



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΕΡΩΤΗΣΗ

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΔΕΛΤΙΟΥ
Αριθμ. Πρωτ. 5266
Πρωτ. Κατάθεσης 101516

Προς:

Κύριο Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων
Κύριο Υπουργό Εσωτερικών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης
Κύριο Υπουργό Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού
Κύριο Υπουργό Οικονομικών

ΘΕΜΑ: «Οι καταστροφικές επιπτώσεις στην οικονομία, στις επιχειρήσεις και τον τομέα των μεταφορών από τη συνεχιζόμενη κατάληψη της σιδηροδρομικής γραμμής στην Ειδομένη»

Κύριοι Υπουργοί,

Η συνεχιζόμενη κατάληψη της σιδηροδρομικής γραμμής της Ειδομένης από παράτυπους μετανάστες και πρόσφυγες για περισσότερες από 50 ημέρες, έχει προκαλέσει πολλαπλές αρνητικές επιπτώσεις στην οικονομία, στις επιχειρήσεις αλλά και τον τομέα των μεταφορών, τις οποίες μέλη της κοινοβουλευτικής ομάδας της Νέας Δημοκρατίας έχουν επισημάνει τόσο με δηλώσεις τους, όσο και με ερωτήσεις τους, στο πλαίσιο του κοινοβουλευτικού ελέγχου.

επίκαιρη ερώτηση του κου Κωστή Χατζηδάκη, η οποία συζητήθηκε στις 21 Απριλίου, χωρίς να λάβουμε επαρκείς απαντήσεις από την Υφυπουργό κα. Μ. Χρυσοβελώνη, μια που ο κ. Χρ. Σπίρτζης απέφυγε να προσέλθει στην Ολομέλεια, τις ερωτήσεις της κας Ντ. Μπακογιάννη (15/4), των κ.κ. Β. Κικίλια και Στ. Καλαφάτη (4/5), καθώς και τη δήλωση (24/3) εκ μέρους της Νέας Δημοκρατίας του κου Κώστα Καραμανλή.

Κοινή πεποίθηση όλων μας αποτελεί το γεγονός ότι το Κράτος είναι ουσιαστικά απόν, αδυνατεί να διασφαλίσει το στοιχειώδες και το αυτονόητο: την ελεύθερη διακίνηση προϊόντων και την ομαλή λειτουργία των συγκοινωνιών.

Πρόκειται για μια πρωτοφανή κατάσταση, που δεν έχει προηγούμενο σε άλλη

προηγμένη ευρωπαϊκή χώρα.

Οι ευθύνες της κυβέρνησης είναι προφανείς. Προκαλεί αναμφίβολα εντύπωση η αδράνεια που επιδεικνύουν οι αρμόδιοι υπουργοί σε μια κραυγαλέα περίπτωση παρακώλυσης συγκοινωνιών, με άμεσες αρνητικές συνέπειες στην οικονομία, στις επιχειρήσεις αλλά και την εν γένει εικόνα της χώρας.

Ο αποκλεισμός της σιδηροδρομικής γραμμής έχει τις ακόλουθες επιπτώσεις:

- Επιφέρει καίριο πλήγμα στις εξαγωγικές επιχειρήσεις, ιδιαίτερα της Βορείου Ελλάδος. Αναγκάζονται να επιλέγουν άλλες διαδρομές για τη μεταφορά προϊόντων, που αυξάνουν το κόστος ενώ υποχρεώνονται να μεταφέρουν τα προϊόντα τους μέσω Βουλγαρίας, κάτι που έχει αρνητική επίπτωση στους χρόνους παράδοσης αλλά και στις σχέσεις με τους πελάτες τους.

Είναι χαρακτηριστικό ότι η διαδρομή μέσω Βουλγαρίας διαρκεί έως και δύο ημέρες παραπάνω σε σχέση με τη διαδρομή μέσω της σιδηροδρομικής γραμμής της Ειδομένης, ενώ το επιπλέον κόστος υπολογίζεται στα 5-10.000 ευρώ ανά συρμό.

- Απαξιώνεται το δίκτυο μεταφορών της χώρας και ιδιαίτερα η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, με αποτέλεσμα να μειώνεται και η αξία της εταιρείας αλλά και το ενδιαφέρον επενδυτών, εν όψει της επικείμενης αποκρατικοποίησης της εταιρείας.

Είναι χαρακτηριστικό ότι η ζημιά στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ εκτιμάται στα 5 εκατ. ευρώ, ενώ παράλληλα από τα μέσα Απριλίου υπάρχουν εκτεταμένες ακυρώσεις φορτίων από διαμεταφορικές εταιρείες και εταιρείες logistics.

- Υπάρχει καθυστέρηση στην μεταφορά και παράδοση πρώτων υλών σε ελληνικές επιχειρήσεις, κάτι που προκαλεί προβλήματα στην παραγωγική δραστηριότητα και στον επιχειρηματικό σχεδιασμό τους.

