



Αθήνα 13 Οκτωβρίου 2025

ΕΡΩΤΗΣΗ

ΠΡΟΣ τους Υπουργούς:

1. Υποδομών και Μεταφορών
2. Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών

ΘΕΜΑ: «Αδιανόητες οικονομικές «αστοχίες» στη ΣΔΙΤ Χερσόνησος – Νεάπολη του ΒΟΑΚ: Θα πληρώσει κανείς υπεύθυνος, επιτέλους;»

Στις 21-04-2023 υπογράφηκε η σύμβαση για το έργο «Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης (Β.Ο.Α.Κ.) Μελέτη, Κατασκευή, Χρηματοδότηση, Λειτουργία, και Συντήρηση του τμήματος Χερσόνησος – Νεάπολη, με Σ.Δ.Ι.Τ.».

Τα συμβαλλόμενα μέρη ήταν από την μία πλευρά το Ελληνικό Δημόσιο, δια του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών / Γενική Γραμματεία Υποδομών / Γενική Διεύθυνση Συγκοινωνιακών Υποδομών / Διεύθυνση Συγκοινωνιακών Υποδομών με Σύμβαση Παραχώρησης (Δ16), ως Αναθέτουσα Αρχή, και από την άλλη πλευρά η εταιρία ειδικού σκοπού «Πασιφάη Οδός Α.Ε.», με μετόχους τη ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ Α.Ε., την ΑΚΤΩΡ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΕΙΣ Α.Ε. και την INTRAKAT, ως Ιδιωτικός Φορέας Σύμπραξης (ΙΦΣ).

Το μήκος του τμήματος είναι περίπου 22,5 χιλιόμετρα, ο συμβατικός χρόνος κατασκευής του έργου ήταν τέσσερα (4) έτη και το κόστος του σε καθαρή παρούσα αξία (τιμές 2023) υπολογιζόταν σε 295 εκατομμύρια ευρώ.

(Α) Η συνέπεια του Ελληνικού Δημοσίου ως προς τις συμβατικές του υποχρεώσεις

Σύμφωνα με τη σύμβαση, το Ελληνικό Δημόσιο έπρεπε να παραδώσει στον ΙΦΣ μέχρι 21-04-2024 τους λοιπούς χώρους κατασκευής του Έργου αλλά τελικά τους παρέδωσε τμηματικά στις 16-04-2025 και 12-05-2025, δηλαδή ένα χρόνο αργότερα, και αυτό συνιστά Γεγονός Αποζημίωσης.

Έτσι, πριν από μερικές ημέρες, στις 07-10-2025, ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών αποφάσισε αφενός «[...] Τη μετάθεση της Προγραμματισμένης Ημερομηνίας Διαθεσιμότητας Υπηρεσιών, η οποία αρχικά είχε οριστεί για την 21η Απριλίου 2027 και η οποία ορίζεται εκ νέου για την 11η Ιουλίου 2028, χωρίς να συντρέχει συναφής υπαιτιότητα ή εν γένει ευθύνη του ΙΦΣ [...]» και αφετέρου «[...] Την αποδοχή του δικαιώματος αποζημίωσης του ΙΦΣ για αυξημένες δαπάνες λόγω Εκτιμώμενης Μεταβολής Κόστους Σύμπραξης και που συνίσταται στις πρόσθετες δαπάνες λόγω της καθυστέρησης παράδοσης των Χώρων Κατασκευής του Έργου, το ποσό της οποίας θα

οριστικοποιηθεί μετά την υποβολή όλων των απαιτούμενων σχετικών δικαιολογητικών από τον ΙΦΣ και την εξέτασή τους από την Αναθέτουσα Αρχή [...]».

Οι αναφερόμενες στην υπουργική απόφαση «αυξημένες δαπάνες λόγω Εκτιμώμενης Μεταβολής Κόστους Σύμπραξης ανέρχονται στο ποσό των 124.523.000,00 € (πλέον αναλογούντος ΦΠΑ, εφόσον εφαρμόζεται), εκ των οποίων ποσό 112.323.000,00 € (πλέον αναλογούντος ΦΠΑ, εφόσον εφαρμόζεται) αφορά στον Κατασκευαστή και ποσό 12.200.000,00 € προ ΦΠΑ αφορά στον ΙΦΣ.

Με άλλα λόγια, η υπουργική απόφαση δέχεται ότι με ευθύνη του Ελληνικού Δημοσίου ο χρόνος κατασκευής του έργου παρατείνεται κατά 14 και πλέον μήνες, σε ένα συνολικό χρονοδιάγραμμα τεσσάρων ετών, και ότι το Ελληνικό Δημόσιο οφείλει να πληρώσει περίπου 125 εκατομμύρια ευρώ για την παράταση αυτή, σε ένα συνολικό κόστος έργου 295 εκατομμυρίων ευρώ.

