

---

## **Εκδοχές συναινετικών εγκλεισμών και κριτήρια κοινωνικής ωριμότητας. Κορωνοϊός - Τροχαία ατυχήματα - Κλιματική απορρύθμιση**

---

2021/02/28 21:12 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

---

Υπήρξε “πειθάρχηση” στον εγκλεισμό λόγω κορωνοϊού, που αποκάλυψε την κρυμμένη ωριμότητα της κοινωνίας μας, ή μήπως είναι ένας μύθος που προβάλλεται ώστε να βελτιωθεί η κακή εικόνα της χώρας μας προς τα έξω;

Αν υπάρχει αυτή η ωριμότητα γιατί δεν είχε εκδηλωθεί απέναντι σε άλλα σοβαρά προβλήματα όπως στα τροχαία ατυχήματα ή στην κλιματική απορρύθμιση;

Στον εγκλεισμό είμαστε συνηθισμένοι όσο και αν δεν θα θέλαμε να το παραδεχτούμε. Προετοιμαζόμαστε από καιρό να τον εντάξουμε στην καθημερινότητά μας σε διάφορες εκδοχές (τηλεργασία, τηλεαγορές, τηλεκπαίδευση...). Δεν ήταν μια δύσκολη εμπειρία που απαιτούσε ωριμότητα. Αντί να εφησυχάζουμε θαυμάζοντας ανύπαρκτες επιδόσεις, θα ήταν προτιμότερο να κινητοποιηθούμε γιατί τα χειρότερα ως προς την κλιματική αλλαγή είναι μπροστά μας.

### **Εισαγωγή**

Είναι πραγματικά εντυπωσιακή η σημερινή κινητοποίηση στον πλανήτη απέναντι στον COVID-19. Ωστόσο αν το χειμερινό lock down ήταν ένα απότομο σταμάτημα στη ζωή της πόλης, τούτο το δεύτερο, που κλείνει τη χρονιά, μοιάζει προσαρμοσμένο στην πραγματικότητα της πόλης, είναι σαν να το εντάξαμε ομαλότερα στην καθημερινότητά μας.

Μαθαίνουμε να ζούμε με το lockdown. Η κυκλοφορία στους δρόμους είναι πολλαπλάσια αυτής του πρώτου, εργαζόμαστε, σπουδάζουμε, τα θέατρα ανεβάζουν παραστάσεις διαδικτυακές, κάτι ανάλογο γίνεται και στα γήπεδα.

Στο πρώτο lockdown η στάση της ελληνικής κοινωνίας παρουσιάστηκε ως υπόδειγμα. Η πλειονότητα των κατοίκων τήρησε τους αυστηρούς περιορισμούς, κάτι το οποίο θεωρήθηκε ως μια «ευχάριστη έκπληξη, για έναν τόσο ατίθασο λαό». Παρουσιάστηκε ως υπευθυνότητα, μήπως όμως επρόκειτο για αντίδραση πανικού απέναντι στο πρώτο σοκ αν και οι συνέπειες στην Ελλάδα ήταν μικρές, δεν είχαν καμία σχέση με τις συνέπειες που ζούμε τώρα.

Αυτό που έχουν κοινό ο κορωνοϊός, τα τροχαία ατυχήματα, και η κλιματική απορρύθμιση είναι η απειλή του θανάτου.

Σημειώνεται επίσης ότι δεν υπήρχε λόγος αντίδρασης στο πρώτο lockdown, αφού σε συνθήκες χειμώνα οι επιθυμίες για ανοιχτούς χώρους βρίσκονται, εν υπνώσει. Όσα σημαίνει το καλοκαίρι αποδείχτηκαν πολύ ισχυρότερα του πανικού του χειμώνα. Δεν ήταν όμως ισχυρότερα και του ιού ο οποίος εκμεταλλεύτηκε την ευκαιρία.

Αν υπήρχε υπευθυνότητα αυτή θα είχε εκδηλωθεί και το καλοκαίρι. Θα είχε επίσης εκδηλωθεί απέναντι και σε άλλες απειλές που αφορούν τόσο την Ελλάδα όσο και τον πλανήτη στο σύνολό του. Πρόκειται για απειλές με τεράστιο κόστος, που κάποιες πραγματικά υπεύθυνες κοινωνίες έχουν δείξει το πώς αντιμετωπίζονται.

Αν όντως είμαστε ώριμοι και υπεύθυνοι θα είχαμε συμμετάσχει μέχρι σήμερα πολύ πιο ουσιαστικά στην πανευρωπαϊκή προσπάθεια απέναντί τους. Αντίθετα, ως προς αυτές τις απειλές μας χαρακτήρισαν απάθεια ή συνειδητή συλλογική άρνηση να συνεργαστούμε, τόσο μεταξύ μας όσο και με τους ευρωπαίους εταίρους μας.

## Παραδείγματα παγκόσμιων απειλών

Τα κρούσματα του COVID-19 μέχρι σήμερα, σε διάστημα σχεδόν ενός έτους, έχουν φτάσει στον κόσμο στα 62 εκ. και οι νεκροί στο 1,5 εκ. Όμως υπάρχουν σοβαρότερες απειλές, που έχουν προκαλέσει ήδη πολύ περισσότερα θύματα: Ας σταθούμε σε δύο.

**Τροχαία ατυχήματα.** Εδώ και πολλά χρόνια, ο ετήσιος αριθμός των νεκρών ξεπερνά το 1 εκ. (πέρυσι ήταν 1,35 εκ.), οι δε τραυματίες, κάποιιοι από τους οποίους θα μείνουν μόνιμα ανάπηροι, τα 50 εκ.

