

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΔΕΛΤΟΥΝΤΗ ΚΟΙΝΩΝΙΑ ΚΑΙ ΕΚΔΟΣΕΙΣ
Αριθ. Πρωτ. ΕΠΕΡΩΤΗΣΕΩΝ 40
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΚΑΙ ΘΕΜΑ 98
Παραπομπή Κατάθεσης 98.05.10
Σημείο 15.05 ΜΗ

ΠΡΟΣ ΤΗ ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΕΠΙΚΑΙΡΗ ΕΠΕΡΩΤΗΣΗ

ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

ΘΕΜΑ: «ΕΞΥΓΙΑΝΣΗ ΤΟΥ ΟΣΕ»

Ο Σιδηρόδρομος αποτελεί σημαντικό μέσο μεταφοράς με σαφή κοινωνικό αλλά και οικολογικό χαρακτήρα, που διαδραματίζει βασικό ρόλο στην ανάπτυξη της χώρας και απαιτεί την ενίσχυση της πολιτείας, όπως άλλωστε και επιτάσσει η πολιτική της ΕΕ. Ωστόσο, η ενίσχυση αυτή θα πρέπει να είναι ρεαλιστική και να λαμβάνει υπόψη της τα νέα δεδομένα που έχουν δημιουργήσει η διεθνής οικονομική κρίση και βεβαίως οι πραγματικές αντοχές της εθνικής οικονομίας, ως αποτέλεσμα της κρίσης δανεισμού στην οποία περιήλθε η χώρα από την αλλοτρίωση πολιτική της κυβέρνησης του ΠΑΣΟΚ το τελευταίο εξάμηνο.

Δυστυχώς, μέχρι και σήμερα, ο ΟΣΕ συνεχίζει να απασχολεί αρνητικά την κοινή γνώμη λόγω των έντονων προβλημάτων που παρουσιάζει, με κυριότερα:

- τα διαχρονικά ελλείμματα και το χρέος του Οργανισμού. Το 2010 εκτιμάται ότι το χρέος θα φθάσει και πιθανώς θα ξεπεράσει τα 10 δισ. Ευρώ.
- τη στρεβλή διάρθρωση του προσωπικού του που δημιουργεί υψηλό κόστος μισθοδοσίας και γενικότερης λειτουργίας του οργανισμού.

Η σχέση εσόδων – εξόδων είναι 1 προς 8, όταν ο μέσος όρος του λόγου εσόδων/εξόδων στις αντίστοιχες ευρωπαϊκές σιδηροδρομικές εταιρίες είναι 8 προς 10. Επίσης ιδιαίτερα αυξημένο είναι και το μοναδιαίο κόστος ανά επιβατοχιλιόμετρο.

Το συνολικό επενδυτικό πρόγραμμα του ΟΣΕ, αποφασισμένο από τις κυβερνήσεις ΠΑΣΟΚ στα τέλη της δεκαετίας του 90, και δυστυχώς δεσμευτικό σε μεγάλο βαθμό απέναντι στην Ευρωπαϊκή ένωση λόγω έναρξης των έργων, είναι αντιπαραγωγικό και έγινε με κριτήρια εκτός της ευρωπαϊκής σιδηροδρομικής πραγματικότητας.

Η ανάπτυξη υψηλού κόστους και χαμηλής οικονομικής αποδοτικότητας δρομολογίων είναι επίσης πολύ σοβαρό πρόβλημα για τον Οργανισμό.

Η διάρθρωση του προσωπικού, λόγω αλλαγής της τεχνολογίας, αποχωρήσεων και μη προσλήψεων νέων ειδικοτήτων, είναι τελείως στρεβλή, εμφανίζοντας πλεόνασμα προσωπικού σε παρωχημένες ειδικότητες, έλλειψη σε σύγχρονες και απαραίτητες ειδικότητες, καθώς και σε διοικητικά στελέχη. Οι στρεβλώσεις αυτές ανεβάζουν το κόστος μισθοδοσίας περίπου στο 70% των λειτουργικών δαπανών όταν στην Ε.Ε. είτε πρόκειται για διαχειριστές υποδομής είτε για εταιρίες παροχής μεταφορικού έργου, ο μέσος όρος συμμετοχής του κόστους προσωπικού στο συνολικό λειτουργικό κόστος είναι γύρω στο 30 %.

