

Σταύρος Ελ. Καλογιάννης
Βουλευτής Νομού Ιωαννίνων
Νέας Δημοκρατίας

ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΑΣ

Προς τους Υπουργούς: 1. Οικονομικών
2. Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων

ΘΕΜΑ: Υποβάθμιση της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΑΕ

Καταθέτω Υπόμνημα διαμαρτυρίας του Σωματείου Μηχανικών ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΑΕ, με το οποίο εκφράζουν τις αντιρρήσεις τους για την αντιμετώπιση του τεχνικού προσωπικού της εταιρείας βάσει του Ν. 4024/2011 περί «Ενιαίου Μισθολογίου – Βαθμολογίου».

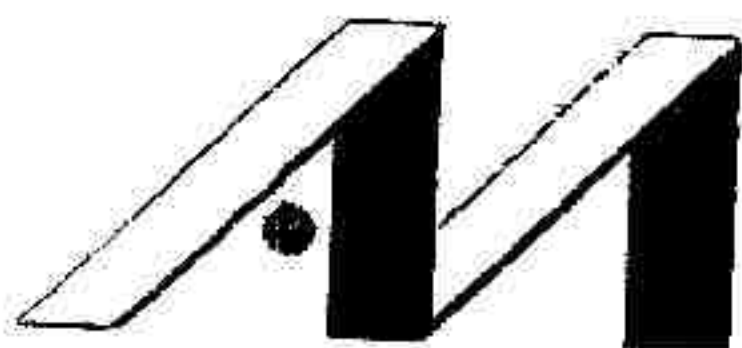
Παρακαλώ για τις δικές σας ενέργειες.

Σταύρος Ελ. Καλογιάννης

Αθήνα, 05 Δεκεμβρίου 2011



Συνημμένα έγγραφα: Ένα [1]



Αρ. Πρωτ.: ΕΚ 179_2011
Αθήνα, 21/11/2011

Προς: 1) κ. P. Sakellaris
Vice President of European Investment Bank
98-100 boulevard Konrad Adenauer
L-2950 Luxembourg
2) Γενική Γραμματεία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής
Rue de la Loi
B-1049 Bruxelles

ΘΕΜΑ: Διαμαρτυρία για την Υποβάθμιση της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.

Η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. (Α.Μ.) είναι μια Ανώνυμη Εταιρεία, που μέχρι σήμερα λειτουργούσε με τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας, η οποία ιδρύθηκε το 1991 με σκοπό τον σχεδιασμό και την επίβλεψη της κατασκευής του Μετρό της Αθήνας και στην συνέχεια και της Θεσσαλονίκης. Η δημιουργία της εταιρείας κρίθηκε απαραίτητη την εποχή εκείνη καθόσον οι δημόσιοι φορείς με τις τότε δομές τους είχαν αποτύχει επανειλημμένα να ανταποκριθούν στην υλοποίηση του παραπάνω σκοπού.

Η απαίτηση για τη δημιουργία ενός σύγχρονου φορέα που θα αναλάμβανε την κατασκευή του Μετρό της Αθήνας είχε τεθεί και από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενόψει χρηματοδότησης του έργου. Αυτό αποτυπώνεται και στην Εισηγητική Έκθεση για τον ιδρυτικό της εταιρείας νόμο του 1991, στην οποία αναφέρεται ότι η δημιουργία της εταιρείας γινόταν : «... για την απρόσκοπτη πραγματοποίηση ενός πολύπλοκου έργου» και με τον τρόπο αυτό «ενισχύεται η δυνατότητα της κυβέρνησης να αποπερατώσει το έργο στο συντομότερο χρόνο, αφού απαλλάσσεται από γραφειοκρατικές και χρονοβόρες διαδικασίες».

Η ΑΜ, με την αρχική υποστήριξη της εξειδικευμένης εταιρείας διεθνούς κύρους «BECHTEL», η οποία ανέλαβε και την διοικητική λειτουργία της (management), απέκτησε όλα αυτά τα χρόνια μια στέρεα δομή και διαχειρίζεται το πολύπλοκο έργο της κατασκευής του Μετρό της Αθήνας και Θεσσαλονίκης με αμεσότητα, ταχύτητα και χωρίς περιττές και χρονοβόρες διαδικασίες, σχεδιάζει και αναθέτει τα έργα της και τις μελλοντικές επεκτάσεις του Μετρό στις δύο μεγαλύτερες πόλεις της Ελλάδος, αποτελώντας ένα από τους πιο σημαντικούς μοχλούς ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας.

