

πρέπει να λάβει υπόψη της τις νέες συνθήκες παραγωγής και ιδιωτοποίησης του κοινωνικού προϊόντος, δηλαδή τις νέες μορφές της αντίθεσης κεφαλαίου-εργασίας. Ο αγώνας εναντίον των ιδιωτικοποιήσεων δεν μπορεί συνεπώς να διεξαχθεί ούτε με βάση τα παλαιά συντεχνιακά συμφέροντα και τις κορπορατιστικές διακρίσεις - πολύ δε περισσότερο από τις ξεπερασμένες και πλέον καταφανώς αντίκτες συνδικαλιστικές γραφειοκρατίες. Αυτό το οποίο απαιτείται είναι η απόρριψη των ψευδοαθήσεων και των συντεχνιακών εφησυχασμών του παρελθόντος και η ανάδει-

ξη των νέων μορφών συλλογικότητας του κόσμου της εργασίας. Η δε αντιμετώπιση προς την κεφαλαιοκρατική παραγωγή πρέπει να καλύπτει - χωρίς να παραγνωρίζει τις επιμέρους διαφορές τους - τόσο τις ιδιωτικές όσο και τις δημόσιες μορφές. Συνεπώς η πάλη εναντίον των ιδιωτικοποιήσεων δεν πρέπει να πάρει την μορφή "υπεράσπισης των κεκτημένων", αλλά να προτάξει επιθετικά τις σύγχρονες ανάγκες του κόσμου της εργασίας έναντι των συμφερόντων της κεφαλαιοκρατικής ανασυγκρότησης.

## Ευτύχης Μπιτσάκης

### *Τα μεγάλα έργα - Ιδεολογία και Πράξη*

**Π**αρά τις αποτυχίες, τις καθυστερήσεις, τα σκάνδαλα και τον πόλεμο των εργαλάβων, η ιδεολογία των μεγάλων έργων συνεχίζει να αποτελεί ουσιαστικό στοιχείο της κυβερνητικής προπαγάνδας και των δημοσιευμάτων του τύπου. Τα βασικά επιχειρήματα είναι τρία: *Πρώτον*, ότι τα μεγάλα έργα θα αποτελέσουν το «εμφατήριον» της «ανάπτυξης». *Δεύτερον*, ότι κατά τα επόμενα έτη, χάρη στις δημόσιες επενδύσεις, θα δημιουργηθούν 100.000 νέες θέσεις εργασίας. Η «ανάπτυξη» θεωρείται πανάκεια απ' όλα τα κόμματα της βουλής. Αντίστοιχα, σε μια χώρα με ποσοστό ανεργίας ανώτερο από 10%, το απαιτηλό όραμα των 100.000 νέων θέσεων εργασίας είναι ιδιαίτερα ελκυστικό. *Τρίτον*, προπα-

γανδίζεται συστηματικά το επιχείρημα ότι "τα έργα" θα ωφελήσουν συνολικά τη "χώρα" και τους εργαζομένους.

Ποια είναι όμως τα έργα; Ποιους στόχους εξυπηρετούν; Και ποιες οι επιπτώσεις τους στο μέλλον της χώρας;

Τα μεγαλύτερα έργα είναι: Μετρό (της Αθήνας). Προβλέπεται και για τη Θεσσαλονίκη. Αεροδρόμιο Σπίτων. Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου. Εγνατία Οδός. Επίσης προβλέπονται μεγάλα κονδύλια για την οδό Αθηνών-Θεσσαλονίκης, για το σιδηροδρομικό δίκτυο κλπ. Τέλος: Εκτροπή του Εύηνου, Εκτροπή του Αχελώου.

