

Ο ΣΥΡΙΖΑ απορρίπτει κατηγορηματικά τα σχέδια της κυβέρνησης για τον ΟΣΕ. Συμφωνεί με την εκτίμηση των εργαζομένων ότι είναι σχέδιο διάλυσης – ξεπουλήματος του.

Το μέλλον του σιδηροδρόμου στη χώρα μας και η ύπαρξη του ΟΣΕ ως Ενιαιάς, Δημόσιας επιχείρησης στην υπηρεσία της κοινωνίας και των εργαζομένων, είναι κατ'εξοχήν πολιτικό ζήτημα και κοινωνικό ζήτημα. Σαν πολιτικό ζήτημα πρέπει να αντιμετωπιστεί από όλες τις πολιτικές δυνάμεις της χώρας. Σαν κοινωνικό πρέπει να συσπειρώσει όλους τους κοινωνικούς φορείς (συνδέσμους, αυτοδιοίκηση, οργανώσεις, συνδικάτα κ.α.). Ο ΣΥΡΙΖΑ καταθέτει τις προτάσεις του και καλεί πολιτικά κόμματα και τους κοινωνικούς φορείς σε διάλογο και δράσεις πάνω σε αυτές.

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΝΕΟ ΟΣΕ

- 1 Να αποκρουστούν οι ευρωπαϊκές οδηγίες** για την απελευθέρωση των σιδηροδρομικών μεταφορών. Το μικρό, τερματικό, μη σύγχρονο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, δεν πρέπει και δεν μπορεί να μπει στη λογική της απελευθέρωσης.
- 2 Να διαλυθούν άμεσα όλες οι θυγατρικές** που μόνο χρέη εισφέρουν. Ο ΟΣΕ να ξαναγίνει ενιαία επιχείρηση Κοινής Ωφέλειας με κοινωνικό έλεγχο.
- 3 Διοικητική αναδιάρθρωση του ΟΣΕ.** Διαφάνεια, απεξάρτηση από τον κομματικό εναγκαλισμό. Σύγχρονο οργανόγραμμα.
- 4 Να γίνουν προσλήψεις προσωπικού** με κατοχύρωση των κεκτημένων εργασιακών δικαιωμάτων, χωρίς καταστράτηγηση της 8ωρης, 5θήμερης εργασίας. Να σταματήσει η καταστροφή και άλλων θέσεων εργασίας με τη εθελούσια έξοδο.
- 5 Να ολοκληρωθούν άμεσα τα σχέδια εκσυγχρονισμού** στον ΠΑΘΕΠ – Προαστιακό και τα έργα ανακαίνισης στο περιφερειακό δίκτυο.
- 6 Να συνδεθεί** το θεσσαλικό δίκτυο με το δίκτυο της Δυτ. Μακεδονίας (Καλαμπάκα – Κοζάνη).
- 7 Να τεθεί άμεσα σχέδιο εκσυγχρονισμού** του περιφερειακού δικτύου.
- 8 Να συνδεθεί το δίκτυο με τα μεγάλα λιμάνια.** Δημιουργία εμπορευματικών κέντρων του ΟΣΕ. Να αναπτυχθούν συνδυασμένες μεταφορές.
- 9 Να εκσυγχρονιστούν** τα μηχανοστάσια εργοστάσια για να ανταποκριθούν στις ανάγκες επισκευής συντήρησης τροχαίου υλικού.
- 10 Να εφοδιαστεί η συντήρηση γραμμής** με τα απαραίτητα μηχανήματα ελέγχου γραμμής υψηλών ταχυτήτων.
- 11 Να αξιοποιηθεί η ακίνητη περιουσία του ΟΣΕ** σε όφελος του ίδιου και του δημοσίου συμφέροντος.
- 12 Να εξοφληθούν τα χρέη (7 δις. €) του Δημοσίου προς τον ΟΣΕ** και το κράτος στο εξής να εκπληρώνει στο ακέραιο τις υποχρεώσεις του.

Η άμεση εφαρμογή των παραπάνω προτάσεων θα αλλάξει προς το καλύτερο όλα τα δεδομένα του ΟΣΕ. Θα του επιτρέψουν να εξετάσει τις δυνατότητες επέκτασης του με την κατασκευή του Δυτικού Άξονα και της σιδηροδρομικής Εγνατίας.

