



ΣΥΡΙΖΑ
ΣΥΝΑΣΠΙΣΜΟΣ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΗΣ ΑΡΙΣΤΕΡΑΣ

ΕΡΩΤΗΣΗ

ΒΟΥΛΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΥ ΜΕΤΧΟΥ
Αριθ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ 3853
Ημερομηνία καταθέσεως .. 21.10.14 ..

**Προς τον κ Υπουργό
Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων**

Θέμα: Νέες φημολογίες μέσω δημοσιευμάτων για την πορεία των έργων κατασκευής του μετρό Θεσσαλονίκης

Τις τελευταίες μέρες οι κάτοικοι της Θεσσαλονίκης έχουν έρθει για ακόμα μία φορά αντιμέτωποι με μία σειρά δημοσιευμάτων του Τύπου αναφορικά με την πορεία της υλοποίησης των έργων κατασκευής του μετρό Θεσσαλονίκης και ειδικότερα για προειδοποίηση από πλευράς της Αναδόχου Κοινοπραξίας ότι θα αποχωρήσει από το έργο.

Σημειώνεται ότι η σύμβαση για την κατασκευή της βασικής γραμμής του μετρό λήγει τον Δεκέμβριο του 2014, χωρίς το έργο να έχει ολοκληρωθεί και χωρίς να έχει γίνει κάποια σχετική ενημέρωση από το αρμόδιο υπουργείο, με αποτέλεσμα τόσο η Βουλή όσο και οι πολίτες να ενημερώνονται από τα ΜΜΕ. Ο γενικός γραμματέας Δημοσίων Έργων, Στράτος Σιμόπουλος, μέσα στο καλοκαίρι είχε δηλώσει ότι «μπορούμε να έχουμε Μετρό στο τέλος του 2017 με αρχές του 2018», την ώρα που οι εργαζόμενοι στα έργα κατασκευής δήλωναν ότι πριν το 2020 αποκλείεται να έχουν ολοκληρωθεί οι εργασίες.

Μάλιστα, η κοινοπραξία διεκδικεί πρόσθετες αποζημιώσεις για καθυστερήσεις που, σύμφωνα με δημοσιεύματα, αγγίζουν τα 550 εκατ. ευρώ, οι οποίες διεκδικήσεις αποτελούν αντικείμενο Διαιτησίας, με την σχετική απόφαση να αναμένεται προσεχώς και συγκεκριμένα μέσα στο φθινόπωρο. Στο σημείο αυτό αξίζει να σημειωθεί ότι η κοινοπραξία έχει λάβει ήδη το μεγαλύτερο μέρος των κονδυλίων που προβλέπονται. Παρ' όλα αυτά και η ίδια η Κυβέρνηση έχει στο παρελθόν επικαλεστεί προβλήματα ρευστότητας της κοινοπραξίας.

Σε

απάντηση

(<http://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/67715b2c-ec81-4f0c-ad6a-476a34d732bd/7740368.pdf>) παλαιότερου ερωτήματος σχετικά με τα έργα κατασκευής του μετρό, ο τότε αναπληρωτής υπουργός Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Σταύρος Καλογιάννης, είχε αναφερθεί, μεταξύ άλλων, σε «προβλήματα ρευστότητας της Αναδόχου Κοινοπραξίας».

Επίσης, πρέπει να σημειωθεί ότι έχουν γίνει τουλάχιστον τρία κύματα ομαδικών απολύσεων εργαζόμενων στις αρχαιολογικές ανασκαφές, με την κοινοπραξία να απαντά ότι μειώνεται ο όγκος εργασιών καθώς ολοκληρώνονται οι ανασκαφές, την ίδια ώρα που τόσο η κυβέρνηση όσο και η ίδια η κοινοπραξία επικαλούνται τη διενέργεια των αρχαιολογικών εργασιών ως έναν από τους λόγους καθυστέρησης των εργασιών.

