



Προς:
Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών
Τμήμα Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Αναστάσεως 2 & Τσιγάντε
Τ.Κ. 10191, Παπάγου
Φαξ: 2106508299
E-mail: tkvel@yme.gov.gr

Προς:
Υπουργείο Οικονομικών
Τμήμα Γ' – Διαχείρισης Κινητών Αξιών
Καρ. Σερβίας 8
Τ.Κ. 10562, Αθήνα
Φαξ: 2103375950
E-mail: a.athanasopoulou@minfin.gr

Θέμα: Ερώτηση ομάδας βουλευτών του Κόμματος “ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ” με θέμα «Υπογραφή Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας των εργαζομένων του ΟΑΣΘ και λειτουργία των Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης»

Σχετ. (α) Το με αριθ. πρωτ. 50246/21.02.2022 διαβιβαστικό του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για την υπ' αριθ. πρωτ. 3363/18.02.2022 ερώτηση
(β) Το με αριθ. πρωτ. ΥΠΟΙΚ 24200 ΕΞ/22.02.2022 διαβιβαστικό του Υπουργείου Οικονομικών για την υπ' αριθ. πρωτ. 3363/18.02.2022 ερώτηση

Επί των ειδικότερων ερωτημάτων, όπως κατά αριθμητική σειρά τίθενται στην ερώτηση και ΑΚΕ του θέματος, απαντώνται τα κάτωθι:

1. **Ερώτημα 1:** “Πότε προβλέπετε να εγκριθεί η υπογραφή της ΣΣΕ των εργαζομένων του ΟΑΣΘ; Γιατί υπάρχει καθυστέρηση;”

Δεν υπάρχει καμιά καθυστέρηση στην διαδικασία έγκρισης της ΣΣΕ για τον ΟΑΣΘ. Το Σωματείο Εργαζομένων ενέκρινε κατόπιν καθολικής ψηφοφορίας το συμφωνηθέν από 05.07.2021 σχέδιο ΣΣΕ, και με το ΣΕΟΑΣΘ 1045/10.01.2022 έγγραφο του ενημέρωσε τον ΟΑΣΘ. Ο Οργανισμός με το 317/10.01.2022 έγγραφο, υπέβαλλε αυθημερόν το Σχέδιο Συλλογικής Εργασίας στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών (συνημμένο 1), όπου ακολουθείται η νομίμως προβλεπόμενη διαδικασία.

2. **Ερώτημα 2:** “Σε ποιες ενέργειες προτίθεστε να προβείτε, ώστε να προχωρήσει άμεσα η ολοκλήρωση της διαδικασίας για τη Συλλογική αυτή Σύμβαση Εργασίας των εργαζομένων στον ΟΑΣΘ;”

Εφαρμόζεται η προβλεπόμενη από τον νόμο διαδικασία, που προφανώς απαιτεί εύλογο χρόνο.

3. **Ερώτημα 3:** “Προτίθεστε τελικά να παρατείνετε την ισχύουσα Σύμβαση που υπεγράφη μεταξύ ΟΑΣΘ και ΚΤΕΛ που αφορά στην εκχώρηση των 25 γραμμών του ΟΑΣΘ για την εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου των γραμμών αυτών από τα ΚΤΕΛ; Υπάρχει έγκριση του Ελεγκτικού Συνεδρίου; Αν όχι, πότε προβλέπεται να εκδοθεί;”

Το ΔΣ του ΟΑΣΘ, με την Συνεδρίαση 2/Θέμα 2.2/31.01.2022 (αριθ. πρωτ. 1373/31.01.2022) απόφαση του (συνημμένο 2) παρείχε την συναίνεση του στην παράταση της σύμβασης με τα ΚΤΕΛ για την εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου σε 25 γραμμές στην υπεραστική ζώνη της

ΠΕ Θεσσαλονίκης, και απέστειλε την με αριθ. πρωτ. ΟΑΣΘ 1396/01.02.2022 επιστολή συναίνεσης (συνημμένο 3).

Οι απαντήσεις στα υπόλοιπα ερωτήματα δεν εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του ΟΑΣΘ.

4. **Ερώτημα 4:** “Έχετε υπόψη σας τις προβλέψεις του ΚΑΝ 1370/2007; Πως αντιμετωπίζετε τα προβλήματα που προκύπτουν από αυτές, σε σχέση με τη σύμβαση αυτή;”

Η απάντηση στο ερώτημα δεν εμπίπτει στις αρμοδιότητες του ΟΑΣΘ.

5. **Ερώτημα 5:** “Ποιες είναι οι ενέργειες σας για την εφαρμογή του ΚΑΝ 1370/2007, σε σχέση με τις Αστικές Συγκοινωνίες, γενικότερα, που θα έπρεπε να ξεκινήσει από τον Δεκέμβριο του 2019;”

Η απάντηση στο ερώτημα δεν εμπίπτει στις αρμοδιότητες του ΟΑΣΘ.

