



ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ ΣΕ ΚΙΝΗΣΗ

ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑΣ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ του ΠΑΜΕ • ΑΡΙΘ. ΦΥΛΛΟΥ 13 • ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2017 • <http://www.das-oasa.gr>

ΜΕ ΟΔΗΓΟ ΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ του ΠΑΜΕ στο δρόμο της ΔΙΕΚΔΙΚΗΣΗΣ των ΣΥΓΧΡΟΝΩΝ ΑΝΑΓΚΩΝ

Μετά από ένα μεγάλο χρονικό διάστημα κατά το οποίο είχαμε σταματήσει την έκδοσή της (για λόγους οικονομικούς), η εφημερί-

Διανέμεται δωρεάν

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ:

- **άρθρο:**
ΕΡΓΑΣΙΑΚΟΣ ΜΕΣΑΙΩΝΑΣ
σελ. 2
- **άρθρο:**
ΑΠΟΤΗ ΔΡΑΣΗ
ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΑΓΩΝΑ
ΣΤΑ ΤΡΟΛΕΪ
σελ. 2
- **άρθρο:**
ΠΩΛΗΘΗΚΕ Η «ΟΡΕΛ»
ΣΤΗΝ «ΡΕΥΓΕΟΤ»
σελ. 3
- **άρθρο:**
Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΚΑΤΗΓΟΡΕΙ
ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΦΥΛΑΞΗΣ
ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΠΙΘΕΣΕΙΣ
ΣΤΑ ΑΚΥΡΩΤΙΚΑ ΚΑΙ ΤΗΝ
ΙΔΙΑΣΤΙΓΜΗ ΣΤΑ ΣΥ
ΥΠΟΓΡΑΦΕΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ
ΜΕ ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΦΥΛΑΞΗΣ
ΜΕ ΤΕΡΑΣΤΙΟ ΚΟΣΤΟΣ
σελ. 3
- **άρθρο:**
ΟΙ ΜΝΗΣΤΗΡΕΣ
ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ
σελ. 4
- **άρθρο:**
ΔΑΣ ΟΑΣΘ
Τί συγκοινωνία θέλουμε;
σελ. 4
- **άρθρο:**
ΚΟΙΝΗ ΔΡΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ
ΚΑΛΥΨΗ ΤΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩ-
ΝΙΑΚΩΝ ΑΝΑΓΚΩΝ
σελ. 5
- **άρθρο:**
ΣΥΝΑΝΤΗΣΗ ΓΣΕΕ -
ΕΡΓΟΔΟΤΙΚΩΝ ΕΝΩΣΕΩΝ
ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΡΑΤΑΣΗ ΤΗΣ
ΕΓΣΣΕ
σελ. 6
- **συνέντευξη:**
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΤΣΙΓΙΑΝΝΗΣ
Μέλος Δ.Σ. ΣΕΛΜΑ -
Μέλος Γραμματείας
Αστ. Συγκοινωνιών
του ΠΑΜΕ
σελ. 7

δα μας, οι «Εργαζόμενοι σε κίνηση» βρίσκεται και πάλι εδώ στη πρώτη γραμμή της ταξικής πάλης προσφέροντας στον κλάδο ενημέρωση, γνώση και γνώμη από την σκοπιά των αγώνων των εργαζόμενων.

Η επανακυκλοφορία της εφημερίδας μας κρίθηκε **απαραίτητη** προκειμένου να **αξιοποιηθεί** στη **διαπάλη** με την εργοδοσία, τις πολιτικές δυνάμεις που στηρίζουν το κεφάλαιο, και τις συνδικαλιστικές τους παρατάξεις που στοιχίζονται ξοπίσω τους και με τη στάση τους διευκολύνουν την επίθεση στα εναπομείναντα συγκροτημένα εργασιακά δικαιώματα-κατακτήσεις.

Όποιος χρειάζεται απόδειξη της «ευθυγράμμισης» των **πλειοψηφιών ΔΑΚΕ-ΠΑΣΚΕ-ΜΕΤΑ** και των δήθεν ακομμάτιστων στα σωματεία του κλάδου, με την εργοδοσία και τα κόμματα του κεφαλαίου, ας θυμηθεί την φαρδιά-πλατιά υπογραφή τους στη σύμβαση της ΣΤΑ.ΣΥ, όπου μεταξύ πολλών άλλων διατάξεων-παγίδων δεσπόζει το κορυφαίο: η σύνδεση του ύψους των μισθών με τα έσοδα της εταιρίας!!

Ας αναλογιστεί την πρεμούρα τους να υπερασπιστούν με απεργίες τα έσοδα της επιχείρησης! (και αφεντικά να ήταν δεν θα έκαναν έτσι!!) την ώρα που έπρεπε με απεργίες και άλλες μορφές πάλης, να διεκδικήσουν συγκοινωνίες που να καλύπτουν τις λαϊ-

κές ανάγκες, να διεκδικήσουν εργασιακά δικαιώματα και σταθερό μισθό που να καλύπτει τις σύγχρονες ανάγκες διαβίωσης.

Αντίστοιχα παραδείγματα ταύτισης με τις ανάγκες της εργοδοσίας μπορεί να βρει κανείς και στα πεπραγμένα των πλειοψηφιών στα σωματεία στην ΟΣΥ.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα στην ισχύουσα Σ.Σ.Ε., η αποδοχή από πλευράς ΠΑΣΚΕ και ΔΑΚΕ της κατάργησης του σταθερού χρόνου εργασίας —έναντι πινακίου φακής— μέσω της «εργασιακής ετοιμότητας», δηλαδή της υποχρεωτικής υπερωρίας κατά την διάρκεια της «κατσαρής» βάρδιας.

Γιατί όμως αναφέρουμε αυτά τα παραδείγματα;

Γιατί μεταξύ πολλών άλλων παραδειγμάτων που για λόγους οικονομίας χώρου δεν αναφέρονται, τα συγκεκριμένα δείχνουν πως με τη στάση του **παλιός και ο νέος κυβερνητικός και εργοδοτικός συνδικαλισμός που πλειοψηφεί στα σωματεία** —είτε με την κλασική του μορφή είτε μεταμφιεσμένος ως «ανεξάρτητος» και «ακομμάτιστος»— **επιχειρεί αταλάντευτα να σύρει τους εργαζόμενους του κλάδου να ταυτίσουν τα δικά τους συμφέροντα με τα συμφέροντα της εργοδοσίας.**

Στον αντίποδα αυτής της συνδικαλιστικής σαπίλας στέκει το πλαίσιο διεκδίκησης του **ΠΑΜΕ Αστικών Συγκοινωνιών.**

ΠΑΜΕ
Πανεργατικό Αγώνιστικό Μέτωπο

ΣΥΛΛΑΛΗΤΗΡΙΟ
7 ΑΠΡΙΛΗ
ΚΑΤΩ ΤΑ ΜΕΤΡΑ
ΚΑΙ ΤΑ ΑΝΤΙΜΕΤΡΑ
ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ - Ε.Ε.
ΜΟΝΟΠΩΛΙΩΝ
ΔΙΕΚΔΙΚΟΥΜΕ ΤΙΣ
ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΜΑΣ
ΟΜΟΝΟΙΑ 6.30 μ.μ.

Στο επίκεντρό του βάζουμε τις σύγχρονες ανάγκες, τόσο των εργαζόμενων στον κλάδο, όσο και των λαϊκών στρωμάτων που χρησιμοποιούν τα Μ.Μ.Μ., δηλαδή αυτών που παράγουν τον πλούτο, τις υποδομές, που αποτελούν το Α και το Ω στη παραγωγή, που χωρίς αυτούς δεν κινείται τίποτε και ωστόσο βλέπουν να καρπώνονται όλο και λιγότερα, και τη ζωή τους να χειροτερεύει ως αποτέλεσμα της έντασης της εκμετάλλευσης.

Με το πλαίσιο πάλης του ΠΑΜΕ λοιπόν, να συζητήσουμε συνάδελφο τον συνάδελφο για την ανάγκη να τους κάνει όλους πέρα: και τους «εκπροσώπους» του και τους πολιτικούς τους φορείς, να πιστέψις στις δικές του δυνάμεις και να τις προσθέσει στην συλλογική δυναμική του αγώνα.

Να γίνει υπόθεση του κάθε συναδέλφου η επιτυχία του συλλαλητηρίου.

Να προτάξουμε τα δικά μας «αντίμετρα». Τις δικές μας σύγχρονες ανάγκες.

