

Αθήνα, 6 Μαρτίου 2020

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τον κ. Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών

Θέμα: «Απραξία της Κυβέρνησης στην προμήθεια νέων λεωφορείων σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη»

Το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών, με την με αριθμό 5/2019 διακήρυξη, προκήρυξε διαγωνισμό προϋπολογισμού €461.094.000 συμπεριλαμβανομένου ΦΠΑ, για την προμήθεια, επισκευή και συντήρηση 750 λεωφορείων, διαφορετικών τεχνολογιών, για τις μείζονες περιοχές της Αττικής και της Θεσσαλονίκης, των παρελκομένων τους, καθώς και τη συντήρηση – επισκευή αυτών.

Το ζητούμενο ήταν η ανανέωση του στόλου των λεωφορείων, αντικαθιστώντας οχήματα παλαιάς τεχνολογίας, γηρασμένα ηλικιακά και τεχνολογικά με νέα σύγχρονα οχήματα, φιλικά τόσο προς το περιβάλλον όσο και προς το χρήστη-επιβάτη. Με τον τρόπο αυτό θα ενισχύαμε το μεταφορικό έργο, θα αναβαθμίζαμε την εμπιστοσύνη και την αξιοπιστία των δημόσιων λεωφορείων, θα εκσυγχρονίζαμε το πλαίσιο λειτουργίας, θα διευκολύναμε τις μετακινήσεις και θα μειώναμε σημαντικά το περιβαλλοντικό αποτύπωμα και την επιβάρυνση του περιβάλλοντος, τόσο μέσω της χρήσης «καθαρού» καυσίμου όσο και μέσω της μείωσης της χρήσης του ΙΧ.

Ο εν λόγω διαγωνισμός βασίστηκε σε δύο Ειδικά Επιχειρησιακά Σχέδια για τις Λεωφορειακές Αστικές Συγκοινωνίες της Αττικής και της Θεσσαλονίκης αντίστοιχα, τα οποία είχαν εγκριθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Στα σχέδια αυτά, δεδομένου ότι με βάση τα διεθνή και ευρωπαϊκά πρότυπα, ο χρόνος ζωής των λεωφορείων που χρησιμοποιούνται για τις αστικές μετακινήσεις εκτιμάται στα 15 έτη, οι προβλέψεις για μελλοντική ζήτηση και για το μεταφορικό έργο έγιναν θέτοντας ως έτος στόχο το 2033.

Σημειώνεται ότι για την ανανέωση του στόλου των λεωφορείων, η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ) είχε συμφωνήσει να χρηματοδοτήσει έως και το 75%

του συνόλου του διαγωνισμού (πλην ΦΠΑ και συντήρησης), ενώ παράλληλα είχαν εξασφαλιστεί και €62 εκατομμύρια από το ΕΣΠΑ.

Με την υπ' αρ. 858-859/2019 απόφαση, η Αρχή Εξέτασης Προδικαστικών Προσφυγών (ΑΕΠΠ) ακύρωσε την παραπάνω διακήρυξη στο σύνολό της. Στην ίδια απόφαση όμως αναφέρεται ότι *«η αναθέτουσα αρχή δύναται να τροποποιήσει τους επίμαχους όρους, κατά τρόπο με τον οποίο να καθίστανται νόμιμοι και, με την επιφύλαξη πλήρωσης των διατάξεων δημοσιότητας, ο διαγωνισμός να διεξαχθεί ως προβλέπει το λοιπό κανονιστικό πλαίσιο αυτού»*.

Με την απόφαση της ΑΕΠΠ προκύπτει επομένως ότι το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών οφείλει να προσαρμοστεί στις σχετικές παρατηρήσεις, να τροποποιήσει συγκεκριμένους όρους της διακήρυξης και έπειτα μπορεί να προχωρήσει ξανά τη διαγωνιστική διαδικασία που τόσο πολύ θα ανακουφίσει τους πολίτες της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης.

Εντούτοις, η Κυβέρνηση, κατά την προσφιλή της τακτική όσον αφορά στα έργα του ΣΥΡΙΖΑ, επέλεξε να μη συνεχίσει το διαγωνισμό, αλλά σχεδιάζει την προκήρυξη νέου, ο οποίος σύμφωνα με δημοσιεύματα αναμένεται να προκηρυχθεί έως το Σεπτέμβριο, ενώ επί της παρούσης εξετάζονται οι σχετικές προδιαγραφές και έχουν ξεκινήσει εκ νέου συζητήσεις με την ΕΤΕπ για το διορισμό τεχνικού συμβούλου.

