
Το σχέδιο για τις νέες αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης, τα μερίσματα του παλιού ΟΑΣΘ

2017/09/13 18:34 στην κατηγορία MMM

Τον σχεδιασμό και τις ενέργειες του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για την αναβάθμιση των αστικών συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης παρουσίασε, σε συνέντευξη Τύπου, ο υπουργός Χρήστος Σπίρτζης, από το εκθεσιακό περίπτερο της Αττικό Μετρό Α.Ε στο εκθεσιακό κέντρο της Helexpo.

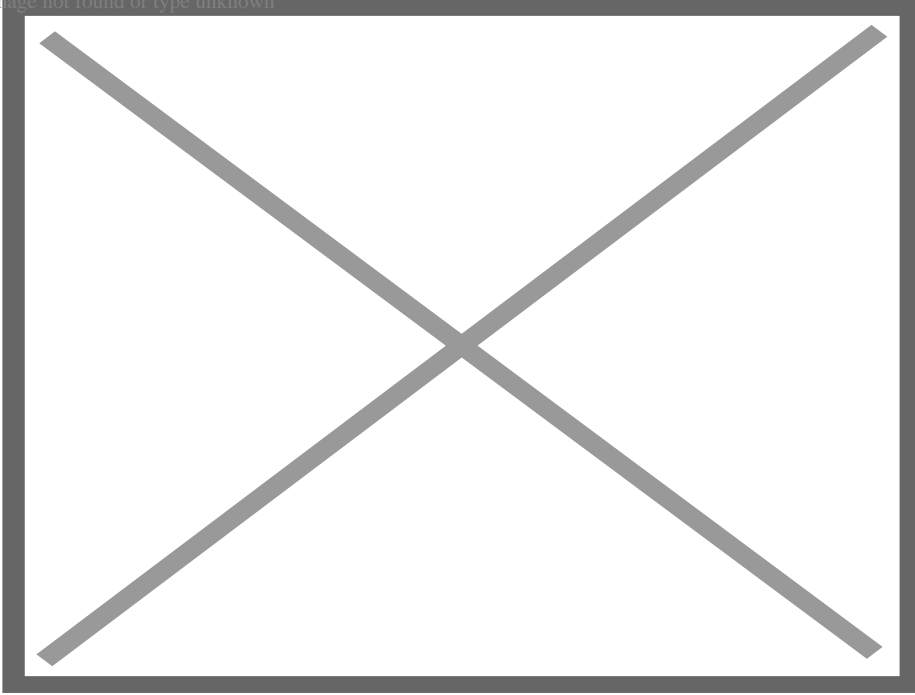
Παράλληλα, ο κ. Σπίρτζης, έδωσε στη δημοσιότητα πλήθος στοιχείων από τους επίσημους ισολογισμούς που συντρίβουν, σύμφωνα με το υπουργείο, “ολοκληρωτικά τον ρουσφετολογικό ΟΑΣΘ και καταδεικνύουν πως ο παλαιοκομματισμός τροφοδοτούσε με εκατοντάδες εκατομμύρια του ελληνικού λαού τον κρατικοδίαιτο ΟΑΣΘ και με ασύλληπτα προνόμια τις διοικήσεις των εκλεκτών της ΝΔ και του παλαιοκομματισμού, **επιβαρύνοντας το ελληνικό Δημόσιο με 2.054. 324.425,63 ευρώ**”.

Σύμφωνα με τα στοιχεία που παρουσιάστηκαν, οι μέτοχοι του ΟΑΣΘ, το διάστημα 1990 - 2016, πήραν επιχειρηματικό κέρδος 324.454.000 ευρώ, με μετοχικό κεφάλαιο 20 εκατ.

Το δε Δημόσιο στο όνομα της «κοινωνικής» πολιτικής, που δήθεν ασκούσε ο ΟΑΣΘ, επιβαρύνθηκε με το προαναφερθέν ποσό, ήτοι **2.054. 324.425, 63 ευρώ επιδοτήσεων**.

