
Ψηφίστηκε η τροπολογία για τον ενιαίο σχεδιασμό των αστικών συγκοινωνιών. «Δεν ιδιωτικοποιούνται», τόνισε ο Χρ. Σπίρτζης

2018/10/03 19:16 στην κατηγορία MMM

Ψηφίστηκε η τροπολογία του υπουργείου Μεταφορών για τον μητροπολιτικό σχεδιασμό των αστικών μεταφορών σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη, υπό την “ομπρέλα” του ΟΑΣΑ και του ΟΣΕΘ και η οποία προβλέπει τροποποιήσεις γραμμών, με ειδικά δρομολόγια τοπικού χαρακτήρα ανά περιοχή, ώστε να καλύπτεται όλη η Αττική και η Θεσσαλονίκη από τον ΟΑΣΑ και τον ΟΣΕΘ.

Η μελέτη αυτή υποβάλλεται και εγκρίνεται από το αρμόδιο υπουργείο, με συμμετοχή και των κατά τόπους ΚΤΕΛ, όπως μετέδωσε το ΑΜΠΕ.

Υπέρ της τροπολογίας ψήφισαν ο ΣΥΡΙΖΑ και οι ΑΝΕΛ, καταψήφισαν η ΝΔ, η ΔΗΣΥ, η ΧΑ, το ΚΚΕ και η Ένωση Κεντρώων, ενώ “παρών” δήλωσε το Ποτάμι.

Σημειώνεται ότι την απόσυρσή της είχαν ζητήσει η ΓΣΕΕ και οι εργαζόμενοι στα λεωφορεία της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, υποστηρίζοντας ότι οδηγεί στην ιδιωτικοποίηση των αστικών συγκοινωνιών, με την εκχώρηση έργου στα ΚΤΕΛ.

Ακολουθεί η ομιλία του υπουργού Μεταφορών Χρήστου Σπίρτζη, στην Ολομέλεια της Βουλής, κατά τη συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων, των τροπολογιών και του συνόλου του σχετικού σχεδίου Νόμου:

Κατ’ αρχάς, πριν ξεκινήσω την ομιλία μου να πω για διευκόλυνσή σας ότι κατατίθεται μία νομοτεχνική βελτίωση. Στο δεύτερο εδάφιο του άρθρου 21 του σχεδίου Νόμου, μετά τη φράση «της Υπηρεσίας Πολιτικής Προστασίας» και τη φράση «στη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων (ΡΑΛ)» προστίθεται η φράση «και η Δημόσια Αρχή Λιμένων (ΔΑΛ)», όπως ζητήθηκε από το Θοδωρή Δρίτσα, τον οποίο συγχαίρω για τις συνεχείς καταγγελίες της Χρυσής Αυγής.

Γίνονται, επίσης, δεκτές και οι τροπολογίες υπ’ αριθμόν 1762 και 1773, «ρύθμιση ζητημάτων προσωπικού ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας και τροποποίηση του άρθρου 70 του Ν. 4530/2018.

Έχει κατατεθεί, επίσης, από τη Δημοκρατική Συμπράταξη μία τροπολογία – προσθήκη για τις εξετάσεις των υποψήφιων οδηγών και τους εξεταστές, η οποία

είναι ενσωματωμένη, περίπου, στο Νομοσχέδιο που θα κατατεθεί μέσα στην εβδομάδα, συνάδελφε Τζελέπη, οπότε για αυτό, να το αντιμετωπίσουμε το θέμα ολιστικά.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το σχέδιο Νόμου επιχειρεί **δύο μεγάλες βασικές τομές στο θεσμικό πλαίσιο αδειοδότησης των υδατοδρομίων και στο θεσμικό πλαίσιο των Αστικών Μεταφορών**. Θα ήθελα στην αρχή της τοποθέτησής μου να ευχαριστήσω όλα τα κόμματα και τους εισηγητές τους για τη συστηματική δουλειά και τις εποικοδομητικές παρατηρήσεις που έγιναν στις Επιτροπές του Κοινοβουλίου, είτε ψηφίζουν επί της αρχής, όπως το Ποτάμι και το ΚΙΝΑΛ, είτε όχι.