Τι φαίνεται από πρώτη ματιά; Ότι τα τρισεκατομμύρια που απαιτούνται θα διατεθούν για δρόμους και αεροδρόμια, με την έγκριση της Υπερκυβέρ-

νησης (της Κομορών). Πριν απ' όλα λοιπόν δρόμοι. Δρόμοι για τη διακίνηση εμπορευμάτων, εργατικής δύναμης, τουριστών, καθώς και των δυνάμεων του ΝΑΤΟ. Έργα συνεπώς τα οποία διευκολύνουν την κεφαλαιοκρατική - ευρωπαϊκή ολοκλήρωση, εξυπηρετούν τα συμφέροντα του κεφαλαίου και ιδιαίτερα των πολυεθνικών και μετατρέπουν τη χώρα μας σε πεδίο ελεύθερης δράσης του μεγάλου κεφαλαίου, εγχώριου και ξένου. Η επίδραση των έργων αυτών στην ανάπτυξη της παραγωγικής βάσης της χώρας θα είναι έμμεση, ασήμαντη και προπαγανδός αργητική, καθώς θα συμβάλλει στην περαιτέρω υποβάθμιση της υπαίθρου και στην αντίστοιχη αύξηση των «πληθρεσιών». Ειδικά οι αερομεταφορές θεωρούνται εφελτήριο ανάπτυξης του «τουρισμού», καθώς φέτος επισκέφθηκαν αεροπορικά τη χώρα μας πάνω από 7 εκατομμύρια τουρίστες\* (Καθημερινή 16/10/94). Ας γίνουμε λοιπόν «ένα απέραντο ξενοδοχείο»!

Αυτά ως προς τις συγκοινωνίες. Σε μια αντίστοιχη λογική εντάσσεται και η κατασκευή του μετρό της Αθήνας. Το αρχικό κόστος του είχε υπολογισθεί σε 200 δια. δρχ. Σήμερα ο προϋπολογισμός του έφθασε τα 540 δια. και προβλέπεται τελικό κόστος 600-700 δια., αν ποτέ τελειώσει αυτό το έργο. Που σημαίνει: Αντί αυτά τα τεράστια ποσά να χρησιμοποιηθούν για περιφερειακή ανάπτυξη, που θα αναζωογονούσε την ύπαιθρο και θα μείωνε τον πληθυσμό της πρωτεύουσας, ρίχνονται πάλι στον αθηναϊκό λίκνο των Δαναΐδων, ενισχύοντας την τάση της Αθήνας να καταβροχθίζει όλο και περισσότερο την περιφέρεια.

Τέλος οι δυο ποταμοί: Η καταστρο-

φή του μυθικού Εύηνου αποφασίστηκε χωρίς συναίσθηση των σημαντικών επιπτώσεων στην περιοχή, για να υδρευτεί η αξεδήφαστη Αθήνα, ενώ είναι γνωστό ότι με σωστή διαχείριση των αποθεμάτων της Αττικής και της Βοιωτίας θα λυνόταν το πρόβλημα. Τέλος, το μεγάλο έργο του Αχελώου παρουσιάζεται, αντίθετα με τις γνώμες των ειδικών, ως αναπτυξιακό, ενώ παραβλέπονται, πρώτον, οι αργητικές επιπτώσεις στη Δυτική Στερεά και, δεύτερον, η αμφίβολη οικονομική σημασία του, αν ληφθεί υπόψη το είδος των καλλιεργειών του θεσσαλικού κάμπου.

Αυτή είναι η μια πλευρά: η «ανάπτυξη», η οποία εντάσσεται στο είδος της κεφαλαιοκρατικής ανάπτυξης στην εποχή των πολυεθνικών. Η άλλη πλευρά είναι η σκατάλη πόρων που θα έπρεπε να διπτευθούν για την ανάπτυξη των παραγωγικών τομέων της χώρας και τα αντίστοιχα σκάνδαλα. Σημείωσα ήδη την περίπτωση του Μετρό. Από 200 δια., στα 600-700 και βλέπουμε. Το μεγάλο σκάνδαλο βεβαίως είναι η ίδια η κατασκευή του μετρό. Αλλά υπάρχουν και «μικρότερα»: Με μια συμπληρωματική σύμβαση δίδεται πρόσθετη αποζημίωση 64,5 δια. δρχ. στον ανάδοχο του έργου, ενώ, παρά τις καθυστερήσεις, δεν έχουν ενεργοποιηθεί ογίτρες ύψους 10 εκατ. δρχ. ημερησίως σε βάρος του αναδόχου. Δεύτερο, μεγαλύτερο σκάνδαλο, αφορά το αεροδρόμιο των Σπάτων, το οποίο «εξαγγέλθηκε» προ δεκαετίας, ενώ μόλις τον Οκτώβριο επελέγη η γερμανική Hochtief για την κατασκευή του, με όρους κλασικά αποικιοκρατικούς: Η εταιρεία αναλαμβάνει να κατασκευάσει το αεροδρόμιο σε 4,5 χρόνια. Το συνολικό κόστος του υπολο-

