Η εισήγηση της Ομάδα Τ57 Θεσσαλονίκης στην εκδήλωση στις 4/10/26 : Το έγκλημα των Τεμπών και το κίνημα που ακολούθησε

Το έγκλημα στα Τέμπη έφερε στην επιφάνεια με τον πιο σκληρό τρόπο την πραγματικότητα του σημερινού κόσμου. Μια πραγματικότητα με την οποία ερχόμαστε αντιμέτωπες καθημερινά και όπου οι ζωές μας έρχονται τελευταίες μπροστά στην μεγιστοποίηση του κέρδους. Για να καταλάβουμε πώς φτάσαμε στα Τέμπη και τι συνέχισε μετά από αυτό, χρειάζεται να διεισδύσουμε στις πολλαπλές διαστάσεις που εμπερικλείονται, και δεν αρκεί να σταθούμε μόνο στις συγκεκριμένες παραλείψεις, στα πρόσωπα που είχαν την ευθύνη ή στα συστήματα ασφαλείας που δεν λειτουργούσαν.

Ο σιδηρόδρομος, το κέρδος και το δίπολο κρατικό/ιδιωτικό

Σημαντική είναι η συνολικότερη θέση που έχει ο σιδηρόδρομος μέσα στο μοντέλο μεταφορών που έχει διαμορφωθεί τόσο στην Ελλάδα όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο, αφού η Ελλάδα ακολουθεί την ευρωπαϊκή πολιτική απελευθέρωσης των σιδηροδρόμων από τα κρατικά μονοπώλια.

Οι πρώτοι σιδηρόδρομοι εμφανίζονται στις αρχές του 19ου αιώνα, μια περίοδο που η Ευρώπη αλλάζει αρκετά σε οικονομικό και κοινωνικό επίπεδο, με τη Βιομηχανική Επανάσταση να μετασχηματίζει ριζικά τον τρόπο παραγωγής. Η ανάπτυξη της μεγάλης βιομηχανίας, η συγκέντρωση της παραγωγής, η επέκταση των αγορών και η αυξανόμενη ανάγκη για μεταφορά πρώτων υλών και εμπορευμάτων δημιούργησαν νέες απαιτήσεις για ταχύτητα, μαζικότητα και μείωση του κόστους των μεταφορών.

Μέσα σε αυτό το πλαίσιο αναπτύχθηκε ο σύγχρονος σιδηρόδρομος, ο οποίος δεν αποτελεί απλώς ένα αποτέλεσμα της βιομηχανικής-καπιταλιστικής ανάπτυξης, αλλά εξελίχθηκε μαζί με αυτήν και συνέβαλε αποφασιστικά στην περαιτέρω επέκτασή της. Η ανάγκη διαρκούς διεύρυνσης της παραγωγής και των αγορών απαιτούσε μέσα μαζικής και ταχύτερης μεταφοράς εμπορευμάτων, πρώτων υλών, καυσίμων και εργαζομένων, επιτρέποντας έτσι την συνεχόμενη αναπαραγωγή και επέκταση του κεφαλαίου. Δημιουργήθηκαν έτσι κρατικά μονοπώλια στις σιδηροδρομικές μεταφορές, που έδωσαν απάντηση στις απαιτήσεις της καπιταλιστικής ανάπτυξης εκείνης της περιόδου.

Για καιρό, η ανάπτυξη αυτή προχώρησε μέσα από εθνικά σιδηροδρομικά μονοπώλια. Σε αυτή τη φάση, η υποδομή (οι ράγες, οι σταθμοί) και η εκμετάλλευση (τα ίδια τα τρένα και τα δρομολόγια) ελέγχονταν νομοτελειακά από έναν κοινό κρατικό φορέα. Αυτός είχε την αποκλειστική ευθύνη κατασκευής και συντήρησης του δικτύου, αλλά και την αποκλειστικότητα των μεταφορών. Αυτή η συγκέντρωση υποδομής και εκμετάλλευσης σε έναν και μόνο φορέα καθιστούσε αδύνατη την είσοδο τρίτων εταιρειών στο δίκτυο, λειτουργώντας πλέον ως εμπόδιο για τα νέα κεφάλαια που αναζητούσαν κερδοφορία.

