



**ΜΑΣ ΕΙΠΑΝ ΟΤΙ Η ΖΩΗ
ΕΙΝΑΙ ΕΝΑΣ ΚΥΚΛΟΣ**

**ΓΙ' ΑΥΤΟ ΚΑΙ ΕΜΕΙΣ
ΤΡΑΒΗΞΑΜΕ ΕΥΘΕΙΕΣ
ΓΡΑΜΜΕΣ**

**ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΣΥΝΘΕΣΗΣ
ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ, ΤΩΝ ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΕΩΝ
ΚΑΙ ΤΩΝ ΚΙΝΗΜΑΤΙΚΩΝ ΑΠΑΝΤΗΣΕΩΝ ΜΑΣ**

ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2023



«Τους γνωρίζει όλους αυτούς από τα όνειρα, όπως γνωρίζει και τη διαδοχή των μυθικών δοκιμασιών και κινδύνων που παρουσιάζονται στο πνεύμα της εποχής ως “διαδρομή με το τρένο” και την απρόβλεπτη πτήση των χωροχρονικών ορίων που περνάει: από το περίφημο “πολύ αργά” του ατόμου που έμεινε πίσω - το αρχέτυπο όλων όσων χάθηκαν - μέχρι τη μοναξιά του κουπέ, τον φόβο μήπως χάσει τη σύνδεση και τον τρόπο της άγνωστης σάλας στην οποία τραβάει. Ανυποψίαστος, νιώθει να μπλέκεται σε μια γιγαντομαχία και αναγνωρίζει τον εαυτό του ως βουβό μάρτυρα της πάλης ανάμεσα στους θεούς του σιδηροδρόμου και τους θεούς του σταθμού.»

Walter Benjamin,
Detective Novels, On Tour

Μετά τη σύγκρουση των δύο τρένων στα Τέμπη, έγινε άλλη μία, μέσα μας. Μια σύγκρουση με την ίδια μας την εαυτή. Μια συνειδητοποίηση γύρω από τη ζωή και την αξία της, από το θάνατο και την πιθανότητά του. Και αν τώρα οι κοινωνικές κινήσεις φαίνεται να έχουν σωπάσει, τώρα είναι η στιγμή να ακονίσουμε ακόμα περισσότερο την κριτική μας ώστε την επόμενη φορά, να μην σταματήσουν να ακούγονται.

ΝΑ ΞΕΚΑΘΑΡΙΣΟΥΜΕ ΤΟ ΤΟΠΙΟ

Δεν υπάρχει ο χώρος να μιλήσουμε για τον ελληνικό σιδηρόδρομο και τα χρόνια προβλήματά του, άλλοι και άλλες¹ το έχουν κάνει καλύτερα από εμάς, αναδεικνύοντας τα τεχνικά προβλήματα που έχουν τα τρένα ETR-470 σε γραμμές που δεν συντηρούνται, τις διακοπές ηλεκτροδότησης και την αναξιοπιστία της Hellenic Train.

Αυτό που εμείς θέλουμε να πούμε είναι ότι πίσω από τα συντρίμια της μετωπικής σύγκρουσης επιβατικού τρένου που εκτελούσε τη διαδρομή Αθήνα-Θεσσαλονίκη με εμπορική αμαξοστοιχία δεν κρύβεται ένα γενικό και αόριστο «ανθρώπινο λάθος», όπως έσπευσε να μας πείσει ο πρωθυπουργός και τα εγχώρια φερέφωνα του, οι οποίοι σε δεύτερο χρόνο προσπάθησαν να μαζέψουν τα ασυμμάζευτα. **Δεν υπάρχει ανθρώπινο λάθος στον καπιταλισμό.** Δεν υπάρχει ατύχημα που να μην μπορεί να προβλεφθεί από τεχνολογικούς αλγόριθμους και data risk. Ακόμα και όταν πραγματοποιούνται ατυχήματα, δεν σημαίνει ότι δεν έχουν ήδη υπολογιστεί συνήθως με τη μικρότερη δυνατή επίπτωση στην ανθρώπινη ζωή, το περιβάλλον και την ποιότητα της μετακίνησης. Στον καπιταλισμό όμως όλα μπαίνουν σε μια *εξίσωση/σχέση* δεικτών κέρδους, κόστους, κοινωνικής νομιμοποίησης. **Μέγιστο δυνατό κέρδος με το μικρότερο δυνατό κόστος.** Τα συστήματα ασφαλείας, η συντήρηση, η ποιότητα των μετακινήσεων, η εκπαίδευση των εργαζομένων, οι μισθοί αποτελούν κόστη. Κόστη τα οποία πρέπει να ελαχιστοποιηθούν προκειμένου να μεγιστοποιηθεί η κερδοφορία, όπως κυνικά παραδέχονται βουλευτές του κυβερνώντος κόμματος². Δεν είναι κάτι σπάνιο οι δείκτες αυτοί να παίρνουν ακραίες τιμές ωθώντας το ίδιο το σύστημα σε μια οριακή κατάσταση ακόμα και για την ίδια του την αναπαραγωγή. Κάθε φορά η επιστήμη των αφεντικών προσπαθεί να βρει τη σωστή ισορροπία ανάμεσα στα λειτουργικά κόστη, το ποσοστό κοινωνικής απονομιμοποίησης και

¹ Μια έρευνα του Investigate Europe με την Εφημερίδα Συντακτών και το Reporters United για την αποτυχία της ευρωπαϊκής σιδηροδρομικής πολιτικής μπορεί να βρεθεί στο www.reportersunited.gr

² «Είσαι ο υπουργός Μεταφορών. Μπορείς να πας στη Βουλή και να πεις “ναι, έχουν πρόβλημα ασφάλειας τα τρένα”; Αν το πεις αυτό, δεν θα μπει αύριο άνθρωπος στα τρένα» δήλωση του Άδωνι Γεωργιάδη.

