

## Σωρεία παραλείψεων στη διαχείριση του στόλου λεωφορείων του ΟΑΣΘ, καταγγέλλει η νέα διοίκηση

2018/07/09 15:35 στην κατηγορία MMM

Στοιχεία για τη διαχείριση του στόλου των λεωφορείων του ΟΑΣΘ από την απελθούσα διοίκηση, έδωσε στη δημοσιότητα ο πρόεδρος του Οργανισμού Στέλιος Παππάς, σημειώνοντας ότι η σημερινή διοίκηση διαπίστωσε σημαντικές παραλείψεις στη διαχείρισή του.

Συγκεκριμένα, ο κ. Παππάς αναφέρθηκε στα ευρήματα της έρευνας από τα οποία προκύπτουν σοβαρά ερωτηματικά αναφορικά με την ανάγκη διαφανούς αξιοποίησης των παγίων στοιχείων του Οργανισμού.

Σύμφωνα με τα στοιχεία που παρουσιάστηκαν, την περασμένη εβδομάδα, κατά τη διάρκεια συνέντευξης τύπου, προκύπτει ότι:

- Στο διάστημα από 25/7/2017 έως 31/1/2018 **έχουν χαθεί 47.446 μέρες κυκλοφορίας** των λεωφορείων.

- Στην περίοδο 2000-2016 εκποιήθηκαν - αποσύρθηκαν από τον Οργανισμό 399 λεωφορεία, εκ των οποίων το μεγαλύτερο μέρος **(80%) ήταν ηλικίας 12 ετών**.

Τα λεωφορεία αυτά είχαν κόστος αγοράς 42.282.307,52 ευρώ και **εκποιήθηκαν έναντι ποσού 860.081,58 ευρώ**.

Ο πρόεδρος του ΟΑΣΘ αναφέρθηκε στην απώλεια εσόδων που είχε ο Οργανισμός, εξαιτίας, όπως είπε, των επιλογών της προηγούμενης διοίκησης.

Σύμφωνα με τον ίδιο «Αν είχε αξιοποιηθεί ο στόλος θα κόστιζε 6 εκατ. ευρώ και θα πρόσφερε συνολικά πάνω από 360.000 μέρες εργασίας. Αν υπολογίσουμε ότι το κάθε λεωφορείο προσφέρει έσοδο 500-600 ευρώ ημερησίως, αυτό σημαίνει ότι θα μπορούσαν να αποφέρουν στην τριετία 180-220 εκατ. ευρώ. Αντί αυτής της επιλογής επελέγη η εκποίηση».

### Τι έδειξε η έρευνα των ορκωτών ελεγκτών

Αναφερόμενος στα ευρήματα της έρευνας των ορκωτών ελεγκτών και τα ερωτηματικά που προκύπτουν από την επιλογή της εκποίησης των λεωφορείων και όχι της ανάταξής τους, ο κ. Παππάς εξήγησε τα χρήματα που εισπράχτηκαν από αυτή