(Β) Η συνέπεια του Ελληνικού Δημοσίου ως προς το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας

Το συγκεκριμένο έργο έχει ενταχθεί στο Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας, ως Υποέργο 2 στο Μέτρο 16630 (Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης) για ποσό 90 εκατομμύρια ευρώ.

Προϋπόθεση για να λάβει η Ελλάδα το ποσό αυτό είναι να επιτευχθεί το Ορόσημο 262 σύμφωνα με το οποίο πρέπει να έχει ολοκληρωθεί το 100 % της αξίας των εργασιών με την πιστοποίηση του ανεξάρτητου μηχανικού και το πιστοποιητικό ολοκλήρωσης θα φέρει την έγκριση του Υπουργείου Υποδομών.

Επειδή

(α) Το Ελληνικό Δημόσιο έπρεπε να παραδώσει στον ΙΦΣ μέσα σε 12 μήνες τους λοιπούς χώρους κατασκευής του Έργου αλλά τελικά τους παρέδωσε σε 24 και πλέον μήνες, δηλαδή με καθυστέρηση πάνω από ένα χρόνο,

(β) Ο καθορισμός των διαγωνιστικών προϋποθέσεων και συμβατικών όρων αποτελεί αποκλειστική αρμοδιότητα και ευθύνη του Ελληνικού Δημοσίου, άρα το Ελληνικό Δημόσιο όφειλε να οριοθετήσει ασφαλέστερα τα χρονοδιαγράμματα παράδοσης των αναγκαίων για το έργο χώρων,

(γ) Η ένταξη ενός έργου που υπογράφηκε το 2023 με συμβατικό χρόνο ολοκλήρωσης το 2027 στο Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας με δέσμευση ενός σημαντικού ποσού 90 εκατομμυρίων ήταν το λιγότερο ανεύθυνη και επισφαλής,

(δ) Το κόστος αυτής της χρονικής «αστοχίας» του Ελληνικού Δημοσίου θα ανέλθει αφενός σε 124,5 εκατομμύρια ευρώ λόγω πρόσθετων αποζημιώσεων σε κατασκευαστή και ΙΦΣ, και αφετέρου σε 90 εκατομμύρια που θα χαθούν από το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας, δηλαδή συνολικά θα φτάσει τα 215 εκατομμύρια ευρώ,

(ε) Επειδή η ελληνική κοινωνία έχει βιώσει πρόσφατα με σκληρό τρόπο μια οιονεί χρεοκοπία της οποίας οι συνέπειες και οι απαιτήσεις είναι μπροστά μας,

Ερωτώνται οι κύριοι Υπουργοί:

1. Με ποια χρονικά και διαχειριστικά εχέγγυα για τη συντέλεση των αναγκαίων απαλλοτριώσεων οι «έμπειρες» υπηρεσίες του Ελληνικού Δημοσίου -δηλαδή από τη μία πλευρά η Μονάδα Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών και από την άλλη πλευρά η Διεύθυνση Συγκοινωνιακών Υποδομών με Σύμβαση Παραχώρησης (Δ16) του του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών- αποφάσισαν να προχωρήσουν στον διαγωνισμό του συγκεκριμένου έργου;
2. Με ποια χρονικά και διαχειριστικά εχέγγυα για την έγκαιρη υλοποίηση του έργου το Ελληνικό Κράτος αποφάσισε να το εντάξει στο Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας δεσμεύοντας χωρίς καμία πιθανότητα επιτυχίας ποσό 90 εκατομμυρίων ευρώ που θα μπορούσε να φανεί χρήσιμο κάπου αλλού;
3. Σας φαίνεται λογικό ένα έργο παρούσας αξίας 295 εκατομμυρίων ευρώ να «καταναλώνει» 215 επιπλέον εκατομμύρια ευρώ;
4. Θεωρείτε ότι οι συγκεκριμένες ηθελημένες ή αθέλητες «αστοχίες» πρέπει να μείνουν χωρίς συνέπειες για τις αρμόδιες πολιτικές και διοικητικές πλευρές του Ελληνικού Κράτους; Μόνο η Ελληνική κοινωνία θα πληρώνει;

Οι Ερωτώντες Βουλευτές

Θεοδώρα Τζάκρη

Αλέξανδρος Αυλωνίτης

Κυριακή Μάλαμα

Γιώτα Πούλου

Δρ. Μιχαήλ Χουρδάκης

Ραλλία Χρηστίδου