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.

Πολύς λόγος γίνεται για την Hellenic Train και τις επιπτώσεις της ιδιωτικοποίησής της, τι γίνεται όμως στο εσωτερικό της δομής του ελληνικού σιδηρόδρομου; Ο βασικός πυρήνας οργάνωσης και αναδιάρθρωσης των σιδηρόδρομων είναι ο διαχωρισμός διαχείρισης *υποδομής* και *υπηρεσίας* μεταφοράς. Η ελληνική περίπτωση ακολουθεί ένα μοντέλο *απόλυτου διαχωρισμού*. Κοιτώντας στο σήμερα, ο ΟΣΕ Α.Ε. αποτελεί τον διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής. Εκτός των άλλων είναι υπεύθυνος για:

- 1 Την κατασκευή και συντήρηση του δικτύου (με έργα που αναθέτει στην θυγατρική του εταιρεία ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε).³
- 2 Την διαχείριση συστημάτων ρύθμισης και ασφάλειας της κυκλοφορίας
- 3 Την δημιουργία και λειτουργία σχολών εκπαίδευσης προσωπικού.

Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ (μετέπειτα Hellenic Train) 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 ΟΣΕ⁴, συντήρηση του τροχαίου υλικού στην ΕΕΣΣΤΥ⁵, ενοικίαση ακινήτων, πρόσβαση στο δίκτυο ΟΣΕ και μέγιστη κρατική επιδότηση 50 εκατ. ευρώ ετησίως. Σχηματικά, 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). Σημειώνεται πως το Ηνωμένο βασίλειο είναι η μόνη χώρα που ιδιωτικοποίησε τόσο την *υποδομή* όσο και την *υπηρεσία*.

³ Η ΕΡΓΟΣΕ αναλαμβάνει α) τη μελέτη β) τη δημοπράτηση γ) την κατασκευή και δ) την επίβλεψη κάθε έργου παραδίδοντας το τελικώς στον ΟΣΕ (ΕΡΓΟΣΕ, 2018).

⁴ 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 (ΓΑΙΑ ΟΣΕ Α.Ε., 2019).

⁵ (ΕΕΣΤΥ) Ελληνική Εταιρεία Συντήρησης Τροχαίου Υλικού, υπεύθυνη για τη συντήρηση του τροχαίου υλικού. Απορροφήθηκε το 2019 από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ.



Τα συστήματα σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης⁶ έπρεπε να είχαν εγκατασταθεί σύμφωνα με τη -γνωστή πια- σύμβαση 717⁷ με προϋπολογισμό 41,3 εκατ. ευρώ μεταξύ ΕΡΓΟΣΕ και την κοινοπραξία των εταιρειών TOMH ABETE (θυγατρική 100% του Άκτορα, νυν Ελλάκτωρ) και Alstom Transport SA. Η σύμβαση υπογράφηκε το Σεπτέμβριο του 2014 με ορίζοντα υλοποίησης το 2016. Πολύ συνοπτικά, ο ανταγωνισμός των δύο εταιρειών, η μη ανταλλαγή τεχνογνωσίας, η επιλογή της ΕΡΓΟΣΕ να μην πιέζει τις ιδιωτικές εταιρίες για την υλοποίηση της σύμβασης και τα κενά σε αυτήν -που έδιναν πάτημα στις εταιρίες να ζητήσουν νέα σύμβαση και άρα περισσότερα χρήματα- μπλόκαρε την ολοκλήρωση του έργου. Η Συμπληρωματική Σύμβαση ύψους 13,3 εκατ. ευρώ, η οποία έγινε αποδεκτή το 2018 αλλά υπογράφηκε το 2021 από τη ΝΔ, επέτρεψε στο έργο να ξεκολλήσει αλλά όχι να υλοποιηθεί πλήρως μέχρι και σήμερα.

Σε αυτό το σημείο να προσθέσουμε δύο «θετικά» σχόλια σύμφωνα με την ευρωπαϊκή πολιτική⁸ για την εφαρμογή του συστήματος τηλεδιοίκησης ERTMS. Ένα, θα μειώσει το κόστος συντήρησης της υποδομής καθώς δεν θα απαιτούνται πια σήματα στην άκρη της γραμμής αλλά ούτε και συστήματα ανίχνευσης αμαξοστοιχιών και δύο θα αντιμετωπίσει το πρόβλημα της γήρανσης των εργαζομένων και τη δυσκολία εύρεσης αντικαταστατών. Δεν είναι δύσκολο να διακρίνει κανείς εδώ πάλι τη *σχέση/εξίσωση* την οποία αναφέραμε παραπάνω αλλά και μια επιλογή «εξορθολογισμού» δηλαδή μείωση της συντήρησης και του ανθρώπινου δυναμικού.

