

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τους Υπουργούς
-Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων
-Πολιτισμού και Τουρισμού

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ	
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΟΙΝΩΝΙΑΣ, ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	
Αριθμ. Πρωτ. ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ	2245
Ημερομ. Κατάθεσης	3 9 10

02/09/2010

ΘΕΜΑ: Στον “αέρα” οι εργαζόμενοι και το ίδιο το έργο του E65 στη Δυτική Θεσσαλία

Παρά τις “καθησυχαστικές” δηλώσεις στελεχών της εταιρίας «Νέα Οδός Α.Ε.» για την πορεία των έργων στον αυτοκινητόδρομο Κεντρικής Ελλάδας (E-65) –τμήμα νομών Καρδίτσας και Τρικάλων- και την Ιόνια Οδό, μετά τα δημοσιεύματα που έκαναν λόγο για αποχώρηση της Ferrovial Agroman S.A., τα τρία εργοτάξια της ισπανικής εταιρίας στο Κεφαλόβρυσο του Δήμου Φαλώρειας, του Παλαμά και του Προαστίου Καρδίτσας έβαλαν λουκέτο, αφήνοντας χωρίς δουλειά 500 περίπου εργαζόμενους και, κατ’ επέκταση 500 συνολικά οικογένειες “στο δρόμο”, αλλά και το ίδιο το έργο μετέωρο. Σε αυτό το κομμάτι του υπό κατασκευήν δρόμου υπάρχουν επίσης αρκετές Θεσσαλικές υπεργολαβίες οι οποίες επίσης βρίσκονται στον αέρα, ενώ ήδη υπάρχουν πληροφορίες περί επικείμενης αποχώρησης και των δύο ακόμη εταιριών που συμμετείχαν, προδιαγράφοντας άδηλο το μέλλον του έργου αν το κράτος δεν καταβάλλει το μερίδιο που του αναλογεί.

Η αιτία για την εγκατάλειψη του έργου από την εταιρεία οφείλεται στο γεγονός ότι το Ελληνικό Δημόσιο δεν τήρησε τους όρους της σύμβασης παραχώρησης του έργου και δεν κατέβαλε στην κοινοπραξία (Ferrovial, ΤΕΡΝΑ, Dragados) μέχρι τις 30 Ιουνίου, ως όφειλε, το 1/3 της κρατικής συμμετοχής που ανέρχεται περίπου σε 100 εκατ. ευρώ σε σύνολο 435 εκατ. ευρώ.

Η αποχώρηση της ισπανικής Ferrovial αλλά και η φημολογία για αποχώρηση και των άλλων δύο εταιριών, έχει κι ακόμη μια διάσταση. Το σταμάτημα ενός έργου – από το οποίο σύμφωνα με το υπ. ΥΠΟΜΕΔΙ μόλις το 11% έχει ολοκληρωθεί- που θα σηματοδοτούσε την άρση της απομόνωσης της Δυτικής Θεσσαλίας και τη σύνδεσή της με τον ΠΑΘΕ, έχει φέρει αναστάτωση στους νομούς Καρδίτσας και Τρικάλων. Με την ολοκλήρωση του E65 και τη σύνδεσή της με την Εγνατία, ως στόχος είχε τεθεί η δημιουργία νέων προϋποθέσεων για την ευρύτερη ανάπτυξη της Δυτ. Θεσσαλίας, με επίκεντρο τις συγκοινωνίες, τις μεταφορές και το εμπόριο.

Οι απολυθέντες καταγγέλλουν ότι ουδείς, έως σήμερα, τους έχει δώσει μια σαφή και πειστική απάντηση ως προς το τι μέλλει γενέσθαι με το εργασιακό τους μέλλον, και αν -σε περίπτωση που αναλάβει νέα εταιρία τη θέση της αποχωρήσας Ferrovial- θα επανέλθουν στα αρχικά τους εργασιακά πόστα. Επίσης, ζητούν επίμονα συνάντηση με την πολιτική ηγεσία του υπουργείου Μεταφορών, προκειμένου να ενημερωθούν για το τι μέλει γενέσθαι με το έργο καθώς και την τύχη των εργαζομένων σ’ αυτό.

