

**Να μη βάλουμε πλάτη και στον "εξορθολογισμό" του ΟΑΣΘ.**

**Μία είναι η λύση (αν δεν τρώμε το παραμύθι):**

## **Δημόσιες δωρεάν συγκοινωνίες!**



*Η προκήρυξη που κρατάτε στα χέρια σας παρουσιάζει την πόλη ως πεδίο ταξικής σύγκρουσης και τα μέσα μεταφοράς ως το συνδετικό του κρίκο. Επικεντρώνεται στη συνεχή αύξηση των εισιτηρίων στον ΟΑΣΘ και τη βλέπει ως μία ακόμη πρακτική με την οποία τα αφεντικά μάς θέλουν στημένες λεμονόκουπες.*

**Πόλη = διευρυμένο εργοστάσιο**

**Μέσα μεταφοράς = δίκτυα κυκλοφορίας εμπορευμάτων**

Αν αναρωτηθείς τι είναι αυτό που ονομάζουμε πόλη, κάπως φευγαλέα και χονδρικά θα απαντήσεις: οι οικοδομές, τα γραφεία, τα εργοστάσια, τα σχολεία και τα διάφορα μνημεία, τα αμάξια και τα λεωφορεία. Πάμε και στοίχημα πως κάποιος θα φροντίσει να ρίξει και μερικές κατάρτες για τη σημερινή κατάσταση των πόλεων. Δε νομίζουμε όμως πως θα ξεχάσεις να πεις ότι πόλη είναι και οι κάτοικοί της. Ένας σωρός από ετερόκλητα άτομα που άλλοτε εργάζονται και άλλοτε καταναλώνουν. Κάπου εκεί κολλάει και η χρησιμότητα των μέσων μεταφοράς στις πόλεις, ακριβώς για να ικανοποιήσουν αυτές τις λειτουργίες. Από την άλλη, εμείς μια τελείως διαφορετική αντίληψη. Πιστεύουμε πως πίσω από την επιφανειακή εικόνα των πόλεων είναι καλά κρυμμένες οι καπιταλιστικές κοινωνικές σχέσεις που τις καθορίζουν.

Οι σύγχρονες πόλεις δεν δημιουργήθηκαν τυχαία ή έξω από τη λογική της καπιταλιστικής ανάπτυξης. Στην Ελλάδα για παράδειγμα μετά τον εμφύλιο πόλεμο εφαρμόστηκε η μετακίνηση του αγροτικού πληθυσμού στις πόλεις (εσωτερική μετανάστευση). Έτσι, οργανώθηκε καλύτερα η εκμετάλλευση της εργασίας από τα αφεντικά, των οποίων τα μέσα παραγωγής συνωστίζονταν στους μεγάλους αστικούς ιστούς. **Σημαντικό χαρακτηριστικό της καπιταλιστικής πόλης** είναι οι υποδομές. Κομμάτι αυτών των υποδομών **είναι οι μεταφορές.**

Οι μετακινήσεις στην πόλη επιταχύνονται και αυξάνονται καθώς περνούν τα χρόνια. **Τα εμπορεύματα και οι άνθρωποι οφείλουν να κινούνται ταχύτερα.** Οπότε, όπως καταλαβαίνετε, το μετρό, οι μεγάλοι δρόμοι, η απρόσκοπτη ροή των αυτοκινήτων και των άλλων μέσων δεν δημιουργούνται για τη δική μας άνεση. Αντίθετα, ανάγονται στην προσπάθεια του καπιταλισμού να μειώσει τη λειτουργία της **απόστασης** (και γενικά του χώρου) ως **ανασταλτικού παράγοντα στην αύξηση του κέρδους.**

Έτσι, οι **πληβείοι μετακινούνται** στις πόλεις για να πουλήσουν και να συντηρήσουν το μόνο εμπόρευμα που έχουν: **την εργασία τους.** Για να πηγαينόερχονται στη δουλειά, να βγουν βόλτα και να ξεσκάσουν από τη δουλειά, να ψωνίσουν (ξοδεύοντας το μισθό τους) και να είναι σε θέση να γυρίσουν ακμαίοι την επόμενη μέρα στη δουλειά (σαν τμήματα εργοστασίου ένα πράγμα). Στη χειρότερη, αν δεν έχουν δουλειά, κτενίζουν την πόλη για να βρουν μία... Η βασική δραστηριότητα που καθορίζει τη χρήση της πόλης είναι λοιπόν η εργασία. Κι έτσι οι αγώνες που ξεσπούσαν κάθε τόσο **για τον εργατικό μισθό και τις κοινωνικές παροχές** (έμμεσος μισθός) έκαναν τα αφεντικά να **αναλαμβάνουν** -με μια ανταποδοτικού χαρακτήρα κίνηση- **ένα μέρος του κόστους των μεταφορών μας,** αναγνωρίζοντας άτυπα ότι συμφέρει να πληρώνουν για να συνεχίσουν να κάνουν τη δουλειά τους (εκμετάλλευση της εργασίας) ανενόχλητοι.