Γιατί τα λέμε όμως όλα αυτά; **Αν για κάποιο λόγο δίνουμε βαρύτητα στη διάρθρωση του ελληνικού σιδηρόδρομου και τις εταιρίες που συνδέονται με αυτόν είναι για να μπορέσουμε να διακρίνουμε τις πραγματικές ευθύνες σε ένα ομιχλώδες τοπίο και τις δυνατότητες αγώνα και εναντίωσης.**

⁶ Το σύστημα τηλεδιοίκησης είναι παγκοσμίως γνωστό ως European Train Control System (ETCS) και βάσει των αποφάσεων της Κομισιόν πρέπει να υπάρχει σε όλα τα μέλη της ΕΕ έως το τέλος της δεκαετίας. Πρόκειται για τον βασικό άξονα του European Rail Traffic Management System (ERTMS). Δηλαδή, του ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, που αφορά πρωτόκολλα τα οποία υποχρεούνται να ακολουθούν όλα τα μέλη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής από τα μέσα του 2009. Δεκατέσσερα χρόνια μετά η Ελλάδα εξακολουθεί να είναι η εξαίρεση του -παγκόσμιου- κανόνα. Οι βασικοί άξονες του ERTMS που περιλαμβάνει δυο υποσυστήματα (ένα στην αμαξοστοιχία και ένα στις γραμμές) είναι η ύπαρξη των τεχνικών θεμελίων για την επικοινωνία (GSM-R) και για τη σηματοδότηση (ETCS).

⁷ Αναλυτικά μπορούν να βρεθούν τα παραπάνω εδώ: https://www.reportersunited.gr/10669/tembi-aktor-alstom-ergose/?fbclid=IwARlC6eZ4NTBKnr3rL-Dn9u03xs5xVid3yAPn2aRvPIJRnkGiDzg_IF2exA

⁸ Βλ. https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/ertms/what-are-benefits_en



Το κράτος και οι υπουργοί του, οι διοικήσεις ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ, οι εταιρείες Άκτωρ και Alstom, τα αφεντικά της Hellenic Train, το πολιτικό προσωπικό του κεφαλαίου με δύο λέξεις, είναι οι πραγματικοί υπεύθυνοι τόσο για την κατάσταση της σιδηροδρομικής υποδομής όσο και για το τροχαίο υλικό. 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. Από το πολιτικό προσωπικό του κεφαλαίου λαμβάνονται αποφάσεις σχετικά με το ποσό που πρέπει να δαπανηθεί στην αρχή ή και κατά τη διάρκεια της λειτουργίας του σιδηροδρομικού συστήματος έτσι ώστε να εξασφαλιστεί ένα συγκεκριμένο επίπεδο ασφάλειας. Είναι πολιτική επιλογή η μη αξιοποίηση διαθέσιμων τεχνολογιών και συστημάτων, όπως το σύστημα τηλεδιοίκησης ERTMS και ένα αυτοματοποιημένο σύστημα πέδησης, η μη συντήρηση του σιδηροδρομικού δικτύου και η μη εγκατάσταση φωτεινών σηματοδοτών. Περιττό να τονίσουμε την επιλογή του ελληνικού κράτους για τεχνολογικές αναβαθμίσεις σε οπλικά συστήματα και μεθόδους παρακολούθησης εις βάρος συστημάτων ασφαλείας στο σιδηρόδρομο και αλλού. Είναι η ίδια πολιτική επιλογή που εφαρμόζεται στα σύνορα αυτής της χώρας με επαναπροωθήσεις και πνιγμούς μεταναστριών, τα νοσοκομεία χωρίς την ύπαρξη αξιοπρεπούς περίθαλψης και σε κάθε χώρο παραγωγής αξίας. **Είναι μια πολιτική επιλογή που ζέχνει θάνατο. Ένας καπιταλισμός της καταστροφής.** Αν η προηγούμενη εποχή κοινωνικού συμβολαίου έχει παρέλθει τότε η ανάπτυξη του κεφαλαίου περνάει μέσα από την καταστροφή ή την εξάλειψη 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.

ΝΑ ΘΕΣΟΥΜΕ ΣΕ ΚΡΙΣΗ ΤΑ ΠΑΝΤΑ

Μπορεί στη σφαίρα των social media να έγινε viral το ρητό του Ζοζέ Σαραμάγκου σχετικά με τις ιδιωτικοποιήσεις⁹, εμείς θα θυμηθούμε κάποιο άλλο.

«Γιατί τυφλωθήκαμε, Δεν ξέρω, ίσως μια μέρα να καταφέρουμε να μάθουμε το λόγο. Θέλεις να σου πω αυτό που νομίζω, Λέγε, Νομίζω ότι δεν τυφλωθήκαμε, νομίζω ότι είμαστε τυφλοί. Τυφλοί άνθρωποι που μπορούν να δουν. Τυφλοί άνθρωποι που μπορούν να δουν, αλλά δε βλέπουν.»

