



ΣΥΡΙΖΑ

ΣΥΝΑΣΠΙΣΜΟΣ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΗΣ ΑΡΙΣΤΕΡΑΣ

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΓΡΑΦΕΙΟΥ ΔΕΛΤΑ
Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ 13296
Ημερομ. Καταθέσεως: 17-3-11

ΕΡΩΤΗΣΗ

ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ κκ. ΥΠΟΥΡΓΟΥΣ

• ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

▪ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

ΑΘΗΝΑ 17-3-2011

Θέμα: Προκήρυξη δημόσιου διεθνούς διαγωνισμού του ΟΑΣΑ με κλειστή διαδικασία μέσω ΣΔΙΤ

Πρόσφατα προκηρύχθηκε από τον ΟΑΣΑ Δημόσιος Διεθνής Διαγωνισμός με Κλειστή Διαδικασία, με κριτήριο ανάθεσης εκείνο της πλέον συμφέρουσας από οικονομική άποψη προσφοράς, για την επιλογή Ιδιωτικού Φορέα Σύμπραξης (ΙΦΣ) για το έργο με τίτλο «Μελέτη, Χρηματοδότηση, Εγκατάσταση, Υποστήριξη Λειτουργίας, Συντήρηση και Τεχνική Διαχείριση ενός Ολοκληρωμένου Συστήματος Διαχείρισης Στόλου και Πληροφόρησης Επιβατών για την ΕΘΕΛ και τον ΗΛΠΑΠ μέσω Σύμπραξης Δημόσιου Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ)».

Ο συνολικός προϋπολογισμός των του Έργου που θα καταβληθούν στον ΙΦΣ μέσω του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων (ΠΔΕ), ενδεικτικά εκτιμάται σε καθαρά παρούσα αξία,

- Στο ποσό των σαράντα δύο εκατομμυρίων ευρώ (**42.000.000 €**), πλέον Φ.Π.Α. συμπεριλαμβανομένου του κόστους ασφάλισης και αντικατάστασης του κύκλου ζωής των συστημάτων και υποδομών του Έργου και
- Επιπλέον, ο Ο.Α.Σ.Α. θα συμμετέχει στην χρηματοδότηση του κόστους κατασκευής του Έργου, με την καταβολή ποσού που θα ανέρχεται κατ' ανώτατο ποσοστιαίο όριο στο 40% της κατασκευαστικής του αξίας, **με ανώτατο χρηματικό ποσό δημόσιας συμμετοχής τα δέκα εκατομμύρια ευρώ (10.000.000 €)**, με δυνατότητα αύξησης ή μείωσης του αρχικού προϋπολογισμού που δεν θα υπερβαίνει το 25% αυτού για 12 χρόνια εκμετάλλευσης από τον Ιδιωτικό Φορέα Σύμπραξης (ΙΦΣ).

Επειδή το έργο αφορά σε ένα μη ανταποδοτικού χαρακτήρα έργο ΣΔΙΤ για μια κοινωνικού χαρακτήρα υποδομή για τις δημόσιες συγκοινωνίες, λεωφορεία και τρόλεϊ οι ελλείψεις και οι σοβαρές αντιφάσεις στο κείμενο της προκήρυξης καθιστούν το έργο εξ αρχής εξαιρετικά προβληματικό.

Στην περιγραφή του αντικειμένου του έργου το υπό κατασκευή σύστημα τηλεματικής φαίνεται μια πιλοτική επιμέρους εφαρμογή σε 1000 'έξυπνες' στάσεις. Δεν αναφέρεται πουθενά τι θα γίνει με την τηλεματική υποδομή σε 190 τρόλεϊ στον ΗΛΠΑΠ που έχει ήδη κοστίσει 2,24 εκατ. ευρώ και το αναλογικό σύστημα (1999-2002) σε 295 λεωφορεία φυσικού αερίου (CNG) στην ΕΘΕΛ ΑΕ, κόστους 5,5 εκατ. ευρώ, προβληματικό έργο που είχε ως ανάδοχο την εταιρεία SIEMENS. Επιπλέον από τις 1000 'έξυπνες' στάσεις ελάχιστες (έως 30) θα έχουν πλήρη εξοπλισμό για διαδραστική πληροφόρηση του πολίτη. Άρα στην ουσία πρόκειται για πραγματικό ολοκληρωμένο τηλεματικό έργο για 30 μόνο στάσεις! Δεν γίνεται καμία αναφορά στα τηλεματικά κόστη και τα κόστη ηλεκτροδότησης του συστήματος και ποιος τα πληρώνει, στους χώρους που θα εγκατασταθεί το σύστημα και σε ποιόν ανήκει (αντισταθμιστικά οφέλη για την ΙΦΣ, αν η εγκατάσταση γίνει σε κτίρια που λειτουργούν με ευθύνη του ΟΑΣΑ), στο προσωπικό του ΟΑΣΑ και την εκπαίδευσή του (εκτός αυτής για τους οδηγούς) και στους όρους της παράδοσης του έργου στον ΟΑΣΑ με την λήξη της σύμβασης. Στις υπεύθυνες δηλώσεις των παραρτημάτων 13, 14,15 για την βεβαίωση σχετικής εμπειρίας των υποψηφίων

υπάρχει αδικαιολόγητα διαφορετικός χρονικός προσδιορισμός (5ετίας και 3ετίας αντιστοίχως) και ομαδοποίηση χαρακτηριστικών εμπειρίας που δεν μπορεί να αποτελούν αυτόνομα κριτήρια αξιολόγησης.