Αποτέλεσμα των παραπάνω διαπιστώσεων είναι σήμερα ο ΟΣΕ να αποτελεί τον πιο προβληματικό δημόσιο οργανισμό της Ευρώπης, χρεώνοντας καθημερινά με περισσότερα από 2 εκ. ευρώ τον Έλληνα φορολογούμενο.

Γίνεται λοιπόν φανερό, ότι τα παραπάνω δυσχερή δεδομένα επιτάσσουν την ανάγκη για την συνέχιση της προσπάθειας που είχε ξεκινήσει το 2008 για ένα ολοκληρωμένο σχέδιο εξυγίανσης του Οργανισμού, με συγκεκριμένα χρονοδιαγράμματα και μετρήσιμους στόχους και με απώτερο σκοπό τη διάσωσή του, προκειμένου να καταστεί ανταγωνιστικός, επ' ωφελεία των πολιτών και της εθνικής μας οικονομίας.

Την αναγκαιότητα αυτή επιτείνουν δύο σημαντικοί παράγοντες :

Πρώτον: Οι εμπορευματικές μεταφορές λειτουργούν ήδη σε απελευθερωμένο καθεστώς.

Δεύτερον: Οι επιβατικές μεταφορές, για τις οποίες δεν προβλέπεται πλέον επιδότηση για τον άξονα ΠΑΘΕΠ, απελευθερώνονται το 2011.

Πάνω στη βάση αυτή είναι γνωστό, ότι η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας ξεκίνησε το 2008 την προσπάθεια οικονομικής εξυγίανσης και διοικητικής αναδιάρθρωσης του ΟΣΕ παρουσιάζοντας ολοκληρωμένο Σχέδιο Ανασυγκρότησης του Ελληνικού Σιδηροδρόμου, το οποίο βασιζόταν στους κάτωθι στρατηγικούς άξονες :

- Ασφάλεια
- Διαφάνεια
- Εξυγίανση
- Ανάπτυξη

Στόχος του σχεδίου ήταν η οικονομική εξυγίανση και ανάπτυξη του ΟΣΕ ώστε να καταστεί μια εταιρία, σύγχρονη χωρίς οικονομικά προβλήματα, που παρέχει υψηλής ποιότητας υπηρεσίες, με ασφάλεια, εφάμιλλες και ανταγωνιστικές εκείνων των σιδηροδρομικών εταιριών του εξωτερικού, αναδεικνύοντας μέσα απ' αυτόν τον Οργανισμό την χώρα μας ως ένα σημαντικό διεθνές διαμετακομιστικό και εμπορευματικό κέντρο.

Στην κατεύθυνση αυτή αφού λάβαμε υπόψη μας τις Ευρωπαϊκές επιταγές και αφού αξιοποιήσαμε την τεχνογνωσία από τα κράτη μέλη της Ε.Ε., πήραμε μέτρα και πρωτοβουλίες, υλοποιήσαμε συγκεκριμένες ενέργειες και προκρίναμε μεταξύ των άλλων:

- **Την αναδιάρθρωση του εταιρικού σχήματος του ελληνικού σιδηροδρόμου** με τη μείωση των εταιριών του ομίλου από πέντε σε τρεις (ΟΣΕ Α.Ε., ως μητρική εταιρεία στην οποία συγχωνεύεται η εταιρεία ΕΔΙΣΥ ΑΕ, ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. στην οποία συγχωνεύεται η ΓΑΙΑΟΣΕ ΑΕ. και η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ως ανεξάρτητη εταιρεία) όπου προχωρήσαμε τις σχετικές νομικές και επιχειρησιακές διαδικασίες σε μεγάλο βαθμό και
- **Τη Μακροχρόνια ρύθμιση χρέους** σε συνεργασία με το πρώην Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών προκειμένου να αξιοποιηθούν σύγχρονα χρηματοοικονομικά εργαλεία για τη μείωση του χρέους.
- **Την αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας του οργανισμού** με τη χρήση σύγχρονων μεθόδων, σε συνεργασία με το πρώην ΥΠΕΧΩΔΕ
- **Τον εξορθολογισμό της τιμής του εισιτηρίου** όπου ανακοινώσαμε τη σταδιακή αύξηση των εισιτηρίων σε τρεις δόσεις εκ των οποίων υλοποιήθηκε η πρώτη αύξηση.
- **Την εκλογίκευση και καλύτερη διαχείριση των δρομολογίων** παρουσιάζοντας συγκεκριμένο σχέδιο διαχείρισης.
- **Την αξιοποίηση των ΣΔΙΤ και της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων** για την ολοκλήρωση των μεγάλων σιδηροδρομικών έργων (ΠΑΘΕ, Προαστιακός Αθήνας, Προαστιακός Θεσσαλονίκης, Δυτικός Άξονας) καθώς και έργων συνδυασμένων μεταφορών.

