



**ΗΜΕΡΙΔΑ**  
**Οι Δημόσιες Αστικές Συγκοινωνίες**  
**ως κοινωνικό αγαθό**  
**Παρόν και προοπτικές**

Σάββατο 16 Δεκεμβρίου 2017

- Χαιρετισμοί
- Στρογγυλό Τραπέζι
- Παρεμβάσεις

Επιμέλεια έκδοσης  
Δρ Χριστίνα Θεοχάρη  
Υπεύθυνη Τμήματος Περιβάλλοντος και Διεθνών Σχέσεων ΕΚΑ

# ΠΡΟΛΟΓΟΣ



## Γ. ΜΥΛΩΝΑΣ

### Πρόεδρος ΕΚΑ

Το ΕΚΑ ξαναπιάνει το νήμα της πολυετούς ενασχόλησης με το θέμα των Δημοσίων Αστικών Συγκοινωνιών στο Λεκανοπέδιο, οργανώνοντας την παρούσα ημερίδα με σκοπό την ανάδειξη του δημοσίου χαρακτήρα τους, του κοινωνικού ρόλου τους, παράλληλα με την υποχρηματοδότηση και απαξίωσή τους.

Στην κατάσταση που έχει διαμορφωθεί εξ' αιτίας της κρίσης, η οποία επιβαρύνει την καθημερινότητα των πολιτών, οι Δημόσιες Αστικές Συγκοινωνίες έρχονται να καλύψουν τη ζωτική ανάγκη της μετακίνησης, με τρόπο πρόσφορο για όλους και ιδιαίτερως για τους οικονομικά ασθενέστερους, αποτελώντας απαραίτητο κοινωνικό αγαθό.

Σκοπός της ημερίδας είναι να καταγραφεί η υπάρχουσα κατάσταση και να αναδειχθούν οι προοπτικές των νέων αναγκών και προκλήσεων, καθώς και πτυχές του κοινωνικού ρόλου των ΜΜΜ, που τα καθιστά ασυμβίβαστα με την έννοια του κέρδους και της ιδιωτικοποίησης.

Παράλληλα, η ημερίδα συνέβαλε στην εξαγωγή συμπερασμάτων και την διαμόρφωση προτάσεων, ώστε να βοηθήσουμε τα ΜΜΜ να είναι πραγματικά χρήσιμα στον πολίτη και να προσφέρουν τις υπηρεσίες στο Λεκανοπέδιο Αττικής, από το κέντρο της Αθήνας και του Πειραιά ως το πιο απομακρυσμένο άκρο του.



Στο βήμα ο Γενικός Γραμματέας του ΕΚΑ, **Κ. Κουλούρης**  
Στο πάνελ : **Θ. Παπαδόπουλος** Διευθύνων Σύμβουλος ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ,  
**Χ. Θεοχάρη** Συντονίστρια του Στρογγυλού Τραπεζιού, **Ι. Σκουμπούρης**  
Πρόεδρος ΟΑΣΑ, **Γ. Αποστολόπουλος** Πρόεδρος ΟΣΕ, **Κ. Κεπατσόγλου**,  
Πρόεδρος Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων



Άποψη της αίθουσας της ημερίδας

## ΗΜΕΡΙΔΑ

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

#### ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΡΓΑΣΙΩΝ<sup>1</sup>

##### ΚΑΛΩΣΟΡΙΣΜΑ

- Γιώργος Μυλωνάς, Πρόεδρος ΕΚΑ

##### ΧΑΙΡΕΤΙΣΜΟΙ

- Θανάσης Λεβέντης, Μέλος Ε.Ε. της ΓΣΕΕ
- Γιώργος Γαβρίλης, Αντιπεριφερειάρχης Πειραιά, Πρόεδρος της Μητροπολιτικής Επιτροπής Μεταφορών και Συγκοινωνιών.
- Γεώργιος Ιωακειμίδης, Αντιπρόεδρος της Περιφερειακής Ένωσης Δήμων Αττικής (ΠΕΔΑ), Δήμαρχος Νίκαιας και Αγ. Ιωάννη Ρέντη.
- Αναστάσιος Ταστάνης, Πρόεδρος ΟΑΣΑ
- Μιχάλης Υδραίος, Μέλος της Πολιτικής Γραμματείας του ΣΥΡΙΖΑ
- Βασίλης Κεγκέρογλου, Γραμματέας της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Δημοκρατικής Συμπαράταξης, Βουλευτής Ηρακλείου
- Δημήτρης Κιούσης, Γραμματέας Υποδομών και Μεταφορών των ΑΝΕΛ
- Βασίλης Λεβέντης, Πρόεδρος της Ένωσης Κεντρώων

##### ΣΤΡΟΓΓΥΛΟ ΤΡΑΠΕΖΙ

- Κώστας Κουλούρης, Γενικός Γραμματέας ΕΚΑ
  - Ιωάννης Σκουμπούρης, Διευθύνων Σύμβουλος ΟΑΣΑ
  - Θεόδωρος Παπαδόπουλος, Διευθύνων Σύμβουλος ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ
  - Γεώργιος Αποστολόπουλος, Πρόεδρος ΟΣΕ
  - Κώστας Κεπατσόγλου, Πρόεδρος Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, Καθηγητής ΕΜΠ
- Συντονίστρια: Δρ Χριστίνα Θεοχάρη, Υπεύθυνη Τμήματος Περιβάλλοντος και Διεθνών Σχέσεων ΕΚΑ**

##### ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ

- Θεμιστοκλής Αμπλάς, Πρόεδρος Ομοσπονδίας Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδος
- Γιώργος Γιολδάσης, Μέλος ΔΣ του πρώην ΗΛΠΑΠ
- Κώστας Πετράκης, Συγκοινωνιολόγος, Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΣΕ
- Λευτέρης Ρενιέρης, Πρόεδρος Εργαζομένων ΣΤΑΣΥ
- Παναγιώτης Νίκου, Γενικός Γραμματέας του Σωματείου ΣΗΤΑ TRAM
- Αλέξανδρος Φλέγκας, Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Ηλεκτρολόγων Ελλάδος
- Κωνσταντίνος Σιορίκης, Γενικός Γραμματέας Συνδικάτου Εργαζομένων ΟΣΥ
- Περικλής Ζήκας, Δημοτικός Σύμβουλος Παπάγου – Χολαργού
- Απόστολος Ραυτόπουλος, Πρόεδρος του Σωματείου Τεχνικών και Εργαζομένων ΟΑΣΑ – ΟΣΥ

1. Ακολουθούν αποσπάσματα των εισηγήσεων. Τα πλήρη κείμενα βρίσκονται στο <http://www.eka.org.gr>



## Θ. ΛΕΒΕΝΤΗΣ

### Μέλος της Εκτελεστικής Επιτροπής της ΓΣΕΕ

Θέλω να συγχαρώ το ΕΚΑ για την πρωτοβουλία διοργάνωσης της σημερινής ημερίδας που μας δίνει την ευκαιρία να καταθέσουμε προτάσεις και προβληματισμούς και βέβαια ν' ακούσουμε και απόψεις, που προωθούν την βελτίωση και ενισχύουν το ρόλο των δημόσιων αστικών συγκοινωνιών προς όφελος της ασφαλούς ποιοτικής και οικονομικής μετακίνησης των συμπολιτών μας. Είναι επιτακτική ανάγκη, ο πολιτικός κόσμος, οι κοινωνικοί φορείς, ν' ανοίξουν με ειλικρίνεια ένα διάλογο για το νέο παραγωγικό μοντέλο που χρειάζεται η χώρα μας, για το ρόλο του Δημοσίου και για το τι Δημόσιο θέλουμε. Σ' αυτό, σημαντικό ρόλο πρέπει να έχουν οι δημόσιες αστικές συγκοινωνίες καθώς και οι στρατηγικοί τομείς όπως είναι η ενέργεια, το νερό, οι σιδηρόδρομοι, η υγεία και η παιδεία.

Πώς όμως αγαπητοί φίλοι θ' ανοίξει αυτός ο διάλογος όταν υπάρχει απόσταση λόγων και έργων της κυβέρνησης; Το καλοκαίρι, που μας πέρασε, δόθηκε μ' ένα ευτελές τίμημα η δημόσια ΤΡΑΙΝΟΣΕ στο ιταλικό δημόσιο. Δηλαδή η ελληνική πολιτεία παραδέχεται την ανικανότητά της σε σχέση με το ιταλικό δημόσιο.

Πρέπει να υπάρξουν επενδύσεις στις αστικές συγκοινωνίες για να μην έχουμε φαινόμενα όπου δεκάδες λεωφορεία λόγω ελλείψεως ανταλλακτικών να μην κυκλοφορούν. Και σε κάθε περίπτωση, λόγω των ημερών και της επικαιρότητας, θα πρέπει να δηλώσουμε κατηγορηματικά ως εργαζόμενοι ότι φαινόμενα διαφθοράς τα οποία λαμβάνουν χώρα και τα οποία αφορούν λίγους μα πολύ λίγους επίορκους, τ' αντιμετωπίζουμε με τρόπο απόλυτο και είμαστε απέναντί τους.



## Γ. ΓΑΒΡΙΛΗΣ

### Αντιπεριφερειάρχης Πειραιά, Πρόεδρος της Μητροπολιτικής Επιτροπής Μεταφορών και Συγκοινωνιών

Να συγχαρώ το Διοικητικό Συμβούλιο του ΕΚΑ για την πρωτοβουλία του, γιατί εκείνο που καταλαβαίνω σε αυτή την συγκυρία είναι ότι το Συνδικαλιστικό Κίνημα (Σ.Κ.) έτσι κι αλλιώς, ως μια αντικειμενική αποτίμηση, βρίσκεται σε μια γραμμή υποχώρησης, θα μπορούσε κανείς να πει ότι βιώνει μια βαθιά πολιτική ήττα.

Με τις πρωτοβουλίες αυτές που χαρακτηρίζονται από μια πολυσχιδή δραστηριότητα, πολύμορφη και πολυεπίπεδη, το συνδικάτο καλείται να εκπροσωπήσει τους εργαζομένους όχι απλά με την ιδιότητα του εργαζομένου αλλά και με την ιδιότητα του πολίτη. Και οι συγκοινωνίες είναι ένα κορυφαίο θέμα όπως και η υγεία, που αφορά στους εργαζομένους. Το Σ.Κ. καλείται να διαμεσολαβήσει αιτήματα, σαν κι αυτά τα οποία συζητάμε σήμερα, από τους κάτω προς τους επάνω.

Μείζον είναι το ζήτημα της οργάνωσης της εταιρείας, κατά την άποψή μου και ανοίγει και το ζήτημα της οργάνωσης των Συνδικάτων. Όταν οι επιχειρήσεις αλλάζουν μ' αυτή την ταχύτητα το μοντέλο οργάνωσής τους, και αλλάζει και η οργάνωση της εργασίας, τα Συνδικάτα πρέπει ν' αντιστοιχηθούν, και από την εκπροσώπηση επιμέρους αιτημάτων, της ειδικότητας ή του κλάδου, πρέπει ν' ανακαλύψουν μια νέα συλλογικότητα. Ν' ανακαλύψουν την προβολή νέων συλλογικών αιτημάτων για το σύνολο των εργαζομένων και να χτίσουν μια νέα σχέση με την κοινωνία. Από το 2011 έχουμε την νομοθετική πρωτοβουλία για την ενοποίηση των φορέων των αστικών συγκοινωνιών. Η ενοποίηση αυτή ακουμπάει σε σωστές παραδοχές, και προβλέπει την ανάγκη του σχεδιασμού σε δύο διακριτά επίπεδα. Στο επίπεδο του σχεδιασμού, του στρατηγικού σχεδιασμού, του επιτελικού φορέα, του συντονισμού και στο εκτελεστικό επίπεδο. Από το '11

έως το '17 έχουν γίνει πολύ λίγα και δειλά βήματα. Στο βαθμό που αυτές οι προβλέψεις της νομοθετικής πρωτοβουλίας του '11 δεν τρέξουν και δεν ικανοποιήσουν τις βασικές παραδοχές αυτού του σχεδιασμού, ό,τι έχει σχεδιαστεί, ναρκοθετείται.

## Γ. ΙΩΑΚΕΙΜΙΔΗΣ



### Αντιπρόεδρος της ΠΕΔΑ, Δήμαρχος Νίκαιας και Αγίου Ιωάννη Ρέντη

Η σημερινή ημερίδα πραγματικά αξίζει γιατί αφορά σ' ένα θέμα ευαίσθητο και πολύπαθο, όπως είναι οι συγκοινωνίες για τους πολίτες του Λεκανοπεδίου. Εγώ εκλέγομαι από δυο Δήμους, το Ρέντη και τη Νίκαια, οι οποίοι σήμερα αθροίζουν περίπου 130.000 με 140.000 κόσμο, είμαστε ο 4<sup>ος</sup> μεγαλύτερος Δήμος του Λεκανοπεδίου και ο 12<sup>ος</sup> της χώρας, όμως οι δυο πόλεις δεν επικοινωνούν μεταξύ τους. Θα κάνω μερικές παρατηρήσεις για το πώς πρέπει να κινηθούμε στον χώρο των δημοσίων συγκοινωνιών.

