



6 ΜΑΡ. 2015

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ, ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ
ΤΜΗΜΑ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Χαριλάου Τρικούπη 182

Αθήνα **05.03.2015**

101 78 Αθήνα , τηλ. 210 64 67 912

Αρ. Πρωτ **07**

✓ Προς τη
 Βουλή των Ελλήνων
 Δ/ση Κοινοβουλευτικού
 Ελέγχου
 Τμήμα **Ερωτήσεων**

ΘΕΜΑ: Συνέχιση εργασιών στο Μετρό Θεσσαλονίκης

ΣΧΕΤ: Η Ερώτηση 73/13.02.2015 που κατέθεσαν στη Βουλή,
 οι Βουλευτές κύριος Σάκης Βαρδαλής και κυρία Ελένη Γερασιμίδου

ΚΟΙΝ: 1) Βουλευτή κ.Σάκη Βαρδαλή
 2) Βουλευτή κα Ελένη Γερασιμίδου
 3) Υπ. Εργασίας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης – Γρ. Υπουργού

Σε απάντηση της παραπάνω σχετικής Ερώτησης, παρακαλούμε να πληροφορήσετε τον κύριο και την κυρία Βουλευτή, ότι επισυνάπτουμε το με αρ.πρ. ΑΛΧ-54184/02.03.2015 σχετικό έγγραφο της «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.», από το οποίο προκύπτουν οι απαντήσεις στα θιγόμενα θέματα.

Συνημμένα

Το υπ'αρ. ΑΛΧ-54184/02.03.2015
 έγγραφο της «Αττικό Μετρό Α.Ε.»

Εσωτ. Διανομή
 Γρ. Κοιν. Ελέγχου

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΑΘΑΚΗΣ**

Ακριβές αντίγραφο

Π. Καμπύλας

↓



Πρόεδρος Δ.Σ. & Διευθύνων Σύμβουλος

Προς
Υπουργείο Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας & Τουρισμού
Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων
Γραφείο Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Χαρ. Τρικούπη 182 Αθήνα
Fax: 210-6442940
Email: gke@ggde.gr

ΑΠ : ALX-54184

02 Μαρτίου 2015

Θέμα : Απάντηση της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. σε Ερώτηση με Α.Π 73/13.02.2015 των
βουλευτών Αθ. Βάρδαλη & Ε. Γερασιμίδου

Σχετ. : Επιστολή με Α.Π. 07/18.02./2015 του Γραφείου Κοινοβουλευτικού Ελέγχου

Σας απαστέλλουμε συνημμένα σχέδιο απάντησης που αφορά στο ανωτέρω θέμα.

Με εκτίμηση,

Χρήστος Τσίφουρας
Πρόεδρος Δ.Σ. & Διευθύνων Σύμβουλος

Συνημμένα : Σχέδιο απάντησης, (4) σελίδες

Σε απάντηση της : CCN - 514484
Χρειάζεται γραπτή απάντηση : Όχι

ΣΧΕΔΙΟ ΑΠΑΝΤΗΣΗΣ ΤΗΣ ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.
ΣΤΗΝ ΕΡΩΤΗΣΗ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 73/13.02.2015 ΤΩΝ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ
ΑΘ. ΒΑΡΔΑΛΗ & ΕΛ.ΓΕΡΑΣΙΜΙΔΟΥ

Σε απάντηση της Ερώτησης 73/13.02.2015 των βουλευτών Αθανασίου Βαρδαλή και Ελένης Γερασιμίδου προς τους Υπουργούς Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας & Τουρισμού και Εργασίας & Κοινωνικής Αλληλεγγύης με θέμα «Να συνεχιστούν απρόσκοπτα οι εργασίες στο Μετρό Θεσσαλονίκης» κρίνεται κατ' αρχήν σκόπιμο να γίνει μια σύντομη επισήμανση των κυριότερων προβλημάτων που αντιμετώπισε το συγκεκριμένο έργο και οι ενέργειες που έγιναν από την ΑΜ και το ΥΠΥΜΕΔΙ για το ξεπέρασμά τους.

1. Η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ανέλαβε την κατασκευή του Μετρό Θεσσαλονίκης ως καθαρά δημόσιο έργο, με την τροποποίηση του ιδρυτικού της νόμου το έτος 2003, μετά την αποτυχημένη απόπειρα ανάθεσης της κατασκευής του με τη μορφή της σύμβασης παραχώρησης. Για το λόγο αυτό, το έργο της βασικής γραμμής δημοπρατήθηκε βεβιασμένα, κατά βάση με τον σχεδιασμό που είχε επιμεληθεί ο Δήμος Θεσσαλονίκης, ο οποίος είχε προσδιορίσει μεταξύ άλλων τη χάραξη και τις θέσεις των σταθμών, σε ορισμένους εκ των οποίων διαπιστώθηκαν στη φάση ωρίμανσης των μελετών σοβαρά προβλήματα (χωροθέτηση του Στ. Ν. Ελβετίας εντός των ορίων υδατορέματος, του Στ. Βούλγαρη σε ρήγμα, του Στ. Ανάληψη στα όρια οικοδομών κλπ).

