Η δημόσια δωρεάν μετακίνηση με τα ΜΜΜ από τη θεωρία του 1973 στην πράξη του 2013

Κώστας Φωτεινάκης

Το Ελληνικό Δίκτυο ΦΙΛΟΙ της ΦΥΣΗΣ/ Naturefriends Greece έχει πάρει σαφή θέση για το θέμα της δωρεάν δημόσιας μετακίνησης με τα μέσα μαζικής μεταφοράς, από το 2013. Οι θέσεις των ΦτΦ έχουν πάρει υπόψη τους τις προτάσεις και τις επεξεργασίες των θεωρητικών της οικολογίας από το 1973, όπως π.χ. του Πιέρ Σάμουελ από το βιβλίο του ΟΙΚΟΛΟΓΙΑ, του Αντρέ Γκορζ «Η κοινωνική ιδεολογία του αυτοκινήτου», του Πωλ Σουήζυ «Αυτοκίνητα και Πόλεις», τις προτάσεις του Παγκόσμιου Κοινωνικού Φόρουμ (2004) όπως παρουσιάζονται στον Παγκόσμιο Κοινωνικό Χάρτη για το Δικαίωμα στην Πόλη, αλλά και νεώτερων προσεγγίσεων όπως του Μισέλ Λεβί «Οικοσοσιαλιστική Επανάσταση» 2008, των Michael Brie and Mario Candeias (Just Mobility – Postfossil Conversion and Free Public Transport, 2012).

Πιερ Σάμουελ, ΟΙΚΟΛΟΓΙΑ, 1973:

«…Πολλοί, ζητάνε όχι μόνο να βελτιωθούν οι δημόσιες συγκοινωνίες, αλλά και να είναι δωρεάν. Υπάρχουν τόσες υπηρεσίες που η κοινωνία παρέχει «δωρεάν». Δεν θα ήταν λοιπόν καθόλου υπερβολικό ή επαναστατικό αν οι αστικές συγκοινωνίες γίνουν κι αυτές δωρεάν. Μόνο μερικοί εκκεντρικοί θα μπορούσαν να παίξουν, παίρνοντας χωρίς λόγο το ΜΕΤΡΟ ή το λεωφορείο…».

Μισέλ Λεβί, «Κόκκινο και Πράσινο: Η οικοσοσιαλιστική προοπτική», περιοδικό transform, 02/2008:

«Σε μία διαδικασίας μετάβασης στον Οικοσοσιαλισμό, η δημόσια συγκοινωνία θα επεκταθεί πάρα πολύ και θα είναι δωρεάν για τους χρήστες της… οι πεζοί και οι ποδηλάτες θα έχουν προστατευόμενους δρόμους κυκλοφορίας…»

Οι θέσεις των ΦΙΛΩΝ της ΦΥΣΗΣ/ Naturefriends Greece «Η ευχάριστη, οικονομική, ασφαλής και οικολογική μετακίνηση στις πόλεις είναι ΔΙΚΑΙΩΜΑ» παρουσιάστηκαν το 2014 με αφορμή την Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Βιώσιμης Κινητικότητας (16-22 Σεπτεμβρίου), όπου μεταξύ των άλλων προτείναμε:

«…να ανοίξει ο διάλογος για τη δωρεάν δημόσια μετακίνηση στα Μ.Μ.Μ, μια συζήτηση που άνοιξε στις αρχές της δεκαετίας του ’70, για την αποθάρρυνση της κυκλοφορίας των Ι.Χ. στις πόλεις. Για τους ΦτΦ η συζήτηση για τη δωρεάν δημόσια μετακίνηση στα δημόσια ΜΜΜ έχει οικολογική, κοινωνική και οικονομική διάσταση. Επισημαίνουμε ότι αρκετές κοινωνικές κατηγορίες μετακινούνται ήδη δωρεάν (π.χ. ένστολοι κ.ά). Άρα η συζήτηση για δωρεάν μετακίνηση έχει αντικειμενική βάση, ισχύει από 1/1/2013 στο Ταλίν και απασχολεί και την Ε.Ε..»

