



21 ΑΠΡ. 2011

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ,
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Παπάγου, 20/04/2011

Αριθ. Πρωτ. Β - 1057

ΤΑΧ.Δ/ΝΣΗ : Αναστάσεως & Τσιγάντε
Τ.Κ. : 155 10 ΠΑΠΑΓΟΥ
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ : Ιωαννίδης Παύλος
ΤΗΛΕΦΩΝΟ : 210-6508315
FAX : 210-6508299
E mail : tkvel@yme.gov.gr

ΠΡΟΣ: Βουλή των Ελλήνων
Δ/ση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Τμήμα Ερωτήσεων

ΘΕΜΑ: Απάντηση σε Ερώτηση.
ΣΧΕΤΙΚΟ: Έγγραφό σας 13296/17-03-2011

Σε απάντηση της Ερώτησης με αριθμό 13296/17-03-2011, που κατέθεσαν στη Βουλή οι Βουλευτές κκ. Αλέξης Τσίπρας, Παναγιώτης Λαφαζάνης και Δημήτρης Παπαδημούλης, από πλευράς Υπ.Υ.Με.Δι. θέτουμε υπόψη σας τα εξής:

Κατ' αρχάς το έργο της τηλεματικής δεν είναι πιλοτικό, αλλά θα καλύπτει το σύνολο των στόλων λεωφορείων και τρόλεϊ και θα παρέχει λειτουργικές εφαρμογές και υπηρεσίες που εξαντλούν σχεδόν τις τρέχουσες τεχνολογικές δυνατότητες, οι οποίες έχουν εφαρμοστεί σε διεθνή κλίμακα. Η εμπειρία του ΟΑΣΑ και των θυγατρικών του από προηγούμενα έργα, καθώς και από αντίστοιχα έργα σε άλλες ευρωπαϊκές πόλεις, αλλά και η 'ωρίμανση' της σχετικής τεχνολογίας, σήμερα, επιτρέπει ένα καλύτερο, ορθολογικότερο και αποδοτικότερο σχεδιασμό του τελικού έργου. Πρωταρχικός στόχος είναι η καλύτερη παροχή υπηρεσιών στον πολίτη και η βελτίωση της ελκυστικότητας των αστικών συγκοινωνιών στην Αττική. Επίσης, η σχετική εμπειρία, επιτρέπει στην καλύτερη εκτίμηση του κόστους του έργου, με βάση τα σημερινά στοιχεία της σχετικής αγοράς προσδίδοντας μικρή απόκλιση στις εκτιμήσεις.

Η 'μία μόνον αστική περιοχή', που αναφέρεται στην ερώτηση, είναι η Περιφέρεια Αττικής, όπου μετακινείται καθημερινά ο μισός σχεδόν πληθυσμός της Ελλάδας. Θα πρέπει να τονιστεί, ότι με βάση τις θεμελιώδεις αρχές συγκοινωνιακού σχεδιασμού, η μητροπολιτική περιοχή των Αθηνών θα πρέπει να αποτελεί ενιαία σχεδιαστική ενότητα, αποφεύγοντας κοινωνικούς αποκλεισμούς και σημαντικές διαφοροποιήσεις στην προσπελασιμότητα σε διάφορους τομείς της πόλης. Το μέγεθος του έργου, σε συνδυασμό με τα χαρακτηριστικά της περιοχής εφαρμογής (έκταση, πληθυσμιακή πυκνότητα, μέγεθος ζήτησης για μετακίνηση, κλπ), τεκμηριώνει τη σπουδαιότητα του έργου και την πεποίθηση ότι θα προσφερθούν υπηρεσίες, όπως σε αντίστοιχες ευρωπαϊκές πρωτεύουσες (Παρίσι, Λονδίνο, Βερολίνο, κλπ).

