

خبربا بودجه دولت فقط می‌توان ۵۰ متر، مترو ساخت

● **فارس:** عضو شورای شهر تهران با اشاره به اینکه با بودجه پیشنهادی دولت برای سال ۱۴۰۰ می‌توان کمتر از ۵۰ متر مترو ساخت، گفت: حمل‌ونقل شهری تاب و تحمل خسارت بیشتر را ندارد و در صورت عدم اجرای قوانین و تعهدات و تکالیفی که دولت بر عهده دارد، زمینگیر خواهد شد. در بودجه سال ۹۹ مبلغ ۲۵۰ میلیارد تومان برای یارانه بلیت حمل‌ونقل درون‌شهری کشور پیش‌بینی شده بود که متأسفانه سهم شهرداری تهران پرداخت نشد. در بودجه پیشنهادی دولت برای سال ۱۴۰۰ مبلغ هزارمیلیارد تومان جهت یارانه بلیت برای کل کشور پیش‌بینی شده است که حدود نیمی از آن سهم تهران است اما این بودجه بسیار کم بوده و مهم پرداخت آن است که متأسفانه در گذشته انجام نشده است و باید پرداخت شود. محمد علیخانی، رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران گفت: همچنین در بودجه سال جاری مبلغ ۱۰۰میلیارد تومان برای موضوع اتوبوس برای کل کشور مصوب شده بود که حدود ۲۰ اتوبوس برای کل کشور می‌شد که یک اتوبوس هم نخریدند. در بودجه پیشنهادی دولت رقم پیش‌بینی‌شده برای خرید اتوبوس ۵۰۰ میلیارد تومان است که حدود ۱۰۰ اتوبوس برای کل کشور است و پاسخ‌گوی نیاز واقعی شهروها نیست و مجلس می‌تواند آن را حداقل به هزار میلیارد تومان افزایش دهد. بودجه پیشنهادی دولت برای ساخت متروی تهران در سال ۱۴۰۰ نیز مبلغ ۶۲ میلیارد تومان است که با این بودجه می‌توان کمتر از ۵۰ متر مترو ساخت. حداقل اعتبار مورد نیاز در این بخش ۱۰ هزار میلیارد است. دولت برای مترو تهران- پرند بودجه ۲۵۰میلیاردی در نظر گرفته که البته این میزان هم اندک است و حداقل جهت پیشرفت مترو تهران- پرند هزارمیلیارد تومان بودجه لازم است. به گفته این عضو شورای شهر دولت درحال‌حاضر تنها کمکی به حمل‌ونقل عمومی نکرده بلکه به حق شهرداری‌ها هم تعرض می‌کند. دولت در لایحه بودجه ۱۴۰۰ برای بهره‌مندی شهرداری‌ها از جرایم رانندگی، ۲۱۶ میلیارد تومان سقف گذاشته درحالی‌که در ساله حاصل از جرایم تخلف رانندگی فقط در تهران سرانه حدود ۱۵۰۰میلیارد تومان و سهم ۶۰ درصدی شهرداری تهران حدود ۹۰۰ میلیارد تومان است. بنابراین نمایندگان باید هوشیار باشند تا حقوق شهرداری و دهیاری‌های کشور از این محل از بین نرود.

آغاز تست انسانی واکسن ایرانی کرونا تا هفته اول دی‌ماه

● **شرق:** رئیس ستاد اجرایی فرمان امام از آغاز تست انسانی واکسن کرونا تا هفته نخست دی‌ماه خبر داد. محمد مخبر با بیان اینکه تمامی امکانات و مقدمات لازم این واکسن فراهم شده است، اظهار کرد: تست انسانی این واکسن در سه فاز از هفته نخست دی‌ماه شروع خواهد شد. این واکسن از مسیری تولید شده است که کمترین تبعات را دارد و امتحان شده است که به گفته او «در تولید این واکسن از ویروس کشته‌شده و ضعیف‌شده استفاده شده است که در گذشته نیز از این روش در کشور استفاده شده بود». مخبر گفت: «یاری خداوند ملت عزیزمان هیچ مشکلی در تهیه و تولید و تزریق واکسن نخواهند داشت».