Αξιότιμοι συνάδελφοι, θα ήθελα επιγραμματικά να αναφερθώ στο ιστορικό του Νομοσχεδίου, μιας και προήλθε έπειτα από εξαντλητική διαβούλευση με όλους τους εμπλεκόμενους και έπειτα από συστηματική συνεργασία με το υπουργείο Περιβάλλοντος, με το υπουργείο Ναυτιλίας, το οποίο θέλω να ευχαριστήσω, αλλά και με τις αρμόδιες Διευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Συγκεκριμένα και εν συντομία, θα αναφέρω το χρονικό των ενεργειών που οδήγησαν στην τελική μορφή του σχεδίου Νόμου.

Παρουσιάστηκαν οι βασικές αρχές και αποφασίστηκαν στο ΚΥΣΟΙΠ τον Ιούνιο του 2016. Τον Αύγουστο και τον Σεπτέμβριο του 2016 έγινε δημόσια διαβούλευση και μέχρι τον Οκτώβριο του 2016 έγινε επεξεργασία και ενσωμάτωση των σχολίων της διαβούλευσης. Στη συνέχεια ψηφίστηκε ο Νόμος -που είναι μια μεγάλη τομή- για την αναθεώρηση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. Να θυμίσω ότι η ΑΠΑ δεν είναι Ανεξάρτητη Αρχή. Είναι δημόσια υπηρεσία με όλες, όμως, εκείνες τις διαδικασίες που διασφαλίζουν την ανεξαρτησία της διοίκησής της. Επικαιροποιήθηκε και προσαρμόστηκε ο ίδιος Νόμος στα υδατοδρόμια, έγιναν συναντήσεις και συνεργασία με τα αρμόδια Υπουργεία μέχρι το Φεβρουάριο του 2017, συντάχθηκαν τα προσχέδια των συνοδευτικών εκθέσεων το Μάρτιο του 2017 και στη συνέχεια, άρχισε η διαβούλευση τόσο με τη DG MOVE, στις αρχές Μαΐου του 2017, όσο και με τους Θεσμούς.

Οι τελευταίες απαντήσεις και η τελική έγκριση έγινε το Μάιο του 2017. Αυτό αφορά τα υδατοδρόμια. Και για τις αστικές μεταφορές, από τον Νοέμβριο του 2017, ξεκίνησε η επεξεργασία, ενσωματώθηκαν παρατηρήσεις το Δεκέμβριο, και τον Μάρτιο και τον Απρίλιο του 2018 έγινε διαβούλευση με τους φορείς. Στη συνέχεια όλο το νομοσχέδιο πέρασε από την ΚΕΝΕ στις 17 Απριλίου του 2018. Τον Μάιο του 2018 είχαμε τελικές συναντήσεις με τους φορείς. Το πρακτικό της ΚΕΝΕ είναι στις 27 Απριλίου του 2018 και απεστάλη στη Γενική Γραμματεία της Κυβέρνησης για συλλογή υπογραφών στις 19 Ιουνίου του 2018.

Αγαπητοί συνάδελφοι, με το σχέδιο Νόμου **επιχειρούμε ένα ολιστικό πλαίσιο αδειοδότησης και λειτουργίας των υδατοδρομίων**, με κύριο στόχο το εν λόγω μεταφορικό μέσο να αποτελέσει έναν σημαντικό πυλώνα προώθησης των Συνδυασμένων Μεταφορών και να διασφαλίσει:

Πρώτον, τις κοινωνικές ανάγκες της νησιωτικής Ελλάδας, αλλά και των παράκτιων και παραλίμνιων περιοχών. Επιχειρούμε στα μικρά νησιά, που δεν είναι τουριστικά, στις παράκτιες περιοχές, στις παραλίμνιες περιοχές, να σπάσουμε την απομόνωση.

Δεύτερον, να δημιουργήσουμε έναν τομέα έντασης που ενισχύει και διευρύνει ουσιαστικά τις υγιείς, παραγωγικές δυνάμεις της χώρας και μέσα σε αυτές και το τουριστικό προϊόν.

