



ΣΥΡΙΖΑ ΣΥΝΑΣΠΙΣΜΟΣ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΗΣ ΑΡΙΣΤΕΡΑΣ

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ

Ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδας, μια επιχείρηση που σήμερα απασχολεί **7.000** εργαζόμενους βρίσκεται σε οριακό σημείο. Τα σκάνδαλα και οι περιπτώσεις διαφθοράς που σήμερα διερευνώνται είναι αποτέλεσμα των πολιτικών του ρουσφετιού, των πελατειακών σχέσεων, της αδιαφάνειας, της αδιαφορίας για το συμφέρον του ΟΣΕ και της διοικητικής διάλυσης που με συνέπεια ακολούθησαν οι κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ και της Ν.Δ.

Τα αποτελέσματα των διαχρονικών πολιτικών του δικομματισμού, χρησιμοποιούνται σήμερα προπαγανδιστικά για να δικαιολογηθεί η εφαρμογή των σχεδίων ξεπουλήματος των φιλέτων του ΟΣΕ (προαστιακός, ακίνητη περιουσία, επισκευαστικό έργο), συρρίκνωσης των δρομολογίων και κλεισίματος τμημάτων του δικτύου.

Τίποτε από ό,τι ακούγεται και γράφεται σήμερα δεν είναι καινούργιο. Κανείς Υπουργός Μεταφορών, κανείς Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΣΕ τα τελευταία **15** χρόνια, δεν μπορεί να ισχυριστεί άγνοια. Όλοι τα ήξεραν και όλοι σιωπούσαν γιατί έτσι εξυπηρετούνταν η πολιτική τους.

Όταν θεωρώντας τον Οργανισμό σαν «λάφυρο», το **1996** ίδρυσαν **1** θυγατρική, μέχρι το **2004** ίδρυσαν **5**, παραμονές των εκλογών **2004** σκέφτηκαν να κάνουν άλλες **6** αλλά δεν πρόλαβαν, η νέα κυβέρνηση έκανε **5** και από τότε εξήγγειλε **3** προγράμματα για τον ΟΣΕ... Δηλαδή σε έναν Οργανισμό που έπνεε τα λοίσθια με μόλις **85** εκατ.€ έσοδα, οι φωστήρες δημιούργησαν δεκάδες Προέδρους και Διευθύνοντες Συμβούλους, εκατό μέλη Δ.Σ., **Mercedes**, οδηγοί, ειδικοί σύμβουλοι, γραμματείς φαρισαίοι κ.α...

Όταν απαξίωναν (και άρχισαν να τη δίνουν σε εργολάβους) τη συντήρηση της υποδομής του ΟΣΕ που μέχρι τότε γίνονταν με τεράστια επιτυχία και με μικρό κόστος από σιδηροδρομικούς ...

Όταν απαξίωναν τα μηχανεργοστάσια και άρχισαν να δίνουν σε ιδιώτες την επισκευή κομματιών των κινητηρίων μονάδων, τη στιγμή που οι σιδηροδρομικοί αποδείκνυαν ότι μπορούν να κάνουν ακόμη και ανακατασκευές ολόκληρων μονάδων ...

Όταν αγόραζαν τροχαίο υλικό που δεν ήταν για άμεση χρήση (ηλεκτράμαξες) και δεν αγόραζαν τροχαίο υλικό (μαζί με την τεχνογνωσία) με αποτέλεσμα να μην μπορεί να ανταποκριθεί ο ΟΣΕ στις μεταφορικές ανάγκες του και να διώχνει πελάτες ...

Όταν από το **1984** δεν έκαναν καμία πρόσληψη προσωπικού με αποτέλεσμα να υπάρχουν τεράστια κενά προσωπικού και να χάνεται τεχνογνωσία που αγοράζεται ύστερα από ιδιώτες ...

Όταν με πρόσχημα την κατασκευή έργων, έκλειναν για χρόνια δίκτυα και ορισμένα (όπως το Κόρινθος-Τρίπολη-Καλαμάτα, Αλεξ/πολη-Ορεστιάδα) εξακολουθούν να παραμένουν κλειστά με ανυπολόγιστες ζημιές για τον ΟΣΕ ...

Όταν παρέδωσαν τη διαχείριση του προσωπικού σε συνδικαλιστικές ή υπηρεσιακές «παράγκες» με αποτέλεσμα να διαλυθεί ο παραγωγικός ιστός της επιχείρησης ... Όταν .. όταν ... όταν ...

