



ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ  
ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ  
ΕΠΙΤΡΟΠΗ  
ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

**ΓΝΩΜΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ  
ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ  
«ΕΞΥΓΙΑΝΣΗ, ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ  
ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΑΤΤΙΚΗΣ»**

**ΓΝΩΜΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**  
**ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ**  
**«ΕΞΥΓΙΑΝΣΗ, ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ**  
**ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΑΤΤΙΚΗΣ»**

**ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ**

Στις 27.1.2011, ο Γενικός Γραμματέας Μεταφορών κ. **Θεοχάρης Τσιόκας** απέστειλε προς γνωμοδότηση στην Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή (Ο.Κ.Ε.) το Σχέδιο Νόμου «**Εξυγίανση, αναδιάρθρωση και ανάπτυξη των Αστικών Συγκοινωνιών Περιφέρειας Αττικής**».

Η Εκτελεστική Επιτροπή της Ο.Κ.Ε. συνέστησε Επιτροπή Εργασίας αποτελούμενη από τους κ.κ. **Νικόλαο Σκορίνη, Δημήτρη Αρβανιτοζήση, Φώτη Κολεβέντη, Ιωάννη Σωτηρίου και Γεώργιο Γωνιωτάκη.**

Ως πρόεδρος της Επιτροπής Εργασίας ορίστηκε ο κ. **Ν. Σκορίνης**. Στις εργασίες της Επιτροπής Εργασίας μετείχαν ως εμπειρογνώμονες οι κ.κ. **Ευάγγελος Σαμπράκος, Σεραφείμ Κάπρος και Ιωάννης Κολιούσης**, . Από πλευράς Ο.Κ.Ε. μετείχε η επιστημονική σύμβουλος **Δρ. Αφροδίτη Μακρυγιάννη**, η οποία είχε τον επιστημονικό συντονισμό της Ομάδας. Ερευνητική στήριξη παρείχε από πλευράς Ο.Κ.Ε. η κα **Κωνσταντίνα Ρεμπεστέκου**.

Η Επιτροπή Εργασίας ολοκλήρωσε τις εργασίες της σε τρεις (3) συνεδριάσεις, ενώ η Εκτελεστική Επιτροπή διαμόρφωσε την εισήγησή της προς την Ολομέλεια στη συνεδρίαση της 10ης Φεβρουαρίου 2011.

Η Ολομέλεια της Ο.Κ.Ε., στην οποία εισηγητής ήταν ο κ. **Ν. Σκορίνης**, αφού ολοκλήρωσε τη συζήτηση για το θέμα στη συνεδρίαση της **10ης Μαρτίου 2011**, διατύπωσε την υπ' αριθ. **252** Γνώμη της.

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΤΗΣ ΓΝΩΜΗΣ

Η παρούσα Γνώμη της Ο.Κ.Ε. αποτελείται από τρία Κεφάλαια.

Στο Κεφάλαιο Α' παρουσιάζονται συνοπτικά οι διατάξεις του Σχεδίου Νόμου (Σχ/Ν), το οποίο επιδιώκει την εξυγίανση, αναδιάρθρωση και ανάπτυξη των συγκοινωνιών της Περιφέρειας Αττικής.

Στο Κεφάλαιο Β' παρουσιάζεται η γενική αξιολόγηση επί του Σχ/Ν. Η Ο.Κ.Ε. κρίνει ως θετικές τις μεταρρυθμίσεις που προτείνονται, καθώς θεωρεί ότι θα συμβάλουν στη βελτίωση και τον εξορθολογισμό της λειτουργίας των αστικών συγκοινωνιών της Περιφέρειας Αττικής, ιδιαίτερα εφόσον γίνουν αποδεκτές οι προϋποθέσεις που αναφέρονται στη συνέχεια στη Γνώμη της Ο.Κ.Ε.

Η Ο.Κ.Ε. θεωρεί ότι η ανάδειξη του ΟΑΣΑ ως αποκλειστικού υπεύθυνου για το σχεδιασμό, συντονισμό και έλεγχο του συνόλου των δικτύων και μέσων δημόσιας μεταφοράς δίνει τέλος στην πολυδιάσπαση αρμοδιοτήτων. Επισημαίνει, όμως, την απουσία ρητής αναφοράς του ΟΑΣΑ ως «μητροπολιτικού» φορέα και την ασάφεια ως προς τις σχέσεις του με τα ΚΤΕΛ Αττικής και τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο.

Η Ο.Κ.Ε., επίσης, θεωρεί ότι η προτεινόμενη από το Σχ/Ν συγχώνευση των υπαρχόντων φορέων σε δύο Εταιρείες Παροχής Συγκοινωνιακού Έργου (ΕΠΣΕ) μεγιστοποιεί τη συμπληρωματικότητα των μέσων και συντελεί στην ορθολογική αξιοποίηση του συνόλου των διαθέσιμων πόρων. Προτείνει δε τα ΔΣ του ΟΑΣΑ και των δύο ΕΠΣΕ να έχουν σε ένα ποσοστό κοινά μέλη.

Επισημαίνεται, όμως, ότι οι διατάξεις που περιλαμβάνονται σχετικά με θέματα σχέσεων Πολιτείας και φορέων, χρηματοδότησης και τρόπου λειτουργίας διέπονται πρωτίστως από μία στενή οικονομική λογική και δευτερευόντως εξυπηρετούν την ποιότητα του προσφερόμενου έργου και τον κοινωνικό χαρακτήρα των συγκοινωνιών. Στο σημείο αυτό, η Ο.Κ.Ε. θέλει για μία ακόμα φορά να τονίσει το χαρακτήρα των συγκοινωνιών ως δημόσιο αγαθό, αρχή η οποία θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη σε κάθε επικείμενη ή

μελλοντική μεταρρύθμιση.

Το μέγιστο ποσοστό (40%) της επιδότησης από την Πολιτεία, όπως καθορίζεται από το Σχ/Ν, σε συνδυασμό με την ασφυκτική διαδικασία που ορίζεται για αναθεωρήσεις επιχειρησιακών σχεδίων, νομοτελειακά οδηγούν σε περιορισμό και υποβάθμιση του συγκοινωνιακού έργου και του επιπέδου εξυπηρέτησης των πολιτών, με επακόλουθες συνέπειες στο κυκλοφοριακό και στο περιβάλλον. Επιπλέον, επισημαίνεται η απουσία πρόβλεψης για τη συμμετοχή και άλλων πηγών χρηματοδότησης του ΟΑΣΑ και των ΕΠΣΕ, πέραν του Κράτους.