«Αυτός είναι ο ιδιωτικός τομέας του κ. Μητσοτάκη. Με 745% ετήσια απόδοση καταβεβλημένου κεφαλαίου! Η ετήσια απόδοση κεφαλαίου κυμαίνεται κατά έτος από 80% έως 745%. Δεν υπάρχει στον πλανήτη εταιρεία που να έχει τέτοια απόδοση κεφαλαίου. Ούτε το 80% που είναι το πιο χαμηλό», ανέφερε χαρακτηριστικά ο κ. Σπίρτζης.

Ο υπουργός, αποκάλυψε επίσης, ότι τα “χρυσά παιδιά των διοικήσεων του παλαιοκομματισμού”, «πέτυχαν» τα έξοδα του οργανισμού να είναι τρεις φορές μεγαλύτερα από τα έσοδα, επικαλούμενος, όπως και παραπάνω, τα επίσημα στοιχεία από τους ισολογισμούς του ΟΑΣΘ για τη χρονική περίοδο από το 1990 έως το 2016.



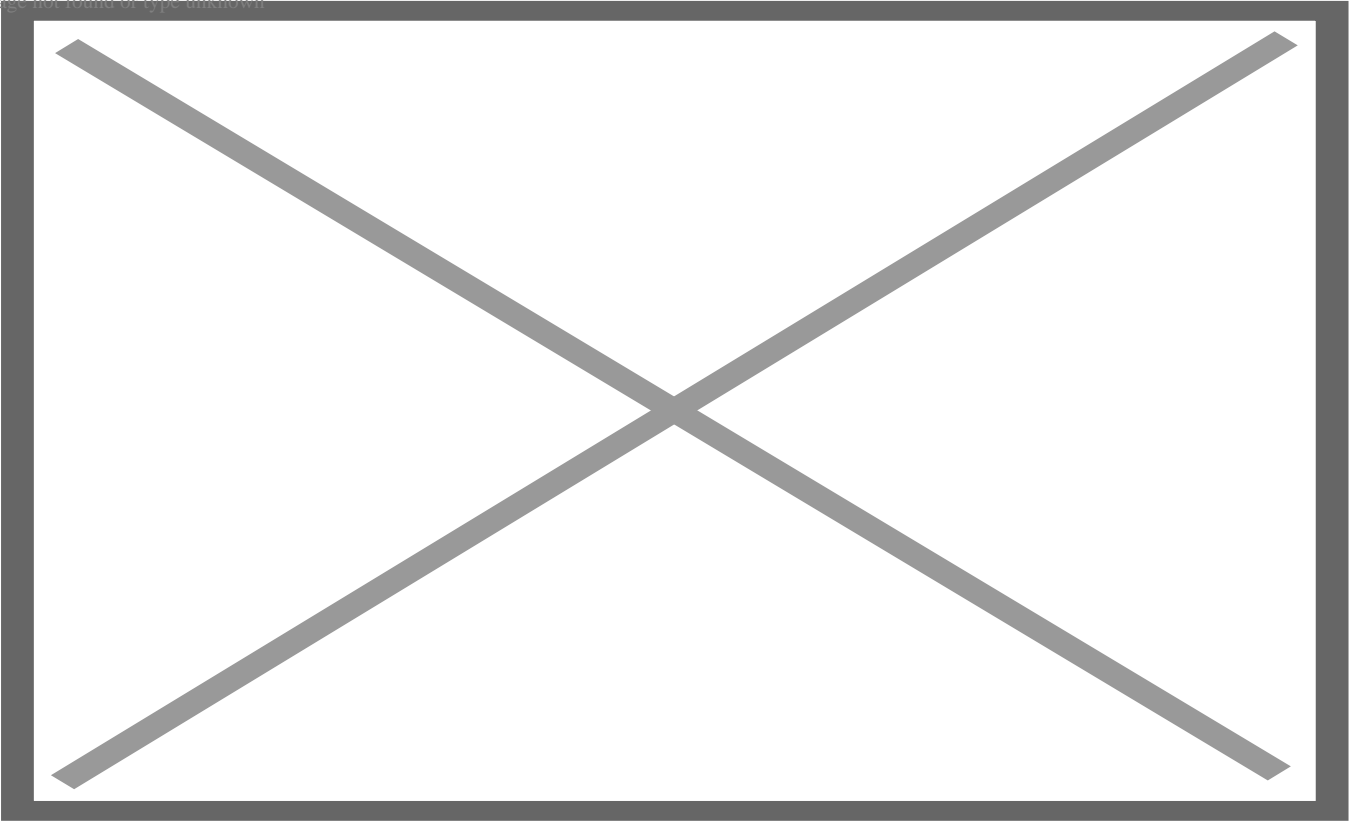
Στο 1 ευρώ το εισιτήριο εντός του λεωφορείου

