
Οι 4 άξονες για την ανασυγκρότηση των αστικών συγκοινωνιών σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη

2018/01/26 09:13 στην κατηγορία ΜΜΜ

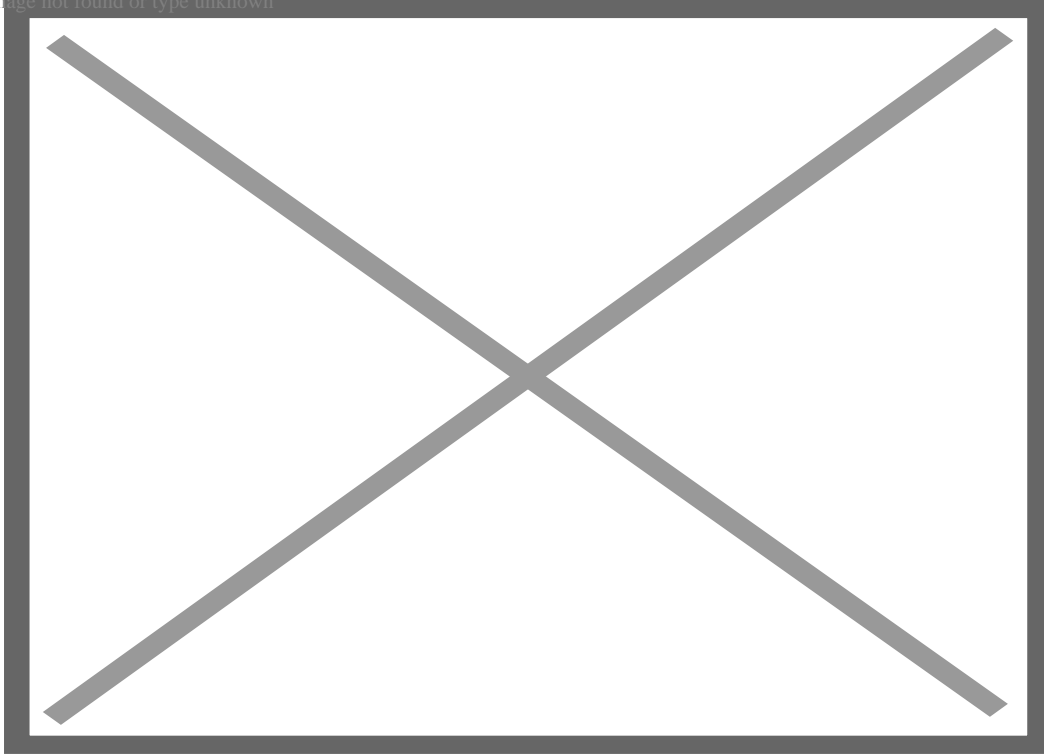
Τους άξονες για την ανασυγκρότηση των αστικών συγκοινωνιών σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη παρουσίασε χθες, στη «Διαρκή Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου» της Βουλής, ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών Χρήστος Σπίρτζης.

Σύμφωνα με τον υπουργό Μεταφορών, ο πρώτος άξονας αναφέρεται στην ενοποίηση των διαδικασιών και δομών σε ΟΑΣΑ και ΟΑΣΘ, ο δεύτερος στην επέκταση των υποδομών των μέσων σταθερής τροχιάς, ο τρίτος στην καταπολέμηση των κυκλωμάτων που λυμαίνονταν τις αστικές συγκοινωνίες και ο τέταρτος στην ανανέωση του στόλου οχημάτων.

Η τοποθέτηση του υπουργού Μεταφορών στη Βουλή

Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Να σας ευχαριστήσω και εσάς και τα μέλη της Επιτροπής για τη σημερινή συνεδρίαση, προκειμένου να ενημερωθεί και η Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, αλλά ταυτόχρονα να καλύψουμε μια επιτακτική ανάγκη ενημέρωσης, όχι μόνο του Κοινοβουλίου και του ελληνικού λαού για τις δημόσιες αστικές συγκοινωνίες, λόγω και της συνεχούς προσπάθειας παραπληροφόρησης των όσων γίνονται, αλλά και των όσων συνέβαιναν στο παρελθόν στις δημόσιες αστικές συγκοινωνίες, τόσο στην Αθήνα, όσο και στη Θεσσαλονίκη.

Είναι τέτοια η προσπάθεια των συγκεκριμένων κύκλων να ακυρώσουν τις μεγάλες τομές – πραγματικές αλλαγές που γίνονται στις αστικές συγκοινωνίες και στους φορείς τους, που ακόμη και σήμερα, σε απάντηση επίκαιρης ερώτησης για την εκπτωτική πολιτική, κυρίως για το εισιτήριο που χρεώνεται με 0,60 ευρώ σε ειδικές ομάδες, όπως είναι οι συνταξιούχοι, υπήρξε μετά την απάντησή μου παραπληροφόρηση ότι θα καταργηθεί η χρέωση του 0,60. Είναι να τρελαίνεται κανείς.



Ο υπουργός Μεταφορών Χρήστος Σπίρτζης

Για την μειωμένη χρέωση του εισιτηρίου στις κοινωνικές ομάδες που προβλέπεται για τα 0,60 €, να θυμίσω, ότι εμείς δώσαμε μάχη για να μην χρεωθεί η αύξηση του Φ.Π.Α. Το ίδιο και για τις μηνιαίες κάρτες.

Προφανώς, δεν πρόκειται να καταργηθεί, αλλά σε βάθος χρόνου, με την πλήρη εφαρμογή του ηλεκτρονικού εισιτηρίου, ο στόχος μας είναι, όσοι δικαιούνται εκπτώτικής πολιτικής, να μην είναι έξω από τη λογική της προσωποποιημένης κάρτας.

Για να ξέρουμε πάρα πολύ καλά, ποιοι το δικαιούνται και ποιοι το εφαρμόζουν. Και καταλαβαίνουμε πάρα πολύ καλά την προσπάθεια πάρα πολλών κύκλων, που δεν θέλουν να εφαρμοστεί το ηλεκτρονικό εισιτήριο, για να συνεχίζεται η συμπεριφορά και τα μαύρα φαινόμενα που έχουν πλέον αποκαλυφθεί και βρίσκονται στην ελληνική δικαιοσύνη.

Η πολιτική μας στις δημόσιες αστικές συγκοινωνίες και όταν μιλάμε για δημόσιες συγκοινωνίες, μιλάμε για τα δύο μητροπολιτικά κέντρα, την Αθήνα και την Θεσσαλονίκη, έχει τέσσερις στόχους:

Ο **πρώτος**, την ενοποίηση των διαδικασιών και των δομών των αστικών συγκοινωνιών. Δεν γίνεται να ισχύουν αλλά στην Αθήνα και άλλα στην Θεσσαλονίκη, λες και είναι άλλη χώρα. Οι διαφορές ήταν τεράστιες μέχρι τώρα. Οι άνεργοι στην Αθήνα μετακινόντουσαν δωρεάν, ενώ στη Θεσσαλονίκη όχι.

Υπήρχε άλλη τιμολογιακή πολιτική. Υπήρχε άλλο ποσοστό επιδότησης, πολύ μεγαλύτερο στη Θεσσαλονίκη, που ήταν και ιδιωτικός ο φορέας. Δεν υπήρχαν αντίστοιχα συστήματα, ούτε για να μπορούμε να κάνουμε οικονομίες κλίμακας, ούτε στα ανταλλακτικά, ούτε σε άλλους τομείς.

Επομένως, το επόμενο βήμα που θα κάνουμε είναι να βγει διαγωνισμός, ώστε να υπάρχουν συμβατά ηλεκτρονικά εισιτήρια και προσωποποιημένες και απρόσωπες κάρτες, και στη Θεσσαλονίκη, με του ΟΑΣΑ. **Το ίδιο θα γίνει, στη Συμφωνία που έχουμε κάνει και με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ και με τα αστικά ΚΤΕΛ στη συνέχεια,** ώστε να μπορεί ένας πολίτης, από όπου και εάν είναι, να έχει στα χέρια του την προσωποποιημένη κάρτα και με αυτήν να μπορεί να μετακινηθεί σε όλη τη χώρα.

Ο **δεύτερος άξονας** είναι η επέκταση των υποδομών των μέσων σταθερής τροχιάς. Θα γίνω πιο αναλυτικός στη συνέχεια.

Ο **τρίτος** είναι η μείωση του κόστους από τα κυκλώματα που λυμάνονταν τις αστικές συγκοινωνίες, εντός και εκτός των Οργανισμών Αστικών Συγκοινωνιών, και αυτή η εξοικονόμηση δεν θα γίνει για να δώσουμε λιγότερα χρήματα, σαν Υπουργείο, στους χώρους Αστικών Συγκοινωνιών.

Θα γίνει προς όφελος της κοινωνικής πολιτικής, της διεύρυνσης της κοινωνικής πολιτικής αστικής συγκοινωνίας και της ποιότητας που πρέπει να παρέχουμε στους πολίτες που μετακινούνται με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς.