Όσον αφορά τα εργασιακά θέματα, η Ο.Κ.Ε. παρατηρεί ότι διέπονται από μία «οριζόντια» λογική, η οποία έχει μειονεκτήματα, καθώς αγνοεί τις ιδιαιτερότητες κάθε τομέα. Η Ο.Κ.Ε. σημειώνει ότι θα έπρεπε να προηγηθεί των μετατάξεων η ανάπτυξη επιχειρησιακών σχεδίων, από τα οποία θα καθορίζονταν οι ανάγκες εξυπηρέτησης του συγκοινωνιακού έργου και τα οποία θα οδηγούσαν στα νέα οργανογράμματα και το αναγκαίο προσωπικό. Σχετικά με τις αποδοχές των εργαζομένων, αυτές προτείνεται να ρυθμιστούν μέσα από νέα Συλλογική Σύμβαση Εργασίας που θα έχει ως βάση τις ισχύουσες διατάξεις των ΕΣΣΕ και την τροποποίηση των Κανονισμών, μετά από διάλογο και συλλογική διαπραγμάτευση των δύο πλευρών.

Το Κεφάλαιο Γ' περιλαμβάνει τις κατ' άρθρον παρατηρήσεις. Η Ο.Κ.Ε. μεταξύ άλλων:

- κρίνει ως ιδιαίτερα πιεστικές τις χρονικές προθεσμίες που καθορίζονται από το Σχ/Ν για τη συγχώνευση των εταιρειών και προτείνει την ορθολογική επαναδιατύπωσή τους,
- δεν κρίνει σκόπιμη τη μη συμπερίληψη της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στις ΕΠΣΕ και προτείνει τη λειτουργική και διοικητική ενσωμάτωσή της, καθώς και τη συμπερίληψη των ΚΤΕΛ στο σχεδιασμό των ΕΠΣΕ,
- προτείνει την αποκλειστική κατανομή της αρμοδιότητας ανάπτυξης του δικτύου και σχεδιασμού παροχής συγκοινωνιακού έργου στον ΟΑΣΑ, ώστε να αποφευχθεί η δημιουργία εύλογων ερωτημάτων συναρμοδιότητας φορέων,

- συμφωνεί με τη δημιουργία ενός συμφώνου ευθύνης των φορέων, με σκοπό την καλύτερη παρακολούθηση των ΕΠΣΕ, αλλά εκφράζει την ανησυχία της σχετικά με το πλαίσιο παρακολούθησης, το οποίο είναι δυνατόν να μην προσδώσει τα αναγκαία αποτελέσματα, τοποθετώντας παράλληλα πολλούς διοικητικούς περιορισμούς στις ΕΠΣΕ,

- θεωρεί ότι θα πρέπει να προηγηθεί των μετατάξεων, πέραν των άλλων, και λεπτομερής ρύθμιση των θεμάτων υποδοχής των εργαζομένων με κατοχύρωση των τακτικών αποδοχών και των ασφαλιστικών τους δικαιωμάτων.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄

### ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ

Το Σχέδιο Νόμου με τίτλο «Εξυγίανση, Αναδιάρθρωση και Ανάπτυξη των Αστικών Συγκοινωνιών Περιφέρειας Αττικής και άλλες διατάξεις» περιλαμβάνει 16 άρθρα κατανεμημένα σε 4 Κεφάλαια.

Το Κεφάλαιο Α, το οποίο περιλαμβάνει τα άρθρα 1-3, αφορά τις ρυθμίσεις για την αναδιάρθρωση και εξυγίανση των δημοσίων αστικών συγκοινωνιών.

Στο άρθρο 1 προβλέπεται ότι οι εταιρείες-φορείς συγκοινωνιών ΕΘΕΛ, ΗΛΠΑΠ, ΑΜΕΛ, ΗΣΑΠ και ΤΡΑΜ συγχωνεύονται σε δύο εταιρείες: Την εταιρεία «Οδικές Συγκοινωνίες Ανώνυμη Εταιρεία» (ΟΣΥ), η οποία θα αποτελέσει το νέο φορέα οδικών συγκοινωνιών και θα προκύψει από την απορρόφηση της ΗΛΠΑΠ από την ΕΘΕΛ και την εταιρεία «Σταθερές Συγκοινωνίες Ανώνυμη Εταιρεία» (ΣΤΑΣΥ), η οποία θα αποτελέσει το νέο φορέα μέσων σταθερής τροχιάς και θα προκύψει από την απορρόφηση των ΗΣΑΠ και ΤΡΑΜ από την ΑΜΕΛ. Ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (ΟΑΣΑ) θα είναι ο αποκλειστικός μέτοχος των δύο εταιρειών.

Το άρθρο 2 προβλέπει ότι όλα τα περιουσιακά στοιχεία και δικαιώματα των εταιρειών που απορροφούνται μεταβιβάζονται αυτοδικαίως στις εταιρείες ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ. Επιπλέον, προβλέπονται απλοποιημένες διαδικασίες μεταγραφής των ακινήτων των απορροφουμένων εταιρειών, καθώς και πλήρης απαλλαγή των εν λόγω μεταγραφών από φόρους ή οποιαδήποτε άλλη επιβάρυνση.

Το άρθρο 3 προβλέπει τη διαγραφή των χρεών των συγχωνευομένων εταιρειών έναντι του Δημοσίου και τη μεταφορά τους στον κρατικό προϋπολογισμό.

Το Κεφάλαιο Β, το οποίο περιλαμβάνει τα άρθρα 4-7, αφορά τις ρυθμίσεις για την οργάνωση και ανάπτυξη των δημοσίων συγκοινωνιών.

Το άρθρο 4 ορίζει ότι ο στρατηγικός σχεδιασμός, ο προγραμματισμός, η οργάνωση, ο συντονισμός και ο έλεγχος του συγκοινωνιακού έργου όλων

των επίγειων και υπόγειων μέσων μαζικής μεταφοράς ανήκουν στον ΟΑΣΑ. Η εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου προβλέπεται ότι θα γίνεται από τις Εταιρείες Παροχής Συγκοινωνιακού Έργου (ΕΠΣΕ), στις οποίες υπάγονται τόσο οι εταιρείες ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ, όσο και οι λοιποί φορείς που παρέχουν συγκοινωνιακό έργο στην περιοχή αρμοδιότητας του ΟΑΣΑ.

