

Η κρίση του ΟΑΣΘ δείχνει τη χρεοκοπία της ιδιωτικοποίησης



Μόνη λύση η εθνικοποίηση και ο δημόσιος φορέας συγκοινωνιών

Η κρίση του ΟΑΣΘ που τους τελευταίους μήνες έχει φτάσει στο απροχώρητο είναι αποτέλεσμα της ιδιωτικοποίησης των αστικών συγκοινωνιών, δηλαδή ενός κοινωνικού αγαθού απαραίτητου στην καθημερινή ζωή, ειδικά για τα εργατικά και λαϊκά φτωχά στρώματα της Θεσσαλονίκης. Αποδείχτηκε ότι χωρίς μονοπωλιακή θέση και βαρβάτη κρατική επιχορήγηση δεν θα μπορούσε να υπάρχει επιχειρηματικό κέρδος. Παράλληλα η μονοπωλιακή θέση αξιοποιείται για πρόσθετη κερδοφορία μέσα από σχήματα όπως ο συνεταιρισμός ιδιοκτησίας μετόχων κ.α που νοικιάζει υποδομές στον ΟΑΣΘ. Η περίφημη ικανότητα της αγοράς και του ιδιωτικού τομέα να προσφέρει υπηρεσίες κοινωνικού χαρακτήρα αποδείχτηκε παραμύθι. Ένα παραμύθι που ο λαός της Θεσσαλονίκης το έχει πληρώσει ακριβά για δεκαετίες.

Αυτό που ζει καθημερινά η Θεσσαλονίκη με την κρίση του ΟΑΣΘ δείχνει με τον πιο καθαρό τρόπο πού οδηγεί η μεθοδεύμενη ιδιωτικοποίηση των μέσων μαζικής μεταφοράς την οποία προωθούν τα τρία μνημόνια και όσοι τα υπέγραψαν, είτε αφορά τις αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας είτε τον ΟΣΕ: ακριβό εισιτήριο, καθημερινή ταλαιπωρία από τα αραιά δρομολόγια και τα κακοσυντηρημένα οχήματα, σε συνδυασμό με την αθλιότητα των καθημερινών ελέγχων που οδηγούν σε προσβολές, τραμπουκισμούς κ.ά.

Κοροϊδεύει την κοινωνία η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ όταν δήθεν απορρίπτει το μοντέλο λειτουργίας του ΟΑΣΘ. Ουσιαστικά περιγράφει σαν πρόβλημα το πολυμετοχικό καθεστώς και στην πράξη προετοιμάζει το πέρασμα σε «μεγάλο επενδυτή». Τα περί δημοσίου ελέγχου τα είδαμε και στο λιμάνι του Πειραιά που το οδήγησαν στα χέρια της ΚΟΣΚΟ. Αν η κυβέρνηση απέρριπτε την ιδιωτικοποίηση των αστικών συγκοινωνιών και των μέσων μαζικής μεταφοράς, θα το βλέπαμε στην Αθήνα που ετοιμάζεται ξεπούλημα, ενώ δε θα ξεκινούσε το ξεπούλημα των σιδηροδρόμων πουλώντας για 45 εκατ. ευρώ την ΤΡΕΝΟΣΕ. Το πρόβλημα με την κρίση του ΟΑΣΘ δε θα λυθεί αν έρθει ένας «μεγάλος επενδυτής» από ελληνικά και ξένα

μονοπώλια αντί για το σημερινό πολυμετοχικό σύστημα που στην εποχή του μνημονίου θεωρείται ξεπερασμένο από το κεφάλαιο. Πρόκειται εξάλλου για σχεδιασμό που ξεκίνησε να υλοποιείται ήδη από την προηγούμενη κυβέρνηση ΝΔ-ΠΑΣΟΚ, η οποία μιλούσε για νοικοκύρεμα κλπ. Έτσι ίσως εξηγείται και η όσιμη αγανάκτηση όσων στήριζαν μέχρι τώρα το σημερινό καθεστώς στον ΟΑΣΘ ή αδιαφορούσαν για την εκμετάλλευση και την ταλαιπωρία του λαού της Θεσσαλονίκης.

Η απλήρωτη εργασία του προσωπικού του ΟΑΣΘ είναι απαράδεκτο φαινόμενο και το αίτημα των εργαζομένων να πάρουν τα δεδουλευμένα τους πρέπει να ικανοποιηθεί άμεσα. Πρέπει να καταπολεμηθεί αυτή η διαδεδομένη πρακτική της εργοδοσίας στον ιδιωτικό τομέα στην Ελλάδα να αφήνει απλήρωτους τους εργαζόμενους μεταφέροντας σε αυτούς το βάρος της χαμένης κερδοφορίας από την κρίση. Πρέπει όμως να δοθεί λύση ουσιαστική και σταθερή που δε θα αθώνει την εργοδοσία και την πρακτική της να ζητά την κρατική ενίσχυση πότε για να πληρωθούν οι εργαζόμενοι πότε για να μην ακριβύνει περισσότερο το εισιτήριο. Είναι αδιέξοδος ο δρόμος του σωματίου του ΟΑΣΘ που αφήνει στο απυρόβλητο ουσιαστικά την εργοδοσία και τα συμφέροντά της, την οποία και έχει στηρίξει σε κάθε διαμάχη της με την κοινωνία για τα ακριβά εισιτήρια και τους εξευτελιστικούς ελέγχους.

Η μόνη λύση για εξασφαλιστούν φτηνές, ποιοτικές και οικολογικές αστικές συγκοινωνίες, με διασφάλιση των θέσεων εργασίας και δημιουργίας νέων είναι η εθνικοποίηση του ΟΑΣΘ, με διασφαλισμένο τον κοινωνικό και εργατικό έλεγχο. Η μετακίνηση με τα μέσα μαζικής μεταφοράς, αστικές συγκοινωνίες και τρένο, είναι δημόσιο αγαθό και μόνο δημόσιος φορέας μπορεί να το διασφαλίσει.

- Άμεση εθνικοποίηση του ΟΑΣΘ με κοινωνικό και εργατικό έλεγχο
- Η κρατική χρηματοδότηση να αξιοποιηθεί για την ανανέωση του στόλου των λεωφορείων και τη δρομολόγηση υπεραστικών λεωφορείων για τα δρομολόγια εκτός πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης. Προσανατολισμός σε οικολογική και φτηνή σε κόστος μετακίνηση. Μπορεί εδώ να αξιοποιηθεί η αξιοποίηση της ΕΛΒΟ και να λήξει για αυτό το καθεστώς εκκαθάρισης, ξεπουλήματος και διάλυσης της επιχείρησης. Επαναχάραξη των δρομολογίων στη βάση των κοινωνικών αναγκών.
- Διασφάλιση των θέσεων εργασίας και προσλήψεις για να καλυφθούν οι ανάγκες
- Δωρεάν μετακίνηση για άνεργους, κοινωνικό εισιτήριο για μαθητές, φοιτητές, συνταξιούχους, ευπαθείς ομάδες. Άμεσα ριζική μείωση του εισιτηρίου, με την προοπτική να

γίνουν δωρεάν οι αστικές συγκοινωνίες για όλους, όπως ήδη συμβαίνει σε πολλές πόλεις της Ευρώπης, στην πρωτεύουσα της Εσθονίας και δεκάδες πόλεις της Γαλλίας, του Βελγίου κ.α.

Θεσσαλονίκη, 22.8.2016

Ανταρσία στην Κεντρική Μακεδονία

ΑΝΤΙΚΑΠΙΤΑΛΙΣΤΙΚΗ ΑΡΙΣΤΕΡΑ