

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ - ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ Ν. ΑΧΑΙΑΣ
Κ.Ο. ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ**

ΕΡΩΤΗΣΗ & ΑΚΕ

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ	
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΚΟΜΜΑΤΟΣ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ	
Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ	4717/513
Ημερομ. Καταθέσεως	18/11/2014

ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ & ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

ΘΕΜΑ: «Πωλούν την Εγνατία με προίκα τα ακριβά νέα διόδια»

Βγαίνει στο σφυρί ο σύγχρονος αυτοκινητόδρομος, μήκους 650 χιλιομέτρων της βόρειας Ελλάδας, που η κατασκευή του στοίχισε 6,5 δισ. ευρώ, ενώ ήδη υπερκαλύπτει το κόστος συντήρησης και λειτουργίας του, αποδίδοντας έσοδα και στο κράτος.

Το ΤΑΙΠΕΔ, έπειτα από χρόνια άκαρπων και άστοχων πειραματισμών από τους πολυπληθείς συμβούλους του, φαίνεται, πως ετοιμάζεται να προχωρήσει τις επόμενες ημέρες σε προκήρυξη εκδήλωσης ενδιαφέροντος για την παραχώρηση της Εγνατίας Οδού και των κάθετων αξόνων.

Ετοιμάζεται πωλητήριο, με συνοπτικές διαδικασίες και εξευτελιστικό ή ακόμη και μηδενικό τίμημα, απευθυνόμενο σε κυρίαρχα εργολαβικά συμφέροντα, όπως καταγγέλλουν με εκτενείς αναφορές τους στα ΜΜΕ οι εργαζόμενοι στην Εγνατία οδό.

Επειδή προχωρά η πώληση της Εγνατίας Οδού, με αιφνιδιαστικές και αδιαφανείς διαδικασίες, χωρίς σοβαρή μελέτη και αποτίμηση της πραγματικής αξίας του δρόμου, με «προίκα» τα νέα διόδια, και μάλιστα, με υπερεκτιμημένα τα ετήσια έξοδα λειτουργίας του αυτοκινητοδρόμου.

Κατόπιν των ανωτέρω, ερωτάσθε:

1. Γνωρίζετε ότι η σχεδιαζόμενη παραχώρηση στο στρατηγικό τομέα των δικτύων μεταφορών, και μάλιστα με υποεκτιμημένα από το ΤΑΙΠΕΔ έσοδα, δεν αποτελεί σε καμία περίπτωση συμφέρουσα προοπτική για το ελληνικό Δημόσιο;
2. Στον άνω ολοκληρωμένο αυτοκινητόδρομο ευρωπαϊκών προδιαγραφών, τα έσοδα για φέτος που φτάνουν; Είναι ή όχι πολύ περισσότερα από τα ετήσια έξοδα λειτουργίας και ελαφράς συντήρησης της οδού;

3. Γιατί πρέπει να εκχωρηθεί ένας δρόμος, που στοίχισε 6,5 δισ. ευρώ, σε περίοδο μειωμένων εσόδων λόγω οικονομικής κρίσης, όταν το αποτέλεσμα θα είναι να παραχωρηθεί με χαμηλό τίμημα ή ακόμη και χωρίς ουσιαστικό τίμημα;
4. Πώς μπορεί μια τέτοια πώληση να έχει αναπτυξιακή στόχευση, όταν αναλάβει μία ιδιωτική εταιρεία, ελληνική είτε ξένη, την είσπραξη των διοδίων, αναλαμβάνοντας ταυτόχρονα υπερεκτιμημένες ευθύνες στον τομέα λειτουργίας και συντήρησης, γενικώς και αορίστως καθορισμένες, τη στιγμή που σήμερα, το ελληνικό Δημόσιο εισπράττει απευθείας τα διόδια μέσω της εταιρείας «Εγνατία Οδός Α.Ε.», που έχει αποδεδειγμένα την τεχνογνωσία και την εμπειρία να συντηρήσει και να λειτουργήσει τον αυτοκινητόδρομο;
5. Η διαχείριση της οδού από την «Εγνατία Οδός Α.Ε.» δεν έχουμε τεκμήρια ότι εξασφαλίζει τα έξοδα συντήρησης και λειτουργίας της οδού, δίνοντας στην εταιρεία και την ευκαιρία να αποπληρώνει τις μειωμένες πλέον δανειακές της υποχρεώσεις;
6. Δεν είναι προφανές, ότι αν το ελληνικό Δημόσιο επέστρεφε, ως όφειλε, εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ από έργα που έχει επιτυχώς διεκπεραιώσει η ως άνω εταιρεία και που ποτέ δεν έχει χρηματοδοτηθεί για αυτά, το υπόλοιπο χρέος της εταιρείας προς την τράπεζα, ύψους 165 περίπου εκατομμυρίων, θα είχε ήδη αποπληρωθεί;
7. Το πλεόνασμα που θα προέκυπτε από τη διαχείριση της Εγνατίας Οδού, δεν θα μπορούσε να διατεθεί για επενδύσεις σε έργα υποδομής της χώρας και στη συντήρηση του εναλλακτικού οδικού δικτύου της περιοχής, που σήμερα έχει σχεδόν εγκαταλειφθεί (π.χ. διέλευση Κατάρας);
8. Ο δημόσιος χαρακτήρας της οδού δεν είναι ευκολονόητο, ότι αποφέρει τεράστιο όφελος στους χρήστες της, λόγω του μειωμένου κόστους διέλευσης ανά χιλιόμετρο, σε σχέση με τους υπόλοιπους ημιτελείς αυτοκινητόδρομους της χώρας; Αν το προηγούμενο δεν είναι κατεξοχήν ζητούμενο, πώς δικαιολογείται η ύπαρξη καθαυτή του εν λόγω Δημόσιου έργου;

Ο ερωτών βουλευτής

Νίκος Ι. Νικολόπουλος

Πρόεδρος του

Χριστιανοδημοκρατικού Κόμματος Ανατροπής