



Νίκος Νικολόπουλος <ninikolopoulos@gmail.com>

Παρέμβαση Δικτύου ΕΠΙΒΑΤΗΣ στο νομοσχέδιο για την εξυγίανση του ΟΣΕ

1 μήνυμα

Nassos Kokkinos <nassoskok@gmail.com>

12 Οκτωβρίου 2010 11:40 π.μ.

Προς: info@vpapandreou.gr, kouselas@kouselas.gr, afropapathanasi@yahoo.gr, papathanasi@parliament.gr, xristos@aidonis.gr, alevras@parliament.gr, amoiridis@hotmail.com, androulakis@mimis.gr, a.antoniou@parliament.gr, gitonas@parliament.gr, geranidi@athserv.otenet.gr, diamantidis@parliament.gr, ikaranikas@parliament.gr, koutmeridis@parliament.gr, j.koutsoukos@parliament.gr, lintzdim@otenet.gr, ch.magoufis@parliament.gr, makrypidis@makrypidis.gr, smargelis@parliament.gr, mpenteniotis@parliament.gr, othonas@parliament.gr, v.papachristos@parliament.gr, papoutsi@otenet.gr, kspiliopoulos@parliament.gr, e.stratakis@parliament.gr, togias@parliament.gr, e.tsouri@parliament.gr, info@floridis.gr, vroutsis@ivroutsis.gr, aldermen@otenet.gr, info@karaoglou.gr, m.kefalyannis@parliament.gr, legas@parliament.gr, info@papathanassiou.gr, msalmas@otenet.gr, cstaik@parliament.gr, mtzimas@parliament.gr, i.tragakis@gmail.com, halkidis@parliament.gr, Neoemprios@parliament.gr, tjekis@parliament.gr, k.aivaliotis@parliament.gr, ipolatidis@gmail.com, lafazanis@syn.gr, dpapadimoulis@parliament.gr

Τρίτη 12-10-2010

Προς την Πρόεδρο και τα μέλη
της Διαρκούς Επιτροπής Οικονομικών Υποθέσεων της Βουλής

Αγαπητή κυρία Πρόεδρε, κ.κ. Βουλευτές,

Εν όψει της συζήτησης του νομοσχεδίου, που αφορά στην εξυγίανση του ΟΣΕ, την προσεχή Τετάρτη 13-10-10, το Δίκτυο Ε.Π.Ι.Β.Α.Τ.Η.Σ., φορέας υπεράσπισης των δικαιωμάτων των επιβατών και της συγκοινωνίας, επιθυμεί να κληθεί να καταθέσει και προφορικά τις απόψεις του, τις οποίες για ενημέρωσή σας καταθέτει συνημμένα με την παρούσα επιστολή.

Περισσότερες πληροφορίες για τους σκοπούς και τις δράσεις της οργάνωσης μας μπορείτε να βρείτε στην ιστοσελίδα μας www.epivatis.gr. Το δίκτυο μας είναι πλήρες μέλος της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας Επιβατών (European Passenger Federation) www.epf.eu, δεν επιχορηγείται από κανέναν δημόσιο ή κοινοτικό φορέα και δεν έχει καμία κομματική ταυτότητα ή εξάρτηση. Αριθμεί περί τα 500 μέλη-υποστηρικτές και έχει ενεργούς συνεργάτες στην Θεσσαλονίκη τον Βόλο και την Πάτρα.

Έδρα του είναι το κτήριο της Ευωνύμου Οικολογικής Βιβλιοθήκης επί της οδού Αγ. Ασωμάτων 9.
www.evonymos.org

Για το εν λόγω θέμα συνεργάζεται με τους Συλλόγους Φίλων του Σιδηροδρόμου Αθήνας, Αρκαδίας, Μεσσηνίας και Τρικάλων, στα πλαίσια της πρωτοβουλίας «Ελληνικά Τραίνα SOS».

Με τιμή,

Αθανάσιος Γ. Κόκκινος

Πολιτικός Μηχανικός - Συγκοινωνιολόγος ENPC

Πρόεδρος του Δικτύου Ε.Π.Ι.Β.Α.ΤΗ.Σ.

Αγ. Ασωμάτων 9, Θησείο, 105 53 Αθήνα

nassoskok@gmail.com

+30 6974300002

--
Nassos G. Kokkinos



ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΤΡΑΙΝΑ - SOS.doc

733K



**ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΤΡΑΙΝΑ – SOS: ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ
ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ**

**Δίκτυο Ε.Π.Ι.Β.Α.Τ.Η.Σ. - ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ (έδρα Αθήνα) –
ΣΥΛΛΟΓΟΙ ΦΙΛΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ, ΤΡΙΚΑΛΩΝ ΚΑΙ ΑΡΚΑΔΙΑΣ**

**ΝΑΙ ΣΤΗΝ ΕΞΥΓΙΑΝΣΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ
ΟΧΙ ΣΤΗΝ ΣΥΡΡΙΚΝΩΣΗ ΚΑΙ ΤΟΝ ΑΚΡΩΤΗΡΙΑΣΜΟ**

Το νομοσχέδιο που κατέθεσε η κυβέρνηση για την εξυγίανση των ελληνικών σιδηροδρόμων και οι κυοφορούμενες αποφάσεις ως προς την προοπτική του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου, σε μεγάλο βαθμό και παρά τις βαρύγδουπες διατυπώσεις για εξυγίανση και ανάπτυξη, κινδυνεύει να αποτελέσουν την ταφόπλακα για την ύπαρξη και λειτουργία του, όπως και σε όση έκταση το γνωρίζουμε σήμερα. Με πρόσχημα τα ελλείματα (που σε μεγάλο βαθμό αφορούν το Δημόσιο Χρέος), δρομολογείται μια πρωτοφανής συρρίκνωση του σιδηροδρομικού δικτύου, που κινδυνεύει όχι μόνο να εξαφανίσει από προσώπου γης το μεγαλύτερο μέρος του, αλλά υπονομεύει σε μεγάλο βαθμό και την προοπτική του.

Οι κινήσεις και Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις που συγκροτήσαν την Πρωτοβουλία για την Διατήρηση και Ανάπτυξη των Ελληνικών Σιδηροδρόμων με τον διακριτικό τίτλο ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΤΡΑΙΝΑ – SOS, πιστεύουν ότι ήρθε η ώρα των πολιτών, των επιβατών και πελατών του σιδηροδρόμου, καθώς και των τοπικών κοινωνιών, να αποφανθούν για την ύπαρξη και προοπτική του στη χώρα μας. Αρκετά μίλησαν ως τώρα οι παράγοντες που είναι συνυπεύθυνοι για το ότι φτάσαμε ως εδώ (πολιτικοί, νομενκλατούρα, συνδικαλιστές, εργολάβοι, κλπ)

Εκπροσωπώντας όλους αυτούς που δεν έχουν φωνή, αλλά αποτελούν τον καθημερινό εν δυνάμει χρήστη του ελληνικού σιδηροδρομικού συστήματος, άμεσα ή έμμεσα, θεωρούμε ότι ιδιαίτερα σε καιρούς κρίσης, ο σιδηρόδρομος δεν αποτελεί μόνο το ασφαλέστερο και φιλικότερο προς το περιβάλλον μεταφορικό μέσο, αλλά και πολύτιμη διέξοδο απέναντι στα ακριβά καύσιμα, τα υψηλά διόδια και τα μειωμένα εισοδήματα. Η εθνική σιδηροδρομική υποδομή αποτελεί πολύτιμο οικολογικό – συγκοινωνιακό πόρο, αντίδοτο στους υποκείμενους σε κυκλοφοριακή συμφόρηση αυτοκινητοδρόμους.

