

ΧΡΥΣΑ ΑΡΑΠΟΓΛΟΥ
ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ ΠΑΣΟΚ
Α' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

9874/542
11.5.2010

Ε Ρ Ω Τ Η Σ Η
ΚΑΙ ΑΙΤΗΣΗ ΚΑΤΑΘΕΣΗΣ ΕΓΓΡΑΦΩΝ

ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

ΘΕΜΑ: Διασπάθιση Δημοσίου Πλούτου στον ΟΣΕ. Μίσθωσαν σε ιδιώτες τα καινούρια γραφεία του Οργανισμού στο Σ.Σ. Θεσ/νίκης, για τα οποία δαπανήθηκε πλέον του 1.000.000 ευρώ και στη συνέχεια τα κατεδάφισαν για να γίνει εμπορικό κέντρο! - Πολεοδομικές παρατυπίες που εγείρουν ζητήματα στατικής ασφαλείας του κτιρίου, του οποίου η αρχιτεκτονική βάνουσα αλλοιώθηκε.

Απαντώντας στην με αριθμό 1434/55/23-11-2009 Ερώτηση/Α.Κ.Ε. που κατέθεσα στη Βουλή, ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων με το με αριθ. πρωτ. Β-2047/18-12-2009 έγγραφό του, μου κοινοποίησε απάντηση του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε., απάντηση που θεωρώ επιεικώς ανεπαρκή.

Η ουσία της ερώτησής μου αφορούσε στην απόφαση της Διοίκησης του ΟΣΕ να καταστραφούν τα γραφεία που διαμορφώθηκαν στη Δυτική Πτέρυγα του Επιβατικού Σιδηροδρομικού Σταθμού Θεσσαλονίκης - για τα οποία το Ελληνικό Δημόσιο δαπάνησε πλέον του 1.000.000 εκατομμυρίου ευρώ - λίγους μήνες μετά την ολοκλήρωση της εργαλαβίας, προκειμένου στη συνέχεια να εκμισθωθούν σε ιδιώτη.

Από τα έγγραφα που έχουν επισυναφθεί στην απάντηση προκύπτουν τα παρακάτω:

Η σύμβαση με αριθμό 529/2004 για την εκτέλεση του έργου μετεγκατάστασης υπογράφηκε στις 21-1-2004 με χρόνο παράδοσης 3 μήνες, δηλαδή στις 21-4-2004. Το έργο όχι μόνο δεν παραδόθηκε στην προθεσμία που συμφωνήθηκε, αλλά ύστερα από 15 μήνες (!!!) και συγκεκριμένα στις 21-7-2005 υπογράφεται συμπληρωματική σύμβαση ύψους 141.684,11 ευρώ και με χρόνο παράδοσης στις 21-8-2005. Και εδώ προκύπτουν τα εξής ερωτηματικά που πρέπει να απαντήσει ευθέως και με σαφήνεια ο ΟΣΕ: Γιατί δεν εκτελέσθηκε το έργο εμπρόθεσμα; Γιατί χρειάσθηκε να υπογραφεί συμπληρωματική σύμβαση ύστερα από 15 μήνες, με επί πλέον κόστος για τον ΟΣΕ;

Η προσωρινή παραλαβή του έργου έγινε και πάλι με καθυστέρηση, στις 3-11-2005, δηλαδή 19 περίπου μήνες μετά από την αρχική ημερομηνία παράδοσης της 21-4-2004. Υστερα από αδικαιολόγητη αυτή καθυστέρηση για την παραλαβή του έργου, θα περίμενε κανείς μέχρι το τέλος του 2005 το αργότερο, να μετακομίσει ο ΟΣΕ και οι θυγατρικές του εταιρείες στα διαμορφωθέντα γραφεία για να πάψει να πληρώνει μισθώματα σε τρίτους.

