
Χρ. Σπίρτζης: Το ηλεκτρονικό εισιτήριο θα λειτουργήσει άμεσα στις συγκοινωνίες της Αθήνας

2017/07/10 19:40 στην κατηγορία MMM

«Ούτε έχουμε αλλάξει, ούτε έχουμε παραδοθεί. Όπου μπορούμε ασκούμε πολιτικές σύμφωνες με την δική μας αντίληψη, με τις δικές μας προτάσεις. Ο ΟΑΣΘ είναι ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα», απαντά ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών Χρήστος Σπίρτζης, με συνέντευξή του, στο Αθηναϊκό/Μακεδονικό Πρακτορείο Ειδήσεων, στην κριτική που δέχεται από την αντιπολίτευση.

«Τους μεγάλους», όπως τους χαρακτηρίζει, «αυτοπροσδιοριζόμενους μεταρρυθμιστές της νεοφιλελεύθερης ΝΔ και της δεξιάς σοσιαλδημοκρατίας».

«Δεν θα ήταν κακό σε κάποια θέματα να μιμηθούν είτε τον Κωνσταντίνο Καραμανλή είτε τον Ανδρέα Παπανδρέου. Δεν θα τους κατηγορήσει κανείς, έξω από τα κόμματά τους» προσθέτει ο κ. Σπίρτζης.

Όπως εξηγεί στο Αθηναϊκό/Μακεδονικό Πρακτορείο Ειδήσεων «η απο-ιδιωτικοποίηση είναι ο ακριβός αντίθετος όρος από την απο-κρατικοποίηση. Σημαίνει την απαλλαγή από κρίσιμους τομείς της κοινωνικής πολιτικής και στρατηγικούς τομείς της εθνικής οικονομίας κρατικοδίαιτων ολιγοπωλίων και μονοπωλίων.

Σημαίνει ότι ξεκινάμε να ανακτάμε την χαμένη μας εθνική κυριαρχία και να εφαρμόζουμε πολιτικές που πιστεύουμε».

Ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών ανακοινώνει ότι θα λειτουργήσει άμεσα το σύστημα του ηλεκτρονικού εισιτηρίου στις αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας.

Υπήρχαν, όπως σημειώνει, πρόσθετες υποχρεώσεις για τη διασφάλιση του απορρήτου των μετακινήσεων των πολιτών. Επίσης, επιμέρους προβλήματα προκειμένου το τραπεζικό σύστημα να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις των σύγχρονων μηχανημάτων ηλεκτρονικών καρτών.

Ερ.: Κύριε υπουργέ κάνατε ένα μεγάλο βήμα για τις αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης. Τι ακριβώς θα γίνει; Και τι σημαίνει “Αποϊδιωτικοποίηση”;

