ఆర్టీసీని ప్రైవేటుపరం వైపు వడివడిగా ఈడ్చుకెళుతున్న పాలకులు, ఉన్నతాధికార గణం

ప్రజాసేవయే మా కర్తవ్యం అన్న ఆదర్శపు నీతిసూత్రంతో ఒకనాడు స్థాపింపబడి, రాష్ట్రంలోని ప్రజలకు మెరుగైన రోడ్డు రవాణా సౌకర్యం కల్పించటం కోసం ఉద్దేశింపబడిన ఆంధ్రప్రదేశ్ రోడ్డు రవాణా సంస్థ (ఆర్టీసీ) కాలక్రమంలో, దాన్ని నిర్వహించే ఉన్నతాధికారవర్గం – వివిధ పాలకులు కలసి ఆర్టీసీని 'ప్రజాదోపిడీయే మా ఏకైక లక్ష్యం!' అన్న సంస్థగా కుదించివేసి, దానిని 'దొంగలు – దొంగలు ఊళ్ళు పంచుకొన్నా'రన్న చందంగా, దివాళాతీయించి వేలకోట్ల ఆస్తులను ప్రైవేటుపరం (ప్రైవేటువ్యక్తుల–సంస్థల) చేయ బోతున్న సూచనలు రోజురోజుకీ ప్రస్ఫుటమవుతున్నాయి.

సుమారు 60 సంవత్సరాల కాలంగా ఆర్టీసీ యొక్క ఆస్తులు, ఆ సంస్థలోని పారిశ్రామిక కార్మికుల – ఉద్యోగుల గణనీయమైన కృషి ఫలితంగానూ, ప్రయాణీకులైన రాష్ట్రప్రజలు చెల్లించే ఛార్జీల వలనా, వేలకోట్ల రూపాయల విలువకు చేరుకొన్నాయి. అయితే గత పాతిక ముప్పై సంవత్సరాలుగా సంస్థను నిర్వహించుతున్న ఉన్నతాధికారగణం, ఆయా సమయాల్లో అధికారంలో వున్న ప్రభుత్వాధినేతలూ ఒక క్రమపద్ధతిలో ఆర్టీసీకి చెందిన ఆదాయాన్నీ, ఆస్తులనూ సంస్థ వ్యతిరేక విధానాల ద్వారా, కార్యకలాపాలద్వారా దోచుకొంటూ, ఆర్టీసీకి భారీఎత్తున నష్టాలు కల్గిస్తున్నారు.

ఇంతటి భారీ నష్టాలకు కారణం బస్సుల్లో ఆక్యుపెన్సీ రేటు పడిపోవటం, ప్రతి రెండు – మూడు సంవత్సరాలకు పెరిగిపోతున్న ఉద్యోగుల జీతభత్యాలూ అన్నట్టుగా ప్రచారం కావిస్తూ, యీ నష్టాన్ని పూడ్చటానికి బస్సుఛార్జీలు పెంచటం తప్ప మరోమార్గం లేదన్నట్లు గగ్గోలుపెట్టి, బస్సు ఛార్జీలను పెంచివేస్తూ, ప్రయాణీకులైన ప్రజలపై నిర్బంధ భారాన్ని విధిస్తున్నారు.

ఇలా బస్సు ఛార్జీలను పెంచినప్పుడల్లా పెరిగిన ఆదాయాన్ని చూపించి, ఛార్జీలు పెంచిన సందర్భంగా అధికారంలో వున్న ప్రభుత్వాల–పాలక పార్టీల అధినేతలు – "అంతవరకూ గత పాలక ప్రభుత్వం హయాంలో నష్టంలోవున్న ఆర్టీసీ తమ హయాంలోకి వచ్చాక లాభాలు గడించిందం"టూ గప్పాలు కొట్టుకొంటున్నారు.

