

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ

Δημήτρης Γκατσώνης

γενικός διευθυντής

“Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου ΑΕ”



Μεγάλη εθνική επιτυχία η επανεκκίνηση των έργων

■ Άγγελος Αγγελίδης



Τα έργα που βρίσκονται αυτή τη στιγμή σε εξέλιξη στον αυτοκινητόδρομο ΠΑΘΕ αναπτύσσει με συνέπεια τη του στο ΤΕΧΝΟΓΡΑΦΗΜΑ ο γενικός διευθυντής της εταιρείας “Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου ΑΕ”, Δημήτρης Γκατσώνης. Τονίζει ότι μέχρι τον Απρίλιο η συνολική πρόοδος των έργων ανέρχονταν στο 78%, ενώ αναμένεται να ολοκληρωθούν έως το τέλος του 2015. Το κόστος κατασκευής υπολογίζεται σε ένα δισεκατομμύριο ευρώ, ενώ σε αυτά απασχολούνται 900 εργαζόμενοι. Χαρακτηρίζει “θετικό” τον απολογισμό της εταιρείας και ξεκαθαρίζει ότι η κατασκευή παράδρομων της ΠΑΘΕ δεν ανήκει στο αντικείμενό τους με εξαίρεση το τμήμα “Ευαγγελισμός - Λεπτοκαρυά”. Παρουσιάζει την έκπτωση και τη διευκόλυνση που κάνει η εταιρεία στους συχνούς χρήστες των διοδίων, οι οποίοι διαμένουν κοντά στα σημεία των σταθμών. Υπογραμμίζει ότι το χρηματικό ύψος των διοδίων έχει οριστεί σε εθνικό επίπεδο από το δημόσιο και ρυθμίζεται ρητά στη σύμβαση παραχώρησης και προσθέτει ότι αυτό είναι κοντά στο μέσο ευρωπαϊκό όρο. Ειδικά για τα διόδια Αιγινίου τονίζει ότι η έκπτωση που προσφέρεται στους κατοίκους της περιοχής που διέρχονται συχνά από τον σταθμό μπορεί να αγγίξει το 80%. Ο κ. Γκατσώνης αποκαλεί “μεγάλη εθνική επιτυχία” την επανεκκίνηση των πέντε αυτοκινητοδρόμων εν μέσω τέτοιας κλίμακας κρίσης. Τέλος, δηλώνει ότι οι συνδρομητές της υπηρεσίας ηλεκτρονικών διοδίων ανέρχονται στις 17.000 και παρουσιάζει το σύστημα περιβαλλοντικής διαχείρισης της εταιρείας.

Ποια έργα βρίσκονται αυτή τη στιγμή σε εξέλιξη στα 230 χιλιόμετρα της ΠΑΘΕ που είναι στην αρμοδιότητα της «Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου»;

Το έργο που βρίσκεται σε εξέλιξη είναι η κατασκευή του νέου τμήματος αυτοκινητόδρομου το οποίο κατασκευάζεται παράλληλα με το υφιστάμενο τμήμα της Παλαιάς Εθνικής Οδού, από τον Ευαγγελισμό (Ν. Λάρισας) έως τη Λεπτοκαρυά (Ν. Πιερίας) – το κομμάτι δηλαδή του αυτοκινητοδρόμου που θα παρακάμπτει την Κοιλιάδα των Τερπών και τις στροφές του Πλαταμώνα.

Το νέο αυτό τμήμα αυτοκινητόδρομου αποτελείται από τρεις δίδυμες σήραγγες μήκους δύο και έξι χιλιομέτρων στα Τέμπη (από την πλευρά του Κίσαβου) και τριών χιλιομέτρων

στον Πλαταμώνα (από την πλευρά του Ολύμπου), καθώς και από 14 χιλιόμετρα ανοιχτής οδοποιίας που περιλαμβάνει 22 γέφυρες και διαβάσεις.

Με την ολοκλήρωση των εργασιών θα παραδοθεί στους οδηγούς ένας σύγχρονος και ασφαλής αυτοκινητόδρομος κατά μήκος του δυσκολότερου τμήματος του κυριότερου οδικού άξονα της χώρας που συνδέει Πάτρα, Αθήνα και Θεσσαλονίκη.

Το 12% των διελεύσεων από τα διόδια γίνεται σήμερα με τη χρήση πομποδεκτών.

