

ΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΣΧΕΣΕΙΣ ΕΞΟΥΣΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Γεράσιμος Σκλαβούνος, δρ πολεοδομίας

1. Ορισμοί

Το **περιβαλλοντικό κίνημα** θέτει το περιβαλλοντικό πρόβλημα ή και κάποιες πλευρές μόνο της περιβαλλοντικής κρίσης, προβάλλει αντιστάσεις, απαιτεί προληπτικά και κατασταλτικά μέτρα, επιδιώκει εν ολίγοις κάποιες βελτιώσεις και μεταρρυθμίσεις.

Το **οικολογικό κίνημα** θέτει το σύνολο των σχέσεων ανθρώπου-φύσης, καταγγέλλει την υπάρχουσα ανισορροπία αυτών των σχέσεων σε βάρος της φύσης, τις επανατοποθετεί σε καινούργιες βάσεις ισορροπίας. Επομένως, θέτει και το πολιτικό πρόβλημα και επιδιώκει ριζικές αλλαγές.

Ο οπαδός ή το μέλος του οικολογικού κινήματος θα λεγόταν τότε **οικολογιστής**, ενώ **οικολόγος** είναι ο επιστήμονας ο οποίος έχει σπουδάσει οικολογία και ενδεχομένως υποστηρίζει θεωρητικά και επιστημονικά το οικολογικό κίνημα.

2. Περιβαλλοντική κρίση και περιβαλλοντικό κίνημα στην Ελλάδα

Κατά τον Τάκη Φωτόπουλο¹, η περιβαλλοντική κρίση οφείλεται στην ιδεολογία και την οικονομία ανάπτυξης που προκύπτει από την οικονομία της αγοράς, καθώς και στη συγκέντρωση πολιτικής, οικονομικής και κοινωνικής δύναμης.

Το μεν πρώτο είναι κατανοητό, το δεύτερο, όμως, παρουσιάζει ορισμένες ενδιαφέρουσες αποχρώσεις.

Πράγματι, η δομή της εξουσίας είναι τόσο συγκεντρωτική και ιεραρχική παρά την αντιπροσωπευτική κοινοβουλευτική δημοκρατία ή και εξαιτίας της, που οι αποφάσεις των κυβερνώντων είναι τελικά αυταρχικές και στην κατεύθυνση της ιδεολογίας της ανάπτυξης. Αλλά αυτή η ιδεολογία έχει επαρκή –αν όχι απόλυτη– λαϊκή συναίνεση.

Πρόκειται για έναν πόλεμο όλων των τάξεων κατά της φύσης. Ο καθένας

1. Τ. Φωτόπουλος, *Η Νεοφιλελεύθερη συναίνεση και η κρίση της Οικονομίας Ανάπτυξης*, Γόρδιος, 1993.

παίρνει το μερίδιό του, σε πολύ διαφορετική αναλογία βέβαια. Το μικρότερο –έως μηδενικό– μερίδιο παίρνουν οι λαοί των πιο φτωχών και υποανάπτυκτων χωρών του πλανήτη και είναι αυτοί που βλάπτουν λιγότερο το περιβάλλον.

Όσο πιο πλούσια και αναπτυγμένη είναι μια χώρα, τόσο περισσότερο βλάπτει το παγκόσμιο περιβάλλον (εκπομπές CO₂, χλωροφθορανθράκων, όξινη βροχή, πυρηνικά απόβλητα, απορρίμματα διαφόρων ειδών). Και εδώ φαίνεται η αναλογική σχέση συγκέντρωσης οικονομικής δύναμης και καταστροφής του περιβάλλοντος.

