



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
& ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

23 ΜΑΡ. 2015

ΑΥΤΟΤΕΛΕΣ ΤΜΗΜΑ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Αθήνα, 23 Μαρτίου 2015

Αρ. Πρωτ.: 32573

Ταχ. Δ/ση : Νίκης 5
Πλ. Συντάγματος
Ταχ. Κώδικας : 10180
Πληροφορίες : Ι.Ελευθεριάδου
Τηλέφωνο : 210 3332875

ΠΡΟΣ :

- ✓ Τη Βουλή των Ελλήνων
Δ/ση Κοιν/κού Ελέγχου
Τμήμα Ερωτήσεων & ΑΚΕ

ΚΟΙΝ:

- Βουλευτή κο
Αλέξανδρο Τριανταφυλλίδη
(διά της αρμόδιας Υπηρεσίας
της Βουλής των Ελλήνων)

ΘΕΜΑ : Απάντηση στην Ερώτηση με Α.Π. 282/26-2-2015

Σε απάντηση της ανωτέρω Ερώτησης που κατέθεσε στη Βουλή των Ελλήνων ο Βουλευτής κος Αλέξανδρος Τριανταφυλλίδης και στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων μας, σας διαβιβάζουμε το με αριθμ.πρωτ. 26208/9-3-2015 έγγραφο της Ειδικής Υπηρεσίας Συντονισμού της Εφαρμογής των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Επενδύσεων ΕΣΠΑ του Τομέα Οικονομίας, καθώς και το με αριθμ.πρωτ. ΑΛΧ-54249/10-3-2015 έγγραφο της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.

Ο Υπουργός

Γιώργος Σταθάκης

ΕΣΩΤ. ΔΙΑΝΟΜΗ

Γραφ. Υπουργού
Τμήμα Κοιν.Ελέγχου

Αρ. σελ. απάντησης (1)
Αρ. σελ. συνημμένων (8)
Συνολικός αρ. σελίδων (9)



ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ
Ο Α ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΣ ΤΜΗΜΑΤΟΣ
ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ, ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ
ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
(ΤΟΜΕΑΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ)
Κ.Α.Α.

Σταύρος Αλεξόπουλος



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ – ΕΣΠΑ

ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ
ΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΩΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Αθήνα, 9 Μαρτίου 2015
Αριθμ. Πρωτ. 26208

Ταχ. Δ/ση : Νίκης 10
Ταχ. Κώδικας : 10180 Αθήνα
Πληροφορίες: Ε. Γιαλαντζή
Τηλ : 210-3742092
Fax : 210-3742057
E-mail: gialantzi@mnec.gr

**ΠΡΟΣ: Αυτοτελές Γραφείο
Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Ιδίου Υπουργείου**

ΘΕΜΑ: Απάντηση στην ερώτηση του Βουλευτή κ. Α. Τριανταφυλλίδη

Σχετικό: Ερώτηση με αρ. πρωτ. 282/26.02.2015

Σε απάντηση της ανωτέρω σχετικής Ερώτησης και στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της Ειδικής Υπηρεσίας Συντονισμού του Υπουργείου Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας σας γνωστοποιούμε τα ακόλουθα:

Το έργο «ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΩΝ ΜΕΤΕΠΙΒΙΒΑΣΗΣ» εντάχθηκε στο Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Μακεδονία – Θράκη στις 18/9/2009 και συγχρηματοδοτείται από πόρους της Ευρωπαϊκής Ένωσης και εθνικούς πόρους. Μέχρι σήμερα, το σύνολο των αιτημάτων πληρωμής για τις ανάγκες υλοποίησης του έργου εξυπηρετούνται στο σύνολό τους.

Λόγω των καθυστερήσεων που ανέκυψαν κατά την διάρκεια κατασκευής του έργου, και με δεδομένης της ολίσθησης του χρονοδιαγράμματος υλοποίησης και ολοκλήρωσης αυτού πέραν της ημερομηνίας λήξης της επιλεξιμότητας του ΕΣΠΑ 2007-2013, οι Ελληνικές Αρχές υπέβαλαν στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή το εν λόγω έργο, αιτούμενες την έγκριση της συνέχισής του στο πλαίσιο της επόμενης Προγραμματικής Περιόδου 2014-2020. Οι Υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, εξέδωσαν στις 18/11/2014 τις σχετικές εγκριτικές αποφάσεις, εξασφαλίζοντας την συνέχιση της χρηματοδότησης του έργου από κοινοτικούς πόρους μέσω του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη 2014-2020».

