα των ελεγκτών- ο ΟΑΣΘ ωφελήθηκε το 2015 436.000 χιλιάδες ευρώ, το 2014 429.000 χιλιάδες ευρώ, το 2013 453.000 χιλιάδες ευρώ. Αυτά τα χρήματα-1,5 εκατ. ευρώ- τι έχουν γίνει, κύριε πρόεδρε; Ευχαριστώ.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Τον λόγο έχει ο κ. Δημαράς.

ΓΙΩΡΓΟΣ ΔΗΜΑΡΑΣ: Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε.

Ήθελα και εγώ να ρωτήσω τον πρόεδρο του ΟΑΣΘ, τον κ.Στεφανίδη, τι προτείνει, μετά από αυτά που ακούσαμε, τα πράγματα να μείνουν όπως είναι, τι θα πρότεινε αυτός αν δεν είχαμε αυτή την πρόταση από την Κυβέρνηση;

Τα μέλη του Δ.Σ. μέχρι τώρα, είχαν κάποιες αποζημιώσεις, μισθούς κ.λπ.; Ας μας δώσουν κάποια στοιχεία για να έχουμε μια εικόνα.

Επίσης, όπως και άλλοι συνάδελφοί ρωτήσανε, τι κέρδη, τι ζημίες, τι οικονομικά στοιχεία είχε ο ΟΑΣΘ, τα τελευταία χρόνια τουλάχιστον;

Πώς γινόταν οι προμήθειες του οργανισμού, γινόταν διαγωνισμοί, γινόταν ανάθεση, περνάτε κάποιες προσφορές και ποιος αποφάσιζε για αυτά;

Τελευταία ερώτηση προς τον κ. Στεφανίδη. Είναι αλήθεια, ότι καταβάλλονταν μερίσματα στους μετόχους, όταν δεν πληρώνονταν οι υποχρεώσεις του ΟΑΣΘ;

Ήθελα να κάνω μια ερώτηση στην κυρία Πατουλίδου, για να κατανοήσω ποια είναι η πρόταση της Περιφέρειας. Η Αυτοδιοίκηση, συνήθως, διεκδικεί ρόλους σε αυτά τα ζητήματα. Η Περιφέρεια Κεντρικής Ελλάδος διεκδικεί κάποιο ρόλο να παίξει και στην εκτέλεση του έργου, εκτός από την συμμετοχή στα συμβούλια;

Ήθελα να ρωτήσω τον δήμαρχο Αμπελοκήπων. Είπε ότι την ευθύνη την έχει ο Υπουργός. Κύριε δήμαρχε, τι ευθύνη έχει ο Υπουργός; Θέλω να μάθω, να μας το πείτε.

Επίσης, ήθελα οι δήμαρχοι και όλοι να μας πουν, αυτές οι παρατάσεις των συμβάσεων, που υπογράφηκαν το 2003 και το 2010, ήταν αναγκαίες, ήταν φυσιολογικές ή μήπως θα έπρεπε να σκεφτούμε κάτι άλλο από τότε, μήπως κάτι έγινε λάθος τότε; Εδώ ίσως έχουν λόγο και οι πολιτικές δυνάμεις.

Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ(Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστώ πολύ, το λόγο έχει ο κ. Αντωνίου.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΥ: Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε. Οι περισσότερες ερωτήσεις που ήθελα να κάνω έχουν γίνει και από άλλους συναδέλφους.

Θα ήθελα να ρωτήσω τον πρόεδρο της ΠΕΔ, τον κ.Κυρίζογλου, γιατί δεν έγινε πλήρως κατανοητή η άποψή του, τουλάχιστον σε εμένα, αν είναι υπέρ του νέου Φορέα διαχείρισης των συγκοινωνιών, όπως προβλέπεται από το νομοσχέδιο ή αν είναι υπέρ της συνέχισης της υφιστάμενης κατάστασης, με τα δικαιώματα εκμετάλλευσης από τον ΟΑΣΘ; Όπως επίσης και στην κυρία Πατουλίδου, γιατί μας ανέπτυξε κάποιες γενικές θέσεις περί συγκοινωνιών και πως αυτές πρέπει, στη σύγχρονη εποχή, να είναι οργανωμένες, αλλά δεν μας ανέφερε τίποτα, καμία κριτική σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση στη Θεσσαλονίκη με τον ΟΑΣΘ. Επίσης, αν και αυτή, ή η περιφέρεια έχει κάποιον σχεδιασμό, η τι άποψη έχει για το υφιστάμενο προς συζήτηση νομοσχέδιο. Ευχαριστώ.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε τον κ. Αντωνίου. Το λόγο έχει ο κ. Ουρσουζίδης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΥΡΣΟΥΖΙΔΗΣ: Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε. Και εγώ με τη σειρά μου θέλω να ευχαριστήσω τους φορείς που ήρθαν εδώ σήμερα, να τοποθετηθούν και να ενημερωθούμε και εμείς.

Θέλω να κάνω μια διαπίστωση, την οποίαν νομίζω πως όλοι οι πολίτες, εκτός από τους κατοίκους Θεσσαλονίκης που ζουν το πρόβλημα, αλλά και εμείς που ζούμε γύρω από τη Θεσσαλονίκη, έχουμε την αίσθηση ότι κανείς δεν είναι ευχαριστημένος από τον ΟΑΣΘ, με τη μορφή που έχει σήμερα.

Δηλαδή, αυτός ο Οργανισμός κατάφερε να δυσαρεστήσει τους πάντες. Και το επιβατικό κοινό και τους ανθρώπους οι οποίοι δουλεύουν σε αυτόν, ακόμα και αυτούς που εκμεταλλεύονται τα χρήματα τα οποία, θα έλεγα, δαπανά η πολιτεία πλουσιοπάροχα όλα αυτά τα χρόνια.

Υπό την έννοια αυτή, έχουμε έναν Οργανισμό, ο οποίος είναι προβληματικός. Αυτό άλλωστε, νομίζω ότι ομολογήθηκε από όλους τους παρισταμένους εδώ. Άρα κάτι πρέπει να γίνει. Το ερώτημα είναι, προς όλους τους φορείς ευθέως, εάν έχουν πρόβλημα με το ότι θα δημιουργηθεί ένας καινούργιος φορέας και θα έχει δημόσιο χαρακτήρα. Εάν αυτό είναι το πρόβλημα, έχω την άποψη ότι θα πρέπει να ξεκαθαρίσουμε ένα πράγμα. Ότι το δημόσιο πρέπει να ασκεί τον έλεγχο, όχι μόνο στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, αλλά σε ό,τι έχει να κάνει με το σύνολο των πολιτών και στο νερό και στην ενέργεια και από εκεί και πέρα ο ιδιώτης έχει τον ρόλο, μέσα σε ένα πλαίσιο, μέσα σε ένα υγιές περιβάλλον που εμείς οφείλουμε να δημιουργήσουμε, πράγμα το οποίο έλειπε όλα τα προηγούμενα χρόνια, γι' αυτό είχαμε αυτές τις καταστάσεις.

Θέλω μια ξεκάθαρη απάντηση. Εάν αυτό είναι το πρόβλημα. Ούτε είμαστε οι σοφοί της Ελλάδας, από μια συγκυρία βρισκόμαστε εδώ. Μπορούμε στο μέλλον να το βελτιώσουμε. Αλλά, εάν σκεφτεί κανείς τι έπρεπε να γίνει, νομίζω ότι θα έπρεπε να κινηθεί προς αυτή την κατεύθυνση. Δεν υπάρχει κάτι έτοιμο το οποίο να το αντικαταστήσει.

Θέλω να θυμίσω, επίσης, ειδικά για τους Θεσσαλονικείς, ότι το μετρό της Θεσσαλονίκης, σε ημερήσια βάση θα το χρησιμοποιούν περίπου 250.000 χιλιάδες πολίτες. Στην πλήρη ανάπτυξή του, στις 33 στάσεις, 600.000 πολίτες. Αυτό, περιβαλλοντικά σημαίνει κάτι. Σημαίνει οικονομία, σημαίνει καλύτερο περιβάλλον για τους κατοίκους της πόλης, λιγότερος χρόνος στις μεταφορές, χρήμα δηλαδή, αλλά επιπλέον, όλη αυτή η αφαίρεση του κυκλοφοριακού φόρτου, έχει και μια άλλη παράμετρο την οποία δεν την αναπτύξαμε.

Δηλαδή, τα ατυχήματα τα οποία συμβαίνουν στην πατρίδα μας και είναι πάρα πολλά, είναι ανάλογα των διανυομένων οχηματοχιλιομέτρων. Εάν περιοριστεί ένας όγκος της τάξης των 8 εκατομμυρίων χιλιομέτρων ανά ημέρα, αντιλαμβάνεστε ποιο είναι το όφελος. Και εκεί, έχουμε μια λειτουργία με την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ, με τα γνωστά προβλήματα. Το τελευταίο χρονικό διάστημα παίρνει σάρκα και οστά και ελπίζω, μέχρι το 2020, τουλάχιστον το κομμάτι αυτό που υποσχεθήκαμε, να το παραδώσουμε.

Ανέφερα το παράδειγμα αυτό, απλά για να μου πείτε ξεκάθαρα εδώ, εάν το πρόβλημα είναι μόνο ότι θα είναι μια καινούργια εταιρεία, η οποία θα έχει δημόσιο χαρακτήρα. Και επαναλαμβάνω, εγώ έχω την άποψη, ότι και το κράτος έχει ένα διακριτό ρόλο στο να εκμεταλλεύεται τις δυνατότητες της πατρίδας μας και ο ιδιώτης φυσικά, έχει το ρόλο του και τη θέση του σε αυτήν την εκμετάλλευση.

Ευχαριστώ πολύ.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε τον κ. Ουρσουζίδη. Το λόγο έχει ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Σπίρτζης.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε. Θα ήθελα να κάνω συγκεκριμένες ερωτήσεις προς τους εκπροσώπους των φορέων και προς την διοίκηση του ΟΑΣΘ, για να διαμορφώσουμε όλοι, ενιαία άποψη, ενιαία πληροφόρηση, για το τι γινόταν.

Προς την διοίκηση του ΟΑΣΘ, θέλω να ρωτήσω τα εξής:

Σύμφωνα με τη σύμβαση, οι μέτοχοι έχουν εγγυημένο κέρδος για το οποίο ο ΟΑΣΘ δεν φορολογείται. Το επιχειρηματικό κέρδος θεωρείται δαπάνη, βάση της οικονομικής συμφωνίας επειδή ο ΟΑΣΘ δεν έχει μια νομική μορφή ως εταιρία. Δεν φορολογείται δηλαδή ως νομικό πρόσωπο, όπως π.χ. φορολογούνται τα ΚΤΕΛ ή οι άλλοι. Θα ήθελα να σας ρωτήσω εάν γνωρίζετε άλλο φορέα στον κόσμο, στον οποίο καταβάλλεται μέρισμα ανά μήνα, όχι στο τέλος κάθε έτους και δεν φορολογείται.

