**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΖ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Γ΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 25 Ιανουαρίου 2018, ημέρα Πέμπτη και ώρα 14:20΄, στην Αίθουσα «Προέδρου Αθανασίου Κωνστ. Τσαλδάρη» (223)**,** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία της Προέδρου αυτής, κυρίας Χαράς Καφαντάρη, με θέμα ημερήσιας διάταξης «Ενημέρωση από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρήστο Σπίρτζη, σύμφωνα με το άρθρο 36 παρ. 5 του Κ.τ.Β., όσον αφορά στις αστικές συγκοινωνίες Αττικής και Θεσσαλονίκης».

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρήστος Σπίρτζης, ο Αναπληρωτής Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας, κ. Σωκράτης Φάμελλος, ο Υφυπουργός Εξωτερικών, κ. Ιωάννης Αμανατίδης, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

Επίσης, προσήλθαν και εξέθεσαν τις απόψεις τους εκπρόσωποι των Διοικήσεων των φορέων αστικών συγκοινωνιών Αττικής και Θεσσαλονίκης. Παρόντες ήταν οι κ.κ.: Αναστάσιος Ταστάνης, Πρόεδρος του Δ.Σ. του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αττικής (ΟΑΣΑ), Ιωάννης Σκουμπούρης, Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΑΣΑ, Ζωή Γεωργίου, Πρόεδρος του Δ.Σ. της «Οδικές Συγκοινωνίες Α.Ε.» (ΟΣΥ Α.Ε.), Γεώργιος Γλυκός, Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΣΥ, Σταύρος Στεφόπουλος, Πρόεδρος του Δ.Σ. της «Σταθερές Συγκοινωνίες Α.Ε.» (ΣΤΑΣΥ Α.Ε.), Γεώργιος Θωμόπουλος, Διευθύνων Σύμβουλος της ΣΤΑΣΥ Α.Ε., Στυλιανός Παππάς, Πρόεδρος του Δ.Σ. του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ), Σάββας Παναγιωτίδης, Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΑΣΘ, Γεώργιος Ζαρίφης, Διευθυντής Οικονομικών Υπηρεσιών του ΟΑΣΘ και Ιωάννης Τσιωνάς, Διευθύνων Σύμβουλος του Οργανισμού Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης (ΟΣΕΘ).

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

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Αραχωβίτης Σταύρος, Βράντζα Παναγιώτα, Γκαρά Αναστασία, Δημαράς Γεώργιος, Δημητριάδης Δημήτριος, Δρίτσας Θεόδωρος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Θεοπεφτάτου Αφροδίτη, Θεοφύλακτος Ιωάννης, Ιγγλέζη Αικατερίνη, Καματερός Ηλίας, Καραγιάννης Ιωάννης, Καρακώστα Ευαγγελία (Εύη), Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μπαλωμενάκης Αντώνιος, Ξυδάκης Νικόλαος, Ουρσουζίδης Γεώργιος, Παπαδόπουλος Νικόλαος, Σέλτσας Κωνσταντίνος, Σιμορέλης Χρήστος, Ανδρέας Ριζούλης, Συρμαλένιος Νικόλαος, Μηταφίδης Τριαντάφυλλος, Τζάκρη Θεοδώρα, Αθανασίου Χαράλαμπος, Αραμπατζή Φωτεινή, Κατσανιώτης Ανδρέας, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Κόνσολας Εμμανουήλ, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Μπούρας Αθανάσιος, Πλακιωτάκης Ιωάννης, Στύλιος Γεώργιος, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Κωνσταντινόπουλος Οδυσσέας, Τζελέπης Μιχαήλ, Ζαρούλια Ελένη, Παναγιώταρος Ηλίας, Σαχινίδης Ιωάννης, Κατσώτης Χρήστος, Δελής Ιωάννης, Τάσσος Σταύρος, Κατσίκης Κωνσταντίνος, Λαζαρίδης Γεώργιος, Αμυράς Γεώργιος και Μίχος Νικόλαος.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κυρίες και κύριοι, καλησπέρα σας. Συνεδριάζει η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου με θέμα ημερήσιας διάταξης την ενημέρωση από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρήστο Σπίρτζη, σύμφωνα με το άρθρο 36 παρ. 5 του Κ.τ.Β., όσον αφορά τις αστικές συγκοινωνίες Αττικής και Θεσσαλονίκης. Παρίστανται εκπρόσωποι διοικήσεων των φορέων αστικών συγκοινωνιών Αττικής και Θεσσαλονίκης. Το λόγο έχει ο κ. Υπουργός.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Να σας ευχαριστήσω και εσάς και τα μέλη της Eπιτροπής για τη σημερινή συνεδρίαση, προκειμένου να ενημερωθεί και η Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, αλλά ταυτόχρονα, να καλύψουμε μια επιτακτική ανάγκη ενημέρωσης, όχι μόνο του Κοινοβουλίου και του ελληνικού λαού για τις δημόσιες αστικές συγκοινωνίες, λόγω και της συνεχούς προσπάθειας παραπληροφόρησης των όσων γίνονται, αλλά και των όσων συνέβαιναν στο παρελθόν στις δημόσιες αστικές συγκοινωνίες, τόσο στην Αθήνα, όσο και στη Θεσσαλονίκη.

Είναι τέτοια η προσπάθεια των συγκεκριμένων κύκλων να ακυρώσουν τις μεγάλες τομές - πραγματικές αλλαγές που γίνονται στις αστικές συγκοινωνίες και στους φορείς τους, που ακόμη και σήμερα, σε απάντηση επίκαιρης ερώτησης για την εκπτωτική πολιτική, κυρίως για το εισιτήριο που χρεώνεται με 0,60 ευρώ σε ειδικές ομάδες, όπως είναι οι συνταξιούχοι, υπήρξε μετά την απάντησή μου παραπληροφόρηση ότι θα καταργηθεί η χρέωση του 0,60. Είναι να «τρελαίνεται» κανείς.

Για τη μειωμένη χρέωση του εισιτηρίου στις κοινωνικές ομάδες που προβλέπεται για τα 0,60 €, να θυμίσω, ότι εμείς δώσαμε μάχη για να μη χρεωθεί η αύξηση του Φ.Π.Α. Το ίδιο για τις μηνιαίες κάρτες. Προφανώς, δεν πρόκειται να καταργηθεί, αλλά σε βάθος χρόνου, με την πλήρη εφαρμογή του ηλεκτρονικού εισιτηρίου, ο στόχος μας είναι, όσοι δικαιούνται εκπτωτικής πολιτικής, να μην είναι εκτός της λογικής της προσωποποιημένης κάρτας. Για να ξέρουμε πάρα πολύ καλά, ποιοι το δικαιούνται και ποιοι το εφαρμόζουν. Και καταλαβαίνουμε πάρα πολύ καλά την προσπάθεια, πάρα πολλών κύκλων, που δεν θέλουν να εφαρμοστεί το ηλεκτρονικό εισιτήριο για να συνεχίζεται η συμπεριφορά και τα «μαύρα» φαινόμενα που έχουν πλέον αποκαλυφθεί και βρίσκονται στην ελληνική δικαιοσύνη.

Η πολιτική μας στις δημόσιες αστικές συγκοινωνίες και όταν μιλάμε για δημόσιες συγκοινωνίες, μιλάμε για τα δύο μητροπολιτικά κέντρα, στην Αθήνα και Θεσσαλονίκη, έχει τέσσερις στόχους. Ο πρώτος, την ενοποίηση των διαδικασιών και των δομών των αστικών συγκοινωνιών. Δεν γίνεται να ισχύουν, διαφορετικά στην Αθήνα και άλλα στην Θεσσαλονίκη, λες και είναι άλλη χώρα. Οι διαφορές ήταν τεράστιες μέχρι τώρα. Οι άνεργοι στην Αθήνα μετακινόντουσαν δωρεάν, ενώ στη Θεσσαλονίκη όχι. Υπήρχε άλλη τιμολογιακή πολιτική. Υπήρχε άλλο ποσοστό επιδότησης, πολύ μεγαλύτερο στη Θεσσαλονίκη που ήταν και ιδιωτικός ο φορέας. Δεν υπήρχαν αντίστοιχα συστήματα, ούτε για να μπορούμε να κάνουμε οικονομίες κλίμακας, ούτε στα ανταλλακτικά, ούτε σε άλλους τομείς.

Επομένως, το επόμενο βήμα που θα κάνουμε είναι να βγει διαγωνισμός, ώστε να υπάρχουν συμβατά ηλεκτρονικά εισιτήρια και προσωποποιημένες και απρόσωπες κάρτες και στη Θεσσαλονίκη, με του ΟΑΣΑ. Το ίδιο θα γίνει, στη Συμφωνία που έχουμε κάνει και με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ και με τα αστικά ΚΤΕΛ στη συνέχεια, ώστε να μπορεί ένας πολίτης, από όπου και εάν είναι, να έχει στα χέρια του την προσωποποιημένη κάρτα και με αυτήν να μπορεί να μετακινηθεί σε όλη τη χώρα. Ο δεύτερος άξονας είναι η επέκταση των υποδομών των μέσων σταθερής τροχιάς. Θα γίνω πιο αναλυτικός στη συνέχεια. Ο τρίτος είναι η μείωση του κόστους από τα κυκλώματα που λυμαίνονταν τις αστικές συγκοινωνίες, εντός και εκτός των Οργανισμών Αστικών Συγκοινωνιών και αυτή η εξοικονόμηση δεν θα γίνει για να δώσουμε λιγότερα χρήματα, ως Υπουργείο, στους χώρους Αστικών Συγκοινωνιών. Θα γίνει προς όφελος της κοινωνικής πολιτικής, της διεύρυνσης της κοινωνικής πολιτικής αστικής συγκοινωνίας και της ποιότητας που πρέπει να παρέχουμε στους πολίτες που μετακινούνται με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς.

Ο άλλος άξονας είναι η ανανέωση του στόλου των αστικών συγκοινωνιών, κυρίως των λεωφορείων. Έχουμε πολύ γηρασμένο στόλο, αλλά όχι στο μοντέλο που ξέραμε μέχρι σήμερα. Σε άμεση σύνδεση με τον ανασχεδιασμό των γραμμών που πρέπει να γίνουν. Ο κύριος άξονας είναι να ενταχθούν μικρά ηλεκτρικά λεωφορεία, από τις γειτονιές της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, προς τους σταθμούς των μέσων σταθερής τροχιάς και να υπάρχουν λεωφορεία νέας αντιρρυπαντικής τεχνολογίας για τις κύριες γραμμές των λεωφορείων, αλλά ταυτόχρονα, θέλουμε η ανανέωση του στόλου να συνδυαστεί, όχι μόνο με την αγορά, αλλά να συνδυαστεί στην ύπαρξη νέας παραγωγικής δομής στη χώρα μας για να μπορούν να γίνονται λεωφορεία ή μέρος των λεωφορείων εδώ, να γίνεται ένα κομμάτι της βαριάς συντήρησης που δεν μπορεί να γίνει στο πλαίσιο της λειτουργίας των αστικών συγκοινωνιών.

Σε αυτή την κατεύθυνση επεξεργαζόμαστε δύο σχέδια. Το ένα περιλαμβάνει την αξιοποίηση της υπό εκκαθάριση ΕΛΒΟ στη Θεσσαλονίκη. Θα δώσω σύντομα, για να ολοκληρώνω και να πάρουν το λόγο οι διοικήσεις των φορέων, ένα σύντομο παράδειγμα για τους τέσσερις άξονες που προανάφερα, για να γίνουν απόλυτα κατανοητά, μερικά από αυτά που ζούμε και που αντιμετωπίζουμε, αλλά και η αναγκαιότητα των πολιτικών που θέλουμε να εφαρμόσουμε.

Ενοποίηση διαδικασιών. Όπως είπα και πριν και στην κοινωνική πολιτική υπήρχαν διαφορετικά θέματα και στην επιδότηση υπήρχαν διαφορετικά στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη και στη δομή. Αρκεί κανείς να δει ότι ο εποπτεύων φορέας του ιδιωτικού ΟΑΣΘ ήταν ένα συμβούλιο που έχει πλημμελή μέσα, πλημμελή στελέχωση του και δεν είχε τα εργαλεία να ασκήσει πραγματικό και ουσιαστικό έλεγχο, αν στοιχειωδώς τηρούνταν η άθλια σύμβαση που υπήρχε μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και του ΟΑΣΘ.

Το σύστημα τηλεματικής του ΟΑΣΘ, μέχρι και πρόσφατα δεν λειτουργούσε όπως έπρεπε. Στο νόμο υπήρχαν γραμμές με 520 λεωφορεία που υπήρχαν στον ΟΑΣΘ ποτέ και δεν υπήρχαν στον ΟΑΣΘ ή στον ΟΣΕΘ που είναι και ο αρμόδιος φορέας στην επιτήρηση της λειτουργίας των λεωφορείων, ούτε οι κωδικοί του συστήματος τηλεματικής. Ήταν σε μια εταιρεία που είχε προνομιακές σχέσεις και συμβάσεις με τον ΟΑΣΘ που θα την συναντήσουμε και παρακάτω. Άρα, μόνο στη λογική ότι έχουμε σχεδιάσει για τους οργανισμούς αστικών συγκοινωνιών στην Αθήνα να εφαρμοστούν και στη Θεσσαλονίκη.

Το προσωπικό στον ΟΑΣΘ δεν ήξερε καν πώς γίνονται οι διαγωνισμοί, ποιες είναι οι διαδικασίες του δημόσιου, δεν είχαν ενταχθεί στο νέο σύστημα πληρωμών, δεν είχαν γίνει όλες οι γραφειοκρατικές διαδικασίες και ολοκληρώνονται τώρα και για τους δημόσιους διαγωνισμούς και για τη διαύγεια και για όλους τους άλλους όρους που πρέπει να λειτουργούν και για τις δομές του, βέβαια.

Σχετικά με την επέκταση των υποδομών των μέσων σταθερής τροχιάς, ολοκληρώνεται επιτέλους η γραμμή του μετρό Θεσσαλονίκης και μπαίνει σε δοκιμαστική λειτουργία, από κει που το έργο ήταν «παγωμένο» για πάρα πολλά χρόνια. Το 2020 θα δοθεί για χρήση στους πολίτες μαζί με την επέκταση για Καλαμαριά, το ίδιο ισχύει και για το έργο του μετρό στον Πειραιά και στο τραμ. Εκεί θα έχουμε πιο σύντομα την παράδοση των τριών σταθμών για λειτουργία και είναι στη διαγωνιστική διαδικασία η πρώτη φάση της γραμμής 4 του μετρό στην Αθήνα, ένα πολύ μεγάλο έργο. Μέσα στο πρώτο πεντάμηνο φέτος, θα αρχίσουν οι πρόδρομες εργασίες για την επέκταση του μετρό στη Θεσσαλονίκη προς τις δυτικές συνοικίες και προς το αεροδρόμιο, ενώ ταυτόχρονα, επεκτείνονται οι γραμμές του προαστιακού και ολοκληρώνονται όλα τα έργα της ηλεκτροκίνησης. Από 1η Φεβρουαρίου θα έχουμε έτοιμες τις γραμμές και θα μπορούν να ξεκινήσουν δρομολόγια από το Κιάτο προς τον Πειραιά και από τον Πειραιά στο αεροδρόμιο, προς τη Χαλκίδα με ηλεκτροκίνηση. Τον Ιούνιο θα έχει ολοκληρωθεί το έργο της Αθήνας, της Θεσσαλονίκης και το Σεπτέμβριο θα μπορούμε με τις εμπορευματικές μεταφορές να μεταφέρουν προϊόντα προς τα Σκόπια με ηλεκτροκινούμενη γραμμή και θα έχει ολοκληρωθεί και η γραμμή Πάτρα - Αίγιο.

Το μεγάλο στοίχημα εκεί είναι η σιδηροδρομική Εγνατία, η οποία προχωράει με πολύ μεγάλο ενδιαφέρον από την Ευρώπη και από πολλές μεγάλες εμπορικές δυνάμεις. Η άλλη πολιτική, ο άξονας που είπαμε, είναι η μείωση του κόστους, όχι μέσω της μείωσης κοινωνικής πολιτικής ή εις βάρος της λειτουργίας των αστικών συγκοινωνιών, όπως γινόταν τα προηγούμενα χρόνια, αλλά μέσω της μείωσης της δράσης συγκεκριμένων κυκλωμάτων που είχαν μια ιδιαίτερη αδυναμία στο χώρο των αστικών συγκοινωνιών.

Θέλω να πω δύο τέτοια κόστη. Γνωρίζετε πολύ καλά τι έχει αποκαλυφθεί στις αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας, με κυκλώματα στα πλαστά εισιτήρια. Υπάρχουν στελέχη των αστικών συγκοινωνιών της Αθήνας που πιάστηκαν να διακινούν πλαστές κάρτες και πλαστά εισιτήρια και είναι στη δικαιοσύνη. Βρέθηκε εργοστάσιο που τύπωνε κανονικά πλαστά εισιτήρια και κάρτες.

Ενώ, δε, υπήρχαν όλα αυτά τα κόστη, ένα μέρος της Αντιπολίτευσης και των μέσων μαζικής επικοινωνίας μας κατηγορεί ότι είμαστε γαλαντόμοι γιατί εντάξαμε τους ανέργους στην κοινωνική πολιτική, μέσω της δωρεάν μετακίνησής τους με τις αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας.

Εμείς επιδιώκουμε να μας κατηγορούν γιατί έχουμε εκπτωτικές πολιτικές στους ανέργους. Είναι χαρά μας να μας κατηγορούν γι' αυτό και το επεκτείναμε και στη Θεσσαλονίκη, για τον ίδιο λόγο.

Όμως, δεν είναι το μόνο κόστος που επιβαρύνει τη λειτουργία των αστικών συγκοινωνιών. Μια άλλη γκρίζα ζώνη, που έχει και άμεση συνέπεια στη συχνότητα των δρομολογίων στην Αθήνα, φαντάζομαι και στη Θεσσαλονίκη, θα μας τα πουν οι διοικήσεις των φορέων, είναι ο τομέας των προμηθειών, της συντήρησης των λεωφορείων και των συμβάσεων που υπήρχαν.

Ξέρετε ότι είχαμε πολύ μεγάλες καθυστερήσεις στους διαγωνισμούς προμήθειας οποιουδήποτε υλικού. Όταν εμείς αναλάβαμε, εκκρεμούσαν έξι χρόνια στη Γενική Γραμματεία Εμπορίου οι διαγωνισμοί για τα ελαστικά των λεωφορείων για τις μπαταρίες των λεωφορείων και για μια σειρά από ανταλλακτικά.

Τελευταία, ενημερώθηκα για ένα πόρισμα που υπάρχει από επιτροπή στην ΟΣΥ, όπου εδώ προκύπτουν και άλλα κυκλώματα μέσα στο χώρο των αστικών συγκοινωνιών που για τους δικούς τους λόγους δεν επιτρέπουν σε λεωφορεία που πρέπει να είναι σε κυκλοφορία, να είναι σε κυκλοφορία.

Δεν επιτρέπουν να γίνεται συντήρηση στα λεωφορεία, με διάφορα άλλοθι και την ίδια στιγμή, παρατηρούμε, -την είχαμε αυτή τη δραστηριότητα-, να υπάρχουν εκπομπές σε συγκεκριμένα κανάλια, να φιλοξενούνται κανάλια μέσα στα αμαξοστάσια και μέσα στις εγκαταστάσεις συντήρησης.

Θα αναφέρω κάποια από τα στοιχεία που υπάρχουν μέσα σε αυτό το πόρισμα, γιατί έχει ενδιαφέρον. Έχουμε μια αλματώδη αύξηση, όπως θα δείτε και στην έκθεση που θα καταθέσω, των οχημάτων, χωρίς κανένα λόγο, που χαρακτηρίστηκαν με τέτοιο τρόπο, ώστε να μην κυκλοφορούν. Ξαφνικά, δηλαδή, από 100 βλάβες την ημέρα, σε δέκα μέρες, αρρώσταιναν φαίνεται τα λεωφορεία, λόγω του καιρού, καταλήγοντας στις 230.

Έχει μεγάλο ενδιαφέρον, γιατί στο χώρο της ΟΣΥ έχουμε δεχθεί πολύ μεγάλη κριτική για ανυπαρξία ανταλλακτικών και αποδεικνύεται ότι υπήρχαν ανταλλακτικά. Αποδεικνύεται ότι σε λεωφορεία που έβγαιναν εκτός κυκλοφορίας υπήρχε σαμποτάζ από μέσα, δηλαδή, χτύπημα με σφυρί στα τακάκια ενός λεωφορείου. Λέγαμε ότι δεν υπήρχαν ανταλλακτικά, δεν υπήρχαν λιπαντικά και υπήρχαν και πολλά άλλα.

Υπάρχουν κυκλώματα που σαμποτάρουν τη λειτουργία των αστικών συγκοινωνιών. Πρώτη φορά το ακούτε; Οι νέες κατηγορίες που προέκυψαν από εργαζόμενους μέσα στην ΟΣΥ, που η διοίκηση της ΟΣΥ έκανε Επιτροπή, διερεύνησε, τους κάλεσε όλους και αυτούς που κατήγγειλαν και αυτούς που εργάζονταν στα αμαξοστάσια και έβγαλε πόρισμα. Από δω και πέρα, θα ακολουθήσει η δικαστική διαδικασία. Υπάρχουν άνθρωποι μέσα στους οργανισμούς αυτούς, με συγκεκριμένη λειτουργία. Εγώ έκανα τον έλεγχο και έβγαλα το πόρισμα; Θα τα δείτε. Είναι πολύ ενδιαφέρουσες οι καταθέσεις που έδωσαν στις επιτροπές για το πώς αντιλαμβάνονται συγκεκριμένοι χώροι τη λειτουργία των αστικών συγκοινωνιών. Δεν κατονομάζω τους χώρους, βγάλτε εσείς τα συμπεράσματα από τις καταθέσεις των ανθρώπων εδώ.

Τα ίδια γινόντουσαν και στην Θεσσαλονίκη, μάλιστα και λίγο χειρότερα. Επειδή τελευταία διαφημίζονται διάφορα θέματα, όπως ότι δεν έκανε η νέα διοίκηση εξωτερική σύμβαση με ιδιωτική εταιρεία για να γίνονται έλεγχοι στη Θεσσαλονίκη, η οποία κόστισε 1.100.000 ευρώ στον ΟΑΣΘ. Αυτό που προκαλεί ενδιαφέρον δεν είναι μόνο αυτό, αυτό είναι μια πολιτική αντίληψη που πιθανά να έχουν οι νέο φιλελεύθερες δυνάμεις. Αυτό που κάνει εκτύπωση είναι ότι από αυτή την ιδιωτική σύμβαση του ελέγχου του ποιος κόβει εισιτήριο ή όχι, από τον ιδιώτη επαναλαμβάνω, έπαιρνε ποσοστό άλλη εταιρεία, η ίδια εταιρεία που είπαμε και πριν, με μια προνομιακή σχέση που ήταν αρμόδια για το σύστημα τηλεματικής που είχε 6 συμβάσεις για το σύστημα τηλεματικής. Έπαιρνε ποσοστό πάνω στις εισπράξεις για τους ελέγχους που έκανε. Αυτά δεν υπάρχουν πουθενά.

Όλα αυτά ξεπερνούν κάθε φαντασία και την πολιτική των κεφαλοκυνηγών που υπήρχαν στην Αθήνα, όπου έπαιρναν ποσοστό στα πρόστιμα. Αυτοί έπαιρναν ποσοστό στις εισπράξεις του οργανισμού, τρίτη εταιρεία, δηλαδή ο υπεργολάβος. Επομένως, στη Θεσσαλονίκη δεν είχαμε μόνο μια παλαιοκομματική λογική, με συγκεκριμένες γκρίζες ζώνες που επέτρεπε την ύπαρξη κυκλωμάτων, πλαστών εισιτηρίων ή άλλων συνδικαλιστών για να υπάρχουν οι πολιτικοί στρατοί στις αστικές συγκοινωνίες στη Θεσσαλονίκη, είχαμε ένα κεντρικό σύστημα πολιτικού στρατού πάνω από 2.500 εργαζομένων με διαφανείς διαδικασίες, με κόστος πολλαπλάσιο από της Αθήνας που συντηρούσε και πάρα πολλές εταιρείες γύρω από τις αστικές συγκοινωνίες, συγκεκριμένες και με διαφανείς διαδικασίες, για πολλές δεκαετίες. Αυτό πραγματικά είναι θέμα. Είναι θέμα γιατί την κινητή και ακίνητη περιουσία του ΟΑΣΘ. Έπρεπε το ελληνικό δημόσιο να την έχει πάρει πριν το 2000 και δεν την πήρε. Αλλά, όχι μόνο δεν την πήρε, αλλά όταν το 2001 έγινε νέα σύμβαση που όριζε ότι το 2009 έπρεπε να γυρίσει πίσω η περιουσία του ΟΑΣΘ, κινητή και ακίνητη που όχι μόνο δεν γύρισε, αλλά ο κ. Χατζηδάκης έφερε επέκταση της σύμβασης χωρίς να περάσει αυτή η επέκταση από το ελεγκτικό συνέδριο. Πάλι δεν πήρε την περιουσία του ΟΑΣΘ το ελληνικό δημόσιο, όπως οριζόταν και εκτός από αυτό, εκτός από τις επιδοτήσεις, εκτός από όλη αυτή την τακτική οριζόταν ότι η σύμβαση του ΟΑΣΘ θα τελειώσει δύο χρόνια μετά την οριστική λύση και υλοποίηση των έργων του Μετρό που ήταν «κολλημένο» τότε, αλλά και των επεκτάσεών του, δηλαδή στο άπειρο η σύμβαση του ΟΑΣΘ. Προφανώς, είναι κάτι παράνομο και γι' αυτό δεν πήγε στο ελεγκτικό συνέδριο.

Το τελευταίο παράδειγμα που θέλω να αναφέρω έχει σχέση με την ανανέωση του στόλου. Προσπαθούμε να φτιάξουμε ένα σχέδιο σε συνεργασία με το Υπουργείο Οικονομικών, με το Υπουργείο Άμυνας, ώστε η προμήθεια των νέων λεωφορείων να μην σημαίνει ένα μεγάλο κόστος για την προμήθεια τους και μετά να έχουμε την πρακτική που είχαμε στο παρελθόν. Ποια ήταν η πρακτική του παρελθόντος, οι αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας– θα φέρω το τελευταίο παράδειγμα-είχαμε λεωφορεία μιας εταιρείας- μετά από διαγωνισμό- που για 15 χρόνια μετέφεραν τους Αθηναίους και τους επισκέπτες και δεν είχαν παραληφθεί. Δεν ξέρω αν το καταλαβαίνετε αυτό. Έγινε διαγωνισμός, ήρθαν τα λεωφορεία, τα χρησιμοποιούσαμε 15 χρόνια και αυτά τα λεωφορεία που μας καταγγέλλουν σήμερα ότι δεν είναι καλά συντηρημένα, που δεν έχουν ανταλλακτικά κλπ, δεν είχαν παραληφθεί.

Έκλεισε αυτή η εκκρεμότητα με μια διαπραγμάτευση που έγινε και η οικονομική διαφορά που υπήρχε καλύπτεται με τη συμφωνία που έκαναν οι αρμόδιοι οργανισμοί. Θα δίνει ανταλλακτικά η κατασκευάστρια εταιρεία γι’ αυτά τα λεωφορεία και τη συντήρησή τους. Στη Θεσσαλονίκη είχαμε κάτι ωραιότερο από την Αθήνα, οριζόταν και στην άθλια σύμβαση που υπήρχε με τον ΟΑΣΘ, να υπάρχει σε διακριτό λογαριασμό ένα ποσό που προέκυπτε από τον κύκλο εργασιών του ΟΑΣΘ για την ανανέωση του στόλου. Έπρεπε να είναι 38.000.000 και ήταν 700 ευρώ.

Έπρεπε λοιπόν να έχουμε σε ένα λογαριασμό 38.000.000 που θα τοκίζονται για να ανανεώνεται ο στόλος, κάποιοι τα πήραν αυτά τα λεφτά, όχι μόνο δεν τοκίζονταν, ο θεός ξέρει που πήγαν. Αλλά, στο λογαριασμό αυτό που σύμφωνα με τη σύμβαση, το νόμο και τα υπόλοιπα έπρεπε να είναι τα λεφτά του ελληνικού λαού και να τοκίζονται για να έχουμε στη Θεσσαλονίκη στοιχειωδώς νέα λεωφορεία και να καλύπτεται ο αριθμός 520 που δεν υπήρχε ποτέ υπήρχαν 700 ευρώ.

Με αυτό κλείνω γιατί είναι ενδεικτικό του τι γινόταν στο χώρο των αστικών συγκοινωνιών, για να πάρουν το λόγο οι φορείς και οι Βουλευτές να ρωτήσουν τους ανθρώπους που ζουν και δίνουν τη μάχη της καθημερινότητας μέσα σε αυτούς τους φορείς, για να μπορέσουμε να κάνουμε στην Αθήνα και στην Θεσσαλονίκη αστικές συγκοινωνίες.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Ταστάνης. Μας στείλατε και κάποια στοιχεία, τα οποία τα έχουμε στείλει στα e-mail των Βουλευτών.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΤΑΣΤΑΝΗΣ (Πρόεδρος του ΔΣ του Οργανισμού Αστικών συγκοινωνιών Αττικής (ΟΑΣΑ)): Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, κύριε Υπουργέ, κυρία Πρόεδρε, θέλω να σας ευχαριστήσω καταρχήν για την πρόσκλησή σας να είμαστε σήμερα εδώ μαζί σας και να σας ενημερώσουμε για τις δημόσιες αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας, για τον Όμιλο ΟΑΣΑ και να ευχηθούμε καλή επιτυχία στις εργασίες σας. Όπως γνωρίζετε, ο Όμιλος ΟΑΣΑ είναι ο μεγαλύτερος φορέας δημόσιων αστικών συγκοινωνιών της χώρα μας, είναι ο αρμόδιος φορέας για το σχεδιασμό, το συντονισμό και την εκτέλεση των δρομολογίων των αστικών συγκοινωνιών της Αθήνας που υλοποιεί μέσω των δύο θυγατρικών εταιρειών των οδικών συγκοινωνιών ΟΣΥ τα λεωφορεία και τα τρόλεϊ και των σταθερών συγκοινωνιών το ΜΕΤΡΟ, τον Ηλεκτρικό και το ΤΡΑΜ.

Σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία επιβατικής κίνησης του Ο.Α.Σ.Α., κατά το 2016 πραγματοποιήθηκαν περίπου 613 εκατ. επιβιβάσεις στα δημόσια μέσα μαζικής μεταφοράς, τα οποία εξυπηρετούν την περιοχή γεωγραφικής ευθύνης του Οργανισμού. Με βάση τα παραπάνω στοιχεία εκτιμάται ότι 1 εκατομμύριο πολίτες στην Αττική επιλέγουν κάθε μέρα τις δημόσιες αστικές συγκοινωνίες για τις μετακινήσεις τους και πραγματοποιούνται καθημερινά περί τα 2,5 εκατομμύρια μετεπιβιβάσεις. Ειδικότερα, 283 εκατομμύρια επιβιβάσεις πραγματοποιήθηκαν στα λεωφορεία και 55 εκατ. στα τρόλεϊ, αντίστοιχα. Την ώρα αιχμής κινούνται περίπου περί τα 1.200 λεωφορεία και τρόλεϊ, τα οποία πραγματοποιούν 11.500 δρομολόγια περίπου.

