

Ο ΤΥΧΑΙΟΣ ΘΑΝΑΤΟΣ ΕΝΟΣ ΡΟΜ

ΚΡΙΣΗ, ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΕΣ ΚΑΙ ΣΦΑΙΡΕΣ ΣΤΟ ΨΑΧΝΟ

Τον περασμένο Οκτώβρη μια ομάδα ΔΙΑΣ σκότωσε έναν 20χρονο τσιγγάνο στο Πέραμα μετά από καταδίωξη, ρίχνοντας εναντίον αυτού και του συνοδηγού 42 σφαίρες επειδή έκλεψαν ένα αυτοκίνητο. Οι δολοφόνοι στο δικαστήριο χειροκροτήθηκαν με ιαχές «ήρωες, ήρωες» από συναδέλφους τους – γιατί βέβαια είναι ηρωικά να ρίχνεις 40 σφαίρες σε δύο άοπλους 20χρονους εγκλωβισμένους σε ένα αυτοκίνητο. Την επόμενη μέρα, με βάση ένα στημένο ξεκαθάρισμα στην αστυνομία, βγήκαν στη δημοσιότητα οι διάλογοι του κέντρου της άμεσης δράσης με τους ΔΙΑΣ και αντικαταστάθηκε ο διοικητής της Άμεσης Δράσης· οι ΔΙΑΣ αφέθηκαν ελεύθεροι (τι έκπληξη!), Ρομά απ’ όλη την επικράτεια ρίξαν πέτρες και ανάθεμα σε όποιους μπάτσους βρήκαν μπροστά τους και η αριστερά βάλθηκε να μας πει ότι οι «ζωές των Ρομά μετράνε!» (ευχαριστούμε αριστερά!) ενώ μόλις λίγους μήνες πριν ήταν η ίδια – παρέα με τη δεξιά – που έσπρωχνε τους Ρομά ακόμη πιο βαθιά στην παρανομία και τη «μαύρη» οικονομία μέσω των περιβόητων «μέτρων για την πανδημία».

Πού τη θυμηθήκαμε την «πανδημία» και την κοτσάραμε πάλι εδώ πέρα, πιθανόν θα αναρωτιέστε· και πώς διάολο σχετίζεται η δολοφονία ενός 20χρονου τσιγγάνου στο Πέραμα με τον εμπορικό πόλεμο που ονομάστηκε πανδημία; Βασισμένοι στην αλλεργία μας να άγεται και να φέρεται η πολιτική μας αντίληψη από ουρανοκατέβατα γεγονότα στο δελτίο ειδήσεων, πατάμε πάνω σε ορισμένες δικές μας αντιλήψεις για το πώς κινείται αυτός ο κόσμος. Ας πούμε την αντίληψη μας ότι οι Ρομά στην Ελλάδα εξυπηρετούν τον ντόπιο καπιταλισμό σαν ένας πάτος του πάτου του ταξικού βαρελιού. Και έπειτα ότι ο διαδεδομένος ρατσισμός που δέχονται, οργανωμένος κάθε τόσο από το κράτος, υπάρχει με σκοπό να τους κρατάει εκεί με νύχια και με δόντια. Ή ας πούμε την άλλη αντίληψη μας ότι πρέπει να είμαστε καχύποπτοι απέναντι στη βιασύνη ορισμένων να αποφύγουν τη σύνδεση της πανδημίας, aka καπιταλιστικής κρίσης, τα τελευταία δύο χρόνια με οτιδήποτε παρουσιάζεται ως παντελώς άσχετο, ας πούμε τη δολοφονία του Νίκου Σαμπάνη στο Πέραμα.

Πέρα από τις πάγιες αντιλήψεις, εντάξει βοηθάει να σκάψει κανείς λίγο την ειδησεογραφία. Για να βρει, για παράδειγμα, ότι μόλις δεκαπέντε μέρες πριν το σκηνικό στο Πέραμα, τέσσερα άτομα που φέρονται να έκλεβαν αυτοκίνητα πιάστηκαν από την αστυνομία ενώ πιο πριν, στις 10 Οκτωβρίου, μια ομάδα της ΟΠΚΕ πυροβόλησε εναντίον δύο εξ αυτών για να... ακινητοποιήσουν το όχημά τους.¹ Με λίγα λόγια η αστυνομία δεν το ‘χει και πολύ να τραβάει όπλο. Και δεν τρέχει και τίποτα. Απ’ την



Το εξώφυλλο της ΕΦΣΥΝ (25.10.2021). Από κάτω η φωτό της Αυγής (27.10.2021) όπου το μασκοφορεμένο κλιμάκιο του ΣΥΡΙΖΑ επισκέφθηκε τους συγγενείς του Νίκου Σαμπάνη στον Ασπρόπυργο, παράγοντας ένα αμφιβόλο ποιότητας μήνυμα περί αλληλεγγύης μεταξύ καθεστωτικής αριστεράς και ρομά.

