
Τα επιχειρήματα της Αττικής Οδού για τις επερχόμενες αυξήσεις στα διόδια

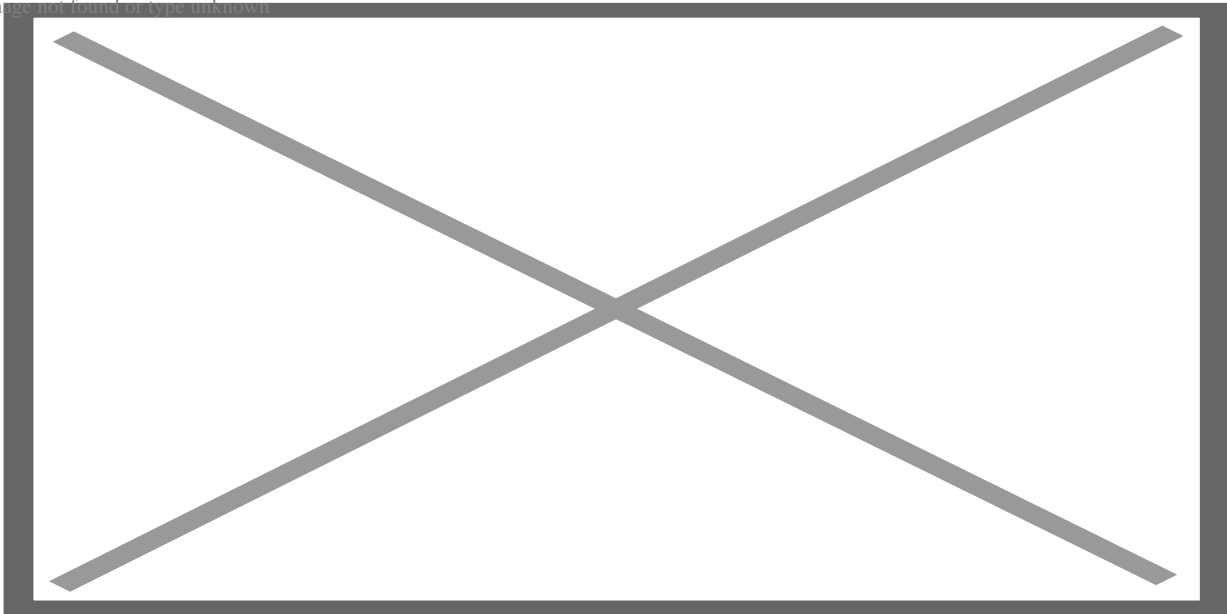
2019/06/24 19:33 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

Τα επιχειρήματά της αναφορικά με τις νέες τιμές των διοδίων στην Αττική Οδό, που θα τεθούν σε ισχύ σε δύο διαδοχικά στάδια, διατυπώνει η εταιρεία τονίζοντας ότι στόχος της είναι να ενημερώσει «υπεύθυνα και εμπειριστατωμένα το κοινό, προς αποφυγή παρερμηνειών, εσφαλμένων εντυπώσεων και ανακριβών ειδήσεων».

Ειδικότερα, όπως τονίζεται σε σχετική ανακοίνωση, «μπορεί η Αττική Οδός να αποτελεί πρόσφορο πεδίο πολιτικής αντιπαράθεσης αυτές τις ημέρες, ωστόσο δεν πρέπει να παραβλέπεται πως η Αττική Οδός και οι άνθρωποί της είναι σε εγρήγορση 365 ημέρες το χρόνο, 7 ημέρες την εβδομάδα και 24 ώρες μέρα και νύχτα για να λειτουργούν και να συντηρούν τον αυτοκινητόδρομο και να εξυπηρετούν τους χρήστες του, ώστε να απολαμβάνουν άνεση και ασφάλεια στις μετακινήσεις τους.