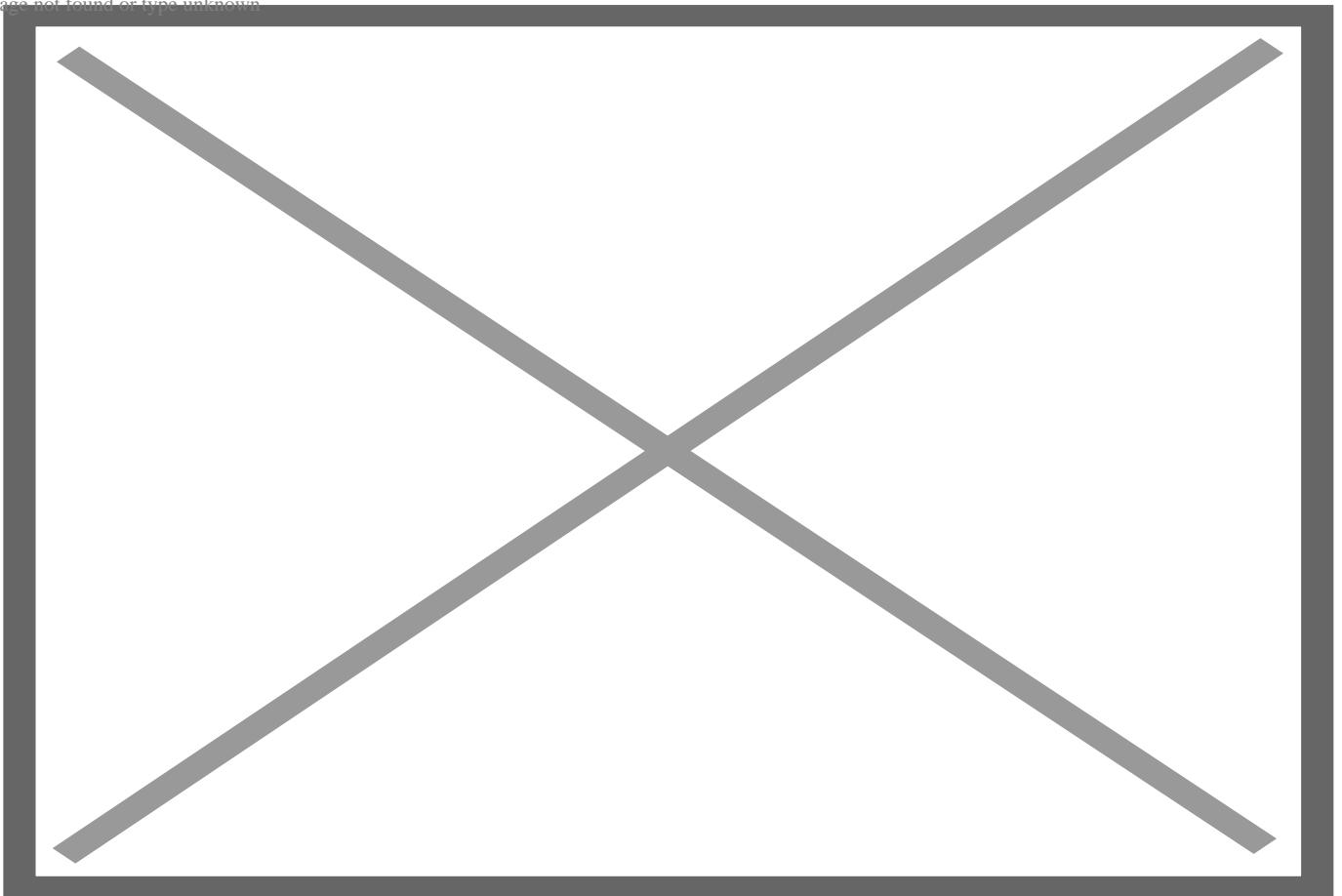
την εκποίηση δεν καταχωρήθηκαν ως έσοδο.

Το ίδιο συνέβη με άλλες δύο εγγυητικές επιστολές που κατέπεσαν από την σύμβαση με την ΕΛΒΟ.

Όπως είπε «αυτό πρακτικά σημαίνει ότι έπρεπε να μειωθεί η επιδότηση εκ μέρους του Δημοσίου κατά το ποσόν των 2.171.201,58 ευρώ».

Όσον αφορά στην προηγούμενη διοίκηση, έκανε λόγο για «επιλεκτική συγγένεια με συγκεκριμένα πολιτικά πρόσωπα», παρουσιάζοντας μάλιστα συγκεκριμένο έγγραφο με το οποίο οι διοικήσεις των σωματείων των πρώην μετόχων καλούσαν τα μέλη τους να στηρίξουν με την ψήφο τους τον βουλευτή της ΝΔ Δημήτρη Σταμάτη.

Image not found or type unknown



## **Η συνεργασία με την ΕΛΒΟ**

Ακόμη, ο πρόεδρος του ΟΑΣΘ αναφέρθηκε στη συνεργασία που έχει αναπτυχθεί με την ΕΛΒΟ και τόνισε την ανάγκη αξιοποίησης της συγκεκριμένης παραγωγικής δομής, η οποία όπως είπε «θα τονώσει την οικονομία της περιφέρειας».