Στην Ελλάδα, λόγω υστέρησης της ανάπτυξης, η περιβαλλοντική κρίση ήρθε αργότερα σε σχέση με άλλες χώρες του Βορρά· αλλά η ιδεολογία της ανάπτυξης, λόγω οικονομικής καχεξίας και φτώχειας, ρίζωσε αρκετά νωρίς σε ευρύτατα στρώματα του πληθυσμού, βοηθούσης και της Αριστεράς η οποία την ενστερνιζόταν με πάθος στο όνομα της «ανάπτυξης των παραγωγικών δυνάμεων». Η προστασία του περιβάλλοντος έμπαινε σε δεύτερη μοίρα· εξάλλου το πρότυπο για το μεγαλύτερο μέρος της Αριστεράς ήταν οι χώρες του «υπαρκτού σοσιαλισμού», με τα τεράστια εργοστάσια, τα τεράστια κτίρια, τα τεράστια υδροηλεκτρικά έργα, τις τεράστιες εκτροπές ποταμών σε ανταγωνισμό με την Δύση όπου το επικρατούν σύνθημα ήταν «το μεγάλο είναι όμορφο».

Η περίοδος της δικτατορίας καθυστέρησε κατά επτά χρόνια τη φυσιολογική εξέλιξη της ελληνικής κοινωνίας. Στη διάρκειά της τέθηκαν επί τάπητος δημοκρατικά προτάγματα, και με τη μεταπολίτευση ακόμα και σοσιαλιστικά. Η Αριστερά είχε ανοιχτούς λογαριασμούς με αυτά, που βρισκόταν σε αναστολή από τη δεκαετία του '40 ακόμα. Και ένα περιβαλλοντικό κίνημα δε θα μπορούσε να ξεπηδήσει παρά μόνο μέσα από τους κόλπους της Αριστεράς. Από την άλλη μεριά, σε ευρύτατα στρώματα του πληθυσμού, η οικονομική κρίση, που εκδηλώθηκε μετά το 1974 με μειωμένους ρυθμούς ανάπτυξης, δημιούργησε αισθήματα ανασφάλειας, τα οποία έθεσαν σε δεύτερη μοίρα την ανάγκη προστασίας του περιβάλλοντος. Και η αποβιομηχάνιση που ακολούθησε συρρίκνωσε τον αρχικό στόχο των πρώτων κινητοποιήσεων για το περιβάλλον, τη βιομηχανία, η οποία αποτελούσε και παραδοσιακό στόχο της Αριστεράς.

Το περιβαλλοντικό κίνημα πλήρωνε και την πρώιμη υιοθέτηση της ιδεολογίας ανάπτυξης από την ελληνική κοινωνία, και την καθυστέρηση αυτής της ανάπτυξης και τη στρέβλωση της πολιτικής πορείας του τόπου.

Τα σχέδια δημιουργίας πυρηνικού σταθμού στην Ελλάδα συνέβαλαν στη διαστηριοποίηση των πρώτων περιβαλλοντικών κινήσεων, ενώ ο αγώνας κατά των πυρηνικών όπλων αναλήφθηκε κυρίως από την Αριστερά, η οποία, όμως, στο μεγαλύτερο τμήμα της τον έβλεπε σαν μέσο προστασίας της ΕΣΣΔ και των συμμάχων της.

Το περιβαλλοντικό κίνημα ωρίμασε πάντως στη δεκαετία του '80, περισσότερο σε σχέση με τις υπερβολές και τις καταστροφικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις της αυτοκίνησης. Δύο περιστατικά συνέβαλαν σ' αυτό:

Στην Αθήνα η επίσημη καταγραφή και συνειδητοποίηση πως για το φτωχό νεκρό νέφος της ευθύνεται κυρίως το αυτοκίνητο.

Στη Θεσσαλονίκη το σχέδιο, που τελικά πραγματοποιήθηκε παρά τις κινητοποιήσεις, για τη διάνοιξη της περιφερειακής λεωφόρου μέσα από το δάσος του Σείχ-Σου.

