Φυτρώνει Ελπίδα στο Τσιμέντο;

Νίκος Βράντσης
Ο Νίκος Βράντσης σπούδασε Πολιτικές Επιστήμες και ολοκλήρωσε το μεταπτυχιακό του στην Πολιτική θεωρία & Φιλοσοφία. Γράφει για τον δημόσιο χώρο και αναζητά τις αρχιτεκτονικές προϋποθέσεις της δημοκρατίας.

> *«Η πόλη δεν είναι χωρική οντότητα με κοινωνικές προεκτάσεις, αλλά κοινωνιολογική οντότητα που διαμορφώνεται χωρικά»*
> *Georg Simmel*

Ως γνωστόν, όταν μιλάμε για χώρο δεν εννοούμε κάποιο ουδέτερο κέλυφος που παρέχει στέγη σε ανάλατες ανθρώπινες ζωές. Ο χώρος έχει ρόλο ενεργό. Επηρεάζει την πλοκή της ανθρώπινης κωμωδίας, αλλά και επηρεάζεται από αυτήν.

Πάρτε για παράδειγμα την Αθήνα. Χωριό ήταν ακόμα όταν την είπανε πρωτεύουσα της Νέας Ελλάδας και τα κτήρια που στέγαζαν ζωή ήταν λιγότερα από τα ερείπια. Μα υπήρχε η Ακρόπολη, που δέσποζε στον βράχο και ραδιοβολούσε αρχαίο μύθο, ικανό να κληροδοτήσει στο “απερπάτητο” Κράτος ένα λαμπρό παρελθόν. Και έτσι, οι αρχόντοι βάπτισαν την Αθήνα πρωτεύουσα και διέταξαν να ξεκινήσει το κτίσιμο. Αλλά μερίμνησαν δια νόμου ώστε να μην υπάρξει κτήριο που να ανταγωνίζεται σε ύψος την Ακρόπολη.

Το πρόβλημα δεν ήταν έντονο όσο η Αθήνα, ως χωριό, δεν είχε λαό με στεγαστικές απαιτήσεις.

Έλα όμως που με τούτα και με κείνα, από ανάγκη ή με ελπίδα, μαζεύτηκε ντουνιάς και πύκνωσαν τα σώματα που ζητούσανε στέγη. Αλλά ο νόμος ήταν νόμος και τα στέγαστρα δεν μπορούσανε να πάρουν ύψος για να μην παραβιάσουν τη θέα στον βράχο.[1] Και έτσι, η μέριμνα για το αρχαίο κλέος, η πολυκτησία και το κατακερματισμένο έδαφος, οι στεγαστικές απαιτήσεις και τα οικονομικά συμφέροντα ανάγκασαν την πρωτεύουσα αντί για μπόι, να πάρει έκταση. Απλώθηκε η Αθήνα, έχτισε παντού, με υλικό το

φτηνό τσιμέντο και με τρόπο λυσσαλέο και σχεδόν αυτοσχέδιο.

Τα παλιά σπίτια κατεδαφίστηκαν και αντικαταστάθηκαν από τα σκληρόδερμα στοιχεία της νέας πόλης –τα επονομαζόμενα και **πολυκατοικίες**– που φτιάχτηκαν πιο κοντοστούπικα και πιο λεπτά, σα νόθα παιδιά του στιβαρού και ογκώδους μπρουταλισμού που σάρωσε μεταπολεμικά τις πόλεις του Ανατολικού, κυρίως, Μπλοκ. Η ιστορία αυτή εκτός από γνωστή είναι και παρούσα, όχι στα μνημεία και τα μουσεία, αλλά στους χώρους που στεγάζουν την τρέχουσα ζωή.

Οι πολυκατοικίες δεν μπορούσαν να ψηλώσουν και τα διαμερίσματά τους έγιναν χαμηλοτάβανα, ώστε να χωρέσουν περισσότερα στο νομοθετημένο ύψος και τα παράθυρά τους έγιναν μικρά [2] και ο ήλιος τρυπώνει πιο δύσκολα. Η πυκνή δόμηση δεν επέτρεψε να φτιαχτούν μεγάλες πλατείες. Και οι δρόμοι έγιναν στενοί και **αφού τα αμάξια δεν μειώθηκαν** [3], η κίνηση είναι μεγάλη. Και τα πεζοδρόμια των στενών δρόμων φτιάχτηκαν ακόμα στενότερα και έτσι δεν υπάρχει χώρος για μαγκίτες που αρέσκονται να περπατούν με τα χέρια απλωμένα και με εκτόπισμα διπλάσιο από τις αναλογίες του σώματός τους. Και οι τοπολογικές ανισότητες εντάθηκαν.

Διότι, πια, δεν υπάρχουν μόνο κακόφημες και καθωσπρέπει γειτονιές αλλά και υψομετρικής προελεύσεως διαφορές στην ποιότητα ζωής: τα φτωχάδια που ζουν χαμηλά, στα ισόγεια, γειτονεύουν με θορύβους και οχλήσεις και αντί για ήλιο και ουρανό βλέπουν το απέναντι τσιμέντο, ενώ οι ευπορότεροι κατοικώντας ψηλά, έχουν πρόσβαση σε ήλιο, αέρα και ουράνια θέα.

Ο ελληνικός μπρουταλισμός [4], λοιπόν, ήταν προϊόν μιας πλαστογραφημένης εκδοχής του αυθεντικού οικοδομικού ρεύματος που εφαρμόστηκε στον βορρά. Αλλά αν πάρουμε στα σοβαρά τον Oscar Newman [5], μπορούμε ίσως να πούμε ότι υπάρχουν και οφέλη από αυτή την πλαστογραφία. Ο Newman υποστήριζε ότι τα μικρόσωμα, χαμηλής έντασης κτήρια είναι πιο βιώσιμα, πιο αυτόνομα και αρκετά πιο λειτουργικά ώστε να αποτρέπουν το

έγκλημα και να επιτρέπουν συνεννοήσεις. [6]

Η ελληνική μικρογραφία κατασκεύασε τέτοια, χαμηλών διαστάσεων και έντασης, οικοσυστήματα με διαμερίσματα λιγοστά και επομένως λιγότερους ενοίκους, οι οποίοι έχουν την *τύχη/ατυχία* να συναντούν τα ίδια πρόσωπα σε σκάλες και ασανσέρ. Δια της επαναλήψεως, τα βλέμματα γίνονται αναγνωρίσιμα και οι τυχαίοι συγκάτοικοι σε σύντομο διάστημα προβιβάζονται σε καλούς ή αχώνευτους γείτονες.

> *Και έτσι φτιάχτηκε ο χώρος σε αυτή τη μικρή επικράτεια του πλανήτη και σε αυτή τη φτιάξη οφείλεται εν μέρει και η κοινωνικοπολιτική ιδιαιτερότητα του πολίτη εν Ελλάδι.*

Όμως, τα πράγματα άλλαξαν και οι πολυκατοικίες πάλιωσαν και μαζί με τα ρήγματα στους τοίχους τους εμφανίζεται και ένα άλλο ρήγμα που έχει να κάνει με το περιεχόμενο των ζωών που διαδραματίζονται μέσα τους. Και παρότι οι πολυκατοικίες φτιάχτηκαν σε εποχές με άλλα προβλήματα και άλλες συλλογικές ανάγκες και επιθυμίες, τόσες δεκαετίες μετά γεννήθηκαν νέα προβλήματα –που δεν χωρούν κάτω από το χαλί– και νέες απαιτήσεις που μοιάζουν να μην μπορούν να εκπληρωθούν σε σκεύη που φτιάχτηκαν για ανθρώπους με συνήθειες διαφορετικές από τις δικές μας.

Το ρήγμα, κυριολεκτικά και μεταφορικά, έχει να κάνει με την ισχύ των ορίων.

Ως γνωστόν, θεωρητικοί και πρακτικάριοι είχαν περί πολλού τα όρια και όσα αυτά οριοθετούσαν. Και δαπάνησαν πολλά υλικά και πολύ μελάνι για να ταιριάξουν οι συλλογικές συνήθειες σε οριοθετημένους χώρους.

Στη «Χάρτα των Αθηνών», για παράδειγμα, ο Le Corbusier άπλωσε σε 95 θέσεις ένα πολεοδομικό όραμα, με την πρόθεση να τακτοποιήσει το χάος κατανέμοντας τη ζωή σε τέσσερις επικράτειες του βίου: **κατοικία, εργασία, αναψυχή, μετακίνηση.** [7]

Αλλά και οι εργάτες στα αιτήματά τους απέναντι στα αφεντικά, ζητούσαν μια δίκαιη και ίση τριχοτόμηση της εικοσιτετράωρης ζωής [8]: μια οκτάωρη φέτα δουλειάς στο εργοστάσιο, μια οκτάωρη φέτα ύπνου στο σπίτι –και μάλιστα στο ιδιωτικότερο σημείο του, τη κρεβατοκάμαρα– και μια οκτάωρη φέτα ανάπαυσης και αναψυχής που μπορούσε να εκπληρωθεί σε χώρους τόσο δημόσιους όσο και ιδιωτικούς. Τα όρια ήταν σαφή, οι πράξεις είχαν τους χώρους τους και κάθε χώρος ταίριαζε σε συγκεκριμένες πράξεις.

