

ΑΡΑΓΕΣ

Αριστερή Αγωνιστική Ενωτική Συσπείρωση

συμμετέχουν ανένταχτοι/ες αγωνιστές-αγωνίστριες και:

Αριστερή Αγωνιστική
Παρέμβαση εργαζόμενων
μηχανικών

αριστερή Στροφή

συσπείρωση
αριστερών μηχανικών

TOMH
ΑΤΤΟΝΟΦ ΔΙΕΤΙΟ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

Δεν ήταν ατύχημα, ήταν έγκλημα

Είμαστε ακόμη συγκλονισμένες/οι και οργισμένες/οι λίγες μέρες μετά το χαμό τουλάχιστον 57 συνανθρώπων μας από τη σύγκρουση των δύο τρένων στα Τέμπη. Θέλουμε να εκφράσουμε για μία ακόμη φορά την αμέριστη συμπαράστασή μας στις οικογένειες και τους οικείους των θυμάτων και να ευχηθούμε ταχεία ανάρρωση στους τραυματίες.

Παρά την τραγικότητα του συμβάντος, αισθανόμαστε υποχρεωμένες/οι να κάνουμε ορισμένες επισημάνσεις, ειδικά όταν εκτυλίσσεται από την κυβέρνηση και τα κυρίαρχα ΜΜΕ μια εκστρατεία επικέντρωσης των ευθυνών για το συμβάν σε «ανθρώπινο λάθος», παραγνωρίζοντας τα αποτελέσματα της διαχρονικής απαξίωσης και υποχρηματοδότησης των σιδηροδρομικών μεταφορών στη χώρα, που έχουν φέρει και τη μερική ιδιωτικοποίηση τους.

Συγκεκριμένα:

Οι ιδιωτικοποιήσεις και οι λεγόμενες «απελευθερώσεις αγορών» όπου έχουν γίνει μειώνουν την ασφάλεια και την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών και εκτινάσσουν το κόστος για τους πολίτες. Η κερδοφορία των ιδιωτών είναι πάνω από όλα, ακόμα και πάνω από τις ανθρώπινες ζωές. Το έχουμε ζήσει ως μηχανικοί και ως πολίτες με τα αποτυχημένα ΣΔΙΤ σε υποδομές (π.χ. Αττική Οδός, αεροδρόμια), το ζούμε με την ενέργεια και την εκτίναξη του κόστους της από τότε που «απελευθερώθηκε» η αγορά της, επιβεβαιώθηκε με τραγικό τρόπο με το σιδηρόδρομο, ενώ οι κυβερνώντες επιδιώκουν να ακολουθήσει και το νερό με νομοσχέδιο που εισάγεται χωρίς καμία ντροπή την ώρα που η χώρα πενθούσε ακόμα.

Στην περίπτωση του σιδηρόδρομου από το 2011 και μετά ο ΟΣΕ “σπάει” σε μικρότερες εταιρείες (ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ, ΓΑΙΟΣΕ κλπ) προκειμένου να διευκολυνθεί η τμηματική πώλησή του. Η σαλαμοποίηση του ΟΣΕ δημιουργεί έκτοτε σύγχυση και επιπλέον προβλήματα στη λειτουργία και στην υλοποίηση νέων έργων λόγω αντικειμενικών δυσκολιών στον καθορισμό σαφών αρμοδιοτήτων. Ταυτόχρονα, με το 1ο Μνημόνιο πετσοκόβεται το προσωπικό του ΟΣΕ και παύει η λειτουργία του μισού δικτύου της χώρας. Είναι χαρακτηριστικό ότι σήμερα το προσωπικό ανέρχεται σε 800 περίπου εργαζόμενους ενώ στις αρχές της προηγούμενης δεκαετίας υπήρχαν 2800 εργαζόμενοι.

