

ΛΙΠΑΣΜΑΤΑ ΔΡΑΠΤΕΤΣΩΝΑΣ

Μια Ιστορία Εκμετάλλευσης
και Αντίστασης
που Συνεχίζεται



Η συνέλευση της πλατείας Κερατσινίου - Δραπετσώνας δημιουργήθηκε μέσα στο κύμα συνελεύσεων πλατειών, τον Ιούνιο του 2011, μετά από ανοιχτό κάλεσμα στην πλ. Λαού και έχει πραγματοποιήσει σειρά πολύμορφων δράσεων, παρεμβάσεων, εκδηλώσεων όλα αυτά τα χρόνια. Πρόκειται για μια ανοιχτή διαδικασία, οριζόντια και αντιεραρχική, στην οποία συζητάμε και καταθέτουμε τις αγωνίες, τα προβλήματα, τα όνειρα και τις επιθυμίες μας. Παίρνουμε αποφάσεις ισότιμα και τις κάνουμε πράξη συλλογικά. Αυτοοργανώνουμε την αντίσταση, τη δημιουργικότητα και την αλληλεγγύη στις γειτονιές μας, χωρίς “πεφωτισμένους” ηγέτες, πλαστούς διαχωρισμούς και διακρίσεις.

Το θέμα της περιοχής του πρώην εργοστασίου των λιπασμάτων στη Δραπετσώνα επανήλθε το τελευταίο χρονικό διάστημα στην επικαιρότητα και απασχόλησε την συνέλευσή μας. Η τοπικότητα τέτοιων ζητημάτων αποτέλεσε και αποτελεί έναν από τους κυρίαρχους άξονες δραστηριοποίησης της συνέλευσης της πλατείας Κερατσινίου - Δραπετσώνας. Στο παρόν έντυπο προσπαθούμε να ανιχνεύσουμε τα πιθανά σενάρια καπιταλιστικής εκμετάλλευσης της περιοχής, να αναλογιστούμε το ιστορικό υπόβαθρό της και να διερευνήσουμε τις δυνατότητες αντίστασης των κατοίκων. Τυπώθηκε το Μάρτιο του 2015 και διανέμεται χωρίς αντίτιμο.





ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ενδοκυριαρχικοί ανταγωνισμοί, συγκρούσεις ντόπιων και ξένων εφοπλιστών και πετρελαιάδων, πολιτικά παιχνίδια με φόντο δημοτικούς ή κοινοβουλευτικούς θώκους και στη μέση όλοι εμείς, να παρακολουθούμε πως για μία ακόμη φορά προσπαθούν να διαχειριστούν τις ζωές μας με δόλωμα μισθούς πείνας ή το αόρατο όραμα της «ανάπτυξης» των περιοχών μας. Ένα από τα τελευταία μεγάλα «φιλέτα» της Αττικής, τίθεται προς άγρα επενδυτών και λοιπών μεγαλοκαρχαριών. Εντός του δήμου Κερατσινίου – Δραπετσώνας, υπάρχει ένα τεράστιο πεδίο για να βελτιώσουμε τις ζωές μας και να αναπνεύσουμε καθαρό αέρα, αυτόν που επιχειρούν, για μία ακόμη φορά, να μας αφαιρέσουν. Για μία ακόμη φορά, παρά τη φαινομενική τοπικότητα του ζητήματος, επανέρχεται με κεντρικά χαρακτηριστικά η αξιοποίηση της περιοχής του πρώην εργοστασίου των Λιπασμάτων.

ΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ

*Στο έμπα του λιμανιού, μια ανάσα δρόμο από το κέντρο του Πειραιά, μισή ανάσα από τη Δραπετσώνα και το Κερατσίνι, απλώνεται ένας χώρος, όπου οι περισσότεροι τον βλέπετε όταν φεύγετε και όταν έρχεστε από τις διακοπές σας στα νησιά. Το πρώτο που αντικρίζετε είναι η τσιμινιέρα του εργοστασίου λιπασμάτων, απομεινάρι του «ένδοξου» βιομηχανικού παρελθόντος του Πειραιά.

Ένα εργοστάσιο που επεκτεινόταν παράλληλα με την πόλη που μεγάλωνε. Εκτός από λιπάσματα παρήγαγε φυτοφάρμακα και γυαλί. Χαρακτηριστικό είναι ότι σε κρυφές μετρήσεις του ΥΠΕΧΩΔΕ την δεκαετία του 80, ευθυνόταν για το 80% των αέριων ρύπων του λεκανοπεδίου. Και μάλιστα, ειδικών ρύπων, όπως το φθόριο που ενοχοποιείται για τον καρκίνο των οστών. Δίπλα εκτεινόταν οι εγκαταστάσεις της ΑΓΕΤ ΗΡΑΚΛΗΣ, με καθετοποιημένη παραγωγή τσιμέντου. Πιο κάτω το εργοστάσιο παραγωγής ρεύματος της ΔΕΗ, που χρησιμοποιούσε μαζούτ για τη λειτουργία του, ενώ λίγο πιο δίπλα από τα λιπάσματα, οι δεξαμενές καυσίμων και ορυκτελαίων της ΒΗΕΕ (τώρα της ΒΡ), το εργοστάσιο παραγωγής γύψου (γυψάδικο) και παραδίπλα τα «Ταμπάκικα», οι βρομερές βιοτεχνίες επεξεργασίας δερμάτων. Έτσι έκλεινε το τοπίο της βιομηχανικής ευδαιμονίας μεταπολεμικά, όπου η κόλαση του Δάντη ήταν μια νησίδα περιβαλλοντικής ισορροπίας μπροστά σ' αυτό το σκηνικό. Όλες αυτές οι εγκαταστάσεις σε απόσταση 1 χλμ, σε ευθεία γραμμή από το κέντρο του Πειραιά και βέβαια, μέσα στη Δραπετσώνα και στο Κερατσίνι (περιοχή Χαραυγής).

Οι δε ιατρικές ειδικότητες που ευδοκίμησαν στις περιοχές, ήταν αυτές του ειδικού πνευμονολόγου, οφθαλμιάτρου και ειδικού παθολόγου για τους καρκίνους. Χαρακτηριστικά για το φθόριο συνέβαινε το εξής: Οι παιδίατροι της περιοχής συνέστηναν - πάντα σε ατομικό επίπεδο - στις μητέρες να αποφεύγουν τον θηλασμό και να προτιμούν τα βιομηχανικά γάλατα, επειδή το φθόριο περνάει στο μητρικό γάλα με απρόβλεπτες συνέπειες για τα μωρά. Λέμε σε ατομικό επίπεδο, γιατί ποτέ δεν υπήρξε δημόσια φωνή καταγγελίας από γιατρό για την κατάσταση αυτή, ποτέ δεν υπήρξε έρευνα και μελέτη από την μεριά του κράτους για τις επιπτώσεις στην υγεία, τόσο άμεσα όσο και μακροπρόθεσμα, των κατοίκων αλλά και των εργαζομένων, που είχε η αναγκαστική έκθεση τους στους ρύπους των βιομηχανιών αυτών.

Ένα παράδειγμα για την εγκληματική αποσιώπηση από τη μεριά του κράτους, των φορέων του, αλλά και των δήμων, των επιπτώσεων στην υγεία, είναι οι διάφοροι καρκίνοι, παθήσεις του αναπνευστικού και οφθαλμολογικές, που πρόσβαλαν τους αγρότες μετά την εντατική χρήση λιπασμάτων και φυτοφαρμάκων. Ας φανταστούμε τα μεγέθη στους ανθρώπους που ζούσαν και εργάζονταν δίπλα και μέσα στη βιομηχανία παραγωγής αυτών των προϊόντων.

