



# ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ ΣΕ ΚΙΝΗΣΗ

ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΦΥΛΛΑΔΙΟ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΥΣ ΣΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ • ΑΡΙΘ. ΦΥΛΛΟΥ 1 • ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2014 • <http://www.das-oasa.gr>

Διανέμεται δωρεάν

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ:

- **άρθρο:**  
ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ  
σελ. 2
- **άρθρο:**  
Η ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ  
ΠΡΟ ΤΩΝ ΠΥΛΩΝ (και  
οι πρόθυμοι...)  
σελ. 3
- **ανακοίνωση:**  
ΔΑΣ ΟΣΜΕ  
σελ. 3
- **άρθρο:**  
Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΠΡΟ-  
ΣΠΑΘΕΙ ΝΑ ΞΕΦΕΛΑΣΕΙ  
ΤΟ ΛΑΟ ΜΕ ΤΙΣ ΤΙΜΕΣ  
ΤΩΝ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ  
σελ. 4-5
- **συνέντευξη:**  
ΓΚΑΡΑΛΙΑΚΟΣ ΒΑΣΙΛΗΣ  
- Μέλος Δ.Σ. ΗΛΠΑΠ  
σελ. 6
- **άρθρο:**  
ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ:  
οι ανατροπές σημαί-  
νουν πόλεμο ταξικό  
σελ. 7

## Η ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΗ ΦΩΝΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΕΙΝΑΙ ΕΔΩ!

Το έντυπο που κρατάς στα χέρια σου προέκυψε από την ανάγκη να ακουστούν πιο δυνατά οι θέσεις, το πλαίσιο διεκδίκησης, να γίνει γνωστή η δράση του ταξικού κινήματος στις Μεταφορές και όχι μόνο.

Μέσα από αυτήν τη μηνιαία έκδοση, φιλοδοξούμε να συμβάλλουμε στον προβληματισμό των εργαζομένων ως προς το ποιός ευθύνεται που βλέπουν συνεχώς να χειροτερεύουν οι συνθήκες της ζωής τους, να βρίσκονται μπροστά σε αδιέξοδα σε κάθε πτυχή της ζωής τους.

Ο πήχυς (που μπαίνει πολύ ψηλά) για εμάς είναι μέσα από αρθρογραφία, συνεντεύξεις, εξελίξεις σχετικές με τον κλάδο και όχι μόνο, νέα του κινήματος, βιβλιοπαρουσιάσεις, αφιερώματα και ρεπορτάζ, να συμβάλλουμε ώστε να εδραιώνονται μέσα στον κλάδο οι α-

ξίες της τάξης μας: η συναδελφικότητα, η αλληλεγγύη, η αυτοθυσία, η αποφασιστικότητα μπροστά στις δυσκολίες του αγώνα, η συμμετοχή και η οργάνωση της πάλης.

Αυτό το έντυπο θα διανέμεται αρχικά στους εργαζόμενους σε λεωφορεία, τρόλεϊ, μετρό, τραμ και ΗΣΑΠ, ανεξάρτητα από ειδικότητα και σχέση εργασίας.

Θεωρούμε πως η ενιαία γνώση του χώρου της επιβατικής μεταφοράς και των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν άλλης ειδικότητας συνάδελφοι, μπορεί να συμβάλει στην εμπέδωση της ανάγκης για ισχυροποίηση της ενότητας, προς κοινή αγωνιστική δράση.

Αρχικά, το τιράζ δεν θα καλύπτει το σύνολο των εργαζομένων σε ένα τόσο μεγάλο κλάδο (κάθε αρχή και δύσκολη), κάτι που σκοπεύ-

ουμε να ξεπεράσουμε σύντομα.

Εξάλλου η εφημερίδα μας θα είναι διαθέσιμη και σε ηλεκτρονική μορφή στην ιστοσελίδα [das-oasa.gr](http://www.das-oasa.gr).

Η έκδοση εφημερίδας ήταν για την ΔΑΣ απόφαση από παλιά. Όμως, οργανωτικοί και οικονομικοί λόγοι ανέβαλλαν την υλοποίηση ενός δύσκολου ομολογουμένως εγχειρήματος.

Στη σημερινή συγκυρία όμως κρίναμε ότι δεν χωρούν αναβολές και η έκδοση ήταν για εμάς μονόδρομος για πολλούς λόγους που έχουν να κάνουν με την ολοένα και πιο εντατική (και επιτυχή) προσπάθεια χειραγώγησης των εργαζομένων, των ανέργων, άλλων στρωμάτων που πλήττονται, για να στρέφεται ο ένας κατά του άλλου σε μια κορύφωση των αντιλήψεων του τύπου, «ο θάνατός σου, η ζωή μου»,

«οι αγώνες δεν φέρνουν αποτελέσματα», «μαζί τα φάγαμε» κ.λπ.

Ωστόσο, υπήρξε ένας ακόμη λόγος που κρίναμε ως απαραίτητη μια έκδοση της ΔΑΣ και του ΠΑΜΕ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.

Αναφερόμαστε σε κρούσματα αποσώπησης, διαστρέβλωσης, «κακόβουλης αντιμετώπισης» των ανακοινώσεών μας.

Δεν είναι της ώρας να απαριθμήσουμε τέτοια περιστατικά (αν χρειαστεί θα γίνουμε σε άλλο φύλλο).

Εξάλλου το πνεύμα αυτής της στήλης σε αυτό το πρώτο φύλλο είναι να δώσει το στίγμα της εφημερίδας, ουσιαστικά να τη συστήσει στον Κλάδο.

### Σκοπός μας;

Οι εργαζόμενοι στην Κίνηση να γίνουν εργαζόμενοι ΣΕ ΚΙΝΗΣΗ υπό την αγωνιστική έννοια του όρου...

## ΠΑΛΙ ΓΙΑ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΜΙΛΑΕΙ Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΚΑΙ Ο ΟΑΣΑ

Συρρίκνωση του συγκοινωνιακού έργου εννοούν! ΤΟΥΣ ΛΕΜΕ ΚΑΘΑΡΑ πως Γραμμή ή Βάρδια που κόβεται για να γίνει τροφοδοτική η Ο.ΣΥ. στην ΣΤΑ.ΣΥ., να αντικαθίσταται με Γραμμή και Βάρδιες που μένουν ακάλυπτες στις γειτονιές ΟΛΟΥ ΤΟΥ ΛΕΚΑΝΟΠΕΔΙΟΥ.

Αυτή είναι αναδιοργάνωση!

Τώρα, ΑΜΕΣΗ έκτακτη κρατική επιχορήγηση για την επισκευή του στόλου που μένει καθηλωμένος στα Α/Σ.

ΑΜΕΣΑ ΠΡΟΣΛΗΨΕΙΣ ΜΟΝΙΜΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ με ΠΛΗΡΗ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ, ΕΡΓΑΣΙΑΚΑ και ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑ.

**ΕΙΝΑΙ Η ΜΟΝΗ ΛΥΣΗ ΓΙΑ ΝΑ ΜΗΝ ΥΠΟΦΕΡΟΥΝ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ ΚΑΙ ΕΠΙΒΑΤΕΣ**



Γραμματεία Αστικών Συγκοινωνιών του ΠΑΜΕ

## Η ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΑ ΤΟΥ ΠΑΜΕ ΣΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Ανανεωμένη, με πλούσιο υλικό από τη δράση του ταξικού κινήματος στις Μεταφορές λειτουργεί η ιστοσελίδα μας στη διεύθυνση [www.das-oasa.gr](http://www.das-oasa.gr).

