Ιδιωτική Αυτοκίνηση vs Ελεύθερη Δημόσια Συγκοινωνία

Γιώργος Δαρεμάς,
διδάκτωρ Κοινωνικής και Πολιτικής θεωρίας παν/μιο Sussex, Δίκτυο Πολιτών Ηρακλείου

Για να μιλήσει κανείς για τα εγχειρήματα ελεύθερης (δωρεάν) δημόσιας συγκοινωνίας είτε σε τοπικό, περιφερειακό ή και ακόμα εθνικό επίπεδο πρέπει να έχει υπόψιν του το συνολικό πλέγμα θεσμών εντός του οποίου κινείται η δημόσια συγκοινωνία στις διάφορες μορφές της. Στις σύγχρονες φιλελεύθερες κοινωνίες υπάρχει ένα θεμελιώδες δικαίωμα που οφείλουν οι οργανωμένες πολιτείες να εγγυώνται και να παρέχουν στους πολίτες τους. Είναι *η **ελευθερία μετακίνησης*** (freedom of movement) δηλαδή η έμπρακτη δυνατότητα να μεταβαίνει κανείς από τόπο σε τόπο εντός του δημοσίου χώρου που συγκροτεί το κράτος-έθνος στο οποίο ανήκει. Το δικαίωμα αυτό το διασφαλίζει η δημόσια συγκοινωνία και ως εκ τούτου αυτή αναδεικνύεται σε βασικό *δημόσιο αγαθό* που οφείλει μια κοινωνία στα μέλη της.

Δυστυχώς η κατάσταση των δημοσίων συστημάτων συγκοινωνίας υφίσταται μια δραματική κρίση εντός του κεφαλαιοκρατικού κόσμου που έχει οδηγήσει από τη μία μεριά σε υποβάθμιση των συγκοινωνιακών υπηρεσιών και από την άλλη σε μια αυξανόμενη περιθωριοποίηση ευρέων στρωμάτων του πληθυσμού ούτως ώστε ουσιαστικά να στερούνται της ελευθερίας μετακίνησης αν και τύποις την απολαμβάνουν.

> *Η κρίση της δημόσιας συγκοινωνίας επήλθε ως αποτέλεσμα της τεράστιας και τερατώδους ανάπτυξης της ιδιωτικής αυτοκίνησης από τα μέσα του 20^{ου} αιώνα στον αναπτυγμένο αλλά και στον αναπτυσσόμενο κόσμο και βέβαια και στην Ελλάδα.*

Για να σας δώσω μια τάξη μεγέθους της κυριαρχίας του ιδιωτικού

αυτοκινήτου ως μέσου μεταφοράς, αναφέρω ότι το ποσοστό χιλιομετρικής χρήσης αυτοκινήτου στο σύνολο των επίγειων μεταφορών (τρένα, τραμ, λεωφορεία κ.α.) μετρούμενη με εκατομμύρια χιλιόμετρα αποστάσεων που διανύουν οι επιβάτες ανερχόταν σε 74,5% στην Ε.Ε των 15 και αυξήθηκε ακόμα περισσότερο σε 82,8% το 2014 στην Ε.Ε των 28 προσεγγίζοντας τα 5 τρισεκατομμύρια επιβατηγά χιλιόμετρα ετησίως. Από το σύνολο των μεταφορικών χιλιομέτρων με όλα τα επίγεια μέσα, παραπάνω από το 80% πραγματοποιείται με αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσης. Στην Ελλάδα η αύξηση της ιδιωτικής αυτοκίνησης ήταν αλματώδης και ο ετήσιος αριθμός επιβατικών χιλιομέτρων ανήλθε από 10 δισεκατομμύρια χλμ. το 1970 σε 100 δισεκατομμύρια το 2014.

Στην Ευρώπη, στη Βόρεια Αμερική και σε πολλές άλλες χώρες της υφηλίου το αυτοκίνητο έχει καταστεί το προνομιούχο μέσο μεταφοράς. Αν για τον μεμονωμένο κάτοχό του το αυτοκίνητο φαντάζει είτε ως είδος πολυτελείας και κοινωνικής καταξίωσης είτε ως μέσο ικανοποίησης στοιχειωδών αναγκών, ιδωμένη ολιστικά η 'ιδιωτική αυτοκίνηση' έχει εξελιχτεί σε βασική «αρρώστια» του σημερινού τεχνο-καπιταλιστικού πολιτισμού. Αν κοιτάξει κανείς τον πλανήτη μας από δορυφόρο θα διαπιστώσει ότι το πιο εμφανές σήμα πολιτισμού που θα διακρίνει είναι οι αμέτρητες οδικές αρτηρίες που διασχίζουν τον πλανήτη.

