
Έντονη αντιπαράθεση ΝΔ - ΣΥΡΙΖΑ για τον διαγωνισμό για τα νέα λεωφορεία σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη

2020/06/08 22:28 στην κατηγορία MMM

Έντονη αντιπαράθεση ξέσπασε μεταξύ ΝΔ και ΣΥΡΙΖΑ για την προμήθεια των νέων αστικών λεωφορείων σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη.

Ο ΣΥΡΙΖΑ κατηγορεί την ΝΔ και τον νυν υπουργό Υποδομών και Μεταφορών Κώστα Καραμανλή ότι έπρεπε να συνεχίσει τον διαγωνισμό που παρέλαβε από την κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ, υποστηρίζοντας ότι η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων θα χρηματοδοτούσε έως και το 75% του συνόλου του διαγωνισμού (πλην ΦΠΑ και συντήρησης), ενώ παράλληλα είχαν εξασφαλιστεί και 62 εκατ. από το ΕΣΠΑ.

Από την άλλη πλευρά, ο νυν υπουργός κατηγορεί τον ΣΥΡΙΖΑ ότι ο διαγωνισμός ήταν προβληματικός, τονίζοντας ότι “τον εν λόγω διαγωνισμό του ΣΥΡΙΖΑ δεν τον ακύρωσε η κυβέρνηση της ΝΔ, αλλά η Ανεξάρτητη Αρχή Εξέτασης Προδικαστικών Προσφυγών”.

Η ανακοίνωση του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών

Ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών Κ. Καραμανλής, όπως αναφέρεται σε ανακοίνωση του υπουργείου, ομολόγησε ότι αιφνιδιάστηκε, όταν πληροφορήθηκε ότι βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ κατέθεσαν ερώτηση στη Βουλή για το συγκεκριμένο θέμα, αν και όπως σχολίασε, μάλλον δεν θα έπρεπε να αιφνιδιαστεί, καθώς γενικά ο ΣΥΡΙΖΑ δεν φημίζεται για την ακρίβεια και την αξιοπιστία του.

“Εδώ, λοιπόν, συγγνώμη αλλά έχουμε μια χαρακτηριστική περίπτωση πολιτικού θράσους. Δεν φτάνει που 4,5 χρόνια κυβέρνηση δεν πήραν ούτε ένα νέο λεωφορείο.

Δεν φτάνει που 4,5 χρόνια κυβέρνηση διέλυσαν τις αστικές συγκοινωνίες σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη.

Δεν φτάνει που 4,5 χρόνια κυβέρνηση δεν κατάφεραν να κάνουν ούτε έναν διαγωνισμό της προκοπής, για την προμήθεια νέων λεωφορείων, που να μην

καταπέσει δηλαδή...

Έρχονται τώρα και μας κουνάνε και το δάχτυλο από πάνω!", σχολίασε ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών και πρόσθεσε:

"Και τι μας λένε; Ότι δεν είναι και πολύ του γούστου τους τα νέα λεωφορεία που φέρνουμε – όταν αυτοί δεν έφεραν τίποτα, το απόλυτο μηδέν. Και μας απευθύνουν και δήθεν ερώτηση, γιατί υποτίθεται ότι ακυρώσαμε εμείς τον διαγωνισμό τους."

Ο κ. Καραμανλής απάντησε ότι τον εν λόγω διαγωνισμό του ΣΥΡΙΖΑ δεν τον ακύρωσε η κυβέρνηση της ΝΔ, αλλά η Ανεξάρτητη Αρχή Εξέτασης Προδικαστικών Προσφυγών.

"Ξέρουμε βέβαια ότι ο ΣΥΡΙΖΑ έχει μια φυσική απέχθεια στις ανεξάρτητες αρχές, αλλά τι να κάνουμε, έτσι λειτουργεί η δημοκρατία σε αυτόν τον τόπο", πρόσθεσε.

Ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών υπενθύμισε ότι η αρμόδια Ανεξάρτητη Αρχή έκρινε ότι ο διαγωνισμός του ΣΥΡΙΖΑ μειώνει τον ανταγωνισμό, ότι θέτει πρόσθετες απαιτήσεις κατά παράβαση της ελληνικής και ευρωπαϊκής νομοθεσίας, ότι δυσκολεύει εταιρείες να καταθέσουν προσφορά και ότι υπάρχουν κι ερωτηματικά ως προς τη χρηματοδότησή του...

