

## Η “απελευθέρωση” των Μεταφορών

# Δώρο κυβέρνησης και τρόικας στις πολυεθνικές

**Μ**ε συκοφαντίες για «συντεχνίες που δε θέλουν να χάσουν τα προνόμιά τους» αλλά και συστηματική προπαγάνδα ότι «η κατάργηση των «κλειστών επαγγελματών» θα έχει οφέλη για την κοινωνία» προσπάθησαν η κυβέρνηση και το υπουργείο Μεταφορών να απομονώσουν τους ιδιοκτήτες φορτηγών δημόσιας χρήσης και βυτιοφόρων που με την πολυήμερη απεργία τους παρέλυσαν ολόκληρους τομείς της οικονομίας, με πρώτη και κύρια την αγορά καυσίμων. Η απελευθέρωση, όμως, των οδικών εμπορευματικών μεταφορών που προωθεί το νομοσχέδιο του Ρέππα δεν είναι τίποτα άλλο από ένα ακόμα δώρο στις μεγάλες εταιρίες.

Το κύριο επιχείρημα του υπουργείου για την απεριόριστη έκδοση αδειών στα φορτηγά δημόσιας χρήσης και τα βυτιοφόρα ήταν, σύμφωνα με τα όσα είπε ο Ρέππας σε συνέντευξη τύπου τη Δευτέρα 26/7, «να δώσουμε τη δυνατότητα σε όλους τους πολίτες να ασκήσουν το δικαίωμά τους κάτω από προϋποθέσεις να μπορούν να εισέλθουν σε αυτόν τον επαγγελματικό χώρο». Ξαφνικά ο υπουργός προσπαθούσε να πείσει ότι το όλο ζήτημα αφορούσε το ενδιαφέρον το δικό του και της ΕΕ κατά του αποκλεισμού των πολιτών από το επάγγελμα!

Αν κοιτάξει κανείς τις προϋποθέσεις που, σύμφωνα με το νέο νομοσχέδιο, θα πρέπει κάποιος να διαθέτει προκειμένου να ασκήσει το επάγγελμα του εμπορευματομεταφορέα, καταλαβαίνει ότι με τίποτα δεν αφορά τον πολίτη. «Η α' είναι να διαθέτει οικονομική δυνατότητα, η β' επαγγελματική επάρκεια, η γ' καλή φήμη και η δ', που προσετέθη ιδίως με τον Κανονισμό 1071, να διαθέτει τις ανάλογες και αναγκαίες υποδομές για να ασκήσει αυτό το επάγγελμα», συνέχισε ο Ρέππας. Το ποιος διαθέτει «την οικονομική δυνατότητα» ή «τις ανάλογες και αναγκαίες υποδομές» δεν είναι δύσκολο να το φανταστούμε.

Στην πραγματικότητα, το ενδιαφέρον του υπουργείου και των εκπροσώπων του μηχανισμού στήριξης με τους οποίους έγιναν οι διαπραγμα-

τεύσεις για το θέμα, δεν είναι άλλο από το ότι ο κλάδος των οδικών εμπορευματικών μεταφορών ισοδυναμεί με το 7% του ΑΕΠ, την ίδια στιγμή που στο συγκεκριμένο τομέα «η Ελλάδα», όπως είπε ο υπουργός, «είναι μία αγορά με χαμηλό σχετικά βαθμό ολοκλήρωσης, μακράν των σύγχρονων τάσεων».

### Κόμιστρο

Αυτό που εννοεί είναι ότι χρειάζεται να «ανοίξει» στις μεγάλες εταιρίες, αυτές που διαθέτουν την «οικονομική δυνατότητα» και «τις ανάλογες και αναγκαίες υποδομές» αλλά περιορίζονται από το υφιστάμενο προστατευτικό καθεστώς: Δεν μπορούν να δραστηριοποιηθούν ελεύθερα στο χώρο των μεταφορών –τελευταία έκδοση άδειας έγινε το 1971. Δεν μπορούν να αποφασίσουν ελεύθερα για τις τιμές -γι' αυτό και πλάι στην απελευθέρωση του αριθμού των αδειών, απελευθερώνεται και το κόμιστρο το ύψος του οποίου θα διαμορφώνεται πλέον ελεύθερα στην αγορά.



Οι ιδιοκτήτες φορτηγών και βυτιοφόρων διαδηλώνουν προς τη Βουλή την Παρασκευή 30/7

Το νομοσχέδιο είναι έτσι από όλες τις απόψεις κομμένο και ραμμένο στα μέτρα των μεγάλων εταιριών. Δεν είναι τυχαίο ότι στο εξής οι άδειες δε θα χορηγούνται σε φυσικά πρόσωπα παρά μόνο σε εταιρίες. Ούτε είναι τυχαίο ότι, μετά μία μεταβατική περίοδο τριών χρόνων, η ειδική εισφορά που πλήρωνε ένας ιδιοκτήτης για να ασκήσει το επάγγελμα καταργείται, απαξιώνοντας την αξία των υπαρχόντων αδειών.

