

1. ΦΡΕΝΟ ΣΤΟ ΞΕΠΟΥΛΗΜΑ

Μέσο:ΕΠΙΚΑΙΡΑ

Ημ. Έκδοσης: ...26/06/2014 Ημ. Αποδελτίωσης: ...26/06/2014

Σελίδα:4



79

ΦΡΕΝΟ

ΣΤΟ ΞΕΠΟΥΛΗΜΑ!

Μαζί με χιονοδρομικά κέντρα, ιαματικά λουτρά, σπήλαια και δεκάδες παραλίες σε όλη την Ελλάδα, η μαρίνα Αλίμου, μία από τις τέσσερις μεγαλύτερες μαρίνες της Ευρώπης, ετοιμάζεται να περάσει σε ιδιώτες, προκαλώντας ανεπανόρθωτη βλάβη στο δημόσιο συμφέρον –από τα δημόσια οικονομικά μέχρι το δικαίωμα των πολιτών για ελεύθερη πρόσβαση–, τις θέσεις εργασίας και το περιβάλλον.





ΦΡΕΝΟ ΣΤΟ ΞΕΠΟΥΛΗΜΑ

Να μείνει στο Δημόσιο η μαρίνα Αλίου!

**Καταστροφικές οι επιπτώσεις
από την ιδιωτικοποίηση
και στις εργασιακές σχέσεις**

ΤΟΥ ΛΕΩΝΙΔΑ ΒΑΤΙΚΙΩΤΗ

Σε πορεία ιδιωτικοποίησης έχει εισέλθει και η μαρίνα Αλίου, που, με 1.100 θέσεις ελλιμενισμού και 900 θέσεις εναπόθεσης σκαφών στον χερσαίο χώρο, είναι η μεγαλύτερη μαρίνα των Βαλκανίων και μια από τις τέσσερις μεγαλύτερες της Ευρώπης. Μαζί με χιονοδρομικά κέντρα, ιαματικά λουτρά, σπήλαια και δεκάδες καταπληκτικές παραλίες σε όλη την Ελλάδα, η μαρίνα Αλίου ετοιμάζεται να ξεπουληθεί σε ιδιώτες, προκαλώντας τεράστια και ανεπανόρθωτη βλάβη στο δημόσιο συμφέρον – από τα δημόσια οικονομικά μέχρι το δικαίωμα των πολιτών για ελεύθερη πρόσβαση-, τις θέσεις εργασίας και το περιβάλλον.

Για τις επιπτώσεις από την επικείμενη ιδιωτικοποίηση μιλήσαμε με συνδικαλιστές

από τις μαρίνες και την Εταιρεία Ακινήτων του Δημοσίου (ΕΤΑΔ). «Καταρχάς, ακόμη και η ίδια η Εταιρεία Ακινήτων του Δημοσίου – προϊόν συνένωσης των Ολυμπιακών Ακινήτων, της Κτηματικής Εταιρείας του Δημοσίου και της Εταιρείας Τουριστικά Ακίνητα, που είχε μετεξέλιξη του ΕΟΤ– φτιάχτηκε με σκοπό να ξεπεραστούν τα νομικά εμπόδια για να ξεπουληθούν τα συγκεκριμένα “φιλέτα” που είχε στην κατοχή του το Ελληνικό Δημόσιο», τονίζει στα «Επικάιρα» ο Μανώλης Δελής, ηλεκτρολόγος και γραμματέας του Σωματείου Εργαζομένων Μαρινών.

Απέτυχαν οι ιδιώτες!

