

Ευθύνες στην προηγούμενη κυβέρνηση για τον ΟΑΣΘ επέρριψε ο υπουργός Μεταφορών. Η απάντηση Ν. Παπιά

2020/11/09 17:14 στην κατηγορία MMM

Ευθύνες στην προηγούμενη κυβέρνηση για τον ΟΑΣΘ επέρριψε ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, Κώστας Καραμανλής στο πλαίσιο κοινοβουλευτικού ελέγχου για τις αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης.

Ο υπουργός Μεταφορών σχολίασε ότι η προηγούμενη διοίκηση, παρά το γεγονός ότι είχε λάβει κρατική επιχορήγηση 165 εκατ. ευρώ, άφησε πίσω της χρέη, απλήρωτα ενοίκια, οφειλές 21 εκατ. ευρώ σε φόρους και 3 εκατ. ευρώ προς προμηθευτές.

Παράλληλα, τόνισε ότι, από 235 λεωφορεία που παρέλαβε η νέα κυβέρνηση, τα αύξησε στα 400.

Η ανακοίνωση του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών

Απάντηση με στοιχεία έδωσε στο ΣΥΡΙΖΑ για τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Κώστας Καραμανλής στο πλαίσιο του κοινοβουλευτικού ελέγχου για την κατάσταση στον ΟΑΣΘ και το συγκοινωνιακό δίκτυο της Θεσσαλονίκης.

Ο κ. Καραμανλής ειδικότερα κατέθεσε στα πρακτικά της Βουλής την απόφαση της αρμόδιας ανεξάρτητης Αρχής Εξέτασης Προδικαστικών Προσφυγών για την ακύρωση του διαγωνισμού για την προμήθεια 750 λεωφορείων, που είχε προκηρύξει η προηγούμενη κυβέρνηση.

Με το ντοκουμέντο αυτό απάντησε στον ανυπόστατο ισχυρισμό ότι δήθεν η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας κατήργησε το διαγωνισμό του ΣΥΡΙΖΑ, ισχυρισμό που επικαλείται συνεχώς η αξιωματική αντιπολίτευση και τον επανέλαβε μάλιστα και ο κ. Τσίπρας στη συνέντευξη τύπου την Παρασκευή.

«Ο απόλυτος ορισμός των fake news! Ο ΣΥΡΙΖΑ αποδεικνύει για ακόμα μια φορά ότι αποστρέφεται την αλήθεια», τόνισε ο κ. Καραμανλής, εξηγώντας πως ο διαγωνισμός

ακυρώθηκε από την αρμόδια ανεξάρτητη Αρχή Εξέτασης Προδικαστικών Προσφυγών γιατί παραβίαζε ευθέως διατάξεις της εθνικής και της ευρωπαϊκής νομοθεσίας.

Ειδικότερα είχε υπερβολικές τεχνικές προδιαγραφές, που έρχονταν σε σύγκρουση με τις αρχές του ελεύθερου ανταγωνισμού και δημιουργούσε πολλά ερωτηματικά όσον αφορά στη χρηματοδότηση της διακήρυξης.

Ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών απάντησε επίσης στο ΣΥΡΙΖΑ και για την κινδυνολογία με αφορμή τεχνικό πρόβλημα σε ένα από τα λεωφορεία, που προσέφερε ο Δήμος Θεσσαλονίκης στον ΟΑΣΘ.

«Κι επειδή ακόμα και τις τελευταίες μέρες ακούσαμε τέρατα πάλι από τον ΣΥΡΙΖΑ, θέλω να σας πω ότι το πολιτικό ψεύδος έχει και όρια. Από ένα σημείο και μετά αρχίζει να γίνεται γελοίο και επικίνδυνο» σχολίασε ο κ. Καραμανλής και πρόσθεσε:

«Δεν είναι δυνατόν η αξιωματική αντιπολίτευση να κινδυνολογεί και ένα μεμονωμένο τεχνικό πρόβλημα που αντιμετωπίστηκε επιτόπου από τον οδηγό, να το μεγεθύνει και να επιχειρεί να πανικοβάλλει τον κόσμο».

Διερωτήθηκε δε απευθυνόμενος στο ΣΥΡΙΖΑ: «Τόσο πολύ σας έχει πειράξει που ενώνουμε δυνάμεις με τον Δήμο αντί να καθόμαστε με τα χέρια σταυρωμένα; Έκανε δωρεά ο Δήμος Θεσσαλονίκης 50 λεωφορεία, εσείς τι θέλατε, να πούμε όχι; Πείτε το ευθαρσώς. Τα πήραμε, τα ελέγχουμε σύμφωνα με όλες τις προβλεπόμενες διαδικασίες, τα βγάζουμε σταδιακά στο δρόμο».