Σκοπός της ΕΕ, ήδη πριν το τέλος του 20ού αιώνα, ήταν ο βαθμιαίος διαχωρισμός υποδομής και χρήσης των σιδηροδρόμων. Στην Ελλάδα ή διάσπαση αυτή έχει: τον ΟΣΕ να παραμένει κύριος υπεύθυνος για τη σιδηροδρομική υποδομή και το δίκτυο, την ΓΑΙΑ ΟΣΕ να διαχειρίζεται τη σιδηροδρομική ακίνητη περιουσία, ενώ η Hellenic Train έχει τις επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές, διαμορφώνοντας σταδιακά ένα μοντέλο ανοίγματος των αγορών και δυνατότητα δραστηριοποίησης διαφορετικών σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

Η περίπτωση αυτή δεν αποτελεί εξαίρεση, αλλά μέρος μιας ευρύτερης πολιτικής που εφαρμόστηκε και σε άλλες κρατικές επιχειρήσεις, όπως η ΔΕΗ ή ο ΟΤΕ. Και εκεί, παρουσιάστηκαν τα ελλείμματα, τα χρέη και η «κακοδιαχείριση» ως βασικά προβλήματα, προβάλλοντας ως λύση τις αναδιαρθρώσεις, την

εμπορευματοποίηση και την ιδιωτικοποίηση. Με αυτόν τον τρόπο, η συζήτηση μετατοπίζεται από το πώς και για ποιον οργανώνονται οι επιχειρήσεις του δημοσίου στο απλοποιημένο δίλημμα «κρατικό ή ιδιωτικό».

Για δεκαετίες, ο σιδηρόδρομος απαξιώνεται ως μέσο μαζικής μεταφοράς, συρρικνώνεται και αντιμετωπίζεται ως μια υπηρεσία που πρέπει διαρκώς να αυξάνει το κέρδος της, αντί να αποτελεί κοινωνική υποδομή που πρέπει να εξασφαλίζει ασφαλή και προσβάσιμη μετακίνηση. Η απαξίωση αυτή δεν αφορά μόνο τις ράγες και τα συστήματα ασφαλείας. Αφορά τις ζωές των ανθρώπων που μετακινούνται, αλλά και των εργαζομένων που καλούνται να λειτουργήσουν ένα διαλυμένο δίκτυο με όλο και λιγότερο προσωπικό. Η έλλειψη προσωπικού, η εγκατάλειψη των υποδομών και των συστημάτων ασφαλείας, οι προειδοποιήσεις των εργαζομένων που έμεναν αναπάντητες, δεν ήταν άγνωστα προβλήματα που εμφανίστηκαν ξαφνικά. Ήταν προβλήματα γνωστά, που παρέμεναν άλυτα γιατί η αντιμετώπισή τους απαιτούσε πόρους και χρόνο.

Η ασφάλεια έχει κόστος. Κοστίζει η συντήρηση των γραμμών, κοστίζουν τα συστήματα ασφαλείας, κοστίζουν οι εργαζόμενοι, κοστίζει η εκπαίδευση και η στελέχωση. Το ίδιο κοστίζει και η δημιουργία ενός δικτύου που μπορεί να εξυπηρετεί πραγματικά τις ανάγκες μιας κοινωνίας. Όταν όμως η λειτουργία μιας υποδομής οργανώνεται γύρω από την αποδοτικότητα, την περιστολή των δαπανών και την ανάγκη να «βγαίνουν τα νούμερα», όλα αυτά μετατρέπονται σε κόστη που πρέπει διαρκώς να περιορίζονται. Το πρόβλημα είναι ότι το κόστος δεν εξαφανίζεται όταν δεν πληρώνεται. Μεταφέρεται κάπου αλλού, μέχρι και στην ίδια την ζωή.

Αυτόν τον τρόπο λειτουργίας δεν τον συναντάμε μόνο στα τρένα. Τον συναντάμε στους δρόμους, στα εργοστάσια, στα πλοία, στα αεροπλάνα, παντού όπου η ασφάλεια συγκρούεται με την ανάγκη για μικρότερο κόστος και μεγαλύτερη απόδοση. Η εργαζόμενη που πρέπει να δουλέψει χωρίς τα απαραίτητα μέτρα προστασίας, ο οδηγός που πρέπει να βγάλει ένα δρομολόγιο μέσα σε ασφυκτικά

χρονικά περιθώρια, ο επιβάτης που χρησιμοποιεί μια υποδομή που δεν συντηρείται όπως πρέπει, δεν είναι ξεχωριστές περιπτώσεις. Το ίδιο είδαμε και στα εναέρια μέσα, όπου πέρυσι οι εργαζόμενοι και οι εργαζόμενες στους πύργους ελέγχου είχαν καταγγείλει τις συνθήκες και τις ελλείψεις που αντιμετώπιζαν, προειδοποιώντας για προβλήματα που αφορούσαν την ασφάλεια των πτήσεων.