Καθήκον της “Αττική Οδός ΑΕ” απέναντι στους χρήστες της στο πλαίσιο ενάσκησης της παραχωρηθείσας δημόσιας υπηρεσίας είναι να διασφαλίζει την άριστη λειτουργία του δρόμου. Αντίστοιχα, οφείλει απέναντι στους μετόχους της να διασφαλίζει την υγιή οικονομική κατάσταση της εταιρείας, ώστε **να αποσβέσουν τα κεφάλαια που επένδυσαν μετά από σχεδόν 25 χρόνια**, με αναμενόμενη απόδοση, μέχρι το τέλος της παραχώρησης, χαμηλότερη του 10%, τη στιγμή που η ορισθείσα στη Σύμβαση Παραχώρησης μέγιστη δυνατή απόδοση ανέρχεται σε 13,1%.

Παράλληλα, το ελληνικό δημόσιο οφείλει να επιδεικνύει συνέπεια και συνέχεια έναντι των Συμβατικών δεσμεύσεών του, ώστε να εξασφαλίσει την ομαλή λειτουργία της παρεχόμενης υπηρεσίας και να διαφυλάξει την αξιοπιστία της χώρας έναντι των επενδυτών, παρόντων και μελλοντικών, Ελλήνων και ξένων.



Ειδικότερα:

1. Ως προς τους ισχυρισμούς ότι «η αύξηση είναι μονομερής απαράδεκτη»:

- Αποτελεί **νόμιμο και αναφαίρετο δικαίωμα της εταιρείας**, εκπορευόμενο από το Άρθρο 50.1.2. της Σύμβασης Παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της «Αττική Οδός Α.Ε.», η οποία κυρώθηκε από τη Βουλή των Ελλήνων στις 16/12/1996, ο ελεύθερος και μονομερής καθορισμός του ύψους των διοδίων τελών, υπό την προϋπόθεση ότι η Ανώτατη Τιμή Διοδίων Τελών δεν θα πρέπει να υπερβαίνει τα Άνω Συμβατικά Όρια Διοδίων Τελών (Α.Σ.Ο.Δ.Τ.). Σήμερα, το Α.Σ.Ο.Δ.Τ. ανέρχεται σε €3,77 (με ΦΠΑ), άρα τόσο η νέα ονομαστική τιμή διοδίου που θα ισχύσει **από την 1η Ιουλίου 2019 (€3,00)**, όσο και αυτή που θα ισχύσει **από 1^η Ιανουαρίου 2020 (€3,30)**, είναι σημαντικά χαμηλότερες του επιτρεπού ορίου.
- Ειδικά η νέα ονομαστική τιμή διοδίου που θα ισχύσει από την 1η Ιουλίου 2019 (€3,00), **είναι κατά 20,42% χαμηλότερη των Άνω Συμβατικά Όρια Διοδίων Τελών (€3,77)** και εξ όσων γνωρίζουμε, αποτελεί τη μεγαλύτερη διαφορά τιμής διοδίων τελών από τα συμβατικά ανώτατα προβλεπόμενα, από οποιαδήποτε άλλο έργο παραχώρησης λειτουργεί σήμερα στην Ελλάδα.
- Οι εν λόγω αυξήσεις στοιχειοθετούνται πλήρως και πέραν πάσης αμφισβήτησης από τα δικαιολογητικά στοιχεία που περιλαμβάνονται στο Χρηματοοικονομικό Μοντέλο και στις Χρηματοοικονομικές Αναφορές που υποβάλλονται στον Κύριο του Έργου, το Ελληνικό Δημόσιο.
- Αξίζει να σημειωθεί επίσης, ότι χωρίς καμία συμβατική υποχρέωση παρέχονται από την “Αττική Οδός ΑΕ” εκπτώσεις στα συνδρομητικά προγράμματα, γεγονός που με τα σημερινά δεδομένα **επηρεάζει το 55% των διελεύσεων**, με αποτέλεσμα η σημερινή μέση τιμή διοδίου για ΙΧ να διαμορφώνεται στα €2,62 αντί €2,80.