Από φιλοσοφική σκοπιά έχουμε τη διάπραξη μιας **«ύβρεως»** σε βάρος της φύσης γιατί η γεωμορφολογία του πλανήτη που παρέμεινε αναλλοίωτη για εκατομμύρια χρόνια, κατάφερε να αλλαχθεί δραστικά από τον τεχνοκαπιταλισμό μέσα σε ογδόντα χρόνια.

Αυτή η τεράστια αύξηση στην αυτοκίνηση έχει αποδοθεί, από μια τεχνοκρατικά προσανατολισμένη επιστήμη της συγκοινωνιολογίας σε δύο εξηγητικούς παράγοντες: «Το εισόδημα και η πληθυσμιακή μεγέθυνση είναι οι κύριες καθοδηγητικές δυνάμεις πίσω από την αυξανόμενη ιδιοκτησία και χρήση οχημάτων». (Marshall & Barrister, 2000). Αυτές οι δύο «καθοδηγητικές δυνάμεις» που υποτιθέμενα εξηγούν την έκρηξη στην ιδιωτική χρήση αυτοκινήτων συσκοτίζουν και «φυσικοποιούν» τη χρήση αυτοκινήτου αφού δεν

μας εξηγούν γιατί η απλή «πληθυσμιακή αύξηση» δεν ικανοποίησε τις ανάγκες μετακίνησης μέσω της χρήσης δημοσίων συστημάτων συγκοινωνίας, ή γιατί η «αύξηση εισοδημάτων» δαπανήθηκε και δαπανάται για «κατοχή οχημάτων» και όχι σε άλλες μορφές δαπανών. Με άλλα λόγια, κανείς από τους προτεινόμενους εξηγητικούς παράγοντες δεν μας εξηγεί γιατί υπήρξε αυτή η τεράστια στροφή στην κατοχή αυτοκινήτου.

Συνιστά έκφραση μιας διαδεδομένης ιδεολογίας στην επιστήμη, στις δημόσιες πολιτικές και στο ευρύ κοινό να υποτίθεται άκριτα ότι η ιδιοκτησία και χρήση αυτοκινήτου είναι «μια φυσική κατάσταση πραγμάτων» που εκφράζει τη «μεγέθυνση» του επιπέδου ζωής και ευμάρειας που επιδεικνύει ο σημερινός πολιτισμός.

Καταρχάς, τα αυτοκίνητα είναι ακριβά εμπορεύματα για να τα κατέχει και να χρησιμοποιεί κάποιος. Η κατανάλωση τους υποβαστάζει μια από τις μεγαλύτερες, αν όχι την μεγαλύτερη, βιομηχανία παγκοσμίως. Η κατοχή αυτοκινήτου έχει καταστεί ένας κοινωνικά αναγνωρίσιμος σηματοδότης ταξικού κύρους και συγκροτεί μια συμβολική ιεραρχία γοήτρου που είναι καταφανής όχι μόνο για τους ιδιοκτήτες αυτοκινήτων αλλά και σε αυτούς/ες που είναι αποστερημένοι από τα υλικά μέσα κατοχής και διατήρησης ενός αυτοκινήτου. Η ιδιοκτησιακή κατοχή αυτοκινήτου είναι αναπόσπαστο τμήμα ενός εξιδανικευμένου εμπορευματοποιημένου τρόπου κοινωνικού ζην, ο οποίος προωθείται άγρια από την παγκόσμια διαφήμιση και τον μαζικό τύπο, και αντανακλά το (νέο)φιλελεύθερο εδρασμένο στην αγορά *πιστεύω* ότι η εαυτο-επικεντρωμένη συμπεριφορά του ατόμου, στον βαθμό που υπακούει «στους κανόνες του παιχνιδιού» συνεισφέρει αθροιστικά στην κοινωνική ευημερία και στο δημόσιο όφελος.

