

∨
∨
∨
∨

Από την άρνηση
πληρωμής
των κοινωνικών
αναγκών
στην άρνηση
πληρωμής της
καπιταλιστικής
κρίσης



> > > >

∧
∧
∧
∧

Πρόλογος

Όσα παρουσιάζονται στις παρακάτω σελίδες αυτής της μπροσούρας αποτελούν μια προσπάθεια επισκόπησης της κοινωνικής συγκρότησης του ελληνικού κράτους, παράλληλα με την ανάπτυξη των συγκοινωνιακών δικτύων, από τις αρχές του 19ου αιώνα μέχρι και σήμερα.

Συγκεκριμένα τα δύο πρώτα μέρη, επικεντρώνονται στην ιστορική εξέλιξη και στον τρόπο λειτουργίας –ή μάλλον δυσλειτουργίας- των μέσων μαζικής μεταφοράς ως κρατική παροχή. Στο τρίτο μέρος επιχειρούμε μια ανάλυση των λόγων για τους οποίους τα μέσα μεταφοράς είναι κοινωνική ανάγκη, κομμάτι της προνοιακής πολιτικής ενός κράτους, ενώ παρουσιάζονται και τα σχέδια του κράτους όσον αφορά στους εργαζόμενους (απολύσεις, μετατάξεις, εθελούσιες εξόδους) και κατ' επέκταση και το επιβατικό κοινό. Στο τέταρτο και τελευταίο μέρος γίνεται μια σύντομη αναφορά στις ιστορικές και θεωρητικές ρίζες της πολιτικής ανυπακοής, καθώς και σε κάποια σημαντικά κοινωνικά κινήματα της Ευρώπης και της Αμερικής.

Από την άρνηση πληρωμής των κοινωνικών αναγκών στην άρνηση πληρωμής της καπιταλιστικής κρίσης

Μέσα σε μια μητρόπολη η οποία απλώνεται μέρα με τη μέρα κι όπου οι αποστάσεις αυξάνουν, το να μπορείς να μετακινηθείς δεν αποτελεί κάποιου είδους πολυτέλεια. Το να πηγαίνεις στη δουλειά σου, στην αγορά, να συναντήσεις ένα φίλο-η, στο νοσοκομείο, σε μια γιορτή και όπου αλλού πάμε λιγότερο ή περισσότερο συχνά αποτελεί μια κοινωνική μας ανάγκη. Τη στιγμή μάλιστα που οι άνθρωποι οι οποίοι χρησιμοποιούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς είναι κατά κύριο λόγο χαμηλόμισθοι, άνεργοι, συνταξιούχοι. Άνθρωποι οι οποίοι πολλές φορές δεν έχουν την οικονομική δυνατότητα να πληρώσουν ούτε ένα ευρώ. Όμως ακόμα και να

είχαν ή είχαμε αυτή τη δυνατότητα δεν είναι δυνατόν να πληρώνουμε για να καλύπτουμε κοινωνικές ανάγκες όπως το νερό, οι μετακινήσεις, η επικοινωνία, η υγεία, ο αέρας. Πόσο μάλλον όταν αυτά τα αγαθά τα έχουμε πληρώσει δεκάδες φορές μέσω των φόρων και των κρατήσεων οι οποίες είναι και δυσανάλογες των μισθών μας. Όμως παρ' όλα τα ποσά τα οποία καταβάλλουμε καθημερινά σε κράτος και ιδιώτες για την κάλυψη των κοινωνικών αναγκών τα αντίτιμα συνεχώς αυξάνονται. Το εισιτήριο στα μέσα μαζικής μεταφοράς, τα τιμολόγια της ΔΕΗ, της ΕΥΔΑΠ, τα δημοτικά τέλη συνεχίζουν να αυξάνονται (και μαζί με αυτά και οι φόροι) με σκοπό την διατήρηση και αύξηση των κερδών αυτών που διαχειρίζονται αυτές τις επιχειρήσεις, δηλαδή του κράτους και των διάφορων μεγαλοεργολάβων.

Απέναντι σε αυτούς τους σχεδιασμούς, των οποίων η εφαρμογή βασίζεται στη λεηλασία της κοινωνίας βλέπουμε τα τελευταία χρόνια να υψώνεται ένα τείχος το οποίο γράφει «αρνούμαι να πληρώσω». Μια πληθώρα κόσμου με διαφορετικές αντιλήψεις και αφετηρίες είτε συλλογικά είτε ατομικά προτάσσει όλο και περισσότερο την άρνηση πληρωμής σε διάφορες στιγμές της καθημερινότητας. Αρνείται να πληρώσει τα διόδια στις εθνικές οδούς, το εισιτήριο στα μέσα μαζικής μεταφοράς, εξετάσεις στα νοσοκομεία, τους λογαριασμούς. Αν και στο παρελθόν υπήρξαν τέτοιες κινήσεις σήμερα βλέπουμε να πληθαίνουν, να μαζικοποιούνται και να ξεπερνούν τα στενά όρια του δεν πληρώνω απλώς τις αυξήσεις, οι οποίες έτσι κι αλλιώς είναι υπέρογκες και παράλογες. Οι κινήσεις αυτές προσπαθούν να θέσουν την λογική της άρνησης πληρωμής όχι σαν μια αποσπασματική απάντηση σε ένα συγκεκριμένο πρόβλημα αλλά ως μέρος μιας συνολικής αντίληψης η οποία προτάσσεται απέναντι στην ολοκληρωτική επίθεση που δεχόμαστε από το κράτος και τα αφεντικά με όχημα την κρίση και μπορεί να περιλαμβάνει την άρνηση πληρωμών, την πολιτική ανυπακοή καθώς και κάθε αυτοοργανωμένη πρωτοβουλία διαχείρισης κοινωνικών αναγκών (τέτοια παραδείγματα είναι τα κοινωνικά ιατρεία, οι συλλογικές κουζίνες, το rideshare, οι καταλήψεις στέγης και ούτω καθ' εξής).

Αρνήσεις οι οποίες προκύπτουν από το ότι οι κοινωνικές ανάγκες δεν είναι εμπόρευμα, ότι τις έχουμε πληρώσει τριπλά και πενταπλά και δεν είμαστε διατεθειμένοι να συνεχίσουμε να πληρώνουμε. Αρνήσεις οι οποίες συλλογικοποιούνται και βγαίνουν στο προσκήνιο ως μια απάντηση των από κάτω, όλων αυτών δηλαδή που πάνω στις πλάτες τους κερδοσκοπούν και παρασιτούν οι διάφοροι κρατικοί διαχειριστές και οι κάθε είδους μεγαλοεπενδυτές. Μια κίνηση ανθρώπων οι οποίοι διεκδικούν όλα όσα τους ανήκουν και τα οποία τους έχουν στερήσει και αρπάζει οι από πάνω και τους τα παρέχουν με το σταγονόμετρο και με δυσβάσταχτα ανταλλάγματα.

Έτσι λοιπόν από την άρνηση πληρωμής εισιτηρίου και τη διεκδίκηση ελεύθερων μετακινήσεων μέχρι το κλείσιμο των ταμείων στα νοσοκομεία μέχρι το άνοιγμα των διοδίων βλέπουμε ότι όταν συλλογικοποιούμε τις αρνήσεις μας μπορούμε να ανατρέψουμε την περαιτέρω λεηλασία μας και να διεκδικήσουμε όχι απλώς κάποια ψίχουλα αλλά ολόκληρο το καρβέλι. Κι αυτό αν δεν το κάνουμε εμείς οι από κάτω δεν θα το κάνει κανένας άλλος για εμάς. Γιατί μόνο αν εμείς οι ίδιοι πάρουμε την κατάσταση στα χέρια μας μέσα από αυτοοργανωμένες και αντιεραρχικές διαδικασίες, με άμεσες δράσεις και με γνώμονα την αλληλεγγύη μπορούμε να ανατρέψουμε αυτή τη κατάσταση.

Ιστορική αναδρομή

Η φράση «οι δημόσιες συγκοινωνίες είναι κοινωνική ανάγκη» αντανακλά την αλληλόδραση ανάμεσα στα κοινωνικά δίκτυα και το κοινωνικό. Οι ρίζες αυτής της σχέσης δεν εντοπίζονται στα πρόσφατα χρόνια, αλλά αρκετά πίσω και συγκεκριμένα από τη στιγμή που η Αθήνα γίνεται πρωτεύουσα του νεοσύστατου ελληνικού κράτους. Στις παρακάτω γραμμές θα γίνει μία απόπειρα να σκιαγραφήσουμε το πώς ο πολεοδομικός σχεδιασμός της πόλης, οι διάφορες φάσεις ανάπτυξης των κοινωνικών δικτύων και η κοινωνική κινητικότητα, διαπλέκονται και ορίζουν το ένα το άλλο.

Η κοινωνική χωροταξία

Το 1834 βρίσκει την Αθήνα να είναι μία σημαντική πληθυσμιακά πόλη των 12.000 κατοίκων. Η γεωγραφία της πόλης αντικατοπτρίζει τις ταξικές αντιθέσεις.

Στο βορειοανατολικό τμήμα, το οποίο βρίσκεται σε ένα σχετικό ύψωμα (η σημερινή περιοχή της Πλάκας προς την πλατεία Συντάγματος), ζουν παλιές βυζαντινές αρχοντοοικογένειες, Καταλανοί έποικοι και πλούσιοι Αρβανίτες. Τα ρεύματα από τον Υμηττό καθαρίζουν την ατμόσφαιρα, ενώ ο Ιλισός δεν έχει τη στασιμότητα του Κηφισού για να υπάρχει ο κίνδυνος να εκδηλωθούν ασθένειες. Στο διάσελο μεταξύ Λυκαβηττού και Ακρόπολης τα επόμενα χρόνια θα χτιστούν και τα ανάκτορα.

Στο βορειοδυτικό τμήμα, προς το κοίλωμα του Κηφισού, διαμένουν οι χαμηλότερες κοινωνικές τάξεις. Εκεί συγκεντρώνονται διάφορες βιοτεχνίες (Μοναστηράκι), ορισμένες λειτουργίες που κανονικά για λόγους υγιεινής θα έπρεπε να βρίσκονται εκτός πόλης (π.χ σαπουντζήδικα), ενώ η φυσική απόληξη διαφόρων χειμάρρων επιβαρύνει ακόμη περισσότερο την κατάσταση. Από τον Λυκαβηττό κατεβαίνει ο «χεζοπόταμος», ενώ ένας άλλος χείμαρρος, από τα Τουρκοβούνια, περνάει από την Ομόνοια. Στο κοίλωμα της πλατείας Βάθη τα νερά παραμένουν στάσιμα και η ευρύτερη περιοχή μαστίζεται από ελώδεις πυρετούς.

Στα τέλη του 19ου αιώνα η Αθήνα έχει πάρει χωρικά την οριστική μορφή της με τους κοινωνικούς και ταξικούς διαχωρισμούς να είναι έντονα ορατοί. Κάπου εδώ συγκροτείται και αυτό που σήμερα ονομάζουμε δυτικές συνοικίες, κουβαλώντας έντονα εργατικά και βιομηχανικά νήματα. Η ίδια η χάραξη του σιδηροδρόμου Πειραιώς-Αθηνών-Πελοποννήσου (1882) και Πειραιώς-Αθηνών-Λαρίσης (1894) κατευθύνει τη βιομηχανική συγκέντρωση σε αυτές τις περιοχές. Οι εργατικές συνοικίες αναπτύσσονται κατά μήκος της γραμμής της οδού Πειραιώς και φτάνουν μέχρι τον Πειραιά. Εργατικοί συνοικισμοί αναπτύσσονται και ανάμεσα στις βιομηχανίες: στο Γκαζοχώρι, τον Κολωνό, το Μεταξουργείο, την αρχή της Αχαρνών και στου Ψυρρή.

Η Κηφισιά αποτελεί τόπο εξοχικής κατοικίας για την ανώτερη αστική τάξη, καθώς πολλά από τα κτήματα και τα σπίτια που άφησαν πίσω τους οι Οθωμανοί τα αγόρασαν σε πολύ χαμηλές τιμές. Το ίδιο συμβαίνει με την οδό Πατησίων αλλά και το Παλαιό Φάληρο, το Νέο Φάληρο και την Καστέλα. Η χάραξη της γραμμής του ηλεκτρικού σιδηρόδρομου, όπως τον γνωρίζουμε σήμερα, δεν είναι τυχαία. Βασίζεται στα ανάλογα «ανταποδοτικά οφέλη» της εποχής της. Οι ΣΑΠ (Σιδηρόδρομοι Αθηνών Πειραιώς) θέτουν σε εφαρμογή ένα σχέδιο δημιουργίας μίας ζώνης υψηλής αναψυχής για τους Αθηναίους στην παραλία του Νέου Φαλήρου. Κατασκευάζουν ποδηλατοδρόμιο, θερινό θέατρο, ξενοδοχείο, προβλήτα υποδοχής επισήμων, λουτρά, χώρους κολύμβησης, λίμνες, χώρο για πατινάζ, λούνα παρκ κ.α. Η μεγάλη παράκαμψη στη χάραξη της γραμμής έχει ως στόχο την αύξηση της επιβατικής κίνησης (όσοι φθάνουν μέχρι το θέατρο με το τρένο έχουν και το ανάλογο μειωμένο εισιτήριο).

Κάτι ανάλογο συμβαίνει και προς την άλλη κατεύθυνση, την Κηφισιά, με τις ανώτερες κοινωνικές τάξεις να είναι αυτές που επωφελούνται για τη μεταφορά στις εξοχικές τους κατοικίες. Η εξυπηρέτηση και κάποιων άλλων χωριών (Ηράκλειο, Μαρούσι) προκύπτει συμπτωματικά από τη χάραξη της γραμμής, χωρίς να αποτελεί πρωταρχικό στόχο.

