



**ο αγώνας  
για τα μμμ  
στην αθήνα  
την περίοδο  
2010-11**

**μια συζήτηση  
για τις εμπειρίες  
και τα όρια**



Η Λούπα είναι μία κοινότητα συνάντησης & αγώνα φοιτητριών, ανέργων, επισφαλών, χαμένων παιδιών που ξεκίνησε να σχηματίζεται το φθινόπωρο του 2014. Κάποιοι/κάποιες από εμάς είχαμε ήδη βρεθεί μέσα σε διάφορους αγώνες και συλλεούσεις, ενώ με άλλες/άλλους συναντηθήκαμε για πρώτη φορά στην προσπάθεια μας να μιλήσουμε για τις ανάγκες και τις επιθυμίες μας και να ανακτήσουμε συλλογικά χώρο και χρόνο για να ζήσουμε.

Είμαστε εργαζόμενες και άνεργοι που δε βλέπουμε την εργασία σαν πρόοδο ή σαν δικαίωμα, αλλά σαν κάτι που μας επιβάλλεται, φοιτητές που δεν ονειρευόμαστε να γίνουμε προϊστάμενοι, διευθυντές, αφεντικά ή μέλη της επιστημονικής ελίτ και μετανάστριες που έχουν πάρει θέση ενάντια στην εκμετάλλευση. Δε θέλουμε να εναποθέσουμε τις ελπίδες μας σε κανέναν ειδικό και δεν πιστεύουμε στις έτοιμες λύσεις. Συναντιόμαστε και επιλέγουμε να λειτουργούμε ισότιμα, χωρίς ιεραρχίες και διαμεσολαβήσεις και να συζητάμε, να αναλύουμε και να εμβαθύνουμε στο γιατί και πώς της καθημερινότητας για να βρίσκουμε τρόπους ώστε να γίνεται βιώσιμη.

Από την αρχή της συνάντησής μας, ένα από τα βασικά θέματα που μας απασχόλησαν ήταν οι μεταφορές. Οι περισσότερες από εμάς χρησιμοποιούν τα λεωφορεία είτε τακτικά, είτε σπάνια, είτε για μεγάλες αποστάσεις είτε για μικρές, πάντως μόνο επειδή «πρέπει»: για να πάμε στη δουλειά, στη σχολή, στα μαγαζιά. Αυτό συμβαίνει γιατί οι πόλεις –και οι ζωές μας μέσα σ' αυτές– δεν οργανώνονται σύμφωνα με τις ανάγκες μας, αλλά σύμφωνα με τις χωροταξικές ανάγκες του κεφαλαίου και της αγοράς (και των αντιστάσεων που φέρουμε ενάντια σ' αυτές). Ο χρόνος μέσα στο λεωφορείο δεν είναι ούτε βόλτα ούτε ευχαρίστηση, είναι νεκρός χρόνος μεταφοράς από και προς τους χώρους εργασίας και τους χώρους κατανάλωσης. Γι' αυτό κι εμείς θέλαμε και θέλουμε να μην πληρώνουμε εμείς γι αυτόν τον χρόνο, να μην χτυπάμε εισιτήρια, να μην πληρώνουμε τα πρόστιμα – κι αυτό γινόταν ολοένα και πιο δύσκολο καθώς τα εισιτήρια ανέβαιναν και οι ελεγκτές αυξάνονταν.

Στη Θεσσαλονίκη, όπως μάλλον είναι γνωστό, μονοπωλεί την υπηρεσία «μεταφο-

ρά στο αστικό τοπίο» ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ). Είναι πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου που όμως χρηματοδοτείται με τεράστια ποσά από το κράτος για την υπηρεσία που προσφέρει. Από την αρχή της κρίσης μαζί με τη συνολική επίθεση που έγινε σε μισθούς, επιδόματα, ασφάλιση και τις αυξήσεις στα σουπερμάρκετ και στους λογαριασμούς, ο ΟΑΣΘ υπερδιπλασίασε την τιμή του εισιτηρίου και των αριθμό των προστίμων που επέβαλλε. Επίσης, συνεργάζεται σταθερά με την αστυνομία για την εξακρίβωση των «λαθρεπιβατών», απέκτησε ιδιωτικούς σεκιούριτι που μας περιμένουν στην έξοδο του λεωφορείου αγριεμένοι, ενώ κινήθηκε και δικαστικά και ζήτησε προσαγωγές ακόμα και για μοίρασμα κειμένων έξω από τα εκδοτήρια.

Για μας είναι φανερό ότι δεν μπορούμε και δεν θέλουμε να αντισταθούμε η καθεμία μόνη της μέσα σ' αυτή τη διαρκώς εντεινόμενη κατάσταση. Προβληματιστήκαμε πάνω στις προοπτικές, τις δυνατότητες και τα όρια του αγώνα για το ζήτημα των μεταφορών στη Θεσσαλονίκη και πολύ σημαντικό κομμάτι αυτής της διαδικασίας υπήρξε η συζήτηση που κάναμε με τον σύντροφο Α. (μέλος της Σ.υνέλευσης για την Κυ.κλοφορία των Α.γώνων) πάνω στον αγώνα για τις μεταφορές στην Αθήνα την περίοδο 2010-11, η οποία αποτελεί και την ουσία του παρόντος εντύπου. Η εν λόγω συζήτηση συμπυκνώνει μία γενική ανασκόπηση και έναν συνολικό αναστοχασμό πάνω στον αγώνα της Αθήνας και είναι μία προσπάθεια να διερευνηθούν οι συνθήκες μέσα στις οποίες ξέσπασε, να εξεταστούν η σύνθεση, οι διαδικασίες και οι πρακτικές του και να αναζητηθούν τα όρια που συνάντησε, οι λόγοι για τους οποίους πτώθηκε και, τέλος, η παρακαταθήκη που άφησε.

Με τη μεταφορά αυτής της συζήτησης επιδιώκουμε να ανοίξουμε μία άλλη για τον νέο κύκλο αγώνων που έρχεται και θα μας βρει πιο έτοιμες και αποφασισμένες.

Συντροφικά,  
Λούπα



Δεκέμβριος  
2014

Η συζήτηση σας μετεφέρεται όπως συνέβει, εξού και το προφορικό ύφος.  
Θεωρούμε ότι έτσι είναι πιο άμεση και κατανοητή.

A.

### **[η συγκυρία που δόθηκε ο αγώνας]**

Μου ζητήθηκε να στείλω απολογιστικό υλικό από τον πολύ μεγάλο αγώνα γύρω από τα ΜΜΜ που έγινε στην Αθήνα. Όμως δεν υπάρχει κάποια σχετική γραπτή αποτύπωση ή αντίστοιχο υλικό και γι' αυτό θα το κάνουμε δια ζώσης, για να αναλύσουμε το τι συνέβη, αλλά κυρίως να παρατηρήσουμε/σχολιάσουμε τα όρια και τις προοπτικές και να βγάλουμε συμπεράσματα χρήσιμα για τους επόμενους αγώνες. Ο αγώνας γύρω από τα ΜΜΜ στην Αθήνα δόθηκε από το Δεκέμβριο του 2010 μέχρι το Μάρτη του 2011 και σε αυτό το διάστημα ήταν συνεπής και με όρους καθημερινότητας. Προσωπικά συμμετείχα τότε με δύο ταυτότητες στον αγώνα: ως μέλος της αυτόνομης συνέλευσης Ζωγράφου και ως μέλος της Ελευθεριακής Παρέμβασης Φιλοσοφικής (ΕΠΦ). Πριν μιλήσουμε πιο συγκεκριμένα θα ήταν λογικό να θυμηθούμε πότε δόθηκε αυτός ο αγώνας, δηλαδή σε ποια συγκυρία, ποιοι ήταν αυτοί που τον έδωσαν και με ποιον τρόπο. Η περίοδος αυτή (Δεκέμβρης 2010-Μάρτης 2011) ήταν η περίοδος που ακολούθησε μετά την εμφάνιση των επιπτώσεων της κρίσης στους εκμεταλλεζόμενους. Από το Σεπτέμβριο είχε ξεκινήσει νέο κύμα απεργιών και στις 15 Δεκέμβρη έγινε μια πολύ συγκρουσιακή γενική απεργία που θύμιζε την 5η Μάη. Σ' αυτό το διάστημα 5 Μάη – 15 Δεκέμβρη άρχισαν να διεκδικούν χώρο στο δρόμο οι συνελεύσεις γειτονιάς με όρους αυτόνομης οργάνωσης (σε αντίθεση με τους συνήθεις ως τότε αγώνες που περιελάμβαναν κυρίως ήδη πολιτικοποιημένα υποκείμενα και τις πολιτικές δομές τους) και εκφράζονταν με αυτόν τον τρόπο οι σχέσεις που δουλεύονταν στις γειτονιές. Υπήρχε ήδη μεγάλη πολιτική αυτοπεποίθηση στις γειτονιές επειδή είχε προηγηθεί μία σειρά επιτυχημένων αγώνων γύρω από τους δημόσιους χώρους, όπου μπλοκαρίστηκαν σχέδια καπιταλιστικής αξιοποίησης τους. Ο κόσμος δηλαδή, κατέβαινε στο δρόμο οργανωμένα και τα εγχειρήματα ήταν στο ζενίθ. Μεγάλο κομμάτι των αγώνων των γειτονιών αφορούσε το κόστος αναπαραγωγής, το κόστος ζωής των εκμεταλλεζομένων στην πόλη, το πώς πληρώνουμε τις υπηρεσίες υγείας, τη ΔΕΗ και τα λεωφο-

ρεία αλλά και με ποιον τρόπο το κάνουμε π.χ. τι υγεία θέλουμε, για ποιους. Αυτές οι δύο πτυχές του κόστους αναπαραγωγής και η δημιουργία σχέσεων υπήρχε σε όλους τους αγώνες με διαφορετικές ισορροπίες. Για παράδειγμα στις μεταφορές το κίνημα έθεσε ως στόχο να μη γίνει «καμιά αύξηση των εισιτηρίων» και ταυτόχρονα να δημιουργηθούν σχέσεις αλληλεγγύης μες στα λεωφορεία μεταξύ των επιβατών. Κομμάτια αυτών των αγώνων ήταν επίσης οι παρεμβάσεις για τα 5ευρα στα νοσοκομεία και τα χαράτσια της ΔΕΗ.