γίζεται σε 1.900.000.000 ECU. Από αυτό ο γερμανικός όμιλος θα καταβάλει μόλις 180.000.000 ECU και θα πάρει το 45% των μετοχών, ενώ το ελληνικό δημόσιο, που θα καταβάλει το σύνολο σχεδόν της δαπάνης (1.720.000.000 ECU), θα πάρει το 55% των μετοχών. Και η ξένη εταιρεία θα εκμεταλλεύεται το αεροδρόμιο επί 30 χρόνια.

Άλλο σκάνδαλο αποτελεί η Εγνατία, της οποίας τα έργα φαίνεται ότι ξαναρχίζουν, παρά τη «λευκή απεργία» των κατασκευαστικών εταιρειών (που ζητούν πρόσθετα πλεονεκτήματα) και την απόρριψη περισσότερων από 15 δημοπρασιών. Το σκάνδαλο της Εγνατίας δεν είναι μόνο ο ίδιος ο χαρακτήρας της ως οδού εξυπηρέτησης των πολυεθνικών. Ο μεγάλος αυτοκινητόδρομος περνάει από τη Δωδώνη, δίπλα από το αρχαίο θέατρο και το Ιερό του Μαντείου. Οι εργολάβοι προφανώς δε θα συγκινηθούν από την καταστροφή του πανάρχαιου χώρου λατρείας των Ελλήνων. Αλλά η κυβέρνηση;

Η τρίτη πλευρά αφορά την καθυστέρηση των έργων και το σχετικό χάος. Ο Αχελώος, ως γνωστόν, εξαγγέλλεται σε κάθε προεκλογική περίοδο επί 10ετία. Εν τω μεταξύ το Συμβούλιο Επικρατείας εξέδωσε απόφαση, με βάση την οποία αναστέλλονται τα έργα εκτροπής μέχρις ότου υπάρξει συνολική μελέτη των επιπτώσεων του έργου. Αλλά ως τώρα έχουν δαπανηθεί τεράστια ποσά για προκαταρκτικές εργασίες, χωρίς να είναι βέβαιο ότι το έργο θα πραγματοποιηθεί. Ανάλογοι φόβοι εκφράζονται για το «μέλλον» του αεροδρομίου των Σπάτων, και της λεωφόρου Σταυρού-Σπάτων λόγω προσφυγών κατοίκων και σωματείων. Αλλά, αν το αεροδρόμιο

κατασκευασθεί τελικά, αυτό θα σημάζει το θάνατο της Μεσογαίας, μιας από τις αρχαιότερες περιοχές της Ελλάδας, όπως η αλόγιστη βιομηχανική ανάπτυξη κατέστρεψε τον άλλο παράδεισο: το Θριάσιο Πεδίο. Και το αποκορύφωμα της αθλιότητας των δημοσίων υπηρεσιών ήταν ότι χάθηκε στα σκουπίδια η προμελέτη για τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις από την κατασκευή του αεροδρομίου -για τη μελέτη αυτή το κράτος είχε πληρώσει 200.000.000 σε ιδιίτη μελετητή!

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ο «άγριος πόλεμος μικρών και μεγάλων εργολάβων, Ελλήνων και ξένων», για τα τρισεκατομμύρια των «έργων». Πράγματι, τα μεγάλα ποσά θα τα πάρουν οι ξένοι. Παράδειγμα: Στην κατασκευή του μετρό μετέχουν 25 εταιρείες. Οι 20 είναι ξένες. Για το αεροδρόμιο συγκαλούνται η γερμανική Hochtief με τη γαλλική Dumez, πράγμα που δεν τις εμποδίζει να συνεργάζονται στο μετρό. Και φυσικά οι μεγάλες ελληνικές εταιρείες αγωνίζονται να καρπωθούν ότι μπορέσουν. Αλλά μόνο 14 απ' αυτές κρίθηκαν ικανές να αναλάβουν «μεγάλα έργα»! Δεν είναι λοιπόν τυχαίοι οι τίτλοι των εφημερίδων: «Άγριος πόλεμος μικρών και μεγάλων εργολάβων. Αγώνας μέχρι θανάτου μεταξύ των εργολάβων. Πόλεμος κατασκευαστικών εταιρειών και δημοσίου. Η κυβέρνηση εμμένει στην εξυγίανση του κυκλώματος των έργων», κλπ., κλπ.