Η δεύτερη ερώτηση είναι η εξής: Κατ' επανάληψη και παρ’ ότι η συμφωνία προβλέπει ότι τα αποσβεσθέντα στοιχεία 1/1/2010 περιέρχονταν στο ελληνικό δημόσιο, δεν περιήλθαν. Γιατί; Στη συνέχεια της ερώτησης, γιατί ο ΟΑΣΘ έχει εκποιήσει λεωφορεία που έχει αποσβεσθεί η αξία τους και δεν έχει πει να έρθουν στο ελληνικό δημόσιο, όπως οριζόταν στη σύμβαση του 2001;

Η τρίτη ερώτηση είναι η εξής: Γιατί παρότι στην οικονομική συμφωνία αποκλείεται ο συνυπολογισμός τόκων δανείων στις συμβατικές δαπάνες, ο ΟΑΣΘ περιέλαβε και νομιμοποίησε αυτή την πρακτική μέσα στα χρόνια που περνούσαν;

Θέλω, επίσης, να μου πείτε εάν ισχύει ότι ο ΟΑΣΘ μισθώνει ακίνητα από το συνεταιρισμό «Ηρακλής» στο διπλάσιο τεκμαρτό μίσθωμα, γιατί στο διπλάσιο και σε ποιον ανήκει ο «Ηρακλής». Θα ήθελα να μου σχολιάσετε τις δαπάνες καυσίμων, γιατί διαπιστώθηκαν από τον έλεγχο διαφοροποιήσεις σε ενδείξεις των οδομετρητών και σε διανυθέντα χιλιόμετρα, μεταξύ των στοιχείων του ΟΑΣΘ και των χορηγηθέντων στοιχείων της EUROMAT και των πρατηρίων υγρών καυσίμων.

Θα ήθελα να μου πείτε γιατί γινόντουσαν συνεχώς απευθείας αναθέσεις πρωτίστως στην εταιρεία Link Technologies και σε τέσσερις, πέντε ακόμη.

Θα ήθελα να μου πείτε, να ενημερώσουμε και το Κοινοβούλιο ότι το 2012 παρατάθηκε η κυκλοφορία 90 λεωφορείων κατά 3 χρόνια με ένα απλό έγγραφο του τότε Υπουργού, κατά παράβαση του ισχύοντος χρόνου ζωής που ήταν 15 έτη για όλα τα λεωφορεία, βάσει της τροποποίησης της οικονομικής συμφωνίας του 2008. Και σ' αυτή την περίπτωση, αφού τα λεωφορεία κυκλοφόρησαν για άλλα 2 χρόνια, θα κρίνουμε εάν είναι νόμιμα ή παράνομα, νομιμοποιήθηκε εκ των υστέρων η παρανομία για 20 χρόνια απόσβεση. Γιατί;

Θα ήθελα, επίσης, να ρωτήσω σχετικά με τον πεπαλαιωμένο στόλο των αυτοκινήτων, εάν υπάρχουν τα 38 εκατ. € των ειδικών αποθεματικών για την ανανέωση του στόλου. Που είναι αυτά; Θα ήθελα να ενημερώσετε τους Έλληνες Βουλευτές εάν έχετε συμβάσεις με site, δημοσιογράφους, εφημερίδες και φορείς της πόλης.

Επίσης, θα ήθελα να ενημερώσετε, όχι από το 1957 που έχουμε αυτή τη σύμβαση αλλά από τη μεταπολίτευση και μετά, από το 1974 και μετά, εάν υπάρχουν μέτοχοι Βουλευτές, Υπουργοί, ή συγγενείς τους και ποιοι.

Τελευταία ερώτηση, προτείνατε σ’ εμάς μείωση των μισθών και αύξηση των εισιτηρίων. Θα ήθελα να μου πείτε εάν πιστεύετε ότι το κέρδος των μετόχων του ΟΑΣΘ και οι δαπάνες των προμηθειών είναι μικρότερης αξίας για να μπορούν να ικανοποιήσουν αυτά που χρωστάει ο οργανισμός.

Θα ήθελα να κάνω μια ερώτηση στον κ. Κυρίζογλου. Αγαπητέ Δήμαρχε, είσαστε και νομικός και δήμαρχος, άρα ξέρετε από δημόσια διοίκηση και θα ήθελα να μου πείτε το εξής: Επειδή αυτό που διαβουλευτήκαμε εμείς με την τοπική αυτοδιοίκηση και είναι μπροστά κι άλλοι δήμαρχοι, ήταν η προοπτική των αστικών συγκοινωνιών, ήταν, δηλαδή, εάν θα κάνουμε δύο νέους φορείς ή όχι, είναι αυτό το κομμάτι του σχεδίου νόμου, δεν ήταν τι θα κάνουμε με τον ΟΑΣΘ και αυτό δε σας το δώσαμε, προφανώς. Στείλαμε, λοιπόν, μια από τις εκδοχές του σχεδίου νόμου που επεξεργαζόμασταν στο Γενικό Λογιστήριο του Κράτους για να είμαστε και σε ετοιμότητα, διαβαθμισμένο ήταν το έγγραφο. Εάν εσείς στείλετε ένα διαβαθμισμένο έγγραφο σε μια υπηρεσία σας και η υπηρεσία το δώσει, πώς το σχολιάζετε αυτό;

Επειδή το έχετε παραδεχθεί ο ίδιος σε δημόσια διαδικασία που έκανε η Εγνατία, ότι το σχέδιο νόμου, το βρήκατε από την 25η Διεύθυνση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, εάν αυτό το επιβεβαιώνετε και σήμερα πρέπει να δούμε ποιος έχει στήσει κομματικό κράτος, ποιος δεν έχει στήσει και πώς το αξιοποιεί. Εσείς θα μας πείτε. Ξαναλέω, αυτό που στείλαμε εμείς ήταν διαβαθμισμένο, για να μην έχει καμία αμφιβολία κανείς. Θα ήθελα να ρωτήσω τον κ. Τριανταφυλλίδη, από τα ΚΤΕΛ. Ξέρετε με είχαν παροτρύνει πολλοί να συναντηθούμε για να κάνουμε μια συμφωνία, να σας χρησιμοποιήσουμε ως απεργοσπαστικό μηχανισμό, όταν κάνανε κινητοποιήσεις οι εργαζόμενοι του ΟΑΣΘ, αλλά δεν συναντηθήκαμε, γιατί δεν επιδιώκουμε εμείς μια τέτοια πολιτική. Απλά το αναφέρω για να το ξέρει και ο κόσμος των εργαζομένων. Σας αναφέρω τις προτάσεις που υπήρχαν για να μην ταλαιπωρείται η πόλη, που όντως ταλαιπωριόταν.

Θα ήθελα, όμως, να σας ρωτήσω το εξής: προφανώς εμείς δεν έχουμε καμία διάθεση ούτε θα προχωρήσουμε στο να υποστούν ζημία τα ΚΤΕΛ και να μην είναι βιώσιμα, θα ήθελα όμως να μου πείτε ποιοι ή ποιος σας παρότρυνε ή σας πίεσε να συμφωνήσετε το 2003 και το 2008 στις συμφωνίες που προχωρήσατε; Δηλαδή, κάποιοι σας είπαν αγοράστε με 1,5 εκατ. ευρώ αυτές τις μετοχές ή τα μερίσματα ή όπως θα ήθελε να τα χαρακτηρίσει κανείς του ΟΑΣΘ και θα έχετε αυτά τα κέρδη από εκεί και αυτό το συγκοινωνιακό έργο, μικρότερο. Κάποιος σας το πρότεινε. Δεν ήταν η διοίκηση του ΟΑΣΘ φαντάζομαι. Δεν ήταν δηλαδή μια συμφωνία δύο ιδιωτικών φορέων που εσείς συμφωνήσατε να χάσετε συγκοινωνιακό έργο, να το πάρει ο ΟΑΣΘ και αντ’ αυτού να ρίξετε και 1,5 εκατ. ευρώ να αγοράσετε μετοχές του ΟΑΣΘ;

Μια που το έφερε η κουβέντα, είναι νόμιμη η μεταβίβαση των μερισμάτων και των μετοχών του ΟΑΣΘ; Δηλαδή, μπορείτε εσείς κύριε Στεφανίδη, που έχετε κάποιες μετοχές να τις πουλήσετε σε εμένα; Είναι νόμιμο αυτό σύμφωνα με το νομοθετικό διάταγμα του 57 που ίδρυσε τον ΟΑΣΘ και προέβλεπε ποιοι έχουν τις μετοχές στα χέρια τους και ποιοι τις δικαιούνται;

Θα ήθελα να ρωτήσω τον κ. Δανιηλίδη, γνωστό Δήμαρχο Συκεών και τον κ. Μπακογλίδη, Δήμαρχο Καλαμαριάς, ποια ήταν η συνεργασία σας με τον ΟΑΣΘ και ποια με τον Συνεταιρισμό ΗΡΑΚΛΗΣ σε σχέση με αμαξοστάσια; Για τον κύριο Δανιηλίδη, επειδή είπατε η μνήμη μου δεν με απατά και παρακολουθούσαμε στενά τα θέματα των μεταφορών, στην προηγούμενη κυβέρνηση υπήρχε επιχειρούμενη ρύθμιση που προέβλεπε την διαγραφή των χρεών του ΟΑΣΘ ή του ΗΡΑΚΛΗΣ προς τον Δήμο Συκεών; Για να τα θυμόμαστε αυτά που γινόντουσαν δύο χρόνια πριν, γιατί το σχέδιο νόμου είναι αυτή την στιγμή σε άλλο γαλαξία απ’ αυτά που αντιμετωπίσαμε 60 χρόνια.

Όσον αφορά για το ΣΑΣΘ κατ’ αρχάς προβλέπεται καθαρά στο σχέδιο νόμου τι γίνεται, να ενημερώσετε αν θέλετε. Από τα δέκα άτομα που είσαστε εκεί, οι δύο είναι Δ.Ε., αν θυμάμαι καλά, οι οκτώ, όμως, είναι διακεκριμένοι επιστήμονες. Δεν προσβληθήκατε αυτά τα δύο χρόνια, από πριν ήσασταν, για να μην θεωρήσει κανείς ότι είναι δικός μας μηχανισμός. Είχατε πρόσβαση στο ηλεκτρονικό σύστημα του ΟΑΣΘ; Και αν όχι γιατί; Υπήρχε ηλεκτρονικό σύστημα η Link technologies πλουσιοπάροχα στις συμβάσεις. Είχατε πρόσβαση στο σύστημα;

Δεύτερη ερώτηση, από πού έχει έσοδα ο ΣΑΣΘ; Για να καταλάβουμε πως είχαν νομικά διαμορφώσει, κυρία Πρόεδρε, το πλαίσιο του ελέγχου του ΟΑΣΘ. Δηλαδή, από πού είναι τα έσοδα του ΣΑΣΘ; Σας τα δίνει το Υπουργείο; Ποιος σας τα δίνει τα χρήματα αυτά;

Τρίτον, επειδή όλοι είστε διακεκριμένοι επιστήμονες με μεταπτυχιακά, διδακτορικά, έχετε εμπειρία από το εξωτερικό, έχετε υπόψη σας, εάν υπάρχει στον κόσμο σχέδιο νόμου για αστικές μεταφορές, που να λέει ποιο είναι το κόστος ενός φορέα συγκοινωνιακού έργου; Δηλαδή, στο σχέδιο νόμου λέμε ότι θα γίνονται τόσα δρομολόγια, θα κοστίζουν τόσο, οι εργαζόμενοι πρέπει να είναι τόσοι, τα λεωφορεία τόσα κ.λπ..