Όσο αφορά στα μέσα σταθερής τροχιάς πραγματοποιήθηκαν περίπου 84 εκατ. επιβιβάσεις στη γραμμή 1 του μετρό, Πειραιάς - Κηφισιά, 174 εκατομμύρια επιβιβάσεις στις γραμμές 2, Ελληνικό - Ανθούπολη και στη γραμμή Αγία Μαρίνα - Διοίκησης Πλακεντίας, ενώ ο αντίστοιχος αριθμός για το τραμ ήταν περίπου 14 εκατ. καθημερινά. Κάθε μέρα πραγματοποιούνται 1.700 δρομολόγια με 53 συρμούς μετρό και 24 οχήματα τραμ. Οι αστικές συγκοινωνίες είτε είναι δημόσιες είτε είναι ιδιωτικές είναι ένα κοινωνικό αγαθό και σε όλον τον κόσμο επιδοτούνται από τους κρατικούς προϋπολογισμούς. Η κρατική επιδότηση κυμαίνεται από το 47% έως και πάνω από το 70% του προϋπολογισμού τους σε ορισμένες πόλεις. Ενδεικτικά, αναφέρω ότι στο Βερολίνο επιδοτούνται με 54% και στο Λονδίνο με 64%. Στην Αθήνα αυτή η επιδότηση τα τελευταία χρόνια είναι γύρω στο 30%, δηλαδή είναι λιγότερο από το 40% που επιτρέπει ο ν.3920/2011.

Όσο αφορά στο τι παραλάβαμε, όπως γνωρίζετε, αναλάβαμε τη διοίκηση του οργανισμού, πριν από περίπου 2 χρόνια, τον Ιανουάριο του 2016. Πριν προχωρήσω στην αναφορά των δικών μας πεπραγμένων, θα ήθελα να μου επιτρέψετε να αναφερθώ σύντομα στο τι παραλάβαμε. Δυστυχώς, παραλάβαμε ένα βαρύ φορτίο γεμάτο παθογένειες ετών. Αυτό που κληρονομήσαμε ήταν η λογική της απαξίωσης των δημοσίων αστικών συγκοινωνιών. Κληρονομήσαμε ελλειμματικούς οργανισμούς, των οποίων τα ελλείμματα κρύβονταν «κάτω από το χαλί», αφού υπήρχε ένα χρέος πάνω από 200 εκατ. ευρώ σε τρίτους, προμηθευτές, οργανισμούς κοινής ωφέλειας και ασφαλιστικά ταμεία.

Ειδικότερα, στις 31/12/2015 υπήρχαν συσσωρευμένες απλήρωτες υποχρεώσεις της ΟΣΥ περίπου 103 εκατομμύρια ευρώ και της ΣΤΑΣΥ περίπου 100 εκατομμύρια ευρώ. Βρήκαμε έναν γερασμένο στόλο οχημάτων, αφού προκήρυξη για την προμήθεια νέων οχημάτων είχε να γίνει από το 2005 και άδειες αποθήκες ανταλλακτικών στα αμαξοστάσια. Είναι χαρακτηριστικό ότι ο μέσος όρος ηλικίας των θερμικών λεωφορείων είναι πάνω από 13 έτη και των τρόλεϊ πάνω από 14 έτη. Βρήκαμε οργανισμούς με σημαντικές ελλείψεις σε προσωπικό. Είναι χαρακτηριστικό ότι από το 2009 έως το 2015, ο Ο.Α.Σ.Α. υπέστη μείωση του προσωπικού κατά 57%, η ΟΣΥ μείωση σε οδηγούς κατά 34% και η ΣΤΑΣΥ μείωση σε ηλεκτροδηγούς κατά 6%.

Βρήκαμε ένα απαρχαιωμένο σύστημα διακίνησης των προϊόντων κομίστρου, με αποτέλεσμα να αφήνονται περιθώρια για σκάνδαλα, υπεξαιρέσεις χρημάτων και κλοπή εισιτηρίων, όπως αυτό που αποκάλυψε το πόρισμα της Γενικής Επιθεωρήτριας Δημόσιας Διοίκησης και βρίσκεται πλέον στα χέρια της Δικαιοσύνης. Είμαστε μπροστά σε ένα όργιο διακίνησης πλαστών εισιτηρίων που απέφερε τεράστια οικονομική ζημιά κάθε χρόνο στις δημόσιες αστικές συγκοινωνίες, με πιο χαρακτηριστική περίπτωση αυτή που εξαρθρώθηκε τον Δεκέμβριο του 2016 σε τυπογραφείο στο Μενίδι και έχει πάρει το δρόμο της Δικαιοσύνης.

Βρήκαμε μία ανύπαρκτη ομήλικη λειτουργία, με ξεχωριστά λογιστήρια, ξεχωριστές έδρες, ξεχωριστές υπηρεσίες προμηθειών, μάρκετινγκ και πληροφορικής. Βρήκαμε δύο έργα ΣΔΙΤ, της τηλεματικής και του αυτόματου συστήματος συλλογής κομίστρου, να καρκινοβατούν, με καθυστερήσεις 3 μηνών το πρώτο και ενός εξαμήνου το άλλο. Είναι χαρακτηριστικό να σας αναφέρω ότι και για τα δύο αυτά σύνθετα μεγάλα έργα δεν είχε προβλεφθεί στη σύμβαση η ύπαρξη τεχνικού συμβούλου από πλευράς του Ο.Α.Σ.Α..

Όσο αφορά το τι κάναμε, πριν από 2 χρόνια που αναλάβαμε τη διοίκηση του Οργανισμού, βάλαμε πολύ ψηλά τον πήχη για να κρατήσουμε όρθιες τις δημόσιες αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας. Πιστεύουμε ότι έγιναν πολλά προς αυτήν την κατεύθυνση, αν και εμείς θα θέλαμε να γίνουν πολύ περισσότερα. Παρά τη δύσκολη οικονομική συγκυρία που βιώνει η πατρίδα μας, βασική προτεραιότητα του Ο.Α.Σ.Α., σε συνεργασία με το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών ήταν και είναι η εφαρμογή ενός σχεδίου αναδιάρθρωσης, εξυγίανσης και αναβάθμισης του συστήματος αστικών συγκοινωνιών της πρωτεύουσας, ένα σχέδιο με το οποίο αποσκοπούμε οι πολίτες να μετακινούνται με τα μέσα μαζικής μεταφοράς από επιλογή τους και όχι μόνο από ανάγκη, σε συνθήκες ασφάλειας, υγείας και με συνεπή δρομολόγια στο Λεκανοπέδιο Αττικής.

Προσπαθήσαμε να νοικοκυρέψουμε τις δαπάνες του ομίλου και να περιορίσουμε τα ελλείμματα. Θα αναφέρω χαρακτηριστικά ότι το λειτουργικό κόστος σε επίπεδο ομίλου μειώθηκε κατά 27% το 2016 σε σχέση με το 2012.

Συγκεκριμένα, από 538 εκατομμύρια ευρώ το 2012, τα έξοδα διαμορφώθηκαν σε 393 εκατομμύρια το 2016, δηλαδή, πετύχαμε μια μείωση κατά 145 εκατομμύρια ευρώ. Τον περασμένο χρόνο εξασφαλίσαμε κονδύλιο 41 εκατομμύρια ευρώ, το οποίο διοχετεύτηκε με την κάλυψη των ληξιπρόθεσμων υποχρεώσεων της ΟΣΥ και άλλα 25 εκατ. για αποπληρωμή ληξιπρόθεσμων οφειλών της ΣΤΑΣΥ. Καταφέραμε την εξωδικαστική συμφωνία με την εταιρία IVEKO που μας επιτρέπει, επιτέλους, να εξασφαλίσουμε ανταλλακτικά για τα λεωφορεία της Αθήνας, συνολικής αξίας 7 εκατομμυρίων ευρώ, σε ειδικές τιμές και ποσότητες, όπου θα επίλυση χρόνια προβλήματα συντήρησης του παλαιού στόλου.

Ξεκινήσαμε παρά τις όποιες δυσκολίες την προσπάθεια, έτσι ώστε ο ΟΑΣΑ, ο ΣΤΑΣΥ και ο ΟΣΥ να γίνουν ένας όμιλος. Βρισκόμαστε σε αναζήτηση χρηματοδοτικών εργαλείων από την Ε.Ε. προκειμένου να ανανεωθεί ο γερασμένος στόλος των οχημάτων. Ήδη έχουν εξασφαλίσει 30 εκατομμύρια ευρώ από την Περιφέρεια Αττικής για την αγορά 92 λεωφορείων σύγχρονης αντιρρυπαντικής τεχνολογίας. Έχουμε προτείνει για ένταξη στο ΕΣΠΑ 2014 - 2020 χρηματοδότηση ύψους 120 εκατομμυρίων ευρώ για την προμήθεια 160 αρθρωτών λεωφορείων, 200 τυπικών λεωφορείων και 40 αρθρωτών τρόλεϊ.

Οι διοικήσεις των εταιριών του ομίλου έχουν υποβάλει αιτήματα για την κάλυψη κενών θέσεων σε προσωπικό, ειδικότερα για την πρόσληψη 500 οδηγών, 200 τεχνιτών και 52 διοικητικών στην ΟΣΥ, 130 ηλεκτροδηγών και 170 τεχνικών της ΣΤΑΣΥ. Επανασχεδιάζουμε το συγκοινωνιακό δίκτυο της Αθήνας, ώστε να ανταποκρίνεται περισσότερο στις ανάγκες των πολιτών και της Τοπικής Αυτοδιοίκησης μέσω μιας μελέτης για την αειφόρα αστική κινητικότητα. Εντάσσουμε τις δημοτικές συγκοινωνίες στο ενιαίο σύστημα δημόσιας συγκοινωνίας Αττικής, με στόχο την επίτευξη της διαλειτουργικότητας μεταξύ τους.

Η εφαρμογή της τηλεματικής και των έξυπνων στάσεων του ΟΑΣΑ για τα λεωφορεία και τα τρόλεϊ που διασφαλίζει την έγκαιρη και έγκυρη πληροφόρηση των επιβατών για την εκπλήρωση των δρομολογίων, αποτελεί ήδη μια μεγάλη πραγματικότητα. Ήδη, πάνω από 400 χιλιάδες συμπολίτες μας έχουν κατεβάσει την εφαρμογή ΟΑΣΑtelematics στο κινητό τους τηλέφωνο και στα tablet. Σύμφωνα με την έρευνα ικανοποίησης επιβατών, η οποία διενεργήθηκε από την εταιρία «Kapa Research», τον Μάιο του 2017, όπου το 98% των χρηστών των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς δήλωσαν ότι η τηλεματική συνετέλεσε στο να γίνουν οι μετακινήσεις με τα λεωφορεία και τα τρόλεϊ πιο ελκυστικές.

Ξεκινήσαμε τη σταδιακή εφαρμογή του ηλεκτρονικού εισιτηρίου που εκσυγχρονίζει το τρόπο λειτουργίας των αστικών συγκοινωνιών που παρέχει σημαντικές διευκολύνσεις προς τους πολίτες. Δίνει τη δυνατότητα στον ΟΑΣΑ να εφαρμόσει μια πιο δίκαια τιμολογιακή πολιτική. Οι προσωποποιημένες κάρτες ATHENA-CARD έχουν ξεπεράσει ήδη τις 400.000 αποδεικνύοντας την μεγάλη δυναμική του ηλεκτρονικού εισιτηρίου και την αποδοχή από το επιβατικό κοινό. Υπενθυμίζεται, πως ο αντίστοιχος μέσος όρος μηνιαίων καρτών με το παλαιό σύστημα ανέρχονταν στις 250.000. Οι πωλήσεις των εισιτηρίων που καταγράφηκαν για τον μήνα Νοέμβριο 2017 σε χρηματική αξία είναι 10.553.000 ευρώ, ενώ τον Οκτώβριο 2017 ήταν 10.246.000 ευρώ.

Επίσης, πρέπει να επισημάνουμε, πως ο ΟΑΣΑ επιτελεί το έργο του και με κοινωνική ευαισθησία. Σήμερα ένα ποσοστό της τάξης του 54% του πληθυσμού της Περιφέρειας Αττικής, εντάσσεται σε δικαιούχους ελεύθερης μετακίνησης, όπως είναι οι άνεργοι, οι ΑμΕΑ, τα παιδιά κάτω από έξι ετών. Ο ΟΑΣΑ, επίσης, ασκώντας τον κοινωνικό του ρόλο συνέβαλε στην αντιμετώπιση του προσφυγικού προβλήματος με έκτακτα δρομολόγια και τροποποίηση δρομολογίων που πραγματοποίησε και ανέδειξε την κοινωνική του προσφορά. Εντός των ετών 2016 και 2017, ο ΟΑΣΑ πραγματοποίησε συναντήσεις με εκπροσώπους συλλόγων ΑμΕΑ, αξιοποιώντας την τηλεματική προχωράμε σε μέτρα βελτίωσης εποπτείας των λεωφορειόδρομων και επέμβαση όταν χρειαστεί.

Πέρα από την καθιέρωση ελεύθερης μετακίνησης των ποδηλάτων με τα μέσα σταθερής τροχιάς, αναλαμβάνουμε και δράση για τη δημιουργία σημείων απόθεσης ποδηλάτων, δρομολογούμαι τη διεύρυνση της διαμόρφωσης χωρών στάθμευσης αυτοκινήτων σε σημεία και πέρα του δικτύου του ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ. Εκπονούμε μελέτες για τη χωροθέτηση νέων σταθμών ΤΑΧΙ σε οδούς με επαρκή γεωμετρικά χαρακτηριστικά, δρομολογούμαι τη λειτουργία ενός ολοκληρωμένου συστήματος πολιτικής διάγνωσης τεχνικής ικανότητας και διαχειριστικής επάρκειας των οχημάτων του στόλου ΟΑΣΑ, όπου αναδεικνύεται και πρωτοπόρος και στον τομέα της οδικής ασφάλειας, παρότι εκτιμάται ότι κατέχει το 37% των μετακινήσεων σε δρόμων λεκανοπέδιου της Αθήνας, έναντι 54% των Ι.Χ..

Στον τομέα της οδικής ασφάλειας, τα έτη 2015 – 2016, καταγράφηκαν σχεδόν μηδενικά θανατηφόρα ατυχήματα, με εμπλοκή των οδικών μέσων μεταφοράς, ενώ το σύνολο των ατυχημάτων παρουσίαζε μείωση μεγαλύτερη του 10%. Κύριοι Βουλευτές, παρά τις προσπάθειες που καταβάλλουμε να μειώνονται διαρκώς τα ελλείμματα, ωστόσο, το πρόβλημα παραμένει κυρίως, λόγω κάποιων συγκυριών, όπως της απορρόφησης από τις εταιρίες του ομίλου ΟΑΣΑ, της αύξησης του Φ.Π.Α. από τον Ιούλιο του 2015 από το 13% στο 23% και επιπλέον μίας ποσοστιαίας μονάδας στον Ιούνιο του 2016. Της εφαρμογής διευρυμένης κοινωνικής πολιτικής, από το δεύτερο εξάμηνο 2015, όπως η δωρεάν μετακίνηση των ανέργων και της μειωμένης κρατικής επιχορήγησης.

Στο σημείο αυτό, θα ήθελα να αναφερθώ και σε σοβαρά προβλήματα που αντιμετωπίσαμε και αντιμετωπίζουμε επί θητείας μας που, από τη μια πλευρά, μας στεναχωρούν, από την άλλη ατσαλώνουν το πείσμα και την αποφασιστικότητά μας για να τα καταφέρουμε. Δεν μπορούμε, για παράδειγμα, να κατανοήσουμε φαινόμενα, όπως αυτά των προσωπικών επιθέσεων και απειλών για τη ζωή μας, τα περιστατικά με τους βανδαλισμούς, την πυρπόληση οχημάτων και την καταστροφή επικυρωτικών μηχανημάτων.

Πρόκειται, ασφαλώς για ενέργειες που φανερώνουν ότι κάποιοι έχουν στοχοποιήσει τις δημόσιες αστικές συγκοινωνίες και το μόνο που πετυχαίνουν είναι η καταστροφή δημόσιας περιουσίας και υποδομών. Ένα είναι βέβαιο, ότι οι δημόσιες αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας δεν μπορούν να λειτουργούν υπό καθεστώς βίας και τρομοκρατίας.

Κύριοι Βουλευτές, καθημερινά υπερασπιζόμαστε το δημόσιο αγαθό της μετακίνησης των πολιτών. Πιστεύουμε ότι σε αυτή την προσπάθεια θα έχουμε αρωγούς και συμπαραστάτες όλο το επιβατικό κοινό της Αθήνας και θα έχουμε συμμάχους και πρωταγωνιστές, βέβαια, όλους τους εργαζόμενους του ομίλου. Είμαστε αποφασισμένοι να συνεχίσουμε την προσπάθεια αυτή, ώστε να κερδίσουμε το μεγάλο στοίχημα που έχουμε θέσει για να έρθουν καλύτερες ημέρες στις δημόσιες αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας. Σας ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστώ. Να πω ότι είναι παρών και ο κ. Κουμπούρης, Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΑΣΑ. Το λόγο έχει η κυρία Γεωργίου, Πρόεδρος του Δ.Σ. της ΟΣΥ Α.Ε., ενώ είναι παρών και ο κ. Γλυκός, Διευθύνων Σύμβουλος της ΟΣΥ Α.Ε.

ΖΩΗ ΓΕΩΡΓΙΟΥ (Πρόεδρος του Δ.Σ. της «Οδικές Συγκοινωνίες Α.Ε.» - ΟΣΥ Α.Ε.): Θα μιλήσω από στήθους, γιατί με το κείμενό μου θα επαναλάμβανα πράγματα που ήδη ακούσατε και από τον Υπουργό και από τον Πρόεδρο του ΟΑΣΑ και, βέβαια, μετά, για ό,τι παραλείψω, είμαι στη διάθεσή σας για οποιαδήποτε ερώτηση.

Ενώ δεν αρμόζει ν’ αναφερόμαστε στο παρελθόν, αλλά πρέπει ν’ αναλαμβάνουμε τις τωρινές μας ευθύνες ως έχουν, πώς να μην αναφερθώ σ' αυτό όταν, κατά την παραλαβή της διοίκησης, όπως είπαν και οι προηγούμενοι, τον Ιανουάριο του 2016, ενημερώθηκα ότι στο πρόγραμμα του ΕΣΠΑ του 2007 - 2013 δεν είχε προβλεφθεί αγορά λεωφορείων. Πώς να αγοράσεις λεωφορεία, εάν δε τα βάλεις σ’ αυτό το πρόγραμμα, όπως γίνεται και παγκόσμια. Αλλά και για το πρόγραμμα του 2014 - 2020, ως γνωστόν, η μετάθεση κονδυλίων, μιας που είχε αρχίσει, δεν είναι εύκολη, εμείς την πετύχαμε κι έχουμε προγραμματίσει αγορά λεωφορείων, το ύψος του ποσού το ακούσατε, με αυτό το ΕΣΠΑ. Νοήμονες, όμως, είμαστε και μορφωμένοι και γνωρίζουμε τι σημαίνει ΕΣΠΑ και τι χρόνος απαιτείται έως ότου έρθουν αυτά τα λεωφορεία.

Πώς να μην αναφερθώ στο ότι εμείς ως διοίκηση και, μάλιστα, με προσωπική δουλειά αργώντας, μάλιστα, να το ανακαλύψουμε, διότι πολλά πράγματα κρύβονταν επιμελώς, ότι διεθνείς διαγωνισμοί για μπαταρίες και λάστιχα από το Υπουργείο Ανάπτυξης είχαν κολλήσει από το 2012. Εμείς το 2016 τους «ξεκολλήσαμε», με αποτέλεσμα να μειωθούν αυτές οι φωνές που κραυγάζουν ότι δεν έχει ανταλλακτικά η ΟΣΥ και, μάλιστα, όχι μόνοι μας και ως Υπουργείο και σε αγαστή συνεργασία με το Υπουργείο Ανάπτυξης, την Γενική Γραμματεία Εμπορίου, που θέλω και από βήματος να την ευχαριστήσω, όχι τίποτα άλλο, αλλά διότι αυτά αποτελούν και υποδείγματα συνέργειας έως και αλληλεγγύης μεταξύ των Υπουργείων, η τωρινή μας κυβέρνηση δίνει συνεχώς τέτοιου είδους δείγματα και, χάρη σ' αυτές τις συνέργειες, επιτυγχάνονται πράγματα και αντιμετωπίζονται δυσκολίες που, πραγματικά, έχουν αντικειμενικές και δύσκολες ρίζες.

Επειδή ρωτήσατε τον Υπουργό για το πόρισμα της ΟΣΥ είναι μεγάλη η πληροφόρηση που έχω να δώσω επί αυτού. Επαναλαμβάνω, είμαι στη διάθεσή σας για ερωτήσεις, απλώς για να εξειδικεύσω αυτό που, ειδικά, ρωτήσατε, ήταν Απρίλιος και Μάιος του 2017. Στο καλύτερο αμαξοστάσιο μας, Αγ. Ιωάννης Ρέντη ή αλλιώς Πειραιάς που έβγαζε τόσα πολλά λεωφορεία – «έβγαζε» είναι η ορολογία για να πούμε πόσα είναι εντάξει τεχνικά για να βγουν κάθε μέρα - που του περίσσευαν και ενίσχυε και άλλα αμαξοστάσια που ήταν πίσω, ξαφνικά κατακόρυφα, «μαχαίρι», όπως είπε και ο Υπουργός, μειώθηκε αυτή η επάρκεια που σημειωνόταν.

Και μόνο αυτό για μένα αποτελεί ένδειξη, έως και απόδειξη, τα υπόλοιπα και ως ενδείξεις και ως αποδείξεις το πόρισμα, αλλά και σε ό,τι άλλη ενημέρωση θέλετε.

Επί αυτού, λοιπόν, ως Διοίκηση της ΟΣΥ δηλώνω ότι όχι μόνο δεν υπήρξε υπερβολή και προκατάληψη από τη μεριά μας, άλλα αντίθετα αργοπορήσαμε να στραφούμε και προς αυτή την πηγή μη λειτουργικότητας της εταιρίας. Επειδή είχαμε ακριβώς καλή διάθεση, δεν θέλαμε να ανακαλύπτουμε παντού εχθρούς και ευθύνες των προηγούμενων και προσπαθούσαμε τεχνοκρατικά και οργανωτικά να λύνουμε τα προβλήματα. Τελικά, αποδείχτηκε ότι αυτό δεν αρκούσε, όπως δείχνει και το πόρισμα.

Μια διευκρίνιση. Αυτές οι αναφορές δεν αντιπροσωπεύουν το σύνολο των εργαζομένων. Είναι χιλιάδες και αντίθετα από τα προηγούμενα αναφερόμενα, χάρη στην αυτοθυσία τους κυκλοφορούν τα λεωφορεία και τα τρόλεϊ αυτή τη στιγμή στην Αττική. Αυτό όμως δεν αναιρεί το ότι μαζί με αυτό υπάρχουν και κάποιες εστίες του άλλου άκρου με τα αποτελέσματα που είπαμε.

Μάλιστα, μιας που μιλάω για τις αυτοθυσίες των εργαζομένων της ΟΣΥ, ειδικά των οδηγών, θα ήθελα να παρακαλέσω να μην είμαστε υπερβολικοί, αυστηροί, ως επιβάτες εννοώ και όλων των παρόντων και των παρουσών ή όποιων άλλων μπορούν να επηρεάσουν και συζητούν. Να σκεφτούμε πόσο ανελαστική είναι η δουλειά των οδηγών των λεωφορείων και των τρόλεϊ πάνω στο κάθισμα του οδηγού.

Στα θετικά της ΟΣΥ, να αναφέρω για να εμπλέξουμε λίγο και το παρόν, όχι μόνο αυτά που ακούστηκαν, δηλαδή διευκόλυνση των ανέργων με μηδενικό εισιτήριο ή τις γνωστές κοινωνικές παροχές, για τις οποίες ουδόλως παραπονούμαστε ότι είναι υπεύθυνες των χαμηλών εισόδων μας. Η πολιτική μας είναι διαφορετική από ότι είχε συνηθιστεί ίσως παλιά. Προσπαθούμε να βρούμε τα έσοδα και θα βρούμε όχι όμως εις βάρος ανθρώπων που έχουν ανάγκη. Βρίσκουμε και θα βρούμε έσοδα μέσα από άλλες πηγές, με την εργασία μας, αλλά και την πάταξη κάποιας διαφθοράς και υπονόμευσης.

Σε αυτά εγώ να προσθέσω, που δεν ακούστηκαν, ότι τα λεωφορεία της ΟΣΥ συνέφεραν πολύ στην μετακίνηση των προσφύγων σε μια εφιαλτική περίοδο μηνών, όπου ερχόντουσαν οι καραβιές και όπως αλλιώς θέλετε να πείτε και τα λεωφορεία της ΟΣΥ, έξω βέβαια από τα κανονικά τους δρομολόγια, μετέφεραν τους μετανάστες. Θυμάστε τις ιστορίες από τα λιμάνια, στους χώρους φιλοξενίας, στα γήπεδα και τα λοιπά. Και βέβαια τα λεωφορεία δεν είναι άψυχα, οι οδηγοί εθελοντικά, εκτός βάρδιας, εις βάρος του ύπνο τους ίσως και τα λοιπά, προσέφεραν αυτό το έργο.

Να μιλήσω και για την Τηλεματική. Ακούσατε τα θετικά αποτελέσματα. Να αναφερθούμε και λίγο βιωματικά. Σίγουρα οι ουρές στα λεωφορεία δεν έχουν μειωθεί και προσπαθούμε να ανατρέψουμε και αυτό το πρόβλημα με καλές προδιαγραφές πιστεύω.

Όμως, η Τηλεματική μείωσε πάρα πολύ τις ουρές. Γιατί; Γιατί όταν ξέρει ο άλλος προγραμματίζει.

Και το βιωματικό, ποιο ήταν που θα ήθελα να σας πω; Όσοι σαν και μένα έχουμε παιδιά, φοιτητές και φοιτήτριες, μπορείτε να δείτε πόσο χρήσιμη τους είναι η Τηλεματική των λεωφορείων.

Να μπω σε ένα άλλο κεφάλαιο των ανταλλακτικών.

Ακούστηκε και έχει γίνει γνωστή ως η σύμβαση της ΙΒΕΚΟ και πραγματικά, πρόκειται για μια πολύ καλή σύμβαση που η δική μας διοίκηση μέσα από ενός χρόνου προσπάθειες, γιατί δεν ήταν εύκολο οφειλές από το 2003 της συγκεκριμένης εταιρείας σε συνδυασμό με την αποπληρωμή ληξιπρόθεσμων, τις μετέτρεψε σε ανταλλακτικά ύψους πολλών εκατομμυρίων. Βασικά είναι 8, αλλά το αδικεί, διότι το 8 είναι με άλλες τιμές, αφού η πραγματική τιμή με Φ.Π.Α θα ήταν πολύ μεγαλύτερη.

Μαζί, λοιπόν, με αυτή την επιτυχία μας, ως Διοίκηση της ΟΣΥ, πρέπει να αναφέρω και τη μεγάλη προσπάθεια που κάναμε και τώρα καρποφορεί της αποθήκευσης αυτών των ανταλλακτικών, διότι παραλάβαμε ένα σύστημα «χύμα» που τα ανταλλακτικά πήγαιναν στα αμαξοστάσια, χωρίς τις αναγκαίες καταγραφές και, κυρίως, τα «follow ups», τις παρακολουθήσεις που απαιτούνταν.

Εμείς αυτό, ήδη, το έχουμε βάλει σε πάρα πολύ καλή σειρά, σε σχέση και με τα παλαιότερα ανταλλακτικά και την τάξη στην οποία χρειάζεται να μπουν και πολύ περισσότερο με τη νέα παραλαβή που αναφέρθηκα. Θα τελειώσω εδώ αν και υπάρχουν και άλλα που θα μπορούσα να σας πω και επαναλαμβάνω ότι είμαι στη διάθεσή σας.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προέδρου της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Στεφόπουλος.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΤΕΦΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. της «Σταθερές Συγκοινωνίες Α.Ε.» (ΣΤΑΣΥ Α.Ε.)): Κύριε Πρόεδρε, κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, θα θέλαμε να καταθέσουμε τις απόψεις μας και τη γνώση που έχουμε αποκομίσει μετά από δύο χρόνια στο τιμόνι μιας Εταιρείας δημοσίου συμφέροντος πολύ εξειδικευμένης και με ένα ανθρώπινο δυναμικό, το οποίο έχει μια τεράστια τεχνογνωσία πάνω στην ηλεκτροκίνηση και πάνω στις συγκοινωνίες που έχουν να κάνουν και με την εξοικονόμηση ενέργειας και με τις περιβαλλοντολογικές συνθήκες, αλλά πιο πολύ με την ασφάλεια της μετακίνησης των επιβατών μας.

Θα ήθελα στη διάρκεια της παρουσίασης να δώσω το λόγο και στο Διευθύνοντα Σύμβουλο της Εταιρείας τον κ. Θωμόπουλο για να σας πει και κάποια πιο ειδικά θέματα επί των οικονομικών και επί αυτών των θεμάτων που έχουμε αναπτύξει στην Εταιρεία.

Εγώ θα πω επιγραμματικά για τρεις πολύ καθοριστικούς παράγοντες που προσπαθήσαμε να εμπνεύσουμε και να δώσουμε στην Εταιρεία μας. Ο ένας είναι η εξωστρέφεια και ο δεύτερος η πάταξη όλης αυτής της διαφθοράς, η οποία υπήρχε με τη διαδικασία των πλαστών εισιτηρίων που βρήκαμε και ήταν ένα πάρα πολύ σύνθετο και πολυδαίδαλο σύστημα. Το τρίτο είναι ότι μειώσαμε πάρα πολύ δραστικά, όπως αναφέρθηκε και ο Πρόεδρος του ΟΑΣΑ ο κ. Ταστάνης τα ληξιπρόθεσμα της εταιρείας μας.

Αυτό που ίσχυε είναι ότι υπήρχε ο νόμος 3920/2011 που αναφερόταν στην ενοποίηση τριών εταιρειών τότε, οι οποίες ήταν ανεξάρτητες, δηλαδή, το ΜΕΤΡΟ, ο ΗΣΑΠ και το ΤΡΑΜ.

Από το 2011 μέχρι το 2016 αυτή η ενοποίηση στην ουσία δεν είχε γίνει ποτέ.