Ο υπουργός, με την παρουσία του προέδρου της Αττικό Μετρό Α.Ε καθ. Γιάννη Μυλόπουλου, του προέδρου του ΟΑΣΘ Στέλιου Παππά, αλλά και του προέδρου της Οργανισμού Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης ΟΣΕΘ Κωνσταντίνου Αμπατζά, **παρουσίασαν τον στρατηγικό σχεδιασμό των Αστικών Συγκοινωνιών**, στον οποίο προχωρά η κυβέρνηση, βάσει του οποίου οι Αστικές Συγκοινωνίες θα μεταβούν από την περίοδο των ελλειμμάτων και της κακοδιαχείρισης, σε αυτήν του κοινωνικού πλεονάσματος.

Αναφορικά με την κοινωνική λειτουργία του ΟΑΣΘ, μετά την εγκαθίδρυση του μέτρου για τη δωρεάν μετακίνηση των ανέργων, ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών προανήγγειλε πως **«ενοποιείται το σύστημα μετακίνησης των μαθητών και των νέων ανθρώπων**. Η επιδότηση μετακίνησης θα είναι για ανθρώπους κάτω από 18 χρονών με επίδειξη της αστυνομικής ταυτότητας».

Υπογράμμισε επίσης ότι αλλαγές αναμένεται να υπάρξουν και στην πολιτική εισιτηρίων του ΟΑΣΘ. «Τέρμα το 1,1 ευρώ και τέρμα η πρωτοτυπία του να μη δίνονται ρέστα» ξεκαθάρισε κατηγορηματικά:

«Τα μηχανήματα στα λεωφορεία είναι μέρος της κανονιστικής διάταξης, θα έχουν ενιαία τιμή και **θα εκδίδουν συγκεκριμένα εισιτήρια των 0,50 ευρώ, του 1 ευρώ και των 2 ευρώ**».



Ο κ. Σπίρτζης υπογράμμισε, ότι «ΟΑΣΘ είναι ένα απολύτως χαρακτηριστικό παράδειγμα της ομάδας επενδυτών-ιδιωτών που στηρίζει η ΝΔ». Και πρόσθεσε «Θα ήθελα να τους ρωτήσουμε, μιας και ο τότε υπουργός Μεταφορών ήταν ο σημερινός Αντιπρόεδρος κ. Χατζηδάκης, γιατί έκαναν την επέκταση της Σύμβασης του 2008 σε αόριστο χρόνο, δηλαδή χωρίς ημερομηνία λήξης.

Γιατί δεν έστειλαν, πριν πάνε στην Βουλή την επέκταση της Σύμβασης από το Ελεγκτικό Συνέδριο. Δεν το έχει απαντήσει η ΝΔ. Και τέλος, γιατί δεν ήρθε η περιουσία κινητή και ακίνητη του ΟΑΣΘ όπως προβλεπόταν στη Σύμβαση του 2001 στο ελληνικό δημόσιο το 2010 και ήρθε το 2017, με την κυβέρνηση του Αλέξη του Τσίπρα».

Το Μετρό Θεσσαλονίκης

Τέλος, κατά τη διάρκεια της συνέντευξης Τύπου, παρουσιάστηκαν λεπτομερώς, τόσο από τον υπουργό, όσο και από τον πρόεδρο της Αττικό στοιχεία για την **πρόοδο του έργου του Μετρό Θεσσαλονίκης**, την τρέχουσα εικόνα του και τη μελλοντική του ανάπτυξη.

