



Έτσι ξεκίνησαν οι Επιτροπές αγώνα το 2010. Γράψαμε τότε με αφορμή τα διόδια: «Στην Ελλάδα της κυβέρνησης του ΠΑΣΟΚ της ΕΕ και του ΔΝΤ, όπου και να στραφεί ο εργαζόμενος πέφτει πάνω σε εισπρακτικούς μηχανισμούς που στόχο έχουν να κλέψουν και το τελευταίο ευρώ του, «για το καλό του» και το καλό της «εθνικής μας οικονομίας». Μισθοί, συντάξεις, υγεία, παιδεία γίνονται εμπόρευμα που φέρνει νέα κέρδη. Ότι μένει μπαίνει στο στόχαστρο δεύτερης επίθεσης «πλάγιας» και

καθημερινής, διόδια, συγκοινωνίες, ΔΕΗ, ΟΤΕ, ΕΥΔΑΠ, και οι λοιπές ΔΕΚΟ με τις συμπράξεις ιδιωτικού και δημόσιου (ΣΔΙΤ), έρχονται για να ολοκληρώσουν τη μεγαλύτερη αναδιανομή των τελευταίων χρόνων υπέρ του κεφαλαίου».

Ένας τέτοιος μηχανισμός είναι η εμπορευματοποίηση των μετακινήσεων με την παράδοση του οδικού μας δικτύου στους «εθνικούς εργολάβους». Η ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ άρχισε να κατασκευάζεται σύμφωνα με τα σχέδια της ΕΕ και των ελληνικών κυβερνήσεων, προκειμένου να αποτελέσει τον κύριο οδικό άξονα μεταφοράς εμπορευμάτων προς τα ανατολικά και όχι κυρίως για την εξυπηρέτηση των εργαζομένων. Όταν τελείωσε άφησε πίσω του χιλιάδες ανέργους, μερικούς νεκρούς που όλοι προσπάθησαν να ξεχάσουν γρήγορα και ένα χαράτσι καθημερινό για εκατοντάδες χιλιάδες διερχόμενους συμπολίτες μας. Μοναδικά ευνοημένοι και από αυτό το αναπτυξιακό έργο οι πολυεθνικές ελληνικές και ευρωπαϊκές εταιρίες που έχουν τη διαχείριση του, καταχρηστικά, μέχρι σήμερα.

Η Σύμβαση παραχώρησης που υπογράφηκε από το ΠΑΣΟΚ το 1996 είχε διάρκεια 8-23 χρόνια με την πρόβλεψη ότι εάν στο μεταξύ οι εργολάβοι έκαναν απόσβεση της ίδιας συμμετοχής τους συν ένα κέρδος 11,6%, τότε το έργο και η διαχείρισή του θα επέστρεφε στο δημόσιο.

Η ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ “κόστισε” 1,3 δις ευρώ περίπου. Το δημόσιο κατέβαλλε 420 εκ. Ευρώ, 675 εκ. Ευρώ έλαβαν δάνειο οι εργολάβοι με την ΕΓΓΥΗΣΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ και 175 εκ. Ευρώ η δική τους, πραγματική συμμετοχή, χωρίς να έχουν υπολογιστεί οι υπερτιμολογήσεις (και βεβαίως καμία κυβέρνηση μέχρι σήμερα δεν το αποτόλμησε, παρά τις τεκμηριωμένες καταγγελίες).

Το 2009 τα έσοδα της Αττικής οδού ξεπερνούν το 1 (ένα) εκ. ευρώ την ημέρα. Τα κέρδη των χρήσεων λειτουργίας έχουν ξεπεράσει όχι μόνο τα «δάνεια» και τη συμμετοχή των εργολάβων, αλλά τη συνολική αξία (όπως αυτή δηλώθηκε επίσημα) της κατασκευής του έργου μαζί ακόμα και με το κέρδος που είχε προβλεφτεί. Το δημόσιο ποτέ δεν αξίωσε την εφαρμογή της ρήτρας που προέβλεπε η αρχική σύμβαση για επιστροφή του έργου στο δημόσιο...

Σήμερα περιμένουμε από την κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ που βρίσκεται ήδη στην εξουσία μια απάντηση. Με αυτό το χαράτσι τι θα γίνει; Εμείς έτσι κι αλλιώς θα ξαναβρεθούμε στους δρόμους.

Πηγή: Επιτροπές αγώνα Δεν Πληρώνω