

# Π.Ο. Ε.Μ.Δ.Υ.Δ.Α.Σ.

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ

ΕΝΩΣΕΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΩΝ ΑΝΩΤΑΤΩΝ ΣΧΟΛΩΝ

Μαυρομματαίων 17, 104 34 ΑΘΗΝΑ

τηλ: 210-88.16.583 fax: 210-82.59.410 e-mail:[emdydas@tee.gr](mailto:emdydas@tee.gr) URL:[www.emdydas.gr](http://www.emdydas.gr)

Αθήνα, 3/3/2023

Αρ. Πρωτ. : 9019

Προς: Α Βάθμιας ΕΜΔΥΔΑΣ

**Θέμα :** Σχετικά με το σιδηροδρομικό δυστύχημα στα Τέμπη.

Το ΔΣ της ΠΟ ΕΜΔΥΔΑΣ **εκφράζει τη θλίψη του για την ανείπωτη τραγωδία, το βράδυ της Τρίτης 1 Μαρτίου στα Τέμπη**, δηλώνει την αμέριστη συμπαράστασή του στις οικογένειες των θυμάτων και εύχεται ταχεία ανάρρωση στους τραυματίες. Δυστυχώς όπως σε κάθε αντίστοιχη τραγωδία – διαχρονικά επαναλαμβανόμενες – είμαστε υποχρεωμένοι να υπενθυμίζουμε:

Οι ιδιωτικοποιήσεις, "απελευθερώσεις αγορών" κλπ, μειώνουν την ασφάλεια, και εκτινάσσουν το κόστος για τους πολίτες. Η κερδοφορία των ιδιωτών πάνω από όλα. Το ζούμε με τις Υποδομές και τις ΣΔΙΤ (οδικό δίκτυο, αεροδρόμια κλπ), με την ενέργεια και την εκτίναξη του κόστους της, επιβεβαιώθηκε με το σιδηρόδρομο, φοβόμαστε ότι ακολουθεί και το νερό (βλέπε Νομοσχέδιο ΥΠΕΝ). Στη συγκεκριμένη περίπτωση από το 2011 και μετά ο ΟΣΕ "σπάει" σε μικρότερες εταιρίες (ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ, ΓΑΙΟΣΕ κλπ), το 2017 μεταβιβάστηκε τελικά το 100% των μετοχών της ΤΡΕΝΟΣΕ στη "Ferrorie Dello Stato Italiane", αντί μόλις 45.000.000 ευρώ. Ταυτόχρονα το χρέος των 14,3 δις ευρώ του ΟΣΕ προστέθηκε στο κρατικό χρέος ενώ η ιταλική εταιρεία "επιδοτείται" έκτοτε με 50.000.000 ευρώ το χρόνο για να εκτελεί τα δρομολόγια (ενώ διαθέτουμε το θλιβερό προνόμιο να καταλαμβάνουμε την πρώτη θέση στους θανάτους που σχετίζονται γενικά με τη λειτουργία των σιδηροδρόμων αναλογικά με τα χιλιόμετρα που διανύονται κάθε χρόνο) . Δεν τα ζούμε και εμείς στον τομέα ευθύνης μας ο καθένας; ιδιώτες εκδίδουν τις άδειες, ιδιώτες κάνουν περιβαλλοντικούς ελέγχους, ιδιώτες επιβλέπουν τα έργα (και τους

επιλέγει ο εργολάβος μάλιστα) κοκ. Αποτέλεσμα εκτίναξη κόστους για τους πολίτες, πλημμυλείς έλεγχοι και ταυτόχρονα εκτίναξη κερδών για άλλους.