Αυτό που παραβλέπεται στον νεοφιλελεύθερο ιδεολογικό λόγο είναι ότι η τάση μονοπώλησης της δημόσιας μετακίνησης μέσω ενός ιδιωτικού τρόπου μετακίνησης σε βάρος της χρήσης δικτύων δημόσιας συγκοινωνίας, δημιουργεί ένα διττό σύστημα «πρώτης» και «δεύτερης κατηγορίας» πολιτών.

Συγκροτείται μια ταξική πόλωση μεταξύ μιας «προνομιούχας τάξης» που μπορεί να διαθέτει αυτοκίνητο και των υπολοίπων «μη προνομιούχων» κοινωνικών κατηγοριών που δεν μπορούν, όπως οι φτωχοί, οι άνεργοι, οι υπο-απασχολούμενοι, το πρεκαριάτο, τα άτομα με αναπηρίες και οι αντιρρησίες συνείδησης στην ‘ιδιωτική αυτοκίνηση’.

Η ιδιοκτησία αυτοκινήτου έχει αναδειχτεί σε δείκτη κοινωνικής ανισότητας στον ύστερο καπιταλισμό.

Το 2014 υπήρχαν 491 αυτοκίνητα για κάθε 1000 κατοίκους στην Ε.Ε των 28. Η προκύπτουσα ταξική διάκριση υποβιβάζει τους μη-έχοντες αυτοκίνητο σε εξαναγκασμένους (‘παγιδευμένους’ άνευ επιλογής) χρήστες υποβαθμισμένων, υποχρηματοδοτούμενων και ανεπαρκών δημόσιων συγκοινωνιών ενώ το δημόσιο χρήμα ξοδεύεται πλουσιοπάροχα στη χρηματοδότηση υποδομών για ιδιωτική χρήση αυτοκινήτου. Έτσι, πλήττονται κατά μέτωπο οι δημοκρατικές αρχές της κοινωνικής συμπερίληψης και της καθολικής παροχής δημόσιων υπηρεσιών που διασφαλίζουν το δικαίωμα ελεύθερης μετακίνησης για όλους τους πολίτες.

Η κατάσταση αυτή παγιώνει έναν αυτο-εκπληρούμενο φαύλο κύκλο. Η υποβάθμιση των προσφερόμενων υπηρεσιών δημόσιας συγκοινωνίας (συννωστισμός, μεγαλύτερα χρονικά διαστήματα αναμονής, συρρίκνωση ωραρίων και συχνότητας διαδρομών, έκθεση σε ήπια εγκληματικότητα) ωθεί αυξανόμενα τμήματα του πληθυσμού σε ιδιωτικοποιημένες λύσεις «διαφυγής» που προσφέρει η αγορά μεταχειρισμένων αυτοκινήτων και έτσι επιβεβαιώνεται κοινωνιο-συμβολικά το lifestyle των ιδιοκτητών αυτοκινήτων ως η κατάλληλη καταναλωτική ρότα για την άσκηση του δικαιώματος της ελεύθερης μετακίνησης. Αναπαράγεται και ενισχύεται, συνεπώς, το υπάρχον status quo της ιδιωτικοποιημένης αυτοκίνησης.

Και οι ίδιοι, όμως, οι ιδιοκτήτες αυτοκινήτου παγιδεύονται μέσα σε μια ανεπίλυτη αντίφαση. Από τη μια μεριά ζουν τη φαντασίωση της προσωπικής «ελευθερίας» τους απομονωμένοι στον μικρόκοσμο του αυτοκινήτου τους αλλά από την άλλη μεριά υποφέρουν καθημερινά στην ολοένα και αυξανόμενη κυκλοφοριακή

συμφόρηση, υποχρεώνονται σε περισσότερες ώρες οδήγησης σε και από την δουλειά τους και σε ψυχαγωγικές εξόδους, σε έκθεση στην εντεινόμενη επιθετικότητα από άλλους εξίσου βασανιζόμενους οδηγούς, σε υπερκόπωση εξαιτίας της οδήγησης και σε σημαντικές δαπάνες για καύσιμα, ασφάλιση αυτοκινήτου, τέλη κυκλοφορίας, πάρκινγκ (στο Η.Β. οι δαπάνες συντήρησης και κυκλοφορίας ενός αυτοκινήτου ανέρχονται στο 1/3 του καθαρού μηνιαίου εισοδήματος) και βέβαια σε έκθεση σε τροχαία ατυχήματα.