Το 1922 έχουμε τις πρώτες ριζικές αλλαγές του πολεοδομικού χάρτη της Αθήνας, πρόδρομους του σήμερα. Η ήττα των ελληνικών εκστρατευτικών σωμάτων στη Μικρά Ασία φέρνει χιλιάδες πρόσφυγες στην Αθήνα. Ο πληθυσμός της πρωτεύουσας διπλασιάζεται, καθώς 220 χιλιάδες πρόσφυγες εγκαθίστανται σε αυτήν. Η βιομηχανική ζώνη στα δυτικά «τραβά» τους περισσότερους, οι οποίοι επιλέγουν να εγκατασταθούν δίπλα στον τόπο όπου μπορούν να βρουν δουλειά: Πειραιά, Κορυδαλλό, Αιγάλεω, Περιστερί, Κοκκινιά, Κερατσίνι, Δραπετσώνα, Πέραμα. Αλλά και στη Νέα Ιωνία, τη Νέα Φιλαδέλφεια, τον Περισσό, τη Νέα Χαλκηδόνα όπου αρχικά φιλοξενούνται σε αρκετά δημόσια κτίρια.

Η έντονη πληθυσμιακή συσσώρευση και η εμπο-

ρευματοποίηση της κατοικίας συμπυκνώνεται στον νόμο 3741 του 1929 «περί οριζοντίου ιδιοκτησίας» ο οποίος επιτρέπει την κατάκτηση του κτίσματος σε ανεξάρτητες εμπορικά μονάδες (τα διαμερίσματα), ενώ ο γενικός οικοδομικός κανονισμός αυξάνει τους συντελεστές δόμησης.

Η πολεοδομία της Αθήνας θα υποστεί ένα ισχυρό σοκ από την αύξηση του πληθυσμού, κάτι το οποίο αντικατοπτρίζεται και στο συγκοινωνιακό δίκτυο το οποίο προσπαθεί να ανταποκριθεί στις νέες ανάγκες. Ανάγκες, κατά βάση των προσφυγικών συνοικισμών, καθώς το τραμ και ο σιδηρόδρομος καλύπτουν μέχρι τώρα τόσο το κέντρο όσο και την μετακίνηση στις «εξοχές», αντίστοιχα. Μία αλλαγή στην αστική σύνθεση των επιβατών του σιδηρόδρομου θα καταγραφεί προς το τέλος της δεκαετίας του '40, όταν το «θηρίο» της Κηφισιάς απαξιώνεται και χρησιμοποιείται από φτωχά λαϊκά στρώματα.

Η ιδιωτικοποίηση απαντάται για πρώτη φορά στην ιστορία της συγκοινωνίας, με την εμφάνιση των λεωφορείων, ενώ το τραμ και ο ηλεκτρικός σιδηρόδρομος περνάνε στα χέρια θυγατρικών της «Power and Traction Finance Company». Από το 1925 έχουμε την προώθηση της χρήσης του αυτοκινήτου, ενώ τα μέσα σταθερής τροχιάς απαξιώνονται κοινωνικά με διάφορους τρόπους. Πρωτεργάτης σε αυτή την κίνηση είναι η εταιρεία Μακρή, η οποία το 1925 παρουσιάζει το σχέδιό της στην οικουμενική κυβέρνηση Μιχαλακόπουλου. Μέτοχοι και χρηματοδότες της εταιρείας είναι Άγγλοι και Αμερικανοί τραπεζίτες, καθώς και η Shell¹.

Ο ανταγωνισμός μεταξύ των λεωφορείων και των μέσω σταθερής τροχιάς καλά κρατεί για τα επόμενα χρόνια. Από τις μανούβρες στους δρόμους ώστε το λεωφορείο να πάρει πρώτο τους επιβάτες που περιμένουν στις στάσεις, μέχρι τις δικαστικές διαμάχες με την Ηλεκτρική Εταιρεία Μεταφορών (HEM)². Να σημειωθεί εδώ ότι τα λεωφορεία λειτουργούν βάση του «αγγλικού συστήματος», με ελεύθερα δρομολόγια και τιμές εισιτηρίων.

Για εισπράκτορες ο κάθε ιδιοκτήτης χρησιμο-



Οδηγοί της γραμμής Ομόνοια-Σφαγεία

1. Ο Νίκος Κιτσίκης, τότε πρόεδρος του Τεχνικού Επιμελητηρίου, σημειώνει για την εταιρεία Μακρή: «...αντιπροσώπευε εν Ελλάδι την μεγάλην αγγλική εταιρεία Shell δια τη διάδοσιν και διάθεσιν των προϊόντων της οποίας είχε ανάγκην πλήρους δικτύου οδών εν καλή καταστάσει, αίτινες κατασκευαζόμενα θα επέφερον συν τοις άλλοις μεγάλιν ανάπτυξιν των αυτοκινητικών συγκοινωνιών, άρα πολλαπλασιασμόν καταναλώσεως της βενζίνης, τέλος ανάλωσιν ασφαλικών προϊόντων της εταιρείας Shell».

Η ίδια η εταιρεία συνεχίζει να προωθεί το «προϊόν» της. Στο λήμμα «τροχιόδρομος» της Μεγάλης Ελληνικής Εγκυκλοπαίδειας (ιδιοκτησίας της) αναφέρεται: «... οι τροχιόδρομοι χάνουν καθημερινώς έδαφος εις καθάρως ενδοαστικές μεταφοράς έναντι των άλλων μέσων εξ αιτίας της αναγκαστικής επίωρισμένης τροχιάς κινήσεώς των...».

2. Από τη μεριά της ΗΕΜ δεν λείπουν τα «αθέμιτα μέσα» ανταγωνισμού. Οι χαμηλές τιμές των εισιτηρίων των λεωφορείων που κινούνται παράλληλα με τις γραμμές του τραμ μειώνουν την επιβατική κίνηση σε αυτό και συνακόλουθα και τα κέρδη. Έτσι, το 1924, η εταιρεία δίνει εντολή στους τραμβαγέρηδες να προσπίπτουν επί των λεωφορείων που συναντούν κατά την πορεία τους πάνω στις γραμμές. Τα πρώτα δυστυχήματα τρομοκρατούν τους επιβάτες, οι οποίοι εγκαταλείπουν τα λεωφορεία και επιστρέφουν στη σιγουριά του τραμ!

ποιεί άτομα του συγγενικού του περιβάλλοντος, με σκοπό να περιορίσει τα λειτουργικά έξοδα. Όποτε αναγκάζονται να προσλάβουν άλλους οδηγούς ή εισπράκτορες τους πληρώνουν συνήθως με ποσοστά επί των εισπράξεων, ώστε να τους παρακινούν να «κυνηγούν» τους επιβάτες χωρίς εισιτήριο. Μία τακτική παρόμοια με αυτή που εφάρμοζε μέχρι τις αρχές του Μαρτίου η σημερινή ΕΘΕΛ.

Για να περισωθεί το κύρος της ΗΕΜ, η «σύμβαση περί παραγωγής ηλεκτρισμού και μεταφορών» του 1925 απαγορεύει για 3 χρόνια την κυκλοφορία νέων λεωφορείων στην Αθήνα σε ακτίνα 20 χιλιομέτρων από την πόλη, η εταιρεία εισάγει τα πρώτα τρόλεϊ στην Αθήνα (1939) ενώ οι λεωφορειούχοι ενώνονται συνεταιριστικά και συγκροτούν τα ΚΤΕΛ³.

Τον Ιούλιο του 1936 το τραμ επεκτείνεται από τον Πειραιά μέχρι το Πέραμα. Μεταπολεμικά, μέχρι και τη δεκαετία του 1960, εξυπηρετεί τη μεταφορά εργαλείων και υλικών για την κατασκευή της, μέχρι και σήμερα αυθαίρετης παραγκούπολης στο Πέραμα, καθώς και τη μεταφορά εργατών του δυτικού Πειραιά. Γύρω του συγκροτούνται έντονες προλεταριακές αναφορές και η απόφαση κατάργησής του το 1977 προκαλεί λαϊκές αντιδράσεις.⁴

Το τραμ χρησιμοποιείται κατά βάση από τα χαμηλότερα κοινωνικά στρώματα, σε αντίθεση με το ταξί που το επιλέγουν κάποιοι αστοί. Αυτή η διαφοροποίηση αποτυπώνεται και στο λαϊκό τραγούδι «εμείς με τραμ πηγαίνουμε και άλλοι με ταξάρες, για μας τα ντόρτια κι οι διπλές και γι' άλλους οι εξάρες». Το Λαυρεωτικό τρένο χρησιμοποιείται από Αρβανίτες και χωρικούς της ανατολικής Αττικής.

Η αποσύνθεση της γεωργικής και κτηνοτροφικής παραγωγικής βάσης, οι μετεμφυλιακές διώξεις των κομμουνιστών και η έντονη τρομοκρατία της χωροφυλακής απέναντι σε όσους κατοίκους ορεινών χωριών είχαν συμμετάσχει στο αντάρτικο, αποτελούν τους βασικούς λόγους που δημιουργούν ένα δεύτερο μαζικό κύμα εσωτερικής μετανάστευσης προς την Αθήνα.

Ο νέοι κάτοικοι εγκαθίστανται στο δυτικό άξονα,

ενώ οι γειτονίες περιφερειακά του κέντρου της Αθήνας (Κουκάκι, Κυψέλη, Παγκράτι, Αμπελόκηποι, Πατήσια) πυκνώνουν από εύπορα οικονομικά κοινωνικά στρώματα. Εδώ βρίσκει εφαρμογή ο νέος γενικός οικοδομικός κανονισμός του 1955, ο οποίος επεκτείνει τους συντελεστές δόμησης του αντίστοιχου του 1929, μαζί με την αντιπαροχή. Η πολυκατοικία κάνει την εμφάνισή της.

Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου η ιδιωτική πρωτοβουλία κυριαρχεί, η σύμβαση της εταιρείας Power (από το 1928) για επέκταση του ηλεκτρικού σιδηρόδρομου μέχρι την Κηφισιά πραγματώνεται τώρα, ενώ οι λεωφορειακές γραμμές επεκτείνονται συνεχώς.⁵ Την πελαταική τους βάση αποτελούν οι περιφερειακές συνοικίες και οι διάφοροι αυθαίρετοι οικισμοί που συνεχώς συγκροτούνται.

Η χρυσή εποχή των λεωφορειούχων κρατάει μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1960. Συγκροτούν ένα ισχυρό λόμπυ που διατηρεί σχέσεις με υπουργούς και βουλευτές. Η κοινωνική συγκρότηση του επαγγέλματος κρατάει από όλη την πλέμπα των χρόνων του εμφυλίου: έμποροι, κεφαλαιούχοι του εξωτερικού, πρώην μαυραγορίτες, απόστρατοι του κυβερνητικού στρατού και των ταγμάτων ασφαλείας, ιδιοκτήτες οίκων ανοχής, ιερείς κ.α.

Η αρχή του τέλους τους είναι η ανάγκη αντικατάστασης των λεωφορείων με νέα, καθώς έχουν εξαντληθεί τεχνικά. Ο στόχος των εφήμερων κερδών δεν αφήνει χώρο στην εξασφάλιση των απαραίτητων για αυτή τη δουλειά κεφαλαίων από το «κοινό ταμείο των λεωφορείων». Αναδιάρθρωτικές κινήσεις σε επίπεδο οργάνωσης προσπαθούν να περισώσουν την κατάσταση, τη στιγμή που οι γραμμές του τραμ ξηλώνονται, ενώ το αυτοκίνητο συνεχώς κερδίζει έδαφος.

Η εκβιομηχάνιση του 1960 οδηγεί στη συγκρότηση νέων βιομηχανικών ζωνών (Θριάσιο, Ρουφ, Πειραιάς) και εντείνει τον πολεοδομικό και κοινωνικό διαχωρισμό ανάμεσα σε ανατολικές και δυτικές συνοικίες. Ένας διαχωρισμός που συγκροτείται σταδιακά από τα μέσα του 19ου αιώνα.

Το 1961 το κράτος παρεμβαίνει οικονομικά για τη σωτηρία των λεωφορειούχων και ιδρύεται η «Αστική Συγκοινωνία Πειραιώς Αθηνών» (ΑΣΠΑ). Το 1977 διαλύονται τα ΚΤΕΛ (καθώς αποχωρούν από το συνεταιρισμό και οι τελευταίοι λεωφορειούχοι), ενώ στη θέση της ΑΣΠΑ ιδρύεται η Επιχείρηση Αστικών Συγκοινωνιών (ΕΑΣ). Παράλληλα κρατικοποιείται το σύνολο των αστικών συγκοινωνιακών μέσων: η ΗΕΜ μετονομάζεται σε ΗΛΠΑΠ και η ΕΗΣ σε ΗΣΑΠ.



«Αποχαιρετισμός» του τραμ στο Πέραμα.

Εισιτήριο και ελεύθερη μετακίνηση

Το συγκοινωνιακό δίκτυο της Αθήνας δομείται πάνω σε μία ιστορική συνέχεια που φτάνει μέχρι τις ημέρες μας. Οι κοινωνικές ανάγκες της κάθε εποχής και οι αρνήσεις που εκδηλώνονται, κατά έναν περίεργο τρόπο συνδέονται με ένα ορατό νήμα. Αυτό των κοινωνικών και ταξικών καταβολών.

Το ζήτημα της ελεύθερης μετακίνησης που διαπραγματευόμαστε με μία ιδιαίτερη δυναμική τους τελευταίους μήνες, απασχολεί και στο παρελθόν. Μελέτη του Σμιθ το 1962 αναφέρει ότι η αύξηση του εισιτηρίου από 1,22 το 1956 σε 1,26 το 1962 έχει σαν αποτέλεσμα αρκετοί κάτοικοι να αναγκάζονται να περπατούν γιατί δεν μπορούν να πληρώσουν το εισιτήριο του λεωφορείου.

