

1. ΣΤΑ ΒΡΑΧΙΑ ΟΔΗΓΟΥΝ ΙΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

Μέσο: UNFOLLOW

Ημ. Έκδοσης: . . .01/08/2016 Ημ. Αποδελτίωσης: . . .29/07/2016

Σελίδα: 98



Στα βράχια οδηγούν τα λεωφορεία

Θέμα χρόνου θεωρείται πλέον από τους ειδικούς των αστικών συγκοινωνιών η χρεοκοπία των εταιρειών που διαχειρίζονται τα μέσα μαζικής μεταφοράς του Λεκανοπεδίου. Μια εξέλιξη που θα ανοίξει το δρόμο για την ιδιωτικοποίησή τους, με την έλευση των ιδιωτών να εμφανίζεται από την κυβέρνηση ως επιβεβλημένος μονόδρομος για τη «σωτηρία» τους.

Του Λεωνίδα Βασικιώτη | www.leonidasvatkiotis.gr

Η σταγόνα που ξεχείλισε το ποτήρι ήταν η κάθετη πτώση των εισπράξεων του ομίλου όπου ανήκουν τόσο η ΟΣΥ ΑΕ, που διαχειρίζεται τα λεωφορεία και τα τρόλεϊ, όσο και η ΣΤΑΣΥ ΑΕ, στην εποπτεία της οποίας ανήκουν το μετρό, ο ηλεκτρικός σιδηρόδρομος και το τραμ. Τα στοιχεία των λίγων τελευταίων μηνών είναι αποκαλυπτικά: σε σχέση με ένα χρόνο πριν τα έσοδα του Μαΐου ήταν μειωμένα κατά 22,3% (15,44 εκατ. ευρώ έναντι 19,88 εκατ. τον αντίστοιχο μήνα του 2015), του Απριλίου κατά 7,6% (18 εκατ. έναντι 19,49 εκατ. το 2015), του Μαρτίου κατά 11,5% (17,8 εκατ. έναντι 20,12 εκατ. πέρυσι) και του Φεβρουαρίου κατά 9,6% (16,24 εκατ. έναντι 17,96).

Η σημαντική υστέρηση που παρατηρείται στα έσοδα του οργανισμού θα αποτελέσει τη χαριστική βολή ανοίγοντας διάπλατα την πόρτα της ιδιωτικοποίησης γιατί ήδη, πριν φτάσουμε στο συγκεκριμένο τετράμηνο του 2016, η οικονομική κατάσταση του ΟΑΣΑ ήταν επί της ουσίας στην κόψη του ξυραφιού.

Επισημώς, ωστόσο, ήταν χειρότερη. Και αυτό, για μία ακόμη φορά, με ευθύνη της κυβέρνησης. Αξίζει να δούμε το πώς. Η ΣΤΑΣΥ ΑΕ, που έχει υπό τον έλεγχό της τα μέσα σταθερής