Όλα αυτά δεν αποτελούν παρελθόν, ιδιαίτερα για τις μεγαλύτερες ηλικίες. Οι περισσότεροι μόνιμοι κάτοικοι των περιοχών και ιδιαίτερα της Δραπετσώνας, ζουν τις συνέπειες της έκθεσής τους στους ρύπους των Λιπασμάτων και του Τσιμεντάδικου στην υγεία τους, μέχρι σήμερα. Ένα από τα κύρια επιχειρήματα των ιδιοκτητών των Λιπασμάτων την δεκαετία του '80 που υπήρχε το αίτημα για το κλείσιμο του εργοστασίου, ήταν το εξής: «*Εσείς ήρθατε και κατοικήσατε στην περιοχή, εμείς προϋπήρχαμε!*» Από το 1899 έως το 1911, οι έρημες περιοχές της ακατοίκητης τότε Δραπετσώνας, το σύνολο της ακτής από τον Άγιο Διονύσιο μέχρι τον όρμο Ηρακλέους, καταλήφθηκε από βαριές βιομηχανίες και λιμενικές χρήσεις. Η πόλη του Πειραιά μεγάλωνε παράλληλα με το εργοστάσιο Λιπασμάτων, που ξεκίνησε την λειτουργία του το 1910, σε μια έκταση λίγων τετραγωνικών μέτρων και έφτασε μέσα σε λίγες δεκαετίες να καταλαμβάνει το ένα τέταρτο του πρώην δήμου Δραπετσώνας, δηλ. 254.000 τ.μ. Να σημειώσουμε εδώ πως η Δραπετσώνα χαρακτηρίστηκε ως δήμος τη δεκαετία του 1950. Μέχρι τότε ήταν συνοικία του Πειραιά. (Το 1952, υπήρχαν στην περιοχή 2500 άθλιες παράγκες, 22000 κάτοικοι, από τους οποίους 80% περίπου ήταν εργατοτεχνίτες και υπάλληλοι. Το 50% είχε ηλεκτρικό και υπήρχε παντελής έλλειψη ύδρευσης. Εφημερίδα «Χρονογράφος», 1952).

Σ' αυτόν τον ξερόβραχο, πετάχτηκαν και στοιβάχτηκαν στα παραπήγματα (παράγκες), από το 1922 και για 50 σχεδόν χρόνια, οι πρόσφυγες από την Ιωνία, την Καππαδοκία, τον Πόντο και την Αρμενία. Μαζί με τους εσωτερικούς μετανάστες (τους φτωχούς αγρότες που ήρθαν στην πόλη ψάχνοντας για μια καλύτερη ζωή), αποτέλεσαν την πρώτη ύλη και φτηνά εργατικά χέρια (αφού τα χέρια περίσσευαν), για τα Λιπάσματα και αργότερα για τις υπόλοιπες βιομηχανίες της περιοχής. Έτσι δημιουργήθηκε αυτή η καρβουνόπολη των εργατών! Εργοστάσια και κατοικίες μαζί σε ένα χώρο! Κάποιοι «ονειρεύονται» να αναβιώσουν αυτήν την εποχή στο σήμερα.

Η πόλη του Πειραιά ήταν η προέκταση των εργοστασίων και του λιμανιού. Η εταιρεία Λιπασμάτων, η ΑΕΕΧΠΛ (Ανώνυμος Ελληνική Εταιρεία Χημικών Προϊόντων και Λιπασμάτων), παρήγαγε οξέα, χημικά λιπάσματα και φυτοφάρμακα και ήταν εκείνη που χρηματοδότησε ένα πρόγραμμα συστηματικής διαφήμισης-προπαγάνδας για τη διάδοση των λιπασμάτων και την απαραίτητη χρήση τους στη γεωργία. Έστειλε, γι' αυτό το σκοπό, ειδικούς γεωπόνους σε όλη την Ελλάδα, για να διδάξουν τη χρήση των λιπασμάτων. Όλα αυτά, φυσικά, με την οικονομική βοήθεια και συμπαράσταση του ελληνικού κράτους και την πολιτική πιστώσεων από την Αγροτική τράπεζα τότε. Ιδρυτής ήταν ο Νίκος Κανελλόπουλος (το όνομά του είχε η κεντρική οδός της Δραπετσώνας), που έχει μείνει γνωστός στην τοπική ιστορία για τη φράση του «μια δεκάρα, εκατό εργάτες». Πολλές εργατικές κινητοποιήσεις και απεργίες έγιναν κατά τη διάρκεια λειτουργίας του εργοστασίου, που έφτασε να χαρακτηριστεί το 1947, ως «μάντρα σφαγείων». Να αναφέρουμε μερικά στοιχεία από αυτούς τους αγώνες που βρήκαμε για τους αγώνες αυτούς, από σε δημοσιεύματα εφημερίδων της εποχής. Στα 1916, ξεσπά απεργία στα Λιπάσματα με αιτήματα: να επαναληφθεί κανονικά η λειτουργία του εργοστασίου, να αναγνωριστεί το σωματείο, να γίνουν προσλήψεις από μέλη του συνδέσμου και να επαναπροσληφθούν 5 απολυμένοι εργάτες.

Α. Τον Απρίλιο του 1924 το σωματείο των γυαλάδων ξεκινά απεργία, η οποία διαρκεί 15 μέρες και πετυχαίνει αύξηση στο μισθό 25%.

Β. Το 1933, ξεκινά μεγάλη απεργία που θα διαρκέσει 4 μήνες.

Γ. Το Σεπτέμβριο του 1946, το προσωπικό κατεβαίνει σε 24ωρη λευκή απεργία διαμαρτυρίας με 100% επιτυχία.

Δ. Το Μάρτη του 1947, ξεκινά πάλι απεργία στο γυαλάδικο και κρατά 46 μέρες. Επίσης, το βοηθητικό προσωπικό των γυαλάδων έκανε απεργία για 20 μέρες. Τα αιτήματά τους, διαχρονικά: καλύτερες συνθήκες εργασίας, αύξηση στο μισθό, πρόσληψη μόνιμου προσωπικού, κανονικά ωράρια εργασίας. Η απάντηση από τη μεριά της εργοδοσίας, που τότε απ' την οποία είχε παραιτηθεί ο Κανελλόπουλος και είχε αναλάβει τα ηνία ο Πρόδρομος Αθανασιάδης Μποδοσάκης, ήταν: τρομοκρατία των εργατών,

απολύσεις, εργάτες σε διαθεσιμότητα, στρατολόγηση απεργοσπαστών και ανίδεων στη δουλειά. Τι ακολούθησε αυτή την απεργία: Ακόμη σκληρότερα μέτρα για τους εργάτες και περισσότερη τρομοκρατία. Αντιγράψουμε από την εφημερίδα «Πρωτεργάτης», της εποχής εκείνης:

Παρασκευή 23 Μαΐου 1947

Αυστηρά μέτρα στα Λιπάσματα. Το εργοστάσιο μετατρέπεται σε «μάντρα σφαγείων» και «στρατιωτικό σχηματισμό». Ο Μποδοσάκης αφήνει και πέφτει στη θάλασσα 1,5 τόνος υδροχλωρικό οξύ που παράγεται το 24ωρο και δε ζητείται στην αγορά. Εξάλλου ο νέος προσωπάρχης από τους 15 φορτοεκφορτωτές απέλυσε τους 6, γιατί λόγω της βαριάς δουλειάς, ζήτησαν να αντικατασταθούν ή να αυξηθεί ο αριθμός των απασχολούμενων εκεί.

Παρασκευή 6 Ιουνίου 1947

Μέσα σε ένα χρόνο, η εταιρεία του Μποδοσάκη έχει απολύσει εκατοντάδες εργάτες και εργάτριες και προσλαμβάνει «ελεύθερους» εργάτες. Τους πληρώνει 15-25% λιγότερο μισθό και ποσοστά. Με την απειλή της απόλυσης ή με υποσχέσεις ότι αν δείξουν καλή διαγωγή (βλ. υποταγή) θα τους βγάλει κάρτες και θα τους μονιμοποιήσει. Με αυτό τον τρόπο τους εκβιάζει για μεγαλύτερη απόδοση στην παραγωγή.

Ε. Μερικές αναφορές για την κατάσταση που επικρατούσε πριν τη μεγάλη απεργία του '47

17 Ιανουαρίου 1947

Στο χρόνο 1946 και κατά την περίοδο που διοικούσαν οι Κανελλόπουλοι και η εθνοτράπεζα, ήρθαν χειρότερες μέρες και από την κατοχή. Τα ποσοστά που δίνονταν για ενίσχυση του μεροκάματου, σύμφωνα με την απόδοση στην παραγωγή, την τεχνική κατάρτιση και τους όρους εργασίας, έχασαν την αξία τους λόγω της ακρίβειας της ζωής και της πίεσης της εργοδοσίας για αύξηση της παραγωγής. Αυτά τα «δώρα» χρησιμοποιήθηκαν και για διασπαστικούς λόγους. Περισσότεροι από 800 εργάτες/τριες απολύθηκαν ενώ η εργοδοσία έλεγε πως αν μειωθεί το προσωπικό θα υπάρχουν καλύτερες απολαβές για τους υπόλοιπους. Περισσότερα από 15 εργατικά ατυχήματα συνέβησαν. 4 φυματικοί σε μια βδομάδα από τα πυρίμαχα. Μια εργάτρια έχασε τα δάχτυλα της. 2 λιποθυμίες και 3 εγκαύματα σε διάστημα ενός μήνα περίπου.