**Κλιματική απορρύθμιση.** Είναι μέχρι τώρα υπεύθυνη για εκατομμύρια νεκρούς. Το Global Humanitarian Forum του ΟΗΕ εκτιμά, μόνο για το έτος 2030, ότι οι νεκροί θα φτάσουν τις 500.000 και το κόστος των επιπτώσεων θα αγγίξει τα 600 δισ. δολ. Οι

επιπτώσεις από την υπερθέρμανση του πλανήτη επηρεάζουν 300 εκ. άτομα τον χρόνο και αν η παγκόσμια κοινότητα δεν αντιδράσει, σε μερικές δεκαετίες, το αποτέλεσμα θα είναι καταστροφικό και θα αφορά τους πάντες.

Η επιστημονική Διακυβερνητική Επιτροπή για την Αλλαγή του Κλίματος - Intergovernmental Panel on Climate Change-IPCC- που λειτουργεί υπό την αιγίδα του [Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών](#), σε πρόσφατη έκθεσή της, υποστηρίζει ότι η ανθρωπότητα έχει στη διάθεσή της 10 χρόνια για να μειώσει τις εκπομπές ρύπων κατά 45%, σε σχέση με τα επίπεδα του 2005, ενώ μέχρι **το 2050 θα πρέπει να τις έχει μειώσει κατά 100%**.

Αυτό που έχουν κοινό ο κορωνοϊός, τα τροχαία ατυχήματα, και η κλιματική απορρύθμιση είναι η απειλή του θανάτου ενώ και για τα τρία, το να τα αποφύγουμε, πολλά εξαρτώνται από την αποφασιστικότητά μας.

Πράγματι, στην περίπτωση του κορωνοϊού έγινε φανερό ότι, μέχρι να βρεθούν φάρμακο και εμβόλιο, η κοινωνική αποστασιοποίηση θα καταφέρει τουλάχιστον να περιορίζει τα κρούσματα.

Για τα τροχαία είναι γνωστό ότι με χαμηλότερες ταχύτητες μειώνονται θεαματικά (το International Transport Forum ανέδειξε πρόσφατα το αυτονόητο, τη σημασία δηλαδή του **να πέσει στις πόλεις το όριο ταχύτητας στα 30 χλμ/ώρα** - είναι το όριο πάνω από το οποίο από τη σύγκρουση αυτοκινήτου με πεζό η πιθανότητα θανάτου του αυξάνεται εκθετικά).

Προφανώς θα μπορούσαμε να πατάμε λιγότερο γκάζι. Αν φτάναμε λίγο αργότερα στον προορισμό μας δεν θα χάναμε τόσα πολλά. Ως προς την κλιματική απορρύθμιση, ο άνθρωπος την προκάλεσε με τις επιλογές του. Αν αποφάσιζε σήμερα να τις αλλάξει, αυτό θα μπορούσε να αντιστρέψει την πορεία προς τον γκρεμό.

Ωστόσο, μεταξύ της κοινωνικής αποστασιοποίησης, της μείωσης των ταχυτήτων, και της αυτοσυγκράτησης στην κατανάλωση φυσικών πόρων, αυτή που θεωρητικά θα ήταν μακράν το πιο δύσκολο να γίνει αποδεκτή, επειδή είναι απόλυτη λύση, είναι η πρώτη.

Με το lockdown σταματούν οι δραστηριότητες, ο κόσμος μένει άνεργος, επιχειρήσεις πτωχεύουν, παραλύει η οικονομία, η πόλη κλείνει, ο χρόνος που είναι ταυτισμένος με παραγωγή και έργο που είναι απαραίτητα για να συντηρούνται κεκτημένα επίπεδα ζωής και κατανάλωσης, παραμένει στάσιμος.

Θα ήταν ευκολότερη της αποδοχής του lockdown η συναίνεση στην άσκηση πολιτικών απέναντι στα τροχαία και στην κλιματική απορρύθμιση.

Ωστόσο δεν υπάρχει συναίνεση, αδρανούμε αν και αντιλαμβανόμαστε ότι ενώ τα

κέρδη από την εφαρμογή τέτοιων πολιτικών θα ήταν τεράστια, οι ανατροπές στην καθημερινότητά μας θα ήταν ελεγχόμενες.

