

ΠΟΣ - ΜΣΤ: «Η απαξίωση του σιδηροδρόμου και τα αναγκαία βήματα για τον εκσυγχρονισμό του» (video)

2025/03/19 14:20 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Τις χρόνιες παθολογίες του ελληνικού σιδηροδρόμου, παραθέτοντας - παράλληλα - τα αναγκαία βήματα για τον εκσυγχρονισμό του, παρουσίασε η διοίκηση της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Σιδηροδρομικών και Μέσων Σταθερής Τροχιάς (ΠΟΣ - ΜΣΤ), στη συνέντευξη Τύπου, **με θέμα «Ελληνικός Σιδηρόδρομος: Μύθοι και Αλήθειες», που διοργάνωσε σήμερα στα γραφεία της.**

Ο Πρόεδρος της ΠΟΣ - ΜΣΤ, Ιωάννης Ντίτσας, ο Αναπληρωτής Πρόεδρος, Νίκος Αχιλλεόπουλος και ο Γενικός Γραμματέας, Αλέξανδρος Τζαμπαζλής, αφού πρώτα εξέφρασαν την οδύνη τους για το τραγικό σιδηροδρομικό δυστύχημα των Τεμπών και τη συμπαράσταση τους προς τους συγγενείς των θυμάτων, τάχθηκαν υπέρ της απονομής δικαιοσύνης και της απόδοσης ευθυνών «σε όλα τα επίπεδα».

Στη συνέχεια, παρουσίασαν τα δομικά προβλήματα του σιδηροδρόμου, απόρροια των λανθασμένων χειρισμών, κυρίως, της Πολιτείας, με αποκορύφωμα τον παλαιότερο νόμο για τον «τεμαχισμό» του ΟΣΕ, τις Μνημονιακές Πολιτικές για το κόσμιμο δρομολογίων (από 2.800 χλμ. ενεργό επιβατικό δίκτυο το 2010, στα 1.200 χλμ. ενεργό επιβατικό δίκτυο σήμερα) και την περικοπή θέσεων εργασίας (από 3.446 εργαζόμενοι στον ΟΣΕ [μητρική εταιρεία] το 2010, στους 554 μόνιμους σήμερα), τη μη ολοκλήρωση των έργων στα συμβατικά χρονοδιαγράμματα, αλλά και την «αποτυχημένη», όπως τη χαρακτήρισαν, ιδιωτικοποίηση της Hellenic Train (πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ).

Προκειμένου να αναπτυχθεί ο σιδηρόδρομος στην Ελλάδα, η διοίκηση της ΠΟΣ - ΜΣΤ πρότεινε την υιοθέτηση συγκεκριμένων δράσεων, όπως προσλήψεις μόνιμου προσωπικού, ενίσχυση του οργανογράμματος, ολοκλήρωση των έργων ανάταξης του δικτύου και των συστημάτων σηματοδότησης / τηλεδιοίκησης και την άσκηση αποτελεσματικής πίεσης στη Hellenic Train για νέο τροχαίο υλικό, πύκνωση δρομολογίων και λειτουργία σύγχρονων αμαξοστασίων.

Ιω. Ντίτσας: Εμφανής η υποχρηματοδότηση και συρρίκνωση του σιδηροδρόμου

Ο Πρόεδρος της ΠΟΣ - ΜΣΤ, Ιωάννης Ντίτσας υπογράμμισε, μεταξύ άλλων, τις αρνητικές συνέπειες του νόμου 3891/2010 στον σιδηρόδρομο, ο οποίος «όχι μόνο δεν εξυγίανε τον ΟΣΕ - όπως είχε εξαγγελθεί - αλλά ουσιαστικά τον αποδεκάτισε», με τη μετάταξη 1.200 έμπειρων σιδηροδρομικών και το κλείσιμο του 1/3 του δικτύου.