Επιπλέον, η διαχρονική ενίσχυση των οδικών μεταφορών και του αυτοκινήτου έχει διαμορφώσει ένα σύστημα στο οποίο το τρένο παραμένει δευτερεύον μέσο μετακίνησης. Δεν είναι τυχαίο ότι το σιδηροδρομικό δίκτυο παρέμεινε περιορισμένο και υποβαθμισμένο, την ίδια στιγμή που η οδική μετακίνηση και οι σχετικές υποδομές κατέλαβαν κεντρική θέση στον τρόπο με τον οποίο οργανώθηκε η μετακίνηση στον ελλαδικό χώρο. Και όταν μιλάμε για τις οδικές μεταφορές, δεν μιλάμε μόνο για τα αυτοκίνητα. Τα ΚΤΕΛ αποτέλεσαν διαχρονικά έναν άμεσο ανταγωνιστή του σιδηροδρόμου στις επιβατικές μετακινήσεις, εξυπηρετώντας πολλές από τις ίδιες ανάγκες και διαδρομές. Έτσι, η επένδυση στο οδικό δίκτυο δεν ενίσχυσε απλώς την κυκλοφορία των αυτοκινήτων, ενίσχυσε συνολικά ένα διαφορετικό και πιο κερδοφόρο μοντέλο μετακίνησης.

Το ίδιο ισχύει και για την ταχύτητα. Μας λένε ότι πρέπει να έχουμε γρήγορα τρένα, γρήγορους δρόμους, γρήγορες μεταφορές. Η ταχύτητα παρουσιάζεται ως πρόοδος και ως προϋπόθεση για να μπορεί ένα μέσο να ανταγωνιστεί το αυτοκίνητο. Όμως η ταχύτητα δεν μπορεί να υπάρχει από μόνη της. Δεν γίνεται να θέλεις ένα τρένο να πηγαίνει όλο και πιο γρήγορα, να διαφημίζεις τον χρόνο του δρομολογίου ως ανταγωνιστικό πλεονέκτημα και την ίδια στιγμή να θεωρείς δευτερεύοντα όσα απαιτούνται για να φτάσει αυτό το τρένο με ασφάλεια στον προορισμό του. Ή μπορεί και να γίνεται όταν η ταχύτητα αντιμετωπίζεται ως αγαθό που είναι αναγκαίο για να ανταπεξέλθουμε στην ολοένα και αυξανόμενη εντατικοποίηση της καθημερινότητάς μας, θεσμοθετώντας το “όσο πιο γρήγορα, τόσο το καλύτερο”. Τα εμπορεύματα -και οι άνθρωποι που μετατρέπονται μέσω της

εργασίας τους σε τέτοια- πρέπει να μετακινούνται από σημείο σε σημείο όσο το δυνατόν ταχύτερα ώστε να μειώνεται το κόστος και να αυξάνεται η (αντ)αποδοτικότητα τους. Αυτός ο βίαιος τρόπος στις ζωές μας δημιουργείται προς όφελος της αναπαραγωγής και της διαδικασίας τροφοδότησης ενός κύκλου εργασίας που είναι απαραίτητος για την ύπαρξη του καπιταλισμού.

Οι ιδιωτικοποιήσεις αποτελούν μόνο μέρος αυτού του ευρύτερου προβλήματος. Το ζήτημα δεν είναι μόνο η διάσπαση ή η μεταβίβαση τμημάτων του σιδηροδρόμου σε ιδιώτες, αλλά ο ίδιος ο τρόπος με τον οποίο οργανώνεται η παραγωγή και η διοίκηση. Το σύγχρονο κράτος δεν λειτουργεί έξω από την αγορά, αλλά ενσωματώνει όλο και περισσότερο επιχειρηματικές μορφές διοίκησης λειτουργώντας ως συλλογικός καπιταλιστής και αναλαμβάνοντας τη χρηματοδότηση, τις υποδομές, τις επενδύσεις και τις ζημιές, ενώ ταυτόχρονα δημιουργεί το έδαφος για την κερδοφορία μεγάλων επιχειρηματικών ομίλων.

Όσο ο σιδηρόδρομος οργανώνεται σε μια βάση όπου το κέρδος αποτελεί βασικό κριτήριο της παραγωγής, η ασφάλεια, η συντήρηση, η ποιότητα των μετακινήσεων, το προσωπικό και οι υποδομές αντιμετωπίζονται και αυτά μέσα από τη σχέση κόστους και κέρδους. Όσο αυτή η λογική παραμένει, η ασφάλεια θα βρίσκεται πάντα αντιμέτωπη με το κόστος και η ζωή θα παραμένει αυτή που θα καλείται να πληρώσει όταν το κόστος αυτό κρίνεται υπερβολικό.

