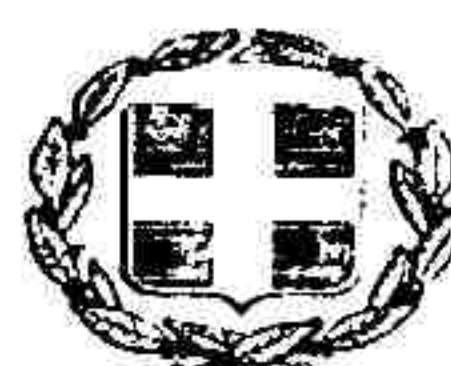


14/7



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

Χαριλάου Τρικούπη 182
101 78 Αθήνα , τηλ. 210 64 67 912

Αθήνα 13.07.2015

Αρ. Πρωτ 57

✓ Προς τη
Βουλή των Ελλήνων
Δ/ση Κοινοβουλευτικού
Ελέγχου

Τμήμα **Αναφορών**

ΘΕΜΑ: Σχετικά με τα προβλήματα που έχουν προκύψει στα έργα του μετρό Θεσσαλονίκης

ΣΧΕΤ: Η ΠΑΒ 793/11.06.2015 που κατέθεσε στη Βουλή,
ο Βουλευτής κύριος Γιώργος Αρβανιτίδης

ΚΟΙΝ: Βουλευτή κ. Γιώργο Αρβανιτίδη

Σε συνέχεια της παραπάνω σχετικής Αναφοράς ,παρακαλούμε να πληροφορήσετε την κ. Βουλευτή τα εξής :

Η κατασκευή της βασικής γραμμής του Μετρό Θεσσαλονίκης είναι έργο που ξεκίνησε το έτος 2006, εντάχθηκε αρχικά στο Γ'ΚΠΣ 2000-2007, στη συνέχεια στο ΕΣΠΑ 2007-2013 και η ολοκλήρωσή του προβλέπεται να γίνει από το ΣΕΣ 2013-2020. Απετέλεσε δηλαδή δύο φορές έργο-γέφυρα, με δεσμεύσεις συγκεκριμένου φυσικού αντικείμενου για κάθε προγραμματική περίοδο.

Την τελευταία περίοδο η κατασκευή του έργου σταματάει και ξεκινάει τμηματικά , ενώ η Ανάδοχος Κοινοπραξία έχει επιπλέον απαιτήσεις. Ειδικότερα, η Ανάδοχος (μετά την παρέλευση κάποιων προθεσμιών) απέχει και επιδιώκει πρόσθετη αμοιβή, ύψους 682 εκατ. ευρώ (για καθυστερήσεις μη οφειλόμενες στον Ανάδοχο, πρόσθετη αμοιβή για εργασίες που έχει κάνει, κλπ) με την υπόθεση να έχει καταλήξει στο διαιτητικό δικαστήριο.

Επιπλέον, για μια σύμβαση ύψους 900 εκατ. ευρώ (έχουν ήδη πληρωθεί τα 350 εκατ. ευρώ) η ανάδοχος διεκδικεί πρόσθετα 682 εκατ. Ευρώ.

Επομένως η θέση του Υπουργείου είναι ότι υπάρχουν τρεις επιλογές:

- Η πρώτη διαθέσιμη επιλογή, ακυρώνεται από την Ανάδοχο με την πρακτική της σύνδεσης της συνέχισης του έργου, με την αποζημίωση από τα διαιτητικά δικαστήρια, αξιώνοντας εκατοντάδες εκατ. ευρώ.
- Η δεύτερη είναι να βρούμε μία συμφωνία που να μην καταστρατηγεί την σύμβαση , όπως επιχειρεί η Κοινοπραξία , να δούμε τι μπορεί να δώσει το Ελληνικό Δημόσιο ,ώστε το όποιο πρόσθετο κόστος προκύψει να είναι με απόλυτη τεκμηρίωση από την Κοινοπραξία και να μην απαιτηθούν πρόσθετες διεκδικήσεις που δεν θα ευσταθούν .