Ανακοινώσεις, παρεμβάσεις, τόσο της ΔΑΣ, όσο και της Γραμματείας του ΠΑΜΕ, πρωτοβουλίες από τις Επιτροπές Α/Σ, αλλά και ενδιαφέροντες σύνδεσμοι, διάφορα χρήσιμα (συνοπτικός εργασιακός οδηγός, ΚΟΚ κ.ά) στη διάθεση του επισκέπτη, καθώς και οι ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ ΣΕ ΚΙΝΗΣΗ στην ηλεκτρονική τους μορφή.

# ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ

Ένα όχι και τόσο εμφανή στο επιβατικό κοινό Τμήμα του συστήματος λειτουργίας των Αστικών Συγκοινωνιών, μα τόσο αναγκαίο τμήμα και άμεσα συνδεδεμένο με την ποιότητα και κυρίως την ασφάλεια του συγκοινωνιακού έργου.

Τί πραγματικά όμως συμβαίνει και κατά πόσο λειτουργεί ορθά το Τμήμα αυτό;

Με βάση τα σημερινά δεδομένα, η έλλειψη σε ανταλλακτικά και τεχνικό προσωπικό, δεν έχει προηγούμενο από την ίδρυση των εταιριών.

Η πολιτική της εταιρίας βασιζόμενη στους νόμους και τις κατευθύνσεις των κυβερνήσεων είναι στη λογική της μείωσης του λεγόμενου κόστους και γενικά εξόδων, προσπαθώντας να πιάσει τον στόχο του ισολογισμού, να μηδενιστεί η διαφορά έσοδα - έξοδα. Και το πέτυχε πέρσι αυτό, παρά τη μείωση της κρατικής χρηματοδότησης που έχει στόχο το 2017 να φτάσει σχεδόν στο να μην υπάρχει.

Αυτός ο ισοσκελισμός επιτεύχθηκε από τη μη αγορά ανταλλακτικών ή αγορά κατώτερων ποιοτικά και οικονομικά ανταλλακτικών, και τη μείωση των αποδοχών των εργαζομένων, αλλά και τον αριθμό αυτών.

Έχουμε λοιπόν Α/Σ παρκινγκ ακινητοποιημένων λ/φ, που μεγάλος αριθμός αυτών καταλήγουν παλιοσίδερα και Τεχνίτες να τρέχουν στις αλάνες για συλλογή παλαιών ανταλλακτικών και ταυτόχρονα να μη μπορούν να πάρουν την άδειά τους.

Η προσπάθεια δημιουργίας τετράρων βαρδίων (σφήνες), καθώς και το κόψιμο ημερών καλοκαιρινών αδειών σε συναδέλφους, με παρέμβασή μας έπεσε στο κενό. Σίγουρα όμως η διοίκηση θα επανέλθει.

Το τεχνικό προσωπικό έχει συρρικνωθεί τόσο, που υπάρχει πρόβλημα να λειψεί έστω κι ένας. Ο αριθμός των ατόμων που απαρτίζουν μια βάρδια έχει μειωθεί πάνω από 50% από το 2007. Η ειδικότητα τείνει να χάσει την ου-

σία της, μιας και οι ανάγκες επιβάλλουν την ύπαρξη πολυτεχνίτη, αυτό απορρέει άλλωστε από τον νέο κανονισμό εργασίας και το ενιαίο μισθολόγιο.

Η εντατικοποίηση της εργασίας ήδη αρχίζει να δείχνει επιπτώσεις στην υγεία των εργαζομένων.

Μέτρα υγιεινής και ασφαλείας ανύπαρκτα, λες και είμαστε στο '50.

Η εταιρία έχει ξεκάθαρους στόχους: με ενδιαφέρει μόνο το κόστος!!! Όλα είναι έξοδα γι' αυτήν.

Μα δεν αντιδράει κανείς; Δεν υπάρχουν σωματεία; Υπάρχουν! Μόνο που είναι στην ίδια ρότα με την πολιτική της εταιρίας. Κυβερνητικά και εργοδοτικά.

Υποτάσσουν τις ανάγκες των εργαζομένων στις ανάγκες του Κεφαλαίου. Σφυρίζουν αδιάφορα και τις πιο πολλές φορές συνηγορούν.

Με τον Γενικό Κανονισμό και τη Συλλογική Σύμβαση, έχουν οι εταιρίες στα χέρια τους το νομικό πλαίσιο να έχουν εργαζόμενους ένα βήμα πριν τους είλωτες!

Και δεν μοιάζουν με ιδιωτικού χαρακτήρα εταιρίες; Μα φυσικά και μοιάζουν και αυτός είναι ο στόχος!

Ήδη, μέρος του έργου δίνεται σε ιδιώτες. Στα σχέδια κυβέρνησης, συμβιβασμένων ηγεσιών απαντάμε με συσπείρωση του συνόλου του κλάδου, ανεξάρτητα από ειδικότητα και εταιρία (ΣΤΑ.ΣΥ., Ο.ΣΥ.).



ΠΑΝΕΛΛΑΔΙΚΗ ΣΥΝΔΙΑΣΚΕΨΗ

**ΠΑΜΕ**

Θεσσαλονίκη, 5-6 Σεπτεμβρίου

Ολοκληρώθηκε με επιτυχία η πανελλαδική συνδιάσκεψη του ΠΑΜΕ, με θέμα τον προγραμματισμό της δράσης στους διάφορους επιμέρους τομείς.

Μεταφέρθηκε πλούσια πείρα από τη δράση των σωματείων και ομοσπονδιών που συμμετέχουν στο ΠΑΜΕ ενάντια στη σκληρή επίθεση που δέχονται οι εργαζόμενοι από την εργοδοσία, με το σιγοντάρισμα της κυβέρνησης.

Αποφασίστηκε πολύμορφο σχέδιο δράσης για τους επόμενους δύο μήνες.

Η πάλη για την υπογραφή συμβάσεων, για ακύρωση απολύσεων, για μέτρα προστασίας των ανέργων και άλλα ζητήματα μπαίνουν στην ημερήσια διάταξη του σχεδιασμού των δυνάμεων του ΠΑΜΕ πανελλαδικά.

**Ο δίμηνος σχεδιασμός περιλαμβάνει μεταξύ άλλων κινητοποιήσεων, συγκεντρώσεις σε όλες τις πόλεις στις 4 Οκτώβρη και κορυφώνεται με πανελλαδικό συλλαλητήριο την 1η Νοέμβρη στην Αθήνα, ενάντια στην ανεργία.**

Το ζήτημα της συγκοινωνίας προς όφελος του λαού, με φτηνό εισιτήριο, με δωρεάν πρόσβαση για τους ανέργους με εργαζόμενους στα Μέσα Μεταφοράς με συγκροτημένα εργασιακά δικαιώματα, αποτελεί μέρος του σχεδιασμού για το ταξικό εργατικό κίνημα.

Πιο συγκεκριμένα, αποφασίστηκε να κορυφωθούν οι δράσεις για τη συγκοινωνία το διήμερο 22-23 Σεπτεμβρίου.

Η εξειδίκευση των μορφών δράσης θα γίνουν πιο συγκεκριμένες τις επόμενες μέρες μετά τις συσκέψεις των επιτροπών Α/Σ και θα ακολουθήσουν ανακοινώσεις - καλέσματα στις κοινές δράσεις με Σωματεία και Φορείς.

## Επιτέλους, η κυβέρνηση έκανε άρση της επίταξης των εργαζομένων στη ΣΤΑ.ΣΥ.

Χαιρετίζουμε την αγωνιστική - θαραλέα στάση των συναδέλφων που σε όλη τη διάρκεια της επίταξης πρωτοστάτησαν κόντρα στην τρομοκρατία, τους εκβιασμούς και τις ποινές, κρατώντας ψηλά το κεφάλι.

Σήμερα, απαιτούμε την άρση των ποινών σε ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΥΣ που τιμωρήθηκαν, γιατί απήργησαν σ' όλη τη διάρκεια της επίταξης.