Ζοζέ Σαραμάγκου | Περί τυφλότητας

Δεν είναι άγνωστη η ιστορική εξέλιξη του βρετανικού σιδηρόδρομου και οι καταστροφικές συνέπειες της ιδιωτικοποίησής του, με πολλαπλά ατυχήματα, καθυστερήσεις και χαμηλής ποιότητας υπηρεσίες μετακίνησης. Ούτε άγνωστη -για όσες ταξιδεύουμε με τρένα- είναι η επιδείνωση της ποιότητας του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου, ιδιαίτερα μετά την πώληση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στην Ιταλική εταιρεία. Αυτό που παραμένει υποφωτισμένο είναι η **διερεύνηση μορφών και περιεχομένων αγώνα** που να μην περιορίζονται στο χιλιοειπωμένο, ξερό «όχι στις ιδιωτικοποιήσεις» και στο πρόσφατα χιλιοειπωμένο «να πέσει η κυβέρνηση Μητσοτάκη»· αλλά να ξεπερνάνε το όριο της επιστροφής στην «αιώνια σοσιαλδημοκρατία» και την αυταξία του «δημόσιου» αγαθού, όπως αυτή επαναφέρεται στο δημόσιο διάλογο.

Η αντίληψη του ΣΥΡΙΖΑ, του ΜέΡΑ25 αλλά και των εξωκοινοβουλευτικών οργανώσεων της αριστεράς, εμμένει στο να **προσωποποιεί την κρίση και την ευθύνη του κράτους** απέναντι στις δυσμενείς συνθήκες διαβίωσής μας, περιστρέφοντας την κουβέντα γύρω από την διαχείριση και εν τέλει τη μεταρρύθμιση του ελληνικού κράτους. Μια αντίληψη που θα καταλήξει με μαθηματική ακρίβεια στη λογική του μικρότερου κακού, δηλαδή τον ΣΥΡΙΖΑ, ο οποίος ακόμη και τώρα φαίνεται να αποτελεί τη ρεαλιστική λύση για την επαναδιαπραγμάτευση συμβάσεων/επιβολή κυρώσεων στις ιδιωτικές εταιρείες

⁹ «Ας ιδιωτικοποιηθούν τα πάντα, ας ιδιωτικοποιηθεί η θάλασσα και ο ουρανός, ας ιδιωτικοποιηθεί το νερό και ο αέρας, ας ιδιωτικοποιηθεί η Δικαιοσύνη και ο Νόμος, ας ιδιωτικοποιηθεί και το περαστικό σύννεφο, ας ιδιωτικοποιηθεί το όνειρο,

ειδικά στην περίπτωση που γίνεται την ημέρα και με τα μάτια ανοικτά.

Και σαν κορωνίδα όλων των ιδιωτικοποιήσεων, ιδιωτικοποιήστε τα Κράτη, παραδώστε επιτέλους την εκμετάλλευση υμών των ιδίων σε εταιρίες του ιδιωτικού τομέα με διεθνή διαγωνισμό. Διότι εκεί ακριβώς βρίσκεται η σωτηρία του κόσμου...

Και μια και μήκατε στον κόπο, ιδιωτικοποιήστε στο φινάλε και την πουτάνα τη μάνα που σας γέννησε.»

Ζοζέ Σαραμάγκου

και τη μη-ιδιωτικοποίηση διάφορων, αναγκαίων κοινωνικών παροχών. Παρά το μεγάλο μερίδιο ευθύνης του στην δολοφονία στα Τέμπη, αφού η κυβέρνησή του είναι που ιδιωτικοποίησε σε απόλυτο βαθμό τον βασικό (και μοναδικό μέχρι σήμερα) πάροχο σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων, επαναφέρει δειλά-δειλά την ρητορεία περί «δημόσιων αγαθών», προσπαθώντας να εκπροσωπήσει την αιτηματολογία που τέθηκε όλο το προηγούμενο διάστημα στις κινητοποιήσεις. Μυρίζει η ατμόσφαιρα εκλογές και τα διλλήματα που τίθενται στο δρόμο μετατίθενται, συνήθως -και δυστυχώς- στις κάλπες. Έτσι και το ΜέΡΑ25 επιχειρεί και αυτό να αποτελέσει έναν κεντρικό εκφραστή της άρνηση των ιδιωτικοποιήσεων. Αυτή η 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 κοινωνικό κράτος, φαίνεται ακόμη και τώρα θελκτική.

Είναι όμως σίγουρο πως οι παραπάνω λογικές απειλούν με καθήλωση, για άλλη μια φορά, τον κόσμο που ξεπερνάει τις αγκυλώσεις των προηγούμενων ετών και βγήκε στο δρόμο ξεχειλίζοντας από οργή. Μια οργή που δεν πρέπει να ξαναπάει σπίτι της. Μια οργή που δεν πρέπει να εναποθέσει τις ελπίδες της σε κανένα σωτήρα.

ΣΥΝΤΑΞΙΔΙΩΤΕΣ ΣΤΗΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ, ΣΥΝΑΔΕΛΦΙΣΣΕΣ ΣΤΗΝ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ, ΣΥΝΤΡΟΦΙΣΣΕΣ ΣΤΟΝ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΟ ΑΓΩΝΑ

Οι ιδιωτικοποιήσεις αποτελούν ένα μέρος του προβλήματος στο οποίο καλούμαστε να βρούμε λύση, όχι όμως το ίδιο το πρόβλημα. 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, όπως η συντήρηση, η μεταφορά, η κατασκευή υποδομών, σε επιμέρους εταιρείες. Αυτό που αμφισβητούμε είναι η δυνατότητα να επιτευχθεί αυτό με την σύγχρονη μορφή ενός **κράτους επιχείρησης**, δηλαδή ενός κράτους

που όχι μόνο λειτουργεί ως επιχείρηση όσον αφορά τις παραγωγικές σχέσεις αλλά κυρίως στον τρόπο διεύθυνσης και διοίκησης.

