

Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ: 7450
Ημερομ. Κατάθεσης: 10/7/2025



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΠΑΣΟΚ – Κίνημα Αλλαγής
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΛΙΑΚΟΥΛΗ
ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ ΛΑΡΙΣΑΣ

Αθήνα, 10 Ιουλίου 2025

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς :

- τον Υπουργό Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, κ. Κυριάκο Πιερρακάκη
- τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρίστο Δήμα

ΘΕΜΑ: «Ποιες αλλαγές φέρνει η αναθεώρηση του Σχεδίου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας στα έργα αποκατάστασης των καταστροφών του Daniel;»

Δύο χρόνια μετά τις πλημμύρες των Daniel και Elias, που κόστισαν 17 ανθρώπινες ζωές, υπονόμευσαν εκατοντάδες και κατέστρεψαν υποδομές, περιουσίες, καλλιέργειες και ζωικό κεφάλαιο, η Θεσσαλία ακόμα μετρά τις πληγές της. Καμία ουσιαστική αποκατάσταση των ζημιών δεν έχει γίνει, κανένα ολοκληρωμένο εθνικό σχέδιο δεν έχει παρουσιαστεί και η εκτέλεση των έργων παραπέμπεται στο μέλλον.

Οι μεγάλες εξαγγελίες της Κυβέρνησης για άμεσα έργα αποκατάστασης του οδικού και του σιδηροδρομικού δικτύου με χρηματοδότηση ύψους 600 εκατομμυρίων ευρώ από το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας (ΤΑΑ), ξεκίνησαν μόλις λίγες ημέρες μετά την καταστροφή του Σεπτεμβρίου του 2023 με δηλώσεις του τότε Υπουργού Υποδομών, ενώ ο ίδιος ο Πρωθυπουργός σε σχετική εκδήλωση που πραγματοποιήθηκε στο Δημοτικό Κινηματοθέατρο Μουζακίου τον **Απρίλιο του 2024**, εξήγγειλε και πάλι τα έργα και δεσμευόταν ότι το σιδηροδρομικό δίκτυο θα παραδοθεί “καλύτερο και ανθεκτικότερο” στα τέλη του 2025.

Εντέλει, τον Νοέμβρη του 2024 τα έργα αποκατάστασης του οδικού δικτύου μετά τις καταστροφές του Daniel εντάχθηκαν στο ΤΑΑ με την υπ’αριθμ. **178833/28-11-2024 Απόφαση του Αναπληρωτή Υπουργού Οικονομικών με προϋπολογισμό 508.904.012,68 € συμπεριλαμβανομένου ΦΠΑ**, ενώ τα έργα αποκατάστασης του σιδηροδρομικού δικτύου εντάχθηκαν στο ΤΑΑ με την υπ’αριθμ. **178834/28-11-2024 Απόφαση**, με προϋπολογισμό **233.120.000,00 € συμπεριλαμβανομένου ΦΠΑ**.

Τα έργα αυτά μάλιστα συνδέθηκαν με συγκεκριμένα ορόσημα για την υλοποίηση και πληρωμή τους. Ορόσημο που για τα οδικά έργα σήμαιναν υπογραφή όλων των συμβάσεων προμηθειών, υπηρεσιών (συμπεριλαμβανομένων των μελετών) και έργων το 2^ο τρίμηνο του 2024 (ορόσημο 347) και ολοκλήρωση των έργων αποκατάστασης και ανθεκτικότητας του οδικού δικτύου το 4^ο τρίμηνο του 2025 (ορόσημο 349). Αντίστοιχα για τα σιδηροδρομικά έργα, σήμαιναν υπογραφή των συμβάσεων το 2ο τρίμηνο του 2024 (ορόσημο 348) και ολοκλήρωση των έργων αποκατάστασης του σιδηροδρομικού δικτύου το 4ο τρίμηνο του 2025 (ορόσημο 350).

Φτάσαμε στον Απρίλιο του 2025 για να υπογραφούν οι σχετικές συμβάσεις των έργων αποκατάστασης του οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου εκ μέρους του Υπουργείου Υποδομών, με τα οδικά έργα να ανέρχονται σύμφωνα με τις ανακοινώσεις του Υπουργείου σε 899,7 εκατ. ευρώ με προθεσμία ολοκλήρωσης τους 48 μήνες και τα σιδηροδρομικά έργα σε 450,12 εκατ. ευρώ με προθεσμία ολοκλήρωσης τους 15 μήνες. Η δε χρηματοδότηση των έργων προέρχεται κατά 600 εκατ. ευρώ από το ΤΑΑ και κατά 735 εκατ. ευρώ από εθνικούς πόρους.

Με τα δεδομένα αυτά, είναι προφανές ότι οι εξαγγελίες για παράδοση των έργων εντός του 2025 έχουν οριστικά διαψευστεί και οι πολίτες της Θεσσαλίας βρίσκονται καθημερινά αντιμέτωποι με διαλυμένες υποδομές που δυσκολεύουν την καθημερινότητά τους, εμποδίζουν την ανάπτυξη της περιοχής και ναρκοθετούν την επιχειρηματικότητα.