Σε ένα ακόμη πιο παλιό δημοσίευμα της εφημερίδας «Σκριπ» (Νοέμβριος 1905), αυτή η αδυναμία πληρωμής αποτυπώνεται και στη σύμβαση των ηλεκτρικών τραμ που υπογράφεται: «Να ελλατωθή προσέτι το εισιτήριον εις 10 λεπτά. Η εταιρεία φαίνεται ότι ισχυρίζεται, ότι θα ελαττωθούν αι εισπράξεις σημαντικώς. Αλλ' οι Πατησιώται αντισχυρίζονται, ότι δια της ελαττώσεως του εισιτηρίου θα αυξηση η κινήσις καταπληκτικώς και αι εισπράξεις της εταιρείας όχι μόνο δεν θα μειωθούν αλλά και θα αυξησούν σημαντικώς.

Η σπουδαιότερη αφορμή δι' ην τα Πατήσια έμειναν στάσιμα υπό έποψιν πληθυσμού είναι το τραμ. Εις τα Πατήσια είνε ευθηνά τα ενοίκια. Πολύς λοιπόν κόσμος φυγαδευμένος από άλλα άλλα σημεία της πόλεως λόγω της ολοέν παρα-

3. Ο συνεταιρισμός των ΚΤΕΛ δεν συγκροτείται για να ανταποκριθεί στις κοινωνικές ανάγκες της εποχής. Αρμοδιότητά τους είναι η κατανομή των συνολικών εισπράξεών τους στο κάθε μέλος-ιδιοκτήτη λεωφορείου, στη βάση των χιλιομέτρων που έχει διανύσει και άσχετα με τα έσοδα που έχει από τα εισιτήρια.

4. Οι εργαζόμενοι στα καρνάγια συνωστίζονται μέσα στα βαγόνια, οδηγοί και εισπράκτορες γυρίζουν από τα δρομολόγια με ψείρες, ενώ το σωματείο ζητά ειδικό σαπούνι για τον καθαρισμό τους. Στην τελευταία διαδρομή του τραμ ο κόσμος χειροκροτεί, πετάει λουλούδια, ενώ κάποιοι ανεβαίνουν και παίρνουν διάφορα ενθύμια (χειρολαβές, φωτιστικά, πίνακες ανακοινώσεων). Τα βιώματα αυτών των εργατικών γειτονιών δεν συνάδουν ακριβώς με το βαθμό εξυπηρέτησης του μέσου, καθώς τα τελευταία χρόνια της λειτουργίας του, εξαιτίας της αύξησης της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων, τα δρομολόγια του ήταν πάντα καθυστερημένα.

5. Εικόνα αυτής της σταδιακής επέκτασης των γραμμών είναι η μετονομασία των στάσεων (που σε κάποιες περιπτώσεις διατηρείται μέχρι και σήμερα). Έτσι το κάποτε «τέρμα» ακολουθεί το «νέο τέρμα», αφού εξασφαλιστεί η σχετική άδεια του υπουργείου Μεταφορών.

τηρουμένης αυξήσεως των ενοικίων θα προετίμα να εγκατασταθή έξω εις το πρώτον προάστειον θέρους και χειμώνα. Αλλά με τη σημερινή ακρίβειαν των εισιτηρίων καταντά πλην του ενοικίου του να δαπανά μένων εν Πατησίοις οικογενειακώς, πενήτηκοντα δραχμάς κατά μέσον όρον τον μήνα επιβαρυνομένου τοιουτοτρόπως του ενοικίου του».

Και επίσης «το τελευταίον εκ των αιτημάτων των είναι να υποχρεωθή η εταιρία να ορίση δύο δρομολόγια, εν τω πρωί και εν τω εσπέρας προ της ανατολής και μετά την δύσιν του ηλίου δια τον εργατικόν πληθυσμόν των Πατησίων, ο οποίος σήμεραν αναγκάζεται χάνων ώρας και ύπνον ακόμη να πεζοπορή ταλαιπωρούμενος εν ώρα βροχής, ψύχους ή καύσωνος».

Την εποχή του μεσοπολέμου η ΗΕΜ δεν χαίρει μεγάλης εκτίμησης στο κοινό. Η εταιρεία αντιλαμβάνεται τους επιβάτες απλώς σαν κινούμενα εισιτήρια, με αποτέλεσμα η ορθοστασία και ο συνωστισμός να είναι συχνό φαινόμενο στους τροχιόδρομους και στα λεωφορεία της.

Η άρνηση καταβολής αντιτίμου απαντάται από εκείνη την εποχή. Είναι χαρακτηριστική η αφήγηση του Β. Νεφελούδη, εισπράκτορα σε τραμ: «Υπήρχαν πολλών λογίων τζαμπατζήδες, που θα μπορούσαμε όμως να τους χωρίσουμε σε δύο βασικές κατηγορίες: σ' εκείνους που βρίσκονταν σε πραγματική αδυναμία να πληρώσουν το εισιτήριο και, ταυτόχρονα, γιατί ήταν γέροιο ή άρρωστοι, δεν μπορούσαν να πάρουν τον δρόμο με τα πόδια. Και στους άλλους που όχι τόσο από ανέχεια, όσο από "ατσιδοσύνη", προτιμούσαν να ταξιδεύουν τζάμπα.

Με την δεύτερη κατηγορία των τζαμπατζήδων βρισκόμαστε σε διαρκή πόλεμο. Σε ώρες αιχμής, όταν ένα όχημα ήταν γεμάτο κόσμο, ο τζαμπατζής έβριζε επιδεικτικά στο πέτο του σακακιού του ένα παλιό εισιτήριο και περνούσε μπροστά από τον εισπράκτορα αγέρωχος, με τον αέρα ανθρώπου που ανέβηκε σε προηγούμενη στάση, πλήρωσε το εισιτήριό του και βιάζεται να πλησιάσει στον πρώτο εξώστη, για να κατέβει στην επόμενη στάση. Αν τον ρωτούσες, μπορούσε και να σε βρῖσει και, σπρώχνοντας τους άλλους επιβάτες, να προχωρήσει βιαστικός για να προλάβει τάχα να κατέβει στην πρώτη στάση. Η σου πετούσε ένα

θρασύτατο "διαρκές" κι αν τολμούσες να ζητήσεις να το δεις, σε κατσάδιαζε, γιατί τάχα πριν από λίγο του το είχες ξαναζητήσει. Αυτοί οι τύποι δεν ήταν πολλοί ευτυχώς και γρήγορα τους εντοπίζαμε ενημερώνοντας ο ένας εισπράκτορας τον άλλον. Το κακό μ' αυτούς ήταν ότι πίστευαν πως καλά κάνουν και ταξιδεύουν τζάμπα, αφού "η εταιρεία δεν πρόκειται να φτωχύνει" αν ταξιδέψουν και μερικοί χωρίς εισιτήριο. Στην πραγματικότητα εκείνοι που γίνονταν πιο φτωχοί από τα κόλπα των τζαμπατζήδων ήταν οι εισπράκτορες. Αν σου έβρισκε ο επιθεωρητής έναν επιβάτη να ταξιδεύει χωρίς εισιτήριο, σου έκανε αναφορά και την πλήρωνες την πρώτη φορά με το ένα τέταρτο τριών ημερομισθίων πρόστιμο, τη δεύτερη φορά με το ένα τέταρτο δεκαπέντε ημερομισθίων και την Τρίτη φορά σε παρέπεμπαν στο πειθαρχικό συμβούλιο με το ερώτημα της οριστικής απόλυσης από τη δουλειά».

Όσοι θέλουν να αποφύγουν τις προστριβές που περιγράφονται παραπάνω περιορίζονται στη σκαλομαρία, στο πίσω μέρος του τραμ, που παρέχει μεγαλύτερη ευελιξία κίνησης.

Αλλά και στον παλιό ασπρόμαυρο κινηματογράφο αποτυπώνεται η ατομική επινοητικότητα για ελεύθερη μετακίνηση. Στην ταινία του Σ. Τσολάκη «Τέρμα τα δίφραγκα», ο εισπράκτορας του λεωφορείου μαζί με έναν επιβάτη εξαναγκάζουν, μέσα από σπαρταριστούς διαλόγους, μία... μεγαλοκοπέλα που συνοδεύει ένα γυμνασιόπαιδο να κατέβει από το λεωφορείο καθώς δεν ήθελε να πληρώσει εισιτήριο για το «βρέφος»!

Από το 1976, για να περιοριστούν τα λειτουργικά έξοδα των κρατικοποιημένων λεωφορείων, καταργείται σταδιακά το σώμα των εισπρακτόρων. Στη θέση τους ένα κουτί-κουμπαράς, το οποίο τοποθετείται κοντά στη θέση του οδηγού και στο οποίο ο επιβάτης πρέπει να ρίχνει το ακριβές αντίτιμο καθώς δεν υπάρχει η δυνατότητα ο οδηγός να δίνει ρέστα. Η άρνηση καταβολής αντιτίμου βρίσκει και εδώ έναν τρόπο έκφρασης. Επιβάτες ρίχνουν με δύναμη τα κέρματα στον κουμπαρά προκειμένου να μην προλάβει ο οδηγός να δει τι έριξαν. Αρκεί να είναι κάτι βαρύ, μεταλλικό και να κάνει θόρυβο. Στο άνοιγμα των κουμπαράδων κάθε βράδυ στα

αμαξοστάσια, για την καταμέτρηση των εισπράξεων βρίσκονται μέσα μεταλλικές ροδέλες, κουμπιά ρούχων, μισά χαρτονομίσματα, παλαιά και ξένα νομίσματα ευτελούς αξίας και διάφορα άλλα αντικείμενα! Αναφέρεται ότι μερικά χρόνια μετά την τοποθέτηση των κουμπάρδων έχουν συγκεντρωθεί περί τα 200 τσουβάλια με άσχετα μεταλλικά αντικείμενα!

Γύρω στο 1986 και ενώ εισπράκτορες και «κουμπάρδες» αποτελούν οριστικό παρελθόν, η άρνηση καταβολής αντιτίμου στα μέσα μεταφοράς συνεχίζεται. Ο ΗΛΠΑΠ υιοθετεί το σύστημα των ανατολικοευρωπαϊκών κρατών με διάτρηση εισιτηρίου από λευκό χαρτί και ο ΗΣΑΠ ένα σύστημα επικύρωσης εισιτηρίων τυπωμένων σε χαρτονάκια, συνδεδεμένο με «τουρνικέ» (περιστρεφόμενος μηχανισμός από μέταλλο ο οποίος τοποθετείται στην είσοδο δημοσίων χώρων κι επιτρέπει να εισέρχεται σε αυτόν ένα άτομο κάθε φορά). Καταργούνται και τα δύο το 1990 και καθιερώνεται το σύστημα έκδοσης και επικύρωσης ενιαίου σχήματος εισιτηρίων, το οποίο ισχύει έως και σήμερα.



Γραμμές λεωφορείων Φιλοπάππου
και Ομόνοια-Βεΐκου

Πηγές:

- Αθήνα 1830-2000. Εξέλιξη, πολεοδομία, μεταφορές. Γιώργος Μ. Σαρηγιάννης, εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα, 2000.
- Από τα παμφορεία στο μετρό. 170 χρόνια δημόσιες συγκοινωνίες Αθηνών-Πειραιώς-Περιχώρων, Τόμος α' και β', Ομάδα έρευνας της ιστορίας της αθηναϊκής συγκοινωνίας, εκδόσεις Μίλητος, Αθήνα, 2007.

Η εξέλιξη των συγκοινωνιών από τη δεκαετία του '90 και μετά.

Όπως είδαμε παραπάνω, η χρυσή εποχή των λεωφορειούχων κρατάει μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1960. Επανερχόμενοι για λίγο στην επίμαχη δεκαετία βλέπουμε πως το 1965, ενώ ο δείκτης των ετήσιων μετακινήσεων με δημόσια συγκοινωνία ανά κάτοικο βρίσκεται στην κορυφή, γίνεται πολύ ξεκάθαρο ποιες θα είναι οι εξελίξεις στην πρωτεύουσα. Σε δέκα μόνιμους σταθμούς μέτρησης της κυκλοφορίας οχημάτων στις αρχές της δεκαετίας του 60, καταγράφηκαν μέσα σε μια τριετία αυξήσεις 45%. Τα αυτοκίνητα, λοιπόν, αυξάνονται και το «κυκλοφοριακό πρόβλημα» είναι ήδη υπαρκτό. Το 1967 είναι η χρονιά που η χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας στην Αθήνα έφτασε στο μέγιστο της ιστορίας της, με 480 ετήσιες μετακινήσεις ανά κάτοικο. Είναι και η χρονιά που αρχίζει η κατακόρυφη πτώση. Το 1968 ενώνονται τα έξι Κ.Τ.Ε.Λ. και δημιουργείται το Ε.Κ.Τ.Ε.Λ., ενώ το καθένα από αυτά εξακολουθεί να διατηρεί την αυτοδυναμία του και να λειτουργεί συγκεκριμένες γραμμές. Την εποχή αυτή τα Κ.Τ.Ε.Λ. αρχίζουν να παρουσιάζουν μείωση κερδών. Από τότε και μέχρι το 1984, η έντονη αύξηση των ιδιωτικών αυτοκινήτων οδηγούσε σε ακόμη πιο έντονη μείωση των μετακινήσεων με δημόσια συγκοινωνία. Μετά από μια μικρή περίοδο στάσιμης χρήσης της δημόσιας συγκοινωνίας μεταξύ 1984 και 1990, από το 1990 οι καμπύλες των ετήσιων μετακινήσεων ανά άτομο με δημόσια συγκοινωνία, και του δείκτη ιδιοκτησίας αυτοκινήτου αυξάνουν παράλληλα.