Το γεγονός αυτό οδήγησε σε συμπληρωματικές απαλλοτριώσεις και οι προβλεπόμενες από τη νομοθεσία διαδικασίες για τη συντέλεσή τους είχαν ως αποτέλεσμα την καθυστερημένη παράδοση των αντίστοιχων εργοταξιακών χώρων στον ανάδοχο. Ανάλογη καθυστέρηση υπήρξε και στην περίπτωση του σταθμού «Παπάφη», μετά τις αλληπάλληλες προσφυγές της διοίκησης του ιδρύματος.

2. Η προκήρυξη του σχετικού διαγωνισμού για την ανάθεση του έργου έγινε την ίδια χρονιά, με το σύστημα «Μελέτη-Κατασκευή» και τον Απρίλιο του 2006 υπογράφηκε η σύμβαση κατασκευής του μεταξύ της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ και της Αναδόχου Κοινοπραξίας ΑΙΑΣΑ, στο αντικείμενο της οποίας περιλαμβάνονταν η εκτέλεση της συμπληρωματικής γεωτεχνικής έρευνας και η εκπόνηση των μελετών.

Από την αρχή του έργου, πάγια θέση του Αναδόχου - και μόνιμο σημείο τριβής με την ΑΜ - ήταν ότι το συμβατικό τεχνικό αντικείμενο που αντιστοιχεί στο Κατ' Αποκοπήν Τμήμα είναι αυτό που περιλαμβάνεται στην Τεχνική Προσφορά του, επομένως οποιαδήποτε μετέπειτα τροποποίηση θα έπρεπε να αποζημιωθεί πέραν του Κατ' Αποκοπή Τιμήματος.

Επισημαίνεται ότι μεγάλο μέρος των πρόσθετων οικονομικών απαιτήσεων της Αναδόχου Κ/ξίας, οι οποίες έχουν οδηγηθεί στην Διαιτησία, σχετίζονται με τις διαφοροποιήσεις αυτές μεταξύ Τεχνικής Προσφοράς Αναδόχου και συμβατικών

προδιαγραφών, τις οποίες η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ έχει απορρίψει, όπως όφειλε να κάνει, σύμφωνα με τις ρητές προβλέψεις των τευχών της σύμβασης.

3. Από την εμπειρία των έργων Μετρό της Αθήνας, με πιο πρόσφατο παράδειγμα τη Γραμμή 4, προκύπτει ότι για την ωρίμανση ενός έργου Μετρό απαιτούνται περίπου 14 χρόνια (8 χρόνια μελέτη και 6 κατασκευή), χωρίς να αναμένονται σημαντικά αρχαιολογικά ευρήματα.

Στην αντίστοιχη περίπτωση του Μετρό Θεσσαλονίκης η συνολική διάρκεια μελέτης-κατασκευής ανήρχετο σε 6 μόλις χρόνια, συμπεριλαμβανομένης της αρχαιολογικής έρευνας, ενώ ήταν δεδομένο ότι η πόλη μετρούσε 23 αιώνες ιστορίας και επομένως αναμενόταν εκτεταμένη αρχαιολογική έρευνα.

4. Όσον αφορά τη δαπάνη των αρχαιολογικών εργασιών, αυτή είχε, όπως αποδείχτηκε εκ των υστέρων, υποεκτιμηθεί, καθώς το κονδύλι των αρχαιολογικών εργασιών ανερχόταν μόλις σε 15 εκατ. ευρώ, ενώ έως σήμερα έχουν δαπανηθεί 88 εκατ. ευρώ και σύμφωνα με τις εκτιμήσεις του ΥΠ.ΠΟ. το ποσό αυτό θα ανέλθει στα 132 εκατ. ευρώ. Η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ έχει κατορθώσει μέχρι σήμερα να εξασφαλίσει την χρηματοδότηση του επιπλέον απαιτούμενου κονδυλίου μέσω δύο συμπληρωματικών συμβάσεων. Η 1^η Συμπληρωματική Σύμβαση ποσού 41,8 εκατ. ευρώ ήταν η πρώτη συμπληρωματική σύμβαση στην Ελλάδα, που αφορά αποκλειστικά αρχαιολογικές εργασίες και μάλιστα συγχρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Η 2^η Συμπληρωματική Σύμβαση ποσού 25 εκατ. ευρώ έχει εγκριθεί και αναμένεται να υπογραφεί από τον Ανάδοχο, εφόσον εκδηλώσει την πρόθεση να συνεχίσει τις εργασίες.