Μια τελευταία ερώτηση προς τους τους υπόλοιπους, κυρίως προς το ΣΑΣΘ και προς τους δημάρχους, που προτείνουν να γίνει διαγωνισμός. Εάν εμείς πηγαίναμε σ' αυτή τη λογική και στην περιφέρεια, επειδή ένα από τα αιτήματα που υπήρχαν και από τους εργαζόμενους και από τους δημάρχους, που προτείνουν και το διαγωνισμό, ήταν να διασφαλιστούν οι θέσεις εργασίας των εργαζομένων, που δουλεύουν αυτή τη στιγμή στον ΟΑΣΘ και στο ΣΑΣΘ, πώς θα το διασφαλίζαμε αυτό, όταν βάσει των ευρωπαϊκών κανονισμών και των οδηγιών, δεν μπορούμε εμείς να κάνουμε διαγωνισμό, που να λέμε ότι θα συμμετέχουν τα ΚΤΕΛ, για παράδειγμα και θα έχουν εργαζόμενο από τον Τσερμενίδη.

Άρα, εάν κανείς διαγωνισμό δεν διασφαλίζεις τις θέσεις εργασίας, ούτε τους εργαζόμενους.

Επομένως, να καταλάβουμε τι προτείνετε. Προτείνετε τη διασφάλιση των θέσεων εργασίας και των συγκεκριμένων εργαζομένων ή διαγωνισμό; Για να καταλάβουμε και εμείς τι προτείνουν κάποιοι δήμοι και κάποιοι φορείς, όπως η Περιφέρεια, για να ξέρουμε, ποιοι είναι υπέρ της διασφάλισης των συγκεκριμένων θέσεων εργασίας, των συγκεκριμένων εργαζομένων και ποιοι όχι ή ποιοι επικαλούνται το ένα, αλλά εννοούν άλλο.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Εισερχόμαστε στη διαδικασία, όπου οι εκπρόσωποι των φορέων θα απαντήσουν στις ερωτήσεις που τους τέθηκαν.

Το λόγο έχει ο κ. Στεφανίδης.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΕΦΑΝΙΔΗΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης – ΟΑΣΘ): Η πρώτη ερώτηση ήταν, εάν είμαι ευχαριστημένος από τις υπηρεσίες του Οργανισμού. Καταρχήν ο Οργανισμός λειτουργεί εδώ και εξήντα χρόνια, με παγκόσμια βραβεία. Να πω, ότι γενικά ο νομός Θεσσαλονίκης έχει 180 μελανά σημεία, στα οποία φρακάρουν τα λεωφορεία μας και αχρηστεύονται όλα τα δρομολόγια των γραμμών. Οι γραμμές που αναφέρθηκαν, ότι εκεί πραγματικά υπάρχει, και υπάρχει, κάθε μήνα γίνονται περίπου 50 μηνύσεις για παρακωλήσεις συγκοινωνιών και κάποιοι δήμαρχοι, δεν είναι λίγοι, ζητούν να κάνουμε παρεμβάσεις και να βγάζουμε τα πρόστιμα της παρακώλυσης των συγκοινωνιών. Αυτά για τις υπηρεσίες.

Να πω επίσης, ότι κάθε μήνα γίνεται ενημέρωση όλων των δήμων για τυχόν παρακώλυση συγκοινωνιών. Έχω τύχει πολλές φορές σε γωνίες δρόμων, όπου υπάρχουν κώνοι, οι οποίοι παραβιάζονται, γίνεται παράνομη στάθμευση, επομένως αχρηστεύονται όλα τα δρομολογημένα με ακρίβεια δρομολόγια του Οργανισμού. Από το δρομολογημένο έργο εκτελείται το 87% - 90%.

Όσον αφορά στα παράπονα, που ανέφερε ο κ. Λαμτζίδης και ο κ. Τριανταφυλλίδης, έχω να πω ότι εμείς είχαμε δώσει απάντηση και έχουμε και δικά μας στοιχεία, τα οποία δημοσιεύσαμε. Εάν δεν ελήφθησαν υπόψη από κάποιους, γι' αυτό δεν ευθύνεται ο Οργανισμός. Γι’ αυτό και ζητάμε από όλους τους δημάρχους επαναλαμβάνω όταν εκλέγονται να έρχονται να υπογράφουμε μνημόνιο συνεργασίας πράγμα το οποίο έγινε με το Δήμο Καλαμαριάς με επιτυχία φυσικά. Επίσης, έγινε με τον Δήμο Θέρμης, με επιτυχία ώστε οι οδικοί δρόμοι, που κάνουν χρήση τα λεωφορεία μας, να είναι ελεύθεροι και να μπορούν να κυκλοφορούν τα λεωφορεία μας. Τι οφείλουμε στο ελληνικό δημόσιο και τι μας οφείλει το ελληνικό δημόσιο. Τα λεφτά τα οποία μας οφείλει το ελληνικό δημόσιο είναι τα αντίστοιχα τα λεφτά τα οποία μας χρωστά το ελληνικό δημόσιο και εξηγούμαι. Χρωστάμε στο ΙΚΑ. Αυτό είναι γεγονός αναμφισβήτητο. Υπάρχουν ρυθμίσεις κ.λπ.. Χρωστάμε στους προμηθευτές. Χρωστάμε στους προμηθευτές λεωφορείων και έχω δώσει αναλυτική κατάσταση στον κ. Υπουργό και μεταξύ αυτών είναι και περίπου 37 εκατ. τα οποία είναι αποσβέσεις και κεφάλαια των μετόχων και είναι αναγκαία για να χρησιμοποιούνται για την αγορά λεωφορείων.

Όσον αφορά για την αγορά λεωφορείων κύριε Υπουργέ, οφείλω να σας πω ότι αντικαθίσταται από λεφτά μετόχων τα οποία κρατούνται 10% κάθε μήνα από τη μετοχή. Να σας πω και κάτι κύριε Υπουργέ; Αυτό το 10% είναι φορολογημένο. Φορολογείται το μέρισμα. Τα αποθεματικά ξοδεύτηκαν αφού δεν έχουμε χρήματα.

Κύριε Υπουργέ, το χειρότερο από όλα που μου υποσχεθήκατε ότι θα μου δώσετε είναι το ΦΠΑ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Σας τα έδωσα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΕΦΑΝΙΔΗΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ)): Δεν μου τα δώσατε κύριε Υπουργέ. Σήμερα εισπράττουμε 13 και αποδίδουμε 24. Αυτό κύριε Υπουργέ δεν μας το δώσατε, συγκροτήσαμε και επιτροπή. Εγώ πάντως επιμένω και λέω δεν μου το δώσατε και αυτά είναι 10.800.000. Όταν επιμένετε για ένα τέτοιο πράγμα, ότι μου τα δώσατε κύριε Υπουργέ, δεν ξέρω, σκεφτείτε το. Η σύμβαση πότε λήγει. Καταρχήν το νομοσχέδιο είναι αντισυνταγματικό. Η σύμβαση λήγει 3/12/2019. Μέχρι τότε έχει προετοιμαστεί ο Οργανισμός για να εκτελούνται οι συγκοινωνίες στη Θεσσαλονίκη. Από εκεί και πέρα πρόβλημα του Υπουργείου είναι να την καταγγείλει τη Σύμβαση.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Με συγχωρείτε κύριε Πρόεδρε, αυτό γράφει η Σύμβαση; Η Σύμβαση λέει ότι λήγει το 2019;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΕΦΑΝΙΔΗΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ)): Αυτό δεν λέει;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Η Σύμβαση λέει ότι λήγει το 2019;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΕΦΑΝΙΔΗΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ)): Αυτό δεν λέει ο νόμος 3652/08;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Σας ρωτάω τι λέει η Σύμβαση. Η επέκταση της Σύμβασης τι λέει; Δύο χρόνια μετά.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΕΦΑΝΙΔΗΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ)): Ο 3652/08 λέει ότι με την πλήρη κατασκευή του μετρό και τις επεκτάσεις του της πρώτης σύμβασης συν δύο χρόνια να είναι σε λειτουργία.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Αυτό δεν είναι το 2019, είναι το 3019.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΕΦΑΝΙΔΗΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ)): Δεν το λέω εγώ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ούτε εγώ το λέω. Αν βάλουμε τις επεκτάσεις είναι το 3019.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΕΦΑΝΙΔΗΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ)): Κύριε Υπουργέ, σας απαντώ. Το λέει το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους στην 320. Δεν το λέω εγώ. Εγώ το υποστηρίζω αυτό, είναι γεγονός. Αλλά το επιβεβαίωσε και το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Πάντως η επιστολή που στείλατε εσείς σαν ΟΑΣΘ δεν λέει αυτό που λέει το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους. Εσείς μας λέγατε για το 2023 ότι λήγει. Έτσι δεν είναι;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΕΦΑΝΙΔΗΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ)): Υποθέτω πότε θα λήξουν οι εργασίες του μετρό γι’ αυτό το λέω.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Έτσι ακριβώς.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΕΦΑΝΙΔΗΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ)): Πότε λήγουν οι εργασίες του μετρό. Αυτή είναι η άποψή μου. Γιατί εδώ κύριε Υπουργέ και δεν πρέπει να ξεχνάμε γιατί μας είπαν όταν ψηφίστηκε αυτός ο νόμος 3652/08 βρέθηκαν άνθρωποι οι οποίο είπαν ότι με την ψήφιση αυτού του νόμου σταμάτησαν τα έργα του μετρό. Δηλαδή μας εμπλέκουν και στο σταμάτημα των έργων του μετρό. Ε όχι.

