



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ	
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΥ	
Αριθ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ	820
Ημερομ. Καταθέσεως	20-8-12

ΧΡΥΣΟΥΛΑΣ-ΜΑΡΙΑΣ ΓΙΑΤΑΓΑΝΑ
Βουλευτού Α' Θεσσαλονίκης

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς:

- 1. ΥΠΟΥΡΓΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ, ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ**
- 2. ΥΠΟΥΡΓΟ ΠΑΙΔΕΙΑΣ & ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ, ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ & ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ**

Θέμα: «Καθυστερήσεις του έργου ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ και συνέπειες».

Κύριοι Υπουργοί,

Σύμφωνα με το από 14/6/2012 Δελτίο Τύπου της εταιρείας Αττικό Μετρό Α.Ε. ο Διευθυντής του Μετρό Θεσσαλονίκης κ. Γιώργος Κωνσταντινίδης, κατά τη διάρκεια σύσκεψης που πραγματοποιήθηκε με εκπροσώπους παραγωγικών φορέων της πόλης, τους ενημέρωσε για την επαναδραστηριοποίηση των εργοταξίων του Μετρό Θεσσαλονίκης. Στο ανωτέρω Δ.Τ αναφέρεται ότι κατά τη σύσκεψη τονίσθηκαν, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα:

“Το έργο του Μετρό Θεσσαλονίκης έχει εξασφαλισμένη χρηματοδότηση από Κοινοτικά Προγράμματα και την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων.

Η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ πλήρωνε και πληρώνει έγκαιρα τους λογαριασμούς του έργου και δεν οφείλει χρήματα για εκτελεσμένες εργασίες.

Το εγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα για ολοκλήρωση του έργου το Νοέμβριο του 2016, είναι ρεαλιστικό, υπό την προϋπόθεση ότι η κατασκευάστρια Κοινοπραξία θα τηρήσει τις συμβατικές της υποχρεώσεις.

Η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε., ως εκπρόσωπος του Δημοσίου και κατανοώντας τη δύσκολη θέση των εργαζομένων στην Ανάδοχο Κοινοπραξία που κατασκευάζει το έργο, έχει ήδη καταβάλλει τμήμα των δεδουλευμένων σύμφωνα με τη νομοθεσία και έχει δρομολογήσει την επίλυση του προβλήματος.”

Δημοσίευμα όμως στην εφημερίδα Καθημερινή στις 4 Αυγούστου 2012 με τίτλο «Μετρό Θεσσαλονίκης: αδιέξοδο» αναφέρει:

“Σε αδιέξοδο δείχνει να βρίσκεται η κατασκευή του μετρό Θεσσαλονίκης. Το πρόβλημα δεν είναι η χρηματοδότηση του έργου, που είναι εξασφαλισμένη από κοινοτικά κονδύλια, αλλά ένας συνδυασμός καθυστερήσεων στις συμβατικές υποχρεώσεις του κράτους (απαλλοτριώσεις και αρχαιολογική έρευνα) και της εμφανούς οικονομικής αδυναμίας του αναδόχου να προχωρήσει. Χαρακτηριστικό της κατάστασης είναι ότι η κοινοπραξία που έχει αναλάβει το έργο γιγαντώνει συνεχώς τις οικονομικές της απαιτήσεις, διεκδικώντας πλέον περί τα 240 εκατ. ευρώ από το κράτος. Σε πρώτη φάση, πάντως, η κυβέρνηση επιλέγει να μη δείξει την πόρτα της εξόδου στην κοινοπραξία που έχει αναλάβει το έργο (ΑΕΓΕΚ, Impregilo, Ansaldo STS, Seli, Ansaldo Breda).

...Σύμφωνα με πληροφορίες της «Κ», επικαλούμενος τον περιορισμό της δανειοδότησής του από τις τράπεζες, ο ανάδοχος του έργου ζήτησε να αυξηθεί η προκαταβολή από 6% (δηλαδή 48 εκατ. ευρώ τα οποία έχει ήδη λάβει) σε 10% (δηλαδή να λάβει περίπου 20 εκατ. ευρώ επιπλέον). Η καταβολή μεγαλύτερης προκαταβολής όμως δεν προβλέπεται ούτε από τη σύμβαση του έργου, ούτε από τον νόμο (θα χρειαζόταν ειδική ρύθμιση).

Οι απαιτήσεις της κατασκευαστικής κοινοπραξίας δεν τελειώνουν εκεί. Από το 2007 έως το 2011 ο ανάδοχος έχει καταθέσει αιτήματα συνολικού ύψους 240 εκατ. ευρώ. Τα περισσότερα από αυτά αφορούν τεχνικά θέματα (λ.χ. αίτηση αποζημίωσης λόγω καθυστέρησης στην παράδοση χώρων ή για εργασίες που ο ανάδοχος υποστηρίζει ότι δεν περιλαμβάνονταν στην αρχική σύμβαση). Ξεχωρίζει ωστόσο η διεκδίκηση 112,8 εκατ. ευρώ «λόγω αλλαγής των συνθηκών εκτέλεσης του έργου».

