

Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ: 1768
Αριθμ. Πρωτ. Αίτησ. Κατ. Εγγράφων: 64
Ημερομ. Κατάθεσης: 8/12/2021



Αθήνα 8 Δεκεμβρίου 2021

ΕΡΩΤΗΣΗ ΚΑΙ ΑΚΕ

Προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών

Θέμα: «Αποζημίωση εκατομμυρίων ευρώ ζητά ο ανάδοχος της κατασκευής του ΜΕΤΡΟ Θεσσαλονίκης για τις καθυστερήσεις και διαφεύδει τον Πρωθυπουργό, ότι το έργο θα παραδοθεί τέλος του 2023»

Σε πρόσφατο δημοσίευμα της Εφημερίδας των Συντακτών, αποκαλύπτεται έγγραφο της ΑΚΤΩΡ, αναδόχου εταιρείας για την κατασκευή του Μετρό στη Θεσσαλονίκη, που απευθύνεται στην

ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ (ΑΜ) και ζητά την καταβολή αποζημίωσης για την ανόρθωση της ζημίας, που υπέστη λόγω καθυστερήσεων, αποκλειστικής υπαιτιότητας της ΑΜ. Η αποζημίωση που ζητείται ανέρχεται στο ποσό των 2.553.309,12 ευρώ και αφορά 3 μήνες καθυστερήσεων, ήτοι την περίοδο από 1.2.2021 έως 30.4.2021. Σύμφωνα με την παραπάνω επιστολή η ζημία της αναδόχου εξακολουθεί να υφίσταται «συνεπεία συνεχιζόμενων μέχρι και σήμερα καθυστερήσεων της Α.Μ. αναφορικά με τα κρίσιμα ζητήματα, ιδίως σε σχέση με τον Σταθμό “Βενιζέλου” με αποκλειστική υπαιτιότητα της τελευταίας ως ΚτΕ (σημ. κυρίου του έργου).

Για μία ακόμα φορά η εμμονή της κυβέρνησης να αλλάξει τον σχεδιασμό της βασικής γραμμής του Μετρό Θεσσαλονίκης προκειμένου να τεμαχίσει, να αποσπάσει, να μεταφέρει και επανατοποθετήσει τις μοναδικές αρχαιότητες στον σταθμό «Βενιζέλου» αποδεικνύεται καταστροφική, όχι μόνο γιατί θέτει σε κίνδυνο εξαιρετικής αρχαιολογικής αξίας θησαυρούς αλλά και γιατί εξακοντίζει τον προϋπολογισμό της κατασκευής του έργου στα ύψη, με τις τεράστιες αποζημιώσεις, που πρέπει να δοθούν στους αναδόχους, λόγω της καθυστέρησης ολοκλήρωσης των αρχαιολογικών εργασιών, της συνακόλουθης καθυστέρησης έναρξης κατασκευής του σταθμού και την καθυστέρηση στην παράδοση και των υπόλοιπων 12 σταθμών της βασικής γραμμής λόγω του σχεδιασμού που υιοθετήθηκε με εντολή Πρωθυπουργού από τον Σεπτέμβριο 2019.

Σύμφωνα πάντα με το παραπάνω δημοσίευμα, ο Ανάδοχος αναφέρει ότι προϋπόθεση για την ολοκλήρωση του έργου στις 29.4.2023 (που είναι το

ισχύον χρονοδιάγραμμα) ήταν «το σύνολο των επιμέρους δραστηριοτήτων που δεν υπόκεινται στη σφαίρα ευθύνης ή/και στον άμεσο έλεγχο του Αναδόχου (αρχαιολογικές εργασίες/μελέτες, υπογραφή συμπληρωματικών συμβάσεων, αποφάσεις ΚτΕ κ.λπ.) να έχουν ολοκληρωθεί στις 24.4.2021, ώστε στην ως άνω ημερομηνία να είναι δυνατή η έναρξη κατασκευής του σταθμού “Βενιζέλου”». «Ωστόσο, οι εργασίες απόσπασης των αρχαιολογικών ευρημάτων του ως άνω σταθμού άρχισαν μόλις στις 13.07.2021 [...] ενώ δεν έχει αρχίσει ακόμη η κατασκευή του Σταθμού η οποία κρίνεται αβέβαιο ακόμη και σήμερα πότε θα λάβει χώρα, με αποτέλεσμα να διακυβεύεται η έγκαιρη εκτέλεση όλων των δραστηριοτήτων της κατασκευής του ιδίου σταθμού καθώς επίσης και όλων των υπολοίπων δραστηριοτήτων που έπονται και συνδέονται με την κρίσιμη διαδρομή (π.χ. δραστηριότητες δοκιμών και θέσης σε λειτουργία του έργου), ενώ κρίνεται πλέον βέβαιη η αναγκαιότητα χορήγησης περαιτέρω παράτασης των τμηματικών προθεσμιών και της συνολικής προθεσμίας του έργου (29.4.2023)».

