

*** _Θα μπορούσατε να μας δώσετε μία εικόνα του πώς γινόταν ως τώρα η απευθείας ανάθεση συγκοινωνιακού έργου στα ΚΤΕΛ από την Πολιτεία, η οποία καταργείται πλέον με τους ανοιχτούς διαγωνισμούς; Επίσης, με εκείνο το μοντέλο, υπήρχε κάποιας μορφής οικονομική ενίσχυση από τον κρατικό προϋπολογισμό προς τα κατά τόπους ΚΤΕΛ, πέρα από τις αποζημιώσεις για τα μειωμένα εισιτήρια;_**

Με τον ν. 2963/2001 διαμορφώθηκε η εταιρική μορφή των ΚΤΕΛ και τους αποδόθηκε, ανά γεωγραφική περιοχή, το αποκλειστικό δικαίωμα εκτέλεσης του τακτικού υπεραστικού μεταφορικού έργου, στο πλαίσιο ενός καθεστώτος που λειτουργούσε στην πράξη ως διοικητική ανάθεση χωρίς διαγωνιστική διαδικασία.

Το μοντέλο αυτό δεν περιλάμβανε μηχανισμό λειτουργικής επιδότησης του συγκοινωνιακού έργου από τον κρατικό προϋπολογισμό. Η βασική δημόσια χρηματοδότηση αφορούσε την κάλυψη του κόστους κοινωνικής πολιτικής, όπως οι αποζημιώσεις για μετακινήσεις με μειωμένο ή μηδενικό εισιτήριο, όπως θεσπίστηκαν μεταγενέστερα με τον ν. 4530/2018.

Παράλληλα, κατά περιόδους υλοποιήθηκαν στοχευμένες παρεμβάσεις δημόσιας στήριξης — όπως προγράμματα ανανέωσης στόλου, ανάπτυξης συστημάτων τηλεματικής και κομίστρου, καθώς και έκτακτες ενισχύσεις σε συνθήκες κρίσεων — οι οποίες όμως δεν συνιστούσαν συστηματική επιδότηση της λειτουργίας των ΚΤΕΛ.

Η μετάβαση στο νέο μοντέλο των ανοιχτών διαγωνισμών αποσκοπεί ακριβώς στη διαμόρφωση ενός πιο διαφανούς και ανταγωνιστικού πλαισίου, με σαφείς όρους ανάθεσης και ελέγχου του συγκοινωνιακού έργου, προς όφελος της ποιότητας υπηρεσιών και του επιβατικού κοινού.

*** _Βάσει ποιων στοιχείων προέκυψαν οι εκτιμώμενες αξίες των συμβάσεων στους εν εξελίξει διαγωνισμούς;_**

Η εκτιμώμενη αξία των συμβάσεων προσδιορίστηκε βάσει συνδυαστικής αξιολόγησης διαθέσιμων ποσοτικών και ποιοτικών δεδομένων, με στόχο την αποτύπωση των πραγματικών συνθηκών του συγκοινωνιακού έργου.

Στο πλαίσιο αυτό, αξιοποιήθηκαν τα επίσημα απολογιστικά στοιχεία εσόδων των υφιστάμενων παρόχων για το αντίστοιχο μεταφορικό έργο, ως σημείο αναφοράς της αγοράς. Τα στοιχεία αυτά συνεκτιμήθηκαν με παραμέτρους όπως το λειτουργικό κόστος, η επιβατική κίνηση, τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά κάθε περιοχής, καθώς και η ανάγκη διασφάλισης βιώσιμων και λειτουργικά αποδοτικών συμβάσεων σε βάθος χρόνου.

Η προσέγγιση αυτή ευθυγραμμίζεται με τις αρχές του ευρωπαϊκού κανονιστικού πλαισίου για τις δημόσιες συμβάσεις μεταφορών, διασφαλίζοντας ότι οι εκτιμώμενες αξίες αντανακλούν ρεαλιστικά το εύρος και τις απαιτήσεις του υπό ανάθεση έργου, ενώ ταυτόχρονα επιτρέπουν την ανάπτυξη ουσιαστικού ανταγωνισμού προς όφελος του δημοσίου συμφέροντος.