Η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ έχει κάνει όλες τις ενέργειες στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της για την επιτάχυνση του αρχαιολογικού έργου. Συγκεκριμένα, έχει ζητήσει και έχει επιτύχει την εκτέλεση αρχαιολογικών εργασιών σε 2 βάρδιες όπου είναι εφικτό, διαθέτει μηχανικά μέσα για την υποβοήθηση του αρχαιολογικού έργου και έχει προσλάβει σύμβουλο υψηλού κύρους, ομότιμο καθηγητή αρχαιολογίας και μέλος της Ακαδημίας Αθηνών, για τον συντονισμό του αρχαιολογικού έργου.

5. Πέραν των ανωτέρω, ο Δήμος Θεσσαλονίκης έχει επηρεάσει την πρόοδο του έργου σε τρεις χαρακτηριστικές περιπτώσεις.

Στην πρώτη περίπτωση δήλωσε αδυναμία μετεγκατάστασης μέρους του Σταθμού Μεταφόρτωσης Απορριμμάτων από απαλλοτριωθείσα έκταση, ως είχε υποχρέωση να προκειμένου να ξεκινήσει η κατασκευή του Αμαξοστασίου, με αποτέλεσμα να καθυστερήσει σημαντικά η έναρξη των εργασιών.

Στη δεύτερη περίπτωση, προσέφυγε στο ΣτΕ κατά της Υπουργικής Απόφασης που προέβλεπε την απόσπαση και επανατοποθέτηση των αρχαιολογικών ευρημάτων εντός του Σταθμού Βενιζέλου, με αποτέλεσμα να έχουν «παγώσει» οι εργασίες για δύο έτη,

αναμένοντας τις διοικητικές αποφάσεις του ΥΠ.ΠΟ.Α. και παρά το πνεύμα συνεργασίας που έχει επιδείξει η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ, προτείνοντας εναλλακτικές λύσεις για την διατήρηση και ανάδειξη των ευρημάτων εντός του σταθμού. Μόλις πρόσφατα τον Δεκέμβριο του 2014 υπήρξε συναίνεση για τη μελέτη ανασχεδιασμού του σταθμού και υπήρξε σχετική έγκριση από το ΚΑΣ και τον αρμόδιο Υπουργό.

Τέλος αφού διαπιστώθηκε ότι ο σταθμός Ν.Ελβετία χωροθετήθηκε σε μπαζωμένο από τις υπηρεσίες του ρέμα και μετακινήθηκε η θέση του, δήλωσε αδυναμία αποκατάστασης της φυσικής κοίτης του, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται συχνά πλημμυρικά φαινόμενα στις παρακείμενες εργοταξιακές εγκαταστάσεις. Το συγκεκριμένο θέμα ξεπεράστηκε πρόσφατα με τη χρηματοδότηση και κατασκευή του απαιτούμενου έργου από το ΥΠΥΜΕΔΙ.

6. Αναφορικά με την οικονομική αδυναμία της Αναδόχου Κ/ξίας να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις χρηματοδότησης του έργου επισημαίνεται ότι οι τρεις από τις πέντε εταιρείες που απαρτίζουν την Ανάδοχο Κ/ξία έχουν αντιμετωπίσει σοβαρά οικονομικά προβλήματα ή πτώχευσαν κατά την διάρκεια κατασκευής το έργου. Η μία εξ' αυτών μάλιστα (ΑΕΓΕΚ) έχει αλλάξει δύο φορές ιδιοκτησιακό καθεστώς, με ότι αυτό συνεπάγεται για την ομαλή πρόοδο των εργασιών κατασκευής του έργου.

Για την υποβοήθηση του Αναδόχου, ώστε να αντιμετωπίσει τα χρηματοδοτικά του προβλήματα, τα οποία επιδεινώθηκαν περαιτέρω με την οικονομική κρίση της τελευταίας πενταετίας, προωθήθηκε νομοθετική ρύθμιση με το Ν. 4093/2012 (ΦΕΚ 222Α), για τη χορήγηση συμπληρωματικής προκαταβολής σε παλιές συμβάσεις, ώστε το συνολικό ύψος της να είναι ως ποσοστό το ίδιο με το ισχύον για τις νέες που αφορούν στα μεγάλα δημόσια έργα.