Και τρίτον, να γεφυρώσουμε την ηπειρωτική με τη νησιωτική Ελλάδα προκαλώντας θετικές, κοινωνικές, πολιτισμικές, πολιτιστικές και ανθρωπιστικές παρενέργειες.

Για να συμβούν τα παραπάνω, που είναι φαντάζομαι αποδεκτά από όλους, χρειάζεται ένα συνολικό αδειοδοτικό και κανονιστικό πλαίσιο, που με ξεκάθαρο τρόπο, να καθορίζει το ρόλο του κάθε συμβαλλόμενου, να περιγράφει συγκεκριμένα τα δικαιολογητικά του τεχνικού φακέλου, τις διαδικασίες, να απλοποιεί την αδειοδοτική διαδικασία, να ψηφιοποιεί και τα εγχειρίδια και τις διαδικασίες και βέβαια, να προβλέπει τον ενεργό ρυθμιστικό ρόλο του δημοσίου και όχι τον παθητικό ρόλο, να ενσωματώνει και να επικαιροποιεί όλους τους κανόνες, τις καλές πρακτικές ασφάλειας της αεροπλοΐας και της προστασίας των χρηστών.

Κύριο χαρακτηριστικό, πέραν των όσων αναλυτικά συζητήσαμε, είναι η πολιτική επιλογή διαχωρισμού μεταξύ της άδειας ίδρυσης και της άδειας λειτουργίας ενός υδατοδρομίου, που έγινε με βάση την προηγούμενη εμπειρία που υπάρχει από τους δύο προηγούμενους Νόμους των προηγούμενων κυβερνήσεων, όπου έχουμε παρακολουθήσει, ότι δε μπορούσαν, πραγματικά, να εκδοθούν γρήγορα οι ενιαίες άδειες.

Συγκεκριμένα, οι ρυθμίσεις του Α' μέρους προβλέπουν την άδεια ίδρυσης υδατοδρομίου που χορηγείται μόνο στο Δημόσιο, σε νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, στην Τοπική Αυτοδιοίκηση Α' και Β' Βαθμού, σε νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου που έχει την πλειοψηφία των μετοχών το δημόσιο. Είναι προφανές γιατί γίνεται αυτό. Γίνεται, σε μία σειρά από δραστηριότητες, στις χώρες που τιμούν τον εαυτό τους. Και θα το εξηγήσω στη συνέχεια.

Διευκολύνεται η διαδικασία περιβαλλοντικής αδειοδότησης, θεσμοθετείται η δυνατότητα χρήσης περιοχής του λιμένα. Δεν υπήρχαν αυτά. Δηλαδή, ένα υδροπλάνο δε μπορούσε να χρησιμοποιήσει -ακόμη και σε έκτακτες καταστάσεις, ακραίων καιρικών φαινομένων- τις εγκαταστάσεις του λιμένα, να προσθαλασσωθεί ή να

αποθαλασσωθεί μέσα από το λιμάνι.

Και βέβαια, διαχωρίζεται η διαδικασία σε δύο στάδια. Απλοποιούνται τα απαιτούμενα νομιμοποιητικά, ενισχύονται τα μέτρα ασφαλείας για τα υδατοδρόμια, διαχωρίζεται η διαδικασία έγκρισης εγχειριδίων, θεσμοθετείται και υλοποιείται ηλεκτρονικό σύστημα παρακολούθησης των αδειών και βέβαια τα τιμολόγια των υπηρεσιών του υδατοδρομίου.

Αγαπητοί συνάδελφοι, ακούω την κριτική της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης για το σχέδιο Νόμου, περί δήθεν καθυστερήσεων, περί ολιγωριών στην ανάπτυξη λειτουργίας υδατοδρομίων, περί δογματισμού και κρατισμού.