Οι εργαζόμενοι στο σύστημα της σταθερής τροχιάς, μαζί με όλο τον κλάδο των Μεταφορών, συνεχίζουμε οργανωμένα, θαραλέα να παλεύουμε:

- ENANTIA στον αντεργατικό Κανονισμό λειτουργίας της εταιρίας,
- ENANTIA στις ετσιθελικές μετακινήσεις εργαζομένων, ενάντια στα «ψυχομετρικά» προγράμματα,
- ENANTIA στη μείωση του προσωπικού,
- ENANTIA στο προγραμματισμένο ξεπούλημα κερδοφόρων τμημάτων της αστικής συγκοινωνίας.

**ΠΑΛΕΥΟΥΜΕ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΕΝΑ  
ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΑΝΑΠΡΟΣΛΗΨΗ ΤΩΝ  
ΑΠΟΛΥΜΕΝΩΝ ΣΥΝΑΔΕΛΦΩΝ ΣΤΟ ΜΕΤΡΟ.**

Με νέες δυνάμεις στα Δ.Σ., με τις Επιτροπές του ΠΑΜΕ σε όλους τους χώρους του Κλάδου.

ΣΥΝΤΟΝΙΖΟΥΜΕ ΤΑ ΒΗΜΑΤΑ ΜΑΣ σε ταξική, αγωνιστική κατεύθυνση, κόντρα σε παλιούς και νέους κυβερνητικούς συνδικαλιστές, κόντρα στην αντεργατική πολιτική της κυβέρνησης.

## ΝΟΜΙΚΗ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ από το ΠΑΜΕ: εργατικών ζητημάτων, ασφαλιστικό...

Στην οδό Αγίας Φιλοθέης 5 (πλατεία Μητροπόλεως) μπορούν να βρίσκουν οι εργαζόμενοι. Τηλέφωνα του ΠΑΜΕ: 210-33.01.842, 210-33.01.847 και 210-38.33.786.

Οι εργαζόμενοι  
σε ΚΙΝΗΣΗ

Υπεύθυνος Έκδοσης:  
ΓΙΑΝΝΗΣ ΚΙΟΥΣΗΣ  
[kiouisisi@yahoo.gr]



Υπεύθυνος Τυπογραφείου  
ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΡΗΓΑΣ  
[steliosrigas@otenet.gr]

Γερανού 13  
Τηλ.: 210 5249792



ΔΙΑΝΕΜΕΤΑΙ ΔΩΡΕΑΝ

# Η ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΠΡΟ ΤΩΝ ΠΥΛΩΝ

(και οι πρόθυμοι...)

Εντύπωση έχει προκαλέσει ο τροπος με τον οποίο ο συνδυασμός «**Τα Κόμματα έξω από την Πύλη**» έτρεξε να υποστηρίξει την ιδιωτική ασφάλιση που προβλέπεται στη σύμβαση που υπέγραψε το **Συνδικάτο Εργαζομένων ΟΑΣΑ**.

Με έγγραφό τους προς το προεδρείο του Συνδικάτου φέρνουν πρόταση ομαδικής ασφάλισης σε συγκεκριμένη εταιρία (**International Life ΑΕΑΖ**)!!!

Μάλιστα, διερωτώνται γιατί δεν έχει εφαρμοστεί ως τώρα, παρά το γεγονός ότι αντίστοιχη πρόβλεψη υπήρχε και σε προηγούμενη σύμβαση.

Κάποιοι συνάδελφοι θα αναρωτηθούν, γιατί όχι στην ομαδική ασφάλιση από τη στιγμή που το κόστος βαραίνει την Ο.ΣΥ.;

Μια τέτοια εξέλιξη, παρότι φαίνεται «αθώα», έρχεται σε μια περίοδο, όπου η κυβέρνηση ανοίγει ξανά το ασφαλιστικό και οι ανατροπές δεν θα αφορούν μόνο τις προϋποθέσεις συνταξιοδότησης, αλλά και την ιατροφαρμακευτική περίθαλψη.

Η ιδιωτική ασφάλιση ακούγεται δελεαστική, καθώς θα καλύπτει τις ελλείψεις της δημόσιας ασφάλισης, ωστόσο μεταφράζεται σε μισθολογικό κόστος για την εταιρία που θα μετακυληθεί αργά ή γρήγορα στους εργαζόμενους υπό την απειλή της διακοπής του.

Με δεδηλωμένη την πρόθεση της κυβέρνησης να μειώνει συνεχώς την επιχορήγηση προς τους συγκοινωνιακούς φορείς, είναι μαθηματικά βέβαιο ότι, στο όνομα της διατήρησης ενός ασφαλιστικού συμβολαίου, σύντομα οι εργαζόμενοι θα κληθούν να χαμηλώσουν τις απαιτήσεις τους ή να χάσουν άλλες παροχές (π.χ. παιδικοί σταθμοί ή κατασκηνώσεις κ.λπ.) ή να δεχθούν εντατικοποίηση της εργασίας, είτε αυτή αφορά το ωράριο (θυμάστε τα Π.Ε.Ι.);,

είτε αφορά τις ημέρες ανάπαυσης που έχουν μπει ήδη στο στόχαστρο.

Ειδικά εμείς που η φύση της δουλειάς μας σε συνδυασμό με τις δύσκολες από κάθε άποψη συνθήκες μέσα στις οποίες εργαζόμαστε, οδηγούν σε σημαντικές φθορές την υγεία μας, έχουμε κάθε λόγο να δώσουμε αγώνα για ουσιαστική, πλήρη, δωρεάν ιατροφαρμακευτική κάλυψη που να καλύπτει τις ανάγκες μας.

Απαιτείται καλύτερη στελέχωση της ιατρικής υπηρεσίας της εργασίας στις συγκοινωνίες με συχνότερη εξέταση του προσωπικού στην κατεύθυνση της πρόληψης.

Λέμε ΟΧΙ στην παγίδα που στήνουν με πρόσχημα την υγεία μας, τη στιγμή που οι εργαζόμενοι πληρώνουν τις ασφαλιστικές εισφορές τους και μάλιστα με το παραπάνω.

**ΥΓ.1:** Τελικά, το να δηλώνει κάποιος ακομμάτιστος, δε σημαίνει κατ' ανάγκη διαφοροποίηση από κομματικές πολιτικές, μάλλον το αντίθετο ισχύει, **παίζει πιο αποτελεσματικά τον ρόλο του λαγού!!!...**

**ΥΓ.2:** Στο σπίτι του κρεμασμένου δεν μιλάνε για σχοινί. «Ξεχνούν» **ΤΑ ΚΟΜΜΑΤΑ ΕΞΩ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΥΛΗ** πόσο ζημιώθηκαν εργαζόμενοι, κυρίως με συνταξιοδοτικά προγράμματα με την **πτώχευση της ΑΣΠΙΣ...**

**ΥΓ.3:** Όταν κάποιος σηκώνει το λάβαρο ενάντια στη διαφθορά του συνδικάτου καταγγέλοντας συνεχώς ατασθαλίες, είναι το λιγότερο ασυνεπές να φέρνει πρόταση ασφάλισης για χιλιάδες εργαζόμενους από μια συγκεκριμένη ασφαλιστική, λειτουργώντας ουσιαστικά ως «ΠΛΑΣΙΕ»...



# ΔΑΣ ΟΣΜΕ

## ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΗ ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ

# ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ

Αθήνα, 03/09/2014

Συνάδελφοι, σσες,

Η συγκυβέρνηση με το προεδρικό διάταγμα (ΠΔ) 94/2014 που δημοσιεύθηκε 2 ημέρες πριν το δεκαπενταύγουστο αποφάσισε την πλήρη απελευθέρωση των απολύσεων στα ΚΤΕΛ.