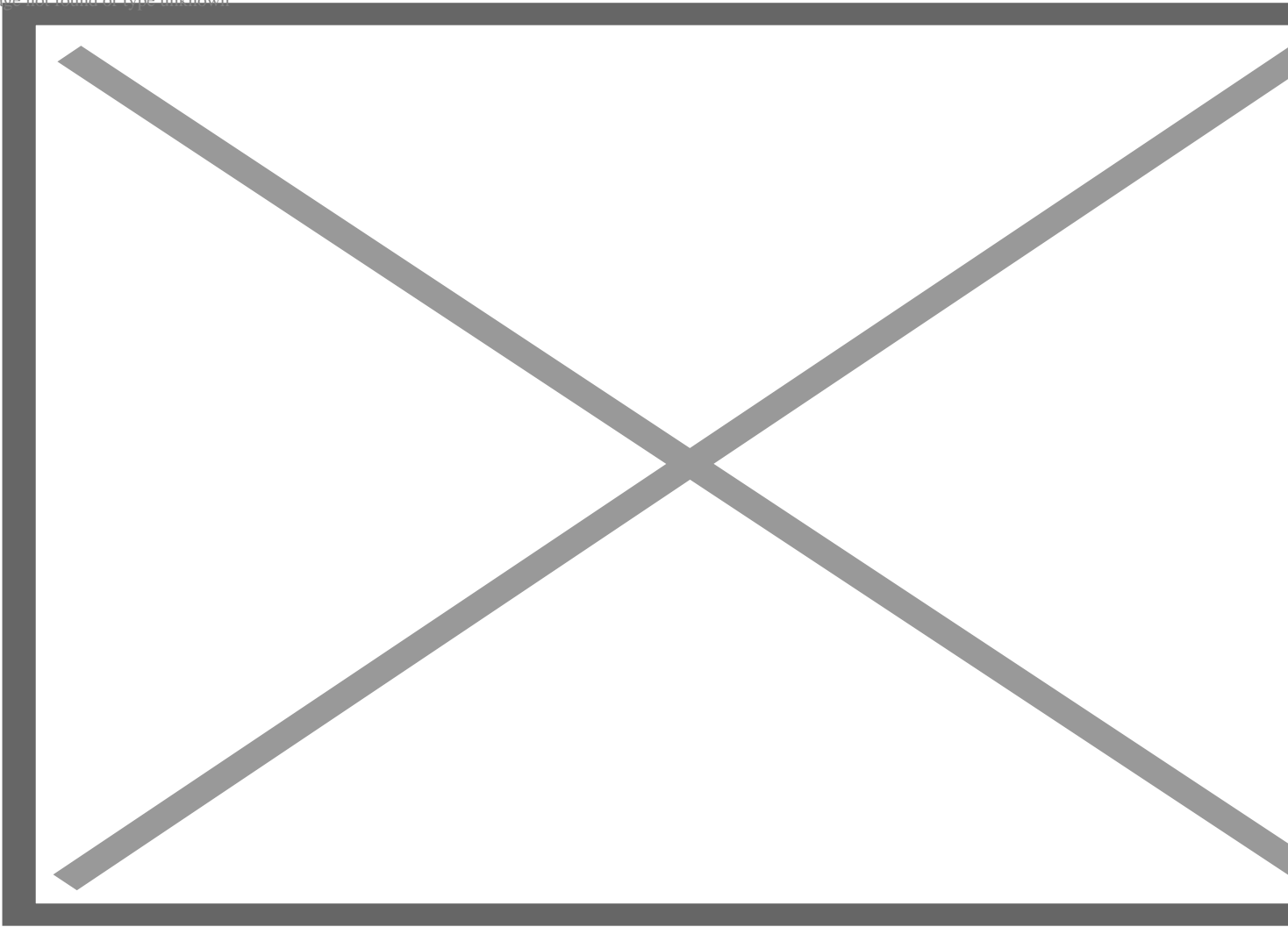
-Η μείωση των ταχυτήτων δεν είναι ακραία ρύθμιση. Δεν θα σήμαινε κατάργηση των μετακινήσεων. Αντίθετα, η στροφή σε οχήματα που έχουν μεν μικρότερη ταχύτητα αλλά καταναλώνουν και πολύ μικρότερο χώρο, θα περιόριζε τις εμπλοκές, θα μείωνε τον κορεσμό και ο αριθμός των μετακινήσεων, με ήπια όμως μέσα, θα αυξανόταν. Θα υπήρχαν επιπλέον και πολλές άλλες θετικές πλευρές, π.χ.:

-μείωση της ρύπανσης, του θορύβου, της κατανάλωσης καυσίμου και επομένως του κόστους μετακίνησης,

-πιο ευχάριστες μετακινήσεις, που θα επέτρεπαν να λειτουργούν οι αισθήσεις, κυρίως όραση και ακοή,

-ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας εναλλακτικών μέσων απέναντι στο αυτοκίνητο, όπως το ποδήλατο, που συνδυάζουν μετακίνηση, άσκηση και παιχνίδι.

-Η αναθεώρηση των προτεραιοτήτων, ως προς το με τι μέσα θα μετακινούμαστε, μέχρι ποιου ορίου θα επεκτείνουμε τις πόλεις μας, τι θα τρώμε, πόσα προϊόντα θα καταναλώνουμε και ποιες θα είναι οι πηγές της ενέργειας που θα χρησιμοποιούμε, ενώ θα μπορούσε να επιβραδύνει, ακόμη και να αντιστρέψει την τάση αύξησης της θερμοκρασίας του πλανήτη δεν θα ήταν εις βάρος της ποιότητας της ζωής μας, αντίθετα θα απολαμβάναμε συνθήκες πολύ πιο ανθρώπινες και υγιείς.



## Αδράνεια

Το πρώτο lockdown έδωσε την εντύπωση ότι απέναντι στην επιδημία του κορωνοϊού, οι κάτοικοι του πλανήτη, δεν δίστασαν να εφαρμόσουν οδηγίες εγκλεισμού, τις οποίες κανείς προηγουμένως δεν θα μπορούσε να φανταστεί ότι κυβερνήσεις θα τολμούσαν να επιβάλουν.

Στο δεύτερο lockdown εκδηλώθηκαν αντιδράσεις κυρίως από νέους.

Ωστόσο αντιστοιχούν σε πολύ υψηλό ποσοστό επί του συνόλου εκείνοι που ζητούν να διαρκέσει όσο πραγματικά χρειαστεί μέχρι να υπάρξει λύση.

-όμως αντίστροφα, απέναντι στα τροχαία, τα ποσοστά εκείνων που συναινούν στη λήψη γενναίων μέτρων που θα μείωναν κατακόρυφα θανάτους και τραυματισμούς, ενώ θα βελτίωναν συγχρόνως και την ποιότητα ζωής στις πόλεις (στην Ελλάδα, που είναι δεύτερη σε θανάτους στην Ευρώπη, το 2019 τα τροχαία ατυχήματα **αυξήθηκαν κατά 16,6%**, αν και εκεί, εδώ και αρκετά χρόνια, μειώνονται σταθερά),

-ως προς την κλιματική απορρύθμιση, οι πόλεις αδιαφορώντας, συνεχίζουν να

επεκτείνονται εις βάρος της πολύτιμης για καλλιέργειες γης, τα αυτοκίνητα αυξάνουν δραματικά γρήγορα (εκτιμάται ότι από **1,3 δισ. σήμερα το 2050 θα έχουν ξεπεράσει τα 2,5 δισ.**), η κατανάλωση καλπάζει και εξαντλούνται οι πηγές του πλανήτη.