Ακόμα και για την πολιτική θεωρία, η διάκριση ανάμεσα στον ιδιωτικό και τον δημόσιο χώρο ήταν θεμελιώδης. Και σύμφωνα με τους ορισμούς των στοχαστών, στον ιδιωτικό χώρο –ίσως ιδανικά στο κρεβάτι, σε θέση ύπτια, με το βλέμμα θολό και καρφωμένο στο ταβάνι [9]– ο μοντέρνος άνθρωπος μπορούσε να βυθιστεί σε αναστοχασμούς και να σκεφτεί τη θέση του στον κόσμο. Και στη δημόσια σφαίρα, ως πολίτης πια, μπορούσε αυτόν τον αναστοχασμό να τον μεταμορφώσει σε πράξη μαζική.

Και την πολιτική, σαν οριοθετημένο χώρο μάθαμε να την καταλαβαίνουμε. **Γι’ αυτό δεν είναι μόνο τα χέρια, τα πόδια, τα παπούτσια και οι δρόμοι που διακρίνονται σε αριστερά και δεξιά.** Είναι και κοτζάμ ιστορικές προσωπικότητες, κυβερνήσεις και ολόκληρες ιδέες. **Αριστεροί και δεξιοί** πολιτικοί, αλλά και αποφάσεις που παίρνονται **από τα πάνω** και πρωτοβουλίες **από τα κάτω**. Μιλάμε για πολιτική με όρους χώρου.

Αλλά τα όρια που κατένημαν και ερμήνευαν τον κόσμο έχουν γεμίσει τρύπες και η πραγματικότητα γλιστρά από τα πολυκαιρισμένα τους τοιχία. Παραδείγματα πολλά. Η νέα επισφαλής εργατική δύναμη δεν έχει ωράριο σταθερό και οι freelancers δουλεύουν από το σπίτι ή κοιμούνται στη δουλειά των open working spaces τους. **Πάνε και οι φέτες και τα οκτάωρα.** Κι αν οι εργάτες κάποτε ζητούσαν να αυξηθεί η φέτα της ανάπαυσης και να μειωθεί η φέτα της δουλειάς, σήμερα αυτό που ζητούν είναι να υπάρξουν φέτες.

Να υπάρξουν όρια.

Αλλά και της θεωρίας τα όρια μπάζουν. Γιατί πια στην ιδιωτική στιγμή του κάποιος είναι πιθανότερο να σκρολάρει στην οθόνη του smartphone του από το να αναστοχάζεται τη θέση του στον κόσμο. Και ο άνθρωπος της δημόσιας ζωής, αυτός που συναντούμε έξω στον δημόσιο χώρο, είναι λιγότερο πολίτης/ καλλιτέχνης/ δανδής και περισσότερο τουρίστας/ καταναλωτής/ απλά αδιάφορος: **ξεπλυμένες εκδοχές του πολυτραγουδισμένου από τους φιλοσόφους, δημοσίου ανδρός.**

Δημόσιος άνδρας βεβαίως δεν υπάρχει, διότι δεν υπάρχει δημόσια σφαίρα. Η δημόσια σφαίρα έχει αποσυνδεθεί εντελώς από τον χώρο. Τα κοινοβούλια δεν αποφασίζουν αλλά διαχειρίζονται αποφάσεις παρμένες αλλού. Τα κέντρα των αποφάσεων έχουν μετατοπιστεί. Και σε όσες διαδηλώσεις και αν πάμε, δεν βρίσκουμε θεσμό σοβαρό να απευθύνουμε το αίτημά μας.

> *Οι πολιτικές μας δράσεις γίνονται τελετουργικά που ψελλίζουν ξόρκια μπας και αναστηθεί το παρελθόν, όταν όρια και χώρος είχαν σημασία.*

Και τα κόμματα αντιστοίχως, παρότι ξιφουλκούν και ρητορεύουν και επιστρατεύουν επιχειρήματα περί ηθικής, επισημαίνοντάς μας ασταμάτητα τις διαφορές τους (βλ. βουλκανιζατέρ εναντίον offshore), δεν κάνουν τίποτα διαφορετικό το ένα από το άλλο και **οδηγούν τα ακροατήριά τους από διάψευση σε απογοήτευση.**

Και οι λέξεις, όσο και αν μας στοιχειώνουν, δεν αποδίδουν αυτό που μας συμβαίνει. Και άντε τώρα να ψάχνουμε καινούριους τρόπους και νέα λεξιλόγια για να **περι-γράψουμε** τη διαρρέουσα πραγματικότητα. Ευκολότερο δεν είναι να επαναλάβουμε παλιές προσευχές περιμένοντας να επανέλθει η ζωή στα παλιά της όρια;

Αυτή η παλιά κακή συνήθεια επιδρά και στον τρόπο που αντιμετωπίζουμε τη ζωή μας στις πολυκατοικίες. Οι χώροι των διαμερισμάτων που έφτιαξαν οι αρχιτέκτονες για να στεγάσουν ό,τι θεωρούσαν κανονική, καθημερινή ζωή, είναι διάτρητοι.

Και ακούμε ασταμάτητα, τους θρήνους για τις άσχημες και μη

λειτουργικές μας πόλεις και για τα ίχνη του νεοκλασικού κόσμου που σβήστηκαν ξαφνικά, απότομα, ριζοσπαστικά και σκόπιμα για να γεννηθούν πάνω στα χαλάσματά τους αυτά τα νέα, λιγότερο όμορφα, σκληρόδερμα στοιχεία.



Οι πολυκατοικίες θεωρούνται ενσαρκώσεις προβλημάτων, αιτίες κρίσεων, δομές άκρατου ατομικισμού όπου εκκολάπτεται η αστική μοναξιά· δομές που παραβιάζουν τον δημόσιο χώρο και συγκροτούν την αβίωτη μητρόπολη· κατασκευές υποδεέστερες ως προς την αισθητική τους ποιότητα αλλά και τον τύπο ανθρώπου που παράγουν.

Κατοικούμε χώρους που μάθαμε να αντιπαθούμε.

Αλλά εξακολουθεί αυτή η αντιπάθεια να είναι νόμιμη; Μήπως αυτή η αρνητική προδιάθεση κρύβει ενδεχόμενες θετικές δυναμικές του χώρου, τις αναγκαίες να σαρκωθούν για να απαντήσουν στη σημερινή ρευστότητα;

Ο σοφός νους, αντί να **δικάσει τα πράγματα αναπαράγοντας**

ετυμηγορίες, προτιμά να τα ανακρίνει προτού βγάλει συμπεράσματα. Αυτή τη μέθοδο συνιστώ και για την πολυκατοικία. Ας διατρέξουμε τα υποστηλώματα των αξιολογήσεων για να ανιχνεύσουμε την ποσότητα νομιμότητας που εξακολουθεί να υπάρχει μέσα τους. Αντί για μοιρολόγια, ας ψάξουμε λέξεις για να περι-γράψουμε και να καταλάβουμε τους χώρους της. Και αφού τους καταλάβουμε –όπως τους καταλάβουμε– μπορούμε να δούμε αν θέλουμε να τους αλλάξουμε/ αφήσουμε ως έχει/ γκρεμίσουμε.

Μπορούμε, λοιπόν να συγχωρήσουμε την πολυκατοικία, να την καταλάβουμε και **να εξετάσουμε αν οι χώροι που σχηματίζει πληρούν τις αρχιτεκτονικές προϋποθέσεις μιας νέας ζωής και μιας νέας δημοκρατικότητας,** που να απαντά στα πολυπρόσωπα προβλήματα που προκαλούνται από τη ρευστότητα; Ποια προβλήματα;

Μια γρήγορη καταγραφή των σημαντικότερων προβλημάτων γεμίζει τη λίστα της κακοδαιμονίας: κοινωνική αποσύνθεση, μοναξιά, στόμωμα του πολιτικού αιτήματος, πολιτική διάψευση και απογοήτευση, ανισότητα, αστεγία, οικολογική υποβάθμιση –κόρη της μαζικής παραγωγής και κατανάλωσης υλικών, εικόνων και επιθυμιών. Προβλήματα πολλά και δεμένα μεταξύ τους.

Σε αυτά τα προβλήματα, ένα παρδαλόχρωμο πλήθος ειδικών και ανειδίκευτων, σπεύδει να απαντήσει. Και οι απαντήσεις ποικίλλουν. Ακούμε από προτάσεις για την αλλαγή στην Ευρωπαϊκή Ένωση και την ανάγκη μεταρρυθμίσεων στο Κράτος, μέχρι προτροπές για τη μετάβαση σε μια πιο **έξυπνη πόλη** –που ποτέ, βέβαια, δεν σταματά να παρακαλά την Amazon να χτίσει τα HQ2 [10] της και την ΕΕ να μεταφέρει τους οργανισμούς της [11] στην επικράτειά της.

Σε αυτό το ρεπορτόριο των λύσεων, δεν συγκαταλέγεται ποτέ το πιο πυρηνικό δομικό στοιχείο της κλίμακας: **η πολυκατοικία.** Ένας από τους λόγους που μας διαφεύγει το πεδίο αυτό, ίσως και να οφείλεται στο ότι μάθαμε να την ερμηνεύουμε ως πολεοδομικό τραύμα.

