

Αθήνα, 09.09.2013

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων

Θέμα: Απογυμνώνεται ο ΟΣΕ στη Μαγνησία

Η υπερψήφιση του ν. 3891/2010 για την «Αναδιάρθρωση, εξυγίανση και ανάπτυξη του ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και άλλες διατάξεις για το σιδηροδρομικό τομέα» αποτέλεσε το ισχυρότερο πλήγμα για τον ενιαίο και δημόσιο χαρακτήρα του Ελληνικού Σιδηρόδρομου. Στην ουσία διαμόρφωνε τις συνθήκες κάτω από τις οποίες θα συνεχιζόταν η υποβάθμιση του ΟΣΕ κατακερματίζοντάς τον, μειώνοντας τραγικά το προσωπικό με τελικό σκοπό το ξεπούλημά του.

Στη ίδια ακριβώς κατεύθυνση βρίσκεται και η σημερινή κυβέρνηση, η οποία ακολουθώντας τις εντολές της τρόικα ετοιμάζεται να χαρίσει άλλη μια κρίσιμη υποδομή για την κοινωνία και τη χώρα, αφού μέχρι τα μέσα του μήνα (16 Σεπτεμβρίου) ολοκληρώνεται η διαδικασία «εκποίησης» της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

Ήδη η μνημονιακή πολιτική έχει σημαντικότερες επιπτώσεις σε ότι αφορά τις μεταφορές, επιβατών και εμπορευμάτων, στην περιοχή της Μαγνησίας.

Το οργανόγραμμα και ο εσωτερικός κανονισμός που καθορίστηκαν με βάση τις κατευθύνσεις που χαρακτήθηκαν από τον ν. 3891/2010 δεν περιλαμβάνουν το Δ' Τμήμα της γραμμής του ΟΣΕ καθώς και την Δ' Επιθεώρηση Βόλου, οι οποίες σιωπηρά καταργούνται και μεταφέρονται οι αρμοδιότητές τους στη Γ' Τμήμα και τη Γ' Επιθεώρηση Λάρισας. Καμία μέριμνα δεν υπάρχει επίσης για το Μηχανοστάσιο ή ακόμη και άλλες υπηρεσίες, όπως η μεταφορά δεμάτων και εμπορευμάτων, οι οποίες είναι κερδοφόρες.

Ως αποτέλεσμα των παραπάνω η Γ' Επιθεώρηση βρίσκεται επιφορτισμένη με την ασφάλεια, τη διαχείριση της κυκλοφορίας και τη συντήρηση των γραμμών Λάρισας – Βόλου, Παλαιοφαρσάλου – Καλαμπάκας, στο Λιμάνι του Βόλου, στη Βιομηχανική ζώνη του Βόλου και στο τρένο Πηλίου. Ένα τέτοιο συγκεντρωτικό σχέδιο διαχείρισης του σιδηρόδρομου θα προσθέσει επιπλέον καθυστερήσεις ακόμα και κινδύνους, που θα επιβαρύνουν και άλλο τους ήδη ταλαιπωρημένους πελάτες - επιβάτες του ΟΣΕ.

Σύμφωνα με τα μέλη του Συνδέσμου Σιδηροδρόμων Θεσσαλίας, αλλά και με ανακοίνωση που εξέδωσε στο παρελθόν (Ιούνιος 2011) το ΤΕΕ Μαγνησίας, με την κατάργηση των Υπηρεσιών του Βόλου δεν επιτυγχάνεται καμία απολύτως μείωση στο κόστος λειτουργίας του ΟΣΕ. Το ελάχιστο προσωπικό που έχει απομείνει (σταθμάρχες, κλειδούχοι, εργατοτεχνίτες γραμμής, τεχνίτες μηχανοστασίων - εργοστασίων) εξακολουθεί να εργάζεται όπου κρίνεται αναγκαίο (σε σταθμούς και περιοχές και εγκαταστάσεις που βρίσκονται

κατά μήκος όλου του δικτύου), με τη μόνη διαφορά ότι η έδρα της Υπηρεσίας του βρίσκεται το τελευταίο χρονικό διάστημα στη Λάρισα. Η συγκεκριμένη αναδιάρθρωση όχι μόνο δεν έδωσε ανάσα στον τοπικό ΟΣΕ, αλλά αντίθετα συνέβαλε στο να παρουσιάζουν τόσο τα δρομολόγια μεταφοράς εμπορευμάτων όσο και τα επιβατικά σημαντική μείωση λόγω των μειώσεων σε προσωπικό και τροχαίο υλικό.

Από τον κατακερματισμό που προτίθεται να υλοποιήσει το Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών δεν προβλέπεται να υπάρξει κανένα απολύτως όφελος. Η μόνη εταιρεία που γλυτώνει της ιδιωτικοποίησης είναι η ΟΣΕ ΑΕ, η οποία περιλαμβάνει το σκέλος της συντήρησης των υποδομών το πιο κοστοβόρο όλων των τομέων του σιδηρόδρομου. Ακόμη και η φύλαξη των ισόπεδων διαβάσεων μεταφέρεται στα χέρια ιδιωτών μέσα από εργολαβίες που θα αναλάβουν εταιρείες security. Σε καμία ευρωπαϊκή χώρα, πλην της Αγγλίας, αυτή την περίοδο, δεν ανήκει πλήρως σε ιδιώτες το τροχαίο υλικό και οι υποδομές συντήρησής του. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση της Αγγλίας, που η πλήρης ιδιωτικοποίηση είχε σαν αποτέλεσμα την πλήρη διάλυση του Αγγλικού Σιδηρόδρομου και την δραματική αύξηση των ατυχημάτων και πλέον αναζητείται διαδικασία ώστε να επανέλθει στην ιδιοκτησία του δημοσίου.

Επειδή η χώρα έχει ανάγκη από ένα δημόσιο και ενιαίο σιδηρόδρομο, ο οποίος θα λειτουργεί προς όφελος της κοινωνίας

Επειδή η στήριξη και αναβάθμιση του ΟΣΕ στο Βόλο θα μπορούσε να ενισχύσει οικονομικά όλη την περιοχή της Θεσσαλίας

Επειδή η ιδιωτικοποίηση των εταιρειών του ΟΣΕ θέτει σε κίνδυνο εκατοντάδες θέσεις εργασίας

Ρωτάται ο αρμόδιος Υπουργός

1. Προτίθεται να επανεξετάσει την ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ;
2. Θα προβεί στις απαραίτητες ενέργειες ώστε να επαναλειτουργήσει η Δ' Επιθεώρηση και το Δ' Τμήμα Γραμμής;
3. Τι θα πράξει και πότε ώστε να προστατεύσει τις θέσεις εργασίας που απειλούνται από την επικείμενη ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ;

Ο ερωτώντες βουλευτές

Αλέξανδρος Μιχ. Μεϊκόπουλος

Γιώργος Σταθάκης