«Η εμπειρία που υπάρχει ήδη από τον χώρο μας είναι αρκετή για να απορριφθούν οι ιδιωτικοποιήσεις ως μοντέλο ανάπτυξης,

ακόμη και κερδοφορίας για το Ελληνικό Δημόσιο», υπογραμμίζει ο Γιάννης Κεχαγιάς, πρόεδρος της Ομοσπονδίας Εργαζομένων στην ΕΤΑΔ και προσθέτει: «Η δεύτερη ακτή Βούλας ανατέθηκε σε ιδιώτη και, κατά παράδοξο τρόπο, παραμένει επί χρόνια κλειστή για τους λουόμενους και το κοινό. Η Ακτή Βουλιαγμένης, αντίθετα, που είναι η μόνη η οποία παραμένει στο Ελληνικό Δημόσιο και είναι κερδοφόρα, μ’ έναν κύκλο εργασιών το 2013 ύψους 1,042 εκατ. ευρώ, οδεύει κι αυτή προς ιδιωτικοποίηση. Το αποτέλεσμα θα είναι να χαθεί και η τελευταία φθηνή πρόσβαση των λουόμενων σε οργανωμένη παραλία της Αττικής». «Πρέπει να τονίσουμε ότι η Ακτή Βουλιαγμένης του Δημοσίου, που έκοβε κατά μέσο όρο 300.000 εισιτήρια, όχι μόνο είχε το χαμηλότερο κόστος εισόδου, με

1. ΦΡΕΝΟ ΣΤΟ ΞΕΠΟΥΛΗΜΑ

Μέσο:ΕΠΙΚΑΙΡΑ

Ημ. Έκδοσης: ...26/06/2014 Ημ. Αποδελτίωσης: ...26/06/2014

Σελίδα:80



4 ευρώ, που περιελάμβανε και ξαπλώστρα, αλλά με τα χαμηλά τιμολόγια της, ύψους 2 ευρώ, για πολύτεκνους, ΑμεΑ κ.ά. ασκούσε και κοινωνική πολιτική», αναφέρει στα «Επικάιρα» ο Θανάσης Ζαχαρής, κηπουρός και πρόεδρος του Σωματίου Εργαζομένων και γραμματέας Ομοσπονδίας στην Εταιρεία Ακινήτων Δημοσίου.

Αν και η ιδιωτικοποίηση των ακτών θα προκαλέσει σίγουρη ζημιά στην κοινωνία, εξίσου αρνητικές θα είναι οι συνέπειες και από την ιδιωτικοποίηση της μαρίνας Αλίου, κι αν μην είναι τόσο προφανείς – αντίθετα, δηλαδή, με μια ευρέως διαδεδομένη αντίληψη ότι πρόκειται για θέμα που αφορά στους «σκαφάτους» και τα «χοντρά πορτοφόλια». «Μετά την ιδιωτικοποίηση των μαρίνων Φλοίσβου, Ζέας, Σταδίου Ειρήνης και Φιλίας και Βουλιαγμένης, μεταφέρθηκαν στη μαρίνα Αλίου εκατοντάδες επαγγελματικά σκάφη που δεν μπορούσαν να αντέξουν το αυξημένο κόστος ελλιμενισμού. Αναφέρομαι σε σκάφη θαλάσσιου τουρισμού, Ναυτικούς Ομίλους και αλιείς που είναι μεροκαματιάρηδες. Τα τιμολόγια που τους παρέχει η μαρίνα Αλίου είναι 70% χαμηλότερα. Μόνο έτσι μπορούν

να αντέξουν και να μην κλείσουν. Ο ιδιώτης αδιαφορεί γι' αυτή την παράμετρο. Γι' αυτό σήμερα ο Φλοίσβος ελλιμενίζει γύρω στα 80 επαγγελματικά σκάφη, όταν πριν από λίγα χρόνια ελλιμενίζει τετραπλάσιο αριθμό. Αν ιδιωτικοποιηθεί η μαρίνα Αλίου και τα τριπλάσια τέλη ελλιμενισμού περάσουν, για παράδειγμα, στα ναύλα, αν αναλογιστούμε τι ζημιά θα υποστεί ο θαλάσσιος τουρισμός», αναφέρει ο Θεοχάρης Κοκκοτάς, ηλεκτρολόγος και αντιπρόεδρος του Σωματίου και της Ομοσπονδίας.

