

Οι Μικτές Ομάδες Μηχανικών Ανασυγκροτήσεων, ιδρύθηκαν σε επτά νομούς της ελληνικής επικράτειας το 1957. Με την τραγωδία της δεκαετίας του '40 να έχει ισοπεδώσει, πέρα από τις ελπίδες του πληθυσμού για ένα καλύτερο μέλλον τις υποδομές του τόπου, οι Μ.Ο.Μ.Α. συμμετείχαν στο τιτάνιο έργο της ανασυγκρότησης.



Το προφίλ της σύνθεσής τους, μπορούμε με σημερινούς όρους να το χαρακτηρίσουμε ως υβριδικό. Αυτό, γιατί το προσωπικό των Μονάδων αποτελούνταν κυρίως από αξιωματικούς και οπλίτες του όπλου του Μηχανικού, καθώς και με λίγους αξιωματικούς από τα λοιπά όπλα του Στρατού ή άλλων κλάδων των Ε.Δ. Ταυτόχρονα όμως, απασχολούσαν πολιτικό προσωπικό μόνιμο ή συμβασιούχο με διάφορες ιδιότητες όπως μηχανικούς, οδηγούς, χειριστές μηχανημάτων, γραφείς, εργάτες.

Οι έδρες των επτά Μ.Ο.Μ.Α. βρίσκονταν στις πόλεις Αθήνα, Ηράκλειο, Θεσσαλονίκη, Ιωάννινα, Λαμία, Λάρισα και ο ρόλος τους ήταν η εκτέλεση των έργων που τους αναθέτονταν από κυβερνητικά προγράμματα στην ορεινή και νησιωτική Ελλάδα. Εκεί, δηλαδή, όπου το ενδιαφέρον των εργοληπτών για ευνόητους λόγους ήταν μηδαμινό, ερχόταν η πολιτεία να καλύψει το κενό.

Αν κάναμε μια συνοπτική απογραφή του τι προσέφεραν αυτές οι επτά Μ.Ο.Μ.Α., οφείλουμε να αναφέρουμε την κατασκευή αποστραγγιστικών αρδευτικών, αντιπλημμυρικών και υδραυλικών έργων σε όλη την χώρα με τα οποία αξιοποιήθηκαν και δόθηκαν προς καλλιέργεια μεγάλες εκτάσεις γης. Θετική ήταν η συμβολή τους στα οικοδομικά έργα. Στην

υλοποίηση των προγραμμάτων αποκατάστασης σεισμοπλήκτων περιοχών, όπου στήθηκαν προκατασκευασμένες κατοικίες αλλά και κατασκευές νοσοκομείων, σχολείων, Α.Ε.Ι.

Το πιο σημαντικό τμήμα της προσφοράς όμως, ήταν η κατασκευή εθνικών και επαρχιακών δρόμων, συνολικού μήκους περίπου 15.000 χλμ. Σε αυτούς τους δρόμους πραγματοποιήθηκαν επιπλέον τεχνικά έργα, όπως γέφυρες, τοίχοι αντιστήριξης, οχετοί. Επίσης κατασκευάστηκαν από την αρχή ή επεκτάθηκαν διάδρομοι προσγείωσης σε 17 αεροδρόμια, ιδίως της νησιωτικής Ελλάδος. Τέλος, ήταν παρούσες στις συμφορές που έπληξαν τον τόπο. Σε σεισμούς, πυρκαγιές, χιονοπτώσεις, πλημμύρες. Μολοντούτο, μόλις τριανταπεντάρισαν καταργήθηκαν. Με το άρθρο 18 του Ν. 2026/92 διαλύθηκαν και μεγάλος αριθμός μηχανημάτων εκποιήθηκε σε ιδιώτες.