Όσον αφορά για τη μεταβίβαση των μετοχών κύριε Υπουργέ, η μεταβίβαση των μετοχών γίνεται όσον αφορά από γονείς ως γονική παροχή για τα παιδιά και ως δωρεά εν ζωή προς τις γυναίκες και αντιστρόφως για γυναίκες και άντρες. Αυτό μπορεί να γίνει με συμβολαιογραφική πράξη μεταβίβαση μετοχής.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Είναι νόμιμο;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΕΦΑΝΙΔΗΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ)): Νομιμότατο, προβλέπεται από το νόμο, με τον 3721/1957. Φυσικά μπορεί να γίνει και σε επαγγελματία αυτοκινητιστή ο οποίος έχει 25 ένσημα οδηγού το τελευταίο τρίμηνο για να μπορεί να αγοράσει μετοχή. Όσον αφορά στο μετοχολόγιο. Εγώ, κυρίες και κύριοι, το έχω δώσει στον κ. Υπουργό.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Δεν υπήρχε στο Υπουργείο όταν αναλάβαμε, γι' αυτό και το ζήτησα. Εγώ, όμως, δεν σας ρώτησα αυτό. Σας ρώτησα εάν από το 1974 μέχρι σήμερα, υπήρχαν Βουλευτές, Υπουργοί ή συγγενείς τους που να ήταν μέτοχοι του ΟΑΣΘ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΕΦΑΝΙΔΗΣ (Πρόεδρος του ΔΣ του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ)): Θα σας απαντήσω. Το είχα πει και σε μια ομιλία που έκανα στο δημοτικό συμβούλιο. Ήταν και είναι μέτοχοι από κληρονομιά τα τρία αδέλφια Τσοχατζόπουλου. Ο παππούς όταν πέθανε, ο Ευάγγελος Τσοχατζόπουλος άφησε 21% και πήραν από 7% τα τρία αδέλφια. Αυτοί είναι όλοι και κανένας άλλος. Δεν υπάρχει άλλος πολιτικός που είναι μέτοχος στον ΟΑΣΘ. Εγώ, φυσικά, είμαι Πρόεδρος στον ΟΑΣΘ από το 2009.

Όσον αφορά στις προμήθειες. Υπάρχει κανονισμός προμηθειών, ο νόμος λέει για δημόσιους διαγωνισμούς, να αγοράζουμε ό,τι έχει σχέση με τα λάστιχα, τις αναγομώσεις των ελαστικών, τα καύσιμα και ελαιολιπαντικά. Ακόμα και για τα λεωφορεία δεν λέει να κάνουμε διαγωνισμό, όμως εμείς κάνουμε δημόσιους, διεθνείς διαγωνισμούς που ο κανονισμός ήταν εγκεκριμένος και είναι εγκεκριμένος από τους Υπουργούς. Αυτό ισχύει σήμερα. Τώρα, από εκεί και πέρα, εάν θέλουν να γίνεται με το δημόσιο λογιστικό, οι προμήθειες των ανταλλακτικών, εμείς είμαστε εδώ, δεν έχουμε κανένα λόγο να αμφισβητήσουμε τα προτεινόμενα.

Θα ήθελα να κάνω και εγώ μια ερώτηση σε εσάς, με τη σειρά μου. Ποιος είναι ο λόγος εξαγοράς του ΟΑΣΘ και η αλλαγή Δ.Σ. αφού στις 3/12/2009, κατά το σχέδιο νόμου, θα λειτουργήσει ο νέος φορέας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Είναι πάρα πολύ απλό. Δεν μπορούμε να πάμε σε μια μεταβατική περίοδο και δεν μπορούμε να ανεχθούμε σαν κυβέρνηση το πάρτι που γινόταν στον ΟΑΣΘ τόσα χρόνια, γιατί μιλάμε για πάρτι.

Δεν μου απαντήσατε σε μια σειρά από ερωτήματα. Δεν μπορούμε να δίνουμε και να πληρώνουμε περισσότερα στις αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης απ' ό,τι στην Αθήνα, όταν έχει λιγότερα λεωφορεία, λιγότερους εργαζομένους, λιγότερους επιβάτες. Δεν μπορούμε να πληρώνουμε μερίσματα σε εσάς, αφορολόγητα και ανά δίμηνο και να μην έχετε πληρώσει τα δεδουλευμένα των εργαζομένων, όταν το Υπουργείο σας δίνει προκαταβολικά, την μηνιαία αποζημίωση, μπας και τους πληρώσετε. Από αυτά τα χρήματα κρατούνται χρήματα για το Ι.Κ.Α., για τα δάνεια που έχετε πάρει και για άλλα. Δεν μπορούμε να ανεχθούμε μια παραβατική κατάσταση που κρατάει 60 χρόνια, γιατί κάποιοι Υπουργοί θέλησαν να σας επεκτείνουν με παράνομες συμβάσεις. Πιστεύουμε ότι η παράταση της σύμβασης είναι παράνομη. Δεν πέρασε από ελεγκτικό συνέδριο. Δεν έχει καταληκτική ημερομηνία. Δεν έχει τίποτα. Δεν είναι συμφέρουσα ως προς το δημόσιο. Τα περιγράφουμε στο σχέδιο νόμου. Πιστεύουμε ότι είναι ένας κρίσιμος τομέας για την ελληνική οικονομία, το προβλέπει το Σύνταγμα. Δεν φτιάξαμε εμείς το Σύνταγμα, το βρήκαμε. Το προβλέπει στο άρθρο 18 και στο άρθρο 5, σε συνδυασμό, όπως είναι για κρίσιμους τομείς. Δεν κάνουμε εξαγορά μιας βιομηχανίας που είναι εμπορικό το προϊόν της, είστε μονοπώλιο. Είστε μονοπώλιο που έχει στηριχθεί εις βάρος πολλών άλλων, από ό,τι ακούω και των Κτελ, με μείωση του έργου άλλων φορέων, με υπέρογκες -κατά τη γνώμη μου- επιδοτήσεις, χωρίς κανέναν έλεγχο. Είστε μια όαση σπατάλης, σε μια χώρα και σε έναν λαό που υποφέρει εφτά χρόνια. Γι’ αυτό.

Κύριε Υπουργέ, ακούστε. Καταρχήν, όταν εκδίδεται κάθε χρόνο μέχρι τις 10 Οκτωβρίου ο προϋπολογισμός της επόμενης χρονιάς, εμείς σας λέμε ποιο είναι το προσιτό κομίστρο. Εσείς θα έπρεπε να το αναπροσαρμόζετε, που έχετε υποχρέωση να το κάνετε. Εγώ στο νόμο που σας κατέθεσα και ακόμα περιμένω να με καλέσετε όπως είχαμε συμφωνήσει σας τα λέω μέσα εκεί, μέχρι και που καταργώ και την επιδότηση. Και δεν επιχορηγείται ο ΟΑΣΘ, να ακούσετε και εσείς κυρίες και κύριοι.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Με τι εισιτήριο;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΕΦΑΝΙΔΗΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης): 1.30 ευρώ με Φ.Π.Α μέσα 24%.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Μάλιστα. Οι δήμαρχοι να τα ακούνε και η περιφέρεια.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΕΦΑΝΙΔΗΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης): Εδώ δίνετε 1.40 ευρώ, 40% ακριβότερο από τον Οργανισμό. Τι να πω άλλο, κύριε Υπουργέ; Αφού βλέπετε τη σπατάλη εσείς.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Έχετε προτείνει μείωση του μερίσματος; Έχετε προτείνει αλλαγή του συστήματος διαιτησίας;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΕΦΑΝΙΔΗΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης): Να μου επιτρέψετε, να σας διαβάσω κ. Υπουργέ.

Λοιπόν. Μισθώματα, (-11.097). Δαπάνες προσωπικού, (-30%). Αυτό δεν το τόλμησε κανένας κύριε Υπουργέ, όταν σας έκανα το 62.000.000, έτσι; Πάγιες δαπάνες (-7%), γενικές δαπάνες (-12%), μεταβλητές δαπάνες, που είναι το πετρέλαιο (-0,21%), επιχειρηματικό κέρδος (-7%). Γιατί, κύριε Υπουργέ, πρέπει να πω εδώ στους κυρίους και τις κυρίες ότι το επιχειρηματικό κέρδος που είναι 16.450.000 σήμερα, τα 12.000.000 τα μοιράζονται οι έχοντες 12.5%, που πληρώνουν φόρο για το μέρισμα 26% ανεξαρτήτως κλίμακος. Αυτοτελώς φορολογείται το εισόδημα τους. Πληρώνουν και ΕΦΚΑ και δεν τους μένει σχεδόν τίποτα ή παραφέρουν από το σπίτι τους αυτό, γι' αυτό έκαναν και μόνο 7%.

Όπως επίσης και οι αποσβέσεις (-88%). 20% και 20% σύνολο οι γενικές δαπάνες. Και να σας πω κύριε Υπουργέ, ότι η μείωση της αντισταθμιστικής καταβολής είναι 58%.

Αυτά. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστώ και επιτρέψτε μου μια ερώτηση από εμένα. Φυσικό αέριο έχουν τα λεωφορεία στη Θεσσαλονίκη;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΕΦΑΝΙΔΗΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης): Όχι. Το φυσικό αέριο κυρία Πρόεδρε, προϋποθέτει άλλες καταστάσεις. Πρέπει να κάνουμε ειδικές εγκαταστάσεις, έχει μεγαλύτερο κόστος απόκτησης και λοιπά.

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

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΕΡΜΕΝΙΔΗΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Σωματείου Εργαζομένων του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ)): Θα είμαι πολύ σύντομος κυρία Πρόεδρε. Μου έγιναν κάποιες ερωτήσεις. Καταρχήν, να ξεκινήσω από την τελευταία ερώτηση η οποία μου έγινε από τον Αγορητή του Κομμουνιστικό Κόμματος Ελλάδας.

Ευχαριστώ το Κ.Κ.Ε. που διαβάζει ανακοινώσεις του Σωματείου, για μένα είναι τιμή μου αυτό και πραγματικά δεν μπορώ να το κατανοήσω.

Αν εννοεί ο κ. Αγορητής ότι είμαστε κωλοτούπες, όχι, δεν είμαστε κωλοτούμπες, άλλοι είναι. Οι εργαζόμενοι στην Αστική Συγκοινωνία κατέθεσαν την πρόταση τους εγκαίρως στον Υπουργό προς το Υπουργείο Μεταφορών, στον κ. Σπίρτζη, σε όλους τους φορείς της πόλης μέσα στα πλαίσια των αποφάσεων τους. Εκεί όμως είπαμε εάν η κυβέρνηση επιλέξει να κάνει κρατικό τον φορέα, οι εργαζόμενοι δεν φοβούνται τίποτα. Είναι εδώ μέσα από έναν διάλογο να ξεκαθαρίσουν τα πράγματα.

Από κει και πέρα, αν εννοείτε να μην δεχτούμε το ενιαίο μισθολόγιο και έχω άποψη επί αυτού και να ανέχομαι τον εργοδότη μου που να μου λέει θα σου κόψω 30 εκατ. φέτος και ότι μου βγει του χρόνου κι αν πεις όχι κ. Τσερμενίδη θα σε πάω στην ΠΙΣ των 580 ευρώ είστε γελασμένοι κύριοι του Κ.Κ.Ε..

