



ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ

ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΠΡΑΚΤΙΚΟΥ

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗΣ 25/2011

ΑΠΟΦΑΣΗ 315/2011

Στην Καλαμάτα σήμερα, την 22α Ιουλίου 2011, ημέρα Παρασκευή και ώρα 8:00 μ.μ., στο Αμφιθέατρο «Αλέξανδρος Κουμουνδούρος», συνέρχεται στην 25η/2011 συνεδρίαση, το Δημοτικό Συμβούλιο του Δήμου Καλαμάτας, μετά την υπ' αριθμ. πρωτ. 39145/18-7-2011 πρόσκληση του κ. Προέδρου, η οποία επιδόθηκε σύμφωνα με το νόμο.

Παραβρίσκονται στη συνεδρίαση από τα μέλη του Σώματος οι κ.κ. : 1) Γουρδέας Ανδρέας, Πρόεδρος του Σώματος, 2) Αδαμόπουλος Ιωάννης, 3) Αθανασόπουλος Κωνσταντίνος, 4) Αναζίκος Ιωάννης, 5) Ανδρεάκος Κωνσταντίνος, 6) Βασιλόπουλος Αθανάσιος, 7) Βασιλόπουλος Παναγιώτης, 8) Γκλεγκλές Ιωάννης, 9) Δημόπουλος Δημήτριος, 10) Δικαιουλάκος Βασίλειος (αποχώρηση στην υπ' αριθμ. 330 απόφαση), 11) Ηλιοπούλος Αθανάσιος, 12) Καμβυσίδης Ιωάννης, 13) Καραγιάννης Ανδρέας, 14) Καρβέλης Γεώργιος, 15) Κουδούνης Αργύριος, 16) Μανδηλάρης Ιωάννης, 17) Μαρινάκης Σαράντος, 18) Μιχαλόπουλος Κων/νος, 19) Μιχαλόπουλος Σωτήριος, 20) Μπάκας Ιωάννης (αποχώρηση στην υπ' αριθμ. 335 απόφαση), 21) Μπεχράκης Σταμάτης, 22) Μπούρας Ιωάννης, 23) Μπούχαλης Δημήτριος, 24) Μπρεδήμας Θεόδωρος, 25) Μωραγιάννης Κωνσταντίνος, 26) Νιάρχος Αναστάσιος, 27) Νταγιόπουλος Γεώργιος (αποχώρηση στην υπ' αριθμ. 334 απόφαση), 28) Ντίντα Παναγιώτα, 29) Πολίτης Δημήτριος, 30) Πουλόπουλος Δημήτριος, 31) Ριζάς Χρήστος, 32) Στασινάκης Διονύσης (αποχώρηση στην υπ' αριθμ. 330 απόφαση), 33) Στασινόπουλος Στυλιανός, 34) Φαββατάς Δημήτριος και 35) Φωτέας Νικόλαος.

Δεν παραβρίσκονται, αν και κλήθηκαν νόμιμα οι δημοτικοί σύμβουλοι κ.κ.: 1) Διασάκος Νικόλαος, 2) Μπασακίδης Νικόλαος, 3) Μπουζιάνης Παύλος, 4) Μωρακέας Σπυρίδων, 5) Οικονομάκου Μαρία και 6) Χριστόπουλος Ιωάννης.

Στη συνεδρίαση επίσης κλήθηκαν:

- η Πρόεδρος του Συμβουλίου της Δημοτικής Κοινότητας Καλαμάτας κα Λιακουνάκου Βενετία η οποία απουσιάζει και αντί αυτής παραβρίσκεται στη συνεδρίαση η Αντιπρόεδρος κα Ψυλάκη Μαρία,

και

- ο Εκπρόσωπος της Τοπικής Κοινότητας Άμμου κ. Κοσμόπουλος Νικόλαος, ο οποίος και παραβρίσκεται,

επειδή στην ημερήσια διάταξη υπάρχουν θέματα που αφορούν στις εν λόγω Κοινότητες.

Αφού επιτυγχάνεται έτσι νόμιμη απαρτία, ο Πρόεδρος του Σώματος κηρύσσει την έναρξη της συνεδρίασης, παρουσία του Δημάρχου Καλαμάτας κ. Παναγιώτη Ε. Νίκα.

Στη συνέχεια εισάγεται από τον κ. Πρόεδρο για συζήτηση το εκτός ημερήσιας διάταξης θέμα δέχτηκε να συζητηθεί μαζί με τα τακτικά λόγω του επείγοντος χαρακτήρα του, με τίτλο :

Υποστήριξη των θέσεων και συμπαράσταση στον αγώνα του Σωματείου Ιδιοκτητών Ταξί Καλαμάτας.