Αγαπητοί συνάδελφοι, υπήρχε θεσμικό πλαίσιο για τα υδατοδρόμια. Και ο Νόμος. 3333/2005 με Κυβέρνηση Νέας Δημοκρατίας και ο Νόμος 4146/2013 με Κυβέρνηση Νέας Δημοκρατίας. Τα αποτελέσματα: Είκοσι επτά αιτήσεις, όλες και όλες. Τρεις άδειες όλες και όλες, η μία το 2014, η μία το 2015...

Τρεις ενιαίες άδειες και οι τρεις σε δημόσιους φορείς. Πραγματικά δεν καταλαβαίνω γιατί ασκείτε αυτή την κριτική, εκτός αν θέλετε να κάνετε την αυτοκριτική σας. Αν είναι το δεύτερο, σας δίνω συγχαρητήρια!

Γιατί απέτυχε αυτό το εγχείρημα; και ποιες είναι οι διαφορές που έχουμε;

Δεν είστε αγαπητοί συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας, υπέρ του ιδιωτικού τομέα, όπως θέλετε να λέτε. Είστε υπέρ ενός ανεξέλεγκτου ιδιωτικού τομέα, είστε υπέρ της αυτορρύθμισης της αγοράς. Και αυτό στη σύγχρονη εποχή, αυτός ο ακραίος νεοφιλελευθερισμός, πέραν του ότι μας έχει οδηγήσει σε μία βαθιά οικονομική κρίση, έχει επίσης αποτύχει.

Κι ένας από τους τομείς στους οποίους έχει αποτύχει, είναι και τα υδατοδρόμια. Να δούμε, λοιπόν, τι γινόταν τα προηγούμενα χρόνια σε αυτή τη λογική. Γινόταν εμπορία αδειών σε όλες τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας για χρόνια, δεν αναπτύσσονταν στη χώρα, γιατί το ζητούμενο δεν ήταν να φτιάξουμε αιολικά ή φωτοβολταϊκά πάρκα, αλλά να εμπορεύονται κάποιοι τις άδειες.

Το ίδιο ακριβώς είχε γίνει με τα υδατοδρόμια. Πώς βλέπετε να αντιμετωπίζεται αυτό το πρόβλημα; Θα έχουμε ολιστικό σχεδιασμό στη χώρα για τα υδατοδρόμια ή όχι; Θα έχουμε υδατοδρόμια εκεί που δεν έχουμε εμπορικές ή τουριστικές περιοχές; Θα έχουμε υδατοδρόμια, εάν ο ιδιώτης για οποιονδήποτε λόγο μετά την ίδρυση και την κατασκευή του σταματήσει τη λειτουργία του;

Αυτές οι απαντήσεις προφανώς δε δίνονται από τη Νέα Δημοκρατία. Μας κατηγορούν ότι δε δίνουμε δικαίωμα στον ιδιώτη να ιδρύσει υδατοδρόμια, αλλά μόνο να τα λειτουργήσει.

Πρέπει η Νέα Δημοκρατία να θυμηθεί τον εαυτό της, το Σύνταγμα του 1974, την προστασία του αιγιαλού και της παραλίας και να εγκαταλείψει τις ακραίες εκδοχές του νεοφιλελευθερισμού. Γιατί κόπτεσθε αν οι άδειες ίδρυσης είναι στον ιδιωτικό τομέα;