Το πραγματικό ερώτημα δεν είναι, λοιπόν, «κρατικό ή ιδιωτικό;». Σήμερα, το (ψευτο)δίλημμα αυτό λίγο θα έπρεπε να απασχολεί τόσο τους επιβάτες όσο και τα κινήματα. Το πραγματικό ερώτημα είναι με ποιο κριτήριο οργανώνεται ο σιδηρόδρομος και για ποιο σκοπό. Αν μια κοινωνική ανάγκη οργανώνεται με βασικό κριτήριο την κερδοφορία, τότε η κρατική διαχείριση δεν διαφέρει από την δολοφονική λογική του κεφαλαίου. Και όσο αυτή η λογική παραμένει, η ασφάλεια θα βρίσκεται πάντα αντιμέτωπη με το κόστος και η ζωή θα παραμένει αυτή που θα καλείται να πληρώσει όταν το κόστος αυτό κρίνεται υπερβολικό. Οι ζωές μας δεν μπορούν να αποτελούν την

παράπλευρη απώλεια της οικονομίας και των επιχειρηματικών όρων λειτουργίας, ούτε να οργανώνονται με βάση αυτήν. Κομμάτι του κινήματος που βιάστηκε να εστιάσει στο κομμάτι της ιδιωτικοποίησης μάλλον ξέχνα ότι η ευθύνη του δικτύου (ή αποτυχία του οποίου λόγω έλλειψης συστημάτων ασφαλείας ευθύνεται κατά βάση για το εγκληματικό ατύχημα στα Τέμπη) ανήκε και ανήκει στο ελληνικό κράτος.

Το αίτημα για Δικαιοσύνη

Κεντρικό ζήτημα στην υπόθεση των Τεμπών ήταν και η δικαιοσύνη, αλλά ακριβώς επειδή το αίτημα για δικαιοσύνη μπορεί να σημαίνει πολλά διαφορετικά πράγματα, έχει σημασία να δούμε ποια δικαιοσύνη διεκδικούμε και ποιος τελικά έχει τη δυνατότητα να την ορίσει και να την αποδώσει.

Το αίτημα απλώς για δικαιοσύνη είναι κάτι αρκετά γενικόλογο και υποκειμενικό. Κάθε άνθρωπος μπορεί ως δικαιοσύνη να αντιλαμβάνεται κάτι διαφορετικό. Μπορεί να είναι απλά η φυλάκιση του σταθμάρχη, ή η φυλάκιση του διοικητικού συμβουλίου του ΟΣΕ, ή το να μάθουμε τι πραγματικά συνέβη ή η απόλυση ατόμων σε θέση ευθύνης, Μπορεί να είναι η φυλάκιση του Καραμανλή, του Τριαντόπουλου και άλλων ή ευρύτερα της κυβέρνησης ή μόνο η πτώση αυτής ή ακόμη και, μια πιο βίαιη απόδοση δικαιοσύνης. Δικαιοσύνη όμως θα μπορούσε επίσης να είναι το να αλλάξουν οι συνθήκες που οδηγούν σε τέτοια εγκλήματα, ώστε να μην ξαναθρηνήσουμε συνάνθρωπο μας, απλά επειδή ήθελε να μετακινηθεί με το τρένο, το αεροπλάνο ή το λεωφορείο.

Το γενικό αίτημα για δικαιοσύνη για τα Τέμπη, χωρίς να προσδιορίζεται τι ακριβώς περιλαμβάνει, παραμένει ασαφές. Ίσως είναι ένας σημαντικός λόγος που συσπειρώθηκε τόσος κόσμος. Αν όμως δεν αναλύουμε παραπάνω το τι εννοούμε δικαιοσύνη, δηλαδή αν την περιορίσουμε στην τιμωρία κάποιων προσώπων, χάνουμε τη συστημική διάσταση. Η περαιτέρω ανάλυση του αιτήματος μπορεί να απέτρεπε κόσμο από το να στηρίξει το κίνημα, αλλά έτσι όπως μπόρεσε να συσπειρώσει τόσο κόσμο από διαφορετικές πολιτικές

αφετηρίες, δυστυχώς αυτή η γενικολογία και αυτή η αοριστία έκρυψε τη μεγάλη εικόνα και αποπροσανατόλισε από το πρόβλημα.

Κατάφερε, επίσης, να παραδώσει σε πρώτο χρόνο τη διαχείριση της δικαιοσύνης στο κράτος. Πιο συγκεκριμένα, το κράτος μας είπε ότι η δικαιοσύνη, -για αυτούς η δικαστική εξουσία-, θα κάνει τη δουλειά της, θα κρίνει τους ενόχους και εμείς οφείλουμε να σωπάσουμε μέχρι να τελειώσει όλη αυτή η διαδικασία και να μην προσπαθούμε να επηρεάσουμε τις αποφάσεις της αμερόληπτης και ανεξάρτητης αυτής δικαιοσύνης. Το κράτος μέσω αυτής της συνεργασίας, επιλέγει σε ένα βαθμό ποιοι θα είναι οι κατηγορούμενοι, ποιους θα θυσιάσει, ζυγίζοντας τι θα έχει το λιγότερο πολιτικό κόστος.