Η Ελλάδα και για τις δύο παραπάνω απειλές είναι γνωστή για τις καθυστερήσεις της αλλά, χάρις στην υποτιθέμενη “ωριμότητα” που επέδειξε στο πρώτο lockdown απέναντι στον κορωνοϊό, γέννησε στην παγκόσμια κοινότητα προσδοκίες, οι οποίες φυσικά τώρα διαψεύδονται, αφού τα πάμε χειρότερα από πολλές άλλες χώρες.

## **Μακρά παράδοση και εξοικείωση στον συναινετικό εγκλεισμό. Ερωτήματα**

Τι συνέβη λοιπόν με τον κορωνοϊό και με τα μέτρα περιορισμού της μετάδοσής του; Γιατί τον προηγούμενο χειμώνα καταγράφηκαν ποσοστά “πειθάρχησης”, τόσο υψηλά που θα τα ζήλευαν πολιτικές απέναντι στα άλλα, πολύ κρισιμότερα προβλήματα της ανθρωπότητας;

Σε μια προσπάθεια ερμηνείας της τόσο “εντυπωσιακής” “πειθάρχησης” τρία κρίσιμα ερωτήματα θα άξιζε να απαντηθούν.

Η κοινωνία όντως πειθάρχησε σε αποφάσεις εγκλεισμού, ή μήπως επανέλαβε εύκολα εμπειρίες που βιώνει εδώ και πάρα πολλά χρόνια;

Προφανώς δεν αιφνιδιάστηκαν αυτοί που ήταν ήδη έγκλειστοι, προσωρινά ή μόνιμα, και δεν είναι λίγοι: τρόφιμοι ιδρυμάτων, νεοσύλλεκτοι προ της ορκωμοσίας, έγκλειστοι σε καταυλισμούς και στρατόπεδα προσφύγων, εσωτερικοί μαθητές σε σχολεία, ναυτικοί, άτομα με αναπηρίες ή ασθένειες που τα εμποδίζουν να βγαίνουν από το σπίτι, ηλικιωμένοι και κυρίως ηλικιωμένες νοικοκυρές (όπως φαίνεται από τις έρευνες, περπατούν πολύ λιγότερο από τους ανάλογης ηλικίας άνδρες), μοναχοί.

Οι κάτοικοι περιτοιχισμένων πόλεων του μεσαίωνα (οι πόρτες των οποίων κλείδωναν τη νύχτα), μαθητές σε χωριά στους οποίους απαγορευόταν η έξοδος από το σπίτι μετά τις 20:00 κ.ά. Δεν είναι επίσης ημερήσιος εγκλεισμός, για αρκετά περισσότερες ώρες από όσες επίσημα προβλέπεται, αυτός που αποδέχονται αναγκαστικά πολλοί/ές εργαζόμενοι/ες σε εργοστάσια, γραφεία ή καταστήματα, ερμητικά κλειστά (στην περίπτωση των τελευταίων, το προσωπικό έχει και την πρόσθετη υποχρέωση να είναι συνεχώς όρθιο);

Εγκλεισμός είναι και το σχολείο για κάποια παιδιά, που περιμένουν από το πρωί μέχρι το απόγευμα, να τα αναζητήσουν οι γονείς τους μετά τη δουλειά.

Η εξέλιξη που οδήγησε τον άνθρωπο, ακολουθώντας μια πορεία 10.000 ετών, ενώ ήταν επί εκατομμύρια χρόνια κυνηγός και ζούσε στο ύπαιθρο, να ενταχθεί σε πυκνοκατοικημένες πόλεις και να εγκλωβιστεί σε σπίτια-κλουβιά, όπου η ορατότητα προς τα έξω ήταν πάντα πολυτέλεια που την πλήρωνες ακριβά, γεννά ερωτήματα ως προς το ποια θα είναι η συνέχεια.

Η αδιάκοπη και δραματική αύξηση του πληθυσμού των πόλεων, με παράλληλη συρρίκνωση των χωριών, δίνει μια ιδέα προς τα πού πηγαίνουμε. Άραγε τι σημαίνει πραγματικά η εγκατάλειψη του χωριού και η φυγή προς την πόλη; Εκτός από το να βρεις δουλειά και κάποιες εξυπηρετήσεις, θα έπρεπε να κρύβει και την επιθυμία να ζήσεις πιο εντατικά την πόλη και τους ανθρώπους της.

Όμως μάλλον δεν υπάρχει τέτοια πρόθεση. Μήπως τελικά ψάχνεις να κλειστείς στον εαυτό σου, χάρις στο άγνωστο πλήθος που θα σε περιβάλλει; Πού είσαι αλήθεια πιο πολύ ορατός, στο χωριό ανάμεσα στους λίγους, αλλά γνωστούς, ή στην πόλη ανάμεσα σε χιλιάδες άγνωστους; Πού αλήθεια είναι πιο εύκολο να χαθείς; Μήπως τελικά η φυγή στην πόλη είναι και αυτή μια κίνηση συναινετικού εγκλεισμού;

Αποκαλέστηκε εγκλεισμός το υποχρεωτικό κλείσιμο στο σπίτι λόγω κορωνοϊού, όμως στον σημερινό κόσμο μας αποτελεί τρέχουσα πρακτική και μια ακόμη στάση, συγγενής του εγκλεισμού, που είναι η θωράκιση, αυτή τη φορά όχι απέναντι σε φορείς μολυσματικών ιών, αλλά απέναντι σε διαφορετικούς, άρα “επικίνδυνους” πληθυσμούς.