Αυτό που προσπαθούμε να πούμε, χωρίς το συγκεκριμένο κείμενο να αφήνει τα περιθώρια να είμαστε περισσότερο αναλυτικές είναι το εξής: η παρούσα ηγεμονία του χρηματοπιστωτικού κεφαλαίου δεν εξαντλείται απλά ως κυρίαρχη τάση καπιταλιστικής συσσώρευσης της περιόδου που διανύουμε, αλλά επηρεάζει και επιδρά στην μορφή του κράτους, ως πολιτικής



μεσολάβησης/κυριαρχίας του κοινωνικού σώματος. Το κράτος ενσωματώνει τις επιχειρηματικές αρχές ως κυρίαρχη μορφή διοίκησης, ενώ ταυτόχρονα συνδέεται όλο και πιο οργανικά με την αγορά μέσω της υλικής καθυπόταξης του στο κεφάλαιο, υπό την μορφή του συλλογικού καπιταλιστή. Μια ματιά στο μικροσκόπιο θα αποκαλύψει όψεις της επιχειρηματοποίησης σε τομείς υπό κρατικό έλεγχο, όπως τα πανεπιστήμια, τα νοσοκομεία, οι σιδηρόδρομοι και οι δήμοι. Πανεπιστημιακή έρευνα με όρους αγοράς για την προσέλκυση επενδυτών, διαγνωστικά συστήματα μέσω συμπράξεων Δημόσιου Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ), υπηρεσίες καθαριότητας και συντήρησης μέσω εργολαβιών. Πολύ περισσότερο, και εδώ βρίσκεται η ποιοτική διαφορά της ιστορικής εξέλιξης του αλλά και η επιρροή του από την κυρίαρχη καπιταλιστική τάση, **το κράτος τείνει να ενσωματώνει τις κρίσεις αναπαραγωγής του ως διαδικασία για τον πολιτικό/τεχνικό του σχεδιασμό**, δηλαδή θέτει την κρίση στην υπηρεσία της κρατικής λειτουργικότητας.¹⁰

Μην κλείνουμε τα μάτια στην πραγματικότητα. Ένας κρατικός σιδηρόδρομος όπως και καθετί στον καπιταλισμό δεν μπορεί να ξεφύγει από τον εμπορευματικό κύκλο. Αυτό δεν σημαίνει ότι δεν διεκδικούμε τη μη-ιδιωτικοποίηση πεδίων αναπαραγωγής, δηλαδή κατακτήσεις προηγούμενων κύκλων αγώνα, το αντίθετο μάλιστα· απλά προσπαθούμε να ξεπεράσουμε τα δικά τους ιστορικά όρια και ταυτόχρονα να υποβάλλουμε σε κρίση την -κρατική- τους μορφή. Τι εννοούμε; Τα κοινωνικά/δημόσια αγαθά σήμερα στον καπιταλισμό, δεν έχουν μόνο *αξία χρήσης* αλλά και *ανταλλακτική*, αποτελούν δηλαδή εμπορεύματα. Αυτό δε σημαίνει ότι καθόμαστε με σταυρωμένα τα χέρια, το αντίθετο μάλιστα. Τα υπερασπιζόμαστε ως κομμάτι του **έμμεσου μισθού** μας, ως κόστος αναπαραγωγής της εργατικής μας δύναμης, που το επωμίζεται τα αφεντικά και το κράτος. Γι' αυτό και συμμετέχουμε σε κινητοποιήσεις για τη μη ιδιωτικοποίηση του νερού χωρίς να αφήνουμε στο απυρόβλητο την εμπορευματική και κρατική μορφή μέσω της οποίας αυτό μας παρέχεται. Στηρίζουμε τους αγώνες για την ενίσχυση της δημόσιας υγείας ασκώντας κριτική στον ρόλο της ως πεδίο αναπαραγωγής, επιδιόρθωσης και ελέγχου της εργατικής δύναμης.

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

Ι. 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 παρουσία ταυτίζεται με τους εκμεταλλευόμενους (την κοινωνική πλειοψηφία) και το ιδιωτικό κεφάλαιο

¹⁰ Υπό αυτό το πρίσμα καταλαβαίνουμε καλύτερα την αιματοβαμμένη δήλωση του Π.Τσίμα, στον ΣΚΑΙ: «κάποτε έγιναν τα δύο ατυχήματα στα Τέμπη και δόθηκε η ευκαιρία να γίνει μία υπέροχη Εθνική Οδός, ελπίζω τώρα με αυτό το ατύχημα να φτιάξουμε ένα υπέροχο και σύγχρονο σιδηροδρομικό δίκτυο».

