



Η υλοποίηση του «Προγράμματος Ιδιωτικοποιήσεων» αναδεικνύει ένα κρίσιμο μέτωπο παρέμβασης για το κίνημα

του **Παναγιώτη Βασιλάκη**

Η επικύρωση την Τετάρτη 21/9 της Σύμβασης Πώλησης (συνταχθείσας από το 2014 και επτασφράγιστο μυστικό έκτοτε και των πρόσφατων τροποποιητικών διατάξεων) του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού επιβεβαιώνει καταρχήν δύο προφανή.

Πρώτον τη συντριβή της πολιτικής γραμμής της διαπραγμάτευσης και των εναλλακτικών λύσεων και **δεύτερον** των ψευδαισθήσεων που καλλιεργούσαν κάποιοι ακόμα και την ύστατη στιγμή, για πολιτικές αποστοιχίσεις βουλευτών του ΣΥΡΙΖΑ ή και για την προοπτική «μπλοκαρίσματος» της επένδυσης από το «αντάρτικο» του υπουργείου Πολιτισμού. Αποτελεί βασικό στοιχείο της σύμβασης ο καθορισμός μίας σειράς «αναβλητικών αιρέσεων» (άρθρο 2) οι οποίες εξασφαλίζουν την υλοποίηση του επενδυτικού σχεδίου, ως απόρροια των μνημονιακών προαπαιτούμενων.

Οι σημαντικότερες είναι

α) η δέσμευση του Δημοσίου για την άμεση έγκριση με Προεδρικό Διάταγμα του «Σχεδίου Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης» (αρ. 2, παρ. ii), το οποίο δεν μπορεί να αποκλίνει ουσιωδώς από αυτό που κατατέθηκε κατά τη διαγωνιστική διαδικασία αλλά και η έγκριση του «Διαγράμματος Διανομής» (παρ. iv) που θα αποδίδει το 30% της έκτασης στην πλήρη κυριότητα του επενδυτικού ομίλου,

β) την μη έκδοση (!) ακυρωτικών αποφάσεων για οποιαδήποτε προσφυγή έχει γίνει προς το Συμβούλιο της Επικρατείας (παρ. viii),

γ) την υποχρέωση του Δημοσίου για αδειοδότηση καζίνο (παρ. vii), το οποίο αποτελεί αναγκαίο όρο για την εξασφάλιση της εμπορικής κερδοφορίας του επενδυτικού σχεδίου και

δ) την εξασφάλιση ότι για οποιοδήποτε λόγο η προβλεπόμενη δομήσιμη επιφάνεια δεν θα μειωθεί άνω του 5%. Ας σημειωθεί, ότι εκτός των αναβλητικών αιρέσεων το Δημόσιο οφείλει να αποζημιώνει τον επενδυτή σε μια σειρά από περιπτώσεις, όπως πιθανές δικαστικές αποφάσεις ή διοικητικές πράξεις, οι οποίες προκαλούν καθυστερήσεις ή επηρεάζουν το επιχειρηματικό σχέδιο.

Σε ό,τι αφορά το τίμημα πώλησης η περίφημη κυβερνητική «διαπραγμάτευση» εξασφάλισε ότι το 50% των 915 εκατ. ευρώ δεν θα καταβληθεί σε 6 αλλά σε 2 χρόνια, με την προϋπόθεση όμως ότι θα έχουν εξασφαλιστεί οι «δύσκολες οικοδομικές άδειες» για τα «τοπόσημα» (τροποποιητική σύμβαση Ι.1), δηλαδή τους ουρανοξύστες και το καζίνο... Με άλλα λόγια, αφού εξασφαλιστεί η πλήρης καταστροφή του χώρου και η απαρégκλιτη υλοποίηση του επενδυτικού σχεδίου.