ΕΝΑΣ ΑΛΛΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ ΕΙΝΑΙ ΕΦΙΚΤΟΣ

ΟΧΙ ΣΤΗΝ ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΟΣΕ



**12 προτάσεις
του ΣΥ.ΡΙΖ.Α.
για τον ΟΣΕ**

ΣΥΝΑΣΠΙΣΜΟΣ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΗΣ ΑΡΙΣΤΕΡΑΣ

Η κυβέρνηση έδωσε πρόσφατα στη δημοσιότητα, σχέδιο ανασυγκρότησης του ΟΣΕ, με τον ψευδεπίγραφο τίτλο: **Μια ευκαιρία για τον ΟΣΕ. Ένα μέλλον για το σιδηρόδρομο.**

Βασικές πολιτικές του Σχεδίου είναι:

1. Η γραμμή Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Ειδομένη/Προμαχώνας (ΠΑΘΕΠ) και οι προαστιακές γραμμές αποκόπτονται από τον ΟΣΕ και ιδρύεται νέα ανεξάρτητη εταιρεία.
2. Τα δίκτυα Πελοποννήσου, Θεσσαλίας, Δυτ. Μακεδονίας και Ανατ. Μακεδονίας – Θράκης, παραμένουν στον ΟΣΕ, χωρίς καμία πρόβλεψη εκσυγχρονισμού τους.
3. Η Συντήρηση γραμμής και τροχαίου υλικού παραδίδεται σε εργολάβους.
4. Ιδιωτικοποίηση του εμπορευματικού κέντρου στο Θριάσιο.
5. Πώληση – συνεκμετάλλευση της μεγάλης ακίνητης περιουσίας.
6. Κλείσιμο των Διεθνών λεωφορειακών γραμμών.
7. Αύξηση τιμής εισιτηρίων ώστε να προσαρμοστούν στις τιμές των ΚΤΕΛ.
8. Διάλυση των εργασιακών σχέσεων με αλλαγές στους κανονισμούς.
9. Δραστική μείωση προσωπικού με εθελούσια έξοδο.



Συνοπτικά μπορούμε να πούμε ότι πρόκειται για σχέδιο Διάλυσης και ξεπουλήματος του ΟΣΕ

Με σκόπιμη αλλοίωση της πραγματικότητας και με παραπλανητικά στοιχεία προσπαθούν να κερδίσουν τη συναίνεση των επιβατών και της κοινωνίας στην υλοποίηση των σχεδίων τους. Μιλούν για ελλείμματα, για υπεράριθμο προσωπικό, για υψηλούς μισθούς, για χαμηλή παραγωγικότητα έναντι των ευρωπαϊκών δικτύων.

ΕΛΛΕΙΜΜΑ – ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ

- Το ελληνικό δημόσιο από το 1984 μέχρι και σήμερα δεν καταβάλλει τις θεσμοθετημένες υποχρεώσεις του στον ΟΣΕ.
- Το ελληνικό δημόσιο δεν καταβάλλει από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων την εθνική συμμετοχή στα συγχρηματοδοτούμενα (με την Ε.Ε.) έργα εκσυγχρονισμού, όπως κάνει στα οδικά έργα, στα λιμάνια, στα αεροδρόμια.

Αποτέλεσμα: Υπερδανεισμός του ΟΣΕ που επιβάρυνε το έλλειμμα. Για το 2007 η επιβάρυνση ήταν 350 εκατ. € (37% του συνολικού ελλείμματος).

ΕΛΛΕΙΜΜΑ - ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

Από το 1994 μέχρι σήμερα έχουν επενδυθεί στον ΟΣΕ πάνω από 8 δις €. Τα έργα στον άξονα ΠΑΘΕΠ, έπρεπε να τελειώσουν το 2006 και τον Προαστιακό Αττικής το 2004. Σήμερα κανένα από τα βασικά έργα δεν έχει τελειώσει και η ολοκλήρωση τους παραπέμπεται το 2014.

Αποτέλεσμα: Απώλεια 150 εκατ. € το χρόνο από το 2004 μέχρι σήμερα. Εάν οι κυβερνήσεις της Ν.Δ. και του ΠΑΣΟΚ τηρούσαν τις οικονομικές υποχρεώσεις τους έναντι του ΟΣΕ, εάν διαχειρίζονταν τα 8 δις € με βάση το συμφέρον του ΟΣΕ και όχι των εργολάβων, το έλλειμμα θα ήταν στο μισό από ότι σήμερα.

ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΑΠΟΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΚΑΘΕ ΦΙΛΕΤΟ ΚΑΙ ΘΥΓΑΤΡΙΚΗ

Δείγμα της πολιτικής που εφάρμοσαν οι μαθητευόμενοι manager που πέρασαν από τον ΟΣΕ:

- Από το 1996 έως το 2004 ίδρυσαν 5 θυγατρικές.
- Το Φλεβάρη του 2004 το Δ.Σ. του ΟΣΕ υπό την καθοδήγηση του Υπουργού Μεταφορών κ. Βερελή, ενέκρινε επιχειρησιακό σχέδιο που προέβλεπε την ίδρυση άλλων 6 θυγατρικών !!!

Έτσι, στο πόδι αποφάσισαν ο ήδη προβληματικός ΟΣΕ, με μόλις 80 εκατ. € έσοδα να σπάσει σε 11 κομμάτια για να εξυπηρετηθούν οι «επενδυτές», η οδηγία της Ε.Ε. για απελευθέρωση των μεταφορών και φυσικά να δημιουργήσουν θέσεις εργασίας για 11 Προέδρους, 11 Διευθύνοντες Συμβούλους, 150 μέλη Διοικητικών Συμβουλίων, δεκάδες θέσεις συμβούλων, παρατρεχάμενων, κ.α. Μαζί με αυτά ενοίκια, λιμουζίνες, οδηγοί, έξοδα παραστάσεως κ.α. Η Ν.Δ. βρήκε έτοιμο σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος υπογεγραμμένο από τον κ. Χριστοδουλάκη και τον κ. Βερελή, έβαλε τις δικές της πιναλιές και υπό το βάρος των αντιδράσεων των εργαζομένων, αποφάσισε να φτιάξει οργανωτικό σχήμα με τον ΟΣΕ και 4 θυγατρικές. Αυτό το σχέδιο που άρχισε να εφαρμόζεται μόλις από 1/1/2007, ο κ. Χατζηδάκης το αλλάζει πάλι.

Βλέπουμε δηλαδή ότι ο δικομματισμός μέσα σε 12 χρόνια, άλλαξε 4 φορές την οργανωτική δομή του ΟΣΕ με μοναδικό στόχο, το ευκολότερο ξεπούλημα των φιλέτων του και την τακτοποίηση μέρους του πάσχοντος κομματικού στρατού.

Έτσι διοικούσαν και διοικούν τον ΟΣΕ.

Δώδεκα κρίσιμα χρόνια που έπρεπε να έχουν αξιοποιηθεί σωστά οι επενδύσεις, να έχουν ολοκληρωθεί τα έργα στον ΠΑΘΕΠ, στον Προαστιακό, στο περιφερειακό δίκτυο !!!.

Τώρα χύνουν κροκοδείλια δάκρυα. Κόπτονται δήθεν για τη σωτηρία του ΟΣΕ και την επιβάρυνση του ελληνικού λαού από τα χρέη του. Αλλά και πάλι. Πάλι πολιτεύονται για να εξυπηρετήσουν τους εργολάβους, τους αεριτζήδες, τους «επενδυτές».

ΕΛΛΕΙΜΜΑ - ΥΠΕΡΑΡΙΘΜΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ - ΜΙΣΘΟΙ

Το υπεράριθμο προσωπικό τροφοδοτεί το έλλειμμα, μας λένε. Μύθος. Το 1984 με 14.500 άτομα το έλλειμμα ήταν 32,5 εκατ. €. Το 2007 με 6.950 άτομα (μείωση 7.550 ή 52%) το έλλειμμα ήταν 950 εκατ. € (αύξηση 915,5 εκατ. € η 2.923% !!!). Κατέστρεψαν από το 1984 μέχρι σήμερα 7.550 θέσεις εργασίας. Ετοιμάζονται να καταστρέψουν άλλες 3.000 κι όμως το έλλειμμα κατακτά νέα ύψη όπως φυσικά και η ανεργία. Προσπαθούν να καταστήσουν τους εργαζόμενους και τους μικρούς μισθούς τους ως αιτία για τα υψηλά ελλείμματα. Ψάχνουν εξιλαστήρια θύματα για να αποκρύψουν τις διαχρονικές πολιτικές ευθύνες τους για το χάλι του ΟΣΕ.

