

CROSSING BORDERS

Κινήματα και αγώνες της μετανάστευσης



Πριν από χρόνο, το CROSSING BORDERS κυκλοφόρησε για πρώτη φορά ως μια προσπάθεια να προωθηθεί η διεθνική επικοινωνία: σε αναφορά με τη διαδικασία δικτύωσης σχετικά με τη μετανάστευση γενικά, αλλά ιδίως σε σύνδεση με πρακτικούς αγώνες και πρωτοβουλίες. Τα προηγούμενα τεύχη κάλυψαν συγκρούσεις κυρίως στη δυτική Ευρώπη, την Αφρική και τις ΗΠΑ. Αυτό το νέο τεύχος περιλαμβάνει πολλές εντυπώσεις από την Ουκρανία, μαζί με μια κύρια αναφορά στην κατασκήνωση Noborder στην περιοχή της Υπερκαρπαθίας τον περασμένο Αύγουστο, αλλά αυτό ως ένα τυπικό δείγμα για την κατάσταση που επικρατεί σε όλη την ανατολική Ευρώπη. Ακόμα μια φορά σας καλούμε να στηρίξετε το σχέδιο αυτό για ένα πολύγλωσσο ενημερωτικό δελτίο, στέλνοντας συμβολές και βοηθώντας στη διανομή του! Επαφή: frassainfo@kein.org Ιστοχώρος: www.noborder.org

Διεθνικό ενημερωτικό δελτίο, 4ο τεύχος, Νοέμβριος 2007

Πορεία προς τη Δύση; Όχι, ερχομός στην Ανατολή! Η Ουκρανία, «το Μαρόκο της Ανατολής»

Μετά τα γεγονότα της Θεούτα και της Μελίγια, τουλάχιστον στα δυτικοευρωπαϊκά ΜΜΕ, δόθηκε κάποια προσοχή στα νότια εξωτερικά σύνορα της ΕΕ, στο Μαρόκο, και τη μοίρα των «boatpeople» (κυρίως από την υποσαχάρια Αφρική). Μάλλον πουθενά στον κόσμο δεν πεθαίνουν (πρωτίστως με πνιγμό) τόσο πολλοί άνθρωποι εξαιτίας ενός βάρβαρου συστήματος ελέγχου της μετανάστευσης. Αυτό το ίδιο καθεστώς συνόρων λειτουργεί στα ανατολικά εξωτερικά σύνορα της ΕΕ, επίσης με πολύ απάνθρωπα και ενίοτε θανατηφόρα αποτελέσματα. Στατιστικά, η Ανατολή είναι ακόμα σημαντικότερη: πολύ περισσότεροι πρόσφυγες και μετανάστες (προσπαθούν να) μπαίνουν στην ΕΕ από τις ανατολικές οδούς. Από την οπτική των αρχών της ΕΕ και της Frontex, της υπηρεσίας συνόρων, η Ουκρανία –όπως και το Μαρόκο– είναι κυρίως μια «προβληματική ζώνη παράνομης μετανάστευσης». Δεν είναι τυχαίο ότι η Ουκρανία και το Μαρόκο είναι οι κύριες χώρες-στόχοι στη λεγόμενη Ευρωπαϊκή Πολιτική Γειτονίας, με προγράμματα ύψους εκατομμυρίων ευρώ ώστε να διαμορφωθούν ως κράτη «απορρόφησης κραδασμών» (βλ. σελίδα 3). Η Υπερκαρπαθία είναι μια από τις φτωχότερες περιοχές στην Ουκρανία. Επιλέχθηκε για την κατασκήνωση Noborder λόγω της παραδειγματικής της κατάστασης. Είναι «καυτό σημείο» με διπλή έννοια: για τους διερχόμενους μετανάστες από τον παγκόσμιο Νότο, καθώς και για τους Ουκρανούς μετανάστες εργάτες και το «μεταναστευτικό κεφάλαιο», π.χ. στα εργοστάσια αυτοκινήτων (βλ. σελίδα 2). Πάνω από το 40% του οικονομικά ενεργού πληθυσμού της Υπερκαρπαθίας απασχολείται σε προσωρινή βάση ή δουλεύει μόνιμα στο εξωτερικό. Τα παλαιότερα χρόνια έφευγαν κυρίως άντρες. Σήμερα, την κίνηση αυτή την κάνουν εξίσου πολλές γυναίκες, αν όχι περισσότερες. Τα εμβάσματα έχουν γίνει κρίσιμη πηγή εισοδήματος. Η περιοχή αυτή είναι ακριβώς δίπλα στα σύνορα με τη Σλοβακία και την Ουγγαρία και σήμερα κατέχει μια από τις χαμηλότερες θέσεις στην ευρωπαϊκή ιεραρχία των μισθών, με συνοριακές και διασυνοριακές βιομηχανίες να εκμεταλλεύονται απίστευτα χαμηλόμισθους εργαζόμενους (βλ. το άρθρο για τα εργοστάσια αυτοκινήτων στη σελίδα 2). Όλα αυτά εξηγούν γιατί η Ανατολική Ευρώπη πρέπει να θεωρηθεί κομβικό σημείο για τους αγώνες των μεταναστών με διεθνική διάσταση. Οι μεταναστευτικές κινήσεις αποτελούν συγκεκριμένη απειλή, για τις εντεινόμενες προσπάθειες της Ευρώπης να αιχμαλωτίσει τις κινήσεις αυτές, και η απειλή ενισχύεται από μια πολιτική επικοινωνία που διαπερνά τα σύνορα και φτάνει σε ανθρώπους που ζουν εκτός Ευρώπης, και που τα σχέδιά τους να μεταναστεύσουν