Τότε πολύ πιθανόν να επαναληφθεί στον θαλάσσιο τουρισμό η αρνητική εμπειρία από το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος», που με τα υψηλά του τέλη έδιωξε τις εταιρείες χαμηλού κόστους και αύξησε το κόστος των αεροπορικών ταξιδιών στην Αθήνα, με δραματικές επιπτώσεις για τον τουρισμό στην πρωτεύουσα.

Διάχυση τζιρών

«Οι επιπτώσεις θα γίνουν αισθητές σε όλη την περιοχή, ακόμη και σε όσους δεν έχουν σχέση με θαλάσσια επαγγέλματα ή σπορ», αναφέρει ο Μ. Δελής. «Μέχρι τώρα ο χώρος είναι ελεύθερος, δεν πρέπει να πληρώ-

σεις για να μπεις και ο κάθε πολίτης μπορεί να αγοράσει έναν καφέ σε πλαστικό ή να μην αγοράσει τίποτε και να κάνει τη βόλτα του σε ένα ωραίο φυσικό περιβάλλον. Κάθε εβδομάδα από την Παρασκευή μέχρι την Κυριακή περνούν περισσότεροι από 10.000 άνθρωποι κάνοντας τη βόλτα τους. Ο ιδιώτης θα επιδιώξει να βγάλει από τη μύγα ξύγκι, εμπορευματοποιώντας το καθετί. Και τότε θα εμφανίσει κέρδη. Επίσης, να έχουμε υπόψη ότι η μαρίνα Αλίου επέτρεπε ως τώρα να αναπτύσσονται δουλειές και έξω απ' αυτή. Στα γύρω σούπερ μάρκετ τα Σάββατα υπάρχει κοσμοπλημμύρα, δεν μένει τίποτε στα ράφια. Ο ιδιώτης θα επιδιώξει να φέρει αυτούς τους τζιρούς μέσα στη μαρίνα, προκαλώντας μαρασμό σε άλλους επαγγελματίες. Το ίδιο φαινόμενο ισχύει και στα χιονοδρομικά κέντρα που τώρα θα πουληθούν. Τι νόημα έχει να εξετάζουμε την κερδοφορία του Παρνασσού, για παράδειγμα, όταν με τη λειτουργία του δίνει εδώ και δεκαετίες δουλειά σε χιλιάδες επαγγελματίες στην Αράχοβα και τα γύρω χωριά;...».

«Η μαρίνα του Αλίου θα μπορούσε να είχε πολύ περισσότερα κέρδη από σήμερα κιόλας, χωρίς, μάλιστα, να «χαρατσώνει» τον

1. ΦΡΕΝΟ ΣΤΟ ΞΕΠΟΥΛΗΜΑ

Μέσο:ΕΠΙΚΑΙΡΑ

Ημ. Έκδοσης: ...26/06/2014 Ημ. Αποδελτίωσης: ...26/06/2014

Σελίδα:81



κόσμο. Έχει επιλεγεί συνειδητά όμως μια πορεία απαξίωσης και υποβάθμισής της ώστε ο ιδιώτης να εμφανιστεί σαν σωτήρας. Για παράδειγμα, το 30% από τις 1.100 ηλεκτρικές πρίζες είναι εκτός λειτουργίας. Δεν έχουν αντικατασταθεί για λόγους κόστους. Το αποτέλεσμα όμως είναι να έχουμε διαφυγόντα έσοδα και κέρδη. Η ίδια εγκατάλειψη παρατηρείται και στο δίκτυο ύδρευσης, με αποτέλεσμα να υπάρχουν σημαντικές διαρροές, η ΕΥΔΑΠ να επιβάλλει πρόστιμα κ.ο.κ. Στο παρελθόν είχαμε ακόμη και 200 γραμμές σταθερής τηλεφωνίας που δίνανε στα σκάφη για να ικανοποιούν τις ανάγκες επικοινωνίας τους. Από τότε όμως που η μαρίνα Αλίου πέρασε στο ΤΑΙΠΕΔ, επήλθε η εγκατάλειψη, κάτι που αντανακλάται και στην απροθυμία μόνιμων επισκεπτών να φέρουν τα σκάφη τους εδώ», τονίζει Θ. Κοκμοτάς.