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 δυαδικής αντίστιξης 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 *realpolitik* εκδοχή ανάκαμψης του κράτους πρόνοιας ως κυβερνητική πρόταση εξουσίας, είτε σε μία μετα-κειϊσσιανή 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 του προηγούμενου κύκλου καπιταλιστικής ανάπτυξης. 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 χρήστ(ρι)ων υποδομών μετακίνησης, 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 σημαίνουντα*¹¹, 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 κοινωνικής συν-εργασίας 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

¹¹ Όπως μας υπενθυμίζει και ένας πρόδρομος του ιταλικού εργατισμού, ο Ρανιέρο Παντσέρι, το αίτημα του εργατικού ελέγχου: «δεν μπορεί να είναι ένα φιλολογικό κίνητρο για να ξεθάψουμε παλιές ιστορίες, πόσο μάλλον μία μαγική συνταγή», αλλά «πρέπει να αναδύεται και να συγκεκριμενοποιείται μέσα στην πραγματικότητα της εργατικής τάξης, εκφράζοντας της επαναστατικής της αυτονομίας [σελ. 33, Έφοδος στον Ουρανό, Steve Wright].

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. Στην πραγματικότητα αναπαράγεται λανθασμένα ο μύθος ότι η αξία της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ανέρχεται στα 300 εκατ. ευρώ, ένα ποσό που ήρθε στην επιφάνεια μέσω σεναρίων κρατικής συμφωνίας ανάμεσα στην κυβέρνηση Σαμαρά και το ρωσικό κράτος και περιλάμβανε την ενιαία πώληση ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ΕΕΣΣΤΥ και ΟΛΠ¹². 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 χρηματοδότηση¹³, 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. Αντίστοιχα, η θυγατρική εταιρία του, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτυχημένης κρατικής εταιρίας συσσωρεύοντας χρέος 800 εκατ. ευρώ, σε βάθος τετραετίας από το 2007 έως το 2011. 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.

Εντούτοις η κριτική στον λόγο περί ιδιωτικοποιήσεων δεν στοχεύει στην σχετικοποίηση ή ελάφρυνση των πολιτικών ευθυνών που οδήγησαν στα Τέμπη, και στην οποία συνέβαλε άμεσα το σπάσιμο του σιδηροδρομικού δικτύου σε εταιρίες με συγκρούσεις συμφερόντων, μετά και την πώληση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στην ιταλική εταιρία. **Υπάρχουν ευθύνες ειδικές και συγκεκριμένες, όπως επίσης υπάρχουν ευθύνες δομικές και συνολικές.** Οι ειδικές αφορούν το πολιτικό προσωπικό του κεφαλαίου, το «κράτος των κομμάτων» για να θυμηθούμε τον Sergio Bologna, που επιτάχυναν την καπιταλιστική αναδιάρθρωση στην Ελλάδα την τελευταία Ιοετία (ΠΑΣΟΚ, ΣΥΡΙΖΑ, ΝΔ) και τον προνομιακό συνομιλητή

¹² Βλ.: <https://www.kathimerini.gr/economy/business/904449/o-mythos-gia-to-xepoylima-tis-trainose/?fbclid=IwAR2vISOTmKVG-eyUoerzvXzn5PLexUNNFwY7ILP5Js7OZUmZ6IPKraBo74w>

¹³ Ενδεικτικά την περίοδο 1994-2000 ο ΟΣΕ υλοποιούσε το μεγαλύτερο μέχρι τότε επενδυτικό πρόγραμμα του ελληνικού κράτους, της τάξεως του 1,2 δισ. Ευρώ. Βλ. <https://www.kathimerini.gr/economy/562305334/trainose-to-expres-tis-chreokopias-sfyrix-epo-tin-proti-stigmi/>

τους, δηλαδή τον υποταγμένο συνδικαλισμό των πελατειακών δικτύων, ο οποίος εξασφάλιζε με άνεση την πρόσβαση/ μετακίνησή του στις υψηλόβαθμες 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, ως τέτοια. Επιμένουμε: **όποια μορφή και αν προσλάβει το κράτος, ο καπιταλισμός θα συνεχίσει να είναι ένας αδυσώπητος μηχανισμός που καταβροχθίζει τις ζωές μας και ξερνάει εμπορεύματα.** Η απάντηση στη σημερινή βαρβαρότητα δεν μπορεί να έρθει μέσα από μια πολιτική διαχείριση αλλά είναι ζήτημα κατεξοχήν κοινωνικό, είναι ζήτημα ριζικής αλλαγής των κοινωνικών σχέσεων, που όσο πιο απομακρυσμένη φαντάζει, τόσο πιο επείγουσα γίνεται.