Προφανώς, η πίεση του κόσμου να δικαστούν συγκεκριμένα πρόσωπα, μπορεί να έχει αποτέλεσμα. Η ποινική τιμωρία όσων ευθύνονται είναι σημαντική, αλλά δεν μπορεί από μόνη της να αποτελεί το σύνολο της δικαιοσύνης που διεκδικούμε. Δεν αρκούμαστε σε αυτό, όσο οι συνθήκες που κατέστησαν δυνατό το έγκλημα παραμένουν ίδιες. Ωστόσο, μας έχει γίνει ξεκάθαρο πως μοναδικό μέλημα του ελληνικού κράτους στο δρόμο προς τη συνολική συγκάλυψη, είναι να κρύψει κάθε στοιχείο ώστε να εξαφανιστούν οι πολιτικές και ποινικές ευθύνες που τη βαραίνουν.

Ο εμπαιγμός της δικαστικής εξουσίας φάνηκε και με την έναρξη της δίκης. Οι συνθήκες ήταν απαράδεκτες και απαξιωτικές, οι δικηγόροι όρθιοι, η έδρα να διακόπτει τη διαδικασία κατά το δοκούν, ενώ μόνο τρεις κατηγορούμενοι ήταν παρόντες. Μπορεί η παρουσία συγγενών, μαρτύρων, δικηγόρων και κατηγορουμένων να μην είναι τόσο μεγάλη κατά τη διάρκεια της δίκης, αλλά οι υποδομές και ο χώρος οφείλουν να μπορούν να στηρίξουν την προσέλευση όλων αυτών. Η δίκη πρέπει να διεξάγεται σε αξιοπρεπείς συνθήκες, ώστε ο κόσμος να μην ταλαιπωρείται και η διαδικασία να μην αποτελεί ένα ακόμη ψυχικό βασανιστήριο για επιζώντες, συγγενείς, αλλά και φίλες και αλληλέγγυους. Συν τοις άλλοις, η δίκη απασχολεί το σύνολο της κοινωνίας. Άρα, οφείλει να είναι ανοιχτή και δημόσια.

Για αυτούς τους λόγους, είναι πολύ σημαντικός ο δικαστικός αγώνας που δίνουν οι συγγενείς και φίλοι των θυμάτων, καθώς και οι επιζώντες/ζήσασες της σύγκρουσης. Ενώ παλεύουν καθημερινά με τα τραύματα που το έγκλημα αυτό άφησε ανεξίτηλα στα σώματα και τις ψυχές τους, έρχονται αντιμέτωποι/ες και με την εγκατάλειψη του ελληνικού κράτους.

Επιπλέον, έχουν να αντιμετωπίσουν την λυσσαλέα προσπάθεια της κρατικής και δικαστικής εξουσίας να απαλλάξουν από κάθε ευθύνη τους πολιτικά υπεύθυνους της περιόδου του εγκλήματος. Παρ' όλα αυτά έχουν τη δύναμη να συγκρούονται με το κρατικό αφήγημα που προσπαθεί με κάθε μέσο να αναστρέψει την πραγματικότητα. Η δική μας θέση είναι ξεκάθαρη: στεκόμαστε δίπλα στον αγώνα των ανθρώπων αυτών, δίνοντας του διάρκεια και δύναμη. Άλλωστε για εμάς, ο μόνος τρόπος για να ανοίξει ο δρόμος προς τη δικαίωση είναι μέσα από την κοινωνική δυναμική που θα αγωνιστεί γι' αυτήν. Δεν είναι τυχαίο εξάλλου πως οι στιγμές που ταρακουνήθηκαν περισσότερο όλοι όσοι προσπαθούν να συγκαλύψουν το έγκλημα, ήταν εκείνες που ο κόσμος βρέθηκε στον δρόμο. Με αποκορύφωμα, βέβαια, τους πρώτους μήνες του 2025, όταν οι μαζικές διαδηλώσεις, οι καθημερινές δράσεις και η ανταπόκριση του κόσμου δεν άφησαν περιθώρια απόκρυψης του ζητήματος.

Για εμάς, αξία έχει να πιέσουμε και να αγωνιστούμε για τη μελλοντική αποτροπή τέτοιων εγκλημάτων, για μια δικαιοσύνη που θα τη διεκδικεί η κοινωνία και στα δικαστήρια, αλλά και στους δρόμους. Όσο σημαντικός είναι ο δικαστικός αγώνας για να ανοίξει ο δρόμος προς τη δικαιοσύνη, άλλο τόσο δεν πρέπει να ξεχνάμε πως αυτή δεν θα έρθει μόνο μέσω αυτού. Χρειαζόμαστε μια κοινωνική δυναμική, που παράλληλα με την απαίτηση να λογοδοτήσουν οι υπεύθυνοι, πρέπει να αγωνίζεται για να αλλάξουν οι συνθήκες που κατέστησαν δυνατό το έγκλημα αυτό, διεκδικώντας παράλληλα έναν ασφαλή σιδηρόδρομο.

