

## **B. Χαλκιάς, Hellastron: Στα 10 εκατ. οι «ζημιές» των αυτοκινητοδρόμων από τις αγροτικές κινητοποιήσεις**

2016/04/03 22:28 στην κατηγορία ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ

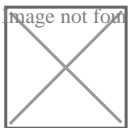
Στα 10 εκατ. ευρώ ανήλθαν οι οικονομικές απώλειες των αυτοκινητοδρόμων από τις αγροτικές κινητοποιήσεις, οι οποίες επέφεραν μείωση διελεύσεων από 20% - 50%.

Αυτό αναφέρει, σε συνέντευξή του στο metaforespress.gr, ο πρόεδρος της Hellastron Βασίλης Χαλκιάς, ο οποίος εμφανίζεται **αισιόδοξος για την ολοκλήρωση των οδικών αξόνων έως το Μάρτιο του 2017.**

Αναφορικά με τον κυκλοφοριακό φόρτο, υπογραμμίζει ότι παρατηρείται σταθεροποίηση και σταδιακή βελτίωση, εξαιτίας (και) της χαμηλής τιμής των καυσίμων.

Σχετικά με την ανταγωνιστικότητα των διοδίων, υποστηρίζει ότι «τα διόδια είναι αυτά που προβλέπουν οι συμβάσεις παραχώρησης», συμπληρώνοντας ότι **μελετάται η εφαρμογή του «Υβριδικού» συστήματος.**

Image not found or type unknown



Τέλος, εκφράζει την αντίθεσή του στην κατάτμηση του Πάτρα - Πύργος σε 8 εργολαβίες, δηλώνοντας ότι **«δυστυχώς, η εμπειρία δεν είναι καλή, όταν κατακερματίζονται τα έργα».**

Υπενθυμίζεται ότι η Hellastron (Hellenic Association of Toll Road Network) ιδρύθηκε στα τέλη του 2014, με τη συμμετοχή όλων των σύγχρονων αυτοκινητοδρόμων και υποδομών με διόδια, που λειτουργούν στην Ελλάδα.

### **Συνέντευξη στον Φώτη Φωτεινό**

**-Αρκετή κουβέντα έγινε γύρω από τις πρόσφατες αγροτικές κινητοποιήσεις και τα μπλόκα στους οδικούς άξονες. Ποιες οι συνέπειες για τις εταιρείες παραχώρησης και όχι μόνο;**

**-Μετά την αποχώρηση των τρακτέρ, που είχαν στηθεί σε αρκετά σημεία των**

αυτοκινητοδρόμων όλης της χώρας, σε ένδειξη διαμαρτυρίας για το ασφαλιστικό και το φορολογικό, ο λογαριασμός ξεκίνησε ήδη να έρχεται στην ελληνική κοινωνία, με δόσεις.

**Το κλείσιμο των ζωτικών για τις οδικές μεταφορές αρτηριών της χώρας, για πάνω από έναν μήνα, έχει στοιχίσει ακριβά.**

Με την κίνηση να μειώνεται κατά 20% έως και 50% σε κάποιους δρόμους, χάθηκαν αρκετά εκατομμύρια οχηματοχιλιόμετρων, με τις ζημιές από την παρεμπόδιση της λειτουργίας, όλων των αυτοκινητοδρόμων της χώρας, να ανέρχονται σε 10 εκατ. ευρώ περίπου, ποσό που πλησιάζει τον ετήσιο προϋπολογισμό ενός περιφερειακού γενικού νοσοκομείου, όπως αυτό του Ναυπλίου, της Ζακύνθου ή της Σητείας. Φυσικά, το ποσό αυτό θα εξυπηρετούσε πληρωμές δανείων, ΦΠΑ και άλλες ανάγκες.

Αυτή είναι όμως μόνον η κορυφή του παγόβουνου. Οι άμεσες αρνητικές επιδράσεις που αφορούν τον κλάδο των logistics φθάνουν, σύμφωνα με ασφαλείς υπολογισμούς, έως και ένα τέταρτο της ποσοστιαίας μονάδας του ΑΕΠ ή 450 εκατομμύρια ευρώ περίπου.

