

**Αθήνα, 10 Ιανουαρίου 2011**

**ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ ΔΗΜΗΤΡΗ ΡΕΠΠΑ  
ΥΠΟΥΡΓΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΔΙΚΤΥΩΝ  
ΣΤΗΝ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ «ΤΑ ΝΕΑ», ΣΤΗ ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟ ΒΟΥΛΑ ΚΕΧΑΓΙΑ**

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Κύριε Υπουργέ, ένας από τους πιο δύσκολους κάβους που έχει να περάσει η Κυβέρνηση στις αρχές του 2011 είναι τα κλειστά επαγγέλματα. Που βρίσκονται οι διαπραγματεύσεις με τις επαγγελματικές ομάδες που επηρεάζονται;

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Η Ελλάδα είναι μεταξύ των τελευταίων χωρών στην Ευρώπη των 27 στον τομέα των κλειστών επαγγελμάτων. Στρεβλώσεις στον ανταγωνισμό οδηγούν σε υψηλές τιμές και αναπαράγουν αντιδημοκρατικά προνόμια. Όπου χρειάζεται ασφαλώς και πρέπει να προβλέπεται μία μεταβατική περίοδος. Σε κάθε περίπτωση όμως η συζήτηση με τις επαγγελματικές ομάδες στοχεύει σε καθαρές λύσεις. Αντιλαμβάνεστε πως ουδείς δέχεται ευχάριστα μια μεταβολή που τον θίγει. Θεωρώ όμως πως οι κλάδοι, ιδίως οι επιστημονικοί, υιοθετούν την ανάγκη αυτής της αλλαγής που είναι χρήσιμη για την οικονομική λειτουργία προς όφελος των πολλών και συνολικά για τη χώρα.

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Σας προβληματίζουν οι κινητοποιήσεις στις αστικές συγκοινωνίες; Αν συνεχιστούν επ' αόριστον θα αποκλείατε το μέσο της επίταξης;

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Απεργούν, γιατί; Για το «Πολυνομοσχέδιο»; Μα είναι ήδη Νόμος του Κράτους. Απεργούν, λοιπόν, για τη μη εφαρμογή Νόμου; Ή για το Νομοσχέδιο της αναδιάρθρωσης των Συγκοινωνιών που πρόκειται να παρουσιάσουμε; Αλλά αυτό δεν το γνωρίζουν, άρα απεργούν προκαταβολικά. Έτσι όμως σπαταλούν τον αγώνα τους αλλά και την κατανόηση των άλλων πολιτών προς το συνδικαλιστικό κίνημα, συλλήβδην. Ταλαιπωρούν τους κατά τεκμήριο λιγότερο εύπορους που εξαρτώνται από τις υπηρεσίες τους. Η περίοδος που διανύουμε δεν επιτρέπει άμετρο και αφοριστικό λόγο ούτε αλόγιστες και τυφλές συγκρούσεις. Από την πλευρά μας θα παραμείνουμε σε θέση ευθύνης με ώριμο λόγο, διαχειριζόμενοι ένα μείζον κοινωνικό πρόβλημα. Οφείλουμε λοιπόν να πάρουμε πρωτοβουλίες όχι για να «πολεμήσουμε» τους

συνδικαλιστές, αλλά για να εξασφαλίσουμε στον κόσμο υπηρεσίες που συναρτώνται με την καθημερινότητά του. Αντί για την επίταξη που ως επιλογή δεν προσφέρεται για καθημερινή χρήση και δεν ανταποκρίνεται σε πολιτικές που επιθυμούμε παρά μόνο σε περίπτωση έσχατης ανάγκης, έχουμε σχεδιάσει εναλλακτικά πλάνα και μάλιστα όχι μόνο ένα. Πάνω από όλα όμως θεωρώ πως οι ίδιοι οι εργαζόμενοι θα κινηθούν αντιλαμβανόμενοι τους περιορισμούς που τους επιβάλλει το συμφέρον της πλειοψηφίας των πολιτών αλλά και το δικό τους, θα προσέθετα.

