

ΗΜΕΡΙΔΑ ΕΚΑ

«Οι Δημόσιες Συγκοινωνίες ως κοινωνικό αγαθό-Παρόν και προοπτικές»

Σάββατο 16 Δεκεμβρίου 2017

Εισήγηση ΕΚΑ

Κώστας Κουλούρης

Γενικός Γραμματέας ΕΚΑ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Με την σημερινή ημερίδα το ΕΚΑ συνεχίζει την δράση που αναπτύσσει εδώ και πολλά χρόνια αναφορικά με τις συγκοινωνίες στο Λεκανοπέδιο, τις εξελίξεις γύρω από αυτές και τον ρόλο των εργαζομένων σε αυτές.

Εξελίξεις που κάθε άλλο παρά ευχάριστες είναι.

Η οικονομική κρίση έχει αφήσει βαρύ αποτύπωμα και στις συγκοινωνίες. Και αυτό συμβαίνει σε μια συγκυρία όπου η καθημερινότητα των πολιτών στο Λεκανοπέδιο έχει δυσκολέψει σημαντικά.

Σε αυτή την δυσχερή κατάσταση οι Δημόσιες Συγκοινωνίες έρχονται να καλύψουν την βασική ανάγκη της μετακίνησης, με

τρόπο πρόσφορο για όλους, με προτεραιότητα στους οικονομικά ασθενέστερους, προσφέροντας ένα σημαντικό και πολύπλευρο κοινωνικό έργο. Οι οικονομίες κλίμακας της **μαζικής μεταφοράς επιβατών** έναντι της ατομικής με το ΙΧ αυτοκίνητο, κάνουν τις Δημόσιες Συγκοινωνίες αντικειμενικά **ως το φθηνότερο, το φιλικότερο προς το περιβάλλον και το πλέον αποδοτικό μέσο.**

Οι μαζικές συγκοινωνίες έχουν επίσης **σημαντικό αναπτυξιακό ρόλο** και συνδέονται με ολόκληρο το πλέγμα των παραγωγικών δραστηριοτήτων.

Η δημόσια συγκοινωνία έχει και έναν επιπλέον ρόλο. Να αμβλύνει τις συνέπειες του κατακερματισμού και της αποδιοργάνωσης του αστικού χώρου, λόγω της άμορφης διάχυσής του προς την περιφέρεια.

Έναν ρόλο που την καθιστά ως μια από **τις τελευταίες γραμμές άμυνας** του συνολικού χαρακτήρα της πόλης και ένα εργαλείο για να γίνει η Αθήνα **κοινωνικά πιο συνεκτική.**

2. ΟΙ ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΕΙΝΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΑΓΑΘΟ

Επειδή οι Δημόσιες Συγκοινωνίες είναι κοινωνικό αγαθό και ταυτόχρονα έχουν σημαντικό αναπτυξιακό ρόλο, επιβάλλεται διαχρονικά η διασφάλιση της παροχής τους ανεξάρτητα από την οικονομική τους βιωσιμότητα.

Για τον λόγο αυτό σε ολόκληρο τον κόσμο οι αστικές συγκοινωνίες των μεγαλουπόλεων επιδοτούνται από το κράτος. Η επιδότηση αυτή αφορά στον επιβάτη και στην δυνατότητα να μεταφέρεται εύκολα, γρήγορα, με ασφάλεια και με ελκυστικό κόσμιστρο στον προορισμό του.

Η παρατεταμένη οικονομική κρίση που βιώνουμε, έχει διευρύνει ανησυχητικά τον αριθμό των συμπολιτών μας στο Λεκανοπέδιο που δεν έχει την οικονομική δυνατότητα ή την φυσική ικανότητα για ατομική μετακίνηση και επομένως τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς αποτελούν την μοναδική τους διέξοδο.

