

Να φορτώσουμε το κόστος μετακίνησης στα αφεντικά!

Από το 2014 και μετά έχει ξεκινήσει εμφανώς η κρατική προσπάθεια για τη ριζική, εις βάρος μας, αναδιάρθρωση της λειτουργίας των ΜΜΜ στη Αθήνα. Το σχέδιο αυτό περιλαμβάνει μπάρες εισόδου-εξόδου σε ΜΕΤΡΟ-ΗΣΑΠ, ηλεκτρονικό εισιτήριο και προσωποποιημένες κάρτες, επιτήρηση των σταθμών από μπάτσους και την εφαρμογή ΟΑΣΑ telematics. Η αναδιάρθρωση αυτή είναι κομμάτι της συνολικότερης επίθεσης του κεφαλαίου στα κατώτερα κοινωνικά στρώματα, είναι η προσαρμογή των ΜΜΜ στους καιρούς της καπιταλιστικής κρίσης, του οικονομικού ξεζουμίσματος και της καταστολής:

-Υποτιμά ακόμα περισσότερο την εργασία μας, καθώς μας εξαναγκάζει να πληρώσουμε για την μετακίνηση μας σε καθημερινή ή μηνιαία βάση ένα μεγάλο ποσοστό των ήδη μειωμένων μισθών μας. Π.χ. ένας ημιαπασχολούμενος εργαζόμενος των 300 ευρώ θα αναγκαστεί να δώσει 30 ευρώ για μηνιαία κάρτα (δηλ 10% του μισθού του). Σε περίπτωση δε που μετακινείται με εισιτήρια θα πληρώσει ακόμα μεγαλύτερο ποσοστό. Αντίστοιχη επιβάρυνση θα δεχτεί και μια φοιτήτρια που παίρνει 100-200 ευρώ για την επιβίωση της και, αν έχει ξεπεράσει τα ν+2 έτη, το ποσοστό αυτό θα είναι διπλάσιο.

-Ορθώνει ταξικούς φραγμούς, δυσκολεύοντας έως απαγορεύοντας την μέχρι τώρα ελεύθερη μετακίνηση κομματιού των φτωχότερων τάξεων, κάτι που ήταν αποδεκτό από μεγάλο κομμάτι του επιβατικού κοινού. Έτσι θα αναγκαστούμε να περιορίστούμε στα απολύτως αναγκαία, κόβοντας μετακινήσεις για κοινωνικοποίηση και ψυχαγωγία. Αυτό θα επιτευχθεί αρχικά στο ΜΕΤΡΟ-ΗΣΑΠ, μέσω των μπαρών εισόδου-εξόδου αλλά και στα λεωφορεία αργότερα, μέσω της επιβίβασης από την μπροστινή πόρτα.

-Η μείωση της συχνότητας των δρομολογίων γίνεται πολύ πιο εύκολα αποδεκτή από ένα κομμάτι επιβατών μέσω της εφαρμογής ΟΑΣΑ telematics, η οποία μειώνει ως ένα βαθμό το χρόνο αναμονής στις στάσεις, "κατευνάζοντας", με αυτόν τον τρόπο τη δυσφορία των επιβατών για τα αραιά δρομολόγια. Πιο απλά, ποιά θα ήταν η χρησιμότητα της, αν είχαμε ικανοποιητικές συχνότητες ανά 5-10 λεπτά? Παράλληλα, μεγαλώνει τον έλεγχο της διοίκησης πάνω στους οδηγούς.