Αντίστοιχα, το έργο «ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΕΩΣ ΚΑΛΑΜΑΡΙΑ» εντάχθηκε στο Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Μακεδονία – Θράκη στις 1/7/2013 και συγχρηματοδοτείται από πόρους της Ευρωπαϊκής Ένωσης και εθνικούς πόρους. Μέχρι σήμερα, το σύνολο των αιτημάτων πληρωμής για τις ανάγκες υλοποίησης του έργου εξυπηρετούνται στο σύνολό τους.

Σε συνάρτηση με την ολοκλήρωση του έργου της βασικής γραμμής στο πλαίσιο της νέας Προγραμματικής Περιόδου 2014-2020, οι Ελληνικές Αρχές υπέβαλαν στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή το έργο της επέκτασης, αιτούμενες την έγκριση της συνέχισής του στο πλαίσιο της επόμενης Προγραμματικής Περιόδου 2014-2020. Οι Υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, εξέδωσαν στις 18/11/2014 την σχετική απόφαση, εξασφαλίζοντας την συνέχιση της χρηματοδότησης του έργου από κοινοτικούς πόρους μέσω του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη 2014-2020».

Τόσο το έργο της βασικής γραμμής, όσο και αυτό της επέκτασης, έχουν ληφθεί υπόψη κατά τον σχεδιασμό του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη 2014-2020» το οποίο εγκρίθηκε τον Δεκέμβριο του 2014 από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τα έργα της Β' φάσης ολοκλήρωσης αυτών περιλαμβάνονται στον κατάλογο Μεγάλων Έργων του Προγράμματος.

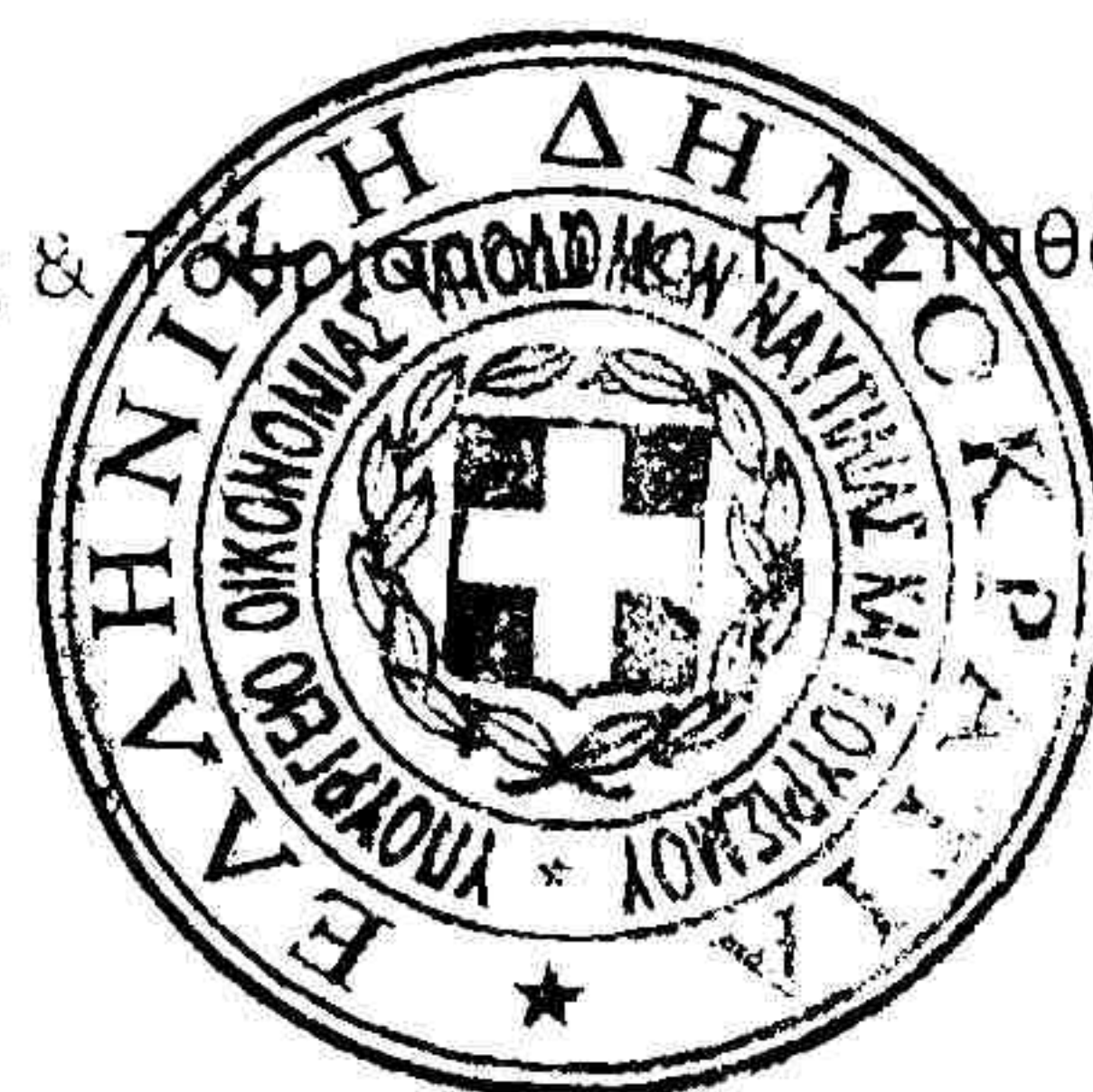
Σε ότι αφορά σε ειδικότερα ζητήματα της Ερώτησης, σχετικά με την πρόοδο υλοποίησης του έργου την εξέλιξη της υλοποίησης των συμβάσεων αυτού, αρμόδιες να απαντήσουν είναι οι Υπηρεσίες του Τομέα Υποδομών του οικείου Υπουργείου.

