ΤΟ ΑΡΧΑΙΟΤΕΡΟ ΚΑΙ ΜΕ ΤΗ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΟ ΕΝΤΥΠΟ ΤΗΣ ΤΑΞΗΣ ΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΙΣΤΩΝ

ISSN: 2241-5394

Η εφημερίδα μας είναι μέλος των EUROPEAN MAGAZINE MEDIA ASSOCIATION

ΚΕΜΤ. ΑΟ

ΕΛΤΑ ΚΩΔΙΚΟΣ 1021

Εφημερίς ΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΙΣΤΩΝ

Γραφεία: Πειραιώς 4, 104 31 Αθήνα
Τηλέφωνο 210 5222564

ΕΤΟΣ 93ο - Περίοδος Α-Β ΑΡ. ΦΥΛΛΩΝ 1-1000
ΠΕΡΙΟΔΟΣ Γ' ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 181

ΙΔΡΥΤΗΣ:
ΝΙΚ. Κ. ΠΟΛΙΤΑΚΟΣ

Ιδιοκτήτης - Διευθυντής
ΚΩΣΤΑΣ Α. ΠΟΛΙΤΑΚΟΣ

ΤΙΜΗ ΦΥΛΛΟΥ 1 €
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ-ΜΑΡΤΙΟΣ-ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2020

Συνεχής αγώνας σε πολύ δύσκολες συνθήκες

ΤΑ ΚΤΕΛ ΚΑΙ Η Π.Ο.Α.Υ.Σ. ΣΤΗΝ «ΕΠΟΧΗ» ΤΟΥ ΚΟΡΟΝΟΪΟΥ

Από τις αρχές του 2020, μετά τα πρώτα κρούσματα στην Κίνα, το φάντασμα του κορονοϊού πλανιόταν πάνω από τα κεφάλια των κατοίκων των υπολοίπων χωρών του κόσμου συμπεριλαμβανομένης και της χώρας μας. Το κακό μας χτύπησε την πόρτα στα τέλη Φεβρουαρίου οπότε και είχαμε το πρώτο κρούσμα στην Ελλάδα. Από τότε, και ιδιαίτερα μετά την καθολική σχεδόν απαγόρευση κυκλοφορίας, η κοινωνικοοικονομική κατάσταση για το σύνολο του πληθυσμού επιδεινώθηκε ραγδαία. Τα ΚΤΕΛ δε θα μπορούσαν να μείνουν έξω από την πραγματικότητα αυτή. Με μεγάλες προσπάθειες, σε πολύ δύσκολες συνθήκες τα περισσότερα απ' αυτά συνέχισαν να λειτουργούν (ή να υπολειτουργούν καλύτερα). Η Ομοσπονδία των Υπεραστικών Λεωφορειούχων και ο Πρόεδρος αυτής κ. Σοφοκλής Φάτσιος όλο αυτό το διάστημα συνέχισαν και συνεχίζου με αδιάκοπο καθημερινό αγώνα να «σώσουν οτιδήποτε σώζεται». Στη συνέχεια παραθέτουμε χρονολογικά, τις κυριότερες ενέργειες της Π.Ο.Α.Υ.Σ. το τελευταίο τρίμηνο:

Αριθ. Πρωτ. 6372/29-1-2020

Με το έγγραφο αυτό υποβλήθηκαν, υπό τύπον υπομνήματος, οι απόψεις της ΠΟΑΥΣ προς τη Διαρκή Επιτροπή παραγωγής και Εμπορίου για τη συνεδρίαση επί του σχεδίου νόμου ίδρυση και λειτουργία και εκμετάλλευση αεροδρομίων επί υδάτινων επιφανειών ρυθμίσεις μεταφορών και άλλες διατάξεις, ο οποίος μετά την ψήφισή του έλαβε αριθμό 4663/2020 (Α 30/12.2.2020). Μάλιστα αναπτύχθηκαν και δια ζώσης από την παρακάτω τοποθέτηση του Προέδρου της Ομοσπονδίας κ. Φάτσιου στη Βουλή:

Τοποθέτηση του κ. Σοφοκλή Φάτσιου στη Βουλή

Κύριε Πρόεδρε, Κύριε Υφυπουργέ, Κυρίες και Κύριοι Βουλευτές

Είμαι ο Σοφοκλής Φάτσιος, Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Υπεραστικών Λεωφορείων. Εκπροσωπώ πάνω από 6000 λεωφορειούχους και σας ευχαριστώ για την πρόσκλησή σας στη συζήτηση του σχεδίου Νόμου για τα υδατοδρόμια, στο οποίο περιέχονται διατάξεις που αφορούν και τις επιχειρήσεις μας.

Κυρίες και Κύριοι

Τα ΚΤΕΛ, την σημασία των οποίων γνωρίζετε όλοι, είτε έχετε υπάρξει εσείς χρήστες είτε οι οικογένειες σας, είναι ιδιωτικές επιχειρήσεις και μάλιστα από το 2001 έχουν μετατραπεί σε ΑΕ.

Και ενώ οι επιχειρήσεις αυτές έπρεπε να λειτουργούν με τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας το κράτος τις ελέγχει σφιχτά και μάλιστα σε πολλές περιπτώσεις επιβάλλει τόσο άδικες ρυθμίσεις που δυσχεραίνει την λειτουργία τους.

α) Ειδικότερα λοιπόν επί του Νομοσχεδίου, αναφέρομαι στη ρύθμιση της παραγράφου 4 (άρθρο 33) που προτείνεται, με την οποία η επιχείρηση μπορεί να αλλάξει θέση σε κάποιο εργαζόμενο όταν οι ανάγκες το επιβάλλουν χωρίς την συγκατάθεσή του και βεβαίως χωρίς μισθολογική μείωση.

Με ποια λογική θα πρέπει ο εργαζόμενος να συμφωνήσει γι αυτή την αλλαγή; Σε ποια επιχείρηση υπάρχει ανάλογη ρύθμιση; Ακόμη και στον καθαρά δημόσιο τομέα οι Προϊστάμενοι αλλάζουν θέση στους εργαζόμενους όταν οι ανάγκες το επιβάλλουν.

Δηλαδή τι θέλουμε; Να πληρώνει το ΚΤΕΛ εργαζόμενους χωρίς αντικείμενο εργασίας γιατί ο εργαζόμενος αρνείται να συγκατατεθεί στην αλλαγή θέσης;

Επομένως χαιρετίζουμε την ρύθμιση που προβλέπει δυνατότητα αλλαγής θέσης εργαζομένου οσάκις οι ανάγκες το επιβάλλουν, η οποία σημειωτέων ίσχυε ως η προτεινόμενη μέχρι το 2018.

β) Ομοίως συμφωνούμε απόλυτα με την κατάργηση του Κανονισμού του Π.Δ. 246/2006. Πρόκειται για ένα απηρχαιωμένο κείμενο με διατάξεις που ανάλογες δεν ισχύουν σε καμιά επιχείρηση. Πέραν των περιορισμών που εισήγαγε το ΠΔ 246/2006 στην απόλυση όλου του προσωπικού, με την καθιέρωση συγκεκριμένων λόγων και διαδικασίας απόλυσής τους, οι οποίοι λογίζονται καταργηθέντες πλέον με την διάταξη του άρθρου 5 της Πράξης Υπουργικού Συμβουλίου 6/28-2-2012 (ΦΕΚ Α 38), που ρύθμισε τα θέματα που όριζε ο Ν.4046/2012 (Μνημόνιο 2, ΦΕΚ Α 28), οι υπόλοιπες διατάξεις του εξακολουθούν να ισχύουν και αποτελούν, οι περισσότερες εξ αυτών, αναχρονισμό σε σχέση με τη μορφή των ΚΤΕΛ ως Ανώνυμων Εταιρειών, αφού περιορίζουν αισθητά την ευελιξία των Διοικήσεων των ΚΤΕΛ, τόσο στην αγορά εργασίας όσο και στην απαραίτητη μείωση των δαπανών λειτουργίας των ΚΤΕΛ ως επιχειρήσεων και την αύξηση της παραγωγικότητας αυτών. Με τον τρόπο αυτό το ρυθμιστικό πλαίσιο των ΚΤΕΛ εξομοιώνεται με αυτό των άλλων μεταφορικών επιχειρήσεων, στο οποίο δεν προβλέπεται η ρύθμιση θεμάτων εσωτερικής λειτουργίας από την Πολιτεία, πέρα από τις γενικές και ειδικές διατάξεις της εργατικής νομοθεσίας.