తిరిగి కొన్నాళ్ళు సాగేసరికి ఆర్టీసీకి నష్టాలు వస్తున్నాయంటూ గగ్గోలుపెట్టి హడావుడిచేసి, ఆర్టీసీని పరిరక్షించటానికి చర్యలు తీసుకొంటున్నట్టుగా హంగామా చేస్తూ, అటు రాష్ట్రప్రజానీకంలోనూ–యిటు ఆర్టీసీ కార్మికుల్లోనూ తప్పుడు అభిప్రాయం కల్పిస్తున్నారు.

వాస్తవానికి గత రెండు మూడు సంవత్సరాలుగా డీజిల్, పెట్రోలు ధరలుతగ్గినా, బస్సుఛార్జీలు పెంచుతూ; అల్ట్రా డీలక్సు బస్సులపేరిట అధిక ఛార్జీలతో నడిచే బస్సులనే ప్రవేశపెట్టి, అధిక ఛార్జీలు చెల్లించాల్సిన ఆ బస్సుల్లో ప్రయాణించక తప్పని నిర్బంధ స్థితిలోకి ప్రయాణీకులైన రాష్ట్రప్రజలను నెట్టివేసి, వారిని దోచుకొంటున్నా–తిరిగి ఆర్టీసీకి భారీఎత్తు నష్టాలొస్తున్నా యంటూ, దొంగేడుపు మొదలుపెట్టి, ఆర్టీసీని రక్షించమంటూ ప్రభుత్వాలకు విజ్ఞప్తులు చేస్తూ ఆర్టీసీని 'పరిరక్షించేందుకు' చర్యలు తీసుకొంటున్నట్లు నాటకాన్ని ప్రతిభావంతంగా సాగిస్తున్నారు.

ఈ అరవై సంవత్సరాల కాలంలోనూ ఆర్టీసీ వలన ప్రధానంగా లాభపడినది – ఆర్టీసీకి బస్సులనూ, విడిభాగాలనూ, టైర్లనూ సరఫరాచేసే విదేశీ మిలాఖతు సంస్థలయిన బస్సుల తయారీకంపెనీలూ, మరియూ ఏ రాష్ట్రప్రభుత్వం కూడా వసూలు చేయనటువంటి భారీస్థాయి రక, రకాల పన్నులను ఆర్టీసీ నుండి వసూలు చేయటమేకాక – తమ ప్రజారంజక విధానాలనూ, స్కీములనూ బలవంతంగా ఆర్టీసీపై రుద్దుతున్న రాష్ట్ర ప్రభుత్వాలూకాగా, అంతస్థాయికి ఏమాత్రం తీసిపోని వివిధ రూపాలలో ఆర్టీసీ ఆదాయాలను కొల్లగొడుతున్నది ఆర్టీసీ ఉన్నతాధికారవర్గంగా వుంది.