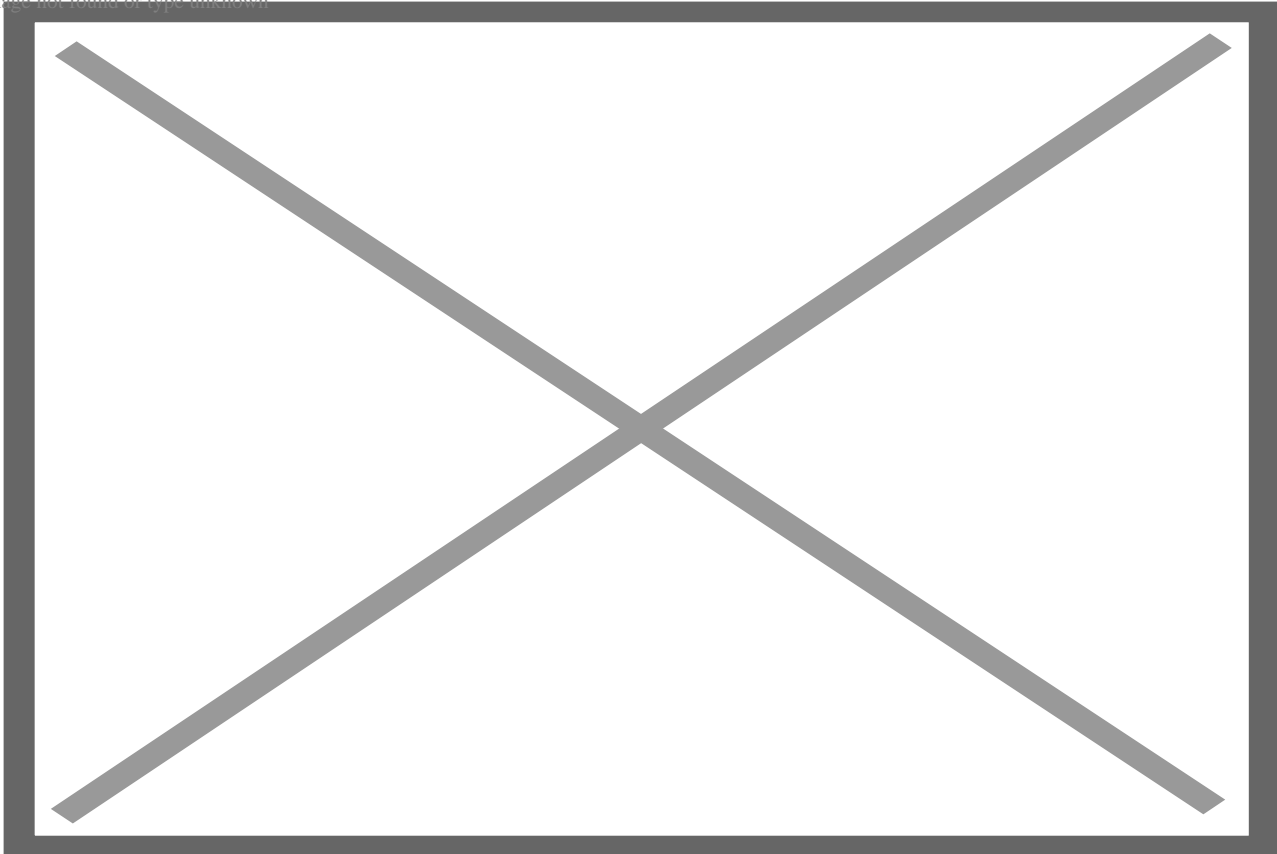
Ο **τέταρτος άξονας** είναι η ανανέωση του στόλου των αστικών συγκοινωνιών, κυρίως των λεωφορείων. Έχουμε πολύ γερασμένο στόλο, αλλά όχι στο μοντέλο που ξέραμε μέχρι σήμερα. Σε άμεση σύνδεση με τον ανασχεδιασμό των γραμμών που πρέπει να γίνουν.

Ο κύριος άξονας είναι να ενταχθούν μικρά ηλεκτρικά λεωφορεία, από τις γειτονιές της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, προς τους σταθμούς των μέσων σταθερής τροχιάς και να υπάρχουν λεωφορεία νέας αντιρρυπαντικής τεχνολογίας για τις κύριες γραμμές των λεωφορείων, αλλά ταυτόχρονα, θέλουμε η ανανέωση του στόλου να συνδυαστεί, όχι μόνο με την αγορά, αλλά να συνδυαστεί στο να έχουμε νέα παραγωγική δομή στη χώρα μας, για να μπορούν να γίνονται λεωφορεία ή μέρος των λεωφορείων εδώ, να γίνεται ένα κομμάτι της βαριάς συντήρησης, που δεν μπορεί να γίνει στο πλαίσιο της λειτουργίας των αστικών συγκοινωνιών.

Σε αυτή την κατεύθυνση επεξεργαζόμαστε δύο σχέδια. **Το ένα περιλαμβάνει την αξιοποίηση της υπό εκκαθάριση ΕΛΒΟ στη Θεσσαλονίκη.** Θα δώσω σύντομα, για να ολοκληρώνω και να πάρουν το λόγο οι διοικήσεις των φορέων, ένα σύντομο παράδειγμα για τους τέσσερις άξονες που προανέφερα, για να γίνουν απόλυτα κατανοητά, μερικά από αυτά που ζούμε και που αντιμετωπίζουμε, αλλά και η

αναγκαιότητα των πολιτικών που θέλουμε να εφαρμόσουμε.

Image not found or type unknown



Ενοποίηση διαδικασιών. Όπως είπα και πριν και στην κοινωνική πολιτική υπήρχαν διαφορετικά θέματα και στην επιδότηση υπήρχαν διαφορετικά στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη και στη δομή. Αρκεί κανείς να δει, ότι ο εποπτεύουν φορέας του ιδιωτικού ΟΑΣΘ ήταν ένα συμβούλιο, που έχει πλημμελή μέσα, πλημμελή στελέχωση του, δεν είχε τα εργαλεία να ασκήσει πραγματικό και ουσιαστικό έλεγχο αν στοιχειωδώς τηρούνταν η άθλια σύμβαση που υπήρχε μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και του ΟΑΣΘ.

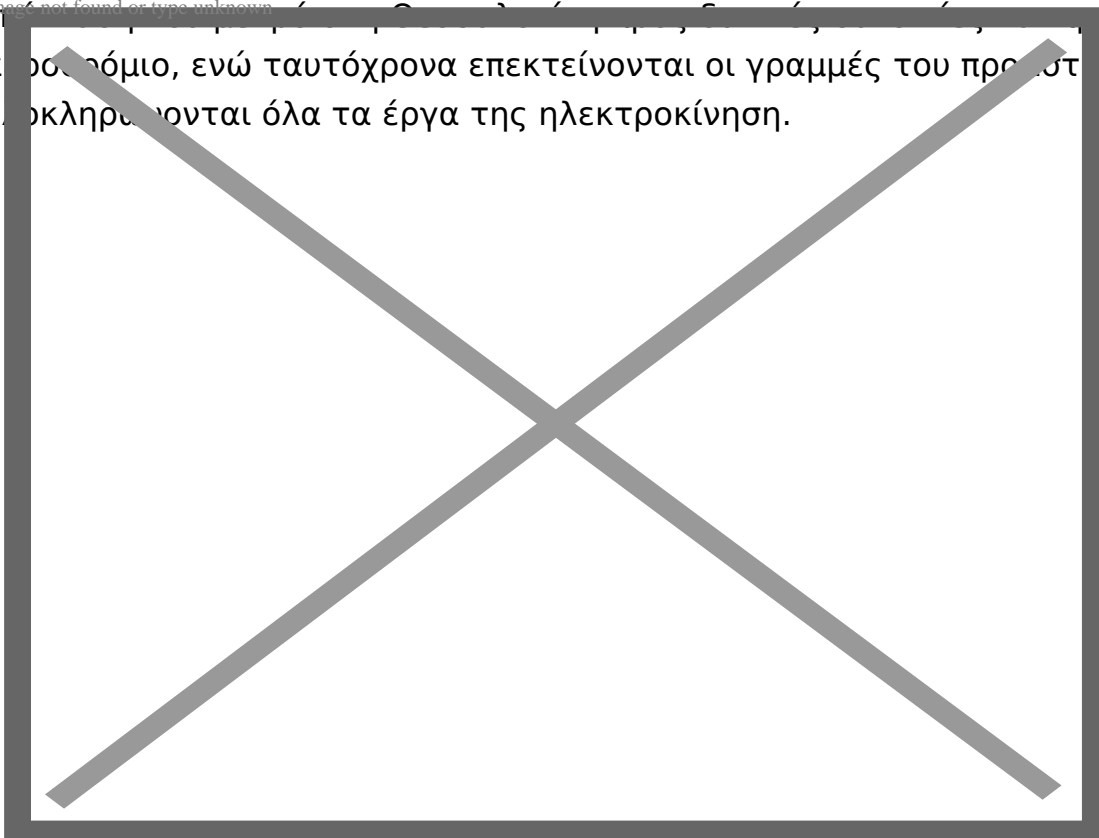
Το σύστημα τηλεματικής του ΟΑΣΘ, μέχρι και πρόσφατα δεν λειτουργούσε όπως έπρεπε. Στον νόμο υπήρχαν γραμμές με 520 λεωφορεία που υπήρχαν στον ΟΑΣΘ ποτέ και δεν υπήρχαν στον ΟΑΣΘ ή στον ΟΣΕΘ, που είναι και ο αρμόδιος φορέας στην επιτήρηση της λειτουργίας των λεωφορείων ούτε οι κωδικοί του συστήματος τηλεματικής. Ήταν σε μια εταιρεία που είχε προνομιακές σχέσεις και συμβάσεις με τον ΟΑΣΘ, που θα την συναντήσουμε και παρακάτω. Άρα, μόνο στη λογική ότι έχουμε σχεδιάσει για τους οργανισμούς αστικών συγκοινωνιών στην Αθήνα, να εφαρμοστούν και στη Θεσσαλονίκη.