Το μέγεθος και τα χαρακτηριστικά του Έργου, αλλά και τα υποσυστήματα και οι λειτουργίες που προβλέπονται, καθώς και ο συνυπολογισμός του συνόλου του λειτουργικού του κόστους για μία 12ετία, τεκμηριώνουν το μέγεθος του προϋπολογισμού, που αναμένεται να προσεγγίσει τα € 52 εκατ. συνολικά. Για το μέγεθος και την έκταση του έργου θα πρέπει να υπογραμμισθεί ότι συμπεριλαμβάνεται ένας σημαντικός αριθμός (1000) έξυπνων στάσεων, οι οποίες αναμένεται να αναβαθμίσουν πολύ σημαντικά την ελκυστικότητα στις αστικές συγκοινωνίες, με έμφαση στον τομέα της αξιοπιστίας και του χρόνου αναμονής στις στάσεις, όπου σήμερα διαπιστώνονται τα μεγαλύτερα προβλήματα. Στο Έργο της Τηλεματικής προβλέπεται η παροχή πληροφοριών αντίστοιχων με αυτές των έξυπνων στάσεων και σε όλες τις υπόλοιπες (7000) στάσεις, μέσω κινητού τηλεφώνου και διαδικτύου. Επίσης, σημαντικό κόστος στο έργο προσθέτει η πρόβλεψη για την αντικατάσταση του εξοπλισμού, ο οποίος “παλαιώνεται”, καθώς και την μετεγκατάστασή του σε νέα οχήματα ή και στάσεις.

Για τον προϋπολογισμό του Έργου ο ΟΑΣΑ θα καταβάλει στην Ανώνυμη Εταιρία Ειδικού Σκοπού (ΑΕΕΣ) πληρωμές διαθεσιμότητας που έχουν ενδεικτικά εκτιμηθεί στα € 42 εκ. πλέον ΦΠΑ μέσω του ΠΔΕ, συμπεριλαμβανομένου το κόστους ασφάλισης και αντικατάστασης του κύκλου ζωής των συστημάτων και υποδομών. Επίσης στη Σύμπραξη Δημοσίου-Ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ), ο ΟΑΣΑ, που εκπροσωπεί το Ελληνικό Δημόσιο θα συμμετέχει στη χρηματοδότηση του έργου, χρηματοδοτώντας μέρος του κόστους κατασκευής χρησιμοποιώντας τους διαθέσιμους κοινοτικούς πόρους από το ΕΣΠΑ. Η συμμετοχή μπορεί να προσεγγίσει τα 10 εκατομμύρια ευρώ (ΕΠ «Ψηφιακή Σύγκλιση»). Θα πρέπει να υπογραμμιστεί ότι το τελικό κόστος ανάθεσης του έργου αναμένεται να είναι αρκετά μικρότερο, λόγω του ανταγωνισμού των προσφορών μεταξύ των υποψήφιων αναδόχων.

Επίσης, την τελευταία 20ετία στην Ελλάδα και την Ευρώπη, τα περισσότερα μεγάλα δημόσια έργα (π.χ. Αττική Οδός, Αεροδρόμιο, γέφυρα Ρίο-Αντίρριο κλπ) υλοποιούνται μέσω σχετικών διαγωνισμών αντίστοιχης μεθοδολογίας, διότι το Δημόσιο δεν διαθέτει την τεχνογνωσία και τα τεχνολογικά μέσα για να διαχειρίζεται, να κατασκευάζει και να συντηρεί τέτοιου μεγέθους και πολυπλοκότητας έργα. Ούτε οι Δήμοι έχουν την κατάλληλη τεχνογνωσία και υποδομή για τη διαχείριση και παρακολούθηση έργων τέτοιου μεγέθους, ενώ για τη σύνταξη των αρχικών προδιαγραφών και απαιτήσεων του Έργου αξιοποιήθηκε η επιστημονική γνώση Επιτροπής εμπειρογνομόνων καθηγητών του ΕΜΠ.