Όταν μπήκαμε μέσα στην εταιρεία αυτό που βρήκαμε, ήταν, διαφορετικές συμβάσεις για τα τρία διαφορετικά μέσα, διαφορετικές συνθήκες προμηθειών, διαφορετικά λογιστήρια και εργαζομένους τριών ή τεσσάρων ταχυτήτων, οι οποίοι έκαναν τις ίδιες ακριβώς δουλειές. Τι είναι αυτό που προσπαθήσαμε να κάνουμε σ’ αυτόν τον τομέα;

Να προσπαθήσουμε να είμαστε δίκαιοι, ως προς τις εργασιακές σχέσεις και γι' αυτό νιώθουμε όλοι περήφανοι, γιατί υπογράψαμε μια συλλογική σύμβαση με τους εργαζόμενους της ΣΤΑΣΥ Α.Ε., αμέσως μόλις ξεκινήσαμε. Παράλληλα με αυτό, προσπαθήσαμε να ενοποιήσουμε και τις διαδικασίες προμηθειών συμβάσεων, αλλά και την ενοποίηση των εργασιακών σχέσεων μέσα στην εταιρεία.

Το δεύτερο που μπορέσαμε να πετύχουμε και με την τεράστια υποστήριξη που είχαμε από το Υπουργείο είναι ότι για πρώτη φορά ελληνική εταιρία δημοσίου παίρνει μέρος -σε έναν διαγωνισμό εκτός Ελλάδος και μπορώ να σας καταθέσω με χαρά και το επίσημο τεύχος του διαγωνισμού για την συμμετοχή της ΣΤΑΣΥ Α.Ε.- μέσω διεθνούς κοινοπραξίας σε διεθνή διαγωνισμό για τη διαδικασία της πράσινης γραμμής της Ιερουσαλήμ μαζί με κορυφαίες εταιρίες της παγκόσμιας αγοράς. Αυτή ήταν μία αναγνώριση, όχι ότι η ΣΤΑΣΥ Α.Ε. είναι μια εταιρεία με τα τεράστια μεγέθη, αλλά είναι μια εταιρεία, η οποία έχει καταφέρει και έχει αφομοιώσει την εμπειρία, την οποία πλέον μπορεί να την εξάγει και να μπορεί να την παρέχει και σε χώρες, όπως είναι χώρες που είναι πολύ πιο τεχνολογικά μπροστά από εμάς, όπως είναι το Ισραήλ.

Αυτά είναι τα τρία ή τέσσερα βασικά θέματα, τα οποία ήθελα να σας αναπτύξω και θα ήθελα να δώσω το λόγο στον κ. Θωμόπουλο, για να σας κάνει μια ενημέρωση για τις μειώσεις των ληξιπρόθεσμων που είχαμε, αλλά και για κάποια οικονομικά μεγέθη που έχουμε πετύχει.

Σας ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

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

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΘΩΜΟΠΟΥΛΟΣ (Διευθύνων Σύμβουλος της ΣΤΑΣΥ Α.Ε.): Σας ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Καταρχήν, θα ήθελα να σας ευχαριστήσω για την πρόσκληση και πιστεύουμε ότι σε τέτοιες συναντήσεις που μας καλείται, αφού έχουμε αναλάβει τα καθήκοντά μας και γίνεται κάποιος έλεγχος ή αξιολόγηση, είναι πάντα θετικό, γιατί βελτιωνόμαστε και γινόμαστε και εμείς καλύτεροι.

Στα πλαίσια αυτά, θα ήθελα να πω τα εξής. Καταρχήν, θα σας αναφέρω, ότι θα μιλήσω όσο το δυνατόν πιο κωδικοποιημένα και πιο απλά. Θα σας πω ότι μειώσαμε τα ελλείμματα, όπως και ότι θα μείνω στην κατεύθυνση που ορθά εξέφρασε ο Πρόεδρος του ΟΑΣΑ και στις γενικές κατευθύνσεις, οι οποίες μας είχαν δοθεί. Τα ελλείμματα σε σχέση με τους εγκεκριμένους προϋπολογισμούς μας, είναι μειωμένα και βαίνουν συνεχώς μειούμενα. Αυτό, δείχνει μια καλύτερη διαχείριση.

Εδώ, θα ήθελα να πω τα εξής. Όταν συγκρίνουμε την Ελλάδα ή οργανισμούς με άλλες χώρες και φαινόμαστε ότι δεν πάμε καλά, αναφέρθηκε σε αυτό το θέμα ο Πρόεδρος του ΟΑΣΑ, στην Ελλάδα, όταν είναι 30% η επιχορήγηση και στην Αγγλία είναι 65%, δεν πρέπει να περνάει αυτό απαρατήρητο και δεν μπορεί να συγκρινόμαστε μόνον, για να φαινόμαστε, ότι είμαστε χαμηλότεροι. Σ’ αυτό, έχουμε πετύχει κάτι το εξαιρετικό: Παρέχουμε υψηλότατες παροχές υπηρεσιών μεταφοράς κόσμου, ασφαλή μετακίνηση, καθαριότητα και ακρίβεια στα δρομολόγια. Είμαστε πάρα πολύ καλύτεροι από άλλες χώρες της Ευρώπης, με πολύ μικρότερη επιχορήγηση. Αυτό, είναι σημαντικό.

Δεύτερον, σε ό,τι αφορά στην αισθητή μείωση των ληξιπρόθεσμων δανείων, ύψους 60 εκατομμυρίων, αυτό σε χρηματοοικονομικούς όρους έχει περίπου 2 εκατομμύρια το χρόνο κέρδος από τόκους που θα πληρώναμε για αυτό το ποσόν. Αυτές, μπορεί να είναι απλές κινήσεις, αλλά είναι σημαντικές κινήσεις, οι οποίες δείχνουν έναν εξορθολογισμό που έχει ξεκινήσει. Δεν θα περάσω σε όλα τα υπόλοιπα που ορθά μετέφερε ο Πρόεδρος, αλλά θέλω να πω ότι μειώνουμε τα ελλείμματα, ασκώντας μια πραγματική κοινωνική πολιτική.

Αυτό είναι ένα επίτευγμα που δεν πρέπει να περνάει απαρατήρητο, γιατί γίνονται μεγάλες προσπάθειες γι’ αυτό. Βέβαια, αυτό συμβαίνει πάντα με την υποστήριξη των εργαζομένων με τους οποίους έχει επιτευχθεί μια εργασιακή ειρήνη, γιατί ο στόχος είναι κοινός. Ακολουθήσαμε τις γενικές κατευθύνσεις, όπως είπε και ο Πρόεδρος για την εξωστρέφεια. Πιστεύω ότι το μέλλον μας είναι στην εξωστρέφεια.

Οι εργαζόμενοι, αλλά και όλοι πρέπει να κατανοήσουμε ότι μια επιχείρηση, η οποία διοικείται από κρατικούς λειτουργούς και πάει καλά, σημαίνει ότι και θα επιβιώσει σε μια κατάσταση ανταγωνισμού, με τους οποίους δείχνουμε ότι είμαστε ικανοί να τους αντιμετωπίσουμε. Αυτό σημαίνει και διατήρηση και αύξηση των θέσεων εργασίας. Αυτό είναι πάρα πολύ σημαντικό. Είμαστε σε αυτή την κατεύθυνση, πάντα με την υποστήριξη και του ΟΑΣΑ και του Υπουργείου.

Επίσης, ένα άλλο βασικό είναι η ομιλική κατεύθυνση, την οποία μπορούμε να διαχειριστούμε όλοι μαζί και βέβαια, η μεγάλη επίτευξη ότι για πρώτη φορά εφαρμόζουμε το ηλεκτρονικό εισιτήριο που για να είμαστε ειλικρινείς, παρόλα τα μικρά προβλήματα που ξεκινάνε στην αρχή, θα είναι μια σίγουρη επιτυχία για όλους. Σας ευχαριστώ πολύ.

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

ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΑΠΠΑΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ)): Καλησπέρα, στις κυρίες και στους κυρίους Βουλευτές. Θα ήθελα να ξεκινήσω με την εξής διατύπωση: «Στην οικονομική συμφωνία με την οποία αναγνωρίζονται όλες οι δαπάνες του Ο.Α.Σ.Θ., σε συνδυασμό με το προκαθορισμένο επιχειρηματικό κέρδος δεν υπήρχε επιχειρηματικό ρίσκο, αφού όχι μόνο καλύπτονταν όλες οι δαπάνες, αλλά και το επιχειρηματικό κέρδος, ανεξαρτήτως των αποτελεσμάτων του ΟΑΣΘ».

Αυτό, ξέρετε, ότι δεν το λέει ούτε ο ΣΥΡΙΖΑ, ούτε ο υποφαινόμενος, το λέει η Εισηγητική Έκθεση που έχουν υπογράψει οι παρακάτω Υπουργοί, κ.κ. Βάσω Παπανδρέου, Γιάννος Παπαντωνίου, Γιαννίτσης, Χριστοδουλάκης, Πασχαλίδης, Βερελής, το 2000. Αυτή, ακριβώς, η διατύπωση από πού προήλθε;

Προφανώς, είχαν δει τα αποτελέσματα και είχαν δει ότι τα χρόνια, 1990, 1991, 1992, 1993, 1994, 1995, με ένα κατατεθειμένο κεφάλαιο μετοχών του 1.180.000, οι μέτοχοι εισέπραξαν 36 εκατομμύρια. Συνεπώς, κάποιο «καμπανάκι χτύπησε» από τότε.

Έχει μια σημασία, λοιπόν, αν αυτό το καθεστώς που επιχειρήθηκε να δει, λύθηκε.

Κατά τη γνώμη μας και κατά τα φαινόμενα και κατά τα αποτελέσματα δεν λύθηκε. Γιατί, πράγματι, επακολούθησε ένας άλλος νόμος, ο νόμος 2001, ο οποίος προσπάθησε βέβαια να το λύσει, αλλά δεν το έλυσε, διότι παγιδεύτηκε στην ίδια λογική. Απόδειξη το ότι παγιδευτεί σε αυτή τη λογική είναι το γεγονός ότι το 2014, ένα μήνα, δηλαδή, πριν τις εκλογές, ήρθε με ειδικό νόμο για να κλείσει πέντε χρόνια πριν και να προσδιορίσει και τέσσερα χρόνια μετά.

Δηλαδή, το 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, το 2014 που θα έκλεινε σε ένα μήνα, αλλά και να προσδιορίσει το 2015, το 2016 και το 2017. Εάν δείτε τους ισολογισμούς, θα βρείτε με πάρα πολλά ανάγλυφα - δεν τους έχουμε δημοσιεύσει εμείς, οι προηγούμενοι τους δημοσίευσαν - το επιχειρηματικό κέρδος ήταν στάνταρ, 16.650.000 ευρώ. Δεν άλλαζε τίποτα; Έστω να ανεβεί 1 ευρώ πάνω, 1 ευρώ κάτω; Είναι δυνατόν, να προκαθορίζεις το επιχειρηματικό κέρδος και μάλιστα, τέσσερα χρόνια πριν;

Προσέξτε ότι από το νόμο ήταν υποχρεωμένοι και η διοίκηση και το αρμόδιο Υπουργείο να κλείνει την κάθε χρήση το πρώτο εξάμηνο της επόμενης χρονιάς. Δηλαδή, το 2009 πρέπει να κλείσει το πρώτο εξάμηνο του 2010, το 2010 πρέπει να κλείσει το πρώτο εξάμηνο του 2011 κ.λπ.. Παρόλα αυτά, δεν είχαν κλείσει και έρχεται με νόμο, ο οποίος θα δέσμευε την επόμενη κυβέρνηση να προκαθορίσει τα οικονομικά μεγέθη, τα όποια οικονομικά μεγέθη προσδιόριζαν ένα τεράστιο κόστος συμβολής του δημόσιου.

Άκουσα εδώ ότι η συμβολή του δημόσιου είναι 65%, 70%, 30%. Ομολογώ ότι είναι ένας πολύ σημαντικός στόχος για εμάς, γιατί στον ΟΑΣΘ το ποσοστό αυτό ήταν 200%.

Δηλαδή, σε ένα μεταφορικό έργο των 50 εκατομμυρίων, το δημόσιο πλήρωνε άλλα 100. Σε βαθμό που αστειευόμενος τους έλεγα «Κοιτάξτε, αν είναι να πληρώνει το δημόσιο 100 εκατομμύρια το χρόνο, δεν μας χρειάζονται τα λεωφορεία. Θα τους πηγαίνουμε όλους με ταξί και θα μας ευλογούν». Διότι πρόκειται για τεράστια ποσά.

Προσπαθήσαμε να δούμε μια γενική εικόνα τι ακριβώς είναι αυτό το πράγμα, γιατί πρέπει να σας θυμίσω ότι εμείς είμαστε διοίκηση εκκαθάρισης, δηλαδή διοίκηση έργου, το οποίο έργο τελειώνει το 2019. Δεν έχουμε καμία διάθεση να κάνουμε σταδιοδρομία εκκαθαριστή, αλλά πρέπει ως εκκαθαριστές τώρα να την κάνουμε αυτή τη δουλειά και για να την κάνουμε, πρέπει να μπούμε σε όσο το δυνατόν μεγαλύτερο βάθος.

Αντιλαμβάνεστε τώρα ότι υπάρχουν κάποια ζητήματα, που αφορούν τη διαχείριση, αλλά και κάποια ζητήματα πολιτικά. Με ποια λογική, δηλαδή, έρχεται η Πολιτεία να καλύψει ζητήματα, τα οποία καταφανώς υπερβαίνουν τα λογικά;

Ένα δεύτερο ζήτημα που πρέπει επίσης να σας πω είναι η ιστορία με τους μετόχους. Αλλά πριν περάσω σε αυτό θα σας δώσω μερικά άλλα στοιχεία για να αντιληφθείτε την κατάσταση. Θα σας πω τι παραλάβαμε, σε σχέση με το χρέος βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων. Προσέξτε, έχει μεγάλη σημασία. Δηλαδή, η σύνθεση του κεφαλαίου έχει πάρα πολύ μεγάλη σημασία σε μια επιχείρηση, ποια είναι δηλαδή τα μακροχρόνια δάνεια σου και ποια τα βραχυπρόθεσμα. Όταν το σύνολο των δανειακών σου υποχρεώσεων είναι βραχυπρόθεσμες, σημαίνει ότι είσαι «πνιγμένος». Όταν, μάλιστα, στα 106, αν θυμάμαι καλά, εκατομμύρια, μέσα στα ταμεία μας είχαμε ένα εκατομμύριο. Δηλαδή, είχαμε διαθέσιμα για τέσσερις ημέρες, παρά το γεγονός ότι μέσα στο 2017 η προηγούμενη διοίκηση είχε πάρει ήδη 60 εκατομμύρια από το δημόσιο το πρώτο επτάμηνο και τώρα με το κλείσιμο που θα δημοσιευτεί τις επόμενες ημέρες, γιατί όπως καταλαβαίνετε κάνουμε ισολογισμό κλεισίματος και έναρξης, για να ξέρουμε τι έχουμε παραλάβει, φαίνεται ότι τα ποσά, παρά το γεγονός, επαναλαμβάνω, ότι είχαν πάρει 60 περίπου εκατομμύρια, είναι περίπου 35 εκατομμύρια ζημιά. Γιατί; Διότι, μια σειρά πράγματα ήταν εκτός των ορίων της χρηστής διοίκησης.

Οι αποσβέσεις είναι ένα ποσό, το οποίο πρέπει σύμφωνα με τους νόμους που υπήρχαν στο παρελθόν, να κατατίθεται σε ειδικό εντόκο λογαριασμό και μέσω αυτού του λογαριασμού να μπορείς να ανανεώνεις το στόλο σου. Έδωσε τα μεγέθη ο Υπουργός, νομίζω ότι είναι απολύτως ακριβή. Δεν υπήρχε όμως, ένας άλλος λογαριασμός, που έπρεπε να υπάρχει, ο λογαριασμός προβλέψεων, δηλαδή, τις κανονικές αποχωρήσεις που έχουν οι εργαζόμενοι από την οποιαδήποτε επιχείρηση. Δεν υπήρχε ούτε ένα ευρώ, δεν υπήρχαν προβλέψεις. Και ξέρετε γιατί δεν υπήρχαν προβλέψεις; Διότι, αν υπήρχαν προβλέψεις, έπρεπε να αφαιρεθούν από το επιχειρηματικό κέρδος.

Και το τρίτο, το οποίο δεν έχω πει δημόσια και δεν το έχω πει δημόσια, γιατί τώρα έχω τη δυνατότητα να το πω, είναι ότι εμείς ασφαλίζουμε τα αυτοκίνητα, τα λεωφορεία, για ατυχήματα και τα λοιπά. Όταν έχεις ένα εκατομμύριο μονάχα στο σύνολο των διαθεσίμων σου και μόνο για το ασφαλιστικό σου κεφάλαιο πρέπει να έχεις τουλάχιστον 5 έως 7 εκατομμύρια, εάν αυτό το στοιχείο είχε δημοσιευτεί, αντιλαμβάνεστε σε τι κατάσταση ανασφάλειας μπορούσε να είναι το επιβατικό κοινό, αλλά και οι συναλλασσόμενοι.

Σημαντικότερο δε στοιχείο όλων αυτών είναι ότι δεν δημοσιευόταν ποτέ ισολογισμός, παρά το γεγονός ότι το δημόσιο είχε πολύ μεγάλη συμβολή στη χρηματοδότηση αυτού του οργανισμού.

Προσέξτε, όμως, τώρα. Επιχειρηματικό κέρδος, προσδιορισμένο, καμία δημοσίευση ισολογισμού και γενικώς, η αίσθηση στην πόλη ότι εδώ υπάρχει ένα «κοτέτσι με κότες» που κάνουν χρυσά αβγά, άρα, «τρέξτε και πάρτε μετοχές», σε πλήρη αδιαφάνεια. Όταν λέω σε πλήρη αδιαφάνεια, το εννοώ. Απίστευτες συναλλαγές, εν κρυπτώ. Προσπάθησα να βρω μια άκρη. Μάλιστα, μου μείναν και κάποιες ερωτήσεις και κάποια εξώδικα που μου ζητούσαν να περιφρουρήσω, να υπερασπίσω την περιουσία τους. Μάλιστα, λέω, να την υπερασπίσω, καμία αντίρρηση.

Ψάχνω να βρω το κατατεθειμένο κεφαλαίο που υπάρχει στα συμβόλαια της αγοραπωλησίας των μετοχών- θα σας καταθέσω, εάν θέλετε, την σχετική λίστα- και εκεί που υπήρχαν άνθρωποι, οι οποίοι πράγματι στη μαύρη αγορά είχαν διαθέσει δεκάδες εκατομμύρια- 90.000 ευρώ, 100.000 ευρώ- και είχαν πάρει το 1/8 μετοχής ή το 1/4 μετοχής- θα σας πω μια κουβέντα και γι' αυτό- στο συμβόλαιο το ποσό ήταν 300 ευρώ.

Λέω: «Συγνώμη, τα 300 ευρώ θέλετε να σας υπερασπίσω ή θέλετε εγώ να υπερασπίσω την συναλλαγή που κάνετε στη μαύρη αγορά;»

Αντιλαμβάνεστε ότι αυτό είναι πολύ σοβαρό ζήτημα και υπερβαίνει τα δικά μας όρια και είναι προφανές, ότι γι' αυτό πρέπει να κινηθούν οι υπηρεσίες της χώρας, οι υπηρεσίες του κράτους, οι οποίες είναι εντεταλμένες να ερευνούν τέτοια ζητήματα, γι' αυτό και προσφύγαμε και δεν είχαμε άλλη επιλογή.

Άρα, αυτό που πρέπει να είναι σαφές είναι ότι εμείς με τη χρηστή διοίκηση που κάνουμε έχουμε εξασφαλίσει, καταρχήν, να κρατήσουμε το επίπεδο των συγκοινωνιών σε ένα ανεκτό επίπεδο. Είμαστε απολύτως πεπεισμένοι ότι δεν είναι αυτό το επίπεδο των αναγκών της πόλης, το ξέρουμε πάρα πολύ καλά, αλλά άμα σας δείξω τον σχετικό πίνακα θα δείτε, πώς διαμορφώνονται τα παραγωγικά χιλιόμετρα τα τελευταία χρόνια, από το 2012 και μετά υπάρχει μια συστηματική κάθοδος των ωφέλιμων χιλιομέτρων και φτάνουμε στο 2016-2017 που είναι τα ίδια, στο διάστημα του 5μήνου που είμαστε εμείς.

Στο ίδιο διάστημα εμείς κατορθώσαμε να εξοικονομήσουμε, σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 2016, περίπου 18 εκατ. ευρώ. Ελπίζουμε, ότι μέσα στο επόμενο διάστημα θα ξεπεράσουμε τα 30 εκατ. ευρώ. σε ετήσια βάση και είναι μια εξοικονόμηση, η οποία είναι περίπου της τάξεως του 30% με 35% των συμβολών που είχε το Δημόσιο.

Τέλος, θα ήθελα να σας πω κάτι για να έχετε μια εικόνα από αυτό το περίφημο αλισβερίσι. Ξέρετε, υπήρχε η έννοια των συμβατικών εσόδων και των συμβατικών δαπανών, γιατί ήταν ένα είδος προϋπολογισμού που προσδιόριζε από κει και ύστερα, ποια θα ήταν η αντισταθμιστική καταβολή εκ μέρους του Δημοσίου.

Προσέξτε, τον Απρίλιο του 2010 γίνεται ένας προϋπολογισμός και υπολογίζουν ότι τα συμβατικά έσοδα θα είναι της τάξεως των 63.800.000 ευρώ, οι συμβατικές δαπάνες 166 εκατ. ευρώ., το επιχειρηματικό κέρδος 15.900.000 ευρώ και η αντισταθμιστική καταβολή 111 εκατ. ευρώ..

Το 2014, δηλαδή 5 χρόνια μετά, ως μη όφειλαν, διότι έπρεπε να το έχουν κλείσει το πρώτο εξάμηνο του 2011, έρχονται και τα επαναπροσδιορίζουν και τα συμβατικά έσοδα από τα 63 εκατ. ευρώ πάνε στα 50 εκατ. ευρώ- δηλαδή 13 εκατ. λιγότερα και τα συμβατικά έξοδα από τα 166 εκατ. ευρώ. στα 179 εκατ. ευρώ., δηλαδή 13 εκατ. ευρώ περισσότερα. Δηλαδή,13 εκατ. ευρώ. λιγότερα έσοδα, 13 εκατ. ευρώ. περισσότερα έξοδα, 42.000 ευρώ περισσότερα κέρδη. Αυτό εμένα με υπερβαίνει. Ομολογώ ότι έφθασα στο σημείο να πω: «Ε, θα τα σκίσουμε τα πτυχία μας». Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε και εμείς. Να πω, ότι παρίσταται και το μέλος του Δ.Σ. του ΟΑΣΘ, ο κ. Μπίμπασης. Το λόγο έχει ο κ. Παναγιωτίδης, διευθύνων σύμβουλος του ΟΑΣΘ.

ΣΑΒΒΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΙΔΗΣ (Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΑΣΘ): Κύριε Υπουργέ, να δώσω μια εικόνα για το τι παραλάβαμε γιατί είμαστε καινούργια διοίκηση και είναι και λίγος ο χρόνος που είμαστε εκεί. Στις 10 Αυγούστου έχουμε παραλάβει έναν Οργανισμό, ο οποίος με όσα πριν και ο Πρόεδρος και ο Υπουργός ανέφεραν μαθηματικά το επόμενο διάστημα θα είχε κλείσει. Στις 10 Αυγούστου κυκλοφορούσαν στους δρόμους της Θεσσαλονίκης 240 λεωφορεία από τα 419, τα οποία ήταν προγραμματισμένα. Είναι φανερό ότι εάν υπήρχαν και άλλα διαθέσιμα θα τα είχαν ήδη στην κυκλοφορία.

Ξεκινώντας λοιπόν από αυτά, να δούμε τι παραλάβαμε. Το κυριότερο είναι ότι παραλάβαμε ένα στόλο λεωφορείων, ο οποίος ήταν ασυντήρητος για πάνω από 5 χρόνια. Ξέρετε για τα λεωφορεία, η προοπτική συντήρησης είναι το «α» και το «ω», με αποτέλεσμα βλάβες επιδιορθωμένες μετά από λίγο διάστημα μιας ημέρας ή και μερικών ωρών τα ίδια λεωφορεία να έρχονται πίσω πάλι στα συνεργεία με άλλη βλάβη συνδυαστική, ως αποτέλεσμα της απουσίας της συντήρησης.

Οι αποθήκες το ίδιο και εδώ ήταν από ανταλλακτικά άδειες. Είχαν παραγγελίες ανεκτέλεστες από την αρχή του χρόνου. Αντιμετωπίσαμε μια προκατάληψη και μια κακή σχέση με εκατοντάδες προμηθευτές. Είχαν να πληρωθούν πάνω από 10, 11,12 μήνες με αποτέλεσμα να υπάρχει μια τεράστια αναξιοπιστία του Οργανισμού σε σχέση με αυτό.

Το τεχνικό προσωπικό ήταν αποψιλωμένο από εξειδικευμένα στελέχη. Στα συνεργεία σήμερα, μετά από δύο χρόνια αποχώρησης 140 περίπου ειδικευμένων τεχνιτών, υπάρχει πάρα πολύ μεγάλη έλλειψη εξειδικευμένων τεχνιτών. Οδηγοί με μεγάλη εμπειρία ονομάζονται μέσα σε μια νύχτα τεχνίτες και συμπληρώνεται έτσι ο αριθμός τους. Ακόμα και οι οδηγοί η βασική ειδικότητα την οποία χρειάζεται ο Οργανισμός από τους 1.726 που προβλέπονται, έχουμε σήμερα 1.411 και εκεί μέσα περιλαμβάνονται και τεχνίτες.

Ξεκινήσαμε μια προσπάθεια συντήρησης των λεωφορείων με βασικό πυλώνα τους εργαζόμενους. Έχουν βάλει πλάτη οι εργαζόμενοι και σήμερα έχουμε ένα σταθερό δείκτη κυκλοφορίας οχημάτων περίπου 400. Έγινε μια τεράστια προσπάθεια αποκατάστασης κλίματος εμπιστοσύνης με τους προμηθευτές, έγιναν διακανονισμοί, οι οποίοι τηρούνται απολύτως μέχρι σήμερα και έχει επέλθει μια κανονικότητα και στην προμήθεια και στην αποπληρωμή των χρεών στα ανταλλακτικά.

Να σημειώσουμε ότι ενώ έπρεπε να έχει γίνει διαγωνισμός και να έχουν ήδη κυκλοφορήσει καινούργια λεωφορεία, η απελθούσα διοίκηση δεν έκανε καμία τέτοια ενέργεια. Υπάρχει ένα μεγάλο πρόβλημα ότι μέχρι το τέλος του έτους θα βγουν περίπου 91 λεωφορεία εκτός κυκλοφορίας, λόγω παρέλευσης 20ετίας. Ήδη, μέχρι στιγμής, το τελευταίο τρίμηνο 53 λεωφορεία, τα οποία θα έπρεπε να κυκλοφορούν, δεν κυκλοφορούν, λόγω παρέλευσης 20ετίας. Είναι λεωφορεία μεγάλα αρθρωτά, τα οποία αν τα είχαμε προσθέσει στα 400, θα είχαμε σήμερα μια πολύ μεγάλη σημαντική διαφορά στο κυκλοφοριακό έργο.

Η προσπάθειά μας έχει να κάνει επίσης πέρα από την προμήθεια ανταλλακτικών και με μια συνεργασία που έχουμε ξεκινήσει με την ΕΛΒΟ. Έχουμε ξεκινήσει μια συνεργασία δίνοντας 5 λεωφορεία σε μια γραμμή επισκευής και έχουμε φιλοδοξία μέσα στη χρονιά γύρω στα 50 – 60 λεωφορεία να επισκευαστούν από την ΕΛΒΟ. Είναι πάρα πολύ σημαντικό για εμάς γιατί λύνεται και το δικό μας επισκευαστικό πρόβλημα, αλλά θα δώσει πεδίο εργασίας σε μια μεγάλη μονάδα, η οποία είναι βασική για τη Βόρεια Ελλάδα.

Είναι πάρα πολλά θέματα που πρέπει να συζητήσουμε σε σχέση με το κυκλοφοριακό έργο. Αυτή τη στιγμή, υπάρχει ένα θέμα, μια δυσκολία σε σχέση με τα λεωφορεία που κυκλοφορούν. Είμαστε γνώστες του προβλήματος. Οι αλλεπάλληλες βλάβες δεν αφήνουν τα λεωφορεία να ανεβάσουν το νούμερό τους. Αυτή τη στιγμή, τα 400 λεωφορεία είναι πολύ λίγα. Με βάση τη σύμβαση που έχει υπογράψει ο ΟΑΣΘ με το ελληνικό κράτος θα έπρεπε να κυκλοφορούν 520 λεωφορεία, με ένα ποσοστό συν πλην 4%. Ποτέ μέχρι τώρα ο ΟΑΣΘ δεν έχει κυκλοφορήσει τόσα λεωφορεία.

Έχω μπροστά μου τον πίνακα κυκλοφορίας των λεωφορείων του 2017. Το Γενάρη ο μέσος όρος κυκλοφορίας των λεωφορείων ήταν 383. Το Φλεβάρη 437, 446, 456 μέχρι το Μάϊο. Είναι φανερό ότι το επίπεδο κυκλοφορίας των λεωφορείων, αν είχαμε και τα 53 που βγήκαν έξω το τελευταίο δίμηνο, θα ήταν περίπου ίδιο. Εδώ υπάρχει μια νομοθετική παρέμβαση του Υπουργείου στο νομοσχέδιο των μεταφορών με το οποίο δίνει μια παράταση 3ετίας στα λεωφορεία αυτά, έτσι ώστε στο επόμενο διάστημα να έχουμε και αυτά τα λεωφορεία στη διάθεσή μας.

Υπάρχουν και άλλα πάρα πολλά σοβαρά θέματα συμβάσεων προμηθειών χωρίς αναθέσεις κ.τ.λ., που βρήκαμε, τα οποία, πιστεύω ότι θα έχουμε το χρόνο να τα πούμε. Ευχαριστώ.

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

ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΣΙΩΝΑΣ (Διευθύνων Σύμβουλος του Οργανισμού Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης (ΟΣΕΘ)): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Να σας ευχαριστήσω με τη σειρά μου από τον καινούργιο φορέα τον ΟΣΕΘ που είμαστε ο «αδελφός» Οργανισμός με τον ΟΑΣΑ.

Ο Οργανισμός ιδρύθηκε με το ν. 4482 και εμείς, ως Διοίκηση, κλείνουμε σήμερα ακριβώς τέσσερις μήνες και ο φορέας ιδρύθηκε δέκα μέρες μετά τον διορισμό μας με την απόκτηση νομικής υπόστασης στο Γενικό Εμπορικό Μητρώο στις 3 Οκτωβρίου. Πριν από εμάς, στη Θεσσαλονίκη που δεν υπήρχε ο αντίστοιχος φορέας, υπήρχε ένα Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών, το λεγόμενο ΣΑΣΘ, το οποίο, λειτουργούσε με πολύ διαφορετική μορφή από αυτή που είμαστε εμείς σήμερα, δηλαδή, μια Ανώνυμη Εταιρεία δημοσίου με μια δομή και ο τρόπος με τον οποίο λειτουργούσε το ΣΑΣΘ επί 16 έτη έχει κληρονομήσει κάποια προβλήματα στο έργο που έχουμε αναλάβει να κάνουμε, ως φορέας και τα οποία, είμαστε στη διαδικασία να επιλύουμε καθημερινά.