Με το άρθρο 5 καθορίζονται αναλυτικά οι αρμοδιότητες του ΟΑΣΑ και των εταιρειών του Ομίλου του.

Στις αρμοδιότητες του ΟΑΣΑ, μεταξύ άλλων, συγκαταλέγονται: ο σχεδιασμός του συγκοινωνιακού έργου, ο έλεγχος των ΕΠΣΕ και η κατανομή του συγκοινωνιακού έργου σε αυτές, η ανάθεση και επίβλεψη συγκοινωνιακών και κυκλοφοριακών μελετών δημοσίων συγκοινωνιών στην Περιφέρεια Αττικής, η κατάρτιση και ο έλεγχος των προγραμμάτων δρομολόγησης των μέσων δημόσιας συγκοινωνίας, η κατάρτιση πενταετούς Στρατηγικού Σχεδίου και η σύναψη συμβάσεων με τις ΕΠΣΕ.

Στις αρμοδιότητες των εταιρειών του Ομίλου ΟΑΣΑ, μεταξύ άλλων, περιλαμβάνονται: η εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου σύμφωνα με το σχεδιασμό, και την κατανομή αυτού από τον ΟΑΣΑ, η κατάρτιση των Επιχειρησιακών Σχεδίων και η υποβολή τους για έγκριση στον ΟΑΣΑ και η μελέτη και αντιμετώπιση κάθε προβλήματος σχετικού με την εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου που παρέχει καθεμία από αυτές.

Στο άρθρο 6 προβλέπεται η θέσπιση συμφώνου ευθύνης, το οποίο ενεργοποιείται σε περίπτωση αποκλίσεων από τους ετήσιους προϋπολογισμούς και τα επιχειρησιακά σχέδια που θα καταρτίζονται από τις εταιρείες του Ομίλου ΟΑΣΑ. Οι κρατικές επιδοτήσεις ορίζεται ότι θα λαμβάνονται από τον ΟΑΣΑ βάσει προϋποθέσεων και θα διανέμονται στις εταιρείες του Ομίλου ανάλογα με τα ειδικότερα αποτελέσματα της καθεμίας από αυτές.

Στο άρθρο 7 προβλέπεται ρητώς η υπαγωγή των Εταιρειών του Ομίλου ΟΑΣΑ στις διατάξεις περί ΔΕΚΟ. Επίσης, προβλέπεται η δυνατότητα ανάθεσης σε τρίτους παντός είδους προμηθειών, υπηρεσιών και έργων, καθώς και αξιοποίησης της κινητής και ακίνητης περιουσίας των Εταιρειών του Ομίλου.

Το Κεφάλαιο Γ, το οποίο περιλαμβάνει τα άρθρα 8-13, αφορά ρυθμίσεις των θεμάτων προσωπικού.

Στο άρθρο 8 δίνονται οι ορισμοί των εννοιών που χρησιμοποιούνται στο Σχέδιο Νόμου. Επίσης, εξηγούνται οι λόγοι δημοσίου συμφέροντος που επιτάσσουν τη ρύθμιση των εργασιακών ζητημάτων στους φορείς και τις εταιρείες που θα προκύψουν από το μετασχηματισμό που προβλέπεται στο Κεφάλαιο Α του Σχεδίου Νόμου. Τέλος, διατυπώνεται ρητώς ότι οι διατάξεις του Κεφαλαίου αυτού κατισχύουν κάθε αντίθετης ή άλλης διάταξης, συμφωνίας, όρου ή ρήτρας, νόμου ή κανονισμού.

Με το άρθρο 9 καθορίζεται η διαδικασία μεταφοράς του πλεονάζοντος προσωπικού στους φορείς υποδοχής και το εργασιακό καθεστώς που εφαρμόζεται μετά τη μετάταξη του εργαζομένου.

Το άρθρο 10 ορίζει ότι οι εργαζόμενοι που θα παραμείνουν στις θέσεις τους και δεν θα μεταταγούν θα συνδέονται πλέον με τους νέους φορείς που θα προκύψουν μετά την ολοκλήρωση του μετασχηματισμού.

Στο άρθρο 11 προβλέπεται η κατάρτιση νέου Οργανογράμματος και Κανονισμού Εσωτερικής Οργάνωσης και Λειτουργίας από το Δ.Σ. του εκάστοτε νέου φορέα και του ΟΑΣΑ. Επίσης, ορίζεται το περιεχόμενό τους και προβλέπονται οι αρχές που θα πρέπει να ληφθούν υπ' όψιν κατά την κατάρτισή τους.

Στο άρθρο 12 προβλέπεται ότι, μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας μετασχηματισμού, θεσπίζονται νέες συλλογικές ρυθμίσεις και καταργούνται οι μέχρι τότε υφιστάμενες. Προβλέπεται, επίσης, η διενέργεια διαπραγματεύσεων με τις συνδικαλιστικές οργανώσεις των εργαζομένων, προκειμένου να καταρτισθούν νέες συλλογικές συμβάσεις και καθορίζεται το αντικείμενο των διαπραγματεύσεων και η συνολική διάρκειά τους.

Στο άρθρο 13 ορίζεται το ανώτερο ύψος της αποζημίωσης που καταβάλλεται σε περίπτωση καταγγελίας συμβάσεως εργασίας. Επίσης, παρέχεται εξουσιοδότηση στον Υπουργό Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων για τη ρύθμιση τυχόν λεπτομερειών κατά την εφαρμογή των διατάξεων του Κεφαλαίου αυτού.

Το Κεφάλαιο Δ, το οποίο περιλαμβάνει τα άρθρα 14-16, αφορά λοιπές



διατάξεις.

Με το άρθρο 14 εισάγεται τροποποίηση του άρθρου 14 του Ν.3891/2010 με την προσθήκη παραγράφου, στην οποία προβλέπονται ρυθμίσεις που έχουν σκοπό τη διασφάλιση της τήρησης του ετήσιου προϋπολογισμού και του επιχειρησιακού σχεδίου των εταιρειών του ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και την αποτροπή αποκλίσεων, με ευθύνη των διοικήσεών τους.

Το άρθρο 15 περιλαμβάνει τις διατάξεις που καταργούνται με το Σχέδιο Νόμου.

