

«Τα τελευταία 2 χρόνια εξοικονομήσαμε 200 εκατ. ευρώ», υποστήριξε ο πρόεδρος του ΟΑΣΘ

2019/05/16 17:18 στην κατηγορία ΜΜΜ

Στους ισολογισμούς και την πορεία των οικονομικών του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ) αναφέρθηκε, μεταξύ άλλων, ο πρόεδρος του Οργανισμού Στέλιος Παππάς, σε συνέντευξή του στον σταθμό «Πρακτορείο 104,9 FM».

Όπως είπε, «σε δύο μήνες κλείνουμε δύο χρόνια. Σε αυτά **έχουμε γλυτώσει για το κράτος περίπου 200 εκατ. ευρώ**».

«Έχουμε δημοσιευμένα τα οικονομικά στοιχεία του ισολογισμού του πρώτου χρόνου, τα στοιχεία που αφορούν τον προϋπολογισμό του 2018 και τα αποτελέσματά του, όπως και του προϋπολογισμού και του 2019 και βλέπουμε πώς εξελίσσεται [...]

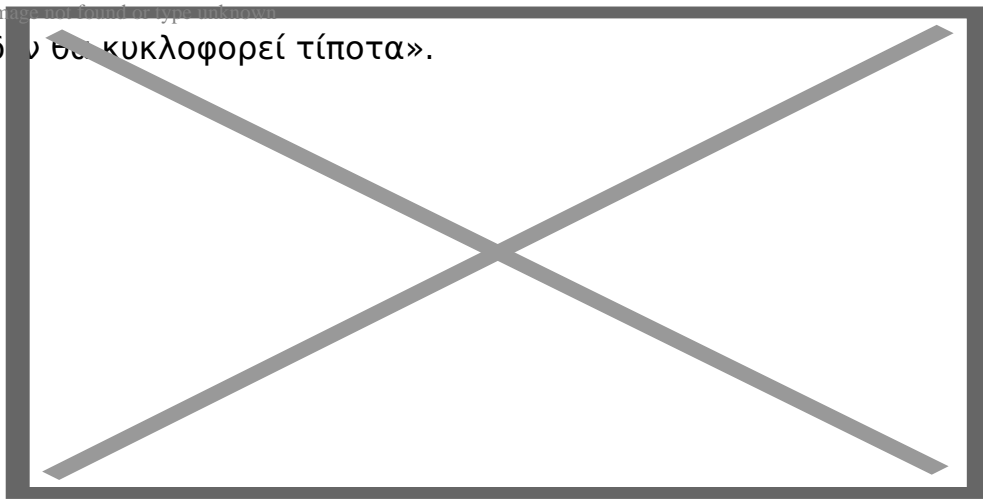
Στο πρώτο 7μηνο του 2017 ο Οργανισμός παρουσίασε 35 εκατ. ζημιά [...] ήμασταν υποχρεωμένοι να φτιάξουμε έναν ισολογισμό έναρξης και έναν κλεισίματος [...] ενώ ήταν σε πλήρη αναξιπιστία ο στόλος -έπρεπε να είναι 600 λεωφορεία σε αρίστη κατάσταση, εμείς **βρήκαμε 245 απλά σε δυνατότητα να κινούνται**», ανέφερε ο κ. Παππάς.

Παρατήρησε, δε, ότι «η Εισαγγελία κάθε φορά ερευνά τα ζητήματα τα οποία της παραπέμπεις, αλλά κατά τη γνώμη μου θα μπορούσε και οίκοθεν να με φωνάξει και να με ρωτήσει», καθώς «εγώ λέω πως δεν έχω καμία άλλη ανάγκη μαρτυρίας, έχω αυτό το έργο που το βγάζετε με 190 εκατ., εγώ το βγάζω με 105 εκατ. και χάνω και από το γεγονός ότι δε μου έχετε όλα τα λεωφορεία στη διάθεσή μου».

Σε ό,τι αφορά στις προσλήψεις στον Οργανισμό, αλλά και την ανανέωση του στόλου των λεωφορείων, ο κ. Παππάς διευκρίνισε «ήδη έχουν βγει στη “Διαύγεια” οι ενέργειες του υπουργείου Μεταφορών και μιλάμε και για λεωφορεία αλλά και για προσλήψεις. Για τη Θεσσαλονίκη είναι 350 λεωφορεία -150 ηλεκτρικά, 150 με αέριο και 50 συμβατικής τεχνολογίας».

Σημείωσε, ωστόσο, πως «είναι σωστό να φέρουμε και καινούργια λεωφορεία, γιατί ο στόλος πρέπει να ανανεωθεί», αλλά «το πρόβλημα μας δεν είναι στην ποσότητα, **το πρόβλημα μας είναι στο σχέδιο**», καθώς «αν υποτεθεί ότι θα βάλουμε άλλα 100 λεωφορεία αλλά με αυτό το σχέδιο που έχουμε σήμερα, θα πήξει το κέντρο και

δεν θα κυκλοφορεί τίποτα».