Εν τέλει το 2017 ξεπουλιέται αντί μόλις 45 εκατ. ευρώ το 100% των μετοχών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στη “Ferrovie Dello Stato Italiane”, τους κρατικούς ιταλικούς σιδηρόδρομους, και ταυτόχρονα το χρέος των 14,3 δις ευρώ του ΟΣΕ προστέθηκε στο κρατικό χρέος. Έκτοτε η ιταλική εταιρεία “επιδοτείται” σκανδαλωδώς με 50 εκατ. ευρώ το χρόνο για να εκτελεί όλα τα δρομολόγια ως άγωνα (ακόμα και το Αθήνα-Θεσσαλονίκη). Η εταιρεία, που μετονομάστηκε σε Hellenic Train, δημιουργεί επιπλέον μπάχαλο στις σιδηροδρομικές μεταφορές αδυνατώντας να εκτελέσει δρομολόγια για τα οποία επιδοτείται, τα οποία είτε δε γίνονται καν είτε γίνονται με λεωφορείο με ενημερώσεις την τελευταία στιγμή, ενώ δεν έχει βάλει ευρώ για νέες επενδύσεις και φέρνει μαζί με τον ΟΣΕ τρένα που έχουν χαρακτηριστεί επικίνδυνα από τους Ελβετούς, πουλώντας επικοινωνία για «Ασημένια Βέλη» και ασύλληπτες ταχύτητες.

Παράλληλα, ο ΟΣΕ εισάγεται το 2018 στο ΤΑΙΠΕΔ αποκτώντας και ο ίδιος περαιτέρω ελαστικές σχέσεις εργασίας και μειώσεις προσωπικού. Σε αυτή τη περίοδο έως σήμερα συμβασιούχοι, με διαγωνισμούς εκτός ΑΣΕΠ υποκαθιστούν τις μόνιμες προσλήψεις, ενώ καταργούνται οι δύο σταθμάρες ανά σταθμό. Με αυτό τον τρόπο και με πλημμελή εκπαίδευση προσλήφθηκε και ο σταθμάρης που είχε βάρδια την ώρα του συμβάντος. Επίσης και η Hellenic Train μειώνει περαιτέρω το προσωπικό της πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ, και μάλιστα αδιακρίτως, με χαρακτηριστικότερο παράδειγμα την κατάργηση το 2020 του Κέντρου Παρακολούθησης Κυκλοφορίας, που η λειτουργία του ήταν ακριβώς να εποπτεύει την κυκλοφορία των τρένων πανελλαδικά και να προλαβαίνει καταστάσεις.

Οι εργαζόμενοι με αλληπάλληλες παρεμβάσεις έως και πολύ πρόσφατα επεσήμαναν: την έλλειψη εξειδικευμένου προσωπικού, την έλλειψη μέτρων ασφαλείας, τη μη ασφαλή λειτουργία και κυκλοφορία των τρένων. Ειδικά Μηχανικός της εταιρίας είχε υποβάλλει την παραίτηση το 2022, επισημαίνοντας την μη ολοκλήρωση του έργου σηματοδότησης για την ασφαλή λειτουργία και μετακίνηση των τρένων. Οι εργαζόμενοι κινητοποιήθηκαν, απέρρησαν, ανέδειξαν το θέμα και τι συνάντησαν; Λοιδωρία από τα ΜΜΕ και “παράνομες και καταχρηστικές” τις κινητοποιήσεις τους από τα Δικαστήρια, με την υποβοήθηση του νόμου Χατζηδάκη. ΟΣΕ και Hellenic Train συνέχισαν να δείχνουν ο ένας τον άλλον για τις ευθύνες για τα μη ασφαλή δρομολόγια και οι εργαζόμενοι με κίνδυνο της ζωής τους συνέχισαν να τα εκτελούν.

