

Αθήνα, 02/04/2025

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

Ο Σύλλογος Διπλωματούχων Μηχανικών ΟΣΕ, που εκπροσωπεί εργαζόμενους των εταιρειών ΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ και HELLENIC TRAIN παρακολουθώντας τις εξελίξεις με τις συνεχείς εναλλαγές του κυβερνητικού σχεδιασμού για το μέλλον του σιδηροδρόμου στη χώρα, διαπιστώνει, ότι συνεχίζεται η εφαρμογή των ίδιων πολιτικών που μας οδήγησαν στο σημερινό τέλμα. Διαδοχικά κυβερνήσεις και διοικήσεις απαξίωναν τόσο τον σιδηρόδρομο όσο και τους εργαζόμενους. Παρά τις συνεχείς επισημάνσεις των εργαζομένων δεν προέβησαν στη λήψη των αναγκαίων μέτρων για να εξασφαλιστεί ο εκσυγχρονισμός του δικτύου και του τροχαίου υλικού.

Ο σιδηρόδρομος, που πλήρωσε πολύ ακριβά τις μνημονιακές πολιτικές το 2010 με την εφαρμογή του Ν.3891/2010, αποτελεί πεδίο πειραματισμών σε διοικητικό επίπεδο τα τελευταία 25 χρόνια. Προς επίρρωση αναφέρουμε τον κατακερματισμό του έργου του άλλοτε ενιαίου ΟΣΕ σε διάφορες εταιρείες με αλληλοεμπλεκόμενες αρμοδιότητες (ΕΡΓΟΣΕ, ΓΑΙΑΟΣΕ, ΤΡΑΙΝΟΣΕ νυν HELLENIC TRAIN, ΕΕΣΣΤΥ που ενσωματώθηκε στην ιδιωτικοποιημένη ΤΡΑΙΝΟΣΕ), έως και αντικρουόμενα συμφέροντα μετά την ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, τη δημιουργία βραχύβιων εταιρειών (ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ Α.Ε., ΕΔΙΣΥ Α.Ε. κλπ), τον Ν.4974/2022 περί πλήρους απόσχισης της ΕΡΓΟΣΕ από τον ΟΣΕ που δεν υλοποιήθηκε και εσχάτως τον Ν.5167/2024 για τη δημιουργία της νέας εταιρείας «ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε» με την ενοποίηση των ΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ και ΓΑΙΑΟΣΕ κατά το μέρος που αφορά το τροχαίο υλικό.

Καταγγέλλουμε τη χρόνια πολυδιάσπαση του σιδηροδρομικού τομέα και προτείνουμε την επανακρατικοποίηση της Hellenic Train και απορρόφηση της από τον νέο σιδηροδρομικό φορέα «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Α.Ε.» για τη δημιουργία ενιαίου δημόσιου φορέα με διαχωρισμένες οικονομικές δραστηριότητες, όπως προβλέπεται από την Ευρωπαϊκή νομοθεσία.

Ο αρχικός σχεδιασμός του Υπουργείου για τη νέα εταιρεία «ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε» από τον Ιανουάριο του 2024 αφορούσε τη δημιουργία ενός νέου φορέα αποκλειστικής ευθύνης για το σχεδιασμό, την ανάπτυξη, τη συντήρηση και την ασφαλή διαχείριση των σιδηροδρομικών υποδομών της χώρας. Σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα, τον Μάιο του 2024, παρουσιάστηκε η πρώτη μεταστροφή του σχεδιασμού, αφού με το άρθρο 26 του Ν.5111/2024 η ανάθεση και εκτέλεση των σιδηροδρομικών έργων για την αποκατάσταση των βλαβών στις πληγείσες περιοχές της Θεσσαλίας ανατέθηκε στις υπηρεσίες του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών. Λίγο πριν τον ανασχηματισμό της κυβέρνησης ανακοινώθηκε η πρόθεση του Υπουργείου να αναθέσει τη συντήρηση υποδομών και συστημάτων σε διακριτό φορέα σε συνεργασία με τους γαλλικούς σιδηροδρόμους και την ευρωπαϊκή τράπεζα επενδύσεων, ανακοίνωση που τροποποιεί πλήρως τον αρχικό σχεδιασμό. Αμέσως μετά τον ανασχηματισμό η νέα πολιτική ηγεσία προχώρησε σε νέες ανακοινώσεις, που αφορούν την τροποποίηση του νομικού καθεστώτος λειτουργίας του ΟΣΕ με βάση το μοντέλο που ακολουθήθηκε στη ΔΕΗ και την κατάθεση νομοθετικών ρυθμίσεων για το σιδηρόδρομο τέσσερις μόλις μήνες μετά την ψήφιση του Ν.5167/24 για τη δημιουργία της νέας εταιρείας «ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε».

Η οργανωτική διαχείριση που ακολούθησαν οι εκάστοτε κυβερνήσεις ήταν ιδιαίτερα ζημιογόνα για την ορθολογική λειτουργία του Οργανισμού. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν τα δύο οργανογράμματα, που εγκρίθηκαν με αποφάσεις του εκάστοτε αρμόδιου Υπουργού τον Μάιο του 2019 και τον Μάιο του 2022, αλλά δεν εφαρμόστηκαν ποτέ στην πράξη, παρά τις πιέσεις των εργαζομένων με αποτέλεσμα η λειτουργία του οργανισμού να συνεχιστεί με

το οργανόγραμμα που ίσχυε από το 2016. Σήμερα στον ΟΣΕ οι υπάλληλοι που υπηρετούν σε θέσεις ευθύνης είναι μοιρασμένοι στα οργανογράμματα του 2016 και του 2022, ενώ όλο το υπόλοιπο προσωπικό είναι τοποθετημένο στο οργανόγραμμα του 2016.

