

ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΗ ΣΥΜΠΑΡΑΤΑΞΗ



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΟΙΝΩΝΟΛΟΓΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ 622
Ημερ. λήξης: 24-10-2016

**Κ.Ο. ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΗ ΣΥΜΠΑΡΑΤΑΞΗ
ΠΑΣΟΚ-ΔΗΜΑΡ**

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τους Υπουργούς:

**-Υποδομών Μεταφορών & Δικτύων, κ. Χ. Σπίρτζη
-Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης & Κοινωνικής Αλληλεγγύης, κ. Γ. Κατρούγκαλο
-Οικονομικών, κ. Ε. Τσακαλώτο**

Θέμα: «Σε αδιέξοδο οδηγούνται οι αστικές Συγκοινωνίες της Αθήνας- Ακόμη δεν έχουν υπογραφεί από το Υπουργείο Εργασίας οι συμβάσεις για την μετακίνηση των ΑμεΑ και των ευπαθών ομάδων για το 2016».

Στο υψηλότερο επίπεδο της τελευταίας πενταετίας, από το 2011 όταν ιδρύθηκαν οι ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ, βρίσκονται τα ελλείμματα των αστικών συγκοινωνιών της Αθήνας. Σύμφωνα με τον προϋπολογισμό των ανωτέρω εταιρειών για το 2016, ο οποίος εγκρίθηκε από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων, οι ζημιές αναμένεται σύμφωνα με τα πλέον «αισιόδοξα» σενάρια να ανέλθουν σε 77 εκατομμύρια ευρώ. Με έλλειμμα ύψους 100 εκατ. ευρώ έκλεισαν οι αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας το έτος 2015, γεγονός που απεδείχθη καταστροφικό για τα οικονομικά των συγκοινωνιακών φορέων και συνακόλουθα για την ποιότητα και το εύρος του συγκοινωνιακού έργου.

Αξίζει να σημειωθεί ότι οι αστικές συγκοινωνίες το έτος 2013 παρουσίασαν πλεόνασμα ύψους 2,9 εκατ. ευρώ και το έτος 2014, 2,7 εκατ. Ευρώ. Την ίδια περίοδο, η προηγούμενη κυβέρνηση προχώρησε σε μείωση της τιμής του κανονικού εισιτηρίου, από 1,40€ σε 1,20€ και του μειωμένο από 0,70€ σε 0,60€. Με τον τρόπο αυτό, προωθήθηκε η περαιτέρω χρήση των αστικών συγκοινωνιών από τους πολίτες, διευκολύνθηκαν οι οικονομικά αδύναμοι συμπολίτες μας που κατά τεκμήριο χρησιμοποιούν τις αστικές συγκοινωνίες και οι αστικές συγκοινωνίες παρουσίασαν αύξηση εσόδων οικοδομώντας σχέση εμπιστοσύνης με το επιβατικό κοινό. Την περίοδο αυτή, οι αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας δεν χρειάστηκε να λάβουν κρατική επιδότηση και συνακόλουθα δεν επιβάρυναν τον φορολογούμενο πολίτη.

Ειδικότερα, η ΣΤΑΣΥ (Μετρό, ΗΣΑΠ, Τραμ) αναμένεται να έχει έσοδα 111,5 εκατ. ευρώ και έξοδα 144 εκατ. ευρώ καταγράφοντας ζημία 32,5 εκατ. ευρώ. Το 2013 και το 2014 η εταιρεία είχε εμφανίσει λειτουργική κερδοφορία και ήταν απαλλαγμένη από την ανάγκη κρατικής χρηματοδότησης. Αντιθέτως το τρέχον έτος πρόκειται να λάβει από τον κρατικό προϋπολογισμό (ΠΔΕ, ΕΕ) 1,2 εκατ. ευρώ. Η ΟΣΥ (Λεωφορεία, Τρόλεϊ) αναμένεται να έχει έσοδα 188,3 εκατ. ευρώ, έξοδα 233 εκατ. ευρώ καταγράφοντας ζημιές ύψους 44,683 εκατ. ευρώ. Και για τις δύο εταιρείες, οι ζημιές υπολογίζεται πως θα ξεπεράσουν τα 77,270 εκατ. ευρώ.