ΕΡΓΑΣΙΑΚΟΣ ΜΕΣΑΙΩΝΑΣ

Τον εργασιακό μεσαίωνα που επέβαλλαν διαχρονικά οι επιχειρηματίες με τις πλάτες των κυβερνήσεων έρχεται να επιβεβαιώσει η εκδικητική παράνομη και καταχρηστική απόλυση, οδηγού στην μεταφορική εταιρία «ΚΑΣΟΥ-ΔΑΚΗΣ ΑΕ».

Σύμφωνα με το Σωματείο Επαγγελματιών οδηγών Αττικής-Βοιωτίας και νήσων Αργολικού, η εργοδοσία απέλυσε εργαζόμενο λόγω «πλημμελούς άσκησης καθηκόντων».

Όμως από προηγούμενες καταγγελίες του σωματείου στο υπουρ-

γείο προκύπτει με στοιχεία από τον ηλεκτρονικό ταχογράφο του οδηγού πως μεταξύ άλλων μέσα σε δύο μέρες εργάστηκε 42(!) ώρες χωρίς ξεκούραση. Καθώς επίσης το διάστημα Αύγουστος 16 – Φλεβάρη 17 καταγράφηκαν στον ηλεκτρονικό ταχογράφο 119 παραβάσεις που αφορούσαν υπέρβαση ωραρίου!!!

«Είναι βέβαιο ότι κάτω από αυτές τις συνθήκες και σε τέτοιους ρυθμούς δουλειάς η ζωή των οδηγών, αλλά και του κόσμου γύρω μας είναι σε διαρκή κίνδυνο», αναφέρεται το Σωματείο και υπο-

γραμμίζει ότι τα φαινόμενα αυτά είναι γενικευμένα στον κλάδο.

Μπρος στο κέρδος των εργοδοτών, οι συνθήκες εργασίας και ασφάλειας καταπατούνται, μετατρέποντας τα φορτηγά σε κινούμενα φέρετρα, ενώ η κυβέρνηση παραμένει αδρανής, παρά τις καταγγελίες...

Η ΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΗ

Το σωματείο των οδηγών δεν αρκέστηκε σε μια ανακοίνωση-καταγγελία.

Την Παρασκευή 17 Μάρτη κήρυξε στάση εργασίας 07:00-10:00.

Οι εργαζόμενοι συγκεντρώθηκαν μπροστά στη πύλη της επιχείρησης περιφρουρώντας την κινητοποίηση τους.

Ο ιδιοκτήτης της επιχείρησης επιμένοντας στην απόλυση κάλεσε την αστυνομία. Στον χώρο της κινητοποίησης κατέφτασε ο διοικητής του Α.Τ. Ασπροπύργου ο οποίος απαίτησε από τους εργαζόμενους να εκκενώσουν την πύλη της επιχείρησης.

Η προσπάθεια τρομοκράτησης των εργαζόμενων έπεσε στο κενό, και η στάση εργασίας ολοκληρώθηκε με επιτυχία.

➤ Συμπέρασμα 1^ο:

Μπροστά στο κυνήγι του κέρδους οι επιχειρηματικοί όμιλοι δεν διστάζουν και θέτουν σε κίνδυνο τις ζωές των εργαζόμενων (άλλωστε τους θεωρούν αναλώσιμους) και όχι μόνο.

Για σκεφτείτε, ο συγκεκριμένος οδηγός που το έγκλημα του είναι πως κοιμήθηκε, (πώς τόλμησε;) να είχε κάνει κάποιο θανατηφόρο ατύχημα, αν μάλιστα ήταν και πολύνεκρο, λίγο πολύ οι δημοσιογράφοι θα τον παρούσιάζαν ως ασυνείδητο εγκληματία και θα απαιτούσαν την παραδειγματική του τιμωρία προς συνεισφορά των υπόλοιπων φορτηγατζήδων που «οδηγούν όπως γουστάρουν, σα να είναι τσιφλίκι τους ο δρόμος» κτλ. Αθρώνοντας τα αφεντικά, μη ψελλίζοντας ούτε κιχ για τη δουλειά σε συνθήκες σκλαβιάς που επιβάλλουν —με την απειλή της απόλυσης— οι ιδιοκτήτες των επιχειρήσεων.

➤ Συμπέρασμα 2^ο:

Η ταξική αλληλεγγύη είναι πολύ σημαντική βοήθεια προς έναν κλάδο που κινητοποιείται.

Η στάση εργασίας ενάντια στην απόλυση του συνάδελφου ολοκληρώθηκε επιτυχώς παρά την προσπάθεια τρομοκράτησης στην οποία πρωτοστάτησε η Αστυνομία, επειδή οι εργαζόμενοι δεν έμειναν μόνοι τους. Εκτός από τη διοίκηση του σωματείου στο πλευρό τους βρέθηκαν εργαζόμενοι και από άλλους κλάδους και επιχειρήσεις της περιοχής, μεταξύ αυτών και μέλη του ΠΑΜΕ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ.

➤ Συμπέρασμα 3^ο:

Η γνωστή σε όλους μας έκφραση «δεν υπάρ-

χει κράτος» αποδεικνύεται για μια ακόμη φορά πως είναι πέρα για πέρα λάθος.

Κράτος υπάρχει. Και υπάρχει για να υπερασπίζεται το «δικαίωμα» του κεφαλαίου να εκμεταλλεύεται απρόσκοπτα τους εργαζόμενους.

Όπως φαίνεται και στη συγκεκριμένη περίπτωση, οι αρχές έδειξαν άμεσα αντανάκλαστικά ενάντια σε μια στάση εργασίας που για τρεις ώρες σταμάτησε τη παραγωγή κέρδους για τον εργοδότη, προκειμένου να ανακαλέσει την απόλυση του συναδέλφου.

Όμως για τις καταγγελίες για επικίνδυνες και παράνομες —με βάση τους κανόνες του ίδιου του κράτους— συνθήκες εργασίας που θέτουν σε κίνδυνο την οδική ασφάλεια χιλιάδων οδηγών που χρησιμοποιούν καθημερινά το οδικό δίκτυο, ούτε φωνή ούτε ακρόαση από το κράτος.

Μέχρι το επόμενο ατύχημα...

Από τη δράση της ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΑΓΩΝΑ στα τρόλεϊ

Σημαντικές πρωτοβουλίες στην κατεύθυνση της αγωνιστικής διεκδίκησης έχει λάβει η Επιτροπή αγώνα του ΠΑΜΕ στα τρόλεϊ.

Πρόσφατα με παρέμβασή της στο Δημοτικό Συμβούλιο Κερατσινίου απαίτησε την επιδιόρθωση του ασφαλοτάπητα σε επικίνδυνα σημεία της διαδρομής 17.

Ενώ όλο το προηγούμενο διάστημα από κοινού με τη Λαϊκή Επιτροπή 2^{ου} Διαμερίσματος επεξεργάστηκαν και διεκδίκησαν από κοινού την ίδρυση γραμμής τρόλεϊ, που να συνδέει τον Νέο Κόσμο με την Καισαριανή, και πιο συγκεκριμένα από Άγιο Ιωάννη προς πανεπιστημιούπολη και πίσω στον Άγιο Ιωάννη.

Για πρώτη φορά ένα αίτημα 30 χρόνων παίρνει θετική απάντηση από τον ΟΑΣΑ και δέσμευση πως θα ξεκινήσει μέσα στο 2017!

Οι δυνάμεις του ΠΑΜΕ στα τρόλεϊ δεν επαναπαύονται σε αυτήν τη δέσμευση και από κοινού με τη Λαϊκή Επιτροπή 2^{ου} Διαμερίσματος συνεχίζουν την προσπάθεια τους μέχρι την υλοποίηση της.

Στο επίκεντρο μπαίνει η προσπάθεια αυτή η γραμμή να συμπεριλάβει στη διαδρομή της και τα νοσοκομεία «Παίδων» και «Λαϊκό».

Τέτοιες αγωνιστικές πρωτοβουλίες, που όχι μόνο εξυπηρετούν καλύτερα το επιβατικό κοινό με την αύξηση του έργου σε μια περίοδο σταθερής μείωσης του, αλλά διασφαλίζουν και τις θέσεις εργασίας, έρχονται σε θεαματική αντίθεση με τη στάση της πλειοψηφίας στην Ένωση Εργαζομένων ΗΛΠΑΠ, όπου μεταξύ άλλων ο πρόεδρος τάχθηκε κατά της ελεύθερης μετακίνησης των συνταξιούχων συναδέλφων, προκειμένου να αυξηθούν τα έσοδα και να διασφαλίζεται η λειτουργία των Μ.Μ.Μ.!!!

