



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

1342
14/12
13 Δεκ. 2010
Παπάγου, 13 /12/2010

Αριθ. Πρωτ. Β-2353

ΤΑΧ. Δ/ΝΣΗ : Αναστάσεως & Τσιγάντε
Τ.Κ. : 101 91 Παπάγου
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ : Σ. Σμαραΐδου
ΤΗΛΕΦΩΝΟ : 6508315
FAX : 6508299
E mail : tkvel@yme.gov.gr

ΠΡΟΣ: Βουλή των Ελλήνων
Δ/ση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Τμήμα Αναφορών

ΘΕΜΑ : Απάντηση σε Αναφορές.

ΣΧΕΤ: Έγγραφέ σας ΠΑΒ 1342/19-10-2010 και 1343/19-10-2010.

Σε απάντηση των Αναφορών με αριθμό ΠΑΒ 1342/19-10-2010 και 1343/19-10-2010, που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Νίκ. Νικολόπουλος σχετικά με την εξυγίανση του Ο.Σ.Ε, θέτουμε υπόψη σας τα εξής:

Η τραγική κατάσταση, στην οποία η σημερινή κυβέρνηση παρέλαβε τον Όμιλο ΟΣΕ, είναι η καλύτερη απόδειξη για την πλήρη αποτυχία της πολιτικής που ακολούθησε για τον σιδηρόδρομο η ΝΔ τα προηγούμενα χρόνια.

Η σημερινή κυβέρνηση παρέλαβε τον ΟΣΕ, στον οποίο τα τελευταία 5 χρόνια είχε επικρατήσει κλίμα πλήρους αδιαφορίας, παντελούς διάλυσης και τελικά ανέλεγκτης ασυδοσίας. Η προηγούμενη Κυβέρνηση της ΝΔ είχε εκπονήσει ένα σχέδιο «ανασυγκρότησης του ΟΣΕ», που στην πραγματικότητα σχεδίαζε την κατάργηση του ΟΣΕ, με εκτεταμένο σχέδιο εφεδρείας-απολύσεων εργαζομένων.

Η έλλειψη στοχευόμενης στρατηγικής, κεντρικού συντονισμού, σωστής διαχείρισης του Ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ τα τελευταία χρόνια, η έλλειψη λογοδοσίας και η ασυνεπής διοίκηση έχουν διογκώσει τα προβλήματα του ελληνικού σιδηροδρόμου με τα εξής αποτελέσματα :

- Τα τελευταία πέντε χρόνια το συσσωρευμένο χρέος του ΟΣΕ τριπλασιάστηκε (η ΝΔ παρέλαβε το 2004 συνολικό χρέος 3,5 δις. € και σε πέντε χρόνια το έφθασε στα 10,7 δις. € περίπου, καθιστώντας τον ΟΣΕ ως την πλέον ελλειμματική ΔΕΚΟ της ΕΕ),
- η ΤΡΑΙΝΟΣΕ που δημιουργήθηκε το 2007 (χωρίς να έχουν δοθεί τα απαραίτητα εχέγγυα λειτουργίας και βιωσιμότητας όπως άδεια λειτουργίας, πιστοποιητικά ασφαλείας, τροχαίο υλικό, εγκαταστάσεις συντήρησης κ.τ.λ.)

«κατάφερε» από μηδενική βάση να δημιουργήσει σε τρία χρόνια έλλειμμα της τάξης των 700 εκατομ. € περίπου,

- στον ΕΔΙΣΥ παρατηρείται υπέρογκο κόστος συντήρησης σε απόκλιση από κάθε βέλτιστη πρακτική του κλάδου στην Ευρώπη,
- το λειτουργικό κόστος της ΕΡΓΟΣΕ είναι καλπάζον παρά την ιδιωτικο-οικονομική δομή της λειτουργίας της,
- στην ΓΑΙΑΟΣΕ δεν υπήρξε ανταποδοτική αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας με αποτέλεσμα υψηλά διαφυγόντα κέρδη.

