Τουριστική Αποανάπτυξη

Ναξάκης Χάρης
Καθηγητής Οικονομικών στο Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων

Υπερτουρισμός: Οι αρνητικές επιπτώσεις της μετατροπής του παραγωγικού ιστού ενός τόπου που αποτελεί προορισμό σε τουριστική μονοκαλλιέργεια, με συνέπεια την υπέρβαση της φέρουσας ικανότητας ενός συστήματος να δεχθεί άλλους τουρίστες και με αποτέλεσμα την καταστροφή του παραγωγικού και κοινωνικού ιστού της περιοχής. Αλήθεια, τι επιπτώσεις θα υπάρχουν στη φέρουσα ικανότητα του πλανήτη Γη όταν μέχρι το 2030 οι τουρίστες φτάσουν το 1,8 δισεκατομμύριο;

Σαντορίνη 2017: 5,5 εκατομμύρια διανυκτερεύσεις, αύξηση 66% σε σχέση με το 2012, που αντιστοιχεί σε 107,8 τουρίστες ανά 100 κατοίκους και 220,6 τουρίστες ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο, με αποτέλεσμα την έλλειψη νερού, την κυκλοφοριακή συμφόρηση, την ηχορύπανση, την έλλειψη ενέργειας κ.λπ.

Ρέθυμνο: Οι άστεγοι του airbnb. Οι διαδικτυακές υπηρεσίες βραχυχρόνιας μίσθωσης (airbnb κ.λπ.), οι οποίες συνδέουν δυνητικούς φιλοξενούμενους με ιδιοκτήτες που προσφέρουν βραχυχρόνια διαμονή, είναι σήμερα ένας από τους βασικούς μηχανισμούς που τροφοδοτούν το φαινόμενο του υπερτουρισμού. Στο Ρέθυμνο για παράδειγμα, οι φοιτητές, οι καθηγητές και οι υπάλληλοι βρίσκονται σε απόγνωση. Για ένα τριάρι το ενοίκιο είναι 700 ευρώ, 400 ευρώ για μια γκαρσονιέρα, με έναν ή μισό χρόνο προκαταβολή του ενοικίου. Άμστερνταμ, Βενετία, Ντουμπρόβνικ, Βαρκελώνη, Μάτσου Πίτσου, Νέα Υόρκη, Ρώμη, Πράγα, Κούβα κ.λπ., αυτός είναι ένας ενδεικτικός κατάλογος περιοχών που είναι στα όρια της καταστροφής από τον υπερτουρισμό.

«Τουρίστες, δεν είστε ευπρόσδεκτοι» είναι το σύνθημα που όλο και πιο συχνά αναγράφεται στους τοίχους της Βαρκελώνης, που στενάζει από τον υπερτουρισμό. 30 εκατομμύρια διανυκτερεύσεις

το 2017 σε μια πόλη με πληθυσμό 1.625.000 κατοίκους. Στη Βενετία, το κέντρο της πόλης, με 55.000 κατοίκους, το επισκέπτονται κάθε χρόνο 10 εκατομμύρια τουρίστες, με άμεσο αποτέλεσμα την αύξηση του κόστους ζωής, την επέλαση του airbnb, την τεράστια αύξηση των ενοικίων και τελικά την εγκατάλειψη της πόλης από τους μόνιμους κατοίκους και τη μετατροπή της σε αποικία τουριστών.

Οι συνέπειες του υπερτουρισμού -περιβαλλοντική υποβάθμιση, κατάρρευση των βασικών υποδομών, πληθωρισμός (εκτόξευση των τιμών σε βασικά αγαθά και στις τιμές των ακινήτων), εμπορευματοποίηση της πολιτισμικής ταυτότητας των κατοίκων, απώλεια των κοινών αγαθών, καθιέρωση μισθών γαλέρας για τους εποχικά εργαζόμενους στην τουριστική βιομηχανία- έχουν ήδη αρχίσει να δημιουργούν ρήγματα στη «λαμπρή» εικόνα του τουρισμού που φιλοτεχνούν το λόμπι των τουριστικών επιχειρήσεων και οι κρατικές πολιτικές.

