

Παρεμβάσεις ΤΕΕ για τα θέματα των μηχανικών

Το ΤΕΕ ξεκίνησε κύκλο παρεμβάσεων προς όλες τις κατευθύνσεις. Θέτει στην πρώτη γραμμή του πολιτικού ενδιαφέροντος τα θέματα που απασχολούν το τεχνικό - επιστημονικό δυναμικό της χώρας. Προτείνει ολοκληρωμένες και επιστημονικά τεκμηριωμένες λύσεις, ζητώντας να ληφθούν αμέσως θεσμικά και πρακτικά μέτρα, αποτελεσματικά και κοινωνικά δίκαια. Στην αιχμή των παρεμβάσεων του ΤΕΕ βρίσκονται τα θέματα της οικονομικής κρίσης και της συρρίκνωσης του κατασκευαστικού τομέα, με επιπτώσεις στην οικονομία, την ανάπτυξη και την απασχόληση, ο ΚΕΝΑΚ, το ΠΔ για τους Επιθεωρητές Εξοικονόμησης Ενέργειας, η δόμηση, ο πολεοδομικός σχεδιασμός τα ασφαλιστικά και φορολογικά θέματα των μηχανικών και τα ζητήματα της τεχνικής εκπαίδευσης και των επαγγελματικών δικαιωμάτων, που βρίσκονται σε πολύχρονη πελατειακή στρέβλωση.

Ο πρόεδρος του ΤΕΕ, **Γιάννης Αλαβάνος**, πλαισιωμένος κατά κύριο λόγο από τα μέλη του προεδρείου του ΤΕΕ, **Μ. Δρακάκη Α΄** αντιπρόεδρο, **Χρ. Σπίρτζη Β΄** αντιπρόεδρο, **Ηρ. Δρούλια** γενικό γραμματέα, **Στ. Τσέγκο** αν. γενικό γραμματέα της Δ.Ε. ΤΕΕ, **Γ. Θεοδοράκη** πρόεδρο της Αντιπροσωπείας ΤΕΕ και εκπροσώπους των οργάνων διοίκησης του Τεχνικού Επιμελητηρίου, είχε αλληπάλληλες συναντήσεις ενημέρωσης - παρέμβασης και διαλόγου για τα θέματα που απασχολούν το ΤΕΕ και τον τεχνικό κόσμο, με τον αντιπρόεδρο της κυβέρνησης, **Θεόδωρο Πάγκαλο**, τον πρόεδρο της ΝΔ, **Αντώνη Σαμαρά**, τον υφυπουργό Οικονομικών, **Φίλιππο Σακινίδη**, και ξεχωριστές συναντήσεις με τους **Ηλία Πλασκοβίτη**, γενικό γραμματέα υπουργείου Οικονομικών και **Δημήτρη Γεωργακόπουλο**, γενικό γραμματέα Φορολογικών και Τελωνειακών Θεμάτων του υπουργείου Οικονομικών. Παράλληλα, ο κ. Αλαβάνος απέστειλε επιστολή, προς τον υπουργό Οικονομικών, **Γιώργο Παπακωσταντίνο**, για το φορολογικό των μηχανικών. Επίσης, διοργανώθηκε ενημερωτική συνάντηση των βουλευτών μηχανικών - μελών του ΤΕΕ, με τη συμμετοχή εκπροσώπων από όλο το φάσμα των πολιτικών κομμάτων.

Στη συνάντηση με τον κ. **Πάγκαλο** ο διάλογος με τον πρόεδρο, Γιάννη Αλα-

βάνο, και τους εκπροσώπους του ΤΕΕ εστιάστηκε στα ζητήματα της ανάπτυξης, με έμφαση σε πολιτικές για την προστασία του περιβάλλοντος και στην ανάκαμψη του κατασκευαστικού τομέα, όπως επίσης του συνόλου των βιομηχανικών και παραγωγικών κλάδων, που σχετίζονται με τις κατασκευές. Υπογραμμίστηκε η ανάγκη και η σημασία να αξιοποιηθεί το εγχώριο επιστημονικό δυναμικό για τη διέξοδο από την κρίση. Προς τους εκπροσώπους του Οικονομικού Επιτελείου της κυβέρνησης, ο Γιάννης Αλαβάνος υπογράμμισε ότι οι διπλωματούχοι μηχανικοί είναι από τους κλάδους με τα πιο καθαρά φορολογητέα έσοδα ανάμεσα στους κλάδους, που η σύνθεσή τους περιλαμβάνει μεγάλο τμήμα ελευθέρων επαγγελματιών και αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι τα έσοδά τους, τα οποία καθορίζονται από θεσμοθετημένο κώδικα αμοιβών υπόκεινται σε υποχρεωτικό έλεγχο, και επισήμανε τον κίνδυνο να ληφθούν πρόχειρες αποφάσεις εντυπώσεων, που θα οδηγήσουν σε ακραίες αδικίες, υπονομεύοντας τα έσοδα, αλλά και την αξιοπιστία του κράτους.

Επιστολή προς τον υπουργό Οικονομικών για το Φορολογικό

Τις αρνητικές συνέπειες που θα έχουν για τους μηχανικούς, αλλά και για τα ίδια τα έσοδα του κράτους, εάν τυχόν

υιοθετηθούν από την κυβέρνηση και το κράτος οι φερόμενες ως προωθούμενες αλλαγές για το φορολογικό σύστημα των μηχανικών, επισημαίνει ο **Γιάννης Αλαβάνος** με επιστολή του προς τον υπουργό Οικονομικών **Γιώργο Παπακωσταντίνο**.

Ο πρόεδρος του ΤΕΕ, αναλυτικά στην επιστολή του, σημειώνει ότι οι μηχανικοί στο σύνολό τους τηρούν βιβλία εσόδων - εξόδων. Είτε άμεσα, είτε έμμεσα, καθοριστική για το τελικό φορολογητέο εισόδημα είναι η διαφορά εσόδων - δαπανών, ο λογιστικός τρόπος φορολόγησης. Προφανώς δεν υφίσταται θέμα αυτοτελούς φορολόγησής τους.

Τα έσοδα των μηχανικών είναι γνωστά. Ελάχιστα μπορούν να αποκρυφτούν.

Το κράτος εισπράττει το φόρο αδαπάνως. Στο μεγαλύτερο ποσοστό από τις δράσεις των μηχανικών τον προεισπράττει.

Η χρησιμοποίηση μοναδικών συντελεστών, στην περίπτωση της φορολόγησης εισοδημάτων που προέρχονται από την εκπόνηση μελετών, έχει γίνει για να λειτουργήσει και για τη Ζ΄ πηγή ο λογιστικός τρόπος υπολογισμού της φορολογητέας ύλης. Στη συντριπτική πλειοψηφία των περιπτώσεων, ο χρόνος είσπραξης των αμοιβών είναι διαφορετικός από αυτόν που έχουν καταβληθεί



Ενημέρωση βουλευτών για τα θέματα των μηχανικών

*Στοιχεία για τη δραματική συρρίκνωση του κατασκευαστικού τομέα, την κρίση στην οικονομία, την ανάπτυξη και την απασχόληση, τα ανοικτά προβλήματα που απασχολούν τους μηχανικούς στο Φορολογικό και Ασφαλιστικό, τις προτάσεις του ΤΕΕ για δεκαετή στρατηγικό προγραμματισμό και τη χάραξη κλαδικών πολιτικών, παρουσίασε ο **Γιάννης Αλαβάνος**, στη συνάντηση των εκπροσώπων του ΤΕΕ με τους βουλευτές μηχανικούς - μέλη του ΤΕΕ και ανέπτυξε τις προτάσεις του Τεχνικού Επιμελητηρίου για την άμεση και αποτελεσματική επίλυση των θεμάτων. Με τη συμμετοχή των βουλευτών έγινε διάλογος εφ' όλης της ύλης και υπογραμμίστηκε ότι το ΤΕΕ προσφέρει πλούσιο επιστημονικό υλικό προς υποβοήθηση του κοινοβουλευτικού έργου τους. Στη συνάντηση συμμετείχαν οι **Λέγκας Νί-***

μέρος ή το σύνολο των δαπανών. Για την ίδια μελέτη, υπό τις ίδιες προϋποθέσεις σύνταξης της, η φορολόγηση γίνεται ή αμιγώς με βιβλία Γ' κατηγορίας υπό τις προϋποθέσεις της Δ' πηγής (ΑΕ και ΕΠΕ) ή με βιβλία Β' κατηγορίας, υπό τις προϋποθέσεις που ισχύουν σήμερα για τη Ζ' πηγή.

Δεν είναι λογιστικός τρόπος φορολόγησης το να φορολογούνται μόνο τα έσοδα χωρίς να αφαιρούνται οι δαπάνες, ούτε δίκαιο το φορολογητέο ποσό για την εκπόνηση της ίδιας μελέτης και υπό τις ίδιες ουσιαστικά προϋποθέσεις να είναι απολύτως αποκλίνον αν η φορολόγηση γίνει με τις προϋποθέσεις της Ζ' ή της Δ' πηγής.

