

ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΟΜΑΔΑ: ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΒΟΥΛΕΥΤΗ: ΝΙΚΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ
ΕΚΛΟΓΙΚΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ: ΑΧΑΪΑΣ

ΑΝΑΦΟΡΑ
ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ

- **ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ και ΔΙΚΤΥΩΝ**

Θέμα : «νομοσχέδιο εξυγίανση ΟΣΕ»

Σχετικά με της επιστολή των Οικολόγων Πράσινων που αφορά προτάσεις τους για το νομοσχέδιο «Εξυγίανση του ΟΣΕ»

Ο αναφέρων Βουλευτής

Νίκος Ι. Νικολόπουλος

ΠΑΒ	1343
19 ΟΚΤ. 2010	



Νίκος Νικολόπουλος <ninikolopoulos@gmail.com>

ΟΙΚΟΛΟΓΟΙ ΠΡΑΣΙΝΟΙ-Παρατηρήσεις για το προτεινόμενο σχέδιο νόμου με τίτλο "Αναδιάρθρωση, εξυγίανση και ανάπτυξη του ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΕΝΟΣΕ και άλλες διατάξεις για το σιδηροδρομικό τομέα"

1 μήνυμα

Dionysis Giakoumelos <dionysis.giakoumelos@ecogreens.gr>

13 Οκτωβρίου 2010 2:14 μ.μ.

Προς: info@vpapandreou.gr, kouselas@kouselas.gr, afropapathanasi@yahoo.gr, papathanasi@parliament.gr, xristos@aidonis.gr, alevras@parliament.gr, nalevrass@alevrass.gr, amoiridis@hotmail.com, androulakis@mimis.gr, a.antoniou@parliament.gr, gitonas@parliament.gr, info@gitonas.gr, geranidis@parliament.gr, geranidi@athserv.otenet.gr, diamantidis@parliament.gr, ikaranikas@parliament.gr, koutmeridis@parliament.gr, koutmeridisst@yahoo.gr, j.koutsoukos@parliament.gr, lintzdim@otenet.gr, ch.magoufis@parliament.gr, makrypidis@makrypidis.gr, margelis@otenet.gr, smargelis@parliament.gr, mpenteniotis@parliament.gr, othonas@parliament.gr, papach@otenet.gr, v.papachristos@parliament.gr, papoutsi@otenet.gr, kospil1@otenet.gr, kspiliopoulos@parliament.gr, mstratak@otenet.gr, e.stratakis@parliament.gr, togias@parliament.gr, elpidats@otenet.gr, e.tsouri@parliament.gr, info@floridis.gr, vroutsis@ivroutsis.gr, aldermen@otenet.gr, info@karaoglou.gr, m.kefaloyannis@parliament.gr, legas@parliament.gr, leggas@lar.forthnet.gr, kyriakos@kmitsotakis.gr, bouras@parliament.gr, ninikolopoulos@gmail.com, ppanagiotopoulos@parliament.gr, info@papathanassiou.gr, msalmas@otenet.gr, cstaik@parliament.gr, tzimasm@otenet.gr, mtzimas@parliament.gr, tzimasnd@hol.gr, i.tragakis@gmail.com, xalkidis@otenet.gr, halkidis@parliament.gr, Neoemprios@parliament.gr, tjekis@parliament.gr, k.aivaliotis@parliament.gr, ipolatidis@gmail.com, lafazanis@syn.gr, papadimoulis@syn.gr, dpapadimoulis@parliament.gr



μέλος του ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΠΡΑΣΙΝΟΥ ΚΟΜΜΑΤΟΣ

Αθήνα, 13.10.2010

Προς τη Διαρκή Επιτροπή Οικονομικών Υποθέσεων της Βουλής των Ελλήνων

Κυρία Πρόεδρε, .

