
«Διαδρομές στις ράγες της εκτροπής: σιδηροδρομικό δίκτυο, ιδιωτικοποιήσεις, ανταγωνιστικό κίνημα»

Ερχόμαστε λοιπόν σήμερα, 2 μήνες περίπου από το δυστύχημα στα Τέμπη και τη δολοφονία 57 νέων, και όχι μόνο, ανθρώπων – συν φυσικά των μεταναστριών που ούτε λόγος δεν γίνεται γι’ αυτούς – να συζητάμε για τον ελληνικό σιδηρόδρομο και τις παθογένειες του.

Προφανώς το πρώτο μέλημα τόσο της κυβέρνησης όσο και της Hellenic Train αλλά και του ΟΣΕ ήταν να ξαναμπούν τα τρένα στις ράγες όσο το δυνατόν πιο σύντομα προκειμένου να μην προκληθεί μεγάλη ζημιά στα κέρδη τους – κυρίως λόγω του εμπορευματικού άξονα αλλά και για την επιστροφή στην κανονικότητα όσο πιο γρήγορα γίνεται. Έτσι, στις 22/03 πραγματοποιούνται κάποια βασικά δρομολόγια του σιδηροδρομικού δικτύου τα οποία είναι μειωμένα, με πλάνο ανά πέντε ημέρες να προστίθενται γραμμές έτσι ώστε να υπάρξει πλήρης ανάπτυξη των δρομολογίων, πριν από το Πάσχα, πριν δηλαδή τις 16 Απρίλη. Για να τηρηθεί αυτό το πλάνο οι εργαζόμενοι του ΟΣΕ ζήτησαν κάποιες βασικές εγγυήσεις όπως: τη στελέχωση τυφλών σταθμών, τη λειτουργία των επικοινωνιών σε όλη τη διαδρομή του δικτύου, την αποκατάσταση λειτουργίας Ισόπεδων διαβάσεων -αρκετά βασικό για να μην υπάρχουν ατυχήματα με πεζούς ή άλλα διερχόμενα οχήματα, και τέλος τα πιστοποιητικά καταλληλότητας των γεφυρών που διέρχονται τα τρένα. Επίσης ανακοινώθηκαν κάποια μέτρα ασφαλείας όπως η μείωση της ταχύτητας σε 80 χλμ σε προαστιακές/εμπορευματικές αμαξοστοιχίες και 100 χλμ σε επιβατικές, η ύπαρξη δύο μηχανοδηγών και τουλάχιστον ένας συνοδός αλλά και δύο σταθμάρχες σε σταθμούς όπου μέχρι τώρα ήταν ένας.

Όπως όμως ήταν αναμενόμενο το δίκτυο εξακολουθεί να υπολειτουργεί. Υπάρχουν καθυστερήσεις δρομολογίων, διακοπές ρεύματος (στο τρένο προς Θεσσαλονίκη στις 10/04), η μη λειτουργία (μπάρες, φωτεινή σηματοδότηση, ηχητικές προειδοποιήσεις) δεκάδων ισόπεδων διαβάσεων (σύμφωνα με καταγγελία του προέδρου του Σωματείου των Μηχανοδηγών). Έτσι λοιπόν ότι το **σύνολο των δρομολογίων δεν έχει αποκατασταθεί μιας και – πέραν όλων των άλλων προβλημάτων - το προσωπικό δεν επαρκεί για να καλύψει τις θέσεις που απαιτούνται για την πλήρη επαναλειτουργία του δικτύου**. Μάλιστα, στο υπόλοιπο σιδηροδρομικό δίκτυο τα δρομολόγια πραγματοποιούνται ακόμα μέσω λεωφορείων.

Φυσικά την επόμενη κιόλας τους δυστυχήματος ξεκίνησαν «έρευνες» για το ποιος φταίει και πως φτάσαμε να θρηνούμε τόσους ανθρώπους, από ένα κατά τα άλλα ασφαλές και βασικά συχνό μέσο μετακίνησης.

Από τη μία η αυτεπάγγελη έρευνα της **Μονάδας Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Δια-λειτουργικότητας (ΜΑΣΔ)** της **Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων** που να θυμίσουμε εδώ ότι η ηγεσία της είχε τοποθετηθεί από την κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ – ΑΝΕΛ, φαίνεται απλά να αναδεικνύει την ελλιπή εκπαίδευση, αλλά και την απουσία μόνιμων σταθμαρχών – καθεστώς συμβάσεων με «μπλοκάκι», ως κάποιες από τις βασικές αιτίες που οδήγησαν στο δυστύχημα.

Κι ύστερα έχουμε την «επιτροπή εμπειρογνώμων» – διορισμένη από την κυβέρνηση της ΝΔ και χωρίς τη συναίνεση των άλλων κομμάτων να αναφέρει στο πόρισμά της το δυστύχημα ως πολύ-παραγοντικό, κρίνοντας

το επίπεδο λειτουργίας, το **ανθρώπινο δυναμικό** και τον **τεχνολογικό εξοπλισμό** καθώς και το **διοικητικό** επίπεδο. **Επιμερίζει τις ευθύνες** σε οργανισμούς και πρόσωπα, όπως στον **ΟΣΕ**, στην **ΕΡΓΟΣΕ**, στη **ΡΑΣ**, στη **Hellenic Train** αλλά και περιβόητο **σταθμάρχη** καθώς και **στους μηχανοδηγούς**, οι οποίοι φέρονται να μην **τήρησαν τους κανονισμούς**. Αναδεικνύει τέλος την ανάγκη για τον εκσυγχρονισμό του σιδηροδρόμου και την ανάγκη ριζικών αλλαγών σε θέματα **μετατάξεων** και **εκπαίδευσης προσωπικού**. Παρόλα αυτά μέσα σε αυτές τις 228 σελίδες του πορίσματος αναμασάται ο νεοφιλελεύθερος ισχυρισμός ότι για το δυστύχημα φταίνει οι χρόνιες παθογένειες του δημόσιου τομέα.

Αυτό που είναι χρόνια γνωστό και καμία εγκάθετη επιτροπή ειδικών και εμπειρογνομόνων δε θα ψελλίσει είναι ότι οι ελληνικές κυβερνήσεις δεν είχαν ποτέ προτεραιότητα τον ελληνικό σιδηρόδρομο αλλά έβαζαν μπροστά τα συμφέροντα άλλων μέσων, όπως ΚΤΕΛ, διοδίων/ αυτοκινητοδρόμων κλπ αλλά και τις κατευθύνσεις των ευρωπαϊκών υπερθνικών μηχανισμών.

Συνοψίζοντας λοιπόν, αυτό που εμείς θέλουμε να πούμε κι αναφέρουμε και μέσα στην μπροσούρα είναι ότι **πίσω από τα συντρίμια της μετωπικής σύγκρουσης των δύο τρένων δεν κρύβεται ένα γενικό και αόριστο «ανθρώπινο λάθος»** ή ένα αποκομμένο από την πολιτική του διάσταση τεχνικό ζήτημα. Δεν υπάρχει ανθρώπινο λάθος ή τεχνικό ζήτημα που να μην σχετίζεται με τον καπιταλισμό. Τα ατυχήματα προβλέπονται πια από αλγορίθμους και data risk management. **Στον καπιταλισμό όλα μπαίνουν σε μια εξίσωση/σχέση δεικτών κέρδους, κόστους, κοινωνικής νομιμοποίησης.** Πως δηλαδή θα υπάρχει μέγιστο δυνατό κέρδος με το μικρότερο δυνατό κόστος. **Σε αυτή την εξίσωση λοιπόν μπήκε και η σκόπιμη απαξίωση του υλικού (και μη) των σιδηροδρόμων.** Τα συστήματα ασφαλείας, η συντήρηση, η ποιότητα των μετακινήσεων, η εκπαίδευση των εργαζομένων, οι μισθοί αποτέλεσαν κόστη. Κόστη τα οποία έπρεπε να ελαχιστοποιηθούν προκειμένου να μεγιστοποιηθεί η κερδοφορία και φυσικά στην περίπτωση μας έπαιξαν ρόλο τα οικονομικά συμφέροντα των άλλων μέσων μεταφοράς αλλά και των εταιριών των διοδίων. Κάθε φορά η επιστήμη των αφεντικών προσπαθεί να βρει τη σωστή ισορροπία ανάμεσα στα λειτουργικά κόστη, το ποσοστό κοινωνικής απονομιμοποίησης και δυσφήμισης που μπορεί να προκύψει λόγω ενός -μικρότερης ή μεγαλύτερης βαρύτητας- ατυχήματος και κέρδους. Η ποσοτικοποίηση αυτής της εξίσωσης/σχέσης είναι αντικείμενο και αποτέλεσμα της ταξικής πάλης. Προφανώς αυτή δεν πραγματοποιείται μόνο από τα κάτω, από τους αγώνες και τις αντιστάσεις των εργαζομένων αλλά και από τα πάνω, από τις πολιτικές κεφαλαίου και κράτους.