παρεμποδίζονται από αυτές τις ευρωπαϊκές πολιτικές. Συγχρόνως, η έντονη μετανάστευση του κεφαλαίου προς τα ανατολικά δείχνει ότι τα σύνορα αυτά συμβάλλουν όλο και περισσότερο στην επισφάλιση της εργασίας. Έτσι, η οπτική μας πρέπει να είναι η αντιπαράθεση με αυτή τη διεθνική οργάνωση της εργασίας. Δεν μπορούμε να κοιτάξουμε το Νότο χωρίς να κοιτάξουμε την Ανατολή, και το αντίστροφο. Οι αγώνες των μεταναστών αρχίζουν ήδη να δείχνουν τις διαδρομές των μεταναστεύσεων. Θα μπορέσουμε να συνδέσουμε την Ανατολή και το Νότο με το ευρωπαϊκό κίνημα;

Σύντομη αναφορά για την κατασκήνωση Noborder στην Υπερκαρπαθία

Το καμπ αυτό είχε σχεδιαστεί ως κατασκήνωση επικοινωνίας μεταξύ Ανατολής και Δύσης. Με περίπου 300 άτομα από πολλές χώρες κυρίως της Ανατολικής και εν μέρει της Δυτικής Ευρώπης, αυτή η προσδοκία εκπληρώθηκε μέσα από πολλά εργαστήρια και κοινές δράσεις. Διήρκεσε μια εβδομάδα σε μια αγροτική περιοχή κοντά στην πόλη Ούσγκοροντ και, μετά το τέλος της, μια μικρότερη ομάδα πήγε στο στρατόπεδο συγκέντρωσης κοντά στο χωριό Παβσίνο για να εκφράσει άμεση αλληλεγγύη στους 500 κρατούμενους που ζουν εκεί υπό απίστευτα απάνθρωπες συνθήκες (που χρηματοδοτούνται από την ΕΕ!). Ταυτόχρονα, περίπου 200 άτομα διαδήλωσαν στην πόλη του Ούσγκοροντ μπροστά από τα γραφεία της «Υπηρεσίας Μετανάστευσης», η οποία είναι η κύρια υπεύθυνη για την κατάσταση στο Παβσίνο. Κατόπιν οι διαδηλωτές πορεύτηκαν μέσα απ' την πόλη και η τελική συγκέντρωση πραγματοποιήθηκε στην κεντρική πλατεία, όπου τις προηγούμενες ημέρες είχε διεξαχθεί ένα φεστιβάλ Noborder με μουσική και ταινίες. Κατά τη διάρκεια αυτού του φεστιβάλ, πολύς κόσμος από τον τοπικό πληθυσμό ήρθε σε επαφή με την πολιτική Noborder και πολλοί συμφώνησαν με τις κριτικές βασισμένοι στη δική τους εμπειρία από το αυστηρό σύστημα που ισχύει για τις βίζες ή ακόμα και από εκτοπίσεις που πραγματοποιούν οι αρχές της ΕΕ. Περισσότερες πληροφορίες για την κατασκήνωση Noborder, το φυλλάδιο από τη διαδήλωση, αλλά κυρίως για το στρατόπεδο συγκέντρωσης στο Παβσίνο υπάρχουν στη διεύθυνση: <http://www.pawshino.antira.info/>

Μήπως η αυτοκινητοβιομηχανία μεταφέρεται στην Ουκρανία;

Κατά την τελευταία δεκαετία, η ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία έχει επεκταθεί ανατολικά. Εταιρίες όπως η Volkswagen, η General Motors, η Peugeot και η Toyota, καθώς και δεκάδες προμηθευτές έχουν επενδύσει δισεκατομμύρια ευρώ στο «νέο Νητρώιτ» –Τσεχία, Σλοβακία, Πολωνία και Ουγγαρία. Το κεφάλαιο έχει διαφημίσει τη μετεγκατάσταση της κατασκευαστικής εργασίας, και ιδίως της αυτοκινητοβιομηχανίας, ως μια θανάσιμη πολιτική απειλή για τη δυτικοευρωπαϊκή εργατική τάξη. Στην πραγματικότητα, η Γερμανία και η Γαλλία παράγουν τώρα περισσότερα αυτοκίνητα απ' όσο πριν δέκα χρόνια, ενώ η Τσεχία εξακολουθεί να παράγει λιγότερα από το Βέλγιο. Ωστόσο, η απειλή έπιασε: οι συνθήκες εργασίας και οι μισθοί στη Δύση έχουν σοβαρά επιδεινωθεί. Ωστόσο, είναι επίσης σαφές ότι στην Ανατολή, οι εργαζόμενοι μισούν τη δουλειά στα εργοστάσια αυτοκινήτων ακριβώς όπως και στη Δύση. Η Skoda και η Toyota στην Τσεχία ήδη προσλαμβάνουν Σλοβάκους, Πολωνούς και Ουκρανούς επειδή δεν μπορούν να βρουν αρκετούς ντόπιους εργαζομένους. Στη Σλοβακία και την Πολωνία, όπου η επίσημη ανεργία μόλις πρόσφατα έπεσε από το 20 στο 14%, οι καπιταλιστές μιλούν ήδη για «μειωμένη προσφορά εργασίας» –μια έκφραση που πρέπει να αποκωδικοποιήσουμε ως «δεν υπάρχουν αρκετοί φτηνοί και υπάκουοι εργαζόμενοι». Τώρα το κεφάλαιο παίζει το ίδιο παιχνίδι εκφοβισμού, λέγοντας ότι θα μετακινηθεί ακόμα πιο ανατολικά, π.χ. στην Ουκρανία όπου η εργασία είναι ακόμα φτηνότερη.