21 Φεβρουαρίου 1947

Στις 17/2 το προσωπικό των λιπασμάτων κατέβηκε σε λευκή απεργία. Οι διάφοροι απόστολοι της εταιρείας, όπως ο υποδιευθυντής Γεωργίου στα οξέα, έφερε “ελεύθερους” εργάτες για να κινήσει το συνεργείο. Ο μηχανικός Βήχος στο ηλεκτροτεχνείο, έκανε “πολιτική” για να πείσει τον κόσμο να εργαστεί. Ο εργοδηγός Κωστόπουλος στα αραιά λιπάσματα, έφτασε μέχρι εκβιασμού εναντίον αρχιεργατών και ο φύλακας Λιακάκος με τον πρόσθετο αρχιφύλακα, έκαναν έρευνα σε ντουλάπια εργατών. Τέλος, άφησαν εκτός του εργοστασίου ένα μέλος του προσωπικού κατ’εντολή του κ. Λούη. Ο Λεων. Κανελλόπουλος, που δέχτηκε τους εκπροσώπους των σωματείων, ζήτησε να δώσει απάντηση στις 22 του μήνα. Εκείνοι έδειξαν διαλλακτικότητα και συμφώνησαν. Οι υπεύθυνοι πρότειναν να γίνει γενική συνέλευση για να ακουστεί η γνώμη όλων.

ΣΤ. Κατά τη διάρκεια της απεργίας:

28 Μαρτίου 1947

Συνεχίζεται για 4η εβδομάδα η απεργία των γυαλάδων και του βοηθητικού προσωπικού. Η εταιρεία, για να τρομοκρατήσει τους απεργούς, απέλυσε 75 περίπου και έβαλε σε διαθεσιμότητα 130. Διαδίδεται ότι θα απολυθούν 300 ακόμη. Η εταιρεία στρατολογεί απεργοσπάστες και ανίδεους στη δουλειά. Έντονο διάβημα διαμαρτυρίας έδωσε επέδωσε η επιτροπή των γυαλάδων στον υπουργό Παπαθανάση. Υποσχέθηκε πως θα μεσολαβήσει για να συναντηθούν οι εργαζόμενοι με τους εργοδότες, για τη λύση του προβλήματος.

4 Απριλίου 1947

Σήμερα συμπληρώνεται μηνάς της απεργίας των γυαλάδων, παρ’ όλες τις προσπάθειες διάσπασης του αγώνα. Ο υπουργός εργασίας κ. Μαλατέστας, λέει: “*Το υπουργείο δεν είναι σε θέση να κάνει κάτι για την εταιρεία. Εξάλλου εσείς συνεχίστε την απεργία σας*”. Τα λεγόμενα του, δείχνουν την απροκάλυπτη προσπάθεια του υπουργείου να δικαιολογήσει την εταιρεία στις ζημιές που προκαλεί στην εθνική οικονομία με την ακινησία του εργοστασίου. Η εταιρεία συνεχίζει να στέλνει στο υαλοουργείο μαθητευόμενους και ανειδίκευτους.

18 Απριλίου 1947

Η απεργία των γυαλάδων έκλεισε στις 46 μέρες. Την Τετάρτη 16 Απριλίου, η απεργιακή επιτροπή μαζί με 80μελη επιτροπή απεργών κατευθύνθηκαν στα γραφεία της εταιρείας.

Ο εκπρόσωπος του Μποδοσάκη κ. Τσαγκάρης, όχι μόνο δεν τους δέχτηκε αλλά κάλεσε και την ασφάλεια. Οι απεργοί επέμεναν και τελικά δέχτηκε 4μελη επιτροπή. Δε δόθηκε καμία λύση. Η εταιρεία επιμένει στην παλιά σύμβαση για το αλυσόδεμα των εργατών. Εκτός αυτού, συνελήφθη ο πρόεδρος των γυαλάδων ως ηθικός αυτουργός για τα μικροτραύματα του απεργοσπάστη Β. Μονογυιού. Οι απεργοί ζήτησαν την αποφυλάκισή του. Μια επιτροπή πήγε στο διοικητή του 9ου τμήματος, άλλη στον αστυνομικό διευθυντή και μια τρίτη στο δήμαρχο. Το συμβούλιο των γυαλάδων αποφάσισε να ενημερώσει όλους τους εργαζόμενους του Πειραιά για την απεργία.

Στα μέσα του 1980, πεθαίνει ο Πρόδρομος Αθανασιάδης Μποδοσάκης και τη διοίκηση αναλαμβάνει ο Αλέξανδρος Μποδοσάκης του Ιδρύματος Μποδοσάκη. Απαιτεί ριζικές αλλαγές της εταιρείας στα πλαίσια της ενιαίας ευρωπαϊκής αγοράς και εν όψει της απελευθέρωσης της αγοράς προϊόντων. Μέσα στο πρόγραμμα του περιλαμβάνεται καινούρια κατασκευή δεξαμενών αμμωνίας (δεν του αρκούσαν οι ήδη 4 δεξαμενές). Ευτυχώς το πρόγραμμα ακυρώνεται λόγω μεγάλης αντίδρασης των κατοίκων της Δραπετσώνας. Το 1988 εκτελείται ο Αλέξανδρος Μποδοσάκης από την Ε.Ο. 17 Νοέμβρη και εντείνεται η ήδη προβληματική λειτουργία των Λιπασμάτων, λόγω της αδυναμίας του ιδρύματος Μποδοσάκη να μπει στο διεθνή ανταγωνισμό. Η Εθνική τράπεζα που ήταν ήδη μέτοχος της εταιρείας αναλαμβάνει την εκκαθάριση και γίνεται συνιδιοκτήτης μαζί με τους δήμους Δραπετσώνας - Κερατσινίου. Το 1993, η ιδιοκτησία του εργοστασίου περιέρχεται ολοκληρωτικά στην Εθνική τράπεζα, αφήνοντας έξω και τους δύο δήμους. Το 1999, κλείνει οριστικά με την υπογραφή της Νομαρχίας Πειραιά και την υπόσχεση πως οι 400 περίπου τελευταίοι εργαζόμενοι, θα προσληφθούν στα Ολυμπιακά έργα το 2004.

* Τα στοιχεία του ιστορικού έχουν παρθεί ως επί το πλείστον από την προσούρα «Αναπλάθοντας τα Λιπάσματα Δραπετσώνας – Μία ιστορία κέρδους για το κεφάλαιο, μία ιστορία ζωής για τους κατοίκους» της Πρωτοβουλίας Αγώνα για το Ενιαίο Άλσος το Νοέμβριο 2007.

ΤΟ ΠΑΡΟΝ

Η Εθνική Τράπεζα μέσω της θυγατρικής της εταιρείας με την επωνυμία Πρότυπος Κτηματική Α.Ε. εκπόνησε σχέδιο για την αξιοποίηση της έκτασης που είχε αποκτήσει, μέσω της δημιουργίας ενός ναυτιλιακού σίτυ, σχέδιο το οποίο λόγω του αγώνα των κατοίκων του Κερατσινίου και της Δραπετσώνας τη διετία 2006-2007, δεν πήρε σάρκα και οστά. Το πολυπρόσωπο ιδιοκτησιακό καθεστώς σε συνδυασμό με την μόλυνση που είχε υποστεί το έδαφος της περιοχής από την εξαντλητική βιομηχανική λειτουργία, τις φωνές για την αναγκαία διαδικασία απορρύπανσης της περιοχής* και τις συνέπειες της καπιταλιστικής κρίσης είχαν ως αποτέλεσμα, τα όποια σχέδια των κατά καιρούς επίδοξων «αναπλαστών» να περιπέσουν σε αδράνεια. Η πρόταση για τη δημιουργία πίστας Φόρμουλα 1 το καλοκαίρι 2011 σε συνδυασμό με την αγορά των εγκαταστάσεων της BP HELLAS από την εταιρεία OIL ONE στο τέλος του 2012 επανενεργοποίησαν το ζήτημα της αξιοποίησης της περιοχής, αλλάζοντας εν μέρει το ιδιοκτησιακό καθεστώς και επικυρώνοντας την πολυεπίπεδη σύγκρουση επιχειρηματιών με πολιτικές παρεμβάσεις και προεκτάσεις με φόντο την περιοχή των Λιπασμάτων. Προσπαθώντας να αποκρυπτογραφήσουμε τις κινήσεις στη σκακιέρα των λιπασμάτων, θα παρουσιάσουμε τις κυρίαρχες προτάσεις αξιοποίησης της περιοχής με βάση την επικινδυνότητα εφαρμογής τους σε συνδυασμό με τα βήματα που έχουν γίνει σε επίπεδο οικονομικής και πολιτικής συνεννόησης για την ευόδωσή τους και θα παρουσιάσουμε για ποιον λόγο αντιδρούμε σε κάθε μία εξ αυτών, προτάσσοντας τη δική μας προοπτική, ως συνέχεια των πολυετών αγώνων των κατοίκων, για ενιαίο άλσος υψηλού πρασίνου στην περιοχή, με ελεύθερη πρόσβαση.