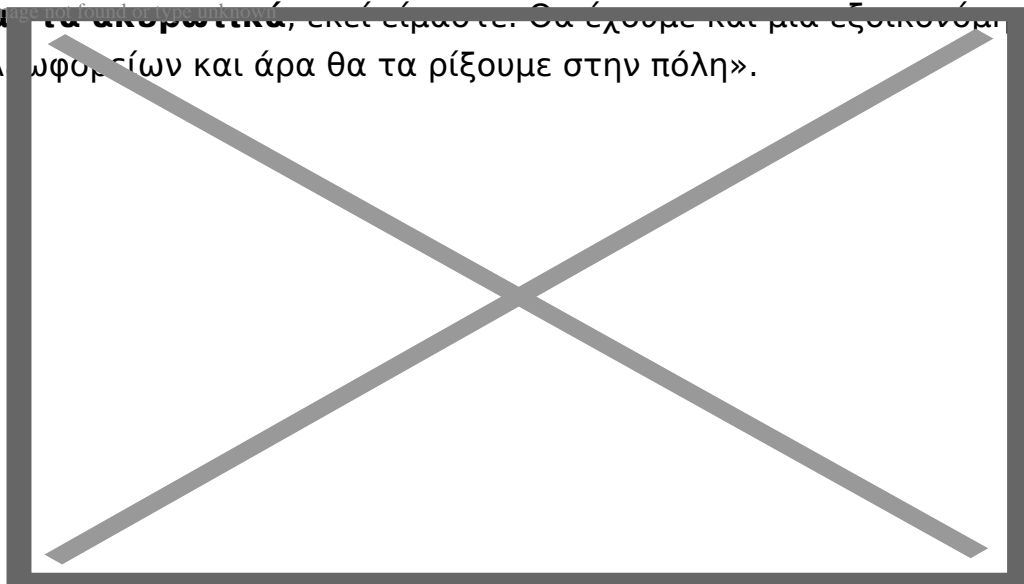
Αναφερόμενος στη

συνεργασία, από 1ης Ιουνίου, με τα ΚΤΕΛ για το συγκοινωνιακό έργο σε απομακρυσμένες περιοχές σημείωσε ότι «δεν μπορούν τα λεωφορεία αυτού του τύπου (σ.σ. του ΟΑΣΘ) να εξυπηρετήσουν στις περιοχές που είναι απομακρυσμένες και φτάνουν μέχρι 90 χιλιόμετρα απόσταση.

Δεν είναι κατάλληλα για αυτές τις μετακινήσεις, δεν είναι κατάλληλα για τους επιβάτες. Όταν αυτού του τύπου το λεωφορείο το πηγαίνεις 90 χλμ. έχεις πολύ μεγαλύτερες φθορές από ένα άλλο λεωφορείο, που έχει άλλες προδιαγραφές, για αυτές τις συγκοινωνίες κι όχι να κινείται μέσα στην πόλη.

Ήδη αυτή τη στιγμή τα λεωφορεία που έχει ενοικιάσει **τα ΚΤΕΛ θα τα εξοπλίσουμε**

μια τα απορριπτικά, εκεί είμαστε. Θα έχουμε και μια εξοπλισμένη η οδηγών και λεωφορείων και άρα θα τα ρίξουμε στην πόλη».



Μιλώντας για τον

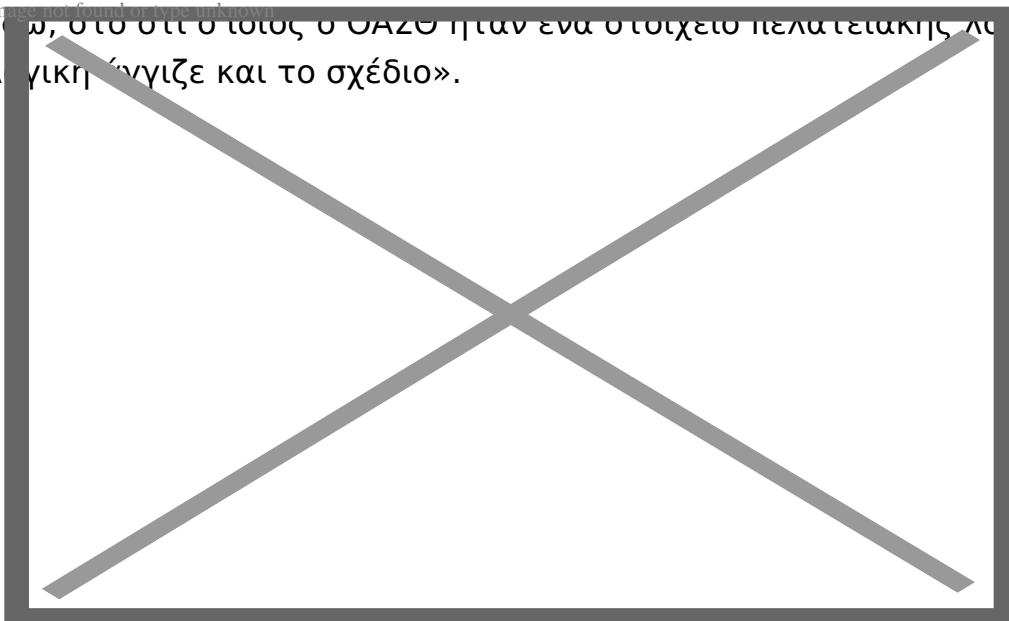
συγκοινωνιακό σχεδιασμό της επόμενης μέρας, επισήμανε ότι πρόκειται για «ένα συνολικότερο σχέδιο, που περιλαμβάνει το σύνολο των μεταφορικών μέσων στη Θεσσαλονίκη».

