

συνέχεια από τη σελίδα 1

Με μεγάλη επιτυχία πραγματοποιήθηκε η 24ωρη πανελλαδική απεργία των σιδηροδρομικών την Πέμπτη 10 Ιούνη, μία εβδομάδα μετά την ανακοίνωση της κυβέρνησης για το ξεπούλημα του ΟΣΕ. Στην Αθήνα έγινε συγκέντρωση μπροστά στο υπουργείο Συγκοινωνιών, με τη συμμετοχή εργαζόμενων από τη Λαμία το Βόλο, τη Λάρισα. Στη Θεσσαλονίκη οι σιδηροδρομικοί από τη Βόρεια Ελλάδα συγκεντρώθηκαν στον επιβατικό σταθμό του ΟΣΕ και στη συνέχεια με πορεία κατευθύνθηκαν στο υπουργείο Μακεδονίας Θράκης.

“Σήμερα συμμετέχουμε στην πανσιδηροδρομική πανελλαδική απεργία, αντιστεκόμενοι στην ιδιωτικοποίηση του ΟΣΕ και στις μαζικές απολύσεις τις οποίες προανήγγειλε ο υπουργός Ρέππας ευθυγραμμίζοντας με τις επιταγές της κυβέρνησης του ΠΑΣΟΚ, του ΔΝΤ, της ΕΕ και της τρόικας”, μας είπε ο **Γιάννης Αντωνιάδης** μέλος του ΔΣ Μηχανικών του ΟΣΕ, που συμμετείχε στην επιτελική συγκέντρωση μαζί με ένα πούλμαν σιδηροδρομικών που κατέβησε από το Βόλο. “Η μόνη απάντηση στην επίθεση την οποία δεχόμαστε είναι να αντισταθούμε μαζί στα μέτρα τα οποία είναι τα χειρότερα που έχουν εξαγγελθεί τα τελευταία χρόνια.

Ακόμα και να περάσουν δεν πρόκειται να αντιστρέψουν το πρόβλημα. Ακόμα και αν υποθέσουμε ότι όλοι οι εργαζόμενοι για το “καλό της πατρίδας” αποχωρήσουμε από τον σιδηρόδρομο, πάλι θα πρέπει να εξημερευτεί το διοικούμενο χρέος των 10 δις, πάλι θα πληρώνονται οι υποχρεώσεις, πάλι τα μεγάλα έργα τα οποία έχουν υπογραφεί με προγραμματικές συμβάσεις θα πρέπει να συνεχίζονται και να πληρώνονται οι μεγάλες εταιρείες.

**Ασφάλεια**

Δεν μπορεί να σταματήσει ο εθνικός πλούτος που είναι οι υποδομές και το τροχαίο υλικό το οποίο θα πρέπει να κινείται, απλώς θα καταστροφούν οι εργασιακές σχέσεις και τα δικαιώματα προς το χειρότερο και πιστεύουμε πως όλη αυτή η κατάσταση θα οδηγήσει στο να μειωθεί η ασφάλεια του σιδηρόδρομου, ο οποίος είναι ένα οικολογικό μέσο μεταφοράς, το οποίο κυριαρχεί σε όλη την Ευρώπη. Μέσα από αυτή την πολιτική θα δημιουργήσουν ένα σιδηρόδρομο εσφαλλή, ο οποίος δεν θα λειτουργεί για τις ανάγκες του κοινωνικού συνόλου.

Όπως ξέρουμε ο ΟΣΕ πηγαίνει σε άγονες γραμμές χωρίς να χρηματοδοτείται από το κράτος. Είναι μεγάλο ψέμα αυτό που λένε ότι τα χρέη του ΟΣΕ οφείλονται στην τεμπελιά των εργαζομένων. Οφείλονται στην κακοδιοίκηση, οφείλονται στην έλλειψη χρηματοδότησης, από το γεγονός ότι η κυβέρνηση δεν τηρεί την υποχρέωση να χρηματοδοτεί τις άγονες γραμμές, ενώ όπως ξέρουμε χρηματοδοτεί τον Αυτούδημο όταν τα πλοία του πιάνουν τις άγονες γραμμές, τον Βγενόπουλο και τον Βασιλάκη στις αερογραμμές.

