

Χρ. Σπίρτζης: Θα κλείσουμε τα δωμάτια των πλαστών καρτών και εισιτηρίων. Νέος δ.σ. στην ΟΣΥ

2017/10/09 13:32 στην κατηγορία MMM

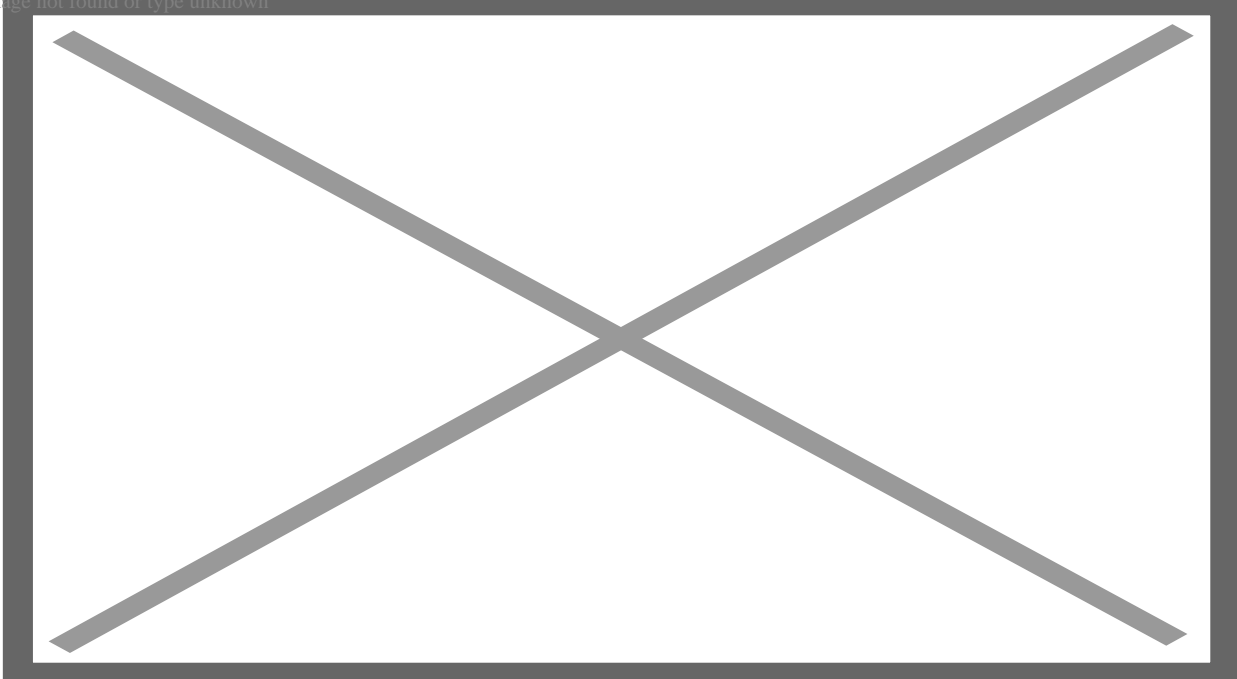
Θετική, κατά πλειοψηφία, ήταν η διατύπωση γνώμης της Επιτροπής Ακροάσεων της Βουλής για τον προτεινόμενο, από το υπουργό Υποδομών και Μεταφορών Χρήστο Σπίρτζη, για τη θέση του διευθύνοντος συμβούλου της «Οδικές Συγκοινωνίες ΑΕ», Γιώργο Γλυκό.

Όπως αναφέρει σε τηλεγράφημά του, το Αθηναϊκό Πρακτορείο Ειδήσεων, η Επιτροπή συνεδρίασε νωρίτερα σήμερα και κατά τη διαδικασία που προηγήθηκε, ο κ. Σπίρτζης ενημέρωσε τους βουλευτές ότι, εκτός από την προετοιμασία της υποδομής που απαιτεί η υλοποίηση του συστήματος ηλεκτρονικού εισιτηρίου, **προετοιμάζεται ο ανασχεδιασμός των δρομολογίων των λεωφορείων και μελετάται το είδος των λεωφορείων για το μέλλον**, καθώς με τις επεκτάσεις του μετρό, δεν χρειάζονται πλέον μεγάλα λεωφορεία αλλά μικρότερα με βάση τις ανάγκες του επιβατικού κοινού.