ఆర్టీసీకి ఉన్నతాధికారవర్గపు తలభారం చాలా ఎక్కువగా వున్నదనే వాస్తవం రెండు – మూడు దశాబ్దాలకు పూర్వమే గుర్తించబడినా, యీ తలభారాన్ని తగ్గించటానికి ఎటువంటి చర్యలూ తీసుకోకపోగా, యీ ఉన్నతాధికారుల సంఖ్య నిరంతరం పెరగటానికి వీలైన విధానాలనూ, వ్యవస్థలను ఆర్టీసీలో సుస్థాపితం చేయటం జరిగిందన్న వాస్తవాన్ని ఆర్టీసీ వ్యవహారాలను గమనిస్తున్న వారెవ్వరికీ రహస్యం కాదు. కార్మికుల– ఉద్యోగుల జీతభత్యాలను పెంచాల్సిన(చట్టబద్ధంగానే) సందర్భాలలో సవాలక్ష అడ్డుపుల్లలువేసే యీ ఆర్టీసీ అధికారవర్గం, అధికారుల జీతభత్యాలను అనూహ్యమైన పరిమాణంలో, గుట్టుచప్పుడు కాకుండా పెంచుకొంటున్న విధానం – ఆర్టీసీ నష్టాలకు ఒక ప్రధాన కారణంగా వుందన్నది మాత్రం నిర్వివాదమైన విషయం. అటు ఎ.జి ఆడిట్లూ, యిటు ఇంటర్నల్ ఆడిట్లూ జరుగుతున్నా అవి మాటవరసకు జరుగుతున్నవేతప్ప, ఈ అక్రమ యాజమాన్యపు విధానాలను ఎన్నడూ ప్రశ్నించటం జరగదు. కేవలం లెక్కలు (కూడికలూ–తీసివేతలూ) తప్పులు లేకుండా వుంటే చాలు, ఎన్ని వేలకోట్ల రూపాయలు అధికారుల జీతభత్యాల రూపంలో కైంకర్యం చేయబడుతున్నా యీ ఆడిట్లకు పట్టదు. విధాన పరంగానే (చట్టపరంగానే) జరిగే యీ పగటిదోపిడీ ఎటువంటి ప్రతిబంధకమూ, ప్రశ్నలూ లేకుండా నిరాఘాటంగానే సాగిపోతోంది. ఆఖరుకు కేంద్ర ప్రభుత్వ అధికారులకుగానీ, విదేశాల్లో పనిచేసే దౌత్యాధికారులకు కానీ ఆర్టీసీలో లభించేటంతటి జీతభత్యాలు లభించవు అని చెప్పటం ఎంతమాత్రమూ అతిశయోక్తి కానేరదు. గత 20 సంవత్సరాలుగా అధికారులకు జీతం రూపంలోనూ, వివిధ అలవెన్సుల రూపంలోనూ ఆర్టీసీ చెల్లించిన మొత్తాలను గణిస్తే (కంప్యూటరైజేషన్ జరిగింది కాబట్టి సాధ్యమే), అవి ఎంత భారీమొత్తాల్లో వున్నాయో తేలిగ్గా అర్థమవుతుంది.

ఈ రోజున ఆఖరుస్థాయి అధికారిగావున్న ఒక డిపో మేనేజరుకు (జూనియర్ అధికారికి) ఒక జిల్లా కలక్టరుకన్నా ఎక్కువ జీతభత్యాలు లభిస్తున్నాయన్నది తిరుగులేని నిజం. దీనికి తోడు అవసరానికిమించి, అత్యధిక సంఖ్యలో యీ అధికారుల సంఖ్యవున్నదన్నది కూడా అంతే నిజం. క్రిందిస్థాయి ఉద్యోగుల సంఖ్యను క్రమానుగతంగా తగ్గించుకొంటూపోయిన ఆర్టీసీ యాజమాన్యం, క్రమానుగతంగా యీ అధికారుల స్థాయిని పెంచుకొంటూపోయినది కూడా వాస్తవమే. రకరకాల కొత్తపేర్లతో యీ అధికారుల సంఖ్యను పెంచుకొంటూపోయింది. ఆర్టీసీయొక్క భారీఎత్తు నష్టాలకు యీ అధికారుల సంఖ్య పెంపుదల, వారి జీతభత్యాల అనూహ్య పెంపుదలా ఒక ప్రధానకారణం అన్న విషయాన్ని ప్రక్కదారి పట్టించటానికి యాజమాన్య (ఉన్నతాధికార వర్గాలు) పన్నిన పన్నాగమే 'ఆక్యుపేషనల్ రేషియో తరుగుదల' నాటకం. వాస్తవానికి యీ రోజున పూర్తి ఆక్యుపేషన్ రేషియోతో 365 రోజులు ఆర్టీసీ పనిచేసినా, రాష్ట్రప్రజల ప్రయాణ అవసరాలను తీర్చగలిగే సామర్థ్యం దానికి లేదు. అయినా యీ రోజు ఆర్టీసీ ఆక్యుపేషన్ రేషియో తగ్గిపోవటానికి కారణం, కాలక్రమంలో ఆర్టీసీ యాజమాన్య ఉన్నతాధికారవర్గం అనుసరించిన, ప్రజావ్యతిరేక విధానాలే అన్నది తిరుగులేని సత్యం.

