
Το κέρδος των λίγων, το όφελος των πολλών και οι... συγκοινωνίες

2017/08/21 12:52 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

Όσοι δεν αντελήφθησαν το βαθύτατα πολιτικό μήνυμα της κρατικοποίησης των αστικών συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης, σίγουρα κατάλαβαν πολύ περισσότερα από την πρώτη και συμβολική απόφαση του νέου ΔΣ του δημόσιου, πλέον, ΟΑΣΘ.

Σύμφωνα με την οποία εφαρμόζεται στο εξής και στη Θεσσαλονίκη ο νόμος που ψηφίστηκε το 2015 και ο οποίος προβλέπει τη δωρεάν μετακίνηση των ανέργων με τα αστικά λεωφορεία.

Επιπλέον, σύμφωνα με την ίδια απόφαση του ΔΣ του δημόσιου Οργανισμού, ακυρώνονται τα πρόστιμα που οι ελεγκτές του ιδιωτικού ΟΑΣΘ επέβαλλαν στους ανέργους που δεν είχαν να πληρώσουν και τα οποία η διοίκηση άθροιζε για να διεκδικήσει στη συνέχεια επιπλέον επιχορήγηση από το κράτος.

Τελειώνει έτσι η περίοδος της θλιβερής εξαίρεσης της Θεσσαλονίκης, τύπου «πλην Λακεδαιμονίων», από μια κοινωνική πολιτική την οποία ο ιδιωτικός ΟΑΣΘ αρνείτο να εφαρμόσει εδώ και δύο χρόνια, για να μπορεί να διεκδικεί ακόμη περισσότερα χρήματα από το ελληνικό δημόσιο.



Όλοι

πλέον αντελήφθησαν τη διαφορά μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού οργανισμού συγκοινωνιών, και μάλιστα σε περίοδο βαθιάς κρίσης, αφού τις δύο διαμετρικά αντίθετες δομές τις χωρίζει η άβυσσος της θεώρησης των δημόσιων συγκοινωνιών ως κοινού αγαθού.

Έτσι, ενώ οι ιδιωτικές συγκοινωνίες αντιμετωπίζονται ως πεδίο άσκησης επιχειρηματικής πολιτικής με σκοπό το κέρδος για τους μετόχους, οι δημόσιες συγκοινωνίες διοικούνται με πνεύμα κοινωνικής πολιτικής και με γνώμονα το δημόσιο συμφέρον και το όφελος των οικονομικά αδυνάτων.

Σύμφωνα μάλιστα με το νέο πρόεδρο του ΔΣ του δημόσιου πλέον ΟΑΣΘ, Στέλιο Παππά, η άσκηση κοινωνικής πολιτικής στις συγκοινωνίες δεν αποτελεί δείγμα ευαισθησίας, αλλά ουσιώδες ζήτημα πολιτισμού.

Με άλλα λόγια η μετάβαση του ΟΑΣΘ στο δημόσιο βάζει τέλος σε μια μαύρη σελίδα για τις αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης, κατά την οποία κέρδιζαν και μάλιστα εκ του ασφαλούς οι λίγοι και προνομιούχοι μέτοχοι του Οργανισμού, εγκαινιάζοντας μια νέα εποχή, κατά την οποία ωφελούνται οι πολλοί με καλύτερες υπηρεσίες και όσοι το έχουν ανάγκη με δωρεάν μεταφορά.

Υπάρχει βέβαια και μια μερίδα καθυστερημένα ανησυχούντων πολιτών **για τα οικονομικά του ΟΑΣΘ** και για το ποιος θα πληρώσει το μάρμαρο της κοινωνικής πολιτικής.

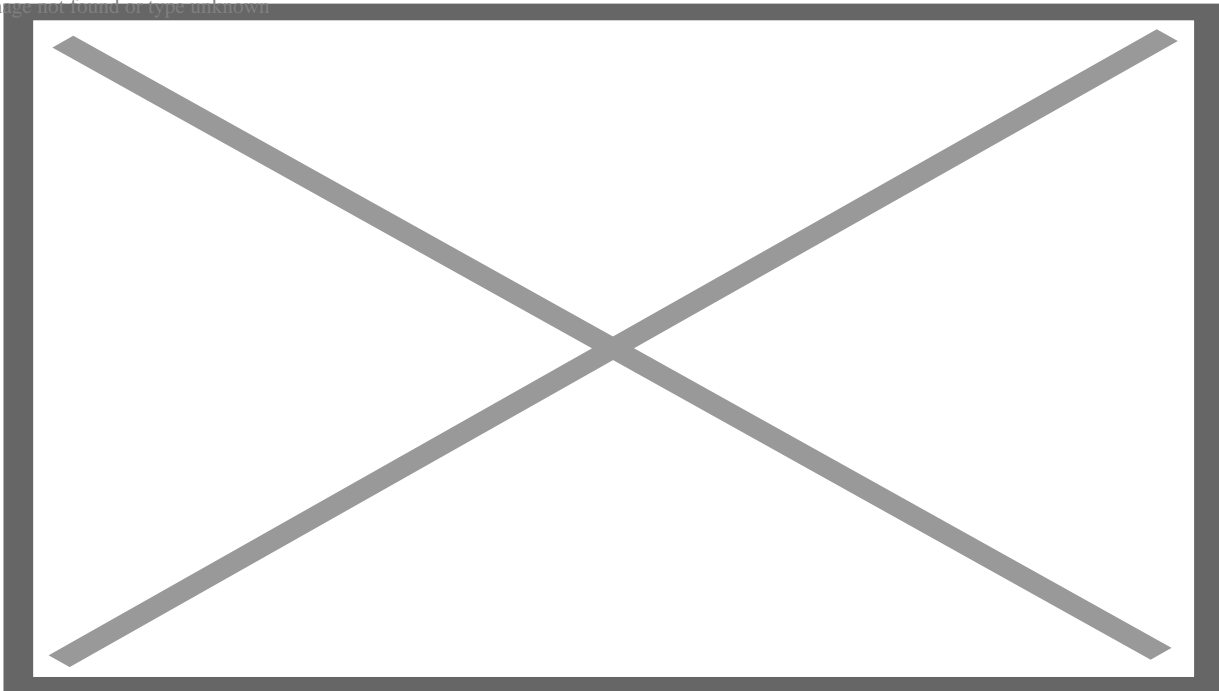
Αυτή η κατηγορία των δήθεν ανησυχούντων βέβαια, τόσα χρόνια που εξελίσσονταν το πάρτι των μετόχων με το νομιμοφανώς εξασφαλισμένο κέρδος, σε βάρος μάλιστα