Σύμφωνα με το νέο προεδρικό διάταγμα, ο εργοδότης έχει τη δυνατότητα πλέον να εξαναγκάσει τον εργαζόμενο να αποδεχτεί μείωση του μισθού, αλλιώς τον περιμένει η απόλυση. Στη θέση του προσλαμβάνει άλλον με μικρότερο μισθό και χειρότερους όρους.

Στις 28-8-2014 στην Ομοσπονδία Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδας πραγματοποιήθηκε σύσκεψη των σωματείων, με σκοπό την οργάνωση κινητοποιήσεων με αίτημα την απόσυρση του προεδρικού διατάγματος.

**Η παράταξη της ΔΑΣ υπερασπίστηκε το δικαίωμα των εργαζομένων για πλήρη και σταθερή εργασία.**

Τόνισε την ανάγκη τήρησης του ωραρίου των οδηγών και των δικαιωμάτων τους, υποστήριξε ότι οι μισθοί οφείλουν να καλύπτουν τις σύγχρονες ανάγκες, καθώς και ότι οι εργαζόμενοι στα ΚΤΕΛ έχουν υποχρέωση να παλέψουν μαζί με τους επιβάτες για μια συγκοινωνία που θα εξυπηρετεί τις λαϊκές ανάγκες, θα παρέχει δωρεάν μεταφορά σε ΑΜΕΑ, ΑΝΕΡΓΟΥΣ, ΜΑΘΗΤΕΣ και θα μπορεί να πηγαίνει μέχρι το τελευταίο χωριό με κόμιστρο προσιτό για όλους.

**Ήδη ξεκίνησαν οι απολύσεις οδηγών στην Καλαμάτα.**

Άμεση ήταν η παρέμβαση - απάντηση των ταξικών δυνάμεων από την περιοχή της Πελοποννήσου με την συμμετοχή των εκλεγμένων της ΔΑΣ στην ΟΣΜΕ.

**Πρόταση της ΔΑΣ είναι** η σύγκληση Διοικητικών Συμβουλίων και Γενικών Συνελεύσεων όλων των σωματείων στη χώρα για αποφάσεις άμεσης απόσυρσης του Προεδρικού Διατάγματος και ταυτόχρονα η προειδοποίηση προς τους εργοδότες ότι δεν θα γίνει καμία απόλυση ανεκτή.

**Είναι υπόθεση των ίδιων των συναδέλφων να πιέσουν τα Διοικητικά Συμβούλια** στις κατά τόπους πλειοψηφίες, ώστε συλλογικά, οργανωμένα να αντιμετωπίσουμε την νέα επίθεση της εργοδοσίας και της κυβέρνησης.

Σε αυτή την κατεύθυνση, **οι ταξικές δυνάμεις του ΠΑΜΕ καλούν τον κλάδο σε αγωνιστική επαγρύπνηση.**

**Το σχέδιο της κυβέρνησης δεν αφορά μόνο τους εργαζόμενους στα ΚΤΕΛ, αλλά συνολικά τους εργαζόμενους στις μεταφορές της χώρας και συνολικά την εργατική τάξη.**

Με περιοδείες, παρεμβάσεις, κινητοποιήσεις η ΔΑΣ συνεχίζει την ενημέρωση, την οργάνωση, τη συσπείρωση δυνάμεων για την απόκρουση των αντεργατικών μέτρων δημιουργώντας τις προϋποθέσεις για την ανασύνταξη - αντεπίθεση του εργατικού κινήματος συνολικά στη χώρα.

# Η κυβέρνηση προσπαθεί να ξεγελάσει το λαό με τις τιμές των εισιτηρίων

Με την «ενιαιοποίηση» των μέσων μαζικής μεταφοράς υπό την επωνυμία «Συγκοινωνίες Αθηνών» και τη νέα τιμολογιακή πολιτική της στα εισιτήρια από 1η Σεπτέμβρη, κυβέρνηση και ΟΑΣΑ υλοποιούν μέρος των συνολικότερων αναδιαρθρώσεων στις αστικές συγκοινωνίες στην Αττική.

Η κυβέρνηση προσπαθεί να παρουσιάσει τα ψίχουλα που δίνει με τις μειώσεις στην τιμή ορισμένων εισιτηρίων στις αστικές συγκοινωνίες ως στοιχείο σταθερότητας, να το αξιοποιήσει στη συνολικότερη προπαγάνδα της ότι οι θυσιές του λαού πιάνουν τόπο, ότι μπαίνουμε σε φάση ανάπτυξης, ότι ο λαός «θα πάρει από το πλεόνασμα». Μέτρα, όμως, που στην πραγματικότητα είναι σταγόνα στον ωκεανό.

Σταθεροποίηση και ανάπτυξη για το κεφάλαιο δε σημαίνουν βελτίωση της θέσης των εργαζομένων και των λαϊκών στρωμάτων, οι οποίοι θα συνεχίζουν να βάζουν βαθιά το χέρι στην τσέπη, μέσα από μια θύελλα φόρων και χαρατσιών που τους ξεζουμίζει.

Θα συνεχίζουν να ζουν με τους άθλιους μισθούς και τις εργασιακές σχέσεις λάστιχο, την κρατική και εργοδοτική τρομοκρατία, τις μειωμένες και πανάκριβες παροχές σε Παιδεία, Υγεία, Ασφάλιση.

Οι εργαζόμενοι, οι άνεργοι, τα λαϊκά στρώματα πρέπει να δουν πίσω από τους πανηγυρισμούς της κυβέρνησης, να δουν την πραγματική εικόνα, τόσο όσον αφορά τις αστικές συγκοινωνίες αλλά και συνολικότερα.

άρθρο του ΓΙΑΝΝΗ ΚΙΟΥΣΗ \*

Η βασική αντίληψη των μέτρων της κυβέρνησης στις συγκοινωνίες είναι να εμπεδωθεί στο λαό ότι οι μεταφορές από κοινωνική ανάγκη που θα έπρεπε να είναι, παραμένουν και ενισχύονται ως εμπόρευμα, μια υπηρεσία που ο λαός θα πρέπει να πληρώνει πανάκριβα για να την απολαμβάνει. Ενισχύει τη λογική της ανταγωνιστικότητας, καθιερώνοντας την αντίληψη της «κερδοφόρας γραμμής» και της σχέσης χιλιομέτρων – απόστασης – κόστους – εισιτηρίου. Όσο περισσότερη ώρα μετακινείται ένας επιβάτης, τόσο μεγαλύτερο αντίτιμο θα έχει το εισιτήριο, ακριβώς για να εξασφαλιστεί το κέρδος.

**Ολα υποτάσσονται στο καπιταλιστικό κέρδος**

Η νέα τιμολογιακή πολιτική του ΟΑΣΑ δεν έχει μόνο προπαγανδιστικό στόχο για την κυβέρνηση. Επιπλέον, υλοποιεί τις παραπάνω κατευθύνσεις. Η μείωση της κάρτας από 45 ευρώ σε 30 ευρώ και του εισιτηρίου από 1,40 ευρώ σε 1,20 ευρώ, στόχο έχει να ενισχύσει το κίνητρο για τη χρήση συνδυασμένων μέσων (ιδιαίτερα μέσων σταθερής τροχιάς), αλλά κυρίως με τη μείωση του χρόνου μετακίνησης με ένα εισιτήριο από 90 σε 70 λεπτά να εμπεδωθεί η αντίληψη της σχέσης απόστασης και κόστους. Δε δικαιολογείται για την κυβέρνηση και τον ΟΑΣΑ, χρησιμοποιώντας 2 Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, να ξεκινάς από το Πέραμα για να πας στο Φάληρο και να πληρώνεις 1.20 ευρώ και με το ίδιο εισιτήριο να πηγαίνεις από το Πέραμα στην Κηφισιά.