άλλη, οι κλοπές αυτοκινήτων είναι ένα απ’ τα θέματα στα οποία η αστυνομία δίνει ιδιαίτερη σημασία τα τελευταία χρόνια. Σύμφωνα μάλιστα με τους δημοσιογράφους και την αστυνομία, οι κλοπές και οι διαρρήξεις αυτοκινήτων στην Ελλάδα τα τελευταία χρόνια έχουν διπλασιαστεί και η εκτίμηση είναι ότι θα συνεχίσουν να αυξάνονται.² Γιατί άραγε αναμένεται να αυξηθούν οι κλοπές αυτοκινήτων λοιπόν;

Ο ΙΟΣ ΒΛΑΠΤΕΙ ΤΗΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Σκάβοντας ακόμη περισσότερο στα έγκατα των ηλεκτρονικών περιοδικών με αντικείμενο τα αυτοκίνητα, θα διαπιστώσει κανείς ότι η αυτοκινητοβιομηχανία αντιμετωπίζει παγκοσμίως πολλά προβλήματα

παραγωγικότητας και εξαγωγών. Ένα γνωστό πρόβλημα είναι η σπάνη των ανταλλακτικών που βασίζονται σε δυσεύρετα μέταλλα που εισάγονται από τρίτες χώρες. Καμία αυτοκινητοβιομηχανία στον κόσμο δεν είναι αυτόνομη σε επίπεδο προμηθειών και παραγωγής. Έτσι, με το κλείσιμο του πλανήτη μέσω λοκ ντάουν και τους δασμούς μεταξύ των δύο μπλοκ, των ΗΠΑ και της Κίνας, μια σειρά από πρώτες ύλες υπερκοστολογήθηκαν. Ενδεικτικά, το μαγνήσιο, το οποίο προμηθεύεται η Ευρώπη σε ποσοστό 95% από την Κίνα, έχει αυξήσει την τιμή του κατά 7 φορές από τις αρχές του 2021. Το μαγνήσιο είναι απαραίτητο για να φτιαχτούν ζάντες, σασί, καπάκια κινητήρων και άλλα μικρά εξαρτήματα πάνω σε μηχανές και αυτοκίνητα. Το μαγνήσιο δεν είναι η μόνη ακριβή πρώτη ύλη.³ Ο χαλκός και το ατσάλι ακολούθησαν, που χρησιμοποιούνται στον σκελετό των αυτοκινήτων, και ακόμη και το πλαστικό, που χρησιμοποιείται στο ταμπλό και στα καθίσματα.⁴ Η τεχνητή σπάνη πρώτων υλών οδηγεί στη βίαιη μείωση της παραγωγής με ό,τι αυτό συνεπάγεται έπειτα. Διαβάζουμε σε ένα σχετικό άρθρο:

Στην πόλη Αϊζεναχ της Γερμανίας, η οποία έχει 42.000 κατοίκους, η Opel κατασκευάζει ένα SUV το οποίο ονομάζεται Grandland. Ωστόσο, η Stellantis, η οποία είναι κάτοχος και της Opel, διέκοψε την λειτουργία του εργοστασίου τον Οκτώβριο και δεν προγραμματίζει να προτείνει την παραγωγή μέχρι του χρόνου. Οι εργαζόμενοι φοβούνται πως η διακοπή αυτή μπορεί να είναι μόνιμη, μιας και η Stellantis παράγει το μοντέλο Grandland σε ένα εργοστάσιο στην Γαλλία, το οποίο εξακολουθεί να λειτουργεί. Οι περίπου 2.000 εργαζόμενοι του εργοστασίου στην πόλη Αϊζεναχ ή οι παρακείμενοι προμηθευτές βρίσκονται σε άδεια μετ’ αποδοχών. Ωστόσο, η Κάτια Γούλφ, η δήμαρχος της πόλης, δήλωσε πως οι άνθρωποι ξόδευσαν με δισταγμό, γεγονός το οποίο πλήττει την τοπική οικονομία. «Το σημαντικότερο πρόβλημα είναι η αβεβαιότητα σχετικά με το μέλλον, καθώς η αυτοκινητοβιομηχανία βιώνει ήδη αναστάτωση», είπε η κα Γούλφ.⁵

