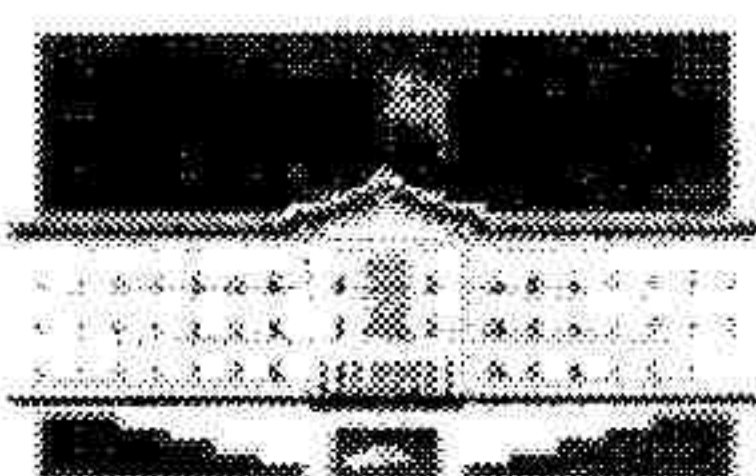




ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ

ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ Ν. ΑΧΑΪΑΣ

Κ.Ο. ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟΙ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ

ΕΡΩΤΗΣΗ ΚΑΙ ΑΚΕ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ, ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Θέμα: Ευκαιρία «αρπαχτής» και στον «Μορέα»

Η λαϊκή παροιμία «τώρα που βρήκαμε παπά να θάψουμε πέντε- έξι» ταιριάζει γάντι στους υπό κατασκευή αυτοκινητοδρόμους.

Έτσι, μετά τις βαθιές υποκύψεις, την αλλαγή των συμβάσεων και τα περίπου 950 εκατομμύρια ευρώ που δόθηκαν στους «ΝΤΑΒΑΤΖΗΔΕΣ» όπως είχε ονομάσει τους ΕΘΝΙΚΟΥΣ ΕΡΓΟΛΑΒΟΥΣ ο Κώστας Καραμανλής. Προκειμένου να γίνει η επανεκκίνηση των έργων που ενώ σταμάτησαν ποτέ δεν κατέπεσαν οι εγγυητικές τους επιστολές στους τέσσερις βαλτωμένους δρόμους (Ολύμπια, Ε65, Αιγαίου, Ιόνια), άνοιξε η όρεξη στους συνήθεις υπόπτους και για τον αυτοκινητόδρομο του Μορέα και άρχισαν τα «τσαλιμάκια» απαιτώντας ζεστό δημόσιο χρήμα, ως πανωπιοί!!

Η κατασκευή του αυτοκινητόδρομου που ξεκινά από την Κόρινθο και μέσω Τρίπολης πάει Σπάρτη και Καλαμάτα δεν είχε σταματήσει και κανένα πρόβλημα δεν φαινόταν στον ορίζοντα, όσο τα φώτα της δημοσιότητας μονοπωλούσαν τα εγκαταλελειμμένα εργοτάξια. Μόλις, όμως, η κυβέρνηση- επί της ουσίας εκβιαζόμενη- άνοιξε με τις ευλογίες και της Κομισιόν το πουγκί, τότε η κατασκευή του αυτοκινητόδρομου Μορέα άρχισε να εμφανίζει προβλήματα ρευστότητας!

Και τώρα, με αιχμή την ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, ζητούν οι εργολάβοι από το Δημόσιο, να βάλει και πάλι βαθιά το χέρι στην τσέπη για να μην εγκαταλείψουν τον δρόμο κολοβά...!

Πρέπει να σημειωθεί ότι ο αυτοκινητόδρομος Μορέας ξεκίνησε να κατασκευάζεται πρώτος από όλους τους υπόλοιπους αυτοκινητόδρους στα τέλη του 2007 και θα έπρεπε να έχει ολοκληρωθεί το 2012.

Εντός της προθεσμίας παραδόθηκε μόνο το πρώτο σκέλος, ενώ υπό κατασκευή παραμένουν τα τμήματα Λεύκτρο-Σπάρτη- που έχει κολλήσει λόγω αρχαιολογικών ανασκαφών και μειωμένης χρηματοδότησης- και ο Περιμετρικός Καλαμάτας.

Και όμως κανείς δεν ζήτησε ευθύνες και από ΚΑΝΕΝΑΝ!!!

Άλλωστε το λογαριασμό τον πληρώνουν οι πολίτες, το «βιδάνιο» το παίρνουν οι διαχειριστές του δημοσίου χρήματος αφορολόγητα και με μιντιακό σέρβις.



Επειδή, εκτός από τα προβλήματα της χρηματοδότησης, οι εργολάβοι- που έχουν λάβει άνω των 350 εκατομμυρίων ευρώ από το Δημόσιο- έχουν προσφύγει και στη διαιτησία και διεκδικούν από πάνω περί τα 180 εκατομμύρια ευρώ.

Ερωτάσθε:

1. Το δημόσιο θα αναλάβει το ρίσκο ενός έργου ΣΔΙΤ, τη διαχείριση του οποίου έχουν ιδιώτες;
2. Πάλι ο Λαός θα πληρώσει δεκάδες εκατομμύρια ευρώ επιπλέον για να ολοκληρωθεί η κατασκευή του έργου και να εξασφαλιστεί η απρόσκοπτη λειτουργία του ή μήπως στο λογαριασμό είναι και οι ζημιές τηλεοπτικών και άλλων Μ.Μ.Ε. που κατέχουν οι ΝΤΑΒΑΤΖΙΔΕΣ;
3. Ποιος Υπουργός έκανε τις διαπραγματεύσεις με τον παραχωρησιούχο; Είναι ακριβώς ότι την κοινοπραξία αποτελούν οι εταιρείες ΑΚΤΩΡ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΕΙΣ Α.Ε. με ποσοστό 71,67%, J&P ΑΒΑΞ με ποσοστό 15% και ΙΝΤΡΑΚΟΜ Α.Ε. ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ με ποσοστό 13,33%;
4. Ποια είναι τα φυσικά πρόσωπα- μέτοχοι αυτών των εταιρειών; Να κατατεθούν τα Φ.Ε.Κ.
5. Ποιος πολιτικός και ποιος υπηρεσιακός παράγων αποφάσισε ανοίγοντας μια τρύπα άνω των 200 εκατομμυρίων ευρώ να πληρώσει το Δημόσιο;
6. Γιατί το Δημόσιο αυξάνει τη χρηματοδοτική συμβολή του, παίρνοντας αυτό και μόνο την ευθύνη, πληρώνοντας αυτό και μόνο το μάρμαρο για τη μείωση της κυκλοφοριακής κίνησης;
7. Τελικά οι ορέξεις των εργολάβων θα ικανοποιηθούν;
8. Το ελληνικό Δημόσιο, δηλαδή, επιδοτεί ένα ελλειμματικό έργο, τη διαχείριση του οποίου έχουν όμως για 30 χρόνια οι εργολάβοι;

Ο ερωτών βουλευτής

Νίκος Ι. Νικολόπουλος