Ο συνολικός απολογισμός νεκρών, ο αριθμός μόνιμων αναπηριών και οι τραυματισμοί που προξενούνται από τη χρήση αυτοκινήτου σε όλες τις μεγάλες πολιτισμένες χώρες μας επιτρέπει, χωρίς υπερβολή, να χαρακτηρίσουμε το αυτοκίνητο ως **«όπλο μαζικής καταστροφής»** εν καιρώ ειρήνης. 1.25 εκατομμύρια θάνατοι παγκοσμίως, 85.000 χιλιάδες νεκροί στην Ευρώπη ετησίως, σαν να χάνεται η πόλη του Μαρουσιού κάθε χρόνο ή δύο πόλεις σαν το Ντόβερ της Αγγλίας.

Παρ’όλα αυτά ,το σύνολο των ανθρώπινων απωλειών και οι φυσικές, ψυχολογικές και κοινωνικές βλάβες που θυσιάζονται στον «Μολώχ της Ασφάλτου» εμφανίζονται απλώς ως ένα αφηρημένο στατιστικό δεδομένο. Το ίδιο ισχύει για τη μόλυνση του αέρα που οφείλεται στα 80 δηλητηριώδη αέρια που εκπέμπουν τα αυτοκίνητα.

> *Όλοι αυτοί οι θάνατοι είναι αόρατοι γιατί δεν παίρνουν ‘σάρκα και οστά’. Παρά αυτές τις καταστροφικές επιπτώσεις η ιδιωτική αυτοκίνηση δεν αντιμετωπίζεται ως κοινωνικό πρόβλημα που χρήζει επίλυσης από την κοινωνία αλλά αντίθετα ως απόδειξη «επιτυχίας» στη ζωή ενός ανθρώπου.*

Αυτή η διάχυτη παραπλάνηση που εμφανίζει ένα τεράστιο κοινωνικό πρόβλημα ως «δώρο» του τεχνολογικού πολιτισμού οφείλεται σε «μια συνομωσία σιωπής» που έχει πλεχθεί γύρω από τις καταστροφικές επιπτώσεις της ιδιωτικής αυτοκίνησης εξαιτίας των μερίδων κεφαλαίου, βιομηχανικές και

χρηματιστικές, που εμπλέκονται στην παραγωγή και κυκλοφορία του εμπορεύματος-αυτοκίνητο και οι οποίες διαθέτουν υπερβολική πολιτική ισχύ που επηρεάζει ή ακόμα και καθορίζει τον σχεδιασμό πολιτικών από τις κυβερνήσεις.

Υφίσταται επί μακρόν μια οικονομικοπολιτική *συμπαιχνία* μεταξύ της βιομηχανίας οχημάτων με τις συνδεόμενες με αυτήν κλάδους παραγωγής όπως οι βιομηχανίες ανταλλακτικών και πρώτων υλών για αυτοκίνητα, οι βιομηχανίες τροφοδοσίας καύσιμης ύλης (βιομηχανία πετρελαίου και πετροχημική βιομηχανία), οι πάροχοι υπηρεσιών (χονδρικό και λιανικό εμπόριο αυτοκινήτων και εξαρτημάτων) και άλλοι δευτερεύοντες κλάδοι, όπως τηλεπικοινωνίες και τεχνολογίες πληροφορικής *με τις κυβερνήσεις,* όχι μόνο σε χώρες που διαθέτουν αυτοκινητοβιομηχανία όπως Γερμανία, Γαλλία, Ιταλία, Ιαπωνία, Η.Π.Α., Καναδάς, Σουηδία και προσφάτως Κίνα και Ινδία αλλά και σε χώρες που είναι αμιγείς εισαγωγείς αυτοκινήτων.

Αυτό συμβαίνει διότι **η δαπάνη κατανάλωσης αυτοκινήτων είναι η δεύτερη μεγαλύτερη δαπάνη (μετά την αγορά στέγης) που θα κάνει ποτέ στη ζωή του ο μέσος καταναλωτής**. Συχνά αυτή η δαπάνη καλύπτεται με δανεισμό με συνέπεια ο ιδιοκτήτης να χρεώνεται επί μακρόν και μέσω αντικατάστασης αυτοκινήτων να καθίσταται οφειλέτης δια βίου βιώνοντας μια *μόνιμη κοινωνικοοικονομική εξάρτηση*, έναν περιορισμό της ελευθερίας του στο όνομα της οποίας παρωθήθηκε εξαρχής για να αγοράσει αυτοκίνητο. Πολλοί καταντούν να ζουν δουλεύοντας για την αποπληρωμή του αυτοκινήτου τους. Αυτή η σχέση μόνιμης χρέωσης για την πολυπόθητη απόκτηση αυτοκινήτου εξηγεί γιατί συχνά το αυτοκίνητο γίνεται αντιληπτό ως προέκταση του εαυτού.