Πρέπει: 1) Να επιμεινουμε στο δημόσιο και κοινωνικό χαρακτήρα που πρέπει να έχουν οι αστικές συγκοινωνίες. 2) Να υπάρχει ενιαίος και κεντρικός σχεδιασμός. 3) Να υπάρχει τοπικός σχεδιασμός στον οποίο θα συμμετέχει η Αυτοδιοίκηση και θα το κάνει με δικά της έξοδα, αυτή είναι πλειοψηφούσα άποψη μεταξύ των Δημάρχων, αλλά ακόμα και αυτός ο τοπικός σχεδιασμός πρέπει να έχει ενταχθεί στον κεντρικότερο σχεδιασμό που να ξέρουμε τι κάνει η πολιτεία, τι κάνουμε εμείς, 4) Να υπάρχει διασύνδεση του κεντρικού και του τοπικού σχεδιασμού. 5) Εκσυγχρονισμός των μέσων και κυρίως των λεωφορείων. Είναι πάρα πολύ σημαντικό που επεκτείνεται το ΜΕΤΡΟ, λύνει πάρα πολλά προβλήματα αλλά όσο και αν επεκταθεί το ΜΕΤΡΟ χωρίς τα λεωφορεία δεν θα μπορέσει να υπάρξει η εξυπηρέτηση όλου του Λεκανοπεδίου.



## Α. ΤΑΣΤΑΝΗΣ

### Πρόεδρος ΟΑΣΑ

Είμαι ιδιαίτερα συγκινημένος που βρίσκομαι σήμερα εδώ μαζί σας σ' αυτή την ημερίδα του ΕΚΑ που έχει ως θέμα την ανάδειξη του κοινωνικού ρόλου των αστικών συγκοινωνιών στο Λεκανοπέδιο της Αθήνας, καθώς αφορά στην κάλυψη ενός δημόσιου αγαθού, όπως είναι αυτό το δικαίωμα της μετακίνησης των πολιτών και κυρίως των εργαζομένων. Ο όμιλος ΟΑΣΑ είναι ο μεγαλύτερος φορέας δημοσίων αστικών συγκοινωνιών στη χώρα μας. Καθημερινά με

τις αστικές συγκοινωνίες της πρωτεύουσας του ομίλου ΟΑΣΑ μετακινούνται ένα εκατομμύριο πολίτες και πραγματοποιούνται 2,5 εκατομμύρια μετεπιβιβάσεις. Η περιοχή γεωγραφικής ευθύνης του ΟΑΣΑ η οποία εξυπηρετείται σήμερα από αστική συγκοινωνία, εκτείνεται δυτικά από την Ελευσίνα και φτάνει νοτιοανατολικά μέχρι την Ανάβυσσο και την Παλαιά Φώκεια. Συνολικά η περιοχή περιλαμβάνει ένα σύνολο 52 Δήμων στην Περιφέρεια της Αττικής.

Αδιαπραγμάτευτη θέση μας είναι ότι οι συγκοινωνίες της Αθήνας αποτελούν ένα κοινωνικό δημόσιο αγαθό και καθολικό δικαίωμα για τα 4 εκατομμύρια κατοίκους της Αθήνας όπως άλλωστε είναι η Υγεία και η Παιδεία.

Με την αναδιάρθρωση του συγκοινωνιακού χάρτη της Αθήνας, με βασικό στόχο την διασύνδεση ακόμα περισσότερων δρομολογίων, λεωφορείων και τρόλεϊ με σταθμούς και μέσα σταθερής τροχιάς και με την εξασφάλιση πόρων για την ανανέωση του γηρασμένου στόλου των οχημάτων- ήδη ως πρώτο βήμα εξασφάλισαμε 30 εκατομμύρια ευρώ από την Περιφέρεια Αττικής για την προμήθεια 92 λεωφορείων αντιρρυπαντικής τεχνολογίας- και με αρωγούς και συμπαραστάτες όλο το επιβατικό κοινό, όλους τους πολίτες της Αθήνας, θα προχωρήσουμε.

Θεωρώ ότι παλεύοντας μαζί με τους εργαζομένους του ομίλου ΟΑΣΑ αλλά και με το Εργατικό Συνδικαλιστικό κίνημα, το επόμενο διάστημα θα έρθουν καλύτερες μέρες για τις δημόσιες αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας.



## **M. ΥΔΡΑΙΟΣ**

### **Μέλος της Πολιτικής Γραμματείας του ΣΥΡΙΖΑ**

Επιτρέψτε μου με μεγάλη χαρά να χαιρετίσω κι εγώ την πρωτοβουλία του ΕΚΑ για τις δημόσιες αστικές συγκοινωνίες του Λεκανοπεδίου, θεωρώντας ότι είναι ένα ζήτημα που αγγίζει όλους τους εργαζομένους της πρωτεύουσας, αφού κυρίως είναι αυτοί που χρησιμοποιούν τα μέσα της δημόσιας συγκοινωνίας για τις μετακινήσεις τους και δικαιολογημένα απαιτούν να γίνονται όλες αυτές οι μετακινήσεις με τις κατά το δυνατόν καλύτερες συνθήκες.

Σπεύδω να πω αμέσως ότι στη δική μας λογική οι αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας, όπως και όλης της χώρας, αποτελούν ένα κοινωνικό δημόσιο αγαθό και ένα καθολικό δικαίωμα. Και θέλω ευθύς εξαρχής απ' αυτό το βήμα να διαβεβαιώσω ότι πρόθεση και του ΣΥΡΙΖΑ και της κυβέρνησης που έχει κορμό το ΣΥΡΙΖΑ, είναι να παραμείνουν δημόσιες οι συγκοινωνίες και να πω ότι δεν υπάρχει καμία κίνηση ούτε καμία πρόθεση για την ιδιωτικοποίησή τους.

Αυτή την περίοδο γίνεται μια προσπάθεια να προχωρήσει η ομιλοποίηση των συγκοινωνιών, γίνεται μια προσπάθεια εξοικονόμησης αρκετών εκατομμυρίων ευρώ που αφορούν το κόστος προμηθειών μέσω ηλεκτρονικών διαγωνισμών, περιορισμού των ελλειμμάτων σ' επίπεδο ομίλου, εκσυγχρονισμού του στόλου και μέσα από τα προγράμματα ΕΣΠΑ και όπως ξέρετε ήδη έχουν εξασφαλιστεί 30 εκατομμύρια ευρώ από την Περιφέρεια Αττικής για την αγορά 92 λεωφορείων σύγχρονης αντιρρυπαντικής τεχνολογίας.

Ξέρουμε ότι όλα αυτά δεν αρκούν, γνωρίζουμε όμως και ελπίζουμε ότι με την ολοκλήρωση του δημοσιονομικού προγράμματος, θα υπάρξουν μεγαλύτερες δυνατότητες, θα υπάρξει μεγαλύτερος δημοσιονομικός και πολιτικός χώρος, έτσι ώστε να μπορέσουμε να ολοκληρώσουμε ένα καλύτερο και πιο σημαντικό έργο όσον αφορά το ζήτημα των συγκοινωνιών της Αθήνας.



## **B. ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ**

### **Γραμματέας της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Δημοκρατικής Συμπαράταξης, Βουλευτής Ηρακλείου**

Οι συνέργειες θεωρώ ότι είναι κορυφαίο ζήτημα και εάν για τα γενικότερα ζητήματα της χώρας μιλάμε για εθνική συνεννόηση, για τα προτάγματα και την στρατηγική, οι δημόσιες αστικές συγκοινωνίες στην Αττική είναι ζήτημα συνέργειας και συνεννόησης και βεβαίως του ΟΑΣΑ και του Ομίλου συνολικότερα, αλλά και της Περιφέρειας και της ΠΕΔΑ και των εργαζομένων. Δεν μπορεί να προχωρήσει εάν σχεδιάζει το Υπουργείο μόνο του και αποφασίζει πράγματα, ερήμην πολλές φορές και των Διοικήσεων αλλά περισσότερο ερήμην της Αυτοδιοίκησης και των εργαζομένων. Και σήμερα, παρά την αύξηση του εισιτηρίου και την κακή κατάσταση στην οποία βρίσκονται επιμέρους, όχι συνολικά, κομμάτια των αστικών συγκοινωνιών, όπως π.χ. της ΟΣΥ, αυτοί που ανήκουν ιδιαίτερα στα χαμηλά εισοδηματικά στρώματα, αξιοποιούν τα ΜΜΜ, αξιοποιούν τις δημόσιες αστικές συγκοινωνίες, είναι νομίζω ένα αποκούμπι γι' αυτούς. Όμως η κατάσταση στις αστικές συγκοινωνίες επιδεινώνεται συνεχώς. Παρά τις μεγάλες προσπάθειες των εργαζομένων και τις επιμέρους προσπάθειες των Διοικήσεων, το προσωπικό μειώνεται συνεχώς όπως ειπώθηκε ήδη, οι εργαζόμενοι επιβαρύνονται περισσότερο, τα οχήματα είναι σε κακή κατάσταση, αυξάνεται συνεχώς ο αριθμός π.χ. των λεωφορείων που τίθενται εκτός λειτουργίας. Μιλάμε για λεωφορεία στην κυκλοφορία πολύ κάτω του 50%.

Η κυβέρνηση οφείλει ν' αλλάξει σε πολλά πράγματα την πολιτική της σε σχέση με τις αστικές συγκοινωνίες. Παρέλαβε τις δημόσιες αστικές συγκοινωνίες σε αντίθεση μ' αυτά που ακούστηκαν, στην καλύτερη δυνατή κατάσταση, στο οικονομικό περιβάλλον μέσω του οποίου λειτουργούσαν, με μια θεσμική παρέμβαση η οποία πραγματικά έδινε λύση στο χρονίζον πρόβλημα των ελλειμμάτων.

Η κυβέρνηση προχώρησε στην ένταξη όλων των Οργανισμών στο Υπερταμείο. Είναι μόνο εγγύηση για 99 χρόνια, είναι ενέχυρο; Ή θ' ακολουθήσει ότι έγινε με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ;

Στα προγράμματα για την μετακίνηση των ανέργων, των ΑμΕΑ και των άλλων ευπαθών ομάδων, το Υπουργείο αλλά και οι Διοικήσεις του ΟΑΣΑ, δεν κάνουν καλά τη δουλειά τους. Το Υπουργείο Εργασίας έπρεπε να έχει πληρώσει απ' την αρχή του χρόνου, να έχει υπογράψει σύμβαση για να μετακινούνται τα ΑμΕΑ.

Οι δημόσιες συγκοινωνίες είναι ταυτόσημες με τις έννοιες της εξυπηρέτησης, της αξιοπιστίας, της ασφάλειας, των ισοσκελισμένων προϋπολογισμών, για να μην υπάρξει καμιά συκοφαντία για ελλειμματικούς Οργανισμούς και με φθινό και λογικό εισιτήριο. Αυτά βέβαια προϋποθέτουν όπως σας είπα, την θεσμοθέτηση της συνεργασίας Υπουργείου, ΟΑΣΑ, Περιφέρειας, εργαζομένων και βέβαια τα Υπουργεία να εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις τους.



## Δ. ΚΙΟΥΣΗΣ

### Γραμματέας Υποδομών και Μεταφορών των ANEL

Είμαι ο νέος Γραμματέας Μεταφορών και Υποδομών στους ANEL. Με την ιδιότητά μου ως εκτελεστικό μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου του ΟΣΕ, έχω δει τους εργαζομένους του ΟΣΕ και φαντάζομαι έτσι είναι όλοι οι εργαζόμενοι, είναι ήρωες. Αυτό που έχω να προσφέρω σ' αυτή την ημερίδα είναι ότι αν θέλουμε να πάμε τις αστικές συγκοινωνίες λίγο μπροστά, πρέπει να βάλουμε μέσα την Τοπική Αυτοδιοίκηση και την Περιφέρεια. Χρειάζονται άνθρωποι ν' αναλάβουν κάποιες παραπάνω αρμοδιότητες και να δουλέψουν γιατί ο Δήμαρχος Νίκαιας – Ρέντη ξέρει πολύ καλύτερα το θέμα από οποιονδήποτε σύμβουλο του ΟΑΣΑ, για το τι γίνεται στη Νίκαια και στο Ρέντη. Και ας μην ξεχνάμε ότι αυτή τη στιγμή στην Ευρώπη τα περισσότερα σιδηροδρομικά τρένα τα έχουν οι Δήμοι, ή αν όχι τα περισσότερα, αρκετά.

Κλείνοντας, θέλω να σας ευχαριστήσω για την πρόσκληση και να ευχηθώ στους εργαζομένους να έχουν την ίδια θέληση για να κρατήσουν τις συγκοινωνίες πολύ ψηλά και βέβαια στο πρόγραμμα των ANEL, οι συγκοινωνίες παραμένουν πάντα δημόσιες.



