

Ο πρόεδρος του ΟΑΣΑ [Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών Α.Ε.] επρότεινε να αυστηροποιηθεί η εισιτηριοδιαφυγή και από πταίσμα να γίνει πλημμέλημα, όπως ήταν έως το 1944. Όπως εξήγησε, η σημερινή νομοθεσία ουσιαστικά δεν τιμωρεί τη μη καταβολή εισιτηρίου στις συγκοινωνίες, με αποτέλεσμα ο ΟΑΣΑ να χάνει 40 εκατομμύρια ευρώ ετησίως· τα οποία φυσικά πληρώνουμε εμείς οι φορολογούμενοι. Αντέδρασε ο αρμόδιος υπουργός (αυτός που έχει στο γραφείο του πορτραίτο του Άρη Βελουχιώτη) και δήλωσε στη Βουλή: “Άκουσα πριν από λίγες ώρες ότι ο πρόεδρος του ΟΑΣΑ ζήτησε να μετατραπεί η λαθρεπιβίβαση από πταίσμα σε πλημμέλημα, δηλαδή να συλλαμβάνονται οι επιβάτες και να τιμωρούνται με φυλάκιση από τριών έως πέντε ετών. Δεν μπορώ να το καταλάβω...”, είπε και πρόσθεσε ειρωνικά: “Εγώ λέω να τους εκτελούμε κιάλας”.» (Απόσπασμα από ένα, το τελευταίο από τα πάντα ενδιαφέροντα κείμενα και παρατηρήσεις του Ανδρέα Δρυμιώτη, Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ, 8 Νοεμβρίου).

Λέω εγώ: Ευτυχώς που αυτά δεν ελέχθησαν από τον υπουργό στο γραφείο του. Ακούοντάς τα ο Άρης θα μπορούσε να ορμήσει επί το έργον και να αναλάβει χωρίς καθυστέρηση τις εκτελέσεις. Σχετικά, κάτι για εκτέλεση θα πρέπει να αναγράφεται στο μνήμα του Συνταγματάρχη Δ. Ψαρρού. Υπουργέ μου, μιλούν για σκoinί στο σπίτι του κρεμασμένου;

Επί της ουσίας. Ένα απλοϊκό ερώτημα: Γιατί ο ΟΑΣΑ δεν χρησιμοποιεί δύο χιλιάδες εισπράκτορες με κατ’άτομο ετήσιο κόστος για την εταιρεία 15 χιλιάδων ευρώ; Με συνολικά 30 εκατομμύρια θα εκάλυπταν δύο βάρδιες στα χίλια περίπου λεωφορεία του ΟΑΣΑ. Τόσα πάνω-κάτω κυκλοφορούν σήμερα. Αν κυκλοφορήσουν όλα (γύρω στις δύο χιλιάδες), θα καλύπτουν μία πλήρη βάρδια τις ώρες της μεγάλης κινήσεως. Με εισπράκτορες θα μηδενιζόταν η διαφυγή εισιτηρίων. Θα δινόταν δουλειά σε δύο χιλιάδες ανέργους. (Σε άλλους τομείς απασχόληση δύο χιλιάδων ανέργων απαιτεί επενδύσεις εκατοντάδων εκατομμυρίων ευρώ). Τέλος, θα μειωνόταν κατά δέκα εκατομμύρια ευρώ τον χρόνο το έλλειμμα της εταιρείας. Θα ξαλάφρωνε κατά το ποσόν αυτό το βάρος των φορολογούμενων πολιτών.

Ως που να τολμήσει κάποιος, κάποια κυβέρνηση τη σωστή λύση: Να ιδιωτικοποιήσει ή να μεταβιβάσει στους εμπλεκόμενους δήμους την ευθύνη λειτουργίας των μέσων της μαζικής αστικής συγκοινωνίας. Δεν πρόκειται για “κοινωνικό αγαθό” (υπουργός Μιχάλης Λιάπης έφα). Δεν μπορούν να κάμουν χρήση οι Ληξουριώτες· οι Καστελοριζιοί· οι περισσότεροι επαρχιώτες που δεν έχουν, γιατί δεν χρειάζονται τραμ ή αστικά λεωφορεία. Δεν είναι “κοινωνικό αγαθό” κάτι που δεν το χρειάζονται και δεν το χρησιμοποιούν το σύνολο των πολιτών της χώρας. Κάτι τέτοιο ως το μόνο που μπορεί να χαρακτηριστεί είναι “προνόμιο”.

Θα είχε ενδιαφέρον η σχετική τοποθέτηση των ασκούντων και των διεκδικούντων την εξουσία. Διότι ως τώρα κανείς δεν το επιχείρησε. Με εξαίρεση την ιδιωτικοποίηση από την κυβέρνηση Μητσοτάκη. Τότε που αντέδρασαν κατά τον πιο χυδαίο τρόπο οι σταμουλοκολλάδες. (Εν συνεχεία εστεγάστηκαν σε διάφορα κόμματα). Ιδιωτικοποίηση που τελικά ανέτρεψε

–πρώτη πράξη της-- η κυβέρνηση Ανδρέα Παπανδρέου. Το όλο περιστατικό
λαμπρό δείγμα της ελληνικής πάλης των τάξεων!

12 Νοεμβρίου 201

Νικ. Λ. Γ. Λιναρδάτος

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Εδημοσιεύθηκε, ως επιστολή, στην ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ της 17^{ης} Νοεμβρίου.

