



Προς:

Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών

Τμήμα Κοινοβουλευτικού Ελέγχου

Αναστάσεως 2 & Τσιγάντε

Τ.Κ. 10191, Παπάγου

Φαξ : 2106508299

E mail : tkvel@yme.gov.gr

Θέμα: Ερώτηση ομάδας βουλευτών του ΣΥΡΙΖΑ με θέμα «Ακινητοποιημένα 350 οχήματα του ΟΑΣΘ, λόγω μικροπροβλημάτων εν μέσω πανδημίας. Καταγγελίες για μη κάλυψη συμβατικών υποχρεώσεων εκ μέρους του ιδιώτη αναδόχου»

Σχετ. Το με αριθ. πρωτ. 130164/15.12.2020 διαβιβαστικό σας για την υπ' αριθ. πρωτ. 2662/14.12.2020 ερώτηση

Επί των διαλαμβανομένων στην ερώτηση του θέματος αναφέρουμε τα κάτωθι:

Η στρέβλωση που επήλθε με το ν. 4482/2017, προκάλεσε και συνεχίζει να προκαλεί δυσμενέστερες συνέπειες στις αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης. Την προηγούμενη πενταετία (2015-2019) δεν υπήρξε καμιά μέριμνα για την ανανέωση του τροχαίου υλικού του Οργανισμού, γεγονός που συνδυαζόμενο με την ηλικία και την κατάσταση των λεωφορείων, οδήγησε σε πλήρη αποσάθρωση των αστικών συγκοινωνιών στην ΠΕ Θεσσαλονίκης.

Για την αντιμετώπιση της επείγουσας κατάστασης που η αβελτηρία και οι ιδεοληψίες της προηγούμενης περιόδου επισώρευσαν, ιδίως ενόψει της πανδημίας, εφαρμόστηκε σχέδιο διαχείρισης της κρίσης, και ειδικότερα, για την κάλυψη των αναγκών σε τροχαίο υλικό υλοποιήθηκαν και υλοποιούνται τα ακόλουθα:

Διασφάλιση τροχαίου υλικού

1. **Συνεργασία με τα ΚΤΕΛ για την περιαστική ζώνη της Θεσσαλονίκης:** Ανατέθηκαν συνολικά 31 γραμμές (6 συν 25) στην περιαστική ζώνη, όπου πλέον καλύπτεται το 100% των αναγκών με εκατό-πενήντα (150) λεωφορεία συνολικά (125 σε κυκλοφορία και 25 εφεδρικά). Η σύμβαση λειτουργεί αποτελεσματικά, και η προσπάθεια αγκαλιάστηκε από το επιβατικό κοινό.
2. **Συνεργασία με τον Δήμο Θεσσαλονίκης** για την προμήθεια πενήντα (50) λεωφορείων και την διάθεση τους στον ΟΑΣΘ. Ήδη παραδόθηκαν τα τριάντα-πέντε (35) λεωφορεία, και κυκλοφορούν στην Θεσσαλονίκη.
3. **Μίσθωση λεωφορείων** 180 λεωφορείων για την πλήρη κάλυψη των αναγκών του ΟΑΣΘ και την οριστική ανάταξη της αστικής συγκοινωνίας, με διεθνή διαγωνισμό, που ολοκληρώθηκε και ήδη έχουν παραδοθεί εκατό-δεκατέσσερα (114), που κυκλοφορούν στην Θεσσαλονίκη.

Δηλαδή, συνολικά σχεδόν εκατό-πενήντα (149) επιπλέον λεωφορεία (114 μισθωμένα και τριάντα-πέντε (35) από τον Δήμο Θεσσαλονίκης) έχουν ενταχθεί στον στόλο που εξυπηρετεί το σύστημα της αστικής συγκοινωνίας στην Θεσσαλονίκη. Από αυτά ήδη εκατό-επτά (107)

οχήματα, έχουν ταξινομηθεί και έλαβαν πινακίδες. Ενώ μέχρι τέλος Ιανουαρίου 2021 θα προστεθούν ακόμη περίπου ενενήντα (90) οχήματα.

