



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ



ΞΗΡΑΡΤΙΑΤΕΣ

Αθήνα, 10 Ιανουαρίου 2025

ΕΡΩΤΗΣΗ

ΠΡΟΣ:

1. Υπουργό Ανάπτυξης, κ. Παναγιώτη Θεοδωρικάκο
2. Υπουργό Εσωτερικών, κ. Θεόδωρο Λιβάνιο
3. Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας, κ. Θεόδωρο Σκυλακάκη

Θέμα: «Σε αβέβαιο και ασαφές καθεστώς λειτουργίας οι εκατοντάδες χιλιάδες ανελκυστήρες στην Ελλάδα».

Το σοβαρό ζήτημα της ελλιπούς ασφάλειας και της ενδεχόμενης απουσίας ορθής συντήρησης των ανελκυστήρων ήρθε εκ νέου στο φως της δημοσιότητας, εξαιτίας του πρωτοφανούς ατυχήματος που συνέβη χθες στο δημόσιο νοσοκομείο «Ερυθρός Σταυρός», το οποίο προκάλεσε τον τραυματισμό τεσσάρων ατόμων, καθώς ο ανελκυστήρας έκανε «βουτιά» δύο ορόφων όταν πιθανότατα κόπηκε το κεντρικό συρματόσχοινο που συγκρατούσε το θάλαμο.

Εντός μιας «γκριζαρισμένης ζώνης» εκτιμάται ότι λειτουργούν σήμερα εκατοντάδες χιλιάδες ανελκυστήρες στη χώρα, καθώς η Πολιτεία αγνοεί (έως τώρα) τον ακριβή αριθμό τους, ενώ από το έτος 2012 δίδει διαδοχικές παρατάσεις στην υποχρέωση καταχώρησής τους.

Αποτέλεσμα είναι, να μην υπάρχει σαφής εικόνα ούτε για το πλήθος τους, τις δυνατότητές τους, την ηλικία τους και την πραγματική τεχνική τους κατάσταση, παρόλο που σύμφωνα με τις εκτιμήσεις του κλάδου, υπολογίζεται ότι για πολλές δεκαετίες αδιάκοπης λειτουργίας, εκτελούνται καθημερινά περί τις 6,5 εκατομμύρια «μετακινήσεις».

Σύμφωνα με τον Πρόεδρο της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Βιοτεχνών, Εγκαταστατών, Συντηρητών Ανελκυστήρων κ. Γιώργο Βλασόπουλο, αστοχίες μπορεί να συμβούν ακόμα και ύστερα από κάποια τακτική επιθεώρηση/συντήρηση. Ωστόσο, η κοπή του κεντρικού συρματόσχοινου που συγκρατεί το θάλαμο, δεν αποτελεί μια συνηθισμένη

βλάβη που προκαλείται από τη μία στιγμή στην άλλη. Προς επίρρωση τούτων, η αρμόδια ομοσπονδία έχει κρούσει πολλές φορές τον κώδωνα του κινδύνου τονίζοντας, δια του εκπροσώπου τους, τα εξής: «Το Δημόσιο διέπεται από συμβάσεις, τις οποίες εμείς θεωρούμε διάτρητες. Βλέπουμε συνεχώς στη Διαύγεια συμβάσεις από τις οποίες προκύπτουν κόστη προληπτικής μηνιαίας συντήρησης 15 και 20 ευρώ για δύο συντηρητές. Είναι προφανές ότι δε βγαίνουν αυτά τα κόστη. Γι' αυτό στη συνέχεια φουσκώνει το κονδύλι επισκευών. Αγοράζονται ανταλλακτικά των 50 ευρώ, έναντι 200 και 300 για να εξισορροπηθεί η ζημία. Οι διαγωνισμοί γι' αυτά τα ζητήματα που άπτονται θεμάτων ασφαλείας και ενέχουν κινδύνους πλημμελούς συντήρησης δε θα έπρεπε να είναι μειοδοτικοί. Το έχουμε αναδείξει πολλές φορές. Δεν μπορεί η συντήρηση να γίνεται από προσωπικό σε κεκτημένη ταχύτητα».

