

Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ: 2391
Ημερομ. Κατάθεσης: 23/12/2024



ΕΡΩΤΗΣΗ

Αθήνα 23/12/2024

Προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών

Θέμα: «Οδηγοί στα πρόθυρα εργασιακής εξουθένωσης εξαιτίας της υποστελέχωσης του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης».

Με βάση το οργανόγραμμα του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ) θα έπρεπε να κυκλοφορούν καθημερινά στην πόλη 368 λεωφορεία, ωστόσο εξαιτίας της έλλειψης οδηγών κυκλοφορούν μόλις 300. Σήμερα οι οδηγοί του ΟΑΣΘ είναι 920 και κατά μέσο όρο χρειάζονται τρεις οδηγοί την ημέρα ανά λεωφορείο. Σύμφωνα με δημοσιεύματα παρόλες τις προσλήψεις περίπου 300 θέσεις οδηγών παραμένουν κενές και ανεκτέλεστο παραμένει περίπου το 30% των δρομολογίων.

Σε μία προσπάθεια ενίσχυσης του προσωπικού το 2024 προσλήφθηκαν 190 νέοι οδηγοί με συμβάσεις διάρκειας 8 μηνών, οι οποίες ανανεώθηκαν πρόσφατα, ωστόσο ο ΟΑΣΘ εξακολουθεί να μην προσελκύει νέους εργαζόμενους εξαιτίας κυρίως των χαμηλών μισθολογικών απολαβών. Για τους νεοπροσληφθέντες με διάρκεια 8 μηνών μαζί με τις αργίες και τα σαββατοκύριακα, ο εισαγωγικός τους μισθός κυμαίνεται στα 900 ευρώ. Οι απολαβές των υπολοίπων οδηγών έχουν μεν διορθωθεί με τον υπολογισμό της προσωπικής διαφοράς, αλλά την ίδια στιγμή έχουν περικοπεί κατά 20%-25% λόγω της ακρίβειας, που επικρατεί. Δεν είναι άλλωστε τυχαίο, ότι συνταξιούχοι οδηγοί του ΟΑΣΘ επαναπροσλαμβάνονται με τον εισαγωγικό μισθό. Δυστυχώς το ενιαίο μισθολόγιο του δημοσίου δεν αναγνωρίζει την προϋπηρεσία στον ιδιωτικό τομέα και έτσι αποθαρρύνονται οδηγοί που προέρχονται από αυτόν να εργαστούν για τον ΟΑΣΘ, όταν οι καθαρές απολαβές κυμαίνονται από 720 έως 770 ευρώ.

Την ίδια στιγμή όμως που ο ΟΑΣΘ σημείωσε αύξηση των εσόδων του κατά 30% τον Σεπτέμβριο του 2024 εξαιτίας του μέτρου της εισόδου από την μπροστινή πόρτα, προβλέφθηκε και η περικοπή ποσού 200.000 ευρώ από τη συμφωνημένη Συλλογική Σύμβαση Εργασίας. Οι εργαζόμενοι υποστηρίζουν,

ότι μέρος του ποσού αυτού, σύμφωνα με απόφαση του Συνδικάτου τους, θα κατευθυνόταν ως επιπλέον μπόνους στους 190 χαμηλόμισθους συμβασιούχους συναδέλφους τους, χωρίς όμως μέχρι στιγμής να έχει δοθεί.

Αν και προβλέπεται ο Οργανισμός να εξοικονομεί 3 εκατομμύρια ευρώ ετησίως από τη χρήση των ηλεκτρικών λεωφορείων που κυκλοφορούν ήδη στη Θεσσαλονίκη, υπάρχουν οδηγοί, που αναγκάζονται να εργάζονται κατά το χρόνο της ανάπαυσής τους κυρίως σε σχολικά λεωφορεία, εξαιτίας των χαμηλών μισθών. Για το λόγο αυτό υπήρξε και παρέμβαση του ΟΑΣΘ προς τον Σύνδεσμο Ιδιωτικών Σχολείων καθώς είναι παράνομο να απασχολούνται οδηγοί, πέραν των 10 ωρών ημερησίως και των 56 την εβδομάδα. Να σημειωθεί, ότι αμέσως μετά την ψήφιση του ν. 5053/2023 και για να καλυφθούν τα κενά στο ανθρώπινο δυναμικό, επιλέχθηκε η δήμερη εργασία, επιλογή που σύντομα ανακλήθηκε μετά το λιποθυμικό επεισόδιο οδηγού, τον Νοέμβριο του 2023, που είχε αποτέλεσμα την πρόκληση θανατηφόρου ατυχήματος.