Πότε αναμένεται να ολοκληρωθούν;

Η συνολική πρόοδος στο τέλος Απριλίου 2014, ανέρχεται στο 78%. Τα έργα συνολικά θα ολοκληρωθούν έως το τέλος του 2015. Στόχος μας είναι να μπορέσουμε να δώσουμε στην κυκλοφορία το νέο τμήμα του αυτοκινητόδρομου νωρίτερα μετά το τέλος του καλοκαιριού του 2015.



Πόσο θα κοστίσουν; Πόσοι εργαζόμενοι δουλεύουν σε αυτά;

Το κόστος κατασκευής του έργου (κατασκευή νέων τμημάτων και αναβάθμιση υφιστάμενου τμήματος) ανέρχεται περίπου στο 1 δισ. ευρώ. Σήμερα απασχολούνται άμεσα στο Έργο πάνω από 900 εργαζόμενοι, ενώ πολλές εκατοντάδες ακόμα άτομα απασχολούνται εμμέσως σ' αυτό. Η Εταιρεία μας συνεργάζεται με περίπου 200 τοπικές εταιρείες. Θα πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι το ποσοστό προστιθέμενης αξίας που παράγεται στην Ελλάδα από ελληνικές εταιρείες ξεπερνάει το 85% του συνολικού κόστους κατασκευής (πρώτες ύλες, κατασκευαστικά υλικά, ηλεκτρομηχανολογικά συστήματα και εξοπλισμοί κλπ).

Στόχος μας είναι να μπορέσουμε να δώσουμε στην κυκλοφορία το νέο τμήμα του αυτοκινητόδρομου νωρίτερα μετά το τέλος του καλοκαιριού του 2015.

Ποιος είναι ο απολογισμός της εταιρείας;

Πιστεύω ότι ο απολογισμός της Εταιρείας είναι θετικός. Εκτός από την τόνωση της οικονομίας και απασχόλησης, την αναβάθμιση των υπηρεσιών και τη μείωση των ατυχημάτων, η Εταιρεία μας δίνει έμφαση στην προ-

στασία του περιβάλλοντος και ενισχύει τις τοπικές κοινωνίες, όπως σχολεία, ιδρύματα, δήμους κλπ.

Σε τι στάδιο βρίσκεται η κατασκευή παράδρομων του αυτοκινητόδρομου;

Η κατασκευή παράδρομων δεν ανήκει στο συμβατικό αντικείμενο εργασιών της Εταιρείας. Εξαίρεση αποτελεί η αναβάθμιση και συμπλήρωση του υφιστάμενου τοπικού οδικού δικτύου παράλληλα στο τμήμα που κατασκευάζεται ο νέος αυτοκινητόδρομος, από τον Ευαγγελισμό έως τη Λεπτοκαρυά. Αυτό το τοπικό δίκτυο που θα περιλαμβάνει και τμήματα της παλαιάς εθνικής οδού θα λειτουργεί και συντηρείται από την Εταιρεία μας. Κάποια τμήματα είναι ήδη σε λειτουργία και κάποια υπό κατασκευή.

Η Εταιρεία μας συνεργάζεται με περίπου 200 τοπικές εταιρείες

Έχουν καταγραφεί μεγάλες αντιδράσεις από τις τοπικές κοινωνίες για το αντίτιμο των διοδίων. Θεωρείτε ότι είναι ακριβά με δεδομένη την οικονομική κρίση που βιώνει η χώρα; Οι τοπικές αντιδράσεις προέρχονται από το γεγονός ότι για μικρές αποστάσεις ο κόσμος είχε συνηθίσει να κάνει χρήση του αυτοκινητόδρομου χωρίς να πληρώνει διόδια, μη κάνοντας χρήση του τοπικού δικτύου. Σ' αυτό διευκόλυνε και ο υπερβολικά μεγάλος αριθμός κόμβων κατά μήκος του αυτοκινητόδρομου. Αυτό άλλαξε με την έναρξη παραχώρησης και την επιβολή διοδίων σε μετωπικούς και κάποιους πλευρικούς σταθμούς. Ενώ για τις μεγάλες αποστάσεις η χρέωση είναι απολύτως αναλογική, αυτό γίνεται πιο δύσκολο



για κάποιον που διανύει μικρότερες αποστάσεις λόγω του ανοιχτού συστήματος με μετωπικούς σταθμούς διοδίων που εφαρμόζεται. Για τον λόγο αυτό και λαμβάνοντας υπόψη τις τοπικές ανάγκες για συχνή μετακίνηση εφαρμόσαμε ένα σύστημα εκπτώσεων για συχνούς ηλεκτρονικούς χρήστες με το οποίο ο καθημερινός χρήστης μπορεί να επωφεληθεί με συνολική έκπτωση που πλησιάζει το 40%, ενώ σε κάποιες περιπτώσεις η έκπτωση φτάνει ακόμη και 70%.