ప్రయాణీకులకు మెరుగైన సేవలు కల్పిస్తామనే పేరిట, ఆర్టీసీని, పాలకుల ఉన్నతాధికారుల వందిమాగధులు, రవాణేతర వ్యాపారాలు సాగించటానికి అవసరమైన విధానాలను అమలుజరిపి, ప్రయాణీకులకు అవసరమైన నిజమైన సౌకర్యాలు కల్పించకపోవటమే ఆర్టీసీని ప్రజలు ఆదరించకపోవటానికి కారణం. ఉన్నత మధ్యతరగతి వర్గాల, సంపన్న వర్గాల ప్రయాణీకుల అవసరాలకీ ప్రాధాన్యతనిచ్చి, సామాన్య ప్రజల ప్రయాణావసరాలను పట్టించుకోకపోవటమన్నదే, ఆర్టీసీ నష్టాలబాట పట్టడానికిగల ప్రధాన కారణం. ఆ కారణం చేతనే ప్రజలు తమకు అందుబాటులో వున్న ఆటో సేవలను ఉపయోగించుకొంటున్నారు. సామాన్య ప్రయాణీకులు (వీరే మెజార్టీ ప్రయాణీకులు) అత్యాధునికమైన బస్సుస్టేషన్లో, లేదా అందులో అమ్మే విపరీత ధరల సరుకులనో కోరుకోవటంలేదు. తమకు అందుబాటులో, అన్నివేళలా దొరికే రవాణాను కోరుకొంటున్నారు. వోల్వోలూ, ఏసీ బస్సులూ, అమరావతులూ, ఐరావతాలూ వారు కోరుకోవటల్లేదు. సామాన్య ప్యాసింజర్, ఫాస్టుప్యాసింజర్, ఎక్స్‌ప్రెస్ బస్సులను – కండిషన్‌లో వుండి, శుభ్రంగా వుండి, మధ్యలో ఆగిపోకుండా, సాగే – బస్సు రవాణాను కోరుకొంటున్నారు. కానీ ఆర్టీసీ యాజమాన్యం యీ రకమైన అందుబాటులో వుండే, పరిశుభ్రమయిన, ఆగని – సాదా రవాణాను ఏర్పాటుచేయటంలో విఫలమయింది. ఆఖరుకు టోల్‌గేట్ ఛార్జీలను కూడా, సాదా ప్రయాణీకులపైన రుద్దినా దాన్ని నోట్లో గుడ్డ కుక్కుకొని భరించాల్సిన స్థితికి సామాన్య ప్రయాణీకుడు నెట్టబడ్డాడు.

అధికారులు అవలంబించే పలు రకాల అవినీతి పద్ధతులు కూడా ఆర్టీసీయొక్క ఆదాయాలు భారీఎత్తున కొల్లగొట్టబడటానికి కారణం అన్నది కూడా యదార్థమే. విడిభాగాల కొనుగోళ్ళు, లోకల్ రిపేర్ల పేరిట ప్రైవేటు కంపెనీల ద్వారా రిపేర్లు సాగించే ప్రక్రియలో, క్లీనింగ్ – స్వీపింగ్ – పెట్రోలుబంక్ కాంట్రాక్టుల్లో; గుమాస్తాలూ – సెక్యురిటీ సిబ్బంది, ఔట్‌సోర్సింగ్ కాంట్రాక్టుల్లో, అధికారుల చేతివాటం అనంతంగా వుంటుందన్నది జగమెరిగిన సత్యమే!

ఆర్టీసీలో అమలు జరుగుతున్న హైర్‌బస్సు విధానాన్ని ప్రవేశపెట్టిన ఆర్టీసీ ఉన్నతాధికారుల్లోనే ఎక్కువమంది ఆ హైర్ బస్సుల ఓనర్లుగా వుండటం లేదా వారి బంధుగణం హైర్‌బస్సు ఓనర్లుగా వుండటం అన్నది ఆర్టీసీ ఆదాయాలను దండుకొంటున్న విధానాలలో ఒక భాగం.

ఇక నిర్మాణరంగమైన యింజనీరింగ్ విభాగంలో జరిగే భారీఎత్తు అవినీతి కూడా (ప్రస్తుతం నూతన రాష్ట్ర అవసరాలకు అనుగుణంగా భారీ నిర్మాణాలు పెరుగుతున్న స్థితిలో) ఆర్టీసీ నష్టాలకు ప్రధాన కారణం.

