



Δεν πάει πολύς καιρός που «έπεσαν» κι επίσημα οι υπογραφές μεταξύ κράτους και της κοινοπραξίας TEPNA- GMR Airports Limited (ινδικών συμφερόντων) για την κατασκευή νέου αεροδρομίου στο Καστέλλι. Στην εκδήλωση φυσικά ήταν παρόντες τόσο ο περιφερειάρχης Κρήτης, Σ. Αρναουτάκης, όσο και ο Δήμαρχος Μινώα - Πεδιάδος Ζ. Καλογεράκης. Παρόντες βέβαια ήταν και δεκάδες κάτοικοι της περιοχής που εναντιώνονται στην καταστροφή του τόπου τους, αλλά αυτοί δεν ήταν καλεσμένοι στην τελετή κι έμειναν από έξω. Η ανάγκη για την εξυπηρέτηση των συμφερόντων του τουριστικού και διεθνούς κεφαλαίου στην περιοχή είναι πολύ μεγάλη για να λογαριάσει κατοίκους και περιβάλλον.

Πρόκειται για ένα αεροδρόμιο που έρχεται κυριολεκτικά **από τα πάνω**, με τη δικαιολογία ότι το παρόν αεροδρόμιο αδυνατεί να ανταποκριθεί στους σταθερά αυξανόμενους αριθμούς του **τουριστικού οδοστρωτήρα**, που έχει **αλλοτριώσει** τους ντόπιους από τον τόπο και τους ανθρώπους. Η υπερ-τουριστικοποίηση της Κρήτης έχει ήδη **αλλοιώσει-τσιμεντοποιήσει** ανεπίστρεπτα το βόρειο παραλιακό μέτωπο, έχει ήδη προκαλέσει πρόβλημα **λειψυδρίας** για τους κατοίκους των αστικών κέντρων, έχει ήδη **εμπορευματοποιήσει** σε υπέρμετρο βαθμό τη νήσο. Τα δύο τελευταία, μάλιστα, χρόνια ακόμα και η εξασφάλιση σταθερής, μέσω ενοικίασης, διαμονής στη νήσο, κυρίως σε Χανιά και Ρέθυμνο, είναι σχεδόν απαγορευτική λόγω του AirBnB και της ανεξέλεγκτης τουριστικοποίησης. **Ειδικά στην περίοδο των μνημονίων, το κεφάλαιο έχει βγει σημαντικά ενισχυμένο**, καθώς οι μισθοί και τα δικαιώματα των εργαζομένων έχουν καταβαραθρωθεί, η μαύρη και ανασφάλιστη εργασία έχει απογειωθεί και η εργοδοτική τρομοκρατία έχει παγιωθεί.

Τα κέρδη στο κεφάλαιο - ο λογαριασμός στο λαό και τους κατοίκους της περιοχής

Το νέο αεροδρόμιο στο Καστέλλι αναδεικνύει όλες τις πτυχές του **σύγχρονου καπιταλισμού**, από την υπερ-εντατικοποίηση εκμετάλλευσης ανθρώπου και φύσης έως και την πλήρη ταύτιση των κρατών με τα συμφέροντα των πολυεθνικών πολυκλαδικών μονοπωλίων. Στόχος του κεφαλαίου, ντόπιου και διεθνούς, και του κράτους, κεντρικού και τοπικού, με το νέο αεροδρόμιο δεν είναι μόνο **να αυξηθεί ακόμα περισσότερο ο τουρισμός στο ήδη κορεσμένο φυσικό και ανθρώπινο τοπίο, αλλά η Κρήτη να αποτελέσει έναν νέο διαμετακομιστικό κόμβο στην ανατολική Μεσόγειο και την ευρύτερη περιοχή**. Δεν είναι τυχαίο ότι το αεροδρόμιο στο Καστέλλι θα χωροθετηθεί **σε επαφή με το υπάρχον στρατιωτικό αεροδρόμιο** και ότι ο επιβλέπων ανεξάρτητος μηχανικός του έργου θα είναι **αμερικανική εταιρεία**. Η Ελλάδα, ως χώρα που συμμετέχει στο **ΝΑΤΟ**, προσφέρει, δυνητικά, μια ακόμα νατοϊκή βάση για την προώθηση των φονικών ιμπεριαλιστικών σχεδίων της νατοϊκής συμμαχίας. Για τους λόγους αυτούς δεν εξετάζονται καν οι εμπεριστατωμένες μελέτες για την ενίσχυση και επέκταση του ήδη υπάρχοντος αερολιμένα, που είναι οικονομικότερη, περιβαλλοντικά και κοινωνικά λιγότερο επιβλαβής λύση, αλλά είναι στρατηγικός στόχος η κατασκευή μιας νέας, κοστοβόρας τόσο για την κατασκευή όσο και για την λειτουργία της, φαραωνικής επέμβασης στο φυσικό περιβάλλον και την τοπική κοινωνία.