Να λοιπόν ένα τρανταχτό παράδειγμα για το τι εννοούμε όταν λέμε πως στο εργατικό κίνημα συγκρούονται δύο διαφορετικοί κόσμοι, της αγωνιστικής διεκδίκησης των σύγχρονων αναγκών ο ένας, και της ενσωμάτωσης στους σχεδιασμούς που θέλουν να φορτώσουν τα βάρη της κρίσης στο λαό ο άλλος.

εργαζόμενοι σε ΚΙΝΗΣΗ

[ergazomenoi.se.kinisi@gmail.com]

Υπεύθυνος Έκδοσης:
ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Υπεύθυνος Τυπογραφείου
ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΡΗΓΑΣ
[steliosrigas@otenet.gr]

Γερανίου 13
Τηλ.: 210 5249792

ΔΙΑΝΕΜΕΤΑΙ ΔΩΡΕΑΝ

Πωλήθηκε η «Opel» στην «Peugeot»

Σας παραθέτουμε μια είδηση που ξεχωρίσαμε από τον τύπο και έχει ενδιαφέρον γιατί φανερώνει την αλήθεια που κρύβεται στο παραμύδι της (καπιταλιστικής) ανάπτυξης, από την οποία, τάχα θα ωφεληθούν όλοι.

Ο γαλλικός όμιλος «PSA Peugeot Citroen» αγόρασε από τη «General Motors» την αυτοκινητοβιομηχανία «Opel», με την τιμή αγοράς να φτάνει τα 1,3 δισ. ευρώ, ενώ οι διαδικασίες της εξαγοράς αναμένεται να έχουν ολοκληρωθεί μέχρι το τέλος του έτους. Σύμφωνα με το γερμανικό πρακτορείο ειδήσεων «dpa», η αυτοκινητοβιομηχανία «PSA», η οποία παράγει ήδη τις μάρκες «Peugeot», «Citroen» και «DS», επιθυμεί με αυτήν την κίνηση να ανέλθει στη δεύτερη θέση της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας μετά τη «Volkswagen».

Στη Γερμανία η «Opel» απασχολεί 19.000 εργαζόμενους, οι θέσεις των οποίων «προστατεύο-

νται» με σχετικό νόμο μέχρι το τέλος του 2018, και σε επτά ευρωπαϊκές χώρες ο αριθμός των εργαζομένων της εταιρείας φτάνει τις 38.000. Το μέλλον για τους εργαζόμενους είναι δυσοίωνο, καθώς ο επικεφαλής της «PSA» έχει διατυπώσει την άποψη πως η «Opel» θα πρέπει να προχωρήσει σε διαδικασίες «εξυγίανσης». Πέρσι η «PSA» είχε κέρδη 1,7 δισ. ευρώ, έχοντας προχωρήσει ήδη σε ένα εντατικό πρόγραμμα «εξυγίανσης» και μείωσης προσωπικού.

Από τις δηλώσεις του στελέχους της «PSA» γίνεται φανερό, πως οι εργαζόμενοι τόσο στη Γερμανία όσο και σε επτά ακόμη ευρωπαϊκές χώρες θα χάσουν θέσεις εργα-

σίας και θα αντιμετωπίσουν κατάργηση εργασιακών δικαιωμάτων και μειώσεις μισθών, προκειμένου ο γαλλικός κολοσσός να αυγατίσει τα κέρδη του.

Ας το έχουμε κατά νου συνάδελφοι, κάθε φορά που μας ζαλίζουν με την αγωνία τους να έρθουν επενδυτές, κάθε φορά που στις ραδιοφωνικές συχνότητες και στα τηλεοπτικά πάνελ ακούμε να κλείνουν τη λέξη ανάπτυξη σε όλες τις κλίσεις, πως δεν λένε την αλήθεια! Η ανάπτυξη —όπως την εννοούν και την επιδιώκουν— θα πατήσει πάνω στη συντριβή μισθών, εργασιακών δικαιωμάτων, ανυπαρξία συνθηκών υγιεινής και ασφάλειας.

Θέλουν σύγχρονους σκλάβους που θα βιώνουν μια εργασιακή «ετοιμότητα» (σας θυμίζει κάτι;) για να δουλεύουν είτε από ήλιο σε ήλιο είτε μία ώρα τη βδομάδα, αν αυτό συμφέρει τον επενδυτή.

Χωρίς να ξέρουν τί πληρώνονται, με αντικατάσταση του μισθού τους με κουπόνια (και αυτό κάτι μας θυμίζει...) χωρίς να έχουν το δικαίωμα να αντιδράσουν, χωρίς να ελπίζουν για ένα καλύτερο μέλλον, βουτηγμένους στη μιζέρια και τη κατάθλιψη, να παρακαλάνε μη τυχόν και δυσανεστηθεί ο επενδυτής και πάει αλλού την επένδυση του.

Ο υπουργός ΚΑΤΗΓΟΡΕΙ εταιρίες φύλαξης για τις επιθεσεις στα ακυρωτικά και την ίδια στιγμή η ΣΤΑ.ΣΥ ΥΠΟΓΡΑΦΕΙ συμβάσεις με εταιρίες φύλαξης με τεράστιο κόστος.

Διαβάζοντας ένα δημοσίευμα στην ηλεκτρονική σελίδα του ΣΚΑΙ, πληροφορούμαστε μεταξύ άλλων για την επιμονή του κ. Σπίρτζη στην άποψη πως οι βανδαλισμοί σε σταθμούς ΜΕΤΡΟ, ΗΣΑΠ και σε λεωφορεία υποκινούνται από συμφέροντα ιδιωτικών εταιριών φύλαξης, καθαρισμού καθώς και κυκλώματα που διακινούν πλαστά εισιτήρια.

Δεν είμαστε σε θέση ούτε να επιβεβαιώσουμε ούτε να διαψεύσουμε τον υπουργό.

Μπορούμε όμως μετά βεβαιότητας να ισχυριστούμε πως αυτές οι επιθέσεις θα αξιοποιηθούν από τη κυβέρνηση για να εντείνει τους κατασταλτικούς μηχανισμούς που της είναι απαραίτητοι, προκειμένου να αποκλείσει από τη χρήση του συγκοινωνιακού δικτύου όποιον αδυνατεί να ανταπεξέλθει στο κόστος του κομίστρου.

Είναι σίγουρο πως η λειτουργία των μπαρών στους σταθμούς της ΣΤΑ.ΣΥ, σε συνδυασμό με την εφαρμογή διαζωνικής τιμολόγησης (βάση διανύμενης απόστασης) θα οδηγήσει ευρύτερα κοινωνικά στρώματα να αντιδράσουν.

Αυτό θέλουν να προλάβουν οι αρμόδιοι μετατρέποντας σε αστυνομοκρατούμενους χώρους τους σταθμούς.

Να καλλιεργήσουν κλίμα φόβου και επιβολής του νόμου στους εκατοντάδες χιλιάδες

χρήστες των Μέσων που θα αγανακτούν από το σύνολο της αντιλαϊκής πολιτικής και την επιβολή ενός πανάκριβου κομίστρου.

Στο συγκεκριμένο δημοσίευμα διαβάζουμε και άλλα ενδιαφέροντα:

Τις τελευταίες μέρες η διοίκηση της ΣΤΑ.ΣΥ έχει υπογράψει περισσότερες από 15 συμβάσεις για την παροχή υπηρεσιών φύλαξης σε αμαξοστάσια και κτίρια της εταιρείας.

Ενδεικτική είναι η απόφαση που έλαβε το Δ.Σ. της ΣΤΑ.ΣΥ στις 16 Μαρτίου για την κατακύρωση διαγωνισμού για τη φύλαξη των αμαξοστασίων των γραμμών 2 και 3, έναντι εργολαβικού τιμήματος 753.309€ χωρίς ΦΠΑ για χρονικό διάστημα ενός έτους.

Αποδεικνύεται πως γύρω από τους φορείς των Αστικών Συγκοινωνιών κινούνται επιχειρηματικά συμφέροντα άσχετων με το καθ' εαυτό συγκοινωνιακό έργο.

Είναι βέβαιο πως τα χρήματα αυτά (που αφορούν μία μόνο σύμβαση) θα μπορούσαν να βελτιώσουν το συγκοινωνιακό έργο αν κατευθύνονταν στην συντήρηση και λειτουργία των Μ.Μ.Μ.

