

Τα ΦΔΧ δεν αποδέχονται την απαγόρευση χρήσης του παράπλευρου δικτύου. Σχετικές δηλώσεις

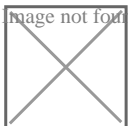
2016/10/12 22:16 στην κατηγορία LOGISTICS

«Ταφόπλακα» για τον κλάδο των Φορτηγών Δημοσίας Χρήσης αποτελεί η απαγόρευση χρήσης του παράπλευρου οδικού δικτύου, η οποία ετέθη πρόσφατα σε ισχύ, έπειτα από απόφαση του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Ο πρόεδρος του Πανελληνίου Συνδικάτου Χερσαίων Εμπορευματικών Μεταφορών Πέτρος Σκουλικίδης, ο πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Επαγγελματιών Μικρών Φορτηγών) Γιώργος Παπούλιας και ο πρόεδρος της Ομοσπονδίας Θεσσαλίας - Κεντρικής Ελλάδος και Δυτικής Μακεδονίας Βασίλης Τζιμοράγκας, σε χθεσινή συνέντευξη Τύπου, χαρακτήρισαν αντισυνταγματική την απαγόρευση, ζητώντας την αναστολή και τροποποίησή της, αφήνοντας ανοιχτό το ενδεχόμενο κινητοποιήσεων.

Ειδικότερα, ο πρόεδρος του ΠΣΧΕΜ κατήγγειλε την κυβέρνηση για αθέτηση υποσχέσεων, σχετικά με πιθανή μείωση διοδίων. **«Όχι μόνο τα διόδια δεν μειώθηκαν, αλλά μας απαγόρευσαν τη χρήση του παράπλευρου οδικού δικτύου»**, ανέφερε χαρακτηριστικά.

Image not found or type unknown



«Η κυκλοφορία στους δρόμους πρέπει να είναι ελεύθερη», σημείωσε ο κ. Σκουλικίδης, υπενθυμίζοντας ότι, το 2008, τα διόδια στον άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη (με επιστροφή) ήταν 42 ευρώ και σήμερα 217 ευρώ.

Από την πλευρά του, και ο πρόεδρος της ΠΟΕΜΙΦΑ υπογράμμισε ότι τα **διόδια είναι εξοντωτικά για την αστική μεταφορά**.

Για παράδειγμα, ένα δρομολόγιο Αθήνα - Οινόφυτα, το οποίο έχει κόμιστρο 70 ευρώ, ο μεταφορέας καλείται να πληρώσει 16,40 ευρώ για διόδια στον σταθμό του Αγ. Στεφάνου (με επιστροφή).

«Εάν στα διόδια, βάλετε και τα λειτουργικά κόστη, όπως τα καύσιμα, καταλαβαίνετε με πόσο συμπιεσμένα τιμολόγια λειτουργεί ο κλάδος, ο οποίος μαστίζεται από υψηλή ανεργία», συμπλήρωσε.

Σύμφωνα με τον κ. Παπούλια, πέρα των ανωτέρω, οργιάζει η παράνομη μεταφορά, καθώς «πειρατικά», ιδιωτικής χρήσης φορτηγά, υποκλέπτουν παράνομα έργο από τους αυτοκινητιστές του κλάδου.

Αντίστοιχα, ο πρόεδρος της Ομοσπονδίας Θεσσαλίας - Κεντρικής Ελλάδος και Δυτικής Μακεδονίας υποστήριξε ότι **«όταν τρενάρονται τα φορτηγά, ουσιαστικά καταργείται η ανάπτυξη»**, σημειώνοντας παράλληλα ότι η απαγόρευση χρήσης του παράπλευρου οδικού δικτύου οδηγεί σε μαρασμό, όχι μόνο τα φορτηγά, αλλά και δεκάδες άλλες επιχειρήσεις.

Γενικότερα, η απαγόρευση της χρήσης του παράπλευρου οδικού δικτύου από τα φορτηγά, πλην ελαχίστων εξαιρέσεων, σύμφωνα με τους προέδρους των ομοσπονδιών, δυσχεραίνει ή/και αποκλείει την εκτέλεση μεταφορικού έργου, επιβαρύνοντας 27.000 δημόσιους μεταφορείς με κόστη, τα οποία αδυνατούν να υποστηρίξουν.

Παράλληλα, εξαναγκάζει τους μεταφορείς να διέρχονται μόνο από τους κύριους αυτοκινητοδρόμους για καθαρά εισπρακτικούς λόγους και, παρά το γεγονός, ότι κάτι τέτοιο δεν προβλέπεται, ούτε από τις συμβάσεις παραχώρησης των οδικών αξόνων, αλλά ούτε από το δίκαιο της ΕΕ.

Με την απόφαση αυτή, κεντρικά οδικά δίκτυα, που εξυπηρετούν τις μεταφορικές ανάγκες της χώρας πάνω από 100 χρόνια, όπως η Π.Ε.Ο. Αθηνών-Κορίνθου, Ελευσίνας-Θήβας, Καβάλας- Ξάνθης, μετατράπηκαν ξαφνικά σε «Παραλλαγμένο Οδικό Δίκτυο», το οποίο - υποτίθεται - χρησιμοποιούνταν μόνο για την αποφυγή καταβολής τελών διοδίων.

Επιπλέον, ζητούν από τους μεταφορείς που φορτώνουν π.χ. από το Θριάσιο, να μην χρησιμοποιούν το κεντρικό οδικό δίκτυο Ελευσίνας-Θήβας, που είναι τα μισά χιλιόμετρα, αλλά επιβάλλουν τη διαδρομή μέσω της Ν.Ε.Ο., μόνο για την καταβολή διοδίων, αδιαφορώντας για την επιβάρυνση του ήδη επιβαρυσμένου οδικού δικτύου της Δυτικής Αθήνας, που χρησιμοποιούν τα χιλιάδες φορτηγά που έχουν προορισμό τη Βόρειο Ελλάδα.

Μάλιστα, για την παράβαση της ως άνω υπουργικής απόφασεως προβλέπονται εξοντωτικές κυρώσεις και ειδικότερα, η επιβολή προστίμου 1.000 ευρώ για τον οδηγό και 1.000 ευρώ για τον ιδιοκτήτη του οχήματος.

Τα πρόστιμα καταβάλλονται επιτόπου και σε αντίθετη περίπτωση και μέχρις αποδείξεως καταβολής του προστίμου, το όχημα ακινητοποιείται.

Η ακινητοποίηση αυτή συνεπάγεται περαιτέρω προβλήματα στην εφοδιαστική αλυσίδα, στην τήρηση του χρόνου παράδοσης συγκεκριμένων προϊόντων ή

μεταφόρτωσης σε άλλα μέσα μεταφοράς, κ.ά.

Χαρακτηριστικό είναι ότι υπέρ των θέσεων του κλάδου, ο οποίος ζητεί την αναστολή και τροποποίηση του μέτρου, έχουν ταχθεί δεκάδες επαγγελματικοί και παραγωγικοί φορείς (ΚΕΕ, ΕΒΕΑ, ΕΕΘ, ΕΒΕΠ, ΓΣΕΒΕΕ, ΕΣΕΕ).