Ακολούθως ο κ. Πρόεδρος δίνει το λόγο στον Γραμματέα του Σώματος κ. Γκλεγκλέ, για να διαβάσει το ψήφισμα που κατατέθηκε από το Σωματείο Ιδιοκτητών Ταξί Καλαμάτας:

ΓΚΛΕΓΚΛΕΣ:

ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΙΔΙΟΚΤΗΤΩΝ ΤΑΞΙ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ
ΑΡΙΣΤΟΜΕΝΟΥΣ & ΧΡ. ΚΟΥΜΑΝΤΟΥ 6
ΤΚ 24100 ΚΑΛΑΜΑΤΑ
ΤΗΛ.: 6947599350

Καλαμάτα 22 Ιουλίου 2011

Ψ Η Φ Ι Σ Μ Α

Προς το Δημοτικό Συμβούλιο Καλαμάτας.

Μετά από εικοσάμηνη διαβούλευση του κλάδου των ταξί με την ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων και την παρουσίαση μελετών για τον τρόπο λειτουργίας των ταξί στην Ευρώπη και την ανάληψη από όλους των ευθυνών μας για την αναβάθμιση του κλάδου, φάνηκε ότι βρέθηκε ένας κοινός «τόπος» συνεννόησης για την άρση περιορισμών και στρεβλώσεων στην άσκηση, στην οργάνωση και στην πρόσβαση στο επάγγελμα της επιβατικής μεταφοράς με ταξί, σύμφωνα πάντα με το νόμο 3919/11 «Αρχή της επαγγελματικής ελευθερίας, κατάργηση αδικαιολογήτων περιορισμών στην πρόσβαση και άσκηση επαγγελμάτων», όπου σε αυτόν προβλέπεται δυνατότητα διατήρησης περιορισμών προς εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος.

Το αποτέλεσμα αυτής της διαβούλευσης ήταν μία επίσημη ανακοίνωση του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων στις 9/6/11 με τίτλο «Μεταρρυθμίσεις στη λειτουργία των ταξί» που προανήγγειλε την έκδοση σχετικού «Προεδρικού Διατάγματος». Ιδιαίτερο ενδιαφέρον τελικά αποτελεί η τελευταία παράγραφος της ανακοίνωσης αυτής: Σημειώνεται ότι σε όλα τα κράτη της Ε.Ε. ο αριθμός των ΤΑΞΙ κυμαίνεται από 1,3 έως 2 ανά 1.000 κατοίκους. Ο δείκτης που επιλέχτηκε για την Ελλάδα είναι σαφώς μεγαλύτερος από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο (2,5 ΤΑΞΙ ανά 1.000 κατοίκους για την Αθήνα, 2 ΤΑΞΙ ανά 1.000 κατοίκους για την υπόλοιπη Ελλάδα). Ενδεικτικά αναφέρεται ότι ο σχετικός δείκτης στη Ρώμη είναι 2,1/1.000 κατοίκους, στο Βερολίνο 2/1.000, στο Μιλάνο 1,6/1.000, στις Βρυξέλλες 1,5/1.000, στη Στουτγάρδη 1,3/1.000. Η Ελλάδα βρίσκεται σαφώς πιο πάνω από άλλες ευρωπαϊκές χώρες σε ό,τι αφορά τον αριθμό των ΤΑΞΙ.

Η σύνδεση του αριθμού των αδειών ταξί με τον πληθυσμό μιας περιοχής, ποτέ και πουθενά δεν θεωρήθηκε εχθρός του ανταγωνισμού, εφόσον πάντοτε ο αριθμός των ταξί υπερκάλυπτε τις μεταφορικές ανάγκες. Άλλωστε ο καθορισμός από το κράτος του τιμολογίου (πολύ χαμηλότερου από τα μέσα ευρωπαϊκά όρια), καθώς και η δραματική μείωση του μεταφορικού έργου διαλύουν οποιαδήποτε πιθανότητα δημιουργίας μονοπωλιακών τακτικών εις βάρος του καταναλωτή. Αντίθετα ο έλεγχος των αδειών δημιουργήθηκε για λόγους δημοσίου συμφέροντος, δηλαδή η κυκλοφορία του απολύτως αναγκαίου αριθμού ταξί, ώστε να υπάρχει

μικρότερη επιβάρυνση σε ρύπους, κυκλοφοριακή φόρτιση και δυνατότητα στάθμευσης. Αυτή η λογική ωστόσο καθιστά βιώσιμη την εκμετάλλευση ταξί, ενώ με τη σειρά τους οι αυστηροί κανόνες λειτουργίας και οι υψηλές απαιτήσεις στην πρόσβαση της άσκησης του επαγγέλματος, θα αναβαθμίσουν περαιτέρω το παρεχόμενο έργο.

