

Τα παρακάτω αποσπάσματα τα βρήκαμε στη μπροσούρα «Το σπίτι των κλεφτών» που εκδόθηκε από μια πρωτοβουλία από την κατάληψη Πραποπούλου το 2009. Αφορούν το κίνημα αυτομείωσης των τιμών διαφόρων εμπορευμάτων (ρεύμα, νερό, είδη διατροφής κλπ) στην Ιταλία της δεκαετίας του '70, και είναι συνοδευτικά κείμενα στο πολιτικό καφενείο που εκδήλωσε η «συνέλευση για τη διεκδίκηση των βασικών αναγκών» στην «κατάληψη κυλικείο οκτάγωνο» στις 9/4/14. Τα συγκεκριμένα αποσπάσματα πραγματεύονται αποκλειστικά το ζήτημα των μέσων μαζικής μεταφοράς.

Είναι απαραίτητη μια σημείωση: τα όσα περιγράφονται παρακάτω είναι μια μέθοδος αγώνα του κινήματος στην Ιταλία το '70. Δηλαδή, σε μια άλλη εποχή, σε μια άλλη χώρα, με διαφορετικούς ταξικούς συσχετισμούς δύναμης. Επομένως, θα ήμασταν τουλάχιστον αφελείς αν επιδιόμασταν σε μια βιαστική και άκριτη αντιγραφή αυτών των πρακτικών. Η χρησιμότητα βρίσκεται αλλού: στο να γνωρίσουμε την ιστορία (μας), να διδαχθούμε από τα σωστά κι από τα λάθη, να σπλιστούμε με το πάθος εκείνων των αγωνιστών, να διευρύνουμε τις μορφές πάλης μας και κυρίως να υπενθυμίσουμε (στους αναγνώστες και στους εαυτούς μας) πως η εργατική τάξη, όταν οργανώνεται, συλλογικοποιείται και υποστηρίζει με πάθος τα συμφέροντά της, μπορεί να κερδίζει τα αφεντικά της.

Απόσπασμα από το

## **«ΚΙΝΗΜΑΤΑ ΑΥΤΟΜΕΙΩΣΗΣ ΣΤΟ ΤΟΡΙΝΟ»**

των Eddy Cherki, Michel Wieviorka

(...)

Στο Τορίνο καθημερινά δεκάδες χιλιάδες εργαζομένων πηγαionoέρχονται με υπεραστικό ή προαστιακό μέσο (rendolari). Αυτό το γεγονός αποτελεί μια υποχρεωτική επιμήκυνση της εργάσιμης ημέρας και ένα σημαντικό οικονομικό βάρος.

Μερικές επιχειρήσεις επιβαρύνονται με τα μεταφορικά έξοδα των εργαζομένων τους - άλλες προβλέπουν τη μετακίνηση των εργαζομένων με δικά τους μεταφορικά μέσα αλλά συχνά, όπως στην περίπτωση της FIAT, το κόστος μετακίνησης επωμίζονται απευθείας οι ίδιοι οι εργάτες.

Το καλοκαίρι και το φθινόπωρο του 1974, η απόφαση των δύο ιδιωτικών εταιρειών συγκοινωνιών να αυξήσουν την τιμή του εισιτηρίου από 20% έως 50% προκάλεσε την άμεση αντίδραση από την πλευρά των εργατών.

Οι πρώτες αντιδράσεις ήταν αυθόρμητες, ανοργάνωτες: λεωφορεία μπλοκάρονται στο Pinerollo, ένα σημαντικό σημείο συνάντησης των εργατών της Rivalta και της Mirafiori, μερικές αντιπροσωπίες εργατών κατευθύνονται προς τα δημαρχεία και τα γραφεία της τοπικής αυτοδιοίκησης, μερικά φυλλάδια μοιράζονται. Όλο αυτό δεν αλλάζει πολλά όσον αφορά στην αύξηση. Το συνδικάτο μεταλλουργών (FLM) στη Rivalta αποφασίζει να πάρει στα χέρια του την οργάνωση του αγώνα στη βάση της αυτομείωσης -το εβδομαδιαίο πάσο μεταφοράς πρέπει να αγοράζεται στην παλιά τιμή.