Κανείς αρμόδιος δεν ανταποκρινόταν γιατί, από τον κ. Μαντέλη και το κ. Βερελή μέχρι τον κ. Λιάπη και το κ. Χατζιδάκη, όλοι εξυπηρέτησαν και εξυπηρετούν τον ίδιο στόχο. Κανείς παράγοντας του ΟΣΕ από τον κ. Μουρμούρη, τον κ. Παπαδημητρίου και το κ. Γιαννακό μέχρι τον κ. Χιόνη και τον κ. Γιαννούση σήμερα, όλοι ήταν και είναι «υπηρέτες των ίδιων αφεντάδων».

Διαρρέουν στον τύπο συγκριτικό πίνακα με την παραγωγικότητα 25 ευρωπαϊκών δικτύων, όπου η χώρα μας βρίσκεται τρίτη από το τέλος. Ρωτάμε τους εγκεφάλους της φαιάς προπαγάνδας:

Εάν τα τεράστια ποσά από τα ευρωπαϊκά ταμεία και τα επενδυτικά δάνεια του ΟΣΕ είχαν κατευθυνθεί με βάση το συμφέρον του δικτύου και είχαν ολοκληρωθεί έστω και με καθυστέρηση η διπλή γραμμή, η ηλεκτροκίνηση, η σηματοδότηση, η τηλεδιοίκηση στον άξονα Πάτρα, - Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Ειδομένη, εάν ήταν σε πλήρη λειτουργία ο προαστιακός με πυκνά δρομολόγια κ.α. ποια θα ήταν σήμερα η παραγωγικότητα του ΟΣΕ;

Διαρρέουν στο τύπο πίνακες με ανάλυση μισθοδοσίας του προσωπικού, δημιουργώντας πλαστή εικόνα για τον πραγματικό μισθό που για έναν εργαζόμενο με 25 χρόνια υπηρεσία και 2 παιδιά είναι 1250-1300€ για 8ωρη εργασία. Αποκρύπτουν το γεγονός ότι 500 μηχανοδηγοί και 500 προσωπικό αμαξοστοιχιών φέρουν σε πέρας 300 δρομολόγια το 24ωρο για τα οποία χρειάζονται άλλοι 500 εργαζόμενοι. Όταν 1000 εργαζόμενοι δουλεύουν 12-14 ώρες την ημέρα, χωρίς ρεπό και άδειες για να καλύψουν τα τρομακτικά κενά, είναι φυσικό να παρουσιάζουν αυξημένες αποδοχές. Τα ίδια κενά υπάρχουν και στους σταθμάρχες, κλειδούχους, προσωπικό συντήρησης γραμμής, και μηχανεργοστασίων κ.α.

Ο σιδηρόδρομος έχει προοπτική. ΑΠΑΙΤΟΥΜΕ:

- 1.- Διαφάνεια στη λειτουργία της επιχείρησης. Να ολοκληρωθούν γρήγορα οι έλεγχοι σε όλες τις «ύποπτες» συμβάσεις, προμήθειες κ.α και να αποδοθούν ευθύνες.
- 2.- Ολοκλήρωση των έργων εκσυγχρονισμού του δικτύου. Απορρόφηση όλων των κονδυλίων από την Ε.Ε.
- 3.- Προμήθεια με τροχαίο υλικό που να ανταποκρίνεται στις αυξημένες ανάγκες του επιβατικού κοινού.
- 4.- Χάραξη δρομολογίων με βάση τις πραγματικές δυνατότητες του δικτύου.
- 5.- Προσλήψεις 1500-1600 (από τα χρήματα που σήμερα δίνονται σε μετακινήσεις, πληρωμένες άδειες κ.α.) υπαλλήλων ώστε να καλυφθούν τα τεράστια κενά που υπάρχουν κυρίως στην κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών.
- 6.- Απαλλαγή του ΟΣΕ από το κόστος επενδύσεων, συντήρησης, επισκευής και φύλαξης της υποδομής. Να αναλάβει το δημόσιο τις υποχρεώσεις του από την κοινωνική πολιτική που ασκεί.

Καλούμε τους σιδηροδρομικούς να αντισταθούν στα μέτρα της κυβέρνησης.

Καλούμε όλους τους πολίτες να αποδοκιμάσουν και να ανατρέψουν εκείνες τις δυνάμεις που ευαγγελίζονται και στηρίζουν την εκποίηση και τη διάλυση του ΟΣΕ.

ΑΘΗΝΑ 22/7/2008

ΣΥΡΙΖΑ - ΟΣΕ