Μέχρι σήμερα από την ΕΛΒΟ έχουν «αναταχθεί» και παραδόθηκαν 24 λεωφορεία στον ΟΑΣΘ, άλλα τόσα βρίσκονται στη διαδικασία επισκευής και 20 οχήματα βρίσκονται σε συνεργεία εξωτερικών συνεργατών για επιδιόρθωση βλαβών, οι οποίες δεν είναι τεχνικά εφικτό να αντιμετωπιστούν από το προσωπικό και τα μέσα που διαθέτει ο Οργανισμός.

## **Οι συνέπειες από την ακινησία των λεωφορείων**

Για το θέμα των ακριβών αιτιών και των συνεπειών στη ζωή των κατοίκων της Θεσσαλονίκης από την ακινησία του στόλου των λεωφορείων, ο κ. Παππάς τόνισε τα εξής:

«Αγαπητοί φίλοι, όπως έχουμε δεσμευθεί από την πρώτη στιγμή που αναλάβαμε τη Διοίκηση του Ο.Α.Σ.Θ., επιδιώκουμε να έχουμε συνεχή επικοινωνία με τα μέσα μαζικής ενημέρωσης. Επιδιώκουμε να έχετε από πρώτο χέρι πληροφορίες τόσο σε σχέση με την πορεία εκκαθάρισης του Ο.Α.Σ.Θ., όσο και με τις δυνατότητες εκπλήρωσης του μεταφορικού έργου, το οποίο έχουμε αναλάβει προσωρινά σ' αυτή τη μεταβατική περίοδο.

Το σημερινό αντικείμενό μας, θα έχει ως κεντρική αναφορά τον στόλο των λεωφορείων μας.

Όπως είναι φυσικό από την πρώτη στιγμή που αναλάβαμε ζητήσαμε από ειδικό γραφείο ορκωτών ελεγκτών να συντάξει τον ισολογισμό έναρξης, για να έχουμε μια σαφή εικόνα για το τι ακριβώς έχουμε παραλάβει τόσο από άποψη οικονομικών μεγεθών όσο και από άποψη επιχειρησιακής δυνατότητας του στόλου μας.

Θεμελιώδες συστατικό του ισολογισμού έναρξης είναι η απογραφή.

Κατά την απογραφή λοιπόν εμφανίζονται 622 λεωφορεία. Ωστόσο την πρώτη μέρα που αναλάβαμε διαπιστώσαμε ότι από τα λεωφορεία αυτά, μόνο τα 245 ήταν δυνατόν να τεθούν στην εξυπηρέτηση του κοινού, αλλά και αυτά παρουσίαζαν σημαντικά προβλήματα.

Από την μέρα αυτή και μετά έχει αρχίσει μια εξαιρετικά επίπονη προσπάθεια για την ανάταξη των λεωφορείων μέσα σε εξαιρετικά δυσμενείς οικονομικές δουλείες που βάρυναν τον οργανισμό.

Με την πρόοδο αυτής της προσπάθειας, διαπιστώσαμε ότι **το σύνολο του στόλου έπασχε από πρόωρη γήρανση.**

Παράλληλα με την προσπάθεια ανάταξης τους, ορίσαμε και μία επιτροπή η οποία είχε εντολή να καταμετρήσει τα ποσοστά ακινησίας του στόλου, όσο και διαφορά λειτουργικά προβλήματα συντήρησης.

Το συμπέρασμα είναι ότι, στο διάστημα από 25/7/2017 έως 31/1/2018 έχουν χαθεί 47.446 μέρες κυκλοφορίας των λεωφορείων.

Τα συνολικότερα συμπεράσματα αυτής της έρευνας μας επέβαλαν την ανάγκη να διερευνήσουμε τις μονιμότερες αιτίες.