Δέκα μήνες από την προσωρινή παραλαβή του έργου, στις 11-9-2006, η ΓΑΙΑ ΟΣΕ προκηρύσσει διαγωνισμό για τη μίσθωση 1.170 τμ, στα οποία συμπεριλαμβάνονται όλος ο χώρος των νέων γραφείων του ΟΣΕ !!! (Προκήρυξη διαγωνισμού αριθμ. 05/11-9-2006).

Στους όρους της Διακήρυξης μεταξύ άλλων περιλαμβάνονταν: **χρήση για εστίαση, αναψυχή και εμπόριο. Εμπειρία των διαγωνιζομένων στις παραπάνω δραστηριότητες. Κατώτερη τιμή μισθώματος 20.000 ευρώ μηνιαίως. Απαγόρευση της μερικής ή ολικής υπομίσθωσης. Δικαίωμα του ΟΣΕ να**

καταγγείλει τη σύμβαση και πριν τη λήξη της, χωρίς αποζημίωση του Μισθωτή.

Ο διαγωνισμός αυτός κηρύχθηκε άγονος και μετά παρέλευση 6 μηνών έγινε νέος (αριθ. 02/12-2-2007) με τους ίδιους ακριβώς όρους, πλην του μισθώματος που κατέβηκε στις 16.000 ευρώ. Και αυτός ο δεύτερος διαγωνισμός κηρύχθηκε άγονος.

Η οριστική παραλαβή, πραγματοποιήθηκε στις 15-3-2007 – όπως φαίνεται στο σχετικό Πρωτόκολλο Οριστικής Παραλαβής της ΕΔΙΣΥ Α.Ε. – και συνεπώς **οι προκηρύξεις έγιναν** (στις 11-9-2006 η πρώτη και στις 12-2-2007 η δεύτερη) **πριν από την οριστική παραλαβή του έργου και όχι μετά από αυτήν όπως αναληθώς απαντά ο ΟΣΕ.**

Στις 6-9-2007 υπογράφεται συμφωνητικό «Μίσθωσης» μεταξύ ΓΑΙΑ ΟΣΕ και της υπό σύσταση Εταιρίας Περιορισμένης Ευθύνης με την επωνυμία «TRAINSPOT ΕΠΕ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΑΚΙΝΗΤΩΝ».

Από το κείμενο του συμφωνητικού προκύπτει ότι το Δ.Σ. της ΓΑΙΑΟΣΕ εξουσιοδότησε τον Διευθύνοντα Σύμβουλο (κ. Παύλο Χειμωνιάδη) και ένα μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου για να προβούν σε εκ του σύνεγγυς επαφές και διαπραγματεύσεις με ενδιαφερόμενους για τη μίσθωση.

Στο πλαίσιο των επαφών και διαπραγματεύσεων ήλθαν σε επαφή με ιδιώτες, οι οποίοι στις 8-2-2007 υπέβαλαν πρόταση. Στην συνέχεια αυτοί συνέστησαν την TRAINSPOT ΕΠΕ με μετοχικό κεφάλαιο 200.000€, όταν το ύψος της κατασκευής του έργου προϋπολογίστηκε σε 960.000€, καθώς η εν λόγω εταιρεία ήταν στην ουσία η κατασκευάστρια για τη διαμόρφωσή του χώρου και όχι η ενοικιάστρια.

Βασικοί όροι των διακηρύξεων **δεν συμπεριελήφθησαν στο μισθωτήριο συμβόλαιο**, όπως **το εμβαδόν του μισθίου που από 1.170 τμ αυξήθηκε σε 1.250 τμ**. Το συμφωνηθέν μίσθωμα των 17.200 ευρώ μηνιαίως, μειώθηκε για τα δύο πρώτα χρόνια σε 8.100 ευρώ με αποτέλεσμα στα τρία πρώτα χρόνια ο ΟΣΕ με ένα περίτεχνο τρόπο διατύπωσης στο άρθρο 3 του συμφωνητικού να χάσει 121.200 ευρώ. Συγκεκριμένα, η εκμισθώτρια δίνει για 24 μήνες 9.100 ευρώ λιγότερα ($24 \times 9.100 = 218.400$) και για «συμψηφισμό» για 12 μήνες 8.100 ευρώ επί πλέον ($12 \times 8.100 = 97.200$). Έτσι προκύπτει η διαφορά των **121.200 ευρώ – ζημία για τον ΟΣΕ.**