Με βάση τα παραπάνω, υλοποιείται μια βασική κατεύθυνση, δηλαδή το συγκοινωνιακό έργο όπως το γνωρίζουμε σήμερα να περιοριστεί στο βασικό αστικό ιστό ενώ στην ευρύτερη περιοχή της Αττικής, μεσοπρόθεσμα, να επιλεγούν άλλες μορφές συγκοινωνιακού έργου. Εδώ έχουν ειπωθεί αρκετές σκέψεις, όπως διαμόρφωση Β' και Γ' Ζώνης συγκοινωνιακού έργου του ΟΑΣΑ με ακριβότερο εισιτήριο, ένταξη και αναβάθμιση των ΚΤΕΛ στο αστικό δίκτυο, αναβάθμιση του ρόλου των Δήμων (δημοτική συγκοινωνία, ΣΔΙΤ κ.λπ.).

Δεν μπορεί να υπάρξει τμήμα του συγκοινωνιακού δικτύου που «δε θα βγάλει κέρδος». Αυτό σημαίνει ότι γραμμές που δεν είναι συμφέρουσες για το δημόσιο και ιδιώτες (ΚΤΕΛ) θα κοπούν ή θα αυξηθεί το εισιτήριο σε επόμενη φάση ή θα μειωθεί το κόστος αλλιώς, δηλαδή με λιγότερη συντήρηση των μέσων και εντατικοποίηση για τους οδηγούς με συνέπειες στην ασφαλή μετακίνηση. Μην ξεχνάμε, για παράδειγμα, ότι η τιμή του εισιτηρίου του

ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ όσον αφορά και το αστικό δίκτυο θα είναι δυνατό να τροποποιηθεί από τον αγοραστή της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, όταν ιδιωτικοποιηθεί, μέχρι τις αρχές του 2015.

**Η πολιτική αυτή συνεχίζει με αμείωτη ένταση να χτυπά ανέργους και φτωχές εργατικές και λαϊκές οικογένειες. Καμία πρόβλεψη για ανέργους, φοιτητές, ΑμεΑ, τμήματα του λαού μας που δεν μπορούν να πάρουν τα ΜΜΜ.**

Με τα μέτρα για την «εξασφάλιση των εσόδων» και την ένταση των ελέγχων, θα οξυνθεί ακόμα περισσότερο το πρόβλημα. Χτυπιούνται ιδιαίτερα οι επιβάτες, οι οποίοι σήμερα κάνουν χρήση της φτηνής κάρτας (20 ευρώ), καθώς αυξάνεται η τιμή της κατά 10 ευρώ και όσοι κάνουν χρήση των ΜΜΜ για πάνω από 70 λεπτά σε μια διαδρομή, που θα αναγκάζονται να πληρώνουν δεύτερο εισιτήριο. Αλλωστε, οι ελλείψεις σε οδηγούς και Μέσα έχουν ανεβάσει τους χρόνους αναμονής κατά πολύ, από 8 έως 15 λεπτά τις καθημερινές, έως και πάνω από 30' τις Κυριακές και τις αργίες.

Ταυτόχρονα, αυξάνονται τα μέτρα με το ηλεκτρονικό εισιτήριο, τις μπάρες, την είσοδο μόνο από την μπροστινή πόρτα, την ένταση των ελέγχων και την αύξηση του σώματος των ελεγκτών, που επιδιώκουν τη μείωση της «εισιτηριοδιαφυγής» όπως λένε. Φτιάχνουν μέχρι και ειδικό αστυνομικό Σώμα, για να εξασφαλίσουν τα έσοδα μέσα από ένα ανελέητο ανθρωποκνηνηγό στο λαό που υποφέρει και δε θα μπορεί να μετακινηθεί αλλιώς.

**Στόχος των κυβερνητικών μέτρων είναι η διαμόρφωση προϋποθέσεων παραπέρα διείσδυσης των μονοπωλίων στις συγκοινωνίες, εξασφαλίζοντας μείωση του κόστους του συγκοινωνιακού έργου και εξασφάλιση των εσόδων, δηλαδή ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας.**

Προτεραιότητα στα μέσα σταθερής τροχιάς σημαίνει Μέσα μεγαλύτερης μεταφορικής ικανότητας που απαιτούν πολύ λιγότερα καύσιμα και πολύ λιγότερο προσωπικό. Αυτό υπηρετεί τη διαμόρφωση ενός ενιαίου συγκοινωνιακού δικτύου που θα δίνει

# Η κυβέρνηση προσπαθεί να ξεγελάσει το λαό με τις τιμές των εισιτηρίων

έμφαση στην ανάπτυξη των μέσων σταθερής τροχιάς (ΗΣΑΠ, ΜΕΤΡΟ, ΤΡΑΜ), ενώ τα λεωφορεία και τα τρόλεϊ θα παίζουν συμπληρωματικό ρόλο. Σ' αυτήν την κατεύθυνση, κινούνται οι επεκτάσεις του ΜΕΤΡΟ σε Πειραιά, Δυτική Αθήνα, Γραμμή 4 (Περισσός – Αλσος Βεΐκου – Πανεπιστήμιο – Ευαγγελισμός – Βύρωνα – Κατεχάκη – Μαρούσι – Λυκόβρυση) και η αναδιοργάνωση των λεωφορειακών γραμμών, με στόχο να πηγαίνουν επιβάτες προς τους σταθμούς σταθερής τροχιάς. Αλλαγές που θα επιδράσουν στη σχέση επιβατών σταθερής τροχιάς και επιβατών τροχοφόρων μέσων.

Επιπλέον, οι αλλαγές αυτές εντάσσονται σε έναν συνολικότερο σχεδιασμό στην Αττική, όπως, για παράδειγμα, στην αποσυμφόρηση του ιστορικού κέντρου και στην τουριστική του αξιοποίηση, αντίστοιχα στο νότιο παραλιακό μέτωπο και στην αναβάθμιση της αξιών ακινήτων στις αντίστοιχες περιοχές.

Διευκολύνεται η παραπέρα διείσδυση των επιχειρηματικών ομίλων όχι μόνο στις γραμμές, αλλά και στην υπόλοιπη υποστήριξη, συντήρηση, τηλεματική, εισιτήριο. Αλλωστε, είναι ήδη νόμος της κυβέρνησης η ΕΕΣΣΤΥ (τεχνική εταιρεία του ΟΣΕ που ιδιωτικοποιείται μέσα στο 2014) να αναλάβει το έργο της συντήρησης όλων των μέσων σταθερής τροχιάς (ΟΣΕ, ΜΕΤΡΟ, ΗΣΑΠ, ΤΡΑΜ), ενώ ιδιωτικοποιείται ο ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ που καλύπτει τμήμα των αστικών μετακινήσεων. Το φως της δημοσιότητας έχουν δει «σκέψεις» για επέκταση του ΜΕΤΡΟ μέσω

συμβάσεων παραχώρησης (π.χ. γραμμή ΜΕΤΡΟ 4) με αντίστοιχα οφέλη στους επιχειρηματικούς όμιλους με αύξηση του εισιτηρίου έως 1,5 ευρώ.

## Οι εργαζόμενοι πληρώνουν το «μάρμαρο»

**Τα μέτρα της κυβέρνησης θα έχουν σοβαρές επιπτώσεις στους ίδιους τους εργαζόμενους στις αστικές συγκοινωνίες.**

Παραπέρα μείωση του προσωπικού στις αστικές συγκοινωνίες και προχώρημα των διαδικασιών αξιολόγησης – απολύσεων, που θα σημάνουν εντατικοποίηση, νέες μειώσεις μισθών, εισαγωγή νέων μορφών απασχόλησης όπως τα 5μηνα και εργολαβίες. Δηλαδή, χτύπημα της σταθερής και μόνιμης εργασίας, στο πλαίσιο των συνολικότερων αντιλαϊκών πολιτικών που χτυπούν τους εργαζόμενους. Τέτοιες απώλειες στο εισόδημα, πάνω από 40%, μετρούν ήδη οι εργαζόμενοι στις αστικές συγκοινωνίες που έχουν μειωθεί κατά 29,2% τα τελευταία 5 χρόνια (2008: 11.802 – 2013: 8.355). Η κυβέρνηση με το ΠΔ 94/2014 που έφερε μέσα στον Αύγουστο ανοίγει το δρόμο για ατομικές συμβάσεις και μαζικές απολύσεις στα ΚΤΕΛ προεξοφώντας για τον πυρήνα των εργασιακών σχέσεων που θέλει να επιβάλει στο σύστημα αστικών συγκοινωνιών.