Μεγάλη αναφορά έκανε ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών στο ζήτημα των ηλεκτρονικών εισιτηρίων, για να υπογραμμίσει ότι σήμερα το φαινόμενο των **πλαστών καρτών και εισιτηρίων είναι πρόβλημα με απώλειες μεγαλύτερες στα έσοδα**, από αυτές του φαινομένου της εισιτηριοδαφυγής.

Ο ίδιος απηύθυνε έκκληση στους πολίτες να πάνε στα κέντρα έκδοσης ηλεκτρονικών καρτών **για μια και μόνη φορά** που θα χρειαστεί να σπεύσουν για την έκδοση ηλεκτρονικής κάρτας, σε αντίθεση με την μέχρι σήμερα πρακτική που υποχρέωνε τους πολίτες να σπεύδουν κάθε μήνα στα εκδοτήρια για τις συμβατικές τους κάρτες.

Ταυτόχρονα, ήταν κατηγορηματικός ότι η ηλεκτρονική κάρτα δεν παραβιάζει κατά κανένα τρόπο τα προσωπικά δεδομένα, κοινώς δεν οδηγεί σε “φακέλωμα” των πολιτών, καθώς έχει προηγηθεί στενή και λεπτομερειακή συνεργασία με τη Αρχή Προστασία Προσωπικών Δεδομένων.



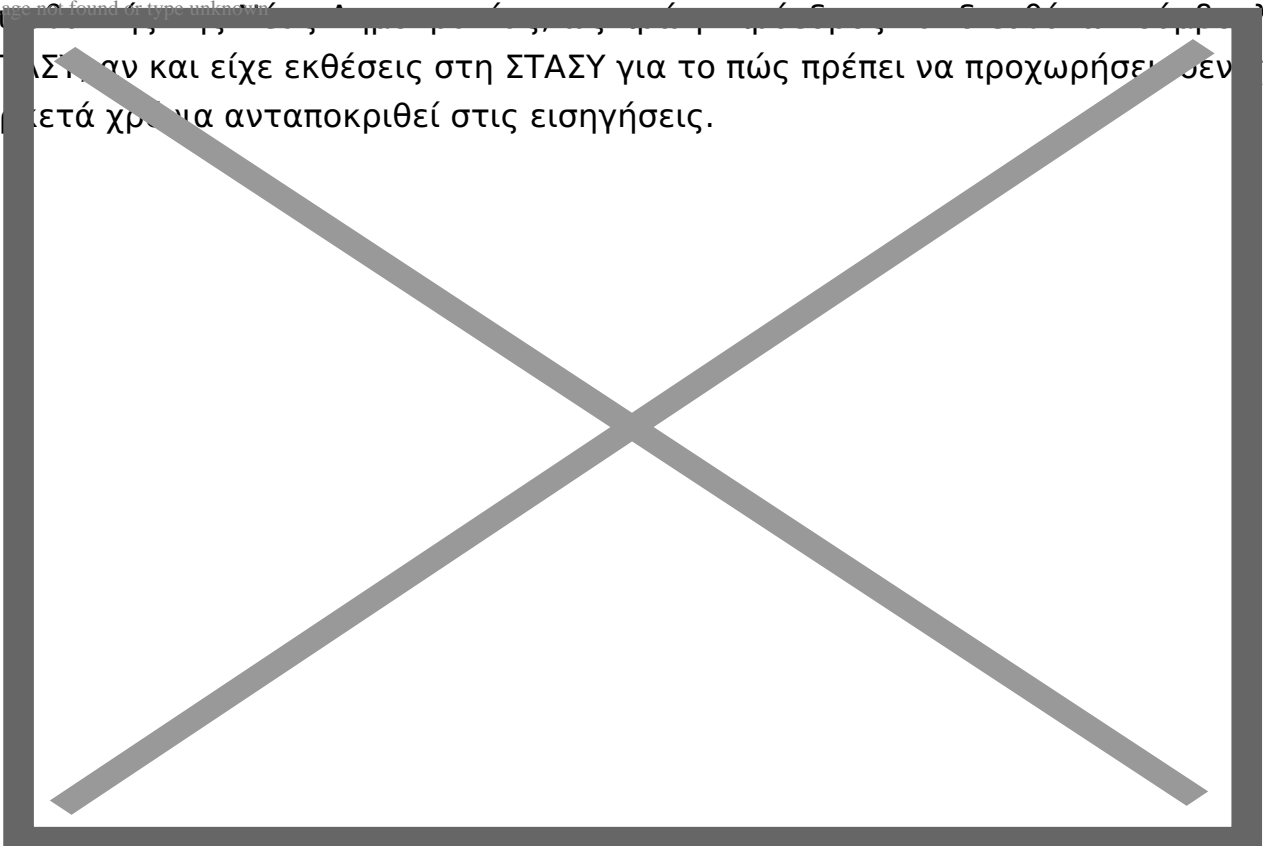
«Δεν καταγράφεται και δεν παρακολουθείται πουθενά ποιος πολίτης, με ποια κάρτα, ανεβαίνει σε ποιον σταθμό ή ποιο μέσο χρησιμοποιεί ή πότε και που κατεβαίνει» ανέφερε χαρακτηριστικά, για να υπογραμμίσει πως είναι τόσο αυστηρό το πλαίσιο και το software που κανείς δεν μπορεί να παρακολουθήσει.