Οι εργαζόμενοι με αλληπάλληλες παρεμβάσεις έως και πολύ πρόσφατα επεσήμαναν: την έλλειψη εξειδικευμένου προσωπικού, την έλλειψη μέτρων ασφαλείας, τη μη ασφαλή λειτουργία και κυκλοφορία των τρένων. Συμβασιούχοι, με διαγωνισμούς εκτός ΑΣΕΠ υποκαθιστούν τις μόνιμες προσλήψεις. Ειδικά Μηχανικός της εταιρίας είχε υποβάλλει την παραίτηση το 2022, επισημαίνοντας την μη ολοκλήρωση του έργου σηματοδότησης για την ασφαλή λειτουργία και μετακίνηση των τρένων. Οι εργαζόμενοι κινητοποιήθηκαν, απέργησαν, ανέδειξαν το θέμα και τι συνάντησαν; Λοιδωρία από τα ΜΜΕ και "παράνομες και καταχρηστικές" τις κινητοποιήσεις τους από τα Δικαστήρια. Δεν είναι κομμάτι και της δικής μας (και πρόσφατης μάλιστα) καθημερινότητας; Όταν απεργούμε για την υποστελέχωση, τη διάλυση των Τεχνικών Υπηρεσιών, τις επιπτώσεις στο Περιβάλλον και το Δημόσιο Συμφέρον της εκχώρησης αρμοδιοτήτων σε ιδιώτες, όπως πρόσφατα στις ΥΔΟΜ, συναντάμε επιθέσεις και αυταρχικές διώξεις. Σε λίγα χρόνια όμως όταν ανακαλύπτουμε τις νέες γενιές αυθαιρέτων και προβληματικών κατασκευών εμείς δε θα είμαστε έκπληκτοι, γιατί είχαμε προειδοποιήσει.


Η αναζήτηση "αποδιοπομπαίων τράγων" δε μας είναι γνωστή μόνο από την αρχαία Τραγωδία. Για κάθε ατύχημα λόγω υποστελέχωσης, υποχρηματοδότησης, προβληματικής νομοθεσίας, πρέπει να υπάρξει ένα "ανθρώπινο λάθος" ή μια "φυσική καταστροφή". Όχι να αλλάξουν οι προτεραιότητες, οι σχεδιασμοί και οι πολιτικές οι οποίες να προστατεύουν αποτελεσματικά τις κοινωνίες. Όπως σωστά έγραψε ένα συνάδελφος: *"Στην επιστήμη μου και στην δουλειά μου απαγορεύεται από τους κανονισμούς να καταγράψεις το «τραγικό ανθρώπινο λάθος» ως αιτία ενός σοβαρού γεγονότος και να ξεμπερδεύεις. Είσαι υποχρεωμένος να ρωτήσεις ξανά και ξανά, γιατί δεν απετράπη το λάθος, γιατί δεν είχε γίνει αυτό που θα απέτρεπε την πιθανότητα ανθρώπινου λάθους"*. Και εδώ πρέπει πολλοί εμπλεκόμενοι να απαντήσουν γιατί την εποχή της "ψηφιακής επανάστασης" όπου παρακολουθείται ("νομίμως" και παρανόμως) ότι κινείται, δε μπορούμε να δρομολογήσουμε δύο τρένα; Γιατί 3 ημέρες μετά ακόμα δε γνωρίζουμε τα στοιχεία των επιβατών; Γιατί μια Σύμβαση σηματοδότησης σύμφωνα με τα πρότυπα διαρκεί εννέα (9) χρόνια, παίρνει επτά (7) παρατάσεις, αυξάνει το κόστος της, πληρώνεται στο πολλαπλό και ακόμη δε δουλεύει;

Οι Διπλωματούχοι Μηχανικοί, ως εργαζόμενοι Επιστήμονες έχουμε ευθύνη να μιλήσουμε. Με στοιχεία, τεκμηρίωση και τις επιστημονικές μας γνώσεις, πρέπει να αναδεικνύουμε τις ελλείψεις, τα προβλήματα, τις αστοχίες και να προτείνουμε λύσεις προς όφελος της κοινωνίας και όχι των κερδών. Καλούμε τις Α' Βάθμιας Ενώσεις και

τα μέλη μας να συνδράμουν στις κατά τόπους αιμοδοσίες που είναι σε εξέλιξη καθώς και να συμμετέχουν στις κινητοποιήσεις που καλούν σωματεία και φορείς.


Για το Δ.Σ.

Ο Πρόεδρος

  
**Πετρόπουλος Δημήτρης**  
Ηλεκτρολόγος Μηχανικός



Η Γεν. Γραμματέας

  
**Τριανταφυλλοπούλου Πλουμίτσα**  
Αρχιτέκτων Μηχανικός