Παρακαλούμε να διαβιβάσετε στα μέλη της Διαρκούς Επιτροπής το κείμενο που ακολουθεί. Το κείμενο εκφράζει τις απόψεις και τις παρατηρήσεις των Οικολόγων Πράσινων για το προτεινόμενο σχέδιο νόμου με τίτλο «αναδιάρθρωση, εξυγίανση και ανάπτυξη του ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΕΝΟΣΕ και άλλες διατάξεις για το σιδηροδρομικό τομέα», που αρχίζει σήμερα να συζητείται στην Επιτροπή.

Παράλληλα προτείνουμε στους βουλευτές μέλη της Επιτροπής να καλέσουν για

ακρόαση φορείς όπως το «Σύλλογο Φίλων του Σιδηροδρόμου» και το δίκτυο Ε.Π.Ι.Β.Α.ΤΗ.Σ. για τη Βιώσιμη Κινητικότητα, που εκπροσωπούν τη χώρα μας στην Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Επιβατών (Ε.Ρ.Ε.) και ειδικούς εμπειρογνώμονες όπως ο κ. Ι. Μουρμούρης, καθηγητής Οικονομικών των Μεταφορών στο Δ.Π.Θ. και ο κ. Καραπάνος, πρώην γενικός διευθυντής του ΟΣΕ.

Για περισσότερες πληροφορίες, μη διστάσετε να επικοινωνήσετε μαζί μας στο τηλέφωνο 6979 952070 (Γ.Παρασκευόπουλος)

Με εκτίμηση

Γιάννης Τσιρώνης

Συντονιστής της Εκτελεστικής Γραμματείας των Οικολόγων
Πράσινων

Ο ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ ΣΕ ΚΑΙΡΟΥΣ ΚΡΙΣΗΣ: ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΗ ΔΙΕΞΟΔΟΣ ΚΑΙ ΟΧΙ ΠΟΛΥΤΕΛΕΙΑ

Οι ρυθμίσεις του νομοσχεδίου για τον ΟΣΕ θα καθορίσουν για δεκαετίες το τοπίο των μεταφορών στη χώρα μας. Μαζί του θα καθορίσουν και μια σειρά περιβαλλοντικά, κοινωνικά και οικονομικά ζητήματα ζωτικής σημασίας, καθώς οι μεταφορές συνδέονται:

- Με την κατανάλωση ενέργειας: οι οδικές μεταφορές απαιτούν, για το ίδιο έργο, 6-7 φορές περισσότερη ενέργεια.
- Με τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, τις οποίες η χώρα μας έχει δεσμευθεί να περιορίσει τα επόμενα χρόνια, για πρώτη φορά, στα πλαίσια των ευρωπαϊκών στόχων για την κλιματική αλλαγή.
- Με την οδική ασφάλεια, όπου ο σιδηρόδρομος έχει πολύ χαμηλότερο δείκτη ατυχημάτων.
- Με τα προβλήματα των πόλεων, όπως το κυκλοφοριακό, η ατμοσφαιρική ρύπανση και η ηχορρύπανση, όπου ο σιδηρόδρομος έχει πολύ μικρότερη επιβάρυνση.
- Με την εξάρτηση από το πετρέλαιο και τις διακυμάνσεις των τιμών του, που επηρεάζουν το μεταφορικό κόστος προϊόντων και πρώτων υλών, αλλά και τον πληθωρισμό.
- Με την παροχή εναλλακτικών λύσεων στη μεγάλη πλειοψηφία των πολιτών, που συμπίεζεται ανάμεσα στα ακριβά καύσιμα, τα υψηλά διόδια και τα μειωμένα εισοδήματα.
- Με τη βέλτιστη αξιοποίηση των επενδύσεων σε μεταφορικό εξοπλισμό, μέσω των συνδυασμένων μεταφορών.

1. Ελλείμματα ΟΣΕ: Να υπολογιστούν με την ίδια μεθοδολογία που ισχύει σε όλη την Ε.Ε.