Συμπεράσματα:

1) Η πολιτική των «μεγάλων έργων» εντάσσεται στη συνολική πολιτική, η οποία διαμορφώνεται στις Βρυξέλλες και υπηρετεί τις ανάγκες της ευρωπαϊκής κεφαλαιοκρατικής ολοκλή-

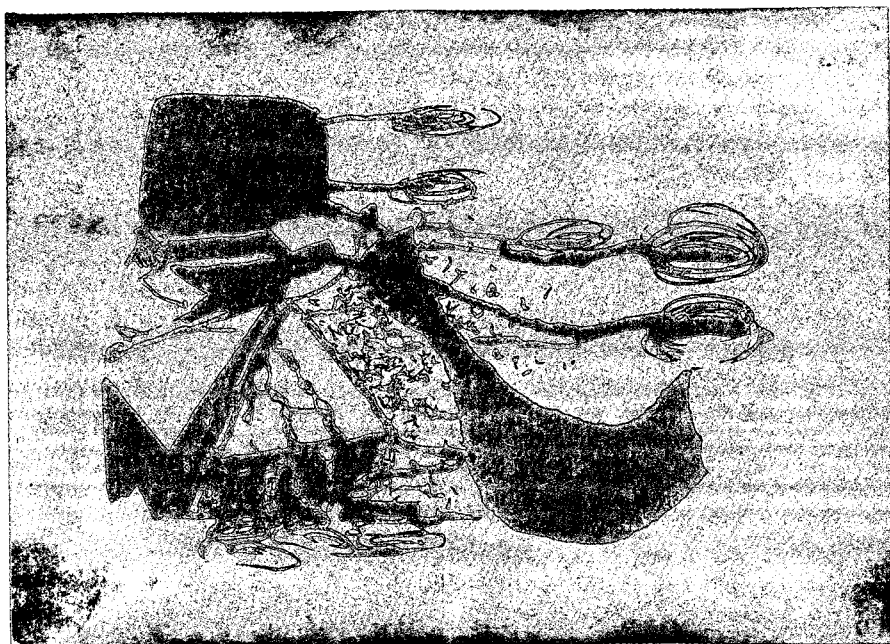
ρωσης και, ειδικότερα, τα συμφέροντα των πολυεθνικών και του ΝΑΤΟ. (Οι Έλληνες μεγαλοκατασκευαστές και το ελληνικό μεγάλο κεφάλαιο αγωνίζονται να αποσπάσουν κάποιο αξιόλογο κομμάτι από την «πίτα»).

2) Τα έργα δεν εντάσσονται σε μια ολοκληρωμένη στρατηγική κεφαλαιοκρατικής, έστω, ανάπτυξης της οικονομικής βάσης της χώρας, η οποία, άλλωστε, είναι ανέφικτη στις συνθήκες της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης.

3) Με το μετρό, τα έργα αποχέτευσης, τους δακτυλίους, τις γέφυρες, κλπ., η Αθήνα συνεχίζει να καταναλώνει ένα

σημαντικό μέρος από τα κονδύλια του κρατικού προϋπολογισμού, επιταχύνοντας τη συγκέντρωση της υπαίθρου και υπονομεύοντας τη βιωσιμότητα τόσο της ίδιας της πρωτεύουσας, όσο και συνολικά της χώρας.

4) Με την πολιτική που ακολουθούν οι κυβερνήσεις των τελευταίων δεκαετιών, η χώρα μας μετατρέπεται όλο και περισσότερο σε χώρα εξυπηρέτησης, με όλες τις εσπευσμένες αυτής της διαδικασίας: παραγωγικές, σταθερότητας, ηθικές και πολιτισμικές.



Ατύχημα 1. 1977



Προς τα πάνω 1987