

Τι πραγματικά συμβαίνει στην Αστυπάλεια; Μερικές σκέψεις για την πράσινη μετάβαση στην Ελλάδα.



Τα τελευταία τρία χρόνια η Αστυπάλεια είναι στο προσκήνιο. Η πυκνή δημοσιογραφική κάλυψη σε εγχώρια και διεθνή μέσα έχει αναδείξει το νησί ως επικοινωνιακή ναυαρχίδα του προγράμματος «Ελλάδα 2.0». Η ορατότητα αυτή οφείλεται στη συνεργασία της ελληνικής κυβέρνησης με την γερμανική Volkswagen, μια συνεργασία που σε μια πρώτη ανάγνωση φαντάζει ιδανική για την εγχώρια πραγματικότητα. Θέτει στο επίκεντρο μια σειρά από πράσινες πολιτικές όπως την ανάπτυξη Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας και την ηλεκτροκίνηση. Συνδυάζει πρακτικές οικονομικής διπλωματίας με την ενεργή προώθηση ενός βιώσιμου τουριστικού μοντέλου. Από την πρώτη στιγμή ο Κυριάκος Μητσοτάκης και ο - πρώην- CEO της VW Herbert Deiss, παρουσίασαν το νησί ως πείραμα, ένα «ζωντανό εργαστήριο» πολιτικών απανθρακοποίησης μπροστά στις δοκιμασίες της κλιματικής αλλαγής.

Από τον Απρίλιο μέχρι και τον Οκτώβριο του 2022, στα πλαίσια της έρευνας μου για το πανεπιστήμιο του Όσλο, έζησα για επτά μήνες στο νησί. Η ερευνά μου επικεντρώθηκε στην κατανόηση των συνθηκών κάτω από τις οποίες συντελείται η πράσινη μετάβαση στην χώρα μας και στον κοινωνικό αντίκτυπο της επένδυσης. Η πραγματικότητα που βίωσα διαφέρει αρκετά από τις προωθητικές ενέργειες των ειδησεογραφικών δικτύων του εσωτερικού και του εξωτερικού. Για ένα κομμάτι του ντόπιου πληθυσμού, αυτό που συμβαίνει στη Αστυπάλεια δεν αποτελεί παρά μια «φούσκα» που χτίζεται πάνω σε πομπώδεις ανακοινώσεις και σε μια αναντιστοιχία μεταξύ των πραγματικών αναγκών των κατοίκων και των αξιώσεων της κυβέρνησης και της γερμανικής εταιρείας.

Τα προβλήματα των κατοίκων της Αστυπάλειας ελάχιστα διαφέρουν από τις δυσκολίες που αντιμετωπίζει κάθε επαρχιακή πόλη της Ελλάδας. Ελλείψεις σε εκπαιδευτικό και ιατρικό προσωπικό, σοβαρά ελλείματα υποδομών, νερό ακατάλληλο προς πόση, απουσία ανακύκλωσης και μια σειρά από πυρκαγιές στον ΧΥΤΑ του νησιού συνθέτουν όψεις της πραγματικότητας μετά την οικονομική κρίση. Στο παρόν κείμενο, λοιπόν, με αφετηρία την εμπειρία μου στο πεδίο παρουσιάζω εν είδει καταγραφής λίγες πρώτες σκέψεις διατηρώντας χαμηλό θεωρητικό φορτίο.

Η επένδυση: Astypalea smart and sustainable

Ας ξεκινήσουμε από την αρχή. Η Αστυπάλεια αποτελεί ένα μικρό νησί 1334 ανθρώπων, περίπου 12