Στα παραπάνω προστίθεται το έντονο κλίμα αδιαφάνειας σε όλες τις εταιρίες του Ομίλου, με πάρα πολλά παραδείγματα «μαύρων» μεταφορών με τρένα που δεν δηλώνονταν, ξεχασμένοι λογαριασμοί ιδιωτικών εταιριών, ιδιωτικά συμφωνητικά χωρίς έγκριση ΔΣ, κλπ.

Για την Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ, ο σιδηρόδρομος είναι μέσο μεταφοράς πρωταρχικής σημασίας. Η ορθολογική του ανάπτυξη βοηθάει την εθνική οικονομία, την κάλυψη σοβαρών κοινωνικών αναγκών και την πράσινη ανάπτυξη.

Με την πολιτική που εφαρμόζεται από τη σημερινή κυβέρνηση, το συνολικό σιδηροδρομικό σύστημα της Ελλάδας ανασυντάσσεται, έτσι ώστε να μπορέσει ο Όμιλος ΟΣΕ και η ΤΡΑΙΝΟΣΕ να λειτουργήσουν χωρίς ελλείμματα, με γνώμονα λειτουργίας την αποτελεσματικότητα, την αύξηση της ελκυστικότητας ώστε να αυξήσει ο σιδηρόδρομος το μεταφορικό του έργο και τη διαφάνεια.

Στο πλαίσιο αυτό, οι κύριοι άξονες της μεταρρύθμισης του Ομίλου ΟΣΕ, της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και εν γένει του Σιδηροδρομικού Συστήματος έχουν ως εξής:

1. Αναδιοργάνωση και συγχώνευση και ΟΣΕ – ΕΔΙΣΥ σε ενιαίο φορέα, που θα είναι ο Διαχειριστής της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής, με στόχο την εναρμόνιση με σύγχρονες προδιαγραφές λειτουργίας μέσα από υποστήριξη ολοκληρωμένου επιχειρηματικού σχεδίου με συγκεκριμένους μετρήσιμους και σαφώς χρονοπρογραμματισμένους στόχους.
2. Εξυγίανση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ (σιδηροδρομικής επιχείρησης ανεξάρτητης από τον Όμιλο) και διερεύνηση των δυνατοτήτων της επιχειρησιακής δραστηριότητας μέσα από την επικαιροποίηση της δρομολογιακής και τιμολογιακής πολιτικής και τη ρύθμιση του χρέους προς τον ΟΣΕ ώστε να επιτευχθεί βιωσιμότητα σε καθεστώς απελευθερωμένης αγοράς και να καταστεί ελκυστική προς νέο στρατηγικό επενδυτή.
3. Η παρακολούθηση και αξιολόγηση του στρατηγικού / επιχειρησιακού σχεδιασμού και της υλοποίησης αυτού μεταφέρονται σε κεντρικό επίπεδο μέσα από τη Διυπουργική Επιτροπή.
4. Διερεύνηση αρμοδιοτήτων και αναδιάρθρωσης της λειτουργίας των θυγατρικών ΕΡΓΟΣΕ (αρμοδιότητα στην εκτέλεση όλων των σιδηροδρομικών έργων – δυνατότητες επέκτασης δραστηριοτήτων και παροχής συναφών υπηρεσιών προς τρίτους τόσο στο εσωτερικό όσο και στο εξωτερικό για τη βελτίωση των εσόδων από πηγές εκτός Ομίλου –

δυνατότητες συμπράξεων με παρόμοιου μεγέθους επιχειρήσεων ως προς την παροχή υπηρεσιών διαχείρισης έργων κ.α.) και ΓΑΙΑΟΣΕ (όχημα για την ανταποδοτική αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας του ΟΣΕ και με ενισχυμένο «χαρτοφυλάκιο», όπου θα συμπεριλαμβάνονται η αξιοποίηση, διαχείριση, εκμετάλλευση και ανάπτυξη ακινήτων – η ίδρυση και λειτουργία εμπορευματικών κέντρων – η απόκτηση, πώληση, απαλλοτρίωση, ανταλλαγή ακινήτων κ.α.)

