

Οφειλές 169 εκατ. έχει το υπουργείο Εργασίας στον ΟΑΣΑ, επανέρχονται οι «γουρούνες» στις τουριστικές περιοχές. Δηλώσεις Γ. Κεφαλογιάννη

2019/07/28 15:12 στην κατηγορία ΜΜΜ

Στις προτεραιότητες του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών στον τομέα των Μεταφορών αναφέρθηκε, μεταξύ άλλων, ο υφυπουργός Μεταφορών Γιάννης Κεφαλογιάννης σε συνέντευξή του στο Αθηναϊκό/Μακεδονικό Πρακτορείο Ειδήσεων.

Για τα διπλώματα οδήγησης, ο υφυπουργός επισήμανε ότι το υπουργείο προετοιμάζει ένα νέο θεσμικό πλαίσιο, το οποίο θα είναι άμεσα εφαρμόσιμο.

Αντίστοιχα, για τις αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας σημείωσε ότι, από τα 2.000 οχήματα της ΟΣΥ εκτελούν δρομολόγια τα 1.065.

Επίσης, ότι υπάρχουν βεβαιωμένες οφειλές 169 εκατ. ευρώ από το υπουργείο Εργασίας προς τον ΟΑΣΑ για την άσκηση κοινωνικής πολιτικής.

Για τα υδατοδρόμια, θα επιδιωχθεί βελτίωση του θεσμικού πλαισίου και μείωση των αδειών, κατόπιν διαβούλευσης με την αγορά.

Τέλος, για τις «γουρούνες» (τετράτροχα έως 125 cc), ο υφυπουργός υποστήριξε ότι θα αρθεί η καθολική απαγόρευσή τους.

Ακολουθεί το πλήρες κείμενο της συνέντευξης του υφυπουργού, αρμόδιου για θέματα Μεταφορών, Γιάννη Κεφαλογιάννη, στην Βάσω Κουτσούμπα, για το Αθηναϊκό/Μακεδονικό Πρακτορείο Ειδήσεων:

Ερ.: Τι θα κάνετε με το θέμα των διπλωμάτων οδήγησης, με δεδομένο ότι πάνω από 100.000 υποψήφιοι παραμένουν σε «ομηρία» για μεγάλο διάστημα;

Απ.: Ο άμεσος στόχος μας είναι να ξεμπλοκάρουμε την εξεταστική διαδικασία επαναφέροντας, για ένα μεταβατικό διάστημα, το προηγούμενο θεσμικό πλαίσιο. Πολύ σύντομα θα καταθέσουμε για αυτό σχετική τροπολογία με την οποία θα ρυθμίσουμε και άλλα ζητήματα.

Για παράδειγμα καταργούμε την υποχρεωτική επανεξέταση των κατόχων αδειών οδήγησης που επιθυμούν να ανανεώσουν την άδεια οδήγησής τους και έχουν

συμπληρώσει την ηλικία των 74 ετών.



Το μέτρο αυτό

αποτελεί διάκριση εις βάρος των ηλικιωμένων συμπολιτών μας και έχει επιφέρει πολλαπλά προβλήματα τόσο στην εξυπηρέτηση των πολιτών που υπόκεινται στη ρύθμιση αυτή όσο και στην υπερβολική επιβάρυνση των υποστελεχωμένων Υπηρεσιών των Περιφερειακών Ενοτήτων της χώρας που την εφαρμόζουν.

Τέλος, συστήνουμε Δευτεροβάθμιες Ιατρικές Επιτροπές σε όλη τη χώρα για την υποχρεωτική ιατρική εξέταση κατόχων αδειών οδήγησης που έχουν συμπληρώσει την ηλικία των ογδόντα ετών καθώς και την ιατρική επανεξέταση υποψήφιων οδηγών.