Όπως επισημάνθηκε «το Σάββατο ένας μετροπόντικας έφτασε στον σταθμό «Αρετσού» και σήμερα πριν λίγο επισκεφτήκαμε το Αμαξοστάσιο. Στόχος είναι έως το τέλος του χρόνου, αρχές του επόμενου, να ολοκληρωθούν οι σήραγγες της επέκτασης για Καλαμαριά, η δοκιμαστική λειτουργία της βασικής γραμμής να ξεκινήσει το 2019, όπως έχουμε πει και το 2020 να ξεκινήσει η κανονική λειτουργία.

Στο Αμαξοστάσιο στην καρδιά του έργου, το είδατε με τα μάτια σας, είναι έτοιμο πάνω από το 50%, ξεκινάει η προμήθεια εξοπλισμού και των ηλεκτρομηχανολογικών εργασιών και εγκαταστάσεων. Του χρόνου τον ίδιο καιρό συρμοί και βαγόνια θα βρίσκονται στο Αμαξοστάσιο».

Βασικά σημεία απαντήσεων Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών κ. Χρήστου Σπίρτζη σε ερωτήσεις δημοσιογράφων

- **Για τον ΟΑΣΘ - οικονομικά στοιχεία που παρουσιάστηκαν και ενδεχόμενες ποινικές ευθύνες**

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Δεν μπαίνει κανένα θέμα εάν προκύψουν ποινικές ευθύνες, ποιος θα είναι ο δρόμος τους ή ευθύνες διαχείρισης. Και είναι ευθύνη της διοίκησης του ΟΑΣΘ και του υπουργείου να το διασφαλίσει αυτό. Αλλά από εκεί και πέρα θα ήθελα πραγματικά να ρωτήσετε τους δήθεν εκπροσώπους, των δήθεν επενδυτών και μιλάμε για τη Ν.Δ. Αν αυτό που θέλουν για τη χώρα μας είναι οι επενδύσεις που προτείνουν να έρθουν στη χώρα, ο ιδιωτικός τομέας που εκείνοι εκπροσωπούν, όχι ο υγιής ιδιωτικός τομέας που εκπροσωπούμε εμείς, οι παραγωγικές δραστηριότητες, έχουν απόδοση κεφαλαίων 755% ή έστω και 90%.

Να μας δείξουν λοιπόν έναν επιχειρηματία ο οποίος έχει κάνει μια μονάδα με ιδρώτα, με πόνο, που κάθεται και έχει φορτωθεί όλα αυτά που έχει φορτωθεί ο ελληνικός λαός, ένα κακό περιβάλλον για επιχειρήσεις παραγωγικές να λειτουργήσουν και να ανταπεξέλθουν. Αν έχουν απόδοση ιδίων κεφαλαίων μέσα στα χρόνια της κρίσης 117%, 90% ή λίγα χρόνια πριν εάν είχαν αυτά τα μεγέθη, ή εάν είχαν 755% που είχε ο ΟΑΣΘ που υπερασπίζεται η Ν.Δ. και έχει αναλάβει και αυτή την εργολαβία που θα τη φέρει πίσω ανεπιτυχώς. Δεν θα μπορέσει να την υπερασπιστεί. Θα είναι το επόμενο Σαββατοκύριακο εδώ ο κ. Μητσοτάκης. Ρωτήστε τον εάν είναι αυτός ο ιδιωτικός τομέας που εκπροσωπεί η ΝΔ. Γιατί αυτά έκανε η ΝΔ.

1) ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΥΝΟΛΙΚΩΝ ΕΣΟΔΩΝ- ΣΥΝΟΛΙΚΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ-ΑΠΟΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΤΑΒΟΛΗΣ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ ΧΡΗΣΕΩΝ 1990-2019 **ΒΑΣΗ ΤΙΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΕΣ ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΕΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΧΡΗΣΕΩΣ**

<u>ΕΤΟΣ</u>	<u>ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΕΣΟΔΑ</u>	<u>ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ</u>	<u>ΑΠΟΛΟΓΙΣΤΙΚΗ</u> <u>ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΤΙΚΗ</u> <u>ΚΑΤΑΒΟΛΗ</u>	<u>ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟ</u> <u>ΚΕΡΔΟΣ</u>
-------------	-----------------------	--------------------------	--	--

