
ΟΣΕ προς ΤΡΑΙΝΟΣΕ: «Για να ιδιωτικοποιηθείτε, επιβαρυνθήκαμε με 700 εκατ. ευρώ. Εμείς τουλάχιστον πραγματοποιούμε επενδύσεις»

2018/12/13 09:05 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

«Σκληρή» ανακοίνωση κατά της «σκληρής» ανακοίνωσης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, [η οποία κατήγγειλε τον ΟΣΕ για την κατάσταση των σταθμών του Προαστιακού και γενικότερα του ελληνικού σιδηροδρόμου](#), εξέδωσε χθες ο κρατικός Οργανισμός.

Ο ΟΣΕ, αφού πρώτα σημειώνει ότι ο Οργανισμός επιβαρύνθηκε με συνολική ζημία άνω των 700 εκατομμυρίων ευρώ, προκειμένου να καταστεί εφικτή η ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, υποστηρίζει ότι «ο μόνος στη χώρα που πραγματοποιεί επενδύσεις και συμβάλει αποτελεσματικά στην αλλαγή της πραγματικότητας προς ένα καλύτερο αύριο είναι ο δημόσιος χώρος με τη συμβολή της πολιτείας».

Σύμφωνα με σιδηροδρομικούς, «η δημόσια πλέον αντιπαράθεση μεταξύ του κρατικού ΟΣΕ και της ιδιωτικής ΤΡΑΙΝΟΣΕ φανερώνει την ύπαρξη πολλών και σοβαρών διαφωνιών και αντιπαράθεσεων σε ένα ευρύ φάσμα θεμάτων».

Η ανακοίνωση του ΟΣΕ

Με έκπληξη και με λύπη ο ΟΣΕ πληροφορήθηκε την ανακοίνωση ιδιωτικής εταιρείας παροχής επιβατικού έργου στον ελληνικό σιδηρόδρομο, σχετικά με τη διαχείριση και τη συντήρηση των υποδομών των σταθμών και είναι υποχρεωμένος να πάρει θέση.

Καταρχήν το γεγονός ότι η κατάσταση των υποδομών βρίσκεται σε κρίσιμο σημείο, ως αποτέλεσμα των επιβαρύνσεων που αναγκαστικά προκαλούνται από την υλοποίηση νέων και σημαντικών έργων, είναι μια πραγματικότητα.

Τα έργα αυτά ολοκληρώνονται με ρυθμούς παράδοσης που χαρακτηρίζονται ραγδαίοι, σε αντίθεση με την πραγματικότητα που επικρατούσε μέχρι το 2014.

Θα πρέπει να επισημανθεί επιπλέον το γεγονός ότι με απόφαση της ελληνικής πολιτείας, ο ΟΣΕ επιβαρύνθηκε με συνολική ζημία άνω των 700 εκατομμυρίων ευρώ, προκειμένου να καταστεί εφικτή η ιδιωτικοποίηση της συγκεκριμένης εταιρείας παροχής σιδηροδρομικού έργου.

Η διαδικασία ιδιωτικοποίησης της εταιρείας, ήδη από το 2008 συμπαρέσυρε και

ολόκληρο το προσωπικό διαχείρισης σταθμών που ήταν διαθέσιμο στον ΟΣΕ με αποτέλεσμα τη διαρκή και μόνιμη υποστελέχωση του, μέχρι σήμερα.

Με δεδομένα τα παραπάνω, ο ΟΣΕ έχει καταβάλλει τα μέγιστα των προσπαθειών προκειμένου να εξυπηρετήσει τόσο τους παρόχους σιδηροδρομικού έργου όσο και τους επιβάτες γενικότερα.

Για την τεκμηρίωση των παραπάνω σημειώνουμε:

-Την προσπάθεια ενεργοποίησης και ένταξης σε παραγωγική λειτουργία από τον ΟΣΕ, των συστημάτων ενημέρωσης των επιβατών και την παροχή πληροφοριών, που παρά το γεγονός ότι παρελήφθησαν την προηγούμενη δεκαετία, παραμένουν ανενεργά.