Παραβιάστηκαν βασικοί όροι της αρχικής μίσθωσης, όπως:

Δόθηκε απεριόριστο δικαίωμα υπομίσθωσης των χώρων στην μισθώτρια!!!

Δικαίωμα που μεταβιβάζεται και στους υπομισθωτές!!! Αυτό είχε ως αποτέλεσμα όλα τα καταστήματα της σύμβασης να έχουν υπομισθωθεί σε τρίτους και η μισθώτρια να μην ασκεί καμία δραστηριότητα στο μίσθιο χώρο από αυτές που αναφέρονται στο συμβόλαιο. Και εδώ προκύπτει το εξής ερώτημα: **Γιατί ο ΟΣΕ και η ΓΑΙΑ ΟΣΕ προκήρυξαν διαγωνισμό μίσθωσης, ενώ στην ουσία ήθελαν κατασκευαστή έργου ;**

Η ΓΑΙΑ ΟΣΕ **παραιτείται ρητά, ανέκκλητα και ανεπιφύλακτα από το δικαίωμα να καταγγείλει τη σύμβαση για ιδιόχρηση και ανοικοδόμηση.** Αλήθεια ο ΟΣΕ έδωσε τέτοιο Δικαίωμα στην θυγατρική του ;

Η άδεια για τις οικοδομικές εργασίες ενώ κατά κανόνα, εκδίδεται με μέριμνα και δαπάνη στο όνομα του μισθωτή, εδώ κατά σκανδαλώδη τρόπο η αίτηση υποβλήθηκε από τη ΓΑΙΑ ΟΣΕ (στις 14-1-2008) σε αυτή **αναγράφεται ψευδεπίγραφα ως θέμα «χορήγηση άδειας για εσωτερικές διαρρυθμίσεις του Κεντρικού Σταθμού του ΟΣΕ»,** ενώ στην πραγματικότητα έχει αλλοιωθεί ανεπιτρέπτως η εξωτερική του όψη, κτίσθηκε παράνομα πατάρι, κλείσθηκαν εσοχές, άνοιξαν πόρτες, αφαιρέθηκαν εσωτερικές τοιχοποιίες κλπ και όλα τα παραπάνω ασφαλώς θίγουν και τη στατικότητα του κτιρίου. Γνωρίζοντας ότι **αφ' ενός το εύρος των οικοδομικών εργασιών και οι επεμβάσεις σε ένα Δημόσιο κτίριο με ιδιότυπη αρχιτεκτονική μορφή θα προσέκρουαν σε**

αυστηρούς ελέγχους (αρχιτεκτονικά, στατικά, ΕΠΑΕ, κτλ) από τη Διεύθυνση Πολεοδομίας Θεσσαλονίκης και αφ' ετέρου η έκδοση της άδειας θα ήταν πολυδάπανη, προσέφυγαν στην «ανώδυνη» λύση της «άδειας εσωτερικών διαρρυθμίσεων» μέσω της ΓΑΙΑ ΟΣΕ. Μεταξύ των κατατεθέντων εγγράφων συμπεριλαμβάνονται και δύο νέα μισθωτήρια συμβόλαια μεταξύ ΓΑΙΑ ΟΣΕ και TRAINSPOT με τον τίτλο τροποποίησης του αρχικού συμφωνητικού. Με το πρώτο συμφωνητικό και με ημερομηνία 3-12-2008 εκμισθώνονται τέσσερες χωριστοί χώροι μεταξύ των οποίων και το παρόνομα πατάρι συνολικού εμβαδού 591 τμ με μηνιαίο μίσθωμα 5.840 ευρώ και το οποίο θα αρχίσει να καταβάλλεται από 11-2-2010! Με το δεύτερο συμφωνητικό και ημερομηνία 22-7-2009 εκμισθώνονται τρεις χωριστοί χώροι συνολικού εμβαδού 126 τμ αντί μηνιαίου μισθώματος 1735 ευρώ.