تردد بین‌شهری در شرایط نارنجی چگونه است؟

● مدیر روابط عمومی فرمانداری تهران با تأکید بر لزوم خودداری تردد غیرضرور توسط شهروندان در شرایط شیوع کرونا ویروس گفت: بهتر است برای موارد ضروری هم از حمل‌ونقل عمومی استفاده شود اما در موارد خاص که ضرورت تردد بین شهرستانی و استانی یا خودروی شخصی وجود دارد، در فرمانداری شهرستان مربوطه با بررسی مدارک ارائه‌شده در صورت تأیید برای یک بار مجوز تردد داده خواهد شد. ایمان قربانی در تشریح روند بررسی درخواست تردد ضروری بین‌شهرستانی در وضعیت نارنجی گفت: افرادی که ضرورت دارد در موارد بسیار خاص همانند بیماری یا اثاث‌کشی از خودروی شخصی برای تردد بین شهرستانی و استانی استفاده کنند، می‌توانند برای ارائه مدارک و مستندات خود به فرمانداری شهرستان مربوطه و در تهران به فرمانداری تهران مراجعه کنند. او افزود: در فرمانداری مستندات فرد در مجموعه‌ای ویژه همین ترده‌ها مورد بررسی قرار خواهد گرفت و در صورت تأیید مستندات به فرد تنها برای یک بار مجوز تردد داده خواهد شد اما بی‌تردید حتی برای این افراد نیز توصیه این است که برای تردد ضروری خود از حمل‌ونقل عمومی بهره بگیرند. مدیر روابط عمومی فرمانداری تهران در بخش دیگری از صحبت‌های خود با تأکید بر اینکه بخش زیادی از مشکلات در شیوع کروناویروس برگزاری دوره‌هی هاست، افزود: باید برای حفظ جان خود و دیگران اسمال از برگزاری دوره‌هی و مراسم شب پلدا خودداری کنیم. باید همه در این شب در خانه بمانیم و با استفاده از فضای مجازی و تماس تلفنی در این شب از اقوام باخبر شویم و اسمال را پشت‌سر بگذاریم تا شب پلدای سال آینده را با سلامت در کنار یکدیگر برگزار کنیم.

شرق: انتشار بخش‌هایی از مصاحبه جدید پیروز حناچی، شهردار تهران که هفته گذشته منتشر شد، حاشیه‌های زیادی درپی داشت. شکایت محمدباقر قالیباف و تعدادی از نزدیکان او به‌دلیل صحبت‌های حناچی درباره املاکی که شهرداری از آنها پس گرفت، بخشی از این حاشیه‌ها بود. روز گذشته خبرگزاری ایلنا مشروح این مصاحبه را منتشر کرد. حناچی در این مصاحبه درباره بیش از ۹برابرشدن هزینه‌های ساخت اتوبان دوطبقه صدر صحبت کرد و اثرات منفی آن بر وضعیت ترافیک تهران. به گفته شهردار تهران روزی که مدیریت شهری پیشین شهر می‌خواست پل صدر را احداث کند، اعلام کرد که بین ۵۰۰ تا ۷۰۰ میلیارد تومان برای آن هزینه شده است؛ اما عملا ساخت این پل بیش از چهارهزارو ۵۰۰ میلیارد تومان هزینه برده است که اگر تملکات اراضی اطراف برای احداث پل را نیز به آن اضافه کنید، بیش از این رقم است.حناچی در بخشی از این مصاحبه در واکنش به انتقادات برخی از اعضای شورا نیز این‌طور توضیح داد: «بعضی از اعضای شورا در مقایسه با قبل می‌گویند شما دچار خودتجرمی شده‌اید و خودتان برای خودتان محدودیت ایجاد کرده‌اید. معنای دیگر آن، این است که چرا تراکم نمی‌فروشید، چرا راحت پروانه غیرقانونی صادر نمی‌کنید؟ ما چنین قولی به مردم ندادیم. ما قول داده بودیم که شهر را به انضباط می‌رسانیم که این کار را انجام دادیم».