Στο πλαίσιο των ευρωπαϊκών προγραμμάτων έχουν χρηματοδοτηθεί περισσότερα από εκατό προγράμματα με αντικείμενο την τηλεματική στις δημόσιες συγκοινωνίες και έχουν εξασφαλίσει μια τεράστια μεθοδολογική και τεχνολογική γνωστική βάση με προϋπολογισμούς που δεν ξεπερνούν τα 3 εκατ. Και σε αυτά συμμετέχουν και οι Δήμοι Αθήνας και Πειραιά, ελληνικά πανεπιστήμια και ερευνητικά κέντρα. Τον Ιανουάριο 2011, η Σόφια, πρωτεύουσα της Βουλγαρίας πήρε δάνειο από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Ανασυγκρότησης και Ανάπτυξης για να διαχειριστεί ο Δήμος και η δημοτική του εταιρεία ένα πολύ μεγάλο έργο συνολικής τηλεματικής αναβάθμισης όλου του συγκοινωνιακού δικτύου της πόλης και την διάθεση ηλεκτρονικού εισιτηρίου μέσω ενός εξολοκλήρου δημόσιου έργου.

Επιπλέον, κάθε έργο ΣΔΙΤ έχει ως βασικό του χαρακτηριστικό την ανάλυση ρίσκων και την κατανομή των κινδύνων για το δημόσιο, στοιχείο που απουσιάζει παντελώς από το έργο του ΟΑΣΑ. Σε μελέτη του IMF το 2009 για τα ΣΔΙΤ σε συνθήκες οικονομικής κρίσης, γίνεται εκτεταμένη αναφορά στο θέμα της κατανομής των ρίσκων από ένα ΣΔΙΤ όπου δίνονται αρκετά στοιχεία για το πώς η οικονομική κρίση έχει επηρεάσει την πολιτική των ΣΔΙΤ των κυβερνήσεων με την πιο προσεκτική ανάλυση των ρίσκων και των προτεινόμενων λύσεων.

Στην Ελλάδα σήμερα μέσα σε συνθήκες σοβαρής οικονομικής κρίσης το δημόσιο προχωρά στην εκποίηση σημαντικών κοινωνικών υπηρεσιών με ακριβό τίμημα χωρίς την παραμικρή ανάλυση των ρίσκων. Η Διεθνής Ερευνητική Μονάδα των Δημοσίων Υπηρεσιών (PSRIU) στην έκθεσή της για τα ΣΔΙΤ (2009) καταλήγει στα κύρια συμπεράσματα:

- Ότι τα ΣΔΙΤ, απορροφούν το δημόσιο χρήμα, αυξάνουν τους κινδύνους για τους δημόσιους πόρους και γενικά είναι ένας κακός τρόπος να ξοδεύονται τα χρήματα των φορολογούμενων
- Για τον ιδιωτικό τομέα, τα ΣΔΙΤ είναι ένας τρόπος όχι μόνο να εκμεταλλευτούν τις δαπάνες των κυβερνητικών προμηθειών αλλά και για φτηνότερη χρηματοδότηση από τον δημόσιο τομέα
- Το κόστος ενός ΣΔΙΤ είναι 25% μεγαλύτερο από ένα έργο με την διαδικασία της προμήθειας, και λόγω του υψηλού κόστους εμφανίζονται να είναι αποτελεσματικά έργα στην παράδοσή τους (σε χρόνο και προϋπολογισμό).

Το ολοκληρωμένο έργο της Τηλεματικής για την Πληροφόρηση των Επιβατών, των Αστικών Συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης προϋπολογισμού 2.155.000 €, συγχρηματοδοτήθηκε σε ποσοστό 75% από την Ε.Ε. και σε ποσοστό 25% από το Π.Δ.Ε από το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Κοινωνία της Πληροφορίας του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών που υλοποίησε ο ίδιος ο Οργανισμός και κάλυψε 200 έξυπνες στάσεις, αποτελεί τρανταχτό παράδειγμα πρωτοποριακού δημόσιου έργου σε μια σημαντική κοινωνική υποδομή.