Σύμφωνα λοιπόν με έγγραφα ντοκουμέντα και μαρτυρίες των αρμοδίων διευθύνσεων του Ο.Α.Σ.Θ., την τελευταία περίοδο πριν την ανάληψη καθηκόντων από την σημερινή διοίκηση, διαπιστώνουμε:

-Μακρόχρονη έλλειψη προληπτικής συντήρησης

-Ελλείψεις ανταλλακτικών και δυσκολίες προμηθειών για λόγους που αφορούν υψηλά χρέη του οργανισμού προς προμηθευτές

-Έλλειψη τεχνιτών για την συντήρηση

-Καθυστέρηση της διαδικασίας προμήθειας και ανανέωσης ηλεκτρονικού εξοπλισμού των αμαξοστασίων.

Όπως έχουμε κάνει γνωστό σε προηγούμενες παρουσιάσεις την ίδια περίοδο όπου και οι εργαζόμενοι παρέμεναν απλήρωτοι, για τα έτη 2015,2016 και 2017 είχαν καταβληθεί στους μετόχους 35,9 εκατ. ευρώ.

Η κατάσταση αυτή μας οδήγησε στην ανάγκη να διερευνήσουμε και την ιστορική διαδρομή στην διαχείριση των λεωφορείων.

Από την έρευνα αυτή, που επίσης αναθέσαμε σε γραφείο ορκωτών ελεγκτών, προκύπτουν μία σειρά ζητήματα που καταδεικνύουν ότι **ο στόλος των λεωφορείων ήταν αντικείμενο μιας ιδιότυπης διαχείρισης**, η οποία έχει δημιουργήσει σοβαρά ερωτηματικά σε σχέση με την ανάγκη διαφανούς αξιοποίησης των παγίων στοιχείων του οργανισμού.

Ας σημειωθεί ότι η έρευνα αυτή θα συνεχιστεί.

Συγκεκριμένα, λεωφορεία τα οποία είχαν αποσβεστεί λογιστικά ηλικίας 12 ή 15 ετών, εκποιούνταν είτε ως λειτουργικά (πώληση σε ΚΤΕΛ και αυτοκινητιστές), είτε ως άχρηστο υλικό (scrap).

Συγκεκριμένα στην περίοδο 2000-2016 εκποιήθηκαν - αποσύρθηκαν από τον Ο.Α.Σ.Θ. 399 λεωφορεία εκ των οποίων το μεγαλύτερο μέρος (80%) ήταν ηλικίας 12 ετών. Τα

λεωφορεία αυτά είχαν κόστος αγοράς 42.282.307,52 ευρώ και εκποιήθηκαν έναντι ποσού 860.081,58 ευρώ.

Από την εμπειρία που αποκομίσαμε στην συνεργασία μας με την ΕΛΒΟ, διαπιστώσαμε ότι με ένα μέσο κόστος 15.000 ευρώ ανά λεωφορείο, θα ήταν δυνατόν τα λεωφορεία αυτά να αναταχθούν και να προσφέρουν τουλάχιστον για μία τριετία τις υπηρεσίες τους με εγγύηση συντήρησης.

Αυτό σημαίνει ότι αν είχε αξιοποιηθεί ο στόλος θα κόστιζε 6 εκατ. ευρώ και θα πρόσφερε συνολικά πάνω από 360.000 μέρες εργασίας. Αν υπολογίσουμε ότι το κάθε λεωφορείο προσφέρει έσοδο 500-600 ευρώ ημερησίως, αυτό σημαίνει ότι **θα μπορούσαν να αποφέρουν στην τριετία 180-220 εκατ. ευρώ.**

Αντί αυτής της επιλογής επελέγη η εκποίηση. Όμως αυτή η επιλογή δημιουργεί πολλά ερωτηματικά.

Πέραν αυτών ακόμα και τα χρήματα που εισπράχτηκαν από αυτή την εκποίηση αντί να καταχωρηθούν ως έσοδο του οργανισμού, καταχωρήθηκαν στο αποθεματικό. Το ίδιο συνέβη με άλλες δύο εγγυητικές επιστολές που κατέπεσαν από την σύμβαση με την ΕΛΒΟ. Αυτό πρακτικά σημαίνει ότι έπρεπε να μειωθεί η επιδότηση εκ μέρους του Δημοσίου κατά το ποσόν των 2.171.201,58 ευρώ.

