

«Ας ανθίσουν εκατό λουλούδια»

πιοι, αλλά συγκροτούσαν και τα στρατιωτικά τμήματα που πολεμούσαν για λογαριασμό τους. Ινδοί, Νεπαλέζοι, Σενεγαλέζοι κ.λπ. υπηρετούσαν κατά εκατοντάδες χιλιάδες στο γαλλικό και τον αγγλικό στρατό και πολεμούσαν σε όλα τα μέτωπα που είχαν ανοιχτά οι κυρίαρχοι λευκοί.

Επίσης, οι ευρωπαϊκές χώρες και οι ΗΠΑ θα είχαν ακόμα μεγαλύτερο πρόβλημα δημογραφικό αν δεν είχαν τους μετανάστες. Αν αφαιρέσει κανείς τους μετανάστες και πρόσφυγες που προσήλθαν στις ΗΠΑ τα τελευταία 50 χρόνια, θα διαπιστώσει ότι τίποτα δεν θα δούλευε στην Αμερική!

Οι μετανάστες και οι πρόσφυγες κάνουν τις χειρότερες δουλειές, παίρνουν τα λιγότερα χρήματα και δεν έχουν εξομοιωθεί κοινωνικά με τους λευκούς Ευρωπαίους. Το πραγματικό πρόβλημα των ευρωπαϊκών κρατών είναι ότι οι πληθυσμοί τους μειώνονται και γερνάνε. Αλλά αυτό είναι δυσεπίλυτο πρόβλημα, γι' αυτό και δεν το πιάνουν οι πολιτικοί. Αποδίδουν έτσι όλη την ανασφάλεια και τη δυσφορία για το οικονομικό στρίμωγμα που νιώθουν οι πολίτες εξ αιτίας των ασκούμενων πολιτικών και των εδραιωμένων συμφερόντων, στην παρουσία των ξένων.

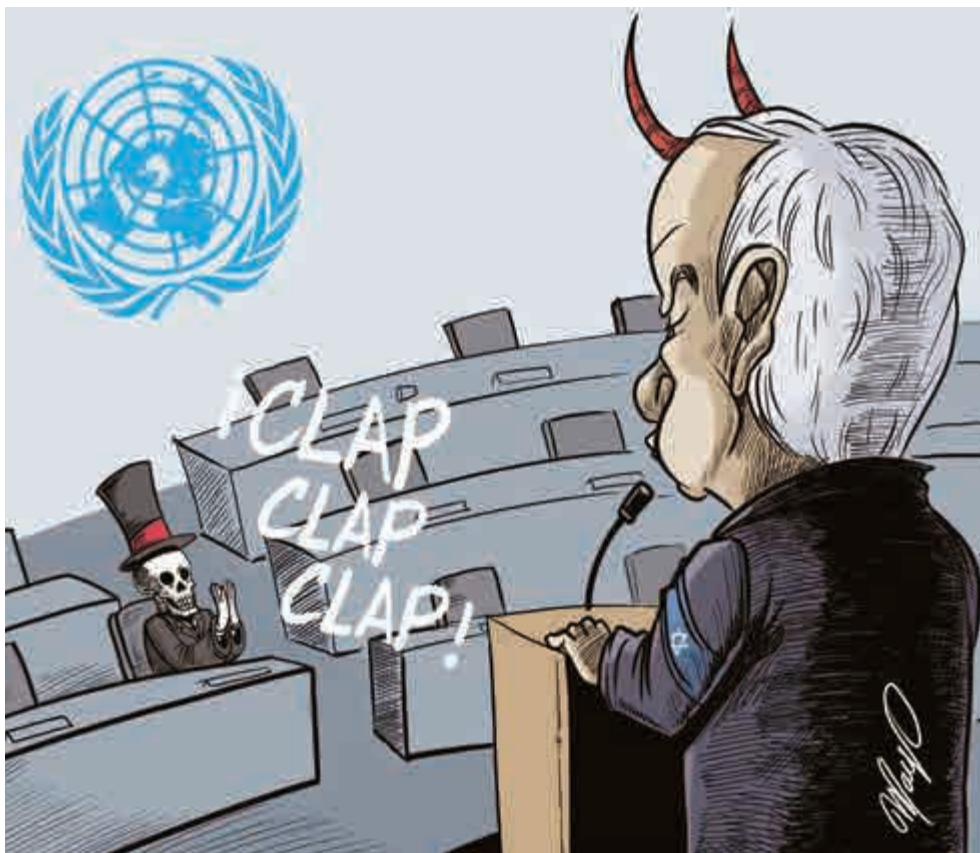
Εννοείται ότι σε μια εποχή ισχνών αγελάδων, απογοήτευσης και αβεβαιότητας, αποζητούν και οι πολίτες -σε λάθος κατεύθυνση- αποδιοπομπαίους τράγους. Αφενός γιατί κανένας δεν τους προσφέρει λύσεις και διεξόδους, ποιος πολίτης εμπιστεύεται σήμερα το πολιτικό προσωπικό στη Δύση; Και αφετέρου γιατί η πτώχευση και υποβάθμιση πλήττει και τους μετανάστες-πρόσφυγες και δημιουργεί γκέτο μιζέριας και φτώχειας που επιτείνουν την ανασφάλεια στις γειτονιές. Εξάλλου, οι άρχουσες τάξεις για να δικαιολογήσουν τις κατακτήσεις και τις λεηλασίες που διαπράττουν ανά τον κόσμο, καλλιέργησαν στους πολίτες τους, έγινε συστατικό της δυτικής κουλτούρας, το σαθρό αίσθημα της φυλετικής και πολιτισμικής ανωτερότητας έναντι όλων των άλλων. Κι έτσι, ο ρατσισμός λειτουργεί σχεδόν με αυτοματισμό μέσα στην αξιολογική κρίση του δυτικού ανθρώπου. Ο ξένος, και δη ο έγχρωμος, ο Ασιάτης κι ο Αφρικανός, είναι κατώτερης εκ φύσεως ή εκ θεού ποιότητας, άρα εγγυημένα επικίνδυνος.