ώρες με το πλοίο της γραμμής από τον Πειραιά. Υπάγεται διοικητικά στην περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου, όντας ο δυτικότερος δήμος του Δωδεκανησιακού συμπλέγματος. Το νησί αποτελεί ένα αρχιτεκτονικό υβρίδιο μεταξύ Δωδεκανήσων και Κυκλάδων, ενώ λόγω της τοποθεσίας του έχει αποτελέσει ένα διαχρονικό ναυτικό πέρασμα. Το ισχυρό αιολικό δυναμικό της Αστυπάλαιας, αποτυπωμένο στο ανάγλυφο της γης και στην τοποθεσία των οικισμών, την κατέστησαν ως ένα από τα 4 νησιά που επέλεξε η EDF- η Γαλλική ΔΕΗ- για την εγκατάσταση ενός γιγαντιαίου συμπλέγματος 138 ανεμογεννητριών, το οποίο θα εκτεινόταν σε 4 νησιά του Αιγαίου (Αμοργό, Ανάφη, Αστυπάλαια και Ίο). Οι ενστάσεις των κατοίκων, η δημοσιότητα που πήραν στο εξωτερικό καθώς και η χρονική αναπροσαρμογή της ηλεκτρικής διασύνδεσης με την ηπειρωτική Ελλάδα είχαν ως αποτέλεσμα να εκπέσει η άδεια της εταιρείας το καλοκαίρι του 2022. Παρόλα αυτά οι περιπέτειες της Αστυπάλαιας με τις ΑΠΕ και την πράσινη ανάπτυξη δεν σταματούν εδώ.

Το 2020 το ελληνικό κράτος και η γερμανική VW συνάπτουν μνημόνιο συνεργασίας, οι επιμέρους λεπτομέρειες του οποίου αποτελούν γκρίζα ζώνη και δεν είναι δημόσια προσβάσιμες. Η επένδυση αρθρώνεται πάνω σε τέσσερις πυλώνες:

- Ηλεκτροκίνηση **2)** έξυπνη κινητικότητα **3)** ανάπτυξη υβριδικού σταθμού ΑΠΕ και δικτύου φόρτισης ενώ μελλοντικά τίθεται η **4)** δοκιμή και η καθιέρωση αυτόνομης οδήγησης.

Στην πράξη τα παραπάνω μεταφράζονται ως εξής: Η ελληνική κυβέρνηση έχει δημιουργήσει ένα αποκλειστικό πακέτο επιδοτήσεων- με την επιλογή δανείου μέσω της Alpha Bank- για την αγορά ηλεκτρικού αυτοκινήτου της εταιρείας. Ως λύση στο ζήτημα της αραιής δημοτικής συγκοινωνίας η Αναπτυξιακή Εταιρεία Νοτίου Αιγαίου (Κ2) έχει συστήσει μια υπηρεσία μετακινήσεων με προκαθορισμένες στάσεις. Η υπηρεσία τύπου Uber βασίζεται στη χρήση κινητής εφαρμογής που έχει αναπτυχθεί από την VW ενώ και τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για τις μετακινήσεις ανήκουν στην εταιρεία. Βέβαια, ο χρονικός ορίζοντας της συγκεκριμένης υπηρεσίας αποτελεί ερωτηματικό. Τέλος, ο υβριδικός σταθμός ΑΠΕ έπειτα από διεθνή διαγωνισμό θα κατασκευαστεί από την ιδιωτική ΔΕΗ ΑΝΑΝΕΩΣΙΜΕΣ.

Η περίπτωση της Αστυπάλαιας αποτελεί κομμάτι ενός ευρύτερου σχεδιασμού, με την ονομασία GRECO islands, την στρατηγική εκπόνηση του οποίου ανέλαβε η συμβουλευτική εταιρεία Deloitte. Η πρωτοβουλία Greco islands είναι στην ουσία ένα μοντέλο σύμπραξης ιδιωτικού και δημόσιου τομέα με επίκεντρο την πράσινη ανάπτυξη και ενεργειακή μετάβαση. Οι εταιρείες - επενδυτές καλούνται να “υιοθετήσουν” ένα ελληνικό νησί με σκοπό την προώθηση-δοκιμή των προϊόντων τους. Στην Χάλκη η γαλλική Citroen και η Vodafone κινούνται σε μια παρόμοια λογική, ενώ η Νάξος τελεί υπό την “αιγίδα” της Amazon.

