ΠΑΝΤΙΣΡΑ
αντικαπιταλιστικη • ενημερωση

του **Νιάρχου Νιαρχάκου**



Στο χώρο των Επαγγελματικών Δημοσίας Χρήσης (Ταξί) αυτοκινήτων οι εξελίξεις στα χρόνια της καπιταλιστικής κρίσης είναι ευθέως ανάλογες με όλα όσα συμβαίνουν σε κάθε επαγγελματικό και εργασιακό χώρο στην Ελλάδα. Οι απασχολούμενοι σ' αυτόν βιώνουν δραματική πτώση του μεταφορικού έργου, αντίστοιχη μείωση του εισοδήματός τους, ενώ ταυτόχρονα δέχονται ολομέτωπη επίθεση από το κεφάλαιο που σκοπό έχει να υφαρπάξει σημαντικό κομμάτι του μεταφορικού έργου έχοντας και τη στήριξη από τις κυβερνήσεις ΠΑΣΟΚ-ΝΔ, το ΔΝΤ και την ΕΕ.

Για πολλά χρόνια οι ιδιοκτήτες-αυτοαπασχολούμενοι και οι οδηγοί-εκμεταλλευτές κάλυπταν αποκλειστικά και με ικανοποιητική επάρκεια τη μεταφορά επιβατών που επέλεγαν να μη χρησιμοποιήσουν τα δημόσια ΜΜ και τα ΙΧ τους. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα –με δεδομένο και τον μεγάλο όγκο του μεταφορικού έργου– οι απασχολούμενοι στα ταξί να έχουν ικανοποιητικά εισοδήματα, ενώ η απόκτηση άδειας ταξί, που είχε σταδιακά περάσει από το κράτος στους εμπόρους πώλησης αδειών ταξί (μαντράδες), απέκτησε τεράστια αξία και δημιουργήθηκε ένας μεγάλος κύκλος εργασιών και πολλές φορές μεγάλη φοροδιαφυγή.

Οι εργαζόμενοι στο χώρο του ταξί αποτελούν ένα ετερόκλιτο και αντιφατικό κοινωνικό στρώμα με έντονα μικροαστικά χαρακτηριστικά και συμπεριφορές συντεχνίας. Για πολλούς απασχολούμενους στα ταξί, η εκμετάλλευση αυτού αποτελεί διασφάλιση μιας θέσης εργασίας και η απόκτηση της άδειας ταξί τούς έχει στοιχίσει πολύ ακριβά. Οι συνθήκες εργασίας είναι πολύ δύσκολες [κίνηση στους δρόμους, άγχος για το μεροκάματο, πολλές ώρες δουλειάς (12-16), ανθυγιεινές συνθήκες].

Η απόπειρα του κεφαλαίου να ρίξει τα βάρη της καπιταλιστικής κρίσης στους ώμους των εργαζομένων και των χαμηλών λαϊκών στρωμάτων, που είναι η κυρίως πελατεία του ταξί, έφερε μεγάλη μείωση στα εισοδήματα των απασχολούμενων ταξιτζήδων στο περίπου

50%-60%. Οι εργαζόμενοι στα ταξί επιχείρησαν να αντεπεξέλθουν αυξάνοντας τις ώρες εργασίας τους, χωρίς όμως αποτέλεσμα και ένα αξιοπρεπές μεροκάματο. Δεν μπορούν να καλύψουν τις ασφαλιστικές τους εισφορές στον ΟΑΕΕ, να αποδώσουν ΦΠΑ και να αντέξουν το υψηλό κόστος συντήρησης των οχημάτων τους. Οι περισσότεροι μάλιστα απ' αυτούς, έχοντας αγοράσει τις άδειες με υψηλό τίμημα και με ενυπόθηκα δάνεια από τις τράπεζες, δεν μπορούν πια να εξυπηρετήσουν αυτά τα δάνεια, με αποτέλεσμα να κινδυνεύουν να χάσουν τα σπίτια τους.