Πρόσφατα υπήρξε δημοσίευμα, που αναφέρει ότι ο ΟΑΣΘ στην προσπάθειά του να εξοικονομήσει πόρους, επιλέγει να δανείσει εργαζομένους στα εκδοτήρια του Μετρό στην ιδιωτική εταιρεία "Thema" και μάλιστα 26 από αυτούς μετέβησαν ήδη από το συνήθη χώρο εργασίας τους στις εγκαταστάσεις του ΜΕΤΡΟ Θεσσαλονίκης, για να εκπαιδευτούν στο χειρισμό ηλεκτρονικού υπολογιστή. Οι εργαζόμενοι αυτοί είναι κυρίως ελεγκτές κομίστρου, αποθηκάριοι ή εκτελούν δουλειά γραφείου.

Επειδή η ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας αποτελεί σημαντική παράμετρο της βιώσιμης μετακίνησης, αφού χρησιμοποιεί τους διαθέσιμους οδικούς χώρους πολύ πιο αποτελεσματικά, μειώνοντας ταυτόχρονα τις κατά κεφαλήν εκπομπές ρύπων που προέρχονται από την κυκλοφορία των ιδιωτικών αυτοκινήτων.

Επειδή η πρόσφατη λειτουργία του Μετρό στη Θεσσαλονίκη αν και μείωσε το χρόνο των δρομολογίων στα λεωφορεία, φαίνεται ότι δεν έλυσε το πρόβλημα του κυκλοφοριακού στην πόλη καθώς ο κόσμος εξακολουθεί να χρησιμοποιεί τις γραμμές του ΟΑΣΘ.

Ερωτάται ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών

- 1. Πόσα λεωφορεία αποτελούν το στόλο του ΟΑΣΘ και πόσα από αυτά κυκλοφορούν καθημερινά στην πόλη της Θεσσαλονίκης;**
- 2. Πόσες είναι οι θέσεις των οδηγών σύμφωνα με τον Οργανισμό του ΟΑΣΘ και πόσες από αυτές είναι κενές;**
- 3. Προτίθεστε να αναλάβετε σχετική νομοθετική πρωτοβουλία, ώστε να αναγνωριστεί η προϋπηρεσία στον ιδιωτικό τομέα για τους οδηγούς, που επιθυμούν να προσληφθούν στον ΟΑΣΘ;**
- 4. Υπάρχει πρόθεση να βελτιωθούν μισθολογικά οι απολαβές των συμβασιούχων οδηγών και να προβλεφθούν κίνητρα για την προσέλκυση νέων οδηγών;**
- 5. Υπάρχει πρόθεση για προσλήψεις μόνιμων οδηγών στον ΟΑΣΘ και αν ναι σε ποιο χρονικό ορίζοντα;**

6. Υπήρξε πράγματι δανεισμός 26 εργαζομένων από τον ΟΑΣΘ στο Μετρό της Θεσσαλονίκης;
7. Ποιος ο σχεδιασμός του Υπουργείου Υποδομών για τη βελτίωση των οδικών συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης;

Οι ερωτώντες Βουλευτές

Γιαννούλης Χρήστος

Δούρου Ειρήνη (Ρένα)

Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος)

Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος

Μπάρκας Κωνσταντίνος

Νοτοπούλου Κατερίνα

Παναγιωτόπουλος Ανδρέας

Ψυχογιός Γεώργιος