

Αριθμ. Πρωτ. ΑΝΑΦΟΡΩΝ: 889
Ημερομ. Κατάθεσης: 18/12/2025



Προς το Προεδρείο της Βουλής των Ελλήνων

ΑΝΑΦΟΡΑ

Για τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών

**Θέμα: «Αιφνίδιες αλλαγές στο χάρτη του μεταφορικού έργου της Περιφέρειας
Πελοποννήσου»**

Ο Βουλευτής Αργολίδας Γιώργος Γαβρήλος καταθέτει προς τον κ. Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, ως Αναφορά, την επιστολή του ΚΤΕΛ Αργολίδας με την οποία εκφράζονται οι έντονες ανησυχίες σχετικά με τις επικείμενες διαδικασίες που αλλάζουν για την κατοχύρωση του μεταφορικού έργου, ανά Περιφέρεια. Όπως σημειώνεται, το Υπουργείο μεταβάλλει αιφνιδιαστικά τον σχεδιασμό των διαγωνιστικών διαδικασιών, με αποτέλεσμα να αποκλείονται τοπικοί πάροχοι, προς όφελος μεγάλων εταιρειών που έχουν σαφώς τις δυνατότητες να ανταποκριθούν στις νέες προϋποθέσεις που θέτει η Κυβέρνηση.

Ο φόβος που αναδύεται, σύμφωνα με την επιστολή, είναι η απώλεια τοπικών θέσεων εργασίας και η σοβαρή πιθανότητα δημιουργίας κενού υπηρεσίας, ειδικά σε έκτακτα περιστατικά.

Επισυνάπτεται η σχετική επιστολή

Παρακαλούμε για την απάντηση και τις δικές σας ενέργειες.

Αθήνα, 12 Δεκεμβρίου 2025

Ο καταθέτων Βουλευτής

Γαβρήλος Γιώργος



Ναύπλιο 12.12.2025

ΚΤΕΛ ΑΡΓΟΛΙΔΑΣ Α. Ε.
ΑΝΩΝΥΜΗ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ,
ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ
Μπουμπουλίνας 37, 21100 Ναύπλιο
τηλ.: +30 27520 27423
ηλ. Ταχ.: info@ktelargolida.gr
ηλ. Διευθ.: www.ktelargolida.gr

Θέμα: Επικείμενος κίνδυνος αποδιάθρωσης της τοπικής συγκοινωνίας και δραματική προειδοποίηση σχετικά με την επιχειρούμενη ομαδοποίηση των διαγωνισμών δημοσίων μεταφορών

Αξιότιμε Κύριε Βουλευτά,

Με ιδιαίτερη ανησυχία αλλά και με την ευθύνη που απορρέει από τον ρόλο μας ως του βασικού παρόχου δημοσίων οδικών μεταφορών στην Περιφερειακή μας Ενότητα, απευθυνόμαστε σε εσάς, προκειμένου να σας καταστήσουμε κοινωνό ενός ζητήματος που απειλεί άμεσα τη συνοχή, τη λειτουργικότητα και την ίδια την επιβίωση της τοπικής συγκοινωνίας.

Όπως έχουμε πλέον επίσημα ενημερωθεί, το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών προτίθεται να μεταβάλει αιφνιδιαστικά τον σχεδιασμό των διαγωνιστικών διαδικασιών και, αντί για το μέχρι πρότινος προβλεπόμενο μοντέλο των δεκατριών (13) διαγωνισμών - ενός ανά Περιφέρεια - με **χωριστά τμήματα αστικών και υπεραστικών έργων ανά Περιφερειακή Ενότητα**, που θα οδηγούσε σε περίπου εβδομήντα (70) επιμέρους τμήματα αθροιστικά σε όλη τη χώρα, να συγκεντρώσει πλέον **όλο το υπεραστικό έργο κάθε Περιφέρειας σε ένα (1) ενιαίο γκρουπ και όλο το αστικό έργο σε ένα (1) αντίστοιχο ενιαίο γκρουπ**. Με αυτόν τον τρόπο, ένα σύστημα που ήταν σχεδιασμένο να επιτρέψει σε πολλούς παρόχους να συμμετάσχουν σε τμήματα ανάλογα με την τοπική τους δραστηριότητα, μετατρέπεται ξαφνικά σε ένα σχήμα στο οποίο κάθε Περιφέρεια θα διαθέτει μόλις δύο γιγαντιαίες "παραχωρήσεις", απολύτως δυσανάλογες με το μέγεθος, τις δυνατότητες και τη φύση της ελληνικής αγοράς οδικών μεταφορών.