Στα ανωτέρω, πρέπει να προστεθούν και τα εκατό-είκοσι-πέντε (125) οχήματα (συν 25 εφεδρικά) των ΚΤΕΛ που εξυπηρετούν την υπεραστική ζώνη της ΠΕ Θεσσαλονίκης.

Αποτέλεσμα αυτών των καινοτόμων δράσεων είναι σήμερα να κυκλοφορούν, σε καθημερινή βάση, πάνω από 400 λεωφορεία, δηλαδή σχεδόν διπλάσιος αριθμός συγκριτικά με αυτά που κυκλοφορούσαν τον Αύγουστο 2019 (19.08: 213 λεωφορεία).

4. **Νέα δημοπράτηση για την μίσθωση ακόμη 270 λεωφορείων:** Εντός των επομένων εβδομάδων προγραμματίζεται νέα δημοπράτηση της μίσθωσης ακόμη 270 λεωφορείων για την περίοδο 2021-2022, ώστε να καλυφθούν πλήρως τόσο οι τρέχουσες, όσο και οι μελλοντικές ανάγκες της Θεσσαλονίκης. Και ο διαγωνισμός αυτός έχει ήδη εγκεκριμένη χρηματοδότηση από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών.

Νομοθετική και Κανονιστική στήριξη

5. **Νομοθετική πρωτοβουλία στήριξης του ΟΑΣΘ:** Νέα νομοθετική πρωτοβουλία στήριξης του ΟΑΣΘ για την διασφάλιση της επάρκειας του στόλου των λεωφορείων του, συμπεριλαμβανομένης της μεταφοράς και της συντήρησης αυτών (άρθρο 3, ΦΕΚ 161/Α/2020). Με τον τρόπο αυτό **επιταχύνονται οι προμήθειες ανταλλακτικών και οι εργασίες συντήρησης** του υφιστάμενου τροχαίου υλικού.
6. **Αναδρομική απαλλαγή από τον ΦΠΑ της κρατικής χρηματοδότησης προς τον ΟΑΣΘ:** Με το άρθρο 142 του ν. 4764/23.12.2020 (ΦΕΚ 256/Α) ο ΟΑΣΘ απαλλάχθηκε αναδρομικά από 25.07.2017 από την καταβολή ΦΠΑ για την καταβαλλόμενη κρατική επιδότηση. Με τον τρόπο καταργούνται οφειλές προς το Δημόσιο ύψους 30 εκατ. €, ενώ τα ποσά που καταβλήθηκαν ή παρακρατήθηκαν επιστρέφονται στον ΑΟΣΘ, ως αχρεωστήτως καταβληθέντα.

Οικονομική στήριξη

7. **Εξασφάλιση χρηματοδότησης:** Από το καλοκαίρι του 2019, η σημερινή κυβέρνηση μερίμνησε για την σταθερή χρηματοδότηση των αστικών συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης, και συγκεκριμένα:
- Το πεντάμηνο Αύγουστος – Δεκέμβριος 2019 διατέθηκαν 48 εκατ. € και ταυτόχρονα πάγωσαν οφειλές προς το Δημόσιο περίπου 21 εκατ. € (που δημιουργήθηκαν την διετία Αύγουστος 2017 – Ιούλιος 2019, από την προηγούμενη διοίκηση)
 - Για το 2020 διατέθηκε τακτική χρηματοδότηση 48 εκατ. € και 15 εκατ. € έκτακτη χρηματοδότηση
 - Διατέθηκε χρηματοδότηση περίπου 55 εκατ. € για την μίσθωση λεωφορείων
 - Εγκρίθηκε αποζημίωση 25 εκατ. € (συν ΦΠΑ) για την κοινωνική πολιτική για το 2020
 - Για το 2021 εγκρίθηκε τακτική χρηματοδότηση 50 εκατ. € και αποζημίωση 25 εκατ. € (συν ΦΠΑ) για την κοινωνική πολιτική