Προς μεγάλη μας έκπληξη, μετά τον ανασχηματισμό της κυβέρνησης και την αλλαγή της πολιτικής ηγεσίας στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων, με μια αιφνιδιαστική ανακοίνωση, ο νέος υπουργός θεώρησε σωστό να απαξιώσει και τελικά να αναιρέσει τα συμφωνηθέντα και μάλιστα χωρίς καμία επιχειρηματολογία, εστιάζοντας κυρίως στη κατάργηση οποιασδήποτε αναλογίας μεταξύ αδειών ταξί και πληθυσμού, πιστεύοντας στην αυτορρύθμιση (αυτοδιάλυση τη λέμε εμείς) της αγοράς. Η εξέλιξη αυτή, τόσο ως προς τη μεθόδευση της, όσο και ως προς την ουσία της, αποδεικνύει την ασυνέπεια και την ασυνέχεια της πολιτικής ηγεσία και προκαλεί απορύθμιση και τεράστια αναταραχή στον κλάδο των ταξί. Επίσης θα πρέπει να τονιστεί, ότι με την άρση των γεωγραφικών περιορισμών στην άσκηση των επαγγελματιών, εντός της επικράτειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η έκδοση νέων αδειών ταξί χωρίς πληθυσμιακά κριτήρια, θέτει τους Έλληνες εκμεταλλευτές ταξί εκτός ανταγωνισμού, έρμιαια των μεγάλων συμφερόντων, αφού μόνο στην Ελλάδα θα ισχύει κάτι τέτοιο, ενώ παράλληλα εξανεμίζει οποιαδήποτε προοπτική επένδυσης και ποιοτικής αναβάθμισης του κλάδου υπό το καθεστώς της ανασφάλειας που προκαλεί.

Επειδή η αναλογία ταξί/1.000 κατοίκους στην Περιφέρεια Πελοποννήσου είναι: **1/2,36**

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ (Απογρ. 2001)	ΑΡΙΘΜΟΣ Ε.Δ.Χ. ΑΥΤ/ΤΩΝ	Ταξί/1000 κατοίκους
Μεσσηνία	172.825	409	2.37
Κορινθία	153.941	350	2.27
Αργολίδα	105.295	232	2.20
Αρκαδία	101.223	277	2.74
Λακωνία	99.671	224	2.25
Σύνολο Πελοποννήσου	632.955	1492	2,36

Για όλους τους λόγους αυτούς και χωρίς καμία συντεχνιακή αντίληψη ζητάμε τη συμπαράσταση του Δημοτικού Συμβουλίου Καλαμάτας για να αποτραπεί αυτό το καθεστώς προχειρότητας και ασυνέπειας που λειτουργεί πάντα οπισθοδρομικά σε οποιαδήποτε προσπάθεια αναβάθμισης και εξέλιξης και η νέα πολιτική ηγεσία του Υπουργείου να διαβουλευτεί με τον κλάδο μας ώστε να παραχθούν νομοθετήματα που θα οδηγήσουν: **α)** σε ένα ασφαλές εργασιακό περιβάλλον για τους ιδιοκτήτες ταξί, **β)** υψηλής ποιότητας μεταφορικές υπηρεσίες προς τους πολίτες και **γ)** αναβάθμιση του κύρους του επαγγέλματός μας και εξίσωση των υπηρεσιών μας με αυτές των υπολοίπων ευρωπαϊκών χωρών.

Για το Δημοτικό Συμβούλιο Καλαμάτας

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΠΑΠΑΔΕΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

Ο Γ.ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ
ΚΟΥΦΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

Για το παρόν θέμα διεξάγεται η εξής διαλογική συζήτηση:

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Θα παρακαλούσα τον Πρόεδρο να πάρει το λόγο να ενημερώσει το Σώμα.

ΠΑΠΑΔΕΑΣ (Πρόεδρος Σωματείου Ιδιοκτητών ΤΑΞΙ Καλαμάτας):

Καλησπέρα. Ευχαριστώ πολύ κύριε Πρόεδρε, κύριε Δήμαρχε, κύριοι δημοτικοί σύμβουλοι. Ονομάζομαι Παπαδέας Γεώργιος είμαι ο Πρόεδρος των ιδιοκτητών ταξί Καλαμάτας θέλω να σας ενημερώσω σχετικά με το θέμα που μας έχει φέρει να έχουμε απεργιακές κινητοποιήσεις, είναι οι δηλώσεις του ερχόμενου Υπουργού Μεταφορών και Υποδομών του κ. Ραγκούση ο οποίος έχει αναφέρει όλες τις εργασίες που είχαμε κάνει γύρω στο εικοσάμηνο με τον προηγούμενο Υπουργό τον κ. Ρέππα, ένα προϊόν το οποίο είχε συζητηθεί και από ξένους εκπροσώπους όσων αφορά τα ταξί και είχαμε βρει κάποια χρυσή τομή που να εξυπηρετεί και τις αναβαθμίσεις που θέλει να κάνει η κυβέρνηση αλλά και εμάς σαν κλάδο.