## Β. ΛΕΒΕΝΤΗΣ

### Πρόεδρος της Ένωσης Κεντρών

Πριν λίγα χρόνια οι συζητήσεις για τις αστικές συγκοινωνίες γίνονταν διαφορετικά. Με Κολλάδες και κάτι άλλους που ξεβρακώνονταν. Σήμερα είναι πιο πολιτισμένες αλλά σήμερα είναι και λιγότερες οι συγκοινωνίες, έχουν πουληθεί. Ο ΟΣΕ δεν υπάρχει πια, παρά μόνο ο σχεδιασμός. Έχει πουληθεί η ΤΡΑΙΝΟΣΕ και πουλήθηκε τσάμπα. Μπροστά σ' αυτά που είχαν κοστίσει αυτά που πουλήθηκαν, νομίζω τα 45 εκατομμύρια είναι ψίχουλα. Και γενικώς ό,τι πουλάμε να ξέρετε, και το Ελληνικό, αυτά τα 900 τόσα εκατομμύρια που και να υλοποιηθεί θα δώσει ο Λάτσης, μπροστά στην αντικειμενική αξία των 11.000 στρεμμάτων, είναι ψιχία. Το επιχείρημα είναι ότι θα δημιουργηθεί μια προστιθέμενη αξία μετά, θα προσληφθούν άνθρωποι, θα γίνει επένδυση οπότε θα έχουμε κι ένα κέρδος από 'κει. Διαφορετικά η πώληση είναι τσάμπα.

Προχθές γυρνούσα από την Κόρινθο, παλιά έμπαινα σε τόσα εργοστάσια, έβλεπα, τώρα κρανίου τύπος. Πάω στη Θεσσαλονίκη άγνωστα. Δηλαδή μόλις πριν 5 χρόνια έμπαινα σε μια περιοχή με 50, 100 εργοστάσια, που τώρα είναι χέρσα εντελώς. Τώρα τι έγιναν αυτά; Τα πήρε ο αέρας; Δε μπορώ να καταλάβω. Άρα συντελούνται αλλαγές. Ας ελπίσουμε ότι δεν είναι όλες προς το χειρότερο. Εγώ τις αλλαγές δεν τις βλέπω πάντα άσχημα. Αλλά σας λέω θέλει αγάπη, θέλει ν' ακούμε τους νέους επιστήμονες, να τους ακούμε προσεκτικά γιατί αυτοί θα μας δώσουν τις τεχνοκρατικές λύσεις που λείπουν και πρέπει τα κόμματα να σταματήσουν να τρώγονται.



Θα σας πω κάτι τελευταίο: Όταν πρωτοείδα τον Τσίπρα, με 40 ετών αγώνες μήκα στη Βουλή, στο πρώτο ραντεβού που κάναμε του λέω «μην περνάς νόμους με 153». Πολέμησε να περνάνε με 200, 220 οι νόμοι, να ψηφίζουν κι άλλοι, μην ψηφίζεις μόνο με 153». Γιατί ψηφίζοντας μόνο με 153 όλοι οι άλλοι τι κάνουν; Μαζεύονται και σου λέει «θα σε ρίξουμε και θα τα γκρεμίσουμε όλα αυτά που κάνεις εσύ, θα τα κάνουμε αλλιώς».

Και τώρα τι συμβαίνει; Σε κάθε νομοσχέδιο που γίνεται στη Βουλή σπκώνεται η Νέα Δημοκρατία και απειλεί ότι με το που θα έρθει, θα τα γκρεμίσει όλα αυτά που κάνει ο Τσίπρας. Μπορεί να προχωρήσει η χώρα έτσι, με απειλές ότι ο ένας θα γκρεμίσει το έργο του άλλου; Γκρεμίζεις τη χώρα, δε γκρεμίζεις το οικόπεδο του απέναντι. Δε γκρεμίζει αύριο η Νέα Δημοκρατία του Τσίπρα την περιουσία. Της χώρας την περιουσία γκρεμίζει. Έχει δικαίωμα;

Είναι τα πράγματα λίγο δύσκολα, ωστόσο είμαι αισιόδοξος γιατί αφού έζησε 4.000 χρόνια η Ελλάδα δεν πιστεύω να πεθάνει τώρα.



## Κ. ΚΟΥΛΟΥΡΗΣ

### Γενικός Γραμματέας ΕΚΑ

Συνάδελφοι να σας καλωσορίσω κι εγώ με τη σειρά μου. Αξιότιμοι καλεσμένοι ευχαριστούμε πάρα πολύ για την τιμή που μας κάνετε.

Παρευρίσκονται εδώ και μας τιμούν όλοι οι συνάδελφοι, όλα τα Διοικητικά Συμβούλια, όλοι οι Πρόεδροι, οι Γραμματείς, οι συνδικαλιστές, εργαζόμενοι συνάδελφοί μας. Και δεν είναι μόνο ιδιαίτερη τιμή για εμάς, είναι ιδιαίτερη τιμή για το ίδιο το συνδικαλιστικό κίνημα, για τη στρατηγική ήττα που λέμε ότι έχει υποστεί. Και αυτές είναι οι ενέργειες που πρέπει να κάνουμε και θα συνεχίσουμε να τις κάνουμε. Καλό είναι που και τα κόμματα εδώ δεσμεύονται, καλό είναι να τ' ακούμε, να τα καταγράφουμε, γιατί κάποιες φορές ξέρετε συνάδελφοι και αγαπητοί προσκεκλημένοι, κάποια πράγματα λέγονται για να λέγονται και στην πορεία, η εμπειρία μας έχει διδάξει, τίποτε δεν γίνεται στην πράξη.

Αυτό που πρέπει να γίνει στις συγκοινωνίες, είναι ένας κεντρικός σχεδιασμός όπως ειπώθηκε και προς αυτή την κατεύθυνση θα κινηθούμε. Βέβαια εδώ είναι και οι αξιότιμοι συνάδελφοι που θα μας κάνουν μια τέτοια εισήγηση και ο κ. Κεραπτσόγλου, ο Πρόεδρος του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, θα ήθελα και επάνω σ' αυτό να τοποθετηθεί, γιατί αποσπασματικά συγκοινωνία δε γίνεται.

Στο ερώτημα αν οι δημόσιες συγκοινωνίες είναι κοινωνικό αγαθό, η απάντησή μας είναι φυσικά ότι είναι κοινωνικό αγαθό. Ταυτόχρονα έχουν σημαντικό αναπτυξιακό ρόλο και επιβάλλεται διαχρονικά η διασφάλιση της παροχής τους ανεξάρτητα από την οικονομική τους βιωσιμότητα.

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, όπως για παράδειγμα, καθυστερήσεις λόγω κυκλοφοριακών προβλημάτων, αύξηση της κατανάλωσης καυσίμων, αυξημένες ανάγκες για επισκευή και ανταλλακτικά των ΙΧ αυτοκινήτων, περισσότερα ατυχήματα και μεγαλύτερη περιβαλλοντική επιβάρυνση. Ποια είναι όμως η σημερινή κατάσταση στο μέτωπο των μέσων μαζικής οδικής μεταφοράς στην πρωτεύουσα; Για εμάς τους εργαζομένους δυστυχώς είναι σε πτωτική πορεία που επιδεινώνεται.

Οι ελλείψεις σε ανταλλακτικά και προσωπικό έχουν αποδεκατίσει τον στόλο και τα δρομολόγια τουλάχιστον ως προς την ΟΣΥ των λεωφορείων και των 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. Εδώ έχω να πω ότι αυτός που την πληρώνει τελικά είναι δυστυχώς ο δικός μας ο συνάδελφος, ο οδηγός. Είτε είναι στο λεωφορείο είτε είναι στο τρόλεϊ. Και καταλαβαίνετε τι εννοώ όλοι. Έχουμε πάρα πολλά τέτοια ακραία φαινόμενα.

Ήδη, τα αστικά λεωφορεία που παραμένουν παρωπλισμένα στα αμαξοστάσια της εταιρείας ΟΣΥ, κυρίως λόγω έλλειψης ανταλλακτικών και προσωπικού, ξεπερνούν το 50% γιατί ο στόλος είναι πάνω από 2.000 και τα λεωφορεία που βγαίνουν δεν ξεπερνούν τα 850 και αν θα φτάσουν 900 είναι το ανώτατο όριο.

Στα τρόλεϊ τα ίδια πάλι, από τα 366 οχήματα κυκλοφορούν μετά βίας τα 170 και ίσως λέω και πολλά και το βασικό πρόβλημα, επαναλαμβάνω, είναι οι ελλείψεις του προσωπικού γιατί ακούστε το λίγο αυτό, δεν είναι απλό, φέραμε ανταλλακτικά, χρηματοδότηση, που δεν υπάρχει μέχρι τώρα και λύθηκαν τα προβλήματα; Πρέπει να συμβούν και τα δύο μαζί. Δηλαδή και χρηματοδότηση και προσλήψεις, πάντα μέσω ΑΣΕΠ.

Δηλαδή και αν αύριο γέμιζαν οι αποθήκες με ανταλλακτικά, δε θα μπορούσαν να βγουν τόσο εύκολα τα λεωφορεία χωρίς προσλήψεις. Αντίστοιχη κατάσταση είναι και στη ΣΤΑΣΥ. Με λίγο καλύτερη εικόνα γιατί είναι πιο καινούργιο μέσο φυσικά το ΜΕΤΡΟ. Στη ΣΤΑΣΥ όμως, τα είπε πριν και ο Γιώργος Γαβρίλης, οι χρόνοι, έχουν πέσει στο ήμισυ, τόσο τα δρομολόγια όσο και οι χρόνοι.

Η οικονομική κατάσταση των αστικών συγκοινωνιών συνεχίζει ν' αντιμετωπίζει σοβαρά 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 υλοποιούν προγράμματα για την ελεύθερη μετακίνηση ανέργων και άλλων κοινωνικών ομάδων, χωρίς όμως κανένα Υπουργείο να καλύπτει αυτές τις απώλειες εσόδων. Τα χρήματα που τους οφείλονται από τα διάφορα υπουργεία για την ελεύθερη μετακίνηση ειδικών ομάδων επιβατών και ανέργων, το οποίο αποτελεί και πρόταση του ΕΚΑ και των Πρωτοβάθμιων Σωματείων για τους άνεργους και για τα ΑμΕΑ, ανέρχονται σε εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ τα οποία δεν αποδίδονται ποτέ.

Δηλαδή τι έχουμε εδώ; Την άσκηση κοινωνικής πολιτικής από την εκάστοτε κυβέρνηση που συμφωνούμε και αυτό θέλουμε να κάνει, την μεταφράζουν ως δήθεν έλλειμμα για τους συγκοινωνιακούς φορείς. Έτσι οι επιχειρήσεις βυθίζονται στα υποτιθέμενα ελλείμματα, και η ΣΤΑΣΥ και η ΟΣΥ, που φαίνεται να ξοδεύουν και οι δύο περισσότερο από όσα εισπράττουν. Αυτό είναι καθαρά λογιστικό. Αν λοιπόν αυτά που ακούσαμε εδώ τα εννοούν, τουλάχιστον οι εκπρόσωποι των κομμάτων, θα πρέπει να τα δούμε και στην πράξη.

Και φυσικά είμαστε υπέρ του ηλεκτρονικού εισιτηρίου. Θα συμβάλει σε μεγάλο βαθμό στο να κλείσει μια από τις μεγάλες πληγές που είναι η εισιτηριοδιαφυγή, εντούτοις όμως δεν αναμένεται να αντιστρέψει την δήθεν ελλειμματική εικόνα αν δε λυθούν τα παραπάνω που είπαμε.

Το Υπερταμείο καθιστά άδηλο το μέλλον των αστικών συγκοινωνιών, καθώς εκτός από τους αρχαιολογικούς χώρους και τον αιγιαλό, όλη η κινητή και ακίνητη περιουσία του Ελληνικού Δημοσίου έχει μεταβιβαστεί σε αυτό με διάρκεια ζωής 99 χρόνια. Σύμφωνα με το πρώτο παράρτημα για τα περιουσιακά στοιχεία που θα μπουν άμεσα στη νέα Εταιρεία Δημοσίων Συμμετοχών, την περιβόητη ΕΔΗΣ\*, εντάσσονται και οι εταιρείες των αστικών συγκοινωνιών, η ΟΣΥ, η ΣΤΑΣΥ και ο ΟΑΣΑ. 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. Πρόσφατο παράδειγμα η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, όπου ο εκλεγμένος εκπρόσωπος των εργαζομένων αποκλείστηκε από το Διοικητικό Συμβούλιο. Οι εργαζόμενοι δυστυχώς έχουν καταντήσει σάκος του μποξ.

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

Αντιμετωπίστηκαν οι ίδιοι οι εργαζόμενοι 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 στηρίζει με όλες του τις δυνάμεις την διεκδίκηση των αυτονόητων, ώστε να μπορέσουν οι εργαζόμενοι να εξυπηρετήσουν το επιβατικό κοινό. Η απάντηση των Συνδικάτων των εργαζομένων στις συγκοινωνίες, είναι ότι οι εργαζόμενοι στις συγκοινωνίες παρά τις αντικειμενικές δυσκολίες που αντιμετωπίζουμε 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 και άλλα πολλά, 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.