Η ΑΜ σεβόμενη απόλυτα το κοινοτικό δίκαιο, λειτουργώντας με κανόνες ιδιωτικής οικονομίας και έχοντας επιτύχει μεγάλη απορροφητικότητα των κοινοτικών πόρων υλοποίησε το Έργο του Μετρό της Αθήνας μήκους 18 χλμ, με συνολικό κόστος 2,1 δις €. Το βασικό αυτό έργο ήταν ιδιαίτερα σύνθετο και μεγάλο, υλοποιήθηκε με την συμμετοχή πολύ σημαντικών κατασκευαστικών εταιρειών και η ΑΜ το έφερε σε πέρας με υποδειγματικό τρόπο, με άριστη ποιότητα κατασκευής και ασφάλειας και υψηλό επίπεδο λειτουργίας και εξυπηρέτησης των επιβατών.

Ακολουθώντας και για τις ανάγκες των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, η ΑΜ υλοποίησε την πρώτη γενιά επεκτάσεων του Μετρό της Αθήνας, κόστους 1,4 δις €, σε στενότερα χρονικά περιθώρια και χωρίς υπέρβαση του προϋπολογισθέντος κόστους.

Τα παραπάνω επιτεύγματα προκάλεσαν την αναγνώριση και τον θαυμασμό του έργου της ΑΜ από τους Έλληνες πολίτες και τους ξένους επισκέπτες, την διεθνή αναγνώριση του τεχνικού κόσμου για την ποιότητα του έργου και την διαπίστωση της υψηλής επαγγελματικής κατάρτισης του ανθρώπινου δυναμικού της. Ο επιτυχημένος τρόπος λειτουργίας της ΑΜ, οδήγησαν την Ελληνική πολιτεία στην απόφαση να εκμεταλλευθεί την εμπειρία και την τεχνογνωσία του στελεχιακού της δυναμικού και για τον λόγο αυτό να διευρύνει το αντικείμενο

της, αναθέτοντας της πέρα από το Μετρό της Θεσσαλονίκης και όλα τα έργα των μέσων σταθερής τροχιάς, δηλαδή του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου και του Τραμ, με δυνατότητα μελλοντικά να εκτελεί καθήκοντα συμβούλου, σε συνεργασία με άλλους οίκους, στο εξωτερικό.

Η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, λόγω της αναγνώρισης της σημαντικότητας και της αποτελεσματικότητας της ΑΜ την δανειοδοτεί, καλύπτοντας με το τρόπο αυτό την υπολειπόμενη, λόγω της οικονομικής δυσχέρειας, εθνική συμμετοχή στα έργα του Μετρό της Αθήνας και Θεσσαλονίκης. Την ίδια αναγνώριση έχει πετύχει η ΑΜ από την Ευρωπαϊκή Ένωση, η οποία συνχρηματοδοτεί τα έργα της καθώς και τους αρμόδιους ελεγκτικούς φορείς, όπως το Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο, τις Διαχειριστικές Αρχές, καθώς και τις άλλες αρχές που συστηματικά ελέγχουν τις δραστηριότητές της.

Στη διαδρομή της η ΑΜ συσώρευσε τεράστια εμπειρία και συγκέντρωσε εξειδικευμένο προσωπικό που πέραν του κύριου καθήκοντος επίβλεψης των έργων, εκπονεί εσωτερικά μεγάλο μέρος των μελετών σχεδιασμού των νέων έργων. Το αποτέλεσμα είναι η σημαντική εξοικονόμηση πόρων σε σχέση με το χρόνο και το κόστος μιας ανάθεσης των μελετών σε τρίτους εκτός της εταιρείας, καλύπτοντας με τον τρόπο αυτό το μεγαλύτερο μέρος του μισθολογικού κόστους της εταιρείας. Αναμφισβήτητα, το εσωτερικό κόστος διαχείρισης του έργου της ΑΜ είναι σήμερα ιδιαίτερα ανταγωνιστικό, συγκρινόμενο με τα διεθνή ποσοστά αναφοράς αντίστοιχων πολύπλοκων έργων όπως είναι τα έργα Μετρό.

