

ΔΕΝ ΙΚΑΝΟΠΟΙΕΙ ΤΟΥΣ ΑΙΡΕΤΟΥΣ ΤΟ ΠΡΟΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ

ΟΧΙ ΣΤΟΝ ΘΑΣΘ

του Σπίρτζη λένε οι δήμαρχοι

Αρνούνται να συμμετάσχουν στο νέο φορέα συγκοινωνιών

Σήμερα το απόγευμα στη Θεσσαλονίκη η συνάντησή τους με τον υπουργό

Α πρόθυμοι να συμμετάσχουν στο δημόσιο φορέα εκτέλεσης αστικών συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, που σχεδιάζει ο υπουργός Υποδομών, είναι οι περισσότεροι δήμαρχοι του νομού, οι οποίοι αναμένεται να συναντηθούν σήμερα με τον Χρήστο Σπίρτζη. Οι αιρετοί ήδη έχουν καταθέσει στην ΠΕΔΚΜ τις παρατηρήσεις τους για το προσχέδιο νόμου με τις αλλαγές στις αστικές συγκοινωνίες, το οποίο είχε αποστείλει ο υπουργός προς διαβούλευση. Υπενθυμίζεται ότι οι δήμαρχοι της Θεσσαλονίκης στην τελευταία σύσκεψή τους για το συγκεκριμένο ζήτημα, τη Μεγάλη Πέμπτη 13 Απριλίου, στην πλειονότητά τους χαρακτήρισαν το προσχέδιο νόμου ασαφές, ατελές, πρόχειρο, νομικά μετέωρο, μη κοστολογημένο, ανεφάρμοστο και απλή έκθεση ιδεών.

»9



Συνάντηση Σπίρτζη με τους δημάρχους του νομού Θεσσαλονίκης για τον ΟΑΣΘ

Αρνητικοί οι αιρετοί σε συμμετοχή στο φορέα αστικών συγκοινωνιών

Απρόθυμοι να συμμετάσχουν στο δημόσιο φορέα εκτέλεσης αστικών συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, που σχεδιάζει ο υπουργός Υποδομών Χρήστος Σπίρτζης, είναι οι περισσότεροι δήμαρχοι του νομού, οι οποίοι αναμένεται να συναντηθούν σήμερα με τον υπουργό.

Του **Φώτη Κουτσαμπάρη**
fkoutsamparis@makthes.gr

Η συνάντηση θα γίνει στις 4 μετά το μεσημέρι στα γραφεία της Περιφερειακής Ένωσης Δήμων Κεντρικής Μακεδονίας (ΠΕΔΚΜ) στη Θεσσαλονίκη, ενώ θα προηγηθεί σύσκεψη των δημάρχων της μητροπολιτικής ενότητας. Οι αιρετοί έχουν ήδη καταθέσει στην ΠΕΔΚΜ τις παρατηρήσεις τους για το προσχέδιο νόμου με τις αλλαγές στις αστικές συγκοινωνίες, το οποίο απέστειλε ο υπουργός προς διαβούλευση στις 5 Απριλίου. Στη σημερινή σύσκεψη θα γίνει σύνθεση των συμπερασμάτων και των αποριών, ώστε να τεθούν συγκεκριμένα ερωτήματα στον κ. Σπίρτζη.

Υπενθυμίζεται ότι οι δήμαρχοι της Θεσσαλονίκης στην τελευταία σύσκεψή τους για το συγκεκριμένο ζήτημα, τη Μεγάλη Πέμπτη 13 Απριλίου, στην πλειοψηφία τους χαρακτήρισαν το προσχέδιο νόμου ασαφές, ατελές, πρόχειρο, νομικά μετέωρο, μη κοστολογημένο, ανεφάρμοστο και απλή έκθεση ιδεών. Οι ίδιοι αποφάσισαν να συγκεντρώσουν τις απόψεις τους μέχρι την 28η Απριλίου (ενώ τους είχε ζητηθεί από τον υπουργό να τοποθετηθούν μέχρι τις 19 Απριλίου) και στη συνέχεια να καλέσουν τον κ. Σπίρτζη στη Θεσσαλονίκη, όπως και έγινε. Στην επιστολή-πρόσκληση μάλιστα που έστειλε ο πρόεδρος της ΠΕΔΚΜ Λάzaros Κυρίζογλου προς τον υπουργό επισήμανε ότι "κοινή διαπίστωση όλων των συμμετεχόντων είναι πως το κείμενο του αποσταλέντος προσχεδίου δημιουργεί πληθώρα αποριών, εγείρει πολλά ερωτήματα και πυροδοτεί σειρά προβληματισμών. Η μορφή του ως αρχικού προσχεδίου, χωρίς αρίθμηση των προτεινόμενων διατάξεών του, δυσχεραίνει τις επ' αυτού παραπομπές, ενώ σε αρκετά σημεία του εμφιλοχωρούν ασάφειες, ατέλειες ή και ανεπίκαιρες αναφορές". Σε άλλο σημείο τόνισε ότι "είναι προφανές πως το αποσταλέν κείμενο δεν διαθέτει ούτε την ανάλυση ούτε την τεκμηρίωση ούτε την