Image: 

«Δεν τα βγάλαμε από το κεφάλι μας τα στοιχεία» για την επίπτωση στην οικονομία. Προέρχονται από έρευνα της Ελληνικής Εταιρείας Logistics (EEL), η οποία υποστηρίζει, ότι για όλο το 2014, οι οδικές μεταφορές αποτελούν το 81% του κλάδου εμπορίας, μεταποίησης και παροχής υπηρεσιών των logistics που ανέρχεται σε 13,3 δισ. ευρώ (7,2% του ΑΕΠ) ετησίως ή άνω του 1 δισ. ευρώ μηνιαίως.

Αναλογικά, λοιπόν, προκύπτει αυτό το ποσό, δηλαδή όσο και το ποσό που η Ευρωπαϊκή Ένωση αναμένεται να διαθέσει στην Ελλάδα, το 2016, για το προσφυγικό.

Στις αρνητικές αυτές επιδράσεις πρέπει να προστεθούν και αυτές που αφορούν **σε ακυρώσεις μελλοντικών παραγγελιών, υπονόμηση της αξιοπιστίας οδικής μεταφοράς των ελληνικών εξαγωγών** και της ίδιας της Ελλάδας, ως εμπορικής διαμετακομιστικής επιλογής τρίτων χωρών. Αυτές θα καταγραφούν στο

ΑΕΠ σιωπηλά, σε επόμενα τρίμηνα.

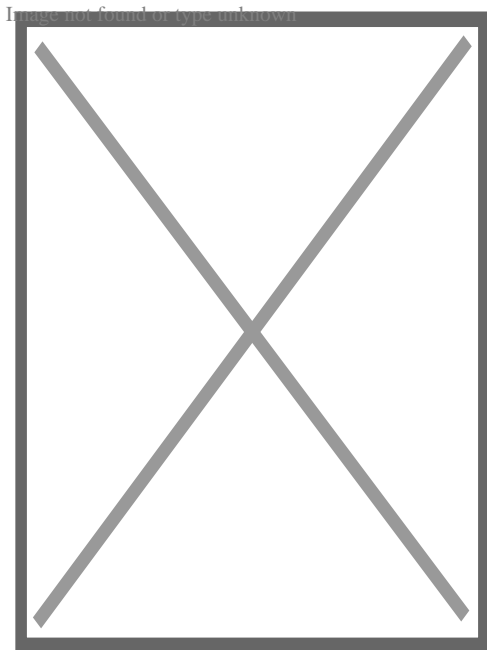
Τέλος, είναι δύσκολο να αποτιμήσει κανείς, οικονομικά, τον χαμένο χρόνο και τη μεγάλη ταλαιπωρία των επιβατών και των επαγγελματιών που προσπάθησαν να κινηθούν στο δίκτυο των αυτοκινητοδρόμων της χώρας, για πάνω από έναν μήνα.

Αρκεί να αναφερθεί ότι, στους τετραψήφιους τηλεφωνικούς αριθμούς έκτακτης ανάγκης (1024, 1025, 1077 κλπ), που διαθέτουν οι διάφοροι αυτοκινητόδρομοι της χώρας για την ασφαλή μετακίνηση των πολιτών και την αναφορά συμβάντων στους αυτοκινητοδρόμους, **έγιναν στο διάστημα των κινητοποιήσεων πάνω από 150.000 επιπλέον κλήσεις.**

Χιλιάδες ανθρωπόρες των εργαζομένων στις εταιρίες διαχείρισης των δρόμων πήγαν χαμένες, με μηδενική παραγωγικότητα, επιτείνοντας την αγωνία των ανθρώπων που πήγαιναν καθημερινά στις δουλειές τους, αναμένοντας την «λύση της πολιορκίας» τους.