Ο κ. Σπίρτζης προανήγγειλε ότι το αμέσως επόμενο διάστημα είναι έτοιμος να ενημερώσει τη Βουλή και τους πολίτες για **το εύρος της δραστηριότητας του κυκλώματος με τα πλαστά εισιτήρια και τις πλαστές κάρτες**, διατυπώνοντας σαφείς αιχμές για τους λόγους που επί σειρά ετών έμμενε κολλημένος ο διαγωνισμός για το ηλεκτρονικό εισιτήριο.

Στο σημείο αυτό ο υπουργός έκανε ειδική μνεία και στην έρευνα των εισαγγελικών Αρχών για τα πλαστά εισιτήρια στη ΣΤΑΣΥ, πιθανολογώντας σφόδρα ότι η υπόθεση ακουμπάει την ΟΣΥ. Αναφέρθηκε δε και στην εξάρθρωση κυκλώματος και τη σύλληψη εργοστασίου που τύπωνε πλαστά εισιτήρια.

Όσο για τις αντιδράσεις εργαζομένων, είπε ότι δεν θα υπάρξει ανοχή σε όσους θέλουν να συνεχίσει η έκδοση πλαστών εισιτηρίων και καρτών, επισημαίνοντας ότι για τους υπαλλήλους που αρνούνται να ανταποκριθούν στις υποχρεώσεις τους και να κάνουν τη δουλειά τους «υπάρχει ο δημοσιοϋπαλληλικός κώδικας και υπάρχουν οι πρόνοιες του πειθαρχικού δικαίου».

Καταλόγισε επίσης πολιτικές ευθύνες για το γεγονός ότι δεν προχώρησε ο διαγωνισμός για το ηλεκτρονικό εισιτήριο, σημειώνοντας ότι ο σημερινός γενικός διευθυντής της ΣΤΑΑΣ, ο κ. Σπύρτζης, είχε εκθέσεις στη ΣΤΑΣΥ για το πώς πρέπει να προχωρήσει ο διαγωνισμός. Ο κ. Σπύρτζης αν και είχε εκθέσεις στη ΣΤΑΣΥ για το πώς πρέπει να προχωρήσει ο διαγωνισμός, μετά χροιά ανταποκριθεί στις εισηγήσεις.



Ο κ.

Σπύρτζης ρωτήθηκε από τον Χρ. Σταϊκούρα για τα ληξιπρόθεσμα χρέη του Οργανισμού. «Από τα 120 εκατ. ληξιπρόθεσμα το 2015, το 2016 μειώθηκαν στα 55 εκατ. και **σήμερα είναι στα 12,7 εκατ.**» είπε ο κ. Σπύρτζης.

Αναφερόμενος στον στόλο των λεωφορείων, ενημέρωσε τους βουλευτές ότι έχει έναν φάκελο με στοιχεία που δείχνει τον τρόπο με τον οποίο δεν φτιάχνονται λεωφορεία στις βάσεις της ΟΣΥ, σε συγκεκριμένα αμαξοστάσια, αν και υπάρχουν διαθέσιμα ανταλλακτικά, προκειμένου να σαμποτάρεται το έργο και ο αριθμός των λεωφορείων.

