

03 η άλλη Θεσσαλονίκη

Μυστικά και ψέματα για το μετρό της Θεσσαλονίκης

Σπίρτζης και Μυλόπουλος ρίχνουν τις ευθύνες σε ΚΑΣ και αρχαιολόγους

Η κοινωνική διάσταση του έργου είναι εξίσου σημαντική

■ του **Γιάννη Καρλιάμπα***

Η σκοπιμότητα των δηλώσεων του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών κ. Σπίρτζη είναι προφανής. Προσπαθώντας να αποποιηθεί εκ των προτέρων τις ευθύνες για την προβληματική εκτέλεση του έργου του Μετρό, αλλά και γενικότερα για την κατάσταση των συγκοινωνιών στη Θεσσαλονίκη, αναζητά και βρίσκει τον υπεύθυνο στους «συνήθεις υπόπτους» για κάθε δυσπραγία στα μεγάλα δημόσια και ιδιωτικά έργα. Ο κακός σχεδιασμός που χαρακτηρίζει το συγκεκριμένο έργο από την έναρξή του – και τελικά μέχρι σήμερα – μένει ασχολίαστος και ως αιτία όλων των κακοδαίμονιών παρουσιάζονται οι αρχαιολογικές ανασκαφές.

Στις δηλώσεις του ο υπουργός προβαίνει καταρχάς σε ένα σοβαρό θεσμικό ατόπημα. Επιχειρεί ουσιαστικά να υποκαταστήσει την ομολογή του Υπουργού Πολιτισμού και καταλογίζει ευθύνες σε εργαζόμενους, υπηρεσίες και συλλογικά όργανα του Υπουργείου Πολιτισμού παραγνωρίζοντας και σε μεγάλο βαθμό το θεσμικό πλαίσιο μέσα στο οποίο επιτελείται το αρχαιολογικό έργο. Πιο επικίνδυνη κοινωνικά και πολιτικά όμως είναι μια άλλη διάσταση των δηλώσεων του κ. υπουργού. Εξαπολύει ο κ. Σπίρτζης κατηγορίες «για τα εκατομμύρια αποζημιώσεων που πληρώνει ο ελληνικός λαός και ο λαός της Θεσσαλονίκης και την ταλαιπωρία από τις αποζημιώσεις και τις καθυστερήσεις», τις οποίες «πληρώνει ο ελληνικός λαός και έχουμε αυτά τα σχολεία και όχι καινούρια». Ο κ. Σπίρτζης πυροδοτεί τον κοινωνικό αυτοματισμό και ο λόγος του γίνεται πράξη με την απόλυση δύο αρχαιολόγων από τα εργοτάξια του μετρό.

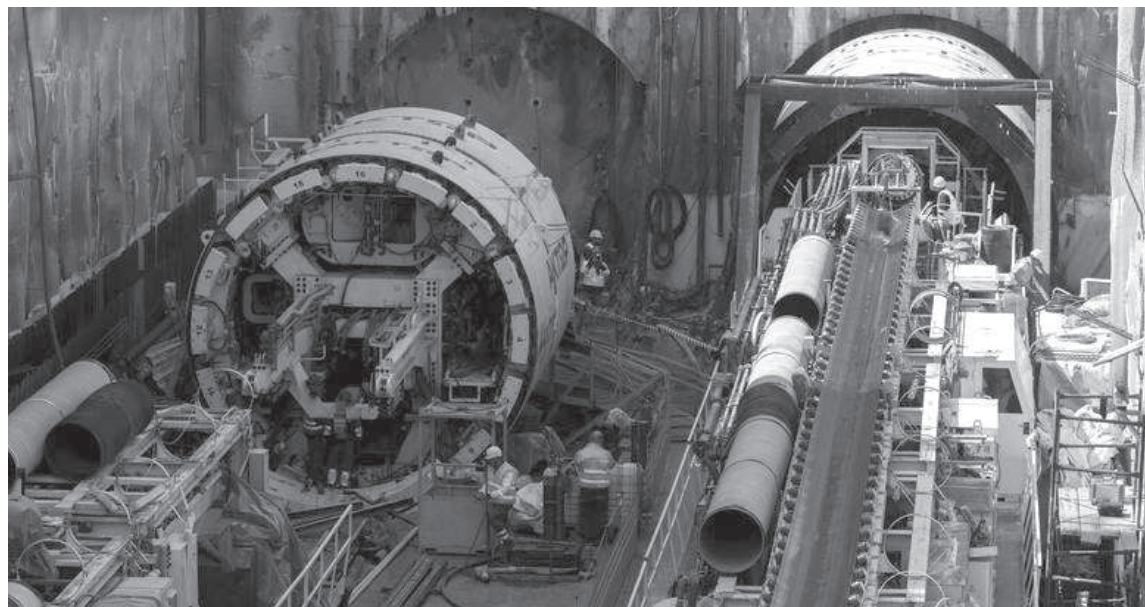
Ο «σεβασμός στην πολιτιστική κληρονομιά», που αποτελεί «προτεραιότητα» σύμφωνα με τον κ. υπουργό, δεν είναι μια έννοια που αναφέρεται στο παρελθόν και δεν είναι άσχετη με τον σεβασμό προς τους ανθρώπους που αντιλαμβάνονται τον εαυτό τους ως φορέα αυτής της κληρονομιάς. Τα αρχαιολογικά έργα δεν είναι μια παράπλευρη δραστηριότητα, αλλά αδιάσπαστο τμήμα ενός δημόσιου έργου που εκτελείται σε μια πόλη με διάρκεια ζωής μεγαλύτερη από 2.000 χρόνια. Η κοινωνική διάσταση ενός μεγάλου δημόσιου έργου είναι εξίσου σημαντική με την οικονομική, αλλά δυστυχώς το έργο του Μετρό Θεσσαλονίκης αντιμετωπίζεται σαν άλλη μία εργολαβία.