## Το λεωφορείο είναι προλεταριακό μέσο: Για τους άλλους υπάρχουν και τα ταξί!

Εδώ στη Θεσσαλονίκη το λεωφορείο είναι μέχρι και σήμερα ο συνηθέστερος τρόπος να μετακινούμαστε όλοι εμείς, ντόπιοι/ες και μετανάστες/στρίες εργάτες και εργάτριες (με ή χωρίς δουλειά), φοιτητές, μαθητρίες, συνταξιούχοι. Χρησιμοποιούμε το λεωφορείο για να πάμε στη δουλειά και να γυρίσουμε, να πάμε στον ΟΑΕΔ, στο σχολείο, τη σχολή και για να καταναλώσουμε στους ενδιάμεσους χρόνους του 24ωρου. **Το κόμιστρο στα μέσα μεταφοράς για χρόνια δεν ανταποκρινόταν στο καθημερινό κόστος λειτουργίας του μέσου.** Έτσι, δεν μπορούσαμε να πούμε πως η εταιρία που κατείχε το εκάστοτε μέσο μεταφοράς έβγαζε κέρδος ή είχε ζημία, γιατί της έδινε λεφτά το κράτος για να κάνει αυτή τη δουλειά. Εξάλλου **κομμάτι του μισθού μας** καταλήγει κάθε χρόνο στον κοινό κουμπαρά των φορολογικών εσόδων με σκοπό τη **χρηματοδότηση** και του **ΟΑΣΘ.**

Η αναδιάρθρωση προσιωνιζόταν εδώ και πάρα πολλά χρόνια όμως **μετά το 2008** -και την γενικευμένη επίθεση των αφεντικών με το όνομα «δημόσιο χρέος»- έγινε κάτι παραπάνω από φανερό. Άρχισε **ξαφνικά να προπαγανδίζεται ότι οι μεταφορές στηρίζονται στη συνέπεια μας να πληρώνουμε το εισιτήριο.** Έτσι οι εταιρίες άρχισαν να παρουσιάζουν ζημίες. Πώς να το κάνουμε, δεν έβγαιναν βρε αδερφέ κι εμείς για τους λογιστές τους δεν είμαστε παρά μεταβλητές στη συνάρτηση εσόδων-εξόδων!



Ο ΟΑΣΘ λειτουργεί με ένα ιδιότυπο καθεστώς από το 1957, βάσει της σύμβασης παραχώρησης που έχει συνάψει με το δημόσιο. Σύμφωνα με το Νομοθετικό Διάταγμα 3721 που εκδόθηκε, αναλαμβάνει αποκλειστικά την εξυπηρέτηση των αστικών συγκοινωνιών της πόλης. Παράλληλα καταργούνται οι Τροχιοδρόμοι και αποσύρονται από την κυκλοφορία τα Τραμ. Δεν χρειάζεται να είσαι τζιμάνι για να καταλάβεις πως η εταιρία που ανέλαβε τις μετακινήσεις στην πόλη ήταν ωμά και ξεκάθαρα μονοπώλιο.

Ο ΟΑΣΘ, αν και νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου, επιχορηγείται από το κράτος για να διατηρεί χαμηλές τις τιμές των εισιτηρίων, έτσι ώστε οι 424 μετοχές του και οι 1.900 μικρομέτοχοι να έχουν συνολικά και σταθερά (στο χρόνο) ετήσια κέρδη περί τα 16 εκατ. ευρώ. **Το μεγαλύτερο μέρος των μετοχών της εταιρίας ανήκει στα κτελ και τους εργαζόμενους.** Δεν ξέρουμε αν και πόσο σκίζουμε από προλεταριακή εμπειρία, αλλά συνηθίζουμε να αποκαλούμε τους μετόχους εταιριών ως αυτό που είναι: **αφεντικά!** Το κόστος της μισθοδοσίας των (χμ...) εργαζομένων υπολογίζεται στα 7,9 εκατ. ευρώ. Το ετήσιο λειτουργικό κόστος υπολογίζεται περί τα 190 εκατ. ευρώ. Τη διαφορά εσόδων - εξόδων (περί τα 130 εκατ. ευρώ) καλείται να καταβάλει το δημόσιο ως αντισταθμιστική οφειλή.