Το βασικότερο πρόβλημα που υπάρχει στην αναίρεση αυτή των διαβουλεύσεων που είχαμε κάνει με τον πρώην Υπουργό Υποδομών τον κύριο Ρέππα είναι να μην καταργηθεί ο πληθυσμιακός όρος γιατί όπως καταλαβαίνετε αν αντί να ρυθμιστεί η αγορά, ανεξέλεγκτα βγαίνουν άδειες ταξί, θα γίνει απορρύθμιση της αγοράς, ίσα - ίσα που θα φέρει και άλλους στον ήδη προβληματισμένο κλάδο γιατί ενόψει της κρίσης θα μπουκνέ και άλλοι στο επάγγελμα και δε θα έχει το ταξί ημερήσιο τζίρο ώστε να μπορεί να βγάλει τις υποχρεώσεις του και για τη διαβίωση και για τα ασφαλιστικά του ταμεία.

Ένα άλλο πρόβλημα που πρέπει να εστιάσουμε είναι το να μη γίνουν μετακινήσεις εδρών βάση Καλλικρατικών Δήμων γιατί αν γίνει συνένωση εδρών όπως καταλαβαίνετε κανένα αυτοκίνητο δεν θα κάτσει στα μικρά δημοτικά διαμερίσματα, όλοι θα προσπαθήσουν να επωφεληθούν για περισσότερα έσοδα και θα μετακινηθούν στα κέντρα της πόλεως και θα γίνει το αδιαχώρητο. Ήδη εμείς έχουμε μεγάλη πτώση γύρω στα 60% από τα έσοδά μας, έχουμε πρόβλημα από τη μείωση του τζίρου μας και δεν έχουμε και χώρους ούτε καν να σταθμεύσουμε. Ζείτε στην πόλη αυτή που μετακινούμαστε και εμείς και βλέπετε ότι ήδη μαζευόμαστε στις πιάτσες για αρκετό χρονικό διάστημα. Και έχουμε ζητήσει και από τη Δημοτική Αρχή να βρούμε κάποια χρυσή τομή ώστε να μεγαλώσουν οι χώροι στάθμευσης.

Αυτό που ζητάμε από όλη τη Δημοτική Αρχή είναι να μας συμπαρασταθείτε στα πιστεύω δίκαια αιτήματα που έχουμε, να μη γίνει μια ανεξέλεγκτη εισροή στο επάγγελμα ανθρώπων οι οποίοι θα δεινοπαθήσουν μαζί με εμάς.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Σας ευχαριστώ πολύ κε Παπαδέα. Κε Δήμαρχε έχετε το λόγο.

ΔΗΜΑΡΧΟΣ: Αγαπητοί συνάδερφοι νομίζω ότι πρέπει να συνηγορήσουμε και να υποστηρίξουμε αυτό το ήπιο, το αξιοπρεπές και το ουσιαστικό κείμενο το οποίο αναγνώστηκε πριν από λίγο. Και όχι μόνο να το στηρίξουμε αλλά να το περιβάλλουμε με το κύρος του Δημοτικού Συμβουλίου και να το στείλουμε στις αρχές οι οποίες αποφασίζουν για το συγκεκριμένο θέμα.

Ποιος φταίει, γιατί υπάρχει αυτή η αναταραχή αυτή τη στιγμή, από τη μία άκρη της Ελλάδος μέχρι την άλλη, που δημιουργεί προβλήματα οικονομικής, κοινωνικής φύσεως και εκθέτει τη χώρα; Νομίζω ότι η απάντηση δεν είναι δύσκολο να εξευρεθεί.

Είχαμε πριν από λίγες εβδομάδες μια αναλυτική συζήτηση με τον τότε Υπουργό Μεταφορών και Υποδομών τον κύριο Ρέππα η οποία κατέληξε σε κάποια συμπεράσματα. Δεν επιτρέπει ο χρόνος για να τα διαβάσουμε, είναι συμπεράσματα όμως απελευθέρωσης του επαγγέλματος με παράλληλη κατοχύρωση της δουλειάς βιοπαλαιστών, ανθρώπων που αγωνίζονται για τον επιούσιο ανθρώπων οι οποίοι αγωνίζονται για το ψωμί τους (χειροκροτήματα)

Εγώ έχω μιλήσει πολλές φορές, άλλοι μου έχουν επιτεθεί, άλλοι με έχουν χειροκροτήσει, δεν θέλω την επιδοκίμασί σας, θα πω αυτό που αισθάνομαι για αυτό σας παρακαλώ να μην το κάνετε.