Αντίθετα, ο Ιδιωτικός Φορέας Σύμπραξης (ΙΦΣ) μπορεί να παρέχει τις υποδομές και την οργάνωση που χρειάζεται (προσωπικό λειτουργίας με πολύ υψηλή εξειδίκευση, πολλαπλά κινητά συνεργεία συντήρησης, αποθήκες, μεγάλο στοκ ανταλλακτικών, κ.λπ.) προκειμένου να συντηρεί και να αντικαθιστά εξοπλισμό 1000 έξυπνων στάσεων και 2500 οχημάτων διεσπαρμένων σε μεγάλο μέρος της Αττικής. Τέλος, πρέπει να συνυπολογιστεί ότι το Έργο αυτό δημιουργεί ανάπτυξη στην τοπική και εθνική οικονομία, καθώς και μόνιμες θέσεις εργασίες, αλλά και τεχνογνωσία και ανταγωνιστικές επιχειρήσεις, σε έναν τομέα που μέχρι σήμερα ήταν ανύπαρκτος.

Σχετικά με το δεύτερο ερώτημα, για το Έργο αυτό έχει γίνει ανάλυση ρίσκων. Η ανάλυση ρίσκων έγινε πριν ληφθεί η τελική απόφαση για την υλοποίηση του Έργου με διαδικασία ΣΔΙΤ και συνέβαλε καθοριστικά στην επιλογή αυτής της λύσης, διότι κατέδειξε ότι οι περισσότεροι κίνδυνοι θα αναληφθούν από τον ΙΦΣ και όχι από το Δημόσιο. Η επταετία, που αναφέρεται ως 'τεκμηριωμένο' διάστημα μετά το οποίο έργα τηλεματικής καθίστανται παρωχημένα αφορούσε έργα του παρελθόντος όταν η τεχνολογία ήταν πιο «ανώριμη» (π.χ. κλειστής αρχιτεκτονικής συστήματα, compact modules εξοπλισμός, κλπ). Έτσι, η επιλογή της 12ετούς διάρκειας της Σύμβασης του Έργου, πέραν της χρηματο-οικονομικής σκοπιμότητάς (π.χ. κατανομή κόστους σε μεγαλύτερο διάστημα και μείωση ετήσιων πληρωμών, κλπ.), επιτρέπει την ανανέωση ή ακόμη και την πλήρη αλλαγή της τεχνολογίας μέσα στη διάρκεια του Έργου, στο βαθμό που είναι πολύ πιθανό μία τέτοια αλλαγή να επιφέρει στον ΙΦΣ και τον Όμιλο ΟΑΣΑ χαμηλότερα κόστη λειτουργίας και συντήρησης. Άλλωστε, στην σύμβαση θα προβλέπεται η παράδοση του έργου σε άρτια λειτουργική κατάσταση, επιτρέποντας στον Ανάδοχο να προγραμματίσει μεσο-μακροπρόθεσμα την ανανέωση του εξοπλισμού και λογισμικού προς μία τέτοια κατεύθυνση. Θα πρέπει να τονιστεί, ότι η αντοχή του Έργου στο χρόνο, εξασφαλίζεται περισσότερο, όχι τόσο από τον τεχνολογικό εξοπλισμό (όπου ιδιαίτερα στα θέματα λογισμικού διαρκώς αναβαθμίζεται και προβλέπονται σχετικά συμβόλαια), όσο από τη σωστή ανάλυση των λειτουργικών απαιτήσεων και αναγκών που καλούνται να καλύψουν.