Την ίδια στιγμή, τα έσοδα από πωλήσεις εισιτηρίων και καρτών καταγράφουν κατακόρυφη πτώση. Το πρώτο τρίμηνο του 2016 έφτασαν σε ύψος 37,7 εκατ. ευρώ, όταν το αντίστοιχο διάστημα του 2015 ήταν 49,2 εκατ. ευρώ (μείωση 23,44%). Τον Μάρτιο του 2016 η πτώση έφτασε το 30,8%. Το γεγονός αυτό αποδίδεται κατά κύριο λόγο στην εκτεταμένη λαθρεπιβίβαση και εισιτηριοδιαφυγή την οποία η πολιτική του ΣΥΡΙΖΑ ενθάρρυνε και συνεχίζει

παραδόξως να ενθαρρύνει με τις ιδεοληπτικές και αντικοινωνικές εμμονές που τη διακρίνουν. Ο άκρατος λαϊκισμός των δήθεν δωρεάν μετακινήσεων που στην πραγματικότητα μετακυλούν το κόστος στον φορολογούμενο και δυσχεραίνουν τη θέση των συνεπών μετακινούμενων, υπήρξε η βασική πολιτική του ΣΥΡΙΖΑ στον τομέα των αστικών μετακινήσεων.

Σε ιδιαίτερα δεινή οικονομική θέση βρίσκεται και η ΟΣΥ. Χαρακτηριστικά είναι τα οικονομικά στοιχεία: Το 2014 τα χρήματα που εισέπραξε η ΟΣΥ από πωλήσεις εισιτηρίων, καρτών και έσοδα από υπουργεία ήταν 117 εκατ. ευρώ και η επιχορήγηση 100,29 εκατ. ευρώ. Το 2015 οι πωλήσεις εισιτηρίων, καρτών και έσοδα από υπουργεία μειώθηκαν στα 97 εκατ. ευρώ και η επιχορήγηση ήταν επίσης μειωμένη στα 86 εκατ. ευρώ. Σε αυτά προστέθηκε έκτακτη επιχορήγηση 22 εκατ. ευρώ και επιπλέον 6 εκατ. ευρώ από τον έλεγχο των εισιτηρίων (συνολικά 211 εκατ. ευρώ). Το 2016 αναμένονται έσοδα από πωλήσεις καρτών και εισιτηρίων 75 εκατ. ευρώ και η επιχορήγηση 86 εκατ. ευρώ (συνολικά 161 εκατ. ευρώ). Οι ανελαστικές δαπάνες της ΟΣΥ για το 2016 είναι 143 εκατ. ευρώ, η μισθοδοσία 40 εκατ. ευρώ, τα καύσιμα 12 εκατ. ευρώ, η ασφάλεια των λεωφορείων 1 εκατ. ευρώ, τέλη κυκλοφορίας και ΚΤΕΟ 10 εκατ. ευρώ, ανταλλακτικά και αναλώσιμα υλικά 3 εκατ. ευρώ, ρεύμα έλξης για τρόλεϊ, φως, νερό, τηλέφωνο 1 εκατ. ευρώ και φόροι 7 εκατ. ευρώ.

Επιπλέον, από στοιχεία προκύπτει πως από ένα σύνολο 2.023 λεωφορείων που έχουν απομείνει στην ΟΣΥ καθημερινά βγαίνουν στους δρόμους της Αθήνας για εκτέλεση συγκοινωνιακού έργου μόλις 850-900. Περίπου 280 λεωφορεία δεν μπορούν να κινηθούν λόγω έλλειψης οδηγών και άλλα 840 παραμένουν ακίνητα στα αμαξοστάσια με βλάβες που δεν επιδιορθώνονται. Αντίστοιχη είναι η κατάσταση και στο αμαξοστάσιο των ΗΛΠΑΠ (τρόλεϊ), όπου βρίσκονται παροπλισμένα δεκάδες οχήματα.

Αξίζει να σημειωθεί ότι για τη νέα ένταξη στο σύστημα δωρεάν μετακίνησης ευπαθών ομάδων (άνεργοι, κλπ), όπως επίσης και για υπαξιωματικούς και αξιωματικούς των ενόπλων δυνάμεων δεν έχουν υπογραφεί ακόμη συμβάσεις με τα συναρμόδια υπουργεία ώστε να υπάρχει επιχορήγηση για τις μετακινήσεις αυτές. Συγκεκριμένα, το Υπουργείο Εργασίας δεν έχει πληρώσει ακόμη στον ΟΑΣΑ τις οφειλές του β' εξαμήνου του 2015, ύψους 29,5 εκ. Ευρώ. Για το 2016 έχει σταλεί από τον ΟΑΣΑ σχέδιο σύμβασης 65,5 εκ. ευρώ, αλλά το Υπουργείο αδιαφορεί, με αποτέλεσμα ο ΟΑΣΑ να κινδυνεύει να γίνει ΟΑΣΘ στον οποίο οφείλουν τα Υπουργεία αντίστοιχα ποσά.