Αλλά ας προσπαθήσουμε να δούμε τους χώρους της πολυκατοικίας και τη ζωή μας διαφορετικά από αυτό που είχαν οι αρχιτέκτονες και οι πολεοδόμοι στο μυαλό τους όταν ταξινόμησαν τη ζωή, αντιστοιχώντας την ποικιλία της στον κατασκευασμένο χώρο. Ας αποσυναρμολογήσουμε τους χώρους της και τις σχέσεις μας σε αυτόν τον χώρο. Ας την δούμε αλλιώς, όχι ως πρόβλημα αλλά ως μέρος μιας λύσης.

Για παράδειγμα, ας αποσυναρμολογήσουμε **τη σκάλα** [12] για να βρούμε τις κρυμμένες, θετικές κοινωνιολογικές δυναμικές που κρύβονται κάτω από τις στρώσεις της συνήθειας. **Τι θα γινόταν αν αλλάζαμε τον σκοπό που νομίζουμε ότι εξυπηρετεί η σκάλα;** Τι θα γινόταν αν στις σκάλες καθιερωνόταν ο θεσμός μικρών botellón; Τι θα γινόταν αν οι άνθρωποι των ορόφων δίνανε ραντεβού για έναν καφέ στα σκαλιά αραιά και που; Εν ολίγοις, τι θα γινόταν αν η σκάλα από τόπος διαδρομής μετατρεπόταν σε τόπο συνάντησης;

Ας στρέψουμε το βλέμμα μας στις ταράτσες.

Οι ταράτσες φτιάχνουν ένα ανεκμετάλλευτο, υπέργειο στρώμα. Στα μανιφέστα του, ο Le Corbusier προόριζε την ταράτσα ως τόπο μέσω του οποίου η πολυκατοικία επιστρέφει πίσω στη γη, το έδαφος που της στέρησαν τα θεμέλιά της. Μπορούμε να σκεφτούμε τις ταράτσες αλλιώς; Πράσινες, χωρίς τοιχία, δεμένες μεταξύ τους με σκάλες και γέφυρες που δημιουργούν μια ιπτάμενη πόλη.

Ας δούμε τις σχέσεις συγκατοίκησής μας αλλιώς. Μπορούμε να σταλάξουμε λίγο κοινό βίο στην πολυκατοικία; Να αφαιρέσουμε κάποιες πόρτες και να προσθέσουμε κάποιους κοινούς χώρους; Κάποιοι το κάνουν. Κάτοικοι μοιράζονται την κουζίνα [13], φτιάχνουν χώρους με κοινόχρηστα εργαλεία [14], μοιράζονται οχήματα για τη μετακίνησή τους, οργανώνουν κοινά δείπνα. [15]

Ας σκεφτούμε **παιχνίδια ιχνηλασίας** που διαδραματίζονται μέσα στην πολυκατοικία. Ας σκαρφιστούμε **ομάδες που χαρτογραφούν τους κενούς χώρους** [16], που αναζητούν την ιστορία της δομής όπου ζουν ή την προϊστορία του χώρου όπου χτίστηκε η

πολυκατοικία· ομάδες που στήνουν δίκτυα επικοινωνίας μεταξύ των κατοίκων για να διευκολύνουν τις αποφάσεις τους. Πολλές φορές δεν γνωρίζουμε **τι κρύβεται σε μια πολυκατοικία** [17]. Μπορούμε να καταγράψουμε τα ίχνη; Ποιοι ζούσαν πριν εδώ; Ποια είναι τα ίχνη που άφησαν; Πώς η δομή επηρέασε τη ζωή των ανθρώπων; Τι διακριτό χαρακτηριστικό υπάρχει σε αυτή την πολυκατοικία;

Ας σκεφτούμε πως η πολυκατοικία μπορεί να δώσει λύσεις σε τρέχοντα προβλήματα.

Άνθρωποι βρίσκονται στον δρόμο. Πρόσφυγες αναζητούν σπίτι και ενσωμάτωση. Χώροι στις πολυκατοικίες παραμένουν κενοί ενώ προγράμματα οργανισμών χρηματοδοτούν την παραχώρηση στέγης [18] σε όσους έχουν ανάγκη. Μπορούμε να ενώσουμε αυτές τις κουκκίδες;

Οι δυνατότητες είναι πολλές, αλλά για να τις σκεφτούμε πρέπει να σταματήσουμε να εναποθέτουμε τις ελπίδες μας αποκλειστικά στην Αγορά και τους Κρατικούς θεσμούς και να στηριχτούμε στην επινοητικότητα των κατοίκων και τη δύναμή τους να απαντούν οι ίδιοι στα προβλήματα που τους επηρεάζουν. Τότε η πολυκατοικία εκτός από πρόβλημα μπορεί να γίνει και μέρος της λύσης. Μα πρώτα χρειάζεται να τη συγχωρήσουμε, να παραμερίσουμε την αρνητική προδιάθεση και να της ρίξουμε ένα πιο παιχνιδιάρικο και τρυφερό βλέμμα. Να τη φανταστούμε αλλιώς! Να την κατοικήσουμε αλλιώς!

_____

Σημειώσεις:

[1] Η μόνη περίοδος που παρακάμφθηκε ο κανόνας ήταν επί Χούντας, που δεν είχε πρόβλημα και ενδοιασμούς να φτάσει σε ύψος τον βράχο. Και στην επταετία έγινε το Hilton και οι Πύργοι που ξεχωρίζουν. Και τώρα βέβαια, εν μέσω κρίσης έχουμε ανάγκη από investors και development και η Lamda είπε να

φτιάξει στο ελληνικό, ουρανοξύστες μέτρων διακοσίων, παρακαλώ και ο νόμος, παρότι νόμος, απέκτησε ξάφνου πλαστικότητα και ευελιξία για λόγους δημοσίου συμφέροντος.

[2] https://selectedbytraitors.gr/2018/03/12/το-παράθυρο/

[3] https://selectedbytraitors.gr/2017/12/06/όλα-είναι-δρόμος/

[4] Ο όρος δεν προκύπτει από το *brutal* που σημαίνει *άσχημος*, αλλά από το *beton brut* που σημαίνει *ωμό μπετόν.*

[5] www.youtube.com/watch?v=9OMH7N_6nCE&t=662s

[6] Oscar Newman, Defensible Space, Macmillan (1972).

[7] Η Χάρτα των Αθηνών, Εκδόσεις Ύψιλον, επιμέλεια: Γιώργος Σημαιοφορίδης, μετάφραση: Σταύρος Κουρεμένος.

[8] https://selectedbytraitors.gr/2018/02/07/ta-oria/

[9] https://selectedbytraitors.gr/2018/02/03/to-orio/

[10] https://www.theatlantic.com/business/archive/2018/02/amazon-warehouses-poor-cities/552020/

[11] https://www.theguardian.com/world/2017/jun/22/eu-countries-compete-to-host-london-based-agencies-after-brexit

[12] https://selectedbytraitors.gr/2017/11/14/i-skala/

[13] https://www.ted.com/talks/grace_kim_how_cohousing_can_make_us_happier_and_live_longer

[14] https://www.shareable.net/blog/how-to-start-a-tool-library-in-your-community

[15]

https://parallaximag.gr/agenda/events/deipno-tis-anoiksis-ksanachtypa-sti-svolou

[16] https://www.monumenta.org/

[17] https://parallaximag.gr/thessaloniki/anakalipsame-ena-apo-ta-pio-agnosta-mistika-tis-thessalonikis

[18] https://www.react-thess.gr/

* Το παρόν κείμενο δημοσιεύεται στο τεύχος της Βαβυλωνίας #20.

Fake News: «Imprimatur και Ιεροί Λογοκριτές» | B-FEST 7 (Βίντεο)

«Imprimatur και Ιεροί Λογοκριτές» | Γιατί τα Μέσα που δημιουργούν τα fake news κηρύσσουν σταυροφορίες εναντίον τους; Παρακάτω το βίντεο της εκδήλωσης που έλαβε χώρα στις 26 Μαϊου 2018 στα πλαίσια του B-FEST 7.

Εισηγήσεις:
Μαρίνα Μεϊντάνη (Ασύνταχτος Τύπος)
Λουκάς Σταμέλλος (omniatv)
Γιώργος Παπαχριστοδούλου (περ. Βαβυλωνία)
+ προβολή βίντεο, γραφικών & ντοκουμέντων

[youtube id="oOifAPcwuew"]


B-FEST
25-26-27
ΜΑΪΟΥ 2018
KRISTIN ROSS
DEBBIE BOOKCHIN
EYAL WEIZMAN
ΛΟΥΠΑ-Κατσίκη Ηλέκτρα


ΛΟΥΠΑ-Κατσίκη Ηλέκτρα

Πόλη & Νέα Αστικά Κινήματα | B-FEST 7 (Βίντεο)

“Πόλη & Νέα Αστικά Κινήματα”. Παρακάτω το βίντεο της εκδήλωσης που έλαβε χώρα στις 27 Μαϊου 2018 στα πλαίσια του B-FEST 7.

