

ΤΟ ΕΓΚΛΗΜΑ ΤΩΝ ΤΕΜΠΩΝ ΔΕΝ ΘΑ ΞΕΧΑΣΤΕΙ

ΟΙ ΖΩΕΣ ΜΑΣ ΜΕΤΡΑΝΕ
ΜΑΣ ΑΞΙΖΕΙ ΝΑ ΖΟΥΜΕ ΚΑΛΥΤΕΡΑ

Να γίνει η οργή μας
ποτάμι ανατροπής
των πολιτικών
που καταστρέφουν
την κοινωνία

Μάιος 2023



ΑΝΑΜΕΤΡΗΣΗ
οργάνωση για μια νέα κομμουνιστική αριστερά



ΕΠΙΣΤΗΜΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΗ ΣΤΗΝ ΠΡΑΞΗ
ΕΠΙΣΤΗΜΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΗ ΣΤΗΝ ΠΡΑΞΗ
ΕΠΙΣΤΗΜΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΗ ΣΤΗΝ ΠΡΑΞΗ

ΕΠΙΣΤΗΜΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΗ ΣΤΗΝ ΠΡΑΞΗ

ΕΠΙΣΤΗΜΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΗ ΣΤΗΝ ΠΡΑΞΗ

ΕΠΙΣΤΗΜΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΗ ΣΤΗΝ ΠΡΑΞΗ

ΕΠΙΣΤΗΜΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΗ ΣΤΗΝ ΠΡΑΞΗ


ΕΠΙΣΤΗΜΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΗ ΣΤΗΝ ΠΡΑΞΗ

ΕΠΙΣΤΗΜΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΗ ΣΤΗΝ ΠΡΑΞΗ

ΕΠΙΣΤΗΜΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΗ ΣΤΗΝ ΠΡΑΞΗ

Περιεχόμενα

Εισαγωγή	5
Μέρος Α: Το έγκλημα και η συγκυρία του	
Το δυστύχημα στα Τέμπη ως προαναγγελθέν έγκλημα.	7
Η διαχείριση της Κυβέρνησης: Από το «τραγικό ανθρώπινο λάθος» στο «Φταίμε όλοι», και στο «Ο πρωθυπουργός δεν γνώριζε».	9
Η αντιπολίτευση του ΣΥΡΙΖΑ. Όλα έβαιναν καλώς μέχρι το 2019	11
Οι συστημικές κυβερνήσεις μόνιμα απέναντι στους πολίτες	13
Ο ρόλος των ΜΜΕ: Συστημικά, ανυπόληπτα και απαξιωμένα στην κοινωνία	14
Μέρος Β: Μια συνολικότερη τοποθέτηση για τον σιδηρόδρομο και την ιστορία του ΟΣΕ μέχρι το δυστύχημα	
Συνοπτική αναφορά στην ιστορική σχέση του καπιταλισμού με τον σιδηρόδρομο. Διεθνές και εθνικό πλαίσιο.....	17
Η στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης: Η ιδιωτικοποίηση που ονομάζεται «αναζωογόνηση»	20
Η τραγική πορεία του ΟΣΕ: Μια ιστορία υποβάθμισης, τεμαχισμού και ιδιωτικοποίησης.....	22
Για τον ενιαίο δημόσιο σιδηρόδρομο, για ένα δημόσιο σύστημα μετακινήσεων- μεταφορών	29
Η πάλη για δημόσια αγαθά και υπηρεσίες στην υπηρεσία της κοινωνίας, ως κεντρικό αίτημα των αγώνων μας.....	30
Μέρος Γ: Τώρα είναι η ώρα του αγώνα. Η ώρα να παλέψουμε για τις ζωές μας	
Τίποτα το ίδιο από εδώ και μπρος.....	33
Οι λαϊκοί αγώνες υπερασπίζονται τις ζωές μας	36
«Δεν μπορώ το αίμα μου να δίνω σε μίαν άρρωστη συνέχεια πατρίδα.»	40
Rendez-vous dans la rue?	
Οι εξεγερμένοι και οι εξεγερμένες της Γαλλίας μας δείχνουν τον δρόμο.....	41



ΑΤΥΧΗΜΑ ΚΑΚΙΑ ΣΤΙΓΜΗ ΘΛΙΨΙΑ ΕΓΚΛΗΜΑ.

Αθήνα, 07 / 02 / 2023

Δεν θα περιμένουμε το δυστύχημα που έρχεται, για να τους δούμε να χύνουν κροκοδείλια δάκρυα κάνοντας διαπιστώσεις.

ΑΝΑΜΕΤΡΗΣΗ

Εισαγωγή

Το σιδηροδρομικό δυστύχημα, το οποίο συνέβη κοντά στον οικισμό Ευαγγελισμός Τεμπών Λάρισας στις 28.03, συγκλόνισε κι εξακολουθεί να συγκλονίζει την κοινωνία. Το βαρύ ανθρώπινο τίμημα των 57 νεκρών (στην πλειονότητά τους νεαρής ηλικίας) από μετωπική σύγκρουση τρένων στην κεντρικότερη γραμμή της χώρας, στην οποία, μάλιστα, έχει ταξιθέσει σχεδόν το σύνολο του πληθυσμού, καθιστά το γεγονός μια από τις πιο τραγικές στιγμές της σύγχρονης ιστορίας. Σηματοδότησε, επίσης, και ένα σημείο τομής. Ο λαός, με πρωταγωνίστρια τη νέα γενιά, αναγνώρισε από την πρώτη στιγμή ότι το δυστύχημα στα Τέμπη ήταν η τραγική κορύφωση μιας μακροχρόνιας πορείας υποβάθμισης των ζώων μας και συνάμα πορεία κατάρρευσης των δημόσιων υπηρεσιών και υποδομών.

Παρά τις προσπάθειες της κυβέρνησης και των ΜΜΕ να αποδώσουν αρχικά το δυστύχημα αποκλειστικά στον σταθμάρχη, και στη συνέχεια να μεταθέσουν τις ευθύνες σε μια απροσδιόριστη διαχρονική κακοδαιμονία του ελληνικού κράτους, ο κόσμος έφτασε στην πικρή διαπίστωση πως «ζούμε από τύχη»· πως στη χώρα που, μετά από τόσα χρόνια λιτότητας και με την εμπέδωση των μνημονιακών πολιτικών, αλλά και την υποταγή των πάντων στην κερδοφορία των τραπεζών και των πολυεθνικών, η ανθρώπινη ζωή και αξιοπρέπεια έχει λιγότερη αξία. Η δυστυχία έπαψε να είναι σιωπηλή και η οργή εκφράστηκε στο δρόμο, πυροδοτώντας την κοινωνική έκρηξη των τελευταίων εβδομάδων. Πρόκειται για την μεγαλύτερη κοινωνική αναταραχή επί της θητείας της κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας. Πρόκειται, επίσης, για την πιο έντονη περίοδο μαζικών και παρατεταμένων αγώνων από τα χρόνια των αντιμνημονιακών κινητοποιήσεων, πριν μια δεκαετία.

Η έκδοση αυτή θέλει να συνεισφέρει στον πλούσιο διάλογο που διεξάγεται στην κοινωνία, αλλά και μεταξύ των αγωνιστών και αγωνιστριών των κινημάτων και της Αριστεράς. Φυσικά, δεν φιλοδοξεί να αρθεί στο επίπεδο μιας διεξοδικής και σοβαρής δημοσιογραφικής έρευνας (άλλωστε πολλές πλευρές παραμένουν ακόμα άγνωστες), ούτε διεκδικεί το εύρος και τη συστηματικότητα επιστημονικής μελέτης. Επιχειρεί, ωστόσο, να προτείνει ένα γενικότερο μεθοδολογικό προσανατολισμό για την αναζήτηση των άμεσων και ευρύτερων αιτιών της τραγωδίας, να αναδείξει τις πολιτικές παραμέτρους που συνδέονται με το δυστύχημα και να παρουσιάσει ένα πλαίσιο διεκδικήσεων για την επόμενη μέρα, όχι μόνο άμεσων αλλά και πιο «στρατηγικών».

ΟΙ ΖΩΕΣ ΜΑΣ ΠΑΝΩ ΑΠΟ ΤΑ ΚΕΡΔΗ ΤΟΥΣ

ΚΑΤΩ Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΤΩΝ ΔΟΛΟΦΟΝΩΝ | ΚΑΤΩ Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΩΝ ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΕΩΝ

23.03 | ΣΥΝΤΑΓΜΑ | 18.30



ΑΝΑΜΕΤΡΗΣΗ
οργάνωση για μια νέα κομμουνιστική αριστερά

Μέρος Α: Το έγκλημα και η συγκυρία του

Το δυστύχημα στα Τέμπη ως προαναγγελθέν έγκλημα

Το δυστύχημα οφείλεται στη σφοδρή μετωπική σύγκρουση της επιβατικής αμαξοστοιχίας 62 της Hellenic Train, που εκτελούσε το δρομολόγιο Αθήνα – Θεσσαλονίκη, με μία εμπορική. Τα δύο τρένα κινούνταν για σχεδόν είκοσι λεπτά σε αντίθετη κατεύθυνση πάνω στην ίδια γραμμή. Τα περισσότερα βαγόνια του επιβατικού τραίνου εκτροχιάστηκαν εξαιτίας της σύγκρουσης, ενώ ακαριαία προκλήθηκε έκρηξη και ξέσπασε πυρκαγιά. Πρόκειται για το πιο πολύνεκρο σιδηροδρομικό δυστύχημα που έχει συμβεί ποτέ στην Ελλάδα.

Γενικότερα, οι συνθήκες του δυστυχήματος είναι αδιανόητες και εξοργιστικές, αν, μάλιστα, λάβουμε υπόψη τη μακρόχρονη ιστορία και τις σύγχρονες τεχνολογικές δυνατότητες των σιδηροδρομικών δικτύων. Σύμφωνα με τις πληροφορίες που έγιναν από την αρχή γνωστές, ο σταθμάρχης της Λάρισας φέρει σημαντικό μερίδιο ευθύνης, επειδή άφησε τα δύο τρένα να κινούνται στην ίδια γραμμή· κανονικά, η επιβατική αμαξοστοιχία έπρεπε να βρίσκεται στη γραμμή ανόδου και όχι στη γραμμή καθόδου, στην οποία ήδη ήταν σε κίνηση η εμπορική αμαξοστοιχία. Είναι, όμως, αρκετό αυτό το λάθος για τη μετάθεση όλων των ευθυνών στον σταθμάρχη; Είναι λογικό να εξαρτώνται οι ζωές τόσων ανθρώπων από το στιγμιαίο λάθος ενός ανθρώπου; Δεν αποτέλεσαν, άραγε, προειδοποίηση οι εκτροχιασμοί και οι συγκρούσεις αμαξοστοιχιών που συνέβησαν στη διάρκεια όλων των προηγούμενων μηνών;

Έγινε γνωστό από πολύ νωρίς αυτό που γνώριζαν από καιρό οι εργαζόμενοι στον σιδηρόδρομο. Δηλαδή, ότι δεν λειτουργούσαν η σηματοδότηση και η τηλεδιόικηση, συστήματα που όλοι οι σιδηρόδρομοι της Ευρώπης διαθέτουν. Αυτά τα συστήματα υπάρχουν σε τμήμα του ελληνικού σιδηροδρομικού δι-

κτύου· έχουν αδρανοποιηθεί, ωστόσο, και δε λειτουργούν, διότι μετά το 2010 σταμάτησε να χρηματοδοτείται η συντήρηση τους εξαιτίας των μνημονιακών μεταρρυθμίσεων¹.

Πριν από το δυστύχημα, οι εργαζόμενοι είχαν με πολλούς τρόπους επισημάνει τα δομικά προβλήματα στην καθημερινή λειτουργία του σιδηρόδρομου, δηλαδή τα ανεπαρκή μέτρα ασφαλείας, την έλλειψη οργανωμένου σχεδίου αντιμετώπισης κρίσεων και ατυχημάτων, τους πιθανούς σοβαρούς κινδύνους. Ειδικότερα, ο πρόεδρος της επιτροπής ETCS (European Traffic Control System), η οποία είναι υπεύθυνη για τα έργα σηματοδότησης και ασφάλειας, αποκάλυψε την κατάσταση διάλυσης στην οποία είχε περιέλθει το σιδηροδρομικό δίκτυο, προχωρώντας σε παραίτηση. Ο πρόεδρος της εν λόγω επιτροπής κατάγγειλε την αθέτηση των συμβάσεων σχετικά με την υλοποίηση του έργου και πρόσθεσε ότι σε τμήματα του δικτύου «*θα επιτρέπεται η κυκλοφορία τρένων με 200 κλμ/ώρα χωρίς να υπάρχει καμία ένδειξη της κατάστασης της γραμμής, ακόμα και θραύση αυτής, με ό,τι αυτό συνεπάγεται στην ασφάλεια κυκλοφορίας των τρένων*». Στην ίδια κατεύθυνση, η Πανελλήνια Ένωση Προσωπικού Έλξης είχε αποστείλει τον περασμένο Νοέμβριο εξώδικο προς τον ΟΣΕ, το Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών και την Hellenic Train, καταγγέλλοντας «*την κακή κατάσταση της σιδηροδρομικής υποδομής, την έλλειψη συντήρησης της (που αποδεικνύεται από τις βραδυπορίες που καθημερινά δίνονται στους μηχανοδηγούς), τη μη λειτουργία φωτοσημάτων και τηλεδιοίκησης εδώ και πολλά έτη, τη μη λειτουργία του συστήματος ETCS (του οποίου η θέση σε λειτουργία προστατεύει από το ανθρώπινο λάθος) η οποία δεν λειτούργησε ποτέ παρά το γεγονός ότι έχει εγκατασταθεί στις μηχανές*»².

Σε απανωτές αποφάσεις, εξώδικα και κινητοποιήσεις οι εργαζόμενοι στους σιδηροδρόμους επαναλάμβαναν εδώ και χρόνια τα προβλήματα ασφαλείας, έλλειψης προσωπικού και υποδομών του δικτύου. Αποκορύφωμα αυτών των ενεργειών ήταν η επιστολή της Δημοκρατικής Ενωτικής Συνδικαλιστικής Κίνησης Σιδηροδρομικών, η οποία προειδοποιούσε είκοσι μόλις μέρες πριν από

1. Βλ. Σχετικά στο ρεπορτάζ των Reporters United: Ευριδική Μπερσά, «Το πραγματικό όνομα του Σταθμάρχη ήταν Άκτωρ και Alstom», Reporters United, 06.03.2023, διαθέσιμο: <https://www.reportersunited.gr/10669/tembi-aktor-alstom-ergose/>

2. «Νέα ντοκουμέντα αποδεικνύουν ότι οι μηχανοδηγοί προειδοποιούσαν και ο ΟΣΕ χλεύαζε», διαθέσιμο: <https://www.koutipandoras.gr/article/tebi-nea-ntokoumenta-apodeiknyoun-oti-oi-michanodigoi-proeidopoiusan-kai-o-ose-chlevaze-photos/>, 06.03.2023

το δυστύχημα: «Δεν θα περιμένουμε το δυστύχημα που έρχεται, για να τους δούμε να χύνουν κροκοδείλια δάκρυα κάνοντας διαπιστώσεις».