6. **Ερώτημα 6:** “Γιατί δεν έχετε προχωρήσει μέχρι σήμερα στην ενίσχυση του ΟΑΣΘ, με επισκευή των ακινητοποιημένων λεωφορείων και πρόσληψη προσωπικού, ώστε να λυθούν επαρκώς και αποτελεσματικά τα προβλήματα των Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης;”

Διασφάλιση τροχαίου υλικού: Έχουν αναληφθεί όλες οι πρωτοβουλίες για την ενίσχυση του ΟΑΣΘ, και οι πολίτες πλέον βιώνουν την συνεχή αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών. Συγκεκριμένα, ο Οργανισμός έχει εντάξει στον στόλο του διακόσια εξήντα (260) λεωφορεία από την σύμβαση της μίσθωσης και σαράντα εννέα (49) λεωφορεία που παραχώρησε ο Δήμος Θεσσαλονίκης με χρησιδάνειο. Δηλαδή, σε λιγότερο από δύο (2) χρόνια ο ΟΑΣΘ ενισχύθηκε με τριακόσια εννέα (309) λεωφορεία, δηλαδή περισσότερα από όσα ήρθαν τα προηγούμενα τριάντα (30) χρόνια). Έτσι, ο Οργανισμός αντιμετώπισε και τον παροπλισμό μέσα στο 2021 ογδόντα εννέα (89) λεωφορείων που συμπλήρωσαν το επιτρεπτό όριο κυκλοφορίας (23 έτη).

Ταυτόχρονα, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών έχει σε εξέλιξη διεθνή διαγωνισμό για την προμήθεια επτακοσίων εβδομήντα (770) καινούργιων λεωφορείων για την Αθήνα και την Θεσσαλονίκη.

Ιδιότητα λεωφορεία: Είναι αστικός μύθος ότι ο ΟΑΣΘ διαθέτει “ετοιμοπόλεμα λεωφορεία που, δήθεν, με μικρό κόστος μπορεί να τεθούν σε κυκλοφορία”. Διαχρονικά δεν έχει συμβεί αυτό, και προφανώς, οποιαδήποτε διοίκηση επιθυμεί να έχει ετοιμοπόλεμα λεωφορεία σε κυκλοφορία.

Η αλήθεια είναι ότι ο ιδιόκτητος στόλος του ΟΑΣΘ που παραλάβαμε, είναι γερασμένος, με μέση ηλικία πάνω από δεκαοκτώ (18) 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 (περίπου εξήντα) σχετικά καινούργιων λεωφορείων (δεκαετίας), κατασκευής ΕΛΒΟ, με παντελώς σάπιες υπερκατασκευές και σωρεία μηχανολογικών προβλημάτων.
- Οχήματα ακινητοποιημένα επί πενταετία και περισσότερο, με καμένους κινητήρες, κατεστραμμένες αναρτήσεις και άλλα πολλά.

Τα περισσότερα ιδιότητα λεωφορεία του ΟΑΣΘ, 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 ή έστω η μίσθωση λεωφορείων.

Η πραγματική εικόνα του ιδιόκτητου στόλου του ΟΑΣΘ αποτυπώνεται στο με αριθ. πρωτ. 137/28.01.2022 έγγραφο (συνημμένο 4) της Διεύθυνσης Συντήρησης του ΟΑΣΘ, με το οποίο ζητά την οριστική ακινησία 294 λεωφορείων τα οποία δεν είναι δυνατόν να επισκευαστούν, με εύλογο κόστος. Ταυτόχρονα, παροπλίστηκαν μέσα στο 2021 ογδόντα εννέα (89) λεωφορείων που συμπλήρωσαν το επιτρεπτό όριο κυκλοφορίας (23 έτη).

Προσωπικό: Η απόκτηση τροχαίου υλικού σε ικανούς αριθμούς, οδήγησε σε έλλειψη οδηγών, με συνέπεια σαράντα ως εξήντα λεωφορεία καθημερινά να μην κυκλοφορούν λόγω έλλειψης οδηγών. Σημειώνεται ότι την τριετία 2019 – 2021 αποχώρησαν από τον Οργανισμό περίπου 500 εργαζόμενοι (κυρίως λόγω συνταξιοδοτήσεων).

Πάντως δεν είναι νοητή η πρόσληψη προσωπικού σε οργανισμό υπό εκκαθάριση (εν λειτουργία) η διάρκεια του οποίου εκπνέει την 31.12.2022. Επιπρόσθετα, είναι προτιμότερη η αποτελεσματική αξιοποίηση του υφιστάμενου προσωπικού, παρά η συνεχής διόγκωση του αριθμού των απασχολούμενων. Στην κατεύθυνση αυτή ο ΟΑΣΘ επιστρέφει οδηγούς που απασχολούνται σε άλλες θέσεις στην φυσική τους θέση στην Διεύθυνση Κίνησης.

7. **Ερώτημα 7:** “Ποιο είναι το μέλλον του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης; Ποιος είναι ο σχεδιασμός και το πλαίσιο λειτουργίας για την ολοκληρωμένη, τεχνικά άρτια και οριστική λύση του προβλήματος των Αστικών Συγκοινωνιών στη Θεσσαλονίκη και σε ποιο στάδιο βρίσκεται, αν και εφ’ όσον προχωρά, η υλοποίηση του;”

Η απάντηση στο ερώτημα δεν εμπίπτει στις αρμοδιότητες του ΟΑΣΘ.

Με τιμή

καθηγ. Γεώργιος Σκόδρας
Πρόεδρος & Διευθύνων Σύμβουλος

Συνημμένα: τέσσερα (4)

1. Το με αριθ. πρωτ. ΟΑΣΘ 317/10.01.2022 έγγραφο προς το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών
2. Η υπ’ αριθ. 2/Θέμα 2.2/31.01.2022 (αριθ. πρωτ. 1373/31.01.2022) απόφαση του διοικητικού συμβουλίου του ΟΑΣΘ
3. Η με αριθ. πρωτ. ΟΑΣΘ 1396/01.02.2022 επιστολή συναίνεσης του ΟΑΣΘ
4. Το με αριθ. πρωτ. 137/28.01.2022 έγγραφο της Διεύθυνσης Συντήρησης του ΟΑΣΘ, για την οριστική ακινησία 294 λεωφορείων