Στη συζήτηση συμμετείχαν **μέλη αστικών κινημάτων από του Φιλοπάππου ως τα ρέματα της Αττικής.**

Εισήγηση:
Νίκος Ιωάννου (περ. Βαβυλωνία)

[youtube id=”2DrNWSghf8g”]



«Σλάλομ» είναι και γυρνάει

Εύα Πλιάκου*

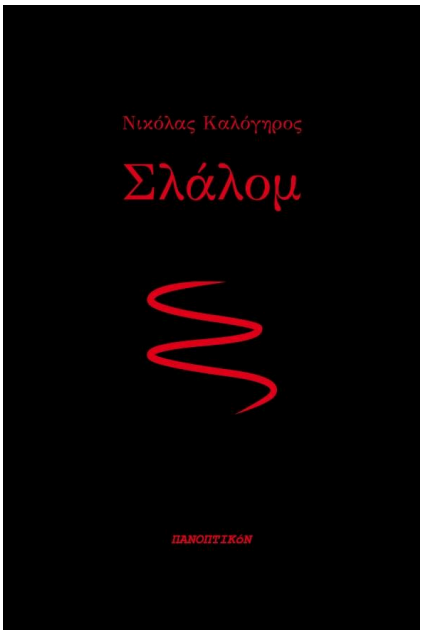
Ας ξεκινήσουμε με την παραδοχή ότι δεν υπάρχει πια παραγωγή εγχώριας πολλής και καλής λογοτεχνίας. Ίσως φταίει η υπερβολική εμπιστοσύνη των εκδοτών στη διηγηματική μορφή και όχι στις νουβέλες και τα μυθιστορήματα, ίσως να έχουμε ξεφύγει πια από την ποτέ άλλοτε παράδοση της Ελλάδας στο μυθιστόρημα, ίσως ο χρόνος των αναγνωστών εν έτει 2018 να έχει συρρικνωθεί τόσο, ώστε όταν επιλέγουν να διαβάσουν έναν πρωτοεμφανιζόμενο συγγραφέα, να μην εμπιστεύονται τα πολυσέλιδα αναγνώσματα αλλά το -ομολογουμένως δύσκολο- διήγημα, προκειμένου να δουν αν ο εν λόγω συγγραφέας αξίζει της προσοχής τους.

Μέσα σε αυτές τις συνθήκες, ο Νίκος Καλόγηρος επιλέγει να δημοσιεύσει τη νουβέλα του -το μικρό αυτό μυθιστόρημα- με τίτλο «Σλάλομ», και πετυχαίνει το ακατόρθωτο, να ξεχωρίσει ανάμεσα σε δεκάδες ίδια βιβλία με διηγήματα και νουβέλες με την ίδια φόρμα και περιεχόμενο.

> *Καταφέρνει να γράψει ένα βιβλίο πρωτότυπο και συγκινητικό, που τον κατατάσσει ανάμεσα στις σημαντικές φωνές της γενιάς του.*

Το «Σλάλομ» στις 130 σελίδες του αφηγείται τις ιστορίες τεσσάρων ανθρώπων που μπλέκονται με υπόγεια νήματα και συναντώνται στο τέλος του βιβλίου. Θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως αστυνομική ιστορία, ωστόσο η υπόθεση λειτουργεί μόνο ως επίφαση για να μπορέσουμε να δούμε κάποια θραύσματα των ζωών των πρωταγωνιστών. Η ιστορία ξεκινάει με δύο φίλους από τον στρατό που εμπλέκονται (ή όχι) σε μια ληστεία, προχωράει με μία εισαγγελέα και την ανάμειξή της με μια υπόθεση πιο περίπλοκη από όσο νόμιζε, συνεχίζει με έναν

ιδιωτικό ντετέκτιβ που προσπαθεί να αποκωδικοποιήσει την προκήρυξη της ομάδας «Κύκλος Ισερίν-ενάντια στον Τεχνοφετιχισμό», για να καταλήξει σε έναν «αντάρτη πόλης» που έχει βρει καταφύγιο σε ένα νησί στην ανατολική άκρη των Κυκλάδων, την Κανελόνησο.



Σλάλομ, Νικόλας Καλόγηρος, εκδόσεις Πανοπτικόν, 2016, σελ. 133

Τέσσερα κεφάλαια αποτελούν αυτή τη νουβέλα, και ιδωμένα από την οπτική του κάθε πρωταγωνιστή, μιλούν για διαφορετικές πόλεις και διαφορετικούς ανθρώπους άλλων κοινωνικών τάξεων και οικογενειακών καταστάσεων. Καταφέρνει εδώ ο συγγραφέας να μιλήσει για τη γενιά της κρίσης χωρίς όμως να την ονοματίσει - αποφεύγοντας έτσι να καταφύγει στους μελοδραματισμούς και τις υπερβολές που συναντούμε σε βιβλία που καταπιάνονται με το ζήτημα.

Καταφέρνει ακόμη να εισχωρήσει στη γυναικεία ψυχολογία με τρόπο απρόσμενα ακριβή, αλλά και να μιλήσει για τη δύσκολη σχέση (χωρισμένου) πατέρα-κόρης, για τον έρωτα, για τα παιδικά τραύματα, για την πολιτικοποίηση στη μητρόπολη, για το πρεκαριάτο.

Μέσα στο βιβλίο θα βρούμε την Αθήνα του σήμερα και του τότε, την επαρχία που στοιχειώνει τη μνήμη των χαρακτήρων, αλλά και τα νησιά του Αιγαίου -μέσω ενός επινοημένου νησιού, της **αχρονικής και ατοπικής Κανελονήσου**, ένα νησί που κι αυτό διεκδικεί πρωταγωνιστικό ρόλο στη νουβέλα του Καλόγηρου.

Καθώς αλλάζουμε οπτική γωνία σε κάθε κεφάλαιο, αλλάζει και η γλώσσα με την οποία εκφράζεται ο κάθε πρωταγωνιστής, χρησιμοποιείται λόγου χάριν μια πιο σύγχρονη και καθημερινή γλώσσα στο πρώτο κεφάλαιο που έχουμε να κάνουμε με έναν άνθρωπο γύρω στα 30, και μία πιο παλιακή, ιδιωματική γλώσσα στο κεφάλαιο του, κατά μία εικοσαετία, μεγαλύτερου ντετέκτιβ. Σε όλη τη νουβέλα κυριαρχεί ο προφορικός λόγος, και η αφήγηση εναλλάσσεται από πρωτοπρόσωπη σε τριτοπρόσωπη με ρυθμό καταιγιστικό, άλλοτε με μεγαλύτερη επιτυχία, άλλοτε μπερδεύοντας λίγο τον αναγνώστη (κυρίως στο πρώτο κεφάλαιο, μέχρι να κατανοηθεί ο τρόπος γραφής του Καλόγηρου), πάντα όμως προσθέτοντας ρυθμό στην ανάγνωση και κρατώντας σε εγρήγορση και αγωνία τον αναγνώστη.

Γι’ αυτό και το βιβλίο αυτό είναι τόσο πρωτότυπο σε ύφος και γραφή, λόγω των λογοτεχνικών ευρημάτων που χρησιμοποιούνται και το κάνουν να ξεφεύγει από τις παραδοσιακές φόρμες, προσκαλώντας αυτόν που το διαβάζει σε μία ενεργή και ζωντανή αναγνωστική εμπειρία.

Το μεγαλύτερο, όμως, προτέρημα του βιβλίου είναι ο ίδιος ο συγγραφέας του που, ενώ είναι γεννημένος μόλις το 1989, κατορθώνει να συμπυκνώσει σε λίγες σελίδες πολλές λογοτεχνικές αναφορές, πολλή μουσική, λίγη ιστορία και αρκετή ανθρωπογεωγραφία. Η μουσική, όπου υπάρχει, δημιουργεί υποβλητική ατμόσφαιρα και συγκινεί, είτε πρόκειται για κάποιο τραγούδι της Patti Smith, είτε για πωγωνίσιους χορούς.

Το κυρίαρχο, ωστόσο, στοιχείο στο βιβλίο είναι η παρατήρηση των ατόμων, η περιγραφή ανθρωπότυπων που έχουμε όλοι συναντήσει, αλλά και η εμβάθυνση, η προσπάθεια κατανόησης αυτών και των πράξεών τους, κάτι που χρειάζεται πολύ ταλέντο

αφενός για να το κάνει κάποιος στην πραγματική ζωή και αφετέρου για να το αποτυπώσει επιτυχημένα στο χαρτί.

> *Και αυτό κατορθώνει με μεγάλη μαεστρία το «Σλάλομ»: να μιλήσει με τον ίδιο σεβασμό και τον ίδιο ενθουσιασμό για «συμβιβασμένους» και «επαναστάτες», για γονείς και παιδιά, για κοπέλες που κάνουν ελεύθερο κάμπινγκ σε νησιά του Αιγαίου και αγόρια που ταξιδεύουν για να ξεφύγουν από την πραγματικότητα.*

Η νουβέλα αυτή, ως έργο πρωτοεμφανιζόμενου συγγραφέα, αναδεικνύει πρωτίστως το ταλέντο του, τη μόρφωση και τις εμπειρίες του. Είναι ένα άριστο πρώτο δείγμα γραφής από τα πολλά που ελπίζουμε ότι θα έρθουν από τον Καλόγηρο. Δευτερευόντως, ασχολείται με μία ολόκληρη γενιά, τους φόβους, τον έρωτα, την πολιτικοποίησή της. Το «Σλάλομ» είναι ένα βιβλίο πολύ αληθινό, οι ιστορίες του μοιάζουν να αφορούν τον κάθε αναγνώστη, και, όπως και στην πραγματική ζωή, οι απαντήσεις στο τέλος δεν είναι δεδομένες. Η αφήγηση παρασύρει τον αναγνώστη με τέτοιο ρυθμό, ώστε όταν τελειώνει το βιβλίο, το μόνο που αναγνωρίζεται ως ελάττωμά του είναι ότι δεν έχει κι άλλες σελίδες, κι άλλες λίγες ιστορίες, άλλες λίγες μέρες παραμονή στην Κανελόνησο.