Ως βασικός λόγος για τις ρυθμίσεις του νομοσχεδίου υπογραμμίζεται στην Έκθεση Αξιολόγησης ότι «τα οικονομικά αποτελέσματα... τα οποία εμφανίζουν συσσωρευμένες υποχρεώσεις της τάξης των 10 δις... και ετήσιες ζημιές άνω του 1 δις καθιστούν τον Όμιλο ΟΣΕ και την ΤΡΕΝΟΣΕ τους πλέον ζημιογόνους οργανισμούς στην Ελλάδα αλλά και σε ευρωπαϊκό επίπεδο».

Η εύλογη κατά τα άλλα σύγκριση με τις άλλες ευρωπαϊκές χώρες, αποκρύπτει ότι τα οικονομικά αποτελέσματα του ΟΣΕ υπολογίζονται με τρόπο που ΔΕΝ ΕΦΑΡΜΟΖΕΤΑΙ ΣΕ ΚΑΜΙΑ ΑΛΛΗ ΧΩΡΑ ΤΗΣ

ΕΥΡΩΠΗΣ.

- Σε όλους τους ευρωπαϊκούς σιδηροδρόμους ως έσοδα υπολογίζονται όχι μόνο οι εισπράξεις από κόμιστρα και αξιοποίηση περιουσιακών στοιχείων, αλλά και οι Υποχρεώσεις Δημόσιας Υπηρεσίας που προβλέπονται από τις εθνικές νομοθεσίες κυρίως για λόγους ισότιμου ανταγωνισμού με τις οδικές μεταφορές.
- Υποχρεώσεις Δημόσιας Υπηρεσίας προβλέπονται και για τον ΟΣΕ ήδη από την ίδρυσή του, αρχικά με το Ν.Δ. 1300/1972 και στη συνέχεια από το Νόμο 2671/1998. Η διαφορά με τις άλλες ευρωπαϊκές χώρες είναι ότι το Ελληνικό Δημόσιο δεν κατέβαλε ποτέ στον ΟΣΕ τις οφειλόμενες Υποχρεώσεις Δημόσιας Υπηρεσίας, αναγκάζοντας τον να καλύπτει τα σχετικά ανοίγματα στα οικονομικά του, μέσω δανείων με εγγύηση του Ελληνικού Δημοσίου. Οι συσσωρευμένοι τόκοι των δανείων αυτών σταδιακά διογκώθηκαν, επηρεάζοντας καθοριστικά τόσο τις υποχρεώσεις όσο και τις ετήσιες ζημιές.

Η διαχρονική αυτή πρακτική όλων των κυβερνήσεων επέτρεψε στο Δημόσιο να συγκαλύπτει νομοθετημένες υποχρεώσεις του και να τις εμφανίζει ως υποχρεώσεις μιας Δ.Ε.Κ.Ο, εξαιρώντας τες από τις δεσμεύσεις του Συμφώνου Σταθερότητας. Η παρανομία αυτή λίγο έλειψε να επιβεβαιωθεί και δικαστικά, όταν το 1990 και το 1992 ο τότε Γενικός Διευθυντής του ΟΣΕ είχε καταθέσει αγωγές κατά του Ελληνικού Δημοσίου για τα οφειλόμενα. Οι αγωγές εκείνες εκκρεμούν ακόμη, καθώς οι τότε διοικήσεις του ΟΣΕ έλαβαν κυβερνητικές εντολές να τις παγώσουν, όχι όμως και να τις αποσύρουν....

Εξειδικευμένοι πανεπιστημιακοί, όπως ο κ. Ιωάννης Μουρμούρης, καθηγητής Οικονομικών των Μεταφορών στο Δ.Π.Θ. και πρώην πρόεδρος του Δ.Σ. του Ο.Σ.Ε., υπολογίζουν το πραγματικό χρέος του ΟΣΕ σε λιγότερο από 10% των επίσημων ποσών. Το υπόλοιπο αποτελεί "κρυφό" δημόσιο χρέος, που επιβλήθηκε στον ΟΣΕ με στόχο να μην εμφανίζονται στα δημόσια ελλείμματα και στο συνολικό δημόσιο χρέος οι σχετικές υποχρεώσεις του κράτους.

