

Η ιδιωτικοποίηση απέτυχε - Ακόμα και οι Συντηρητικοί το παραδέχονται



Ως συντακτική επιτροπή του Jacobin Greece, επιλέξαμε να δημοσιεύσουμε αυτές τις μέρες κάποια παλαιότερα κείμενα σχετικά με την ιδιωτικοποίηση των σιδηροδρόμων και τις επιπτώσεις τους σε διεθνή κλίμακα. Πρόκειται για τη δική μας μικρή συμβολή μπροστά στη σημαντική απεργία στις 28/2 και τον συνολικό αγώνα για δικαιοσύνη για τα θύματα του εγκλήματος στα Τέμπη. Επιλέγουμε αυτά τα κείμενα όχι για να δείξουμε ότι «αυτά συμβαίνουν παντού», όπως μοιραλατρικά λέει η κυβέρνηση αλλά γιατί δείχνουν πως οι ιδιωτικοποιήσεις και η απαξίωση των δημόσιων υποδομών σκοτώνουν παντού.

Την πρώτη φορά που μπήκα σε τρένο της Northern, βράχηκα μέσα στο βαγόνι εξαιτίας μιας τρύπας στην οροφή. Η Virgin Trains θα έχει πάντα μια θέση στην καρδιά μου ως η χειρότερη σιδηροδρομική εταιρεία που είχα ποτέ την ατυχία να χρησιμοποιήσω αλλά οι φίλοι μου, που μετακινούνταν καθημερινά με τη Northern, μισούσαν την εταιρεία υπέρμετρα — επειδή καθυστέρουσε, δεν είχε συχνά δρομολόγια, είχε χαμηλής ποιότητας τρένα και, όπως συμβαίνει με όλα τα ταξίδια με σιδηρόδρομο στο Ηνωμένο Βασίλειο, ήταν πολύ ακριβή.

Έτσι, πολλοί χάρηκαν με την ανακοίνωση ότι η κυβέρνηση των Συντηρητικών επανακρατικοποιεί την εταιρεία μετά από επανειλημμένες αποτυχίες. Νωρίτερα τον ίδιο μήνα, ο υπουργός Μεταφορών των Συντηρητικών, Grant Shapps, ανακοίνωσε ότι η Virgin θα στερηθεί την άδεια εκμετάλλευσης της γραμμής. Στη συνέχεια, ήρθε η απρόσμενη είδηση ότι πρόκειται να επανεθνικοποιηθεί. Η δεύτερη μεγαλύτερη προαστιακή σιδηροδρομική υπηρεσία, η South Western Railway, βρίσκεται επίσης υπό την απειλή επανεθνικοποίησης λόγω της απαράδεκτης απόδοσης και της διαρκούς απειλής απεργίας ως απόρροια της μείωσης των μισθών και της υποβάθμισης της μεταχείρισης του προσωπικού και των συνθηκών εργασίας.

Μετά από όλη την προεκλογική κινδυνολογία ότι ο Jeremy Corbyn και οι Εργατικοί θα εθνικοποιούσαν κάθε εταιρεία που θα έβρισκαν μπροστά —ως πρώτο βήμα προτού θέσουν ολόκληρη την οικογένειά σας υπό δημόσια ιδιοκτησία— οι Συντηρητικοί έσπευσαν να επανεθνικοποιήσουν αλλά και να αφήσουν ανοιχτή την προοπτική περαιτέρω εθνικοποιήσεων. Από ορισμένες απόψεις, αυτό δεν αποτελεί

έκπληξη: κατά τη διάρκεια των εκλογών, ο Boris Johnson έδειξε ότι δεν νοιάζεται πολύ για την αλήθεια ή εντιμότητα, αλλά μόνο το να δυσφημίσει τους Εργατικούς και να αυξήσει τις ψήφους του, καλλιεργώντας διχόνοια και φόβο στο εκλογικό σώμα. Η σκληρή κριτική στους Συντηρητικούς του για μια ολική πολιτική στροφή δεν θα έχει μεγάλη σημασία, επειδή δεν τους ενδιαφέρει ούτε η πολιτική, ούτε οι στροφές, ούτε η δημόσια εικόνα τους. Ο σκιώδης υπουργός Μεταφορών των Εργατικών, Andy McDonald, ήταν επιφυλακτικός, δηλώνοντας ότι «όλες οι αποτυχημένες σιδηροδρομικές συμβάσεις θα πρέπει να περάσουν σε δημόσιο έλεγχο ως ένα σημαντικό βήμα προς την ενοποίηση της υποδομής και των τρένων» και επεσήμανε ότι η κυβέρνηση θα μπορούσε να είχε παρέμβει πολύ νωρίτερα για να θέσει την Arriva, την εταιρεία που διαχειρίζεται τη Northern Rail, προ των ευθυνών της. Συγχρόνως, η Arriva μήνυσε την κυβέρνηση, όπως κάνουν πολλές ακόμα ιδιωτικές εταιρείες — επιβαρύνοντας τους φορολογούμενους με επιπλέον εκατομμύρια λόγω της ανικανότητας των Τόρις, πέρα από το παράλογο ιδιωτικοποιημένο σύστημα.