**-Θα ολοκληρωθούν οι πέντε αυτοκινητόδρομοι το Μάρτιο του 2017;**

-Φαίνεται ότι είναι εφικτό το χρονοδιάγραμμα. Ο «Μορέας» προγραμματίζεται να τελειώσει μέσα στο 2016 και οι εργασίες στους υπόλοιπους αυτοκινητοδρόμους άρχισαν πλέον να εξελίσσονται κανονικά.



Υπάρχουν βέβαια ακόμη εμπόδια, όπως απαλλοτριώσεις και περιβαλλοντικά, αλλά επιλύονται. «Ουρές» θα μείνουν, αλλά ο στόχος είναι οι βασικοί κορμοί των αυτοκινητοδρόμων να λειτουργούν.

Ο Μάρτιος του 2017 ετέθη ως στόχος ολοκλήρωσης, επειδή τότε ολοκληρώνεται το ΕΣΠΑ.

**-Υπάρχει κίνδυνος ανάκτησης ευρωπαϊκών κονδυλίων; Γιατί υπογράφηκαν «Μνημόνια Συναντίληψης»;**

-Ακριβώς γι' αυτό το λόγο γίνονται τα «Μνημόνια Συναντίληψης», για να αποφευχθεί αυτό το ενδεχόμενο.

Όπως γνωρίζετε, λόγω της παρατεταμένης οικονομικής κρίσης υπήρξε διακοπή της χρηματοδότησης από τις τράπεζες, με αποτέλεσμα τη διακοπή των εργασιών την περίοδο 2011 - 2013.

Στόχος να υπάρξει ένας ενιαίος τετραψήφιος αριθμός κλήσης έκτακτης ανάγκης και εξυπηρέτησης και η λειτουργία μίας ενιαίας ραδιοφωνικής συχνότητας για την περίπτωση μετάδοσης μηνυμάτων ανάγκης.

Το Δεκέμβριο του 2013 κυρώθηκαν, στη Βουλή, οι τροποποιήσεις των αρχικών συμβάσεων παραχώρησης για τρία από τα πέντε Έργα (εξαιρέθηκε ο «Μορέας» και ο Ε65) και ξανάρχισαν οι εργασίες, με προβλεπόμενο τότε χρόνο ολοκλήρωσης στα τέλη του 2015.