Η συνέχεια μπορεί να είναι μόνο αγωνιστική, οι συνδικαλιστικές ηγεσίες έχουν σταθεί καλύτερες των περιστάσεων κατά το παρελθόν και κατακοιεύεται ο κόσμος να τους ξαναεμπιστευτεί. Ψάχνουμε να βρούμε τρόπους για να δείξουμε στον κόσμο ότι ο μόνος δρόμος είναι οι αγωνιστικές κινητοποιήσεις για να αντισταθούμε στην επίθεση στο εισόδημα και στις σχέσεις εργασίας”.

Μετά τις ομιλίες του προέδρου και μελών του ΔΣ της ΠΟΣ, χαιρετισμό στη συγκέντρωση απήθυσεν εκπρόσωπος από το Συντονισμό Πρωτοβάθμιων Σωματείων, της ΑΔΕΔΥ και της ΓΣΕΕ, ο οποίος ανακοίνωσε ότι την Πέμπτη 17/6 υπάρχει προγραμματισμένη συνάντηση της ΓΣΕΕ με την Ομοσπονδία για συντονισμό της δράσης για τη διάσωση του ΟΣΕ.

“Πρέπει να απαντήσουμε με καθολική απεργία ενάντια στα σχέδια της κυβέρνησης για ιδιωτικοποίηση του ΟΣΕ”, μας είπε ο **Δημήτρης** από το εργοστάσιο του ΟΣΕ στο Ρέντιν. “Η κυβέρνηση καταστρέφει τη ζωή και τη δικιά μας και όλων των εργαζόμενων. Από δω και πέρα πρέπει να κατέβουμε σε κοινό αγώνα όλες οι συγκοινωνίες για να μπορέσουμε να αντιπάρουμε πιο δυναμικά και πιο αποτελεσματικά”.

# Κάτω τα χέρια από το σιδηρόδρομο

«**Α**ν ήταν τράπεζα θα είχε σωθεί», γράφει ένα σύνθημα έξω από τα κεντρικά γραφεία του ΟΣΕ στην Οδό Καρόλου στο κέντρο της Αθήνας. Όμως ο Μνημόνια που έχει υπογράψει η κυβέρνηση με το ΔΝΤ και την ΕΕ δεν περιλαμβάνει τέτοια ρήτρα για το πιο οικολογικό, ασφαλές και οικονομικό μέσο μεταφοράς όπως είναι ο Σιδηρόδρομος.

Αντίθετα μέχρι τον Μάρτιο του 2011 ο Οργανισμός θα πρέπει να έχει ισοσκελίσει τα εξοδά του με τα έσοδα, σε διαφορετική περίπτωση μοναδική λύση θα είναι το «λουκέτο». Το έλλειμμα του ΟΣΕ φτάνει σήμερα τα 10 δις ευρώ και όπως ανακοίνωσε ο υπουργός Μεταφορών Ρέππας, είναι η πρώτη στη λίστα των υπό ξεπούλημα ΔΕΚΟ, ενώ το σχετικό νομοσχέδιο που θα «νοικοκυρέψει» τις σπατάλες του Οργανισμού, θα δώσει το μανάτζμεντ στους ιδιώτες, θα δώσει το μισό προσωπικό από τον ΟΣΕ και θα καταργήσει μία σειρά γραμμές, θα είναι έτοιμο μέχρι τα τέλη Ιουνίου.