7. Για τη επίσπευση επίλυσης των διαφωνιών και διεκδικήσεων του αναδόχου που είχαν παραπεμφθεί στη δικαιοσύνη, μετά την απόρριψή τους από την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ, προωθήθηκαν νομοθετικές ρυθμίσεις, με τους Ν.4155/2013 (ΦΕΚ120Α) και Ν.4264/2014 (ΦΕΚ 118Α), για την επίλυσή τους μέσω διαιτησίας.

Την 01.12.2014 εκδόθηκε η πρώτη απόφαση της διαιτησίας επί της κρίσιμης Διαφωνίας 66, που έκρινε, κατά πλειοψηφία, ότι η παράταση που χορηγήθηκε από τη ΑΜ στη συνολική προθεσμία μέχρι τις 25.11.2016, δεν ήταν, εν μέρει, σύμφωνη με τις προβλέψεις του νόμου και συγκεκριμένα για το χρονικό διάστημα πέραν της 1^{ης} Δεκεμβρίου 2014, ημερομηνία που κατά την απόφαση της διαιτησίας είναι η οριακή προθεσμία του έργου και ο ανάδοχος μπορεί να αποχωρήσει, αν το επιθυμεί, αιτούμενος διάλυση της σύμβασης, πράξη στην οποία προέβη στις 16.12.2014. Επειδή όμως η πάροδος της οριακής προθεσμίας του έργου δεν επιφέρει άνευ λόγου τη λύση της εργολαβικής σύμβασης, η Δ/νουσα Υπηρεσία με αιτιολογημένη απόφαση απέρριψε το σχετικό αίτημα του αναδόχου στις 30.12.2014. Κατά της απόφασης αυτής ο

ανάδοχος υπέβαλε ένσταση στην Προϊσταμένη Αρχή στις 13.01.2015, η οποία αυτήν την περίοδο εξετάζεται από την ΑΜ.

Στην ίδια Διαφωνία 66 περιλαμβάνονταν και αίτημα αποζημίωσης του αναδόχου ύψους 215 εκ.€ περίπου, ως οικονομική επιβάρυνσή του, λόγω των προβλημάτων του έργου που εμπόδιζαν την πρόοδό του, με αποκλειστική υπαιτιότητα του κυρίου του. Στις 11.02.2015 η διαιτησία απεφάνθη για το συγκεκριμένο σκέλος, απορρίπτοντας το συγκεκριμένο αίτημα του αναδόχου ως απαράδεκτο, λόγω μη τήρησης της νόμιμης προδικασίας. Ταυτόχρονα απεφάνθη και για το ζήτημα της παράτασης της Αποκλειστικής Προθεσμίας Α/Α 6 «Ολοκλήρωση αποσυναρμολόγησης των ΤΒΜ και όλων των έργων Π/Μ σηράγγων του Έργου», κρίνοντας ότι η χορηγηθείσα από την ΑΜ παράτασή της θα έπρεπε να ήταν με αναθεώρηση.

Σε απάντηση των συγκεκριμένων ερωτημάτων που τίθενται από τους Βουλευτές επισημαίνονται τα εξής:

Ως γνωστόν, τον τελευταίο μήνα επήλθε κυβερνητική αλλαγή και εντός των ημερών πρόκειται να αναλάβει επισήμως τα καθήκοντά του ο αρμόδιος Υπουργός, ο οποίος ήδη ενημερώνεται συνεχώς από την ΑΜ για τα πολλά και σύνθετα προβλήματα του έργου και τις δυνατότητες που παρέχονται από τη σχετική νομοθεσία και τη σύμβαση για την επανεκκίνηση των εργασιών, με βασικό κριτήριο τη διασφάλιση του δημοσίου συμφέροντος.

Στόχος της ΑΜ και της πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου, το οποίο θα αναλάβει άμεσα σχετικές πρωτοβουλίες προς κάθε κατεύθυνση, δεν μπορεί παρά να είναι η ριζική αντιμετώπιση όλων των προβλημάτων του έργου για την ανεμπόδιστη συνέχιση των εργασιών και την ολοκλήρωσή του το συντομότερο δυνατόν. Μόνον έτσι θα σταματήσει η παρατεταμένη ταλαιπωρία των πολιτών και των επιχειρήσεων από την παρουσία των εργοταξίων, θα ανακτηθούν-ενισχυθούν οι θέσεις εργασίας, διαδοχικά σε διάφορους τομείς, ανάλογα με την πρόοδο των εργασιών (αρχαιολογικό-τεχνικό σκέλος κατά την κατασκευή, φάση λειτουργίας) και θα τεθεί σε λειτουργία ένα έργο που θα αμβλύνει τα κυκλοφοριακά προβλήματα της Θεσσαλονίκης, δίδοντας μια καλύτερη ποιότητα ζωής στην πόλη.