**ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε. και ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.: Νέες διοικήσεις, μοιραία πρόσωπα, καταστροφικές πολιτικές**

Την Τρίτη 10 Σεπτεμβρίου συνεχίζεται η επίφαση κοινοβουλευτικού ελέγχου των κυβερνητικών επιλογών με την ακρόαση της επιλεγείσας διοίκησης των ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε. και ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. από τα μέλη της κοινοβουλευτικής επιτροπής Δημοσίων Επιχειρήσεων, Τραπεζών, Οργανισμών Κοινής Ωφελείας και Φορέων Κοινωνικής Ασφάλισης. Συγκεκριμένα, θα λάβει χώρα «ακρόαση από τα μέλη της Επιτροπής, κατά το άρθρο 49 Α του Κανονισμού της Βουλής, των προτεινομένων, από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κωνσταντίνο Αχ. Καραμανλή, για διορισμό στις θέσεις του Προέδρου του Δ.Σ. και του Διευθύνοντος Συμβούλου της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε., κ.κ. Νικολάου Ταχιάου και Νικολάου Κουρέτα, αντιστοίχως» καθώς και «για διορισμό στις θέσεις του Προέδρου του Δ.Σ. και του Διευθύνοντος Συμβούλου της Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε., κ.κ. Γεωργίου Κωνσταντόπουλου και Κωνσταντίνου Κουτσούκου, αντιστοίχως» — και «διατύπωση γνώμης της Επιτροπής». Ας προηγηθεί η εδώ διατύπωση της γνώμης του ΜέΡΑ25, ιδίως δεδομένης της σημασίας των δύο οργανισμών:

ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.

Γενικά Στοιχεία

 Η Εγνατία Οδός συνδέει τον Έβρο με την Ηγουμενίτσα και αποτελεί τον μεγαλύτερο αυτοκινητόδρομο της Ελλάδας. Είναι μια ζωτικής σημασίας υποδομή για την ανάπτυξη της Βόρειας Ελλάδας αλλά και για το σύνολο της χώρας, καθώς η περιοχή επιρροής και εξυπηρέτησης συγκεντρώνει:

 Το 36% του συνολικού πληθυσμού της χώρας.

Το 33% του συνολικού ακαθάριστου εθνικού προϊόντος.

Στον πρωτογενή τομέα, το 54% της συνολικής γεωργικής γης της χώρας και το 65% της αρδευόμενης έκτασης. Στο δευτερογενή τομέα, το 41% της συνολικής απασχόλησης στη βιομηχανία-βιοτεχνία της χώρας.

Το 51% της εξορυκτικής δραστηριότητας της χώρας.

 Το κόστος κατασκευής ανήλθε στα €6 δις. Η διαχείριση και συντήρηση του αυτοκινητοδρόμους είναι ευθύνη της εταιρείας Εγνατία Οδός ΑΕ, με κύριο μέτοχο το ελληνικό δημόσιο.

 Παρούσα κατάσταση

 Η Εγνατία Οδός είναι σε φάση ιδιωτικοποίησης. Η παρούσα κυβέρνηση έχει εξαγγείλει πως θα ακυρώσει τον εν εξελίξει διαγωνισμό για να προκηρύξει καινούργιο με νέους όρους, πιο φιλο-επενδυτικούς. Το ζήτημα βέβαια είναι η ιδιωτικοποίηση αυτή καθαυτή, κι όχι οι όροι, που αντιλαμβανόμαστε πολύ καλά ότι ποτέ δεν θα είναι τέτοιοι που να ωφελούν το δημόσιο συμφέρον περισσότερο απ’ ότι αν παρέμενε υπό δημόσιο έλεγχο. Οι ιδιωτικοποιήσεις αυτοκινητοδρόμων οδηγούν νομοτελειακά —όπως έχει δείξει η εμπειρία— σε αυξήσεις διοδίων, με τις εταιρείες που αναλαμβάνουν να καθίστανται ουσιαστικά ιδιωτικά μονοπώλια που καρπώνονται προνομιακά τα κέρδη μιας δημόσιας χρηματοδοτούμενης υποδομής. Ως ΜέΡΑ25 είμαστε κάθετα απέναντι σε αυτή την πρακτική, που εξυπηρετεί αποκλειστικά ιδιωτικά συμφέροντα μεγαλοεπιχειρηματιών και όχι το δημόσιο συμφέρον. Άλλωστε, το ΜέΡΑ25 έχει καταθέσει ολοκληρωμένο σχέδιο για την πραγματικά επωφελή για τον λαό αξιοποίηση της δημόσιας περιουσίας, μέσω της μετατροπής των ΤΑΙΠΕΔ-ΥΠΕΡΤΑΜΕΙΟΥ σε Αναπτυξιακή Τράπεζα.

