



Κοινοβουλευτική Ομάδα

Λεωφ. Ηρακλείου 145, 14231 ΝΕΑ ΙΩΝΙΑ,
τηλ.: 2102592213, 2102592105, 2102592258, fax: 2102592097
e-mail: ko@vouli.kke.gr, http://www.kke.gr
Γραφεία Βουλής: 2103708168, 2103708169, fax: 2103707410

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών

2496
10-12-2019

Θέμα: ΜΕΤΡΟ Θεσσαλονίκης

Είναι γνωστό, όχι μόνο στους Θεσσαλονικείς, αλλά στο πανελλήνιο, ότι εδώ και αρκετούς μήνες το έργο του Μετρό Θεσσαλονίκης καρκινοβατεί. Γίνονται συνεχείς απολύσεις, υπερβάσεις στο χρόνο πληρωμής των εργαζομένων, υπάρχουν μεγάλα προβλήματα στο σχεδιασμό των εργασιών του έργου, που ο ανάδοχος του έργου «Ακτωρ» φορτώνει στην «Αττικό Μετρό Α.Ε.», και το ανάποδο.

Από τις ελάχιστες εργασίες που πραγματοποιούνται είναι αυτές της «επιδομής», ελάχιστες ηλεκτρολογικές – μηχανολογικές (Η/Μ) στο χώρο του αμαξοστασίου, στους διάφορους σταθμούς και στις σήραγγες της βασικής γραμμής (άξονας Ν. Σιδηροδρομικός Σταθμός – αμαξοστάσιο), καθώς και κάποιες εργασίες σχετικές με τα αρχαιολογικά ευρήματα. Η εικόνα που παρουσιάζει σήμερα το έργο στο «μετρό Θεσσαλονίκης» είναι η εικόνα ενός σταματημένου έργου.

Καθόλα δικαιολογημένη είναι η δυσαρέσκεια του λαού της πόλης, που ταλαιπωρείται τόσο στις μετακινήσεις του όσο και οικονομικά, δεκατρία (13) χρόνια τώρα, από ένα έργο που μπορούσε και έπρεπε να τελειώσει πολύ έγκαιρα.

Μπορούσε και έπρεπε να τελειώσει έγκαιρα και για έναν πολύ σοβαρό και ουσιαστικό λόγο: Ενώ το έργο ξεκίνησε το 2006 με προϋπολογισμό κοντά στα ένα δισεκατομμύριο, σήμερα ήδη έχει ξεπεράσει το 1,4 δις ευρώ και σύμφωνα με τους αρμόδιους της «Αττικό Μετρό Α.Ε.» θα ξεπεράσει το 1,6 δις ευρώ.

Επιπλέον για να κατασκευαστούν τα 9,5 περίπου χιλιόμετρα της βασικής γραμμής, και άλλα 4,5 περίπου χιλιόμετρα για την επέκταση της Καλαμαριάς, παρά τα σύγχρονα μέσα της επιστήμης και της τεχνολογίας, το έμπειρο εργατικό και επιστημονικό δυναμικό, χρειάζονται σχεδόν 20 χρόνια, σύμφωνα με τις εξαγγελίες των εκάστοτε ελληνικών κυβερνήσεων.

Το ίδιο διάστημα, οι εργαζόμενοι στο έργο έχουν απολέσει το 30 – 40% στο μεροκάματό τους, ενώ οι κατασκευάστριες εταιρίες, όμιλοι, κοινοπραξίες συνέχιζαν και συνεχίζουν να χρηματοδοτούνται υπολογίζοντας τα μεροκάματα με βάση τις συλλογικές και κλαδικές συμβάσεις που ίσχυαν πριν την κατάργησή τους (μνημονιακοί νόμοι ΓΑΣΟΚ, ΝΔ – ΠΑΣΟΚ – ΛΑΟΣ, ΣΥΡΙΖΑ – ΑΝΕΛ, ΝΔ), αφού η σύμβαση με το Ελληνικό Δημόσιο υπογράφηκε πριν νομιμοποιηθούν οι ατομικές συμβάσεις εργασίας και οι μειώσεις μισθών.

ΕΡΩΤΑΤΑΙ ο κ. Υπουργός, τι μέτρα προτίθεται να πάρει η κυβέρνηση ώστε:

- Το έργο να ολοκληρωθεί το συντομότερο δυνατό, με σεβασμό στην πολιτιστική κληρονομιά (υπάρχουν οι επιστημονικοί και τεχνικοί όροι για τη προώθηση της βέλτιστης λύσης για το Σταθμό Βενιζέλου, με τη διατήρηση των αρχαιοτήτων στο χώρο, χωρίς απόσπαση και επανατοποθέτησή τους και για τη λειτουργία του Μετρό) και χωρίς νέες χρηματοδοτήσεις στις κατασκευάστριες εταιρίες, όμιλους και κοινοπραξίες.
- Να επαναπροσληφθούν όσοι από τους εργαζόμενους (οικοδόμους, μηχανικούς κλπ) έχουν απολυθεί από τομέις του έργου που είναι ακόμη σε εξέλιξη.
- Να προσληφθούν οι απαραίτητοι εργαζόμενοι ώστε το έργο να προχωρήσει απρόσκοπτα.
- Να εισπράττουν οι εργαζόμενοι τις αποδοχές που πληρώνει το κράτος (με βάση τις συμβάσεις του 2007 πχ για τους οικοδόμους) και όχι οι εκάστοτε ανάδοχες εταιρίες.

Οι Βουλευτές

Δελής Γιάννης

Στολτίδης Λειωνίδας