Είναι ενδεικτικό της αργής αλλά αναπόφευκτης πορείας προς την εθνικοποίηση: τα δύο τρίτα της κοινής γνώμης υποστηρίζουν την επιστροφή των τρένων στη δημόσια ιδιοκτησία, συμπεριλαμβανομένων πολλών όπως εγώ, που δεν θυμούνται εποχή που δεν είχαν ιδιωτικοποιηθεί. Άνθρωποι όλων των ηλικιών χρησιμοποιούν τον σιδηρόδρομο, βλέπουν τα πανάκριβα εισιτήρια, αντιμετωπίζουν καθυστερήσεις, ακυρώσεις και μεγάλο συνωστισμό και γνωρίζουν ότι κάποιος, κάπου, βγάζει λεφτά από την ταλαιπωρία και την αναστάτωση μας, προσφέροντας μια υπηρεσία στην οποία συνήθως έχει μονοπώλιο και που δεν έχουμε άλλη επιλογή από το να χρησιμοποιούμε. Όταν οι σιδηροδρομικές εταιρείες αποτυγχάνουν, το να τις αφήσουμε να καταρρεύσουν, θα σήμαινε ότι εκατομμύρια δρομολόγια προς τη δουλειά ή για επισκέψεις σε συγγενείς και φίλους δεν θα πραγματοποιηθούν. Πέρα από την απώλεια παραγωγικότητας, αυτό θα εξοργίσει κάθε άτομο που θα επηρεαστεί. Η κυβέρνηση δεν έχει περιθώριο να συμβεί κάτι τέτοιο, οπότε παρεμβαίνει για να επανεθνικοποιήσει όταν χρειάζεται, ανεξάρτητα από το ιδεολογικό πλαίσιο.

Καθώς όλο και περισσότερες εταιρείες χάνουν τις συμβάσεις και το δικαίωμα εκμετάλλευσης και επανεθνικοποιούνται, αποκαλύπτεται η αποτυχία της ιδιωτικοποίησης. Η δυσaréσκεια με την υπηρεσία είναι ανεξέλεγκτη, και –παρά τη σχεδόν καθολική ανησυχία στο Ηνωμένο Βασίλειο για την κλιματική αλλαγή– συχνά καταλήγει φθηνότερη μια πολύ σύντομη πτήση από ένα τρένο μεγάλων αποστάσεων. Η πλειονότητα όσων επιλέγουν το αεροπλάνο συνήθως είναι τακτικοί ταξιδιώτες και οι περισσότεροι δεν θα το σκέφτονταν καν να πάρουν μια πτήση από το Λονδίνο στη Σκωτία. Όμως, το κόστος των σιδηροδρομικών ταξιδιών, συμπεριλαμβανομένης της καταστροφικής και παράλογα ακριβής ανακαίνισης του τρένου Caledonian Sleeper, καθιστά αυτά τα αξίδια πιο δελεαστικά. Χωρίς φθηνότερο και πιο αξιόπιστο σιδηρόδρομο, ο αριθμός των πτήσεων εσωτερικού δεν θα μειωθεί ποτέ και οι ιδιωτικές εταιρείες δεν θα έχουν κανένα κίνητρο να μειώσουν τους ναύλους τους.

Όμως και το προσωπικό των σιδηροδρόμων αξίζει κάτι καλύτερο. Ταλαιπωρούνται εξίσου με τους επιβάτες: κάθε φορά που σκέφτονται να απεργήσουν, συκοφαντούνται από τα ΜΜΕ με τον ίδιο τρόπο που συκοφαντείται το προσωπικό στα αεροδρόμια. Καθώς εύλογα επιλέγουν ιδιαίτερα πολυσύχναστες

ώρες απεργίας, ώστε να έχουν τη μέγιστη διαπραγματευτική ισχύ, παρουσιάζονται στα ΜΜΕ ως ιδιαίτερα κακόβουλοι, με τρόπο που δεν συμβαίνει ούτε με τους απεργούς δασκάλους και νοσοκόμους, σαν να επιθυμούν προσωπικά να «καταστρέψουν τα Χριστούγεννα» για τους άλλους. Στην πραγματικότητα, το προσωπικό σε διάφορες παραχωρήσεις έχει εκφράσει ανησυχίες σχετικά με την απειλή για την ασφάλεια λόγω της μείωσης του αριθμού των εργαζομένων, τους πολλούς κινδύνους για τους επιβάτες από τα τρένα χωρίς οδηγό, τους χαμηλούς μισθούς, τις χειρότερες συνθήκες εργασίας, καθώς και την κατάργηση των υπερωριών και των πρόσθετων αμοιβών για εξοντωτικά ωράρια. Αν η κυβέρνηση επιθυμεί μια πιο αξιόπιστη υπηρεσία, η πλέον ορθολογική και απλοποιημένη προσέγγιση είναι να αναλάβει η ίδια τη διαχείριση των συμβάσεων και να ενοποιήσει το εργατικό δυναμικό.