Το προσωπικό στον ΟΑΣΘ δεν ήξερε καν πώς γίνονται οι διαγωνισμοί, ποιες είναι οι διαδικασίες του δημόσιου, δεν είχαν ενταχθεί στο νέο σύστημα πληρωμών, δεν είχαν γίνει όλες οι γραφειοκρατικές διαδικασίες και ολοκληρώνονται τώρα και για τους δημόσιους διαγωνισμούς και για τη διαύγεια και για όλους τους άλλους όρους που πρέπει να λειτουργούν και για τις δομές του, βέβαια.

Σχετικά με την επέκταση των υποδομών των μέσων σταθερής τροχιάς, ολοκληρώνεται επιτέλους η γραμμή του μετρό Θεσσαλονίκης και μπαίνει σε δοκιμαστική λειτουργία, από κει που το έργο ήταν παγωμένο για πάρα πολλά χρόνια.

Το 2020 θα δοθεί για χρήση στους πολίτες μαζί με την επέκταση για Καλαμαριά, το ίδιο ισχύει και για το έργο του μετρό στον Πειραιά και στο τραμ. Εκεί θα έχουμε πιο σύντομα την παράδοση των τριών σταθμών για λειτουργία και είναι στη διαγωνιστική διαδικασία η πρώτη φάση της γραμμής 4 του μετρό στην Αθήνα, ένα πολύ μεγάλο έργο.

Μέσα στο πρώτο πεντάμηνο φέτος, θα αρχίσουν οι πρόδρομες εργασίες για την αεροδρόμιο, ενώ ταυτόχρονα επεκτείνονται οι γραμμές του προαστιακού και ολοκληρώνονται όλα τα έργα της ηλεκτροκίνησης.



Από 1η

Φεβρουαρίου θα έχουμε έτοιμες τις γραμμές και θα μπορούν να ξεκινήσουν δρομολόγια από το Κιάτο προς τον Πειραιά και από τον Πειραιά στο αεροδρόμιο, προς τη Χαλκίδα με ηλεκτροκίνηση. Τον Ιούνιο θα έχει ολοκληρωθεί το έργο της

Αθήνας, της Θεσσαλονίκης και το Σεπτέμβριο θα μπορούμε με τις εμπορευματικές μεταφορές να μεταφέρουν προϊόντα προς τα Σκόπια με ηλεκτροκινούμενη γραμμή και θα έχει ολοκληρωθεί και η γραμμή Πάτρα - Αίγιο.

Το μεγάλο στοίχημα εκεί είναι η σιδηροδρομική Εγνατία, η οποία προχωράει με πολύ μεγάλο ενδιαφέρον από την Ευρώπη και από πολλές μεγάλες εμπορικές δυνάμεις.

Η άλλη πολιτική, ο άξονας που είπαμε, είναι η μείωση του κόστους όχι μέσω της μείωσης κοινωνικής πολιτικής ή εις βάρος της λειτουργίας των αστικών συγκοινωνιών όπως γινόταν τα προηγούμενα χρόνια, αλλά μέσω της μείωσης της δράσης συγκεκριμένων κυκλωμάτων, που είχαν μια ιδιαίτερη αδυναμία στο χώρο των αστικών συγκοινωνιών.

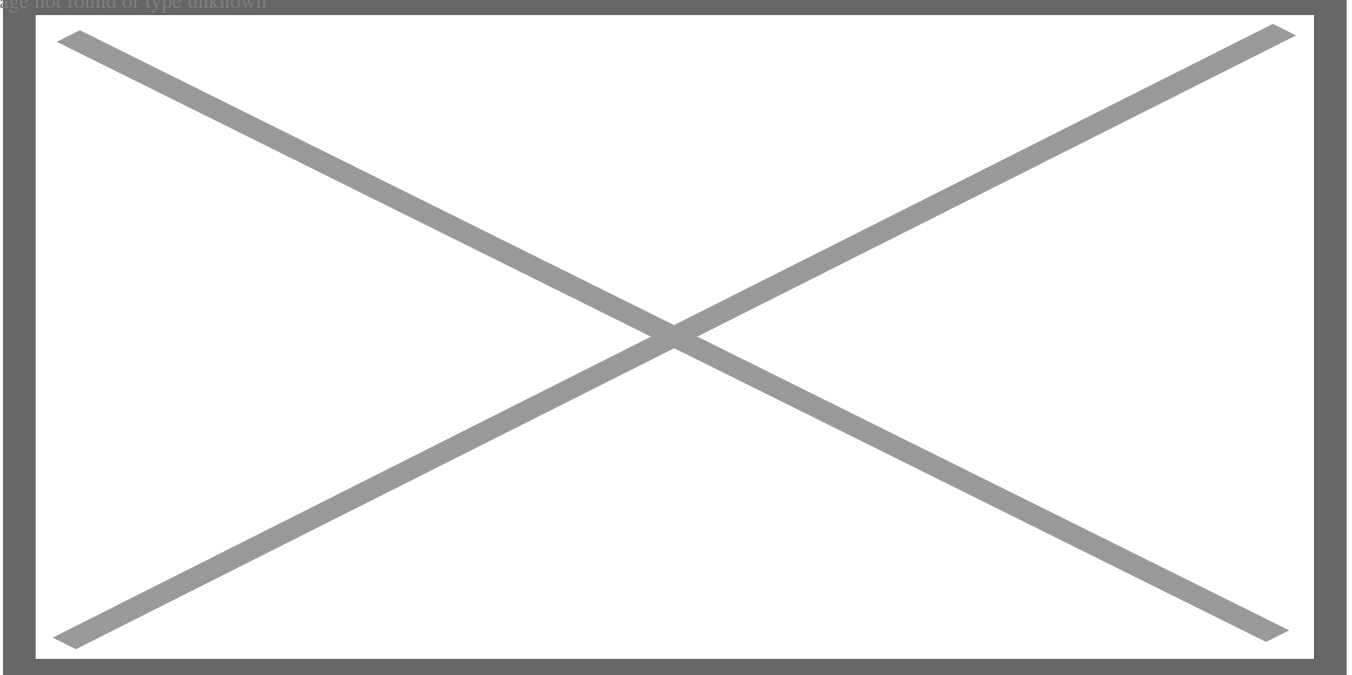
Θέλω να πω δύο τέτοια κόστη. Γνωρίζετε πολύ καλά τι έχει αποκαλυφθεί στις αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας, με κυκλώματα στα πλαστά εισιτήρια. Υπάρχουν στελέχη των αστικών συγκοινωνιών της Αθήνας που πιάστηκαν να διακινούν **πλαστές κάρτες και πλαστά εισιτήρια και είναι στη δικαιοσύνη. Βρέθηκε εργοστάσιο που τυπώνεται κανονικά πλαστά εισιτήρια και κάρτες.**

Ενώ, δε, υπήρχαν όλα αυτά τα κόστη, ένα μέρος της Αντιπολίτευσης και των μέσων μαζικής επικοινωνίας μας κατηγορεί ότι είμαστε γαλαντόμοι γιατί εντάξαμε τους ανέργους στην κοινωνική πολιτική, μέσω της δωρεάν μετακίνησής τους με τις αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας.

Εμείς επιδιώκουμε να μας κατηγορούν γιατί έχουμε εκπτώτικες πολιτικές στους ανέργους. Είναι χαρά μας να μας κατηγορούν γι' αυτό και το επεκτείναμε και στη Θεσσαλονίκη, για τον ίδιο λόγο.

Όμως, δεν είναι το μόνο κόστος που επιβαρύνει τη λειτουργία των αστικών συγκοινωνιών. Μια άλλη γκρίζα ζώνη, που έχει και άμεση συνέπεια στη συχνότητα των δρομολογίων στην Αθήνα, φαντάζομαι και στη Θεσσαλονίκη, θα μας τα πουν οι διοικήσεις των φορέων, **είναι ο τομέας των προμηθειών, της συντήρησης των λεωφορείων και των συμβάσεων που υπήρχαν.**

Ξέρετε ότι είχαμε πολύ μεγάλες καθυστερήσεις στους διαγωνισμούς προμήθειας οποιουδήποτε υλικού. Όταν εμείς αναλάβαμε, εκκρεμούσαν έξι χρόνια στη Γενική Γραμματεία Εμπορίου οι διαγωνισμοί για τα ελαστικά των λεωφορείων, για τις μπαταρίες των λεωφορείων και για μια σειρά από ανταλλακτικά.



Τελευταία, ενημερώθηκα για ένα πόρισμα που υπάρχει από επιτροπή στην ΟΣΥ, όπου εδώ προκύπτουν και άλλα κυκλώματα μέσα στο χώρο των αστικών συγκοινωνιών, που για τους δικούς τους λόγους δεν επιτρέπουν σε λεωφορεία που πρέπει να είναι σε κυκλοφορία, να είναι σε κυκλοφορία.

Δεν επιτρέπουν στο να γίνεται συντήρηση στα λεωφορεία, με διάφορα άλλοθι και την ίδια στιγμή, παρατηρούμε, την είχαμε αυτή τη δραστηριότητα, να υπάρχουν εκπομπές σε συγκεκριμένα κανάλια, να φιλοξενούνται κανάλια μέσα στα αμαξοστάσια και μέσα στις εγκαταστάσεις συντήρησης.