Όπως εξήγησε ο πρόεδρος του ΟΑΣΘ «το κρίσιμο πρόβλημα για την πόλη είναι ότι η ίδια η πόλη -και όχι μόνο στο ζήτημα των συγκοινωνιών, αλλά και σε άλλα ζητήματα- δεν αντιμετωπίζεται ως ενιαίο πολεοδομικό συγκρότημα.

Η οποιαδήποτε συγκοινωνία δεν επηρεάζει μονάχα το κέντρο, επηρεάζει και την περιφέρεια, άρα εδώ δεν υπάρχει μια ισορροπία. Ενώ στο κέντρο υπάρχει μια τεράστια συσσώρευση λεωφορείων, στην περιφέρεια είναι πολύ αραιή.

Αυτό σημαίνει ένα δομικό πρόβλημα και ότι **πρέπει να ελαφρύνουμε το κέντρο κυκλοφορικά και περιβαλλοντικά και να ενισχύσουμε την περιφέρεια**. Αυτό πως γίνεται; Μόνο εάν το καταλάβουμε όλοι μαζί και οι παράγοντες οι τοπικοί που πρέπει να αντιληφθούν ότι ο κάθε δήμος δεν είναι ένα ξεχωριστό τιμάριο μέσα στο πολεοδομικό συγκρότημα, είναι απλώς μια διοικητική διαίρεση [...] Οι δήμαρχοι πρέπει να καταλάβουν ότι δεν μπορεί να οικοδομείται το συγκοινωνιακό σχέδιο με βάση μια πελατειακή λογική.

Ο ΟΑΣΘ δεν ήταν μόνο οικονομικό σκάνδαλο και το πολιτικό σκάνδαλο έγκειται και έγκειται στο ότι ο ίδιος ο ΟΑΣΘ ήταν ένα στοιχείο πελατειακής λογικής και η πελατειακή λογική άγγιζε και το σχέδιο».



Σε ό,τι αφορά τον

νέο δημόσιο φορέα που θα διαδεχθεί τον ΟΑΣΘ τον Δεκέμβριο του 2019 ο κ. Παππάς διευκρίνισε ότι «η επιτροπή για το καταστατικό του νέου φορέα τελείωσε και το έστειλε στο υπουργείο. Σε ό,τι μας αφορά είμαστε έτοιμοι και το υπουργείο πρέπει να το προωθήσει να το καταθέσει στο Πρωτοδικείο, ώστε να έχει τη νομιμοποίηση ο νέος φορέας να κάνει δικαιπραξίες. Δεν μπορούμε να φτάσουμε στις 3 Δεκεμβρίου και να πατήσουμε ένα κουμπί και να πούμε γεννήθηκε ένας νέος φορέας, πρέπει από τώρα να αρχίσουμε να τον χτίζουμε».

Αναφερόμενος, στην ψηφιοποίηση υπηρεσιών του Οργανισμού είπε ότι είναι ένα

μεγάλο έργο, που δεν αφορά μόνο τον Οργανισμό, αλλά το σύνολο των μετακινήσεων.

«Έχει μία σημασία με την έννοια ότι θα ξέρουμε ποια είναι τα κόστη μας, αν σκεφτείτε ότι κάθε λεωφορείο είναι μια σειρά παραγωγής [...] Το δεύτερο αφορά το να καταργηθεί το “χαρτοβασίλειο” και το τρίτο να αλλάξουμε το σύνολο της τηλεματικής, διότι και αυτή είναι απαρχαιωμένη. Τα **40 εκατ. τα έχουμε εξασφαλίσει από το ΕΣΠΑ** και τα εξασφαλίσαμε με τη συνεργασία που κάναμε με τα υπουργεία Ψηφιακής Πολιτικής και Υποδομών», προσέθεσε.