Το ΣΑΣΘ ήταν ένα συμβούλιο, Δεν είχε υπηρεσιακή δομή, δεν είχε ούτε καν λογιστήριο, όλες οι διαδικασίες του λογιστηρίου γίνονταν από τον ΟΑΣΘ, δηλαδή, τον φορέα, τον οποίο, επόπτευε και επίσης, είχε αναπτύξει μια εξαιρετική δραστηριότητα στα ευρωπαϊκά προγράμματα που είναι μια πολύ καλή κληρονομιά, αλλά στο κομμάτι της εποπτείας, το οποίο, έχουμε εμείς, ως φορέας αστικών επιβατικών μεταφορών στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης που είχε τότε το ΣΑΣΘ και του σχεδιασμού, υπήρχε πολύ υποτυπώδης λειτουργία και αυτό οφειλόταν σε μεγάλο βαθμό και στον τρόπο, με τον οποίο, είχε συσταθεί και στον οποίο, λειτούργησε εκ των υστέρων.

Σήμερα το πρωί, πριν έρθω εδώ, πέρασα από τη Βιβλιοθήκη της Βουλής, ψάχνοντας τον χάρτη του 1957 που έχει τις υποχρεώσεις του ΟΑΣΘ για το ποια δρομολόγια πρέπει να κάνει. Αυτός ο χάρτης δεν έχει βρεθεί πουθενά, ούτε στον ΟΑΣΘ, ούτε στον ΣΑΣΘ και δεν βρέθηκε ούτε καν στη Βιβλιοθήκη της Βουλής. Όμως, αυτός είναι ο χάρτης πάνω στον οποίο θα βασιζόταν η εποπτεία του αν ο ΟΑΣΘ κάνει το μεταφορικό έργο που είχε συμβληθεί να κάνει.

Επίσης, για το θέμα των δεδομένων για να γίνεται αυτή η εποπτεία, αφού μετά το 2010 ο ΟΑΣΘ είχε περάσει στην εφαρμογή της τηλεματικής με κάποιες ιδιωτικές εταιρείες, δεν υπήρχε πρόσβαση στο ΣΑΣΘ, εκτός από μια μικρή περίοδο, κατά την οποία, απέκτησε πρόσβαση και η οποία, διακόπηκε βιαίως όταν μπήκε κάποιο θέμα δημοσιοποίησης των δεδομένων, γιατί τα δεδομένα από πίσω τους έχουν και μια αξία, γι' αυτό και προβλέπεται και στον καινούργιο νόμο και έσοδα για τους φορείς σε σχέση με την αξιοποίηση των δεδομένων. Ουσιαστικά το ΣΑΣΘ ήταν τυφλό σε σχέση με το τι έργο παράγεται από τον ΟΑΣΘ και επιπρόσθετα, ο ΟΑΣΘ έχοντας το λογιστήριο του ΣΑΣΘ, ουσιαστικά μπορούσε να παρακρατήσει τις πληρωμές και την ίδια την ύπαρξη του φορέα που τον επόπτευε. Οπότε είναι φυσιολογικό να μην έχει μπορέσει να επιτελέσει αυτό το έργο στη διάρκεια της ζωής του.

Ξεκινώντας εμείς, ως καινούργιος φορέας, το πρώτο πράγμα που ζητήσαμε ήταν τη βάση της εποπτείας, δηλαδή, αυτόν τον χάρτη και τη σημερινή κατάσταση των δρομολογίων. Περιττό να αναφέρω ότι δεν βρέθηκε η βάση της εποπτείας, ούτε βρέθηκε κάποιος συστηματικός τρόπος εποπτείας και αναφορών σε σχέση με το μεταφορικό έργο που γινόταν. Επειδή όμως μας δίνουν δυνατότητα τα συστήματα αυτά να έχουμε ιστορικά δεδομένα, κάναμε μια έρευνα και είδαμε ότι το μεταφορικό έργο του ΟΑΣΘ έχει μια πτωτική πορεία ήδη από το 2011-2012 και από το 2014 και μετά, έχει μια κατιούσα, η οποία, πέφτει πολύ χαμηλά σε σχέση με αυτό το έργο που θα έπρεπε να παραδίδει στην κοινωνία της Θεσσαλονίκης.

Και αυτό, με βάση αυτά που ακούσαμε από τον ΟΑΣΘ, σε σχέση με την απαξίωση του στόλου και τον μη εμπλουτισμό του στόλου με καινούργια οχήματα είναι νομίζω κάτι το οποίο εξηγείται εύκολα.

Παρόλο που ξεκινάμε τώρα και παρόλο που δεν έχουμε την πολυτέλεια της υπηρεσιακής δομής, την οποία την φτιάχνουμε και είμαστε σε στενή συνεργασία με το Υπουργείο για να προχωρήσουμε γρήγορα, το να στηθούμε ως ένας φορέας, ο οποίος θα λειτουργεί αποτελεσματικά, στα πλεονεκτήματα του ότι είμαστε καινούργιος φορέας είναι ουσιαστικά αυτό το ότι μπορούμε να φτιάξουμε μια σύγχρονη δομή εξαρχής και να στηθούμε εξαρχής ως ένας ψηφιακός φορέας.

Από τα πρώτα πράγματα που κάναμε ήταν να αποκτήσουμε ψηφιακή υπογραφή, ψηφιακό πρωτόκολλο, ψηφιακή διακίνηση εγγράφων εσωτερικά και είμαστε σε επαφή με το Υπουργείο Ψηφιακής Πολιτικής για να ολοκληρώσουμε αυτή τη διαδικασία και να μπορούμε να λειτουργούμε αποτελεσματικά σε αυτό το κομμάτι.

Στο κομμάτι του κατ' ουσίαν αντικειμένου του φορέα, βρήκαμε μια Θεσσαλονίκη, στην οποία, ταυτόχρονα, έχουν δρομολογηθεί διαφορετικά έργα επιβατικών μεταφορών, όπως είναι ένας προαστιακός σιδηρόδρομος, καραβάκια, υπάρχει ο ΟΑΣΘ, το Μετρό προφανώς, τα οποία θεωρούμε ότι πρέπει να μπουν σε μια ενιαία στρατηγική μελέτη και μια ομπρέλα, ώστε να μπορούν να συλλειτουργήσουν, προς όφελος της πόλης και είναι από όλους, νομίζω, κατανοητό, ότι δεν μπορούμε να μπούμε σε λογικές ανταγωνιστικότητας μεταξύ των μεταφορικών μέσων.

Άρα, θα πρέπει αυτή η στρατηγική μελέτη του πώς θα συλλειτουργήσουν αυτά τα μέσα και ποια θα υλοποιηθούν και σε τι βαθμό, είναι μια από τις πρώτες προτεραιότητες του φορέα μας. Και φυσικά, επιμέρους μελέτες, σε σχέση με την πόλη της Θεσσαλονίκης, βασικές για το μεταφορικό έργο, όπως είναι μια μελέτη το που πηγαίνει ο κόσμος, το λέω λαϊκά, όχι όπως το λένε οι συγκοινωνιολόγοι, η οποία έχει να γίνει πάνω από 7 ή 8 χρόνια στη Θεσσαλονίκη.

Η λειτουργία του μετρό είναι άμεση, οπότε θεωρούμε ότι πρέπει να ενσωματώσουμε στο σχεδιασμό, θέματα τα οποία βελτιώνουν άμεσα το μεταφορικό έργο, αλλά και θέματα τα οποία υλοποιούν την επόμενη μέρα. Έχουμε ήδη κάνει κάποιες παρεμβάσεις σε κάποιες γραμμές, αυτοβούλως, δηλαδή, ο φορέας με τα πενιχρά του μέσα σχεδίασε κάποιες τροποποιήσεις σε κάποια δρομολόγια και είμαστε σε αγαστή συνεργασία με τον ΟΑΣΘ, ενώ παλιότερα, ουσιαστικά ήταν μια μηχανή απογραφών.

Ο ΟΑΣΘ αποφάσιζε να κάνει μια τροποποίηση την οποία έστελνε στον ΣΑΣΘ και αυτός, απλά τη σφράγιζε ή την επικύρωνε, δίνοντας της νομότυπη μορφή. Εμείς, όχι απλώς ελέγχουμε τις προτάσεις του ΟΑΣΘ και συλλειτουργούμε και έχουμε βάλει και μια διαδικασία διαβούλευσης, η οποία, σε κάποιο βαθμό υπήρχε μεν, αλλά την έχουμε τυποποιήσει. Από την άλλη πλευρά, κάνουμε και προτάσεις για τροποποιήσεις του έργου που ουσιαστικά είναι στον πυρήνα του αντικειμένου του φορέα.

Το ηλεκτρονικό εισιτήριο, επίσης, είναι στις υψηλές προτεραιότητες μας για να μπορέσουμε να λειτουργήσουμε ως φορέας της Θεσσαλονίκης. Να τονίσω εδώ ότι σε σχέση με τον ΟΑΣΘ, όπως ανέφερε πριν και ο Πρόεδρος του ΟΑΣΘ, δεν έχουμε την ίδια σχέση που έχει ο ΟΑΣΑ με τους μεταφορείς της Αθήνας. Είναι ένας φορέας, ο οποίος είναι υπό εκκαθάριση. Έχουμε μια εποπτεία σε σχέση μόνο με το μεταφορικό έργο. Δεν έχουμε σχέση με το οικονομικό αντικείμενο, προς το παρόν, αλλά όταν θα ιδρυθούν οι αντίστοιχοι φορείς στη Θεσσαλονίκη που ήδη στο νόμο προβλέπεται ο ΟΑΣΙΘ για να λειτουργήσει τα λεωφορεία μετά τη μετάβαση από τον ΟΑΣΘ και το μετρό, θα έχουμε έναν αντίστοιχο εποπτικό ρόλο και ένα ρόλο που θα συμπεριλαμβάνει το ηλεκτρονικό μυστήριο και τις επιδοτήσεις του προς τις ειδικές ομάδες.

Αυτή τη στιγμή, προχωράμε με ταχείς ρυθμούς το θέμα της οργάνωσης του φορέα, γιατί δεν είναι κάτι που γίνεται κάθε μέρα. Δεν υπάρχει δηλαδή μια τεχνογνωσία στο δημόσιο, τέτοια, που να επιτρέπει να πάρουμε μια πεπατημένη. Χρειάστηκε να δουλέψουμε πάνω σε άγνωστα νερά και νομίζω ότι έχουμε καταφέρει να στήσουμε μια Α.Ε. μέσα σε ένα πολύ μικρό χρονικό διάστημα και με λίγα μέσα. Μιλάμε με τον ΟΑΣΑ για να μας μεταφέρει τεχνογνωσία και είμαστε σε πολύ καλή επαφή. Εγώ, θα επεκτείνω τη συνάντησή μου αυτή, ώστε αύριο να περάσω και να συνεννοηθώ μαζί τους και όλα αυτά. Μαζί με τον κόσμο που θα ασχοληθεί στον φορέα, να εξυπηρετήσουν κάτι το οποίο το έχουμε επεξεργαστεί τις πρώτες μέρες που μπήκαμε στο κτίριο του φορέα, το όραμα του φορέα, το οποίο θεωρούμε ότι πρέπει να είναι κάτι που πρέπει να κατευθύνει τις ενέργειες και τη στρατηγική και τη διοίκηση και όχι να είναι μια πινακίδα στον τοίχο. Και μάλιστα, αυτό το όραμα που αποτελείται από τρεις όρους είναι, βιώσιμες και ελκυστικές μεταφορές για όλους. Είναι επιλεγμένες όλες οι λέξεις, για όλους. Θέλουμε να συμπεριλάβουμε όλο τον κόσμο, να περιθωριοποιήσουμε το ΙΧ, να είναι ελκυστικές οι μεταφορές, να χαίρεται κάποιος να μετακινηθεί με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς και φυσικά, βιώσιμες σε σχέση με τις τρεις πτυχές της βιωσιμότητας, την οικονομική, την κοινωνική και την περιβαλλοντική. Ευχαριστώ.

ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Μηταφίδης.

ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ ΜΗΤΑΦΙΔΗΣ: Θα ήθελα ως γέννημα-θρέμμα Θεσσαλονικιός, να χαιρετίσω τις ηρωικές προσπάθειες της νέας διοίκησης, όχι πια του αμαρτωλού ΟΑΣΘ, του απεχθούς για τους Θεσσαλονικείς που προσπαθούν να καθαρίσουν την κόπρο του Αυγείου. Έχουμε συμπυκνωμένους και τους λόγους που χρεοκόπησε αυτή η χώρα. Αν μελετήσει κανείς τον ΟΑΣΘ, δεν έχει καμία απολύτως απορία. Θα έλεγα, όχι χαριτολογώντας γιατί προσβάλλει τη Θεσσαλονίκη και την ιστορία της.

Δυστυχώς, στην Θεσσαλονίκη δεν είχαμε απλώς την γνωστή αγία τριάδα, αλλά είχαμε αγία τετράδα και τον ΟΑΣΘ μαζί, μόνο που ακούει κανείς για τα λεφτά που θα έπρεπε να συγκεντρώνονται για να έχουμε λεωφορεία. Γογγύζει η πόλη αυτή τη στιγμή και πασχίζει η καινούργια διοίκηση να μπορέσει να αυξήσει τα λεωφορεία στην πόλη. Εγώ αυτά χρησιμοποιώ και το ξέρω από πρώτο χέρι και βέβαια ακούω τα σχολιανά μου και ως Βουλευτής κυκλοφορώντας, γιατί πρέπει να προχωρήσουμε, γιατί από την άλλη μεριά, η δημόσια συγκοινωνία στη Θεσσαλονίκη έχει γίνει δημοφιλής και όχι μόνο λόγω της κρίσης.

Λύσαμε το θέμα με την κίνηση των ανασφάλιστων και γι' αυτό λοιπόν, οι δημόσιες συγκοινωνίες αποκτούν και ένα άλλο κοινωνικό βάρος σ' αυτή την πόλη. Είναι το μοναδικό μεταφορικό μέσον, σε λίγο θα έχουμε και τον ΟΑΣΘ. Ξέρω επίσης - αυτό δεν είναι ρητορικό ερώτημα - ότι υπάρχει ένας αμείλικτος πόλεμος απέναντι στη διοίκηση και μια υπονόμευση, από αυτά τα γνωστά κυκλώματα. Φαντάζομαι βέβαια, επειδή το ζήτημα αυτό είναι της επικαιρότητας, σύσσωμη αυτή η διοίκηση του ΟΑΣΘ θα παρευρίσκονταν στο συλλαλητήριο για να υπερασπίσει τα ιερά και τα όσια της Μακεδονίας. Έτσι εννοούν αυτοί τον πατριωτισμό, γιατί υπάρχει το εξής παγκόσμιο φαινόμενο. Είναι δυνατόν, σε μια χώρα που μπήκε στα μνημόνια, που έχει χάσει το 25% του Α.Ε.Π., που μαστίζεται από την ανεργία, αυτούς δεν τους έθιξε τίποτε γιατί είχαν την ασπίδα της πολιτικής εξουσίας. Εγώ έχω ζήσει και ως δημοτικός σύμβουλος του δήμου Θεσσαλονίκης την αλήστου μνήμης παρέα Παπαγεωργόπουλου και Σία, τα ίδια περίπου γίνονταν. Ποιο ήταν το κοινό στοιχείο; Οι πλάτες της πολιτικής εξουσίας. Έκλεβαν το δημόσιο χρήμα ανενόχλητοι. Στο δήμο Θεσσαλονίκης παρά το σχετικό νόμο, είχε να γίνει έλεγχος από το 1991 και όταν έγινε το 2006 κάποιος, αποφάνθηκαν ότι δεν έλειπε δεκάρα. Τι έγινε με τις πολιτικές ευθύνες όλων αυτών, που μας εγκαλούν σήμερα; Έχετε και μια απάντηση, επ’ ευκαιρία, λοιπόν, επειδή συμπληρώσαμε και τρία χρόνια σήμερα, ως κυβέρνηση, για ποιο λόγο μας έχει ψηφίσει ο ελληνικός λαός.

ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει η κυρία Ζαρούλια.

ΕΛΕΝΗ ΖΑΡΟΥΛΙΑ: Είχα καταθέσει ερώτηση τον Μάρτιο 2017 σχετικά με τις επιθέσεις και τους βανδαλισμούς στις αστικές συγκοινωνίες, από τους γνωστούς αναρχοκαθεστωτικούς κουκουλοφόρους, τα τάγματα εφόδου της αριστεράς. Η αλήθεια είναι ότι πήραμε κάποιες απαντήσεις τον Απρίλιο, οι οποίες όμως δεν είναι ικανοποιητικές για τον απλούστατο λόγο, ότι ακόμη και σήμερα διαπιστώνουμε ότι οι επιθέσεις και οι βανδαλισμοί αυτοί συνεχίζονται, χωρίς να γίνεται καμία σύλληψη. Οπότε, οι απαντήσεις δεν έχουν σχέση με την πραγματικότητα, γιατί μας είχε πει εδώ το Υπουργείο Εσωτερικών ότι εκπονείται και υλοποιείται από τις 26/10/2016 ένα νέο επιχειρησιακό σχέδιο με στόχο την αναβάθμισή του πλέγματος αστυνόμευσης κ.λπ., ότι έχει ενισχυθεί η φύλαξη σε σταθμούς ΗΣΑΠ, του τραμ και σε εκδοτήρια γραμμής της ΟΣΥ Α.Ε. και ούτω καθεξής, αλλά εκ των πραγμάτων, εκ των αποτελεσμάτων, αυτών που βιώνουμε δηλαδή, βλέπουμε ότι αυτή η κυβέρνηση είναι παντελώς ανίκανη, διότι αδυνατεί να λάβει μέτρα για την αποφυγή αυτών των επιθέσεων.

Το αποτέλεσμα είναι ότι εξακολουθούν να κινδυνεύουν οδηγοί, αλλά και επιβατικό κοινό. Δημιουργείται και μια άλλη ερώτηση, ποιος ωφελείται από όλα αυτά, αφού συλλήψεις δεν γίνονται. Για του λόγου το αληθές, θα σας διαβάσω ότι από τότε που πήραμε την απάντηση δεν έχει γίνει απολύτως τίποτα. Επίθεση κουκουλοφόρων με βαριοπούλες σε λεωφορείο του ΟΟΣΑ στις 6 Ιουλίου του 2017 στο τέρμα της λεωφορειακής γραμμής 220 στα Ιλίσια, 27 Ιουλίου του 2017 έσπασαν ακυρωτικά μηχανήματα στο σταθμό του ΗΣΑΠ στον Περισσό, 14 Δεκεμβρίου του 2017 καταστροφές σε ακυρωτικά μηχανήματα στο σταθμό του ΜΕΤΡΟ στο Πανεπιστήμιο, προκάλεσε μια ομάδα κουκουλοφόρων κλπ. Ανενόχλητοι αποχώρησαν από το σημείο όπως γράφουν τα ειδησεογραφικά πρακτορεία, συλλήψεις μηδέν.

Εν κατακλείδι, σε ό,τι αφορά στην ύπαρξη κυβερνητικού σχεδιασμού για την προστασία του επιβατικού κοινού, των υπαλλήλων και της δημόσιας περιουσίας, καμία επί της ουσίας απάντηση δεν δόθηκε, αλλά και δεν έχει ληφθεί και κανένα μέτρο. Έτσι τα «μεμονωμένα περιστατικά» θα συνεχίσουν να συμβαίνουν και οι αρμόδιοι Υπουργοί θα είναι απλοί θεατές. Η παρούσα κυβέρνηση, όπως και οι προηγούμενες, δεν είναι σε θέση να προστατεύσουν τους Έλληνες πολίτες. Επιδεικνύουν επιλεκτική ευαισθησία και λαμβάνουν συγκεκριμένα μέτρα υπό το μανδύα της φερόμενης κοινωνικής πολιτικής μόνο για συγκεκριμένες ευπαθείς ομάδες και φυσικά, δεν είναι κατασταλτικού χαρακτήρα. Η μόνο λύση είναι η ύπαρξη μιας πραγματικά εθνικής κυβέρνησης που θα επιδείξει μηδενική ανοχή στην παραβατικότητα και την εγκληματικότητα.

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

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΡΒΑΝΙΤΙΔΗΣ: Κύριε Υπουργέ, όταν συζητούσαμε σε αυτήν εδώ την αίθουσα και μετά στην Ολομέλεια τα θέματα που αφορούσαν αυτό που θέλατε να κάνετε στον ΟΑΣΘ, είχαμε πει ότι έχουμε μια χρυσή ευκαιρία ενόψει του 2020, όταν θα λειτουργήσει η βασική γραμμή και πιθανόν και άλλου είδους επιλογές, όπως η παράκτια συγκοινωνία, θα ήταν ένας μεγάλος στόχος για να πετύχουμε στη Θεσσαλονίκη ένα άλλο μοντέλο αντίληψης για τις αστικές συγκοινωνίες, με συμμετοχή των τοπικών φορέων και να δείξουμε έτσι πως εννοούμε, ως πολιτεία, τις συγκοινωνίες και αυτό το μοντέλο να το εξάγουμε. Αυτή ήταν η βάση της δική μας κριτικής στη συζήτηση εκείνη.

Βεβαίως, επιλέξατε αυτό που επιλέξατε να συμβεί και δημιουργήθηκαν τα προβλήματα, τα οποία σας οδηγούν εδώ για να συζητήσουμε μέσα από την ενημέρωση και να καλύψουμε το αυταπόδεικτο που λέει, η Θεσσαλονίκη δυστυχώς, έχει αυτή τη στιγμή της χειρότερες συγκοινωνίες όχι ως μοντέλο, αν η διοίκηση του κυρίου Παππά είναι καλή ή όχι, γιατί τα θέματα της διαχείρισης που κύρια αυτή τη στιγμή απασχολούν τη συζήτηση μας, είναι πάρα πολύ σημαντικά, αλλά λίγο ενδιαφέρουν το λαό της Θεσσαλονίκης με την έννοια της παροχής υπηρεσίας και το μεταφορικό έργο.

Θα σας πω ότι και εγώ προσπαθώ να καταλάβω, αν η κριτική αφορούσε απλά τις γκρίνιες ή ότι κάποιοι ξεβολεύτηκαν σχετικά με το μεταφορικό έργο, έστειλα επιστολές στους δημάρχους της υπαίθρου της Θεσσαλονίκης και έχω απαντήσεις. Στο Δήμο Χαλκηδώνας στη γραμμή 081 που εξυπηρετεί ΙΕΚ και ΕΠΑΛ στα Κουφάλια, έχει απανωτά προβλήματα που ταλαιπωρούν τα παιδιά από βλάβες, καθυστερήσεις στα δρομολόγια, ακυρώσεις χωρίς προειδοποίηση. Τα ίδια και στη γραμμή 081Α που αφορά Άγιο Αθανάσιο, Χαλκηδώνα και Κουφάλια.

Στο Δήμο Πυλαίας και Χορτιάτη, οι κάτοικοι στο Φιλύρου διαμαρτύρονται γιατί τα δρομολόγια της γραμμής 64, τα οποία ακυρώνονται χωρίς προειδοποίηση. Προβλήματα στη γραμμή 58, όπου τα αυτοκίνητα είναι πάντα ασφυκτικά γεμάτα από κόσμο, ακυρώσεις σε πρωινά δρομολόγια, υπάρχουν επίσης, προβλήματα στο δρομολόγιο Φιλύρου προς τον σιδηροδρομικό σταθμό.

Στο Δήμο Θέρμης τα δρομολόγια είναι πολύ αραιά σε όλες τις γραμμές και, όταν εμφανίζεται βλάβη σε λεωφορείο, οι καθυστερήσεις γίνονται εξαιρετικά μεγάλες. Τα ίδια συμβαίνουν και στο Ωραιόκαστρο στη γραμμή 56, στη Σίνδο στο Τ.Ε.Ι. και άκουσα τον κ. Παππά να λέει σε συνέντευξή του ότι καθημερινά μετακινούνται 4.000 φοιτητές ταυτόχρονα, υπονοώντας ότι δεν μπορεί να τους εξυπηρετήσει. Αυτό, όμως, συνέβαινε πάντα και αυτή είναι η υποχρέωση που έχει ο ΟΑΣΘ και αυτή ήταν η μεγάλη πρόκληση, η παροχή αυτών των υπηρεσιών, για αυτό και περάσατε στην επιλογή την οποία έχετε. Δεν θέλω να αναφέρω και άλλα παραδείγματα, όπως σε Πυλαία, Άνω Τούμπα, Πλαγιάρι και Δήμο Νεάπολης - Συκέων, όπου υπάρχουν αυτές οι τελευταίες αντιδράσεις σχετικά με την πιθανότητα αλλαγής στη γραμμή 25.

Περνάω στα ερωτήματα, τα οποία έχουν τη μεγαλύτερη χρησιμότητα στη σημερινή διαδικασία. Πόσα λεωφορεία πιστεύετε ότι χρειάζονται για να εξυπηρετούνται με ικανοποιητικό τρόπο οι πολίτες της Θεσσαλονίκης; Το επόμενο ερώτημα είναι πόσα χρήματα χρειάζονται και ποιες επιλογές γίνονται για συντήρηση στην ΕΛΒΟ; Επίσης υπάρχουν δημοσιεύματα για αναζήτηση λεωφορείων από το εξωτερικό, προσφάτως. Ποιο είναι το σχέδιο; Τι θα προσθέσετε επιπλέον προκειμένου άμεσα να αντιμετωπιστούν τα ζητήματα; Πόσα χρήματα χρειάζεστε; Υπάρχουν τα χρήματα αυτά; Είναι πουθενά γραμμένα; Έχουμε στόχο να τα εκταμιεύσαμε;

Επιπλέον, τι συμβαίνει με τα ζητήματα που αφορούν το παρκάρισμα και τις διευθετήσεις όσο αφορά την κυκλοφορία και τις δυσκολίες που έχουν τα λεωφορεία να κινηθούν μέσα στην πόλη. Επίσης, υπάρχει κανένα σχέδιο να ενσωματώσετε τις προτάσεις της αυτοδιοίκησης για αλλαγή δρομολογίων και μεγαλύτερη λειτουργικότητα; Αυτά είναι τα μεγάλα ζητήματα που πρέπει να απαντήσετε και πρέπει να τα απαντήσετε με χρονοδιάγραμμα. Το ζήτημα ότι «τα βρήκαμε χάλια», ότι η εκκαθάριση θα τελειώσει το 2019, και «τι να κάνουμε, ήταν φαύλο το καθεστώς», όμως για αυτό το αλλάξαμε και πάμε παρακάτω. Πότε δεσμεύεστε, με ποια μέσα και ποιους πόρους;

Βέβαια, πολλές φορές μπορεί να συζητάμε για τους μετόχους του ΟΑΣΘ, αλλά ας μιλήσουμε και για τους μικρομετόχους, δηλαδή τους ανθρώπους που ήταν στο παλιό καθεστώς. Δεν μιλάω για τους κακότροπους ή τους χαρισματικούς ή αυτούς που είχαν προνομιακές σχέσεις ως μέτοχοι του ΟΑΣΘ. Μιλάω για τους απλούς μικρομετόχους. Σε ποια κατεύθυνση λύσατε τα θέματα, έστω καθυστερημένα, του ΕΦΚΑ και της επιστροφής του φόρου τον οποίο πλήρωσαν και κάποια στιγμή πρέπει να τους πείτε, πότε πιστεύετε ότι θα ολοκληρωθεί η εκκαθάριση που ξεκαθαρίζει τα πράγματα και αν έχουν κάτι λαμβάνειν ή όχι. Σας ευχαριστώ.

Στο σημείο αυτό γίνεται η β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής.

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Αραχωβίτης Σταύρος, Βράντζα Παναγιώτα, Γκαρά Αναστασία, Δημαράς Γεώργιος, Δημητριάδης Δημήτριος, Δρίτσας Θεόδωρος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Θεοπεφτάτου Αφροδίτη, Θεοφύλακτος Ιωάννης, Ιγγλέζη Αικατερίνη, Καματερός Ηλίας, Καραγιάννης Ιωάννης, Καρακώστα Ευαγγελία (Εύη), Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μπαλωμενάκης Αντώνιος, Ξυδάκης Νικόλαος, Ουρσουζίδης Γεώργιος, Παπαδόπουλος Νικόλαος, Σέλτσας Κωνσταντίνος, Σιμορέλης Χρήστος, Σπαρτινός Κωνσταντίνος, Συρμαλένιος Νικόλαος, Μηταφίδης Τριαντάφυλλος, Τζάκρη Θεοδώρα, Αθανασίου Χαράλαμπος, Αραμπατζή Φωτεινή, Δήμας Χρίστος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Κόνσολας Εμμανουήλ, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Μπούρας Αθανάσιος, Πλακιωτάκης Ιωάννης, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Στύλιος Γεώργιος, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Κωνσταντινόπουλος Οδυσσέας, Τζελέπης Μιχαήλ, Ζαρούλια Ελένη, Παναγιώταρος Ηλίας, Σαχινίδης Ιωάννης, Κατσώτης Χρήστος, Δελής Ιωάννης, Τάσσος Σταύρος, Κατσίκης Κωνσταντίνος, Λαζαρίδης Γεώργιος, Γεωργιάδης Μάριος, Αμυράς Γεώργιος και Μίχος Νικόλαος.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κύριος Καραμανλής.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Θα ήθελα και εγώ να ευχαριστήσω τον Υπουργό και όλους όσους παρευρέθηκαν για την ενημέρωση. Στις ερωτήσεις που θα κάνω δεν περιμένω να δοθούν σήμερα οι απαντήσεις και θεωρώ ότι ο καλύτερος τρόπος είναι κατά τη διαδικασία του κοινοβουλευτικού ελέγχου, γιατί, κατά την άποψή μου, τα γραπτά πάντα μένουν. Θα ήθελα, όμως, να πω μερικά πράγματα, γιατί νομίζω ότι ίσως εμείς δεν καταλαβαίνουμε καλά μερικά πράγματα ή, πραγματικά, υπάρχει μια παρανόηση.

Ξεκινάω με τις αστικές συγκοινωνίες στην Αθήνα. Ακούσαμε ότι στην Αθήνα κυκλοφορούν παραπάνω λεωφορεία από ό,τι κυκλοφορούσαν. Σύμφωνα με αυτά που έχουμε πάρει από τα στοιχεία των εργαζομένων, σήμερα κυκλοφορούν πολύ λιγότερα λεωφορεία από ό,τι το 2014 και τα νούμερα που μας δίνουν οι εργαζόμενοι σε επίσημες ανακοινώσεις τους είναι ότι κυκλοφορούν γύρω στα 850 λεωφορεία. Αυτό, λοιπόν, είναι ένα πρώτο ερώτημα.