Το αυτοκίνητο είναι η κορωνίδα και η δικαίωση, στα μάτια των ανθρώπων, του κυκλώματος του πετρελαίου και του λόμπι που το στηρίζει. Αυτό το λόμπι είναι μπορούμε να πούμε, η ισχυρότερη οικονομική δύναμη στην Ελλάδα (αλλά και διεθνώς)², με προεκτάσεις και στα ΜΜΕ, τον αθλητισμό, τον πολιτισμό και, φυσικά, στην πολιτική ζωή του τόπου. Ξεκινώντας από τις «επτά αδελφές» του πετρελαίου και τις γιγαντιαίες διεθνείς αυτοκινητοβιομηχανίες περνάμε στους εφοπλιστές δεξαμενοπλοίων, μεταξύ των οποίων φιγουράρουν ονόματα όπως των Λάτση, Βαρδινογιάννη, Γουλανδρή, Αλαφούζου, Κυριακού. Στη συνέχεια, οι ιδιοκτήτες διυλιστηρίων (πάλι Λάτσης και Βαρδινογιάννης, μαζί με τα κρατικά ΕΛΔΑ και ΕΚΟ) και οι αντιπροσωπείες αυτοκινήτων στην Ελλάδα αποτελούν βασικά στοιχεία του κυκλώματος πετρελαίου-αυτοκινήτου. Πρέπει να προσθέσουμε τις μεγάλες τεχνικές εταιρείες οι οποίες έχουν ειδικευθεί κυρίως στα οδικά έργα και αυτά προωθούν στον κρατικό σχεδιασμό (Μπόμπολας, Εμφιετζόγλου, Αλαμανής, Σαραντόπουλος, ΓΕΚ κ.ά.) σε βάρος του σιδηροδρόμου και του τραμ. Ακόμα στο κύκλωμα του πετρελαίου ανήκουν και οι χημικές βιομηχανίες, οι οποίες έχουν για βάση τα προϊόντα πετρελαίου και παράγουν τα πιο επιβλαβή για το περιβάλλον και την υγεία του ανθρώπου υλικά (πλαστικά, λιπάσματα, σωλήνες P.V.C., απορρυπαντικά).

Αν υιοθετούσαμε την περιοδολόγηση της ανθρώπινης ιστορίας με βάση το κυρίαρχο υλικό (εποχή λίθου, χαλκού, ορείχαλκου και σιδήρου), τότε η εποχή μας θα ήταν η εποχή του πετρελαίου. Όμως δεν έχει υπάρξει άλλο υλικό τόσο επιβλαβές για το περιβάλλον και την υγεία, με τόσες πολλές χρήσεις, του οποίου η ιδιοποίηση και ο χειρισμός να έχουν δώσει σε κάποιους τη δυνατότητα να κυριαρχούν οικονομικά και πολιτικά.

Επί πλέον, έχουν ευρεία λαϊκή συναίνεση. Το Ι.Χ. εξάπτει τη φαντασία, διευκολύνει, δίνει ελευθερία κινήσεων, κοινωνικό status ανάλογα με τη μάρκα και την αξία του. Έχει δημοκρατικοποιηθεί, αλλά δίνει τη δυνατότητα και για μια νέα ιεραρχία. Δεν μπορούν να το αποκτήσουν παρά μόνο οι πολύ φτωχοί³, αλλά αν προστεθούν και αυτοί που δεν μπορούν να του κάνουν χρήση (ηλικιωμένοι, παιδιά, αρκετές γυναίκες, ανήμποροι), τότε οι μη χρήστες του Ι.Χ. αποτελούν την πλειονότητα του πληθυσμού. Αλλά είναι και οι πλέον ανίσχυροι.

Το Ι.Χ. αποδεικνύεται και μοχλός οικονομικής μεγέθυνσης. Η οικοδομική δραστηριότητα (νόμιμη και αυθαίρετη) δε θα ήταν δυνατή σ' αυτή την έκταση χωρίς το

2. Κατά τον Βίνι Βολφ (εφ. *Εποχή* 24/5/98), το συγκρότημα πετρελαίου, αυτοκινητοβιομηχανιών και αεροναυπηγικής που εξαρτάται πλήρως από την κηροζίνη και κατά συνέπεια από το πετρέλαιο, κατέχει το 50% του τζίρου όλων των βιομηχανικών συγκροτημάτων του ΟΟΣΑ και το 60% των κρατών του G-7.