Από την εστίαση στην συγκάλυψη μέχρι την λογική της ανάθεσης

Συνεχίζοντας την μικρή μας αποτίμηση του κινήματος των Τεμπών, θέλουμε να αναφερθούμε σε κάποιους ακόμα λόγους χάρη στους

οποίους αυτό όχι απλά έφθινε γοργά, αλλά άνοιξε τον δρόμο για την ανάδυση μιας αντιδραστικής πολιτικής με ανοιχτά ακροδεξιές θέσεις, οι οποίες πλέον εμφανίζονται ως οι κορυφές της αντιπολίτευσης γύρω από τα Τέμπη. Η κατάληξη αυτή δεν θα έπρεπε να αποτελεί έκπληξη, ούτε και να εκλαμβάνεται ως αποτέλεσμα μονάχα μιας «από τα πάνω» προσπάθειας ενσωμάτωσης ή απαξίωσης του κινήματος.

Αντιθέτως, δεν πρέπει να θεωρούμε ότι το κράτος κατάφερε απλώς να διαμεσολαβήσει μια αρχικά αγνή οργή. Η ενσωμάτωσή της ξεκίνησε από τις πρώτες στιγμές και ήταν απότοκο των μορφών που πήρε η ίδια η μαζική έκρηξη χιλιάδων ανθρώπων, τόσο το 2023 όσο και στις αρχές του 2025, μετά τη δημοσιοποίηση ηχητικών ντοκουμέντων μέσα από το φονικό τρένο. Αν το αίτημα για δικαιοσύνη πέταξε το μπαλάκι εξαρχής στο κράτος, δίνοντάς του τη δυνατότητα να διαχειριστεί με τους δικούς του όρους κάτι για το οποίο ήταν το ίδιο (συν)υπεύθυνο, η εστίαση στη συγκάλυψη και το κυνήγι εύρεσης των υπευθύνων λειτούργησαν τελείως αποπροσανατολιστικά από τις δομικές αιτίες που οδήγησαν στη σύγκρουση των τρένων.

Η συζήτηση γύρω από τα κρυφά υλικά που ήταν φορτωμένα στα βαγόνια, το ξυλόλιο και τα έλαια σιλικόνης, τις απόπειρες συγκάλυψης και μπαζώματος, δεν προέκυψε από το πουθενά. Είναι πιθανό κάποια από αυτά να αληθεύουν, και σίγουρα διαδικασίες συγκάλυψης και εξαφάνισης ευθυνών υπήρξαν, και μάλιστα τρανταχτές. Όλο αυτό όμως εξέπεσε στη σκανδαλολογία και μετέφερε τη συζήτηση στη σφαίρα του θεάματος και στα χέρια των ΜΜΕ.

«Ποιος έδωσε την εντολή να;», «Τι κρύβεται πίσω από;», «Τι στ' αλήθεια περιείχαν τα;» – Ποιος, πού, τι και πώς. Η αναζήτηση της αλήθειας έφτιαξε ένα νουάρ μυθιστόρημα που όλοι συνέχιζαν να διαβάζουν με αγωνία, αναμένοντας τη στιγμή των μεγάλων αποκαλύψεων, μετατρέποντας τους ανθρώπους που βρίσκονταν σε πραγματική κίνηση, σιγά-σιγά, σε αναγνώστες και θεατές. Σειρά είχαν τώρα οι τηλεοπτικές εκπομπές (τύφλα να 'χει η Αγγελική Νικολούλη), οι ειδικοί και οι πραγματογνώμονες –διορισμένοι

από το κράτος ή από τις οικογένειες των θυμάτων– ακόμα και κάποιοι ντετέκτιβ βγαλμένοι από γαλλικό *neo-polar*.

Δεν θέλουμε εδώ να πούμε ότι η διαχείριση του ελληνικού κράτους δεν ήταν σκανδαλώδης. Θέλουμε όμως να υπενθυμίσουμε πως το σκάνδαλο, η συγκάλυψη ή η παρέκκλιση –αυτό που ονομάζουμε συνολικά διαφθορά– δεν έρχεται σε σύγκρουση με το κράτος δικαίου, αλλά ορίζεται στην πραγματικότητα διαλεκτικά ως το αντίθετο της θεσμικά κατοχυρωμένης νομιμότητας. Η δύναμη με την οποία μπορεί το κράτος να επιβάλει τη δεύτερη εξαρτάται από το μέγεθος της απειλής που παράγει η πρώτη. Παρόλο που εμφανίζονται ως μαχόμενοι πόλοι, πρόκειται για αλληλοεξαρτώμενα δομικά και συστημικά στοιχεία του κράτους δικαίου. Και όσο εστιάζουμε στην παρέκκλιση, δίνουμε τη δυνατότητα στο κράτος να επιβάλει με όλο και πιο βίαιους όρους την κανονικότητα.