Μια σύντομη πολιτική συζήτηση ακολουθεί αυτήν την απόφαση. Η άρνηση οποιασδήποτε πληρωμής δε λαμβάνεται πρακτικά υπόψη και για έναν πολύ καλό λόγο: οι εταιρείες συγκοινωνιών θα σταματούσαν, απλά, να κινούν τα λεωφορεία τους. Σε κάθε λεωφορείο εξουσιοδοτημένοι αντιπρόσωποι έχουν λάβει υπόδειξη να μαζεύουν τις συνδρομές στην παλιά τιμή με αντάλλαγμα μια απόδειξη που εκδίδεται από τα συνδικάτα. Τα χρήματα που μαζεύονται, μεταβιβάζονται κατόπιν στις εταιρείες. [1]

Οι μικρότερες εταιρείες αρνούνται τα χρήματα, γρήγορα όμως αναιρούν αυτή την απόφαση. Απειλούν να περικόψουν συγκεκριμένες (λεωφορειακές) γραμμές, ως αντίποινα. Οι διαδηλώσεις των εργατών και οι πιέσεις από τη FIAT οδηγούν την τοπική κυβέρνηση να απαιτήσει από τις αναμεμιγμένες εταιρείες να αποδεχτούν την αναστολή των περικοπών τους και να χρησιμοποιήσουν λεωφορεία στην παλιά τιμή μέχρι να επιτευχθεί συμφωνία με τα συνδικάτα.

[1] Απέχουμε αρκετά από αυτό που συνέβη στο Παλέρμο, όπου η 'αυτομείωση' των συγκοινωνιών (αστικά λεωφορεία) ξεκίνησε από φοιτητές που χρησιμοποίησαν πολύ λιγότερο νόμιμες μορφές αγώνα - μπλοκάροντας τα αυτόματα ακυρωτικά μηχανήματα.

(...)

Απόσπασμα από το

## **«Ο ΑΓΩΝΑΣ ΤΗΣ ΕΡΓΑΤΙΚΗΣ ΤΑΞΗΣ ΕΝΑΝΤΙΑ ΣΤΗΝ ΚΡΙΣΗ: Η ΑΥΤΟΜΕΙΩΣΗ ΤΩΝ ΤΙΜΩΝ ΣΤΗΝ ΙΤΑΛΙΑ»**

του *Bruno Ramirez*

(...)

Όταν μια Δευτέρα τον Αύγουστο του '74, εκατοντάδες εργαζόμενοι συνειδητοποίησαν ότι το εισιτήριο του λεωφορείου από Pinerolo για Torino είχε αυξηθεί σχεδόν κατά 30%, λίγοι θα προέβλεπαν πως ένα τέτοιο, σχετικά ασήμαντο, γεγονός θα αποτελούσε τη σπίθα για ένα νέο κύμα κοινωνικών αγώνων. Η αύξηση των εισιτηρίων που αποφασίστηκε από την διεύθυνση της εταιρίας μεταφορών στη διάρκεια των καλοκαιρινών διακοπών, θεωρήθηκε από τους εργαζόμενους άνανδρη πρόκληση.

Χρειάστηκαν μόνο μερικές ημέρες για να οργανωθούν δράσεις και να κινητοποιηθούν οι εργαζόμενοι. Την επόμενη Δευτέρα το σχέδιο ήταν έτοιμο. Οι αγωνιστές έστησαν τραπεζάκια στον τερματικό σταθμό του Pinerolo με πλακάτ παντού που έλεγαν "Αρνηθείτε τις αυξήσεις στα εισιτήρια!". Εξίσου σημαντικό ήταν ότι εξέδωσαν εναλλακτικά εισιτήρια πουλώντας τα στην παλιά τιμή (συνήθως τα εισιτήρια αγοράζονται από τους επιβάτες-εργάτες τη Δευτέρα και ισχύουν για τις διαδρομές όλης της εβδομάδας, σ.τ.μ.). Η διεύθυνση της εταιρίας απάντησε σταματώντας όλα τα δρομολόγια. Έτσι εκείνο το πρωί οι εργάτες του Pinerolo δεν πήγανε στις δουλειές τους και συνέχισαν τις κινητοποιήσεις. Το απόγευμα στείλανε μια αντιπροσωπεία στα τοπικά γραφεία της εταιρίας μεταφορών που ζήτησε την προσαρμογή των τιμών στα παλιά επίπεδα και μέχρι τότε να κάνουν δεκτά τα εισιτήρια που είχαν εκδώσει οι ίδιοι. Ύστερα από μερικές μέρες πίεσης, η διεύθυνση αποφάσισε την ανάκληση των αυξήσεων στα εισιτήρια. Όμως η σπίθα είχε ανάψει. Μέσα σε μερικές μέρες παρόμοια γεγονότα λαμβάνουν χώρα στη ζώνη βαριάς βιομηχανίας γύρω από το Torino. Στις 17 του Σεπτεμβρη οι τοπικές αρχές εξέδωσαν νέα κατευθυντήρια γραμμή-ως προς τα ναύλα των τοπικών δρομολογίων-που έπαιρνε πίσω όλες τις αυξήσεις στα εισιτήρια που είχαν γίνει ή ακόμα και αυτές που είχαν προταθεί.