\* ΕΔΗΣ: Εταιρεία Δημοσίων Συμμετοχών, η οποία είναι υπό κατάργηση



## Ι. ΣΚΟΥΜΠΟΥΡΗΣ

### Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΑΣΑ

Είναι πολύ σημαντικό για μας που βρισκόμαστε σ' αυτή την ημερίδα, διότι ακούγονται απόψεις, κριτικές, γίνονται συνθέσεις και υπό αυτή την έννοια επιζητούμε τον δημόσιο διάλογο όπου οι απόψεις παρουσιάζονται, αντιπαρατίθενται και τελικά θα επιδιώξουμε να συντεθούν ή σε κάθε περίπτωση ν' αποτελέσουν μια ωφέλιμη αφετηρία. Κατ' αρχάς να πω ότι ο όμιλος ΟΑΣΑ όπως ξέρετε, είναι ο μεγαλύτερος όμιλος της δημόσιας συγκοινωνίας στη χώρα με τον ΟΑΣΑ, τη μητρική εταιρεία και τις δυο θυγατρικές εταιρείες, την ΟΣΥ και

τη ΣΤΑΣΥ, οι οποίες επιχειρούν καθημερινά ένα δύσκολο έργο που βασίζεται κυρίως όχι σε μηχανήματα αλλά σε ανθρώπους.

Η ΟΣΥ είναι η μία θυγατρική εταιρεία στην οποία επιχειρούν καθημερινά 1.225 λεωφορεία και τρόλεϊ. Τα λεωφορεία είναι λίγο πάνω από τα 1.000, από τα στοιχεία που καθημερινά παίρνουμε, καθημερινά παρακολουθούμε και καθημερινά επικοινωνούμε με τ' αμαξοστάσια για να γνωρίζουμε σε τι κατάσταση βρίσκονται. Θέλω να πω ότι εγκύπτουμε στο πρόβλημα και το γνωρίζουν αυτό όλοι οι εργαζόμενοι και όλοι οι παράγοντες αυτού του χώρου.

Αντίστοιχα η ΣΤΑΣΥ που την γνωρίζουμε όλοι, επιχειρεί καθημερινά μεταφέροντας ένα πολύ μεγάλο αριθμό επιβατών, όπως ανέφερε και ο Πρόεδρος γίνονται περίπου 2,5 εκατομμύρια επιβιβάσεις κάθε μέρα, εκ των οποίων το 1 εκατομμύριο γίνεται στη ΣΤΑΣΥ και το 1,5 εκατομμύριο γίνεται στα λεωφορεία. Τα μέσα όμως αυτά θέλω να πω κατ' αρχάς δεν είναι ανεξάρτητα όπως ξέρετε, είναι σχεδιασμένα να δι-α-λειτουργούν.

Σχετικά με το δημόσιο χαρακτήρα των αστικών συγκοινωνιών, εμείς πρέπει να πούμε ότι έχει σχέση ο δημόσιος χαρακτήρας ευρύτερα με το δημόσιο χώρο. Οι δημόσιες συγκοινωνίες είναι λειτουργική επέκταση του δημόσιου χώρου, είναι συστατικό στοιχείο του, συνεχίζει το δημόσιο χώρο, τον καθιστά ενιαίο όπως και τις περιοχές μιας πόλης οι οποίες έχουν διαφοροποιήσεις ταξικές και άλλες.

Σχετικά με τον τεχνολογικό εκσυγχρονισμό, πραγματικά έχουμε έναν πολύ παλιό στόλο. Αλλά κανείς δεν περιμένει ν' ακούγονται κροκοδείλια δάκρυα για τα 15ετή λεωφορεία που έχουμε όταν μια βασική δουλειά σ' αυτό το χώρο είναι να βρίσκεις λεφτά ν' ανανεώνεις το στόλο. Αν λοιπόν θέλεις να είσαι συνεπής στην κριτική σου, και είναι σωστό αυτό αν κάνεις κριτική, πρέπει μετά το 2005, μέχρι το 2017 να έχεις αγοράσει κάτι, να έχεις βρει σε ολόκληρο το ΚΠΣ 2007-2014, έστω και ένα ευρώ να χρηματοδοτήσει την δημόσια συγκοινωνία.

Εμείς κάνουμε αυτή την αρχή. Με 30 εκατομμύρια, τα οποία αντιστοιχούν σε 92 λεωφορεία. Εξήντα λεωφορεία 18μετρα, γιατί εκεί είναι που έχουμε την μεγαλύτερη ανάγκη, Είκοσι λεωφορεία 12μετρα και μπαίνουμε στη νέα εποχή των ηλεκτρονικών λεωφορείων, παίρνοντας έτσι μ' έναν τρόπο προσεκτικό θα έλεγα, 12 ηλεκτρονικά λεωφορεία, τα οποία ο στόχος προφανώς είναι να τα βάλουμε στο κέντρο της Αθήνας μειώνοντας το όποιο περιβαλλοντικό αποτύπωμα της προηγούμενης κατάστασης. Εδώ να πω ότι όλη η συζήτηση στην Ευρώπη και σε όλες τις μεγάλες πόλεις, είναι ότι πάμε προς μια τέτοια κατεύθυνση κτλ. Αυτά όσον αφορά στον τεχνολογικό εκσυγχρονισμό. Το δεύτερο να πω, δραττόμενος της ευκαιρίας από το Δήμαρχο, τον κ. Ιωακειμίδη, εμείς έχουμε αναβαθμίσει τη σχέση με την Τοπική Αυτοδιοίκηση.

Όσον αφορά τώρα στο κοινωνιακό έργο, όπως ξέρετε πρέπει να γίνει η νέα μελέτη του στρατηγικού χάρτη των δημοσίων συγκοινωνιών, εμείς ετοιμάζουμε αυτό τον καιρό τις προδιαγραφές και θα βγει το έργο του νέου στρατηγικού χάρτη που υπαινιχθηκε ή αναφέρθηκε ο εκπρόσωπος της Αυτοδιοίκησης προκειμένου να παρουσιάσουμε το νέο χάρτη της πρωτεύουσας στο κομμάτι το κοινωνιακό. Αυτό θα είναι ένα έργο που θα γίνει μέσα στο '18 ώστε πια να ξέρουμε πού πάει η επόμενη περίοδος.

Σχετικά τώρα με τον τεχνολογικό εκσυγχρονισμό μέσα στο α' εξάμηνο του '18 θα μπορούμε στην προκήρυξη για την προμήθεια αυτών των νέων λεωφορείων και παράλληλα σχεδιάζουμε και αναζητούμε τη χρηματοδότηση για τον επόμενο στόχο, γιατί προφανώς με 100 λεωφορεία δε λύνεις το πρόβλημα, το γνωρίζουμε, να πω συνεπώς ότι οι δημόσιες συγκοινωνίες για μας είναι μια σταθερή κατεύθυνση, η κοινωνική δράση που κάνει ο ΟΑΣΑ σέβεται όλες τις κοινωνικές ομάδες και πρέπει να πούμε ότι δεν υπάρχει καμία περίπτωση να υποχωρήσει κανείς στις κοινωνικές πολιτικές.

Επίσης, σχετικά με το ερώτημα περί ιδιωτικοποίησης, Υπερταμείου κλπ, το '92 δεν υπήρχε Υπερταμείο και παρ' όλα αυτά έγινε ιδιωτικοποίηση. Συνεπώς, δεν πρέπει να το δει κανείς σ' αυτή τη βάση, αλλά πρέπει να το δει στην εξής βάση: Η ιδιωτικοποίηση δεν είναι μια τεχνική λειτουργία μέσω Υπερταμείου κτλ., είναι μια πολιτική κατεύθυνση.

Εδώ έχει εκφραστεί η πολιτική ηγεσία συνολικά ότι δεν επιλέγει αυτή τη στάση. Αυτό είναι το κυρίαρχο. Και ανεξάρτητα αν υπήρχε Υπερταμείο ή όχι, αν μια πολιτική στάση επιλέξει όπως επέλεξε ανεξάρτητα Υπερταμείων ή όχι την ιδιωτικοποίηση, άρα η ιδιωτικοποίηση είναι ένα ζήτημα συζήτησης πέραν του αν ή όχι υπάρχει Υπερταμείο. Είναι μια σαφής πολιτική κατεύθυνση που κάποιος ή την επιλέγει ή δεν την υιοθετεί καθόλου.



## Θ. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ

### Διευθύνων Σύμβουλος της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ

Θα ήθελα να ευχαριστήσω τους διοργανωτές για την πρόσκληση να παρουσιάσω το μέλλον του Δικτύου του ΜΕΤΡΟ σε αυτή την ημερίδα. Εγώ θα προσπαθήσω να παρουσιάσω, εν συντομία το παρόν και το μέλλον του Δικτύου του ΜΕΤΡΟ, μιας και είναι σε όλους γνωστό ότι ουσιαστική, ποιοτική αναβάθμιση της εξυπηρέτησης των πολιτών δε μπορεί να υπάρξει παρά μόνο μέσω της ανάπτυξης των ΜΜΜ και ιδιαίτερα του Δικτύου του ΜΕΤΡΟ.

Τι έχουμε υπό κατασκευή αυτή τη στιγμή: Αυτή τη στιγμή έχουμε υπό κατασκευή την επέκταση προς Πειραιά της γραμμής 3 του ΜΕΤΡΟ της Αθήνας. Μια επέκταση η οποία θα ενώσει το αεροδρόμιο, τη μία είσοδο προς τη χώρα και προς την Αθήνα με το λιμάνι του Πειραιά που είναι η άλλη είσοδος προς τη χώρα και προς την Αθήνα, με 6 σταθμούς από τους οποίους υπολογίζουμε το α' εξάμηνο του 2019 να δώσουμε σε κυκλοφορία τους τρεις πρώτους, δηλαδή τους σταθμούς Αγία Βαρβάρα, Κορυδαλλό και Νίκαια, μιας και η κατασκευή του σταθμού στον Πειραιά έχει καθυστερήσει αρκετά λόγω τεχνικών και άλλων προβλημάτων που παρουσιάστηκαν και μέχρι το τέλος του 2020, αρχές του 2021 να παραδοθούν και οι υπόλοιποι σταθμοί της επέκτασης που γίνεται αυτή τη στιγμή προς Πειραιά.

Μια επέκταση στα έργα της οποίας, και είναι κάτι που ενδιαφέρει τους εργαζομένους, σήμερα απασχολούνται απευθείας 1.000 άτομα και έμμεσα απασχολούνται περίπου 2.000 με 2.200 άτομα.

Να περάσουμε τώρα στο μέλλον. Το μέλλον είναι το πρώτο τμήμα της γραμμής 4 του ΜΕΤΡΟ. Είναι μια γραμμή περίπου 13 χιλιομέτρων με 15 νέους σταθμούς, ο αρχικός σχεδιασμός ήταν 14 μετά από αιτήματα κατοίκων της περιοχής της Κυψέλης εντάχθηκε κι ένας νέος σταθμός μεταξύ Γαλασίου και Κυψέλης με την προσωρινή ονομασία «Ελικώνας», μιας και βρίσκεται στο λόφο του Ελικώνας με 15 σταθμούς και με εφαρμοζόμενη τη σύγχρονη τεχνολογία που είναι τα τρένα χωρίς οδηγό, τα λεγόμενα drive-less με πόρτες και στις αποβάθρες και με δυνατότητα μείωσης της χρονοαπόστασης μεταξύ των δρομολογίων στα 90 δευτερόλεπτα, δηλαδή στο 1,5 λεπτό.

Το συνολικό της κόστος είναι περίπου 1,5 δις είναι το μεγαλύτερο δημόσιο έργο που θ' αναπτυχθεί στην Ελλάδα για τα προσεχή χρόνια και απ' ό,τι γνωρίζουμε είναι και το μεγαλύτερο δημόσιο έργο που γίνεται αυτή τη στιγμή στην Ευρώπη, έχει εξασφαλισμένη χρηματοδότηση περίπου 25% και 30% μέσω της τρέχουσας προγραμματικής περιόδου 2014-2020 και το υπόλοιπο 70% με 75% θα καλυφθεί με χρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων η οποία διαχρονικά στηρίζει μέσω χρηματοδότησης τα έργα του ΜΕΤΡΟ και που αποφάσισε ν' αυξήσει το ποσοστό συμμετοχής της από το 50% στο 75% ακριβώς επειδή τα έργα του ΜΕΤΡΟ έχουν μεγάλη κοινωνική ανταποδοτικότητα.

Ο διαγωνισμός βρίσκεται σ' εξέλιξη αυτή τη στιγμή για τη γραμμή 4 του ΜΕΤΡΟ, γίνεται σε δυο φάσεις, είναι η πρώτη φάση της προεπιλογής η οποία θα επιλέξει τα κοινοπρακτικά σχήματα που θα συμμετάσχουν στη β' φάση, έχουν ενδιαφερθεί 4 κοινοπρακτικά σχήματα μέσα στα οποία μετέχουν οι μεγαλύτερες ελληνικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στο χώρο των κατασκευών κι έχουν εμπειρία ΜΕΤΡΟ, αλλά και αρκετές διεθνείς επιχειρήσεις από τις μεγαλύτερες στο χώρο.



