



ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ
FEDERATION PANHELLENIQUE DES CHEMINOTS

ΝΑΥΤΙΑ Ι ΤΙΑΝΑΡΚΟΠΟΥΛΟ

Βουλευτής ΓΕΩΡΓ
ΝΟΜΟΥ ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΤΗΣ:

- 1) ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
- 2) ΓΕΝΙΚΗΣ ΣΥΝΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΣ ΕΡΓΑΤΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ

SECTION DE LA:

- 1) FEDERATION INTERNATIONALE DU TRASPORT
- 2) CONFEDERATION GENERALE DU TRAVAIL DE GRECE

ΠΑΒ

1315

18 OKT. 2010

Σεπτέμβριος 2010

Κυρίες και Κύριοι Βουλευτές,

Εδώ και 130 χρόνια ο σιδηρόδρομος εξυπηρετεί εκατομμύρια πολίτες, ενώνει την Ελλάδα απ' άκρο σ' άκρο, συμβάλλει στην ανάπτυξη της χώρας μας διαγράφοντας παράλληλα και μια τεράστια πολιτιστική διαδρομή.

Στην Ευρώπη, αλλά και σ' όλο τον κόσμο οι σιδηρόδρομοι αναπτύσσονται, και εκσυγχρονίζονται, για να εξυπηρετούν όλο και περισσότερους επιβάτες, μεταφέροντάς τους με ασφάλεια, προσφέροντας υψηλές υπηρεσίες σε δίκτυα που ανταγωνίζονται ακόμη και τα αεροπλάνα, καθώς οι ταχύτητες έχουν ξεπεράσει τα 570 km/h.

Οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές συμβάλουν στην αποσυμφόρηση των τεράστιων φορτίων από τους οδικούς άξονες, ενισχύοντας δραστικά την οδική ασφάλεια.

Επίσης ο σιδηρόδρομος είναι το ασφαλέστερο, οικονομικότερο αλλά και το λιγότερο ρυπογόνο μέσο μαζικών μεταφορών συμβάλλοντας στην ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας, της πράσινης ανάπτυξης και στην προστασία του περιβάλλοντος.

Δυστυχώς στην Ελλάδα η κυβέρνηση επέλεξε, με το σχέδιο νόμου που έδωσε στη δημοσιότητα, το μοντέλο που δοκιμάστηκε στη Βρετανία την περίοδο πρωθυπουργίας Θάτσερ, τη δεκαετία του '80 και απέτυχε παταγωδώς.

Με το σχέδιο αυτό επιχειρείται η ιδιωτικοποίηση του σιδηροδρόμου και η μετατροπή του εξειδικευμένου σιδηροδρομικού προσωπικού σε υπαλλήλους και εργάτες γενικών καθηκόντων με αναπόδραστη συνέπεια τη μείωση της ασφάλειας της κυκλοφορίας και την απώλεια του μοναδικού πλεονεκτήματος να είμαστε ο ασφαλέστερος σιδηρόδρομος στον κόσμο.

Είναι γνωστό σ' όλους ότι τα 10 δις € σωρευμένου χρέους οφείλονται στις πολιτικές επιλογές όλων των κυβερνήσεων (το έχει παραδεχθεί και ο κ. Ρέππας), οι οποίες εδώ και 15 χρόνια ανάγκαζαν τον ΟΣΕ να δανείζεται, με επαχθείς όρους, προκειμένου να καλύψει τις υποχρεώσεις του κράτους στα συγχρηματοδοτούμενα από την Ε.Ε. έργα υποδομής, αλλά και τα έργα που προγραμματίζονταν και εκτελούνταν μέσω του Π.Δ.Ε.

Είναι επίσης γνωστό ότι ουδέποτε το κράτος χρηματοδότησε τις γραμμές «κοινωνικού ενδιαφέροντος» (Υ.Γ.Ο.Σ.- Υ.Δ.Υ.) ούτε κατέβαλλε επιδότηση για την άσκηση της όποιας τιμολογιακής πολιτικής που το ίδιο

καθόριζε προς όφελος του κοινωνικού συνόλου, όπως άλλωστε πράττει με τις επιδοτήσεις προς τον ΟΑΣΘ, τα ΚΤΕΛ, τις Ακτοπλοϊκές και τις Αεροπορικές εταιρείες.