Στην πραγματικότητα, το να αναπτυχθεί αυτοκινητοβιομηχανία στην Ουκρανία θα είναι μια μακροχρόνια και δαπανηρή διαδικασία. Θα εξαρτηθεί επίσης από μια ολοένα μεγαλύτερη οικονομική ενσωμάτωση στην ΕΕ η οποία σημαίνει άνοιγμα των συνόρων, ενώ ο μόνος τρόπος να παραμείνουν φτηνοί οι εργαζόμενοι μακροπρόθεσμα είναι να παραμείνουν κοινωνικά απομονωμένοι, δηλ. να παραμείνουν κλειστά τα σύνορα. Πώς θα χειριστεί το κεφάλαιο αυτή την αντίφαση; Βραχυπρόθεσμα, μερικοί δυτικοί κατασκευαστές αυτοκινήτων έχουν πραγματικά ιδρύσει υποκαταστήματα στην Ουκρανία, αλλά κυρίως για να βάλουν πόδι στην τοπική λιανική αγορά. Απ' την άλλη, μερικοί παγκόσμιοι προμηθευτές αυτοκινήτων ιδρύουν εργοστάσια τύπου «μακιλαδόρας» ακριβώς πίσω από τα σύνορα με σκοπό να εκμεταλλευθούν ένα φτηνό, νεανικό, γυναικείο εργατικό δυναμικό. Ανακαλύπτουν όμως ότι οι εργάτριες αυτές βρίσκονται μόνο στα χωριά, δεν είναι τόσο νέες, και αλλάζουν δουλειά μόλις μπορέσουν. Περίπου 40% των Υπερκαρπαθίων ενεργού ηλικίας δουλεύουν στο εξωτερικό είτε μόνιμα είτε προσωρινά, παρ' όλο που κάτι τέτοιο δεν είναι εύκολο να γίνει νόμιμα. Πόσο ρεαλιστικό είναι το όνειρο του κεφαλαίου να μετατρέψει τους ανθρώπους αυτούς στο φτηνό και υπάκουο εργατικό δυναμικό που δεν μπορεί να βρει στη Δύση;

Μερικά στοιχεία

Το 1999, η Ουκρανία παρήγαγε μόνο 19.000 αυτοκίνητα, (έναντι 5,3 εκατομμυρίων στη Γερμανία), ενώ το ίδιο νούμερο για το 1992 ήταν 150.000. Τελευταία, η εσωτερική ζήτηση σημειώνει άνοδο και το 2006 η παραγωγή επαγγέλθη σε επίπεδα άνω των 275.000. Κατά τη σοβιετική περίοδο, φτιάχονταν ως επί το πλείστον Lada στο εργοστάσιο AvtoZAZ στην ανατολική Ουκρανία. Ωστόσο, τα αμάξια αυτά χάνουν μερίδια αγοράς απέναντι στα εισαγόμενα αυτοκίνητα και τα ξένα μοντέλα που συναρμολογούνται στην Ουκρανία. Οι ξένοι παραγωγοί μπορούν να αποφύγουν το φόρο 25% επί των εισαγωγών αυτοκινήτων

κάνοντας τη λεγόμενη «semi knocked-down» συναρμολόγηση: τα αυτοκίνητα κατασκευάζονται σε ένα «πραγματικό» εργοστάσιο αυτοκινήτων, διαλύονται σε τμήματα, μπαίνουν σε ένα κοντέινερ, στέλνονται στην Ουκρανία και συναρμολογούνται ξανά. Αυτό δεν είναι πολύ παραγωγικό αλλά απαιτεί μικρές επενδύσεις. Είναι ο κλασικός τρόπος ώστε η παγκόσμια αυτοκινητοβιομηχανία «να βάλει ένα πόδι στην πόρτα» των δυνάμει νέων ζωνών παραγωγής.