Σε κάθε περίπτωση, η διοίκηση του ΟΑΣΘ, υπό την καθοδήγηση και την αμέριστη υποστήριξη του Υπουργού Μεταφορών κ. Κ. Καραμανλή, εκπόνησε και εφάρμοσε ένα συνεκτικό και αποτελεσματικό σχέδιο διαχείρισης της κρίσης που κληρονόμησε στην αστική συγκοινωνία της Θεσσαλονίκης. Συνεπώς, γίνεται πράξη η δέσμευση της Κυβέρνησης ότι **για την αστική συγκοινωνία της Θεσσαλονίκης θα γίνει ότι απαιτηθεί**. Η επιτυχία του σχεδίου δράσης / μοντέλου της Θεσσαλονίκης στην άμεση αντιμετώπιση των πιεστικών αναγκών είναι τόσο μεγάλη, που μεταφέρθηκε και στην Αθήνα.

Ειδικότερα, επί των “ερωτημάτων” που τίθενται για τον ΟΑΣΘ, απαντώνται τα ακόλουθα:

1. Σχέδιο για την αστική συγκοινωνία: Τα προπαρατεθέντα στοιχεία αποδεικνύουν, την ύπαρξη ολοκληρωμένου σχεδίου για την ανάπτυξη της οικτρής κατάστασης που, με ευθύνη και των ερωτώντων, προκλήθηκε στην αστική συγκοινωνία στην Θεσσαλονίκη. Πολύ περισσότερο το σχέδιο διαχείρισης της κρίσης βρίσκεται σε πλήρη εφαρμογή, και οι πολίτες πλέον απολαμβάνουν τους καρπούς της προσπάθειας που καταβάλλεται.
2. Λεωφορεία κατά την έναρξη της πανδημίας: Κατά την έναρξη των περιορισμών κυκλοφορίας (Δευτέρα 03.11.2020) στην ΠΕ Θεσσαλονίκης κυκλοφορούσαν 371 λεωφορεία (197 ΟΑΣΘ, 125 ΚΤΕΛ, 45 μισθωμένα και 4 Δήμος Θεσσαλονίκης). Ο αριθμός αυτός αυξάνεται σταθερά κάθε ημέρα, καθώς παραδίδονται, ταξινομούνται και εισέρχονται στο σύστημα συνεχώς νέα λεωφορεία, τόσο από την σύμβαση μίσθωσης, όσο και από τον Δήμο Θεσσαλονίκης. Σήμερα, πάνω από 400 λεωφορεία κυκλοφορούν καθημερινά στην ΠΕ Θεσσαλονίκης.
3. Επισκευάσιμα λεωφορεία: Είναι αστικός μύθος ότι ο ΟΑΣΘ διαθέτει ετοιμοπόλεμα λεωφορεία που με μικρό κόστος μπορεί να τεθούν σε κυκλοφορία. Και επειδή κάθε παραμύθι πρέπει να έχει “δράκο”, εδώ είναι η “κακιά διοίκηση” που ενώ έχει ετοιμοπόλεμα λεωφορεία, άγνωστο για ποιο διεστραμμένο λόγο, δεν τα επισκευάζει, πάρα το ότι απαιτούνται “πολύ λίγα χρήματα”.

Με βάση τους ισχυρισμούς των ερωτώντων, φαίνεται ότι οι διοικήσεις του ΟΑΣΘ, μόλις αναλάβουν, “μεταλλάσσονται” και προσπαθούν να μην κυκλοφορούν λεωφορεία...

Βέβαια αυτά τα “ετοιμοπόλεμα” λεωφορεία που ισχυρίζονται δεν επισκευάζονταν, και φυσικά ουδέποτε κυκλοφόρησαν, ούτε από την διοίκηση των ερωτώντων, που κατέληξε να κυκλοφορεί μόλις 213 λεωφορεία σε όλη την ΠΕ Θεσσαλονίκης (μην μας πουν πάλι τα περί “σαμποτάζ” γιατί η Δικαιοσύνη έκρινε την μήνυση τους, και την έθεσε εκεί ανήκε).