Τι συμβαίνει αυτή τη στιγμή και έχουμε και μερικές φορές ακραίες συμπεριφορές; Συνεννοήθηκαν πάνω σε ένα πλαίσιο και στη συνέχεια από την κυβέρνηση αυτό αναίρεθηκε. Αν διαβάσετε που κατέληξε αυτό το πλάνο, θα καταλάβετε ότι το ταξί έκανε τις μεγαλύτερες δυνατές υποχωρήσεις. Απελευθερώθηκε το επάγγελμα, πράγματι, όπως έχει απελευθερωθεί σε όλες τις χώρες της Ευρώπης. Το πληθυσμιακό κριτήριο είναι κρίσιμο διότι αν αύριο το πρωί στην Καλαμάτα αντί για 130 ταξί εμφανιστούν με την ανεργία η οποία υπάρχει, 250 – 300 – 500, όπως καταλαβαίνετε ακυρώνετε και το ταξί, θα έχουμε προβλήματα στις μεταφορές, θα γίνει στην πόλη και στην Ελλάδα το “έλα να δεις”. Δεν μπορεί να μην ισχύει το πληθυσμιακό κριτήριο και εδώ που ισχύει σε ολόκληρη την Ευρώπη και ούτε μπορείς να πεις ξαφνικά σε έναν άνθρωπο ότι έχεις μια περιουσία 150.000 ευρώ και την επόμενη μέρα το πρωί δεν έχεις τίποτα, έχεις δουλειά και την άλλη μέρα το πρωί δεν έχεις, έχεις κάνει ένα προγραμματισμό και την επόμενη μέρα το πρωί αναιρείτε. Και γιατί γίνονται όλα αυτά; Θεωρώ ότι ήρθε η ώρα μετά την αντιμετώπιση του μεγάλου μας οικονομικού προβλήματος σε ένα βαθμό που απασχόλησε την ηγεσία της χώρας, με την επάνοδο του πρωθυπουργού το θέμα να τεθεί σε νέα βάση. Παρατηρείται μια κινητικότητα και στο κυβερνητικό χώρο – ποτέ δεν είχαμε μέχρι τώρα τέτοια διάσταση απόψεων στον ίδιο κυβερνητικό χώρο – να λάβει μια λήξη το συγκεκριμένο θέμα, το σχέδιο Ρέππα είναι πράγματι ένα σχέδιο που δίνει λύσεις σε όλα τα προβλήματα, έγιναν οι μεγαλύτερες δυνατές υποχωρήσεις και να επανέλθει στη χώρα μας και στον τόπο μας η ηρεμία.

Να καταλήξω λέγοντας ότι αυτό το κείμενο το οποίο υποβάλλεται, το ουσιαστικό, το ήπιο, το πολιτισμένο, δεν μπορεί παρά να έχει την υποστήριξη της αυτοδιοίκησης, του Δημοτικού Συμβουλίου και την προώθησή του στα κέντρα λήψης των αποφάσεων. Εγώ είμαι βέβαιος ότι στον αγώνα που κάνετε θα είσαστε κερδισμένοι, δεν μπορεί να γίνει διαφορετικά.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστώ πολύ κε Δήμαρχε. Κε Μπρεδήμα έχετε τον λόγο.

ΜΠΡΕΔΗΜΑΣ: Εμείς από την πλευρά μας όχι μόνο συμφωνούμε, πλειοδοτούμε και επαυξάνουμε διότι το θέμα αυτό θα πρέπει να είχε λυθεί από τις πρώτες ώρες που εκηρύχθη η απεργία. Και είναι γνωστό ότι το σχέδιο Ρέππα, το προεδρικό διάταγμα αυτό που εστάλη, ήταν εκείνο το οποίο ρύθμιζε, ήταν η χρυσή τομή για την επίλυση των προβλημάτων του συμπαθούς κλάδου των ταξιτζήδων. Και βέβαια δεν είναι μόνο η προσφορά τους, είναι και οι κίνδυνοι τους οποίους αντιμετωπίζουν όταν νύχτες ολόκληρες μέσα και κάτω από οποιοδήποτε συνθήκες και τη ζωή τους ακόμα συνάδερφοί τους έχουν χάσει και την υγεία τους και έχουν υποστεί τα πάνδεινα.