Αναλύουμε τις θέσεις μας στο υπόμνημα που καταθέσαμε στην επιτροπή «διαλόγου». Στις συναντήσεις με τον υφυπουργό κ. **Σαχινίδη** και τους γενικούς γραμματείς κ. **Γεωργακόπουλο** και κ. **Πλασκοβίτη** αναπτύξαμε τις προτάσεις μας για τη συμβολή των μηχανικών στους στόχους του υπουργείου. Ζητάμε, εάν δεν έχετε πειστεί από τις θέσεις μας, έναν ουσιαστικό, λίγων ωρών, διάλογο με εκπροσώπους σας, με συγκεκριμένα στοιχεία από τη μηχανογραφική υπηρεσία του υπουργείου και

με τα στοιχεία που τηρούμε στο ΤΕΕ.

Σε μια περίοδο μεγάλων προβλημάτων απασχόλησης των μηχανικών, με ανοικτό το Ασφαλιστικό, τα επαγγελματικά δικαιώματα, τις μεταρρυθμίσεις στην Τεχνική Εκπαίδευση, τις θεσμικές αλλαγές στις διοικητικές δομές, τα έργα και τις μελέτες, την αντιμετώπιση της αυθαίρετης δόμησης, τις παρεμβάσεις για την εξοικονόμηση της ενέργειας, θέτουμε στην κορυφή της ατζέντας το Φορολογικό, για δύο λόγους: Τυχόν άστοχη επιλογή, με άστοχη επιχειρηματολογία, είτε επί της ουσίας, είτε επικοινωνιακού τύπου, θα επηρεάσει δραματικά τον τρόπο άσκησης του επαγγέλματος του μηχανικού και αυτό θα γίνει χωρίς κανένα κέρδος για κανέναν. Θα κάμψει το ηθικό των μηχανικών σε μια πολύ δύσκολη περίοδο. Η επιστολή του κ. Αλαβάνου καταλήγει σημειώνοντας ότι: Δύο στους εκατό οικονομικά ενεργούς Έλληνες πολίτες είναι διπλωματούχοι μηχανικοί. Για να σπουδάσουν έχουν επενδύσει τόσο το κράτος, όσο και κυρίως οι οικογένειές τους. Έχουν επενδύσει σε προσδοκίες. Μην τις ακυρώσετε, αρνούμενος μια ουσιαστική συζήτηση.

κος, πρώην υφυπουργός βουλευτής Τρικάλων ΝΔ, Νάκος Αθανάσιος, πρώην υφυπουργός βουλευτής Μαγνησίας ΝΔ, Δερμετζόπουλος Αλέξης, βουλευτής Έβρου ΝΔ, Κεφαλίδου Χαρά, βουλευτής Δράμας ΠΑΣΟΚ, Μαρκάκης Παύλος, βουλευτής Μαγνησίας ΛΑΟΣ, Πολατίδης Χαράλαμπος, βουλευτής Σερρών ΛΑΟΣ. Επίσης, επισκεφθηκε το ΤΕΕ και ενημερώθηκε αρμοδίως ο Παπαδημούλης Δημήτρης βουλευτής Β' Αθηνών ΣΥΡΙΖΑ, ενώ παραβρέθηκε στη συνάντηση ο πρώην βουλευτής Αττικής, Κατσιγιάννης Θανάσης. Επίσης, πήραν μέρος οι Μ. Δρακάκης, Α' αντιπρόεδρος, Χρ. Σπύρτζης Β' αντιπρόεδρος Δ.Ε. ΤΕΕ, και Θόδωρος Σεραφίδης, μέλος Αντιπροσωπείας ΤΕΕ. Κατά τη συζήτηση του σ/ν «Αναστολή εφαρμογής διατάξεων τακτοποίησης ημιυπαίθριων και λοιπών κλειστών χώρων που άλλαξαν χρήση» στη Βουλή, πολλοί βουλευτές επικαλέστηκαν τις θέσεις του ΤΕΕ γι' αυτά τα θέματα και ειδικότερα οι: Παύλος Μαρκάκης, Ευαγγελία Αμανατίδου, Αθανάσιος Νάκος, και άλλοι, υποστήριξαν με θερμή τη θέση του ΤΕΕ για κατάργηση των άρθρων 40 και 41 του ΓΟΚ που έχουν συντελέσει στη συνεχιζόμενη πτώση της οικοδομικής δραστηριότητας με το πάγωμα των αδειών που αφορούν κτίρια με κατασκευή υπολείπει κάτω από το πρώτο υπόγειο, ως χώρου στάθμευσης. Η υπουργός χαρακτήρισε τη ρύθμιση αποσπασματική και δεσμεύτηκε ότι το θέμα θα λυθεί συνολικά, με ρύθμιση που θα κατατεθεί τον επόμενο μήνα.

Να συνεχισθεί η στενή συνεργασία, που καθιερώθηκε το τελευταίο διάστημα σε θέματα κοινού ενδιαφέροντος μεταξύ του κόμματος της αξιωματικής αντιπολίτευσης και του



Συνάντηση με τον Αντώνη Σαμαρά

ΤΕΕ, συμφωνήθηκε στη συνάντηση του προέδρου της ΝΔ, **Αντώνη Σαμαρά** με τον πρόεδρο του ΤΕΕ, **Γιάννη Αλαβάνο**, επικεφαλής αντιπροσωπείας του προεδρείου της Διοικούσας Επιτροπής του ΤΕΕ, που έγινε στα κεντρικά γραφεία του κόμματος, στη διάρκεια της οποίας έγινε διεξοδική ενημέρωση και συζήτηση των θεμάτων που απασχολούν το ΤΕΕ και το τεχνικό επιστημονικό δυναμικό της χώρας.

Στη διάρκεια της συνάντησης ο πρόεδρος του ΤΕΕ παρουσίασε τις προτάσεις που διατυπώνει το Τεχνικό Επιμελητήριο για να προκύψει μέσα από την κρίση η προοπτική της ανάπτυξης. Το ΤΕΕ προτείνει έναν δεκαετή στρατηγικό σχεδιασμό που θα εξειδικευθεί σε κλαδικές πολιτικές που επιλέγονται με βάση τα πλεονεκτήματα της χώρας σε συγκεκριμένους τομείς. Αυτός ο σχεδιασμός οφείλει να στηριχθεί στο πολυπληθές ελληνικό επιστημονικό δυναμικό. Η είσοδος νέων τεχνολογιών και καινοτομιών, τομείς στους οποίους η Ελλάδα υστερεί δραματικά, είναι αναγκαία.

Ο πρόεδρος του ΤΕΕ παρέθεσε στοιχεία από τα οποία προκύπτουν η μεγάλη κρίση στην απασχόληση των μηχανικών, η συνεχής πτώση στην οικοδομική δραστηριότητα και στις κατασκευές, το πάγωμα στις αναθέσεις μελετών. Αναφέρθηκε σε συγκεκριμένες προτάσεις που αφορούν την άμεση δημιουργία θέσεων εργασίας, όπως είναι η επιτάχυνση των διαδικασιών του Κτηματολογίου, οι παρεμβάσεις σε θέματα συντήρησης του υπάρχοντος δομικού πλούτου, η προώθηση του πολεοδομικού σχεδιασμού.

Αναφέρθηκε στη μη συμμετοχή του ΤΕΕ στο διάλογο για το Ασφαλιστικό, τη στιγμή που εκπροσωπεί την πλειοψηφία των μελών του πιο δυναμικού Ταμείου της χώρας. Για το Φορολογικό έκανε συγκεκριμένη αναφορά για το σύστημα φορολόγησης των μηχανικών, όπου για όλους ισχύει το λογιστικό σύστημα, για όλους η διαφορά εσόδων - εξόδων προσδιορίζει το φόρο, αυτό συνδυάζεται με δείκτες που προκύπτουν ανά είδος μελέτης μόνο σε όσες περιπτώσεις θα υπήρχε άνιση φορολόγηση μόνο εσόδων όσων φορολογούνται με τη Ζ' πηγή έναντι αυτών που φορολογούνται με τη Δ' πηγή. Οι μηχανικοί

δεν έχουν αυτοτελή φορολόγηση, αλλά το γεγονός ότι αυτό κατά κόρον κυκλοφορεί μπορεί να προωινίζεται τις πιο αρνητικές εξελίξεις.

Στη διάρκεια της συνάντησης αναπτύχθηκε διάλογος και διατυπώθηκαν απόψεις, ενώ υπογραμμίστηκε η ανάγκη άμεσων μέτρων προστασίας και αξιοποίησης του περιβάλλοντος, στην κατεύθυνση βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας της οικονομίας, με στροφή στην ποιότητα και την παραγωγή και αξιοποίηση του ικανού δυναμικού της χώρας. Επισημάνθηκε ότι τα έργα έχουν παύσει και δεν πρέπει να υπάρξουν επιλογές που θα μειώσουν παραπέρα την κατασκευαστική δραστηριότητα, είτε θα αποθαρρύνουν την επένδυση στα ακίνητα, αλλά ότι πρέπει να υπάρξουν κίνητρα για στοχευμένη οικιστική ανάπτυξη, οικιστική βελτίωση, περιλαμβανόμενης και της προσωρινής μείωσης, στη διάρκεια της κρίσης, των επιτοκίων. Για τα στεγαστικά δάνεια πρώτης κατοικίας. Να εφαρμοστούν προγράμματα για τη βελτίωση του θερμοδυναμικού αποθέματος κατοικιών. Σε αυτά τα προγράμματα, ακόμα και αν υπάρχει μικρή επιδότηση του Δημοσίου, μέρος της επιδότησης επιστρέφει άμεσα σε αυτό.