Το πιο γνωστό όμως παράδειγμα που αναφέρεται σε όλα τα σχετικά με την αναστατωμένη αυτοκινητοβιομηχανία άρθρα είναι η έλλειψη ημιαγωγών (των λεγόμενων μικροτσίπ) η οποία υπολογίζεται ότι δεν αναμένεται να εξομαλυνθεί μέχρι και το 2023.⁶ Τα μικροτσίπ χρειάζονται στα αυτοκίνητα για το κύκλωμα φόρτισης, τους έξυπνους καθρέφτες, το ραδιόφωνο HD, ορισμένες λειτουργίες εξοικονόμησης καυσίμων σε φορτηγά και πολλά άλλα. Το αποτέλεσμα της έλλειψής τους είναι ότι δεν μπορούν να κα-



τασκευαστούν πλέον καινούργια αυτοκίνητα, στα οποία τα παραπάνω χαρακτηριστικά είναι αυτονόητα. Από την άλλη, τα μικροσίπ είναι απαραίτητα και σε άλλα είδη όπως τα λάμπτοπ, τα κινητά τηλέφωνα κτλ – για τα οποία υπάρχει αυξημένη ζήτηση σε συνθήκες τηλεεργασίας – με αποτέλεσμα να έχει δημιουργηθεί ανταγωνισμός μεταξύ κλάδων για το πού θα διοχετευτούν τα υπάρχοντα στην αγορά μικροσίπ.⁷ Η εταιρεία Alix Partners που ασχολείται με την πορεία των αυτοκινητοβιομηχανιών στην παγκόσμια αγορά υπολόγιζε με αυτά τα δεδομένα ότι η αγορά αυτοκινήτων θα χάσει 210 δις δολάρια το 2021, παράγοντας 7,7 εκατομμύρια λιγότερα οχήματα. Η General Motors αναμένει ότι μόνο η έλλειψη ημιαγωγών θα μειώσει τα κέρδη της κατά 1,5 δις. δολάρια και η Φορντ αντίστοιχα κατά 1 δις, η Honda και η Nissan αναμενόμενα πουλήσουν 250.000 λιγότερα αυτοκίνητα στο πρώτο τρίμηνο του έτους, η Toyota μείωσε την παραγωγή της κατά 40%, όπως και όλη η ιαπωνική αυτοκινητοβιομηχανία – και ειδικά στα εργοστάσια της Toyota στη Βόρεια Αμερική η παραγωγή θα πέφτει κάθε μήνα κατά 80.000 αυτοκίνητα. Σημειωτέον, η Ιαπωνία μείωσε τις εξαγωγές της κατά 46% το 2021.⁸ Σαν να μην έφτανε το κακό που προκάλεσε ο ιός στα μικροσίπ, μια πυρκαγιά στο εργοστάσιο της Renesas Electronics στην Ιαπωνία και μια καταιγίδα τον Μάρτιο στο Τέξας κατέστρεψαν την παραγωγικότητα στα εργοστάσια μικροσίπ των δύο αυτών χωρών, ενώ οι εισαγωγές μικροσίπ απ’ την Ταϊβάν έμπλεξαν στα δίχτυα του αμερικανοκινέζικου ανταγωνισμού.

Για να μην το κουράσουμε με άλλα νούμερα, τα παραπάνω οδήγησαν σε μια έκρηξη των τιμών αυτοκινήτων. Πέρα από τον ανταγωνισμό μεταξύ λάμπτοπ και αυτοκινήτων, οι αυτοκινητοβιομηχανίες προσπάθησαν να ισοφαρίσουν τη χασούρα τους χρησιμοποιώντας τα λιγοστά μικροσίπ μόνο για τα ακριβά αυτοκίνητα, αυξάνοντας παράλληλα τις τιμές τους, και αφήνοντας την παραγωγή των πιο φτηνών αυτοκινήτων παγωμένη. Το αποτέλεσμα αυτής της εξέλιξης ώθησε σε μια επιπλέον συρρίκνωση της αγοράς ανταλλακτικών για τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα και στην αύξηση της τιμής των τελευταίων.⁹

