



Αθήνα, 19.11.2024

Ερώτηση
προς τον Υπουργό Υποδομών & Μεταφορών

Θέμα: «Οσμή σκανδάλου με την απευθείας ανάθεση του έργου για το λογότυπο του Μετρό Θεσσαλονίκης»

Δεν έχουν περάσει παρά λίγες ημέρες από την παρουσίαση του λογότυπου του Μετρό Θεσσαλονίκης από την Ελληνικό Μετρό Α.Ε. και την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών και τα σχόλια για το αποτέλεσμα και την αισθητική του συγκεκριμένου λογότυπου είναι πολλά και διαφορετικά.

Ο αρμόδιος Υπουργός 'βλέπει' σ' αυτό «το συνδυασμό του ιστορικού βάθους της Θεσσαλονίκης και της καινοτομίας και του δυναμισμού του έργου του Μετρό». Την ίδια στιγμή, ο Σύλλογος Αρχιτεκτόνων Θεσσαλονίκης (ΣΑΘ) καταγγέλει τη χαμηλή ποιότητα του λογότυπου, ενώ η ελληνική γραφιστική κοινότητα είναι πραγματικά 'καταπέλτης', με σχόλια, όπως ότι πρόκειται για «ένα άνευρο, πρόχειρο, ανούσιο λογότυπο», «τόσο generic, που άπαξ και φύγει το προσδιοριστικό λεκτικό 'METRO', θα μπορούσε να αφορά οτιδήποτε ξεκινάει από 'Μ'», ή ότι «με στενοχωρεί που οι Θεσσαλονικείς θα πρέπει να συνυπάρχουν με αυτό το σήμα στην καθημερινότητά τους», να είναι από τα πιο επιεική.

Ενώ όμως το λογότυπο αυτό καθ' αυτό έχει γίνει το νέο ανέκδοτο της πόλης, έχει περάσει κυριολεκτικά 'στα ψιλά' το πώς φτάσαμε ως εδώ, με ένα λογότυπο που αν μη τι άλλο, δεν χαρακτηρίζεται από πρωτοτυπία – το logo ενός εστιατορίου στην Τενερίφη είναι αυτό που του μοιάζει περισσότερο, από πολλά άλλα που μπορεί να βρει κανείς με μια πρόχειρη αναζήτηση στο ίντερνετ.

Και αναφερόμαστε στη διαδικασία, η οποία έχει ως εξής:

- Τον Φεβρουάριο του 2024 προκηρύχθηκε σχετικός διαγωνισμός, ο οποίος προέβλεπε έπαθλο 8 χιλιάδες ευρώ για την πρόταση που θα αναδειχθεί πρώτη. Τον Απρίλιο όμως, λίγες μόνο μέρες πριν την καταληκτική ημερομηνία κατάθεσης προτάσεων, ο διαγωνισμός ακυρώθηκε «για να επανακαθοριστούν οι όροι του».
- Στη συνέχεια προκηρύχθηκε δεύτερος διαγωνισμός, αυτή τη φορά με σύμβαση 30 χιλιάδες ευρώ. Αλλά και αυτός ακυρώθηκε, για την ακρίβεια απέβη άγονος, αφού απορρίφθηκαν και οι 8 (!) προσφορές που κατατέθηκαν, επειδή όλες οι προτάσεις κρίθηκαν ανεπαρκείς.
- Τελικά, τον περασμένο Οκτώβρη, και με δεδομένο ότι η επίσημη έναρξη λειτουργίας του Μετρό έχει οριστεί για την 30^η Νοεμβρίου, ανακοινώθηκε ότι «το χρονικό διάστημα είναι εξαιρετικά σύντομο και δεν επαρκεί για την προκήρυξη νέου διαγωνισμού».

Η συνέχεια είναι γνωστή και συνηθισμένη για την κυβέρνηση της ΝΔ. Αντί μιας ανοιχτής διαγωνιστικής διαδικασίας επιλέχθηκε η μέθοδος της απευθείας ανάθεσης, όπως έχει συμβεί τα τελευταία χρόνια στο 70% του συνόλου των δημόσιων συμβάσεων.

Και ούτε καν σε μια εταιρία εγνωσμένου κύρους, με προϋπηρεσία σε έργα αντίστοιχης σημασίας. Ή σε κάποια εταιρία από τη Θεσσαλονίκη, κι ενώ η πόλη διαθέτει σημαντικό δυναμικό επαγγελματιών, οι οποίοι, ως μέλη της τοπικής κοινότητας, γνωρίζουν από πρώτο χέρι την ταυτότητα της Θεσσαλονίκης. Το έργο ανατέθηκε σε μια 'άγνωστη' εταιρία, η οποία, όπως καταγγέλει ο ΣΑΘ, την ημέρα της ανάθεσης δεν είχε καν ενεργή ιστοσελίδα.