δημόσιου χρήματος, «βρέξει-χιονίσει» και ανεξάρτητα από το εάν ο Οργανισμός ήταν ή όχι ζημιογόνος και επιδοτούμενος, κώφευαν και σιωπούσαν.

Η απάντηση προς καθησυχασμό λοιπόν όσων εκδηλώνουν ξαφνικό ενδιαφέρον για το ποιος επιβαρύνεται από την άσκηση κοινωνικής πολιτικής, είναι ότι το κόστος μιας τέτοιας πολιτικής δεν είναι παρά ένα μικρό μόνο μέρος των **16 περίπου εκατομμυρίων ευρώ το χρόνο που κόστιζε στο δημόσιο**, δηλαδή σε όλους τους φορολογούμενους, **η υποχρεωτική κερδοφορία των μετόχων του ιδιωτικού ΟΑΣΘ**, τη στιγμή που οι εργαζόμενοι έμεναν απλήρωτοι, ο στόλος χωρίς ανανέωση και τα περισσότερα λεωφορεία παροπλισμένα, λόγω παλαιότητας και τεχνικών προβλημάτων.

Τώρα, λοιπόν που ο Οργανισμός έγινε δημόσιος και η δαπάνη για την κερδοφορία των μετόχων διαγράφεται και δεν θα επιβαρύνει στο εξής τον Οργανισμό, υπάρχει το περιθώριο να ασκηθεί πολιτική προς όφελος του δημοσίου συμφέροντος, καθώς και εκείνων που το έχουν ανάγκη.

Image not found or type unknown



Ενημερώνουμε μάλιστα τους ανησυχούντες ότι, σε αντιδιαστολή με την προηγούμενη διοίκηση που φόρτωνε τα κέρδη της στον Έλληνα φορολογούμενο, σε μια ακόμη συμβολική κίνηση για τη διαφορετική αντίληψη που διακατέχει τον δημόσιο ΟΑΣΘ, ο νέος πρόεδρος του ΔΣ του Οργανισμού ζήτησε να παρέχει τις υπηρεσίες του αμισθί.

Όσο, τέλος, για τη νεοφιλελεύθερη αντιπολίτευση, δεξιά και κεντροαριστερή, η οποία δια της μεθόδου του αντιπερισπασμού και στοχοποιώντας το νέο πρόεδρο του Οργανισμού, αποφεύγει να αποκαλύψει την αλήθεια, που είναι η εμμονή της στις ιδιωτικές συγκοινωνίες, υπενθυμίζεται ότι επιδοτούμενος από το κράτος ιδιωτικός και ταυτοχρόνως μονοπωλιακός οργανισμός που να εξασφαλίζει σταθερά κέρδη στον ιδιώτη, μάλλον στο Μεσαίωνα παραπέμπει και σίγουρα στη σφαίρα των αστυνομικών

ιστοριών τύπου Αλ Καπόνε μπορεί να αναζητηθεί και πάντως όχι στα σύγχρονα εγχειρίδια περί υγιούς επιχειρηματικότητας.

Η κρατικοποίηση του ΟΑΣΘ, πέραν της εξυγίανσης ενός αμαρτωλού οργανισμού και πέραν της προφανούς υποχρέωσης της πολιτείας να φροντίζει για την εξυπηρέτηση του δημόσιου συμφέροντος και την παροχή υψηλού επιπέδου υπηρεσιών στους πολίτες, κατέδειξε τη χνώδη διαφορά μεταξύ νεοφιλελεύθερων και μη πολιτικών, αναδεικνύοντας την ανθρωποκεντρική πλευρά της πολιτικής της κυβέρνησης του ΣΥΡΙΖΑ.

Γιάννης Μυλόπουλος

(καθηγητής και πρόεδρος της Αττικό Μετρό ΑΕ)