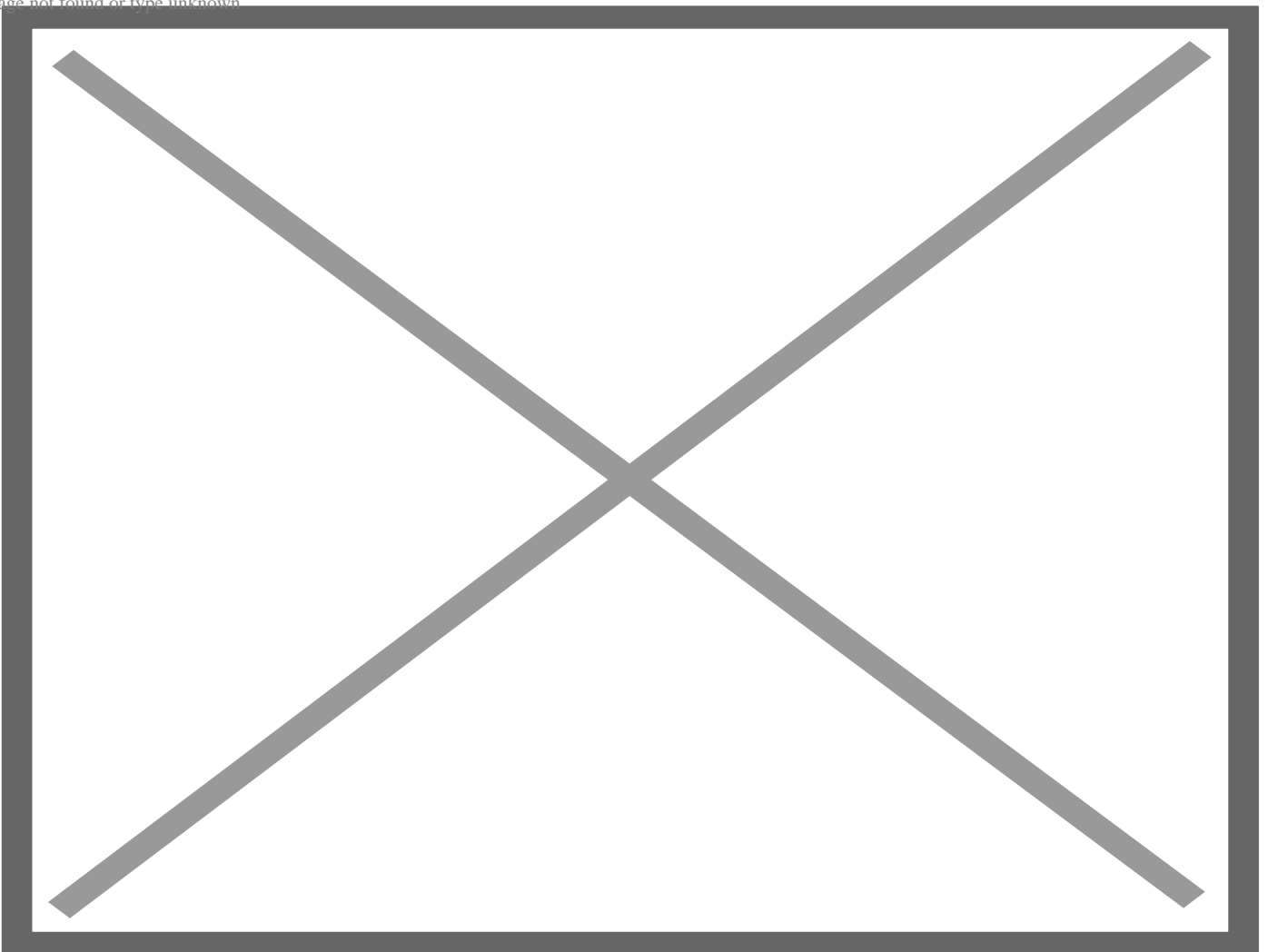
Απ.: Κύριε Ψύλλια, παραλάβαμε μία χώρα που είχε χάσει μεγάλο μέρος της εθνικής της κυριαρχίας και μια κοινωνία σε αποδόμηση. Η εντολή που πήραμε από τον

ελληνικό λαό ήταν να βγάλουμε τη χώρα από τον εφιάλτη που τον έβαλαν οι κυβερνήσεις της ΝΔ και του παλαιοκομματισμού.

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

Γι αυτό και από την πρώτη στιγμή κάθε μέρα και για κάθε δέσμευση γίνεται μία συνεχής και επίπονη διαπραγμάτευση. Ούτε έχουμε αλλάξει, ούτε έχουμε παραδοθεί. Όπου μπορούμε ασκούμε πολιτικές σύμφωνες με τη δική μας αντίληψη, με τις δικές μας προτάσεις.

Image not found or type unknown



Ο ΟΑΣΘ είναι ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα. Οι περισσότερες από τις δεσμεύσεις αποδόμησης της ελληνικής κοινωνίας δυστυχώς προτάθηκαν από ελληνικές δυνάμεις, που ταυτίζονταν με τους δανειστές στην ακραία νεοφιλελεύθερη εκδοχή τους.

Γι αυτό και άφησαν εκτός των προτάσεών τους, τους χώρους που τους

αναπαρήγαγαν. Που τροφοδοτούσαν για δεκαετίες και τροφοδοτούν ακόμη τον παλαιοκομματισμό, συντηρούσαν και συντηρούν ακόμη συγκεκριμένες δομές και συγκεκριμένα στελέχη του πολιτικού συστήματος.

Στην Βόρειο Ελλάδα ο ΟΑΣΘ αποτελούσε ένα από τα κάστρα του παλαιοκομματισμού για 60 χρόνια. Έναν από τους τομείς που “ξεχάστηκαν” από τους μεταρρυθμιστές της ΝΔ και της δεξιάς σοσιαλδημοκρατίας, συνεχίζοντας την πλουσιοπάροχη επιδότησή του.