3. Σύμφωνα με την τελευταία έρευνα της «Απικό Μετρό» Α.Ε., το 38,7% των νοικοκυριών της Αθήνας δε διαθέτει αυτοκίνητο.

Ι.Χ. Και κατά συνέπεια, δε θα ήταν δυνατόν να κινηθούν τόσες βιομηχανίες οικοδομικών υλικών (τοιμέντο, σίδερο, τούβλα, ξυλεία) και οικιακού εξοπλισμού (έπιπλα, ηλεκτρικές συσκευές, κλιννοσκεπάσματα κ.ά.) και δε θα υπήρχε τόση ζημιά στο περιβάλλον από την ατέρμονη οικιστική επέκταση και τα συνακόλουθα έργα οδοποιίας: καταβρόχθιση γεωργικής γης, δασών, βιοτόπων, ρύπανση υδάτινων αποδεκτών.

Η εναντίωση, επομένως, στις περιβαλλοντικές επιπτώσεις του αυτοκινήτου και των προϊόντων πετρελαίου οδηγεί βαθμιαία στην εναντίωση στο συνολικό παραγωγικό μοντέλο του σύγχρονου καπιταλισμού, στο μοντέλο κατανάλωσης που αυτό συνεπάγεται, στη συνολική σχέση ανθρώπου-φύσης και, επομένως, μετατρέπει το περιβαλλοντικό κίνημα σε οικολογικό.

Στην αντίθετη κατεύθυνση κινείται η επίσημη πολιτική προσπαθεί να μετατρέψει τις διαμαρτυρίες για τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις του αυτοκινήτου σε δικαιολογητική βάση εξωραϊσμού του μοντέλου, για νέα μέτρα που ευνοούν το αυτοκίνητο και πολλαπλασιάζουν τον αριθμό του. Έτσι την κυκλοφοριακή συμφόρηση προσπαθούν να τη «θεραπεύσουν» με νέα έργα οδοποιίας, που μεταθέτουν το πρόβλημα μόνο χρονικά. Την έλλειψη χώρου, ιδιαίτερα για στάθμευση, τη «θεραπεύουν» με νέα πολυώροφα γκαράζ, που αποτελούν πόλο έλξης για επιπρόσθετη κίνηση αυτοκινήτων. Το πρόβλημα του νέφους το «αντιμετωπίζουν» με την «απόσυρση», την προμόδοση, ουσιαστικά, αγοράς νέων καταλυτικών αυτοκινήτων, που και αυξάνει τον αριθμό των αυτοκινήτων αλλά και διαφοροποιεί τη ρύπανση προσθέτοντας νέους πιο επικίνδυνους ρύπους. Είναι πολιτικές που συναντούν τη λαϊκή συναίνεση.

Μεγάλο μέρος της προεκλογικής εκστρατείας της ΝΔ, το 1985, στηρίχθηκε στην επαγγελία φτηνού Ι.Χ., η οποία υλοποιήθηκε έμμεσα το 1991 με την «απόσυρση», γεγονός που αποστέρησε τον κρατικό προϋπολογισμό από τεράστια έσοδα και ενέτεινε τις δημοσιονομικές ανισορροπίες.

Σήμερα γινόμαστε μάρτυρες ενός ανάλογου λαϊκισμού, με τη μείωση κατά 10 δρχ. της τιμής της βενζίνης λόγω περικοπής του ειδικού φόρου κατανάλωσης και την αντίστοιχη μείωση της φορολογίας των καινούργιων αυτοκινήτων. Αυτήν τη φορά, στο όνομα της καταπολέμησης του πληθωρισμού. Τη στιγμή που μόλις ένα μήνα πιο πριν αυξήθηκαν τα τιμολόγια και των αστικών και των υπεραστικών συγκοινωνιών. Δύο μέτρα και δύο σταθμά! Όταν θα έπρεπε να είχε γίνει το αντίστροφο και τα έσοδα από τη φορολόγηση της βενζίνης να διατεθούν για την βελτίωση των δημόσιων συγκοινωνιών.