Παράγοντες υποτίμησης του ελληνικού σιδηροδρόμου

Η μετακίνηση αποτελεί πάντα ένα πεδίο συνεχούς ταξικής πάλης, γύρω από τους όρους, τις συνθήκες, την κατανομή του οικονομικού, κοινωνικού και περιβαλλοντικού κόστους των αναγκαίων μετακινήσεων. Η επίθεση στον ελληνικό σιδηρόδρομο δεν είναι μία καινούργια ιστορία για το ελληνικό κράτος, αντιθέτως εξελίσσεται ως μία διαδικασία υποτίμησης του σιδηροδρομικού δικτύου. Θα προσπαθήσουμε να συνοψίσουμε αυτήν την ιστορία σε 2 παράγοντες που κατέστησαν αυτήν την υποτίμηση δυνατή:

1) Σύγκρουση διαφορετικών μερίδων του κεφαλαίου εντός του κλάδου των μεταφορών:

Η πριμοδότηση και σύσταση μεταφορικών μονοπωλίων στις εσωτερικές εθνικές μετακινήσεις (ΚΤΕΛ, φορτηγών) αποτέλεσε στα μέσα του 20^{ου} αιώνα παράγοντα υποτίμησης του σιδηροδρομικού δικτύου. Η ρύθμιση κλειστών επαγγελματιών μεταφοράς θα επέτρεπε με αυτό τον τρόπο την διαμόρφωση της μικρομεσαίας τάξης, ως κεντρικό παράγοντα συγκρότησης και στήριξης της εθνικής οικονομίας.

Τα ΚΤΕΛ, όπως τα ξέρουμε, είναι δημιούργημα του μετεμφυλιακού ελληνικού κράτους. Αν και με κάποιες μορφές υπήρχαν και πριν τον Β' παγκόσμιο, οι καταστροφές των σιδηροδρομικών γραμμών λόγω πολέμου έδωσαν το τέλει άλλοθι για την άνθηση των ιδιωτικών λεωφορείων υπό κρατική προστασία. Στο πεδίο των χερσαίων επιβατικών μεταφορών μέχρι και σήμερα τα ΚΤΕΛ λειτουργούν με όρους εμπορικού λόμπι στις μετακινήσεις, με την ευγενή προστασία του ελληνικού κράτους. Ο σχεδιασμός αναδιάρθρωσής τους με την εθνική επένδυση στον ενιαίο κεντρικό σταθμό στον Ελαιώνα αποτελεί την κορύφωση αυτών των επιχειρηματικών στοχεύσεων.

Κατά αντιστοιχία τα φορτηγά, στο πεδίο των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, καταλαμβάνουν ένα σημαντικό μέρος της ελληνικής οικονομίας, δεδομένου ότι το μεγαλύτερο μέρος του χερσαίου μεταφορικού έργου γίνεται από αυτά. Το κλειστό επάγγελμα του οδικού μεταφορέα φαίνεται ότι προστατεύεται σε τέτοιο βαθμό από το κράτος έτσι ώστε να επιτρέπει την δημιουργία υπεραξίας των αδειών κυκλοφορίας, εξαιτίας της σημασίας του κλάδου στην λειτουργία του κράτους, συγκροτώντας έναν ισχυρό παίκτη με δυναμική εκλογική βαρύτητα και έντονη συντεχνιακή οργάνωση και προάσπιση συμφερόντων. Η λεγόμενη απελευθέρωση του επαγγέλματος πέρασε μέσα απ' την ακόμα μεγαλύτερη συγκέντρωση ιδιοκτησιών σε εταιρίες μεταφορών.

2) Η κυριαρχία της αυτοκίνησης και το οδικό δίκτυο:

Γενικά μιλώντας η αυτοκίνηση, ως ιδιωτική μεταφορική εμπειρία αποτελεί το κατεξοχήν κατασκευασμένο αντικείμενο του δυτικού καπιταλισμού, το σημαντικότερο αντικείμενο ατομικής κατανάλωσης μετά τη στέγαση, ένα εξαιρετικά ισχυρό μηχανικό σύμπλεγμα που συγκροτείται μέσω των τεχνικών και κοινωνικών διασυνδέσεων του αυτοκινήτου με άλλες βιομηχανίες, την κυρίαρχη παγκόσμια μορφή ιδιωτικής κινητικότητας που υποτάσσει άλλες "δημόσιες" κινητικότητες, όπως το περπάτημα, το ποδήλατο, τα σιδηροδρομικά ταξίδια και ούτω καθεξής. Είναι η κυρίαρχη κουλτούρα που συντηρεί σημαντικούς λόγους σχετικά με το τι συνιστά την καλή ζωή, διατρέχει τις υποσχέσεις ταξικής κινητικότητας, καταλαμβάνει τον περισσότερο χώρο στην δόμηση της πόλης και συγκροτεί πρότυπα κοινωνικής μεταφοράς. Και τέλος, είναι η σημαντικότερη αιτία της χρήσης περιβαλλοντικών πόρων. Αυτός ο πολυδιάστατος χαρακτηρισμός της αυτοκίνησης παραμένει φαινομενικά κλειδωμένος στη θέση του και έχει αποδειχθεί δύσκολο να μετασχηματιστεί. Έργα υποδομής, όπως η κατασκευή αυτοκινητοδρόμων και αεροδρομίων, είτε χρηματοδοτούνται από εθνικούς προϋπολογισμούς είτε από διεθνείς τράπεζες, συχνά εξυπηρετούν τα συμφέροντα παγκόσμιων επενδυτών, εγχώριο επιχειρηματικών κύκλων, πολυεθνικών εταιριών και στρατιωτικών αναγκών.

Την δεκαετία του 70', το κεφάλαιο για να μειώσει το κόστος εργασίας, θέτει σε λειτουργία της στρατηγική της αποκέντρωσης, μεταφέροντας στις υπεργολαβικές επιχειρήσεις μέρος των παραγωγικών λειτουργιών (κυρίως εξαρτημάτων κ.λπ.) για να ελέγξει επίσης ένα δυναμικό εργατικό κίνημα αλλά και για να αυξήσει την ευελιξία της εργατικής δύναμης. Συνέπεια αυτής της «αποκέντρωσης» της παραγωγής ήταν η κατακόρυφη αύξηση των οδικών μεταφορών με φορτηγά και η μεγάλη μείωση των σιδηροδρομικών μεταφορών ώστε οι επιχειρήσεις να τροφοδοτούνται εγκαίρως και «ευέλικτα» ολόκληρο το 24/ωρο. Έτσι λοιπόν οι μεταφορές αγαθών με σιδηρόδρομο μειώθηκαν αισθητά ενώ οι οδικές μεταφορές εκτοξεύτηκαν.

Η ανάπτυξη αεροπορικών μεταφορών και η διάνοιξη μεγάλων οδικών δικτύων δημιουργεί αμφισβητήσεις από το ελληνικό κεφάλαιο και το κράτος για την θέση του σιδηροδρόμου στην καπιταλιστική ανάπτυξη. Όλα τα μεγάλα έργα υποδομών συνδέονται με την κυκλοφορία του αυτοκινήτου. Το γεγονός ότι τα τρένα διατηρούν το πλεονέκτημα της κάλυψης μεγάλων αποστάσεων με μικρό οικονομικό κόστος αφήνει κάποια περιθώρια αλλά δεν αποτελεί κεντρικό παράγοντα για την στήριξη του σιδηροδρομικού δικτύου (τουλάχιστον τότε, σε αντίθεση με τώρα όπου η ενίσχυση των εμπορικών σιδηροδρομικών μεταφορών φαίνεται να αποτελεί στρατηγικής σημασίας ζήτημα για το διεθνές κεφάλαιο και τον ελληνικό καπιταλισμό).

Την δεκαετία του 90', την λεγόμενη περίοδο του εκσυγχρονισμού των μεταφορών στην Ελλάδα, οι στοχεύσεις του ελληνικού κράτους υποτίθεται προσανατολίζονται προς το σύνολο των υποδομών της χώρας. Το 1999 η τότε Κυβέρνηση υπό την πίεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η οποία επιζητούσε τη συμμετοχή και ιδιωτικών κεφαλαίων στη χρηματοδότηση της κατασκευής των μεγάλων έργων υποδομής, συναίνεσε στη δημοπράτηση των έργων κατασκευής των Μεγάλων Οδικών Αξόνων με Συμβάσεις Παραχώρησης, ουσιαστικά προκρίνοντας την κατασκευή του δικτύου των αυτοκινητοδρόμων πολλών χιλιομέτρων σε εξαιρετικά μικρή χρονική περίοδο χωρίς ουσιαστικό λόγο, και την επέκταση του οδικού δικτύου σε γεωγραφικά τμήματα που δεν είναι αναγκαία κοκ. Παράλληλα και σε σύγκριση με τον ελληνικό σιδηρόδρομο ενώ διοχετεύονται κεφάλαια για στρατηγικές αναβαθμίσεις του δικτύου, ο λεγόμενος «εκσυγχρονισμός» αφορά μικρο-διορθώσεις της υφιστάμενης γραμμής και επεκτάσεις του δικτύου σε ορεινά τμήματα (Καλλίδρομο και Ορθύς) με κορύφωση της διασποράς προμηθευτών, πλιάτσικων κοκ. Ανώριμα έργα που δημοπρατήθηκαν χωρίς μελέτες. Η ολοκλήρωση του Καλλίδρομου πήρε 15 χρόνια και ήταν εγκληματική γεωλογικά, λόγω του τρυπήματος για την δημιουργία τούνελ, του πετρώματος σερπεντίνη.

