



17 ΙΟΥΝ. 2015

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

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

Αθήνα 16.06.2015

Αρ. Πρωτ 237

✓ Προς τη
Βουλή των Ελλήνων
Δ/ση Κοινοβουλευτικού
Ελέγχου

Τμήμα Ερωτήσεων

ΘΕΜΑ: « Ποιές ενέργειες έχουν γίνει για το μετρό Θεσσαλονίκης και τι συμβαίνει με το αποθεματικό »

ΣΧΕΤ: Η Ερώτηση 2702/19.05.2015 που κατέθεσε στη Βουλή,
ο Βουλευτής κύριος Σταύρος Καλαφάτης

ΚΟΙΝ: Βουλευτή κ. Σταύρο Καλαφάτη

Σε συνέχεια της παραπάνω σχετικής Ερώτησης ,παρακαλούμε να πληροφορήσετε τον
κ. βουλευτή ,ότι επισυνάπτουμε το με αρ.πρωτ.ALX-55048/02-06-2015 σχετικό έγγραφο
της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. ,για ενημέρωση.

Συνημμένα

- το με αρ.πρωτ.ALX-55048/02-06-2015 έγγραφο

Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ

Εσωτ. Διανομή
Γρ. Κοιν. Ελέγχου



ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ

Αρχειοθετούμενο αντίγραφο

Π. Κομπύλη

✓



Πρόεδρος Δ.Σ & Διευθύνων Σύμβουλος

Προς
Υπουργείο Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας & Τουρισμού
Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων
Γραφείο Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Χαρ. Τρικούπη 182 Αθήνα
Fax: 210-6442940
Email: gke@ggde.gr

ΑΠ : ALX-55048

02 Ιουνίου 2015

Θέμα : Απάντηση της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. σε Ερώτηση με Α.Π. 2702/19.05.2015
του βουλευτή κ. Στ. Καλαφάτη

Σχετ. : Επιστολή με Α.Π. 237/22.05.15 του Γραφείου Κοινοβουλευτικού Ελέγχου

Σας αποστέλλουμε συνημμένα σχέδιο απάντησης που αφορά στο ανωτέρω θέμα.

Με εκτίμηση,

Χρήστος Τσίτουρας
Πρόεδρος Δ.Σ. & Διευθύνων Σύμβουλος

Συνημμένα : Σχέδιο απάντησης, (7) σελίδες

Σε απάντηση της : CCN 520000
Χρειάζεται γραπτή απάντηση : Όχι

ΣΧΕΔΙΟ ΑΠΑΝΤΗΣΗΣ ΤΗΣ ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.

ΣΤΗΝ ΕΡΩΤΗΣΗ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 2702/19.05.2015 ΤΟΥ ΒΟΥΛΕΥΤΗ ΣΤ. ΚΑΛΑΦΑΤΗ

Σε απάντηση της Ερώτησης 2702/19.05.2015 του βουλευτή Σταύρου Καλαφάτη προς τον Υπουργό Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας & Τουρισμού με θέμα «Ποιες οι ενέργειες για το θέμα του Μετρό Θεσσαλονίκης και τι αληθεύει για το αποθεματικό» και σε όσα αναφέρονται στο εισαγωγικό μέρος της διευκρινίζονται τα εξής:

- Η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ανέλαβε την κατασκευή του Μετρό Θεσσαλονίκης ως καθαρά δημόσιο έργο, με την τροποποίηση του ιδρυτικού της νόμου το έτος 2003, μετά την αποτυχημένη απόπειρα ανάθεσης της κατασκευής του με τη μορφή της σύμβασης παραχώρησης. Για το λόγο αυτό, το έργο της βασικής γραμμής δημοπρατήθηκε κατά βάση με τον σχεδιασμό που είχε επιμεληθεί ο Δήμος Θεσσαλονίκης, ο οποίος είχε προσδιορίσει, μεταξύ άλλων, τη χάραξη και τις θέσεις των σταθμών, σε ορισμένους εκ των οποίων είτε ήταν γνωστό από τη δημοπράτηση ότι υπήρχαν σύνθετα ζητήματα (χωροθέτηση του Στ. «Ν. Ελβετία» εντός των ορίων υδατορέματος, του Στ. «Βούλγαρη» σε πιθανά ενεργό ρήγμα) είτε διαπιστώθηκαν στη φάση ωρίμανσης των μελετών (χωροθέτηση Στ. «Ανάληψη» στα όρια οικοδομών.).

