

Riprendiamo da Jacobinitalia.it, con lo stesso titolo, l'articolo di Matthaios Tsimitakis e Mihalis Panayiotakis -

La strage ferroviaria greca del 2 marzo è figlia di anni di devastazione dei servizi pubblici e costruzione di monopoli privati che negano i diritti degli utenti e di chi lavora. E che disinvestono sulla sicurezza.

Il devastante incidente ferroviario nei pressi della Valle di Tempe, nella Grecia centrale tra Atene e Salonicco, ha avuto un profondo impatto sulla nazione. La maggior parte delle cinquantasette vittime (il numero esatto non è ancora chiaro) erano giovani studenti, sulla via del ritorno all'Università di Salonicco o di ritorno a casa da un viaggio ad Atene dopo tre giorni di riposo.

È stato uno degli incidenti ferroviari più disastrosi del decennio in Europa. Il treno passeggeri viaggiava a 160 km/h quando si è scontrato frontalmente con un treno merci che viaggiava a 110 km/h. La forza dell'impatto ha generato temperature sufficientemente elevate da fondere l'acciaio. È improbabile che i resti di alcune vittime vengano mai recuperati; altri saranno identificati solo attraverso il test del Dna.

Ora milioni di greci si chiedono: come è stato possibile che due treni potessero percorrere dodici chilometri sulla stessa linea ferroviaria, in direzioni opposte, senza che nessuno se ne accorgesse? Perché non erano in funzione sistemi telematici o altre misure di sicurezza?

L'allarme dei sindacati

C'erano molte avvisaglie del fatto che un grave incidente fosse dietro l'angolo.

I sindacati ferroviari greci avevano previsto l'incidente settimane prima che accadesse. Una serie di comunicati sindacali aveva pubblicamente avvertito del pericolo.

In un comunicato ufficiale inviato il 7 febbraio all'Organizzazione delle ferrovie elleniche (Ose), i sindacati descrivevano lo stato di degrado del sistema ferroviario e avvertivano la direzione dell'imminente azione sindacale: «Non aspetteremo l'incidente per vedervi piangere lacrime di cocodrillo e fare dichiarazioni».

Nell'aprile 2022, il capo dell'EtcS (il sistema europeo di controllo dei treni) si era dimesso per preoccupazioni per la sicurezza dei vettori e del pubblico. Tuttavia, i media mainstream, complici della tragedia, hanno ignorato tutti i campanelli d'allarme.

Secondo l'organigramma dell'azienda ferroviaria, dovrebbero essere impiegati almeno duemila lavoratori per assicurare gli standard. Al momento dell'incidente, però, erano meno di settecentocinquanta.

Nel corso del 2022 si erano verificati tre incidenti simili sulla stessa rotta, anche se senza vittime, e negli ultimi dieci anni si erano contati in totale trentasette incidenti di sicurezza. La scorsa settimana, la Commissione europea ha deferito la Grecia alla Corte di giustizia europea per mancato rispetto delle regole del trasporto ferroviario.

Alla radice delle cause

Dopo il salvataggio della Grecia, una caratteristica costante dei conservatori è stata la demonizzazione dei sindacati. Una volta entrata al governo, Nea Demokratia ha approvato una legge contro il lavoro che ha reso illegali la maggior parte degli scioperi, imbavagliando gli sforzi dei lavoratori che lanciavano l'allarme sulla sicurezza ferroviaria.

Il governo del primo ministro Kyriakos Mitsotakis si vanta di modernizzare lo stato attraverso l'introduzione (tardiva) di sistemi digitali e l'apertura dei mercati attraverso la deregolamentazione. Uno dei principali pilastri del Piano nazionale di ripresa e resilienza, finanziato dall'Ue con miliardi di euro, è la digitalizzazione dei servizi pubblici.

Ma grazie a un continuo taglio alla forza lavoro, i macchinisti greci rimangono oberati di lavoro e hanno a che fare con vecchie attrezzature, scarse misure di sicurezza e solo comunicazioni interpersonali improvvisate.

Queste condizioni obsolete e insicure sono il prodotto del neoliberismo. Sono il risultato di un programma che investe nel fallimento dei beni pubblici per poi trasformarli in monopoli privati, mentre garantisce il sostegno politico attraverso il clientelismo e l'incuria.

Fatta eccezione per l'unica linea che collega le due principali città del nord e del sud, le ferrovie non sono mai state parte significativa del sistema di trasporto della Grecia.