1. ΣΤΑ ΒΡΑΧΙΑ ΟΔΗΓΟΥΝ ΙΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

Μέσο: UNFOLLOW

Ημ. Έκδοσης: . . .01/08/2016 Ημ. Αποδελτίωσης: . . .29/07/2016

Σελίδα: 99



1. ΣΤΑ ΒΡΑΧΙΑ ΟΔΗΓΟΥΝ ΙΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

Μέσο: UNFOLLOW

Ημ. Έκδοσης: . . .01/08/2016 Ημ. Αποδελτίωσης: . . .29/07/2016

Σελίδα: 100



τροχιάς, έκλεισε το 2014 με λειτουργικό πλεόνασμα 2,7 εκατ. ευρώ και το 2015 με λειτουργικό έλλειμμα 23 εκατ. ευρώ. Η ΟΣΥ ήταν ελλειμματική και τα δύο χρόνια. Συγκεκριμένα, το 2014 έκλεισε με έλλειμμα εκμετάλλευσης 21 εκατ. ευρώ και συσσωρευμένο έλλειμμα υποχρεώσεων 81 εκατ., ενώ το 2015 παρουσίασε έλλειμμα εκμετάλλευσης 12,8 εκατ. ευρώ και συσσωρευμένες υποχρεώσεις 103 εκατ. ευρώ. «Αυτή η εικόνα ωστόσο παραπλανά και μπορεί να οδηγήσει σε λάθος συμπεράσματα», τονίζει ο συνομιλητής μας που γνωρίζει καλά τον οργανισμό. «Ο λόγος είναι ότι αυτό το κενό μεταξύ εσόδων και εξόδων δεν προέρχεται από την ίδια τη λειτουργία του. Αφορά στις υποχρεώσεις του ίδιου του κράτους απέναντι στους συγκοινωνιακούς φορείς. Ειδικότερα, το κράτος δεν έχει καταβάλει, ως όφειλε κι όπως με αυστηρότητα ορίζεται εκ του νόμου, το κόστος που αναλογεί στην ελεύθερη μετακίνηση των ανέργων για το δεύτερο εξάμηνο του 2016, που ανέρχεται σε 29,5 εκατ. ευρώ. Και δεν είναι μόνο αυτά τα χρήματα. Το κράτος δεν έχει ακόμη και τώρα καταβάλει το κόστος που δημιουργείται από το μειωμένο εισιτήριο όσων είναι άνω των 65 ετών (13,45 εκατ.), κάτω των 18 (10,79 εκατ.), ούτε το κόστος που επωμίστηκαν τα δημόσια μέσα μεταφοράς από την ελεύθερη μετακίνηση των επιβατών τον Ιούλιο του 2015, όταν τότε η κυβέρνηση, με αφορμή την επιβολή των capital controls, ήθελε να εξασφαλίσει την ανοχή και τη στήριξη των πιο φτωχών λαϊκών στρωμάτων. Μπαίνοντας στο 2016 η κατάσταση είναι πολύ χειρότερη. Το σύνολο των κρατικών υποχρεώσεων προς τον όμιλο ανέρχεται σε 101,09 εκατ. ευρώ, με τη μερίδα του λέοντος, τα 65,59 εκατ., να αφορούν και πάλι τη μετακίνηση των ανέργων. Τονίζω ότι οι εργαζόμενοι στον όμιλο δεν διαφωνούν με το μέτρο της δωρεάν μετακίνησης των ανέργων. Είναι ένα φιλολαϊκό μέτρο που διευκολύνει τη ζωή εκατοντάδων χιλιάδων συμπολιτών μας, που λόγω της κρίσης έχασαν τη δουλειά τους. Η δυσφορία μας στρέφεται απέναντι στην κυβέρνηση που αρνείται να καλύψει το κόστος

1. ΣΤΑ ΒΡΑΧΙΑ ΟΔΗΓΟΥΝ ΙΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

Μέσο: UNFOLLOW

Ημ. Έκδοσης: . . .01/08/2016 Ημ. Αποδελτίωσης: . . .29/07/2016

Σελίδα: 101



που δημιουργεί ένα από τα ελάχιστα φιλολαϊκά μέτρα που πήρε. Για το τρέχον έτος, στα 13,87 εκατ. ευρώ ανέρχεται το κόστος από τη μετακίνηση των ατόμων άνω των 65 ετών, 11,13 εκατ. για τα άτομα κάτω των 18 και 10,5 εκατ. για τους πολύτεκνους».

Ουσιαστικά, η κυβέρνηση μεταφέρει λογιστικά στον ΟΑΣΑ το κόστος υλοποίησης της κοινωνικής πολιτικής. Στην πραγματικότητα –και ανεξάρτητα αν αυτό είναι συνειδητή επιλογή ή όχι– μετατρέπει ένα φιλολαϊκό μέτρο σε μοχλό επιτάχυνσης αρνητικών εξελίξεων, οι οποίες ξεκίνησαν με την υπαγωγή των αστικών συγκοινωνιών στο νέο υπερταμείο ιδιωτικοποιήσεων για 99 χρόνια και συνεχίστηκαν με την απροθυμία της να συγκρουστεί με την τρόικα, επιβαρύνοντας τις δαπάνες του Υπουργείου Εργασίας με τα σχετικά κονδύλια. Και αυτό όταν άλλοι φορείς όπως η Περιφέρεια (που πληρώνει για τη μετακίνηση μαθητών σε σχολεία όταν η απόσταση υπερβαίνει τα 3 χιλιόμετρα) ή το υπουργείο Εθνικής Άμυνας (που πληρώνει για τα ελεύθερα που παραχωρεί στους ανάπηρους πολέμου και τις θεραπευνίδες τους) είναι ως τώρα τυπικοί απέναντι στις (μικρότερου ύψους) υποχρεώσεις τους.

