

ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ: ΑΠΟ ΑΝΕΚΔΟΤΟ ΣΕ ΣΚΑΝΔΑΛΩΔΗ ΤΡΑΓΩΔΙΑ



Η κυβέρνηση και το υπουργείο Μεταφορών, με το στόμα του ίδιου του πρωθυπουργού παραμονές των τοπικών εκλογών στο εργοτάξιο της Αγίας Σοφίας, ανακοίνωσαν ότι η κατασκευή του μετρό έχει ολοκληρωθεί σε ποσοστό 90,67% και το έργο θα λειτουργήσει μέσα στο 2024. Περιφερειάρχης και δήμαρχοι χειροκρότησαν από κάτω και πήραν τις ψήφους του λαού της πόλης πανηγυρίζοντας επειδή το έργο “μπήκε στην τελική ευθεία”. Ακόμα όμως και αυτή η “ευθεία” είναι μεγάλη με επικίνδυνες στροφές και τρύπες όπου χάνονται δισεκατομμύρια ευρώ.

Στην πρώτη “λακκούβα” έπεσε η πολυδιαφημισμένη επέκταση της κυκλικής γραμμής σύνδεσης των δυτικών προαστίων, Κορδελιό-Εύοσμος, Αμπελόκηποι-Μενεμένη, Νεάπολη- Σταυρούπολη- Πολίχνη. Βάσει των μελετών (που κοστίζουν ακόμα και για μια μακέτα που παρουσιάζουν εκατομμύρια) η επέκταση του μετρό στα δυτικά θα αφορούσε εννέα σταθμούς και σήραγγες 11χλμ. σε σύνδεση με τον Δυτικό Προαστιακό Θεσσαλονίκης του ΟΣΕ (πριν πέσει κι αυτός στη λακκούβα των Τεμπών).

Η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας και ο περιφερειάρχης Απόστολος Τζιτζικώστας, σε παλαιότερες δηλώσεις του έλεγε ότι δεν πρέπει να τοποθετηθούν λαμαρίνες και ότι τα έργα της επέκτασης στα δυτικά θα πρέπει να γίνουν με προσλήψεις από τους όμορους δήμους. Φύκια και μεταξωτές κορδέλες για άλλη μια φορά καθώς στις 13 Οκτώβρη 2023 (πέντε μέρες μετά τις τοπικές εκλογές) ο υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Ταχιάος δήλωσε ότι:

«Δεν πρόκειται να προχωρήσει η υλοποίηση της κυκλικής διαδρομής που κάλυπτε τα δυτικά προάστια, καθώς δεν θεωρείται ως μια ρεαλιστική λύση για το μέλλον του δικτύου».

Για τις ιδιωτικές εταιρίες και τους πολιτικούς που εκφράζουν τα συμφέροντα τους οι “μη ρεαλιστική λύση” σημαίνει απλά οτιδήποτε δεν συμφέρει τα κέρδη τους. **Οι φτωχές και εργατικές συνοικίες της Θεσσαλονίκης, το μισό σχεδόν του πληθυσμού του πολεοδομικού συγκροτήματος δεν προσφέρονται για κέρδη.** Δεν έχουν τουρισμό και μεγάλα εμπορικά κέντρα. Οι εργάτες στη βιομηχανική περιοχή της Σίνδου και του Καλοχωρίου, οι μετακινούμενοι από και προς το ΚΤΕΛ, οι φοιτητές του ΔΙ.ΠΑ.Ε, είναι απλά “κόστος” που δεν χωράει στο ρεαλισμό των κερδών.