Ωστόσο, το σιδηροδρομικό δίκτυο χρειάζεται κάτι περισσότερο από μια απλή εθνικοποίηση: χρειάζεται επίσης τεράστιες επενδύσεις, πολύ καλύτερες υποδομές και την ανάκληση πολλών προηγούμενων περικοπών στις σιδηροδρομικές υπηρεσίες. Η χώρα είναι γεμάτη από εγκαταλελειμμένες σιδηροδρομικές γραμμές χάρη στις λεγόμενες «[περικοπές του Beeching](#)», οι οποίες έκλεισαν γραμμές και μείωσαν το κόστος. Προαναγγέλλοντας την απόφαση για τον Βόρειο Σιδηρόδρομο, ο υπουργός Μεταφορών, [Grant Shapps, υποστήριξε ότι η επανεθνικοποίηση του θα περιλαμβάνει επίσης την κατάργηση ορισμένων από τις περικοπές του Beeching](#), αναφέροντας ως παράδειγμα την εκλογική περιφέρεια Blyth Valley –η οποία στράφηκε από τους Εργατικούς στους Συντηρητικούς στις τελευταίες εκλογές – ως μια από τις πρώτες περιοχές που πιθανόν να δουν επαναλειτουργία γραμμής. Πρόκειται για κυνικό πολιτικαντισμό: ολόκληρο το Ηνωμένο Βασίλειο χρειάζεται περισσότερες σιδηροδρομικές γραμμές και σταθμούς, όχι μόνο οι περιοχές των Συντηρητικών. Η μετακίνηση σε τεράστιες εκτάσεις της Βόρειας Ιρλανδίας, της Σκωτίας και της Ουαλίας με τρένο είναι αδύνατη, και –δεδομένου ότι ο στόχος κάθε κυβέρνησης τώρα θα πρέπει να είναι η μείωση της χρήσης του αυτοκινήτου– οι υποδομές μεταφορών σε όλο το Ηνωμένο Βασίλειο πρέπει να εξεταστούν προσεκτικά, με ιδιαίτερη προσοχή στο πώς έχουν αλλάξει τα δημογραφικά στοιχεία και οι ανάγκες τα τελευταία χρόνια. Η επαναλειτουργία μερικών παλαιών γραμμών δεν αρκεί — το κλειδί είναι να σκεφτεί κανείς πού θέλουν να πάνε οι άνθρωποι και τι θα έκαναν αν μπορούσαν να φτάσουν εκεί με τα μέσα μαζικής μεταφοράς.

Κανένα σχέδιο για τα τρένα δεν θα είναι χρήσιμο χωρίς να ληφθούν υπόψη και τα τοπικά λεωφορεία: αν και το επιμέρους κόστος είναι μικρότερο, στα λεωφορεία επικρατεί επίσης χάος. Μένοντας σε έναν φίλο για το συνέδριο των Τόρις στο Μάντσεστερ πριν από μερικά χρόνια, μου κόστισε περίπου 16 λίρες σε δύο διαφορετικές εταιρείες, για να κάνω ένα σύντομο ταξίδι μετ' επιστροφής που περιελάμβανε συνολικά τέσσερα λεωφορεία. Το ίδιο ταξίδι πήρε 10 λεπτά, αντί για περισσότερο από μία ώρα, μέσω Uber και κόστισε μόνο 4 λίρες κάθε διαδρομή. Οι ιδιωτικοποιημένες μεταφορές έχουν καταστρέψει την εμπειρία του ταξιδιού, αλλά είναι επίσης βαθιά δυσλειτουργικές, παρότι εξακολουθούν να λαμβάνουν κρατική χρηματοδότηση.

Η τάση είναι τώρα αναπόφευκτα προς την εθνικοποίηση — ακόμη και οι Συντηρητικοί δεν μπορούν να

την σταματήσουν. Όμως είναι σημαντικό να αναγνωρίσουμε τι συμβαίνει. Δεν σηματοδοτεί κάποια αλλαγή στην ιδεολογία των Συντηρητικών. Αντίθετα, αντανακλά τη σιωπηρή αναγνώριση του γεγονότος ότι ο καπιταλισμός έχει αποτύχει στους σιδηροδρόμους του Ηνωμένου Βασιλείου καθώς και ότι, ναι, οι Εργατικοί είχαν δίκιο: οι μεταφορές –όπως και πολλά άλλα πράγματα– θα πρέπει να διοικούνται από τον λαό και για τον λαό.

Μετάφραση του Αλέξανδρου Μινωτάκη