Τα ελλείμματα των αστικών συγκοινωνιών, δηλαδή, είναι το κόστος της μείωσης των δημοσιονομικών ελλειμμάτων και της δημιουργίας πλεονασμάτων στον Προϋπολογισμό.

Αντίθετα με τη φιλολογία που καλλιεργείται, η επικείμενη ιδιωτικοποίηση των αστικών συγκοινωνιών της Αθήνας δεν θα ελαφρύνει τα δημόσια οικονομικά. Θα τα επιβαρύνει, ενώ θα επιδεινωθούν και οι συνθήκες μετακίνησης. Το κυρίαρχο επιχείρημα είναι ότι η ιδιωτικοποίηση θα μειώσει ή ακόμη και θα εξαφανίσει τα ελλείμματα που δημιουργούνται λόγω κακοδιαχείρισης. «Η πιθανότερη μορφή ιδιωτικοποίησης που θα προκριθεί, με βάση και την ευρωπαϊκή εμπειρία, θα είναι η δημοπράτηση κερδοφόρων γραμμών. Για παράδειγμα, των γραμμών κορμού της λεωφόρου Βουλιαγμένης, της

1. ΣΤΑ ΒΡΑΧΙΑ ΟΔΗΓΟΥΝ ΙΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

Μέσο: UNFOLLOW

Ημ. Έκδοσης: . . .01/08/2016 Ημ. Αποδελτίωσης: . . .29/07/2016

Σελίδα: 102



100 | 156, ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 2016
ΡΕΠΟΡΤΑΖ

Κηφισίας και αυτών που πάνε στο αεροδρόμιο. Εκεί πιθανά να επικρατήσουν συνθήκες ανταγωνισμού. Μέχρι στιγμής, όμως, η κερδοφορία αυτών των γραμμών χρηματοδοτεί δεκάδες άλλες ζημιογόνες γραμμές στα δυτικά προάστια, για παράδειγμα, τις λεγόμενες διαδημοτικές σε Αιγάλεω, Περιστερί, Αγίους Αναργύρους, Καματερό κ.α., που χωρίς να σφύζουν από κίνηση εξυπηρετούν καθημερινά χιλιάδες φτωχούς πολίτες, οι οποίοι δεν έχουν ιδιότητα μέσα μετακίνησης. Για να καταλάβετε τη διαφορά, στη χάραξη των νέων δρομολογίων έως τώρα ποτέ δεν λαμβανόταν υπόψη η κερδοφορία μιας γραμμής για να ενταχθεί στο συγκοινωνιακό έργο», μας λέει ο συνομιλητής μας. Το αποτέλεσμα της ιδιωτικοποίησης θα είναι το Δημόσιο να χάσει τις γραμμές-φιλέτα που φέρνουν τα χρήματα, οι οποίες θα πάνε στα χέρια των ιδιωτών, ενδεχομένως και ευρωπαϊκών πολυεθνικών που εκμεταλλεύονται τις μετακινήσεις στις μεγαλύτερες πρωτεύουσες, στο όνομα του ανοίγματος νέων αγορών και επιχειρηματικών ευκαιριών και την ίδια ώρα να πρέπει να χρηματοδοτεί τις λεγόμενες άγονες γραμμές». Η έλευση των ιδιωτών επομένως θα αυξήσει τα ελλείμματα!

«Χρήσιμη απ' αυτή την άποψη είναι και η εμπειρία της Θεσσαλονίκης. Το έργο του ιδιωτικού ΟΑΣΘ είναι πέντε φορές ακριβότερο από το έργο του ΟΑΣΑ», τονίζει ο συνομιλητής μας. «Αν παίρναμε τις επιδοτήσεις του ΟΑΣΘ δεν θα χρωστούσαμε ούτε 1 ευρώ»!