* Ο Γιάννης Καρλιάμπα είναι αρχαιολόγος, μέλος της επιτροπής του παραρτήματος Μακεδονίας – Θράκης του Συλλόγου Ελλήνων Αρχαιολόγων

■ του **Νίκου Γεωργιάδη**

Την προηγούμενη Πέμπτη ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών Χρήστος Σπίρτζης πραγματοποίησε «έφοδο» σε δύο σκάμματα του Μετρό στην Θεσσαλονίκη. Μάλιστα, επιτέθηκε λάβρος τόσο εναντίον των εργαζομένων στα εργοτάξια των στάσεων Αγίας Σοφίας και Συντριβανίου όσο και εναντίον του Κεντρικού Αρχαιολογικού Συμβουλίου (ΚΑΣ), κάνοντας λόγο για παράλογες και ανεξήγητες καθυστερήσεις στα έργα. Εντύπωση προκάλεσε το γεγονός ότι στο κλιμάκιο που συνόδευε τον Χρ. Σπίρτζη δεν συμμετείχε ο πρόεδρος της Αττικό Μετρό, Γιάννης Μυλόπουλος. Ο πρόεδρος της Αττικό Μετρό, συμμερίστηκε τις έντονες αντιδράσεις και τις βαριές κατηγορίες του υπουργού και μίλησε για συμφωνημένη – μεταξύ τους – επίσκεψη, αν και δε φάνηκε πειστικός στην αιτιολόγηση της απουσίας του.

Ο Χρ. Σπίρτζης δήλωσε έξω φρενών που δεν βρήκε «ούτε έναν αρχαιολόγο να δουλεύει» στα συγκεκριμένα εργοτάξια, αλλά η πραγματικότητα αποδεικνύει πως όχι μόνο δεν πρόκειται για απροειδοποίητη αυτοψία των έργων αλλά για μια σκηνοθετημένη επικοινωνιακή ντρίπλα και μάλιστα εξαιρετικά αποτυχημένη. Είναι ευρέως γνωστό σε όσους παρακολουθούν την εξέλιξη των έργων του μετρό πως τόσο το εργοτάξιο της Αγίας Σοφίας, όσο και αυτό της Βενιζέλου βρίσκονται σε



παύση εδώ και δύο μήνες, με τους εργαζόμενους να έχουν απολυθεί. Το υπουργείο και η Αττικό Μετρό στην ουσία προσπάθησαν να στήσουν ένα σκηνικό ώστε να μεταφέρουν την πίεση και τις ευθύνες για τις καθυστερήσεις των έργων στο ΚΑΣ και στους εργαζόμενους αρχαιολόγους.

Μπορεί ο υπουργός να καταγγέλλει το ΚΑΣ για την απόφαση που καθορογράφεται αλλά δεν έχει κάνει τίποτα για τη νέα μελέτη που πρέπει να γίνει, αφού το κλιμακοστάσιο αλλάζει θέση, ενώ δεν έχει ξεκινήσει καν τις απαραίτητες κινήσεις για να εντάξει τις επιπλέον εργασίες στη σύμβαση με την ανάδοχη εταιρεία. Αντίστοιχα προβλήματα και επιπλέον καθυστερήσεις υπάρχουν και στη στάση Βενιζέλου, αλλά ούτε ο

υπουργός, ούτε και ο Γ. Μυλόπουλος έκαναν κάποια σχετική αναφορά στην πλούσια σε ευρήματα στάση του μετρό που για αυτούς έχει αποδειχτεί μεγάλος πονοκέφαλος. Σε κάθε περίπτωση, η ολιγωρία και η ανικανότητα των αρμόδιων φορέων θα έχει σαν αποτέλεσμα νέες καθυστερήσεις και νέες ποινές από μεριάς των ανάδοχων εταιρειών. Άλλωστε ο ΑΚΤΩΡ του κ. Μπόμπολα, που είναι υπεργολάβος της βασικής γραμμής και ανάδοχος της γραμμής της Καλαμαριάς, ενδιαφέρεται να ολοκληρωθούν άμεσα οι εργασίες στη δεύτερη γραμμή και από εκεί και πέρα να διεκδικήσει, όπως πολύ καλά ξέρει, αποζημιώσεις για τις καθυστερήσεις.