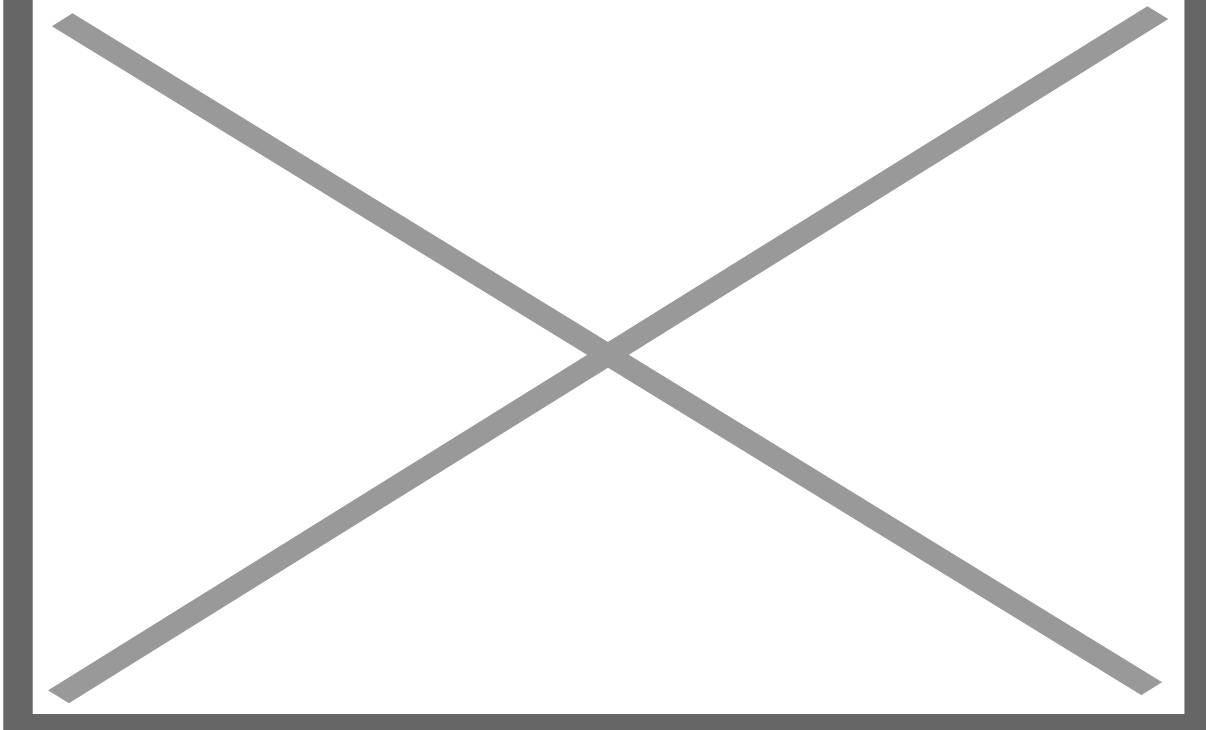
- Επιπλέον, χρήστες του δρόμου που πραγματοποιούν σήμερα τις διελεύσεις τους πληρώνοντας €2,80 με μετρητά και οι οποίοι από 1/7/19 θα κληθούν να πληρώνουν €3,00, μπορούν να διατηρήσουν το κόστος των διελεύσεών τους στα €2,80, αν εγγραφούν στο βασικό συνδρομητικό πρόγραμμα Express και λάβουν δωρεάν τον πομποδέκτη χωρίς άλλη υποχρέωση ή περιορισμό, γεγονός που θα τους απαλλάξει και από την ανάγκη καθημερινής συναλλαγής στα διόδια.
- Περαιτέρω, σημειώνεται πως οι χρήστες που χρησιμοποιούν το δρόμο καθημερινά για να πάνε και να έλθουν από τη δουλειά τους και πραγματοποιούν 44-47 διελεύσεις το μήνα, απολαμβάνουν και **θα συνεχίσουν να απολαμβάνουν εκπτώσεις 27-32%**, εκπτώσεις που κανένα άλλο έργο παραχώρησης στην Ελλάδα δεν προσφέρει και οι οποίες είναι από τις μεγαλύτερες σε όλη την Ευρώπη.
- Οι νέες τιμές ανακοινώθηκαν στο κοινό παρέχοντας ένα εύλογο διάστημα 16 ημερών μέχρι την αύξηση που θα τεθεί σε ισχύ την 1η Ιουλίου 2019 και ένα διάστημα πέραν των 6 μηνών μέχρι την αύξηση που θα τεθεί σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2020. Επιπλέον, η εταιρεία αποφάσισε, προς διευκόλυνση των υφιστάμενων συνδρομητών των εκπτώτικων προγραμμάτων, οι νέες τιμές να ισχύσουν από τις 15 Ιουλίου 2019 και στο aodos.gr υπάρχουν αναλυτικά όλες οι πληροφορίες σχετικά με τα εκπτώτικα προγράμματα, τις κατηγορίες των οχημάτων και τις νέες τιμές.
- Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι η αρμόδια υπηρεσία του υπουργείου Μεταφορών **είχε ενημερωθεί με επίσημη επιστολή από τις 28/12/2018** για τις νέες τιμές που προγραμματίζονταν να τεθούν σε ισχύ την 1^η Φεβρουαρίου 2019 (€3,00) και την 1^η Αυγούστου 2019 (€3,30) και **ουδέποτε είχε εκφράσει υπηρεσιακά την παραμικρή αντίρρηση** ή είχε ζητήσει οποιαδήποτε διευκρίνιση ή συμπληρωματικό στοιχείο.
- Η “Αττική Οδός ΑΕ” προσπαθώντας να καθυστερήσει περαιτέρω την οικονομική επιβάρυνση των χρηστών της από τις νέες τιμές, αποφάσισε και ενημέρωσε με επιστολή της και πάλι μονομερώς στις 29/01/2019 την αρμόδια Υπηρεσία του υπουργείου Μεταφορών ότι αναβάλλει (όχι ανακαλεί) μέχρι νεοτέρας την εφαρμογή της απόφασης του Διοικητικού της Συμβουλίου.
- Υπενθυμίζεται ότι σεβόμενη την οικονομική κατάσταση της χώρας και των πολιτών, η “Αττική Οδός ΑΕ” **δεν προχώρησε σε καμία αύξηση επί 13 χρόνια** (εξαιρουμένης της αύξησης από €2,70 σε €2,80 το 2010 λόγω ΦΠΑ), τη στιγμή που στο διάστημα της δεκαετούς οικονομικής κρίσης, άλλα έργα παραχώρησης προχώρησαν σε σημαντικές αυξήσεις που σε ορισμένες περιπτώσεις έφταναν για τα Ι.Χ. ακόμα και αύξηση €1,55 ανά διέλευση.