Σύμφωνα με στοιχεία της κυβέρνησης προκύπτει το εξής εξωφρενικό: την περίοδο 2007-2013 οι αστικές συγκοινωνίες της Αττικής έλαβαν συνολική επιδότηση 980 εκατ. ευρώ για όλα τα συγκοινωνιακά μέσα, την ίδια στιγμή που το άθροισμα των επιδοτήσεων του ΟΑΣΘ έφτασε τα 910 εκατ. ευρώ. Η μέση ετήσια επιδότηση του ΟΑΣΑ για 143 εκατ. οχηματοχιλιόμετρα έφτασε τα 140 εκατ. ευρώ, όταν ο ΟΑΣΘ για 42 εκατ. οχηματοχιλιόμετρα (δηλαδή λιγότερο από το 1/3 του συγκοινωνιακού έργου σε σύγκριση με την Αθήνα) έλαβε 130 εκατ. ευρώ. Η μέση ετήσια επιδότηση ανά επιβάτη ήταν 0,81 ευρώ προς τον ΟΑΣΘ, όταν προς τον ΟΑΣΑ ανήλθε στα 0,21 ευρώ. Αν και ο οργανισμός θα αρκεστεί σε επιδοτήσεις ύψους 47,1 εκατ. ευρώ 41,6 εκατ. ευρώ και 39 εκατ. ευρώ για τα έτη 2015, 2016 και 2017 αντίστοιχα, σύμφωνα με νομοσχέδιο πάλι προκύπτει όφελος, καθώς διάταξη προβλέπει ότι για όσους διακινούνται με τον ΟΑΣΘ δωρεάν ή με μειωμένο εισιτήριο, το κράτος αναλαμβάνει να καταβάλει στον ΟΑΣΘ είτε όλο το αντίτιμο είτε τη διαφορά που προκύπτει.

Τέρμα με τα παραμύθια! Η συνεχής αύξηση στα εισιτήρια γίνεται για ένα και μόνο λόγο. Να καλύπτεται η όποια μικρή μείωση εσόδων των αφεντικών-εργαζομένων του ΟΑΣΘ **εις βάρος μας**. Η πρακτική τους δεν έχει καμία απολύτως διαφορά από το πετσόκομμα που επιβάλλουν τα αφεντικά στους μισθούς εργαζομένων γιατί δήθεν δεν βγαίνουν.

Πραγματικά καμία εντύπωση δεν μας προκαλεί η επίσημη ανακοίνωση του ΟΑΣΘ πως οι οδηγοί θα ακινητοποιούν το λεωφορείο, αν μπαίνουν μέσα ομάδες ατόμων που δεν πληρώνουν και παρακινούν και άλλους να πράξουν το ίδιο. Πολύ απλά οι άνθρωποι κοιτάν το τομάρι τους και μόνο.

Ο τρόπος που επιλέχθηκε για να επιβληθούν οι νέες συνθήκες στα μέσα μεταφοράς είναι **ένας σκληρός ιδεολογικός-υλικός πόλεμος** που έχει ένα και μόνο στόχο. Να δεχτούμε πως είναι λογικό ακόλουθο να πληρώνουμε εμείς για τις μετακινήσεις που στην πραγματικότητα έχουν ανάγκη τα αφεντικά. Μέχρι το μαχαίρι να φτάσει στο κόκκαλο... Πρώτα απ' όλα λοιπόν **υπερδιπλασιάστηκαν οι τιμές των κομίστρων**, φθάνοντας το 1 και ευρώ (στο 78 τα 2 ευρώ) και ακόμη δεν διαφαίνεται ποιο θα είναι το ταβάνι τους. Στη συνέχεια άρχισε να αναπαράγεται η ρητορική πως οι «λαθρεπιβάτες» και όσοι πασάρουν το εισιτήριό τους είναι οι μεγάλοι υπεύθυνοι της χασούρας των εταιριών και της «αναγκαστικής» αύξησης που επιβλήθηκε. Έτσι, **μην πληρώνοντας** εισιτήριο **“στρέφεται κατά του κοινωνικού συνόλου”**. Και βέβαια **τιμωρείσαι ως εσωτερικός εχθρός** από όλους του κρατικού μηχανισμού: πρόστιμο, δικαστήρια και «περιποίηση» από την αστυνομία. Μαζί με τις τιμές στα εισιτήρια αυξήθηκε και ο **συρφετός από ελεγκτές-ιμτασιόν μπάτσους** που επιβάλλουν με νταπλίκια τα πρόστιμα, **διαπομπεύοντας** τους «ενόχους» και **στοχοποιώντας** πολλές φορές **μετανάστες και μετανάστριες** ως εξ ορισμού παραβάτες.