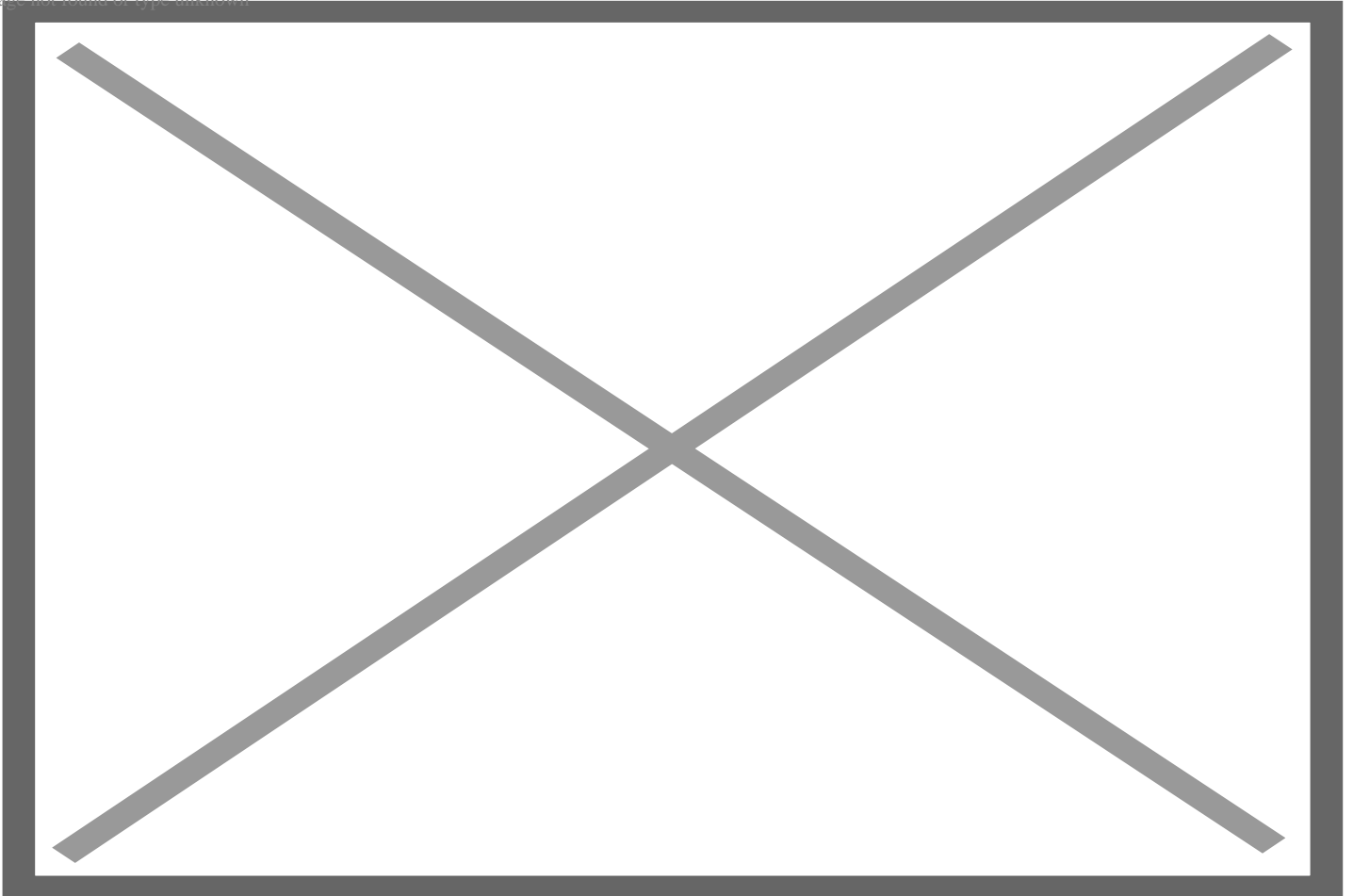
Ωστόσο, στη συνέχεια **σταμάτησε η χρηματοδότηση των οδικών αξόνων**, αφού το Δημόσιο, όλο σχεδόν το 2015, διοχέτευε ό,τι κονδύλια υπήρχαν στην εξυπηρέτηση του χρέους.

Ακολούθησε αναστολή χρηματοδότησης από τις τράπεζες και έτσι σταμάτησαν, εκ νέου, τα έργα. Μετέπειτα, εξετάζοντας τις νέες συνθήκες, η ολοκλήρωση των εργασιών μετατέθηκε για το Μάρτιο του 2017.

**-Ποια τα οφέλη από την ολοκλήρωση των οδικών αξόνων;**

-Θα έχουμε ένα ολοκληρωμένο και σύγχρονο δίκτυο, από την Καλαμάτα έως την Αλεξανδρούπολη, με διαχωρισμό ρευμάτων κυκλοφορίας, ασφάλεια και ταχύτητα στη μεταφορά, κ.α.

Από εκεί και μετά, στόχευση της HELLASTRON αποτελεί, η, στο μέτρο του δυνατού, **ομογενοποίηση της λειτουργίας σε επίπεδο δικτύου και των οκτώ οδικών υποδομών που είναι μέλη μας**, ήτοι της Αττικής Οδού, της Γέφυρας, της Εγνατίας Οδού, της Νέας Οδού, του Μορέα, της Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου, της Ολυμπίας Οδού και της Κεντρικής Οδού, ώστε να μην ισχύουν άλλα στο ένα έργο και άλλα στο άλλο, με αποτέλεσμα να μπερδεύονται οι χρήστες των δρόμων.



Μερικά παραδείγματα στόχων μας είναι να υπάρξει κάποτε ένας ενιαίος τετραψήφιος αριθμός κλήσης έκτακτης ανάγκης και εξυπηρέτησης, ώστε να μην χρειάζεται να απομνημονεύονται 3 ή 4 ή 5 αριθμοί.