Τα πρόσφατα στοιχεία που παρουσιάζει ο ΟΟΣΑ στην ουσία τεκμηριώνουν την εδραιωμένη αίσθηση πως για δεκαετίες το ελληνικό κράτος ιεραρχούσε υψηλά τις βλέψεις των εγχώριων εργολάβων, των επιχειρηματικών ομίλων που είχαν κύριο αντικείμενό τους την κατασκευή δημόσιων δρόμων. Από την αρχή του 2000 μέχρι και σήμερα το ελληνικό κράτος δαπάνησε κατά μέσο όρο το τριπλάσιο ποσοστό (0,9%) του ΑΕΠ για επενδύσεις στα οδικά δίκτυα, σε σύγκριση με το σιδηρόδρομο (0,3%). Είναι χαρακτηριστικό ότι ακόμα και στα χρόνια της όξυνσης της καπιταλιστικής αναδιάρθρωσης, η απόφαση της τρόικας για ξεπάγωμα δημόσιων έργων ύψους 7,6 δισ. το 2013, αφορούσε τους αυτοκινητόδρομους, με ωφελούμενους όχι μόνο τους «εθνικούς εργολάβους» αλλά και τις ευρωπαϊκές πολυεθνικές που συμμετείχαν στις κοινοπραξίες. Πάντως, τα τελευταία χρόνια οι προτεραιότητες της χρηματοδότησης σε επίπεδο Ε.Ε. αλλά και μεμονωμένων χωρών, καταγράφουν στροφή προς τα σιδηροδρομικά έργα, ενώ σε μικρότερο βαθμό αντίστοιχη στροφή παρατηρείται και στην Ελλάδα, με τις τελευταίες να συνδέονται άμεσα με τις αυξανόμενες ανάγκες των εμπορικών μεταφορών που εκτελούνται μέσω του ελληνικού σιδηρόδρομου, από την συνεργασία διεθνών καπιταλιστών και ελληνικού κράτους στις εφοδιαστικές αλυσίδες.

Τεχνική σύνθεση του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου

Ξεκινώντας να διαβάζουμε και να αναζητούμε περισσότερες πληροφορίες γύρω από το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, ήρθαμε αντιμέτωποι με ένα μπλεγμένο κουβάρι από κρατικές και ιδιωτικές εταιρίες, με διαφορετικές ευθύνες, συμφέροντα και στόχους. Βέβαια η κάθε μία αποτελεί τόσο απαραίτητο συμπλήρωμα της άλλης όσο και αναγκαίο κακό.

Πριν αναπτύξουμε περισσότερο τον παραπάνω συλλογισμό ας δούμε συνοπτικά τη δομή του ελληνικού σιδηρόδρομου προκειμένου να έχουμε εικόνα για τι μιλάμε. Αρχικά ο βασικός πυρήνας οργάνωσης και αναδιάρθρωσης των σιδηρόδρομων είναι ο διαχωρισμός διαχείρισης υποδομής (γραμμή, τεχνικά έργα, λειτουργικές εγκαταστάσεις) και υπηρεσίας μεταφοράς (ανθρώπων και εμπορευμάτων). Η ελληνική περίπτωση ακολουθεί ένα μοντέλο απόλυτου διαχωρισμού, δηλαδή διαφορετική εταιρεία διαχειρίζεται την υποδομή και διαφορετική την υπηρεσία.

Σχηματικά τώρα: Ο ΟΣΕ Α.Ε. αποτελεί τον διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής. Εκτός των άλλων είναι υπεύθυνος για: 1) την κατασκευή και συντήρηση του δικτύου 2) την διαχείριση συστημάτων ρύθμισης και ασφάλειας της κυκλοφορίας 3) την δημιουργία και λειτουργία σχολών εκπαίδευσης προσωπικού.

Η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. αποτελεί θυγατρική εταιρεία του ΟΣΕ και αναλαμβάνει 1) τη μελέτη 2) τη δημοπράτηση 3) την κατασκευή και 4) την επίβλεψη κάθε έργου παραδίδοντας το τελικώς στον ΟΣΕ. Η ΓΑΙΑ ΟΣΕ διαχειρίζεται,

αναπτύσσει και αξιοποιεί την ακίνητη περιουσία του σιδηροδρόμου, ενοικιάζει σε σιδηροδρομικές εταιρείες και αξιοποιεί το τροχαίο υλικό ενώ ταυτόχρονα, παράγει και πουλάει ηλεκτρική ενέργεια από ΑΠΕ.

Η **ΕΕΣΤΥ (Ελληνική Εταιρεία Συντήρησης Τροχαίου Υλικού)** είναι υπεύθυνη για τη συντήρηση του τροχαίου υλικού. Απορροφήθηκε το 2019 από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, οπότε μπορείτε να καταλάβετε τι σημαίνει αυτό για τη συντήρηση των αμαξοστοιχιών.

Η **ΤΡΑΙΝΟΣΕ (μετέπειτα Hellenic Train)** που αποτελεί τον βασικό σιδηροδρομικό φορέα. Τον Σεπτέμβριο 2017 επί κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ, μεταβιβάζεται η ΤΡΑΙΝΟΣΕ στην **Ferrovie Dello Stato Italiane S.p.A** έναντι 45 εκατ. ευρώ. Η ιδιωτικοποίηση περιλάμβανε όρους και συμφωνίες, όπως ενοικίαση τροχαίου υλικού από την ΓΑΙΑ ΟΣΕ, συντήρηση του τροχαίου υλικού στην ΕΕΣΤΥ, ενοικίαση ακινήτων, πρόσβαση στο δίκτυο ΟΣΕ και μέγιστη κρατική επιδότηση 50 εκατ. ευρώ ετησίως.

Συνοπτικά, οι δημόσιες εταιρίες **ΟΣΕ** και **ΕΡΓΟΣΕ** είναι υπεύθυνες **για την συντήρηση του σιδηροδρομικού υποδομής** (γραμμή, τεχνικά έργα, λειτουργικές εγκαταστάσεις) και η ιδιωτική **ΤΡΑΙΝΟΣΕ (Hellenic Train)**, **για τις υπηρεσίες μεταφοράς και τη συντήρηση του τροχαίου υλικού** (αμαξοστοιχίες). Να σημειώσουμε εδώ πως το Ηνωμένο βασίλειο είναι η μόνη χώρα που ιδιωτικοποίησε τόσο την υποδομή όσο και την υπηρεσία.

Μέσα σε όλα αυτά υπάρχει και η **ΡΑΣ (Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων)** η οποία έχει στόχο να δημιουργήσει και να επιτηρεί μια ελεύθερη σιδηροδρομική αγορά, με ίσους όρους ανταγωνισμού και με λιγότερα θεσμικά και τεχνικά εμπόδια.

Η ΡΑΣ αναλαμβάνει **α)** η είσοδος στον σιδηροδρομικό χώρο να είναι δίκαιη για όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις **β)** να εκδίδει σιδηροδρομικές άδειες και εποπτεύει την χρήση τους **γ)** να φροντίζει πως εφαρμόζονται όλες οι νομοθεσίες σχετικά με την ασφάλεια των σιδηροδρόμων **δ)** να φροντίζει πως εφαρμόζεται όλη η ισχύουσα νομοθεσία όσον αφορά την διαλειτουργικότητα στο σιδηρόδρομο και **ε)** να ελέγχει πως κάθε σιδηροδρομική δραστηριότητα πλέει στα σωστά πλαίσια δικαιωμάτων και υποχρεώσεων των επιβατών.

Δεν τα λέμε όλα αυτά για να κουράσουμε αλλά για να αντιληφθούμε ότι **όταν η ενότητα του σιδηρόδρομου, ως ένα πλήρες λειτουργικό σύνολο, ως αδιαχώριστη ολότητα, διασπάται σε επιμέρους κομμάτια και εταιρίες υπηρεσίες όπως η συντήρηση, η μεταφορά, η κατασκευή υποδομών, τότε τα πράγματα γίνονται χειρότερα.** Όταν δε, το κράτος αποσύρεται και εισέρχονται στο παιχνίδι εργολάβοι και ιδιωτικές εταιρείες που αναλαμβάνουν τη συντήρηση ή άλλες υπηρεσίες τότε τα πράγματα χειροτερεύουν ακόμα περισσότερο. Ανταλλαγή ευθυνών, καθυστερήσεις στις αποφάσεις, κενά στις συμβάσεις, αλληλοσυγκρουόμενα συμφέροντα συνθέτουν ένα πλαίσιο που μόνο λειτουργικό δεν κάνουν το σιδηρόδρομο. Η σύμβαση 717 που υπογράφηκε το 2014 με ορίζοντα υλοποίησης το 2016 -πριν υπάρξει δηλαδή κάποια ιδιωτικοποίηση- και αφορούσε την εφαρμογή συστημάτων σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης αποτελεί ένα τρανταχτό παράδειγμα του τρόπου που (δεν) λειτουργεί ο σιδηρόδρομος.

Το κράτος και οι υπουργοί του, οι διοικήσεις ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ, οι ιδιωτικές εταιρείες Άκτωρ και Alstom που ανέλαβαν τα έργα συντήρησης της γραμμής, τα αφεντικά της Hellenic Train, το πολιτικό προσωπικό του κεφαλαίου, με δύο λέξεις, είναι οι πραγματικοί υπεύθυνοι τόσο για την κατάσταση της σιδηροδρομικής υποδομής. Ωστόσο, για την τραγική και επικίνδυνη κατάσταση του δικτύου και για την πιθανότητα δυστυχήματος είχε ήδη προειδοποιήσει ο αντίθετος πόλος του κεφαλαίου· οι εργαζόμενοι στο σιδηρόδρομο μέσω ανακοινώσεων και εξωδίκων των σωματείων τους. Το πολιτικό προσωπικό του κεφαλαίου είναι που λαμβάνει αποφάσεις σχετικά με το ποσό που πρέπει να δαπανηθεί ώστε να εξασφαλιστεί ένα συγκεκριμένο επίπεδο ασφάλειας. Είναι πολιτική επιλογή η μη αξιοποίηση διαθέσιμων τεχνολογιών και συστημάτων ασφάλειας σε αντιδιαστολή με προτεραιότητες σε τεχνολογικές αναβαθμίσεις σε οπτικά συστήματα και μεθόδους παρακολούθησης. Είναι η ίδια πολιτική επιλογή που εφαρμόζεται στα σύνορα αυτής της χώρας, τα

νοσοκομεία και σε κάθε χώρο παραγωγής αξίας. **Είναι μια πολιτική επιλογή που ζέχνει θάνατο. Ένας καπιταλισμός της καταστροφής.** Η ανάπτυξη του κεφαλαίου φαίνεται να περνάει μέσα από την καταστροφή ή κεφαλαίων, εμπορευμάτων, εργατικής δύναμης, φυσικών πόρων. Ο καπιταλισμός μας επιφυλάσσει μία νέα κόλαση με βάση ισολογισμούς, στατιστικές και αριθμούς αλλά πλέον δε ντρέπεται να το παραδεχθεί.