Οι πρώτες οργανωμένες δράσεις στην Αθήνα που αφορούσαν το κόστος των μεταφορών και τον χαρακτήρα των μεταφορών ήταν του Δεκεμβρίου του 2008. Εκεί ξεκίνησαν μαζικές καταστροφές ακυρωτικών σε Μετρό και ΗΣΑΠ. Έχει ενδιαφέρον να δούμε τα σημεία τομών στον αγώνα αυτό. Π.χ. στο φοιτητικό κίνημα το 2006-7 χρησιμοποιούσαμε τα λεωφορεία για να γράφουμε πάνω τους συνθήματα τα οποία θα κυκλοφορούν μέσα στην πόλη, χωρίς όμως να αντιλαμβανόμαστε τα ίδια τα λεωφορεία ως έδαφος αγώνα και σχέσεων. Τον Δεκέμβριο η κύρια μορφή δράσης ήταν η μαζική καταστροφή των ακυρωτικών και ο κόσμος αντιλαμβανόταν αυτήν την κίνηση σαν σπάσιμο της νομιμότητας, του ελέγχου και την επιτήρησης. Πάλι όμως και παρόλο που μεγάλωσε το έδαφος του αγώνα στα ΜΜΜ, δεν έμπαιναν σαν κομμάτι του αγώνα οι δικές μας ανάγκες. Αυτό γίνεται πρώτη φορά στον αγώνα του 2010 οπότε και το αρχικό πολιτικό πλαίσιο μπαίνει με δύο άξονες, την τιμή του εισιτηρίου και τις δωρεάν μεταφορές στην πόλη για όλους.

### **[ο αγώνας στις γειτονιές]**

Καταρχάς, η εκκίνηση του αγώνα δεν ήταν μια αυτόνομη πολιτική επιλογή των συνελύσεων στις γειτονιές. Ο αγώνας ξεκίνησε όταν άρχισαν απεργία οι εργαζόμενοι του ΟΑΣΑ (λεωφορεία, τρόλνι) ενάντια στην ιδιωτικοποίηση του οργανισμού. Ο αγώνας στον ΟΑΣΑ είχε τα κλασικά όρια και παθογένειες των αγώνων στο δημόσιο: συνδικαλιστική γραφειοκρατία, υπερβολικές προσδοκίες για το ότι το κράτος θα ενσωματώσει τα αιτήματα των εργαζομένων χωρίς παρουσία στον δρόμο, συντε-



χνιακή αντίληψη κλπ. Υπήρχε ένας μικρός πυρήνας αυτόνομων στους οδηγούς που προσπαθούσαν να αλλάξουν αυτό το κλίμα, μεταφέροντας τον αγώνα στον δρόμο μακριά από κοινοβουλευτικές λύσεις, αλλά δεν ήταν αρκετός για να επηρεάσει την πλειοψηφία των εργαζομένων. Σημειωτέον ότι στο ΔΣ του συνδικάτου των μεταφορών είχε και παράταξη η Χρυσή Αυγή με μία έδρα. Ήταν λοιπόν μια δύναμη υπολογίσιμη και έπαιζε το ρόλο «τσοπανόσκυλου» για τους συνδικαλιστές, συμμαζεύοντας ουσιαστικά τους διαφωνούντες<sup>1</sup>. Το συνδικάτο ήταν μια κάστα γραφειοκράτες κυρίως πασοκ και δημάρ στην κορυφή, και ο υπόλοιπος κόσμος περίμενε απλώς να του δώσουν γραμμή, και χωρίς μάλιστα να έχει κάποια ουσιαστική σύνδεση με τους γραφειοκράτες (δεν ήταν δηλαδή το μοντέλο των πρασινοφρουρών του '80...).

Η αρχή του αγώνα των συνελεύσεων γειτονιάς έγινε με την παραγωγή ενός διαφορετικού λόγου πάνω στην απεργία των εργαζομένων, με κεντρικό άξονα την υπεράσπιση της απεργίας απέναντι στον κοινωνικό αυτοματισμό που καλλιεργούσε η κυβέρνηση με φρασεολογία τύπου: «οι οδηγοί που με την απεργία δυσχεραίνουν του ανθρώπους που θέλουν να πάνε στις δουλειές τους κτλ». Το σκεπτικό ήταν το ότι «προτιμάμε να μην πάμε στις δουλειές από το να πηπθεί άλλος ένα εργατικός αγώνας». Μπήκε επίσης ζήτημα να αξιοποιηθούν τα λεωφορεία, τα μετρό κλπ για κινηματικούς σκοπούς. Υπήρχε εντολή από το υπουργείο να παγώνουν όλες οι μεταφορές στις γενικές απεργίες και οι συνελεύσεις ζητούσαν να σταματήσει αυτό και το έβαζαν σαν σταθερό αίτημα όταν μιλούσαν με οδηγούς. Οπότε μπήκε ζήτημα σύνδεσης μεταξύ αυτών που δουλεύουν στο καταρρέον σύστημα πρόνοιας και σ' αυτούς που το χρησιμοποιούν (δεν πήγε καλά σαν ζητούμενο βέβαια, αλλά θα μιλήσουμε αργότερα γι' αυτό).

---

<sup>1</sup> Οι χρυσαυγίτες είχαν καταρχάς ένα blog όπου λειτουργούσαν σαν DIY εργατολόγοι, όπου δηλαδή έμπαινε ο κόσμος και ρωτούσε για εργασιακά προβλήματα/υποθέσεις. Είχαν επίσης -διακριτική- παρουσία και στις πορείες της ΕΒΕΛ, που ήταν γενικώς άμαζες, βέβαια. Λειτουργούσαν έτσι ώστε να σαμποτάρουν τις προσπάθειες αυτόνομης οργάνωσης, τρομοκρατώντας τον κόσμο και ωθώντας τον πίσω από τους συνδικαλιστές. Δεν λέγανε ανοιχτά είμαστε ενάντια σε αυτόνομες πρωτοβουλίες αλλά δήλωναν ότι «είμαστε με το ΔΣ», κάνοντάς του κριτική βέβαια, αλλά στηρίζοντας πλήρως την απεργία του συνδικάτου.

Στη συνέχεια, οι συνελεύσεις, έχοντας την εμπειρία του Δεκέμβρη, καθώς οι περισσότερες προέκυψαν μέσα από το Δεκέμβρη (οπότε οι δράσεις στα MMM ήταν κομμάτι της εμπειρίας τους), είδαν ότι ο πολιτικός λόγος πάνω στην απεργία δεν φτάνει και έβαλαν περιεχόμενα για την αύξηση των εισιτηρίων κλπ. Τότε άρχισε μία απόπειρα για έναν συντονισμό μεταξύ των συνελεύσεων γειτονιάς. Στην Αθήνα υπήρχαν 10-15 συνελεύσεις γειτονιάς εκείνη την περίοδο, που είναι σαφώς λιγότερες από την εποχή των πλατειών, είχαν υιοθετήσει όμως μια πιο συνεκτική πολιτική προσέγγιση με αυτόνομα χαρακτηριστικά (π.χ. για το πώς αντιμετωπίζουμε τους θεσμούς) εξαιτίας του Δεκέμβρη και αυτό ήταν και καλό και κακό για τον αγώνα. Η συνέλευση Πετραλώνων-Θησείου-Κουκακίου ήταν η πρώτη που δημιουργήθηκε και συνεπώς η πιο έμπειρη συνέλευση στην Αθήνα. Είχε ξεκινήσει το 2003 από αγώνες γύρω από δημόσιους χώρους που ήταν νικηφόροι και τον Δεκέμβρη ήταν η γειτονιά που είχε τις πιο πολλές δράσεις γιατί υπήρχε ήδη κόσμος εξοικειωμένος. Επίσης, τον Δεκέμβρη ο σταθμός των Πετραλώνων ήταν αυτός στον οποίο έγιναν οι περισσότερες δράσεις. Η συνέλευση Πετραλώνων, λοιπόν, καλεί συντονιστικό για να αποφασιστεί το πώς θα στηθεί ο αγώνας για τα MMM και πώς σχετιζόμαστε με τον αγώνα των οδηγών<sup>2</sup>. Στο συντονιστικό συμμετέχουν οι συνελεύσεις γειτονιάς της Αθήνας, 4-5 πολιτικές συνελεύσεις του α/α χώρου και 2 αυτόνομα σχήματα (ΕΠΦ, ΦΜΣ). Η σύνθεση έχει τη σημασία της, γιατί ήταν πηγή αντιφάσεων στην εξέλιξη του αγώνα. Είναι η πρώτη φορά που συναντιούνται οι συνελεύσεις γειτονιάς μεταξύ τους, γιατί ουσιαστικά δεν γνωρίζονταν (εκτός από κάποια άτομα που είχαν σχέσεις από πιο παλιά μέσω α/α χώρου του κέντρου). Ταυτόχρονα, όμως, συναντιούνται και με πιο παραδοσιακές πολιτικές συλλογικότητες οι οποίες κουβαλάνε μια άλλη αντίληψη για τη δράση και λειτουργούν και με άλλες ταχύτητες. Εδώ έχει ένα ενδιαφέρον να δούμε πώς τρέχει ο αγώνας στο κέντρο (δλδ στον συντονισμό) και πώς στις γειτονιές. Σχεδόν σε όλες τις γειτονιές γινόταν το εξής: Ξυπνούσαμε

---

**2** Και μια μικρή διόρθωση: τον αρχικό συντονισμό τον κάλεσε η *Συνέλευση κατοίκων Βύρωνα, Καισαριανής, Παγκρατίου*. Μέσα από αυτή την κίνηση προέκυψε η *Πρωτοβουλία κατοίκων των Πετραλώνων*, που μετεξελιχτηκε σε *Ανοιχτή συνέλευση κατοίκων Πετραλώνων, Κουκακίου και Θησείου για τα μέσα μαζικής μεταφοράς*.