Στη διάρκεια της συνάντησης με βάση τα στοιχεία που παρατέθηκαν από το ΤΕΕ, επισημάνθηκε ότι αν αλλάξει το ισχύον σύστημα φορολόγησης των αυτοαπασχολούμενων μηχανικών, ενδεχομένως θα είμαστε ενώπιον μιας ακραίας περίπτωσης, όπου το κράτος, με την παρέμβασή του, θα έχει μείωση εσόδων, θα διογκώσει την ανεργία και θα οδηγήσει έναν κλάδο σε έναν ανεξέλεγκτο, εσωτερικά, αθέμιτο ανταγωνισμό.

Στη συνάντηση παραβρέθηκαν από τον Κοινοβουλευτικό Τομέα Δημόσιων Έργων της ΝΔ ο επικεφαλής του Τομέα, **Μιχάλης Χαλκίδης**, βουλευτής, ο **Θ. Κατσιγιάννης**, πρόεδρος ΔΚΜ, πρώην βουλευτής, και τα μέλη του Τομέα, **Σ. Αλεξιάδης, Δ. Παπαγιαννίδης, Στ. Διαμαντίδης**. Από το ΤΕΕ στη συνάντηση παραβρέθηκαν ο **Γιάννης Θεοδωράκης**, πρόεδρος Αντιπροσωπείας ΤΕΕ και οι **Μανώλης Δρακάκης**, Α' αντιπρόεδρος Δ.Ε. ΤΕΕ, **Στάθης Τσέγκος** αναπληρωτής γενικός γραμματέας Δ.Ε. ΤΕΕ, **Θόδωρος Δραγκιώτης**, μέλος Δ.Ε. ΤΕΕ.

Να δώσουμε τη μάχη για το επιστημονικό δυναμικό της χώρας

Μπροστά στη δίνη των καιρών θεμάτων που έχουν προκύψει την περίοδο αυτή στην ελληνική κοινωνία, το ΤΕΕ έχει ως προτεραιότητα να δώσει τη μάχη για το επιστημονικό δυναμικό της χώρας μας. Αυτό υπογράμμισε ο πρόεδρος της Δ.Ε. του ΤΕΕ, **Γ. Αλαβάνος**, μιλώντας στην τελευταία συνεδρίαση της Αντιπροσωπείας, που πραγματοποιήθηκε στις 30 και 31 Ιανουαρίου 2010. Και συνεχίζοντας τόνισε ότι ως στόχο για τη νέα χρονιά, θα έχουμε την αύξηση των θέσεων εργασίας των μηχανικών, οι οποίοι ενώ αποτελούν την εμπροσθοφυλακή στην ανάπτυξη, σήμερα έχουν πρόβλημα επιβίωσης.

Στο μεταξύ, τα μέλη της Αντιπροσωπείας επικύρωσαν, με μεγάλη πλειοψηφία, την απόφαση της Δ.Ε. για την απεργία των διπλωματούχων μηχανικών, που πραγματοποιήθηκε στις 10 Φεβρουαρίου (μαζί με την ΑΔΕΔΥ, την Π.Ο. ΕΜΔΥΔΑΣ, τα σωματεία μισθωτών μηχανικών, πολλές άλλες οργανώσεις και κλαδικούς φορείς). Τα βασικά αιτήματα, όπως προσδιορίστηκαν από τη Δ.Ε., αφορούν:

- Στο σχεδιασμό με ορίζοντα δεκαετίας για λύσεις επί των ζητημάτων μεζονος ενδιαφέροντος (μηχανικών και άλλων πολιτών), συνολικές, συνεκτικές, επιστημονικά θεμελιωμένες, με άμεσα αποτελέσματα και κοινωνικά δίκαιες.

- Στις κλαδικές στρατηγικές επί των οποίων θα στηριχτεί η παραγωγική ανασυγκρότηση και θα αναπτυχθεί η εγχώρια προστιθέμενη αξία, με αποτελεσματικό μηχανισμό Δημόσιας Διοίκησης, με πεδία νέων τεχνολογιών και καινοτομίας εκεί όπου υπάρχουν συγκριτικά πλεονεκτήματα.

- Στη δημιουργία χιλιάδων θέσεων εργασίας άμεσα, εκεί όπου έχουν δεσμευτεί πόροι και διακηρυ-

χθεί πολιτικές, έναντι αυτών που χάνονται με αυξανόμενο ρυθμό και οδηγούν σε συνθήκες εργασίας ξεπερασμένες επί δεκαετίες.

- Στην αναδιάρθρωση του ΕΣΠΑ και του ΠΔΕ.

- Στην αξιοποίηση του επιστημονικού δυναμικού, το οποίο αποτελεί εγγύηση για ανατροπές στο οικονομικό μοντέλο που οδήγησε στην κρίση, με έμφαση στους νέους, μεταξύ των οποίων παρατηρείται ο υψηλότερος δείκτης αύξησης της ανεργίας σε όλη την ΕΕ.

- Στις μεταρρυθμίσεις στην Τε-

χνική Εκπαίδευση, η οποία έχει δομηθεί στρεβλά.

- Στην αποτροπή απαξίωσης των Ελλήνων μηχανικών και στον τρόπο άσκησης του επαγγέλματός τους, με αποφάσεις έξω από κάθε διακηρυγμένη πρόθεση στο φορολογικό και ασφαλιστικό ζήτημα.

- Να ενισχυθούν τομείς που έχουν πληγεί καίρια, όπως η οικοδομή και η κατασκευή υποδομών. Ο πολεοδομικός σχεδιασμός, οι αναπλάσεις, η ανατροπή των δυσμενών περιβαλλοντικών όρων των μεγάλων πόλεων να ε-

πιταχυνθούν.

Για τη συζήτηση που αφορά στην τροποποίηση του φορολογικού συστήματος, ο πρόεδρος της Δ.Ε. τη χαρακτήρισε «εικονική» και επισήμανε πως το σύστημα που προωθείται δεν ευνοεί το κράτος, ενώ πιθανά θα αποδειχθεί καταστροφικό για τους μηχανικούς.

Μιλώντας για το Ασφαλιστικό, ανέφερε πως δεν υπάρχει σχετική διαβούλευση. «Το ΤΣΜΕΔΕ, που είναι το καλύτερο Ταμείο της χώρας και χρησιμοποιεί τα αποθεματικά του προς όφελος των μελών του, θα έπρεπε να αποτελούσε πρότυπο» είπε χαρακτηριστικά.

Σε ό,τι αφορά τα θέματα Παιδείας, ο κ. Αλαβάνος υπογράμμισε πως το ΤΕΕ έχει την πληρέστερη πρόταση, η οποία και μπορεί να αλλάξει το τοπίο της επόμενης ΙΘετίας. «Έχουμε μια στρεβλή Τεχνική Εκπαίδευση, που δημιουργεί τεράστια προβλήματα, τόνισε. Υπάρχει κενό, που έχει αφηθεί στα κολλέγια. Είμαστε ενάντια στην εμπορευματοποίηση της Παιδείας, σ' όλες της τις μορφές».

Επίσης, ο πρόεδρος της Δ.Ε. ανέφερε ως θετικό βήμα την κυβερνητική πρόθεση να υπάρξουν παρεμβάσεις για την ασφάλεια των υπαρχόντων κτιρίων, αλλά και για την εξοικονόμηση ενέργειας. Επισήμανε ακόμη πως υπάρχει μεγάλη καθυστέρηση στην ανάθεση των μελετών σχετικά με το Κτηματολόγιο και πως πρέπει να υπάρξουν ανατροπές στο ΕΣΠΑ.

Κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης έγινε διεξοδική συζήτηση για τον κλάδο Προνοιακών Παροχών ΕΤΑΑ, θέμα για το οποίο θα υπάρξει περαιτέρω διαβούλευση.

Ο πρόεδρος της Αντιπροσωπείας του ΤΕΕ, **Γ. Θεοδωράκης**, γνωστοποίησε πως στις **16 Μαρτίου** λήγει η προθεσμία για την κατάθεση υποψηφιοτήτων σε ό,τι αφορά τις επερχόμενες εκλογές στο ΤΕΕ και πως θα υπάρξει ακόμη μία συνεδρίαση της Αντιπροσωπείας έως τη διενέργειά τους, στις **27 Μαρτίου 2010**.