* κατά καιρούς έχουν υπάρξει διάφορες μελέτες για το κρίσιμο και αναγκαίο ζήτημα της απορρύπανσης της περιοχής των Λιπασμάτων. Χαρακτηριστικό παράδειγμα η πανεπιστημιακή μελέτη που πραγματοποιήθηκε τον Φεβρουάριο του 2013 στο Πανεπιστήμιο Πατρών που καταλήγει στο εφικτό της απορρύπανσης και μπορείτε να βρείτε απόσπασμά της στην ηλεκτρονική διεύθυνση <http://www.greekarchitects.gr>



A. SLOPS, ΠΕΤΡΕΛΑΪΚΑ ΑΠΟΒΛΗΤΑ, ΧΑΒΟΥΖΑ Ή ΟΠΩΣ ΛΕΜΕ «ΑΝΑΠΤΥΞΗ»

Τον Δεκέμβριο του 2012, ο Δημήτρης Μελισσανίδης, επανερχόμενος δυναμικά (συμμετοχή στην αγορά του πλειοψηφικού πακέτου του Ο.Π.Α.Π., αγορά των μετοχών της ποδοσφαιρικής ΑΕΚ κτλ.) και εν μέσω οικονομικής κρίσης, αγοράζει, με όχημα την θυγατρική εταιρεία OIL ONE ΑΕΒΕΕ του Ομίλου Aegean τις εγκαταστάσεις που διατηρούσε η BP HELLAS στην περιοχή της Δραπετσώνας. Η χρονική στιγμή της συγκεκριμένης αγοράς δεν ήταν καθόλου τυχαία. Οι εγκαταστάσεις αυτές βρίσκονται στη Δραπετσώνα εδώ και 90 χρόνια. Το 1914 η εταιρεία πετρελαίων Standard Oil Company αγόρασε έκταση 40 περίπου στρεμμάτων, δύο χιλιόμετρα δυτικά του λιμανιού του Πειραιά στην περιοχή της Δραπετσώνας.

Σκοπός της νεοϊδρυθείσας εταιρείας ήταν «η ίδρυσις και εκμετάλλευσις αποθηκών πετρελαίων και πάσα εν γένει πράξις και επιχειρήσις σχετιζόμενη με την βιομηχανία πετρελαίου». Στα χρόνια που ακολούθησαν, η ιδιοκτήτρια εταιρεία μετονομάσθηκε το 1930 σε Socony Vacuum Company και το 1955 σε Mobil Oil Hellas. Το 1984 μεταφέρθηκαν στην περιοχή του Ασπρούργου τα καύσιμα και από τότε η εγκατάσταση δραστηριοποιείται στην παραγωγή, αποθήκευση και διακίνηση λιπαντικών. Το 2000 την εγκατάσταση την αγόρασε η BP Hellas A.E. Μετά από την ανακαίνιση του 1998, το εργοστάσιο παραγωγής λιπαντικών της Δραπετσώνας έγινε ένα από τα πλέον σύγχρονα αναμικτήρια και έπαιξε σημαντικό

ρόλο στη διαμόρφωση των πολιτικών της BP HELLAS για την εμπορία λιπαντικών. Εντυπωσιακά είναι ορισμένα από τα τεχνικά χαρακτηριστικά του συγκροτήματος της BP Hellas και τώρατης OIL ONE. Αυτό διαθέτει προβλήτα που μπορεί να δεχτεί πλοία μέχρι 30.000 μετρικών τόνων, ενώ δύο ξεχωριστές γραμμές σωληνώσεων οδηγούν τα βασικά λιπαντικά και τα πρόσθετα, στις είκοσι και πλέον δεξαμενές αποθήκευσής τους. Ο τεχνικός εξοπλισμός και οι δυνατότητες του συγκροτήματος είναι οι καλύτερες που υπάρχουν αυτή τη στιγμή σε όλη την Ανατολική Μεσόγειο. Το λιμάνι που διαθέτει η εγκατάσταση (λιμανάκι Σφαγείων), είναι ένα από τα συγκριτικά πλεονεκτήματά της, δίνοντας τη δυνατότητα για διανομή λιπαντικών στα δεξαμενόπλοια χωρίς αυτά να χρειάζεται να ελλιμενιστούν, εξοικονομώντας έτσι χρόνο και χρήμα. Το εν λόγω λιμανάκι αποτελεί, εξάλλου, έναν από τους κυρίαρχους λόγους της ανάμιξης του Μελισσανίδη στην περιοχή.

Η ποιότητα και οι τεχνικές δυνατότητες που παρέχουν οι εγκαταστάσεις αυτές για διανομή λιπαντικών στα δεξαμενόπλοια, δεν αποτέλεσαν τα μοναδικά δέλεαρ για την απόκτησή τους. Στις 27.11.2012, έναν μήνα πριν την αγορά των εγκαταστάσεων από την πλευρά Μελισσανίδη, «όπως συμπτωματικώς» η τότε πλειοψηφία Σγυρού του Περιφερειακού Συμβουλίου Αττικής, με την υπ' αριθμ. 374/2012 απόφασή της, ενέκρινε τους περιβαλλοντικούς όρους για τη λειτουργία μονάδας παραγωγής, παραλαβής, αποθήκευσης και διακίνησης πετρελαίου, ανάμιξης και συσκευασίας λιπαντικών και επεξεργασίας υγρών πετρελαιοειδών αποβλήτων της εταιρείας BPHellas στη Δραπετσώνα, παρ' ότι η έκταση της πρώην βιομηχανικής περιοχής της Δραπετσώνας είχε χαρακτηριστεί ως χώρος «ανάπλασης» και αποχαρακτηριστεί ως χώρος βιομηχανικής δραστηριότητας από τον Οργανισμό Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας τόσο το 1997 όσο και το 2007. Στη συνέχεια στις 5.8.2013 υπήρξε τροποποίηση των περιβαλλοντικών όρων, με απόφαση της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Αττικής, η οποία παρείχε στην εταιρεία OIL ONE, συμφερόντων του ομίλου Μελισσανίδη, δυνατότητα αποθήκευσης 20.000 κυβικών μέτρων υγρών καυσίμων και 3.500 κυβικών μέτρων ορυκτελαίων και μονάδας επεξεργασίας υγρών πετρελαιοειδών αποβλήτων. Στην πραγματικότητα, άνοιξε ο δρόμος για το πραγματικό επιχειρηματικό σχέδιο του Μελισσανίδη στην περιοχή, δηλαδή για την λειτουργία των επονομαζόμενων slops.

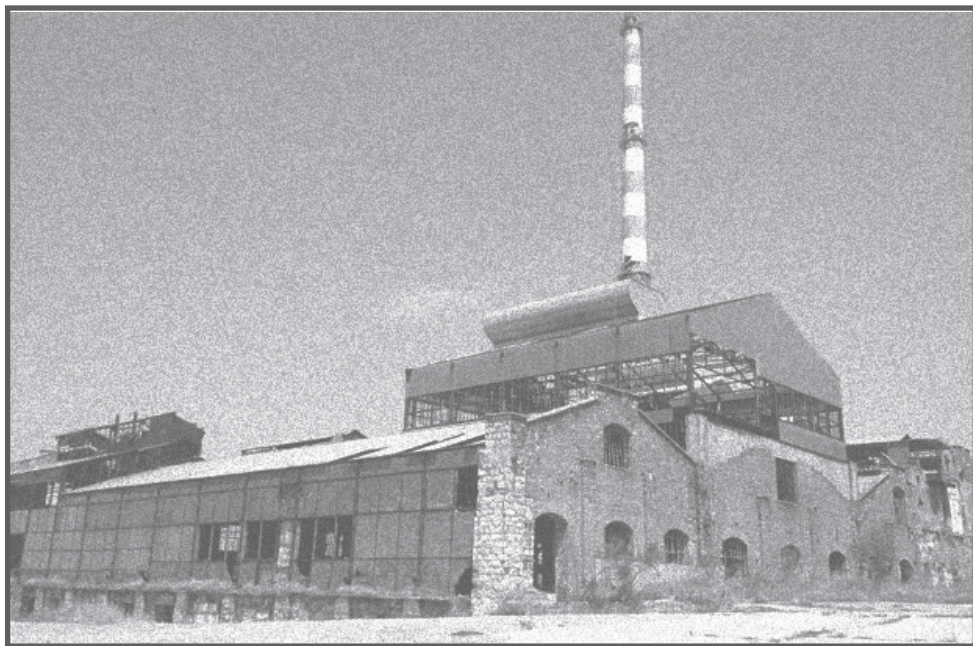
Μέσω των slops γίνεται συστηματικά και οργανωμένα το λαθρεμπόριο πετρελαίου. Βάσει της νομοθεσίας (Κ.Υ.Α 8111.1/41/09 στο ΦΕΚ Β' 412/2009), τα πλοία πρέπει να αδειάζουν τα slops τους, δηλαδή τα