2016	€ 51.954.658,18	€ 146.448.546,07	€ 94.493.887,89	€ 16.
2015	€ 57.301.724,07	€ 150.858.976,73	€ 93.557.252,66	€ 16.
2014	€ 59.437.504,34	€ 166.525.783,39	€ 107.088.279,05	€ 16.
2013	€ 58.079.307,42	€ 176.441.417,66	€ 118.362.110,24	€ 16.
2012	€ 57.735.919,71	€ 183.997.481,74	€ 126.261.562,03	€ 16.
2011	€ 60.769.140,26	€ 181.949.727,84	€ 121.180.587,58	€ 16.
2010	€ 50.668.101,31	€ 170.641.591,57	€ 119.973.490,26	€ 15.
2009	€ 48.618.023,24	€ 167.086.326,42	€ 118.468.303,18	€ 16.
2008	€ 50.635.692,95	€ 159.725.668,26	€ 109.089.975,31	€ 15.
2007	€ 51.475.342,56	€ 149.761.336,32	€ 98.285.993,76	€ 13.
2006	€ 51.130.591,08	€ 144.277.411,44	€ 93.146.820,36	€ 13.
2005	€ 50.554.577,04	€ 132.841.384,15	€ 82.286.807,11	€ 12.
2004	€ 50.707.122,95	€ 124.949.132,54	€ 74.242.009,59	€ 11.
2003	€ 50.000.450,72	€ 108.825.713,47	€ 58.825.262,75	€ 10.
2002	€ 50.133.791,88	€ 102.240.843,53	€ 52.107.051,65	€ 9.
2001	€ 35.035.138,29	€ 101.485.628,77	€ 66.450.490,47	€ 8.
2000	€ 36.530.034,50	€ 100.767.292,55	€ 64.237.258,05	€ 13.
1999	€ 35.939.166,05	€ 100.587.010,79	€ 64.647.844,74	€ 12.

<u>ΕΤΟΣ</u>	<u>ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΕΣΟΔΑ</u>	<u>ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ</u>	<u>ΑΠΟΛΟΓΙΣΤΙΚΗ ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΤΙΚΗ ΚΑΤΑΒΟΛΗ</u>	<u>ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ ΚΕΡΔΗ</u>
1998	€ 31.707.856,36	€ 97.315.787,31	€ 65.607.930,95	€ 12.
1997	€ 28.604.288,22	€ 92.738.299,06	€ 64.134.010,83	€ 11.
1996	€ 27.153.514,21	€ 85.146.304,00	€ 57.992.789,79	€ 10.
1995	€ 25.466.383,05	€ 75.206.751,11	€ 49.740.368,07	€ 8.
1994	€ 25.132.581,83	€ 66.505.496,28	€ 41.372.914,45	€ 7.
1993	€ 24.629.318,00	€ 58.966.174,70	€ 34.336.856,70	€ 6.
1992	€ 22.307.295,84	€ 50.773.764,53	€ 28.466.468,69	€ 5.
1991	€ 16.638.568,58	€ 43.130.613,13	€ 26.492.044,55	€ 4.
1990	€ 12.762.831,72	€ 36.238.886,63	€ 23.476.054,91	€ 4.
				€
ΣΥΝΟΛΑ	€ 1.121.108.924,36	€ 3.175.433.349,99	€ 2.054.324.425,63	324.45

• **Ανανέωση στόλου - στρατηγικός σχεδιασμός**

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Χρειάζεται ανανέωση του στόλου και μιλήσαμε για ενοποιημένες διαδικασίες και ενοποιημένα συστήματα σε σχέση με το σχεδιασμό που θα αποδείξει και η μελέτη, φαντάζομαι, που θα ολοκληρώσει ο ΟΣΕΘ, γιατί ο ΟΣΕΘ καλείται να κάνει μια αλλαγή των σημερινών δρομολογίων και να κάνει και το σχεδιασμό για διάφορες φάσεις από τη λειτουργία του μετρό και μετά.