Δυστυχώς, οι φωνές των συνδικαλιστικών οργανώσεων, που τόσο έχουν λοιδορηθεί από το πολιτικό σύστημα και τα ΜΜΕ, δεν ακούστηκαν. Όμως, η κυβέρνηση και τα κανάλια δεν μπορούν να κάνουν πως δεν γνώριζαν. Γι' αυτό και το δυστύχημα στα Τέμπη είναι ένα προαναγγελθέν έγκλημα. Ένα έγκλημα του οποίου οι υπαίτιοι πρέπει να πληρώσουν. Και, φυσικά, οι ευθύνες ξεπερνούν κατά πολύ τον σταθμάρχη.

Άλλωστε, πέρα από την κατάρρευση των υποδομών, πολιτικές ευθύνες υπάρχουν και για την τρομερή έλλειψη προσωπικού, συμπεριλαμβανομένων και σταθμαρχών. Από τους 412 σταθμάρχες που χρειάζεται ο ΟΣΕ, βάσει του οργανογράμματός του³, έχει μόλις 133. Από τα 2.500 χιλιάδες άτομα που εργάζονταν στον ΟΣΕ, σήμερα έχουν απομείνει λιγότερα από 700. Μέσα σε αυτό το καθεστώς τραγικής υποστελέχωσης, ένα μικρό τμήμα των κενών επιχειρείται να καλυφθεί πρόχειρα, με «μπαλώματα». Με εξάμηνες συμβάσεις, ελαστικές σχέσεις εργασίας, εξωτερικούς συνεργάτες κ.α. Όπως συμβαίνει σε σχεδόν όλες τις δημόσιες υπηρεσίες, οι οποίες τα τελευταία χρόνια έχουν διαλυθεί. Αντί να γίνουν προσλήψεις εκπαιδευμένων εργαζόμενων με μόνιμη σχέση εργασίας, ένας τόσο κρίσιμος και υψηλής ειδικότητας τομέας, όπως είναι ο σιδηρόδρομος, αφήνεται να υπολειπουργεί με λίγο, προσωρινό και κακοπληρωμένο δυναμικό, μέσα από αδιαφανείς διαδικασίες, δίχως επαρκή εκπαίδευση. Μέσα σε αυτές τις συνθήκες, ακόμα και τα ανθρώπινα λάθη φέρουν βαθιά χαραγμένη πάνω τους τη σφραγίδα των πολιτικών επιλογών.

Η διαχείριση της Κυβέρνησης: Από το «τραγικό ανθρώπινο λάθος» στο «Φταίμε όλοι», και στο «Ο πρωθυπουργός δεν γνώριζε»

Η πρώτη δήλωση του πρωθυπουργού για το δυστύχημα, η οποία μεταδόθηκε τηλεοπτικά με τη μορφή του διαγγέλματος την επομένη του δυστυχήματος,

3. «Τεράστιες οι ελλείψεις του ΟΣΕ σε σταθμάρχες», Διαθέσιμο: <https://www.makthes.gr/terasties-oi-elleipseis-toy-ose-se-stathmarches-chreiazetai-412-echei-133-632923>, 07.03.2023

απέδωσε την τραγωδία «*κυρίως σε τραγικό ανθρώπινο λάθος⁴*». Συγκαίροντας τον Κ. Καραμανλή για την απόφαση του να παραιτηθεί από τη θέση του υπουργού Μεταφορών – όπως ανέφερε ο Κ. Καραμανλής, με τη στάση του «*ανέλαβε την αντικειμενική πολιτική ευθύνη*» – ο Κ. Μητσοτάκης απέφυγε να αναλάβει ο ίδιος οποιαδήποτε πολιτική ευθύνη για το πολύνεκρο δυστύχημα⁵· ακόμα περισσότερο, απέφυγε να απαντήσει στις τεκμηριωμένες καταγγελίες των εργαζόμενων του ΟΣΕ, οι οποίες είχαν πλήρως αγνοηθεί. Την ίδια στιγμή, η εκτεταμένη καταστολή, με την οποία αντιμετωπίστηκαν οι διαδηλώσεις που έγιναν την ίδια ημέρα σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη, δεν άφησε το παραμικρό περιθώριο αμφιβολίας σχετικά με το πώς σκόπευε να αντιμετωπίσει τη λαϊκή οργή η κυβέρνηση.

Σε δεύτερο χρόνο, κι ενώ το εγχείρημα της αποπολιτικοποίησης των γεγονότων κατέρρευσε υπό το βάρος των οργισμένων μαζικών κινητοποιήσεων και της παλλαϊκής απεργίας της 8ης Μαρτίου 2023, ο Κ. Μητσοτάκης εισηγήθηκε στο υπουργικό συμβούλιο της 9ης Μαρτίου ένα νέο αφήγημα, σύμφωνα με το οποίο στον επιμερισμό των ευθυνών για το δυστύχημα θα προβεί η δικαιοσύνη⁵. Επιπλέον, δεν παρέλειψε να στοχοποιήσει με άμεσο τρόπο τους εργαζόμενους συνδικαλιστές, αναφέροντας «*όλοι φταίμε και ας το ομολογήσουμε με θάρρος. Από κυβερνήσεις και διοικήσεις που επί χρόνια κατάντησαν ένα κρίσιμο έργο “γιοφύρι της Άρτας”, μέχρι κάποιες συντεχνίες που ταυτόχρονα εμπόδιζαν κάθε αξιολόγηση του προσωπικού των τρένων μας⁶*». Παράλληλα με αυτό το αφήγημα, εμφανίστηκε ξανά και η μόνιμη για τον Μητσοτάκη επωδός, ότι τάχα «δεν γνώριζε» για την κατάσταση του δικτύου και για τα προβλήματα ασφάλειας, γραμμή που επαναλαμβάνει συνεχώς ο κυβερνητικός εκπρόσωπος, αφού όλες οι άλλες «*γραμμές άμυνας*» έχουν αποτύχει.

Η διάχυση των ευθυνών σε «*όλους*» δεν στοχεύει μόνο στην προστασία της τωρινής κυβέρνησης από τις προφανείς, συγκεκριμένες και εγκληματικές

4. «Ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, Κώστας Καραμανλής, αναλαμβάνοντας την αντικειμενική πολιτική ευθύνη, υπέβαλε αμέσως την παραίτηση του. Το ίδιο και οι επικεφαλής του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ. Η στάση του τον τιμά, καθώς όλα δείχνουν πως το δράμα οφείλεται, δυστυχώς, κυρίως σε όλα δείχνουν πως το δράμα οφείλεται, δυστυχώς, κυρίως σε τραγικό ανθρώπινο λάθος», Απόσπασμα δήλωσης του Πρωθυπουργού Κ. Μητσοτάκη, 01.03.2023

5. «Το τελευταίο που πρέπει να κάνουμε είναι να μπούμε σε μια στείρα αντιπαράθεση για το ποιος φταίει. Όλοι φταίμε. Τον επιμερισμό των ευθυνών θα τον κάνει η δικαιοσύνη γρήγορα και στον ανώτατο βαθμό», Εισήγηση του Πρωθυπουργού στο Υπουργικό Συμβούλιο, 09.03.2023.

6. Στο ίδιο.

ευθύνες της στη διάλυση του σιδηροδρόμου, η οποία προχώρησε ακόμα περισσότερο επί των ημερών της. Έχει πολύ μεγαλύτερο βάθος. Επιδιώκει να διαστρεβλώσει συνειδητά και πλήρως την ιστορική αλήθεια κι επιζητεί να δημιουργήσει μια παρακαταθήκη για περαιτέρω προώθηση του σχεδίου εκποίησης των δημόσιων σιδηροδρόμων, για σταδιακή κατάργηση του μόνιμου προσωπικού και για τον εξοβελισμό των συνδικαλιστικών οργανώσεων, αυτών, δηλαδή, που προειδοποιούσαν εδώ και καιρό για τις ελλείψεις στην ασφάλεια κι αντιμετωπιζόταν με χλευασμούς, καταγγελίες ή δικαστικές διώξεις. Αθώνωνι τις νεοφιλελεύθερες και μνημονιακές πολιτικές των τελευταίων δεκαετιών, οι οποίες εμπνεύστηκαν, ενορχήστρωσαν και υλοποίησαν την υποβάθμιση, τον τεμαχισμό και την ιδιωτικοποίηση του δημόσιου σιδηροδρόμου, παρουσιάζοντάς τες ως προσπάθειες βελτίωσης που παρεμποδίστηκαν από κάποια αιώνια υπανάπτυξη του ελληνικού κράτους, από «κολλημένους» συνδικαλιστές, από «εμμονές» της Αριστεράς κ.α. Οι θύτες του εγκλήματος μετατρέπονται σε προστάτες, οι οποίοι απλώς απέτυχαν να ολοκληρώσουν το έργο τους, ενώ παρουσιάζονται ως ένοχοι εκείνοι που προειδοποιούσαν γι' αυτό που συνέβη.

Η αντιπολίτευση του ΣΥΡΙΖΑ. Όλα έβαιναν καλώς μέχρι το 2019

Η αξιωματική αντιπολίτευση φάνηκε αρχικά αμήχανη και διστακτική απέναντι στο κοινωνικό αίτημα για πολιτικοποίηση των γεγονότων, αναπαράγοντας σε πολλές περιπτώσεις έναν λόγο που προέτασσε την περισυλλογή και το πένθος και όχι την αναζήτηση ευθυνών. Σχετικά γρήγορα, ωστόσο, ευθυγραμμίστηκε με την προφανή λαϊκή διάθεση, κάλεσε στις συγκεντρώσεις διαμαρτυρίας και ανέβασε τους τόνους της πολιτικής αντιπαράθεσης. Φυσικά, η στάση αυτοσυγκράτησης που προηγήθηκε δεν είναι πολιτικά ουδέτερη: Κατά κύριο λόγο, οφείλεται στο γεγονός ότι η μεταβίβαση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στην ιταλική Ferrovie dello Stato Italiane μέσω του ΤΑΙΠΕΔ ολοκληρώθηκε το 2017, επί κυβερνήσεως ΣΥΡΙΖΑ.

Σταδιακά, διαμορφώθηκε η εξής αντιπολιτευτική γραμμή: Την αποκλειστική ευθύνη για το δυστύχημα φέρουν ο Μητσοτάκης και η τωρινή κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας. Εννοείται πως δεν πρέπει να υποτιμηθούν οι ευθύνες της κυβέρνησης, τόσο για τη γενικότερη νεοφιλελεύθερη αυταρχική πολιτική της όσο και ειδικότερα για την απαξίωση των σιδηροδρόμων και για την αδιαφορία της στις απανωτές προειδοποιήσεις σχετικά με το προαναγγελθέν έγκλημα.

Οι ευθύνες αυτές, όμως, δεν μπορούν να μετριάσθούν, ούτε και να κρυφτούν πίσω από τις διαχρονικές ευθύνες των κυβερνήσεων και των κυρίαρχων πολιτικών συνολικά. Η ΝΔ παρέλαβε το 2019 έναν σιδηρόδρομο με άπειρα προβλήματα (για τα οποία, βεβαίως, υπεύθυνες είναι κι όλες οι προηγούμενες δικές της διακυβερνήσεις)· ωστόσο, δεν είχε ξαναγίνει τέτοιο δυστύχημα (μετωπική σύγκρουση). Επί των ημερών της, τα προβλήματα οξύνθηκαν αισθητά λόγω των πολιτικών της επιλογών· φέρει, επομένως, την κύρια και βασική ευθύνη γι' αυτό που συνέβη. Εντούτοις, η ανάδειξη της τωρινής κυβέρνησης σε μοναδικό υπαίτιο του εγκλήματος δεν είναι ακριβής και δεν μπορεί να πείσει την κοινωνία, όποια επιχειρήματα και δεδομένα κι αν επικαλεστεί η νυν αξιωματική αντιπολίτευση.

Ο ΣΥΡΙΖΑ, ωστόσο, δεν προσπαθεί απλώς να αποφύγει τις ευθύνες της δικής του διακυβέρνησης και της θητείας του Χ. Σπίρτζη στο υπουργείο μεταφορών. Με τη θέση του, αθώνει το ξεπούλημα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ (μετέπειτα Hellenic Train) στους Ιταλούς και απαλλάσσει τους νέους ιδιοκτήτες από τις ευθύνες τους στο δυστύχημα. Υπερασπίζεται τις μνημονιακές συμφωνίες για ιδιωτικοποίηση των μεταφορών μέσω του ΤΑΙΠΕΔ, του οργανισμού εκποίησης της δημόσιας περιουσίας, απαλλάσσοντας έτσι συγχρόνως από τις ευθύνες τους και τις μνημονιακές κυβερνήσεις ΠΑΣΟΚ, ΝΔ και συνεργασίας, κατά το διάστημα 2010-2015. Αποδέχεται και ενισχύει όλες τις νεοφιλελεύθερες πολιτικές και τις ευρωπαϊκές ντιρεκτίβες, οι οποίες προωθούσαν βήμα προς βήμα την κατάρρευση του ΟΣΕ και την ιδιωτικοποίηση των κερδοφόρων τμημάτων του ήδη από τη δεκαετία του '90. Όπως συμβαίνει και σε άλλους τομείς, η αντιπολίτευση του ΣΥΡΙΖΑ – παρά την ορθή κριτική που ασκεί στην κυβέρνηση για επιμέρους ζητήματα – αποδέχεται το μεταμνημονιακό τοπίο καταστροφής της χώρας, εστιάζοντας μονάχα σε ευθύνες διαχείρισης του υπάρχοντος χωρίς αμφισβήτηση των βασικών πολιτικών που το διαμόρφωσαν. Γι' αυτό δεν μιλά για έναν ενιαίο δημόσιο και ασφαλή σιδηρόδρομο, όπως δεν μιλά για κατάργηση του χρηματιστηρίου ενέργειας ή για πλήρη προστασία της λαϊκής ιδιοκτησίας από τα κοράκια των εταιρειών διαχείρισης απαιτήσεων (funds).

Ο νέος δικομματισμός έχει συνδιαμορφώσει την χώρα που ζούμε· ως εκ τούτου, δεν μπορεί να πείσει ότι θα φέρει οποιαδήποτε αλλαγή προς το καλύτερο.

Οι συστημικές κυβερνήσεις μόνιμα απέναντι στους πολίτες

Οι συγκλονιστικές εξελίξεις μετά το δυστύχημα επανέφεραν μια, καθιερωμένη ήδη από την περίοδο της πανδημίας, αναπαράσταση του κράτους ως μηχανισμού που βρίσκεται πάντα απέναντι από τους πολίτες και ποτέ στο πλευρό τους. Η φωτογραφία που έκανε τον γύρο του διαδικτύου – φοιτητές και φοιτήτριες αγκαλιάζονταν κι έκλαιγαν στον σταθμό της Θεσσαλονίκης, περιορισμένοι/ες από ΜΑΤ λίγες μόνο ώρες αφότου είχε γίνει γνωστή η είδηση του δυστυχήματος – αποτελεί ιστορικό τεκμήριο της συμβολικής και πραγματικής βίας του αυταρχικού νεοφιλελευθερισμού, η οποία εφαρμόζεται για περισσότερο από μία δεκαετία στις χώρες του ευρωπαϊκού νότου και ειδικότερα στην Ελλάδα. Η βία του νεοφιλελεύθερου σχεδίου που υλοποιείται στη χώρα μας και η απαξίωση της ανθρώπινης ζωής είναι πραγματικότητες που έγιναν έντονα αισθητές και με μια άλλη αφορμή: Μόλις στέρεψαν τα κροκοδείλια δάκρυα του πρωθυπουργού και άλλων στελεχών της κυβέρνησης – κι ενώ είχαν περάσει μόλις τρεις ημέρες από το δυστύχημα – κατατέθηκε νομοσχέδιο για την μετατροπή του ογκολογικού τμήματος του νοσοκομείου Παίδων σε νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου, με τη συνεπακόλουθη παράδοση ολόκληρου τμήματος (μηχανημάτων, λοιπού εξοπλισμού και εργαζόμενων) στο ίδρυμα ΕΛΠΙΔΑ/Βαρδινογιάννη. Η προσπάθεια ιδιωτικοποίησης ακόμα και του νερού, είναι επίσης προ των πυλών, αν δεν αντιστραφεί η κυρίαρχη πολιτική.