**Όλα τα παραπάνω επιβεβαιώνουν ότι προτεραιότητα της κυβέρνησης είναι η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της κερδοφορίας των αστικών συγκοινωνιών στην Αττική, η ενίσχυση της διείσδυσης επιχειρηματι-**

**κών ομίλων. Το μάρμαρο θα το πληρώσουν οι εργαζόμενοι, οι άνεργοι, τα φτωχά λαϊκά στρώματα.**

Απαντάμε στην προσπάθεια της κυβέρνησης να ξεγελάσει το λαό με τις τιμές των εισιτηρίων, ενώ η κατάσταση στις συγκοινωνίες της Αττικής είναι απαράδεκτη και τη ζουν κάθε μέρα οι εργαζόμενοι, τα λαϊκά στρώματα. Είναι υπόθεση του ταξικού κινήματος, των λαϊκών επιτροπών, των επιτροπών ανέργων, των φοιτητικών συλλόγων να ενταχθεί η πάλη για τις αστικές συγκοινωνίες στις συνολικότερες διεκδικήσεις τους.

**Απαιτούμε να ικανοποιηθούν οι ανάγκες της εργατικής λαϊκής οικογένειας, των ανέργων, των εργαζομένων στις αστικές συγκοινωνίες, προβάλλοντας το διεκδικητικό πλαίσιο για:**

- Μείωση της τιμής του εισιτηρίου κατά 50%, ώ-

στε να ανακουφιστεί η πλειοψηφία των εργαζομένων και των λαϊκών στρωμάτων.

- Δωρεάν μετακίνηση στις ώρες αιχμής.
- Δωρεάν μετακίνηση των ανέργων, των ΑΜΕΑ, ή άλλων εργαζομένων που έχουν ανάγκη, των μαθητών και φοιτητών, των στρατευμένων νέων. Να σβηστούν τώρα όλα τα πρόστιμα, να μην πάει κανένα πρόστιμο στην Εφορία.
- Αμεση κρατική επιχορήγηση για επισκευή και ένταξη στην κυκλοφορία 600 παροπλισμένων οχημάτων, που δεν επισκευάζονται λόγω της έλλειψης κονδυλίων. Αυτά τα οχήματα να αξιοποιηθούν για την επέκταση του δικτύου σε όλη την περιφέρεια Αττικής.
- Καμία απόλυση, ΟΧΙ στις νέες μειώσεις προ-

σωπικού στις αστικές συγκοινωνίες. Αμεση επαναπρόσληψη των απολυμένων σε ΟΣΥ – ΣΤΑΣΥ. Προσλήψεις οδηγών και τεχνικών για να βελτιωθεί η κάλυψη του συγκοινωνιακού έργου.

- Καμία επιχειρηματική δραστηριότητα στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς. Σύγχρονες – ασφαλείς – φτηνές – τακτικές αστικές συγκοινωνίες για το λαό.
- Επέκταση του δικτύου σε όλο το λεκανοπέδιο της Αττικής με Μέσα Μαζικής Μεταφοράς που θα λειτουργούν συμπληρωματικά μεταξύ τους.

\* Ο ΓΙΑΝΝΗΣ ΚΙΟΥΣΗΣ είναι μέλος της Γραμματείας Αστικών Συγκοινωνιών του ΠΑΜΕ και Αντιπρόεδρος του Σωματείου Εργαζομένων ΟΑΣΑ.

**Η απογοήτευση που προσπαθούν να σπείρουν στις συνειδήσεις των εργαζομένων, ότι τίποτα δεν γίνεται, κανένας δεν κουνιέται, παίρνουν ουσιαστική απάντηση από τους εργαζόμενους στην COSCO, που μέσα στο εργασιακό Νταχάου έκαναν απεργιακή κινητοποίηση, έστησαν σωματείο και κατέκτησαν τα πρώτα αιτήματα.**

**Οι εκλογές στο Τραμ έφεραν στο Δ.Σ. αγωνιστή εργαζόμενο και από καλύτερες θέσεις πλέον δίνουν τη μάχη τους εκεί οι εργαζόμενοι.**

- **ΑΥΤΟΣ ΕΙΝΑΙ Ο ΔΡΟΜΟΣ** για να ξεφοβηθούν οι εργαζόμενοι στον ΗΣΑΠ, που τρέμει το φιλοκάρδι τους σε κάθε σταθμό και σε όλη τη διαδρομή, από τα ελλειπή μέτρα ασφαλείας και το μειωμένο προσωπικό.
- **ΑΥΤΟΣ ΕΙΝΑΙ Ο ΔΡΟΜΟΣ** για να μη χτυποκαρδίζουν σε κάθε φρενάρισμα οι οδηγοί, για να μη γίνει το δωρο λάστιχο, ο μισθός ζητιανιά.

**ΓΙΑ ΝΑ ΜΗΝ ΠΕΡΝΑΝΕ ΟΙ ΜΑΓΚΙΕΣ ΤΟΥ ΤΥΠΟΥ «ΚΑΘΕΣΤΕ ΠΟΛΛΕΣ ΜΕΡΕΣ», «ΠΑΙΡΝΕΤΕ ΠΟΛΛΑ ΛΕΦΤΑ», ΜΕ ΤΗΝ ΑΠΕΙΛΗ ΤΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΑΠΟΛΥΣΗΣ!**



# ...έχουμε και λέμε



**ΒΑΣΙΛΗΣ ΓΚΑΡΑΛΙΑΚΟΣ**

Μέλος του Δ.Σ.

Ένωση Εργαζομένων  
ΗΛΠΑΠ



δεν έχουν απαρτία, δεν έχουν εμπιστοσύνη στην πλειοψηφία.

Τα σημαντικότερα προβλήματα είναι πρώτα - πρώτα, ο μισθός που είναι μειωμένος σχεδόν κατά το ήμισυ, η έλλειψη προσωπικού που δημιουργεί αύξηση δρομολογίων στην βάρδια, πίεση από το επιβατικό κοινό με τις καθυστερήσεις που υπάρχουν.

Πρόβλημα αποτελεί η παλαιότητα ορισμένων οχημάτων που συνεπάγεται συχνές βλάβες, η έλλειψη ανταλλακτικών, καθώς και εργαζομένων στην τεχνική υποστήριξη.

Σοβαρό ζήτημα αποτελεί η υγιεινή και ασφάλεια για τους χώρους αναμονής σε τέρματα και αφετηρίες.

• **Ερώτηση:** Τί συμβαίνει με τη λέσχη;

**Απάντηση:** Δεν είναι λέσχη με την έννοια του χώρου ξεκούρασης των εργαζομένων για να πιουν και έναν καφέ φθινό στο κόστος.

Λειτουργούσε και λειτουργεί ως επιχείρηση με ευθύνη των πρώην και νυν πλειοψηφιών του σωματίου και από τη λειτουργία αυτή δημιουργήθηκαν σοβαρά οικονομικά προβλήματα.

Η θέση η δική μας είναι να δουλεύει από εργαζόμενους για εργαζόμενους χωρίς κανένα κερδοσκοπικό χαρακτήρα.

