



αμμα μπορεί και πρέπει να

## δεν μόνιο»

α τις δεσμεύσεις μας

μένες ανάγκες βραχυπρόθεσμου αρακτήρα καθώς δεν θα έχει αποατασταθεί ακόμη η εμπιστοσύνη. τσι, προβλέπει ότι η ευρωζώνη α συνεχίσει τη στήριξη με ένα μιρότερο ή μεγαλύτερο νέο πακέτο. ήλιστα στην έκθεσή του έχει πε-λάβει ένα δυσμενές σενάριο, σύμ-ωνα με το οποίο τόσο η εφαρμογή των απαιτούμενων μεταρρυθμίσε-ον όσο και οι ιδιωτικοποιήσεις θα αθυστερήσουν κατά 3 χρόνια, με ποτέλεσμα το δημόσιο χρέος να αμορφωθεί στο 171% του ΑΕΠ το 014, αντί του 160% του κανονικού εναρίου και στο 160% του ΑΕΠ το 020, αντί του 146% ΑΕΠ σύμφωνα ε το κανονικό σενάριο.

Σε κάθε περίπτωση αυτό που προ-κει, όπως υποστηρίζει ο Πρωθυ-ουργός, είναι η πιστή εφαρμογή ου Μνημονίου τώρα, καθώς αν το πρόγραμμα πετύχει η εμπιστοσύνη των αγορών θα αποκατασταθεί ευ-ολότερα και η χώρα θα ανακάμψει αχύτερα.

## Πιέζουν τη Μέρκελ για μέτρα ανάπτυξης στην ευρωζώνη

**ΤΗ ΛΗΨΗ ΜΕΤΡΩΝ** για την οικονομική ανάπτυξη στην ευρωζώνη θέτουν ως όρο οι γερμανοί Σοσιαλδημοκράτες και Πράσινοι, προκειμένου να υποστηρίξουν τη συνθήκη δημοσιονομικής πειθαρχίας που προωθεί η Ανγκελα Μέρκελ. «Η Γερμανία δεν μπορεί να συνεχίσει να ζει σαν ένα νησί των ευλογημένων, περικυκλωμένη από τις υπόλοιπες χώρες της ΕΕ που είναι βυθισμένες στην ύφεση ή στη μηδενική ανάπτυξη», δήλωσε ο Φρανκ-Βάλτερ Στάινμαγιερ, αρχηγός της αξιωματικής αντιπολίτευσης.

Η στήριξη τόσο του Σοσιαλδημοκρατικού Κόμματος, όσο και των Πρασίνων, είναι απαραίτητη προκειμένου να επιτευχθεί η πλειοψηφία των 2/3 των εδρών της Βουλής που χρειάζεται για την επικύρωση της δημοσιονομικής συμφωνίας και γι' αυτό κατά τη συνεδρίαση της Παρασκευής, όταν παρουσιάστηκε το νομοσχέδιο, επέμειναν σε παραχωρήσεις εκ μέρους της Καγκελαρίου Μέρκελ και ζήτησαν να μεταφερθεί για αργότερα η ψηφοφορία.

Ο Σοσιαλδημοκράτης πρώην υπουργός Εξωτερικών Στάινμαγιερ τόνισε ότι «γνωρίζουμε πως τα χρέη που έχουν σήμερα οι άλλες χώρες είναι τα αυριανά μας προβλήματα. Δεν μπορούμε να επιτρέψουμε να χειροτερέψει η κατάσταση για όλους τους άλλους στην Ευρώπη ενώ εμείς είμαστε μια χαρά... Δεν μπορούμε να αποδεχθούμε μια Ευρώπη στην οποία ένας στους δύο νέους είναι άνεργος». Εκτός από τη δράση για την οικονομική ανάπτυξη οι Σοσιαλδημοκράτες και οι Πράσινοι θέλουν να πέσει η Γερμανία για την επιβολή φόρου χρηματοοικονομικών συναλλαγών, ακόμα και χωρίς τη συναίνεση και των 27 εταίρων, επειδή η Βρετανία έχει εκφράσει τις αντιρρήσεις της, ή ακόμα και χωρίς τη συναίνεση των 17 της ευρωζώνης καθώς η Ολλανδία αντιτίθεται σφόδρα. Ζήτησαν επίσης να αναβληθεί η τελική ψηφοφορία για το σύμφωνο δημοσιονομικής πειθαρχίας στην Μπούντεσταγκ - η οποία προβλέπεται για το τέλος Μαΐου - έως τουλάχιστον τον Σεπτέμβριο, με την ελπίδα ότι θα λάβουν υποστήριξη για μέτρα ανάπτυξης και αντιμετώπισης της ανεργίας από την εκλογή μιας κεντροδεξιάς κυβέρνησης στη Γαλλία.