Τη Δευτέρα 14 Ιούνη η ΠΟΣ σε συνέντευξη τύπου έδωσε στη δημοσιότητα την αλήθεια για το πώς δημιουργήθηκαν τα υπέρογκα χρέη του Οργανισμού, με βάση την μελέτη των πανεπιστημιακών Ν.Μπαλά, Ι.Μουμούρη, και Κ. Κιουλάφα. Το συμπέρασμα της μελέτης αποδεικνύει ότι το έλλειμμα του ΟΣΕ, οφείλεται σε τρεις βασικούς παράγοντες. Πρώτον «στον εξαναγκασμό του ΟΣΕ να δανειζεται με την εγγύηση του ελληνικού δημοσίου, προκειμένου να καλύψει την κρατική συμμετοχή στα συγχρηματοδοτούμενα με την ΕΕ έργα, καθώς και τα έργα που συμπεριλαμβάνονται στο πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων». Δεύτερον στη «μη καταβολή στον ΟΣΕ των επιδοτήσεων εισιτηρίων» και τρίτον λόγω «της μη καταβολής υποχρεώσεων, όπως γίνεται με τις ακτοπλοϊκές εταιρείες για τις άγονες γραμμές, ή τις αεροπορικές εταιρείες».

Αποτέλεσμα αυτής της πολιτικής ήταν η προσφυγή του ΟΣΕ στο δανεισμό. Όπως τονίζει η μελέτη: «ΟΣΕ- Η αλήθεια για την κρίση» του καθηγητή Κ.Κιουλάφα: «Η σημερινή κατάσταση του ομίλου ΟΣΕ εκφράζεται ανάγλυφα από τα δημοσιευμένα οικονομικά του αποτελέσματα από τα οποία προκύπτει ότι το έλλειμμα των δραστηριοτήτων του ομίλου ανήλθε το 2008 σε 794.570 εκατ. ευρώ, από τα οποία τα 428.968 εκατ. ευρώ είναι χρεωστικοί τόκοι δηλαδή το 53,9% του ελλείμματος, το οποίο είναι κόστος των συνολικών δανειακών υποχρεώσεων του ΟΣΕ που ανέρχεται στο ύψος των 7,76 δις, ενώ ο δανεισμός για το έτος 2008 ανήλθε σε 1,135 δις ευρώ. Επιπλέον η διαχρονική εξέλιξη του χρέους από το 2002 και εντεύθεν παρουσιάζει αλματώδη και δυσεξηγήτο ρυθμό αύξησης. Έτσι την περίοδο 2002-2008 το σύνολο των οφελών του ΟΣΕ υπερπλησιάζει 55% περίπου. Σε απόλυτα μεγέθη το έτος 2002 ανήρχετο σε 2.561 εκατ. ευρώ, ενώ το 2008 ανήλθε σε 7.760 εκατομμύρια ευρώ, τα



Απεργιακή συγκέντρωση των Σιδηροδρομικών την Πέμπτη 10/6 στο Υπουργείο Συγκοινωνιών.

δε τοκοχρεολύσια από 272 εκατομμύρια ευρώ το 2002 ανήλθαν σε 673 εκατομμύρια ευρώ το 2008, δηλαδή μέσα επίσημα αύξηση 41% περίπου ή άλλως 85% του ελλείμματος του ομίλου τον ίδιο χρόνο».

Οι επιστημονικοί Σύλλογοι Εργαζόμενων στον ΟΣΕ έδωσαν επίσης μία σειρά από συνοπτικά στοιχεία που αποδεικνύουν ότι το δημόσιο οφείλει στον ΟΣΕ εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ, που επιβαρύνουν τον ΟΣΕ και τον εξαναγκάζουν να συνάπτει δάνεια, πληρώνοντας τόκους και αυξάνοντας το χρέος του, προκειμένου να ανταποκριθεί στη λειτουργία του:

**Δανεισμός**

«**Οι εμπορηγίες του Δημοσίου προς τον ΟΣΕ, υπολείπονται κατά 770 εκατομ. ευρώ (από το 2002 έως το 2009), δεν αναγκαιου- σίν, για την καταβολή της (δίας συμμετο- χής, προς υλοποίηση των συγχρηματοδο- τούμενων μεγάλων έργων». Το μεγαλύτερο μέρος της επένδυσης για την ανάπτυξη του σιδηροδρομικού δικτύου καλύφθηκε από το δανεισμό. Με άλλα λόγια είναι σα να υπο- στηρίζουμε ότι η Ολυμπιακή Αεροπορία πρέ- πει να δανειζεται να χρηματοδοτεί έστω μερικούς της δημιουργία αεροδρομίων, ανα- φέρει η μελέτη «ΟΣΕ-Η αλήθεια για την κρί- ση».**