Οι παρόντες

Θ. Αγγελίδης, Β. Αγγελίδου, Ζ. Αθουσάκης, Π. Ακριτίδης, Ι. Αλαβάνος, Σ. Αλεξιάδης, Μ. Αλέπης, Α. Αναγνωστάκης, Γ. Αναγνωστάκης, Π. Αντιβαλίδης, Α. Αυγερινού, Ο. Βαγγελάτου, Κ. Βαλασίδης, Α. Βασιλειάδης, Ε. Βιρβίλη, Ι. Βόρδος, Ν. Γαλλιδάκης, Ι. Γαμβρίλης, Ε. Γιαμπουράς, Ν. Γκιώνης, Γ. Γρηγοριάδης, Α. Γρηγορόπουλος, Γ. Γρηγορόπουλος, Μ. Δεμέστιχας, Λ. Δερμεντζόγλου, Δ. Διακίδης, Β. Διακομιχάλης, Σ. Διαμαντίδης, Κ. Διαμάντος, Ε. Δρακάκης, Η. Δρούλιας, Κ. Ζάμπας, Γ. Ζερβάκης, Ε. Ζουριδάκης, Ν. Ζώκας, Π. Ηλιάδης, Γ. Ηλιόπουλος, Ι. Θεοδωράκης, Γ. Ιωαννίδης, Ν. Ιωνάς, Ε. Καλαβρός, Σ. Καμαριώτης, Β. Καραβία, Ν. Καφφές, Ν. Κοϊμτσίδης, Β. Κοτρώνης, Α. Κοτσώνης, Κ. Κουρνιώτης, Κ. Κρεμαλής, Θ. Κρητικός, Ι. Κυριακόπουλος, Δ. Κωτούλας, Κ. Μακέδος, Ν. Μακράκης, Χ. Μακρής, Ε. Μακρικών, Χ. Μαραβέας, Γ. Μαραγκός, Α. Μοροπούλου, Π. Μουρμούρης, Π. Μπάτσου, Δ. Μπογιατζής, Ε. Μπονατάκη, Α. Μπούμης, Δ. Μπριλάκης, Χ. Μυλωνάς, Γ. Νικολάου, Α. Νόνας, Ρ. Ντώνας, Σ. Ξαρχάκου, Β. Οικονομόπουλος, Δ. Παπαγιαννίδης, Γ. Παπαδόπουλος, Θ. Παπαδόπουλος, Ι. Παπαδόπουλος, Γ. Παπακωνσταντίνου, Ι. Παπαλεωνιδόπουλος, Θ. Πέρκα, Η. Περτζινίδης, Π. Πετρίδου, Δ. Πετρόπουλος, Ι. Πρέσβελος, Α. Πρωτονοτάριος, Ι. Πρωτονοτάριος, Α. Ριζόγιαννης, Ν. Ρώσιος, Ι. Σαμπράκου, Α. Σαφάκης, Θ. Σεραφίδης, Θ. Σιάκουλης, Χ. Σινάνης, Μ. Σιούνας, Γ. Σπαγκούρος, Κ. Σπηλιόπουλος, Χ. Σπίρτζης, Ε. Σπυράκη, Π. Στάμος, Γ. Σταμουλάκης, Γ. Στασινός, Γ. Στεργίου, Α. Στοϊμένιδης, Ν. Ταχιάς, Β. Τεντόμας, Γ. Τρουλλινός, Γ. Τσακουμής, Ε. Τσέγκος, Ι. Τσιόφης, Ε. Τσιμποσεφανάκης, Γ. Τσουκαλάς, Δ. Τσουρέκας, Α. Φίλιππας, Ι. Φούρκας, Ι. Φωτάκης, Χ. Φωτόπουλος, Α. Χάραρη και Ε. Χηράκη. Επίσης, ο πρόεδρος του Περιφερειακού Τμήματος Κέρκυρας, Ν. Σπίγγος.

Ενα βήμα πιο κοντά στην ενεργοποίηση του Κλάδου Ειδικών Παροχών προχώρησε το ΤΕΕ, με την εκπόνηση από ΟΕ του σχεδίου Κανονισμού Παροχών του Κλάδου Ειδικών Παροχών, του ΤΣΜΕΔΕ. Υπολείπεται, με την ολοκλήρωση του διαλόγου και την οριστικοποίηση του σχεδίου από το ΤΕΕ, Υπουργική Απόφαση με την οποία θα τεθεί σε λειτουργία, ενεργοποιώντας τον Κλάδο Ειδικών Παροχών, που προβλέπει ο νόμος 3518/2006.

Ενεργοποιείται ο Κλάδος Ειδικών Παροχών - Σε διάλογο έθεσε η Δ.Ε. το σχετικό σχέδιο

Πρόκειται για την πραγμάτωση της από 8/2/2003 απόφασης της Αντιπροσωπείας ΤΕΕ για την αναδιάρθρωση των κλάδων του τότε ΤΣΜΕΔΕ, που προέβλεπε την ίδρυση «Κλάδου Προνοιακών Παροχών». Χρειάστηκε η αλλαγή, όμως, του όρου, καθώς αυτός δεν προβλέπεται στην ευρωπαϊκή νομοθεσία και έτσι επιλέχθηκε ο κλάδος «Ειδικών Παροχών».

Στην εισαγωγική έκθεση του σχεδίου, αναφέρεται, ότι, επειδή οι υποχρεώσεις του κλάδου δεν μπορούν να καλυφθούν «εκ μεταφοράς» από άλλους τομείς και κλάδους του ΤΣΜΕΔΕ, ούτε από κρατική χρηματοδότηση, η λειτουργία του κλάδου προϋποθέτει την επιβολή νέων εισφορών στους ασφαλισμένους. Καθώς, όμως, αποκλείεται η λογική της αναδιανομής μέρους του αποθεματικού ή ποσοστού του ετήσιου πλεονάσματος

του κλάδου Κύριας Σύνταξης του ΤΣΜΕΔΕ και μέχρι να επιτευχθεί κάποια νομοθετική ρύθμιση που θα επέτρεπε να μειωθούν οι εισφορές άλλων κλάδων του Ταμείου και να ενσωματωθούν οι διαφορές τους στο νέο κλάδο, διατηρώντας τις συνολικές εισφορές στα ίδια επίπεδα, οδηγήθηκαν στη σύνταξη σχεδίου που καλύπτει: Το ζήτημα της ανεργίας για τις «κευθαθείς ομάδες» των συναδέλφων με βάση εισοδηματικά κριτήρια - Τη συμπλήρωση του Κλάδου Υγείας Τεχνικών του ΤΣΜΕΔΕ που ήδη εκσυγχρονίζεται και ανασυντάσσεται - Τη δημιουργία ενός βιώσιμου αναλογιστικού κλάδου, όπως αυτό αποδεικνύεται και από την αναλογιστική μελέτη που συντάχθηκε και που η λειτουργία του θα διασφαλίζει τις προϋποθέσεις που θέτει η νομοθεσία.

Το κόστος που υπολογίστηκε στη σύνταξη του «βασικού σεναρίου» της αναλογιστικής μελέτης είναι 48.000.000 ευρώ για τις παρακάτω 10 παροχές: - **Θάνατος από οποιαδήποτε αιτία - Βαριά αναπηρία - Επίδομα νοσηλείας εξαιτίας ατυχήματος ή ασθένειας - Επίδομα λόγω πρόσκαιρης ολικής ανικανότητας για εργασία εξαιτίας ατυχήματος - Επίδομα «ανεργίας» - Εφάπαξ βοήθημα «έκτακτης ανάγκης» - Καταβολή των εισφορών για λογαριασμό των ασφαλισμένων στους κλάδους του ΤΣΜΕΔΕ - Καταβολή των εισφορών για λογαριασμό των α-**

Πληροφορίες για τα ασφαλιστικά

Το ΤΕΕ προκειμένου να βελτιώσει το επίπεδο ενημέρωσης των μελών του σε θέματα που άπτονται του ασφαλιστικού τους φορέα, δημιούργησε μια πλατφόρμα επικοινωνίας «Call Center», όπου θα απευθύνονται τα μέλη του για να ενημερωθούν σχετικά.

Το σύστημα ξεκίνησε να εφαρμόζεται πιλοτικά και οι μηχανικοί μπορούν να απευθύνουν τα ερωτήματά τους ως εξής: Τηλεφωνικά: 210-8063.827, 210-8063.872 - στο e-mail: asfalistika@central.tee.gr - Μέσω ηλεκτρονικής φόρμας από την ιστοσελίδα του ΤΕΕ (εικονίδιο ΖΗΤΗΣΤΕ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑ ΣΑΣ ΘΕΜΑΤΑ).

ασφαλισμένων στον κλάδο ειδικών παροχών - Πρόσθετες παροχές ασθένειας σε είδος - Παροχές μητρότητας. Επειδή δεν αντιστοιχίζονται όλες οι παροχές σε όλους τους ασφαλισμένους κατέληξαν σε ένα «βασικό σενάριο» εισφορών και, ταυτόχρονα, δημιούργησαν ένα «ανοικτό εργαλείο» για τη σύνταξη μελλοντικών σεναρίων εισφορών, με δεδομένο τη μεταφορά των παρακάτω πόρων στον Κλάδο Ειδικών Παροχών - Το 50% του 2% επί των αμοιβών των μελετών και επιβλέψεων των έργων - Το 50% του 1% επί των προϋπολογισμών των δημόσιων έργων - Το 0,81% επί του μισθολογίου των μισθωτών του ιδιωτικού τομέα και των συμβασιούχων του δημόσιου τομέα.