Το γεγονός αυτό οδήγησε σε συμπληρωματικές απαλλοτριώσεις και κατά την εκδίκαση των αιτήσεων για τον καθορισμό μονάδος αποζημιώσεως παρατηρήθηκαν απρόσμενα μεγάλες καθυστερήσεις οι οποίες είχαν ως αποτέλεσμα την καθυστερημένη παράδοση των αντίστοιχων εργοταξιακών χώρων στον ανάδοχο. Ανάλογη καθυστέρηση υπήρξε και στην περίπτωση του σταθμού «Παπάφη», μετά τις αλληπάλληλες προσφυγές της διοίκησης του ιδρύματος.

- Η προκήρυξη του σχετικού διαγωνισμού για την ανάθεση του έργου έγινε την ίδια χρονιά, με το σύστημα «Μελέτη-Κατασκευή» και τον Απρίλιο του 2006 υπογράφηκε η σύμβαση κατασκευής του μεταξύ της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ και της Αναδόχου Κοινοπραξίας ΑΙΑΣΑ, στο αντικείμενο της οποίας περιλαμβάνονταν η εκτέλεση της συμπληρωματικής γεωτεχνικής έρευνας και η εκπόνηση των μελετών.

Από την αρχή του έργου, πάγια θέση του Αναδόχου - και μόνιμο σημείο τριβής με την ΑΜ - ήταν ότι το συμβατικό τεχνικό αντικείμενο που αντιστοιχεί στο Κατ' Αποκοπήν Τμήμα είναι αυτό που περιλαμβάνεται στην Τεχνική Προσφορά του, επομένως οποιαδήποτε μετέπειτα τροποποίηση θα έπρεπε να αποζημιωθεί πέραν του Κατ' Αποκοπή Τιμήματος.

Επισημαίνεται ότι μεγάλο μέρος των πρόσθετων οικονομικών απαιτήσεων της Αναδόχου Κ/ξίας, οι οποίες έχουν οδηγηθεί στην Διαιτησία, σχετίζονται με τις διαφοροποιήσεις αυτές μεταξύ Τεχνικής Προσφοράς Αναδόχου και συμβατικών προδιαγραφών, τις οποίες η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ έχει απορρίψει, όπως όφειλε να κάνει, σύμφωνα με τις ρητές προβλέψεις των τευχών της σύμβασης.

- Από την εμπειρία των έργων Μετρό της Αθήνας, με πιο πρόσφατο παράδειγμα τη Γραμμή 4, προκύπτει ότι για την ωρίμανση ενός έργου Μετρό απαιτούνται περίπου 14 χρόνια (7 χρόνια μελέτη και 7 κατασκευή), χωρίς να αναμένονται σημαντικά αρχαιολογικά ευρήματα.

Στην αντίστοιχη περίπτωση του Μετρό Θεσσαλονίκης η συνολική διάρκεια μελέτης-κατασκευής ανήρχετο σε 6 μόλις χρόνια, συμπεριλαμβανομένης της αρχαιολογικής έρευνας, ενώ ήταν δεδομένο ότι η πόλη μετρούσε 23 αιώνες ιστορίας και επομένως αναμενόταν εκτεταμένη αρχαιολογική έρευνα.