Εμείς κύριε Πρόεδρε και κύριοι συνάδερφοι δεν ευρισκόμεθα εδώ και δεν εκπροσωπούμε τα κόμματα, ούτε κανένα κόμμα. Εμείς το έχουμε δηλώσει ότι είμαστε εκπρόσωποι του λαού της Καλαμάτας μια συμπαθής μερίδα μεταξύ των οποίων είναι και οι ταξιτζήδες. Μαζί λοιπόν με αυτούς συμπαριστάμεθα στα αιτήματά τους και τονίζουμε ότι θα πρέπει όπως ακριβώς αναφέρεται, να υπάρχει ένα ασφαλές εργασιακό περιβάλλον για τους ιδιοκτήτες, δεύτερον μια υψηλής ποιότητας μεταφορικές υπηρεσίες προς τους πολίτες και τρίτον να αναβαθμιστεί το κύρος του επαγγέλματος και να εξισωθούν οι υπηρεσίες του με αυτές των υπολοίπων ευρωπαϊκών χωρών.

Υπό την έννοια αυτή και με την προσδοκία ότι σύντομα σχετική πρωτοβουλία έχει αναλάβει ο κύριος Καχριμάκης με την κοινοβουλευτική ομάδα του ΠΑΣΟΚ και όλους τους τομείς, θα κινηθεί προς αυτή την κατεύθυνση η κυβέρνηση και θα έχουμε το αναμενόμενο αποτέλεσμα. Εμείς όμως τονίσαμε, είμαστε και θα είμαστε στο πλευρό των ταξιτζήδων.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστώ πολύ κε Μπρεδήμα. Εκ μέρους της "Λαϊκής Συσπείρωσης" ο κ. Νιάρχος.

ΝΙΑΡΧΟΣ: Κε Πρόεδρε τον τελευταίο ενάμιση χρόνο μας βάζουν αλληπάλληλα διλήμματα. Άρχισε με το ασφαλιστικό, να αλλάξουμε το ασφαλιστικό ή να πτωχεύσουμε; Να μειωθούν οι μισθοί ή να πτωχεύσουμε; Να μειωθούν οι συντάξεις ή να πτωχεύσουμε; Να απελευθερωθούν οι απολύσεις ή να πτωχεύσουμε; Να καταργηθούν οι συλλογικές συμβάσεις εργασίας ή να πτωχεύσουμε; Να ψηφιστεί το μνημόνιο ένα, το μνημόνιο δύο, το μεσοπρόθεσμο ή να πτωχεύσουμε; Και ενώ έγιναν όλα αυτά, ενώ εκατοντάδες χιλιάδες εργαζόμενοι οδηγήθηκαν στη φτώχεια και στην ανεργία. Ενώ χιλιάδες μαγαζιά έκλεισαν ενώ η καπιταλιστική κρίση οδήγησε τα μεσαία στρώματα σε βίαιη προλεταριοποίηση, ενώ έγιναν όλα αυτά, τώρα μας πετάνε στα μούτρα και μια επιλεκτική χρεοκοπία ενώ είναι γνωστό ότι έχουν οδηγήσει την εργατική τάξη και όλους τους εργαζόμενους σε ανεξέλεγκτη χρεοκοπία.

Εμείς λέμε ότι η συγκεκριμένη πολιτική που σήμερα ασκείτε για τα ταξί δεν είναι πολιτική του κυρίου Ραγκούση. Είναι πολιτική κυβερνητική, είναι πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης η οποία στηρίζεται από το ΠΑΣΟΚ και από τη Νέα Δημοκρατία. Θέλει να χρεοκοπήσει τους μικρούς αυτοκινητιστές και να διευκολύνει την είσοδο μεγάλων εταιρειών στον κλάδο των μεταφορών και των συγκοινωνιών ώστε να βρουν διέξοδο τα συσσωρευμένα κέρδη που έχουν και τα κεφάλαια έτσι ώστε να ξαναεπενδυθούν και να αυγατίσουν. Εμείς καλούμε όλους τους εργαζόμενους να αντιπαλέψουν αυτή τη πολιτική θα συμφωνήσουμε και η "Λαϊκή Συσπείρωση" θα ψηφίσει το ψήφισμα που προτείνεται από τους ιδιοκτήτες ταξί.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Εκ μέρους του "Δικτύου Ενεργών Πολιτών", κε Μπεχράκη έχετε το λόγο.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Κε Πρόεδρε θα θέλαμε και εμείς με τη σειρά μας να θέσουμε ορισμένες πλευρές του θέματος.

Κατά τη γνώμη μας ο κοινωνικός ρόλος των ταξί είναι δοσμένος στη χώρα αλλά ειδικά η λειτουργία των ταξί στις μικρότερες πόλεις πληθυσμιακά που δεν μπορούν να έχουν συγκοινωνίες με πυκνό δίκτυο λόγω του χαμηλού πληθυσμού τους, προσφέρουν πολύ σημαντική βοήθεια στη λειτουργικότητα τους (μεταφορά των πολιτών κλπ).