Ο Προϊστάμενος ΕΥΣΕ

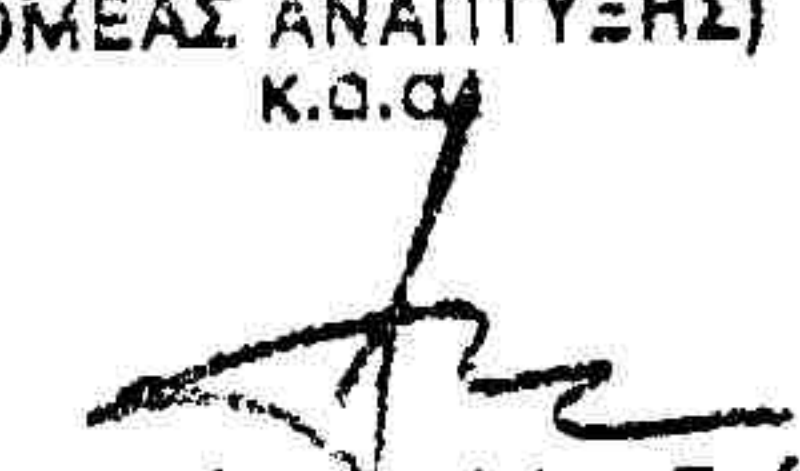
Γεώργιος Λογοθέτης

Εσωτερική Διανομή:

- Γραφείο Υπουργού Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας & Τουρισμού
- Γενικό Γραμματέα Δημοσίων Επενδύσεων και ΕΣΠΑ
- Προϊστάμενος Εθνικής Αρχής Συντονισμού
- ΕΥΣ



ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ
ΤΟΥ ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ
ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ, ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ
ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
(ΤΟΜΕΑΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ)
Κ.Α.Α.


Παναγιώτης Κοτζίδης



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 -54249

10 Μαρτίου 2015

**Θέμα : Απάντηση της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. σε Ερώτηση με Α.Π 282/26.02.2015
του βουλευτή κ. Α. Τριανταφυλλίδη**

Σχετ. : Επιστολή με Α.Π. 26/02.03.15 του Γραφείου Κοινοβουλευτικού Ελέγχου

Σας αποστέλλουμε συνημμένα σχέδιο απάντησης που αφορά στο ανωτέρω θέμα.

Με εκτίμηση,

Χρήστος Τσίτουρας
Πρόεδρος Δ.Σ. & Διευθύνων Σύμβουλος

Συνημμένα : Σχέδιο απάντησης, (5) σελίδες

Σε απάντηση της : CCN - 515086
Χρειάζεται γραπτή απάντηση : Όχι

ΣΧΕΔΙΟ ΑΠΑΝΤΗΣΗΣ ΤΗΣ ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.
ΣΤΗΝ ΕΡΩΤΗΣΗ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 282/26.02.2015 ΤΟΥ ΒΟΥΛΕΥΤΗ ΑΛ. ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΗ

Σε απάντηση της Ερώτησης 282/26.02.2015 του βουλευτή Αλέξανδρου Τριανταφυλλίδη προς τον Υπουργό Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας & Τουρισμού με θέμα «Μετρό Θεσσαλονίκης- Επιτέλους ολοκλήρωση» κρίνεται κατ' αρχήν σκόπιμο, λόγω της νέας σύνθεσης της Βουλής, να γίνει μια σύντομη αναδρομή-επισήμανση των κυριότερων προβλημάτων που αντιμετώπισε το συγκεκριμένο έργο και οι ενέργειες που έγιναν από την Αττικό Μετρό και το Υπουργείο 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 αντιδράσεις 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 (7 χρόνια μελέτη και 7 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 έκανε όλες τις ενέργειες στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της για την επιτάχυνση του αρχαιολογικού έργου. Συγκεκριμένα, ζήτησε και πέτυχε την εκτέλεση αρχαιολογικών εργασιών σε (2) βάρδιες όπου ήταν εφικτό, διέθεσε 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.