βρώμικα νερά και τα υπολείμματα πετρελαίου από τον καθαρισμό των δεξαμενών. Όπως γίνεται αντιληπτό, τα απόβλητα δεν μπορούν να πετάγονται στη θάλασσα και γι αυτό υπάρχουν εταιρείες που μαζεύουν τα slors από τα καράβια που αγκυροβολούν στον Πειραιά. Κάπως έτσι στήνεται το κόλπο με το λαθρεμπόριο ναυτιλιακού πετρελαίου. Το εκάστοτε πλοίο της εταιρείας που κανονίζει να πάρει τα slors, αντί γι' αυτά ή μαζί με αυτά, συλλέγει και το υπόλοιπο από το πετρέλαιο κίνησης των πλοίων, το οποίο ως γνωστό είναι αφορολόγητο και στη συνέχεια το πουλά σε βενζινάδικα σε τιμή πολλαπλάσια (συμπεριλαμβανομένων και των φόρων), πλουτίζοντας παρανόμως τον λαθρέμπορο. Είναι γνωστές οι κατηγορίες που υπήρχαν κατά του Δ. Μελισσανίδη αλλά και του ομίλου του για υποθέσεις λαθρεμπορίας στο παρελθόν.

Κάτι όμως έλειπε για να ολοκληρώσει το αναγκαίο θεσμικό παζλ για τη λειτουργία των εγκαταστάσεων slors και αυτό το απένειμε απλόχερα η απελθούσα κυβέρνηση και ο τότε Υπουργός Περιβάλλοντος Γ. Μανιάτης με την φωτογραφική του απόφαση στις 14 Μαρτίου 2014. Ακολουθώντας το αποφασισμένο σχέδιο ιδιωτικοποίησης και εκμετάλλευσης κάθε κομματιού ελεύθερης γης με οποιοδήποτε κόστος στις ζωές των κατοίκων, όπως συνέβη στο Ελληνικό αλλά και στο άλσος της Νέας Φιλαδέλφειας (όπου ενεπλάκη με μαφιόζικες μεθόδους πάλι ο Δ. Μελισσανίδης), η απόφαση άλλαξε το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου Κερατσινίου – Δραπετσώνας, μετατρέποντας την περιοχή της «Ανάπλασης» σε «Μητροπολιτικής Παρέμβασης» και την παραλία σε «Λιμενοβιομηχανική ζώνη», όπου επιτρέπονται χρήσεις βιομηχανίας, βιοτεχνίας, τριτογενούς τομέα. Ο μέσος συντελεστής δόμησης αυξήθηκε από 0,4 σε 0,6 δίνοντας τη δυνατότητα να χτιστούν επιπλέον 130.000 τ.μ. τσιμέντου. Η απόφαση αυτή ενσωματώθηκε στο ήδη ψηφισθέν ρυθμιστικό σχέδιο και έχει αφήσει ορθάνοιχτο τον δρόμο στον Μελισσανίδη να συνεχίσει τις εργασίες του στην περιοχή με στόχο να λειτουργήσει το εργοστάσιο εντός του 2015, αφού ήδη η ΕΥΔΑΠ έχει προβεί στη σύνδεση των εγκαταστάσεων με το αποχετευτικό δίκτυο. Βέβαια, ο Μελισσανίδης επιχείρησε να αποκτήσει πρόσβαση για τα βιομηχανικά του σχέδια και στη θάλασσα. Εντούτοις ο ΟΛΠ απέρριψε στις 30.4.2014 την πρόταση της κοινοπραξίας των εταιρειών HEC – OIL ONE, συμφερόντων Μελισσανίδη, για παραχώρηση δυνατότητας παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων στην λιμενική ζώνη του ΟΛΠ.

Η περιοχή μας όμως δεν αντέχει άλλες χαβούζες. Η δημιουργία εγκαταστάσεων slops, πέρα από εν γένει ρυπογόνες, αποτελούν εστίες καρκίνου για τους κατοίκους οι οποίοι δοκιμάζονται ως περιθωριοποιημένα πειραματόζωα ακόμα μία φορά, παρά τους τεράστιους αγώνες που έκαναν στο παρελθόν για να αποδιώξουν όλες τις εστίες μόλυνσης και ρύπανσης και να βελτιώσουν την ποιότητα ζωής τους. Κανένας επιχειρηματίας στο βωμό του κέρδους και της «ανάπτυξης», έστω έχοντας τις πλάτες όλων των θεσμικών φορέων έκφρασης της εξουσίας, δεν θα παίζει με τις ζωές των κατοίκων μίας χειμαζόμενης από την ανέχεια περιοχής, με πάνω από 60% ανεργία. Ουδεμία θέση εργασίας σε μία περιβαλλοντική βόμβα δίπλα στα σπίτια μας, δεν μπορεί να γίνει δεκτή. Καμία ανοχή σε κανένα εργοστάσιο επεξεργασίας επικίνδυνων αποβλήτων.

Για να μην γίνουμε εμείς οι ίδιοι απόβλητοι.



B. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ CITY ΚΑΙ ΛΟΙΠΕΣ ΙΣΤΟΡΙΕΣ ΟΙΚΟΠΕΔΟΠΟΙΗΣΗΣ

Η «ιστορία της ανάπτυξης» που προσιωνίζεται η πρόταση Μελισσανίδα δεν είναι όμως η πρώτη. Με το κλείσιμο και γκρέμισμα του μεγαλύτερου κομματιού του εργοστασίου των Λιπασμάτων από την Πρότυπο Κτηματική Α.Ε., θυγατρική της Εθνικής Τράπεζας, η οποία κατέχει 254 στρέμματα από την συνολική έκταση των Λιπασμάτων, ξεκινάει το γαϊτανάκι της μελλοντικής εκμετάλλευσης του φιλέτου της περιοχής. Η περιοχή χαρακτηρίζεται από τρία πολύ κομβικά σημεία: μεγάλη εκμεταλλεύσιμη έκταση, δυνατότητα πρόσβασης στη θάλασσα και βαρύ – τοξικό βιομηχανικό παρελθόν. Πάνω σε αυτές τις συνισταμένες, δομήθηκαν και παρουσιάσθηκαν από το 2006 και έπειτα, διάφορες προτάσεις που συνέκλιναν στον ίδιο ποιοτικό στόχο, παρά τις όποιες επιμέρους διαφοροποιήσεις τους: Ο Πειραιάς μπορεί και πρέπει, μέσω της ορθής επιχειρηματικά εκμετάλλευσης της περιοχής των λιπασμάτων, να μετατραπεί σε σύγχρονο ναυτιλιακό city.

Τι σήμαινε και τι σημαίνει ναυτιλιακό city στην περιοχή και πως αυτό με την γαρνιτούρα των επικείμενων θέσεων εργασίας, αποτέλεσε την κυρίαρχη πρόταση για αρκετά χρόνια; Τις απαντήσεις δίνει η μελέτη που είχε πραγματοποιήσει η Πρότυπος Κτηματική, με την αгаσθή σύμπνοια των Υπουργείων Περιβάλλοντος και Εμπορικής Ναυτιλίας, την χρονική περίοδο 2006-2007 που είχε θερμώς ανακινηθεί το ζήτημα. Η συγκεκριμένη μελέτη επιχειρηματολόγησε υπέρ της ανάγκης για εκσυγχρονισμό όλου του τομέα της εμπορικής ναυτιλίας και των θαλάσσιων μεταφορών.