Θα αναφέρω κάποια από τα στοιχεία που υπάρχουν μέσα σε αυτό το πόρισμα, γιατί έχει ενδιαφέρον. Έχουμε μια αλματώδη αύξηση, όπως θα δείτε και στην έκθεση που θα καταθέσω, των οχημάτων, χωρίς κανένα λόγο, που χαρακτηρίστηκαν με τέτοιο τρόπο ώστε να μην κυκλοφορούν. **Ξαφνικά, δηλαδή, από 100 βλάβες την ημέρα, σε δέκα μέρες, αρρωσταίνουν φαίνεται τα λεωφορεία λόγω του καιρού, φτάνουμε στις 230. Ξαφνικά, έτσι και μιλάμε για το 2017.**

Έχει μεγάλο ενδιαφέρον γιατί στο χώρο της ΟΣΥ έχουμε δεχθεί πολύ μεγάλη κριτική για ανυπαρξία ανταλλακτικών και αποδεικνύεται ότι υπήρχαν ανταλλακτικά.

Αποδεικνύεται ότι σε λεωφορεία που έβγαιναν εκτός κυκλοφορίας υπήρχε σαμποτάζ από μέσα, δηλαδή, χτύπημα με σφυρί στα τακάκια ενός λεωφορείου. Λέγαμε ότι δεν υπήρχαν ανταλλακτικά, δεν υπήρχαν λιπαντικά και υπήρχαν και πολλά άλλα.

Υπάρχουν κυκλώματα που σαμποτάρουν τη λειτουργία των αστικών συγκοινωνιών. Πρώτη φορά το ακούτε; Οι νέες κατηγορίες που προέκυψαν από εργαζόμενους μέσα στην ΟΣΥ, που η διοίκηση της ΟΣΥ έκανε Επιτροπή, διερεύνησε, τους κάλεσε όλους

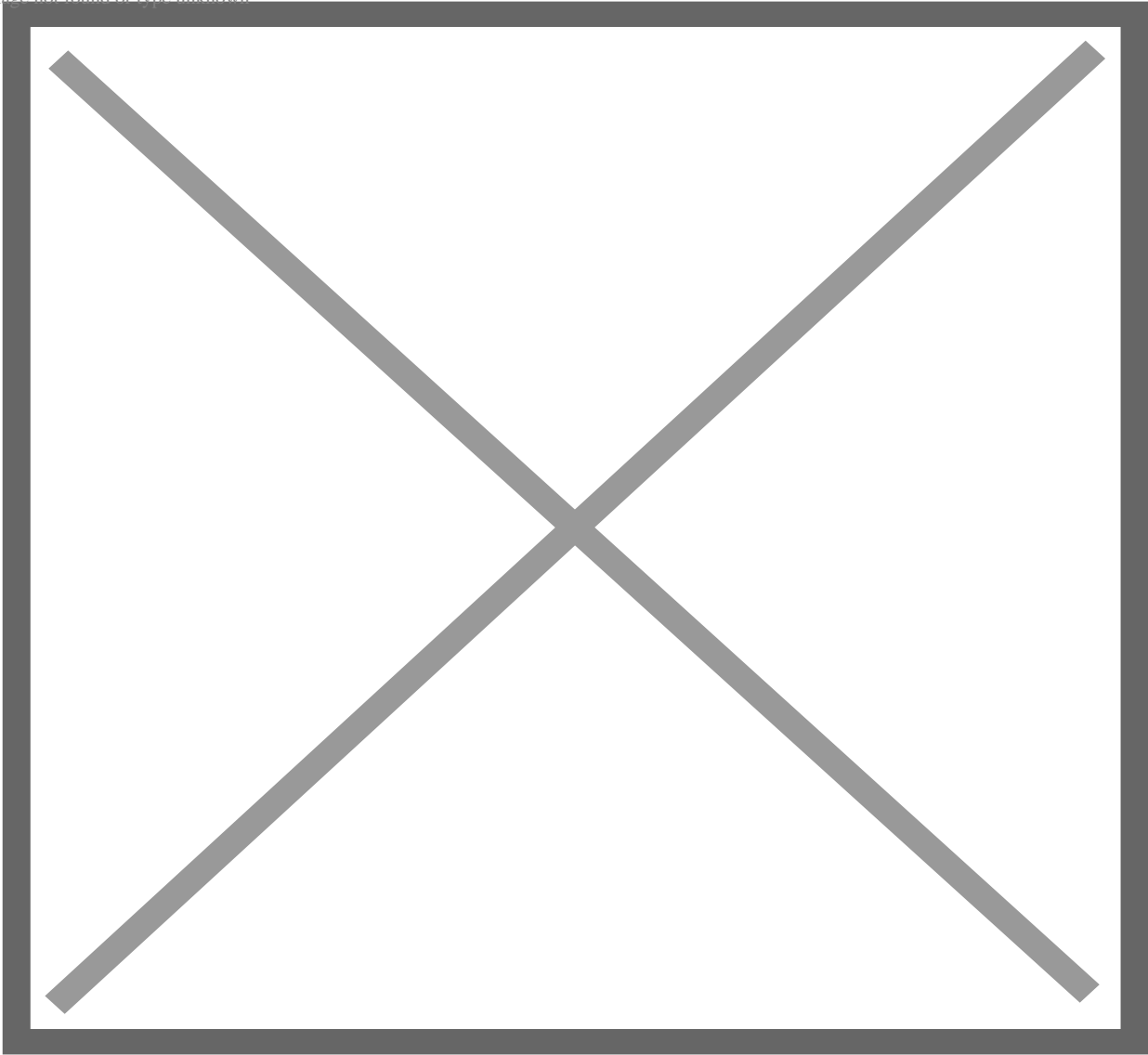
και αυτούς που κατήγγειλαν και αυτούς που εργάζονταν στα αμαξοστάσια και έβγαλε πόρισμα. **Από δω και πέρα, θα ακολουθήσει η δικαστική διαδικασία. Υπάρχουν άνθρωποι μέσα στους οργανισμούς αυτούς, με συγκεκριμένη λειτουργία.**

Τι εγώ έκανα τον έλεγχο και έβγαλα το πόρισμα; Θα τα δείτε. Είναι πολύ ενδιαφέρουσες οι καταθέσεις που έδωσαν στις επιτροπές για το πώς αντιλαμβάνονται συγκεκριμένοι χώροι τη λειτουργία των αστικών συγκοινωνιών. Δεν κατονομάζω τους χώρους, βγάλτε εσείς τα συμπεράσματα από τις καταθέσεις των ανθρώπων εδώ.

Τα ίδια γίνονταν και στην Θεσσαλονίκη, μάλιστα και λίγο χειρότερα. Επειδή τελευταία διαφημίζονται διάφορα θέματα όπως ότι δεν έκανε η νέα διοίκηση εξωτερική σύμβαση με ιδιωτική εταιρεία για να γίνουν έλεγχοι στη Θεσσαλονίκη, η οποία κόστισε 1.100.000 ευρώ στον ΟΑΣΘ.

Αυτό που προκαλεί ενδιαφέρον δεν είναι μόνο αυτό, αυτό είναι μια πολιτική αντίληψη που πιθανά να έχουν οι νέο φιλελεύθερες δυνάμεις. Αυτό που κάνει εκτύπωση είναι ότι από αυτή την σύμβαση, την ιδιωτική, του ελέγχου του ποιος κόβει εισιτήριο ή όχι, από τον ιδιώτη επαναλαμβάνω, έπαιρνε ποσοστό άλλη εταιρεία, η ίδια εταιρεία που είπαμε και πριν, με μια προνομιακή σχέση που ήταν αρμόδια για το σύστημα τηλεματικής, που είχε 6 συμβάσεις για το σύστημα τηλεματικής. Έπαιρνε ποσοστό πάνω στις εισπράξεις για τους ελέγχους που έκανε. Αυτά δεν υπάρχουν πουθενά.

Όλα αυτά ξεπερνούν κάθε φαντασία και την πολιτική των κεφαλοκυνηγών που υπήρχαν στην Αθήνα, όπου έπαιρναν ποσοστό στα πρόστιμα. Αυτοί έπαιρναν ποσοστό στις εισπράξεις του οργανισμού, τρίτη εταιρεία, δηλαδή ο υπερβολάβος.



Επομένως, στη Θεσσαλονίκη δεν είχαμε μόνο μια παλαιοκομματική λογική, με συγκεκριμένες γκρίζες ζώνες που επέτρεπε την ύπαρξη κυκλωμάτων, πλαστών εισιτηρίων ή άλλων συνδικαλιστών για να υπάρχουν οι πολιτικοί στρατοί στις αστικές συγκοινωνίες στη Θεσσαλονίκη, είχαμε ένα κεντρικό σύστημα πολιτικού στρατού πάνω από 2.500 εργαζομένων με διαφανείς διαδικασίες, με κόστος πολλαπλάσιο από της Αθήνας που συντηρούσε και πάρα πολλές εταιρείες γύρω από τις αστικές συγκοινωνίες, συγκεκριμένες και με διαφανείς διαδικασίες, για πολλές δεκαετίες. Αυτό πραγματικά είναι θέμα.