- Τη θέσπιση κριτηρίων και ελεγχόμενη πολιτική εκπνώσεων στον τομέα της εμπορευματικής πολιτικής παρουσιάζοντας συγκεκριμένες προτάσεις.
- Την υιοθέτηση σύγχρονων και καινοτόμων μέτρων εμπορικής εκμετάλλευσης που θα καταστήσουν το σιδηρόδρομο ελκυστικότερο στην προσέλκυση πελατών.
- Την αντιμετώπιση του θέματος των κρατικών εισφορών όπου ανακοινώσαμε συγκεκριμένα μέτρα σύμφωνα με τους κανονισμούς της Ε.Ε.
- Την αντιμετώπιση του πλεονάζοντος προσωπικού και των άμεσων αναγκών σε διευθυντικά στελέχη και εξειδικευμένο προσωπικό όπου συνεκτιμώντας τα τότε οικονομικά δεδομένα, παρουσιάσαμε το πρόγραμμα μισθωτής εφεδρείας το οποίο θέσαμε σε διαβούλευση με τους εργαζόμενους και την Ε.Ε.

Έχουμε την πεποίθηση, ότι η κατεύθυνση λύσης του προβλήματος που δρομολογήσαμε είναι απόλυτα σωστή, σύμφωνη με το κοινοτικό δίκαιο και κυρίως είναι σύμφωνη με την απαίτηση των Ελλήνων πολιτών για άμεση εξυγίανση του ΟΣΕ.

Δυστυχώς η προσπάθειά μας αυτή δεν ολοκληρώθηκε λόγω των εκλογών του Οκτωβρίου.

Αμέσως μετά την ανάληψη της εξουσίας, η κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ αποφάσισε να ακυρώσει το Σχέδιο Ανασυγκρότησης, χωρίς ωστόσο να παρουσιάσει καμιά εναλλακτική λύση εξυγίανσης του ΟΣΕ.

Παρά το γεγονός ότι και η ίδια η κυβέρνηση αναγνωρίζει ότι η εξυγίανση του ΟΣΕ είναι μονόδρομος, εντούτοις συνεχίζει μέχρι σήμερα να επιδεικνύει αδικαιολόγητη αδράνεια και στασιμότητα. Αυτή η επιλογή της έχει ως συνέπεια το ήδη τεράστιο χρέος του ΟΣΕ να διευρύνεται μέρα με τη μέρα και να εκτιμάται ότι θα πλησιάσει το 2011 τουλάχιστον το 5% του ΑΕΠ.

Παράλληλα, η κυβέρνηση "εξαντλείται" σε αποσπασματικές και αντιφατικές δηλώσεις της πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθώς και σε διαρροές μέσω του Τύπου για τις προθέσεις της. Κύριο χαρακτηριστικό αυτών είναι, ότι το "αναμενόμενο" σχέδιο της κυβέρνησης διαπνέεται στους βασικούς του άξονες, από τη φιλοσοφία του σχεδίου που είχε ήδη καταρτίσει και παρουσιάσει η κυβέρνηση της ΝΔ.

Προς τούτο, πρέπει να επικεντρωθεί κανείς στις πρόσφατες παλινωδίες του Υπουργού Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων κ. Ρέππα σχετικά με το τι έλεγε για το πρόγραμμα εξυγίανσης που είχε καταθέσει η ΝΔ, το οποίο ακύρωσε επισήμως και που στην πραγματικότητα θα το υιοθετήσει τώρα. Π.χ.: Ενώ κατέκρινε την απόσχιση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ από τον ΟΣΕ και είχε ανακοινώσει ότι θα την πάρει πίσω, τώρα όχι μόνο την επιβεβαιώνει, αλλά λέει ότι ψάχνει επενδυτή. Τέλος, παρά τις προεκλογικές ανακοινώσεις της προτίθεται να προβεί σε περικοπές δρομολογίων και στην αύξηση της τιμής των κομίστρων.