## Γ. ΑΠΟΣΤΟΛΟΠΟΥΛΟΣ

### Πρόεδρος ΟΣΕ

Κι εγώ απ' τη μεριά του ΟΣΕ να ευχαριστήσω το ΕΚΑ για την πρόσκληση, και όλους εσάς για την παρουσία σας.

Είμαστε ένας Οργανισμός πανελλαδικός και αυτό που μας έχει απομείνει ως αρμοδιότητα δεν είναι αυτό που πολλοί μπορεί να έχετε στο μυαλό σας, δεν είναι τα τρένα αλλά ο ΟΣΕ είναι σήμερα ο διαχειριστής της σιδηροδρομικής υποδομής. Ο ΟΣΕ μέσα από τα νομοθετήματα των τελευταίων ετών, έχει περιοριστεί ακριβώς στο ρόλο του διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής, έχει ουσιαστικά δηλαδή την ευθύνη για το στρατηγικό σχεδιασμό ανάπτυξης της σιδηροδρομικής υποδομής και τη διαχείριση της υφιστάμενης σιδηροδρομικής υποδομής με ό,τι αυτό περιλαμβάνει.

Την ιστορία της ΤΡΑΙΝΟΣΕ τη γνωρίζετε, δεν είναι μια εταιρεία που ανήκει πια στο Ελληνικό Δημόσιο, δεν είναι της παρούσης να το συζητήσουμε, πάντως μια παρατήρηση γενική θα ήθελα να κάνω. Δεν πουλήθηκε ξαφνικά η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ήταν αν θέλετε το τέλος μιας πορείας απαξίωσης για το σιδηρόδρομο που οδήγησε τελικά στην πώληση της συγκεκριμένης εταιρείας, ας μην κάνουμε κουβέντα ούτε για το πόσο ούτε για το πώς. Ήταν μια υποχρέωση που ερχόταν από το παρελθόν και μια «φυσιολογική» πορεία σε σχέση με αυτό που είχαν δρομολογήσει για το σιδηρόδρομο στην Ελλάδα. Ελπίζοντας λοιπόν ότι προσεχώς καλύτερα, θα δούμε τι μπορούμε να κάνουμε στο μέλλον με δεδομένη τη σημερινή κατάσταση.

Εμείς έχουμε την ευθύνη να παραδώσουμε ένα δίκτυο σύγχρονο και λειτουργικό πανελλαδικά, ας περιοριστούμε όμως στο κομμάτι του προαστιακού. Ποια ήταν η κατάσταση που βρήκαμε: Η κατάσταση που βρήκαμε στο δίκτυο, ήταν ότι επρόκειτο για ένα δίκτυο παρατημένο, εγκαταλελειμμένο και ανολοκλήρωτο.

Στην παρούσα φάση προχωρούμε σε συνεργασία και με τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι οποίες δραστηριοποιούνται, βοηθάμε όπου και όσο μπορούμε με όλες μας τις δυνάμεις, βοηθάμε όσο και όπως μπορούμε με τα πενιχρά μέσα που έχουμε σήμερα και με τη μεγάλη έλλειψη προσωπικού που υπάρχει και στον Οργανισμό μας και δεν αναφέρομαι μόνο αριθμητικά, αλλά πια είναι έντονο το πρόβλημα και σ' επίπεδο εξειδικευμένου προσωπικού και στις ειδικότητες αιχμής και σε κάποιες ειδικότητες που λόγω των καινούργιων καθηκόντων έχουμε ανάγκη να εντάξουμε στο σιδηρόδρομο.



## **K. ΚΕΠΑΠΤΣΟΓΛΟΥ**

**Πρόεδρος του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων,  
Καθηγητής ΕΜΠ**

Είναι ιδιαίτερη η χαρά μου να είμαι εδώ. Ξέρετε, οι αστικές συγκοινωνίες δεν είναι απλά δικαίωμα, είναι πολιτισμός. Και αυτό είναι το σημαντικότερο και πρέπει ν' ακουστεί. Ναι, είναι μια γραμμή ζωής και μ' αρέσει να την αποκαλώ γραμμή ζωής, αλλά μ' αρέσει να την αποκαλώ και δείγμα πολιτισμού.

Θα σας πω μια ιστορία: Πριν κάποια χρόνια ήμουν σ' ένα έργο στο Πακιστάν και εκεί σχεδιάζαμε ένα σύστημα αστικών συγκοινωνιών. Σε μια χώρα οικονομικά και πολιτισμικά λιγότερο προηγμένη από μας. Σε μια πόλη 10 εκατομμυρίων κατοίκων είχαν 200 λεωφορεία.

Τι μετρήσαμε; Ότι υπήρχαν άνθρωποι γύρω στο 10%, οι οποίοι περπατούσαν πάνω από μισή ώρα για να πάνε στη δουλειά τους. Και αυτό γιατί; Διότι το εισιτήριο αυτών των πενιχρών αστικών συγκοινωνιών, ήταν περίπου το 20% του ημερομισθίου τους. Έτσι λοιπόν, η ύπαρξη ενός συστήματος αστικών συγκοινωνιών, είναι δείγμα πολιτισμού και δείγμα μιας προηγμένης κοινωνίας και πρέπει να προστατεύουμε και να προα-σπίζουμε και το δημόσιο χαρακτήρα του.

Ειπώθηκαν πάρα πολλά. Το σύστημα όντως δεν έχει πόρους, είναι δεδομένο ότι απαιτούνται πόροι. Αυτή τη στιγμή ακούσαμε για 1.000 λεωφορεία αντί για 1.700 και ούτω καθ' εξής. Κανείς όμως δε μιλάει και είναι σημαντικό και για τη συμπεριφορά του πολίτη έναντι των αστικών συγκοινωνιών. Το εισιτήριο είναι μια άλλη τέτοια περίπτωση. Το ότι κάποιος από άποψη δεν πληρώνει είναι πρόβλημα.

Ένα άλλο πρόβλημα το οποίο βλέπω είναι ότι η αστική συγκοινωνία θα αργήσει πάρα πολύ να επανέλθει. Ο κόσμος στρέφεται στο ΙΧ του και θα χρειαστεί πάρα πολύ μεγάλη προσπάθεια για να επανέλθει η αστική συγκοινωνία. Η προσπάθεια δεν είναι μόνο οι πόροι για να είμαι ειλικρινής, είναι και άλλοι τρόποι οι οποίοι μπορεί να την τραβήξουν. Και αφορά κυρίως τους πολίτες κάτι τέτοιο. Είναι και αυτό σημαντικό.

Εμείς ως Σύλλογος θεωρούμε ότι οι αστικές συγκοινωνίες είναι δημόσιες σ' αυτή τη φάση, δεν ξέρω τι θα γίνει στο μέλλον αλλά σε αυτή τη φάση που βρισκόμαστε, υπό αυτές τις συνθήκες, η οποιαδήποτε προσπάθεια προς την αντίθετη κατεύθυνση, μάλλον είναι λανθασμένη.

Εγώ προσωπικά θεωρώ ότι ακόμα και υπό αυτές τις συνθήκες το σύστημα κάνει ότι μπορεί και οφείλου-με όλοι να το υπερασπιζόμαστε, γιατί διαφορετικά να μου το θυμηθείτε ότι σε μερικά χρόνια δεν θα έχουμε αστικές συγκοινωνίες στην Αθήνα.



## ΘΕΜ. ΑΜΠΛΑΣ

### Πρόεδρος Ομοσπονδίας Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδος

Συνάδελφε Πρόεδρε του ΕΚΑ, συνάδελφε Γενικό Γραμματέα, ευχαριστούμε για την πρόσκληση προς την ΟΣΜΕ και προς εμένα να παραστώ στην ημερίδα σας. Χαιρετίζουμε την προσπάθεια – δράση του ΕΚΑ, η οποία πιστεύουμε ότι ως σκοπό έχει κυρίως την στήριξη της δημόσιας αστικής συγκοινωνίας.

**Η συγκοινωνία ως δημόσιο αγαθό:** Το κράτος έχει την ευθύνη για τον εφοδιασμό της κοινωνίας με δημόσια αγαθά. Τα δημόσια αγαθά μπορεί να τα παράγει το ίδιο το κράτος ή ν' αναθέτει την παραγωγή αυτών σε ιδιωτικές επιχειρήσεις. Στη δεύτερη περίπτωση δεν πρόκειται καθαρά για γνήσιο δημόσιο καθαρό αγαθό. Αφού παράγεται με κυριότερο σκοπό το κέρδος.

Η ΟΣΜΕ, εκπροσωπώντας χιλιάδες εργαζομένους στα αστικά και υπεραστικά ΜΜΜ, τόσο στο δημόσιο όσο και στον ιδιωτικό τομέα, έχει αποκρυσταλλώσει άποψη υπέρ των μέσων μεταφοράς του Δημοσίου. Οι διαφορές δεν έγκεινται μόνο στη διαφορά αγοράς των υπηρεσιών αλλά είναι ποιοτικές και ουσιαστικές.

**Ιδιωτικές επιχειρήσεις:** Κακή οργάνωση και λειτουργία. Ο αυτοσκοπός του κέρδους υποβαθμίζει την ποιότητα των υπηρεσιών. Απαξιοτική αντιμετώπιση του επιβατικού κοινού. Καταστάσεις μονοπωλιακού χαρακτήρα και «εκβιασμός» της πολιτείας. Πλημμελής σεβασμός της ασφαλιστικής και εργατικής νομοθεσίας. Παραβιάσεις του ΚΟΚ και διατάξεων που αφορούν το άλλο υπέρτατο κοινωνικό αγαθό, αυτό της οδικής ασφάλειας.

**Επισημαίνονται θέσεις εργασίας και απλήρωτοι εργαζόμενοι.** Ανύπαρκτες ΣΣΕ, καθώς και όροι αμοιβής και εργασίας του προσωπικού. Κατάχρηση Πειθαρχικού Δικαίου και έμμεση μείωση αποδοχών δια πειθαρχικών ποινών σε χρήμα. Ατομικές συμβάσεις εργασίας και κανένας σεβασμός στις προσφερόμενες από το προσωπικό υπηρεσίες.

**Απολύσεις προσωπικού. Διώξεις συνδικαλιστών και ποινικοποίηση της συνδικαλιστικής δράσης.** Οι διαφορές είναι ατελείωτες, με αποτέλεσμα οι Δημόσιες Επιχειρήσεις Συγκοινωνιών να έχουν σημαντικό προβάδισμα και σε ουσιαστικά και ποιοτικά χαρακτηριστικά και ν' αποτελούν όαση για τους εργαζομένους σε σχέση με αυτούς του ιδιωτικού τομέα.

**Επιχειρησιακή κατάσταση και ικανότητα συγκοινωνίας Λεκανοπεδίου:** Καταγγέλλεται και διαπιστώνεται, ελλιπής χρηματοδότηση, ανεπαρκής στόλος λεωφορείων, έλλειψη ανταλλακτικών, έλλειψη προσωπικού λόγω μετατάξεων, απολύσεων, συνταξιοδότησης, μείωση δρομολογίων.

**Απαιτείται:** Ισχυρή άμεση δόση χρηματοδότησης. Πρόσληψη προσωπικού, εκσυγχρονισμός του στόλου και γενικά άμεση ανάταξη της οργάνωσης και της λειτουργίας των δημοσίων επιχειρήσεων των μέσων μαζικής μεταφοράς με αποκλειστικό σκοπό, οι παραγόμενες υπηρεσίες ν' αποτελούν καθαρό και γνήσιο κοινωνικό αγαθό.

**Συμπέρασμα:** οι δημόσιες αστικές συγκοινωνίες αποτελούν αναμφισβήτητα δημόσιο κοινωνικό αγαθό το οποίο συνδέεται με την καθημερινότητα των απλών πολιτών, η βελτίωση της οποίας θα πρέπει ν' αποτελεί στόχο όλων μας. Σε αυτή την κατεύθυνση, και η Ομοσπονδία Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδας κινούμενη στηρίζεται τη δημόσια συγκοινωνία έχοντας ως πάγια, σταθερή και αταλάντευτη θέση υπέρ του δημοσίου χαρακτήρα, των αστικών και υπεραστικών επιβατικών μεταφορών υπό την εποπτεία και τον απόλυτο έλεγχο της πολιτείας.





## Γ. ΓΙΟΛΔΑΣΗΣ

### Μέλος ΔΣ του πρώην ΗΛΠΑΠ

Αγαπητοί συνάδελφοι, ήρθαμε να συζητήσουμε για το μέλλον των αστικών συγκοινωνιών που φθίνουν καθημερινά και ψάχνουμε να βρούμε γιατί φθίνουν, ποιοι είναι οι λόγοι και ψάχνουμε να βρούμε τους τρόπους. Αν θέλουμε να κάνουμε τις αστικές συγκοινωνίες σύγχρονες, θα πρέπει να ξεκινήσουμε από τις προσλήψεις και από την εκπαίδευση του προσωπικού που δεν υπάρχει.

