



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ
ΓΕΝΙΚΗ Δ/ΝΣΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ
Ε.Υ.Δ.Ε. – Κ.Σ.Ε.Σ.Π.**

Αθήνα, **04-12-2023**
Αρ. πρωτ.: **Φ1/367581**

Ειδική Υπηρεσία Δημοσίων Έργων Κατασκευής
Συγκοινωνιακών Έργων με Σύμβαση Παραχώρησης

Ταχ.διεύθυνση: Καρύστου 5, 11523 Αθήνα
Πληροφορίες: Προϊστάμενος
Τηλέφωνο: 210-6992232
F A X : 210-6996668
Email: eyde.mkepp@ggde.gr

**ΠΡΟΣ: Γραφείο Γενικού Διευθυντή
Συγκοινωνιακών Έργων
Αναστάσεως 2 & Τσιγάντε
101 91 Παπάγου**

ΕΡΓΟ: Σύμβαση Παραχώρησης για τη «Μελέτη, Κατασκευή, Χρηματοδότηση, Λειτουργία, Συντήρηση και Εκμετάλλευση της υποθαλάσσιας αρτηρίας Θεσσαλονίκης» (ν. 3535/2007 – Α' 41).

ΘΕΜΑ: Απάντηση στην υπ 'αρ. 1967/27-11-2023 Ερώτηση του Τμήματος Κοινοβουλευτικού Ελέγχου

Σε συνέχεια του ανωτέρω ερωτήματος, αναφορικά με τα θέματα που άπτονται των αρμοδιοτήτων της Υπηρεσίας, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

1. Η Υποθαλάσσια Αρτηρία Θεσσαλονίκης στην κεντρική περιοχή Θεσσαλονίκης αποτελούσε έργο με σκοπό την ενίσχυση της μεταφορικής υποδομής της Ευρύτερης Περιοχής Θεσσαλονίκης και την δημιουργία δυνατότητας για εκτεταμένες πολεοδομικές αναπλάσεις, εξυπηρετώντας με αυτή την έννοια το σύνολο της μητροπολιτικής περιοχής.
2. Η παράκαμψη του κέντρου της Θεσσαλονίκης με μια υπόγεια παραλιακή αρτηρία αποτελούσε ένα από τα βασικότερα μέτρα για τη βελτίωση και οργάνωση του συστήματος μεταφορών, που πρότειναν το νομοθετημένο Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης (ΡΣΘ, Ν. 1561/1985, ΦΕΚ 148 Α/6.9.1985) και το εγκεκριμένο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Θεσσαλονίκης (Απόφ. Υπ. ΠΕΧΩΔΕ 31.3.1993, ΦΕΚ 420 Δ/27.4.1993).
3. Η υλοποίηση μιας οδού παράκαμψης του ιστορικού κέντρου της Θεσσαλονίκης, είχε σαν στόχο η περιοχή αυτή να μην επιβαρύνεται άσκοπα από τη διερχόμενη κυκλοφορία. Αποσκοπούσε στην ενίσχυση της μεταφορικής υποδομής της Ευρύτερης Περιοχής Θεσσαλονίκης και στην δημιουργία δυνατότητας για εκτεταμένες πολεοδομικές αναπλάσεις, εξυπηρετώντας με αυτή την έννοια το σύνολο της μητροπολιτικής περιοχής.
4. Η πρόβλεψη για το έργο ήταν να διέλθει από την πλευρά της θάλασσας και συγκεκριμένα σε ζώνη με αρχή τη Δυτική Είσοδο Θεσσαλονίκης και το Λιμάνι και κατάληξη την παραλιακή Λεωφόρο Μεγάλου Αλεξάνδρου, στο ύψος του Ξενοδοχείου «Μακεδονία Παλλάς», καταλήγοντας ανατολικά στο ύψος της οδού Μ. Κάλλας, δημιουργώντας έτσι μια παράκαμψη του κέντρου της Θεσσαλονίκης με μια παράλληλη «υπόγεια παραλιακή αρτηρία».
5. Η κατασκευή του έργου στο υποθαλάσσιο τμήμα αυτού προβλέπονταν να γίνει με μέθοδο ανάλογη με αυτή που εφαρμόστηκε με επιτυχία στην υποθαλάσσια οδική ζεύξη Πρέβεζας – Ακτίου.
6. Συγκεκριμένα οι εργασίες θα εκκινούσαν με την εκσκαφή υφαλαύλακος στον πυθμένα της θάλασσας. Στον πυθμένα της υφαλαύλακος θα είχαν εκτελούνταν στη συνέχεια ευρείας κλίμακας γεωτεχνικές εργασίες για την πλήρη σταθεροποίησή του.

