



Αθήνα, 4 Δεκεμβρίου 2025

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τον κ. Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών

Θέμα: «828.000 € από το Ταμείο Ανάκαμψης χρηματοδοτούν «καμπάνια» για έργα στον σιδηρόδρομο που δεν έχουν γίνει»

Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών έχει θέσει σε εξέλιξη την υπ. αριθ. 16/2025 Διακήρυξη Ηλεκτρονικού Ανοικτού Διαγωνισμού για ανάθεση σύμβασης παροχής υπηρεσιών για επικοινωνιακή καμπάνια, με τίτλο «Προβολή και Επικοινωνία της Σιδηροδρομικής Μεταρρύθμισης», συνολικού ύψους έως 828.000 ευρώ.

Η δαπάνη αφορά σε διαφημιστική εκστρατεία, παραγωγή οπτικοακουστικού υλικού, microsite, εκδηλώσεις προβολής, παρουσία στα ΜΜΕ και στα κοινωνικά δίκτυα, καθώς και συμβουλευτικές υπηρεσίες επικοινωνίας.

Το ερώτημα που προκύπτει εύλογα είναι το τι ακριβώς έρχεται να διαφημίσει η εν λόγω καμπάνια, λαμβάνοντας υπόψη τη σημερινή εικόνα του ελληνικού σιδηροδρόμου.

Ο βασικός σιδηροδρομικός άξονας της χώρας παρουσιάζει εικόνα διάλυσης. Η γραμμή Αθήνας – Θεσσαλονίκης εκτελεί σήμερα μόλις 2 δρομολόγια ημερησίως, έναντι 7 δρομολογίων που εκτελούνταν πριν την τραγωδία των Τεμπών.

Οι καταστροφές που προκάλεσε στο δίκτυο η θεομηνία Daniel τον Σεπτέμβριο του 2023 δεν μπορεί πλέον να χρησιμοποιείται ως δικαιολογία εκ μέρους της κυβέρνησης για τη σημαντική μείωση του σιδηροδρομικού μεταφορικού έργου, καθώς οι τεράστιες καθυστερήσεις στην ανάθεση και υλοποίηση των εργασιών αποκατάστασης είναι η αναμφισβήτητη αιτία της σημερινής εικόνας.

Η ίδια η κυβέρνηση, εκ μέρους του αρμόδιου Υπουργού, ομολογεί ότι η διπλή γραμμή, με πλήρη συστήματα διαχείρισης κυκλοφορίας, δεν θα παραδοθεί στην κυκλοφορία πριν το καλοκαίρι του 2026. Το χρονοδιάγραμμα αυτό έχει απόσταση τριών ετών από τη θεομηνία Daniel και τεσσάρων ετών από την τραγωδία των Τεμπών, γεγονός που συνιστά παραδοχή αποτυχίας εκ μέρους της κυβέρνησης στην τήρηση αυστηρών χρονοδιαγραμμάτων και κατάλληλων διαδικασιών για τη δημιουργία ενός σύγχρονου και ασφαλούς σιδηροδρομικού δικτύου.

Εκτός από τις σημαντικές καθυστερήσεις στις εργασίες αποκατάστασης του δικτύου, εξαιρετικά υποβαθμισμένη εμφανίζεται και η ίδια η υποδομή του ελληνικού σιδηροδρόμου.

Ο υφιστάμενος στόλος της Hellenic Train είναι γερασμένος, προβληματικός και ανεπαρκής. Σύμφωνα με διαρκείς καταγγελίες των εργαζομένων, σχεδόν καθημερινά σημειώνονται βλάβες, καθυστερήσεις ή εκτροχιασμοί, συχνά με πολύωρη ταλαιπωρία επιβατών.

Παρά την απαξιωμένη και επικίνδυνη πραγματικότητα στη σιδηροδρομική υποδομή, το Υπουργείο επέλεξε να δαπανήσει εκατοντάδες χιλιάδες ευρώ για να πείσει τους πολίτες ότι πραγματοποιείται «μεταρρύθμιση», τη στιγμή που η καθημερινότητά τους στα τρένα αποδεικνύει το αντίθετο.