Τα σιδηροδρομικά έργα υποδομής, που σημειωτέον κοστίζουν πολλαπλάσια απ' όσο κοστίζουν στην υπόλοιπη Ευρώπη, έπρεπε να ολοκληρωθούν το 2006 όπως προβλεπόταν από τα χρονοδιαγράμματα, ώστε να απέδιδαν έσοδα και ποιότητα στην επένδυση του Ελληνικού λαού, δυστυχώς έχουν βαλτώσει και η ολοκλήρωσή τους αναβάλλεται για το 2015, μεταφέροντας το ετήσιο έλλειμμα (τόκους 2.500 δις € – χρεολύσια 8.500 δις €) και αυξάνοντας το τεράστιο χρέος, που την επόμενη 5ετία θα ξεπεράσει τα 14 δις €.

Συμπερασματικά το σωρευμένο χρέος του ΟΣΕ που αφορά τις λειτουργικές ανάγκες του, δεν υπερβαίνει το 1 δις € για όλα τα χρόνια λειτουργίας του Οργανισμού και μπορούσε με τους κατάλληλους χειρισμούς να μην υπάρχει.

Οι διορισμένες όμως, πολλές φορές ανίκανες διοικήσεις (πλην ελαχίστων φωτεινών εξαιρέσεων), ο πολυκερματισμός του ΟΣΕ σε πολλές εταιρείες καθώς και η καθετοποίηση του οργανογράμματος, επιδείνωσαν την ήδη δυσχερή οικονομική θέση του σιδηρόδρομου.

Το σχέδιο που εκπονήθηκε από το αρμόδιο Υπουργείο καταργεί τα 2/3 του δικτύου (δίκτυο Δυτικής Μακεδονίας – Ανατολικής Μακεδονίας – Θράκης, Πελοποννήσου – Δυτικής Θεσσαλίας) και χαρίζει ουσιαστικά στους ιδιώτες το υπόλοιπο κομμάτι (ΠΑΘΕ) προσθέτοντάς τους «προϊκα» αυξημένων εσόδων 55 εκ. € από την αύξηση εισιτηρίων.

Ξεπουλάει την τεράστια ακίνητη περιουσία του ΟΣΕ για να καλυφθεί η τεράστια τρύπα του δημόσιου χρέους. Παραδίδονται στους ιδιώτες τα φιλέτα του ΟΣΕ όπως ο κεντρικός άξονας, ο Προαστιακός, το Θριάσιο Πεδίο και τα άλλα εμπορευματικά κέντρα.

Ουσιαστικά δημιουργούν μια εταιρεία χαμηλού κόστους και αυτό φυσικά έχει ως αποτέλεσμα να κατεβάζει σε επικίνδυνα επίπεδα τα διεθνή στάνταρ της ασφάλειας κυκλοφορίας και της ποιότητας παροχής υπηρεσιών.

Για πρώτη φορά στα χρονικά μετά τον πόλεμο καλούνται οι εργαζόμενοι να «καταργήσουν» με υπογραφή τους τα λίγα δικαιώματα που τους απέμειναν και τα απέκτησαν με αγώνες.

Η κατάργηση των Σ.Σ.Ε. από το 1993 μέχρι σήμερα, του μισθολογίου του 1993, των ειδικοτήτων, η διαπραγμάτευση νέου μισθολογίου που θα απευθύνεται σε ανειδίκευτους εργαζόμενους, έχουν ως στόχο να καταστήσουν το σιδηρόδρομο ελκυστική επένδυση στους αεριτζήδες τάχα επενδυτές. Αυτοί που «ΕΦΑΓΑΝ» τα 9 δις € των επενδύσεων του ελληνικού λαού και της Ε.Ε. θέλουν τώρα να βάλουν χέρι στα φιλέτα της δημόσιας περιουσίας, δημιουργώντας υπερκέρδη με παράλληλη μείωση των θέσεων εργασίας. Αυτό δεν μπορεί να ονομάζεται ανάπτυξη, δεν μπορεί να ονομάζεται εξυγίανση.

Οι εργαζόμενοι έχουμε καταθέσει τις προτάσεις μας για την ανάπτυξη τον εκσυγχρονισμό και την εξυγίανση του ΟΣΕ σ' όλους τους διατελέσαντες Υπουργούς Μεταφορών. Το ότι καμία πρότασή μας δεν έγινε δεκτή, ούτε καν συζητήθηκε, μας οδηγεί σε ερωτηματικά για την ορθότητα των θέσεών τους

έτσι όπως αυτές εκφράστηκαν με όλα τα σχέδια εξυγίανσης για το σιδηρόδρομο τα οποία φαίνεται ότι εξυπηρετούν αλλότρια συμφέροντα.