Από τις τρεις κατόψεις ισογείου του Σταθμού που κατατέθηκαν στη Βουλή προκύπτουν τα εξής:

Η πρώτη κάτοψη απεικονίζει το Σιδηροδρομικό Σταθμό όπως ήταν πριν την εργολαβία 529/2004. Στη Δυτική πτέρυγα του Σταθμού και στη Νότια πλευρά με πρόσψη την κεντρική πλατεία του Σταθμού υπήρχαν τέσσερις πόρτες σε εσοχή και στη Δυτική πλευρά 3 πόρτες. Επίσης υπήρχαν 2 κλιμακοστάσια που οδηγούσαν στο πρώτο όροφο, ένα στη δυτική πλευρά, δεξιά της πρώτης εισόδου και ένα στη Νότια πλευρά, ανάμεσα στο κατάστημα της Εθνικής Τράπεζας και του Φαρμακείου.

Στη δεύτερη κάτοψη που απεικονίζεται ο Σταθμός μετά την εργολαβία 529/2004. Σε αυτήν **οι τρεις πόρτες της νότιας πλευράς καταργήθηκαν (!!!) και έμεινε μόνο μία σε εσοχή** δίπλα από το Ταχυδρομείο και ο υπόλοιπος χώρος της εσοχής κτίσθηκε και έτσι **αλλοιώθηκε η αρχιτεκτονική του κτιρίου**. Επίσης **στη δυτική πλευρά καταργήθηκαν οι δύο πόρτες** με παρόμοιο αποτέλεσμα.

Η τρίτη κάτοψη που απεικονίζει το Σιδηροδρομικό Σταθμό και τη Δυτική του Πτέρυγα στη σημερινή της κατάσταση, ύστερα από τις ανεπίτρεπτες επεμβάσεις της κατασκευάστριας – μισθώτριας TRAINSPOT ΕΠΕ με την ανοχή ΓΑΙΑ ΟΣΕ – ΟΣΕ – ΕΔΙΣΥ. Στη Νότια πλευρά παρέμεινε μία πόρτα σε εσοχή δίπλα από το Ταχυδρομείο, ανοίγοντας όμως και μία πόρτα προς το Ταχυδρομείο σπάζοντας τη μεσοτοιχία και ανοίγοντας **επί πλέον οχτώ (8) πόρτες**. Στη Δυτική πλευρά κατασκεύασαν συνολικά **επτά (7) πόρτες, πρόσθεσαν επί πλέον διακοσμητικές κολόνες και προστεγάσματα, κλείσθηκε και από τις δύο πλευρές ο χώρος της πλατείας. Στο εσωτερικό κατασκεύασαν πατάρι 200 τμ τουλάχιστο (που το εμφάνισαν ως προϋπάρχον), πρόσθετο κλιμακοστάσιο και δύο (2) αναβατόρια που οδηγούν στο υπόγειο και στο πατάρι, σπάζοντας το δάπεδο του ισογείου.**