Ένα άλλο αφορά την λειτουργία μίας ενιαίας ραδιοφωνικής συχνότητας για την περίπτωση μετάδοσης μηνυμάτων ανάγκης. Για αυτά τα δύο απαιτείται κρατική παρέμβαση.

Ένας άλλος στόχος, που πρωτίστως όμως αφορά εμάς τους ίδιους είναι η δυνατότητα λειτουργίας ενιαίου πομποδέκτη σε όσους περισσότερους αυτοκινητοδρόμους.

Σήμερα, **ο ενιαίος πομποδέκτης λειτουργεί σε πέντε από τα οκτώ Έργα**. Το σύστημα είναι διαλειτουργικό και ενοποιημένο, επιφέροντας θετικές συνέπειες, τόσο στους χρήστες (διευκόλυνση, άμεσες διελεύσεις), όσο και στις εταιρείες (μείωση λειτουργικού κόστους).

Ελπίζω ότι, όσο πλησιάζουμε προς την ολοκλήρωση των έργων, θα γίνει κατανοητή από όλους μας η ανάγκη να γίνουμε όλοι μας διαλειτουργικοί, αρχικά στην χώρα μας και στην συνέχεια σε ευρωπαϊκό επίπεδο, αφού αυτό επιβάλλει η ΕΕ.

**-Θα υπάρξει μείωση διοδίων; Τα διόδια είναι ανταγωνιστικά; Πότε θα λειτουργήσει η χιλιομετρική χρέωση;**

-Τα διόδια είναι αυτά που προβλέπουν οι συμβάσεις παραχώρησης και είναι αυτά στα οποία βασίστηκαν τα οικονομικά μοντέλα όλων των Έργων.

Σε κάθε σταθμό, το ποσό των διοδίων προκύπτει σαν το γινόμενο της χρέωσης ανά χιλιόμετρο που αναφέρουν οι Συμβάσεις, επί τα χιλιόμετρα επήρειας κάθε σταθμού. Εάν χρησιμοποιεί κάποιος δύο ή τρεις μετωπικούς σταθμούς, η χρέωση προσεγγίζει τη αναλογική χρέωση και εάν διανύσει το σύνολο του αυτοκινητοδρόμου η χρέωση είναι αναλογική στο 100%.

Δείτε τον Βόρειο άξονα της Κρήτης. Χρόνια και χρόνια, εργολαβία την εργολαβία, πάνω από 30 χρόνια είμαστε στην ΕΕ και ακόμη συζητάμε για τον ΒΟΑΚ.

Εκείνο το οποίο μελετάται είναι η εφαρμογή αυτού, το οποίο το υπουργείο Μεταφορών ονομάζει «Υβριδικό» σύστημα. Δηλαδή για διαδρομές που αφορούν ένα ή καμιά φορά και δύο σταθμούς μελετάται να υπάρχει τέτοια έκπτωση, που να αντιστοιχεί στα χιλιόμετρα της διαδρομής που δεν πραγματοποιήθηκε, αν κάποιος δηλαδή μπει και βγει, λίγο πριν ή μετά τον μετωπικό σταθμό.

Αυτό βέβαια μπορεί να γίνει **μόνο για τα οχήματα που θα είναι εφοδιασμένα με πομπόδεκτη**. Στο ενδιαμέσο, κάθε παραχωρησιούχος έχει τη δική του πολιτική εκπτώσεων, η οποία είναι συνάρτηση πολλών παραγόντων.