Τα ελλείματα του ΟΣΕ είναι πρώτα πολιτικά και έπειτα οικονομικά. Δισεκατομμύρια δημόσιου χρέους έχουν μεταμφιεστεί σε χρέος του ΟΣΕ, μέσα από πολιτικές που σχεδιάστηκαν για να ευνοήσουν το αυτοκίνητο. Εννοείται ότι στηρίζουμε εκείνες τις προτάσεις που εγγυώνται την αναδιοργάνωση, τον εξορθολογισμό λειτουργίας και την εξυγίανση του ΟΣΕ, απορρίπτοντας όμως τον ακρωτηριασμό του δικτύου, που θα δημιουργήσει ένα επικίνδυνο μονοπώλιο των οδικών μεταφορών. Ο σιδηρόδρομος, που καταναλώνει πολύ λιγότερα καύσιμα από το αυτοκίνητο, ρυπαίνει από λιγότερο ως καθόλου και εξυπηρετεί την κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση, την κοινωνική και περιφερειακή ανάπτυξη, χρειάζεται οπωσδήποτε μια ευκαιρία να αναβαθμιστεί και να γίνει κορμός των χερσαίων μεταφορών.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ: ΜΥΘΟΙ, ΠΛΑΗ ΚΑΙ ΑΛΗΘΕΙΑ

Ο ελληνικός σιδηρόδρομος τα τελευταία τρία χρόνια βρίσκεται διαρκώς στο προσκήνιο της ενημέρωσης με σειρά άρθρων, δημοσιευμάτων και αναλύσεων, που άλλες λένε αλήθειες (δυστυχώς λίγες), άλλες τον στοχοποιούν, αρκετές δε τον συκοφαντούν, με σκοπό ελλείψει ενός οργανωμένου σχεδίου της «επόμενης μέρας», μεγάλο μέρος της χώρας να κινδυνεύει να «χάσει το τρένο» ολοκληρωτικά. Εκείνοι που τον κατηγορούν (κυβερνητικά στελέχη, παράγοντες της Πολιτείας και διάφοροι πρόθυμοι αναμεταδότες διασποράς παραπλανητικών στοιχείων και επιχειρημάτων που επηρεάζονται από ανταγωνιστικά προς τον σιδηρόδρομο συμφέροντα), θυμίζουν την συμπεριφορά ενός βιαστή που κατηγορεί το θύμα του για ότι έχει συμβεί. Με πρόσχημα τα δήθεν (όπως θα καταδείξουμε) τεράστια ελλείματα, επιχειρείται μια καλοσχεδιασμένη παραπλάνηση και ζύμωση της κοινής γνώμης, με σκοπό να προετοιμάσει το έδαφος όχι για την πραγματική εξυγίανση, αλλά για την συρρίκνωση και τον ακρωτηριασμό του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου.

Πλειστάκις σε άρθρα ή εκπομπές γίνονται αναφορές απαξιωτικές για το σιδηρόδρομο με ρήσεις του τύπου «είναι απλό: να μείνει ανοιχτό μόνο το Πειραιάς-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Δύο αντένες για σύνορα-άντε κάνα τραίνο για Κων/πολη αραιά και πού για εθνικούς λόγους», «Να κλείσει η Πελοπόννησος και τα άλλα περιφερειακά δίκτυα-μένουν ανοιχτά για τα ψηφαλάκια» και άλλα πολλά, πασπαλισμένα με τη γνώριμη απλουστευτική και δημαγωγική γαρνιτούρα των «τριών εκατομμυρίων την ημέρα».

Όλα αυτά βασίζονται σε:

- Σε μία λανθασμένη αντίληψη του τι ακριβώς σημαίνει «κερδοφορία σιδηροδρόμων»
- Σε μία εσφαλμένη αντίληψη του ρόλου του σιδηροδρόμου στις μεταφορές
- Σε άγνοια του πώς λειτουργούν οι σιδηρόδρομοι στην Ευρώπη
- Σε μία σειρά από μύθους που καλλιεργήθηκαν γύρω από τον ελληνικό σιδηρόδρομο και τα ελλείμματά του, που ως γνωστόν κατά 85% είναι κρυμμένο δημόσιο χρέος, αφού οφείλονται στην επί σειράν ετών μη καταβολή από το ελληνικό δημόσιο της θεσμοθετημένης οικονομικής συμβολής του στα έξοδα συντήρησης και εκσυγχρονισμού της σιδηροδρομικής υποδομής και παροχής «ζημιογόνων» αλλά κοινωνικά χρήσιμων υπηρεσιών και τιμολογιακών εκπτώσεων, και του εξαναγκασμού του ΟΣΕ σε επαχθή δανεισμό για την κάλυψη των ανωτέρω, με υψηλότατα τοκοχρεωλύσια (ακόμα και για την κάλυψη της εθνικής συμμετοχής στα συγχρηματοδοτούμενα από την ΕΕ έργα). Αυτή ήταν μια πολιτική δύο μέτρων και δύο σταθμών σε βάρος του σιδηροδρόμου, αφού στα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς (πλην των αστικών συγκοινωνιών), το ελληνικό κράτος έπραττε και πράττει το ακριβώς αντίθετο, συμβάλλοντας έτσι σε ένα αθέμιτο ανταγωνισμό σε βάρος του σιδηροδρόμου.
- Θα πρέπει να επισημάνουμε ότι η αποδοτικότητα των επενδύσεων και της λειτουργίας στην περίπτωση όλων των μέσων μεταφοράς και κατ'εξοχήν του σιδηροδρόμου, θα πρέπει να εκτιμώνται σε επίπεδο Εθνικής Οικονομίας και όχι σε επίπεδο μονάχα του ισολογισμού της επιχείρησης, τόσο για την απόσβεση της επένδυσης, όσο και για το οικονομικό αποτέλεσμα της εκμετάλλευσής. Η οικονομική υπεροχή του σιδηροδρόμου έναντι των άμεσων ανταγωνιστών του στον τομέα του εξωτερικού κόστους της μεταφοράς που ποσοτικοποιεί τις επιπτώσεις από την ρύπανση και τα ατυχήματα, του κόστους συμφόρησης και της κατανάλωσης καυσίμων, τον καθιστά 4 φορές πιο φτηνό για ισοδύναμο μεταφορικό έργο από πλευράς Εθνικής Οικονομίας. Αυτό δεν μπορεί να μη ληφθεί υπόψη όταν λαμβάνονται αποφάσεις για την επιδότηση λειτουργίας των «ζημιογόνων υπηρεσιών» των διαφόρων μέσων και να μην αποτελεί στοιχείο επιλεξιμότητας για την επιδότηση «αγόνων σιδηροδρομικών δρομολογίων» με χαρακτήρα «δημόσιας υπηρεσίας».

Ας δούμε τι συμβαίνει στην Ευρώπη¹:

1. Μεγέθη δικτύου και απασχόληση

Στην Ευρώπη σήμερα αντιστοιχούν κατά μέσο όρο περίπου 440 km σιδηροδρόμου ανά 1 εκατομμύριο πληθυσμού ή 46 km ανά 1000 km² έκτασης. Σε αυτούς τους σιδηροδρόμους απασχολούνται περίπου 5,11 υπάλληλοι ανά χιλιόμετρο γραμμής. Αν μεταφερθούν αυτοί οι μέσοι όροι στην ελληνική περίπτωση τότε η Ελλάδα έπρεπε να έχει περίπου 4500-5000 km δικτύου ενώ στο υφιστάμενο δίκτυο των 2500 km έπρεπε να απασχολούνται περί τους 12000 υπάλληλοι. Με βάση τα παραπάνω, το ελληνικό δίκτυο δεν μπορεί σε καμιά περίπτωση να χαρακτηριστεί από "υπερβολικό μέγεθος" ώστε να «σηκώνει» περικοπή ούτε να χαρακτηριστεί "υπερστελεχωμένο" ώστε να περιορίσει, όπως λέγεται, τους υπαλλήλους του σε περίπου 3000!