Όλως περιέργως ένα κομμάτι των επιβατών όχι μόνο αποδέχεται την νέα κατάσταση αλλά πολλές φορές την επικροτεί. Δε λέμε βέβαια πως το παραμύθι τρώγεται αμάσπτο. Όμως ο φόβος απέναντι στο «δίκαιο» και το «νόμο» επιβάλλει πως θα πληρώσεις. Και όπως πολλοί ακούμε «αφού κάνω εγώ τον μαλάκα πληρώνοντας, θα τον κάνεις κι εσύ, πιο έξυπνος είσαι;».



Στα λεωφορεία και παντού, το σύνθημα «ή με το κεφάλαιο ή με τους εργάτες» πρέπει να εγγραφεί στον πυρήνα των δράσεων και των λόγων μας. Και οποιαδήποτε άλλη φωνή βγάξει λάδι τα αφεντικά μας ή μας καλεί να παλέψουμε πλάι πλάι με τους ταξικούς μας εχθρούς, είναι δουλειά απατεώνων.

Όλοι εμείς, ετερόκλητες φιγούρες της τάξης μας, που συναντιόμαστε καθημερινά στα λεωφορεία πρέπει να συλλογικοποιήσουμε αυτές τις αρνήσεις. Είναι βέβαια σίγουρο πως οι μεμονωμένες πράξεις προλεταριακής εχθρότητας δεν μπορούν να κλονίσουν την επέλαση του κεφαλαίου και του κράτους του. Όταν όμως οι αντανακλαστικές, ατομικές αντιδράσεις γίνουν η εκκίνηση της καθημερινής δράσης και όχι ο τελικός προορισμός της, θα φανερωθεί πως **είμαστε αποφασισμένοι/ες να πολεμήσουμε για τα δίκια μας**. Τότε οι θριαμβολογίες για την ήττα μας και τα διάπλατα χαμόγελα των αφεντικών θα σβήσουν δια παντός. Για μέχρι τότε έχουμε υπ' όψιν μερικές καλές λύσεις:

Όλοι εμείς...

Ακούστε όμως κι αυτό. Η ιδεολογία του κράτους για τις μεταφορές δεν έπιασε σε όλους. Πολλοί είναι αυτοί που δεν χτυπάνε εισιτήριο συνειδητά γιατί πιστεύουν πως είναι αδικαιολόγητα ακριβό. Υπάρχει ακόμη κόσμος που θα παραχωρήσει το εισιτήριο του στον επόμενο και θα στραβώσει όταν κάποιος ελεγκτής μπει για ψαχήρι. Είναι μια υπόρρητη αλληλεγγύη που αποκαλύπτεται στα σαμποταρισμένα ακυρωτικά μηχανήματα. **Είναι το σύνολο των καθημερινών μας αρνήσεων απέναντι στον πόλεμο που μας έχουν κηρύξει, πεδίο του οποίου είναι και τα μέσα μαζικής μεταφοράς.**

**Δε χτυπάμε εισιτήριο.**

**Αν τελικά χτυπήσουμε, το δίνουμε στον επόμενο.**

**Υπερασπιζόμαστε όσους επιβάτες δέχονται επίθεση ελεγκτή.**

**Σαμποτάρουμε τα ακυρωτικά μηχανήματα.**

**Λέμε στους ρατσιστές να βγάλουν τον σκασμό!**

**antifa  
selanik** ★

αυτόνομος εργατικός αντιφασισμός  
antifaselanik.blogspot.gr

Δεκέμβρης 2014