Το Εργαστήριο Σιδηροδρομικής και Μεταφορών είναι ένα από τα τρία εργαστήρια του Τομέα Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής του ΕΜΠ και στεγάζεται στην Πολυτεχνειούπολη Ζωγράφου. Αποτελεί μια σύγχρονη και ακμαία ακαδημαϊκή μονάδα, με προηγμένο εξοπλισμό που συνίσταται σε συστήματα μικροϋπολογιστών, μονάδες καταγραφής και ανάλυσης κυκλοφορίας, όπως επίσης και σύγχρονα οπτικοακουστικά μέσα. Στελεχώνεται από έμπειρο προσωπικό με υψηλή κατάρτιση (καθηγητές, αναπληρωτές καθηγητές, λέκτορες, μόνιμοι επιστημονικοί συνεργάτες, ειδικοί επιστήμονες και μεταπτυχιακοί σπουδαστές).

Οι ερευνητικές και αναπτυξιακές δραστηριότητες του Εργαστηρίου, που χρηματοδοτούνται σε μεγάλο βαθμό από Ελληνικά ή διεθνή ερευνητικά προγράμματα καλύπτουν τομείς των μεταφορών (επίγειες, θαλάσσιες, αεροπορικές ή συνδυασμένες), με διάφορες εστίες ενδιαφέροντος (π.χ. σχεδιασμός συστημάτων, ανάλυση δικτύων, σιδηροδρομικά συστήματα, τερματικές εγκαταστάσεις, κλπ), όπως επίσης και τομείς που βρίσκονται σε συνεχή και αμοιβαία αλληλεπίδραση, όπως το περιβάλλον (ατμοσφαιρική ρύπανση και πολιτικές αντιμετώπισης). Στα πλαίσια των δραστηριοτήτων αυτών, το

ΔΗΜΟΤΗΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΑΝΗΣ

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΑΦΑΖΑΝΗΣ

ΑΛΕΞΗΣ ΤΣΙΜΡΑΣ

ΟΙ ΕΡΩΤΗΝΤΕΣ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ

- πορισμάτων των διεθνών οργανισμών;
- αυτο το έργο να δοθεί στους ιδιώτες σε αντίθεση με τις εκτιμήσεις και τα κοινωνικές υπηρεσίες και τις υποδομές που θα μπορούσε να υποστηρίξει την ανάπτυξη.
4. Ποια μέλη για τα μη ανταποδοτικά ΣΔΙΤ έχει κάνει η κυβέρνηση για τις εφαρμογές με ένα πολύ μικρότερο προϋπολογισμό;
- στο δημόσιο και να μην χαρτιστεί στους ιδιώτες και να εφαρμοστεί η φιλοτική αυτή.
3. Γιατί δεν αναλαμβάνει το έργο ένας δημόσιος φορέας, για να μείνει η τεχνολογία μια πτασία;
- είναι τεκμηριωμένο ότι τα έργα της δημόσιας και της κοινωνικής παροχής είναι παρὰδίδεται στους ιδιώτες για το μεγάλο χρονοικό διάστημα των 12 χρόνων όταν 2. Γιατί το πιλοτικό αυτό έργο δεν έχει ανάλογη πίσκων για το δημόσιο και γιατί πανεπιστήμια;
- ιδιώτες όταν υπάρχει πολύ σημαντική τεχνολογία στους δημόσιους και τα ελάνια;
- χωρίς να υπολογίζεται το χρηματοοικονομικό κόστος) και παρὰδίδεται στους μόνο αστική περίοχη κοστολογηθήκε τόσο ακριβά, 52 εκατ. ευρώ (παροδοα αζία, 1. Γιατί το πιλοτικό εντέλει έργο της δημόσιας στις δημόσιες συγκοινωνίες σε μια

Ερωτώνται οι κκ. Υπουργοί:

εκατοίησης της δημόσιας περιουσίας,

επιβάρυνση του δημόσιου τομέα είναι προάγγελος των αποκρατικοποιήσεων και της ιδιώτες και άλλος σοβαρός τομέας κοινωνικής υπηρεσίας των ΟΑΣΑ με σοβαρή

Με βάση τα παραπάνω και επειδή σήμερα η απόφαση της κυβέρνησης να δοθεί σε μερικά από τα κυριότερα επενδυτικά προγράμματα, που αφορούν σ' αυτόν τον τομέα.

κοινότητας. Λόγω των ειδικότερων ενδιαφερόντων της δημόσιας, παρὰδίδεται παρὰκάρω

συγκεντρώνει σήμερα το ενδιαφέρον και τις προσπάθειες της διεθνούς επιστημονικής

συνέχουσας τεχνολογίας και σκέψης στα προγράμματα των μετ'αλουπόμενων και

τεχνολογίας στις μεταφορές. Η ανάπτυξη τέτοιων συστημάτων αποτρέπει την ανάπτυξη της

κατ' αποκλειστικότητα) στον σχεδιασμό και την εφαρμογή συστημάτων υψηλής

Τα τελευταία χρόνια το ενδιαφέρον του Εργαστηρίου έχει επικεντρωθεί (αν και όχι

ευρωπαϊκά κέντρα, πανεπιστήμια και άλλους φορείς.

Εργαστήριο έχει αναπτύξει σχέσεις συνεχούς και εποικοδομητικής συνεργασίας με πολλά