Όσον αφορά για την κινητικότητα, να τονίσω ξεκάθαρα και είμαι απόλυτος, οι εργαζόμενοι δεν εκβιάζονται, δεν απειλούνται και δεν φοβούνται. Εάν υπάρχει από την κυβέρνηση η θέληση να χτυπήσει τους εργαζόμενους μέσα από την κινητικότητα είμαστε ικανοί με την αγωνιστική μας διάθεση να την καταργήσουμε στην πράξη, να είστε σίγουροι γι' αυτό.

Όσον αφορά τώρα για τις μειώσεις μισθών, θα απαντήσω και στους δύο. Κύριε Καραμανλή, με τον σεβασμό στο πρόσωπό σας, θέλω να σας τονίσω το εξής: Μειώσεις μισθών στον ΟΑΣΘ έγιναν μέσα από το πόρισμα στο οποίο συμμετείχα και πραγματικά είμαι υπερήφανος για την εργασία που κάνουμε. Μειώσαμε την δαπάνη μισθοδοσίας, όταν είχαμε υπογράψει το πόρισμα, κατά 20,5% και με απόφαση της κυβέρνησης της δικής σας Ν.Δ.-ΠΑ.ΣΟ.Κ., κόψατε αυθαιρέτως άλλα 5 εκατομμύρια ευρώ από τις αποδοχές των εργαζομένων. Άρα στο σπίτι του κρεμασμένου δεν μιλάνε για σκοινί.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ(Εισηγητής της Ν.Δ.): Το άρθρο 34 το έχετε διαβάσει; Για διαβάστε το.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΕΡΜΕΝΙΔΗΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Σωματείου Εργαζομένων του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ)): Εκεί θα φτάσω. Κύριε Καραμανλή ακούστε με λίγο.

Λέω, λοιπόν, για την πρόταση που κατέθεσα στο Υπουργείο Μεταφορών και που σήμερα θα την καταθέσω και εδώ, ότι όσον αφορά τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας και το νέο μισθολόγιο, εμείς προσδιορίζουμε και λέμε ναι, αλλά με ποιες προϋποθέσεις: Με το άρθρο 27, όπως ορίζεται με την παράγραφο 1, όπως επίσης και με την ιδρυτική απόφαση η οποία προσδιορίζει την μισθοδοσία προσωπικού του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών έως 31 Δεκεμβρίου του ΄17 και μετά το ΄17 με πλαφόν συγκεκριμένο. Αν, λοιπόν, αυτά το Υπουργείο δεν τα λάβει υπόψη του, αν η Κυβέρνηση σήμερα θέλει να καταργήσει τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας με ένα νόμο, εδώ είμαστε, να το δούμε και να έχουμε και αγωνιστικές διαθέσεις και είμαστε έτοιμοι γι' αυτό. Εκτιμώ, όμως, μέσα από την κουβέντα που κάναμε με τον Υπουργό και εύχομαι να μην διαψευστούμε και ό,τι θα λυθούν τα ζητήματα αυτά με την υπογραφή συλλογικών συμβάσεων εργασίας. Σας ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου): Το λόγο έχει η κυρία Πατουλίδου.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ (ΣΑΚΗΣ) ΒΑΡΔΑΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.): Κυρία Πρόεδρε, θέλω το λόγο, γιατί έκανα ερώτηση και δεν πήρα απάντηση.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου):Είπατε αυτά που θέλετε. Εντάξει, αυτή ήταν η απάντηση. Το λόγο έχει η κυρία Πατουλίδου.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ (ΣΑΚΗΣ) ΒΑΡΔΑΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.): Παρακάμπτω τους έξυπνακισμούς, θέλω απάντηση στο ερώτημα.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου): Ο κάθε προσκεκλημένος επιλέγει τι θα απαντήσει και πώς θα το απαντήσει. Μπορεί να μην θέλει να απαντήσει.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ (ΣΑΚΗΣ) ΒΑΡΔΑΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.): Αυτό θα το κρίνουν και οι εργαζόμενοι που το παρακολούθησαν. Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου):Το λόγο έχει η κυρία Πατουλίδου για τρία λεπτά.

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ (ΒΟΥΛΑ) ΠΑΤΟΥΛΙΔΟΥ (Αντιπεριφερειάρχης Μητροπολιτικής Ενότητας Θεσσαλονίκης): Προφανώς για να είμαστε εδώ μας προβληματίζει το κατά πόσον είναι καλά τα μέσα μαζικής μεταφοράς ή το μέσον μαζικής μεταφοράς. Το να λες «με τον καλύτερο δυνατό τρόπο να μεταφέρονται οι πολίτες της Θεσσαλονίκης» εννοείται ότι προφανώς δεν υπάρχει απόλυτη ικανοποίηση. Εάν θα έπρεπε να έρθω κι εγώ και να πω ότι πριν από κάποια χρόνια μπορεί να πήραν βραβεία ο ΟΑΣΘ, προφανώς γιατί είχαμε και μια καλή συνεργασία, σε πολύ συγκεκριμένο κοινωνικό κομμάτι, και τον ευχαριστώ γι' αυτό, αλλά το να έρθω και να πω ότι ξέρετε και εγώ την γραμμή 30 για να πάω από το Ντεπώ στο Καυταντζόγλειο, την περίμενα 45 λεπτά, αν αυτό δείχνει ότι δεν είμαστε ικανοποιημένοι, εγώ δεν θεωρώ τουλάχιστον τον τρόπο αυτό τον λεκτικό ως σωστό για να πω ότι αν ο ΟΑΣΘ είναι καλός ή όχι, του πως μεταφέρεται, λοιπόν, ο πολίτης της Θεσσαλονίκης, όπου χρειάζεται και όπου πρέπει, έγκαιρα και με την καλύτερη δυνατή πληροφόρηση.

Για τον διεθνή διαγωνισμό κύριε Υπουργέ, θεωρώ ότι μπορούν να μπουν προϋποθέσεις τέτοιες, έτσι ώστε να υπάρχει μια εμπειρία σε μέσα μαζικής μεταφοράς, για να μπορεί να είναι πιο δίκαιη; πιο σίγουρη; η πρόσληψη των ήδη εργαζομένων στον ΟΑΣΘ. Προφανώς μπορεί να το ξέρετε και να το δείτε. Μ΄ αυτό το σκεπτικό το λέμε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ(Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Να μας την πείτε αυτή την τεχνογνωσία αν την έχετε φέρει οι Κεντρικής Μακεδονίας, γιατί στο Υπουργείο δεν την έχουμε. Να μας την πείτε.

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ (ΒΟΥΛΑ) ΠΑΤΟΥΛΙΔΟΥ (Αντιπεριφερειάρχης Μητροπολιτικής Ενότητας Θεσσαλονίκης): Ωραία. Εκείνο που επίσης θέλω να πω, είναι ότι δεν υπάρχουν πολύ συγκεκριμένες·

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ(Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Να ενημερώσουμε και τους δήμους που έχουν πρόβλημα με τους συμβασιούχους.

Αν η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, έχει τόσο μεγάλη τεχνογνωσία, δίπλα είναι ο Δανιηλίδης, να του πείτε να μην έχει πρόβλημα με τους συμβασιούχους. Και ο Δανιηλίδης και ο δήμαρχος Θεσσαλονίκης και όλοι οι υπόλοιποι. Αν μπορείτε εσείς τόσο εύκολα να κάνετε διαγωνισμούς και να προβλέπετε πως θα πάρετε τους ίδιους εργαζόμενους με διαγωνισμό. Πόσο μάλλον όταν πρόκειται, όχι για δήμο, αλλά για ιδιωτική εταιρεία. Να μας το πείτε και εμάς, καλό είναι, ανοιχτοί είμαστε στην τεχνογνωσία και στην γνώση.

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ (ΒΟΥΛΑ) ΠΑΤΟΥΛΙΔΟΥ (Αντιπεριφερειάρχης Μητροπολιτικής Ενότητας Θεσσαλονίκης): Ένα τελευταίο. Εκείνο που θα ήθελα να πω, τουλάχιστον για το πρώτο σχέδιο νόμου που είχε κατατεθεί, και που έγιναν και από εμάς κάποιες συνεννοήσεις και προσημειώσεις, το γεγονός ότι λήφθηκαν υπόψη, είναι για εμάς πάρα πολύ ικανοποιητικό.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου):Το λόγο έχει ο Λάζαρος Κυρίζογλου, Πρόεδρος της Περιφερειακής Ένωσης Δήμων (ΠΕΔ) Κεντρικής Μακεδονίας.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΚΥΡΙΖΟΓΛΟΥ (Πρόεδρος της Περιφερειακής Ένωσης Δήμων (Π.Ε.Δ.) Κεντρικής Μακεδονίας): Ο αξιότιμος κ. Καραναστάσης, Εισηγητής της Πλειοψηφίας, ρώτησε εμένα αλλά και όλους τους συναδέλφους, σχετικά με τους πολίτες αλλά και για τις παρεχόμενες υπηρεσίες του Ο.Α.Σ.Θ.. Φυσικά τα τελευταία 4 με 5 χρόνια, δεν είναι ευχαριστημένοι οι πολίτες ως προς τις παρεχόμενες υπηρεσίες από τον ΟΑΣΘ. Οφείλουμε, όμως, να δούμε και η προηγούμενη Κυβέρνηση και ιδιαίτερα η σημερινή που ηγείστε εσείς, κύριε Υπουργέ, κύριε Σπίρτζη, τα τελευταία χρόνια, σε αυτό το κομμάτι και εποπτεύεται του Ο.Α.Σ.Θ., ποια πολιτική πολεμική ασκήθηκε σε ό,τι αφορά τη συγκεκριμένη επιχείρηση.

Τι θέλω να πω με αυτό; Ότι από την άλλη μεριά και αφού ζητάμε βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών, ούτε με αυτό που πάτε να κάνετε τώρα πείθεται κανείς εύκολα και άλλοι δεν πείθονται καθόλου, χωρίς να γνωρίζουμε το πόσο θα στοιχίσει, από πού και πως θα βρεθούν τα χρήματα και εν πάση περιπτώσει, δεν μπορούμε να ανταποκριθούμε - όπως λέει και ο λαός - «σε μία πρόταση γουρούνι στο σακί ή ραντεβού στα τυφλά».