«Το Δημόσιο κρατά καθηλωμένη την τιμο- λογιατική πολιτική του ΟΣΕ για κοινωνικούς και αντιπληθωριστικούς λόγους, καθιστώ- ντας, στη συντριπτική τους πλειοψηφία τα δρομολόγια ελλειμματικά», αναφέρουν οι επιστημονικοί Σύλλογοι Εργαζόμενων στον

ΟΣΕ. «Το κόστος του εισιτηρίου του ΟΣΕ, υπολείπεται κατά (περίπου) 30% (κατά Μέσο όρο) του κόστους του εισιτηρίου, του κυρίως ανταγωνιστικού του μέσου του Λεωφο- ρείου, έτσι, στην περίπτωση που το κόμι- στρο του ΟΣΕ εξισωνόταν με το αντίστοιχο του ΚΤΕΛ, οι εισπράξεις του ΟΣΕ θα αυξά- νονταν (περίπου) κατά 40 εκατομ. ετησίως (σε τιμές 2009).

Το Δημόσιο επιβάλει την εκτέλεση άγο- νων γραμμών χωρίς να επιχορηγεί τον ΟΣΕ ως Υποχρέωση Γενικού Οικονομικού Συμφέ- ροντος (ΥΓΟΣ), όπως κάνει με τα άλλα αντα- γωνιστικά προς τον ΟΣΕ ιδιωτικά μεταφορι- κά μέσα (Αεροπλάνα, Πλοία, Λεωφορεία). Η επικαιροποίηση του κόστους των ΥΓΟΣ, στην οποία προέβη ο ΟΣΕ το έτος 2007, κα- ταδεικνύει ότι αυτό ανέρχεται στο ποσό των 140 εκατομ. ευρώ κατ' έτος (σε τιμές 2007).

Το δημόσιο δεν ανταποκρίθηκε στην εκ- του Νόμου απορρέουσα υποχρέωσή του για την χρηματοδότηση των Προγραμματικών Συμφωνιών που συνάφει ο ΟΣΕ για την προ- μίθεια του Νέου Τροχαίου Υλικού και τον εκσυγχρονισμό της υποδομής, ύψους 920 εκατομ. ευρώ.

Το Δημόσιο αρνείται πεισματικά από το (2004 έως σήμερα), να επιστρέψει στον ΟΣΕ τον ΦΠΑ, (κυρίως από επενδύσεις), πόσο που ανέρχεται στα 570,4 εκατ. ευρώ».

Ωστόσο η φιλολογία περί εξυγίανσης του οργανισμού που πρέπει να μειώσει τα λει- τουργικά του έσοδα για να περιορίσει τα ελ- λειμμάτα στράφηκε από την αρχή κατά των εργαζόμενων και όχι φυσικά κατά της πολιτι- κής που οδήγησε τον ΟΣΕ στη διάλυση. Το 2003 ο ΟΣΕ μείωσε το προσωπικό κατά

3.000 θέσεις. Αποτέλεσμα είναι το σημερινό προσωπικό του ΟΣΕ να ανέρχεται σε 6080 άτομα, στους οποίους οι διοικήσεις χρω- ρίζουν 12.000 ρεπό εκτός τις άδειες. Αν κα- ταβληθούν τα ρεπό και οι άδειες ο σιδηρ- οδρομος θα κλείσει. Για τα 460 δρομολόγια που εκτελούνται καθημερινά απασχολούνται 480 μηχανικοί με αποτέλεσμα να εργάζονται 27-28 ημέρες το μήνα, ενώ το σχέδιο εξυ- γίανσης του οργανισμού προβλέπει 3000 απολύσεις (το υπουργείο τις ονομάζει μετα- τάξεις). Το κόστος της πληρωμής των υπε- ρωριών και των ρεπό είναι τόσο μεγάλο, που σύμφωνα με υπολογισμούς αν γίνονταν οι αναγκαίες προσλήψεις προσωπικού ο ΟΣΕ θα εξοικονομούσε 20 εκατομ. ευρώ το χρέ- ο.