Σε πολλές πόλεις έχουν ήδη αρχίσει να κάνουν την εμφάνισή τους κινήματα πολιτών που διεκδικούν την επανάκτηση της πόλης τους. **Ένα από τα πρώτα αιτήματα είναι η θέσπιση ανώτατων επιτρεπτών ορίων τουριστικών επισκέψεων ανά ημέρα ή ορίων στα σπίτια που διατίθενται μέσω της βραχυχρόνιας μίσθωσης, airbnb κ.λπ.**

Η προστασία του φυσικού, κοινωνικού και πολιτισμικού περιβάλλοντος από την αχαλίνωτη επέκταση του καταναλωτικού υπερτουρισμού απαιτεί ριζικές λύσεις, διότι η υπερκατανάλωση τουριστικού προϊόντος που τίθεται ως στόχος από τις κυβερνήσεις και τους επιχειρηματίες του κλάδου και αποτυπώνεται στην αύξηση της συμμετοχής του τουριστικού προϊόντος στο συνολικό ακαθάριστο εγχώριο προϊόν (ΑΕΠ), στην αύξηση των αφίξεων από έτος σε έτος, αντί να αυξάνει την ευημερία των ντόπιων κατοίκων, έχει ήδη αρχίσει να τη μειώνει.

Η λύση για χώρες που είναι τουριστικά υπεραναπτυγμένες, όπως η Ελλάδα, είναι η τουριστική αποανάπτυξη ή τουλάχιστον η επιβράδυνση του ρυθμού μεγέθυνσης του τουριστικού τομέα.

Αυτό μπορεί να επιτευχθεί μέσω μιας πολιτικής επιλεκτικής αποανάπτυξης με:

α') Μείωση της τουριστικής δραστηριότητας σε υπερκορεσμένες περιοχές (ανώτερα όρια επισκέψεων κ.λπ.),

β') Μηδενική τουριστική μεγέθυνση σε κορεσμένες περιοχές (π.χ. καμία νέα άδεια για ανέγερση τουριστικών μονάδων),

γ') Λελογισμένη και ήπια τουριστική ανάπτυξη σε περιοχές με χαμηλό βαθμό ανάπτυξης τουριστικών υπηρεσιών.

Για να μη λειτουργεί όμως η τουριστική βιομηχανία ως καταστροφικός εισβολέας σε έναν τόπο, πρέπει να συνδεθεί με την επανατοπικοποίηση, δηλαδή με την επιστροφή της παραγωγής κοντά στον τόπο που αυτή καταναλώνεται. Είναι χαρακτηριστικό ότι στην Ελλάδα τα τοπικά αγροτικά προϊόντα συμμετέχουν μόλις κατά 13% στην κατανάλωση της τουριστικής βιομηχανίας. Ιδιαίτερα στα ξενοδοχεία all inclusive, τουριστικά πακέτα που τα περιλαμβάνουν όλα, ό,τι καταναλώνεται είναι εισαγόμενο και υποβαθμισμένης ποιότητας. Η κατανάλωση τοπικών προϊόντων, που θα μπορούσε να θεσμοθετηθεί υποχρεωτικά, να περιλαμβάνεται για παράδειγμα στους όρους χρηματοδότησης μιας τουριστικής επένδυσης, θα αναζωογονούσε την αγροτική παραγωγή και θα απέτρεπε την εγκατάλειψη της γης και τη μετατροπή του αγροτικού πληθυσμού σε φτηνό εργατικό δυναμικό των επιχειρηματιών του τουρισμού.

Η Κρήτη & τα ώριμα «φιλέτα» της Ανάπτυξης: Γιατί λέμε όχι

στο Αεροδρόμιο στο Καστέλλι

Αρετή Πέτρου-Μάρα
μέλος της Πρωτοβουλίας πολιτών για τη διάσωση και αειφόρο ανάπτυξη της Πεδιάδος

Καταρχάς, θέλω να σας ευχαριστήσω που μας δίνετε το δικαίωμα να σας μιλήσουμε για τον τόπο μας. Έναν τόπο που επί 2,5 χιλιάδες χρόνια παράγει αγροτικά και κτηνοτροφικά προϊόντα. Έναν τόπο που σε μεγάλο βαθμό είναι μη αλλοτριωμένος από το μαζικό τουριστικό ρεύμα που επισκέπτεται την Κρήτη. Έναν τόπο που βάλλεται από το Κράτος και το Κεφάλαιο με τον πιο ύπουλο και παράδοξο τρόπο!