Μια οικονομική όαση σπατάλης δημόσιου χρήματος μέσα στην πιο μεγάλη οικονομική κρίση της χώρας, μέσα στις καθημερινές θυσίες του ελληνικού λαού. Το γεγονός ότι αυτοί οι μεγάλοι “μεταρρυθμιστές”, “ξέχασαν” τον ΟΑΣΘ, όταν δεν ξέχασαν να εντάξουν στις δεσμεύσεις της χώρας την παραμικρή λεπτομέρεια για να αποδομήσουν το εργασιακό πλαίσιο, το κοινωνικό κράτος, την υγεία, τις υγιείς παραγωγικές δυνάμεις δείχνουν και το μέγεθος της υποκρισίας των μεγάλων αυτοπροσδιοριζόμενων μεταρρυθμιστών, της νεοφιλελεύθερης ΝΔ και της δεξιάς σοσιαλδημοκρατίας.

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

Γι αυτό και πρέπει να έχουν δημόσιο χαρακτήρα, κοινωνικό έλεγχο και σχεδιασμό. Το Σχέδιο Νόμου προβλέπει την ίδρυση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών, όπως στην Αθήνα και σε πολλές μεγάλες πόλεις της Ευρώπης. Προβλέπει διαφανή λειτουργία, διαγωνισμούς σύμφωνα με τον νόμο των δημόσιων συμβάσεων, κοινωνική πολιτική. Δεν επιτρέπει τη συνέχιση της παραβατικότητας.

Δεν επιτρέπει να μην γίνονται διαγωνισμοί, να μην υπάρχουν διαδικασίες, ο ΣΑΣΘ που επιβλέπει τη λειτουργία του ΟΑΣΘ να μην έχει καν πρόσβαση στα ηλεκτρονικά συστήματα για τα δρομολόγια που πραγματοποιούνται. Δεν επιτρέπει να υπάρχει δομημένο πρωτοφανές σύστημα διαιτησίας που κάθε χρόνο να δίνονται ατεκμηρίωτα και χωρίς έλεγχο εκατομμύρια ευρώ.

Δεν επιτρέπει να επιβάλλονται πρόστιμα στους ανέργους που δεν έχουν εισιτήριο και στη συνέχεια τα πρόστιμα αυτά να πληρώνονται από το κράτος. Δεν επιτρέπει να ενοικιάζονται τα αμαξοστάσια από συνεταιρισμούς των ίδιων μετόχων. Δεν επιτρέπει όλα όσα επέτρεπε ο παλαιοκομματισμός για την αναπαραγωγή του και τη διατήρηση του ΟΑΣΘ 60 χρόνια.

Είναι προφανές ότι αυτή η πολιτική βρίσκεται στον αντίποδα της πιο κεντρικής νεοφιλελεύθερης αντίληψης, της ιδιωτικοποίησης των πάντων. Του λιγότερου

κράτους του κ. Μητσοτάκη. Όμως στην περίπτωση του ΟΑΣΘ το λιγότερο κράτος, ο δήθεν ιδιωτικός τομέας της ΝΔ και των μεταρρυθμιστών αποκαλύφθηκε.

Όταν επικαλούνται τον ιδιωτικό τομέα δεν εννοούν τις υγιείς παραγωγικές δυνάμεις του ιδιωτικού τομέα. Δεν εννοούν τον παραγωγό, τον βιοτέχνη, τον εργαζόμενο, τον ελεύθερο επαγγελματία. Δεν εννοούν καν τον βιομήχανο.

Εννοούν τους κρατικοδίαιτους ιδιώτες που τους αναπαράγουν πολιτικά και πριμοδοτούν τους μηχανισμούς και τα στηρίγματά τους. Τι έκαναν για τη διαφάνεια στη λειτουργία του ΟΑΣΘ και ταυτόχρονα των τραπεζών και άλλων επιλεκτικών συνοδοιπόρων τους, που τους πληρώνει δεκαετίες ο κάθε πολίτης καθημερινά τα ελλείμματα και τα κέρδη τους;

Συνέχισαν να πριμοδοτούν την αδιαφάνεια, τις επιδοτήσεις και τις ενισχύσεις από την άδεια τσέπη των πολιτών προς όφελος της κερδοφορίας και της κάλυψης των ελλειμμάτων των δικών τους χώρων και εταιρειών. Του δικού τους ιδιωτικού τομέα.