La privatizzazione delle ferrovie, un obbligo di salvataggio imposto dalla famigerata troika degli istituti di credito più di dieci anni fa, ha portato alla separazione tra le società di infrastrutture ferroviarie e i fornitori di servizi ferroviari. Contrariamente all'espansione della rete ferroviaria in tutta Europa e all'introduzione di più efficienti misure di sicurezza, la rete ferroviaria greca si è effettivamente ridotta.

Il governo ha mantenuto la gestione dell'infrastruttura attraverso la società statale Ose, assicurando che il monopolio pubblico dei treni passeggeri diventasse privato, venduto alla società statale italiana Ferrovie dello Stato. La gestione negligente di Ose ha peggiorato una brutta situazione sottraendosi alla responsabilità di mantenere le infrastrutture pubbliche.

Nella frenesia di privatizzare i beni pubblici e di esternalizzare i servizi attraverso partnership e appaltatori pubblico-privato, il governo conservatore ha rifiutato di assumere in Ose un numero sufficiente di ferrovieri per bilanciare il numero di lavoratori andati in pensione. Ciò ha portato a un sistema ferroviario privo di meccanismi di sicurezza di base. Secondo il capostazione di Larissa, un centro di comando a distanza che garantiva la sicurezza dei treni, ha operato fino al 2019 quando il governo di sinistra di Syriza ha perso le elezioni.

Oltre a tutto questo, c'è anche la corruzione politica. Il capostazione, accusato della tragedia, è stato assunto come interinale, presumibilmente con l'intervento di un quadro di alto rango di Nea Demokratia. È stato formato frettolosamente e gli è stato permesso di gestire le tracce senza alcun backup o monitoraggio.

Nel 2010, il debito di Ose ha raggiunto i 10 miliardi di euro, il 4% del Pil greco. Al 2013 sono

stati aggiudicati dalla Commissione europea diciannove contratti per l'installazione di sistemi di segnalamento per un valore complessivo di 460 milioni di euro. Tuttavia, nessuno di questi funziona in parti critiche della rete come la Valle di Tempe. Tra il 2018 e il 2020, la Grecia ha avuto più incidenti ferroviari mortali per chilometro percorso rispetto a qualsiasi altro paese dell'Ue.

Shock Doctrine, ancora una volta

Dopo l'incidente di Tempe, in Grecia ci sono state proteste su larga scala con la solita presenza di polizia antisommossa, gas lacrimogeni e brutalità della polizia.

Tuttavia, le proteste continuano a crescere, segnalando una nuova era di tensioni e sconvolgimenti sociali.

Dodici anni dopo il salvataggio dell'economia greca da parte della troika, gran parte delle infrastrutture pubbliche greche è stata svenduta, sia a società pubbliche o private europee sia, più lontano, a società statali cinesi. Lo stato di diritto e la funzione generale delle istituzioni sono così degradati che ora è dubbio che soddisfino gli standard europei.

La magistratura, sempre più delegittimata nella percezione pubblica, è sotto il controllo dell'Ue per quanto riguarda la sua indipendenza, mentre i principali media greci sono sotto il controllo di oligarchi favorevoli al governo, o altrimenti corrotti per sottomettersi. La Grecia, secondo la classifica Rsf per la libertà di stampa, è al 108° posto; è il meno libero di tutti i paesi dell'Ue.

Le crisi si stanno accumulando in Grecia ma in mancanza di media rigorosi, le vittime prodotte vengono riportate pubblicamente come una sorta di fenomeno naturale. Non c'era nulla di naturale nelle trentacinquemila vittime del Covid-19 morte a causa del degrado e della carenza di personale del sistema sanitario.

La Grecia è ancora sottoposta alla terapia d'urto neoliberista. Nel pieno dell'emergenza Covid-19 e dopo la fine degli accordi di salvataggio nel 2018, è proseguita senza sosta. Significativamente, all'indomani del disastro ferroviario, il governo si è mosso per presentare due progetti di legge: uno per la privatizzazione dell'unico ospedale oncologico pediatrico del paese e il secondo per introdurre la privatizzazione del servizio idrico.

Con le elezioni legislative previste per luglio di quest'anno, all'elettorato greco viene chiesto di votare per altri quattro anni di shock e soggezione neoliberista.

I sondaggi di opinione prevedono un'altra vittoria di Nea Demokratia, adesso questo esito sembra meno probabile.