Λαμβάνοντας υπόψη την κατάσταση στις συγκοινωνίες αλλά και την κοινωνία γενικότερα μπορούμε να αντιληφθούμε πως η απόφαση του κράτους να ιδρύσει τον ΟΑΣ (Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών) και την ΕΑΣ (Επιχείρηση Αστικών Συγκοινωνιών) (Ν.588/1977) το 1977 δεν είναι τυχαία. Το καθεστώς των κρατικοποιημένων ΜΜΜ θα διατηρηθεί μέχρι το 1992 όπου με το νόμο 2078/1992 καταργείται η Ε.Α.Σ. και η εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου με θερμικά λεωφορεία ανατίθεται σε 8 ιδιωτικές Συγκοινωνιακές Επιχειρήσεις (Σ.Ε.Π.), μέλη των οποίων είναι υποχρεωτικώς φυσικά

πρόσωπα στα οποία παραχωρείται η άδεια κυκλοφορίας των λεωφορείων. Παράλληλα το καλοκαίρι του 1991 ιδρύεται με το νόμο 1955 η Ανώνυμη Εταιρεία «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ» με σκοπό την επίβλεψη της μελέτης και κατασκευής, την οργάνωση και λειτουργία δύο νέων γραμμών υπόγειου σιδηρόδρομου στην περιοχή του Νομού Αττικής. Οι αντιδράσεις όμως που εκδηλώθηκαν ενάντια στην διάλυση της ΕΑΣ και η ιστορική απεργία των οδηγών λεωφορείων από το Φλεβάρη του 1991 μέχρι το Σεπτέμβρη του 1993 είχαν αποτέλεσμα την ακύρωση του νόμου 2078, τη διάλυση των Σ.Ε.Π., και στη συνέχεια τη δημιουργία του ΟΑΣΑ και της ΕΘΕΛ (Ν. 2175/1993).

Ο εκσυγχρονισμός είναι εδώ... ενωμένος, δυνατός.

Το 1996 το καταστατικό του ΟΑΣΑ τροποποιήθηκε και προσαρμόστηκε στις διατάξεις του νόμου περί «Εκσυγχρονισμού των Δημοσίων Επιχειρήσεων και Οργανισμών» (Ν. 2414/1996), σύμφωνα με τον οποίο ο ΟΑΣΑ μπορεί να συνάπτει Επιχειρησιακές Συμβάσεις (Συμβόλαια Διαχείρισης) με τους Εκτελεστικούς Φορείς Συγκοινωνιακού Έργου (ΕΦΣΕ) δηλ ΕΘΕΛ, ΗΣΑΠ και ΗΛΠΑΠ για την επίτευξη των στόχων των Επιχειρησιακών τους Σχεδίων και τους δείκτες παρακολούθησης των κρίσιμων οικονομικών μεγεθών όπως δείκτες κόστους παροχής υπηρεσιών, παραγωγικότητας, βαθμού αξιοποίησης του προσωπικού, ποιότητας παρεχόμενων υπηρεσιών, κ.α.. Ο ΟΑΣΑ έχει επίσης την αρμοδιότητα της σύναψης δανείων για όλο το Σύστημα Αστικών Συγκοινωνιών καθώς και τον καθορισμό της τιμολογιακής πολιτικής.

Από το Δεκέμβριο του 1998 με τη δημοσίευση του Νόμου 2669/98 οι Αστικές Συγκοινωνίες της περιοχής Αθηνών - Πειραιώς και Περιχώρων μπαίνουν σε νέα φάση. Ο σχεδιασμός, ο προγραμματισμός, η οργάνωση, ο συντονισμός, ο έλεγχος, και η παροχή του Συγκοινωνιακού Έργου όλων των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (επίγειων και υπόγειων) ανήκουν στον Ο.Α.Σ.Α.. Σύμφωνα με το άρθρο 7 προβλέφθηκε η ίδρυση θυγατρικής εταιρείας της Αττικό Μετρό με την επωνυμία ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ

Εταιρεία Λειτουργίας Α.Ε. (ΑΜΕΛ) με επέκτα-
σής τους. Το 2000 ξεκινά τη λειτουργία του το
Μετρό ενώ ένα χρόνο μετά ιδρύεται και η ΤΡΑΜ
Α.Ε, η οποία ξεκινά τη λειτουργία της τον Ιούλιο
του 2004 (παραμονές των Ολυμπιακών Αγώ-
νων).

Τα δίκτυα συγκοινωνιών επηρεάζουν τη δομή της πόλης.

Η εμφάνιση τόσο του Μετρό όσο και του Τραμ
αλλά και του Προαστιακού, αλλάζει σε μεγάλο
βαθμό τα δεδομένα στις συγκοινωνίες. Η επιρ-
ροή που έχουν στην οικιστική αλλά και την οι-
κονομική «ανάπτυξη» της πόλης αυξάνεται
κατακόρυφα.

Σε γενικές γραμμές η σχέση που υπάρχει ανά-
μεσα στην επέκταση των μέσων συγκοινωνίας
και την εξέλιξη της πόλης είναι αμφίδρομη.
Όσον αφορά την Αθήνα, για ένα μεγάλο διά-
στημα, τα μέσα συγκοινωνίας προσαρμοζόν-
τουσαν κατά κύριο λόγο στις «ανάγκες» της
πόλης. Η ενίσχυση όμως του ρόλου και της ση-
μασίας των μέσων σταθερής τροχιάς άλλαξε
τους συσχετισμούς. Πλέον η δημιουργία ενός
σταθμού Μετρό ή Προαστιακού, ΗΣΑΠ κτλ κα-
θορίζει το χαρακτήρα μιας ευρύτερης περιοχής
γύρω από το σημείο αναφοράς που αποτελεί
πόλο έλξης είτε κατοικιών είτε επιχειρήσεων και
αυξάνει τις τιμές των ακινήτων κτλ. Στις ΗΠΑ
αλλά και σε διάφορες χώρες της Ευρώπης και
της Ασίας εφαρμόζονται συγκεκριμένες πολιτι-
κές με στόχο την πυκνωση των δραστηριοτήτων
κατά μήκος των συγκοινωνιακών δικτύων. Στην
Ελλάδα, και πιο συγκεκριμένα στην Αθήνα, οι
πολιτικές αυτές δεν φαίνεται να έχουν ακόμη
εφαρμοστεί, αν και οι αξίες των ακινήτων έχουν
ήδη επηρεαστεί σημαντικά. Η πυκνωση δρα-
στηριοτήτων σήμερα γίνεται κυρίως κατά
μήκος των οδικών αρτηριών. Οι δραστηριότη-
τες εμπορίου, αναψυχής κλπ. αναζητούσαν συ-
στηματικά το αυτοκίνητο και παρατάχθηκαν
γραμμικά κατά μήκος των δρόμων με τις περισ-
σότερες διελεύσεις. Η δημιουργία εμπορικών
κέντρων στο σταθμό του Μετρό Άγιο Δημήτριο
και στο σταθμό του ΗΣΑΠ Νεραντζιώτισσα,
αλλά και η μετατροπή του Γκαζοχωριού σε δια-
σκεδασούπολη μας δείχνουν πως αυτή η συν-

Πηγές:

- Επιστημονικοί σύλλογοι εργαζομένων
ΟΣΕ, πανελλήνιος σύλλογος πτυχιούχων
μηχανικών ΤΕ ΟΣΕ, σύλλογος διπλωμα-
τούχων μηχανικών ΟΣΕ, πανελλήνιος σύλ-
λογος πτυχιούχων ανωτάτων σχολών
ΟΣΕ (συνέντευξη τύπου της 4ης Μαΐου
2010 με θέμα «η οικονομική κατάσταση
στον ΟΣΕ, ο μύθος και η πραγματικό-
τητα»).

- Θέσεις και απόψεις όλων των διοικητικών
συμβουλιών των εργαζομένων στον
ΗΛΠΑΠ (ένωση εργαζομένων, σύνδεσμος
τεχνιτών και υπαλλήλων, σύλλογος υπαλ-
λήλων, σύνδεσμος τεχνικών, σωματείο
«Εναέριος»).

- Υπόμνημα του σωματείου εργαζομένων
ΟΑΣΑ για το σχέδιο νόμου «εξυγίανση,
αναδιάρθρωση και ανάπτυξη των αστικών
συγκοινωνιών περιφέρειας Αττικής και
άλλες διατάξεις»

- Αθήνα και δημόσια συγκοινωνία. Παρελ-
θόν, παρόν και μέλλον, Θάνος Βλαστός,
καθηγητής Ε.Μ.Π., περιλαμβάνεται στο δί-
τομο έργο «Από τα παμφορεία στο μετρό -
170 χρόνια δημόσιες συγκοινωνίες Αθηνών-
Πειραιώς-Περιχώρων» της Ομάδας έρευ-
νας της ιστορίας της αθηναϊκής συγκοινο-
νίας (Νάθνας, Γ., Κουρμπέλης, Απ., Βλα-
στός, Θ., Κουρουζίδης, Σ., Κατσαρέας, Β.,
Καραμάνης, Π., Κλώνος, Αρτ., Κόκκινος,
Ν.), εκδόσεις Μίλητος, Αθήνα 2007, σελ.
1069.

- Πώς και γιατί οι συγκοινωνίες έφτασαν
στο σημερινό αδιέξοδο, Καθημερινή, Οικο-
νομία και αγορές, 20 Φεβρουαρίου 2011
Site του ΟΑΣΑ: [http://www.oasa.gr/con-
tent.php?id=istoria](http://www.oasa.gr/content.php?id=istoria)

- Οι Αστικές Συγκοινωνίες της Αθήνας
μέσα στο χρόνο. Έκθεση πεπραγμένων του
ΟΑΣΑ περιόδου 1.1.2009-31.12.2009.

θήκη τείνει να αλλάξει.

Η γραμμή του σημερινού ΗΣΑΠ προσανατόλισε την ανάπτυξη της Αθήνας. Δεν είναι τυχαίο ότι ο «ηλεκτρικός» επιτάχυνε την ανάπτυξη της Αθήνας κατά μήκος της διαδρομής του. Αντιστρόφως, το γεγονός ότι μέχρι τη δημιουργία των λεωφορειακών γραμμών κορμού στις αρχές της δεκαετίας του 90 δεν υπήρχαν άλλες σημαντικές γραμμές υψηλής ικανότητας και η δημιουργία συγκοινωνία εξυπηρετούσε καλά τις κεντρικές περιοχές, συνέβαλε στο να συγκρατηθεί η κατοικία σε αυτές και στις γειτονικές τους περιοχές, αυξανόμενη καθ' ύψος και σε υψηλές πυκνότητες (Αμπελόκηποι, Παγκράτι, Κυψέλη κλπ). Μόλις οι Αθηναίοι απέκτησαν αυτοκίνητο και τη δυνατότητα να εγκατασταθούν πιο άνετα στα προάστια, απομακρύνθηκαν χωρίς διαταγμό.

Βλέπουμε λοιπόν πως οι επιλογές τόσο του σχεδιασμού των συγκοινωνιακών δικτύων όσο και το ποιος θα αναλάβει τη λειτουργία τους δεν είναι τυχαίες. Σε μια Αθήνα που γιγαντωνόταν και το ΙΧ κυριαρχούσε, οι ιδιώτες δεν είχαν κανένα λόγο να αναλάβουν την παροχή μιας υπηρεσίας μη κερδοφόρας για αυτούς. Εφόσον όμως η μετακίνηση σε μια μεγαλούπολη είναι ζωτικής σημασίας τόσο για τους εργαζόμενους όσο και για τους εργοδότες τους κάποιος έπρεπε να αναλάβει αυτή την υπηρεσία. Έτσι λοιπόν, το κράτος στα τέλη της δεκαετίας του '70 ήρθε να πάρει τη θέση των ιδιωτών στην παροχή συγκοινωνιακού έργου. «Συμπτωματικά» όμως και ενώ από τις αρχές της δεκαετίας του '90 αρχίζουν να αλλάζουν τα δεδομένα όσον αφορά τις συγκοινωνίες, επιχειρείται να ξανά ιδιωτικοποιηθούν τα ΜΜΜ. Μια προσπάθεια που τελικά θα αποτύχει καθώς συνάντησε τη σθεναρή αντίσταση των εργαζομένων στην ΕΑΣ. Τελικά επιλέγεται να ενταχθούν όλες οι εταιρείες παροχής συγκοινωνιακού έργου στους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας, προωθώντας το σκεπτικό πως οι μετακινήσεις είναι εμπόρευμα και οι επιβάτες είναι πελάτες.

Ας δούμε λοιπόν πως φτιάχνονται τα ελλείμματα

Από την 1η Φλεβάρη άρχισε να εφαρμόζεται η

γενική αύξηση των εισιτηρίων που αποφάσισε σύσσωμο το υπουργικό συμβούλιο μετά από απόφαση του Υπουργείου Υποδομών. Για να δικαιολογηθεί η αύξηση ως επιχείρημα χρησιμοποιήθηκαν τα διογκωμένα χρέη του ενιαίου φορέα των συγκοινωνιών (ΟΑΣΑ) και ως στόχος προβλήθηκε η «εξυγίανση και αναδιάρθρωση» των συγκοινωνιών. Το ερώτημα που τέθηκε, αν δηλαδή θα αυξηθεί η τιμή των εισιτηρίων και θα «αναδιρθρωθούν» οι αστικές συγκοινωνίες, με μείωση στους μισθούς και την τακτική των μετατάξεων – απολύσεων των εργαζομένων, ή αν θα ιδιωτικοποιηθούν, γίνεται σαφές πως πρόκειται για ψευτοδίλημμα καθώς και η αύξηση έγινε και η ιδιωτικοποίηση έρχεται. Σε αυτό το σημείο αξίζει να σταθούμε στο επιχείρημα που χρησιμοποιήθηκε κατά κόρον, αυτό των ελλειμμάτων και της κακοδιαχείριση που η «αναδιάρθρωση» υποτίθεται πως θα λύσει.