Η επιχειρούμενη αυτή αλλαγή δημιουργεί ένα μοντέλο τόσο δυσανάλογο και ακατάλληλο για τα ελληνικά δεδομένα, ώστε να καθιστά πρακτικά αδύνατη οποιαδήποτε συμμετοχή των τοπικών συγκοινωνιακών φορέων στις διαγωνιστικές διαδικασίες και να οδηγεί με μαθηματική βεβαιότητα στον αποκλεισμό κάθε εγχώριου παρόχου πριν ακόμη υποβληθεί προσφορά.

Η συγκεντρωτική αυτή αρχιτεκτονική, η οποία διευρύνει υπέρμετρα τα απαιτούμενα οικονομικά και ποιοτικά κριτήρια, πολλαπλασιάζει το ύψος των εγγυητικών επιστολών και των εξασφαλίσεων, και απαιτεί χρηματοοικονομική ισχύ που κανένας ελληνικός μικρομεσαίος μεταφορικός φορέας δεν διαθέτει ή

Σελίδα 1 από 3

δεν μπορεί να αποκτήσει, αποτελεί μία επιλογή που μεταβάλλει βίαια τον χαρακτήρα της ελληνικής συγκοινωνιακής αγοράς. Οι προϋποθέσεις που εισάγονται δεν αφήνουν περιθώριο συμμετοχής ούτε στο δικό μας ΚΤΕΛ, ούτε σε κανένα άλλο ΚΤΕΛ της χώρας, και διαμορφώνουν ένα περιβάλλον στο οποίο μπορούν να ανταποκριθούν μόνο διεθνείς εταιρείες ή όμιλοι, απογυμνώνοντας την Περιφέρεια μας και τους Δήμους της από την τοπική τους ταυτότητα στη συγκοινωνία και στερώντας την κοινωνία από έναν φορέα που λειτουργεί υπεύθυνα, καθημερινά και αδιάλειπτα επί δεκαετίες.

Μάλιστα αξίζει να τονιστεί ότι το επιχειρούμενο συγκεντρωτικό μοντέλο ομαδοποίησης των διαγωνισμών αποκλίνει πλήρως από την ευρωπαϊκή πρακτική. Στην Ευρωπαϊκή Ένωση, η τάση, που υιοθετούν τα κράτη - μέλη, είναι η ενίσχυση της πρόσβασης των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων στις διαγωνιστικές διαδικασίες, η αποφυγή δημιουργίας μεγάλων ομάδων έργων και η διασφάλιση ότι ο ανταγωνισμός παραμένει ανοικτός και προσβάσιμος σε τοπικούς παρόχους. Είναι χαρακτηριστικό ότι σε χώρες με πολύ πιο ανεπτυγμένα και μεγάλης κλίμακας συγκοινωνιακά συστήματα, όπως η Γερμανία, οι αναθέτουσες αρχές κατατμούν το συγκοινωνιακό έργο ακόμη και σε επίπεδο μεμονωμένης γραμμής, προκειμένου να διασφαλίζουν ανοιχτή συμμετοχή, να ενισχύουν τον ανταγωνισμό, να στηρίζουν τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις και να αποφεύγουν κάθε μορφή μονοπωλιακής συγκέντρωσης. Η Ελλάδα, αντιθέτως, με την προτεινόμενη επιλογή, κινείται προς την εντελώς αντίθετη κατεύθυνση, επιλέγοντας ένα μοντέλο υπερσυγκέντρωσης, που ούτε ανταποκρίνεται στις ευρωπαϊκές τάσεις ούτε διασφαλίζει υγιή και δίκαιη πρόσβαση στην αγορά.