Η Ελληνική Κυβέρνηση, με εντελώς άστοχες αποφάσεις της, ενέταξε την ΑΜ, με πρόσφατους νόμους, στις προβληματικές εταιρείες του Δημοσίου, που παρέχουν ελλειμματικές υπηρεσίες στους πολίτες τόσο από πλευράς ποιότητας όσο και από πλευράς κόστους, επιχειρώντας με τον τρόπο αυτό να μεταφέρει σε αυτή όλες τις αγκυλώσεις και αδυναμίες του ελληνικού δημοσίου, αναιρώντας στην ουσία τον λόγο της δημιουργίας της. Η Ελληνική Κυβέρνηση προχώρησε δε ακόμη περισσότερο και με πρόσφατα ισοπεδωτικά μέτρα, χωρίς αξιολόγηση του έργου της και του προσωπικού της ΑΜ, εξίσωσε μισθολογικά το προσωπικό της με αυτό το προσωπικό του κατά κοινή εκτίμηση αντιπαραγωγικού ελληνικού δημοσίου, επιβάλλοντας σε αυτή τα αποτυχημένα πρότυπα λειτουργίας του ελληνικού δημοσίου.

Τα παραπάνω οδηγούν αφενός μεν, μία καθ' όλα επιτυχημένη εταιρεία σε ένα αποδεδειγμένα προβληματικό πλαίσιο διοίκησης, αφετέρου δε, είναι βέβαιο ότι θα οδηγήσουν στην σταδιακή αποχώρηση του έμπειρου και εξειδικευμένου επιστημονικού δυναμικού της ΑΜ, το οποίο είναι απαραίτητο για την επιτυχή εκτέλεση του έργου που της έχει ανατεθεί, απαξιώνοντας μια μακροχρόνια επένδυση του Ελληνικού Κράτους και της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η εξέλιξη αυτή είναι πιθανό να θέσει σε άμεσο κίνδυνο την πορεία των υφιστάμενων αλλά και των μελλοντικών έργων της ΑΜ.

Σημειωτέον, μέχρι σήμερα η ΑΜ δεν πήρε ποτέ δάνειο για κάλυψη ελλειμμάτων ή παγίων αναγκών της. Έχει μόνο λάβει δάνεια από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων υποκαθιστώντας μέσω των δανείων αυτών την εθνική συμμετοχή στη χρηματοδότηση των έργων του Μετρό.

Επειδή θεωρούμε ότι οι παραπάνω εξελίξεις θα αποδειχθούν επιζήμιες για το Ελληνικό Δημόσιο και το Ευρωπαϊκό Συμφέρον και μεταβάλουν ουσιαστικά τους όρους με τους οποίους είχε δανειοδοτηθεί η εταιρεία μας, ζητούμε την άμεση παρέμβαση σας, ώστε να σταματήσουν τα άδικα μέτρα υποβάθμισης και απαξίωσης της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. πριν η κατάσταση γίνει μη αναστρέψιμη.

Με εκτίμηση,

Για το Δ.Σ. του Σωματείου Μηχανικών ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. (ΣΜΑΜ)

Ο Πρόεδρος

Μένιππος Μαρινάτος

Ο Γεν. Γραμματέας

Χρήστος Διαμαντόπουλος

- Κοιν/ση:** 1) Γραφείο Πρωθυπουργού κ. Λουκά Παπαδήμου
Μέγαρο Μαξίμου
2) κ. Ε. Βενιζέλου / Αντιπρόεδρος και Υπουργός Οικονομικών.
Καραγεώργη Σερβίας 8, Τ.Κ. 10184, Αθήνα
3) κ. Μ. Βορίδη / Υπουργός Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων
Αναστάσεως 2, Τ.Κ. 15669, Αθήνα
4) κ. Ιωάννη Μαγκριώτη / Υφυπουργός Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων.
Χαριλάου Τρικούπη 182, Τ.Κ. 10178, Αθήνα.
5) κ. Α. Μπουρδάρα / Γενικός Γραμματέας ΥΠΟΜΕΔΙ.
6) κ. Ι. Οικονομίδη / Γενικός Γραμματέας ΥΠΟΜΕΔΙ
7) κ. Γ. Κυριακού / Γενικός Γραμματέας ΔΕΚΟ
Καραγεώργη Σερβίας 8, Τ.Κ. 10184, Αθήνα
8) κ. Χρήστο Τσίτουρα/Πρόεδρος του Δ.Σ. & Δ. Σύμβουλος της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.
9) Μέλη Διοικητικού Συμβουλίου ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε
10) Προσωπικό ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε
11) DCC.

Πληροφορίες: Μ. Μαρινάτος
τηλ. 210 679 2249, e-mail mmarinatos@ametro.gr