Η μείωση της παραγωγής στην αυτοκινητοβιομηχανία σημαίνει, επιπλέον, την ανακατάταξη στον παγκόσμιο καταμερισμό εργασίας καθώς χιλιάδες εργάτες, σαν και αυτούς του γερμανικού Αιζεναχ, προετοιμάζονται για τον κιμά της ανεργίας: οι μεταλλωρύχοι που αναζητούν ορυκτά για ασφάλι, οι εργάτες παραγωγής λάστιχων στην Ταϊλάνδη ή οι υπάλληλοι της Volkswagen στη Σλοβακία¹⁰ οι οποίοι τοποθετούν τα ταμπλό σε SUV, είναι άλλα τέτοια παραδείγματα. Μιλάμε για μια τάση βίαιης αλλαγής στο παγκόσμιο σκηνικό της οικονομίας, στο οποίο η αυτοκινητοβιομηχανία εκπροσωπεί το 3% της παγκόσμιας παραγωγής.¹¹ Σε αυτό το ασταθές περιβάλλον, ο χάρτης ξανασχεδιάζεται αναλόγως της πρότερης θέσης της κάθε χώρας και της ισχύος που μπορεί να επιδείξει σε επίπεδο διακρατικών ανταγωνισμών. Για παράδειγμα, το αμερικάνικο κρά-

τος ανέλαβε να χρηματοδοτήσει με 50 δις δολάρια εκ νέου τη σχετική βιομηχανία μικροσίπ, καθώς οι ΗΠΑ εκπροσωπούν το 47% των συνολικών πωλήσεων ημιαγωγών στον κόσμο (το 2020) και τα μικροσίπ αποτελούν το τέταρτο πιο εξαγωγίμο προϊόν τους, πάνω στο οποίο εργάζονται 250.000 άτομα. Ωστόσο, μόνο το 12% των ημιαγωγών κατασκευάζονται στις ΗΠΑ.¹² Αυτό είναι κάτι που στους καιρούς που τα κράτη κλείνονται στον εαυτό τους συζητείται με τον απαραίτητο προβληματισμό. Και δεν είναι μόνοι τους να προβληματίζονται. Οι αυτοκινητοβιομηχανίες της Ε.Ε. έχουν φτιάξει εδώ και τρεις δεκαετίες – με το που έπεσε ο Υπαρκτός Σοσιαλισμός με άλλα λόγια – τη δική τους ένωση αυτοκινητοβιομηχανιών που ονομάζεται ACEA και λίγο πολύ ενσωματώνει τους πάντες, από τα κλασικά ιδρυτικά της μέλη (BMW, Daimler-Benz, FIAT, Ford, General Motors Europe, MAN, Porsche, Renault, Rolls Royce, Rover, Saab-Scania, Volkswagen, Volvo Car κτλ) μέχρι και τους μη-ευρωπαίους κατασκευαστές του πρώην ανατολικού μπλοκ. Ενόψει της ως άνω περιγραφόμενης κρίσης, η ACEA ζήτησε ξεκάθαρα ένα και μόνο πράγμα: να απεξαρτηθεί η Ευρώπη από την Ασία σε σχέση με τα ανταλλακτικά αυτοκινήτων. Πώς θα γίνει αυτό; Με την αύξηση της ικανότητας της ΕΕ στην κατασκευή ημιαγωγών. Όπως το λένε με τα δικά τους λόγια: «πρέπει να ενισχύσουμε την τεχνολογική κυριαρχία της Ευρώπης και να μειώσουμε την εξάρτησή μας από υπερπόντιους προμηθευτές».¹³