ఇవిగాక డిజిటలైజేషన్, సాంకేతికతను వాడుకోవటం అన్న పేరిట, ఆర్టీసీకి అవసరంలేని అనేక 'సేవ'లనబడేవాటికి – పాలకుల అనుయాయులైన కాంట్రాక్టర్లకు – చెల్లించబడుతున్న భారీ ఎత్తు మొత్తాలు కూడా ఆర్టీసీ నష్టాన్ని మరింతగా పెంచివేస్తున్నాయి. టీవీలు, డిజిటల్ బోర్డులు, డిజిటల్ స్టేజి అనౌన్సుమెంటు వ్యవస్థలు, బస్టాండ్లలో టీవీ ప్రకటన వ్యవస్థలు–యివి ఏర్పాట్లుచేసిన మూన్నాళ్ళకే మూలబడిపోయినందువలన ఆర్టీసీకి సంభవిస్తున్న నష్టాల మొత్తం కూడా చిన్నదేమీ కాదు. వాణిజ్య విధానాల పేరిట ఆర్టీసీ బస్టాండ్లు ప్రయాణీకులకు రవాణా కల్పించే మూలాలుగా కాక, గతకాలపు ఎంగేజిమెంట్ అండ్ ఎంటర్‌టైన్‌మెంటు పార్కుల్లా మలచబడటం వలన అటు ప్రయాణీకులైన ప్రజలకుగానీ, యిటు ఆర్టీసీకిగానీ ఒరిగేదేమీ లేకపోగా, బస్టాండ్లు, జూద గృహాలైన 'కేసినోలు'గా మలచబడుతూ, బస్టాండ్లు అరాచకశక్తులు, సంఘ వ్యతిరేకశక్తులు ప్రబలిపోవటానికి స్థావరాలుగా మారిపోతున్నాయి. ఇందువలన లాభపడుతున్నది ఆయా కాంట్రాక్టర్లతో పాటు, అటువంటి కాంట్రాక్టులను అమలుపరుస్తున్న అధికారగణమూ, అధికారంలో వున్న పాలకుల అనుచర గణాలున్నూ; ప్రయాణీకులకు దొరుకుతున్నది తిరుక్షవరం. ఈ రోజున అదే బస్టాండులో పనిచేస్తున్న ఒక ఆర్టీసీ ఉద్యోగికన్నా, అందులో వ్యాపారం నిర్వహించే ఒక కాంట్రాక్టరుకే ఉన్నతాధికార వర్గాలలో పలుకుబడి ఎక్కువగా వుండి, వారి ఆటలే సాగుతున్నాయంటే దాని అర్థం, యీ విధానం వలన లాభపడేది అధికారవర్గాలే నన్నది స్పష్టమవటంలేదా?

దినపత్రికలు చదివేవారెవరైనా తప్పకుండా గమనించే అంశం ఏమిటంటే, బస్టాండ్లలో అమ్మే వస్తువుల ధరలు ఎం.ఆర్.పి రేట్లకంటే ఎప్పుడూ ఎక్కువ ధరకే అమ్మబడతాయి. ఈ విషయం వెల్లడైనప్పుడల్లా ఆ బస్టాండు నిర్వహణాధికారి ఎప్పుడూ యిచ్చే సమాధానం ఒకటే – 'కంప్లైయింట్ యిస్తే చర్య తీసుకొంటాం. ఎక్కువ ధరకు అమ్మిన కాంట్రాక్టరుకు ఫైను వేస్తాం' అని. అయినా యీ సమస్య ప్రతిరోజూ తలెత్తుతూనే వుంటుంది. ఇది అరికట్టబడదు. దీనర్థం సుస్పష్టమే.