Η απροθυμία της κυβέρνησης να υπογράψει συμβάσεις εργασίας με τα σωματεία του χώρου, όπως ζητούν οι εργαζόμενοι με τις επαναλαμβανόμενες απεργίες τους, δεν αποκλείεται να είναι προάγγελος της συμμετοχής ιδιωτών στο κεφάλαιο των εταιρειών ή και του ίδιου του ΟΑΣΑ. Δηλαδή, το μοντέλο ιδιωτικοποίησης που θα προκριθεί τελικά να προβλέπει την ιδιωτικοποίηση των υφιστάμενων φορέων με την πώληση μετοχικού κεφαλαίου σε ιδιώτες μετά την εφαρμογή ενός σχεδίου εξυγίανσης, το οποίο θα

1. ΣΤΑ ΒΡΑΧΙΑ ΟΔΗΓΟΥΝ ΙΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

Μέσο: UNFOLLOW

Ημ. Έκδοσης: . . .01/08/2016 Ημ. Αποδελτίωσης: . . .29/07/2016

Σελίδα: 103



προβλέπει περαιτέρω μείωση αποδοχών των εργαζομένων, κατάργηση ζημιολογών γραμμών, περιορισμό δρομολογίων κ.ά. «Οι κυβερνήσεις έχουν διαμορφώσει τους όρους για μια τέτοια δυσμενή εξέλιξη επιλέγοντας να μη στηρίζουν τις αστικές συγκοινωνίες», επισημαίνει ο συνομιλητής μας που μπορεί να μιλάει επί ώρες για την κακοδιαχείριση των αστικών συγκοινωνιών και την έλλειψη μακροπρόθεσμου προγραμματισμού. Κορυφή του παγόβουνου, ο μέσος χρόνος παραμονής προέδρων και διευθυνόντων συμβούλων στον ΟΟΣΑ που ανέρχεται σε 1,5 έτος! «Προτού καν αντιληφθούν τι συμβαίνει στον οργανισμό φεύγουν», τονίζει. Συνεχίζοντας για τις ανεκμετάλλετες δυνατότητες, μας αναφέρει ότι «σε όλα τα αστικά κέντρα οι αστικές συγκοινωνίες αναδεικνύονται στο πλαίσιο της ενίσχυσης της αειφόρου ανάπτυξης και της τάσης εγκατάλειψης του ΙΧ. Στην Ελλάδα δεν έχει γίνει καμία συστηματική προσπάθεια με την υλοποίηση προγραμμάτων εξοικείωσης των πολιτών με τα μέσα μαζικής μεταφοράς, που θα αύξαναν το επιβατικό κοινό, τονώνοντας τα έσοδα του οργανισμού. Το σχέδιο δε αναδιάρθρωσης, που ψηφίστηκε με το νόμο 4337/2015, δεν περιέχει καμία τέτοια λογική».

Θα δούμε σε επανάληψη το έργο που παίχτηκε το χειμώνα του 1991 και το καλοκαίρι του 1992, όταν ο Κ. Μητσοτάκης επιχειρήσει να ιδιωτικοποιήσει τα λεωφορεία της Αθήνας; Τότε που, επιδιώκοντας να διευρύνει την κοινωνική βάση που έχει συμφέροντα από την ιδιωτικοποίηση, έδωσε τα λεωφορεία σε κάθε λογής επιτήδειους που έφτασαν στο σημείο να ακυρώνουν μόνοι τους δεκάδες εισιτήρια κάθε βράδυ για να πάρουν την επιδότηση, ενώ η εξυπηρέτηση των επιβατών κατέρρευσε. Η αλήθεια είναι ότι τότε το μεγάλο κίνημα των εργαζομένων στην ΕΑΣ, με τις καθημερινές κινητοποιήσεις και τις συγκρούσεις με τα ΜΑΤ, κατάφερε να κερδίσει λαϊκή υποστήριξη και να πετύχει την ανάκληση της ιδιωτικοποίησης από την επόμενη κυβέρνηση. Μένει να δούμε αν θα υπάρξει και τώρα ανάλογο κίνημα. ●



Πολύτεκνος πατέρας εξομοιογείται: "Παράτησα το βολάν και δουλεύω σε μπουγατσάδικο γιατί με έπνιξαν τα χρέη στην εφορία και στα ασφαλιστικά ταμεία"