Για τις παραπάνω και άλλες Πολεοδομικές παραβάσεις έγινε επίσημη καταγγελία στην Πολεοδομία Θεσσαλονίκης στις 17-12-2008, η οποία προγραμμάτισε έλεγχο για το πρώτο δεκαπενθήμερο Ιανουαρίου 2009, έλεγχος που ουδέποτε έγινε!!! Ταυτόχρονα γνωστοποίηση των Πολεοδομικών παραβάσεων έγινε τόσο προς τον ΟΣΕ, όσο και προς τον ΕΔΙΣΥ. Το αποτέλεσμα ήταν να ειδοποιηθεί η ΓΑΙΑ ΟΣΕ για την καταγγελία και αφού πρώτα ο Διευθύνων Σύμβουλος κ. Παύλος Χειμωνιάδης με δήλωσή του στις 22-12-2008 ανέθεσε την μελέτη και επίβλεψη των έργων της αναθεωρημένης άδειας στον κ. Ιωάννη Κερίσογλου, δηλαδή στο μέτοχο της TRAINSPOT ΕΠΕ, δηλαδή στο μισθωτή, στις 30-12-2008 υπέβαλε αίτηση στην Πολεοδομία για την αναθεώρηση της άδειας. Η αναθεώρηση εγκρίθηκε στις 16-2-2009, επειδή όμως κάτι δεν πήγαινε καλά με το πατάρι και τις πόρτες, ο Διευθύνων Σύμβουλος της ΓΑΙΑ ΟΣΕ υπέβαλε μετά την έγκριση της αναθεώρησης στην Πολεοδομία Θεσσαλονίκης (αριθ. πρωτ. 7435/18-2-09) Δήλωση – Βεβαίωση με το εξής περιεχόμενο: «Τα σχέδια του Δυτικού Τμήματος του Σιδηροδρομικού Σταθμού Θεσσαλονίκης που υπογράφονται από εμάς και υποβλήθηκαν με την με αριθ. 258/19-2-2008 Οικοδομική Άδεια, αποτυπώνουν την υφιστάμενη κατάσταση κατά το χρόνο

υποβολής». Απολύτως ψευδής, καθώς και στα σχέδια φαίνεται ότι δεν υπήρχαν ούτε πατάρι, ούτε κλιμακοστάσιο, ούτε όλες οι άλλες παρατυπίες. Την ίδια ακριβώς ημέρα (18-2-2009) ο Διευθυντής της Πολεοδομίας κ. Γ. Παπαϊωάννου, απαντά προς την καταγγέλλουσα και αφού προηγήθηκε και εξώδικη δήλωση διαμαρτυρία στις 2-2-2009, αναφέροντας ότι «...η αναθεώρηση χορηγήθηκε, διότι πρόκειται για αναθεώρηση οικοδομικής άδειας που βρίσκεται σε ισχύ, ενώ τηρείται το περίγραμμα της οικοδομής, ο συντελεστής δόμησης και συντελεστής όγκου και ότι «...όσον αφορά την υποβληθείσα κατά την έκδοση της αρχικής άδειας υπ' αριθμ. 258/08, αποτύπωση του κτιρίου σας, γνωρίζουμε ότι, αυτή εμφάνιζε την κατάσταση του κτιρίου κατά το χρόνο υποβολής της μελέτης στις 14-1-08 και κανένα στοιχείο δεν έχει προσκομισθεί μέχρι σήμερα στην Υπηρεσία μας περί του αντιθέτου...»

Αλήθεια γιατί δεν έκανε αυτοψία, όπως όφειλε και είχε υποχρέωση και συγχρόνως να ζητήσει κατόψεις και σχεδιαγράμματα από τον ΟΣΕ για να διαπιστώσει την πραγματικότητα ;

Η ΓΑΙΑ ΟΣΕ συμφώνησε με την TRAINSPOT ότι το κόστος των διαρρυθμίσεων του εσωτερικού χώρου θα ανέλθει στις 960.000 ευρώ. Ο προϋπολογισμός όμως που υποβλήθηκε στην Πολεοδομία ανέρχεται σε 32.434,86 ευρώ!!! Αλήθεια μπορεί μια Δημόσια Εταιρία να υποβάλει σε μια Δημόσια Υπηρεσία ψευδή προϋπολογισμό, να καταθέτει ψευδείς δηλώσεις και παραποιημένα σχεδιαγράμματα ;

