
Την απόφαση του ΣτΕ για τον ΟΑΣΘ αναμένουν στο υπουργείο Μεταφορών

2018/01/31 09:26 στην κατηγορία ΜΜΜ

Την απόφαση του ΣτΕ για τον ΟΑΣΘ αναμένουν στο υπουργείο Μεταφορών, ώστε να προχωρήσει η εκκαθάριση του Οργανισμού και η υλοποίηση της ΑΣΥΘ (**Αστικές Συγκοινωνίες Θεσσαλονίκης Ανώνυμη Εταιρία**), που θα έχει την ευθύνη λειτουργίας των αστικών συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης (λεωφορεία, μετρό και τραμ, εάν κατασκευαστεί).

Μετά τη συνάντηση του με τον Δήμαρχο Θεσσαλονίκης Γιάννη Μπουτάρη για το Μουσείο του Ολοκαυτώματος, τις υποδομές και τις αστικές συγκοινωνίες στη Θεσσαλονίκη, ο υπουργός Μεταφορών Χρήστος Σπίρτζης έκανε τις ακόλουθες δηλώσεις:

«Περιμένουμε την απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας για να μπορέσουν απελευθερωθούν κάποιες διαδικασίες και για την εκκαθάριση, αλλά και για το ουσιαστικό χτίσιμο ενός νέου οργανισμού συγκοινωνιών στη Θεσσαλονίκη. Αυτά δεν γίνονται με μαγικό ραβδί.

Επιχειρούμε να χτίσουμε τις αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης με τους φορείς της Θεσσαλονίκης, με τους Δήμους, με την Περιφέρεια. Το έργο του μετρό, και το κύριο έργο και η επέκταση για Καλαμάρια, πηγαίνει σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα.

Το 2020 θα έχουμε ένα άλλο τοπίο στις αστικές συγκοινωνίες, αλλά δεν μπορούμε να αναπαράγουμε το μοντέλο που υπήρχε παλιά και για τον ΟΑΣΘ, αλλά και για τις προμήθειες των αστικών συγκοινωνιών, των δημόσιων αστικών συγκοινωνιών και στη Θεσσαλονίκη και στην Αθήνα.

Αυτό λοιπόν που επιδιώκουμε είναι ο οποίος προγραμματισμός υπάρχει, η όποια χρηματοδότηση μπορεί να αναβρεθεί και έχουμε βρει, να μην γίνει ως μία προμήθεια, για μία ακόμη φορά λεωφορείων, μία χώρα που θα είναι μόνο καταναλωτής, αλλά να συνδυαστεί με παραγωγικές δομές για τα λεωφορεία που θα προμηθευτούμε, για τη συντήρησή τους, για τα ανταλλακτικά τους».

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Την ΕΛΒΟ σκέφτεστε;

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Και αυτό. Κοιτάξετε αυτό νοιάζει πιο πολύ τη Θεσσαλονίκη, μιας που μία

από τις παραγωγικές δομές, που υπάρχουν στη Θεσσαλονίκη είναι η ΕΛΒΟ. Είναι αυτονόητο να το επιχειρήσουμε. Είμαι πολύ αισιόδοξος για την υλοποίηση του.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Η ενοικίαση λεωφορείων που πρότεινε ο δήμαρχος από άλλες χώρες;

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Κοιτάξτε. Είναι μία έσχατη λύση η ενοικίαση λεωφορείων. Δεν νομίζω ότι είναι το βέλτιστο μοντέλο. Άλλωστε το θέμα δεν είναι να έχουμε μόνο να έχουμε κάποια λεωφορεία, σε αντικατάσταση του ήδη παλιού στόλου που υπάρχει και στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη, αλλά να μπει σε μία άλλη λογική η ανανέωση. Όπως ξέρετε από τη συζήτηση που έγινε στη Βουλή είχαν προβλεφθεί να υπάρχουν χρήματα για την ανανέωση του στόλου. Δεν υπήρχε έλεγχος.

