Κρατικοποιούν Ιδιωτικοποιώντας – Αντιεξουσιαστική Κίνηση Αθήνας

Το κράτος αυτός ο μεγάλος άρπαγας με ένα νέο φιρμάνι-προσταγή υποτάσει τη διαχείριση του νερού στην εξουσία του, από τις τοπικότητες και τους Δήμους, και μετατρέπει το νερό από κοινό αγαθό σε κρατικό εμπόρευμα με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια. Καταργεί τις κατά τόπους ΔΕΥΑ τις εντάσει στην ΕΥΔΑΠ και ΕΥΑΘ απομακρύνοντας το νερό και τη διαχείρισή του απο την κοινωνία.
Δεν είναι ότι πέφτουμε από τα σύννεφα στο άκουσμα του νέου νομοσχεδίου του ΥΠΕΝ για τους παρόχους υπηρεσιών ύδατος, όπου ουσιαστικά το κράτος κρατικοποιεί ιδιωτικοποιώντας περαιτέρω και αφαιρεί από τις τοπικές κοινωνίες τη διαχείριση των υδάτινων πόρων. Το ξέρουμε καλά, ότι ο κρατικός φιλελευθερισμός στοχεύει στο να ξεπουλήσει και να καταστρέψει ότι βρει μπροστά του, πόσο μάλλον στη δική μας περίπτωση, που πέρα από το ωμό κέρδος κυριαρχούν οι πελατειακές σχέσεις, οι εξυπηρετήσεις σε ημέτερους, η διαφθορά και οι απευθείας αναθέσεις σε κολλητούς και ολιγάρχες. Τόσο πολύ, μάλιστα, που έχουμε καταλήξει σαν κοινωνία να θεωρούμε όλα αυτά φυσιολογικά και στο άκουσμα κάθε νέου σκανδάλου ή κάποια νομοθεσίας που σφίγγει κι άλλο τον κλοιό γύρω μας να μένουμε απαθείς. Είναι γνωστή και πάγια, επίσης, η τακτική όλων των κυβερνήσεων να «συζητούν» και να ψηφίζουν, εν μέσω καλοκαιρινής ραστώνης, με τη στρατηγική του κατεπείγοντος, ακριβώς εκείνα τα νομοσχέδια που θα προκαλούσαν έστω κάποιες αντιδράσεις εάν δημοσιοποιούνταν έγκαιρα και δημιουργούταν γύρω από αυτά ο απαραίτητος διάλογος και η ενημέρωση της κοινωνίας.
Η ακολουθία των γεγονότων μιλάει από μόνη της:

❗ Μάρτιος 2026: Η ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ μπαίνει στο μετοχολόγιο της ΕΥΔΑΠ μέσω της θυγατρικής Urban Services, αυξάνοντας μέσα σε δύο εβδομάδες το ποσοστό της από 9,71% σε 12,76% (με διάφορες πηγές να κάνουν λόγο πως ίσως να προσεγγίζει το 17%).

❗ Ιούλιος 2026: Η κυβέρνηση καταθέτει ένα νομοσχέδιο «κομμένο

και ραμμένο» στα μέτρα των μετόχων. Μεγαλώνει την ΕΥΔΑΠ, χαρίζοντάς της δεκάδες χιλιάδες νέους πελάτες, νέα περιουσιακά στοιχεία και ακόμη μεγαλύτερο ρόλο στη διαχείριση του νερού.
Κάθε φορά που μιλούν για «εξορθολογισμό», εννοούν ιδιωτικοποίηση – όπως ακριβώς έγινε με τη ΔΕΗ. Με ξένα λεφτά, άλλωστε, όλοι μπορούμε να κάνουμε αναδιαρθρώσεις. Το Κράτος αναλαμβάνει να καλύψει τα χρέη(δλδ εμείς) των ΔΕΥΑ που συγχωνεύονται, ώστε η ΕΥΔΑΠ να τις παραλάβει οικονομικά «καθαρές». Πιο συγκεκριμένα από το Δημόσιο αναλαμβάνει τουλάχιστον 34,5 εκατομμύρια ευρώ από συνολικές οφειλές 40,6 εκατομμυρίων ευρώ. Και φυσικά, δεν λείπουν τα γνώριμα πρόσωπα. Στο Δ.Σ. της ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ συμμετέχει ο Γιώργος Βερνίκος, πεθερός του Υπουργού Εξωτερικών Γιώργου Γεραπετρίτη. Ο ιδιώτης μπαίνει, η εταιρεία γιγαντώνεται με νόμο, κι ο λογαριασμός περνάει πρώτα στον φορολογούμενο και μετά στον καταναλωτή. Εύλογα γεννάται το ερώτημα: ποιος τελικά ωφελείται από αυτή τη μεταρρύθμιση;
Παράλληλα, όμως, το ζήτημα δεν αφορά μόνο το οικονομικό μοντέλο διαχείρισης του νερού, αλλά και το ποιος θα έχει τον έλεγχο πάνω σε αυτό. Η μεταφορά αρμοδιοτήτων από εκατοντάδες μικρότερους φορείς ύδρευσης σε μεγαλύτερους οργανισμούς όπως η ΕΥΔΑΠ και η ΕΥΑΘ σημαίνει ουσιαστικά μια μεγάλη αλλαγή στη σχέση ανάμεσα στις τοπικές κοινωνίες και στη διαχείριση ενός βασικού δημόσιου αγαθού, όπου, ουσιαστικά, αφαιρεί τον έλεγχο από τις σε ανώνυμες εταιρείες. Δήμοι και εργαζόμενοι στις ΔΕΥΑ έχουν εκφράσει την αντίθεσή τους, υποστηρίζοντας ότι η συγκέντρωση αυτή μπορεί να απομακρύνει τις αποφάσεις από την τοπική κοινωνία και να περιορίσει τον άμεσο κοινωνικό έλεγχο πάνω στο νερό. Αντί να ενισχυθούν οι υπάρχουσες δομές με προσωπικό, πόρους και υποδομές, επιλέγεται η συγκέντρωση σε λίγους μεγάλους οργανισμούς με μια εντελώς χρηματιστηριακή λογική λειτουργίας.
Ας μην ξεχνάμε ότι το νερό έχει ήδη μετατραπεί σε εμπορεύσιμο και χρηματιστηριακό προϊόν από την εισαγωγή της ΕΥΔΑΠ στο Χρηματιστήριο το 2000 και τη μεταβίβασή της στο Υπερταμείο όπως έγινε αργοτερα και με την ΕΥΑΘ. Λέγαμε κάποτε, πως στο μέλλον οι πόλεμοι θα γίνονται για το νερό. Πώς να μη γίνουν, όταν ένα θεμελιώδες δημόσιο αγαθό μετατρέπεται ολοένα και περισσότερο σε επενδυτικό προϊόν, την ίδια στιγμή που η κλιματική κρίση εντείνει τη λειψυδρία σε όλο και περισσότερες περιοχές του πλανήτη; Και εδώ βρίσκεται ίσως το μεγαλύτερο

πολιτικό ερώτημα: όταν η λειψυδρία χρησιμοποιείται ως επιχείρημα για την ανάγκη νέων μεγάλων έργων και αλλαγών στη διαχείριση του νερού, ποιος αποφασίζει τελικά για το μέλλον αυτού του αγαθού; Οι τοπικές κοινωνίες που ζουν τις συνέπειες ή μεγάλοι οργανισμοί και κεντρικοί μηχανισμοί που σχεδιάζουν τη διαχείριση σε εθνικό επίπεδο χωρίς να λογαριάζουν τις συνέπειες πάνω στο φυσικό πλούτο κάθε περιοχής;

Την ίδια στιγμή, το νομοσχέδιο θεσπίζει fast-track περιβαλλοντικές αδειοδοτήσεις για έργα λειψυδρίας, ανοίγοντας ξανά την όρεξη για την εκτροπή του Αχελώου. Δεν πρόκειται απλώς για θεωρητικές διακηρύξεις, αλλά για τη μεθοδευμένη επαναφορά του σχεδίου. Με αφορμή την κλιματική κρίση και τις εκθέσεις παραγγελίας πολυεθνικών, όπως η ολλανδική εταιρεία HVA, επικαλούνται την αντιμετώπιση της ξηρασίας για να δικαιολογήσουν τη μεταφορά έως και 300 εκατομμυρίων κυβικών μέτρων νερού ετησίως. Ξεχνούν όμως να πουν ότι σε αυτή την ξηρασία οδηγηθήκαμε από τις δικές τους καταστροφικές πολιτικές δεκαετιών στον θεσσαλικό κάμπο, όπου η αλόγιστη εξάντληση των υπόγειων υδάτων και η επιβολή εντατικών, υδροβόρων καλλιεργειών –όπως το βαμβάκι– διέλυσαν τον υδροφόρο ορίζοντα. Στο όνομα αυτής της έκτακτης ανάγκης που οι ίδιοι δημιούργησαν, επιχειρούν τώρα να ξεθάψουν τα ημιτελή εργοτάξια στη Συκιά, ενώ η διαχείριση παραδίδεται στην ανώνυμη εταιρεία «ΟΔΥΘ Α.Ε.». Παρακάμπτοντας ξεδιάντροπα τις έξι αλλεπάλληλες ακυρωτικές αποφάσεις του ΣτΕ, το κράτος και τα επιχειρηματικά συμφέροντα επιχειρούν να νομιμοποιήσουν ένα διαρκές περιβαλλοντικό έγκλημα, μετατρέποντας τις λεκάνες απορροής σε πεδίο κερδοσκοπίας. Στο στόχαστρο βρίσκεται και η Ευρυτανία με το «Σχέδιο Εύρυτος»: ένα φαραωνικό έργο 750 εκατομμυρίων ευρώ (από 550 εκατ. του αρχικού σχεδιασμού) για τη μεταφορά υδάτων από τους παραποτάμους του Αχελώου προς την Αττική. Και το πιο προκλητικό; Για να γίνει αυτό, οι τροποποιήσεις στα Σχέδια Διαχείρισης Λεκανών Απορροής θα εγκρίνονται πλέον απλά με μια υπουργική απόφαση.

Σοβαρά ερωτήματα προκαλεί και η ίδια η κοινοβουλευτική διαδικασία: παρότι η ΡΑΑΕΥ αποκτά κομβικό ρυθμιστικό ρόλο, δεν κλήθηκε καν να τοποθετηθεί στην ακρόαση των φορέων στη Βουλή. Αν αγνοείται ακόμα και ο φορέας που καλείται να εφαρμόσει το νέο πλαίσιο, η δημόσια διαβούλευση μετατρέπεται σε προσχηματική διαδικασία. Έτσι, οι αντιδράσεις ξεπερνούν τον απλό φόβο της ιδιωτικοποίησης και αγγίζουν την ουσία του

μοντέλου διαχείρισης: το αν το νερό θα παραμείνει ένα αγαθό υπό δημόσιο και κοινωνικό έλεγχο ή αν θα μετατραπεί σταδιακά σε μια υπηρεσία υποταγμένη στην οικονομική αποδοτικότητα και την εταιρική λογική.
Απέναντι σε αυτό, η κυβέρνηση επικαλείται τον κατακερματισμό των περισσότερων από 700 τοπικών φορέων ύδρευσης για να δικαιολογήσει τη συγκέντρωση των υποδομών στην ΕΥΔΑΠ, την ΕΥΑΘ και τη ΡΑΑΕΥ. Εδώ όμως βρίσκεται και η πολιτική διαφωνία. Όταν η διαχείριση περνά σε ανώνυμες εταιρείες και εποπτεύεται από μια Αρχή σχεδιασμένη για αγορές δικτύων, το νερό απομακρύνεται οριστικά από τις τοπικές κοινωνίες. Όσο κι αν η κυβέρνηση ισχυρίζεται ότι «δεν ιδιωτικοποιείται το νερό», η γιγάντωση των εταιρειών και η εμπορευματοποίηση του αγαθού τη διαψεύδουν – και απέναντι σε αυτό το σχέδιο, η κοινωνία και τα κινήματα θα δώσουν ξανά τους αγώνες που χρειάζεται.
ΣΤΟΝ ΠΟΛΕΜΟ ΓΙΑ ΤΟ ΝΕΡΟ ΕΧΟΥΜΕ ΠΑΡΕΙ ΘΕΣΗ
Το νερό είναι κοινό αγαθό και μόνο η κοινωνία μπορεί να αποφασίζει για αυτό.

- 💧 Αμεσοδημοκρατική Διαχείριση
- 💧 Ελεύθερη Πρόσβαση
- 💧 Κοινωνικός Έλεγχος

Αντιεξουσιαστική Κίνηση Αθήνας
* *Παλιότερη, αλλά επίκαιρη αφίσα του δικτύου αυτόνομων συνελεύσεων της ΑΚ, που κολλήθηκε πανελλαδικά για το ζήτημα του νερού*

Η ΑΓΡΟΤΙΚΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΠΕΡΑ ΑΠΟ ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑ – ΑΝΤΙΕΞΟΥΣΙΑΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ

Ο μύθος ότι το κράτος εξυπηρετεί το δημόσιο συμφέρον καταρρέει από όλες τις πλευρές. Καταρρέει στις μεταφορές, εκεί όπου η «ασφάλεια» μετρήθηκε σε νεκρούς στα Τέμπη. Καταρρέει στην υγεία, που λειτουργεί σε μόνιμη κατάσταση κρίσης. Καταρρέει

στην ενέργεια, παραδομένη σε μονοπώλια. Καταρρέει στην κατοικία, που μετατράπηκε από κοινωνικό δικαίωμα σε επενδυτικό προϊόν. Και σήμερα καταρρέει με τον πιο ωμό τρόπο στην αγροτική παραγωγή. Η εικόνα των αγροτών στους δρόμους είναι το ορατό αποτέλεσμα ενός συστήματος όπου κομματικές, κρατικές και καπιταλιστικές ελίτ διαχειρίζονται δημόσιους πόρους ως ιδιοκτησία τους, μεταφέροντας το κόστος των κρίσεων σε εκείνους που δεν έχουν καμία θεσμική ισχύ.

Το σκάνδαλο στον ΟΠΕΚΕΠΕ και η παρέμβαση της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας δεν αποκάλυψαν απλώς πρακτικές διαφθοράς. Αποκάλυψαν τον τρόπο με τον οποίο η αγροτική πολιτική έχει μετατραπεί σε πεδίο πελατειακών δικτύων, πολιτικής κάλυψης και οικονομικής αρπαγής. Την ίδια στιγμή που μεσάζοντες, «ημέτεροι» και επιχειρηματικά κυκλώματα απομυζούσαν κοινοτικούς πόρους, χιλιάδες πραγματικοί παραγωγοί εξαρτήθηκαν πλήρως από μια ροή χρήματος που ελέγχεται από μηχανισμούς στους οποίους δεν έχουν καμία πρόσβαση. Όταν αυτό το σύστημα μπλοκάρει, η παραγωγή παγώνει και όχι επειδή οι αγρότες δεν παράγουν.

Η κρίση πληρωμών είναι δομικό χαρακτηριστικό του κράτους που λειτουργεί ως διαμεσολαβητής ανάμεσα σε ευρωπαϊκά κονδύλια και εγχώρια δίκτυα εξουσίας. Οι έλεγχοι, αναγκαίοι για τη στοιχειώδη αποκατάσταση της νομιμότητας, μετατρέπονται σε όπλο μαζικής τιμωρίας των πιο αδύναμων. Η διαφθορά παραμένει συστημική, ενώ η «εξυγίανση» εφαρμόζεται οριζόντια στους σε βάρος των αδύναμων.

Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, ο αγρότης παρουσιάζεται είτε ως «επιχειρηματίας» που οφείλει να προσαρμοστεί, είτε ως «επιδοτούμενος» που νομιμοποιείται μόνο μέσω της εξάρτησής του από το σύστημα. Στην πραγματικότητα, όμως λειτουργεί ως φορέας ρίσκου. Αναλαμβάνει το κλιματικό, οικονομικό και κοινωνικό κόστος της παραγωγής, ενώ οι κρίσιμες αποφάσεις για τις τιμές, τις εισροές -νερό, ενέργεια, λιπάσματα, σπόρους-την αξία της γης και των προϊόντων λαμβάνονται στις πολυεθνικές, στις τράπεζες, στα συγκεντρωμένα δίκτυα εμπορίας και διανομής και

στους κρατικούς μηχανισμούς που τους υπηρετούν.

Όταν αυτό το καθεστώς κλονίζεται, το κράτος στέκεται απέναντι στην κοινωνία. Καθώς η κλιματική κρίση και η έλλειψη πόρων διαβρώνουν τη σταθερότητα του καπιταλιστικού μοντέλου, το κράτος γίνεται πιο αυταρχικό, πιο πειθαρχικό, πιο επιθετικό απέναντι στην κοινωνία. Δεν προστατεύει την παραγωγή, προστατεύει τη θεσμική του αρχιτεκτονική, αναδιανέμει απώλειες και έτσι αποκαλύπτεται το πραγματικό πολιτικό αδιέξοδο.

Το ερώτημα λοιπόν που τίθεται είναι ποιος ελέγχει την αγροτική παραγωγή, για ποιον και με ποιους όρους. Και αν αυτός ο έλεγχος εδώ που φτάσαμε μπορεί να παραμείνει στα χέρια κρατικών και καπιταλιστικών ελίτ σε έναν κόσμο οικολογικής κατάρρευσης και κοινωνικής αποσύνθεσης.