Να δούμε, λοιπόν, τι έγινε μέχρι τώρα. Να δούμε τι έγινε στην Κέρκυρα. Στην Κέρκυρα και στους Παξούς εκδόθηκαν δύο άδειες υδατοδρομιών. Και οι δύο είναι σε δημόσιο φορέα, στο Λιμενικό Ταμείο και τα δύο υδατοδρόμια. Γιατί πάμε με αυτές τις διαδικασίες; Πάμε, γιατί αμέσως μετά, έγινε, απ' ό,τι μάθαμε, μια πρόσκληση ενδιαφέροντος -όχι διαγωνιστική διαδικασία- και μετά από την πρόσκληση ενδιαφέροντος, που ενδιαφέρθηκε ένας, έγινε μια κοινή εταιρεία μεταξύ του Λιμενικού Ταμείου και του ενός ενδιαφερόμενου χωρίς διαγωνιστική διαδικασία, όπου στην εταιρεία αυτή είχε 51% ο ιδιώτης, 49% το Λιμενικό Ταμείο και είχαμε και έναν νεολογισμό: Είχαμε 52% των εσόδων στο Λιμενικό Ταμείο και το υπόλοιπο 48% στον ιδιώτη. Να τρελαίνεσαι! Ποια είναι η διαφάνεια που είχε θεσμοθετηθεί με τους προηγούμενους νόμους; Ποιοι είναι οι κανόνες υγιούς ανταγωνισμού; Πώς διασφαλίζονται οι κοινωνικές ανάγκες; Τίποτα από αυτά. Μιλάμε για εκεί όπου ενδιαφέρονταν...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ: Παραδοχή του Δημοσίου ότι δεν μπορεί να το διαχειριστεί είναι αυτό.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Όχι. Αυτό είναι παραδοχή ότι η αυτορρυθμιζόμενη αγορά, που προωθείται ως πολιτική, αποτυγχάνει, γιατί η υγιής αγορά θέλει ένα ελληνικό δημόσιο, ένα κράτος που να διασφαλίζει τους υγιείς κανόνες, να προστατεύει τις κοινωνικές ανάγκες, να έχει ένα διαφανές πλαίσιο. Δεν πιστεύω ότι ο κ. Βλάχος είναι σε αυτή τη λογική, αλλά τι να κάνει;

Όταν λέμε ότι κάποιοι στενοχωριούνται που βγήκαμε από το μνημόνιο, αυτά αναδεικνύονται τώρα, με τέτοια νομοσχέδια αναπτυξιακά. Βρήκαμε έτοιμο το 2015 ένα σχέδιο Νόμου στη λογική που στηρίζει σήμερα η Νέα Δημοκρατία. Τι λέει, δηλαδή; Έχουμε τον όρο «υδάτινα πεδία». Τα υδάτινα πεδία δεν είναι υδατοδρόμια. Τα υδάτινα πεδία είναι μια καθορισμένη περιοχή όπου μπορεί να προσθλασσωθεί χωρίς υδατοδρόμιο ένα υδροπλάνο. Αυτό λέγαμε στην Επιτροπή ότι είναι η λογική «Ιντιάνα Τζόουνς». Δεν απαγορεύεται ένα υδροπλάνο να φύγει από το ένα υδατοδρόμιο, να πάει στο δεύτερο, στο τρίτο, στο τέταρτο κ.λπ. Αυτό που απαγορεύεται, είναι χωρίς ασφάλεια, χωρίς προσδιορισμό, να πηγαίνει σε διάφορες περιοχές, χωρίς να διασφαλίζονται οι πολίτες, οι ερασιτέχνες, οι λουόμενοι που

πηγαίνουν σε αυτές τις περιοχές και να φάνε κανένα υδροπλάνο στο κεφάλι, γιατί κάποιος θέλουν να διασφαλίσουν ένα τουριστικό προϊόν το οποίο δε δίνει καμία υπεραξία στη χώρα.

Και Βέβαια, δεν προβλεπόταν ούτε στρατηγικός σχεδιασμός. Προτείνετε να κάνουμε εκπτώσεις στις προδιαγραφές στα μικρά νησιά, ένα θολό πλαίσιο και να αγνοήσουμε και τις κοινωνικές ανάγκες. Τα λέω αυτά, γιατί λέτε: «Μα, να έχουμε πύλη στα μικρά νησιά; Είναι μικρότερες οι ανάγκες». Αγνοείτε το λαθρεμπόριο που γίνεται ή που επιχειρείται να γίνει σε όλες αυτές τις περιοχές, για να μην πω και χειρότερα πράγματα από το λαθρεμπόριο; Τα ξέρετε όλοι.