Όταν η Volkswagen άνοιξε το εργοστάσιό της Eurocar στο ουκρανικό Σολομόνοβο/ Ούζγκοροντ το Δεκέμβριο του 2001, μετά από επένδυση 200.000 δολαρίων, 37 εργαζόμενοι συναρμολογούσαν επτά διαφορετικά μοντέλα Skoda, VW και Audi. Στο τωρινό, δεύτερο στάδιο, η VW έχει επενδύσει πάνω από 100 εκατομμύρια δολάρια. Τώρα 1.000 εργαζόμενοι συναρμολογούν δύο μοντέλα Skoda. Ωστόσο, όλα σχεδόν τα εξαρτήματα –που αποτελούν τα δύο τρίτα της αξίας ενός αυτοκινήτου–εξακολουθούν να εισάγονται. Η Ουκρανία δεν έχει μια ολοκληρωμένη παραγωγική δομή όπως η Γερμανία ή τώρα η Τσεχία, όπου εκατοντάδες καταστήματα προμηθευτών συνδέονται με τα εργοστάσια συναρμολόγησης σε ένα σύστημα παραγωγής «just-in-time» με χιλιάδες φορτηγά στους αυτοκινητόδρομους. Στην τρίτη φάση, η Volkswagen προγραμματίζει να επενδύσει άλλα 100 εκατομμύρια δολάρια, να προσλάβει άλλους 2.300 εργαζομένους και να χρησιμοποιήσει «εγχώρια εξαρτήματα». Τοπικοί πολιτικοί υπόσχονται μέχρι και 6.500 θέσεις εργασίας στο Eurocar και άλλες 30.000 στις κατασκευές εξαρτημάτων.

Μέχρι στιγμής, λίγοι κατασκευαστές εξαρτημάτων έχουν έρθει στην Ουκρανία. Στην Υπερκαρπαθία, το εργοστάσιο Γκρότσλιν στο Ούζγκοροντ παράγει καλύμματα καθισμάτων προς εξαγωγή (VOLVO), το εργοστάσιο Λεόνι 35 χλμ. έξω από το Ούζγκοροντ παράγει δίκτυα ηλεκτρονικών πινάκων προς εξαγωγή (General Motors και Porsche), ενώ η Γιαζάκι, 5 χλμ. έξω από το Ούζγκοροντ, μερικές εκατοντάδες μέτρα από τα σύνορα της ΕΕ, παράγει λουριά καλωδίωσης προς εξαγωγή (Opel).

Το ευρω-εργοστάσιο της Γιαζάκι, επένδυση ύψους 31,7 εκατομμυρίων, είναι η μεγαλύτερη γαϊωνέζικη επένδυση στην Ουκρανία και άρχισε να παράγει τον Οκτώβριο του 2003. Είχαμε την ευκαιρία να μιλήσουμε σε κάποιους εργαζομένους κατά την πρόσφατη κατασκήνωση Noborder. Οι περισσότεροι από τους 1.000 εργαζομένους είναι γυναίκες ανάμεσα στα 30 και τα 40 τους, οι οποίες εργάζονται στις γραμμές συναρμολόγησης σε τρεις βάρδιες. Εργοδοτούνται απευθείας από τη Γιαζάκι με συμβάσεις απεριόριστου χρόνου. Ο μέσος μηνιαίος καθαρός μισθός, ύψους περίπου 175 ευρώ, αποτελείται από βασικό μισθό 880 Γκρίβνα (129 ευρώ) «για όλες» συν ένα επίδομα παραγωγικότητας κατά μέσο όρο 500 Γκρίβνα (73 ευρώ) μείον 13% φόρο εισοδήματος. Στο εργοστάσιο δεν υπάρχουν κανένα συνδικάτο. Όταν, πριν από ένα χρόνο, έγινε γνωστό ότι η εταιρία παραγωγής κινητών τηλεφώνων Jabil πλήρωνε ψηλότερους μισθούς, πολλές εργάτριες άφησαν τη Γιαζάκι και πήγαν στη Jabil. Πριν δύο χρόνια, η επιχείρηση αύξησε την ανώτατη ηλικία από τα 30 στα 45 χρόνια, επειδή δεν μπορούσε να βρει αρκετούς νεώτερους εργαζομένους. Έχει επίσης δυσκολίες να βρει εργαζομένους στην πόλη. Οι περισσότεροι μεταφέρονται για να δουλέψουν στην επιχείρηση με λεωφορεία από χωριά μέχρι και 50 χλμ. από το Ούζγκοροντ.

Μια ιστορία μεταξύ των συνόρων - η αφήγηση της συνηθισμένης μετακίνησης μιας γυναίκας, στη διάρκεια ενός από τα πολλά της ταξίδια επιστροφής στην Ουκρανία

Είμαι σε ένα από τα πολλά λεωφορεία που συνδέουν την Ιταλία με την Ουκρανία σε εβδομαδιαία βάση. Το ταξίδι είναι μακρύ, κι έτσι έχω χάσει, κι εγώ και οι συνεπιβάτες μου, την αίσθηση του χρόνου, η οποία «ξυπνάει» από τις στάσεις στα «τράβελ στοπ» και στα σύνορα, που πάντα προκαλούν εκκρίσεις αδρεναλίνης. Η πίεση και το άγχος αυξάνονται όσο πλησιάζουμε τα σύνορα, και μετατρέπονται σε ευφορία μόλις τα διασχίσουμε.