Ιδιωτικοποιήσεις και αντί-κυβερνητικός λόγος

Συνήθως όταν ξεσπάει μια κίνηση, τη βασική συνθηματολογία φαίνεται να την καθορίζει η Αριστερά, για λόγους, τους οποίους δεν μας προσφέρετε ο χώρος να εξηγήσουμε αναλυτικά. Έτσι, κυριάρχησε το ξερό και αόριστο σύνθημα «όχι στις ιδιωτικοποιήσεις». Αυτό που μας ενδιαφέρει είναι να διερευνήσουμε τις μορφές και τα περιεχόμενα αγώνα, που να μην περιορίζονται σε μια αόριστη συνθηματολογία η οποία δεν μπορεί να αντιληφθεί την δομή κ τους συσχετισμούς στο εσωτερικό του σιδηροδρόμου και να πάει τον αγώνα ένα βήμα παρά πέρα.

Έτσι υπάρχουν οι αντιλήψεις του ΣΥΡΙΖΑ – που ξαφνικά και εν όψει εκλογών θυμήθηκε να στραφεί κι αυτός κατά των ιδιωτικοποιήσεων - και του ΜΕΡΑ25 αλλά και οργανώσεων της εξωκοινοβουλευτικής αριστεράς, οι οποίες εμμένουν στο να προσωποποιούν την κρίση και την ευθύνη του κράτους απέναντι στις δυσμενείς συνθήκες διαβίωσής μας. Αποτέλεσμα; **Η κουβέντα να περιστρέφεται γύρω από την διαχείριση και εν τέλει τη μεταρρύθμιση του ελληνικού κράτους.**

Τέτοιες αντιλήψεις οδηγούν με μαθηματική ακρίβεια στη λογική του μικρότερου κακού, δηλαδή τον ΣΥΡΙΖΑ. Ο οποίος παρουσιάζεται ως ρεαλιστική λύση για την επαναδιαπραγμάτευση συμβάσεων/επιβολή κυρώσεων στις ιδιωτικές εταιρείες και τη μη-ιδιωτικοποίηση διάφορων, αναγκαίων κοινωνικών παροχών, ακόμη και τώρα, παρά το μεγάλο μερίδιο ευθύνης του στην δολοφονία στα Τέμπη. **Μην ξεχνάμε ότι η κυβέρνησή του είναι αυτή που ιδιωτικοποίησε σε απόλυτο βαθμό τον βασικό (και μοναδικό μέχρι σήμερα) πάροχο σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων.** Κι έτσι, μιας που έρχονται κ εκλογές άρχισε να επαναφέρει δειλά-δειλά την ρητορεία περί «δημόσιων αγαθών», προσπαθώντας να εκπροσωπήσει την αιτηματολογία που τέθηκε όλο το προηγούμενο διάστημα στις κινητοποιήσεις. **Τα διλήμματα που τέθηκαν στο δρόμο μετατέθηκαν, όπως γίνεται συνήθως -και δυστυχώς- στις κάλπες.**

Έρχεται λοιπόν και το ΜΕΡΑ25 να αποτελέσει έναν κεντρικό εκφραστή της άρνηση των ιδιωτικοποιήσεων. Θα μπορούσαμε να την χαρακτηρίσουμε μια πιο «ριζοσπαστική» εκδοχή του ΣΥΡΙΖΑ, η οποία διακηρύσσει μια ακόμη καλύτερη αριστερή/ευρωπαϊκή διαχείριση του ελληνικού κράτους απέναντι στους «ολιγάρχες» και με τα μάτια στραμμένα σε ένα ισχυρό αλλά κοινωνικό κράτος.

Αυτό που όμως εμείς προσπαθούμε να αναδείξουμε, για να μην αναλωθούμε στα όσα βρίσκουν οι κυρίαρχοι πολιτικοί εκφραστές να λένε όταν καίει η πατάτα, είναι ότι οι ιδιωτικοποιήσεις αποτελούν ένα μέρος του προβλήματος στο οποίο καλούμαστε να βρούμε λύση, όχι όμως το ίδιο το πρόβλημα.

Ιδιωτικοποιήσεις και κινηματικά αδιέξοδα στα περιεχόμενα

Η επιλογή της κατάδειξης των ιδιωτικών συμφερόντων, ως την κυρίαρχη αιτία για την καταστροφή στα Τέμπη, αποτελεί κομμάτι μίας στρατηγικής αφηγήσεων σε δύο επίπεδα:

- 1) **Ως λόγος και πρακτική ενός ηττημένου αριστερού εθνολαϊκισμού,** ο οποίος θέτει την μορφή κρατικό/ιδιωτικό ως ηθικό δίπολο, κατασκευάζοντας ανεπιτυχώς έναν ρητορικό ανταγωνισμό που ανάγεται σε μία λογική «ή εμείς ή αυτοί». Σε αυτόν τον λαϊκίστικο λόγο, η κρατική περιουσία ταυτίζεται με

τους εκμεταλλεόμενους (την κοινωνική πλειοψηφία) και το ιδιωτικό κεφάλαιο με τους «κακούς» καπιταλιστές. Αυτή η στρατηγική παραμένει νωπή στην συλλογική μνήμη/συνείδηση με όρους μαζικής πολιτικής, επαναφέροντας μία ψευδή αντίθεση της λογικής μνημόνιο-αντιμνημόνιο, που έφερε στο προσκήνιο ο ΣΥΡΙΖΑ στον προηγούμενο κύκλο αγώνα του 2011-13. Θέτοντας με όρους αντίθεσης την μορφή (κρατικό/ιδιωτικό) κατασκευάζεται ένα σχήμα πολιτικής σύγκρουσης, όπου αποσιωπάται σκόπιμα το περιεχόμενο: **ο χαρακτήρας της σύγχρονης μορφής του κράτους και ο βαθμός σύγκλισής του με τις επιχειρήσεις τόσο σε οργανωτικό επίπεδο όσο και σε επίπεδο στόχων.**

Στην τάση της αριστεράς του κεφαλαίου (ΣΥΡΙΖΑ, ΜΕΡΑ25) η στρατηγική αυτή κατευθύνεται είτε σε μία σοσιαλφιλελεύθερη εκδοχή ανάκαμψης του κράτους πρόνοιας ως κυβερνητική πρόταση εξουσίας, είτε σε μία μετα-κεϊνσιανή κρατική διαχείριση με περιορισμένη ενσωμάτωση αιτημάτων των κοινωνικών αγώνων στο σήμερα. Στην περίπτωση της εξωκοινοβουλευτικής αριστεράς, η υιοθέτηση αυτού του λόγου συγκροτείται ως φαντασίωση επιστροφής σε μία προηγούμενη κρατική μορφή, αυτή του κοινωνικού κράτους Καταλήγοντας σε ένα αφαιρετικό και αόριστο μεταβατικό πρόγραμμα εθνικοποίησης/κρατικοποίησης του δικτύου μεταφορών, το οποίο σε τελική ανάλυση θα παίζει με τις λέξεις, όσο αρνείται να θέσει επί τάπητος το ζήτημα της ταξικής αποσύνθεσης και το κοινωνικό ρήγμα που αυτή παράγει. Δηλαδή, των συγκεκριμένων ταξικών/ κοινωνικών σχέσεων και των τεχνικών, πολιτικών μορφών τους, των οποίων η ειδική πυκνότητα και ένταση οδήγησε στην οπισθοχώρηση/ ήττα του κινήματος στον προηγούμενο κύκλο αγώνα. **Όσο αρνούμαστε να βάλουμε στο επίκεντρο τους όρους ταξικής ανασύνθεσης, δηλαδή το χτίσιμο ανταγωνιστικών σχέσεων εργαζομένων και επιβα(ρι)ών, ως την αναγκαία κοινωνική συμμαχία** που θα καθ-ορίσει το περιεχόμενο του αγώνα γύρω από τα πεδία κοινωνικής αναπαραγωγής, τόσο ο λόγος μας θα εκπίπτει σε κενά σημαίνοντα. Θα γίνεται δηλαδή όλο και πιο αφαιρετικός ως προς την πραγματική σημασία του και ταυτόχρονα ανεπαρκής. Από αυτήν την σκοπιά, η έννοια του δημόσιου δηλαδή της καθολικής πρόσβασης στους κοινωνικούς πόρους που παράγουμε, καθίσταται **αιχμάλωτη λέξη**: αντί να προσδιορίζει τα κοινά περιεχόμενα της ανα-παραγωγής μας, εν προκειμένω των μεταφορών, χωρίς αποκλεισμούς και καπιταλιστικές περιφράξεις, ταυτίζεται με την κρατική διαχείριση και τις κυβερνητικές εναλλαγές της.