καθημερινά στις 7 το πρωί για αρκετό καιρό (ίσως και παραπάνω απ' όσο αντέχαμε), παίρναμε ένα λεωφορείο της γειτονιάς, πηγαίναμε κέντρο γυρνούσαμε με το επόμενο κλπ για 3 ώρες, δηλαδή τις ώρες αιχμής. Κάναμε μούρασμα κειμένων για αντιπληροφόρηση και κλείσιμο των ακυρωτικών, όχι με καταστροφή του ακυρωτικού (χτυπάμε με βαριοπούλα μέχρι να σπάσει, όπως πχ στα εξεγερσιακά γεγονότα του Δεκέμβρη), αλλά με άλλους πιο ήσυχους τρόπους σαμποτάζ (κόλλες, διπλωμένα εισιτήρια κλπ), ενώ κολλούσαμε και αυτοκόλλητα για να το σημαδέψουμε. Με λίγα λόγια, ο κόσμος των συνελεύσεων γειτονιάς θεωρούσε ότι ο πιο αποτελεσματικός τρόπος για να τρέξει αυτός ο αγώνας, ήταν να καλέσει σε μαζική πολιτική ανυπακοή όχι μόνο με προπαγάνδα αλλά και με πράξη: δεν χτυπάμε εισιτήρια, σαμποτάρουμε ακυρωτικά, μαλώνουμε με ελεγκτές, ξεκινάμε συζητήσεις στα λεωφορεία κλπ. Κράτησε για αρκετό καιρό, με καθημερινή δουλειά, αλλά ήταν δύσκολο να κρίνουμε την αποτελεσματικότητά του σαν μέσο αγώνα, δηλαδή να μετρήσουμε πόσοι και πόσες δε χτυπούσαν εισιτήριο σαν αποτέλεσμα του αγώνα. Από την άλλη εμείς οι ίδιοι που κάναμε σχεδόν κάθε πρωί με τη συνέλευση μας παρεμβάσεις, ατομικά το βιώναμε αντιφατικά γιατί όταν χρησιμοποιούσαμε το λεωφορείο μας στην πόλη, άλλες φορές κάναμε ατομικό τσαμποουκά αλλά άλλες φορές την πάπια. Ενώ δηλαδή κάναμε την τρίωρη παρέμβαση, δεν μπόρεσε σαν ζήτημα του αγώνα το τι κάνουμε εμείς στην καθημερινότητα. Το σκεπτικό ήταν ότι αν το κάνουμε πολλές φορές θα το δει ο κόσμος και θα το κάνει, κι αν δεν το κάνει «είναι ή δεξιό ή χέστηδες». Αυτό το λέω γιατί προέκυψε στα λεωφορεία κόσμος που διαφωνούσε ή συμφωνούσε αλλά δεν έκανε πράξη αυτό που λέγαμε, και από εμάς αντιμετωπιζόταν σαν εχθρός. Δηλαδή δεν συζητούσαμε τι κάναμε εμείς στην καθημερινότητά μας και βάζαμε κάθετες γραμμές ανάμεσα σ' αυτούς που συμφωνούσαν και σ' αυτούς που δεν συμφωνούσαν μαζί μας. Αυτό που φάνηκε καθ' οδόν είναι ότι η μαζική πολιτική ανυπακοή της μορφής «δεν χτυπάω ποτέ κλπ» δεν έπιασε εκτός από ιδιαίτερες περιπτώσεις όπως πιτσιρίκια, underground τυπάκια αποφασισμένα να πηδήξουν κι απ' το παράθυρο αν χρειαστεί ή φοιτητοπαρέες με ύφος «τους έχουμε», υποκείμενα δηλαδή που τα οδηγούσε και η θέση και η δυνατότητα τους στο να τραβήξουν το πράγμα στα άκρα.

Αυτό που έπιασε περισσότερο ήταν η μορφή «δίνω το εισιτήριο από χέρι σε χέρι». Ενώ εμείς που δίναμε τον αγώνα το κράζαμε γιατί «δεν ήταν αρκετό», φάνηκε ότι ο κόσμος ήταν πολύ πιο πρόθυμος να το κάνει και φάνηκε επίσης ότι κόστισε στο κράτος τόσο ώστε να αυξηθεί και η σχετική καταστολή. Ενώ δηλαδή εμάς δεν μας κατέστειλαν ποτέ, είτε γιατί έπαιζαν και οι πλάτες που τυπικά μας έβαζαν οι συνδικαλιστές, είτε γιατί η πρακτική δεν γενικευόταν, για το δόσιμο εισιτηρίων «χέρι με χέρι», έγραψαν στα εισιτήρια και τους σταθμούς ότι απαγορεύεται, έβαλαν εργαζόμενους του ΟΑΣΑ να ελέγχουν και να κράζουν κόσμο που το έκανε και προσέλαβαν μετανάστες να τα μαζεύουν από τα σημεία γύρω από τις στάσεις. Το κράτος το κατέστειλε με έντονο και σταθερό τρόπο και το κάνει ακόμα.

Άρα συνοψίζοντας ως εδώ, δύο αντιφάσεις είναι οι εξής: τι κάνουμε εμείς στην καθημερινότητα και τι προτείνουμε (μαζική ανυπακοή) και επίσης ότι βάζοντας σαν κεντρικό ζήτημα μόνο τη γενική πολιτική ανυπακοή, αμελήσαμε να πιέσουμε άμεσα τον ΟΑΣΑ ή το ίδιο το κράτος. Δεν κινηθήκαμε ποτέ προς το ίδιο το Υπουργείο Μεταφορών ή τα γραφεία του ΟΑΣΑ, εκεί δηλαδή που παίρνονται αποφάσεις (τι θα γίνει με εργαζόμενους, εισιτήρια, νέους ελεγκτές). Αυτό δεν έγινε σε ένα βαθμό επειδή μας επηρέαζε πολύ το μεταδεκεμβριανό κλίμα «δεν ζητάμε από κανένα τίποτα το παίρνουμε εδώ και τώρα» και η υιοθέτηση μιας οπτικής που βλέπει το κράτος και τους αγωνιζόμενους ως εντελώς διακριτές σφαίρες που συναντιούνται μόνο δια της αστυνομίας όταν το κράτος καταστέλλει το κίνημα. Η επικέντρωση στην άμεση δράση και στο «δε ζητάμε τίποτε, τα παίρνουμε μόνοι/ες», μάς βοήθησε στην φαντασία, την ένταση, τη δημιουργία, αλλά όχι στο αποτέλεσμα.

### **[ο αγώνας στα πανεπιστήμια]**

Μια σημείωση για τα φοιτητικά γιατί απ' ότι καταλαβαίνω σας ενδιαφέρει και αυτή η μεταφοιτητική διάσταση. Τότε που το κουβεντιάζαμε διάφοροι που ήμασταν σ' αυτή τη μεταφοιτητική φάση συζητούσαμε με ποιον τρόπο θέλουμε να συνδεθούμε με άλλα υποκείμενα. Και απορούσαμε με τους εαυτούς μας πώς είναι δυνατόν τόσα

χρόνια να μην αντιλαμβανόμαστε σαν φοιτητές την αδικία σαν φοιτητής να έχεις μια έκπτωση 50% επειδή το κράτος και ένα κοινωνικό φανταστικό επενδύει πάνω σου, ενώ σαν άνεργος να έχεις 0%. Σκεφτόμασταν ότι σαν φοιτητής δε μιλάς γι' αυτό γιατί έχεις μία έκπτωση, ενώ οι άλλοι που το «αξίζουν περισσότερο» δεν το έχουν.