Κατά τη διαδρομή, στιγμές ξεκούρασης εναλλάσσονται με στιγμές ξυπνήματος, στις οποίες φλυαρούμε και λέμε τα δικά μας. Γνωρίζω την Όλγα, η οποία επιστρέφει στην Ουκρανία επειδή φοβάται μήπως χάσει τον άντρα της, αλλά δεν είναι σίγουρη για την απόφασή της: στην Ιταλία άφησε όλους τους φίλους της, καθώς και την αυτονομία της, που της εξασφάλιζε η οικονομική αυτόρκεια, ενώ στην Ουκρανία έχει την οικογένειά της. Πριν την κατάρρευση της Σοβιετικής Ένωσης η Όλγα ήταν βοηθός πωλήτρια. Το 1991, το έτος της ουκρανικής ανεξαρτησίας, είχε ένα παιδί και αποφάσισε να συμπληρώσει το επίδομα μητρότητας που έπαιρνε με διασυντοριακό εμπόριο: αγόραζε ρούχα στην Πολωνία και τα πουλούσε στην αγορά. Αλλά μεταξύ 1995 και 1996, ο μισθός του συζύγου της καταβαλλόταν με μεγάλες καθυστερήσεις, και οι συνθήκες ζωής της οικογένειας επιδεινώνονταν ραγδαία: το εμπόριο αυτό δεν ήταν πλέον αρκετό για να συμπληρώσει το εισόδημα της οικογένειας.

Έτσι αποφάσισε να δοκιμάσει έναν άλλον τρόπο: να φύγει στο εξωτερικό. Η πρώτη εμπειρία της, κατά φρονιά της τύχης, ήταν σε ένα ιταλικό εργοστάσιο υφασμάτων στην Τσεχία, όπου εργάστηκε για σύντομο διάστημα με άλλες Ουκρανές και Πολωνές. Αλλά ο μισθός ήταν χαμηλός και τα ωράρια εξοντωτικά. Έτσι επέστρεψε στην Ουκρανία, και μετά από μερικούς μήνες αγόρασε μια βίτσα για την Ιταλία από ένα γραφείο ταξιδιών, με 500 €. Ο προορισμός που της υπέδειξαν ήταν η Νάπολη. Μόλις έφτασε, ο οδηγός του λεωφορείου την έφερε σε επαφή με έναν «caporale», τον αρχηγό μιας συμμορίας

που της πρόσφερε μια θέση οικιακής βοηθού με αντάλλαγμα 200€. Η Όλγα άρχισε μια μεγάλη διαδικασία για να απελευθερωθεί από την απομόνωση της οικιακής εργασίας και να αποκτήσει άδεια διαμονής. Ήταν όμως μια διαδρομή μετ' εμποδίων: εξαναγκάστηκε να πληρώσει πολλές μίζες, και αυτό έριξε το επίπεδο των μισθών της.

Τώρα, η Όλγα επιστρέφει πάλι, ίσως για τα καλά. Τους διαταγμούς της τους συμμερίζονται και άλλες γυναίκες, επειδή στην Ουκρανία ο κοινός τόπος είναι ότι η κρίση της οικογένειας οφείλεται στη μετανάστευση των γυναικών. Οι μετανάστριες συνήθως απαντούν επικαλούμενες τη ρητορική ότι αυτές είναι ο πυλώνας της ίδιας της οικογένειας. Λένε ότι η μετανάστευση είναι απαραίτητη για να αντισταθμίσει την ανεργία και την ανικανότητα των συζύγων τους να καλύψουν τις οικογενειακές ανάγκες.

Φθάνουμε στα ουκρανικά σύνορα στο Τσοπ. Οι αστυνομικοί είναι αλαζονικοί, επιδεικνύουν τη συνηθισμένη μειωτική συμπεριφορά απέναντι στους συνταξιδιώτες μου, που το μόνο τους έγκλημα είναι ότι προσπάθησαν να βελτιώσουν την οικονομική και κοινωνική τους κατάσταση. Τα μέσα που χρησιμοποιούν οι μετανάστριες για την κοινωνική τους άνοδο θεωρούνται αθέμιτα, εφόσον έχουν αποκτηθεί έξω από τους κοινωνικούς κανόνες που αναγνωρίζονται στη χώρα προέλευσης.

Μετά τα σύνορα, η στάση των γυναικών προς τους συμπατριώτες τους γίνεται προσεκτική. Σύντομα, αρχίζει μια αναγκαστική ανακατανομή σκληρού νομίσματος: σε κάθε σημείο ελέγχου είναι απαραίτητη μια μίζα, *habar* στην τοπική γλώσσα. Η συνήθεια είναι τόσο διαδεδομένη που οι οδηγοί έχουν πάντα έτοιμα χαρτονομίσματα 5 ή 10 ευρώ. Η διπλανή μου μου εξηγεί ότι μπορεί να πέσουμε σε τουλάχιστον δέκα σημεία ελέγχου. Τελικά, όμως αυτό το ταξίδι είναι τυχερό: πέσαμε μόνο σε ένα ακόμη.

Η Ευρώπη χρειάζεται το εξωτερικό της

Οι χώρες μη μέλη είναι όλο και περισσότερο απαραίτητες, προκειμένου να επεκταθεί ο ευρωπαϊκός έλεγχος της μετανάστευσης. Σήμερα, η διαδικασία προσχώρησης είναι ένας μοχλός για να εξαναγκαστούν οι υποψήφιοι χώρες να συμμορφωθούν με τους κανονισμούς της ΕΕ ώστε να γίνουν μέλη, ενώ οι μη υποψήφιοι χώρες θα πρέπει να θεωρηθούν ως ένα «υγειονομικό κορδόνι», ως μια ζώνη ασφαλείας γύρω από τα ευρωπαϊκά σύνορα για να κρατούν έξω και να φιλτράρουν τις κινήσεις των μεταναστών.

