



## ΑΠΟΓΕΥΜΑΤΙΝΗ ΑΠΟΨΗ

Η ζεύξη του Κόλπου ανακοινώθηκε το 1993. Από τότε Αριστεροί, οικολόγοι και τοπικοί παράγοντες εναντιώθηκαν και κατάφεραν 11 χρόνια μετά να θρηνούμε δεκαπεντάχρονα παιδιά. Στο χρονικό των προαναγγελθέντων θανάτων συνοψίζονται οι αγκυλώσεις της ελληνικής κοινωνίας

# Οι αγκυλώσεις του Μαλιακού



Από τον  
**ΠΑΣΧΟ ΜΑΝΔΡΑΒΕΛΗ**

www.medium.gr  
email: pmandrav@apogevmatini.gr

«Αποφύγαμε την απομόνωση της Λαμίας, αφού μετά από αγώνες και ακολουθώντας μια διαφορετική στρατηγική απ' αυτή των δικαστικών αγώνων καταφέραμε να ματαιώσουμε τη ζεύξη του Μαλιακού. Πώς; Δώσαμε προτεραιότητα στις περιβαλλοντικές βλάβες που θα είχε, πήγαμε το θέμα στην Ε.Ε., στηριχθήκαμε σ' έναν υπέροχο άνθρωπο τον ευρωβουλευτή της Ν.Δ. τον κ. Αντώνη Τρακατέλλη, είδα την Επίτροπο Περιβάλλοντος κ. Wallstrom, κλείσαμε δύο φορές το δρόμο, αποτέλεσμα των περιβαλλοντικών όρων ήταν να ανέβει πολύ το κόστος του έργου, με αποτέλεσμα τη ματαίωση της Ζεύξης. Ματαίωση που ανακοίνωσε ο ίδιος ο υπουργός ΠΕΧΩΔΕ, ο οποίος συγχρόνως ανακοίνωνε και τη διαπλάτωση του "πέταλου" του Μαλιακού».

Από την προεκλογική ομιλία του νυν δημάρχου  
Λαμίας Γιώργου Ν. Κοτρωνιά τον Οκτώβριο του 2002.



*Δεν πρέπει να μας εκπλήσσει το γεγονός  
ότι σκοτώνονται τόσοι άνθρωποι  
στο «πέταλο» του Μαλιακού. Όλες  
οι αγκυλώσεις του ρωμαϊκού, τα τοπικά  
«δημοκρατικά» μικροτοπικά συμφέροντα,  
η ψευδοαριστερή λογική και οι οικολογικές  
δήθεν ευαισθησίες που σταματούν κάθε  
πρόοδο έχουν και ανθρώπινο κόστος*

έχουν προταθεί ως προστατευόμενες περιοχές του προγράμματος «NATURA 2000», πράγμα που αντιφάσκει με την πρόθεση τέλεσης ενός έργου, οι επιπτώσεις του οποίου απειλούν το οικοσύστημα της περιοχής και την εξαφάνιση κάθε είδους ενάλιας ζωής».

Η νέα μελέτη γίνεται, αλλά το έργο από τα 60 δις. δραχμές που είχε προϋπολογιστεί αρχικά εκτινάσσεται στα 220 δις. Φυσικά εγκαταλείπεται και ο δρόμος στο «φονικό πέταλο» επαναχαράσσεται. Οι νεκροί πληθαίνουν, αλλά η δημοπράτηση της νέας επαναχάραξης σκοντάφτει σε αντικρουόμενα εργοληπτικά συμφέροντα. Γίνονται νέες προσφυγές στην Ε.Ε. και το έργο σταματά και πάλι. Εντωμεταξύ, οι νεκροί πληθαίνουν και χθες προστέθηκαν στα εκατοντάδες θύματα επτά δεκαπεντάχρονα παιδιά.

Στην ιστορία του Μαλιακού θα βρούμε όλες τις ελλ-

νικές αγκυλώσεις που σταματούν την πρόοδο σ' αυτόν τον τόπο. Ας τις δούμε, μπας και διδαχθούμε:

**1ον:** Οι πρώτοι που αντιτίθενται στο έργο είναι εκείνοι που θεωρούν τα πάντα εθνικά, άρα τα θέλουν και κρατικά. Η ζεύξη του Μαλιακού ήταν σχεδιασμένη να γίνει με συγχρηματοδότηση του ιδιωτικού τομέα. Εργολάβοι θα έκαναν την υποθαλάσσια σήραγγα και θα έπαιρναν τα διόδια για κάποιο χρονικό διάστημα. Η πρώτη που λυσσαλέα αντιτάχθηκε στο έργο ήταν η Αριστερά. «Ιδιωτικοποιείται και η εθνική οδός» ήταν η εξ ευωνύμων αντίδραση. Λες και τώρα που είναι εξ ολοκλήρου κρατική, όλα βγαίνουν καλώς.

