
Κακοδιαχείριση των αστικών συγκοινωνιών και συρρίκνωση του συγκοινωνιακού έργου κατήγγειλε η ΝΔ

2018/03/07 15:29 στην κατηγορία ΜΜΜ

Κακοδιαχείριση των αστικών συγκοινωνιών και συρρίκνωση του συγκοινωνιακού έργου κατήγγειλε, σε σημερινή συνέντευξη Τύπου, η ΝΔ.

Ο αντιπρόεδρος του κόμματος Κωστής Χατζηδάκης έκανε λόγο για άνθηση των σπαταλών, ενώ ο τομεάρχης Υποδομών και Μεταφορών Κώστας Καραμανλής αναφέρθηκε, κυρίως, στις επιδόσεις των αστικών συγκοινωνιών την περίοδο 2012 - 2014.

Η παρέμβαση του Κωστή Χατζηδάκη

Την 3ετία 2012-14 έγινε μια σημαντική προσπάθεια εξυγίανσης των αστικών συγκοινωνιών που οδήγησε τον ΟΑΣΑ σε λειτουργική κερδοφορία.

Με τους ΣΥΡΙΖΑΝΕΛ και σ' αυτό τον τομέα κάναμε βήματα πίσω και οι αστικές συγκοινωνίες επέστρεψαν στον δρόμο των ελλειμμάτων και της υποβάθμισης του συγκοινωνιακού τους έργου.

Την διετία 2015 - 2016

-τα έσοδα των αστικών συγκοινωνιών μειώθηκαν κατά 21% δηλαδή έχασαν το ένα πέμπτο των ετήσιων εσόδων του ΟΑΣΑ.

-η επιδότηση προς τις συγκοινωνίες - την οποία πληρώνουν οι φορολογούμενοι με τους φόρους τους - αυξήθηκε κατά 18% προσεγγίζοντας τα 120 εκατ. ευρώ.

-Τα δρομολόγια, τα λεωφορεία και τα τρόλεϊ που κυκλοφορούν περιορίστηκαν δραστικά.

Ενώ συμβαίνουν όμως όλα αυτά την ίδια στιγμή τα έξοδα προς τρίτους αυξήθηκαν από 33 έως 91%! Το συγκοινωνιακό έργο μειώνεται, οι μισθοί των εργαζομένων μειώνονται, αλλά εκτοξεύονται τα κονδύλια για μελέτες και για υπηρεσίες που παρέχουν τρίτοι προς τον ΟΑΣΑ.

Την ώρα δηλαδή που το κοινωνικό έργο των αστικών συγκοινωνιών περιορίζεται,

ανθίζουν οι σπατάλες και οι χαριστικές πράξεις προς φίλους της κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ.

Οι επίσημες λογιστικές καταστάσεις του ΟΑΣΑ για τη διετία 2015- 2016 είναι ενδεικτικές.

ΜΟΝΤΕΛΟ ΧΡΗΣΤΗΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΣΥΡΙΖΑ: το έργο συρρικνώνεται, οι δαπάνες για έξοδα τρίτων (μελέτες κλπ) αυξάνονται, και μάλιστα πολύ! Πού πάνε τα λεφτά;

Παραγωγικές δαπάνες (εκ. ευρώ)	2015	2016	%
Ηλεκτρικό ρεύμα	25.549.427 €	23.793.597 €	-7%
Ύδρευση	411.074 €	274.348 €	-33%
Φυσικό αέριο	7.343.754 €	5.997.794 €	-18%
Επισκευές και συντηρήσεις	3.950.767 €	3.023.029 €	-23%
Αμοιβές, έξοδα & προβλέψεις προσωπικού	223.113.541 €	219.514.046 €	-2%
Γενικά Έξοδα	2015	2016	%
Παροχές τρίτων	3.752.627 €	6.035.535 €	61%
Αμοιβές & έξοδα τρίτων	2.929.992 €	5.596.250 €	91%
Διάφορα έξοδα	3.445.184 €	4.580.051 €	33%
Δαπάνες ασφάλειας και φύλαξης	4.403.807 €	5.709.603 €	30%

Πηγή: Ισολογισμοί ΟΑΣΑ

Τι έχουμε;

Πρώτον, μείωση των εξόδων για ηλεκτρικό ρεύμα, φυσικό αέριο, ύδρευση, επισκευές και συντηρήσεις, αποδοχές προσωπικού. Μειώνονται δηλαδή οι παραγωγικές δαπάνες των αστικών συγκοινωνιών – για παράδειγμα τα έξοδα για επισκευές και συντηρήσεις μειώθηκαν 23% – με αποτέλεσμα την παροχή χαμηλότερων υπηρεσιών που ζούμε. [Έγιναν αντιληπτές το καλοκαίρι με την «εξαφάνιση» μεγάλου μέρους του στόλου λεωφορείων και τις τεράστιες καθυστερήσεις στα δρομολόγια.]