Η Ουκρανία είναι ένα καλό παράδειγμα: με τη θέσπιση του προγράμματος δράσης της ΕΕ στον τομέα Δικαιοσύνης και Εσωτερικών Υποθέσεων (2001), η χώρα καθίσταται υπεύθυνη για τη μετανάστευση προς την Ευρωπαϊκή Ένωση, και αυτό επιβεβαιώθηκε από την ενσωμάτωση της Ουκρανίας στην Ευρωπαϊκή Πολιτική Γειτονίας (2004) – στόχος της οποίας είναι να οργανωθεί μια «αλυσίδα φίλων» κατά μήκος των νέων συνόρων. Μια διαδικασία «εξωτερικήκευσης» του ελέγχου της μετανάστευσης που περιλαμβάνει, φυσικά, τον κρίσιμο ρόλο που παίζουν τα κέντρα κράτησης, οι συμφωνίες επανεισδοχής και οι διαδικασίες αίτησης ασύλου εκτός της ΕΕ. Από πολλές απόψεις, το Κίεβο είναι Ευρώπη: 23 κράτη μέλη έχουν εκεί πρεσβείες, οι οποίες εφαρμόζουν πολιτικές για τις βίζες και έχουν αξιωματούχους υπεύθυνους για ζητήματα ελέγχου της μετανάστευσης. Οι περισσότερες πρεσβείες φιλοξενούν αστυνομικούς, συνοροφύλακες ή υπαλλήλους ελέγχου της μετανάστευσης, τα λεγόμενα «σημεία επαφής» της ΕΕ για θέματα δικαιοσύνης, ελευθερίας και ασφάλειας. Δεν είναι τυχαίο επίσης ότι ο IOM (Διεθνής Οργανισμός Μετανάστευσης) έχει γραφεία στο Κίεβο. Η διαδικασία τού Soderkoping – που κινήθηκε το 2003 από τις σουηδικές αρχές μετανάστευσης, τον IOM, την Ύπατη Αρμοστέα των Η.Ε. για τους πρόσφυγες (UNHCR) και την ΕΕ – έχει επίσης κρίσιμη σημασία για το συντονισμό της συνεργασίας της ΕΕ, και των εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης οργανισμών ελέγχου της μετανάστευσης στην περιοχή, με το BOMMOLUK (Διαχείριση Συνόρων στα Σύνορα Μολδαβίας-Ουκρανίας), ένα πρόγραμμα 9 εκατομμυρίων ευρώ, και το ICMPD (Διεθνές Κέντρο για την Ανάπτυξη Μεταναστευτικής Πολιτικής), το οποίο πρέπει να θεωρηθεί ως υπηρεσία πληροφοριών που συνεργάζεται με την Ευρωπόλ και την Frontex στον εντοπισμό των διαδρομών, των τεχνικών και των στρατηγικών που ακολουθούν οι μετανάστες χωρίς χαρτιά. Αυτό δεν είναι καθόλου περιεργό, αν λάβουμε υπόψη ότι οι ανατολικές χώρες μη μέλη (και ιδιαίτερα η Ουκρανία) είναι κομβικό σημείο, εφόσον χιλιάδες εργαζόμενοι ξεκινούν από εκεί για να πάνε προς τα δυτικά, ενώ όλο και περισσότεροι μετανάστες και πρόσφυγες που προέρχονται από την Ασία και την Αφρική ακολουθούν αυτή την ανατολική οδό για να φθάσουν στην ΕΕ.

Ειδήσεις και χρονολογία ...

Μετανάστες στη Ρωσία

Μετά την κατάρρευση της Σοβιετικής Ένωσης, η Ρωσία έχουν γίνει ο σημαντικότερος μεταναστευτικός προορισμός στην περιοχή. Περίπου το 80% των μεταναστών είναι από την Ουκρανία, το Καζακστάν, το Ουζμπεκιστάν, τη Μολδαβία, το Αζερμπαϊτζάν ή το Τατζικιστάν. Δουλεύουν στις κατασκευές, στην οικιακή μέριμνα, στις αγορές και παντού όπου χρειάζεται φτηνή εργασία. Σύμφωνα με εκτιμήσεις, περίπου 10 εκατομμύρια μετανάστες ζουν εκεί χωρίς νόμιμο καθεστώς. Από τη μία, οι νόμοι εγγραφής που εφαρμόστηκαν αυτό το χρόνο έχουν καταστήσει τη νομιμοποίηση των παράνομων εργαζομένων πολύ ευκολότερη, αλλά από την άλλη, νέα εμπόδια υψώνονται μέσω του καθορισμού ποσοτώσεων ανά περιφέρεια για την έκδοση αδειών εργασίας. Οι μετανάστες είναι εκτεθειμένοι σε διαρκείς παρενοχλήσεις στις κατοικίες τους, στη δουλειά και λόγω των πολυάριθμων ελέγχων διαβατηρίων. Στη μητροπολιτική Μόσχα, οργανώσεις νεολαίας με διασυνδέσεις στο Κρεmlίνο ενεργούν ως βοηθοί της αστυνομίας για τον εντοπισμό παράνομων εργαζομένων. Στα περίχωρα της Μόσχας και τη Νότια Ρωσία, σχεδιάζονται νέα κέντρα κράτησης. Σε συνεργασία με τη μυστική υπηρεσία FSB, πραγματοποιούνται εκτοπίσεις πολιτικά ανεπιθύμητων προσώπων –τα περισσότερα από την Κίνα και το Ουζμπεκιστάν. Σύμφωνα με το ρωσικό Γραφείο Μετανάστευσης, το 2006, μετά τη μεγαλύτερη εκστρατεία ενάντια σε μια συγκεκριμένη εθνική ομάδα, εκτοπίστηκαν περίπου 5000 Γεωργιανοί.