Τελικά, μετά τα αποτελέσματα των δημοτικών και νομαρχιακών εκλογών και εξαιτίας αυτών, αποφασίστηκε και η σταθεροποίηση για ένα χρόνο των τιμολογίων των επιχειρήσεων κοινής ωφέλειας, μεταξύ των οποίων και των δημόσιων συγκοινωνιών. Η ειρωνεία είναι προφανής.

3. Προς διαμόρφωση οικολογικού κινήματος

Η πολιτικοποίηση του περιβαλλοντικού κινήματος και η διαμόρφωσή του σε οικολογικό, θα μπορούσε να προέλθει είτε από τη συνεχή αντιπαράθεση και σύγκρουση με την εξουσία, είτε από τη διάψευση των προσδοκιών και ελπίδων που είχε γεννήσει η τελευταία. Το δεύτερο συνέβη σε μεγάλο βαθμό στην Ελλάδα μετά την πρώτη τετραετία του ΠΑΣΟΚ και την απομάκρυνση του Αντώνη Τρίτση από το υπουργείο Περιβάλλοντος.

Η θητεία του Α. Τρίτση γέννησε ελπίδες και ήταν πολύ δημιουργική τόσο σε συγκεκριμένες πραγματοποιήσεις (Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας, έναρξη Επιχείρησης Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης, Νέος Οικιστικός νόμος, Πρόγραμμα Ελέγχου Ρύπανσης Αθήνας, Χωροταξικές μελέτες νομών), όσο και στη συμβολή της στον εντοπισμό των προβλημάτων και την ωρίμανση των συνειδήσεων των πολιτών. Η απομάκρυνσή του από το ΥΧΟΠ έκανε αισθητή την ανάγκη για αυτοτελή δράση των πολιτών και για ένωση των δυνάμεών τους με πολιτική και ιδεολογική στόχευση. Έστω κι αν αυτές οι δυνάμεις ήταν λίγες.

Επί πλέον, οι επιτυχίες του οικολογικού κινήματος και των πράσινων κομμάτων στην Δ. Ευρώπη δημιούργησαν την αίσθηση ότι κάτι τέτοιο θα ήταν εφικτό και στην Ελλάδα. Έτσι δημιουργήθηκαν οι Οικολόγοι-Εναλλακτικοί, το πρώτο οικολογικό κόμμα με κάποια εκλογική παρουσία στην Ελλάδα. Η διάλυσή του, στη συνέχεια, δεν ήταν μόνο αποτέλεσμα των ερίδων στο εσωτερικό του, αλλά και της αδυναμίας του να ξεπεράσει κάποια όρια δύναμης και επιρροής.

Σε ένα ισχυρά πολωμένο πολιτικό σκηνικό και με μια σχετικά ισχυρή μαρξιστική Αριστερά, οι δυνατότητες των οικολογιστών να δημιουργήσουν ρήγματα ήταν μικρές. Είναι μια διαπίστωση που είχε γίνει και σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες με ανάλογα χαρακτηριστικά στην διάρκεια της δεκαετίας του '80⁴.