Οι προθέσεις που αποτυπώνονται σε 52 σελίδες και 43 άρθρα, δείχνουν νοοτροπία «απολυταρχικού καθεστώτος» (μιας και δεν προηγήθηκε κανένας διάλογος με τους εργαζόμενους και τα συνδικαλιστικά όργανα).

Με τις θεωρίες του κοινωνικού αυτοματισμού, την επιλεκτική πληροφόρηση σε κάποια Μ.Μ.Ε., την απαξίωση του σιδηρόδρομου, που οι ίδιοι σκόπιμα προκάλεσαν, τη διαπόμπευση εργαζομένων, προσπαθούν να ξεπουλήσουν όσο – όσο όχι μόνο το σιδηρόδρομο και την ακίνητη περιουσία του, αλλά και να υποτάξουν τους επαγγελματίες σιδηροδρομικούς, οι οποίοι με αυταπάρνηση και ανιδιοτέλεια προσπάθησαν όλα αυτά τα χρόνια να κρατήσουν όρθιο τον ΟΣΕ και διαχρονικά καρπώνονται τα οφέλη του, κάθε λογής αεριτζήδες εις βάρος του κοινωνικού συνόλου και του ίδιου του σιδηρόδρομου.

Δηλώνουμε ότι οι ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΕΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ θα αντισταθούμε μέχρι τέλους, προκειμένου να προασπίσουμε την ασφάλεια των επιβατών του Δημόσιου Σιδηρόδρομου, την τιμή και την υπόληψή μας αλλά και την επιβίωση των οικογενειών μας.

Η Κυβέρνηση οφείλει άμεσα να αποσύρει το Σχέδιο Νόμου και να ξεκινήσει διάλογο από μηδενική βάση, με την Π.Ο.Σ. προκειμένου να βρεθεί η κατάλληλη λύση προς όφελος του κοινωνικού συνόλου του οργανισμού αλλά και των εργαζομένων.

Απαιτούμε την άμεση εξυγίανση του σιδηροδρόμου, τον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξή του, ώστε οι Έλληνες πολίτες να απολαμβάνουν έναν σιδηρόδρομο εφάμιλλο των Ευρωπαϊκών.

Απαιτούμε αλλαγή της πολιτικής που στρέφεται κατά των εργαζομένων και των συνταξιούχων και τους οδηγεί στην ανέχεια και την εξαθλίωση.

Δεν απεμπολούμε το δικαίωμά μας στην εργασία.

Είμαστε και εμείς κομμάτι αυτής της κοινωνίας που προσπαθούν να στρέψουν εναντίον μας.

Σας καλούμε να λάβετε σοβαρά υπόψη σας όλα τα παραπάνω και να αντισταθείτε στην άκρατη νεοφιλελεύθερη πολιτική.

Σας καλούμε να στηρίξετε εμπράκτως τις θέσεις της Ομοσπονδίας μας και των εργαζομένων στον ΟΣΕ για έναν Σύγχρονο Δημόσιο Σιδηρόδρομο στην Υπηρεσία του κοινωνικού συνόλου όπου θα εργάζονται Επαγγελματίες Σιδηροδρομικοί και όχι κρατικοδίαιτοι εργολάβοι.

Πιστεύουμε ότι δεν θα βρεθεί ούτε ένας Βουλευτής του Ελληνικού Κοινοβουλίου που θα ψηφίσει ένα νομοσχέδιο που ακρωτηριάζει το σιδηρόδρομο, υπονομεύει το δημόσιο συμφέρον, την προσφορά στο κοινωνικό σύνολο και εξοντώνει φυσικά και οικονομικά τους εργαζόμενους. Άλλωστε η μη ψήφιση του νομοσχεδίου εκφράζει το σύνολο της κοινωνίας, των εργαζομένων και των σιδηροδρομικών και θεωρούμε ότι αυτήν τη βούληση εκφράζετε.

ΔΕΝ ΘΑ ΚΑΤΑΘΕΣΟΥΜΕ ΤΑ ΟΠΛΑ ΜΕΧΡΙ ΤΕΛΙΚΗΣ ΔΙΚΑΙΩΣΗΣ

Το Προεδρείο της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Σιδηροδρομικών