2. Βασική στρατηγική για τον ΟΣΕ

Ο υπολογισμός των οικονομικών μεγεθών του ΟΣΕ με διαφανή και αντικειμενική μεθοδολογία, επιτρέπει να ιεραρχηθούν με καθαρή ματιά τα κύρια προβλήματά του: Περισσότερο προβληματικό από τα οικονομικά του μεγέθη είναι το χαμηλό του μερίδιο στο σύνολο του μεταφορικού έργου, η ανεπαρκής εξυπηρέτηση, η απουσία διασύνδεσης με τα άλλα μεταφορικά μέσα, η αποδιοργάνωση, τα φαινόμενα διαφθοράς, η ανορθολογική διάρθρωση του προσωπικού και οι αναχρονιστικοί κανονισμοί. Η επίλυση των προβλημάτων αυτών θα οδηγήσει και στη βελτίωση των οικονομικών μεγεθών, και όχι το αντίστροφο.

Η εξυγίανση αυτή μπορεί να γίνει με πιλότο τα όσα ισχύουν στους δημόσιους σιδηροδρόμους της υπόλοιπης Ευρώπης των 15. Κανονισμοί, μισθολογικές ρυθμίσεις, εγγυήσεις λογοδοσίας και διαφάνειας, αριθμοί προσωπικού και κατανομή ειδικοτήτων, ψαλίδα μισθών και αναλογία μέσου μισθού με το βασικό μισθό κάθε χώρας, δε μπορούν να βρίσκονται έξω από το πλαίσιο αυτό.

Οι Οικολόγοι Πράσινοι έχουμε προτείνει να ανατεθεί η αναδιοργάνωση σε ευρωπαϊκό δημόσιο σιδηρόδρομο που θα επιλεγεί με διαγωνισμό, θα αναλάβει για μια μεταβατική περίοδο τη διοίκηση με διασφαλίσεις για τους εργαζομένους και το επιβατικό κοινό, και θα αμείβεται με ποσοστό από τις εισπράξεις ώστε να έχει κίνητρο να αυξήσει το μεταφορικό έργο. Αντίστοιχη εμπλοκή φορέων όπως οι περιφέρειες και τα ΚΤΕΛ για συγκεκριμένες γραμμές είναι επίσης επιθυμητή, όχι όμως και η πώληση μετοχών που θα δημιουργούσε πιέσεις για περικοπή γραμμών και θα δημιουργούσε καταστάσεις ιδιωτικοποίησης που δεν έχουν πετύχει ούτε σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες με πολύ καλύτερη δημόσια εποπτεία.

Αναβάθμιση της εξυπηρέτησης, συμπλήρωση των κενών στο δίκτυο, υποδομές συνδυασμένων μεταφορών, βήματα συνεργασίας με τα ΚΤΕΛ και τους μεταφορείς, αποτελούν απαραίτητες πολιτικές που έχουν ήδη καθυστερήσει και δε μπορούν να περιμένουν άλλο. Το στοίχημα για το σιδηρόδρομο είναι να γίνει πραγματικά ελκυστικός και να αναβαθμιστεί σε κορμό των χερσαίων μεταφορών για μεσαίες και μεγάλες αποστάσεις, με κεντρικό στόχο να έχει φθάσει μέχρι το 2020 σε ποσοστά μεταφορικού έργου τον αντίστοιχο μέσο όρο της Ε.Ε.