Τριάντα χρόνια μετά το τέλος των Μ.Ο.Μ.Α. και αφού έχουν μεσολαβήσει η απελευθέρωση της τραπεζικής πίστης που οδήγησε σε ένα καταναλωτικό χρεωστικό όργιο, μια αναδιανομή του πλούτου μέσω του Χ.Α.Α., η ανάληψη και εκτέλεση των 28ων θερινών Ολυμπιακών αγώνων, η έλευση του ενιαίου ευρωπαϊκού νομίσματος και ο ρόγχος των αλλεπάλληλων Μνημονίων, μερικές εκατοντάδες αυτοκινητιστών αποκλείστηκαν για δεκάδες ώρες στον πιο σύγχρονο δρόμο της Ελλάδας, εξαιτίας μιας 18ώρου χιονοπτώσεως. Και επειδή ελέγχθη ότι τα φαινόμενα ήταν πρωτοφανή, ιδού και ο πίνακας που συντάχθηκε από το Εθνικό Αστεροσκοπείο Αθηνών – Πεντέλης.

Ημερομηνία	Απόλυτη ελάχιστη θερμοκρασία στο θερινό (°C)	Ύψος χιονού (cm)*	Διάρκεια χιονοπτώσεων (ώρες)
8-11 Φεβρουαρίου 1911	-5,2	150	-
2-6 Φεβρουαρίου 1929	-5,0	50	-
14-15 Φεβρουαρίου 1934	-5,7	30	48
3-4 Ιανουαρίου 1942	-4,4	30	-
17-18 Ιανουαρίου 1964	-2,3	20	48
18-19 Φεβρουαρίου 1983	-4,0	10	36
9 Μαρτίου 1987	-2,0	15	12
4-6 Ιανουαρίου 2002	-3,0	15	48
13-13 Φεβρουαρίου 2004	-4,8	15	20
17-18 Φεβρουαρίου 2008	-5,0	25	30
16-17 Φεβρουαρίου 2021	-0,9	15	22
24 Ιανουαρίου 2022	-0,2	20	18

Να μην λησμονήσουμε ότι 25 χρόνια μετά την κατάργηση των Μ.Ο.Μ.Α., το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου, γέννημα θρέμμα του πρώτου Μνημονίου, έπειτα από διεθνή διαγωνισμό που διενεργήθηκε, παράδωσε τη λειτουργία 14 περιφερειακών αεροδρομίων (Ακτίου, Καβάλας, Θεσσαλονίκης, Κέρκυρας, Χανίων, Κεφαλονιάς, Κω, Μυτιλήνης, Μυκόνου, Ρόδου, Σάμου, Σαντορίνης, Σκιάθου, Ζακύνθου), σε Γερμανική εταιρεία για 40 έτη.

Όσοι έχουν μεγαλώσει μεταπολεμικά σε αυτόν τον τόπο και είχαν την εμπειρία του τι σημαίνει Δημόσιο, είτε από τα σκοτεινά αστυνομικά τμήματα με τους γυμνούς γλόμπους και τα πορτρέτα πηλιοκοφόρων «πесόντων υπέρ πατρίδος» καδραρισμένα στους τοίχους, είτε από στρυφνούς τμηματάρχες της εφορίας, είτε από λειτουργούς της Δικαιοσύνης που κατείχαν ελάχιστα περί ζώης, είτε από κρατικά μέσα ενημέρωσης, διατηρούσαν την ελπίδα, αν όχι την επιθυμία, ότι ο δραστήριος, ο ζωντανός ιδιωτικός τομέας, θα έφερνε ότι αδυνατούσε να προσφέρει ο δυσκίνητος, κομματοεξουσιαζόμενος μετεμφυλιακός Δημόσιος τομέας.

Στο ερώτημα του πόσο ευοδώθηκαν τούτες οι ευχές, απαντάται με την είδηση ότι στον πιο σύγχρονο δρόμο της Ελλάδας όπου με λίγες ώρες χιονόπτωσης αποκλείστηκαν εκατοντάδες επί ώρες, ο Στρατός ήταν που μοίρασε τα χρειώδη για την επιβίωση αποκλεισθέντες.

Για το τέλος, ας θυμηθούμε ότι το Τ.Α.Υ.Π.Ε.Δ. εμπρός στη λήξη της υφιστάμενης σύμβασης εκμετάλλευσης (Οκτώβριος του 2024), αυτού, του πιο σύγχρονου δρόμου της Ελλάδας, κηρύσσει έναρξη διαγωνιστικής διαδικασίας για τη παραχώρησή του, για άλλα 25 χρόνια.