Οι ελλείψεις προσωπικού σε όλους τους κλάδους και τις ειδικότητες είναι τεράστιες. Από το εγκεκριμένο, τον Μάιο του 2022, οργανόγραμμα των 2.100 θέσεων του ΟΣΕ, καλύπτονται μόνο οι 1.250 θέσεις εκ των οποίων οι 550 περίπου από μόνιμο προσωπικό, 100 περίπου από προσωπικό ορισμένου χρόνου για φυλάξεις ισοπέδων διαβάσεων και άλλες 600 από προσωπικό με συμβάσεις παροχής υπηρεσιών. Είναι εύλογα αντιληπτή η δυσλειτουργία που επιφέρουν στην καθημερινή λειτουργία του Οργανισμού η ταυτόχρονη εφαρμογή δύο οργανογραμμάτων και η ύπαρξη εργαζόμενων τριών ταχυτήτων με διαφορετικές ευθύνες, δικαιώματα, υποχρεώσεις και μισθολόγιο. Παρόμοια στην ΕΡΓΟΣΕ η μείωση προσωπικού σε σχέση με το πρόσφατο παρελθόν ανέρχεται σε ποσοστό μεγαλύτερο του 50%.

Καταγγέλουμε τους χρόνιους πειραματισμούς σε διοικητικό επίπεδο και προτείνουμε την κατάθεση συγκεκριμένου πλάνου από το Υπουργείο για την εταιρεία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος» και διαβούλευση με τους εργαζόμενους. Αποτύπωση του πλάνου σε σαφές και εφαρμόσιμο 5ετες επιχειρησιακό σχέδιο της εταιρείας και εφαρμογή του πλάνου από τη διοίκηση της εταιρείας. Έγκαιρη εξασφάλιση της χρηματοδότησης των δράσεων για την υλοποίηση του επιχειρησιακού σχεδίου.

Η χρόνια απαξίωση του σιδηροδρόμου αποδεικνύεται από την πολυετή έλλειψη σηματοδότησης-τηλεδιοίκησης στο δίκτυο, που προσφάτως αποκαταστάθηκε σε μεγάλο τμήμα του, από τη δραματική μείωση του μήκους των ενεργών σιδηροδρομικών γραμμών, που πριν από 20 χρόνια ήταν 2.500 χιλιόμετρα, ενώ σήμερα κυμαίνεται γύρω στα 1.800 χιλιόμετρα, από τα δρομολόγια που περιορίστηκαν σε λιγότερο από 50%, από την κατάργηση των διεθνών συνδέσεων προς Τουρκία, Βαλκανικές Χώρες και Γερμανία. Το προσωπικό στους ευρωπαϊκούς σιδηροδρόμους το 2020 ήταν κατά μέσο όρο 2,0 εργαζόμενοι/Km δικτύου και τα κονδύλια μόνο για τη συντήρηση ήταν 170.000€/Km. Στον απαξιωμένο ελληνικό σιδηρόδρομο ήταν αντίστοιχα 0,50 εργαζόμενος/Km, ενώ τα κονδύλια για συντήρηση 5.000€/km. Το αντίκτυπο της χρόνιας υποχρηματοδότησης και έλλειψης προσωπικού αποτυπώνεται εύγλωττα στο μεταφορικό έργο, που παράγει ο ελληνικός σιδηρόδρομος, αφού το 2022 είχε μερίδιο στην μεταφορά επιβατών 0,6% ενώ ο ευρωπαϊκός μέσος όρος ήταν 5,5%. Αντίστοιχα το μερίδιο στην μεταφορά εμπορευμάτων ήταν 3,2% για τον ελληνικό σιδηρόδρομο και 16,1% για τον ευρωπαϊκό μέσο όρο.

Καταγγέλουμε τη χρόνια υποχρηματοδότηση και υποστελέχωση και προτείνουμε α) η χρηματοδότηση για τη συντήρηση του σιδηροδρομικού δικτύου να ανέλθει στον ευρωπαϊκό μέσο όρο, ήτοι 170.000€/Km γραμμής, β) η στελέχωση να ανέλθει στον ευρωπαϊκό μέσο όρο, ήτοι 2 εργαζόμενοι/Km γραμμής, με μόνιμο και κατάλληλο επιστημονικό, διοικητικό και εργατοτεχνικό προσωπικό.

Παρά τα χρόνια προβλήματα και την απαξίωση που μαστίζουν το σιδηρόδρομο και την απώλεια της εμπιστοσύνης από το επιβατικό κοινό (η οποία είναι κρίσιμο να επανακτηθεί το συντομότερο δυνατό), είναι σαφές ότι ο εκσυγχρονισμός και η επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου θα αποφέρει μόνο οφέλη για την ελληνική κοινωνία και οικονομία, εάν ο σιδηρόδρομος λειτουργεί όπως στον ευρωπαϊκό χώρο, όπου αποτελεί ασφαλές και αξιόπιστο μεταφορικό μέσο.