Ερ.: Είπατε πως για έξι μήνες επανέρχεται το παλιό καθεστώς έκδοσης αδειών. Το Υπουργείο δεν είναι έτοιμο να εφαρμόσει το νέο νόμο;

Απ.: Ο νόμος του 2018 αποδείχθηκε στην πράξη ανεφάρμοστος. Υπήρχαν τόσο τεχνικά ζητήματα που σχετιζονταν με την εξ αποστάσεως εποπτεία της εξεταστικής διαδικασίας όσο και ζητήματα λ.χ. με τον κανονισμό περί προστασίας των προσωπικών δεδομένων. Αυτά τα λάθη δεν πρέπει να τα επαναλάβουμε.

Θα χρειαστούμε ένα εύλογο χρονικό διάστημα για να επεξεργαστούμε ένα σύγχρονο θεσμικό πλαίσιο, βασισμένο σε διεθνείς καλές πρακτικές, που θα υπηρετεί τη διαφάνεια, αλλά θα είναι και άμεσα εφαρμόσιμο.

Στην Ελλάδα, έχουμε «χορτάσει» από θεσμικά πλαίσια που δεν εφαρμόζονται. Δεν είμαστε διατεθειμένοι να συνεχίσουμε αυτή την πρακτική.

Ερ.: Στις προγραμματικές σας δηλώσεις εξαγγείλατε εξορθολογισμό αστικών συγκοινωνιών. Τι να περιμένει ο πολίτης ότι θα αλλάξει στην καθημερινότητά του;

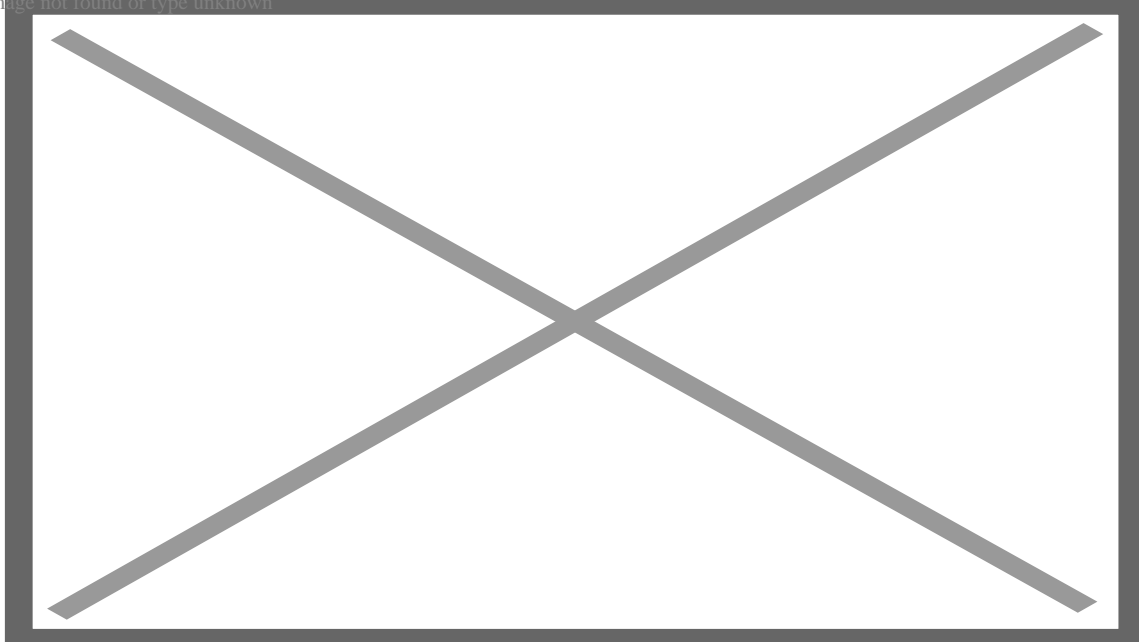
Απ.: Η βελτίωση των συγκοινωνιακών υπηρεσιών προς τους πολίτες συνιστά άμεση προτεραιότητα. Αυτή τη στιγμή σχεδόν τα μισά λεωφορεία του στόλου στην Αθήνα παραμένουν καθηλωμένα στα αμαξοστάσια με συνέπεια να υπάρχουν σημαντικές καθυστερήσεις στα δρομολόγια. Οι επιβάτες ταλαιπωρούνται και οι δημόσιες συγκοινωνίες χάνουν έσοδα από τη συρρίκνωση του έργου τους.