Αυτή είναι κιόλας που πραγματικά αποκρύπτεται λόγω της εστίασης στη διαφθορά-συγκάλυψη. Η αλήθεια δεν είναι κάπου βαθιά και σκοτεινά κρυμμένη, ώστε να χρειάζεται αποκάλυψη. Τη συστημική βία κεφαλαίου και κράτους τη ζούμε καθημερινά πάνω στα σώματά μας, στις δουλειές μας και στα εκατοντάδες εργατικά ατυχήματα στον βωμό του κέρδους, στους πνιγμούς μεταναστών στα σύνορα επειδή δεν είναι χρήσιμοι για την οικονομία, στους θανάτους στα υποστελεχωμένα και με ελλιπείς υποδομές νοσοκομεία. Έτσι και στον σιδηρόδρομο (αλλά και στα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς), όταν η λογική του κέρδους καθορίζει τα πάντα γύρω από τη λειτουργία του, προφανώς όσες υποδομές του παραμένουν μη κερδοσκοπικές απαξιώνονται συστηματικά και η ασφάλεια των χρηστών περνάει σε δεύτερη μοίρα. Ο θάνατος, ως απόρροια της προσπάθειας για μεγιστοποίηση της κερδοφορίας των αφεντικών, είναι ένα απλό στατιστικό –και ταυτόχρονα δομικό– στοιχείο της κοινωνικής οργάνωσης στον καπιταλιστικό τρόπο παραγωγής. Και αυτό μας το τρίβουν τόσο πολύ στα μούτρα που δεν το συνειδητοποιούμε.

Η εστίαση στη συγκάλυψη, λοιπόν, καταφέρνει και αποπροσανατολίζει από την ουσία, μειώνοντας τις κινηματικές

προοπτικές. Δεν είναι τυχαίο πως, πέρα από την εντατική ενασχόληση των καναλιών με το ζήτημα, στην προώθηση του λόγου περί συγκάλυψης συνέβαλαν καθοριστικά τα κόμματα του εθνολαϊκιστικού τόξου (από την Πλεύση Ελευθερίας μέχρι τον Βελόπουλο, αλλά και άλλα, πιο ακροδεξιά μορφώματα). Όσο απαξιώνονται οι συλλογικοί και ταξικοί αγώνες και η συνειδητοποίηση που αυτοί απαιτούν, τον λόγο παίρνουν λαϊκιστικές φωνές και μορφές αντίστασης που δεν εστιάζουν στις κοινωνικές και οικονομικές συνθήκες που κυριαρχούν στον καπιταλιστικό κόσμο (οι οποίες δεν πρόκειται να σταματήσουν να οδηγούν σε νέα «ατυχήματα» όσο δεν τις βάζουμε στο επίκεντρο), αλλά σε αυτό που ερμηνεύεται ως «σκοτεινά κέντρα» και «διεφθαρμένες ελίτ» που προσπαθούν να μας κρύψουν την αλήθεια και να μας κάνουν το ένα και το άλλο. Η ακροδεξιά και ο νέος φασισμός που εμφανίζεται σε παγκόσμιο επίπεδο παίζουν μπάλα ακριβώς σε αυτό το πεδίο· προσπαθούν να παρουσιάσουν τους εαυτούς τους ως τη δύναμη που θα βάλει τα θεμέλια προς μια υποτιθέμενη επιστροφή στον δήθεν ορθολογισμό και τη σταθερότητα (ο οποίος, προφανώς, επιτυγχάνεται μέσω αξιών όπως το εθνικό φρόνημα και η πυρηνική οικογένεια).

Κάπως έτσι οι δολοφονημένοι επιβάτες ενός μέσου που χρησιμοποιούν κατά βάση όσοι και όσες δεν έχουν την οικονομική άνεση ενός αυτοκινήτου, μετατράπηκαν σε “παιδιά”, στο μέλλον του έθνους δηλαδή, πετώντας έξω από το κάδρο τους υπόλοιπους που δεν ταίριαζαν σε αυτό το αφήγημα. Και ποια καλύτερη ως σωτήρας αυτών από την Ελληνίδα Μάνα. Πριν προλάβουμε καλά καλά να νιώσουμε πως θα μπορούσε ο καθένας και η καθεμία μας να βρίσκεται εκείνο το βράδυ στο τρένο, και άρα πως έχουμε να κάνουμε με κοινωνικό ζήτημα που μας αφορά όλες και όλους, ξεκίνησε μία διαδικασία ανάθεσης του ζητήματος είτε σε όσους είχαν το δικαίωμά να θρηνήσουν είτε στους ειδικούς της πολιτικής. Όσο κι αν προσπάθησε να σπιλωσει αυτήν την εκπροσώπηση η ελληνική κυβέρνηση -είτε μιλάμε με για συγκεκριμένα πρόσωπα, είτε για κομματικούς φορείς- στην πραγματικότητα βόλευε ως πολιτικός αντίπαλος (και αντίλογος). Πέρα από το προβληματικό περιεχόμενο στο οποίο αυτοί οι

διάφοροι εκπρόσωποι εστίασαν, το βασικό πρόβλημα είναι ότι μια κοινωνική δυναμική που θα μπορούσε να δημιουργηθεί και να οργανωθεί συλλογικά, ανέθεσε εν τέλει την ευθύνη και τη διαχείριση του ζητήματος σε λίγους και εκλεκτούς, μειώνοντας κατά πολύ τις κινηματικες προοπτικές.