Ας το έχουν κατά νου οι συνάδελφοι κάθε φορά που ακούνε από τις διοικήσεις των φορέων ή από τις συνδικαλιστικές πλειοψηφίες (που λειτουργούν ως φερέφωνα των διοικήσεων), πως το ταμείο είναι μείον.

ΦΟΙΤΗΤΕΣ: Παρέμβαση για τις μετακινήσεις



Παρέμβαση για το δικαίωμα των φοιτητών σε δωρεάν μετακινήσεις, ενάντια στη θέσπιση του ηλεκτρονικού εισιτηρίου όπως προωθείται, έκαναν στις 29-3-2017 το μεσημέρι στον ΟΑΣΑ φοιτητικοί Σύλλογοι της Αθήνας. Ζήτησαν να αποσυρθούν άμεσα τα μηχανήματα που έχουν τοποθετηθεί σε μετρό και λεωφορεία, δωρεάν μετακίνηση για όλους τους φοιτητές και ανέργους με την επίδειξη πάσο και κάρτας ανεργίας, αντίστοιχα, έκδοση καρτών απεριόριστων διαδρομών σε εργαζόμενους για τις ώρες που μετακινούνται για τη δουλειά τους και σε μαθητές, μείωση της τιμής των εισιτηρίων για όλους.

Σε συνάντηση με εκπροσώπους της διοίκησης του Οργανισμού, οι φοιτητές δεν πήραν συγκεκριμένες δεσμεύσεις. Οι εκπρόσωποι του ΟΑΣΑ προσπάθησαν να καθυστερήσουν σε ό,τι αφορά την αναγραφή πλήρων στοιχείων του κατόχου της κάρτας όπως ΑΦΜ και ΑΜΚΑ και οι φοιτητές από την πλευρά τους δήλωσαν πως βρίσκονται σε επαγρύπνηση, οργανώνοντας τη συζήτηση και την πάλη για τη διεκδίκηση των παραπάνω αιτημάτων.

Οι ΜΝΗΣΤΗΡΕΣ της Αθηνάς

Ακόμη δεν τοποθετήθηκαν και διάφοροι έσπευσαν να τα «βάψουν» με το χρώμα της παράταξής τους.

Αναφερόμαστε στα κολωνάκια που τοποθετήθηκαν επί της οδού Αθηνάς στον Κορυδαλλό προς αντιμετώπιση των χρόνιων προβλημάτων διέλευσης των λεωφορείων, όπου λόγω παρκαρίσματος —ειδικά κατά τη διάρκεια του εμπορικού ωραρίου— τα λεωφορεία πολλές φορές υποχρεώνονταν να διασχίζουν όλη την οδό στο αντίθετο ρεύμα.

Εμείς θα συγχαρούμε ειλικρινά κάθε παράταξη

χεται «ίσα βάρκα, ίσα νερά» με την ανακούφιση μιας δύσκολης λεωφορειακής διέλευσης.

Εμείς, δεν θα έχουμε να λέμε για τα επόμενα σαράντα χρόνια, πως βάλαμε κολωνάκια στην Αθηνάς γιατί αγωνιούμε για το πώς θα οργανωθεί η αγωνιστική απεργία των εργαζομένων σε μια διαρκώς επιταχυνόμενη αντιλαϊκή πολιτική.

Και εμείς συμβάλαμε στην επίλυση του θέματος —όπως θυμούνται πολύ καλά οι συνάδελφοι— με την **επιτροπή Α/Σ Πειραιά του ΠΑΜΕ** να καλεί σε σύσκεψη για τα καθημερινά



και συνδικαλιστή που ασχολήθηκε με το πρόβλημα, κρατάμε όμως αποστάσεις και δεν τους ακολουθούμε στη διαμάχη που έχει ανάψει (ειδικά στο facebook) για την «πατρότητα» του στηλοθέτη.

Προφανώς οι συγκεκριμένες παρατάξεις θέλουν να κρύψουν τη σύμπλευσή τους με την αντιλαϊκή πολιτική πίσω από τα κολωνάκια.

Όμως η σκόπιμη στάση αδράνειάς τους στα τρέχοντα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι εργαζόμενοι στην εργασιακή και προσωπική τους καθημερινότητα, δεν γίνεται να κρυφτεί πίσω από κολωνάκια.

Η στάση αναμονής των συνδικάτων ενόψει του κλεισίματος της αντιλαϊκής συμφωνίας που θα μεταφέρει δυσβάσταχτα βάρη στις πλάτες μας, δεν έρ-

προβλήματα κάθε συνάδελφο του Α/Σ, καθώς και συνδικαλιστές στις **24 Οκτωβρίου 2014**.

Ακολούθησαν παρεμβάσεις σε συνεδριάσεις του Δημοτικού Συμβουλίου και για κάθε ενέργεια η επιτροπή έβγαζε ανακοινώσεις ενημέρωσης στις παρακάτω ημερομηνίες: **30/6/14**, στις **6/6/15** και στις **19/10/15**.

Τώρα όμως δεν έχουμε τη πολυτέλεια να πανηγυρίζουμε.

Τώρα δίνουμε τη μάχη της επιτυχίας για το συλλαλητήριο του ΠΑΜΕ στις 7 Απρίλη και για κλιμάκωση με απεργιακή απάντηση στο ενδεχόμενο κλεισίματος της συμφωνίας.

Κάνουμε δουλειά για να νιώσει ο συνάδελφος ικανός να υψώσει το μπόι του, να διεκδικήσει πίσω τα όσα του έχουν κλέψει.



ΔΑΣ ΟΑΣΘ

ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΗ ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ

Θεσσαλονίκη, 28-3-2017

Τι Συγκοινωνία Θέλουμε;

Συνάδελφοι-σες,

Δεν είναι τυχαίο ότι αναβλήθηκε για τον επόμενο μήνα η εκδίκαση της υπόθεσης ένταξης του Οργανισμού στην Ενιαία Αρχή Πληρωμών στο Συμβούλιο της Επικρατείας (ΣτΕ).

Έρχεται νομοθετική πρωτοβουλία εκ μέρους του υπουργείου μεταφορών και το ΣτΕ «κάνει κράτει».

Ενόψει της κορύφωσης της κόντρας μεταξύ διοίκησης ΟΑΣΘ-Υπουργείου, η ΔΑΣ θέτει το ερώτημα για το τι συγκοινωνία έχει ανάγκη ο λαός και οι εργαζόμενοι στον Οργανισμό.

Η ΔΑΣ ΟΑΣΘ εδώ και 30 και πλέον χρόνια έχει τη σταθερή και διαχρονική θέση ότι η συγκοινωνία και συνολικά η μεταφορά είναι δημόσιο αγαθό και άρα πρέπει να είναι υπό κρατικό έλεγχο.

Αυτό κατά την άποψη μας σημαίνει ότι:

- Όλοι οι μεταφορικοί φορείς, θαλάσσιοι, εναέριοι και χερσαίοι (Αστικά Λεωφορεία, ΚΤΕΛ, Μετρό, Τραμ, Σιδηρόδρομος κλπ) πρέπει να βρίσκονται σε έναν ενιαίο φορέα μεταφορικής συγκοινωνίας.
- Για να μειώνεται το κόστος και να αυξάνεται η ταχύτητα και η αξιοπιστία πρέπει ο σχεδιασμός να γίνεται σε πανελλαδικό αλλά και σε τοπικό επίπεδο από τον ενιαίο φορέα και όλα τα μεταφορικά μέσα να λειτουργούν συνδυασμένα. Δηλ. να αλληλοσυμπληρώνονται και να αλληλοτροφοδοτούνται.
- Ουσιαστική συμβολή στην ανάπτυξη της μεταφοράς μπορεί να παίξει η δυνατότητα που υπάρχει στη χώρα μας για εγχώρια παραγωγή μεταφορικών μέσων (βλ. ΕΛΒΟ, ναυπηγεία Σκαραμαγκά κλπ.) Αυτό με τη σειρά του περιορίζει σημαντικά τις εισαγωγές μέσων και ανταλλακτικών και δίνει δουλειά σε χιλιάδες εργαζόμενους στη χώρα ενώ βελτιώνει την εμπειρία του επιστημονικού και τεχνικού προσωπικού που του δίνει τη δυνατότητα να βελτιώνει την ποιότητα της κατασκευής και επισκευής και κατά συνέπεια της αξιοπιστίας της εγχώριας παραγωγής μεταφορικών μέσων.
- Με την κατάργηση του επιχειρηματικού κέρδους από ιδιώτες μεταφορείς μειώνετε το κόστος των εισιτηρίων με ότι ευεργετικό αυτό συνεπάγεται για τους επιβάτες δηλ. για το λαό. Αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα την μαζικότερη χρήση των **Μέσων Μαζικής Μεταφοράς**, την μικρότερη χρήση των Ι.Χ. οχημάτων και άρα καλύτερες κυκλοφοριακές συνθήκες πράγμα που θα διευκολύνει και τα Μ.Μ.Μ. να κινούνται απρόσκοπτα ενώ παράλληλα θα είναι μικρότερες οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις και θα μειωθούν σχετικά και οι εισαγωγές καυσίμων.
- Οι εργαζόμενοι στα Μ.Μ.Μ. πέρα από το ότι θα εργάζονται ως μόνιμο προσωπικό με σταθερές εργασιακές σχέσεις, εργασιακά δικαιώματα, συνθήκες υγιεινής και ασφάλειας και μισθολογικές απολαβές που θα διασφαλίζουν ότι θα ζουν με αξιοπρέπεια **θα έχουν επιπλέον ουσιαστική ενεργή συμμετοχή στη λειτουργία και το σχεδιασμό του μεταφορικού έργου.**