Τα κόμματα της αντιπολίτευσης αυξάνουν την πίεση στην Ανγκελα Μέρκελ ενόψει δύο εκλογών σε γερμανικά κρατίδια τον Μάιο, στη Βόρεια Ρηνανία-Βεστφαλία και στο Σλέσβιγκ-Χολστάιν όπου οι Χριστιανοδημοκράτες της Καγκελαρίου βλέπουν τα ποσοστά τους να πέφτουν.

2/4/2012  
✓  
15



# Το μεγάλο ρουσφετί του Βορίδη

Με τροπολογία οι βυτιοφορείς παραμένουν σε «καθεστώς προστασίας» για τα επόμενα οκτώ χρόνια



Βυτιοφόρα και φορτηγά παρατεταγμένα στην Εθνική Οδό Αθηνών - Κορίνθου κατά την απεργία των ιδιοκτητών τον Ιούλιο του 2010. Με βάση τον νόμο Ρέππα της ίδιας χρονιάς, για την απελευθέρωση του επαγγέλματος προβλεπόταν ότι μία άδεια μεμονωμένου ιδιώτη μεταφορέα ΔΧ θα μπορούσε να μετατραπεί σε άδεια βυτιοφόρου ΔΧ Τώρα, αυτό δεν θα μπορεί να γίνει μέχρι το 2020!

## «Επιστρέφουν την Ελλάδα δεκαετίες πίσω»

**Η ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ** των Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδας (ΟΦΑΕ) η οποία είχε χαιρετίσει την κατάργηση των περιορισμών και την ενοποίηση των αδειών, σημειώνει ότι υπάρχουν ερωτήματα που πρέπει να απαντηθούν άμεσα, μεταξύ των οποίων, πώς είναι δυνατό να διατηρείται κλειστό το επάγγελμα του βυτιοφορέα εφόσον υπάρχει αμετάκλητη απόφαση του ΣτΕ για το άνοιγμα όλων των επαγγελμάτων.

Επίσης η ΟΦΑΕ ρωτάει, «πώς είναι δυνατό να αγνοούνται οι υπογραφές του ελληνικού κράτους για απελευθέρωση των αγορών και των επαγγελμάτων, σε εφαρμογή των Μνημονίων 1 και 2» και εάν θα επιτραπεί από την τρόικα και την Κομισιόν η επιλεκτική και ταυτόχρονα προκλητική ρύθμιση - εξαίρεση.

«Είναι αδιανόητο και εκτός κάθε λογικής, ένα μήνα πριν από τις εκλογές το υπουργείο Μεταφορών να επιστρέφει την Ελλάδα δεκαετίες πίσω, τότε που το ρουσφετί και η εξυπηρέτηση των ημετέρων αποτελούσαν τη μοναδική πολιτική των κομμάτων για προσέλκυση ψηφοφόρων», τονίζει η ΟΦΑΕ.

Πάντως, ο αρμόδιος τομέας της ΝΔ Μιχ. Παπαδόπουλος δήλωσε στα «ΝΕΑ» άγνοια για την τροπολογία του κ. Βορίδη, κρεώνοντας ουσιαστικά στον υπουργό Μεταφορών τη συγκεκριμένη πρωτοβουλία. «Ούτε το κόμμα της ΝΔ ούτε ο Τομέας Μεταφορών της έχουν ζητήσει εξαιρέσεις από την απελευθέρωση των επαγγελμάτων», ανέφερε χαρακτηριστικά ο κ. Παπαδόπουλος.

ΡΕΠΟΡΤΑΖ ΚΩΣΤΑΣ ΝΤΕΛΕΖΟΣ

**Π**όλεμος στον χώρο των μεταφορέων Δημόσιας Χρήσης ξέσπασε χτες με αφορμή τροπολογία, με έντονο ρουσφετολογικό άρωμα, που κατέθεσε την περασμένη Παρασκευή στη Βουλή ο υπουργός Μεταφορών Μ. Βορίδης: με τη ρύθμιση αυτή, το επάγγελμα των βυτιοφορέων Δημόσιας Χρήσης παραμένει σε καθεστώς «επιλεκτικής προστασίας» για διάστημα άλλων οκτώ χρόνων!

Όπως καταγγέλλουν οι ιδιοκτήτες των άλλων φορτηγών ΔΧ, το υπουργείο Μεταφορών «κλείνει εκ νέου το επάγγελμα της μεταφοράς καυσίμων έως το 2020, καθώς διατηρεί τα προκλητικά προνόμια για μια μειοψηφία 700-800 βυτιοφορέων ΔΧ, ικανοποιώντας συγκεκριμένα κομματικά συμφέροντα της ΝΔ και λειτουργώντας σε βάρος του δημοσίου συμφέροντος».