] www.tee.gr

Έχουμε τη δύναμη να σας ανεβάσουμε πολύ ψηλά!



> Συρματόσχοινα > Εξαρτήματα > Αλυσίδες > Ιμάντες > Σχοινιά

Η K&A Συνοδίνος δραστηριοποιείται στον εμπορικό και στον τεχνικό τομέα, τόσο στη βιομηχανία όσο και στην ναυτιλία στην Ελλάδα και το εξωτερικό με σκοπό την επίλυση κάθε τεχνικού προβλήματος των πελατών μας με άμεση και φιλική εξυπηρέτηση.

εταίριες που αντιπροσωπεύουμε: **K&A ΣΥΝΟΔΙΝΟΣ & ΣΙΑ Ο.Ε.** ΣΥΡΜΑΤΟΣΧΟΙΝΟΤΕΧΝΙΚΗ
Οι πρωταθλητές της άρσης βαρών

Κεντρικά: Αντ. Π. Βλαχάκου 10 & Πολυδεύκου 53 τηλ: 210 4175729 - fax: 210 4177722 e-mail: info@cargogear.gr - www.synodinos.gr

ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ

Το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο είναι απαρχαιωμένο, επικίνδυνο σε ορισμένες περιπτώσεις και με χαμηλές λειτουργικές επιδόσεις. Η χώρα έχει ανάγκη από ένα σύγχρονο σιδηροδρομικό δίκτυο, διαρκώς επεκτεινόμενο, το οποίο θα καλύπτει όλο και περισσότερο και κατά το βέλτιστο τρόπο τις εμπορευματικές και επιβατικές μεταφορικές ανάγκες. Η εγκατάλειψη υφιστάμενων περιφερειακών δικτύων επειδή σήμερα δεν είναι ανταγωνιστικά, συνιστά πλήγμα για την αναπτυξιακή προσπάθεια και ταυτόχρονα, έμμεση, πλην, όμως, σαφέστατη εμμονή στην πριμοδότηση των ρυπαρόνων και ενεργοβόρων οδικών μεταφορών. Πρόκειται για μία πολιτική που βρίσκεται σε εκ διαμέτρου αντίθετη κατεύθυνση από τις βασικές πολιτικές της Ευρω-

παρά τις μέτρα ήταν εξαρχής λανθασμένα και ασύμβατα με τις ελληνικές ανάγκες, είτε επειδή οι διεταιρικές σχέσεις αποδείχθηκαν εκ των υστέρων ανεπιτυχείς. Εκτός αυτού, καλλιεργήθηκε και ένα κλίμα πόλωσης με τους εργαζομένους, μία αντιπαλότητα και ένα συναίσθημα πολλές φορές αδιαφορίας και, φυσικά, εσωτερικών διακρίσεων. Τέλος, το έλλειμμα των σιδηροδρόμων αφέθηκε στην τύχη του, να μεγαλώνει ανεξέλεγκτα, παρά τις κατά καιρούς εξαγγελίες της προηγούμενης κυβέρνησης για εξυγίανση και νέα πορεία».

Οι προτεραιότητες της κυβέρνησης

Η νέα κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ, όπως ανέφερε σε άλλο σημείο ο Γ. Μαγκριώτης, «σκοπεύει να δώσει πίσω στον ελληνικό λαό έναν ασφαλή, οικονομικά υγιή και οικολογικό σιδηρόδρομο. Για την εξυγίανση και τον εκσυγχρονισμό του ελληνικού σιδηροδρόμου απαιτούνται, καταρχήν, υποδομές και αξιόπιστες υπηρεσίες, που θα φέρουν ξανά το επιβατικό κοινό στο σιδηρόδρομο.

λαίων θα χρησιμοποιήσουμε εθνικούς πόρους και πόρους από τα κοινοτικά ταμεία, ενώ σκοπεύουμε να ενεργοποιήσουμε και ιδιωτικά κεφάλαια, στο πλαίσιο αμοιβαία επωφελών συνεργασιών (ΣΔΙΤ). Παράλληλα, βλέπουμε τις περιπτώσεις προαστιακής εξυπηρέτησης περιοχών με μεγάλο πληθυσμό, όπως είναι η Αττική και η Θεσσαλονίκη, ως ένα καλό παράδειγμα αποδοτικής λειτουργίας του ελληνικού σιδηροδρόμου».

«Για τη γενικότερη αναδιάρθρω-

κόστος των υπηρεσιών της, έτσι ώστε να μπορούμε ως κυβέρνηση, ως πολιτεία να πραγματοποιήσουμε την παροχή δημόσιας σιδηροδρομικής υπηρεσίας μέσω συμβολαίων, με συγκεκριμένους όρους για συγκεκριμένες διαδρομές, με συγκεκριμένη διάρκεια. Φυσικά αυτό ισχύει μόνο για τις επιβατικές μεταφορές. Για τις εμπορευματικές μεταφορές δεν νοείται κρατική επιδότηση. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα πρέπει να κοστολογήσει τις υπηρεσίες της, να αξιολογήσει τα έσοδά της και να



Η χώρα έχει ανάγκη από ένα σύγχρονο σιδηροδρομικό

παικής Ένωσης για αειφόρο ανάπτυξη και ενίσχυση των πράσινων μεταφορών.

Το βασικό αυτό συμπέρασμα αναδείχθηκε κατά τη διάρκεια της ημερίδας που διοργάνωσε το ΤΕΕ στην Αθήνα με θέμα «Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι: Πρόσφατες Εξελίξεις και Προοπτικές».

Κηρύσσοντας την έναρξη των εργασιών της ημερίδας ο υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, **Γιάννης Μαγκριώτης**, επισήμανε ότι «τα τελευταία χρόνια έγιναν λάθη, έγιναν ή εξαγγέλθηκαν αλλεπάλληλες διασπάσεις εταιρειών, επανενώσεις, συγχωνεύσεις και επαναδιοργανώσεις. Δυστυχώς, όλα αυτά τα σχήματα, εκ του αποτελέσματος, όπως φαίνεται, δεν πέτυχαν τους στόχους τους, είτε επειδή

Πρώτιστο μέλημά μας είναι η δημιουργία αξιόπιστης εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής με σύγχρονα συστήματα σηματοδότησης και ελέγχου, με προσβάσεις σε κομβικά σημεία της εμπορευματικής αγοράς, όπως είναι, για παράδειγμα, τα μεγάλα λιμάνια.

Η προτεραιότητά μας είναι σαφής. Ολοκληρώνουμε το συντομότερο δυνατό το σιδηροδρομικό άξονα Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Ειδομένη/Προμαχώνας και όλα τα έργα που υποστηρίζουν τη λειτουργία του. Ο άξονας αυτός έχει τεράστια σημασία για την ελληνική οικονομία. Αποτελεί, δε, αναπόσπαστο τμήμα του διευρωπαϊκού δικτύου υψηλών ταχυτήτων και παράλληλα τμήμα του Άξονα 22. Για την εξεύρεση των αναγκαίων κεφα-

ση του σιδηροδρομικού συστήματος» επισήμανε ο υφυπουργός Υποδομών «υπάρχει σήμερα συγκεκριμένο ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο, με τις αρχές του οποίου συμφωνούμε. Η αυτονομία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, το άνοιγμα της αγοράς, ο υγιής ανταγωνισμός και η οικονομική εξυγίανση είναι οι πυλώνες στους οποίους βασίζουμε την πολιτική μας. Στόχος μας είναι να δημιουργήσουμε ένα διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής, μία εταιρεία σιδηροδρομικών έργων και μία κρατική σιδηροδρομική επιχείρηση. Αυτή ήταν αντίστοιχα ο σημερινός ΟΣΕ (με συγχώνευση με την ΕΔΙΣΥ), η ΕΡΓΟΣΕ και η ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Περιμένουμε την ΤΡΑΙΝΟΣΕ να μας παρουσιάσει με απόλυτη ακρίβεια το

αναλάβει τις μεταφορές που είναι συμφέρουσες για την επιχείρηση».

Ο Γ. Μαγκριώτης αναφερόμενος, τέλος, στο χρέος και τα ελλείμματα επισήμανε: «Δεν ξεχνάμε βέβαια το βαρύ χρέος του ΟΣΕ, ύψους 10 δισ. περίπου. Σύμφωνα με τους κοινοτικούς κανόνες είναι χρέος της Πολιτείας και πρέπει να δοθεί λύση. Ως πρώτο βήμα σκοπεύουμε να αναλάβουμε δράση για την αξιοποίηση της πολύ μεγάλης ακίνητης περιουσίας του ΟΣΕ, που μένει αναξιοποίητη».