**-Το ελληνικό δημόσιο ελέγχει τις εισπράξεις από τα διόδια; Σε ποια επίπεδα βρίσκεται ο κυκλοφοριακός φόρτος;**

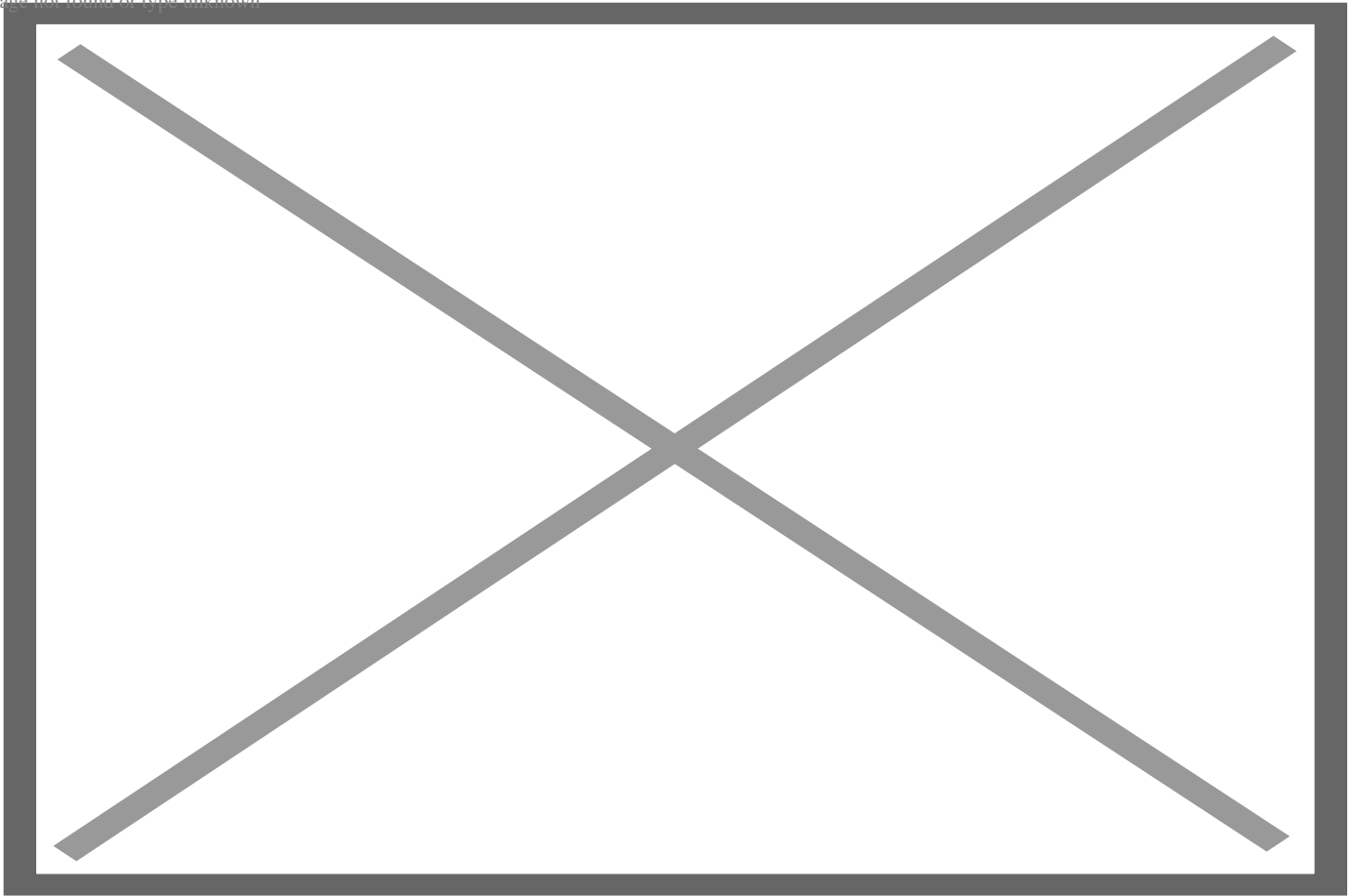
-Στο αρμόδιο υπουργείο έχουν εγκατασταθεί υπολογιστές, οι οποίοι συνδέονται με το σύστημα του κάθε Έργου.

Για παράδειγμα, η κίνηση και τα έσοδα της Αττικής Οδού, μεταδίδονται στον ίδιο πραγματικό χρόνο, με τις ροές των αυτοκινήτων από κάθε σταθμό, κάθε πύλη και τα αντίστοιχα έσοδα των διοδίων να καταγράφονται συνεχώς και αδιαλείπτως.