Πρόκειται για επιχειρήσεις από όλο το φάσμα, από τη βιομηχανία έως το λιανεμπόριο, αλλά ακόμα και επιχειρήσεις στρατηγικής σημασίας, όπως η ΔΕΗ.

- Πολλές πολυεθνικές εταιρείες, που διακινούν τα προϊόντα τους στην Ευρώπη μέσω του λιμανιού του Πειραιά και του σιδηροδρομικού δικτύου, ενδέχεται να αναστείλουν την επέκταση των δραστηριοτήτων τους στην Ελλάδα ή ακόμα χειρότερα να εγκαταλείψουν τη χώρα.

Θυμίζουμε ότι ήδη από τον περασμένο Δεκέμβριο η Hewlett Packard γνωστοποίησε ότι θα μεταφέρει τα προϊόντα της στην Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη μέσω του λιμένα Κόπερ της Σλοβενίας, ενώ άλλες πολυεθνικές εταιρείες όπως π.χ. η Sony, η Huawei, η Cisco, η SCA, η Atlas Tapes, η Alpha Glass κ.ά. εξετάζουν πλέον εναλλακτικές διαδρομές.

- Είναι υπαρκτός ο κίνδυνος να προκύψει οικονομική επιβάρυνση για το Ελληνικό Δημόσιο αφού κάποιες εταιρείες ενδέχεται να απαιτήσουν την καταβολή αποζημιώσεων, λόγω της ζημιάς που υφίστανται από τον συνεχιζόμενο αποκλεισμό της σιδηροδρομικής

γραμμής στην Ειδομένη.

Κατόπιν των ανωτέρω
ερωτώνται οι κύριοι Υπουργοί

1. Με δεδομένο ότι όλες οι μέχρι τώρα προσπάθειες της κυβέρνησης για την απομάκρυνση των παράτυπων μεταναστών και των προσφύγων έχουν στεφθεί με αποτυχία, ποια είναι τα εναλλακτικά σενάρια που εξετάζονται προκειμένου να απελευθερωθεί άμεσα η σιδηροδρομική γραμμή στην Ειδομένη;

2. Έχετε προβεί σε επίσημη αποτίμηση του κόστους που προκαλείται από το συνεχιζόμενο αποκλεισμό στην εθνική οικονομία και τις επιχειρήσεις; Ποιος θα επωμιστεί το κόστος αν κάποιες επιχειρήσεις που χρησιμοποιούν τη σιδηροδρομική γραμμή εγείρουν απαιτήσεις αποζημιώσεων από το δημόσιο;

3. Αντιλαμβάνεται η κυβέρνηση ότι η απαξίωση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και του δικτύου της θα επιφέρει καίριο πλήγμα στην οικονομία, δεδομένου ότι η ιδιωτικοποίησή της βρίσκεται σε κομβικό σημείο, με την αναμονή κατάθεσης δεσμευτικών προσφορών μέχρι τις 31 Μαΐου;

Α/Α	ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ	ΕΚΛΟΓΙΚΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΥΠΟΓΡΑΦΗ
1.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΣΤΑΣ	ΣΕΡΡΩΝ	
2.	ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ	ΛΕΣΒΟΥ	
3.	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΔΗΣ ΣΑΒΒΑΣ	Β' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	
4.	ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ ΓΙΑΝΝΗΣ	ΑΡΓΟΛΙΔΟΣ	
5.	ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΦΛΩΡΙΝΗΣ	
6.	ΑΝΤΩΝΙΟΥ ΜΑΡΙΑ	ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ	
7.	ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ ΦΩΤΕΙΝΗ	ΣΕΡΡΩΝ	
8.	ΑΣΗΜΑΚΟΠΟΥΛΟΥ ΑΝΝΑ-ΜΙΣΣΕΛ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	
9.	ΑΥΓΕΝΑΚΗΣ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	
10.	ΒΑΓΙΩΝΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ	
11.	ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ	Β' ΑΘΗΝΩΝ	
12.	ΒΕΣΥΡΟΠΟΥΛΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΗΜΑΘΙΑΣ	
13.	ΒΛΑΣΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΑΡΚΑΔΙΑΣ	
14.	ΒΛΑΧΟΣ ΓΙΩΡΓΟΣ	ΑΤΤΙΚΗΣ	