Μπορεί κάποιος υπεύθυνα από τη διοίκηση να μας πει και να μας αποδείξει πόσα λεωφορεία κυκλοφορούν στην Αθήνα; Τα στοιχεία είναι από το συνδικάτο των εργαζομένων. Έχω τα δημοσιεύματα και θα σας τα δώσω, κ. Υπουργέ. Όσο αφορά τα στοιχεία, έχουμε, επομένως, ένα θέμα, ότι εμείς υποστηρίζουμε ότι σήμερα κυκλοφορούν λιγότερα λεωφορεία στην Αθήνα από ό,τι κυκλοφορούσαν. Πάμε τώρα, όμως, στη ΣΤΑΣΥ. Σήμερα βλέπουμε ότι το 2014 – γιατί αυτά είναι τα στοιχεία που είχαμε – η ΣΤΑΣΥ έκλεισε με μια πολύ μικρή κερδοφορία.

Το πρόβλημα με την ΣΤΑΣΥ είναι ότι έχουμε οικονομικές καταστάσεις για τα επόμενα χρόνια και έχουμε προϋπολογισμούς, αλλά δεν έχουν πραγματικά στοιχεία και ό,τι πληροφορίες αντλούμε, αντλούμε πληροφορίες σύμφωνα με αυτά που δημοσιεύει καμιά φορά από τα Διοικητικά Συμβούλια η εταιρία και σύμφωνα με αυτά που βγαίνουν στο φως της δημοσιότητας. Τα νούμερα που έχω εγώ μπροστά μου και γι' αυτό θα κάνω Κοινοβουλευτική Ερώτηση, γιατί καλό είναι να απαντάμε, όχι εδώ, αλλά να απαντάμε και γραπτώς είναι ότι το 2015 είχαμε ελλείμματα 28,4 εκατομμύρια ευρώ, το 2016 είχαμε ελλείμματα 32 εκατομμύρια, το 2017, ο προϋπολογισμός ήταν στα 22 εκατομμύρια ευρώ και σύμφωνα με τα δημοσιεύματα για το 2018, εδώ μιλάμε για τις σταθερές συγκοινωνίες ΜΕΤΡΟ, ΗΣΑΠ και ΤΡΑΜ, βλέπουμε ότι μέχρι στιγμής μιλάτε για 32 εκατομμύρια ευρώ.

Η ερώτηση είναι προφανέστατη. Πώς είναι δυνατόν, εάν τα στοιχεία αυτά αληθεύουν, να κυκλοφορούν λιγότερα λεωφορεία από το 2014, να έχει αυξηθεί η τιμή του εισιτηρίου και να έχουμε αυτά τα ελλείμματα; Αυτό δεν έχει καμία λογική, γι' αυτό λοιπόν, καλό είναι στις Ερωτήσεις που απαντάμε, γιατί καμιά φορά δεν παίρνουμε συγκεκριμένα στοιχεία οι Βουλευτές ως Ερωτήσεις στις οποίες καταθέτουμε και επειδή όλοι γνωρίζουμε ότι δεν είναι δουλειά του Υπουργού αυτή, αλλά δουλειά των Διοικήσεων, διότι όλοι γνωρίζουν ότι οι Ερωτήσεις αυτές πηγαίνουν στις Διοικήσεις των εταιριών και αυτές απαντούν επί της ουσίας, να απαντάμε με συγκεκριμένα στοιχεία.

Πηγαίνουμε τώρα λοιπόν στον ΟΑΣΘ, στον ΟΑΣΘ άκουσα με πολλή προσοχή που είτε ο κ. Παππάς, εδώ όμως και πάλι, εμείς διαβάζουμε στον Τύπο κύριε Πρόεδρε του Οργανισμού, ότι υπάρχουν πάρα με πάρα πολλά παράπονα, από πάρα πολλούς Δημάρχους της περιοχής της Θεσσαλονίκης. Αληθεύουν αυτά τα παράπονα; Διαβάζουμε, επίσης, τον κ. Υπουργό, να λέει επισήμως, νομίζω πριν από μερικούς μήνες, ότι τελικά τα λεωφορεία που κυκλοφορούν στον ΟΑΣΘ σήμερα είναι 380, όταν το 2014 ήταν 520, άρα, εδώ είναι και ένα θέμα, το οποίο θα πρέπει να ρωτήσουμε. Πόσο λεωφορεία σήμερα κυκλοφορούν στη Θεσσαλονίκη;

Σας μιλάω, γιατί αυτά τα νούμερα δεν τα βγάζω από το κεφάλι μου, είναι νούμερα τα οποία έχουν δημοσιευθεί, όπως επίσης αυτό, το οποίο έχει δημοσιευθεί και εδώ είναι κάτι, το οποίο θα πρέπει να ρωτήσουμε, είναι ότι έχει δημοσιευθεί, πως έχει μείωση των εσόδων από τα εισιτήρια του ΟΑΣΘ και ότι σύμφωνα με πληροφορίες που υπάρχουν και έχουν δει το φως της δημοσιότητας και τα έχω αυτά τα δημοσιεύματα και με μεγάλη χαρά να σας τα δώσω, μιλάμε ότι υπάρχουν μειωμένα τα εισιτήρια κατά 800 χιλιάδες ευρώ. Δηλαδή, έχουμε μια μείωση των εσόδων, τα οποία είναι σχεδόν στα 14,5%. Ισχύουν αυτά τα νούμερα ή όχι; Όπως επίσης πρέπει κάποτε να δούμε το τι θα γίνει με το Δικαστήριο, αν μπορεί να μας απαντήσει ο κ. Παππάς, που υπάρχει η εκκρεμότητα με το ΣτΕ.

Θα γίνει το Δικαστήριο στις αρχές Φεβρουαρίου; Τι γίνεται με την εκκαθάριση; Πόσο τελικά θα κοστίσει αυτή η κρατικοποίηση; Όλα αυτά καταλαβαίνω ότι είναι δύσκολα ερωτήματα, αλλά κάποτε πρέπει να βοηθήσετε και το Ελληνικό Κοινοβούλιο και πρέπει να βοηθήσετε προπαντός τους πολίτες της Θεσσαλονίκης, να καταλάβουμε πόσο θα στοιχίσει τελικά αυτή η κρατικοποίηση. Αυτά ήταν τα ερωτήματα, ξέρω ότι είναι πολλά, εγώ επιφυλάσσομαι στον κ. Υπουργό να κάνω τις Ερωτήσεις αυτές Κοινοβουλευτικά, αλλά μια παράκληση, διότι το έχουμε κάνει πολλοί Βουλευτές απ' όλα τα κόμματα της Αντιπολίτευσης, όταν λαμβάνουμε απαντήσεις, οι απαντήσεις αυτές πολλές φορές δεν έχουν στοιχεία.

Κι αν δεν έχουν στοιχεία, μπαίνουμε στον πειρασμό να νομίζουμε ότι επίτηδες προσπαθούμε να αποκρύψουμε κάποια πράγματα. Καλό είναι λοιπόν όταν απαντάμε, να απαντάνε οι Διοικήσεις με συγκεκριμένα στοιχεία, τόσο για τα οικονομικά αποτελέσματα, όσο και για τον αριθμό των λεωφορείων, διότι εδώ μπορεί ο καθένας να λέει ό,τι θέλει, ο κάθε δημοσιογράφος να λέει ό,τι θέλει, ο κάθε Βουλευτής να λέει ό,τι θέλει, αλλά οι Διοικήσεις είναι αυτές που έχουν τα πραγματικά στοιχεία και πρέπει να μας απαντήσουν. Σας ευχαριστώ πολύ.

ΣΑΠ

ΕΥΓ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της επιτροπής): Ευχαριστώ και εγώ, το λόγο έχει η κ. Δελής.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε, θέλω να σταθώ κυρίως στο ζήτημα του ΟΑΣΘ, για τη Θεσσαλονίκη και να πω καταρχήν, ότι η σημερινή συζήτηση θυμίζει έντονα την συζήτηση που προηγήθηκε λίγους μήνες πριν, το καλοκαίρι στη συζήτηση του νομοσχεδίου, είναι νόμος πια, για τον ΟΑΣΘ.

Θυμίζουμε ότι τότε η κυβέρνηση του ΣΥ.ΡΙΖ.Α. πανηγύριζε, επειδή έθετε τον ΟΑΣΘ, έλεγε, υπό δημόσιο έλεγχο και από την άλλη η Ν.Δ. αγανακτούσε γι’ αυτόν τον κρατισμό του ΣΥ.ΡΙΖ.Α. Στην πραγματικότητα, βέβαια, ο ΣΥ.ΡΙΖ.Α. απέναντι στο χρεοκοπημένο μοντέλο του κρατικοδίαιτου ιδιωτικού, κατά τα άλλα, ΟΑΣΘ, εγκαινίαζε το δικό του επιχειρηματικό μοντέλο με δημόσιο μανδύα, θριαμβολογώντας, βέβαια, με σκοπό να δημιουργήσει και απατηλές προσδοκίες στο λαό της Θεσσαλονίκης ότι κάτι καλό θα βγει απ' αυτό.

Τότε, θυμίζουμε, το Κ.Κ.Ε., όταν συζητιόταν στη Βουλή το σχετικό νομοσχέδιο, υποστήριξε ότι η λεγόμενη κρατικοποίηση δεν θα σήμαινε, βέβαια, ότι θα εξασφαλίζονταν και η κάλυψη της ανάγκης του λαού της πόλης για φθηνές, ασφαλείς και σύγχρονες αστικές συγκοινωνίες και το λέγαμε αυτό τότε γιατί και ο ΟΑΣΘ, σύμφωνα με το νόμο, θα εξακολουθούσε να λειτουργεί με κριτήρια ιδιωτικοοικονομικά, δηλαδή στη λογική του κόστους και του οφέλους, με το μόνο, δηλαδή, τρόπο που μπορούν να λειτουργήσουν και λειτουργούν οι επιχειρήσεις στον καπιταλισμό, είτε αυτές είναι ιδιωτικές, είτε είναι δημόσιες και νομίζω ότι σήμερα και από τις διοικήσεις αυτό ακριβώς ειπώθηκε.

Ταυτόχρονα, επισημάναμε τότε και το λέμε και σήμερα ότι αυτή η κρατικοποίηση του ΟΑΣΘ δεν ήταν τίποτε άλλο, παρά μια γέφυρα για την ιδιωτικοποίηση των πιο κερδοφόρων γραμμών της αστικής συγκοινωνίας της Θεσσαλονίκης στο μέλλον, ίσως και στο άμεσο μέλλον. Δεν χρειάστηκε, βέβαια, να περάσουν πολλοί μήνες από τότε, μονάχα έξι και από την εφαρμογή του σχετικού νόμου για να φανεί τι, τέλος πάντων, ήταν αυτή η σπουδαία μεταρρύθμιση του ΟΑΣΘ για την οποία πανηγύριζε η κυβέρνηση.

Αξιοποιώντας τότε και σήμερα τα νοσηρά φαινόμενα του παρελθόντος προχωρά με τη σημαία της εξυγίανσης στην εκκαθάριση, εν λειτουργία του Οργανισμού, με όριο, βέβαια, την 3η Δεκεμβρίου του 2019, καταληκτική ημερομηνία της εφαρμογής της Ευρωπαϊκής Οδηγίας που προβλέπει το άνοιγμα της συγκοινωνιακής αγοράς και σε άλλους παίκτες.

Ακούσαμε σήμερα για το στόχο της εξοικονόμησης, μέσω της εξυγίανσης, 30 εκατ. € και, βεβαίως, εδώ πρέπει να πούμε ότι το λογαριασμό αυτής της εξυγίανσης τον πληρώνει ήδη ο λαός της πόλης και οι εργαζόμενοι του ΟΑΣΘ.

Ακούσαμε, ακόμη, ότι η κατάσταση σήμερα στα αστικά της Θεσσαλονίκης είναι ανεκτή. Στις στάσεις, όμως, των λεωφορείων ξεχειλίζει η αγανάκτηση που προκαλεί η αργοπορία τους, άνθρωποι περιμένουν μέσα στο κρύο για πολύ ώρα και συνωστίζονται μέσα στα λεωφορεία σαν σαρδέλες. Έχω και προσωπική εμπειρία, γιατί είμαι ένας από αυτούς που χρησιμοποιώ, όταν βρίσκομαι στη Θεσσαλονίκη, αλλά και στην Αθήνα, τις αστικές συγκοινωνίες. Μιλάμε για απίθανους χρόνους αναμονής στις στάσεις για τους επιβάτες που, σε πολλές περιπτώσεις, φτάνουν και τη μισή ώρα, ενώ για τις συνοικιακές γραμμές πολλές φορές ανεβαίνουν και στα 40΄ ή και περισσότερο τα Σαββατοκύριακα.

Στην καλύτερη περίπτωση καθημερινά λειτουργεί το 60% με 70% περίπου του στόλου και αυτό όχι σε όλες τις γραμμές. Υπάρχουν συνοικιακές γραμμές όπου λειτουργεί το 50% του στόλου ή και ακόμα λιγότερο, λόγω των πολλών βλαβών και, βεβαίως, πολύ συχνό, το οποίο συνεχώς αυξάνεται, είναι και το φαινόμενο λεωφορεία να ακινητοποιούνται. Δε μιλάμε, βέβαια, για τα Σαββατοκύριακα, όπου το ποσοστό των λεωφορείων που κυκλοφορούν, με βάση τα προγραμματισμένα ωράρια, σε πολλές περιπτώσεις είναι κάτω και από το 50%.

Σα να μη φτάνουν όλα αυτά, η νέα διοίκηση, με οδηγό την εξυγίανση πάντα, προχωρά παραπέρα με προτάσεις και για περικοπές δρομολογίων και γραμμών σε όλη την περιφερειακή ενότητα της Θεσσαλονίκης. Η αρχή γίνεται από τη Νεάπολη, όπου ανακοινώθηκε η συγχώνευση των γραμμών 25 και 57, Νεάπολης και Χορτιάτη και, λόγω αυτής της συγχώνευσης, μένει ακάλυπτο ένα πολύ μεγάλο κομμάτι της Νεάπολης, που θέλω να πω εδώ και να θυμίσω ότι είναι μια συνοικία, η οποία δεν είναι επίπεδη. Το μόνο που ενδιαφέρει, απ' ότι φαίνεται, τη νέα διοίκηση είναι η εξοικονόμηση 5 λεωφορείων, τόσα θα κερδίσει από αυτήν τη συγχώνευση και το ανάλογο, βεβαίως, προσωπικό. Η λογική, δηλαδή, του κόστους και του οφέλους σε όλο της το μεγαλείο. Είναι βέβαιο ότι θα ακολουθήσουν και άλλες προτάσεις συγχώνευσης λεωφορειακών γραμμών.

Δόθηκε, επίσης, το ακούσαμε και σήμερα, με Υπουργική Απόφαση, παράταση για το όριο ηλικίας των λεωφορείων κατά 3 χρόνια, από τα 20 στα 23, τότε, δηλαδή, που θα κοντεύει αυτή η ιδιωτικοποίηση.

Τα υπέργηρα οχήματα σήμερα στον ΟΑΣΘ, είναι τουλάχιστον το 1/4, για να μη πω το 1/3. Παίρνουν παράταση αυτά τα οχήματα και μαζί τους βέβαια παίρνει παράταση και ο κίνδυνος για την ασφάλεια και την μεταφορά των επιβατών. Ενώ, πρέπει να σας πω ότι ιδιαίτερα τώρα τον χειμώνα με τις συνθήκες της θερμοκρασίας που υπάρχουν στη βόρεια Ελλάδα τα περισσότερα από αυτά τα λεωφορεία δεν πληρούν τους στοιχειώδεις όρους θέρμανσης.

Η κατάσταση για τους εργαζόμενους δεν είναι διαφορετική. Μειώσεις μισθών, εντατικοποίηση δουλειάς, τεράστιες ελλείψεις σε ανταλλακτικά, μέσα, προσωπικό, δυσκολεύουν αφάνταστα τη δουλειά των οδηγών και των τεχνητών και αυτό με τη σειρά τους επηρεάζει την ασφάλεια των οχημάτων.

Θέλουμε να θέσουμε εδώ, δεν είναι εδώ ο κ. Σπίρτζης, αλλά θα το ακούσει φαντάζομαι, είχαμε καταθέσει μια γραπτή ερώτηση γιατί το καλοκαίρι είχε πει ότι δεν θα απολυθεί κανένας μα κανένας από τους εργαζόμενους του ΟΑΣΘ.

Στην ερώτηση μας ζητήσαμε όλοι οι εργαζόμενοι του καταργηθέντος ΣΑΣΘ, του Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης δηλαδή, να μεταφερθούν στο νέο οργανισμό. Στην πραγματικότητα, βέβαια, δεν γίνεται αυτό. Προγραμματίζονται οι απολύσεις τους, καθώς οι συμβάσεις αυτών των εργαζομένων που είναι με μπλοκάκια λήγουν και δεν υπάρχει καμία μα καμία πρόβλεψη για τη συνέχιση της εργασίας τους στο νέο φορέα.

Η απάντηση του Υπουργείου είναι ότι θα υπαχθούν στις διαδικασίες του ΑΣΕΠ. Νομίζω ότι στην πραγματικότητα ομολογεί τις απολύσεις τους.

Τέλος, να πω εδώ ότι δεν είναι αυτό που υπάρχει, η τραγική κατάσταση στις αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης. Δεν είναι μόνο το μέτρο που θα ξεκινήσει το 2020. Έχουμε ταυτόχρονα και από τη δημοτική αρχή την επιβολή και τη γενίκευση της ελεγχόμενης στάθμευσης, σχεδόν σε όλο το ιστορικό κέντρο και σε όλη την πόλη. Δηλαδή, να βγάλουμε και από εκεί λεφτά.

Εν πάση περιπτώσει, αυτό που θέλουμε να πούμε εμείς και στη σημερινή διοίκηση και στο Υπουργείο είναι ότι τώρα είναι ανάγκη να μειωθεί το εισιτήριο στο μισό, η μετακίνηση των ανέργων να είναι δωρεάν, όπως και η μετακίνηση των εργαζομένων και των μαθητών το πρωί και το μεσημέρι από και προς τη δουλειά τους.

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

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Συνεχίζεται ή όχι η άσχημη κατάσταση στις αστικές συγκοινωνίες; Εμείς λέμε ότι συνεχίζεται. Και δεν το λέμε μόνο εμείς, το λέει και όλο το επιβατικό κοινό που μετακινείται με αυτές. Είναι βαριές οι συνέπειες και για τους εργαζόμενους στις αστικές συγκοινωνίες, αλλά όπως είπαμε και για το επιβατικό κοινό. Τα στοιχεία είναι αμείλικτα.

Από το 2009 μέχρι το 2016 έχουμε 33,7% των εργαζομένων να λείπουν από τις συγκοινωνίες. Έχουμε μείωση στους μισθούς των εργαζομένων 45%. Έχουμε μείωση της κρατικής χρηματοδότησης 76% με μεταφορά αυτού του κόστους στους εργαζόμενους και με 75% αύξηση στην τιμή του εισιτηρίου. Αυτά είναι στοιχεία που δείχνουν πραγματικά, το πώς εξελίσσεται η κατάσταση. Ειπώθηκε εδώ για σχεδιασμό, προμήθειες νέων λεωφορείων, πρόσληψη εργαζομένων εκτός του σχεδιασμού που ανέφερε ο Υπουργός για την επέκταση του δικτύου. Αυτά στο μέλλον. Μέχρι τώρα επικαλείστε τη διαφθορά από κυκλώματα σε εταιρείες. Τρία χρόνια τώρα είστε στην κυβέρνηση και δεν μπορεί να επικαλείστε τη διαφθορά ως την αιτία αυτής της απαξιωτικής πορείας των μέσων μαζικής μεταφοράς. Πολύ καλά θα κάνετε να στείλετε ό,τι στοιχεία έχετε στη Δικαιοσύνη και να τιμωρηθούν όσοι ενέχονται σε παράνομες πράξεις και να παύσουν συλλήβδην οι εργαζόμενοι να θεωρούνται ένοχοι. Είναι, όμως, καιρός να απολογηθείτε για την κατάσταση που συνεχίζεται στις αστικές συγκοινωνίες.

Τα στοιχεία για τις αστικές συγκοινωνίες δείχνουν ότι τα λεωφορεία που κυκλοφορούν μειώθηκαν κατά 54% και τα τρόλεϊ κατά 50%. Ο αριθμός των επιβατών και στα δύο μέσα μειώθηκε κατά 33,5%. Στα μέσα σταθερής τροχιάς, τα στοιχεία δείχνουν επίσης, ότι στον ηλεκτρικό το 2011 οι συρμοί που κυκλοφορούν μειώθηκαν κατά 27% και ο αριθμός των επιβατών κατά 35,4%.

Το Μετρό αύξησε ελαφρώς τον αριθμό των συρμών κατά 9,37% και κατά συνέπεια, αυξήθηκε και το παραγόμενο έργο, το Τραμ έμεινε στα ίδια επίπεδα και στα δύο μέσα σημειώθηκε μείωση του αριθμού των επιβατών κατά 7,5% στο Μετρό και κατά 30% στο Τραμ.

Είναι γνωστό ότι από το 2009 μέχρι το 2016, ο αριθμός των επιβατών για όλα τα μέσα μειώθηκε κατά 26%, άλλοι λένε ότι φταίει η ανεργία γιατί δεν μετακινούνται οι εργαζόμενοι, άλλοι ότι μετακινούνται με άλλους τρόπους. Επίσης, για τη χειροτέρευση του συγκοινωνιακού έργου είναι γνωστό ότι η παλαιότητα του στόλου είναι αυτό που επιτείνει την κατάσταση.

Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι το 43% των λεωφορείων είναι 16-20 ετών και το 60% των τρόλεϊ είναι 18-19 ετών. Τι θα γίνει με όλα αυτά; Είναι δυνατόν να έχουμε συγκοινωνιακό έργο με τέτοια παλαιότητα;

Επίσης, να πούμε ότι η κρατική χρηματοδότηση που είπαμε ότι έχει μειωθεί δραματικά από τα 490 εκατ. το 2009 έφτασε τα 116 εκατομμύρια το 2016 και τα 80 εκατ. το 2017. Μιλάμε για μια μεταφορά όλου του κόστους των αστικών συγκοινωνιών στην πλάτη του επιβατικού κοινού που είναι κύρια εργαζόμενοι, συνταξιούχοι, άνεργοι και όλοι αυτοί που πληρώνουν σήμερα αυτή την πολιτική απελευθέρωσης, την πολιτική της ιδιωτικοποίησης τομέων και των αστικών συγκοινωνιών μέχρι να γίνει η πλήρης ιδιωτικοποίηση, που σε αυτή τη γραμμή κινείστε.

Η εφαρμογή του ηλεκτρονικού εισιτηρίου θα διευκολύνει την υλοποίηση των αντιλαϊκών μέτρων, όπως η σύγκριση απόσταση μετακίνησης με το κόστος του εισιτηρίου, προσωποποιημένες κάρτες που είπε ο Υπουργός προηγουμένως. Περιέχει πληθώρα στοιχείων του χρήστη, έτσι ώστε μηχανισμοί καταστολής να μπορούν ανά πάσα στιγμή να παρακολουθούν και να καταγράφουν και τα υπόλοιπα. Θέλουμε να επισημάνουμε τα εξής.

Ούτε η ιδιωτικοποίηση των αστικών συγκοινωνιών που συντελείται σταδιακά, ούτε η κρατική καπιταλιστική ιδιοκτησία διασφαλίζει τα συμφέροντα των εργαζομένων και του λαού.

Εμείς πιστεύουμε ότι υπάρχει άλλος δρόμος ανάπτυξης, που αν οι παραγωγικές δυνάμεις αξιοποιούνται προς όφελος του λαού και των εργαζομένων μπορεί τότε ο έννοιας κρατικός φορέας αστικών συγκοινωνιών να λειτουργεί με κριτήριο τις ανάγκες του λαού για μετακίνηση, συγκοινωνία, κοινωνικό αγαθό και όχι εμπόρευμα.

Ωστόσο, όμως, εμείς πιστεύουμε ότι η ανάπτυξη και η επέκταση του δικτύου σε όλο το νομό της Αττικής και η μείωση της τιμής του εισιτηρίου κατά 50% άμεσα μπορεί και πρέπει να γίνει, η φτηνή, συχνή αξιόπιστη συγκοινωνία για τις ανάγκες μετακίνησης του λαού και όχι για την κερδοφορία των επιχειρηματικών ομίλων, τα μέσα μεταξύ τους να είναι συμπληρωματικά και όχι ανταγωνιστικά. Καμία επιχειρηματική δράση στον τομέα των αστικών συγκοινωνιών, κρατική χρηματοδότηση 100%, μισθοί και δικαιώματα με βάση τις σύγχρονες ανάγκες των εργαζομένων, να γίνουν άμεσα προσλήψεις προσωπικού, να συντηρηθεί και να ανανεωθεί το σύνολο του στόλου (συρμοί, τραμ, λεωφορεία, τρόλεϊ) σε αυτή την κατεύθυνση εμείς καλούμε και τους εργαζόμενους στις αστικές συγκοινωνίες, αλλά και το λαό να παλέψει για να κατακτήσει.

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

ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (ΕΥΗ) ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ: Σήμερα από τους εκπροσώπους των διαφόρων φορέων που παρευρέθηκαν, έχω να πω, ότι ακούσαμε θετικές κατευθύνσεις σε όλους τους τομείς, ανεξάρτητα από το εάν κάποιοι δεν μπορούν να αντιληφθούν ότι αν δεν υπάρξει ένα καθαρό οικονομικό τοπίο, αλλά και διαχειριστικό τοπίο, τίποτε δεν μπορεί να γίνει σωστό.

Αν πραγματικά δε μαζέψουμε όλα τα «κλοπιμαία», γιατί αυτό γινόταν μέχρι και σήμερα, δεν θα μπορέσουμε να έχουμε καθαρό εισόδημα, έτσι ώστε πράγματι, να λειτουργεί σωστά ο συνδυασμός των συγκοινωνιών, δηλαδή, το λεωφορείο, το τραμ, το μέτρο, αλλά και όλα αυτά τα στοιχεία που έχουμε -μπορούμε να πούμε ότι έχουμε- σε εκκρεμότητα.

Πραγματικά, θεωρώ, ότι το έργο που έχει γίνει από την πλευρά της Κυβέρνησης, είναι εξαιρετικά θετικό και ειλικρινά, δεν κατανοώ, όταν ζητάμε να μειωθεί στο 50% το εισιτήριο. Δεν γνωρίζουμε ότι όλοι οι άνεργοι είναι χωρίς εισιτήριο ή με 0 εισιτήριο; Δεν γνωρίζουμε ότι οι μηνιαίες κάρτες έχουν έκπτωση και αυτές; Ειλικρινά, σε ποιους πρέπει να απευθυνθούμε για να μετακινούνται εντελώς δωρεάν με τις συγκοινωνίες;

Γιατί; Γιατί η συγκοινωνία δεν πρέπει να είναι μόνον για τους φτωχούς, αλλά θα πρέπει όλοι οι πολίτες, εάν έχουμε αντίληψη το τι σημαίνει συγκοινωνία, να μην κυκλοφορούν με το αυτοκίνητό τους, για να έχουμε πιο καθαρό περιβάλλον και πιο σωστή οικολογική συμπεριφορά, θα πρέπει όλοι μας να κυκλοφορούμε με τις τέλειες συγκοινωνίες που θα πρέπει να επιδιώξουμε να φτάσουμε. Να μην πληρώνει κανείς, λοιπόν, εισιτήριο; Ούτε οι έχοντες; Θέτω αυτό το τεράστιο ερώτημα, σε όλους αυτούς που θέλουν να το διεκδικήσουν. Βέβαια, εγώ θα ήθελα να πω κάτι -που ο κάθε βουλευτής σκέφτεται- για την περιοχή μου. Θα επαναλάβω ότι οι έχοντες πρέπει να μπουν και αυτοί στη συγκοινωνία, αν θέλουμε να κάνουμε μια σωστή χώρα.

Θέλω να πω το εξής: Αντίστοιχα φαινόμενα δεν έχουμε μόνο στη Θεσσαλονίκη, τα οποία εξιχνιάσαμε ή άλλους χώρους. Για παράδειγμα, στη δική μου περιοχή, δηλαδή, στη Σαλαμίνα, έχουμε ιδιωτική συγκοινωνία. Εγώ, αυτό θα ήθελα να το δει το Υπουργείο και να το εξετάσει, αλλά και όλοι οι αρμόδιοι που είναι σε σχέση με τις συγκοινωνίες της Αττικής. Διότι, στις πιο φτωχές περιοχές, όπως είναι η Σαλαμίνα, έχουμε ακριβή συγκοινωνία, δεν έχουμε σωστή συγκοινωνία και πρέπει κυρίως, να ξεκινήσουμε από εκεί, να τα ελέγχουμε και να προχωράμε όλα αυτά. Αυτό είναι το κύριο θέμα που θέτω και θεωρώ, πραγματικά, ότι έχει γίνει μια καλή αρχή και όσο μπορούμε πιο γρήγορα ότι μπορεί να διορθωθεί, θα το διορθώσουμε. Σας ευχαριστώ πολύ.

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

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ: Σας ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρία Πρόεδρε, θα ήθελα να ευχαριστήσω, τόσο τον κ. Υπουργό για τη σημερινή παρουσίαση και την προσπάθεια που γίνεται σε ό,τι αφορά τα μέσα μαζικής μεταφοράς, τόσο στην Αθήνα, όσο και στη Θεσσαλονίκη, καθώς και όλα τα στελέχη των επιχειρήσεων είτε είναι η ΣΤΑΣΥ, ο ΟΑΣΑ, ο ΟΣΥ, ο ΟΑΣΘ κ.λπ, αλλά και για τις δυνατότητες που τους δίνεται, κάνοντας μια τεράστια προσπάθεια για να μπορέσουν να ανατάξουν ένα θέμα, το οποίο, όπως κατανοούμε είναι η καθημερινότητα του κάθε ανθρώπου και ιδιαίτερα, η εξυπηρέτηση του ελληνικού λαού. Είναι μια μεγάλη προτεραιότητα.

Αναφέρθηκαν πριν οι δυνατότητες που δίνονται, έτσι ώστε ευπαθείς ομάδες ανθρώπων είτε να έχουν μειωμένα εισιτήρια είτε δωρεάν, αλλά από κει και πέρα νομίζω ότι αυτός που θα κρίνει αν η ποιότητα των συγκοινωνιών είναι πολύ καλή είναι μόνον οι χρήστες του.