**Συμφέροντα**

**Ταυτόχρονα ο ΟΣΕ έσπασε σε πέντε θυ- γατρικές που διόγκωσε το κόστος της κεν- τρικής διοίκησης. Η ΠΟΣ κατήγγειλε ότι αυτές οι διοικήσεις «πέτρεψαν σε ιδιωτικά οικονομικά συμφέροντα να λυμάνονται τον κρατικό σιδηρόδρομο».**

Με ποιον τρόπο; Σύμβαση του ΟΣΕ με εταιρεία καθαρισμού που κόστισε 27 εκα- τομμύρια ευρώ για τρία χρόνια, σύμβαση με εταιρεία οσκειορίτη, παραχώρηση σιδηρο-δρομικών δραστηριοτήτων σε εργολάβους με συνέπεια την εκτίναξη του κόστους, με- λέτες εκατομμυρίων ευρώ χωρίς εξασφάλι- ση πόρων για την κατασκευή τους, ανακαινί- σεις γραμμών που παραμένουν ακόμα κλει- στές κ. Όπως ειπώθηκε χαρακτηριστικά στη κα συνέντευξη τύπου, το 2003 αγοράστη-

καν υπερωλόχρονα τρένα με την προοπτική ότι μέχρι το 2006 θα έχουν ολοκληρωθεί τα έργα ηλεκτροκίνησης, τα οποία δεν ολοκλη- ρώθηκαν ποτέ και τα τρένα αυτή τη στιγμή παύονται σε αποθήκες της Θεσσαλονίκης.

Επιπλέον μέσα από τις επιλογές που έγι- ναν έπαψε να έχει ο ΟΣΕ εμπορευματικό έρ- γο, στόχος ήταν να υπάρξει κατάργηση δραστηριοτήτων για να κερδίζουν οι ιδιώ- τες. «Η βασική επιλογή και των δύο κυβερ- νέσεων ήταν να οδηγήσουν τον ΟΣΕ στην απαξίωση και όταν θα ολοκληρωθούν τα έρ- γα, το κέρδος από αυτή την ολοκλήρωση να μην τα εισπράξει η ενιαία δημόσια επιχειρη- ση αλλά οι ιδιώτες που θα έρθουν», ανέφε- ρε μέλος του ΔΣ της ΠΟΣ. «Σε πρόσφατη δήλωση του ο Διευθύνων σύμβουλος της ΤΡΕΝΟΣΕ δήλωσε: ‘Περιμένουμε στο λιμάνι 300.000 κοντινέρες από την Cosco. Τα οποία προς 300 ευρώ το ένα θα μπορούσα- με να πάρουμε 90 εκατομ. ευρώ, ας δώσω- με το 49% του ΟΣΕ στους ιδιώτες’». «Γιατί αυτά τα χρήματα δεν μπορεί να τα πάρει ο ΟΣΕ;» αναρωτήθηκε ο πρόεδρος της ΠΟΣ.

Την απάντηση δεν θα την δώσει ούτε ο Ρέππας, όπως δεν την έδωσε ούτε ο Χατζη- δάκης, ούτε οι προκάτοχοί του. Την απάντη- ση την δώσαν οι 6.000 εργαζόμενοι στον ΟΣΕ και σε όλες τις συγκοινωνίες, αλ- λά και τα εκατομμύρια των επιβατών σε όλη την Ελλάδα που χρειάζεται να παλέψουν για να παραμείνει ο ΟΣΕ ζωντανός. Η απαίτηση για διαγραφή του χρέους του ΟΣΕ είναι η μόνη ρεαλιστική λύση για να μην αφήσουμε το κοινωνικό αγαθό της συγκοινωνίας να με- ταρπαιεί σε φιλέτο που θα καταπαράξουν οι τραπεζίτες και οι καπιταλιστές.

