

Απόψεις του Συλλόγου Εργαζομένων ΕΡΓΟΣΕ για το νομοσχέδιο του σιδηροδρόμου

2024/12/18 14:56 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Την ακόλουθη ανακοίνωση εξέδωσε ο Σύλλογος Εργαζομένων ΕΡΓΟΣΕ, παραθέτοντας τις απόψεις του για το νομοσχέδιο του σιδηροδρόμου.

Η ανακοίνωση

Η συνένωση των δύο εταιρειών παρουσιάζεται ως πανάκεια. Το φάρμακο που θα διορθώσει το πλήθος των προβλημάτων του σιδηροδρόμου. Μήπως όμως με τον τρόπο που γίνεται, δηλαδή δια της απλής «συγκόλλησης», τελικά γίνεται συνένωση των παθογενειών; Διότι το νομοσχέδιο δεν περιγράφει τίποτε περισσότερο από μία μετονομασία του ΟΣΕ και μία συγχώνευση με απορρόφηση της ΕΡΓΟΣΕ. Προσλήψεις δεν βλέπουμε. Χρηματοδότηση δεν βλέπουμε (αντίθετα με όσα προβλέπονται παρακάτω για την ΡΑΣ και τον ΕΟΔΑΑΣΑΜ). Το μόνο σχέδιο που ακούσαμε από τον κ. Υπουργό είναι η πρόσληψη συμβούλου- συμβούλων ως η λύση για όλα τα προβλήματα. Την παραδοχή δηλαδή ότι η πολιτεία δεν μπορεί να θεσπίσει αποτελεσματικούς κανόνες ούτε να ιδρύσει μόνη της μια εταιρεία που να λειτουργεί με αποτελεσματικό τρόπο. Άρα πως προκύπτει η περίφημη επανίδρυση;

Με ποιόν ακριβώς τρόπο αυτό το 7σέλιδο σχέδιο νόμου μπορεί να θεραπεύσει την αποδεδειγμένα διαχρονική αποτυχία της Πολιτείας στην αποτελεσματική διοίκηση του σιδηροδρόμου, που επί 30 χρόνια αδυνατεί να συντονίσει τις δύο εταιρείες και τις είχε αφήσει να λειτουργούν χωρίς καν να έχει θεσπίσει όλο αυτό τον καιρό την επιτασσύμενη από το νόμο διεταιρική -μεταξύ τους- σύμβαση καθορισμού ρόλων και αρμοδιοτήτων;

Προκαλεί εύλογη απορία κατά ποια έννοια η αναδιάρθρωση ενός από τα σημαντικότερα τμήματα των μεταφορών, των σιδηροδρομικών δηλαδή, πρόκειται να γίνει με αυτό το γενικόλογο σχέδιο νόμου (στο κομμάτι που αφορά στην αναδιάρθρωση), το οποίο βρίθει ασάφειας και αοριστίας. Επιπλέον δεν εξασφαλίζει καν την υπεσχημένη από την πολιτική ηγεσία του υπουργείου ισονομία και ισοτιμία του προσωπικού των συγχωνευομένων εταιρειών, ούτε τις υφιστάμενες εργασιακές σχέσεις της απορροφώμενης εταιρείας. Για παράδειγμα, στο άρθρο 7 παρ.γ, αναφέρεται ότι «το προσωπικό της απορροφώμενης εταιρείας που κατέχει θέσεις

ευθύνης τοποθετείται στην απορροφώσα εταιρεία σε αντίστοιχη κενή θέση ευθύνης «εφόσον υφίσταται»; Για ποια επανίδρυση μιλάμε όταν ειδικά το προσωπικό της ΕΡΓΟΣΕ λογίζεται ως «μεταφερομένο είδος» β' κατηγορίας; Τι σημαίνει «εφόσον υφίσταται»; Μετά από ένα ολόκληρο χρόνο επεξεργασίας του σχεδίου νόμου, πλήθος επιτροπών και εξωτερικών συμβούλων, δεν ξέρουμε αν τελικά υφίστανται αντίστοιχες θέσεις ή όχι; Τα νομοθετήματα οφείλουν να ορίζουν σαφώς και να κανονίζουν, όχι να υποθέτουν, να ελπίζουν ούτε να εύχονται. Ο κοινός νους ξέρει ότι τα νομοθετήματα οφείλουν να παράγουν δίκαιο και όχι αδικία.