Θα ήθελα να κάνω δύο με τρεις ερωτήσεις. Θα ήθελα να γνωρίζω, ποια είναι αυτή η εξέλιξη των ληξιπρόθεσμων οφειλών των εταιρειών των αστικών συγκοινωνιών και τι ενέργειες έχουν πραγματοποιηθεί για τη διαχείρισή τους;

Επίσης, ακούστηκε κάτι, γιατί γνωρίζαμε ότι υπήρχε ένα τεράστιο πρόβλημα, όσον αφορά με την προμήθεια των ανταλλακτικών για τα λεωφορεία και την αντιμετώπιση των προβλημάτων αυτών, γιατί παλιότερα, πάρα πολλά αυτοκίνητα ήταν ακινητοποιημένα. Ποια μεριμνά έχει ληφθεί όσον αφορά αυτό;

Επιπλέον, να πάμε σε κάτι ιδιαίτερο, όσον αφορά την ΟΣΥ. Θα ήθελα να ρωτήσω πόσους τεχνίτες έχει αυτή τη στιγμή ο ΟΣΥ και εάν όλοι οι τεχνίτες αυτοί είναι στην ειδικότητά τους τεχνίτες; Νομίζω ότι γίνεται κατανοητό. Πόσους οδηγούς έχουμε στην ΟΣΥ;

Επίσης, θα ήθελα να ρωτήσω γιατί, κατά τις δικές μας πληροφορίες, οι γιατροί εργασίας υποδεικνύουν μετακινήσεις των εργαζομένων σε συγκεκριμένα τμήματα. Αν αληθεύει αυτό και για ποιο λόγο γίνεται;

Όσον αφορά την ΣΤΑΣΥ, θα ήθελα να γνωρίζω αν υπήρξαν εκθέσεις των 2012 και το 2014 που αναδεικνύαν τις διαδικασίες που επέτρεπαν τη διακίνηση πλαστών εισιτηρίων και αν λήφθηκε μέριμνα τότε ή αλλαγές για την αντιμετώπιση αυτών των προβλημάτων, τα οποία είχαν αναδείξει οι τότε εκθέσεις;

Όσον αφορά τον ΟΑΣΘ και πραγματικά, επειδή το έζησα αυτό, γιατί ήμουν ο Εισηγητής του νομοσχεδίου και γνωρίζω πάρα πολύ καλά το τι είχε διαμειφθεί τα προηγούμενα χρόνια, όπου πραγματικά για την πόλη της Θεσσαλονίκης, ο τρόπος με τον οποίο λειτουργούσε ο ΟΑΣΘ ήταν μια ντροπή. Εκτίμησή μου, αυτή τη στιγμή, είναι ότι έχει αρχίσει και μπαίνει μια σειρά σε μια επιχείρηση, η οποία πραγματικά, αντιμετώπιζε τεράστια προβλήματα και ήταν ένα παράσιτο σε βάρος του ελληνικού δημοσίου. Πότε πήρατε τους κωδικούς των ηλεκτρονικών συστημάτων και από ποιον τα πήρατε;

Επίσης, θα ήθελα να ρωτήσω για την ΟΣΕΘ. Ποιος ήταν ο ρόλος της ΟΣΕΘ, όσον αφορά τον έλεγχο του ΟΑΣΘ; Είχατε πρόσβαση στο σύστημα που επιτηρεί την κυκλοφορία των οχημάτων; Έχει ο οργανισμός δικό του σύστημα;

Νομίζω ότι είναι ερωτήματα, τα οποία πρέπει να απαντηθούν, γιατί πιστεύω ότι όταν γνωρίζουμε ποια είναι εκείνα τα προβλήματα, τα οποία δημιούργησαν όλες αυτές τις αδυναμίες, αλλά και τα ελλείμματα, τα οποία δημιουργήθηκαν τα προηγούμενα χρόνια, είναι δυνατόν να μπορέσουμε να προγραμματίσουμε και να σχεδιάσουμε και μέσω των συνδυασμένων μεταφορών. Νομίζω ότι το ανέφερε και ο κ. Υπουργός, γιατί γίνεται μια τεράστια προσπάθεια, έτσι ώστε να υπάρξει μια κοινή προσπάθεια από όλα τα μέσα μαζικής μεταφοράς για να μπορέσουν να εξυπηρετούνται πάνω απ' όλα και πρωτίστως, ο ελληνικός λαός και ιδιαίτερα τόσο στην Αθήνα, όσο και στη Θεσσαλονίκη. Σας ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προέδρου της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Δημαράς.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΗΜΑΡΑΣ: Σας ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Ευχαριστούμε για την ενημέρωση, κύριε Υπουργέ και πρόεδροι των οργανισμών.

Η εικόνα που δόθηκε από τις διοικήσεις των οργανισμών, αλλά και από τον Υπουργό είναι ότι υπήρχαν κυκλώματα διαπλοκής και διαφθοράς που ίσως καλύπτονταν με κάποια νομιμοφάνεια που την έδινε η πολιτική που ασκούσαν οι συγκεκριμένες κυβερνήσεις και ευρύτατη έκταση ιδιοποίησης του δημοσίου χρήματος σε αυτούς τους τομείς.

Βέβαια, δεν είναι ο μόνος τομέας που είχαμε αυτά τα φαινόμενα. Τα ίδια φαινόμενα είχαμε στα δημόσια έργα, τα είχαμε στις μισθώσεις των κτιρίων, τα είχαμε στις τράπεζες στο πώς γινόντουσαν οι επιδοτήσεις, αλλά εκείνο που δεν άκουσα εδώ απόψε είναι να αμφισβητούνται αυτά τα φαινόμενα από τα κόμματα που τότε στην εξουσία, δηλαδή, Ν.Δ. και ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Θα ήθελα πραγματικά, να αμφισβητηθούν με στοιχεία ή αλλιώτικα να γίνει μια αυτοκριτική, γιατί για να πάμε στη νέα περίοδο πρέπει να κάνουμε αυτοκριτική, τα παλιά λάθη, τις παραλείψεις και να μεθοδεύσουμε πλέον να μην ξαναγίνουν αυτά.

Αυτή την ευθύνη την έχουμε εμείς, κύριε Υπουργέ. Τώρα, την έχουν οι καινούργιες διοικήσεις που πρέπει να ασκήσουν χρηστή διοίκηση, άριστη αξιοποίηση των διαθέσιμων οικονομικών πόρων, γιατί ξέρουμε ότι πάντα είναι πεπερασμένοι οι οικονομικοί πόροι, αύξηση της ποιότητας εξυπηρέτησης, ώστε να περάσουμε από το Ι.Χ. αυτοκίνητο στη μετακίνηση με μέσα μαζικής μεταφοράς, γιατί ξέρουμε ότι έτσι θα κάνουμε εξοικονόμηση και πόρων και ενέργειας και θα έχουμε μια οικολογική συμπεριφορά, γιατί έχουμε και στόχους για την κλιματική αλλαγή.

Είναι, δηλαδή, ανάγκη όχι μόνο αυτοί που δεν έχουν να πηγαίνουν με τα μέσα μαζικής μεταφοράς, αλλά όλοι οι πολίτες είτε έχουν είτε δεν έχουν, να χρησιμοποιούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς και αυτό δεν είναι μόνον θέμα διάθεσης οικονομικών πόρων, αλλά είναι και θέμα οικολογικής συνείδησης που πρέπει να αποκτήσουμε ούτως ή άλλως όλοι.

Ήθελα συμπληρωματικά να κάνω δύο-τρία ερωτήματα, γιατί ειπώθηκε από τον κ. Παππά ότι είχαμε κρατική επιχορήγηση που έφτανε το 200%. Αυτά τα νούμερα πρέπει να τα μάθουμε και εμείς αναλυτικά και ο ελληνικός λαός. Να μας αναλυθεί λίγο περισσότερο, δηλαδή, τι γινόταν αυτά τα χρόνια.

Επίσης, άκουσα από τον Πρόεδρο του ΟΑΣΑ ότι έχουμε μείωση του λειτουργικού κόστους που δεν ξέρω αν άκουσα καλά, πάνω από 100 εκατ.. Περιγράψτε μας με τι μέτρα περιορίστηκε σε τόσο σύντομο χρονικό διάστημα αυτό το λειτουργικό κόστος, φαντάζομαι, χωρίς τη μείωση εξυπηρέτησης των πολιτών.

Και ένα ερώτημα για όποιον έχει την απάντηση. Έχει κινηθεί καθόλου η Δικαιοσύνη; Υπάρχουν δίκες; Υπάρχουν αποφάσεις; Κύριε Υπουργέ, πρέπει να τα μάθει ο ελληνικός λαός αυτά, γιατί πρέπει να ξεφύγουμε από αυτή την κατάσταση. Δεν γίνεται αλλιώτικα. Να περάσουμε σε μια νέα κατάσταση ανασυγκρότησης της ελληνικής οικονομίας, εάν συνεχίσουν να υπάρχουν κυκλώματα και διαπλοκές και ανοχή της Πολιτείας απέναντι σε αυτά. Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε και εμείς. Ο κ. Παπαδόπουλος έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ: Σήμερα εδώ, ακούσαμε από την πλευρά της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης ότι έκανε φοβερά ερωτήματα απέναντι στην Κυβέρνηση για να απαντήσει. Εδώ έπεσαν βόμβες μεγατόνων. Δεν βρήκατε να πείτε τίποτα; Δεν μπορείτε να κάνετε αντιπολίτευση με ψέματα και μισές αλήθειες, κανένας σας. Η πραγματικότητα είναι άλλη. Εγώ καταλαβαίνω από αυτά που άκουσα ότι γινόταν το «πάρτι» και στο χωριό μου λέγανε «αλαμούρα». Ξέρετε τι σημαίνει «αλαμούρα»; Πετούσαν τα λεφτά στον αέρα. Αυτό είναι. Και δεν έχετε να πείτε κάτι; Και κάνατε φοβερές ερωτήσεις να σας απαντήσουν και με ψέματα; Τι δεν καταλαβαίνετε; Ότι είχαμε μια κανονική χώρα που όλα πήγαιναν «ρολόι» και εμείς την πήγαμε πίσω; Και έστω και ένα κομματάκι που πήγε μπροστά, είναι μεγάλη επιτυχία.

Αλλά, εν πάση περιπτώσει, εμείς, κύριε Υπουργέ, έχουμε χαράξει τη ρότα μας. Το 2018 είπαμε ότι θα βγούμε από την επιτροπεία, θα κάνουμε όλα αυτά και χρειάζεται και ακόμα μεγαλύτερη έγνοια προς τους φορείς εδώ να κάνουν ακόμα καλύτερα, με περισσότερο μεράκι τη δουλειά τους και βεβαίως και εσείς να εξυπηρετήσετε κάποια οικονομικά ζητήματα. Πόροι, έτσι ή αλλιώς υπάρχουν. Με τον άλφα ή βήτα λόγο που μπορούμε να βρούμε, νομίζω ότι το μέλλον μας θα κριθεί και από αυτό που λέμε η καθημερινότητα. Δεν ανεβαίνουν, μόνο εκ δεξιών, όμως, στα λεωφορεία, ανεβαίνουμε και εμείς στα λεωφορεία και εμείς είμαστε χρήστες των λεωφορείων. Βεβαίως, θα πρέπει να συμμορφωθούμε και άλλο περισσότερο και αυτό που είπε νομίζω μία κυρία, η τηλεματική είναι μεγάλη υπόθεση το να βλέπεις πότε θα περάσει το λεωφορείο και όταν λέει σε τρία λεπτά, να είναι σε τρία λεπτά. Εκσυγχρονίζονται, ο χρόνος και η δική μας δουλειά είναι να εξυπηρετήσουμε τον πολίτη. Έχουμε στόχο, έχουμε το όραμα. Προχωράμε.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Η κυρία Μάρκου έχει το λόγο.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΜΑΡΚΟΥ: Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Θα ξεκινήσω με το θέμα των μετοχών του ΟΑΣΘ. Είναι ωραία η κακή εικόνα του μετόχου που ξεζουμίζει το Κράτος, αλλά επειδή είχα την ευκαιρία να γνωρίσω αρκετούς, αποκόμισα την εντύπωση ότι είναι άνθρωποι οικογενειάρχες, που επένδυσαν στον ΟΑΣΘ, πολλές φορές, αναγκαστικά, αφού κατείχαν λεωφορείο και τελικά, καλούνται να φορτωθούν όλες τις αμαρτίες του ΟΑΣΘ.

Αυτοί οι άνθρωποι στερήθηκαν την περιουσία τους, την οποία εσείς βέβαια, κρίνετε ως υπερβολική, αλλά εντέλει θα αποφανθούν γι' αυτό τα δικαστήρια και έπρεπε μέχρι τον Νοέμβριο να πληρώνουν εισφορές μετόχων, χωρίς να έχουν μετοχές και να πληρώνουν στην Εφορία για τα μερίσματα που δεν εισέπρατταν.

Για τα έσοδα και τα έξοδα, σε άλλη ερώτηση που κατέθεσα τον Νοέμβριο, μου στείλατε και κάποια οικονομικά στοιχεία. Βάσει αυτών των στοιχείων, το μεγαλύτερο κομμάτι της εξοικονόμησης στα έσοδα, είναι φυσικά από το μέρισμα του οποίο δεν κατεβλήθη. Από τα 4,4 εκατ. ευρώ εξοικονόμηση το τρίμηνο Αυγούστου-Οκτωβρίου του 2017, τα 3,6 εκατ. ευρώ είναι το μέρισμα που δεν δόθηκε. Μάλιστα, αναφέρεται, ότι η εξοικονόμηση είναι της τάξης των 1,2 εκατ. ευρώ το μήνα μόνο από τα μερίσματα, άρα από τα 20 εκατ. ευρώ που εξοικονομήσατε, τα 7 εκατ. ευρώ είναι από κει. Στους 3 μήνες εξοικονομήσατε, χωρίς το μέρισμα, 705.000 ευρώ στο σκέλος των εσόδων. Τα υπόλοιπα 12 εκατ. ευρώ από πού τα εξοικονομήσατε μέσα σε 2 μήνες; Όσον αφορά τα έσοδα, αληθεύει ότι αυτά είναι μειωμένα κατά 800.000 ευρώ; Τι γίνεται με τους ελέγχους που έχουν σταματήσει, έχετε υπολογίσει το κόστος για τον ΟΑΣΘ;

Για τις απευθείας αναθέσεις και την προμήθεια ψυκτικού υλικού για τα λεωφορεία με απευθείας ανάθεση και σε τιμή μονάδας πολλαπλάσια του συνήθους- δηλαδή, 16 ευρώ το κιλό τον Οκτώβριο του 2017 έναντι 5,5 ευρώ το κιλό που αγόραζε ο Ο.ΣΥ.- καθώς και την απευθείας ανάθεση συμβάσεως καθαριότητας συνολικού μίσους 886.152 ευρώ ετησίως.

Επειδή, σπεύσατε να διαψεύσετε τα δημοσιεύματα, τελικά έγιναν ή δεν έγιναν οι ως άνω απευθείας αναθέσεις στις τιμές που αναφέρονται;

Πότε προκηρύχθηκαν οι σχετικοί διαγωνισμοί που αναφέρονται στο δελτίο τύπου 4/1/2018 του ΟΑΣΘ και που έχουν δημοσιευθεί; Γιατί στο Κεντρικό Μητρώο Δημοσίων Συμβάσεων δεν κατάφερα να τις εντοπίσω. Εντέλει, ποιο είναι το νομικό καθεστώς που διέπει τις προμήθειες του ΟΑΣΘ και του ΟΣΕΘ και για ποιο λόγο δεν αναρτιούνται οι πράξεις το κρατικοποιημένου πλέον ΟΑΣΘ στην «Διαύγεια», ενώ τα μόνα έγγραφα που είναι αναρτημένα στη «Διαύγεια» του νεοσύστατου ΟΣΕΘ, είναι 3 απευθείας αναθέσεις;

Καταλαβαίνετε, πως από τη στιγμή που ο Οργανισμός είναι ουσιαστικά δημόσιος, πρέπει να τηρούνται κάποιες προϋποθέσεις διαφάνειας.

Για τις θέσεις συμβούλων κάτι ενδιαφέρον υπάρχει αναρτημένο στην «Διαύγεια» του Υπουργείου Υποδομών. Βέβαια, είναι η τροποποίηση του γενικού κανονισμού του ΟΑΣΘ του 2009, τον Οκτώβριο του 2017 με υπουργική απόφαση. Συγκεκριμένα, προβλέπεται η δυνατότητα του Προέδρου και του Διευθύνοντος Συμβούλου να προσλαμβάνουν από 3 συμβούλους ο καθένας, 6 το σύνολο, προς επιστημονική και τεχνική υποστήριξη του έργου. Την έχετε αξιοποιήσει αυτή τη δυνατότητα ή παραμένουν κενές οι θέσεις στο πλαίσιο της εξοικονόμησης ή μήπως είναι και αυτές αμισθί;

Για την καθημερινή εξυπηρέτηση, κατά γενική ομολογία, η εξυπηρέτηση από το νέο ΟΑΣΘ είναι χειρότερη – καθυστερήσεις, συνωστισμός, βλάβες στα λεωφορεία, αιφνίδιες ακυρώσεις δρομολογίων. Σχεδόν όλοι οι περιφερειακοί Δήμοι διαμαρτύρονται για αυτά τα ζητήματα. Σας κατέθεσα ερώτηση για το Δήμο Χαλκηδόνας, για τους φοιτητές των Τ.Ε.Ι.. Ανάλογα προβλήματα έχουν αναφερθεί και στο Δήμο Ωραιοκάστρου και στο Δήμο Νεάπολης Συκεών, για τη συγχώνευση γραμμών. Θέλω να μου πείτε τι ακριβώς γίνεται και πόσα οχήματα κυκλοφορούν;

Για το κόστος μετακίνησης των πολυτέκνων βλέπω ότι για το 2015 και για τη μετακίνησή τους, το μειωμένο κόμιστρο που δόθηκε από το Υπουργείο Εργασίας και ήταν 300.000 ευρώ για 6.370 άτομα. Το Δεκέμβριο, στη σύμβαση που υπεγράφη, δόθηκαν 540.000 ευρώ για περίπου 5.033 άτομα. Μήπως, μπορείτε να μου εξηγήσετε, πώς μειώνονται οι δικαιούχοι και αυξάνεται το ποσό; Για τα ΑμΕΑ, για παράδειγμα, το ποσό και οι δικαιούχοι παραμένουν οι ίδιοι.

Γιατί παραιτήθηκε το Δημόσιο από τις εκκρεμείς διαιτησίες του ΟΑΣΘ, γιατί ο ν.4482/2017 δεν προβλέπει ότι στην αποτίμηση της περιουσίας του ΟΑΣΘ θα πρέπει να συνυπολογίζεται και το όφελος του Δημοσίου από το Υπουργείο Παιδείας, Εργασίας και Μεταφορών προς τον ΟΑΣΘ, με αποτέλεσμα να μειωθεί το τίμημα εξαγοράς των μετοχών και των πρώην μετοχών;

Γιατί προβλέφθηκε ότι συνυπολογίζεται μόνο η αναπόσβεστη αξία των περιουσιακών στοιχείων του ΟΑΣΘ στην αποτίμηση της περιουσίας του;

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

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΚΟΥΜΠΟΥΡΗΣ (Διευθύνων Σύμβουλος του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αττικής) : Κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, σε σχέση με τις ερωτήσεις που τέθηκαν, κανείς πρέπει να τις τοποθετήσει σε μια συνολική εικόνα. Επομένως, για να απαντηθούν με ένα συστηματικό τρόπο και στα 5΄ αυτό είναι δύσκολο, θα προσπαθήσω να δώσω τη συνολική εικόνα.

Το πρώτο στοιχείο που πρέπει να γνωρίζετε είναι ότι στο διάστημα από το 2009 έως το 2014 περίπου συνέβη μια μείωση στα οχηματοχιλιόμετρα των λεωφορείων που τέθηκε ένα ερώτημα, της τάξης των 26 εκατομμυρίων οχηματοχιλιομέτρων. Το διάστημα 2015 – 2016 διατηρήθηκαν στη συνέχεια, περίπου σταθερά, με μια μείωση που θα εξηγήσω, κατά 2 εκατομμύρια χιλιόμετρα ότι οφείλεται σε συγκοινωνιακές παρεμβάσεις βελτίωσης που έγιναν από τον ΟΑΣΑ και διόρθωσαν διαδρομές. Άρα, αν θέλει κανείς να έχει τη μεγάλη εικόνα, υπάρχει μια επίπτωση μείωσης 25 εκατομμυρίων οχηματοχιλιομέτρων στα θερμικά λεωφορεία της ΟΣΥ. Αυτή πρέπει να είναι η μεγάλη εικόνα που πρέπει να έχει κανείς.

Αντίστοιχα, στη ΣΤΑΣΥ από τα 23 εκατομμύρια οχηματοχιλιόμετρα της γραμμής 1, πήγαμε περίπου στα 15 – 16 εκατομμύρια το 2013 – 2014. Άρα, όπως καταλαβαίνετε, η κρίση έφερε μια σημαντική μείωση σε όλη αυτή τη συνθήκη που υπήρχε στις δημόσιες συγκοινωνίες και αυτή ήταν η γενεσιουργός αιτία για τα ερωτήματα που ακούστηκαν.

Επίσης, στις γραμμές 2 και 3 τα νούμερα είναι παρόμοια. Δηλαδή, έχουμε μια μείωση, η οποία όμως, λόγω του ότι μπήκαν το 2013, επτά καινούργιοι σταθμοί, έχουμε εκ των πραγμάτων και μια αύξηση και σταθεροποίηση. Τα οχηματοχιλιόμετρα λοιπόν της γραμμής 2 και 3, ήταν 33,3 το 2015, 33,5 το 2014, 32,8 περίπου το 2016, περίπου σταθερά, όπως βλέπετε την περίοδο αυτή. Τι βγαίνει ως ένα πρώτο συμπέρασμα; Ότι το έργο είναι περίπου το ίδιο τα τελευταία χρόνια και η μεγάλη μείωση έγινε τα χρόνια της κρίσης. Αυτό βάζει τη μεγάλη εικόνα.

Ένα δεύτερο στοιχείο που πρέπει να ξέρετε, έχει να κάνει με την επιβατική κίνηση. Εδώ είναι λίγο πιο ενδιαφέροντα τα νούμερα, διότι από τα 421 εκατομμύρια μεταφερόμενους με τα θερμικά λεωφορεία της ΟΣΥ το 2008 ή τα 419 εκατομμύρια περίπου σταθερά το 2009, πήγαμε στα 304 εκατομμύρια το 2014, δηλαδή, 120 εκατομμύρια κάτω. Στα χρόνια που ακολούθησαν, το 2014 έγινε μια αλλαγή από τον ΟΑΣΑ, λόγω των επτά σταθμών του μετρό και μειώσαμε το οχηματοχιλιόμετρα για λόγους διαλειτουργικότητας που θα τους αποδείξω στη συνέχεια, πώς έγινε αυτό και έχουμε περίπου μια μείωση 5 – 6 εκατομμύρια οχηματοχιλιόμετρα, δηλαδή, 291 πήγαμε το 2015 και 285 το 2016. Άρα, η μεγάλη μείωση πάλι των 120 εκατομμυρίων, επισυνέβη για τους λόγους που ανέφερα πριν στην κρίση. Ίδια είναι περίπου τα μεγέθη για να μην σας κουράσω και στις γραμμές 2 και 3. Συνεπώς, καταλαβαίνουμε ότι γι’ αυτό που γίνεται ποια είναι η αιτία. Ένα άλλο στοιχείο που θέλω να πω είναι ότι εφόσον έχεις λιγότερους επιβάτες, αρχίζεις και μειώνεις τα οχηματοχιλιόμετρα.

Έρχομαι στην ερώτηση του κ. Καραμανλή που λέει, 850 λεωφορεία βγάζετε. Εμείς παρακολουθούμε καθημερινά και με συστηματικό τρόπο στον ΟΑΣΑ – βλέπετε αυτόν τον πίνακα, όχι για να τον ερμηνεύσουμε– κάθε αμαξοστάσιο, κάθε μέρα τι βγάζει ακριβώς και βλέπουμε για παράδειγμα ότι το Νοέμβριο βγάζουμε 1.025 λεωφορεία το πρωί, ενώ στα τρόλεϊ έχουμε μια σταθερή περίπου απόδοση 150 λεωφορείων κάθε μέρα. Άρα, έχουμε σταθεροποίηση, παρά τα προβλήματα που αναφέρθηκαν και αναφέρθηκε και ο Υπουργός σε κάποια συγκεκριμένα αμαξοστάσια και υπάρχουν αμαξοστάσια που καλύπτουν και έχουν και περίσσια, όπως το αμαξοστάσιο του Ελληνικού, Βοτανικού κ.α..

Εκεί που είχαμε τα προβλήματα επιλύθηκαν με τις αναφορές που έγιναν για την IVECO. Τα επίσημα νούμερα είναι αυτά και προφανώς, μπορούμε να τα δώσουμε και κατά καιρούς τα δίνουμε. Στον ΟΑΣΑ, στα πλαίσια της εποπτείας παρακολουθούμε καθημερινά πόσα λεωφορεία βγαίνουν από κάθε αμαξοστάσιο και προσπαθούμε σε συνεργασία με τις διοικήσεις να παρέμβουμε.

Όσον αφορά την εικόνα με τα ελλείμματα και τα οικονομικά μεγέθη έγινε μια σημαντική βελτίωση με δείκτες που χρησιμοποιούνται από συγκοινωνιακούς φορείς παγκοσμίως. Συγκεκριμένα, είναι ότι κατά 28%, ενώ είδατε ότι το έργο έχει μείνει περίπου σταθερό, είναι ο περιορισμός κόστους πωλήσεων το 2016 σε σχέση με το 2012. Δηλαδή, έχουμε 26% κάτω το κόστος πωλήσεων. Όλο αυτό το σύστημα στοιχίζει 28% λιγότερο. Ο δε δείκτης ανάκτησης κόστους είναι το 61% σε σχέση με το 55% που ήταν το 2011. Επομένως, έχει γίνει μια πολύ σημαντική βελτίωση σε αυτό το θέμα.

Είναι οι συγκοινωνίες ανταγωνιστικές; Προφανώς, όχι και αυτό το αποδεικνύει, διότι, σχεδιάζουμε τις γραμμές να διαλειτουργούν μεταξύ ΜΕΤΡΟ και λεωφορείων και για το λόγο αυτό, όπου πάμε και ανοίγουν καινούργιες γραμμές ΜΕΤΡΟ αντίστοιχα μειώνονται οι γραμμές των λεωφορείων. Για παράδειγμα, όταν άνοιξε το Ελληνικό, οι γραμμές που πήγαιναν από τη Σαρωνίδα μέχρι το κέντρο της Αθήνας σταμάτησαν στο Ελληνικό. Μοιραίο είναι, όπως καταλαβαίνετε, για λόγους αριστοποίησης των διαδρομών και τα λοιπά, να μειωθούν τα αντίστοιχα οχηματοχιλιόμετρα. Αυτός ο χάρτης λοιπόν μας δείχνει ότι οδηγούμε στις γραμμές του ΜΕΤΡΟ περίπου όλες τις γραμμές τις λεωφορειακές και αφήνουμε κυρίως, γραμμές -κορμούς που δεν μπορούμε να καταργήσουμε. Τα μέσα σχεδιάζονται να είναι διαλειτουργικά και αυτό το συνεχίζουμε διαρκώς. Στο ερώτημα, φθηνότερες συγκοινωνίες, ήδη με τους ανέργους έχουμε πάει στο 54% να μετακινείται στα πλαίσια κοινωνικών πολιτικών, είτε δωρεάν, είτε μειωμένο.

Όσον αφορά τους βανδαλισμούς, δεν έγινε καμία σύλληψη. Έχουμε μνημόνιο με την Ελληνική Αστυνομία και στα πλαίσια του έγιναν συλλήψεις. Δεύτερον, στατιστική αλήθεια. Αν πάρει κανείς να δει τους βανδαλισμούς που γίνονταν και τα προηγούμενα χρόνια, είναι ίδιας ή και μεγαλύτερης τάξης σε άλλα φαινόμενα. Επομένως, δεν έχουμε έξαρση, έχουμε ένα φαινόμενο που έχει κοινωνικές αιτίες.

Επίσης, το σύστημα του ηλεκτρονικού εισιτηρίου είναι το πιο ανώνυμο που υπάρχει παγκοσμίως και θα κλείσω λέγοντας ότι έχει γίνει μια πολύ μεγάλη βελτίωση στις δημόσιες συγκοινωνίες τα δύο αυτά χρόνια. Με το σχέδιο της ομιλοποίησης έχουν δράσεις καινούργιες για πρώτη φορά, έχουν εκπονηθεί επιχειρησιακά σχέδια στους φορείς και στον όμιλο και όλο αυτό είναι ένα πρόγραμμα δράσης που παρακολουθούμε συστηματικά και μεθοδικά. Ευχαριστώ.

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

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Με συγχωρείτε, αλλά θα ήθελα να παρακαλέσω τον εκπρόσωπο του ΟΑΣΑ να μην δικαιολογεί τους βανδαλισμούς λέγοντας ότι υπάρχουν κοινωνικές αιτίες. Κοινωνικές αιτίες υπάρχουν για τους κοινωνικούς αγώνες, όχι για τους «μπαχαλάκηδες» και για τους βανδαλισμούς. Στο Κοινοβούλιο είμαστε, μην τα ισοπεδώσουμε όλα.

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

ΖΩΗ ΓΕΩΡΓΙΟΥ (Πρόεδρος του Δ.Σ. της «Οδικές Συγκοινωνίες Α.Ε.» (ΟΣΥ Α.Ε.)): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Θα ήθελα στο πλαίσιο της ομαδικότητας να παραχωρήσω το χρόνο μου στο Διευθύνοντα Σύμβουλο, κ. Γλυκό, παρότι ελπίζω να μη φανεί ότι τα συγκεκριμένα της ΟΣΥ που μερικά ήταν και ολίγον καυστικά αποφεύγω να τα απαντήσω.

ΖΩΗ ΓΕΩΡΓΙΟΥ (Πρόεδρος του Δ.Σ. της «Οδικές Συγκοινωνίες Α.Ε.» (ΟΣΥ Α.Ε.): Μια υπενθύμιση μόνο. Πέραν όλου του κοινωνικού έργου της ΟΣΥ που αναφέρθηκε, ξέχασα να σας πω για το λεωφορείο των αστέγων, φροντίδας και υγιεινής, το μοναδικό στην Ευρώπη, το τρίτο στον κόσμο.

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

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΛΥΚΟΣ (Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΣΥ Α.Ε.): Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε. Θα μου επιτρέψετε για δύο λεπτά, επειδή δεν μίλησα στις προηγούμενες ομιλίες που έγιναν από τους εκπροσώπους των φορέων, να πω, ότι ανέλαβα σχετικά πρόσφατα, πριν δυόμισι μήνες ως Διευθύνων Σύμβουλος στην ΟΣΥ και βεβαίως, μετά από δυόμισι μήνες, δεν θέλω να περιοριστώ μόνο σε διαπιστώσεις, αλλά να πούμε και κάποια πράγματα, τα οποία έχουν γίνει προς θετική κατεύθυνση. Τα προβλήματα, λίγο-πολύ, είναι γνωστά.