Όσο για την «πρόβλεψη» του Ρέππα ότι ο ανταγωνισμός θα σημάνει οφέλη για την κοινωνία με βελτίωση στην ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών και μείωση του κόστους, είναι εκτός πραγματικότητας. Καμία απελευθέρωση, σε κανένα τομέα που οι πολυεθνικές εταιρίες αφήθηκαν ελεύθερες να ελέγξουν όλες τις δραστηριότητες, δεν έφερε ποτέ καλύτερες υπηρεσίες ή μείωση τιμών. Αυτή είναι η εμπειρία όλων των εργαζόμενων και της νεολαίας σε τομείς όπως οι αερομεταφορές, τα λιμάνια ή τα τρόφιμα π.χ. με τις εταιρίες παραγωγής γάλακτος. Αντίθετα, αυτό που θα κάνουν

οι μεγάλες εταιρίες είναι να κόβουν θέσεις εργασίας βάζοντας λιγότερους οδηγούς για περισσότερες ώρες στο τιμόνι.

Οι απεργοί ξέρουν ότι σε αυτό το απελευθερωμένο περιβάλλον, οι ίδιοι δεν έχουν καμία τύχη. Όσο και να τους παροτρύνει ο Ρέππας να συστήσουν κι αυτοί εταιρίες, γνωρίζουν πολύ καλά ότι δε θα μπορούν με τίποτα να ανταπεξέλθουν στον ανταγωνισμό με τα μεγαθήρια.

### Εκτελεστής

Από «αντίπαλος» του Παπακωνσταντίνου και «κριτικός» απέναντι στο μνημόνιο στο θέμα της ιδιωτικοποίησης των αστικών συγκοινωνιών πριν λίγες μόνο μέρες, ο Ρέππας εξελίχθηκε σε ψυχρός εκτελεστής των κατευθύνσεων του μηχανισμού στήριξης και πιστός υπηρέτης των πολυεθνικών. Το νομοσχέδιο για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές είναι άλλωστε η μία από τις τρεις νομοθετικές παρεμβάσεις του υπουργείου που δεχθούν ότι ακολουθεί πιστά την πολιτική της αγοράς και των ιδιωτικοποιήσεων της κυβέρνησης.

Το δεύτερο νομοσχέδιο που αφορά στην αναδιάρθρωση των υπηρεσιών της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και το οποίο τον έφερε σε σύγκρουση με τους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας είναι κι αυτό στο ίδιο μήκος κύματος της «απελευθέρωσης των αγορών». Το μαρτυρά η ρύθμιση για την είσοδο ιδιωτών στα 34 περιφερειακά αεροδρόμια της χώρας είτε με συμβάσεις παραχώρησης για ορισμένο χρόνο είτε με την ίδρυση ανώνυμων εταιριών ή η ρύθμιση για την απελευθέρωση της παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης σε όλα τα ελληνικά αεροδρόμια με τα ίδια επιχειρήματα για δήθεν «ποιοτική βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών, δημιουργία συνθηκών υγιούς ανταγωνισμού, αύξηση των θέσεων απασχόλησης, μείωση του κόστους ανά επιβάτη για τις αεροπορικές εταιρίες...».

Λένα Βερδέ

## Ενάντια σε επιστράτευση, ΜΑΤ, προπαγάνδα

Αναβολή για το Σεπτέμβριο έχει πάρει η σύγκρουση ανάμεσα στην κυβέρνηση και τους ιδιοκτήτες φορτηγών. Στην έκτακτη γενική συνέλευση του κλάδου που πραγματοποιήθηκε την Κυριακή 1/8 στην Αθήνα πέρασε η πρόταση για διάλογο μετά και την διαβεβαίωση του υπουργείου ότι το ν/σ για το οποίο έγινε η απεργία, δεν θα ψηφιστεί στην Βουλή πριν τον Σεπτέμβριο. Την αναστολή στήριξαν οι 6 από τις 8 ομοσπονδίες του κλάδου ενώ αντίθετα τα πρωτοβάθμια σωματεία τάχθηκαν με ποσοστό 80% υπέρ της συνέχισης της απεργίας δείχνοντας ότι η βάση ήθελε τη συνέχεια.