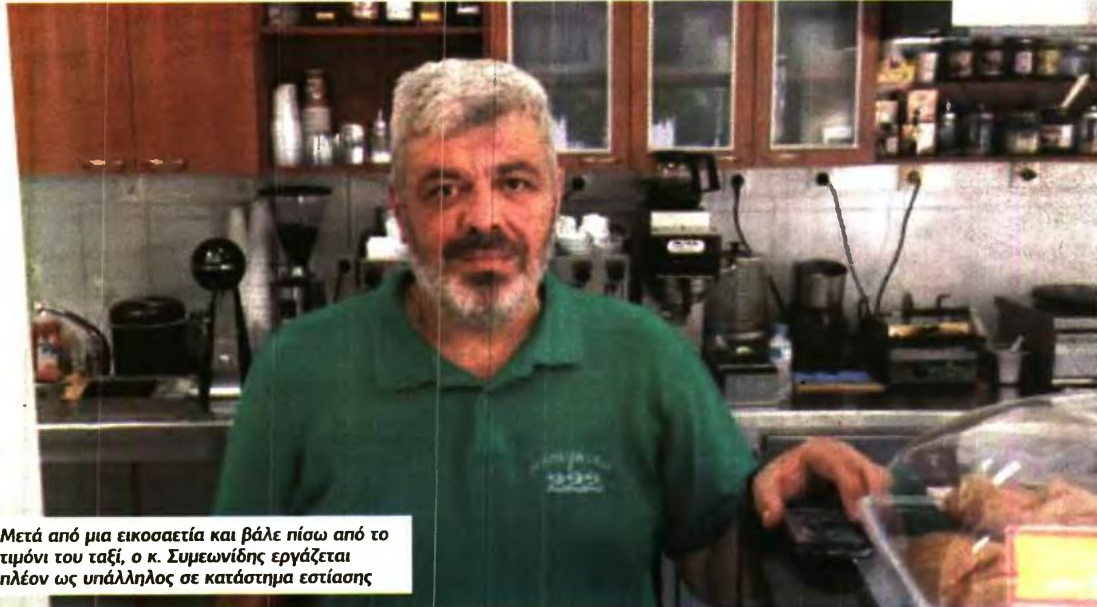
"Σκότωση το ταξί για να πληρώσω το ΤΕΒΕ"



"Το μοναδικό μου περιουσιακό στοιχείο κατέληξε στα αδηφάγα ταμεία του δημοσίου...", λέει ο απογοητευμένος πολίτης

σα το ταξί μου ήταν τεράστια, απερίγραπτη. Την δουλειά του ταξιτζή εξακολουθώ να την αγαπώ και να φανταστώ πως ακόμη και τώρα, πολλοί πρώην συνάδελφοί μου, έρχονται στο μπουγατσατζίδικο που δουλεύω για να δουν τι κάνω, αλλά κυρίως να μου πουν τον πόνο τους, καθώς η κρίση τους έχει προκαλέσει τεράστια οικονομικά προβλήματα» δηλώνει απογοητευμένος στο bangladeshnews.gr, ο πρώην ταξιτζής Σταύρος Συμεωνίδης, πολύτεκνος με 5 παιδιά.

Κύματα με χτυπάνε από παντού
Ερωτηθεί πώς αισθάνεται πλέον σαν υπάλληλος... μπουγατσατζίδικο, απαντά: "Σαν να έχω πέσει στον ωκεανό και προσπαθώ να επιβιώσω με «ήλια» κύματα να με χτυπάνε από παντού. Πάντως για άτομα της ηλικίας μου, η αλλαγή επαγγέλματος αποδεικνύεται ιδιαίτερα επώδυνη εμπειρία. Σε «βγάζει από τα νερά σου». Αναγκάζεται να κάνει πράγματα εντελώς αντίθετα από αυτά που είχες μάθει μέχρι τότε. Αν και εξακολουθώ να αγαπώ το επάγγελμά μου ταξιτζή, δεν θα ήθελα με τίποτα, με καμία δύναμη, τα χρόνια αυτά που διανύουμε, να ασχοληθώ ξανά. Καλύτερα χίλιες ώρες υπάλληλος σε μπουγάτσα... παρά μια ώρα ταξιτζής. Η γυναίκα μου στη αρχή, στεναχωρήθηκε πολύ με την πώληση της άδειας μου, αλλά όταν τα «βάλαμε κάτω» και είδαμε τα έξοδα, μου είπε: «Πούλα το, για να μην μας το πάρουν στο τέλος τζάμπα». Και κάπου εκεί τελείωσε και η σχέση μου... με το ταξί. Μην ξεχνάτε πως είμαι και πολύτεκνος: Είμαι πολύ ευτυχισμένος με την οικογένεια μου αλλά και πολύ απελπισμένος με το κράτος, γιατί σε λίγο, έτσι όπως πάμε, θα βρεθώ χρεωμένος στην εφορία γιατί έκανα το λάθος... να κάνω παιδιά...».