Ο κ. Καραμανλής υπογράμμισε ότι το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών δεν είπε ποτέ ότι αυτά τα λεωφορεία θα είναι καινούρια. Και πρόσθεσε ότι θα είναι μεταχειρισμένα, αλλά πολύ καλύτερα από λεωφορεία που διαθέτει σήμερα ο ΟΑΣΘ, τα οποία είναι ηλικίας άνω των 15 ετών.

«Το συγκεκριμένο συμβάν το ελέγχουμε – και κυρίως ελέγχουμε το γιατί βρέθηκε το λεωφορείο σε σημείο που δεν προβλεπόταν και αν έγινε μη προβλεπόμενη χρήση του. Ας περιμένουμε τα αποτελέσματα του ελέγχου και είμαι στη διάθεση σας να επανέλθω», κατέληξε.

Ο κ. Καραμανλής επέρριψε βαρύτερες ευθύνες στην προηγούμενη κυβέρνηση για την τραγική κατάσταση στην οποία οδήγησε τον ΟΑΣΘ, με απαρχαιωμένο στόλο, άδεια ταμεία και υπέρογκες οφειλές του Οργανισμού προς τα δημόσια ταμεία.

Σημείωσε πως η προηγούμενη διοίκηση παρά το γεγονός ότι είχε λάβει κρατική επιχορήγηση ύψους 165 εκατομμύριων ευρώ άφησε πίσω της χρέη, απλήρωτα ενοίκια, οφειλές ύψους 21 εκατ. ευρώ σε φόρους και 3 εκ. ευρώ προς προμηθευτές.

«Αυτό ήταν το θεάρεστο έργο του ΣΥΡΙΖΑ» συμπλήρωσε ο κ. Καραμανλής τονίζοντας

πως με βάση το σχέδιο κρατικοποίησης του ΣΥΡΙΖΑ για τον ΟΑΣΘ στις 3 Δεκεμβρίου του 2019 η Θεσσαλονίκη θα έμενε χωρίς λεωφορεία.

Ο κ. Καραμαλής σημείωσε πως η νέα κυβέρνηση κατάφερε να δώσει παράταση ζωής στον ΟΑΣΘ ώστε να συνεχίσει η Θεσσαλονίκη να έχει λεωφορεία και παράλληλα κατάφερε να τερματίσει την οικονομική ασφυξία του ΟΑΣΘ.

Συγκεκριμένα, ανέφερε ότι σε συνεργασία με τα ΚΤΕΛ για την περιαστική ζώνη πλέον καλύπτεται το 100% των αναγκών.

Αφενός, σε συνεργασία με τον Δήμο Θεσσαλονίκης προχώρησε η προμήθεια 50 λεωφορείων από τον Δήμο της Λειψίας.

Αφετέρου, προχώρησε σε διαγωνισμό για τη μίσθωση 180 λεωφορείων προκειμένου να καλυφθούν πλήρως οι ανάγκες του ΟΑΣΘ.

Θεσμοθετήθηκε η επιτάχυνση των διαδικασιών για την προμήθεια ανταλλακτικών και τις εργασίες συντήρησης του υφιστάμενου στόλου.

Εξασφαλίστηκε η σταθερή χρηματοδότηση των αστικών συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης, με χρηματοδότηση ύψους 48 εκατομμυρίων ευρώ και επιπλέον 55 εκατομμύρια ευρώ για τη μίσθωση λεωφορείων.

Δημιουργήθηκε η νέα γραμμή, 32N που ενώνει τις Δυτικές Συνοικίες της Θεσσαλονίκης με όλα τα Νοσοκομεία του Κέντρου.

Σύμφωνα, μάλιστα με τα στοιχεία της τηλεματικής του ΟΑΣΘ που παρουσίασε ο Υπουργός από το βήμα της Βουλής, την προηγούμενη εβδομάδα στους δρόμους της Θεσσαλονίκης κυκλοφόρησαν κατά μέσο όρο 400 λεωφορεία.

«Όχι 235 που παραλάβαμε, αλλά 400 λεωφορεία, δηλαδή, 165 παραπάνω οχήματα. Μιλάμε για μια αύξηση της τάξης του 70%. Αυτό πέτυχε η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, κι έχουμε και τον ΣΥΡΙΖΑ να μας κουνάει το δάκτυλο», δήλωσε χαρακτηριστικά ο κ. Καραμανλής, τονίζοντας ότι το επόμενο βήμα είναι ο μεγάλος διαγωνισμός για την προμήθεια νέων, σύγχρονων λεωφορείων, που θα λύσει οριστικά το πρόβλημα, ενώ εν τω μεταξύ βρέθηκε η άμεση λύση με τη σύμπραξη με τα ΚΤΕΛ και με το leasing.