Το κράτος οφείλει να επιδοτεί την μετακίνηση των επιβατών με την δημόσια συγκοινωνία για τα οφέλη που αυτή παρέχει και τα οποία απορρέουν από την αποφυγή της χρήσης χιλιάδων ΙΧ αυτοκινήτων στους δρόμους του Λεκανοπεδίου, γεγονός που θα οδηγούσε σε επιβαρύνσεις:

- από καθυστερήσεις λόγω κυκλοφοριακών προβλημάτων
- από αυξημένη κατανάλωση καυσίμων
- από αυξημένες ανάγκες για επισκευές και ανταλλακτικά
- σε περισσότερα ατυχήματα και
- σε μεγαλύτερη περιβαλλοντική επιβάρυνση.

3. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Οι δημόσιες συγκοινωνίες αποσκοπούν:

- Στην καλύτερη δυνατή εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού.

- Στην εξασφάλιση του δικαιώματος για μετακίνηση σε όλες τις κατηγορίες του πληθυσμού: εργαζόμενοι, άνεργοι, ΑΜΕΑ, συνταξιούχοι, μαθητές κλπ
- **Στην κάλυψη όλων των περιοχών του Λεκανοπεδίου χωρίς εξαιρέσεις και άγονες γραμμές, γεγονός που θα οδηγούσε σε κοινωνικό αποκλεισμό τους κατοίκους των περιοχών αυτών. Για παράδειγμα υπάρχουν βιομηχανικές περιοχές τόσο στην Δυτική όσο και στην Ανατολική Αττική, όπου τα δρομολόγια τόσο των λεωφορείων όσο και του προαστιακού σιδηροδρόμου είναι τόσο αραιά ώστε δεν μπορούν να εξυπηρετηθούν οι εργαζόμενοι σε αυτές.**
- Στην μείωση της ρύπανσης της ατμόσφαιρας, στην μείωση του θορύβου και την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων του Λεκανοπεδίου.
- Στην ελάχιστη κατανάλωση ενέργειας ανά μεταφερόμενο επιβάτη ως απάντηση στην ατομική μεταφορά.

4. Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΤΙΣ ΟΔΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΣΙΕΣ

Η κατάσταση στο μέτωπο των μέσων μαζικής οδικής μεταφοράς της Πρωτεύουσας επιδεινώνεται διαρκώς. Οι ελλείψεις σε ανταλλακτικά και προσωπικό έχουν αποδεκατίσει τον στόλο και τα δρομολόγια λεωφορείων και τρόλεϊ.

Αποτέλεσμα της κατάστασης αυτής είναι να μειώνονται συνεχώς τα δρομολόγια και να ταλαιπωρούνται οι επιβάτες που αναγκάζονται

να περιμένουν για αρκετή ώρα στις στάσεις, ειδικά στις πιο απομακρυσμένες γραμμές.

Ήδη, τα αστικά λεωφορεία που παραμένουν παροπλισμένα στα αμαξοστάσια της εταιρείας των Οδικών Συγκοινωνιών (ΟΣΥ), κυρίως λόγω έλλειψης ανταλλακτικών και προσωπικού, αυξάνονται συνεχώς.

Από ένα σύνολο 2.023 λεωφορείων που έχουν απομείνει στην ΟΣΥ καθημερινά βγαίνουν στους δρόμους της Αθήνας για εκτέλεση συγκοινωνιακού έργου μόλις 850-900!

Περίπου 280 λεωφορεία δεν μπορούν να κινηθούν λόγω έλλειψης προσωπικού (οδηγών) και άλλα 840 παραμένουν καθηλωμένα στα αμαξοστάσια με βλάβες που δεν επιδιορθώνονται εδώ και πολύ καιρό λόγω έλλειψης ανταλλακτικών και τεχνικού προσωπικού.

Απαιτούνται 800 οδηγοί και 500 τεχνικοί, που όμως δεν προσλαμβάνονται. Και ενώ υπάρχει ανάγκη προσωπικού έρχονται **οι μετατάξεις** να αποδυναμώσουν ακόμα περισσότερο την ήδη επιβαρυμένη κατάσταση.

Στα αμαξοστάσια υπάρχουν περίπου 300 λεωφορεία τα οποία δεν πρόκειται να ξαναβγούν στους δρόμους, ενώ για αρκετά από τα οχήματα αυτά δεν έχει γίνει ακόμα οριστική παραλαβή.