Όπως λέει κι ο ίδιος ο Καλόγηρος: *«Και μπορεί στην τελική τίποτε από όλα αυτά να μην έχει συμβεί στ' αλήθεια και η πλοκή να μην ήταν παρά υπόσχεση ματαιωμένη (κι η Κανελόνησος;). **Σλάλομ είναι και γυρνάει**. Γλιστρά και περιστρέφεται. Πάντως, αν είχε λαλιά ανθρώπινη, η νουβέλα μου θα φώναζε τις φίλες της στο πεζούλι και θα άκουγε όλες τις ιστορίες που έχουν να μας πουν οι Άλλοι»*.

*Απόφοιτη Νομικής Αθηνών, εργάζεται στην Αθήνα και αρθρογραφεί για ζητήματα λογοτεχνίας

**Το παρόν κείμενο δημοσιεύεται στο τεύχος της Βαβυλωνίας #20.

Βίντεο από την εκδήλωση “Ελεύθερες & Δωρεάν Μετακινήσεις στην Πόλη”

Βίντεο από την εκδήλωση και τη συζήτηση που ακολούθησε με τίτλο **“Ελεύθερες & Δωρεάν Μετακινήσεις στην Πόλη: Προοπτικές και Τρόποι Υλοποίησης”**. Η εκδήλωση έλαβε χώρα στις 25/07/18 με βασικούς άξονες συζήτησης το δικαιώμα στην πόλη, την πρόταση για πραγματικά δημόσιες-ελεύθερες-κοινωνικές συγκοινωνίες και την κριτική στη σύγχρονη κουλτούρα του αυτοκινήτου.

Ομιλητές:
Γιώργος Δαρεμάς (Διδάκτωρ Κοινωνικής και Πολιτικής θεωρίας παν/μιο Sussex, Δίκτυο Πολιτών Ηρακλείου). Εισήγησή του **ΕΔΩ**
Κώστας Φωτεινάκης (Φίλοι της Φύσης). Εισήγησή του **ΕΔΩ**
Yavor Tarinski (περ. Βαβυλωνία, TRISE). Εισήγησή του **ΕΔΩ**

Στο **Συνεργατικό Καφενείο Περιμπανού**

Διοργάνωση: περ. Βαβυλωνία και Διεθνές Ινστιτούτο Κοινωνικής Οικολογίας (TRISE)

[youtube id=”axexvfj3Q1Q”]






ΘΕΣΕΙΣ
ΘΕΣΕΙΣ




ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΗ ΦΩΛΙΑ
ΜΕ ΛΑΣΤΙΧΟ ΝΕΡΟΥ
FIRE HOSE CABINET
WITH WATER HOSE
UNO
ΘΕΣΕΙΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΛΑΙΣΙΟ
ΒΙΒΛΙΟ ΤΗΣ ΑΝΟΙΞΗΣ


miha bodytec
NEW















Η δημόσια δωρεάν μετακίνηση με τα ΜΜΜ από τη θεωρία του 1973 στην πράξη του 2013

Κώστας Φωτεινάκης

Το Ελληνικό Δίκτυο ΦΙΛΟΙ της ΦΥΣΗΣ/ Naturefriends Greece έχει πάρει σαφή θέση για το θέμα της δωρεάν δημόσιας μετακίνησης με τα μέσα μαζικής μεταφοράς, από το 2013. Οι θέσεις των ΦτΦ έχουν πάρει υπόψη τους τις προτάσεις και τις επεξεργασίες των θεωρητικών της οικολογίας από το 1973, όπως π.χ. του Πιέρ Σάμουελ από το βιβλίο του ΟΙΚΟΛΟΓΙΑ, του Αντρέ Γκορζ «Η κοινωνική ιδεολογία του αυτοκινήτου», του Πωλ Σουήζυ «Αυτοκίνητα και Πόλεις», τις προτάσεις του Παγκόσμιου Κοινωνικού Φόρουμ (2004) όπως παρουσιάζονται στον Παγκόσμιο Κοινωνικό Χάρτη για το Δικαίωμα στην Πόλη, αλλά και νεώτερων

προσεγγίσεων όπως του Μισέλ Λεβί «Οικοσοσιαλιστική Επανάσταση» 2008, των Michael Brie and Mario Candeias (Just Mobility – Postfossil Conversion and Free Public Transport, 2012).

Πιερ Σάμουελ, ΟΙΚΟΛΟΓΙΑ, 1973:

«…Πολλοί, ζητάνε όχι μόνο να βελτιωθούν οι δημόσιες συγκοινωνίες, αλλά και να είναι δωρεάν. Υπάρχουν τόσες υπηρεσίες που η κοινωνία παρέχει «δωρεάν». Δεν θα ήταν λοιπόν καθόλου υπερβολικό ή επαναστατικό αν οι αστικές συγκοινωνίες γίνουν κι αυτές δωρεάν. Μόνο μερικοί εκκεντρικοί θα μπορούσαν να παίξουν, παίρνοντας χωρίς λόγο το ΜΕΤΡΟ ή το λεωφορείο…».

Μισέλ Λεβί, «Κόκκινο και Πράσινο: Η οικοσοσιαλιστική προοπτική», περιοδικό transform, 02/2008:

«Σε μία διαδικασίας μετάβασης στον Οικοσοσιαλισμό, η δημόσια συγκοινωνία θα επεκταθεί πάρα πολύ και θα είναι δωρεάν για τους χρήστες της… οι πεζοί και οι ποδηλάτες θα έχουν προστατευόμενους δρόμους κυκλοφορίας…»

Οι θέσεις των ΦΙΛΩΝ της ΦΥΣΗΣ/ Naturefriends Greece «Η ευχάριστη, οικονομική, ασφαλής και οικολογική μετακίνηση στις πόλεις είναι ΔΙΚΑΙΩΜΑ» παρουσιάστηκαν το 2014 με αφορμή την Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Βιώσιμης Κινητικότητας (16-22 Σεπτεμβρίου), όπου μεταξύ των άλλων προτείναμε:

«…να ανοίξει ο διάλογος για τη δωρεάν δημόσια μετακίνηση στα Μ.Μ.Μ, μια συζήτηση που άνοιξε στις αρχές της δεκαετίας του ’70, για την αποθάρρυνση της κυκλοφορίας των Ι.Χ. στις πόλεις. Για τους ΦτΦ η συζήτηση για τη δωρεάν δημόσια μετακίνηση στα δημόσια ΜΜΜ έχει οικολογική, κοινωνική και οικονομική διάσταση. Επισημαίνουμε ότι αρκετές κοινωνικές κατηγορίες μετακινούνται ήδη δωρεάν (π.χ. ένστολοι κ.ά). Άρα η συζήτηση για δωρεάν μετακίνηση έχει αντικειμενική βάση, ισχύει από 1/1/2013 στο Ταλίν και απασχολεί και την Ε.Ε..»

Από 1η Ιανουαρίου 2013 η δωρεάν μετακίνηση ισχύει στο Ταλίν, την Πρωτεύουσα της Εσθονίας και από 1η Ιουλίου 2018

επεκτείνεται σε ολόκληρη τη χώρα. [ΕΔΩ ΕΔΩ ΕΔΩ]

Και δεν είναι μόνο το Ταλίν και η Εσθονία, υπάρχουν και άλλα παραδείγματα σε δώδεκα πόλεις της Γαλλίας, σε έξι πόλεις της Τσεχίας, σε ορισμένες πόλεις της Γερμανίας, Σλοβακίας, Ρουμανίας, σε εννέα πόλεις της Βραζιλίας. Επιπλέον θετικά παραδείγματα πόλεων με ελεύθερη μετακίνηση στις πόλεις, καταγράφονται στο βιβλίο «Free Public Transport: And Why We Don't Pay to Ride Elevators», 2017 που παρουσίασαν οι ΦτΦ στο blog τους.

Η δωρεάν μετακίνηση στην Ελλάδα – Σύντομο ιστορικό

1. Στις αρχές της δεκαετίας του '80 εφαρμόστηκε για ένα μικρό διάστημα, ως κοινωνικός μισθός, η δωρεάν μετακίνηση στα ΜΜΜ όλων των επιβατών αδιακρίτως, τις πρωινές και απογευματινές ώρες, τέσσερις ώρες συνολικά, πριν και μετά τη δουλειά.
2. Τον Αύγουστο του 2013 το θέμα της δωρεάν μετακίνησης ανοίγει με αφορμή το θάνατο/ δολοφονία του 19χρονου Θανάση Καναούτη επιβάτη τρόλεϊ στο Περιστέρι.
3. Οι περισσότεροι δήμοι της χώρας διαθέτουν δωρεάν δημοτική τοπική συγκοινωνία για εσωτερικές μετακινήσεις. Αξίζει να αναφέρω ότι σύμφωνα με ανακοίνωση του Δήμου Ελληνικού Αργυρούπολης τον μήνα Μάρτιο του 2018 έγιναν 17.500 δωρεάν μετακινήσεις με τρεις γραμμές.
4. Από το 2016 γίνονται καταστροφικές επιθέσεις ακυρωτικών μηχανημάτων και σε μπάρες σε σταθμούς του ΜΕΤΡΟ με αφορμή το ηλεκτρονικό εισιτήριο.