Τέλος, το άρθρο 16 αφορά την έναρξη ισχύος του νόμου.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'

### ΓΕΝΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ

Το υπό αξιολόγηση Σχ/Ν αφορά στην «*Εξυγίανση, Αναδιάρθρωση και Ανάπτυξη των Αστικών Συγκοινωνιών Περιφέρειας Αττικής και άλλες διατάξεις*» και ρυθμίζει ζητήματα τα οποία, από πλευράς περιεχομένου, εντάσσονται σε τρεις διαφορετικές θεματικές ενότητες:

1. Θέματα δομής φορέων και κατανομής αρμοδιοτήτων
2. Θέματα σχέσεων Πολιτείας και φορέων, χρηματοδότησης και τρόπου λειτουργίας
3. Εργασιακά θέματα

Βασική παρατήρηση της Ο.Κ.Ε. είναι ότι η αναδιάρθρωση που επιχειρείται μέσω του Σχ/Ν, καθώς και η ανακατανομή αρμοδιοτήτων, απαντούν σε χρόνια προβλήματα τα οποία παρεμπόδιζαν την εύρυθμη και αποδοτική λειτουργία του τομέα των αστικών συγκοινωνιών στη χώρα μας. Οι μεταρρυθμίσεις, επομένως, που προτείνονται στο επίπεδο αυτό κρίνονται ως θετικές και αναμένεται ότι θα επιφέρουν σημαντική βελτίωση και εξορθολογισμό λειτουργίας των αστικών συγκοινωνιών της Περιφέρειας Αττικής, ιδιαίτερα εφόσον γίνουν αποδεκτές οι προϋποθέσεις που θέτει η Ο.Κ.Ε. παρακάτω. Πιο συγκεκριμένα:

Α. Θετική κρίνεται η ανάδειξη του ΟΑΣΑ, ως κατ' εξοχήν και αποκλειστικού «επιτελικού» φορέα, αποκλειστικού υπεύθυνου για τη μελέτη, σχεδιασμό, συντονισμό, προγραμματισμό, έλεγχο, ρυθμίσεων κυκλοφοριακών λωρίδων κλπ του συνόλου των δικτύων και μέσων δημόσιας μεταφοράς, καθώς δίνει τέλος στην πολυδιάσπαση αρμοδιοτήτων και εσωτερικούς ανταγωνισμούς. Επιτρέπει πλέον ένα πραγματικά «συνολικό» σχεδιασμό για τα μέσα δημόσιας συγκοινωνίας σε επίπεδο «συστήματος», διασφαλίζοντας τη δυνατότητα να μεγιστοποιεί τη συμπληρωματικότητα των μέσων και να αξιοποιεί ορθολογικά το σύνολο των διαθέσιμων πόρων.

Θα πρέπει όμως να επισημανθεί ότι:

i) Ο ΟΑΣΑ δεν αναφέρεται ρητά ως «μητροπολιτικός» φορέας.

ii) Υπάρχει ασάφεια ως προς τις σχέσεις του ΟΑΣΑ με τα ΚΤΕΛ Αττικής και τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο. Η μη απόλυτη ένταξή τους στη σφαίρα αρμοδιοτήτων του ΟΑΣΑ θέτει ασάφειες ως προς τον προγραμματισμό, την τιμολόγηση και την επιθυμητή συμπληρωματικότητα των ΚΤΕΛ και του Προαστιακού με τις δύο νέες ΕΠΣΕ.

iii) Λείπουν οι άμεσες συνδέσεις με άλλους φορείς ή/και η ανάθεση τέτοιων διαδικασιών, όπως αυτές που έχει ο Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας, η Ενοποίηση Αρχαιολογικών Χώρων κλπ, καθώς ο σχεδιασμός των χρήσεων γης και των υπερ-τοπικών λειτουργιών επηρεάζει άμεσα την εξέλιξη των συγκοινωνιακών αναγκών της πόλης.

iv) Η σχέση του ΟΑΣΑ με τις αρμοδιότητες της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ, όπως αναφέρεται στο Σχ/Ν, επικεντρώνεται στην: *«δ) .. ανάθεση και επίβλεψη συγκοινωνιακών και κυκλοφοριακών μελετών δημοσίων συγκοινωνιών στην Περιφέρεια Αττικής για την εξυπηρέτηση του έργου του. Ειδικά όσον αφορά την ανάπτυξη και επέκταση του δικτύου αστικού σιδηροδρόμου και TRAM στην Περιφέρεια Αττικής τα έργα εκτελούνται από την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.»*.

Η Ο.Κ.Ε. προτείνει να αποσαφηνιστούν οι όροι *«ανάπτυξη του δικτύου»* και *«εκτέλεση έργου»*, ώστε να διευκρινιστεί η αρμοδιότητα της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΑΕ και να αποφευχθεί η δημιουργία εύλογων ερωτημάτων συναρμοδιότητας φορέων.

Επιπλέον, η Ο.Κ.Ε. θεωρεί ότι η εμπειρία και η υψηλή τεχνογνωσία που έχει αναπτύξει η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΑΕ σε συγκοινωνιακές, κυκλοφοριακές, πολεοδομικές και άλλες μελέτες για το συγκοινωνιακό σύστημα της Αττικής, πρέπει να αξιοποιηθεί πλήρως, σε στενή συνεργασία με τον ΟΑΣΑ.

Τέλος, η Ο.Κ.Ε. προτείνει την ανάπτυξη ενός Κεντρικού Σχεδίου Master-plan Αστικών Συγκοινωνιών στην Αττική, υπό το πρίσμα του νέου διαμορφωμένου σχήματος, στο πλαίσιο ενός κεντρικού σχεδιασμού μεταφορών στο Υπουργείο ΥΠΟΜΕΔΙ.

Β. Η Ο.Κ.Ε. θεωρεί θετική τη σύμπυξη-συγχώνευση των υπαρχόντων φορέων (ΕΘΕΛ, ΗΠΑΠ, ΗΣΑΠ, ΑΜΕΛ, TRAM) σε δύο Εταιρείες Παροχής

Συγκοινωνιακού Έργου (ΕΠΣΕ) και συγκεκριμένα μία εταιρεία οδικών μεταφορών (ΟΣΥ) και μία εταιρεία σταθερής τροχιάς (ΣΤΑΣΥ). Η προτεινόμενη από το Σχ/Ν συγχώνευση επιφέρει εξορθολογισμό της λειτουργίας και εκτέλεσης του συγκοινωνιακού έργου, μεγιστοποιώντας τη συμπληρωματικότητα των μέσων και αξιοποιώντας ορθολογικά το σύνολο των διαθέσιμων πόρων.