Είναι προφανές ότι είτε εκ λάθους, είτε συνειδητά το Δημόσιο επιβαρύνθηκε αναιτίως και με παραπάνω ποσό.

Και ενώ όλα αυτά συνέβαιναν κατά το ίδιο διάστημα , τέλος 2007 αρχές 2008 εκπονείτο ένας νέος νόμος, ο οποίος παρέτεινε την οικονομική συμφωνία της κυβέρνησης με τον Ο.Α.Σ.Θ.

Για πρώτη φορά δεν υπήρχε ημερομηνία λήξης αλλά ορίζονταν ως λήξη το όριο των δύο χρόνων μετά την ολοκλήρωση των έργων του μετρό με τις πιθανές τροποποιήσεις του.

Από δημοσιεύματα και τοποθετήσεις της δικής μας διοίκησης, της διοίκησης της ΑΤΤΙΚΟ Μετρό, αλλά και του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, ο συγκεκριμένος νόμος αποτελούσε ένα ακόμη σκάνδαλο που αφενός διαιώνιζε όλη την αμαρτωλή κατάσταση στον Ο.Α.Σ.Θ. και επιπλέον συνέβαλε στο να διακοπούν κατά εκείνο το χρονικό διάστημα οι εργασίες του Μετρό. Είναι γνωστή πια στο πανελλήνιο η περιβόητη ρύθμιση του νόμου.

Είναι προφανές ότι τόσο η διοίκηση του Ο.Α.Σ.Θ., κυρίως όμως το υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών αλλά και ο Ο.Σ.Ε.Θ. κοιτάμε προς το μέλλον. Εργαζόμαστε αφενός για να βελτιωθεί η σημερινή κατάσταση τόσο από άποψη σχεδιασμού όσο και από την άποψη της ανάταξης των λεωφορείων και της προμήθειας νέων.

Συγκεκριμένα, έχουμε ξεκινήσει ως ΟΑΣΘ τη συνεργασία μας με την ΕΛΒΟ, αλλά και με άλλα εξωτερικά συνεργεία, τα οποία μας συνδράμουν στη διαδικασία της ανάταξης των λεωφορείων με δεδομένη την αδυναμία των δικών μας συνεργείων να ανταποκριθούν σε αυτό το έργο.

Ο Ο.Σ.Ε.Θ. προσπαθεί **να διαμορφώσει τον σχεδιασμό όλου του κυκλοφοριακού συστήματος των λεωφορείων** στο πολεοδομικό συγκρότημα της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης. Στόχο είναι να ελαφρυνθεί το κέντρο και να ενισχυθούν οι περιφερειακές διαδρομές του πολεοδομικού συγκροτήματος, καθιερώνοντας τη λογική της μετεπιβίβασης.

Είναι σαφές ότι στον συνολικό επανασχεδιασμό πρέπει να υπάρξει συστηματική συνεργασία ανάμεσα στον Ο.Α.Σ.Θ., στους εργαζόμενους του Ο.Α.Σ.Θ., στον Ο.Σ.Ε.Θ. και σε μία επιτροπή διαδημοτική προκειμένου να διασφαλισθεί η ανάγκη για αρτιότερη εξυπηρέτηση του συνόλου των αναγκών του πολεοδομικού συγκροτήματος.

Τέλος, το υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών αυτή τη στιγμή εργάζεται, ώστε αφενός να εξασφαλίσει στο συντομότερο δυνατό διάστημα ένα ικανοποιητικό αριθμό νέων λεωφορείων σε πρώτη φάση. Η δεύτερη φάση θα αφορά ένα μεγαλύτερο πρόγραμμα όπου θα ενεργοποιείται ο Α.Σ.Υ.Θ. και στο πλαίσιο της προσπάθειας για την πλήρη επαναλειτουργία της ΕΛΒΟ θα κατασκευαστούν μερικές εκατοντάδες λεωφορεία».