Η εμπλοκή των σωματείων σε επιχειρηματικές δραστηριότητες έδινε και εξακολουθεί να δίνει ώθηση στην απαξίωσή τους από τους εργαζόμενους στην δημιουργία υπονοιών και εντυπώσεων για μίζες, ρεμούλες, κάτι που εμείς σαν εργαζόμενοι το έχουμε πληρώσει ακριβώς.

Μια άλλη παράμετρος είναι ότι αποτελεί βούτυρο στο ψωμί της κυβέρνησης στα σχέδιά της για συντριβή του συνδικαλιστικού κινήματος μέσα από το τσουβάλιασμα του ταξικού εργατικού κινήματος με τους συνδικαλιστές της διαπλοκής και της διαφθοράς. Δηλαδή συνδικαλιστής ίσον λαμόγιο.

• **Ερώτηση:** Τί θέλει η ΔΑΣ, ποιος ο σκοπός της, ποιές οι θέσεις της;

**Απάντηση:** Καταρχήν θέλουμε την ενότητα των εργαζομένων του κλάδου.

Ξεκινάμε από το ότι τα προβλήματα σε ό-

λους τους χώρους της συγκοινωνίας είναι κοινά, μισθός, βάρδιες, κυκλοφοριακό, όρια ηλικίας συνταξιοδότησης στο βαρύ όσο υπάρχει. Απ' την άλλη μεριά η επίθεση της κυβέρνησης είναι ενιαία στον κλάδο των μεταφορών.

Η ενοποίηση των εταιρειών πρέπει να βρει απέναντι την ενότητα των εργαζομένων. Η πολυδιάσπασή μας μέσα από πολλά σωματεία ευνοεί την κυβερνητική επίθεση.

Θέση της ΔΑΣ που την έχουμε καταθέσει σε όλα τα Διοικητικά Συμβούλια του κλάδου αλλά και σε Γεν. Συνελεύσεις είναι η δημιουργία ενός ενιαίου σωματίου στην Ο.ΣΥ.

Βέβαια η δημιουργία ενός ενιαίου σωματίου δεν λύνει από μόνη της τα προβλήματα. Χρειάζεται αλλαγή συσχετισμών στο συνδικαλιστικό κίνημα του κλάδου που προϋποθέτει αφαίρεση της πλειοψηφίας από τις παρατάξεις του συμβιβασμένου κυβερνητικού μπλόκ (ΠΑΣΚΕ - ΔΑΚΕ) αλλά και των τάχα ανεξάρτητων που δρουν διαλυτικά στην προοπτική της ενότητας, της οργάνωσης του κλάδου.

**Στόχοι πάλης της ΔΑΣ είναι:**

- **Σ.Σ.Ε. που να ανταποκρίνεται στις ανάγκες των εργαζομένων.**
- **Προσλήψεις μόνιμου προσωπικού.**
- **7ωρο - 5νθήμερο - 35ωρο.**
- **Φθινό εισιτήριο 50% μειωμένο.**
- **Δωρεάν μετακίνηση σε ανέργους.**

- **Κατάργηση της διακεκομμένης βάρδιας που σε συνδυασμό με το 7ωρο ανοίγει δρόμο για καλύτερη συγκοινωνία και προσλήψεις ανέργων.**

Αυτά προϋποθέτουν πάλη για κρατική συγκοινωνία για τις ανάγκες της λαϊκής οικογένειας αντί να λειτουργεί με το κόστος - κέρδος.

Αυτά είναι ορισμένα σημεία από το πλαίσιο πάλης της ΔΑΣ στο χώρο του πρώην ΗΛΠΑΠ αλλά και συνολικά στον χώρο της αστικής συγκοινωνίας.

Μέσα στον Οκτώβρη τα σωματεία κίνησης και τεχνικής υποστήριξης θα έχουν αρχαιρεσίες.

Η ΔΑΣ βασικό στόχο έχει ένα σωματείο στον χώρο, όμως αυτό δεν σημαίνει ότι από την ώρα που δεν προχωρούν οι διαδικασίες ενοποίησης των σωματείων με ευθύνη των πλειοψηφιών τους θα αφήσουμε χωρίς ταξική εκπροσώπηση στα Δ.Σ. και στις Γεν. Συνελεύσεις τους εργαζόμενους στα τρόλεϋ.

Η ισχυροποίηση της ΔΑΣ σε κάθε σωματείο ενισχύει την ενότητα του κλάδου, συσπειρώνει, εμπνέει, δημιουργεί κλίμα αντίστασης, οργάνωσης ώστε από καλύτερες συνθήκες να αποκρούσουμε την επίθεση κεφαλαίου - κυβέρνησης και να απαντήσουμε επιθετικά στα σύγχρονα δικαιώματά μας.

# ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ: οι ανατροπές σημαίνουν πόλεμο ταξικό

Με αφορμή κάποια προβλήματα που προέκυψαν με την υγεία μου, αλλά κυρίως με τον ΕΟΠΥΥ, αποφάσισα να γράψω αυτό το κείμενο στη νέα μας εφημερίδα, στην οποία εύχομαι να είναι «καλοτάξιδη» και η οποία είμαι σίγουρος ότι θα αποτελέσει την αγωνιστική φωνή του κλάδου μας.

Η κατάσταση που επικρατεί στον κλάδο της κοινωνικής ασφάλισης και των παροχών Υγείας είναι τραγική για τα λαϊκά στρώματα της κοινωνίας μας.

Αυτή την κατάσταση έμελλε να αντιμετωπίσω κι εγώ.

Μετά από ένα ατύχημα που είχα (έπαθα εξάρθρωση ωμοπλάτης και ρήξη έσω-έξω μηνίσκου), κάθισα

Ύστερα από τόσα χρόνια δουλειάς του καθενός, ύστερα από τόσα χρόνια κρατήσεων υπέρ του ασφαλιστικού φορέα μας, να έρχονται και να σου λένε: «Ξέρεις κάτι, ρε μεγάλε; Πρέπει να βάλεις βαθιά το χέρι στην τσέπη για να σου παρέχω κάποιες ελάχιστες υπηρεσίες Υγείας».

Ύστερα από τσάκισμα των μισθών μας πάνω από 50%, ύστερα από άγριο χαράτσωμα και φοροληστεία, έρχονται και σου λένε: «Για τις τράπεζες έχουμε, γιατί πρέπει να ανακεφαλαιοποιηθούν, μη τυχόν και καταρρεύσουν με δικό σου πάντα χρήμα, αλλά για την υγεία σου δεν έχουμε, γιατί αυτό πλήρωνε».

Αυτά είναι τα αποτελέ-

ταμείων, μείωση των εργοδοτικών εισφορών και μαζική ανεργία, αλλά και αύξηση της συμμετοχής των ασφαλισμένων σε φάρμακα και εξετάσεις, συνταγογράφηση με το σταγονόμετρο, εξευτελιστικά χαμηλό πλαφόν σε θεραπείες, έλλειψη ιατρικού και νοσηλευτικού προσωπικού στα νοσοκομεία, κατάργηση και συγχώνευση αυτών, κατάργηση κλινικών από τα νοσοκομεία (πιο πρόσφατη η κατάργηση της γυναικολογικής - μαιευτικής κλινικής του Τζανεϊού), έλλειψη φαρμάκων και αναλώσιμων ειδών από τα νοσοκομεία, όπως γάζες, σεντόνια, οινόπνευμα κ.ά, γενόσημα αμφίβολης προέλευσης, καταβολή όλου του ποσού της διαφοράς από τον ασφαλισμένο μεταξί του συνταγογραφούμενου φαρμάκου και του αντίστοιχου γενόσημου, δημιουργία ενός προβληματικού κι εξαρχής ελλειμματικού ΕΟΠΥΥ, πολύωρη αναμονή των ασθενών στα επείγοντα των νοσοκομείων (φτάνει τις 8-9 ώρες), δημιουργούν μια εφιαλτική κατάσταση για τη φτωχή λαϊκή οικογένεια.

