



Αθήνα, 9 Ιανουαρίου 2025

ΕΡΩΤΗΣΗ

**Προς τους κ. Υπουργούς
Υποδομών και Μεταφορών,
Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών**

Θέμα: «Πόσο θα κοστίσει τελικά το μετρό της Θεσσαλονίκης;»

Η απόδοση σε χρήση της βασικής γραμμής του μετρό Θεσσαλονίκης στις 30 Νοεμβρίου 2024 παρά τα προβλήματα που εμφανίστηκαν και εξακολουθούν να εμφανίζονται λόγω της βιασύνης της κυβέρνησης, προσέφερε εύλογη ικανοποίηση στους κατοίκους της πόλης και διθυραμβικές περιγραφές από τα φιλοκυβερνητικά μέσα ενημέρωσης. Ταυτοχρόνως, όμως, έφερε στην επιφάνεια και το ιστορικό του, τα προβλήματα που εμφανίστηκαν, τις απίστευτες καθυστερήσεις που υπήρξαν κλπ. Τα θέματα αυτά προφανώς παραμένουν ανοικτά όχι μόνο γιατί ταλαιπώρησαν επί σχεδόν δύο δεκαετίες την πόλη, τους κατοίκους, τους επισκέπτες και τους επιχειρηματίες της αλλά και διότι πρέπει να αποτελέσουν μαθήματα για το μέλλον. Από αυτή την άποψη οφείλουμε να τα επανεκτιμήσουμε και να τα καταγράψουμε.

Ωστόσο, πέρα από τα κατασκευαστικά, ένα από τα μείζονα θέματα που έχει συναφώς ανακύψει και μας αφορά όλους είναι το κόστος του έργου.

Η σύμβαση για τη βασική γραμμή («Για να Μελέτη, Κατασκευή και Θέση σε Λειτουργία του Μετρό Θεσσαλονίκης (Σύμβαση CON-06/004)»), που είχε υπογραφεί στις 7 Απριλίου 2006 με την Κοινοπραξία ΑΕΓΕΚ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ / IMPREGILO / ANSALDO STS / SELI / HITACHI RAIL ITALY, ήταν ύψους 1.011.955.682,28 ευρώ (χωρίς ΦΠΑ) ενώ η σύμβαση για την επέκταση Καλαμαριάς («Μελέτη, Κατασκευή και Θέση σε Λειτουργία της Επέκτασης του Μετρό Θεσσαλονίκης προς Καλαμαριά (Σύμβαση CON-002/13)»), που είχε υπογραφεί στις 25 Ιουνίου 2013 με την ΑΚΤΩΡ Α.Τ.Ε., ήταν ύψους

399.814.661,29 ευρώ (χωρίς ΦΠΑ), δηλαδή το συνολικό ύψος και των δύο συμβάσεων ήταν περίπου 1,4 δισ. ευρώ χωρίς ΦΠΑ.

Εντούτοις, σύμφωνα με τον υφυπουργό ΥΠΟΜΕ, το μετρό, στο τέλος του απολογισμού, το 2049, θα έχει κοστίσει στον κρατικό προϋπολογισμό περίπου τρία (3) δισ. ευρώ (3,02 δισ. ευρώ για την ακρίβεια), τα οποία, όπως διευκρίνισε, κατανέμονται ως εξής:

(α) περίπου 1,6 δισ. ευρώ αντιστοιχούν στη σύμβαση της βασικής γραμμής (δηλαδή 60% πάνω από τη συμβατική τιμή) ενώ περίπου 600 εκατ. είναι το κόστος της επέκτασης Καλαμαριάς (δηλαδή 50% πάνω από τη συμβατική τιμή), (β) περίπου 100 εκατ. ευρώ είναι οι διάφορες δαπάνες, δηλαδή οι απαλλοτριώσεις, οι Οργανισμοί Κοινής Ωφελείας, οι σύμβουλοι οι οποίοι έχουν προσληφθεί, οι μελέτες που έχουν γίνει και ό,τι έχει πληρωθεί σχετικά,

(γ) περίπου 720 εκατ. ευρώ είναι τα τοκοχρεωλύσια των δανείων τα οποία έχουν ληφθεί από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων για τη χρηματοδότηση του έργου.

Απ' ό,τι φαίνεται, στο ποσό των τριών (3) δισ. ευρώ δεν έχουν προσμετρηθεί οι αποζημιώσεις προς τους αναδόχους κατασκευής, που εκτιμώνται σε 500 εκατ. ευρώ.

Επομένως,

Επειδή σε κάθε περίπτωση υπάρχουν μεγάλες αποκλίσεις ανάμεσα στα αρχικά συμβατικά ποσά και στο τελικό ύψος των συμβάσεων,

Επειδή ούτως ή άλλως τα ποσά είναι εξαιρετικά μεγάλα,

Επειδή φαίνεται ότι δεν έχουν συνυπολογιστεί επίσης υψηλά ποσά για τις αποζημιώσεις των αναδόχων κατασκευής,

Επειδή όλα αυτά αφορούν ένα μέσο το οποίο εκλαμβάνεται πλέον συστηματικά ως μοναδική αξιόπιστη συγκοινωνιακή λύση για κάθε αστική περιοχή της ευρύτερης Αθήνας και της ευρύτερης Θεσσαλονίκης,

Ερωτώνται οι κκ Υπουργοί:

1. Πόση είναι η τελική συμβατική αμοιβή του αναδόχου κατασκευής της βασικής γραμμής και πόση εκτιμάται ότι θα είναι η τελική συμβατική αμοιβή του αναδόχου κατασκευής της επέκτασης προς Καλαμαριά;
2. (α) Ποιο είναι το συνολικό κόστος των αρχαιολογικών εργασιών στη βασική γραμμή και ποιο, αν υπάρχει, στην επέκταση προς Καλαμαριά; (β) Ποιο, ειδικότερα, είναι το κόστος της μεταφοράς και επανατοποθέτησης των αρχαιοτήτων στο Σταθμό

Βενιζέλου; (γ) Τα κόστη των αρχαιολογικών εργασιών περιλαμβάνονται στην τελική συμβατική αμοιβή των αναδόχων κατασκευής;

3. (α) Ποιο είναι το συνολικό ύψος των αποζημιώσεων προς τους αναδόχους κατασκευής; (β) Πότε ελήφθησαν οι αποφάσεις για καταβολή αποζημιώσεων στους αναδόχους και ποιου ύψους ήταν καθεμία από αυτές τις αποφάσεις;
4. (α) Πότε, πόσα και ποιου ύψους δάνεια έχουν ληφθεί από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων για τη χρηματοδότηση του έργου; (β) Επήλθαν αλλαγές στους όρους των δανείων κατά τη διάρκεια κατασκευής του έργου; (γ) Ποια είναι σήμερα η κατάσταση στην αποπληρωμή των δανείων αυτών;

Οι ερωτώντες βουλευτές

Θεοδώρα Τζάκρη

Αλέξανδρος Αυλωνίτης

Κυριακή Μάλαμα

Γιώτα Πούλου

Ραλλία Χρηστίδου