Θέλουν να κατασκευάσουν ένα αεροδρόμιο μέσα στη μοναδική εσωτερική πεδιάδα της Κρήτης που περικυκλώνεται από βουνά.

Λέμε όχι στην κατασκευή αυτού του έργου γιατί θα ξεριζωθούν 200.000 ελιές και μια γη υψηλής παραγωγικότητας, σε έκταση 12.000 στρεμμάτων, θα αποψιλωθεί και θα μετατραπεί από αγροτική σε βιομηχανική. Μια καταστροφική επιλογή για τον πρωτογενή τομέα, μείωση του αγροτικού εισοδήματος, ιδιοκτήτες γης που η κάλυψη των αναγκών τους βασίζεται στις δράσεις τους σε αυτή την περιοχή και που θα αναγκαστούν να ξενιτευτούν - όπως έγινε και στο παρελθόν με την κατασκευή του στρατιωτικού αεροδρομίου. Η αντικατάσταση τόσου πρασίνου από τσιμέντο και ρύπους καθώς και η αύξηση της θερμοκρασίας της περιοχής θα έχει καταστροφικές συνέπειες για την υπόλοιπη αγροτική παραγωγή.

Επιπλέον 1,8 εκατομμύρια καταμετρημένες ελιές στην Πεδιάδα θα υποστούν βαριά ρύπανση από την κίνηση εκατομμυρίων οχημάτων και χιλιάδων αεροπλάνων. Έτσι, θα κινδυνέψει να χάσει την πιστοποίηση ΠΟΠ το εξαιρετικό παρθένο ελαιόλαδο του Θραψανού και θα πληγούν οι υπόλοιπες καλλιέργειες και τα βοσκοτόπια της περιοχής.

Λέμε όχι γιατί η συρρίκνωση του πρωτογενούς τομέα (ελιές,

αμπέλια, κτηνοτροφία, κ.ά.) θα έχει αρνητικό αντίκτυπο και στον δευτερογενή τομέα (ελαιουργεία, οινοποιεία, τυροκομεία, κ.ά.), όπου εργάζονται εργάτες και υπάλληλοι από την περιοχή. Καμία μελέτη δεν συνυπολογίζει στο κόστος του νέου αεροδρομίου την απώλεια εσόδων από την τοπική παραγωγή και τη μείωση του τοπικού ΑΕΠ. Όπως ακριβώς έγινε και στα Μεσόγεια, όπου μετά τη λειτουργία του αεροδρομίου «Ελ. Βενιζέλος» η ετήσια παραγωγή σταφυλιών έπεσε από τους 16.000 τόνους στους 3.000 τόνους αμφίβολης ποιότητας. Τα τουλάχιστον δέκα ελαιουργεία της Πεδιάδας, με πρώτο του Μουχτάρου (που τροφοδοτείται από τις ελιές που θα κοπούν), θα αναγκαστούν να κλείσουν αφήνοντας εκατοντάδες ανέργους.

Η ζημιά που θα προκληθεί στο ΑΕΠ θα ξεπεράσει τα 100 εκατομμύρια ευρώ τον χρόνο συνυπολογίζοντας ταυτόχρονα την αποπληρωμή του έργου και την απώλεια του αγροτικού εισοδήματος.