Η Ομοσπονδία των Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδας (ΟΦΑΕ) ζητεί την άμεση παρέμβαση του Πρωθυπουργού Λουκά Παπαδήμου, των πολιτικών κομμάτων, αλλά και της ίδιας της Βουλής, «προκειμένου να πάψει αυτό το θέατρο του παραλόγου».

Συγκεκριμένα, βάσει της τροπολογίας που κατέθεσε ο κ. Βορίδης, «οι άδειες Φορτηγών Δημόσιας Χρήσης

(ΦΔΧ) που έχουν τεθεί σε κυκλοφορία μέχρι την έναρξη ισχύος του Νόμου 3887/2010» (πρόκειται για τον Νόμο Ρέππα που ρυθμίζει το άνοιγμα του επαγγέλματος του μεταφορέα), δηλαδή μέχρι τις 30 Σεπτεμβρίου 2010, «δεν μπορούν να μετατραπούν σε άδειες βυτιοφόρων μεταφοράς υγρών καυσίμων και θερμής ασφάλτου μέχρι τη λήξη της μεταβατικής περιόδου που ορίζεται η 27η Ιανουαρίου 2020».

Ο συγκεκριμένος περιορισμός δεν ισχύει για τις άδειες φορτηγών ΔΧ που τίθενται σε κυκλοφορία στο όνομα μεταφορικών επιχειρήσεων που λειτουργούν, σύμφωνα με τον Νόμο 3887/2010 και διαθέτουν άδεια οδικών μεταφορών.

Όπως εξηγούν οι μεταφορείς, ενώ με βάση τον νόμο για την απελευθέρωση του επαγγέλματος προβλεπόταν ότι μια άδεια μεμονωμένου ιδιώτη μεταφορέα ΔΧ θα μπορούσε να μετατραπεί σε άδεια βυτιοφόρου ΔΧ (εξομοίωση όλων των αδειών ΔΧ), τώρα αυτό δεν θα μπορεί να γίνει μέχρι το 2020! Αντίθετα, θα είναι μετατρέψιμες μόνο οι άδειες των φορτηγών ΔΧ που ανήκουν σε εταιρείες.

Από την πλευρά του υπουργείου Μεταφορών υποστηριζόταν χτες ότι «με τη συγκεκριμένη τροπολογία δεν προστατεύονται οι βυτιοφορείς, καθώς οποιοσδήποτε μεταφορέας το επιθυμεί θα μπορεί να ζητήσει να εκδοθεί καινούργια άδεια μεταφοράς καυσίμων».

«Τα πράγματα δεν είναι τόσο

34.500

είναι το **σύνολο των ιδιοκτητών** αδειών φορτηγών και βυτιοφόρων ΔΧ

800

περίπου είναι οι **βυτιοφορείς**

4.500

είναι **ιδιοκτήτες φορτηγών** διεθνών μεταφορών

29.200

οι **εργαζόμενοι** που ασχολούνται με τις εθνικές μεταφορές

απλά» αντιτείνει ο πρόεδρος της ΟΦΑΕ Απόστολος Κεσανίδης, ο οποίος επιμένει ότι «στόχος της τροπολογίας είναι να προστατευθούν οι περίπου 700-800 ιδιοκτήτες αδειών ΔΧ μεταφοράς υγρών καυσίμων, από όσους συναδέλφους των εθνικών και διεθνών μεταφορών θα επιχειρούσαν να μπουν στον χώρο των βυτιοφόρων, χρησιμοποιώντας τις άδειες που ήδη διαθέτουν».

Σύμφωνα με τον κ. Κεσανίδη, με βάση την τροπολογία του κ. Βορίδη, ένας απλός μεταφορέας για να πάρει πλέον μια νέα άδεια μεταφοράς υγρών καυσίμων, πέραν του παραβόλου των 1.500 ευρώ που απαιτείται για την απόκτηση της άδειας, θα πρέπει να καταβάλει ως οικονομική εγγύηση και το ποσό των 15.000 ευρώ. Ακόμα και οι εταιρείες - λέει ο κ. Κεσανίδης - θα το σκεφτούν να εισέλθουν στον χώρο των υγρών καυσίμων, παρά το γεγονός ότι η σχετική εγγύηση είναι μικρότερη και ανέρχεται στο ποσό των 9.000 ευρώ. Οι εταιρείες - προσθέτει - θα πρέπει να αποκτήσουν πρόσθετες αποθήκες, χώρους στάθμευσης κ.λπ. και γενικότερα να κάνουν επιπλέον επενδύσεις.