Η αλήθεια, και το γνωρίζουν οι ερωτώντες, είναι ότι ο στόλος του ΟΑΣΘ είναι γερασμένος, με μέση ηλικία πάνω δεκαεπτά (17) έτη, με ανύπαρκτη συντήρηση και σε άθλια κατάσταση. Ενδεικτικά:

- Εκατό-τριάντα-έξι (136) αρθρωτά λεωφορεία είναι με ρηγματώσεις στα πλαίσια (σασί) που δεν είναι δυνατόν να επισκευαστούν.
- Πλήθος σχετικά καινούργιων λεωφορείων (δεκαετίας), κατασκευής ΕΛΒΟ, με παντελώς σάπιες υπερκατασκευές και σωρεία μηχανολογικών προβλημάτων (άραγε γιατί η διοίκηση τους κατέβαλλε στην ΕΛΒΟ €.
- Οχήματα ακινητοποιημένα επί τριετία και περισσότερο, με καμένους κινητήρες, κατεστραμμένες αναρτήσεις και άλλα πολλά.

Άραγε, τέτοια λεωφορεία φιλοδοξούν οι ερωτώντες να διαθέτουν για τους Θεσσαλονικείς;

Λεωφορεία που κυκλοφορούν γιατί παρέτειναν δια νόμου τον επιτρεπτό χρόνο κυκλοφορίας τους (άρθρο 34, ν. 4530/2018), αντί να προχωρήσουν στην προμήθεια νέων λεωφορείων.

Ακόμη και ο “διαγωνισμός” που προκήρυξαν ακυρώθηκε από την Αρχή Εξέτασης Προδικαστικών Προσφυγών (ΑΕΠΠ), εξαιτίας των όρων που περιείχε.

4. Η σημερινή διοίκηση, με σοβαρότητα και υπευθυνότητα, δημιούργησε ομάδα εργασίας (με επικεφαλής ειδικευμένο καθηγητή πανεπιστημίου και στελέχη του Οργανισμού), για

να αξιολογήσει με ακρίβεια την κατάσταση του τροχαίου υλικού και να προχωρήσει στην εκκαθάριση του στόλου. Ασφαλώς, τα αποτελέσματα της μελέτης θα δημοσιοποιηθούν για να τελειώνουμε και με αυτό το παραμύθι.

5. Αποθέματα ανταλλακτικών: Σύμφωνα με το με αριθ. 20202412α/24.12.2020 έγγραφο, που επισυνάπτεται στο 4580ΔΟΥ/24.12.2020 έγγραφο της Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών του ΟΑΣΘ (συνημμένο 1), η αξία των αποθεμάτων ανταλλακτικών του ΟΑΣΘ ανέρχεται σε € 2.657.444,63. Συνεπώς, ο ΟΑΣΘ έχει όχι απλά επαρκές, αλλά μάλλον υψηλό απόθεμα ανταλλακτικών (σήμερα μελετάται επιστημονικά, η βελτιστοποίηση των αποθεμάτων). Άρα τα περί έλλειψης ανταλλακτικών είναι φληναφήματα.

Δεν πρέπει να διαλάβει της προσοχής σας ότι όλες οι προμήθειες ανταλλακτικών και πάσης φύσεως υλικών, επί της προηγούμενης διοίκησης, έγιναν κατά παράβαση του ν. 4412/2016, με κατάτμηση και, τουλάχιστον προβληματικές ως προς την νομιμότητα τους, απευθείας αναθέσεις. Συνέπεια αυτής της πρακτικής είναι να έχουν δημιουργηθεί μεγάλα υπόλοιπα προς προμηθευτές που δεν μπορούν, νομίμως, να πληρωθούν, κάτι που έχει δημιουργήσει σημαντικά προβλήματα στην λειτουργία του Οργανισμού.

