

Η ιδιωτικοποίηση δολοφονεί Οι κυβερνήσεις συγκαλύπτουν

Εκτός από τα λαμόγια και κάποια καλοβολεμένα κομματό-σκυλα, δεν υπάρχει άνθρωπος στην Ελλάδα που να μην έχει καταλάβει πως το σιδηροδρομικό δυστύχημα στα Τέμπη δεν ήταν δυστύχημα αλλά ένα ακόμη καπιταλιστικό και κρατικό έγκλημα. Πλέον, έχει γίνει προφανέστατο, ότι η κυβέρνηση Μητσοτάκη ξεκίνησε από τις πρώτες ώρες μετά τη σύγκρουση των δύο τρένων μια επιχείρηση συγκαλύψης. Με τη μονταζιέρα του Μαξίμου να παίρνει φωτιά και να μοιράζει ηχητικά κοπποραπτικής, για να «θεμελιωθεί» το «ανθρώπινο λάθος», με το χώρο του εγκλήματος να ξεμπαζώνεται και να μπαζώνεται, για να εξαφανιστούν ουσιώδη στοιχεία, με τον ίδιο τον Μητσοτάκη να μπαίνει μπροστά και να υποστηρίζει τη ψεύτικη εκδοχή του «ανθρώπινου λάθους».

Ο Μητσοτάκης βρίσκεται πια στη θέση του «ψεύτη βοσκού». Και αλήθεια να πει, κανένας δεν πρόκειται να τον πιστέψει. Όλοι είναι πεπεισμένοι πως επιχείρησε συγκαλύψη από την πρώτη στιγμή. Γι' αυτό και εξελίχτηκε σε προσωπικό του Βατερλό η συνέντευξη στον Σρόιτερ, στην οποία επιχείρησε παραμύθια με μια εμφανέστατα κάλπικη αυτοκριτική.

Η αστική κοινοβουλευτική αντιπολίτευση, με διαφοροποιήσεις από κόμμα σε κόμμα, κάνει πολιτική σπέκουλα, τώρα που ο Μητσοτάκης βρίσκεται με την πλάτη στον τοίχο. Χωρίς καθόλου να βαθαίνει στην ουσία, στα πραγματικά αίτια του εγκλήματος, αλλά μένοντας σε πλευρές της επιχείρησης συγκαλύψης. Τι να πουν για την ουσία ΠΑΣΟΚ και ΣΥΡΙΖΑ, όταν μαζί με τη ΝΔ οργάνωσαν και ολοκλήρωσαν την ιδιωτικοποίηση-πλιάτσικο του ΟΣΕ;

Αν δεν υπήρχε ο κόσμος που δεν έχει ξεχάσει κι αν δεν υπήρχε η επιμονή μιας μερίδας των συγγενών των θυμάτων, η συγκαλύψη θα είχε ήδη συντελεστεί. Οπως επιχειρήθηκε να κλείσει πολιτικά με εκείνο το προκλητικό «εμάς μας ξαναψήφισε ο κόσμος», έτσι θα έκλεινε και δικαστικά. Δεν είναι τυχαίο το ότι όλο το καινούργιο υλικό που ενσωματώνεται στη δικογραφία προκύπτει από έρευνες που κάνουν εμπειρογνώμονες που ορίζουν οι οικογένειες των θυμάτων.

Το προδιαγεγραμμένο έγκλημα των Τεμπών έχει πίσω του μια μακρά ιστορία. Είναι η ιστορία της **συντηρητικής ανασυγκρότησης του ελληνικού καπιταλισμού**, βασικός μοχλός της οποίας είναι οι ιδιωτικοποιήσεις.

Δύο πλευρές έχει η ιδιωτικοποίηση. Από τη μια να μειωθούν οι κοινωνικές δαπάνες του κρατικού προϋπολογισμού, που έπρεπε να στηρίζει τις λεγόμενες επιχειρήσεις Κοινής Ωφέλειας, και από την άλλη να ξεπουληθούν στο ιδιωτικό κεφάλαιο οι κερδοφόροι τομείς, τα «φιλέτα».

Τα αποτελέσματα αυτής της στρατηγικής αναπτύσσονταν επίσης σε δυο άξονες. Από τη μια πλήττονταν οι μισθοί και τα εργασιακά δικαιώματα των εργαζόμενων στις λεγόμενες ΔΕΚΟ (και μαζί τους πλήττονταν συνολικά οι μισθοί και τα εργασιακά δικαιώματα σε όλο τον ιδιωτικό και δημόσιο τομέα, καθώς οι μισθοί και τα εργασιακά δικαιώματα στις ΔΕΚΟ λειτουργούσαν ως ατμομηχανή για το σύνολο) και από την άλλη

ακρίβαιναν οι υπηρεσίες που πληρώνει ο ελληνικός λαός για ρεύμα, νερό, τηλέφωνο, συγκοινωνίες κτλ.