Έχουμε καταθέσει τις προτάσεις μας για την αναδιάρθρωση των αστικών συγκοινωνιών, ξεκινήσαμε από τις προσλήψεις και το πώς θα πρέπει να γίνουν, την αντικατάσταση των οχημάτων, δημιουργήθηκε ένα τεράστιο θέμα το καλοκαίρι με τ' ανταλλακτικά και με τις ελλείψεις στα λεωφορεία αλλά και στα τρόλεϊ επίσης το ίδιο συμβαίνει.

**Αναδιάρθρωση, μελέτη και εκσυγχρονισμός των στάσεων:** Εν έτει 2017, λειτουργούμε με στάσεις στα τρόλεϊ και τα λεωφορεία, από το 1972. Ούτε έχουν εκσυγχρονισθεί, είναι εις βάρος του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, οι περισσότερες είναι πάνω σε φανάρια, εμποδίζουν, αναγκάζεται το λεωφορείο και το τρόλεϊ να δημιουργεί το ίδιο κυκλοφοριακό πρόβλημα.

**Ενημέρωση για το ηλεκτρονικό εισιτήριο:** Γίναμε δέκτες παραπόνων, όλο το καλοκαίρι. Δε θα μετακυλήσω τις ευθύνες σε κανέναν, απλά θα μπορούσε να έχει γίνει μια καλύτερη ενημέρωση. ελπίζω ότι σύντομα, απ' ό,τι σας διαβάζω, θα είναι σε περισσότερα σημεία πώλησης τα ηλεκτρονικά εισιτήρια.

**Το Σώμα των Ελεγκτών:** Όπως είπε και ο Υπουργός, δε ζητάμε να είναι κεφαλοκυνηγοί, ας λειτουργήσουν με συμβουλευτικό χαρακτήρα, όχι αποκλειστικά για την είσπραξη προστίμων. Υπάρχουν τρόποι, έως ότου γίνει βίωμα να μειωθεί και κάτω από το 20% η τιμή του μονού εισιτηρίου.

Λίγο να κοιτάξετε τους οδηγούς γιατί νομίζω ότι αυτοί είναι ο κινητήριος μοχλός και το κινητήριο γρανάζι για να πάνε καλά οι αστικές συγκοινωνίες και η αναδιάρθρωση των αστικών συγκοινωνιών να ξεκινήσει από εκεί.



## Κ. ΠΕΤΡΑΚΗΣ

### Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΣΕ, Συγκοινωνιολόγος

Δε θα μιλήσω σε καμία περίπτωση με την πρώτη ιδιότητα. Ήθελα να κάνω μια παρέμβαση σχετικά με το πώς αντιμετωπίζουμε στο σχεδιασμό και στην υλοποίηση της πολιτικής για τις μεταφορές, τις αστικές συγκοινωνίες. Έχει γίνει αυτό τον τελευταίο καιρό μια μεγάλη κίνηση με τα σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας, έχουν παρθεί αποφάσεις για πάρα πολλά χρήματα νομίζω σε 130 Δήμους και προσπαθώντας κανείς να δει τις προδιαγραφές, τις κατευθύνσεις που δίνουν οι τοπικές Αρχές ή τη συζήτηση που γίνεται σε όσους Δήμους έχει ξεκινήσει η διαδικασία, δεν υπάρχουν πουθενά οι δημόσιες συγκοινωνίες, υπάρχουν μόνο οι πεζοί και τα ποδήλατα. Λες και η βιωσιμότητα της κινητικότητας εξαρτάται μόνο από το ποδήλατο και από τον πεζό, τη στιγμή που το μαζικό μέσο, αυτό το οποίο κάνει τη μεγαλύτερη περιβαλλοντική ωφέλεια, τη μεγαλύτερη κοινωνική ωφέλεια και τη μεγαλύτερη οικονομική ωφέλεια είναι σαφώς η δημόσια συγκοινωνία.

Ήθελα λοιπόν να κάνω μια έκκληση, ν' αρχίσουμε να βλέπουμε τις δημόσιες συγκοινωνίες σαν έναν αναπόσπαστο μέρος της οποιασδήποτε δραστηριότητας έχουμε από οποιοδήποτε μετερίζι κι αν είμαστε.



## ΛΕΥΤ. ΠΕΝΙΕΡΗΣ

### Πρόεδρος Εργαζομένων ΣΤΑΣΥ

Κατ' αρχάς να συγχαρώ την Διοίκηση του ΕΚΑ γι' αυτή την πρωτοβουλία. Είχαμε να δούμε μια τέτοια διαδικασία αρκετά χρόνια, είχαμε κάνει τέτοιες διαδικασίες με το φίλο μου το Γαβρίλη, σημερινό Αντιπεριφερειάρχη, παλιότερα.

Ξέρετε, θεωρείται τουλάχιστον άκομψο σε μια ημερίδα που αφορά τις αστικές συγκοινωνίες να μην υπάρχει ούτε καν ένας εκπρόσωπος από το Υπουργείο. Να ακούσει και να μεταφέρει, να προβληματιστεί το Υπουργείο για τα θέματα που συζητούνται εδώ μέσα, που είναι της αρμοδιότητάς του.

Ανέφερε πριν από λίγο ο Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΑΣΑ, ο κ. Σκουμπούρης, για την σταδιακή μείωση της επιχορήγησης των αστικών συγκοινωνιών από το 2012 και μετά. Πρέπει να σας πω ότι και πριν το 2012, αυτή η τακτική είχε αρχίσει από παλιότερα, γιατί αν θυμάστε όσοι θυμάστε, η επιχορήγηση των αστικών συγκοινωνιών κάποτε ήταν 250 έως 270 εκατομμύρια, σήμερα έχουμε φτάσει να συζητάμε για 116.

Φωνάζουμε γι' αυτό το θέμα από τότε που μας προέκυψε η κρίση και είδαμε με ευαισθησία αυτό το ζήτημα και νομίζω ότι το επιβάλλαμε εμείς για να γίνει. Σε κάθε περίπτωση όμως, καλή είναι όπως είπαμε η κοινωνική πολιτική, όμως όταν πάμε ν' αγοράσουμε τρένα ή ανταλλακτικά, ο Γερμανός ή ο Κορεάτης δεν κάνει κοινωνική πολιτική, χρειάζεται χρήματα. Κι εγώ αναρωτιέμαι σήμερα πώς θα προχωρήσουν αυτές οι αστικές συγκοινωνίες μ' αυτή τη χρηματοδότηση. Και ενόψει της ένταξής μας στην ΕΔΗΣ που αν μη τι άλλο, στόχος της ΕΔΗΣ είναι να ενταχθούν σ' αυτό το μεγάλο Ταμείο κάποιες επιχειρήσεις του Δημοσίου, που είναι προβληματικές, ελλειμματικές έτσι ώστε ν' αξιοποιηθούν, ν' αξιοποιήσουν την περιουσία τους και τα έσοδά τους έτσι ώστε κάποια στιγμή αυτές οι εταιρείες να έχουν κέρδη και από το κέρδος το 50% ν' αξιοποιείται για τις ίδιες τις επιχειρήσεις ενώ το άλλο 50% να πηγαίνει στο χρέος.

Υπάρχει τέτοια περίπτωση ποτέ; Είναι αντικειμενικός σκοπός οι συγκοινωνίες να βγάζουν κέρδη; Και τότε, αν μιλάμε για κέρδη, τι σημαίνει κοινωνική πολιτική; Λίγο μπερδεμένο δεν είναι; Και αν τελικά κάποια στιγμή, και δεν ξέρω ποιο είναι το χρονικό σημείο του επόμενου διαστήματος, δεν προκύψουν αυτά τα κέρδη, τι θα γίνει; Ποιο θα είναι το μέλλον των αστικών συγκοινωνιών μιας και δεν πιάνει τους στόχους για τους οποίους εντάσσεται στο μεγάλο Ταμείο;

Τα 100 λεωφορεία καλό είναι που αγοράζονται αλλά δεν είναι αρκετά. Πρέπει ν' αντικατασταθεί το τροχαίο υλικό. Από πού; Και αν δεν αντικατασταθεί ποιο θα είναι το μέλλον αυτών των επιχειρήσεων; Και πρέπει να σας πω κάτι, ότι πρέπει να υπάρξει κι ένας σχεδιασμός, αναπτύσσοντας τη σταθερή τροχιά πρέπει να επανασχεδιαστεί ο συγκοινωνιακός χάρτης των οδικών συγκοινωνιών.

Κυρίαρχο είναι το τι θα γίνει με την ένταξη μας στην ΕΔΗΣ, γιατί όπως καταλαβαίνετε, οι εταιρείες αυτές παύουν πλέον να είναι ΔΕΚΟ, είναι οι εταιρείες με ιδιωτική οικονομία, δεν υπάρχει πλέον σχεδιασμός, θεωρώ εγώ και αν υπάρχει στο προσεχές μέλλον, παραπέρα το μέλλον των αστικών συγκοινωνιών είναι αβέβαιο. Άρα, πρέπει να δούμε τι προγραμματισμός υπάρχει για την χρηματοδότηση από συγκεκριμένη χρηματοδότηση, έτσι ώστε να υλοποιηθεί αυτό που εμείς οι εργαζόμενοι υποστηρίζουμε, οι συγκοινωνίες να είναι δημόσιες με κοινωνικό χαρακτήρα. Γρήγορες, με ασφάλεια και φθηνές. Για τον κόσμο, για τον απλό κόσμο της εργασίας.



## Π. ΝΙΚΟΥ

### Γενικός Γραμματέας του Σωματείου ΣΗΤΑ TRAM

Συναδέλφισσες και συνάδελφοι, χαιρετιζω κι εγώ τη συνάντηση. Ευχαριστούμε το ΕΚΑ που διοργανώνει αυτή την ημερίδα. Όντως είχε πάρα πολλά χρόνια να γίνει κάτι τέτοιο.

Στα χρόνια των μνημονίων ήρθαν και τα προβλήματα. Τα ουσιαστικά ήδη υπήρχαν στις συγκοινωνίες, πολλαπλασιάστηκαν όμως και για τους εργαζομένους που δέχτηκαν τεράστιες περικοπές στους μισθούς, έχασαν τα δώρα τους, χτυπήθηκαν οι συλλογικές συμβάσεις με ενιαία μισθολόγια, επιστρατεύθηκαν για σειρά μηνών από την κυβέρνηση Σαμαρά. Τα λέμε για να καταγραφούν κι αυτά, παρ' ότι δεν είναι το βασικό αντικείμενο, αλλά όταν μιλάμε για δημόσιες συγκοινωνίες, είναι κι αυτά ένα κομμάτι.

Ένα μικρό παράδειγμα το TRAM, επειδή προέρχομαι από το TRAM, που ενώ η επέκτασή του στον Πειραιά ως έργο τείνει να ολοκληρωθεί, αυτή τη στιγμή δεν προβλέπονται ούτε προσλήψεις προσωπικού ούτε νέα οχήματα που θα εξυπηρετήσουν αυτή την επέκταση, υπάρχουν τεράστιες ελλείψεις ανταλλακτικών, το «πράσινο κύμα» δε λειτούργησε ποτέ και υπάρχει μια γενικότερη απαξίωση όπως σε όλες τις συγκοινωνίες και στο TRAM.

Πέρασαν και πολιτικοί εκπρόσωποι από δω, μίλησαν και έφυγαν, δεν κάθισαν ν' ακούσουν τους εργαζομένους κι αυτά που έχουν να πουν, γιατί προφανώς δεν τους ενδιαφέρουν αφού όπως είπε και ο εκπρόσωπος των ΑΝΕΛ «εμάς το πρόγραμμά μας πάντα λέει για δημόσιες συγκοινωνίες». Το πρόγραμμα.

Γιατί κανένας απ' αυτούς δε μιλάει για δημόσιες συγκοινωνίες. Όπως έλεγε ακριβώς η σημερινή κυβέρνηση και για τα λιμάνια. Έλεγαν για τον ΟΣΕ, μοιράζαμε και φυλλάδια στους χώρους δουλειάς γιατί ο ΟΣΕ πρέπει να παραμείνει δημόσιος. Γιατί τα λιμάνια, γιατί τ' αεροδρόμια. Παλαιότερα ο ΟΤΕ, η ΔΕΗ που ολοκληρώνεται τώρα η πώλησή της. Οι Τράπεζες, Εμπορική και πολλές άλλες.

Τώρα πάρθηκαν κάποιες πρωτοβουλίες δειλά-δειλά από κάποια Συνδικάτα, πρέπει αυτό να ενταθεί. Το ΕΚΑ πρέπει αυτό το πράγμα να προσπαθήσει να το οργανώσει καλύτερα, η ΓΣΕΕ πρέπει επιτέλους να παίξει το ρόλο της κάποια στιγμή. Πρέπει να πάρει ξεκάθαρη θέση. Θέλει δημόσιες συγκοινωνίες ή όχι; Να βγει να το βάλει με σθένος και να καλέσει Συνδικάτα να κατεβούν ν' αγωνιστούν όλα μαζί. Αν κάτι τέτοιο γίνει, ίσως τότε πραγματικά να προστατεύσουμε και να έχουμε δημόσιες συγκοινωνίες. Εάν δε γίνει θα είναι δημόσιες συγκοινωνίες μόνο στα χαρτιά.