Ένα ακόμα στοιχείο πολιτικής αθλιότητας -που αποτέλεσε πρόσφατο προπαγανδιστικό «όπλο» της κυβέρνησης -είναι η παρουσίαση των αναγκαίων υποδομών και δικτύων για την υλοποίηση του επιχειρηματικού σχεδίου- όπως και κάθε άλλου εξάλλου στον κόσμο αυτό-, ως επιπρόσθετη ωφέλεια του Δημοσίου για να δικαιολογήσει το μηδαμινό αντίτιμο, σύμφωνα μάλιστα με έναν καθόλα αυθαίρετο και κρυφό «προϋπολογισμό» της τάξης του 1,5 δισ. ευρώ. Προς επίρρωση του παραπάνω είναι ενδεικτικό ότι

ο σταθμός μεταφόρτωσης και διαλογής των απορριμμάτων που θα δημιουργηθεί θα αφορά αποκλειστικά τις ανάγκες λειτουργίας της επένδυσης και όχι τους όμορους δήμους και μόνο υπό προϋποθέσεις, σε ακίνητο εκτός του χώρου και με συγχρηματοδότηση κατά 50% από το κράτος θα δημιουργηθεί ανάλογος για τις ανάγκες των δήμων.

Όμοια «άκλαυτη» πήγε και η «διεκδίκηση» χώρου για μητροπολιτικό νεκροταφείο, «πάγιο» αίτημα και αυτό των δημάρχων των όμορων δήμων. Στην εποχή της κρίσης και των μνημονίων δεν υπάρχουν «σκάνδαλα», ούτε δυνατότητα διαπραγμάτευσης αλλά διαρκή εγκλήματα σε βάρος του λαού.

Τέλος, ακόμα και η «δέσμευση» για περιορισμό της δόμησης από 3,6 εκατ. τ.μ. σε 2,7 εκ. τ.μ. τίθεται υπό αίρεση καθώς στην τροποποιητική σύμβαση προβλέπεται ότι μετά από 27 χρόνια και αφού ο χώρος θα έχει μετατραπεί σε επιχειρηματικό και τουριστικό γκέτο, αν θελήσει το δημόσιο την επιστροφή της κυριότητας του όποιου «πάρκου», η Λάμδα θα αποκτήσει το δικαίωμα ανέγερσης νέων κτιρίων, θα διατηρήσει το δικαίωμα εκμετάλλευσης του «πάρκου», ενώ το δημόσιο θα επιβαρυνθεί με τις δαπάνες συντήρησης.

Αυτό που επικυρώνει τελικά η σύμβαση πώλησης η δημιουργία μίας «κατάστασης εξαίρεσης» με μόνιμα χαρακτηριστικά για το σύνολο του χώρου, που θα απομυζά πόρους και διαθέσιμα από το σύνολο του πολεοδομικού συγκροτήματος. Θα χαθεί η τελευταία ευκαιρία βελτίωσης του περιβάλλοντος στην Αττική, ενώ θα επαναφέρει το σχεδιασμό για την Περιφερειακή Λεωφόρο Υμηττού. Θα πλήξει ανεπανόρθωτα τα συμφέροντα της εργατικής τάξης μέσα από την εμπέδωση ενός νέου αναπτυξιακού και εργασιακού προτύπου και θα συντρίψει οικονομικά κάθε ανταγωνιστική δραστηριότητα, αυξάνοντας ,τελικά, την ανεργία στο σύνολό της.

Ταυτόχρονα όμως, τόσο η ιδιωτικοποίηση του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού όσο και συνολικά η υλοποίηση του «Προγράμματος Ιδιωτικοποιήσεων» αναδεικνύει ένα κρίσιμο και κοινό μέτωπο παρέμβασης για το τοπικό και το εργατικό κίνημα. Όχι από θέσεις ταξικής αλληλεγγύης, αλλά για πρώτη φορά απόλυτα συμπληρωματικά στο πλαίσιο της πάλης για την αποτυχία του «Προγράμματος ιδιωτικοποιήσεων». Πλέον η πάλη για υπεράσπιση των εργασιακών δικαιωμάτων και των συνδικαλιστικών ελευθεριών στις ΔΕΚΟ αλλά και σε κάθε «ματωμένο» εργοτάξιο συνδέεται άμεσα με τις κοινωνικές και τοπικές αντιστάσεις, απέναντι στα φαραωνικά και καταστροφικά σχέδια του κάθε Λάτση. Τίποτα δεν τελείωσε ακόμα.

Πηγή: [PRIN](#)