Την ίδια στιγμή ερωτηματικά προκαλεί και η αναθεώρηση του Σχεδίου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας στα συγκεκριμένα έργα, σύμφωνα με το αίτημα που υπέβαλε η Κυβέρνηση, με ένα “θολό” τοπίο να δημιουργείται ελλείψει ενημέρωσης και την Κυβέρνηση να μην έχει παρουσιάσει το τί ακριβώς έχει αιτηθεί και ποιες αλλαγές πλέον εισάγει. Και όλα αυτά μάλιστα, με τον ορίζοντα λήξης του Ταμείου Ανάκαμψης να είναι πλέον ορατός και τους πόρους του να πρέπει να απορροφηθούν ως το 2026 για να μη χαθούν οριστικά.

Έτσι, σύμφωνα με την πρόταση Εκτελεστικής Απόφασης του Συμβουλίου της 30/6/2025 που πρόσφατα δημοσιεύθηκε, *«...η ελληνική κυβέρνηση υποστήριξε ότι τα ορόσημα 347, 348, 349 και 350 του μέτρου 16999 για την αποκατάσταση προσβασιμότητας μετά τις καταστροφικές επιπτώσεις της καταιγίδας «DANIEL» είναι εν μέρει πλέον μη εφικτά, λόγω του υψηλότερου από το αναμενόμενο κόστους αποκατάστασης μετά από φυσική καταστροφήΣε αυτή τη βάση, η Ελλάδα ζήτησε τη μείωση του πεδίου εφαρμογής του μέτρου. Επίσης, η Ελλάδα ζήτησε την αφαίρεση των ενδιάμεσων ορόσημων 347 και 348..»*.

Συνεπώς, με την πρόσφατη αναθεώρηση η Κυβέρνηση ζήτησε την τροποποίηση των εν λόγω έργων αποκατάστασης του οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου, χωρίς όμως να προκύπτει σε τί συνίσταται “η μείωση του πεδίου εφαρμογής του μέτρου” αλλά και χωρίς να προκύπτει πώς το υψηλότερο κόστος κατασκευής κατέστησε μη εφικτά τα ορόσημα.

Το βέβαιο είναι, ότι δύο χρόνια μετά την καταστροφή, η Θεσσαλία παραμένει καθημαγμένη, εν αναμονή των έργων της πολυπόθητης αποκατάστασης. Ταυτόχρονα, οι συνεχείς αλλαγές στον

προγραμματισμό για την αξιοποίηση των πόρων του ΤΑΑ στα αντίστοιχα έργα που μάλιστα δεν συνοδεύονται από καμία διευκρίνιση και καμία ενημέρωση από την Κυβέρνηση, δημιουργούν κλίμα ανασφάλειας και αμφιβολίας ως προς το τελικό αντικείμενο των έργων, το χρονοδιάγραμμά τους και την ικανότητα της χώρας να πράξει μέσα σε μόλις ένα έτος, ώσπου δηλαδή τη λήξη του ΤΑΑ, όσα δεν έπραξε όλα τα προηγούμενα χρόνια.

Το διακύβευμα είναι τεράστιο, καθώς η τυχόν μη αξιοποίηση του Ταμείου Ανάκαμψης, θα οδηγήσει σε αντίστοιχη επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού για τη χρηματοδότηση των έργων, θέτοντας εντέλει σε κίνδυνο την ίδια την εκτέλεση των έργων.

Κατόπιν αυτών, ερωτώνται οι αρμόδιοι Υπουργοί :

1. Ποιες είναι οι συγκεκριμένες αλλαγές που φέρνει η τελευταία αναθεώρηση του Σχεδίου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας στα έργα που έχουν δρομολογηθεί για την αποκατάσταση του οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου μετά τις καταστροφές του Daniel;
2. Σε τί συνίσταται η “μείωση του πεδίου εφαρμογής του μέτρου” που αιτήθηκε η Κυβέρνηση στην αναθεώρηση του ΣΑΑ στην εν λόγω δράση; Υπάρχουν αλλαγές σε επίπεδο σχεδιασμού των έργων αποκατάστασης και έργα που τελικά δεν θα υλοποιηθούν;
3. Σε ποιο συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα υλοποιούνται και πώς εξελίσσονται σήμερα τα έργα αποκατάστασης του οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου μετά τις καταστροφές του Daniel; Πότε πρόκειται συγκεκριμένα να παραδοθεί κάθε έργο στους πολίτες της Θεσσαλίας;
4. Ποιο είναι το χρονοδιάγραμμα απορρόφησης των πόρων του ΤΑΑ για κάθε συγκεκριμένο έργο; Έχουν αξιοποιηθεί οι πόροι του ΤΑΑ έως σήμερα στα έργα αυτά και αν ναι σε ποιο ποσοστό; Υπάρχει κίνδυνος απώλειας των ευρωπαϊκών πόρων με δεδομένη τη λήξη του ΤΑΑ εντός του 2026;

Η Ερωτώσα Βουλευτής

Ευαγγελία Λιακούλη