*** _Πώς οδηγηθήκαμε στην προκήρυξη των διαγωνισμών σε επίπεδο Περιφερειών αντί σε επίπεδο Περιφερειακών Ενοτήτων, όπως προβλεπόταν στο νόμο 4974/2022; Σε τι εξυπηρετεί αυτή η αλλαγή; Ήταν, έστω εν μέρει, και αποτέλεσμα και επιταγών της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή του Κανονισμού 1370/2007, ώστε το συγκοινωνιακό έργο να ανατεθεί σε μεγαλύτερα «πακέτα»;_**

Ο ν. 4974/2022 προβλέπει τη δυνατότητα ανάθεσης συγκοινωνιακού έργου τόσο σε επίπεδο περιφερειακής ενότητας όσο και σε ευρύτερες γεωγραφικές περιοχές, καθώς και την ομαδοποίηση διαγωνισμών, με στόχο τη διασφάλιση της βιωσιμότητας και της αποδοτικότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Με βάση τα πραγματικά δεδομένα της αγοράς και την ανάγκη μετάβασης σε ένα σύγχρονο, διαφανές και ανταγωνιστικό σύστημα δημόσιων συγκοινωνιών, επιλέχθηκε η προκήρυξη διαγωνισμών σε επίπεδο Περιφέρειας. Η επιλογή αυτή επιτρέπει τη δημιουργία λειτουργικά ανθεκτικών σχημάτων, ικανών να υποστηρίξουν ενιαίο σχεδιασμό υπηρεσιών, καλύτερη αξιοποίηση πόρων και συνολική αναβάθμιση της ποιότητας εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού.

Η ομαδοποίηση περιοχών συμβάλλει στην εξισορρόπηση μεταξύ γραμμών με υψηλή και χαμηλή ζήτηση, διασφαλίζοντας την κάλυψη και λιγότερο εμπορικών περιοχών. Παράλληλα, δημιουργεί τις προϋποθέσεις για την ανάπτυξη ενιαίων συστημάτων, όπως το ηλεκτρονικό εισιτήριο και η κεντρική παρακολούθηση του συγκοινωνιακού έργου, προς όφελος της αξιοπιστίας και της ενημέρωσης των πολιτών.

Η μεταρρύθμιση αυτή εντάσσεται στο πλαίσιο του Εθνικού Σχεδίου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας, όπου η διεξαγωγή ανοικτών διαγωνισμών για το συγκοινωνιακό έργο αποτελεί συγκεκριμένο ορόσημο. Στο πλαίσιο αυτό, υπήρξε συνεργασία με τους ευρωπαϊκούς θεσμούς και τεχνική υποστήριξη για την υιοθέτηση βέλτιστων πρακτικών που εφαρμόζονται σε άλλα ευρωπαϊκά συστήματα δημόσιων μεταφορών, με την τελική διαμόρφωση να προσαρμόζεται στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της ελληνικής αγοράς.

Επιπλέον, το πλαίσιο των διαγωνισμών διασφαλίζει τη δυνατότητα συμμετοχής τόσο μεμονωμένων φορέων όσο και συνεργατικών σχημάτων, όπως ενώσεις ή κοινοπραξίες, ώστε να μπορούν να συμμετέχουν και μικρότεροι πάροχοι.

Τέλος, βασική προτεραιότητα αποτελεί η διασφάλιση προσιτών και ανταγωνιστικών τιμών για τους πολίτες, σε συνδυασμό με υψηλές και ενιαίες προδιαγραφές υπηρεσιών, σε όλη την Περιφέρεια κάθε διαγωνισμού. Για τον λόγο αυτό, η αξιολόγηση των οικονομικών προσφορών λαμβάνει υπόψη, μεταξύ άλλων, το ποσοστό έκπτωσης επί του κομίστρου, ώστε μέσω της ανταγωνιστικής διαδικασίας να προκύπτει από όφελος για το επιβατικό κοινό.

*** _Η διακήρυξη θέτει ένα ιδιαίτερα σφιχτό χρονοδιάγραμμα, έξι-επτά μηνών, για την ετοιμότητα στόλου και υποδομών σταθμών/αμαξοστασίων. Δεδομένου ότι, ιδίως σε ό,τι αφορά τις εγκαταστάσεις, υπάρχει ο αστάθμητος παράγοντας των καθυστερήσεων στην έκδοση αδειών κτλ., θεωρείτε υπαρκτό το ενδεχόμενο να αποτραπούν από το να κατέβουν στο διαγωνισμό νέοι «παίκτες», πέρα των ΚΤΕΛ, που δεδομένα έχουν προβάδισμα σε ό,τι αφορά το στόλο και τις εγκαταστάσεις;_**

Το χρονοδιάγραμμα που προβλέπεται στη διακήρυξη αντανακλά μια συνειδητή επιλογή προτεραιότητας: την άμεση και ουσιαστική μετάβαση σε ένα νέο, σύγχρονο και διαφανές σύστημα ανάθεσης του συγκοινωνιακού έργου, μετά από ένα μακρύ διάστημα λειτουργίας με διαφορετικό μοντέλο.

