

Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ: 3890
Αριθμ. Πρωτ. Αίτησ. Κατ. Εγγράφων: 296
Ημερομ. Κατάθεσης: 16/3/2026



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΠΑΣΟΚ - ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ
ΠΑΡΙΣ ΚΟΥΚΟΥΛΟΠΟΥΛΟΣ
Βουλευτής ν. Κοζάνης

Κυριακή, 15 Μαρτίου 2026

ΕΡΩΤΗΣΗ & Α.Κ.Ε.

Προς:

- Υπουργό Υποδομών & Μεταφορών, κ. Χρ. Δήμα

Θέμα: «Τρίτη Ερώτηση με τα αναπάντητα ερωτήματα για το μέλλον των τοπικών ΚΤΕΛ της Δυτικής Μακεδονίας, τα οποία απειλούνται με “αιφνίδιο θάνατο” εξαιτίας των σχεδιασμών της Κυβέρνησης που τα αποκλείει από τους διαγωνισμούς, για να ανοίξει το δρόμο σε ισχυρούς “παίκτες”»

Στις 6 Δεκεμβρίου 2025 κατέθεσα την αριθμ. 1728/135 Ερώτηση & Α.Κ.Ε. «Με αιφνίδιο "θάνατο" απειλούνται τα τοπικά ΚΤΕΛ της Δυτικής Μακεδονίας, εξαιτίας των σχεδιασμών της Κυβέρνησης που τα αποκλείει από τους διαγωνισμούς, για να ανοίξει το δρόμο σε ισχυρούς "παίκτες"», την οποία **επιλέξατε να αφήσετε αναπάντητη.**

Στις 2 Φεβρουαρίου 2026 κατέθεσα την αριθμ. 2776/208 Ερώτηση & Α.Κ.Ε. «Αναπάντητα τα ερωτήματα για το μέλλον των τοπικών ΚΤΕΛ της Δυτικής Μακεδονίας, τα οποία απειλούνται με “αιφνίδιο θάνατο” εξαιτίας των σχεδιασμών της Κυβέρνησης που τα αποκλείει από τους διαγωνισμούς, για να ανοίξει το δρόμο σε ισχυρούς “παίκτες”», την οποία πάλι **επιλέξατε να αφήσετε αναπάντητη.**

Ως εκ τούτου, καθίσταται επιβεβλημένη η **εκ νέου υποβολή** του περιεχομένου και των ερωτημάτων του Δεκεμβρίου και του Φεβρουαρίου, όταν υπογράμμιζα τα κάτωθι:

« Αναστάτωση και **σειρά ερωτημάτων** έχει προκαλέσει στο νομό Κοζάνης και ευρύτερα στη Δυτική Μακεδονία το σχέδιο της Κυβέρνησης **να αποκλείσει τα μικρομεσαία τοπικά ΚΤΕΛ** από τις διαγωνιστικές διαδικασίες, “δωρίζοντας” το μεταφορικό έργο αστικών και υπεραστικών αποκλειστικά σε **ισχυρούς “παίκτες”**. Ενδεικτικά, αποκαλυπτική για το θέμα είναι η από 3.12.2025 Επιστολή της “ΚΤΕΛ Αστικών Γραμμών Πτολεμαΐδας” Α.Ε., την οποία επισυνάπτω στην παρούσα Ερώτηση.

Το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών, όπως περιγράφεται, προτίθεται να μεταβάλει τη δομή των διαγωνιστικών διαδικασιών και (αντί για το μέχρι πρότινος προβλεπόμενο μοντέλο των δεκατριών διαγωνισμών –ενός ανά Περιφέρεια– με χωριστά τμήματα αστικών και υπεραστικών έργων **ανά Περιφερειακή Ενότητα**, που θα οδηγούσε σε περίπου εβδομήντα επιμέρους τμήματα αθροιστικά σε όλη τη Χώρα), να συγκεντρώσει πλέον **όλο** το υπεραστικό έργο **κάθε περιφέρειας** σε ένα ενιαίο γκρουπ και **όλο** το αστικό έργο σε ένα 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”. Καθίσταται **πρακτικά αδύνατη** οποιαδήποτε **συμμετοχή των τοπικών** συγκοινωνιακών φορέων στις διαγωνιστικές διαδικασίες, οι οποίοι **αποκλείονται** μετά βεβαιότητας 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, **απαιτώντας χρηματοοικονομική ισχύ που κανένας** τοπικός **μικρομεσαίος** μεταφορικός φορέας δεν διαθέτει ή δεν μπορεί να αποκτήσει. Διαμορφώνει ένα περιβάλλον στο οποίο μπορούν να ανταποκριθούν μόνο διεθνείς εταιρείες ή όμιλοι, απογυμνώνοντας την περιοχή από την τοπική της ταυτότητα στη συγκοινωνία και στερώντας την κοινωνία από τοπικούς φορείς που λειτουργούν υπεύθυνα και αδιάλειπτα επί δεκαετίες.