Από τα παραπάνω προκύπτει εύλογα ότι, αφού οι εργασίες κατασκευής του σταθμού «Βενιζέλου» δεν έχουν ξεκινήσει τον Δεκέμβριο 2021, τότε τον Δεκέμβριο του 2023 δεν θα έχει παραδοθεί ούτε ο σταθμός «Βενιζέλου» ούτε και οι υπόλοιποι 12 σταθμοί της βασικής γραμμής του μετρό. Έτσι επαληθεύεται η θέση των αρχαιολόγων ότι το μετρό δεν πρόκειται να παραδοθεί στο τέλος του 2023 αλλά στην καλύτερη των περιπτώσεων το 2025 ενώ η πρωθυπουργική δέσμευση για παράδοση το 2023 και η αντίστοιχη διαβεβαίωση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, είναι αδύνατες.

Ο Σύλλογος Ελλήνων Αρχαιολόγων (ΣΕΑ) στην «Ανοιχτή Επιστολή στον πρωθυπουργό και τα κοινοβουλευτικά κόμματα» στις 21.7.2021, προειδοποιούσε ότι «Αν η κυβέρνηση επιμένει στην καταστροφική επιλογή για τις αρχαιότητες, η βασική γραμμή του Μετρό Θεσσαλονίκης θα καθυστερήσει κατά 3 ακόμη χρόνια και θα επιβαρυνθεί με τεράστια ποσά ο κρατικός προϋπολογισμός (αφού η κοινοτική χρηματοδότηση τελειώνει στις 31/12/2023), για να συνεχίσει «με τις σημερινές συνθήκες, όμως, δεν είναι εφικτή ούτε η ολοκλήρωση του συνόλου του έργου στο τέλος του 2023. Είναι σαφές, ότι απειλείται το χρονοδιάγραμμα όλου του έργου, στον βαθμό που η ολοκλήρωση των 12 ήδη κατασκευασμένων σταθμών της βασικής γραμμής, που είναι ελεύθεροι από αρχαιότητες, συνεχίζει να συνδέεται με την ολοκλήρωση του Σταθμού Βενιζέλου, για τον οποίο χρειάζονται τουλάχιστον 18-28 μήνες αρχαιολογικών εργασιών πριν εκκινήσει η κατασκευή του και τουλάχιστον 48 μήνες για να είναι λειτουργικός. Ο ισχυρισμός ότι με την αλλαγή του σχεδιασμού το Έργο θα επιταχυνθεί έχει καταρριφθεί εν τοις πράγμασι».

Από τις καθυστερήσεις του έργου οι μόνοι κερδισμένοι είναι οι εργολάβοι καθώς οι αποζημιώσεις των αναδόχων λόγω καθυστερήσεων θα είναι τεράστιες. Η τωρινή αποζημίωση των 2.553.309,12 ευρώ για ένα τρίμηνο καθυστερήσεων, δυστυχώς δεν είναι η μόνη ούτε η τελευταία. Ήδη, στις 4/5/2020 προηγήθηκε άλλο δημοσίευμα, του ηλεκτρονικού περιοδικού parallaximag σύμφωνα με το οποίο η εταιρεία ALASA που κατασκευάζει το μετρό ζητούσε αποζημιώσεις της τάξεως των 50 εκατ. ευρώ, για τις καθυστερήσεις της κύριας γραμμής και της γραμμής επέκτασης προς Καλαμαριά. Ως αιτίες αναφέρονται ο ανασχεδιασμός

του σταθμού της Αγίας Σοφίας, αλλά και το φρενάρισμα του σταθμού «Βενιζέλου» με τις νέες εξελίξεις. Σύμφωνα με το δημοσίευμα σε σχέση με την Καλαμαριά, ο Άκτωρ διεκδικεί επίσης αποζημιώσεις συνολικού ύψους 11,6 εκατ. ευρώ ενώ *«αφήνει ανοικτό το περιθώριο να λειτουργήσει το έργο χωρίς τον σταθμό για ένα διάστημα, μέχρι να ολοκληρωθεί η επανατοποθέτηση των αρχαιοτήτων»*.