Χώρες θωρακίζονται απέναντι στους πρόσφυγες, κλείνουν τα σύνορά τους σε μετανάστες, πλούσιοι θωρακίζονται σε δικά τους προάστια απέναντι σε χαμηλά εισοδήματα, ντόπιοι θωρακίζονται μακριά από υπνωτήρια ξένων εργατών (όπως συμβαίνει σε πλούσιες αραβικές χώρες) κ.λπ.

Οι “φρουρούμενες κοινότητες” (gated/club communities), κάτι σαν ιδιωτικές περιοχές κατοικίας, πολλαπλασιάζονται με αυξανόμενους ρυθμούς σε όλον τον κόσμο. Στις ΗΠΑ, το 2000, γύρω στα 9 εκ. ζούσαν σε περίπου 20.000 τέτοιες κοινότητες (στη φρούρηση συχνά συμμετέχουν και οι κάτοικοι και αυτό το δηλώνουν

με σχετικές προειδοποιητικές πινακίδες στον δρόμο – “community watch”).

Σήμερα, για παράδειγμα, στην Καλιφόρνια 50-70% των νέων οικιστικών συγκροτημάτων είναι φρουρούμενα. Στη Βρετανία φτάνουν τώρα περίπου τα 1000. Σε Κίνα, Σαουδική Αραβία, Γαλλία, Ισπανία, Ισραήλ, Λατινική Αμερική και σε πολλές άλλες χώρες συναντώνται ανάλογες πρακτικές. Ίσως δεν υπάρχει πόλη στον κόσμο χωρίς διαχωρισμούς σε περιοχές διαφορετικών εισοδημάτων.

Οι οικονομικές ανισότητες προφανώς προβάλλονται στον χώρο και, δεδομένης της δραματικής αύξησής τους, προφανώς η εικόνα των πόλεων θα αλλάζει προκλητικά.

Αξίζει πάντως να σημειωθεί ότι κάποιες κυβερνήσεις, όπως η γαλλική, προσπαθούν τα τελευταία χρόνια να εμποδίσουν την παραπάνω εξέλιξη, καθιστώντας σε μεγάλα συγκροτήματα κατοικιών, υποχρεωτική την ανάμιξη κατοίκων διαφορετικών κατηγοριών εισοδημάτων.

Η κοινωνική θωράκιση δεν περιορίζεται μόνο στο εσωτερικό των πόλεων. Συναντάται και στην κλίμακα ολόκληρων χωρών, με ανισότητες μεταξύ περιφερειών, πόλεων κ.λπ. Στα αποτελέσματα των εθνικών εκλογών αυτό φαίνεται πολύ καθαρά.

Στις πρόσφατες προεδρικές εκλογές των ΗΠΑ επίσης: είναι διαφορετικά τα συμφέροντα όσων ζουν σε πόλεις, σε προάστια ή μικρούς οικισμούς σκέφτεται ο κόσμος που ζει σε πόλεις και αλλιώς στα προάστια. Τους κάνουν να σκέφτονται διαφορετικά. Ωστόσο δεν είναι μόνο η οικονομία. Οι διαφορές στην κουλτούρα και τον πολιτισμό αποτελούν συχνά αιτία εσωστρέφειας και αποκλεισμών.

Σήμερα οι ευρωπαϊκές πόλεις είναι κομμένες στα δύο: στις πυκνοκατοικημένες κεντρικές περιοχές και στα προάστια. Στην Ελλάδα, τα τελευταία χρόνια υπήρξαν **μεγάλες μετακινήσεις από το κέντρο προς τα προάστια**. Οι κάτοικοι του κέντρου επιλέγουν την απομάκρυνση από αυτό, ώστε να αποκτήσουν έναν ευρύτερο ιδιωτικό χώρο που να τους υπόσχεται απόσταση “ασφαλείας” (“καθαρό αέρα”) από τους γείτονες.

Διπλή λοιπόν απομάκρυνση: αρχικά από την παλιά γειτονιά και στη συνέχεια από τον νέο τόπο εγκατάστασης, όπου επίσης ζητούμενο είναι η απόσταση από τους γύρω. Δεν έπεσε λοιπόν ο εγκλεισμός ως κεραυνός εν αιθρία. Υπήρξε μεγάλη κλίμακα και πολύχρονη εφαρμογή αυτής της στάσης. Τώρα είμαστε σχεδόν έτοιμοι για τη συνέχεια. Οι φανατικοί της τηλεργασίας τρίβουν τα χέρια τους. Δύσκολα θα υπάρξει εμβόλιο γι’ αυτήν. Το ίδιο και οι εργολάβοι. Ο κόσμος ξαναχτίζεται σε αραιές πυκνότητες.



Ο εγκλεισμός και το διαδίκτυο είναι δυο λέξεις που στην περίοδο του κορωνοϊού συνδέθηκαν στενά. Το δεύτερο τελικά αμβλύνει ή μήπως επιτείνει τον εγκλεισμό;

Το διαδίκτυο, χωρίς αμφιβολία, άλλοτε μας φέρνει πιο κοντά και άλλοτε μας απομακρύνει. Ενώ σε πρώτη ανάγνωση δείχνει ότι διορθώνει προβλήματα της απομόνωσης, τίθεται το ερώτημα μήπως σπρώχνει κάποιους όλο και πιο βαθιά σε αυτήν ή σε άλλο πιο βολικό χώρο (teleworking) .

Το διαδίκτυο είναι γεγονός ότι εξυπηρετεί πολλές ανάγκες. Εξασφαλίζει εργασία στο σπίτι, επικοινωνία προς κάθε κατεύθυνση, ψώνια χωρίς έξοδο από το σπίτι (e-commerce), πληροφόρηση, εκπαίδευση εξ' αποστάσεως και μια πολύπλευρη, αλλά σχεδόν εξατομικευμένη αναψυχή. Τελικά σε σπρώχνει να επανεξετάσεις τον τρόπο που ζούσες χωρίς αυτό.