Ακόμα πιο προβληματικό είναι το γεγονός ότι δεν υπάρχει καμία πολιτική δέσμευση για ουσιαστική αναβάθμιση του τροχαίου υλικού και κανένα ρεαλιστικά υλοποιήσιμο χρονοδιάγραμμα, τουλάχιστον πριν το 2027. Και μπορεί το αρμόδιο Υπουργείο να ανακοίνωσε τον Μάιο του 2025 ότι υπογράφηκε Μνημόνιο Ελλάδας–Ιταλίας για επενδύσεις 360 εκατ. ευρώ για αγορά 23 νέων τρένων, ωστόσο ο ίδιος ο νόμος της κυβέρνησης (Ν.4953/2022) προβλέπει μόνο μίσθωση 20 τρένων (10 ηλεκτρικών + 10 υδρογονοκίνητων), τα οποία θα αγόραζε το ελληνικό δημόσιο, με κόστος 86 εκατ. ευρώ για την Hellenic Train.

Από το 2022 μέχρι και το 2025 το νομοθετικό πλαίσιο δεν έχει αλλάξει, επομένως η κυβέρνηση με το εν λόγω Μνημόνιο αναιρεί τον ίδιο της τον εαυτό, ενώ η νέα Σύμβαση συνιστά ομολογία αποτυχίας των επιλογών του πρώην Υπουργού κ. Καραμανλή.

Σε κάθε περίπτωση, ακόμα και αν το νομοθετικό πλαίσιο διαμορφωθεί ανάλογα, τα νέα τρένα δεν θα μπορούν να παραδοθούν πριν το 2027, λόγω χρόνου κατασκευής, πιστοποίησης και προδιαγραφών δικτύου.

Επομένως, η διαφημιζόμενη «αναβάθμιση» του σιδηροδρόμου δεν μπορεί να αποτυπωθεί σε πραγματική λειτουργία πριν περάσουν τουλάχιστον δύο ακόμη χρόνια.

Η διαφημιστική καμπάνια εντάσσεται στο Σχέδιο Ανάκαμψης («Ελλάδα 2.0») και μάλιστα σε άξονα που αφορά σε εκσυγχρονισμό και ανθεκτικότητα κρίσιμων τομέων της οικονομίας.

Οι πόροι του Ταμείου Ανάκαμψης θα μπορούσαν να κατευθυνθούν σε πραγματικές επενδύσεις υποδομών, σε νέα συστήματα ασφάλειας, σε ενίσχυση της συντήρησης, ή σε άμεσες λύσεις για το τροχαίο υλικό.

Η κυβέρνηση επέλεξε να αξιοποιήσει τα εν λόγω κονδύλια σε επικοινωνιακές δράσεις, την ώρα που το σιδηροδρομικό μεταφορικό έργο συρρικνώνεται καθημερινά. Ακόμα πιο οξύμωρο είναι το γεγονός ότι η διαφημιστική καμπάνια αφορά σε έργα που δεν έχουν καν υλοποιηθεί!

Η εν λόγω επιλογή γεννά σοβαρά ερωτηματικά για τον τρόπο με τον οποίο η κυβέρνηση προτεραιοποιεί τις εκάστοτε αναγκαίες παρεμβάσεις αλλά και τον τρόπο με τον οποίο επιλέγει να δαπανά και να καταναίμει τους ευρωπαϊκούς πόρους.

Σύμφωνα και με την ίδια τη διακήρυξη της Σύμβασης, στόχος είναι, μεταξύ άλλων, η «αποδοχή και υποστήριξη» της μεταρρύθμισης και η «ευρεία και έγκυρη ενημέρωση» για τις ενέργειες της κυβέρνησης.

Με απλά λόγια, η κυβέρνηση σπεύδει να «ενημερώσει» μέσω διαφημιστικής καμπάνιας για έργα που δεν έχουν καν υλοποιηθεί και ενώ η καθημερινή πραγματικότητα στον ελληνικό σιδηρόδρομο βρίθκει απαξίωσης και αναξιοπιστίας.

Η σπουδή της κυβέρνησης στο να επενδύσει για ακόμα μία φορά στην επικοινωνία και όχι στην ουσία, πλήττει τον πυρήνα της αναβάθμισης του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας, που έχει ανάγκη από άμεσες υλοποιήσεις παρεμβάσεων και όχι από προβολή.