- Όσον αφορά τη δαπάνη των αρχαιολογικών εργασιών, αυτή είχε, όπως αποδείχτηκε εκ των υστέρων, υποεκτιμηθεί, καθώς το κονδύλι των αρχαιολογικών εργασιών ανερχόταν μόλις σε 15 εκατ. ευρώ, ενώ έως σήμερα έχουν δαπανηθεί 88 εκατ. ευρώ και σύμφωνα με τις εκτιμήσεις του ΥΠ.ΠΟ. το ποσό αυτό θα ανέλθει στα 132 εκατ. ευρώ. Η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ έχει κατορθώσει μέχρι σήμερα να εξασφαλίσει την χρηματοδότηση του επιπλέον απαιτούμενου κονδυλίου μέσω δύο συμπληρωματικών συμβάσεων. Η 1^η Συμπληρωματική Σύμβαση (ΣΣ) ποσού 41,8 εκατ. ευρώ ήταν η πρώτη συμπληρωματική σύμβαση στην Ελλάδα, που αφορά αποκλειστικά αρχαιολογικές εργασίες και μάλιστα συγχρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Η 2^η ΣΣ ποσού 25 εκατ. ευρώ έχει πάρει όλες τις εγκρίσεις, και η ΑΜ με στόχο την απρόσκοπτη συνέχιση των απολογιστικών αρχαιολογικών εργασιών κάλεσε τον Ανάδοχο να προσέλθει και να την υπογράψει. Όμως, ο Ανάδοχος, πρόσχηματικά προφασιζόμενος την αίτηση διάλυσης που έχει υποβάλει –η οποία έχει απορριφθεί από την ΑΜ και η διαφωνία αυτή βρίσκεται πλέον στη διαιτησία – αρνήθηκε να προσέλθει με αποτέλεσμα οι αρχαιολογικές εργασίες να οδηγούνται στην οριστική παύση τους, καθόσον το κονδύλι της 1^{ης} ΣΣ έχει σχεδόν εξαντληθεί.

Η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ έκανε όλες τις ενέργειες στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της για την επιτάχυνση του αρχαιολογικού έργου. Συγκεκριμένα, ζήτησε και πέτυχε την εκτέλεση αρχαιολογικών εργασιών σε (2) βάρδιες όπου ήταν εφικτό, διέθεσε μηχανικά μέσα για την υποβοήθηση του αρχαιολογικού έργου και έχει προσλάβει σύμβουλο υψηλού κύρους, ομότιμο καθηγητή αρχαιολογίας και μέλος της Ακαδημίας Αθηνών, για τον συντονισμό του.

- Πέραν των ανωτέρω, ο Δήμος Θεσσαλονίκης έχει επηρεάσει την πρόοδο του έργου σε τρεις χαρακτηριστικές περιπτώσεις.

Στην πρώτη περίπτωση δήλωσε αδυναμία μετεγκατάστασης μέρους του Σταθμού Μεταφόρτωσης Απορριμμάτων από απαλλοτριωθείσα έκταση, ως είχε υποχρέωση, προκειμένου να ξεκινήσει η κατασκευή του Αμαξοστασίου, με αποτέλεσμα να καθυστερήσει σημαντικά η έναρξη των εργασιών.

Στη δεύτερη περίπτωση, προσέφυγε στο ΣτΕ κατά της Υπουργικής Απόφασης που προέβλεπε την απόσπαση και επανατοποθέτηση των αρχαιολογικών ευρημάτων εντός του Σταθμού Βενιζέλου, με αποτέλεσμα να έχουν «παγώσει» οι εργασίες για δύο έτη, αναμένοντας τις διοικητικές αποφάσεις του ΥΠ.ΠΟ.Α. και παρά το πνεύμα συνεργασίας που έχει επιδείξει η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ, προτείνοντας εναλλακτικές λύσεις για την διατήρηση και ανάδειξη των ευρημάτων εντός του σταθμού. Μόλις πρόσφατα τον Δεκέμβριο του 2014 υπήρξε συναίνεση για τη μελέτη ανασχεδιασμού του σταθμού και υπήρξε σχετική έγκριση από το ΚΑΣ και τον αρμόδιο Υπουργό.