Ποιος φταίει;

Οι δυτικές χώρες στόμωσαν. Το μέγιστο οικονομικά πρόβλημα των μητροπόλεων είναι ότι οι χώρες τους είναι σε φάση χονδροειδούς αποβιομηχάνισης. Είναι κι αυτό συνέπεια της εισβολής μεταναστών; Είναι φως φανάρι αν ρίξουμε μία και μόνο ματιά στην αυτοκινητοβιομηχανία που ήταν η χρυσή κότα και το καμάρι των Ευρωπαίων. Πώς καταποντίστηκε και ξεπουλήθηκε;

Στη Βρετανία

Η Rolls-Royce, συνώνυμο της πολυτέλειας, του πλούτου και της αριστοκρατίας, ανήκει στον γερμανικό όμιλο BMW και η αδελφή



ψυχή Bentley ανήκει στον επίσης γερμανικό όμιλο Volkswagen. Η Aston Martin που την μάθαμε από τον Τζέιμς Μποντ ανήκει σε διεθνείς επενδυτικούς ομίλους και η McLaren που την ακούμε να πρωτοστατεί στους αγώνες της Formula 1 ανήκει στη CYVN Holdings και τη Mumtalakat Holding Company των σείχηδων των Ενωμένων Αραβικών Εμιράτων και του Μπαχρέιν. Η Lotus έχει αγοραστεί από την κινέζικη Geely, το κλασικό MINI από τη γερμανική BMW, η MG από την κινέζικη SAIC MOTOR, η κλασική Vauxhall από τον ιταλο-αμερικανο-γαλλικό όμιλο Stellantis και η μυθική Jaguar, όπως και το παντός εδάφους Land Rover/Range Rover από την ινδική Tata Motors!

