

Γιώργος Λιερός *Το αεροδρόμιο των Σπάτων και η εποχή της παγκοσμιοποίησης*

Η δράση της «Επιτροπής Αγώνα κατά του αεροδρομίου στα Σπάτα» ανέδειξε ένα δυναμικό αντίλογο στο μονόλογο των Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης και του κράτους για το ζήτημα των μεγάλων έργων. Η διαδήλωση έξω από το Χίλτον τον Ιούνιο, ο αποκλεισμός της λεωφόρου Μαραθώνα τα τέλη Ιουλίου, το συνεχές μοίρασμα ενημερωτικού υλικού, οι μαζικές παρεμβάσεις σε δημοτικά και νομαρχιακά συμβούλια, η υποκίνηση λαϊκών συνελεύσεων και η πρόσφατη κατάληψη για δύο μέρες μαζί με τους δημάρχους της περιοχής της γέφυρας του Σταυρού έσπασαν τη συνομοσία σιωπής αρχικά στα Μεσόγεια και μετά σε όλη την Ελλάδα.

Το ζήτημα δεν αφορά μόνο την περιοχή των Μεσογείων. Το έργο του αεροδρομίου συνδέεται με την κατασκευή μιας σειράς γιγαντιαίων οδικών αξόνων, όπως η περιφερειακή Υμηττού, η ελευθέρα Πεντέλης, η Σταυρού - Ελευσίνας, οι οποίοι προορίζονται για την εξυπηρέτηση της κίνησης από και προς αυτό. Επιβαρύνεται έτσι περιβαλλοντικά και διαλύεται ο κοι-

νωνικός ιστός συνοικιών όπως η Αγία Παρασκευή, το Χαλάνδρι, το Μαρούσι κ.τ.λ.

Οι επιπτώσεις στο σύνολο της Αττικής θα είναι σοβαρότατες. Η Αττική αποτελείται από ένα πλέγμα τριών λεκανοπεδίων: Δυτικά το Θριάσιο πεδίο (πεδιάδα της Ελευσίνας) που είναι ζώνη βαριάς βιομηχανίας, στο κέντρο το πυκνοδομημένο λεκανοπέδιο της Αττικής και πιο ανατολικά το λεκανοπέδιο των Μεσογείων, το μόνο που διατηρεί σε γενικές γραμμές την αρχική του μορφή. Ο κάμπος των Μεσογείων και οι ακτές του Ευβοϊκού αποτελούν τη μόνη διέξοδο αναπνοής για την Αθήνα. Οι κάτοικοι της Αθήνας άλλωστε όταν πνίγεται η πόλη από το νέφος περιμένουν να φυσήξει «το βοριάδακι».

Τι θα γίνει όταν θα εγκατασταθεί το αεροδρόμιο με προβλεπόμενη κίνηση 200.000 αεροπλάνων ετησίως, στην οποία πρέπει να προστεθεί η επιβάρυνση 20-25 εκατομμυρίων μετακινήσεων αυτοκινήτων προς και από το αεροδρόμιο;

Πέρα από το σοβαρότατο θέμα του περιβάλλοντος, όσον αφορά την εκτίμηση της χρησιμότητας του νέου αεροδρομίου,

έχει ενδιαφέρον να δούμε την εξέλιξη της ζήτησης για αεροπορικές μετακινήσεις στην Αθήνα, όπως και το κόστος του αεροδρομίου στον ελληνικό κρατικό προϋπολογισμό.

Το αεροδρόμιο του Ελληνικού είχε το 1990 κίνηση 10.077.000 επιβατών, ενώ το 1994 η κίνηση ήταν μόνο 8.481.000. Η ανάπτυξη εν τω μεταξύ των περιφερειακών αεροδρομίων εξηγεί αυτή τη μείωση. Η πραγματικότητα σήμερα βρίσκεται πολύ μακριά από τις προβλέψεις που γίνονταν τη δεκαετία του '70, όταν πίστευαν ότι η κίνηση θα ήταν περίπου 20-25 εκατομμύρια στην αρχή της δεκαετίας του '90.