ఇప్పుడు నష్టాలపేరిట 'ఆర్టీసీలోని జాగాలను 99 ఏళ్ళకు లీజు యిస్తాం లేదా అమ్మి అప్పులు తీరుస్తాం' అంటూ, అటు రాష్ట్ర పాలకులూ, యిటు ఆర్టీసీ అధికార వర్గం ఘనంగా ప్రకటిస్తున్నారు. ప్రపంచబ్యాంకు నిర్దేశించినవిధంగా అత్యంత విలువైన ఆస్తులను,

ప్రైవేటు ఓనర్లకు కారుచౌకగా కట్టబెట్టే ప్రయత్నాలను ముమ్మరం చేస్తున్నారు. ఆర్టీసీ ఆస్తి ప్రభుత్వానిదీ కాదు; ఆర్టీసీ ఉన్నతాధికారులదీ కాదు. అది రాష్ట్ర ప్రజలూ – కష్టపడి పనిచేసిన క్రిందిస్థాయి పారిశ్రామిక ఉద్యోగులూ పెంచి, పెద్ద చేసిన సంపద. ఇప్పుడు ప్రభుత్వమూ, ఆర్టీసీ ఉన్నతాధికారులూ దాన్ని 'అత్తసొమ్ము అల్లుడు దానం చేసిన' చందంగా పాలకపార్టీ అనుయాయులకూ, బడా కంపెనీలకూ ఆర్టీసీ ఆస్తిని దోచిపెడ్తున్నారు.

ఈ రకంగా పరిపరి విధాల్లో ఆర్టీసీ ఆదాయాన్ని కబళించుతున్న ఆర్టీసీ అధికారవర్గం యీ మధ్యన ఒక పదిరోజులపాటు 'మేధోమధన' నాటకాన్ని ఆడి, ఆఖరికి 'కొండను త్రవ్వి ఎలుకను పట్టుకొన్నట్లు'గా, ఆర్టీసీని పరిరక్షించడం కోసం – ప్రస్తుతం తక్కువ కూలిమీద పనిచేయించుకొంటున్న పదవీ విరమణ చేసిన ఉద్యోగులను తొలగించటానికీ, వారంతపు సెలవలలో డ్రైవర్లు, కండక్టర్లచేత ఉదయం, సాయంత్రం మూడేసిగంటల చొప్పున 'స్వచ్ఛంద' సేవ చేయించుకొని గ్రామసభలు లాంటివి పెట్టి ఆర్టీసీ సేవలు గురించి ప్రచారం చేయించటం, ఆటోలు ప్రైవేటు వాహనాలు తిరిగేచోట, ఆర్టీసీలో ప్రయాణించమని ప్రచారం చేయించటం, ఆర్టీసీలో సరకురవాణా – కొరియర్ సర్వీసులు ముమ్మరం చేయటం, పి.ఎన్.బి.ఎస్.ను (విజయవాడ బస్టాండును) తాకట్టుపెట్టి ఆ సొమ్ముతో బ్యాంకు అప్పులపై వడ్డీలను తీర్చటంలాంటి హాస్యాస్పదమైన చర్యలు తీసుకోవటానికి నిర్ణయాలు చేయటాన్ని బట్టి చూస్తే, ఆర్టీసీ ఉన్నతాధికారగణం దగా చేయటంలో ఎంతటి నైపుణ్యాన్ని సాధించారో అర్థం చేసుకోవచ్చు. అయితే యిందుకు పాలకుల, ప్రభుత్వాల పూర్తి మద్దతు లభిస్తోందన్నది నిర్వివాదాంశం.

ఇటీవలి కృష్ణా పుష్కరాలపేరిట వివిధ అలవెన్సుల రూపంలో అధికారులు కైంకర్యం చేసుకొన్న భారీ మొత్తాలను పరిశీలిస్తే అధికారవర్గం ఎంతగా బరితెగించారో, వారి 'మేధోమధన'పు చర్యలు ఎంతటి బూటకమైనవో అర్థం చేసుకోవచ్చు.

ఆర్టీసీలో అధికారులు ఎన్నిరకాలుగా ఆర్టీసీ ఆదాయాన్ని కబళిస్తున్నా ఆ సంస్థలో భారీఎత్తున సుస్థాపితమైన 'యింటెలిజెన్స్' విభాగం మచ్చుకు ఒక ఉన్నతాధికారిని – సామాన్యాధికారిని కూడా పట్టుకొన్న ఉదాహరణ ఒక్కదాన్నీ కూడా మనం చూడం. కేవలం క్రిందస్థాయి చిన్న ఉద్యోగులను వేధిస్తూ కాలం గడుపుకుపోవటమే యీ విభాగం యొక్క కార్యక్రమం అన్పిస్తుంది.