Η Διοίκηση του ΟΣΕ απέφυγε σκοπίμως να απαντήσει στην ουσία της ερώτησής μου, για αυτό, για μια ακόμη φορά

ΕΡΩΤΑΤΑΙ Ο ΚΥΡΙΟΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ

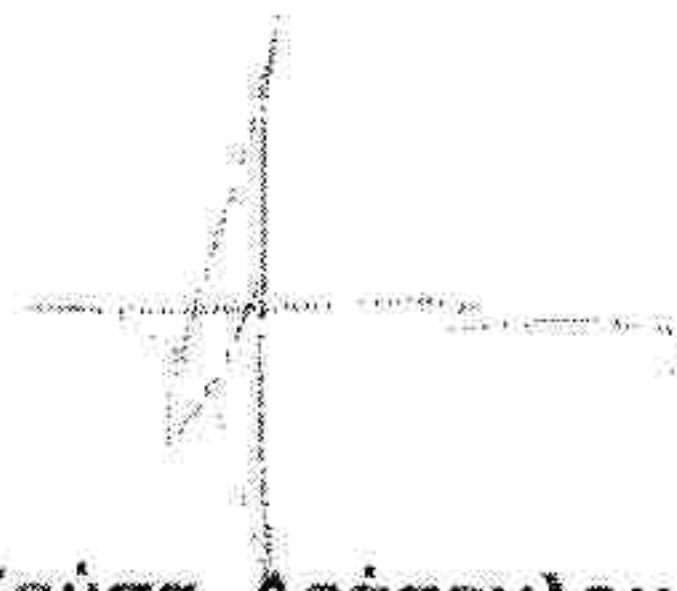
- 1) Ποιος εγγυάται ότι δεν έχει θιγεί η στατικότητα του κτιρίου στη Δυτική πτέρυγα από τις παράνομες επεμβάσεις των εργολάβων και ιδιαίτερα μετά την αφαίρεση εσωτερικής τοιχοποιίας, λαμβάνοντας υπόψη ότι ο Επιβατικός Σιδηροδρομικός Σταθμός Θεσσαλονίκης άρχισε να κτίζεται το 1938 και αποπερατώθηκε το 1958, τότε που η εσωτερική τοιχοποιία συνδέονταν άμεσα με τη στατικότητα του κτιρίου;
- 2) Ποιος εγγυάται για την ασφάλεια της με μεταλλικά στοιχεία και πλαίσια κατασκευής ορόφου (πατάρι) και της πρόσβασης σε αυτό (κλιμακοστάσιο);
- 3) Όπως προανέφερα στη Δυτική πτέρυγα του Σιδηροδρομικού Σταθμού Θεσσαλονίκης έχει συντελεσθεί σωρεία πολεοδομικών παραβάσεων. Σε ποιες ενέργειες προτίθεσθε να προβείτε;
- 4) Πόσες εργολαβίες κατασκευής έργων έχουν συναφθεί από το 2004 μέχρι σήμερα, για το Σ.Σ. Θεσ/νίκης, ποιο το αντικείμενο και με ποιο κόστος;
- 5) Γιατί δεν εκτελέσθηκε η σύμβαση 529/2004 εμπρόθεσμα;
- 6) Γιατί χρειάστηκε να υπογραφεί συμπληρωματική σύμβαση και μάλιστα ύστερα από 15 μήνες από τον αρχικό χρόνο παράδοσης του έργου και με επί πλέον κόστος για τον ΟΣΕ;
- 7) Γιατί η ΓΑΙΑ ΟΣΕ δεν έκανε ένα σχέδιο διαμόρφωσης του μίσθιου χώρου και οι ίδιοι μισθωτές στη συνέχεια να διασκεύασουν και ανακαινίσουν το μίσθιο με δική τους δαπάνη και υπό την επίβλεψή της, όπως συμβαίνει κατ' κανόνα και παγίως σε όλες τις μισθώσεις ;
- 8) Η Διεύθυνση Πολεοδομίας Θεσσαλονίκης διενήργησε έστω και στοιχειώδη έλεγχο των οικοδομικών εργασιών, μετά τις καταγγελίες που έγιναν; Αν όχι, για ποιο λόγο;