Είναι προφανές ότι η θέση μας **δεν έχει καμία σχέση** με ότι συμβαίνει στους σημερινούς συγκοινωνιακούς φορείς που ελέγχονται από το δημόσιο (βλ. συγκοινωνίες Αθήνας με μειώσεις μισθών για τους εργαζόμενους και τεράστιες αναμονές και ακριβό εισιτήριο για τους επιβάτες).

Τα παραπάνω αποτελούν **στόχο διεκδίκησης** και καμία από τις κυβερνήσεις είτε η σημερινή ή οι επόμενες δεν θα νομοθετήσουν κάτι που συμφέρει το λαό και τους εργαζόμενους στη συγκοινωνία.

Αντίθετα θα νομοθετήσουν με βάση τα συμφέροντα του κεφαλαίου και την οδηγία της Ε.Ε. 1370/2007 για να μπουν νέοι παίκτες στον κλάδο της συγκοινωνίας και να πάρουν κομμάτι της πίτας ενώ για τους εργαζόμενους στον οργανισμό θα νομοθετήσουν, να μειωθούν οι μισθοί (βλ. ενιαίο μισθολόγιο), να καταργηθούν δικαιώματα, να επεκταθούν οι εργολαβίες κ.α. και για τους επιβάτες να χρυσοπληρώνουν την μετακίνησή τους.

Από την άλλη πλευρά και το σχέδιο «εξυγίανσης» της διοίκησης του ΟΑΣΘ αναφέρεται και αυτό στην ίδια ευρωπαϊκή οδηγία, ενώ σε δηλώσεις του ο πρόεδρος του ΟΑΣΘ μίλησε για υπέρογο μισθολογικό κόστος και πως καμία ιδιωτική επιχείρηση δεν μπορεί να επιβιώσει με τέτοιο κόστος. (βλ. μειώσεις μισθών)

Δεν είναι τυχαίο ότι στο τελευταίο Δ.Σ. του Συνδικάτου το προεδρείο ανακοίνωσε ότι στην επόμενη Γ. Συνέλευση θα προτείνει αλλαγή της Σ.Σ.Ε. (ενώ αυτή λήγει —μαζί με τη μετενέργεια— στις 31-3-2018) δηλ. έχουμε ένα ολόκληρο χρόνο ακόμα!!

Στην κόντρα μεταξύ διοίκησης ΟΑΣΘ και Υπουργείου οι εργαζόμενοι να μην επιλέξουν ούτε τη Σκύλα ούτε τη Χάρυβδη, **να χαράξουν το δικό τους δρόμο** και σε κοινωνική συμμαχία με άλλους εργαζόμενους και με το λαό να αγωνιστούν για μεταφορές και συγκοινωνία με βάση τις σύγχρονες λαϊκές ανάγκες.

ΚΟΙΝΗ ΔΡΑΣΗ για την ΚΑΛΥΨΗ των ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΑΝΑΓΚΩΝ

Οι επιτροπές του ΠΑΜΕ στις Αστικές Συγκοινωνίες προχωρούν αυτές τις μέρες σε κοινές συσκέψεις με τις Λαϊκές Επιτροπές (συσπειρώσεις μαζικών φορέων με αγωνιστική κατεύθυνση) ανά Δήμο, προκειμένου από κοινού να καταγραφούν οι ελλείψεις και τα προβλήματα του συγκοινωνιακού έργου στις συνοικίες.

Η ενέργεια αυτή αποτελεί για εμάς μια ποιοτική αναβάθμιση στη προσπάθεια μας να διεκδικήσουμε από κοινού με άλλους εργαζόμενους και άλλα κοινωνικά στρώματα, την συγκοινωνία που έχουμε ανάγκη, όχι γενικά και αόριστα αλλά κάνοντας πολύ συγκεκριμένο το τι διεκδικούμε πάνω σε ζητήματα συγκοινωνιακής κάλυψης π.χ. αν καλύπτονται επαρκώς μεγάλοι εργασιακοί χώροι, νοσοκομεία ή άλλες υγειονομικές υποδομές, αν συνδέονται μεταξύ τους περιοχές εντός των Δήμων, ζητήματα ωραρίου των γραμμών, συχνότητας και προβλημάτων διέλευσης των Μέσων.

Με τη συγκεκριμένη φόρμα που δημοσιεύουμε θα καλέσουμε τους μαζικούς φορείς των Δήμων όχι μόνο να μας γνωστοποιήσουν τα αιτήματά τους αλλά και να καθορίσουμε κοινές αγωνιστικές κινητοποιήσεις για τη διεκδίκηση τους.

ΚΑΛΩΣΟΡΙΖΟΥΜΕ την επόμενη βάρδια της εργατικής τάξης, τους νέους και τις νέες συναδέλφους της μαθητείας του ΟΑΕΔ.

ΤΟΥΣ ΚΑΛΟΥΜΕ να μπούνε στη δράση για τη διεκδίκηση των σύγχρονων αναγκών τους μέσα από τις μαζικές διαδικασίες του κινήματος. Να γίνουν μέλη των σωματείων.

ΝΑ ΣΥΜΠΟΡΕΥΘΟΥΝ με τις ταξικές δυνάμεις του χώρου, με τη ΔΑΣ ΟΑΣΑ για τη διεκδίκηση των δικαιωμάτων τους. Με κοινό αγώνα των Επιτροπών του ΠΑΜΕ Αστ. Συγκοινωνιών και του Μετώπου Αγώνα Σπουδαστών, στον χώρο μαθητείας και σπουδών.

ΚΑΛΟΥΜΕ τους συναδέλφους να δείξουν με υπευθυνότητα τον δρόμο στους νέους και τις νέες.

ΚΑΝΕΝΑΣ ΜΑΘΗΤΕΥΟΜΕΝΟΣ ΧΩΡΙΣ ΜΕΤΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ. ΚΑΝΕΝΑΣ ΜΑΘΗΤΕΥΟΜΕΝΟΣ ΝΑ ΜΗΝ «ΑΝΤΙΚΑΘΙΣΤΑ» ΤΟΝ ΤΕΧΝΙΤΗ.

ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΜΑΖΙΚΟΥΣ ΦΟΡΕΙΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ

ΘΕΜΑ: ΔΡΑΣΗ ΓΙΑ ΚΑΛΥΨΗ ΤΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΑΝΑΓΚΩΝ

Η απαξίωση και υποβάθμιση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς αποτελεί πάγια τακτική των κυβερνήσεων. Τα τελευταία χρόνια στις Αστικές Συγκοινωνίες έχουν εφαρμοστεί συνεχείς μειώσεις στη χρηματοδότηση από τον κρατικό προϋπολογισμό, με αποτέλεσμα η λειτουργία των μέσων συγκοινωνίας να βρίσκεται στο όριο της.