او با طعنه به روال و شیوه مدیریتی دوره‌های گذشته در شهرداری تهران نیز گفت: «ما هم اگر سه سال پشت سر هم ۳۰ میلیون مترمربع پروانه صادر می‌کردیم، شاید دست‌مان خیلی بازتر بود، اما ادامه این روش را روا ندیدیم. حداقل از کسی مثل من که عقبه تخصصی این موضوع را دارد و متوجه می‌شود این موضوع به چه معناست، این انتظار نمی‌رود. ما تلاش کردیم مسیر دوم را انتخاب کنیم. شهر را آرام‌تر کردیم، هزینه‌های اداره شهر را کمتر کردیم و سعی کردیم با روش‌های خلاقانه‌تر آن را اداره کنیم. ما تلاش می‌کنیم که شهر را کم‌عارضه‌تر و ارزان‌تر اداره کنیم و فقط هم به دوره خودمان فکر نکنیم؛ چراکه اگر می‌خواستیم تنها به دوره خودمان نگاه کنیم، می‌توانستیم دو، سه قلم از اموال بزرگ شهرداری تهران را بفروشیم و مشکلاتمان حل می‌شد. خیلی از بانکی‌ها هم تمایل دارند که چنین اتفاقی رخ دهد و شاید یک زمانی مجبور شدیم این کار را کنیم؛ اما خودمان را به فروش تراکم خارج از قاعده و خارج از ظرفیت طرح تفصیلی عادت ندادیم و سعی کردیم که این عادت بد را در تهران ترک کنیم».

حناچی همچنین درباره مقاومت‌هایی که برابر بازگردانی اطلاعات در سایت شفافیت وجود دارد، مثلا درباره رقم حقوق مدیران یا اتفاقی که در بازگردانی فهرست ساختمان‌های نایلین‌ر خ داد، نیز این‌طور توضیح داد: «اینکه مدیران نباید حقوق نامتعارف بگیرند، این حرف پسندیده است و مدیران ما باید در حد معمول جامعه باشند؛ البته اگر اقدام مشعشعی را انجام دادند و منافع عظیمی را به شهرداری برگردانند، ما وظیفه داریم که آنها را تشویق کنیم و این را من حقوق تلقی نمی‌کنم؛ یعنی اگر کسی ملکی

را که شهرداری اطلاع نداشت، به شهرداری اطلاع داد یا تلاش کرد تا آن ملک به شهرداری بازگردد و مالکیت آن در اختیار شهرداری قرار گیرد و منافع عموم را حفظ کرد، نباید با حقوق عادی یا او رفتار کنیم و باید تشویق شود. درباره ساختمان‌های نایلین، به‌ویژه برج‌های بلندمرتبه یا ساختمان‌های مسکونی، به اعتقاد من نباید شیور را از دانه‌گشاد برنیم و باید بینیم مخاطب ما چه کسی است. در ساختمان‌های نایلین، چه لزومی دارد که همه مردم بفهمند ساختمانی نایلین است؟ جز اینکه بنگاه‌های معاملات املاک در این قضیه متنفع شوند. آن کسی که در آن ملک زندگی می‌کند، باید بداند که ساختمان ایمن است یا خیر و اگر نایلین است، باید چه اقداماتی انجام شود و در این زمینه شهروندان را ترغیب می‌کنیم؛ اما اگر در سیستم خرید و معاملات املاک افرادی این اطلاعات را داشته باشند و به اسناد سامانه بگویند فلان ساختمان نایلین است، ارزش آن ملک پایین‌تر از حد معمول منطقه می‌شود و این کار معقولی نیست».