Οι οργανωτικές δομές εντός του πανεπιστημίου ήταν στην εξής κατάσταση: τα αυτόνομα σχήματα ήταν πολύ λίγα και ο περισσότερος κόσμος με α/α αναφορές συμμετείχε σε στέκια που δεν εμπλέκονταν με αγώνες του πανεπιστημίου ή το φοιτητικό κίνημα. Αυτός ο αγώνας ήταν αφορμή για τον κόσμο των σχημάτων ώστε να βγούμε από τους πανεπιστημιακούς χώρους και να ξεφύγουμε από την αποκλειστική επικέντρωση σε αγώνες στο πανεπιστήμιο ή τη στείρα αντιπληροφόρηση. Τότε ήμασταν μια τάση μειοψηφική (μόνο η ΕΠΦ και το ΦΜΣ) αλλά υπήρχε μια ικανή μαγιά κόσμου λόγω αγώνων που είχαν τρέξει γύρω από ταξικά ζητήματα, εργολαβίες και απλήρωτες μαθητείες, κλπ. Οπότε μπαίναμε στα λεωφορεία που κινούνταν μέσα στην πανεπιστημιούπολη (η οποία είναι πολύ πιο εκτεταμένη από του ΑΠΘ και έχει και λεωφορεία που τη διασχίζουν με μεγάλο ποσοστό επιβατών φοιτητές) και κάναμε τα ίδια με τις συνελεύσεις γειτονιάς. Εκεί αποδείχτηκε ότι υπήρχε πιο άμεση σχέση με τα υποκείμενα γιατί στην πανεπιστημιούπολη δεν επιβιβάζονταν «κάτοικοι γειτονιάς» που είναι ένα υποκείμενο πιο γενικό, αλλά συμφοιτητές μας που ήταν στην ίδια ταξική θέση με μας, οπότε η σύνδεση ήταν ευκολότερη. Ήδη τότε δεν ήταν τόσο εύκολο όσο παλαιότερα το να βρεις κάποιο πάσο αν είσαι πάνω από το έτος που δικαιούσαι, ενώ άλλοι ακόμα και με το πάσο δυσκολεύονταν να πληρώσουν τις μεταφορές τους. Έτσι υπήρχε μια σύνδεση. Τελικά εκτιμώ από την προσωπική μου συμμετοχή και στις δράσεις των συνελεύσεων γειτονιάς και σε αυτές των σχημάτων, ότι παρόλο που οι συνελεύσεις γειτονιάς ήταν πιο δυναμικές, το γεγονός ότι είχαμε πιο άμεσες σχέσεις με τα υποκείμενα στο πανεπιστήμιο, καθιστούσε τον αγώνα εκεί, πιο αποτελεσματικό. Κι ας ήταν πιο «σφιχτό» πολιτικά ένα αυτόνομο σχήμα από μια συνέλευση γειτονιάς. Από τέτοιους και παρόμοιους αγώνες άρχισαν επίσης να σχηματίζονται φοιτητικά σχήματα που θέλουν να είναι κοινότητες αγώνα μέσα κι έξω απ' τις σχολές.

## [σύνδεση με τους εργαζόμενους στις μεταφορές]

Στο κομμάτι της σύνδεσης με τους εργαζόμενους στα ΜΜΜ το πράγμα δεν πήγε γενικά πάρα πολύ καλά, γιατί στα καλεσμένα μαζέματα αλληλεγγύης δεν ήταν ποτέ πάνω από 10 άτομα της ΕΘΕΛ και σε πιο τακτικά (συνελεύσεις κλπ) ήταν 2-3 συνήθειες -ήδη πολιτικοποιημένοι- ύποπτοι. Εκεί φάνηκε ότι για να σπάσεις τη συνδικαλιστική γραφειοκρατία δεν αρκεί το να τα λες καλά, καλύτερα απ' αυτούς. Όσο καλά κι αν τα λέγαμε, δεν είχαμε σχέσεις αγώνα ή κάτι να προτείνουμε γι αυτούς και τα επίδικα του αγώνα τους. Δηλαδή παρότι αν τους έδινες ένα κείμενο θα συμφωνούσαν μαζί σου, φάνηκε ότι η γραφειοκρατία επιτελούσε έναν ρόλο παραπάνω γιατί είχε πιο υλικές σχέσεις με τους εργαζόμενους. Εμείς θα λέγαμε μόνο γενικά πράγματα: «αυτοοργανώσου, πάρε τη ζωή στα χέρια σου κλπ» κι αυτός θα σου έλεγε «έχω 3 παιδιά». Ελλείπει τέτοιων σχέσεων δεν μπορούσαμε να έχουμε εμείς μεγαλύτερη επιρροή. Γιατί παρόλο που ήταν τελείως πουλημένο το σωματείο, συσπείρωνε κόσμο γιατί δεν μπορούσαμε εμείς να δώσουμε αποτέλεσμα στον αγώνα τους και σίγουρα δεν αρκούσε το να βρίζουμε τους γραφειοκράτες. Κάποιος κόσμος είπε ότι αν παρεμβαίναμε πιο κεντρικά στα αμαξοστάσια και σε χώρους εργαζομένων που είναι σε διάλειμμα, ίσως να υπήρχε περισσότερη ελπίδα για δημιουργία σχέσεων, αλλά αυτό δε διερευνήθηκε αρκετά. Από την άλλη μεριά στις πορείες τους δεν πήγαιναν ανένταχοι εργαζόμενοι, αλλά μόνο τσιράκια, τα οποία συνήθως είναι και ελεγκτές. Στην Αθήνα οι ελεγκτές είναι οδηγοί οι οποίοι λόγω κοινωνικοοικονομικών κριτηρίων γινόντουσαν ελεγκτές και γενικά ήταν μόνο τσιράκια και είχαν και σχέσεις με τους μεγαλοσυνδικάλες ή τους φασίστες. Μέχρι τότε μοιράζαμε κείμενα στους οδηγούς όπως και στους άλλους επιβάτες και λέγαμε και ένα «μαζί σας είμαστε», αλλά δεν υπήρχε προοπτική να δημιουργηθεί κάποια σχέση έτσι. Στις πορείες που καλέσαμε εμείς για αλληλεγγύη και ενάντια στις αυξήσεις των εισιτηρίων θεωρητικά περιμέναμε εργαζόμενους αλλά ήρθαν 10 άτομα. Μόνο στο ΜΕΤΡΟ δημιουργήθηκε ένα ταξικό σχήμα (ακροαριστεροί και αναρχικοί) και φέρανε περισσότερο κόσμο απ' ό,τι η δική μας προσπάθεια.

Με αυτόν τον αγώνα μπήκε στο τραπέζι το πώς δίνεις έναν αγώνα σε μια παλιά δομή πρόνοιας και δοκιμάστηκε η σύνδεση μεταξύ των εργαζομένων στις υπηρεσίες και τους χρήστες των υπηρεσιών, η οποία όμως ουσιαστικά δεν έγινε ποτέ.

### **[οργανωτικές δομές – προσπάθειες συντονισμού]**

Στο θέμα του συντονισμού των συνελεύσεων, προέκυψαν πολλά προβλήματα τα οποία ήταν όρια του αγώνα στη συνέχεια. Εκεί συμμετείχαν 10-15 συνελεύσεις γειτονιάς, 5-6 στέκια καταλήψεις και 2 σχήματα. Αυτές οι συνελεύσεις εκπροσωπούσαν ένα σημαντικό κομμάτι κοινωνικών σχέσεων αρκετά υπολογίσιμο. Δεν κουβαλούσαμε μόνο τους εαυτούς μας στον συντονισμό, αλλά και τις σχέσεις μας. Με τις σχέσεις αυτές οι συνελεύσεις γειτονιάς τραβούσαν για τα ΜΜΜ πολύ κόσμο στο δρόμο (δικό μας όχι οδηγούς) ως και 300-400 άτομα. Δεν είναι και λίγο αν σκεφτείς ότι γινόταν πάνω σε ένα συγκεκριμένο ταξικό επίδικο και όχι σε κάποιο γεγονός κεντρικού χαρακτήρα.

Μέσα στο συντονισμό γενικά, έπαιζε μια μεγάλη αντινομία μεταξύ του κόσμου από τις συνελεύσεις γειτονιάς και από τα πιο αναρχικά εγχειρήματα. Ο κόσμος των γειτονιών ήταν σε μια πιο πειραματική φάση, γνωρίζονταν για πρώτη φορά και μάλιστα μέσα σε έναν αγώνα, οπότε έβλεπε ο καθένας πώς δρα στην γειτονιά του, πώς επικοινωνεί κλπ. Από την άλλη ήταν οι αναρχικές συνελεύσεις, που είχαν τα ζητήματα πιο ληγμένα (τα χαρακτηριστικά και τις πρακτικές κλπ) κι εκεί δημιουργούνταν ένα σχετικό χάσμα. Το πώς συντονιζόμαστε ήταν σε ένα πειραματικό στάδιο για τις γειτονιές αλλά όχι για τις αναρχικές ομάδες, γιατί, παρόλο που ήταν καινούριο το ότι ασχολούνταν με ένα κοινωνικό ζήτημα, στη συνέλευση γνωρίζονταν μεταξύ τους ως σύντροφοι. Έτσι, δεν προβληματικοποιήθηκε ποτέ το πώς συναντιέται ένα ιδεολογικό υποκείμενο με ένα όχι τόσο στιβαρά πολιτικά συγκροτημένο και αφέθηκε σε ένα «για το ίδιο παλεύουμε όλοι». Αυτό τελικά οδήγησε στο να έχουν πιο ηγεμονικό ρόλο οι πολιτικές συνελεύσεις, να μπουν στο επίκεντρο συζητήσεις αποκομμένα θεωρητικές και τελικά ο κόσμος των γειτονιών να αποσυρθεί από τον

κεντρικό συντονισμό του αγώνα, είτε γιατί αισθανόταν να μην τον αφορά αυτό που συζητιέται, είτε γιατί «αυτοί ξέρουν και γνωρίζονται και μεταξύ τους». Έτσι ο κόσμος αυτός αρκέστηκε στο να τρέχει τον αγώνα στις γειτονιές. Αυτό οδήγησε σε μια άλλη αντίφαση, στο ότι άλλα πράγματα συζητιόντουσαν στο συντονιστικό και άλλα πράγματα στις συνελεύσεις. Το συντονιστικό κατέληξε να συζητάει με πιο ιδεολογικούς όρους -αν είναι σωστό να λέμε δημόσιες μεταφορές ή ελεύθερες μεταφορές, αν είναι εμπόρευμα ή όχι κλπ- που μπορεί να είναι ενδιαφέροντα ζητήματα, αλλά δεν ήταν διακύβευμα του κόσμου που αγωνιζόταν. Ήταν βέβαια και έλλειμμα του κόσμου που αγωνιζόταν το ότι δεν είχε προβληματιστεί για το «τι είναι αυτό για το οποίο αγωνιζομαι, τι θα το κάνω αν κερδίσω κλπ». Έδειξε σίγουρα όμως και τα όρια των πιο πολιτικών υποκειμένων για τον τρόπο με τον οποίο συναντιούνται με μη πολιτικοποιημένα υποκείμενα.