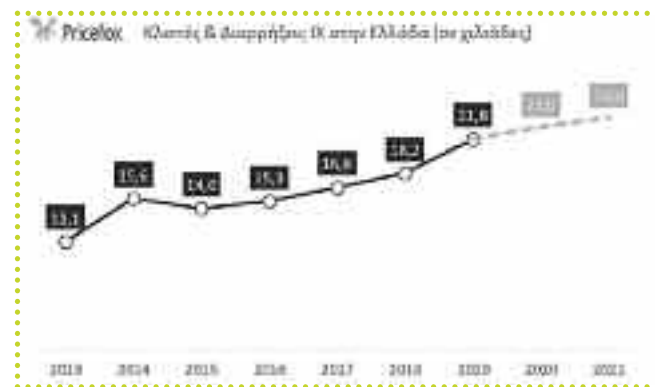
Σουμάρουμε ως εδώ. Το κακό που έπαθαν οι παγκόσμιες αυτοκινητοβιομηχανίες από τον ιό και άλλα τεχνητά μέσα κρίσης (την πυρκαγιά, την καταιγίδα, τα όρια στις τιμές των ρύπων, τα ξεχασμένα κοντέινερ, την έλλειψη πρώτων υλών aka «ενεργειακή κρίση» κτλ) όξυνε μια πολιτική, διακρατική κρίση η οποία οδήγησε στην άνοδο της τιμής των αυτοκινήτων, των καλών καινούργιων αυτοκινήτων για τους πλούσιους τα οποία συνεχίζονται όμως να πουλιούνται, αλλά και των μεταχειρισμένων για τους πληβείους, των οποίων η παραγωγή ανασχέστηκε. Οδηγούμαστε σε ένα μέλλον με λιγότερα αυτοκίνητα; Ή με λιγότερα αυτοκίνητα για ορισμένους σαν την πάρτη μας; Γιατί όχι; Είναι και πιο eco-friendly! Πάντως το σίγουρο είναι ότι η τεχνητή έλλειψη πρώτων υλών στα πλαίσια του εμπορικού ανταγωνισμού, δηλαδή η σπάνη ανταλλακτικών για τα μεταχειρισμένα οδηγεί σε κολοσσιαίες ανακατατάξεις στην παγκόσμια αγορά αυτοκινήτου που εκπροσωπεί το 3% της συνολικής παγκόσμιας καπιταλιστικής αγοράς, και σε περαιτέρω διακρατικούς ανταγωνισμούς με μπόλικη εθνική-κρατική προστασία, βίαιες αλλαγές όπως απολύσεις χιλιάδων εργατών και ούτω καθεξής.

ΚΛΟΠΕΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΚΑΙ ΣΦΑΙΡΕΣ ΣΤΟ ΨΑΧΝΟ

Εκεί ανάμεσα λοιπόν, μεταξύ απολύσεων εργατών, αυξημένης ζήτησης και έλλειψης ανταλλακτι-

κών ίσως αχνοφαίνονται στο βάθος δέκα μηχανές ΔΙΑΣ να σκοτώνουν έναν ανήλικο Ρομ με ένα κλεμμένο αμάξι. Το πώς συνδέονται οι κλοπές αυτοκινήτων με την έλλειψη ανταλλακτικών και τη μείωση εισαγωγών αυτοκινήτων στην Ελλάδα αφήνουμε να το πουν οι «ειδικοί», μια ιστοσελίδα που ασχολείται με τις ασφαλίσεις. Το παράδειγμα από το δημοσίευμα δεν έρχεται από το 2020-2021, τα χρόνια του ιού, αλλά από το μακρινό 2015, μετά «το ταξικό ΟΧΙ» στο δημοψήφισμα και την άλλη τεχνητή κρίση των capital controls:

...η αύξηση που σημείωσαν οι κλοπές αυτοκινήτων στο δεύτερο εξάμηνο [του 2015] σε ποσοστό 10% σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 2014 καθώς και τα ποιοτικά χαρακτηριστικά των αυτοκινήτων που κλάπηκαν δείχνουν ότι στο στόχαστρο των κλεφτών είναι κυρίως φθηνά αυτοκίνητα και κυρίως παλιά (10ετίας) στα οποία καταγράφηκε μεγάλη έλλειψη ανταλλακτικών εξαιτίας των capital controls. Η βασική αιτία της έλλειψης ανταλλακτικών κυρίως σε αυτοκίνητα 10ετίας εστιάζεται στο γεγονός πως από τη μία μεριά οι εισαγωγικές εταιρείες μεταχειρισμένων ανταλλακτικών δεν μπορούν να εισάγουν αυτοκίνητα για ανταλλακτικά από το εξωτερικό εξαιτίας των capital controls ενώ από την άλλη μεριά τα κέντρα ανακύκλωσης δεν έχουν ανταλλακτικά από οχήματα 10ετίας καθώς τέτοια οχήματα δεν αποσύρονται. Σύμφωνα με στελέχη της αγοράς τα «κυκλώματα» δέχονται «παραγγελίες» αυτοκινήτων στα οποία έχει καταγραφεί έλλειψη ανταλλακτικών τα οποία μεταφέρονται σε ειδικούς χάρους διάλυσης και πωλούνται με το κομμάτι.¹⁴