Η ίδια εγκατάλειψη παρατηρείται και σε άλλα περιουσιακά στοιχεία του Δημοσίου που έχουν πάρει τον δρόμο της ιδιωτικοποίησης μέσω του ΤΑΙΠΕΔ, που μάλλον πρέπει να μετονομασθεί σε Ταμείο πρώτα Απαξίωσης και μετά Ιδιωτικοποίησης της Περιουσίας του Ελληνικού Δημοσίου. Για παράδειγμα «τα Ξενία Θάσου, Σάμου και

Μυτιλήνης, κοσμήματα στο παρελθόν του ελληνικού τουρισμού, μετατρέπονται σε ερείπια. Οι ιαματικές πηγές σε Αιδηψό, Μέθανα, Πλατύσταμο, Θερμοπύλες και Κύθνο έχουν εγκαταλειφθεί, με δραματικές συνέπειες για την υγεία των πιο φτωχών στρωμάτων του πληθυσμού. Το ίδιο έγινε και με τα κάμπινγκ στη Βούλα και στα Καμένα Βούρλα, που τα επέλεξαν χιλιάδες παραθεριστές κάθε χρόνο», τονίζει ο Θ. Κοκμοτάς.

Απολύσεις και μεροκάματα πείνας

Καταστροφικές θα είναι οι επιπτώσεις από την ιδιωτικοποίηση και στις εργασιακές σχέσεις λόγω της μείωσης των θέσεων εργασίας και της ελαστικοποίησης που θα επέλθει. «Στη μαρίνα της Βουλιαγμένης πριν ιδιωτικοποιηθεί δούλευαν 16-17 εργαζόμενοι με μισθούς περίπου 1.200-1.300 ευρώ. Σήμερα εργάζονται 7 άτομα με μισθούς πολύ κάτω των 1.000 ευρώ», σύμφωνα με τον Μ. Δελη.

«Γιατί όμως να υπάρχει μονιμότητα;» ήταν η τελευταία μας ερώτηση στους συνδικαλιστές. «Με την πολύχρονη εμπειρία που διαθέτουμε έχουμε σώσει πολλά σκάφη. Στις 21 Ιανουαρίου 2011, χάρη στη δική μας επέμβαση, φωτιά που ξεκίνησε από ένα σκά-

φος περιορίστηκε έγκαιρα, καταστρέφοντας έξι ακόμη σκάφη μόνο. Οποδήποτε αλλού, δεκάδες, αν όχι εκατοντάδες, σκάφη θα είχαν γίνει παρανάλωμα. Αν συμβεί κάτι αντίστοιχο σήμερα, που έχουμε μείνει 35 μόνο εργαζόμενοι, σχεδόν οι μισοί, δηλαδή, σε σχέση με το προσωπικό που είχαμε πριν από λίγους μήνες, είναι άγνωστο αν θα έχουμε τη δυνατότητα της έγκαιρης και αποτελεσματικής επέμβασης. Η μαρίνα πλέον λειτουργεί οριακά και χάρη στο δικό μας φιλότιμο. Επίσης, έχετε υπόψη σας τη φύση της δουλειάς, που κορυφώνεται αργίες και Σαββατοκύριακα, μέρες και ώρες, δηλαδή, που ο περισσότερος κόσμος δεν δουλεύει. Τότε είναι που έρχονται και φεύγουν τα σκάφη. Επιπλέον, άπειρες φορές μάς παίρνουν τηλέφωνο κι ερχόμαστε μες στη μαύρη νύχτα, όταν σπάνε σκονιά, όταν χτυπάνε σκάφη μεταξύ τους, όταν γίνεται μπλακάουτ. Πρόκειται για εμπειρία που δεν την αποκτάς από τη μια μέρα στην άλλη ούτε μεταφέρεται».