Η μετάβαση αυτή δεν μπορεί να παρατείνεται επ' αόριστον, ιδίως όταν υπάρχει σαφής ανάγκη αναβάθμισης της ποιότητας των υπηρεσιών και καλύτερης εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού. Για τον λόγο αυτό, το χρονοδιάγραμμα έχει σχεδιαστεί ώστε να διασφαλίζει την ταχεία υλοποίηση της μεταρρύθμισης, χωρίς να χάνεται η δυναμική της.

Παράλληλα, έχει ληφθεί μέριμνα ώστε να είναι ρεαλιστικό και εφαρμόσιμο. Η αγορά είχε ήδη σημαντικό χρόνο προετοιμασίας, καθώς η προκήρυξη των διαγωνισμών ήταν γνωστή ήδη από καιρό, ενώ έχουν θεσπιστεί ρυθμίσεις για την επιτάχυνση των διαδικασιών αδειοδότησης. Επιπλέον, το συνολικό πλαίσιο περιλαμβάνει και την περίοδο αξιολόγησης πριν την ανάληψη του έργου, παρέχοντας πρόσθετο χρόνο προσαρμογής.

Είναι δεδομένο ότι η ανάπτυξη υποδομών και η προετοιμασία στόλου αποτελούν απαιτητικές διαδικασίες. Ωστόσο, το σύστημα διενέργειας των διαγωνισμών προβλέπει αντικειμενικά και διαφανή κριτήρια αξιολόγησης, ενώ παρέχεται η δυνατότητα συμμετοχής μέσω συνεργατικών σχημάτων, ώστε να διασφαλίζεται η ευρύτερη δυνατή συμμετοχή.

Συνεπώς, το χρονοδιάγραμμα δεν αποσκοπεί στον περιορισμό του ανταγωνισμού αλλά, αντιθέτως, στην επίτευξη μιας ισορροπίας μεταξύ ταχείας υλοποίησης της μεταρρύθμισης και ουσιαστικής συμμετοχής της αγοράς, προς όφελος των πολιτών.

*** _Επιπλέον, πιστεύετε ότι το ιδιαίτερα ασφυκτικό οικονομικά κλίμα που βιώνουμε ενδέχεται να κάμψει το ενδιαφέρον για συμμετοχή στους διαγωνισμούς, λόγω του αυξημένου οικονομικού ρίσκου;_**

Οι όροι των διαγωνισμών έχουν σχεδιαστεί με στόχο την ισορροπημένη κατανομή κινδύνων μεταξύ των συμβαλλομένων μερών και τη διασφάλιση της μακροχρόνιας βιωσιμότητας των συμβάσεων.

Η δομή των διαγωνισμών, ιδίως μέσω της ομαδοποίησης περιοχών, ενισχύει τη συνολική οικονομική ανθεκτικότητα των σχημάτων, καθώς επιτρέπει την εξισορρόπηση μεταξύ περιοχών με διαφορετικά επίπεδα ζήτησης και τη βέλτιστη αξιοποίηση πόρων, σε επίπεδο Περιφέρειας. Με τον τρόπο αυτό, περιορίζονται επιμέρους διακινδυνεύσεις και δημιουργούνται πιο σταθερές συνθήκες για την ανάπτυξη του συγκοινωνιακού έργου.

Παράλληλα, στα τεύχη των διακηρύξεων έχουν ενσωματωθεί μηχανισμοί προσαρμογής, ώστε σε περιπτώσεις σημαντικών μεταβολών των οικονομικών δεδομένων να διασφαλίζεται η συνέχεια και η αξιοπιστία των υπηρεσιών, χωρίς διαταραχές του, παρεχόμενου στο επιβατικό κοινό, μεταφορικού έργου.

Σε κάθε περίπτωση, βασική προτεραιότητα παραμένει η διασφάλιση προσιτών και ανταγωνιστικών τιμών για τους πολίτες, σε συνδυασμό με υψηλή ποιότητα υπηρεσιών, στο πλαίσιο ενός σταθερού και βιώσιμου συστήματος δημόσιων συγκοινωνιών.

*** _Εφόσον οι διακηρύξεις αναγράφουν ξεκάθαρα ότι οι ανάδοχοι θα αναλάβουν πλήρως το οικονομικό κόστος της επένδυσής τους χωρίς την ύπαρξη επιδοτήσεων, πώς το ΥΠΟΜΕ θα μπορούσε, σε μελλοντικό χρόνο, να εξασφαλίσει ότι δεν θα έχουμε φαινόμενα διακοπής υπηρεσιών, ιδίως στις πιο απομακρυσμένες περιοχές της χώρας, όπως π.χ. με τα υπεραστικά ΚΤΕΛ στη Χίο;_**

Οι συμβάσεις έχουν σχεδιαστεί με βασική προτεραιότητα τη διασφάλιση της συνεχούς, αδιάλειπτης και αξιόπιστης παροχής συγκοινωνιακού έργου σε όλη την επικράτεια, συμπεριλαμβανομένων των πιο απομακρυσμένων και λιγότερο εμπορικών περιοχών. Ο στόχος είναι σαφής: καμία περιοχή να μη μείνει χωρίς συγκοινωνιακή κάλυψη.