-Τα παραπάνω δεν θα μπορούσαν να εφαρμοστούν χωρίς την αναβάθμιση της καταστολής. Σε πρώτο επίπεδο προσπαθείται να καταστραφούν κινήσεις αλληλεγγύης μεταξύ επιβατών, όπως το χάρισμα των εισιτηρίων. Για αυτό ακούγονται οι ηχητικές "συμβουλές" για την επαναφόρτιση του εισιτηρίου και όχι για ...την οικολογική επιβάρυνση που επιφέρει το χαρτάκι του εισιτηρίου. Σε δεύτερο επίπεδο, μέσω της εξατομικευμένης κάρτας, δημιουργεί ένα πρωτόγνωρο αρχείο προσωπικών δεδομένων με τις μετακινήσεις μας, για το οποίο μπορεί ο ΟΑΣΑ να διατείνεται ότι θα είναι "κρυπτογραφημένο", προφανώς όμως θα είναι διαθέσιμο σε πάσης φύσεως κατασταλτικούς και οικονομικούς μηχανισμούς προς "αποκρυπτογράφηση". Έτσι οξύνεται ακόμα περισσότερο το αίσθημα παρακολούθησης, που σε συνδυασμό με τις κάμερες και τους μπάτσους στους σταθμούς, δημιουργείται ένα κλίμα ασφυκτικού ελέγχου της καθημερινότητας μας. Ακόμα, ο ΟΑΣΑ αποσκοπεί στην ακριβή καταγραφή του επιβατικού φορτίου ανά στάσεις, περιοχές και ώρες με σκοπό τη βελτιστοποίηση των δρομολογίων (ή αλλιώς την περικοπή των οικονομικά ασύμφωρων για αυτόν δρομολογίων) και άρα, την ελαστικοποίηση του ωραρίου των εργαζομένων του.

--Μετακίνηση: Βασική ανάγκη ή εμπόρευμα?--

Οι παραπάνω κατευθύνσεις συμπυκνώνονται σε μία επιχειρηματική λογική λειτουργίας των ΜΜΜ από τον ΟΑΣΑ, με κυρίαρχο στόχο το κέρδος, εναρμονισμένη με τη νεοφιλελεύθερη λογική "δεν υπάρχουν κοινωνικές παροχές, αλλά ανταποδοτικές υπηρεσίες που πρέπει να βγάζουν τα έξοδα τους". Έτσι παράλληλα με την μείωση των κρατικών επιδοτήσεων, μειώνονται τα δρομολόγια και οι οδηγοί (πάνω από 30% τα τελευταία χρόνια). Την ώρα που δίνονται 125 εκ. Ευρω στην εφαρμογή του ηλεκτρονικού εισιτηρίου, πάνω από 1000 λεωφορεία είναι ακινητοποιημένα λόγω έλλειψης ανταλλακτικών. Με την αποστείρωση, λόγω ταξικών αποκλεισμών, των ΜΜΜ από τα πιο εξαθλιωμένα κοινωνικά κομμάτια και σε συνδυασμό με τις "έξυπνες ηλεκτρονικές εφαρμογές", ο ΟΑΣΑ προσπαθεί να μεταβάλλει στην αντίληψη του επιβατικού κοινού, την μετακίνηση από κοινωνική ανάγκη και δικαίωμα σε εμπόρευμα και

υπηρεσία "πολυτελείας". Αυτό θα επιτευχθεί ακόμα περισσότερο με την εξαγγελόμενη πολιτική της χρέωση ανά στάση/απόσταση καθώς θα προωθηθεί η λογική ότι "όσο το χρησιμοποιείς, τόσο θα το πληρώνεις", ελαφρύνοντας ουσιαστικά αυτούς που δεν τα χρησιμοποιούν (τις ανώτερες τάξεις) από την ευθύνη της λειτουργίας τους. Σε μια κατάσταση που ούτως ή άλλως ο ΟΑΣΑ θα λειτουργεί με ιδιωτικοοικονομικούς όρους, καθίσταται πιο εύκολη και μια επίσημη ιδιωτικοποίηση, με την οποία θα είναι ακόμα πιο επιθετική η αναζήτηση κερδοφορίας, είτε καταπατώντας τα δικαιώματα των εργαζομένων στα ΜΜΜ, είτε επιβαρύνοντας τους επιβάτες με αυξήσεις εισιτηρίων.