Η ιστορική διαδρομή της ΚΑΠ

Η κρίση του αγροτικού τομέα στην Ελλάδα δεν είναι συγκυριακή ούτε αποτέλεσμα «κακής εφαρμογής». Είναι το αποτέλεσμα μιας μακράς ιστορικής διαδρομής πολιτικών επιλογών που εφαρμόστηκαν με κεντρικό άξονα την Κοινή Αγροτική Πολιτική (ΚΑΠ). Για να κατανοήσουμε τη σημερινή ασφυξία στον αγροτικό τομέα – οικονομική, περιβαλλοντική και κοινωνική – οφείλουμε να δούμε την ΚΑΠ πέρα από ένα τεχνικό εργαλείο ρύθμισης της παραγωγής αλλά ως έναν μηχανισμό πολιτικής διαχείρισης και κοινωνικής συναίνεσης σε ευρωπαϊκή κλίμακα, ο οποίος ιστορικά συγκροτείται για να απορροφά κρίσεις, αλλά καταλήγει να τις αναπαράγει σε νέα μορφή. Η κλιματική κρίση δεν δημιουργεί αυτό το αδιέξοδο αλλά το πολλαπλασιάζει και το καθιστά ορατό.

Η ΚΑΠ θεσμοθετείται στις αρχές της δεκαετίας του 1960, στο πλαίσιο της Συνθήκης της Ρώμης, ως απάντηση στην επισιτιστική ασφάλεια ως ζητούμενο της μεταπολεμικής Ευρώπης. Το διακύβευμα είναι σαφές και βαθιά κρατικοκεντρικό. Η γεωργία αντιμετωπίζεται ως στρατηγικός τομέας ασφάλειας, ισότιμος με την ενέργεια και τη βιομηχανία. Στόχος είναι η αύξηση της παραγωγής, η σταθεροποίηση των αγορών και η εξασφάλιση

εισοδήματος για τους αγρότες, μέσα από μηχανισμούς εγγυημένων τιμών και κοινής οργάνωσης της αγοράς. Σε αυτό το πλαίσιο, ο αγρότης νοείται περισσότερο ως κρίκος σε ένα σύστημα μαζικής παραγωγής, ενώ η εξουσία συγκεντρώνεται στον σχεδιασμό και στη ρύθμιση.

Ήδη από τη δεκαετία του 1970, με το Σχέδιο Mansholt, γίνεται σαφές ότι η ΚΑΠ δεν αποσκοπεί απλώς στη στήριξη των υφιστάμενων αγροτικών δομών, αλλά στη βαθιά αναδιάρθρωσή τους. Η επιδίωξη της μεγέθυνσης των εκμεταλλεύσεων, της συγκέντρωσης της παραγωγής και της αύξησης της παραγωγικότητας σηματοδοτεί την πρώτη συστηματική προσπάθεια μετατροπής της γεωργίας σε αγρο-βιομηχανικό σύστημα υψηλής αποδοτικότητας. Η κρίση που αναδύεται εδώ δεν είναι πλέον κρίση έλλειψης, αλλά κρίση αναντιστοιχίας ανάμεσα σε παραδοσιακές αγροτικές κοινωνίες και ένα μοντέλο εντατικοποιημένης παραγωγής που απαιτεί κεφάλαιο, τεχνολογία και κλίμακα.

Τη δεκαετία του 1980 γίνεται ορατή μια βασική αντίφαση της πρώτης ΚΑΠ. Το ίδιο το σύστημα που είχε σχεδιαστεί για να αυξήσει την αγροτική παραγωγή, αρχίζει να παράγει περισσότερα απ’ όσα μπορούν να καταναλωθούν ή να απορροφηθούν. Η υπερπαραγωγή δεν αποτελεί ένδειξη επιτυχίας, αλλά πρόβλημα. Τα μεγάλα πλεονάσματα προϊόντων, που έμειναν γνωστά ως «βουνά βουτύρου» και «λίμνες κρασιού», μετατρέπουν την αγροτική πολιτική σε ζήτημα δημόσιου κόστους και κοινωνικής αποδοχής. Αντί για αλλαγή του μοντέλου η παραγωγή συνεχίζει να ρυθμίζεται κεντρικά και ιεραρχικά με επιβολή νέων κανόνων ελέγχου όπως ποσοστώσεις και αποσύρσεις προϊόντων.

Το 1992 η ΚΑΠ περνά σε μια νέα φάση με τη λεγόμενη μεταρρύθμιση McSharry. Δεν πρόκειται απλώς για τεχνική αλλαγή, αλλά για απάντηση σε μια βαθύτερη πολιτική κρίση. Η εντατική γεωργία έχει ήδη προκαλέσει σοβαρές περιβαλλοντικές επιπτώσεις, το κόστος της πολιτικής αμφισβητείται κοινωνικά, ενώ οι διεθνείς πιέσεις στο εμπόριο καθιστούν το προηγούμενο μοντέλο δύσκολα υπερασπίσιμο. Για να διατηρηθεί, η ΚΑΠ αλλάζει λόγο. Η στήριξη των αγροτών δεν συνδέεται πλέον άμεσα με τις

τιμές των προϊόντων, αλλά με το εισόδημά τους, και η γεωργία επαναπροσδιορίζεται ως «πολυλειτουργική». Δεν καλείται πια μόνο να παράγει τρόφιμα, αλλά και να διατηρεί τοπία, οικοσυστήματα και κοινωνική συνοχή στην ύπαιθρο. Αυτή η διεύρυνση, όμως, είναι κυρίως ρητορική. Η εξουσία παραμένει συγκεντρωμένη στους ευρωπαϊκούς θεσμούς, στα κράτη και στους τεχνοκρατικούς μηχανισμούς που συνδιαλέγονται με αγορές, εταιρείες εισροών και εμπορικά δίκτυα, αποκλείοντας τους παραγωγούς από κάθε ουσιαστική συμμετοχή στη λήψη αποφάσεων και η πολιτική οργανώνεται όλο και περισσότερο ως τεχνοκρατική διαχείριση. Κάθε κοινωνικό ή περιβαλλοντικό αίτημα μεταφράζεται σε δείκτες, μέτρα, ελέγχους και καθεστώτα επιλεξιμότητας, μετατρέποντας τη συναίνεση σε ζήτημα συμμόρφωσης και όχι δημοκρατικής επιλογής.

Με την Agenda 2000, η ΚΑΠ επιχειρεί να δείξει ότι δεν αφορά πλέον μόνο την ποσότητα της παραγωγής, αλλά και την ανάπτυξη της υπαίθρου συνολικά. Εισάγεται ο λεγόμενος δεύτερος πυλώνας, που υποτίθεται ότι καλύπτει ζητήματα όπως η τοπική ανάπτυξη, η κοινωνική συνοχή και οι αγροτικές υποδομές. Παρ’ όλα αυτά, η αρχιτεκτονική της πολιτικής παραμένει σε μεγάλο βαθμό αμετάβλητη. Οι βασικές εισροές πόρων και εξουσίας εξακολουθούν να καθορίζονται κεντρικά, ενώ οι τοπικές κοινωνίες καλούνται να «προσαρμοστούν» σε προκαθορισμένα πλαίσια, με όρους διαχειριστικής συμμόρφωσης και όχι δημοκρατικού σχεδιασμού.

Η περίοδος από τις αρχές της δεκαετίας του 2000 έως το 2020 σηματοδοτεί μια βαθύτερη μετατόπιση της ΚΑΠ, σε αυτό που μπορεί να περιγραφεί ως ΚΑΠ της πειθάρχησης. Οι ενισχύσεις αποσυνδέονται από την ίδια την παραγωγή και παρουσιάζονται ως εργαλείο εκσυγχρονισμού και ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας. Η επιλογή αυτή υιοθετείται για να περιοριστεί η υπερπαραγωγή χωρίς να αλλάξει το κυρίαρχο μοντέλο, να ευθυγραμμιστεί η ΚΑΠ με τους κανόνες του διεθνούς εμπορίου και των αγορών. Στην πράξη, το οικονομικό και κλιματικό ρίσκο μεταφέρεται σχεδόν αποκλειστικά στον παραγωγό. Οι τιμές αφήνονται στην αγορά, οι απώλειες δεν αντισταθμίζονται συλλογικά και η ενίσχυση

χορηγείται μόνο υπό όρους συμμόρφωσης. Το εισόδημα δεν εξαρτάται πλέον από το τι και πώς παράγεται, αλλά από το αν ο αγρότης συμμορφώνεται με ένα όλο και πιο σύνθετο πλέγμα κανόνων, ελέγχων και διοικητικών απαιτήσεων. Η πολιτική σύγκρουση γύρω από την παραγωγή, τις τιμές και τις αγορές αποπολιτικοποιείται και αντικαθίσταται από γραφειοκρατική επιτήρηση. Σε αυτό το πλαίσιο, ο αγρότης αντιμετωπίζεται ως διοικητικά επιλέξιμος ή μη. «Παράγει» πρωτίστως για να παραμείνει εντός του συστήματος, αποδεχόμενος ατομικά το ρίσκο και συλλογικά την αποπολιτικοποίηση της αγροτικής παραγωγής.

Η πιο πρόσφατη φάση της ΚΑΠ, για την περίοδο 2021 – 2027, ενσωματώνει ρητά την κλιματική κρίση στον λόγο και στα εργαλεία της πολιτικής. Τα οικολογικά σχήματα, οι περιβαλλοντικές δεσμεύσεις και οι εθνικοί στρατηγικοί σχεδιασμοί παρουσιάζονται ως απόδειξη μιας νέας, «πράσινης» ΚΑΠ. Ωστόσο, οι περιβαλλοντικές απαιτήσεις αυξάνονται, χωρίς να μεταβάλλεται ουσιαστικά ο έλεγχος των κρίσιμων πόρων δηλαδή του νερού, της γης, της ενέργειας, της διάθεσης στην αγορά και της ασφάλισης του κινδύνου. Η κλιματική κρίση λειτουργεί έτσι ως πολλαπλασιαστής όλων των προηγούμενων κρίσεων, παραγωγής, εισοδήματος, νομιμοποίησης και ανθεκτικότητας, και αποκαλύπτει τα όρια ενός συστήματος που μεταρρυθμίζεται διαρκώς χωρίς να ανακατανέμει την εξουσία.

Η κλιματική κρίση, άλλωστε, δεν έρχεται σε ένα ουδέτερο πεδίο. Έρχεται σε έναν ήδη άνισο αγροτικό χώρο. Στην Ελλάδα, τα ακραία καιρικά φαινόμενα, η λειψυδρία, οι πλημμύρες και οι καύσωνες πλήττουν δυσανάλογα τους μικρούς και μεσαίους παραγωγούς. Καθώς το κλιματικό ρίσκο αυξάνεται, ο έλεγχος των εισροών παραμένει συγκεντρωμένος, η ασφάλιση είναι ανεπαρκής ή ακριβή, οι αποζημιώσεις καθυστερούν και η «προσαρμογή» μεταφράζεται σε νέες επενδύσεις που ο παραγωγός καλείται να χρηματοδοτήσει μόνος του. Έτσι, η κλιματική κρίση, αντί να γίνει αφορμή για δημοκρατικό επανασχεδιασμό της παραγωγής και των κοινών πόρων, τείνει να μετατρέπεται σε εργαλείο επιτάχυνσης της συγκέντρωσης. ‘Οσοι αντέχουν το ρίσκο

επιβιώνουν, ενώ οι υπόλοιποι εγκαταλείπουν.

Γιατί οι κυρίαρχες λύσεις δεν αρκούν

Οι κυρίαρχες απαντήσεις στην κρίση του αγροτικού τομέα εμφανίζονται με διαφορετικά ονόματα, όπως τεχνολογικός εκσυγχρονισμός, καινοτομία, ψηφιοποίηση, πράσινη μετάβαση, χρηματοδοτικά εργαλεία, αλλά μοιράζονται ένα κοινό χαρακτηριστικό. Δεν αμφισβητούν τη δομή εξουσίας μέσα στην οποία λειτουργεί η αγροτική παραγωγή και τις σχέσεις που την αναπαράγουν.

Η τεχνολογία, για παράδειγμα, προβάλλεται ως ουδέτερη λύση. Στην πράξη, όμως, η ψηφιοποίηση της γεωργίας χωρίς έλεγχο των δεδομένων μετατρέπει τον αγρότη σε παθητικό πάροχο πληροφορίας για τρίτους. Δεδομένα για το έδαφος, τις καλλιέργειες, το νερό και το κλίμα συλλέγονται, αναλύονται και αξιοποιούνται από πλατφόρμες, εταιρείες εισροών ή χρηματοπιστωτικούς φορείς, χωρίς ο ίδιος ο παραγωγός να έχει ουσιαστικό λόγο στη χρήση τους. Με αποτέλεσμα η γνώση αποσπάται από το χωράφι και επανεισάγεται ως υπηρεσία επί πληρωμή.

Αντίστοιχα, η καινοτομία παρουσιάζεται ως μοχλός μετάβασης, χωρίς να τίθεται το ερώτημα της ιδιοκτησίας και του ελέγχου της. Όταν η καινοτομία εισάγεται ως πακέτο τεχνολογιών, πιστοποιήσεων και συμβουλευτικών υπηρεσιών, χωρίς συλλογικές δομές ιδιοκτησίας και διαχείρισης τότε οι παραγωγοί καλούνται να «εκσυγχρονιστούν», χωρίς να συνδιαμορφώνουν τα εργαλεία που καθορίζουν την παραγωγή τους. Ακόμη και οι συνεταιρισμοί, που προβάλλονται ως απάντηση στην ατομική αδυναμία των παραγωγών, δεν αποτελούν από μόνοι τους εγγύηση αλλαγής. Ιδιαίτερα όταν αναπαράγουν τις ίδιες ιεραρχίες που υποτίθεται ότι αντιπαλεύουν τότε μετατρέπονται σε διαχειριστικούς μηχανισμούς επιδοτήσεων ή σε ενδιάμεσους κρίκους της αγοράς, αντί για εργαλεία συλλογικής διαπραγμάτευσης και πολιτικής αυτονομίας.

Το κοινό όριο όλων αυτών των «λύσεων» είναι ότι αντιμετωπίζουν την αγροτική κρίση ως τεχνικό πρόβλημα αποδοτικότητας,

προσαρμογής ή καινοτομίας. Ωστόσο, όπως έδειξε και η ιστορική διαδρομή της ΚΑΠ, η κρίση είναι πρωτίστως πολιτική. Αφορά το ποιος ελέγχει τους πόρους, τη γνώση, τις αλυσίδες αξίας και το ρίσκο. Όσο αυτά τα ερωτήματα παραμένουν εκτός συζήτησης, κάθε νέα λύση, όσο «πράσινη» ή «έξυπνη» κι αν είναι, θα λειτουργήσει ως ακόμη ένα στρώμα πάνω σε ένα σύστημα που έχει ήδη φτάσει στα όριά του.

Μια αντιεξουσιαστική αγροτική προοπτική

Η συζήτηση για μια αντιεξουσιαστική προοπτική στην αγροτική πραγματικότητα και τη ζωή στην ύπαιθρο αποτελεί πολιτική αναγκαιότητα. Η κλιματική κρίση απαιτεί πολιτικές μετατόπισης ισχύος. Όσο οι βασικές σχέσεις ελέγχου παραμένουν αμετάβλητες, κάθε προσπάθεια προσαρμογής θα μεταφράζεται σε περαιτέρω επιβάρυνση των ίδιων υποκειμένων, των μικρών και μεσαίων παραγωγών και των αγροτικών κοινοτήτων.

Κάθε σχεδιασμός θα πρέπει να ξεκινά από την αποκέντρωση της ισχύος και την επανατοποθέτηση του ελέγχου στους ίδιους τους παραγωγούς και στις τοπικές κοινωνίες. Στο επίκεντρο αυτής της προοπτικής βρίσκεται ο συλλογικός έλεγχος των κρίσιμων μέσων παραγωγής δηλαδή των σπόρων, της αποθήκευσης, της μεταποίησης και των βασικών υποδομών. Όταν αυτοί οι κόμβοι παραμένουν πλήρως ιδιωτικοποιημένοι ή ελέγχονται από λίγους ισχυρούς παίκτες, ο παραγωγός στερείται κάθε πραγματικής διαπραγματευτικής δύναμης και εγκλωβίζεται σε σχέσεις εξάρτησης.

Παράλληλα, απαιτείται η ανασυγκρότηση τοπικών και περιφερειακών αλυσίδων αξίας ως πολιτικό σχέδιο μείωσης της εξάρτησης από συγκεντρωμένα και απρόσωπα δίκτυα. Η επανασύνδεση της παραγωγής με τη μεταποίηση και την κατανάλωση σε περιφερειακή κλίμακα ενισχύει τη διαπραγματευτική θέση των παραγωγών και δημιουργεί όρους συλλογικής ανθεκτικότητας απέναντι σε αγορές που λειτουργούν όλο και με μεγαλύτερη αστάθεια.

Κομβικό σε αυτό το σχεδιασμό είναι τα κοινά (commons) ως βάση. Το νερό, η γη, η γνώση και τα δεδομένα δεν μπορούν να αντιμετωπίζονται αποκλειστικά ως εμπορεύματα ή επενδυτικά assets, ιδίως σε συνθήκες κλιματικής αποσταθεροποίησης. Αποτελούν αναγκαία κοινά, χωρίς τα οποία δεν μπορεί να υπάρξει ούτε βιώσιμη παραγωγή ούτε κοινωνική δικαιοσύνη στην ύπαιθρο. Η διαχείρισή τους δεν είναι τεχνικό ζήτημα, αλλά βαθιά πολιτικό και αφορά το ποιος αποφασίζει, για ποιον και με ποιους όρους.