Περάσαμε από εποχές όπου η γλυπτική στις μετόπες των αρχαίων και στις προσόψεις των μεσαιωνικών ναών, έγραφε το βιβλίο της ιστορίας. Κάτι ανάλογο έκανε και η ζωγραφική στο εσωτερικό των βυζαντινών ναών. Πριν υπάρξουν εφημερίδες, όσα μάθαινες προέρχονταν από την κουβέντα με αυτούς που συναντούσες στον δρόμο.

Η σημερινή εμπειρία, όπου η πιο πλούσια ενημέρωση, για οτιδήποτε συμβαίνει στον πλανήτη, αποκτάται όταν κλείνεσαι σε ένα δωμάτιο με τον υπολογιστή, είναι μια πολύ μεγάλη ανατροπή. Η έννοια, αλλά και η ουσία του εγκλεισμού, δεν είναι πια οι ίδιες.

Πράγματι, παλιότερα εγκλεισμός σήμαινε απομόνωση, αποκοπή επαφής με τους έξω κόσμο. Το βιβλίο του κόσμου ήταν κλειστό. Τώρα, ο εγκλεισμός, αγκαλιά με τον υπολογιστή, καταλήγει να είναι άψυχο άνοιγμα στον κόσμο. Το αν είναι πραγματικό ή ψεύτικο είναι ένα άλλο θέμα.

Η εμπειρία της εργασίας, μακριά από τη συμβατική έδρα της, οικοδομείται εδώ και πολλά χρόνια. Αυτή η εξέλιξη οφείλεται στο ότι δίνεται πια μεγαλύτερη σημασία στο αποτέλεσμα της δουλειάς και όχι στο πού βρίσκεται ο εργαζόμενος. Έλεγχος της παρουσίας είχε νόημα μόνον όταν αυτό το αποτέλεσμα δεν μπορούσε να αξιολογείται.

Για τους περισσότερους, απομάκρυνση από την έδρα της εργασίας σημαίνει παραμονή στο σπίτι, άλλοι όμως την αντιλαμβάνονται ως ευκαιρία για νέους ορίζοντες. Επιλέγουν ένα πιο παραγωγικό και συγχρόνως ευχάριστο περιβάλλον, για παράδειγμα έναν τόπο διακοπών, με ήλιο και θάλασσα, και τον συνδυάζουν με δουλειά.

Είναι μια συνθήκη πολύ πιο ελεύθερη, που θα προτιμάται φυσικά όλο και περισσότερο, και ίσως αποφορτίσει τις αυριανές πόλεις από τις εκτός κλίμακας συγκεντρώσεις πολυώροφων πύργων γραφείων στα κέντρα τους και τις συνεπαγόμενες κυκλοφοριακές ροές. Το διαδίκτυο έτσι θα πρότεινε κάτι εντελώς αντίθετο του εγκλεισμού και θα άνοιγε νέους δρόμους για μεγάλα ταξίδια.

Στον αντίποδα, η κατ' οίκον αναψυχή με on-line ταινίες, μαζί με το delivery φαγητό, μας προετοιμάζουν επίσης προς ένα αύριο πιο θωρακισμένο και λιγότερο συλλογικό (μακριά από εστιατόρια, cinema και μεγάλες παρέες).

Πρόκειται για λύσεις εγκλεισμού που ενσωματώνονται στην καθημερινότητα, ίσως χωρίς να συνειδητοποιείται το τι συνεπάγονται, το ίδιο και οι διακοπές χωρίς απομάκρυνση από το ξενοδοχείο, όπου “όλα” τα βρίσκεις μέσα (all inclusive). Κάποιοι εξαρτημένοι από τις επιλογές του χειμώνα φαίνεται ότι αντιλαμβάνονται το κλείσιμο στο ξενοδοχείο το καλοκαίρι ως μια κανονική συνέχεια.

Μήπως για κάποιους εργαζομένους η διακοπή της εργασιακής ρουτίνας και των συναρτημένων δυσάρεστων μετακινήσεων προς και από τη δουλειά ήταν ένα ανέλπιστο δώρο;

Την καθημερινή ρουτίνα στη ζωή του ο υπάλληλος δεν τη συνηθίζει εύκολα. Μια από τις μόνιμες αγωνίες του είναι το πώς θα την παρακάμψει. Όχι μόνο οι υπάλληλοι, αλλά όλοι ελπίζουν σε θετικά ξαφνιάσματα από το διαφορετικό. Τα αναζητούν στον δρόμο, στη δουλειά και στο κοινωνικό τους περιβάλλον.

Σε κανονικές πόλεις, έρευνες αποδεικνύουν ότι οι εργαζόμενοι/ες επιθυμούν να υπάρχει μια κάποια απόσταση ανάμεσα στο σπίτι και στη δουλειά. Προφανώς, γιατί η μετακίνηση, είναι ένα ευχάριστο διάλειμμα ανάμεσα στη ρουτίνα της δουλειάς, στο αφεντικό και στις υποχρεώσεις λόγω οικογένειας.

Στη χώρα μας, και προπαντός στις μεγάλες πόλεις, **οι συνθήκες που επικρατούν στον δρόμο αφαιρούν μεγάλο μέρος αυτής της ικανοποίησης**, ιδίως όταν περιλαμβάνει και περπάτημα (για ποδήλατο ή διάφορα μέσα μικροκινητικότητας δεν γίνεται λόγος). Υπό τις τρέχουσες λοιπόν συνθήκες, από πόσους έλειψαν οι μετακινήσεις σπίτι - δουλειά;

Ο εγκλεισμός στο σπίτι βόλεψε, δεν έχεις να ντυθείς, δεν υπάρχει ωράριο, δεν τρέχεις να προλάβεις κάποιο δρομολόγιο, δεν σε αγχώνουν οι απρόβλεπτες εμπλοκές στον δρόμο, δεν ψάχνεις να παρκάρεις, δεν σε νοιάζει αν βρέχει, φυσάει ή κάνει κρύο.