Θέλω, επίσης, να καταθέσω, για την ιστορία, να πω και κάτι καλό για τον Κωστή Χατζηδάκη, γιατί μέχρι τώρα δεν έχω πει κάτι καλό μέσα στην Αίθουσα για τον Χατζηδάκη. Όταν πέρασε τον τελευταίο νόμο, τα δημοσιεύματα τότε και όλα τα «site» -τελείως τυχαία- έλεγαν: «Κόβουν τα φτερά στα υδροπλάνα», γιατί -ακούστε το γιατί: Αν δείτε το γιατί, είναι, γιατί διευρύνεται κατά τρία-τέσσερα μέλη η Επιτροπή των Υδατοδρομιών, γιατί θα υπήρχαν πυροσβεστικά μέσα όπως προβλεπόταν από τον Κανονισμό, γιατί, αναφορικά με τα υδάτινα πεδία -αυτά που μας λέτε-, απαγορεύουμε να είναι πάνω από μία πτήση σε υδάτινο πεδίο και θα πρέπει να βρίσκεται σε απόσταση μεγαλύτερη των τριακοσίων μέτρων από την ακτογραμμή κλπ.

Δηλαδή, όποτε επιχειρήθηκε ακόμη ένας όχι στοιχειώδης κανόνας, αλλά και εγώ δεν ξέρω τι, κάποιος έσπευσαν να κατακεραυνώσουν αυτήν την προσπάθεια. Άρα, εμείς λέμε «όχι εκπτώσεις στις προδιαγραφές των υδατοδρομιών».

Και θα ήθελα πραγματικά να δεσμευτούμε για μερικά πράγματα, γιατί το είπε και η Νέα Δημοκρατία, ότι η λειτουργικότητα του νόμου θα κριθεί στην πράξη. Και εμείς θέλουμε να βάζουμε στοιχήματα με τον εαυτό μας και με την κοινωνία, για να τα πετυχαίνουμε.

Σε τρεις μήνες, λοιπόν, θα υπάρχει ολιστικό στρατηγικό σχέδιο για όλα τα υδατοδρόμια της χώρας και τον **Απρίλιο θα υπάρχουν άδειες για την πλειοψηφία των υδατοδρομιών της χώρας**, όπου δεν υπάρχει ιδιωτικό ενδιαφέρον. Πολλά από αυτά θα κατασκευάζονται ή θα δημιουργούνται. Το λέω για να καλύψουμε και τον Γρηγόρη Ψαριανό.

Εδώ φαίνεται πραγματικά ότι σε τέτοια θέματα μπορεί να αναπτυχθεί ένα προοδευτικό μέτωπο σε σχέση με τις δυνάμεις του νεοφιλελευθερισμού και τις προοδευτικές δυνάμεις.

Στο δεύτερο τμήμα του σχεδίου Νόμου **δημιουργούμε το κανονιστικό πλαίσιο των Αστικών Μεταφορών** της χώρας, πλην αυτών της περιφέρειας Αττικής και της

Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης. Υπήρχε νόμος για τις Αστικές Μεταφορές; Υπήρχε. Ποιους εξυπηρετούσε; Σίγουρα όχι τα μικρά αστικά κέντρα, σίγουρα όχι τις εγχώριες δυνάμεις. Γιατί τόσα χρόνια η Νέα Δημοκρατία από το 2001 μέχρι το 2015 δεν τον άλλαξε τον νόμο; Γιατί; Έτσι, αναρωτιέμαι...

Τόσα χρόνια δεν έγινε καμία προσπάθεια όχι μόνο γι' αυτό, αλλά και για να διαμορφωθεί ένα πλαίσιο ποιοτικών και ποσοτικών παραδοχών με χαρακτηριστικά περιφερειακού σχεδιασμού που θα ενώνει νοηματικά, αλλά και ουσιαστικά, το στρατηγικό σχεδιασμό για τα δίκτυα μεταφορών. Ο σχεδιασμός των αστικών δικτύων που επιχειρούμε με ποιοτικά χαρακτηριστικά, δηλαδή με τεχνολογίες οχημάτων, με προδιαγραφές οχημάτων, με συχνότητα, με συνδεσιμότητα με άλλα μεταφορικά δίκτυα, με πιο ποσοτικά στοιχεία -δηλαδή, ποια είναι η χρηματοοικονομική και οικονομική επάρκεια των φορέων, ο τρόπος υπολογισμού του κομίστρου, οι συγκοινωνιακοί φόροι, τα πληθυσμιακά δεδομένα- δεν επιχειρήθηκαν από κανέναν.