Στην Ιταλία

«Τα δεινά της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας δεν είναι πουθενά πιο εμφανή απ' ό,τι στο Τορίνο, έδρα του Mirafiori – του εμβληματικού εργοστασίου της Fiat που κάποτε γνώριζε μεγάλη ακμή. Με το μεγαλύτερο μέρος του εργατικού δυναμικού να έχει αποχωρήσει, η ένδειξη «Made in Italy» τείνει να καταστεί κενό γράμμα.» Έτσι αρχίζει ο Πάολο Βαλέντι το άρθρο του με τίτλο «Η συρρικνούμενη αυτοκινητοβιομηχανία της Ιταλίας» στην *Le Monde Diplomatique*.

Οι πωλήσεις των αυτοκινήτων Fiat, Alfa Romeo, Maserati και Lancia, ιδιοκτήτης των οποίων δεν είναι πια οικογένειες τύπου Ανιέλι, αλλά ο ιταλο-αμερικανο-γαλλικός όμιλος Stellantis, έπεσαν πέρσι, μέσα σε μία μόνο χρονιά, κατά 20%, στις 380.000 μονάδες συνολικά, όταν το 1970 οι πωλήσεις αυτών των αυτοκινήτων μόνο μέσα στην Ιταλία ανέρχονταν σε 1.500.000 μονάδες! Τη διαφορά θα την καλύψουν τα προηγμένα

κινέζικα ηλεκτρικά αυτοκίνητα της BYD και της Chery που ήδη κάνουν πωλήσεις εκατοντάδων χιλιάδων οχημάτων!

Στη Γερμανία

«Η BMW, η Volkswagen, η Porsche and η Mercedes-Benz κόβουν χιλιάδες θέσεις εργασίας» γράφει ο Νικ Μάρτιν της Deutsche Welle. Η BMW, η πέμπτη μεγάλη αυτοκινητοβιομηχανία που κάνει μεγάλες απολύσεις, ανακοίνωσε ότι θα διώχνει 8.000 εργαζόμενους κάθε χρόνο από το συνολικό δυναμικό των 154.000 ανθρώπων που απασχολεί στα εργοστάσια της. Ταυτόχρονα δημοσιοποίησε ότι και οι πωλήσεις της στην Κίνα πέφτουν με ρυθμό 30% ετησίως. Τα κινέζικα ηλεκτρικά αυτοκίνητα αποδείχτηκαν καλύτερα και οικονομικότερα κι απ' αυτά της BMW! Βέβαια, στη μείωση παίζουν ρόλο και οι δασμοί που επέβαλε ο Τραμπ στα ευρωπαϊκά αυτοκίνητα, αλλά οι πιο αντικειμενικοί αναλυτές υποστηρίζουν ότι η κύρια αιτία είναι ότι φταίει κυρίως η χειροτέρευση της οικονομικής κατάστασης των Γερμανών και των άλλων Ευρωπαίων που πρέπει να ζήσουν με περικοπές στους μισθούς τους και μεγαλύτερες δαπάνες για τα απολύτως απαραίτητα. Όταν τα ενοίκια έχουν εκτοξευτεί στα ύψη, όχι μόνο στο Βερολίνο, κι όταν τα είδη πρώτης ανάγκης γίνονται όλο και πιο ακριβά, όπως το πετρέλαιο κίνησης και θέρμανσης, πώς θα αγοράσει καινούργια αυτοκίνητα η μεσαία τάξη που βλέπει το βιοτικό της επίπεδο να πέφτει; Φέτος, τα καθαρά κέρδη της BMW θα είναι λιγότερα κατά 35% και η κατάσταση των άλλων εταιριών δεν είναι καλύτερη. Η Volkswagen που παραμένει η μεγαλύτερη αυτοκινητοβιομηχανία της Ευρώπης, έκανε το μεγαλύτερο θόρυβο παγκοσμίως ανακοινώνοντας ότι προτίθεται να απολύ-

σει 100.000 εργαζόμενους κλείνοντας και τέσσερα από τα εργοστάσια της! Η Audi έχει κι αυτή ξεκινήσει τις απολύσεις που θα φτάσουν σύντομα τις 7.500 ενώ έχει γίνει γνωστό ότι το 2030 θα κλείσει το μεγάλο της εργοστάσιο στο οποίο εργάζονται 15.000 άνθρωποι!