Αποτελεί πλέον πραγματικό γεγονός, ότι, μετά την αλλαγή του σχεδιασμού που συνέβη το 2019, το κόστος της κατασκευής του Μετρό στη Θεσσαλονίκη θα εκτιναχθεί σε πολλά εκατομμύρια ευρώ, εξαιτίας των καθυστερήσεων και των αποζημιώσεων που θα καταβληθούν στον αναδόχους του έργου, ενώ μεγάλα ποσά θα δαπανηθούν και για αυτές καθαυτές τις αρχαιολογικές εργασίες στο σταθμό «Βενιζέλου». Ήδη πριν μία εβδομάδα ήρθε στη Βουλή η 4η Συμπληρωματική Σύμβαση, που ανέρχεται σε σαράντα πέντε εκατομμύρια τριακόσιες πενήντα χιλιάδες ευρώ (45.350.000€), πλέον Φ.Π.Α. καθώς προέκυψαν νέες δαπάνες για την απόσπαση και επανατοποθέτηση των αρχαιοτήτων στον Σταθμό «Βενιζέλου».

Όπως είναι γνωστό, στις 31.12.2023 τελειώνει η κοινοτική χρηματοδότηση του έργου. Οποιαδήποτε εργασία μετά από αυτή την ημερομηνία για την ολοκλήρωση του Μετρό, με τα σημερινά δεδομένα, θα πρέπει να πληρωθεί από τους εθνικούς πόρους. Εάν το έργο αποπερατωθεί πέραν αυτής της ημερομηνίας, η αναμενόμενη χρηματοδότηση για τους 13 σταθμούς της βασικής γραμμής, αφού δεν θα καλύπτεται πλέον από κοινοτικούς πόρους, θα επιβαρύνει τον εθνικό προϋπολογισμό, δηλαδή τον Έλληνα φορολογούμενο.

Επειδή μέχρι σήμερα δεν γνωρίζουμε ποιο είναι το πραγματικό χρονοδιάγραμμα για την παράδοση του Μετρό Θεσσαλονίκης, μετά την επιλογή της λύσης της απόσπασης του αρχαίων από τον σταθμό «Βενιζέλου» και της καθυστέρησης και των υπόλοιπων 12 σταθμών, καθώς ούτε το Υπουργείο Πολιτισμού και Αθλητισμού, ούτε το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, ούτε η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ έχουν δώσει σαφές χρονοδιάγραμμα μετά τον νέο σχεδιασμό για το σταθμό «Βενιζέλου».

Επειδή ειδικά ο Πρόεδρος της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ σε σχετική ερώτηση δημοσιογράφου, επέρριψε την ευθύνη για τις καθυστερήσεις για μία ακόμα φορά στους πολίτες, που αντιδρούν λέγοντας *«Όσο για τον χρόνο, το πραγματικό ερώτημα είναι πόσον χρόνο θέλουν να κλέψουν από το έργο, και κατά συνέπεια από την πόλη, όσοι αντιδρούν με τον τρόπο που ξέρουμε. Θέλουν σώνει και καλά να μας σταματήσουν»*.

Επειδή ο Σύλλογος Ελλήνων Αρχαιολόγων, που έχει δώσει ένα αναλυτικό και σε πραγματικές διαστάσεις χρονοδιάγραμμα για τον Σταθμό «Βενιζέλου», υποστηρίζει ότι θα χρειαστούν 12 μήνες αντί 6, που προέβλεπε η ΥΑ 326790/9-7-2021 έγκρισης της μελέτης για την απόσπαση, 15 μήνες στην πιο αισιόδοξη εκδοχή για την ανασκαφή και τις συνακόλουθες εργασίες των υποκείμενων στρωμάτων και τουλάχιστον 6 μήνες για την επανατοποθέτηση των αρχαιοτήτων μετά την κατασκευή του σταθμού.

Επειδή εάν δεν άλλαζε ο σχεδιασμός της προηγούμενης κυβέρνησης ώστε τα αρχαία να παρέμεναν «κατά χώρα» στο σταθμό Βενιζέλου, το έργο θα προχωρούσε χωρίς να σημειώνονται οι σημερινές καθυστερήσεις και να μην χρειάζονται να καταβληθούν στους αναδόχους υπέρογκες αποζημιώσεις.