Όλη αυτή η αντίφαση (καθημερινός αγώνας-ιδεολογικές συγκρούσεις, οι οποίες ήταν και κάπως συγκρούσεις γραμμών μέχρι θανάτου) συμπυκνώθηκε σε μια συντονισμένη παρέμβαση που προετοιμάστηκε εν είδει κορύφωσης του αγώνα. Μετά από παρεμβάσεις μινών οργανώσαμε μια κεντρική παρέμβαση στο σταθμό μετρό στην Αττική (που είναι κόμβος και σημαντικός από πολλές απόψεις για το δίκτυο των μέσων μεταφοράς), όπου κάθε γειτονιά μετά από παρεμβάσεις ωρών στη γειτονιά της, θα κατέβαινε κάνοντας ταυτόχρονα παρεμβάσεις στα μέσα με τα οποία θα μετακινούνταν. Η παρέμβαση θα ολοκληρωνόταν με μια πορεία στο κέντρο της Αθήνας. Ουσιαστικά, εκείνη τη μέρα θα κάναμε δράσεις ένα δωρο και θα παραλύαμε το συγκοινωνιακό δίκτυο της Αθήνας. Ήταν μια μάζα 200-300 ανθρώπων που καλέστηκαν από γειτονιές, με δημόσιο και ανοιχτό χαρακτήρα, και ξεκίνησαν από τις γειτονιές τους. Και καθώς μαζευόμασταν στο σταθμό Αττική, μαθαίνουμε για φασίστες κοντά στην πλατεία Αττικής. Και ενώ κάποιοι ήταν ακόμα στο δρόμο προς τον σταθμό Αττικής, έγινε κακός χαμός. Η παρέμβαση ακυρώθηκε και ένα κομμάτι των συνελεύσεων γειτονιάς (το πιο αναρχικό) και οι πολιτικές α/α συνελεύσεις μπλέχτηκαν σε κυνηγητά με μπάτσους και φασίστες, χωρίς δακρυγόνα αλλά με πολλή βία. Ήταν κάτι για το οποίο ο κόσμος ο πιο ανένταχτος δεν ήταν έτοιμος. Ο



κόσμος από τις γειτονιές είχε πάει για μια κορύφωση των δράσεων του και δεν ήταν έτοιμος για τέτοια σύγκρουση. Υπήρξε, επίσης, και ένας συλληφθέν με κακουργήματα που ήταν και πολύ δύσκολα. Κι εκεί μπήκε ξανά το ζήτημα το πώς υπάρχουν διαφορετικά υποκείμενα σε έναν αγώνα για τα ΜΜΜ. Στον κόσμο από τις γειτονιές δεν ήταν προφανές ότι αν παίζει φασίστας διαλύουμε αυτό που κάνουμε και πάμε να δειρούμε φασίστες, ούτε και όλο αυτό το ότι «πιάσανε έναν σύντροφο και ξεκινάμε τα συνηθισμένα» (βγάζουμε αφίσα, κάνουμε αλληλεγγύη κλπ)...

Από αυτό το σημείο και μετά είχε αρχίσει ο κόσμος να κουράζεται και από τον συντονισμό και από την καθημερινή δράση. Δηλαδή φαινόταν ότι η απεργία έληξε και πητήθηκε (δεν σιγουρεύτηκαν οι θέσεις των εργαζόμενων του ΟΑΣΑ, έγιναν και διαθεσιμότητες, δεν προχώρησε το θέμα της ιδιωτικοποίησης αλλά μάλλον λόγω άλλων αιτιών, δεν μπήκε ζήτημα για τα εισιτήρια στον αγώνα της ΕΘΕΛ). Έπαιξε γενικά απογοήτευση στην απεργία και σταμάτησε. Επίσης η φάση με τις παρεμβάσεις μάς είχε φτάσει στα όρια μας, καθημερινό ξύπνημα, τσακωμός με επιβάτες, και το είχαμε δει σαν αδιέξοδο. Γιατί δεν υπήρχε και ένας τρόπος να μετρήσουμε το αποτέλεσμα του αγώνα (πόσοι δεν χτυπάνε, πόσοι έχουν κάρτα). Υπήρχαν βέβαια και μεμονωμένες περιπτώσεις, που λαμβάναμε σταγόνες θάρρους, όπου άνθρωποι βλέπανε ότι το κάναμε και στηρίζανε. Αλλά σε πιο μεγάλα κομμάτια δεν ξέραμε αν είχε αυξηθεί η λαθρεπιβίβαση-με-πολιτικούς-όρους. Και πολιτικά και κοινωνικά δεν ξέραμε πώς πήγαινε η απεύθυνση. Έτσι συνοψίζοντας είχαμε:

- 1) απεργία τέλος, άρα κούραση
- 2) παρεμβάσεις, άρα κούραση
- 3) συντονισμός, άρα απογειωμένες συγκρούσεις δια αντιπροσώπων με 20 γνωστά άτομα από εκεί που ήταν 200 άτομα και ο κόσμος σε μια διαδικασία ζύμωσης και χτισίματος σχέσεων.

Ο αγώνας είχε αρχίσει να φυλλορροεί.

## [κλείσιμο του αγώνα]

Εκείνη τη χρονική στιγμή μπήκε από κάποιες συνελεύσεις η ανάγκη απολογισμού. Η υποχώρηση του αγώνα έγινε σταδιακά από κάτω προς τα πάνω και όχι με κάποια συντονισμένη απόφαση. Σιωπηρά είχαν σταματήσει ή αραιώσει οι καθημερινές παρεμβάσεις (παρόλο που δεν το είχε βάλει κάποια συνέλευση). Αλλού συνεχίζονταν αλλά σπκώνονταν όλο και λιγότερα χέρια και γινόταν εκπτώσεις, τύπου αφού είμαστε 2-3 να μοιράσουμε μόνο κείμενα, χωρίς μπλοκάρισμα ακυρωτικών, για να κρατιέται η φάση.

Δυστυχώς ο απολογισμός δεν έγινε ποτέ. Εμείς του Ζωγράφου ήμασταν από τις συνελεύσεις που θέλαμε να γίνει ο απολογισμός γιατί βλέπαμε τις προβληματικές και μπήκε και από α/α συνελεύσεις και από συνελεύσεις γειτονιάς. Είχε ήδη συμβεί επιπλέον και μια μετάλλαξη στο συντονιστικό, γιατί από εκεί που συναντιόταν σε πανεπιστήμια και ανοιχτούς χώρους στεγάστηκε στη Σκαραμαγκά και αυτό δεν βοηθούσε να έρθει εξωκινηματικός κόσμος.

Ένα άλλο θέμα που ανέκυψε στον αγώνα, ήταν το αν συνεργαζόμαστε με άλλες πολιτικές δυνάμεις. Ανέκυψε στη δικιά μας συνέλευση του Ζωγράφου και στον Βύρωνα, ίσως και αλλού. Τότε ήταν μια εποχή μεταδεκεμβριανή, που οι συνελεύσεις είχαν ή αναρχικό ή πρώην αναρχικό κόσμο ή ανένταχτο κόσμο γειτονιάς. Η μόνη συνέλευση με αριστερά ήταν τα Πετράλωνα, η οποία ήταν πολύ μαζική λόγω ιστορικότητας. Οι υπόλοιπες δεν είχαν σχέση με αριστερούς. Εμείς τότε είχαμε επιλέξει σαν αυτόνομη συνέλευση ζωγράφου να προτείνουμε σε ένα ακροαριστερό σχήμα ΑΝΤΑΡΣΥΑ στη γειτονιά - που είχαν δείξει ενδιαφέρον - να φτιάξουμε μια μεγάλη λαϊκή συνέλευση στη γειτονιά, γιατί με την ανάλυση μας είχαμε δεχτεί ότι επειδή έχουμε μασίφ πολιτικά χαρακτηριστικά δεν ανοιγόταν στον κόσμο και παρόλο που ο κόσμος έλεγε «καλά τα λέετε», δεν ερχόταν στη συνέλευση μας. Έτσι είπαμε με τους ανταρσύτες να κάνουμε σταθερό ανοιχτό κάλεσμα σε πλατείες της γειτονιάς. Αυτό έγινε στου ζωγράφου και μάζεψε συν 20-30 άτομα εκτός από εμάς και τους

ανταρσούες και στη συνέχεια διαλύθηκε όπως διαλύονται συνήθως οι συνεργασίες με τους αριστερούς: μαλώναμε συνέχεια για τα γνωστά ζητήματα. Οπότε τελικά έγινε μια τρύπα στο νερό. Εμείς όταν απευθυνθήκαμε σ' αυτούς, αντιλαμβανόμασταν τις μεταφορές ως μια κοινή υλική ανάγκη που μπαίνει πιο μπροστά από τον πολιτικό λόγο. Αυτό που φάνηκε εκεί είναι ότι η αδυναμία συνεργασίας δεν ήταν ζήτημα πολιτικού λόγου ή υλικών αναγκών, ήταν ζήτημα αδυναμίας παραγωγής ανταγωνιστικών σχέσεων. Με τους αριστερούς δεν είχαμε κοινούς αγώνες και εμπειρίες. Κι από το ίδιο σημείο έμπαζε και η δυνατότητα συνεργασίας ακόμη και με κόσμο που είχαμε τυπικά κοινό πολιτικό λόγο (π.χ. με πολιτικές συνελεύσεις του α/α χώρου). Είτε με τους μεν, είτε με τους δε, δεν υπήρχαν κοινές διαδρομές και εμπειρίες αγώνα και ήταν πολύ δύσκολο να διαμορφωθούν ανταγωνιστικές σχέσεις χωρίς κοινές καθημερινότητες. Αυτό θα το βάζαμε και στον απολογισμό.