Σχετικά με την **επένδυση στο Ελληνικό**, ο υπουργός είπε ότι «η κυβέρνηση υποχρεώθηκε να προχωρήσει τον διαγωνισμό που είχε κάνει η προηγούμενη κυβέρνηση, έγινε διαπραγμάτευση που άλλαξε επί τα βελτίω πολύ σημαντικά ζητήματα και τώρα είναι η μπάλα στα πόδια τού επενδυτή. Τώρα θα δούμε πως ο τομέας αυτός θα ανταποκριθεί γρήγορα στο να μπουνε οι μπουλντόζες».

Οι τοποθετήσεις στη Βουλή

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Θα ήθελα να πω ότι, ο

κ. Γιώργος Αναγνωστόπουλος ήταν ένας εκλεκτός Διευθύνων Σύμβουλος, ο οποίος παραιτήθηκε για επαγγελματικούς λόγους. Είχαμε μια πολύ καλή συνεργασία το προηγούμενο διάστημα. Πιστεύω ότι έγινε πολύ καλή δουλειά και υπήρχε καλή συνεργασία με τον ΟΑΣΑ. Αυτό φαίνεται σε μια σειρά από δράσεις.

Επί της ουσίας, η ΟΣΥ άλλαξε τη λειτουργία των λεωφορείων άλλαξε σε αυτό το διάστημα, των δύο χρόνων. Δεν παρατηρούμε τις παλιές εικόνες που ο κόσμος έτρεχε και περίμενε στις στάσεις με τις ώρες, γιατί λειτούργησε το ηλεκτρονικό σύστημα - η πλατφόρμα αυτή, επειδή είμαστε αντίθετοι στις πλατφόρμες- που ενημερώνει τον κόσμο πότε ακριβώς έρχεται το λεωφορείο. Έγινε όλη η απαραίτητη υποδομή για να λειτουργήσει το ηλεκτρονικό εισιτήριο και προχωράμε στον ανασχεδιασμό, τόσο των δρομολογίων των αστικών συγκοινωνιών της Αθήνας, που έχουν αλλάξει πάρα πολλά και θα αλλάξουν ακόμα περισσότερα, όσο και το να γίνει μια πραγματική μελέτη για το τι λεωφορεία χρειαζόμαστε στο μέλλον. Διότι αυτό έχει να γίνει πάνω από 20 χρόνια.

Οι επεκτάσεις του Μετρό είναι τέτοιες που μας επιτρέπουν, πλέον, να χρησιμοποιούμε μικρότερα λεωφορεία από τις γειτονιές της Αθήνας μέχρι τους σταθμούς του Μετρό και αυτός είναι ο στόχος, όπως και να βρούμε χρηματοδοτικά εργαλεία για να μπορέσουμε να ανανεώσουμε το στόλο και να εκσυγχρονίσουμε τη λειτουργία της ΟΣΥ.

Θα ήθελα να απαντήσω σε μία-μία από τις ερωτήσεις που τέθηκαν, γιατί αρκετές από αυτές ή πολλές από αυτές είναι και θέματα της επικαιρότητας. Έχουμε μείωση εσόδων αναντίστοιχη, έχουμε 9% μείωση εσόδων στην Ο.Σ.Υ., αλλά έχουμε 3% μείωση από τη χρησιμοποίηση των λεωφορείων από τους πολίτες.

Επαναλαμβάνω ότι έχουμε 3% μείωση του αριθμού των πολιτών που χρησιμοποιούν λεωφορεία και περίπου 9% μείωση εσόδων για το 2016. Αυτό σημαίνει, ότι υπάρχουν, - αν θέλετε, κύριε Πρόεδρε, για να είμαστε απολύτως ειλικρινείς, ότι υπάρχουν - δύο παράγοντες. Ο ένας παράγοντας είναι, να υπάρχει πραγματικά αναντιστοιχία στα έσοδα. Δηλαδή, να έχουμε ένα 6% εισιτήριο-διαφυγή, ή ένα ποσοστό από αυτά να είναι εισιτήριο-διαφυγή. Υπάρχει, όμως, και μια άλλη εκδοχή και η άλλη εκδοχή είναι ότι δεν αντικατοπτρίζονται τα σωστά στοιχεία λόγω των πλαστών πιθανά εισιτηρίων και των πλαστών καρτών.