Στο πλαίσιο αυτό, το νέο μοντέλο εισάγει για πρώτη φορά ένα ολοκληρωμένο σύστημα ελέγχου και παρακολούθησης της εκτέλεσης του συγκοινωνιακού έργου σε πραγματικό χρόνο. Μέσω τεχνολογιών GPS και διαλειτουργικότητας με τα συστήματα ηλεκτρονικού εισιτηρίου, η αναθέτουσα αρχή αποκτά άμεση και αξιόπιστη εικόνα για το αν και πώς εκτελείται κάθε δρομολόγιο.

Με τον τρόπο αυτό, η Πολιτεία έχει πλέον ουσιαστικά εργαλεία για να διασφαλίζει ότι οι ανάδοχοι τηρούν πλήρως τις συμβατικές τους υποχρεώσεις, να εντοπίζει άμεσα αποκλίσεις και να παρεμβαίνει όπου απαιτείται. Πρόκειται για μια σημαντική τομή, που ενισχύει τη διαφάνεια, τον έλεγχο και την αξιοπιστία του συστήματος.

Παράλληλα, η ομαδοποιημένη δομή των διαγωνισμών σε επίπεδο Περιφέρειας ενισχύει την ανθεκτικότητα του συστήματος, επιτρέποντας στους αναδόχους να διαχειρίζονται το έργο σε ευρύτερη κλίμακα και να διασφαλίζουν την απρόσκοπτη εξυπηρέτηση ακόμη και σε περιοχές με χαμηλότερη ζήτηση.

Σε κάθε περίπτωση, η Πολιτεία διατηρεί ενεργό και ενισχυμένο ρόλο εποπτείας, ώστε να διασφαλίζεται η καθολική παροχή συγκοινωνιακού έργου και η αξιοπιστία των υπηρεσιών προς τους πολίτες.

*** _Πώς προβλέπεται να γίνει η __Επωφελής Χρηματοδοτική Ενίσχυση για τη διάθεση ηλεκτρικών λεωφορείων στα αστικά δίκτυα υπό παραχώρηση; Θα δίνονται απευθείας ηλεκτρικά λεωφορεία σε αναδόχους (εφόσον το Δημόσιο τα διαθέτει), προκειμένου να πέφτει το ενεργειακό του κόστος και η μείωση να μετακυλιέται έπειτα στις τιμές κομίστρου;_**

Η πρόβλεψη για την αξιοποίηση ηλεκτρικών λεωφορείων εντάσσεται σε μια ευρύτερη στρατηγική εκσυγχρονισμού και περιβαλλοντικής αναβάθμισης των δημόσιων συγκοινωνιών.

Στην περίπτωση που ενεργοποιηθεί η σχετική δυνατότητα, το βασικό ζητούμενο είναι το όφελος που προκύπτει από τη χρήση πιο αποδοτικών και ενεργειακά οικονομικών οχημάτων να μετακυλιέται στους πολίτες, μέσα από βελτιωμένες υπηρεσίες και πιο ανταγωνιστικό κόμιστρο.

Για τον λόγο αυτό, οι συμβάσεις προβλέπουν σαφείς μηχανισμούς ώστε οποιοδήποτε καθαρό οικονομικό όφελος από τέτοιου είδους παρεμβάσεις να αποτυπώνεται στο κόστος των εισιτηρίων, διατηρώντας παράλληλα τη βιωσιμότητα των επενδύσεων.

Παράλληλα, λαμβάνεται υπόψη ότι η μετάβαση σε ηλεκτρικά οχήματα συνοδεύεται από νέες απαιτήσεις, όπως η ανάπτυξη κατάλληλων υποδομών φόρτισης και η προσαρμογή των εγκαταστάσεων. Το συνολικό πλαίσιο έχει σχεδιαστεί έτσι ώστε να εξισορροπεί τα οφέλη και τις υποχρεώσεις των αναδόχων, διασφαλίζοντας την ομαλή υλοποίηση της μετάβασης.

Σε κάθε περίπτωση, ο βασικός στόχος της πολιτικής αυτής είναι διπλός: αφενός η μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος των μεταφορών και αφετέρου η παροχή πιο σύγχρονων και ποιοτικών υπηρεσιών προς το επιβατικό κοινό.