Η ανάγκη κατάργησης του εν λόγω Κανονισμού καθίσταται απαραίτητη, δεδομένου ότι επίκειται η διενέργεια διαγωνισμών για την παραχώρηση του συγκοινωνιακού έργου σε νέους παρόχους. Με ποια λογική λοιπόν θα πάει ένα ΚΤΕΛ να διεκδικήσει επί ίσοις όροις το έργο από κάποιο τρίτο, ο οποίος δεν κουβαλά τα βάρη των διαφόρων ρυθμίσεων που προβλέπει αυτός ο Κανονισμός.

Είμαστε διατεθειμένοι μέσα σε 3 μήνες να φτιάξουμε σε συνεργασία με τους εργαζόμενους, τους οποίους θεωρούμε συνεργάτες ένα νέο κανονισμό σύγχρονο που θα εξυπηρετεί και τους ιδιοκτήτες και τους εργαζόμενους, πάντα σύμφωνα με την εργατική νομοθεσία. Εμείς με τους εργαζόμενους διατηρούμε για χρόνια εργασιακή ειρήνη. Είναι εργαζόμενοι από τους πλέον καλά αμειβόμενους και γι αυτό το λόγο η διακοπή συγκοινωνίας σε οποιοδήποτε μέρος της χώρας είναι λέξη άγνωστη για τα ΚΤΕΛ. Θέλω επίσης να ενημερώσω το Σώμα ότι τα ΚΤΕΛ ελέγχονται από τους οικείους Περιφερειάρχες και υπακούν στις εντολές τους οι οποίες πολλές φορές είναι και παράλογες. Όταν ένας Περιφερειάρχης ζητήσει την εκτέλεση κάποιου δρομολογίου στο πιο απομακρυσμένο χωριό εμείς υπακούμε χωρίς να εξετάζουμε τα οικονομικά κριτήρια που θα εξέταζε οποιαδήποτε ιδιωτική επιχείρηση.

γ) Κατά καιρούς ακούγονται διάφορες παραπλανητικές φωνές ότι τάχα τα ΚΤΕΛ επιδοτούνται για την εκτέλεση της συγκοινωνίας. Αυτό πρέπει να το ξεκαθαρίσουμε. Τα ΚΤΕΛ καμία επιδότηση δεν λαμβάνουν από το κράτος πλην την αποζημίωσή τους για την ασκούμενη από αυτό κοινωνική πολιτική και μάλιστα κατά πολύ μειωμένη και καθυστερημένη.

Πιο συγκεκριμένα τα έσοδα των ΚΤΕΛ για τις μετακινήσεις των ΦΟΙΤΗΤΩΝ θα έπρεπε ετησίως να είναι στα 19.500.000 εκ. Ευρώ και λαμβάνουν 7.500.000 εκ. Ευρώ. Τα έσοδα για τα ΑΜΕΑ θα έπρεπε να είναι 8.600.000 εκ. Ευρώ και λαμβάνουν 4.000.000 εκ. Ευρώ.

Τα έσοδα για τους ΠΟΛΥΤΕΚΝΟΥΣ έπρεπε να είναι 12.000.000 εκ. Ευρώ και λαμβάνουν 1.000.000 εκ. Ευρώ.

