



## ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

Αθήνα, 07 Φεβρουαρίου 2011

### **Ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ) για τα Διόδια στα Έργα Παραχώρησης**

Ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ), καταθέτει και δημοσιοποιεί τις τεχνικά και επιστημονικά τεκμηριωμένες απόψεις του για το θέμα των διοδίων στα Έργα Παραχώρησης, ελπίζοντας έτσι να συμβάλλει στην επίλυση των προβλημάτων που έχουν δημιουργηθεί, ώστε και λύσεις να δοθούν στα θέματα που προέκυψαν αλλά και να ολοκληρωθούν το συντομότερο τα Έργα, που τόσο πολύ τα έχει ανάγκη ο τόπος μας.

1. Η χρηματοδότηση, κατασκευή, λειτουργία και συντήρηση των αυτοκινητόδρομων μέσω Συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα αποτελούν ένα σημαντικό τεχνικό, νομικό και χρηματοοικονομικό εργαλείο για την υλοποίηση έργων υποδομών. Ιδιαίτερα την περίοδο που διανύουμε, οι Συμπράξεις αυτές συμβάλλουν στην εξεύρεση των αναγκαίων πόρων για την υλοποίηση των έργων αυτών. Θα πρέπει να γίνει σαφές ότι επειδή οι διαθέσιμοι εθνικοί και κοινοτικοί πόροι δεν επαρκούν, χωρίς τη συμβολή του ιδιωτικού τομέα, το αποτέλεσμα θα ήταν η μη κατασκευή μεγάλου μέρους των Έργων αυτών, ή τουλάχιστον η επ' αόριστον χρονική τους μετάθεση. Οι Συμβάσεις Παραχώρησης συμβάλλουν, μεταξύ άλλων, στην αναβάθμιση του επιπέδου της παρεχόμενης εξυπηρέτησης στους χρήστες των υποδομών, κυρίως δε σε θέματα οδικής ασφάλειας, που τόσο πίσω είμαστε στην Ελλάδα σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες της ΕΕ.
2. Στο πλαίσιο των Συμβάσεων Παραχώρησης για την κατασκευή και λειτουργία αυτοκινητοδρόμων, τα διόδια καταβάλλονται συνήθως μετά την ολοκλήρωση των έργων αυτών, τόσο για την αποπληρωμή των δανείων, όσο και για την κάλυψη των δαπανών λειτουργίας και συντήρησης. Στις πέντε Συμβάσεις Παραχώρησης που εκτελούνται αυτή την περίοδο στην Ελλάδα, κατασκευάζονται νέοι δρόμοι και χαράξεις και ταυτόχρονα επεκτείνονται, βελτιώνονται ή ανακατασκευάζονται τα υφιστάμενα τμήματα των Εθνικών Οδών. Τα διόδια τα οποία συλλέγονται στην περίοδο της κατασκευής χρησιμοποιούνται - πέραν της κάλυψης του κόστους λειτουργίας και συντήρησης - και για την κάλυψη μέρους του κόστους κατασκευής, μέθοδος όχι ευρέως διαδεδομένη, ωστόσο εφαρμόσιμη κατά περίπτωση και αλλού. Τα έργα παραχώρησης των αυτοκινητοδρόμων στην Ελλάδα,



αποτελούν μία πολύ καλή διέξοδο, ειδικά στη σημερινή αρνητική οικονομική συγκυρία, για φθινό κόστος δανεισμού (και χωρίς κρατική εγγύηση) και κατασκευή έργων με περιορισμένη χρηματοδοτική συνεισφορά του ελληνικού δημοσίου (περίπου 25% του συνολικού κόστους). Αποτελούν δηλαδή, μία εξαιρετική διέξοδο για αναπτυξιακή πολιτική αφού τα Έργα αυτά αποτελούν παραγωγικές επενδύσεις που ανέρχονται συνολικά στα 8,5 δις Ευρώ εκ των οποίων τα 4,3 δις Ευρώ αποτελούν επένδυση του ιδιωτικού τομέα.

3. Οι αυτοκινητόδρομοι εθνικού επιπέδου, εξυπηρετούν υπεραστική κυκλοφορία και δεν κατασκευάζονται για να εξυπηρετούν μικρού μήκους τοπικές μετακινήσεις. Για αυτές απαιτείται η κατασκευή αξιόπιστου και ασφαλούς τοπικού ή/και παράπλευρου δικτύου. Εκεί που αυτό δεν είναι ακόμη εφικτό, είναι απαραίτητο να υπάρχουν οι κατάλληλες προβλέψεις για την εξυπηρέτηση των τοπικών μετακινήσεων, με την εξασφάλιση ειδικής προνομιακής διευκόλυνσης. Δηλαδή, για διελεύσεις από τους σταθμούς με πολύ μικρό μήκος χρήσης του δικτύου, πρέπει να προβλέπονται είτε ρυθμίσεις για χρέωση ανά χιλιόμετρο, είτε ειδικές άδειες με πολύ χαμηλό και ανταποδοτικό αντίτιμο, μέχρι να δημιουργηθεί και το σχετικό επαρκές εναλλακτικό παράπλευρο δίκτυο. Για το σκοπό μιας δικαιότερης χρέωσης διοδίων θα πρέπει σε πρώτη φάση να εξετασθούν οι τεχνολογικές δυνατότητες των συστημάτων και οι απαραίτητες νομοθετικές ρυθμίσεις που θα επιτρέψουν την εφαρμογή της χιλιομετρικής χρέωσης, ώστε στη συνέχεια και αφού εξασφαλιστούν συνθήκες αξιόπιστης λειτουργίας να γίνει δυνατή η εφαρμογή του "Πλήρους Ηλεκτρονικού Συστήματος Διοδίων με Ελεύθερη Ροή", τη δυνατότητα εφαρμογής του οποίου και την αξιοπιστία των πληρωμών θα πρέπει να εγγυηθεί η ελληνική Πολιτεία, με τις κατάλληλες νομοθετικές πρωτοβουλίες.
4. Στη σημερινή οικονομική συγκυρία, η μη καταβολή διοδίων, συνιστά αρνητική εξέλιξη για το δημόσιο συμφέρον. Η πληρωμή του όποιου τέλους διοδίων, εφ' όσον αυτός ο τρόπος χρηματοδότησης είναι στρατηγική και νομοθετημένη επιλογή της Πολιτείας, είναι υποχρέωση του χρήστη. Η εφαρμογή αυτής της υποχρέωσης ή η αποτροπή παραβατικών συμπεριφορών είναι αποκλειστική ευθύνη της Πολιτείας.

*Ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ) ιδρύθηκε το 1976 ως το Επιστημονικό και Επαγγελματικό Σωματείο που εκπροσωπεί τους Έλληνες Συγκοινωνιολόγους στην Ελλάδα και το Εξωτερικό.*