



ΤΟΥ
ΓΙΑΝΝΗ Α.
ΜΥΛΟΠΟΥΛΟΥ*

ΣΕ ΛΙΓΟ ΚΑΙΡΟ ολοκληρώνεται ένας κοινωνικά και οικονομικά επώδυνος κύκλος για τη χώρα. Η έξοδος από την επιτροπεία τον Αύγουστο θα επιτρέψει την ανάκτηση μεγαλύτερων βαθμών ελευθερίας για το μέλλον, ώστε η Ελλάδα να βρει τον δρόμο για μια αυτοδύναμη και δίκαιη ανάπτυξη.

ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΗ για ένα καλύτερο μέλλον είναι η υπέρβαση κάθε πολιτικής που έρχεται από το παρελθόν, κάθε πολιτικής, δηλαδή, που οδήγησε την Ελλάδα στην οικονομική κρίση και βύθισε την ελληνική κοινωνία στη φτώχεια, την ανεργία και την ύφεση. Για την επίτευξη αυτού του στόχου απαιτείται ένα νέο παραγωγικό μοντέλο, που δεν θα θυμίζει σε τίποτα τις νεοφιλελεύθερες και -εκ του αποτελέσματος κρίνοντας- αποτυχημένες επιλογές του παρελθόντος. Το νέο αυτό αναπτυξιακό μοντέλο θα πρέπει να στηρίζεται στην αξιοποίηση των πολλαπλών συγκριτικών πλεονεκτημάτων της χώρας και άρα θα είναι αυτοδύναμο, θα απευθύνεται ισότιμα σε όλους και συνεπώς θα είναι δίκαιο και, ακόμη, θα έχει διάρκεια στον χρόνο και γι' αυτό θα είναι βιώσιμο.

ΠΟΙΑ ΕΙΝΑΙ ΟΜΩΣ η απάντηση απέναντι στο ακραίο νεοφιλελεύθερο, άδικο και ληξιαρχικό, όπως η ιστορία απέδειξε, αναπτυξιακό μοντέλο που μέχρι σήμερα εφαρμόστηκε;

Η ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΥΠΑΡΧΕΙ και δοκιμάζεται ήδη εδώ και δύο χρόνια από την Αττικό Μετρό Α.Ε. Πρόκειται για τη νέα πολιτική με τον κωδικό «Και Αρχαία και Μετρό», μια βιώσιμη αναπτυξιακή πολιτική συνδυασμένης αξιοποίησης των μέχρι πρότινος ανταγωνιστικών μεταξύ τους πλεονεκτημάτων της τεχνολογίας και του πολιτισμού. Μια πολιτική που ξανάβαλε στις ράγες το μεγαλύτερο έργο υποδομής που εκτελέστηκε ποτέ στη Θεσσαλονίκη, ένα έργο ταλαιπωρημένο από τις καθυστερήσεις, το οποίο σταμάτησαν τελικά οι νεοφιλελεύθερες ιδεοληψίες, που ήθελαν να επιβάλουν το δόγμα «Η Αρχαία ή Μετρό» και είχαν τη γνωστή κατάληξη: «Ούτε Αρχαία ούτε Μετρό».

Η ΝΕΑ ΑΥΤΗ, βιώσιμη αναπτυξιακή πολιτική, που εφαρμόζεται από το 2016, στηρίζεται στην ολοκληρωμένη αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων τόσο της τεχνολογίας όσο και της ιστορίας και του πολιτισμού της Θεσσαλονίκης, που μέσα από τα αρχαιολογικά ευρήματα αποκαλύπτονται εξαιτίας της κατασκευής του Μετρό, και έχει πολλαπλασιαστικά οφέλη, που υπερβαίνουν κατά πολύ το άθροισμα των επιμέρους κερδών από τη μεμονωμένη αξιοποίηση καθενός από αυτά.

ΑΝΤΙΘΕΤΑ με τα όσα επί δεκαετίες συνέβησαν στη Θεσσαλονίκη, όταν το παλαιοκομματικό κατεστημένο που οδήγησε την Ελλάδα στην πτώχευση σταματούσε την ανάπτυξη που έφερνε η κατασκευή του Μετρό για να συντηρήσει αλώβητο τον κρατικό-δίαίτο, όσον αφορά στα έσοδα, πλην όμως ιδιωτικό, όσον αφορά στη διανομή της δημόσιας επιχορήγησης, ΟΑΣΘ, το έργο του Μετρό επανεκκίνησε και προχωρά σήμερα με ρυθμούς τρεις φορές πιο γρήγορους σε σχέση με το παρελθόν, έχοντας για πρώτη φορά σαφή ορίζοντα ολοκλήρωσης.

ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΛΛΗ μεριά, ο ΟΑΣΘ, η σύμβαση του οποίου με το Ελληνικό Δημόσιο και πριν σταματήσουν τα έργα του Μετρό είχε συνδεθεί κατά τρόπο αόριστο, αντίθετα με κάθε έννοια νομιμότητας και δεο-

Το Μετρό στις ράγες της βιώσιμης ανάπτυξης



Χιλιάδες νέες θέσεις εργασίας, μεγάλος κύκλος εργασιών για προμηθευτές και εκπροσώπους του κατασκευαστικού κλάδου, υψηλή απορροφητικότητα σε κονδύλια, εκτίναξη της κτηματαγοράς σε περιοχές πέριξ των σταθμών και, βέβαια, εκατομμύρια πολίτες, η καθημερινότητα και η ποιότητα ζωής των οποίων θα αλλάξουν με τη λειτουργία του έργου

ντολογίας, με την ολοκλήρωση του Μετρό, χωρίς να διευκρινίζεται αν η αναφερόμενη ολοκλήρωση συμπεριλάμβανε επίσης τις επεκτάσεις, σήμερα λειτουργεί υπό δημόσιο έλεγχο, θέτοντας τέρμα στο μεγαλύτερο σκάνδαλο διασπάθισης δημόσιου χρήματος στη Θεσσαλονίκη.

Η ΒΙΩΣΙΜΗ, ΛΟΙΠΟΝ, ανάπτυξη, μια κοινωνικά δίκαιη διαδικασία μεταφοράς του πλούτου από ομάδες οργανωμένων συμφερόντων σε ολόκληρη την κοινωνία, απαίτησε τη ρήξη με το παρελθόν και την ανατροπή του γνωστού παλαιοκομματικού κατεστημένου.

ΑΥΤΗ Η ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ απαίτηση αλλαγής σελίδας μετουσιώθηκε στην περίπτωση του Μετρό Θεσσαλονίκης σε ασκούμενη πολιτική, με αναμφισβήτητη πλέον αποτελέσματα. Χιλιάδες νέες θέσεις εργασίας, άμεσες και έμμεσες, μεγάλος κύκλος εργασιών για προμηθευτές και εκπροσώπους του κατασκευαστικού κλάδου, υψηλή απορροφητικότητα σε κονδύλια, που ξεπέρασε τα 200 εκατ. ευρώ μόνο για το 2017, εκτίναξη της κτηματαγοράς σε περιοχές πέριξ των σταθμών και, βέβαια, εκατομμύρια πολίτες, η καθημερινότητα και η ποιότητα ζωής των οποίων θα αλλάξουν με τη λειτουργία του έργου.

ΣΤΟΥΣ ΣΥΡΜΟΥΣ του Μετρό θα συνυπάρχουν η ανάπτυξη, η τεχνολογία, η ιστορία και η τέχνη, τη στιγμή που το ενδιαφέρον από πλευράς διεθνούς κοινότητας για ένα τεχνικό έργο, που ταυτόχρονα φιλοξενεί μοναδικής αξίας ανοιχτούς αρχαιολογικούς χώρους, δίνει μια πρόγευση για τα επιπλέον οφέλη στην οικονομία και συγκεκριμένα στον τουρισμό, την αγορά, το εμπόριο και τις επιχειρήσεις.

Η ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, που επί σειρά δεκαετιών έμεινε πίσω σε υποδομές, ανάπτυξη και όραμα για το μέλλον της, βρίσκεται σήμερα στον πυρήνα της αναπτυξιακής διαδικασίας και προοπτικής, καθώς αξιοποιεί κατά τρόπο συνδυαστικό και ολοκληρωμένο τα ισχυρά συγκριτικά της πλεονεκτήματα.

ΤΟ ΜΕΤΡΟ της Θεσσαλονίκης δεν θα είναι απλώς ένα μεγάλο συγκοινωνιακό έργο. Θα είναι το πρώτο έργο μιας νέας περιόδου βιώσιμης ανάπτυξης, όπου τα έργα υποδομής δεν θα αντιμετωπίζονται απλώς ως τεχνοκρατικά αντικείμενα, αλλά ως μεγάλες ευκαιρίες για την οικονομική, κοινωνική, περιβαλλοντική και πολιτιστική ανάπτυξη της χώρας.

* Καθηγητής, Πρόεδρος της Αττικό Μετρό Α.Ε.