

ΕΡΩΤΗΣΗ σε συνδυασμό με Αίτηση Κατάθεσης Εγγράφων

Προς: α) τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών και β) τον Υπουργό Ψηφιακής Πολιτικής, Τηλεπικοινωνιών & Ενημέρωσης

ΘΕΜΑ: Ερωτήματα για το κόστος και τη διαδικασία του ψηφιακού μετασχηματισμού του ΟΑΣΘ

Στα 39 εκατομμύρια ευρώ κοστολογείται ο ψηφιακός μετασχηματισμός και η τηλεματική του ΟΑΣΘ, ποσό που φαίνεται εξωφρενικό μπροστά στην τρέχουσα εικόνα των αστικών συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης, με παροπλισμένα λεωφορεία να «κανιβαλίζονται» καθημερινά για ανταλλακτικά, ελάχιστα λεωφορεία στους δρόμους σε σχέση με τις ανάγκες και τους Θεσσαλονικείς να προχωρούν πλέον σε δημόσιες διαμαρτυρίες για την ταλαιπωρία που υφίστανται.

Πουθενά στις 365 σελίδες του τεύχους διακήρυξης για το έργο «Ψηφιακός Μετασχηματισμός, Τηλεματική και Ενιαίο Αυτόματο Σύστημα Συλλογής Κομίστρου ΟΑΣΘ» – που τέθηκε σε δημόσια διαβούλευση εν μέσω των εορτών για μόλις 9 εργάσιμες ημέρες με καταληκτική ημερομηνία την 2/12/2019- δεν αναφέρεται το πως προκύπτει το συγκεκριμένο κόστος, ούτε πόσο στοιχίζει το κάθε παραδοτέο.

Ενδεικτικά, πρόσφατος διαγωνισμός του δήμου Σύρου – Ερμούπολης με παρόμοιο αντικείμενο και σχεδόν πανομοιότυπες προδιαγραφές [κωδ. ΑΔΑΜ στο ΚΗΔΗΣ 18PROC003762550] έχει προϋπολογισμό 186.980 ευρώ ενώ έργο του ΥΨΗΠΤΕ που είναι σε δημόσια διαβούλευση για τη «Διαμόρφωση Στρατηγικής για τις Έξυπνες πόλεις και υλοποίηση Εθνικού Συστήματος Διαχείρισης Στάθμευσης» που αφορά το σύνολο της χώρας έχει προϋπολογισμό 20 εκατομμύρια ευρώ.

Όσο για το κόστος των νέων λεωφορείων, ο Υπουργός Υποδομών έχει προαναγγείλει την αγορά 750 λεωφορείων (εκ των οποίων 350 για τη Θεσσαλονίκη) με προϋπολογισμό 220 εκατομμύρια ευρώ. Δηλαδή, η ψηφιοποίηση του ΟΑΣΘ θα στοιχίσει κατά τι λιγότερο από τα μισά νέα λεωφορεία.

Εκτός από το 'αστρονομικό' κόστος που θα καλύψει το Υπουργείο Ψηφιακής Πολιτικής μέσω του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων, η διαδικασία μέχρι στιγμής προκαλεί και άλλα εύλογα ερωτήματα, όπως γιατί επελέγη η εορταστική περίοδος για τη διαβούλευση σε ένα τόσο μεγάλο έργο όταν, όπως αναγράφεται στο κάτω μέρος του εγγράφου, αυτό είχε ολοκληρωθεί ήδη από τις 30/5/2018, εδώ και έξι μήνες, γιατί εμφανίζεται ως φορέας λειτουργίας και κύριος του έργου ο ΟΑΣΘ, που βρίσκεται σε διαδικασία εκκαθάρισης, και όχι ο νέος φορέας ΑΣΥΘ που αναμένεται να δημιουργηθεί, γιατί δεν αναφέρεται πουθενά το θεσμικό πλαίσιο που διέπει το διαγωνισμό κ.α.

Κατόπιν των ανωτέρω, ερωτάστε:

- 1) Από που προκύπτει το κόστος των 39 εκατομμυρίων ευρώ για τον ψηφιακό μετασχηματισμό του ΟΑΣΘ; Ποιό είναι αναλυτικά το εκτιμώμενο κόστος για το κάθε παραδοτέο; Παρακαλείστε να καταθέσετε σχετικό πίνακα.
- 2) Ποια συγκριτικά στοιχεία έχετε χρησιμοποιήσει για τον υπολογισμό του κόστους σε σχέση με αντίστοιχα έργα σε χώρες του εξωτερικού για ανάλογο συγκοινωνιακό έργο και αριθμό υπαλλήλων; Παρακαλείστε να τα καταθέσετε.
- 3) Δεδομένου ότι επέρχονται αλλαγές στο συγκοινωνιακό τοπίο της Θεσσαλονίκης (Μετρό, αστική θαλάσσια συγκοινωνία, απελευθέρωση αγοράς), έχουν ληφθεί αυτές υπόψη για τη διερεύνηση της σκοπιμότητας του έργου αλλά και την ανάλυση κόστους – οφέλους σε σχέση με το τίμημα;
- 4) Η συγκεκριμένη διακήρυξη στηρίχθηκε σε κάποια μελέτη; Εάν ναι, πότε εκπονήθηκε, από ποιόν, με ποια διαδικασία και για λογαριασμό ποιού φορέα; Παρακαλείστε να την καταθέσετε.
- 5) Για ποιο λόγο θέσατε σε διαβούλευση το τεύχος της διακήρυξης μέσα στις γιορτές ενώ είναι έτοιμο από τον Μάιο; Πώς το έγγραφο έχει ημερομηνία 30/5 δεδομένου ότι το μνημόνιο συνεργασίας ΟΑΣΘ, Υπουργείου Υποδομών και ΥΨΗΠΤΕ για τον ψηφιακό μετασχηματισμό του ΟΑΣΘ υπεγράφη τον Αύγουστο;
- 6) Για ποιο λόγο αναφέρεται ως φορέας και κύριος του έργου ο ΟΑΣΘ εάν επίκειται η διαδοχή του από τον ΑΣΥΘ, ως ορίζει ο ν. 4482//2017;
- 7) Ποιο είναι τελικά το θεσμικό πλαίσιο που διέπει το διαγωνισμό και γιατί δεν αναφέρεται στο τεύχος που δόθηκε προς διαβούλευση;

Η ερωτώσα βουλευτής

Κατερίνα Μάρκου – Β' Θεσσαλονίκης