"Και για όλους αυτούς τους λόγους, η Ανεξάρτητη Αρχή – και όχι η κυβέρνηση – ακύρωσε τον διαγωνισμό του ΣΥΡΙΖΑ. Επαναλαμβάνω, τον ακύρωσε στο σύνολό του" πρόσθεσε και κατέληξε: "Συνεπώς, εμείς δεν μπορούσαμε να κάνουμε απολύτως τίποτα, παρά μόνο να τρέξουμε για να προκηρύξουμε νέο διαγωνισμό. Όπως και κάνουμε".

Η δήλωση της αναπληρώτριας τομεάρχη Μεταφορών του ΣΥΡΙΖΑ Π. Πέρκα

Αν και η ηλεκτροκίνηση αποτελούσε κυρίαρχο θέμα στο προεκλογικό πρόγραμμα της ΝΔ και υποτίθεται ότι το σχετικό θεσμικό πλαίσιο ήταν έτοιμο ήδη από τις αρχές του 2019, χρειάστηκε σχεδόν ένας χρόνος κυβερνητικής θητείας για να ανακοινωθεί σήμερα από τον Πρωθυπουργό και τους συναρμόδιους Υπουργούς το Εθνικό Σχέδιο Μετάβασης στην Ηλεκτροκίνηση που θα έρθει το επόμενο διάστημα στη βουλή.

Η ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης συνδέεται άμεσα με τη βελτίωση της ποιότητας ζωής στην πόλη. Τα τελευταία χρόνια η ζήτηση στη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων στις πόλεις ανά την Ευρώπη παρουσιάζει συνεχή αύξηση, με αποτέλεσμα να αυξάνονται αντίστοιχα και οι αρνητικές επιπτώσεις των μεταφορών.

Συγκεκριμένα, οι πόλεις έχουν να αντιμετωπίσουν θέματα κυκλοφοριακής συμφόρησης, θέματα ενεργειακά, λόγω της απόλυτης κυριαρχίας του πετρελαίου ως

καυσίμου στις μεταφορές, θανατηφόρα ατυχήματα και θέματα περιβαλλοντικά. Ως προς το τελευταίο, χαρακτηριστικό είναι ότι από το σύνολο των εκπομπών αερίου CO₂ των οδικών μεταφορών, ποσοστό 40% οφείλεται στις αστικές μεταφορές.

Γι' αυτό και υποστηρίζουμε πρωτοβουλίες για την αστική κινητικότητα, οι οποίες στοχεύουν σε πιο ανθρώπινες και περιβαλλοντικά βιώσιμες πόλεις, όπως είναι και η ανάπτυξη νέων τεχνολογιών σε οχήματα και καύσιμα, στην κατεύθυνση του περιορισμού των εκπομπών ρύπων και της όχλησης από τις μεταφορές.

Και ενώ πολλά από τα μέτρα και τα κίνητρα που ανακοινώθηκαν σήμερα είναι σε αυτή την κατεύθυνση, από το σχέδιο της Κυβέρνησης για την ηλεκτροκίνηση απουσιάζουν οι αστικές συγκοινωνίες Αθήνας και Θεσσαλονίκης και δη η ανανέωση του στόλου του ΟΑΣΑ και του ΟΑΣΘ με λεωφορεία νέας τεχνολογίας.

Είναι να απορεί κανείς πώς μια τέτοια μεταρρύθμιση δεν ξεκινάει από την ανανέωση των γηρασμένων, ηλικιακά και τεχνολογικά, οχημάτων του δημόσιου τομέα.

Κι όμως, η Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ, ήδη από το 2019, είχε προκηρύξει διαγωνισμό προϋπολογισμού €461.094.000 συμπεριλαμβανομένου ΦΠΑ, για την προμήθεια, επισκευή και συντήρηση 750 λεωφορείων, διαφορετικών τεχνολογιών, για την Αττική και τη Θεσσαλονίκη, στον οποίο περιλαμβάνονταν και 190 ηλεκτρικά λεωφορεία, με δικαίωμα προμήθειας άλλων 130.