Επίσης, ο κ. Ντίτσας υποστήριξε ότι ο ΟΣΕ τυγχάνει ελλιπούς χρηματοδότησης, καθώς, από τα 106 εκατ. ευρώ της ετήσιας επιδότησης το 2011, φτάσαμε στα 45 εκατ. ευρώ τα προηγούμενα χρόνια και στα 75 εκατ. ευρώ, μόλις από το 2023 και έπειτα.



Σύμφωνα με τον Πρόεδρο της ΠΟΣ - ΜΣΤ, η ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και της ΕΕΣΣΤΥ κρίνονται «αποτυχημένες», καθώς δεν συνοδεύτηκαν από αναβάθμιση των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, ενώ και στα σπουδαιότερα έργα του δικτύου δεν τηρήθηκαν τα αρχικά χρονοδιαγράμματα.

Σχετικά με την ενσωμάτωση του ΟΣΕ με την ΕΡΓΟΣΕ και τη ΓΑΙΑΟΣΕ (τροχαίο υλικό), υποστήριξε ότι αποτέλεσε «δικαίωση» των διεκδικήσεων των εργαζομένων, ενώ στη συνέχεια παρέθεσε στατιστικά στοιχεία από διεθνείς οργανισμούς, τα οποία καταδεικνύουν την απαξίωση που τυγχάνει ο σιδηρόδρομος από την Πολιτεία.

Όπως σχολίασε, το μερίδιο αγοράς του σιδηροδρόμου στην Ελλάδα είναι μόλις 0,9% στους επιβάτες και 2,3% στα εμπορεύματα, σε αντίθεση με άλλες ευρωπαϊκές χώρες, όπως στη Γερμανία που είναι 9,3% στους επιβάτες και 19,8% στα εμπορεύματα.

Για το τραγικό σιδηροδρομικό δυστύχημα των Τεμπών, υπογράμμισε ότι οι σιδηροδρομικοί ήταν οι πρώτοι που ζήτησαν την απόδοση δικαιοσύνης σε όλα τα επίπεδα.

Τέλος, ο Πρόεδρος της ΠΟΣ - ΜΣΤ γνωστοποίησε την αποστολή επιστολής στον Πρωθυπουργό Κ. Μητσοτάκη, στην οποία η Ομοσπονδία ζητά συνάντηση, με θέμα την τωρινή κατάσταση και τις προοπτικές του σιδηροδρόμου.

Ν. Αχιλλεόπουλος: Τραγική η έλλειψη εξειδικευμένου προσωπικού, γερασμένο το τροχαίο υλικό

Από την πλευρά του, ο Αναπληρωτής Πρόεδρος της ΠΟΣ - ΜΣΤ, Νίκος Αχιλλεόπουλος υπογράμμισε ότι το τρίπτυχο «Πολυδιάσπαση - Υποστελέχωση - Υποχρηματοδότηση» οφείλεται για τη «διάλυση και απαξίωση» του σιδηροδρόμου τα τελευταία 20 χρόνια.

Ο Αναπληρωτής Πρόεδρος της ΠΟΣ - ΜΣΤ υποστήριξε ότι στον ΟΣΕ (μητρική εταιρεία), το 2010 εργάζονταν 3.446 άτομα μόνιμο προσωπικό, ενώ μετά την ψήφιση του ν.3891, το 2011 εργάζονταν 2.245 άτομα και το 2024, μόλις 568.

Μάλιστα, σημείωσε ότι, σήμερα στον ΟΣΕ, εργάζονται μόλις 554 άτομα μόνιμο προσωπικό, ενώ 632 απασχολούνται με δελτίο παροχής υπηρεσιών (ΔΠΥ). Επίσης, απασχολούνται 123 Φύλακες Ισόπεδων Διαβάσεων (ΦΙΔ), των οποίων η σύμβαση λήγει 30/6/2025.

«Ο μέσος όρος εργαζομένων στους ευρωπαϊκούς σιδηροδρόμους είναι 2 άτομα / τρενοχιλιόμετρο. Εδώ στην Ελλάδα είμαστε στα 0,5 άτομα / τρενοχιλιόμετρο», τόνισε.