Η δήλωση του Νίκου Παππά, τομεάρχη Μεταφορών του ΣΥΡΙΖΑ

Η σημερινή παραδοχή Καραμανλή ότι η επιχειρησιακή δυνατότητα της ΟΣΥ Α.Ε. κυμαίνεται σε χαμηλό πλαίσιο απόδοσης λόγω έλλειψης λεωφορείων και οδηγών,

αποκαλύπτει την ανικανότητα, την ανευθυνότητα και τα ψεύδη της κυβέρνησης Μητσοτάκη.

Επί οκτώ μήνες, οι κύριοι Μητσοτάκης και Καραμανλής έχουν δημιουργήσει ένα απίστευτο μπάχαλο στις αστικές συγκοινωνίες, το οποίο έχει άμεσες επιπτώσεις στη δημόσια Υγεία, λόγω των φαινομένων συνωστισμού, αλλά και τη διαχείριση του δημοσίου χρήματος, καθώς η αδράνεια μηνών οδήγησε στην υπογραφή κοστοβόρων συμβάσεων με ιδιώτες.

Τα ψεύδη Καραμανλή δεν μπορούν να καλύψουν την ανεπάρκεια της Ν.Δ. Μεταξύ άλλων, πρέπει να υπενθυμίσουμε ότι:

-Στην Αθήνα, η Ν.Δ. δεν παρέλαβε μόνο 850 λεωφορεία και τρόλεϊ, αριθμός που αντιστοιχεί σε δρομολόγια της περυσινής θερινής περιόδου και τον οποίο επαναλαμβάνει ο κ. Καραμανλής. Σύμφωνα με επίσημα στοιχεία της τηλεματικής του ΟΑΣΑ, μέσα στο 2020 έκαναν δρομολόγια 1.539 λεωφορεία και τρόλεϊ.

-Φέτος, εν μέσω πανδημίας, τα δρομολόγια των ΜΜΜ στην Αθήνα είναι λιγότερα σε σχέση με πέρυσι. Σύμφωνα με τον ΟΑΣΑ:

ο Τα λεωφορεία και τα τρόλεϊ πραγματοποίησαν 385 χιλιάδες δρομολόγια τον Ιούνιο του 2020 από 403 χιλιάδες δρομολόγια τον ίδιο μήνα πέρυσι. Τον Ιούλιο του 2020 έγιναν 380 χιλιάδες δρομολόγια από 388 χιλιάδες δρομολόγια πέρυσι.

ο Μετρό, ηλεκτρικός και τραμ πραγματοποίησαν 40,2 χιλιάδες δρομολόγια τον Ιούνιο του 2020 από 42,2 χιλιάδες δρομολόγια τον ίδιο μήνα πέρυσι.

-Η προμήθεια και ένταξη 300 αστικών λεωφορείων στο συγκοινωνιακό έργο, καθώς και η μίσθωση αντίστοιχου αριθμού οχημάτων από τα ΚΤΕΛ Αττικής δεν θα ήταν απαραίτητες και τόσο καθυστερημένες, οδηγώντας σε φαινόμενα ελλείψεων οχημάτων εν μέσω πανδημίας, αν η Ν.Δ. δεν είχε ακυρώσει τον διαγωνισμό του ΣΥΡΙΖΑ για 750 λεωφορεία σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη και δεν είχε απεντάξει την προμήθεια 92 οχημάτων που είχαν εξασφαλισμένη χρηματοδότηση μέσω του ΠΕΠ Αττικής.

-Το κόστος συντήρησης και των ανταλλακτικών των νέων οχημάτων, με βάση τον διαγωνισμό του ΣΥΡΙΖΑ, θα βάραιναν τον ανάδοχο του διαγωνισμού και δεν θα αναθέτονταν στο τεχνικό προσωπικό της ΟΣΥ Α.Ε.

-Η διενέργεια μελετών για τις συγκοινωνιακές ανάγκες Αθήνας και Θεσσαλονίκης κρίνονται μη απαραίτητες, ενώ καθυστερούν και τον διαγωνισμό προμήθειας οχημάτων, αφού η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ είχε παραδώσει έτοιμες σχετικές μελέτες από την επιτελική δομή του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, που είχαν χρηματοδοτηθεί από το ΕΣΠΑ 2014-2020.