## Α. ΦΛΕΓΚΑΣ

### Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Ηλεκτρολόγων Ελλάδος

Κατ' αρχάς μπράβο στο ΕΚΑ που οργάνωσε μια τέτοια διημερίδα και κακώς η πολιτική ηγεσία δε βρίσκεται εδώ. Σίγουρα μπορεί να πάρει τις προτάσεις, οι προτάσεις από τα Συνδικάτα υπάρχουν, νομίζω πρέπει να υπάρχει εμπιστοσύνη στα Συνδικάτα και αν τα Συνδικάτα τα οποία εκλέγουν εργαζόμενοι τα κοιτάμε μόνο αν ο Πρόεδρος ανήκει στην ΠΑΣΚΕ, στη ΔΑΚΕ ή στο ΣΥΡΙΖΑ κτλ. και δεν κοιτάμε ότι οι προτάσεις αφορούν εργαζομένους, να ξέρετε πολύ καλά ότι οι Διευθύνοντες κάποια μέρα θα είναι σπίτι τους, οι εργαζόμενοι θα είναι στη δουλειά τους.

Αν οι Διευθύνοντες βέβαια οδηγήσουν τις εταιρείες ώστε οι εργαζόμενοι να μην είναι στη δουλειά τους, τότε θα υπάρχουν τα ξεβρακώματα που έλεγαν, διότι ο εργαζόμενος όταν χάσει τη δουλειά του γίνεται και επικίνδυνος αλλά και σαν ενεργός πολίτης και το σημαντικότερο είναι ότι και τα Συνδικάτα έχουν ευθύνη γιατί όταν ήταν στα Διοικητικά Συμβούλια εκπρόσωποι βέβαια των εργαζομένων, γινόταν το μεγάλο πάρτι.

Στον ΟΣΕ ας πούμε, φαγώθηκαν δισεκατομμύρια για να φτιαχτεί αυτή η περιβόητη γραμμή Αθήνα – Θεσσαλονίκη που σταματούσε στο Δομοκό, άλλαζε μηχανή κ.λπ. Και ποτέ δεν τα καταγγείλαμε. Προχθές ήμουν στο Διοικητικό Συμβούλιο της ΔΕΗ. Ακούστε, αποφάσισε η εταιρεία κι έλεγε ότι 160 εκατομμύρια τα οποία δε δίνουν αυτοί που δε μπορούν να πληρώσουν, εννοώ στην ΕΡΤ και στους Δήμους, θα τα δώσει η εταιρεία.

Τα Συνδικάτα νομίζω ότι επιτελούν μέσα στους δημοκρατικούς μας θεσμούς ένα ρόλο. Και ο ρόλος είναι η προάσπιση των εργαζομένων αλλά και μιας προσφοράς ειδικά στο Δημόσιο και στις δημόσιες συγκοινωνίες. Όλοι είμαστε κοινωνοί σε παράπονα πολιτών για τις δημόσιες συγκοινωνίες και ξέρετε κάτι, έχουμε και εμείς μια βαρύτητα και μια ευθύνη. Συγχαρητήρια σ' αυτούς που παρευρέθηκαν βέβαια για ν' ακούσουν τα προβλήματά μας, δεν είναι μόνο ν' ακούγονται οι φωνές των εργαζομένων αλλά να περνάνε και προς τα πάνω και μπράβο στο ΕΚΑ που διοργάνωσε αυτή την ημερίδα.



## **Κ. ΣΙΟΡΙΚΗΣ**

### **Γενικός Γραμματέας Συνδικάτου Εργαζομένων ΟΣΥ**

Ένα μεγάλο μπράβο στα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου και να είστε σίγουροι ότι θα βγουν συμπεράσματα.

Είναι κανείς που δεν πιστεύει στις δημόσιες αστικές συγκοινωνίες εδώ σήμερα; Όχι. Πρέπει να δούμε όμως τι συγκοινωνίες θέλουμε. Θέλουμε γρήγορες, αξιόπιστες, με ασφάλεια και φθηνές; Ναι. Γιατί δεν τις έχουμε; Γιατί έχουμε τεράστια έλλειψη τροχαίου υλικού, ανταλλακτικών, προσωπικού, χρηματοδότησης. Κι όλα αυτά τι προκαλούν; Την μείωση του συγκοινωνιακού έργου.

Τα στοιχεία δείχνουν ότι υπάρχει μειωμένο συγκοινωνιακό έργο. Είπατε κι ένα θετικό για τις συγκοινωνίες, για την ΟΣΥ, ότι δεν είχαμε κανένα μα κανένα θανατηφόρο ατύχημα σε πεζό. Δε μας είπατε πόσο αυξήθηκαν οι ξυλοδαρμοί.

Ο συντονισμός ακόμα μεταξύ των Διευθύνσεων δεν υπάρχει. Εδώ κυριαρχεί με μια λέξη η «προχειρότητα». Το είδαμε με την Τηλεματική, το είδαμε με το ηλεκτρονικό εισιτήριο. Είναι κανείς που δεν ταλαιπωρήθηκε; Εδώ εμείς οι ίδιοι ταλαιπωρούμαστε.

Και κάτι άλλοι συνάδελφοι: όταν πήραμε την απόφαση για την δωρεάν μεταφορά των ανέργων, ξέρετε γιατί την πήραμε; Την πήραμε γιατί αν τον άνεργο τον κλείσεις στο σπίτι και δεν τους δώσεις την ευκαιρία να βγει απ' το σπίτι του, είναι απ' τους πρώτους που παραιτείται κι απ' τη ζωή. Και όλοι μας έχουμε έναν άνεργο μέσα στο σπίτι.

Και ήρθαμε σε μια συμφωνία όλα τα Συνδικάτα των Μεταφορών. Και θυμάστε συνάδελφοι που ήρθαμε σε μια συμφωνία με την Ομοσπονδία του ΟΑΕΔ, θυμάμαι ήταν ο κ. Μακράκης και ο κ. Ρέππας, πρώην Γραμματείς και μας είπαν ότι υπάρχουν τα χρήματα. Είναι χρήματα που λιμνάζουν για τους ανέργους. Και σήμερα έχουμε στοιχεία από τον ΟΑΣΑ ότι οφείλουν τα Υπουργεία 341 εκατομμύρια. Τι ενέργειες κάνουν;

Και είμαι σίγουρος ότι θα υπάρξει μια αγωγή. Και ξέρετε γιατί την κάνει την αγωγή ο κ. Σκουμπούρης όπως και ο προηγούμενος; Για να μην τον πάνε για παράβαση καθήκοντος συνάδελφοι. Γιατί ο νόμος δε λέει κάτι τέτοιο. Και προς Θεού μην παρεξηγηθώ ότι είμαστε κατά εμείς τα Συνδικάτα, γιατί συνδικαλιστές μείναμε εδώ τώρα, στη δωρεάν μεταφορά των ανέργων. Τι έχει κάνει για τα χρήματα; Δε μπορείς να κάνεις κοινωνική πολιτική εις βάρος των εργαζομένων της εταιρείας. Αυτό λέγεται κοινωνική χρεοκοπία συνάδελφοι. Δε μπορεί με υπογραφή του κ. Σκουμπούρη να λέει ότι το β' εξάμηνο του 2015 και το 2016 στείλαμε τις συμβάσεις παροχής του συγκοινωνιακού έργου. Δεν τις υπέγραψε το Υπουργείο, τις ξαναγύρισαν πίσω και το κόστος ανέρχεται στα 95 εκατομμύρια. 28,8 τόσο και 65 για το 2016. Κοινωνική χρεοκοπία λέγεται αυτό. Έτσι θα πάμε μπροστά; Και θα μείνω σ' αυτό που είπα προηγουμένως. Τα μνημόνια παράγουν πολιτική, δεν είναι λογιστικές πράξεις.



## ΠΕΡ. ΖΗΚΑΣ

### Δημοτικός Σύμβουλος Παπάγου – Χολαργού

Είμαι από τους ελάχιστους Αυτοδιοικητικούς που παρευρέθηκα σήμερα σ' αυτή την ημερίδα και πραγματικά είναι απογοητευτικό.

Θα σας μιλήσω και ως Αυτοδιοικητικός και ως χρήστης των ΜΜΜ γιατί για να πάω στη δουλειά μου κάθε μέρα χρησιμοποιώ 4 μέσα. Χρησιμοποιώ όλα τα μέσα. Χρησιμοποιώ το τοπικό λεωφορείο, το ΜΕΤΡΟ, τον ηλεκτρικό και πάλι λεωφορείο γιατί πηγαίνω από το Χολαργό στον Πειραιά.

Ξεκινήσαμε ως Δήμος Παπάγου - Χολαργού, ζητήσαμε από μια εταιρεία να συντάξει το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Και στην πρώτη φάση της μελέτης μας παρέδωσε κάποια στοιχεία που αφορούσαν το συγκοινωνιακό έργο στην περιοχή μας, στο Δήμο μας. Όταν πήρα τα στοιχεία στα χέρια μου εγκάλεσα τους εκπροσώπους της εταιρείας, «τι στοιχεία είναι αυτά που μας παραδίδετε; Δεν ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα». Λέει «αυτά τα στοιχεία μας έδωσαν επισήμως». Δηλαδή επειδή πολύ σωστά είπε ο κ. Πετράκης αν κατάλαβα σωστά πριν ότι πρέπει να βάζουμε το ζήτημα των δημοσίων συγκοινωνιακών μέσων μεταφοράς ως Δήμοι, αλλά όταν τα στοιχεία που παίρνουμε δεν ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα, τι μελέτες θα συντάξουμε; Γιατί εμείς ως Δήμος θελήσαμε, ζητήσαμε κι εγώ προσωπικά δηλαδή επέμενα πάνω στο ν' αξιοποιηθούν αυτά τα στοιχεία αλλά δεν ανταποκρίνονται.

Κι όταν υπάρχουν ζητήματα π.χ. κινητοποιήσεων από τους εργαζομένους και σωστά κάνουν, να ενημερώνονται οι πολίτες, να υπάρχουν μέσα στα λεωφορεία, στις στάσεις επεξηγηματικές ανακοινώσεις, γιατί γίνεται η απεργία. Σπάνια το έχω δει αυτό. Πολύ σπάνια. Κι έτσι στρέφονται οι πολίτες αγανακτισμένοι στους οδηγούς.

Και θα σας πω κάτι πολύ απλό, πώς το ένα τροφοδοτεί το άλλο: Όταν στη στάση της Εθνικής Άμυνας έρχεται το λεωφορείο και δεν είναι η ώρα να ξεκινήσει, ο οδηγός παρκάρει το λεωφορείο μακριά από τη στάση. Και καλά, ας πούμε ότι όταν είναι καλός ο καιρός δεν είναι τόσο σοβαρό ζήτημα. Όταν όμως κάνει κρύο και περιμένουν οι άνθρωποι να μπουκ στο λεωφορείο ένα τέταρτο, 20 λεπτά για να ξεκινήσει, το να κάθονται στο κρύο έξω και να βλέπουν ότι το λεωφορείο είναι σταματημένο, παρκαρισμένο στα 50 μέτρα κι ο οδηγός κάθεται εκεί αντί να φέρει το λεωφορείο στη στάση, ώστε να μπορούν να μπουκ μέσα, τι σχέσεις δημιουργούν του οδηγού με τους χρήστες του λεωφορείου;

Αλλά εν πάση περιπτώσει, για να λειτουργούν όλα αυτά τα πράγματα συμπληρωματικά, που έτσι θα έπρεπε να είναι, πρέπει να μπορούμε να βασιστούμε σε έναν σχεδιασμό, όχι ν' ακούμε απλώς αποσπασματικά αυτά που προσπαθεί να κάνει ο κάθε φορέας. Γιατί καλά προσπαθεί να τις κάνει, αλλά πρέπει να υπάρχει ένας σχεδιασμός που όλοι να τον ξέρουν και να ενταχθούν σ' αυτό το σχεδιασμό στο βαθμό που μπορούν έτσι ώστε να έχουμε ένα ουσιαστικό αποτέλεσμα ικανοποιητικό για τους πολίτες.