Η «συνομωσία σιωπής» επικαθορίζεται από την παντοδυναμία της διαφημιστικής βιομηχανίας που είναι η θεμελιώδης πηγή χρηματοδότησης των εμπορικών συστημάτων μέσων μαζικής επικοινωνίας που παρέχουν ειδησεογραφία και ψυχαγωγία στην πλειονότητα των πολιτών-καταναλωτών παγκοσμίως. Στις Η.Π.Α. ενδεικτικά οι 3 από τους 10 μεγαλύτερους διαφημιζόμενους είναι αυτοκινητοβιομηχανίες. Συνεπώς, δημιουργούνται ζώνες

«δημοσιογραφικού αποκλεισμού» (no go areas), δηλαδή θεματικές περιοχές ειδησεογραφίας και ενημέρωσης που δεν παρουσιάζονται ποτέ δημοσιογραφικά γιατί οι εταιρείες μαζικής ενημέρωσης δεν θέλουν βέβαια να δυσαρεστήσουν τους μεγάλους πελάτες τους. Χαρακτηριστικά στο πρόσφατο σκάνδαλο της Βολκσβάγκεν, με την εξαπάτηση αναφορικά με τους εκπεμπόμενους ρύπους, μόλις άρχισαν τα Γαλλικά τηλεοπτικά κανάλια να παρουσιάζουν το σκάνδαλο παρενέβη η εταιρεία απειλώντας να αποσύρει τα διαφημιστικά προγράμματα της και αυτά σίγησαν σε σύντομο χρονικό διάστημα.

Η πολιτική υποταγή των φιλο-αγοραίων κυβερνήσεων στις επιταγές του κεφαλαίου του αυτοκινητο-βιομηχανικού συμπλέγματος υποκρύπτεται συχνά πίσω από την πολιτική «εκλογίκευση» ότι η χρηματοδότηση και υιοθέτηση πολιτικών που υποστηρίζουν την ανάπτυξη υποδομών (εθνικές οδοί, αρτηρίες και δίκτυα δρόμων, τούνελ και αυτοκινητόδρομοι ταχείας κυκλοφορίας) συνιστά μια μορφή «δημοκρατικής» ανταπόκρισης σε αιτήματα και επιθυμίες που έρχονται από την κοινωνία πολιτών και ιδιαίτερα από τις «μεσαίες τάξεις» οι οποίες επιζητούν πολιτικές ευεπίφορες στο στυλ ζωής τους, ασχέτως των αρνητικών επιπτώσεων τους στο σύνολο της κοινωνίας. Ταυτόχρονα, τα μεσαία στρώματα θεωρούνται από τις πολιτικές ελίτ η προνομιούχα εκλογική πελατεία τους, των οποίων η εκλογική υποστήριξη είναι ο *ων ουκ άνευ όρος* για να ανέλθουν ή να διατηρήσουν την πολιτική εξουσία τους.

Σε πολλές πόλεις (συμπεριλαμβανομένης και της Ελλάδας) αυτή η ταξική μεροληπτική πολιτική εμφανίζεται ως εξυπηρέτηση των προαστίων σε βάρος των κέντρων των πόλεων. Στα προάστια κατοικούν τα μεσαία στρώματα και δίνεται προτεραιότητα στην εξυπηρέτηση της ιδιωτικής αυτοκίνησης (δρόμοι, κόμβοι, γέφυρες, πάρκινγκ, μολ) ενώ στα κέντρα των πόλεων φυτοζωούν υποβαθμισμένες δημόσιες συγκοινωνίες.