Προτείνουμε την παρακάτω διατύπωση : «Οι εργαζόμενοι της ΕΡΓΟΣΕ με θέσεις ευθύνης μεταφέρονται σε αντίστοιχες θέσεις ευθύνης στο μεταβατικό οργανόγραμμα έως την εφαρμογή του οριστικού οργανογράμματος και την στελέχωση των θέσεων ευθύνης με προκήρυξη». Στο άρθρο αυτό ζητάμε επίσης να προστεθεί παράγραφος (δ) : « Όλο το προσωπικό της νέας εταιρείας καλύπτεται από ενιαία Συλλογική Σύμβαση Εργασίας».

Ειδικά ως προς το θέμα της σιδηροδρομικής εμπειρίας, στα 28 χρόνια λειτουργίας της ΕΡΓΟΣΕ, στα οποία υπηρετεί ως σήμερα η πλειοψηφία των στελεχών της εταιρείας, θα έπρεπε να αναφέρεται σαφώς στο νομοσχέδιο πως η προϋπηρεσία τους θα πρέπει να νοείται και ως Σιδηροδρομική εμπειρία.

Δύο χρόνια μετά την ψήφιση του ν. 4974/22, περί απόσχισης της ΕΡΓΟΣΕ από τον όμιλο ΟΣΕ και υπαγωγής της στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και δεκαέξι χρόνια μετά τον ν.3710/08 που καθιστούσε την ΕΡΓΟΣΕ αποκλειστικό φορέα μελέτης, κατασκευής και συντήρησης όλης της σιδηροδρομικής υποδομής, αμφότεροι μηδέποτε εφαρμοσθέντες, απορούμε τι σάς οδήγησε στην ακριβώς αντίθετη κατεύθυνση σήμερα και γιατί προκρίνεται η λύση της απορρόφησης; Με ποιο τρόπο διασφαλίζεται ότι η αναδημιουργία του παλιού υδροκέφαλου ΟΣΕ με άλλο όνομα, δεν θα οδηγήσει εκ νέου στα ίδια αδιέξοδα που επέβαλαν την διάσπασή του το 1996, κατ' απαίτηση πάλι της ΕΕ;

Σε ότι αφορά την κατά καιρούς δημόσια διαπόμπευση της ΕΡΓΟΣΕ και επειδή πολλές ανακρίβειες έχουν λεχθεί, συχνά και από το βήμα αυτής της Βουλής, αρκεί να πούμε δύο αριθμούς. Στα 28 χρόνια της λειτουργίας της η εταιρεία κατασκεύασε και παρέδωσε προς χρήση νέα σιδηροδρομικά έργα συνολικής αξίας περίπου 7δισ, εκσυγχρονίζοντας σε όλη τη χώρα πάνω από 700 χιλιόμετρα απαρχαιωμένων σιδηροδρομικών γραμμών της εποχής του Τρικούπη. Το έκανε εφαρμόζοντας τα πλέον σύγχρονα ευρωπαϊκά πρότυπα που κατατάσσουν σήμερα το παραδοθέν έργο στο καλύτερο 14% των ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών δικτύων από πλευράς προδιαγραφών ασφαλείας. Και αυτά έναντι κόστους λειτουργίας της εταιρείας που δεν ξεπέρασε τα 300 εκατ. συνολικά, δηλαδή μεσοσταθμικά περί το 4% επί του συνολικού παραχθέντος έργου. Δηλαδή η εταιρία όχι απλώς επιτέλεσε το έργο της

επιτυχώς αλλά το έκανε με λιγότερο από το μισό κόστος για τους Έλληνες και Ευρωπαίους φορολογούμενους από αυτό που θα απαιτούσε οποιαδήποτε ιδιωτική εταιρεία διαχείρισης έργων, με βάση όλα τα διεθνή standards.

Ως προς τον άδικο και αβάσιμο συσχετισμό της εταιρίας με τα πρόσφατα σιδηροδρομικά δυστυχήματα και ιδιαιτέρως αυτό το Τεμπών, επαναλαμβάνουμε για πολλοστή φορά ότι η ΕΡΓΟΣΕ εξ αντικειμένου δεν είχε ποτέ εμπλοκή ούτε στην κυκλοφορία ούτε στην συντήρηση της γραμμής, αμφότερα αποκλειστικής αρμοδιότητας ΟΣΕ.

Συνοψίζοντας, η προχειρότητα, γενικολογία και αοριστία του Νομοσχεδίου, μας υποψιάζει είτε για την ύπαρξη κάποιας μυστικής ατζέντας είτε για την ανυπαρξία ουσιαστικού σχεδίου. Αμφότερα εξίσου επικίνδυνα.