Οι αστικές συγκοινωνίες της Αττικής υποτίθεται ότι επιδοτούνται από το κράτος σε ποσοστό 70%.* Τα χρήματα για την επιδότηση αυτή προέρχονται από την φορολογία μας. Μόνο που τα τελευταία χρόνια, τα λεφτά που παίρνουν οι κυβερνήσεις από εμάς για να επιδοτήσουν τις αστικές συγκοινωνίες δεν φτάνουν ποτέ στον προορισμό τους -για την ακρίβεια φτάνει μόνο ένα μικρό ποσοστό.

Το κράτος επέλεξε, επικαλούμενο διαρκώς δημοσιονομικούς λόγους, να μην εκπληρώνει τις υποχρεώσεις του παρά μόνο κατά ένα μικρό μέρος. Συγκεκριμένα οι επιδοτήσεις που έχουν καταβληθεί από το 1998 μέχρι σήμερα ανέρχονται σε ποσοστό μόλις 18% των οφειλόμενων κατά το νόμο. Την ίδια στιγμή, η πολιτεία εμφανίζεται απόλυτα συνεπής στις δεσμεύσεις της να επιδοτεί και μάλιστα αδρά πλείστες όσες ιδιωτικές επιχειρήσεις συγκοινωνιών. Αρκεί να αναφερθεί ότι το κόστος των κρατικών επιδοτήσεων σε ετήσια βάση προς τις ιδιωτικές επιχειρήσεις ακτοπλοΐας ανήλθε ήδη στα 112 εκ. €, προς τους ιδιωτικούς αερομεταφορείς στα 60 εκ. €, ενώ προς τους ιδιωτικούς φορείς αστικών συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης στα 116 εκ. €. Εφόσον τα λεφτά της επιδότησης δεν δίνονται, οι αστικές συγκοινωνίες για να καλύψουν τα έξοδά τους (μισθοδοσίες, βενζίνη, συντήρηση

κοκ) αναγκάζονται να δανείζονται από τράπεζες με ληστρικά επιτόκια και να συσσωρεύουν χρέη – κάθε χρόνο πληρώνουν γύρω στα 100 εκατομμύρια ευρώ σε τοκοχρεολύσια.

Επίσης, μια σειρά υπουργεία δεν καταβάλλουν το αντίτιμο ή τη διαφορά που προκύπτει από το ισχύον εισιτήριο, όπως οφείλουν σύμφωνα με τις συμβάσεις που υπογράφουν για τη δωρεάν ή με έκπτωση μετακίνηση πολλών κοινωνικών ή και παρασιτικών (μπάτσοι όλων των ειδών καθώς και το πολιτικό προσωπικό του ΠΡΟ.ΠΟ, βουλευτές και ευρωβουλευτές, δημοσιογράφοι κλπ) ομάδων. Σήμερα τα χρέη 7 υπουργείων προς τον ΟΑΣΑ φτάνουν τα 500 εκατομμύρια ευρώ. Τα ποσά που έχουν πάρει τα υπουργεία αυτά για να υπογράψουν τις εν λόγω συμβάσεις, είναι και αυτά χρήματα, επιπρόσθετα στα προηγούμενα, που πήραν από εμάς, μέσω της φορολογίας, αλλά δεν έφτασαν ποτέ στις συκοινωνίες.

Επιπλέον, οι ανάγκες για επενδύσεις σε υλικοτεχνική υποδομή και βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών καλύπτονται για άλλη μια φορά μέσω του δανεισμού από τράπεζες αντί να χρηματοδοτούνται από το πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων και το ΕΣΠΑ, με ότι αυτό συνεπάγεται για τη διόγκωση των χρεών. Σχετικά με την κακοδιοίκηση που όντως υφίσταται, φαίνεται πως ξεχνάμε ότι για την ύπαρξη της ευθύνονται αυτοί που παίρνουν τις αποφάσεις, οι διοικήσεις δηλαδή των οργανισμών και οι εκάστοτε κυβερνήσεις που τις διορίζουν.

Χαρακτηριστικά θα αναφέρουμε ορισμένα μόνο από τα παραδείγματα που χρησιμοποιούν οι εργαζόμενοι στον ΟΣΕ, η περίπτωση του οποίου έγινε καραμέλα στα χείλη πολιτικών, ΜΜΕ και αφεντικών για να μας πείσουν πως για τα χρήματα που μας παίρνουν κάθε χρόνο φταίνε οι κακοί εργαζόμενοι που δεν κάνουν σωστά τη δουλειά τους και τους πληρώνουμε «χρυσούς».

Λένε λοιπόν... «...το τελευταίο διάστημα είδαν το φως της δημοσιότητας αποφάσεις που εκχυσδαϊζουν τη Διοίκηση, όπως :

- Συγκρότηση έμμισθης επιτροπής (από ημετέρους – μη υγειονομικούς) για την καταπολέμη-

Έτος	Λεφτά από τη φορολογία μας με τα οποία όφειλε το κράτος να επιδοτήσει τις αστικές συκοινωνίες Αττικής...	... και τα λεφτά που πήραν τελικά οι συκοινωνίες
2006	525.890.000	130.000.000
2007	502.374.000	132.000.000
2008	534.513.000	135.000.000
2009	610.371.660	140.000.000

* Στοιχεία από το Συνδικάτο Εργαζομένων ΟΑΣΑ

Πίνακας επιδοτήσεων των συκοινωνιών

ση της νέας γρίπης!!!

- Σύναψη Σύμβασης με «Αλατοσπήλαια», από τη Διοίκηση της ΤΡΕΝΟΣΕ, προκειμένου να επέρχεται ευεξία σε επιλεγμένα στελέχη, για καλύτερη απόδοση!!!

Δεν επέδειξαν ενδιαφέρον οι πρόσφατες Διοικήσεις, για την αναζήτηση και τον καταλογισμό ευθυνών, υποβαθμίζοντας και αφήνοντας ατιμώρητα τα μεγάλα σκάνδαλα που είδαν το φως της δημοσιότητας και τα οποία ζημίωσαν με εκατομμύρια € τον Οργανισμό, όπως :

- Της εκποίησης του δήθεν παλαιού και άχρηστου υλικού (σκράπ)

- Των «αόρατων» νοικιασθέντων βαγονιών

- Των Συμβάσεων νοικίασης εκατοντάδων εμπορικών βαγονιών, χωρίς να υπάρχει μεταφορικό έργο για την εκμετάλλευσή τους.

- Τις χαρακτηριστικές διαγραφές χρεών εκατομμυρίων €, σε «ημέτερες» μεταφορικές εταιρείες...» κλπ.

Τόσο στα μέσα αστικής συγκοινωνίας όσο και στον ΟΣΕ τα παραδείγματα σχετικά με τη διόγκωση των ελλειμμάτων και της κακοδιοίκησης είναι εξαιρετικά παρόμοια. Γεγονός που αποδεικνύει πως όχι μόνο δεν είναι οι εργαζόμενοι που φταίει για όλη αυτή την κατάσταση αλλά είναι απόφαση της πολιτικής εξουσίας να οδηγήσει στο σημερινό αδιέξοδο τα ΜΜΜ, εξυπηρετώντας τα συμφέροντα της οικονομικής εξουσίας.

Χαρακτηριστικό των επιδιώξεων που έχουν κράτος και αφεντικά σχετικά με τις συγκοινωνίες είναι ένα άρθρο στην «Καθημερινή», μια κατεξοχήν εφημερίδα έκφρασης των απόψεων και των σχεδιασμών τους.

Το εν λόγω άρθρο εκθειάζει κατ' αρχάς την απόπειρα ιδιωτικοποίησης που έγινε το 1992. Συγκεκριμένα λέει «...Το 1992 έγινε η μόνη μέχρι σήμερα προσπάθεια θεσμικής αλλαγής του Συστήματος με αντικείμενο την τότε ΕΑΣ, σε ένα δοκιμασμένο και λειτουργούν σε όλη την Ελλάδα πλην Αθηνών πλαίσιο, δηλ. την ιδιωτικοποίηση της λειτουργίας και εκμετάλλευσης των λεωφορείων υπό την άμεση εποπτεία του κράτους». Ξεχνά όμως να μας αναφέρει πως στην υπόλοιπη Ελλάδα η αστική συγκοινωνία είναι ανύπαρκτη, πλην Θεσσαλονίκης όπου το

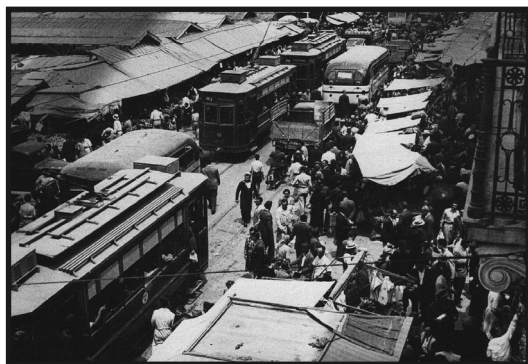
κράτος επιδοτεί την ΟΑΣΘ. Αφού μας περιγράφει μια κατάσταση όπου ξαφνικά, αφού πήραν τα λεωφορεία οι ιδιώτες, όλα λειτουργούσαν άψογα μας προειδοποιεί λέγοντας « Μία αναδρομή στο παρελθόν του 1990 – 1993 δεν θα έβλαπτε.»

Συνεχίζοντας το άρθρο μας δίνει μια εικόνα των σχεδιασμών τους, διαπιστώνουμε λοιπόν πως η ενίσχυση του ρόλου των μέσων σταθερής τροχιάς θα συνεχιστεί, καθώς φαίνεται πως μπορούν να αποτελέσουν κερδοφόρες επιχειρήσεις ενώ τα λεωφορεία θα εξακολουθήσουν να απαξιώνονται, με την επικείμενη ιδιωτικοποίησή τους να επιταχύνει αυτή τη διαδικασία... « Ο μύθος ότι σε όλο τον κόσμο τα λεωφορεία Αστικών Συγκοινωνιών είναι κρατικά είναι ανακριβής. Αντίθετα, σε όλες τις μεγαλουπόλεις, κύριος φορέας ΜΜΜ είναι το μετρό, δηλαδή ο φορέας σταθερής τροχιάς, το δε λεωφορείο λειτουργεί συμπληρωματικά και αναπόφευκτα με μεγάλες ζημιές που όμως καλύπτονται από τον κύριο φορέα, δηλ. το μετρό.»

Σε ανάλογη διαπίστωση με εμάς, σχετικά με την επικείμενη ιδιωτικοποίηση φαίνεται να καταλήγουν και οι εργαζόμενοι στον ΟΑΣΑ, οι οποίοι αναφέρουν σε υπόμνημα που κατέθεσαν σχετικά με τον νέο νόμο για τις αστικές συγκοινωνίες... «Με τη διάσπαση των Φορέων σε δύο Τροχιές και επιμέρους ανισότητες στα εργασιακά και λειτουργικά θέματα, το μόνο που φαίνεται να διασφαλίζεται είναι μια επιφανόμενη λύση, την Ιδιωτικοποίηση, μέσα από διασφαλισμένες οικονομικές δομές για τους επιφανόμενους Ιδιώτες, που από ότι τεκμαίρεται θα γίνει σε δύο Στάδια, πρώτα για τα μέσα της Οδικής Συγκοινωνίας, που φέρουν και τα μεγαλύτερα ελλείμματα και έπειτα για τα μέσα Σταθερής Συγκοινωνίας.

Τι συμβαίνει σήμερα στα μέσα μαζικής μεταφοράς

Σε πολλές χώρες της Ε.Ε., της Ασίας, ακόμη και στις ΗΠΑ που η ιδιωτική πρωτοβουλία κυριαρχεί, τα ποσοστά κρατικής επιδότησης των μέσων κυμαίνονται από 55% έως 75%. Χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι οι Βρυξέλλες με 62%, η Πράγα 69%, το Παρίσι 58,2%, η Στουτγάρδη 54%, η Ρώμη 74,5%, το Άμστερνταμ 60,2%, η Λοζάνη 50%, το Λος Άντζελες 73%, η Βοστώνη 67,2% κ.λπ. Η ελληνική κυβέρνηση, σκαρφιζόμενη διαρκώς καινούρια μέτρα μείωσης των επιδοτήσεων και ταυτόχρονης αύξησης της τιμής των εισιτηρίων, υιοθετεί μια σκληρή τακτική απέναντι στα ΜΜΜ. Οι δημόσιες συγκοινωνίες τείνουν πλέον επίσημα να μη θεωρούνται δημόσιο αγαθό και να μην αποτελούν κοινωνική παροχή, αφού οι κρατικές επιδοτήσεις περιορίζονται σταδιακά, με την ταυτόχρονη προώθηση ιδιωτικοποιήσεων σε όλους τους τομείς των αστικών μετακινήσεων.



Τραμ της γραμμής Σεπόλια-Πετράλωνα τη στιγμή που διασχίζουν την οδό Αθηνάς, στο ύψος της Βαρβακείου

Συγκεκριμένα, με βάση το νομοσχέδιο του Φεβρουαρίου του 2011: «η κρατική επιδότηση - που δεν θα μπορεί να υπερβεί το 40%- θα δίνεται μόνο για την αντιμετώπιση των λειτουργικών ελλειμμάτων και αποσυνδέεται πλήρως από την ανάγκη διατήρησης της τιμής των εισιτηρίων». Επίσης, «δίνεται η δυνατότητα εκχώρησης μερών ή και του συνόλου των δραστηριοτήτων και εκποίησης των περιουσιακών στοιχείων των εταιρειών παροχής συγκοινωνιακού έργου σε ιδιώτες».

Ακόμη, το νομοσχέδιο «αφήνει ανοιχτή πάλι τη δυνατότητα για σύναψη δανείων των εταιρειών και του ΟΑΣΑ από το εσωτερικό ή το εξωτερικό».