Οι Οικολόγοι Πράσινοι έχουμε καταθέσει αναλυτικές προτάσεις τόσο για την εξυγίανση του ΟΣΕ http://www.ecogreens-gr.org/cms/index.php?option=com_content&view=article&id=1140&Itemid=51 όσο και για τη συνολικότερη πολιτική μεταφορών http://www.ecogreens-gr.org/cms/index.php?option=com_content&view=article&id=714:decgram091229&catid=16:climate-energy&Itemid=33

3. Δύο ζητήματα αιχμής

Οι Οικολόγοι Πράσινοι θεωρούμε ότι το νομοσχέδιο κινείται σε διαμετρικά αντίθετη κατεύθυνση από εκείνη που επιβάλλουν οι επιταγές της βιωσιμότητας και οι ανάγκες της χώρας για ταυτόχρονη έξοδο από την οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική κρίση. Για το λόγο αυτό, απευθύνουμε έκκληση να αποσυρθεί ή να καταψηφιστεί. Αν όμως παρόλα αυτά προχωρήσει, θεωρούμε απαραίτητο να υπάρξουν ριζικές αλλαγές σε δύο τουλάχιστον ζητήματα αιχμής:

Οικονομικός στραγγαλισμός του δικτύου (άρθρο 12)

Ο περιορισμός των Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας σε 50 εκ. ευρώ κατ' ανώτατο όριο αποτελεί πραγματικό στραγγαλισμό του σιδηροδρόμου. Συγκριτικά η Δανία, που ο πρωθυπουργός προβάλλει ως πρότυπο για τη χώρα μας, προβλέπει ετήσιες Υποχρεώσεις Δημόσιας Υπηρεσίας 600 εκ. ευρώ (12 φορές περισσότερα) για δίκτυο ανάλογου μήκους με το ελληνικό. Το ποσό των 50 εκ. μόλις αρκεί για να χρηματοδοτήσει τη λειτουργία του άξονα Κιάτο-Αθήνα-Θεσσαλονίκη και ελάχιστων προαστιακών γραμμών, προδιαγράφοντας τη διακοπή λειτουργίας του υπόλοιπου δικτύου.

Η ρύθμιση αυτή αφήνει ανοικτά μόλις 800 χλμ από τα 2.400 του σημερινού δικτύου, που ήδη αποτελεί το αραιότερο σχεδόν στην Ευρώπη, 3 φορές κάτω από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο. Αν προχωρήσει το κλείσιμο γραμμών:

- η πυκνότητα του σιδηροδρομικού δικτύου μας θα είναι 9 φορές κάτω από το μέσο όρο της Ε.Ε.
- θα είμαστε η μόνη ευρωπαϊκή χώρα με περισσότερα χιλιόμετρα κλειστών αυτοκινητοδρόμων (2.500 χλμ έτοιμοι ή υπό κατασκευή) από ό,τι σιδηροδρομικών γραμμών σε λειτουργία (μόλις 800 χλμ).

Θεωρούμε ζωτική ανάγκη να διατηρηθούν οι ετήσιες Υποχρεώσεις Δημόσιας Υπηρεσίας σε επίπεδα κοντά σε αυτά της Δανίας (600 εκ. ευρώ)

Ρυθμίσεις για το «καταργημένο δίκτυο» και την προγραφή του (άρθρο 9)

Οι ρυθμίσεις για το καταργημένο δίκτυο φαίνονται ειδικά σχεδιασμένες για να διαψεύσουν τις καθησυχαστικές διαβεβαιώσεις του πρωθυπουργού ότι οι περικοπές δρομολογίων και γραμμών είναι προσωρινές και ότι το νομοσχέδιο φιλοδοξεί να βάλει τις βάσεις για ουσιαστική ανάπτυξη του σιδηροδρόμου στο εγγύς μέλλον.