Από τη άλλη πλευρά μέσα σε αυτή την κινητοποίηση βλέπουμε ότι οι συνάδερφοι ιδιοκτήτες και οδηγοί των ταξί έχουνε μια πολιτική στάση η οποία συνεισφέρει γενικά στη χώρα στα πλαίσια του μνημονίου ότι υπάρχει μια δομημένη αντίδραση συνετή και οργανωμένη του ελληνικού πληθυσμού απέναντι στα σχέδια που έχουν και επιφυλάσσουν για τη χώρα μας. Σίγουρα στα κλειστά επαγγέλματα λέμε "όχι" σε εκείνα τα οποία έχουν και κατέχουν τους στρατηγικούς κλάδους όπως είναι οι μεταφορές και δεν μπορούμε σε καμία περίπτωση να δεχτούμε το άνοιγμα των ταξί ως "Ίφιγένεια εν Αυλίδι", να θυσιαστούν ορισμένοι επαγγελματίες για να μπορέσει η κυβέρνηση να δείξει προς τα έξω ότι πράγματι ανοίγει τα κλειστά επαγγέλματα, και ουσιαστικά εκείνα τα επαγγέλματα τα οποία έχουν πολύ μεγάλο ρόλο στην οικονομία της χώρας, να παραμένουν ουσιαστικά κλειστά μέχρι σήμερα.

Το πληθυσμιακό κριτήριο είναι ένας αναγκαίος όρος για μια ποιοτικά προσφερόμενη λειτουργία του ταξί. Η κατάργησή τους κατά τη γνώμη μας είναι ανεφάρμοστη. Ο μεγάλος αριθμός των ταξί δεν μπορεί να βολευτεί μέσα στις πόλεις, ας το δούμε και πρακτικά, δηλαδή τι θα μπορούσαμε να κάνουμε εάν μέσα σε συνθήκες οικονομικής κρίσης εμφανιζόντουσαν 50, 100, 200 ακόμα οδηγοί ταξί και θα ζήτησαν από τους δήμους να βολευτούν στους δημόσιους χώρους; Δεν μπορεί να εφαρμοστεί λοιπόν κατά συνέπεια και πρακτικά. Επίσης ο μεγάλος αριθμός ταξί θα οδηγούσε σε υποβάθμιση του προσφερόμενου έργου, θα οδηγούσε σε κατάσταση η οποία και τα προσφερόμενα οχήματα αλλά και οι οδηγοί αυτών των μέσων σε ένα τόσο μεγάλο αριθμό θα είχαν σοβαρά προβλήματα για τη λειτουργία της πόλης.

Με όλα αυτά συμφωνούμε και εμείς με αυτό το ψήφισμα και θα σταθούμε στο πλευρό των συναδέλφων οδηγών.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστώ κε Μπεχράκη. Εκ μέρους της "Πρωτοπορίας" κε Φωτέα έχετε το λόγο.

ΦΩΤΕΑΣ: Κε Πρόεδρε εδώ γινόμαστε άλλη μια φορά μάρτυρες της ασυνέπειας και της ασυνέχειας του κράτους, της παθογένειας αυτής που έχουμε διαχρονικά ώστε να μην μπορούν να συνεννοηθούν και να υπάρχει και μια συνέχεια στην πολιτική μες την ίδια κυβέρνηση και όχι μόνο σήμερα. Άλλαξε ο υπουργός αλλάζει η πολιτική. Δυστυχώς ο κλάδος των ταξί έχει πέσει θύμα αυτής ακριβώς της νοοτροπίας. Αυτό δημιουργεί στο ίδιο το κράτος μια αναξιοπιστία, ο πολίτης νοιώθει ότι δεν προστατεύεται από καμία αδικία, αντιθέτως νοιώθει στις πλάτες του κάθε φορά τις προσωπικές κόντρες μεταξύ των υπουργών της ίδιας κυβέρνησης να ξεσπάνε επάνω του κατά τη γνωστή ρήση "όπου τσακώνονται οι ελέφαντες την πληρώνουν τα βατράχια". Αυτού του είδους η παθογένεια οδήγησε και τη χώρα εδώ που είμαστε σήμερα διότι διαχρονικά δεν διορθώθηκαν λάθη και για χάρη προσωπικών πολιτικών κάθε φορά όπου γινόμασταν μάρτυρες και από τον κλάδο των ταξί ακόμα που διαχρονικά και οι ίδιοι έχουν κάνει προτάσεις για να βελτιωθεί το επάγγελμά τους και οι ίδιοι έχουν κάνει λάθη και δεν έχουν προσέλθει σε διάλογο. Γιατί όμως; Γιατί νοιώθουν και οι ίδιοι ότι θα κάνουν ένα διάλογο και θα είναι μόνο προσχηματικός.