Δεύτερον, τεράστια αύξηση στις μη παραγωγικές δαπάνες. Στις παροχές προς τρίτους: αύξηση 61%. Αμοιβές και έξοδα τρίτων: αύξηση 91%. Διάφορα έξοδα: αύξηση 33%. Δαπάνες ασφάλειας και φύλαξης 30%. Ειδικά για το κόστος ασφάλειας και φύλαξης, αν συγκρίνουμε με το 2014, (με βάση τους δημοσιευμένους και εγκεκριμένους ισολογισμούς) από 2 εκ. ευρώ στον ισολογισμό του 2014 αυτό αυξήθηκε σε 4,4 εκ. ευρώ το 2015 και 5,7 εκ. ευρώ το 2016. Δηλαδή η αύξηση από το 2014 έφτασε το 172%.

Αναρωτιέμαι λοιπόν τι συμβαίνει εδώ. Πού πήγαν λ.χ. οι διακηρύξεις του κ. Σπίρτζη για τις σπατάλες ασφάλειας και φύλαξης που ήταν υπερβολικές. Και η εξαγγελία του ότι θα υποκαθιστούσε με την Ελληνική Αστυνομία τις εταιρίες security.

Για το θέμα κατέθεσα ερώτηση προς τον αρμόδιο υπουργό στις 5 Δεκεμβρίου 2017. Φυσικά δεν πήρα καμιά απάντηση από τον κ. Σπίρτζη, όπως και σε άλλες ερωτήσεις που είχα καταθέσει παλαιότερα για την κατάρρευση των εσόδων στις αστικές συγκοινωνίες.

Βλέπετε στον ΣΥΡΙΖΑ έχουν μια απέχθεια στον κοινοβουλευτικό έλεγχο, αλλά και σε κάθε έλεγχο από την αντιπολίτευση. Η «πρώτη φορά Αριστερά» δεν χρειάζεται να δίνει λόγο σε κανέναν. Εφόσον διατυμπανίζουν το ηθικό τους πλεονέκτημα δεν χρειάζεται η διαφάνεια και η λογοδοσία.

Αυτή είναι η χρηστή διαχείριση του κ. Σπίρτζη και του ΣΥΡΙΖΑ.

Στις αστικές συγκοινωνίες έχει στηθεί ένα μεγάλο πάρτι σπατάλης και κακοδιαχείρισης που το πληρώνουν και θα το πληρώνουν οι φορολογούμενοι και οι εργαζόμενοι.

Η παρέμβαση του Κώστα Καραμανλή

Στο θέμα των αστικών συγκοινωνιών, υπάρχει μια κεντρική πολιτική διαφορά ανάμεσα στη Νέα Δημοκρατία και την κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ ΑΝΕΛ.

Η αρχή αυτής της κυβέρνησης είναι «μπείτε όλοι (δήθεν) τζάμπα» κι ας ρημάξουν οι συγκοινωνίες κι ας πληρώσει μετά πανάκριβα όλος ο ελληνικός λαός το κόστος...

Το απέδειξαν, άλλωστε, και τον Ιούλιο του 2015, όταν επιβλήθηκαν τα capital controls, και ο ΟΑΣΑ από το «όλοι (δήθεν) τζάμπα» έχασε μέσα σε 2 εβδομάδες 9,5 εκατ. ευρώ από τις δωρεάν μετακινήσεις των πάντων, ακόμη και των τουριστών! Αυτό το λαϊκίστικο δήθεν τζάμπα, ακόμα το πληρώνουν φυσικά οι φορολογούμενοι πολίτες στην Κρήτη, την Αλεξανδρούπολη, τις Σέρρες, τη Θεσσαλονίκη και ολόκληρη τη χώρα. Και βέβαια το πληρώνουν διπλά στην Αθήνα, όπου ακρίβυνε το εισιτήριο.

