

## Τελικός σταθμός: ιδιωτικοποίηση

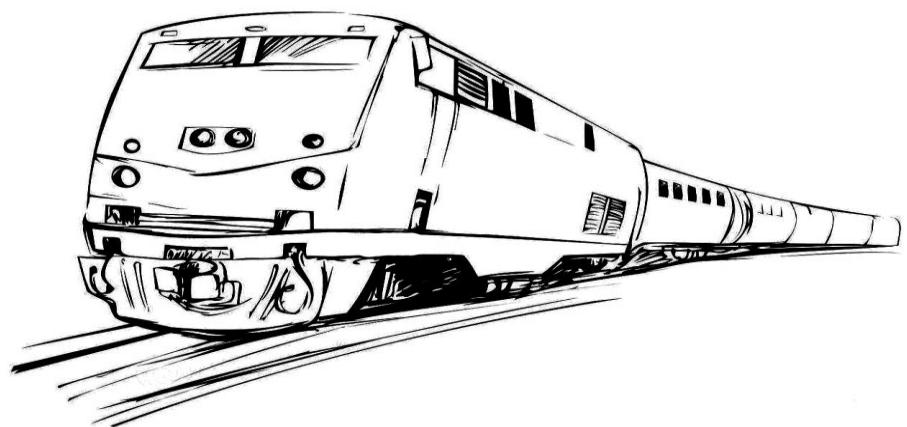
Άλλο ένα πρώτο στο δρόμο για το τρένο, αγγίνεσαι για το αν να φύσεις έγκαιρα στην δουλειά σου, φοβούμενος τυχών κυρώσεις του αφεντικού. Φτάνοντας, διαπιστώνεις ότι οι εργαζόμενοι απεργούν και το τρένο βρίσκεται εκτός λειτουργίας. Λεν ξέρεις ποιον να πρωτοκατηγορήσεις. Τους εργαζόμενους που απεργούν. Το κράτος. Την σύγχρονη σου. Στην πραγματικότητα το πρόβλημα είναι άλλα. Η ιδιωτικοποίηση και εξαγορά όλης της δημόσιας περιουσίας από το ντόπιο και ξένο κεφάλαιο για ένα κομμάτι ψωμί.

Πιο συγκεκριμένα, οι προσφορές έχουν ήδη πέσει στο τραπέζι για την αγορά της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και σειρά στο "παζάρι" του ΤΑΤΠΕΔ έχουν άλλες οι συγκοινωνίες. Αυτό βέβαια δεν είναι κάτιο που θα βλέπουμε για πρώτη φορά. Υπάρχουν άπειρα παραδείγματα ξεπουλήματος δημόσιων περιουσιών, υπηρεσιών και φυσικών πόρων, όπως αεροδρόμια (πρόσφατα πουλήθηκαν στην Fraport 14 κερδοφόρα περιφερειακά αεροδρόμια), λιμάνια (μέρος του λιμανιού της Πειραιά στην Cosco Group), αυτοκινητόδρομοι, μέρος των ΛΕΗΤΕ, τα μεταλλεία στις Σκουρίες (Eldorado Gold), ο αιγιαλός, το παλαιό αεροδρόμιο του Ελληνικού (ήδη πωλήθηκε), ο ορυκτός πλούτος ακόμα και το νερό.

Πώς όμως φτάσαμε στο σημείο να πιστεύουμε ότι οι ιδιωτικοποίησεις είναι για το καλό μας. Το κράτος μαζί με το πολιτικό προσωπικό φρόντισαν καλά γι' αυτό. Σύμφωνα πάντα με τις υποδείξεις των αφεντικών. Υποβαθμίσοντας και άμεσα σαμποτάροντας δημόσιες υπηρεσίες, μειώνοντας τα ποσοστά χρηματοδότησης τους από τον προϋπολογισμό (τη συγκοινωνίες, πανεπιστήμια) προκάλεσαν την υποστελέχων αυτών και την δραστική μείωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών. Ήπως πάντα φυσικά, οι δημοσιογράφοι ήσαν εκεί και φρόντισαν και από τη δική τους πλευρά για τη διαφήμιση των δημόσιων αγαθών καθώς και κάθε εργατικού αγώνα, τάσσοντας την κοινή γνώμην εναντίον τους. Επομένως η "πώληση" τους σε

επαργίες φανσάζει η ιδανική λύση. Η τεωρία όμως μας έχει πέσει για το αντίθετο. Χαρακόπειριακό παράδειγμα η Μ. Βρετανία όπου οι σιδηρόδρομοι, πριν πουληθούν, είχαν εγκαταλειφθεί από το κράτος. Με την ιδιωτικοποίηση οι υπηρεσίες τους αντί να καλυτερέψουν, χειροτέρευαν. Τραγικό παράδειγμα, οι 6 δάνασσοι επιβατών από την ελλειπή συντήρηση του σιδηροδρομικού δικτύου. Η Μ. Βρετανία διαδέσει σήμερα το πιο επικίνδυνο, αργό και ακριβό σιδηροδρομικό δίκυνο της Ευρώπης. Την ίδια περίοδο παρόμοια ρευστότητα συνέβαιναν και με άλλες δημόσιες υπηρεσίες που ξεπουλήθηκαν σε επαρικά χέρια. Ανάλογα παραδείγματα υπάρχουν και στον ελλαδικό χώρο στο παρελθόν όπως με τα αστικά λεωφορεία επί κυβερνήσεως Μητσοτάκη όπου είχαν παραγωγή σε ιδώσεις. Η κίνηση αυτή απέσυρε πασαγκών λόγω των κακών υπηρεσιών και της έντονης αντίδρασης των κόμιν.