6. Κόστος μίσθωσης: Με την από τον Φεβρουάριο 2020 “Μελέτη κόστους για την διασφάλιση τροχαίου υλικού για τον ΟΑΣΘ” (συνημμένο 2), που εκπονήθηκε από την υπηρεσία του Οργανισμού, προσδιορίστηκε το μέσο ετήσιο κόστος συντήρησης λεωφορείων στον ΟΑΣΘ, που είναι € 73.000 ετησίως ανά λεωφορείο (σελ. 24 στο συνεμμένο 2). Αντίθετα, το κόστος μίσθωσης, με πλήρη συντήρηση, για το κανονικό (12 m) λεωφορείο είναι € 2.820 ανά μήνα, επί 12 μήνες, δηλαδή, € 33.840 ετησίως ανά λεωφορείο, και για το αρθρωτό (18 m) € 2.850 ανά μήνα, επί 12 μήνες, δηλαδή € 34.200 ετησίως ανά λεωφορείο. Συνεπώς, **το κόστος μίσθωσης των λεωφορείων είναι κατά περίπου 53% μικρότερο από το κόστος συντήρησης, και επομένως, απολύτως συμφέρον για τον ΟΑΣΘ.**

7. Σύμβαση μίσθωσης: Η εκτέλεση της σύμβασης μίσθωσης λεωφορείων προχωρά, κανονικά, σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα και τις προδιαγραφές του διαγωνισμού.

Η παρακολούθηση της σύμβασης γίνεται από την αρμόδια Επιτροπή Παρακολούθησης και Παραλαβής, που συνεπικουρείται από το τεχνικό προσωπικό του ΟΑΣΘ (Διευθυντής Συντήρησης, Αμαξοστασιάρχης, συντονιστές αρχιτεχνιτών, αρχιτεχνίτες και τεχνικοί), συντάσσονται τα απαιτούμενα πρωτόκολλα τμηματικής εκτέλεσης της υπηρεσίας και δεν έχει ανακύψει κάποιο πρόβλημα.

Στο πλαίσιο αυτό προχωρά και η εγκατάσταση της τηλεματικής, και αντιμετωπίζονται τυχόν τεχνικά προβλήματα που ανακύπτουν.

8. Λεωφορεία Δήμου Θεσσαλονίκης: Το κόστος φύλαξης και μεταφοράς των λεωφορείων του Δήμου Θεσσαλονίκης ανέρχεται σε € 325.500, σύμφωνα με το με αριθ. 20202412β/24.12.2020 έγγραφο, που επισυνάπτεται στο 4580ΔΟΥ/24.12.2020 έγγραφο της Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών του ΟΑΣΘ (συνημμένο 1).

Προφανώς, τα μεταχειρισμένα λεωφορεία που αγόρασε, και ορθώς, ο Δήμος Θεσσαλονίκης πρέπει να μεταφερθούν στην Ελλάδα, και φυσικά υπάρχει και κόστος φύλαξης, μέχρι να ολοκληρωθούν οι διαδικασίες παραλαβής επιτόπου από εκπροσώπους του Δήμου.

Είναι δε ακόμη περισσότερο σαφές, ότι απαιτούνται τεχνικές παρεμβάσεις στα λεωφορεία, τόσο με προσθήκες εξοπλισμού (πχ. κλιματιστικές μονάδες, τηλεματική κλπ.), όσο και εκτεταμένη αρχική, αλλά και η τακτική συντήρηση, και αυτά βαρύνουν τον χρήστη ΟΑΣΘ.

Πάντως, οι ερωτώντες πρέπει να αποφασίσουν τι τελικά συμβαίνει, αν συμφέρει η αγορά μεταχειρισμένων λεωφορείων, όπως έλεγαν στην 8984/26.08.2020 ερώτηση τους (και διατυμπάνιζε φίλα προσκείμενη σε αυτούς εφημερίδα, με πρωτοσέλιδο δημοσίευμα) ή όχι.

Και τα δύο να συμβαίνουν δεν γίνεται.

9. Σε σχέση με τον παντελώς ανυπόστατο ισχυρισμό περί δήθεν "τοποθέτησης σε μισθωμένα λεωφορεία εξοπλισμού τηλεματικής που αφαιρείται από παροπλισμένα οχήματα του ΟΑΣΘ", ενημερώνουμε τους ερωτώντες ότι αφαιρούνται και επαναχρησιμοποιούνται οι κάρτες sim της τηλεματικής, που ασφαλώς είναι αρμοδιότητας και ιδιοκτησίας του ΟΑΣΘ. Συμβατική υποχρέωση του αναδόχου είναι η τοποθέτηση του εξοπλισμού και όχι της κάρτας sim όπως ανακριβώς αναφέρουν οι ερωτώντες, ελπίζουμε από σφάλμα (;).