Τέλος αφού διαπιστώθηκε ότι ο σταθμός Ν. Ελβετία χωροθετήθηκε σε μπαζωμένο από τις υπηρεσίες του ρέμα και μετακινήθηκε η θέση του, δήλωσε αδυναμία αποκατάστασης της φυσικής κοίτης του, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται συχνά πλημμυρικά φαινόμενα στις παρακείμενες εργοταξιακές εγκαταστάσεις. Το συγκεκριμένο θέμα ξεπεράστηκε πρόσφατα με τη χρηματοδότηση και κατασκευή του απαιτούμενου έργου από το Υπουργείο.

- Ένας άλλος παράγοντας που συνέβαλε στην έως σήμερα διαμορφωθείσα κατάσταση του Έργου, είναι η οικονομική αδυναμία της Αναδόχου Κ/ξίας να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις χρηματοδότησης του έργου. Επισημαίνεται ότι οι τρεις από τις πέντε εταιρείες που απαρτίζουν την Ανάδοχο Κ/ξία έχουν αντιμετωπίσει σοβαρά οικονομικά προβλήματα ή πτώχευσαν κατά την διάρκεια κατασκευής του έργου. Η μία εξ' αυτών μάλιστα (ΑΕΓΕΚ) έχει αλλάξει δύο φορές ιδιοκτησιακό καθεστώς, με ότι αυτό συνεπάγεται για την ομαλή πρόοδο των εργασιών κατασκευής του έργου.

Για την υποβοήθηση του Αναδόχου, ώστε να αντιμετωπίσει τα χρηματοδοτικά του προβλήματα, τα οποία επιδεινώθηκαν περαιτέρω με την οικονομική κρίση της τελευταίας πενταετίας, προωθήθηκε νομοθετική ρύθμιση με το Ν. 4093/2012 (ΦΕΚ 222Α), για τη χορήγηση συμπληρωματικής προκαταβολής σε παλιές συμβάσεις, ώστε το συνολικό ύψος της να είναι ως ποσοστό το ίδιο με το ισχύον για τις νέες που αφορούν στα μεγάλα δημόσια έργα.

- Για τη επίσπευση επίλυσης των διαφωνιών και διεκδικήσεων του αναδόχου που είχαν παραπεμφθεί στη δικαιοσύνη, μετά την απόρριψή τους από την ΑΤΤΙΚΟ

ΜΕΤΡΟ, προωθήθηκαν νομοθετικές ρυθμίσεις, με τους Ν.4155/2013 (ΦΕΚ120Α) και Ν.4264/2014 (ΦΕΚ 118Α), για την επίλυσή τους μέσω διαιτησίας.

Την 01.12.2014 εκδόθηκε η πρώτη απόφαση της διαιτησίας επί της κρίσιμης Διαφωνίας 66, που έκρινε, κατά πλειοψηφία, ότι η παράταση που χορηγήθηκε από τη ΑΜ στη συνολική προθεσμία μέχρι τις 25.11.2016, δεν ήταν, εν μέρει, σύμφωνη με τις προβλέψεις του νόμου και συγκεκριμένα για το χρονικό διάστημα πέραν της 1^{ης} Δεκεμβρίου 2014, ημερομηνία που κατά την απόφαση της διαιτησίας είναι η οριακή προθεσμία του έργου. Μετά την εν λόγω απόφαση ο ανάδοχος, στις 16.12.2014, επέλεξε να προβεί σε αίτηση διάλυσης της σύμβασης, επειδή όμως η πάροδος της οριακής προθεσμίας του έργου δεν επιφέρει άνευ λόγου τη λύση της εργολαβικής σύμβασης, η Δ/νουσα Υπηρεσία με αιτιολογημένη απόφαση, στις 30.12.2014, απέρριψε το σχετικό του αίτημα. Κατά της απόφασης αυτής ο ανάδοχος υπέβαλε ένσταση στις 13.01.2015, η οποία επίσης απερρίφθη από το Διοικητικό Συμβούλιο της ΑΜ στις 12.03.2015, με αποτέλεσμα να οδηγηθεί και αυτή η Διαφωνία στη Διαιτησία.