Σε χώρες με ισχυρή μαρξιστική Αριστερά όπως η Γαλλία, η Ιταλία, η Ισπανία και η Πορτογαλία, τα οικολογικά κόμματα βραδυπόρησαν στην ανάπτυξή τους, σε αντίθεση με τις βόρειες, γερμανόφωνες και σκανδιναβικές, χώρες. Είναι μια διχοτομία του ευρωπαϊκού χώρου εντελώς αντίστροφη από αυτήν που υπήρχε την εποχή του Μαρξ, όταν τα μαρξιστικά κόμματα και οι εργατικές ενώσεις είχαν ισχυροποιηθεί στις βόρειες χώρες, ενώ στις νότιες και «λατινικές» ήταν τα αναρχικά κόμματα και οργανώσεις που είχαν ισχυροποιηθεί. Η σύνθεση ανάμεσα σ' αυτά τα δύο κύρια ρεύματα του εργατικού κινήματος, που είχε επιτευχθεί μέσα στην Α' Διεθνή, καταλύθηκε με τη διάλυση της τελευταίας. Αν και τα πράσινα κόμματα της εποχής μας δεν μπορούν να θεωρηθούν συνέχεια των αναρχικών του 19ου αιώνα, έχουν κοινό μαζί τους τον αντιμιλιταρισμό, την αμφισβήτηση του βιομηχανικού πολιτισμού και κάποιες αντιεξουσιαστικές αρχές. Μια καινούργια σύνθεση του μαρξιστικού, του

4. Dick Richardson και Chris Rootes (επιμ.), *The green challenge - The development of green parties in Europe*, Routledge Press, London, 1995.

εργατικού και του οικολογικού κινήματος σε αντιεξουσιαστική και διεθνιστική βάση, θα αποτελούσε ελπίδα για την ανθρωπότητα.

Δυστυχώς, και το οικολογικό κίνημα, τόσο στην Ελλάδα όσο και διεθνώς, δεν έχει αποφύγει εντελώς τις εξουσιαστικές και ιεραρχικές δομές στο εσωτερικό του, παρά την τροφοδότησή του αρχικά από αντιεξουσιαστικές αρχές (Μάης '68, κίνημα χίπις). Δεν έγιναν σοβαρές προσπάθειες για επεξεργασία και εφαρμογή μιας άλλης, πραγματικά εναλλακτικής, αμεσοδημοκρατικής δομής και λειτουργίας.

Οι έλληνες Οικολόγοι-Εναλλακτικοί τη μόνη μη ιεραρχική αρχή που υιοθέτησαν ήταν η εναλλαγή των βουλευτών ανά έτος. Υπήρχε, όμως, μια σαφής ηγετική ομάδα με διαθέσεις μονιμοποίησης, οι έριδες της οποίας έφεραν την αποσύνθεση. Κάποιος από αυτούς διεκδικεί μέχρι σήμερα τη διαχείριση της κρατικής επιχορήγησης!

Έτσι τίθεται το ερώτημα: Είναι δυνατόν σε μια εξουσιαστική κοινωνία με τις συγκεκριμένες δομές και ιεραρχίες, με τα αξιώματα και τους τίτλους, υπουργών, βουλευτών, δημάρχων κ.ά. που μοιράζει, με όλα τα άλλα κόμματα προσαρμοσμένα σε αυτές τις δομές, να μη σαγηνευτούν ή έστω να μην επηρεαστούν δύσμορφα τα κόμματα και κινήματα που έχουν ένα διαφορετικό όραμα;

Γι' αυτό απαιτείται ηθική δύναμη και αντίσταση των μελών τους και οργανωτικά μέτρα απλά, αντιιεραρχικά, αμεσοδημοκρατικά, που να μην υποκλίνονται στην τόσο κακοποιημένη «αρχή της αποτελεσματικότητας». Η αποτελεσματικότητα έχει πολλούς δείκτες για να μετρηθεί, και πάνω απ' όλα πρέπει να εκτιμάται η αποτελεσματικότητα στη διατήρηση των οραμάτων.