15.	ΒΟΡΙΔΗΣ ΜΑΚΗΣ	ΑΤΤΙΚΗΣ
16.	ΒΟΥΛΤΕΨΗ ΣΟΦΙΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ
17.	ΒΡΟΥΤΣΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ	ΚΥΚΛΑΔΩΝ
18.	ΓΕΩΡΓΑΝΤΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΚΙΑΚΙΣ
19.	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΑΔΩΝΙΣ	Β' ΑΘΗΝΩΝ
20.	ΓΙΑΚΟΥΜΑΤΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	Β' ΑΘΗΝΩΝ
21.	ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ ΣΤΕΡΓΙΟΣ	ΠΡΕΒΕΖΗΣ
22.	ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ	ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ
23.	ΓΚΙΟΥΛΕΚΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	Α' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
24.	ΔΑΒΑΚΗΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	ΛΑΚΩΝΙΑΣ
25.	ΔΕΝΔΙΑΣ ΝΙΚΟΣ	Α' ΑΘΗΝΩΝ
26.	ΔΗΜΑΣ ΧΡΙΣΤΟΣ	ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ
27.	ΔΗΜΟΣΧΑΚΗΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	ΕΒΡΟΥ
28.	ΚΑΒΒΑΔΑΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	ΛΕΥΚΑΔΟΣ
29.	ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ ΝΙΚΗΤΑΣ	Α' ΑΘΗΝΩΝ
30.	ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ ΣΤΑΥΡΟΣ	Α' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
31.	ΚΑΡΑΓΚΟΥΝΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ
32.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ ΑΝΝΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ
33.	ΚΑΡΑΟΓΛΟΥ ΘΕΟΔΩΡΟΣ	Β' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
34.	ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΠΕΛΛΗΣ
35.	ΚΑΣΑΠΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΚΟΖΑΝΗΣ
36.	ΚΑΤΣΑΝΙΩΤΗΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	ΑΧΑΪΑΣ
37.	ΚΑΤΣΑΦΑΔΟΣ ΚΩΣΤΑΣ	Α' ΠΕΙΡΑΙΩΣ
38.	ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ ΣΙΜΟΣ	ΕΥΒΟΙΑΣ
39.	ΚΕΛΛΑΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΛΑΡΙΣΗΣ
40.	ΚΕΡΑΜΕΩΣ ΝΙΚΗ	ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ
41.	ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗ ΟΛΓΑ	Α' ΑΘΗΝΩΝ
42.	ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ	ΡΕΘΥΜΝΗΣ
43.	ΚΙΚΙΛΙΑΣ ΒΑΣΙΛΗΣ	Α' ΑΘΗΝΩΝ
44.	ΚΟΝΣΟΛΑΣ ΜΑΝΟΣ	ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ
45.	ΚΟΝΤΟΓΕΩΡΓΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΕΥΡΥΤΑΝΙΑΣ
46.	ΚΟΥΚΟΔΗΜΟΣ ΚΩΣΤΑΣ	ΠΙΕΡΙΑΣ
47.	ΚΟΥΜΟΥΤΣΑΚΟΣ ΓΙΩΡΓΟΣ	Β' ΑΘΗΝΩΝ
48.	ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	ΔΡΑΜΑΣ
49.	ΜΑΡΤΙΝΟΥ ΓΕΩΡΓΙΑ	ΑΤΤΙΚΗΣ
50.	ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ ΒΑΓΓΕΛΗΣ	Β' ΑΘΗΝΩΝ

51.	ΜΗΤΑΡΑΚΗΣ ΝΟΤΗΣ	ΧΙΟΥ
52.	ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ ΝΤΟΡΑ	Α' ΑΘΗΝΩΝ
53.	ΜΠΑΣΙΑΚΟΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ	ΒΟΙΩΤΙΑΣ
54.	ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ
55.	ΜΠΟΥΡΑΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	ΑΤΤΙΚΗΣ
56.	ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ	ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ
57.	ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ ΝΙΚΟΣ	ΚΑΒΑΛΑΣ
58.	ΠΑΠΑΚΩΣΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	Β' ΑΘΗΝΩΝ
59.	ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΛΑΣΙΘΙΟΥ
60.	ΡΑΠΤΗ ΕΛΕΝΑ	Α' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
61.	ΣΑΛΜΑΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ
62.	ΣΑΜΑΡΑΣ ΑΝΤΩΝΗΣ	ΠΡ. ΠΡΩΘΥΠΟΥΡΓΟΣ
63.	ΣΚΡΕΚΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΤΡΙΚΑΛΩΝ
64.	ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ
65.	ΣΤΑΜΑΤΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ
66.	ΣΤΥΛΙΟΣ ΓΙΩΡΓΟΣ	ΑΡΤΗΣ
67.	ΤΑΣΟΥΛΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ
68.	ΤΖΑΒΑΡΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΗΛΕΙΑΣ
69.	ΤΡΑΓΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	Β' ΠΕΙΡΑΙΩΣ
70.	ΤΣΙΑΡΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΚΑΡΔΙΤΣΗΣ
71.	ΦΟΡΤΣΑΚΗΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ	ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ
72.	ΧΑΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΜΑΞΙΜΟΣ	ΛΑΡΙΣΗΣ
73.	ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ ΚΩΣΤΗΣ	Β' ΑΘΗΝΩΝ
74.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΣΤΑΣ	ΠΡ. ΠΡΩΘΥΠΟΥΡΓΟΣ