Σε συνδυασμό με την οικονομική ασφυξία του ΟΣΕ, η πρόβλεψη ειδικής κατηγορίας «καταργημένου δικτύου» που προορίζεται για «ελεύθερη αξιοποίηση για οποιοδήποτε σκοπό» (πλην της διατήρησης της σιδηροδρομικής υποδομής) ισοδυναμεί με θανατική καταδίκη του σιδηροδρόμου στις διαδρομές που θα κλείσουν. Οι συνοπτικές διαδικασίες (όπου αρκούν μόλις 12 μήνες αναστολής λειτουργίας, ενώ συντήρηση δικτύου προβλέπεται μόνο κατά τη 12μηνη προσωρινή αναστολή) δεν οδηγούν μόνο σε ξήλωμα υποδομών που αντιπροσωπεύουν επενδύσεις μεγάλης αξίας, αλλά και σε οριστικό αποκλεισμό κάθε μελλοντικής ανακατασκευής και επαναλειτουργίας της σιδηροδρομικής γραμμής, αφού δε θα υπάρχει πλέον διαθέσιμος διάδρομος.

Αν αποκλείσουμε το απίθανο ενδεχόμενο η ρύθμιση αυτή να υπαγορεύεται από συναισθήματα αντεκδίκησης προς τον... Χαρίλαο Τρικούπη, τότε μόνη λογική εξήγηση απομένει η εξυπηρέτηση συμφερόντων: με τις ρυθμίσεις αυτές οι παραχωρησιούχοι των ιδιωτικών διοδίων αποκτούν και διασφαλίζουν για δεκαετίες

μονοπωλιακή θέση, ενώ οι πολίτες στερούνται τη μόνη εναλλακτική τους λύση. Με δεδομένη την ισχύ των συγκεκριμένων συμφερόντων, κάθε κρατική παρέμβαση σε τέτοια κατεύθυνση αποτελεί την επιτομή της διαπλοκής.

Θεωρούμε ζωτική ανάγκη να απαλειφθεί η κατηγορία του «καταργημένου δικτύου» ή, σε έσχατη περίπτωση, να προβλεφθεί ελάχιστο διάστημα υποχρεωτικής διατήρησης του διαδρόμου για μια 20ετία.

4. Αναλυτικά οι παρατηρήσεις των Οικολόγων Πράσινων για τα άρθρα του νομοσχεδίου:

Άρθρο 6

Η αυτοδίκαιη μεταβίβαση της ακίνητης περιουσίας του ΟΣΕ, και ιδιαίτερα της σιδηροδρομικής υποδομής, στο Ελληνικό Δημόσιο υπονομεύει τη δυνατότητα του οργανισμού να διατηρήσει και να αναβαθμίσει το ζωτικό χώρο του δικτύου του.

Το σωρευτικό χρέος του ΟΣΕ θα πρέπει να συμψηφιστεί, όχι με την ακίνητη περιουσία του οργανισμού, αλλά με τις ανεξόφλητες Υποχρεώσεις Δημόσιας Υπηρεσίας που προβλέπονταν αρχικά από το Ν.Δ. 1300/1972 και στη συνέχεια από το Νόμο 2671/1998. Στο συμψηφισμό θα πρέπει επίσης να υπολογιστούν ως οφειλή του Δημοσίου:

- Οι τόκοι των δανείων που υποχρεώθηκε ο ΟΣΕ να συνάψει για να καλύψει τα κενά από τις ανεκπλήρωτες κρατικές υποχρεώσεις.
- Τα ποσά που υποχρεώθηκε να δανειστεί για να καλύψει δαπάνες επενδύσεων για έργα υποδομής και αγορά τροχαίου υλικού, μαζί με τους τόκους που επιβαρύνθηκε.

Εκτίμησή μας είναι ότι τα ποσά που οφείλει το κράτος στον ΟΣΕ αντιπροσωπεύουν τουλάχιστον 80-85% του συνολικού ποσού που παρουσιάζεται από την κυβέρνηση ως έλλειμμά του.

Ιδιαίτερα προβλήματα θα δημιουργήσει η παρ. 13, που προβλέπει υποχρεωτικές συνενώσεις των σιδηροδρομικών ακινήτων με γειτονικές ιδιοκτησίες, προσκυρώσεις, και αναδασμούς. Σε περίοδο κρίσης, πολλοί θα είναι οι ιδιοκτήτες γειτονικών ακινήτων που θα δυσκολεύονται να πληρώσουν το τίμημα για μια συναλλαγή που οι ίδιοι δεν έχουν επιδιώξει.