Τίθεται ζήτημα «ποιότητας δημοκρατίας» και ουσιαστικά έλλειψη ουσιαστικής δημοκρατίας όταν οι κυβερνητικές πολιτικές απηχούν επιδιώξεις της οικονομικής ολιγαρχίας αντί να αντιπροσωπεύουν

μια πεφωτισμένη λαϊκή βούληση που πολιτεύεται εν ονόματι του *κοινού καλού*. Αν δεν εκδημοκρατιστούν τα υφιστάμενα πολιτικά καθεστώτα, αν δεν ενημερωθεί ο πληθυσμός για τις αντικοινωνικές επιπτώσεις της ιδιωτικής αυτοκίνησης και δεν τιθασευτεί ο άκρατος ατομικισμός και καταναλωτισμός τότε και οι δημόσιες συγκοινωνίες θα παραμείνουν μέσο μετακίνησης περιθωριοποιημένων στρωμάτων συχνά σε αναξιοπρεπείς συνθήκες μετακίνησης.

Σε αντιδιαστολή με την περίκλειση σε έναν ιδιωτικό μικρόκοσμο που απολαμβάνει σχεδόν αυτιστικά ο εποχούμενος, η δημόσια συγκοινωνία στις πολλές μορφές της είναι ένα κινούμενο πεδίο ***κοινωνικοποίησης*** του ατόμου γιατί το φέρνει σε επαφή με τους συμπολίτες του. Μπορεί όχι μόνο να φλερτάρει και να συνάψει γνωριμίες αλλά και να αποκτήσει κοινωνική γνώση για το ποιον των συνανθρώπων του και εξ' αντανακλάσεως για τον ίδιο τον εαυτό του. Αυτού του είδους η πρωταρχική κοινωνική αισθητότητα κείται και στη βάση των αυθεντικών ταξιδιωτικών εμπειριών. Για να γνωρίσεις μια καινούργια πόλη πρέπει να χρησιμοποιήσεις τα δημόσια μέσα της. Εκεί μόνο προκύπτουν αυθόρμητες κοινωνικές αλληλοδράσεις ή και ακόμα πράξεις αλληλεγγύης σε έκτακτα περιστατικά.

Αυτός ο πρωταρχικός κοινωνικός δεσμός που λαμβάνει χώρα στους δημόσιους χώρους, το να εκτίθεται κανείς σε αγνώστους άλλους και αντίστροφα είναι μια ανθρώπινη κοινωνική ικανότητα που τείνει να χαθεί στη σύγχρονη κουλτούρα μας που πριμοδοτεί την αυτοαναφορική απομόνωση ακόμα και σε δημόσιους χώρους όπως μέσα στο αυτοκίνητο ή με τη χρήση φορητών ψηφιακών ιδιόκοσμων.

Η κατάσταση που σας περιέγραψα αφορά και την Ελλάδα με μικρές παραλλαγές. Οι βασικές κοινωνικές διαδικασίες που διαμόρφωσαν το σημερινό σκηνικό ήταν η στρεβλή οικονομική ανάπτυξη των τελευταίων δεκαετιών που οδήγησε σε απότομη και υπέρμετρη αστικοποίηση και σε δεύτερη φάση σε γεωγραφική αποκέντρωση και προ-αστικοποίηση. Διαδικασίες που δεν συνοδεύτηκαν από αντίστοιχες χωροτακτικές πολιτικές και ανάπτυξη δικτύων δημόσιας συγκοινωνίας. Έτσι, κατέστη η ιδιωτική χρήση

αυτοκινήτου αναγκαία.

Παράλληλα, επειδή το αυτοκίνητο στην καπιταλιστική κουλτούρα είναι σύμβολο κοινωνικής επιτυχίας οι ανερχόμενες μεσαίες τάξεις στράφηκαν μαζικά στην κτήση αυτοκινήτου ως απόδειξη της καταξίωσης τους και επίδειξη του ανεβασμένου καταναλωτικού επιπέδου τους. Η στροφή αυτή συναρτάται με την ανάπτυξη των μέσων μαζικής επικοινωνίας, ιδιαίτερα της τηλεόρασης και των μαζικών εντύπων-περιοδικών που προώθησαν έναν απερίσκεπτο και εγωμανή καταναλωτισμό. Επίσης, συνετέλεσε στην κυριάρχηση της αυτοκίνησης το γεγονός ότι στις δεκαετίες του ’90 και 2000, που διογκώθηκε η κοινωνική ανάγκη για μετακίνηση, δεν αναπτύχθηκε κοινωνικό κίνημα διεκδίκησης των δημόσιων συγκοινωνιών ως απαραίτητο κοινωνικό/συλλογικό αγαθό.