Όλα τα παραπάνω είναι γνωστά στα γραφεία του Υπουργείου και

της Αττικό Μετρό και για άλλη μια φορά στήνεται παιχνίδι στις πλάτες των εργαζομένων και των πολιτών της Θεσσαλονίκης. Ακόμη όμως κι αν δεν τα γνωρίζουν, μπορούν κάλλιστα να ενημερωθούν από το δεύτερο σωματείο εργαζομένων (ΣΕΛΕΜΘ) που έστησε ο ΣΥΡΙΖΑ, με πρώτο βιολί τον άλλοτε σύμβουλο του πρωθυπουργού, Νίκο Καρανίκα, και μέλη πλήθους εργαζομένων που διόρισαν στα εργοτάξια του Θεσσαλονικιώτικου μετρό. Συνεπώς, οι κορώνες για αργόσχολους αρχαιολόγους και τεχνίτες, για κωλυσιεργίες του ΚΑΣ, αλλά και τα κροκοδείλια δάκρυα για τους μαθητές του Εύοσμου που θα χάσουν το νέο σχολείο από τα πρόστιμα που θα καλεστεί να πληρώσει το δημόσιο, δεν πείθουν κανέναν.

«Όσκαρ ερμηνείας» Σπίρτζη

Ανακοίνωση του Σωματείου Εργαζομένων Μετρό Θεσσαλονίκης

Μήπως η όλη κατάσταση που εντέχνως δημιουργήθηκε αφορά στην αποτυχία του Υπουργείου και της Αττικό Μετρό να τηρηθεί το «χρονοδιάγραμμα» που είχε ανακοινωθεί, το Δεκέμβριο του 2015 στο ΤΕΕ, από τον ίδιο τον Σπίρτζη; Τα πρώτα δείγματα αυτό αποδεικνύουν. Οι μετροπόντικες θα ολοκληρώναν τις σήραγγες τον Οκτώβριο του 2016(1ος) και τον Νοέμβριο του 2016(2ος), χωρίς όμως το παραμικρό πρόβλημα και με εντατική εργασία υπήρξε καθυστέρηση 4 μηνών. Φταίνε τα αρχαία

και γι' αυτό; Για το έργο του μετρό να θυμίσουμε ότι η αρχαιολογική υπηρεσία προειδοποίησε πριν 20 χρόνια πως η χάραξη του θα πέσει πάνω σε πολλές και σημαντικές αρχαιότητες. Φυσικά ουδείς την άκουσε και κανείς δεν προετοιμάστηκε γι' αυτό. Σήμερα οι εργαζόμενοι (...), εγκαλούνται από διάφορες πλευρές ως υπεύθυνοι για την καθυστέρηση του έργου και ότι προσπαθούν να επιμηκύνουν τον χρόνο εργασίας τους. Αστεία καταγγελία εφόσον οι εργαζόμενοι, ελέω της

σύμβασης που εφηύρε η Αττικό Μετρό, είναι σχεδόν δυο μήνες τώρα... χωρίς αντικείμενο και χωρίς ημερομίσθιο, όμηροι της διάθεσης των ανωτέρων τους για το πότε θα κάνουν μεροκάματο για να έχουν κάποιο έσοδο για τις οικογένειες τους. Αυτή την εργασία επιμηκύνουν λοιπόν, χωρίς να αμείβονται, περιμένοντας πότε θα εργαστούν.

Την ίδια ώρα, ο αρμόδιος Υπουργός επιχειρεί να εμφανίσει το έργο της αρχαιολογικής υπηρεσίας ως υπεύθυνο για το ότι τα παιδιά στον Εύο-

σμο κάνουν μάθημα σε κοντέινερ, παραδεχόμενος τα εκατομμύρια αποζημιώσεων που πληρώνει το ελληνικό δημόσιο. (...)

Μαζί με τους πολίτες αυτής της πόλης, τους καταστηματαρχες στους χώρους γύρω από τα εργοτάξια, οι εργαζόμενοι είναι οι μόνοι που πληρώνουν το βαρύ τίμημα για τις καθυστερήσεις με μειώσεις μισθών, ανεργία, σμηρία στα πολιτικά συμφέροντα που εξυπηρετούν οι κρατικοί φορείς και με τη συνεχή απόδοση ευθυνών σε βάρος τους».