Και μάλλον, μπορεί κανείς να υποθέσει ότι το παιχνίδι μόλις ξεκίνησε.

Γιατί τα Μ.Μ.Μ. είναι κοινωνική ανάγκη;

Σε μια μητροπολιτική περιοχή όπως αυτή της Αθήνας του 2011, θα έπρεπε να είναι το πλέον αυτονόητο ότι οι μετακινήσεις αποτελούν κοινωνικό αγαθό και όχι ένα ακόμη αντικείμενο

κερδοφορίας. Η χρήση των MMM για τον άνθρωπο που ζει στην πόλη, αποτελεί αναγκαία συνθήκη για την κοινωνική επιβίωση στο αστικό τοπίο. Ο περιορισμός της δυνατότητας μετακίνησης μέσω της επιβολής υψηλού αντιτίμου και της περικοπής δρομολογίων, υποβαθμίζει την ποιότητα ζωής μας στην πόλη, ανατροφοδοτώντας καταστάσεις κοινωνικού αποκλεισμού. Σε μια πόλη με ένα υπάρχον, προβληματικό, πολεοδομικό και συγκοινωνιακό δίκτυο, καθώς και με σοβαρές ελλείψεις σε δίκτυα διαφορετικών τρόπων μετακίνησης (ποδηλατοδρόμοι - πεζόδρομοι) τα μέτρα της κυβέρνησης για τη λειτουργία και τη χρήση των MMM επιβαρύνουν την ήδη προβληματική κατάσταση.

Οι υπηρεσίες των MMM απευθύνονται κατά κύριο λόγο σε ανθρώπους χαμηλού εισοδήματος, σε φοιτητές ή σε μετανάστες, σε ανθρώπους που δυσκολεύονται να πληρώσουν το ήδη υπάρχον αντίτιμο που απαιτείται, πόσο μάλλον την κάθε ενδεχόμενη μελλοντική και ανεξέλεγκτη αύξηση του. Το αυτονόητο δικαίωμα στη μετακίνηση μέσα στο αστικό πεδίο, για αυτούς μετατρέπεται ή σε έναν αδικαιολόγητο περιορισμό, είτε στον εν δυνάμει χαρακτηρισμό τους ως παραβάτες του νόμου, από τη στιγμή που θα χρησιμοποιήσουν κάποιο μέσο μαζικής μεταφοράς χωρίς να ακυρώσουν εισιτήριο.

Ακόμα όμως και αν κάποιος έχει την οικονομική δυνατότητα να πληρώσει αντίτιμο για τη μετακίνησή του, πρέπει να αναρωτηθούμε, για ποιο λόγο οφείλει να το κάνει; Για τον εργαζόμενο που η μετακίνηση με τα MMM είναι η καλύτερη συμφέρουσα ή ίσως και η μοναδική του επιλογή, οι ώρες που περνάει στο δρόμο για να μετακινηθεί προς και από την εργασία του είναι σταθερές και συγκεκριμένες κάθε μέρα. Είναι λοιπόν ουσιαστικά ενσωματωμένες στο ωράριο εργασίας του. Παρόλα αυτά ο χρόνος που περνάει μέσα στα MMM όχι μόνο δεν πληρώνεται από τον εργοδότη ή το κράτος, αλλά αντιθέτως υπάρχει η παράλογη απαίτηση να πρέπει να πληρώσει ο ίδιος ο εργαζόμενος από την τσέπη του, το αντίτιμο των 3 ευρώ ημερησίως. Υπό το πρίσμα της ενσωμάτωσης των μετακινήσεων με τα MMM στις εργατοώρες, η συνολική αναδιάρθρωση των δρομολογίων δρομολογίων λειτουργεί τελικά και ως μέσο άσκησης ελέγχου.

Με την δημιουργία των βασικών κορμών στα δρομολόγια περιορίζονται οι επιλογές του ατόμου στον τρόπο μετακίνησης και τις χωρικές, χρονικές και κοινωνικές διαστάσεις αυτής. Η δημιουργία βασικών κορμών στα δρομολόγια συνεπάγεται τη μείωση των επιλογών μας τόσο στον τρόπο όσο και στο χρόνο της μετακίνησής μας, ενώ ταυτοχρόνως σηματοδοτεί την αύξηση του ελέγχου, όχι μόνο στα ωράρια της παραγωγικότητάς μας αλλά και στις καθημερινές μας κινήσεις στο σύνολό τους.

Εκτός της επιβολής αυξημένου εισιτηρίου, η απόφαση περικοπών δρομολογίων των αστικών λεωφορείων σαν ένα ακόμα μέτρο «εξυγίανσης», οδηγεί στην αύξηση του προβλεπόμενου χρόνου μετακίνησης για τον επιβάτη και άρα την αντίστοιχη ταλαιπωρία. Σε σχέση με τις επιπτώσεις που μπορεί να έχουν τέτοιου είδους μεταρρυθμίσεις στους εργαζομένους που μετακινούνται με τα MMM, ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει μια έρευνα που πραγματοποιήθηκε στη Γαλλία, η οποία στόχευε στην διερεύνηση της αύξησης της παραγωγικότητας ομάδων εργαζομένων. Όπως φάνηκε, οι καθημερινές και επίπονες μετακινήσεις σε ασφυκτικά γεμάτα τρένα, λεωφορεία και τραμ έχουν σημαντικό αρνητικό αντίκτυπο τόσο στη σωματική όσο και στη ψυχική υγεία των εργαζομένων. Στην έρευνα, η οποία ασφαλώς διεξαχθεί με στόχο την αύξηση της παραγωγικότητας, αναφέρεται πως «ο χρόνος που δαπανούν οι εργαζόμενοι στα μέσα μεταφοράς της γαλλικής πρωτεύουσας, τους κάνει λιγότερο παραγωγικούς και εναργείς και τους εκθέτει έτσι στις επικρίσεις προϊσταμένων τους, που ελέγχουν τη συνέπειά τους. Αυτό μπορεί να οδηγήσει ακόμη και σε ψυχοκοινωνικές διαταραχές, όπως το στρες και η κατάθλιψη». Οι συντάκτες της μελέτης επισημαίνουν ότι την τελευταία δεκαετία στη γαλλική πρωτεύουσα ο αριθμός των επιβατών αυξήθηκε κατά 25%, ενώ ο αριθμός των συρμών μετρό ενισχύθηκε μόλις κατά 7% την ίδια περίοδο.¹

Άλλα βασικά χαρακτηριστικά που τονίζουν την ανάγκη για ελεύθερη χρήση των MMM είναι ο συλλογικός χαρακτήρας τους, καθώς και ότι μαζί με την μετακίνηση με το ποδήλατο ή με τα πόδια, αποτελούν τον πιο οικολογικό τρόπο

μεταφοράς στην πόλη. Δε θα έπρεπε λοιπόν να αποτελούν και τον πιο οικονομικό; Η συλλογική μετακίνηση, σε αντίθεση με τον ατομικιστικό χαρακτήρα που προάγει η μετακίνηση με ΙΧ, μπορεί να συνεισφέρει στην ενίσχυση της συλλογικότητας αλλά και σε πολλά ζητήματα που προκύπτουν από τη ζωή στη σύγχρονη πόλη, όπως τη μείωση εκπομπής ρύπων ή την αποσυμφόρηση του κυκλοφοριακού χάους.

Το ελληνικό κράτος επικαλούμενο την προσπάθεια απόσβεσης του τεράστιου χρέους του, αντί να στηρίζει την προώθηση των ΜΜΜ ως την καλύτερη μετακίνηση έναντι του ΙΧ, επιβάλλει αυξήσεις στα εισιτήρια των ΜΜΜ και άλλες κυρώσεις σε περίπτωση παράβασης. Ο προκλητικός χαρακτήρας αυτής της κίνησης όπως αυτή δεν θα μπορούσε να παραβλεφτεί λαμβάνοντας υπόψη δε, την αποκάλυπτη προώθηση που έχει γίνει προς όφελος των ιδιωτικών μέσων μεταφοράς, τόσο μέσω της διευκόλυνσης για την αγορά τους ανά περιόδους (πχ οι ρυθμίσεις για απόσυρση) όσο και μέσω της χρόνιας ανεκτικότητας που επιδεικνύεται απέναντι στις πιθανές, καθημερινές παραβάσεις που προκύπτουν από τη χρήση τους, όπως για παράδειγμα η μη τήρηση του δακτυλίου ή η παράνομη στάθμευση.

Το κράτος προσπαθεί να εφαρμόσει ολοένα και πιο σκληρές τακτικές για τους επιβάτες, δημιουργώντας τις κατάλληλες συνθήκες να γίνουν «παραβάτες». Πέρα από τα υψηλά πρόστιμα στην περίπτωση μη κατοχής και επίδειξης εισιτηρίου σε περίπτωση ελέγχου -τα οποία διπλασιάζονται και τριπλασιάζονται σταδιακά την τελευταία πενταετία- ποινικοποιείται πλέον αυστηρά και η αυτόβουλη παραχώρηση επικυρωμένου εισιτηρίου σε άλλον επιβάτη. Επόμενο στάδιο, η συνεργασία ελεγκτών-αστυνομίας για την καλύτερη εφαρμογή ποινών, παραδειγματισμού και καταστολής στους «αστικούς λαθρεπιβάτες».

Εν τέλει, υπερτονίζοντας όσα ειπώθηκαν παραπάνω, δικαιούμαστε και οφείλουμε σε κάθε περίπτωση να αναρωτηθούμε: Γιατί πρέπει να καταβάλουμε αντίτιμο και μάλιστα υψηλό, για μια παροχή που άλλωστε, έχουμε πληρώσει ήδη;



Σκαλομαρία στο τραμ στα Πετράλωνα

Πηγές:

1. Καθημερινή, 3.03.2010

Μεταρρυθμίσεις στα Μ.Μ.Μ.: Επίθεση σε επιβάτες και εργαζόμενους

Το μέτρο της αύξησης της τιμής του εισιτηρίου έχει άμεσες επιπτώσεις στο επιβατικό κοινό. Η πρόθεση όμως της «εξυγίανσης» των ΜΜΜ, είναι ένα σύνολο μεταρρυθμίσεων που πλήττει τόσο τους επιβάτες όσο και τους εργαζόμενους σε αυτά.

Το καλοκαίρι του 2010 η κυβέρνηση προανήγγειλε μέτρα τα οποία πέρα από τις αυξήσεις στα εισιτήρια, αφορούσαν σε μειώσεις μισθών, περικοπές δρομολογίων, συρρίκνωση λεωφορείων, τρόλεϊ και τρένων, καθώς και στη μείωση του προσωπικού για τον ΟΣΕ κατά περίπου 3.000 εργαζομένους μέσα από συνταξιοδοτήσεις και μετατάξεις. Εξ' αρχής το σχέδιο φάνερωσε την πρόθεση «μετακίνησης» εργαζομένων από τη μία συγκοινωνιακή εταιρεία στην άλλη, ακόμα και με τη μέθοδο απόλυσης και επαναπρόσληψης με νέους όρους.² Συγκεκριμένα ο στόχος για τον ΟΑΣΑ ήταν η εξοικονόμηση 44 λεωφορείων και 132 οδηγών, θέτοντας σε ένα πρόγραμμα διακοπής λεωφορειακών γραμμών που είτε «ανταγωνίζονται» τα μέσα σταθερής τροχιάς, όπως το μετρό είτε έχουν χαμηλή επιβατική κίνηση.³

Το Φεβρουάριο του 2011, με την ψήφιση του νόμου για την «Εξυγίανση, αναδιάρθρωση και ανάπτυξη των αστικών συγκοινωνιών Περιφέρειας Αττικής και άλλες διατάξεις» 1.440 εργαζόμενοι στις ΕΘΕΛ, ΗΛΠΑΠ, ΟΑΣΑ, ΑΜΕΛ, ΤΡΑΜ και ΗΣΑΠ, χαρακτηρίστηκαν τελικά ως «πλεονάζον προσωπικό φάσης α'». Το πλεονάζον προσωπικό φάσης α' αντιπροσωπεύει τον αριθμό των εργαζομένων του κάθε παλαιού φορέα (ΕΘΕΛ, ΗΛΠΑΠ, ΑΜΕΛ, ΗΣΑΠ και ΤΡΑΜ) και του ΟΑΣΑ, που εν όψει της διαδικασίας μετασχηματισμού του πρώτου κεφαλαίου του νόμου, είτε δεν είναι αναγκαίοι για την επιδίωξη των σκοπών του φορέα είτε δεν κατέχουν οργανική θέση στο οργανόγραμμά του. Βάσει λοιπόν του ψηφισμένου νομοσχεδίου, στην αρχική φάση οι 1.440 εργαζόμενοι θα υποχρεωθούν σε μετατάξεις (και απολύσεις), ενώ περαιτέρω ρυθμίσεις ανακοινώνονται για το «πλεονάζον προσωπικό φάσης β'» που αντιπροσωπεύει τον αριθμό των εργαζομένων του κάθε

νέου φορέα (ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ) και του ΟΑΣΑ και που κατά το διοικητικό του συμβούλιο, είτε δεν είναι αναγκαίοι για την επιδίωξη των σκοπών του είτε δεν κατέχουν οργανική θέση στο οργανόγραμμα που θα συνταχθεί σύμφωνα με το άρθρο 11 αυτού του νόμου.⁴

Η χρόνια ανοχή μας απέναντι στις κυβερνητικές αυθαιρεσίες συνέβαλε κατά πολύ σε αυτό το σκληρό που έχει ως αποτέλεσμα την επιβολή σκληρών μέτρων, πλέον και στο πεδίο των ΜΜΜ, καταπατώντας βασικά δικαιώματα επιβατών και εργαζομένων. Οι κυβερνώντες εντός και εκτός κυβέρνησης -εφοπλιστές, βιομήχανοι, ισχυρά πολιτικά ονόματα- μαζί με το ελληνικό νομικό σύστημα, έχουν συγκαλύψει επανειλημμένως και με κάθε τρόπο φαινόμενα όπως η εγκληματική κατάχρηση της εξουσίας και του πλούτου, από τους ισχυρούς. Όπως και σε άλλους τομείς της ζωής μας έτσι και στην περίπτωση των ΜΜΜ, το «κράτος δικαίου», δηλαδή το κράτος των ισχυρών πολιτικών, των πλούσιων βιομηχάνων και των ρυθμιστών των ιδιωτικοποιήσεων, έχουν από καιρό μεθοδεύσει την απορρύθμιση της κρατικής πρόνοιας, που δεν αποτελεί πλέον ένα κακό σενάριο αλλά βιώνεται από όλους στην καθημερινή μας ζωή. Οι εργαζόμενοι στα ΜΜΜ συμβάλλουν στην λειτουργία μιας υπηρεσίας που εξυπηρετεί στη μαζική μετακίνηση των ανθρώπων και αντίθετα από την ατομιστική λογική της κάθε ιδιωτικής μετακίνησης, προάγει τη συλλογικότητα, δημιουργώντας ακόμα ένα λόγο για τον κοινό αγώνα υπεράσπισης των δικαιωμάτων των επιβατών και των εργαζομένων στα ΜΜΜ.