Η απο-ιδιωτικοποίηση είναι ο ακριβώς αντίθετος όρος από την από κρατικοποίηση. Σημαίνει την απαλλαγή από κρίσιμους τομείς της κοινωνικής πολιτικής και στρατηγικούς τομείς της εθνικής οικονομίας κρατικοδίαιτων ολιγοπωλίων και μονοπωλίων.

Σημαίνει ότι ξεκινάμε να ανακτάμε την χαμένη μας εθνική κυριαρχία και να εφαρμόζουμε πολιτικές που πιστεύουμε. Σημαίνει ότι γινόμαστε μια κανονική Ευρωπαϊκή χώρα, όπως αυτές που έχουν δημόσιες εταιρείες στις αστικές συγκοινωνίες και τις μεταφορές, στις τηλεπικοινωνίες, στην ενέργεια, στους στρατηγικούς τομείς της εθνικής οικονομίας και της κοινωνικής πολιτικής.

Ερ.: Ο κ. Καραμανλής ο νεώτερος δήλωσε ότι προσπαθείτε να μιμηθείτε σε λάθος εποχή τον θείο του, τον Κωνσταντίνο Καραμανλή, και το “ίνδαλμά σας” τον Ανδρέα Παπανδρέου, ότι δεν έχετε πάρει την έγκριση των Ευρωπαίων τη στιγμή μάλιστα που έχετε εντάξει τις αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας στο Υπερταμείο;

Απ.: Κατανοώ τις τύψεις του κ. Καραμανλή τόσο για την απώλεια του ιδεολογικού στίγματος της караμανλικής ΝΔ προς έναν ιδιότυπο νεοφιλελευθερισμό με ακροδεξιές αποχρώσεις όσο και για τις ιστορικές ευθύνες της παράταξής του στον χώρο των αστικών συγκοινωνιών και κυρίως του ΟΑΣΘ, στη Θεσσαλονίκη.

Να θυμίσω απλά για να μην υπάρχουν οι γνωστές επικοινωνιακές στρεβλώσεις ότι οι αστικές συγκοινωνίες στην Αθήνα εντάχθηκαν στο Υπερταμείο, στην ΕΔΗΣ. Δεν είναι για ιδιωτικοποίηση. Αν ήταν θα είχαν ενταχθεί στο μόρφωμα της ΝΔ και των συνοδοιπόρων της στην κυβέρνηση Σαμαρά, στο ΤΑΙΠΕΔ.

Θα ήταν όμως καλό να μας πει δημόσια και η ΝΔ και η ΔΗΣΥ γιατί επέκτειναν το 2008 τη σύμβαση του ΟΑΣΘ; Γιατί δεν ζήτησαν την έγκριση του Ελεγκτικού Συνεδρίου για την επέκταση και τις αλλαγές της; Γιατί δεν περιήλθε η περιουσία του ΟΑΣΘ το 2010 στο ελληνικό δημόσιο όπως προβλεπόταν στη σύμβαση του 2001; Τι λένε τα στελέχη τους και οι υπουργοί που υπηρέτησαν στο Υπουργείο Μεταφορών; Το ξέχασαν κι αυτό;

Κάλιο αργά παρά ποτέ: Θα το κάνουμε εμείς όπως και πολλά άλλα που “ξέχασαν”. Παραταύτα, δεν θα ήταν κακό σε κάποια θέματα να μιμηθούν είτε τον Κωνσταντίνο Καραμανλή είτε τον Ανδρέα Παπανδρέου. Δεν θα τους κατηγορήσει κανείς, έξω από τα κόμματά τους; Αναφέρομαι στη γνωστή ακατανόητη προσφυγή των στελεχών της ΝΔ στους δανειστές σε όλα τα επίπεδα.

Να θυμίσω την ομολογία του αντιπροέδρου της ΝΔ για το μη κλείσιμο της αξιολόγησης προκειμένου να πάμε σε εκλογές, την άλαλη συνάντηση του κ. Μητσοτάκη με τον κ. Σόιμπλε, τις τοποθετήσεις των ευρωβουλευτών της ΝΔ στο Ευρωπαϊκό κοινοβούλιο, που ψέγουν όποιον φέρεται με επιείκεια στην ελληνική κυβέρνηση.

Επειδή η φανέλα της εθνικής ομάδας για τη ΝΔ έχει ξεχαστεί θα ήταν καλό να είναι προσεκτικότεροι στις διατυπώσεις, στις συναντήσεις και στα ερωτήματά τους. Όχι για μας, ούτε για τη χώρα και τους πολίτες. Γι αυτό που λέει ο λαός μας “για τα μάτια του κόσμου”. Για το σταμάτημα της θεσμικής απαξίωσης του πολιτικού συστήματος και της παράταξής τους.