Την ίδια στιγμή που ο πρωθυπουργός και οι υπουργοί της κυβέρνησης απέδιδαν την ευθύνη σε ατυχείς συμπτώσεις, αρνούμενοι με επιμονή να αναγνωρίσουν δημοσίως τις δομικές αιτίες του δυστυχήματος και ειδικότερα την πλήρη απόσυρση των μηχανισμών του κράτους από τον έλεγχο και την επίβλεψη του σιδηρόδρομου, με απόφαση της αναπληρώτριας υπουργού υγείας η ταυτοποίηση των σορών έγινε αποκλειστικά με το DNA και όχι μέσα από διαδικασία αναγνώρισης⁷. Με άλλα λόγια, το κράτος παρεμβαίνει για να διατηρεί τον αποκλειστικό έλεγχο της βίας και της καταστολής, ακόμα και για την επιβολή ενός τρόπου διαχείρισης του πένθους των άλλων.

Το κράτος δεν μπορεί να σου παρέχει ασφαλείς μετακινήσεις. Δεν παρεμ-

7. Ειδικότερα, η αναπληρώτρια υπουργός υγείας δήλωσε στις 02.03.2023: «Η απόφαση είναι να μην έρθουν οι συγγενείς σε επαφή με τους νεκρούς τους. Εάν έχουν κάποιον νεκρό, καλό είναι να τον θυμούνται γερό και καλά».

βαίνει για να συγκρατήσει τις τιμές στα βασικά αγαθά. Δεν νοιάζεται για να έχεις φτηνό ρεύμα. Δεν προσπαθεί να σε σώσει από το να μείνεις άστεγος/η. Το κράτος υπάρχει για να σε χτυπάει και για να σε διώκει αν δεν αντέχεις όλα αυτά, αν αγωνίζεσαι για να επιβιώσεις και για να βελτιώσεις τη ζωή σου.

Ο ρόλος των ΜΜΕ: Συστημικά, ανυπόληπτα και απαξιωμένα στην κοινωνία

Τα συστημικά Μέσα Ενημέρωσης ρίχτηκαν στη μάχη της κυβερνητικής προπαγάνδας από την πρώτη κιόλας στιγμή. Εναρμονίστηκαν πλήρως με το κυβερνητικό αφήγημα περί ανθρώπινου λάθους και ατομικής ευθύνης, υποδεικνύοντας τον σταθμάρχη ως τον μοναδικό υπαίτιο του σοβαρότερου δυστυχήματος στην ιστορία του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου. Αντιθέτως, αποσιωπήθηκαν τα δομικά αίτια της διάλυσης του σιδηρόδρομου, η πρωτοφανής έλλειψη μέσων και υποδομών ασφαλείας και η υποστελέχωση. Ταυτόχρονα, διάφορα δελτία ειδήσεων και οι δημοσιογράφοι – παρουσιαστές τους επιδίδονταν στη σπύλωση των εργαζόμενων και των συνδικαλιστικών τους εκπροσώπων με υπερβάλλοντα ζήλο. Στο ίδιο πλαίσιο, επανέφεραν το μύθευμα περί «κακών» και «αργόμισθων» συνδικαλιστών/συνδικαλιστριών ως ένα ακόμα όπλο στη μάχη για τη στρέβλωση της πραγματικότητας και για να μην αναζητηθούν οι πραγματικές αιτίες του δυστυχήματος⁸. Στη συνέχεια, βλέποντας ότι τα παραπάνω δεν ήταν αποτελεσματικά, με τη βοήθεια των δημοσκοπικών εταιρειών ξεκίνησαν να προβάλλουν το «όλοι φταίνε». Σ' αυτό υπάρχει κάποια βάση αλήθειας, διότι όντως όλες οι κυβερνήσεις έχουν ευθύνες· όμως, η κύρια ευθύνη βαραινεί την κυβέρνηση και αυτό είναι που επιδιώκουν να αποσιωπήσουν. Με απολύτως συνειδητό και οργανωμένο τρόπο, τα κυρίαρχα ΜΜΕ θέλουν να βγάλουν από το «κάδρο των ευθυνών» την κυβέρνηση και το ευρωμνημονιακό κατεστημένο⁹.

8. Η αναζήτηση εξιλαστήριων θυμάτων δεν είχε κανένα όριο, καθώς μεταξύ άλλων ακούστηκε η ακραϊφνώς ρατσιστική άποψη ότι φταίνε ορισμένες κοινωνικές ομάδες που μαζεύουν σίδερα και χαλκό από τις αποθήκες των σιδηροδρομικών σταθμών.

9. Εξαιρετικά χρήσιμο τεκμήριο του τρόπου με τον οποίο καλύφθηκε από τα κυρίαρχα ΜΜΕ το δυστύχημα στα Τέμπη υπάρχει στο βίντεο του Luben tv με τίτλο «Όλα τα Πούλιτζερ που αξίζει η ελληνική δημοσιογραφία μετά τα Τέμπη», διαθέσιμο εδώ: <https://www.youtube.com/watch?v=Yiw2m9kCWNM>

Παράλληλα, στο διαδίκτυο και ειδικότερα στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης ξεκίνησε κι ακόμα διαρκεί μια εκστρατεία συγκάλυψης και στρέβλωσης της πραγματικότητας: Η «ομάδα αλήθειας» και πληρωμένα τrol της Νέας Δημοκρατίας επιτίθενται με υβριστικές αναρτήσεις και λασπολογία σε ατομικούς λογαριασμούς ή σε ιστοσελίδες που αναφέρονταν στα πραγματικά προβλήματα του σιδηρόδρομου. Από την άλλη πλευρά, σε πλήρη αντίθεση προς τα εγχώρια, τα διεθνή μέσα και οργανισμοί ενημέρωσης – μεταξύ των οποίων το BBC, το CNN, οι New York Times, η Le Monde, η Libération, το Al Jazeera και άλλα – δημοσίευσαν τεκμηριωμένα ρεπορτάζ για τις συνθήκες του δυστυχήματος.

Ο τρόπος με τον οποίο τα συστημικά Μέσα Ενημέρωσης κάλυψαν το δυστύχημα στα Τέμπη ανέσυρε μνήμες από τα πρώτα μνημονιακά χρόνια, καθώς η απροκάλυπτη καμπάνια κυβερνητικής προπαγάνδας, στην οποία επιδόθηκαν, εξόργισε μεγάλο μέρος της κοινωνίας και ενίσχυσε την αντίληψη ότι είναι πολιτικά καθοδηγούμενα και αναξιόπιστα. Το σύνθημα «Αλήτες, Ρουφιάνοι, Δημοσιογράφοι», που χαρακίηρισε μία ολόκληρη περίοδο σταδιακού μετασχηματισμού της λειτουργίας των μέσων ενημέρωσης στην Ελλάδα, ακούστηκε ξανά, υπενθυμίζοντας τον ρόλο που έχουν διαδραματίσει ορισμένοι και ορισμένες εξ αυτών ως άγρυπνοι φρουροί ταξικών συμφερόντων και του ίδιου του συστήματος.

ΔΕΝ ΗΤΑΝ ΑΤΥΧΗΜΑ ΗΤΑΝ ΕΓΚΛΗΜΑ

ΕΝΩΝΟΥΜΕ ΤΗΝ ΦΩΝΗ ΜΑΣ ΜΕ ΤΟΥΣ ΚΑΛΛΙΤΕΧΝΕΣ

ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ ΔΙΑΜΑΡΤΥΡΙΑΣ 2 ΜΑΡΤΗ ΣΤΙΣ 18.00



ΣΥΝΤΑΓΜΑ



ΑΝΑΜΕΤΡΗΣΗ

οργάνωση για μια νέα κομμουνιστική
αριστερά

Μέρος Β: Μια συνολικότερη τοποθέτηση για τον σιδηρόδρομο και την ιστορία του ΟΣΕ μέχρι το δυστύχημα

Συνοπτική αναφορά στην ιστορική σχέση του καπιταλισμού με τον σιδηρόδρομο. Διεθνές και εθνικό πλαίσιο

Οι μεταφορές βρίσκονται στην καρδιά της οικονομίας. Καθορίζουν τη βασική λειτουργία του καπιταλιστικού συστήματος, το εμπόριο, την ανταλλαγή αγαθών και εργατικού δυναμικού, και τη συσσώρευση κεφαλαίου. Το τρένο έγινε σύμβολο της επέκτασης και κυριαρχίας της σύγχρονης βιομηχανίας. Παρά τις μεγάλες τεχνολογικές αλλαγές και προόδους που έχουν πραγματοποιηθεί στον τομέα των μεταφορών (ανάπτυξη οδικών δικτύων, αερομεταφορές, ναυτιλία, ιδιωτικά ΙΧ), παρόλες τις κρίσεις που αντιμετώπισαν, οι σιδηροδρομικές μεταφορές – τόσο οι επιβατικές όσο και οι εμπορικές – εξακολουθούν να είναι ο οικονομικότερος τρόπος μεταφοράς μέσω αποστάσεων μεγάλων φορτίων.

Οι μεταφορές συγκεντρώνουν γύρω τους τις «πρωταγωνιστικές» λειτουργίες κάθε εποχής. Ο 19ος αιώνας χαρακτηρίζεται από την εξάπλωση του σιδηροδρομικού δικτύου, ενώ ο 20ος χαρακτηρίζεται από την υπερεπέκταση των αυτοκινητών· τεράστια σημασία, επίσης, έχουν η επανάσταση των θαλάσσιων μεταφορών και οι σύγχρονες διαδικασίες των logistics. Ο σιδηρόδρομος του δεύτερου μισού του 19ου αιώνα ευνόησε τη σύνδεση των χωρών της Ευρώπης, ενώ οι γρήγορες μεταφορές κατέστησαν για πρώτη φορά εφικτή τη διεθνοποίηση της οικονομίας, με την έκρηξη στις εισαγωγές και τις εξαγωγές των βιομηχανικών κρατών. Ο σιδηρόδρομος συνδέθηκε άρρηκτα με τις μεγαλύτερες βιομηχανίες της εποχής, των κινητήρων και του χάλυβα· επιπλέον, τα μεγάλα έργα για τη χάραξη των γραμμών αποτέλεσαν την βασική κατασκευαστική δραστηριότητα.

Στον 20ο αιώνα, ιδίως μετά τον πόλεμο και την πρωτοκαθεδρία των ΗΠΑ στον καπιταλιστικό κόσμο, επίκεντρο ανάπτυξης των μεταφορών γίνεται το αυτοκίνητο. Αποτέλεσε την «ατμομηχανή» της βιομηχανικής ανάπτυξης και ταυτίστηκε με ένα συνολικό μοντέλο παραγωγής, κατανάλωσης και πολιτικής σε τέτοιο βαθμό, ώστε καθόρισε το όνομα μιας ολόκληρης περιόδου: Φορντισμός, από τον Χένρι Φορντ (Henry Ford), τον ιδρυτή της ομώνυμης αυτοκινητοβιομηχανίας. Το αυτοκίνητο συνδέεται με τα πάντα: Βιομηχανίες αυτοκινήτων¹⁰, πετρελαϊκές, κατασκευή δρόμων, επέκταση των πόλεων και «προαστιοποίηση», αγορά ακινήτων, πολυκαταστήματα εκτός των κέντρων, τουριστική ανάπτυξη κ.α. Τα περισσότερα καπιταλιστικά κράτη ιεράρχησαν σταδιακά την κυριαρχία του ΙΧ αυτοκινήτου¹¹ ως του βασικού μεταφορικού μέσου. Προωθήθηκε η λογική του μεμονωμένου οδηγού-καταναλωτή έναντι των δημόσιων συγκοινωνιών και περιορίστηκε η ευθύνη του κράτους για την ασφαλή μετακίνηση, η οποία απαιτεί μεγάλες δημόσιες επενδύσεις για υποδομές και ανθρώπινο δυναμικό.

Σταδιακά, έγιναν κατανοητές οι κοινωνικά και περιβαλλοντικά καταστροφικές συνέπειες αυτής της πολιτικής: τα κινήματα για την πόλη και για το περιβάλλον έθεσαν από πολύ νωρίς στο στόχαστρο την κυριαρχία του αυτοκινήτου και του πετρελαίου. Ο δημόσιος σιδηρόδρομος, ειδικά με βάση τις σημερινές τεχνολογικές δυνατότητες, είναι ένα μέσο πιο φιλικό προς το περιβάλλον, που μπορεί να παρέχει γρήγορες, ασφαλείς και φθηνές μετακινήσεις στους πολίτες. Αυτό, βεβαίως, απαιτεί μια αντίστοιχη δημόσια πολιτική που θα τον στηρίξει με πόρους και προσωπικό. Και στην χώρα μας, εδώ και χρόνια, γίνεται το ακριβώς αντίθετο.

Όπως και διεθνώς, έτσι και στην Ελλάδα, η ανάπτυξη των σιδηροδρομικών δικτύων συνδέθηκε με τους δρόμους του εμπορίου και τους ακολούθησε ειδικότερα, το σιδηροδρομικό δίκτυο αναπτύχθηκε παράλληλα με τις καλλιέργειες, την αξιοποίηση των φυσικών πόρων (σταφίδα, καπνός, ελιές, δημητριακά, μεταλλεύματα) και τη βιομηχανία, αφήνοντας πίσω τις περιοχές που δεν εναρμονίστηκαν με αυτές τις ανάγκες. Η κατασκευή τους χρηματοδοτήθηκε

10. Χαρακτηριστική είναι η φράση που αποδίδεται στον πρώην γενικό διευθυντή της General Motors και μετέπειτα υπουργό των ΗΠΑ: «Ο, τι είναι καλό για τη General Motors, είναι καλό για την Αμερική».