Όλο αυτό το διάστημα, η κυβέρνηση χρησιμοποίησε όλες τις μεθόδους για να σπιλώσει και να καταστείλει την απεργία: Την άθλια προπαγάνδα των ΜΜΕ, τα ΜΑΤ, την επίταξη και την επιστράτευση, χωρίς αποτέλεσμα, για να καταφύγει τελικά στο δρόμο του διαλόγου και του συμβιβασμού με τους συνδικαλιστές των ιδιοκτητών φορτηγών προκειμένου να κλείσει την απεργία.

Από τις συμπλοκές μπροστά στο Υπουργείο Μεταφορών και στα διόδια των εθνικών οδών μέχρι τις Γενικές Συνελεύσεις, το μένος απέναντι σε μια κυβέρνηση που ακολουθεί τις επιταγές του μνημονίου είναι πλέον εμφανής σε όλα τα κοινωνικά στρώματα. «Ο Ρέππας μας λέει πως δεν μπορεί να κάνει τίποτα διαφορετικό αφού όλα

αυτά είναι εντολές της τρόικας. Εμάς δεν μας νοιάζει τι λέει η τρόικα. Εμείς ψηφίσαμε ΠΑΣΟΚ και όχι επίτροπους από το ΔΝΤ, την ΕΕ ή και εγώ δεν ξέρω από που αλλού», είπε στην Ε.Α. ο Βαγγέλης Δήμου ιδιοκτήτης φορτηγού από τη Θήβα.

### Αντικοινωνική

«Η κυβέρνηση αρνήθηκε οποιονδήποτε διάλογο και έφερε το ν/σ μέσα στον Αύγουστο, αιφνιδιαστικά και ενώ τα στελέχη της έλεγαν πως δεν θα προχωρήσουν σε οποιαδήποτε νομοθετική πράξη χωρίς δημόσια διαβούλευση, νομίζοντας πως θα μας πιάσει στον ύπνο. Και τώρα είναι οι ίδιοι που ουρλιάζουν στα κανάλια για αντικοινωνικές συμπεριφορές. Αντικοινωνική είναι η κυβέρνηση που προσπαθεί να αιφνιδιάσει ολόκληρη την κοινωνία περνώντας μέσα στο καλοκαίρι όλα τα σκληρά νομοσχέδια» ανέφερε κατά την τοποθέτησή του στην Γενική Συνέλευση της Παρασκευής ο πρόεδρος της Ομοσπονδίας Φορτηγών Αυτοκινήτων Δημόσιας Χρήσης Θεσσαλίας, Κεντρικής Ελλάδας και Δυτικής Μακεδονίας Βασίλης Τζιμουράγκας.

«Το μόνο που νοιάζει το Ρέππα είναι να μας πετάξει έξω από την αγορά και να προετοιμάσει το δρόμο για τις πολυεθνικές. Τα παραδείγματα είναι πολλά. Μέσα στο λιμάνι του Πειραιά απασχολούνται

σήμερα 2.500 φορτηγά. Αν ρωτήσεις τους οδηγούς ξέρουν καλά τι θα πει να αναλάβει η Cosco εξολοκλήρου την μεταφορά των φορτίων μέσα στο λιμάνι. Ανεργία για χιλιάδες εργαζόμενους και ιδιοκτήτες. Κινέζικα μεροκάματα και καρτέλ. Αυτό που προσπαθεί να κάνει η κυβέρνηση δεν είναι απελευθέρωση, είναι να χαρίσει και τις χερσαίες μεταφορές στο μεγάλο κεφάλαιο».

Στην συνέλευση της Παρασκευής βρέθηκαν και μέλη της ANTAΡΣΥΑ που μοίρασαν προκήρυξη, στην οποία μεταξύ άλλων αναφέρεται: «Η ANTAΡΣΥΑ καταγγέλλει με τον πιο αποφασιστικό τρόπο το νέο βήμα κυβερνητικού αυταρχισμού, την πολιτική επιστράτευση των οδηγών φορτηγών Δ.Χ. Η “απορρύθμιση” των κλειστών επαγγελματών, η απελευθέρωση της ζούγκλας του ανταγωνισμού, η εκχώρηση όλων αυτών των δραστηριοτήτων στο μεγάλο και πολυεθνικό κεφάλαιο θα οδηγήσει όχι μόνο στην κατάρρευση των αμοιβών και του επιπέδου ζωής των ελευθέρων επαγγελματιών και των μισθωτών των αντίστοιχων κλάδων, αλλά και σε νέα βάρη στην κοινωνική πλειοψηφία από την εκτίναξη της ακρίβειας με τις νέες μονοπωλιακές τιμές που θα επιβληθούν και από τις “αλυσίδες” που σύντομα θα ελέγξουν την αγορά».

Κ.Μ.