Κάθε μία από τις δύο ΕΠΣΕ είναι σε θέση να διατηρεί την τεχνογνωσία των τεχνικών ιδιαιτεροτήτων της οδικής μεταφοράς και σταθερής τροχιάς αντίστοιχα, ενώ επιτυγχάνεται μία ενιαία διοίκηση για κάθε συνιστώσα του συνολικού συστήματος.

Η Ο.Κ.Ε. προτείνει τα ΔΣ του ΟΑΣΑ και των δύο ΕΠΣΕ να έχουν σε ένα ποσοστό κοινά μέλη. Έχει αποδειχθεί ότι αυτό ευνοεί την ανάπτυξη συναντίληψης και καλής διακίνησης της πληροφορίας και τη διαφάνεια, κάτι που δεν επιτυγχάνεται επαρκώς με γραφειοκρατικές διαδικασίες.

Γ. Διακηρυγμένος στόχος του νομοσχεδίου είναι η βελτίωση της εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού και η ποιότητα ζωής. Η Ο.Κ.Ε. όμως, μετά από αναλυτική προσέγγιση του Σχ/Ν, θεωρεί ότι οι διατάξεις που περιλαμβάνονται σχετικά με θέματα σχέσεων Πολιτείας και φορέων, χρηματοδότησης και τρόπου λειτουργίας διέπονται πρωτίστως από μία στενή οικονομική λογική και δευτερευόντως εξυπηρετούν την ποιότητα του προσφερόμενου έργου και τον κοινωνικό χαρακτήρα των συγκοινωνιών. Στο σημείο αυτό η Ο.Κ.Ε. επισημαίνει για άλλη μία φορά ότι οι συγκοινωνίες είναι δημόσιο αγαθό, αρχή η οποία θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη σε κάθε επικείμενη ή μελλοντική μεταρρύθμιση.

Η Ο.Κ.Ε. θεωρεί ότι η πολιτεία για τον καθορισμό των επιδοτήσεων θα πρέπει να λάβει υπόψη της και την ήδη διαμορφωμένη κατάσταση και συγκεκριμένα το ότι: i) οι ΕΠΣΕ και ο ΟΑΣΑ έχουν, μέσω δημοσίων συμβάσεων, επιβαρυνθεί με την υποχρέωση χορήγησης καρτών απεριορίστων διαδρομών σε εργαζόμενους δημοσίων υπηρεσιών και λοιπούς δημόσιους λειτουργούς χωρίς σχετική αποζημίωση ή/και χωρίς οι αντισυμβαλλόμενοι δημόσιοι φορείς να καταβάλλουν το συμφωνημένο αντίτιμο, ii) έχουν αναληφθεί σημαντικές επενδύσεις σε υλικοτεχνική υποδομή

και νέες τεχνολογίες, οι οποίες όμως και επειδή η χρηματοδότηση από το ΠΔΕ ή/και ΕΣΠΑ καθυστερεί σημαντικά δεν έχουν άλλη εναλλακτική παρά τη χρηματοδότησή τους από ιδιαίτερα ακριβό δανεισμό.

Το μέγιστο ποσοστό (40%) της επιδότησης από την Πολιτεία, όπως καθορίζεται από το Σχ/Ν, φαίνεται να έχει προκύψει κυρίως εμπειρικά και με απλουστευμένες συγκριτικές θεωρήσεις στη βάση της μέγιστης πραγματικής χρηματοδοτικής δυνατότητας της Πολιτείας. Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με την ασφυκτική διαδικασία που ορίζει ο νόμος για αναθεωρήσεις επιχειρησιακών σχεδίων σε περίπτωση που τα οικονομικά αποτελέσματα των ΕΠΣΕ αποκλίνουν της πρόβλεψης και του στόχου, νομοτελειακά οδηγούν σε περιορισμό και υποβάθμιση του συγκοινωνιακού έργου και του επιπέδου εξυπηρέτησης των πολιτών, με επακόλουθες συνέπειες στο κυκλοφοριακό και στο περιβάλλον. Η Ο.Κ.Ε. επομένως θεωρεί επιτακτική ανάγκη να τεθούν άμεσα στο Σχ/Ν συγκεκριμένες ασφαλιστικές δικλείδες, ώστε να αποφευχθεί αυτή η υποβάθμιση. Επίσης προτείνει να προβλεφθεί και ένα πρόσθετο αποθεματικό στην επιδότηση για τις εκάστοτε τρέχουσες ανάγκες του ΟΑΣΑ και των ΕΠΣΕ (π.χ. διαρκής σταδιακή ανανέωση τροχαίου υλικού και άλλων στοιχείων), καθώς η ανανέωση διατηρεί την ελκυστικότητα, βελτιώνει την ποιότητα και πολλαπλασιάζει χρήστες και έσοδα.

Τέλος, η Ο.Κ.Ε. διαπιστώνει ότι το Σχ/Ν κάνει μονομερή παρέμβαση αναφορικά με τα χρηματοοικονομικά του ΟΑΣΑ και των ΕΠΣΕ, αφήνοντας την ενίσχυση αποκλειστικά στο Κράτος και μην κάνοντας πρόβλεψη για τη συμμετοχή και άλλων πηγών χρηματοδότησης, ώστε η συγκεκριμένη πρόσθετη χρηματοδότηση να αυξάνει την αποτελεσματικότητα και την κάλυψη του δικτύου των ΜΜΜ και να μην επιβαρύνει το επιβατικό κοινό.

Δ. Τα εργασιακά θέματα του νομοσχεδίου διέπονται από μία «οριζόντια» λογική, κοινή στο σύνολο της ευρύτερης δημόσιας σφαίρας. Σύμφωνα με την Ο.Κ.Ε. κάθε οριζόντια τέτοια λογική έχει μειονεκτήματα, καθώς αγνοεί τις ιδιαιτερότητες κάθε τομέα.

Οι νέες εργασιακές συνθήκες, αποτρέπουν μεν ακραίες περιπτώσεις, όμως αναμένεται να επιφέρουν σχετική υποβάθμιση των συνθηκών εργασίας. Η Ο.Κ.Ε. προτείνει τη ρύθμιση των αποδοχών των εργαζομένων μέσα από

νέα Συλλογική Σύμβαση Εργασίας που θα έχει ως βάση τις ισχύουσες διατάξεις των ΕΣΣΕ και την τροποποίηση των Κανονισμών μετά από διάλογο, συζήτηση και συλλογική διαπραγμάτευση των δύο πλευρών.