11. Αντίστοιχα ιστορική έχει μείνει η φράση που αποδίδεται στον Γάλλο πρόεδρο Ζωρζ Πομπιντού, πως «το Παρίσι πρέπει να προσανατολιστεί στο αυτοκίνητο». Πηγή: Ριζοσπάστης «Αυτοκίνητο και περιβάλλον», 18/7/1998 Διαθέσιμο: <https://www.rizospastis.gr/story.do?id=3734112>

επανειλημμένως από τον ελληνικό λαό και υλοποιήθηκε από τη βαριά και συχνά ανθυγιεινή εργασία ντόπιων και ξένων εργατών/εργατριών. Η ιστορία των σιδηροδρόμων είναι συνυφασμένη με τις μεγάλες κοινωνικές μεταβολές και αντιθέσεις, καθώς σε αυτούς δοκιμάζονταν κάθε φορά τα νέα τεχνολογικά επιτεύγματα, με σκοπό την αύξηση του κέρδους και τη μείωση του κόστους. Ο έλεγχος επί των σιδηροδρόμων και της εργασίας, τα μέτρα προστασίας των εργαζομένων και των επιβατών, αλλά και η προστασία του περιβάλλοντος, αποτελούσαν ανοιχτά διακυβεύματα, εξαρτώμενα κάθε φορά από τον ισχύοντα συσχετισμό δύναμης και από την ικανότητα των εργαζομένων να οργανώνονται αποτελεσματικά.

Η επίθεση στο τρένο συντελείται εδώ και χρόνια στην Ελλάδα. Ήδη στα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια, η αμερικάνικη «βοήθεια» συνοδεύεται από την κατάργηση του τραμ της Αθήνας και του τρένου Αθήνας-Λαυρίου, επί υπουργίας Συγκοινωνιών Κ. Καραμανλή (του παλαιότερου). Τον Απρίλιο του 1977 σταμάτησε και η λειτουργία της γραμμής του τραμ Πειραιάς – Πέραμα. Κατά τις δεκαετίες του '60 και του '70, όλα τα μεγάλα έργα υποδομών συνδέονταν με την κυκλοφορία του αυτοκινήτου, ενώ ο σιδηρόδρομος έμενε σχεδόν στην εποχή του Τρικούπη (σημειακά και ακόμα χειρότερα μετά τις λεπλασίες των Γερμανών επί κατοχής). Μειώνονταν συνεχώς οι επενδύσεις και συρρικνωνόταν το δίκτυο με κλείσιμο τοπικών δρομολογίων, ιδίως κατά τη διάρκεια της δικτατορίας. Πλάι στο διεθνές λόμπι του αυτοκινήτου, συγκροτείται και το εγχώριο λόμπι των ιδιωτικών ΚΤΕΛ, των εμπορικών αντιπροσωπειών, των βενζινοπωλών, των καταστημάτων στις εθνικές οδούς κλπ., που πιέζουν ασφυκτικά τις, συνήθως ενδοτικές, πολιτικές αρχές σε μέτρα υπέρ του αυτοκινήτου. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι ΣΕΚ (Σιδηρόδρομοι του Ελληνικού Κράτους), που μετονομάστηκαν σε ΟΣΕ την περίοδο της χούντας, διέθεταν και λεωφορειακές συνδέσεις, συμπληρωματικά προς το υπάρχον δίκτυο των σιδηροδρόμων, οι οποίες σταδιακά καταργήθηκαν αφήνοντας εξ' ολοκλήρου το πεδίο αυτό στα ΚΤΕΛ.

Μετά τη μεταπολίτευση, και ειδικότερα κατά τη δεκαετία του 80, συντελείται μια αντιρρόπηση υπέρ του σιδηροδρόμου: Ξεκινούν οι εργασίες για την κατασκευή διπλής γραμμής και για την ηλεκτροδότηση των συρμών, ανοίγουν αρκετές νέες γραμμές, ανανεώνεται ο εξοπλισμός και εισέρχεται νέο προσωπικό. Η αλλαγή αυτή, ωστόσο, μένει στη μέση καθώς δεν ολοκληρώνονται σημαντικά έργα που θα άλλαζαν τον χάρτη του σιδηροδρόμου στη χώρα, όπως η επέκταση προς την Δυτική Ελλάδα και την Πελοπόννησο, ενώ τα έργα ανάταξης του υπάρχοντος δικτύου καθυστερούν ή δεν ολοκληρώνονται. Σε κάθε περίπτω-

ση, η περίοδος ανασύνταξης του ελληνικού σιδηροδρόμου σταματά από το 1990 και μετά, με την κυβέρνηση του Κ. Μητσοτάκη (πάντα τα ίδια ονόματα) και υπουργό Συντονισμού τον Στέφανο Μάνο. Βασική κατεύθυνση ήταν η ουσιαστική κατάργηση όλου του δικτύου, εκτός της Γραμμής ΠΑΘΕ (Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Ειδομένη), που προοριζόταν να ενισχυθεί και να αναπτύξει μεγάλες ταχύτητες. Επίσης, τα κομμάτια που θα μπορούσαν να είχαν επιχειρηματικό ενδιαφέρον ως εν δυνάμει κερδοφόρα προορίζονταν για ιδιωτικοποίηση. Αυτές τις κατευθύνσεις ακολούθησαν όλες οι μετέπειτα κυβερνήσεις, με τις μεγάλες τομές να γίνονται μετά το 2007.

Η στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης: Η ιδιωτικοποίηση που ονομάζεται «αναζωογόνηση»

Ιδιαίτερη σημασία για την εξέλιξη του σιδηροδρόμου στην Ελλάδα και για τις πολιτικές που εφαρμόστηκαν από τη δεκαετία του '90 μέχρι σήμερα, έχει η στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η Ευρωπαϊκή Ένωση εξέδωσε το 1996 τη «Λευκή Βίβλο» με τη «Στρατηγική για την Ανασυγκρότηση των Σιδηροδρόμων της Κοινότητας», στην οποία περιγράφονταν οι άξονες και οι δράσεις για την αναζωογόνηση, όπως χαρακτηριστικά αναφερόταν, των σιδηροδρόμων, που έδειχναν να μην ανταποκρίνονται στις ανάγκες της αγοράς. Η βασική ιδέα συνοψίζεται στο παρακάτω απόσπασμα:

«Είναι απαραίτητος ένας νέος τύπος σιδηροδρόμων. Θα πρέπει πρώτα και πάνω απ' όλα να είναι μία επιχείρηση με διοικητική ανεξαρτησία και ελευθερία όσον αφορά την αξιοποίηση ευκαιριών, αλλά υπόλογη για τις αποτυχίες της. Γι' αυτό θα πρέπει να έχει υγιή οικονομικά, χωρίς να φορτώνεται με τα βάρη του παρελθόντος, θα πρέπει να εκτίθεται στις δυνάμεις της αγοράς με τον κατάλληλο τρόπο, γεγονός που θα οδηγήσει, επίσης σε μεγαλύτερη ανάμιξη του ιδιωτικού τομέα¹²».

Στην προκειμένη περίπτωση, ο διαμοιρασμός των ευθυνών ανάμεσα στη Hellenic Train και τον ΟΣΕ αποτελεί αντικείμενο διαμάχης. Η ιταλική εταιρεία

12. <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/59802bc4-5957-4c0a-adb8-de8fb346af7a>

οφείλει αποζημιώσεις στους επιβάτες, αλλά και διεκδικεί αποζημιώσεις από τον ΟΣΕ, ενώ ταυτόχρονα φημολογείται η πιθανότητα για πώληση της εταιρείας στη γαλλική SNCF, γεγονός που δημιουργεί επιπλέον ερωτήματα σχετικά με τον αντίκτυπο που θα είχαν νέες συμφωνίες στο ελληνικό δημόσιο, αλλά και για την ποιότητα και ασφάλεια των υπηρεσιών¹³.

Στο ευρωπαϊκό κείμενο μπαίνουν οι πρώτες κατευθύνσεις για τον διαχωρισμό της διαχείρισης του δικτύου και της λειτουργίας του σε δύο διακριτές επιχειρησιακές ενότητες με οικονομική και διαχειριστική αυτοτέλεια. Η διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων μεταξύ κρατών και η μετάβαση από τα εθνικά δίκτυα σε ένα πανευρωπαϊκό σύστημα τίθεται στο προσκήνιο. Το ίδιο κείμενο της ΕΕ, και όχι κάποιο κείμενο κριτικής, αναφέρεται στους φόβους των εργαζομένων στους σιδηροδρόμους για απώλεια θέσεων εργασίας λόγω της νέας πολιτικής, ήδη πριν αυτή ακόμα εφαρμοστεί· αναφέρει, επίσης, ότι θα πρέπει να ληφθούν μέτρα για την εναλλακτική απασχόληση του πλεονάζοντος προσωπικού.

Σε αυτή τη στρατηγική σκιαγραφείται η γνωστή πρακτική που εφαρμόζεται σε όλες τις σχετικές περιπτώσεις ιδιωτικοποίησης, όπου το κράτος καλείται να επενδύσει στις υποδομές, προκειμένου ο ιδιώτης που εκμεταλλεύεται το δίκτυο να μην επιβαρύνεται από το κόστος αυτό, παρά μόνο να εισπράττει τα έσοδα. Τα κράτη θα έχουν την υποχρέωση να απαλλάξουν τον ιδιωτικοποιημένο σιδηρόδρομο από τα όποια χρέη είχε μέχρι τη στιγμή της ιδιωτικοποίησής του, προκειμένου να διευκολύνουν την είσοδο των ιδιωτών. Παρόλα αυτά, η κρατική χρηματοδότηση προς τους σιδηροδρόμους από τότε και στο εξής δεν είναι στην κρίση του κάθε κράτους, αλλά απαιτείται άδεια από την ευρωπαϊκή επιτροπή, η οποία στην πράξη χορηγείται μόνο μέσω κάποιου προγράμματος αναδιάρθρωσης του σιδηροδρόμου. Εγκαταλείπεται πλήρως και η όποια αντίληψη ίσχυε μέχρι τότε σχετικά με τον χαρακτήρα του σιδηροδρόμου ως δημόσιο αγαθό, όπως η υγεία ή η παιδεία, όπου το κράτος επενδύει, επενδύοντας στην πράξη στην ίδια την κοινωνία. Ειδική μνεία γίνεται, επίσης, στα μέλη, τα οποία επιθυμούν να εκπληρώσουν τα κριτήρια για την είσοδο στη νομισματική ένωση και «ίσως να επιθυμούν να μειώσουν συν τω χρόνω το χρέος τους». Αυτό το κείμενο γενικών κατευθύνσεων μετουσιώθηκε στη συνέχεια σε μια

13. <https://left.gr/news/adeiazoy-n-toys-italoys-tis-hellenic-train-kai-epiheiroyn-na-feroyn-toys-galloys>

σειρά από ευρωπαϊκές οδηγίες, με σκοπό να ενσωματωθούν στις επιμέρους εθνικές νομοθεσίες.

Στο ίδιο πλαίσιο, τέθηκε emphaticά το ζήτημα της διαλειτουργικότητας με στόχο την απρόσκοπτη κυκλοφορία εμπορευμάτων σε όλη την Ευρώπη αλλά και τη δημιουργία μιας ενοποιημένης αγοράς σιδηροδρομικού εξοπλισμού. Η τεχνική ομογενοποίηση θα οδηγούσε στην υπέρβαση των εμποδίων που έθεταν τα επιμέρους εθνικά συστήματα κάθε χώρας· θα διευκολυνόταν έτσι η δι-ασυνοριακή σιδηροδρομική λειτουργία, η οποία μέχρι στιγμής απαιτούσε την αλλαγή της μηχανής στα σύνορα. Αυτό σήμαινε την έναρξη της ιδιωτικοποίησης των σιδηροδρόμων, με διάσπαση των εθνικών μονοπωλίων, άνοιγμα της λειτουργίας του δικτύου στην ελεύθερη αγορά και είσοδο ιδιωτικών ανταγωνιστικών παρόχων.

Μία από τις απαιτούμενες βασικές παραμέτρους που θα διασφάλιζαν τη διαλειτουργικότητα ήταν και η εφαρμογή του συστήματος ERTMS (European Rail Traffic Management System). Το σύστημα αυτό αναφέρεται συχνά το τελευταίο διάστημα, καθώς ένα ενιαίο σύστημα σηματοδότησης πανευρωπαϊκά θα ήταν από τα βασικά μέσα για να διεθνοποιηθεί το σύστημα σιδηροδρομικών μεταφορών. Το σύστημα αυτό θέτει δικλείδες ασφαλείας, ενώ προειδοποιεί με διάφορα επίπεδα αυτοματισμών για ενδεχόμενο κίνδυνο ή και εφαρμόζει αυ-τόματα πέδηση, όποτε χρειαστεί.

Η τραγική πορεία του ΟΣΕ:

Μια ιστορία υποβάθμισης, τεμαχισμού και ιδιωτικοποίησης

Από την πρώτη μέρα μετά το δυστύχημα, ο αγωνιζόμενος κόσμος ανέδειξε την ιδιωτικοποίηση ως βασική παράμετρο του εγκλήματος και διαδήλωσε έξω από τα γραφεία της ιταλικής Hellenic Train. Τα ΜΜΕ, η κυβέρνηση και η αξιωματική αντιπολίτευση προσπαθούν εδώ και βδομάδες να βγάλουν από το στόχαστρο την ιδιωτικοποίηση, επαναλαμβάνοντας διαρκώς πως η ευθύνη πέφτει στον δημόσιο ΟΣΕ που έχει τη δικαιοδοσία στις υποδομές, τους σταθμούς και το δίκτυο, αποσιωπώντας το γεγονός ότι η Hellenic Train φέρει την ευθύνη για ό, τι συμβεί στους επιβάτες της, αφού τους βάζει σε τρένα που κυκλοφορούν σε δίκτυο που δεν πληροί τους κανόνες ασφαλείας. Οι εργαζόμενοι/ες καταγγέλλουν τη σύγχυση αρμοδιοτήτων ανάμεσα σε ΟΣΕ και Hellenic Train

και στις αντίστοιχες διοικήσεις τους, οι οποίες εμφανίζονταν πάντοτε εκθρικές στα αιτήματα και στις διαμαρτυρίες τους. Δεν έχουμε εδώ απλώς μια εκδοχή κακής διαχείρισης ή κατανομής αρμοδιοτήτων, πρόκειται για τον πυρήνα της διαδικασίας ιδιωτικοποιήσεων τέτοιων μεγάλων οργανισμών. Στην περίπτωση των σιδηροδρόμων, τα αποτελέσματα συχνά μετριούνται σε ανθρώπινες ζωές. Οι συνέπειες της νεοφιλελεύθερης «απελευθέρωσης», της παράδοσης των άμεσα κερδοφόρων σιδηροδρομικών υπηρεσιών σε ιδιωτικές εταιρείες, στους επιχειρηματικούς ομίλους και τους εργολάβους, με την αghαστή συνδρομή του κράτους για την εκμετάλλευσή τους, φάνηκαν στην Μεγάλη Βρετανία: Κατά τη δεκαετία του '90, κατόπιν της ιδιωτικοποίησης του σιδηροδρόμου, τα πολύνεκρα σιδηροδρομικά δυστυχήματα αυξήθηκαν.