Να σημειωθεί ότι η πιστοποίηση και καταχώριση των ανελκυστήρων είχε χαρακτηριστεί ως υποχρεωτική διαδικασία, ήδη από το 2008. Ωστόσο, μέχρι και σήμερα (17 έτη μετά), η σχετική υποχρέωση εξακολουθεί να λαμβάνει παρατάσεις. Μάλιστα, η τελευταία δόθηκε πριν λίγες ημέρες και στο διάστημα αυτό, οι ιδιοκτήτες, οι διαχειριστές ή/και οι νόμιμοι εκπρόσωποι, υποχρεούνται να ολοκληρώσουν την προβλεπόμενη διαδικασία καταχώρισης.

Ερωτώνται οι αρμόδιοι Υπουργοί:

1. Πόσοι ανελκυστήρες υπάρχουν και λειτουργούν σήμερα στην Ελλάδα; Πόσοι από αυτούς (σε τι ποσοστό) είναι πλήρως ελεγμένοι, πιστοποιημένοι και ασφαλείς;
2. Γνωρίζετε εάν είναι εγκαταστημένοι και λειτουργούν **μη αδειοδοτημένοι** ανελκυστήρες σε κτίρια, δημόσιες υπηρεσίες και πολυκατοικίες της χώρας;
3. Αν και έχει θεσμοθετηθεί ήδη προ πενταετίας (το 2020), σκοπεύετε να θέσετε σε πλήρη εφαρμογή το ειδικό μητρώο εγκατάστασης και λειτουργίας ανελκυστήρων, το οποίο θα καταγράφει επακριβώς τα στοιχεία τους, όπως πχ τον ακριβή αριθμό τους, την ηλικία, τις ώρες χρήσεις, τη χωρητικότητα, το μέγιστο βάρος ανύψωσης, το πλαίσιο υποχρεωτικού ελέγχου για τη συντήρηση, πιστοποίηση και αλλαγή ανταλλακτικών και εξαρτημάτων (όπως πχ συρματόσχοινα, φρένα, αντλίες κλπ), το ελάχιστο οικονομικό κόστος συντήρησης - ανάλογα με τη χρήση του -, την ανάγκη αναβάθμισης κλπ;

4. Πόσα εξουσιοδοτημένα συνεργεία συντήρησης ανελκυστήρων υπάρχουν σήμερα στη χώρα και πόσες συντηρήσεις πραγματοποιεί το κάθε ένα από αυτά, σε ετήσια βάση;
5. Αληθεύει ότι υπάρχουν συνεργεία που αναλαμβάνουν περισσότερες (από το προβλεπόμενο) συντηρήσεις ανελκυστήρων σε καθημερινή βάση, ο αριθμός των οποίων είναι αδικαιολόγητα υψηλός για να πραγματοποιηθεί επιμελώς η συντήρηση και να διεξαχθεί ενδελεχής και ουσιαστικός έλεγχος, με αποτέλεσμα να υπάρχουν συνεχείς βλάβες και αναίτιες φθορές;
6. Υπάρχει ελάχιστο κόστος μηνιαίας συντήρησης για ένα μέσο ανελκυστήρα και αν ναι, ποιο είναι;
7. Αληθεύει ότι εκτός της δεδομένης έλλειψης σε ανταλλακτικά και εξαρτήματα από τους εισαγόμενους μηχανισμούς των ανελκυστήρων, υπάρχει τεράστια έλλειψη σε εξειδικευμένους τεχνίτες, καθώς υπολογίζεται ότι απουσιάζει ένας αριθμός ανθρώπινου δυναμικού που αγγίζει περίπου τους 7.000 συντηρητές; Τι άμεσες ενέργειες και πρωτοβουλίες σκοπεύετε να λάβετε, προκειμένου να καλυφθούν τα κενά και να ολοκληρωθεί το μητρώο ανελκυστήρων το συντομότερο δυνατόν;
8. Λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι η υφιστάμενη νομοθεσία ορίζει ότι κάθε αδειούχος συντηρητής (με βοηθό), δύναται να αναλάβει έως και 240 ανελκυστήρες, πόσο δυνατό είναι να τηρείται η προϋπόθεση, αφενός του διμελούς συνεργείου και αφετέρου της υποχρεωτικής μηνιαίας 45λεπτης κατ' ελάχιστον επίσκεψης; Μήπως οι συντηρήσεις γίνονται σήμερα «στο πόδι», από ένα μόνο άτομο και διαρκεί 15 μόλις λεπτά της ώρας, ίσα - ίσα για τα «μάτια του κόσμου», με ό, τι αυτό συνεπάγεται για την ασφάλεια των επιβαινόντων πολιτών;

Ο ερωτών Βουλευτής

Αθανάσιος Χαλκιάς
Α' Αθήνας