حناچی همچنین درباره تجربه و دوره کاری خودش در دبیرخانه شورای عالی معماری و شهرسازی و تفاوت آن با دوره شهرداری گفت: خیلی از پروژه‌هایی که امروز می‌بینید که با آنها عکس می‌گیرند، مربوط به پیگیری‌های ما بود. هفت‌سکان قزوین، کلک لواسان و پدیده شانزین پروژه‌هایی بودند که در دبیرخانه شورای عالی به دلیل تخلفات ساختمانی و فیزیکی اولویت‌های ما پیگیری کردیم. ما اگر جلوی پدیده شانزین را نمی‌گرفتیم، ده‌ها پدیده شانزین در سطح کشور ظهور می‌کرد یا اتفاقاتی که در تهران رخ داد، در سال‌های ۹۱، ۹۰ و ۹۲ سالی ۳۰ میلیون متر مریع پروانه در تهران صادر شده است و این پروانه‌های به خالص مسکونی تقریبا معادل شهری یا ۶۰۰، ۷۰۰ هزار نفر جمعیت است. آیا زیرساخت‌ها به این نسبت افزایش یافته است؟ فضای سبز، مراکز خرید و مراکز آموزشی متناسب دیده شده است؟ وقتی این کار را نکردیم، مثل آدم ناقص‌الخلقه‌ای می‌ماند که دستش بیش‌ازحد بلند می‌شود. ما در آن زمان در آن موضع بودیم و اکنون

جامعه

آیا اتوبان دوطبقه صدر روزی جمع‌آوری می‌شود؟

پروژه‌ای که هزینه‌اش ۹ برابر شد



علی

شهریار

نصیری،

آیتا

آیتا

در موضع اجرا هستیم. این را که محبوبیت من کاهش یافته یا افزایش، نمی‌دانم؛ اما تلاش می‌کنیم دوره متفاوتی را در شهر به مردم نشان دهیم که می‌شود شهر را آرام‌تر، کم‌هزینه‌تر، کم‌عارضه‌تر و سالم‌تر اداره کرد و کاری کرد که مشکلات شهر اگر بهتر از این نشود، بدتر از این هم نشود».

شهردار تهران همچنین درباره مخالفت‌های خودش با احداث پل صدر در زمان احداث آن و اینکه آیا برنامه‌ای برای جمع‌آوری این پل وجود دارد یا خیر، نیز این‌طور توضیح داد: «بعد از اینکه این همه هزینه شده است، منطقی نیست که به جمع‌آوری اقدام کنیم، اما خیلی از کشورهای دنیا این کار را کردند؛ آنهایی که زودتر از ما شروع به احداث پل کردند. زمانی که نقد می‌کردیم حداقل به ۲۰ مورد پل در حال جمع‌آوری در دنیا که عمدتا در کشورهای اروپایی و آمریکایی اتفاق افتاد، اشاره کردم. یک مورد هم در شهر سنول بود و شهرداری اعلام کرد اگر رای بیاورم، این پروژه را در اینچئون اجرا می‌کنم و درحالی‌که کار را کرد و من مرتب به آن پروژه مراجعه می‌کردم. انتقاد من هم این بود، زمانی که همه دارند این سازه‌ها را برمی‌چینند، چرا شما آن را اجرا می‌کنید. الان طبیعتا باید اجازه دهیم دوره بهره‌برداری از آن تمام نشود و همان‌طور که گفتم، منطقی نیست که بعد از این‌همه هزینه، این اتفاق رخ دهد. روزی که می‌خواستند پل صدر را احداث کنند، اعلام کردند که بین ۵۰۰ تا ۷۰۰ میلیارد تومان برای آن هزینه شده؛ اما عملا ساخت این پل بیش از چهارهزارو ۵۰۰ میلیارد تومان هزینه برده است که اگر تملکات اراضی اطراف برای احداث پل را نیز به آن اضافه کنید، بیش از این رقم است».

او همچنین درباره دلایل انتشارنیافتن گزارش نهایی هزینه‌های پل صدر گفت: «گزارش پل صدر آماده است. در شهرداری از آنجایی‌که خیلی اقدامات با تهاثر خدمات یا تهاثر اسمالک انجام می‌شده، معمولا وقتی افراد مراجعه می‌کنند، کنترل آن می‌افتد یا وقتی دعوایی می‌شود و حکم قضائی برای آن می‌دهند، عدد قطعی درمی‌آید یا وقتی

خیلی از صورت وضعیت‌های پیمانکاران پرداخت می‌شود، هزینه قطعی آن مشخص می‌شود و کاملا معلوم است که چقدر هزینه شده است».