Το τίμημα για την ολοκλήρωση του έργου θα προσδιοριστεί από την κοινή ομάδα που ανέλαβε την διαπραγμάτευση, η οποία θα λάβει υπόψη τις αποφάσεις των διαιτητικών δικαστηρίων, τις αποζημιώσεις για τις θετικές ζημιές και τις μελλοντικές εργασίες. Ο καθορισμός της νόμιμης διαδικασίας αποζημίωσης, θα συνοδεύεται από παραίτηση της Κοινοπραξίας από κάθε διεκδίκηση - τωρινή και μελλοντική - και απόσυρση από τις αγωγές, που έχει καταθέσει στα δικαστήρια. Μετά από τυχόν συμφωνία, θα ακολουθήσει η έγκριση των αποτελεσμάτων της διαπραγματευτικής διαδικασίας από τα αρμόδια εθνικά και κοινοτικά όργανα και ο καθορισμός συγκεκριμένου χρονοδιαγράμματος ολοκλήρωσης του έργου.

Αυτή η πρόταση έχει αρκετά πλεονεκτήματα γιατί θα μπορούσε να συμφωνηθεί ένα τεκμηριωμένο τίμημα, να εξοικονομηθεί κάποιος χρόνος, να υπάρξει επανέναρξη κατασκευαστικών εργασιών για να ολοκληρωθεί το έργο και να περιοριστεί κάθε κίνδυνος για την συγχρηματοδότηση του έργου.

- Η τρίτη επιλογή είναι να υπάρξει επαναδημοπράτηση του έργου, οι διαδικασίες της οποίας θα μπορούσαν να ολοκληρωθούν σε έξι μήνες. Ως θετικά στοιχεία, σε μια ενδεχόμενη τέτοια εξέλιξη είναι η δυνατότητα στη νέα σύμβαση να προβλεφθούν οι καθυστερήσεις που θεωρούνται δεδομένες καθώς και η ένταξη συστημάτων σύγχρονης τεχνολογίας (και μάλιστα αυτό να γίνει ενιαία και για τις προεκτάσεις προς Καλαμαριά, Εύοσμο, Αεροδρόμιο).

Όσον αφορά το κομμάτι των αρχαιολογικών ευρημάτων, σας γνωρίζουμε ότι έχει γίνει από την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. σχολαστική τήρηση όσων προβλέπει ο αρχαιολογικός νόμος έχοντας υπογράψει ,το έτος 2008, Μνημόνιο Συναντίληψης και Συνεργασίας με το τότε Υπουργείο Πολιτισμού .