Κατά το τελευταίο διάστημα στα παροπλισμένα λόγω βλαβών λεωφορεία τοποθετούνται συστήματα τηλεματικής και ηλεκτρονικού εισιτηρίου! Είναι χαρακτηριστικό ότι συστήματα τηλεματικής (οθόνες που ενημερώνουν τον επιβάτη για τη

διαδρομή, τις επόμενες στάσεις, τους χρόνους κ.λπ.) έχουν ήδη εγκατασταθεί σε 196 παροπλισμένα!

Παρά τις κατά καιρούς δεσμεύσεις του υπουργείου Μεταφορών, οι αποθήκες των ανταλλακτικών είναι σχεδόν άδειες αφού εδώ και πολύ καιρό η ΟΣΥ αδυνατεί να προμηθευτεί ανταλλακτικά.

Τα περισσότερα αμαξοστάσια έχουν μετατραπεί σε νεκροταφεία λεωφορείων λόγω της έλλειψης κονδυλίων για την προμήθεια ανταλλακτικών.

Και στα τρόλεϊ

Αντίστοιχη είναι η κατάσταση και στο αμαξοστάσιο των πρώην ΗΛΠΑΠ (τρόλεϊ), όπου βρίσκονται παροπλισμένα δεκάδες οχήματα. Από τα περίπου 366 του οχήματα στόλου για δρομολόγια βγαίνουν καθημερινά περίπου 160 με 170 οχήματα. Τα υπόλοιπα είναι παροπλισμένα κυρίως λόγω έλλειψης γεννητριών και κεραιών και διαφόρων ανταλλακτικών.

Επιπλέον, τουλάχιστον 4 έχουν καταστραφεί ολοσχερώς από αγνώστους στην περιοχή γύρω από το Πολυτεχνείο.

Οι ελλείψεις σε προσωπικό εξακολουθούν να μην καλύπτονται από τα συναρμόδια υπουργεία παρά τις διαβεβαιώσεις των αρμοδίων.

Απόρροια αυτού είναι να καταργούνται γραμμές. Όπως επισημαίνουν οι εργαζόμενοι της ΟΣΥ, εκκρεμούν μέχρι σήμερα οι προσλήψεις 450 ατόμων (300 οδηγοί και 150 τεχνικού) που είχαν εγκριθεί το 2014 για τον ΟΣΥ και δεν έγιναν ποτέ.

Επίσης, για την κάλυψη των άμεσων αναγκών των πρώην ΗΛΠΑΠ απαιτούνται τουλάχιστον 150 οδηγοί.

5. Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΤΙΣ ΣΤΑΘΕΡΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΙΕΣ

Η κατάσταση στον πρώην ΗΣΑΠ παραμένει προβληματική. Υπάρχει αραίωση δρομολογίων από τα 3' στα 6' , μείωση των δρομολογίων από 32 σε 19 σε ημερήσια βάση με αποτέλεσμα να παράγεται το 60% του συγκοινωνιακού έργου. Οι συρμοί κυκλοφορούν με λιγότερα βαγόνια η παλαιότητα των οποίων σε συνδυασμό με την έλλειψη ανταλλακτικών αποτελεί ένα επιπλέον πρόβλημα.

6. Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Οι αστικές συγκοινωνίες συνεχίζουν να αντιμετωπίζουν σοβαρά οικονομικά προβλήματα, κυρίως από τη μείωση της κρατικής **επιδότησης του επιβάτη**, με αποτέλεσμα να δυσκολεύονται να ανταποκριθούν στις υποχρεώσεις τους απέναντι σε συνεργάτες και προμηθευτές.

Επιπλέον, υπάρχει τρύπα εκατοντάδων εκατομμυρίων στις εταιρείες συγκοινωνιών **αφού υλοποιεί προγράμματα για την ελεύθερη μετακίνηση ανέργων και άλλων κοινωνικών ομάδων, χωρίς όμως κανένα υπουργείο να καλύπτει αυτές τις απώλειες εσόδων.**

Επιπλέον τα χρήματα που τους οφείλονται από τα διάφορα υπουργεία για την ελεύθερη μετακίνηση ειδικών ομάδων

επιβατών και των ανέργων ανέρχονται σε εκατοντάδες εκατ. Ευρώ τα οποία δεν αποδίδονται.