2. Είναι όλοι αυτοί οι σιδηρόδρομοι κερδοφόροι;

Άλλοι ναι, άλλοι όχι. Οι κεντροευρωπαϊκές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις εκμετάλλευσης γενικά εμφανίζουν στις εκθέσεις πεπραγμένων τους κέρδη, μερικοί από τους παραχωρησιούχους εκμετάλλευσης του βρετανικού δικτύου επίσης, όμως ταυτόχρονα κάποιοι άλλοι παραχωρησιούχοι εμφανίζουν απώλειες ενώ ο γαλλικός σιδηρόδρομος εμφανίζει, ιδίως στον εμπορευματικό τομέα, συστηματικά ζημιές-είναι διαβόητος για αυτό. Άλλες εταιρείες εμφανίζουν σκαμπανεβάσματα, αντίστοιχα με τους κύκλους που εμφανίζει η οικονομία στην οποία κινούνται. Οι εταιρείες υποδομής εν γένει εμφανίζουν πρακτικώς ζημιές. Το ζήτημα της κερδοφορίας θα αναλυθεί περαιτέρω στα παρακάτω.

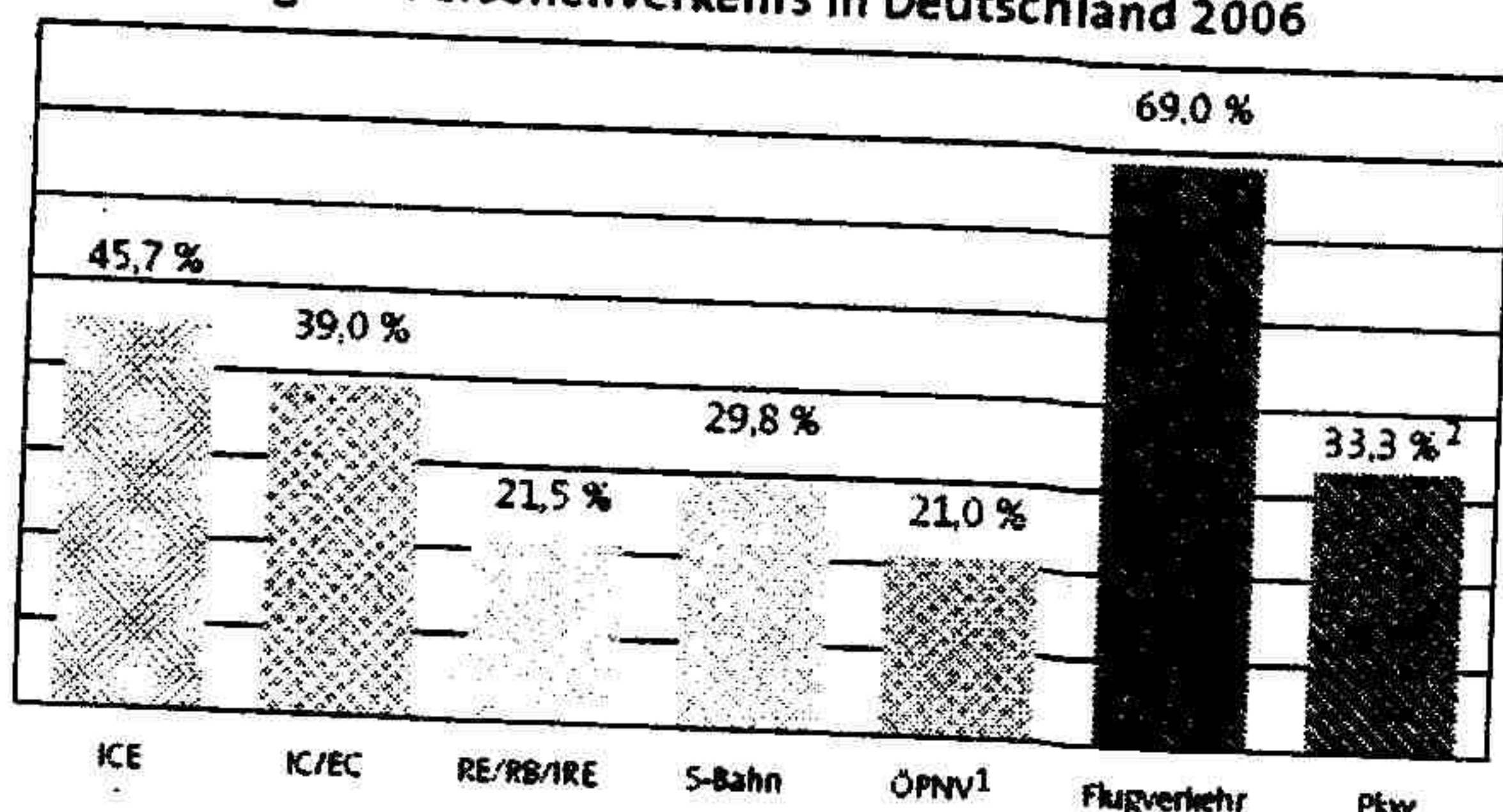
3. «Σίγουρα βέβαια δεν έχουν δίκτυα σαν της Πελοποννήσου»

Όλα τα ευρωπαϊκά κράτη περιλαμβάνουν και διατηρούν αυτό που έχει καθιερωθεί να λέγεται «περιφερειακές» (regional) ή «επαρχιακές» (rural) γραμμές. Σε αυτές περιλαμβάνονται γραμμές αντίστοιχες της Πελοποννήσου (μεγάλες περιφέρειες με σημαντικά περιφερειακά κέντρα-regional) αλλά και γραμμές που η σημασία τους συγκρινόμενη με αυτή π.χ. της Πελοποννήσου είναι σαφώς υποδεέστερη (π.χ. σύνδεση πόλης της τάξης των 5000 κατοίκων με τα χωριά της-rural). Φυσικά στις χώρες αυτές το παράλληλο οδικό δίκτυο είναι ανεπτυγμένο και ο δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ είναι πολύ υψηλός.

4. «Φυσικά τα τραίνα τους είναι γεμάτα, σίγουρα πάνω από πληρότητα 50%»

Αξίζει για την παρατήρηση αυτή, να διαβάσει κανείς την ετήσια έκθεση (Zahlen & Fakten 2010) της Ένωσης Σιδηροδρομικής Βιομηχανίας της Γερμανίας (Verband der Bahnindustrie in Deutschland)...

Auslastung des Personenverkehrs in Deutschland 2006



Quelle: IFEU 2008, VDB 2008

¹ U-Bahn, Straßenbahn, Bus

² geschätzter Auslastungsgrad von 1,5 Personen in Prozent umgerechnet

ICE: Υπερταχείες υψηλ. ανέσεων και ταχυτήτων
IC/EC: Συμβατικά τραίνα ποιότητας
RE/RB/IRE: Τοπικά περιφερειακά τραίνα
S-Bahn: Αστικά-προαστιακά τραίνα
ÖPNV: Δημόσιες αστικές μεταφορές (μετρό, τραμ, λεωφορεία)
Flugverkehr: Αεροπορία
Pkw: ΙΧΕ

Τι δηλοί το σχήμα; Οι ναυαρχίδες των γερμανικών σιδηροδρόμων εμφανίζουν πληρότητα 46%, οι τοπικές γραμμές μόλις 22%. Αν στη Γερμανία εφαρμοστεί το κριτήριο που ακούστηκε / διοχετεύτηκε στον ελληνικό τύπο «μόνο όποιο τραίνο έχει πληρότητα άνω του 50% επιβιώνει» τότε το σύνολο του γερμανικού δικτύου θα πρέπει να κλείσει, αύριο κιόλας!!