Στην Ελλάδα του ΔΝΤ, για ένα μεγάλο μέρος του πληθυσμού είναι πλέον αδύνατον να ζήσει με αξιοπρέπεια. Έχουμε υποχρεωθεί να πληρώσουμε το χρέος τους, ενώ ταυτόχρονα μας απαγορεύεται η πρόσβαση σε καθημερινά, απαραίτητα και μέχρι πρότινος δημόσια αγαθά, που καταχτήθηκαν μέσα από μακροχρόνιους αγώνες της εργατικής τάξης. Ακόμα και αν για κάποιους λοιπόν η αντίσταση δεν αποτελεί θέμα επιβίωσης, θα πρέπει να αποτελεί θέμα συνείδησης.

Για όλους τους παραπάνω λόγους επιλέγουμε να μην επωμισθούμε το βάρος των ελλειμμάτων

που άλλοι δημιούργησαν. Υποστηρίζουμε την κατάργηση του εισιτηρίου στα ΜΜΜ, την αύξηση των επιδοτήσεων για τη βελτίωση των συγκοινωνιών αλλά και των εργασιακών συνθηκών για τους απασχολούμενους στα ΜΜΜ. Συμπαραστεκόμαστε στον αγώνα των εργαζομένων για δημόσιες συγκοινωνίες αν και η δίκη μας προοπτική πηγαίνει ένα βήμα παραπέρα, επιζητώντας την ασφαλή και ελεύθερη μετακίνηση μέσα στην πόλη. Στόχος μας είναι να αποφασίζουμε εμείς για τις ζωές μας. Μέσα από τη συγκρότηση κοινωνικών κινημάτων, λαϊκών συνελεύσεων, χωρίς κομματικές κατευθύνσεις, είναι σαφές παίρνουμε τον έλεγχο της ζωής μας στα χέρια μας.

Ιστορικές και θεωρητικές προσεγγίσεις της πολιτικής ανυπακοής

«Εάν το κράτος απαιτεί από τους πολίτες του να γίνουν φορείς της αδικίας προς το συνάνθρωπό τους, τότε η πολιτική ανυπακοή, η άρνηση της συμμόρφωσης, η παραβίαση του νόμου γίνεται επιτακτικό χρέος των ελεύθερων και δίκαιων ανθρώπων. Ο υπήκοος που αρνείται να συμπράξει με το άδικο κράτος γίνεται συνειδητός πολίτης. Και η στάση του αυτή, που βασίζεται στις αρχές της ελευθερίας και του δικαίου, είναι στην ουσία της επαναστατική, είναι δηλαδή μια στάση που, αν διαδοθεί, είναι ικανή να μεταβάλλει σχέσεις και καταστάσεις».¹

Η πολιτική ανυπακοή είναι η συνειδητή επιλογή ενός ατόμου που αναγνωρίζει την ταυτότητα του ως ενεργό πολιτικό ον, να μην υπακούσει σε έναν ή περισσότερους νόμους. Είναι μια απόφαση εναντίωσης στην εξουσία και συμβαδίζει με την πράξη του επαναπροσδιορισμού της ιδιότητας του πολίτη, καθώς και της σχέσης μεταξύ εξουσιαστή και εξουσιαζόμενου. Ξεκινάει από την ατομική βούληση, από τη στιγμή όμως που απευθύνεται στη δημόσια σφαίρα της κοινωνίας, μπορεί να πάρει τη διάσταση κοινωνικού κινήματος, συντελώντας σε ανατροπές όπως την κατάργηση νόμων που επιβαρύνουν το κοινωνικό σύνολο, η ακόμα και τη συντέλεση κοινωνικών εξεγέρσεων.

Πηγές:

2. Ημερησία, 13.08.2010
3. Ελευθεροτυπία 9.6.2010
4. <http://www.hellenicparliament.gr/User-Files/bcc26661-143b-4f2d-8916-0e0e66ba4c50/e-anasig-pap.pdf>

Οι ρίζες της έννοιας ανιχνεύονται στην Αντιγόνη του Σοφοκλή, η οποία θάβει τον νεκρό αδελφό της παρά την απαγόρευση του Κρέοντα, επειδή αυτό της επιτάσσει η συνείδησή της. Σαν πολιτική θεωρία μορφοποιήθηκε για πρώτη φορά στα μέσα του 19ου αιώνα από τον Henry David Thoreau και το δοκίμιό του Πολιτική Ανυπακοή. Το συγκεκριμένο δοκίμιο, συνδυασμένο με τη θεωρία της μη-βίας, έγινε η βάση της δράσης του Gandhi κατά του βρετανικού αποικιοκρατικού καθεστώτος στην Ινδία καθώς και του M. L. King και του αγώνα κατά του apartheid.

Ο John Rawls στο A Theory of Justice ορίζει την πολιτική ανυπακοή «ως δημόσια, μη βίαιη, συνειδησιακή αλλά παρ' όλα αυτά πολιτική δράση που εκδηλώνεται ενάντια στο νόμο, με σκοπό τη μεταβολή του νόμου ή των πολιτικών επιλογών της κυβέρνησης».² Ο νόμος αμφισβητείται επειδή οι διατάξεις του, που αφορούν ζητήματα ευρύτερου ενδιαφέροντος, δεν είναι οι ορθές και οι κατάλληλες. Σε αυτές τις συχνές περιπτώσεις, όταν οι νόμοι του κράτους πέφτουν συνεχώς σε ένα καθεστώς ανυποληψίας, το να επιδεικνύει κανείς ανυπακοή απέναντι σε αυτούς δεν μπορεί να αποτελεί παράβαση αλλά αντιθέτως, ηθική υποχρέωση. Με την απόφαση της μη υπακοής απέναντι σε νόμους που παραβιάζουν ή καταργούν βασικά κοινωνικά και οικονομικά δικαιώματα, ουσιαστικά διαμορφώνεται η ηθική ενός πραγματικά ελεύθερου ατόμου ικανού να κρίνει τη σχέση που έχει ο νόμος με τη δικαιοσύνη.

Το κοινωνικό φαινόμενο της πολιτικής ανυπακοής, εκδηλώνεται συνήθως σε περιόδους κρίσης, αφού τότε δίνεται η δυνατότητα στους πολίτες να ενισχύσουν και να επαναπροσδιορίσουν την ιδιότητά τους, μέσω έντονων, δημόσιων αντιπαραθέσεων που απευθύνονται σε δύο αποδέκτες. «Από τη μια πλευρά, απευθύνονται στις αρμόδιες πολιτικές αρχές τις οποίες καλούν να αρχίσουν εκ νέου διαδικασίες διαβούλευσης ώστε να αναθεωρηθούν οι αποφάσεις. Από την άλλη, απευθύνονται στην κριτική σκέψη των πολιτών, τους οποίους καλούν να κινητοποιηθούν με αυτό το ασυνήθιστο μέσο. Υπ' αυτό το πρίσμα, η πολιτική ανυπακοή είναι μια πολιτική διαδικασία η οποία διορθώνει ή καλύ-

πτει το δημοκρατικό έλλειμμα στον νόμο ή την πολιτική, και με τον τρόπο αυτό δεν συνιστά περιορισμό αλλά ενίσχυση της δημοκρατίας».³

Τρόποι πρακτικής και αποτελέσματα: Ιστορικά παραδείγματα πολιτικής ανυπακοής

Η πρακτική της πολιτικής ανυπακοής περιλαμβάνει διάφορες μεθόδους δράσης από την απλή αποχή στην τήρηση ενός θεσμικού πλαισίου (μη βίαιη τακτική), έως την σύγκρουση. Για παράδειγμα, η απλή άρνηση πληρωμής ενός φόρου, είναι μια τακτική πολιτικής ανυπακοής μη-βίας με συγκεκριμένες πολιτικές θέσεις, όπως τα μη συγκρουσιακά κινήματα που αγωνίστηκαν για τα πολιτικά δικαιώματα της μαύρης κοινότητας στην Αμερική του M.L. King. Αντίστοιχα, η πολιτική ανυπακοή είναι δυνατό να καταλήξει και σε συγκρουσιακές τακτικές με πιο άμεσες αλλαγές στη δομή της κοινωνίας, για παράδειγμα το κίνημα των Μαύρων Πανθήρων στην Αμερική του 1966.

Μιλώντας ιστορικά για το κίνημα της πολιτικής ανυπακοής, χωρίς να θέτουμε το τι είναι το καταλληλότερο για την δική μας περίπτωση και κοινωνικοπολιτική συνθήκη -μιας και αυτό θα το βρούμε στην πορεία, μέσω δράσης και όχι θεωρίας- αυτό που πρέπει να παραθέσουμε εδώ είναι ότι: αν ανάμεσα στον εξουσιαστή και τον εξουσιαζόμενο αναπτύσσεται ένα είδος κοινωνικού συμβολαίου που μονομερώς συμφέρει τη μια πλευρά (του εξουσιαστή) και ταυτοχρόνως συνθλίβει την άλλη (του εξουσιαζόμενου), η μόνη υγιής ατομική ή συλλογική δράση -βίαιη ή μη-, είναι αυτή της αντίστασης και της πολιτικής ανυπακοής. Αν το άτομο θέλει να διαφυλάξει την ηθική, κοινωνική και πολιτική του υπόσταση, καθώς και την επιβίωση του σε αυτόν τον κόσμο οφείλει να αντισταθεί, ενεργώντας για και υπέρ του κοινωνικού συνόλου.

Κινήματα αυτομείωσης στην Ιταλία της δεκαετίας του 1970

«Η εξέγερσή τους, άλλοτε ορατή, πολεμική, άλλοτε σιωπηλή και υπόγεια, ξεκινάει από την ανάγκη για επιβίωση και επεκτείνεται στην αναζή-

τηση ενός κόσμου διαφορετικού, ενός κόσμου που πρέπει να επινοήσουν καθημερινά.»⁴

Η βιομηχανική ανάπτυξη της Ιταλίας στα χρόνια αμέσως μετά τον Β. παγκόσμιο πόλεμο και ως το 1962, στηρίχθηκαν στην εντατικοποίηση της παραγωγής εις βάρος της εργατικής τάξης με την ταυτόχρονη μαζική μεταναστευση εργατικού δυναμικού από τον φτωχό νότο στον πλούσιο βορρά. Το 1969, ξεκινάει ο πρώτος κύκλος αγώνων των εργατών αυτής της περιόδου, που σταδιακά ξεφεύγει από τον έλεγχο των συνδικάτων και παίρνει πιο άμεση μορφή διεκδίκησης. Ο αγώνας αυτός, ξεκινώντας από τα εργασιακά αιτήματα, περνάει σε πιο πλούσιες μορφές αγώνα που έχουν να κάνουν με την ικανοποίηση των αναγκών όλων των εργαζομένων ή μη, την επαναδιεκδίκηση των κοινωνικών παροχών από το κράτος, καταλήγωντας σε μορφές αυτοοργάνωσης και αυτονομίας. Οι κάτοικοι παίρνουν τον αγώνα στα χέρια τους και σε κοινούς αγώνες με τους εργάτες, συμμετέχουν σε μια σειρά αποχών πληρωμών και αυτομειώσεων, διαμορφώνοντας ένα αυτόνομο κοινωνικό κίνημα χωρίς αντιπροσώπους, εκπροσωπήσεις και διαμεσολαβήσεις.

Ένα από τα πρώτα παραδείγματα αυτομείωσης σημειώθηκε όταν στην Μαγλιανα, μία από τις μεγαλύτερες φτωχογειτονίες της Ρώμης, ήδη από το 1967, περίπου 2.000 οικογένειες αυτομείωσαν το ενοίκιο τους στο μισό. Η πρακτική αυτή διαδόθηκε σύντομα στα μέσα μαζικής μεταφοράς, στις παροχές ηλεκτρισμού, τηλεφώνου και υγείας. Παράλληλα, αυξήθηκαν οι καταλήψεις στέγης και οι οργανωμένες μαζικές απαλλοτριώσεις τροφίμων από σουπερμαρκετ. Οι επιτροπές αυτομείωσης στις μητρο- πολιτικές συνοικίες αλλά και στην επαρχία, αποτελούμενες από εκπροσώπους του κάθε τετραγώνου ή της πολυκατοικίας, είχαν ως καθήκον να κινητοποιούν τους γείτονες, να συντονίζουν τις δράσεις και να επικοινωνούν με γειτονικές επιτροπές και εργοστάσια, προετοιμάζοντας το έδαφος για τους κοινούς αγώνες κατοίκων και εργατών. (...)