Από 1η Ιανουαρίου 2013 η δωρεάν μετακίνηση ισχύει στο Ταλίν, την Πρωτεύουσα της Εσθονίας και από 1η Ιουλίου 2018 επεκτείνεται σε ολόκληρη τη χώρα. [ΕΔΩ ΕΔΩ ΕΔΩ]

Και δεν είναι μόνο το Ταλίν και η Εσθονία, υπάρχουν και άλλα παραδείγματα σε δώδεκα πόλεις της Γαλλίας, σε έξι πόλεις της Τσεχίας, σε ορισμένες πόλεις της Γερμανίας, Σλοβακίας, Ρουμανίας, σε εννέα πόλεις της Βραζιλίας. Επιπλέον θετικά παραδείγματα πόλεων με ελεύθερη μετακίνηση στις πόλεις, καταγράφονται στο βιβλίο «Free Public Transport: And Why We Don’t Pay to Ride Elevators», 2017 που παρουσίασαν οι ΦτΦ στο blog τους.

Η δωρεάν μετακίνηση στην Ελλάδα – Σύντομο ιστορικό

1. Στις αρχές της δεκαετίας του ’80 εφαρμόστηκε για ένα μικρό διάστημα, ως κοινωνικός μισθός, η δωρεάν μετακίνηση στα ΜΜΜ όλων των επιβατών αδιακρίτως, τις πρωινές και απογευματινές ώρες, τέσσερις ώρες συνολικά, πριν και μετά τη δουλειά.
2. Τον Αύγουστο του 2013 το θέμα της δωρεάν μετακίνησης ανοίγει με αφορμή το θάνατο/ δολοφονία του 19χρονου

θανάση Καναούτη επιβάτη τρόλεϊ στο Περιστέρι.

3. Οι περισσότεροι δήμοι της χώρας διαθέτουν δωρεάν δημοτική τοπική συγκοινωνία για εσωτερικές μετακινήσεις. Αξίζει να αναφέρω ότι σύμφωνα με ανακοίνωση του Δήμου Ελληνικού Αργυρούπολης τον μήνα Μάρτιο του 2018 έγιναν 17.500 δωρεάν μετακινήσεις με τρεις γραμμές.
4. Από το 2016 γίνονται καταστροφικές επιθέσεις ακυρωτικών μηχανημάτων και σε μπάρες σε σταθμούς του ΜΕΤΡΟ με αφορμή το ηλεκτρονικό εισιτήριο.

Κοινωνικές και άλλες κατηγορίες που δικαιούνται δωρεάν μετακίνηση:

1. Πιστοποιημένοι άνεργοι – έχουν εκδοθεί 190.000 κάρτες για δωρεάν μετακίνηση
2. ΑμΕΑ – με 67% αναπηρία
3. Εργαζόμενοι στα ΜΜΜ
4. Παιδιά μέχρι 6 ετών
5. Στρατιώτες και έφεδροι αξιωματικοί
6. Ένστολο προσωπικό της Ελληνικής Αστυνομίας, των Συνοριακών Φυλάκων και Ειδικών Φρουρών
7. Προσωπικό πυροσβεστικού σώματος (μόνιμοι και πυροσβέστες 5ετους υποχρέωσης)
8. Ένστολο προσωπικό και δόκιμοι του Λιμενικού Σώματος και της Ελληνικής Ακτοφυλακής
9. Οι ανάπηροι πολέμου
10. Βουλευτές και Ευρωβουλευτές, με την επίδειξη της βουλευτικής ταυτότητας (Άρθρο 63 παρ.2 του Συντάγματος)

Κοινωνικές και άλλες κατηγορίες που δικαιούνται μειωμένο κόμιστρο:

1. Φοιτητές-Σπουδαστές Τριτοβάθμιας Εκπαίδευσης [με την επίδειξη ακαδημαϊκής ταυτότητας]
2. Μαθητές Πρωτοβάθμιας & Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης [με την επίδειξη του Δελτίου Μαθητικού Εισιτηρίου]
3. Σπουδαστές Δημόσιων Ι.Ε.Κ. [μέχρι την ηλικία των 22 ετών με την επίδειξη Αστυνομικής ταυτότητας και Δελτίου

Ειδικού Εισιτηρίου]
4. Φοιτητές Σχολών Τριτοβάθμιας Εκπαίδευσης ή Πανεπιστημίων της αλλοδαπής μέχρι την ηλικία των 25 [ετών με την επίδειξη Φοιτητικής Ταυτότητας «Student Card – University ID» και Διαβατηρίου ή Ταυτότητας]
5. Πολύτεκνοι και μέλη των οικογενειών τους
6. Παιδιά ηλικίας 7 έως 12 ετών με τη φυσική παρουσία του παιδιού
7. Νέοι ηλικίας 13 έως 18 ετών με την επίδειξη Αστυνομικής ταυτότητας
8. Άτομα ηλικίας άνω των 65 ετών με την επίδειξη Αστυνομικής ταυτότητας
9. Σπουδαστές των παραγωγικών σχολών των Ε.Δ.