Ο Πειραιάς, κατά την εν λόγω πρόταση – μελέτη οφείλει να αναπτύξει υποδομές “υψηλής ποιότητας” που θα ενθαρρύνουν τη συγκέντρωση περισσότερων εφοπλιστών και λοιπών μεγαλοκαρχαριών του ναυτιλιακού κόσμου. Στο πλαίσιο αυτό, αντιμετώπιζε την παράκτια ζώνη Δραπετσώνας ως χώρο ιδιαίτερης στρατηγικής σημασίας και ως πεδίο παρεμβάσεων μεγάλης κλίμακας. Ως κύρια χρήση, λοιπόν, προτείνεται ένα Ναυτιλιακό Επιχειρηματικό Κέντρο διεθνούς εμβέλειας με απόλυτη ελευθερία κινήσεων για τους εφοπλιστάδες και απόλυτη απαγόρευση στην πρόσβαση των κατοίκων ενώ οι υπόλοιπες κύριες χρήσεις προτείνεται να είναι επίσης εμπορικές-επιχειρηματικές με χώρους εμπορίου, αναψυχής και εστίασης με τους κατοίκους να «συνδράμουν» με μισθούς πείνας ως καθαρίστες/τριες, σερβιτόροι/ες κ.ο.κ. στην συντήρηση της πολυτέλειας και εύρυθμης λειτουργίας της, αποκομμένης για αυτούς, περιοχής. Οι παραπάνω χρήσεις

θα συνοδεύονταν συμπληρωματικά από δύο περιοχές αμιγούς κατοικίας και μία γενικής, κατοικίες “υψηλής στάθμης, ιδιαίτερα προνομιούχες, με σχετική απομόνωση και ιδιωτικότητα” (ένα χρυσό κλουβί για τους εφοπλιστές και τους διαφόρου μεγέθους «υψηλούς προσκεκλημένους» τους) ενώ προτεινόταν ακόμη η εγκατάσταση ξενοδοχειακής μονάδας. Η πρόταση ήταν, μία άνευ όρων δημιουργία ενός χλιδάτου γκέτο του πλούσιου κόσμου δίπλα στα σπίτια των φτωχών. Οι υπόλοιπες προτάσεις που κατά καιρούς εμφανίσθηκαν, δεν μετέβαλαν κατά πολύ το κεντρικό περιεχόμενο της ως άνω πρότασης π.χ. πρόταση του Νομάρχη Μίχα το 2010 για κτίσιμο των υψηλότερων ουρανοξυστών στην Ευρώπη, μιμούμενος τα docklands του Λονδίνου ενώ η πρόταση του τέως Δήμου Δραπετσώνας αφορούσε μία επίσης τεράστια οικοπεδοποίηση με ύπαρξη αποκομμένων μικρών πάρκων, μεγάλων εμπορικών – ψυχαγωγικών κέντρων και μαρίνα ελλιμενισμού γιwt μαζί με κοινόχρηστους χώρους (δημοτικά γυμναστήρια, μουσειακοί χώροι κτλ).

Η πρόταση για το ναυτιλιακό city με την έκρηξη της καπιταλιστικής κρίσης και συγκεκριμένα από το 2010, ατόνησε μέχρι την στιγμή εμφάνισης του Δημήτρη Μελισσανίδη και την αγορά της έκτασης της BP HELLAS και την εκμετάλλευση και επέκταση των ήδη υπάρχουσών βιομηχανικών εγκαταστάσεων. Οι κινήσεις του Μελισσανίδη στην επιχειρηματική σκακιέρα με την πολιτική στήριξη της κυβέρνησης και του τότε Δημάρχου Πειραιά Β. Μιχαλολιάκου και με φόντο μίας εκ των τελευταίων ελευθέρων εκτάσεων περιοχής με πρόσβαση στη θάλασσα, ενεργοποίησαν τον Βαγγέλη Μαρινάκη, πρόεδρο του Ολυμπιακού και σημαντικό εκπρόσωπο του εφοπλιστικού λόμπι. Ο Μαρινάκης, ενστερνιζόμενος τα βήματα του Μελισσανίδη και με τον πόλεμο μεταξύ τους ήδη να φουντώνει σε διάφορα πεδία, αποφάσισε να δώσει την δική του απάντηση. Με συμμάχους και αρωγούς τους απανταχού οργανωμένους και μη, φιλάθλους του Ολυμπιακού, τον Μητροπολίτη Πειραιώς Σεραφείμ και επιτυγχάνοντας σε διάφορα πεδία πολιτική ανοχή, πέτυχε να εκλέξει δήμαρχο Πειραιά τον στενό του συνεργάτη Γιάννη Μώραλη, με εκείνον δημοτικό σύμβουλο. Βασικός προεκλογικός του πυλώνας ήταν η παραμονή του ΟΛΠ υπό δημόσια διαχείριση και δη υπό την διαχείριση του δήμου Πειραιά. Εν ολίγοις, ο Μαρινάκης να έχει την δυνατότητα να διαπραγματευτεί την όποια παραχώρηση χρήσης της παραλιακής ζώνης που ανήκει στον ΟΛΠ στους δικούς του επιχειρηματικούς συμμάχους, ανακόπτοντας τα σχέδια του Μελισσανίδη για κυριαρχία στην περιοχή μέσω της βιομηχανίας

πετρελαίου και επεξεργασίας αποβλήτων (η οποία είχε διαφανεί από την πρόταση στον ΟΛΠ για χρήση της λιμενικής ζώνης προς διαχείριση των υγρών αποβλήτων σε συνδυασμό με τις υπάρχουσες χερσαίες εγκαταστάσεις του).

Κατ' ουσία, το ναυτιλιακό σίτυ ή όποια άλλη ποιοτικά αντίστοιχη πρόταση στοχεύει στην εντατική εκμετάλλευση της γης στην ήδη βεβαρημένη περιοχή των λιπασμάτων με ύπαρξη υψηλών συντελεστών δόμησης και λοιπών επιχειρηματικών δυνατοτήτων. Μία άνευ όρων τιμεντοποίηση, μία πόλη αποκομμένη μέσα στην πόλη με μηδενική πρόσβαση στους κατοίκους, οι οποίοι προβλέπεται να γίνουν το εργατικό δυναμικό της περιοχής (κηπουροί, καθαριστές, σερβιτόροι, φύλακες) με μισθούς πείνας και με ελαστικούς όρους εργασίας. Καλούνται να παίξουν το ρόλο του κομπάρσου απέναντι στον περιφερόμενο πλούτο και χλιδή. Από τα φουγάρα των εργοστασίων, στα υπερπολυτελή γιωτ καθώς το όραμα της «ανάπτυξης» πράγματι παίρνει σάρκα και οστά. Οι κάτοικοι του Κερατσινίου και της Δραπετσώνας δεν είναι λογικό να θέλουν έναν ελεύθερο χώρο πρασίνου και πρόσβαση στη θάλασσα αλλά είναι λογικό να επιθυμούν άπλετο τιμέντο που θα στεγάσει τα σχέδια των πλουσίων για να επικυριαρχήσουν ακόμα περισσότερο στις ζωές τους;



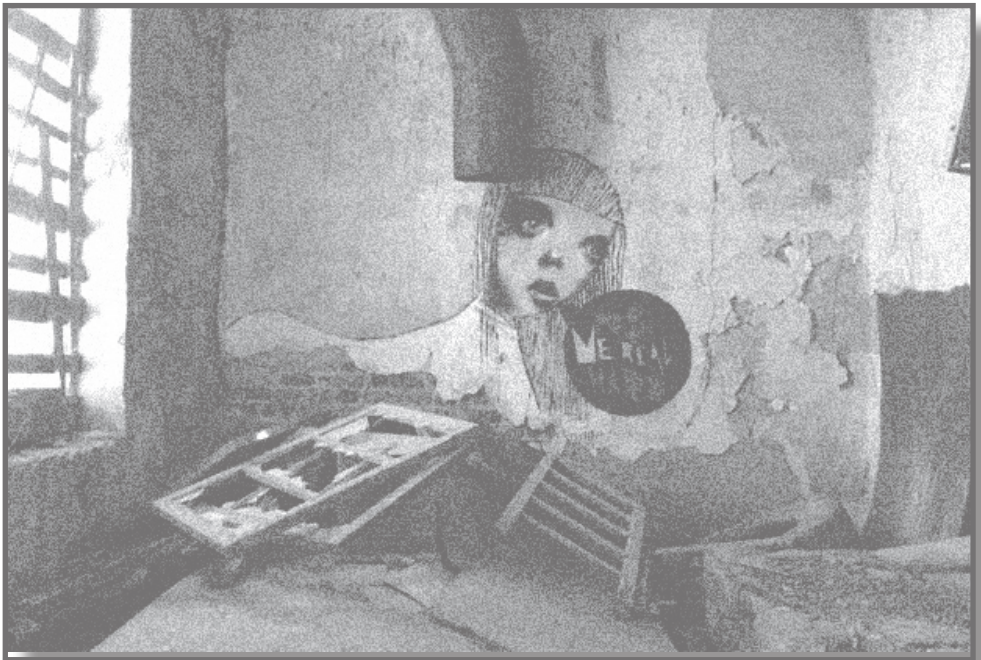
Γ. ΠΙΣΤΑ ΦΟΡΜΟΥΛΑ 1, ΤΟ ΜΕΓΑΛΟ ΜΑΣ ΤΣΙΡΚΟ