Άρθρο 8

Το τροχαίο υλικό του ΟΣΕ θα πρέπει να παραμείνει ακέραιο. Δεν έχουμε αντίρρηση να μεταβιβαστεί στην ΤΡΕΝΟΣΕ το υλικό που αυτή χρησιμοποιεί, το υπόλοιπο όμως θα πρέπει και αυτό να μείνει διαθέσιμο για μελλοντική μεταβίβαση και χρήση. Σε καμιά περίπτωση δε δεχόμαστε τη μαζική εκποίηση του και μάλιστα με συνοπτικές διαδικασίες.

Άρθρο 9

Αποτελεί σκάνδαλο η πρόβλεψη κατηγορίας «Καταργημένου Δικτύου» που προορίζεται για «ελεύθερη αξιοποίηση για οποιοδήποτε σκοπό», δηλαδή για δρόμους, οικόπεδα και αγροτική ή βιομηχανική εκμετάλλευση, με ξήλωμα των γραμμών και της υπόλοιπης υποδομής. Ιδιαίτερα οι υπάρχουσες παλαιές χαράξεις, που διέρχονται από οικισμούς και άλλα σημεία ενδιαφέροντος, αποτελούν πολύτιμο απόθεμα για μελλοντική αξιοποίηση ως τοπική συγκοινωνιακή υποδομή.

Ακόμη πιο σκανδαλώδες είναι ότι στην κατηγορία του «Καταργημένου Δικτύου» ανήκει υποχρεωτικά κάθε γραμμή που μένει αχρησιμοποίητη για 12 μήνες, ενώ αποκλείεται ακόμη και στοιχειώδης συντήρηση καταργημένων γραμμών. Ουσιαστικός στόχος είναι να μην ξανακινηθεί ποτέ τρένο στις γραμμές που κλείνουν, ακόμη κι αν νέα δεδομένα επιβάλλουν κάποια στιγμή την επαναλειτουργία του.

Σημειώνουμε ότι, και στη χώρα μας, αρκετές γραμμές έχουν επαναλειτουργήσει με επιτυχία μετά από δεκαετίες εγκατάλειψης, όπως οι γραμμές για Ναύπλιο και Λουτράκι. Αντίθετα η καταστροφή της υποδομής του τρένου του Λαυρίου απαίτησε και απαιτεί τεράστιες δαπάνες για την εξαρχής κατασκευή του Προαστιακού.

Άρθρο 12

Ο περιορισμός των Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας (Υ.Δ.Υ.) σε 50 εκατ. Ευρώ ετησίως αποτελεί μεθοδευμένο στραγγαλισμό του δικτύου. Με τα χρήματα αυτά, και με τη σημερινή κατάσταση του δικτύου, μπορεί να λειτουργήσει σχεδόν μόνο ο άξονας Αθήνα- Θεσσαλονίκη.

Συγκριτικά, για τα ιδιωτικά αστικά λεωφορεία μιας μόνο πόλης, της Θεσσαλονίκης, οι αντίστοιχες Υ.Δ.Υ. είναι διπλάσιες από όσα προβλέπονται για το σύνολο των σιδηροδρομικών μεταφορών της χώρας.