Τα παραπάνω είναι αναγκαίοι όροι προκειμένου να προχωρήσουμε στα ερωτήμα τι καλλιέργειες επιθυμούμε και με ποια κριτήρια θα αποφασίσουμε και τι αγροτικά προϊόντα χρειαζόμαστε.

ΝΙΚΗ ΣΤΑ ΜΠΛΟΚΑ

ΑΝΤΙΕΞΟΥΣΙΑΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ | ΔΙΚΤΥΟ ΑΥΤΟΝΟΜΩΝ ΣΥΝΕΛΕΥΣΕΩΝ

Download (PDF, 6.9MB)

Η Υγεία στην παγίδα της νεοφιλελεύθερης διαχείρισης

της Αθανασίας Δέτσικα*

«θα ήθελα να ξεκαθαρίσω επίσης, και αυτό θέλω να καταστεί σαφές, ότι είναι άλλο το δημόσιο σύστημα υγείας και άλλο κρατικό σύστημα υγείας. Να δώσω ένα παράδειγμα: σε μια σοσιαλιστική χώρα, τη Σουηδία, το νοσοκομείο Καρολίνσκα. Είναι ένα νοσοκομείο πρότυπο, το οποίο παρέχει εξαιρετικές υπηρεσίες υγείας, δωρεάν υπηρεσίες υγείας προς τους πολίτες της χώρας αυτής.

Είναι δημόσιο νοσοκομείο, αλλά δεν είναι ένα κρατικό νοσοκομείο.»

Βασίλειος Κικίλιας, Υπουργός Υγείας

Η νεόκοπη κυβέρνηση, από την προεκλογική περίοδο ακόμα, έχει κάνει ξεκάθαρες τις προθέσεις της: θα παραμείνει όσο καιρό χρειάζεται στην εξουσία, χρησιμοποιώντας υπέρμετρη κρατική βία αν απαιτείται, μέχρι να καταφέρει να υλοποιήσει εκείνες τις πολιτικές που θα μεταρρυθμίσουν τους θεσμούς και τις ποικίλες πτυχές της καθημερινής μας ζωής σε μια εντελώς νέα κατεύθυνση. Έτσι ώστε, μέχρι το τέλος της θητείας της, να μπορεί να το διαλαλήσει υπερήφανα: υπήρξε η πρώτη πραγματικά νεοφιλελεύθερη δεξιά κυβέρνηση στην Ελλάδα.

Εν αρχή

Οι προβληματικές στην υγεία δεν ξεκινούν προφανώς από την εκλογή της νέας κυβέρνησης, ούτε αυτό πρόκειται για ένα κείμενο το οποίο θα προσπαθήσει να κάνει ανασκόπηση όλων των ελλείψεων και των προβλημάτων που υπάρχουν. Αναφορικά όμως με αυτά, την τελευταία δεκαετία το ΕΣΥ «πάσχει», βασικά, από τεράστιες ελλείψεις μόνιμου προσωπικού και φαρμακοτεχνικών υλικών. Οι εθνικές δεσμεύσεις, εξαιτίας της υπογραφής των μνημονίων, επέβαλαν το μέτρο 5 προς 1, δηλαδή για κάθε 5 εργαζομένους στο δημόσιο τομέα που αποχωρούν να προσλαμβάνεται ένας, το οποίο αναπόφευκτα οδήγησε στην ερήμωση των κλινικών, των επειγόντων και των εργαστηρίων από προσωπικό. Ταυτόχρονα, η μειωμένη χρηματοδότηση οδήγησε σε έλλειψη βασικών φαρμάκων και υλικών στην καθημερινότητα των νοσοκομείων, τα οποία απλά έμαθαν να ανταπεξέρχονται χωρίς όσα κάθε φορά τους έλειπαν. Η ανανέωση του εξοπλισμού, η ανακαίνιση των νοσοκομείων και η αγορά οχημάτων για το ΕΚΑΒ συχνά καλύφθηκαν από δωρεές ιδιωτών.

> *Η κατάσταση αυτή σαφώς και είχε ως αποτέλεσμα τη στροφή των πολιτών προς τις ιδιωτικές εταιρείες ασφάλισης και παροχής υπηρεσιών – κυρίως στον τομέα της πρόληψης, των*

απεικονιστικών εξετάσεων κτλ.

Έτσι, το κενό μεταξύ των αναγκών υγείας του πληθυσμού και των δυνατοτήτων κάλυψής τους από το ΕΣΥ σταδιακά διογκώθηκε, καθώς, συν τοις άλλοις, η δυνατότητα κάλυψης του κόστους της ιατροφαρμακευτικής φροντίδας με ίδιους πόρους από την πλευρά των πολιτών –όπως συνέβαινε για πολλά χρόνια– εξαντλήθηκε εξαιτίας της δραματικής μείωσης των ατομικών και οικογενειακών εισοδημάτων. [1]

Η κυβέρνηση του Κυριάκου Μητσοτάκη μπορεί να επιθυμεί να αναδιοργανώσει το ΕΣΥ με βάση τις αρχές του λεγόμενου νέου δημόσιου μάνατζμεντ, έτσι ώστε ως προς τη δομή και τους κανόνες λειτουργίας του να προσιδιάζει περισσότερο σε ιδιωτική εταιρεία με την υιοθέτηση και της αντίστοιχης κουλτούρας (αντιμετωπίζοντας δηλαδή τους ασθενείς ως καταναλωτές υπηρεσιών), αφήνοντας μας ολίγον τι ανατριχιασμένες, αλλά και η προηγούμενη κυβέρνηση στάθηκε ανίκανη να βελτιώσει την κατάσταση στην υγεία. Η βασική της στρατηγική, όπως και στους περισσότερους τομείς, ήταν η μετριοπαθής διαχείριση των τεράστιων προβλημάτων και ελλείψεων, κυρίως με προσλήψεις επικουρικού προσωπικού με ιδιωτικές συμβάσεις εργασίας ορισμένου χρόνου μέσω ΕΣΠΑ, και η κάλυψη μόνο των πραγματικά επειγουσών αναγκών σε υλικά και φάρμακα. Ίσως η μοναδική πράξη που μπορούμε να της αναγνωρίσουμε ότι ήταν προς την κατεύθυνση ανακούφισης των πιο αδύναμων συμπολιτών μας είναι πιθανότατα ο νόμος ν.4368/2016, ο οποίος εξασφαλίζει την πρόσβαση όλων των ανασφάλιστων πολιτών στην υγεία.

Back to the future

Η είδηση ότι η ιδιωτικοποίηση των δημόσιων νοσοκομείων ξεκινά από το Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο Ιωαννίνων μπορεί να μην πήρε τις διαστάσεις τις οποίες θα έπρεπε την προηγούμενη εβδομάδα,[2] όμως δεν μας προκαλεί την παραμικρή εντύπωση. Βρίσκεται, μάλιστα, σε απόλυτη σύμπνοια με την πρόταση του Πανελλήνιου Ιατρικού Συλλόγου (ΠΙΣ) να μετατραπούν τα δημόσια

νοσοκομεία από πρόσωπα δημοσίου δικαίου σε πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου. Ο υπουργός Υγείας Βασίλης Κικίλιας απαντώντας στη σχετική ερώτηση που του τέθηκε στη Βουλή την προηγούμενη εβδομάδα, αρνήθηκε ότι υπάρχει σχέδιο να δεσμευτούν όσες κλίνες του νοσοκομείου χρειαστεί για να τις αξιοποιήσουν ιδιωτικές ασφαλιστικές εταιρείες, και ουσιαστικά άδειασε τον διοικητή της 6ης ΥΠΕ (η χώρα χωρίζεται σε 7 μεγάλες υγειονομικές περιφέρειες, τις ΥΠΕ, οι υπεύθυνοι των οποίων ορίζονται από την εκάστοτε κυβέρνηση). Κατά την άρνηση του όμως για την παραχώρηση τμημάτων του δεύτερου μεγαλύτερου νοσοκομείου της χώρας σε ιδιώτες για τουρισμό υγείας, ο υπουργός παραδέχτηκε πολύ πιο ωμά τα μεγάλα του σχέδια για το ΕΣΥ:

…θα ήθελα να ξεκαθαρίσω επίσης, και αυτό θέλω να καταστεί σαφές, ότι είναι άλλο το δημόσιο σύστημα υγείας και άλλο κρατικό σύστημα υγείας. Τι σημαίνει αυτό; Σημαίνει ότι μπορεί, όπως κάνουν ήδη τα νοσοκομεία μας και κάνει ο ΕΟΠΥΥ, να παίρνει υπηρεσίες από τον ιδιωτικό τομέα και να δίνει τη δυνατότητα στους γιατρούς μας, στους νοσηλευτές μας, στο διοικητικό προσωπικό να εξυπηρετεί καλύτερα τον κόσμο, πιο ποιοτικά, πιο γρήγορα, ενδεχομένως με τελευταίας τεχνολογίας μηχανήματα κλπ…

Τώρα σε ό,τι έχει να κάνει με τα σχέδια ιδιωτικοποίησης των δημόσιων νοσοκομείων κλπ., νομίζω ότι μετράει και είναι πάρα πολύ σημαντικό αυτό το οποίο λέει η πολιτική ηγεσία. Σέβομαι τον Πανελλήνιο Ιατρικό Σύλλογο. Ο καθένας μπορεί να σέβεται όλα αυτά τα οποία ακούει για την υγεία, αν είναι τεκμηριωμένα, αλλά εγώ δεν μπορώ να σχολιάσω αυτά τα οποία δηλώνει ο ΠΙΣ. Τα ακούω όμως.» [3]

Ο υπουργός δεν έχει κανένα πρόβλημα να παραδεχτεί ότι η ιδέα τα νοσοκομεία να παρέχουν δωρεάν τις υπηρεσίες τους για τους ασφαλισμένους, ενώ οι δομές τους έχουν ιδιωτικοποιηθεί, τον ενδιαφέρει και σαφώς και την σέβεται. (Το αν το σύστημα που οραματίζεται ο Κικίλιας περιλαμβάνει τη δωρεάν περίθαλψη και για τους ανασφάλιστους, θα μπορούσε να απαντηθεί εύκολα αν

αναλογιστούμε ότι η παύση έκδοσης ΑΜΚΑ για τους πρόσφυγες ήταν μια από τις πρώτες πράξεις της κυβέρνησης).

> *Η μετατροπή των νοσοκομείων από πρόσωπα δημοσίου δικαίου σε πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου σημαίνει ένα πράγμα: ότι το κανονιστικό πλαίσιο που ρυθμίζει τη λειτουργία τους θα αλλάξει άρδην.*

Ακριβώς όπως οι ιδιωτικές επιχειρήσεις, θα είναι δυνατόν πλέον τα νοσοκομεία να πωληθούν ολόκληρα σαν μονάδες, να υπάρξουν μέτοχοι και διοικητικά συμβούλια, να εκμισθωθούν τμήματα τους και, στην τελική, να λειτουργήσουν με αποκλειστικό γνώμονα τους κανόνες της ελεύθερης αγοράς και το αγαπημένο όλων των νεοφιλελεύθερων, το κέρδος!

Από τις αρχές του 2019, η Νέα Δημοκρατία παρουσιάζοντας το πρόγραμμα της, σκιαγράφησε και τις προθέσεις της.[4] Σαφείς στόχοι για τη μείωση του καρκίνου, της παιδικής παχυσαρκίας και του καπνίσματος, εκσυγχρονισμός της πρόσβασης στα νοσοκομεία με ηλεκτρονικά ραντεβού και ατομικό φάκελο υγείας, εξατομικευμένες ειδοποιήσεις με SMS για τις εξετάσεις προληπτικού ελέγχου. Υποσχέθηκε επίσης την ανανέωση των συμβάσεων των επικουρικών γιατρών (να σημειώσουμε πως από τις 30/10/2019 οι επικουρικοί γιατροί βρίσκονται για άλλη μια φορά αντιμέτωποι με την απόλυση λόγω λήξης των συμβάσεων τους και δίνουν τον δικό τους αγώνα για να παραμείνουν με μόνιμες συμβάσεις στα νοσοκομεία), στοχευμένες προσλήψεις ειδικευμένων ιατρών και αύξηση του προϋπολογισμού για την ανακαίνιση των κτιρίων.

Συνεχής αξιολόγηση των διοικητών και των εργαζομένων, μάλιστα αναμένεται το έργο των διοικητών να αξιολογείται ανά τρίμηνο, εισαγωγή μάνατζερ για την αξιολόγηση της επίτευξης των στόχων και έναρξη του ιατρικού τουρισμού στην Ελλάδα. Ανάθεση τμήματος των υπηρεσιών υγείας όπως οι αξονικοί και μαγνητικοί τομογράφοι σε ιδιωτικές επιχειρήσεις οι οποίες πρέπει «*…να γίνουν πιο ανταγωνιστικές και πιο εξωστρεφείς, να προσφέρουν*

θέσεις εργασίας και ποιοτικές υπηρεσίες» (Κ.Μητσοτάκης στην παρουσίαση του προγράμματος Υγείας της ΝΔ 23.2.2019). Συνεργασία με τους μεγάλους ιατρικούς ομίλους, καλοί ιδιώτες που θα σώσουν τις υποστελεχωμένες Μονάδες Εντατικής Θεραπείας, οι οποίες κλείνουν τις κλίνες τους την μία μετά την άλλη, ενώ ταυτόχρονα και η υπόσχεση να σταθεί η νέα κυβέρνηση ενάντια στις κομματικές προσλήψεις – όπως έδειξε η πραγματικότητα, 9 μήνες μετά, σχεδόν όλοι οι διοικητές νοσοκομείων που όρισε η ΝΔ είναι μέλη του κόμματος, και οι περισσότεροι μη σχετικοί με τον τομέα της υγείας. Η αλήθεια είναι ότι από την βαλκάνια ψυχή της γράφουσας θα πήγαζε ένα βαθύ γέλιο στην ιδέα ότι SMS υπενθύμισης για προληπτικές εξετάσεις θα σταλούν σε Έλληνες πολίτες και αυτοί θα καταφέρουν όντως να τα διαβάσουν και να θυμηθούν τα ραντεβού τους, αν δεν την έπιανε σύγκρυο από τις νεοφιλελεύθερες τομές του προγράμματος της ΝΔ.



Το NHS (National Health Service), ίσως το πιο κοντινό στο δικό μας παράδειγμα εθνικού συστήματος υγείας, έχει ήδη παραχωρήσει σημαντικά τμήματά του στους ιδιώτες. Όπως ακριβώς οι γραμμές των τρένων, τα καλώδια του τηλεφώνου, οι δρόμοι, τα λιμάνια

και οτιδήποτε άλλο έχτισε η βρετανική εργατική τάξη και πούλησε με σιδερένια θέληση η Μάργκαρετ Θάτσερ από τα τέλη της δεκαετίας του ‘80. [5]

Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι στη λογική των μεταρρυθμίσεων του νεοφιλελευθερισμού περιλαμβάνεται πάντοτε και η γραφειοκρατικοποίηση των δομών τις οποίες προσπαθεί να μετασχηματίσει (γραπτή αξιολόγηση, αριθμητικοί στόχοι μείωσης του καρκίνου ή της παχυσαρκίας κτλ.), ταυτόχρονα με τη διείσδυση ανταγωνιστικών λογικών στην υγεία, όπως για παράδειγμα την επιβράβευση με bonus των ιατρών που καταφέρουν να έχουν τους πιο ικανοποιημένους ασθενείς στο λιγότερο δυνατό χρόνο – αλλά όχι και τους πιο υγιείς!

Η κυβέρνηση, λοιπόν, επιδιώκει η κληρονομιά της στο ΕΣΥ να ανοίξει την πόρτα στις ιδιωτικοποιήσεις. Κανείς δεν ξέρει πραγματικά το μέγεθος των βλέψεων τους. Μπορεί μόνο να υποθέσει ότι θα σταματήσουν εκεί που θα τους αναγκάσουν οι κοινωνικές αντιστάσεις. Μέχρι τώρα κάποιες δηλώσεις στελεχών «ξεφεύγουν», μόνο και μόνο για να διαψευσθούν λίγες μέρες μετά, αλλά ο λαός ξέρει και λέει: όπου υπάρχει καπνός, υπάρχει και φωτιά.

*** Η Αθανασία Δέτσικα είναι αγροτική ιατρός.**

1 Βλ. Και τη σχετική έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στο https://ec.europa.eu/health/sites/health/files/state/docs/chp_gr_greece.pdf.

2 https://thepressproject.gr/apo-to-nosokomio-ioanninon-xekina-i-idiotikopiisi-ton-dimosion-nosokomion/.

3 ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΒΟΥΛΗΣ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΜΗ΄ Παρασκευή 15/11/2019, Απάντηση στην ερώτηση με αριθμό 206/12-11-2019 του Βουλευτή Β2 Δυτικού Τομέα Αθηνών της ΜέΡΑ25 κ. Κρίτωνα Αρσένη προς τον Υπουργό Υγείας, με θέμα: «Σχέδια ιδιωτικοποίησης των δημόσιων Νοσοκομείων»

4 https://www.skai.gr/news/world/to-programma-tis-nd-gia-tin-ygeia-parousiase-o-kyriakos-mitsotakis-v.