Στην ίδια Διαφωνία 66, στο στάδιο της διαιτησίας, περιλαμβάνονταν μεταξύ άλλων και αίτημα για αποζημίωση του αναδόχου ύψους 215 εκ.€ περίπου, για την οποία επέκειτο ως οικονομική επιβάρυνσή, λόγω δήθεν προβλημάτων του έργου που εμπόδιζαν την πρόοδό του, με αποκλειστική υπαιτιότητα του κυρίου του. Στις 11.02.2015 η Διαιτησία απεφάνθη για το συγκεκριμένο σκέλος, απορρίπτοντας το συγκεκριμένο αίτημα του αναδόχου ως απαράδεκτο, λόγω μη τήρησης της νόμιμης προδικασίας.

Μέχρι σήμερα από τη διαιτησία έχουν εκδοθεί άλλες (16) αποφάσεις και πρέπει να επισημανθεί ότι οι περισσότερες κατά βάση δικαιώνουν τις θέσεις της ΑΜ επί της ουσίας των διαφωνιών και τις αποφάσεις που πήρε σε διοικητικό επίπεδο, είτε απορρίπτοντας ολοσχερώς τις αιτιάσεις του αναδόχου, είτε εν μέρει, επιδικάζοντας υπέρ αυτού μικρό σχετικά ποσοστό από τις αντίστοιχες διεκδικήσεις του.

Σε απάντηση των συγκεκριμένων ερωτημάτων που τίθενται από τον κ. Καλαφάτη επισημαίνονται τα εξής:

1. Δεν πέρασε πολύς καιρός από τότε που ο αρμόδιος Υπουργός ανέλαβε επισήμως τα καθήκοντά του και αφού ενημερώθηκε για τα σύνθετα προβλήματά του Έργου και τις δυνατότητες που παρέχονται από τη σχετική νομοθεσία και τη σύμβαση για την συνέχιση των εργασιών, πήρε συγκεκριμένες πρωτοβουλίες, ώστε πολύ σύντομα να ληφθούν οριστικές αποφάσεις.

Πρέπει να θεωρείται δεδομένο ότι, οι όποιες αποφάσεις του Υπουργείου θα ληφθούν υπό καθεστώς πλήρους διαφάνειας, λαμβάνοντας όλες τις απαραίτητες εγκρίσεις από τους ευρωπαϊκούς και εγχώριους ελεγκτικούς μηχανισμούς, με απόλυτη τήρηση της νομιμότητας και με αποκλειστικό γνώμονα τη διασφάλιση του δημοσίου συμφέροντος. Εφόσον υπάρξει θετικό αποτέλεσμα σ' αυτό το διάλογο, που ταυτόχρονα θα εγγυάται την απρόσκοπτη συνέχιση των εργασιών, θα ολοκληρωθεί το έργο με την υφιστάμενη σύμβαση. Στην αντίθετη περίπτωση, θα γίνει το ταχύτερο δυνατόν προκήρυξη νέου διαγωνισμού για την ανάθεση των υπολειπομένων εργασιών σε άλλον ανάδοχο και γι' αυτό το ενδεχόμενο έχει ήδη γίνει σχετική προετοιμασία από την ΑΜ.