 Ταυτόχρονα συνεχίζεται και η δικαστική διερεύνηση της υπερκοστολόγησης στην κατασκευή δύο σηράγγων του αυτοκινητοδρόμου, που σύμφωνα με τις καταγγελίες της τότε Διοίκησης (η διερεύνηση από τη δικαιοσύνη ξεκίνησε το καλοκαίρι του 2015) η ζημία για το ελληνικό δημόσιο ανέρχεται στα 40 εκ. ευρώ (η περίοδος που συντελέστηκε η απιστία ήταν μεταξύ 2005-08, επί ΝΔ-Κ.Καραμανλή).

 Για τη νέα διοίκηση

 Η νέα Διοίκηση που επέλεξε η κυβέρνηση, με πρόεδρο τον κ. Γιώργο Κωνσταντόπουλο, νυν πρόεδρο του Συνδέσμου Εξαγωγέων Βορείου Ελλάδας, πρώην βουλευτή Πιερίας της ΝΔ και υφυπουργό της πρώτης κυβέρνησης Κώστα Καραμανλή, και με διευθύνοντα σύμβουλο τον νυν διευθυντή Λειτουργίας Διοδίων της εταιρείας, Κωνσταντίνο Κουτσούκο, έχουν να διαχειριστούν τα δύο παραπάνω, με κύριο στόχο βέβαια την ιδιωτικοποίηση. Πάνω σε αυτό θα εργαστούν: το ΜέΡΑ25 διαφωνεί πολιτικά πλήρως με αυτή την προοπτική, κι άρα καταψηφίζει. Σκληρά κομματικές επιλογές τοποθετούνται σε νευραλγικής σημασίας θέσεις με σκοπό την εκτέλεση ενός προαναγγελθέντος έργου εκποίησης.

2. ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ

 Ο σιδηρόδρομο,ς ως γνωστόν, είναι ένα από τα πλέον φιλικά προς το περιβάλλον μέσα μεταφοράς. Το Μετρό της Αθήνας μεταφέρει καθημερινά περί τους 620 χιλιάδες επιβάτες κατά μέσο όρο, συμβάλλοντας σημαντικά στην αποσυμφόρηση του κυκλοφοριακού και στο δραστικό περιορισμό της περιβαλλοντικής ρύπανσης στην ευρύτερη περιοχή. Αλλά συμβάλλει και οικονομικο-κοινωνικά, συνδέοντας αγορές και περιοχές που μέχρι τη λειτουργία του Μετρό παρέμεναν από περιθωριοποιημένες ως εν πολλοίς απροσπέλαστες μέσω ΜΜΜ.

 Η κυβέρνηση Μητσοτάκη δεν έχει ανοίξει τα χαρτιά της για το μεγάλο θέμα που απασχολεί τους εργαζόμενους και τα σωματεία τους, δηλαδή την ιδιωτικοποίηση της εταιρείας. Ως ΜέΡΑ25 θεωρούμε πολύ πιθανό να αρχίσει να θέσει το θέμα στο μήκος της θητείας της. Προφανώς είμαστε κάθετα αντίθετοι σε μια τέτοια προοπτική. Για εμάς, το Μετρό αποτελεί δημόσιο αγαθό, με πολλαπλά οφέλη για την κοινωνία και το κράτος, συμπεριλαμβανομένου του οικονομικού οφέλους στη «μεγάλη εικόνα».