Είναι θέμα γιατί την κινητή και ακίνητη περιουσία του ΟΑΣΘ έπρεπε το ελληνικό δημόσιο να την έχει πάρει πριν το 2000, δεν την πήρε, αλλά όχι μόνο δεν την πήρε αλλά όταν το 2001 έγινε νέα σύμβαση που όριζε ότι το 2009 έπρεπε να γυρίσει πίσω η περιουσία του ΟΑΣΘ, κινητή και ακίνητη, όχι μόνο δεν γύρισε αλλά ο κ. Χατζηδάκης έφερε επέκταση της σύμβασης χωρίς να περάσει αυτή η επέκταση από το ελεγκτικό συνέδριο.

Πάλι δεν πήρε την περιουσία του ΟΑΣΘ το ελληνικό δημόσιο, όπως οριζόταν και εκτός από αυτό, εκτός από τις επιδοτήσεις, εκτός από όλη αυτή την τακτική οριζόταν ότι η σύμβαση του ΟΑΣΘ θα τελειώσει δύο χρόνια μετά την οριστική λύση και υλοποίηση των έργων του Μετρό που ήταν κολλημένο τότε, αλλά και των επεκτάσεων του, δηλαδή στο άπειρο η σύμβαση του ΟΑΣΘ. **Προφανώς, είναι κάτι παράνομο και γι' αυτό δεν πήγε στο ελεγκτικό συνέδριο.**

Το τελευταίο παράδειγμα που θέλω να φέρω και έχει να κάνει με την ανανέωση του στόλου. Προσπαθούμε να φτιάξουμε ένα σχέδιο σε συνεργασία με το Υπουργείο Οικονομικών, με το Υπουργείο Άμυνας ώστε η προμήθεια των νέων λεωφορείων, να μην σημαίνει ένα μεγάλο κόστος για την προμήθεια τους και μετά να έχουμε την πρακτική που είχαμε στο παρελθόν.

Ποια ήταν η πρακτική του παρελθόντος, οι αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας- θα φέρω το τελευταίο παράδειγμα-είχαμε λεωφορεία μιας εταιρείας- μετά από διαγωνισμό- που για 15 χρόνια μετέφεραν τους Αθηναίους και τους επισκέπτες και δεν είχαν παραληφθεί.

Δεν ξέρω αν το καταλαβαίνετε αυτό, έγινε διαγωνισμός ήρθαν τα λεωφορεία τα χρησιμοποιούσαμε 15 χρόνια και αυτά τα λεωφορεία που μας καταγγέλλουν σήμερα ότι δεν είναι καλά συντηρημένα, που δεν έχουν ανταλλακτικά κλπ, δεν είχαν παραληφθεί.

Έκλεισε αυτή η εκκρεμότητα με μια διαπραγμάτευση που έγινε και η οικονομική διαφορά που υπήρχε καλύπτεται με τη συμφωνία που έκαναν οι αρμόδιοι οργανισμοί. Θα δίνει ανταλλακτικά η κατασκευάστρια εταιρεία γι' αυτά τα λεωφορεία και τη συντήρησή τους.

Στη Θεσσαλονίκη είχαμε κάτι ωραιότερο από την Αθήνα οριζόταν και στην άθλια σύμβαση που υπήρχε με τον ΟΑΣΘ, να υπάρχει σε διακριτό λογαριασμό ένα ποσό που προέκυπτε από τον κύκλο εργασιών του ΟΑΣΘ για την ανανέωση του στόλου.

Έπρεπε να είναι 38.000.000 και ήταν 700 ευρώ.

Έπρεπε λοιπόν να έχουμε σε ένα λογαριασμό 38.000.000 που θα τοκίζονται για να ανανεώνεται ο στόλος, κάποιον τα πήραν αυτά τα λεφτά όχι μόνο δεν τοκίζονταν ο θεός ξέρει που πήγαν. Αλλά, στο λογαριασμό αυτό που σύμφωνα με την σύμβαση, το νόμο και τα υπόλοιπα έπρεπε να είναι τα λεφτά του ελληνικού λαού και να τοκίζονται για να έχουμε στη Θεσσαλονίκη στοιχειωδώς νέα λεωφορεία και να καλύπτεται ο αριθμός 520 που δεν υπήρχε ποτέ υπήρχαν 700 ευρώ.

Με αυτό κλείνω γιατί είναι ενδεικτικό του τι γινόταν στο χώρο των αστικών συγκοινωνιών, για να πάρουν το λόγο οι φορείς και οι Βουλευτές να ρωτήσουν τους ανθρώπους που ζουν και δίνουν τη μάχη της καθημερινότητας μέσα σε αυτούς τους

φορείς, για να μπορέσουμε να κάνουμε στην Αθήνα και στην Θεσσαλονίκη αστικές συγκοινωνίες.

Η δευτερολογία του υπουργού Μεταφορών

Θα ξεκινήσω ανάποδα, λόγω της έντασης, απαντώντας σε μερικές αναπάντητες ερωτήσεις της κυρίας Μάρκου.

Έγινε απευθείας ανάθεση για την καθαριότητα; Όχι! Τι έγινε; Ανατέθηκε στον μειοδότη της προηγούμενης διοίκησης που είχε κάνει διαγωνισμό και η προηγούμενη διοίκηση δεν ανέθετε στον μειοδότη, σ' αυτόν, δηλαδή, που έδωσε χαμηλότερη τιμή, κάνοντας συνεχώς επεκτάσεις της σύμβασης στην προηγούμενη σύμβαση που είχε, με πολύ μεγαλύτερο κόστος για τον ΟΑΣΘ. Αλλά, κυρία Μάρκου, η επιχειρηματολογία που αναπτύξατε, δυστυχώς, είναι ταυτόσημη με την επιχειρηματολογία των ανθρώπων της προηγούμενης διοίκησης, του κ. Στεφανίδη.

Λυπάμαι γιατί κάνατε μια ερώτηση μόνο για τις αναπόσβεστες αξίες της περιουσίας. Θα σας πω γιατί μόνο για τις αναπόσβεστες. Διότι η αποσβεσμένες έπρεπε εδώ και 30 χρόνια να έρχονται στο ελληνικό δημόσιο και ποτέ δεν ήρθε μία βίδα και αναζητούμε που είναι αυτό το υλικό που όταν μια αξία κινητής ή ακίνητης περιουσίας του ΟΑΣΘ είχε απόσβεση. Πού είναι; Πού πήγε; Πήγε στους κάμπους; Πήγε στα βουνά; Που πήγε;

Για τους μικρομετόχους που λέτε, δεν αμφισβητεί κανείς ούτε την εντιμότητα τους, αλλά ο κ. Παππάς εδώ ήταν πολύ κομψός, γιατί ιστορικά είναι κομψός στις εκφράσεις του, δεν είπε ότι η απόδοση της κάθε μετοχής των μετόχων έφτασε μέχρι και το 745% του καταβεβλημένου μετοχικού κεφαλαίου. Εάν πάτε σε οποιαδήποτε χώρα της Λατινικής Αμερικής, σε κεντρική χώρα του καπιταλισμού, όπου και να πάτε στον πλανήτη μας, δεν υπάρχει τέτοια απόδοση 745%!

Τον χρόνο! Έφτασε μέχρι και 745%! Τι λέτε τώρα; Εάν θέλετε να μου πείτε κι εμένα να πούμε στον ΣΥ.ΡΙΖ.Α. το τι ανακάλυψε ο ΟΑΣΘ, να βγούμε και από την κρίση σαν χώρα και από τα πάντα με τέτοιες αποδόσεις!

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΜΑΡΚΟΥ: Τότε γιατί αρνείστε να έρθετε σε επαφή με τους μικρομετόχους και να τους δείτε;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Ποιος αρνήθηκε; Μου ζήτησε εμένα κανείς συνάντηση και αρνήθηκα; Για όνομα του θεού.

Και ο κ. Παππάς ήταν πολύ «κομψός», γιατί απέκρουσε εδώ από τους βουλευτές και το «μέμφομαι» γι' αυτό για την μαύρη αγορά των μετοχών.

Κάποια στιγμή, λοιπόν, θα πρέπει οι αρμόδιες αρχές να δουν πόσο πωλούνταν οι μετοχές του ΟΑΣΘ, από ποιους, πόσο δηλώνουν ότι πουλήθηκαν και αν ήταν νόμιμο

που πωλούνταν.

Διότι, οι μετοχές αυτές δόθηκαν, τότε που δόθηκαν, στις δημοκρατικές περιόδους της χώρας μετά τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο και έτσι στήθηκε η Θεσσαλονίκη ως πρωτεύουσα του παρακράτους, στους ανθρώπους που κατείχαν τα λεωφορεία. Σε κανέναν άλλον δεν δόθηκε αυτό το δικαίωμα.

Πώς αυτό έγινε αντικείμενο μετά εμπορίας των μετοχών ή ποσοστού των μετοχών και μάλιστα με άλλες τιμές.

Έβλεπες δηλαδή στα μεσιτικά γραφεία, ποσό πουλιέται η μετοχή του ΟΑΣΘ, αλλά αν δεις στην πράξη στο ποσό πουλιόταν η μετοχή του ΟΑΣΘ, δεν έχει καμία σχέση.

Τώρα, θα δούμε συγκριτικά μερικά πράγματα για να καταλάβουμε τι γινόταν με αυτά όλα.

