



Μια σειρά από ζητήματα προκύπτουν από την παραχώρηση των 14 περιφερειακών αεροδρομίων, παρά την προσπάθεια κυβέρνησης και αντιπολίτευσης να στρέψουν την αντιπαράθεση σε κανάλια ανώδυνα για την πολιτική που συνυπηρετούν.

Με απόφαση της συγκυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ - ΑΝΕΛ, τα περιφερειακά αεροδρόμια εκχωρούνται στην κοινοπραξία της γερμανικής «Fraport» και της «Slentel» (όμιλος Κοπελούζου), βάσει συμφωνίας που είχαν κάνει η προηγούμενη κυβέρνηση και το ΤΑΙΠΕΔ.

Τα αστικά κόμματα της αντιπολίτευσης κατηγορούν την κυβέρνηση ότι εγκατέλειψε τις προεκλογικές της εξαγγελίες για μια «καλύτερη» σύμβαση, που θα εξασφάλιζε περισσότερα οφέλη για το κράτος από την παραχώρηση των αεροδρομίων.

Της καταλογίζουν, ακόμα, ότι επέλεξε τώρα να υλοποιήσει την προηγούμενη συμφωνία, σαν «αντίδωρο» στη Γερμανία, προκειμένου το Κοινοβούλιό της να εγκρίνει τη δανειακή σύμβαση της Ελλάδας με τον ESM.

Η κυβέρνηση ανταπαντά ότι επιχείρησε να βελτιώσει τους όρους της παραχώρησης, αλλά δεν τα κατάφερε και ότι η ολοκλήρωση της παραχώρησης ορίζεται ως «προαπαιτούμενο» από το τρίτο μνημόνιο.

Βέβαια, ούτε ο ένας ούτε ο άλλος αμφισβητεί την πολιτική των ιδιωτικοποιήσεων (όπως κι αν γίνουν), ως «εργαλείο ανάπτυξης» της ελληνικής καπιταλιστικής οικονομίας. Ούτε βέβαια «λογαριάζονται» πάνω στο ζήτημα της απελευθέρωσης των αερομεταφορών, που είναι στρατηγική της ΕΕ.

Επομένως, η αντιπαράθεση για τα 14 περιφερειακά αεροδρόμια, σκόπιμα περιστρέφεται γύρω από τους όρους και το τίμημα της παραχώρησης. Ομως, οι εργαζόμενοι και ο λαός αλλού πρέπει να αναζητήσουν την ουσία.

Πράγματι, οι ιδιωτικοποιήσεις, όπως κι αν γίνουν, αποτελούν παράγοντα αναθέρμανσης της καπιταλιστικής οικονομίας, αφού επενδύεται ένα μέρος από τα λιμνάζοντα συσσωρευμένα κεφάλαια, προκειμένου να παραχθεί νέο κέρδος.

Αυτό, όμως, θα γίνει σε βάρος των εργαζομένων και συνολικά των λαϊκών στρωμάτων. Οι εργασιακές σχέσεις σ' αυτά τα αεροδρόμια θα χειροτερέψουν, όπως έγινε άλλωστε και στο «Ελευθέριος Βενιζέλος», με την παραχώρησή του στη «Χόχιφ». Ή με την παραχώρηση μέρους της δραστηριότητας του ΟΛΠ στην κινεζική «Cosco».

Επιπλέον, οι υπηρεσίες θα γίνουν ακριβότερες για τους ταξιδιώτες και κυρίως για τους κατοίκους των απομακρυσμένων περιοχών, όπου συχνά το αεροπλάνο είναι το μόνο μέσο για να φτάσουν έγκαιρα στα μεγάλα αστικά κέντρα.

Μία ακόμα πλευρά είναι ότι ο έλεγχος βασικών πυλών εισόδου στην Ελλάδα (όπως είναι τα αεροδρόμια) για ανθρώπους και εμπορεύματα περνάει αποκλειστικά στους ιδιώτες, με ό,τι αυτό συνεπάγεται για την ασφάλεια, αλλά και το κόστος των μεταφορών και των συγκοινωνιών.

Υπάρχουν, όμως, και λιγότερο «ορατές» πλευρές. Πίσω από το πρόγραμμα ιδιωτικοποιήσεων και

παραχωρήσεων βασικών υποδομών της χώρας εξελίσσεται ένας αδυσώπητος ανταγωνισμός για το ποια μονοπώλια θα τις βάλουν στο χέρι. Όπως και για το ποιοι όμιλοι, με συμμετοχή Ελλήνων κεφαλαιοκρατών, θα συμμετέχουν στις αντίστοιχες κοινοπραξίες.

Για παράδειγμα, πριν ολοκληρωθεί η διαδικασία της παραχώρησης, οι ΗΠΑ είχαν εκφράσει ισχυρές αντιρρήσεις για το ενδεχόμενο να περάσουν σε χέρια ανταγωνιστικών δυνάμεων, όπως είναι η Γερμανία, αεροδρόμια στρατηγικής σημασίας για τα αμερικανικά συμφέροντα, όπως αυτά των Χανίων (Σούδα) και της Ρόδου.

Ανάλογες κόντρες υπάρχουν για το σύνολο των υποδομών που βρίσκονται σε τροχιά ιδιωτικοποίησης - παραχώρησης (λιμάνια, τρένα, Ενέργεια κ.ά.). Είναι φανερό ότι οι ανταγωνισμοί αυτοί δεν αφορούν τα λαϊκά συμφέροντα, αλλά τις επιδιώξεις και τους σχεδιασμούς πολυεθνικών ομίλων, με αντικρουόμενα μεταξύ τους συμφέροντα.

Επομένως, να ποια είναι η σωστή «ανάγνωση» της απόφασης της κυβέρνησης να ανοίξει τον κύκλο των «αριστερών» ιδιωτικοποιήσεων και των «ενστάσεων» που διατυπώνει τάχα η αστική αντιπολίτευση.

Επιβεβαιώνεται έτσι ότι η ικανοποίηση των λαϊκών αναγκών είναι ασύμβατη με τα συμφέροντα των μονοπωλιακών ομίλων και την πολιτική της ΕΕ και γι' αυτό πρέπει να αντιμετωπιστεί απ' το λαό.

**Δημοσιεύτηκε στο "Ριζοσπάστη" την Πέμπτη 20/8/2015*