



**Προς:**

**Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών**

**Τμήμα Κοινοβουλευτικού Ελέγχου**

Αναστάσεως 2 & Τσιγάντε

Τ.Κ. 10191, Παπάγου

Φαξ: 2106508299

E-mail: [tkvel@yme.gov.gr](mailto:tkvel@yme.gov.gr)

**Θέμα:** Επικαιροποίηση της απάντησης στην ερώτηση των βουλευτών κ.κ. Γιάννη Δελή και Λεωνίδα Στολτίδη του Κόμματος “ΚΚΕ” με θέμα «Μείωση του συγκοινωνιακού έργου που εκτελεί ο ΟΑΣΘ λόγω έλλειψης ανταλλακτικών με ταυτόχρονη επίθεση στα εργασιακά δικαιώματα των εργαζομένων»

**Σχετ.** (α) Το με αριθ. πρωτ. 282023/13.10.2021 διαβιβαστικό σας για επικαιροποίηση της υπ’ αριθ. πρωτ. 7917/13.07.2021 ερώτησης

Επί της ερωτήσεως του θέματος, υποβάλλεται επικαιροποιημένη απάντηση, ως ακολούθως:

1. Καμία μείωση του συγκοινωνιακού έργου του ΟΑΣΘ δεν υφίσταται, αλλά αντίθετα, η κάλυψη των αναγκών πλέον ανέρχεται στο 90 ως 95%, και βαίνει αυξανόμενη.
  2. Η έλλειψη κλιματιστικών στα λεωφορεία που προμηθεύτηκε ο Δήμος Θεσσαλονίκης και παραχώρησε κατά χρήση στον ΟΑΣΘ ήταν εξαρχής γνωστή σε όλους. Γι’ αυτό στην σύμβαση χρησιδανείου περιλήφθηκε όρος για την τοποθέτηση από τον ΟΑΣΘ κλιματιστικής μονάδας.
  3. Το διοικητικό συμβούλιο του ΟΑΣΘ με την 7/2.1/22.07.2021 απόφαση (συνημμένο 1) ενέκρινε το τεύχος δημοπράτησης για τις εργασίες αναβάθμισης και υποβλήθηκε το ΟΑΣΘ 7907/19.10.2021 αίτημα (συνημμένο 2) έγκρισης πολυετούς ανάληψης υποχρέωσης.
  4. Ενδεχομένως από εσφαλμένη πληροφόρηση προβάλλεται ο ισχυρισμός ότι οι κινητήρες των ανωτέρω λεωφορείων είναι μικροί. Οι κινητήρες αυτών είναι μάρκας DAF, και η ισχύς τους φθάνει τους 314 HP, με την κατάλληλη ρύθμιση την οποία ήδη κάνει ο ΟΑΣΘ. Σε κάθε περίπτωση τα ανωτέρω λεωφορεία πληρούν όλες τις προδιαγραφές για αστική συγκοινωνία, όπως διαπιστώθηκε τόσο από τον έλεγχο και την πιστοποίηση ΚΤΕΟ, όσο και από τον έλεγχο κατά την ταξινόμηση αυτών.
  5. Τα μισθωμένα λεωφορεία είναι σε εξαιρετική κατάσταση, και πληρούν όλες τις προδιαγραφές για αστική συγκοινωνία, όπως διαπιστώθηκε τόσο από τον έλεγχο και την πιστοποίηση ΚΤΕΟ, όσο και από τον έλεγχο κατά την ταξινόμηση αυτών.
  6. Είναι παντελώς ανακριβές ότι τα μισθωμένα λεωφορεία διαθέτουν μόνο μια πόρτα. Όλα τα μισθωμένα κανονικά λεωφορεία (101) διαθέτουν δύο (2) ή τρεις (3) πόρτες, ενώ τα αρθρωτά τρεις (3) ή τέσσερις (4) πόρτες. Ο αριθμός των κανονικών λεωφορείων που διαθέτουν δύο (2) πόρτες είναι ελάχιστα (περίπου δέκα (10)). Επισημαίνεται ότι ο ΟΑΣΘ διαθέτει σημαντικό αριθμό (τουλάχιστον είκοσι (20)) ιδιόκτητων λεωφορείων με δύο (2) πόρτες, χωρίς υπάρχει πρόβλημα.
-