Πολλοί κάτοικοι και μακροχρόνια επισκέπτες του νησιού αναρωτιούνται αν όσα συμβαίνουν στην Αστυπάλαια απηχούν ένα γνήσιο ενδιαφέρον για τον τόπο, τους ανθρώπους του και το περιβάλλον ή έκφανση μιας επιθετικής προώθησης του brand name της εταιρείας. Εξάλλου η έλλειψη διαφάνειας, η αψ' υψηλού θέαση των κατοίκων ως υποκείμενων που χρήζουν εκπαίδευσης στη νέα

πραγματικότητα της πράσινης μετάβασης αλλά και οι **περιβαλλοντικές καταδίκες** της εταιρείας, δημιουργούν τριγμούς και δυσπιστία για την ειλικρινή περιβαλλοντική ευαισθησία του κράτους και της VW.

Ουσιαστικά, τα νησιά που τίθενται υπό ένα ιδιότυπο καθεστώς εταιρικής πατρωνίας αλλά και ο τρόπος που συντελείται η πράσινη μετάβαση αποτελούν μια δευτερογενή αγορά που αρθρώνεται πλησίον της τουριστικής, με πολλαπλασιαστικά οφέλη για το κεφάλαιο αλλά αντιπαραγωγικά για τις τοπικές κοινωνίες. Εν ολίγοις, το Αιγαίο μετατρέπεται σε αρχιπέλαγος της εταιρικής κοινωνικής ευθύνης. Υπό αυτό το πρίσμα θα μπορούσε κανείς να εξετάσει και την ομιλία- αποκλειστικά στα αγγλικά- κατά την πρώτη επίσκεψη του πρωθυπουργού το 2021. Μια σημειολογική στιγμή, ενδεικτική της κρυπτοαποικιακής λογικής που διατρέχει την επένδυση αλλά και του προσανατολισμού της κυβέρνησης προς το εξωτερικό και τις αγορές και όχι προς τους κατοίκους του νησιού. Ένα πρώτο ερώτημα που τίθεται λοιπόν είναι κατά πόσο εταιρείες κολοσσοί, υπαίτιες για την παραγωγή δεκάδων τόνων CO₂ καθ' έτος μπορούν να είναι την ίδια στιγμή η λύση στο πρόβλημα της ανθρωπογενούς κλιματικής αλλαγής;

Μια ανθρωποκεντρική και αναστοχαστική ματιά θέτει ως αναγκαιότητα την διερεύνηση όλων των παραπάνω και το κατά πόσο εξυπηρετούν το ζην και το ευ ζην των νησιωτών, τη ρευστότητα δηλαδή μεταξύ των επιλογών και την ιεράρχηση των προτεραιοτήτων του προγράμματος.

Πόσο «πράσινο» είναι όντως το νησί;

Από την πρώτη στιγμή της ανακοίνωσης της επένδυσης, η δημοσιογραφική και διαφημιστική αναπαραγωγή της Αστυπάλαιας ως ένα παγκόσμιο φαινόμενο δημιούργησαν αλγεινή εντύπωση σε όσους είναι εξοικειωμένοι με την πραγματικότητα του νησιού. Πράγμα εύλογο αν αναλογιστεί κανείς την αναντιστοιχία μεταξύ της πραγματικότητας και των επενδυτικών εξαγγελιών.

Το νησί σήμερα αποτελεί ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα ενός μετακρισιακού τοπίου. Οι παραδοσιακοί τομείς κρατικής παρέμβασης (υγεία, παιδεία) επαφίονται εν πολλοίς στο «φιλεύσπλαχνο δώρο» των ΜΚΟ και της ικανότητας της τοπικής κοινότητας να προσελκύει δωρεές για την ικανοποίηση μιας σειράς αναγκών. Οι λύσεις αυτές έχουν μερικό χαρακτήρα. Ενδεικτικά μόνο αξίζει να αναφερθεί πως κατά την διάρκεια της ερευνητικής μου παρουσίας στο νησί, το δημοτικό σχολείο λειτουργούσε χωρίς γυμναστή. Το συγκεκριμένο κενό καλύφθηκε από το πρόγραμμα δημιουργικής απασχόλησης για παιδιά μεγάλου ιδρύματος. Οι αντιφάσεις δεν σταματούν εδώ, ιδίως αν αναλογιστούμε την φθορά και απουσία ζωτικών υποδομών, η ύπαρξη των οποίων θα δημιουργούσε τις πραγματικές βάσεις μιας πράσινης οικονομίας και μιας δίκαιης μετάβασης. Αν και το νησί θεωρείται ως ένα «πράσινο πρότυπο» δεν υπάρχουν υποδομές ανακύκλωσης, ενώ ο ΧΥΤΑ αποτελεί κυριολεκτικά ένα μελανό σημείο με 3 πυρκαγιές μέσα σε διάστημα 2 ετών. Επίσης, το νερό δεν είναι πόσιμο με τη χρήση πλαστικών μπουκαλιών να αποτελεί μονόδρομο, μια πρακτική που εκτοξεύεται κατά τους θερινούς μήνες με ένα αναμφίβολα σημαντικό περιβαλλοντικό αποτύπωμα.