پیروز حناچی در زمینه لایحه مالیات بر ارزش

افزوده و مصوبه مجلس درباره آنکه با اعتراض شهرداری مواجه شده، نیز گفت: «درباره این لایحه چند مانع وجود دارد. نخست اینکه دولت خوش

نمی‌آید بخشی از مالیات محلی را به شهرداری

بدهد، دوم اینکه وزارت کشور تمایل دارد مالیاتی که بین شهرداری‌ها توزیع می‌شود به وزارت کشور

بیاید و از سوی آنها توزیع شود. سوم اینکه شورای نگهبان خیلی اعتقاد ندارد که شورای شهر عوارض

وضع کند و می‌گوید این موضوع حاکمیتی است

و برعهده حاکمیت است. اکنون نیز محل دعوا

بر سر همین است و گفته شده برای اینکه نظر

شورای نگهبان تأمین شود، ذکر شده وزارت کشور و

شورای عالی استان‌ها میزان عوارض را تأمین کنند.

قبلا تنها شورای شهر این کار را انجام می‌داد؛ اما

واقعیت این است که افزایش قیمت‌ها یک موضوع

حاکمیتی است و هیچ حکومتی دلش نمی‌خواهد

که کنترل‌نشده قیمت‌ها افزایش یابد. هرساله قیمت

سرویس‌های خدمات، عوارض نوسازی، قیمت بلیت

تاکسی، اتوبوس و مترو از طرف شورای شهر تعیین

می‌شود و معمولا دولت اگر نظری داشته باشد، در

فرمانداری این حساسیت نشان داده می‌شود. اغلب

اتفاقی افتاده که فرمانداری هم تأیید کرده و مراحل

طی شده، اما تعزیرات آن ایراد گرفته است».

اثرات کرونا بر شهرداری چگونه بود و چه تأثیراتی

بر عملکرد دستگاه مدیریت شهری داشت؟ شهردار

تهران دراین‌باره نیز این‌طور توضیح داد: «کرونا برای

ما یک شوک بسیار بد بود؛ چراکه درآمدهای ما را

کاهش و هزینه‌ها را افزایش داد و بارهای اضافی

را بر شهرداری تحمیل کرد. تا این لحظه که با شما

صحبت می‌کنم، حتی ریالی از جایی کمکی دریافت

نکرده‌ایم؛ بلکه کمک‌های شدیدی هم داشته‌ایم. برای

مثال در حمل‌ونقل عمومی که همه از آن گلمند

هستند، روزانه پاسخ‌گوی نزدیک به پنج میلیون سفر

هستیم؛ درحالی‌که در شرایط حد کرونا این رقم به

۱۰ درصد کاهش پیدا کرده و روزهایی همه این ناوگان

صرفا برای جابه‌جایی ۱۵۰ هزار مسافر حرکت می‌کرد.

در شرایطی که به‌طور معمول دو هزار واکن در سطح

شهر تهران کم داریم، تلاش کردیم در ساعات پیک

مسافر و درعین‌حال کمبود واکن، سرفاصله حرکت

قطارها را به دوینیم دقیقه کاهش دهیم تا از این

پیک عبور کنیم. در اتوبوس‌رانی نیز شرایط این‌گونه

بود و به‌تازگی که دولت «قرنطینه» اعلام کرد، در

اتوبوس‌رانی و مترو، حدود ۵۰۰ هزار مسافر در روز

جابه‌جا کردیم که پس از برداشته‌شدن محدودیت‌ها

به حدود ۸۰۰ هزار مسافر در روز رسید؛ درحالی‌که

در شرایط عادی تهران این رقم حدود دویملیون و

۳۰۰ هزار نفر است و در چنین وضعیتی هم هیچ

کمکی به حمل‌ونقل عمومی تهران نمی‌شود. ما در

همین شرایط قرارداد ساخت ۲۵۰ دستگاه اتوبوس و

مینی‌بوس با ایران خودرو منعقد کردیم و خط تولیدی

که بیش از یک دهه متوقف شده بود، با این اقدام

مجددا راه‌اندازی شده».