7. Θα ακολουθούσε η πόντιση στον πυθμένα της υφαλούλακος των προκατασκευασμένων σπονδύλων από σκυρόδεμα έκαστος μήκους περίπου 180 μέτρων και πλάτους περίπου 35 μέτρων οι οποίοι θα συνδέονταν μεταξύ τους δημιουργώντας με αυτόν τον τρόπο την τελική διατομή της σήραγγας.
8. Η παραπάνω μέθοδος κατασκευής του Έργου προβλέπονταν με βάση τους περιβαλλοντικούς όρους που είχαν εγκριθεί με την υπ' αριθ. 84640/25.6.2002 Κ.Υ.Α., όπως αυτή είχε τροποποιηθεί – επικαιροποιηθεί με την υπ' αριθ. 129632/12.10.2004 Κ.Υ.Α., ήτοι ήδη προ της δημοπράτησης του Έργου.
9. Με νεότερες Αποφάσεις του, μεταγενέστερες της υπογραφής της Σύμβασης Παραχώρησης και της Ημερομηνίας Έναρξης Παραχώρησης, ιδίως με την υπ' αριθ. πρωτ. ΥΠΠΟ/ΓΔΑΠΚ/ΑΡΧ/Α1/Φ40/33885/1523/28.5.2008, το Υπουργείο Πολιτισμού προέκρινε και τελικώς επέβαλε διαφορετική μέθοδο κατασκευής του έργου, ήτοι με βαθιά διάτρηση με μηχανήμα ολομέτωπης κοπής («TBM») κάτω από τον πυθμένα της θάλασσας και σε μέσο βάθος 25 μέτρα από την επιφάνεια της θάλασσας και 19 μέτρα περίπου κάτω από τον πυθμένα αυτής.
10. Της παραπάνω Απόφασης του Υπουργείου Πολιτισμού είχε προηγηθεί η αριθμ. 13/13-05-2008 σύμφωνη γνώμοδότηση του Κεντρικού Αρχαιολογικού Συμβουλίου, ομοίως μετά την υπογραφή της συναφούς συμβάσεως παραχώρησης και ύστερα από το από 12/05/2008 4ο Πρακτικό της Επιτροπής Μεγάλων Έργων του Υπουργείου Πολιτισμού, με βάση το οποίο προκρίθηκε και προτάθηκε προς το Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο η πλήρης τεχνική διαφοροποίηση της αρχικής εγκεκριμένης λύσης και η κατασκευή της υποθαλάσσιας αρτηρίας διά του υποβιβασμού της μηκοτομής της υποθαλάσσιας σήραγγας, που τελικώς υιοθετήθηκε.
11. Η τροποποίηση αυτή διαφοροποιούσε ριζικά τη φύση και τη μορφή του έργου. Το αρχικά δημοπρατημένο και συμβασιοποιημένο έργο είχε έντονα χαρακτηριστικά λιμενικού (υποθαλάσσιου) έργου. Η σημαντικότερη τροποποίηση (υποβιβασμός) της μηκοτομής της υποθαλάσσιας σήραγγας (με υποβιβασμό της, πολύ κάτω του θαλάσσιου πυθμένα σε κατακόρυφη απόσταση 19 μέτρων) καθιστούσε το έργο καθαρά υπόγειο με μέθοδο κατασκευής (ήτοι με μηχανήμα ολομέτωπης κοπής TBM) ανάλογη αυτής που εφαρμόστηκε με πολλές τεχνικές δυσχέρειες στη σιδηροδρομική σήραγγα της Μάγχης. Σημαντικό μέρος των τεχνικών δυσχερειών αναφέρονταν στις εργασίες στεγανοποίησης της σήραγγας.