Αυτό είναι ένα θέμα που έχει απασχολήσει τον πολιτικό κόσμο και τις Διοικήσεις και το Υπουργείο και τη δημοσιότητα και τις Εισαγγελικές Αρχές, με δύο υποθέσεις τουλάχιστον. Η μία υπόθεση, έχει να κάνει με πλαστά εισιτήρια που διακινούνταν μέσα στην ΣΤΑ.ΣΥ. Αυτό, σημαίνει, ότι μπορεί να διακινούνται και τέτοια εισιτήρια και στην Ο.Σ.Υ., για να μην πω, ότι είναι βέβαιο, γιατί οι ελεγκτές έχουν πιάσει και στα λεωφορεία πλαστά εισιτήρια. Το δεύτερο, είναι, η εξάρθρωση ενός κυκλώματος, ενός εργοστασίου που τύπωνε εισιτήρια, κανονικά εισιτήρια, που ήταν πλαστά όμως

και φαντάζομαι ότι οι Δικαστικές Αρχές κάποια στιγμή και οι Ανακριτικές Αρχές, θα συσχετίσουν αυτές τις δύο υποθέσεις.

Πιστεύω ότι είναι κοινός τόπος το να πολεμήσουμε τέτοιου είδους φαινόμενα, αλλά δε θέλω να κρύβω τα λόγια μου κάτω από το τραπέζι ή κάτω από το χαλί τα προβλήματα.

Υπάρχουν αντιστάσεις στο να καταπολεμήσουμε τέτοιου είδους φαινόμενα. Θα τα πω όλα τώρα, θα έχουμε άλλωστε όλο το χρόνο μπροστά μας για να ενημερώσουμε στο άμεσο μέλλον και τους πολίτες και το Κοινοβούλιο, για το τι γίνεται. Π.χ. δεν είναι δυνατόν όλα αυτά τα χρόνια, να μην έχει θεσπιστεί και να μη λειτουργεί το ηλεκτρονικό εισιτήριο;

Εμείς βρήκαμε έναν κολλημένο διαγωνισμό που είχε ξεκινήσει από την προηγούμενη κυβέρνηση, δεν είχε προχωρήσει, και με πάρα πολλά κενά στην εφαρμογή του, που τα διορθώσαμε στο διάστημα που προηγήθηκε. Πάρα πολλά κενά στην εφαρμογή του, όπως από το σχεδιασμό και από τον εξοπλισμό στα λεωφορεία.

Θυμάστε τα δημοσιεύματα του τύπου που κατηγορούσαν τη διοίκηση της Ο.ΣΥ. ότι, σε χαλασμένα λεωφορεία μπαίνει ο εξοπλισμός του ηλεκτρονικού εισιτηρίου και ο εξοπλισμός της τηλεδιαχείρισης. Αυτά υπήρχαν στο διαγωνισμό που βρήκαμε σε εξέλιξη, όπως βρήκαμε, να μην έχουν προβλεφθεί αποθήκες spare των τμημάτων των ηλεκτρονικών συστημάτων σε περίπτωση που χαλάσει κάτι, κάποιο εξάρτημα κ.λπ..