¹ Τα στοιχεία για την πυκνότητα του δικτύου, τους εργαζόμενους και τον αριθμό τραίνων ανά γραμμή προέρχονται από ανάλυση των UIC Statistics 2007 –UIC=Union International des Chemins de Fer

5. Ιδιωτικοποίηση

Το ζήτημα της ιδιοκτησίας είναι ένα «καυτό» θέμα συζήτησης στην Ευρώπη. Αντιμετωπίζεται με δυσπιστία όχι για λόγους «αριστερισμού» αλλά γιατί τα παραδείγματα ιδιωτικοποιήσεων εμφανίζουν προβλήματα. Υπάρχουν βέβαια δύο χώρες με πετυχημένους ιδιωτικούς σιδηροδρόμους αλλά με τις ιδιομορφίες τους (ΗΠΑ με τις τεράστιες συμπαγείς χερσαίες αποστάσεις που ευνοούν τους εμπορευματικούς σιδηροδρόμους, Ιαπωνία με τις απίστευτες πληθυσμιακές πυκνότητες που ευνοούν τους επιβατικούς σιδηροδρόμους –τα 2/3 είναι μάλιστα μετρικοί-σαν της Πελοποννήσου!– αλλά και τις τεράστιες προσόδους από το Real Estate). Στην Ευρώπη το Βρετανικό παράδειγμα εμφάνισε τρομερά προβλήματα ασφάλειας –κύλησε αίμα!– στο ξεκίνημα τα ο-ρήγησής τους. Με άλλα λόγια οι σιδηρόδρομοι στην Αγγλία απορροφούν και κοστίζουν στον Άγγλο φορολογούμενο σαν ιδιωτικοποιημένοι πλέον τέσσερις φορές παραπάνω επιχορηγήσεις σε σύγκριση με την προ ιδιωτικοποίησης τους εποχή. Οι γερμανικοί σιδηρόδρομοι κινούνται ίσως στην πιο ανοικτή σιδηροδρομική αγορά της Ευρώπης, ξεκίνησαν την διαδικασία ιδιωτικοποίησης παρακινούμενοι και από τις εμμονές του Δ'ντος Συμβούλου τους, σταμάτησαν λόγω κρίσης χρηματιστηρίων, ενώ φάνηκε ότι υπήρξε μεθόδευση φτιασιδώματος (όχι δημιουργική λογιστική πάντως) των ισολογισμών και πολιτική που προέταξε το βραχυπρόθεσμο έναντι του μακροπρόθεσμου με αποτέλεσμα τη σταδιακή χειροτέρευση των υπηρεσιών και με αποκορύφωμα το φιάσκο του προαστιακού του Βερολίνου. Παράλληλα ανθούν στη Γερμανία περίπου 250 επιχειρήσεις ιδιωτικές ή αυτοδιοικητικές.

6. «Φυσικά βέβαια δε χάνουν €2-3 εκ. τη μέρα»

Το σύνθημα αυτό που λάνσαρε ο κ. Χατζηδάκης επί της καταστροφικής υπουργίας του μαζί με το «ο ΟΣΕ είναι η πιο ζημιογόνος επιχείρηση της Ευρώπης» από τον ακόμα πιο καταστροφικό κ. Στυλιανίδη, είναι αυτό που στην επαρχία ονομάζουμε "misleading".

Για να δούμε τι συμβαίνει στην Εσπερία:

Τομέας	Ελλάδα	Ευρώπη
Χρηματοδότηση νέων έργων	Δανεισμός του ΟΣΕ (κυρίως)- Καταγράφεται στο έλλειμμα	Επιχορήγηση του κράτους (κυρίως) Καταγράφεται στα έσοδα
Εκμετάλλευση περιφερειακών / προαστιακών/ τοπικών γραμμών	Δανεισμός ΤΡΑΙΝΟΣΕ/ΟΣΕ Καταγράφεται στο έλλειμμα	Επιχορήγηση του κράτους ή της αυτοδιοίκησης Καταγράφεται στα έσοδα
Εκμετάλλευση κυρίων αξόνων επιβατικού έργου	Δύσκολος ο διαχωρισμός από το υπόλοιπο επιβατικό έργο	Γενικά διαχωρισμένο business unit ή εταιρεία Καμία επιχορήγηση. Απαγορεύεται η σταυροειδής επιδότηση είτε από το εμπορευματικό είτε από τις επιχορηγήσεις του «περιφερειακού» έργου
Εκμετάλλευση εμπορικού έργου	Δύσκολος ο διαχωρισμός από το επιβατικό έργο	Γενικά διαχωρισμένο business unit ή εταιρεία Καμία επιχορήγηση

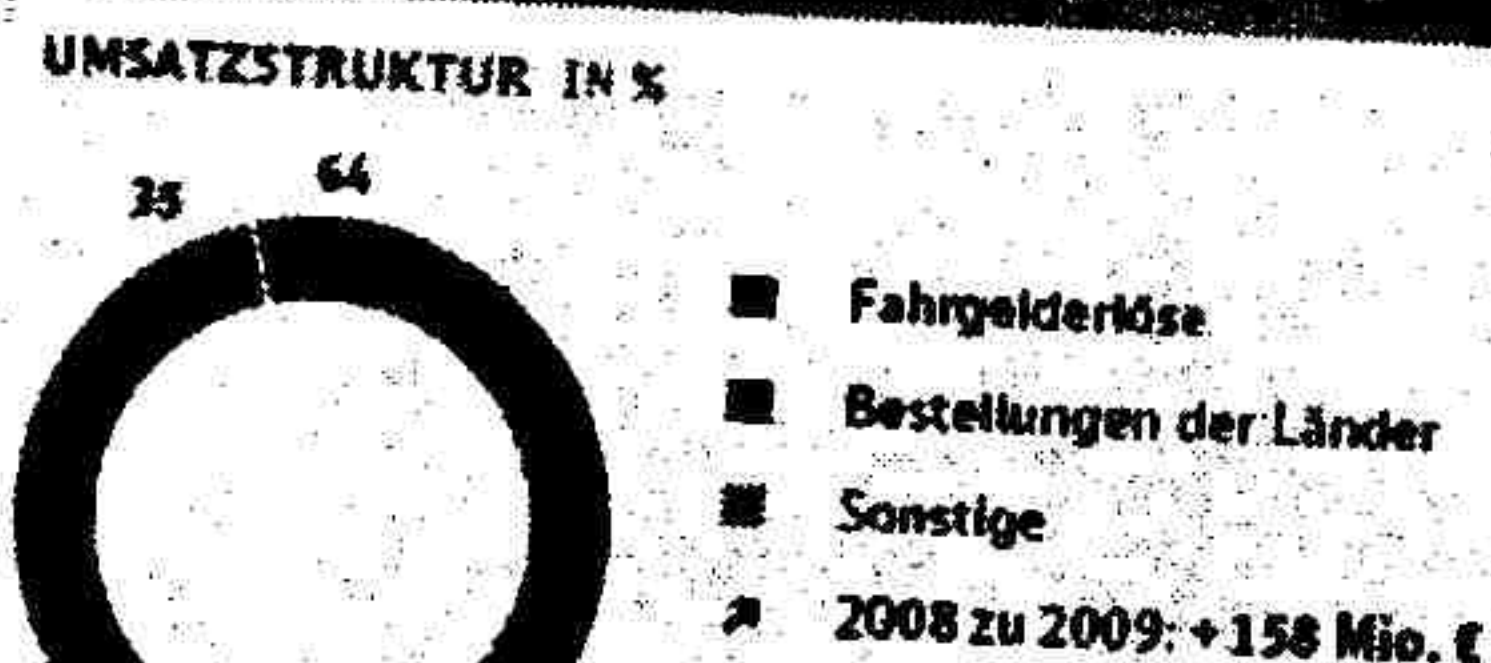
Στην Ευρώπη λοιπόν, στο πλαίσιο μίας υγιούς και κυρίως ισορροπημένης πολιτικής μεταφορών, οι εταιρείες λειτουργούν επιχορηγούμενες από το δημόσιο. Η επιχορήγηση είναι εύλογη αλλά με αυστηρούς όρους και κυρίως όχι «εν λευκώ». Είναι ουσιαστικά παραγγελία εκτέλεσης συγκεκριμένου μεταφορικού έργου (τραινοχιλιόμετρα²) με συγκεκριμένους όρους ποιότητας (καθυστερήσεις, ασφάλεια κλπ).