Κίνημα άρνησης πληρωμής του poll tax στη Βρετανία της δεκαετίας του '80

Όταν η «Σιδηρά Κύρια» Μ. Θάτσερ, μετά την



Στιγμιότυπο διαδήλωσης στο Λονδίνο ενάντια στο poll tax

Διαβάστε επίσης:

Για το κίνημα αυτομείωσης στην Ιταλία τα έντυπα:

- Το σπίτι των κλεφτών – Τρία μεταφρασμένα κείμενα σχετικά με το κίνημα της αυτομείωσης στην Ιταλία του '70, έκδοση από την κατάληψη Πραπόπουλου, στο διαδίκτυο: <http://www.anarxeio.gr/contents/view/to-spiti-ton-kleifton>

- Εμπειρίες από το κίνημα αυτομείωσης στην Ιταλία την δεκαετία του '70, από τη Φάμπρικα Υφανέτ, Οκτώβριος 2010, στο διαδίκτυο

Για το κίνημα άρνησης πληρωμής του poll tax στην Βρετανία:

<http://libcom.org/tags/poll-tax>

επανεκλογή της το 1987, επέβαλλε τη φορολογία του poll tax, πυροδότησε την πολιτική ανυπακοή των πολιτών και οδήγησε σε βαθιές αλλαγές στο πολιτικό σκηνικό της Βρετανίας. Ο νόμος του poll tax ήταν μια μορφή φορολόγησης που ήταν ίδια για όλους τους πολίτες ανεξάρτητα από το εισόδημα τους. Είναι αυτονόητο ότι ένας τέτοιος παράλογα άδικος νόμος έπληττε κυρίως τις μεσαίου και χαμηλού εισοδήματος τάξεις. Η επιβολή του φόρου ξεκίνησε από την Σκωτία, από όπου ξεκίνησαν και οι πρώτες αντιδράσεις από τους εργαζόμενους και παράλληλες απεργίες από τους φοροεισπράκτορες, που αρνήθηκαν να συνεργαστούν με την κυβέρνηση για την είσπραξη των φόρων. Σε λίγους μήνες δημιουργήθηκαν τοπικές επιτροπές που οργάνωναν δράσεις ενάντια στις κατασχέσεις και αργότερα, όταν ο φόρος επιβλήθηκε και στην Αγγλία και την Ουαλία, δημιουργήθηκε το The Fed (All Britain Anti-Poll Tax Federation), ομοσπονδία κατά του poll tax με εκπροσώπους από τις επιτροπές όλης της Βρετανίας.

Το 1990 ήταν η χρονιά που θα έκρινε την εξέλιξη του κεφαλικού φόρου. Την 1η Απριλίου 35 εκατομμύρια πολίτες θα λάμβαναν ειδοποίηση πληρωμής, ως τότε όμως σχεδόν όλες οι νότιες περιοχές της χώρας είχαν ενταχθεί με τον ένα ή τον άλλο τρόπο στο κίνημα και σε όλες τις μεγάλες πόλεις γίνονταν τακτικά μαζικές διαδηλώσεις. Η διαδήλωση της 31ης Μαρτίου, μια μέρα πριν την 1η Απριλίου, ήταν μαζικότερες. Στο Λονδίνο σημειώθηκε η μεγαλύτερη πορεία στην ως τότε βρετανική ιστορία με 250.000 άτομα.

Συνολικά, 18 εκατομμύρια πολιτών αρνήθηκαν να πληρώσουν τον φόρο, δείχνοντας την αντίστασή τους απέναντι στη κυβέρνηση με μια πληθώρα από κινητοποιήσεις, παρ' όλες τις προσπάθειες της τελευταίας για να καταστείλει το κίνημα. Συγκεκριμένα, ως το Νοέμβριο του 1991, φυλακίστηκαν συνολικά 117 άνθρωποι από 40 κοινότητες της χώρας.

Κινήματα της Λατινικής Αμερικής

«Η εξέγερσή τους, άλλοτε ορατή, πολεμική, άλ-

λοτε σιωπηλή και υπόγεια, ξεκινάει από την ανάγκη για επιβίωση και επεκτείνεται στην αναζήτηση ενός κόσμου διαφορετικού, ενός κόσμου που πρέπει να επινοήσουν καθημερινά.»⁵

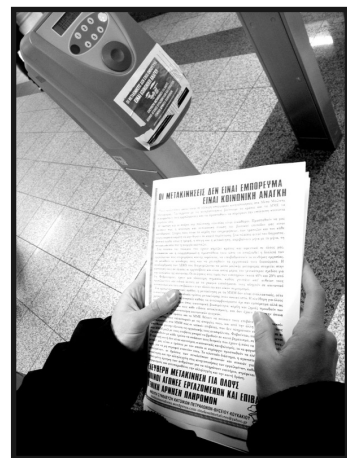
Τα κινήματα της Λατινικής Αμερικής, βασισμένα στη θεωρία της πολιτικής ανυπακοής και της αυτοοργάνωσης, έχουν πάντα αποτελέσει σημείο αναφοράς για τον υπόλοιπο κόσμο. Κυριάρχησαν στην δεκαετία του '90 και τα πρώτα χρόνια του 21ου αιώνα με αφορμή τα προγράμματα λιτότητας που επέβαλλαν οι εκάστοτε κυβερνήσεις, τις ιδιωτικοποιήσεις και τους εκτοπισμούς των ιθαγενών. Οδήγησαν σε εξεγέρσεις που όχι μόνο δεν βελτίωσαν τις συνθήκες ζωής για τους εξεργεμένους, αλλά και επέφεραν αλλαγές στο πολιτικό σκηνικό των λατινοαμερικάνικων χωρών. Όμως, το πιο σημαντικό παραμένει το γεγονός ότι εμπλούτισαν με διάφορες μορφές αντίστασης αυτό που αποκαλούμε σήμερα «κοινωνικό κίνημα».

Λειτουργώντας αυτόνομα, τα κινήματα των «χωρίς» (χωρίς-στέγη, χωρίς-γη, χωρίς-εργασία) μην υπακούοντας σε κόμματα, συνδικάτα και κρατικούς θεσμούς, μεριμνούν για τις ανάγκες των απο κάτω: αυτοοργανώνουν τη στέγαση, τη σίτιση, την μετακίνηση, την εκπαίδευση, την ιατρική περίθαλψη, ως και την παραγωγή και διακίνηση προϊόντων και μέσω ενημέρωσης. Επανοικειοποιούνται εργοστάσια, ανακταλαμβάνουν εκτάσεις γης και εγκαθιδρύουν πρότυπες μορφές αυτοδιαχείρισης. Παράλληλα, αντιστέκονται με διάφορες μορφές αγώνα στις ιδιωτικοποιήσεις των εδαφών, στους μαζικούς νόμιμους-παράνομους εκτοπισμούς, στην ανεργία, την φτώχεια και τον κοινωνικό αποκλεισμό, καθώς και στην ίδια τους την καταστολή από τις κυβερνήσεις.

Η επιλογή της συλλογικής αντίστασης

Μέσα στην κοινωνική συγκυρία που βιώνουμε η αντίσταση επιβάλλεται. Επιβάλλεται όχι από την εκπλήρωση κάποιου προσωπικού συμφέροντος ή από κίνητρα που έχουν σχέση με την ατομικότητα (όπως για παράδειγμα ο χαρακτηρισμός «τσαμπατζής» στην περίπτωση του κινήματος άρνησης πληρωμών), αλλά από την αναζήτηση και την επιδίωξη της συλλογικότητας, της συνεργασίας, της ευθύνης και της άμεσης δράσης. Είναι η στιγμή όπου οι θεωρητικές βάσεις της πολιτικής ανυπακοής που παρουσιάστηκαν λίγο παραπάνω, χρειάζεται να μετουσιωθούν σε πράξη και να βρουν εφαρμογή μέσα στο κοινωνικό πεδίο. Τα δυσβάσταχτα μέτρα που επιβάλλουν τα αφεντικά με πρόσχημα την κρίση προσβάλλουν άμεσα την ποιότητα της ζωής μας, εξαντλώντας όλο και περισσότερο τα όρια της ψυχικής και ηθικής μας ανοχής. Από το να καθόμαστε να κλαίμε την μοίρα μας και να προσπαθούμε να βρούμε ατομικές καβάντζες, επιλέγουμε να χτίσουμε ένα συλλογικό έδαφος, αυτοοργανωμένο και αντιεπαιρωτικό. Επιλέγουμε να κάνουμε πράξη αυτό που εδώ και περίπου δέκα χρόνια στις γειτονίες μας συμπυκνώνεται στην έκφραση να πάρουμε τις ζωές μας στα χέρια μας.

Κλείνοντας, θα θέλαμε να θέσουμε το ερώτημα «μέχρι πότε θα συνεχίσουμε να βασιζόμαστε σε κάποιον συλλογικό φορέα άσκησης εξουσίας (κράτος, αφεντικά, εκάστοτε κυβέρνηση, πολιτικά κόμματα) για πράγματα που αποτελούν βασικές ανάγκες στη ζωή μας;» όπως για παράδειγμα το ζήτημα της ενδοαστικής μετακίνησης που είναι κάτι που αφορά άμεσα τους κατοίκους μιας πόλης. Μαθαίνοντας από τα κινήματα του παρελθόντος, συνειδητοποιούμε ότι μπορούμε να διεκδικήσουμε όχι απλά να έχουμε τον πρώτο λόγο σε ένα ζήτημα (π.χ. στα μέσα μεταφοράς), αλλά να αποκτήσουμε ακόμη και τον πλήρη έλεγχο (π.χ. κοινωνικοποιημένα μέσα μεταφοράς στην ισπανική επανάσταση του 1936, Ιταλία 1970, μετακίνηση μέσω αυτοοργανωμένων μεθόδων όπως rideshare). Όταν οι επιλογές των αφεντικών επηρεάζουν τον τρόπο ζωής μας, αδιαφορώντας για την εξυπηρέτηση, την ικανοποίηση και την ευημερία μας, η δική μας επιλογή είναι η αυτοοργάνωση και η αυτοδιαχείριση.



Παρέμβαση της συνέλευσης στο μετρό του Νέου Κόσμου

Πηγές:

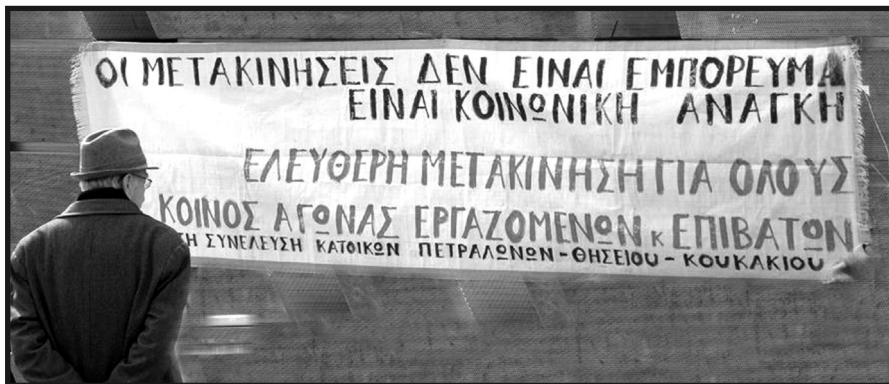
1. Henry David Thoreau, *Πολιτική Ανυπακοή*, εκδ. Ερατώ, Αθήνα 2008, μετ. Κ. Παπαπετροπούλου
2. J. Rawls, *A Theory of Justice*, Oxford University Press, 1999
3. Γιώργος Μπαλιάς, *Η πολιτική ανυπακοή και το κίνημα «Δεν πληρώνω»*, δημοσίευση στην εφημερίδα *Αυγή*, 27/02/2011
4. Bruno Ramirez, *Ο αγώνας της εργατικής τάξης ενάντια στην κρίση: η αυτομείωση των τιμών στην Ιταλία*, συμπεριλαμβάνεται στην έκδοση «Το σπίτι των κλέφτων – Τρία μεταφρασμένα κείμενα σχετικά με το κίνημα της αυτομείωσης στην Ιταλία του '70» από την κατάληψη Πραπόπουλου
5. Raul Zimbechi, *Αυτόνομες και χειραφετήσεις. Η Λατινική Αμερική σε κίνηση*, εκδ. Αλάνα, Αθήνα, 2010, μετ. συλλογικά από την ομάδα Αλάνα

Η ανοιχτή συνέλευση κατοίκων των Πετραλώνων, του Κουκακίου και του Θησείου για τα μέσα μαζικής μεταφοράς συγκροτήθηκε το Νοέμβριο του 2010 με σκοπό την ανάληψη δράσεων γύρω από το ζήτημα της αναδιάρθρωσης στα μέσα μαζικής μεταφοράς.

Λειτουργεί οριζόντια, αντιεραρχικά και οι αποφάσεις της λαμβάνονται στα πλαίσια της συναίνεσης όσων συμμετέχουν κάθε φορά στη συνέλευση.

Οι συνελεύσεις είναι ανοιχτές σε όλους και όλες, γίνονται τακτικά σε δημόσιους χώρους και ανακοινώνονται μέσα από αφίσες και κείμενα που τοιχοκολλούνται και μοιράζονται στις γειτονιές μας.

Για να επικοινωνήσετε μαζί μας μπορείτε να χρησιμοποιήσετε το e-mail sineleusimetafores@yahoo.gr ή μπορούμε να βρεθούμε από κοντά στις ανοιχτές συνελεύσεις, οι οποίες κάθε φορά ανακοινώνονται δημόσια.



Ανοιχτή συνέλευση κατοίκων Πετραλώνων, Κουκακίου και Θησείου
για τα μέσα μαζικής μεταφοράς

Απρίλιος 2011

sineleusimetafores.wordpress.com