Τον Ιούλιο με τα capital controls, όλοι οι αυτοκινητόδρομοι γνώρισαν μεγάλη συρρίκνωση διελεύσεων. Το σύνολο του 2015, οι φόρτοι είναι περίπου ίδιοι ή και λίγο καλύτεροι από το 2014. **Σωρευτικά, από το 2009, έχει «χαθεί» το 30%-35% της κυκλοφορίας.**

Στην σταθεροποίηση βοηθάει φυσικά η χαμηλή τιμή των καυσίμων και ελπίζω να μην έχουμε πλέον άλλες μειώσεις της κυκλοφορίας και χειρότερες καταστάσεις.

Image not found or type unknown



Ως γνωστόν, υπάρχει απευθείας συσχέτιση της κυκλοφορίας με το ΑΕΠ, οπότε ευελπιστούμε σε αύξηση του ΑΕΠ, άρα και των διελεύσεων από το β' εξάμηνο του 2016. Αρκεί βέβαια να μην έχουμε σημαντικές αυξήσεις στις τιμές των καυσίμων.

**-Ποια είναι η άποψή σας για τις νέες συμβάσεις παραχώρησης; Συμφωνείτε με την κατάτμηση του Πάτρα - Πύργος;**

-Δεν ξέρω, εάν π.χ. η υποθαλάσσια της Λευκάδας προκαλέσει διεθνές ενδιαφέρον, είναι μικρό το έργο.

Το Ελευσίνα - Θήβα - Υλίκη ίσως, αλλά με τις μειώσεις στις κυκλοφορίες αμφιβάλλω εάν θα είναι βιώσιμο ένα τέτοιο έργο. Για την ζεύξη Σαλαμίνας, ακούτε και εσείς ότι ο κόσμος στην Σαλαμίνα είναι διχασμένος.

Πάντως, τα Έργα Παραχώρησης απαιτούν τραπεζικό δανεισμό. Και προϋπόθεση για τέτοιο δανεισμό είναι να υπάρχουν τράπεζες που θέλουν να χρηματοδοτήσουν και το χρήμα να είναι φθηνό σχετικά.

Από κει και πέρα και η χώρα πρέπει να είναι μέσα στις χώρες που δανείζουν οι

Τράπεζες, αλλά και τα Έργα, αυτά καθαυτά, να είναι βιώσιμα.

Αντίστοιχα, διαφωνώ με την κατάτμηση του Πάτρα - Πύργος σε 8 εργολαβίες.  
**Τι θα γίνει, εάν παρουσιάσουν δυσκολίες τα ενδιάμεσα τμήματα;**

Θα πρέπει να ληφθεί μέριμνα για τις διεπαφές μεταξύ των κατατμηθέντων τμημάτων. Δυστυχώς, η εμπειρία δεν είναι καλή, όταν κατακερματίζονται τα έργα.

Δείτε τον Βόρειο άξονα της Κρήτης. Χρόνια και χρόνια, εργολαβία την εργολαβία, πάνω από 30 χρόνια είμαστε στην ΕΕ και ακόμη συζητάμε για τον ΒΟΑΚ, όπως τον λέμε.

Εάν επιδίωξη αποτελεί η συμμετοχή και των «μικρών» κατασκευαστικών εταιρειών, θα μπορούσαν, στους όρους του διαγωνισμού, να υπήρχε ένα υποχρεωτικό ποσοστό υπεργολαβίας υπέρ των εταιρειών αυτών ή ίσως και υποχρεωτική συμμετοχή τους σε κοινοπρακτικό σχήμα.

Κακά τα ψέματα, **οι μεγάλες εργοληπτικές έχουν την δυνατότητα να ανταπεξέλθουν και στις δυσκολίες και στα απρόβλεπτα που παρουσιάζονται,** χωρίς να σταματάνε κάθε τρεις και λίγο το έργο, γιατί π.χ. δεν πληρώθηκε ή καθυστέρησε κάποια εκταμίευση.