Η επιλογή της συγκεκριμένης εταιρίας (ΜnMS) δημιουργεί πολλά ερωτηματικά. Πώς πήρε με απευθείας ανάθεση ένα τόσο σημαντικό δημόσιο έργο, ενώ δεν έχει καμία σχέση με τον σχεδιασμό, όπως αποδεικνύεται από την απουσία σχετικών ΚΑΔ, αλλά και από τη μηδενική της εμπειρία σε αντίστοιχα έργα;

Παράλληλα, σύμφωνα με δημοσιεύματα, στο σχεδιασμό του έργου, ή τουλάχιστον στην σύνταξη της επίσημης παρουσίασης του λογοτύπου, φαίνεται να έχει εμπλακεί υπάλληλος μιας από τις 8 εταιρίες που συμμετείχαν στο διαγωνισμό που κηρύχθηκε άγονος (PALLADIAN). Μάλιστα, το αρχικό αρχείο της παρουσίασης έχει το όνομα της εν λόγω υπαλλήλου στη θέση του συντάκτη/δημιουργού. Το αρχείο όμως τροποποιήθηκε μετά την παρουσίαση, όπου και άλλαξε το όνομα του συντάκτη. Ενώ τα ίδια δημοσιεύματα αναφέρουν ότι η πρώτη έδρα κατά την έναρξη της ΜnMS το 2015, έχει την ίδια διεύθυνση με εκείνη της PALLADIAN, στην οποία εδρεύει ήδη από το 2001.

Εντύπωση επίσης προκαλεί ότι, παρά τον σάλο που έχει δημιουργηθεί, η ΜnMS δεν έχει κάνει κανένα σχόλιο. Ούτε φυσικά η PALLADIAN, ενώ θα είχε ενδιαφέρον να μας ενημερώσει με ποιον τρόπο εμπλέκεται σε ένα έργο που 'είχε χάσει' και μετά το ανέλαβε με απευθείας ανάθεση μια εταιρία, με την οποία είχαν παλιότερα κοινή έδρα.

Ποιος τελικά σχεδίασε το λογότυπο του Μετρό Θεσσαλονίκης; Είναι αυτές οι «βέλτιστες διεθνείς πρακτικές», στις οποίες αναφέρθηκε ο κ. Σταϊκούρας κατά την παρουσίαση;

Με βάση τα παραπάνω, **ερωτάται ο αρμόδιος Υπουργός:**

1. Για ποιο λόγο ακυρώθηκε ο διαγωνισμός του Φεβρουαρίου 2024 για το έργο του λογοτύπου του Μετρό Θεσσαλονίκης, λίγες μέρες μόνο πριν την καταληκτική ημερομηνία κατάθεσης προτάσεων; Ποιοι ήταν οι όροι που έπρεπε να επανακαθοριστούν και γιατί αυτό δεν είχε προβλεφθεί νωρίτερα;
2. Ποιος είναι ο λόγος που η πρόταση κάθε μίας από τις 8 εταιρίες που συμμετείχαν στο δεύτερο διαγωνισμό κρίθηκε ανεπαρκής;
3. Πώς εξηγεί το αρμόδιο Υπουργείο ότι στον πρώτο διαγωνισμό η αμοιβή ήταν 8.000 ευρώ, ενώ στον δεύτερο και για το ίδιο έργο η σύμβαση ορίστηκε στα 30.000 ευρώ, όπως ακριβώς και στη διαδικασία απευθείας ανάθεσης;
4. Με ποια κριτήρια επιλέχθηκε έναντι άλλων με απευθείας ανάθεση η εταιρία ΜnMS για το σχεδιασμό του λογοτύπου του Μετρό Θεσσαλονίκης;

5. Πώς εμπλέκεται η εταιρία PALLADIAN, η οποία ήταν ανάμεσα στις εταιρίες που απερρίφθησαν στο δεύτερο διαγωνισμό, με το σχεδιασμό του λογοτύπου του Μετρό Θεσσαλονίκης;
6. Τι έχει να πει η Ελληνικό Μετρό και το αρμόδιο Υπουργείο για την τροποποίηση του αρχικού αρχείου της παρουσίασης και την αφαίρεση του ονόματος της επίμαχης υπαλλήλου από τη θέση της συντάκτη/δημιουργού του αρχείου;

Οι ερωτώντες Βουλευτές,
Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη)

Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης)
Αναγνωστοπούλου Αθανασία (Σία)
Ζειμπέκ Χουσεϊν
Τζούφη Μερόπη
Τσακαλώτος Ευκλείδης
Φωτίου Θεανώ