ΝΑ ΔΟΥΜΕ ΤΙ ΜΠΟΡΟΥΜΕ ΝΑ ΚΑΝΟΥΜΕ

Ένα παράξενο «ξεμούδιασμα» τροφοδοτεί την όξυνση των κοινωνικών αντιστάσεων το τελευταίο διάστημα. Μία σύμπτυξη διαφορετικών, προλεταριοποιημένων, κοινωνικών υποκειμένων φαίνεται να πραγματοποιεί την (επαν-)εμφάνισή της στο προσκήνιο, τόσο στον δρόμο όσο και το δημόσιο διάλογο. Η δολοφονία στα Τέμπη στάθηκε η αφορμή ώστε κόσμος από διάφορες κοινωνικές και κινηματικές αφητηρίες να αγνοήσει ή/και να διαχωριστεί από την πρώτη στιγμή από τα μηντιακά και κυβερνητικά αφηγήματα, να βγει στο δρόμο, να απεργήσει, να διαδηλώσει. Είναι πάντα δύσκολο να ψηλαφείς τα αντανάκλαστικά μιας διάχυτης κοινωνικής φιγούρας που κατακλύζει τους δρόμους. Καθένας και καθεμία από μας διαπερνιόμαστε από διάφορες σχέσεις και ταυτίσεις. Σίγουρα η τραγωδία σαν ιστορικό γεγονός, το νεαρό της ηλικίας των θυμάτων και η ιδιότητά τους ως φοιτητ(ρι)ες συγκλόνισαν την εγχώρια κοινωνία. Παρ' όλα αυτά είδαμε πως οι σιωπηρές διαμαρτυρίες, οι αφηγήσεις γύρω από εθνικά πένθη, γρήγορα ξεθώριασαν και έδωσαν τη θέση τους στην οργή που υπόβοσκε τα τελευταία χρόνια. **Άλλη μια φορά η ζωή μας δεν σήμαινε τίποτα.** Σύντομα λοιπόν οι κινητοποιήσεις πήραν χαρακτηριστικά συνολικής αμφισβήτησης του υπάρχοντος πολιτικού συστήματος ενώ στο επίκεντρο τέθηκαν η αξία της ζωής και η επισφάλεια της. Μάλιστα το κοινωνικό υπέδαφος της μαζικής παρουσίας στον δρόμο δεν θα μπορούσε να αναδυθεί σε αυτή την κλίμακα χωρίς τον αγώνα των εργατριών και σπουδαστών στον ευρύτερο καλλιτεχνικό χώρο και την κατάληψη σχολών, θεάτρων, και κεντρικών σκηνών (που ήδη μετρούσε κάποιες βδομάδες), τα απεργιακά καλέσματα των εκπαιδευτικών ενάντια στην αξιολόγηση, τις διαδηλώσεις για την αναδιάρθρωση των κοινωνικών παροχών (υγεία, κατοικία, νερό). Πριν προλάβουμε όμως να προεξοφλήσουμε την κατάσταση -αρνητικά ή θετικά- θα πρέπει να θέσουμε κάποιες άμεσες προτεραιότητες, για τις κατευθύνσεις, τις οποίες θεωρούμε βασικές να τεθούν στο επίκεντρο εντός της συγκυρίας που διανύουμε:



Πρώτον, να οξύνουμε περαιτέρω την αμφισβήτηση γύρω από τα σενάρια της κυβέρνησης και των ΜΜΕ. Το αφήγημα του «ανθρώπινου λάθους», οι επιτροπές ερευνών και διερεύνησης του ατυχήματος αποτελούν προσπάθειες μετατροπής του ζητήματος από πολιτικό σε τεχνικό. Να αποτρέψουμε την προσπάθεια συσκότισης της υπόθεσης των Τεμπών. Η οικειοποίηση του πένθους και η μετατροπή του σε εθνικό ζήτημα -αποσιωπώντας την ύπαρξη μεταναστών μέσα στην επιβατική αμαξοστοιχία- είναι ο πιο ξεδιάντροπος τρόπος αφαίρεσης των ταξικών διαιρέσεων που διατρέχουν το σύνολο της κοινωνίας και προσπάθειες κατευνασμού της οργής. Να βαθύνουμε περισσότερο την κρίση νομιμοποίησης και πολιτικής εκπροσώπησης στην οποία έχει επέλθει το σύστημα συσσώρευσης.

Δεύτερον, να διεκδικήσουμε συντελεστές ασφαλείας σε όλα τα μέσα μετακίνησης και την δυνατότητα να εκφέρουμε άποψη για αυτά. Αν κάτι γίνεται όλο και περισσότερο γνωστό είναι η κακή κατάσταση και μη συντήρηση που επικρατεί σε διάφορα μέσα μεταφοράς (λεωφορεία, μετρό, τρένα, πλοία). Τα μέσα στον καπιταλισμό μπορεί να μην δημιουργήθηκαν μόνο για να ικανοποιήσουν την ανθρώπινη ανάγκη για μετακίνηση αλλά κυρίως τις ανάγκες της καπιταλιστικής παραγωγής, αυτό δεν σημαίνει όμως ότι όλες εμείς που τα χρησιμοποιούμε δεν πρέπει να έχουμε λόγο είτε να μην απολαμβάνουμε την μετακίνησή μας με αυτά. Η συχνότητα των δρομολογίων, η ποιότητα της μετακίνησης, ο βαθμός ασφαλείας είναι ζητήματα που αφορούν τόσο την εργαζόμενη όσο και τον χρήστη/επιβάτη. Και αυτά τα ζητήματα δεν χρήζουν επίλυσης πίσω από κλειστές πόρτες μέσω εταιρικών συμφερόντων, συν-διαχειριστικού συνδικαλισμού και κρατικών φορέων αλλά ανοικτά και δημόσια μέσω ενεργών κοινοτήτων ανθρώπων, εργαζομένων και χρηστών υπηρεσίας μεταφοράς, εξειδικευμένων και μη. Μια υλική -και όχι μόνο- κοινότητα συμφερόντων ικανή να επιβάλλει τους όρους μετακίνησής της.