Εν κατακλείδι, η παραμονή της μαρίνας Αλίου στο Δημόσιο, με την ταυτόχρονη ανάπτυξη και πλήρη αξιοποίηση των δυνατοτήτων της, θα αποβεί σε όφελος όλων. ■

www.leonidasvatikiotis.gr



Δημόσιο



106
ΘΕΣΣΑΛΙΑ

82 εργάτες, οδηγοί στον Δήμο Λάρισας

Δ Θα υπογραφούν συμβάσεις οκτώ μηνών - Στα 930 ευρώ ο μισθός για τους εργάτες

Με 82 νέους οδηγούς και εργάτες ενισχύεται η υπηρεσία καθαριότητας του Δήμου Λάρισας. Το νέο προσωπικό θα υπογράψει συμβάσεις εργασίας διάρκειας οκτώ μηνών. Αναλυτικότερα, θα γίνουν προσλήψεις στις εξής ειδικότητες: ΔΕ Οδηγών Γ' κατηγορίας με κάρτα ψηφιακού ταχογράφου 20, ΥΕ Εργατών καθαριότητας 62. Βάσει του ενιαίου μισθολογίου, οι οδηγοί θα αμείβονται με 858 ευρώ και οι εργάτες με 780 ευρώ. Στην περίπτωση αυτή όμως καταβάλλεται μηνιαία και επίδομα ανθυγιεινής εργασίας ύψους 150 ευρώ. Από τους οδηγούς απαιτούνται δίπλωμα τεχνικού αυτοκινήτων οχημάτων, επαγγελματική άδεια οδήγησης σε ισχύ Γ' κατηγορίας, Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Ικανότητας (ΠΕΙ) και κάρτα

ψηφιακού ταχογράφου οδηγού. Το μοναδικό προσόν που χρειάζεται να διαθέτουν οι εργαζόμενοι είναι το απολυτήριο Γυμνασίου ή Δημοτικού.

Από τους υποψηφίους θα επιλεγούν όσοι συγκεντρώσουν την υψηλότερη μοριοδότηση, η οποία καθορίζεται με βάση συγκεκριμένα κοινωνικά κριτήρια. Αυτά είναι: χρόνος ανεργίας (έως 800 μονάδες), πολυτεχνική ιδιότητα (έως 600 μόρια), γονέας ή τέκνο μονογονεϊκής οικογένειας, ανήλικα τέκνα και εμπειρία. Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να καταθέσουν τις αιτήσεις αυτοπροσώπως ή ταχυδρομικά με συστημένη επιστολή στην ακόλουθη διεύθυνση: Δήμος Λαρισαίων, Ιωάνος Δραγούμη 1, Τ.Κ. 41222, Λάρισα. Αιτήσεις έως τις 30 Ιουνίου. Τηλ: 2413500244.

ΠΡΟΦΙΛ ΔΙΑΓΟΝΙΣΜΟΥ

ΦΟΡΕΑΣ: Δ. Λάρισας

ΘΕΣΕΙΣ: 82

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ: ΔΕ, ΥΕ

ΣΧΕΣΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ: Συμβάσεις οκτώ μηνών

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ: 2413500244

ΘΕΣΕΙΣ

ΔΕ Οδηγών με κάρτα ψηφιακού ταχογράφου	20
ΥΕ Εργατών καθαριότητας	62

ΠΡΟΣΟΝΤΑ

Δίπλωμα ΙΕΚ-ΤΕΕ
Άδεια οδήγησης Γ' κατηγορίας
ΠΕΙ
Κάρτα ψηφιακού ταχογράφου
Χρόνος ανεργίας
Πολυτεχνική ιδιότητα
Προϋπηρεσία