Όμως δεν έχουν υπογραφεί συμβάσεις και για την μετακίνηση των ΑμεΑ και των άλλων ευπαθών ομάδων σε όλη τη χώρα με αστικές και υπεραστικές συγκοινωνίες, με αποτέλεσμα να μην μπορεί να αρχίσει η θεώρηση και η έκδοση καρτών των δικαιούχων και είναι τουλάχιστον ντροπή για την Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑΝΕΛ, όσοι ευπαθείς συμπολίτες μας δεν πρόλαβαν να βγάλουν πέρυσι το Δεκέμβριο τη κάρτα να μην μπορούν να χρησιμοποιούν τα ΜΜΜ.

Τέλος, ανησυχητικές διαστάσεις λαμβάνει και το φαινόμενο των βανδαλισμών σε σταθμούς του μετρό, του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου και σε οχήματα των αστικών συγκοινωνιών, καθώς και το φαινόμενο της στοχοποίησης και των επιθέσεων στους ελεγκτές, γεγονός που έχει οδηγήσει σε κατακόρυφη αύξηση το φαινόμενο της εισιτηριοδιαφυγής.

Επειδή όλα τα παραπάνω συνθέτουν ένα ζοφερό τοπίο για τις αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας.

Επειδή για τους ανέργους όλης της Ελλάδας πλην Αθηνών δεν έχει ληφθεί καμία μέριμνα εκ μέρους της Κυβέρνησης.

Επειδή οι πολίτες πληρώνουν πολύ ακριβά τις δήθεν δωρεάν μετακινήσεις (περίοδος δημοψηφίσματος κ.λπ.) αλλά και τις συνεχείς λανθασμένες πολιτικές επιλογές στο χώρο των συγκοινωνιών και

Επειδή προχωρήσατε στην αύξηση της τιμής του εισιτηρίου από 1,20€ σε 1,40€, γεγονός που πλήττει ιδιαίτερα τους πολίτες, αυξάνοντας ταυτόχρονα τα ελλείμματα και τις ζημιές και μειώνοντας την ποιότητα και το εύρος του συγκοινωνιακού έργου,

Ερωτάσθε κ.κ Υπουργοί:

- Ποιος ο Κυβερνητικός σχεδιασμός για τις αστικές συγκοινωνίες προκειμένου να επανέλθουν στη πρότερη κερδοφόρα κατάσταση και να μην επιβαρύνουν τον φορολογούμενο πολίτη σε ολόκληρη την Ελλάδα;
- Υπάρχει σχέδιο εξυγίανσης για τις αστικές συγκοινωνίες μετά από την οικονομική καταβράθυσή τους;
- Προτίθεστε και με ποιο χρονοδιάγραμμα να επαναφέρετε την μειωμένη τιμή του εισιτηρίου που είχε καθιερώσει η προηγούμενη κυβέρνηση και κατήργησε η «πρώτη φορά αριστερά»;
- Ποια συγκεκριμένα μέτρα προτίθεστε να λάβετε ώστε να εξασφαλιστεί η δωρεάν μετακίνηση για τους ανέργους όλης της Ελλάδας;
- Με ποιο τρόπο θα καταπολεμήσετε το φαινόμενο των βανδαλισμών στα συγκοινωνιακά μέσα και το αντικοινωνικό και λαϊκιστικό φαινόμενο της λαθρεπιβίβασης;
- Πότε θα υπογραφούν επιτέλους οι συμβάσεις από το Υπουργείο Εργασίας με τον ΟΑΣΑ και τα ΚΤΕΛ αστικά και υπεραστικά όλης της χώρας για τη μετακίνηση των ΑμεΑ και των υπόλοιπων ευπαθών ομάδων για το 2016;

Ο ερωτώντες Βουλευτές

Βασίλης Κεγκέρογλου

Γιάννης Μανιάτης

Εύη Χριστοφιλοπούλου

Κώστας Σκανδαλίδης

Ανδρέας Λοβέρδος