2. Ως προς τους ισχυρισμούς ότι η «Αττική Οδός ΑΕ» έχει «θησαυρίσει»:

- Το κόστος υλοποίησης της Αττικής Οδού ανήλθε σε €1,316 δισ. εκ των οποίων το **67,35%, δηλαδή €886,3 εκατ.**, καλύφθηκαν από την Παραχωρησιούχο

εταιρεία με ίδια κεφάλαια και δάνεια που ακόμα αποπληρώνει.

- Η πρώτη χρονιά που μπόρεσε να υλοποιηθεί διανομή προς τους μετόχους της “Αττική Οδός”, για τα κεφάλαια που επένδυσαν από το 2000, ήταν το 2013, δηλαδή 13 έτη μετά την επένδυση τους στο έργο “Αττική Οδός”. Μέχρι το τέλος του 2018 η απόδοση των μετόχων ανήλθε σε 6,23% η οποία υπολείπεται σημαντικά του συμβατικά ανώτατου προβλεπόμενου ορίου του 13,1%. Ως εκ τούτου, δεν έχει επιτευχθεί η συμβατικά ορισθείσα απόδοση επί της επένδυσης και δεν στοιχειοθετείται η πρόωρη επιστροφή του δρόμου στο ελληνικό δημόσιο.
- Η συμφωνηθείσα ανώτατη απόδοση αποτελεί αποτέλεσμα της διαγωνιστικής διαδικασίας που ολοκληρώθηκε το 1996 και αντικατοπτρίζει τους κινδύνους που ανέλαβαν οι μέτοχοι στο χρόνο υπογραφής της Σύμβασης Παραχώρησης. Σε αυτούς περιλαμβάνονται εκτός από την επένδυση τους **οι εγγυήσεις που παρείχαν για την εξασφάλιση των δανείων που χρηματοδότησαν την κατασκευή της Αττικής Οδού**. Η απόδοση επί των κεφαλαίων των μετόχων ουδέποτε ήταν εξασφαλισμένη, καθώς ανέλαβαν τον κίνδυνο του κυκλοφοριακού φόρτου, πράγμα που σημαίνει πως σε περίπτωση υστέρησης του, διέτρεχαν τον κίνδυνο απώλειας των κεφαλαίων της επένδυσης και της μη εξυπηρέτησης των δανειακών υποχρεώσεων.
- Η Σύμβαση Παραχώρησης προβλέπει **έσοδα που προκύπτουν από το συνδυασμό πρόβλεψης κυκλοφορίας επί τα εκάστοτε Άνω Συμβατικά Όρια Διοδίων Τελών** (που σήμερα είναι €3,77 και στο προσεχές διάστημα μετά τη δημοσίευση των νέων τιμών ΔΤΚ του διμήνου Ιουνίου – Ιουλίου 2019 θα είναι μεγαλύτερο). Τα πρώτα 4-5 χρόνια λειτουργίας του δρόμου η κυκλοφορία υπήρξε υψηλότερη από τις προβλέψεις και το αντίτιμο των διοδίων ήταν κατά πολύ χαμηλότερο από τα ανώτατο επιτρεπόμενο από τη Σύμβαση. Παρά ταύτα, τα έσοδα ήταν μόνο κατά περίπου 5% υψηλότερα των προβλεπομένων.
- Την επόμενη 10ετία και μέχρι σήμερα, με την ίδια πολιτική χαμηλών διοδίων, **η κυκλοφορία μειώθηκε δραστικά λόγω της οικονομικής κρίσης** ανατρέποντας συνολικά την εικόνα και προκαλώντας μεγάλη υστέρηση στα έσοδα σε σχέση με την πρόβλεψη, υστέρηση που υπερκέρασε το αρχικό πλεόνασμα εσόδων με αποτέλεσμα να φθάνει σήμερα σε συγκεντρωτικό έλλειμμα εσόδων που πλησιάζει το 10% σε σχέση με τις συμβατικές προβλέψεις. Η υστέρηση στα έσοδα αντικατοπτρίζεται και στη μειωμένη απόδοση του κεφαλαίου των μετόχων σε σχέση με το συμβατικά οριζόμενο ως ανώτατο όριο.



3. Ως

προς τους ισχυρισμούς «περί υπέρογκων εξόδων λειτουργίας και συντήρησης της Αττικής Οδού»:

- Το ελληνικό δημόσιο υποχρέωνε στο διαγωνισμό για την Παραχώρηση, τα μέλη της Κοινοπραξίας Κατασκευής του Έργου να είναι μέτοχοι και στην εταιρεία λειτουργίας και συντήρησης (την “Αττικές Διαδρομές Α.Ε.”), δίνοντας δικαίωμα συμμετοχής στον διαγωνισμό **μόνο σε ομίλους και κοινοπραξίες με αποδεδειγμένη εμπειρία και ικανότητα σε μελέτη-κατασκευή, διαχείριση και λειτουργία συγκοινωνιακών έργων με διόδια**. Η εμπειρία στη λειτουργία αυτοκινητοδρόμων υπήρχε τότε μόνο σε ξένους οίκους και στο διαγωνιστικό σχήμα της “Αττική Οδός” τη συγκεκριμένη εμπειρία την εισέφερε η γαλλική Transroute International S.A. (σήμερα Egis S.A.), η οποία συμμετείχε στο διαγωνισμό με προδιαγραφμένο πλαίσιο συνεργασίας, με συμμετοχή στην εταιρεία λειτουργίας και συντήρησης. Το συγκεκριμένο σχέδιο Σύμβασης Λειτουργίας και Συντήρησης αποτέλεσε στοιχείο της προσφοράς στον διαγωνισμό και αξιολογήθηκε αντιστοίχως.
- Η Σύμβαση Παραχώρησης που υπογράφηκε το 1996 όριζε πως ο Ανάδοχος (“Αττική Οδός ΑΕ”) θα αναθέσει τις υποχρεώσεις του για τη **Συντήρηση και Λειτουργία του Έργου σε εταιρεία που οφείλει να συσταθεί μεταξύ της Transroute International SA και μελών της Κοινοπραξίας Κατασκευής**. Η υποχρέωση αυτή υλοποιήθηκε με βάση την απόφαση και έγκριση της Σύμβασης Λειτουργίας και του Καταστατικού της “Αττικές Διαδρομές ΑΕ” από το (τότε) ΥΠΕΧΩΔΕ το Μάρτιο του 2000, δηλαδή ένα χρόνο πριν τεθεί σε λειτουργία το πρώτο τμήμα του Έργου. Η Σύμβαση Λειτουργίας και Συντήρησης κατέστη παράρτημα υπ’ αριθμόν 18 στη Σύμβαση Παραχώρησης με βάση Υπουργική