Σήμερα τα αποτελέσματα αυτών των επιλογών είναι ιδιαίτερα ορατά:

- **Σημαντική μείωση του συγκοινωνιακού έργου** (καταργήσεις ή συγχωνεύσεις γραμμών, μείωση δρομολογίων, ελλιπής επάνδρωση βαρδιών, λόγω μειωμένου προσωπικού).
- **Αύξηση της τιμής του εισιτηρίου που πλήττει κυρίως τους οικονομικά ασθενέστερους** (με την πλήρη εφαρμογή του ηλεκτρονικού εισιτηρίου και των μπαρών στα οχήματα και στους σταθμούς, το κόστος που θα απαιτείται να καταβάλλουν οι χρήστες των ΜΜΜ θα αυξηθεί σημαντικά αφού η τιμολόγηση θα γίνεται με βάση την απόσταση που θα διανύει ο επιβάτης, ενώ θα αποκλειστούν όσοι δεν μπορούν να το καταβάλλουν).
- **Παροπλισμός ενός μεγάλου αριθμού οχημάτων και συρμών** (πάνω από 800 λεωφορεία και τρόλεϊ και πάνω από 13 συρμοί εκτός λειτουργίας).
- **Μείωση του προσωπικού στα Μ.Μ.Μ. κάτι που συνεπάγεται εντατικοποίηση της εργασίας κάτω από εξαιρετικά αντίξοες συνθήκες** (κυκλοφοριακό, μικροί χρόνοι διαδρομής συνδυαστικά με αραίωση της δρομολόγησης, προστριβές με επιβάτες, ελλείψεις συνθηκών υγιεινής κτλ.)

Καθίσταται φανερό πως η λειτουργία των Μ.Μ.Μ. με κριτήρια κόστους-κέρδους, δηλαδή η εμπορευματοποίηση της συγκοινωνίας είναι ασύμβατη με τις ανάγκες των λαϊκών στρωμάτων για ασφαλή, φτηνή και γρήγορη μετακίνηση.

Η οριακή λειτουργία των Μ.Μ.Μ. δεν αφήνει ανεπηρέαστο τον Δήμο μας. Παραθέτουμε ορισμένα προβλήματα που αντιμετωπίζουμε στην καθημερινή μετακίνηση μας:

Μπροστά σε αυτήν την κατάσταση που ήδη έχει παγιωθεί και οδεύει προς το χειρότερο οι μαζικοί φορείς της πόλης δεν μπορούν να στέκουν παρατηρητές.

Καλούμε τα εργατικά σωματεία, συλλόγους γονέων, αθλητικούς συλλόγους, τον εμπορικό σύλλογο καθώς και οποιοδήποτε άλλο μαζικό φορέα της πόλης μας να πάρει θέση ενάντια στην υποβάθμιση και την εμπορευματοποίηση των Αστικών Συγκοινωνιών και να διεκδικήσει μαζί μας:

- **ΕΝΙΑΙΟ ΚΡΑΤΙΚΟ ΦΟΡΕΑ ΣΤΙΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΜΕ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΑΠΟ ΤΟΝ ΚΡΑΤΙΚΟ ΠΡΟΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟ ΣΤΟ 100% ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ**
- **ΕΚΤΑΚΤΗ ΚΡΑΤΙΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΤΩΝ ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΕΝΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΡΜΩΝ (ΑΓΟΡΑ ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ) ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΓΙΑ ΑΓΟΡΑ ΝΕΩΝ**
- **ΑΜΕΣΗ ΠΡΟΣΛΗΨΗ ΜΟΝΙΜΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΩΝ ΜΕ ΠΛΗΡΗ ΕΡΓΑΣΙΑΚΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ**
- **ΜΕΙΩΣΗ ΤΗΣ ΤΙΜΗΣ ΤΟΥ ΕΙΣΙΤΗΡΙΟΥ ΚΑΤΑ 50%. ΔΩΡΕΑΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΑΝΕΡΓΩΝ ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΟΣΩΝ ΔΕΝ ΜΠΟΡΟΥΝ ΝΑ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΘΟΥΝ ΣΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ (χαμηλοσυνταξιούχοι, φοιτητές, μαθητές λαϊκών οικογενειών, απλήρωτοι εργαζόμενοι).**
- **ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΑΣΤΙΚΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΣΕ ΟΛΟ ΤΟΝ ΝΟΜΟ ΑΤΤΙΚΗΣ**

ΣΥΝΑΝΤΗΣΗ ΓΣΕΕ - ΕΡΓΟΔΟΤΙΚΩΝ ΕΝΩΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΡΑΤΑΣΗ ΤΗΣ ΕΓΣΣΕ

Με πραγματικό μενού τη διασφάλιση νέων προνομίων για το κεφάλαιο...

Πέντε ολόκληρα χρόνια μετά την κατάργηση της Εθνικής Γενικής Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας (ΕΓΣΣΕ), μετά την απροκάλυπτη παρέμβαση του αστικού κράτους υπέρ του κεφαλαίου με την περιβόητη Πράξη Υπουργικού Συμβουλίου (ΠΥΣ) του 2012, και δύο χρόνια μετά την ανάδειξη της κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ, ο οποίος είχε κάνει προεκλογική «σημαία» την επαναφορά του κατώτερου μισθού στα 751 ευρώ, για να διατηρήσει στη συνέχεια στο ακέραιο την κατάπτυστη ΠΥΣ των προκατόχων του στην αστική διακυβέρνηση, η πλειοψηφία της διοίκησης της ΓΣΕΕ, κάθε Μάρτη τέτοιες μέρες, ανανεώνει το ραντεβού της με τις εργοδοτικές οργανώσεις και υπογράφει την παράταση της ισχύουσας ΕΓΣΣΕ.

Ο εργοδοτικός και κυβερνητικός συνδικαλισμός «νομιμοποιεί» έτσι κάθε χρόνο την ΠΥΣ του 2012, με την οποία καταργήθηκε η τότε ΕΓΣΣΕ, κατατομήθηκαν οι κατώτεροι μισθοί, θεσμοθετήθηκε ο υποκατώτερος μισθός των 511 ευρώ μεικτά στους νέους κάτω των 25 ετών, διαλύθηκαν οι κλαδικές και ομοιοεπαγγελματικές συμβάσεις, επιβλήθηκε η κυριαρχία των επιχειρησιακών συμβάσεων μέσω των «Ενώσεων Προσώπων», παρακάμπτοντας τα Συνδικάτα, άνοιξε διάπλατα ο δρόμος για την γενίκευ-

ση των ατομικών συμβάσεων εργασίας κ.λπ.

Την ώρα που η εργατική τάξη χρειάζεται να ανασκουμπωθεί και να παλέψει ενάντια σε παλιά και νέα αντιλαϊκά μέτρα, να βάλει στο στόχαστρό της το κεφάλαιο, τις κυβερνήσεις και τις δυνάμεις που το υπηρετούν, η ΓΣΕΕ σαλπίζει παράδοση άνευ όρων, κρύβεται πίσω από τις εκάστοτε κυβερνήσεις, ισχυριζόμενη πως θα διαπραγματευτεί με τους εργοδότες τα μισθολογικά ζητήματα της Σύμβασης μόνο αν η κυβέρνηση «ελεήσει» να αλλάξει το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο, «βγάζει λάδι» τους εργοδότες, όταν για λογαριασμό τους επιβλήθηκε και βαθαίνει η εργασιακή ζούγκλα, στάζει στη συνείδηση της εργατικής τάξης το δηλητήριο της ολοκληρωτικής παραίτησης και της αποδοχής όλης αυτής της αντεργατικής λαίλαπας ως τετελεσμένου γεγονότος.

Με δυο λόγια, προσφέρει τις υπηρεσίες της στο κεφάλαιο ως μια βασική τροχοπέδη στην οργάνωση της πάλης των εργαζομένων για την ανάκτηση των τεραστιών απωλειών τους και τη διεκδίκηση των σύγχρονων αναγκών τους.

«Εθνικό Επαγγελματικό Ταμείο» και «Χρηματοδοτικά εργαλεία»

Ετσι, την περασμένη Δευτέρα, την ώρα που το ΠΑΜΕ ανακοίνωνε τα συλλαλητήρια για τις 7

Απρίλη, η πλειοψηφία της ΓΣΕΕ είχε την καθιερωμένη ετήσια συνάντησή της με τις εργοδοτικές οργανώσεις.

Και μπορεί σε αυτήν τη συνάντηση να μην έγινε ούτε η τυπική παράταση αυτού του κακέκτυπου που ονομάζεται ΕΓΣΣΕ, ωστόσο η ΓΣΕΕ παρέα με τον ΣΕΒ επικέντρωσαν την προσοχή τους σε άλλα ζητήματα, στην πραγματικότητα στη διασφάλιση νέων προνομίων για το κεφάλαιο: Συγκεκριμένα, σε σχετικό σχέδιο που παρουσίασαν στη συνάντηση, προβλέπεται η συγκρότηση κοινών ομάδων και η εκπόνηση μελέτης για τη δημιουργία «Εθνικού Επαγγελματικού Ταμείου», όπως και η αναζήτηση «χρηματοδοτικών εργαλείων» για την παραπέρα ενίσχυση των επιχειρήσεων.