Λέμε όχι γιατί παίρνουμε πολύ σοβαρά υπόψιν τις προειδοποιήσεις των κατοίκων και των εκπροσώπων φορέων από τα Σπάτα, που μιλούν με στοιχεία για την καταστροφή της αγροτικής παραγωγής, για τον μαρασμό της εμπορικής δραστηριότητας της περιοχής τους λόγω των εμπορικών κέντρων στον χώρο του αεροδρομίου και για τις ανεκπλήρωτες υποσχέσεις για θέσεις εργασίας. **Για το τουριστικό κύμα που ποτέ δεν είδαν στην περιοχή τους και για τα ανταποδοτικά οφέλη που ποτέ δεν καταβλήθηκαν στους τοπικούς δήμους.**

Επίσης, αρνούμαστε να δεχτούμε το παραμύθι των θέσεων εργασίας. Μήπως θα απολυθούν οι εργαζόμενοι στο αεροδρόμιο «Νίκος Καζαντζάκης»; Ή μήπως δεν θα χαθούν περισσότερες θέσεις εργασίας από τη συρρίκνωση του πρωτογενή τομέα της Πεδιάδας;

Λέμε όχι γιατί στον αέρα της Πεδιάδας θα εκλύονται κάθε χρόνο 260.000 τόνοι διοξειδίου του άνθρακα, βαρέα μέταλλα και ακόμα 100 επικίνδυνοι ρύποι για τη δημόσια υγεία. Οι ρύποι θα εγκλωβίζονται στην περίκλειστη από βουνά και με έντονα φαινόμενα πρωινής πάχνης Πεδιάδα, θα επικάθονται στις

καλλιέργειες και θα καταλήγουν στους υδροφορείς. Ο υδροφόρος ορίζοντας της περιοχής, που σήμερα παρέχει άριστης ποιότητας νερό, θα δέχεται καθημερινά πάνω από 2.000 κυβικά αστικών και βιομηχανικών λυμάτων προκαλώντας τεράστια καταστροφή. Στους δύο υδροφορείς της περιοχής (Καστελλίου και Νιπιδιτού) λειτουργούν σήμερα δύο εμφιαλωτήρια ενώ από εκεί υδροδοτείται ακόμα και η πόλη του Ηρακλείου. Ο λεγόμενος… «εμπλουτισμός» των υδροφορέων με χημικά απόβλητα απορρίπτεται ως παράνομος από την ίδια τη Διεύθυνση Υδάτων της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Κρήτης. Επίσης, για την υδροδότηση του νέου αεροδρομίου προβλέπεται η δέσμευση των νερών από τη γεώτρηση του Θραψανού, επιλογή που σύμφωνα και με τη ΔΕΥΑΗ, θα στερήσει νερό από τις νότιες συνοικίες του Ηρακλείου (Φορτέτσα κ.λπ.).

Λέμε όχι γιατί για να είναι ασφαλείς οι πτήσεις ανάμεσα σε βουνά απαιτείται, σε αντίθεση με το «Νίκος Καζαντζάκης», η εγκατάσταση συστήματος ILS το οποίο εκπέμπει ισχυρή ακτινοβολία, επικίνδυνη για την υγεία των κατοίκων. Το ILS αναφέρεται στη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων αλλά οι επιπτώσεις του αποσιωπούνται.

Αρνούμαστε να δεχτούμε την κοροϊδία περί «θορύβου ίδιου με ένα πλυντήριο πιάτων», επιχείρημα που κατά σύμπτωση είχαν πει και στους κατοίκους των Σπάτων. Σύμφωνα με μελέτη του Εθνικού Αστεροσκοπείου Αθηνών η ηχορύπανση θα ξεπεράσει κατά πολύ τα 75 dB στις περισσότερες περιοχές που πλήττονται από το αεροδρόμιο και μάλιστα επί 24ωρου βάσεως. 10 χρόνια μετά την αρχική μελέτη, η αναθεωρημένη εκδοχή της διαπιστώνει μικρότερη όχληση από τον θόρυβο επειδή… μειώθηκαν οι κάτοικοι της περιοχής. Τόσο πολύ μας υπολογίζουν.

Για να είναι στοιχειωδώς ασφαλές το αεροδρόμιο προβλέπεται η «ταπείνωση» των γύρω λόφων με εκχωματώσεις 10,7 εκατομμυρίων κυβικών μέτρων αλλάζοντας ριζικά το τοπίο της περιοχής. Κάποια σενάρια για τις «ταπεινώσεις» αυτές αγγίζουν μέχρι και προστατευόμενες περιοχές όπως τα Αστερούσια και ο Αχεντριάς.