Η περίπτωση του ΟΣΕ αντικατοπτρίζει τη διαδικασία υποβάθμισης και ιδιωτικοποίησης ενός δημόσιου οργανισμού, που συντελέστηκε σταδιακά σε βάθος χρόνου, αλλά πάντοτε με ενιαίο σχέδιο. Σχέδιο που ενορχηστρώθηκε από ισχυρές μερίδες του διεθνούς κεφαλαίου, ενσωματώθηκε και καθοδηγήθηκε μέσα από ευρωπαϊκές νομοθεσίες και ντιρεκτίβες δεκαετιών, επιταχύνθηκε κι επιβλήθηκε στις συνθήκες του μνημονίου και υλοποιήθηκε απαράλλαχτα από όλα τα κόμματα που κυβέρνησαν (ΝΔ- ΠΑΣΟΚ- ΣΥΡΙΖΑ και μικρότερα σε κυβερνήσεις συνεργασίας). Πλευρές αυτού του σχεδίου ήταν:

- ο Η κακοδιαχείριση των διορισμένων από την εκάστοτε κυβέρνηση διοικήσεων, τα σκάνδαλα και η διαπλοκή με εμπλοκή των πολιτικών προϊστάμενων, όπως και τα επακόλουθα ελλείμματα στους προϋπολογισμούς.
- ο Η συντονισμένη κατασυκοφάντηση λόγω των οικονομικών ζημιών και η αντιμετώπιση μιας δημόσιας επιχείρησης που παρέχει αναγκαίο κοινωνικό έργο με ιδιωτικοοικονομικούς όρους. Η μαγική λέξη «εξυγίανση», ως η σωτηρία που θα απαλλάξει τον ελληνικό λαό από τις παθογένειες μιας ζημιόγυνας εταιρείας.
- ο Οι χρόνιες παθογένειες της λειτουργίας του δημόσιου επιχειρηματικού τομέα, που συνδέονται με τον τρόπο με τον οποίο χειρίστηκε η εκάστοτε κυβερνητική εξουσία τις δημόσιες επιχειρήσεις (έπαθλο της εκλογικής της νίκης, εξυπηρέτηση πελατειακών σχέσεων, κλπ.). Τα ελλείμματα του δημόσιου τομέα οφείλονται σε μεγάλο βαθμό και στην επικράτηση αυτής ακριβώς της λογικής.
- ο Ο τεμαχισμός της ενότητας των μεταφορικών υπηρεσιών και υποδομών και η δημιουργία θυγατρικών εταιριών με διαφορετικές αρμοδιότητες και πιο «ευέλικτες» νομικές μορφές.

- ο Η διατήρηση των «βαρύτερων» και πιο «κοστοβόρων» υπηρεσιών και υποδομών στον κρατικό ΟΣΕ· το πέρασμα σε ιδιώτες κερδοφόρων τμημάτων, κατά την συνηθισμένη τακτική «ιδιωτικοποίηση των κερδών, κρατικοποίηση των ζημιών».
- ο Η κρατική υποχρηματοδότηση, (μη καταβολή των επιδοτήσεων, ούτε καν των οφειλόμενων από το Κράτος χρημάτων λόγω χρήσης υπηρεσιών του σιδηροδρόμου από δημόσιους φορείς), η υποβάθμιση (στασιμότητα στην εγκατάσταση νέων τεχνολογικών συστημάτων, λ.χ. στη σηματοδότηση) και η υποστελέχωση των υποδομών και των υπηρεσιών (καμία νέα πρόσληψη μόνιμου προσωπικού, μολοντί συνταξιοδοτούνται διαρκώς οι παλαιοί υπάλληλοι – από 1200 εργαζόμενους το 2019 ο ΟΣΕ έχει σήμερα 750). Η συρρίκνωση του δικτύου με κατάργηση γραμμών, κλείσιμο ή αλλαγή χρήσης σταθμών. Διατήρηση μόνο των γραμμών που είναι άμεσα κερδοφόρες και απαιτούνται για την μεταφορά των εμπορευμάτων ή μπορούν να αξιοποιηθούν τοπικά για τον τουρισμό.
- ο Η αποκλειστική επικέντρωση στην πιο βασική και πολυσύχναστη γραμμή Αθήνας- Θεσσαλονίκης, με επιδίωξη για αύξηση των ταχυτήτων χωρίς αναβάθμιση του δικτύου και με ταυτόχρονη αύξηση των τιμών εισιτηρίων.
- ο Οι μειώσεις προσωπικού και οι περικοπές μισθών, η μονιμοποίηση ελαστικών σχέσεων εργασίας ανειδίκευτου δυναμικού και η έλλειψη επενδύσεων σε συστήματα ασφαλείας, έτσι ώστε να διατηρηθούν ανταγωνιστικές τιμές των εισιτηρίων. Η τάση αυτή, η οποία συνιστά και μια δομική αντίφαση της πολιτικής των ιδιωτικοποιήσεων που πραγματοποιούνται στον νεοφιλελευθερισμό, έχει οδηγήσει σε αύξηση των σιδηροδρομικών δυστυχημάτων παγκοσμίως.

Όλα τα παραπάνω συντελούν στη μετατροπή μιας δημόσιας υπηρεσίας, που ως βασικό καθήκον θα έπρεπε να είχε την εξασφάλιση ασφαλούς, κοινωνικά και χωρικά ισότιμης, φτηνής και περιβαλλοντικά φιλικής μετακίνησης για τον πληθυσμό της χώρας, σε «βαρίδι», από το οποίο το κράτος δηλώνει ότι πρέπει να απαλλαγεί, παραχωρώντας πρώτα σε πολυεθνικές όποιο τμήμα του θεωρείται «φιλέτο». Μια συνοπτική καταγραφή ορισμένων βασικών στιγμών αυτής της πορείας, παρουσιάζεται στη συνέχεια:

Ήδη από τα μέσα της δεκαετίας του 1990 ξεκινά ο κατακερματισμός του ΟΣΕ, αρχικά με τη σύσταση της ΕΡΓΟΣΕ ως θυγατρικής υπεύθυνης για μελέτες και προμήθειες. Το 2001 ιδρύεται η ΓΑΙΑΟΣΕ, με αντικείμενο τη διαχείριση της ακίνητης περιουσίας, και στη συνέχεια μια ακόμα σειρά Α.Ε. με ειδικό σκοπό,

όπως η ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ Α.Ε. Το 2005 (με υπουργό τον Μιχάλη Λιάπη, ο οποίος κατηγορήθηκε τα επόμενα χρόνια για εμπλοκή στο σκάνδαλο της Siemens και απομακρύνθηκε από τη ΝΔ) ιδρύεται η ΤΡΑΙΝΟΣΕ και δημιουργείται και ο Εθνικός Διαχειριστής Σιδηροδρομικής Υποδομής (ΕΔΙΣΥ). Μέχρι τότε, ο ΟΣΕ είχε την ιδιοκτησία των θυγατρικών αυτών.

Το 2007, έπειτα από ενσωμάτωση σειράς ευρωπαϊκών ρυθμίσεων για την «απελευθέρωση» των μεταφορών, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ αποσχίζεται από τον ΟΣΕ και ως ανεξάρτητη εταιρεία αναλαμβάνει τη λειτουργία και εκμετάλλευση των επιβατικών και εμπορευματικών σιδηροδρομικών μετακινήσεων. Ενώ ο ΟΣΕ έχει ήδη απωλέσει τα μόνα εν δυνάμει κερδοφόρα τμήματά του, ο Κωστής Χατζηδάκης αναλαμβάνει το 2007 στη δεύτερη κυβέρνηση Κ. Καραμανλή (τρίτη φορά το ίδιο όνομα), το υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, χαρακτηρίζοντας τον ΟΣΕ «το χειρότερο πρόβλημα που έχει να αντιμετωπίσει». Τόσο ο ίδιος όσο και ο διάδοχός του στον ανασχηματισμό, Ε. Στυλιανίδης, προχωρούν σε συντονισμένη και έντονη επίθεση εναντίον του ΟΣΕ, που «είναι η πιο ζημιόγόνος επιχείρηση της Ευρώπης», «χάνει 2-3 εκατομμύρια τη μέρα» και χρειάζεται **τολμηρή εξυγίανση**.

Η συζήτηση για τις ζημιές του ΟΣΕ (ανεξαρτήτως από τα σκάνδαλα ή τη διαπλοκή, που είναι φυσικά αποτέλεσμα της διοίκησης και όχι του δημόσιου χαρακτήρα του) είναι εξόχως παραπλανητική. Πράγματι, το έλλειμμα του ΟΣΕ υπολογιζόταν σε περίπου 11 δισεκατομμύρια μέχρι το 2010, όμως το 80% αυτού προερχόταν από την μη καταβολή της κρατικής χρηματοδότησης – και των οφειλών του κράτους σε αυτόν λόγω χρησιμοποίησης των υπηρεσιών του (για τον στρατό π.χ.) – όρος προφανώς αναγκαίος για μια τέτοια κρατική επιχείρηση. Κατά συνέπεια, ο ΟΣΕ προέβαινε διαρκώς σε δανεισμό με την εγγύηση του κράτους, ενώ τα χρέη αυξάνονταν από τα χρεολύσια και τις δανειακές υποχρεώσεις. Αυτή η πολιτική οδήγησε στην εκτίναξη του ελλείμματος του ΟΣΕ: Από τα 500 εκ. το 2004, έφτασε στα 10 δισεκατομμύρια το 2010. **Πρόκειται για μια τρομερή στρέβλωση**. Η κρατική χρηματοδότηση, που σε όλες τις ευρωπαϊκές χώρες καταγράφεται στα έσοδα των οργανισμών¹⁴, εδώ εμφανίζεται στα έξοδα, ως δανεισμός.

Το 2010, αναλαμβάνει την κυβέρνηση το ΠΑΣΟΚ, με τον Γ. Παπανδρέου

14. Καθιστώντας τους σε πολλές χώρες, όπως π.χ. τις Σκανδιναβικές, κερδοφόρους παρότι το κέρδος είναι πολύ μικρότερο της κρατικής επιχορήγησης

πρωθυπουργό και αρμόδιο υπουργό τον Δημήτρη Ρέππα. Η συζήτηση για τον ζημιογόνο ΟΣΕ, τους «υπεράριθμους υπαλλήλους του οργανισμού» όπως έγραφε ο Π. Μανδραβέλης στην «Καθημερινή» τον Σεπτέμβριο του 2010, και για «δρομολόγια που εξυπηρετούν τον... κανέναν», όπως έγραφε ο τωρινός πρόεδρος της ΕΡΤ Κ. Ζούλας επίσης στην «Καθημερινή» τον Ιανουάριο του 2011, κορυφώνεται με το νομοσχέδιο για την «Αναδιάρθρωση, εξυγίανση και ανάπτυξη» του ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ». Συνέπεια αυτού του νομοσχεδίου ήταν η συρρίκνωση του σιδηροδρομικού δικτύου· μεγάλα τμήματά του (στην Πελοπόννησο, τη Θεσσαλία και τη Βόρεια Ελλάδα) εντάσσονται στο «καταργημένο δίκτυο». Οι θυγατρικές, αυτονομούνται περαιτέρω ως πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου, με τη ΓΑΙΑΟΣΕ να παίρνει την ακίνητη περιουσία του ΟΣΕ και την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, που διατηρεί το λειτουργικό κομμάτι και το τροχαίο υλικό του ΟΣΕ, να αναζητά «στρατηγικό επενδυτή» για το 49% του μετοχικού κεφαλαίου. Παράλληλα, ο νόμος συνοδεύτηκε από ένα ευρύ πρόγραμμα μείωσης προσωπικού και αλλαγής εργασιακών σχέσεων, με κατάργηση των συλλογικών συμβάσεων και μείωση προσωπικού (από τις 4.000 στις 2.800).

Ο Κ. Χατζηδάκης επιστρέφει στο υπουργείο Υποδομών και Ανάπτυξης στην κυβέρνηση Σαμαρά του 2012. Με μεγάλη χαρά για τη συνέχιση του έργου της «εξυγίανσης» και της αποκρατικοποίησης, το 2013 υπογράφεται η μεταβίβαση του συνόλου των μετοχών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ κατά πλήρη κυριότητα στο ΤΑΙΠΕΔ. Βρισκόμαστε πια στην κορύφωση των μνημονιακών χρόνων, όπου το ξεπούλημα της δημόσιας περιουσίας έχει αναχθεί σε ιερή εθνική αποστολή. Σε αυτό το πλαίσιο και μέσα στις συνεχείς κοινωνικές μάχες εκείνων των χρόνων, προκηρύσσεται διαγωνισμός για την πώληση του 100% των μετοχών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, στην τιμή των 300 εκατομμυρίων.

Ο διαγωνισμός δεν προχώρησε· ωστόσο, η διαδικασία ιδιωτικοποίησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεν σταμάτησε. Η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ και ο Αλ. Τσίπρας ανέλαβαν να πραγματοποιήσουν το επόμενο βήμα. Έτσι, το 2017, ο τότε υπουργός Μεταφορών Χ. Σπίρτζης υπέγραψε την πώληση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στην ιταλική FSI, η οποία το 2022 μετονομάστηκε σε Hellenic Train. Η υποταγή του ΣΥΡΙΖΑ στη μνημονιακή πολιτική και η αναίρεση των παλαιότερων θέσεων ενάντια στην ιδιωτικοποίηση έχει και μια ακόμα τραγελαφική πλευρά, καθώς το κόμμα που είχε καταγγείλει ως ξεπούλημα τα 300 εκατομμύρια του διαγωνισμού της ΝΔ, έφτασε τελικά να αποδεχτεί μια προσφορά 45 εκατομμυρίων από τους Ιταλούς. Τελικά, όπως αναφέρεται στην έκθεση πεπραγμένων της ΡΑΕ για το

2020-2021¹⁵: «Η ΣΤΑΣΥ Α.Ε. παραμένει πλέον ο μόνος δημόσιος πάροχος επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ελλάδα, στο περιορισμένο τμήμα του δικτύου Δουκίσσης Πλακεντίας – Αεροδρόμιο, ενώ το εμπορευματικό σιδηροδρομικό έργο υλοποιείται αποκλειστικά από ιδιωτικές εταιρίες».

Η ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεν είναι ανεξάρτητη από την συνολική υποβάθμιση των σιδηροδρόμων, που εν τέλει οδήγησε στο τραγικό δυστύχημα. Διότι η πολιτική των ιδιωτικοποιήσεων πάει χέρι χέρι με την υποβάθμιση και τη διάλυση των κρατικών οργανισμών, με την υποχρηματοδότηση και την υποστελέχωση των δημόσιων υπηρεσιών και υποδομών, με το σπάσιμο των ενιαίων και σταθερών συνθηκών εργασίας για το προσωπικό, με τη διαρκή σύγκρουση αρμοδιοτήτων και ευθυνών και την ασυδοσία των εργολάβων, που λυμαινόνται τα δημόσια έργα.

Η τελευταία παράμετρος έχει έναν ειδικό ρόλο στο έγκλημα των Τεμπών. Όπως προκύπτει από τις νεότερες έρευνες, δεν θα είχε συμβεί το δυστύχημα εάν το σύστημα τηλεδιόικσης – σηματοδότησης είχε ολοκληρωθεί, όπως προβλεπόταν στην περιβόητη σύμβαση 717 μεταξύ της ΕΡΓΟΣΕ και της κοινοπραξίας ABETE (θυγατρικής του «Άκτορα») και «Alstrom Transport». Είναι κρίσιμο να υπογραμμιστεί το εξής: Σηματοδότηση σημαίνει ότι, όταν σε κάποια περιοχή του δικτύου κινείται ένα τρένο, ανάβει απαγορευτικό σήμα σε άλλο, που ενδεχομένως θα ήθελε να μπει στην περιοχή αυτή· αν το τρένο αγνοήσει και παραβιάσει το απαγορευτικό, τότε το σύστημα το φρενάρει αυτόματα κι έτσι αποκλείεται η προσέγγιση και η σύγκρουση τρένων και προλαμβάνεται το ανθρώπινο λάθος (σταθμάρχη ή μηχανοδηγού). Η σύμβαση υπογράφηκε το 2014, με αρχικό χρόνο παράδοσης το 2016· μέχρι σήμερα παραμένει ανολοκλήρωτη, ενώ το 2021 έγινε επιπρόσθετη σύμβαση, με αύξηση του προϋπολογισμού. Πολλές πληροφορίες έχουν δημοσιευτεί το τελευταίο διάστημα για τη σύμβαση αυτή (που έχει βρεθεί στο μικροσκόπιο και ευρωπαϊκών ερευνών), για τις ευθύνες σχετικά με τις καθυστερήσεις, τα λάθη και τις κακοτεχνίες, ενώ ΣΥΡΙΖΑ και ΝΔ συγκρούονται σχετικά με την πορεία υλοποίησής της και το ποσοστό υλοποίησής της ανάλογα με τα χρόνια διακυβέρνησής τους.