Στην πράξη, δηλαδή, η πλειοψηφία της ΓΣΕΕ, σε συνεργασία με τον ΣΕΒ, μπαίνει μπροστά για τη δημιουργία όχι μόνο επαγγελματικών ταμείων ανά κλάδο ή επιχείρηση, όπως προβλέπει ο νόμος 3029/2002 για τα Ταμεία Επαγγελματικής Ασφάλισης (ΤΑΕ), αλλά επιδιώκει την ίδρυση ενός «Εθνικού Επαγγελματικού Ταμείου», για όλους τους εργαζόμενους. Αφού λοιπόν οι αστικές κυβερνήσεις ληλάτησαν τις συντάξεις, για να «εξοικονομήσουν» πόρους για μεγαλύτερη στήριξη του κεφαλαίου, τώρα η ΓΣΕΕ αναλαμβάνει

το ρόλο του «λαγού» για τις νέες αντιασφαλιστικές ανατροπές: Προπαγανδίζει και προωθεί την ίδρυση ενός «Εθνικού Επαγγελματικού Ταμείου», που σημαίνει πρόσθετες εισφορές στις πλάτες των εργαζομένων, ενώ είναι γνω-



στό ότι τέτοιου είδους Ταμεία δεν δίνουν την παραμικρή εγγύηση για το ύψος των συντάξεων που θα αποδίδουν, αφού αυτές εξαρτώνται από τις «επενδύσεις» και το τζογάρισμα στα χρηματιστήρια.

Επιπλέον, με το γνωστό πρόσχημα της «διάσωσης θέσεων εργασίας», ο εργοδοτικός και κυβερνητικός συνδικαλισμός μπαίνει μπροστά στην προσπάθεια του εγχώριου κεφαλαίου να εξασφαλίσει νέα χρηματοδοτικά πακέτα για τη «διάσωση επιχειρήσεων». Όπως χαρακτηριστικά τόνισε ο πρόεδρος της ΓΣΕΕ, το σχέδιο αποβλέπει στη «μετατροπή επιχειρήσεων που βρίσκονται στο μεταίχμιο σε επιχειρήσεις "κοινωνικής οικονομίας" με τα κατάλληλα χρηματοδοτικά εργαλεία για τη διάσωσή τους...».

Με άλλα λόγια, με «χρηματοδοτικά εργαλεία» που θα φορτω-

θούν και πάλι στις πλάτες του λαού, η ΓΣΕΕ προωθεί και αυτή τη λεγόμενη «κοινωνική οικονομία», η οποία βρίσκεται στις προτεραιότητες της κυβέρνησης, μεταξύ άλλων ως ένας μηχανισμός προσωρινής εκτόνωσης της με-

γάλης ανεργίας, ο οποίος λειτουργεί παράλληλα ως ένας επιπλέον μοχλός επιδείνωσης των εργασιακών σχέσεων και περαιτέρω αύξησης του βαθμού εκμετάλλευσης, στο όνομα ακριβώς της «διάσωσης» και «εξυγίανσης» των επιχειρήσεων.

Γι' άλλη μια φορά επιβεβαιώνεται πως οι εργαζόμενοι όχι μόνο δεν έχουν να περιμένουν απολύτως τίποτα από τους «κοινωνικούς διαλόγους», αλλά ότι ακριβώς η αλλαγή συσχετισμού δυνάμεων, η διαπάλη με τον εργοδοτικό και κυβερνητικό συνδικαλισμό, παλιό και νέο και σε όλες τις παραλλαγές, αποτελούν αναγκαία προϋπόθεση για την ανασύνταξη του εργατικού κινήματος, για να μπουν στο επίκεντρο οι σύγχρονες ανάγκες των εργαζομένων και όχι οι περιβόητοι «εθνικοί στόχοι» του κεφαλαίου.



...έχουμε και λέμε



ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΤΣΙΓΙΑΝΝΗΣ
Μέλος Δ.Σ. ΣΕΛΜΑ-
Μέλος Γραμματείας
Αστ. Συγκοινωνιών
του ΠΑΜΕ

Συζητάμε με τον συνάδελφο την κατάσταση που επικρατεί στη Σταθερή Τροχιά τα προβλήματα, τις προτάσεις μας και την προοπτική που δίνουμε στους αγώνες μας. Είναι μια συζήτηση που το επόμενο διάστημα θα ανοίξει και μέσα στους χώρους δουλειάς με τους συναδέλφους της ΣΤΑ.ΣΥ με περιοδείες του ΠΑΜΕ Αστ. Συγκοινωνιών.

• **Ερώτηση:** Ποιά είναι τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι συνάδελφοι στις ΣΤΑθερές Συγκοινωνίες;

Απάντηση: Τα προβλήματα μετα οποία οι συνάδελφοι έρχονται αντιμέτωποι στη καθημερινότητα τους είναι τόσα, που μια πλήρη αναφορά τους δεν θα ήταν δυνατή για λόγους μεγέθους αυτής της συνέντευξης.

Επικεντρώνοντας λοιπόν στα πιο οξυμένα από αυτά θα μπορούσαμε να πούμε πως η ύπαρξη οργανογράμματος και καθηκοντολογίου, χωρίς σαφή αναγνώριση ειδικότητας, είναι ένα πολύ σοβαρό πρόβλημα που αφορά το σύνολο των εργαζομένων.

Ουσιαστικά μετατρέπουν τους συναδέλφους σε προσωπικό γενικών καθηκόντων, βάση διευθυντικού δικαιώματος, πρακτική που εκτός των άλλων δεν είναι συμβατή με την ασφάλεια των Μέσων.

Άλλο σημαντικό θέμα είναι πως υπάρχουν εργαζόμε-

νοι διαφόρων ταχυτήτων στις μισθολογικές απολαβές.

Τόσο μεταξύ των πρώην εταιριών της ΣΤΑ.ΣΥ (ΤΡΑΜ, ΜΕΤΡΟ, ΗΣΑΠ), όσο και με τους επαναπροσληφθέντες στο ΜΕΤΡΟ, οι μισθοί των οποίων δεν υπολογίζονται βάση της προϋπηρεσίας τους.

Επίσης, πολύ σημαντικά είναι τα θέματα υγιεινής και ασφάλειας, τα οποία δεν αφορούν αποκλειστικά τους εργαζόμενους της ΣΤΑ.ΣΥ, αλλά και εκατοντάδες χιλιάδες επιβατών που τα χρησιμοποιούν σε καθημερινή βάση.

Πιο συγκεκριμένα: Διαφορετικά επίπεδα ασφάλειας μεταξύ των γραμμών 1, και 2, 3 όσο αφορά την προστασία εργαζομένων και επιβατών από το ρεύμα έλξης και από τη κίνηση συρμών.

Ένα άλλο ζήτημα υγιεινής είναι η έκθεση των συναδέλφων σε ρυπογόνους παράγοντες (αέρας, καθαριότητα), καθώς και σε ακτινοβολία στο κλειστό σύστημα του υπογείου.

Για αυτά τα σοβαρά ζητήματα η διοίκηση της εταιρίας δεν ενημερώνει ως οφείλει το προσωπικό, με αποτέλεσμα να υπάρχει άγνοια για τους επαγγελματικούς κινδύνους. Είναι χαρακτηριστικό πως έχουν αυξηθεί περιστατικά καρκίνου και καρδιοπάθειας μεταξύ του προσωπικού.

Γενικά, στη συντήρηση παρατηρείται έλλειψη σε μέσα ατομικής προστασίας.

• **Ερώτηση:** Από πού πηγάζουν όλα αυτά τα προβλήματα και οι δυσλειτουργίες της ΣΤΑ.ΣΥ;

Απάντηση: Γενεσιουργός αιτία κάθε μικρού ή μεγάλου προβλήματος με τα οποία έρχονται αντιμέτωποι εργαζόμενοι και επιβάτες είναι η πολιτική κατεύθυνση όλων των κυβερνήσεων για κοινωνική-εμπόρευμα, στη λογική κόστους-κέρδους, δηλαδή με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια.

Αυτό σημαίνει ανοιχτές πόρτες σε ιδιώτες που έχουν μπει σε τομείς όπως: ηλεκτρονικό εισιτήριο, καθαριότητα, φύλαξη, συντήρηση διαφόρων τομέων στο σύ-

στημα κτλ. **Και όλα αυτά από έναν δημόσιο φορέα που —εκτός των ιδιωτών— και ο ίδιος λειτουργεί με γνώμονα την εξυπηρέτηση των συμφερόντων μεγάλων επιχειρηματικών ομίλων.**

Π.χ. μετακύλιση του κόστους στους επιβάτες με την επερχόμενη εκτίναξη του κομίστρου με την εφαρμογή της διαζωνικής τιμολόγησης.