5 https://tribunemag.co.uk/2019/11/privatisation-is-already-killing-the-nhs.

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”**.

Εκδήλωση: Ελεύθερες & Δωρεάν Μετακινήσεις στην Πόλη | 25/07

Η Βαβυλωνία και το Διεθνές Ινστιτούτο Κοινωνικής Οικολογίας σας προσκαλούν στην εκδήλωση-συζήτηση με τίτλο:
“Ελεύθερες & Δωρεάν Μετακινήσεις στην Πόλη: Προοπτικές και Τρόποι Υλοποίησης”

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

Στο **Συνεργατικό Καφενείο Περιμπανού** (Γ. Χατζηδάκη 9 – Άνω Πατήσια) την **Τετάρτη 25 Ιουλίου** στις 20:00.

Στην εκδήλωση θα παρουσιαστούν προτάσεις για την υλοποίηση της ελεύθερης μετακίνησης με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς στις πόλεις καθώς και θετικά παραδείγματα πόλεων με ελεύθερη μετακίνηση στην Ευρώπη και τον κόσμο. Πώς μπορεί να πραγματοποιηθεί μία τέτοια μετάβαση εν μέσω μίας συγκυρίας όπου το σύστημα ελέγχου των εισιτηρίων όλο και αυστηροποιείται; Ποια η σημασία της

δικτύωσης και των συλλογικών αντιστάσεων; Το δικαίωμα στη μετακίνηση ανήκει στη σφαίρα των κοινών αγαθών και αποτελεί κομμάτι των γενικότερων διεκδικήσεων για δημοκρατικές και οικολογικές πόλεις.

Στη συζήτηση θα εξετάσουμε πώς η ίδια η ζωή μιας πόλης εξαρτάται άμεσα από την οικολογική αλλά και την κοινωνικο-οικονομική διάσταση της ελεύθερης μετακίνησης.

Τετάρτη 25 Ιουλίου και ώρα 20.00

Εκδήλωση-Συζήτηση
Ελεύθερες & Δωρεάν Μετακινήσεις στην Πόλη: προοπτικές και τρόποι υλοποίησης



Ομιλητές:

Γιώργος Δαρεμάς (Διδάκτωρ Κοινωνικής και Πολιτικής Θεωρίας παν/μιο Sussex, Δίκτυο Πολιτών Ηρακλείου)
Κώστας Φωτεινάκης (Φίλοι της Φύσης)
Yavor Tarinski (περ. Βαβυλωνία, TRISE)

Συνεργατικό Καφενείο Περιμπανού
Γ. Χατζηδάκη 9 – Άνω Πατήσια

Διοργάνωση:

Περιοδικό Βαβυλωνία babylonia.gr
Διεθνές Ινστιτούτο Κοινωνικής Οικολογίας trise.org

Διοργάνωση:

Περιοδικό Βαβυλωνία & Διεθνές Ινστιτούτο Κοινωνικής Οικολογίας (TRISE)

Η ελεύθερη μετακίνηση στα Μ.Μ.Μ. επεκτείνεται από το Ταλίν σε ολόκληρη την Εσθονία

Κώστας Φωτεινάκης

Με αφορμή την «Ευρωπαϊκή Πράσινη Εβδομάδα», 21-25 Μαΐου, αλλά και με την πρόσφατη ανακοίνωση της Εσθονίας, ότι από 1ης Ιουλίου 2018 η ελεύθερη μετακίνηση με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς επεκτείνεται από το Ταλίν σε ολόκληρη τη χώρα, επαναφέρουμε την πρόταση των Φίλων της Φύσης για τη δωρεάν μετακίνηση και στην Ελλάδα.

Το Ελληνικό Δίκτυο ΦΙΛΟΙ της ΦΥΣΗΣ/ Naturefriends Greece έχει πάρει σαφή θέση για το θέμα της ελεύθερης μετακίνησης στην πόλη, με τα μέσα μαζικής μεταφοράς, από το 2013. Οι θέσεις των ΦτΦ έχουν πάρει υπόψη τους τις προτάσεις θεωρητικών της οικολογίας από το 1973, όπως π.χ. του Πιέρ Σάμουελ από το βιβλίο του ΟΙΚΟΛΟΓΙΑ, 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).

Οι θέσεις των ΦΙΛΩΝ της ΦΥΣΗΣ, «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 μετακίνηση στα δημόσια 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 μετακίνηση στα δημόσια ΜΜΜ έχει οικολογική 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, σε είκοσι έξι πόλεις των ΗΠΑ, κ.ά.

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.

Στην Ελλάδα η συζήτηση έχει ανοίξει κυρίως από τους ΦτΦ και έχει επεκταθεί από το ράδιο ΒΑΒΥΛΩΝΙΑ (εδώ και εδώ) και θεωρούμε ορισμένα μέτρα που έχουν παρθεί πρόσφατα ότι είναι σε σωστή κατεύθυνση, όπως π.χ. η ελεύθερη μετακίνηση ανέργων, η διαγραφή προστίμων που είχαν βεβαιωθεί στην εφορία από τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, 2017. Ωστόσο, αυτά τα μέτρα πρέπει να επεκταθούν και σε άλλες κοινωνικές κατηγορίες και ιδιαίτερα στους νέους, ακόμα και σε ωρολογιακές ζώνες (π.χ. ώρες που η μετακίνηση με τα ΜΜΜ είναι μικρή).

Να υπενθυμίσω ότι στις αρχές της δεκαετίας του ’80, με την

κυβέρνηση της αλλαγής του ΠΑΣΟΚ, εφαρμόστηκε ως κοινωνικός μισθός η ελεύθερη μετακίνηση στα ΜΜΜ, για συγκεκριμένες ώρες, κατά τη διάρκεια της μετακίνησης όλων των επιβατών αδιακρίτως, ωφελούμενοι όμως ήταν κυρίως οι εργαζόμενοι. [ΕΔΩ]

Η πρόταση για τη επέκταση της ελεύθερης 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».

Η οικονομική συγκυρία στη χώρα μας ίσως δεν είναι και η καλύτερη, ούτε προφανώς μπορούμε με έναν διακόπτη να μεταβούμε από τη μια στιγμή στην άλλη, από ένα σύστημα ελέγχου των εισιτηρίων που έχει πρόσφατα εκσυγχρονιστεί και έχει γίνει πιο αυστηρό, σε ένα σύστημα ελεύθερης μετακίνησης.

Ωστόσο η δρομολόγηση και η επέκτασης της ελεύθερης μετακίνησης μπορεί να προγραμματιστεί, όχι μόνο για οικονομικούς αλλά και για οικολογικούς λόγους, μιας και η αύξηση της μετακίνησης με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς μειώνει την κυκλοφορία των ΙΧ, την εκπομπή ρύπων και βελτιώνει τη λειτουργία των πόλεων.

ΦΙΛΟΙ της ΦΥΣΗΣ

Πορεία στα Γιάννενα Ενάντια στις Εξορύξεις Υδρογονανθράκων (φώτο+βίντεο)

Την Παρασκευή, 1/6/2018, πραγματοποιήθηκε πορεία στα Γιάννενα ενάντια στις εξορύξεις υδρογονανθράκων, με μεγάλη συμμετοχή κόσμου.

Στην πορεία μοιράστηκε το παρακάτω κείμενο:

Τον Σεπτέμβρη του 2017 υπογράφτηκε από τον υπουργό ενέργειας και περιβάλλοντος Γ. Σταθάκη η παραχώρηση 4.187 τετραγωνικών χιλιομέτρων για έρευνα και εξόρυξη υδρογονανθράκων σε όλη την Ήπειρο στην πολυεθνική Repsol. Συγκεκριμένα, οι εκτάσεις που παραχωρήθηκαν βρίσκονται στους δήμους Ζίτσας, Πωγωνίου και Ζαγορίου, καθώς και περιοχές στο νομό θεσπρωτίας και στο δέλτα του ποταμού Καλαμά. Ακόμα, στο σχέδιο αυτό περιλαμβάνονται εκτάσεις που ανήκουν στο δίκτυο προστατευόμενων περιοχών Natura 2000.

ΠΟΙΟ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΠΛΑΝΟ ΤΟΥΣ;

11.500 εκρήξεις ανά 50 μέτρα για τη μελέτη πρόκλησης σεισμών κατά τη διάρκεια της έρευνας- που ήδη έχει ξεκινήσει. Το 2021, η πρώτη προγραμματισμένη εξόρυξη στο δήμο Ζίτσας, ο δήμαρχος της οποίας, Μ. Πλιάκος, έχει υπογράψει τη σύμβαση παραχώρησης εκτάσεων στην ισπανική πολυεθνική.

ΠΟΙΑ ΕΙΝΑΙ Η REPSOL;

Η ισπανική εταιρεία Repsol Oil & Gas έχει παρουσία σε 40 χώρες παγκοσμίως, κυρίως της Λατινικής Αμερικής με αρκετές καταγγελίες για περιβαλλοντικά εγκλήματα και ατυχήματα με διαρροές σε βάρος της. Δραστηριοποιείται σε όλους τους τομείς της διαχείρισης υδρογοναν-θράκων, από την εξόρυξη, στη μεταφορά, στην επεξεργασία, στην πώληση.

ΤΙ ΕΧΕΙ ΓΙΝΕΙ ΩΣ ΤΩΡΑ;

Οι δήμοι Ζίτσας, Πωγωνίου και Σουλίου έχουν παραχωρήσει άδεια για έρευνα στην εταιρεία. Η εταιρεία έχει εισβάλλει παρανόμως σε ιδιωτικές εκτάσεις, χωρίς την άδεια των ιδιοκτητών με σκοπό την έρευνα και ακόμα και εκρήξεις.

Η απόσταση των εκρήξεων που αναγραφόταν στη σύμβαση(25-100 m) δεν τηρήθηκε αφού οι σεισμικές εκρήξεις με τη χρήση δυναμίτη ως τώρα έγιναν σε πολύ μικρή απόσταση μεταξύ τους (2-4m).

Έχει ξεκινήσει η αποψίλωση δασικών εκτάσεων στην περιοχή της Ζίτσας και στην περιοχή των Φιλιατών της θεσπρωτίας.

Όλα αυτά μας βεβαιώνουν για τη στάση των θεσμικών φορέων και της εταιρείας που πριν ήδη ξεκινήσει το έργο δεν νοιάζονται ούτε για τα προσχήματα νομιμότητας.

ΠΟΙΕΣ ΕΙΝΑΙ ΟΙ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ;

Μόλυνση του υδροφόρου ορίζοντα με καθημερινές μικρές διαρροές από τις εγκαταστάσεις αλλά και από πιθανά ατυχήματα με μεγάλες διαρροές. Αρκετά συχνά φαινόμενα στις εξορύξεις πετρελαίου και μάλιστα από την συγκεκριμένη εταιρεία.

Αποψίλωση μεγάλων δασικών εκτάσεων με παράλληλη μόλυνση του εδάφους αλλά και του αέρα από την καύση. Μείωση των πληθυσμών άγριων ζώων και καταστροφή της μελισσοκομίας, της αμπελουργίας. Επίσης, έχουμε δει την διατάραξη κοινωνικής συνοχής που προκαλούν οι πολυεθνικές στις τοπικές κοινωνίες, όπως ακριβώς συνέβη και στις Σκουριές της Χαλκιδικής. Τέλος, οι θέσεις εργασίας που υπόσχεται η εταιρεία είναι ελάχιστες οι οποίες καλύπτονται κατά κύριο λόγο από ειδικευμένους εργαζόμενους από το εξωτερικό.

ΠΟΙΟΙ ΕΙΜΑΣΤΕ ΕΜΕΙΣ;

Η ενημέρωση από πλευρά της εταιρείας, του κράτους και των τοπικών αρχών (βλ.περιφέρεια Ηπείρου και δήμαρχοι) ήταν μηδαμινή, οπότε αποφασίσαμε να ενημερωθούμε και να ενημερώσουμε τους κατοίκους της πόλης για την επερχόμενη λεηλασία. Παράλληλα, έχουμε συμμετάσχει σε παρεμβάσεις στο πεδίο των ερευνών με σκοπό την παρεμπόδιση των συνεργείων της εταιρίας.

Γνωρίζουμε ότι ο μόνος τρόπος για να είναι αποτελεσματικά τέτοια κινήματα είναι να οργανώνονται με αμεσοδημοκρατικό τρόπο, όπου ο κάθε πολίτης μπορεί να συμμετέχει ισότιμα. Για τον παραπάνω λόγο, αποφασίσαμε να ανακοινώνουμε δημόσια τις συνελεύσεις μας, δημιουργώντας έναν ανοιχτό πόλο αντίστασης

στη μεγαλύτερη πόλη κοντά στο κέντρο των εξορύξεων. Διαφωνούμε με τα κόμματα με τη πρακτική της ανάθεσης και επιλέγουμε εμείς οι ίδιοι να αποφασίζουμε τις θέσεις και την πρακτική μας. Ασκούμε κριτική στη λογική της ανάπτυξης και της υπερεκμετάλλευσης των φυσικών πόρων.

Το πετρέλαιο και οι υδρογονάνθρακες είναι μια ξεπερασμένη πηγή ενέργειας, η εξόρυξη των οποίων έχει καταστροφικές συνέπειες για το περιβάλλον και τις τοπικές κοινωνίες όπου έχει γίνει. Για αυτό οπουδήποτε στον κόσμο πηγαίνουν οι πετρελαϊκές, οι άνθρωποι οργανώνονται εναντίον τους.
Εκτός από τη συνέλευση στα Γιάννενα και την πρωτοβουλία κατοίκων, συνελεύσεις έχουν δημιουργηθεί σε Άρτα, Πρέβεζα, θεσπρωτία και Αθήνα με σκοπό την ενημέρωση και την κινητοποίηση ενάντια στην έρευνα και την εξόρυξη υδρογονανθράκων και πετρελαίου στην Ήπειρο.

Ανοιχτή Συνέλευση στα Γιάννενα ενάντια στα πετρέλαια

Την πορεία της 1η Ιουνίου συνδιοργάνωσαν οι Πρωτοβουλίες Ιωαννίνων, Άρτας, Πρέβεζας, θεσπρωτίας και η Πρωτοβουλία Αθήνας ενάντια στις εξορύξεις πετρελαίου.

Συμμετείχαν και δήλωσαν τη στήριξη τους οι εξής:

 Όλες οι παρατάξεις του Δήμου Ζαγορίου Μέλη του Δ.Σ. της Πανηπειρωτικής Συνομοσπονδίας Σύλλογος Μανιταρόφιλων Ιωαννίνων Κίνηση Καθαρός Καλαμάς Σύλλογος προστασίας Αράχθου Ορειβατικός Σύλλογος Ιωαννίνων Ανοιχτή συνέλευση στα Γιάννενα ενάντια στις εξορύξεις Χειρονομία-Αντιεξουσιαστική Κίνηση Κουκλοθέατρο Αντράλα Κροταλάρτα Πολυφωνικό καραβάνι Γιάννης Χαλδούπης με την ορχήστρα του Παρατηρητήριο μεταλλευτικών δραστηριοτήτων Σωματείο Μετάλλου Ιωαννίνων Πολιτιστικός Σύλλογος Πολύδροσου Πολιτιστικός Εξωραϊστικός Σύλλογος Καστάνιανης Πωγωνίου Ιωαννίνων Σεμπρεβίβα Από κοινού συνέλευση για την αποανάπτυξη και την άμεση δημοκρατία Εναλλακτική δράση για ποιότητα ζωής

Αντισπισιστές ακτιβιστές και βίγκαν ενάντια στον περιβαλλοντικό όλεθρο, τη λεηλασία της φύσης και των άγριων ζώων Greenpeace ΑΝΤΑΡΣΥΑ Νέο Αριστερό Ρεύμα Ηπείρου-Κέρκυρας-Λευκάδας Νεολαία Κομμουνιστική Απελευθέρωση ΣΕΚ Λαϊκή Ενότητα Οικολόγοι Πράσινοι Πράσινοι Αλληλεγγύη Μ.Λ.ΚΚΕ ΟΚΔΕ ΕΠΑΜ Ιωαννίνων Diem 25 Κόκκινη Κινηματική Οικολογία (Κόκκοι) Εργατικός Αγώνας Ιωαννίνων Δικτύωση για μια ριζοσπαστική αριστερά Λαϊκή αντίσταση Αριστερή Αντιιμπεριαλιστική Συνεργασία Αριστερή Παρέμβαση Ηπείρου Αριστερή Παρέμβαση Ιωαννίνων ΔΡΑΣΥ Δημοτική Παράταξη Γιάννενα τώρα Αριστερή Κίνηση Μηχανικών Ηπείρου

Φωτορεπορτάζ: **Nikos Thetakis**

Η Ελευθερία των Σπόρων και το Μέλλον της Γεωργίας

Vandana Shiva

Η Vandana Shiva είναι μία διεθνούς φήμης Ινδή ακαδημαϊκός, περιβαλλοντική ακτιβίστρια και συγγραφέας περισσότερων από 20 βιβλίων. Έχει αναμειχθεί σε κινήματα βάσης ενάντια στη γενετική μηχανική σε όλο τον κόσμο και έχει ηγηθεί με επιτυχία πολλών αγώνων ενάντια σε πολυεθνικές εταιρείες και υπερεθνικούς θεσμούς που επιζητούν να μονοπωλήσουν και να ιδιωτικοποιήσουν τους παραδοσιακούς σπόρους των ιθαγενών, την παραδοσιακή γνώση και τους φυσικούς πόρους.