Ο πρώτος γύρος του αγώνα για αυτομείωση είχε αποδώσει τους πρώτους του καρπούς. Η πρακτική αυτή γρήγορα εξαπλώθηκε και σε άλλες περιοχές της Ιταλίας σπέρνοντας το χάος και τον πανικό σε δήμους, τοπικές κυβερνήσεις αλλά και στις γραφειοκρατίες των εργατοσυνδικαλιστικών φορέων. Μέχρι το τέλος του Σεπτεμβρη τα ΜΜΕ καταδίκάζαν με υστερία αυτή την έκρηξη "πολιτικής ανυπακοής", ενώ το Ιταλικό Κομμουνιστικό Κόμμα θύμιζε στους εργάτες με καθωσπρεπισμό ότι η μόνη νόμιμη μορφή αγώνα είναι οι απεργίες.

(...)

*Ο Bruno Ramirez ήταν ένας από τους συντάκτες του περιοδικού ZERO -WORK, στο οποίο αυτό το άρθρο πρωτοδημοσιεύτηκε το 1975.*

Απόσπασμα από το

## «ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΤΑΞΙΚΟΥΣ ΑΓΩΝΕΣ ΤΟΥ ΛΑΪΚΟΥ ΚΙΝΗΜΑΤΟΣ ΣΤΗΝ ΙΤΑΛΙΑ»

Το κείμενο αυτό γράφτηκε από την Αυτόνομη Συντονιστική Επιτροπή του Πόρτο-Μαργκέρα και πρωτοδημοσιεύτηκε στο δελτίο αντιπληροφόρησης του ΕΛΑ, στο τεύχος του Μαΐου 1975.

Το 1969 με το 'ζεστό φθινόπωρο' άνοιξε στην Ιταλία ένας νέος κύκλος αγώνων της εργατικής τάξης και του προλεταριάτου, ποιοτικά διαφορετικός, αν και σε συνέχεια με την προηγούμενη ιστορία των ταξικών αγώνων στη χώρα αυτή.

Από τη συνδιαλλαγή και τους συμβιβασμούς για απλές αυξήσεις μισθών, που άμεσα τις κατέτρωγε ο πληθωρισμός περνάμε σε πιο ουσιαστικούς στόχους αγώνα που σκοπεύουν να αποφέρουν μόνιμα και σίγουρα κέρδη για τα συμφέροντα και τις ανάγκες των εργατών.

Από τη βασική μορφή πάλης, που ήταν οι διαπραγματεύσεις με τα αφεντικά, των επίσημων συνδικαλιστών σαν 'μεσολαβητών' και οι ελεγχόμενες απεργίες περνάμε στην άμεση συμμετοχή σε αγώνες των εργαζομένων. Από την ιδεολογία της δουλείας και της αγάπης γι' αυτή περνάμε στην πολιτική συμπεριφορά της άρνησης και της 'μισθωτής' εργασίας, που είναι η βάση του συστήματος της εκμετάλλευσης και της μιζέριας της καθημερινής μας ζωής.

Ο νέος κύκλος των αγώνων ξεκινά και προωθείται, και όλο και πιο πλούσιες μορφές αγώνα που γεννάνε στη βάση των υλικών αναγκών που έχουν όλοι οι εργαζόμενοι. Μόνο που τώρα, με τον αγώνα τους δε ζητούν μια απλή ικανοποίηση αιτημάτων από τα ίδια τα αφεντικά, αλλά προσπαθούν ΝΑ ΠΑΡΟΥΝ όλα αυτά ΠΟΥ ΤΟΥΣ ΑΝΗΚΟΥΝ, πρόκειται πια όχι για διαπραγματεύσεις αλλά για ΤΑΞΙΚΟ ΠΟΛΕΜΟ.