Επίσης, κύριε Υπουργέ, είπα, ότι στείλατε και σας το έχω με έναν εύληπτο τρόπο παραδώσει για να το δείτε, αλλού το αρχικό κείμενο, βαμμένο διαφορετικά, το πρώτο «το κολοβό» νομοσχέδιο και εν συνεχεία, ότι προστέθηκε σε αυτό που μας δώσατε και εντωμεταξύ όδευσε προς στο Γενικό Λογιστήριο του Κράτους, που μόνος σας εσείς το στείλατε, γιατί εσείς διαβαθμίζεται έτσι όπως θέλετε τα έγγραφα και μπράβο σας και το ονομάσατε εμπιστευτικό, που όμως, δεν έχει καμία σχέση με τίποτα απόρρητο ή με κανένα κρατικό μυστικό, αλλά σκοπίμως θέλατε να το έχετε κρυφό, με τους ανθρώπους με τους οποίους συνομιλούσαμε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ποιος το κρίνει αυτό; Ο εκάστοτε δήμαρχος;

ΛΑΖΑΡΟΣ ΚΥΡΙΖΟΓΛΟΥ (Πρόεδρος της Περιφερειακής Ένωσης Δήμων (Π.Ε.Δ.) Κεντρικής Μακεδονίας): Θα σας πω τώρα, θα σας πω.

Όχι, όχι, εσείς το κρίνετε; Το περιεχόμενο του εγγράφου, τι λέει;

Θα ήθελα να με αφήσετε να μιλήσω, κύριε Υπουργέ, γιατί θα χάσω το χρόνο μου και μετά έχετε εσείς την δυνατότητα ως Υπουργός, να πείτε ό,τι θέλετε, αλλά εγώ, όμως, θα χάσω το χρόνο μου και η κυρία Πρόεδρος, δεν θα με αφήσει να ολοκληρώσω.

Διαβάζοντας, όμως, είδα «εν τοις πράγμασει», αντικειμενικά το περιεχόμενο του κειμένου, δεν είχε και κάτι. Εν πάση περιπτώσει, όταν αυτό διέρρευσε και σας απαντώ εγώ, δεν είπα ό,τι εμείς το πήραμε από την 25η Διεύθυνση, αλλά είπα ό,τι το συγκεκριμένο νομοσχέδιο το στείλατε στο Γενικό Λογιστήριο του Κράτους και ότι το επεξεργάζονται στην 25η διεύθυνση. Εσείς, καλά κάνατε και το στείλατε, διότι, έτσι προβλέπει το Σύνταγμα.

Σας παρακαλώ, αφήστε με λίγο. Την ώρα που το πήραμε εμείς στα χέρια μας, το είχαν οι τοπικές εφημερίδες της Θεσσαλονίκης, οι ηλεκτρονικές εφημερίδες και είχε διαρρεύσει παντού.

Αυτό σας λέω και με αυτό τον τρόπο, σας απαντώ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Αν μου επιτρέπετε, κύριε Κυρίζογλου, συγνώμη που σας διακόπτω, αλλά θα ήθελα να σας διαβάσω από-μαγνητοφωνημένα, τα οποία υπάρχουν και σε βίντεο και μπορούμε να τα δώσουμε, σε όποιον τα θέλει. Θα ήθελα να σας διαβάσω το τι ακριβός είπατε στην εκδήλωση της Εγνατίας, στις 26 Μαΐου.

«Την ίδια ημέρα, την ίδια ώρα που μιλούσε μαζί μας - για εμένα εννοείτε - είχε προωθήσει 49 άρθρα, άλλο διαφορετικό σχέδιο νόμου στο Γενικό Λογιστήριο του κράτους».

ΛΑΖΑΡΟΣ ΚΥΡΙΖΟΓΛΟΥ (Πρόεδρος της Περιφερειακής Ένωσης Δήμων (Π.Ε.Δ.) Κεντρικής Μακεδονίας): Σωστά.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): «Στην 25η Διεύθυνση απ' όπου το πήραμε, για να σας πω και από πού το πήραμε». Το οποίο, «δεν είχε καμία σχέση με το προηγούμενο, ήταν ένα άλλο διαφορετικό, πιο ολοκληρωμένο θα έλεγα σχέδιο νόμου».

Το διαβάζω, για να καταλάβουμε την αξιοπιστία του τι λέμε, ποιος το λέει και εάν λέμε, τα ίδια σήμερα ή αύριο. Αλλά σε κάθε περίπτωση, το ποιος από-χαρακτηρίζει - και ως νομικός που είσαστε θα ήθελα να μου πείτε, είσαστε πολύ καλός δικηγόρος, το ποιος από-χαρακτηρίζει - ένα έγγραφο και τη διαβάθμιση θα έχει, μπορείτε να μου το απαντήσετε;

Εσείς το από-χαρακτηρίζεται, ως Δήμαρχος;

Ο υπάλληλος της 25ης Διεύθυνσης του Γ.Λ.Κ. που σας το έδωσε;

ΛΑΖΑΡΟΣ ΚΥΡΙΖΟΓΛΟΥ (Πρόεδρος της Περιφερειακής Ένωσης Δήμων (Π.Ε.Δ.) Κεντρικής Μακεδονίας): Όχι, δεν μου το έδωσε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Δεν σας το έδωσε;

ΛΑΖΑΡΟΣ ΚΥΡΙΖΟΓΛΟΥ (Πρόεδρος της Περιφερειακής Ένωσης Δήμων (Π.Ε.Δ.) Κεντρικής Μακεδονίας): Όχι.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Εδώ, όμως, αυτό λέτε; Δηλαδή, λέτε, ότι από εκεί το πήρατε.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΚΥΡΙΖΟΓΛΟΥ (Πρόεδρος της Περιφερειακής Ένωσης Δήμων (Π.Ε.Δ.) Κεντρικής Μακεδονίας): Όχι, δεν λέω αυτό;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Πώς δεν λέτε κάτι τέτοιο;

Μπορώ να σας στείλω και το βίντεο.

Εγώ, σας διαβάζω τα από-μαγνητοφωνημένα που είπατε.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Μπορούμε να προχωρήσουμε επί της διαδικασίας;

Σας παρακαλώ πολύ, δεν θα ήθελα να συνεχίζεται το διάλογο.

Σας παρακαλώ, κύριε Κυρίζογλου, θα πρέπει να ολοκληρώσετε μέσα σε μισό λεπτό.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΚΥΡΙΖΟΓΛΟΥ (Πρόεδρος της Περιφερειακής Ένωσης Δήμων (Π.Ε.Δ.) Κεντρικής Μακεδονίας): Σε μισό λεπτό;

Δηλαδή, χαρίζετε και δωρίζετε και τον δικό μου χρόνο, στον κ. Υπουργό;

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Συγνώμη, έχετε ξεπεράσει κατά πολύ το χρόνο σας και θα πρέπει να ολοκληρώσετε όσο πιο σύντομα γίνεται.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΚΥΡΙΖΟΓΛΟΥ (Πρόεδρος της Περιφερειακής Ένωσης Δήμων (Π.Ε.Δ.) Κεντρικής Μακεδονίας): Ο κ. Υπουργός, καταρχήν, στον ζωντανό και εν ροή λόγο ο οποίος υπάρχει, δεν μπορεί να παρά-χαράσσει ή να ερμηνεύει αυθαίρετα τα λεγόμενά μου.

Εμείς, λέμε, ότι την ώρα που πήγε στο Γενικό Λογιστήριο, εσείς μας το κρύψατε και ότι μιλάγατε μαζί μας και δεν μας λέγατε, ότι έχετε ένα νομοσχέδιο με 49 άρθρα.

Από κει και πέρα, όταν διέρρευσε παντού - παντού μιλάμε - το πήραμε κι εμείς στα χέρια μας.

Ο κ. Καραμανλής με ρώτησε και η απάντησή μου είναι η εξής: Εγώ δεν λέω απλά, ήδη απέδειξα εγγράφως και έχω δώσει, ποια ήταν η εξέλιξη του νόμου του αρχικού κειμένου, του μεταγενέστερου κειμένου και του τελευταίου που συζητάμε.

Στο Α προσχέδιο νόμου είχε 29 άρθρα, στο Β προσχέδιο νόμου είχε 40 άρθρα και στο προηγούμενο, προέβλεπε εκκαθάριση εν λειτουργία, εδώ ειδική εκκαθάριση. Επίσης, δεν καθορίζεται με σαφήνεια πότε επιτέλους λήγει αυτή η σύμβαση και η ανησυχία μας είναι: Τι θα γίνει μετά τις όποιες διενέξεις ή αν δημιουργηθούν καταστάσεις από τα όποια δικαστήρια, να μην θιγεί η ομαλή και αδιατάρακτη ραδιενέργεια του μεταφορικού έργου.

Ο κ. Δημαράς στην ερώτηση που μου έκανε, η απάντηση είναι πάρα πολύ απλή. Δεν εποπτεύουν οι Δήμοι, την πολιτική ευθύνη της εποπτείας των συγκοινωνιών την έχει ο εκάστοτε Υπουργός. Την ώρα που η πόλη είχε παραλύσει, που δεν υπήρχε η κυκλοφορία και δεν μπορούσε να κουνηθεί κανείς, εμείς στείλαμε τέσσερις επιστολές και κάναμε έκκληση για αυτά τα θέματα και μετά από ένα πεντάμηνο και δέκα μέρες συναντηθήκαμε.

Επίσης, κάνετε ένα λάθος οι Δήμοι δεν έχουν σχέση με τις παρατάσεις των συμβάσεων με τον ΟΑΣΘ.

Ο κ. Αντωνίου με ρώτησε και ήμουν ξεκάθαρος, ναι. Και τα θετικά τα είπα. Γιατί σας πειράζει, όταν κάνουμε κριτική για τα όποια κατά την άποψή μας είναι αρνητικά; Τα θετικά τα είπα, ότι κινείται στη σωστή κατεύθυνση ως προς το πρώτο μέρος και ως προς το συντονιστικό όργανο, που πρέπει να είναι δημόσιου χαρακτήρα, το είπα και είναι σε καλύτερη θεσμικά κατεύθυνση με την έννοια, ότι αυξάνεται η συμμετοχή της Αυτοδιοίκησης και των φορέων σε σχέση με το προηγούμενο καθεστώς των υφισταμένων σας, αλλά σε ό,τι αφορά το εκτελεστικό κομμάτι, ανοιχτός διαγωνισμός για ανάδειξη όποιου αναδόχου ή αναδόχων θα κάνουν το μεταφορικό έργο για τους λόγους που εξήγησα και αιτιολόγησε στην πρώτη ομιλία μου.

Την προκήρυξη θα την κάνει ο συντονιστικός φορέας. Τους όρους και το παιχνίδι και τους κανόνες του παιχνιδιού τους βάζει το νέο …..και υπάρχει η δυνατότητα να μπει μέσα στην προκήρυξη αυτή και η διασφάλιση των εργαζομένων από τον όποιον φορέα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):Και οι εργαζόμενοι.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΚΥΡΙΖΟΓΛΟΥ (Πρόεδρος της Περιφερειακής Ενότητας Δήμων (Π.Ε.Δ.) Κεντρικής Μακεδονίας): Προσέξτε τώρα από την άλλη μεριά όμως ουδείς μας διασφαλίζει ούτε και εσείς κ. Υπουργέ, ότι με το δικό σας νομοσχέδιο είναι βέβαιο 100%, ότι θα περάσει και από τις μνημονιακές δεσμεύσεις που υπάρχουν και τα εμπόδια και την τρόικα το θέμα του, ότι θα μετατραπούν σε δημοσίους υπαλλήλους τόσοι άνθρωποι.