Ως προς τις μετατάξεις, στο Σχ/Ν διαπιστώνεται ότι έχει ακολουθηθεί μία «αντίστροφη» διαδικασία. Η Ο.Κ.Ε. θεωρεί ότι θα έπρεπε να προηγηθεί η ανάπτυξη επιχειρησιακών σχεδίων στη βάση του θεμιτού επιπέδου συγκοινωνιακού έργου, με κριτήρια ποιότητας και επάρκειας των προσφερομένων υπηρεσιών. Από τα επιχειρησιακά αυτά σχέδια θα αναδειχθούν οι πραγματικές ανάγκες και θα προκύψουν τα νέα οργανογράμματα και το αναγκαίο προσωπικό. Αντ' αυτού, παρουσιάζεται μία αντίστροφη «βιαστική» διαδικασία μείωσης προσωπικού, βασισμένη κυρίως σε αριθμητικούς-οικονομικούς στόχους.

Η Ο.Κ.Ε., επίσης, επισημαίνει ότι θα πρέπει να προηγηθεί της μετατάξεως λεπτομερής ρύθμιση των θεμάτων υποδοχής των εργαζομένων με κατοχύρωση των τακτικών αποδοχών και των ασφαλιστικών τους δικαιωμάτων.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ΄

### ΚΑΤ΄ ΑΡΘΡΟΝ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

#### **Άρθρο 1: Αναδιάρθρωση Δημοσίων Αστικών Συγκοινωνιών – Μετασχηματισμός εταιρειών**

Η Ο.Κ.Ε. κρίνει ως ιδιαίτερα πειστικές τις χρονικές προθεσμίες που καθορίζονται από το Σχ/Ν για τη συγχώνευση των εταιρειών και προτείνει την ορθολογική επαναδιατύπωση αυτών.

#### **Άρθρο 2: Μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων – Φορολογικές απαλλαγές και διευκολύνσεις**

Η Ο.Κ.Ε. ανησυχεί ότι η απαλλαγή από Φόρους και τέλη συγχωνεύσεων είναι δυνατόν να βληθεί νομικά στην Επιτροπή Ανταγωνισμού της ΕΕ και προτείνει τη διαφορετική προσέγγιση του συγκεκριμένου θέματος από το ΥΠΟΜΕΔΙ και το Υπ. Οικονομικών.

#### **Άρθρο 4: Εταιρείες Παροχής Συγκοινωνιακού Έργου (ΕΠΣΕ)**

Η Ο.Κ.Ε. δεν κρίνει σκόπιμη τη μη συμπερίληψη της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στις ΕΠΣΕ (ΣΤΑΣΥ) και προτείνει τη λειτουργική και διοικητική ενσωμάτωσή της, δεδομένης της προσφοράς του ίδιου έργου των ΑΣ όπως και η ΑΜΕΛ.

Επιπλέον, η Ο.Κ.Ε. προτείνει να συμπεριληφθούν τα ΚΤΕΛ στο σχεδιασμό των ΕΠΣΕ.

#### **Άρθρο 5: Αρμοδιότητες Συγκοινωνιακών Φορέων Δείκτες λειτουργίας**

Η Ο.Κ.Ε. διαφωνεί με την εμπλοκή του Υπουργείου σε λειτουργικά θέματα τόσο του ΟΑΣΑ, όσο και των ΕΠΣΕ και προτείνει όλα αυτά να επιλύονται βάσει σχετικών κανονισμών που θα αναπτύσσει και θα εγκρίνει ο ΟΑΣΑ.

Επιπλέον, η Ο.Κ.Ε. προτείνει την αποκλειστική κατανομή της αρμοδιότητας ανάπτυξης του δικτύου και σχεδιασμού παροχής συγκοινωνιακού έργου στον ΟΑΣΑ, ώστε να αποφευχθεί η δημιουργία εύλογων ερωτημάτων συναρμοδιότητας φορέων. Σε αυτό το πλαίσιο, η Ο.Κ.Ε. προτείνει (σημείο δ) να αποσαφηνιστεί αν ο όρος «εκτέλεση έργου» περιλαμβάνει τον στρατηγικό σχεδιασμό δικτύου, ή μόνο την αδειοδότηση του έργου, τις τεχνικές μελέτες, την κατασκευή και την προμήθεια του τροχαίου υλικού.

Στο σημείο (στ) η Ο.Κ.Ε. προτείνει την κατανομή της αρμοδιότητας εκμετάλλευσης ή συν-εκμετάλλευσης των στάσεων με τους ΕΠΣΕ από τον ΟΑΣΑ, μια και αυτό αποτελεί σημαντικό στοιχείο εσόδου για την επιτυχή λειτουργία του Φορέα, πέραν των εσόδων που αναφέρονται στο σημείο (ιζ).

Σχετικά με την παράγραφο (ιβ), η Ο.Κ.Ε. εκτιμά ότι η «συνεργασία» είναι αρκετά χαλαρή έκφραση και δεν αντιστοιχεί στις αρμοδιότητες που πρέπει να έχει ένας μητροπολιτικός συγκοινωνιακός φορέας. Προτείνεται, επομένως, η δημιουργία ενός σαφούς πλαισίου επικοινωνίας/συνεργασίας των εν λόγω φορέων με σκοπό να μεγιστοποιηθεί η αποτελεσματικότητα των παρεμβάσεων.

Αναφορικά με την γνωμάτευση των δρομολογίων που εκτελούν οι ΟΤΑ, στο σημείο (κγ), η Ο.Κ.Ε. προτείνει την αλλαγή του εδαφίου, ώστε ο ΟΑΣΑ να εγκρίνει τα δρομολόγια στην περιοχή ευθύνης του και όχι απλά να γνωματεύει με σκοπό να περιοριστούν φαινόμενα όπως σήμερα όπου δημοτική συγκοινωνία και ΕΘΕΛ εκτελούν δρομολόγια στην ίδια ακριβώς περιοχή με αντίστοιχη δρομολόγηση.

Επιπλέον, αναφορικά με την εκτέλεση συγκοινωνιακού έργου του σημείου (αα), υπενθυμίζεται ότι με το παρόν Σχ/Ν ο ΟΑΣΑ εξελίσσεται σε φορέα διαχείρισης έργου και όχι εκτέλεσης και προτείνεται η σχετική αλλαγή του συγκεκριμένου εδαφίου.