Προσωπικά, ίσως ήμουν τυχερός, διότι όταν ανέλαβα, είχε τακτοποιηθεί το θέμα των ληξιπρόθεσμων υποχρεώσεων, σε μεγάλο βαθμό. Ένα θέμα, το οποίο τέθηκε πολύ έντονα και κατά τη διαδικασία της επιλογής μου, κατά την οποία δεν ήμουν και ενήμερος, πρέπει να το ομολογήσω, αλλά, όταν ανέλαβα και πήγα στην υπηρεσία μου διαπίστωσα ότι αυτό είχε τακτοποιηθεί σε μεγάλο βαθμό. Και πιστεύω και σήμερα, μένει ένα υπόλοιπο, το οποίο πολύ σύντομα θα εξοφληθεί, ούτως ώστε να έχουμε να αντιμετωπίσουμε τα τρέχοντα προβλήματα, όσον αφορά τις ταμειακές μας υποχρεώσεις.

Δεν έχουμε τα τελικά στοιχεία της χρονιάς που πέρασε για να πούμε περισσότερα στοιχεία, όσον αφορά το αποτέλεσμα, την εκτίμηση την έχουμε, αλλά και αναλυτικότερα τα πεπραγμένα. Θα έχουμε την ευκαιρία να τα πούμε μια άλλη φορά και να τα ανακοινώσουμε δια της κανονικής οδού.

Σίγουρα, μπαίνοντας στην εταιρία και διαπιστώνοντας τα θέματα, τα οποία υπήρχαν, έπρεπε να γίνει μια ιεράρχηση. Ήταν αδύνατον να λυθούν προβλήματα, όπως π.χ., η ανανέωση του στόλου. Αυτό δεν μπορεί να γίνει σύντομα ή μέσα σε λίγους εβδομάδες ή λίγους μήνες. Ειλικρινά χαίρομαι, διότι αυτά έχουν μπει σε προγράμματα και άρα λοιπόν, έχουν δρομολογηθεί αποφάσεις και μάλλον, θα ανανεωθεί ο στόλος σε μεγάλο βαθμό τα επόμενα χρόνια και άμεσα τα 92 με 100 οχήματα που μπορούμε να πάρουμε μέσω του ΠΕΠ Αττικής, αλλά και με την ένταξη στο ΕΣΠΑ 2014-2021.

Άρα λοιπόν, το επείγον ήταν τα ανταλλακτικά. Ειπώθηκε και από τους προλαλήσαντες, σχετικά με το τι έγινε με την εκκρεμότητα που είχαμε με την εταιρία ΙΒΕΚΟ και βεβαίως, βλέποντας ότι το πρόβλημα εντάσσεται στο θέμα των ανταλλακτικών, η έλλειψη των οποίων ήταν η κύρια αιτία. Αυτό προσπαθήσαμε να το λύσουμε και είχαμε ένα επιτυχές αποτέλεσμα, δουλεύοντας ομαδικά και μέσα στα πλαίσια του ΟΑΣΑ και του Υπουργείου, αλλά και των στελεχών της εταιρίας και το αποτέλεσμα είναι πάρα πολύ θετικό. Θα σας πω ότι η ίδια η εταιρεία θα μας παραδώσει το 40% των ανταλλακτικών μέσα στους επόμενους δύο μήνες.

Αυτά, όσον αφορά τα λειτουργικά θέματα. Βεβαίως, η έλλειψη προσωπικού είναι γνωστή, αλλά, για να απαντήσω και στις ερωτήσεις, με έναν έμμεσο ή άμεσο τρόπο, είναι ότι, την έλλειψη προσωπικού πρέπει να τη δούμε πολύ αναλυτικά. Βεβαίως, υπάρχουν ελλείψεις, αλλά πριν πούμε ποια είναι αυτή η πραγματική έλλειψη, πρέπει να δούμε και πώς είναι δομημένη σήμερα η εταιρία που απασχολούνται, πόσοι και πού. Ρώτησε ο κ. Καραναστάσης, πόσοι είναι οι οδηγοί, πόσοι είναι οι τεχνίτες;

Οι οδηγοί μπορεί να είναι γύρω στους 3600, οι τεχνίτες περίπου 650 - 700, αλλά εδώ έχουμε το σημαντικό θέμα των ετεροαπασχολουμένων που νομίζω ότι έθεσε με την ερώτηση του ο κ. Καραναστάσης και που θέλουμε να το λύσουμε, διότι κάποιοι ετεροαπασχολούμενοι μπορεί να ασχολούνται έχοντας τα προσόντα, δηλαδή π.χ. από οδηγός να γίνει τεχνίτης, αλλά κάποιοι άλλοι δεν τα έχουν. Όλα αυτά πρέπει να τα ξεκαθαρίσουμε σύντομα.

Σχετικά με τους βανδαλισμούς μιλήσαμε. Βεβαίως, μας απασχολούν και τα συμβάντα με τις βλάβες των αυτοκινήτων. Δεν υπάρχει κάτι, το οποίο είναι πρωτοφανές, ό,τι συμβαίνει στα λεωφορεία είναι κάτι που συνέβαινε πάντα, δεν έχουμε αύξηση τέτοιων συμβάντων. Εμείς ως Διοίκηση, είμαστε υποχρεωμένοι να τα διερευνούμε και εσωτερικά και όπου χρήζει να γίνουν πειθαρχικές ενέργειες ή να οδηγηθούν στη Δικαιοσύνη κάποια θέματα και αυτό το κάνουμε.

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

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΤΕΦΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος Δ.Σ. της ΣΤΑ.ΣΥ. Α.Ε.): Θα αναφερθώ στο κορυφαίο θέμα που είναι η ασφάλεια, γιατί το να παραπλανούμε τον κόσμο, έχοντας τη σιγουριά και τις πιστοποιήσεις απ' όλα τα Μετρό σχεδόν στην Ευρώπη, ότι είμαστε το πιο ασφαλές σύστημα μετρό που υπάρχει. Αν δούμε τις περιπτώσεις που έχουν γίνει βανδαλισμοί στο σύστημα του μετρό είναι ελάχιστες και σε συνάρτηση με αυτές που υπήρχαν, δεν έχουν αυξηθεί και είναι τελείως λάθος να προσπαθούμε να δώσουμε στο επιβατικό κοινό μια λανθασμένη εικόνα περί ασφάλειας στο σύστημα του μετρό.

Θα ήθελα να πω ότι οι συντονισμένες προσπάθειες του Υπουργείου Μεταφορών και του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη και μετά από κοινή συνέντευξη τύπου που έδωσαν οι δύο Υπουργοί, ξεκινάει και γίνεται μια μεγάλη προσπάθεια να δοθεί ένας αριθμός ένστολων αστυνομικών μέσα στο σύστημα του Μετρό. Παράλληλα, με τα εσωτερικά συστήματα CCTV που έχουμε, είναι η πρώτη φορά που έχουν πιαστεί τρεις συμμορίες πορτοφολάδων, έχοντας απόλυτη συνεργασία με το Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη, έχουμε καθημερινές επαφές μεταξύ μας και θα ήθελα να κάνω μια παρατήρηση ότι είναι τελείως λάθος να λέμε, όπως ακούστηκε ότι οι «μπαχαλάκηδες» σπάνε τα μηχανήματα. Εγώ θα βάλω τη διάσταση, μήπως τα σπάνε ένα κομμάτι αυτών που αυτή τη στιγμή λυμαίνονταν τα πλαστά εισιτήρια και όλοι αυτοί έχουν χάσει ένα πολύ μεγάλο ποσόν που εισπράττανε; Γιατί τα ποσά αυτά είναι πολύ μεγάλα. Τέλος, θέλω να πω για μια συνεργασία που έχουμε συνάψει με την ΕΑΒ - δεν θέλω να επεκταθώ γιατί είμαστε ακόμη στην περίοδο της έρευνας - για ένα σύστημα ασφάλειας στο σύστημα του μετρό.

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

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΘΩΜΟΠΟΥΛΟΣ (Διευθύνων Σύμβουλος της ΣΤΑ.ΣΥ. Α.Ε.): Θα απαντήσω στα ερωτήματα που τέθηκαν από τους κύριους Βουλευτές. Δημοσίευση στοιχείων, σύγκληση στοιχείων προϋπολογισμού και απολογισμού, έθεσε ο κ. Καραμανλής. Τα στοιχεία μας, μου κάνει εντύπωση που δεν τα βρίσκει, γιατί είναι στο site της εταιρίας μας. Για μας, πρώτη φορά από πέρσι, όλες οι οικονομικές καταστάσεις σύμφωνα με τα διεθνή λογιστικά πρότυπα, αναρτώνται στο site μας. Οπότε, τα στοιχεία μας είναι γνωστά σε όλους, παρόλα αυτά είμαι στη διάθεσή του για να τα αποστείλω. Δεύτερον, πρέπει να έχει υπάρξει κάποια σύγχυση μεταξύ των στοιχείων. Υπάρχουν προϋπολογισμοί και απολογισμοί.

Όταν κάνουμε τη σύγκριση, τι θέλουμε να συγκρίνουμε; Σε καμία περίπτωση δεν μπορούμε να μπλέκουμε στοιχεία προϋπολογισμών με απολογισμούς. Είμαστε στην απόλυτη διάθεση, τα στοιχεία που έχουμε επιβεβαιώνουν ότι τα ελλείμματα μειώνονται και η τάση είναι συνεχώς πτωτική. Αυτό είναι αδιαμφισβήτητο. Σχετικά με την εξέλιξη των ληξιπρόθεσμων οφειλών, μέσα στο έτος η ΣΤΑΣΥ χρηματοδοτήθηκε και αποπλήρωσε 45,2 εκατομμύρια, ενώ είναι άμεσα άλλα 20 περίπου εκατομμύρια ληξιπρόθεσμα. Επίσης, σχετικά με τις αναφορές 2012-2014 από κάποιες εκθέσεις. Οι εκθέσεις αυτές, υπήρξαν και αξιολογήθηκαν από την τότε διοίκηση, αλλά δυστυχώς δεν έγινε τίποτα.

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

ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΑΠΠΑΣ (Πρόεδρος του ΔΣ του ΟΑΣΘ): Πρώτον, εμείς θεωρούμε ότι η ιστορία των συγκοινωνιών είναι ένα κοινωνικό αγαθό και με αυτή την έννοια έχει καθολικό χαρακτήρα και από αυτή την άποψη, θεωρούμε ότι μέχρι αυτή τη στιγμή καλύπτει ένα πολύ μεγάλο μέρος των στρωμάτων που θέλουν στήριξη από την πλευρά μας. Θα έλεγα ότι με τους επιεικείς υπολογισμούς, ένα 20% που σίγουρα είναι οι άνεργοι σήμερα τους καλύπτουμε. Δηλαδή, κατά 20% δώσαμε δωρεάν μετακίνηση σε πολίτες και μου κάνει εντύπωση το άλλο ερώτημα που αναφέρεται απλώς στα έσοδα. Επειδή το άκουσα από δύο.

Συνήθως, στην οικονομία μιλάμε για το οικονομικό αποτέλεσμα και το οικονομικό αποτέλεσμα είναι τα έσοδα και τα έξοδα. Και εμείς, τα έξοδα το έχουμε διακηρύξει σε πολλούς τόνους ότι θέλουμε να παίρνουμε από αυτούς που έχουν και να δίνουμε σε αυτούς που δεν έχουν. Αν αυτό δεν αρέσει είναι άλλο ζήτημα. Σε σχέση με τους διαγωνισμούς, δεν υπάρχει κανένας διαγωνισμός που να μην έγινε με διαφάνεια και καμία ανάθεση απευθείας. Θα σας πει γι’ αυτό μετά και ο κ. Παναγιωτίδης.

Σε σχέση με τα κυκλοφορούντα λεωφορεία. Θα σας δώσω λίστα αναλυτικότατη για τα καθαρά χλμ, γιατί είναι άλλο να λες ότι βγάζω λεωφορείο έξω και να μην κάνει έργο και διαφορετικό να κάνει πραγματικό έργο. Εμείς έχουμε και τα μεν στοιχεία και τα δε θα σας τα καταθέσω να τα δείτε για να δείτε ότι εμείς έχουμε σταθεροποιήσει και μάλιστα, το πρώτο 7μηνο του 2017 τα χλμ των κυκλοφορούντα ήταν λιγότερα από το 2016, ενώ το δεύτερο πεντάμηνο του 2017 είναι σχεδόν ίδια. Δηλαδή, ανακάμψαμε λιγάκι το κυκλοφοριακό έργο μας σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο που υπήρχε το 2016.

Έχει μια μεγάλη σημασία το γεγονός ότι από το 2012, υπάρχει μια σταθερή κάμψη στα χλμ τα καθαρά που κάνει το λεωφορείο, και μάλιστα, είναι ένα στοιχείο έρευνας ότι προκειμένου να δείχνουν ότι έχουν λεωφορεία έξω έβγαζαν κλειστά λεωφορεία, αλλά δεν έκαναν πραγματικά χλμ, δεν έκαναν δηλαδή συγκοινωνιακό έργο γιατί από τη σύμβαση το πρόβλημα ήταν πόσα λεωφορεία θα έχουν, σε σχέση με την παραίτησή μας από τη διεκδίκηση των δήμων. Ποιος είπε ότι παραιτηθήκαμε; Ήδη, έστειλα στον Υπουργό επιστολή και του ζητάω 134.000.000.

Έχω κάποιες τύψεις, γιατί αυτά βρήκα στα βιβλία και λέω ότι, αφού το λένε εκείνοι, θα είναι και ειλικρινές, όμως η αίτησή τους λέει ότι σημαντική είναι η απώλεια εσόδων του Ο.Α.Σ.Θ. για το διάστημα 2/7/2015 και έκτοτε, λόγω της ελεύθερης κυκλοφορίας ανέργων που θεσμοθετήθηκε και ζητάνε για αυτό πάνω από 5 εκατ. μόνο για το εξάμηνο αυτό, για το 2016 άλλα 10 κ.λπ., δηλαδή περίπου 20 εκατ. για τη μεταφορά ανέργων, η οποία δεν έγινε ποτέ και την οποία εμείς καθιερώσαμε. Πώς θα αντικρίσω τον κ. Σπίρτζη για να του πω «δώσε μου αυτά τα λεφτά»; Θα μου πει ότι μαζί το καθιερώσαμε.

Το είπα με κάθε ειλικρίνεια και θα ήθελα να παρακαλέσω, επειδή έχει μια σημασία, να έχουμε έναν ανοιχτό διάλογο ιδιαίτερα με τους Βουλευτές της Θεσσαλονίκης. Δεν έχουμε κανένα πρόβλημα να τους ενημερώνουμε αναλυτικά και να κάνουν οποιαδήποτε κρίση και επικρίσεις. Δεν έχουμε κανένα πρόβλημα, αλλά έχει μια σημασία κάθε φορά να συζητάμε επί πραγματικών δεδομένων, διότι, αν ο καθένας συζητά με βάση τι λέει η μια ή η άλλη εφημερίδα, εμείς έχουμε γεμίσει 1.000 σελίδες τόμους. Εμείς να χρηματοδοτήσουμε εφημερίδες που θα «παπαγαλίζουν» υπέρ ημών, αποκλείεται. Να το λάβουν υπόψη τους καθαρά και να το ακούσουν και από αυτό το βήμα.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΜΑΡΚΟΥ: Και «Στο Κόκκινο» βγαίνετε και δίνετε απαντήσεις.

ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΑΠΠΑΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Θ.) Και «Στο Κόκκινο» δίνουμε και στην ΕΡΤ δίνουμε, αλλά στα «παπαγαλάκια» ποτέ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κυρία Μάρκου, κάνατε την τοποθέτησή σας. Μη διακόπτετε.

ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΑΠΠΑΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Θ.): Κυρία Μάρκου, σας κάλεσα για να σας εξηγήσω αναλυτικότατα και δεν ήρθατε. Τι να κάνω τώρα;

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΜΑΡΚΟΥ: Εμείς μόνο ερωτήσεις κάνουμε, κύριε Παππά και θέλουμε απαντήσεις.

ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΑΠΠΑΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Θ.): Κάθε μήνα κάνουμε αναλυτική ενημέρωση για τα μέσα μαζικής ενημέρωσης και έχουμε πει, επίσης, ότι οποιοσδήποτε βουλευτής θέλει, να τον ενημερώνουμε. Δεν υπάρχει κανένα πρόβλημα. Το να παίρνουμε το οποιοδήποτε δημοσίευμα και να το «κουνάμε», εγώ δεν «ιδρώνω» από αυτά.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΜΑΡΚΟΥ: Κύριε Παππά, είμαι βουλευτής και κάνω κοινοβουλευτικό έργο.

ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΑΠΠΑΣ (Προέδρος του Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Θ.): Για το μεταφορικό έργο σάς εξήγησα και θα σας το δώσω σε νούμερα. Τα πραγματικά χιλιόμετρα είναι στην ίδια στάθμη με το 2016 το αντίστοιχο διάστημα. Τι άλλο να σας πω; Θέλετε να σας δώσω τον πίνακα;

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

ΣΑΒΒΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΙΔΗΣ (Διευθύνων Σύμβουλος του Ο.Α.Σ.Θ.): Επειδή ειπώθηκε κάτι για απευθείας αναθέσεις και διαγωνισμούς που έκανε ο Ο.Α.Σ.Θ., η σύμβαση ελεγκτών κομίστρου υπάρχει εδώ και χρόνια και έχει γίνει χωρίς διαγωνισμό. Έγινε με απευθείας ανάθεση και ήταν ένα 1,1 εκατ. το χρόνο. Κανείς δεν κατάλαβε στη Θεσσαλονίκη ότι αυτό το πράγμα υπήρχε χρόνια; Κανείς δεν κατάλαβε ότι πέρα από τη χαριστική σύμβαση του 1,1 εκατ., με τη σύμβαση αυτή, με προσθήκη ενός άρθρου, έδινε η διοίκηση διαφορά στα κόμιστρα έξτρα κέρδη στην εταιρεία; Κανείς δεν κατάλαβε ότι έδινε αμοιβή 50% όλων των προστίμων που θα εκδοθούν κατά τη διάρκεια της σύμβασης; Μιλάμε για συμβάσεις λεόντειες και ληστρικές. Είναι συμβάσεις τις οποίες κατήργησε η σημερινή διοίκηση και κάνει ελεγκτικό έργο μόνο με τα συνεργεία του Ο.Α.Σ.Θ., για αυτό και είναι ελλιπής αυτός ο έλεγχος, αλλά ο έλεγχος γίνεται. Αυτή, λοιπόν, τη σύμβαση καταργήσαμε.

Όσο αφορά τη σύμβαση για το φρέον και το αντιψυκτικό, αναλαμβάνοντας στις 10 Αυγούστου τον έλεγχο της κυκλοφοριακής μετακίνησης των λεωφορείων, διαπιστώσαμε ότι δεν υπήρχε ούτε μια σταγόνα φρέον μέσα στα λεωφορεία. Η σύμβαση είχε λήξει τον Ιούνιο από την παλιά διοίκηση. Πιστεύω ότι δεν την ανανέωσε σκοπίμως και είχαμε 40 βαθμούς στη Θεσσαλονίκη και είχαμε 400 λεωφορεία, τα οποία κυκλοφορούσαν χωρίς φρέον. Πήραμε δύο παρτίδες προμήθεια με 5,5 ευρώ από τον ΟΑΣΑ, τέλειωσε αυτή η ποσότητα και μετά προχωρήσαμε με πρόχειρους διαγωνισμούς στο διαδίκτυο. Έχω μπροστά μου τα τεύχη των προχείρων διαγωνισμών που βγάλαμε στο διαδίκτυο. Έχουν δώσει προσφορές 6 εταιρείες και έχουμε πάρει 6 με 7 φορές ποσότητες φρέον από τρεις διαφορετικές εταιρείες. Άρα, λοιπόν, δεν υπάρχει ανάθεση σε καμία εταιρεία. Υπάρχει πρόχειρος διαγωνισμός αναρτημένος στο διαδίκτυο. Θα σας τα δώσω να τα πάρετε.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΜΑΡΚΟΥ: *(Ομιλεί εκτός μικροφώνου)*

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κυρία Μάρκου, παρακαλώ. Εγώ συντονίζω εδώ.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΜΑΡΚΟΥ: Σε ποιο site;

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κυρία Μάρκου, είστε φιλοξενούμενη στην Επιτροπή. Σας δόθηκε ο λόγος. Παρακαλώ, μη διακόπτετε τους ομιλητές. Όταν λέω φιλοξενούμενη, εννοώ ότι δεν είστε μέλος της Επιτροπής. Παρακαλώ σεβαστείτε το. Μη διακόπτετε. Υπάρχει και η διαδικασία του κοινοβουλευτικού ελέγχου που μπορείτε να ασκήσετε ως βουλευτής. Παρακαλώ να μη διακόπτονται οι ομιλητές.

ΣΑΒΒΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΙΔΗΣ (Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΑΣΘ): Με βάση τον κανονισμό προμηθειών του ΟΑΣΘ, ο οποίος ισχύει, γίνεται πρόχειρος διαγωνισμός στο διαδίκτυο, παίρνονται προσφορές…

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΜΑΡΚΟΥ: Που στο διαδίκτυο; Που;

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κυρία Μάρκου, μη θέλετε να δημιουργήσετε εντυπώσεις και μη διακόπτεται.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΜΑΡΚΟΥ: Που στο διαδίκτυο; Είναι δημόσιος οργανισμός ο ΟΑΣΘ, που στο διαδίκτυο; Δεν υπάρχει στη ΔΙΑΥΓΕΙΑ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Παρακαλώ, σεβαστείτε τη θέση σας στην Επιτροπή και εσείς κ. Παναγιωτίδη, ολοκληρώσαμε, θέλετε να πείτε κάτι άλλο;

ΣΑΒΒΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΙΔΗΣ (Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΑΣΘ): Κάτι για τη σύμβαση καθαριότητας, όπου μίλησαν κάποιοι Βουλευτές και γι' αυτό, για την απευθείας ανάθεση. Υπήρχε σύμβαση καθαριότητας, πάλι με ένα εκατομμύριο ευρώ το χρόνο, ήταν φαίνεται το αγαπημένο νούμερο των διοικούντων, το ένα εκατομμύριο εκατό χιλιάδες το χρόνο. Υπήρχε μια σύμβαση καθαριότητας, η οποία είχε λήξει τον Σεπτέμβριο του 2016. Τον Σεπτέμβριο του 2016 είχε γίνει διαγωνισμός από την παλαιά διοίκηση, βγήκε ανάδοχος, για λόγους δικούς τους, προφανώς, δεν ξέρω, συναδελφοσύνης, αγάπης και δεν ξέρω τι άλλο, δεν έδωσαν την σύμβαση στον ανάδοχο.

Κάνανε συνεχείς επεκτάσεις στον παλαιό ανάδοχο, εμείς εισερχόμενοι στη νέα διοίκηση και επειδή δεν πρέπει να μένουν ούτε μια μέρα τα λεωφορεία χωρίς καθαρισμό, υλοποιήσαμε το διαγωνισμό της παλαιάς διοίκησης, αναδείξαμε τον ανάδοχο και του δώσαμε το δικαίωμα να ασκήσει αυτό το οποίο κέρδισε, δηλαδή, το διαγωνισμό, με 120.000 ευρώ φθηνότερα. Την περασμένη Τρίτη, δηλαδή, προχθές, έκανε και στο Συμβούλιο της Επικρατείας για ακύρωση του διαγωνισμού ο παλαιός εργολάβος και το Συμβούλιο της Επικρατείας επικύρωσε την απόφαση του Δ.Σ..

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε, τώρα…

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΜΑΡΚΟΥ: *Ομιλεί μη ακουώμενη*.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Μέσα στο χρόνο τον οποίον είχαν, απάντησαν.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΜΑΡΚΟΥ: Είναι εδώ, υπάρχει διαφορά μεγάλη…

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κυρία Μάρκου, σας έδωσα το λόγο πριν, ζητήστε το λόγο και σεβαστείτε το Προεδρείο.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΜΑΡΚΟΥ: Ζητάω το λόγο, γιατί δεν έχω πάρει απαντήσεις.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κυρία Μάρκου, δεν σας έδωσα το λόγο. Παρακαλώ, φιλοξενείστε στην Επιτροπή, σας δόθηκε ο λόγος και διακόπτετε, σας παρακαλώ.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΜΑΡΚΟΥ: Κύρια Πρόεδρε, δεν ήρθα για να κοιτάζω, αλλά για να παρακολουθήσω.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Βεβαίως, όχι όμως να διακόπτεται.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΜΑΡΚΟΥ: Έχω θέσει τόσα ερωτήματα, για το κόστος μετακίνησης…

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κύρια Μάρκου, δεν σας έδωσα το λόγο. Υπάρχει και Κοινοβουλευτικός Έλεγχος παραπέρα, αυτά ήταν τα οποία απάντησαν.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΜΑΡΚΟΥ: Με φιμώνετε;

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Δεν είναι φίμωση, να σέβεστε το ότι σας δόθηκε ο λόγος, παρά τον Κανονισμό, στη συμμετοχή σας, διότι είμαστε υπέρ…

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΜΑΡΚΟΥ: Με συγχωρείται, είναι υποχρέωση του Κανονισμού της Βουλής, για να πάρω το λόγο, μιλάτε σοβαρά;

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Είμαστε υπέρ του διαλόγου.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΜΑΡΚΟΥ: Τι διάλογος είναι αυτός, όταν δεν μπορώ να κάνω ερωτήσεις και όταν κάνω ερωτήσεις, δεν παίρνω απαντήσεις.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ωραία, εάν δεν δεχθήκατε απαντήσεις στα ερωτήματα, υπάρχει ο Κοινοβουλευτικός Έλεγχος, διάθεση φίμωσης δεν υπάρχει.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΜΑΡΚΟΥ: Μα ούτε και στον Κοινοβουλευτικό Έλεγχο δεν μου απαντούν.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κυρία Μάρκου, σας δόθηκε ο λόγος, πήρατε όποιες απαντήσεις, ικανοποιηθήκατε ή όχι, υπάρχει το ξαναλέω και ο Κοινοβουλευτικός Έλεγχος. Πριν μιλήσει ο κ. Υπουργός, ο τελευταίος φορέας που πρέπει να πάρει το λόγο είναι ο κ. Τσιώνας, Διευθύνων Σύμβουλος του Οργανισμού Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΣΙΩΝΑΣ (Διευθύνων Σύμβουλος του Οργανισμού Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης (ΟΣΕΘ)): Να απαντήσω και εγώ στις ερωτήσεις. Η μια έγινε σχετικά με το προσωπικό, όπου το χαρακτήρισε και ο ίδιος ως «μπλοκάκιδες» όπου είναι μια πρακτική εργασίας την οποία θεωρούμε ότι δεν πρέπει να υπάρχει στον ιδιωτικό τομέα, πόσο μάλλον στο δημόσιο. Έχει ακολουθηθεί από τον προηγούμενο φορέα, επί σειρά ετών, κατά παράβαση νομοθεσίας και όταν προσπαθούμε να πάμε σε λύσεις, προσπαθούμε να πάμε σε οριστικές και νόμιμες λύσεις.

Μία από τις 3 αναθέσεις που είναι αναρτημένη στο «ΔΙΑΥΓΕΙΑ», όπου αναφέρεται στην άλλη ερώτηση, αφορά στη νομική υποστήριξη για να λύσουμε, ακριβώς αυτό το θέμα, το οποίο είμαστε σε συνεργασία με το Υπουργείο και μπορεί να λυθεί μόνο όταν ο φορέας αποκτήσει τη πλήρη υπόστασή του, δηλαδή, να υπάρχει και η οργανική δομή για να μπορεί να εντάξει κόσμο. Δεν μπορεί να συνεχίσει μια διαδικασία, η οποία για κάποιους ξεκίνησε πριν από δεκαέξι χρόνια, όπου κάποιοι ήταν εργαζόμενοι εκεί για δύο χρόνια, έχουμε εκεί διαφορετικές περιπτώσεις, έχουμε διαφορετικά προβλήματα, όπου πρέπει να λυθούν με νόμιμο τρόπο, άπαξ, χωρίς να δημιουργούνται προβλήματα για κανέναν.

Αναφορικά με τις αναρτήσεις, που έγινε η ερώτηση γιατί είναι μόνο τρεις, η «Διαύγεια» έχει συγκεκριμένες προδιαγραφές για το ποιες πράξεις αναρτώνται. Υπάρχουν φορείς που αναρτούν τα πάντα γιατί δεν έχουν, ίσως, μπει στη διάκριση. Εμείς ό,τι έχουμε αναρτήσει είναι αυτό που έπρεπε να ανατεθεί, οι τρεις απευθείας αναθέσεις και, μάλιστα, είναι ο μοναδικός τρόπος με τον οποίο αυτή τη στιγμή μπορεί να λειτουργήσει ο φορέας γιατί δεν υπάρχει προσωπικό που να μπορεί να διενεργήσει διαγωνισμούς. Μπορούν να γίνουν μόνο απευθείας αναθέσεις, ήταν στα νόμιμα όρια για τις απευθείας αναθέσεις και ήταν απολύτως απαραίτητες για τη λειτουργία του Οργανισμού, γιατί, όπως σας είπα, λογιστήριο στο ΣΑΣΘ λειτουργούσε στον ΟΑΣΘ οπότε χρειαζόταν να υπάρχει κάποια λογιστική παρακολούθηση. Άρα, ήταν θέμα επιβίωσης ουσιαστικά και όχι κάτι παραπάνω.

Η ερώτηση που έγινε για την τηλεματική νομίζω είναι καίρια. Θέλω να διαχωρίσω δύο έννοιες πολύ βασικές. Η τηλεματική έχει τα δεδομένα και την εφαρμογή. Τα δεδομένα είναι απόλυτα του ΟΑΣΘ και εδώ έχει γίνει κάποια παρανόηση από τους συνεργάτες- τους ιδιώτες στο παρελθόν που θεωρούσαν τα δεδομένα δικά τους και γι' αυτό δημιουργήθηκαν και κάποια προβλήματα. Η εφαρμογή είναι του ιδιώτη. Άρα, τα δεδομένα είναι η απόλυτη ιδιοκτησία του ΟΑΣΘ και με τις συμβάσεις με τις οποίες έχουν υλοποιηθεί και το έχουμε συζητήσει με τους υπεύθυνους του ΟΑΣΘ και νομίζω ότι ήδη ασχολούνται με το θέμα, επιτρέψτε μου την έκφραση οι ιδιώτες είχαν μπει στο μαλακό υπογάστριο του ΟΑΣΘ γιατί τα χρήματα είναι αυτά που φαίνονται, αλλά η πληροφοριακή υποδομή είναι αυτή που καθορίζει και το σχεδιασμό και την εποπτεία και τα πάντα. Άρα, είναι ένα πολύ καίριο ερώτημα και χαίρομαι που έγινε και αυτό.

Ένα σχόλιο μόνο για το θέμα της οικολογίας που αναφέρθηκε. Νομίζω ότι στην πρόταση που ανέφερα για όραμα, έβαλα την λέξη βιώσιμη που, όπως είπα, έχει την περιβαλλοντική διάσταση και έχουν γίνει ήδη συζητήσεις γιατί με τον ν. 4412, όσοι έχουν υπόψη τους, προβλέπονται εργαλεία στα οποία μπορεί να συνυπολογιστεί το περιβαλλοντικό κόστος και είναι ένα εργαλείο που δεν υπήρχε στην ελληνική νομοθεσία. Άρα, οι αναθέσεις στο μέλλον μπορούν να γίνονται όχι μόνο με γνώμονα το οικονομικό κέρδος, αλλά και με γνώμονα τη μείωση της επιβάρυνσης του περιβάλλοντος και να έχουμε καλύτερες και ποιοτικότερες συγκοινωνίες.