Η παραπάνω απραξία έχει ως συνέπεια σήμερα, 7 μήνες έπειτα από την ανάληψη της εξουσίας από τη ΝΔ, η κατάσταση στις αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας, αλλά κυρίως της Θεσσαλονίκης να είναι η χειρότερη των τελευταίων χρόνων, με το στόλο να παρουσιάζει εικόνα διάλυσης. Χαρακτηριστικό είναι ότι από το σύνολο των 2000 λεωφορείων της Αττικής, καθημερινά βγαίνουν σε κυκλοφορία λιγότερα από τα μισά, ενώ στη Θεσσαλονίκη η κατάσταση είναι ακόμα πιο δύσκολη, αφού κάποιες μέρες τα διαθέσιμα λεωφορεία είναι λιγότερα από 200.

Το χειρότερο όμως είναι ότι με βάση τα νέα δεδομένα, η προμήθεια νέων λεωφορείων καθίσταται αδύνατη και για το 2021. Ενώ δηλαδή, η Κυβέρνηση θα μπορούσε να κάνει τις απαιτούμενες τροποποιήσεις στον προηγούμενο διαγωνισμό και να κυκλοφορήσουν το 2021 νέα λεωφορεία, επιλέγει να χαθεί κι άλλος πολύτιμος χρόνος, χωρίς να κατανοούμε το τι περαιτέρω θα μελετηθεί, τη στιγμή που υπάρχουν εγκεκριμένα Επιχειρησιακά Σχέδια, τα οποία μελετούν τις δημόσιες αστικές συγκοινωνίες έως και το 2033.

Με βάση τα παραπάνω, ερωτάται ο κ. Υπουργός:

- 1. Για ποιους λόγους δεν προσαρμόστηκε η Διοίκηση στην υπ'αρ. 858-859/2019 απόφαση της ΑΕΠΠ και αντ' αυτού προχωρά στη διενέργεια νέου διαγωνισμού για την προμήθεια λεωφορείων σε Αττική και Θεσσαλονίκη;**
- 2. Για ποιο λόγο το Υπουργείο έχει προχωρήσει στην πρόσληψη συμβούλων για προδιαγραφές και επιχειρησιακά σχέδια ενώ αυτά υπάρχουν;**
- 3. Δεδομένου ότι από το 2020 θα ξεκινήσει και η διαδικασία της απόσυρσης λεωφορείων, πώς προγραμματίζει η Κυβέρνηση να αντιμετωπίσει τη συνεχή μείωση του στόλου;**
- 4. Πότε θα επαναπροκηρυχθεί ο διαγωνισμός για τα λεωφορεία, πόσα λεωφορεία θα αφορά και ποιος θα έχει την ευθύνη και το κόστος της συντήρησής τους;**
- 5. Ο διαγωνισμός θα περιλαμβάνει ηλεκτροκίνητα οχήματα ή γι'αυτά προγραμματίζεται ξεχωριστός διαγωνισμός, όπως αναφέρεται σε δημοσιεύματα; Με δεδομένο ότι τα τελευταία χρειάζονται αλλαγή μπαταρίας ανά 5ετία το αργότερο, πώς θα συντηρούνται και με ποιους πόρους εάν δεν προβλέπεται συντήρηση στο διαγωνισμό;**
- 6. Είναι στις προθέσεις της Κυβέρνησης να παραχωρήσει μεταφορικό έργο των Δημόσιων Αστικών Συγκοινωνιών της Αθήνας ή έργο συντήρησης οχημάτων, που ασκείται από το όμιλο ΟΑΣΑ, σε ιδιώτες, και εάν ναι με ποιες διαδικασίες;**

Οι ερωτώντες Βουλευτές

Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη)

Αλεξιάδης Τρύφων

Αμανατίδης Ιωάννης

Αυγέρη Θεοδώρα (Δώρα)

Βαρεμένος Γεώργιος

Βερναρδάκης Χριστόφορος

Γιαννούλης Χρήστος

Δραγασάκης Ιωάννης

Ζαχαριάδης Κωνσταντίνος

Ηγουμενίδης Νικόλαος

Καρασαρλίδου Ευφροσύνη (Φρόσω)

Κασιμάτη Ειρήνη (Νίνα)

Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά)

**Μάλαμα Κυριακή
Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης)**

Μάρκου Κωνσταντίνος

Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος

Μωραΐτης Αθανάσιος (Θάνος)

Νοτοπούλου Αικατερίνη

Ξενογιαννακοπούλου Μαριλίζα

Παππάς Νικόλαος

Ραγκούσης Ιωάννης

Σκουρολιάκος Παναγιώτης (Πάνος)

Τριανταφυλλίδης Αλέξανδρος

Φάμελλος Σωκράτης

Χρηστίδου Ραλλία