Τρίτον, να αξιοποιήσουμε τις νέες τεχνολογίες στο σιδηρόδρομο και αλλού ως αξίες χρήσεις. Προφανώς το επίπεδο ανάπτυξης της καπιταλιστικής παραγωγής/αναπαραγωγής σχετίζεται με την ανάπτυξη της καπιταλιστικής χρήσης των μηχανών. Από αυτήν την σκοπιά η τεχνολογία δεν αποτελεί ένα ουδέτερο εργαλείο. Τα τεχνολογικά επιτεύγματα διαπερνούνται 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. Αυτό δεν σημαίνει όμως ότι οι νέες τεχνολογίες δεν είναι ταυτόχρονα και *αξίες χρήσης*, προϊόντα της διανοητικής και χειρωνακτικής εργασίας του προλεταριάτου. Στα χέρια του κεφαλαίου είναι που ακυρώνονται ή περιορίζονται οι θετικές για τον άνθρωπο δυνατότητες τους. Μπορεί ακόμα να στρέφονται και εναντίον του. Η αντιστροφή -όπου αυτό είναι εφικτό- των τεχνολογιών ενισχύει την κοινωνική τους χρησιμότητα και η αξιοποίησή τους επανατοποθετεί στο πυρήνα τον άνθρωπο. 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. 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.

Τέταρτον, να ψηλαφίσουμε τη σχέση που έχει η τάξη μας με το θάνατο.

Ο θάνατος, όπως και όλες οι κοινωνικές πτυχές, δεν είναι κάτι διαχωρισμένο από την πολιτική μας υπόσταση και δράση. Είναι εξίσου πολιτικός όπως και τα υπόλοιπα και αφήνει σημάδια τόσο στο νου όσο και στο σώμα των ανθρώπων. Οι τρόποι στήριξης των θυμάτων να μην αφεθούν στην προσωπική και ιδιωτική σφαίρα. Δεν θεωρούμε τυχαία μια υπόγεια σύνδεση του πένθους μεταξύ διαφορετικών υποκειμένων και συμβάντων. Ένα νήμα που συνδέει την αυξανόμενη επισφαλειοποίηση της ζωής μας και υπενθυμίζει συνεχώς την τρωτότητά μας, ως ευάλωτα σώματα απέναντι στις ταξικές, έμφυλες και φυλετικές δομικές καταπίεσεις μας. Μια προσπάθεια πολιτικοποίησης τους και δυναμική εμφάνισή τους στη δημόσια σφαίρα. Από τους χιλιάδες νεκρούς της πανδημικής κρίσης και της πολιτικής της διαχείρισης, στις γυναικοκτονίες, στους νεκρούς μετανάστες στα σύνορα, στην αύξηση των εργατικών δολοφονιών ως «ατυχημάτων», ως τις δολοφονίες εν ψυχρώ ρομά πληθυσμών από την αστυνομία. Οι κοινότητες αγώνα είναι κομβικό όχι μόνο να αγκαλιάσουν τα αρνητικά συναισθήματα του πένθους, όπως ο φόβος, το τραύμα, η ευαλωτότητα αλλά και να τα πολιτικοποιήσουν στο βαθμό που αυτό είναι δυνατό.

Πέμπτον, να εξετάσουμε τις δυνατότητες της ζωής 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. Να εστιάσουμε στον καθημερινό εκβιασμό της αμφίβολης επιβίωσής μας αλλά ταυτόχρονα να μην υποκύψουμε σε αυτόν, να μη βολευτούμε με τα ψίχουλα. Η άρνηση για τη ζωή που φτωχαίνει να ανταμώσσει την κατάφαση για τις ποιότητες που κάνουν τη ζωή να βιωθεί. Στο κέντρο του κάδρου να μπει η επιθυμία για μία καλύτερη ζωή.



«Και τελικά αυτό είναι το πιο δύσκολο πράγμα που πρέπει να καταλάβουμε: ότι το αποτέλεσμα μιας άρνησης εξαρτάται από τη θετικότητα ενός κοινού, ότι ο τρόπος που λέμε “εγώ” καθορίζει τη δύναμη με την οποία λέμε “όχι”.[..] Αυτό που στην πραγματικότητα έχει χαθεί είναι η ικανότητα να εγκαθιδρύσουμε μια επικοινωνιακή σχέση μεταξύ της ιστορίας μας και της ιστορίας ως τέτοιας. Στο επίκεντρο όλων αυτών βρίσκεται η πεποίθηση ότι με την αποκήρυξη κάθε μοναδικής ύπαρξης, με την παράδοση κάθε σκοπού, θα μπορούσαμε επιτέλους να βρούμε λίγη γαλήνη.[..] Αλλά τίποτα τέτοιο δεν συνέβη. Ο πόλεμος δεν σταμάτησε και εκείνοι που τον αρνήθηκαν τόσο πολύ βρίσκονται τώρα λίγο πιο αφοπλισμένοι, λίγο πιο παραμορφωμένοι από τους υπόλοιπους.[..] Χρειάζεται ένας επαναπροσδιορισμός της ιστορικής σύγκρουσης, όχι διανοητικά: αλλά ζωτικά.»

Tiqqun, This is Not a Program, p. 11-12



ΚΤΑ - ΚΙΝΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΤΑΞΙΚΗ ΑΥΤΟΝΟΜΙΑ
taksiki-autonomia.net | taksiki-autonomia@riseup.net