Οι δήμαρχοι της Θεσσαλονίκης στην τελευταία σύσκεψή τους για το συγκεκριμένο ζήτημα, τη Μεγάλη Πέμπτη 13 Απριλίου, στην πλειοψηφία τους χαρακτήρισαν το προσχέδιο νόμου ασαφές, ατελές, πρόχειρο, νομικά μετέωρο, μη κοστολογημένο, ανεφάρμοστο και απλή έκθεση ιδεών. ΦΩΤ. ΑΡΧΕΙΟΥ

κοστολόγηση που αναμέναμε. Παρ' όλα αυτά αποτελεί ένα γραπτό κείμενο, που (ως 'προσχέδιο') αποτυπώνει τους προσανατολισμούς του αρμοδίου υπουργείου και με αυτήν την έννοια συνιστά ένα είδος βάσης για την ανταλλαγή απόψεων και την από κοινού ανάληψη προσπάθειών για την κατάστρωση ενός περισσότερο συγκεκριμένου σχεδιασμού".

Η ΑΡΝΗΣΗ ΤΩΝ ΔΗΜΑΡΧΩΝ

Με βάση και τα παραπάνω και από τις παρατηρήσεις που καταγράφηκαν φαίνεται ότι οι δήμαρχοι δεν προτίθενται να δεχτούν τη συμμετοχή τους σε έναν αόριστο φορέα, χωρίς να έχει γίνει οικονομικοτεχνική μελέτη, που να προσδιορίζει το κόστος λειτουργίας, τα πιθανά έσοδα κ.λπ. Σημειώνεται ότι το προσχέδιο δίνει τη δυνατότητα στους δήμους να αποκτήσουν μέχρι το 49% των μετοχών του νέου φορέα. "Δεν είναι διατεθειμένοι

να βάλει χρήματα, προκειμένου να δημιουργηθεί ένας αμιγώς δημόσιος φορέας, που με μαθηματική ακρίβεια θα είναι ζημιόγνος, όπως είναι ο ΟΑΣΑ. Ο ΟΑΣΑ είναι ενταγμένος στο υπερταμείο, όπως και η 'Αττική Μετρό', και θα ενταχθεί και ο νέος φορέας Θεσσαλονίκης. Την ώρα που η κυβέρνηση έχει σε εφαρμογή το πρόγραμμα ιδιωτικοποιήσεων δημοσίων φορέων, κάνει σχεδιασμό δημόσιου φορέα. Δεν φαίνεται να λαμβάνει μάλιστα υπόψη και τον κανονισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την απελευθέρωση των αστικών συγκοινωνιών", υπογραμμίζει στη "Μ" ο κ. Κυρίζογλου. Ο ίδιος εξηγεί ότι "δεν είμαστε διατεθειμένοι να συμμετάσχουμε και σε έναν φορέα εποπτείας, στο δ.σ. του οποίου έχει πλειοψηφία έξι εδρών το δημόσιο και δίνονται τρεις έδρες στην τοπική αυτοδιοίκηση".

Οι περισσότεροι δήμαρχοι, όπως και οι μεγαλύτεροι κοινωνικοί φορείς και τα

επιμελητήρια τάσσονται υπέρ της διενέργειας διαγωνισμού για την ανάθεση των αστικών συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης σε ιδιωτικό φορέα, που θα αναδειχθεί μέσα από τη σχετική διαδικασία. Θετικός ως προς τη συμμετοχή των δήμων στο σχεδιαζόμενο νέο φορέα αστικών συγκοινωνιών εμφανίζεται ο δήμαρχος Νεάπολης-Συκεών Σίμος Δανιηλίδης.