Αντί να βρεθούν τα 38 εκατομμύρια στο λογαριασμό του ΟΑΣΘ υπήρχαν 700 ευρώ. Άρα δεν είναι η λογική μας να έχουμε έναν λογαριασμό που κάποιοι θα ξοδεύουν τα χρήματα, για να μην μπορεί να υπάρχει η ποιοτική πλευρά των λεωφορείων των αστικών συγκοινωνιών. Πρέπει να πάμε σε μία άλλη λογική, αυτόματης ανανέωσης του στόλου και παραγωγικού μοντέλου για τη χώρα μας.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Υπάρχει κάποιο ποσό για να καλυφθούν αυτά τα χρήματα από τον συγκεκριμένο λογαριασμό; Υπάρχει κάποια πρόβλεψη;

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Δεν θα κινηθούμε στη λογική του να κάνουμε διαγωνισμούς, σε κάθε φορέα ξεχωριστούς. Αυτό που θέλουμε να κάνουμε είναι μία παραγωγική δομή, σε συνεργασία των φορέων των αστικών συγκοινωνιών στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη, που θα καλύπτει και την προμήθεια των ανταλλακτικών και την συντήρηση των λεωφορείων.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Πότε; Χρονικά προσδιορίζονται;

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Έχουμε ξεκινήσει την αναγκαία μελέτη και έχουμε ξεκινήσει και διαπραγματεύσεις με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, προκειμένου να χρηματοδοτηθεί αυτό το μοντέλο. Όπως γνωρίζετε όταν κάποιοι χρηματοδοτούνται από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων εξετάζεται στην τελευταία του λεπτομέρεια αν βγαίνει χρηματοοικονομικά, αν είναι βιώσιμο το σχέδιο που καταθέτεις και μετά παίρνεις την έγκριση. Είμαστε σε αυτό το πλαίσιο. Σε αυτή την προσπάθεια.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Περιμένουμε δηλαδή κάποια χρηματοδότηση για την ανανέωση του στόλου.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Χρηματοδότηση θα μπορούσαμε να βρούμε πάρα πολύ εύκολα, για να αγοράσουμε λεωφορεία. Αυτό θα σήμαινε, ότι θα δανειζόμασταν πάλι αρκετά εκατομμύρια, θα αγοράζαμε λεωφορεία και θα είχαμε την ίδια κατάσταση σε λίγα χρόνια. Δεν πιστεύουμε ότι είναι το βέλτιστο που μπορούμε να κάνουμε.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Υπάρχει σχετική ανάγκη για αύξηση των δρομολογίων, για αυτό σας το λέω.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Υπάρχει τα τελευταία 15 χρόνια. Η σύμβαση του ΟΑΣΘ και αυτό που υπάρχει στον νόμο είναι ότι κυκλοφορούν στη Θεσσαλονίκη 520 λεωφορεία. Είναι ένας αριθμός που δεν υπήρχε ποτέ στον ΟΑΣΘ. Ποτέ! Ούτε ως αριθμός λεωφορείων, όχι ως λεωφορεία που κυκλοφορούν. Ο αριθμός αυτός όταν τον Αύγουστο ήταν 250 λεωφορεία, σήμερα είναι από 380 έως 420, ανάλογα με τις βλάβες που υπάρχουν.

Για να καλυφθεί αξιόπιστα το μεταφορικό έργο χρειαζόμαστε πάνω από 420 λεωφορεία, 450 περίπου. Θεωρώ ότι δεν πάμε στη λογική του να αγοράσουμε 300, 400 λεωφορεία στη Θεσσαλονίκη κι άλλα τόσα και παραπάνω για την Αθήνα και να έχουμε αυτά που παρακολουθήσατε και παρακολουθούμε όλα αυτά τα χρόνια.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Είχατε κάνει λόγο τις προάλλες ότι δεν συνεργάζονται οι εργαζόμενοι στον οργανισμό. Υπάρχει αυτό το ζήτημα;

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Υπάρχουν όλα τα λουλούδια που μπορείτε να φανταστείτε. Δεν είχαμε πει για το εάν συνεργάζονται οι εργαζόμενοι στον ΟΑΣΘ. Αυτό που είχαμε πει είναι ότι υπήρχε ένα σύστημα και υπάρχει ένα σύστημα τηλεματικής, που κανένας εργαζόμενος του ΟΑΣΘ δεν είχε εμπλακεί ποτέ στη λειτουργία του, που τα δρομολόγια ήταν λαθεμένα, ήταν με βάση έναν σχεδιασμό 520 λεωφορείων, που δεν υπήρχαν ποτέ.

Δεν υπήρχαν καν οι κωδικοί του συστήματος στον ΟΑΣΘ και τους πήρε η νέα διοίκηση τον τελευταίο μήνα, πριν λίγες μέρες. Άρα η όποια αξιόπιστη ενημέρωση έπρεπε να έχει το επιβατικό κοινό, δεν υπήρχε και αυτό δημιούργησε πάρα πολλές στρεβλώσεις. Αυτό δεν έχει να κάνει με τους εργαζόμενους.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Αυτό διορθώνεται τώρα;