Και εδώ πρέπει πολλοί εμπλεκόμενοι να απαντήσουν γιατί την εποχή της «ψηφιακής επανάστασης» όπου παρακολουθούνται τα πάντα δεν μπόρεσε να διαπιστωθεί ότι δύο τρένα κινούνται στην αντίθετη κατεύθυνση με υψηλή ταχύτητα; Γιατί η πολύ σημαντική σύμβαση του έργου σηματοδότησης – τηλεδιοίκησης, που η υλοποίησή της θα είχε αποτρέψει το συμβάν, σύμφωνα με τα πρότυπα διαρκεί εννέα (9) χρόνια, παίρνει επτά (7) παρατάσεις, αυξάνει το κόστος της, πληρώνεται στο πολλαπλό και ακόμη δε δουλεύει; Γιατί αγνοήθηκαν εντελώς οι προειδοποιήσεις των εργαζόμενων; Αλήθεια στους πόσους νεκρούς θα σταματήσει η αναχρονιστική και επικίνδυνη πολιτική των ιδιωτικοποιήσεων και της απαξίωσης των δημόσιων υποδομών;

Η αναζήτηση “αποδιοπομπαίων τράγων” δε μας είναι γνωστή μόνο από την αρχαία Τραγωδία. Για κάθε ατύχημα λόγω υποστελέχωσης, υποχρηματοδότησης, προβληματικής νομοθεσίας και ιδιωτικοποίησης πρέπει να υπάρξει ένα “ανθρώπινο λάθος” ή μια “φυσική καταστροφή”. Όχι να αλλάξουν οι προτεραιότητες, οι σχεδιασμοί και οι πολιτικές οι οποίες να προστατεύουν αποτελεσματικά τις κοινωνίες. Οι ευθύνες των κομμάτων για τη σημερινή κατάσταση του σιδηρόδρομου είναι τεράστιες, τόσο των κυβερνήσεων ΝΔ-ΠΑΣΟΚ, που απαξίωσαν διαχρονικά και σαλαμοποίησαν τον ΟΣΕ, όσο και του ΣΥΡΙΖΑ, που, στην ίδια λογική, ξεπούλησε την ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Αντί το τρένο να έχει προεξάρχουσα θέση στις μεταφορές, ως το πιο ασφαλές και φιλικό στο περιβάλλον μεταφορικό μέσο, τελικά είναι αυτό ο “αποδιοπομπαίος” τράγος των μεταφορών.

Δυστυχώς οι ηγεσίες του ΤΕΕ διαχρονικά στήριξαν τις βασικές επιλογές για την απαξίωση του σιδηρόδρομου γεγονός που επιτείνεται και από την παρουσία στελεχών της ΔΚΜ, της παράταξης του προέδρου Στασινού, σε θέσεις ευθύνης στην ΕΡΓΟΣΕ, όπως του Χρήστου Βίνη, που δεν ξέρουμε ακόμα αν έχει παραιτηθεί από τη θέση του ως πρόεδρος της ΕΡΓΟΣΕ, και του Χρόνη Ακριτίδη που ήταν ο προηγούμενος πρόεδρος. Αντίστοιχα ο παραιτηθείς διευθύνων σύμβουλος του ΟΣΕ διεκδίκησε και αυτός την συμμετοχή του στην Αντιπροσωπεία μέσα από τα ψηφοδέλτια της ΔΗΠΑΜ στις τελευταίες εκλογές του ΤΕΕ. Οι εκλεγμένοι εκπρόσωποι των Μηχανικών έχουν αυξημένες ευθύνες όταν επιλέγουν να αναλαμβάνουν δημόσιες θέσεις. Γιατί οι πολιτικές επιλογές, οι πρακτικές τους και οι παραλήψεις τους εκθέτουν όχι μόνο τους ίδιους και τον πολιτικό τους χώρο, αλλά συνολικά έναν επιστημονικό κλάδο. Και ως μέλη οργάνων του ΤΕΕ οφείλουν να απολογηθούν εκτός από την κοινωνία και στους συναδέλφους τους.