2) **Ως κομμάτι μία αντι-ιμπεριαλιστικής αντίληψης για την κρίση** αναπαραγωγής του ελληνικού κεφαλαίου, στην οποία ο ταξικός ανταγωνισμός παίρνει λανθασμένα την μορφή σύγκρουσης εσωτερικού-εξωτερικού, τοπικού και διεθνούς. Ρίχνεται βολικά η ευθύνη στο ξένο κεφάλαιο για να υποτιμηθεί ο ταξικός χαρακτήρας του ελληνικού κράτους. Σε αυτήν την αφήγηση ο εχθρός βρίσκεται στα μονοπώλια, στους μεγάλους επιχειρηματικούς ομίλους όπου παραδόθηκε το σιδηροδρομικό δίκτυο «φιλέτο» σε τιμή κόστους, στην γνωστή ιταλική εταιρία. Το περιεχόμενο της κριτικής, η αναπαραγωγή του κεφαλαίου, προσκρούει σε συγκεκριμένα όρια σε αυτήν την αντίληψη. Έτσι η ιστορική εξέλιξη του ΟΣΕ και οι ευθύνες του, ως κρατική καπιταλιστική επιχείρηση τίθενται στο απυρόβλητο. Ο ΟΣΕ για δεκαετίες κατείχε την πρώτη θέση στην κρατική χρηματοδότηση[13], εξασφαλίζοντας υπέρογκα ποσά δανεισμού για την εκτέλεση έργων, με αποκλειστικό εγγυητή το ελληνικό κράτος, σημαντικό μέρος των οποίων, πήγαινε στην κερδοφορία των προμηθευτών και στην ενίσχυση των πελατειακών δικτύων στο εσωτερικό του. Το ελληνικό κράτος, που κατέχει την πλειοψηφία των μετοχών του ΟΣΕ, λειτουργεί με τους ίδιους όρους καπιταλιστικής κερδοφορίας με την ιδιωτικοποιημένη, πλέον ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ενώ την ίδια στιγμή δημιουργεί το πρόσφορο έδαφος υπεραξίας και άλλων επιχειρήσεων στο τομέα των μεταφορών, αναθέτοντας την δραστηριοποίησή τους στο σιδηροδρομικό δίκτυο μέσα από ΣΔΙΤ και εργολαβίες. **Ο εχθρός μας είναι εδώ:** στο ίδιο το κράτος, το οποίο με την άνεση που προετοιμάζεται να ιδιωτικοποιήσει τομείς, με την ίδια ευκολία τους επανακρατικοποιεί σε επόμενο χρόνο, πετώντας το κόστος πάνω στην τάξη μας.

Κανείς και καμία δεν αμφισβητεί τη σημασία της ενότητας του σιδηρόδρομου, ως ένα πλήρες λειτουργικό σύνολο, χωρίς τη διάσπαση ή ιδιωτικοποίηση τμημάτων και υπηρεσιών του. **Αυτό που αμφισβητούμε είναι η δυνατότητα να επιτευχθεί αυτό με την σύγχρονη μορφή ενός κράτους επιχείρηση, δηλαδή ενός κράτους που όχι μόνο λειτουργεί ως επιχείρηση αλλά κυρίως στον τρόπο διεύθυνσης και διοίκησης.** Επιτρέψτε μας να γίνουμε λίγο πιο συγκεκριμένες σε αυτό το σημείο: πολλές φορές στις κινηματικές συζητήσεις και στα

πλαίσια μία αντι-δεξιάς αφήγησης, λέγεται συχνά ότι αυτό που αποκαλείται νεοφιλελευθερισμός σημαίνει τον περιορισμό της κρατικής λειτουργίας έναντι της δυναμικής επέκτασης της αγοράς.

Για να κατανοήσουμε τον θεμελιώδη ρόλο του Κράτους που παρουσιάζεται στον σύγχρονο καπιταλισμό, είναι σημαντικό να αναγνωρίσουμε τον «συλλογικό» χαρακτήρα της ανταγωνιστικής «καινοτομίας» που αναλαμβάνει. Διαφορετικές κατηγορίες εταιρειών (μεγάλες και μικρές), διαφορετικά είδη χρηματοδότησης και διαφορετικές μορφές κρατικών πολιτικών, θεσμών και υπουργείων αλληλεπιδρούν μερικές φορές με πολύ πιο σύνθετους τρόπους από αυτούς που έχουμε συνηθίσει σε προηγούμενες φάσεις καπιταλιστικής εξέλιξης. Εδώ είναι που τα όρια ανάμεσα σε δημόσιο/ ιδιωτικό, τοπικό και διεθνές ξεθωριάζουν. **Οι διαχωρισμοί αυτοί παύουν να είναι απόλυτοι, γίνονται πιο ρευστοί και ευέλικτοι σε αναλογία με την κίνηση του χρηματοπιστωτικού κεφαλαίου.**

Το Κράτος δεν αποσύρεται, οργανώνει το πεδίο και τους όρους της επιχειρηματικής δραστηριότητας. Τους κόμβους, τους τομείς, τα κοινωνικά πεδία που ο ιδιωτικός τομέας δεν είναι διατεθειμένος να διανοίξει. Παίρνει τους κινδύνους, τα ρίσκα που δεν θα μπορούσαν να πάρουν οι εταιρίες. Φυσικά καρπώνεται αποδόσεις, παίρνοντας το ρόλο του εγγυητή της ανταγωνιστικής καινοτομίας. Ο ρόλος αυτός είναι πολύ διαφορετικός από αυτόν που μας παρουσιάζεται συχνά ως μορφής με περιορισμένη δυνατότητα παρέμβασης στην αγορά. Ουσιαστικά το κράτος κατασκευάζει ενεργητικά τις προϋποθέσεις για την εμβάθυνση της επιχειρηματικής αξιοποίησης και την απόσπαση υπεραξίας. Δεν υπάρχει καλύτερο παράδειγμα από αυτήν την αλλαγή της κρατικής λειτουργίας από τις επενδύσεις σε έργα υποδομής.

Εντούτοις η κριτική στον λόγο περί ιδιωτικοποιήσεων δεν στοχεύει στην σχετικοποίηση ή ελάφρυνση των πολιτικών ευθυνών που οδήγησαν στη δολοφονία στα Τέμπη. Υπάρχουν ευθύνες ειδικές και συγκεκριμένες, όπως επίσης υπάρχουν ευθύνες δομικές και συνολικές. Οι ειδικές αφορούν το πολιτικό προσωπικό του κεφαλαίου, το «κράτος των κομμάτων», που επιτάχυναν την καπιταλιστική αναδιάρθρωση στην Ελλάδα την τελευταία 10ετία. Και τον προνομιακό συνομιλητή τους, δηλαδή τον υποταγμένο συνδικαλισμό των πελατειακών δικτύων, ο οποίος εξασφάλιζε με άνεση την πρόσβασή/μετακίνησή του στις διοικητικές θέσεις, συντονίζοντας τον «αγώνα» της συγκατάθεσης. Από την άλλη, οι συνολικές ευθύνες, παρότι αφηρημένες, είναι απροκάλυπτα εμφανείς στην ποιότητα και την υποτίμηση της ζωής των εκμεταλλευόμενων.

Η πυκνότητα της κοινωνικής κίνησης και οι κινηματικές προτεραιότητες

Η δολοφονία στα Τέμπη βιώθηκε ως σοκ. Ανατάραξε την καθημερινότητα μας και ήρε κάθε είδους βεβαιότητας που διακατείχε την κοινωνική πλειονότητα σχετικά με την ασφάλεια και την αξιοπιστία βασικών παροχών όπως η μετακίνηση. Σχεδόν ανακλαστικά λοιπόν, κόσμος από διάφορες κοινωνικές και κινηματικές αφετηρίες αγνόησε ή/και διαχωρίστηκε από την πρώτη στιγμή από τα μηντιακά και κυβερνητικά αφηγήματα. Διαφορετικά, προλεταριοποιημένα, κοινωνικά υποκείμενα φαίνεται να έκαναν την επαν-εμφάνιση τους στο δρόμο και στο δημόσιο διάλογο, θέτοντας στο επίκεντρο το αναβαθμισμένο αίτημα της αξίας της ζωής και την επισφάλειά της.

Βέβαια είναι πάντα δύσκολο να ψηλαφείς τα αντανakλαστικά μιας διάχυτης κοινωνικής φιγούρας που κατακλύζει τους δρόμους κι αυτό γιατί καθεμία και καθένας από μας διαπερνιόμαστε από διάφορες σχέσεις και ταυτίσεις.

Και με αυτό θέλουμε να πούμε πως ενώ η τραγωδία σαν ιστορικό γεγονός, το νεαρό της ηλικίας των θυμάτων και η ιδιότητά τους ως φοιτητ(ρι)ες ήταν μεν παράγοντες που συγκλόνισαν όλη την κοινωνία, είδαμε όμως πως οι σιωπηρές διαμαρτυρίες, οι αφηγήσεις γύρω από εθνικά πένθη, γρήγορα ξεθώριασαν.

Έτσι βγήκε στο δρόμο μια οργή που υπόβοσκε τα τελευταία χρόνια και που έψαχνε τρόπους έκφρασης. Φάνηκε με τον χειρότερο τρόπο πως για άλλη μια φορά οι ζωές μας δεν σήμαιναν τίποτα. Σύντομα λοιπόν, οι κινητοποιήσεις πήραν χαρακτηριστικά συνολικής αμφισβήτησης του υπάρχοντος πολιτικού συστήματος. Η λανθάνουσα πολιτική δυσaréσκεια που όλα τα προηγούμενα χρόνια των μνημονίων και της πανδημίας εκδηλωνόταν με μικρά ξεσπάσματα - μπόρεσαν έστω για λίγο να πάρουν ριζοσπαστικά χαρακτηριστικά, δημιουργώντας την ελπίδα ότι κάτι κινείται.