Ποιοι είναι λοιπόν οι λόγοι της κατασκευής ενός αεροδρομίου στο οποίο αρχικά θα μπορούν να διακινηθούν 16.000.000 επιβάτες το χρόνο και σε μια επόμενη φάση 50.000.000;

Το ελληνικό κράτος θα δαπανήσει για το αεροδρόμιο των Σπάτων σχεδόν ένα τρισεκατομμύριο δραχμές (500 περίπου δισ. για το αεροδρόμιο και άλλα 300 δισ. για τις λεωφόρους και τα έργα γενικής υποδομής). Η γερμανική εταιρία θα διατηρήσει το 45% των μετοχών καταβάλλοντας μόνο 65 δισεκατομμύρια. Και όλα αυτά χωρίς να προβλέψουμε τις πολύ συνηθισμένες στις περιπτώσεις αυτές υπερβάσεις.

Τι οδηγεί το ελληνικό κράτος σε αυτή την επένδυση στο λεκανοπέδιο της Αττικής σε μια εποχή σκληρότατης δημοσιονομικής λιτότητας, και όταν τόσα λέγονται για τον υδροκεφαλισμό της πρωτεύουσας;

Μεγαλοεργολάβοι, μεγαλοεκδότες, ξένες πολυεθνικές σε στενή διαπλοκή με τον πολιτικό κόσμο προωθούν το αεροδρόμιο. Η στενή και άμεση εξάρτηση της πολιτικής εξουσίας από αυτά τα συμφέροντα εξηγεί πολλές από τις επιμέρους πτυχές αυτής της επιλογής. Όμως μια τέτοιου εύρους κίνηση της αστικής τάξης δεν μπορεί να ερμηνευτεί μόνο σαν «σκάνδαλο», ως φαινόμενο διαφθοράς ή εξαγοράς των πολιτικών εκπροσώπων της από επιμέρους ισχυρά ιδιωτικά κεφά-

λαια. Εάν επιμένουμε σε μια πιο βαθιά προσέγγιση, θα πρέπει να δούμε με ποιον τρόπο η επιλογή αυτή, τα ερωτήματα που θέτει, οι αντιφάσεις της, ο «παραλογισμός» της εντάσσονται στον ορθολογισμό και τη στρατηγική του ελληνικού κεφαλαίου συνολικά.

Ουσιαστικά εδώ ανοίγει η συζήτηση για το πώς διαπλέκονται μετά τη δεκαετία του '70 οι εθνικές οικονομίες με τη διεθνή. Τμήματα διαφορετικών εθνικών οικονομιών επικοινωνούν απευθείας μεταξύ τους σχηματίζοντας δίκτυα που υπερβαίνουν όλο και περισσότερο τον έλεγχο και τη μεσολάβηση ακόμα και των ισχυρότερων εθνικών κρατών. Τα τμήματα αυτά λειτουργούν ως θύλακες στους εθνικούς κοινωνικούς σχηματισμούς που τα φιλοξενούν και εντάσσονται άμεσα σε υπερεθνικές ή ακόμα και παγκόσμιες οικονομικές διαδικασίες. Η αποδιάρθρωση της εθνικής οικονομίας με την ανάπτυξη ανεξάρτητων θυλάκων, η οποία παλαιότερα, κατά τον Σ. Αμίν, χαρακτήριζε τις υπανάπτυκτες χώρες, αφορά πλέον, με διαφορετικό τρόπο βέβαια, και τις οικονομίες των αναπτυσσόμενων χωρών.

Δημιουργείται έτσι μια πραγματικότητα τελείως έξω από το ρυθμιστικό ρόλο των εθνικών κρατών, που στην αργκό των οικονομολόγων αποκαλείται «οι αγορές» ή οι «επενδυτές», η οποία μπορεί να επιβάλλεται ακόμα και στην ισχυρότερη εθνική οικονομία.