Αξίζει να σημειωθεί ότι το επιχειρούμενο συγκεντρωτικό μοντέλο ομαδοποίησης των διαγωνισμών **αποκλίνει πλήρως από την ευρωπαϊκή πρακτική**. Στα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης η τάση 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 κατατέμνουν 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 με την προτεινόμενη επιλογή, κινείται προς την **εντελώς αντίθετη** κατεύθυνση.

Δεδομένου ότι η εφαρμογή ενός τόσο συγκεντρωτικού σχήματος δεν συνιστά απλώς μια διοικητική ή τεχνική επιλογή, αλλά εγείρει **σοβαρούς πολλαπλούς κινδύνους** για την **καθημερινότητα** των κατοίκων ιδίως των **χωριών** μας, καθιστώντας ολόκληρη τη Δυτική Μακεδονία **εξαρτημένη** από έναν φορέα που θα κληθεί να σηκώσει δυσανάλογο βάρος χωρίς τοπικά ερείσματα και χωρίς την απαραίτητη γνώση των πραγματικών δεδομένων εκτέλεσης των μεταφορών.

Δεδομένου ότι η αποξένωση της συγκοινωνίας από τους τοπικούς παρόχους οδηγεί σε **απώλεια θέσεων εργασίας**, δίνοντας **ένα ακόμα πλήγμα** στην καθημαγμένη τοπική οικονομία μας, η οποία βυθίζεται εξαιτίας της καταστροφικής επιλογής του κ. Μητσοτάκη το 2019 να επιβάλει τη βίαιη απολιγνιτοποίηση. »



Ερωτάται ξανά, για 3^η φορά, ο κ. Υπουργός:

- 1) **Επιβεβαιώνετε** ότι πράγματι σχεδιάζετε όλα όσα αναλυτικά και τεκμηριωμένα αποτυπώνει η “ΚΤΕΛ Αστικών Γραμμών Πτολεμαΐδας” Α.Ε. στη συνημμένη Επιστολή, δηλαδή ότι σκοπεύετε να επιβάλετε συγκεντρωτικές διαγωνιστικές διαδικασίες με όρους που εκ των προτέρων θα αποκλείουν τα τοπικά ΚΤΕΛ;
- 2) Εάν ναι,
 - i) **με ποιους** θεσμικούς φορείς διαβουλευτήκατε **ειδικά στη Δυτική Μακεδονία**, πριν αποφασίσετε να προχωρήσετε σε τέτοια ανατροπή; Εφόσον η διαβούλευση διεξήχθη εγγράφως, **να κατατεθούν τα έγγραφα** με τα οποία οι θεσμικοί φορείς της Δυτικής Μακεδονίας διατύπωσαν τις γνώμες τους.
 - ii) Ποιοι είναι **οι λόγοι** που -κατά τη δική σας γνώμη- αιτιολογούν την επιλογή σας;
 - iii) Έχει προηγηθεί εκ μέρους του Υπουργείου σας κάποια **μελέτη** για τη σκοπιμότητα και αποτελεσματικότητα αυτής της ανατροπής, καθώς και για τις **συνέπειές** της στην ομαλή εκτέλεση του μεταφορικού έργου, **ιδίως σε μη εμπορικά και μη δημοφιλή δρομολόγια στα απομακρυσμένα και δυσπρόσιτα χωριά; Να κατατεθεί η μελέτη.**
 - iv) Έχετε λάβει μέριμνα για την **επιβίωση των αυτοαπασχολούμενων μετόχων, των εργαζομένων και των οικογενειών** τους, πολύ περισσότερο σε έναν τόπο όπως η -βαρύντατα πληγείσα από τη βίαιη απολιγνιτοποίηση- Δυτική Μακεδονία;
 - v) Μπορείτε να διαβεβαιώσετε τους κατοίκους κάθε χωριού της **-ακριτικής, συντριπτικά ορεινής και αραιοκατοικημένης** Δυτικής Μακεδονίας- ότι δεν θα τους καταστήσετε **έρμαιο** στα χέρια ισχυρών συμφερόντων και τελικά δεν θα τους **στερήσετε** τη μεταφορά τους, επειδή στην πράξη σειρά δρομολογίων **επιχειρηματικά** θα κριθούν **ασύμφορα**;
 - vi) Πως διασφαλίζετε ότι δεν θα προκληθεί **αύξηση στις τιμές των εισιτηρίων**, φορτώνοντας ένα ακόμα βάρος στην καθημερινότητα των Δυτικομακεδόνων;
- 3) Σκοπεύετε σε κάθε περίπτωση **να ακούσετε την “κραυγή αγωνίας”** των τοπικών ΚΤΕΛ, **η οποία με βρίσκει απολύτως σύμφωνο**, και **να σταματήσετε** αυτή τη συγκεντρωτική ομαδοποίηση με τον προδιαγεγραμμένο αποκλεισμό των μικρομεσαίων τοπικών ΚΤΕΛ, αποτρέποντας τόσο τον αιφνίδιο “θάνατό” τους όσο και τη διακινδύνευση της καθημερινής απρόσκοπτης μεταφοράς των κατοίκων;

Ο Ερωτών Βουλευτής

Κουκουλόπουλος Παρασκευάς (Πάρτις)