ΔΥΟ ΦΟΡΕΙΣ

Το προσχέδιο νόμου προβλέπει τη δημιουργία δύο φορέων για τις αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης με τη μορφή ανωνύμων εταιρειών δημοσίου συμφέροντος και κοινωφελούς σκοπού και διάρκειας 90 ετών. Η πρώτη εταιρεία, που θα πάρει τη θέση του ΣΑΣΘ, σύμφωνα με το σχέδιο έχει σκοπό την ανάπτυξη, τον συντονισμό, την εποπτεία και τον έλεγχο των δημόσιων επιβατικών αστικών συγκοινωνιών λεωφορείων και μέσων (υπόγειων και επίγειων) σταθερής τροχιάς, καθώς και των θαλάσσιων μεταφορών που εκτελούνται ή θα εκτελούνται στο μέλλον στην περιφερειακή ενότητα Θεσσαλονίκης. Στο νέο φορέα υπάγονται και τα ταξί, ενώ εξαιρούνται το σιδηροδρομικό έργο και εγκαταστάσεις που παρέχει ο ΟΣΕ και κάθε άλλος όμοιος αντικείμενου δημόσιος ή ιδιωτικός φορέας, καθώς και οι εταιρείες ΚΤΕΛ. Η δεύτερη εταιρεία, θυγατρική της πρώτης, θα αναλάβει την εκτέλεση του αστικού συγκοινωνιακού έργου στη θέση του ΟΑΣΘ και προβλέπεται στο άρθρο 14 του νομοσχεδίου. Έχει ευθύνη επίσης για την εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου με μέσα σταθερής υπόγειας τροχιάς (μετρό Θεσσαλονίκης) στην περιφερειακή ενότητα Θεσσαλονίκης, καθώς και για την εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου με μέσα επίγειας σταθερής τροχιάς (τραμ). Στην εταιρεία αυτή μπορεί να συμμετάσχουν οι δήμοι σε ποσοστό μέχρι 49%, ενώ το 51% θα ανήκει στο δημόσιο.

Προβλήματα στον ΟΑΣΘ

Αναβλήθηκε χθες για δεύτερη φορά (η πρώτη στις 25 Απριλίου) για τις 8 Μαΐου η εκδίκαση της προσφυγής στη διαιτησία του ΟΑΣΘ, η οποία αφορά διεκδίκηση ποσού 12,6 εκατ. ευρώ από το ελληνικό δημόσιο για οφειλές οι οποίες αφορούν την εκκαθάριση του 2014. Ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης βρίσκεται σε δύσκολη οικονομική κατάσταση και δεν μπορεί να ανταποκριθεί στα λειτουργικά έξοδα ούτε να καταβάλει τη μισθοδοσία του προσωπικού. Οι εργαζόμενοι προσανατολίζονται σε νέες

απεργιακές κινητοποιήσεις, καθώς έχουν να λαμβάνουν τους μισθούς Μαρτίου και Απριλίου.

Σύμφωνα με τη διοίκηση του ΟΑΣΘ το δημόσιο οφείλει στον οργανισμό 130.428.000 ευρώ, εκ των οποίων τα 12.625.768 εκατ. ευρώ είναι η διαφορά εσόδων από την αύξηση εισιτηρίων που έπρεπε να εφαρμοστεί την 1η Ιουλίου 2014 και τελικά εφαρμόστηκε την 1η Οκτωβρίου 2014 και μάλιστα με διαφορετική τιμολογιακή πολιτική από αυτή που είχε συμφωνηθεί με το κράτος. Περί τα 7 εκατ. ευρώ αφορούν

διαφορά μισθοδοσίας έπειτα από μειώσεις που ζήτησε το δημόσιο, αλλά δεν μπορούσαν να εφαρμοστούν άμεσα βάσει του νόμου. Τιμολόγιο 1.493.000 ευρώ κόπηκε για μετακινήσεις ΑμεΑ.

Οι οφειλές για τα μειωμένα εισιτήρια που πρέπει να δώσουν τα υπουργεία Εργασίας και Παιδείας συν τη διαφορά ΦΠΑ έφθασαν το 2015 τα 47.513.000 εκατ. ευρώ και το 2016 τα 51.100.000 εκατ. ευρώ. Εάν σε αυτά προστεθούν οι επιδοτήσεις, προκύπτει το ποσό που προαναφέρθηκε.