Ο πατέρας Μητσοτάκης δεν πρόλαβε να κάνει πολλά. Εβαλε λουκέτο στην ΕΑΣ (αστικά λεωφορεία Αθήνας), δίνοντας τα λεωφορεία στους «νοικοκυραίους», όμως ο επίμονος και πολύμηνος αγώνας των εργατών της ΕΑΣ ακύρωσε αυτή την ιδιωτικοποίηση, αναγκάζοντας την επόμενη κυβέρνηση (ΠΑΣΟΚ) να επανασυστήσει την ΕΑΣ και να επαναπροσλάβει τους εργάτες. Οι επόμενοι, Σημίτης, Καραμανλής, Γ. Παπανδρέου, Σαμαροβενιζέλοι, Τσιπροκαμμένοι, το τερμάτισαν.

Στον ΟΣΕ, τη σκυτάλη από την κυβέρνηση Καραμανλή πήρε η κυβέρνηση Γ. Παπανδρέου και από τον Χατζηδάκη ο Ρέππας. Το 2010, αμέσως μετά την υπογραφή του πρώτου Μνημόνιου, το «σχέδιο Ρέππα» προέβλεπε να φύγουν από τον ΟΣΕ περίπου 2.400 εργαζόμενοι από τους περίπου 6.000 που εργάζονταν. Οι 744 έφυγαν από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ και 1.600 από την ΕΔΙΣΥ (τροχαίο υλικό). Ταυτόχρονα, πήραν γομπολόγια και έσβησαν τις ισχύουσες συλλογικές συμβάσεις εργασίας.

Το Μνημόνιο ήταν σαφές: η ΤΡΑΙΝΟΣΕ (εταιρία που έχει το συγκοινωνιακό έργο) θα έπρεπε να είναι κερδοφόρα μέσα στο 2011, ενώ μεσοπρόθεσμα θα έπρεπε να είναι κερδοφόρα και η εταιρία που θα διαχειρίζεται το σιδηροδρομικό δίκτυο. Για την μεν ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η συνταγή προέβλεπε μείωση προσωπικού, μείωση μισθών, ανατροπή εργασιακών σχέσεων, κατάργηση δρομολογίων που δεν θεωρούνταν κερδοφόρα (η κοινωνική χρησιμότητά τους δεν λαμβανόταν υπόψη). Για την εταιρία του δικτύου η «εξυγίανση» θα γινόταν μέσω του περάσματος των χρεών της στο κράτος. Έτσι, το «πακέτο» θα γινόταν ελκυστικό για να έρθει ο ιδιώτης «στρατηγικός επενδυτής» και να πάρει το 49% της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και το μάνατζμεντ.

Όλα αυτά επενδύθηκαν από την κυβέρνηση Γ. Παπανδρέου με τη γνωστή γεμπελίστικη προπαγάνδα ότι για όλα έφταιγαν τα... προνόμια των εργαζόμενων, που έριξαν έξω την εταιρία. Ποια ήταν η αλήθεια; Τα ελλείμματα του ΟΣΕ οφείλονταν στα υπέρογκα ποσά που κατέβαλε στους τοκογλύφους των τραπεζών. Ο ΟΣΕ δανειζόταν όχι για να καλύψει ελλείμματα, αλλά επειδή αυτή ήταν η πολιτική των κυβερνήσεων. Εβαζαν τον ΟΣΕ να δανειζεται για την επέκταση, τον εκσυγχρονισμό και τη συντήρηση του δικτύου, που είναι υποχρέωση του κράτους, για να μη φαίνονται τα χρέη στη λεγόμενη γενική κυβέρνηση.

Το ΠΑΣΟΚ και οι κυβερνήσεις των Σαμαροβενιζέλων δεν πρόλαβαν να ολοκληρώσουν τη δουλειά, που πέρασε στα χέρια των συριζαίων. Όταν αυτοί υπέγραψαν το τρίτο Μνημόνιο συμφώνησαν σε ιδιωτικοποιήσεις, με την εξής ταπεινωτική «ομολογία πίστης»: «Η ιδιωτικοποίηση μπορεί να συμβάλει στο να καταστεί αποδοτικότερη η οικονομία και να μειωθεί το δημόσιο χρέος. Ενώ η διαδικασία ιδιωτικοποίησης έχει σταματήσει από τις αρχές του έτους, η κυβέρνηση είναι πλέον αποφασισμένη να προχωρήσει με ένα φιλόδοξο πρόγραμμα ιδιωτικοποιήσεων και να διερευνήσει όλες τις δυνατότητες μείωσης της συνολικής χρηματοδότησης μέσω μιας εναλλακτικής δημοσιονομικής

πορείας ή μέσω μεγαλύτερων εσόδων από ιδιωτικοποιήσεις».