Επίσης, στην περιοχή της Πεδιάδας υπάρχουν **σημαντικά**

αρχαιολογικά ευρήματα –ορόσημα για τον τόπο, τα οποία πρέπει να αναδειχτούν αντί να χαθούν κάτω από μια βιομηχανικού τύπου εγκατάσταση όπως το αεροδρόμιο.

Λέμε όχι γιατί η απόσταση από το Ηράκλειο των 140.000 κατοίκων είναι μεγαλύτερη ακόμα και από την αντίστοιχη του αεροδρομίου της Αθήνας των 4 εκατομμυρίων. Είναι από τις μεγαλύτερες αποστάσεις πόλης–αεροδρομίου παγκοσμίως για αστικά κέντρα αντίστοιχου μεγέθους με το Ηράκλειο. Θα αυξηθεί κατακόρυφα το κόστος ταξιδιού για τους ντόπιους αλλά και για τους τουρίστες. Τουλάχιστον 15 λεπτά μεγαλύτερη διάρκεια πτήσης σε σχέση με το Ηράκλειο, τριπλάσια τέλη αεροδρομίου, μεγαλύτερο κόστος εφοδιασμού λόγω απόστασης από τα Λινοπεράματα και επιπλέον κόστος μετακίνησης των ταξιδιωτών από και προς το Καστέλλι, θα κάνουν δυσβάσταχτο το ταξίδι για τους πολίτες.

Η αύξηση του κόστους θα αποφέρει τελικά ζημία αντί για όφελος, όπως έχουν υποσχεθεί οι κρατικό φορείς, στον τουρισμό της Κρήτης, όπως επισημαίνει ήδη δημόσια ο Σύνδεσμος Τουριστικών και Ταξιδιωτικών Πρακτόρων Κρήτης, διεθνείς TourOperators αλλά και η ίδια η Ομοσπονδία Υπαλλήλων της Πολιτικής Αεροπορίας.

Το αεροδρόμιο θα είναι επικίνδυνο και μη λειτουργικό όπως δηλώνουν οι πλέον έμπειροι πιλότοι, λόγω των υψηλών ορεινών όγκων που το περιβάλλουν, λόγω των αναταράξεων σε περιπτώσεις ανατολικών ανέμων από τα καθοδικά ρεύματα (windshear) δίπλα στα Λασιθιώτικα βουνά και λόγω της πάχνης που τις πρωινές ώρες προκαλεί έλλειψη ορατότητας. Επίσης, το νέο αεροδρόμιο θα λειτουργεί δίπλα στο στρατιωτικό (133 ΣΜ) και το οπλοστάσιό του. Όταν θα απογειώνονται τα F-16 για τις αναχαιτίσεις, εκείνη την ώρα δεν γίνεται να προσγειώνεται/απογειώνεται αεροπλάνο στο πολιτικό αεροδρόμιο με ό,τι αυτό συνεπάγεται για την ασφάλεια και τον προγραμματισμό των πτήσεων.

Λέμε όχι σε ένα έργο σαφώς ατεκμηρίωτο!

Δεν έγιναν ποτέ οι αναγκαίες μελέτες βιωσιμότητας και σκοπιμότητας του αεροδρομίου. Επειδή ποτέ δεν παρουσιάστηκε

δημοσίως η συγκριτική μελέτη εναλλακτικών θέσεων που οδήγησε στην επιλογή του Καστελλίου και επειδή ποτέ δεν έγινε μια σοβαρή συζήτηση για τη σκοπιμότητα του έργου, όπως επισημαίνει και η διοίκηση του Παραρτήματος Ανατολικής Κρήτης του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας. Είναι παγκόσμια πρωτοτυπία πρώτα να χωροθετείται ένα αεροδρόμιο και μετά να σχεδιάζεται η χωροταξία της περιοχής (Το ΣΧΟΟΑΠ Μινώα Πεδιάδος ακόμα εκκρεμεί).