Ερωτάται ο αρμόδιος Υπουργός:

1. Ποιο το ακριβές χρονοδιάγραμμα της απόσπασης, των ανασκαφών, της μεταφοράς των αρχαίων, κατασκευής του σταθμού και της επανατοποθέτησής των αρχαιοτήτων στον σταθμό «Βενιζέλου»;
2. Πότε θα ξεκινήσει η κατασκευή του σταθμού «Βενιζέλου» και πότε προβλέπεται να παραδοθεί;
3. Σε τι ποσοστό ανέρχονται από τις 13/7/2021 μέχρι σήμερα, οι αποσπασμένες αρχαιότητες από τον σταθμό «Βενιζέλου» με βάση τον όγκο (και όχι το εμβαδόν) των αρχαιοτήτων που προβλέπεται να αποσπαστούν;
4. Σε περίπτωση που η κατασκευή του μετρό δεν ολοκληρωθεί μέχρι τις 31.12.2023 και σταματήσει η χρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Ένωση, πως και από ποιους πόρους θα συνεχιστεί η υλοποίηση του Μετρό στη Θεσσαλονίκη; Θα χρειαστεί 5^η συμπληρωματική Σύμβαση για την αποπεράτωση του έργου μετά την 31.12.2023; Σε τι ποσό θα ανέρχεται αυτή;
5. Σε τι ποσό ανέρχονται οι αποζημιώσεις, που έχουν καταβληθεί από την εταιρεία ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ σε αναδόχους εξαιτίας της καθυστέρησης των έργων κατασκευής του σταθμού «Βενιζέλου» και της συνακόλουθης καθυστέρησης και στους άλλους 12 σταθμούς, και ποιο χρονικό διάστημα αφορούν;

Αίτηση Κατάθεσης Εγγράφων

Παρακαλούμε να κατατεθούν προς ενημέρωση της Βουλής και των πολιτών τα ακόλουθα έγγραφα:

- 1) Το αναλυτικό χρονοδιάγραμμα της εταιρείας ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ, που αφορά την απόσπαση, τις ανασκαφές, τη μεταφορά και επανατοποθέτηση των αρχαίων στο σταθμό «Βενιζέλου», καθώς και την κατασκευή του σταθμού, ανά μήνα.
- 2) Τις αποφάσεις που αφορούν τις αποζημιώσεις, που έχει καταβάλλει από τον Οκτώβριο 2019 μέχρι σήμερα, η εταιρεία ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ στους αναδόχους εξαιτίας καθυστερήσεων στους 13 σταθμούς για τις οποίες έχει την αποκλειστική ευθύνη.
- 3) Την από 30.11.2021 επιστολή της ΑΚΤΩΡ προς την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ, στην οποία περιλαμβάνεται το αίτημα για αποζημίωση της αναδόχου, προς ανόρθωση της ζημίας της λόγω καθυστερήσεων, που οφείλονται στην αποκλειστική υπαιτιότητα της ΑΜ.

Οι ερωτώντες Βουλευτές

Γιαννούλης Χρήστος

Αγαθοπούλου Ειρήνη - Ελένη

Αμανατίδης Ιωάννης

Αναγνωστοπούλου Αθανασία (Σία)

Αυγέρη Θεοδώρα (Δώρα)

Αυλωνίτης Αλέξανδρος – Χρήστος

Αχτσιόγλου Ευτυχία (Έφη)

Βαρδάκης Σωκράτης

Βαρεμένος Γεώργιος

Βέττα Καλλιόπη

Γκιόλας Ιωάννης

Γεροβασίλη Όλγα

Ελευθεριάδου Σουλτάνα

Ζουράρις Κωνσταντίνος

Ηγουμενίδης Νικόλαος

Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά)

Κόκκαλης Βασίλειος

Λάμπας Σπυρίδων

Μάλαμα Κυριακή

Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης)

Μουζάλας Ιωάννης

Μπάρκας Κωνσταντίνος

Μπουρνούς Ιωάννης

Μωραΐτης Αθανάσιος (Θάνος)

Νοτοπούλου Αικατερίνη

Ξενογιαννακοπούλου Μαρία - Ελίζα (Μαριλίζα)

Παπαδόπουλος Αθανάσιος (Σάκης)

Παππάς Νικόλαος

Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη)

Πούλου Παναγιού (Γιώτα)

Ραγκούσης Ιωάννης

Σαρακιώτης Ιωάννης

Σκουρλέτης Παναγιώτης (Πάνος)

Σκουρολιάκος Παναγιώτης (Πάνος)

Τριανταφυλλίδης Αλέξανδρος (Αλέκος)

Φάμελλος Σωκράτης

Φίλης Νικόλαος

Φωτίου Θεανώ

Χαρίτου Δημήτριος (Τάκης)

Χατζηγιαννάκης Μιλτιάδης (Μίλτος)

Χρηστίδου Ραλλία