
Αντιπαράθεση υπουργείου Μεταφορών - Κ. Χατζηδάκη για τον αριθμό των εργαζομένων της ΕΕΣΣΤΥ

2018/02/27 18:19 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Αντιπαράθεση ξέσπασε μεταξύ του υπουργείου Μεταφορών και του πρώην υπουργού Μεταφορών επί ΝΔ Κωστή Χατζηδάκη για το εργατικό προσωπικό της ΕΕΣΣΤΥ και ειδικότερα, εάν σημειώθηκαν πλεονάζουσες προσλήψεις σε μια, υπό ιδιωτικοποίηση, εταιρεία.

Η ανακοίνωση του υπουργείου Μεταφορών

Έκπληκτοι από την ευφάνταστη κατηγορία του κ. Χατζηδάκη, του ιδρυτή της ΕΕΣΣΤΥ, και προς αποκατάσταση της αλήθειας και προς ενημέρωση των Ελλήνων πολιτών, σας γνωρίζουμε τα παρακάτω:

Το Άρθρο 8 §8 του Ν. 3891/10, όπως ισχύει σήμερα, προβλέπει ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα εκτελέσει «την πραγματοποίηση εργασιών εκτεταμένης συντήρησης του τροχαίου υλικού που μισθώνει κατά την έναρξη ισχύος της Σύμβασης Εκμίσθωσής του, για την επαναφορά του στη δέουσα κατάσταση, σύμφωνα με τα πορίσματα της τεχνικής και οικονομικής αποτίμησης του τροχαίου υλικού που διενεργήθηκε από το ΤΑΙΠΕΔ και οι δαπάνες αυτές συμψηφίζονται με τα οφειλόμενα μισθώματα».

Συνεπώς, τα αναγραφόμενα ότι ο Έλληνας φορολογούμενος «χρηματοδοτεί μέσω της ΓΑΙΑΟΣΕ» το ανωτέρω έργο, γίνονται τηρώντας την §8 του Άρθ. του ν 3891/10 όπως αυτή αντικαταστάθηκε με το Άρθρο 44 του ν 4313/2014, (ΦΕΚ Α261/17-12-14). Δηλαδή ο τρόπος πληρωμής της εκτεταμένης συντήρησης έχει καθορισθεί από νόμους της προηγούμενης Κυβέρνησης.

Με τα χρήματα, δηλαδή, των μισθωμάτων θα γίνει η απολύτως αναγκαία εκτεταμένη συντήρηση, όπως ο νόμος προβλέπει, προς διατήρηση της αξίας του επί μακρόν εγκαταλελειμμένου και σε κακή τεχνική κατάσταση ευρισκόμενου τροχαίου υλικού του Ελληνικού Σιδηροδρόμου.

Το έργο αυτό έχει ανατεθεί στην ΕΕΣΣΤΥ με τη σχετική μεταξύ ΕΕΣΣΤΥ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ Σύμβαση Συντήρησης και η ΕΕΣΣΤΥ προετοιμάζεται, να το εκτελέσει.

Επιπροσθέτως, η ΕΕΣΣΤΥ, εκτός του έργου της συντήρησης του σήμερα

κυκλοφορούντος τροχαίου υλικού, θα πρέπει να προετοιμασθεί, να εκτελέσει και το έργο της συντήρησης του τροχαίου υλικού των δυο νέων Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων (Rail Gargo Logistigs Group και Pearl).

Με την πρώτη εταιρεία υπάρχει ήδη Σύμβαση Συντήρησης και με τη δεύτερη είμαστε σε προχωρημένες διαπραγματεύσεις.

Η ΕΕΣΣΤΥ έχει σχεδιασθεί, όπως ξέρει καλά ο κ. Χατζηδάκης, να λειτουργεί με 610 τεχνίτες. Η προηγούμενη Διοίκηση του κ. Αγιασογλου είχε επιλέξει να αναθέσει τις διοικητικές υπηρεσίες σε εργολάβους...