 Εισιτήρια

 Όλοι θυμόμαστε τους απαράδεκτους χαρακτηρισμούς του Υπουργού Μεταφορών Καραμανλή για εκείνους που δεν κόβουν εισιτήριο: «αποβράσματα». Το συγκεκριμένο σκεπτικό βέβαια είναι αρκετά παλαιότερο: ξεκίνησε να εκφράζεται με ένταση στις απαρχές της κρίσης, με το μνημονιακό μπλοκ να μιλά για «τζαμπατζήδες», θέλοντας να στιγματίσει έτσι τη λαοθάλασσα ανέργων που έφεραν τα μνημόνια. Μιλάμε για ανθρώπους που στην πλειοψηφία τους πραγματικά δεν μπορούσαν να καταβάλλουν το κόμιστρο, αλλά έπρεπε να μετακινηθούν στην αγωνιώδη τους προσπάθεια να βρουν μια κάποια εργασία. Θεωρούμε πως τα κόμιστρα πρέπει να είναι τέτοια που να μπορεί να τα καταβάλει ο καθένας, χαμηλότερα από 1,40€ που είναι τώρα, ενώ οι μηνιαίες κάρτες και αυτές πρέπει να κατέλθουν κι άλλο, στα 24€ το μήνα, ήτοι 0,80€/ημέρα και φυσικά να διατηρηθεί η δωρεάν μετακίνηση για ΑΜΕΑ, ανέργους, ηλικιωμένους και παιδιά. Πρέπει να καταστεί κοινή αντίληψη όλης της κοινωνίας πως το Μετρό είναι δημόσιο αγαθό, αποδίδει τεράστια οφέλη στην κοινωνία μας —περιβαλλοντικά, εξοικονόμησης χρόνου, συνδεσιμότητας περιοχών, ανάπτυξης αγορών— μη μετρήσιμα με ακρίβεια, πράγμα που σημαίνει πως δεν μπορούμε να το αντιμετωπίζουμε με επιχειρηματικά ιδιωτικο-οικονομικά κριτήρια, δηλαδή με λογιστικούς όρους κέρδους-ζημιών. Τα κοινωνικά και μακρο-οικονομικά για την οικονομία μας οφέλη του Μετρό είναι εξ ορισμού πολλαπλάσια των όποιων λογιστικών ζημιών.

 Για τη νέα διοίκηση της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΑΕ

 Νικόλαος Ταχιάος, Νικόλαος Κουρέτας: Πρόκειται για δύο επιλογές ξεκάθαρα κομματικές. Ο μεν πρώτος, μετά από την ατυχή του προσπάθεια να εκλεγεί κατά σειρά βουλευτής με τη ΝΔ και δήμαρχος Θεσσαλονίκης με την υποστήριξή της, «αποκαταστήθηκε» τώρα από το κόμμα του τοποθετούμενος στη θέση του Προέδρου της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΑΕ. Ο δε δεύτερος, τοποθετημένος ως αντιπρόεδρος στην ΕΡΓΟΣΕ επί κυβέρνησης Σαμαρά, καταλαμβάνει από την κυβέρνηση Μητσοτάκη τη θέση του ΔΣ στην Εταιρεία. Πολιτικά μιλώντας, και οι δύο, ιδιαιτέρως όμως ο νέος Πρόεδρος της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΑΕ κ. Ταχιάος, διαπνέονται από ανερυθρίαστα νεοφιλελεύθερες αντιλήψεις, γεγονός που μας καθιστά εξαιρετικά ανήσυχους για το θέμα της ιδιωτικοποίησης —αδιαμφισβήτητα οφείλουν να ξεκαθαρίσουν δημόσια τις προθέσεις τους σχετικά— και της αύξησης των κομίστρων, καθώς φυσικά και της κατάργησης της πρόνοιας για δωρεάν μετακινήσεις σε συγκεκριμένους δικαιούχους.

 Το ΜέΡΑ25 επικεντρώνεται στην αξιολόγηση και στην κριτική πολιτικής και στάσεων, όχι στον χαρακτηρισμό προσώπων. Παράλληλα εδώ διαπιστώνουμε, και για τους δύο οργανισμούς, τις καθαρά κομματικές επιλογές της κυβέρνησης (ενίοτε επιλογές αποκατάστασης αποτυχόντων πολιτευτών) με μόνο στόχο το να φέρουν εις πέρας προαποφασισμένες πολιτικές αποστολές τις οποίες θεωρούμε σαφώς καταστροφικές. Ως εκ τούτου, οφείλουμε να αναφερθούμε στο μοιραίο αυτών των επιλογών προσώπων: δηλαδή, στην τροχοδρόμηση της ολοκλήρωση μιας καθοδικής πορείας σε οργανισμούς εξαιρετικά σημαντικούς για το δημόσιο συμφέρον. Πρόκειται για πρωτοβουλίες και επιλογές που, σε τελευταία ανάλυση, αντιτίθενται ακριβώς σε αυτό: στο δημόσιο συμφέρον.