Δεν έχεις να βάλεις στην ώρα τους τα παιδιά για ύπνο, ούτε να τα ξυπνήσεις, ούτε να προλάβεις το σχολικό. Στο σπίτι σου είσαι το αφεντικό.

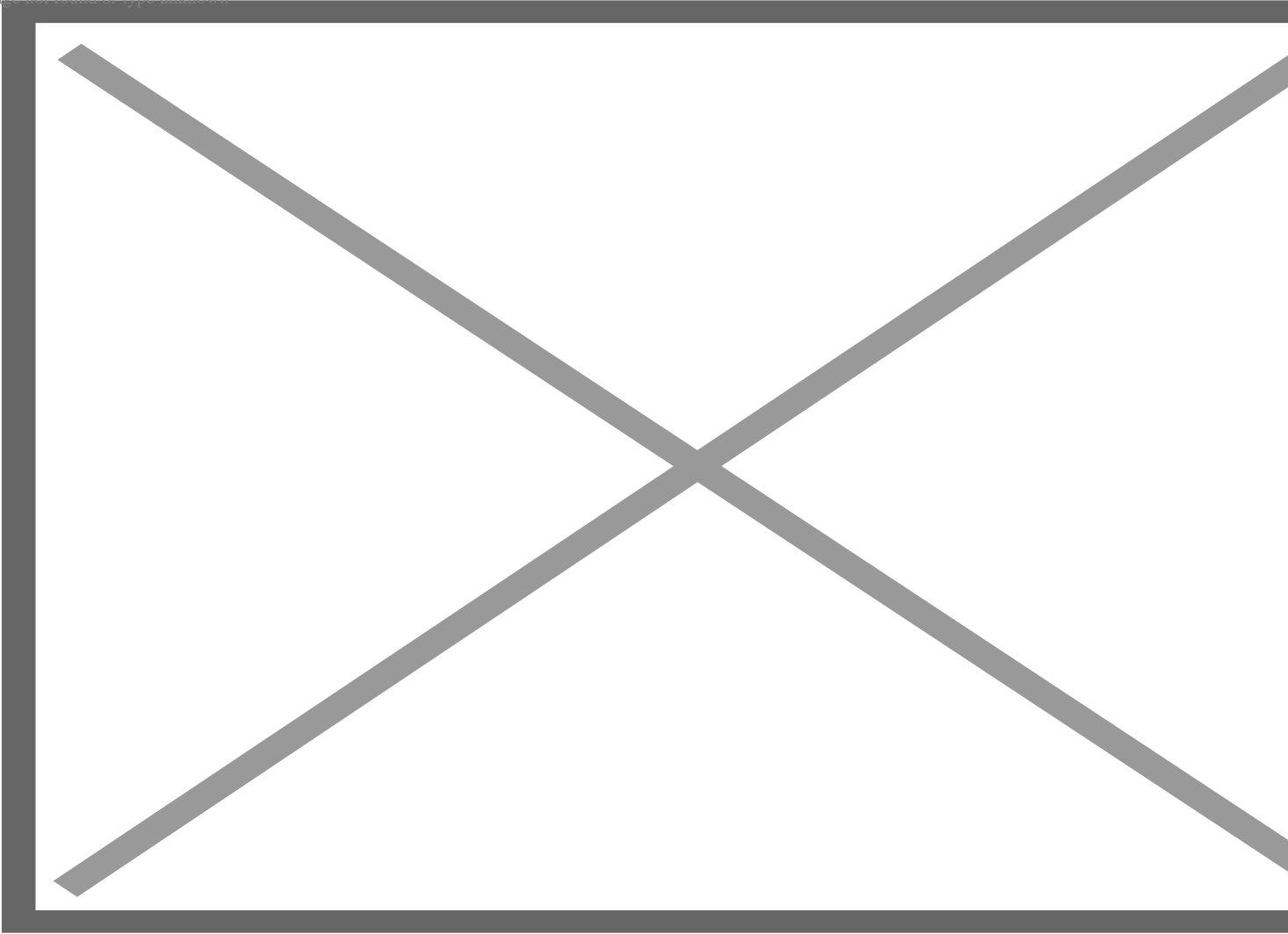
Βέβαια αν, λόγω κορωνοϊού, χάσεις τελικά τη δουλειά σου, αυτό θα ακυρώσει όλες τις παραπάνω μικρές χαρές.

Ήδη οι συνθήκες που επικρατούσαν, και προ των εγκλεισμών, ήταν υπεύθυνες για τον μόνιμο εγκλεισμό των παιδιών το απόγευμα στο σπίτι, ενώ οι προηγούμενες γενιές μεγάλωσαν στον δρόμο, παίζοντας και μαθαίνοντας την πόλη.

Ακόμη και στο σχολείο τα περισσότερα παιδιά δεν πάνε πια με τα πόδια ή με ποδήλατο αλλά με το αυτοκίνητο των γονέων (αυτή η πρακτική συναντάται όχι μόνο στις μεγάλες πόλεις αλλά και στους διάσπαρτους οικισμούς, για παράδειγμα στη Χώρα της Τήνου το 44% των μαθητών τους πηγαίνουν οι γονείς στο σχολείο με το αυτοκίνητο).