Με την ολοκλήρωση των εργασιών θα παραδοθεί στους οδηγούς ένας σύγχρονος και ασφαλής αυτοκινητόδρομος κατά μήκος του δυσκολότερου τμήματος του κυριότερου οδικού άξονα της χώρας που συνδέει Πάτρα, Αθήνα και Θεσσαλονίκη.

Το ύψος των διοδίων έχει οριστεί σε εθνικό επίπεδο από το Δημόσιο και ρυθμίζεται ρητά στη Σύμβαση Παραχώρησης. Σ' αυτή τη βάση



δημιουργήθηκε το χρηματοοικονομικό μοντέλο το οποίο έχει συμφωνηθεί με τους χρηματοδοτικούς οργανισμούς, προκειμένου το έργο να καταστεί βιώσιμο. Το ύψος των διοδίων βρίσκεται κοντά στο μέσο όρο των χωρών της Ευρώπης που λειτουργούν και συντηρούν αυτοκινητόδρομους με αντίστοιχο επίπεδο ασφάλειας και εξυπηρέτησης.

Η Εταιρεία μας δίνει έμφαση στην προστασία του περιβάλλοντος και ενισχύει τις τοπικές κοινωνίες, όπως σχολεία, ιδρύματα, δήμους κ.λπ.

Τα διόδια Αιγινίου Πιερίας έχουν αναστατώσει τους κατοίκους της περιοχής καθώς καλούνται να πληρώσουν αρκετά χρήματα για τη μετάβαση και επιστροφή στη Θεσσαλονίκη. Υπάρχει κάποια πρόβλεψη για οικονομική ή άλλη «διευκόλυνση» των κατοίκων που διέρχονται τακτικά από το σημείο;

Υπάρχει και στα διόδια Αιγινίου ειδική πρόβλεψη για τους συχνούς χρήστες. Ήδη από τον Ιανουάριο του 2013 έχει ανακοινωθεί ένα εκπαιδευτικό πακέτο (e-way local), το οποίο προσφέρει στο συχνό χρήστη έως και 80% έκπτωση σε διελεύσεις με τη χρήση ηλεκτρονικού πομποδέκτη. Το πρόγραμμα παρέχει συνολική έκπτωση 60% στον καθημερινό χρήστη. Με το πρόγραμμα αυτό, που έχει ήδη

1.700 συνδρομητές, ο καθημερινός χρήστης που κάνει τη διαδρομή Αιγίνιο – Θεσσαλονίκη (ή Κατερίνη - Θεσσαλονίκη) πληρώνει συνολικά περίπου 2,20 ευρώ, δηλαδή όσο πλήρωνε και πριν λειτουργήσουν τα διόδια Αιγινίου.

Σε απόσταση 94 χιλιομέτρων υπάρχουν τέσσερις σταθμοί διοδίων (Μάλγαρα, Αιγίνιο, Λεπτοκαρυά, Πυργετός), εκ των οποίων τα τρία (Αιγίνιο, Λεπτοκαρυά και Πυργετός) ανήκουν στην «Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου». Δεν θεωρείτε ότι είναι πολλά; Ειδικά, όταν στη Πιερία υπάρχουν δύο σταθμοί σε απόσταση 58 χιλιομέτρων;

Στα ανοιχτά (ζωνικά) συστήματα διοδίων όπως το δικό μας, όσο περισσότεροι είναι οι μετωπικοί σταθμοί διοδίων, τόσο πιο δίκαιο γίνεται το σύστημα, αφού το συνολικό μήκος της διαδρομής χωρίζεται σε περισσότερες μικρότερες ζώνες χρέωσης, ενώ η συνολική χρέωση παραμένει πάντοτε ή ίδια. Έτσι, περισσότεροι μετωπικοί σταθμοί διοδίων επιτρέπουν την αναλογικότερη χρέωση σε σχέση με την διανυόμενη απόσταση, το οποίο είναι καταρχάς θετικό, αν και έχει αυξημένο κόστος λειτουργίας.

Το ύψος των διοδίων έχει οριστεί σε εθνικό επίπεδο από το Δημόσιο και ρυθμίζεται ρητά στη Σύμβαση Παραχώρησης.