Όσον αφορά στα ελλείμματα η κατάσταση είναι διαφορετική. Τα ελλείμματα, ως γνωστόν, δεν ανήκουν όλα στην ίδια κατηγορία. Είναι διαφορετικό το κόστος συντήρησης της υποδομής που αναλαμβάνει το κράτος και διαφορετικό το έλ-

Οι θέσεις του ΤΕΕ

λειμμα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, που το κράτος για τις μεν επιβατικές μεταφορές θα καλύψει μόνο μέσω συγκεκριμένων συμβολαίων, για συγκεκριμένες ελλειμματικές γραμμές και δρομολόγια, υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας όπως χαρακτηρίζονται, ενώ για τις εμπορευματικές, όπως ήδη έχω το-

«Ο σιδηρόδρομος μπορεί να αποτελέσει βασικό αναπτυξιακό εργαλείο για την εθνική οικονομία, το οποίο δεν μπορεί και δεν πρέπει να εκχωρηθεί στην ιδιωτική κερδοσκοπία. Αντίθετα, θα πρέπει να ενισχυθεί ο δημόσιος και κοινωνικός χαρακτήρας του, ταυτόχρονα με την ανάπτυξη της εμπορικής του δυναμικής». Αυτό επισημάνε παρουσιάζοντας τις θέσεις της Δ.Ε. του ΤΕΕ ο γενικός γραμματέας, **Ηρακλής Δρούλιας**, και πρόσθεσε: «Στο πλαίσιο αυτό θα μπορούσαν να ενταχθούν μία σειρά από απαραίτητα έργα που αφορούν είτε στην αναβάθμιση του σιδηροδρομικού δικτύου σε περιοχές της χώρας, όπως η Πελοπόννησος, παραδείγματος χάριν, είτε στην επέκταση του σιδηροδρόμου σε περιοχές που σήμερα είναι συγκοινωνιακά υποβαθμισμένες, με την κατασκευή του δυτικού άξονα Ηγουμενίτσα – Ιωάννινα – Αντίρριο και Ρίο – Καλαμάτα και της σιδηροδρομικής Εγνατίας, Ηγουμενίτσα – Ιωάννινα, Καλαμπάκα – Κοζάνη, αφού βεβαίως προηγηθούν οι απαραίτητες οικονομοτεχνικές μελέτες που θα εξασφαλίζουν και τη βιωσιμότητα αυτών των έργων».

«Το ΤΕΕ» επισήμανε σε άλλο σημείο ο Η. Δρούλιας «αναγνωρίζει και επισημαίνει τη διαχρονική ευθύνη της ελληνικής πολιτείας απέναντι στον ΟΣΕ, που σώρευσε στον οργανισμό οργανωτικές και λειτουργικές στρεβλώσεις και τεράστια οικονομικά ελλείμματα, οδηγώντας ουσιαστικά το σιδηρόδρομο σε απαξίωση, με συνέπειες ιδιαίτερα επιζήμιες για την εθνική οικονομία, την ανάπτυξη της χώρας, την κοινωνία, καθώς και τους εργαζομένους». Ενδεικτικά, ανέφερε πως:

• Την τελευταία δεκαετία, για να υλοποιηθεί το επενδυτικό πρόγραμμα και μόνο, ο ΟΣΕ υποχρεώθηκε να προχωρήσει σε τραπεζικό δανεισμό ύψους, περίπου, 2,5 δισ. ευρώ, ποσό

που αντιστοιχεί στη συνολική χρηματοδότηση από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων κατά την ίδια περίοδο.

• Κάθε χρόνο για τη συντήρηση συρμών και δικτύου απαιτούνται δαπάνες, περίπου, 90 με 100 εκατομμυρίων ευρώ, οι οποίες εξασφαλίζονται, επίσης, με τραπεζικό δανεισμό που προστίθεται στο σωρευτικό οικονομικό έλλειμμα του οργανισμού.

• Στο πρόσφατο παρελθόν διακόπηκαν 57 δρομολόγια τρένων ημερησίως, ακόμη και στη βασική γραμμή Αθήνας – Θεσσαλονίκης, στην οποία η ζήτηση ξεπερνά κατά κανόνα την προσφορά.

• Συστηματικά και σχεδόν καθ' όλη την προηγούμενη δεκαετία ο ΟΣΕ διατηρεί εξαιρετικά χαμηλά τα κόμιστρα, κάτω και από το λειτουργικό κόστος, για λόγους κοινωνικής πολιτικής, που τελικά ως αποτέλεσμα είχε την επιβάρυνση του οργανισμού με πρόσθετα τραπεζικά δάνεια για την κάλυψη του ελλείμματος από τη λειτουργία. Είναι ενδεικτικό, ότι ο ασφαλέστερος και σαφώς πιο άνετος και σε ορισμένες περιπτώσεις πιο γρήγορος σιδηρόδρομος, εισπράττει, σε όλες τις περιπτώσεις, σε όλες τις γραμμές, χαμηλότερο κόμιστρο από αυτό της αντίστοιχης γραμμής του ΚΤΕΛ.


• Επίσης, συστηματικά, όλα τα προηγούμενα χρόνια δημιουργήθηκε έλλειμμα προσωπικού. Κυρίως σε ό,τι αφορά την επιχειρησιακή ετοιμότητα και λειτουργία του σιδηροδρόμου, με προφανή ζημία του οργανισμού. Χαρακτηριστικό είναι ότι έναντι 339 προβλεπόμενων θέσεων μηχανικών στα νευραλγικά τμήματα του ομίλου, στους μηχανικούς γραμμής έλξης και εκμετάλλευσης, ο οργανισμός διαθέτει μόλις 124.

«Είναι, λοιπόν, επιτακτική ανάγκη» κατέληξε ο Η. Δρούλιας «να καταρτιστεί ένα ολοκληρωμένο σχέδιο, που θα βγάλει τον ελληνικό σιδηρόδρομο από το σημερινό τέλμα. Ένα σχέδιο που θα διασφαλίσει τη βιωσιμότητα, αλλά και τη συνέχειά του με θάρρος και όχι επιφανειακά τεχνάσματα που εξυπηρετούν επικοινωνιακούς σκοπούς».



Δίκτυο

νίσει, δεν επιτρέπεται κρατική συμμετοχή. Σας διαβεβαιώνουμε ότι θα είμαστε πολύ αυστηροί με τις διοικήσεις των κρατικών σιδηροδρομικών εταιρειών, αναμένοντας από αυτές πιστή τήρηση των κανόνων διαχείρισης, ορθολογική χρήση των πόρων, διαφάνεια και αποτελεσματικότητα. Επίσης, αυστηροί θα είμαστε και με τους εργαζομένους, των οποίων την προσφορά εκτιμούμε, αλλά τους ζητούμε αύξηση της παραγωγικότητας σε συνθήκες εργασιακής σιγουριάς και αξιοκρατίας. Μόνο με τη βοήθειά τους θα μπορέσουμε να αντιμετωπίσουμε το πρόβλημα των λειτουργικών ελλειμμάτων».

	<ul style="list-style-type: none"> • ΜΟΝΑΔΕΣ ΚΛΙΜΑΤΙΣΜΟΥ ΚΛΕΙΣΤΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ ΓΙΑ ΧΩΡΟΥΣ Η/Υ - ΤΗΛΕΠ/ΝΙΩΝ - ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΩΝ • ΜΟΝΑΔΕΣ ΚΛΙΜΑΤΙΣΜΟΥ ΕΙΔΙΚΩΝ ΕΦΑΡΜΟΓΩΝ ΓΙΑ ΗΛΚΟΥΣ ΠΙΝΑΚΕΣ ΑΥΤΟΜΑΤΙΣΜΩΝ • ΥΓΡΑΝΤΕΣ ΑΤΜΟΥ & ΥΠΕΡΗΧΩΝ
<p>ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΟΣΚΩΝ : STULZ & COSMOTEC</p>	<p>Κέος 22 Μελίσσιο Τ.Κ. 15127 Τηλ. 2108034147 -8, 2108042146 Fax 2106130284 www.diamar.gr email: datsi@tee.gr</p>

ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ

«Ο ελληνικός σιδηρόδρομος αποτελεί σημαντικό μέσο μεταφοράς, με σαφή κοινωνικό και οικολογικό χαρακτήρα, που έχει και πρέπει να έχει βασικό ρόλο στην ανάπτυξη της χώρας» τόνισε χαιρετίζοντας την ημερίδα εκ μέρους της ΝΔ ο πρώην υπουργός, κ. **Καλαφάτης**.

Υποστήριξε, επίσης, ότι «κατά τη διάρκεια της κυβερνητικής μας θητείας, μετά τις εκλογές του '07, θέσαμε την εξυγίανση του ΟΣΕ στην πρώτη γραμμή των μεταρρυθμίσεων, έστω και αν υπήρχε μία χρονική καθυστέρηση. Τον Αύγουστο του '08 και τον Ιούλιο του '09 παρουσιάσαμε ένα ολοκληρωμένο σχέδιο ανασυγκρότησης του ΟΣΕ, βασισμένο στους εξής στρατηγικούς άξονες: ασφάλεια, διαφάνεια, εξυγίανση, ανάπτυξη», που δεν ολοκληρώθηκε λόγω των πρόωγων εκλογών.