Τέλος, η Ο.Κ.Ε. προτείνει να εκχωρηθεί η αρμοδιότητα στον ΟΑΣΑ να δημιουργήσει έναν φορέα αυτασφάλισης όλων των μέσων των θυγατρικών του εταιρειών με αστική ευθύνη (Υλικές Ζημιές & Σωματικές Βλάβες, καθώς και σχετικές καλύψεις) και με σκοπό τη μείωση του σχετικού λειτουργικού του



κόστους.

### **Άρθρο 6: Σύμφωνο Ευθύνης – Προϋπολογισμοί Μηχανισμός επίβλεψης**

Η Ο.Κ.Ε. συμφωνεί με τη δημιουργία ενός συμφώνου ευθύνης των φορέων, με σκοπό την καλύτερη παρακολούθηση των ΕΠΣΕ. Σχετικά με το σημείο 3, η Ο.Κ.Ε. θεωρεί ότι το διάστημα του ενός μηνός είναι πολύ βραχύ για τη συλλογή και τον έλεγχο των εισπράξεων και προτείνει την επέκτασή του σε διάστημα 3 μηνών.

Επιπλέον, η Ο.Κ.Ε. θεωρεί ότι ο προσδιορισμός του ύψους της επιδότησης στο 40%, όπως αναφέρεται και στη Γενική Αξιολόγηση, έχει προκύψει εμπειρικά και με βασικό κριτήριο την χρηματοδοτική ικανότητα της Πολιτείας. Το ποσοστό αυτό έτσι όπως καθορίζεται και εκ των προτέρων δεν συνδέεται με το είδος και την έκταση του δικτύου που θα καλύπτει ο ΟΑΣΑ και οι ΕΠΣΕ.

Στο άρθρο αυτό προβλέπεται επίσης αποζημίωση-επιδότηση του λειτουργικού κόστους, ενώ δεν υπάρχει αναφορά για επιδότηση του κεφαλαιουχικού κόστους της υποδομής και των μέσων. Επιπρόσθετα, η ΟΚΕ ανησυχεί σχετικά με το πλαίσιο παρακολούθησης, το οποίο είναι δυνατόν να μην προσδώσει τα αναγκαία αποτελέσματα, τοποθετώντας παράλληλα πολλούς διοικητικούς περιορισμούς στις ΕΠΣΕ. Επίσης, οφείλει να σημειώσει ότι δεν καθορίζεται ο τρόπος προσδιορισμού του κομίστρου ανάλογα με τον οποίο το τελευταίο μπορεί να αποτελέσει είτε εργαλείο κοινωνικής πολιτικής, είτε απλά μέσο αύξησης των εσόδων των ΕΠΣΕ. Όσον αφορά τη διασφάλιση των εσόδων από το κόμιστρο, η Ο.Κ.Ε. προτείνει την υλοποίηση συστήματος τηλεματικής και Αυτόματου Συστήματος Συλλογής Κομίστρου

Τέλος, η Ο.Κ.Ε. θεωρεί ότι θα πρέπει να καθορισθεί επακριβώς ο τρόπος χρηματοδότησης του ΟΑΣΑ (είτε από το Πρόγραμμα Δημοσίων Δαπανών ή από τα έσοδα των ΕΠΣΕ).

### **Άρθρο 8: Ορισμοί - Εξαιρετικοί λόγοι δημοσίου συμφέροντος για**

## **την ρύθμιση των θεμάτων προσωπικού**

Η Ο.Κ.Ε. έχει εκφράσει τις απόψεις σχετικά με τον τρόπο καθορισμού του πλεονάζοντος προσωπικού στη Γενική Αξιολόγηση. Ειδικά για την περίπτωση του ΟΑΣΑ το πλεονάζον προσωπικό Α Φάσης αποτελεί το 36% των σήμερα εργαζομένων (70 άτομα επί συνόλω 192). Δεδομένης της αύξησης των αρμοδιοτήτων του ΟΑΣΑ, η Ο.Κ.Ε. εκφράζει την ανησυχία της όσον αφορά τη δυνατότητα επιτυχούς ανταπόκρισης του Οργανισμού, δεδομένης της σημαντικής μείωσης του προσωπικού.

Επίσης, η Ο.Κ.Ε. οφείλει να σημειώσει, όσον αφορά στην παρ. 2, ότι η διαμόρφωση των εργασιακών συβάσεων πρέπει να έχει ως βάση τις ισχύουσες διατάξεις των ΕΣΣΕ και οποιαδήποτε τροποποίηση των Κανονισμών πρέπει να προέλθει μετά από διάλογο, συζήτηση και συλλογική διαπραγμάτευση και των δύο πλευρών.

### **Άρθρο 9: Μετατάξεις Πλεονάζοντος Προσωπικού Α΄ Φάσης**

Όπως αναφέρεται και στη Γενική Αξιολόγηση, η ΟΚΕ θεωρεί ότι πρέπει να ρυθμίζονται λεπτομερώς προ της μετατάξεως όλα τα θέματα υποδοχής των εργαζομένων με κατοχύρωση των τακτικών αποδοχών και των ασφαλιστικών τους δικαιωμάτων (κύρια, επικουρική ασφάλιση και Ταμείο Πρόνοιας).

Η Ο.Κ.Ε. θεωρεί ότι βάση για τον καθορισμό του απαιτούμενου προσωπικού στους νέους οργανισμούς-ΕΠΣΑ και του νέου ΟΑΣΑ θα πρέπει να αποτελέσουν τα οριστικά οργανογράμματά τους, προ του λεπτομερούς υπολογισμού των όποιων μετατάξεων και αποχωρήσεων.

### **Άρθρο 11: Οργανόγραμμα και Κανονισμός Εσωτερικής Οργάνωσης και Λειτουργίας – Μετατάξεις Πλεονάζοντος Προσωπικού Β΄ Φάσης**

Η Ο.Κ.Ε. θεωρεί ότι η παρ.6 μπορεί να αποτελέσει πεδίο ανισοτήτων και κακής λειτουργίας των εταιρειών και για το λόγο αυτό προτείνει την απαγόρευση των κατά παρέκκλιση μετατάξεων.