Θυμίζω στο σώμα και σε εσάς κύριε Υπουργέ, την απόφασης σας που δημοσιεύθηκε στις 29 Μαΐου του 2015 - είναι δική σας απόφαση - η οποία αναφέρει και λέει για την περιοχή της Θεσσαλονίκης την εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου έχει σύμφωνα με τις διατάξεις του 3721 του ν.57και του 2898 του 11 ανατεθεί στον οργανισμό αστικών συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης ΟΑΣΘ και υλοποιείται σύμφωνα με τα οριζόμενα της σύμβασης αυτού με ελληνικό δημόσιο, όπως κάθε φορά ισχύει. Δική σας υπουργική απόφαση είναι αυτή.

Για τον κ. Δημαρά λέω, δεν είναι απόφαση των Δημάρχων ή οποιαδήποτε άλλου. Είναι με υπουργική απόφαση η θέση του Υπουργού για τις συμβάσεις.

Σας ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): σας ευχαριστούμε. Το λόγο έχει ο κ. Μπακογλίδης, Δήμαρχος Καλαμαριάς, για 3 λεπτά.

ΘΕΟΔΟΣΙΟΣ ΜΠΑΚΟΓΛΙΔΗΣ (Δήμαρχος Καλαμαριάς): Κύρια Πρόεδρε, θα απαντήσω στην ερώτηση, που μου απηύθυνε ο κ. Υπουργός. Αναφέρθηκε και στην τοποθέτηση μου, απλά να επαναλάβω, ότι από το αμαξοστάσιο στην Ανατολική πλευρά της πόλης στον συνοικισμό «φοίνικα», που ανήκει στα διοικητικά όρια του Δήμου Καλαμαριάς, δηλαδή το μισό οικόπεδο ανήκει στο Δήμο Καλαμαριάς και περιήλθε από την πράξη εφαρμογής, εισπράττουμε μισθώματα από τον ΟΑΣΘ και για ένα μέρος των μισθωμάτων έχουμε ασκήσει διεκδικητικές αγωγές.

Σας ευχαριστώ.

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

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

ΣΙΜΟΣ ΔΑΝΙΗΛΙΔΗΣ (Δήμαρχος Νεάπολης – Συκεών): Πρώτον, πριν αρχίσω τις απαντήσεις στα ερωτήματα που δέχτηκα, θέλω να κάνω μια έκκληση και στους Κυβερνητικούς Βουλευτές και στους αντιπολιτευόμενους. Ας αφήσουνε αυτό το κρίσιμο ζήτημα για την πόλη και τους πολίτες έξω, από την κομματική αντιπαράθεση. Έχετε τόσα άλλα πεδία να αντιπαρατεθείτε κομματικά, που μπορούν να σας καλύψουν. Αυτό το θέμα που απασχολεί ένα εκατομμύριο πολίτες του Νομού, αφήστε το έξω από την κομματική αντιπαράθεση και αντιληφθείτε, ότι έχει ανάγκη η πόλη και οι πολίτες και όλος ο Νομός, από ποιοτικές συγκοινωνίες δημόσιου χαρακτήρα με ουσιαστική και καθοριστική συμμετοχή της Αυτοδιοίκησης, όπως συμβαίνει σε όλη την Ευρώπη. Και είναι, και ευρωπαϊκό δεδομένο.

Στις ερωτήσεις που μου απηύθυνε ο κ. Υπουργός. Tο Δεκέμβριο του 2014 κινήσαμε γη και ουρανό, για να μπλοκάρουμε φωτογραφική, ονομαστική αναφορά στο Δήμο μας στο νομοσχέδιο, που είχε επεξεργαστεί ο τότε Υφυπουργός Συγκοινωνιών, καταγόμενος νομίζω από Κοζάνη και έχοντας ο ίδιος ιδιαίτερες σχέσεις με τη Διοίκηση των Μετόχων, όπου μέσα στο νομοσχέδιο άκουσον – άκουσον, περιλάμβανε άρθρα που έλεγε: υποχρεώσεις οι οποίες έχουνε βεβαιωθεί με βεβαιωτικούς καταλόγους έχουνε καταλογιστεί υποχρεώσεις του ΟΑΣΘ, προς τον πρώην Δήμο Συκεών, όπου καθολικός διάδοχος είναι ο νυν Δήμος Νεάπολης Συκεών. Από την τάδε χρονιά δεκαετίας, πίσω και μέχρι την τρέχουσα χρονιά διαγράφονται, παραγράφονται και τα όποια χρήματα έναντι αυτών των υποχρεώσεων έχουν εισπραχθεί ήδη από το Δήμο Συκεών, πρέπει να επιστραφούν. Και τότε εγώ αυτό το ονόμασα νέο κουτσονόμο. Και είπα ότι θυμίζει εποχή Κοσκωτά.

Ήτανε ακραία η έκφραση ναι, αλλά δεν μπορούσαμε με άλλο τρόπο. Προς τιμήν τους Βουλευτές όλων των αποχρώσεων, όταν ενημερώθηκαν από τη Διοίκηση του Δήμου μας και από μένα προσωπικά που επί τρεις μέρες πήγα ήρθα στην Αθήνα και επικοινώνησα με Βουλευτές όλων των Κομμάτων και με τον τότε Υπουργό, που επίσης προς τιμήν του και ο τότε Υπουργός όχι ο Υφυπουργός που το είχε εισαγάγει, ο τότε Υπουργός κ. Χρυσοχοΐδης και Βουλευτές όλων των Κομμάτων το μπλόκαραν στην τελευταία φάση την τελευταία στιγμή. Το προλάβαμε και δεν ψηφίστηκε και αφαιρέθηκε. Αυτό ήτανε το σύστημα.

Επίσης να σας πω και για το επίπεδο της συνεργασίας. Θα επικαλεστώ και την μαρτυρία του συμπολίτη μας, του Τριαντάφυλλου του Μυταφίδη στο σχολείο το οποίο υπηρετούσε, μέχρι να γίνει Βουλευτής.

Στο οικοδομικό τετράγωνο Ηρώων Πολυτεχνείου Σωτήρη – Πέτρουλα και Μανώλη Ανδρόνικου εκεί που είναι το Δ’ Γυμνάσιο με το 1ο ΕΠΑΛ. Εκεί επί χρόνια είχε εγκατασταθεί το τέρμα των λεωφορείων 28. Έφτασε στο σημείο έξω από το Γυμνάσιο και το ΕΠΑΛ, όπου ήτανε 1.000 μαθητές, να συγκεντρώνονται, μέχρι και 15 λεωφορεία το μετατρέψανε σε μηχανοστάσιο και εργοτάξιο του ΟΑΣΘ με τραυματισμούς μαθητών, με κίνδυνο στις μανούβρες και πίσω επί του πεζοδρομίου και επί του δρόμου που είναι στην είσοδο του Γυμνασίου.

Παρακαλέσαμε και μας βγάζανε ψεύτες. Τραβήξαμε βίντεο και φωτογραφίες, γιατί μας λέγανε παραπάνω από 4 – 5 λεωφορεία, δεν υπάρχουν. Τραβήξαμε τα βίντεο και τις φωτογραφίες με τα νούμερα των αυτοκινήτων που σε συγκεκριμένες ώρες που αλλάζανε τις βάρδιες, τη κρίσιμη στιγμή του απογεύματος που τελειώνανε τα παιδιά από το Γυμνάσιο και ερχότανε τα παιδιά από το ΕΠΑΛ και τους αποδείξαμε ότι τελικά ψέματα λένε αυτοί που λένε ότι έχουν 4 – 5 λεωφορεία, όλο και όλο.

Με το χειμώνα που για να ζεστάνουμε τις μηχανές γινότανε ντουμάνι, δηλητηριαζότανε όλη η περιοχή και τα εκατοντάδες παιδιά και το Καλοκαίρι στον καύσωνα, επίσης να είναι αφόρητη η κατάσταση. Έπρεπε να φτάσουμε σε καταγγελίες στα Υπουργεία, στους Οργανισμούς και να πάμε και στα Δικαστήρια και να επιβάλλουμε πρόστιμα, τα οποία πρόστιμα δεν τα αναγνωρίζαμε, γιατί πήγανε σε δημοτική έκταση την οποία ζητήσανε οι ίδιοι. Κατέλαβαν το πενταπλάσιο της έκτασης και το μετατρέψανε σε μηχανουργείο και δεν θέλανε να πληρώσουν το αντίτιμο. Όταν τα βεβαιώσαμε και είχαν πρόβλημα με την φορολογική τους ενημερότητα, τότε πήγαν στα δικαστήρια και τους πήραμε κι εμείς στα δικαστήρια. Επίσης, άλλο παράδειγμα. Υπήρχαν όλο κι όλο σ’ αυτό τον τεράστιο δήμο που έχουμε των 100.000 και πλέον κατοίκων, πέντε ψηφιακές πινακίδες από τις 120 στάσεις, σε πέντε στάσεις υπήρχαν οι ψηφιακές πινακίδες

. Η Υπηρεσία μας, μελετώντας το ν.1080/1980, τον βασικό νόμο περί εσόδων της αυτοδιοίκησης, είπε ότι πρέπει να επιβάλουμε άμεσα έστω ένα συμβολικό μερικών δεκάδων ευρώ ετησίως, ένα δημοτικό τέλος χρήσης πεζοδρομίου, γιατί αυτές οι πινακίδες ήταν επί του πεζοδρομίου, επειδή είναι και ενημερωτικές, αλλιώς, θα ήμασταν υπόλογοι για κάθε παράβαση καθήκοντος για μη βεβαίωση και είσπραξη των δημοσίων εσόδων.

Για να μας «τιμωρήσει» η διοίκηση του ΟΑΣΘ, μας το είπε κιόλας ευθέως, ότι για να μας τιμωρήσει, πήγε και ξήλωσε, άκουσον άκουσον, ξήλωσε τις ψηφιακές πινακίδες και διοχέτευσε σε όλη την κοινωνία και με ανακοινώσεις και με σχόλια, ότι ο δήμαρχος πήγε να βγάλει χρήματα, θαρρείς και θα τα έβγαζε τα 20 των 30 € δεν θυμάμαι ακριβώς το ποσό, όπου δεν το κάναμε για έσοδα, το κάναμε απλά και μόνο για να είμαστε τυπικοί και να είμαστε νόμιμοι.