Αξίζει να σημειώσουμε ότι το χρονικό διάστημα στο οποίο αναφερόμαστε, υπήρχαν καταλήψεις και κινητοποιήσεις των εργατριών και σπουδαστών στον ευρύτερο καλλιτεχνικό χώρο, απεργιακά καλέσματα των εκπαιδευτικών ενάντια στην αξιολόγηση, τις διαδηλώσεις για την αναδιάρθρωση των κοινωνικών παροχών (υγεία, κατοικία, νερό), τα οποία μαζικοποίησαν την παρουσία του κόσμου στον δρόμο.

Σημαντικό είναι επίσης να αναφέρουμε ότι υπό πίεση προκηρύχθηκε μια καθόλα μαζική 24ωρη πανελλαδική πανεργατική απεργία στις 8 Μάρτη. Τις ημέρες εκείνες ήταν κάπως αυτονόητο ότι όλες θα απεργήσουμε και θα είμαστε και στην φεμινιστική πορεία το απόγευμα η οποία είχε αρκετό κόσμο. Κι επίσης μια βδομάδα αργότερα στις 16 Μάρτη προκηρύχθηκε εκ νέου απεργία από την ΓΣΕΕ – ΑΔΕΔΥ. Οι απεργίες αυτές ήταν από τις πιο μαζικές των τελευταίων ετών. Κι ενώ η μαζικότητα είναι ένας βασικός παράγοντας σε περιόδους πυκνών κινηματικών διεργασιών, βλέπουμε πως η ορμή και η οργή που χαρακτήριζε εκείνες τις εβδομάδες του Μάρτη τέθηκε ξανά σε λανθάνουσα μορφή. Δε θέλουμε όμως να προεξοφλήσουμε την κατάσταση - αρνητικά- Ή θετικά- . Αρκεί να θέσουμε πρώτα κάποιες άμεσες προτεραιότητες.

Οι πολιτικές προεκτάσεις του θανάτου και οι κοινότητες του πένθους

Είναι σημαντικό να ψηλαφίσουμε τη σχέση που έχει η τάξη μας με το θάνατο. Είναι πάντα δύσκολο να μιλάς για την απώλεια και τον θάνατο, αλλά όπως και όλες οι κοινωνικές πτυχές είναι κι αυτά κομμάτια της πολιτικής μας υπόστασης και δράσης. Είναι εξίσου πολιτικά, όπως και τα υπόλοιπα και συχνά αφήνουν σημάδια τόσο στο νου, όσο και στο σώμα των ανθρώπων. Βλέπουμε δηλαδή όλο και συχνότερα μια προσπάθεια πολιτικοποίησης του θανάτου και μια δυναμική εμφάνιση αυτής της πολιτικοποίησης στη δημόσια σφαίρα. Μια υπόγεια σύνδεση του πένθους μεταξύ διαφορετικών υποκειμένων και συμβάντων, που δεν είναι καθόλου τυχαία. Από τους χιλιάδες νεκρούς της πανδημικής κρίσης και της πολιτικής της διαχείρισης και του επιτελικού κράτους, στις γυναικοκτονίες, στους νεκρούς μετανάστες στα σύνορα, στην αύξηση των εργατικών δολοφονιών ως «ατυχημάτων», ως τις δολοφονίες εν ψυχρώ ρομά πληθυσμών από τους μπάτσους.

Η αυξανόμενη επισφαλειοποίηση της ζωής μας, μας υπενθυμίζει συνεχώς την τρωτότητά μας ως ευάλωτα σώματα απέναντι στις ταξικές, έμφυλες και φυλετικές, δομικές καταπιέσεις μας. Το πένθος δεν μας προσφέρει μόνο υλικά αγώνα, αμφισβήτησης και αντίδρασης αλλά και υλικά συλλογικοποίησης, συμπερίληψης και φροντίδας.

Θεωρούμε λοιπόν ότι οι κοινότητες αγώνα είναι κομβικό όχι μόνο να αγκαλιάσουν τα αρνητικά συναισθήματα της απώλειας και του πένθους, όπως ο φόβος, το τραύμα, η ευαλωτότητα αλλά και να τα πολιτικοποιήσουν στο βαθμό που αυτό είναι δυνατό.

Το πλεόνασμα για ζωή

Δεν θα μπορούσαμε να μιλούσαμε για ζωή, αν δεν εξετάσουμε τις δυνατότητές της πέρα από τους καπιταλιστικούς δείκτες ρύθμισης και μέτρησής της. Αναφερόμενες σε αυτό δεν εννοούμε μόνο τη σημασία

που πρέπει να δώσουμε στους αγώνες για την αναπαραγωγή και προστασία της εργατικής μας δύναμης, για την αύξηση του άμεσου και έμμεσου μισθού μας αλλά και για τη διερεύνηση/αναζήτηση και διεύρυνση των όρων αντίληψης γύρω από την εμπειρία της ζωής. Ο συνεχής αγώνας μας για επιβίωση, θέτει από μόνος του όρια στο τι αποτελεί για την τάξη μας βασική ανάγκη. Εμείς πάμε ένα βήμα πιο πέρα. Εκεί που βλέπουμε αδιαχώριστες τις ανάγκες και τις επιθυμίες μας. Εκεί που συναντιέται η άρνηση με την κατάφαση. Γι' αυτό και λέμε να εστιάσουμε στον καθημερινό εκβιασμό της αμφίβολης επιβιώσής μας αλλά ταυτόχρονα να μην υποκύψουμε σε αυτόν, να μη βολευτούμε με τα λίγα. Η άρνηση για τη ζωή που φτωχαίνει μπορεί και πρέπει να ανταμώσει την κατάφαση για τις ποιότητες που κάνουν τη ζωή να βιωθεί. Τοποθετώντας στο κέντρο του κάδρου την επιθυμία για μία καλύτερη ζωή.

Εργατικός έλεγχος (ή) και νέες κοινωνικές συμμαχίες

Σε αυτό το σημείο θα προσπαθήσουμε να προσδιορίσουμε πτυχές των κινηματικών περιεχομένων που αναδύθηκαν κατά τις κινητοποιήσεις. Το αίτημα που θα μας απασχολήσει είναι αυτό του εργατικού ελέγχου, η αλήθεια είναι ότι αναφερόμαστε σε ένα αίτημα που δεν κυριάρχησε πλειοψηφικά στις κινητοποιήσεις. Στόχος αυτού του σημείου είναι να δούμε από κριτική σκοπιά την δυνατότητα εφαρμογής της κινηματικής αιτηματολογίας στο πεδίο αγώνα όπου αναδύεται. Και όχι να απορρίψουμε ή να χειροκροτήσουμε συλλήβδην τα κινηματικά περιεχόμενα. Δεν μας απασχολεί η αιτηματολογία για να βρούμε μία μαγική συνταγή για την κινηματική έλλειψη «απεύθυνσης με μαζικούς όρους». Ούτε όμως και για να αυτό-επιβεβαιωθούμε ως ριζοσπαστικότερη τάση εντός ενός πολιτικού μικρόκοσμου, που είναι ήδη αρκετά συμπιεσμένος. Έτσι, Επικεντρωνόμαστε, σε ένα πεδίο που μας αφορά και που θεωρούμε ότι πρέπει να δώσουμε έμφαση, εφόσον αναγνωρίζουμε ότι οι αφηρημένες ιδεολογικές διακηρύξεις, και η μεταφορά της συνθηματολογίας του δρόμου σε πολιτικό λόγο, μόνο προχώρημα δεν είναι για τον κοινωνικό ανταγωνισμό στην παρούσα κατάσταση. Γι' αυτό λέμε από κριτική σκοπιά, για να μπορούμε την επόμενη φορά να ψηλαφήσουμε με καλύτερους όρους τις απαντήσεις που (δεν) δώσαμε.

Γενικά μιλώντας ο εργατικός έλεγχος προσλαμβάνει διαφορετικές ερμηνείες, σχηματικά θα αναφέρουμε τις κυρίαρχες σημασίες της έννοιας: α) ως μορφή συνδιαχείρισης των επιχειρήσεων, συμμετοχική διεύθυνση της παραγωγής με ομάδες εργασίας, κύκλους επιχειρήσεων και μορφές συνδιοίκησης (τογιοτισμός), β) ως μορφή διαχείρισης των μονάδων παραγωγής από τους εργαζόμενους, ως μεταβατικό αίτημα για την κοινωνικοποίηση των μέσων παραγωγής. Εμείς θα αναφερθούμε στην δεύτερη σημασία και στους όρους όπου μπορεί ως αιτηματολογία να βρει εφαρμογή, για να τεθεί σε ένα ανταγωνιστικό πλαίσιο αναφορικά με τον σιδηρόδρομο.