Απόφαση της 6/3/2000 και περιγράφει με κάθε λεπτομέρεια το αντικείμενο, τις υποχρεώσεις και την αμοιβή της εταιρείας “Αττικές Διαδρομές ΑΕ”, ώστε να καλύπτονται πλήρως οι αντίστοιχες υποχρεώσεις που έχει αναλάβει η “Αττική Οδός Α.Ε.” και έχουν προδιαγραφεί στη Σύμβαση Παραχώρησης.

- Μεταξύ άλλων, οι “Αττικές Διαδρομές Α.Ε.” έχουν υπό την ευθύνη τους τον έλεγχο, την παρακολούθηση και τη διαχείριση της κυκλοφορίας, την είσπραξη των διοδίων, την επιθεώρηση, τη συντήρηση ρουτίνας, τις προληπτικές επεμβάσεις ώστε ο αυτοκινητόδρομος να διατηρείται σε καλή κατάσταση, τη διαχείριση έκτακτων συμβάντων κλπ.
- Το ετήσιο κόστος για την “Αττική Οδός Α.Ε.” για την αμοιβή της εταιρείας Συντήρησης και Λειτουργίας “Αττικές Διαδρομές Α.Ε.” **το 2018 ανήλθε σε €40 εκατ.**
- Οι δαπάνες της “Αττική Οδός Α.Ε.”, στις οποίες συμπεριλαμβάνεται και το ποσό που αποδίδεται στις “Αττικές Διαδρομές Α.Ε.”, με βάση τη Σύμβαση Παραχώρησης ελέγχονται εξονυχιστικά και συνεχώς από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (σε διμηνιαία βάση με τον έλεγχο που πραγματοποιείται από τον διεθνή οίκο Jacobs υπό την ιδιότητα του ως Τεχνικού Συμβούλου της δανείστριας τράπεζας της “Αττική Οδός Α.Ε.”), από τις αρμόδιες Υπηρεσίες του υπουργείου Οικονομικών, από τη διεθνή εταιρεία PricewaterhouseCoopers A.E. (υπό την ιδιότητά της ως ορκωτού ελεγκτή της «Αττική Οδός Α.Ε.»), από τη διεθνή εταιρεία Ernest & Young A.E. (υπό την ιδιότητά της ως ελεγκτή του Χρηματοοικονομικού Μοντέλου της «Αττική Οδός Α.Ε.»), από τους εκάστοτε βεβαίως Συμβούλους του Ελληνικού Δημοσίου και από την αρμόδια Εποπτεύουσα Υπηρεσία του υπουργείου Μεταφορών.
- Η σύγκριση του κόστους λειτουργίας και συντήρησης μεταξύ αυτοκινητοδρόμων δεν μπορεί να γίνεται εξετάζοντας ένα μόνο κριτήριο όπως πχ το σύνολο του κόστους λειτουργίας και συντήρησης δια του συνολικού μήκους του αυτοκινητοδρόμου σε χιλιόμετρα, αλλά λαμβάνοντας υπόψη **το σύνολο των παραμέτρων που επηρεάζουν το κόστος**. Συγκεκριμένα, η οποιαδήποτε σύγκριση πρέπει να προσμετρά συνδυαστικά κι όχι μεμονωμένα:
 1. **Το κόστος λειτουργίας και συντήρησης ανά εργαζόμενο** (σύνολο κόστους διά του συνολικού αριθμού εργαζομένων). Διεθνώς η παράμετρος αυτή αποτελεί το κύριο συγκριτικό στοιχείο, αφού το κόστος μισθοδοσίας καλύπτει το 45% - 60% του συνολικού κόστους λειτουργίας.
 2. **Το κόστος λειτουργίας και συντήρησης ανά διέλευση από όλους τους σταθμούς διοδίων** (σύνολο κόστους διά του συνολικού αριθμού διελεύσεων).
 3. **Το κόστος λειτουργίας και συντήρησης ανά κυκλοφορούν όχημα** (σύνολο κόστους διά της μέσης κυκλοφορίας).
 4. **Το κόστος λειτουργίας και συντήρησης ανά συμβάν επέμβασης** (σύνολο κόστους διά του συνολικού αριθμού των συμβάντων).