Όπως σε όλα τα έργα **ΣΔΙΤ** (σύμπραξη δημόσιου-ιδιωτικού τομέα), έτσι και στο νέο αεροδρόμιο, τελικός ζημιωμένος θα είναι οι εργαζόμενοι και το δημόσιο. Ήδη, για την αποπληρωμή κατασκευής του, που θα γίνει με τους μισθούς πείνας και τη μαύρη εργασία που το κράτος και η Ε.Ε. έχουν επιβάλει στην εργατική τάξη, το δημόσιο σε πρώτη φάση θα χρεωθεί από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων με δάνειο ύψους 180 εκ. ευρώ. Το αλισβερίσι σε βάρος του λαού θα παγιωθεί με την εκμετάλλευση του νέου αεροδρόμιου για 37 χρόνια από τους κατασκευαστές του (διεθνής κοινοπραξία «Ariadne Airport Group» απαρτιζόμενη από τους ΤΕΡΝΑ και ινδική GMR Airports Limited).

Το κατ'επίγον της επένδυσης τον τελευταίο 1,5 χρόνο, παρόλη την επενδυτική νηνεμία των προηγούμενων 10 ετών για το συγκεκριμένο έργο, αναδεικνύει πως οι **στρατηγικές για το ντόπιο και διεθνές κεφάλαιο επενδύσεις γίνονται όταν αυτό κρίνει ότι μπορεί να μεγιστοποιήσει τα κέρδη του**. Τώρα, λοιπόν, που η αντεργατική και φιλοεργοδοτική λαίλαπα έχει παγιωθεί, η επένδυση είναι ώριμη με διαδικασίες **fast-track**. Για το λόγο αυτό απουσιάζει μελέτη σχεδιασμού και τεκμηρίωσης για τη χωροθέτηση του νέου αεροδρομίου και οι απαλλοτριώσεις-ξεκλήρισμα προχωρούν ταχέως και στη χαμηλότερη δυνατή τιμή, τη στιγμή που όλα αυτά τα χρόνια καμία ουσιαστική ενημέρωση και διάλογος δεν έχει ανοίξει με την τοπική κοινωνία. **Το κράτος-επιτελείο των, ιδιωτικών πάντα, στρατηγικών επενδύσεων καταχρεώνει τον λαό, στρώνει, νομοθετικά τον δρόμο στους επενδυτές, καταστέλλει τις αγωνιζόμενες φωνές, ώστε το κεφαλαίο να ξεζουμίζει τον τόπο και τους εργαζόμενους.**

Καυσαέρια και ρύπανση στη θέση χιλιάδων ελαιόδενδρων

Η παρέμβαση στο τοπικό περιβάλλον, δηλαδή στη φύση και τον άνθρωπο, θα είναι φαραωνική και μη αντιστρεπτή. Σε έκταση 12.000 στρεμμάτων θα ξεριζωθούν 200.000 ελαιόδενδρα,

υποβαθμίζοντας σε ποσότητα και ποιότητα την παραγωγή ελαιολάδου της περιοχής, που είναι 2^η, μετά την Μεσαρά, στην Κρήτη. Αρκετοί από τους κατοίκους, θα μείνουν χωρίς κλήρο και θα χρειαστεί να αλλάξουν τόπο και ενδεχομένως και επάγγελμα. Αντίστοιχα, σε δευτερογενές επίπεδο, η κατάσταση αυτή θα επηρεάσει τις θέσεις εργασίας στα ελαιοτριβεία. Υπολογίζεται ότι 260.000 τόνοι διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) θα εκλύονται στην περίκλειστη από βουνά ατμόσφαιρα της περιοχής κάθε χρόνο. Την ρύπανση αυτή θα υφίστανται 1,8 εκ. καταμετρημένα ελαιόδενδρα και όλα τα αγροτικά είδη της Πεδιάδας, που ασφαλώς θα έχει μεγάλο αντίκτυπο τόσο στην παραγωγικότητα, όσο και στην ποιότητα των προϊόντων. Σε αυτή τη δυσμενή κατάσταση θα συμβάλει και η ρύπανση του υδροφόρου ορίζοντα της περιοχής, ο οποίος θα υφίσταται πάνω 2000 κυβικά βιομηχανικά και αστικά λύματα καθημερινά. Συγχρόνως, το τοπίο της περιοχής θα αλλάξει ριζικά, καθώς, προκειμένου να είναι ασφαλές το αεροδρόμιο, οι κορυφές των γύρω λόφων θα ταπεινωθούν, εκχωματώνοντας πάνω από 10,7 εκ. κυβικά. Αλλά και το κόστος των αερομεταφορών συνολικά θα αυξηθεί λόγω της μεγάλης απόστασης που θα πρέπει καθημερινά να διανύεται από βυτιοφόρα πετρελαίου για τον ανεφοδιασμό δεκάδων πτήσεων. Τέλος, ο αρχαιολογικός πλούτος της περιοχής είναι εξαιρετικά αμφίβολο κατά πόσο θα αναδειχθεί, καθώς η εμπειρία στα μεγάλα έργα δείχνει ότι η πολιτισμική κληρονομιά συνήθως «ξηλώνεται» χάριν της ανάπτυξης.