Κοινωνικές και άλλες κατηγορίες που δικαιούνται δωρεάν μετακίνηση:

1. Πιστοποιημένοι άνεργοι – έχουν εκδοθεί 190.000 κάρτες για δωρεάν μετακίνηση
2. ΑμΕΑ – με 67% αναπηρία
3. Εργαζόμενοι στα ΜΜΜ
4. Παιδιά μέχρι 6 ετών

5. Στρατιώτες και έφεδροι αξιωματικοί
6. Ένστολο προσωπικό της Ελληνικής Αστυνομίας, των Συνοριακών Φυλάκων και Ειδικών Φρουρών
7. Προσωπικό πυροσβεστικού σώματος (μόνιμοι και πυροσβέστες 5ετους υποχρέωσης)
8. Ένστολο προσωπικό και δόκιμοι του Λιμενικού Σώματος και της Ελληνικής Ακτοφυλακής
9. Οι ανάπηροι πολέμου
10. Βουλευτές και Ευρωβουλευτές, με την επίδειξη της βουλευτικής ταυτότητας (Άρθρο 63 παρ.2 του Συντάγματος)

Κοινωνικές και άλλες κατηγορίες που δικαιούνται μειωμένο κόμιστρο:

1. Φοιτητές-Σπουδαστές Τριτοβάθμιας Εκπαίδευσης [με την επίδειξη ακαδημαϊκής ταυτότητας]
2. Μαθητές Πρωτοβάθμιας & Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης [με την επίδειξη του Δελτίου Μαθητικού Εισιτηρίου]
3. Σπουδαστές Δημόσιων Ι.Ε.Κ. [μέχρι την ηλικία των 22 ετών με την επίδειξη Αστυνομικής ταυτότητας και Δελτίου Ειδικού Εισιτηρίου]
4. Φοιτητές Σχολών Τριτοβάθμιας Εκπαίδευσης ή Πανεπιστημίων της αλλοδαπής μέχρι την ηλικία των 25 [ετών με την επίδειξη Φοιτητικής Ταυτότητας «Student Card – University ID» και Διαβατηρίου ή Ταυτότητας]
5. Πολύτεκνοι και μέλη των οικογενειών τους
6. Παιδιά ηλικίας 7 έως 12 ετών με τη φυσική παρουσία του παιδιού
7. Νέοι ηλικίας 13 έως 18 ετών με την επίδειξη Αστυνομικής ταυτότητας
8. Άτομα ηλικίας άνω των 65 ετών με την επίδειξη Αστυνομικής ταυτότητας
9. Σπουδαστές των παραγωγικών σχολών των Ε.Δ.

Από την ανάγνωση των παραπάνω κατηγοριών προκύπτει ότι υπάρχουν δέκα κοινωνικές κατηγορίες που μπορούν να μετακινηθούν δωρεάν και άλλες εννέα οι οποίες μπορούν να μετακινηθούν με μειωμένο κόμιστρο.

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ:

1. Αξιοποίηση θετικών καλών πρακτικών από άλλες χώρες και πόλεις. Συνεργασίες και ανταλλαγή εμπειριών σε επίπεδο κινημάτων και κοινωνίας γενικότερα.
2. Διατήρηση των κατηγοριών που ήδη μετακινούνται δωρεάν και επέκτασή τους σε κατηγορίες που έχουν χαμηλό εισόδημα (το όριο μπορεί να καθοριστεί).
3. Να επεκταθεί η δωρεάν μετακίνηση σε εκείνες της κατηγορίες που σήμερα μετακινούνται με μειωμένο κόμιστρο (κυρίως στις κατηγορίες των νέων μέχρι και 28 ετών -μια κατηγορία η οποία παρουσιάζει περισσότερο από 50% ανεργία).

Δύο θέματα για συζήτηση

1. Οι υποδομές, η οργάνωση, τα μέσα μεταφοράς (Λεωφορεία, τραμ, μετρό) έχουν κόστος αγοράς και συντήρησης. Για να έχουμε αξιόπιστα και ποιοτικά ΜΜΜ πρέπει να διαθέτουμε τα οικονομικά μέσα, πόρους και αμειβόμενο ανθρώπινο δυναμικό. Άρα έχουμε ένα κόστος για την αγορά, τη συντήρηση, τη λειτουργία και τις αμοιβές των εργαζομένων. Θα πρέπει, επομένως, να εξασφαλιστούν από κάπου οι οικονομικοί πόροι για τη λειτουργιά των ΜΜΜ για να μπορεί να παρέχεται δωρεάν-δημόσια μετακίνηση.
2. Υιοθετώ τον όρο δωρεάν και όχι ελεύθερη μετακίνηση γιατί σε ορισμένες κατηγορίες δεν μπορεί να είναι χωρίς εισιτήριο. Μια τέτοια μεγάλη κατηγορία είναι τα 5.1 εκατ. τουρίστες που επισκέφτηκαν την Αθήνα το 2017. Ενδεχομένως να εξαιρεθούν κι άλλες κατηγορίες.

Η δωρεάν μετακίνηση & ο 11ος στόχος του ΟΗΕ για τη βιώσιμη ανάπτυξη

Η πρόταση για την επέκταση της δωρεάν δημόσιας μετακίνησης με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς στις πόλεις συνάδει και με τον 11ο στόχο για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη του ΟΗΕ για τη «μετατροπή των πόλεων και των ανθρώπινων οικισμών σε χώρους δίχως

αποκλεισμούς, ασφαλείς, ανθεκτικούς και βιώσιμους».

Να αξιοποιήσουμε τη δύναμη του καλού παραδείγματος προβάλλοντας πόλεις και γενικότερα έρευνες, εκδόσεις και κινηματικές δράσεις που προωθούν και τεκμηριώνουν το δικαίωμα της δωρεάν-δημόσιας μετακίνησης για οικολογικούς, κοινωνικούς και οικονομικούς λόγους.

Από τη θεωρία του 1973 των Σάμουλ, Σουήζυ, Γκορζ και την κριτική τους για την ιδεολογική κυριαρχία του ΙΧ, ήρθε η ώρα σήμερα να περάσουμε στην πράξη με τη δωρεάν-δημόσια μετακίνηση με τα ΜΜΜ.

Το παρόν κείμενο αποτελεί την εισήγηση του Κώστα Φωτεινάκη 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”**.

Τι ψυχή έχει ένα όνομα;

Κώστας Σαββόπουλος

Από τότε που ξεκίνησαν τα συλλαλητήρια για την ονομασία της Μακεδονίας φαίνεται πως στην πόλη της Θεσσαλονίκης ξύπνησαν από έναν βαθύ λήθαργο ακροδεξιοί, φασίστες και νεοναζί, όπου πλέον τους τελευταίους 4+ μήνες έχουν συσπειρωθεί όλοι μαζί και διεκδικούν ή μάλλον επιβάλλουν στον δημόσιο χώρο και λόγο το εθνικιστικό τους δηλητήριο. Μόλις προχτές στις 24 Ιουλίου, πραγματοποιήθηκε μια ακόμη φασιστική επίθεση στον κατάλογο των «παρεμβάσεων» και εμφανίσεων του νέου ακροδεξιού υποκειμένου της Θεσσαλονίκης.

Ξεκινώντας από τον εμπρησμό της κατάληψης Λιμπερτάτια, την

επίθεση στον ελεύθερο κοινωνικό χώρο Σχολείο και την επίθεση στην αντι-εθνικιστική συγκέντρωση της Καμάρας τον Φλεβάρη, την επίθεση στην αυτοοργανωμένη αθλητική ομάδα Προοδευτική Τούμπας τις επόμενες μέρες, την επίθεση στον Μπουτάρη, την επίθεση σε άτομα που συμμετείχαν στο Pride, τις επιθέσεις σε μετανάστες στη Ροτόντα αλλά και άλλη μια επίθεση στον ελεύθερο κοινωνικό χώρο Σχολείο μάλλον φαίνεται πως οι ακροδεξιοί προσπαθούν με νύχια και με δόντια να ανεβάσουν τον πήχυ απολαμβάνοντας την ίδια στιγμή μια ιδιαίτερη ανοχή από την αστυνομία.

Πρωταγωνιστές στις επιθέσεις αυτές αλλά και στα συλλαλητήρια είναι στην πλειοψηφία τους νεαροί, που διατηρούν επαφές με διάφορες ολιγομελείς φασιστικές ομάδες της πόλης (Κύκλος Ιδεάπολις, Ιερός Λόχος, Χρυσή Αυγή), με εν ενεργεία αστυνομικούς (μερικούς μήνες πριν μια αντιφασιστική ομάδα με το όνομα Ανωτέρας Βίας έβγαλε στη φόρα τα στοιχεια μελών του Κύκλου Ιδεάπολις, μέλη του οποίου διατηρούν σχέσεις με εν ενεργεία αστυνομικούς) αλλά και με μειοψηφία οπαδών συγκεκριμένων συνδέσμων του ΠΑΟΚ. Υπό άλλες συνθήκες αυτός ο συλλογισμός θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως συνωμοσιολογικός αλλά στην περίπτωση της θεσσαλονίκης, μιας πόλης με ιδιαίτερες πολιτικές συνθήκες, είναι πραγματικότητα.

Για να γίνει περισσότερο κατανοητό το φαινόμενο της συγκρότησης της Δεξιάς στη θεσσαλονίκη πρέπει να δούμε λίγο περισσότερο από τι αποτελείται.