συνέχεια από τη σελ. 1

## Απεργία στο ΜΕΤΡΟ

Την **συνέχεια των κινητοποιήσεων θα αποφασίσουν σε νέα συνεδρίαση του ΔΣ την ίδια ημέρα.**

«Τη Δευτέρα 14 Ιούνη κάλεσε το ΔΣ ο πρόεδρος της εταιρείας και μας ανακοί- νωσε ότι από σήμερα εντασσόμαστε στο νόμο των περικοπών και θα μας επι- βληθούν περικοπές στους μισθούς και στα δώρα, παρόλο που δεν είμαστε δη- μόσια υπηρέσια και είμαστε εργαζόμε- νοι ιδιωτικού δικαίου», μας είπε ο Αντώ- νης Σταματόπουλος πρόεδρος του σω- ματείου ΣΕΑΜΑ, του μεγαλύτερου σω- ματείου εργαζόμενων στο ΜΕΤΡΟ. «Στη συνέχεια μας ανακοίνωσε ότι δεν θα ανανεωθούν οι συμβάσεις των 250 συναδέλφων που λήγουν από αυτές τις μέρες και μέχρι το Σεπτέμβριο. Ήδη από σήμερα είπαν σε δύο άτομα να μην

πάνε στη δουλειά.

Πρόκειται για σταθμάρχες, εκδότες, τεχνίτες, οι οποίοι αν φύγουν πρέπει απ’ ευθείας να ανακληθούν οι άδειες των υπολοίπων εργαζόμενων. Ούτως ή άλ- λως οι τεχνίτες κάνουν υπερωρίες γιατί δεν βγαίνει αλλιώς η δουλειά. Αν φύ- γουν και αυτά τα άτομα, τα οποία απ’ ό,τι καταλαβαίνουμε δεν θα είναι μόνο αυτά, θα υπάρχει σοβαρό πρόβλημα στη λειτουργία του ΜΕΤΡΟ. Αμέσως κα- λέσαμε τους συναδέλφους και κάναμε παράσταση διαμαρτυρίας στο κτίριο της Διοίκησης. Πήγαμε στο υπουργείο Μεταφορών και ο Γραμματέας του Υπουργείου μας πέταξε έξω. Αυτή η κί- νηση μου θύμισε άλλες εποχές. Πρόκει- ται για μία απόφαση που ούτε δόθηκε γραπτώς ούτε αιτιολογήθηκε. Αποφασί-

ζουμε και διατάσουμε. Και σα να μην έφτανε αυτό στην συγκέντρωση που γί- νονταν την ίδια ώρα στον κτίριο Διοίκη- σης πήγε η αστυνομία και έψαχνε να συλλάβει τον πρόεδρο του σωματείου.

Εμείς φοβόμαστε ότι με αυτά τα μέ- τρα στόχος της κυβέρνησης είναι να πουλήσει το ΜΕΤΡΟ πακέτο σε ιδιώτη. Σήμερα έχουμε έκτακτο ΔΣ, και τα τρία σωματεία στο ΜΕΤΡΟ. Εμείς σαν ΔΣ ΣΕΑΜΑ θα πάμε για επαναλαμβανόμε- νες 24ωρες. Δεν υπάρχει άλλος δρόμος. Ή με τους εργαζόμενους ή με το ΔΝΤ. Την Πέμπτη θα συμμετέχουμε στην κοι- νή στάση εργασίας όλων των συγκοινο- νιών και θα κλιμακώσουμε με επαναλαμ- βανόμενες 24ωρες. Θα κλείσουμε το μετρό με απεργίες. Σκεφτόμαστε ακόμα και κατάληψη στην Εθνική Οδό».

## Και σε όλες τις συγκοινωνίες

**Σε κοινή στάση εργασίας από τις 11πμ μέχρι τις 4μμ, συγκέν- τρωση στις 11.30 πμ στην πλατεία Δημαρχείου και πορεία στο Υπουργείο Εργασίας, προχωρούν την Πέμπτη 17 Ιούνη οι εργα- ζόμενοι στον ΟΑΣΑ, τον ΗΣΑΠ, τον ΗΠΑΠ, το ΜΕΤΡΟ και το ΤΡΑΜ, ύστερα από την απόφαση που πήρε η Ομοσπονδία Συν- δικάτων Μεταφορών Ελλάδας.**