Πώς, λοιπόν, διασφαλίσате ότι η χώρα θα εφαρμόσει τον ευρωπαϊκό Κανονισμό και δε θα μετατρέψει τις μεταφορές σε ένα πεδίο κερδοσκοπικό και μόνο, χωρίς να καλύπτει τις κοινωνικές ανάγκες;

Εμείς αυτό επιχειρούμε με το σχέδιο Νόμου. Δημιουργούμε ένα απλό λειτουργικό και αναλυτικό κανονιστικό πλαίσιο, όπου θα εκτελούνται οι αστικές επιβατικές μεταφορές, όπου διασφαλίζονται οι εργαζόμενοι και οι εργασιακές σχέσεις, καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις ανάθεσης των αποκλειστικών δικαιωμάτων, θα διαμορφώνεται το δίκτυο γραμμών και θα διενεργούνται, τέλος, αξιόπιστοι και διαφανείς διαγωνισμοί με ποιοτικούς και ποσοτικούς δείκτες σε αυτές τις συμβάσεις.

Κυρίως, όμως, θέλουμε να διασφαλίσουμε -και αυτός είναι ο στόχος μας- την κοινωνία και τις κοινωνικές ανάγκες του εργαζόμενου που μετακινείται με αυτά τα Μέσα.

Δεν θα αναφερθώ αναλυτικά στα άρθρα και στις προβλέψεις του σχεδίου Νόμου. Όμως, αυτά που ζήτησε η Αξιωματική Αντιπολίτευση είναι μέσα. Είναι η ομαδοποίηση σε δήμους όμορους ή μη. Είναι ο καθορισμός των αστικών γραμμών. Είναι να έχουμε έναν ολιστικό σχεδιασμό. Είναι η συγκρότηση επιτροπών παρακολούθησης από εκπροσώπους όχι μόνο του Υπουργείου, αλλά των περιφερειών, των δήμων, της τροχαίας, όλων όσων εμπλέκονται σε αυτό.

Να πω και ένα σημαντικό. Πλέον οι **δημόσιες αστικές οδικές μεταφορές θα συγκαταλέγονται στις Υπηρεσίες Γενικού Οικονομικού Συμφέροντος (ΥΓΟΣ)**.

Άρα, από την εξοικονόμηση που γίνεται, από τη σπατάλη που γινόταν τόσες δεκαετίες, θα μπορούν να επιδοτούνται οι κοινωνικές ομάδες που έχουν ανάγκη σε όλη την Ελλάδα και όχι μόνο όπου έχουν δημόσιες αστικές συγκοινωνίες.

Πάμε στην Αττική στον ΟΑΣΑ και στη Θεσσαλονίκη στον ΟΣΕΘ. Θα σας παρακαλέσω κ. Πρόεδρε για την ανοχή σας, γιατί ακούστηκαν πάρα πολλά και είναι σημαντικά και ακούγονται στην κοινωνία και δημιουργούν γκρίζες ζώνες.

Ρωτάω: Πρέπει ή δεν πρέπει να υπάρξει σχεδιασμός για το σύνολο Περιφερειακής Ενότητας Αττικής και Θεσσαλονίκης; Πρέπει ή δεν πρέπει να υπάρχει ένα αξιόπιστο σύστημα επιτήρησης των δρομολογίων και των επιβατών είτε είναι στις δημόσιες αστικές συγκοινωνίες είτε είναι από τα ΚΤΕΛ; Πρέπει να υπάρχουν κυρώσεις στους φορείς, δημόσιους ή ιδιωτικούς, που κόβουν δρομολόγια; Πρέπει να φύγουμε από τη λογική της ομηρίας των τοπικών κοινωνιών από σχήματα επιβατικών μεταφορών χωρίς έλεγχο, χωρίς ποιότητα, χωρίς ολοκληρωμένο σχεδιασμό; Πρέπει στην Αττική τα ΚΤΕΛ να έχουν αφετηρία στο Πεδίον του Άρεως και στο Θησείο όταν έχουμε ενδιάμεσα τόσους σταθμούς του ΜΕΤΡΟ και του προαστιακού; Πρέπει να υπάρχουν δρομολόγια των ΚΤΕΛ που δεν τηρούνται; που δεν συνδέονται με τον προαστιακό; Δεν πρέπει να τα κάνουμε κάποια στιγμή αυτά;