Για τα αφεντικά, πρώτος και τελευταίος στόχος είναι το κέρδος και η συνεχής μεγιστοποίηση του για λογαριασμό των επαργίεων τους και κατ' επέκταση για τους ίδιους. Προκειμένου να πλουσίσουν συνεχώς, ανεβάζουν την σική των υπηρεσιών τους (δίδακτρα, εισιτήρια, διόδια, υψηλές τιμές) ενώ παράλληλα κατεβάζουν ολοένα και περισσότερο το κόστος, φτάνοντας σε χαμηλής ποιότητας υποδομές, προϊόντα ή υπηρεσίες. Οι ίδιοι άνθρωποι απολύουν το υπάρχων προσωπικό και προσλαμβάνουν νέο με χαμηλότερες αποδοχές και με το φέρω της απόλυτης πάνω απ' τα κεφάλια τους.



Σε αυτό τον εργασιακό μεσαίωνα και την αρπαγή του κοινωνικού πλούτου δεν υπάρχουν γκρίζες γώνες. Οι πράξεις μας ήδη δεν ωφελούν τα αφεντικά ή τους εργαζόμενους σαν εμάς. Επομένως, η σύσταση μας κατά της ιδιωτικοποίησης του ΟΣΕ δεν είναι απλά και μόνο για να βοηθήσει την καθημερινότητα μας σαν επιβάτες, αλλά αποδειλετέ ένδειξη αλληλεγγύης στους αγώνες των εργαζομένων. Λεν δεν γνωρίζεις, πως εργαζόμενοι είναι και οι ρουφίδες ελεγκότες οι οποίοι είναι εκεί για να διαφυλάξουν την πληρωμή του κομιστρου και κατ' επέκταση τα κέρδη του κράτους σε ένα μέσο που δε έπρεπε να είναι πραγματικά δημόσιο και δημόσιαν. Για να γίνουμε πιο κατανοητοί, δέλουμε να τονίσουμε πως η λειτουργία και ο τρόπος οργάνωσης του ΟΣΕ ή η αξιοποίηση κάθε φυσικού και μη πλούτου ή υπηρεσίας πρέπει να είναι κάτω από κοινωνικό πρίσμα και όχι υπό "δημόσιο". Αυτό, το αναφέρουμε καθώς αυτό που κυριαρχεί με τον όρο "δημόσιο" είναι στην ουδία ο καθολικός έλεγχος του κράτους πάνω στα κοινωνικά αγαδά.

Ποιος είναι ο τρόπος για να μην επιτρέψουμε αυτές τις ιδιωτικοποίησεις. Μια μασία στο παρελθόν μας φέρνει παραδείγματα από αγώνες όπως αυτόν στη Βολιβία ενάντια στην ιδιωτικοποίηση του νερού, όρο που έχει δέσει το ΔΝΤ για την εκσαμένη δανείου. Μεσά την πώληση στην εταιρεία Bechtel η ποιότητα του νερού όχι μόνο δεν βελτιώθηκε μα παράλληλα στο ποσό των λογαριασμών άγγισε το μισό ενός μεσού μισού. Ο κόμος ανεδρασε και κατέλαβε την πόλη της Cochabamba και ύστερα από σκληρές μάχες με τις δυνάμεις καταστολής καταφέρνει να κερδίσει και η κυβέρνηση προχωρά σε ανάκληση της πώλησης του δικούν. Στην Ελλάδα οι κάτοικοι στις Σκουριές Χαλκιδικής ακόμα μάχονται την "επένδυση ανάπτυξης" εξόρυξης χρυσού η οποία ήδη έχει καταστρέψει το αρχέγονο δάσος ενώ δε αφήσει μόνιμες βλάβες στο οικοσύστημα της περιοχής με άμεσο κίνδυνο για τους κατοίκους της. Επίσης, μερικά χρόνια πριν ο επισυγχρένεσ, αδιάκοπος αγώνας των κατοίκων της λαυρεωτικής ενάντια στην κατασκευή ΥΤΤ στην περιοχή έχει πολλά να μας διδάξει. Αυτό και πολλά άλλα παραδείγματα δίνουν δάρρος στους εργαζόμενους της ΤΡΑΙΝΟΣΕ

που έχουν επιλέξει το μέσο της απεργίας, η οποία με την αλληλεγγύη και τη συήριζη του κόμου μπορεί να πενύξει το σύρχο της.

Το συμπέρασμα λαπόν που μπορεί να βγει είναι ότι εμείς οι ίδιοι πρέπει να αντιδρούμε σε ό,τι μας επιβάλλουν στη γωνία μας οι "από τα πάνω", χωρίς να αναδέσουμε τα προβλήματά μας σε αρχηγούς, εδυκούς σωτήρες και επαγγελματίες πολιτικάντρες. Έτσις αντιστασόν είναι αναγκαίο να δημιουργηθούν σε κάθε χώρα εργασίας, μέσω σωματείων βάσης όπου υπάρχει πραγματική υστητική και τα συμφέροντα όλων ταυτίζονται με όλης της εργατικής σάξης. Απαραίτητη είναι επίσης και η οργάνωση στις γειτονίες μας ώστε να καταπολεμήσουμε κάθε περαιτέρω προσπάθεια υποβάθμισης των γωνίας μας. Σε συνδίκες σαν και αυτές όπου ο καπιταλισμός για να συνεχίσει να υπάρχει πρέπει να περάσει από πάνω μας η απάντηση μπορεί να είναι MONO συλλογική.

## Αλληλεγγύη στους απεργούς των ΜΜΜ