-Τη δημιουργία ειδικής διεύθυνσης στον Οργανισμό που θα εξειδικεύεται στην αντιμετώπιση των προβλημάτων των επιβατών, παρέχοντας και την κατάλληλη στελέχωση (παρά το ήδη ελλειπές προσωπικό του και ευρύτερα τους περιορισμένους πόρους του).Επισημαίνονται επίσης η ασάφεια και τα κενά σε θεσμικά ζητήματα αρμοδιοτήτων που επέφερε ο Νόμος 3891/2010.

-Την υλοποίηση στο πλαίσιο του επιχειρησιακού του προγράμματος, ενός ανεπτυγμένου σχεδίου δράσης για την συντήρηση και την ανάπτυξη των σταθμών με σημαντικό προϋπολογισμό και διάθεση ίδιων πόρων.

-Την υπεράνθρωπη προσπάθεια του προσωπικού του να εξυπηρετεί τους επιβάτες σε όλα τα επιμέρους ζητήματα που προκύπτουν, παρά το γεγονός ότι οι δραστηριότητες αυτές στη διεθνή σιδηροδρομική πρακτική αποτελούν αντικείμενο των παρόχων σιδηροδρομικού έργου.

Φαίνεται σαφώς από τα παραπάνω και από τα διαφαινόμενα στη σιδηροδρομική πραγματικότητα της χώρας, ότι ο μόνος στη χώρα που πραγματοποιεί επενδύσεις και συμβάλει αποτελεσματικά στην αλλαγή της πραγματικότητας προς ένα καλύτερο αύριο είναι ο δημόσιος χώρος με τη συμβολή της πολιτείας.

Τέλος μας δημιουργεί πολλά ερωτηματικά η ανακοίνωση της ιδιωτικής εταιρείας, την ίδια ώρα που δημοσιεύτηκε έρευνα της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ)[\[1\]](#) για το επίπεδο ικανοποίησης των επιβατών στις μετακινήσεις με τραίνο, σύμφωνα με την οποία οι κύριες αιτίες παραπόνων (83,91% του συνόλου) στον σιδηρόδρομο αφορούν τις υπηρεσίες, την κατάσταση του τροχαίου υλικού, την τιμολόγηση μέσα στις αμαξοστοιχίες, τα δρομολόγια και όχι στους σταθμούς του δικτύου.

Ειδικότερα στην κοινοποίηση των αποτελεσμάτων της έρευνας αναφέρονται τα εξής:

«Το μεγαλύτερο πρόβλημα που αντιμετωπίζει το επιβατικό κοινό κατά τη μεταφορά

του με το Σιδηρόδρομο αφορά στην εφαρμοζόμενη τιμολογιακή πολιτική. Στην κατηγορία αυτή («Τιμολογιακά») εκτός από τα παράπονα που αφορούν την τιμή του εισιτηρίου, υπάρχουν κι εκείνα που αφορούν σε θέματα επιστροφής χρημάτων ή συμψηφισμού ή αλλαγής εισιτηρίου κ.λπ.

Οι πέντε (5) πρώτες σε αριθμό παραπόνων κατηγορίες, είναι τα «Τιμολογιακά», τα «Λοιπά» (περιλαμβάνονται παράπονα που αφορούν προτάσεις επανεκτίμησης παλιών δρομολογίων ή δημιουργίας νέων, διευκολύνσεις πληρωμών, παράπονα για έλλειψη θέρμανσης - ψύξης ή εξαερισμού εντός των αμαξοστοιχιών κ.λπ.), οι «Καθυστερήσεις», οι «Πληροφορίες» και το «Προσωπικό» και αποτελούν το 83,91% του συνόλου των παραπόνων».

Όπως προκύπτει από την έρευνα οι δύο βασικότερες αιτίες παραπόνων των επιβατών αφορούν στη λειτουργία της ιδιωτικής εταιρείας και όχι του διαχειριστεί υποδομής, δηλαδή του ΟΣΕ.

[1] Επισυνάπτεται η σχετική ιστοσελίδα της ΡΑΣ

<http://www.ras-el.gr/index.php/nea-anakoinoseis/123-2018-12-12-deltio-typou-ekronisi-meletis-apo-tin-epeksergasia-ton-posotikon-kai-poiotikon-stoixeion-pou-aforoy-n-sto-epipedo-ikanopoiisis-ton-epivat-on-gia-to-etos-2017>