Ενδεικτικά, σας αναφέρω ότι με βάση τα στοιχεία του πρώτου εξαμήνου, φέτος, από τα 2.000 οχήματα της ΟΣΥ, εκτελούν δρομολόγια τα 1.065.

Για την αντιμετώπιση αυτού του προβλήματος έχω ζητήσει από τη διοίκηση του ΟΑΣΑ αναλυτικά στοιχεία για τις ελλείψεις σε προσωπικό και ανταλλακτικά, προκειμένου να γίνουν άμεσες παρεμβάσεις και να αυξηθεί σύντομα η συχνότητα των δρομολογίων. Στόχος μας είναι, μέσα σε ένα εύλογο χρονικό διάστημα, να αυξηθεί η επιχειρησιακή ικανότητα του ΟΣΥ κατά τρόπο εμφανή στους πολίτες.

Ερ.: Σε πρόσφατες δηλώσεις σας είπατε ότι δεν έχουν αποδοθεί από τα αρμόδια Υπουργεία τα κονδύλια προς τους συγκοινωνιακούς οργανισμούς δωρεάν μετακίνησης ανέργων και άλλων κατηγοριών. Θα διεκδικήσετε τα χρήματα αυτά;

Απ.: Είναι αυτονόητο. Οποιαδήποτε σοβαρή κρατική κοινωνική πολιτική πρέπει να διαθέτει και τα αντίστοιχα κονδύλια. Η εικόνα από τα οικονομικά στοιχεία του ΟΑΣΑ δείχνει πως υπάρχει ένα ποσό 137 εκατ. ευρώ που οφείλει το Υπουργείο Εργασίας στις αστικές συγκοινωνίες για τη δωρεάν μετακίνηση των ανέργων και, επιπλέον, μια οφειλή 32 εκατ. ευρώ από το 2018.



Αυτό

σημαίνει ότι η προηγούμενη κυβέρνηση ανακοίνωσε μια κοινωνική πολιτική χωρίς να διασφαλίσει τους πόρους για την υλοποίησή της.

Από την έναρξη εφαρμογής του μέτρου της ελεύθερης μετακίνησης ανέργων, το 2015, ποτέ δεν προβλέφθηκε η εγγραφή των σχετικών δαπανών στις πιστώσεις του προϋπολογισμού του Υπουργείου Εργασίας με αποτέλεσμα ο ΟΑΣΑ να μην εισπράττει νομίμως διεκδικούμενες οφειλές και να επιβαρύνεται με το πλήρες κόστος άσκησης της σχετικής κοινωνικής πολιτικής. Θα έλθουμε άμεσα σε συνεννόηση με το συναρμόδιο Υπουργείο Εργασίας προκειμένου αυτό να μην επαναληφθεί.

Ερ.: Είστε ικανοποιημένοι με την εφαρμογή του ηλεκτρονικού εισιτηρίου στα ΜΜΜ;

Απ.: Το ηλεκτρονικό εισιτήριο, εκτός του ότι εκσυγχρονίζει τη λειτουργία των μέσων μαζικής μεταφοράς, προσφέρει και ουσιαστικές υπηρεσίες: Περιορίζει την εισιτηριοδιαφυγή, προσφέρει επιλογές στην τιμολογιακή πολιτική και δίνει ακριβέστερη εικόνα για τον έλεγχο της επιβατικής κίνησης.

Ασφαλώς, δεν έχει αξιοποιηθεί πλήρως ως εργαλείο και, επίσης, δεν αρκεί από μόνο του για να πατάξει τη λαθρεπιβίβαση.