## A. ΡΑΥΤΟΠΟΥΛΟΣ

### Πρόεδρος του Σωματείου Τεχνικών και Εργαζομένων ΟΑΣΑ – ΟΣΥ

Χαιρετίζουμε τη σημερινή πρωτοβουλία του ΕΚΑ, που είναι άξια συγχαρητηρίων. Ακούστηκαν πολλά από τους προλαλήσαντες και θα πρέπει να βγάλουμε, κάποια χρήσιμα συμπεράσματα. Αρχίζουμε από το γεγονός, ότι στις 19/5/2016 ο Υπουργός Μεταφορών κ. Σπίρτζης, μας ενέταξε στο Υπερταμείο. Και τι λέει το Υπερταμείο: Στη σελίδα 120 στο άρθρο 98 λέει ότι «μεταβιβάζονται στην ΕΔΗΣ αυτοδικαίως οι συμβάσεις παραχώρησης των εταιρειών». Και στο άρθρο 201 παρ. 2 και 3 λέει ότι «η ΕΔΗΣ, προκειμένου να προβεί στην

ιδιωτικοποίηση των περιουσιακών στοιχείων είτε τμηματικά, είτε εξ ολοκλήρου». Άρα, η κυβέρνηση θέλει τις αστικές συγκοινωνίες δημόσιες; Σαφώς, αυτό το οποίο λέμε εμείς είναι ότι αν τις ήθελε δημόσιες τις αστικές συγκοινωνίες, αυτό το οποίο θα έκανε θα ήταν να μη μας εντάξει στο Υπερταμείο.

Μίλησαν για εκσυγχρονισμό λεωφορείων, γι' ανταλλακτικά κτλ. Μίλησαν για σαμποτέρ, αυτά τα είπε στο διορισμό του σημερινού Διευθύνοντος Συμβούλου της ΟΣΥ, του κ. Γεωργίου Γλυκού, ο Υπουργός στην Επιτροπή του άρθρου 49 στη Διακομματική Επιτροπή της Βουλής. Μάλιστα έδειξε με το χέρι του ότι έχει κι ένα φάκελο παχύ, που θα στείλει εμένα προσωπικά στον Εισαγγελέα.

Σχετικά με τα οικονομικά. Οι κυβερνήσεις έκαναν κοινωνική πολιτική με δανεικά, έκαναν μνημόσυνο επάνω στους εργαζομένους αλλά επάνω και στους φορολογούμενους, επάνω και στους επιβάτες, εξωθώντας τις Διοικήσεις των εταιρειών σε δανεισμό, πράγμα το οποίο τώρα δε μπορούν να κάνουν. Και τι κάνουν; Σαφώς και δεν είναι 116 τα εκατομμύρια της επιχορήγησης. Η επιχορήγηση είναι 86 εκατομμύρια. Για να είμαστε ξεκάθαροι.

Στον Προϋπολογισμό ο οποίος θα ψηφιστεί σε 48 ώρες, υπάρχει έστω ένα από τα συναρμόδια Υπουργεία, εννών Υπουργείο Εργασίας, Κοινωνικής Αλληλεγγύης, Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη, Υπουργείο Παιδείας και Θρησκευμάτων, Υπουργείο Εθνικής Άμυνας, Υπουργείο Ναυτιλίας, Υπουργείο Υγείας, που να έχει εγγράψει έστω και ένα ευρώ μέσα στους Προϋπολογισμούς του για τις αστικές συγκοινωνίες; Κανένα απολύτως.

Γιατί δεν είναι εδώ ο Γενικός Γραμματέας Μεταφορών, ο κύριος Βούρδας και ο Υπουργός; Εδώ λοιπόν στις 30/9/2016 με υπογραφή του Υπουργού Μεταφορών λέει ότι: «Υπογράφει σύμβαση με την ΕΛΛΗΝΙΚΟ Α.Ε. την οποία την υπογράφει για το Υπουργείο ο Υπουργός Χρήστος Σπίρτζης για την ΕΛΛΗΝΙΚΟ Α.Ε. η Σουλτάνα Σπυροπούλου».

Τώρα αρχίζουν τα δύσκολα. Τι λέει εδώ ο Υπουργός στην παράγραφο του 1<sup>ου</sup> άρθρου «Παραμονή εγκαταστάσεων ΚΕΠΑΘ και αμαξοστασίου ΤΡΑΜ». Στην παράγραφο 2.1 λοιπόν λέει ο Υπουργός ότι ισχύει το άρθρο 8 του ν. 4062/2012 και το ΤΡΑΜ Α.Ε. παραμένει στη θέση του. Στην παράγραφο 3.3, 3.1 και 3.2 λέει ότι «το Υπουργείο στο πλαίσιο εκπλήρωσης των υποχρεώσεων του Δημοσίου που απορρέουν από τη σύμβαση και προς εκπλήρωση των στόχων του παρόντος μνημονίου» -μνημόνιο υπέγραψε ο Υπουργός; Με πόνο; Με δάκρυα; Με πόνο ψυχής; Με μαύρα δάκρυα; Με τι; Έτσι λοιπόν λέει, ότι δημιουργείται, συστήνεται μια Επιτροπή με την ονομασία ΕΜΟΕ, που σημαίνει Επιτροπή Μετεγκατάστασης Οργανισμού Ελληνικού. Που την εποπτεία, όσον αφορά το Υπουργείο Μεταφορών ποιος την έχει; Όλοι οι Γενικοί Γραμματείς των Υπουργείων που εμπλέκονται γύρω απ' αυτή τη σύμβαση, δηλαδή ο κ. Βούρδας. Γι' αυτό δεν είναι εδώ. Τι λέει λοιπόν εκεί ο κ. Βούρδας; Να πω επί λέξει αυτά που υπέγραψαν: Λέει λοιπόν ο κ. Βούρδας: «Άρα την ευθύνη της εταιρείας να κινήσει τις διαδικασίες μετεγκατάστασης των φορέων αλλά και της ΕΜΟΕ που ο ίδιος προΐσταται για το Υπουργείο Μεταφορών, η οποία εποπτεύεται από το Υπουργείο Οικονομικών συγκεκριμένα για τη μετεγκατάσταση του αμαξοστασίου της ΟΣΥ, υπεύθυνος είναι ο Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου Υποδομών ο οποίος εποπτεύει την ΟΣΥ και είναι μέλος της ΕΜΟΕ. Η μετεγκατάσταση θα γίνει με έξοδα της ΟΣΥ».

Και να ρωτήσω τις Διοικήσεις των εταιρειών «τι έχετε κάνει εσείς από το Σεπτέμβριο του 2016 που έχει υπογράψει η πολιτική ηγεσία, ο Προϊστάμενός σας αυτή τη σύμβαση, ποιος είναι ο χώρος μετεγκατάστασης που έχετε βρει;», δε θα μου απαντήσει κανένας. Γιατί δεν έχουν κάνει τίποτα. Γιατί επαφίονταν στους εργαζομένους. Ο Υπουργός είπε ότι θα πάνε τα λεωφορεία στα υφιστάμενα αμαξοστάσια της ΟΣΥ. Στα εναπομείναντα δηλαδή. Μα καλά, κάποιος από τις Υπηρεσίες, από τις Διοικήσεις που ο ίδιος έχει διορίσει δεν του έχει πει ότι δε χωράνε στα υφιστάμενα αμαξοστάσια τα 360 λεωφορεία του Ελληνικού, 12μετρα και 18μετρα; Δε χωράνε, τι θα τα κάνεις; Θα τα βγάλεις απ' τη Βουλιαγμένης μέχρι την Ποσειδώνος για να παραδώσεις το αμαξοστάσιο;

Η Περιφέρεια υπογράφει σύμβαση και εγγράφει στους προϋπολογισμούς της μάλλον, για την τριετία, 95 εκατομμύρια ευρώ για τη μετακίνηση των μαθητών. Από αυτά τα 95 εκατομμύρια έχει υπογράψει και μια σύμβαση με τον ΟΑΣΑ της τάξεως των 300.000 περίπου. Αυτά αναλογούν στον ΟΑΣΑ από την Περιφέρεια. Τα έχει δώσει η Περιφέρεια στον ΟΑΣΑ; Εγώ ξέρω. Ας το απαντήσουν άλλοι. Πολύ καλές προθέσεις έχουν πολλοί άνθρωποι μαζεμένοι, όμως αυτό σ' εμάς τους εργαζομένους δε μας αρκεί. Εμείς οι εργαζόμενοι θέλουμε πράξεις. Και οι πράξεις βγαίνουν μέσα από τις πολιτικές. Και οι πολιτικές αυτή τη στιγμή για τις αστικές συγκοινωνίες, είναι χειρότερες ακόμα κι από την περίοδο του 1992.

- Κοινός τόπος των τοποθετήσεων ήταν η αδήριτη ανάγκη διατήρησης του δημόσιου χαρακτήρα των αστικών συγκοινωνιών με δεδομένο τον κοινωνικό τους ρόλο.
- Τεκμηριώθηκε με βάση και την διεθνή εμπειρία και πρακτική, η σκοπιμότητα της κρατικής επιδότησης, η οποία αφορά στον επιβάτη και στην δυνατότητα αυτός να μεταφέρεται εύκολα, γρήγορα, με ασφάλεια και με φθινό κόμιστρο στον προορισμό του.
- Αναδείχτηκε η ανάγκη αναδιάρθρωσης του συγκοινωνιακού χάρτη της Αθήνας, με βασικό στόχο την διασύνδεση ακόμα περισσότερων δρομολογίων, λεωφορείων και τρόλεϊ με σταθμούς και μέσα σταθερής τροχιάς.
- Καίριας σημασίας είναι η δια-λειτουργικότητα των ΜΜΜ, καθώς και η επέκταση των δρομολογίων σε όλο το Λεκανοπέδιο, με έμφαση στις απομακρυσμένες περιοχές.
- Είναι αναγκαία η ολοκλήρωση της ενοποίησης των φορέων των αστικών συγκοινωνιών σε δύο διακριτά επίπεδα, αυτό του στρατηγικού σχεδιασμού από τον επιτελικό φορέα, και το εκτελεστικό επίπεδο, με προτεραιότητα την άρση της επικάλυψης αρμοδιοτήτων.
- Αναδείχθηκε η ανάγκη του τοπικού σχεδιασμού με την συμμετοχή της Αυτοδιοίκησης, καθώς και η ανάγκη διασύνδεσης του κεντρικού και του τοπικού σχεδιασμού.
- Η ανανέωση των στόλων πρέπει να αποτελέσει άμεση προτεραιότητα, όπως και οι προσλήψεις προσωπικού.
- Η τηλεματική, οι έξυπνες στάσεις για τα λεωφορεία και τα τρόλεϊ, η εφαρμογή του ηλεκτρονικού εισιτηρίου δίνουν την δυνατότητα στον ΟΑΣΑ να εφαρμόσει μια πιο δίκαιη τιμολογιακή πολιτική.
- Χρειάζεται συνεχής προσπάθεια βελτίωσης της εξυπηρέτησης των επιβατών για να σταματήσουν τα περιστατικά βίας που συχνά αντιμετωπίζουν οι εργαζόμενοι στα ΜΜΜ.

## Τα Συνδικαλιστικό Κίνημα και οι συγκοινωνίες

- Το Συνδικαλιστικό Κίνημα καλείται να διαμεσολαβήσει αιτήματα, όπως αυτά που σχετίζονται με τις συγκοινωνίες, στο πλαίσιο του ευρύτερου κοινωνικού του ρόλου όπου το συνδικάτο εκπροσωπεί τους εργαζομένους όχι απλά με την ιδιότητα του εργαζόμενου αλλά και με την ιδιότητα του πολίτη.
- Μείζον είναι το ζήτημα της οργάνωσης της εταιρείας που ανοίγει και το ζήτημα της οργάνωσης των Συνδικάτων. Όταν οι επιχειρήσεις αλλάζουν με ταχύτητα το μοντέλο οργάνωσής τους, τα Συνδικάτα πρέπει ν' αντιστοιχηθούν και από την διεκδίκηση επιμέρους αιτημάτων, της ειδικότητας ή του κλάδου, πρέπει ν' ανακαλύψουν μια νέα συλλογικότητα.
- Η απάντηση των Συνδικάτων των εργαζομένων στις συγκοινωνίες, είναι ότι παρά τις αντικειμενικές δυσκολίες που αντιμετωπίζουν (μείωση προσωπικού, μείωση μισθών, εντατικοποίηση της εργασίας, κακή κατάσταση οχημάτων και βαγονιών, κατάργηση γραμμών, μείωση της συχνότητας δρομολογίων, ταλαιπωρία του επιβατικού κοινού με αναμονές στις στάσεις και άλλα πολλά), παλεύουν και ζητούν από την πολιτεία να συμβάλει στην εξασφάλιση σύγχρονων Δημόσιων Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, στην αξιόπιστη, ασφαλή και φτηνή συγκοινωνία για τις ανάγκες μετακίνησης των πολιτών.
- Η βελτίωση των συνθηκών εργασίας και η επαναφορά των Συλλογικών Συμβάσεων Εργασίας στον χώρο των συγκοινωνιών αποτελούν άμεση προτεραιότητα, όπως και η τήρηση της εργατικής και ασφαλιστικής νομοθεσίας.
- Κοινό αίτημα ήταν η ανάληψη από το ΕΚΑ και άλλων πρωτοβουλιών στον ευαίσθητο τομέα των ΜΜΜ.



**Ε.Κ.Α.  
ΕΡΓΑΤΟΥΠΑΛΛΗΛΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΘΗΝΑΣ**

3ης Σεπτεμβρίου 48B, 104 33 Αθήνα  
Τηλ. 210-8836917, 210-8841818  
Fax: 210-8839271  
<http://www.eka.org.gr>