Η ΟΦΑΕ σε χθεσινή της ανακοίνωση κάνει λόγο για «φωτογραφική διάταξη», η οποία αποτελεί «πληρωμή επιταγής που έχει ως εκδότη συγκεκριμένα στελέχη του κόμματος της ΝΔ από τον τομέα Μεταφορών και συντεχνιών που πρόσκεινται στο συγκεκριμένο κόμμα».

συλλογικές αδειές

ορισμο ρουσφετιών και προνομίων

- αρωδ εργαζόμενοι κ.κ. Βορίδης

- νομικός εν εταιριαδες αρθρα

- δικαιούτες των κομμάτων δυ φωορδου να παροικηθου δώου



Ο στρόβιλος της κρίσης δεν την τάρaxe. Όσο ο ευρωπαϊκός Νότος ασφυκτιά στην ύφεση τόσο ανασαίνει η Γερμανία στην ευημερία. Για όσους ζουν και εργάζονται εκεί η ανάπτυξη δεν είναι μόνο θέμα μεθοδικότητας αλλά και νοοτροπίας

ΡΕΠΟΡΤΑΖ ΓΙΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ

Πρώτη φορά ως ενήλικος είχε τόσο ελεύθερο χρόνο. Συγγύριζε το σπίτι, μαγείρευε, έμαθε ιταλικά και ισπανικά, γράφτηκε και σε γυμναστήριο. Ο Αντι Φούτσερ συμπλήρωνε ένα έτος χωρίς δουλειά στο Ουλμ της Γερμανίας και λάμβανε ως μηνιαίο επίδομα σχεδόν το 70% του προτέρου μισθού του. Για αρκετούς αυτός ο χρόνος στο Ταμείο Ανεργίας θα έμοιαζε με πληρωμένες διακοπές. Για τον ίδιο όμως ήταν μια ντροπιαστική στιγμή. Δεν είχε νιώσει ποτέ πιο μόνος.

Όταν ήθελε παρέα, όλοι οι γνωστοί του ήταν στα γραφεία τους. Και τα βράδια η σύζυγός του επέ-

στρεφε από τη χαρτοβιομηχανία όπου εργάζεται χωρίς διάθεση. «Ενιωθα άσχημα

Το αδύναμο ευρώ καθιστά τα γερμανικά προϊόντα πιο ανταγωνιστικά σε αγορές εκτός ευρωζώνης

τότε», λέει σήμερα ο 36χρονος Φούτσερ έχοντας βρει δουλειά ως κοινωνικός λειτουργός σε δημόσιο σχολείο. «Όταν είσαι άνεργος, οι Γερμανοί βλέπουν στο πρόσωπό σου έναν τεμπέλη». Αν ζούσε στην Ελλάδα, στην Ισπανία ή στην Πορτογαλία, όπου τα ποσοστά ανεργίας είναι διψήφια και οι ευκαιρίες απασχόλησης περιορισμένες, μπορεί να μην αισθανόταν έτσι. Στη Γερμανία, όμως, όπου το αντίστοιχο ποσοστό έπεσε κάτω από 7% το 2011, ο Φούτσερ ήταν ένας παρίας.

Η χώρα του δεν έχει παρασυρθεί στη δίνη της κρίσης. Όσο τα κράτη του ευρωπαϊκού Νότου βυθίζονται στην ύφεση τόσο κερδίζει η Γερμανία. Μελέτη του Ινστιτούτου Οικονομικής Έρευνας Ifo προβλέπει ότι, ενώ οι οικονομίες της Ισπανίας, της Ιταλίας, της Ελλάδας και της Πορτογαλίας θα συρρικνωθούν και άλλο μέσα στο 2012, η γερμανική θα αναπτυχθεί κατά 0,4%. Το αδύναμο ευρώ μπορεί να μειώνει τη ζήτηση γερμανικών προϊόντων στην ευρωζώνη, τα καθιστά όμως πιο ανταγωνιστικά σε άλλες αγορές, στις οποίες διοχετεύεται το 60% των γερμανικών εξαγωγών. Ο τζίρος του χονδρεμπορίου στην εγχώρια αγορά έκλεισε στα 857 δισ. ευρώ πέρυσι (από τις πιο κερδοφόρες χρονιές) και εφέτος αναμένεται, σύμφωνα με στοιχεία της Ομοσπονδίας Χονδρεμπόρων, να αυξηθεί κατά 3,5%.