Φυσικά, αν το έργο είχε ολοκληρωθεί και λειτουργούσε σωστά (κάτι που δεν είναι πάντα δεδομένο, επειδή θα έπρεπε με την ολοκλήρωση του να υπάρχει και το ειδικευμένο τεχνικό προσωπικό του ΟΣΕ για τη συντήρηση και την

15. Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, Έκθεση πεπραγμένων 2020-2021

υποστήριξη του) ή αν είχαν αποκατασταθεί οι ζημιές που είχε προκαλέσει η πυρκαγιά στον σταθμό έξω από τη Λάρισα, ή, έστω, αν υπήρχε επαρκές προσωπικό σε όλες τις θέσεις της γραμμής για να ελέγχεται πλήρως η λειτουργία με τον παλιό χειροκίνητο τρόπο, η σύγκρουση θα μπορούσε να είχε αποφευχθεί. Σε σχετικό έγγραφο του υπουργείου μετά το 2017¹⁶, αναφέρεται πως το παρατρόχιο σύστημα ERTMSlevel 1 δεν έχει τεθεί σε λειτουργία σε κανένα τμήμα της γραμμής¹⁷· ακόμα και όπου έχει εγκατασταθεί, έχει κατά τόπους υποστεί εκτεταμένες φθορές, ενώ δεν έχουν γίνει οι απαραίτητοι έλεγχοι, οι αναγκαίες δοκιμές και πιστοποιήσεις. Ομοίως, το εποχούμενο σύστημα που έχει εγκατασταθεί στους συρμούς δεν μπορεί να λειτουργήσει λόγω απουσίας δοκιμών αλλά και ενός λειτουργικού παρατρόχιου συστήματος, με το οποίο θα έπρεπε να είναι σε επικοινωνία.

Όμως, δυστυχώς, ο τρόπος υλοποίησης της συγκεκριμένης σύμβασης αποκαλύπτει την τραγική πραγματικότητα σε πολλά μεγάλα έργα της χώρας. Ένα διαλυμένο κράτος δημοπρατεί μεγάλα έργα που μοιράζονται μεταξύ τους 4-5 κατασκευαστικοί κολοσσοί. Οι αρχικές συμβάσεις, που συντάσσονται από τις εργοληπτικές εταιρίες και εγκρίνονται από κρατικούς υπαλλήλους με εντολή των πολιτικών τους προϊσταμένων, είναι τεχνικά διάτρητες· το έργο δεν μπορεί να λειτουργήσει με όσα προβλέπονται σε αυτές τις συμβάσεις. Προκύπτει, λοιπόν, η ανάγκη συμπληρωματικών συμβάσεων, που αντιμετωπίζονται από τις εταιρείες σαν ευκαιρία για ασύστολη κερδοσκοπία. Έτσι, τα έργα πολλές φορές «παγώνουν», τροποποιούνται (με μεγάλες αυξήσεις του κόστους τους) ή παραδίδονται με ελλείψεις μέσα σε ένα καθεστώς πλήρους αδιαφάνειας, με ελλιπείς διαδικασίες ελέγχου και σχεδιασμού από τις υποστελεχωμένες και ανεπαρκείς υπηρεσίες. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα της σιδηροδρομικής γραμμής Πελοποννήσου, η οποία τέθηκε εκτός λειτουργίας το 2011, αμέσως μετά την ολοκλήρωση των έργων ανακαίνισης του δικτύου από την Κόρινθο έως την Καλαμάτα. Παράλληλα, απουσιάζει η αναγκαία συντήρηση και αναβάθμιση για την εύρυθμη καθημερινή λειτουργία των δημόσιων υποδομών και υπηρεσιών, διότι αυτό θα απαιτούσε προσλήψεις ειδικευμένου προσωπικού, που δεν γίνονται. Τα τελευταία χρόνια γινόμαστε όλο και πιο συχνά μάρτυρες απίστευτων περιστατικών, με ελλείψεις ή και δυστυχήματα σε σχολεία, πανεπιστήμια, νοσοκομεία, μέσα μεταφοράς.

16. Εθνικό σχέδιο εφαρμογής για την ΤΠΔ «Έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση του σιδηροδρομικού συστήματος της Ένωσης», Υπουργείο υποδομών και μεταφορών

Για τον ενιαίο δημόσιο σιδηρόδρομο, για ένα δημόσιο σύστημα μετακινήσεων- μεταφορών

Οι διαχρονικές πολιτικές διάλυσης και ιδιωτικοποίησης του ΟΣΕ βρίσκονται στον αντίποδα των κοινωνικών αναγκών για ένα ασφαλές, σύγχρονο, φτηνό και εκτεταμένο δημόσιο σύστημα μετακινήσεων και μεταφορών, το οποίο θα έχει στο κέντρο του τον δημόσιο σιδηρόδρομο και άλλα μέσα σταθερής τροχιάς. Δεν υπάρχει κανένα μέσο μεταφοράς που να μπορεί να καλύψει τις ανάγκες μετακινήσεων σε πανεθνική κλίμακα με ασφαλέστερο, φτηνότερο, γρηγορότερο και περιβαλλοντικά φιλικότερο τρόπο. Το έγκλημα των Τεμπών, όπως και η καταστροφή που επέφεραν οι κυβερνητικές και ευρωπαϊκές πολιτικές των τελευταίων δεκαετιών, δεν πρέπει να οδηγήσει στην εγκατάλειψη του σιδηροδρόμου, αλλά στην απαίτηση για τον δημόσιο σιδηρόδρομο που έχει ανάγκη η πλειονότητα της κοινωνίας. Αυτή η απαίτηση περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, τα παρακάτω σημεία:

- Άμεση αναβάθμιση του δικτύου, των συστημάτων διοίκησης και παρακολούθησης και των ίδιων των τρένων, καθώς και εξασφάλιση του αναγκαίου προσωπικού για την επαναλειτουργία των σιδηροδρόμων. Προσλήψεις και στέλεχωση κάθε βάρδιας, κάλυψη όλων των κενών που συνιστούν άμεσες απειλές στην ασφάλεια του σιδηρόδρομου. Δεν γίνεται να ρισκάρουμε τις ζωές μας ταξιδεύοντας χωρίς τις αυτονόητες συνθήκες ασφαλείας. Δεν γίνεται να συνεχιστεί η ίδια κατάσταση στα τρένα, σαν να μην έγινε το δυστύχημα.
- Άμεση επανακρατικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ χωρίς αποζημίωση. Δημιουργία ενός ενιαίου δημόσιου σιδηρόδρομου, χωρίς ιδιωτικοποιημένες θυγατρικές, με πλήρη έλεγχο από το κράτος της συνολικής λειτουργίας, των υποδομών, των έργων και του προσωπικού για τη σωστή λειτουργία του σιδηροδρομικού έργου. Λειτουργία του δημόσιου σιδηρόδρομου με στόχο την κάλυψη των μεταφορικών αναγκών και όχι με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια.
- Γενναίες δημόσιες επενδύσεις για αναβάθμιση του δικτύου και επέκτασή του, ώστε να καλύψει σταδιακά το σύνολο της ηπειρωτικής Ελλάδας και να αποτελέσει τη ραχοκοκαλιά των μετακινήσεων εντός της χώρας, όπως και των χερσαίων συνδέσεων με το εξωτερικό. Οι δημόσιες πολιτικές πρέπει να προσανατολιστούν στην ενίσχυση του τρένου, του μετρό και του τραμ για τις μεγάλες αποστάσεις και τον περιορισμό του αυτοκινήτου εντός και εκτός των πόλεων.

- Αύξηση του προσωπικού για την πλήρη κάλυψη των αναβαθμισμένων αναγκών, με διαφάνεια και επαρκή εκπαίδευση. Κατοχύρωση μόνιμων και σταθερών συνθηκών εργασίας για το σύνολο των εργαζομένων, με ανθρώπινα ωράρια, αξιοπρεπείς μισθούς και συνθήκες ασφαλείας.
- Παύση των διορισμένων διοικήσεων και των διαφόρων μορφών μάντζερ και στελεχών, που προωθεί η νεοφιλελεύθερη πολιτική ως δήθεν σωτήρες· είναι συνένοχοι στη διάλυση και το έγκλημα των Τεμπών. Λειτουργία του οργανισμού με διαφάνεια, δημόσιο και εργατικό έλεγχο, με κριτήριο την εξασφάλιση των κοινωνικών αναγκών.
- Πολύπλευρη ανάπτυξη του σιδηροδρόμου με κριτήριο μια διαφορετική προσέγγιση για τις μετακινήσεις, την ιστορία και τη φύση. Αξιοποίηση της κοινωνικής και τεχνολογικής καινοτομίας για μια δίκαιη τοπική ανάπτυξη, με μείωση των κοινωνικών και χωρικών ανισοτήτων. Σύνδεση με τα δημόσια πανεπιστήμια για έρευνα σε θέματα υποδομών, ενέργειας κ.α.

Όλα τα παραπάνω, αποτελούν μια συνολική αντιπρόταση για τη λειτουργία του δημόσιου σιδηροδρόμου, η οποία βασίζεται στις κοινωνικές και περιβαλλοντικές ανάγκες, αλλά και τις σύγχρονες δυνατότητες της έρευνας και της τεχνολογίας. Δεν είναι υπερβολικά, ανεφάρμοστα ή ουτοπικά αιτήματα· απαιτούν, ωστόσο, μια συνολική αλλαγή πολιτικής.

Η πάλη για δημόσια αγαθά και υπηρεσίες στην υπηρεσία της κοινωνίας ως κεντρικό αίτημα των αγώνων μας

Οι διεκδικήσεις για τον δημόσιο σιδηρόδρομο παραπέμπουν σε μια πολιτική μεθοδολογία για την Αριστερά και το κίνημα, η οποία δεν περιορίζεται μόνο σε αυτό τον τομέα, αλλά επεκτείνεται στο σύνολο των δημόσιων υπηρεσιών και των δημόσιων- κοινών αγαθών.

Είναι άρρηκτα συνδεδεμένες με το αίτημα αναδιοργάνωσης του υφιστάμενου δημόσιου τομέα, με την αναβάθμιση της ποιότητας των υπηρεσιών του (μεταξύ αυτών και της ασφάλειας), τη δημοκρατική του λειτουργία, την προστασία του δημόσιου πλούτου και τη λογοδοσία όλων όσων κατέχουν θέσεις ευθύνης. Η κρατικοποίηση/εθνικοποίηση των δημόσιων υποδομών και υπηρεσιών που αποκόπηκαν από τον δημόσιο έλεγχο, όπως και η υπεράσπιση όσων προωθούνται για ξεπούλημα, είναι το πρώτο αναγκαίο βήμα. Όμως, οφείλει

να συνδυαστεί με μια συνολική ριζοσπαστική αλλαγή στον ίδιο τον τρόπο που λειτουργούν το κράτος και οι υπηρεσίες του, ειδικά μετά από τόσες δεκαετίες υποβάθμισης, λεηλασίας, ιδιωτικοποίησης και υποστελέχωσης. Συνδέεται, επίσης, με την ανασυγκρότηση του ίδιου του συλλογικού εργαζόμενου, που σήμερα έχει καταρρεύσει, αλλά και με την ανανοηματοδότηση του ρόλου και του στόχου των δημόσιων υπηρεσιών, των κοινών αγαθών και πόρων.

Η μάχη δημόσιο ή ιδιωτικό είναι μια μάχη πολιτική, ιδεολογική και ταξική, η οποία αναδεικνύεται σε κυρίαρχη διαχωριστική γραμμή μέσα στην κοινωνία. Η κυρίαρχη πολιτική προωθεί το αλληλοσυνδεδεμένο δίπολο: Επιχειρηματικό, αυταρχικό, εκδικητικό και υποστελεχωμένο κράτος από τη μια, επιχειρηματίες-επενδυτές από την άλλη. Εμείς βάζουμε στην καρδιά της πολιτικής μας την ανάγκη για έναν δημόσιο τομέα στην υπηρεσία της κοινωνίας, για υπεράσπιση των κοινών, για δημόσιες επενδύσεις και υποδομές υπέρ των αναγκών μας.

Αυτή η μάχη ιεραρχείται ψηλά, ακριβώς διότι είδαμε τι αποτελέσματα έχει η ασκούμενη πολιτική. Η πολιτική που υποθηκεύει τα πάντα στο κέρδος, η πολιτική που ξεπουλά τη δημόσια περιουσία και μιλάει για «πλεονάζουσες» υπηρεσίες και «πλεονάζουσες» εργαζόμενες, καταλήγει σε ανθρώπινες τραγωδίες.

Γι' αυτό, δεν αρκεί η εναλλαγή κάποιων προσώπων στην εξουσία, ούτε το ευκαιριακό «μπάλωμα» κενών, ελπίζοντας ότι δεν θα ξανασυμβεί το μοιραίο. Απαιτείται αλλαγή πολιτικής, απαιτείται «ξήλωμα» όλης της (μετα)μνημονιακής συνθήκης, απαιτείται ρήξη, απαιτείται ανατροπή των νεοφιλελεύθερων καπιταλιστικών πολιτικών, οι οποίες συνιστούν θανάσιμη απειλή για τις ζωές μας.



Μέρος Γ: Τώρα είναι η ώρα του αγώνα. Η ώρα να παλέψουμε για τις ζωές μας

Τίποτα το ίδιο από εδώ και μπρος

Το έγκλημα στα Τέμπη, κυρίως, όμως, η οργή του κόσμου που μεταφράστηκε σε τεράστιες διαδηλώσεις και συνολικό κλονισμό των πολιτικών συσχετισμών, αποτελούν τομή. Υπάρχουν στιγμές και γεγονότα που επιδρούν καταλυτικά στην πολιτική συνείδηση και στους λαϊκούς αγώνες. Το τραγικό αυτό δυστύχημα επέδρασε κατ' αυτόν τον τρόπο. Βγήκαν ορμητικά στο προσκήνιο αισθήματα, αιτήματα, αγώνες και όνειρα, που για χρόνια συσσωρεύονταν υπόγεια. Αυτό είναι το πρώτο συμπέρασμα, το οποίο αφορά τις πρώτες εβδομάδες μετά το δυστύχημα: Η αυθόρμητη εισβολή των μαζών στο προσκήνιο, μετά από ένα σοκ που έφερε το ξεχείλισμα της οργής.