Επιπλέον, η εξάμηνη καθυστέρηση στον ορισμό των νέων Δ.Σ. των φορέων του Ομίλου ΟΣΕ δημιούργησε σημαντικές δυσχέρειες στην απρόσκοπτη λειτουργία του Οργανισμού και στην υλοποίηση του επενδυτικού του προγράμματος. Παράλληλα οι μέχρι σήμερα επιδόσεις της κυβέρνησης στην απορρόφηση των κοινοτικών πόρων είναι απογοητευτική καθώς οκτώ μήνες μετά την ανάληψη της ηγεσίας του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (πρώην Μεταφορών και Επικοινωνιών) ο ρυθμός απορρόφησης του ΕΣΠΑ 2007-2013 για τα σιδηροδρομικά έργα σύμφωνα με τα πρόσφατα στοιχεία του ΟΠΣ που είναι δημοσιευμένα στο διαδίκτυο, είναι απολύτως μηδενική, παρά τις επικρίσεις για καθυστερήσεις που είχε δεχθεί η κυβέρνηση της ΝΔ, που είχε επικεντρώσει τις προσπάθειές της στη μη απώλεια πόρων από το Γ' ΚΠΣ το οποίο και επιτεύχθηκε.

Με δεδομένο ότι :

α) απαιτείται αποφασιστικότητα και κυρίως ισχυρή πολιτική βούληση συνοδευόμενη από τη λήψη θαρραλέων μέτρων για την ανασυγκρότηση και εξυγίανση του ΟΣΕ και την ανάπτυξη του σιδηρόδρομου στην Ελλάδα, στη βάση του σχεδίου που είχε παρουσιάσει η ΝΔ, και

β) κάθε μέρα καθυστέρησης διευρύνει το έλλειμμα του Οργανισμού και φορτώνει τις πλάτες του Ελλήνων πολιτών με επιπλέον φορολογικά βάρη που δεν αντέχουν να πληρώσουν καθώς ήδη καλούνται να πληρώσουν τα πρόσφατα και κοινωνικά άδικα μέτρα της κυβέρνησης.