Παρά το παραμύθι για «διάλογο 15 ετών», ποτέ δεν έγινε ουσιαστική συζήτηση και ενημέρωση των Ηρακλειωτών για τη λύση που επιλέχθηκε. Επειδή 15 χρόνια μετά, το Δημοτικό Συμβούλιο Μινώα Πεδιάδος «σοκάρεται» από τις συνέπειες που καταγράφονται στα Σπάτα. Επειδή το Δημοτικό Συμβούλιο Ηρακλείου δεν έχει πραγματοποιήσει ποτέ μία έστω ειδική συζήτηση για το θέμα. Επειδή παρά τις αρνητικές γνωμοδοτήσεις των δημόσιων υπηρεσιών, η Περιφέρεια Κρήτης προωθεί με συνοπτικές διαδικασίες το έργο.

Ο σύλλογος πρωτοβουλίας πολιτών προτείνει με σθένος τον εκσυγχρονισμό και επέκταση του υπάρχοντος αεροδρομίου «Νίκος Καζανταζάκης». Με την κατασκευή λοξού διαδρόμου επιτυγχάνονται απογειώσεις προς τη θάλασσα και στον άξονα βοράς–νότος, λύνοντας οριστικά τα προβλήματα ασφάλειας πτήσεων αλλά και ασφάλειας των κατοίκων της Νέας Αλικαρνασσού, ικανοποιώντας ένα πάγιο και δίκαιο αίτημά τους. Ο προσανατολισμός του αεροδρομίου προς το βόρειο θαλάσσιο μέτωπο θα λύσει σε μεγάλο βαθμό το πρόβλημα του θορύβου και της ρύπανσης, όπως επίσης δίκαια ζητούν οι κάτοικοι της περιοχής. Αποτελεί παγκόσμια πρακτική η εγκατάσταση αεροδρομίων δίπλα στη θάλασσα εφόσον υπάρχει τέτοια δυνατότητα. Θα αποτελεί παγκόσμια πρωτοτυπία η απομάκρυνση του αεροδρομίου από το θαλάσσιο μέτωπο.

Μετά την αποχώρηση των στρατιωτικών μονάδων (126 ΠΜ, ΜΟΜΑ κ.λπ.) που βρίσκονταν δίπλα στο αεροδρόμιο Ηρακλείου, απελευθερώνονται εκτάσεις για τον ακόμα καλύτερο σχεδιασμό λοξού διαδρόμου, για την αύξηση των θέσεων στάθμευσης αεροπλάνων αλλά και για την επέκταση των λοιπών εγκαταστάσεων

του αεροδρομίου (terminal, πάρκινγκ, τεχνική βάση κ.λπ.).

Ας έχουμε κατά νου, ότι η κατασκευή εξαρχής νέου αεροδρομίου θα κοστίσει τετραπλάσια σε σχέση με την επέκταση και τον εκσυγχρονισμό του «Νίκος Καζαντζάκης».

> ***Είναι πλέον φανερό ότι η μεταφορά του αεροδρομίου δεν καθοδηγείται από την ανάγκη εξυπηρέτησης της αεροπορικής κίνησης αλλά από επιχειρηματικά συμφέροντα που οραματίζονται ένα δεύτερο φιλέτο τύπου «Ελληνικού» από τη Νέα Αλικαρνασσό έως τον Καρτερό.***

Η Κρήτη έχει συνολικά τρία πολιτικά Αεροδρόμια (Χανιά, Ηράκλειο, Σητεία). Ο διαμοιρασμός της τουριστικής κίνησης αποτελεί πολύ πιο βιώσιμη λύση σε σχέση με την υπερσυγκέντρωση σε ένα αεροδρόμιο-γίγας.

Οι λόγοι που οι πολιτικές ηγεσίες, δηλαδή το κράτος, διαχρονικά θέλουν να κατασκευάσουν το αεροδρόμιο στο Καστέλλι είναι καθαρά οικονομικοί. Η συμμαχία ολιγαρχών και πολιτικών καλοβλέπει σαν ώριμο φιλέτο το παραλιακό αεροδρόμιο του Ηρακλείου «Νίκος Καζαντζάκης». Επίσης, προσδοκά στην αλλαγή του συντελεστή δόμησης της πόλεως της Αλικαρνασσού. Μπορεί αργότερα να ακολουθήσει και το φιλέτο, της βιομηχανικής περιοχής του Ηρακλείου. Υπήρχαν στο παρελθόν προτάσεις για τη μεταφορά της, χαμηλής όχλησης δήθεν, πολύ κοντά στην περιοχή του Καστελιού.