Από την ανάγνωση των παραπάνω κατηγοριών προκύπτει ότι υπάρχουν δέκα κοινωνικές κατηγορίες που μπορούν να μετακινηθούν δωρεάν και άλλες εννέα οι οποίες μπορούν να μετακινηθούν με μειωμένο κόμιστρο.

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ:

1. Αξιοποίηση θετικών καλών πρακτικών από άλλες χώρες και πόλεις. Συνεργασίες και ανταλλαγή εμπειριών σε επίπεδο κινημάτων και κοινωνίας γενικότερα.
2. Διατήρηση των κατηγοριών που ήδη μετακινούνται δωρεάν και επέκτασή τους σε κατηγορίες που έχουν χαμηλό εισόδημα (το όριο μπορεί να καθοριστεί).
3. Να επεκταθεί η δωρεάν μετακίνηση σε εκείνες της κατηγορίες που σήμερα μετακινούνται με μειωμένο κόμιστρο (κυρίως στις κατηγορίες των νέων μέχρι και 28 ετών -μια κατηγορία η οποία παρουσιάζει περισσότερο από 50% ανεργία).

Δύο θέματα για συζήτηση

1. Οι υποδομές, η οργάνωση, τα μέσα μεταφοράς (Λεωφορεία, τραμ, μετρό) έχουν κόστος αγοράς και συντήρησης. Για να έχουμε αξιόπιστα και ποιοτικά ΜΜΜ πρέπει να διαθέτουμε

τα οικονομικά μέσα, πόρους και αμειβόμενο ανθρώπινο δυναμικό. Άρα έχουμε ένα κόστος για την αγορά, τη συντήρηση, τη λειτουργία και τις αμοιβές των εργαζομένων. Θα πρέπει, επομένως, να εξασφαλιστούν από κάπου οι οικονομικοί πόροι για τη λειτουργιά των ΜΜΜ για να μπορεί να παρέχεται δωρεάν-δημόσια μετακίνηση.

2. Υιοθετώ τον όρο δωρεάν και όχι ελεύθερη μετακίνηση γιατί σε ορισμένες κατηγορίες δεν μπορεί να είναι χωρίς εισιτήριο. Μια τέτοια μεγάλη κατηγορία είναι τα 5.1 εκατ. τουρίστες που επισκέφτηκαν την Αθήνα το 2017. Ενδεχομένως να εξαιρεθούν κι άλλες κατηγορίες.

Η δωρεάν μετακίνηση & ο 11ος στόχος του ΟΗΕ για τη βιώσιμη ανάπτυξη

Η πρόταση για την επέκταση της δωρεάν δημόσιας μετακίνησης με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς στις πόλεις συνάδει και με τον 11ο στόχο για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη του ΟΗΕ για τη «μετατροπή των πόλεων και των ανθρώπινων οικισμών σε χώρους δίχως αποκλεισμούς, ασφαλείς, ανθεκτικούς και βιώσιμους».

Να αξιοποιήσουμε τη δύναμη του καλού παραδείγματος προβάλλοντας πόλεις και γενικότερα έρευνες, εκδόσεις και κινηματικές δράσεις που προωθούν και τεκμηριώνουν το δικαίωμα της δωρεάν-δημόσιας μετακίνησης για οικολογικούς, κοινωνικούς και οικονομικούς λόγους.

Από τη θεωρία του 1973 των Σάμουλ, Σουήζυ, Γκορζ και την κριτική τους για την ιδεολογική κυριαρχία του ΙΧ, ήρθε η ώρα σήμερα να περάσουμε στην πράξη με τη δωρεάν-δημόσια μετακίνηση με τα ΜΜΜ.

Το παρόν κείμενο αποτελεί την εισήγηση του Κώστα Φωτεινάκη στην εκδήλωση του περ. Βαβυλωνία και του Διεθνούς Ινστιτούτου Κοινωνικής Οικολογίας που έλαβε χώρα στις 25/7/2018 με τίτλο **“Ελεύθερες & Δωρεάν Μετακινήσεις στην Πόλη: Προοπτικές και Τρόποι Υλοποίησης”**.