### **Άρθρο 12: Ρυθμίσεις Συλλογικού Εργατικού Δικαίου**

Η Ο.Κ.Ε. ανησυχεί για τις Επιχειρησιακές Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας του άρθρου αυτού σχετικά με το περιεχόμενο αυτών καθώς και την πίεση που τυχόν ασκεί η εκάστοτε πλευρά (διοίκηση ή και συλλογικοί φορείς) για την παροχή επιπλέον ευργετημάτων.

### **Άρθρο 13: Λοιπά Θέματα**

Η Ο.Κ.Ε. διαπιστώνει τη μη ύπαρξη ρύθμισης όλων των θεμάτων των παλαιών εταιρειών (π.χ. ΕΑΣ) που βαρύνουν ακόμη τις ΕΦΣΕ και προ της μετεξέλιξής τους σε ΕΠΣΕ (π.χ. ασφαλιστικές εισφορές, ασφαλιστικές καλύψεις από αστικές ευθύνες κλπ).

Στην Ολομέλεια της 10<sup>ης</sup> Μαρτίου 2011 παρέστησαν τα κάτωθι Μέλη  
της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής:

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ**  
Πολυζωγόπουλος Χρήστος

**ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΙ**

Στεφάνου Ιωάννης  
Εκπρόσωπος ΣΕΒ

Λιόλιος Νικόλαος  
Μέλος Δ.Σ. ΠΑ.Σ.Ε.ΓΕ.Σ.

**Α' ΟΜΑΔΑ**

Καμπάνης Βασίλειος  
Εκπρόσωπος Γ.Σ.Ε.Β.Ε.Ε.  
σε αναπλήρωση του  
Αντζινά Νικολάου  
Εκπροσώπου Γ.Σ.Ε.Β.Ε.Ε.

Λέντζος Δημήτριος  
Εκπρόσωπος Γ.Σ.Ε.Β.Ε.Ε.

Ντουντούμης Γεώργιος  
Εκπρόσωπος Γ.Σ.Ε.Β.Ε.Ε.  
σε αναπλήρωση του  
Ασημακόπουλου Δημητρίου  
Προέδρου Δ.Σ. Γ.Σ.Ε.Β.Ε.Ε.

Σκορίνης Νικόλαος  
Γενικός Γραμματέας Δ.Σ. Γ.Σ.Ε.Β.Ε.Ε.

Ζούλοβιτς Μαργαρίτα  
Εκπρόσωπος Ε.Σ.Ε.Ε.

Αρμενάκης Δημήτριος  
Εκπρόσωπος Ε.Σ.Ε.Ε.

Αμβράζης Γεώργιος  
Εμπορικός Διευθυντής Π.Ο.Ξ.

Τσατήρης Γεώργιος  
Ένωση Ελληνικών Τραπεζών

Αλέπης Μιχάλης  
Μέλος Δ.Σ. Σ.Α.Τ.Ε.

**Β' ΟΜΑΔΑ**

Βουλγαράκης Δημήτριος  
Γ.Σ.Ε.Ε.

Γκουτζαμάνης Κωνσταντίνος  
Γ.Σ.Ε.Ε.

Κολεβέντης Φώτης  
Γ.Σ.Ε.Ε.  
σε αναπλήρωση του  
Πουπάκη Κώστα  
Γ.Σ.Ε.Ε.

Κουτσιμπογιώργος Γεώργιος  
Γ.Σ.Ε.Ε.

Πεπόνης Εμμανουήλ  
Γ.Σ.Ε.Ε.

Πολίτης Δημήτρης  
Γ.Σ.Ε.Ε.

Πούπκος Ιωάννης  
Γ.Σ.Ε.Ε.  
σε αναπλήρωση του  
Παναγόπουλου Ιωάννη  
Προέδρου Γ.Σ.Ε.Ε.

Ταυρής Φίλιππος  
Γ.Σ.Ε.Ε.

Δαμιανίδης Δημήτριος  
Α.Δ.Ε.Δ.Υ.

Ηλιόπουλος Ηλίας  
Α.Δ.Ε.Δ.Υ.

**Γ' ΟΜΑΔΑ**

Αλεξανδράκης Νικόλαος  
Εκπρόσωπος ΠΑ.Σ.Ε.ΓΕ.Σ.

Τσιφόρος Ιωάννης  
Γενικός Διευθυντής ΠΑ.Σ.Ε.ΓΕ.Σ.  
σε αναπλήρωση του  
Γαϊτανίδη Δημητρίου  
Εκπροσώπου ΠΑ.Σ.Ε.ΓΕ.Σ.

Καφύρας Χαράλαμπος  
Μέλος Γ.Σ. ΠΑ.Σ.Ε.ΓΕ.Σ.  
σε αναπλήρωση του  
Καραμίχα Τζανέτου  
Προέδρου Δ.Σ. ΠΑ.Σ.Ε.ΓΕ.Σ.

Βουμβουλάκης Μιχάλης  
Α' Αντιπρόεδρος ΠΑ.Σ.Ε.ΓΕ.Σ.  
σε αναπλήρωση του  
Λίτσου Φώτη  
Μέλους Δ.Σ. ΠΑ.Σ.Ε.ΓΕ.Σ.

Γωνιωτάκης Γεώργιος  
Πρόεδρος Δ.Σ. ΓΕ.Σ.Α.Σ.Ε.

Σωτηρακόπουλος Βασίλειος  
Μέλος Δ.Σ. Π.Ι.Σ.

Καλλίρης Πελοπίδας  
Πρόεδρος Ο.Ε.Ε.

Τσεμπερλίδης Νικόλαος  
Πρόεδρος Δ.Σ. ΚΕ.Π.ΚΑ.

Γιαννακόπουλος Βασίλειος  
Εκπρόσωπος Κ.Ε.Δ.Κ.Ε.

Σωτηρίου Ιωάννης  
Εκπρόσωπος Κ.Ε.Δ.Κ.Ε.

**ΤΜΗΜΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ & ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ ΤΗΣ Ο.Κ.Ε.**

Για κάθε πληροφορία σχετικά με το έργο και τη λειτουργία της Ο.Κ.Ε. είναι στη διάθεσή σας το Τμήμα Δημοσίων & Διεθνών Σχέσεων της Επιτροπής, υπό τη διεύθυνση της Δρος Μάρθας Θεοδώρου.

Τηλ.: 210 9249510-2, Fax: 210 9249514, e-mail: [ipr@oke-esc.eu](mailto:ipr@oke-esc.eu)