Ο συντάκτης του ROARmag, Joris Leverink, μίλησε με τη Vandana Shiva για τον ρόλο που παίζει η βιομηχανική γεωργία στην κλιματική αλλαγή, τις δυσκολίες που αντιμετωπίζουν οι αγρότες στον Παγκόσμιο Νότο και το πώς θα μπορούσαμε να αποφύγουμε την

επερχόμενη περιβαλλοντική καταστροφή που θέτει σε κίνδυνο την ίδια μας την ύπαρξη στον πλανήτη.

Έχεις αντισταθεί ενεργά εδώ και πολλά χρόνια, τόσο με τα γραπτά όσο και με τη δράση σου, στην παγκόσμια μεταστροφή της γεωργίας από ένα αγρο-οικολογικό παράδειγμα σε ένα βιομηχανικό. Στο τελευταίο σου βιβλίο, Ποιος αλήθεια τρέφει τον κόσμο; (Zed Books, 2016), επισημαίνεις επίσης πως το βιομηχανικό παράδειγμα γεωργίας προκαλεί την κλιματική αλλαγή. Πώς θα μπορούσαμε να κατανοήσουμε τη διαφορά ανάμεσα στα δύο παραδείγματα και ποιος ο ρόλος του δεύτερου στη διαφαινόμενη κλιματική αλλαγή;

Vandana Shiva: Υπάρχουν 2 διακριτά γεωργικά παραδείγματα. Το πρώτο είναι η βιομηχανική γεωργία που έχει σχεδιαστεί και αναπτυχθεί από το *δηλητηριώδες καρτέλ* της χημικής βιομηχανίας και των εργοστασίων που αναπτύχθηκαν κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου και η οποία είχε τον έλεγχο της παραγωγής των χημικών ουσιών που χρησιμοποιούνταν στα εκρηκτικά και στη μαζική εξόντωση των ανθρώπων. Μετά τον πόλεμο, επαναπροσδιόρισαν τη χρήση των ίδιων αυτών χημικών ουσιών ως γεωργοχημικά -λιπάσματα και φυτοφάρμακα- πείθοντάς μας πως δεν μπορούμε να έχουμε φαγητό χωρίς αυτά τα δηλητήρια. Το δεύτερο παράδειγμα είναι το αγρο-οικολογικό σύστημα που έχει αναπτυχθεί για πάνω από 10.000 χρόνια και δουλεύει σε συνεργασία με τη φύση και σε αρμονία με τις οικολογικές αρχές.

Υπάρχουν 2 μελλοντικά εναλλακτικά σενάρια για την τροφή και τη γεωργία ως συμπεράσματα του κάθε παραδείγματος. Το ένα οδηγεί σε αδιέξοδο: ένας πλανήτης δηλητηριασμένος, χωρίς ζωή, ως αποτέλεσμα των χημικών μονοκαλλιεργειών με αγρότες να αυτοκτονούν για να ξεφύγουν από τη δυστυχία στην οποία τους έχουν βυθίσει τα χρέη, παιδιά να πεινάνε εξαιτίας της έλλειψης φαγητού και ανθρώπους να υποφέρουν από χρόνιες ασθένειες που διαδίδονται από προϊόντα χωρίς διατροφική αξία που πωλούνται σαν φαγητό, την ίδια στιγμή που η κλιματική πανωλεθρία θα εξολοθρεύει την ανθρώπινη ζωή στον πλανήτη. Το δεύτερο σενάριο οδηγεί στην αναζωογόνηση του πλανήτη διαμέσου της

αποκατάστασης της βιοποικιλότητας, του εδάφους, του νερού και των μικρών αγροτικών μονάδων που θα παράγουν ποικίλο, υγιές, φρέσκο και οικολογικό φαγητό για όλους.

> *Η παγκοσμιοποιημένη βιομηχανική γεωργία αποτελεί μία από τις μεγαλύτερες αιτίες της κλιματικής αλλαγής.*

Κάποιοι εκτιμούν πως τουλάχιστον το 25% των παγκόσμιων εκπομπών σχετίζεται με τη βιομηχανική παραγωγή τροφίμων: διοξείδιο του άνθρακα (CO_2) από τη χρήση ορυκτών καυσίμων, οξείδιο του αζώτου (N_2O) από τη χρήση χημικών λιπασμάτων και μεθάνιο (CH_4) από την εργοστασιακή κτηνοτροφία.

Σύμφωνα με τη Διακυβερνητική Επιτροπή για την Αλλαγή του Κλίματος (IPCC), η συγκέντρωση CO_2 στην ατμόσφαιρα έχει αυξηθεί από την προ-βιομηχανική συγκέντρωση που ήταν περί των 280 κομματιών στο εκατομμύριο, σε 403,3 κομμάτια στο εκατομμύριο το 2016, ως αποτέλεσμα των ανθρώπινων ενεργειών. Όταν το επίπεδο του CO_2 βρισκόταν στο ίδιο υψηλό επίπεδο πριν 3,5 εκατομμύρια χρόνια, η παγκόσμια θερμοκρασία ήταν 2-3 βαθμούς υψηλότερη και το επίπεδο της θάλασσας ήταν 10-20 μέτρα πιο ψηλά. Η παγκόσμια συγκέντρωση μεθανίου στην ατμόσφαιρα έχει αυξηθεί από τη προ-βιομηχανική τιμή των 715 κομματιών στο δισεκατομμύριο, στα 1.774 κομμάτια το δισεκατομμύριο το 2005. Η παγκόσμια συγκέντρωση N_2O – σε τεράστιο βαθμό εξαιτίας της χρήσης λιπασμάτων στη γεωργία – έχει αυξηθεί από περίπου 270 σε 319 κομμάτια το δισεκατομμύριο το 2005.

Η εξόρυξη ορυκτών καυσίμων (νεκρός άνθρακας) από τη γη, η καύση τους και η απελευθέρωση μη ελεγχόμενων εκπομπών αερίων στην ατμόσφαιρα οδηγεί στη **διάρρηξη του κύκλου του άνθρακα** και στην αποσταθεροποίηση των κλιματικών συστημάτων. Προκειμένου να καταφέρουμε να δεσμεύσουμε περισσότερο ζωντανό άνθρακα από την ατμόσφαιρα θα πρέπει να ενδυναμώσουμε τις φάρμες και τα δάση μας με βιολογικό τρόπο – τόσο όσον αφορά τη βιοποικιλότητα, όσο και τη βιομάζα. Όσο μεγαλύτερη

βιοποικιλότητα και περισσότερη βιομάζα υπάρχει διαθέσιμη, τόσο περισσότερο τα φυτά θα δεσμεύουν άνθρακα και άζωτο, μειώνοντας έτσι τις εκπομπές και τα αποθέματα ρυπογόνων ουσιών στον αέρα. Ο άνθρακας επιστρέφει στο έδαφος μέσω των φυτών. Γι' αυτόν τον λόγο η σχέση μεταξύ βιοποικιλότητας, βιολογικής γεωργίας και κλιματικής αλλαγής είναι αλληλένδετη.

Έχεις πει πως "το μέλλον βρίσκεται στο έδαφος". Τι εννοείς με αυτό; Ποια κατά τη γνώμη σου είναι τα κυριότερα μαθήματα που μπορούμε να αντλήσουμε από τις γνώσεις και τις πρακτικές των ιθαγενών στη γεωργία, όσον αφορά την αντιμετώπιση της σημερινής οικολογικής κρίσης;

VS: Είμαστε το έδαφος. Είμαστε η γη. Είμαστε φτιαγμένοι από τα ίδια πέντε βασικά συστατικά – γη, νερό, φωτιά, αέρας και αιθέρας – που ορίζουν το σύμπαν. Οτιδήποτε κάνουμε στο έδαφος, το κάνουμε στους εαυτούς μας. Και δεν αποτελεί σύμπτωση το ότι οι λέξεις μαυρόχωμα (humus) και άνθρωπος (human) έχουνε την ίδια ετυμολογική ρίζα. Όλες οι ιθαγενικές κουλτούρες αναγνωρίζουν πως είμαστε ένα με τη Γη και πως το να φροντίζουμε το έδαφος είναι ύψιστο καθήκον μας. Όπως λέει ένας αρχαίος *veda**[1]*:

> *«Σε αυτή τη χούφτα εδάφους βρίσκεται το μέλλον σας. Φροντίστε το για να σας φροντίσει. Καταστρέψτε το και θα σας καταστρέψει».*

Αυτή η οικολογική αλήθεια είναι ξεχασμένη στο κυρίαρχο παράδειγμα της βιομηχανικής γεωργίας, το οποίο λειτουργεί με την ψευδή υπόθεση πως είμαστε κάτι διαφορετικό και ανεξάρτητο από τη γη και ορίζει το έδαφος ως νεκρή ύλη. Αν το έδαφος είναι νεκρό καταρχήν, η ανθρώπινη δράση δεν μπορεί να καταστρέψει τη ζωή του, μπορεί απλά να το 'βελτιώσει' με χημικά λιπάσματα. Και εάν είμαστε εμείς οι άρχοντες και οι κατακτητές του εδάφους, τότε εμείς ορίζουμε τη μοίρα του εδάφους, το έδαφος δεν μπορεί να ορίσει τη δική μας μοίρα.

Η ιστορία, παρ'όλα αυτά, μαρτυρά το γεγονός πως οι κοινωνίες

και οι πολιτισμοί είναι πολύ στενά συνδεδεμένοι με το πώς φερόμαστε στο έδαφος. Επιλέγουμε το πώς θα σχετιστούμε με το έδαφος, μέσω του Νόμου της Επιστροφής ή μέσω του Νόμου της Εκμετάλλευσης και της Εξόρυξης. Ο Νόμος της Επιστροφής, του να επιστρέφεις ό,τι σου δίνεται, έχει διασφαλίσει το ότι οι κοινωνίες δημιουργούν και διατηρούν ένα γόνιμο έδαφος που θα μπορεί να υποστηρίξει πολιτισμούς για χιλιάδες χρόνια. Ο Νόμος της Εκμετάλλευσης, του να παίρνεις χωρίς να επιστρέφεις πίσω, έχει οδηγήσει στην κατάρρευση πολιτισμών. Οι σύγχρονες κοινωνίες, ανά τον κόσμο, βρίσκονται στο χείλος της κατάρρευσης καθώς τα εδάφη τους είναι διαβρωμένα, υποβαθμισμένα, δηλητηριασμένα, θαμμένα κάτω από τσιμέντο και αποστερημένα από τη ζωή τους.

Η βιομηχανική γεωργία, βασισμένη σε ένα μηχανιστικό παράδειγμα, και η χρήση ορυκτών καυσίμων έχουν δημιουργήσει άγνοια και τύφλωση σχετικά με τις ζωντανές διαδικασίες που μπορούν να δημιουργήσουν ένα ζωντανό έδαφος. Αντί να επικεντρωνόμαστε στη σχέση τροφής και εδάφους, μας έχουν γίνει εμμονή οι εξωτερικές προσμίξεις χημικών λιπασμάτων και η μηχανοποίηση, δημιουργώντας έτσι το κατάλληλο έδαφος για τις **μονοκαλλιέργειες** – η βιολογία και η ζωή έχουν αντικατασταθεί από τη χημεία. Εκθέτοντας το έδαφος σε χημικά στοιχεία, οι μονοκαλλιέργειες με τη σειρά τους το εκθέτουν στη διάβρωση από το νερό και τον αέρα. Από τη στιγμή που η οργανική ύλη δημιουργεί το έδαφος, συναθροίζεται και δρα σαν ενοποιητικό υλικό, αντίθετα τα εδάφη που έχουν εμποτιστεί με τεχνητά λιπάσματα έχουν εξαντληθεί από οργανική ύλη και είναι πολύ εύκολα διαβρώσιμα.

Εδάφη υποβαθμισμένα και νεκρά, εδάφη χωρίς οργανική ύλη και χωρίς μικροοργανισμούς, εδάφη που δεν έχουν πια την ικανότητα να συγκρατήσουν νερό, δημιουργούν λιμούς και διατροφικές κρίσεις – όχι διατροφική ασφάλεια.

Αυτό είναι ιδιαιτέρως αισθητό στον καιρό της κλιματικής αλλαγής. Η βιομηχανική γεωργία δεν είναι απλά υπεύθυνη για το 1/4 των εκπομπών των αερίων που ευθύνονται για το φαινόμενο

του θερμοκηπίου, αλλά είναι και πολύ πιο ευάλωτη σε αυτό. Τα πλούσια σε οργανική ύλη εδάφη είναι πιο ανθεκτικά στην ξηρασία και στα ακραία καιρικά φαινόμενα. Επίσης, η αύξηση της παραγωγής οργανικής ύλης μέσω εντατικών συστημάτων με πλούσια βιοποικιλότητα αποτελεί τον πιο αποτελεσματικό τρόπο για την απορρόφηση του διοξειδίου του άνθρακα από την ατμόσφαιρα μέσα στα φυτά και έπειτα μέσα στο έδαφος, μέσω του Νόμου της Επιστροφής.

> *Το έδαφος, όχι το πετρέλαιο, αποτελεί το μέλλον της ανθρωπότητας.*

Η βασισμένη στο πετρέλαιο, με έντονες εκπομπές και χρήση χημικών, βιομηχανική γεωργία εξαπολύει οικολογικές και κοινωνικές διαδικασίες που δολοφονούν το έδαφος και κατά συνέπεια θέτουν σε κίνδυνο το μέλλον μας.

Υπάρχει προφανώς η ανάγκη να πάρουμε πίσω την τεράστια δύναμη των κύριων γεωργικών και αγροχημικών εταιρειών, που με τη σειρά τους απολαμβάνουν σημαντική στήριξη από κάποια από τα πιο ισχυρά κράτη στον κόσμο. Ο αγώνας των μικρών αγροτών ενάντια στις πολυεθνικές εταιρείες, σαν τη Monsanto, θυμίζει την κλασική περίπτωση Δαβίδ εναντίον Γολιάθ. Πού βλέπεις να οδηγεί αυτός ο τόσο έντονα ασύμμετρος αγώνας; Από που αντλείς ελπίδα; Βλέπεις να αναδύονται ευκαιρίες για την κοινωνία ώστε να ανακτήσει τον έλεγχο της δικής της παραγωγής τροφής, δεδομένης της μαζικής αυτής συγκέντρωσης αγροτικού κεφαλαίου;

VS: Το δηλητηριώδες καρτέλ, το οποίο μέσω μίας σειράς συγχωνεύσεων έχει μειωθεί σε ένα καρτέλ 3 παραγωγών δηλητηρίων -των Monsanto Bayer, Dow DuPont και Sygenta ChemChina- κατασκεύασε τα χημικά που χρησιμοποιήθηκαν από τους Ναζί στα στρατόπεδα εξόντωσης. Μετά τον πόλεμο, τα ίδια αυτά χημικά, που κάποτε χρησιμοποιήθηκαν για να σκοτώνουν ανθρώπους, άλλαξαν τη χρήση τους ως παρασιτοκτόνα για χρήση στη βιομηχανική γεωργία. Τότε προσπάθησαν να αποκτήσουν τον έλεγχο των σπόρων μας μέσω της γενετικής μηχανικής και της

πατεντοποίησης.

Υπάρχει όμως ένας τρόπος να διεκδικήσουμε πίσω τους σπόρους μας: μέσω της ελεύθερης διαχείρισής τους, όπου ο έλεγχος των σπόρων ασκείται από τους αγρότες αντί από ένα σύστημα που τους αντιμετωπίζει ως εταιρική πνευματική ιδιοκτησία. Κάθε μέρος και κάθε πιάτο μπορεί να αποτελέσει την εστία μίας επανάστασης ενάντια στο δηλητηριώδες καρτέλ, το οποίο ευθύνεται για έναν ολόκληρο αιώνα οικοκτονίας και γενοκτονίας.

Είναι ώρα να σπείρουμε τους σπόρους της ειρήνης με τη γη και να διεκδικήσουμε πίσω τις ελευθερίες μας. Η Satyagraha, η «δύναμη της αλήθειας», ή η μη βίαιη κοινωνική ανυπακοή, όπως την εισήγαγε ο Mahatma Gandhi, είναι πιο σημαντική από ποτέ ακόμα και στη δική μας εποχή της «μετα-αλήθειας». Η Satyagraha ανέκαθεν είχε να κάνει με την αφύπνιση της συνείδησής μας, της εσωτερικής μας δύναμης, ώστε να αντισταθούμε στην εξωτερική, βάρβαρη δύναμη. Αποτελεί μία αυτοποιητική απάντηση σε ένα εξωτερικά επιβαλλόμενο σκληρό και άδικο σύστημα. Όπως ανέφερε ο Gandhi, «η Satyagraha είναι ένα ΟΧΙ, που πηγάζει από την ύψιστη συνείδησή μας».

Η Satyagraha του Ghadi για το αλάτι, η περίφημη «Πορεία του Αλατιού» που έλαβε χώρα το 1930[2], ενέπνευσε τη σύγχρονη «Satyagraha των Σπόρων» της Navdanya[3] και το κίνημα για την ελευθερία των σπόρων. Από το 1987, όταν πρωτοάκουσα εταιρίες να μιλάνε για την ιδιοκτησία σπόρων μέσω δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας, η συνείδησή μου δεν το δέχτηκε. Δεσμεύτηκα εφ’ όρου ζωής να προσπαθώ για τη σωτηρία των σπόρων και να μην συνεργαστώ με το καθεστώς των πνευματικών δικαιωμάτων που ανάγει σε έγκλημα τη διατήρηση και ελεύθερη ανταλλαγή των σπόρων.