Την ίδια περίοδο το κεφάλαιο, με αιχμή τον ΣΕΤΕ (Σύνδεσμος Τουριστικών Επιχειρήσεων), επιδιώκει να πάρει το καλύτερο μέρος του μεταφορικού έργου, καθώς οσμίστηκε παρθένο πεδίο επιχειρηματικής δράσης και κέρδη. Αρχικά επιδίωξε με νομοθετικές παρεμβάσεις επί υπουργίας Ρέππα και Ραγκούση να διεισδύσει στο χώρο. Η αντίδραση των αυτοκινητιστών, η μεγάλη απεργία διαρκείας τον Αύγουστο του 2011 και η σφοδρή σύγκρουση με την κυβέρνηση πάγωσαν τις εξελίξεις. Στη διάρκεια αυτής της απεργίας αναδείχτηκαν ριζοσπαστικά χαρακτηριστικά.

Η συγκυβέρνηση ΝΔ-ΠΑΣΟΚ και η φιλικά προσκείμενη σ' αυτήν ηγεσία της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Ταξί (Λυμπερόπουλος-ΝΔ, Δήμου-ΠΑΣΟΚ), αφού άφησαν πρώτα να εκτονωθεί η αγωνιστική διάθεση των αυτοκινητιστών, καλλιέργησαν κλίμα αυταπάτης και αναμονής και κατάφεραν να περάσουν με το νόμο 4093 διατάξεις που επέτρεπαν στο κεφάλαιο να πάρει κομμάτι της πίτας τού μεταφορικού έργου. Ο Ν. 4093 επιτρέπει να δημιουργηθούν εταιρείες που θα έχουν το δικαίωμα να αποκτούν περισσότερες των δύο αδειών ταξί, κάτι που για τους αυτοκινητιστές ήταν κόκκινη γραμμή. Επίσης ο Ν. 4093 δίνει το δικαίωμα σε εταιρείες ενοικίασης αυτοκινήτων να μεταφέρουν επιβάτες με οδηγό και αφήνει ελεύθερα τουριστικά γραφεία και ξενοδοχεία να κάνουν μεταφορές με 7θέσια και 9θέσια οχήματα από και προς τουριστικούς προορισμούς. Μάλιστα, το τουριστικό κεφάλαιο επιδιώκει να πάρει το φιλέτο των μετακινήσεων (αεροδρόμια, λιμάνια, μεγάλα ξενοδοχεία κ.λπ.).

Οι αυτοκινητιστές μπροστά σ' αυτές τις εξελίξεις και στον κίνδυνο να χάσουν τη δουλειά τους, αν και έπρεπε να αντιδράσουν με μεγάλους και ανυποχώρητους αγώνες, υποτάχθηκαν με μεγάλη ευθύνη της γραφειοκρατικής, συμβιβασμένης και υποταγμένης ηγεσίας του κλάδου και χωρίς πολλές αντιδράσεις αποδέχτηκαν μοιρολατρικά την κατάσταση.

Σήμερα μπροστά στ' αδιέξοδα που αντιμετωπίζουν, στη βεβαιότητα της πλήρους προλεταριοποίησής τους, που τους επιβάλει η πολιτική της κυβέρνησης, της ΕΕ και του ΔΝΤ, οι εργαζόμενοι στα ταξί, ανεξάρτητα αν είναι ιδιοκτήτες ή οδηγοί, πρέπει να πάρουν την κατάσταση στα χέρια τους και να διεκδικήσουν αγωνιστικά το δικαίωμα στην εργασία και

στη ζωή. Να ξεπεράσουν τις αυταπάτες, το μικροαστισμό τους, να αντλήσουν εμπειρίες και διδάγματα από τις αγωνιστικές τους παρακαταθήκες, να δουν ότι εχθρός τους είναι ο καπιταλισμός και οι πολιτικοί του εκφραστές, η κυβέρνηση, η ΕΕ και το ΔΝΤ. Το μέλλον τους δεν μπορεί να είναι η φτηνή και αναλώσιμη απασχόλησή τους – οδηγοί με μισθούς πείνας και χωρίς δικαιώματα. Πρέπει να ανατρέψουν τις συμβιβασμένες ηγεσίες, να πάρουν τα συνδικάτα στα χέρια τους, να φτιάξουν ισχυρούς συνεταιρισμούς και συλλογικότητες. Οφείλουν να αντιληφθούν ότι η θέση τους είναι δίπλα στην εργατική τάξη, στα αγωνιζόμενα λαϊκά στρώματα, και όχι απέναντί τους.

ΠΡΙΝ