2. Είναι προφανές ότι συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα για την επανέναρξη των εργασιών και την ολοκλήρωση του έργου, μπορεί να υπάρξει μόνο μετά την ολοκλήρωση της παραπάνω διαδικασίας και στις συζητήσεις που αυτή τη στιγμή γίνονται, το χρονοδιάγραμμα αποτελεί σημαντική παράμετρο για τη λήψη των οριστικών αποφάσεων.
3. Η χρηματοδότηση τόσο της βασικής γραμμής του Μετρό Θεσσαλονίκης, όσο και της επέκτασής του προς Καλαμαριά είναι εξασφαλισμένη, ως έργα γέφυρες, μέσα από το ΕΣΠΑ 2007-2013 και το ΣΕΣ 2014-2020. Η ΑΜ ενημερώνει συνεχώς τις αρμόδιες υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την πορεία των δύο συμβάσεων και φυσικά πρόσφατα για το πρόβλημα που ανέκυψε το τελευταίο χρονικό διάστημα στο βασικό έργο, μετά το αίτημα του αναδόχου για τη διάλυση της σύμβασης. Καταστάσεις αυτού του είδους δεν είναι πρωτόγνωρες, ανάλογες έχουν αντιμετωπιστεί κατά το παρελθόν και μέχρι σήμερα δεν έχει τεθεί κάποιο θέμα για διακοπή της χρηματοδότησης του έργου από την Ευρωπαϊκή Ένωση.
4. Σήμερα εργάζονται εκ περιτροπής 99 άτομα στο αρχαιολογικό σκέλος του έργου και μετά το σταμάτημα όλων των εργασιών, απασχολούνται κατά βάση στο τμήμα συντήρησης-τεκμηρίωσης των ανασκαφικών ευρημάτων και τη φύλαξη των χώρων. Το προσωπικό αυτό έχει προσληφθεί με συμβάσεις από τον ανάδοχο, η ΑΜ δεν έχει καμιά δικαιοδοσία επ' αυτού και η εξάντληση των πιστώσεων για τις αρχαιολογικές εργασίες από την 1^η Συμπληρωματική Σύμβαση (ΣΣ) του έργου, δημιουργεί σοβαρό θέμα για τη συνέχιση της απασχόλησής του. Όπως είναι γνωστό η ΑΜ, πολύ πριν την εξάντληση των πιστώσεων της 1^{ης} ΣΣ, ήδη από τον 9/2013 προέβη στην έναρξη της διαδικασίας για τη σύναψη 2^{ης} ΣΣ. Πράγματι, μέσα στο 2014 εγκρίθηκαν πρόσθετες πιστώσεις ύψους 25.000.000€ και ο ανάδοχος κλήθηκε για την υπογραφή της 2^{ης} ΣΣ, ο οποίος όμως, προβάλλοντας προσχηματικά τον ισχυρισμό ότι έχει υποβάλλει αίτημα διάλυσης της σύμβασης, αρνήθηκε να προσέλθει για την υπογραφή της, με αποτέλεσμα να είναι ο μοναδικός υπεύθυνος για τη διαμορφωθείσα κατάσταση των απολογιστικών αρχαιολογικών εργασιών που οδηγούνται σε διακοπή, στην παρούσα φάση.

Μπροστά σε αυτήν την κατάσταση, η ΑΜ σε συνεννόηση με τις αρμόδιες υπηρεσίες πολιτισμού, έδωσε εντολή στον ανάδοχο για τη φύλαξη των αρχαιολογικών χώρων και των χώρων συντήρησης-αποθήκευσης των ανασκαφικών ευρημάτων μέχρι τον Αύγουστο, πιστεύοντας ότι μέχρι τότε θα δοθεί οριστική λύση στο πρόβλημα που δημιουργήθηκε. Ταυτόχρονα ο ανάδοχος και προκειμένου να μην υπάρξουν άμεσα απολύσεις, έθεσε το υπόλοιπο προσωπικό, πλην των φυλάκων, σε καθεστώς εκ περιτροπής απασχόλησης.

