

## Οι μεταφορές ως ανάγκη

Στα σύγχρονα αστικά κέντρα αναγκαία και για λόγους αποδοτικότητας υφίσταται ένας διαχωρισμός της κάλυψης των ανθρώπινων αναγκών, όχι μόνο χρονικός αλλά και χωρικός. Συγκεκριμένα ο κεντρικός διαχωρισμός είναι αυτός μεταξύ παραγωγής και κατανάλωσης. Για παράδειγμα, χώροι διασκέδασης είναι συγκεντρωμένοι συνήθως σε διαφορετικά μέρη από τους χώρους παραγωγής(εργοστάσια, γραφεία επιχειρήσεων, κ.ά.) και αντίστοιχα οι κατοικίες είναι συγκεντρωμένες σε πιο ήσυχες περιοχές, κλπ. Αυτό συμβαίνει για να είναι μειωμένο το κόστος των απαραίτητων εγκαταστάσεων(ρεύμα, αποχέτευση, κλπ) για τις διάφορες λειτουργίες και το κόστος για τη διαχείριση των εκάστοτε επιπτώσεων(θόρυβος, απόβλητα, κλπ) από τις λειτουργίες αυτές. Η μείωση αυτή γίνεται αφού οι εγκαταστάσεις και οι επιπτώσεις θα είναι συγκεντρωμένες. Ο χωροχρονικός αυτός διαχωρισμός καθιστά τις διάφορες καθημερινές δραστηριότητες αντιπαραθετικές μεταξύ τους, αφού ο πεπερασμένος χρόνος της ημέρας μοιράζεται σε αυτές. Ο συνδυασμός της ανάγκης για αποδοτικότητα και του παραπάνω διαχωρισμού, δημιουργεί με την σειρά του γρήγορους ρυθμούς ζωής και πίεση χρόνου. Οι μεταφορές, λοιπόν, έρχονται να διαχειριστούν αυτήν ακριβώς την κατάσταση, καθώς δημιουργείται μια ανάγκη σύνδεσης των διαχωρισμένων χώρων, ώστε να μπορούν οι άνθρωποι να βρίσκονται σε αυτούς, και σύμπτυξης του χρόνου σύνδεσης. Έτσι, καθίστανται αναπόφευκτες και αναγκαίες. Οι ίδιες οι μεταφορές, όμως, αποτελούν και αυτές μια στιγμή κατανάλωσης(πόρων και ανθρώπινης εργασίας) και ο χρόνος που ξοδεύεται σε αυτές λειτουργεί επίσης αντιπαραθετικά με τις υπόλοιπες ανθρώπινες δραστηριότητες.

## Οι μεταφορές ως κόστος

Οι μεταφορές ως ένα ακόμα εμπόρευμα έχουν ένα κόστος παραγωγής. Το κόστος μεταφοράς ανά άτομο μειώνεται μέσω των μαζικών μεταφορών σε αντίθεση με τις ατομικές, όπου το κόστος ανά άτομο είναι αυξημένο. Την επιταγή αυτής της μείωσης παρατηρούμε ότι έχει αναλάβει διαχρονικά και παγκόσμια το κράτος, είτε έμμεσα, είτε άμεσα. Συγκεκριμένα πουθενά στον κόσμο δεν μετακυλιέται εξ' ολοκλήρου το κόστος της μεταφοράς στον επιβάτη. Δεν θα μπορούσε να γίνει διαφορετικά, διότι δεν μιλάμε για δημιουργία κέρδους, αλλά για μείωση κόστους, πράγμα καθόλου ελκυστικό για ιδιώτες επενδυτές, αν και απαραίτητο για την αξιοποίηση της εργασίας από το κεφάλαιο συνολικά. Αυτό γίνεται αντιληπτό και στην περίπτωση του ΟΑΣΘ, μιας ιδιωτικής επιχείρησης της οποίας η βιωσιμότητα και ένα ποσοστό κέρδους διασφαλίζεται όλα τα χρόνια από το κράτος μέσω επιδότησης. Γεγονός που θα συνέβαινε ούτως ή άλλως, ανεξάρτητα από τις λαμογιές που γίνονται μεταξύ κράτους και οργανισμού.

## Οι μεταφορές ως πρόσθετο βάρος

Το κομμάτι κόστους που καλούμαστε να πληρώσουμε εμείς από την πλευρά μας για τις μεταφορές, έχει αυξηθεί πάνω από 100% από το 2010 μέχρι σήμερα, ταυτόχρονα με την διαρκή μείωση των εισοδημάτων μας. Παράλληλα, παρατηρείται μια υποβάθμιση της ποιότητας των μεταφορών, πράγμα που καταρρίπτει την επιχειρηματολογία που συνδέει την αύξηση του εισιτηρίου με την αναβάθμιση της ποιότητας. Ούτε όμως και οι απολαβές των εργαζομένων(μη μετόχων και ελεγκτών) του ΟΑΣΘ έχουν αυξηθεί ταυτόχρονα με την αύξηση των κομίστρων. Αντίθετα, έχει υπάρξει μείωση προσωπικού, μισθών και δρομολογίων, μη ανανέωση των λεωφορείων και ελλιπής συντήρησή τους. Την ίδια στιγμή, ανανεώνεται η σύμβαση με την εταιρία security, προσλαμβάνονται ελεγκτές και τα κέρδη των μετοχών δεν υπόκεινται σε ρίσκο, αφού τα εξασφαλίζει η σύμβαση με το κράτος.

## Οι μεταφορές ως πεδίο ταξικής πάλης

Διαχρονικά τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς προορίζονται κυρίως για την μεταφορά φοιτητριών, εργαζομένων, μεταναστριών και ανέργων. Όλων εμάς, δηλαδή, που η συνέχιση της εκμετάλλευσής μας επιτάσσει την συντονισμένη μετακίνηση από και προς τους χώρους παραγωγής και κατανάλωσης. Κάθε μέρα που πάμε στην δουλειά, στο πανεπιστήμιο, στο σπίτι, μια βόλτα βιώνουμε τις αυξήσεις των εισιτηρίων, την υποβάθμιση της ποιότητας των μεταφορών και την εντατικοποίηση του ελέγχου. Βιώνουμε, λοιπόν, την συνεχή μετακύλιση του κόστους μεταφοράς σε εμάς υπό την απειλή του έλεγχου και του προστίμου και άρα έχουμε κάθε συμφέρον να αντιστεκόμαστε. Μια αντίσταση που παίρνει διάφορες μορφές, από την μεταβίβαση επικυρωμένου εισιτηρίου, την άρνηση καταβολής κομίστρου (εισιτηρίου), την αποφυγή ελεγκτών μέχρι και τις διαγραφές προστίμων. Η διαρκής ανάγκη μας για μείωση/μη αύξηση της τιμής του εισιτηρίου μπορεί να αποτελέσει πηγή διεκδικήσεων και νέων μορφών αντίστασης. Όλα αυτά, είτε ως αυθόρμητες, είτε ως πιο συλλογικές, οργανωμένες κινήσεις συνθέτουν την κουλτούρα, που έχουμε αναπτύξει ως κομμάτι των από τα κάτω, ενάντια στην περαιτέρω υποτίμηση της καθημερινότητας μας.

**ΑΥΤΟΝΟΜΗ ★ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ**

στους ηλεκτρολόγους-μηχανολόγους

Συνέλευση κάθε Πέμπτη στις 13:30

στο καμαράκι ΗΛ-Μηχ