Θεωρούμε ότι στην παρούσα φάση οι άνθρωποι έχουν απόλυτο δίκιο, τους πνίγει το δίκιο. Ταυτόχρονα έπεσαν και στη δύσκολη συγκυρία της οικονομικής κρίσης. Αυτή τη στιγμή το κράτος θέλει να εισπράξει λεφτά, πώς θα εισπράξει λεφτά; Ανοίγουμε τα επαγγέλματα χωρίς κανόνες και όχι μόνο για τα ταξί. Όσο πιο πολλοί μπουν, τόσο πιο πολλά λεφτά θα εισπράξουμε και "γαία πυρί μιχθήτω" μετά. Επομένως οδηγούμε κοινωνικές ομάδες και τάξεις στην εξαθλίωση χάριν των πέντε ευρώ που θα μπουν στα δημόσια ταμεία. Ε όχι. Εμείς λέμε "όχι" σε αυτή τη λογική, αρνούμαστε να ψηφίσουμε κάτι τέτοιο και είμαστε μαζί με την τάξη των ταξί η οποία αυτή τη στιγμή νοιώθουν ήδη απαξιωμένοι διότι τους έχουν επιβληθεί όροι που δεν έχουν συμφωνηθεί. Ψηφίζουμε λοιπόν το ψήφισμα αυτό και θα δώσουμε και αγώνα αν χρειαστεί μαζί τους για να περάσουν τα δίκαια αιτήματά τους.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστώ κε Φωτέα.

Άρα το Σώμα ομόφωνα δέχεται το ψήφισμα του Σωματείου Ιδιοκτητών Ταξί. Είμαστε δίπλα τους και συμπαριστάμεθα στον αγώνα τους. Καλή δύναμη.

Το Δημοτικό Συμβούλιο με την ολοκλήρωση της διαλογικής συζήτησης,

Α Π Ο Φ Α Σ Ι Ζ Ε Ι Ο Μ Ο Φ Ω Ν Α

Κάνει αποδεκτό το κατατιθέμενο από το Σωματείο Ιδιοκτητών Ταξί Καλαμάτας Ψήφισμα, το οποίο αναλυτικά καταχωρείται στο ιστορικό της απόφασης αυτής.

Υποστηρίζει τις θέσεις και τον αγώνα των Ιδιοκτητών Ταξί, γιατί συνδέεται με την επιβίωσή τους, την επιβίωση και το μέλλον των οικογενειών τους και την μη ανατροπή του προγραμματισμού της ζωής των.

Έτσι συντάσσεται αυτό το απόσπασμα πρακτικού το οποίο υπογράφεται όπως ακολουθεί :

Τ Ο Δ Η Μ Ο Τ Ι Κ Ο Σ Υ Μ Β Ο Υ Λ Ι Ο Κ Α Λ Α Μ Α Τ Α Σ

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Γουρδέας Ανδρέας

ΤΑ ΜΕΛΗ

1. Αδαμόπουλος Ιωάννης
2. Αθανασόπουλος Κωνσταντίνος
3. Αναζίκος Ιωάννης
4. Ανδρεάκος Κωνσταντίνος
5. Βασιλόπουλος Αθανάσιος
6. Βασιλόπουλος Παναγιώτης
7. Γκλεγκλές Ιωάννης
8. Δημόπουλος Δημήτριος
9. Δικαιουλάκος Βασίλειος
10. Ηλιόπουλος Αθανάσιος
11. Καμβυσίδης Ιωάννης
12. Καραγιάννης Ανδρέας
13. Καρβέλης Γεώργιος
14. Κουδούνης Αργύριος
15. Μανδηλάρης Ιωάννης
16. Μαρινάκης Σαράντος
17. Μιχαλόπουλος Κωνσταντίνος
18. Μιχαλόπουλος Σωτήριος
19. Μπάκας Ιωάννης
20. Μπεχράκης Σταμάτης
21. Μπούρας Ιωάννης
22. Μπούχαλης Δημήτριος
23. Μπρεδήμας Θεόδωρος
24. Μωραγιάννης Κωνσταντίνος
25. Νιάρχος Αναστάσιος
26. Νταγιόπουλος Γεώργιος
27. Ντίντα Παναγιώτα
28. Πολίτης Δημήτριος
29. Πουλόπουλος Δημήτριος

30. Ριζάς Χρήστος
31. Στασινάκης Διονύσης
32. Στασινόπουλος Στυλιανός
33. Φαββατάς Δημήτριος
34. Φωτέας Νικόλαος

Ακριβές Απόσπασμα
Καλαμάτα, 2 Αυγούστου 2011
Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΟΥ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

ΑΝΔΡΕΑΣ ΓΟΥΡΔΕΑΣ