Η τυπική συνεδρίαση του ΚΥΣΟΙΠ έγινε στις 20.5.2016 και η απόφαση δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ στις 25.5.2016 (1472 Β). Ήταν λακωνικότερη: «Εγκρίνουμε α) το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Αξιοποίησης (Asset Development Plan) που ενέκρινε το Τ.Α.Ι.Π.Ε.Δ. Α.Ε. με την από 26.4.2016 απόφασή του, και την αξιοποίηση των συμπεριλαμβανομένων σε αυτήν περιουσιακών στοιχείων, ήτοι: ... 8) ΤΡΑΙΝΟΣΕ και ΕΕΣΤΥ ...».

«Ενδιαφέρον» για την απόκτηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ εκδηλώθηκε και από ρωσικής πλευράς. Το δήλωσε ο ίδιος ο Πούτιν, όταν επισκέφθηκε την Ελλάδα στις 27 Μάη του 2016. Ομως-ρωσική προσφορά δεν υπήρξε. Υπήρχε μόνο μία προσφορά, της κρατικής ιταλικής Ferrovie Dello Stato Italiane S.p.A. Προφανώς, οι Ρώσοι επικοινωνήσαν με τις Βρυξέλλες και πήραν το μήνυμα να αποσυρθούν, γιατί η δουλειά έχει δοθεί στους Ιταλούς. Οι Ιταλοί ήταν μόνοι τους και πήραν τη δουλειά (το 2019 αγόρασαν και την ΕΕΣΤΥ, το εργοστάσιο-επισκευαστική βάση του ΟΣΕ, επίσης με εξευτελιστικό τίμημα).

Η FSI πήρε την ΤΡΑΙΝΟΣΕ με 45 εκατ. ευρώ! Αυτή ήταν η προσφορά και το ΤΑΙΠΕΔ την αποδέχτηκε, χωρίς καν να προσπαθήσει να αυξήσει το τίμημα! Κανονικά, θα έπρεπε να θεωρήσει το προσφερόμεν τίμημα εξευτελιστικό και να κηρύξει το διαγωνισμό άγονο. Όταν ήταν στην αντιπολίτευση, ο ΣΥΡΙΖΑ κατήγγειλε τη συγκυβέρνηση των Σαμαροβενιζέλων ότι ετοιμαζόταν να ξεπουλήσει την ΤΡΑΙΝΟΣΕ έναντι 300 εκατ. ευρώ, τίμημα που χαρακτήριζε «προκλητικά χαμηλό!» Αν τα 300 εκατ. ήταν προκλητικά χαμηλό τίμημα, τα 45 εκατ. που πούλησε την ΤΡΑΙΝΟΣΕ τι ήταν; Τα 45 εκατ. δεν τα λες «περισσότερα έσοδα», όπως ζητούσε το Μνημόνιο. Αναπληρώθηκαν με τη σκληρή δημοσιονομική πολιτική που την πλήρωσε ο ελληνικός λαός: χαράτσια, υπερφορολόγηση, μείωση κοινωνικών δαπανών, αντιασφαλιστική ανατροπή κτλ. κτλ.

Μιλάμε για μια ακόμη αποικιοκρατική σύμβαση, κυριολεκτικά για **πλιάτσικο στην κρατική περιουσία**. Οι Ιταλοί πήραν την εταιρία εκμετάλλευσης των σιδηροδρόμων με το εξευτελιστικό τίμημα των 45 εκατ. ευρώ, ενώ τις επενδύσεις στις υποδομές (διπλή γραμμή, ηλεκτροκίνηση κτλ.) τις ανέλαβε το ελληνικό κράτος μέσω του ΟΣΕ!

Τόσα χρόνια το χάλι του ΟΣΕ, το δίκτυο του οποίου είχε μετατραπεί σε βραδυφλεγή βόμβα, κουκουλωνόταν. Μέχρι που ήρθε το έγκλημα στα Τέμπη και το έβγαλε στο φως, με τραγικό τρόπο, με τόσα νέα παιδιά νεκρά.

Θυμίζουμε ότι ο ΣΥΡΙΖΑ οργάνωσε φιέστα για την υπογραφή της συμφωνίας ξεπουλήματος της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Στην Κέρκυρα, μάλιστα, όπου ο Τσίπρας κάλεσε τον Τζεντιλόνι, τότε πρωθυπουργό της Ιταλίας. Μια φωτογραφία, τραβηγμένη στις 14 Σεπτέμβρη του 2017 στην Κέρκυρα, δείχνει τον CEO της Ferrovie dello Stato Italiane, Ρενάτο Ματσοσόνι, και την πρόεδρο του ΤΑΙΠΕΔ, Λίλα Τσιτσογιαννοπούλου, να υπογράφουν τη συμφωνία ξεπουλήματος, παρουσία ενός γελαστού (μέσ' στην καλή χαρά!) Τσίπρα.