-Η πρόσληψη οδηγών και τεχνιτών για τις αστικές συγκοινωνίες καθυστέρησε δραματικά και επήλθε μετά τη συντονισμένη και πολύμηνη απαίτηση της κοινωνίας και της αντιπολίτευσης, ενώ δεκάδες οχήματα δεν μπορούν να βγουν στους δρόμους λόγω έλλειψης οδηγών.

-Στη Θεσσαλονίκη, τον Ιούνιο του 2019 κυκλοφορούσαν 329 λεωφορεία (305 του ΟΑΣΘ και 24 των ΚΤΕΛ). Σήμερα δεν κυκλοφορούν πάνω από 340 οχήματα (180 ως 190 του ΟΑΣΘ, 100 των ΚΤΕΛ, δύο από αυτά που προμηθεύτηκε ο δήμος Θεσσαλονίκης από τη Λειψία, 44 οχήματα που προμηθεύτηκε ο ΟΑΣΘ μέσω leasing).

-Να σημειωθεί ότι δύο από τα οχήματα που προμηθεύτηκε ως τώρα ο δήμος Θεσσαλονίκης από την Λειψία, βγήκαν εκτός λειτουργίας. Το ένα λόγω πρόσφατης πυρκαγιάς, το άλλο λόγω σοβαρής βλάβης.

Μάλιστα, διαπιστώθηκε ότι τα οχήματα αυτά δεν διαθέτουν σύστημα κλιματισμού (πρόσθετο κόστος: 10 χιλιάδες ευρώ), ενώ υφίσταται σοβαρό ζήτημα ιπποδύναμης.

Επίσης, 10 από τα 54 λεωφορεία, τα οποία προμηθεύτηκε ο ΟΑΣΘ με τη μέθοδο του leasing βγήκαν σχεδόν αμέσως εκτός κυκλοφορίας λόγω προβλημάτων (σαπισμένα δάπεδα και λαμαρίνες, ανακολουθίες στους αριθμούς πλασιών, κινητήρων, κ.λπ.).

-Το 2017 ο ΟΑΣΘ είχε χρεοκοπήσει. Αν το δημόσιο δεν έμπαινε στη διοίκησή του, το τέλος του Οργανισμού δεν θα αργούσε και η Θεσσαλονίκη θα έμενε χωρίς αστικές συγκοινωνίες. Αυτό που άφησε η προηγούμενη κατάσταση ήταν απλήρωτοι εργαζόμενοι επί μήνες και χρέη 60 εκατ. ευρώ περίπου σε ΙΚΑ, εφορία και Εθνική Τράπεζα.

-Οι συνολικές -άμεσες πληρωτέες- υποχρεώσεις του ΟΑΣΘ, όταν ανέλαβε τη διοίκησή του το δημόσιο, έφταναν στα 105 εκατ. ευρώ σε ταμεία και προμηθευτές.

-Από το 2017, το ετήσιο συγκοινωνιακό έργο του ΟΑΣΘ ανερχόταν σε 102 εκατ. ευρώ έναντι των 185 εκατ. ευρώ τα προηγούμενα χρόνια. Έτσι, σε δύο έτη εξοικονομήθηκαν 165 εκατ. ευρώ.

-Επί του προηγούμενου καθεστώτος και ως το 2016 εγγραφόταν στα βιβλία του ΟΑΣΘ ποσό 48 εκατ. ευρώ για την αγορά λεωφορείων, αλλά στον σχετικό τραπεζικό λογαριασμό βρίσκονταν μόνο 614 ευρώ.

Η Ν.Δ. οφείλει να σοβαρευτεί.

-Να ολοκληρώσει άμεσα τις διαδικασίες προσλήψεων οδηγών και τεχνιτών, υπό τις προϋποθέσεις του ΑΣΕΠ και διακομματικό έλεγχο, τις οποίες ξεκίνησε μετά τη συντονισμένη απαίτηση κοινωνίας και κομμάτων.

-Να άρει τις αποσπάσεις οδηγών στα βουλευτικά και υπουργικά γραφεία της Ν.Δ.

-Να επισκευάσει τα 270 λεωφορεία και τρόλεϊ που βρίσκονται στα αμαξοστάσια λόγω μικροβλαβών.

-Να επανεκκινήσει τον διαγωνισμό του ΣΥΡΙΖΑ για 750 νέα λεωφορεία και να επανεντάξει την προμήθεια 92 λεωφορείων μέσω του ΠΕΠ Αττικής.

Το «κάναμε ό,τι μπορούσαμε» του κ. Μητσοτάκη δεν μπορεί να κρύψει την εγκληματική αδράνεια της κυβέρνησής του.