Γαλλία - Γουινέα – Γερμανία – Μπενίν - Ιράκ: διεθνική αντίσταση ενάντια στις εκτοπίσεις

16η Αυγούστου: έξι Γάλλοι αστυνομικοί ξυλοκοπήθηκαν στο αεροδρόμιο του Κόνακρ της Γουινέας, όπου συνόδευαν δύο άτομα υπό εκτόπιση. Στο επεισόδιο μετείχαν όχι μόνο τα δύο αυτά άτομα, τα οποία είχαν πάρει μέρος σε απεργία πείνας των sans papiers στη Λίλλη, και μερικοί επιβάτες που διαμαρτυρήθηκαν ενάντια στην κακομεταχείριση των κρατούμενων, αλλά και δύο αστυνομικοί από τη Γουινέα. Αυτό προκάλεσε μεγάλο διπλωματικό πρόβλημα. Παρόμοια προβλήματα δημιουργήθηκαν από μια αμφιλεγόμενη αντιπροσωπεία από τη Γουινέα που επισκέφτηκε τη Γερμανία για τέταρτη φορά, μετά από επισκέψεις στην Ελβετία, τη Γαλλία και τα Κανάρια νησιά, για να «ταυτοποιήσει» Αφρικανούς πρόσφυγες με σκοπό την εκτόπισή τους. Διαμαρτυρίες στη Γερμανία και τη Γουινέα οδήγησαν τη νέα κυβέρνηση της Γουινέας να δηλώσει στις 27 Αυγούστου ότι αναστέλλονται όλα τα μέτρα ταυτοποίησης και εκτόπισης έως ότου υπογραφεί διμερής συμφωνία. Επίσης, μια εκτόπιση με τσάρτερ στις 10 Σεπτεμβρίου από το Αμβούργο προς το Τόγκο και το Μπενίν προκάλεσε διπλωματικά προβλήματα, επειδή οι γερμανικές αρχές θέλησαν να απελάσουν στο Μπενίν ένα Λιβεριανό ο οποίος δεν είχε έγκυρα έγγραφα από αυτή τη χώρα. Προηγουμένως, είχαν θελήσει να τονβάλουν σε μια πτήση της Air France, όπου οι συνδικαλιστές έκαναν εκστρατεία ενάντια στις εκτοπίσεις, καταγγέλλοντας τη συνεργασία με τις γερμανικές αρχές. Τελικά ο Λιβεριανός απελευθερώθηκε χάρη σε όλες αυτές τις διεθνικές διαμαρτυρίες. Εν τω μεταξύ στη Φρανκφούρτη, η Zagros-Air, μια εταιρεία που φτιάχτηκε ειδικά για εκτοπίσεις στο κεντρικό τμήμα του Ιράκ, πείστηκε να σταματήσει αυτή την βρώμικη επιχείρηση αφού απειλήθηκε με μια καμπάνια σπάλωσης της εικόνας της!

Τυνησία/Ιταλία:

Από τις 22η Αυγούστου, επτά Τυνησιοί ψαράδες δικάζονταν σε δικαστήριο του Αγκριτζέντο (Σικελία), κατηγορούμενοι ως «συνεργοί σε παράνομη μετανάστευση». Απειλούνται με φυλάκιση μέχρι 15 χρόνων για εμπορία ανθρώπων, ενώ το μόνο που έκαναν ήταν στην πραγματικότητα το βασικό τους καθήκον αλληλεγγύης: στις 8 Αυγούστου, στα ανοιχτά της νήσου Lampédusa, πήραν 44 επιβάτες από μια βάρκα που κινδύνευε και τους έφεραν στο λιμάνι, όπου συνελήφθησαν όλοι τους. Μετά από διεθνείς διαμαρτυρίες από πολλές οργανώσεις ανθρώπινων

δικαιωμάτων και αντιρατσιστικές οργανώσεις, καθώς και από 103 ευρωβουλευτές, οι ψαράδες αφέθηκαν ελεύθεροι και τους επιτράπηκε να επιστρέψουν στην πατρίδα τους. Η δίκη όμως εξακολουθεί να εκκρεμεί – ενώπιον του ίδιου δικαστή ο οποίος είχε δικάσει το πλήρωμα του γερμανικού σκάφους «Cap Anamur». Περισσότερα στη διεύθυνση: www.migreurop.org