Οι συνθήκες στους δρόμους είναι υπεύθυνες επίσης για την αποφυγή της βόλτας με τα πόδια όταν τα πεζοδρόμια είναι στενά, οι διασταυρώσεις είναι χωρίς διαβάσεις, το πράσινο για τους πεζούς είναι ανεπαρκές... Το αποτέλεσμα είναι αρκετοί να μένουν σπίτι, όπως έγκλειστα μένουν και άτομα με προβλήματα κινητικότητας και άλλες αναπηρίες.

Υποκατάστατη επιλογή, αντί των ήπιων τρόπων μετακίνησης, είναι το αυτοκίνητο το οποίο θωρακίζει τους επιβάτες απέναντι στις εξωτερικές εχθρικές συνθήκες, για τη διαμόρφωση των οποίων βέβαια λίγο ή πολύ όλοι έχουν ένα μέρος της ευθύνης. Εξασφαλίζει ένα μικροπεριβάλλον προστασίας, δεν παύει όμως να είναι μια κάψουλα εγκλεισμού.



## Επίλογος

Συγκρίνοντας την Ελλάδα με άλλες ευρωπαϊκές χώρες, δύσκολα μπορεί να υποστηριχτεί σήμερα ότι διακρίθηκε σε υπευθυνότητα ως προς την “πειθάρχηση” στα μέτρα εγκλεισμού.

Είναι ένας μύθος που προέρχεται από το πρώτο lockdown και που κατέρρευσε. Είναι κατανοητή η επιθυμία να διορθωθεί κάπως η εικόνα που η διεθνής κοινότητα είχε στο παρελθόν για τη χώρα μας. Αν συνυπολογιστεί η εμπειρία του καλοκαιριού και του δεύτερου lockdown πράγματι υπήρξε πειθάρχηση στον εγκλεισμό δεν κερδήθηκαν όμως οι εντυπώσεις. Θα είχε κάνει κάποια εντύπωση η στάση των Ελλήνων αν δεν υπήρχε ήδη εμπειρία από ένα τέτοιο μέτρο.

Αντίθετο, το προετοιμάζουμε επί χρόνια, ζώντας σε κορεσμένες, έντονα πυκνοκατοικημένες πόλεις, σε διαμερίσματα κλουβιά, σε δρόμους όπου δεν χωράς να περπατήσεις. Έχουμε συγχρόνως εντάξει στη ζωή μας την τηλεργασία, τις τηλεαγορές, ή τις αγορές σε κλειστά εμπορικά κέντρα χωρίς παράθυρα, την ατομική

αναψυχή στο σπίτι, το επί τόπου ποδήλατο και περπάτημα σε κλειστά γυμναστήρια, και τόσα άλλα.

Επιδιώκεται να επεκταθεί με ακόμη πιο ανεπτυγμένα προγράμματα του διαδικτύου ώστε να μένουμε ακόμη περισσότερο χρόνο σπίτι μας.

Γίνεται αποδεκτή η όρθια εργασία σε εμπορικά καταστήματα, χωρίς παράθυρα στον πραγματικό κόσμο, η χρήση του υπόγειου μετρό, η κάλυψη των παράθυρων λεωφορείων και τραμ με διαφημίσεις, η οργάνωση κλειστών καταυλισμών, η περιθωριοποίηση των αναπήρων.

Θεωρείται φυσιολογικό να μην περπατάμε, να μη κάνουμε ποδήλατο, τα παιδιά μας να μη βγαίνουν πια να παίξουν στον δρόμο, να τα πηγαίνουμε στο σχολείο με αυτοκίνητο, και γενικά **για τις περισσότερες μετακινήσεις στις πόλεις μας να επιλέγουμε το παραπάνω μέσο, που σε απομονώνει** από τη ζωή του δημόσιου χώρου.

Πώς να υποστηριχτεί ότι υπήρξε υπεύθυνη πειθάρχηση σε έναν μη δημοφιλή εγκλεισμό, όταν για αρκετούς μισθοδοτούμενους, τουλάχιστον σε πρώτη φάση, τα περιοριστικά μέτρα είχαν και μια θετική πλευρά; Χάρηκαν την έξοδο από τη ρουτίνα, την πρωτόγνωρη σε διάρκεια αργία, την αποφυγή του άγχους των καθημερινών μετακινήσεων και την επιστροφή κοντά σε εκείνους που προηγουμένως σε περίμεναν στο σπίτι μήπως και προλάβουν να σου πουν μια καληνύχτα. Οι οικονομικές συνέπειες δεν είχαν γίνει ακόμη αισθητές.

Δεν αποκαλύφτηκε κάποια κρυμμένη συνεκτική κοινωνία, ικανή να σταθεί εμπόδιο απέναντι στα σοβαρά προβλήματα που ζούμε (όπως τα τροχαία ατυχήματα και η κλιματική απορρύθμιση) ή ενδεχομένως σε χειρότερα που έρχονται. Το να υποστηρίζεται ότι υπάρχει δεν οδηγεί πουθενά αλλού παρά σε εφησυχασμό, ενώ χρειάζεται πολύ μεγάλη προσπάθεια για να οικοδομηθεί σιγά σιγά μια πιο υπεύθυνη ελληνική κοινωνία.

Η **συζήτηση για την κλιματική κρίση που διακόπηκε απότομα**, θα πρέπει άμεσα να επιστρέψει στην κορυφή της ατζέντας και γρήγορα να εφαρμοστούν κατάλληλες πολιτικές. Θα ήταν λάθος από την περιπέτεια του κορωνοϊού να μείνει ο αυτοθαυμασμός για το ανύπαρκτο, ενώ είναι επείγον να σημάνει συναγερμός.

**Θάνος Βλαστός,**

**καθηγητής ΕΜΠ, συγκοινωνιολόγος - πολεοδόμος**

**αναδημοσίευση από τον Σύλλογο Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ)**