Αυτά πιστεύω ότι έχουν βελτιωθεί και μπορούμε να λειτουργήσουμε ένα σύστημα. Παρακαλώ να μην υπάρχει τόσο αυστηρή κριτική για το ηλεκτρονικό εισιτήριο, έχει λειτουργήσει δύο ημέρες - εάν θέλετε πάμε μαζί εδώ στο Σύνταγμα ή στην Ομόνοια- είναι προφανές, ότι όταν λειτουργεί μια τόσο μεγάλη ηλεκτρονική πλατφόρμα για τόσες εκατοντάδες χιλιάδες κόσμου και για τόσα εκατομμύρια εισιτηρίων, είναι προφανές ότι θα υπάρξουν στα τόσα πολλά κέντρα έκδοσης καρτών, προβλήματα. Υπήρχε πρόβλημα σε ένα μηχάνημα στην Ομόνοια. Σιγά τα λάχανα. Σιγά τα λάχανα. Εάν πάμε σε μια τράπεζα και δούμε πόσο χρόνο σπαταλούν οι πολίτες σε ιδιωτικές τράπεζες και στα καταστήματα κινητής τηλεφωνίας και τότε πέφτουν τα συστήματα, που δεν εξυπηρετούν τόσα εκατομμύρια χιλιάδες κόσμου ταυτόχρονα, θα καταλάβουμε πολλά πράγματα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΟΥΤΣΗΣ (Πρόεδρος της Βουλής - Πρόεδρος της Επιτροπής): Κύριε Υπουργέ, με συγχωρείτε, ποσά κέντρα είναι γι' αυτή την εξυπηρέτηση;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Είναι 9 στην Ο.ΣΥ. και είναι όλοι οι σταθμοί του μετρό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΟΥΤΣΗΣ (Πρόεδρος της Βουλής – Πρόεδρος της Επιτροπής): Είναι σε λειτουργία αυτά;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Βεβαίως.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΟΥΤΣΗΣ (Πρόεδρος της Βουλής – Πρόεδρος της Επιτροπής): Διότι, προηγουμένως από την ερώτηση έμεινε η εντύπωση -αυτό είναι το σημαντικό- ότι ήταν ένα ή δύο τα κέντρα. Να διευκρινιστεί. Κύριε Πρόεδρε, θα διευκρινιστεί.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Πρόεδρε, επίσης, υπάρχει και ηλεκτρονική εφαρμογή που μπορεί κάποιος να κάνει αίτηση για να διευκολυνθεί και στην έκδοση της κάρτας και στα υπόλοιπα, αλλά θέλω να καταλάβουμε όλοι ένα πράγμα, ότι αυτό θα γίνει μια φορά. Είναι σημαντικό. Μέχρι τώρα είχαμε την αγορά χάρτινων καρτών, κάθε μήνα έπρεπε ο πολίτης να πηγαίνει στο εκδοτήριο και να αγοράζει χάρτινη κάρτα, αν ήταν κανονική και δεν ήταν πλαστή, με τη φωτογραφία ο ένας ή ο άλλος, τέλος πάντων... Αυτό θα γίνει μία φορά. Είναι προφανές ότι τη μια φορά που θα γίνει σε τρεις, τέσσερις ημέρες δεν μπορούν όσοι έχουν κάρτα να καλυφθούν, γι' αυτό και είναι και μια έκκληση προς τους συμπολίτες από τώρα και για τον επόμενο μήνα να ανταποκριθούν στο να βγάλουν τις κάρτες.

Υπάρχει βεβαίως, μια ειδική πρόβλεψη και συνεργασία με το Υπουργείο Εργασίας για τους συμπολίτες μας με ειδικά προβλήματα, για τους ανέργους, για τις ειδικές κατηγορίες, που πρέπει να έχουν κάρτα.

Ποιος είναι ο στόχος για το ηλεκτρονικό εισιτήριο; Ο ένας είναι να μην έχουμε τις οικονομικές απώλειες που έχουμε. Οι οικονομικές απώλειες που έχουμε, αν θέλετε τη δική μου εκτίμηση, είναι μεγαλύτερες από τα πλαστά εισιτήρια και τις πλαστές κάρτες, παρά από την εισιτηριο-διαφυγή, παρά από τους πολίτες που δεν χτυπούν το εισιτήριο και πιστεύω ότι όλοι καταλαβαίνουμε και ξέρουμε και το φιλότιμο του λαού μας και ότι τιμούν τέτοιου είδους υπηρεσίες. Αλλού είναι τα προβλήματα και τα προβλήματα είναι στα κυκλώματα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΟΥΤΣΗΣ (Πρόεδρος της Βουλής – Πρόεδρος της Επιτροπής): Με συγχωρείτε, για το ηλεκτρονικό εισιτήριο, για να το κλείσετε, επειδή ο κ. Λαμπρούλης έθεσε ένα ζήτημα προσωπικών δεδομένων, αν έχετε συνεργαστεί με την ανεξάρτητη αρχή.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ναι, θα το καλύψω, κ. Πρόεδρε. Έχω μια ιδιαίτερη ευαισθησία σε αυτό το θέμα και γι' αυτό η συνεργασία του ΟΑΣΑ και οι παροτρύνσεις δικές μου με την Αρχή Προστασίας Προσωπικών Δεδομένων ήταν πολύ λεπτομερειακή.

Εύχομαι και πολλοί άλλοι φορείς, όχι μόνο δημόσιοι, αλλά και ιδιωτικοί να συνεργαστούν και να κάνουν αίτηση με την Αρχή Προστασίας Προσωπικών Δεδομένων. Καλούμε το Κ.Κ.Ε. και όποιον άλλον θέλει, να κάνει έλεγχο για το αν υπάρχει το παραμικρό στοιχείο ηλεκτρονικού φακελώματος. Το παραμικρό.