- 
7. Είναι αστικός μύθος ότι ο ΟΑΣΘ διαθέτει “ετοιμοπόλεμα λεωφορεία που, δήθεν, 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 όλες ανεξαιρέτως 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 και στο πρόσφατο παρελθόν, και έτσι κατέληξε ο ΟΑΣΘ να κυκλοφορεί μόλις 235 λεωφορεία (Ιούλιος 2019) σε όλη την ΠΕ Θεσσαλονίκης.

Η αλήθεια είναι ότι ο ιδιόκτητος στόλος του ΟΑΣΘ που παραλάβαμε, είναι γερασμένος, με μέση ηλικία πάνω από 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.
- Οχήματα ακινητοποιημένα επί τριετία και περισσότερο, με καμένους κινητήρες, κατεστραμμένες αναρτήσεις και άλλα πολλά.

Λεωφορεία που κυκλοφορούν γιατί το 2018 παρατάθηκε δια νόμου ο επιτρεπτός χρόνος κυκλοφορίας τους (άρθρο 34, ν. 4530/2018), αντί να προχωρήσει η προμήθεια νέων λεωφορείων. Ενώ και ο “διαγωνισμός” που προκηρύχθηκε από την προηγούμενη Κυβέρνηση ακυρώθηκε από την Αρχή Εξέτασης Προδικαστικών Προσφυγών (ΑΕΠΠ), εξαιτίας των όρων που περιείχε.

Σε αντίθεση με τα ανωτέρω, η Κυβέρνηση σήμερα προκήρυξε διεθνή διαγωνισμό για την προμήθεια 770 καινούργιων υπερσύγχρονων λεωφορείων, για τις ανάγκες τόσο της Αθήνας, όσο και της Θεσσαλονίκης, καλύπτοντας τις ανάγκες των επομένων ετών.

8. Είναι παντελώς ανακριβές ότι ο ΟΑΣΘ στερείται πόρων για την κάλυψη των αναγκών του. Σύμφωνα με το με αριθ. 2614/20.07.2021 έγγραφο (συνημμένο 3) της Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών του ΟΑΣΘ, η αξία των αποθεμάτων ανταλλακτικών του ΟΑΣΘ ανέρχεται σε € 2.341.120,93. Ταυτόχρονα, μόνο το Α' εξάμηνο του 2021, οι προμήθειες νέων ανταλλακτικών ανήλθαν σε € 447.041,40 σε αξία. Συνεπώς, ο ΟΑΣΘ προμηθεύεται τακτικά τα απαιτούμενα ανταλλακτικά, και διαθέτει όχι απλά επαρκές, αλλά μάλλον υψηλό απόθεμα ανταλλακτικών (σήμερα μελετάται επιστημονικά, η βελτιστοποίηση των αποθεμάτων). Άρα τα περί έλλειψης ανταλλακτικών είναι παντελώς αβάσιμα.

Δεν πρέπει να διαλάθει 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. Επισημαίνεται ότι το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών έχει διαθέσει ποσό € 1,52 εκατ. για την αποπληρωμή των ληξιπρόθεσμων οφειλών, που όμως λόγω της μη κανονικότητας των δαπανών, δεν είναι δυνατή η πληρωμή τους.

---

Σε κάθε περίπτωση, η κατάρρευση των εσόδων του ΟΑΣΘ, λόγω της πανδημίας, έχει ως συνέπεια περίπου το 90% των εσόδων του Οργανισμού προέρχονται από την κρατική επιδότηση.