Συνολικά, η κατασκευή του αεροδρομίου αυτού θα αλλάξει ριζικά το παραγωγικό μοντέλο της περιοχής. Η αγροτική παραγωγή θα παρακμάσει, η ηχορύπανση θα είναι τεράστια, πολλοί κάτοικοι της περιοχής θα χάσουν τη δουλειά τους και πηγές εισοδήματός τους και θα αναγκαστούν να μεταναστεύσουν στα ήδη κορεσμένα αστικά κέντρα της Κρήτης. Το παραμύθι της ανάπτυξης καταρρέει μπροστά στα παραπάνω και στις επιπτώσεις που σε βάθος χρόνου θα επιφέρει η εν λόγω επένδυση. Οι 1.000 κατά την κατασκευή και 500 κατά τη λειτουργία του αεροδρομίου, χαμηλόμισθες και ευέλικτες, θέσεις εργασίας είναι το δόλωμα και η θλιβερή κατακλείδα της εκμετάλλευσης, που θέλει ακόρεστα να εντείνει το κεφάλαιο στη νήσο. Ενδεικτικό, επίσης, για τις συνθήκες εργασιακής γαλέρας, που φαίνεται ότι τελικά θα επιβληθούν στους εργαζόμενους, είναι ότι το

κόστος κατασκευής του αεροδρομίου, ενώ αρχικά από το Υπουργείο Υποδομών υπολογιζόταν στα 850εκ. ευρώ, τελικά θα κυμαίνεται γύρω στα 480εκ. ευρώ, επειδή, όπως αποκάλυπτα η κοινοπραξία παραθέτει, κατάρθεσε μελέτη με τιμές κρίσης.

Ο σύγχρονος Καπιταλισμός αναδεικνύεται ότι σε όλα τα επίπεδα, πολιτικά και παραγωγικά, βαθαίνει χωρίς πάτο την εκμετάλλευση ανθρώπου και περιβάλλοντος με καταστροφικά και μη αντιστρεπτά αποτελέσματα, καθώς αναπτύσσεται όπως ένα καρκίνωμα. **Η πάλη ενάντια σε τέτοιες επενδύσεις πρέπει να είναι πάλη ταξική και οικολογική με αντικαπιταλιστική κατεύθυνση και σοσιαλιστική προοπτική.** Τα αιτήματά για **δημόσιες επενδύσεις με γνώμονα το ταξικό συμφέρον του λαού, για κοινωνικοποιημένη, με έλεγχο των εργαζομένων, παραγωγή, για τουρισμό υπό κεντρικό, δημοκρατικό σχεδιασμό, σύμφωνο με τις ανάγκες της τοπικής κοινωνίας και των λαών, για μεγάλη αύξηση των μισθών, ώστε να πλουτίσει ο λαός και να φτωχύνει το κεφάλαιο είναι περισσότερο επίκαιρα από ποτέ.** Σήμερα δεν υπάρχει μόνο άμεση ανάγκη θαρρετού βηματισμού προς μια κοινωνία απελευθερωμένη από τα δεσμά του κεφαλαίου και των εκμεταλλευτικών σχέσεων παραγωγής, αλλά υπάρχουν και οι αντικειμενικές δυνατότητες, περισσότερο από ποτέ στο παρελθόν, για το πέρασμα αυτό.

Όχι στο Αεροδρόμιο του Καστελλίου

Όχι στην καταστροφή της Πεδιάδας

Ανυπότακτη Κρήτη - Αντικαπιταλιστική Αριστερή Παρέμβαση