Μαρόκο:

Σχεδόν δύο χρόνια μετά τα δραματικά γεγονότα στα συρματοπλέγματα της Θέουτα και της Μελίγια το 2005, δύο άνθρωποι πέθαναν τη νύχτα της 30 προς 31 Ιουλίου 07 στην ατλαντική ακτή Laâyoune στο Νότιο Μαρόκο από πυροβολισμούς της ακτοφυλακής, όταν προσπάθησαν να μπουιν σε ένα πλοίο που κατευθυνόταν προς τα Κανάρια νησιά. Δύο ακόμη άνθρωποι τραυματίστηκαν βαριά. Μερικές μέρες νωρίτερα, το πρωί της 26ης Ιουλίου, πραγματοποιήθηκε άλλη μια επιδρομή στην πανεπιστημιούπολη Ουϊδα στο Ανατολικό Μαρόκο. Πάνω από 450 μετανάστες συνελήφθησαν, υπέστησαν κακομεταχείριση και μεταφέρθηκαν στα αλγερινά σύνορα. Πολλές οργανώσεις διαμαρτυρήθηκαν ενάντια σε αυτή την πολιτική της μαροκινής κυβέρνησης, την οποία υποστηρίζει η ΕΕ (βλ. σχετική δήλωση στο www.migreurop.org). Στις 6 και 7 Οκτωβρίου, θα υπάρξουν ημέρες μνήμης των γεγονότων το 2005 στα σύνορα της ΕΕ με διεθνικές συζητήσεις και δράσεις στην Ουϊδα.

Κάτω Χώρες, Απρίλιος 07:

Λίγες μέρες πριν από το επίσημο άνοιγμα των νέων πλωτών φυλακών στο Ζάανταμ, βόρεια του Άμστερνταμ, περίπου 90 ακτιβιστές «άνοιξαν» το κέντρο κράτησης κόβοντας αιφνιδιαστικά τους φράχτες που περιβάλλουν την εγκατάσταση με ειδικές τανάλιες. noborder.org/archive_item.php?id=381

Ρουσόκ, Γερμανία, Ιούνιος 07:

Ανάμεσα στην εναρκτήρια μαζική διαδήλωση και τα πολύ επιτυχή μπλοκαρίσματα των δρόμων ενάντια στη σύνοδο κορυφής G8, στις 4 Ιουνίου πραγματοποιήθηκε μια εντυπωσιακή διαδήλωση υπέρ της ελευθερίας μετακίνησης και της ισότητας δικαιωμάτων στην οποία πήραν μέρος περίπου 10.000 άτομα. Ακτιβιστές που προσκλήθηκαν απ' όλο τον κόσμο συνέβαλαν επίσης σε ενδιαφέρουσες διεθνικές συναυτήσεις για ζητήματα μετανάστευσης. nolager.de

Γκάτγουικ/ΗΒ, Σεπτέμβριος 2007:

Η πρώτη διεθνική κατασκήνωση Noborder στο ΗΒ πραγματοποιήθηκε κοντά στο αεροδρόμιο του Γκάτγουικ. Πάνω από 500 άνθρωποι από όλο το ΗΒ και άλλες ευρωπαϊκές και αφρικανικές χώρες συγκεντρώθηκαν για να αναδείξουν το απεχθές παγκόσμιο σύστημα ελέγχου της μετανάστευσης και τις ιδιαίτερες εκφράσεις του στο ΗΒ. Η κατασκήνωση κράτησε μια βδομάδα με εργαστήρια και διεθνικές συναυτήσεις δικτύωσης. Υπήρξαν δύο τεράστιες διαδηλώσεις για την ελεύθερη κυκλοφορία και ίσα δικαιώματα για όλους: μία στο κέντρο αλλοδαπών Electric and Lunar House στο Κρόιντον, και μία διαμέσου της πόλης Κρόουλεϊ στο Tinsley House, ένα κέντρο κράτησης στο αεροδρόμιο του Γκάτγουικ. Υπήρξε επίσης μια κατάληψη των γραφείων της αεροπορικής εταιρείας Virgin, η οποία διενεργεί εκτοπίσεις, καθώς και αποκλεισμός των γραφείων της Group 4, μιας επιχείρησης που είναι υπεύθυνη για το κέντρο κράτησης Dungavel στη Σκωτία. Στο πανεπιστήμιο Γκόλντσμιθ έγινε μια εκδήλωση που κράτησε ένα Σαββατοκύριακο, με την επωνυμία «Μεταναστευτικό Πανεπιστήμιο», η οποία επιχείρησε να συνδέσει τα ζητήματα των συνόρων, της μετανάστευσης και της εκπαίδευσης, ενώ άλλες δράσεις αλληλεγγύης έγιναν σε όλο το ΗΒ. Η κατασκήνωση Noborder του 2007 είναι τμήμα μιας συνεχιζόμενης καμπάνιας ενάντια στο χτίσιμο ενός νέου κέντρου κράτησης, του Brook House, στο αεροδρόμιο του Γκάτγουικ. Για περισσότερες πληροφορίες και εικόνες, βλ. μεταξύ άλλων www.indymedia.org.uk και www.noborders.org.uk.