Δηλαδή η άσκηση κοινωνικής πολιτικής από την εκάστοτε κυβέρνηση μεταφράζεται ως δήθεν έλλειμμα για τους συγκοινωνιακούς φορείς.

Έτσι οι επιχειρήσεις βυθίζονται **στα υποτιθέμενα** ελλείμματα. Για παράδειγμα οι ΣΤΑΣΥ (Σταθερές Συγκοινωνίες), οι ΟΣΥ (Οδικές Συγκοινωνίες), μέρος του ομίλου ΟΑΣΑ - αμφότερες **φαίνεται** να ξοδεύουν περισσότερο από όσα εισπράττουν.

Σε αυτή την συγκυρία έρχεται να προστεθεί ένα ποσό της τάξης των 30 εκατομμυρίων ΕΥΡΩ- από την ΑΜΕΛ-ΣΤΑΣΥ με άλλο ΑΦΜ- από μη εγγραφές προηγούμενων ετών που θα επιβαρύνουν αν δεν διευθετηθεί το θέμα ακόμα περισσότερο την κατάσταση.

Η εισαγωγή του ηλεκτρονικού εισιτηρίου θα συμβάλει σε μεγάλο βαθμό στο να κλείσει μια από τις μεγάλες πληγές που είναι η εισιτηριοδιαφυγή, εντούτοις δεν αναμένεται να αντιστρέψει την **δήθεν** ελλειμματική εικόνα τους.

7. ΤΟ ΥΠΕΡΤΑΜΕΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΑΔΗΛΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Όλη η κινητή και ακίνητη περιουσία του ελληνικού Δημοσίου, πλην των αρχαιολογικών χώρων και των αιγιαλών, έχει μεταβιβαστεί στο νέο Υπερταμείο το οποίο έχει διάρκεια ζωής 99 χρόνια. Σύμφωνα με το πρώτο

παράρτημα για τα περιουσιακά στοιχεία που θα μπουν άμεσα στη νέα Εταιρεία Δημοσίων Συμμετοχών, εντάσσονται και οι **εταιρίες των συγκοινωνιών** (ΟΑΣΑ, ΟΣΥ, ΣΤΑΣΥ (Ηλεκτρικός Σιδηρόδρομος Αθηνών Πειραιώς, (Η.Σ.Α.Π), Αττικό Μετρό Εταιρεία Λειτουργίας, και TRAM)).

Οι εταιρείες αυτές έχουν μεταβιβασθεί μεν αλλά προς ώρας κατά τα λεγόμενα της κυβέρνησης δεν θα πωληθούν, κάτι όμως που δεν αποκλείεται να συμβεί στο μέλλον.

Σε αυτή την περίπτωση θα ανατρεπόταν πλήρως το τοπίο των συγκοινωνιών **με σοβαρές επιπτώσεις πρωτίστως σ' ότι αφορά στον κοινωνικό τους ρόλο. Υπάρχει ακόμα νωπή στη μνήμη μας η εμπειρία του 1992 και τα όσα επακολούθησαν.**

Επιπτώσεις θα υπάρξουν και στην εκπροσώπηση των εργαζομένων. Πρόσφατο παράδειγμα η TRAINOSE όπου οι εκλεγμένοι εκπρόσωποι των εργαζομένων αποκλείστηκαν από το ΔΣ.

Για την περίπτωση της **TRAINOSE**, ως ΕΚΑ καταγγείλαμε στις 12/09/2017 το ξεπούλημα ενός ακόμα δημόσιου οργανισμού, που άνοιξε ένα νέο παράθυρο στις ιδιωτικοποιήσεις κάθε μορφής, συνολικά στις μεταφορές. Και σημειώσαμε ότι η απαξίωση του ΟΣΕ ξεκίνησε από το 1990 προκειμένου να πουληθεί φθηνά, με την πρόφαση των «ζημιογόνων ΔΕΚΟ». Έτσι έφθασε στο τέλος μια ιστορία 148 ετών που ξεκίνησε ως όραμα για την ανάπτυξη της χώρας, μέχρι που κάποιοι αποφάσισαν να το ξεπουλήσουν.