Οι παραπάνω διαπιστώσεις ισχύουν και για τα τρέχοντα περιβαλλοντικά και οικολογικά κινήματα (δίκτυο περιβαλλοντικών οργανώσεων, Κίνηση κατά των Ολυμπιακών Αγώνων, τοπικές ή θεματικές κινήσεις)⁵. Κάποιοι που αναδεικνύονται σε στελέχη, αυτοπροβάλλονται ως «ηγέτες», υποκύπτουν στους πειρασμούς της δημοσιότητας και επιδιώκουν να διατηρήσουν τη θέση τους στο διηνεκές στην καλύτερη περίπτωση, ενώ στη χειρότερη θέλγονται από τις επιχορηγήσεις του ΥΠΕΧΩΔΕ. Στη δεκαετία του '90, το ΥΠΕΧΩΔΕ, ως προς το περιβαλλοντικό κίνημα, παίζει το ρόλο του διανομέα επιλεκτικών επιχορηγήσεων και προγραμμάτων προς άγραν συνειδήσεων, όπως ακριβώς έκανε στη δεκαετία του '80 το ΥΠΠΟ ως προς το πολιτιστικό κίνημα.

Οστόσο, επειδή ο κόσμος βράζει, τα προβλήματα πιέζουν και υπάρχουν άνθρωποι τίμιοι και ανιδιοτελείς που αγωνίζονται στα μέτωπα αυτά, υπάρχουν και επιτυχίες (αποτροπή καζίνου στον Φλοίσβο, χάραξη Εγνατίας μακριά από τη Δωδώνη, κάποιες αποφάσεις του Συμβουλίου Επικρατείας κ.ά.). Όμως, είναι κατώτερες των περιστάσεων και των αναγκών. Ισχυρό και μαζικό περιβαλλοντικό και οικολογικό κίνημα δεν έχει δημιουργηθεί. Η δημιουργία κόμματος Πρασίνων (=Πράσινη

5. Δεν αναφερόμαστε στις από το εξωτερικό εισαγόμενες περιβαλλοντικές οργανώσεις (Greenpeace και WWF), στις οποίες η ιεραρχία είναι δεδομένη και άνωθεν επιβαλλόμενη.

Πολιτική»), είναι ακόμα εν εξελίξει και γι' αυτό θα ήταν πρώιμο να κριθεί και να αξιολογηθεί.

Έχει, ωστόσο, δημιουργηθεί μια «κοινωνία των πολιτών» σ' αυτό το πεδίο: εξω-ραϊστικοί σύλλογοι, κινήσεις πολιτών, συντονιστικές επιτροπές, περιφερειακά δίκτυα. Κυρίως σε περιοχές μεσαίων και ανώτερων εισοδημάτων, κάτι που έχει παρατηρηθεί και στη Δυτ. Ευρώπη. Μόνο που εκεί μετέχει στο περιβαλλοντικό - οικολογικό κίνημα και μεγάλος αριθμός νέων, σε αντίθεση με την Ελλάδα. Είναι χαρακτηριστικό πως στις δυτικές συνοικίες του Λεκανοπεδίου δεν υπάρχει ούτε μία περιβαλλοντική-οικολογική κίνηση, γεγονός που κάνει ορισμένους να υποστηρίζουν πως είναι δύσκολη έως αδύνατη η σύζευξη εργατικού και οικολογικού κινήματος.

Τα κόμματα, βέβαια, της Αριστεράς κάνουν φιλότιμες προσπάθειες να εντάξουν περιβαλλοντικές πλευρές στην προβληματική και τη δράση τους. Αλλά το θέμα είναι η υιοθέτηση της γενικότερης οικολογικής αντίληψης, που σημαίνει σχέσεις ισότητας και αλληλεγγύης τόσο με τους ανθρώπους, όσο και με τη φύση, αμεσοδημοκρατικές, αντιεραρχικές και αντιεξουσιαστικές δομές, πολιτική αντίθεση στην αουδοσία της αγοράς, στο καπιταλιστικό παραγωγικό και καταναλωτικό πρότυπο, εμπέδωση της ειρήνης στον κόσμο και της αλληλεγγύης με τους καταπιεσμένους και στερημένους λαούς του πλανήτη μας.

Πολλά από αυτά λείπουν από την καθημερινή θεματολογία των κομμάτων της Αριστεράς, τα οποία αποβλέπουν είτε στη διαχείριση της σημερινής εξουσίας, είτε σε μian άλλη εξουσία, το ίδιο αδυσώπητη και αλλοτριωτική.