Ο ελληνικός σιδηρόδρομος, όπως περιγράψαμε και στην αρχή της εισήγησης, εφαρμόζει μία λογική κάθετης διάσπαση των επιμέρους τομέων του (δλδ διαφορετική εταιρία για την διαχείριση τροχαίου υλικού ακινήτων, διαφορετική για την διαχείριση έργων και επίσης διαφορετική για την διαχείριση υποδομής). Το σπάσιμο της ενιαίας μορφής του σιδηρόδρομου του από εργατική σκοπιά, σημαίνει την αύξηση ανειδίκευτου και κακοπληρωμένου εργατικού δυναμικού, εντατικοποίηση της εργασίας και εξαντλητικά ωράρια. Η υποστελέχωση εργαζομένων εντός του δικτύου (όπως μηχανοδηγοί) και η μείωση εργαζομένων σε κρίσιμα πεδία μέσω μετατάξεων στον ΟΣΕ την προηγούμενη δεκαετία λόγω της ανασυγκρότησης του εθνικού κεφαλαίου (κρίση χρέους- 1^ο μνημόνιο), συνέβαλαν άμεσα στην διάλυση της συλλογικής εργατικής υποκειμενικότητας. Ο καταμερισμός εργασίας εντός του ελληνικού σιδηρόδρομου καθιστά σύνθετη την τακτική αλληλεπίδραση των εργαζομένων και την δημιουργία μορφών ανταγωνιστικής συνεργασίας/ επικοινωνίας μεταξύ τους. Εν ολίγοις **η ταξική σύνθεση στο εσωτερικό του ελληνικού σιδηρόδρομου περιλαμβάνει μία πληθώρα διάσπαρτων εργατικών υποκειμενικοτήτων, οι οποίες υπάγονται στις διαφορετικές δημόσιες ή ιδιωτικές εταιρίες που καλύπτουν διαφορετικούς τομείς, με διαφορετικές συμβάσεις εργασίας** κοκ.. Αντιμέτωπες με τη συνύφανση τεχνολογίας και εξουσίας από το κεφάλαιο, η προοπτική μιας εναλλακτικής (εργατικής) χρήσης των μηχανημάτων δεν μπορεί σαφώς να βασιστεί σε μια καθαρή και απλοποιημένη εργατική διαχείριση των σχέσεων παραγωγής, δεν μπορούμε απλά να πούμε ότι το ζήτημα είναι να αλλάξουν τα χέρια που κάνουν τα υπεύθυνα κουμάντα στην παραγωγή, αλλά να

εξασφαλίσουμε ένα πλαίσιο ασφαλής μετακίνησης, μία πολιτική υπεράσπισης της επιβατικής χρήσης του σιδηρόδρομου με καθολική κοινωνική πρόσβαση χωρίς αποκλεισμούς και καπιταλιστικές περιφράξεις. Έτσι θα πρέπει να δούμε το πώς οι σχέσεις παραγωγής βρίσκονται μέσα στις παραγωγικές δυνάμεις, και το πως αυτές έχουν "διαμορφωθεί" από το κεφάλαιο.

Γυρίζοντας πάλι πίσω στην περίπτωση των διάσπαρτων εργασιακών σχέσεων εντός του ελληνικού σιδηρόδρομου: για ποιες κατηγορίες εργαζομένων θα μπορούσαμε να υποστηρίξουμε ότι λόγω εργασιακής εμπειρίας ή εξειδικευμένης κατάρτισης διαθέτουν μία πλήρη εικόνα της συντήρησης, της διαχείρισης του συνόλου του σιδηροδρόμου ως υποδομής και κατά πόσο μπορούμε να δούμε την εφαρμογή του εργατικού ελέγχου ως ενοποιητικό αίτημα, ανάμεσα στους διαφορετικούς βαθμούς εξειδίκευσής των εργατ(ρι)ών μεταξύ τους, ειδικά σε ένα πεδίο όπου η ταξική πάλη τα τελευταία χρόνια δεν φαίνεται να βρίσκεται σε υψηλή ένταση;

Το θέμα δεν είναι να δούμε πως θα αποκαταστήσουμε μία συμπαγή και ενοποιημένη εργατική υποκειμενικότητα για να εφαρμόσουμε το δικό μας μεταβατικό αίτημα. Κάτι τέτοιο φαντάζει ούτως ή άλλως ευσεβής πόθος επιστροφής σε περασμένα στάδια της καπιταλιστικής ανάπτυξης. Το ζητούμενο τίθεται στους υλικούς όρους ενδυνάμωσης των εκμεταλλευόμενων. **Αυτό σημαίνει ότι η τάξη παράγεται**, δεν συνειδητοποιείται, παράγεται τόσο από το κεφάλαιο, όσο και από τους αγώνες εναντίον του. Αντί για μία αναγωγή στην παρελθούσα ομοιότητα, μία άρθρωση της πολλαπλότητας σε αγωνιστική κατεύθυνση. **Μία παραγωγή της αντι-υποκειμενικότητας.**

Αυτό σημαίνει ότι πέρα από την αναγκαία ενίσχυση μορφών συνδικαλιστικής οργάνωσης σε αντιπαράθεση με τις γραφειοκρατικές ηγεσίες, την δημιουργία μορφών κοινωνικής αυτονομίας. Δηλαδή κοινών διαδικασιών επιβατ(ρι)ών και εργαζομένων για την διεκδίκηση διαφάνειας, ελέγχου, και ποιότητας στις μετακινήσεις με καθολική κοινωνική πρόσβαση.

Νέες τεχνολογίες και χρήσεις

Επιπροσθέτως, και εξετάζοντας τις σχέσεις πολιτικής και τεχνολογίας, όπου προσδιορίζουν τις μορφές αγώνα που μπορούν να εξελιχθούν ανά κοινωνικό πεδίο. Η εφαρμογή τεχνολογικών μέσων αυξημένης πολυπλοκότητας, όπως η τηλεδιοίκηση, συγκροτεί έναν ιδιαίτερο τρόπο ενσωμάτωσης δεξιοτήτων και γνώσεων της εργατικής υποκειμενικότητας στον χώρο εργασίας. Η τεχνολογία δεν αποτελεί ένα ουδέτερο εργαλείο. Τα τεχνολογικά επιτεύγματα διαπερνιούνται από το νόμο της αξίας, δηλαδή την ικανότητα να ανταλλάσσονται με άλλα και επίσης εφαρμόζονται σε συγκεκριμένο τεχνολογικό καπιταλιστικό πλαίσιο που τείνει να γίνεται όλο και πιο πολύπλοκο και να συνδέεται οργανικά όλο και περισσότερο στο εσωτερικό του. Συγκεκριμένα, στο σιδηρόδρομο μπορεί το αίτημα για εφαρμογή της τηλεδιοίκησης να είναι στη σωστή κατεύθυνση για την ενίσχυση της ασφάλειας αλλά δεν μπορεί να είναι αποκομμένο από την κατάσταση του δικτύου, της υποδομής και το πλαίσιο στο οποίο εκπαιδεύονται και εργάζονται οι άνθρωποι. Πόσο μάλλον όταν μιλάμε για ένα τεχνολογικό εγχείρημα που προβλέπει την αντικατάσταση του ανθρώπινου παράγοντα, δηλαδή την εξοικονόμηση εργατικού δυναμικού. Όπως επίσης, ένα σύστημα τηλεδιοίκησης δεν θα «κούμπωνε» σε οποιαδήποτε σιδηροδρομικό δίκτυο. Δεν μπορεί να εφαρμοστεί κάθε τεχνολογικό επίτευγμα σε οποιαδήποτε κλίμακα, σε οποιονδήποτε κοινωνικό σχηματισμό. **Δεν υπάρχει ένα κατσαβίδι για κάθε βίδα.**

Από την άλλη, αυτό δεν συνεπάγεται μία λογική άσπρο- μαύρο, απόλυτων ναι ή όχι στην χρήση των νέων τεχνολογιών. Όπως η υπάρχει η ανταλλακτική αξία, υπάρχει αντίστοιχα και η αξία χρήσης. Η αντιστροφή - όπου αυτό είναι εφικτό- των τεχνολογιών ενισχύει την κοινωνική τους χρησιμότητα και η αξιοποίηση τους επανατοποθετεί στο πυρήνα τον άνθρωπο. Έτσι, μια λογική υπεράσπισης της τεχνολογίας έχει να κάνει περισσότερο με την γενικότερη χρήση της συσσώρευσης κοινωνικής γνώσης που έχει αντικειμενοποιήσει το κεφάλαιο, ως καρπό της δικιάς μας κοινωνικής συν-εργασίας. **Το ζήτημα είναι στον τρόπο που εμείς θα**

καταστήσουμε ενεργές για τους σκοπούς του κοινωνικό ανταγωνισμό, αυτές τις εν δυνάμει δυνατότητες οικειοποίησης.

Ποιοι παράγοντες επηρέασαν το κίνημα που (δεν) αναπτύχθηκε με αφορμή το έγκλημα στα Τέμπη;

Πέραν τη μορφής και του περιεχομένου του κινήματος, στα οποία έχουμε αναφερθεί διεξοδικά έχει μια σημασία να σταθούμε και σε τέσσερις ακόμα παράγοντες που επηρέασαν το κίνημα που αναπτύχθηκε αλλά πιστεύουμε θα επηρεάσει και τα μελλοντικά κινήματα.