> *Για πολλά χρόνια και ιδιαίτερα μέσα στη δεκαετία του ’90 αναδύθηκε μια άκρως τοπικιστική κουλτούρα με δυνατά εθνικιστικά χαρακτηριστικά που εκφραζόταν κυρίως μέσα από την Εκκλησία, τον τρόπο διασκέδασης και τις δημοτικές αρχές.*

Ο Άνθιμος, ο Παπαγεωργόπουλος, ο Ψωμιάδης αλλά και διάφοροι επιχειρηματίες/ιδιοκτήτες νυχτερινών κέντρων για μεγάλο χρονικό διάστημα δημιουργούσαν και συντηρούσαν ένα δεξιό και συντηρητικό πολιτικό κλίμα το οποίο, αν και ακροδεξιό σε επίπεδο συγκρότησης, εκφραζόταν πολιτικά μέσα από τη Νέα

Δημοκρατία και το ΛΑΟΣ. Γι’αυτό άλλωστε η Χρυσή Αυγή δεν κατάφερε ποτέ να βγάλει ψηλά ποσοστά στη Θεσσαλονίκη αλλά ούτε και να δημιουργήσει έναν ισχυρό πυρήνα (σε αυτό βοήθησε και μια ισχυρή αντιφασιστική κινηματική παρακαταθήκη από το ’90 και τις αρχές του 2000).

Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα του παραπάνω τριπτύχου είναι το τρίγωνο Παπαγεωργόπουλος -Σαξώνης – Γρέγος (με την ευγενική συμμετοχή του Άνθιμου, ενός από τους πιο θερμούς υποστηρικτές της μεγάλης Δεξιάς παράταξης στη Θεσσαλονίκη).

Είναι γνωστή η υπόθεση κατάχρησης που έστειλε στη φυλακή τους Παπαγεωργόπουλο – Λεμούσια (ο δεύτερος ήταν ο γενικός γραμματέας του δήμου στη θητεία Παπαγεωργόπουλου). Αυτό που δεν είναι ίσως τόσο γνωστό στα mainstream media, καθώς έχουν περάσει και κάποια χρόνια, είναι οι καλές σχέσεις του χρυσαυγίτη βουλευτή Γρέγου με τον Σαξώνη και τον δήμο.

Πάμε λοιπόν.

Ο Σαξώνης εργαζόταν ως ταμίας στον δήμο και μέσα σε λίγα χρόνια λόγω των ίσων ευκαιριών που παρέχει το καπιταλιστικό σύστημα κατάφερε με το κομπόδεμά του και την αποταμίευση να ανοίξει 3 μεγάλα νυχτερινά κέντρα. Προσλαμβάνει τον τότε κλητήρα στον δήμο και μέλος του ΛΑΟΣ ακόμα Αντώνη Γρέγο για «πόρτα» στα μαγαζιά του. Ο Γρέγος βγάζει λεφτά (παρεπιμπτόντως υπήρξε μέλος των Βυζαντινών Μαχητών, ενός μικρού ακροδεξιού συνδέσμου του ΠΑΟΚ) και χρησιμοποιεί τις επαφές που έχει με αθλητικά σωματεία και γυμναστήρια, καθώς είναι μέλος σε διάφορες επιτροπές και σωματεία πολεμικών τεχνών και extreme sport, για να στρατολογήσει χέρια για τον Σαξώνη και τον Παπαγεωργόπουλο.

Τα υπόλοιπα είναι λίγο πολύ γνωστά. Ο Παπαγεωργόπουλος, ο Σαξώνης και ο Λεμούσιας καταλήγουν φυλακή για πλαστογραφίες και κατάχρηση δημοσίου χρήματος ενώ ο Γρέγος μένει για κάποιον μυστήριο λόγο έξω, καθώς όταν τον καλέσαν να καταθέσει στο δικαστήριο έπαθε αμνησία και δήλωνε άγνοια σε κάθε ερώτηση.

Ο Παπαγεωργόπουλος, ο Γρέγος, ο Σαξώνης και οι λοιποί αποτελούν τα λαϊκά σαλονικιώτικα ‘success story’ που επαναλαμβάνονται συνεχώς ως φάρσα. Μια από τις πολιτικές σημαίες του Γρέγου πριν ακόμα γίνει νεοναζί ήταν το μακεδονικό, καθώς αν και Χιώτης στην καταγωγή αισθανόταν γνήσιος απόγονος του Παύλου Μελά και είναι και μέλος μακεδονικού (του ελληνικού, όχι του άλλου) συλλόγου απογόνων των Μακεδονομάχων.

Αυτό που γίνεται τώρα δεν διαφέρει και απείρως από αυτό που γινόταν τότε.

Μια καλή ευκαρία για να στηθούν πολιτικά βιογραφικά, να δημιουργηθούν νέες ακροδεξιές γκρούπες και κόμματα και να εγκαινιαστούν νέοι πάτρονες/φατριάρχες στη θεσσαλονίκη. Ιδιαίτερα αν λάβει κανείς σοβαρά υπόψιν τα τελευταία δημοσιεύματα του Τύπου για εμπλοκή Σαββίδη στο Μακεδονικό με χρηματισμό ακροδεξιών ομάδων αλλά και τις ιδιαίτερα τολμηρές επιχειρηματικές κινήσεις του Ιβάν (αγορά μέρους του Ο.Λ.Θ., Κόκκινο Σπίτι, Μακεδονία Παλλάς και φυσικά την ΠΑΕ ΠΑΟΚ).

Αυτό που είναι λυπηρό και ταυτόχρονα επικίνδυνο στην προκειμένη περίπτωση είναι η επιλεκτική τύφλωση που παθαίνουν επίσημοι φορείς αλλά και πολιτικές συλλογικότητες της πόλης όσον αφορά το πρόβλημα που αντιμετωπίζουμε. Είπαμε πως οι ακροδεξιοί κοιμόντουσαν την προηγούμενη περίοδο, ή τουλάχιστον δεν έβρισκαν εύφορο έδαφος για να βγουν έξω.

Οκ ως εδώ. Και τώρα τι;

Ανανέωσαν το ραντεβού τους για τη ΔΕΘ την ίδια μέρα που πραγματοποιείται η παραδοσιακά μεγάλη πορεία ενάντια στην επίσκεψη της κυβέρνησης. Τι ακριβώς θα γίνει εκείνη τη μέρα; Τα κομμάτια της Αριστεράς που τόσο καιρό έκαναν πλάτες στα ακροδεξιά συλλαλητήρια με ποιούς θα συνταχθούν; Θα επιλέξουν πλευρά ή θα συνεχίσουν να πετάνε το μπαλάκι στην εξέδρα; Με τις υπόλοιπες αντιφασιστικές ομάδες θα καταφέρει να υπάρξει μια ουσιαστική συννενόηση ώστε να βγει προς τα έξω ένας

συνεκτικός αντι-εθνικιστικός λόγος και να μην μονοπωληθεί ο δημόσιος λόγος και χώρος από αυτούς που αγαπάνε ‘εριστικά’ την πατρίδα τους παρέα με την ορχήστρα του Μίκυ Θεοδωράκη;

Έπειτα υπάρχει το ζήτημα με τον κόσμο του ΠΑΟΚ. Σε όσους έχουν βρεθεί αντιμέτωποι σε μια οποιαδήποτε από τις επιθέσεις που αναφέρθηκαν πιο πάνω, δεν υπάρχει ιδιαίτερη αμφιβολία πως συμμετείχε μια μικρή μερίδα οπαδών του ΠΑΟΚ, είτε φορώντας διακριτικά είτε με τη ρητή τους επιβεβαίωση. Αυτό δεν είναι κάτι νέο αφού οι κερκίδες ως αντανάκλαση της κοινωνίας περιέχουν τα ίδια στοιχεία που περιέχει και αυτή. Ούτε είναι κάτι περίεργο καθώς ο ΠΑΟΚ είναι με διαφορά η μεγαλύτερη σε πληθυσμό κερκίδα της Θεσσαλονίκης και της Βόρειας Ελλάδας γενικώς.

> *Αυτό που είναι ανησυχητικό είναι η έλλειψη συγκροτημένου αντιπαραδείγματος μέσα στις κερκίδες του ΠΑΟΚ, κάτι που όχι μόνο υπήρχε παλιότερα αλλά χαρακτήριζε και συνολικά τον κόσμο του ΠΑΟΚ.*

Θυμίζω τον φιλικό αγώνα του 1999 μεταξύ ΠΑΟΚ και Γαλατασαράι για τους σεισμοπαθείς της Τουρκίας που συγκέντρωσε σχεδόν 25 εκατομμύρια δραχμές από δωρεές και εισιτήρια. Κάτι αντίστοιχο σήμερα, δηλαδή η διεξαγωγή ενός φιλικού αγώνα στο πλαίσιο της αλληλεγγύης με μια ομάδα γειτονικής χώρας, ακόμα και της ίδιας της χώρας θα φαινόταν πολύ μακρινό.

Η Θεσσαλονίκη, η “συμπρωτεύουσα” όπως λέμε (όρος που δεν χρησιμοποιείται πουθενά αλλού στον πλανήτη) αποδεικνύει συνεχώς πως αποτελεί μια προ-νεωτερική πολιτική κατάσταση με διάφορες φατρίες να ορίζουν και να αναπαράγουν το πολιτικο πράττειν κατά το δοκούν. Ζητήματα όπως το Μακεδονικό πέρα από υποκινούμενες εκφράσεις δήθεν λαϊκής αγανάκτησης είναι και μια καλή ευκαιρία για να αναδύονται νέα πολιτικά και επιχειρηματικά πρόσωπα.