Η δεύτερη λακκούβα αφορά την σύμβαση που υπέγραψε ο ίδιος ο Μητσοτάκης με την εταιρία «Thema», η οποία ανέλαβε τη λειτουργία και συντήρηση του Μετρό Θεσσαλονίκης. Λόγω των καθυστερήσεων στις ηλεκτρομηχανολογικές εργασίες, που αν δεν ολοκληρωθούν δεν μπορούν να ξεκινήσουν οι δοκιμαστικές λειτουργίες διάρκειας 12-14 μηνών, η εταιρία “Thema” δεν προχωράει στις απαραίτητες προσλήψεις και στελέχωση του συστήματος λειτουργίας. Η σύμβαση μεταξύ της Ελληνικό Μετρό Α.Ε και της αναδόχου εταιρείας ειδικού σκοπού με μετόχους την ιταλική ATM με 51% και την γαλλική EGIS με 49%, αφορά την εκπαίδευση του προσωπικού στα συστήματα του Μετρό και στα τρένα, καθώς και την οργάνωση της λειτουργίας, συντήρησης, καθαρισμού, φύλαξης και διαχείρισης του συστήματος κομίστρου. **Η εταιρία “Thema”, όπως και όλες όσες έχουν εμπλακεί στην υπόθεση του Μετρό δεν θα βγει χαμένη από τις καθυστερήσεις. Όλες έχουν δει τα κέρδη τους να αυγατίζουν καθώς μέσω διαιτητικών δικαστηρίων κερδίζουν καταβολή αποζημιώσεων.** Αν καθυστερήσει λοιπόν και η “τελική ευθεία” πιθανότατα τα διαιτητικά δικαστήρια θα επιδικάσουν αποζημιώσεις για τα χαμένα εισιτήρια. Η εξαγορά της ΑΚΤΩΡ από την INTRAKAT, η οποία θα αναλάβει να ολοκληρώσει το έργο του Μετρό Θεσσαλονίκης, έχει επίσης καθυστερήσει και είναι άγνωστο πότε θα τελειώσει. Αφού ολοκληρωθεί η εξαγορά, τότε INTRAKAT και THEMA θα ξεκινήσουν την προπαρασκευαστική περίοδο του έργου... Με όλα αυτά, **τα εργοτάξια του Μετρό υπολειπονται το τελευταίο διάστημα. Η ΑΚΤΩΡ έχει κηρύξει «στάση πληρωμών» προς τους εργολάβους,** που έχουν αναλάβει τα ηλεκτρολογικά και μηχανολογικά έργα. Ακόμα και η εταιρία που έχει αναλάβει την καθαριότητα και την υγιεινή των εργοταξίων έχει αποσυρθεί.

Η ποιότητα ζωής των κατοίκων της πόλης δεν έχει καμία αξία για όλους αυτούς, τους τοπικούς άρχοντες, τους εργολάβους, τις εταιρίες. **Για να εξασφαλίσουν τα κέρδη τους απορρίφθηκαν στο παρελθόν φτηνότερες και πολύ πιο εύκολες κατασκευαστικές λύσεις για δημόσιες συγκοινωνίες.** Στην περίπτωση όμως του Μετρό, βγάζουν και από τη μύγα ξύγκι, κερδίζουν ακόμα και από τις καθυστερήσεις που οι ίδιοι προκαλούν. **Συνυπεύθυνοι είναι ο Περιφερειάρχης και οι Δήμαρχοι που έστησαν προεκλογικές φιέστες, υποσχόμενοι επεκτάσεις και θέσεις εργασίας.**

Η άθλια κατάσταση που έχει δημιουργηθεί είναι αποτέλεσμα της χρεοκοπίας του μοντέλου της παράδοσης σε ιδιώτες των δημόσιων αγαθών και των κοινωνικών υπηρεσιών. Οι αστικές συγκοινωνίες είναι κοινωνικό αγαθό και πρέπει να περάσουν ολοκληρωτικά στο δημόσιο, με εργατικό και κοινωνικό έλεγχο.

Η **ΑΝΤΑΡΣΙΑ στην Κεντρική Μακεδονία** καλεί τον λαό της Θεσσαλονίκης να παλέψει:

- **Ενάντια στην ιδιωτικοποίηση του Μετρό και στα κέρδη εταιριών και εργολάβων**
- **Για αποκλειστικά δημόσια λειτουργία Μετρό και ΟΑΣΘ με μοναδικό κριτήριο την εξυπηρέτηση των λαϊκών αναγκών, με μέτρα ασφαλείας και δικαιώματα για τους εργαζόμενους**
- **Για δωρεάν και ασφαλή μετακίνηση, βιώσιμη και φιλική προς το περιβάλλον**