

Χρ. Σπίρτζης: Επιστροφή στα έργα Υποδομών και στο Μετρό Θεσσαλονίκης στον Ιανουάριο του 2015, σε 10 μήνες κυβέρνησης Κ. Μητσοτάκη

2020/05/06 16:56 στην κατηγορία MMM

Σε σταματημένα εργοτάξια, χιλιάδες απολυμένους, απλήρωτους υπεργολάβους, αποζημιώσεις εκατοντάδων εκατομμυρίων στους «γνωστούς» εργολάβους και εν τέλει σε μετάθεση της ολοκλήρωσης των έργων Υποδομών σε ένα άγνωστο μέλλον, αναφέρεται, σε ανακοίνωσή του, ο πρώην υπουργός Υποδομών και Μεταφορών Χρήστος Σπίρτζης, επιρρίπτοντας ευθύνες στη σημερινή ηγεσία του υπουργείου στους χειρισμούς στο Μετρό Θεσσαλονίκης.

Η ανακοίνωση του Χρήστου Σπίρτζη για το Μετρό Θεσσαλονίκης

Η «ικανότητα» της ΝΔ στα έργα Υποδομών είναι πλέον αποδεδειγμένη, με ένα από τα πιο χαρακτηριστικά παραδείγματα το ΜΕΤΡΟ της Θεσσαλονίκης.

Σήμερα όπως προβλεπόταν με το συμφωνημένο χρονοδιάγραμμα, επί κυβερνήσεων Αλέξη Τσίπρα, έπρεπε να έχει μπει σε φάση δοκιμαστικής λειτουργίας ή να έχουν ενεργοποιηθεί διαδικασίες για επιβολή κυρώσεων στους εργολάβους για καθυστερήσεις.

Αντ' αυτού επέστρεψε στο 2015, οπότε δεν προκαλεί εντύπωση σε κανέναν η επανάληψη των γνωστών τακτικών και μεθοδεύσεων, που οδηγούν σε σταματημένα εργοτάξια, χιλιάδες απολυμένους, απλήρωτους υπεργολάβους, αποζημιώσεις εκατοντάδων εκατομμυρίων, στους γνωστούς εργολάβους και εν τέλει σε μετάθεση της ολοκλήρωσης για ένα άγνωστο μέλλον.

Ίδια ήταν η κατάσταση το Φεβρουάριο του 2015. Το έργο ήταν σταματημένο για 4 χρόνια, υπήρχαν ελάχιστοι εργαζόμενοι, το 30% του έργου που είχε υλοποιηθεί, σταματούσαν (ξανά !!!) από αιτήματα αποζημιώσεων ενός δισεκατομμυρίου εκατόν πενήντα εκατομμυρίων ευρώ (1.150.000.000 !!!), όταν το συμβατικό αντικείμενο του έργου ήταν εννιακόσια εκατομμύρια ευρώ (900.000.000).

της Θεσσαλονίκης στα 4 χρόνια των κυβερνήσεων Αλέξη Τσίπρα ξεκίνησε και μπήκε στην τελική ευθεία ολοκλήρωσης και λειτουργίας του, με σεβασμό στην πολιτιστική κληρονομιά της πόλης, με συγκεκριμένο δεσμευτικό συμφωνημένο χρονοδιάγραμμα.

Ολοκληρώθηκαν οι σήραγγες, τα δομικά έργα, το μηχανοστάσιο, οι σταθμοί παραδίδονταν ο ένας μετά τον άλλο, ήρθαν οι πρώτοι συρμοί για τη δοκιμαστική λειτουργία, ξεκίνησε η υλοποίηση των συστημάτων και των ηλεκτρομηχανολογικών, δεν δόθηκαν οι υπέρογκες αξιώσεις των αποζημιώσεων και ταυτόχρονα προχώρησε η επέκταση για Καλαμαριά και η προετοιμασία για το έργο επέκτασης του ΜΕΤΡΟ στις Δυτικές συνοικίες, με διαγωνισμό για τις πρόδρομες εργασίες.

Ήταν τότε που ακόμη η κατασκευή του έργου προχωρούσε με γρήγορους ρυθμούς και απορροφούσε ποσά της τάξης των 135 εκ. Ευρώ ετησίως, φτάνοντας την ολοκλήρωση του έργου στο 75%.

Τον Φεβρουάριο 2019, ο Δ/νων σύμβουλος κ. Εξάρχου, της ίδιας αναδόχου κατασκευαστικής εταιρείας ΑΚΤΩΡ, δήλωνε δημόσια σε ομιλία του στη Θεσσαλονίκη, ότι το έργο προχωρούσε σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα και διαβεβαίωνε ότι θα παραδίδονταν στο τέλος του 2020.

Λίγους μήνες αργότερα ο ίδιος Δ/νων Σύμβουλος της ΑΚΤΩΡ στέλνει επιστολή με την οποία διαμαρτύρεται για δήθεν καθυστερήσεις στο έργο. Προφανώς δεν βρήκε ανταπόκριση από την τότε διοίκηση της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ και δεν κατέθεσε αίτημα αποζημιώσεων ...