**2ον:** Η οικολογική ευαισθησία στην Ελλάδα είναι αντιστρόφως ανάλογη των ενεργών οικολόγων της χώρας. Κι ενώ η υποβάθμιση του περιβάλλοντος συνεχίζεται από μικρά ιδιωτικά ή δημόσια συμφέροντα (π.χ. αυθαίρετα, «δημοκρατικά» αυθαίρετες μικροχωματερές δήμων και κοινοτήτων, σκουπίδια στις παραλίες κ.λπ.) οι ενεργοί οικολόγοι έχουν στραμμένη την ευαισθησία τους στα μεγάλα έργα. Έτσι η Εγνατία Οδός επαναχαράχτηκε τόσες φορές που παρ' ολίγον θα έφτανε να περνά από τη Λαμία, επειδή η Πίνδος έχει αρκούδες. Από την άλλη, η εθνική οδός σταμάτησε στις Ράχες, γιατί –καθώς ρώτησε και ο κ. Τρακατέλλης– «ο Μαλιακός Κόλπος και ο υδροβιότοπος του Σπερχειού ποταμού έχουν προταθεί ως προστατευόμενες περιοχές του προγράμματος NATURA 2000». Εντωμεταξύ, εκατοντάδες άνθρωποι χάνονται κάθε χρόνο στην άσφαλτο, επειδή ο Μαλιακός είναι «ιχθυοπαραγωγικός»!

**3ον:** Τα τοπικά συμφέροντα με τις κατάλληλες πολιτικές συμμαχίες (σε όλο το πολιτικό φάσμα) μπορούν να υποσκελίσουν το εθνικό συμφέρον. «Οι αναριθμητοί "φορείς" της Λαμίας χαλούν τον κόσμο για να μη γίνει η ζεύξη του Μαλιακού, που συντομεύει τη διαδρομή εκατό χιλιόμετρα, επειδή αυτό σημαίνει –αν είναι δυνατόν!– πλήγμα στην ανάπτυξη της Λαμίας... το θεωρώ λογικό... Το μόνο που θα ήθελα να προσθέσω είναι ότι, αν θεωρείται ανάπτυξη το γεγονός ότι σε κάθε τέσσερις διαδρομές από Βόλο για Αθήνα σταματάω σε μια βενζινα και επισκέπτομαι την τουαλέτα την ώρα που γεμίζω το ρεζερβουάρ, τότε ναι. Σήμερα συμμετέχω στην ανάπτυξη της Λαμίας. Μόνο που δεν το κάνω πλήρως. Τούτο επειδή, λόγω διαβήτη, αφήνω την ανάπτυξη στη μέση, γιατί ουδέποτε αγόρασα κουραμπιέδες και χυλοπίτες!» (Νίκος Μάργαρης, περιοδικό «4 Τροχοί», Νοέμβριος 1997)

**4ον:** Τέλος, υπάρχει η αιώνια προχειρότητα του κράτους. Μελετάται ένα έργο εθνικής σημασίας και δεν λαμβάνονται υπόψη σημαντικές παράμετροι, όπως οι οικολογικές. Όταν γίνεται όπως πρέπει η μελέτη, αποκαλύπτεται ότι το κόστος του έργου εκτινάσσεται στα ύψη και γίνεται ασύμφορο.

Δεν πρέπει, λοιπόν, να μας εκπλήσσει το γεγονός ότι σκοτώνονται τόσοι άνθρωποι στο «πέταλο» του Μαλιακού. Όλες οι αγκυλώσεις του ρωμαϊκού, τα τοπικά «δημοκρατικά» μικροτοπικά συμφέροντα, η ψευδοαριστερή λογική και οι οικολογικές δήθεν ευαισθησίες που σταματούν κάθε πρόοδο έχουν και ανθρώπινο κόστος.

Τόσο απλά, και όλα τα άλλα που θα ακούσουμε στα τηλεπαραθύρια είναι «άλλα λόγια να σκοτωνόμαστε»...

**ΑΠΟΓΕΥΜΑΤΙΝΗ**  
Φειδίου 12 106 78 Αθήνα

Τηλέφωνο: 210 64.300.11-210 38.18.811-210 38.46.283

ΑΡΟΓ Telefax 210.38.09.876-210 38.09.507 e-mail: info@apogevmatini.gr

Ιδιοκτησία: «Εκδόσεις Απογευματινή Α.Ε.»

Διευθυντής: Λάμπρος Π. Σμαίλης

Διεύθυνση Σύνταξης: Γιώργος Μαντέλας - Δημήτρης Φραγκουλιώτης  
Αρχισυντάκτες: Μανώλης Κοττάκης - Γιάννης Τριήρης  
Σύμβουλος Εκδόσεως: Τίτος Αθανασιάδης Δημιουργικό: Στέφανος Γούλατις

Μικρές Αγγελίες: Φειδίου 12, τηλ.: 210 38.32.874 - 210 38.19.994

Γρ. Θεσσαλονίκης: Πολυτεχνείου 21,

Τηλ.: 2310 542.609 - 2310 542.709 Fax: 2310 542.109

Διαφημίσεις: Φειδίου 12, τηλ.: 210 38.32.491

Ετήσιες συνδρομές +ΦΠΑ 4%: Εσωτερικού 751,20 €

-Ευρώπη: 1.001,60 € - Λοιπές χώρες: 1.048,55