Τελικά απολογισμός δεν έγινε και κάποια στιγμή απλά αλλάξαμε πεδία παρέμβασης και αγώνα. Αυτό είναι αρκετά ατυχές γιατί και σε πολλούς αγώνες στη συνέχεια, με τα νοσοκομεία και τα χαράτσια, φάνηκε ότι έλειψε αυτός ο απολογισμός γιατί κάναμε πολλά από τα ίδια λάθη.

Από τότε το ζήτημα δεν ξανάνοιξε τόσο κεντρικά, αν και έγιναν σποραδικές κινήσεις. Μετά τον Μάρτη-Απρίλη του 2011 μεσολαβούν οι πλατείες/αγανακτισμένοι και οι πιο μεγάλες γενικές απεργίες του καλοκαιριού του 2011, όπου μεγάλες μάζες του κόσμου συγκροούνται στο δρόμο. Σε αυτά τα γεγονότα, οι συνελεύσεις γειτονιάς κατέβαζαν μεγάλα μπλοκ και απέκτησαν ξανά αυτοπεποίθηση, και βάσει αυτής προσπάθησαν να ανοίξουν ξανά το θέμα MMM. Έλειπε όμως η απεργία των οδηγών, που ήταν μια πρώτη υλική βάση, και απ' την άλλη επειδή δεν είχε γίνει ποτέ απολογισμός για τα όρια, πολύς κόσμος όταν έμπαιναν προτάσεις στον αγώνα λέγαμε ότι αν δεν συζητήσουμε τα όρια δεν ξανασυμμετέχουμε στα ίδια λάθη. Τελικά γίνανε ξανά παρεμβάσεις με λιγότερο κόσμο, περιφερειακούς συντονισμούς (ανατολικών, δυτικών συνοικιών κλπ), με μικρότερη τακτικότητα (μια φορά την εβδομάδα, τηλέφωνο αν εμφανιστεί ελεγκτής κλπ), αλλά κι αυτό δεν προχώρησε.

Γινόταν για δύο τρεις εβδομάδες, μετά δεν προχωρούσε. Κάτι το οποίο εμένα προσωπικά μου έκανε εντύπωση είναι ότι δεν έπαιξε γενικώς ζήτημα διαγραφής προστίμων. Εγώ δεν ήξερα κανέναν με πρόστιμο και δεν το έβαλε κανείς σαν ζήτημα. Οπότε ήμασταν ή τυχεροί, ή μάγκες και δεν μας κόβανε, ή ο καθένας την πάλευε ατομικά μόνος του με τα πρόστιμα.

Το επόμενο διάστημα στην Αθήνα, αυτοί που το βάζουν κάπως σιγά σιγά είναι συλλογικότητες ανέργων από το '12 (ΣΩΒΑ), απλά λόγω της γενικής θεματολογίας καταλήγει ένα ακόμα μπούλετ και δεν έχει αυτόνομο σχεδιασμό.

Μ' αυτόν τον κύκλο που έτρεξε σε πρώτη φάση, χωρίς να γίνει απολογισμός και με τις επόμενες αποτυχημένες προσπάθειες να επανέλθει το ζήτημα, θεωρώ ότι είναι δύσκολο να ξεκινήσει ξανά κάτι στην Αθήνα, παρότι το μέλλον είναι δυσοίωνο γιατί έχουν αυξηθεί πάρα πολύ οι ελεγκτές. Έγινε βέβαια μια μείωση εισιτηρίων στο 1.20€ από 1.40€, αλλά παράλληλα μειώθηκε ο χρόνος διάρκειας από 90' στα 60'. Κι απ' την άλλη άμα χρειάζεσαι δύο εισιτήρια την μέρα με 40€ το κόστος, ή 30€ για την κάρτα, είναι ούτως ή άλλως πολλά. Συν όλες οι φήμες για περισσότερους ελεγκτές και ελέγχους (μπάρες, γουοκι τόκι κλπ) που τρομοκρατούν προκαταβολικά.

### **[συζήτηση]**

*Κι η επιστράτευση στον αγώνα των εργαζομένων του μετρό, ήταν ένα έδαφος ανάπτυξης του αγώνα;*

Αυτό ήταν πολύ αργότερα, νομίζω το 2013. Δεν μπήκε όμως ζήτημα δωρεάν μεταφορών εκεί, ήταν απλά αλληλεγγύη στους απεργούς ενάντια στην καταστολή και τον κοινωνικό αυτοματισμό.

*Και -οι- του κινήματος «Δεν Πληρώνω»;*

Ενώ είχαν μαζέψει πολύ κόσμο με τα διόδια χάρη στην προβολή του διαταξικού υποκειμένου γιωταχής, δεν είχαν κοινωνικές σχέσεις και ριζώματα εκτός από τα κομματικά γραφεία ΚΟΕ, ΕΕΚ και κατήγγειλε το ένα «δεν πληρώνω» το άλλο. Έρχονταν απλώς και μας κούραζαν στις παρεμβάσεις.

*Όλη αυτή η προσπάθεια σύνδεσης με τους εργαζομένους και αλλαγής της στάσης, ώστε τα ΜΜΜ να μην διακόπτονται αλλά να μεταφέρουν τους απεργούς τις μέρες γενικής απεργίας, έπαιξε ρόλο στο ότι στις γενικές απεργίες του καλοκαιριού του '11, ο σταθμός μετρό του Συντάγματος έμεινε τελικά ανοιχτός;*

Όχι, εκεί κερδήθηκε από τους διαδηλωτές. Στήθηκε το ιατρείο στις απεργίες του '11 μέσα στο ΜΕΤΡΟ του συντάγματος αλλά αυτό δεν συνέβη σαν αποτέλεσμα του ανταγωνισμού εντός των εργαζομένων. Πιο πολύ έγινε από την πίεση των διαδηλωτών και από την έκκληση για ανθρωπισμό. Επίσης, στις απεργίες και τις συνελεύσεις του συντάγματος το καλοκαίρι του '11 επιχειρούσε κόσμος από τη φασιστική παράταξη της ΕΘΕΛ να κατέβει (ως εργαζόμενοι της ΕΘΕΛ), αλλά επειδή υπήρχε μηδενική ανοχή από τον κόσμο προς τους φασίστες, τις δύο φορές που κατέβηκαν εκδιώχτηκαν.

*Το κεφάλαιο μετανάστες; Υπήρξε καμιά προσπάθεια σύνδεσης, δεδομένου ότι είναι και αυτοί που περισσότερο δεν χτυπάνε εισιτήριο;*

Σήμερα οι μετανάστες δεν είναι πλέον αυτοί που δε χτυπάνε εισιτήριο. Έγινε κατανοητό από εκείνη τη φάση, ότι οι επιπτώσεις για τους μετανάστες που δε χτυπάνε εισιτήριο είναι πολύ μεγαλύτερες απ' ό, τι για τους ντόπιους: είναι από τσακωμός με φασιστογιογατιά μέχρι κρατητήριο και κέντρο κράτησης. Δηλαδή, υπήρχαν ελεγκτές που κρατούσαν μετανάστες μέχρι να έρθουν οι μπάτσοι να δουν άμα έχουν χαρτιά. Αλλά αυτά συνέβαιναν κυρίως σε τρόλεϊ στα Πατήσια που δεν υπήρχαν πολλές δράσεις.

Το ζήτημα είναι σημαντικό, γιατί για τους μετανάστες το κεφάλαιο μετακίνηση στη μητρόπολη και το βίωμα του χώρου δεν είναι το ίδιο με τον ντόπιο. Εμείς όταν θέλουμε να πάμε σε ένα σημείο, διαλέγουμε το συντομότερο δρόμο. Για τους μετανάστες χωρίς χαρτιά η μετακίνηση είναι μεγάλο ζήτημα γιατί πρέπει να σχεδιάζουν τις διαδρομές τους έτσι ώστε να αποφύγουν αυτούς που δεν πρέπει να πετύχουν (φασίστες, μπάτσους κλπ). Το ίδιο ισχύει και για τα λεωφορεία, ποιες ώρες μπαίνουν, σε ποιες διαδρομές και τότε δε θα πετύχουν ελεγκτές κλπ.

Η κατάσταση αυτή βελτιώθηκε κάπως με τις παρεμβάσεις, είχαν αυξηθεί οι μετανάστες που χρησιμοποιούσαν λεωφορείο «επικίνδυνες» ώρες ή που δε χτυπούσαν εισιτήριο, αλλά αυτό δεν μπορούσε να διαφυλαχθεί στη συνέχεια και η δική μου εκτίμηση είναι ότι πλέον οι μετανάστες χτυπάνε εισιτήριο πιο πολύ, ακριβώς γιατί έχουν μεγαλύτερο κόστος. Το ζήτημα δε συζητήθηκε πολύ γενικώς, εκτός αν έγινε αυτό στη Σκαραμαγκά ή στις συνελεύσεις στα Πατήσια. Τότε ήμασταν κι εμείς αρκετά πίσω σαν πολιτικά υποκείμενα γιατί θεωρούσαμε πχ ότι στου Ζωγράφου δεν έχει μετανάστες κλπ, αλλά ήταν επειδή δεν είχαμε ανοικτά μάτια. Πάντως στην πολιτική μας ατζέντα δεν υπήρχε σαν ζήτημα.