- 9) Ο Διευθύνων Σύμβουλος της ΓΑΙΑΟΣΕ κατέθεσε ψευδή προϋπολογισμό, ψευδή δήλωση και παραποιημένα σχεδιαγράμματα στην Πολεοδομία Θεσσαλονίκης;
- 10) Ποιά μέτρα προτίθεσθε να λάβετε σε βάρος όσων κατέθεσαν ψευδή στοιχεία στην Πολεοδομία Θεσσαλονίκης, αλλά και αυτών που δεν ήλεγξαν αυτά και έδιναν άδειες και ενέκριναν αναθεωρήσεις χωρίς επισταμένους ελέγχους;
- 11) Γιατί βασικοί όροι των διακηρύξεων δεν συμπεριελήφθησαν στη σύμβαση της 6-9-2007, αλλά απεναντίας προστέθηκαν νέοι δυσμενείς για τον ΟΣΕ και ευνοϊκοί για τη «μισθώτρια»;
- 12) Ο ΟΣΕ και η ΓΑΙΑΟΣΕ είναι διατιθέμενοι σήμερα να διεκδικήσουν τις αδιαμφισβήτητες ζημιές που υπέστησαν από τις ενέργειες των εκπροσώπων τους;
- 13) Γιατί ο ΟΣΕ δεν μερίμνησε ώστε η θυγατρική του εταιρία, κατά την παράδοση των φακέλων των ακινήτων του για αξιοποίηση, να προβαίνει η ίδια για λογαριασμό του στην αξιοποίησή τους και να μην παίζει το ρόλο του απλού διαμεσολαβητή;
- 14) Θα θέσετε καινούργιους κανόνες διαφάνειας σχετικά με τις μισθώσεις – παραχωρήσεις των ακινήτων του ΟΣΕ;

ΑΙΤΟΥΝΤΑΙ ΤΑ ΠΑΡΑΚΑΤΩ ΕΓΓΡΑΦΑ

1. Οι αποφάσεις των Διοικητικών Συμβουλίων του ΟΣΕ, της ΓΑΙΑΟΣΕ και του ΕΔΙΣΥ με τις οποίες αποφασίστηκε η μη μεταφορά των Υπηρεσιών τους στις νέες εγκαταστάσεις του Σιδηροδρομικού Σταθμού Θεσσαλονίκης και η μετατροπή (ουσιαστικά, κατεδάφιση) των εγκαταστάσεων αυτών.
2. Οι συμβάσεις έργων που έχουν συναφθεί από το 2004 μέχρι σήμερα και αφορούν το Σ.Σ. Θεσ/νίκης καθώς και τα εντάλματα πληρωμής.
3. Την άδεια την οποία ζήτησε να εκδοθεί η μισθώτρια εταιρία από την Πολεοδομία Θεσσαλονίκης για την κατασκευή των καταστημάτων και όλα τα συνοδευτικά της αίτησης έγγραφα καθώς και τυχόν αίτηση αναθεώρησης αυτής και τα συνοδευτικά έγγραφα (σχεδιαγράμματα, δηλώσεις κλπ)
4. Αντίγραφα των υπομισθώσεων που έχει πραγματοποιήσει μέχρι σήμερα η TRAINSPOT ΕΠΕ με τρίτους υπομισθωτές καθώς και αντίγραφα τυχόν υπομισθώσεων από υπομισθωτές προς άλλους

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ 11-05-2010



Χρύσα Αράπογλου
Βουλευτής Α΄ Θεσσαλονίκης