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Πότε θα δούμε το πλήρες σχέδιο για την εξυγίανση των αστικών συγκοινωνιών;

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Στο επόμενο Υπουργικό Συμβούλιο θα συζητήσουμε το σχετικό νομοσχέδιο και θα ακολουθήσει δημόσια διαβούλευση. Εταιρείες που πλήττονται από την κακοδιαχείριση, το έλλειμμα κάθε προγραμματισμού και σχεδιασμού, χωρίς ποτέ να αξιολογούνται για το παραγόμενο έργο με δείκτες κοινωνικής αποδοτικότητας και οικονομικού αποτελέσματος δεν έχουν προοπτική. Εταιρείες που έχουν μισθολογική δαπάνη 600 εκ. ευρώ και έσοδα λιγότερα των 300 εκ. ευρώ με μισθολογικό κόστος στο 78% κατά μέσο όρο του συνολικού λειτουργικού και με εργαζόμενους, κάμποιοι των οποίων αμείβονται εργαζόμενοι το οκτώωρό τους με υπερωριακές αμοιβές για κάποιο τμήμα του, είναι εταιρείες που οδηγούνται σε κατάρρευση. Το κράτος ασφαλώς θα συνεχίσει να επιδοτεί το συγκοινωνιακό έργο σε ένα εύλογο ύψος. Αλλά γιατί ο πολίτης της ελληνικής περιφέρειας να πληρώνει για τα ελλείμματα των συγκοινωνιών της Αθήνας;

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Είναι όμως λύση να αυξάνονται συνεχώς οι τιμές των εισιτηρίων στα μέσα μεταφοράς;

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Το χειρότερο είναι ότι οι κατά καιρούς αυξήσεις της τιμής του κομίστρου δε συνοδεύονται από ανάλογη αύξηση των εσόδων. Αναφέρω χαρακτηριστικά πως η εισιτηριοδιαφυγή φθάνει σε υψηλά ποσοστά έως και του 40% για τα λεωφορεία. Τους τελευταίους έξι μήνες τοποθετήσαμε ελεγκτές – επιθεωρητές με ικανοποιητικά αποτελέσματα. Την τελική λύση όμως θα φέρει η καθιέρωση του ηλεκτρονικού εισιτηρίου, την οποία προετοιμάζουμε επιδιώκοντας συνεργασία με ιδιώτες για την αποτελεσματική διαχείριση του συστήματος εισιτήρια – έσοδα. Οι αυξήσεις των 20 και 40 λεπτών αποτελούν μια πτυχή τιμολογιακής πολιτικής στο συνολικό σχέδιο που περιλαμβάνει συμβάσεις των συγκοινωνιακών φορέων με υπουργεία και φορείς για τη χρηματοδότηση του έργου που εκτελούν μεταφέροντας πολίτες ειδικών κατηγοριών με μειωμένο ή μηδενικό κόμιστρο και για το οποίο σήμερα

ουσιαστικώς δεν καταβάλλεται το ανάλογο τίμημα. Οι οργανισμοί συγκοινωνιών και οι ίδιοι οι εργαζόμενοι οφείλουν να περιφρουρήσουν τα έσοδα της υπηρεσίας.

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Εξακολουθείτε να αποκλείετε απολύσεις σε ΔΕΚΟ που υπάγονται στην αρμοδιότητά σας; Έχετε πει ότι κάποιοι εργαζόμενοι παίζουν με τη φωτιά...

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Επιλέγουμε να αναδιοργανώσουμε τους φορείς και όχι να τους διαλύσουμε, γιατί ακούστηκαν και τέτοιες απόψεις. Στηρίζουμε το δημόσιο χαρακτήρα και εγγυώμεθα το δικαίωμα των υπαλλήλων στην εργασία. Αυτό όμως είναι κάτι που πρέπει να συνδεθεί με τα επιθυμητά αποτελέσματα ώστε να γίνουν βιώσιμες οι εταιρείες και αυτό μένει να αποδειχθεί. Αν αποτύχει η πρωτοβουλία μας οι φωνές για ιδιωτικοποίηση και απολύσεις θα ακουστούν πιο δυνατά. Κάποιοι ίσως να έχουν και έτοιμα σχέδια στο συρτάρι τους. Με λυπεί που κάποιοι συνδικαλιστές μιλούν χωρίς να αντιλαμβάνονται τις περιστάσεις, π.χ. δεν αντιλαμβάνονται ότι ακόμη και οι μετατάξεις, που τις απορρίπτουν, θεωρούνται προσλήψεις και στερούν ουσιαστικά κατά ίσο αριθμό θέσεις εργασίας από άλλους πολίτες που βρίσκονται εκτός των τειχών του δημοσίου σήμερα. Από την πλευρά μου, είμαι μαζί με τους εργαζόμενους αν έχουν στόχο τους την αναβάθμιση μιας δημόσιας υπηρεσίας, το δικαίωμα στην εργασία, το μηδενισμό της κακοδιαχείρισης και της σπατάλης και την εξάλειψη των ελλειμμάτων, την ποιότητα και τη δεοντολογική συμπεριφορά στην άσκηση του έργου, αλλά δεν πρόκειται ούτε καν να δεχθώ διάλογο για το αν οι νόμοι πρέπει να γίνονται σεβαστοί ή για το αν το δημόσιο και το κοινωνικό συμφέρον είναι υπεράνω του ατομικού και του συντεχνιακού.