*Εμπειρίες μεμονωμένων ατόμων υπήρχαν; Π.χ. κόσμος μεμονωμένος που κυκλοφορούσε και αντιμετώπιζε καταστάσεις;*

Έπαιζαν τέτοιοι τσακωμοί και εκτός χρόνου παρέμβασης. Αν και αυτοί που αντιδρούσαν ήταν μόνο κόσμος που έτρεχε αυτό το πράγμα σε διαδικασίες, δεν έβγαине άλλος κόσμος μπροστά, και αυτό έπαιξε και ρόλο στην απογοήτευση. Όχι ότι δεν υπήρχαν άλλοι φιλικοί προς αυτό μες στο λεωφορείο, πχ υπήρχαν τα «καλά του τα πες» μες στο λεωφορείο. Αλλά σε ατομικές, μοριακές κόντρες δεν έβρισκες στήριξη και ήταν πολύ απογοητευτικό είτε αν πιάνανε εσένα, είτε αν μιλούσες εσύ για κάποιον άλλο. Σίγουρα έπαιζε κι ένας φόβος, γιατί άτομα που δεν χτυπάγανε εισιτήριο και τους έπιανε ελεγκτής, ή θα έτρεχαν και θα ήταν κομπλέ ή θα ήταν κάνας 50αρης ελεγκτής που θα έκανε κήρυγμα και μετά θα σε άφηνε αλλά στα ακραία

σκηνικά θα φωνάζανε μπάτσους οι ελεγκτές. Έπαιζε συχνά και η φάση, λόγω των πολύ συχνών περιπολιών ΔΙΑΣ, να πας να φύγεις και να πέσεις τυχαία πάνω τους και να τους φωνάξει ο ελεγκτής άμεσα χωρίς τηλέφωνο.

*Σε σχέση και με τα όρια του αγώνα, είπαμε ότι για τον κόσμο που το έτρεχε ήταν κάπως διαχωρισμένη η παρέμβαση από την καθημερινότητα, παρόλα αυτά, υπήρχε σαν κουβέντα ότι το υλικό διακύβευμα δεν είναι τόσο σημαντικό σαν έξοδο, σε αντίθεση π.χ. με το ρεύμα κλπ;*

Όχι δεν είχε μπει το συγκεκριμένο ζήτημα. Γιατί η Αθήνα δεν είναι Θεσσαλονίκη που είναι όλα εντός 20λέπτου με τα πόδια, οπότε ο κόσμος εκεί χρησιμοποιεί πολύ τα λεωφορεία και ειδικά ο επισφαλής κόσμος που δουλεύει από εδώ κι από εκεί. Αλλά ούτως ή άλλως υπήρχε και σαν πολιτική ανάγκη στον κόσμο ότι σπάω την πειθάρχηση, ειδικά στο μετρό (κάμερες, αποστείρωση κλπ).

Σχετικά με τον διαχωρισμό καθημερινότητας - παρεμβάσεων, είχε μπει στη γειτονιά μας σαν πρόταση να βρισκόμαστε με mail να ηγηγίνομε μαζί σε δουλειές και βόλτες μαζί. Μας δουλεύανε και τελικά δεν έγινε, αλλά έμπαινε σαν απάντηση στις ανάγκες της καθημερινότητας. Αν έπαιρνες τότε το λεωφορείο στη γειτονιά και έμπαιναν δύο σύντροφοι, μας έδινε αυτοπεποίθηση φουλ. Αλλά δεν βρήκαμε μια λειτουργική λύση.

σχόλιο συντρόφισσας:

*Έχει πάντως μια παρόμοια πορεία με τον αγώνα της λέσχης του ΑΠΘ. Η απεύθυνση, η ανυπακοή, τα όρια κλπ. Απλά ο αγώνας της λέσχης δεν είχε το ζήτημα της καθυστέρησης ή του προστίμου. Στη λέσχη αν δεν καταφέρεις να κοντράρεις το φύλακα, απλά θα φύγεις χωρίς να φας, χωρίς περαιτέρω επιπτώσεις.*

σχόλιο συντρόφου:

*Και στατιστικά στη λέσχη θα έχεις πάντως σίγουρα άτομα να σε στηρίζουν, καθώς*

*όλο και κάποιος περνάει. Ενώ σε ένα άκυρο λεωφορείο, σε άκυρη γειτονιά είναι πιο δύσκολο. Και είναι και πιο μικρές οι κλίμακες, λιγότερος κόσμος, πιο συγκεκριμένο υποκείμενο, οπότε η πολυπλοκότητα μικρότερη.*

Τα όρια που είχε, δεν ήταν ότι ήμασταν μαλάκες και δεν τα είδαμε. Τα όρια που είχε ο αγώνας, ήταν τα όρια γύρω από τους αγώνες τους σχετικούς με την κοινωνική αναπαραγωγή που εμφανίστηκαν και σε ΔΕΗ, νοσοκομεία. Συσσωρεύονταν ήττες σε αγώνες κοντινούς, χωρίς να αναλύεται η δομική σχέση μεταξύ τέτοιων αγώνων και γι' αυτό τέτοιοι αγώνες φέρανε τέτοια απογοήτευση σε κόσμο που τους έτρεξε. Εδώ στη Θεσσαλονίκη που δεν υπήρχαν τέτοιοι αγώνες μαζικοί, που να κατέβαιναν στο δρόμο κλπ και λείπανε τέτοια υποκείμενα, δεν ξέρω πώς θα λειτουργούσαν τα όρια και η δυναμική του αγώνα. Το ότι υπήρχαν στην Αθήνα οι συνελεύσεις γειτονιάς ήταν επειδή κόσμος είχε συνηθίσει σε πολλά εγχειρήματα που σπίνει να τα πηγαίνει καλά, αλλά είχαν και πολύ βολонταρισμό και υπεραισιοδοξία. Π.χ. μια οπτική που έλεγε «τα λεωφορεία δεν πήγαν καλά, ε μαλάκες οι επιβάτες, τι να καταλάβουν από λευτεριά...». ΟΚ δεν ήταν ακριβώς έτσι, αλλά μέχρι το 2012 έπαιζε μια φάση, πώς ό,τι ήθελες να κάνεις πολιτικά το έκανες. Έφτανες ακόμη και να κερδίζεις τους μπάτσους στο δρόμο ενίοτε, πράγμα που αν το δεις, δε συμβαίνει και συχνά αλλού.

*Πράγματα που γίνανε αργότερα για τα ΜΜΜ; Π.χ. οι προλετάριοι αρνητές χρέους;*

Είναι στο κομμάτι της δεύτερης φάσης, όταν εμείς λέγαμε παιδιά δεν γίνεται να ξανακάνουμε τα ίδια, ε το κάνανε σε πολλές γειτονίες και τελικά δεν έληξε με ένα πάταγο, αλλά με ένα λυγμό. Πήγε να αναθερμανθεί το κίνημα με το θάνατο του Καναούτη, αλλά ήταν σε φάση ήττας και κλεισίματος αγώνα και το θέμα έπαιξε κυρίως σε ένα επίπεδο «το κράτος δολοφονεί», ενώ τα πιο ταξικά επίδικα, το γιατί δεν είχε δηλαδή εισιτήριο ο Καναούτης, δεν μπήκαν κεντρικά. Δηλαδή έγινε μια αντιστοιχία με τον Γρηγορόπουλο, αντί να γίνει μια αντιστοιχία με όλους εμάς που δεν έχουμε να πληρώσουμε εισιτήριο. Πάντως δεν ήταν αφορμή για ν' ανοίξει ξανά το ζήτημα με κινηματικούς καθημερινούς όρους.



*Το κομμάτι της εμβάθυνσης των περιεχομένων είπες ότι αποτυπώθηκε άσχημα, εξαιτίας της σχέσης αυτής των πολιτικοποιημένων και μη, στους συντονισμούς. Αλλά μία συζήτηση γύρω από την πρόνοια ή το πώς τρέχεις τον αγώνα υπήρξε; Π.χ. το ότι με τη διαγραφή προστίμων μπορείς να αγωνιστείς συλλογικά, ενώ η πολιτική ανυπακοή είναι κάπως ατομική λύση;*

Το γεγονός ότι τα περιεχόμενα έμπαιναν από τα πιο πολιτικοποιημένα υποκείμενα εμπόδιζε τον κόσμο να το οικειοποιηθεί. Έμπαινε ως «τώρα θα μιλήσουμε θεωρητικά», ενώ ο κόσμος προτιμούσε να το γειώνει σε καθημερινές δράσεις. Δεν προβληματικοποιούσε το γιατί κάνω αυτό τον αγώνα, γιατί μπαίνω στο λεωφορείο, είναι άλλο το λεωφορείο όταν πάω στη δουλειά, άλλο όταν πάω στην πορεία. Άλλη σχέση αναπαράγει το λεωφορείο ανάμεσα σε κάποιον που μένει Ζωγράφου και κάποιον που μένει αλλού και δουλεύει Ζωγράφου. Ακόμα και η κουβέντα δημόσιες ή -ελεύθερες μεταφορές εξελίχθηκε σε πλαίσιο: δημόσιο σημαίνει κρατικό, εμείς δεν είμαστε με το κράτος (ούτε με την αριστερά), άρα λέμε ελεύθερες. Υπήρχε κόσμος που ενώ δεν έλεγε «δεν μας ενδιαφέρει η κουβέντα σε αυτό το επίπεδο», έλεγε όμως «δεν μας ενδιαφέρει τι λέμε αλλά τι κάνουμε», εκφράζοντας έτσι την ανάγκη να μην είναι οι κουβέντες διαχωρισμένες από την καθημερινή πρακτική.