Ειδικότερα, για τον κλάδο μας, ξέρουμε πολύ καλά ότι η ιδιαιτερότητα της εργασίας μας, δημιουργεί πολλά προβλήματα υγείας στους συναδέλφους. Ιατροί και επιστημονικοί σύμβουλοι υγείας έχουν αναφερθεί πολλές φορές στο πόσο επιβαρύνουν την υγεία μας, η φύση και οι συνθήκες της εργασίας μας.

Άγχος, καυσαέρια, ατυχήματα, επιθέσεις (φραθαλψη του λαού στους μονοπωλιακούς Ομίλους και στο μεγάλο κεφάλαιο που λυμαίνονται και αυτόν τον χώρο.

Καταλήστευση και λεηλασία των ασφαλιστικών

από τις αιτίες που επιδρούν αρνητικά στην υγεία των οδηγών λεωφορείων.

Αυτά έχουν ως αποτέλεσμα, πολλοί συνάδελφοι να τραυματίζονται ή και να νοσήσουν κατά τη διάρκεια της ζωής τους (πολλές φορές κι ενώ είναι εν ενεργεία) από σοβαρές ασθένειες όπως καρδιαγγειακά νοσήματα, καρκίνο, παθήσεις των οστών, της σπονδυλικής στήλης, των άκρων κ.ά.

Η πρόσβασή μας όμως στις υπηρεσίες Υγείας μετά την αύξηση του κόστους των υποβαθμισμένων παροχών υγείας, αλλά και τη συνεχόμενη φτωχοποίησή μας, γίνεται όλο και πιο προβληματική, σχεδόν «ασήκωτη» οικονομικά.

Αλλά και στον κλάδο των συντάξεων τα πράγματα πηγαίνουν από το κακό στο χειρότερο. Το «κούρεμα» στα αποθεματικά των ασφαλιστικών ταμείων και μια σειρά από ασφαλιστικά νομοσχέδια επέφεραν δραματική μείωση στις κύριες και επικουρικές συντάξεις, αύξηση των ορίων ηλικίας συνταξιοδότησης και τη θεσμοθέτηση της ελάχιστης εγγυημένης «εθνικής σύνταξης» των 360 €.

Μετά απ' αυτό το ποσό θα παίρνονται υπόψιν οι εισφορές των εργαζομένων σε όλο τον εργασιακό τους βίο.

Είναι φανερό ότι στρέφουν τους εργαζόμενους στα δίχτυα της ιδιωτικής ασφάλισης, μήπως κι έτσι εξασφαλίσουν ένα αξιοπρεπές ποσό σύνταξης, γιατί αυτά που θα τους δίνει το κράτος θα είναι χαρτζιλίκι που δε θα τους φτάνουν ούτε για το ... σουσάμι από το κουλούρι!

Άλλωστε και η δική μας εταιρία η Ο.ΣΥ. ανέλαβε —ως προπομπός των επερχόμενων εξελίξεων—

μέσα από την κατάπτυστη σύμβαση που υπέγραψε με την πλειοψηφία του σωματείου μας, την υποχρέωση ασφάλισής μας σε ιδιωτική εταιρία.

Φυσικά υπάρχουν και απόψεις - γνώμες οι οποίες θεωρούν θετικό το μέτρο της ιδιωτικής ασφάλισης, αφού το προβλέπει η Σ.Σ.Ε. και θα το πληρώνει η εταιρία, γι' αυτό άλλωστε το υπέγραψαν οι παρατάξεις της πλειοψηφίας ΠΑΣΚΕ - ΔΑΚΕ. Σε αγαστή συνεργασία με την κυβέρνηση και τη διοίκηση μας πασάρουν τα «θετικά» της Σ.Σ.Ε.

Είναι όμως έτσι;;

Όλες οι παροχές εντάσσονται στο μισθολογικό κόστος. Έτσι θα θεωρηθεί ΚΑΙ το κόστος της ομαδικής ασφάλισης.

Να αναλογιστούμε όμως όλα τα χρόνια που εργάζεται ο καθένας μας και τις κρατήσεις που έχει καταβάλει.

**Κυρίαρχο ζήτημα η κοινωνική ασφάλιση, η πρωτοβάθμια, δευτεροβάθμια περίθαλψη.**

**Βασικό μας αίτημα η καθολική, δημόσια και δωρεάν παροχή υγειονομικών υπηρεσιών.**

Η επιχειρηματική δράση στον τομέα υγείας από τη φύση της λειτουργεί γι' αυτούς που έχουν λεφτά. Οι υπόλοιποι στον κουβά!!!

**Χρειάζεται αγώνας για την ανάδειξη των επαγγελματικών παθήσεων λόγω του επαγγέλματος που κάνουμε, για να αναδεικνύεται καλύτερα το αίτημα για μείωση ωραρίου (7ωρο) και του ορίου ηλικίας συνταξιοδότησης: 55 οι άνδρες & 50 οι γυναίκες.**

**ΛΟΥΚΑΚΟΣ ΚΥΡΙΑΚΟΣ**  
Επιτροπή Α/Σ ΠΕΙΡΑΙΑ



40 μέρες και μετά έπρεπε να κάνω φυσιοθεραπείες. Όταν πήγα να τις «γράψω» στον ΕΟΠΥΥ, μου είπαν ότι δικαιούμαι μόνο 20 φυσιοθεραπείες τον χρόνο κι όταν διαμαρτυρήθηκα, λέγοντάς τους ότι αυτές δεν φτάνουν ούτε για το ένα σημείο που είχα τραυματιστεί κι ότι παλιότερα ίσχυε ότι δικαιούμαστε 30 φυσιοθεραπείες ανά πάθηση, μου απάντησαν: «Τί να κάνουμε, τώρα αυτά ισχύουν». Υπόψιν ότι το κόστος για κάθε φυσιοθεραπεία, ιδιωτικά, είναι 15 € η μία.

Πλαφόν, λοιπόν, στο υπέρτατο αγαθό της Υγείας, πλαφόν στην ίδια τη ζωή μας.



## ΠΑΝΕΛΛΑΔΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΡΑΣΗΣ

**ΣΤΗΝ ΕΠΙΘΕΤΙΚΟΤΗΤΑ  
ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ - ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ - Ε.Ε.  
ΑΠΑΝΤΑΜΕ με:  
ΕΝΤΑΣΗ ΤΗΣ ΠΑΛΗΣ ΜΑΣ  
για το δίμηνο ΣΕΠΤΕΜΒΡΗ - ΟΚΤΩΒΡΗ**

**ΝΑ ΒΑΛΟΥΜΕ σε ΚΙΝΗΣΗ** εργάτες - ανέργους - αυτοαπασχολούμενους - νεολαία, μέσα από κοινή πάλη που να περιλαμβάνει πρωτοβουλίες αλληλεγγύης, παρεμβάσεις, **ΕΝΑΝΤΙΑ** σε απολύσεις, παραστάσεις διαμαρτυρίας, αγωνιστικές κινητοποιήσεις.

**22-23 ΣΕΠΤΕΜΒΡΗ**

**ΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ στα Μ.Μ.Μ. -  
Λαϊκών Επιτροπών - Σωματείων για τη Συγκοινωνία**

**4 ΟΚΤΩΒΡΗ**

**ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΕΙΣ ΣΕ ΚΑΘΕ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ**

**1 ΝΟΕΜΒΡΗ**

**ΠΑΝΕΛΛΑΔΙΚΟ ΣΥΜΜΑΛΗΤΗΡΙΟ στην ΑΘΗΝΑ για την ανεργία**

**ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΠΑΜΕ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ**