

«Μαίνεται» η διαμάχη ιδιωτικών - δημοσίων ΚΤΕΟ. Το 55% των δημόσιων ΚΤΕΟ αδρανοποιημένο

2016/07/24 22:35 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

Το 55% των δημόσιων ΚΤΕΟ της χώρας παραμένει αδρανοποιημένο και με αναξιποίητο εξοπλισμό, ύψους περίπου 1.915.479 ευρώ, που αγγίζει το ποσοστό του 63% στις γραμμές των φορτηγών και του 58% αντιστοίχως, στις γραμμές των επιβατικών.

Αυτό αποκαλύπτει η Ετήσια Έκθεση 2015 της Γενικής Επιθεωρήτριας Δημόσιας Διοίκησης, στο πλαίσιο διερεύνησης της καταγγελίας του Πανελληνίου Συλλόγου Ιδιοκτητών Ιδιωτικών ΚΤΕΟ για τον έλεγχο της προμήθειας και εγκατάστασης εξοπλισμού και λογισμικού αυτομάτων γραμμών ελέγχου στα δημόσια ΚΤΕΟ, στο πλαίσιο της σύμβασης 6115/2009 και των τροποποιήσεων αυτής.

Τα κυριότερα συμπεράσματα του ελέγχου συνοψίζονται στα εξής:

α) Αναποτελεσματικότητα του έργου.

β) Ατελής εκπλήρωση αυτοτελούς συμβατικής υποχρέωσης του αναδόχου, αναφορικά με το λογισμικό ολοκλήρωσης των αυτομάτων γραμμών. Καταγράφεται η απουσία μακρόπνοου στρατηγικού σχεδιασμού στη διαδικασία εξοπλισμού και συνακόλουθης επαναλειτουργίας των Δ. ΚΤΕΟ.

Επιπλέον, καταγράφηκε **έλλειμμα συντονισμού μεταξύ των εμπλεκομένων οργανικών μονάδων του Υπουργείου**, για τη διαχείριση ζητημάτων που ανέκυψαν κατά τη διαδικασία εκτέλεσης της σύμβασης.

Image not found or type unknown



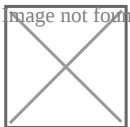
Τίθεται θέμα αποτελεσματικής λειτουργίας, από το γεγονός ότι, παρά τις τρεις προμήθειες στις οποίες προέβη το Υπουργείο, από το 2000 έως την εξεταζόμενη σύμβαση, με τις οποίες συνδέονται και άλλες υποστηρικτικές αναθέσεις έργου, το 55% των Δ. ΚΤΕΟ της χώρας παραμένουν αδρανοποιημένα, σε πυκνοκατοικημένες μάλιστα περιοχές, με μεγάλο αριθμό οχημάτων προς έλεγχο, και με αναξιοποίητο εξοπλισμό, ύψους περίπου 1.915.479 €, που αγγίζει το ποσοστό του 63% στις γραμμές των φορτηγών και του 58% αντιστοίχως, στις γραμμές των επιβατικών.

Σε ορισμένες Περιφέρειες **δεν υπάρχει πρόθεση επαναλειτουργίας των Δημοσίων ΚΤΕΟ** (όπως στις Π.Ε. Ανατολικής Θεσσαλονίκης, της Πέλλας, της Καρδίτσας, της Ημαθίας, του Ηρακλείου, του Λασιθίου, του Ρεθύμνου, των Χανίων), εξαιτίας της προβλεπόμενης μικρής επισκεψιμότητας και του ανταγωνισμού με τα ιδιωτικά κέντρα τεχνικού ελέγχου. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι η συγκεκριμένη απόφαση, σε ορισμένες περιφερειακές υπηρεσίες, στηρίχθηκε σε σχετική μελέτη κόστους-οφέλους, με εκτίμηση της βιωσιμότητας και του μελλοντικού κύκλου εργασιών (π.χ. Π.Ε. Πέλλας).

Παρόμοιος σχεδιασμός σε επίπεδο κεντρικής διοίκησης διαφαίνεται πως δεν υπήρξε πριν από την εκκίνηση του έργου. Άμεση απόρροια των ανωτέρω είναι η απώλεια πολύτιμων εσόδων από τα δημόσια ταμεία και η μη αξιοποίηση των πλείστων των μηχανημάτων ελέγχου, τα οποία παραμένουν αχρησιμοποίητα εδώ και αρκετά χρόνια, είτε στα Δ. ΚΤΕΟ που δεν λειτουργούν, είτε στην κεντρική αποθήκη του Υπουργείου, **βαίνοντας απαξιούμενα, εντός ενός ευμετάβλητου θεσμικού περιβάλλοντος, όπου οι κανονιστικές ρυθμίσεις περί εξοπλισμού τεχνικού ελέγχου, διαδέχονται η μία την άλλη.**

Παρέμειναν αμφιβολίες αναφορικά με το, εάν οι τεχνικές προδιαγραφές του διαγωνισμού, αναφορικά με το λογισμικό ολοκλήρωσης των μηχανημάτων ελέγχου ήταν ορθώς και σαφώς διατυπωμένες, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η απαραίτητη διαλειτουργικότητα των αυτομάτων γραμμών, με άλλα υπολογιστικά συστήματα (μηχανογραφικό Δημοσίων ΚΤΕΟ, ΥΜΕ).

Image not found or type unknown



Σε αρκετά ΚΤΕΟ, μετά την ολοκλήρωση της εξεταζόμενης προμήθειας του Υπουργείου, προέκυψε ή απαιτείται επιπλέον δαπάνη για προμήθεια λογισμικού διαχείρισης, παραμετροποίησης και σύνδεσης των αυτομάτων γραμμών με το **μηχανογραφικό σύστημα των δημοσίων ΚΤΕΟ** (ενδεικτικά Περιφέρεια Αττικής για ΚΤΕΟ Χολαργού, Π.Ε. Ξάνθης, Περιφέρειας Κρήτης για τα ΚΤΕΟ Ηρακλείου, Ρεθύμνου, Χανίων, Λασιθίου, Π.Ε. Δράμας για το ομώνυμο κέντρο, ΠΕ Ροδόπης για το

ΚΤΕΟ Κομοτηνής). Ομοίως, σε ορισμένα ΚΤΕΟ ανέκυψε ανάγκη αναβάθμισης του λογισμικού των αυτομάτων γραμμών τους (ενδεικτικά ΚΤΕΟ Πάτρας, Πύργου, Αγρινίου, Μεσολογγίου).