Η αναπτυξιακή και περιβαλλοντική πρόταση της κυβέρνησης λοιπόν σε αυτά τα προφανή ζητήματα

αξιοπρεπούς διαβίωσης και οικολογικής υποβάθμισης, είναι η εφαρμογή ενός επενδυτικού σχεδίου το οποίο είναι «ασύγχρονο» με την τοπική πραγματικότητα. Το τελευταίο μάλιστα αποκτά περισσότερη σημασία από την στιγμή που η επένδυση της VW, δεν αποτελεί προϊόν συμμετοχικού διαλόγου μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών, αλλά μια από καθέδρας πολιτικο-τεχνική απόφαση με βραχυπρόθεσμο ορίζοντα.

Αυτό γίνεται εμφανές αν εξετάσουμε για παράδειγμα την πρόταση της ηλεκτροκίνησης. Παρά τις ισχυρές κρατικές επιδοτήσεις οι πωλήσεις κινούνται σε χαμηλά επίπεδα, γεγονός εύλογο καθώς η πλειοψηφία των μετακινήσεων στην Αστυπάλαια γίνεται με δίκυκλα εξαιτίας μιας σειράς παραγόντων. Η γεωμορφολογία και η αρχιτεκτονική του νησιού με τα μικρά στενά, το κακό οδικό δίκτυο που δεν ξεπερνά τα 60χλμ ασφαλτόστρωσης, καθιστούν την ηλεκτροκίνηση μια μορφή «άτοπης πολυτέλειας». Όπως έγραψε στο παρελθόν ο τοπικός ιστορικός Λευτέρης Ξάνθος, η ηλεκτροκίνηση αποτελεί μια πρόταση που «εξυπηρετεί τις ανάγκες και τα προβλήματα των αστικών κέντρων παρά των Αστυπαλιτών». Τα μύωδη SUV και αυτοκίνητα πόλης της εταιρείας που κινούνται στους στενούς δρόμους του νησιού φαντάζουν κυριολεκτικά ως «ύλη εκτός τόπου».

Η μετάβαση ως τουριστική ευκαιρία.

Ένα σημαντικό επιχείρημα υπέρ της επένδυσης εδράζεται στην λογική πως η παρουσία της VW αποτελεί μια μοναδική στιγμή για την αναβάθμιση του τοπικού τουριστικού προϊόντος και την μετατροπή της Αστυπάλαιας σε βιώσιμο προορισμό. Είναι αλήθεια πως η αυξημένη δημοσιογραφική προβολή και η γενικότερη μεγέθυνση του τουριστικού κλάδου στην Ελλάδα έχουν αυξήσει σημαντικά τις τουριστικές αφίξεις στο νησί.

Ποιές είναι όμως οι επιπτώσεις μιας τέτοιας διεργασίας; Καταρχάς, δημιουργείται σύγχυση μεταξύ σκοπών και μέσων. Για παράδειγμα ο τουρισμός στην Αστυπάλαια μέχρι πρόσφατα ακολουθούσε ένα μοντέλο ήπιας έντασης, με ισοτιμία μεταξύ των μελών της κοινότητας και σεβασμό στο φυσικό τοπίο. Είναι επίσης προφανές πως η διόγκωση των αφίξεων και η επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου, δημιουργεί μια σειρά από αλλαγές όπως την αύξηση των τιμών διαμονής και του real estate, την παραγωγή περισσότερων ρύπων αλλά και την ανάγκη χωρικής επέκτασης προκειμένου να καλυφθεί η ζήτηση υπηρεσιών.