Ο μεγάλος Καλλικρατικός Δήμος Μινώα Πεδιάδας, με απομακρυσμένους οικισμούς, δημιουργεί την απάθεια, το ισχνό ενδιαφέρον και τη μη συμμετοχή των πολιτών στον αγώνα εναντίων των ψεύτικων υποσχέσεων του κράτους. Ταυτόχρονα, η μη ενημέρωση με ειδικούς επιστήμονες, όπως γεωλόγους, γιατρούς, χημικούς, κ.λ.π. όσον αφορά τις επιπτώσεις στην ευρύτερη περιοχή και τα οικονομικά προβλήματα των πολιτών έχουν επιφέρει ανεκτικότητα και παθητικότητα στις διάφορες εξαγγελίες του υπουργείου μεταφορών.

Εν τέλει, λέμε όχι γιατί έχουμε διαφορετική φιλοσοφία ζωής και «ανάπτυξης».

Εκτός από τον μαζικό τουρισμό του all inclusive υπάρχουν και οι εναλλακτικές και ήπιες μορφές τουρισμού, με σεβασμό στη φύση και όχι με καταστροφή της, με πραγματικό όφελος για τον ντόπιο και για τον επισκέπτη. Το αναβαθμισμένο αεροδρόμιο «Νίκος Καζαντζάκης» θα μπορεί να εξυπηρετήσει 10 εκατομμύρια επιβάτες τον χρόνο (από τα 7 που εξυπηρετεί σήμερα). Όσα δηλαδή προβλέπεται να εξυπηρετεί και το αεροδρόμιο Καστελλίου. Όσοι οραματίζονται αεροδρόμια με 20 και 30 εκατομμύρια επιβάτες τον χρόνο, φαντάζονται μια Κρήτη «Μαγιόρκα» όπου η ζωή των μόνιμων κατοίκων έχει γίνει πλέον αβίωτη.

Δεν είναι αυτή η Κρήτη που ονειρευόμαστε.

Σας ευχαριστώ που με ακούσατε, ζητάμε τη στήριξη και τη βοήθεια σας. Μπορείτε να μας βρείτε στο site της πρωτοβουλίας «ΟΧΙ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΣΤΟ ΚΑΣΤΕΛΛΙ» και επίσης στο site prosoxiaerodromio.gr. Εκεί έχουν αναρτηθεί και θα αναρτούνται οι δράσεις των μελών της πρωτοβουλίας αλλά και όλων των πολιτών που δεν συμφωνούν με το καταστροφικό αυτό έργο που θέλουν να κατασκευάσουν.

Το παρόν κείμενο αποτελεί την εισήγηση της «Πρωτοβουλίας πολιτών για τη διάσωση και αειφόρο ανάπτυξη της Πεδιάδος» στην εκδήλωση του Φεστιβάλ Άμεσης Δημοκρατίας στη Θεσσαλονίκη με θέμα: **Από τη ZAD στο Καστέλλι: Δομές Αντίστασης ενάντια στη Λεηλασία της Ανάπτυξης,** στις 07/09/18.

Φωτογραφία κειμένου: Γράφημα του Γ. Παπαματθαιάκη

Το Kaboom στη ραδιοφωνική Βαβυλωνία | Εκπομπή Βαβυλωνία (audio)

Εκπομπή ΒΑΒΥΛΩΝΙΑ.
Κάθε Παρασκευή 18:00-19:00 στο Ραδιόφωνο του The PressProject.

Ο Στέφανος Μπατσής συνομιλεί με την ομάδα του πολιτικού περιοδικού Kaboom. Μια ενδιαφέρουσα συζήτηση πάνω στο σύγχρονο τουρισμό, τη σχέση του έντυπου και διαδικτυακού λόγου αλλά και πάνω στα όσα ενδιαφέροντα οργανώνει και υλοποιεί το Kaboom.

Tracklist: Another Dyke – eixes alla muala
Princess Chelsea – Cigarette Duet
Λένα Πλάτωνος – Έρωτες το καλοκαίρι
Nalyssa Green – Κοκτέιλ