9. Επιπρόσθετα, ο ΟΑΣΘ ενεργοποίησε την προαίρεση της σύμβασης μίσθωσης λεωφορείων, καταρτίζοντας συμπληρωματική σύμβαση (συνημμένο 4), προσθέτοντας ακόμη ογδόντα (8) οχήματα (30 αρθρωτά και 50 κανονικά) στον στόλο του Οργανισμού. Ήδη, τα σαράντα-δύο (42) έχουν ενταχθεί και κυκλοφορούν, ενώ ακόμη τριάντα οκτώ (38) πρόκειται να ταξινομηθούν και να κυκλοφορήσουν το επόμενο δεκαπενθήμερο.
10. Για τις μικροεπισκευές που, για λόγους ταχύτητας, εκτελούνται από το προσωπικό του ΟΑΣΘ, έχει καταρτιστεί σύμβαση με την ανάδοχο εταιρία και ο ΟΑΣΘ αποζημιώνεται γι' αυτές. Η σύμβαση εγκρίθηκε με την 6/2.20/25.06.2021 απόφαση του διοικητικού συμβουλίου του ΟΑΣΘ και είναι ενεργή (συνημμένο 5). Συνεπώς, ο ισχυρισμός περί απαλλαγής του ιδιώτη από "περιττά έξοδα", είναι παντελώς ανυπόστατος.
11. Το προσωπικό του ΟΑΣΘ αμείβεται σύμφωνα με τον ν. 4354/2015, και, συνεπώς, **κανένα ζήτημα με τις νόμιμες αποδοχές του προσωπικού του ΟΑΣΘ δεν υφίσταται, αλλά και ούτε πρόκειται να υπάρξει.**

Η συζήτηση που ολοκληρώθηκε επιτυχώς αφορούσε τις μη μισθολογικές παροχές, όπου έγινε δεκτή η πρόταση της διοίκησης του ΟΑΣΘ και το Σχέδιο ΕΣΣΕ υπογράφηκε στις 05.07.2021 από τον κ. Γ. Σκόδρα, Πρόεδρο & Διευθύνοντα Σύμβουλο του ΟΑΣΘ και τον κ. Ι. Δήμκα, Πρόεδρο του ΣΕ ΟΑΣΘ (συνημμένο 6). Ακολουθώντας, αυτοβούλως ο ΟΑΣΘ βελτίωσε ακόμη περισσότερο την ΕΣΣΕ (συνημμένο 7), και αναμένει η ολοκλήρωση των διαδικασιών στο ΣΕ ΟΑΣΘ, ώστε να προχωρήσει η επικύρωση της από τα συναρμόδια Υπουργεία και η εφαρμογή της. **Συνεπώς, η όποια καθυστέρηση τελικής υπογραφής της ΕΣΣΕ, οφείλεται αποκλειστικά στο ΣΕ ΟΑΣΘ, που αδικαιολόγητα κωλυσιεργεί.**

Πάντως, πρέπει να γίνει αντιληπτό ότι οι πολίτες, με τους φόρους που καταβάλλουν, καλύπτουν το κόστος μισθοδοσίας του ΟΑΣΘ, που ανέρχεται κατά μέσο όρο σε € 30.000,00 ετησίως (ενδεικτικά στην Θεσσαλονίκη το μέσο κόστος εργασίας δεν ξεπερνά της € 15.000,00 ετησίως).

Με τιμή

καθηγ. Γεώργιος Σκόδρας  
Πρόεδρος & Διευθύνων Σύμβουλος

**Συνημμένα: ένα (1)**

1. Η 7/2.1/22.07.2021 απόφαση του διοικητικού συμβουλίου
2. Το ΟΑΣΘ 7907/19.10.2021 αίτημα έγκρισης πολυετούς ανάληψης υποχρέωσης
3. Το με αριθ. 2614/20.07.2021 έγγραφο της Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών του ΟΑΣΘ
4. Η συμπληρωματική σύμβαση μίσθωσης λεωφορείων
5. Η 6/2.20/25.06.2021 απόφαση του διοικητικού συμβουλίου του ΟΑΣΘ και η επισυναπτόμενη σε αυτή σύμβαση για την αποζημίωση του ΟΑΣΘ για εργασίες μικροεπισκευών στα μισθωμένα λεωφορεία
6. Το από 05.07.2021 υπογεγραμμένο σχέδιο ΕΣΣΕ
7. Η βελτίωση της υπογεγραμμένης ΕΣΣΕ με πρωτοβουλία της διοίκησης του ΟΑΣΘ