Είναι η τρίτη συντονισμένη απάντηση που δίνουν οι εργαζό- μενοι στις αστικές συγκοινωνίες σε αποκορύφωμα την 24ωρη απεργία που πραγματοποιήσαν στις 3 Ιουλίου και νέκρωσε όλη την Αθήνα. Οι εργαζόμενοι στις συγκοινωνίες συνεχίζουν τον αγώνα τους για Δημόσιες Αστικές Συγκοινωνίες, για βελτίωση του κοινωνικοοικονομικού έργου, για άμεσες προσλήψεις και για να μην καταδειφιστούν τα μισθολογικά, εργασιακά, ασφαλιστικά δικαιώματα, και οι ΣΣΕ.

Η κυβέρνηση μπορεί να μην έχει ακόμα επίσημα εντάξει τις αστικές συγκοινωνίες στο πρόγραμμα των αποκρατικοποιήσε- ων, όμως αυτό δε σημαίνει ότι δεν είναι στους στόχους της, δε- δομένου ότι ακολουθεί την ίδια πολιτική που ακολουθήσε και στον ΟΣΕ. Μείωση της χρηματοδότησης εδώ και μία δεκαετία και εξαναγκασμό για στροφή στο δανεισμό του υπερδιπλασιά- ζει τα ελλείμματα. Ενώ λόγω των έκτακτων μέτρων λιτότητας το υπουργείο μεταφορών προχωρά σε ακόμα μεγαλύτερη μεί- ωση των δαπανών προς τις συγκοινωνίες με αποτέλεσμα να μην μπορεί να καλυφθεί ούτε και η μισθοδοσία.

“Λύση στον δανεισμό θα αναζητήσει σύντομα και ο ΟΑΣΑ, λόγω της μείωσης της επιδοτήσης που φέτος φτάνει το 15%, ενώ για το 2011 θα αγγίξει το 20%”, διαβάζουμε στην εφημερί- δα ΗΜΕΡΗΣΙΑ (14/6). “Υπενθυμίζεται ότι ο ΟΑΣΑ ετησίως επι- δοτείται από το Δημόσιο για τα εισιτήρια με 140 εκατ. ευρώ, το ποσό αυτό καταβάλλεται σε τέσσερις δόσεις των 35 εκατ. ευ- ρά. Στο τέλος Φεβρουαρίου και ενώ έπρεπε να καταβληθούν στον Οργανισμό 35 εκατ. ευρώ τελικά του καταβλήθηκαν 29,75 εκατ. ευρώ, με αποτέλεσμα να προκληθεί πρόβλημα στη μισθοδοσία των οδηγών της ΕΘΕΛ. Ως προσωρινή λύση απο- φασίστηκε να δοθεί επιπλέον ποσό από τη δεύτερη δόση της επιδότησης, με αποτέλεσμα η ηγεσία του υπουργείου Υποδο- μών να μιλά πλέον για επιπλέον δανεισμό.

Ειδικότερα, η μείωση των επιδοτήσεων στις αστικές συγκοι- νωνίες έχει ήδη δημιουργήσει «μαύρη τρύπα» 18 εκατ. ευρώ, με την απουσία χρημάτων να είναι ιδιαίτερα έντονη στο τέλος του χρόνου, που θα κληθούν να καλύψουν μισθούς και πληρω- μέες καυσίμων, (στα καύσιμα ήδη εκκρεμούν χρέη πάνω από 140.000 ευρώ, ποσό το οποίο αναμένεται να αυξηθεί έως το τέλος του έτους). Σύμφωνα με τις πρώτες εκτιμήσεις, ο δανει- σμός του Οργανισμού αναμένεται αρχικά να αγγίξει τα 40 εκατ. ευρώ, και μόνο όσον αφορά την πληρωμή μισθοδοσίας. Την ίδια στιγμή, το συσσωρευμένο έλλειμμα των φορέων αστικών συγκοινωνιών φαίνεται ότι έχει ξεπεράσει τα 3 δις. ευρώ”.