Επίσης, επειδή ακούστηκαν και άλλα, μια από τις συμβάσεις που υπήρχαν και έχω ενημερωθεί, είναι ότι μία από αυτές τις εταιρείες που η προηγούμενη διοίκηση του ΟΑΣΘ είχε πραγματικά μια αγάπη, με στοργή, με όλα αυτά, ήταν η σύμβαση σε ιδιώτη που αναλάμβανε να επικοινωνεί και να δίνει συνέντευξης τύπου, να προωθεί την επικοινωνία της διοίκησης του ΟΑΣΘ, σε site, σε εφημερίδες της Θεσσαλονίκης και αλλού.

Άρα, μπορούμε να καταλάβουμε το διάστημα 2015-2016 μέχρι να ψηφίσουμε το νόμο, όχι για την κρατικοποίηση, για να την «σπάσουμε» στις νεοφιλελεύθερες δυνάμεις, αλλά στην ηγεσία της Ν.Δ., όχι στην Ν.Δ..

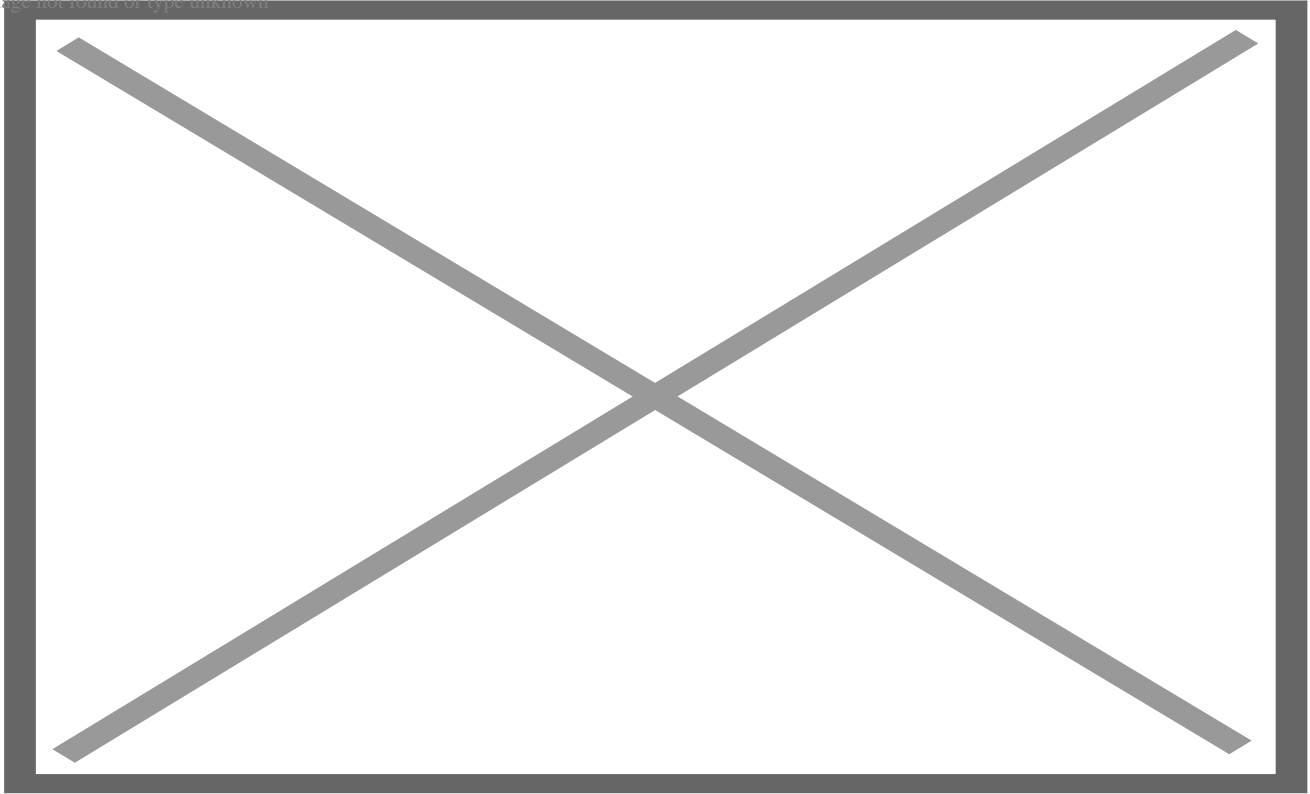
Άρα, από-ιδιωτικοποίηση του ΟΑΣΘ, αυτό κάναμε.

Λοιπόν, καταλαβαίνουμε τα δημοσιεύματα που υπήρχαν για μας και σε προσωπικό και σε πολιτικό επίπεδο στα μέσα της Θεσσαλονίκης.

Καταλαβαίνουμε και τον πόνο που νιώθουν όσοι δεν μπορούσαν να πάνε στην ιδιωτική εταιρεία να πάρουν αυτό που έπρεπε για να προωθήσουν τις θέσεις του ΟΑΣΘ ενάντια στην κυβέρνηση, την δημοκρατικά εκλεγμένη, αλλά τι να κάνουμε; Αυτά έχει ζωή. Δυστυχώς, η χώρα μας είναι για αυτές τις δυνάμεις μια δημοκρατική χώρα και εκλέγει κυβερνήσεις.

Τώρα, τι γινόταν στη Θεσσαλονίκη; Για να το δούμε σε σχέση με την Αθήνα. Έχουμε τον ΟΑΣΑ που σχεδιάζει το μεταφορικό έργο και ελέγχει τους δύο εποπτευόμενους φορείς του μετρό και των λεωφορείων χονδρικά και έχει φτιάξει το σύστημα τηλεματικής. Έκανε διαγωνισμό.

Λειτουργεί το σύστημα τηλεματικής; Λειτουργεί.



Είναι άλλη εποχή σε σχέση με τη δική μας εποχή που πηγαίναμε στη στάση και τρέχαμε να προλάβουμε το λεωφορείο σαν τρελοί ή να περιμένουμε μία ώρα στη στάση;

Έχουμε στη Θεσσαλονίκη σύστημα τηλεματικής; Έχουμε θεωρητικά.

Έχει τους πραγματικούς χρόνους, τα πραγματικά λεωφορεία; Όχι.

Τι έχει; Έχει 520 λεωφορεία αυτό το σχεδιασμό που ορίζει ο νόμος. Άρα, όταν πάω εγώ στην Θεσσαλονίκη να ενημερωθώ ποτέ είναι τα δρομολόγια δεν ίσχυε και δεν ισχύει γιατί δεν υπήρχαν ποτέ 520 λεωφορεία.

Χαλάει ένα λεωφορείο γιατί έχουν καμία δεκαπενταετία να συντηρηθούν αυτά τα λεωφορεία και δεν ήταν στους υπαλλήλους του ΣΑΣΘ ή του ΟΣΕΘ ή έστω του ΟΑΣΘ ο χειρισμός συστήματος, άρα δεν ενημερώνεται άμεσα ότι χάλασε το λεωφορείο, ώστε να γνωρίζει ο πολίτης που περιμένει στη στάση πότε είναι το δρομολόγιο να έρθει και σε ποιον πραγματικό χρόνο.

Εδώ, όμως, υπάρχει και κάτι ακόμα χειρότερο.

Το σύστημα δεν ανήκε, όπως είπε και ο Πρόεδρος του ΟΣΕΘ, στο ΣΑΣΘ, δεν είχε πρόσβαση στο ΣΑΣΘ που ήταν ο υπεύθυνος Οργανισμός, αλλά ούτε στον ΟΑΣΘ. Στον ιδιώτη ανήκε, σε αυτόν με την «Proderm» σε έναν από αυτούς με την «Proderm» .

Δεν είχε ο ίδιος ο ΟΑΣΘ ούτε τους κωδικούς, ενώ για τον ΣΑΣΘ δεν συζητάμε, όπου εκεί δεν υπήρχαν ούτε στοιχεία να κάνει έλεγχο στοιχειωδώς.

Αυτή, λοιπόν, ήταν η κατάσταση στη Θεσσαλονίκη και είναι ένα πολύ πετυχημένο σύστημα και πιστεύω, ότι πρέπει να γίνει αυτό που λένε ελληνιστί «best practice» για όλες τις ευρωπαϊκές αστικές συγκοινωνίες, δημόσιες ή ιδιωτικές.

Έχουμε και άλλα για τη Θεσσαλονίκη και δεν μπορούμε να σταματήσουμε να μιλάμε, γιατί μπορούν να βγουν, τουλάχιστον, 12 διδακτορικά από αυτά που γινόντουσαν στον ΟΑΣΘ και θα τα δούμε στη συνέχεια, γιατί θα είναι το ποτήρι πολύ πικρό και θα το πιούν αυτοί που πρέπει μέχρι την τελευταία σταγόνα.

Ένα είναι δεδομένο, ότι αυτοί που έζησαν για δεκαετίες μηχανισμούς είτε γκρίζους είτε παρακρατικούς είτε κομματικούς στη Θεσσαλονίκη μέσω του ΟΑΣΘ, να τους ξεχάσουν.

Θα ήθελα να δώσω και μια τελευταία ενημέρωση, επειδή έγινε ερώτηση.

Βγήκε, ήδη, ο διαγωνισμός αυτή την εβδομάδα επιτέλους για να καταγράψει το Υπουργείο ποια είναι η περιουσία, κινητή και ακίνητη του ΟΑΣΘ που έχει έρθει, πλέον, στην περιουσία του ελληνικού δημοσίου και δεν είναι στα χέρια όσων έπαιζαν εκατομμύρια ευρώ κάθε χρόνο και επιτέλους θα ξέρουμε ποιες είναι οι αποσβεσθείσες και ποιες οι μη αποσβεσθείσες αξίες στη συνέχεια, όταν το Σ.τ.Ε. αποφασίσει σε σχέση με την προσφυγή που έχουν κάνει κάποιοι, πολύ σύντομα.