آلودگی ادامه‌دار پایتخت



دمای هوا در تهران مواجه بودیم، غلظت آلاینده‌ها نیز افزایش پیدا کرد». او البته به یکی از موارد بسیار تأثیرگذار در آلودگی هوای تهران هم به‌طور خلاصه اشاره کرد: «یکی دیگر از عوامل اصلی آلودگی هوا در تهران تردد خودروهای دیزلی است. باتوجه به آنکه برخی از این خودروها اقلام ضروری را حمل می‌کنند، تردد آنها ممنوع نشده است و همچنان بر آلودگی هوا تأثیرگذار هستند». درهمین‌باره جالب است بدانیم که در حدود ۹ ماه گذشته از اسمال، نسبت به پارسال شرایط بدتری درباره هوای سالم داشته‌ایم. پارسال در مجموع ۲۵ روز هوای پاک، ۱۹۲ روز هوای قابل‌قبول، ۴۹ روز ناسالم برای گروه حساس و دو روز ناسالم داشتیم اما اسمال، شرایط بدتر هم شده است؛ در روزهای سپری‌شده از سال ۹۹، ۱۵ روز هوای پاک، ۱۸۵ روز هوای قابل‌قبول، ۶۶ روز ناسالم برای گروه حساس و دو‌روز ناسالم را پشت‌سر گذاشتیم.

کرونا یا آلودگی هوا؛ کدام بیشتر می‌کشد؟

در روزگار شیوع ویروس کرونا و در روزهای پر از مرگ‌ومیر در دنیا براثر این ویروس، آلودگی هوا هم همچنان به گرفتن جان انسان‌ها ادامه داده است. جالب است بدانیم که کرونا در یک سال، کمتر از یک‌ونیم میلیون را در دنیا کشته اما آلودگی هوا هر سال هفت میلیون نفر را می‌کشد. دراین‌باره پیش‌ازاین مدیرعامل شرکت کنترل کیفیت هوای تهران، در سخنانی با موضوع «چالش ارتقای کیفیت هوا» در جریان رویداد کلیماتون تهران ۲۰۲۰ گفته بود: «کاهش گازهای گلخانه‌ای و افزایش سازگاری و تاب‌آوری شهری در مواجهه با تغییرات اقلیمی از جمله عوامل مؤثر بر ارتقای کیفیت هوای تهران محسوب می‌شوند». «حسین شهیدزاده» در این

خبر ویژه

صدور نسخه آنلاین در اپلیکیشن اسنپ فعال شد

● در شرایط حاضر مهم‌ترین اولویت، سلامت افراد است و باید به دنبال راهکارهای مؤثر در این زمینه باشیم. استفاده از تکنولوژی برای کمک به درمان از راه دور یکی از این راهکارهاست و اسنپ هم‌زمان با شیوع کرونا در این مسیر قدم برداشته است. اضافه‌کردن سرویس «پزشک و مشاور» و ارائه خدمات پزشکی و آزمایشگاهی در منزل از اقدامات اسنپ برای افزایش دسترسی کاربران به خدمات پزشکی بوده است. حالا اسنپ در یک گام جدید امکان دریافت نسخه پزشکی را هم به اپلیکیشن خود اضافه کرده است تا کاربران بتوانند پس از مشاوره با پزشک خود در صورت نیاز روند دریافت دارو و با آزمایش را هم به‌راحتی تکمیل کنند. پس از پایان مشاوره در اپلیکیشن اسنپ، پزشکان می‌توانند با توجه به شرح حال بیمار و در صورت صلاحدید و نیاز افراد، نسخه دارو، آزمایش یا سایر اقدامات پاراکلینیکی را برای کاربر تجویز کنند. پیش از صدور نسخه کد تأیید یک‌بارمصرف یا otp برای شماره همراه پزشک ارسال می‌شود و پس از واردکردن کد و تأیید امکان تجویز و ارسال نسخه فراهم می‌شود. سپس کاربران می‌توانند با مراجعه به بخش «پرونده من» نسخه خود را دریافت کنند. نسخه‌های ارسال‌شده در اپلیکیشن اسنپ مانند نسخه‌های فیزیکی معتبر هستند. تمامی نسخه‌ها با مهر و امضای پزشک تأیید و در سربرج صادر می‌شوند و سپس تصویر نسخه برای کاربر ارسال می‌شود. گفتنی است برای حفظ حریم خصوصی افراد این نسخه تنها توسط پزشک صادرکننده نسخه و کاربر قابل رؤیت است. گفتنی است پزشکان پس از طی یک فرایند دقیق، شامل اخذ اطلاعات هویتی، تطابق مدارک هویتی و در نهایت مصاحبه در سامانه اسنپ‌دکتر عضو می‌شوند. اطلاعات پزشکان در سایت نظام پزشکی تطبیق داده می‌شود و همچنین از طریق سامانه شاکار مالکیت تلفن همراه و مدارک هویتی پزشک تأیید می‌شود.