Το φαινόμενο έχει ήδη περιγραφεί ως «παγκοσμιοποίηση»: αποτελεί το επιχείρημα της κάθε εγχώριας αστικής τάξης για την περιστολή του κράτους πρόνοιας, για το χτύπημα των κοινωνικών κατακτήσεων, για το τσάκισμα των εργατικών διεκδικήσεων, γενικά για τη βελτίωση της θέσης του κεφαλαίου στον ανταγωνισμό του με την εργασία.

Οι εθνικοί κοινωνικοί σχηματισμοί επιδιώκουν να βελτιώσουν τη θέση τους εντασσόμενοι στις διαδικασίες της παγκοσμιοποίησης, ικανοποιώντας τις «α-

γορές», προσφέροντας και χρηματοδοτώντας χώρους ανάπτυξης της δραστηριότητας του διεθνοποιημένου κεφαλαίου. Οι επιπτώσεις στο φυσικό περιβάλλον, ιδιαίτερα στις λιγότερο αναπτυγμένες χώρες, είναι τεράστιες.

Το αεροδρόμιο στα Σπάτα δεν κατασκευάζεται για να ικανοποιήσει τις μεταφορικές ανάγκες της Ελλάδας: στην πραγματικότητα είναι ένας χρηματοδοτούμενος από το ελληνικό κράτος θύλακας της «παγκόσμιας» οικονομίας μέσα στην ελληνική. Ο αβδηριτισμός της κατασκευής ενός από τα μεγαλύτερα αεροδρόμια του κόσμου σε μια μικρή χώρα, με περιορισμένες δυνατότητες δημοσίων επενδύσεων και κακή κατάσταση υποδομής σε ιδιαίτερα σημαντικούς τομείς για την ανάπτυξη της οικονομίας (π.χ. παιδεία), δεν είναι καθόλου έξω από τη λογική της διεθνοποιημένης οικονομίας. Η Χόχτιφ έχει το 45% τω μετοχών καταβάλλοντας μόνο το 10% του κεφαλαίου των βασικών έργων του αεροδρομίου, ακριβώς γιατί πιστεύεται ότι έχει τη δυνατότητα να επιβάλλει το αεροδρόμιο ως διεθνές κέντρο αερομεταφορών· δηλαδή να το εντάξει στην παγκόσμια οικονομία.

Η ελληνική αστική τάξη ήταν βέβαια

πάντα εξαρτημένη από το ιμπεριαλιστικό κεφάλαιο· τμήματά της (όπως το εφοπλιστικό) είχαν πάντοτε έναν κοσμοπολίτικο χαρακτήρα και η δράση τους δε συνδεόταν στενά με την εθνική οικονομία. Όμως, η μετεμφυλιακή δεξιά κατηύθυνε τις κρατικές επενδύσεις στη δημιουργία μιας γενικής υποδομής στη χώρα (εθνικό οδικό δίκτυο, εξηλεκτρισμός, τηλεπικοινωνίες)· οι πραγματικότητες έχουν πλέον αλλάξει και επιβάλλονται στις αστικές κυβερνήσεις, δεξιές ή «σοσιαλιστικές».

Διατυπώσαμε ορισμένες σκέψεις, σαν ένα αρχικό πρόβληματισμό, σαν μια πρώτη υπόθεση εργασίας, θέλοντας να πειραματιστούμε στην ερμηνευτική τους δυνατότητα όσον αφορά το συγκεκριμένο ζήτημα. Ίσως η χρήση ορισμένων όρων να είναι αδόκιμη, ίσως ακόμα να μην ξεπερνάμε τη δημοσιογραφική περιγραφή. Όμως, η θεωρία οφείλει να επεξεργαστεί και να αναπτύξει τις απόψεις της για τη σύγχρονη διεθνοποιημένη οικονομία, ώστε εκείνοι που δρουν στα συγκεκριμένα μέτωπα πάλι να μπορούν να σχεδιάζουν τη δράση τους με τη βοήθεια μιας περισσότερο σφαιρικής κατανόησης της πραγματικότητας με την οποία συγκρούονται.