Επισημάνει, επίσης, ότι «η εξυγίανση και ανάπτυξη του ΟΣΕ αποτελεί το κορυφαίο ζήτημα στην πολιτική ατζέντα της Νέας Δημοκρατίας στον τομέα των μεταφορών» και «γι' αυτό θα στηριξουμε κάθε θετική πρωτοβουλία της κυβέρνησης, που θα συμβάλει σε αυτή τη κατεύθυνση», με μέτρα όπως:

- Η διοικητική αναδιάρθρωση του οργανισμού με το λειτουργικό διαχωρισμό της υποδομής και της εκμετάλλευσης, όπως επιβάλλουν οι νέοι κανονισμοί της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

- Η λειτουργία ελεγκτικών μηχανισμών και διαδικασιών που θα διασφαλίζουν τη διαφάνεια στις προμήθειες, στις αναθέσεις έργων και θα θωρακίζουν τον οργανισμό απέναντι σε φαινόμενα κακοδιαχείρισης και μη χρηστής διοίκησης του.

- Η απρόσκοπτη τήρηση των υ-



Οι απόψεις των πολιτικών κομμάτων

ποχρεώσεων του κράτος έναντι του οργανισμού, ειδικά για τα συγχρηματοδοτούμενα από την Ευρωπαϊκή Ένωση έργα, σε συνδυασμό με τη μείωση του δανειακού κόστους του οργανισμού για την υλοποίηση του επενδυτικού του προγράμματος, καθώς από το 2010 και μετά, λόγω των κανόνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δεν θα μπορεί να υπάρχει κρατική εγγύηση στο δανεισμό.

- Η ριζική αλλαγή της τιμολογιακής πολιτικής, η ενίσχυση των κανόνων ασφαλείας, με την απόκτηση σύγχρονου τροχαίου υλικού.

- Η ολοκλήρωση των μεγάλων σιδηροδρομικών έργων με τη χρήση της τηλεκίνησης και τηλεδιοίκησης, που ενισχύουν την περιφερειακή ανάπτυξη της χώρας και, ταυτόχρονα, εντάσσουν τον ελληνικό σιδηρόδρομο στα διεθνή ευρωπαϊκά δίκτυα.

Ο **Μάκης Παπαδόπουλος**, υπεύθυνος του Τμήματος Οικονομίας της ΚΕ του ΚΚΕ, τόνισε ότι: «Τα προβλήματα στην πορεία του ΟΣΕ δεν οφείλονται σε αδιαφορία, προχειρότητα και ακατάλληλα οργανωτικά μοντέλα που τάχα επέλεξαν οι προηγούμενες κυβερνήσεις ΝΔ - ΠΑΣΟΚ. Οφείλονται στην ε-

φαρμογή της πολιτικής της ΕΕ για την απελευθέρωση της αγοράς των σιδηροδρομικών μεταφορών από την κρατική προστασία, με πρώτο βήμα τα μέτρα διαχωρισμού της σιδηροδρομικής υποδομής από τη διαχείριση των μέσων μεταφοράς στη δεκαετία του '90.

Οι αρνητικές συνέπειες είναι ήδη ορατές στις εργασιακές σχέσεις, στη μείωση των εργαζομένων πλήρους σταθερής απασχόλησης, στη συχνότητα και ασφάλεια των δρομολογίων, στην καθυστέρηση υλοποίησης βασικών υποδομών.

Δεν πρόκειται για ελληνική πρωτοτυπία. Πλήθος είναι τα παραδείγματα που αναδεικνύουν ότι ο ανταγωνισμός των ομίλων για το πρόσθετο κέρδος, στο πλαίσιο της απελευθερωμένης αγοράς, δεν μπορεί να συμβαδίσει με την κοινωνική ευημερία. Στο Βερολίνο, στο μετρό υψηλών ταχυτήτων, είχαμε απανωτά ατυχήματα και βλάβες το 2009, λόγω της πολιτικής συμπίεσης του κόστους συντήρησης. Στο Λονδίνο, την περίοδο 2006-2009, δύο ιδιωτικοί όμιλοι εγκατέλειψαν διαδοχικά την εκμετάλλευση της μεγαλύτερης επιβατικής γραμμής, γιατί δεν εξασφάλιζαν υψηλό ποσοστό κέρδους».

Κλείνοντας, ο Μ. Παπαδόπουλος ανέφερε: «Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι πρέπει να λειτουργήσουν ως κοινωνικές υπηρεσίες. Γενικότερα οι υποδομές, τα μέσα μεταφοράς και η λειτουργία τους πρέπει να αποτελέσουν κοινωνική κρατική ιδιοκτησία με ενιαία δομή. Μόνο ο κοινωνικοποιημένος κλάδος των μεταφορών, ενταγμένος σε ένα ριζικά διαφορετικό δρόμο ανάπτυξης, με γνώμονα τη λαϊκή ευημερία και όχι το καπιταλιστικό κέρδος, μπορεί να οδηγήσει σε φθηνές, γρήγορες και ασφαλείς μεταφορές για το λαό.

Στο πλαίσιο της λαϊκής οικονομίας το Ενιαίο Κρατικό Σύστημα Μεταφορών θα προωθήσει πολιτική με άξονες:

- Την προτεραιότητα των μέσων μαζικής μεταφοράς.

- Τη διασυνδεδεμένη δράση όλων των μορφών μεταφοράς.

- Την εξοικονόμηση ενέργειας και την προστασία του περιβάλλοντος.

- Την κατοχύρωση της μεταφοράς ως κοινωνικού αγαθού, ώστε να πάψει να αποτελεί εμπόρευμα.

Για να ανοίξει αυτός ο ελπιδοφόρος δρόμος απαιτείται σύγκρουση και ρήξη με την πολιτική της ΕΕ και της άρχουσας τάξης».

«Το τρένο έχει πέσει στη συνείδηση του κοινού και των ανθρώπων ως ευτελές και φτηνιάρικο μέτρο συγκοινωνίας, υπέρ ενός τερατώδους αυτοκινήτου, το οποίο έχει κυριαρχήσει στα φαντασιακά των ανθρώπων, με αποτέλεσμα να παρατηρώ χθες ότι σε τρεις λωρίδες της Κηφισίας, υπήρχαν 100 αυτοκίνητα με ένα οδηγό το καθένα, που σημαίνει μισό βαγόνι πλάτους όσο το 1/3 της Κηφισίας» τόνισε ο εκπρόσωπος του ΛΑΟΣ, **Αλέξης Οικονόμου**.

«Είναι προφανές ότι ο Λαϊκός Ορθόδοξος Συναγερμός» συνέχισε «είναι μακριά από ακραίες νεοφιλελεύθερες τοποθετήσεις, αλλά και από βαρείς κρατισμούς, οι οποίοι στο τέλος κατέρρευσαν, και είναι οπαδός της ενίσχυσης της υγιούς, όχι φοροκλέπτουσας, ούτε εισφοροφευγιάτης δραστηριότητας, αλλά και της αναδιανομής και της ενίσχυσης των μη προνομιούχων σε αξιολογημένη βάση, ώστε να πιάνουν τόπο οι αναδιανομές. Είναι υ-

πέρ των μέσων μαζικής μεταφοράς, τα οποία αποτελούν και τρόπο βελτίωσης της παραγωγικότητας των μεταφορών, και βεβαίως τρόπο απάλυνσης του βάρους του οικονομικού για τις μη προνομιούχες τάξεις και στρώματα, όχι εν είδει ελεημοσύνης, αλλά εν είδει δικαίωματος, το οποίο το έχουν διότι συμμετέχουν, σε πολύ μεγάλο βαθμό, όχι απολύτως, στη δημιουργία του πλούτου».

Επίσης, επισήμανε ότι «καμία ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μέσων και τρόπων μεταφοράς δεν μπορεί να μη συνδυαστεί με μία σοβαρή επικοινωνιακή προσπάθεια για να χτυπηθεί η παντοκρατορία του αυτοκινήτου ως του μοναδικού μέσου με το οποίο αξίζει τον κόπο να κυκλοφορούμε».

Τόνισε, τέλος, ότι απαιτείται «μία σειρά από συνδυασμένα μέτρα τα οποία πρέπει να ληφθούν και στο επίπεδο της οργάνωσης των κρατικών υποδομών για τις σιδηροδρομικές μεταφορές». Επισημαίνοντας

ότι είμαστε η μόνη χώρα στην οποία δεν υπάρχει εμπορευματικό κέντρο των σιδηροδρόμων, ανέφερε ότι η Θεσσαλονίκη θα μπορούσε να αποτελέσει ένα τέτοιο διεθνές διαμετακομιστικό κέντρο.