Μέσα σ' αυτό το νέο κύκλο αγώνων εντάσσεται και ο γενικός μα τόσο συγκεκριμένος αγώνας για την ΑΥΤΟΜΕΙΩΣΗ του κόστους των κοινωνικών υπηρεσιών.

ΑΥΤΟΜΕΙΩΣΗ στα ενοίκια των σπιτιών που δεν πρέπει να είναι πηγή κολοσσιαίων κερδών και ληστειών ενάντια στους εργαζόμενους, αλλά δικαίωμα για τον κάθε εργαζόμενο. Αυτό συνδυάζεται και με την κατάληψη των δεκάδων χιλιάδων άδειων διαμερισμάτων που τα κρατούν άδεια για να μην πέφτουν τα ενοίκια, από την πλευρά των άστεγων ή εκείνων που ζουν στις παράγκες ορισμένων συνοικιών των μεγάλων βιομηχανικών κέντρων.

Η αυτομείωση στα νοίκια ορίζεται γενικά στο ότι ο καθένας πληρώνει το 10% του μισθού του για νοίκι.

ΑΥΤΟΜΕΙΩΣΗ στις τιμές των συγκοινωνιών, που ολοένα αυξάνονται. Σ' αυτή την περίπτωση η αυτομείωση φτάνει μερικές φορές και το 100%, όταν πρόκειται για μεταφορές εργατών από τα σπίτια τους στο εργοστάσιο για δουλειά, χωρίς καμία άλλη χρησιμότητα.

Γενικά γίνεται προσπάθεια για συνδυασμό της αυτομείωσης στις συγκοινωνίες και τις μεταφορές, με το στόχο για αναγνώριση σαν εργάσιμου χρόνου, το χρόνο που περνούν στοιβαγμένοι σα σαρδέλες μέσα στα συγκοινωνιακά μέσα και που ποικίλλει από 1 έως 5 ώρες την ημέρα.

(...)

Ήδη από τις αρχές του Γενάρη του '75 οι σπουδαστές τεχνικών σχολών της περιοχής, που μετακινούνται καθημερινά, εφαρμόζουν την αυτομείωση 50%, στα μπλοκ εισιτηρίων (εισιτήρια μαζεμένα για μια βδομάδα) της ΑΤΑΚ (αντίστοιχη εταιρία συγκοινωνιών, ας πούμε σαν το δικό μας ΕΗΣ ή ΚΤΕΛ).

Η αυτομείωση γίνεται ενάντια στη ληστεία του μισθού, ενάντια στη βίαιη αντεπίθεση των αφεντικών, με στόχο να βρεθεί με συγκεκριμένο τρόπο ένα πρακτικό σημείο επαφής του κοινού αγώνα με τους εργάτες, πάνω σε μια πραγματική ταξική ανάγκη ζωής.

Αυτή η πρωτοβουλία, από τη μια μεριά είναι μια πρώτη πραγματικότητα αγώνα πάνω στο στόχο για ΑΜΕΣΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ΥΠΕΡΑΣΠΙΣΗ ΤΟΥ ΜΙΣΘΟΥ, και ταυτόχρονα είναι ένα συγκεκριμένο παράδειγμα αγώνα, για όλους αυτούς που καθημερινά μετακινούνται λόγω της δουλειάς τους σ' αυτήν την περιοχή.

Μετά τις διαμαρτυρίες ενάντια στις αφόρητες συγκοινωνιακές συνθήκες, ενάντια στην ακρίβεια των τιμών των εισιτηρίων που τρώνε σημαντικό κομμάτι του μισθού, μετά την πιο ενεργητική διαμαρτυρία με το μπλοκάρισμα των δρόμων, έρχονται αυτές οι δύο δυνατότητες: είτε οι διαπραγματεύσεις των

ρεφορμιστών που ήξεραν πως πάντα καταλήγουν στο να μας ξεγελάνε, ή ο αγώνας για την αυτομείωση της τιμής των εισιτηρίων.