Και φαίνεται ότι δεν μαθαίνουμε από την καταγεγραμμένη εμπειρία άλλων χωρών, καθώς η εμπειρία ιδιωτικοποίησης σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες έχει αποδειχτεί καταστροφική.

Στην Αγγλία, πιο συγκεκριμένα, αυξήθηκαν κατά πολύ οι τιμές των εισιτηρίων ενώ σε διάρκεια πέντε ετών, μετά την ιδιωτικοποίηση, συνέβησαν τέσσερα μεγάλα δυστυχήματα.

Πλέον επτά στους δέκα πολίτες της χώρας ζητούν επανεθνικοποίηση του σιδηροδρόμου.

8. ΟΙ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ ΩΣ ΣΑΚΟΣ ΤΟΥ ΜΠΟΞ

Το ΕΚΑ και τα σωματεία όλου του δικτύου των συγκοινωνιών τάχθηκαν υπέρ της λειτουργίας του ηλεκτρονικού εισιτηρίου, αρκεί αυτό να γινόταν σωστά, λειτουργικά και χωρίς να δημιουργούνται προβλήματα στους εργαζόμενους και τους επιβάτες.

Αντιμετωπίστηκαν όμως εχθρικά ως να ευθύνονταν εκείνοι για τις αρρυθμίες που εμφανίστηκαν.

Και σε αυτή την περίπτωση το ΕΚΑ με ανακοίνωση στις 13/10/2017 στήριξε με όλες του τις δυνάμεις τους συναδέλφους που ζητούσαν το αυτονόητο ώστε να μπορέσουν να εργαστούν και να εξυπηρετήσουν και το επιβατικό κοινό.

Μετά τους συναδέλφους στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ και τη ΣΤΑΣΥ, οι συνάδελφοι στην ΟΣΥ απειληθήκαν γιατί τόλμησαν να επισημάνουν τις ελλείψεις και δυσλειτουργίες στον κλάδο τους. Βρέθηκαν και αυτοί με τη σειρά τους, αντιμέτωποι με την «εκστρατεία» κατασυκοφάντησης που ξεκίνησε ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, ότι δήθεν «σαμποτάρουν τις συγκοινωνίες».

Το ΕΚΑ τους στηρίζει με όλες του τις δυνάμεις στην διεκδίκηση των αυτονόητων, ώστε να μπορέσουν να εργαστούν και να εξυπηρετήσουν και το επιβατικό κοινό.

9. Η ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΤΩΝ ΣΥΝΔΙΚΑΤΩΝ ΤΩΝ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ ΣΤΙΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

Τα Συνδικάτα των εργαζομένων στις συγκοινωνίες παρά τις αντικειμενικές δυσκολίες που αντιμετωπίζουν και σχετίζονται με την μείωση προσωπικού και μισθών σε συνδυασμό με την εντατικοποίηση της εργασίας, την κακή κατάσταση οχημάτων και βαγονιών, την κατάργηση γραμμών, την μείωση της συχνότητας των δρομολογίων, την ταλαιπωρία του επιβατικού κοινού με αναμονές στις στάσεις κ.ά., παλεύουμε και ζητάμε από την πολιτεία να συμβάλει στην εξασφάλιση σύγχρονων **Δημόσιων Μέσων Μαζικής Μεταφοράς**, στην αξιόπιστη, ασφαλή και φτηνή συγκοινωνία για τις ανάγκες μετακίνησης των πολιτών.

ΓΙΑ ΟΛΑ ΑΥΤΑ ΖΗΤΑΜΕ

- 1. Δημόσιες αστικές συγκοινωνίες με κοινωνικό ρόλο και χαρακτήρα.**
- 2. Σταθερή κρατική χρηματοδότηση.**
- 3. Μείωση του εισιτηρίου.**
- 4. Επέκταση των δρομολογίων σε όλο το Λεκανοπέδιο.**
- 5. Ανανέωση στόλων.**
- 6. Προσλήψεις προσωπικού με ΑΣΕΠ.**

7. Επαναφορά μισθών προ Μνημονίων με υπογραφή Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας (ΣΣΕ).