**ΟΙ ΑΝΑΓΝΩΣΤΕΣ ΡΩΤΟΥΝ:**

**ΕΡΩΤΗΣΗ:** Από τη μια έχουμε νέες αυξήσεις στις τιμές των διοδίων κι από την άλλη απειλούνται με διακοπή έργα στις εθνικές οδούς. Πως συμβαδίζουν αυτά τα δύο;

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Οι αυξήσεις στην τιμή των διοδίων προβλέπονται με κάθε λεπτομέρεια στις συμβάσεις του 2007. Δεν αποφασίζονται τώρα. Η επιλογή των διοδίων είναι σωστή στην κατασκευή δρόμων γιατί υποκαθιστούν μέρος της άμεσης κρατικής δαπάνης. Οι πολίτες αντιδρούν θεωρώντας πως καλούνται να πληρώσουν για δρόμους που δεν είναι έτοιμοι. Σωστό είναι όμως να αντιληφθούν πως οι χρήστες των δρόμων οφείλουν να αναλάβουν ένα μέρος του κόστους και όχι όλοι οι πολίτες αδιακρίτως όπως θα γινόταν σε διαφορετική περίπτωση. Κατά τα άλλα από τη μη πληρωμή βλάπτεται και ο

προϋπολογισμός που στη φάση κατασκευής εισπράττει τον αντίστοιχο Φ.Π.Α. Είναι αλήθεια πως πολλά πράγματα θα έπρεπε να είχαν σχεδιασθεί διαφορετικά. Κάποιες παραδοχές είναι λανθασμένες και κάποιες προβλέψεις ήταν βέβαιο πως δεν θα επαληθευτούν όπως αυτή για την ολοκλήρωση των απαλλοτριώσεων εντός δώδεκα μηνών. Το μέγιστο πρόβλημα όμως είναι αυτό που προέκυψε λόγω των οικονομικών συνθηκών και του ύψους των επιτοκίων. Οι δανείστριες τράπεζες θεωρούν ασύμφορη τη συμβατική σχέση τους με τους κατασκευαστές και επιδιώκουν αλλαγές. Από την πλευρά μας παίρνουμε πρωτοβουλίες για την αντιμετώπιση των προβλημάτων και θα κάνουμε τα πάντα για να στηρίξουμε αυτά τα έργα.

**ΕΡΩΤΗΣΗ:** Σύμφωνα με το προσχέδιο για την αναδιοργάνωση της ΥΠΑ προβλέπεται η παραχώρηση αεροδρομίων σε ιδιώτες επενδυτές. Πως διασφαλίζεται ο εθνικός χαρακτήρας στα αεροδρόμια;

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Οι συμβάσεις παραχώρησης αποτελούν τη μέθοδο που όλες οι αναπτυσσόμενες χώρες χρησιμοποιούν για την κατασκευή μεγάλων έργων χωρίς άμεση συνολική κρατική χρηματοδότηση. Παραχωρείται η ανάπτυξη και εκμετάλλευση για ορισμένη χρονική περίοδο ενός αντικειμένου. Δεν παραχωρείται η ιδιοκτησία που παραμένει στο κράτος. Το δε δημόσιο συμβάλλεται κάθε φορά με όρους που εκείνο επιλέγει και που ανταποκρίνονται στα συμφέροντά του. Δεν δικαιολογείται λοιπόν ο οποιοσδήποτε φόβος.

**ΕΡΩΤΗΣΗ:** Κύριε Υπουργέ, γιατί σταμάτησε το έργο της Εκτροπής Αχελώου, παρ' ότι η σήραγγα μήκους 11 χιλιομέτρων είναι έτοιμη;

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Το έργο έχει διακοπεί με απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας. Η θέση μας είναι σαφής. Πρέπει να περιφρουρηθεί το κεκτημένο υποδομών ώστε να μην καταρρεύσει. Για να μη χρειάζονται εξ' αρχής κατασκευές για την επανεκκίνηση του έργου. Για το θέμα αυτό έχουμε ήδη απευθυνθεί στο Συμβούλιο της Επικρατείας ζητώντας ανάκληση της απόφασής του ως προς το τμήμα των εργασιών που αίρουν τον κίνδυνο κατάρρευσης των σηράγγων και αναμένουμε την απόφασή του.