
Η πρόταση του ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης για δημόσιες αστικές και ιδιωτικές προαστιακές συγκοινωνίες

2017/02/28 10:42 στην κατηγορία MMM

Εκτέλεση της δημόσιας συγκοινωνίας στις προαστιακές περιοχές της Θεσσαλονίκης από ιδιωτικό φορέα ή φορείς προτείνει η ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε., με υπόμνημα που απέστειλε στα συναρμόδια υπουργεία, βουλευτές, δημάρχους και φορείς της Θεσσαλονίκης, σύμφωνα με την εφημερίδα «Μακεδονία».

Η εταιρεία, με αφορμή τις τελευταίες εξαγγελίες του υπουργού Υποδομών Χρήστου Σπίρτζη για τη δημιουργία δημόσιου φορέα συγκοινωνιών στη Θεσσαλονίκη, ζητά να ληφθεί υπόψη ο ιστορικός ρόλος της στην εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού του νομού.

Ο πρόεδρος του ΚΤΕΛ Τριαντάφυλλος Τριανταφυλλίδης περιγράφει τις αρνητικές επιπτώσεις που είχαν οι επεκτάσεις των αστικών συγκοινωνιών με αναγκαστικό χαρακτήρα και **καταθέτει το σχέδιό του για την εφαρμογή της απελευθέρωσης των συγκοινωνιών μετά το 2019.**

Η ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης «προχωρά στη διαμόρφωση μίας πρότασης, η οποία κατά τη γνώμη μας είναι συμβατή με την εξαγγελθείσα από τον αρμόδιο υπουργό, επιδεικνύοντας ταυτόχρονα την εύλογη πρόνοια για το μέλλον του ΚΤΕΛ, ενός οργανισμού που για πάρα πολλά χρόνια εξυπηρέτησε, πολλές φορές με ζημίες, τη δημόσια συγκοινωνία και τους πολίτες της περιφερειακής ενότητας Θεσσαλονίκης», όπως αναφέρεται στο υπόμνημα.

Η εταιρεία, όπως υποστηρίζει, τα προηγούμενα χρόνια έχει υποστεί στρατηγική υποβάθμιση και επιχειρησιακή συρρίκνωση, οι οποίες της επιβλήθηκαν μέσω σχεδιασμών στους οποίους ουδέποτε συμφώνησε και μέσω αναδιαρθρώσεων που είχαν αναγκαστικό για αυτή χαρακτήρα.

Οι αναδιαρθρώσεις έγιναν το 2003 και το 2010 με την επέκταση των αστικών συγκοινωνιών και εξαιτίας αυτών συσσωρεύτηκαν μια σειρά από **δυσμενείς επιπτώσεις στη λειτουργία της εταιρείας**, που περιγράφονται από τον πρόεδρο της ως εξής:

- 1).** Έχει μειωθεί ο πληθυσμός του νομού, τον οποίο εξυπηρετεί κατά περίπου 85%, με το εναπομείναν τμήμα του νομού να αφορά κυρίως ζημιογόνες γραμμές.
- 2).** Έχουν μειωθεί τα έσοδα από εισιτήρια στις ενδονομαρχιακές μετακινήσεις κατά 89% από το 2003 έως το 2015.
- 3).** 40 λεωφορεία, δηλαδή σημαντικό μέρος του επενδυμένου κεφαλαίου του, έμειναν χωρίς έργο και άρα χωρίς τη δυνατότητα να αποσβεστεί η αξία τους.
- 4).** Τα έτη 2003 – 2006 είχε ελάχιστα έσοδα από τα μερίσματα των μετοχών λόγω της πρόβλεψης για αποπληρωμή σημαντικού μέρους της αξίας τους μέσω της μη απόδοσης μερισμάτων.
- 5).** Αποτέλεσμα ήταν η συσσώρευση ζημιών της τάξης των 4.000.000 ευρώ για τα συγκεκριμένα τέσσερα έτη. Ζημιές για τις οποίες δεν έχει αποζημιωθεί με οποιονδήποτε τρόπο.
- 6).** 18 – 25 υπάλληλοί του βρέθηκαν χωρίς συγκεκριμένο εργασιακό αντικείμενο και συνέχισαν να αμείβονται, δημιουργώντας επιπλέον κόστος για την εταιρεία.
- 7).** Συνέχιζε η εκτέλεση ζημιογόνων δρομολογίων (δηλαδή σχεδόν όλων των εναπομεινάντων ενδονομαρχιακών) καθώς η εταιρεία προέτασσε τον κοινωνικό έναντι του κερδοσκοπικού της χαρακτήρα.
- 8).** Η ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. βρίσκεται εμπλεκόμενη σε έναν σχεδιασμό, στον οποίο ουδέποτε συμφώνησε.
- 9).** Η αναγκαστική είσοδος της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. στον ΟΑΣΘ δεν συνοδεύτηκε ποτέ από μία αποτίμηση της αξίας που συνεισέφερε η πρώτη στον δεύτερο.
- 10).** Η εταιρεία έχει υποχρεωθεί να επιρρίψει σημαντικό μέρος των πάγιων δαπανών της στις εναπομείνουσες γραμμές, οι οποίες κατά κανόνα είναι ζημιογόνες.