- Δείτε λοιπόν τα αποτελέσματα για το 2009 της εταιρείας DB Regio AG, θυγατρικής της Deutsche Bahn AG για την εκμετάλλευση των τοπικών γραμμών:

² Αν η απόσταση Αθήνα-Θεσ/νίκη είναι 500km τότε ένα τρέινο σε αυτή τη διαδρομή πραγματοποιεί 500 τρινοχιλιόμετρα

ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG (13) Umsatzerlöse

IN MIO. €	2009	2008
Fahrgeldeinnahmen	1.912	1.855
Bestellung der Länder	3.466	3.364
Sonstige Umsatzerlöse	40	41
Insgesamt	5.418	5.260



Η εταιρεία αυτή λοιπόν εμφανίζει στα έσοδά της:

- Περίπου €2 δισ. έσοδα εισιτηρίων,
- €3.5 δισ. έσοδα επιχορηγήσεων («Παραγγελίες των κρατιδίων» αναφέρει).
- Στον ισολογισμό δε εμφανίζεται με κέρδη €732εκ.

ERGEBNIS DER GEWÖHNLICHEN GESCHÄFTSTÄTIGKEIT IN MIO. €

2009	732
2008	922
2007	503

Η δε DB Regio «κερδίζει» τα συμβόλαια για τα περιφερειακά δίκτυα ανταγωνιζόμενη σκληρά με άλλες εταιρείες υπό την εποπτεία μίας πανίσχυρης ρυθμιστικής αρχής.
Ο ΟΣΕ λοιπόν κάθε χρόνο εγγράφει στα έξοδά του ό,τι για άλλους σιδηροδρόμους είναι έσοδα! Και φυσικά οι ανάγκες εξυπηρέτησης των παλαιών δανείων απορροφούν περίπου το 1/3 των ετήσιων δαπανών του με το άλλο 1/3 να αφορά τις δανειακές τρέχουσες ανάγκες του.

- Όπως γράφτηκε πρόσφατα και στο ένθετο «Δαίμων της Οικολογίας», στη Δανία, την πατρίδα του επικεφαλής της Τρόικας κ. Τομζεν. ο κρατικός σιδηρόδρομος (DSB) εμφανίζει κέρδη €46εκ (340 εκ. κορώνες). Σχεδόν ο μισός τζίρος του είναι η κρατική επιχορήγηση: €603εκ ή (4.5 δισ. κορώνες) είναι η ετήσια επιχορήγηση των σιδηροδρόμων της Δανίας, ποσό που ξεπερνά σε ύψος τα έσοδα της DSB από εισιτήρια. Σημειώνεται ότι η Δανία εμφανίζει συγκρισιμότητα με την Ελλάδα τόσο σε μήκος δικτύου όσο και σε πληθυσμιακά και γεωγραφικά δεδομένα.

Δεν θα κουράσουμε άλλο με παρόμοιες συγκρίσεις, θα αναφέρουμε απλά ότι η ίδια πολιτική ακολουθείται στο σύνολο των ευρωπαϊκών σιδηροδρόμων.

7. Θα ήταν ο ΟΣΕ κερδοφόρος υπό «ευρωπαϊκές» συνθήκες;

Ο ΟΣΕ δύσκολα θα ήταν εστία «αριστείας» στον Ελληνικό δημόσιο τομέα (όπως είναι ίσως η Cosmote) για μια σειρά από λόγους:

- Αντιμετωπίζει εχθρική πολιτική μεταφορών (αποκορύφωμα οι συμβάσεις παραχώρησης του κ. Σουφλιά και ο σχετικός νόμος, με βάση τον οποίο ο σιδηρόδρομος εξομοιούμενος με δίκτυα κοινής ωφέλειας – αποχετευτικά κλπ – υποχρεούται να μετεγκαθίσταται με δικά του έξοδα ή να διακόπτει προσωρινά τη λειτουργία του για να εγκατασταθούν τα εργοτάξια των οδικών παραχωρησιούχων σε κοινά επικαλυπτόμενα ή γειτνιάζοντα τμήματα. Έτσι τα έργα της νέας γραμμής Κιάτου-Πατρών σε πολλά σημεία έχουν σταματήσει για να εγκατασταθούν στον απαλλοτριωμένο και υπό κατασκευή διάδρομο της ΕΡΓΟΣΕ εργοτάξια της Ολυμπίας Οδού). Την ίδια στιγμή που ο σιδηρόδρομος κατηγορείτο περί του ελλείματος των 3 εκ. τη μέρα, για το πρόγραμμα οδικών έργων, το

ΥΠΕΧΩΔΕ ενέγραφε στον προϋπολογισμό €4.5εκ ημερησίως χωρίς σε αυτά να περιλαμβάνονται τα τοκοχρεωλύσια για παρελθόντα προγράμματα οδικών έργων.

- Εμφανίζει συστηματική απίσχναση λόγω κακής πολιτικής προσλήψεων (στεγνότητα από το 1985 και ύστερα) και απώλεια τεχνογνωσίας. Το ανεπαρκές ποσοτικά, κακά διατεταγμένο και γηρασμένο προσωπικό του, δουλεύει υπερωριακά και σε ρεπό για να καλύψει τις ανάγκες, ενώ βρίσκεται στην κορυφή της μισθολογικής πυραμίδας, συντελώντας έτσι στο αυξημένο κόστος μισθοδοσίας. Παράλληλα δεν είναι επαρκώς εξοικειωμένο με νέες τεχνολογίες, ενώ λόγω της ανασφάλειας που αισθάνεται για την τύχη του ΟΣΕ, στερείται οράματος και θετικής ψυχολογίας στις πλείστες των περιπτώσεων.
- Ταλανίζεται από φαινόμενα κομματισμού, συντεχνιακών εκτραχηλισμών και συνδιοίκησης από διάφορες συνδικαλιστικές «παράγκες»
- Η καθοδήγηση από το ΥΜΕ είναι συνήθως ανεργμίστη
- Φυσικά οι διοικήσεις έχουν υποπέσει σε σειρά επιχειρηματικών λαθών κυρίως στον εμπορευματικό τομέα.
- Ταλανίζεται από μία νοοτροπία μείωσης του κόστους μέσω περιορισμού των προσφερομένων υπηρεσιών (μείωση δρομολογίων, συνήθως «χορηγούνται» με δολογία φαρμάκου ένα πρωί, ένα μεσημέρι, ένα βράδυ). Αποτέλεσμα: Το δίκτυο του ΟΣΕ είναι σουπερμάρκετ με άδεια ράφια:

Ενώ στην Ευρώπη κυκλοφορούν κατά μέσο όρο 25 ζευγάρια τραίνα σε κάθε γραμμή, στην Ελλάδα κυκλοφορούν 10, ενώ στη συνήθη των περιπτώσεων γι αντίστοιχες περιφερειακές και rural γραμμές κυκλοφορούν από 3 έως 4, καμιά φορά και 2 ! Γιατί να προτιμήσει κανείς το τραίνο; Πώς να αντιμετωπιστεί ο Σιδηρόδρομος ως «χρήσιμο» μέσο μεταφοράς; Εξυπηρετούν κανένα αυτά τα δρομολόγια; Χαρακτηριστικό παράδειγμα η γραμμή Πατρών-Πύργου, που όταν είχε 8 ζευγάρια δρομολογίων την ημέρα διακινούσε άνω των 1000 επιβατών, ενώ από πέρυσι που έμεινε με 2 έχει περιοριστεί σε 200 - 300 περίπου. Περιμένει ο ΟΣΕ και η ΤΡΑΙΝΟΣΕ έσοδα από μία τέτοια πολιτική;

Το ετήσιο έλλειμμα που μπορεί να αποδοθεί σε εσφαλμένες επιχειρηματικές επιλογές, κακοδιοίκηση και κακή διαχείριση ανθρωπίνων και υλικών πόρων είναι πρακτικά -με δικούς μας υπολογισμούς- περίπου €40εκ. Φυσικά και δεν είναι λίγα. Φυσικά και πρέπει να γίνει «0» ή πλεόνασμα €40εκ. Και αυτό έχει δύο όψεις: Μείωση εξόδων αλλά και αύξηση εσόδων μέσα από μια ελεγχόμενη αύξηση των κομίστρων. Σε ορισμένες διαδρομές και υπηρεσίες, τα κόμιστρα είναι ήδη υψηλότερα από τον χερσαίο ανταγωνιστή του σιδηροδρόμου (άξονας ΠΑΘΕ), σε άλλες προκλητικά χαμηλά.