Ο εν λόγω διαγωνισμός βασίστηκε σε δύο Επιχειρησιακά Σχέδια, τα οποία είχαν εγκριθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων μάλιστα θα χρηματοδοτούσε έως και το 75% του συνόλου του διαγωνισμού (πλην ΦΠΑ και συντήρησης), ενώ παράλληλα είχαν εξασφαλιστεί και €62 εκατομμύρια από το ΕΣΠΑ.

Το μόνο που είχε να κάνει η ΝΔ μόλις ανέλαβε την εξουσία ήταν να τροποποιήσει συγκεκριμένους όρους του διαγωνισμού, σύμφωνα και με τις παρατηρήσεις της Αρχής Εξέτασης Προδικαστικών Προσφυγών (ΑΕΠΠ).

Η Κυβέρνηση όμως, κατά την προσφιλή της τακτική όσον αφορά στα έργα του ΣΥΡΙΖΑ, επέλεξε να μη συνεχίσει το διαγωνισμό, ενώ σήμερα, αφού έχει χαθεί τόσος πολύτιμος χρόνος, φαίνεται ότι σχεδιάζει την προκήρυξη τουλάχιστον δύο νέων διαγωνισμών, με τον πρώτο να προγραμματίζεται για το Σεπτέμβριο και να περιλαμβάνει μόνο λεωφορεία diesel και φυσικού αερίου.

Η παραπάνω απραξία έχει ως συνέπεια σήμερα, σχεδόν ένα χρόνο έπειτα από την ανάληψη της εξουσίας από τη ΝΔ και παρά τις σχετικές εξαγγελίες, να μην έχουν λυθεί τα προβλήματα παροχής συγκοινωνιακού έργου στην Αθήνα και ιδίως στη Θεσσαλονίκη, όπου η κατάσταση περιγράφεται ως τραγική.

Η Κυβέρνηση δεν έχει παρουσιάσει ένα ολοκληρωμένο σχέδιο για τις αστικές

συγκοινωνίες. Ιδιαίτερα για τη Θεσσαλονίκη, η ΝΔ στερείται στρατηγικής και προχωρά σε αποσπασματικές κινήσεις, όπως είναι η εκχώρηση περίπου 1/3 του μεταφορικού έργου του ΟΑΣΘ στα ΚΤΕΛ, η επικείμενη αγορά μεταχειρισμένων λεωφορείων, πεπαλαιωμένης -πια- τεχνολογίας, Euro IV, από το Δήμο για παραχώρηση στον ΟΑΣΘ και ο διαγωνισμός για μίσθωση μεταχειρισμένων λεωφορείων, σε μια απέλπιδα προσπάθεια να βγουν σε κυκλοφορία περισσότερα οχήματα.

Το χειρότερο όμως είναι ότι η προμήθεια νέων λεωφορείων καθίσταται αδύνατη και για το 2021, ενώ τα μόνα ηλεκτρικά οχήματα που πιθανά θα δούμε στην Αθήνα είναι 2 μόλις πιλοτικά οχήματα τον Ιούλιο και τον Αύγουστο. Ο εκσυγχρονισμός του πλαισίου λειτουργίας των αστικών συγκοινωνιών, με αποτέλεσμα τη διευκόλυνση των μετακινήσεων και τη μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος τοποθετείται λοιπόν στο μακρινό μέλλον.

Μένει επομένως να φανεί αν οι σημερινές εξαγγελίες της Κυβέρνησης, η «εμβληματική πρωτοβουλία για το μέλλον», όπως ανέφερε χαρακτηριστικά ο κ. Μητσοτάκης, θα γίνουν πραγματικότητα ή θα είναι ακόμα μια επικοινωνιακή και χωρίς ουσία πολιτική της ΝΔ.

Γεγονός είναι πάντως ότι αν πράγματι η ΝΔ ήθελε να ικανοποιήσει τις απαιτήσεις των πολιτών για πόλεις βιώσιμες, είχε πολύ καιρό πριν την ευκαιρία να το πραγματοποιήσει, ξεκινώντας τη μεταρρύθμιση της ηλεκτροκίνησης από τις αστικές συγκοινωνίες, μέσω των οποίων μετακινείται καθημερινά πλήθος πολιτών και ιδιαίτερα εκείνοι που δεν έχουν τη δυνατότητα να αποκτήσουν ηλεκτρικό ΙΧ, ανεξαρτήτως επιδότησης.