Στο παραπάνω πλαίσιο, βλέπουμε την προσπάθεια στιγματισμού και συκοφάντησης από καθεστωτικά μίντια και κόμματα, όσων αρνούνται να πληρώσουν εισιτήριο, ως "τζαμπατζήδες" και υπεύθυνοι για τα "ελλείματα" του ΟΑΣΑ. Καμία κουβέντα για την συστηματική υποχρηματοδότηση από πλευράς κράτους. Καμία κουβέντα για το ότι οι περισσότεροι επιβάτες είναι εργαζόμενοι, φοιτητρίες, μαθητές και μετανάστριες. Καμία κουβέντα για το γεγονός ότι η τιμή του εισιτηρίου έχει υπερτριπλασιαστεί από το 2005, όταν ο βασικός μισθός έχει παραμείνει στα ίδια επίπεδα (και χαμηλότερα αν υπολογίσουμε τον πληθωρισμό).

‘ ‘Και ποιός θα πληρώνει για όλα αυτά?’ ’

Το σύστημα συγκοινωνιών είναι φτιαγμένο για να εξυπηρετεί τα συμφέροντα του κράτους και των αφεντικών, καθώς οι κρατικές και οι κερδοφόρες οικονομικές δομές μιας μητρόπολης (όπως η Αθήνα) δε θα μπορούσαν να λειτουργήσουν χωρίς αυτό. Πιο απλά, για να μας μεταφέρουν σε χώρους εκπαίδευσης, στις δουλειές μας και στα κέντρα κατανάλωσης και διασκέδασης χρειάζονται ένα δίκτυο μαζικών μετακινήσεων. Και τελικά, κράτος και κεφάλαιο όχι μόνο δεν θέλουν να πληρώσουν για τις συγκοινωνίες αλλά και προσπαθούν να ρίξουν το κόστος τους στις πλάτες μας!

Αρνούμαστε να πληρώνουμε για κάρτες και εισιτήρια, όχι μόνο επειδή διαφωνούμε με το φακέλωμα των δεδομένων μας και την εμπορευματοποίηση των μεταφορών. Αλλά και επειδή, δεν σκοπεύουμε να μειώσουμε ακόμα περισσότερο τους μισθούς μας για να πληρώνουμε για βασικές ανάγκες, όπως η μετακίνηση. Για ανάγκες που έχουμε πληρώσει ξανά και ξανά μέσω της φορολογίας και της εκμετάλλευσης της εργασίας μας. Σε μια εποχή που κράτος και κεφάλαιο προσπαθούν να μας ξεζουμίσουν από παντού, επιλέγουμε το χτίσιμο σχέσεων αλληλεγγύης μεταξύ επιβατών και εργαζομένων στα ΜΜΜ και αγωνιζόμαστε για την ικανοποίηση των αναγκών μας χωρίς αποκλεισμούς και καταβολή αντιτίμων. Για αυτό δείχνουμε την αλληλεγγύη μας σε όλους όσους δεν έχουν εισιτήριο, χαρίζουμε το εισιτήριο μας στον επόμενο, κρατάμε τις μπάρες ανοιχτές, αντιδρούμε δυναμικά σε σεκιουριτάδες και ελεγκτές, μπλοκάρουμε συλλογικά τα συστήματα ελέγχου και απόκλεισμού.

Πέμπτη 3/5 12.00-Συγκεντρώσεις ενάντια στις μπάρες και το ηλ.εισιτήριο:Σταθμοί Κατεχάκη & Αιγάλεω

Παρασκευή 18/5 - Διαδήλωση για τις ελεύθερες μετακινήσεις: Σταθμός Κατεχάκη 12.30

ΕΛΕΓΚΤΕΣ-ΜΠΑΡΕΣ-ΑΦΕΝΤΙΚΑ ΘΑ ΠΕΡΑΣΟΥΜΕ ΑΠΟ ΠΑΝΩ ΣΑΣ

ΕΛΕΥΘΕΡΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ ΚΑΙ ΟΛΕΣ

Αυτόνομο σχήμα Ηλεκτρολόγων

Αυτόνομο σχήμα Τοπογράφων

Ελευθεριακό σχήμα ΤΕΙ Πειραιά