Η παρούσα Διοίκηση διέκοψε τη συνεργασία με τους εργολάβους και συνήψε σχέσεις συνεργασίας με κάθε έναν συνεργάτη των εργολάβων κρατώντας όλους τους παλιούς απασχολούμενους -70 συνολικά- από την εποχή της προηγούμενης Διοίκησης, και όχι τους φιλικά προσκείμενους στη σημερινή Κυβέρνηση, όπως υπονοείται στην ανακοίνωση τύπου του βουλευτή, κ. Κ. Χατζηδάκη.

Ενέργεια αυτονόητη καθώς το έργο της εταιρείας έχει αυξηθεί και θα αυξηθεί περισσότερο με τη δραστηριοποίηση και άλλων Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων, όπως αναφέραμε παραπάνω.

Στο πλαίσιο αυτό η Διοίκηση, βλέποντας τους τεχνικούς εργαζόμενους να έχουν μειωθεί στους 408 τεχνίτες (από 610) και φοβούμενη τη μαζική φυγή το 2018 (μετά τον υπολογισμό των αναμενόμενων συντάξεων), και προκειμένου να διατηρηθεί η σιδηροδρομική τεχνογνωσία, ίδρυσε Σχολή Τεχνιτών σε συνεργασία με τον ΟΣΕ, τον ΟΑΕΔ και το Ελληνογερμανικό Εμπορικό Επιμελητήριο με 130 μαθητές σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη και για τις ανάγκες αυτού του εγχειρήματος έχει συνάψει ολιγόμηνες και επαναξιολογούμενες, ως προς την αποτελεσματικότητα, συμβάσεις σχέσεων συνεργασίας με τιμολόγιο με τους απαραίτητους συνεργάτες τους οποίους πρότειναν οι προϊστάμενοι των κατά τόπους συγκροτημάτων. Δηλαδή προχωρήσαμε σε συμβάσεις μαθητείας μέσω ΟΑΕΔ και συμβάσεις έργου ορισμένου χρόνου όπως προβλέπει ο Νόμος και όχι σε προσλήψεις όπως ψευδώς και παρελκυστικά ανέφερε ο κ. Χατζηδάκης.

Σημειώνουμε ότι σήμερα το άθροισμα εργαζομένων και εξωτερικών συνεργατών της ΕΕΣΣΤΥ φτάνει τους 624 (33 λιγότεροι από αυτούς του 2013), συμπεριλαμβανομένων και των διοικητικών υπαλλήλων και είναι λιγότεροι από τον αριθμό των μισθωτών και των συνεργατών (610+47) που προέβλεπε ο ιδρυτικός νόμος της ΕΕΣΣΤΥ το 2013 του κ. Χατζηδάκη, μαζί δηλαδή με τους Διοικητικούς που απαιτούντο για τη σωστή λειτουργία της εταιρείας.

Επισημαίνουμε ότι τα ο συνολικό κόστος μισθοδοσίας για το έτος 2013, ανήλθε στο ποσό των €20 εκ. περίπου. Σήμερα το συνολικό κόστος μισθοδοσίας (υπαλλήλων και

συνεργατών) ανέρχεται σε €17 εκ. περίπου.

Τελειώνοντας, υπενθυμίζουμε στον «ιδρυτή» της ΕΕΣΣΤΥ (νόμος 4111/13. ΦΕΚ 18/25-01-13) ότι η ΕΕΣΣΤΥ (με δυο Σ), ήταν εξ αρχής αυτόνομη εταιρεία και όχι θυγατρική του ΟΣΕ.

Αυτή είναι η αλήθεια για τις «προσλήψεις».

Ενημερωτικά να θυμίσουμε ότι οι προσλήψεις γίνονται μέσω ΑΣΕΠ και ο ενιαίος ΟΣΕ, δυστυχώς, δεν έχει προσλάβει προσωπικό για τη συντήρηση τροχαίου υλικού από το 1988, με ό,τι αυτό συνεπάγεται για το δημόσιο συμφέρον.