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

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Θα ξεκινήσω ανάποδα, λόγω της έντασης, απαντώντας σε μερικές αναπάντητες ερωτήσεις της κυρίας Μάρκου.

Έγινε απευθείας ανάθεση για την καθαριότητα; Όχι! Τι έγινε; Ανατέθηκε στον μειοδότη της προηγούμενης διοίκησης που είχε κάνει διαγωνισμό και η προηγούμενη διοίκηση δεν ανέθετε στον μειοδότη, σ' αυτόν, δηλαδή, που έδωσε χαμηλότερη τιμή, κάνοντας συνεχώς επεκτάσεις της σύμβασης στην προηγούμενη σύμβαση που είχε με πολύ μεγαλύτερο κόστος για τον ΟΑΣΘ. Αλλά, κυρία Μάρκου, η επιχειρηματολογία που αναπτύξατε, δυστυχώς, είναι ταυτόσημη με την επιχειρηματολογία των ανθρώπων της προηγούμενης διοίκησης, του κ. Στεφανίδη.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΜΑΡΚΟΥ (εκτός μικροφώνου): Λυπάμαι πάρα πολύ κ. Υπουργέ!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κι εγώ λυπάμαι πάρα πολύ!

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΜΑΡΚΟΥ: Να μου πείτε που έγινε ανάρτηση!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Θα σας πω! Λυπάμαι γιατί κάνατε μια ερώτηση μόνο για τις αναπόσβεστες αξίες της περιουσίας. Θα σας πω γιατί μόνο για τις αναπόσβεστες. Διότι, οι αποσβεσμένες έπρεπε εδώ και 30 χρόνια να έρχονται στο ελληνικό δημόσιο και ποτέ δεν ήρθε μία βίδα και αναζητούμε που είναι αυτό το υλικό που όταν μια αξία κινητής ή ακίνητης περιουσίας του ΟΑΣΘ είχε απόσβεση. Που είναι; Που πήγε; Πήγε στους κάμπους; Πήγε στα βουνά; Που πήγε; Για τους μικρομετόχους που λέτε, δεν αμφισβητεί κανείς ούτε την εντιμότητα τους, αλλά ο κ. Παππάς εδώ ήταν πολύ κομψός, γιατί ιστορικά είναι κομψός στις εκφράσεις του. Δεν είπε ότι η απόδοση της κάθε μετοχής των μετόχων έφτασε μέχρι και το 745% του καταβεβλημένου μετοχικού κεφαλαίου. Εάν πάτε σε οποιαδήποτε χώρα της Λατινικής Αμερικής, σε κεντρική χώρα του καπιταλισμού, όπου και να πάτε στον πλανήτη μας, δεν υπάρχει τέτοια απόδοση 745%!

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΜΑΡΚΟΥ (εκτός μικροφώνου): Σε τι βάθος χρόνου;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Τι εννοείτε; Το χρόνο! Έφτασε μέχρι και 745%! Τι λέτε τώρα; Εάν θέλετε να μου πείτε κι εμένα να πούμε στον ΣΥ.ΡΙΖ.Α. το τι ανακάλυψε ο ΟΑΣΘ, να βγούμε και από την κρίση ως χώρα και από τα πάντα με τέτοιες αποδόσεις!

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΜΑΡΚΟΥ: Τότε γιατί αρνείστε να έρθετε σε επαφή με τους μικρομετόχους και να τους δείτε;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ποιος αρνήθηκε; Μου ζήτησε εμένα κανείς συνάντηση και αρνήθηκα; Για όνομα του θεού. Και ο κ. Παππάς ήταν πολύ «κομψός», γιατί απέκρυψε εδώ από τους βουλευτές και το «μέμφομαι» γι' αυτό για τη μαύρη αγορά των μετοχών.

Κάποια στιγμή, λοιπόν, θα πρέπει οι αρμόδιες αρχές να δουν, πόσο πωλιόντουσαν οι μετοχές του ΟΑΣΘ, από ποιους, πόσο δηλώνουν ότι πουλήθηκαν και αν ήταν νόμιμο που πωλιόντουσαν.

Διότι, οι μετοχές αυτές δόθηκαν, τότε που δόθηκαν, στις δημοκρατικές περιόδους της χώρας μετά το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο και έτσι στήθηκε η Θεσσαλονίκη, ως πρωτεύουσα του παρακράτους, στους ανθρώπους που κατείχαν τα λεωφορεία. Σε κανέναν άλλον δεν δόθηκε αυτό το δικαίωμα. Πώς αυτό έγινε αντικείμενο μετά εμπορίας των μετοχών ή ποσοστού των μετοχών και μάλιστα, με άλλες τιμές. Έβλεπες δηλαδή στα μεσιτικά γραφεία, ποσό πουλιέται η μετοχή του ΟΑΣΘ, αλλά αν δεις στην πράξη στο ποσό πουλιόταν η μετοχή του ΟΑΣΘ, δεν έχει καμία σχέση. Τώρα, θα δούμε συγκριτικά μερικά πράγματα για να καταλάβουμε τι γινόταν με αυτά όλα.

Επίσης, επειδή ακούστηκαν και άλλα, μια από τις συμβάσεις που υπήρχαν και έχω ενημερωθεί, είναι ότι μία από αυτές τις εταιρείες που η προηγούμενη διοίκηση του ΟΑΣΘ είχε πραγματικά μια αγάπη, με στοργή, με όλα αυτά, ήταν η σύμβαση σε ιδιώτη που αναλάμβανε να επικοινωνεί και να δίνει συνέντευξη τύπου, να προωθεί την επικοινωνία της διοίκησης του ΟΑΣΘ, σε site, σε εφημερίδες της Θεσσαλονίκης και αλλού.

Άρα, μπορούμε να καταλάβουμε, το διάστημα 2015-2016 μέχρι να ψηφίσουμε το νόμο, όχι για την κρατικοποίηση, για να την «σπάσουμε» στις νεοφιλελεύθερες δυνάμεις, αλλά στην ηγεσία της Ν.Δ., όχι στην Ν.Δ.. Άρα, αποιδιωτικοποίηση του ΟΑΣΘ, αυτό κάναμε.

Λοιπόν, καταλαβαίνουμε τα δημοσιεύματα που υπήρχαν για μας και σε προσωπικό και σε πολιτικό επίπεδο στα μέσα της Θεσσαλονίκης.

Καταλαβαίνουμε και τον πόνο που νιώθουν όσοι δεν μπορούσαν να πάνε στην ιδιωτική εταιρεία να πάρουν αυτό που έπρεπε για να προωθήσουν τις θέσεις του ΟΑΣΘ ενάντια στην κυβέρνηση, τη δημοκρατικά εκλεγμένη, αλλά τι να κάνουμε; Αυτά έχει ζωή. Δυστυχώς, η χώρα μας είναι για αυτές τις δυνάμεις μια δημοκρατική χώρα και εκλέγει κυβερνήσεις.

Τώρα, τι γινόταν στη Θεσσαλονίκη; Για να το δούμε σε σχέση με την Αθήνα. Έχουμε τον ΟΑΣΑ που σχεδιάζει το μεταφορικό έργο και ελέγχει τους δύο εποπτευόμενους φορείς του μετρό και των λεωφορείων χονδρικά και έχει φτιάξει το σύστημα τηλεματικής. Έκανε διαγωνισμό. Λειτουργεί το σύστημα τηλεματικής; Λειτουργεί. Είναι άλλη εποχή σε σχέση με τη δική μας εποχή που πηγαίναμε στη στάση και τρέχαμε να προλάβουμε το λεωφορείο ή να περιμένουμε μία ώρα στη στάση; Έχουμε στη Θεσσαλονίκη σύστημα τηλεματικής; Έχουμε θεωρητικά. Έχει τους πραγματικούς χρόνους, τα πραγματικά λεωφορεία; Όχι.

Τι έχει; Έχει 520 λεωφορεία αυτό το σχεδιασμό που ορίζει ο νόμος. Άρα, όταν πάω εγώ στην Θεσσαλονίκη να ενημερωθώ πότε είναι τα δρομολόγια δεν ίσχυε και δεν ισχύει γιατί δεν υπήρχαν ποτέ 520 λεωφορεία.

Χαλάει ένα λεωφορείο γιατί έχουν καμία δεκαπενταετία να συντηρηθούν αυτά τα λεωφορεία και δεν ήταν στους υπαλλήλους του ΣΑΣΘ ή του ΟΣΕΘ ή έστω του ΟΑΣΘ ο χειρισμός συστήματος, άρα δεν ενημερώνεται άμεσα ότι χάλασε το λεωφορείο, ώστε να γνωρίζει ο πολίτης που περιμένει στη στάση πότε είναι το δρομολόγιο να έρθει και σε ποιον πραγματικό χρόνο. Εδώ, όμως, υπάρχει και κάτι ακόμα χειρότερο.

Το σύστημα δεν ανήκε, όπως είπε και ο Πρόεδρος του ΟΣΕΘ, στο ΣΑΣΘ, δεν είχε πρόσβαση στο ΣΑΣΘ που ήταν ο υπεύθυνος Οργανισμός, αλλά ούτε στον ΟΑΣΘ. Στον ιδιώτη άνηκε, σε αυτόν με την «προδέρμ» σε έναν από αυτούς με την «προδέρμ» .

Δεν είχε ο ίδιος ο ΟΑΣΘ ούτε τους κωδικούς, ενώ για τον ΣΑΣΘ δεν συζητάμε, όπου εκεί δεν υπήρχαν ούτε στοιχεία να κάνει έλεγχο στοιχειωδώς.

Αυτή, λοιπόν, ήταν η κατάσταση στη Θεσσαλονίκη και είναι ένα πολύ πετυχημένο σύστημα και πιστεύω, ότι πρέπει να γίνει αυτό που λένε «best practice» για όλες τις ευρωπαϊκές αστικές συγκοινωνίες, δημόσιες ή ιδιωτικές.

Έχουμε και άλλα για τη Θεσσαλονίκη και δεν μπορούμε να σταματήσουμε να μιλάμε, γιατί μπορούν να βγουν, τουλάχιστον, 12 διδακτορικά από αυτά που γινόντουσαν στον ΟΑΣΘ και θα τα δούμε στη συνέχεια, γιατί θα είναι το «ποτήρι πολύ πικρό» και θα το πιούν αυτοί που πρέπει μέχρι την τελευταία σταγόνα.

Ένα είναι δεδομένο ότι αυτοί που έζησαν για δεκαετίες μηχανισμούς, είτε γκρίζους, είτε παρακρατικούς, είτε κομματικούς στη Θεσσαλονίκη μέσω του ΟΑΣΘ, να τους ξεχάσουν.

Θα ήθελα να δώσω και μια τελευταία ενημέρωση, επειδή έγινε ερώτηση. Βγήκε, ήδη, ο διαγωνισμός αυτή την εβδομάδα επιτέλους για να καταγράψει το Υπουργείο, ποια είναι η περιουσία, κινητή και ακίνητη του ΟΑΣΘ που έχει έρθει, πλέον, στην περιουσία του ελληνικού δημοσίου και δεν είναι στα χέρια όσων έπαιζαν εκατομμύρια ευρώ κάθε χρόνο και επιτέλους θα ξέρουμε, ποιες είναι οι αποσβεσθείσες και ποιες οι μη αποσβεσθείσες αξίες στη συνέχεια, όταν το Σ.τ.Ε. αποφασίσει σε σχέση με την προσφυγή που έχουν κάνει κάποιοι, πολύ σύντομα.

Πάμε τώρα στην Αθήνα, όπου είπε ο κ. Παπαδόπουλος ότι έπεσαν μερικές βόμβες και δεν υπήρχε απάντηση. Θα πέσουν και άλλες «βόμβες» στη δευτερομιλία, γιατί μας κατηγορούν, όταν λένε κάποια στελέχη μας ή φίλοι μας ότι είμαστε κυβέρνηση και δεν έχουμε την εξουσία.

Αλήθεια είναι. Την εξουσία, την κακώς εννοούμενη εξουσία, όπως την είχε ο παλαιοκομματισμός δεν τη θέλουμε, αλλά είναι καλό να γνωρίζει ο ελληνικός λαός τι ισχύει για τους μηχανισμούς που έχει κάνει ο παλαιοκομματισμός στη χώρα.

Διαβάζω, λοιπόν, κομμάτια, κυρία Πρόεδρε, από την Έκθεση που ανέφερα πριν.

«Ο κ….» τάδε, δεν θα πω τα ονόματα « έδωσε έμφαση στο γεγονός πως ενόσω μέχρι τις 11 Μαΐου του 2017 οι παρουσιαζόμενες βλάβες κυμαίνονταν στον αριθμό των 113 ημερησίως, αυξήθηκαν με ραγδαίους ρυθμούς στις 205 μέχρι τις 26 Μαΐου φτάνοντας τις 237 στις αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας στα λεωφορεία».

Ξαφνικά, λοιπόν, φύσηξε νοτιάς, αρρώσταιναν τα λεωφορεία, δεν υπήρχε κάτι ιδιαίτερο για να γίνεται αυτό από ό,τι λέει η Έκθεση, όμως επεσήμανε την παρέμβαση στο έργο μελών του σωματείου τεχνητών των εργαζομένων ΟΑΣΑ - ΟΣΥ, δηλαδή, του σωματείου που είπε πριν ο κ. Καραμανλής, ότι τους ενημέρωνε για τον αριθμό των λεωφορείων που έβγαιναν. Υπήρχε παρέμβαση.

Να το ξαναπώ: «επεσήμαινε την παρέμβαση στο έργο των μελών του σωματείου τεχνητών εργαζομένων ΟΑΣΑ – ΟΣΥ, οι οποίοι παρενέβησαν ακόμη και σε υπηρεσιακή συζήτηση τεχνικής φύσεως, που είχε ο ίδιος στο γραφείο του κεντρικού συνεργείου με τον αρμόδιο προϊστάμενο βάρδιας».

Προχωρώ στο αμέσως επόμενο και αφορά στα «ευρήματα» της Eπιτροπής: «Προέκυψε μεγάλη και αδικαιολόγητη αύξηση των εντοπιζόμενων βλαβών στα οχήματα του αμαξοστάσιου, η οποία προσεγγίζει αριθμητικά το 100% της μέχρι πρότινος συνήθους εικόνας, κατάσταση που αρχίζει αυξητική από το δεύτερο δεκαπενθήμερο του Μαΐου και συνεχίζεται μέχρι σήμερα. Δεν υφίσταται σημαντικό ή απρόβλεπτο γεγονός να αιτιολογήσει την απότομη αύξηση του αριθμού των βλαβών, η ροή των ανταλλακτικών είναι εντός των συνήθων ορίων» κ.τ.λ..

Διαβάζω παρακάτω, για να δούμε για «το τι βόμβες», -που λέει και ο κ. Παπαδόπουλος,- θα πέσουν.

«Η αιτιολογία αφαίρεσής τους», λέει για κάποια ανταλλακτικά, συγκεκριμένα για τα δισκόφρενα, «η ύπαρξη των συγκεκριμένων εξαρτημάτων στο χώρο του μηχανουργείου και σύμφωνα με τις καταθέσεις του διευθυντή και της υποδιευθύντριας, η αιτιολογία αφαίρεσής του και από ποιο ακριβώς τεχνικό προσωπικό, καθώς και από ποια ακριβώς οχήματα αφαιρέθηκαν, ήταν σε άγνοια της διεύθυνσης του αμαξοστάσιου». Αφαιρούσαν, μόνοι τους. Υπέροχη δράση!

Μετά έβγαιναν και έδιναν συνεντεύξεις ότι δεν έχουμε ανταλλακτικά και πήγαιναν τα κανάλια μέσα στα αμαξοστάσια για τη συντήρηση και μετά δεχόμασταν Επίκαιρες Ερωτήσεις από την Αξιωματική Αντιπολίτευση και από όσους έχουν συνεργαστεί με την Αξιωματική Αντιπολίτευση. Τώρα, θα ήθελα να πάμε στην κατάθεση άλλων πραγμάτων για να καταλάβουμε όλοι τι γίνεται.

Διαπιστώνονται, λέει, τα εξής: «Παρουσιάζεται δυσλειτουργία του αμαξοστασίου από την άρνηση προϊσταμένων στην εκτέλεση εντολών του διευθυντή του αμαξοστασίου».

Το πιο ωραίο είναι - αυτό είναι πάρα πολύ ωραίο, γιατί αφορά κάποιους συνδικαλιστές του σωματείου που ενημερώνουν την Αξιωματική Αντιπολίτευση, που είπε ο κ. Καραμανλής, που λέει στην κατάθεσή του στην Επιτροπή που διερευνά αυτή την ιστορία ότι «εάν αφήναμε αυτά στη διοίκηση του εκάστοτε αμαξοστασίου ή στη διοίκηση της εταιρίας να τα κάνει, τότε δεν θα κυκλοφορούσαν ούτε λεωφορεία», λέει ο Πρόεδρος του Σωματείου που ενημέρωνε την Αξιωματική Αντιπολίτευση.

Να το επαναλάβω, λέει, «εάν αφήναμε αυτά στη διοίκηση του εκάστοτε αμαξοστασίου ή στη διοίκηση της εταιρίας» πιστεύω ότι ο κ. Γλυκός και η κυρία Γεωργίου πρέπει να φύγουν, υπάρχει ο εν λόγω πρόεδρος σωματείου να το κάνουν, «τότε δεν θα κυκλοφορούσαν τα λεωφορεία». Έχει και άλλα ενδιαφέροντα και όταν βγει το πόρισμα στη δημοσιότητα, θα γελάσουμε πάρα πολύ, πικρά όμως, για το τι παραλάβαμε στις αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας. Πικρά.

Βέβαια, δεν θα δώσουν καμία απάντηση και για το μετρό και τα λεωφορεία, αλλά επειδή ο κ. Δημαράς, έκανε μια ερώτηση, για το εάν είναι στη Δικαιοσύνη, θα ήθελα να σας διαβάσω ένα-ένα τα έγγραφα για να δείτε το τι γίνεται και επειδή έγινε και ντόρος για το ηλεκτρονικό εισιτήριο. Ακούστε, τώρα, για το ηλεκτρονικό εισιτήριο. Έχω μπροστά μου τα τρία διαφορετικά πορίσματα ή μάλλον τις γνωμοδοτήσεις της Αρχής Προσωπικών Δεδομένων.

Άρα, μετά το τρίτο - και θέλω να ευχαριστήσω τον Πρόεδρο της Αρχής, τον κ. Μενουδάκο, για αυτό που έγινε στην τρίτη γνωμοδότηση - μπορούμε επιτέλους μέσω του διαδικτύου να βγάλουμε όλοι προσωποποιημένη κάρτα και να έρθει ταχυδρομικά στο σπίτι μας, χωρίς κόστος. Άρα, ένα θέμα λύθηκε.

Υπάρχει, όμως, ένα απόσπασμα του βιβλίου συμβάντων της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας, που πριν από λίγες μέρες διαπιστώνει, ότι είχαμε εμπρηστικό αυτοσχέδιο μηχανισμό. Πού; Στο κέντρο που έβγαζε τις προσωποποιημένες κάρτες ΣΤΑΣΥ. Εμπρησμό. Αυτά δεν σας είπε κανένας Πρόεδρος Σωματείου; Δεν έχετε εκεί δικούς σας ανθρώπους ή συνδικαλιστές και δεν ξέρει κανείς τίποτα; Ότι εκεί που βγάζαμε για τους πολίτες προσωποποιημένες κάρτες, κάποιος πήγε και έσπασε τον υαλοπίνακα, έριξε στουπί που ήταν ποτισμένο με βενζίνη, φλόγα, σπίρτα, αναπτήρα κ.τ.λ.; Αν δεν το έχετε, να σας το δώσουμε για να καταλάβετε πώς λειτουργούν τα κυκλώματα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Εγώ δεν αμφισβητώ τα στοιχεία. Ακούστε με λίγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Όχι, δεν τα αμφισβητείτε, αλλά δεν κάνατε …..

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Εσείς ξεσηκώσατε τον κόσμο περί προσωπικών δεδομένων αντικρούοντας την πρόταση της Ν.Δ. και έρχεται τώρα ο Πρόεδρος της Επιτροπής και σας λέει ότι δεν υπάρχει κανένα πρόβλημα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Εμείς; Καλά. Όχι, δεν θέλετε να δείτε και τα τρία.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Ποιος έβαλε εμπρηστικό μηχανισμό; Να μας πείτε ποιον κατηγορείτε;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Οι γνωμοδοτήσεις είναι τρεις. Θα σας πω ποιον κατηγορώ, μην ανησυχείτε, εγώ δεν «μασάω» τα λόγια μου.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Να το ακούσουμε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Εδώ είναι τρεις οι γνωμοδοτήσεις, ξέρετε να διαβάζετε. Οι δύο είναι από την Αρχή Προστασίας Προσωπικών Δεδομένων που απορρίπτουν και το τρίτο είναι το …..

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Εν πάση περιπτώσει, κύριε Υπουργέ, δεν αμφισβητώ τα στοιχεία που λέτε, όμως, εδώ σας ρωτούσε μια συνάδελφός για τρεις διαγωνισμούς, που δημοσιεύθηκαν;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Μιλάτε για τον ΟΣΕΘ στη Θεσσαλονίκη.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Ξέρετε ότι η δημοσιότητα είναι η ψυχή της δικαιοσύνης, το οποίο, το ξέρετε και το λέτε και εσείς και δεν πήραμε απάντηση ούτε από τον κ. Παππά, αλλά ούτε και από εσάς. Γιατί δεν αναζητήθηκαν στο διαδίκτυο;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Μπουκώρο, δημοσιεύθηκε στην σελίδα του ΟΑΣΑ. Μπείτε να το δείτε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Επιτρέψτε μου, κύριε Υπουργέ, καλόπιστα. Σας ακούω με προσοχή. Θέλω ειλικρινά να ρωτήσω, γιατί αυτοί οι διαγωνισμοί να μην αναρτηθούν στη «Διαύγεια» και να δίνονται απαντήσεις στο διαδίκτυο;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Θα σας πω, κύριε Μπουκώρο. Αφήστε με να σας απαντήσω. Δεν θέλετε να σας απαντήσω.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Θα μας απαντήσετε, ακούστε, τελειώνω. Πριν από είκοσι χρόνια στην Αμερικανική Γερουσία, ένας αμερικανικός γερουσιαστής είπε το εξής: «Προσπαθώντας να βρεις το διαγωνισμό στο διαδίκτυο, γενικώς είναι σαν να προσπαθείς να βγάλεις το κουνάβι από τη τρύπα του».

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Αυτά να τα πείτε στο Κ.Κ.Ε., όχι σε μένα, εγώ τα ξέρω.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Έχουμε τη «Διαύγεια», γιατί να μην μπαίνουμε εκεί;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Θα σας απαντήσω σε αυτό, κύριε Μπουκώρο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Θα απαντήσετε σε αυτό;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Βεβαίως, θα απαντήσω. Προφανώς, λοιπόν, εμείς δεν έχουμε να κρύψουμε κάτι. Δεν στηρίζουμε τον κ. Στεφανίδη, αλλά δεν είμαστε και «Χουντίνι», όπως ήσασταν εσείς η Ν.Δ., να λέμε κάτι στη Βουλή και να γίνεται.

Άρα, ο ΟΑΣΘ που είναι υπό εκκαθάριση, ο ΟΣΕΘ και οι οργανισμοί που τους αφήσατε στην κατάσταση που τους αφήσατε, θα πρέπει να έχουν διαδικασίες που δεν τις είχαν να δηλωθούν στις αρμόδιες αρχές οι αρμόδιοι υπάλληλοι που δεν ήταν ποτέ δηλωμένοι να πάρουν κωδικούς που δεν έχουν.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Ποσό; *(Ομιλεί εκτός μικροφώνου)*

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ακούστε με. Αφήστε με να ολοκληρώσω, αν θέλετε να ακούσετε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Σας ακούω καλόπιστα. *(Ομιλεί εκτός μικροφώνου)*

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Επομένως, οι διαγωνισμοί που γίνονται σήμερα από τον ΟΑΣΘ, αναρτώνται στη σελίδα του και όταν ολοκληρωθεί αυτή η διαδικασία, θα αναρτιόνται και στη «Διαύγεια» και αυτοί που έχουν γίνει στο παρελθόν που δεν είχαν να καν κωδικούς και αυτοί που θα γίνουν στο μέλλον.

Δυστυχώς, από τις 10 Αυγούστου, που ανέλαβαν οι άνθρωποι, είχαν να λύσουν πολύ σημαντικότερα προβλήματα και να υπάρχουν και λεωφορεία στους δρόμους Θεσσαλονίκης.

Δυστυχώς, ούτε εμείς είμαστε μάγοι και να πούμε ότι «θα πάμε να πάρουμε λεωφορεία, όταν έπρεπε στο λογαριασμό του ΟΑΣΘ να είναι 38 εκατομμύρια και ήταν 700 ευρώ».

Τώρα στην Αθήνα, υπάρχει το πόρισμα της KPMG με διαγωνισμό που έκανε ο ΟΑΣΑ. Υπήρχαν καταμετρήσεις σε κλειστά κουτιά εισιτηρίων, καρτών κ.λπ. που καταγράφηκε. Βρέθηκαν μέσα τρομερά πράγματα σε αυτά τα κουτιά με τα εισιτήρια, υπάρχουν και φωτογραφίες και αποδεικτικό υλικό, γιατί η διαδικασία που είχαν οι προηγούμενες διοικήσεις ήταν να καταστρέφονται τα εισιτήρια, ως κιλά χαρτιού και όχι ως αριθμός εισιτηρίων, αριθμός καρτών κ.λπ. όπως θα έπρεπε για να γίνεται απογραφή.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Δεν καλύπτουμε κανέναν, μη δημιουργείτε αυτή την εντύπωση. *(Ομιλεί εκτός μικροφώνου)*

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Εδώ, λοιπόν, ανοίχτηκαν αυτές οι κούτες που δεν είχαν προλάβει να τις καταστρέψουν ως κιλά χαρτιού, τις οποίες καταγράψαμε και βρήκαμε μέσα πέτρες, μελανοταινίες, διάφορα, εκτός από τα εισιτήρια. Ήταν ασφαλισμένα κουτιά.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Βεβαίως, όσοι πρέπει να απολογηθούν, θα απολογηθούν. Τα πάντα είναι στη Δικαιοσύνη και αυτοί. Υπάρχει Έκθεση Ελέγχου για την εταιρία ΣΤΑΣΥ. Άλλη μια αξιολόγηση διαδικασίας εσόδων από εισιτήρια, κουπόνια και ρολά του ομίλου ΟΑΣΑ. Επίσης, αξιολόγηση διαδικασίας εσόδων από εισιτήρια, κουπόνια και ρολά.

Απογραφή αποθεματικών κουπονιών στο Τμήμα Καταμέτρησης της ΣΤΑΣΥ, στο Σταθμό Εθνικής Άμυνας. Είναι ο μόνος χώρος του Μετρό της ΣΤΑΣΥ που δεν είχε κάμερες να λειτουργούν. Ήταν το κεντρικό της ταμείο. Δεν ξέρω, αν το καταλαβαίνετε αυτό. Ο μόνος χώρος. Όλοι οι άλλοι έχουν. Αξιολόγηση διαδικασίας εσόδων από εισιτήρια, κουπόνια και ρολά εισιτηρίων. Ποιο είναι το παράδοξο;

Το παράδοξο είναι ότι τις έχω καταθέσει στο Κοινοβούλιο, Υπήρχαν δύο εκθέσεις, η μία του 2012 και μία το 2014, που τα έλεγαν, ποιες είναι οι γκρίζες και μαύρες διαδικασίες που επέτρεπαν να γίνεται όλη αυτή ιστορία με πλαστά εισιτήρια, με διακίνηση χρημάτων και όλα τα υπόλοιπα.

(ομιλίες εκτός μικροφώνου)

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Δεν ξέρω. Να τον ρωτήσετε. Γενικός σας διευθυντής ήταν αυτός που ήταν. Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος ΣΤΑΣΥ είναι γενικός διευθυντής της Νέας Δημοκρατίας.Τον βάλατε γενικό διευθυντή.

Με δύο λόγια, εμείς θα πάμε σε μια άλλη εποχή στις αστικές συγκοινωνίες στα δύο μητροπολιτικά κέντρα, δημόσιες αστικές συγκοινωνίες και καλούμε το Κ.Κ.Ε., πραγματικά επειδή πιστεύουμε, παρά την καταψήφιση της αποϊδιωτικοποίησης του ΟΑΣΘ ότι είναι υπέρ των δημοσίων αστικών συγκοινωνιών, να έρθει και να συνδράμει στη λειτουργία, στο διάλογο και στη βελτίωση και σε όποια άλλη δύναμη πιστεύει στις δημόσιες αστικές συγκοινωνίες.

Επειδή, όμως, έχουμε να αντιμετωπίσουμε δύο μεγάλα μητροπολιτικά κέντρα που ένα μεγάλο κομμάτι τους ανήκουν στα αστικά ΚΤΕΛ, το έχουμε εξαγγείλει και πολύ σύντομα θα γίνει και στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη ο καθορισμός των δρομολογίων των ΚΤΕΛ Αττικής και των ΚΤΕΛ του παλιού Νομού Θεσσαλονίκης, θα ενταχθούν στο σχεδιασμό του ΟΑΣΑ και του ΟΣΕΘ, ώστε να μην έχουμε άλλους αποκλεισμούς.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Κύριε Υπουργέ, επειδή δεν μας ακούσατε. Παρακαλούμε να διαβάσετε τα πρακτικά να δείτε την τοποθέτησή μας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Κατσώτη, ξέρω την τοποθέτηση του Κ.Κ.Ε. και παρακολουθώ με πολύ μεγάλη επιμέλεια, ιδιαίτερα με το Κ.Κ.Ε., έχω ιδιαίτερη ευαισθησία ιστορικά. Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε κατ’ αρχάς όλους τους προσκεκλημένους που συνεισέφεραν στην ενημέρωση των Βουλευτών και τον κ. Υπουργό.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Βράντζα Παναγιώτα, Γκαρά Αναστασία, Δημαράς Γεώργιος, Καρακώστα Ευαγγελία (Εύη), Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Παπαδόπουλος Νικόλαος, Συρμαλένιος Νικόλαος, Μηταφίδης Τριαντάφυλλος, Δήμας Χρίστος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Οδυσσέας, Τζελέπης Μιχαήλ, Ζαρούλια Ελένη, Παναγιώταρος Ηλίας, Σαχινίδης Ιωάννης, Κατσώτης Χρήστος, Δελής Ιωάννης και Γεωργιάδης Μάριος.

Τέλος και περί ώρα 17.50΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ ΜΑΡΙΟΣ ΚΑΤΣΗΣ**