«Εμείς, οι Οικολόγοι Πράσινοι, έχουμε ιδιαίτερους λόγους να ενδιαφερόμαστε για το σιδηρόδρομο στην Ελλάδα» τόνισε ο εκπρόσωπός τους, **Γ. Παρασκευόπουλος**. «Πρώτα πρώτα για το ίδιο το μεταφορικό έργο: Ο σιδηρόδρομος απαιτεί μέχρι 7 φορές λιγότερη ενέργεια, έχει μέχρι 16 φορές λιγότερα ατυχήματα, όταν λειτουργεί σωστά, από το αυτοκίνητο, 10 φορές λιγότερη ρύπανση και 2 φορές λιγότερο θόρυβο. Το δεύτερο είναι ότι στη μάχη κατά της κλιματικής αλλαγής, οι μεταφορές είναι ο αδύναμος κρίκος κάθε προσπάθειας να μειώσουμε τις εκπομπές».

«Για τις κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ το τρένο», πρόσθεσε ο ί-

διος «ήταν ο φτωχός συγγενής. Για τις κυβερνήσεις της Νέας Δημοκρατίας, δυστυχώς, ήταν ο ανεπιθύμητος συγγενής».

«Δεν χρειαζόμαστε απλώς έργα» επισήμανε σε άλλο σημείο. «Χρειαζόμαστε ένα ολοκληρωμένο σχέδιο βιώσιμων μεταφορών σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο. Και εκεί θα έχει το ρόλο του και ο σιδηρόδρομος. Ακόμα, τα έσοδα από τη δημοπράτηση των δικαιωμάτων εκπομπής, αλλά και από τους φόρους στα καύσιμα, να χρηματοδοτήσουν επενδύσεις για το σιδηρόδρομο και τη δημόσια συγκοινωνία.

Για να μπορέσει, όμως, να δείξει τις δυνατότητές του ο σιδηρόδρομος και να γίνει ελκυστικός, χρειάζεται να αλλάξει και ο ίδιος. Όσον αφορά τον τρόπο επιλογής των διοικήσεων του ΟΣΕ, δεν αρκεί η διοικητική ικανότητα ή η κομματική πίστη, χρειάζεται να είναι και άνθρωποι που πιστεύουν στο σιδηρόδρομο και τον ξέρουν».





Η ΓΑΙΑ Α.Ε. ΜΕΛΕΤΩΝ προσφέρει ολοκληρωμένες λύσεις σε σύνθετα έργα καθώς δραστηριοποιείται στις παρακάτω κατηγορίες μελετών:

- Χωροταξικές
- Παλαιοδομικές
- Οργάνωσης και Επιχειρησιακής Έρευνας
- Αρχιτεκτονικές
- Ειδικές Αρχιτεκτονικές
- Στατικές
- Ηλεκτρομηχανολογικές
- Συγκοινωνιακές
- Λιμενικών Έργων
- Υδραυλικές
- Ενεργειακές
- Τοπογραφικές - Φωτογραμμετρικές - Κτηματολογίου
- Περιβαλλοντικές

Η ΓΑΙΑ Α.Ε. ΜΕΛΕΤΩΝ παρακολουθεί τις εξελίξεις της σύγχρονης τεχνολογίας, όλα τα τμήματά της είναι άρτια εξοπλισμένα και εργάζονται για την επίτευξη ενός υψηλού ποσοστού αποτελέσματος.

> Πιστοποιημένη ποιότητα
με ISO 9001:2000:Certificate No 2194 IAF Code 34 & 35

> Εγγύηση για το μέλλον η συνέπεια στο παρελθόν




ΓΑΙΑ Α.Ε. ΜΕΛΕΤΩΝ
Μελέτες & Επιβλέψεις Δημοσίου, Ο.Τ.Α. & Ν.Π.Δ.Δ
Κατσώνη 3, Τ.Κ. 546 25 Θεσσαλονίκη
Τηλ.: 2310 516.732, 2310 540.107, Fax 2310 555.659
e-mail: info@gaiasa.gr, web site: www.gaiasa.gr

ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ

«Κάθε λογικός άνθρωπος μπορεί με ευκολία να αναγνωρίσει τη σημερινή κατάσταση του σιδηρόδρομου ως το πρακτικό αποτέλεσμα συγκεκριμένων πολιτικών επιλογών από τη δεκαετία του '50 και μετά, αλλά ιδιαίτερα της τελευταίας 5ετίας, που συνδέονται με την αναδίπλωση του επενδυτικού προγράμματος, όπως αυτό είχε αποφασιστεί στα τέλη της δεκαετίας του '80 και εξελισσόταν κανονικά μέχρι το 2004 ή τουλάχιστον

Απαιτούνται στοχευμένες δράσεις



χιστον έτσι φαινόταν». Αυτό τόνισε ο γενικός γραμματέας της Πανελληνίας Ομοσπονδίας Σιδηροδρομικών, **Ανδρέας Βασιλόπουλος**.

Η τιμολογιακή πολιτική του ΟΣΕ, ανέφερε, ποτέ δεν καθορίστηκε από τον ίδιο με βάση τα λειτουργικά του κόστη ή τον ανταγωνισμό στις μεταφορές, με αποτέλεσμα το μισό εισιτήριο με

ένα μεσαίο τρένο για μία απόσταση 180 χιλιομέτρων να είναι 2,75 ευρώ, ενώ όσοι πληρώνουν ολόκληρο εισιτήριο είναι λιγότεροι από το 50% των επιβατών του τρένου.

Στην ακτοπλοία, επισήμανε, σχεδόν τα 3/4 των ελληνικών νησιωτικών προορισμών είναι άγονες γραμμές επιδοτούμενες αδρά από την ελληνική πολιτεία. Ο ΟΣΕ αναγκάζεται να διατηρεί, και μάλιστα σε πολύ καλή κατάσταση, το 100% του δικτύου του, δανειο-

ρίζονται από την αλήθεια και τους όρους των συλλογικών συμβάσεων εργασίας. Κάθε απόκλιση, και, δυστυχώς, υπάρχουν τέτοιες, αφορά τις πολιτικές που αποφασίζουν οι κυβερνητικές διοικήσεις και είναι σίγουρα παράνομες».

«Στη σημερινή οικονομική πραγματικότητα που βιώνουμε, σε συνδυασμό με την περιβαλλοντική επιβάρυνση, ο σιδηρόδρομος είναι το κατεξοχήν οικολογικό μέσο για ασφαλή, άνετη, χρονικά αξιόπιστη, αλλά και φθηνή,

Η αναδιάρθρωση και εξειδίκευση του προσωπικού. Η προώθηση των πωλήσεων, η συνεργασία με τα ξένα δίκτυα και δράσεις ώστε να επιτευχθεί, παράλληλα με την ανάκαμψη της χώρας, και η ανάκαμψη του ελληνικού σιδηρόδρομου».

Άμεσοι στόχοι, επισήμανε ο ίδιος, οφείλουν να είναι:

Η ολοκλήρωση του άξονα Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Ειδομένη/Προμαχώνας, ο σιδηροδρομικός ΠΑΘΕΠ, με διπλή σι-



δοτούμενος με επαχθείς όρους, πράγμα που σημαίνει διόγκωση του ελλείμματος, χωρίς η πολιτεία να αναγνωρίζει

άγονες γραμμές και ανάγκη επιδοτήσεων.

Τέλος, τόνισε ότι «η προπαγάνδα που αναπτύσσεται και σήμερα, δυστυχώς, σχετικά με μισθολογικά επιβαρημένο Οργανισμό, είναι κόλαφος για όσους το ισχυρίζονται. Σήμερα εργάζεται στον ΟΣΕ το 1/3 περίπου όσων εργάζονταν στο τέλος της δεκαετίας του '90, και οι μισθοί μας ο-

μεταφορά προϊόντων και επιβατών, με δυνατότητα να αποτελέσει ένα από τους βασικούς μοχλούς ανάπτυξης της χώρας». Αυτό τόνισε ο γεν. γραμματέας του Συλλόγου Διπλωματούχων Μηχανικών του ΟΣΕ, **Μανώλης Σάλλας**, και πρόσθεσε: «Αυτό βέβαια προϋποθέτει την υλοποίηση στοχευμένων δράσεων, όπως είναι η αναδιοργάνωση του Οργανισμού, η μείωση του ελλείμματος, η ρύθμιση των χρεών, η αναβάθμιση των σιδηροδρομικών υποδομών, η αναβάθμιση της συντήρησης και επισκευής τροχαίου υλικού, με ταυτόχρονη υλοποίηση των εγκαταστάσεων συντήρησης του τροχαίου υλι-

δηροδρομική γραμμή κανονικού εύρους, με ηλεκτροκίνηση, σηματοδότηση, τηλεδιοίκηση, και σύγχρονες τηλεπικοινωνίες.

– Η ολοκλήρωση του σιδηροδρομικού διαδρόμου Πειραιάς - Τρεις Γέφυρες - ΣΚΑ, των έργων αναβάθμισης του σιδηροδρομικού σταθμού Αθηνών και των ανισόπεδων οδικών διαβάσεων στο παραπάνω τμήμα.

– Η κατασκευή εμπορευματικού σιδηροδρομικού κέντρου στο Θυρίσιο Πεδίο και η σύνδεσή του με το λιμάνι του Νέου Ικονίου κ.ά.

Όλες οι ενδιαφέρουσες εισηγήσεις της ημερίδας υπάρχουν στην ιστοσελίδα του ΤΕΕ.