Όπως έχουμε βάλει το αντίστοιχο τέλος στους θαλάμους των τηλεφώνων ή στα καφάο της Δ.Ε.Η. ή σε κάποιες άλλες εγκαταστάσεις επί των πεζοδρομίων. Ο ν. 1080/1980 το επιβάλλει, επειδή το επιχείρημά τους ήταν γιατί οι άλλοι δήμοι δεν το κάνουν; Γιατί; Γιατί και κάποιος άλλος διαχειριστής και δήμαρχος κάποιου άλλου δήμου έκανε όποια διαχείριση έκανε και τελικά, βρέθηκε στις φυλακές. Εμείς θέλαμε να είμαστε απολύτως τυπικοί και η συμπεριφορά ενός υποτίθεται, δημόσιου χαρακτήρα οργανισμού, ήταν να τιμωρήσει ποιον; Το δήμαρχο; Όλο κι όλο από τις 120 στάσεις είχε αυτό.

Θέλω, επίσης, να υπενθυμίσω, να παρακαλέσω αλλά και να απαιτήσω από την πλευρά του υπουργείου και της κυβέρνησης, να υπάρχει ρητή αναφορά, επειδή υπάρχουν κενά. Υπάρχουν κενά στον τρόπο με τον οποίο πρέπει να διευκολυνθεί η Τοπική Αυτοδιοίκηση για να μπει στο μετοχικό κεφάλαιο, δεν αναφέρεται πουθενά. Εάν το αφήσετε έτσι, κύριε Υπουργέ, θα είμαι μπορούν αν μπορούν.

Εκτός από τον δικό μας τον δήμο που έχουμε μια οικονομική ευχέρεια, γιατί έχουμε υγιέστατα οικονομικά, δεν ξέρω άλλο δήμο να μπορεί να διαθέσει μερικές δεκάδες ή μερικές εκατοντάδες χιλιάδες ευρώ, για να πάρει μέρος στη μετοχική σύνθεση. Πρέπει να υπάρχει σαφέστατη ρύθμιση με το Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων και χαριστικό άτοκο δάνειο μακροπρόθεσμο, έτσι ώστε να υπάρχει δυνατότητα για συμμετοχή στην μετοχική σύνθεση.

Δεύτερον. Αφήστε την αντιπαράθεση, κύριε Υπουργέ με το Εργατικό Κέντρο. Το Εργατικό Κέντρο είναι ένας θεσμός, ξέρω και πράγματα και καταστάσεις, υπάρχει αποκατάσταση από ό,τι βλέπω σχέσεων με το Σωματείο και χαίρομαι γιατί εγώ είχα πει ότι πρέπει να γίνει, να υπάρχει συμμετοχή του Εργατικού Κέντρου και στην μετοχική σύνθεση και έως το διοικητικό συμβούλιο.

Όπως επίσης, να υπάρχει συμμετοχή και στο μετοχικό κεφάλαιο και στη σύνθεση των οργάνων και των επιμελητηρίων. Έτσι θα φτάσουμε σε έναν κοινωνικοποιημένο ευρύτερων κοινωνικών δυνάμεων, δημόσιου χαρακτήρα οργανισμό, ο οποίος θα λογοδοτεί καθημερινά, και το στοίχημα σας, κύριε Υπουργέ, αλλά και το δικό μας που συνηγορούν προς αυτή την προσπάθεια σας, κι ελπίζω να μην διαψευστούν μα και να μην μεταδώσουμε, το στοίχημά μας είναι από την πρώτη ημέρα να υπάρξει βελτίωση ποιοτική, συχνότητας, βελτίωση εξοπλισμού, βελτίωση ωραρίων, βελτίωση εξυπηρέτησης όλου του πληθυσμού.

Αν δεν το πετύχετε αυτό θα ακυρωθεί διά παντός και ανά τους αιώνες η όποια προσπάθεια δημόσιου οργανισμού.

Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Συνεχίζουμε με τον Αντιδήμαρχο Θέρμης.

Το λόγο έχει ο κ. Τσολάκης.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΤΣΟΛΑΚΗΣ (Αντιδήμαρχος Θέρμης): Κάνοντας χρήση του δικαιώματος της δευτερολογίας έχω να υπογραμμίσω την αναγκαιότητα εφαρμογής του εγχειρήματος και την προσοχή που απαιτεί, επειδή, πράγματι, πηγαίνουμε να στήσουμε ένα φορέα δημόσιου χαρακτήρα, με σκοπό να μην διαψευσθούμε όσοι πιστεύουμε στο δημόσιο χώρο.

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

ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΗΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. της ΚΤΕΛ ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ Α.Ε.): Δεν έχω να προσθέσω τίποτα άλλο. Σε ό,τι αφορά στην ερώτηση του Υπουργού, σχετικά με το εάν παροτρυνθήκαμε από κάποιον να αγοράσουμε αυτές τις μετοχές του ΟΑΣΘ. Καταρχάς, εμείς, δεν συναινέσαμε για την αγορά των μετοχών. Επίσης, κάναμε και προσφυγή στο Συμβούλιο της Επικρατείας, αλλά απορρίφθηκε η προσφυγή μας. Δεν μας παρότρυνε κανείς. Μας υποχρεώσανε και έγινε. Δεν μας ρώτησε κανένας. Υποχρεωτικά βρεθήκαμε προ τετελεσμένου γεγονότος.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Από ποιον;

ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΗΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. της ΚΤΕΛ ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ Α.Ε.): Από το νόμο.

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

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΑΜΠΛΑΣ (Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδος (ΟΣΜΕ)): Δεν έχω δεχθεί κάποιο ερώτημα, κυρία Πρόεδρε. Έχουμε καταθέσει υπόμνημα.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ναι, το έχετε καταθέσει και το σχέδιο τροπολογίας έχει, ήδη, διανεμηθεί από χθες στους βουλευτές.

Τον λόγο έχει η κυρία Κομνιανού.

ΔΗΜΗΤΡΑ ΚΟΜΝΙΑΝΟΥ (Συγκοινωνιολόγος – Μηχανικός): Κύριε Υπουργέ, θα απαντήσω αντίστροφα τις ερωτήσεις σας. Η αλήθεια είναι ότι κρατικοποίηση διασφαλίζει καλύτερα από οποιοδήποτε ιδιωτικό φορέα τις θέσεις εργασίας. Αυτό είναι πολύ καλό. Παρ’ όλα αυτά όταν συζητήσατε για εμάς αναφερθήκατε σε ΠΕ και ΔΕ, όπου σας λέω ότι θέσεις εργασίας είναι και οι δύο κλάδοι και θεωρούμε ότι δεν υπάρχει κάποια διαφοροποίηση σ’ αυτό στη μετάβασή μας στον καινούργιο φορέα.

Σχετικά με τη σύμβαση του ΟΑΣΘ, η αλήθεια είναι ότι δύσκολα βρίσκει κάποιος παγκόσμια αντίστοιχη σύμβαση. Αυτό ισχύει για πολλούς λόγους και ένας από αυτούς είναι και το κόστος, το οποίο το αναφέρατε. Μπορεί να προσδιοριζόταν και το κόστος, αλλά και το έσοδο και για τα επόμενα πολλά χρόνια για το πόσο θα έπρεπε να είναι. Σχετικά με τα έσοδα του ΣΑΣΘ, να αναφέρω ότι από το 2001 μέχρι το 2013 τα έσοδά του ήταν στο 1% επί των εσόδων του ΟΑΣΘ και από το 2013 έως σήμερα είναι 7‰ επί της αντισταθμιστικής καταβολής που παίρνει ο ΟΑΣΘ από το ελληνικό δημόσιο. Το περίεργο δεν είναι τα ποσοστά. Το περίεργο είναι ότι αυτά τα λεφτά τα τηρεί ο ΟΑΣΘ και πληρώνει το ΣΑΣΘ. Επίσης, ακόμα πιο περίεργο είναι το λογιστήριο του ΣΑΣΘ, όπου τηρείται από τον ΟΑΣΘ. Δηλαδή, ο εποπτεύον φορέας πληρώνει και τηρεί το λογιστήριο της εποπτεύουσας αρχής.

Από το 2010 έως το 2013 το ΣΑΣΘ είχε πρόσβαση στην τηλεματική, όπου είναι όλα τα δεδομένα στο σύστημα που έχει αναπτύξει ο ΟΑΣΘ. Φυσικά στο βαθμό που γνωρίζουμε, γιατί ήταν και θέματα της διοίκησης και του συμβουλίου. Νομίζουμε ότι αφορμή ήταν όταν έδωσε τα στοιχεία τηλεματικής το ΣΑΣΘ, δηλαδή κάποια δρομολόγια και στάσης στην Google Transit, ώστε να δοθούν για τους ηλεκτρονικούς χάρτες. Νομίζω ότι αυτό ήταν ως αφορμή.

Σχετικά με άλλο θέμα, αναφέρω ότι μένουμε ότι και οι δέκα εργαζόμενοι στον επόμενο φορέα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Από το 2010 έως το 2013 είχε πρόσβαση. Μετά δεν είχε.

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

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΛΑΜΤΣΙΔΗΣ (Πρώην Πρόεδρος του Δικηγορικού Συλλόγου Θεσσαλονίκης): Το μόνο που θέλω να πω είναι να μην ξεχνάμε ποτέ τον απλό επιβάτη ως καταναλωτή.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε πολύ όλους όσους και όσες ήρθαν στη διαβούλευση του σχεδίου νόμου. Ολοκληρώθηκε η συζήτηση της ακρόασης φορέων. Η τρίτη συνεδρίαση θα γίνει σε μία ώρα, στις 16.00΄, στον ίδιο χώρο. Καλό απόγευμα και ευχαριστούμε.

Στο σημείο αυτό έγινε η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Βράντζα Παναγιώτα, Γκαρά Αναστασία, Βαρδάκης Σωκράτης, Δρίτσας Θεόδωρος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Θεοφύλακτος Γιάννης, Ιγγλέζη Κατερίνα, Καματερός Ηλίας, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Μηταφίδης Τριαντάφυλλος, Ουρσουζίδης Γιώργος, Ριζούλης Ανδρέας, Σέλτσας Κωνσταντίνος, Αντωνίου Χρήστος, Σιμορέλης Χρήστος, Σπαρτινός Κώστας, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τριανταφυλλίδης Αλέξανδρος, Αθανασίου Χαράλαμπος, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Γιόγιακας Βασίλειος, Δήμας Χρίστος, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Κόνσολας Εμμανουήλ, Μπουκώρος Χρήστος, Σαχινίδης Ιωάννης, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Κωνσταντινόπουλος Οδυσσέας, Τζελέπης Μιχαήλ, Βαρδαλής Σάκης, Λαζαρίδης Γεώργιος, Φωκάς Αριστείδης, Αμυράς Γεώργιος και Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης).

Τέλος και περί ώρα 15.00΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ ΜΑΡΙΟΣ ΚΑΤΣΗΣ**