Τι θα κάνουμε δηλαδή όταν θα λειτουργήσει η κύρια γραμμή. Την επέκταση για την Καλαμαριά, τις Δυτικές συνοικίες. Αυτό σημαίνει ότι οι ανάγκες και στη Θεσσαλονίκη και στην Αθήνα που δεν είχανε αντιμετωπιστεί όλα αυτά τα χρόνια ούτε σε επίπεδο σχεδιασμού, δείχνουν ότι εμείς χρειαζόμαστε και λεωφορεία κορμού λιγότερα, αλλά χρειαζόμαστε αλλά και μικρότερα λεωφορεία και μάλιστα θα έλεγα ηλεκτρικά λεωφορεία που δεν ρυπαίνουν, αλλά δεν προκαλούν και ηχητική ρύπανση στα αστικά κέντρα για να μεταφέρουν τους συμπολίτες μας, από τη γειτονιά στους σταθμούς των μέσων σταθερής τροχιάς και επειδή η χώρα βαρέθηκε να είναι μια χώρα καταναλωτής, μια χώρα που δανείζεται και καταναλώνει. Δηλαδή μια χώρα που θα έπαιρνε ένα δάνειο, όπως πήρε τα προηγούμενα χρόνια και αγόραζε λεωφορεία και μετά δεν υπήρχαν ανταλλακτικά, δεν είχε συντήρηση, δεν είχε τίποτα, το μέλημά μας είναι να βρούμε μια άλλου είδους διαδικασία και να μεταφερθούν παραγωγικές δραστηριότητες και γι' αυτή τη δραστηριότητα στη χώρα μας. Για euro 6 & euro7 λεωφορεία και για ηλεκτρικά λεωφορεία.

Κοιτάμε ποιοι ενδιαφέρονται και από την Ευρώπη και από τη διεθνή αγορά. Υπάρχει ανταπόκριση. Είμαστε σε διαπραγμάτευση με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων για να βρούμε χρήματα να χρηματοδοτήσουμε την ανανέωση του στόλου. Θέλουμε οι όποιοι διαγωνισμοί γίνουν να μην είναι διαγωνισμοί για τον έναν οργανισμό της Θεσσαλονίκης και ένας δεύτερος για της Αθήνας. Να είναι ενιαίοι διαγωνισμοί για να πετύχουμε και καλύτερες τιμές. Είμαστε σε αυτή τη φάση. Αυτό που μέχρι στιγμής έχουμε βρει είναι 30 εκατομμύρια, εάν θυμάμαι καλά, από την Περιφέρεια Αττικής μετά τη συνεργασία του Υπουργείου με την Περιφέρεια. Η Ρένα Δούρου το έχει ανακοινώσει.

Και 80 εκατομμύρια παρότι δεν βρήκαμε 1 ευρώ, από το Υπουργείο Οικονομίας, από το ΕΣΠΑ. Και θα αξιοποιηθούν μαζί με τα υπόλοιπα χρήματα που θα συμφωνήσουμε με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα στη λογική που σας είπα.

Σε αυτό το σκεπτικό, γιατί είμαστε και στη Θεσσαλονίκη μπορεί να ενταχθεί, αντί να εκκαθαριστεί και να κλείσει και η Ελληνική Βιομηχανία Οχημάτων εάν υπάρξει λύση. Αλλά δεν είναι διαδικαστικά το πιο εύκολο. Συνεργαζόμαστε με το Υπουργείο Οικονομίας και με το Υπουργείο Άμυνας, ώστε να βρούμε μια λύση που θα είναι σύμφωνη με την ευρωπαϊκή οδηγία και με την εθνική νομοθεσία.

• **Για την τιμή εισιτηρίου στους αυτόματους πωλητές των λεωφορείων**

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Μέχρι σήμερα ο παλιός ΟΑΣΘ είχε 1 ευρώ την πώληση του εισιτηρίου, 1.10...θα είναι 1 ευρώ και πάνω στο λεωφορείο.

Το χρονοδιάγραμμα είναι μέσα στο μήνα να προχωρήσουν οι κανονιστικές διατάξεις για να μπορούν να το κάνουν νόμιμα και μέχρι τότε ο οργανισμός θα έχει αλλάξει το software, το λογισμικό στα υφιστάμενα μηχανήματα, χωρίς να κάνουμε επένδυση πρόσθετου εξοπλισμού.

Μπορούμε να πούμε ότι αυτό θα γίνει εντός Οκτωβρίου. Μακάρι να τα καταφέρουμε και μέσα στο Σεπτέμβρη.