Αυτό ωφελεί συνολικά το κεφάλαιο μιας και θα καρπωθεί τα κονδύλια που θα προκύψουν από τη μείωση της κρατικής επιχορήγησης λόγω αύξησης των εσόδων, αλλά κερδισμένοι θα βγουν και συγκεκριμένοι όμιλοι που κάνουν διαχείριση του ηλεκτρονικού εισιτηρίου και θα ιδιοποιούνται μέρος των εσόδων.

Γίνεται λοιπόν κατανοητό πως όταν «πυξίδα» στη καθημερινή λειτουργία είναι η συγκοινωνία-εμπόρευμα, τότε προφανώς και δε περισεύουν χρήματα για προσλήψεις, για μισθούς, για καλύτερες συνθήκες λειτουργίας των Μ.Μ.Μ., τόσο για τους εργαζόμενους, όσο και για τους επιβάτες.

• **Ερώτηση:** Σε τί κατάσταση βρίσκεται το συνδικαλιστικό τοπίο του χώρου;

Απάντηση: Επικρατεί πολυδιάσπαση και συντεχνιακή λογική, το μαγαζάκι μου και η πάρτη μου..., φτιάξε με, να σε φτιάξω...

Σε αυτό το εκφυλιστικό τοπίο που σπέρνει απογοήτευση στους εργαζόμενους και χαμηλώνει τον πήχη των απαιτήσεων, είναι λογικό οι συνάδελφοι να θεωρούν ως συνδικαλιστική επιτυχία διάφορα «ψίχουλα», όπως τα κουπόνια σίτισης.

Απέναντι στη πρόταση της ΔΑΣ για **συγκρότηση ενός σωματείου στη ΣΤΑ.ΣΥ**, οι πλειοψηφίες που βρίσκονται στο τιμόνι των Δ.Σ. επιδιόχνονται σε μια προσπάθεια να τραβήξουν ο ένας τα μέλη του άλλου.

Αν κάτι τους ενώνει είναι η ευθυγράμμιση τους με τη διοίκηση της ΣΤΑ.ΣΥ, αφού όλα τα σωματεία του χώρου υπέγραψαν τη Σ.Σ.Ε., όπου μεταξύ άλλων —όπως της αποδο-

χής του ενιαίου μισθολογίου— υπάρχει και το άρθρο 4 παρ. 10 που συνδέει τα έσοδα της εταιρίας με τους μισθούς μας.

Γιαυτό και τάσσονται ευθέως υπέρ της εφαρμογής του ηλεκτρονικού εισιτηρίου προβάλλοντας το ως μία λύση για τα οξυμένα προβλήματα των συναδέλφων.

Είναι χαρακτηριστική η στάση που μας απευθύνουν στα Δ.Σ. όταν η ΔΑΣ μιλάει για αναπλήρωση απωλειών.

«Μη μιλάς γιατί οι άλλοι τρώνε από τα σκουπίδια...».

Δηλαδή ο κοινωνικός αυτοματισμός από την ανάποδη!!!

• **Ερώτηση:** Πρόσφατα οι εργαζόμενοι κατέβηκαν σε κινητοποιήσεις. Τί πείρα βγαίνει;

Απάντηση: Κατ' αρχάς η ΔΑΣ σε όλα τα σωματεία όπου έχει εκλεγμένους συνδικαλιστές **ψήφισε υπέρ** της συμμετοχής στις **απεργιακές κινητοποιήσεις**.

Διαφωνήσαμε όμως με το περιεχόμενο που έδωσαν οι άλλες δυνάμεις στην απεργία που έβαζε τους εργαζόμενους να επιλέξουν διαχειριστές των εμπορικών εσόδων της εταιρίας!!!

Μέσα στις κινητοποιήσεις η ΔΑΣ έκανε μεγάλη προσπάθεια και για την επιτυχία των απεργιών, αλλά και για να γίνει κατανοητό από τους συναδέλφους μας σε τι «κινούμενη άμμο» έριξαν τον κλάδο όταν συνέδεσαν το μισθό μας με τα έσοδα. Αυτό που δεν είπαν ποτέ στους εργαζόμενους είναι πως το άρθρο 4 παρ. 10 λειτουργεί και αντίστροφα!!!

Αντιπαράθεσαμε το πλαίσιο πάλης μας που ανταποκρίνεται στις σύγχρονες ανάγκες εργαζομένων και επιβατών.

Προβάλλαμε την ανάγκη να στραφεί το αίτημα της απεργίας ενάντια στην ιδιωτικοποίηση έμμεση ή άμεση.

Η στάση της ΔΑΣ προκάλεσε την επιθετική στάση των εργοδοτικών και κυβερνητικών παρατάξεων.

Ιδιαίτερα στο Δ.Σ. του ΣΕΛΜΑ με απειλές για προτάσεις μομφής προς το πρόσω-

πό μου, δηλαδή πρόταση διαγραφής μου από μέλος του σωματείου, αλλά και χυδαίες επιθέσεις μέσω διαδικτύου που με στοχοποίησαν ευθέως, από συνδικαλιζόντες που είναι ανύπαρκτοι στο κίνημα.

Ας ξέρουν πως οι αγωνιστές δεν τρομοκρατούνται από τέτοιες πρακτικές, δεν είμαστε μόνοι στο κίνημα, η βρομιά τους δεν μας αγγίζει, μας προστατεύει η εκτίμηση και οι δεσμοί με τους συναδέλφους μας.

• **Ερώτηση:** Στις τελευταίες εκλογές η ΔΑΣ στο ΣΕΛΜΑ υπερδιπλασίασε τις ψήφους της. Πού οφείλεται αυτό;

Απάντηση: Οι συνάδελφοι αναγνώρισαν πως η ΔΑΣ έχει **ξεκάθαρο πλαίσιο πάλης**, και **πρωτοπόρα δράση στον χώρο**.

Αρκετοί συνάδελφοι παρ' όλο που δεν έχουν πειστεί, πως το πλαίσιο μας μπορεί να διεκδικηθεί αποτελεσματικά στο σύνολό του, μας ψήφισαν ακριβώς γιατί εκτίμησαν και τη στάση μας στα προβλήματα και τη συνεχή παρουσία στον χώρο με ενημέρωση για κάθε τρέχον θέμα.

Ήταν μια δύσκολη εκλογική μάχη γιατί απέναντί μας είχαμε το σύνολο των άλλων δυνάμεων σε ένα ψηφοδέλτιο το οποίο υποκριτικά ονόμασαν «ΕΝΙΑΙΟ-ΜΗ ΚΟΜΜΑΤΙΚΟ», όπου εκεί μέσα συσπειρώθηκαν όλοι όσοι προφανώς προήλθαν από παρθενογένεση!

Ακόμα και αυτό δείχνει κάτι, δηλαδή τη βαθιά τους υποτίμηση για τη νοημοσύνη των συναδέλφων.

Τόσα χρόνια στη δουλειά πλέον γνωρίζομαστε πολύ καλά!!

Συνάδελφοι, με την ενισχυμένη σε ψήφους έδρα της ΔΑΣ θα είμαστε τα αυτιά και τα μάτια των εργαζομένων στο Δ.Σ. Θα είμαστε μπροστά σε κάθε μικρό και μεγάλο αγώνα.

**ΧΩΡΙΣ ΞΕΝΑ
ΒΑΓΟΝΙ ΔΕ ΚΟΥΝΑ
ΣΥΝΑΔΕΛΦΕ, ΜΠΟΡΕΙΣ
ΧΩΡΙΣ ΑΦΕΝΤΙΚΑ!**



Π.Α.Μ.Ε.

Πανεργατικό Αγώνιστικό Μέτωπο

ΣΥΛΛΑΛΗΤΗΡΙΟ

7 ΑΠΡΙΛΗ

**ΚΑΤΩ ΤΑ ΜΕΤΡΑ
ΚΑΙ ΤΑ ΑΝΤΙΜΕΤΡΑ
ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ - Ε.Ε.
ΜΟΝΟΠΩΛΙΩΝ**

**ΔΙΕΚΔΙΚΟΥΜΕ ΤΙΣ
ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΜΑΣ**

ΟΜΟΝΟΙΑ 6.30 μ.μ.