Αντιθέτως, εμείς στη Νέα Δημοκρατία βλέπουμε αλλιώς τις αστικές συγκοινωνίες: Δωρεάν μετακινήσεις ή μειωμένο κόμιστρο για όσους πραγματικά το έχουν ανάγκη. Προγραμματισμένα και με κάλυψη από τους αρμόδιους φορείς, για να μην “μπαίνουν μέσα” οι αστικές συγκοινωνίες.

Φτηνό εισιτήριο για όλους τους υπόλοιπους. Καλές συγκοινωνίες για όλους. Έλεγχος, ασφάλεια, σύγχρονες υπηρεσίες. Χωρίς να πληρώνει περισσότερα ο ελληνικός λαός. Αυτά πιστεύουμε και αυτά μπορούμε να εφαρμόσουμε. Και το αποδείξαμε την περίοδο 2012-2014.

Τι πέτυχε η ΝΔ το 2012-2014

Πλήρη εξορθολογισμό των αστικών συγκοινωνιών, προς όφελος του Έλληνα φορολογούμενου. Επίτευξη λειτουργικής κερδοφορίας, για πρώτη φορά στην ιστορία των Αστικών Συγκοινωνιών.

Παρά τις πιέσεις της τρόικα, το 2014 η ΝΔ απέτρεψε 800 περίπου οριζόντιες απολύσεις εργαζομένων.

Μείωσε τις τιμές των εισιτηρίων από 1,40 ευρώ στο 1,20 και τη μηνιαία κάρτα από 45 σε 30 ευρώ.

Αντιμετώπισε επιτυχώς τη μείωση της κρατικής επιδότησης -η οποία το 2014 μειώθηκε κατά 50% συγκριτικά με το 2012 κι από 198 εκατ. ευρώ πήγε στα 100 εκατ- χωρίς να μειώσει το επιβατικό έργο. Αντιθέτως, το 2014 πέτυχε αύξηση της επιβατικής κίνησης κατά 1,4%.

Πρωώθησε ενεργά την καινοτομία με κύριο γνώμονα την καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, με εφαρμογές mobile ticketing, που επέτρεπαν την έκδοση εισιτηρίου από το κινητό τηλέφωνο.

Θεσμοθέτησε τους «εθελοντές ελεγκτές», ένα σώμα 300-350 υπαλλήλων της Ο.ΣΥ., οι οποίοι μετά από ενημερωτικά κι εκπαιδευτικά σεμινάρια απασχολούνταν - εκτός της βάρδιάς τους - ως ελεγκτές, λαμβάνοντας μόνους αποτελεσματικότητας.

Πώς καταστρέφει συστηματικά η σημερινή κυβέρνηση τις συγκοινωνίες μας:

Η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ/ΑΝΕΛ έχει υποβαθμίσει δραματικά το επίπεδο των αστικών συγκοινωνιών.

Την ίδια ώρα, έχει οδηγήσει τις αστικές συγκοινωνίες σε ελλείμματα εκατομμυρίων.

Το εισιτήριο ξαναπήγε στο 1,40 ευρώ και ο Όμιλος εντάχθηκε στο Υπερταμείο.

Παρά το γεγονός ότι οι τιμές των εισιτηρίων αυξήθηκαν, τα έσοδα τη 2ετία 2015-2016 κατακρημνίστηκαν.

Συγκεκριμένα:

-Στην τριετία 2012-2014 τα έσοδα των αστικών συγκοινωνιών από πωλήσεις

εισιτηρίων (χωρίς επιδότηση) παρέμειναν σταθερά με μέσο ετήσιο έσοδο στα 242,5 εκ. ευρώ.

-Στη διετία 2015-2016 τα έσοδα έπεσαν στο μέσο ετήσιο έσοδο των 192 εκ. ευρώ. Και πιο συγκεκριμένα, 201 εκ. το 2015 και 182 εκ. το 2016. Ελεύθερη πτώση.

-Από τα 242,5 εκ. στα 182 εκ., είναι πτώση της τάξης του 25%, το ένα τέταρτο των ετήσιων εσόδων του ΟΑΣΑ.

-Τα έσοδα του 2016 υπολείπονται ακόμα των εσόδων του 2009 (187 εκ. ευρώ), όταν ο ΟΑΣΑ δεν περιλάμβανε την ΑΜΕΛ και το ΤΡΑΜ!

Παράλληλα, η επιδότηση – την οποία η ΝΔ είχε μειώσει κατά 50% – αυξήθηκε εκ νέου πάνω από 18%, προσεγγίζοντας τα 120 εκ. ευρώ. Δηλαδή όλοι οι Έλληνες πληρώνουν το μπάχαλο της κυβέρνησης στις συγκοινωνίες της Αθήνας!

Την ίδια στιγμή, και παρά το γεγονός ότι όλα τα μη σχετιζόμενα με την παραγωγή και το προσωπικό του ομίλου έξοδα αυξάνονται, τα έξοδα προς τρίτους εκτινάσσονται κατά 91%!

Επίσης, από ένα στόλο πάνω από 2.100 αστικών λεωφορείων και τρόλεϊ που παρέδωσε η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, σήμερα κυκλοφορούν περίπου 850. Αυτό σημαίνει λιγότερα δρομολόγια, μεγαλύτερη ταλαιπωρία για το επιβατικό κοινό και πολύ μεγαλύτερη φθορά για τα οχήματα, δηλαδή κόστος, θέματα ασφάλειας, κι ακόμα λιγότερα δρομολόγια: ένας φαύλος κύκλος χωρίς τέλος.

Καταργήθηκε ο θεσμός των εθελοντών ελεγκτών και οι ελεγκτές που έχουν απομείνει είναι μόνο 13 (!)για ένα δίκτυο 272 γραμμών με πάνω από 12.000 δρομολόγια ημερησίως.

Ταυτόχρονα, έχουμε και το μπάχαλο με το ηλεκτρονικό εισιτήριο:

Η κυβέρνηση κατάφερε να μετατρέψει ένα μέσο που θα έπρεπε να απλοποιεί τη ζωή μας, σε μια μεγάλη ταλαιπωρία.

Με την πολιτική της η κυβέρνηση:

Πνίγει τους πολίτες στη γραφειοκρατία και τις αγκυλώσεις της

Δυσκολεύει την καθημερινότητα της μεσαίας τάξης και των μη-προνομιούχων, δηλαδή τιμωρεί περισσότερο αυτούς που θα έπρεπε να προστατεύει.

Τιμωρεί ακόμα περισσότερο αυτούς που έχουν τη μεγαλύτερη ανάγκη, αφού καταργεί στην πράξη το μεμονωμένο μειωμένο εισιτήριο.

Θεσμοθετεί και υλοποιεί το μέτρο με προχειρότητα και χωρίς στοιχειώδη λογική

Κι ό'αυτά έγιναν «στο πόδι», την τελευταία κυριολεκτικά στιγμή, χωρίς ακόμα –μετά από τόσο καιρό- να μπορεί να εφαρμοστεί κανονικά το σύστημα.

Η προχειρότητα είναι τέτοια που:

Με μεγάλη καθυστέρηση και μετά από παρεμβάσεις της Νέας Δημοκρατίας η κυβέρνηση αποφάσισε την έκδοση ηλεκτρονικού εισιτηρίου μίας διαδρομής.

Στους περισσότερους σταθμούς αυτήν την στιγμή οι επιβάτες εισέρχονται και εξέρχονται χωρίς κανέναν έλεγχο.

Η κυβέρνηση, με τον τρόπο που εξωθεί τον δικαιούχο μειωμένου εισιτηρίου να περιμένει στην ουρά για να εκδώσει το εισιτήριό του (αφού στα μηχανήματα μπορείς να βγάλεις μόνο αν έχεις προσωποποιημένη κάρτα), πρακτικά έχει οδηγήσει στην κατάργησή του.

Έπρεπε να φθάσει ο Φεβρουάριος για να αποφασίσει ο ΟΑΣΑ να διαθέτει εισιτήρια και σε τρίτα μέρη (περίπτερα, mini market).

Ακριβώς λόγω όλης αυτής της προχειρότητας, μέχρι σήμερα – 4 μήνες μετά την έναρξη του ηλεκτρονικού εισιτηρίου – οι μπάρες έχουν εξολοκλήρου κλείσει μόνο σε 6 (!) από τους 60 σταθμούς [Αεροδρόμιο, Δουκ. Πλακεντίας, Αιγάλεω, Ελαιώνας, Αγ. Δημήτριος, Αγ. Αντώνιος]

Από τις 5/3 έκλεισαν δοκιμαστικά οι μπάρες στον Στ. Συντάγματος τις ώρες μη αιχμής (εκτός δηλαδή 06.00 – 10.00 και 15.00 – 19.00).