Θα προωθήσουμε επικουρικές δράσεις για να ενισχυθεί ο έλεγχος των εισιτηρίων με τους ελεγκτές των συγκοινωνιακών φορέων και επιπλέον, θα εξετάσουμε τη δυνατότητα συνδρομής της Αστυνομίας στο πλαίσιο του σχετικού μνημονίου συνεργασίας που υπάρχει με το Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη.

Ερ.: Τι προτίθεστε να κάνετε με τον ΟΑΣΘ; Εξετάζετε το ενδεχόμενο εκ νέου εμπλοκής ιδιωτών στον Οργανισμό και με ποιο τρόπο;

Απ.: Ο ΟΑΣΘ χρειάζεται άμεσα ένα σχέδιο διαχείρισης των προβλημάτων που έχουν συσσωρευθεί, εξαιτίας κυρίως των επιλογών της σημερινής διοίκησης. Συνεπώς οι όποιες πρωτοβουλίες μας θα ξεκινήσουν από εκεί. Το δεύτερο ζητούμενο είναι η πλήρης αξιοποίηση των σημερινών επιχειρησιακών δυνατοτήτων του ΟΑΣΘ προκειμένου να βελτιωθεί η καθημερινότητα των κατοίκων και των επισκεπτών της Θεσσαλονίκης.

Το τρίτο ζητούμενο είναι η επανεξέταση του θεσμικού πλαισίου που οδήγησε στα σημερινά προβλήματα.

Αν με ρωτάτε αν θα γυρίσουμε στο προηγούμενο καθεστώς η απάντηση είναι: όχι. Σε κάθε περίπτωση είμαστε αποφασισμένοι να προχωρήσουμε αφού καταγράψουμε πλήρως την υφιστάμενη κατάσταση.

Ερ.: Ποια σημεία του νόμου 4568/2018 θα βελτιώσετε για τα υδατοδρόμια;

Απ.: Σκοπεύουμε να απλοποιήσουμε δραστικά τόσο τη διαδικασία ίδρυσης όσο και τη διαδικασία λειτουργίας των υδατοδρομίων, κατά τρόπο όμως που να μη δημιουργήσει νέα προβλήματα στους ενδιαφερόμενους που έχουν μπει ήδη σε αυτές τις διαδικασίες.

Αυτή τη στιγμή εξετάζουμε με τις υπηρεσίες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών το διάγραμμα ροής για τη διοικητική διεκπεραίωση αυτών των αδειοδοτήσεων και πρέπει να σας πω ότι θα δυσκόλευαν ακόμη και τον πιο μνημένο στο λαβύρινθο της ελληνικής γραφειοκρατίας.

Θέλω επίσης να τονίσω ότι οι όποιες αποφάσεις μας θα τύχουν εκτενούς διαβούλευσης με τους φορείς της αγοράς. Πολύ σύντομα θα κληθούν για να καταθέσουν τις προτάσεις τους.

Επιπλέον, οι «γούρουνες» (125 cc) θα κυκλοφορούν σε τουριστικές περιοχές;

Image not found or type unknown

Ερ.: Θα ξαναδούμε να κυκλοφορούν τα τετράτροχα έως 125 cc, οι λεγόμενες «γούρουνες», σε τουριστικές περιοχές;

Απ.: Η γενική απαγόρευση των τετράτροχων μοτοσικλετών έως 125cc, ήταν ένα παράλογο μέτρο. Να θυμίσω ότι πρόκειται για οχήματα που έχουν εγκριθεί σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, διαθέτουν άδεια κυκλοφορίας και πληρώνουν ετήσια τέλη κυκλοφορίας. Θα καταργήσουμε άμεσα αυτήν την καθολική απαγόρευση.

Σε κάθε περίπτωση ο οικείος Δήμος στην περιοχή αρμοδιότητάς του, θα διατηρήσει τη δυνατότητα να θέτει περιορισμούς στην κυκλοφορία αυτών των οχημάτων, κατ'εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 52 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.