Και έτσι συνεχίστηκε η δεκαετία με το νταλαβέρι μακρο-οικονομίας και «κυκλωμάτων». Σύμφωνα με στατιστικά του υπουργείου Προστασίας του Πολίτη το 2017, οι κλοπές αυτοκινήτων όλο και θα αυξάνονταν τα επόμενα χρόνια, με τους δράστες να επικεντρώνονται στα παλιά αυτοκίνητα και σε συγκεκριμένες μάρκες. Τέταρτο προτιμώμενο αυτοκίνητο για κλοπές μεταξύ 2010 και 2016, σε ποσοστό 36%, ήταν το Hyundai Accent – σαν κι αυτό που κλάπηκε δηλαδή πριν δύο μήνες στον Ρέντη και ο οδηγός του δολοφονήθηκε στο Πέραμα από τους ΔΙΑΣ.¹⁵ Μόνο σαν έκπληξη δεν μπορεί να



ακουστεί λοιπόν ότι οι μπάτσοι κυνηγάνε «συμμορίες κλοπών αυτοκινήτων» και μάλιστα ενίοτε ρίχνουν και σφαίρες εναντίον τους, ειδικά αν είναι τίποτε σκουρόχρωμοι. «Το τελευταίο διάστημα», όπως γράφει ένας από τους εκπροσώπους Τύπου της αστυνομίας που παριστάνει τον δημοσιογράφο, ο Πέτρος Καρσιώτης, «είχε δοθεί εντολή στις περιπολίες της Δι.ΑΣ, να επικεντρώνονται σε αυτοκίνητα μάρκας Hyundai Accent 1300cc καθώς είχαν κλαπεί 17 πανομοιότυπα οχήματα από την περιοχή του Ρέντη, τα οποία χρησιμοποιούν συμμορίες δυτικών προαστίων για “μπούκες” και ληστείες».¹⁶ Ο ίδιος μάλιστα λέει ότι είχε επισημάνει το «πρόβλημα» από τον Δεκέμβριο του 2020, καθώς στο «στόχαστρο ομάδων διαρρηκτών, κυρίως Ρομά» είχαν μπει και «οι καταλύτες των αυτοκινήτων, κατά προτίμηση από τους ίδιους παλαιών μοντέλων, που είναι μεγαλύτεροι, άρα περιέχουν πιο μεγάλα ποσοστά των ακριβίων μετάλλων, που τους ενδιαφέρουν κι έχουν “αξία πώλησης” στη λεγόμενη μαύρη αγορά».¹⁷ Τα παραπάνω γράφονταν από τον Καρσιώτη με αφορμή τη σύλληψη πολλών ομάδων Ρομά, απ’ τα Άνω Λιόσια και την υπόλοιπη Αττική που είτε έκαναν απλές κλοπές είτε κλοπές καταλυτών, απ’ τις οποίες μέχρι τον Φεβρουάριο του 2021 είχαν ήδη εξιχναστεί 25 υποθέσεις. Οι καταλύτες των αυτοκινήτων περιέχουν στοιχεία σπάνιων και πανάκριβων μετάλλων όπως το ρόδιο και το παλλάδιο, η αξία των οποίων υπερδιπλασιάστηκε μέσα στο 2021 ξεπερνώντας την τιμή του χρυσού.¹⁸ Η ραγδαία αύξηση της τιμής των μετάλλων είναι βέβαια σημείο του καιρού της κρίσης ήδη από το 2008. Έτσι, οι Ρομά κατέληξαν από κίνδυνος για τη δημόσια υγεία και απειθαρχοί της каранτίνας, τους οποίους έβριζαν οι πάντες από την αριστερά ως τη δεξιά,¹⁹ σε αντικείμενο ιδιαίτερης μεταχείρισης από την αστυνομία ως «κυνηγοί μετάλλων»²⁰ και «συμμορίες κλοπών αυτοκινήτων» στην εποχή των ισχνών αγελάδων στην αυτοκινητοβιομηχανία.