12. Με την υπ' αριθ. πρωτ. 2229 οικ./ 23.1.2009 Απόφαση του Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ ανατέθηκε, ύστερα από τη Γνωμοδότηση του Κ.Α.Σ της 13/05/2008 (Θέμα 13ο), η τροποποίηση – Επικαιροποίηση της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, προκειμένου να εκδοθούν και εγκριθούν νέοι Περιβαλλοντικοί Όροι για το Έργο, κατά τα οριζόμενα στην ως άνω απόφαση του Υπουργού Πολιτισμού.
13. Οι υπόψη περιβαλλοντικοί όροι δεν εγκρίθηκαν καθόσον λόγω της σημαντικής αύξησης του κόστους του Έργου και λόγω της ως άνω περιγραφείσας τροποποίησης της τεχνικής λύσης εκ μέρους του Υπουργείου Πολιτισμού, το Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων δεν προχώρησε στην υποβολή της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων. Σε αυτό συνέτεινε το υπερβολικό επί πλέον κόστος κατασκευής, οι προσφυγές που είχαν κατατεθεί από φορείς της Θεσσαλονίκης κατά της υλοποίησης του Έργου καθώς και η ανακύψασα στις αρχές του έτους 2010 δημοσιονομική κρίση.
14. Εξ αιτίας των παραπάνω τροποποιήσεων του τεχνικού αντικειμένου του Έργου, ανέκυψαν Γεγονότα Καθυστερήσης κατά την έννοια του Άρθρου 26.1 ΣΠ, χορηγήθηκαν διαδοχικές παρατάσεις των Αποκλειστικών Τμηματικών Προθεσμιών και της Συνολικής Προθεσμίας της Περιόδου Μελετών – Κατασκευών σύμφωνα με το Άρθρο 26.2 της Σύμβασης Παραχώρησης, με αποφάσεις του Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ και καθορισμούς του Ανεξάρτητου Μηχανικού, έως και 31.8.2009.
15. Σύμφωνα όμως με το Άρθρο 26.4.4 της Σύμβασης Παραχώρησης, προβλέπονταν ότι «στην περίπτωση που λόγω Γεγονότων Καθυστερήσης (i) το σύνολο των παρατάσεων του Άρθρου 26.2.1(c) υπερβεί το τριάντα στα εκατό (30%) της Συνολικής Προθεσμίας Περιόδου Τ1, και (ii) εκ του λόγου τούτου καταγγεληθεί οποιαδήποτε από τις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις, ο Παραχωρησιούχος θα δικαιούται να καταγγείλει την παρούσα Σύμβαση».
16. Οι Δανειστές, με την από 27.7.2009 επιστολή προς την Παραχωρησιούχο, την οποία κοινοποίησαν και στο Ελληνικό Δημόσιο, κατήγγειλαν τις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις.