Ας μην αναφερθώ στις ανυπολόγιστες απώλειες εσόδων των ΚΤΕΛ που προέρχονται από τις μεταφορές μαθητών, οι οποίες στις περισσότερες περιπτώσεις υπολογίζονται στο 50% της τιμής του εισιτηρίου χωρίς καμία αντιστάθμιση.

Παρ' όλα αυτά εμείς αδιαμαρτύρητα εκτελούμε το έργο χωρίς να σταματήσουμε ούτε μια μέρα.

Και εδώ δεν μπορώ να μην σας θυμίσω τι έγινε όταν καθυστέρησε το Υπουργείο Παιδείας πριν μερικά χρόνια να καταβάλει χρήματα σε άλλους φορείς που είχαν αναλάβει το έργο της μεταφοράς μαθητών (Θεσσαλονίκη). Η μεταφορά των μαθητών σταμάτησε και τα παιδιά δεν μπορούσαν να πάνε σχολείο.

δ) Συμφωνούμε επίσης με την εξίσωση των ποινών που προβλέπονται όταν γίνεται υποκλοπή μεταφορικού έργου, ρύθμιση η οποία είχε θεσμοθετηθεί κυρίως για τα Επιβατικά Ιδιωτικής Χρήσης και διαφορετικά για τα ΤΑΞΙ. Κάθε ένας πρέπει να εκτελεί το έργο που η πολιτεία με νόμο του έχει παραχωρήσει και όχι να υποκλέ-

Συνέχεια στη σελίδα 2

ΣΕ ΠΟΙΟ ΣΤΑΔΙΟ ΒΡΙΣΚΟΝΤΑΙ ΟΙ ΜΕΛΕΤΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΣΤΑΘΜΟ ΤΩΝ ΚΤΕΛ ΣΤΟΝ ΕΛΑΙΩΝΑ;

Αναφορικά με τις τρέχουσες μελέτες και τις τελευταίες εν γένει δραστηριότητες για το Νέο Σταθμό των ΚΤΕΛ στον Ελαιώνα, ζητήσαμε από το νομικό σύμβουλο του Κ.Σ.Α.Υ.Λ.Ε. και άμεσα εμπλεκόμενο στην υπόθεση κ. Γεώργιο Μανιάτη να μας μεταφέρει τις τελευταίες εξελίξεις.

Αναφορικά με τις μελέτες για την υλοποίηση του Κεντρικού Σταθμού Υπεραστικών Λεωφορείων στον Ελαιώνα, οι οποίες συνεχίζουν να εκπονούνται υπό την καθημερινή επίβλεψη και ενημέρωση του Προέδρου του ΚΣΑΥΛΕ κ. Σοφοκλή Φάτσιου, παρόλες τις αντίξοες συνθήκες των τελευταίων πενήντα ημερών, αυτές προχωρούν κανονικά κυρίως μέσω τηλεδιασκέψεων αλλά και με φυσική παρουσία του κ. Σοφοκλή Φάτσιου και του νομικού συμβούλου του ΚΣΑΥΛΕ με τους εμπλεκόμενους φορείς, ήτοι το ΕΜΠ, την Αττικό Μετρό και τον ΧΟΣ (εταιρεία Grant Thornton) και τα συναρμόδια Υπουργεία.

Η μελέτη που έχει αναλάβει το Εθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο (ανάπτυξη σχεδίων σταθμού, διανοίξεις γύρωθεν δρόμων, περιβαλλοντικές επιπτώσεις, συγκοινωνιακές μελέτες στην εν γένει περιοχή και πολλά άλλα) έχει ήδη ολοκληρωθεί και έχει υποβληθεί στις αρμόδιες Υπηρεσίες προς τελική έγκριση.