«Στην τηλεόραση λένε ότι η κρίση μπορεί κάποτε να μας αγγίξει, αλλά για την ώρα δεν το βλέπω. Κά-

## Η γερμανική ανάπτυξη σε αριθμούς

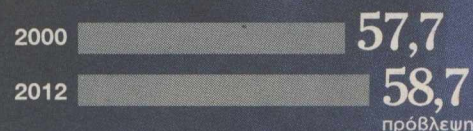
ΑΝΕΡΓΙΑ το 2011



ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ ΜΕ ΠΛΗΡΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ



ΕΡΓΑΣΙΑΚΕΣ ΩΡΕΣ ΤΟΝ ΧΡΟΝΟ (σε δισ.)



ΑΝΕΡΓΟΙ



0,4%

προσδοκώμενη αύξηση του γερμανικού ΑΕΠ το 2012

ΠΗΓΕΣ: Eurostat, IG Metall, BGA (Federation of German Wholesale and Foreign Trade)

## Η Ευρώπη σε κρίση

# Όσο χάνει η ΕΕ, η Γερμανία κερδίζει

θε μέρα οι Γερμανοί αγοράζουν κάτι καινούργιο: συσκευές, αυτοκίνητα, σπίτια», παρατηρεί ο Φούτσερ. Τον περασμένο χρόνο δημιουργήθηκαν 300.000 νέες θέσεις εργασίας στη Γερμανία και ακόμη υπάρχει μεγάλη ζήτηση για μηχανικούς.

**ΣΩΘΗΚΑΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΤΩΧΕΥΣΗ.**

Παρά την κρίση στην ευρωζώνη η Γερμανία σήμερα δεν κάνει εκπώσεις στην παραγωγικότητα. Επιχειρήσεις που βάδιζαν προς τη χρεοκοπία κατάφεραν να αναστηθούν. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα της Getrag, βιομηχανίας ανταλλακτικών αυτοκινήτων. Ιδρύθηκε το 1935 και το 2008 φλέρταρε με την καταστροφή. Οι κλυδωνισμοί στην αμερικανική αυτοκινητοβιομηχανία Chrysler έφτασαν έως τη Γερμανία. Τα έσοδα

της μειώθηκαν κατά 25%. Προχώρησε σε απολύσεις και εκ περιτροπής εργασία. Τελικά σώθηκε με κρατικό δάνειο. Σήμερα έχει μπει σε τροχιά ανάπτυξης. Η BMW, ένας από τους πολλούς πελάτες της, παραγγέλλει 140 συστήματα μετάδοσης την ημέρα.

Δύσκολες στιγμές είχε περάσει και ο Φώτης Παπαδόπουλος, μετανάστης στο Μπόχουμ και υπάλληλος σε εργοστάσιο σιδηροκατασκευών. Δεν ανησυχεί όμως για τη θέση του, όπως το 1992. Τότε έξι από τους 60 εργάτες έπρεπε να απολυθούν για να υλοποιηθεί το πρόγραμμα εξυγίανσης της βιομηχανίας. Ο Παπαδόπουλος ήταν ένας από αυτούς, παρότι προϊστάμενος στην επιχείρηση ήταν ο αδελφός του. «Με είχαν απολύσει για τρεις μήνες, ώπου να ανέβει και πάλι η ζήτηση και να αυ-

ξηθεί η παραγωγή. Εδιώχνα όσους δεν ήταν παντρεμένοι. Στην Ελλάδα σε ποια δουλειά ο αδελφός θα διώξει αδελφός;», αναρωτιέται.

Στην εργασιακή κουλτούρα των συμπατριωτών του εντοπίζει έναν από τους βασικούς λόγους της γερμανικής ανάπτυξης ο Μάρτιν Κρέιμερ, εκπρόσωπος της Ένωσης Εργατών Μετάλλου. «Ακόμη και ένας απλός εργάτης σε μια αυτοκινητοβιομηχανία αισθάνεται σαν αφεντικό. Ή μιλά για την εταιρεία σε πρώτο πληθυντικό. Νιώθει μέλος μιας ομάδας», αναφέρει. «Είναι αυτό που και ο κοινωνιολόγος Μαξ Βέμπερ αποκαλούσε προτεσταντική ηθική στον καπιταλισμό. Οι Γερμανοί είναι ευγνώμονες προς τα αφεντικά. Τους βλέπουν ως εργοδότες, ως εκείνους που δημιουργούν ευκαιρίες».



Ο Αντι Φούτσερ είχε μείνει έναν χρόνο χωρίς δουλειά στη Γερμανία. Ήταν η μόνη περίοδος στη ζωή του που είχε νιώσει τόσο μόνος