Και η Κομισιόν, που ξετινάζει κάθε εθνικό λογαριασμό στην Ελλάδα και υποχρέωσε τις κυβερνήσεις να επιστρέψουν κάποια ψίχουλα που επί Καραμανλη-Χατζηγάκη είχαν δοθεί στους αγρότες ως αποζημίωση από φυσικές καταστροφές, πώς δέχτηκε να πουληθεί έναντι εξευτελιστικού τιμήματος μια κρατική επιχείρηση που στον προηγούμενο διαγωνισμό

κοστολογούταν 300 εκατ. ευρώ; Μα η Κομισιόν ήταν αυτή που αποφάσισε το ξεπούλημα στους Ιταλούς. Η Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού της Κομισιόν είχε ανοίξει φάκελο για «μη σύννομες» κρατικές ενισχύσεις προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ ύψους 800 εκατ. ευρώ. Και απειλούσε: ή την πουλάτε ή θα οδηγηθεί σε λύση και εκκαθάριση, όπως έγινε με την Cyprus Airways και την Estonian Air.

Η Ferrovie dello Stato Italiane πήρε την ΤΡΑΙΝΟΣΕ «μπιρ παρά» (εκτός από το εξευτελιστικό τίμημα αγοράς πήρε και μια **σύμβαση επιδότησης με 50 εκατ. ευρώ το χρόνο για να κάνει την... «άγωνα γραμμή» Αθήνα-Θεσσαλονίκη!**), μοίρασε χάντρες και καθρεφτάκια στους ιθαγενείς για επενδύσεις και το ελληνικό κράτος ανέλαβε τον εκσυγχρονισμό του σιδηροδρομικού δικτύου. Όμως δεν «περίσσευαν» λεφτά (θα έπρεπε να τα κόψουν από τις ανακεφαλαιοποιήσεις των τραπεζών και από τις επιχορηγήσεις στις καπιταλιστικές επιχειρήσεις) και το δίκτυο από άποψη ασφάλειας έμεινε σε κατάσταση ρώσικης ρουλέτας. Αυτό παρέδωσε ο ΣΥΡΙΖΑ, αυτό παρέλαβε και διατήρησε ως είχε η ΝΔ.

Και οι μεν και οι δε παραμύθιαζαν τον κόσμο. Οι συριζαίοι ζήτησαν από τους Ιταλούς να φέρουν ένα «Ασημένιο Βέλος», για να το χρησιμοποιήσουν ως ατραξιόν στη ΔΕΘ. Το «Ασημένιο Βέλος» ήρθε, έκανε μια βόλτα (στο ρελαντί) μέχρι την Κατερίνη και μετά επέστρεψε στην Ιταλία, γιατί το δίκτυο δεν μπορούσε να «σηκώσει» ούτε πεπαλαιωμένες μηχανές σαν το «Ασημένιο Βέλος». Επί ΝΔ οι Ιταλοί έφεραν τα «Λευκά Βέλη», σαπάκια που αποσύρθηκαν υποχρεωτικά από την Ελβετία γιατί δεν πληρούσαν τις σύγχρονες προδιαγραφές, τα έβαλαν να κάνουν τα δρομολόγια Αθήνα-Θεσσαλονίκη σε ένα δίκτυο που δεν πληρούσε τις στοιχειώδεις προδιαγραφές ασφάλειας, και ο Μητσοτάκης με τον Καραμανλή τον μικρό οργάνωναν φιέστες για τη... σιδηροδρομική επανάσταση που έφεραν στη χώρα. Θα κάνετε τη διαδρομή Αθήνα-Θεσσαλονίκη σε 3,5 ώρες, όσο και με το αεροπλάνο, έλεγε ο Μητσοτάκης μ' εκείνο το αηδιαστικό χαμόγελο των Μητσοτάκηδων.

Μέχρι που ήρθε το έγκλημα των Τεμπών και έβγαλε απ' όλους τους τις μάσκες, αποκαλύπτοντας το πραγματικό τους πρόσωπο. Το πρόσωπο αδίστακτων, αμοραλιστών πολιτικών που δε διστάζουν να παίξουν ρώσικη ρουλέτα με τους επιβάτες του πιο λαϊκού μέσου μαζικής μεταφοράς, προκειμένου να προωθήσουν τη συντηρητική ανασυγκρότηση του ελληνικού καπιταλισμού: και στην αύξηση της κερδοφορίας των καπιταλιστικών επιχειρήσεων, ξένων και ντόπιων, και στη μείωση των κοινωνικών δαπανών του αστικού κράτους.