Η καταγγελία του Κωστή Χατζηδάκη

Υπερδιπλασίασαν το προσωπικό στην προς αποκρατικοποίηση Ελληνική Εταιρεία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού (ΕΕΣΣΤΥ) και στέλνουν τον λογαριασμό στους φορολογουμένους.

Την καταγγελία πραγματοποίησε ο αντιπρόεδρος της Ν.Δ. Κωστής Χατζηδάκης, ο οποίος έκανε λόγο για 424 νέες προσλήψεις μέσα σε 14 μήνες, από τον Δεκέμβριο του 2016 έως τον Ιανουάριο του 2018. Ο αντιπρόεδρος της Ν.Δ. αναφέρει ότι η απόφαση αυτή οδήγησε σε υπερδιπλασιασμό του προσωπικού της ΕΕΣΣΤΥ, η οποία στο τέλος του 2016 απασχολούσε 400 εργαζομένους.

Η ερώτηση του κ. Χατζηδάκη που κατατέθηκε στην ελληνική Βουλή απευθύνεται τόσο στον υπουργό Οικονομικών Ευκλ. Τσακαλώτο όσο και στον υπουργό Μεταφορών Χρ. Σπίρτζη. Ο κ. Χατζηδάκης για τα στοιχεία των διορισμών επικαλείται τη Διαύγεια και παραθέτει τον πρώτο (2/12/2016) και τελευταίο (20/12/2017) μέχρι τώρα σύνδεσμο των σχετικών προσλήψεων. Ο ίδιος, ωστόσο, αναφέρει ότι έχει συλλέξει και τους 424 συνδέσμους της Διαύγειας.

Αξιοσημείωτο είναι ότι η εταιρεία είναι υπό ιδιωτικοποίηση, αλλά το αρμόδιο Ταμείο Αποκρατικοποιήσεων τήρησε σιγήν ιχθύος μέχρι σήμερα. Μάλιστα, ο αντιπρόεδρος της Ν.Δ. Κωστής Χατζηδάκης καταγγέλλει ότι η κυβέρνηση χρηματοδότησε τις προσλήψεις, μέσω του κρατικού προϋπολογισμού, με το εξής τέχνασμα: Αύξησε τα έσοδα της ΕΕΣΣΤΥ από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ για τη συντήρηση τροχαίου υλικού και, στη συνέχεια, για να μην επιβαρυνθεί η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, τα συμψηφίζει με τα μισθώματα που η ΤΡΑΙΝΟΣΕ επρόκειτο να καταβάλει στη ΓΑΙΑΟΣΕ.

Η τελευταία είναι ο διαχειριστής του τροχαίου υλικού του Δημοσίου και, σύμφωνα με όλες τις ενδείξεις, αν έχει συντελεστεί μια τέτοια «χρηματοδότηση» προσλήψεων, τότε η διοίκηση της ΓΑΙΑΟΣΕ είναι εκείνη που θα κληθεί να λογοδοτήσει για το έλλειμμα στα ταμεία της.

«Με άλλα λόγια», αναφέρει ο κ. Χατζηδάκης, «τις προσλήψεις της κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ χρηματοδοτεί μέσω ΓΑΙΑΟΣΕ ο Έλληνας φορολογούμενος!». Ο αντιπρόεδρος της Ν.Δ. ακόμα ζητεί ο αρμόδιος υπουργός να λογοδοτήσει για τις συγκεκριμένες προσλήψεις και, εφόσον αυτό ισχύει, να παραιτηθεί. Σημειώνεται ότι οι προσλήψεις έγιναν με συμβάσεις ορισμένου χρόνου, δίμηνης, τρίμηνης, εξάμηνης διάρκειας, αλλά κάπως έτσι σιγά σιγά θεμελιώνονται δικαιώματα προσλήψεων αορίστου χρόνου.