Δυστυχώς είναι πολλά αυτά που πρέπει να γίνουν μέχρι τη Δ.Ε.θ. και δεν φτάνει ο χρόνος, αντικειμενικά. Το σίγουρο είναι πως

πρέπει να δωθεί ένα κινηματικό και πολιτικό αντι-εθνικιστικό ραντεβού στη Δ.Ε.θ που θα περιλαμβάνει όλες τις φωνές που είναι πρόθυμες να εναντιωθούν στη βαρβαρότητα του φασισμού.

Οπαδοί του ΠΑΟΚ που δυσανασχετούν με την κρατούσα μειοψηφία, αντιφασίστες και αντιφασίστριες, νεολαία, το lgbtq κίνημα και γενικώς όλος ο κόσμος που δεν επιθυμεί να παγιωθεί αυτή η νεο-εθνικιστική αφήγηση για την πόλη της θεσσαλονίκης. Ο αγώνας ενάντια στον εθνικισμό ή θα είναι κοινωνικός και μαχητικός ή δεν θα είναι τίποτα.

Φωτογραφία κειμένου: *30/10/97. Ο διοικητής των ΜΑΤ Θεσσαλονίκης Σπύρος Κουτρουμάνης, ένας εκ των πρωταγωνιστών του "βίντεο της ντροπής" με το χουντικό γλέντι στη θέρμη Χαλκιδικής το 1993, παρακολουθεί απαθής τα επεισόδια που προκάλεσαν ακροδεξιοί στη θεσσαλονίκη κατά τη διάρκεια της ελληνοτουρκικής συνάντησης στην πόλη.*

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”**.

Αποποίηση Ευθυνών

Αντώνης Μπρούμας

Στη χθεσινή συνέντευξη τύπου το κράτος αποποιήθηκε των ευθυνών του για την τραγωδία στο Μάτι. Την κοινωνία όμως δεν την παίρνει να αποποιείται των ευθυνών της, γιατί δεν είναι κράτος, δηλαδή ένας θεσμός αποσπασμένος από την κοινωνική ζωή. Οφείλουμε να αναστοχαζόμαστε, γιατί εμείς είμαστε αυτοί που εισπράττουμε τις συνέπειες των πράξεών /παραλείψεών μας. Και αυτό μας διαχωρίζει και μας κάνει δύναμη πιο υπεύθυνη και

δημοκρατική από το κράτος.

Η αποποίηση από το κράτος των ευθυνών του στηρίχθηκε στην επιχειρηματολογία ότι μετά την υπέρβαση της Μαραθώνος η φωτιά έκανε μόλις μιάμιση ώρα να περάσει όλο το Μάτι και να φτάσει στην θάλασσα. Επομένως, όπως διαβεβαίωσαν οι ηγεσίες της ΕΛΑΣ και της Πυροσβεστικής, κανένα επιχειρησιακό σχέδιο εκκένωσης δεν θα μπορούσε να ευδοκιμήσει σε τόσο σύντομο χρονικό διάστημα για χιλιάδες ανθρώπους.

Η στάση των υπουργών; Ο Τζανακόπουλος είπε ότι τον έπεισαν οι ειδικοί ότι δεν υπήρχε κάτι άλλο να γίνει. Ο Τόσκας δε βρήκε λάθη. Οι υπουργοί όμως δεν είναι επιχειρησιακοί παράγοντες. Ευθύνη τους είναι να θέτουν το πλαίσιο, όχι να εκτελούν εκκενώσεις. Το να κρύβονται πίσω από τους επιχειρησιακούς τους υφισταμένους και να μας κοροϊδεύουν δείχνει μία στριμωγμένη κυβέρνηση, που υπερασπίζεται τον εαυτό της με όλα τα -ανήθικα φυσικά- μέσα. Εμείς όμως δεν έχουμε κανέναν λόγο να σιωπήσουμε, γιατί υφιστάμεθα τις επιπτώσεις των παραλείψεών τους, έχουμε μπροστά μας διαρκώς τραγωδίες και πρόκειται για πολιτικούς παράγοντες, που έχουν υποβαθμίσει την οικολογία τριτοτελευταία προτεραιότητα του νεοφιλελεύθερου κράτους, που ηγούνται.

Αφού λοιπόν αυτοί οι τύποι υπερασπίστηκαν εαυτούς με όρους όχι πολιτικής αλλά δικαστικής αίθουσας, ας ορθώσουμε αντίλογο:

– Η φωτιά ξεκίνησε από την Καλλιτεχνιούπολη 4 ώρες πριν περάσει την Μαραθώνος. Μπορούσε να προβλεφθεί ότι θα περνούσε την Μαραθώνος; Ίσως ναι. Υπάρχουν ισχυρά λογισμικά για διαχείριση πυρκαγιών, που υπολογίζουν την εξέλιξη μίας φωτιάς με βάση όλες τις καιρικές και άλλες συνθήκες. Τα έχουμε; Όχι.

– Πόσα Καναντέρ έχουμε; Κάτω από 20. Πόσα πετούσαν; 10 εκ των οποίων χάλασαν στην πορεία τα 3. Ποιος γενικώς καθορίζει το υφιστάμενο πλαίσιο μισοδιάλυσης της πυροσβεστικής υπηρεσίας; Μα φυσικά οι κυβερνήσεις, αυτή και οι προηγούμενες.

– Περιφέρεια: Έχουν γίνει οι ετήσιες αντιπυρικές αποψιλώσεις

στον νομό Αττικής; Όχι, στο μεγαλύτερο ποσοστό. Θα ολοκληρωθούν μετά την σεζόν των πυρκαγιών.

– Δήμοι: Τι έκανε η αυτοδιοίκηση για την πυροπροστασία στην Αττική, που είναι και αρμοδιότητά της; Δεν έκανε πολλά; Δεν μπορούσε να κάνει πολλά; Ποιος φταίει που οι Δήμοι δεν μπορούν μόνιμα να εκτελέσουν τις αρμοδιότητές τους λόγω έλλειψης πόρων;

– Πρόληψη: Οι επιχειρησιακοί παράγοντες διαχειρίζονται την καταστροφή μιας πυρκαγιάς. Οι πολιτικοί και αυτοδιοικητικοί φορείς εργάζονται για την πρόληψη, όχι τη διαχείριση, της καταστροφής. Θα πάρουμε επιτέλους μέτρα για τους πυλώνες της ΔΕΗ; Θα γκρεμιστούν τα αυθαίρετα; Θα τιμωρηθούν εμπρηστές; Θα υπάρξει μηδενική ανοχή για τα περιβαλλοντικά εγκλήματα σε όλο το μήκος και το πλάτος της χώρας;

– Οικολογική συνείδηση: Ένας λαός με οικολογική συνείδηση προσέχει την φύση του τόπου του σαν κόρη οφθαλμού, δεν την καταστρέφει. Με πολιορκητικό κριό το κράτος μικρά και μεγάλα οικονομικά συμφέροντα νέμονται την ωραιότητα της Ελληνικής φύσης ως λάφυρο. Με την έλευση της κυβέρνησης Σύριζα η τάση αυτή έχει λάβει εκρηκτικές διαστάσεις (πχ. Αχελώος, πετρέλαια στο Αιγαίο, υδρογονανθρακες στην Ήπειρο, νέες λιγνιτικές μονάδες). Πώς να μην συμβαίνουν τραγωδίες, όπως στο Μάτι, σε αυτό το πλαίσιο;

Η κυβέρνηση Σύριζα δεν κάνει κάτι πέρα από αυτό που κάνουν οι προηγούμενες κυβερνήσεις. Αφού διατηρήσει το παραπάνω πλαίσιο καταστροφής, στέκεται πίσω από τις ενάντιες επιχειρησιακές λεπτομέρειες κάθε τραγωδίας (πχ. στρατηγός άνεμος), για να δικαιολογηθεί. Χρέος μας να αμφισβητήσουμε και να καταστήσουμε μη κοινωνικά ανεκτό το ίδιο το πλαίσιο που παράγει τραγωδίες όπως στην Ηλεία και στο Μάτι.

Πετρέλαια, Εξορύξεις, Φράγματα: Ενέργεια για Τι & για Ποιον; | B-FEST 7 (Βίντεο)

“Πετρέλαια, Εξορύξεις, Φράγματα: Ενέργεια για Τι & για Ποιον;”. Παρακάτω το βίντεο της εκδήλωσης και της συζήτησης που έλαβε χώρα στις 26 Μαϊου 2018 στα πλαίσια του B-FEST 7.

Στην εκδήλωση συμμετέχουν κινήματα για την ενέργεια και το νερό.

Εισηγήσεις:
Βασίλης Καραπάνος (Ανοιχτή Συνέλευση στα Γιάννενα ενάντια στις Εξορύξεις Πετρελαίου)
Τάσος Κεφαλάς (Δίκτυο «Μεσοχώρα-Αχελώος SOS)
Στέφανος Μπατσής (περ. Βαβυλωνία)

Video by **omniatv**, Αντώνης Δημόπουλος

[youtube id=”FGVrtOLwajU”]


B-FEST
WWW.BABYLONIA.GR
KRISTIN ROSS
DEBBIE BOOKCHIN
EYAL WEIZMAN
REDNECK REVOLT
MAKE AMAZON PAY!