Με άλλα λόγια η Αστυπάλαια βρίσκεται μπροστά σε μία διαδικασία «μυκονοποίησης». Πράγμα λογικό δεδομένου πως ένα οικολογικά εξευγενισμένο μοντέλο τουριστικής ανάπτυξης και κατανάλωσης αποτελεί μια αντίφαση επί τις αρχής. Ο βιώσιμος τουρισμός, ιδίως από την στιγμή που εδράζεται πάνω σε ρυπογόνες ή ανύπαρκτες υποδομές, αναδιατάσσει την σχέση των ντόπιων με το φυσικό τους χώρο προάγοντας συγκεκριμένες κοινωνικοοικονομικές καταναλωτικές αξίες και πρακτικές. Η υποδομειακή φθορά και η επέκταση των οικονομικών δραστηριοτήτων αποτυπώνεται σε μια σειρά από παράδοξες εικόνες όπως τα λύματα των υπερχειλισμένων αποχετεύσεων ή την ανεπανόρθωτη οικολογική καταστροφή της Χρυσής Άμμου. Ενός μοναδικού γεωλογικού σχηματισμού, ο οποίος ισοπεδώθηκε για τις ανάγκες δημιουργίας ενός καινούριου beach bar, απότοκο της αυξημένης

ζήτησης για καινούριες τουριστικές εμπειρίες.

Τα όρια της ιδιωτικοποίησης

Μέχρι στιγμής διαπιστώνει κανείς ότι οι εταιρικοί σχηματισμοί αναδεικνύονται ως κινητήρια δύναμη της ενεργειακής μετάβασης στην χώρα μας. Αυτή η σχεδόν μυωπική έμφαση στον ρόλο των αγορών και της ιδιωτικής πρωτοβουλίας, απότοκο ευρύτερων ευρωπαϊκών πολιτικών και ιδιωτικοποιήσεων εν μέσω της κρίσης, οδηγεί σε μια σειρά από αδιέξοδα και διεύρυνση των κοινωνικών ανισοτήτων. Πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η ιδιωτικοποίηση της παραγωγής και διανομής ηλεκτρισμού στην χώρα μας. Η χρηματιστικοποίηση που διατρέχει το σύνολο της ηλεκτροπαραγωγής τόσο στην Ελλάδα αλλά και στην Ε.Ε, είναι εν πολλοίς ένα αποτυχημένο μοντέλο το οποίο εντείνει την ενεργειακή φτώχεια αλλά και την περιβαλλοντική υποβάθμιση.

Στην Αστυπάλαια, έκφραση των παραπάνω αποτελεί η επιλογή της ιδιωτικής ΔΕΗ ΑΝΑΝΕΩΣΙΜΕΣ έπειτα από διεθνή διαγωνισμό, για την δημιουργία του νέου υβριδικού σταθμού ηλεκτροπαραγωγής ο οποίος θα καλύπτει το 80% των τοπικών αναγκών ηλεκτροδότησης. Το ερώτημα που προκύπτει εδώ είναι γιατί παρά τις εμφανείς αδυναμίες της ιδιωτικής παραγωγής ενέργειας και σε ένα περιβάλλον πολλαπλών κρίσεων υπάρχει πλήρης απουσία εναλλακτικών προσεγγίσεων;

Για παράδειγμα, ένα συμμετοχικό μοντέλο παραγωγής ηλεκτρισμού με την δημιουργία κοινότητας ενέργειας στην Αστυπάλαια, όπως συμβαίνει σε άλλα κράτη από την Δανία μέχρι την Κόστα Ρίκα, θα αποτελούσε ένα πραγματικά ρηξικέλευθο μέτρο, μαγνήτη συμμετοχικότητας και ενεργούς διάδρασης με την τοπική κοινωνία. Οι Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας, ιδίως σε συνάρτηση με άλλα συστήματα παραγωγής όπως ο λιγνίτης, το diesel ή η πυρηνική ενέργεια, ευνοεί δημοκρατικά και αποκεντρωμένα μοντέλα ανάπτυξης. Σε αντίθεση με την χωρική εξάπλωση αλλά και την περίπλοκη γραφειοκρατική διάρθρωση άλλων μορφών παραγωγής ηλεκτρισμού, οι ΑΠΕ, ιδίως σε μικρά νησιά του Αιγαίου, μπορούν να θέσουν τις βάσεις για μια πραγματικά αειφόρα και ισότιμη ανάπτυξη με καθαρή ανανεώσιμη τοπική ενέργεια.