Κατόπιν των ανωτέρω,

Ερωτάται ο κ. Υπουργός:

1. Λαμβάνοντας υπόψη την απαξιωμένη εικόνα του σιδηροδρομικού δικτύου αλλά και τις πολλαπλές ανάγκες σε έργα υποδομής, με βάση ποιο σκεπτικό επέλεξε να αξιοποιήσει τα εν λόγω κονδύλια του Ταμείου Ανάκαμψης σε διαφημιστική καμπάνια για τον ελληνικό σιδηρόδρομο και όχι σε ουσιαστικά έργα αναβάθμισης;
2. Με ποιον τρόπο θεωρεί ότι η διαφημιστική προβολή θα ενισχύσει την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών, σε μια περίοδο που συνεχίζουν οι ελλείψεις στα συστήματα ασφαλείας;
3. Ποιος είναι ο λόγος της σπουδής της κυβέρνησης να επισπεύσει τη χρηματοδότηση διαφημιστικής καμπάνιας, που αφορά σε σιδηροδρομικά έργα που δεν έχουν ακόμα υλοποιηθεί;
4. Με βάση ποια στοιχεία κοστολογήθηκε η διαφημιστική καμπάνια; Ποιο ακριβώς έργο της «σιδηροδρομικής μεταρρύθμισης» θεωρεί επαρκές ώστε να δικαιολογεί καμπάνια 828.000 ευρώ;
5. Ποια έργα από αυτά που αναμένεται να διαφημίσει η καμπάνια έχουν ολοκληρωθεί;
6. Πώς εξασφαλίζεται ότι η χρήση πόρων του Ταμείου Ανάκαμψης για καθαρά επικοινωνιακές δράσεις δεν παραβιάζει τις απαιτήσεις του προγράμματος περί πραγματικών, μετρήσιμων μεταρρυθμιστικών αποτελεσμάτων;
7. Έχουν ήδη συμφωνηθεί συγκεκριμένα μέσα ενημέρωσης, εταιρείες ή πάροχοι για τη διάθεση των κονδυλίων της διαφημιστικής καμπάνιας;
8. Ποια διαδικασία εγγυάται την πλήρη διαφάνεια στην επιλογή των παρόχων και αποφυγή πελατειακών πρακτικών και πρακτικών διευκόλυνσης ημετέρων;
9. Ποιες παρεμβάσεις έχουν υλοποιηθεί στη γραμμή Αθήνας –Θεσσαλονίκης από το 2023 έως σήμερα και ποιο είναι το πραγματικό χρονοδιάγραμμα για την πλήρη αποκατάσταση της διπλής γραμμής και των συστημάτων τηλεδιοίκησης – σηματοδότησης – ETCS;
10. Λαμβάνοντας υπόψη ότι το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο (ν.4953/2022) προβλέπει μόνο μίσθωση 20 τρένων, τα οποία θα αγόραζε το ελληνικό δημόσιο, με κόστος 86 εκατ. ευρώ για την Hellenic Train, με βάση ποιο νομοθετικό έρεισμα συνάφθηκε το Μνημόνιο Ελλάδας – Ιταλίας για επενδύσεις 360 εκατ. ευρώ, για αγορά 23 νέων τρένων;
11. Προτίθεται να προχωρήσει σε αλλαγή του ν. 4953/2022 και αν ναι, ποιο είναι το χρονοδιάγραμμα;

12. Ποιες είναι οι προδιαγραφές των νέων τρένων και με ποιο τρόπο αναμένεται να συμβάλλουν στην ουσιαστική αναβάθμιση του σιδηροδρομικού μεταφορικού έργου;

Οι Ερωτώντες Βουλευτές

Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος

Καλαματιανός Διονύσης

Βέττα Καλλιόπη

Γαβρήλος Γιώργος

Γιαννούλης Χρήστος

Δούρου Ειρήνη

Ζαμπάρας Μίλτος

Κασιμάτη Νίνα

Μπάρκας Κώστας

Νοτοπούλου Αικατερίνη

Παναγιωτόπουλος Ανδρέας

Παπαηλιού Γεώργιος

Παππάς Νικόλαος

Τσαπανίδου Πόπη

Ψυχογιός Γεώργιος