Η πρόταση του ΚΤΕΛ

Με βάση τα παραπάνω και με δηλωμένες τις προθέσεις της ηγεσίας του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για την εκ βάθρων αναδιάρθρωση του συστήματος των δημοσίων συγκοινωνιών στην περιφερειακή ενότητα Θεσσαλονίκης, αλλά και τα νέα δεδομένα που προκύπτουν από την υποχρέωση εφαρμογής από το 2019 της σχετικής ευρωπαϊκής νομοθεσίας για απελευθέρωση των συγκοινωνιών, η ΚΤΕΛ Α.Ε. προτείνει τις παρακάτω βασικές γραμμές ενός πλαισίου οργάνωσής τους.

Η πρόταση του ΚΤΕΛ, στο σχεδιασμό της οποίας συνέβαλε και ο γνωστός συγκοινωνιολόγος Σταύρος Κωνσταντινίδης, έχει ως εξής:

1. Δημιουργία δημόσιου εποπτικού και συντονιστικού φορέα για τις μετακινήσεις σε όλη την περιφερειακή ενότητα (Π.Ε.) Θεσσαλονίκης και για όλα τα μέσα (μετρό, λεωφορεία, πιθανώς θαλάσσια συγκοινωνία κτλ.).
2. Διαχωρισμός της Π.Ε. Θεσσαλονίκης σε δύο ζώνες (πολεοδομικό συγκρότημα, προαστιακές περιοχές).
3. Εκτέλεση δημόσιας συγκοινωνίας στο πολεοδομικό συγκρότημα από δημόσιο οργανισμό με τη συμμετοχή των δήμων και της περιφέρειας.
4. Εκτέλεση δημόσιας συγκοινωνίας στις προαστιακές περιοχές από ιδιωτικό φορέα ή φορείς.
5. Ο εποπτικός και συντονιστικός φορέας καθορίζει τους όρους συμμετοχής και τις προδιαγραφές των προσφερόμενων υπηρεσιών, εκτελεί τον απαιτούμενο διεθνή διαγωνισμό και επιλέγει τον ανάδοχο πάροχο δημόσιας συγκοινωνίας.

«Το ΚΤΕΛ επιχειρεί να συμβάλει στη διαμόρφωση του συγκοινωνιακού τοπίου μετά το 2019. Προτείνουμε την ανάληψη της περιφερειακής εξυπηρέτησης, κατόπιν διαγωνισμού που θα διενεργήσει ο δημόσιος φορέας, που θα δημιουργηθεί βάσει των εξαγγελιών», αναφέρει στη «Μ» ο πρόεδρος της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε.

Τριαντάφυλλος Τριανταφυλλίδης και προσθέτει ότι «στη συζήτηση που γίνεται για τις συγκοινωνίες του νομού Θεσσαλονίκης δεν πρέπει να διαφεύγει της προσοχής της πολιτικής ηγεσίας η διαχρονική και ιστορική παρουσία του ΚΤΕΛ».

Υπενθυμίζεται ότι ο υπουργός Υποδομών Χρήστος Σπίρτζης στις 14 Ιανουαρίου παρουσίασε στους δημάρχους της Θεσσαλονίκης το σχέδιό του για το μέλλον των συγκοινωνιών.

Η πρόταση του υπουργού είναι **η σύσταση δύο δημόσιων φορέων**, ο ένας εκ των οποίων θα αντικαταστήσει το ΣΑΣΘ και θα έχει την ευθύνη του σχεδιασμού και της εποπτείας των αστικών συγκοινωνιών στη Θεσσαλονίκη και ο δεύτερος θα είναι ο φορέας λειτουργίας τους.

Στη μετοχική σύνθεση του φορέα λειτουργίας των αστικών συγκοινωνιών, που θα αποκτήσει δικό του στόλο λεωφορείων, θα συμμετέχει το κράτος σε ποσοστό 51% και το υπόλοιπο 49% προτείνεται να διατεθεί στην περιφέρεια, στους δήμους και σε δημόσιους φορείς και οργανισμούς.

Σύμφωνα μάλιστα με τις εξαγγελίες του υπουργού, το σχετικό νομοσχέδιο θα έχει κατατεθεί στο πρώτο τρίμηνο του 2017.