17. Το Ελληνικό Δημόσιο από την πλευρά του αμφισβήτησε μέσω της από 28.9.2009 αυτοτελούς αιτήσεως του ενώπιον του Διαιτητικού Δικαστηρίου του άρθρου 33 της Σύμβασης Παραχώρησης την ισχύ της από 30.7.2009 καταγγελίας της Παραχωρησιούχου.

Στη συνέχεια, κατόπιν διαδοχικών Δικαστικών και Διαιτητικών Διαφορών που ακολούθησαν μεταξύ του Παραχωρησιούχου « ΘΕΡΜΑΪΚΗ ΟΔΟΣ Α.Ε. » και του Ελληνικού Δημοσίου, το διάστημα από το 2009 έως το 2021, με βάση το αριθμ. 1245/23-12-2021 Πρακτικό της πλήρους Ολομέλειας του Ν.Σ.Κ. κρίθηκε ως αναγκαία η μερική αποδοχή της Αίτησης του Παραχωρησιούχου για τη συμβιβαστική καταρτισθείσα από 31.10.2006 Σύμβαση Παραχώρησης, η οποία κυρώθηκε με το ν.3535/2007 (Α'41), προκειμένου :

1. να περιοριστούν στο μικρότερο δυνατό ποσό οι καταβλητέες από το Ελληνικό Δημόσιο αποζημιώσεις, όπως αυτές έχουν επιδικασθεί και προσδιορισθεί με τις από 04.06.2010, 26.07.2010 και 04.10.2012, Διαιτητικές Αποφάσεις (Α' Κύκλος Διαιτησιών) μη καταλειπομένου δικονομικού σταδίου αμφισβήτησης τους,
2. να αποφευχθεί ο μακρός και αβέβαιος ως προς το αποτέλεσμα, δικαστικός αγώνας των αγωγών ακύρωσης των Διαιτητικών Αποφάσεων του Β' Κύκλου Διαιτησιών που απαιτείται για να κατισχύσει το συμφέρον για το Δημόσιο δεδουλευμένων των Διαιτητικών Αποφάσεων του Α' Κύκλου Διαιτησιών, καθώς και η περαιτέρω επιβάρυνση του Δημοσίου με τόκους, κατά τη διάρκεια αυτού,
3. να αποφευχθεί η επιδίκαση οποιουδήποτε ποσού αποζημίωσης σε βάρος του Δημοσίου με την οριστική λήξη των εκκρεμών διαιτητικών δικών, που έχουν ανοιγεί με τις από 01.02.2019 και 01.03.2019 Αιτήσεις Διαιτησίας (Γ' Κύκλος Διαιτησιών), καθώς και το ενδεχόμενο να ανοίξουν νέες, μακροχρόνιες και αβέβαιου αποτελέσματος περί αυτών ακυρωτικές δίκες και να επιβαρυνθεί το Δημόσιο με επιπλέον έξοδα και αμοιβές διαιτησίας,
4. να αποτραπεί ο κίνδυνος επίσπευσης αναγκαστικής εκτέλεσης σε βάρος του Δημοσίου και η εμπλοκή του σε αμφίβολες, ως προς την έκβαση, δίκες περί την εκτέλεση.

Περαιτέρω και σύμφωνα με το αριθμ. 1245/23-12-2021 Πρακτικό της πλήρους Ολομέλειας του Ν.Σ.Κ.:

1. Η διευθέτηση αυτή έχουσα τον χαρακτήρα και τα στοιχεία του εξωδικαστικού συμβιβασμού, για την επίτευξη του οποίου αρκεί ότι ο διάδικος ή το ένα συμβαλλόμενο μέρος προβαίνει σε μια θυσία, γιατί σε αντίστοιχη θυσία προβαίνει και το άλλο συμβαλλόμενο μέρος (ΑΠ 754/2014, ΑΠ 437/2006), χωρίς να είναι απαραίτητο η υποχώρηση στη οποία προβαίνει το ένα μέρος να είναι ισάξια προς την υποχώρηση του άλλου μέρους (ΑΠ 937/2006).
2. Υπό το πρίσμα αυτό, προκρίνεται η μερική αποδοχή της κρινόμενης Αίτησης με την καταβολή στην Αιτούσα του συνολικού ποσού των 85.000.000€, ως εύλογη υποχώρηση εκ μέρους του Δημοσίου και πλέον συμφέρουσα γι' αυτό λύση.
3. Το ποσό αυτό προκύπτει από το ήδη οφειλόμενο ποσό των 81.749.303,93 € κατά τους ευνοϊκότερους για το Δημόσιο υπολογισμούς, το οποίο αντιστοιχεί στο κεφάλαιο και τους τόκους αποζημίωσης που επιδικάστηκαν με τις Διαιτητικές Αποφάσεις του Α' Κύκλου Διαιτησιών, εύλογα προσυζητημένο μέχρι του συνολικού ποσού των 85.000.000 €, αφενός με τους τόκους και τα δικαστικά έξοδα που θα επιβάρυναν το Ελληνικό Δημόσιο κατά το χρονικό διάστημα των πέντε ετών, το οποίο, κατ' ελάχιστη εκτίμηση θα απαιτείτο – σε περίπτωση μη επίτευξης συμβιβασμού – για την διεξαγωγή αβέβαιων σε διάρκεια και έκβαση δικαστικών αγωγών για την ακύρωση των Διαιτητικών Αποφάσεων του Β' Κύκλου Διαιτησιών, με τις οποίες το επιδικασθέν ποσό αποζημίωσης για κεφάλαιο και τόκους ανέρχεται στο συνολικό ποσό των 109.472.931,01 €, και αφετέρου με τις αμοιβές και τα έξοδα των εκκρεμών διαιτητικών δικών του Γ' Κύκλου Διαιτησιών, με αντικείμενο τη νομιμότοκη επιδίκαση σε βάρος του Δημοσίου συνολικού ποσού αποζημίωσης 240.291.618,30 €.
4. Το γεγονός ότι το αριθ. 1245/23-12-2021 Πρακτικό της πλήρους Ολομέλειας του Ν.Σ.Κ. εγκρίθηκε με τις από 24.12.2021 επισημειωματικές Πράξεις των αρμόδιων Υπουργών Υποδομών & Μεταφορών και Οικονομικών.
5. Σύμφωνα με το αριθ. 1245/23-12-2021 Πρακτικό της πλήρους Ολομέλειας του Ν.Σ.Κ., η καταβλητέα προς τον Παραχωρησιούχο αποζημίωση συνολικού ποσού ύψους 85.000.000 € σύμφωνα με τις Διαιτητικές Αποφάσεις του Α' Κύκλου Διαιτησιών αναλύεται ως ακολούθως :

5.1 ποσό 67.886.677,59 € ως το σύνολο των αποζημιώσεων λόγω Καταγγελίας και Καθυστέρησης που προκύπτει από το άθροισμα των κάτωθι επιδικασθέντων ποσών:

5.1.1 43.748.474,80 € σύμφωνα με την από 26.7.2010 απόφαση του Διαιτητικού Δικαστηρίου που αφορά στην αποζημίωση λόγω Καταγγελίας της Σύμβασης Παραχώρησης.

5.1.2 13.707.449,11 €, 1.813.159,62 €, 1.384.878,91 €, 1.696.925,03 € και 1.840.386,85 €, με τις από 4.6.2010 πέντε (5) αποφάσεις, του Διαιτητικού Δικαστηρίου που αφορά σε αποζημιώσεις λόγω Καθυστέρησης.

5.1.3 3.695.403,27 € με την από 4.10.2012 απόφαση, του Διαιτητικού Δικαστηρίου που αφορά σε περαιτέρω αποζημιώσεις λόγω Καθυστέρησης

5.2 ποσό 17.113.322,44 € ως το σύνολο των τόκων επί των ως άνω επιδικασθέντων ποσών.

Τέλος με την υπ' αρ. ΕΥΔΕ/ΚΣΕΣΠ/Γ/Φ1.1/302092/10-10-2023 (Α.Δ.Α.: 6ΙΚΒ465ΧΘΞ-9ΘΣ) Υπουργική Απόφαση εγκρίθηκε το ποσό των ογδόντα πέντε εκατομμυρίων ΕΥΡΩ (85.000.000,00 €) για την καταβολή αποζημίωσης προς τον Παραχωρησιούχο ΘΕΡΜΑΙΚΗ ΟΔΟΣ Α.Ε..

Ε. Δ.:

1. Χρον. Αρχείο
2. Φάκελος Φ1

**Ο Αναπληρωτής Προϊστάμενος
της ΕΥΔΕ/ΚΣΕΣΠ**

**Ιωάννης - Παναγιώτης Χριστόπουλος
Πολ. Μηχ. με Α' βαθμό**