5. **Το κόστος λειτουργίας και συντήρησης ανά οχηματοχιλιόμετρο** (σύνολο κόστους διά του συνολικού αριθμού των οχημάτων που διανύουν μία απόσταση 1 χλμ).

- Πολύ περισσότερο, ειδικά για την Αττική Οδό, η σύγκριση του κόστους λειτουργίας διά του μήκους του δρόμου σε χλμ **είναι άτοπη, αφού κάθε δρόμος έχει διαφορετικά χαρακτηριστικά.**
- Για παράδειγμα, η σύγκριση 1 χλμ της Αττικής Οδού με 1 χλμ άλλων αυτοκινητοδρόμων παράγει μη αντιπροσωπευτικά αποτελέσματα, καθώς:
- Η Αττική Οδός είναι δρόμος αστικός και απευθύνεται σε πληθυσμό 4 εκατ. ανθρώπων, ενώ οι άλλοι αυτοκινητόδρομοι είναι υπεραστικοί.
- Η Αττική Οδός, όπως συμβατικά προβλέφθηκε από το Δημόσιο, έχει διόδους σε κάθε είσοδο, άρα έχει τους περισσότερους σταθμούς διοδίων από όλα τα άλλα έργα και ως εκ τούτου αυξημένες ανάγκες στελέχωσης σε προσωπικό και κόστος λειτουργίας.
- Η Αττική Οδός ως αστικός αυτοκινητόδρομος που συνδέεται με την Εθνική Οδό, τη Λεωφόρο Κηφισίας, τη Λεωφόρο Κατεχάκη και πολλές άλλες κεντρικές οδικές αρτηρίες της πρωτεύουσας, έχει βάσει σύμβασης υποχρέωση για ανταπόκριση σε ατύχημα εντός 10 λεπτών έναντι 60 λεπτών που έχουν οι άλλοι αυτοκινητόδρομοι. Ο προφανής λόγος αυτής της διαφοράς είναι πως τυχόν δυσλειτουργία της Αττικής Οδού επιβαρύνει δραματικά τη συνολική κυκλοφοριακή λειτουργία της Αθήνας.
- Η Αττική Οδός είναι το «πλουσιότερο» έργο από πλευράς εξοπλισμού σε σχέση με το μήκος του. Συνολικά η Εταιρεία Λειτουργίας και Συντήρησης καλείται να συντηρήσει τον ακόλουθο εξοπλισμό όπως προβλέφθηκε από τα συμβατικά τεύχη του έργου:
 - 22.000 Φωτιστικά (7.000 στον ανοιχτό αυτοκινητόδρομο + 15.000 σε σήραγγες)
 - 300 Ανεμιστήρες σε σήραγγες
 - 200 Κάμερες κυκλοφορίας + 200 Κάμερες στα διόδους
 - 100 Πινακίδες Μεταβλητών Μηνυμάτων
 - 900 Πινακίδες λειτουργίας λωρίδων και μεταβλητών ορίων ταχύτητας
 - 600 Τηλέφωνα Έκτακτης Ανάγκης
 - 11 Μετεωρολογικοί Σταθμοί
 - 40 Αντλιοστάσια άρδευσης και πυρόσβεσης
 - 40 Υποσταθμοί μέσης και χαμηλής τάσης»