Πάμε τώρα στην Αθήνα, όπου είπε ο Νίκος ο Παπαδόπουλος ότι έπεσαν μερικές βόμβες και δεν υπήρχε απάντηση.

Θα πέσουν και άλλες βόμβες στη δευτερομιλία, γιατί μας κατηγορούν, όταν λένε κάποια στελέχη μας ή φίλοι μας, ότι είμαστε κυβέρνηση και δεν έχουμε την εξουσία. Αλήθεια είναι.

Την εξουσία, την κακώς εννοούμενη εξουσία, όπως την είχε ο παλαιοκομματισμός δεν τη θέλουμε, αλλά είναι καλό να γνωρίζει ο ελληνικός λαός τι ισχύει για τους μηχανισμούς που έχει κάνει ο παλαιοκομματισμός στη χώρα.

Διαβάζω, λοιπόν, κομμάτια, κυρία Πρόεδρε, από την Έκθεση που ανέφερα πριν.

«Ο κ....» τάδε, δεν θα πω τα ονόματα « έδωσε έμφαση στο γεγονός πως ενόσω μέχρι τις 11 Μαΐου του 2017 οι παρουσιαζόμενες βλάβες κυμαίνονταν στον αριθμό των 113 ημερησίως, αυξήθηκαν με ραγδαίους ρυθμούς στις 205 μέχρι τις 26 Μαΐου φτάνοντας τις 237 στις αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας στα λεωφορεία».

Ξαφνικά, λοιπόν, φύσηξε νοτιάς, αρρώσταιναν τα λεωφορεία, δεν υπήρχε κάτι

ιδιαίτερο για να γίνεται αυτό από ό,τι λέει η Έκθεση, όμως επεσήμανε την παρέμβαση στο έργο μελών του σωματείου τεχνητών των εργαζομένων ΟΑΣΑ - ΟΣΥ, δηλαδή, του σωματείου που είπε πριν ο κ. Καραμανλής, ότι τους ενημέρωνε για τον αριθμό των λεωφορείων που έβγαιναν. Υπήρχε παρέμβαση.

Να το ξαναπώ : «επεσήμαινε την παρέμβαση στο έργο των μελών του σωματείου τεχνητών εργαζομένων ΟΑΣΑ - ΟΣΥ, οι οποίοι παρενέβησαν ακόμη και σε υπηρεσιακή συζήτηση τεχνικής φύσεως, που είχε ο ίδιος στο γραφείο του κεντρικού συνεργείου με τον αρμόδιο προϊστάμενο βάρδιας».

Πηγαίνω στο αμέσως επόμενο, ευρήματα Επιτροπής: «Προέκυψε μεγάλη και αδικαιολόγητη αύξηση των εντοπιζόμενων βλαβών στα οχήματα του αμαξοστάσιου, η οποία προσεγγίζει αριθμητικά το 100% της μέχρι πρότινος συνήθους εικόνας, κατάσταση που αρχίζει αυξητική από το δεύτερο δεκαπενθήμερο του Μαΐου και συνεχίζεται μέχρι σήμερα. Δεν υφίσταται σημαντικό ή απρόβλεπτο γεγονός να αιτιολογήσει την απότομη αύξηση του αριθμού των βλαβών, η ροή των ανταλλακτικών είναι εντός των συνήθων ορίων» κ.τ.λ. κ.τ.λ..

Διαβάζω παρακάτω, για να δούμε για «το τι βόμβες», -που λέει και ο κ. Νίκος Παπαδόπουλος,- θα πέσουν.

«Η αιτιολογία αφαίρεσής τους», λέει για κάποια ανταλλακτικά, συγκεκριμένα για τα δισκόφρενα, «η ύπαρξη των συγκεκριμένων εξαρτημάτων στο χώρο του μηχανουργείου και σύμφωνα με τις καταθέσεις του διευθυντή και της υποδιευθύντριας, η αιτιολογία αφαίρεσής του και από ποιο ακριβώς τεχνικό προσωπικό, καθώς και από ποια ακριβώς οχήματα αφαιρέθηκαν, ήταν σε άγνοια της διεύθυνσης του αμαξοστάσιου».

Αφαιρούσαν, μόνοι τους.

Υπέροχη δράση!

Μετά έβγαιναν και έδιναν συνεντεύξεις, ότι δεν έχουμε ανταλλακτικά και πήγαιναν τα κανάλια μέσα στα αμαξοστάσια για τη συντήρηση και μετά δεχόμασταν Επίκαιρες Ερωτήσεις από την Αξιωματική Αντιπολίτευση και από όσους έχουν συνεργαστεί με την Αξιωματική Αντιπολίτευση.

Τώρα, θα ήθελα να πάμε στην κατάθεση άλλων πραγμάτων για να καταλάβουμε όλοι τι γίνεται.

Διαπιστώνονται, λέει, τα εξής: **«Παρουσιάζεται δυσλειτουργία του αμαξοστασίου από την άρνηση προϊσταμένων στην εκτέλεση εντολών του διευθυντή του αμαξοστασίου».**

Το πιο ωραίο είναι – αυτό είναι πάρα πολύ ωραίο, γιατί αφορά κάποιους συνδικαλιστές του σωματείου που ενημερώνουν την Αξιωματική Αντιπολίτευση, που είπε ο κ. Καραμανλής, που λέει στην κατάθεσή του στην Επιτροπή που διερευνά αυτή την ιστορία, ότι «εάν αφήναμε αυτά στη διοίκηση του εκάστοτε αμαξοστασίου ή στη διοίκηση της εταιρίας να τα κάνει, τότε δεν θα κυκλοφορούσαν ούτε λεωφορεία», λέει ο Πρόεδρος του Σωματείου που ενημέρωνε την Αξιωματική Αντιπολίτευση.

Να το επαναλάβω, λέει, «εάν αφήναμε αυτά στη διοίκηση του εκάστοτε αμαξοστασίου ή στη διοίκηση της εταιρίας» πιστεύω ότι ο κ. Γλυκός και η κα Γεωργίου πρέπει να φύγουν, υπάρχει ο εν λόγω πρόεδρος σωματείου να το κάνουν, «τότε δεν θα κυκλοφορούσαν τα λεωφορεία».

Να τρελαίνεσαι.

Έχει και άλλα ενδιαφέροντα και όταν βγει το πόρισμα στη δημοσιότητα, θα γελάσουμε πάρα πολύ, πικρά όμως, για το τι παραλάβαμε στις αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας.

Πικρά.

Βέβαια, δεν θα δώσουνε καμία απάντηση και για το μετρό και τα λεωφορεία, αλλά επειδή ο κ. Δημαράς, έκανε μια ερώτηση, για το εάν είναι στη δικαιοσύνη, θα ήθελα να σας διαβάσω ένα-ένα τα έγγραφα για να δείτε το τι γίνεται και επειδή έγινε και ντόρος για το ηλεκτρονικό εισιτήριο.

Ακούστε, τώρα, για το ηλεκτρονικό εισιτήριο. Έχω μπροστά μου τα τρία διαφορετικά πορίσματα ή μάλλον τις γνωμοδοτήσεις της Αρχής Προσωπικών Δεδομένων.

Άρα, μετά το τρίτο – και θέλω να ευχαριστήσω τον Πρόεδρο της Αρχής, τον κ. Μενουδάκο, για αυτό που έγινε στην τρίτη γνωμοδότηση – μπορούμε επιτέλους μέσω του διαδικτύου να βγάλουμε όλοι προσωποποιημένη κάρτα και να έρθει ταχυδρομικά στο σπίτι μας, χωρίς κόστος.

Άρα, ένα θέμα λύθηκε.

Υπάρχει, όμως, ένα απόσπασμα του βιβλίου συμβάντων της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας, που πριν από λίγες μέρες διαπιστώνει, ότι είχαμε εμπρηστικό αυτοσχέδιο μηχανισμό.

Πού;

Στο κέντρο που έβγαζε τις προσωποποιημένες κάρτες ΣΤΑΣΥ. Εμπρησμό.

Αυτά δεν σας είπε κανένας Πρόεδρος Σωματείου;

Δεν έχετε εκεί δικούς σας ανθρώπους ή συνδικαλιστές και δεν ξέρει κανείς τίποτα; Ότι εκεί που βγάζαμε για τους πολίτες προσωποποιημένες κάρτες, κάποιος πήγε και έσπασε τον υαλοπίνακα, έριξε στουπί που ήταν ποτισμένο με βενζίνη, φλόγα, σπύρτα, αναπτήρα κ.τ.λ.;

Αν δεν το έχετε να σας το δώσουμε για να καταλάβετε πώς λειτουργούν τα κυκλώματα.(...)

(...)Προφανώς, λοιπόν, εμείς δεν έχουμε να κρύψουμε κάτι. Δεν στηρίζουμε τον κ. Στεφανίδη, αλλά δεν είμαστε και «Χουντίνι», όπως ήσασταν εσείς η Ν.Δ., να λέμε κάτι στη Βουλή και να γίνεται.

Άρα, ο ΟΑΣΘ, που είναι υπό εκκαθάριση, ο ΟΣΕΘ και οι οργανισμοί που τους αφήσατε στην κατάσταση που τους αφήσατε, θα πρέπει να έχουν διαδικασίες που δεν τις είχανε, να δηλωθούν στις αρμόδιες αρχές οι αρμόδιοι υπάλληλοι που δεν ήταν ποτέ δηλωμένοι, να πάρουν κωδικούς που δεν έχουν.