Μολαταύτα, αυτή δεν είναι παρά μόνο μία από τις πτυχές της υπόθεσης. Πέραν των 500 ανέργων πλέον εργατών, που στην πλειοψηφία τους διαμένουν στους νομούς Καρδίτσας και Τρικάλων, μεγάλο πρόβλημα εξαιτίας του σοβαρού προβλήματος στη χρηματοδότηση του έργου αντιμετωπίζουν και οι εργαζόμενοι στο αρχαιολογικό έργο το οποίο διενεργείται για την κατασκευή του E65 στο εν λόγω τμήμα. Οι

εργαζόμενοι που απασχολούνται ως έκτακτο προσωπικό της Αρχαιολογικής Υπηρεσίας Μακεδονίας-Θράκης και Θεσσαλίας, του Υπουργείου Πολιτισμού, έχουν παραμείνει απλήρωτοι από το Μάιο, ενώ εκκρεμεί και η καταβολή του επιδόματος αδείας.

Επειδή οι 500 εργαζόμενοι διακατέχονται από φόβο ότι θα βρεθούν οριστικά στο δρόμο και καταγγέλλουν ότι η επίσημη δικαιολογία της αναδόχου εταιρίας ΝΕΑ ΟΔΟΣ ΑΕ περί “βελτιστοποίηση της απόδοσης” του εργατικού δυναμικού, δεν είναι παρά ένας ωραιοποιημένος και συγκαλυμμένος τρόπος για να δικαιολογήσει τις αθρόες απολύσεις, με το κράτος να παραμένει εκκωφαντικά απόν.

Επειδή η συγκεκριμένη εταιρία εισπράττει και τα διόδια για τον υπό κατασκευή αυτοκινητόδρομο, εύλογα προκύπτει το ερώτημα αν θα συνεχίσει, μετά την αναστολή των εργασιών, να χρεώνει με τέλη διέλευσης τους διερχόμενους οδηγούς.

Επειδή, με αφορμή το πάγωμα των έργων στον αυτοκινητόδρομο Κεντρικής Ελλάδας (Ε65), αποδεικνύεται άλλη μια φορά η θέση μας, ότι στα μεγάλα δημόσια έργα, η εκχώρηση στον ιδιωτικό τομέα της παραγωγής κρίσιμων τομέων των κοινωνικών και τεχνικών υποδομών, μέσω Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα, είναι πολιτικά λάθος.

Επειδή τα Δημόσια Έργα Υποδομής, όπως είναι οι αυτοκινητόδρομοι, πρέπει όπως ο ίδιος ο όρος το κατονομάζει, να έχουν δημόσιο χαρακτήρα και να κατασκευάζονται στη βάση ενός δημοκρατικού σχεδιασμού και προγραμματισμού.

Επειδή, υπό την κυριαρχία του ΔΝΤ, είναι διάχυτη η ανησυχία ότι η περικοπή των κονδυλίων του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων λόγω εφαρμογής του μνημονίου, θα επηρεάσει τη συνέχιση των έργων στον αυτοκινητόδρομο.

Ερωτώνται οι κκ. Υπουργοί:

1. Ποιο ακριβώς πρόβλημα υπάρχει με την χρηματική συμβολή του Δημοσίου, σύμφωνα με τη σύμβαση παραχώρησης και ποιο είναι το ακριβές χρέος προς την κοινοπραξία;
2. Σε ποια φάση βρίσκεται η κατασκευή του έργου του Ε65, ποια τμήματα έχουν παραδοθεί και ποια εκκρεμούν;
3. Θα τηρηθεί ο συμβατικός χρόνος παράδοσης του έργου; Εάν όχι, με ποιο ακριβές χρονοδιάγραμμα αυτό θα παραδοθεί προς χρήση;
4. Τι στάση θα τηρήσει το υπουργείο στην πρακτική της εταιρίας να εισπράττει τέλη διέλευσης από ένα δρόμο, που η κατασκευή του έχει παγώσει και άγνωστο πότε θα συνεχιστεί; Θα παρέμβει για να σταματήσει η επιβάρυνση των διερχομένων οδηγών με διόδια;
5. Με ποιον τρόπο σκοπεύει να παρέμβει ώστε οι απολυθέντες εργαζόμενοι να συνεχίσουν να απασχολούνται στο έργο, παρά τις όποιες ανακατατάξεις προκύψουν στην κατασκευαστική κοινοπραξία;
6. Πώς και με ποιο χρονοδιάγραμμα θα εξοφληθούν τα δεδουλευμένα και το επίδομα αδείας του έκτακτου προσωπικού της Αρχαιολογικής Υπηρεσίας Μακεδονίας-Θράκης και Θεσσαλίας, του Υπουργείου Πολιτισμού που απασχολήθηκε στο αρχαιολογικό έργο, το οποίο διενεργείται για την κατασκευή του Ε65 στο εν λόγω τμήμα;

Η ερωτώσα βουλευτής

Ηρώ Διώτη