Το υπουργείο Μεταφορών αναζητά “λύσεις” με τη δημιουρ- γία ενός ενιαίου φορέα στον οποίο θα ενταχθούν ο Ηλεκτρικός, η ΕΘΕΛ, ο ΗΠΑΠ, το Μετρό, το Τραμ, ο προστασιακός σιδηρό-δρομος και η ΚΤΕΛ εντός της Αττικής και θα ονομάζεται Μη- τροπολιτικός Φορέας Αστικών Συγκοινωνιών. Στόχος είναι η

μείωση του λειτουργικού κόστους και η ιδιωτικοποίηση των συ- γκοινωνιών μέσα από την ένταξη των ΚΤΕΛ στον ενιαίο φορέα. Ταυτόχρονα ανακινώσε ότι θα προσληφθούν 150 νέοι ελε- γκτές στον ΟΑΣΑ για να περιοριστεί το φαινόμενο των «λαθρε- πιβατών που αυξήθηκε από 15% στο 25% τα τελευταία χρόνια», θέλοντας να ρίξει σε αυτούς το βάρος των ελλειμμάτων.

**Ψέματα**

Πρόκειται για αισχρά ψέματα. Σύμφωνα με στοιχεία που έβγαλε στη δημοσιότητα η συνδικαλιστική παράταξη «Ενωπική Αγонιστική Συνεργασία» (ΕΑΣ) στον ΟΑΣΑ και δημοσιεύθηκαν στην εφημερίδα του συνδικάτου “Ο κόσμος των συγκοινωνιών” τα χρέη του κράτους προς τον όμιλο ΟΑΣΑ φτάνουν τα 2,5 δις ευρώ, αποτέλεσμα της πολιτικής που ακολούθησαν οι κυβερ- νήσεις από το 2000. Έτσι εξαναγκάσαν τον Οργανισμό σε δα- νεισμό με αποτέλεσμα να υπερδιπλασιάζονται τα ελλείμματα. (βλέπε στην ιστοσελίδα [www.easitis.gr](http://www.easitis.gr)).

Και όλα αυτά παρά το γεγονός ότι ο νόμος 2669/1998 ανα- φέρει ότι “η διαφορά του λειτουργικού κόστους και του καθο- ριζόμενου κάθε φορά κομίστρου, όπως προσδιορίζεται αυτό με την τιμολογιακή πολιτική, αποτελεί κοινωνική παροχή, η οποία αντισταθμίζεται με την καταβολή της διαφοράς (αντισταθμιστι- κή καταβολή), από τον Κρατικό Προϋπολογισμό”. Επίσημο έγ- γραφο που δημοσιοποιήθηκε αποδεικνύει πως στις 30/3/2010 δόθηκε στον ΟΑΣΑ προκαταβολή του 4ου (και τελευταίου) τρι- μήνου της κρατικής επιχορήγησης και την επόμενη 1/4/2010 δόθηκε το υπόλοιπο ποσό. Από τότε και στο εξής ο Όμιλος κατέφυγε σε δάνεια για να μπορέσει να λειτουργήσει.

Αυτή η πολιτική πρέπει να ανατραπεί. Οι εργαζόμενοι στις συγκοινωνίες έχουν τη δύναμη να επιβάλουν ότι θα δοθούν λε- ροτά για τους επιβάτες και όχι για τους τραπεζίτες. Αν δεν ανα- τραπεί τώρα αυτή η αφαίμαξη, είναι βέβαιο ότι σε μερικούς μήνες η κυβέρνηση θα αντιμετωπίσει τον όμιλο ΟΑΣΑ όπως και τον ΟΣΕ. Γι αυτό έχει τεράστια σημασία όλοι οι εργαζόμενοι στις συγκοινωνίες, με ενιαίο και συντονισμένο αγώνα να βά- λουν τέρμα στο πρόγραμμα λιτότητας και περικοπών και να διεκδικήσουν πάγωμα του χρέους, φορολογία στους πλούσι- ος, κρατικοποίηση των τραπεζών που κάνουν τόσα χρόνια πάρτι απομυζώντας τον ιδρώτα που χύνουν εκατοντάδες χιλιά-δες εργαζόμενοι στο τιμόνι.