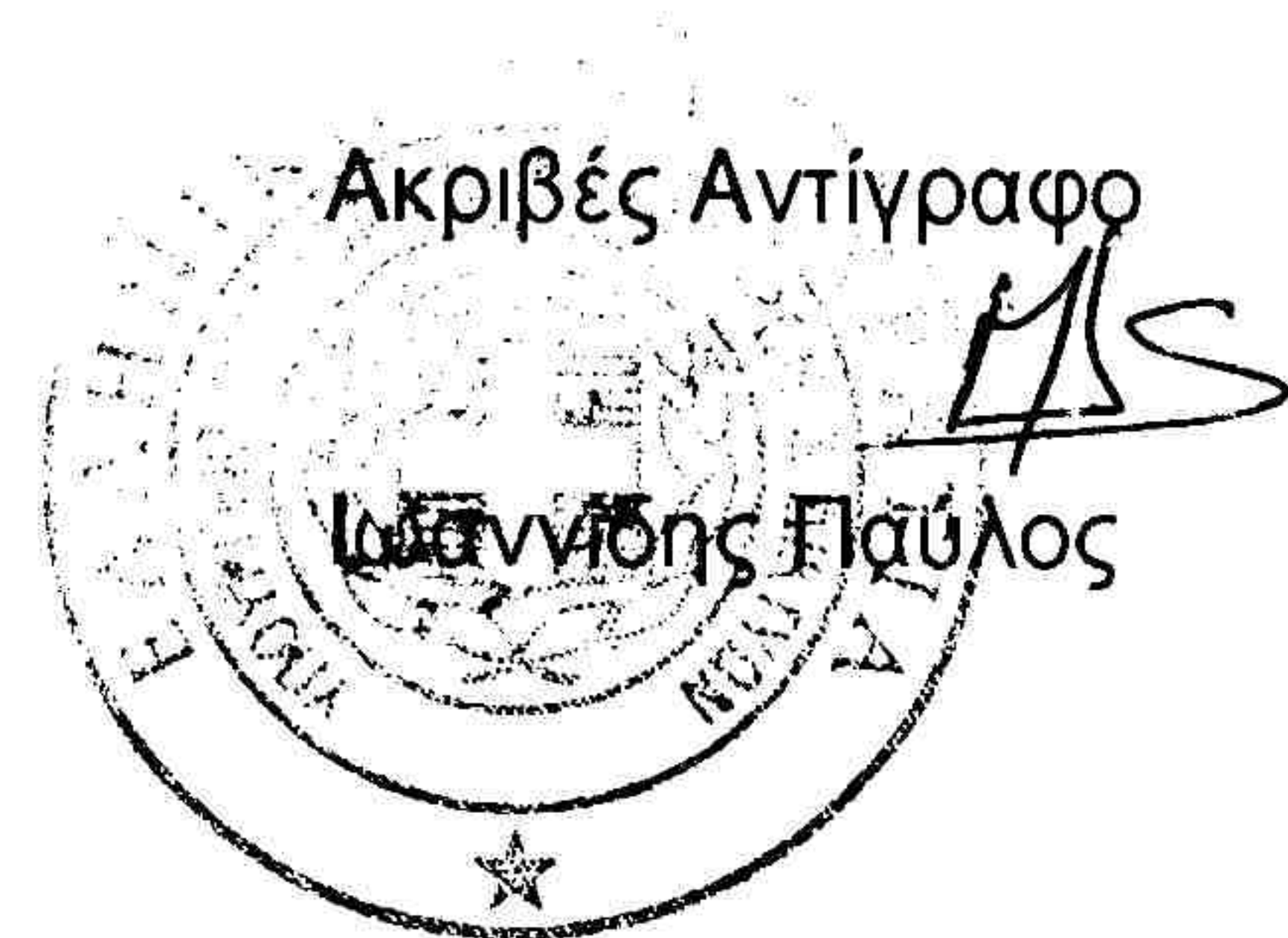
Σχετικά με το τρίτο ερώτημα, διευκρινίζεται ότι το Έργο το αναλαμβάνουν Δημόσιοι φορείς και είναι ο ΟΑΣΑ μαζί με την ΟΣΥ. Οι Δημόσιοι αυτοί φορείς, προσδιόρισαν τις απαιτήσεις για το Έργο και αυτοί θα είναι και οι αποκλειστικοί χρήστες του. Αρκετά περισσότερα από 50 (μέχρι και 100) στελέχη του προσωπικού των ΟΑΣΑ και ΟΣΥ (ο ακριβής αριθμός θα προσδιορισθεί μετά τη σχετική μελέτη εφαρμογής και την πρώτη δοκιμαστική εφαρμογή-λειτουργία), θα απασχολούνται αποκλειστικά με τη λειτουργία / χρήση του Συστήματος Τηλεματικής. Τα στελέχη αυτά των δημόσιων φορέων του ΟΑΣΑ και ΟΣΥ θα εκπαιδεύονται κατάλληλα από τον ΙΦΣ, ο οποίος δεν θα έχει καμία αρμοδιότητα στα θέματα χρήσης-διαχείρισης των πληροφοριών και του εξοπλισμού του Συστήματος (π.χ. στη διαχείριση των στόλων οχημάτων, την πληροφόρηση των επιβατών, την ανάλυση της απόδοσης, κλπ).