1) Χρονικότητα

Δεν είναι δύσκολο να παρατηρήσει κανείς και καμία ότι η συνολική χρονική διάρκεια των πορειών, των συγκρούσεων και ευρύτερα των κοινωνικών διαδικασιών για το ζήτημα του εγκλήματος στα Τέμπη -χωρίς να τις θεωρούμε αμελητέες- ήταν σχετικά μικρή. Φαίνεται πια ότι η πραγματικότητα και η θεματολογία της μοιάζει να λειτουργεί περισσότερο με όρους social media και να αλλάζει άρδην μέσα σε σύντομο χρονικό διάστημα. Ίσως κάποιο τέτοιο μοτίβο ακολουθεί πια και η δική μας αντίδραση. Δηλαδή, μικρές εξεγερτικές/κινηματικές στιγμές (όπως είδαμε στη Ν. Σμύρνη ή στη δολοφονία του ρομ Κ. Φραγκούλη) που εμπλέκουν να μεν περισσότερο κόσμο αλλά μέσα σε ένα στενό χρονικό ορίζοντα. Προφανώς και πανηγυρίζουμε για αυτές τις μικρές εξεγερτικές στιγμές αλλά γνωρίζουμε ότι αν δεν οργανωθούν, δεν συνδεθούν με ευρύτερα ζητήματα και δεν απλωθούν μέσα στο χρόνο δύσκολα θα γίνουν πραγματικά απειλητικές. **Θα λέγαμε ότι χρειαζόμαστε ένα οδόφραγμα στο χρόνο και ταυτόχρονα μια διάχυση του συναισθήματος στο χρόνο, μια κινηματική σφαίρα που να έχει την ικανότητα είτε να συμπυκνώνει την πολιτική της δράση σε σύντομο διάστημα ή να την απλώνει μέσα σε ένα μεγαλύτερο. Μια προσπάθεια πολιτικής διαχείριση του χρόνου υπέρ μας, υπέρ του κοινωνικού ανταγωνισμού και των αγώνων.**

2) Κρίση των ανταγωνιστικών κοινωνικών/πολιτικών μορφών

Το περιβάλλον κρίσης μέσα στο οποίο ζούμε δεν επηρεάζει μόνο την οικονομία ή άλλους καπιταλιστικούς τομείς αλλά το σύνολο των κοινωνικών σχέσεων, το σύνολο του τρόπου με την οποίο οργανώνεται η κοινωνία και αναπαράγεται η ζωή. Η κρίση διαπερνά τόσο τις πολιτικές μορφές του κράτους και τις δομές του όσο και τις κοινωνικές πολιτικές μορφές, δηλαδή τις συλλογικότητες, τις ομάδες, τα σωματεία. Στην κρίση και την ήττα του προηγούμενου κύκλου αγώνα ήρθε να προστεθεί η πανδημία και η πολιτική της διαχείριση θέτοντας ή επαναφέροντας ερωτήματα και όρια γύρω από τον -παραδοσιακό- τρόπο που κάνουμε πολιτική, τον ιδεολογικό μας εγκλωβισμό, την αδυναμία σύνδεσης της πολιτικής μας δράσης με τη ζωή μας. Όρια και ερωτήματα δηλαδή που αποτελούν αποδείξεις της ευθραυστότητας των διαδικασιών μας, που αποτελούν φθορές τόσο στον κύκλο ζωής των συλλογικοτήτων όσο και τη συμμετοχή των μελών σε αυτές. **Η επανανοηματοδότηση και η αναζήτηση των μορφών και των περιεχομένων που θα λάβουν οι μελλοντικές κοινότητες, πρέπει να αποτελεί ένα διαρκές ζητούμενο των διαδικασιών μας.**

3) Απουσία κοινωνικού ανταγωνισμού από κλάδους γνώσεις

Μέσα από τη συμμετοχή μας στο κίνημα που αναπτύχθηκε εντοπίσαμε μια αδυναμία μας. Την έλλειψη ανάλυσης και συζήτησης γύρω από ζητήματα που ξεφεύγουν από τη στενή έννοια του «πολιτικού». Μια δυσκολία στο να διακρίνουμε την πολιτική διάσταση της τεχνικής σύνθεσης του σιδηροδρομικού δικτύου, της τεχνολογίας που αξιοποιείται, της επιχειρηματικής κρατικής παρέμβασης.

Σε αυτό πιστεύουμε ότι οφείλεται η **έλλειψη κοινωνικού ανταγωνισμού σε αυτά τα πεδία και η μηδαμινή παρέμβαση για την ενίσχυσή του**. Όσο δεν υπάρχουν αγώνες και διαδικασίες σε πεδία και καπιταλιστικούς τομείς (Δημόσιες Επιχειρήσεις και Οργανισμοί) που δεν γνωρίζουμε τόσο η εμπλοκή μας θα είναι επιφανειακή και η κατανόηση τεχνικών ζητημάτων θα δυσχεραίνεται. Είναι σημαντική η στήριξή μας σε ήδη υπάρχοντες διαδικασίες αγώνα, ακόμα και αν δεν ταυτιζόμαστε πλήρως πολιτικά. Η εξωτερική και ιδεολογική παρέμβαση με ασυνεπές και ασυνεχές τρόπο δεν αρκεί για να συνθέσει σταθερές σχέσεις αγώνα. Για παράδειγμα, εάν προϋπήρχαν επαφές -με αγωνιστικά κομμάτια εκτός συνδιαχειριστικού συνδικαλισμού- στο τομέα των σιδηροδρόμων, τότε ο αγώνας θα μπορούσε να πάρει διαφορετική τροπή. Θα είχαμε γνώση πάνω στις υποδομές και σε ένα πιθανό μπλοκάρισμά τους, πάνω στην τεχνολογία που χρησιμοποιείται και πώς μπορούμε να την αξιοποιήσουμε προς όφελός μας. Τελευταίο αλλά εξίσου σημαντικό, θα είχαμε **μια πρωτόλεια κοινότητα εργαζομένων και χρηστών υπηρεσιών μεταφοράς, μια πρωτόλεια επικοινωνία πάνω στη μορφή και το περιεχόμενο της μετακίνησης**.

4) Μη αξιοποίηση της κοινωνικής εμπειρίας των μελών των συλλογικοτήτων

Ο τέταρτος παράγοντας είναι η μη πλήρης αξιοποίηση των διανοητικών και χειρωνακτικών ικανοτήτων των ανθρώπων που συμμετέχουν στις διαδικασίες μας. Υπάρχει ένας ολόκληρος πλούτος εμπειριών, δυνατοτήτων, δεξιοτήτων, τεχνικών, ένα βιογραφικό πρακτικών και πνευματικών γνώσεων που μένει ανεκμετάλλευτο. Και αυτό γιατί ο τρόπος που κάνουμε πολιτική παραμένει στενά περιοριστικός. Έχει κυριαρχήσει μια αντίληψη ότι το κίνημα είναι εργασία και πολλές φορές το αντιμετωπίζουμε και εμείς οι ίδιες ως τέτοιο. Είναι κομβικό ζήτημα να περάσουμε **από το κίνημα εργασία στην εργασία για το κίνημα**. Με αυτό δεν εννοούμε μόνο την δημιουργία σταθερών μορφών αγώνα στους εργατικούς και κοινωνικούς μας χώρους αλλά πολύ περισσότερο την αντιστροφή και αξιοποίηση της καπιταλιστικής επιστημονικής γνώσης, της τεχνικής διάστασης και τεχνογνωσίας, της κοινωνικής μας εμπειρίας, της δημιουργικής πλευράς του εαυτού μας προς όφελος κινηματικών διεργασιών. Δηλαδή, να επιστρέψουμε στο κίνημα κάτι από την καθημερινή μας εκμετάλλευση, ως όπλο ενάντια σε αυτήν, κάτι από τη δημιουργική πλευρά μας ως βελτιστοποίηση της μορφής και του περιεχομένου του κινήματος. Δεν αντιλέγουμε ότι αυτό ήδη γίνεται σε ένα βαθμό, όπως πχ με μεταφράσεις, με γραφιστικές γνώσεις, οικοδομικές εργασίες, αλλά πιστεύουμε ότι τα πάντα μπορεί να είναι ανταγωνιστικά, αρκεί να τα βλέπουμε διαφορετικά, αρκεί να τίθενται στις διαδικασίες. **Κάθε κοινωνική εμπειρία μπορεί να είναι απειλητική για το κεφάλαιο**. Εκεί που μία προγραμματίστρια βλέπει κώδικες, εμείς να δούμε νέους τρόπους επικοινωνίας και σαμποτάζ, εκεί που η φροντίδα αποτελεί εργασία όπως στις νοσηλεύτριες, εμείς να δούμε πολιτικοποίησης της φροντίδας και εφαρμογής της μέσα στις διαδικασίες μας, στις αναρίθμητες διαδρομές ενός ντελιβερά, εμείς να δούμε κόμβους προπαγάνδης και μπλοκαρίσματος, στις κοινωνιολογικές εργασίες μιας φοιτήτριας, εμείς να δούμε την κοινωνική διάσταση του υποκειμένου.

Αυτό που θέλουμε να πούμε με τα δύο τελευταία είναι ότι αφενός η ύπαρξη και η επικοινωνία με σταθερές κοινότητες αγώνα σε τεχνικούς και επιστημονικούς κλάδους και αφετέρου η αξιοποίηση των ικανοτήτων -είτε σχετίζονται με την εργασία τους είτε όχι- των μελών μιας διαδικασίας όχι μόνο μας φέρνει σε προεξέχουσα θέση σε μελλοντική φάση της ταξικής πάλης αλλά και ενισχύει την απομυστικοποίηση του επιστημονικού λόγου και την επέκταση της κριτικής μας σε γνωσιακά πεδία και πλευρές της ζωής που δεν γνωρίζουμε.

Πιστεύουμε ότι όλοι οι παραπάνω παράγοντες θέτουν εν μέρει και συνοπτικά τα σωστά ερωτήματα. Σίγουρα δεν είμαστε καθόλου βέβαιες ότι έχουμε τις σωστές απαντήσεις. Μόνο η συλλογική ευφυΐα, η ευρηματικότητα και η φαντασία των ανθρώπων που συμμετέχουν ενεργά σε αγώνες μπορούν να διεκδικήσουν να δώσουν τις σωστές απαντήσεις. Εμείς αυτό που μπορούμε να ισχυριστούμε είναι ότι όσο δεν στοχαζόμαστε πάνω στη συγκυρία, στις πολιτικές μορφές που επιλέγουμε και δεν εμβαθύνουμε σε τομείς που φαίνονται απροσδιόριστοι και απροσπέλαστοι τόσο τα πολιτικά μας περιεχόμενα -αντί να βαθαίνουν- θα έχουν τη μορφή συνθημάτων. **Άραγε, είμαστε διατεθειμένες να κάνουμε κάτι γι' αυτό;**



taksiki-autonomia.net | taksiki-autonomia@riseup.net