Η πρόταση ανάπτυξης που άνοιξε τη συζήτηση εκ νέου για την τύχη της περιοχής των Λιπασμάτων σε μία περίοδο ύφεσης των όποιων ενεργειών είχαν εμφανιστεί την διετία 2006 – 2007 ήταν όμως εντελώς διαφορετική από τις δύο προπεριγραφείσες. Το καλοκαίρι του 2011 η εταιρεία DIELPIS μέσω του ιδύνοντά της Αθ. Παπαθεοδώρου με τις «ευλογίες» του πρώην Δημάρχου Κερατσινίου Λουκά Τζανή παρουσίασε τη μελέτη για κατασκευή πίστας και διεξαγωγή αγώνων Formula 1 στην περιοχή των Λιπασμάτων. Η μελέτη προέβλεπε τη χρήση του υπάρχοντος οδικού δικτύου κατά 70% με το υπόλοιπο 30% να κατασκευάζεται μέσα στο χώρο των 640 στρεμμάτων της περιοχής του πρώην εργοστασίου των Λιπασμάτων. Επίσης προέβλεπε ότι όλο το παραλιακό κομμάτι αυτής της έκτασης θα μετατρέποταν σε μαρίνες για γιωτ και υδροπλάνα και η πρόσβαση στο κοινό θα ήταν «ελεύθερη» με κάρτες εισόδου ενώ επίσης, προβλεπόταν η κατασκευή ξενοδοχειακής εγκατάστασης 5 αστέρων, μουσείο μυθολογίας, ένα μεγάλο εμπορικό κέντρο, μεγάλες αθλητικές εγκαταστάσεις - ανάλογες του υψηλού τουρισμού που θα προσέλκυε η Formula 1.

Βεβαίως, υπήρχε και η αναγκαία, για την περαιτέρω προώθηση του εν λόγω σχεδίου, πρόβλεψη για θέσεις εργασίας. Οι δέθεν προβλεπόμενες, όμως, θέσεις εργασίας αφορούσαν, όπως και στην περίπτωση του ναυτιλιακού city, καθαριστές, σερβιτόρους και λοιπό προσωπικό για τη στελέχωση των ξενοδοχείων και λοιπών χώρων αναψυχής και αυτό μόνο για λίγα μεροκάματα πείνας τις ημέρες διεξαγωγής του αγώνα της Formula 1 κάθε χρόνο. Οι περισσότερες θέσεις, εξάλλου, αφορούσαν εξειδικευμένο προσωπικό που θα επιλεγόταν εξ ολοκλήρου από το εξωτερικό.

Η σιωπή, επίσης, τόσο των προτεινόντων το εν λόγω σχέδιο ανάπτυξης όσο και των πολιτικών προσώπων που την στήριζαν, ήταν εκκωφαντική και για τα θέματα της τεράστιας ηχητικής και ατμοσφαιρικής ρύπανσης που θα επέφερε η παρουσία της Formula 1 στον οικιστικό ιστό του Κερατσινίου και της Δραπετσώνας αλλά και της εν γένει αφόρητης κατάστασης που θα δημιουργούσε στην καθημερινότητα των κατοίκων.

Ας μην κοροϊδεύομαστε, η Φόρμουλα 1 είναι ένα παιχνίδι των πλουσίων, των χορηγών, των αυτοκινητοβιομηχανιών, των διεθνών και ντόπιων μέσων μαζικής ενημέρωσης κι ένα θέαμα τηλεοπτικής αναμετάδοσης για τους υπόλοιπους. Οι περιοχές και εμείς δεν χωράμε σε αυτό το τσίρκο, παρά μόνο κάποιοι ως φτηνοί κομπάρσοι που θα μαζεύουν τα σκουπίδια τους και οι περισσότεροι ως αποκλεισμένες σκιές της 3 ήμερης αίγλης τους. Εξάλλου, παρά την θετική προαίρεση του αφεντικού της εταιρείας που διαχειρίζεται την Formula 1, Bernie Ecclestone, το υπέρογκο κόστος κατασκευής του έργου που ξεπερνά τα 650 εκατομμύρια ευρώ και τα προφανή αντικοινωνικά χαρακτηριστικά του, έχουν εξαφανίσει πλήρως τη συγκεκριμένη πρόταση από το προσκήνιο και ουδέν ίχνος σοβαρής επανεμφάνισής της έχει παρουσιαστεί.



Δ. ΤΟ ΑΛΗΘΙΝΟ ΜΟΙΡΑΣΜΑ ΤΗΣ ΤΡΑΠΟΥΛΑΣ

Η κυρίαρχη πολιτικο-οικονομική τάξη δεν ανοίγει τα χαρτιά της πάντα με τον τρόπο που οι εκμεταλλεζόμενοι προσπαθούν να αποκρυπτογραφήσουν το άνοιγμά τους. Τα τελευταία δεδομένα στο παζλ των Λιπασμάτων, διαφοροποιούν το παιχνίδι ή σε τελική ανάλυση αναμοιράζουν τα φύλλα. Στις 21.12.2014 η Βουλή, με την κλασική «δημοκρατική» τακτική της ψήφισης σωρηδόν τροπολογιών πριν από την τότε επικείμενη διάλυσή της, προέβη στην ψήφιση του φιλικού διακανονισμού μεταξύ ΟΛΠ και COSCO. Τι είναι πολύ απλά αυτός ο λεγόμενος φιλικός διακανονισμός;

Αποτελεί μία συμφωνία που αφορά στην τροποποίηση της αρχικής σύμβασης παραχώρησης μεταξύ ΟΛΠ και COSCO, με αναστολή καταβολής του ελάχιστου εγγυημένου ανταλλάγματος, αλλά και την αύξηση του ποσοστού που θα εισπράττει ο Οργανισμός από τα ενοποιημένα οικονομικά έσοδα της COSCO, από το 21,5% σήμερα σε 24,5% από το 2017 και μετά. Σε αντάλλαγμα, η COSCO θα αναλάβει να αναπτύξει τη Δυτική Προβλήτα III του λιμανιού, να αναβαθμίσει με νέο μηχανολογικό εξοπλισμό τις υφιστάμενες Προβλήτες II και III και να κατασκευάσει τη νέα Προβλήτα Πετρελαιοειδών του ΟΛΠ. Στην πραγματικότητα, η COSCO αποκτά τη χρήση ενός κομβικού σημείου στο λιμάνι του Πειραιά και επίσης τη δυνατότητα να επεκτείνει τις επιχειρηματικές της δραστηριότητες μέσω της κατασκευής προβλήτας πετρελαιοειδών.

Η ολοένα μεγαλύτερη ενεργοποίηση της COSCO στην περιοχή, σε συνδυασμό με το ήδη υπάρχον επιχειρηματικό μπάσιμο του Μελισσανίδη και την παρουσία στον Δήμο Πειραιά του Μαρινάκη, δεν είναι απίθανο να προκαλέσουν «ενδοκαπιταλιστικούς φιλικούς διακανονισμούς» στο άμεσο μέλλον και τα σχέδια ανάπλασης να αρχίζουν να συμπλέκονται το ένα με το άλλο με την πρόθυμη διαμεσολάβηση κυβερνητικών και λοιπών πολιτικών παραγόντων. Η νέα κυβέρνηση, εξάλλου, δεσμεύτηκε για τήρηση των υφιστάμενων συμφωνιών ΟΛΠ και COSCO. Η πιθανότητα, επομένως, κανένα από τα σχέδια ανάπλασης να μην πραγματοποιηθεί αυτούσιο αλλά να υπάρξει μία σύνθεση των πιο πρόσφορων για σύνθεση κομματιών αυτών, δεδομένου και του πολυπροσώπου της ιδιοκτησίας, καθίσταται μέρα με τη μέρα όλο και μεγαλύτερη.

Η περιοχή των πρώην Λιπασμάτων Δραπετσώνας είναι ένα ακόμη φιλέτο γης που έχει μείνει αναξιοποίητο. Ένα «φιλέτο» που περιμένει τους «σωτήρες» του για να γνωρίσει και αυτό με την σειρά του, τα «οφέλη» της ανάπτυξης. Σε μια περιοχή ταξικά προσδιορισμένη και για χρόνια εγκαταλελειμμένη στον μαρασμό, η περιοχή των Λιπασμάτων γίνεται το πεδίο εκείνο όπου τα διάφορα επιχειρηματικά πλάνα μακετοποιούνται και γίνονται ο δούρειος ίππος για την εισβολή επενδυτικών κεφαλαίων. Σε μια περιοχή, όπως είναι οι γειτονιές του Πειραιά, που στερούνται τον ζωτικό αέρα ενός ελεύθερου χώρου, με ποσοστό αναλογίας πρασίνου ανά κάτοικο 1,5%, καθιστώντας το το μικρότερο στο λεκανοπέδιο.