Αναφορικά με την μελέτη που έχει αναλάβει, κατόπιν σχετικού διαγωνισμού, η εταιρεία Grant Thortnon, παρέχοντας τις υπηρεσίες Χρηματοτοικονομικού Συμβούλου (ΧΟΣ), στο διάστημα αυτό (Φεβρουάριος – Μάρτιος 2020), κατόπιν πολλών ωρών μελέτης, διαβουλεύσεων και συναντήσεων με το επιτελείο του ΚΣΑΥΛΕ, ήδη έχει εκπονηθεί και παραδοθεί από τον ΧΟΣ προς έγκριση από την Αττικό Μετρό και τον ΚΣΑΥΛΕ, το 2ο Παραδοτέο Αντικείμενο της Συμβάσεως της (ενδεικτικά: Παραδοχές και (πρώτα) Αποτελέσματα Χ/Ο Μοντέλου, Αξιολόγηση και Επιμερισμός Κινδύνων (Risk

Allocation), Συμπεράσματα διερεύνησης επενδυτικού ενδιαφέροντος). Στο πλαίσιο της προδιαγνωστικής έρευνας αγοράς (market sounding) για το έργο του ΚΣΥΛ στον Ελαιώνα Αττικής, ο ΧΟΣ ανέλαβε να υποστηρίξει τον ΚΣΑΥΛΕ μέσω της υλοποίησης μιας σειράς διαδικασιών έτσι ώστε το Έργο και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του να γίνουν ευρέως γνωστά σε ημεδαπούς και διεθνείς ιδιωτικούς φορείς (κατασκευαστικές εταιρείες και εταιρείες διαχείρισης επενδύσεων ακίνητης περιουσίας). Πράγματι εκδηλώθηκε ενδιαφέρον από μεγάλες κατασκευαστικές εταιρείες ημεδαπές αλλά και αλλοδαπές.

Περαιτέρω εκπονήθηκε και παραδόθηκε το 3ο Παραδοτέο Αντικείμενο της Συμβάσεως από τον ΧΟΣ (Απρίλιος 2020) προς έγκριση κατά τα ως άνω (ενδεικτικά: Στρατηγικές Δημοπράτησης ¨Εργου, Marketing plan προσέλκυσης επενδυτών).

¨Ηδη, προετοιμάζεται το 4ο Παραδοτέο Αντικείμενο της συμβάσεως (Αρχικό Επενδυτικό Σχέδιο -Υπολογιστικά Φύλλα Χ/Ο Μοντέλου & ΑΚΟ - Χρονοδιάγραμμα Β' Φάσης Εργασιών) το οποίο είναι ο προθάλαμος της επόμενης κρίσιμης φάσης της εκπόνησης των Τευχών Διαγωνισμού Φάσης Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος και ήδη έως το τέλος Απριλίου θα σταλούν οι απόψεις του ΚΣΑΥΛΕ προς τα υπόλοιπα εμπλεκόμενα μέρη. Όλο αυτό το διάστημα έστω και υπό εξαιρετικά δύσκολες συνθήκες, ο ΚΣΑΥΛΕ και προσωπικά ο Πρόεδρος κ. Σοφοκλής Φάτσιος, διαπιστώνοντας την ανάγκη επίτευξης του σκοπού ανέγερσης του Νέου Σταθμού στον Ελαιώνα αγόγγυστα εργάσθηκε ώστε να μην υπάρξει καμία απολύτως καθυστέρηση όσον αφορά τα χρονικά πλαίσια που διέπουν τις τελικές μελέτες, με σκοπό πολύ σύντομα να ξεκινήσει η διαδικασία ανέγερσης του Νέου Σταθμού, το οποίο θα αποτελέσει στολίδι όχι μόνο για τις ίδιες τις ΚΤΕΛ Α.Ε., τις οποίες θα εκτοξεύσει κυριολεκτικώς οικονομικά, αλλά και για την Ελλάδα σε παγκόσμιο επίπεδο.

AYTOKINHSTES_181.indd 1
11/5/2020 8:46:52 μμ