Αυτή την ανάγκη, για αγώνα και για οργάνωση η σπουδαστική οργάνωση της περιοχής προσπαθεί να προωθήσει. Αφού μετά από τρία χρόνια αγώνα έδωσε τους φασίστες που λυμαινόνταν την περιοχή, ολόκληρο αυτό το χρόνο προσπαθεί να επεξεργαστεί και να βάλει στόχους αγώνα σε σχέση με την άμεση πραγματική υπεράσπιση του μισθού .

Η αυτονομία των αγώνων, η μαχητικότητα και οι οργανωτικές μορφές που είναι πια μέσα στην ιστορία του κινήματος στην περιοχή του Τίβολι, οδήγησαν στη σταθεροποίηση και την αναγνώριση της επιτροπής και της συνέλευσης του αγώνα σαν αμετάκλητες κατακτήσεις. Επίσης τώρα με την ευκαιρία του αγώνα για την αυτομείωση των εισιτηρίων οι οργανωτικές μορφές πήραν πιο συγκεκριμένο χαρακτήρα και εκφράστηκαν σε οργανωτική ικανότητα διαμέσου της 'επιτροπής αγώνα για την αυτομείωση του κόστους της συγκοινωνίας και των μεταφορών'.

Τα καθήκοντα αυτής της επιτροπής είναι:

α) τεχνική προετοιμασία της αυτομείωσης (κατασκευή ιδιαίτερων εισιτηρίων, μάζεμα χρημάτων και αποστολή τους στην ΑΤΑΚ – φυσική παρουσία στις στάσεις για υπεράσπιση από τυχόν αστυνομικές επιθέσεις).

β) πολιτική προπαγάνδας της όλης δουλειάς στα εργοστάσια και τις γειτονικές συνοικίες

γ) προσπάθεια για επέκταση του αγώνα στους εργάτες της βορεινής ζώνης , που δεν κινούνται στις γραμμές της ΑΤΑΚ αλλά της STEFER.

Το χρονικό των γεγονότων μας δείχνει πως αυτός ο δρόμος είναι σωστός. Οι δεκάδες των ελεγκτών της ΑΤΑΚ που μεταφέρθηκαν για να εμποδίσουν τον αγώνα, δεν μπόρεσαν παρά να διαπιστώσουν την ντε φάκτο κατάσταση. Δεν μπόρεσαν να κάνουν μηνύσεις πράγμα που τους το απαγόρευσε η μαχητικότητα και η κινητοποίηση.

Επιπλέον αφού η ΑΤΑΚ δεν μπορεί να κινήσει τους ελεγκτές της, το μόνο που μπορεί να κάνει είναι να ζητήσει την πληρωμή της διαφοράς από τον κάθε ταξιδιώτη (βάσει των ονομαστικών καταλόγων που έχει από τα μπλοκ –εισιτήρια).

Το πράγμα αυτό, που είναι τεχνικά μόνο δυνατό, δεν είναι πια πραγματοποιήσιμο, γιατί βέβαια κανείς ταξιδιώτης δε θα δεχτεί να πληρώσει μόνος του, αυτό που μαζί με όλους τους άλλους κατάκτησε με αγώνα.

Τέλος, οι προσπάθειες εκφοβισμού που γίνονται με την παρουσία των αστυνομικών δυνάμεων, σε πλήρη εξάρτηση μάχης, στην αφετηρία και διάφορες στάσεις δεν περνάνε, ούτε και σταμάτησαν (όπως το ήλπιζε η ΑΤΑΚ) τον αγώνα.

Σε μια συνάντηση της επιτροπής με την ΑΤΑΚ, αυτή εξέφρασε την πλήρη αναποφασιστικότητα της για το τι να κάνει. Εμείς τη συμβουλεύουμε να δεχτεί την κατάσταση, για να μη δει τη συσσωρευμένη αγανάκτηση, γύρω από αυτό το τόσο μαζικό πρόβλημα, να ξεσπάει εναντίον της.

Τώρα μάλιστα που και οι ίδιοι οι εργαζόμενοι στην ΑΤΑΚ συμφωνούν και ενισχύουν αυτόν τον αγώνα, τώρα μάλιστα που και οι άλλοι εργάτες της περιοχής (που ταξιδεύουν 2-5 ώρες την ημέρα) αποφάσισαν να εφαρμόσουν και αυτοί την αυτομείωση των εισιτηρίων και να οργανώσουν επιπλέον τον αγώνα για να πληρώνονται τις ώρες 'μεταφοράς' σαν ώρες εργασίας,

(...)