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, 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 Υπουργείο.

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 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, ακολουθήθηκε η διαδικασία της διαιτησίας μετά από τις 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 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 τον κ. Αλέξανδρο Τριανταφυλλίδη επισημαίνονται τα εξής:

- (1,3) Ως γνωστόν, πριν ένα περίπου 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 συνέχιση των εργασιών.

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.

- (2) Σύμφωνα με τα παραπάνω, στην παρούσα φάση και με ανοιχτό το θέμα της πιθανής διάλυσης της υφιστάμενης σύμβασης, απόλυτη προτεραιότητα της ΑΜ και του Υπουργείου δεν μπορεί παρά να είναι η κατά το δυνατόν ταχεία επανεκκίνηση των

εργασιών. Υπό τις συνθήκες αυτές και ενόψει λήψης κρίσιμων αποφάσεων, εκτιμάται ότι οποιαδήποτε αλλαγή σήμερα στο οργανωτικό σχήμα του φορέα που θα συνεχίσει τη διαχείριση του έργου, μάλλον θα προσθέσει προβλήματα και θα περιπλέξει περαιτέρω την κατάσταση. Αυτό όμως είναι ένα θέμα που θα το μελετήσει και θα το αποφασίσει η νέα πολιτική ηγεσία του Υπουργείου σε επόμενη φάση, με βασικά κριτήρια τη γνώση και την εμπειρία που πρέπει να διαθέτει ένας φορέας, ο οποίος καλείται να υλοποιήσει ένα τόσο μεγάλο, σύνθετο και ειδικό έργο.

- (4) Πρέπει να θεωρείται δεδομένο ότι οι όποιες αποφάσεις της ΑΜ και του Υπουργείου θα ληφθούν υπό καθεστώς πλήρους διαφάνειας, με απόλυτη τήρηση της νομιμότητας και με αποκλειστικό γνώμονα τη διασφάλιση του δημοσίου συμφέροντος. Τα αιτήματα της αναδόχου κοινοπραξίας θα εξεταστούν και θα αντιμετωπιστούν μέσα σ' αυτό στο πλαίσιο και εφόσον υπάρξει και από την πλευρά της συμφωνία σ' αυτή τη διαδικασία, που θα εγγυάται την απρόσκοπτη συνέχιση των εργασιών, θα ολοκληρωθεί το έργο με την υφιστάμενη Κοινοπραξία. Στη αντίθετη περίπτωση, θα γίνει το ταχύτερο δυνατόν προκήρυξη νέου διαγωνισμού για την ανάθεση των υπολειπομένων εργασιών σε άλλον ανάδοχο και γι' αυτό το ενδεχόμενο έχει ήδη γίνει σχετική προετοιμασία από την ΑΜ.
- (5) Είναι γνωστό ότι από τον Ιούνιο του 2013, παράλληλα με τη βασική γραμμή του Μετρώ Θεσσαλονίκης, εκτελούνται εργασίες και στην επέκταση προς Καλαμαριά, μια εργολαβία που μέχρι σήμερα εξελίσσεται ομαλά και σύμφωνα με το εγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα. Για τις δύο αυτές συμβάσεις η χρηματοδότηση είναι εξασφαλισμένη, ως έργα γέφυρες, μέσα από το ΕΣΠΑ 2007-2013 και το ΣΕΣ 2014-2020. Ταυτόχρονα, από την ΑΜ ολοκληρώνονται σταδιακά οι μελέτες της επέκτασης προς Σταυρούπολη, ώστε να υπάρχει ετοιμότητα δημοπράτησης και αυτού του έργου, είτε στο πλαίσιο του τρέχοντος προγράμματος, μετά την επανεξέταση και πιθανή αναθεώρηση των προτεραιοτήτων του από τη νέα κυβέρνηση, είτε από πρόσθετες χρηματοδοτήσεις αναπτυξιακών δράσεων που συζητούνται αυτήν την περίοδο στην Ευρωπαϊκή Ένωση.