Ως ΑΡΑΓΕΣ θεωρούμε ότι όλοι οι Διπλωματούχοι Μηχανικοί, ως εργαζόμενοι Επιστήμονες έχουμε ευθύνη να μιλήσουμε. Με στοιχεία, τεκμηρίωση και τις επιστημονικές μας γνώσεις, πρέπει να αναδεικνύουμε τις ελλείψεις, τα προβλήματα, τις αστοχίες και να προτείνουμε λύσεις προς όφελος της κοινωνίας και όχι των κερδών. Να παίρνουμε θέσεις υπέρ της υπεράσπισης του δημόσιου συμφέροντος και των πολλών και όχι υπέρ της εξυπηρέτησης των συμφερόντων λίγων. Είτε μιλήσουμε για τα Τέμπη, είτε μιλήσουμε για την Μύκονο, είτε για τις νομιμοποιήσεις των αυθαιρέτων, είτε για τους προσεισμικούς ελέγχους, είτε μιλήσουμε για τις τερατώδεις «επενδύσεις» που υλοποιούνται αυτή τη στιγμή σε όλη τη χώρα εις βάρος του περιβάλλοντος και του δημόσιου συμφέροντος, είμαστε αναγκασμένοι να τραβήξουμε μια βαθιά διαχωριστική γραμμή και να ταχθούμε με το πλευρό των συναδέλφων που διαθέτουν κοινωνική συνείδηση και αντιλαμβάνονται τον κοινωνικό ρόλο του επαγγέλματος ανεξαρτήτως πολιτικής τοποθέτησης.

Σε αυτή την κατεύθυνση:

- ✓ Απαιτούμε να ξεκινήσουν το ταχύτερο δυνατό όλα τα έργα για την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών με χρήματα από τον κρατικό προϋπολογισμό και όχι μέσω των επικίνδυνων και ατελέσφορων ΣΔΙΤ. Να ξεκουμπιστεί η Hellenic Train από τη χώρα χωρίς αποζημίωση.
- ✓ Θα παλέψουμε στο πλάι των εργαζόμενων και του κινήματος για την επαναφορά του ΟΣΕ υπό δημόσιο έλεγχο. Θέλουμε έναν αξιόπιστο ΟΣΕ, ενιαίο, ασφαλές και δημόσιο ενταγμένο αρμονικά σε ένα δημόσιο σύστημα αστικών και υπεραστικών συγκοινωνιών.
- ✓ Αγωνιζόμαστε με κάθε τρόπο για να πάψει η επικίνδυνη πολιτική των ιδιωτικοποιήσεων και των ΣΔΙΤ και να έρθουν όλες οι βασικές υποδομές υπό δημόσιο έλεγχο, όπως η ενέργεια, οι τηλεπικοινωνίες, οι δημόσιοι χώροι. Με κάθε τρόπο θα αποτρέψουμε την προσπάθεια να μπει χέρι και στο πιο πολύτιμο δημόσιο αγαθό, το νερό.
- ✓ Χαιρετίζουμε τις μεγαλειώδεις απεργιακές κινητοποιήσεις που πραγματοποιήθηκαν τις προηγούμενες εβδομάδες και δηλώνουμε ότι θα συμβάλλουμε με κάθε δυνατό τρόπο στην κλιμάκωση του αγώνα ως μαχόμενοι μηχανικοί. Όσο και αν αυτές οι εκδηλώσεις διαμαρτυρίας αντιμετωπίζονται με απρόκλητη καταστολή από την κυβέρνηση Μητσοτάκη, με σκοπό να κάμψουν την οργή και την αγανάκτηση που νιώθουμε, δηλώνουμε σε όλους τους τόνους ότι το έγκλημα που έγινε στα Τέμπη δε θα συγκαλυφθεί και θα αποδοθούν οι ευθύνες εκεί που πρέπει. Θα γίνουμε φωνή για τους δεκάδες νεκρούς συνανθρώπους μας που χάθηκαν άδικα για πάντα.

Καμία συγκάλυψη στο έγκλημα των Τεμπών!

Ενιαίος, Δημόσιος και Ασφαλής ΟΣΕ τώρα!

Οι ζωές μας πάνω από τα κέρδη τους!