Η Bija Satyagraha ή η «Satyagraha των Σπόρων» είναι ένα κοινωνικό κίνημα για την αναγέννηση του Αληθινού Σπόρου, για την ικανότητα των αγροτών του να είναι καλλιεργητές και να εξελίσσονται από κοινού με την ικανότητα των σπόρων προς την ποικιλία, την ανθεκτικότητα και την ποιότητα. Είναι ένα κίνημα

που προέρχεται από τους υψηλούς νόμους του να είσαι μέλος της κοινότητας της Γης, της ‘‘Vasudhaiva Kutumbkam’’, υψηλούς νόμους όπως το καθήκον του να προσφέρεις, να προστατεύεις, να συντηρείς και να μοιράζεσαι. Ο όρκος της Bija Satyagraha που ενστερνίζονται οι αγρότες μας, αναφέρει τα ακόλουθα:

> *«Έχουμε λάβει αυτούς τους σπόρους από τη φύση και τους αρχαίους μας προγόνους. Αποτελεί καθήκον μας προς τις μελλοντικές γενιές το να τους παραδώσουμε με τον πλούτο της ποικιλίας και με την αξιοπρέπεια που τους παραλάβαμε. Γι’ αυτό, δεν θα υπακούσουμε σε κανένα νόμο ούτε θα υιοθετήσουμε καμία τεχνολογία που βρίσκεται σε αντίθεση με τα υψηλά καθήκοντά μας προς τη γη και τις μελλοντικές γενιές. θα συνεχίσουμε να φυλάσσουμε και να μοιραζόμαστε τους σπόρους μας».*

Εδώ και πάνω από τέσσερις δεκαετίες έχω συμμετάσχει σε πολλές Satyagraha, και έχω εργαστεί για την πραγματική ελευθερία – την ελευθερία της φύσης και του κάθε μέλους της κοινωνίας. Η αφοσίωσή μου στις κοινές ελευθερίες μεγαλώνει όλο και περισσότερο μέσα μου με τον καιρό. Η πλανητική Satyagraha που χρειαζόμαστε σήμερα είναι ο καθένας μας να αποδράσει από τις φυλακές που έχουν δημιουργηθεί στο μυαλό του από το 1%, μέσω κατασκευών και ψευδαισθήσεων, και να απελευθερώσει την ευφυΐα του και τις υποβόσκουσες δυνάμεις του ώστε να ξεκινήσουμε την Αναγέννηση του Αληθινού, δηλαδή να ξανασκεφτούμε την αληθινή σχέση μας με τη Γη και με τους γύρω μας.

Το σημερινό κίνημα μη συνεργασίας (Non-cooperation movement) ξεκινά με την άρνησή μας στους μύθους και στα ψέμματα με τα οποία έχουμε γαλουχηθεί και με τη μη συνεργασία μας με τις βίαιες δομές κυριαρχίας που έχουν χτιστεί πάνω σε αυτούς τους μύθους, για να υποστηρίζουν τις δομές της εξόρυξης και της εκμετάλλευσης. Η απελευθέρωσή μας από το 1% απότελει τη Satyagraha των καιρών μας. Είναι μία Satyagraha με σκοπό να μείνουμε ζωντανοί και να γιορτάζουμε το αληθινό. Για να ζήσουμε ελεύθεροι σύμφωνα με τους υψηλούς νόμους της Γαίας,

της ανθρωπότητάς μας και του Ντάρμα.

Συχνά αναφέρεσαι στη σχέση ανάμεσα στην πατεντοποίηση των σπόρων – οι οποίοι μετατρέπονται σε εμπορεύματα που υπόκεινται σε δικαιώματα ατομικής ιδιοκτησίας – και στην υπερχρέωση των τοπικών αγροτών, που μόνο στην Ινδία έχει οδηγήσει στην αυτοκτονία περισσότερους από 300.000 ανθρώπους. Θα μπορούσες να μας πεις λίγα λόγια για την επίδραση που έχει η εισαγωγή της καπιταλιστικής ορθολογικότητας στην παραγωγή της τροφής στον Παγκόσμιο Νότο και ποιες είναι οι βασικές κοινωνικές επιπτώσεις της;

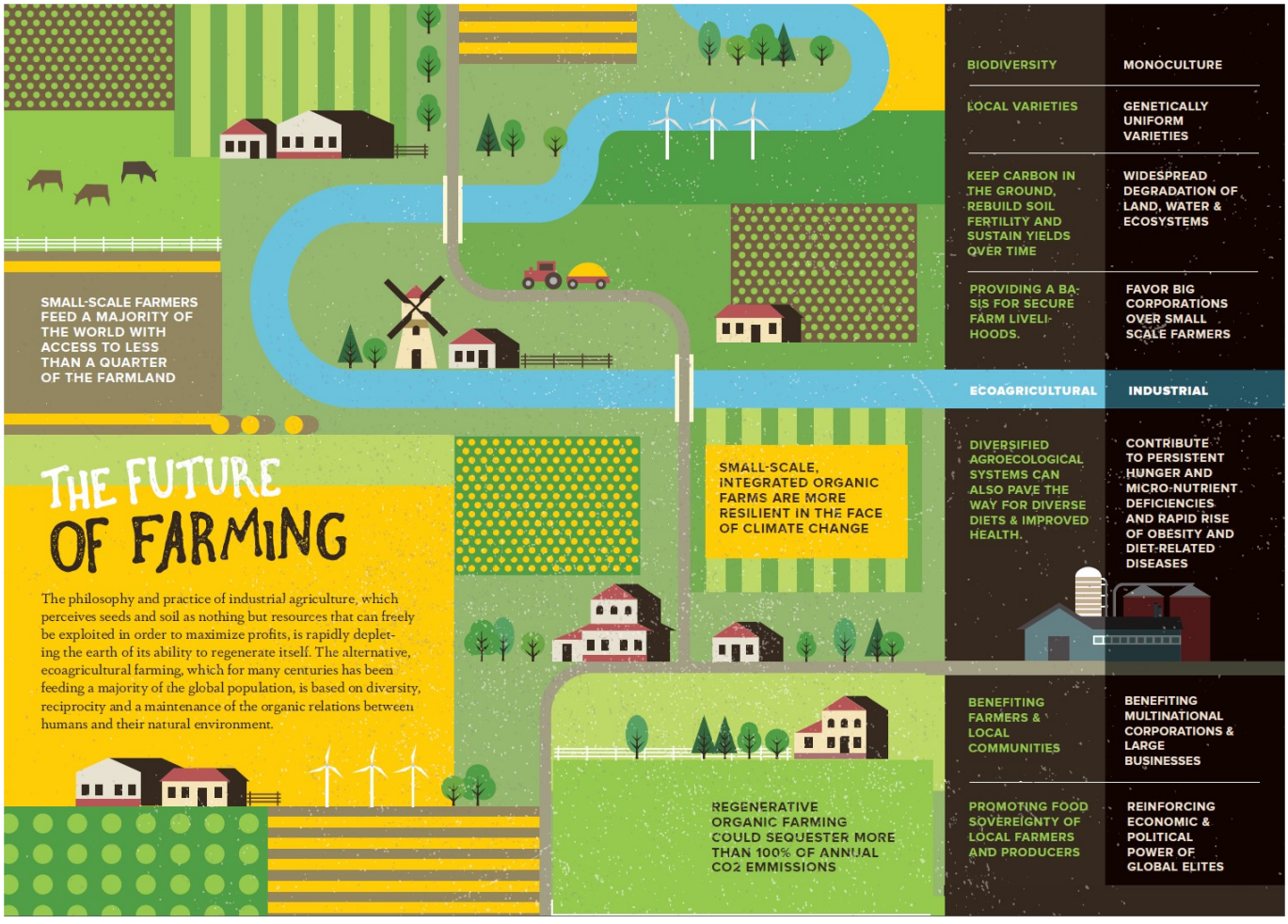
VS: Η Ινδία είναι μία χώρα πλούσια σε βιοποικιλότητα. Για περισσότερο από 10.000 χρόνια οι Ινδοί αγρότες χρησιμοποιούν την ευφυΐα και την ιθαγενική τους γνώση για να εξημερώσουν και να εξελίξουν χιλιάδες καλλιέργιες, ανάμεσα τους 200.000 ποικιλίες ρυζιού, 1.500 ποικιλίες σιταριού, 1.500 ποικιλίες μπανάνας και μάνγκο, εκατοντάδες είδη φακής και ελαιούχων σπόρων, αλλά και δημητριακών, λαχανικών και μπαχαρικών κάθε είδους.

Η εκπληκτική αυτή φυσική ευφυΐα και ποικιλία στην αναπαραγωγή σπόρων σταμάτησε βίαια όταν η Πράσινη Επανάσταση μας επιβλήθηκε τη δεκαετία του ‘60 από τις αγροχημικές εταιρείες και τα εργοστάσια, τα οποία στον απόηχο του Β’ Παγκοσμίου Πολέμου αναζητούσαν απεγνωσμένα νέες αγορές για συνθετικά λιπάσματα που κατασκευάζονταν στα εργοστάσια εκρηκτικών του πολέμου. Με έναν τρόπο παρόμοιο με αυτόν της διαδικασίας αποικιοποίησης του παρελθόντος, η ευφυΐα μας γύρω από την αναπαραγωγή σπόρων και τη γεωργία απορρίφθηκε, οι σπόροι μας ονομάστηκαν “πρωτόγονοι” και εκτοπιστήκαμε. Επιβλήθηκε, έτσι, μία μηχανική “νοημοσύνη” βιομηχανικής αναπαραγωγής και ομοιογένειας για εξαγωγές. Αντί να συνεχιστεί η εξέλιξη των παραδοσιακών ποικιλιών και των διαφορετικών ειδών, η γεωργία και η διατροφή μας περιορίστηκε σε ρύζι και κριθάρι.

Η εταιρείες αναπαράγουν σπόρους που ανταποκρίνονται στα χημικά τους. Τα χημικά χρειάζονται μονοκαλλιέργειες για να

λειτουργήσουν ιδανικά και με το ελάχιστο δυνατό κόστος, οι οποίες με τη σειρά τους είναι ευάλωτες στις συνέπειες της κλιματικής αλλαγής, για τις οποίες η βιομηχανική γεωργία ευθύνεται σημαντικά.

Η γενετική μηχανική σπόρων ξεκίνησε από το δηλητηριώδες καρτέλ, αφού είδαν μία ευκαιρία για να συλλέγουν μισθώματα από αγρότες, επιβάλλοντας πατέντες για τη χρήση σπόρων μέσω των συμφωνιών ελεύθερου εμπορίου. Όπως ανέφερε και ένας αντιπρόσωπος της Monsanto, «Υπήρξαμε οι ασθενείς, οι διαγνώστες και οι γιατροί. Όλα σε ένα». Και το πρόβλημα που διέγνωσαν ήταν πως οι αγρότες σώζουν σπόρους.



Η περίπτωση της Monsanto και του γενετικά τροποποιημένου σπόρου βαμβακιού που ονομάζεται **Bt cotton** μας δίνει ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα:

Προκειμένου να εξαναγκάσουν τους αγρότες να χρησιμοποιούν τους

σπόρους του Bt cotton, εγκατέστησαν ένα μονοπώλιο που εμπόδιζε την πρόσβαση των αγροτών σε εναλλακτικούς σπόρους βαμβακιού. Εώς τώρα, το 99% των σπόρων βαμβακιού που καλλιεργείται είναι Bt cotton. Στο μεταξύ, η Monsanto έχει αυξήσει την τιμή των σπόρων περίπου κατά 80.000%, εξαναγκάζοντας τους αγρότες να καταχρεωθούν απλά και μόνο για να αγοράσουν το πιο βασικό στοιχείο που τους χρειάζεται για να καλλιεργήσουν τα χωράφια τους.

Το Bt cotton -που πωλείται στην Ινδία με το όνομα Bollgard- παρουσιάστηκε ως ένα προϊόν ανθεκτικό στα παράσιτα, μειώνοντας έτσι την ανάγκη για χρήση φυτοφαρμάκων. Καθώς όμως τα παράσιτα έγιναν ανθεκτικά στο Bt cotton με τον χρόνο, η χρήση φυτοφαρμάκων σε ορισμένες πολιτείες της Ινδίας αυξήθηκε ως και 13 φορές μετά την εισαγωγή της γενετικά τροποποιημένης καλλιέργειας. Ως αποτέλεσμα, εκατοντάδες αγρότες έχουν πεθάνει εξαιτίας των δηλητηριάσεων από φυτοφάρματα και πολλές χιλιάδες έχουν αυτοκτονήσει ως αποτέλεσμα της παγίδας του χρέους στη οποία πιάστηκαν.

> *Η διαχείριση των σπόρων από τους αγρότες βρίσκεται στην καρδιά των λύσεων ενάντια στην επιδημία αυτών των αυτοκτονιών.*

Μόνο όταν οι αγρότες αποκτήσουν πρόσβαση στους δικούς τους σπόρους θα απελευθερωθούν από το χρέος. Και μόνο μέσω της κυριαρχίας των σπόρων θα μπορέσει το εισόδημά τους να αυξηθεί. Οι αγρότες βιολογικού βαμβακιού κερδίζουν περισσότερο, αποφεύγοντας τους ακριβούς σπόρους και τα χημικά. Το βιολογικό βαμβάκι είναι το μέλλον.

Οι άνθρωποι που ζουν στον Παγκόσμιο Νότο – ειδικά αυτοί που οι ζωές τους εξαρτώνται απόλυτα από το φυσικό περιβάλλον γύρω τους – έχουν επηρεαστεί δυσανάλογα πολύ από τις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής. Ποιες άμεσες δράσεις θα πρέπει να γίνουν, κατά τη γνώμη σου, ώστε να ελαχιστοποιήσουμε την απειλή που υφίστανται από την κλιματική αλλαγή οι ευάλωτοι αυτοί

πληθυσμοί, δεδομένου ότι οι κυβερνήσεις ορισμένων εκ των πιο πλούσιων χωρών του κόσμου δεν φαίνονται πολύ πρόθυμες να ξεφύγουν από το "business as usual";

VS: Είναι τραγικό το ότι αυτοί που έχουν συντελέσει λιγότερο στην εκπομπή αερίων του θερμοκηπίου είναι αυτοί που τελικά υποφέρουν περισσότερο εξαιτίας του κλιματικού χάους – όπως οι κοινότητες στα Ιμαλάια που έχασαν τους υδάτινους πόρους τους καθώς έλιωσαν και εξαφανίστηκαν οι παγετώνες, οι χωρικοί στη λεκάνη του ποταμού Γάγγη[4], των οποίων οι σπορές έχουν αποτύχει λόγω ξηρασιών ή πλημμυρών, οι παραθαλάσσιες και νησιωτικές κοινότητες που αντιμετωπίζουν νέες απειλές από την άνοδο της στάθμης της θάλασσας και των εντονότερων κυκλώνων.

Η κλιματική αλλαγή, τα ακραία φυσικά φαινόμενα και οι κλιματικές καταστροφές μας υπενθυμίζουν όλο και πιο συχνά πως είμαστε κομμάτι της Γης, και όχι κάτι ξεχωριστό από αυτήν. Κάθε πράξη βίας που διαταράσσει τα οικολογικά συστήματα απειλεί επίσης και τη ζωή μας. Ως πολίτες της Γης, κάθε ένας από εμάς μπορεί να δράσει για να την προστατεύσει. Η βιομηχανική γεωργία αποτελεί έναν από τους βασικότερους υπαίτιους της κλιματικής αλλαγής. Η στροφή στη βιολογική γεωργία είναι μία επιτακτική ανάγκη για την υγεία μας αλλά και για την υγεία του πλανήτη, για την κλιματική δικαιοσύνη και τη δημοκρατία της Γης.

Γι' αυτόν τον λόγο, στη Διάσκεψη του Παρισιού για την Κλιματική Αλλαγή (COP21) φυτέψαμε συλλογικά έναν κήπο και πήραμε έναν όρκο, να προστατεύσουμε τη Γη. Κάθε κήπος μπορεί να είναι μικρός, αλλά όταν εκατομμύρια άνθρωποι ενώσουν τα χέρια τους, θα αρχίσει να γίνεται η στροφή πέρα από τον ορυκτό άνθρακα, ο οποίος θα πρέπει να παραμένει θαμμένος, προς τον ζωντανό άνθρακα, τον οποίο πρέπει να καλλιεργούμε παντού ώστε να γιατρέψουμε τη Γη, να δημιουργήσουμε κλιματική ανθεκτικότητα και αναγέννηση.

Η ανθρωπότητα πέρασε προσφάτως ένα πολύ σημαντικό κατώφλι, κατά το οποίο περισσότεροι από τους μισούς κατοίκους της ζουν

πλέον σε αστικά κέντρα. Αυτό φαίνεται να δημιουργεί μία σύγκρουση ανάμεσα στα περιβαλλοντικά οφέλη της μικρής κλίμακας οικολογικής γεωργίας και στην ανάγκη του να τραφεί ένας πληθυσμός δισεκατομμυρίων ανθρώπων που δεν μπορούν – και που συχνά δεν θέλουν – να καλλιεργήσουν τη δική τους τροφή στο άμεσο περιβάλλον τους. Πώς θα μπορούσαμε να λύσουμε αυτό το παράδοξο;

VS: Η προστασία του πλανήτη και η ταυτόχρονη διασφάλιση της τροφής για όλους δεν αποτελούν 2 αντιθετικά πράγματα. Το βιομηχανικό σύστημα που καταστρέφει την υγεία του πλανήτη προκαλεί επίσης πείνα, υποσιτισμό και αρρώστιες.