8. Και τι έγινε όλον αυτόν τον καιρό;

Μετά από την business as usual θητεία Λιάπη, και αφού είχαν περάσει διάφορες διοικήσεις όπως αυτή που επί Μαντέλη εισηγήθηκε πριν κάμποσα χρόνια το κλείσιμο του μεγαλύτερου μέλους του δικτύου, ήλθε το «Σχέδιο Ανασυγκρότησης» του κ. Χατζηδάκη. Αφού δυσφήμιζε το μέσο το οποίο ήθελε να «εξυγιάνει» προέβη (μέσω του Ν3710) σε απίστευτες αναδιατάξεις αρμοδιοτήτων μεταξύ των εταιρειών του Ομίλου (ΟΣΕ-ΕΔΙΣΥ-ΕΡΓΟΣΕ) που βύθισαν το σιδηρόδρομο στην εσωστρέφεια ενώ ακόμα και σήμερα δεν είναι ξεκαθαρισμένο ποιος είναι αρμόδιος για τι. Στη συνέχεια ήλθε η υπουργία Στυλιανίδη με εξίσου ανεργμίστη πολιτική (καταστροφικό ψαλίδισμα δρομολογίων + δρομολόγηση μεταμεσονύχτιου προαστιακού Κομοτηνής !!!!) και μετά ήλθε η υπουργία Ρέππα και η πολιτική Ορεγκον που έπρεπε να περάσουν 7 μήνες για να οριστούν διοικήσεις! Στο μεταξύ στις εταιρείες του ΟΣΕ όλα τα σοβαρά θέματα βάλτωσαν, ενώ πολλά έργα εκσυγχρονισμού σταμάτησαν λόγω στάσης πληρωμών. Δυστυχώς η προηγούμενη κυβέρνηση ανέλαβε πολύτιμο πολιτικό κεφάλαιο, χωρίς να εφαρμόσει «φιλελεύθερες» λύσεις που υποτίθεται ότι επαγγέλετο (δηλ.: άνοιγμα αγοράς, υιοθέτηση πολιτικής «παραγγελιών» επιβατικού έργου) και κατέστρεψε την εικόνα του σιδηροδρόμου ως μέσου.

Η νέα κυβέρνηση, αφού έχασε πολύτιμο χρόνο, τρέχει τώρα με το πιστόλι στον κρόταφο να συμμαζέψει τα ασυμμάζευτα. Ακούγεται ότι θέλει να «πτελεκήσει» το δίκτυο. Είμαστε σε θέση να

γνωρίζουμε τι ακριβώς σημαίνει αυτό: Μία τρύπα στο νερό, περίπου, αφού η εξοικονόμηση από το έλλειμμα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ αν κλείσει το δίκτυο Πελοποννήσου θα είναι αρκετά μικρότερη από το αν μείνει ανοιχτό το δίκτυο και εφαρμοστούν απλά τα απαιτούμενα μέτρα αναδιάρθρωσης, αναδιάταξης πόρων και εκσυγχρονισμού / εξορθολογισμού κανονισμών, διαδικασιών και πρακτικών εκμετάλλευσης, σύμφωνα με έρευνα που έχει γίνει πρόσφατα στον ΟΣΕ. Αυτό είναι η όλη υπόθεση! Το βασικό δομικό πρόβλημα του σιδηροδρόμου δε θα έχει λυθεί (γήρανση, επιπτώσεις του Ν3710, περιορισμένα δρομολόγια και άρα έσοδα). Αν ο ΟΣΕ κλείσει τελείως; Θα παραμείνει σίγουρα το κόστος εξυπηρέτησης των παλαιότερων δανείων (κοντά €400-500εκ. ετησίως) χωρίς όμως σιδηρόδρομο. Οπτή εν ύδασι.

Για να είμαστε ακριβείς θα πρέπει να αναφέρουμε ότι η παραγωγική διαδικασία του ελληνικού σιδηροδρόμου απετέλεσε αντικείμενο μελέτης τους προηγούμενους μήνες. Σύμφωνα με τα στοιχεία αυτής της μελέτης, γραμμές στις οποίες οι συρμοί έχουν πληρότητες άνω του 50%, τα έσοδα παρουσιάζουν δυσανάλογη σχέση με τα έξοδα. Τραγικό παράδειγμα υποεκμετάλλευσης αποτελούν γραμμές στις οποίες έχουν ήδη περιοριστεί σημαντικά οι αριθμοί των δρομολογίων αφού τα όποια έξοδα αντί να επιμερίζονται σε δέκα π.χ. ζευγάρια αμαξοστοιχιών, επιμερίζονται σε δύο ή τρία, με αποτέλεσμα να εκτοξεύεται σε αυτές το μοναδιαίο κόστος. Σε αυτό συμβάλλει αρνητικά η υστέρηση εσόδων, αφού ο σιδηρόδρομος καθίσταται έτσι μη ελκυστικός και χρησιμοποιήσιμος. Για παράδειγμα, φτάνει κάποιος στην Τρίπολη στις 10:00 το πρωί, αλλά το επόμενο τρένο επιστροφής αναχωρεί στις 08:00 το βράδυ. Κάποιος άλλος μπορεί να φτάσει από τον Πύργο στην Πάτρα, αλλά δεν μπορεί να επιστρέψει αυθημερόν! Με αυτόν τον τρόπο εκμετάλλευσης ο σιδηρόδρομος είναι καταδικασμένος.

Γνωρίζουμε ότι τα στοιχεία αυτά έχουν φτάσει στα χέρια του κ. Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Και καταλαβαίνουμε τη δυσθυμία του με το ζήτημα: Πιέζεται πανταχόθεν (από όχι καλά ενημερωμένους δημοσιογράφους, από κορυφαία στελέχη της κυβέρνησης που συνδιαλέγονται με την Τρόικα) να δείξει «αίμα» και ξέρει ότι το αίμα θα χυθεί **τζάμπα!** Θα έπρεπε τα στοιχεία να αξιολογηθούν σωστά, στη λεπτομέρειά τους. Να εντοπιστούν οι ακριβείς αιτίες απόκλισης (π.χ. ιδιαίτερα έως προκλητικά χαμηλά κόμιστρα σε ορισμένες διαδρομές που αναφέρθηκαν, τα τραίνα αν και με υπεράριθμους επιβάτες θα παρουσιάζουν αναπόφευκτα αυτό το αποτέλεσμα). Να έχουν γίνει ήδη οι ενέργειες για εξορθολογισμό του κόστους, να εφαρμοζόταν ένας εύλογος τρόπος εκμετάλλευσης και αν όλα αυτά δεν απέδιδαν, στη συνέχεια θα μπορούσαν να αναγγείλουν την αναστολή λειτουργίας τους. Δυστυχώς για μια ακόμα φορά επιλέγεται η εύκολη λύση: Αναστολή ζημιογόνων δρομολογίων, αναστολή ζημιογόνων γραμμών!