Οι οργανωμένες δυνάμεις όλου του πολιτικού φάσματος επιδρούν ή και καθορίζουν αυτή την κίνηση σε πολλές περιπτώσεις, ανάλογα με τους πολιτικούς τους σχεδιασμούς, την οργανωτική και την πολιτική τους επιρροή. Όμως, η δυναμική της λαϊκής αγανάκτησης σχετίζεται πρωτίστως με προϋπάρχουσες κοινωνικές διεργασίες· δεν μπορεί να προβλεφθεί ούτε ακριβώς θα εκδηλωθούν. Η επαναφορά της μαζικής δράσης στο επίκεντρο της πολιτικής ζωής διανομορφώνει νέα δεδομένα και μετασχηματίζει τον τρόπο με τον οποίο εκτυλίσσεται η πολιτική και κοινωνική διαπάλη. Η κατανόηση της κρισιμότητας και της ιστορικότητας τέτοιων στιγμών είναι πρωταρχικής σημασίας για τις δυνάμεις εκείνες, οι οποίες αναγνωρίζουν στην ταξική πάλη και στα κοινωνικά κινήματα τους παράγοντες που επιφέρουν την αλλαγή της κοινωνίας. Οφείλουν να αναπροσαρμόζονται και να ανασχεδιάζουν μέσα στην ίδια την κοινωνική κίνηση, όχι έξω από αυτή ή κατόπιν αυτής.

Η κυβέρνηση μένει πιστή στην ίδια πολιτική παρά την πάνδημη κατακραυγή. Ενώ τόσο η κοινωνία όσο και ειδικότερα οι οικογένειες των θυμάτων βρίσκονταν σε κατάσταση σοκ, πριν καν στεγνώσουν τα κροκοδείλια δάκρυα των κυβερνητικών αξιωματούχων για το δυστύχημα στα Τέμπη, η ΝΔ πέρασε το νομοσχέδιο που ανοίγει τον δρόμο για την ιδιωτικοποίηση των υποδομών της ύδρευσης στη χώρα, στο οποίο προβλέπεται μεταφορά της εποπτείας και του ελέγχου των φορέων ύδρευσης σε Νέα Ρυθμιστική Αρχή¹⁷. Αφού μετέθεσε τις εκλογές, βρήκε ευκαιρία να περάσει και τον νέο, ρατσιστικό, Μεταναστευτικό Κώδικα, μετονομάζοντας τον από Κώδικα Μετανάστευσης και Κοινωνικής Ένταξης σε Κώδικα Μετανάστευσης¹⁸: ο κώδικας αυτός καταργεί στην ουσία και τις ελάχιστες εναπομείνασες δυνατότητες νομιμοποίησης ανθρώπων που ζουν και εργάζονται στη χώρα χωρίς άδεια παραμονής¹⁸.

Από την άλλη πλευρά, το γεγονός ότι ο πρωθυπουργός βιάστηκε να δώσει μια βιντεοσκοπημένη συνέντευξη¹⁹ για να διασκεδάσει τις εντυπώσεις και για να προβάλει εκ νέου την εικόνα της ακλόνητης από τους κοινωνικούς κραδασμούς κυβέρνησης του, επιβεβαιώνει την υπόθεση ότι η κυβέρνηση Μητσοτάκη αναγνώρισε για πρώτη φορά στην τετραετή θητεία της ότι απειλείται από το ισχυρό αντικυβερνητικό ρεύμα που γεννιέται στην κοινωνία. Είναι νωρίς να εκτιμηθεί πώς τα γεγονότα θα επηρεάσουν την κοινωνία και το πολιτικό σκηνικό ή ποιες επιπτώσεις θα έχουν στις εκλογές που θα γίνουν στις 21.05. Οι τελευταίες θα διεξαχθούν σε κλίμα γενικευμένης κοινωνικής αβεβαιότητας και πολιτικής αστάθειας, το οποίο αντανakλάται με άμεσο τρόπο στη λειτουργία των συστημικών κομμάτων που πασχίζουν να προετοιμάσουν συμμαχίες από τα πάνω, με στόχο την ανάληψη της κυβέρνησης.

Ωστόσο, είναι αδιαμφισβήτητη η φθορά της κυβέρνησης, κάτι που από μόνο του αποτελεί σημαντική αλλαγή της συγκυρίας. Μετά από μια τετραετία επιθετικής πολιτικής της ΝΔ, το πολιτικό της σχέδιο φαίνεται για πρώτη φορά να αμφισβητείται πλειοψηφικά.

17. Το ν/σ ψηφίστηκε στις 21.03.2023 με 156 ψήφους, 55 βουλευτές και βουλευτίτριες ψήφισαν όχι, ενώ η κοινοβουλευτική ομάδα του ΣΥΡΙΖΑ ΠΣ απέιχε της ψηφοφορίας.

18. Αναλυτικά, η τεκμηρίωση για τις εξαιρετικά σημαντικά συνέπειες του Νέου Κώδικα Μετανάστευσης στην ανακοίνωση της Εναλλακτικής Παρέμβασης Δικηγόρων Αθήνας «Νέος Κώδικας Μετανάστευσης: Αγνός Θεσμικός Ρατσισμός»: <https://epda.gr/2023/03/14/neos-kodikas-metanasteysis-agnos-thesmikos-ratsismos/>

19. Η βιντεοσκοπημένη συνέντευξη του πρωθυπουργού, Κ. Μητσοτάκη, στον Σταύρο Θεοδωράκη προβλήθηκε στις 20.03.2023 στον τηλεοπτικό σταθμό AlphaTV.

Τα Τέμπη αποτελούν αλλαγή σελίδας κι από τη σκοπιά της Αριστεράς και του κινήματος. Η ανάδυση μαζικών κοινωνικών αγώνων, με αποτυπώσεις στις κεντρικές πολιτικές εξελίξεις, μετασχηματίζει το κλίμα υποχώρησης και απογοήτευσης που είχε καθορίσει τη μετά το 2015 εποχή και, ειδικότερα, την τετραετία Μητσοτάκη. Σ' αυτή τη νέα συνθήκη, αναδείχθηκε ο κρίσιμος ρόλος των δυνάμεων της Αριστεράς και του μαζικού κινήματος στην οργάνωση των αντιστάσεων όλη την προηγούμενη περίοδο, ώστε να γιγαντωθεί η λαϊκή αμφισβήτηση στην κυβέρνηση μετά την τραγωδία των Τεμπών.

Το αν το κινηματικό συνεχές θα συνεχιστεί τους επόμενους μήνες και το πώς θα αποτυπωθεί στην εκλογική και τη μετεκλογική συγκυρία δεν είναι ακόμα σαφές. Η πτώση της ΝΔ συνοδεύεται συγχρόνως από την επιμονή στην ατζέντα της, ενώ η αντιπολίτευση του ΣΥΡΙΖΑ είναι άνευρη και αναντίστοιχη των αγωνιστικών διαθέσεων. Ενδεχομένως να ενισχυθούν τμήματα της εκτός ΝΔ δεξιάς και ακροδεξιάς, συχνά και με την συστημική στήριξη.

Αντίστοιχα, ενισχυμένα εμφανίζονται και τα κόμματα της Αριστεράς (ΚΚΕ, ΜΕΡΑ25). Τόσο τα δύο κοινοβουλευτικά αριστερά κόμματα όσο και το σύνολο των δυνάμεων της εξωκοινοβουλευτικής Αριστεράς και του αναρχικού χώρου βρέθηκαν από την πρώτη στιγμή στον δρόμο και πρωτοστάτησαν στη διαμόρφωση του πεδίου έκφρασης της κοινωνικής αναμέτρησης. Το ΚΚΕ έπαιξε έναν ιδιαίτερο, καθοριστικό ρόλο, κυρίως μέσα από την παρουσία του στα σωματεία εργαζομένων και στην οργάνωση της μαθητικής νεολαίας. Επιμένει, ωστόσο, στην άρνηση διαμόρφωσης ενός πλαισίου κεντρικών μεταβατικών αιτημάτων-κόμβων (όπως η κρατικοποίηση του ΟΣΕ) και νέων κινηματικών ραντεβού, που μπορούν να διατηρήσουν την ένταση των μαζικών κινητοποιήσεων.

Ιδιαίτερη σημασία έχει η ανάδυση ενός νέου (ηλικιακά αλλά και πολιτικά) κύματος ριζοσπαστικοποίησης και μάχης. Πρώτος στόχος αυτού του κύματος δεν μπορεί παρά να είναι η ήττα και η πτώση της κυβέρνησης των δολοφόνων. Την ίδια στιγμή, αναδεικνύονται τάσεις αναζήτησης μιας διαφορετικής πολιτικής πρότασης: αυτές οι τάσεις υπερβαίνουν κατά πολύ την προοπτική απλής κυβερνητικής εναλλαγής εντός του μνημονιακού πλαισίου. Δημιουργείται για πρώτη φορά μετά το 2015 ένα μαζικό κινηματικό μπλοκ, το οποίο επιδιώκει τη σύγκρουση με το μνημονιακό καθεστώς και με τη συνθήκη μόνιμης δυστυχίας που έχει εμπεδωθεί.

Πρόκειται για τομή, μα και συνέχεια των αντιμνημονιακών αγώνων. Αφενός, είναι εμφανή τα νήματα που συνδέουν τα αιτήματα και τις αιτίες των αγώνων.

Αφετέρου, η νέα πραγματικότητα συσσωματώνει εμπειρίες και διαφορετικές προσεγγίσεις, ενώ μια νέα γενιά πολιτικοποίησης και αγώνων κάνει ολοένα και πιο αισθητή την παρουσία της στο προσκήνιο της πολιτικής δράσης. Σε αυτό το πλαίσιο, ιεραρχούμε ως κεντρική την ενδελεχή και σε βάθος συζήτηση για τον θεωρητικό και πολιτικό εξοπλισμό του κινήματος, για την προοπτική της ρήξης, ενώ συγχρόνως αναγνωρίζουμε τη σημασία της οργανωτικής και πολιτικής ενίσχυσης και των δικών μας οργανωμένων δυνάμεων.

Οι λαϊκοί αγώνες υπερασίζονται τις ζωές μας

«Για όσους σωθήκαμε είναι χρέος μας ηθικό και πολιτικό, ανθρώπινο και κοινωνικό να καταδείξουμε τον κύριο υπεύθυνο αυτής της τραγωδίας, την HELLENICTRAIN, που με τη συγκάλυψη του κράτους αφαίρεσε δεκάδες ζωές, όπως είναι και χρέος μας να μετατρέψουμε τον φόβο που νοιώσαμε και τον θρήνο μας σε αγώνα».

Χαρά – Ειρήνη Ανανάδου, επιβάτισσα αμαξοστοιχίας IC62²⁰

Την επαύριον του τραγικού δυστυχήματος, η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας βρέθηκε αντιμέτωπη με τις μαζικότερες λαϊκές κινητοποιήσεις που έχουν συμβεί σε όλη τη διάρκεια της θητείας της. Είχαν, βεβαίως, προηγηθεί οι σημαντικές κινητοποιήσεις ενάντια στον αυξανόμενο κυβερνητικό αυταρχισμό και την αστυνομική βία κατά τη διάρκεια της πανδημίας. Σημαντικές ήταν, επίσης, οι κινητοποιήσεις που έγιναν με αφορμή τις κρατικές ρατσιστικές δολοφονίες του εικοσάχρονου Γιώργου Σαμπάνη τον Οκτώβριο του 2021 και του δεκαεξάχρονου Κώστα Φραγκούλη τον περασμένο Δεκέμβριο του 2022 από αστυνομικούς. Οι μαζικές αυτές κινητοποιήσεις – όπως και οι κινητοποιήσεις για το δυστύχημα στα Τέμπη – οργανώθηκαν γύρω από το αίτημα να μην ξεχαστούν οι κρατικές δολοφονίες, όπως και οι συντονισμένες απόπειρες θεσμι-

20. Χαρά – Ειρήνη Ανανάδου, «Ταξιδεύοντας με την αμαξοστοιχία IC62: Μια οδυνηρή υπενθύμιση πως κράτος και κεφάλαιο δολοφονούν», ThePressProject, 07.03.2023, διαθέσιμο: https://thepressproject.gr/taxidevontas-me-tin-amaxostoichia-ic62-mia-odyniri-ypenthymisi-pos-kratos-kai-kefalaio-dolofonoun/?fbclid=IwAR0NKlimSsF0V4_bq26JyRAFGSwBjcnrad3azoMI03_c0O9_fjW8ukgu5

κής συγκάλυψης και διακριτικής μεταχείρισης των αστυνομικών που διέπραξαν αυτά τα εγκλήματα. Με άλλα λόγια, μια λεπτή γραμμή συνδέει τις αντικυβερνητικές λαϊκές κινητοποιήσεις ήδη από την πρώτη περίοδο της πανδημίας μέχρι και σήμερα, καθώς στο επίκεντρό τους βρίσκεται το αίτημα της υπεράσπισης της ίδιας της ζωής απέναντι στις δολοφονικές ιδιωτικοποιήσεις και την ανεξέλεγκτη βία των θεσμών του κράτους.

Για τη μαζικοποίηση του αγώνα καθοριστική υπήρξε η συμβολή του μεγαλειώδους κινήματος των καλλιτεχνών. Η αλλαγή του χαρακτήρα των κινητοποιήσεων των καλλιτεχνών και το κάλεσμα σε κινητοποίηση για το δυστύχημα στα Τέμπη έδωσαν τεράστια ώθηση στην οργάνωση των λαϊκών αγώνων, με κεντρικούς άξονες την ανάληψη πολιτικής ευθύνης για το κρατικό έγκλημα στα Τέμπη, την πάλη ενάντια στις ιδιωτικοποιήσεις και τη συνεπακόλουθη διαρκή υποβάθμιση της ποιότητας της ζωής. Το πανό που ανάρτησε η Πρωτοβουλία των Καλλιτεχνικών Καταλήψεων στην Ακρόπολη, με το σύνθημα «**Σε εσάς που μας ακούτε: Οι ζωές μας μετράνε**», στις 13.03.2023, έδωσε τον τόνο στις αγωνιστικές κινητοποιήσεις που συνεχίστηκαν σε όλη την Ελλάδα με τη συμμετοχή διαφορετικών κλάδων εργαζόμενων και της νεολαίας. Η σημασία του βαθύτατα επιδραστικού κινήματος των καλλιτεχνών έγκειται στο ότι είχαν ήδη διαμορφώσει κλίμα αγώνα, έχοντας στο πλευρό τους πλατιά κομμάτια της κοινωνίας κι έχοντας δημιουργήσει δομές και κινηματικές πρακτικές, τις οποίες διέθεσαν για τους σκοπούς του ευρύτερου κινήματος. Δεν είναι τυχαίο, εξάλλου, ότι το κατειλημμένο Θέατρο Ρεξ στην Πανεπιστήμιο μετατράπηκε σε σημαντικό «υλικό» και συμβολικό κέντρο αγώνα. Σημειώνεται ότι οι καλλιτέχνες βρίσκονται σε αγωνιστικές κινητοποιήσεις από τις αρχές του χρόνου²¹, εξαιτίας του ΠΔ 85/2022 που υποβαθμίζει τα πτυχία τους.