Ο ΙΦΣ αναλαμβάνει κυρίως τη συντήρηση, ανανέωση, αντικατάσταση και μετεγκατάσταση του εξοπλισμού, καθώς και όλα τα κόστη λειτουργίας (π.χ. τηλεπικοινωνιακά κόστη), ενώ θα διαθέτει υποστηρικτικά και ολιγομελές προσωπικό παρακολούθησης της λειτουργίας του Κέντρου του Συστήματος, αλλά και θα έχει την πλήρη ευθύνη της αδιάλειπτης, ασφαλούς και τεχνολογικά αποδεκτής λειτουργίας. Έχει προβλεφθεί η παρακολούθηση όλων των εργασιών και λειτουργιών από το προσωπικό των ΟΑΣΑ / ΟΣΥ, που θα εκπαιδευτεί κατάλληλα έτσι ώστε να μεταφερθεί η τεχνογνωσία. Έτσι, μετά από μία αρχική περίοδο λειτουργίας του Συστήματος, το προσωπικό των δημόσιων αυτών φορέων θα είναι σε θέση να αναλάβει αυτόνομα την πλήρη λειτουργία και διαχείριση του Συστήματος Τηλεματικής.

Επισημαίνουμε επίσης, ότι η μεταφορά τεχνογνωσίας από τον ΙΦΣ προς τον ΟΑΣΑ και την ΟΣΥ, αποτελεί αντικείμενο των υποχρεώσεών του, έτσι ώστε με τη λήξη της σύμβασης σύμπραξης ο ΟΑΣΑ και η ΟΣΥ να είναι σε

θέση αυτόνομα και αποκλειστικά να διαχειρίζονται και να λειτουργούν το σύστημα τηλεματικής. Τέλος σημειώνουμε ότι, κατά τη διάρκεια της σύμβασης / σύμπραξης ρόλο χρήστη έχει ο ΟΑΣΑ και η ΟΣΥ, ενώ ο ρόλος του Αναδόχου αφορά αποκλειστικά στη συντήρηση, τεχνική διαχείριση και λειτουργική υποστήριξη του Ολοκληρωμένου Συστήματος Τηλεματικής, έτσι ώστε αυτό να καθίσταται διαθέσιμο προς χρήση και σε άρτια λειτουργική κατάσταση, σύμφωνα με το πλαίσιο ευθύνης του Αναδόχου που θα προσυμφωνηθεί.

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΣΠΥΡΟΣ ΒΟΥΓΙΑΣ



Κοινοποίηση

1. Βουλή των Ελλήνων
Βουλευτή κ. Αλέξη Τσίπρα
Βουλευτή κ. Παναγιώτη Λαφαζάνη
Βουλευτή κ. Δημήτρη Παπαδημούλη

2. Υπουργείο Οικονομικών
Γραφείο Υπουργού

Εσωτερική Διανομή:

1. Γραφείο Υπουργού
2. Γραφείο Υφυπουργού