Για το λόγο αυτό, η Σύμβαση Παραχώρησης προβλέπει τους πέντε σταθμούς διοδίων ως τον ελάχιστο αριθμό μετωπικών σταθμών διοδίων που μπορεί να λειτουργεί η Εταιρεία. Ειδικά για την περιοχή στην οποία αναφέρατε, πρέπει να σημειωθεί ότι ο σταθμός διοδίων Μαλγάρων χρεώνει για τμήμα της Εγνατίας οδού, ενώ ο σταθμός διοδίων Πυργετού θα τεθεί εκτός του κυρίως οδικού άξονα, μόλις ολοκληρωθεί το νέο τμήμα. Απομένουν οι σταθμοί διοδίων Λεπτοκαρυά και Αιγίνιο που χρεώνουν σήμερα τα τμήματα Σκοτίνα – Κατερίνη με 2,00 ευρώ και Κατερίνη – Κλειδί με 2,20 ευρώ αντίστοιχα. Αν καταργούνταν ένας από τους δύο, στον άλλο σταθμό η χρέωση θα γινόταν 4,20 ευρώ, ενώ θα είχαμε τα μισά έξοδα λειτουργίας. Αυτό όμως θα ήταν πιο άδικο από τη σημερινή κατάσταση.

Η αναδιάρθρωση και επανένταξη των έργων ήταν και από καθαρά οικονομικής απόψεως η σωστή απόφαση, αφού η καταγγελία των συμβάσεων θα είχε μεγαλύτερο κόστος για το Δημόσιο ενώ τα έργα θα έμειναν ανολοκλήρωτα.

Πως σχολιάζετε τις απόψεις όσον άσκησαν κριτική στην κυβερνητική απόφαση να «ξεκλειδώσει» την χρηματοδότηση για τη κατασκευή των πέντε αυτοκινητοδρόμων εν καιρώ κρίσης;

Η επανεκκίνηση των έργων εν μέσω τέτοιας κλίμακας κρίσης ήταν μια μεγάλη εθνική επιτυχία. Εκτός της εθνικής και αναπτυξιακής

σημασίας η αναδιάρθρωση και επανένταξη των έργων ήταν και από καθαρά οικονομικής απόψεως η σωστή απόφαση, αφού η καταγγελία των συμβάσεων θα είχε μεγαλύτερο κόστος για το Δημόσιο ενώ τα έργα θα έμειναν ανολοκλήρωτα. Άρα το όφελος για το Δημόσιο ήταν διπλό.

Σε τι φάση ανάπτυξης είναι η υπηρεσία ηλεκτρονικών διοδίων e-way; Πόσους «συνδρομητές» έχετε;

Η υπηρεσία ηλεκτρονικών διοδίων e-way λειτουργεί ήδη από τον Σεπτέμβριο του 2009. Ο αριθμός των συνδρομητών ανέρχεται σε 17.000. Το 12% των διελεύσεων από τα διόδια γίνεται σήμερα με τη χρήση πομποδεκτών είτε δικών μας είτε των συνεργαζόμενων αυτοκινητοδρόμων που συμμετέχουν στην υπηρεσία διαλειτουργικότητας με την οποία γίνεται δυνατή η πληρωμή διοδίων στο μεγαλύτερο μέρος του δικτύου αυτοκινητοδρόμων της χώρας με ένα μόνο πομποδέκτη.



Η Σύμβαση Παραχώρησης προβλέπει τους πέντε σταθμούς διοδίων ως τον ελάχιστο αριθμό μετωπικών σταθμών διοδίων που μπορεί να λειτουργεί η Εταιρεία.

Ως εταιρεία έχει πιστοποιηθεί με ISO 14001:2004 για σύστημα περιβαλλοντικής διαχείρισης. Ποια είναι η περιβαλλοντική πολιτική της «Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου»;

Η Εταιρεία μας έχει αναπτύξει και εγκαταστήσει μια Πολιτική κοινή για όλα τα Συστήματα Διαχείρισης που έχει πιστοποιηθεί, συμπεριλαμβανομένου του Συστήματος Περιβαλλοντικής Διαχείρισης.

Η Περιβαλλοντική Πολιτική μας εστιάζει στην:

- Εναρμόνιση του έργου με το φυσικό περιβάλλον
 - Μείωση της κατανάλωσης των φυσικών πόρων με έμφαση στη διαχείριση της ενέργειας
 - Μείωση της μόλυνσης από τη λειτουργία και συντήρηση του αυτοκινητόδρομου
 - Ανακύκλωση απορριμμάτων και υποπροϊόντων
 - Μέτρηση της ρύπανσης της ατμόσφαιρας
 - Μέτρηση και διαχείριση πηχούρπανσης
- Η συνολική πολιτική και οι περιβαλλοντικές δραστηριότητες είναι αναρτημένες στην ιστοσελίδα της Εταιρείας www.aegeanmotorway.gr. ■