Οι κυβερνητικές ελίτ εκμεταλλεύτηκαν την αναδυόμενη εγωκεντρική κουλτούρα εμπεδώνοντας το πελατειακό κράτος και τη διαπλοκή μέσω δημοσίων επενδύσεων σε οδικές υποδομές ευνοώντας τους «εθνικούς κατασκευαστές» που θησαύρισαν μέσω υπερτιμολογήσεων (το ένα χιλιόμετρο οδού κόστους 1 εκατομμύριο ευρώ, στοίχιζε στην Ισπανία 2, στη Πορτογαλία 3 και στην Ελλάδα 9 φορές περισσότερο). Η δημοσιονομική σπατάλη για τις υποδομές αυτοκίνησης οδήγησε σε δημόσιο υπερδανεισμό με αποτέλεσμα η κρίση δημοσίου χρέους που έπληξε την χώρα μας την τελευταία δεκαετία να οφείλεται εν μέρει στις πολιτικές στήριξης της ιδιωτικής αυτοκίνησης. Επιπλέον, επειδή η χώρα μας δεν παράγει αυτοκίνητα, ο τεράστιος αριθμός εισαγωγών συνετέλεσε στο διαχρονικό εμπορικό έλλειμμα που είναι ένας βασικός παράγοντας των σημερινών δεινών.

Η οικονομική μακροχρόνια ύφεση έχει παγιδεύσει και τους ίδιους τους κατόχους αυτοκινήτων. Πολλοί αναγκάστηκαν να πωλήσουν τα αυτοκίνητά τους όσο όσο, άλλοι να καταθέσουν μαζικά τις πινακίδες τους, και άλλοι να μειώσουν τα χιλιόμετρα που διανύουν άρα τη χρήση του αυτοκινήτου. Αυτές οι μεταβολές με τη σειρά τους έχουν οδηγήσει σε υπερφόρτωση το μαζικό σύστημα συγκοινωνιών χωρίς όμως παράλληλα να αυξήσει τα έσοδα του συγκοινωνιακού φορέα.

Κλείνοντας θέλω να τονίσω τα εξής.

Χωρίς δυναμικά κινήματα διεκδίκησης της ελευθερίας μετακίνησης, που απαιτούν και δωρεάν συγκοινωνίες, δεν θα μπορέσει η κοινωνία μας να ανορθώσει τις δημόσιες συγκοινωνίες και να αποκαταστήσει το δικαίωμα μετακίνησης.

Δεύτερον, επειδή το αυτοκίνητο είναι σημαντική πηγή κρατικών εσόδων πρέπει ένα σημαντικό τμήμα αυτών των εσόδων να δαπανάται στοχευμένα, υπέρ της στήριξης των δημόσιων συγκοινωνιών, της δωρεάν ελεύθερης μετακίνησης των ευάλωτων κοινωνικών ομάδων, της ανάπτυξης δημοτικών ελεύθερων συγκοινωνιών, της κάλυψης των νοσοκομειακών δαπανών που προξενούνται από τα οδικά ατυχήματα και υπέρ της περιβαλλοντικής αναβάθμισης των δημοσίων μέσων.

Επειδή η κάθε οικονομικοκοινωνική κρίση προσφέρει ένα «παράθυρο ευκαιρίας» για κοινωνική αλλαγή αντί η Ελληνική κοινωνία να αναπολεί τις παλιές καλές ημέρες που δεν πρόκειται να έρθουν ποτέ, χρειάζεται να αποκτήσει την απαραίτητη αυτογνωσία ώστε να μετριαστεί ο εγωτισμός και η ιδιοτέλεια, να αναμορφωθεί η πρόσβαση στους δημόσιους χώρους με συμμετοχικότητα, συνεργασία και αλληλεγγύη, έχοντας ως κεντρικό άξονα και αξία ζωής, όχι την αύξηση του *υλικού επιπέδου ζωής* αλλά την πολύπλευρη διεύρυνση της *ποιότητας ζωής* του καθενός, της καθεμιάς και όλων μας.

Το παρόν κείμενο αποτελεί την εισήγηση του Γιώργου Δαρεμά στην εκδήλωση του περ. Βαβυλωνία και του Διεθνούς Ινστιτούτου Κοινωνικής Οικολογίας που έλαβε χώρα στις 25/7/2018 με τίτλο **“Ελεύθερες & Δωρεάν Μετακινήσεις στην Πόλη: Προοπτικές και Τρόποι Υλοποίησης”**.