Για να μην παρεξηγούμαστε, θα θέλαμε να επισημαίνουμε σε αυτό το σημείο, ότι η συμβολή των συγγενών στο κίνημα των Τεμπών και στις διεκδικήσεις, τόσο μέσα από τον σύλλογο όσο και έξω από αυτόν είναι αδιαμφισβήτητη. Η ευρύτερη κοινωνία ταυτίστηκε με τον πόνο αυτών των ανθρώπων. Είναι επίσης αλήθεια ότι τα παραπάνω συνέβαλαν στη μαζικότητα των κινητοποιήσεων.

Αυτό το κίνημα όμως, από την στιγμή που συσπειρώθηκε γύρω από πρόσωπα και κόμματα (καθώς και εστίασε στη συγκάλυψη και στο θολό αίτημα για δικαιοσύνη), χωρίς να μετατοπίσει το βάρος στο τι κάνουμε από εδώ και πέρα έχασε την δυνατότητα να συγκρουστεί με τις πραγματικές αιτίες που οδήγησαν στον θάνατο και τραυματισμό τόσων συνανθρώπων μας. Δεν επικεντρώθηκε στο να αλλάξουν οι συνθήκες, έτσι ώστε να σταματήσει αυτό το ατέρμονο κυνήγι του κέρδους, ακόμη και εις βάρος της ασφάλειας μας. Οι ίδιοι λόγοι που συνέβαλαν στη μαζικότητα του κινήματος αποτέλεσαν, εν μέρει, και λόγους για την καμπή του. Η ανάθεση σε άλλους και όχι σε εμάς τους ίδιους και τις ίδιες, αλλά και η έλλειψη σαφών διεκδικήσεων, καθιστούν ένα κίνημα ευάλωτο.

“Η δικαιοσύνη κρίνεται στους δρόμους”

Η δίκη μας νοηματοδότηση της δικαιοσύνης περνάει μέσα από το να αλλάξουμε τις συνθήκες που οδηγούν σε Τέμπη. Και σ’ έναν κόσμο που βασίζεται εξ ολοκλήρου στην φονική λογική του κέρδους, δεν πρόκειται η φυλάκιση κάποιων υπευθύνων να μεταλλάξει τις συνθήκες αυτές. Αν μη τι άλλο, σήμερα περισσότερο από ποτέ, δεν πρόκειται να μας χαριστεί τίποτα. Και γι’ αυτό, σήμερα, περισσότερο από ποτέ, χρειαζεται όλοι εμείς που χρησιμοποιούμε τα ΜΜΜ και τις υπόλοιπες κοινωνικές υποδομές, να έρθουμε σε επικοινωνία, να συναντηθούμε και εν τέλει να αγωνιστούμε από κοινού με τους εργαζόμενους της

εκάστοτε υποδομής. Χρειάζεται αγώνες που θα μπλοκάρουν την λειτουργία τους όσο αυτή βασίζεται στην κερδοφορία και όχι στις κοινωνικές ανάγκες, όσο αυτές παραμένουν υποστελεχωμένες και υπερτιμημένες, ανασφαλείς και γεμάτες ελλείψεις. Χρειάζεται την απαραίτητη μαζικότητα και χρειάζεται να δώσουμε διάρκεια σε αυτούς τους αγώνες. Στον δρόμο αυτόν είναι πολύ σημαντικό να μην ξεχνάμε να μην αρκούμαστε σε ψίχουλα αλλά να στοχεύουμε την ρίζα του προβλήματος, που αναφέραμε αρκετά ξεκάθαρα στο κείμενο αυτό. Κι όσο ουτοπικό κι αν φαντάζει αυτό, άλλο τόσο αναγκαίο είναι. Γιατί μονο μια τέτοια από τα κάτω κοινωνική δυναμική, που δεν θα αναθέσει την υπόθεση της σε κάθε λογής σωτήρες, μπορεί να ελέγξει πραγματικά και να αλλάξει τις συνθήκες μέσα στις οποίες ζούμε. Αυτό εννοούμε όταν λέμε πως ***η δικαιοσύνη κρίνεται στους δρόμους*****.**

Ομάδα Τ57 Θεσσαλονίκης, Οκτ. 2026