Οι γειτονιές του Κερατσινίου και της Δραπετσώνας όμως, γνωρίζουν καλά από τέτοιες προτάσεις που σκοπό έχουν μόνο την περαιτέρω υποβάθμιση της ζωής μας.

Δεν είναι άλλωστε μακριά ο καιρός που μια άλλη μακέτα το 2006 ήταν κυρίαρχη. Τότε, όπως περιγράψαμε και παραπάνω, η Εθνική Τράπεζα σε συνεργασία με τον δήμο Πειραιά είχαν καταθέσει το σχέδιο-πρόταση για την δημιουργία Ναυτιλιακού city στην περιοχή των Λιπασμάτων Δραπετσώνας στα πρότυπα του Λονδίνου. Το σχέδιο περιελάμβανε μεταξύ άλλων την δημιουργία πολυτελούς ιδιωτικής μαρίνας ελλιμενισμού γιότ, εμπορικά κέντρα στα πρότυπα Mall, ιδιωτικές επιχειρήσεις εστίασης, ξενοδοχεία και το απαραίτητο διακοσμητικό πράσινο για να ολοκληρώνεται η εικόνα μιας χλιδάτης παραθαλάσσιας πολιτείας.

Εκείνη η πρόταση, όπως και οι καινούριες, στηρίζονται στην αξιοποίηση του χώρου των Λιπασμάτων και στην ανάπλαση αυτού δίνοντας σαν αντάλλαγμα ένα πακέτο υποσχέσεων στους κατοίκους (δουλειές, πράσινο, ανταγωνιστικότητα). Σε μια ιδιαίτερα υποβαθμισμένη και φτωχοποιημένη περιοχή η υπόσχεση για τη δημιουργία θέσεων εργασίας ήταν το τέλειο άλλοθι για την περαιτέρω τσιμεντοποίηση των περιοχών μας και την οριστική απαγόρευση πρόσβασης στη θάλασσα ακτή.

Αυτό που ζητούσαν οι κάτοικοι του Κερατσινίου και της Δραπετσώνας ήταν μια ανάσα πρασίνου σε μια ευρύτερα τσιμεντοποιημένη περιοχή. Πάνω σε αυτό το πλαίσιο εναντίωσης δημιουργήθηκε η Πρωτοβουλία Αγώνα για Ενιαίο Άλσος, η οποία έβαζε το ζήτημα του τι είδους 'ανάπλαση' ευαγγελίζονταν οι διάφοροι ιδιοκτήτες και πρόκρινε ότι αυτό που

χρειαζόταν η περιοχή και οι κάτοικοι, δεν ήταν ένα ακόμη επιχειρηματικό μέγα- πλάνο ανάπτυξης, αλλά το αυτονόητο. Την ελεύθερη πρόσβαση στη θάλασσα και τη δημιουργία ενός υπερτοπικού άλσους υψηλού πρασίνου. Οι κινήσεις που έγιναν την διετία 2006-2007 πλαισιώθηκαν από διάφορα συλλογικά εγχειρήματα της γειτονιάς και περιελάμβαναν δράσεις για την ανάδειξη του ζητήματος, εκδηλώσεις, ενημερώσεις, πορείες για την άρση του αποκλεισμού στον χώρο και παρεμβάσεις στα διάφορα δημοτικά συμβούλια που κατά καιρούς λάμβαναν χώρα με προσκεκλημένους διάφορους υποψήφιους επιχειρηματίες. Έπειτα από κάποιο διάστημα η πρόταση πάγωσε, αφενός επειδή οι διάφοροι ιδιοκτήτες δεν κατάφεραν να τα βρουν σε επίπεδο προτάσεων και γραφειοκρατικών δυσκολιών (εδαφοτεχνικές μελέτες) και αφετέρου, επειδή οι αντιδράσεις των κατοίκων δυσκόλεψαν τη συνέχιση μιας τέτοιας συζήτησης.

Η παρακαταθήκη εκείνων των αγώνων παραμένει μέχρι σήμερα ζωντανή. Αυτό τονήμα των αγώνων πιάνουμε σήμερα και συνεχίζουμε από εκεί που σταμάτησαν. Μπορεί οι προτάσεις να άλλαξαν, νέοι επιχειρηματίες για την δική μας «ανάπτυξη» να εισήλθαν στο προσκήνιο, όμως παραμένει πιο επίκαιρο από ποτέ εκείνο το διακύβευμα που υπήρχε και το 2006. Όλοι εμείς, οι κάτοικοι των περιοχών Κερατσινίου



– Δραπετσώνας δεν θα ανεχτούμε καμία ανάπλαση από πλευράς κεφαλαίου πάνω μας που θα έχει ως συνέπεια την περαιτέρω υποβάθμιση των ζώνων μας και δεν θα μας βρει αρωγούς και θλιβερούς χειροκροτητές.

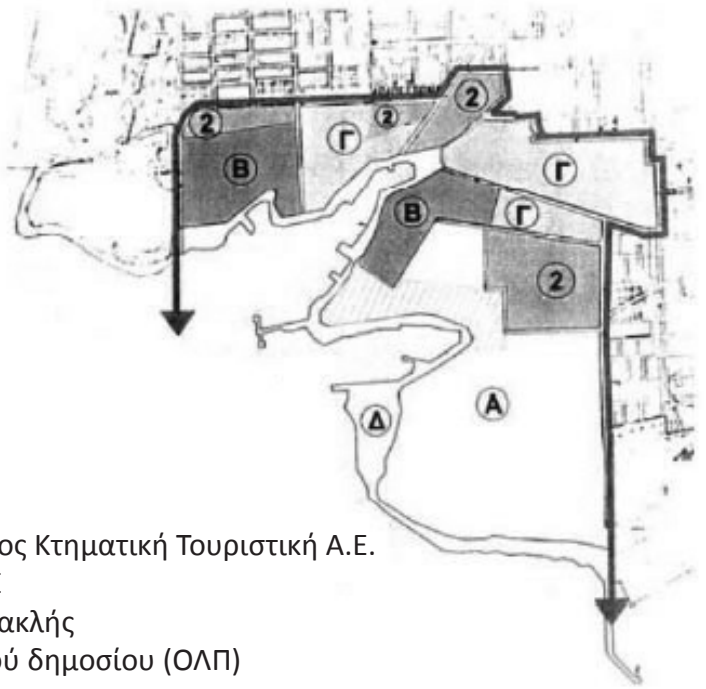
Εμείς οι ίδιοι γνωρίζουμε καλύτερα από τον κάθε Μαρινάκη και τον κάθε Μελισσανίδη τι είναι αυτό που έχουμε ανάγκη. Ζητάμε το αυτονόητο, την ελεύθερη πρόσβαση στην περιοχή όπως και να μην γίνουν οι γειτονιές μας πεδίο επιχειρηματικής αξιοποίησης και επίδειξης πλουτισμού. Έξω από λογικές και πρακτικές κομμάτων δεν συζητάμε στο πεδίο αντιπροτάσεων, δεν παζαρεύουμε κανένα τετραγωνικό μέτρο ελεύθερης γης. Σε μια εποχή όξυνσης της συστημικής και οικονομικής κρίσης, σε μια εποχή που οι ζωές μας γίνονται έρμαιο των εκάστοτε πολιτικών λιτότητας, σε μια εποχή που το περιβάλλον θυσιάζεται στο βωμό της επιχειρηματικής ανάπτυξης το πρόταγμα για ζώνη υψηλού πρασίνου είναι πιο επίκαιρο από ποτέ. Για να ανθίσει η ζωή πάνω στα συντρίμια του παρελθόντος, δεν κάνουμε βήμα πίσω.

ΚΑΜΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΤΟ ΟΝΟΜΑ ΜΑΣ

ΓΙΑ ΤΗ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΕΝΙΑΙΟΥ ΑΛΣΟΥΣ ΣΤΑ ΛΙΠΑΣΜΑΤΑ

ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ

ΑΓΩΝΑΣ ΓΙΑ ΤΗ ΓΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ



- A ιδιοκτησία Πρότυπος Κτηματική Τουριστική Α.Ε.
- B ιδιοκτησία OIL ONE
- Γ ιδιοκτησία ΑΓΕΤ Ηρακλής
- Δ ιδιοκτησία ελληνικού δημοσίου (ΟΛΠ)
- 2 κοινόχρηστοι χώροι
οικοπεδικοί χώροι κοινωφελών εγκαταστάσεων

Συνέλευση της Πλατείας Κερατσινίου-Δραπετσώνας
suneleushkeratsiniou.blogspot.gr
suneleush.keratsiniou@gmail.com