Στη συνέχεια, υπογράμμισε ότι οι μόνες προσλήψεις που έχουν γίνει στον ΟΣΕ, τα τελευταία 15 χρόνια, είναι τα 23 άτομα που προσλήφθηκαν μέσω ΑΣΕΠ, κάτι που προαναγγέλθηκε το 2015 και υλοποιήθηκε το 2018.

Εκτός από την υποστελέχωση που υπάρχει στο σιδηρόδρομο, ο κ. Αχιλλεόπουλος τόνισε ότι υπάρχει μεγάλο πρόβλημα με το τροχαίο υλικό.

«Η παλαιότητα του τροχαίου υλικού ξεπερνά πλέον τα 25 - ίσως και παραπάνω - χρόνια. Αυτό σημαίνει ότι έχει περισσότερες απαιτήσεις συντήρησης. Από όσο

γνωρίζουμε όμως η έλλειψη ανταλλακτικών σε συνδυασμό με την υποστελέχωση σε τεχνικό προσωπικό καθιστά αδύνατη τη συντήρηση, άλλωστε αυτό φαίνεται και από τις συχνές βλάβες που παρουσιάζονται», υπογράμμισε.

Αλ. Τζαμπαζλής: Πρώτοι οι σιδηροδρομικοί ζήτησαν απόδοση δικαιοσύνης και ευθυνών «σε όλα τα επίπεδα» για τα Τέμπη

Ο Γενικός Γραμματέας της ΠΟΣ – ΜΣΤ, Αλέξανδρος Τζαμπαζλής σημείωσε ότι πρώτοι οι σιδηροδρομικοί ήταν εκείνοι που ζήτησαν απόδοση δικαιοσύνης και ευθυνών «σε όλα τα επίπεδα» για το τραγικό δυστύχημα των Τεμπών.

Για το τραγικό δυστύχημα σημείωσε ότι υπάρχουν δύο σκέλη: «Έχουμε την υπαιτιότητα του σταθμάρχη, την οποία ομολόγησε. Έχουμε και την παθογένεια με τη σύμβαση 717. Πρέπει κάποιος από τους υπουργούς ή τους βουλευτές, να μας εξηγήσει, γιατί τόσα χρόνια καθυστερούσε η 717».

Στη συνέχεια, ο Γ.Γ. της ΠΟΣ – ΜΣΤ ανέφερε: «Λίγες μέρες μετά το δυστύχημα, ο υπηρεσιακός υπουργός Μεταφορών, ο Γιώργος Γεραπετρίτης μας είπε ότι η τηλεδιοίκηση θα ολοκληρωθεί σε τέσσερις μήνες. Δεν τον πιστέψαμε. Πράγματι, σε τέσσερις μήνες τοποθετήθηκε, αλλά καταστράφηκε μετά, λόγω της κακοκαιρίας Daniel. Ωστόσο, γιατί έγινε άμεσα, αλλά σερνόταν για τόσα χρόνια;».

Τέλος, σχολιάζοντας την πρόσφατη δημόσια παρέμβαση του πρώην Προέδρου του ΟΣΕ, Γ. Γραμματίδη, ο κ. Τζαμπαζλής υποστήριξε ότι «ο κ. Γραμματίδης στον ΟΣΕ κατάφερε δυο πράγματα: 1ον αύξησε τις αμοιβές στο Δ.Σ. και 2ον την ίδρυση ΜΚΟ, με σκοπό την αξιοποίηση των τουριστικών ακινήτων», συμπληρώνοντας ότι «αυτός ο άνθρωπος πρότεινε το κλείσιμο της γραμμής στο τμήμα της Θεσσαλίας, γιατί δεν έχει τηλεδιοίκηση. Να μην ξεχνάμε ότι τηλεδιοίκηση δεν έχει και το Λιόσια – Κιάτο».