> *Η βιομηχανική γεωργία έχει αποτύχει ξεκάθαρα ως διατροφικό σύστημα.*

Σε αντίθεση με τον μύθο που θεωρεί πως οι μικρές φάρμες θα πρέπει να εξαφανιστούν γιατί είναι μη παραγωγικές και πως θα πρέπει να αφήσουμε το μέλλον της τροφής μας στα χέρια του δηλητηριώδους καρτέλ, στα drones παρακολούθησης και στο λογισμικό κατασκοπείας, οι μικροί αγρότες παρέχουν το 70% της παγκόσμιας τροφής χρησιμοποιώντας μόλις το 30% των πόρων της γεωργίας. Η βιομηχανική γεωργία, αντιθέτως, χρησιμοποιεί το 70% των πόρων και ευθύνεται για το 1/4 των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, ενώ παράγει μόλις το 30% της τροφής.

Αυτή η εμπορευματοποιημένη γεωργία έχει προκαλέσει το 75% της καταστροφής των εδαφών, το 75% της καταστροφής των αποθεμάτων νερού καθώς και μόλυνση στα ποτάμια, στις λίμνες και στους ωκεανούς μας. Τέλος, όπως γράφω και στο βιβλίο μου *Ποιος αλήθεια τρέφει τον κόσμο;,* το 93% της ποικιλομορφίας των καλλιεργειών έχει οδηγηθεί στην εξαφάνιση λόγω της βιομηχανικής γεωργίας.

Με αυτόν τον ρυθμό, αν αυξηθεί το ποσοστό της βιομηχανικής γεωργίας και τροφής στη διατροφή μας στο 45%, θα έχουμε έναν νεκρό πλανήτη. Δεν υπάρχει ούτε ζωή ούτε φαγητό σε έναν νεκρό πλανήτη.

Γι' αυτόν τον λόγο, η αναζωογόνηση και αναγέννηση του πλανήτη μέσω οικολογικών διαδικασιών έχει γίνει μία επιτακτική ανάγκη επιβίωσης για τους ανθρώπους και όλα τα έμβια όντα. Ζωτικής σημασίας για αυτή τη μεταστροφή είναι η απεξάρτηση από τα ορυκτά καύσιμα και τον νεκρό άνθρακα, προς την κατεύθυνση ζωντανών διαδικασιών βασισμένων στην καλλιέργεια και την ανακύκλωση ζωντανού άνθρακα.

Η δουλειά της Navdanya εδώ και 30 χρόνια έχει δείξει πως μπορούμε να παράξουμε περισσότερο φαγητό και να παράσχουμε υψηλότερα εισοδήματα στους αγρότες χωρίς να καταστρέφουμε το περιβάλλον και να σκοτώνουμε τους χωρικούς μας. Η μελέτη μας, «Βιολογική γεωργία βασισμένη στη βιοποικιλότητα: Ένα νέο παράδειγμα για τη διατροφική ασφάλεια», έχει αποδείξει πως οι μικρές οργανικές φάρμες παράγουν περισσότερη τροφή και παρέχουν υψηλότερο εισόδημα στους αγρότες.

Επιπλέον, τα βιολογικά και τοπικά διατροφικά συστήματα που βασίζονται στη βιοποικιλότητα συνεισφέρουν τόσο στη μείωση, όσο και στην προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή. Οι μικρές βιολογικές φάρμες, βασισμένες στη βιοποικιλότητα – ιδιαίτερα στον Τρίτο Κόσμο – είναι εντελώς απαλλαγμένες από ορυκτά καύσιμα. Η ενέργεια για τις λειτουργίες της φάρμας προέρχεται από τα ζώα. Η γονιμότητα του εδάφους χτίζεται τρέφοντας τους μικροοργανισμούς του εδάφους μέσω της ανακύκλωσης της οργανικής ύλης. Αυτό μειώνει την εκπομπή των αερίων του θερμοκηπίου.

Τα συστήματα με μεγάλη βιοποικιλότητα είναι επίσης πιο ανθεκτικά στην ξηρασία και τις πλημμύρες επειδή έχουν μεγαλύτερη ικανότητα να συγκρατούν το νερό και έτσι συμβάλλουν θετικά στην προσαρμογή στις κλιματικές αλλαγές. Η μελέτη της Navdanya πάνω στην κλιματική αλλαγή και τη βιολογική γεωργία έχει αποδείξει πως η τελευταία αυξάνει την απορρόφηση του άνθρακα έως και 55% και την ικανότητα συγκράτησης νερού κατά 10%, συμβάλλοντας έτσι τόσο στον μετριασμό, όσο και στην προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή.

Οι βιολογικές φάρμες που βασίζονται στη βιοποικιλότητα παράγουν περισσότερη τροφή και μεγαλύτερα εισοδήματα από τις βιομηχανικές μονοκαλλιέργειες. Επομένως, ο μετριασμός της κλιματικής αλλαγής, η διατήρηση της βιοποικιλότητας και η αυξανόμενη διατροφική ασφάλεια μπορούν να συμβαδίσουν.

Τρεις δεκαετίες δράσης της Navdanya, έχουν δείξει πως μέσω της χρήσης παραδοσιακών σπόρων και της εξάσκησης της αγρο-οικολογίας, οι μικροί αγρότες της Ινδίας μπορούν να παράγουν αρκετό υγιεινό και θρεπτικό φαγητό για 2 Ινδίες και μάλιστα χωρίς να σπαταλούν τα πολύτιμα χρήματά τους αγοράζοντας δηλητήρια και γενετικά τροποποιημένους σπόρους που παράγουν δηλητήρια. Έχουν έτσι τη δυνατότητα έως και να δεκαπλασιάσουν τα εισοδήματά τους, βάζοντας τέλος στις αυτοκτονίες.

Μία Ινδία, αλλά και ένας Κόσμος, απαλλαγμένος από δηλητήρια, χρέη, αυτοκτονίες, πείνα και υποσιτισμό. Γι’ αυτό παλεύω.

_____

Σημειώσεις:

[1] (Σ.τ.Μ.) Οι Βέδες είναι ιεροί ύμνοι και τελετουργικοί στίχοι, που έχουν συντεθεί στην αρχαϊκή σανσκριτική και είναι γνωστοί μεταξύ των λαών που μιλούσαν την ινδοευρωπαϊκή γλώσσα.

[2] (Σ.τ.Μ.) Το Salt March, επίσης γνωστό ως Dandi March και Dandi Satyagraha, ήταν μια πράξη μη βίαιης πολιτικής ανυπακοής στην αποικιακή Ινδία που ξεκίνησε από τον Gandhi για την παραγωγή αλατιού από το θαλασσινό νερό στο παραθαλάσσιο χωριό Dandi, όπως ήταν η πρακτική της τοπικής κοινωνίας, μέχρις ότου οι Βρετανοί αξιωματούχοι εισήγαγαν φορολογία στην παραγωγή αλατιού, θεώρησαν παράνομες τις δραστηριότητες παραγωγής αλατιού από τη θάλασσα και στη συνέχεια χρησιμοποίησαν επανειλημμένα βία για να την σταματήσουν. Η πορεία των 24 ημερών ξεκίνησε στις 12 Μαρτίου 1930 ως εκστρατεία άμεσης δράσης φορολογικής αντίστασης και μη βίαιης διαμαρτυρίας εναντίον του βρετανικού μονοπωλίου αλατιού και κέρδισε την παγκόσμια προσοχή που έδωσε ώθηση στο κίνημα ανεξαρτησίας της

Ινδίας και ξεκίνησε το Εθνικό Κίνημα της Ανεξαρτησίας.

[3] (Σ.τ.Μ.) Η Navdanya είναι μία οικολογική οργάνωση με ιδρυτή της την Vandana Shiva. Πρόκειται για ένα δίκτυο, εμπνευσμένο από την ινδική φιλοσοφία που αγωνίζεται για τη διατήρηση της βιοποικιλότητας και των δικαιωμάτων των αγροτών. Δραστηριοποιείται σε 22 πολιτείες της Ινδίας, διασώζοντας παραδοσιακούς σπόρους: www.navdanya.org/site.

[4] (Σ.τ.Μ.) Ποταμός που ρέει ανάμεσα στην Ινδία και το Μπαγκλαντές.

*Η Vandana Shiva είναι Ινδή ακαδημαϊκός, περιβαλλοντική ακτιβίστρια, σύμβουλος διατροφικής επάρκειας και συγγραφέας για μία εναλλακτική παγκοσμιοποίηση. Η Shiva, που αυτή τη στιγμή ζει στο Δελχί, έχει γράψει περισσότερα από είκοσι βιβλία, μεταξύ των οποίων το «Ποιος αλήθεια τρέφει τον κόσμο;» (Zed Books,2016).

Μετάφραση: Πάνος Παπαπανάγου

Seed Freedom and the Future of Farming

Η Αρπαγή του Νερού στην Ελλάδα

Γιάννης Παπαδημητρίου

Ο όρος του τίτλου (στα αγγλικά *water grabbing*) χρησιμοποιείται διεθνώς για να ορίσει την κατάσταση, στην οποία ισχυροί παράγοντες, δημόσιοι ή ιδιωτικοί, αποκτούν τον έλεγχο ή ανακατανέμουν τη χρήση υδάτινων πόρων για τους δικούς τους

σκοπούς σε βάρος των τοπικών κοινοτήτων και των οικοσυστημάτων, στα οποία έχει βασιστεί η ζωή τους. Πρόκειται για έναν πλανητικό πόλεμο με αποκορυφώματα την εκδίωξη πληθυσμών λόγω της κατασκευής μεγάλων φραγμάτων, την ιδιωτικοποίηση των αποθεμάτων του νερού και των δικτύων ύδρευσης, την υποβάθμιση και μόλυνση του νερού εξαιτίας βιομηχανικών, μεταλλευτικών και βιομηχανικής κλίμακας αγροτικών δραστηριοτήτων και τον έλεγχο των πηγών και των διασυνοριακών υδάτων για στρατιωτικούς και οικονομικούς λόγους.

Δεν είναι τυχαίο που η παγκόσμια κλιματική αλλαγή βιώνεται κατά κύριο λόγο είτε ως πλημμύρα είτε ως ξηρασία, συνδέεται δηλαδή άμεσα με τη διαταραχή του θαυμαστού υδρολογικού κύκλου της φύσης. Στη χώρα μας λίγο-πολύ όλα αυτά τα μέτωπα είναι ανοιχτά. Θα περιοριστώ σε μια, εκ των πραγμάτων άνιση λόγω του περιορισμένου χώρου, αναφορά με έμφαση στα λιγότερο συζητημένα.

Α. Ιδιωτικοποίηση πόσιμου νερού (εταιριών ύδρευσης & υπόγειων υδάτων)

Κλιμακώνεται η στρατηγική της ιδιωτικοποίησης, με τη μέθοδο ΣΔΙΤ, των δύο μεγάλων κρατικών εταιριών ύδρευσης, της ΕΥΔΑΠ της Αθήνας και της ΕΥΑΘ της Θεσσαλονίκης, χωρίς προς το παρόν να γνωρίζουμε, σε ποιο βαθμό το «επενδυτικό ενδιαφέρον» θα επεκταθεί στα δημοτικά δίκτυα ύδρευσης των υπολοίπων μεγάλων πόλεων. Ένα σημαντικό ποσοστό των μετοχών της ΕΥΔΑΠ και η πλειοψηφία της ΕΥΑΘ έχουν μεταβιβαστεί στο Υπερταμείο Ιδιωτικοποιήσεων (ΤΑΙΠΕΔ), το οποίο άνοιξε πρόσφατα τη διαδικασία αναζήτησης «στρατηγικού επενδυτή» για την πώλησή τους. Το θέμα προφανώς δεν έχει να κάνει με τα ποσοστά του ιδιώτη, ίσως ούτε καν κυρίως με τον έλεγχο του μάνατζμεντ, όσο κυρίως με το μοίρασμα των πολλών παράπλευρων εργολαβιών. Πρόκειται ασφαλώς για το πιο κρίσιμο μέτωπο της περιόδου, που δεν αφορά μόνο τους Αθηναίους και τους Θεσσαλονικείς, οι οποίοι, ας μην το ξεχνάμε, έδωσαν και έναν μεγάλο αγώνα πριν

από 3 χρόνια με το **δημοψήφισμα** εναντίον της ιδιωτικοποίησης.

Ενώ όμως γι' αυτές τις εξελίξεις μαθαίνουμε αναλυτικά, μια άλλη ιδιωτικοποίηση προχωράει «στα μουλωχτά». Είναι αυτή των φυσικών αποθεμάτων πόσιμου νερού, δηλ. των υπόγειων υδάτων, που παραχωρούνται αφειδώς στη βιομηχανία εμφιάλωσης.

Τις τελευταίες δεκαετίες, το εμφιαλωμένο νερό, από είδος πολυτελείας και καταναλωτική συνήθεια των εύπορων στρωμάτων, έχει μετατραπεί σε τρόπο ζωής για μεγάλες μερίδες του πληθυσμού. Δεν είναι μόνο οι ακριβές διαφημιστικές καμπάνιες ή ο ρόλος του τουρισμού, δεν είναι ούτε καν μόνο η κακή διαχείριση και η απαξίωση των δημόσιων δικτύων. Η βασική αιτία της εξάπλωσης είναι *το νομοθετικό καθεστώς για τη συγκεκριμένη επιχειρηματική δραστηριότητα και το κόστος της πρώτης ύλης*, που χρησιμοποιεί.

Μέχρι σήμερα, η μόνη ανταποδοτική υποχρέωση των βιομηχανιών εμφιάλωσης είναι η καταβολή ενός τέλους προς τον αντίστοιχο Δήμο, στα διοικητικά όρια του οποίου γίνεται η γεώτρηση. Το ύψος αυτού του τέλους έχει παραμείνει επί δεκαετίες σταθερά ελάχιστο ενώ το 2014 η κυβέρνηση Σαμαρά έκανε ακόμα ένα «δωράκι» προς το ενδιαφερόμενο κεφάλαιο, θεσμοθετώντας τον υπολογισμό του τέλους όχι επί των αντλούμενων αλλά επί των πωλούμενων ποσοτήτων (ν. 4255/2014). Δηλαδή η άντληση για χορηγίες, δηλ. για διαφημιστική πολιτική, ή για «μαύρες πωλήσεις» είναι εντελώς δωρεάν ενώ το τέλος για τις «κανονικές» πωλήσεις παραμένει ασήμαντο. Δεν είναι λοιπόν τυχαίο που οι ντόπιοι «**βαρόνοι του νερού**»:

– αποσπούν ένα μεγάλο μερίδιο της ελληνικής αγοράς, έχουν έντονη εξαγωγική δραστηριότητα και παρουσιάζουν διαρκώς και νέα προϊόντα, μπύρες, κόλες κ.λπ.

– ακολουθούν μια επιθετική πολιτική αύξησης των αντλούμενων ποσοτήτων, με αποτέλεσμα να εμφανίζονται κίνδυνοι για την επάρκεια του φυσικού πόρου για τα δημόσια δίκτυα και την κατοχύρωσή του για τις επόμενες γενιές.

– μέσω των χορηγιών εξασφαλίζουν ευρεία κοινωνική συναίνεση ενώ διατηρούν σχέσεις στοργής με το πολιτικό σύστημα, το κεντρικό και το εκάστοτε τοπικό.

Είναι προφανές ότι απαιτείται η αντιστροφή αυτής της πορείας. Και εκτός από την αλλαγή του ν. 4255/2014, που μέχρι στιγμής δεν τον έχει «πειράξει» η κυβέρνηση Τσίπρα, παρά τις προγραμματικές θέσεις του ΣΥΡΙΖΑ, χρειάζεται να διεκδικήσουμε μια πολιτική «επιστροφής» στο νερό της βρύσης με δωρεάν πρόσβαση στο πόσιμο νερό για τους πολίτες τόσο με καταψύκτες στις δημόσιες υπηρεσίες όσο και με βρύσες στους κοινόχρηστους χώρους (πλατείες, παιδικές χαρές κ.λπ.), σε συνδυασμό βεβαίως με στρατηγικές εξοικονόμησης του νερού, περιορισμού της σπατάλης και διαμόρφωσης «υδατικής» συνείδησης στους πολίτες».

Β. Επίθεση στα ποτάμια

Η υποβάθμισή τους από τη χρήση τους ως αποδεκτών αποβλήτων κάθε είδους περιλαμβάνει πολλά παραδείγματα. Το κλασικό για τα βιομηχανικά απόβλητα είναι ασφαλώς η ρύπανση του Ασωπού, που, εκτός από περιβαλλοντικά προβλήματα, έχει προκαλέσει και ασθένειες και θανάτους, δηλ. σοβαρές παραβιάσεις του δικαιώματος στην υγεία. Ο Ασωπός έχει την ατυχία να διαρρέει τη βιομηχανική περιοχή της Θήβας και, ούτε λίγο ούτε πολύ, 15 εταιρίες, βρέθηκαν να τον επιβαρύνουν με εξασθενές χρώμιο και μόλυβδο. Η εντατική αγροτική εκμετάλλευση έχει καταστρέψει τον Πηνειό ενώ οι εξορύξεις της Χαλκιδικής επιφυλάσσουν την ίδια μοίρα στα νερά της περιοχής.