Οι μαζικές πορείες διαμαρτυρίας, που ακολούθησαν, έλαβαν σε κάποιες περιπτώσεις χαρακτήρα παλλαϊκής διαμαρτυρίας· η μαζικότητα και το αγωνιστικό κλίμα θύμιζαν συγκεντρώσεις της πρώτης περιόδου των αντιμνημονιακών αγώνων. Έγιναν συγκεντρώσεις δύο Κυριακές στη σειρά· την Κυριακή, 5 Μαρ-

21. Αξίζει να σημειωθεί ότι την ώρα που γράφονται αυτές οι γραμμές ότι το σύνολο των κρατικών καλλιτεχνικών σχολών μαζί με τη σκηνή Τσίλλερ του Εθνικού Θεάτρου από τον συντονισμό των σπουδαστών του Εθνικού Θεάτρου, το κτίριο Ρεξ του Εθνικού Θεάτρου, το Βασιλικό Θέατρο στη Θεσσαλονίκη από το Συντονιστικό Δραματικών Σχολών Θεσσαλονίκης, το Θέατρο Ολύμπια στην Αθήνα από τον Συντονισμό Εργαζομένων και Σπουδαστών στον Χώρο του Χορού, το δημοτικό θέατρο Πατρών Απόλλων, εξακολουθούν να τελούν υπό κατάληψη.



τίου, οπότε η συγκέντρωση καλέστηκε από τις ενώσεις των εργαζόμενων στον σιδηρόδρομο²², και την Κυριακή, 12 Μαρτίου, ενώ πραγματοποιήθηκαν και δύο διαδοχικές γενικές απεργίες, στις 8 Μαρτίου και στις 16 Μαρτίου. Σε συνδυασμό με άλλες κινητοποιήσεις στις γειτονιές και σε χώρους εργασίας, διαμόρφωσαν κλίμα ολομέτωπου αγώνα ενάντια στην κυβέρνηση και ενάντια στον νεοφιλελευθερισμό, που, εδώ και 13 χρόνια διαλύει αδιάκοπα κι επίμονα το κοινωνικό κράτος, τις σχέσεις εργασίας και τον δημόσιο χαρακτήρα των υποδομών της χώρας.

Ειδική αναφορά πρέπει να γίνει στη γενική απεργία της 8ης Μάρτη, η οποία συνδυάστηκε με τις φεμινιστικές κινητοποιήσεις της Παγκόσμιας Ημέρας των Γυναικών· η συμμετοχή ξεπέρασε κάθε προσδοκία, καθώς εκατοντάδες χιλιάδες άνθρωποι βρισκόνταν στον δρόμο σχεδόν ολόκληρη την ημέρα. Η διεύρυνση του χαρακτήρα των φεμινιστικών διεκδικήσεων της απεργιακής 8ης Μάρτη, όχι μόνο δεν υποβάθμισε τα ζητήματα της έμφυλης ισότητας στην εργασία και στην κοινωνία, αλλά αντιθέτως ανέδειξε την κεντρική πολιτική σημασία αυτών των διεκδικήσεων μέσα στην τρέχουσα συγκυρία. Παρά τις κυρίαρχες έμφυλες ιεραρχίες και τα στερεότυπα για το φύλο που συχνά αναπαράγονται στο εσωτερικό του συνδικαλιστικού κινήματος, το φεμινιστικό κίνημα αναδείχθηκε και πάλι ως ένα από τα πιο επιδραστικά πολιτικά κινήματα της περιόδου. Αναμφίβολα, οι σύγχρονες φεμινιστικές διεκδικήσεις συνιστούν μια καθοριστική όψη της πάλης ενάντια στη σημερινή κυβέρνηση, η οποία από την αρχή της θητείας υλοποιεί πολιτικές και νομοθετεί σε βάρος των δικαιωμάτων των γυναικών, των ΛΟΑΤΚΙ και των

22. Οι συνδικαλιστικές ενώσεις που κάλεσαν τη συγκέντρωση: Σωματείο Εργαζομένων Προσωπικού ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η Πανελλήνια Ένωση Προσωπικού, η Πανελλήνια Ένωση Προσωπικού Έλξης.

ευάλωτων. Η αντιδημοκρατική μεταρρύθμιση του οικογενειακού δικαίου και η εισαγωγή της υποχρεωτικής συνεπιμέλειας (N4800/2021), η πολιτική διαχείριση της υπόθεσης του τέως διευθυντή του Εθνικού Θεάτρου, Δ. Λιγνάδη, και οι απόπειρες για συστηματική συγκάλυψη που έγιναν, η διαχείριση της υπόθεσης του Κολωνού με την κατάρπυση στάση των αρχών (η αρμόδια Υφυπουργός Πρόνοιας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης έφτασε μέχρι το σημείο να δώσει από το βήμα της Βουλής στη δημοσιότητα ευαίσθητα προσωπικά δεδομένα του δωδεκάχρονου παιδιού που είχε κακοποιηθεί²³), αποτελούν μνημεία της βαθύτατα αντιδραστικής και ενάντια στην έμφυλη ισότητα πολιτικής, που υλοποιεί η σημερινή κυβέρνηση.

Η λαϊκή συμμετοχή στις απεργίες και στις πορείες διαμαρτυρίας, που οργανώθηκαν με αφορμή το κρατικό έγκλημα στα Τέμπη, όχι μόνο επιβεβαίωσαν ότι η συλλογική εμπειρία των αγώνων ενάντια στη λιτότητα παραμένει ζωντανή, αλλά και ότι υπάρχει ανανεωμένη αγωνιστική διαθεσιμότητα σε μερίδες της κοινωνίας που έχουν βιώσει με τον πιο οδυνηρό τρόπο τις συνέπειες των πολιτικών, οι οποίες υλοποιούνται στη χώρα μας τα τελευταία 13 χρόνια.

Στον πυρήνα των αγωνιστικών κινητοποιήσεων βρέθηκαν η νεολαία, τα συνδικάτα και τα σωματεία. Η εργατική οργάνωση και πάλι αποκτά νέα σημασία και δυναμική, ενδεχομένως διαφορετική από ότι τα χρόνια των μνημονίων. Όσες φορές κι αν αναγγέλθηκαν το τέλος και η ήττα των αγώνων, όσες φορές και αν προδόθηκαν ή διαψεύστηκαν οι ελπίδες των αγωνιζόμενων, όσο δυσκολότερη και αν έχει γίνει η καθημερινή ζωή, όσο και αν έχει θωρακιστεί αυταρχικά η κρατική πολιτική, η ταξική πάλη είναι αυτή που καθορίζει τις εξελίξεις. Όταν ο κόσμος αγωνίζεται, το στοίχημα είναι ακόμα ανοιχτό και όλα φαίνονται και πάλι εφικτά.

«Μα όσο κι αν θες να το πιστεύεις
πως μου 'χεις πάρει κιάλας την ψυχή
Κι όταν ακόμα θα νομίζεις
πως μια για πάντα έχω χαθεί
Εγώ θα φλέγομαι

23. Καταποιστική η δημόσια καταγγελία που εξέδωσε ο σύλλογος εργαζομένων στο Υπουργείο Εργασίας στις 31.01.2023 στο «Υπάλληλοι Υπουργείου Εργασίας κατά της Δόμνας Μιχαηλίδου», Η εφημερίδα των Συντακτών, 03.02.2023, διαθεσιμη ολόκληρη η ανακοίνωση εδώ: https://www.efsyn.gr/politiki/kybernisi/377108_ypalliloi-y-poyrgeioy-ergasias-kata-domnas-exorgistiki-i-diarroi-stoiheion

Θα ανθίζω
 Θα γιορτάζω
 ΘΑ ΑΝΑΤΕΛΛΩ²⁴»

«Δεν μπορώ το αίμα μου να δίνω σε μian άρρωση συνέχεια πατρίδα²⁵»

Το τραγικό σιδηροδρομικό δυστύχημα στα Τέμπη έφερε στην επιφάνεια τις κοινωνικές συνέπειες της πολιτικής της λιτότητας κι ακόμα περισσότερο το ανθρώπινο τίμημα αυτών των πολιτικών. Το σιδηροδρομικό δυστύχημα ήταν ένα προαναγγελθέν έγκλημα, απότοκο της επιβεβλημένης από τα μνημόνια ιδιωτικοποίησης και συγχρόνως επακόλουθο της πλήρους απόσυρσης του κράτους από κάθε ευθύνη για την επίβλεψη και έλεγχο της λειτουργίας του σιδηρόδρομου.

Η φτωχοποίηση, η διάλυση των θεσμών της κοινωνικής μέριμνας και των εργασιακών σχέσεων διευρύνουν την ευαλωτότητα και καθιστούν επισφαλή τη θέση ολόενα περισσότερων ανθρώπων στην κοινωνία. Το φύλο, η ταξική θέση, η καταγωγή και η ασθένεια αποτελούν καθοριστικές όψεις αυτής της νέας δομικής ευαλωτότητας, η οποία αποτελεί συνέπεια των πολιτικών που υλοποιούνται στον νεοφιλελευθερισμό. Η πολιτική διαχείριση της υγειονομικής κρίσης και οι κοινωνικές της συνέπειες είναι ένα εμβληματικό παράδειγμα αυτής της πολιτικής μεθοδολογίας.

Η υπεράσπιση του δηmosίου και των κοινών έναντι των επιχειρηματικών συμφερόντων και των προωθούμενων ιδιωτικοποιήσεων των δημόσιων υποδομών και υπηρεσιών, η υπεράσπιση του περιβάλλοντος και των δημόσιων χώρων, τα κοινωνικά και τα πολιτικά δικαιώματα ενάντια στην αστυνομική βία και την κρατική καταστολή, η έμφυλη ισότητα ενάντια στη πατριαρχία και στον συστημικό σεξισμό αποτελούν όψεις ενός αναδυόμενου μαζικού κοινωνικού ρεύματος για την ανατροπή του (μετα)μνημονιακού καθεστώτος της μόνιμης δυστυχίας, που με παραδειγματικό τρόπο επιβλήθηκε στη χώρα μας μετά το δημοψήφισμα του 2015 και τη συνθηκολόγηση της κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ.

24. «Θα ανατέλλω», Κεφάλι γεμάτο από χρυσάφι, Τρύπες, 1996.

25. «Ο αγέρας στους δρόμους», Λαϊκά Προάστια, Σωτηρία Μπέλλου, Ηλίας Ανδριόπουλος- Μιχάλης Μπουρμπούλης, 1980.

Σήμερα, δεν είναι αρκετό για το κοινωνικό και πολιτικό μπλοκ της ρήξης το να θέσει ξανά τα σωστά αιτήματα ενάντια στα μνημόνια και τον δημοσιονομικό στραγγαλισμό από ΔΝΤ και ΕΕ. Είναι υποχρεωμένο να αναλάβει και να ξαναφτιάξει αυτή τη χώρα, μετά τη διάλυση που συντελείται εδώ και πολλά χρόνια. Να δημιουργήσει στη θέση του μνημονιακού καθεστώτος ένα διαφορετικό πλαίσιο ζωής και εργασίας. Στο επίκεντρο μιας τέτοιας προσπάθειας βρίσκεται ο ρόλος των δημόσιων υπηρεσιών και της κοινωνικά χρήσιμης εργασίας σε αυτές με αξιοπρεπείς όρους.

Rendez-vous dans la rue? Οι εξεγερμένοι και οι εξεγερμένες της Γαλλίας μας δείχνουν τον δρόμο

Οι μαζικές λαϊκές κινητοποιήσεις συνταράσσουν τη Γαλλία απ' άκρου εις άκρον· στρέφονται ενάντια στο κυβερνητικό πραξικόπημα της κυβέρνησης Μακρόν, η οποία επιχειρεί να εισάγει μεταρρυθμίσεις στο συνταξιοδοτικό με προεδρικό διάταγμα, αυξάνοντας μεταξύ άλλων τα όρια ηλικίας για τη συνταξιοδότηση. Αποτελούν πηγή έμπνευσης και συνιστούν σημείο κλιμάκωσης της διεθνούς πάλης ενάντια στον επιθετικό νεοφιλελευθερισμό της εποχής μας. Οι αγώνες στη Γαλλία, όπως και οι κινητοποιήσεις στην Ελλάδα, αμφισβητούν έμπρακτα την υποτιθέμενη άνευ όρων επικράτηση του νεοφιλελεύθερου ΤΙΝΑ.

Δημιουργούνται προϋποθέσεις για κλιμάκωση των αγώνων, ακριβώς την ίδια στιγμή που φουντώνουν τα σύννεφα των νέων επεισοδίων της οικονομικής κρίσης. Η συνθήκη της «πολυκρίσης», δηλαδή της διαρκούς διαδοχής κρίσεων (οικονομικής, κλιματικής, πολεμικής, ενεργειακής, ακρίβειας) αποτελεί μια νέα σταθερά σε έναν κόσμο που αδυνατεί να εγγυηθεί τη στοιχειώδη διαβίωση για δισεκατομμύρια ανθρώπους. Οι λαοί της Ευρώπης και ολόκληρου του κόσμου βλέπουν τις ανισότητες να εκτινάσσονται και αναζητούν διεξόδους ανατροπής.

Μπορούν οι επόμενοι μήνες να σηματοδοτήσουν μια νέα ευρωπαϊκή άνοιξη των αγώνων; Μπορούν οι μαζικές διεκδικήσεις να ανοίξουν δρόμους και να προχωρήσουν από εκεί που σταμάτησαν οι μάχες του πρώτου μισού της προηγούμενης δεκαετίας; Θα το δείξει η ιστορία, αλλά εμείς δηλώνουμε αποφασιστικά το παρόν, γνωρίζοντας πως την ιστορία τη γράφουμε εμείς.

ΝΕΑ ΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΗ:
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ 3/3, 18.30 ΠΡΟΠΥΛΑΙΑ

ΕΙΝΑΙ ΔΥΣΤΥΧΗΜ
ΔΟΛΟΦΟΝΙΑ!
μας μετράνε

Τώρα είναι η ώρα του αγώνα, η
ώρα να παλέψουμε για τις ζωές
μας!

ΑΝΑΜΕΤΡΗΣΗ
οργάνωση για μια νέα κομμουνιστική αριστερά

ΤΩΡΑ
ΠΑΛΕΥΟΥΜΕ ΓΙΑ
ΤΙΣ ΖΩΕΣ ΜΑΣ

12 12 μμ
Μάρτη σύνταγμα

ΑΝΑΜΕΤΡΗΣΗ

ΚΕΡΔΗ

ΖΩΕΣ

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΝΕΚΡΟΥΣ
ΤΙΜΩΡΙΑ ΤΩΝ ΕΠΟΧΩΝ
ΚΑΤΩ Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΤΩΝ ΔΟΛΟΦΟΝΩΝ

ΑΝΑΜΕΤΡΗΣΗ
οργάνωση για μια νέα κομμουνιστική αριστερά

ΚΥΡΙΑΚΗ 05/03
11.30 ΚΑΜΑΡΑ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

ΝΑ ΓΙΝΕΙ Η ΟΡΓΗ ΜΑΣ
ΠΟΤΑΜΙ ΑΝΑΤΡΟΠΗΣ

ΔΟΛΟΦΟΝΟΙ
ΜΕΤΡΩΝΕ ΤΩΡΑ

ΑΝΑΜΕΤΡΗΣΗ
οργάνωση για μια νέα κομμουνιστική αριστερά