స్వయానా ఒక డి.జి.పి. ఉన్నతాధికారంలోనే నడపబడుతున్న ఆర్టీసీలో, యీ ఉన్నతాధికారులు యిష్టారాజ్యంగా ఆర్టీసీ ఆదాయాన్నీ, సంపదనూ దోచుకొంటున్న వైనం, ఆర్టీసీలో యీ ఉన్నతాధికార గణం ఏమేరకు సుస్థాపితమై, ఆర్టీసీని తన గుప్పెట్లో బంధించుకోగలిగిందో స్పష్టంగా అర్థమవుతుంది.

ఇప్పటికిప్పుడు చూస్తే, ఆర్టీసీ కార్మికులకు యూనిఫారం సరఫరాపేరిట, చౌకగా లభించే గుడ్డకు అత్యధిక ధరకు ఒక కంపెనీకి కాంట్రాక్టుకిచ్చి, ఆర్టీసీ ఆదాయాన్ని కబళించే వైనాన్ని పత్రికలు బట్టబయలు చేయటాన్ని బట్టి, ఒకవైపు ఆర్టీసీ పరిరక్షణ కొంగజపం చేస్తోనే, ఉన్నతాధికారులు ఏరకంగా ఆర్టీసీని దివాళా తీయించేంతగా కరుదుగట్టుకుపోయారో విదితమవుతుంది.

ఆర్టీసీని యీ దుస్థితినుండి రక్షించాల్సిన కర్తవ్యం ఆర్టీసీలో పనిచేసే కార్మికులదీ, ప్రయాణీకులుగా వున్న రాష్ట్ర ప్రజలదిగా ముందుకొచ్చింది.

కానీ దురదృష్టవశాత్తూ అటు ఆర్టీసీ కార్మికోద్యమం కానీ, యిటు ప్రజా ఉద్యమంకానీ ఇటువంటి కర్తవ్యాన్ని చేపట్టి, నిర్వహించలేని బలహీనస్థితిలో వున్నాయి.

తీయటి నినాదాలతో, భ్రమాపూర్వక ఊరింపులతో, అసందర్భమయిన విషయాలపై మానసిక ఉద్రిక్తతలను ప్రతిభావంతంగా రెచ్చగొట్టగలిగిన పాలకులు, పాలక పార్టీలు, ఆర్టీసీ ఉన్నతాధికారవర్గమూ, ఆర్టీసీని దివాలా తీయించి, ప్రైవేటుపరం చేయటంలో కృతకృత్యు లవుతారనే ప్రస్తుత పరిణామాలు హెచ్చరిస్తున్నాయి.

ప్రస్తుతం 3,520 కోట్ల రూపాయల నష్టాన్ని ఆర్టీసీ మూటగట్టుకొంది అనే పేరిట, ఆర్టీసీని మరింతగా దివాళా తీయించే విధానాలనే ఆర్టీసీ ఉన్నతాధికారగణం సిఫార్సు చేస్తున్నారన్నది 'మేధో మధనం' ద్వారా వారు సూచించిన సిఫార్సులు మనకు రుజువు చేస్తున్నాయి.

నిజమైన ఆర్టీసీ పరిరక్షణ – ఆర్టీసీ ఉన్నతాధికార వర్గాన్ని ప్రక్షాళనజరిపి, వారి సంఖ్యను కుదించి, వారు అడ్డగోలుగా వివిధ భత్యాల రూపంలో కొల్లగొట్టుకొంటున్న భారీ మొత్తాలను రద్దుచేసి, వారి అవినీతిని నిరోధించటంద్వారానే సాధ్యమవుతుందన్నదే, యీ అరవై సంవత్సరాల ఆర్టీసీ అనుభవం చెప్తున్న గుణపాఠం.

oooo