Δικαίωμα ή κατάχρηση; (Πάνος Φιλιππακόπουλος)

Categories : ΚΟΙΝΩΝΙΑ

Date : 16 Μαρτίου, 2009

Τώρα που έχει καταλαγιάσει ο θόρυβος από τις αγροτικές κινητοποιήσεις και τα πνεύματα έχουν ηρεμήσει, είναι νομίζω η κατάλληλη στιγμή για να αναφέρουμε και την άλλη πλευρά σε ό,τι αφορά τις κινητοποιήσεις γενικότερα, έτσι όπως έχουν καταντήσει στην Ελλάδα. Γιατί, τελικά, κατάντια είναι να έχουμε πλέον αποδεχτεί αδιαμαρτύρητα πως οποιαδήποτε κοινωνική ομάδα έχει το δικαίωμα να διεκδικεί τα αιτήματά της κρατώντας σε ομηρία άλλες κοινωνικές ομάδες, στερώντας μάλιστα από τους Έλληνες πολίτες ένα από τα βασικά δικαιώματα τους, αυτό της ελεύθερης μετακίνησης.

Προφανώς, υπάρχουν περιπτώσεις όπου τα προβλήματα γίνονται εκρηκτικά και αυτοί που θεωρούν ότι αδικούνται αισθάνονται ότι μόνο αν ασκήσουν πίεση θα ακουστούν. Το θλιβερό θέαμα που παρακολουθήσαμε, όμως, στις τηλεοπτικές μεταδόσεις, με απελπισμένους ανθρώπους να δείχνουν... αποδεικτικά ασθενείας για να τους αφήσουν οι υπεύθυνοι των μπλόκων να περάσουν για να πάνε στο σπίτι τους, λες και βρίσκονταν σε στρατόπεδο συγκέντρωσης, είναι αδιανόητο για οποιαδήποτε πολιτισμένη κοινωνία. Όπως είναι αδιανόητο να δημιουργούνται τεράστιες οικονομικές ζημιές σε άλλες επαγγελματικές ομάδες, εντελώς άμοιρες ευθυνών, για να λυθούν τα οικονομικά προβλήματα των διαμαρτυρομένων.
Γιατί η κατάληψη των δρόμων δεν έχει ως αποτέλεσμα μόνο τη διακοπή της ελεύθερης μετακίνησης, βασικού ανθρώπινου δικαιώματος που μόνο σε ολοκληρωτικά καθεστώτα έχει παραβιαστεί. Έχει και οικονομικές συνέπειες για επαγγέλματα των οποίων βασικό συστατικό είναι οι μετακινήσεις και των οποίων οι ζημιές μπορεί να δημιουργήσουν επιπλέον προβλήματα στο σύνολο των πολιτών. Διαβάσαμε, για παράδειγμα, πως οι ζημιές του ΚΤΕΛ Μαγνησίας λόγω των μπλόκων ήταν μερικές εκατοντάδες χιλιάδες ευρώ. Και γι' αυτό δημιουργήθηκε πρόβλημα στην καταβολή των αποδοχών συμβασιούχων του ΚΤΕΛ και ανακοινώθηκε ότι για 30 από αυτούς θα εξεταζόταν η πιθανότητα να μην ανανεωθούν οι συμβάσεις! Κάποιοι δηλαδή κινδύνεψαν να χάσουν (ή έχασαν) τη δουλειά τους, για να πάρουν κάποιοι άλλοι μεγαλύτερες ενισχύσεις, ενώ οι κάτοικοι ενός ολόκληρου νομού θα δουν πιθανόν τις συγκοινωνίες με την υπόλοιπη χώρα να υποβαθμίζονται μέχρι να καλυφθούν οι ζημιές του ΚΤΕΛ.
Πρέπει όμως εδώ να θυμίσουμε ότι, όταν παλιότερα είχαν γίνει κινητοποιήσεις από τους φορτηγατζήδες, με σταμάτημα των μεταφορών, κλείσιμο δρόμων και λιμανιών κ.λπ., ορισμένοι αγρότες είχαν έρθει στα χέρια μαζί τους γιατί, λόγω των

κινητοποιήσεων αδυνατούσαν να μεταφέρουν τα προϊόντα τους, που σάπιζαν στα χωράφια. Το δικαίωμα της ομηρίας δηλαδή, που θεωρούν ότι μπορούν να ασκούν όποτε θέλουν, δεν ισχύει και για άλλους επαγγελματίες, όταν εκείνοι θεωρούν ότι αδικούνται.
Το κακό είναι ότι τέτοιες συμπεριφορές υποστηρίζονται και ενισχύονται και από πολιτικές δυνάμεις κατά περίπτωση (ανάλογα με το ποιος είναι στην κυβέρνηση και ποιος στην αντιπολίτευση!), από εκείνους δηλαδή που ως βασικό τους καθήκον έχουν την υπεράσπιση και την προώθηση των δικαιωμάτων των πολιτών! Και η ιλαροτραγωδία που είδαμε στο λιμάνι του Πειραιά με την απόβαση των τρακτέρ έδειξε ότι οι πολιτικές δυνάμεις αυτού του τόπου έχουν θέσει ως πρωταρχικό στόχο την άγρα ψήφων με κάθε μέσο και την πλήρη άρνηση όχι μόνο των νόμων, αλλά και της κοινής λογικής όσο βρίσκονται στην αντιπολίτευση, για να επικαλούνται μετά τους νόμους και την κοινή λογική μόλις αντιστραφούν οι ρόλοι και έρθουν στην κυβέρνηση!
Το γεγονός ότι απαγορεύεται στα τρακτέρ και τα αγροτικά μηχανήματα να κυκλοφορούν στην Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη προφανώς δεν λέει τίποτα σ' εκείνους που στηλίτευσαν την αναπόφευκτη απαγόρευση από τις Αρχές της... επέλασης των τρακτέρ και άλλων αγροτικών μηχανημάτων στην Ομόνοια. Λες και αν η διαμαρτυρία γινόταν πεζή, δεν θα τη βλέπαμε και δεν θα τη μετέδιδαν τα κανάλια (γιατί περί αυτού πρόκειται, έτσι δεν είναι;). Το ερώτημα είναι που σταματούν όλα αυτά. Αν ο οποιοσδήποτε έχει δικαίωμα να εμποδίζει την ελεύθερη μετακίνησή μας, γιατί αύριο κάποιοι άλλοι διαμαρτυρόμενοι να μην καταλάβουν τον ΟΤΕ και να μη διακόψουν και τις τηλεπικοινωνίες; Πού βρίσκεται, τέλος πάντων, η κόκκινη γραμμή που κανείς δεν επιτρέπεται να περάσει; Ή μήπως δεν υπάρχει τέτοια στην Ελλάδα;

(Ένθετο περιοδικό για το αυτοκίνητο της «Καθημερινής», τ. 13)