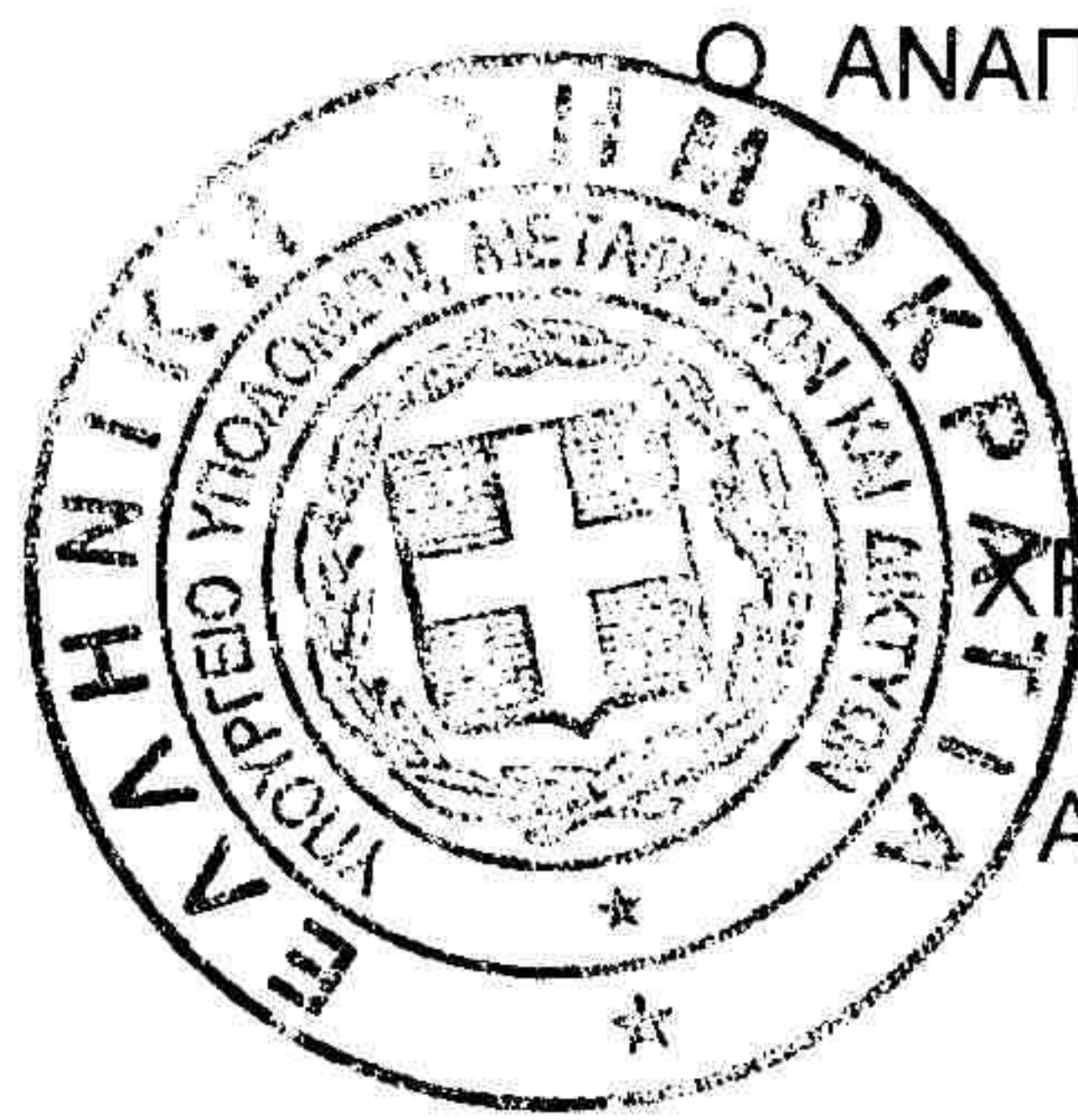
Μέχρι σήμερα έχουν εγκριθεί , για το συγκεκριμένο σκοπό ,πιστώσεις ύψους περίπου 130 εκ. €, που σκόπιμο θα ήταν να συγκριθούν και να αξιολογηθούν ως ποσό με τα υπόλοιπα ανασκαφικά έργα που εκτελέστηκαν ή εκτελούνται σε όλη τη χώρα.

Ακόμα και για το θέμα που έχει ανακύψει κατά την κατασκευή του «σταθμού Βενιζέλου», βρέθηκε τελικά κοινός τόπος σύγκλισης απόψεων ,αφού αποδεχτήκαμε όλοι την τελευταία ομόφωνη απόφαση του ΚΑΣ, που περιλαμβάνει την έγκριση της μελέτης ανασχεδιασμού του σταθμού, για την οποία συνεργαστήκαμε και την απόσπαση - επανατοποθέτηση των αρχαιοτήτων, μετά την ολοκλήρωση της κατασκευής του, όπως εξάλλου έχουν αποφανθεί και οι πλέον αρμόδιοι φορείς της πόλης (ΑΠΘ-ΤΕΕ), με βάση μελέτες που θα εγκρίνει το ίδιο όργανο.

Δεν μπαίνει κάποιο θέμα αλλαγής του φυσικού αντικειμένου ,αλλά η ολοκλήρωση του σταθμού μετά την ολοκλήρωση και την ανάδειξη των αρχαιοτήτων.

Επιπλέον έχουν γίνει σύγχρονα εργαστήρια συντήρησης, αποθήκες, υπάρχει ηλεκτρονικός εξοπλισμός, σύνδεση με το διαδίκτυο,έτσι ώστε να γίνεται πλήρης καταγραφή των ευρημάτων.

Εσωτ. Διανομή
Γρ. Κοιν. Ελέγχου



Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ

Ακριβές αντίγραφο

Π. Καμπύλη