ادامه از صفحه اول

املاک جنجالی شهرداری و فسادستیزی

در چنین شرایطی مسولان و دستگاه‌های دولتی و عمومی چاره‌ای جز اعلام شفاف وضعیت پرونده و فهرست اسامی همه افرادی که احتمالا از این رویه منتفع شده‌اند، ندارند. وقتی پرونده به‌صورت چراغ خاموش دنبال شود، شهروندان هیچ‌گاه به این باور نخواهند رسید که در امر پیگیری‌ها استثنایی لحاظ نشده و افرادی خاص مصون از تعقیب نمانده‌اند. ۴ – اما نکته چهارم در سخنان شهردار بسیار جالب است. او به پدیده مؤلمه و بسیار دردناک «دلخورشدن» برخی افراد قدرتمند اشاره می‌کند! پیگیری پرونده و پرسش از فنانل مقام که چرا شما یک ملک ارزشمند متعلق به شهروندان تهرانی را نصف قیمت آن هم ازدم‌فقط خریده‌اید، موجب ناراحتی و برافروخته و آزرده شدن خاطر نازک این پهلوانان می‌شود و شهردار ناگزیر بوده در پیگیری و احقاق حق شهروندان تهرانی نازکی خاطر آنان را نادیده بگیرد و «دلخور» شدن آنان را تاب بیاورد.

هاللی خفتایی متوفی به سال ۹۰۸ خورشیدی چه خوش گفته است:

ترک یاری کردی و من همچنان یارم تو را

دشمن جانی و از جان دوست‌ت دارم تو را

گر به صد خار جفا آزرده‌سازی خارطم

خاطر نازک! به برگ گل نیازم تو را

به‌راستی این منتقدان و دلاوران کیان‌اند

که با این همه خسارتی که به شهر و کشور

می‌زنند و صد خار جفا بر تن تحیف ملت

مظلوم تحمیل می‌کنند، حتی نباید خاطر

نازکشان را با برگ گل هم نوازش کرده و رنجور

کرد؟! با این همه حقی که از اموال عمومی

خورده‌اند، اگر ناراحتشان بکنیم، تازه «دل‌خور

هم می‌شوند؟!

کنارهم‌گذاشتن این چهار واقعیت، تصویری

روشن از کاستی و ناکارآمدی برنامه فسادستیزی که

باید آن را فسادستیزی ایرانی نام نهاد، نمی‌تواند

با حجم انبوه فساد در دستگاه‌های دولتی و

عمومی مقابله کند. شیوه‌ای که گویی هنوز

با رسانه بیگانه است و حق بنیادین «دانستن»

را برای شهروندان به رسمیت نمی‌شناسد.

نگارنده بر محدودیت‌هایی که شهردار تهران

با آن روبه‌روست، واقف است و او را بابت

شکل‌گرفتن چنین موردی مقصر نمی‌داند. اما

باید گفت تا زمانی که شیوه فسادستیزی اصلاح

نشود و رسانه‌ها محرم و همسره و هم‌رزم

به‌حساب نیابند، همواره باید نگران «دلخور» و

آزرده شدن خاطر نازک قدرتمندانی بود که پا از

خط قرمزها فراتر ننهاده و اموال عمومی را به

نام خود سند زده‌اند.