Πάντως, να είναι βέβαιοι ότι με την εκκαθάριση του τροχαίου υλικού (μετά την ολοκλήρωση της σχετικής τεχνικής αξιολόγησης) θα ανακτηθεί και θα επαναχρησιμοποιηθεί κάθε υλικό που είναι δυνατόν.

10. Για τα δέκα (10) λεωφορεία που αναφέρουν ότι βρίσκονται σε ιδιωτικά συνεργεία, δεν μπορούν να παραληφθούν γιατί η διοίκηση τους τα έστειλε χωρίς καμιά απολύτως νόμιμη διαδικασία και χωρίς έγγραφα (δεν υπάρχουν ούτε δελτία κίνησης, ούτε δελτία αποστολής). Έτσι, πάνω από δύο χρόνια λιμνάζουν και αναζητείται νόμιμος τρόπος για την παραλαβή τους.

Όσον αφορά τα χρηματικά διαθέσιμα του ΟΑΣΘ, ας ρωτήσουν την διοίκηση τους πόσο ήταν το ταμείο που παρέδωσε στην νέα διοίκηση.

Είναι σαφές ότι σήμερα, η μεθοδική προσπάθεια των τελευταίων δεκαεπτά μηνών αποδίδει καρπούς, και στο αμέσως προσεχές διάστημα **ΔΕΝ ΘΑ ΥΦΙΣΤΑΤΑΙ πρόβλημα ΟΑΣΘ**, αλλά η περιπέτεια της αστικής συγκοινωνίας της Θεσσαλονίκης θα αποτελεί θλιβερό παρελθόν. Χάρis στην στήριξη της Κυβέρνησης, και ειδικά του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, ο ΟΑΣΘ της νέας εποχής θα είναι **αποτελεσματικός, βιώσιμος και ψηφιακός**.

Μήπως αυτό ενοχλεί ;

Μήπως ενοχλεί ότι οι πολίτες της Θεσσαλονίκης αρχίζουν να απολαμβάνουν την αστική συγκοινωνία που αξίζουν ;

Είναι περισσότερο από βέβαιο ότι όλοι οι πολίτες γνωρίζουν την πραγματικότητα και έχουν γυρίσει την πλάτη σε όλους εκείνους που εξαθλίωσαν το επιβατικό κοινό, καταστρέφοντας συνειδητά την αστική συγκοινωνία στην Θεσσαλονίκη. Είναι οι ίδιοι που σήμερα προσπαθούν να βρουν (και να προκαλέσουν) προβλήματα στις λύσεις που σχεδιάζονται και υλοποιούνται.

Κατανοούμε την θλίψη τους, αλλά, λυπούμαστε, θα συνεχίσουμε να τους στεναχωρούμε, γιατί προτεραιότητα μας είναι η Θεσσαλονίκη και οι πολίτες.

Θα συνεχίσουμε να απαντάμε με σχέδιο και πρόγραμμα, με έργα και όχι λόγια.

Τους παραδίδουμε στην λήθη, γιατί, η Θεσσαλονίκη έχει ανάγκη να ξεχάσει εκείνους που την πλήγωσαν.

Ας μην υποκρίνονται τους “ανήσυχους”, **οι πολίτες γνωρίζουν, και αναγνωρίζουν** τις προσπάθειες τόσο της Κυβέρνησης, όσο και του ΟΑΣΘ για την ανάταξη της αστικής συγκοινωνίας στην Θεσσαλονίκη.

Με τιμή

καθηγ. Γεώργιος Σκόδρας
Πρόεδρος & Διευθύνων Σύμβουλος

Συνημμένα: δύο (2)

1. Το 4580ΔΟΥ/24.12.2020 έγγραφο της Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών του ΟΑΣΘ με επισυναπτόμενα τα με αριθ. 20202412α/24.12.2020 και το με αριθ. 20202412β/24.12.2020 έγγραφα
2. Η από τον Φεβρουάριο 2020 “Μελέτη κόστους για την διασφάλιση τροχαίου υλικού για τον ΟΑΣΘ”