Εύλογα λοιπόν ερωτήματα:

- Θα ανασταλεί η γραμμή Θεσσαλονίκη – Φλώρινα με 7,1 εκ. € ετήσιο έλλειμμα και όχι ο Προαστιακός Πειραιάς – Κιάτο με 21,1 εκ. €;
- Θα ανασταλεί η γραμμή Πάτρα – Καλαμάτα με 4,2 εκατ. € ετήσιο έλλειμμα και όχι το Αθήνα – Θεσσαλονίκη με 14,2 εκ. €;
- Θα ανασταλούν τα τοπικά δρομολόγια Καλαμάτας – Μεσσήνης / ΤΕΙ (Προαστιακός Μεσσηνίας) με 1,8 εκ. € ετήσιο έλλειμμα και όχι ο Προαστιακός Λιόσια – Αεροδρόμιο με 6,3 εκατ. €;
- Θα κλείσει ο μοναδικός στην Ελλάδα και παγκοσμίως γνωστός Οδοντωτός σιδηρόδρομος με τα πολλαπλά ωφέλη που προσφέρει στην οικονομία της Αχαΐας επειδή είναι ζημιογόνος κατά 1 εκατομμύριο περίπου τον χρόνο, όταν παρόμοια τουριστικά δίκτυα στο εξωτερικό, με ολότελα διαφορετική και περισσότερο πελατοκεντρική εκμετάλλευση παρουσιάζουν σαφώς πιο βελτιωμένους δείκτες βιωσιμότητας?.

Οι συγκρίσεις είναι εξόφθαλμες, καταδεικνύουν το εύλογο της όλης επιχειρηματολογίας που αναπτύχθηκε σε αυτό το κείμενο, και αποδεικνύουν ότι η προσέγγιση από πλευράς Υπουργείου τουλάχιστον δεν είναι αντικειμενική ή εύστοχη, αλλά βιαστική ως επιπόλαιη!

Ο στόχος, λοιπόν, είναι με εύλογη επιχορήγηση και κόστος ο ΟΣΕ (ή στο τέλος-τέλος όποια άλλη εταιρεία) να προσφέρει ό,τι και οι ευρωπαίοι 'ομόλογοί' του. Η επιδότηση που αναφέρει το

προσχέδιο νόμου για 50 εκατ. € ετησίως σε σχέση με την επιδότηση του ΟΑΣΘ των 111 εκατ. € (για το 2010) και σε σχέση με το φάσμα των παρεχομένων υπηρεσιών τους αντίστοιχα, αφήνει από μόνη της να εννοηθεί ότι ο στόχος τον οποίο έχει θέσει και η παρούσα Κυβέρνηση είναι η συρρίκνωση, ο περιορισμός (και τμηματικά μηδενισμός) των σιδηροδρομικών υπηρεσιών και σε ένα επόμενο στάδιο ο ακρωτηριασμός του δικτύου, με βάση όσα προβλέπει το νέο νομοσχέδιο για τον αποχαρκτηρισμό και την εκποίηση όσων τμημάτων της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής, μείνουν ανενεργά για ένα χρόνο.

Ήδη με την περικοπή των μισθών η μισθοδοσία θα μειωθεί τουλάχιστον 20%. Είναι ένα πρώτο, σημαντικό βήμα άσχετα εάν είναι σωστό ή λάθος αυτή η συγκεκριμένη πρακτική. Μετά ακολουθεί η μεθοδική αναδιοργάνωση της παραγωγής και το αυστηρό συμμάζεμα.

Υπάρχει το μνημόνιο θα πείτε... Δε γνωρίζουμε τι ακριβώς εννοεί το μνημόνιο. Κερδοφόροι είναι και οι γερμανικοί σιδηρόδρομοι όπως φάνηκε επάνω, χάρη στην ογκώδη επιχορήγηση των «ζημιογόνων υπηρεσιών» τους (με 3,5 δις. Ευρώ ετησίως). Θα επιζούσαν σε καθεστώς ΔΝΤ; Τέλος πάντων θυμίζουμε την πιπεράτη έκφραση για το πόση προσοχή χρειάζεται για το πού τοποθετούμε την υπογραφή μας.

Πετυχημένα παραδείγματα σιδηροδρομικής λειτουργίας

Θα πρέπει να επισημάνουμε, κόντρα σε ότι ψελίζουν χρόνια τα διάφορα παπαγαλάκια, ότι υπάρχουν αρκετά πετυχημένα παραδείγματα λειτουργίας σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο, στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο. Οπου τα έργα εκσυγχρονισμού σε μεγάλο βαθμό ολοκληρώθηκαν ή φάνηκαν, όπου φτιάχτηκαν νέες υποδομές και κυκλοφόρησε σύγχρονο τροχαίο υλικό και προπαντός όπου βελτιώθηκαν οι χρόνοι διαδρομής ή δρομολογήθηκαν πυκνά και ρυθμικά δρομολόγια ή έστω τις κατάλληλες ώρες, το αποτέλεσμα από πλευράς επιβατικής κίνησης και ικανοποίησης του κοινού ήταν εξαιρετικό, με ωφέλειες και για τις τοπικές κοινωνίες. (κοινωνική αποδοτικότητα). Να αναφέρουμε το παράδειγμα των INTERCITY όταν πρωτοδρομολογήθηκαν, του Προαστιακού Αθήνας-Κιάτου, Θεσσαλονίκης-Λάρισας και Θεσσαλονίκης-Εδεσσας, του Προαστιακού της Καλαμάτας που αποσυμφορεί καθημερινά το κέντρο της Καλαμάτας από άνω των 500 αυτοκινήτων και εξυπηρετεί ταχύτερα από τα λεωφορεία, του τραίνου Κατακώλου-Ολυμπίας όταν προσαρμόστηκε καλύτερα στις ανταποκρίσεις με τα κρουαζιερόπλοια κλπ. Εάν τα ανωτέρω συνδυαστούν και με ορθολογικές αλλαγές στον τρόπο λειτουργίας (μονομελές ή διμελές προσωπικό κλπ) και καταλληλότερη τιμολογιακή πολιτική, το οικονομικό αποτέλεσμα θα είναι σαφώς πιο βελτιωμένο και εντός των ευλόγων ορίων επιδότησης.

Συμπεράσματα των πιο πάνω:

- Το σιδηροδρομικό δίκτυο της Ελλάδας είναι μικρό, υποστελεχωμένο και με λίγα τραίνα. ΔΕ ΣΗΚΩΝΕΙ ΑΛΛΕΣ ΠΕΡΙΚΟΠΕΣ
- Είναι τέτοια η δομή του χρέους και του ελλείμματος που το κλείσιμο της Πελοποννήσου (ή όποιου άλλου περιφερειακού τμήματος) κανένα πρόβλημα δε θα λύσει ούτε θα ελαφρύνει ουσιαδώς τα χρηματοοικονομικά και άλλα προβλήματα της επιχείρησης

Κατανοούμε ορισμένες φορές τις όποιες απαξιωτικές αναφορές για τον ΟΣΕ, ακόμα και για ορισμένους εργαζόμενούς του. Είναι πολιτική άποψη, σεβαστή, πολλές φορές βάσιμη. Η απαξιωτική αναφορά όμως για το σιδηρόδρομο είναι διατύπωση πολιτικής μεταφορών και ελέγχεται ως εντελώς αντιεπιστημονική, αβάσιμη και εν τέλει λαϊκίστικη. Είναι κατανοητές στο πλαίσιο του πολιτικού παιχνιδιού ή ακόμα και ως πολιτικές προτάσεις-μαχητές βέβαια οι αναφορές αυτές. Δεν είναι όμως πρόταση «το κλείστε το σιδηρόδρομο, τελεία» ή οι λαϊκίστικες πομφόλυγες «Συντάξεις ή ΟΣΕ; Προφανώς συντάξεις». Επίσης η αναμάσηση έωλων και παραπλανητικών επιχειρημάτων όπως αυτό περί των «€2 εκ. τη μέρα» δεν βοηθά στη λήψη αποφάσεων στρατηγικού χαρακτήρα.

Το νομοσχέδιο για τον σιδηρόδρομο και η εθνική πολιτική μεταφορών

Το νομοσχέδιο για τον σιδηρόδρομο έχει αρκετά επίμαχα σημεία που πρέπει να αλλάξουν ή να αποσυρθούν:

-στο άρθρο 8 προβλέπει πώληση ή εκποίηση τροχαίου υλικού που δεν θα μεταβιβαστεί στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ, με κίνδυνο να αχρηστευτούν ή χαθούν πολύτιμοι πόροι που περιστασιακά κριτήρια συρρικνωμένης εκμετάλλευσης θα τους θεωρήσουν πλεονάζοντες ενώ και η μεταβίβαση υλικού στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ που μελλοντικά θα είναι ένας από τους παίκτες στην απελευθερωμένη αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών, παραβιάζει τις αρχές της ίσης μεταχείρισης. Θα έπρεπε το τροχαίο υλικό να παραμείνει στη δύναμη του ΟΣΕ και να εκμισθώνεται κατά περίπτωση, αναλόγως της συμφερότερης προσφοράς.