Σύμφωνα με τα νέα στοιχεία που έχουν δώσει οι αρχές στην Αγγλία, το 2019 τα κρούσματα κλοπής καταλύτη από αυτοκίνητα ήταν 6 φορές περισσότερα σε σχέση με αυτά του 2018, φτάνοντας τις 13.000», μας ενημερώνει το άρθρο με τον εύγλωττο τίτλο «Σε πανδημία εξελίσσεται η κλοπή καταλυτών» (NewsAuto, Κωνσταντίνος Μπριδάνης, 27/8/2020).

Τώρα, μια σειρά ερωτήματα ίσως γίνεται πιο εύκολο να απαντηθούν. Γνώριζαν οι ΔΙΑΣ τα καθήκαστα του εμπορικού πολέμου και της καπιταλιστικής κρίσης; Προφανώς και όχι! Πληρώνονται για να κυνηγάνε αυτούς που τους λένε οι ανώτεροί τους, όχι για να ξέρουν τα της αγοράς· γι’ αυτό το τελευταίο πληρώνονται άλλοι. Προοριζόταν η κλοπή του Hyundai Accent 1300cc στα τέλη Οκτώβρη για κλοπή καταλύτη ή άλλων ανταλλακτικών ή για ακόμη μία «μπούκα»; Αδιάφορο. Όπως και να ‘χει, ο ντόπιος καταμερισμός εργασίας έχει εδώ και δεκαετίες²¹ κατατάξει τους Ρομά όλης της χώρας σ’ εκείνο το κομμάτι της οικονομίας που λέγεται «παρα-οικονομία». Ποια είναι η απαραίτητη προϋπόθεση για αυτόν τον βολικό για τους μπαλαμούς σχεδιαστές της εθνικής οικονομίας; Οι Ρομά να βρίσκονται υπό πίεση, δίχως ορατή διέξοδο απ’ τις μικροκοινότητές τους, όπως ακριβώς τους είχαν κυριολεκτικά κλεισμένους δυο περιπολικά στον καταυλισμό του Χαλανδρίου λίγους μήνες πριν - θυμάστε; τότε που ο αριστερός δήμος Χαλανδρίου και οι «Roma-Lives-Matter»-συριζαίοι εφάρμοζαν άπαρτχαιντ «για καλό σκοπό».²² Η δολοφονία στο Πέραμα δεν είναι ευκαιρία να πούμε ότι μετράνε ακόμη και «οι ζωές των Ρομά»· είναι ευκαιρία να δούμε ότι ζούμε σε μια καπιταλιστική κοινωνία που ρίχνει τους Ρομά στον ταξικό πάτο του βαρελιού βάση χρώματος δέρματος και ταξικής καταγωγής, είναι ευκαιρία να εμπεδώσουμε ότι η κρατική οργάνωση της εργασίας για τους Ρομά και η πειθάρχησή της έχει μέσα και σφαίρες. Δεν μπορεί να αρνηθεί κανείς το ένα, δηλαδή τις σφαίρες, αποδεχόμενος το άλλο, το πού τους πετάει ο ντόπιος καταμερισμός εργασίας. Τουλάχιστον, αν δεν θέλει να μας κοροϊδεύει.

1. «Εξαρθρώθηκε σπείρα κλοπής αυτοκινήτων», ertnews.gr, 3/11/2021.
2. «Τέσσερις κλοπές αυτοκινήτων ανά 1.000 άτομα σε Αθήνα & Θεσσαλονίκη», parallaxi, 12/4/2021.
3. «Μετά την έλλειψη τσιπ, τώρα υπάρχει έλλειψη ΚΑΙ σε μαγνήσιο», Mototriti.gr, 4/11/2021.
4. «Τα αυτοκίνητα βρίσκονται σε έλλειψη: Οι πολλές πλευρές μιας κρίσης», Money Review Καθημερινή [New York Times], 15/11/2021.
5. «Τα αυτοκίνητα βρίσκονται σε έλλειψη: Οι πολλές πλευρές μιας κρίσης», Money Review Καθημερινή [New York Times], 15/11/2021.
6. «Μετά την έλλειψη τσιπ, τώρα υπάρχει έλλειψη ΚΑΙ σε μαγνήσιο», Mototriti.gr, 4/11/2021.
7. «Οι κατασκευαστές ανταλλακτικών προειδοποιούν για ακόμη μεγαλύτερες ελλείψεις σε ημιαγωγούς», CarsElectric.gr, 20/8/2021.
8. Βλ. «Η έλλειψη ποιων ανταλλακτικών προκαλεί μεγάλες ζημιές σε αυτοκινητοβιομηχανίες», Hania News, 29.3.2021, «Η έλλειψη τσιπ αναγκάζει την Toyota να μειώσει την παραγωγή της κατά 40%», PCmag Greece, 20.8.2021 και «Τα αυτοκίνητα βρίσκονται σε έλλειψη: Οι πολλές πλευρές μιας κρίσης», Money Review Καθημερινή [New York Times], 15/11/2021.
9. «Τα αυτοκίνητα βρίσκονται σε έλλειψη: Οι πολλές πλευ-