Η οικονομική δυνατότητα, αλλά και η στάση του αναδόχου του μετρό Θεσσαλονίκης δεν είναι το μόνο πρόβλημα. Η πολιτεία εξακολουθεί, 6 χρόνια μετά την έναρξη του έργου (το οποίο, σημειωτέον, θα έπρεπε να παραδοθεί σε λειτουργία το φετινό Οκτώβριο και έχει παραταθεί έως το 2016) να μην έχει ολοκληρώσει το σύνολο των απαλλοτριώσεων που πρέπει να πραγματοποιηθούν. Πιο συγκεκριμένα, εκκρεμεί η παράδοση χώρων σε τρεις σταθμούς (Νέα Ελβετία, Βούλγαρη, Πατρίκιος), που επαναχωροθετήθηκαν, καθώς και σε τμήμα του αμαξοστασίου (εκκρεμεί η μεταφορά εγκαταστάσεων του σταθμού μεταφόρτωσης απορριμμάτων του Δήμου Θεσσαλονίκης) και του σταθμού στο Παπάφειο.

Ανοιχτά είναι και αρκετά ανασκαφικά μέτωπα, καθυστερώντας την πρόοδο των εργασιών...”

Επιπρόσθετα σε προγενέστερο δημοσίευμα (27/05/2012) του Αγγελιοφόρου της Κυριακής αναφέρεται:

“...Σύμφωνα με δημόσιες, επώνυμες καταγγελίες εκπροσώπων των εργαζομένων στο μετρό, τα μηχανήματα με τα οποία θα έπρεπε να κατασκευάζεται το έργο είναι ακινητοποιημένα, λόγω έλλειψης καυσίμων, ενώ δεν υπάρχουν ούτε υλικά για να εκτελεστούν οι εργασίες! Ετσι, ο σίδηρος αλλά και το τσιμέντο αποτελούν... δυσεύρετα υλικά.

...Οι ελάχιστοι καταστηματάρχες της οδού Δελφών νιώθουν απόγνωση, θυμό, απελπισία, αγωνία και αβεβαιότητα για το αύριο και τονίζουν ότι θα έπρεπε -αν μη τι άλλο- να υπάρξει μέριμνα ώστε να αποζημιωθούν, προκειμένου να μπορέσουν να επιβιώσουν.

...Σημειωτέον ότι κατά μήκος της οδού Δελφών ελάχιστα καταστήματα έχουν μείνει ανοιχτά, αφού ο αποκλεισμός του δρόμου από τις λαμαρίνες, σε αυτή τη δύσκολη οικονομική συγκυρία, οδήγησε τους περισσότερους καταστηματάρχες στο να βάλουν λουκέτο ... Οι εναπομείναντες είναι σχεδόν βέβαιοι ότι δεν θα μπορέσουν να επιβιώσουν μέχρι να ανοίξει και πάλι ο δρόμος και ότι θα ακολουθήσουν το παράδειγμα των συναδέλφων τους, που έβαλαν λουκέτο.”

Μέχρι και σήμερα, καμία απολύτως εξέλιξη δεν υπάρχει και οι λαμαρίνες των εργοταξίων εξακολουθούν να αποκλείουν την πρόσβαση του αγοραστικού κοινού σε όλα τα καταστήματα και τις επιχειρήσεις που πλήττονται από την κατασκευή του έργου και τις καθυστερήσεις αποπεράτωσής του, εδώ και χρόνια.

Κατόπιν των ανωτέρω, ερωτώνται οι κύριοι Υπουργοί:

1. Ποια είναι τα χρονοδιαγράμματα ολοκλήρωσης των εργασιών της αρχαιολογικής υπηρεσίας, όπου αυτή εμπλέκεται, ανά σταθμό;
2. Ποια είναι τα χρονοδιαγράμματα αποπεράτωσης και παράδοσης του έργου προς χρήση τόσο συνολικά όσο και ανά σταθμό;
3. Σε ποιες ενέργειες θα προβεί το Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων για την ολοκλήρωση των συμβατικών υποχρεώσεων, όπως οι απαιτούμενες απαλλοτριώσεις, προκειμένου να:
 - 3.1 διασφαλιστεί το δημόσιο συμφέρον έναντι, δικαιολογημένων ή μη, απαιτήσεων του αναδόχου

- 3.2 εξασφαλίζονται οι θέσεις εργασίας των εργαζομένων στο έργο, μέσω της συνέχισης των εργασιών
- 3.3 μην κινδυνεύσουν να χαθούν τα χρήματα των κοινοτικών κονδυλίων, λόγω καθυστερήσεων
- 3.4 διασφαλιστεί η ακώλυτη πρόσβαση των καταναλωτών στα καταστήματα, που έχουν αποκλειστεί από τα εργοτάξια
4. Σκοπεύετε να αποζημιώσετε τους εμπόρους όλων των δρόμων που έχουν πληγεί από τις εργασίες κατασκευής, οι οποίοι, ανεξάρτητα από την ύφεση, υπέστησαν τεράστια ζημιά και πολλοί ήδη καταστράφηκαν εξαιτίας του αποκλεισμού των καταστημάτων τους επί σειρά ετών και μέχρι σήμερα από τα εργοτάξια, εσωτερικοποιώντας, σε άδικο και υπέρμετρο βαθμό, το κοινωνικό κόστος κατασκευής του έργου; Εάν ναι ποιος θα είναι ο αρμόδιος φορέας καταβολής των αποζημιώσεων και ποιο το χρονοδιάγραμμα απόδοσής τους;

Αθήνα, 20 Αυγούστου 2012
Η Βουλευτής

Χρυσούλα-Μαρία Γιαταγάνα
Α' Θεσσαλονίκης