Ακόμα και οι εταιρίες που παράγουν αυτοκίνητα για πιο πλούσιους πελάτες δεν αντέχουν στις πιέσεις της φθίνουσας για όλους αγοράς. Στη Mercedes-Benz ήδη «ελευθερώθηκαν» με εθελουσία έξοδο 5.000 εργαζόμενοι και κόπηκαν όλα τα μπόνους που μοιράζονταν στα τρία τέταρτα του εργατικού της δυναμικού. Ακόμα και η Porsche με τα πανάκριβα αυτοκίνητα ανακοίνωσε ότι θα μειώσει σταδιακά το προσωπικό της κατά 20%, που σημαίνει ότι χιλιάδες εξειδικευμένοι εργαζόμενοι θα μείνουν άνεργοι αφού όλες οι αυτοκινητοβιομηχανίες κάνουν ταυτόχρονα μεγάλες περικοπές.

Η αλήθεια φοβίζει

Όταν η ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία καταποντίζεται βαρστανιστικά, το επί δεκαετίες καμάρι της Ευρώπης, και ένας από τους μεγαλύτερους εργοδότες με τους πιο ικανοποιητικούς μισθούς, αντιλαμβάνεται κανείς πόσο κλονισμένο είναι το ευρωπαϊκό οικοδόμημα. Και επίσης αντιλαμβάνεται πόσο ανεπαρκές είναι το πολιτικό προσωπικό που αντί να βρει λύσεις στρέφει όλη την Ευρώπη σε εξαιρετικά φθοροποιές πολεμικές εμπλοκές και σε προετοιμασία για ακόμα χειρότερες μετατρέποντας εργοστάσια παραγωγής αυτοκινήτων σε εργοστάσια παραγωγής τανκς!

Αλλά δεν είναι ότι δεν αντιλαμβάνονται οι ιθύνοντες και οι κοινωνίες το προφανές, αυτό που συμβαίνει μπροστά τους και νιώθουν έντονα τις επιπτώσεις του. Δεν είναι τόσο ηλίθιοι όσο φαίνονται. Τους φοβίζει, όμως, περισσότερο απ' όλα, να παραδεχτούν ότι φταίει το ίδιο το σύστημα που εφάρμοσαν ιδίως από την εποχή της Θάτσερ και του Ρίγκαν. Να παραδεχτούν ότι ο παραγόμενος πλούτος από τις κοινωνίες δεν έχει μειωθεί σε σημείο τόσο καταστροφικό, αλλά αυτό που έχει συμβεί είναι ότι απορροφάται ο παραγόμενος πλούτος κυρίως από ένα πολύ-πολύ μικρό ποσοστό ανθρώπων, της τάξης του 1%, με αποτέλεσμα να αυξάνεται η οικονομική ξηρασία στο συντριπτικά μεγάλο ποσοστό του πληθυσμού.

Αλλά αυτή παραδοχή είναι από μόνη ανατρεπτική, επαναστατική. Γι' αυτό κανένας δεν βγαίνει να πει την αλήθεια. Ούτε η ξεθυμασμένη ευρωπαϊκή Αριστερά που μασάει συνεχώς τα λόγια της. Και γι' αυτό έλκουν τους καρπούς της κοινωνικής δυσαρέσκειας οι ακροδεξιόι. Γιατί το ψέμα, ότι για τη χειροτέρευση της ζωής των Ευρωπαίων φταίνει οι μετανάστες, βολεύει τους πάντες. Η ύπαρξη ενός αποδιοπομπαίου τράγου, ξένου και ανυπεράσπιστου, βολεύει και τους πολιτικούς, βολεύει και τους πολίτες που είναι πιο εύκολο να σκέφτονται ρατσιστικά παρά ανθρωπιστικά και σοσιαλιστικά.

Στέλιος Ελληνιάδης