ρές μιας κρίσης», Money Review Καθημερινή [New York Times], 15/11/2021.

10. Η Σλοβακία, με μόνο 5,4 εκατομμύρια κατοίκους, είναι η βάση για τα εργοστάσια των Volkswagen, Peugeot και Kia, και παράγει 1 εκατομμύριο αυτοκίνητα κάθε χρόνο, περισσότερα σε κατά κεφαλήν επίπεδο από κάθε άλλη χώρα. Η βιομηχανία αυτή ευθύνεται για πάνω από το 1/3 των εθνικών εξαγωγών. «Τα αυτοκίνητα βρίσκονται σε έλλειψη: Οι πολλές πλευρές μιας κρίσης», Money Review Καθημερινή [New York Times], 15/11/2021.

11. «Τα αυτοκίνητα βρίσκονται σε έλλειψη: Οι πολλές πλευρές μιας κρίσης», Money Review Καθημερινή [New York Times], 15/11/2021.

12. «Τσιπ: Παγκόσμια έλλειψη και ανατιμήσεις», Ναυτεμπορική, 22/5/2021.

13. «Απεξάρτηση από την Ασία από ανταλλακτικά αυτοκινήτων (ημιαγωγοί) ζητά η ACEA», metaforespress.gr, 27/10/2021.

14. «Αύξηση στις κλοπές αυτοκινήτων 10ετίας λόγω έλλειψης ανταλλακτικών», asfalisnet.gr, 2/2/2015.

15. «Αυτά τα αυτοκίνητα έχουν κλαπεί περισσότερες φορές στην Ελλάδα», OneMan, 17/10/2017.

16. «Καταδίωξη στο Πέραμα – Κούγιας: Οι αστυνομικοί δεν είναι δολοφόνοι – Αμύνθηκαν για να σωθούν», lamianow.gr, 25/10/2021.

17. «Κλοπές καταλύτες: “Κυνηγοί μετάλλων” βάζουν στο στόχαστρο τους καταλύτες», Πέτρος Καρσιώτης, alphafreepress, 15/2/2021. «Ρομά καταλύτες αυτοκινήτων: Τρεις συλλήψεις από την αστυνομία», Πέτρος Καρσιώτης, alphafreepress, 31/03/2021.

18. «Γιατί κινδυνεύει ο καταλύτης του αυτοκινήτου σου; Πώς να τον προστατεύσεις», Car & Motor, 20/9/2021.

19. «Κρατικές πολιτικές επιδημιολογίας ενάντια στους αόρατους εχθρούς», 151 τχ 20, Ιούνιος 2020, σ. 6-9.

20. Η έκφραση «κυνηγός μετάλλων» για τους Ρομά βρίσκεται σε δεκάδες, αν όχι εκατοντάδες, άρθρα στις ελληνικές εφημερίδες και ιστοσελίδες και δεν αναφέρεται βέβαια μόνο στις κλοπές αυτοκινήτων αλλά στο ξήλωμα κάθε είδους σύρματος, καλωδίου και μετάλλου από περιφράξεις κτλ. Η καταγωγή της έννοιας χρονολογείται τουλάχιστον απ’ τα πρώτα χρόνια της κρίσης. Βλ. ενδεικτικά, «Παράνομα χυτήρια-βόμβες στον Βοτανικό», Μάχη Τρατσά, Το Βήμα, 3/11/2010.

21. «Αντιτσιγγανισμός, ιστορίες ρατσισμού από τη χώρα των μπαλαμέ», antifa negative, 3/11/2014.

22. Βλ. «Όταν η Υγεία συναντά την Δημόσια Τάξη, η αλλιώς, πώς να κάνετε απαρτχαιντ για καλό σκοπό», Antifa Xalandri, Μάιος 2021.