Ωστόσο, θα αφιερώσω το πιο μεγάλο μέρος του κειμένου στα σχέδια εντατικής εκμετάλλευσης, κυρίως υδροηλεκτρικής, με την κατασκευή φραγμάτων και τις εκτροπές, που διακόπτουν τον φυσικό κύκλο του νερού και προκαλούν σοβαρές και ανεπίστρεπτες αρνητικές συνέπειες. Ο βασικός μύθος της τεχνοκρατικής ιδεολογίας είναι ο αφορισμός ότι το νερό των ποταμών χύνεται «αναξιοποίητο» στη θάλασσα και επομένως πρέπει να «αξιοποιηθεί».

Όμως η επιστήμη μάς λέει ότι ένα ποτάμι δεν είναι μόνο το νερό αλλά και η ζωή που κουβαλάει μαζί του, το απόθεμα της βιοποικιλότητας, οικοσυστήματα και οργανισμοί, χλωρίδα και πανίδα, τοπία και ανθρώπινες συνήθειες αιώνων.

***«Τα ποτάμια είναι οι ταχυδρόμοι των βουνών»*, όπως λέει ο ποιητής Γιάννης Δάλλας.**

Συνεπώς ένα πρώτο κρίσιμο ζήτημα είναι να ξεπεράσουμε την αντίληψη του «ποταμιού – καναλιού» και να προσανατολίσουμε την άσκηση των όποιων οικονομικών δραστηριοτήτων στον σεβασμό της φυσικής ροής του ως τμήμα του υδατικού κύκλου.

Στην Ελλάδα υπάρχουν σήμερα περίπου **170 φράγματα** με ύψος μεγαλύτερο από 15 μέτρα, που αποτελεί το όριο μεταξύ μικρών και μεγάλων φραγμάτων, σύμφωνα με το οικολογικό κίνημα. Σύμφωνα με τη νομοθεσία, το κριτήριο αυτής της διάκρισης δεν είναι το ύψος του φράγματος αλλά η ισχύς της παραγόμενης ηλεκτρικής ενέργειας, που στην Ελλάδα είναι 15 MW, αν και πριν από 20 χρόνια ήταν 5, ενώ στις περισσότερες χώρες της Ε.Ε. είναι 8 MW. Από αυτά, τα 15 έχουν ύψος πάνω από 70 μέτρα και, αν εξαιρέσουμε τα φράγματα του Μόρνου και του Εύηνου, που έχουν θυσιαστεί για την υδροδότηση της Αθήνας, είναι υδροηλεκτρικά. Τα 2 είναι στον Νέστο (του Θησαυρού με 172μ. είναι το ψηλότερο στην Ελλάδα), 3 στον Αλιάκμονα, 4 στον Αχελώο και τους παραποτάμους του (των Κρεμαστών είναι το μεγαλύτερο σε έκταση με 80 χιλιάδες στρέμματα), και 5ο το ημιτελές της Μεσοχώρας, 1 στον Άραχθο, 1 στις πηγές του Αώου και 1 στο Σμόκοβο, σε παραπόταμο του Πηνειού.

Οι αρνητικές συνέπειες των μεγάλων φραγμάτων έχουν τεκμηριωθεί από τη διεθνή επιστημονική έρευνα:

– καταστρέφουν τη βιοποικιλότητα και τα οικοσυστήματα

– κατακρατούν τη λάσπη με τα οργανικά συστατικά (διότι ένα ποτάμι δεν είναι μόνο νερό αλλά και οργανικό φορτίο), υποβαθμίζουν την ποιότητα του νερού για τη γεωργία, χαμηλώνουν

τους υδροφόρους ορίζοντες και αλατώνουν τα εδάφη στις εκβολές

– αλλάζουν το κλίμα, αυξάνουν την υγρασία και εκλύουν μεθάνιο από την παγιδευμένη βλάστηση, που συμβάλλει στο φαινόμενο του θερμοκηπίου (το 1,3% της παγκόσμιας συμβολής)

– καταστρέφουν ποτάμια, τοπία, ανθρώπινους οικισμούς και μνήμες

– εγκυμονούν διαρκείς κινδύνους κατολισθήσεων και πλημμυρών

– απαιτούν ένα μεγάλο κόστος μετεγκατάστασης πληθυσμών και κυρίως διαχείρισης των κινδύνων, το οποίο βέβαια δεν πληρώνουν οι κατασκευαστές αλλά το κοινωνικό σύνολο.

Παρά το γεγονός ότι οι παραπάνω συνέπειες ισχύουν ανεξάρτητα από τη μορφή της ιδιοκτησίας τους, ένα βασικό επιχείρημα των υποστηρικτών τους είναι ότι τα υδροηλεκτρικά φράγματα της ΔΕΗ βρίσκονται υπό δημόσιο έλεγχο. Το πραγματικό ερώτημα είναι βεβαίως «μέχρι πότε», καθώς η πώληση μονάδων της ΔΕΗ αναμένεται, αργά ή γρήγορα, να επεκταθεί και σ’ αυτά, κάτι που ήδη επιχείρησε το 2014 η κυβέρνηση Σαμαρά με το σχέδιο της «μικρής ΔΕΗ». Συνεπώς, ο πολιτικός στόχος ενάντια σε νέα φράγματα συνδέεται με την αποτροπή της ιδιωτικοποίησης των παλιών, που θα είναι σ’ αυτή την περίπτωση τριπλή (νερού, ενέργειας και δημόσιας γης γύρω από τους ταμιευτήρες).

Το κύριο μέτωπο της περιόδου βρίσκεται ασφαλώς στον Αχελώο και στον αγώνα ενάντια στην ολοκλήρωση του φράγματος της Μεσοχώρας, το οποίο, παρά το γεγονός ότι προβάλλεται από κυβερνητικά στελέχη και τεχνικά λόμπυ ως «αυτόνομο» ΥΗ, στην πραγματικότητα αποτελεί, κατ’ εφαρμογή της πάντα αποτελεσματικής μεθόδου της «σαλαμοποίησης», το πρώτο βήμα για την εκτροπή μεγάλου μέρους του υδάτινου δυναμικού του ποταμού στη Θεσσαλία. Η έκβαση της μάχης θα κριθεί από την ικανότητα πανελλαδικής κινητοποίησης αλλά και διάψευσης του μύθου του «ολοκληρωμένου» έργου (στην πραγματικότητα απαιτεί ακόμη 140 εκ. ευρώ).

Δεν στερούνται πάντως σημασίας οι εξελίξεις που αφορούν τον Αώο, τον μοναδικό ποταμό που «εξάγει» η Ελλάδα και ταυτόχρονα τον τελευταίο μεγάλο ποταμό της Ευρώπης που ρέει ανεμπόδιστα προς τη θάλασσα (αν εξαιρέσουμε βεβαίως το φράγμα της ΔΕΗ στις πηγές του). Τα ελληνικά σχέδια προβλέπουν τη μερική εκτροπή του προς την Παμβώτιδα λίμνη των Ιωαννίνων ενώ τα χειρότερα αλβανικά, ούτε λίγο ούτε πολύ 8, υδροηλεκτρικά φράγματα κατά μήκος του. Στην έκκληση εκατοντάδων επιστημόνων να αποτραπεί η καταστροφή, η κυβέρνηση Ράμα απάντησε ότι «μια αναπτυσσόμενη χώρα δεν μπορεί να μείνει μουσείο». Η αναπτυξιολαγνική χυδαιότητα είναι η ίδια παντού!

Το αντι-φραγματικό κίνημα πάντως έχει πλούσιο παρελθόν στην Ελλάδα. Εκτός από τον Αχελώο, μνημονεύω και τον **10χρονο νικηφόρο αγώνα στον Άραχθο**, που απέτρεψε την κατασκευή του φράγματος του Αγίου Νικολάου, έδωσε αυτοπεποίθηση στους κατοίκους και ενέπνευσε πολλές μικρότερες κινήσεις στην περιοχή.

Γ. Υποβάθμιση των υγροτόπων

Το τρίτο μεγάλο μέτωπο αφορά στους υγροτόπους και κυρίως τις ελληνικές λίμνες, οι οποίες, αφού επιβίωσαν για χιλιάδες χρόνια, όχι μόνο διατηρώντας τη βιοποικιλότητα και δημιουργώντας μοναδικά τοπία αλλά και διατρέφοντάς τους ανθρώπους όποτε χρειάστηκε (λ.χ. στην πείνα της Γερμανικής Κατοχής), θυσιάζονται με ραγδαίους ρυθμούς τα τελευταία 60 στις εκάστοτε ανάγκες του κυρίαρχου παραγωγικού και καταναλωτικού μοντέλου και κυρίως:

– για την αύξηση της αγροτικής γης (π.χ. η αποξήρανση της Κάρλας, της Αγουλινίτσας, της μισής Αμβρακίας, της Λαψίστας κ.λπ.) και την επέκταση των αρδευτικών δικτύων

– για την αποχέτευση αστικών λυμάτων και πάσης φύσεως αγροτικών αποβλήτων (το κλασικό παράδειγμα είναι ο τοξικός βάλτος της Κορώνειας, αλλά και οι περισσότερες από τις υπόλοιπες αργοπεθαίνουν)

– και τα τελευταία χρόνια, που χρειάζεται γη για οικοπεδοποίηση, δηλαδή για παραγωγή υπεραξίας, για τουριστική ανάπτυξη (ο μεγάλος κίνδυνος αφορά στα υγρολίβαδα γύρω από τις λίμνες, τις πιο κρίσιμες δηλ. εκτάσεις για την οικολογική τους ισορροπία, που συρρικνώνονται με διοικητικές πράξεις και καταπατήσεις).

Σταθερά υποβαθμισμένη είναι και η κατάσταση των 10 παράκτιων υγροτόπων διεθνούς σημασίας, οι οποίοι υποτίθεται ότι προστατεύονται από τη Διεθνή Σύμβαση Ραμσάρ.

Όπως μας υπενθυμίζει η Βαντάνα Σίβα, το νερό, που αποτελεί το 70% του πλανήτη αλλά και του σώματός μας, έχει τα δικά του δικαιώματα – να ρέει ελεύθερα και χωρίς ρύπανση και να ανανεώνεται μέσω του υδρολογικού κύκλου. Υπό αυτή την έννοια, το ανθρώπινο δικαίωμα στο νερό είναι τμήμα των δικαιωμάτων της φύσης και ο αγώνας για την προστασία του υδρολογικού κύκλου είναι ταυτόχρονα και αγώνας για το ανθρώπινο δικαίωμα στο νερό.

_____

Πρωτοδημοσιεύτηκε στο Περιοδικό Βαβυλωνία #Τεύχος 19

Ελεύθερη Μετακίνηση στην Πόλη πέρα από το Χρήμα και την Αγορά

Πέτρος Τζιέρης

Κάθε άλλο παρά μικρή ήταν η αναταραχή που προκάλεσε το σχέδιο ΟΑΣΑ και κυβέρνησης για την εφαρμογή του ηλεκτρονικού εισιτηρίου στα μέσα μαζικής μεταφοράς και την εγκατάσταση

ειδικών μπαρών στους επιμέρους σταθμούς.

Ο υπερβολικά μεγάλος αριθμός προσωπικών δεδομένων που καλείται να αποκαλύψει ο κάθε πολίτης για να αποκτήσει το ηλεκτρονικό εισιτήριο (ημερομηνία, ώρα, Αριθμός Μητρώου Κοινωνικής Ασφάλισης-ΑΜΚΑ, ονοματεπώνυμο, διεύθυνση κατοικίας, ημερομηνία γέννησης, φωτογραφία σε ηλεκτρονική μορφή, αριθμός τηλεφώνου, αριθμός κινητού τηλεφώνου, αριθμός fax, ταχυδρομική διεύθυνση, ηλεκτρονική διεύθυνση κ.ά.) οδήγησε αρχικώς την αρχή προστασίας προσωπικών δεδομένων να βάλει προσωρινό φρένο στην εφαρμογή του, αφού πρώτα γίνουν ορισμένες τροποποιήσεις.

Εκτός από την προαναφερθείσα αρχή, ένα αξιοσημείωτο κομμάτι της κοινωνίας την πρώτη περίοδο των εξαγγελιών έδειξε έμπρακτα την αντίθεσή του σε αυτές, κάνοντας σαμποτάζ σε ακυρωτικά μηχανήματα και τις εγκατεστημένες μπάρες στους σταθμούς. Οι συγκεκριμένες κινήσεις προερχόμενες από ένα σύνθετο υποκείμενο πολιτικοποιημένων ανθρώπων ενάντια στο διευρυνόμενο πλαίσιο του ελέγχου, αλλά και απλών επιβατών των ΜΜΜ, λοιδορήθηκαν και χαρακτηρίστηκαν πράξεις τυφλής βίας από ΜΜΕ και κρατικούς εκπροσώπους.

Ωστόσο, η παραδοχή ακόμη και μιας ανεξάρτητης κρατικής αρχής ότι το φακέλωμα που προωθείται μέσα από την υιοθέτηση του ηλεκτρονικού εισιτηρίου είναι τεραστίων διαστάσεων, τους στέρησε τη νομιμοποίηση στη λασπολογία. **Πώς θα ήταν δυνατόν άλλωστε να μην υπάρχει αντίδραση, δεδομένου ότι το δικαίωμα στη μετακίνηση ανήκει στη σφαίρα των κοινών και δημόσιων αγαθών, είναι καθολικό, καθώς σχεδόν ολοένα και μεγαλύτερο κομμάτι της κοινωνίας κάνει χρήση του και είναι αδιανόητο για τη χρήση αυτή να απαιτείται ακόμη και η ελάχιστη παραβίαση προσωπικών δεδομένων.**

Μην ξεχνάμε άλλωστε την κινηματική παρακαταθήκη που υπάρχει στην Ελλάδα για το συγκεκριμένο ζήτημα, ξεκινώντας από το κίνημα «Δεν πληρώνω» (πριν οδηγηθεί σε εκφυλισμό) και τις δράσεις του ενάντια στα ακυρωτικά μηχανήματα και τις μπάρες διοδίων, μέχρι τις διαδηλώσεις χιλιάδων ανθρώπων στο

Περιστέρι, μετά τη δολοφονία του 19χρονου θανάση Καναούτη από ελεγκτή σε τρόλεϊ το 2013. Αξίζει ακόμη να αναφερθεί ότι το ηλεκτρονικό εισιτήριο δεν έρχεται να προσφέρει καμία ανακούφιση σε σχέση με τις ήδη υπεραυξημένες τιμές των συμβατικών εισιτηρίων, γεγονός που προκύπτει από τις ήδη ανακοινωμένες ενδεικτικές τιμές.

Επίσης, αποκλείει το διευρυμένο φαινόμενο της «συνεπιβατικής αλληλεγγύης» με την προσφορά του ακυρωμένου εισιτηρίου στον συνεπιβάτη που δεν έχει (πρακτική που ακολουθεί, το 30% των επιβατών, σύμφωνα με την έρευνα athens transport 2014, ενώ 32% δεν χρησιμοποιεί εισιτήριο). Όσο δύσκολη και νωθρή κι αν φαντάζει αυτή η περίοδος, η δημιουργία ενός μαζικού κοινωνικού κινήματος από τα κάτω για τις μετακινήσεις είναι παραπάνω από αναγκαία για να μπλοκάρει τουλάχιστον την εφαρμογή του ηλεκτρονικού εισιτηρίου-φακελώματος, καθώς η αντίσταση που μπορεί να προβάλει μία θεσμική αρχή, εύκολα θα καμφθεί από ορισμένες ασήμαντες τροποποιήσεις που θα πιέσουν τη ρύθμιση στο όριο του νομότυπου.

Από κει και πέρα, είναι πάντα θεμιτό να ανοίξει ο δημόσιος διάλογος για το εάν και κατά πόσο θεωρείται αναγκαία και απαραίτητη η ύπαρξη ακόμη και του συμβατικού εισιτηρίου για τη χρήση των ΜΜΜ. Εάν αποδεχόμαστε ότι οι δημόσιες συγκοινωνίες ανήκουν στη σφαίρα των δημόσιων υπηρεσιών που αφορούν όλους, όπως η παιδεία και η υγεία, τότε το να πληρώνουμε αντίτιμο για την καθημερινή τους χρήση είναι εξίσου παράλογο με το να πληρώναμε καθημερινά για να μπαίνουν τα παιδιά μας στα σχολεία ή οι ασθενείς στα νοσοκομεία.

Επιπλέον, η διαδικασία της μετακίνησης, δηλαδή της αλλαγής παραστάσεων και περιβάλλοντος, πέρα από επιτακτική ανάγκη των καιρών, είναι και θεμελιώδης πηγή ελευθερίας και αναζωογόνησης για τον άνθρωπο. Η σύνδεση αυτής της πηγής ελευθερίας με το χρήμα, μέσω της επιβολής αντιτίμου για τη μετακίνηση, αυτομάτως την περιορίζει, και ως τέτοια αλλά και ως δικαίωμα, και την καθιστά προνόμιο το οποίο απολαμβάνουν στο έπακρο, *και* σε αυτή την περίπτωση, οι έχοντες αυτού του πλανήτη.

Το παρόν κείμενο δημοσιεύεται στο Περιοδικό Βαβυλωνία #Τεύχος 19