*Η πολιτική συζήτηση που κατέληξε ακόμα και στο φθίνον συντονιστικό;*

Το βασικό ήταν αυτό με το δημόσιες vs ελεύθερες μεταφορές. Εκεί φάνηκε ότι υπήρχαν συνελύξεις με έτοιμες απόψεις, κυρίως οι α/α και οι άλλοι που δεν είχαν. Και λίγο η κουβέντα «κοινωνικό αγαθό ή εμπόρευμα», που είναι και κοντά. Εκεί που έγινε μεγάλη συζήτηση ήταν επίσης στο γιατί δεν υπάρχει σύνδεση με τους εργαζόμενους, αλλά η συζήτηση έμεινε τελικά σε μια καταδίκη της συνδικαλιστικής γραφειοκρατίας, αντί να πάει στο γιατί ο κόσμος ακολουθεί τους γραφειοκράτες. Οι λίγοι εργαζόμενοι με τους οποίους είχαμε μια σχέση κατέληξαν στο ότι «δεν υπάρχουν αρκετοί αγωνιστές». Επίσης μεγάλη κουβέντα έγινε για την αλληλεγγύη στον συλληφθέντα των αντιφασιστικών δράσεων στο σταθμό Αττική.

Γιατί υπήρχε κόσμος που έλεγε καλά κάναμε και να το υπερασπιστούμε δημόσια και υπήρχε κόσμος που έλεγε καλά έκανε ο κόσμος κι έδειρε φασίστες, αλλά διαλύθηκε η φάση μας.

*Σε σχέση με τα περιεχόμενα πάλι, έπαιξε αυτή η αντίφαση στην κουβέντα δημόσιο vs ιδιωτικό, ότι π.χ. ο δημόσιος ΟΑΣΑ έχει ακριβότερο εισιτήριο από τον ιδιωτικό ΟΑΣΘ;*

Έπαιζε σαν επιχείρημα του κράτους για να προωθήσει την ιδιωτικοποίηση. Και επίσης και προς τους εργαζόμενους/γραφειοκράτες για την μετοχοποίηση του οργανισμού. Ο ΟΑΣΘ παρουσιάζοταν σαν το πρότυπο της υγιούς επιχείρησης.

σχόλιο συντρόφου:

*Γιατί ένας εύκολος τρόπος να ηττηθεί εδώ στη Θεσσαλονίκη ο ενδεχόμενος αγώνας, είναι να βγει με αίτημα «δημόσιες δωρεάν μεταφορές», που θα κεντράρουν στην κρατικοποίηση του ΟΑΣΘ, αντί για το πραγματικό ζήτημα που είναι το εισιτήριο και η μετακύλιση του κόστους αναπαραγωγής στους εκμεταλλευόμενους. Είναι ένα ερώτημα του πώς τρέχεις έναν αγώνα σε ένα ιδιωτικό οργανισμό.*

Είναι διαφορετικό να μπλοκάρεις την αναδιάρθρωση, δηλαδή να μπλοκάρεις την ιδιωτικοποίηση, κι άλλο να λες να γίνει κάτι γενικά και αόριστα δημόσιο. Αυτό βγήκε και στο πόσο πολύ ασχοληθήκαμε στην Αθήνα. Π.χ. στα ΚΤΕΛ πόσο εύκολα θα γινόταν αγώνας, παρ' όλο που τα χρησιμοποιεί πολύς κόσμος; Αν το δούμε αφηρημένα, θα μπορούσε κάποιος να διαμαρτυρηθεί για τα ΚΤΕΛ, αλλά θα σου πουν "πάνε αλλιώς". Και είναι και διαφορετικό το ζήτημα της μετακίνησης μέσα στις πόλεις. Πάντως ο ΟΑΣΘ είναι μεν ιδιωτικός, αλλά στην πράξη, στο πώς το βλέπει ο κόσμος, δεν είναι. Για τον κόσμο που είναι εδώ, είναι τα ίδια γαμημένα λεωφορεία. Γιατί είναι μητρόπολη, παίρνεις συνέχεια λεωφορείο οπότε δεν νομίζω ότι φαίνεται διαφορετικό στον κόσμο. Πχ στην Πάτρα, στο Ηράκλειο που μπαίνεις από μπροστά, το καταλαβαίνεις πιο πολύ.

σχόλιο συντρόφου:

*Παίζει κι έναν ρόλο η κρατική χρηματοδότηση, που είναι αρκετά μεγάλη. Και υποκειμενικά για τον κόσμο που το ξέρει, και από την πλευρά του ΟΑΣΘ.*

Και είναι πράγματα που είναι de facto κρατικά, γιατί είναι de facto ανάγκη για τον καπιταλισμό το να πας στη δουλειά και στην κατανάλωση. Δεν είναι de facto το να χρειάζεσαι να πας στο χωριό σου, γιατί πέθανε ο παππούς σου...

*Δεν είναι πιο εύκολο να αρνηθείς να πληρώσεις κάτι δημόσιο από κάτι ιδιωτικό;*

Ναι κι εμείς το χρησιμοποιούσαμε σαν επιχειρήμα. Π.χ. λέγανε ότι είναι ελλειμματικός ο ΟΑΣΑ και λέγαμε εμείς «ναί αλλά ξέρεις πόσα χρωστάει το κράτος στον ΟΑΣΑ;».

σχόλιο συντρόφισσας:

*Υπάρχει αυτή η διαφορά, ότι ο ΟΑΣΑ που είναι δημόσιος πιο εύκολα ζητάς ελεύθερη πρόσβαση, αλλά στον ΟΑΣΘ είναι πιο λογικό να πεις μείωση.*

Εμάς μας είχε προβληματίσει το αν γίνει μείωση εισιτηρίου, τότε τι κάνουμε; Αλλά εμείς λέγαμε καμία ανακωχή, όπως και για το δόσιμο του εισιτηρίου από χέρι σε χέρι. Ήταν η παραδοσιακή α/α προσέγγιση ότι και πάλι θα είμαστε ενάντια στο κράτος, γιατί δεν έχει σχέση με τους αγώνες.

*Και ο κόσμος που έτρεχε τον αγώνα, τι έκανε τις άλλες ώρες;*

Δεν μπορέσαμε να το μετρήσουμε. Ήταν πολύ δύσκολο και είχε όρια για μας. Αλλά δεν μπήκε σαν κομμάτι άμεσης εμπειρίας. Κάποιος μπορεί να είναι πολύ σφικτά, να μην μπορεί να αργήσει πέντε λεπτά στην δουλειά του ή να μην αντέχει την καθημερινή σύγκρουση. Και λίγο ψυχαναλυτικά: όταν έβριζες κάποιον που χτυπούσε εισιτήριο, έβριζες τον εαυτό σου για τις στιγμές που βαράς κι εσύ εισιτήριο.

*Το γεγονός ότι δεν μπήκε σε πρώτο πρόσωπο ο αγώνας δημιούργησε κι άλλες προβληματικές;*

Ναι, και στα 5ευρα πχ δεν ξεκινούσε από το ερώτημα «είμαστε ασφαλισμένοι; είμαστε ανασφάλιστοι; ποιοι είμαστε;». Π.χ. το ότι η μισή συνέλευση ήταν ανασφάλιστη, δεν είναι πιο άμεσο; Ενώ οι αγώνες για την κοινωνική αναπαραγωγή πέφτανε μέσα γενικώς στο ποια είναι τα σημαντικά ζητήματα καθημερινότητας, ωστόσο γινόντουσαν σε στυλ πολιτικής καμπάνιας και όχι σε πρώτο πρόσωπο. Στον αγώνα με τα χαράτσια, επειδή είχε πολύ μεγάλη ανταπόκριση το όριο έγινε πιο γρήγορα ορατό. Αναδύθηκε πιο γρήγορα το ζήτημα, ότι αυτοί που μας παίρνουν τηλέφωνο για επανασύνδεση, δε νοιάζονται για τη συνέλευση και το κάνουν μόνο για την επανασύνδεσή τους. Οπότε βάλουμε κι εμείς ένα φρένο. Στα λεωφορεία που δεν κατάφερε καν να γίνει αυτού του είδους η σύνδεση, δεν συζητήθηκαν αυτά τα όρια.

*Κι αυτό πώς το επιλύεις; Γιατί υπάρχει περίπτωση να το ξαναβρούμε μπροστά μας σε δράσεις διαγραφής προστίμων με κόσμο να σκάει μόνο για τη διαγραφή. Υπάρχει, ας πούμε, η πρόταση να λες ότι οι δράσεις αφορούν μόνο μέλη της συνέλευσης ή μέλη άλλων διαδικασιών αγώνα, αλλά αυτό μπορεί να οδηγήσει σε κλειστές διαδικασίες. Συζήτησε καθόλου ο κόσμος με ποιους όρους θα μπορούσε να ξεπεραστεί;*

Δεν συζητήθηκε πολύ αυτό, γιατί στην Αθήνα έχει κλείσει πλέον οριστικά ο κύκλος αυτών των συνελεύσεων· γίνανε ιδεολογικές, διαλύθηκαν κλπ και έχουν ξεπεράσει και το στάδιο όπου θα μπορούσε να γίνει αναστοχασμός πάνω σ' αυτούς τους αγώνες. Και νομίζω ότι είναι πιο εύκολο να μπουν αυτά τα ζητήματα σε συνελεύσεις σαν τη δική σας, που έχουν πιο κοινές αναφορές, σε πρώτο πρόσωπο, τι κάνομε για μας κλπ.