-στο άρθρο 9 ο διαχωρισμός της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής σε 4 κατηγορίες θα ήταν λογικός αν δεν υπήρχε η πρόβλεψη το δίκτυο που είναι σε αναστολή λειτουργίας άνω του ενός έτους, να μεταπίπτει στην κατηγορία του καταργημένου που θα μπορεί να εκποιεί την δουλειά του η ΓΑΙΑΟΣΕ και άρα να χάνονται δια παντός πολύτιμοι συγκοινωνιακοί διάδρομοι που μπορούν να επαναχρησιμοποιηθούν στο άμεσο ή απώτερο μέλλον. Θυμίζουμε ότι στα συρτάρια του Υπουργείου ΥποΜεΔι υπάρχει περυσινή μελέτη που υποδεικνύει την ανάγκη σιδηροδρομικής - συγκοινωνιακής επαναξιοποίησης παλαιών γραμμών του ΟΣΕ στην Δυτική Αττική, την Κορινθία και τον Πλαταμώνα. Το χειρότερο σενάριο είναι αυτό που διαρρέει ανεπίσημα από τον Τύπο, ότι με αυτή τη διαδικασία θα καταργηθεί και θα ξηλωθεί το ενεργειακό σιδηροδρομικό δίκτυο εκτός ΠΑΘΕ. Εάν συμβεί αυτό θα είναι ενεργειακό - οικολογικό - αναπτυξιακό έγκλημα. Ζητούμε να αλλάξει αυτή η χρονική προθεσμία και να γίνει τουλάχιστον 10ετής. Η επαναλειτουργία παλαιότερα γραμμών όπως της Στυλίδας, του Ναυπλίου κλπ οφείλεται στην διατήρηση των παλαιών διαδρόμων.

-στο άρθρο 12 θα πρέπει να αναθεωρηθεί το αστείο κυριολεκτικά πλαφόν των 50 εκατ. Ευρώ ετησίως για τις επιδοτήσεις δρομολογίων Υποχρέωσης Δημόσιας Υπηρεσίας, που αν ισχύσει για τα έτη 2011/2/3, θα καταργηθούν το 75% περίπου των σημερινών δρομολογίων. Θα πρέπει, με βάση τις κοστολογημένες ανάγκες εκτέλεσης των δρομολογίων ακόμα και μετά την ορθολογικοποίηση και την αναδιάρθρωση επί το παραγωγικότερο των πρακτικών λειτουργίας της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, να εξασφαλιστούν 150 εκατ. Ευρώ σαν ποσό για επιδοτήσεις, λαμβανομένου μάλιστα υπόψη για συγκριτικούς λόγους ότι ο ΟΑΣΘ που εξυπηρετεί μία μόνο πόλη, επιδοτείται με 112 εκατ. Ευρώ ετησίως, ενώ αναφέραμε το παράδειγμα των Δανικών Σιδηροδρόμων που επιδοτούνται με παραπάνω από 600 εκατ. Ευρώ ετησίως. Κανονικά από το πρώτο έτος που θα εισέλθουν στην εκμετάλλευση και άλλες εταιρείες λειτουργίας, το πλαφόν δεν θάχει νόημα, αφού το ύψος των επιδοτήσεων θα προκύπτει από την διαγωνιστική διαδικασία.

Επίσης είναι θετικό ότι οι Περιφέρειες ή οι ΟΤΑ θα μπορούν να επιδοτούν και αυτοί τα δρομολόγια των «άγονων γραμμών», όμως πιστεύουμε ότι πρέπει στα πλαίσια του Σχεδίου Καλλικράτης οι Περιφέρειες να αναλάβουν την αρμοδιότητα σχεδιασμού, παραγγελίας, ελέγχου και επιδότησης των δρομολογίων τοπικού, αστικού, προαστιακού και περιφερειακού χαρακτήρα τρένων και λεωφορείων, με δημιουργία κατάλληλα στελεχωμένων δομών και ανάληψη πόρων.

-τα κριτήρια δρομολόγησης θα πρέπει να είναι αντικειμενικά και όχι να στηρίζονται σε αξιολόγηση των 2 τελευταίων ετών, όπου πολλές γραμμές υπολειπούνταν με ελάχιστα, άρα μη ελκυστικά, δρομολόγια (πχ Πελοπόννησος, Ανατ. Μακεδονία-Θράκη κλπ) ή δεν λειτουργούσαν καθόλου λόγω έργων ή επαναλειτούργησαν μετά πολύχρονη διακοπή και χωρίς διαφήμιση, με χρόνους διαδρομής μεγαλύτερους από τους στοχευόμενους από τα έργα ανακαίνισης (πχ γραμμή Τριπόλεως, Ναυπλίου). Να οριστούν σωστά και επαρκή σε αριθμό και ωράρια δρομολόγια, κατόπιν αντικειμενικών έρευνών αγοράς και μετά να λειτουργήσουν για ένα εύλογο χρονικό διάστημα, πριν αξιολογηθούν.

-θα πρέπει επίσης να προβλεφθεί ρητά ότι η ακίνητη περιουσία του σιδηροδρόμου που βρίσκεται σε επαφή με την Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή, θα πρέπει κατά προτεραιότητα να αναπτύσσεται και αξιοποιείται με τρόπο που να μεγιστοποιεί το μεταφορικό του έργο (Rail oriented real estate development).

Εν κατακλείδι υπάρχει μια κόκκινη γραμμή που αφορά τον μη ακρωτηριασμό του σιδηροδρομικού δικτύου και την κατάλληλη αξιοποίησή του κατά περίπτωση είτε για υπεραστικές, είτε για τοπικές-προαστιακές, είτε για εμπορευματικές, είτε για τουριστικές

μεταφορές. Δεν θα πάμε από τα 2500 χλμ στα 700, ενώ θάπρεπε να έχουμε περί τα 5000 χλμ. Να χαραχθεί εθνική πολιτική μεταφορών με κορμό τον σιδηρόδρομο στο πλήρες σημερινό του ανάπτυγμα και συμπληρωματικές λεωφορειακές γραμμές ή συνδυασμένες μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων.

Να προχωρήσουν οι εξορθολογισμοί στην λειτουργία και την οργάνωση των σιδηροδρομικών μεταφορών που θα μειώσουν το μοναδιαίο λειτουργικό κόστος, χωρίς περικοπή υπηρεσιών και τιμωρία των φορολογούμενων πολιτών. Να μην μειωθεί περαιτέρω το προσωπικό, αλλά να ανανεωθεί και αναδιαταχθεί ώστε να γίνει παραγωγικό και να καλύπτει το σύνολο του σημερινού δικτύου, με μικρότερο κόστος μισθοδοσίας (χωρίς υπερωρίες, εργασία στα ρεπό, παράλογα επιδόματα κλπ). Η μείωση προσωπικού που εντελώς απαράδεκτα επιχειρείται εκτός που θέτει θέματα ασφαλείας, αποσκοπεί στην συρρίκνωση του δικτύου που μεθοδεύεται με τις ανωτέρω ρυθμίσεις και την τρέχουσα πολιτική.

Τέλος να επιταχυνθούν επιτέλους και να ολοκληρωθούν τα χρονίζοντα έργα εκσυγχρονισμού, ώστε να αποδώσουν τα προβλεπόμενα οι επενδύσεις και να αλλάξει η εικόνα του μέσου και ο χάρτης των μεταφορών στην Ελλάδα.

Για ποια Πράσινη Ανάπτυξη μιλάμε, χωρίς σιδηρόδρομο ?