5. Διαχωρισμός εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου βάσει κριτηρίων δρομολόγησης.
6. Ανταποδοτική αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας.
7. Εξορθολογισμός προσωπικού για τον ΟΣΕ – ΕΔΙΣΥ και την ΤΡΑΙΝΟΣΕ μέσα από την υιοθέτηση προγράμματος μετατάξεων με βάση τις πραγματικές ανάγκες των εταιρειών.
8. Σύγκλιση των εσωτερικών κανονισμών στις απαιτήσεις του σύγχρονου σιδηρόδρομου, κατάργηση στρεβλώσεων και υπέρμετρων δευτερευουσών απολαβών που επιβαρύνουν το κόστος μισθοδοσίας.
9. Θεσμοθέτηση οργάνων ρύθμισης και υποστήριξης της λειτουργίας του σιδηροδρομικού συστήματος σε ευθυγράμμιση με τις Οδηγίες και τους Κανονισμούς της ΕΕ έτσι ώστε να καταστεί ανοιχτό στην αγορά και τον ανταγωνισμό.
10. Εκπόνηση επιχειρηματικού σχεδίου για όλο το σιδηροδρομικό τομέα με αναλυτικό χρονοδιάγραμμα για δράσεις, το οποίο θα τύχει έγκρισης και παρακολούθησης από τη Διυπουργική Επιτροπή ΔΕΚΟ.
11. Διασφάλιση συμμόρφωσης και εφαρμογής του υφιστάμενου θεσμικού καθεστώτος (Κοινοτική και Εθνική Νομοθεσία) για την καλύτερη λειτουργία της απελευθερωμένης σιδηροδρομικής αγοράς.
12. Δυνατότητα εξάλειψης των ελλειμμάτων και διαγραφής του συσσωρευμένου χρέους του ΟΣΕ προς το Δημόσιο καθώς και ανάληψης χρεών του ΟΣΕ έναντι τρίτων από το Δημόσιο.

Όλες οι παραπάνω αρχές συμπεριλαμβάνονται στο Νόμο υπ. αριθμ. 3891/2010 για την αναδιάρθρωση, εξυγίανση και ανάπτυξη του Ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ο οποίος ψηφίσθηκε πρόσφατα από τη Βουλή των Ελλήνων.

Κατά τη διάρκεια προετοιμασίας του νομοσχεδίου, με δημόσια διαβούλευση και συναντήσεις υπήρξε διάλογος με τους εργαζόμενους του Ομίλου ΟΣΕ, οι οποίοι επέδειξαν ωριμότητα και σύνεση μπρος στην κοινή προσπάθεια, προκειμένου να εξυγιανθεί και να κρατηθεί ζωντανός ο ΟΣΕ.

Επί πλέον, για την καλύτερη δυνατή ενημέρωση όλων των ενδιαφερομένων, το Σχέδιο Νόμου για τον ΟΣΕ εκτέθηκε σε δημόσια διαβούλευση στο διαδίκτυο όπου όλοι οι πολίτες και φορείς μπορούσαν άμεσα να σχολιάσουν τα άρθρα του νομοσχεδίου .

Όλες οι παρατηρήσεις που λήφθηκαν αξιολογήθηκαν από την ομάδα επεξεργασίας του νομοσχεδίου και αρκετές από αυτές συνεισέφεραν στη διαμόρφωση της τελικής μορφής αυτού.

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΣΠΥΡΟΣ ΒΟΥΓΙΑΣ

Κοινοποίηση :
Βουλή των Ελλήνων
Βουλευτή κ.Νικ. Νικολόπουλο

Εσωτερική διανομή
1.Γραφείο Υπουργού
2. Γραφείο Υφυπουργού
3.Τ.Κ.Ε.

Ακριβές Αντίγραφο

Στ. Σμαράϊδου