Ερ.: Κύριε Σπίρτζη αυτοί που σας κατηγορούν λένε ότι κάνατε μια κίνηση πολιτική, ότι δεν σας ενδιαφέρουν τα τεράστια ελλείμματα στις αστικές συγκοινωνίες. Ποια είναι η φιλοσοφία σας; Αυτοί οι οργανισμοί δεν πρέπει να έχουν κέρδος;

Απ.: Θα ήταν αποδεκτή αυτή η κριτική αν διατηρούσαμε τον ΟΑΣΘ όπως τον βρήκαμε από τη ΝΔ και τον παλαιοκομματισμό. Αν συνεχίζαμε να δίνουμε εκατοντάδες εκατομμύρια κάθε χρόνο, αν συνεχίζαμε να έχουμε το έργο του Μετρό Θεσσαλονίκης κολλημένο.

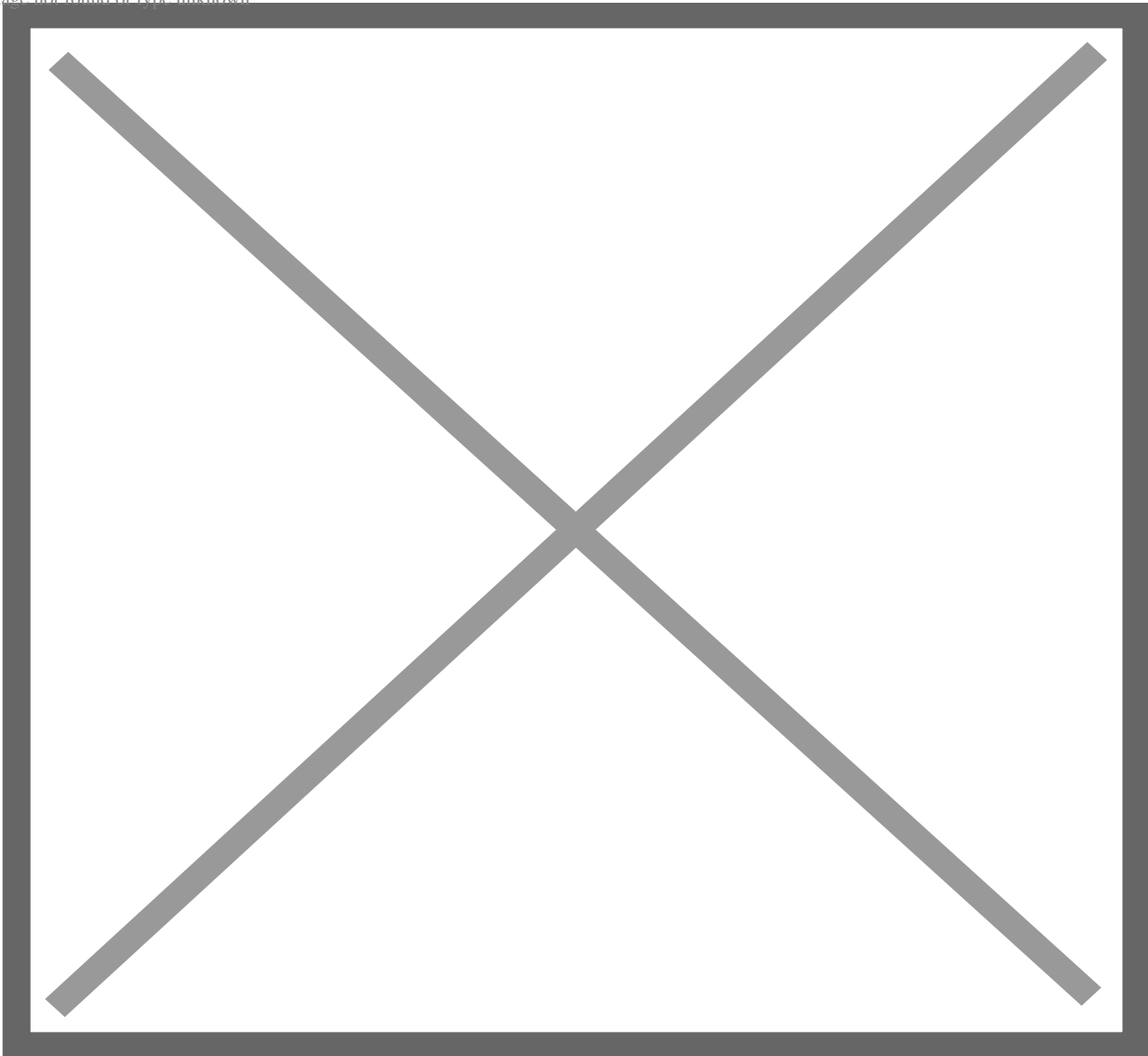
Το ίδιο ισχύει, σε πολύ μικρότερο βαθμό, στις αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας. Και μόνο ότι η επιδότηση του ΟΑΣΘ είναι μεγαλύτερη από το σύνολο της επιδότησης των αστικών συγκοινωνιών της Αθήνας, με πολύ μικρότερο στόλο λεωφορείων και με πολύ μικρότερο αριθμό επιβατών αρκεί για να καταλάβει οποιοσδήποτε τι γινόταν 60 χρόνια.