Δυστυχώς στην Ελλάδα, οι ΑΠΕ και ιδιαίτερα οι Α/Γ, έχουν αποτελέσει το όχημα για μια σειρά από περιβαλλοντικές αυθαιρεσίες, καταπατήσεις γης και υποβάθμισης της ποιότητας της ζωής των όμορων κοινοτήτων από ξένους και εγχώριους επενδυτές.

Αντί επιλόγου

Οι προσπάθειες κατά της ανθρωπογενούς κλιματικής αλλαγής απαιτούν μια αναδιάταξη του τρόπου με τον οποίο αντιλαμβανόμαστε και επιχειρούμε να διαχειριστούμε την υπάρχουσα κατάσταση. Ως γνωστόν στην χώρα μας το μοντέλο διαμόρφωσης αναπτυξιακών πολιτικών, πέρα από σαφή ιδεολογικό προσανατολισμό, βασίζεται σε μια κουλτούρα μονομερούς έμφασης στην τεχνική γνώση. Δικηγόροι και μηχανικοί δημιουργούν και εφαρμόζουν πολιτικές με πλήρη άγνοια της κοινωνικής πραγματικότητας, ενώ οι κοινωνικοί επιστήμονες είτε περιθωριοποιούνται εντελώς είτε υποβαθμίζονται στην διενέργεια άτοπων ποσοτικών ερευνών. Αυτό δεν οδηγεί μόνο σε κατασπατάληση πόρων, αστοχίες και καθυστερήσεις όπως στην Αστυπάλαια. Δημιουργεί τις βάσεις

της αποτυχίας, ενώ ωθεί σε ρήξεις τις τοπικές κοινωνίες και καλλιεργεί την δυσπιστία και τη συνωμοσιολογική σκέψη. Οι τεχνικές λύσεις μπορούν να λειτουργήσουν μόνο όταν αποτελούν το άθροισμα της υποκειμενικής ανθρώπινης εμπειρίας.

Η μετάβαση σε μια πράσινη οικονομία χαμηλής εκπομπής ρύπων είναι ένα πολυδιάστατο θέμα, το οποίο επιτάσσει μια συνολική επαναδιαπραγμάτευση και κριτική της σύγχρονης ζωής. Ο καπιταλισμός ως ένα οικολογικό καθεστώς αγγίζει τα πλανητικά όριά του. Τα νησιά του Αιγαίου, έχουν αποτελέσει για αιώνες υπόδειγμα βιωσιμότητας και ισορροπίας με το φυσικό περιβάλλον. Κοιτώνας πέρα από το μητροπολιτικό μας είδωλο, οφείλουμε να αφουγκραστούμε την εντόπια «σοφία» ώστε να οραματιστούμε εναλλακτικές πρακτικές διαβίωσης.

*Στην ανθρωπολογία η άνιση σχέση μεταξύ του ερευνητή και των συνομιλητών του αποτελούν αντικείμενο συζήτησης δεκαετιών. Το παρόν κείμενο αποτελεί μια ελάχιστη μορφή ανταπόδοσης προς όλες/ους τους κατοίκους του νησιού που μοιράστηκαν μαζί μου στιγμές της καθημερινότητάς τους.

Ο **Ανδρέας Λεκκός** είναι κοινωνικός ανθρωπολόγος, μεταπτυχιακός φοιτητής στο Πανεπιστήμιο του Όσλο.

* Η εικόνα που συνοδεύει τη δημοσίευση: "Εικόνα από το μέλλον; Το όραμα της VW για την Αστυπάλαια"