Το θέμα των αποζημιώσεων που ζητούν σήμερα οι εργολάβοι το άνοιξε ο ίδιος ο Κ. Μητσοτάκης στην ομιλία του στη ΔΕΘ, το Σεπτέμβριο του 2019, όταν ανακοίνωσε την απόσπαση και επανατοποθέτηση των αρχαίων στη Βενιζέλου παρά τις αντιδράσεις των επιστημονικών φορέων.

Εξήγγειλε (δεν έχει υπάρξει ιστορικό προηγούμενο) τη μετάθεση του χρονοδιαγράμματος λειτουργίας του έργου για το 2023 και έκανε λόγο για «μη κόστο-λογημένη» λύση από το ΣΥΡΙΖΑ που θα ολοκλήρωνε το έργο σε λειτουργία το 2021.

της μεθόδευσης των αποζημιώσεων έγινε λίγες μέρες αργότερα από τον Αλέξη Τσίπρα: «δεν πρόκειται για γκάφα, για προχειρότητα, ή ερασιτεχνισμό, πρόκειται για ένα πολύ σημαντικό και ωραίο δώρο στο νέο εθνικό εργολάβο ο οποίος από αυτή την καθυστέρηση στην πλάτη των πολιτών της Θεσσαλονίκης θα κερδίσει δεκάδες εκατομμύρια ευρώ σε αποζημιώσεις, ίσως περισσότερα απ' όσα θα διεκδικούσε αν τον αφήναμε και δεν τον σταματούσαμε με ΠΝΠ να αυξήσει τα διόδια στην Αττική Οδό».

Τώρα που έρχεται η ώρα του λογαριασμού με τους εργολάβους ο Πρόεδρος της Αττικό Μετρό, σπεύδει να δικαιολογήσει τα αδικαιολόγητα και επιχειρεί να φορτώσει τα μελλοντικά δωράκια στον Εθνικό Εργολάβο στην προηγούμενη διοίκηση της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ για να προκαταλάβει τις αποφάσεις για τις αποζημιώσεις, αντί να εκκινηθούν διαδικασίες για ενεργοποίηση ρητρών καθυστέρησης,. Και είναι τόσο έωλες οι αιτιάσεις του που προτίμησε να τις ανακοινώσει χθες σε μέσο κοινωνικής δικτύωσης.

Γι αυτό έχουμε να πούμε τα εξής:

Το αίτημα για αποζημιώσεις άνω των 50 εκατ. Ευρώ υπέβαλλαν πριν από περίπου ενάμιση μήνα και όχι τον Μάρτιο του 2019, περισσότερο από ένα χρόνο (!!!!) οι γνωστοί εργολάβοι, προφανώς γνωρίζοντας ότι μέχρι τον Ιούλιο 2019 δεν είχαν πρόθυμους συνομιλητές.

Η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ και η κυβέρνηση δεν έχει δηλώσει τίποτα για την εξέλιξη του διαγωνισμού της Γραμμής 4 του ΜΕΤΡΟ Αθήνας, παρά τις αποφάσεις του ΣτΕ, που μπορεί να οδηγήσουν σε νέο διαγωνισμό, με συμμετέχοντα τον ίδιο εργολάβο.

Υπενθυμίζουμε ότι πρόκειται για τον ίδιο εργολάβο, τον όμιλο Ελλάκτωρ που διαχειρίζεται την Αττική Οδό που ζήτησε παραμονές εκλογών υπέρογκες αυξήσεις στα διόδια, που σταματήσαμε με ΠΝΠ. Την Αττική Οδό που με τα εκατοντάδες εκατομμύρια στα ταμεία της έβαλε ως “πληττόμενη” από την κρίση, τους εργαζομένους της στην επιδότηση των 800 ευρώ, χωρίς «ΣΚΟΙΛ ΕΛΙΚΙΚΟΥ», ενώ η Ελλάκτωρ προχωρούσε σε τηλεφωνικές απολύσεις σε πάνω από 675 εργαζομένους εν μέσω της πανδημίας, με την ανοχή της Κυβέρνησης.

Ο κατάλογος της ευνοϊκής μεταχείρισης είναι μεγάλος ...

Ο άλλοτε κραταιός Άκτωρας που κατασκεύασε τα μεγαλύτερα έργα ανακοίνωσε την προηγούμενη εβδομάδα ζημιές που έφτασαν πέρυσι στα 84 εκατ. Ευρώ προ φόρων και λειτουργικές ζημιές 127 εκατ. Ευρώ.

Και όλα αυτά ενώ ο όμιλος είχε κέρδη ρεκόρ από τις παραχωρήσεις (Αττική Οδό, Μορέα κλπ.) αφού έβαλε στα ταμεία του 41 εκατ. Ευρώ. Το ομόλογο που δανείστηκε με επιτόκιο 6,375% χθες διαπραγματευόταν στο χρηματιστήριο της Φρανκφούρτης κάτω από το 55% της αξίας του.

Η κάλυψη αυτών των αναγκών, στον εργοληπτικό κόσμο δεν καλύπτεται με ευνοϊκή μεταχείριση, αλλά από μια άλλη πολιτική της χώρας στις δημόσιες υποδομές και ένα συγκεκριμένο πρόγραμμα έργων, ευρύ, ιεραρχημένο και ενταγμένο στο σχέδιο παραγωγικής ανασυγκρότησης.