Οι Οικολόγοι Πράσινοι θεωρούμε απαραίτητο να υπάρχουν συγκεκριμένα όρια στις Υ.Δ.Υ., τα όρια αυτά όμως θα πρέπει να καθορίζονται με βάση τα ευρωπαϊκά δεδομένα και τις ιδιαίτερες ελληνικές συνθήκες. Ενόψει και της δηλωμένης φιλοδοξίας του πρωθυπουργού να γίνει η χώρα μας «Δανία του Νότου», αλλά και του ότι το σιδηροδρομικό δίκτυο της Δανίας έχει αντίστοιχο μήκος με το ελληνικό, θεωρούμε λογικό τον σταδιακό περιορισμό των Υ.Δ.Υ. προς την ΤΡΕΝΟΣΕ στα επίπεδα των 600 εκ. ευρώ ετησίως, όσα καταβάλλει και η Δανία στην αντίστοιχη κρατική σιδηροδρομική εταιρία. Το ποσό όμως αυτό είναι 12 φορές μεγαλύτερο από το προβλεπόμενο στο νομοσχέδιο.

Άρθρα 15-20

Για τη σύνθεση του προσωπικού και τον εξορθολογισμό των εργασιακών σχέσεων, των μισθολογίων και των κανονισμών, θεωρούμε ότι πρέπει ως βάση να ληφθούν τα ισχύοντα στους υπόλοιπους δημόσιους σιδηροδρομικούς οργανισμούς της Ευρώπης των 15. Ρόλο παρατηρητηρίου για τις αναδιαρθρώσεις και διαιτητή απέναντι στους εργαζομένους, θα μπορούσαν να παίξουν η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές-Ε.Τ.Φ. (όπου συμμετέχει και η Πανελλήνια Ομοσπονδία Σιδηροδρομικών) και η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Επιβατών-Ε.Ρ.Φ., που εκπροσωπεί σε υπερεθνικό επίπεδο τα συμφέροντα του επιβατικού κοινού.

Σημειώνουμε επίσης ότι σε αρκετές ειδικότητες αιχμής, όπως μηχανοδηγοί και σταθμάρχες, υπάρχει σοβαρό έλλειμμα και όχι πλεόνασμα προσωπικού. Ο περιορισμός των εργαζομένων σε τέτοιες ειδικότητες προδιαγράφει σοβαρές περικοπές δρομολογίων και κλείσιμο γραμμών.

5. Συμπερασματικά

Ολόκληρο το νομοσχέδιο αποτελεί μια λογική ακροβασία: προωθεί μια ιδιότυπη «πτώχευση» του Ο.Σ.Ε. (κατά τα 2/3), ρευστοποιεί την αντίστοιχη περιουσία του για άλλες χρήσεις αποκλείοντας κάθε μελλοντική σιδηροδρομική της λειτουργία, παραγράφει αυθαίρετα τις συσσωρευμένες οφειλές του Δημοσίου προς τον Ο.Σ.Ε. για να αποκλείσει το συμφητισμό με το αντίστοιχο χρέος του οργανισμού.

Αυτό που κυρίως εκποιείται, όμως, δεν είναι η περιουσία του ΟΣΕ αλλά το μεταφορικό του έργο και οι δυνατότητες για μελλοντική του ανάκαμψη. Χειρότερο από όλα είναι ότι η εκποίηση αυτή έχει αποδέκτες τους ανταγωνιστές του σιδηροδρόμου και γίνεται μάλιστα χωρίς κανένα αντάλλαγμα προς τον ΟΣΕ ή το

Δημόσιο.

Οι Οικολόγοι Πράσινοι θεωρούμε λοιπόν ότι πρόκειται για ένα νομοσχέδιο-σκάνδαλο, που δεν οδηγεί στην εξυγίανση του ΟΣΕ αλλά στον ακρωτηριασμό του. Πιστεύοντας ότι, παρόλα αυτά, η εξυγίανση του ΟΣΕ είναι απαραίτητη και επείγουσα, ζητάμε να αποσυρθεί το συγκεκριμένο νομοσχέδιο και να ξεκινήσει για το θέμα αυτό ουσιαστικός διάλογος που θα οριοθετείται μόνο από την ανάγκη για βιώσιμες μεταφορές.

Η Εκτελεστική Γραμματεία των Οικολόγων Πράσινων



OP-nomosxedioOSE-ypomnima sti Vouli.doc
169K