5. Οι επιπτώσεις κατά τη διάρκεια κατασκευής ενός τόσο μεγάλου έργου, όπως είναι το Μετρό Θεσσαλονίκης, που έχει ως στόχο την άμβλυνση των κυκλοφοριακών προβλημάτων της πόλης, είναι παρόμοιες σε όλες τις περιοχές του κόσμου, όπου κατασκευάζονται αντίστοιχα έργα. Ανάλογα είναι βέβαια και τα πλεονεκτήματα που επιφέρει στη συνέχεια η λειτουργία των σταθμών του μετρό στους επιχειρηματίες και τους ιδιοκτήτες ακινήτων πέριξ αυτών.

Τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι επαγγελματίες, δεν εντοπίζονται μόνο στις περιοχές των εργοταξίων του Μετρό, αλλά στο σύνολο της πόλης και της επικράτειας, με κυρίαρχη αιτία την οικονομική κρίση της τελευταίας πενταετίας, που είχε αρνητικές επιπτώσεις στο σύνολο των επιχειρήσεων. Είναι γεγονός όμως ότι οι χρονοβόρες αρχαιολογικές εργασίες, την επιτάχυνση των οποίων, όπως γνωρίζετε, δεν μπορούμε να επιβάλουμε, καθώς και η νέα διακοπή των εργασιών από τον Ανάδοχο, έχουν παρατείνει την παραμονή των περιφράξεων στις περιοχές των εργοταξίων και οι διαμαρτυρίες των επαγγελματιών είναι σεβαστές και ως ένα βαθμό δικαιολογημένες.

Υπενθυμίζεται ότι η Αττικό Μετρό καταβάλλει διαρκώς κάθε δυνατή προσπάθεια, στο μέτρο του εφικτού, για να μειωθούν οι όποιες αρνητικές επιπτώσεις, με μέτρα προσωρινά ή για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα, με δική της πρωτοβουλία ή μετά από σχετικά αιτήματα επαγγελματιών, για τον περιορισμό των καταληφθεισών εκτάσεων και την αντικατάσταση - αισθητική βελτίωση των περιφράξεων. Ενδεικτικά αναφέρονται οι επανειλημμένες παρεμβάσεις που έγιναν στα εργοτάξια του σταθμού - διακλάδωσης «Δημοκρατία» και στο Νέο Σιδηροδρομικό Σταθμό επί της οδού Μοναστηρίου, στο νότιο τμήμα των εργοταξίων των σταθμών «Βενιζέλου» και «Αγ. Σοφία» επί της οδού Εγνατία, στην οδό Δελφών κατά την κατασκευή του σταθμού «Ανάληψη» και στην περιοχή του σταθμού «Πατρίκιος»

Επίσης, με τη συνδρομή της ΑΜ, ελήφθησαν κάποια μέτρα για την άμβλυνση των οικονομικών επιπτώσεων στις επιχειρήσεις πλησίον των εργοταξίων του Μετρό, σχετικά με τα δημοτικά τέλη από το Δήμο Θεσσαλονίκης και τις εργοδοτικές εισφορές από προγράμματα του ΟΑΕΔ.

Κλείνοντας πρέπει να τονιστεί ότι, στόχος της ΑΜ και της νέας πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου, δεν μπορεί παρά να είναι η ριζική αντιμετώπιση όλων των προβλημάτων του έργου για την ανεμπόδιστη συνέχιση των εργασιών και την ολοκλήρωσή του το συντομότερο δυνατόν. Μόνον έτσι θα σταματήσει η παρατεταμένη ταλαιπωρία των πολιτών και των επιχειρήσεων από την παρουσία των εργοταξίων, θα ανακτηθούν-δημιουργηθούν νέες θέσεις εργασίας, διαδοχικά σε διάφορους τομείς, ανάλογα με την πρόοδο των εργασιών (αρχαιολογικό-τεχνικό σκέλος κατά την κατασκευή, φάση λειτουργίας) και θα δοθεί σε χρήση ένα έργο που θα αμβλύνει τα συνεχώς επιδεινούμενα κυκλοφοριακά προβλήματα της Θεσσαλονίκης, δίδοντας μια καλύτερη ποιότητα ζωής στην πόλη.