Μετά από μια εικοσαετία και βάλει πίσω από το τιμόνι του ταξί, ο κ. Συμεωνίδης εργάζεται πλέον ως υπάλληλος σε κατάστημα εστίασης

Το δικαίωμα στην αξιοπρέπεια, στην εργασία, στο φαγητό, τη στέγη, στο μεγάλωμα των παιδιών του, το δικαίωμα στην ίδια τη ζωή έχει στερηθεί ένας πολύτεκνος πατέρας που πούλησε ότι είχε και δεν είχε, για να ξεπληρώσει τον ΟΑΕΕ και την Εφορία. Την ίδια στιγμή κάποιοι άλλοι κύριοι, που χρωστούν εκατομμύρια και αναφέρονται σε όλες τις λίστες οφειλετών, παραμένουν στο απυρόβλητο. Η ιστορία του πρώην ταξιτζή Σταύρου Συμεωνίδη, απομυθοποιεί για τα καλά τις προσδοκίες που έτρεφαν κάποιοι για την... πρώτη φορά Αριστερά. «Εργαζόμουν από το 1988 ως ταξιτζής. Πήρα την μισή άδεια από τον πατέρα μου. Το 2010 ξεκίνησαν τα μεγάλα προβλήματα. Όλος ο κλάδος είχε «ξεσκωθεί». Την περίοδο εκείνη άρχισα να αδυνατώ να καταβάλλω τις εισφορές μου προς τον ΟΑΕΕ. Αυτές όπως ήταν επόμενο, συσσωρεύτηκαν και έφτασαν... τις 30.000 ευρώ. Στο χρέος αυτό, προσθέσατε και άλλα 3 κιλιάκια, το

«μπλιετάκι» που μου ήρθε από την εφορία. Αυτά τα ποσά δεν μπορούσα να τα πληρώσω σε καμία περίπτωση και έτσι πούλησα την μισή άδεια που κατείχα για να εξοφλήσω. Για την ακρίβεια δεν την πούλησα, την «σκότωσα», την «ξεφτίλισα»... Μιλάμε ότι το αμιάζι «έφυγε από τα χέρια» μου ως ένα αστέιο κλάσμα σε σύγκριση με την αξία που είχε παλιά, τα χρόνια προ κρίσης. Η πώληση τελικά πραγματοποιήθηκε στις 31/12/2015. Εισέπραξα το ποσό που χρωστούσα και τα χρήματα «εξαφανίστηκαν» σαν «αέρας». Δεν πρόλαβα καν να τα μετρήσω που λέει ο λόγος. Ξεμπερδεψα με ΟΑΕΕ, εφορία και τους υπόλοιπους λογαριασμούς», λέει ο κ. Σταύρος.

Ο τζίρος είχε μπενδιστεί...
Όπως αναφέρει επίσης: "Όλα αυτά τα χρόνια, από το 2010 έως το 2015, δεν έκανα προσπάθειες έτσι ώστε να διακανονίσω τα χρέη μου. Πως να τα καταφέρω όμως όταν ο τζίρος είχε ουσιαστικά εκμυθευτεί; Και είμαι σίγουρος ότι τα λόγια μου



"Πούλησα σε εξευτελιστική τιμή την άδεια του ταξί μου και όλα πήγαν εκεί... ΟΑΕΕ, εφορία..." λέει απογοητευμένος ο πατέρας 5 παιδιών

περιγράφουν την κατάσταση και άλλων συναδέλφων την περίοδο εκείνη. Οι πελάτες «εξαφανίστηκαν», όπως άλλωστε και το κράτος πρόνοιας για όσους βρέθηκαν στην άτυχη θέση να οφείλουν. Οι υποχρεώσεις όμως ήταν παρούσες και πιέζαν ασφυκτικά. Έπρεπε να πληρώσω 900 ευρώ το δίμηνο στον ΟΑΕΕ! Από πού να τα βρω τα χρέ-

ματα αυτά; Και όταν νοικιάζεις σπίτι, με γυναίκα άνεργη και 5 παιδιά, όταν οι λογαριασμοί σε «πνίγουν», με ποιο τρόπο βρίσκεις την άκρη; Το 2013 ήταν η χειρότερη, οικονομικά πάντα, χρονιά που θυμάμαι. Εγώ και η οικογένεια μου αναγκαστικά με να ζήσουμε με τα χιλά... που είχε το ταξί. Για τέτοιες καταστάσεις μιλάμε. Η απογοήτευση όταν πούλη-