Επομένως, οι διαγωνισμοί που γίνονται σήμερα από τον ΟΑΣΘ, αναρτώνται στην σελίδα του και όταν ολοκληρωθεί αυτή η διαδικασία, θα αναρτιόνται και στη Διαύγεια και αυτοί που έχουν γίνει στο παρελθόν που δεν είχαν να καν κωδικούς και αυτοί που θα γίνουν στο μέλλον.

Δυστυχώς, από τις 10 Αυγούστου, που ανέλαβαν οι άνθρωποι, είχαν να λύσουν πολύ σημαντικότερα προβλήματα και να υπάρχουν και λεωφορεία στους δρόμους Θεσσαλονίκης.

Δυστυχώς, ούτε εμείς είμαστε μάγοι και να πούμε ότι «θα πάμε να πάρουμε λεωφορεία, όταν έπρεπε στο λογαριασμό του ΟΑΣΘ να είναι 38 εκατομμύρια και ήταν 700 ευρώ».

Τώρα στην Αθήνα, υπάρχει το πόρισμα της KPMG με διαγωνισμό που έκανε ο ΟΑΣΑ. Υπήρχαν καταμετρήσεις σε κλειστά κουτιά εισιτηρίων, καρτών κ.λπ. που καταγράφηκε. Βρέθηκαν μέσα τρομερά πράγματα σε αυτά τα κουτιά με τα εισιτήρια, υπάρχουν και φωτογραφίες και αποδεικτικό υλικό, γιατί **η διαδικασία που είχαν οι προηγούμενες διοικήσεις ήταν να καταστρέφονται τα εισιτήρια ως κιλά χαρτιού και όχι ως αριθμός εισιτηρίων, αριθμός καρτών κ.λπ. όπως θα έπρεπε για να γίνεται απογραφή.**

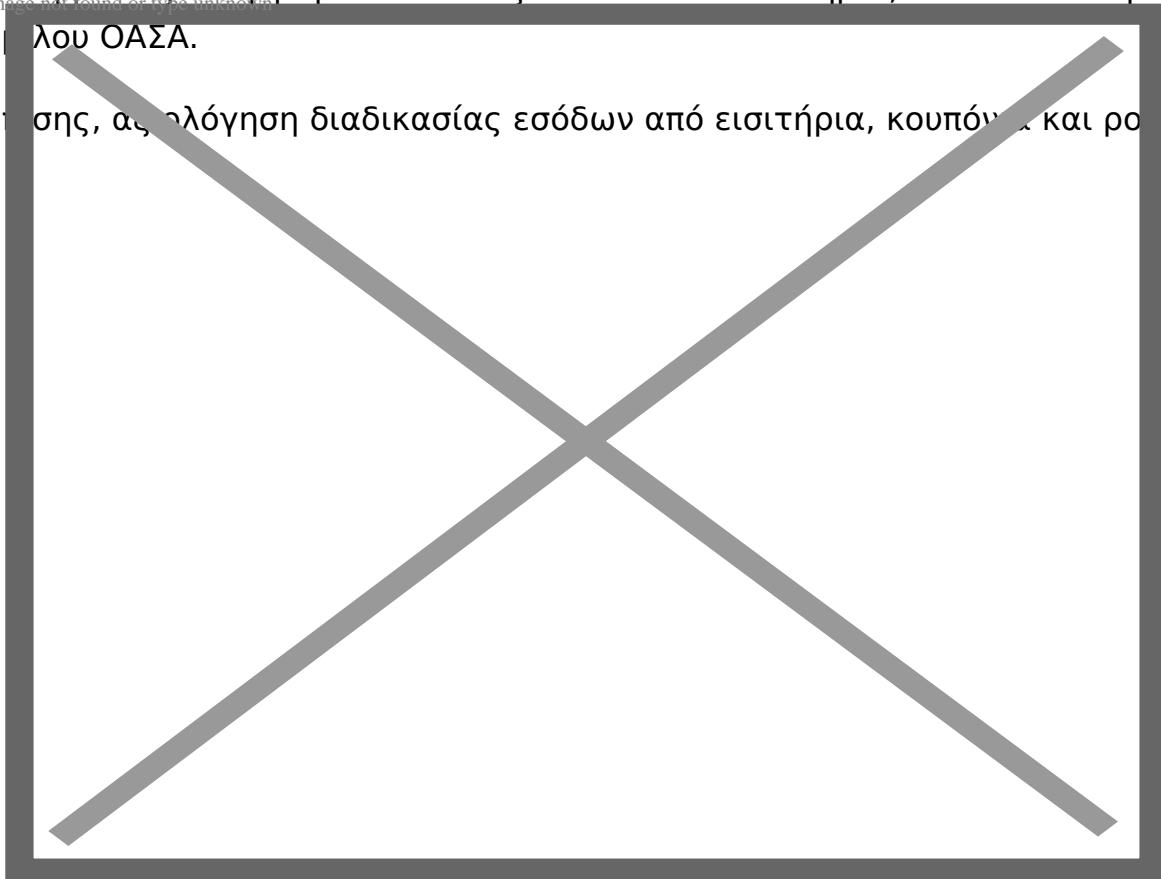
Εδώ, λοιπόν, ανοίχτηκαν αυτές οι κούτες που δεν είχαν προλάβει να τις καταστρέψουν ως κιλά χαρτιού, τις οποίες καταγράψαμε και βρήκαμε μέσα πέτρες, μελανοταινίες, διάφορα, εκτός από τα εισιτήρια. Ήταν ασφαλισμένα κουτιά.

Βεβαίως, όσοι πρέπει να απολογηθούν, θα απολογηθούν. Τα πάντα είναι στη δικαιοσύνη και αυτοί.

Υπάρχει Έκθεση Ελέγχου για την εταιρία ΣΤΑΣΥ.

Άλλη μια αξιολόγηση διαδικασίας εσόδων από εισιτήρια, κουπόνια και ρολά του ομίλου ΟΑΣΑ.

Επίσης, αξιολόγηση διαδικασίας εσόδων από εισιτήρια, κουπόνια και ρολά.



Απογραφή

αποθεματικών κουπονιών στο Τμήμα Καταμέτρησης της ΣΤΑΣΥ, στο Σταθμό Εθνικής Άμυνας. Είναι ο μόνος χώρος του Μετρό της ΣΤΑΣΥ, που δεν είχε κάμερες να λειτουργούν ήταν το κεντρικό της ταμείο. Δεν ξέρω αν το καταλαβαίνετε αυτό. Ο μόνος χώρος, όλοι οι άλλοι έχουν.

Αξιολόγηση διαδικασίας εσόδων από εισιτήρια, κουπόνια και ρολά εισιτηρίων. Ποιο είναι το παράδοξο;

Το παράδοξο είναι ότι τις εγώ καταθέσει στο Κοινοβούλιο ότι υπήρχαν δύο εκθέσεις, η μία του 2012 και μία το 2014, που τα έλεγαν, ποιες είναι οι γκρίζες και μαύρες

διαδικασίες που επέτρεπαν να γίνεται όλη αυτή ιστορία με πλαστά εισιτήρια, με διακίνηση χρημάτων και όλα τα υπόλοιπα.

Δεν ξέρω. Να τον ρωτήσετε. Γενικός σας διευθυντής ήταν αυτός που ήταν. Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος ΣΤΑΣΥ είναι γενικός διευθυντής της Νέας Δημοκρατίας. Τον βάλατε γενικό διευθυντή.

Με δύο λόγια, εμείς θα πάμε σε μια άλλη εποχή στις αστικές συγκοινωνίες στα δύο μητροπολιτικά κέντρα, δημόσιες αστικές συγκοινωνίες και καλούμε το Κ.Κ.Ε., πραγματικά επειδή πιστεύουμε, παρά την καταψήφιση της αποϊδιωτικοποίησης του ΟΑΣΘ ότι είναι υπέρ των δημοσίων αστικών συγκοινωνιών, να έρθει και να συνδράμει στη λειτουργία και στο διάλογο και στο πώς βελτιώνουμε και σε όποια άλλη δύναμη πιστεύει στις δημόσιες αστικές συγκοινωνίες.

Επειδή, όμως, έχουμε να αντιμετωπίσουμε δύο μεγάλα μητροπολιτικά κέντρα που ένα μεγάλο κομμάτι τους ανήκουν στα αστικά ΚΤΕΛ, το έχουμε εξαγγείλει και πολύ σύντομα θα γίνει και στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη ο καθορισμός των δρομολογίων των ΚΤΕΛ Αττικής και των ΚΤΕΛ του παλιού Νομού Θεσσαλονίκης, θα ενταχθούν στο σχεδιασμό του ΟΑΣΑ και του ΟΣΕΘ, ώστε να μην έχουμε άλλους αποκλεισμούς.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Κύριε Υπουργέ, επειδή δεν μας ακούσατε, παρακαλούμε να διαβάσετε τα πρακτικά να δείτε την τοποθέτησή μας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Κατσώτη, Και ξέρω την τοποθέτηση του Κ.Κ.Ε. και παρακολουθώ με πολύ μεγάλη επιμέλεια, ιδιαίτερα με το Κ.Κ.Ε., έχω ιδιαίτερη ευαισθησία ιστορικά. Ευχαριστώ πολύ.