Στη Θεσσαλονίκη, με τις ρυθμίσεις ενεργοποιείται ο ΑΣΥΘ. Κι αυτό είναι το πρόβλημα! Τελειώνει πλέον αυτός ο παρακρατικός, άθλιος, τερατουργικός μηχανισμός του ΟΑΣΘ. Γίνεται ένας δημόσιος φορέας Αστικών Μεταφορών, χωρίς αυτά που παραλάβαμε, χωρίς εκατοντάδες εκατομμύρια να σπαταλιούνται, χωρίς να διορίζονται στον ιδιωτικό, δήθεν, ΟΑΣΘ λίστες των Βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας, χωρίς να αναλαμβάνει ο ΟΑΣΘ περιοχές και δρομολόγια ακόμη και έξω από την Περιφερειακή Ενότητα της Θεσσαλονίκης από το ένα χέρι και να δίνει υπερβολαβίες στα ΚΤΕΛ με το άλλο χέρι σε κερδοφόρες γραμμές.

Το σύστημα τηλεματικής του ΟΑΣΘ καλυπτόταν από επτά συμβάσεις σε ιδιωτική εταιρεία, ενώ ο ΟΑΣΘ δεν είχε ούτε τους κωδικούς! Έπρεπε να υπάρχουν πάνω από 500 λεωφορεία και υπήρχαν 254. Πουλήθηκαν λεωφορεία δωδεκαετίας για 700 ευρώ και για 1.000 ευρώ για παλιοσίδερα! Και κρατήθηκαν των πάνω από 20 χρόνων. Έπρεπε να υπήρχαν 37 εκατ. αποθεματικά για νέα λεωφορεία και υπήρχαν 700 ευρώ! Όσοι επικαλούνται, λοιπόν, και ονειρεύονται ιδιωτικοποίηση των αστικών συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης και της Αθήνας, απλά ονειρεύονται...

Κύριοι συνάδελφοι, εμείς δε θα αναπαράγουμε τον προνομιακό χώρο του παλαιοκομματισμού, που οικοδομήθηκε για δεκαετίες στις μεταφορές. Ήταν ο κύριος χώρος εξυπηρέτησης οικονομικών συμφερόντων και σπατάλης και ρουσφετιών.

Να θυμηθούμε τις άγονες γραμμές των αεροπορικών μεταφορών. Από 46 εκατ. τον

χρόνο με διαγωνισμούς πήγαμε στα 10, με ποιοτικότερες υπηρεσίες. Στον ΟΑΣΘ τον πρώτο χρόνο είχαμε 45 εκατ. λιγότερη δαπάνη από αυτά που δίναμε στον ιδιωτικό ΟΑΣΘ. Αυτός είναι ο ιδιωτικός τομέας, ο κρατικοδίαιτος, που θέλει να προστατέψει η Νέα Δημοκρατία. Και πραγματικά θέλουμε να συγκλίνουμε και να αναζητήσουμε ευρύτερες συγκλίσεις, αλλά προστατεύοντας την κοινωνία και τις υγιείς παραγωγικές δυνάμεις.

Ολοκληρώνοντας, οι Αστικές Συγκοινωνίες αλλάζουν σελίδα μαζί με τη χώρα, έξω από τα μνημόνια, και τα υδατοδρόμια και τα υδροπλάνα εντάσσονται στις συνδυασμένες μεταφορές, καλύπτοντας τις κοινωνικές ανάγκες και οικοδομώντας τις αναπτυξιακές υποδομές που στηρίζουν τις υγιείς παραγωγικές δυνάμεις, υλοποιώντας το σχέδιο και το όραμα του Αλέξη Τσίπρα για δίκαιη ανάπτυξη.