Να ξέρετε ότι δεν καταγράφεται πουθενά και δεν παρακολουθείται πουθενά, ποιος πολίτης, με ποια κάρτα, ανεβαίνει σε ποιο σταθμό ή ποιο μέσο χρησιμοποιεί ή σε ποιο σταθμό κατεβαίνει, σε ποια στάση κατεβαίνει. Είναι τόσο αυστηρό το πλαίσιο και το software, αλλά και οι έλεγχοι που έχουν γίνει, που κανείς δεν μπορεί σήμερα με τον τρόπο που έγινε το software να παρακολουθήσει εάν εγώ έχω μια κάρτα πού θ' ανέβω, πού θα πάω και όλα τα υπόλοιπα. Για να καταλάβετε την αυστηρότητα της διαδικασίας θελήσαμε να στέλνουμε ταχυδρομικά τις κάρτες, να γίνεται η αίτηση ηλεκτρονικά, η αποστολή της και η αποστολή της φωτογραφίας ηλεκτρονικά, να εκδίδεται η κάρτα και να τη στέλνουμε ταχυδρομικά και η ΑΔΑΕ το απαγόρευσε για να μην έχουμε στα αρχεία τη διεύθυνση των πολιτών, πόσο μάλλον τα υπόλοιπα που λέγονται. Αλλά, για να μην υπάρχει καμία αμφιβολία, καλούμε και το Κ.Κ.Ε. και όποιον άλλον θέλει να πάμε και να κάνει ό,τι έλεγχο θέλει και όποια στιγμή θέλει, για να μην υπάρχουν γκρίζες ζώνες.

Ποιος είναι ο στόχος: Ο στόχος είναι, συνάδελφε και σύντροφε Ρίζο, να αυξηθεί το κοινωνικό έργο. Το εισιτήριο αυξήθηκε πριν δύο χρόνια λόγω της αύξησης του Φ.Π.Α, τα οικονομικά αποτελέσματα του ΟΑΣΑ στο σύνολό τους και της Ο.ΣΥ., ειδικότερα, είναι πολύ καλύτερα, παρά τη μείωση των εσόδων και όλα τα υπόλοιπα.

Να σας πω, χαρακτηριστικά, ότι η Ο.ΣΥ. χρωστούσε 120 εκατ. € σε προμηθευτές - εάν ο Γιώργος Αναγνωστόπουλος και η προσπάθεια που κάναμε από το Υπουργείο δεν προερχόταν από τον χώρο των καυσίμων μπορεί να μην είχαμε καύσιμα στα λεωφορεία το 2015, δηλαδή να μη συνεχιζόταν απρόσκοπτα η προμήθεια αερίου για τα λεωφορεία. Από τα 120 εκατ. € ληξιπρόθεσμα το 2015 περίπου, το 2016 μειώθηκαν στα 55 εκατ. € και σήμερα είναι στα 12,7 εκατ. €. και, πρόσθετα σ' αυτά, έχουμε να παίρνουμε 8 εκατ. € από ανταλλακτικά από την εταιρεία INVECO. Είναι μια πονεμένη ιστορία, είναι λεωφορεία που είχαν δοθεί στην Ο.ΣΥ. πριν 15 χρόνια, κυκλοφορούσαν 15 χρόνια, ναι, δεν είχαν παραληφθεί 15 χρόνια, ενώ κυκλοφορούσαν - είναι από τις γκρίζες ζώνες που έχουμε βρει - χρωστούσαν αρκετά εκατομμύρια σε ανταλλακτικά, αλλά δεν είχαν παραληφθεί ποτέ. Για να δούμε ποιες είναι οι μαύρες και οι γκρίζες τρύπες στον χώρο των αστικών συγκοινωνιών!

Λοιπόν, δώσαμε εντολή, επιτέλους, μετά από 15 χρόνια που τα λεωφορεία κινούνται, για διοικητική και δικαστική διερεύνηση για τους λόγους που δεν είχαν παραληφθεί ενώ κυκλοφορούσαν 15 χρόνια, αλλά, ταυτόχρονα, μετά από 15 χρόνια, να κλείσει και αυτό το μέρος της σύμβασης