Σε όλες τις ευρωπαϊκές χώρες οι αστικές συγκοινωνίες επιδοτούνται.

Μάλιστα σε μεγαλύτερα ποσοστά από την επιδότηση στις δημόσιες αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας. Επομένως οι αστικές συγκοινωνίες καλύπτουν ελλείμματα που προέρχονται από την χαμηλή τιμή του εισιτηρίου.

Αν οι αστικές συγκοινωνίες είναι δημόσιες η εξοικονόμηση σπαταλών και το κέρδος που μπορεί να προκύψει διατίθεται σε κοινωνικές πολιτικές, όπως η μείωση της τιμής του εισιτηρίου, η επιδότηση σε ομάδες των πολιτών όπως οι συνταξιούχοι, οι άνεργοι, οι φοιτητές, οι συμπολίτες μας με ειδικά προβλήματα.

Image not found or type unknown



Αν είναι ιδιωτικές όπως στην περίπτωση του ΟΑΣΘ διασφαλίζεται το κέρδος των μετόχων και μένουν σε εκκρεμότητα, με συνεχείς εκβιασμούς προς τους πολίτες και το κράτος, οι πληρωμές των δεδουλευμένων των εργαζομένων, οι οφειλές προς τα ασφαλιστικά ταμεία, προς τις φορολογικές υποχρεώσεις, κλπ. Θα είναι ενδιαφέρον να συγκρίνουμε τις τιμές προμηθειών, τις τιμές ενοικίασης κτιρίων και αμαξοστασίων, τις προμήθειες του ΟΑΣΘ με τις αντίστοιχες της ΟΣΥ στην Αθήνα.

Θα έχει ενδιαφέρον να δούμε διαχρονικά ποιοί ήταν μέτοχοι στον ΟΑΣΘ και αν σε

αυτούς συμπεριλαμβάνονται πολιτικά πρόσωπα. Ποιοί οι προμηθευτές. Θα έχει ενδιαφέρον να δούμε ποιά μέσα, ποιοί δημοσιογράφοι συνεργάζονται με τον ΟΑΣΘ, ποιοί κοινωνικοί φορείς και για ποιούς σκοπούς. Θα έχει πολύ ενδιαφέρον?

Ερ.: Κύριε υπουργέ τι γίνεται με το ηλεκτρονικό εισιτήριο στις Αστικές Συγκοινωνίες της Αθήνας; Μπήκαν τα μηχανήματα αλλά το σύστημα καθυστερεί να λειτουργήσει;

Απ.: Το σύστημα θα λειτουργήσει άμεσα. Υπήρχαν πρόσθετες υποχρεώσεις για τη διασφάλιση του απορρήτου των μετακινήσεων των πολιτών. Αυτό αποτελεί ένα κρίσιμο θέμα, που πρέπει να διασφαλιστεί στην τελευταία του λεπτομέρεια, ώστε να μην μπορεί κανείς να ελέγξει τις μετακινήσεις κάθε πολίτη. Υπάρχουν επίσης επιμέρους προβλήματα προκειμένου το τραπεζικό σύστημα να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις των σύγχρονων μηχανημάτων ηλεκτρονικών καρτών.

Το ηλεκτρονικό εισιτήριο ξεκινά άμεσα. Στη συνέχεια θα δούμε ποιοί και γιατί δεν ήθελαν να εφαρμοσθεί.