Στο σημείο αυτό οφείλουμε να υπογραμμίσουμε ότι η εφαρμογή ενός τόσο συγκεντρωτικού σχήματος δεν συνιστά απλώς μία διοικητική ή τεχνική επιλογή, αλλά έναν σοβαρό κίνδυνο για την ίδια τη λειτουργία της Περιφέρειας και των Δήμων εντός αυτής. Η ανάθεση όλου του έργου σε έναν και μόνο πάροχο για ολόκληρη την εδαφική ενότητα δημιουργεί δυσχέρειες επιχειρησιακής διαχείρισης, αυξάνει δραματικά την πιθανότητα δημιουργίας κενού υπηρεσίας σε περίπτωση βλάβης ή αδυναμίας κάλυψης οποιουδήποτε μέρους του δικτύου, αποδυναμώνει την ετοιμότητα αντιμετώπισης έκτακτων περιστατικών και καθιστά ολόκληρη την Περιφέρεια «ευάλωτη» σε έναν και μοναδικό φορέα, που θα κληθεί να σηκώσει ένα δυσανάλογο βάρος χωρίς τοπικά ερείσματα και χωρίς την απαραίτητη γνώση των πραγματικών δεδομένων της περιοχής εκτέλεσης των μεταφορών.

Ταυτόχρονα, η αποξένωση της συγκοινωνίας από τον τοπικό πάροχο οδηγεί με βεβαιότητα σε απώλεια θέσεων εργασίας, αποδυνάμωση της τοπικής οικονομίας και αποκοπή της Περιφέρειας και των Δήμων από το δίκτυο υπηρεσιών που με συνέπεια παρέχουμε εδώ και εβδομήντα χρόνια.

Για όλους τους παραπάνω λόγους, η συγκεκριμένη επιλογή δεν μπορεί να γίνει αποδεκτή. Δεν αποτελεί μεταρρύθμιση, αλλά μια απότομη και βίαιη αναδιάταξη του συστήματος, η οποία απειλεί να διαλύσει όσα οικοδομήθηκαν σε δεκαετίες, και συνιστά για εμάς μία κόκκινη γραμμή,

την οποία ο κλάδος των ΚΤΕΛ δεν πρόκειται να υπερβεί. Δεν υπερασπιζόμαστε συντεχνιακά συμφέροντα, αλλά τη συνέχεια του δημοσίου μεταφορικού έργου, την προστασία της τοπικής οικονομίας, την κοινωνική συνοχή και την κανονικότητα της καθημερινότητας χιλιάδων πολιτών της Περιφερειακής μας Ενότητας.

Με αυτά τα δεδομένα, απευθυνόμαστε σε εσάς ως εκλεγμένους εκπροσώπους του τόπου, όχι μόνο με την προσδοκία αλλά και με την απαίτηση που πηγάζει από την ευθύνη σας απέναντι στην κοινωνία που σας τίμησε με την ψήφο της, να παρέμβετε άμεσα και αποφασιστικά, ώστε να αποτραπεί η υλοποίηση ενός σχεδίου που θα επιφέρει ανεπανόρθωτη βλάβη στον τόπο μας.

Είμαστε στη διάθεσή σας για άμεση συνάντηση και αναλυτική ενημέρωση, διότι θεωρούμε κρίσιμο να υπάρξει δημόσια θέση των θεσμικών μας εκπροσώπων σε ένα ζήτημα που αφορά όχι απλώς τη λειτουργία μιας επιχείρησης, αλλά την καθημερινότητα και τις ζωές χιλιάδων πολιτών της Περιφερειακής μας Ενότητας και των Δήμων της. **Είμαστε αποφασισμένοι, με κάθε τρόπο και μέσο, να μην παραδώσουμε τη συγκοινωνία σε επιλογές που την αποδυναμώνουν, και δεν θα παραμείνουμε αδρανείς μπροστά στον κίνδυνο που απειλεί το βιοπορισμό των αυτοαπασχολούμενων μετόχων μας, των εργαζομένων μας και των οικογενειών τους.**

Με εκτίμηση και σεβασμό,
Αθανάσιος Αν. Μαρούσης
Πρόεδρος του Δ/κού Συμβουλίου της
ΚΤΕΛ ΑΡΓΟΛΙΔΑΣ Α. Ε.

ΚΤΕΛ ΑΡΓΟΛΙΔΑΣ Α.Ε.
ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 37, 21100, ΝΑΥΠΛΙΟ
Α.Φ.Μ.: 097048492 - Δ.Ο.Υ.: ΝΑΥΠΛΙΟΥ
ΑΡ.Μ.Α.Ε.: 55128/20/Β/03/11
Γ.Ε.Μ.Η.: 030029913000