Υπενθυμίζεται ότι η υπογραφή της σύμβασης μεταξύ της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ και της κοινοπραξίας ΑΕΓΕΚ IMPREGILO - ANSALDO T.S.F. - SELI - ANSALDOBREDA έγινε τον Απρίλιο του 2006, οι εργασίες κατασκευής έχουν ξεκινήσει από τον Ιούνιο του 2006, ενώ σύμφωνα με την σύμβαση η περίοδος κατασκευής υπολογιζόταν αρχικά στα 6,5 χρόνια με ολοκλήρωση του έργου τον Οκτώβριο του 2012, συνολικού προϋπολογισμού 1,052 δισ. ευρώ. Μάλιστα, τον Ιούνιο του 2013 υπεγράφη από την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ και η σύμβαση κατασκευής της επέκτασης του Μετρό Θεσσαλονίκης προς την Καλαμαριά, με ανάδοχο εταιρεία την ΑΚΤΩΡ Α.Τ.Ε., έργο που έχει ενταχθεί στο Ε.Σ.Π.Α. - Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη» και δανειοδοτείται από την ΕΤΕπ, με συνολικό προϋπολογισμό 518 εκατ. ευρώ (400 εκατ. ευρώ αφορούν στην υπογραφείσα σύμβαση). Η ΕΤΕπ ήδη χρηματοδοτεί εν μέρει τη βασική γραμμή του Μετρό της Θεσσαλονίκης, σε συνδυασμό με προηγούμενα δάνεια, που συνολικά φθάνουν τα 650 εκατ. ευρώ. Εδώ, αξίζει να τονιστεί ότι μπορεί οι υπογραφές για το έργο της επέκτασης να μπήκαν, ωστόσο αυτό δεν μπορεί να ξεκινήσει αν δεν ολοκληρωθεί πρώτα η βασική γραμμή.

Επίσης, την ώρα που το θέμα των αρχαιοτήτων στο σταθμό «Βενιζέλου» βρίσκεται σε απόλυτη ακινησία, έχουν εξασφαλιστεί πρόσθετα κονδύλια από την Αττικό Μετρό ύψους περίπου 25 εκατ. ευρώ, για ένα έργο που μέχρι σήμερα έχει ήδη απορροφήσει 97 εκατ. ευρώ (αφορά συνολικά τις ανασκαφές), κονδύλια που αντιστοιχούν στο 10% και πλέον του αρχικού προϋπολογισμού της βασικής γραμμής.

Όπως προκύπτει από τα παραπάνω, όλα αυτά τα χρόνια έχουν δαπανηθεί τεράστια ποσά, χωρίς να έχει σημειωθεί η ανάλογη πρόοδος στις εργασίες και το έργο παραμένει σήμερα στον «αέρα», με το υπουργείο και τη διαχειρίστρια εταιρεία να είναι υπεύθυνοι για τον τρόπο που έχουν διαχειριστεί τόσο το καθαρά κατασκευαστικό, όσο και το αρχαιολογικό κομμάτι του έργου.

Επειδή το Μετρό Θεσσαλονίκης είναι το σημαντικότερο υπό κατασκευή έργο υποδομής στην Κεντρική Μακεδονία αυτήν τη χρονική περίοδο και οι καθυστερήσεις στην ολοκλήρωσή του αποτελούν μεγάλο βάρος για τους φορολογούμενους πολίτες και την ανάπτυξη της περιοχής

Επειδή μέχρι σήμερα οι εργασίες κατασκευής καθυστερούν συνεχώς, χωρίς να έχει δοθεί ένα σαφές και αξιόπιστο χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσης των εργασιών

Επειδή, πέρα από τις ευθύνες που φέρει η ίδια η Ανάδοχος Κοινοπραξία που έχει μέχρι στιγμής εισπράξει σημαντικά κονδύλια, απειλώντας τώρα με αποχώρηση (πιθανόν για να εκβιάσει την Κυβέρνηση και να εισπράξει νέα στο όνομα της συνέχισης των εργασιών), ευθύνες φέρει και το ίδιο το υπουργείο και άρα και οι δύο είναι υπεύθυνοι για να βρεθεί λύση

Ερωτάται ο κ. Υπουργός:

1. Σκοπεύει να προχωρήσει σε επίσημη ενημέρωση σχετικά με: την πορεία των έργων, το ύψος της χρηματοδότησης που έχει ήδη καταβληθεί στην Ανάδοχο Κοινοπραξία, το ποσοστό απορρόφησης σε σχέση με τον αρχικό προϋπολογισμό και τις νέες αξιώσεις της Κοινοπραξίας;

2. Σε ποιες ενέργειες πρόκειται να προβεί ώστε να συνεχιστούν απρόσκοπτα οι εργασίες τόσο στο κατασκευαστικό, όσο και στο αρχαιολογικό, τμήμα του έργου με στόχο την έγκαιρη ολοκλήρωσή του και την προβολή των αρχαιοτήτων, αφού εξαντληθεί κάθε δυνατότητα για την ανάδειξη χωρίς τη διατάραξή τους, καθώς αυτή θα προσφέρει σημαντικά στον πολιτισμό, αλλά και την ανάπτυξη της πόλης.;

Οι ερωτώντες βουλευτές

Αρμανατίδου-Πασχαλίδου Ευαγγελία

Αρμανατίδης Γιάννης

Γαϊτάννη Ιωάννα

Διαμαντόπουλος Βαγγέλης

Κουράκης Τάσος

Φωτίου Θεανώ

Χαραλαμπίδου Δέσποινα