ΕΠΕΡΩΤΑΤΑΙ Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

1. Συμφωνεί με τις βασικές αρχές του στρατηγικού σχεδίου ανασυγκρότησης του ΟΣΕ που είχε παρουσιάσει η κυβέρνηση της ΝΔ; Τι νέο έχει να συνεισφέρει; Γιατί η κυβέρνηση προχώρησε στην αναστολή όλων των ενεργειών για το διοικητικό μετασχηματισμό του Ομίλου του ΟΣΕ σε τρεις εταιρίες, ο οποίος είχε προχωρήσει σε σημαντικό βαθμό; Υπάρχει διαφοροποίηση σε σχέση με το σχέδιο της ΝΔ;
2. Πώς προτίθεται να αντιμετωπίσει η κυβέρνηση τα χρόνια προβλήματα του ΟΣΕ που αφορούν στην οργάνωση του Ομίλου, το υψηλό χρέος και τα συνεχώς διευρυμένα ελλείμματα; Προτίθεται η κυβέρνηση να προχωρήσει σε επανασχεδιασμό προτεραιοτήτων ως προς το επενδυτικό πρόγραμμα του ΟΣΕ; Αν ναι πιο είναι το νέο πρόγραμμα, τα νέα χρονοδιαγράμματα και ο τρόπος χρηματοδότησης των έργων;
3. Γιατί οκτώ μήνες από την ανάληψη της διακυβέρνησης της χώρας ο ρυθμός απορρόφησης των κοινοτικών κονδυλίων για τα έργα του σιδηρόδρομου π.χ ΠΑΘΕ είναι σχεδόν μηδενικός; Ποια είναι η πρόοδος των μέχρι σήμερα έργων (ποσοστό υλοποίησης πληρωμές, χρηματοδότηση, εκτιμώμενο χρονοδιάγραμμα κ.λπ.); Ποιος είναι ο σχεδιασμός και τα χρονοδιαγράμματα για την υλοποίηση των έργων και ποια θα είναι επίσης η συμμετοχή του Δημοσίου στο επενδυτικό πρόγραμμα του ΟΣΕ ;
4. Ποιες είναι οι μέχρι σήμερα επαφές της κυβέρνησης για την προσέλκυση στρατηγικών επενδυτών που σύμφωνα με δηλώσεις κυβερνητικών παραγόντων προτίθενται ενδεχομένως να εισέλθουν στο μετοχικό κεφάλαιο της ΤΡΑΙΝΟΣΕ; Ποιο είναι το ποσοστό που προτίθεται να παραχωρήσει η κυβέρνηση, σε περίπτωση εξεύρεσης στρατηγικού επενδυτή τι θα ισχύσει σε σχέση με την επισκευή, συντήρηση, ανακαίνιση, επέκταση και εκσυγχρονισμό της σιδηροδρομικής γραμμής από τους ιδιώτες και σε σχέση με την τιμολογιακή πολιτική; Θα υπάρχει αποζημίωση στους ιδιώτες από το 2011 για ΥΓΟΣ όπως στις αεροπορικές μεταφορές;
5. Ποια είναι ειδικότερα η πολιτική της κυβέρνησης σε σχέση με τις σιδηροδρομικές προαστιακές μεταφορές Αθηνών και Θεσσαλονίκης καθώς και με τις εμπορευματικές μεταφορές οι οποίες όπως εκτιμάται μπορούν να δώσουν πρόσθετα έσοδα στον Οργανισμό ;
6. Ποιο είναι τελικά το σχέδιο της κυβέρνησης για την εξυγίανση του ΟΣΕ; Πότε θα ανακοινωθεί επίσημα και πότε θα κατατεθεί προς συζήτηση και ψήφιση στη Βουλή; Ποιες είναι ειδικότερα οι προθέσεις της κυβέρνησης σε σχέση με τους εργαζομένους;

Ποιο σχέδιο παρουσίασε στην COSCO ο Υπουργός ενώ δεν έχει ακόμα τίποτα
ανακοινώσει στη Βουλή, στους εργαζόμενους και στην κυβέρνηση ;

Αθήνα, 28 Μαΐου 2010

Οι Επερωτώντες Βουλευτές

- | | |
|------------------------------------|-----------------------------|
| 1.ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ ΣΤΑΥΡΟΣ | 14. ΜΟΥΣΟΥΡΟΥΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΤΙΝΟΣ |
| 2.ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗΣ ΕΥΡΙΠΙΔΗΣ | 15.ΚΑΣΑΠΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ |
| 3.ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ | 16. ΚΟΥΚΟΥΔΗΜΟΣ ΚΩΝ/ΝΤΙΝΟΣ |
| 4.ΣΤΑΙΚΟΥΡΑΣ ΧΡΗΣΤΟΣ | 17.ΛΕΟΝΤΑΡΙΔΗΣ ΘΕΟΦΙΛΟΣ |
| 5.ΧΑΛΚΙΔΗΣ ΜΙΧΑΛΗΣ | 18.ΚΑΡΥΠΙΔΗΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ |
| 6.ΝΕΡΑΝΤΖΗΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ | 19.ΚΟΛΛΙΑ- ΤΣΑΡΟΥΧΑ ΜΑΡΙΑ |
| 7.ΜΠΕΚΙΡΗΣ ΜΙΧΑΛΗΣ | 20.ΤΖΙΚΑΛΑΓΙΑΣ ΖΗΣΗΣ |
| 8.ΔΕΝΔΙΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | 21.ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΔΗΣ ΣΑΒΒΑΣ |
| 9.ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ | 22.ΒΑΓΙΩΝΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ |
| 10.ΝΑΚΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ | 23.ΑΝΤΩΝΑΡΟΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ |
| 11.ΛΕΓΚΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | 24.ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ |
| 12.ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗ ΟΛΓΑ | 25.ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ ΜΙΧΑΛΗΣ |
| 13.ΑΥΓΕΡΙΝΟΠΟΥΛΟΥ ΔΙΟΝΥΣΙΑ-ΘΕΟΔΩΡΑ | |