

ΝΕΑΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

3803
15 ΑΠΡ. 2013

Προς το Προεδρείο της Βουλής των Ελλήνων

ΑΝΑΦΟΡΑ

Για τον κ. Υπουργό Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών,
Μεταφορών και Δικτύων

Θέμα: «Υπόμνημα Ο.Σ.Υ.Π.Α. για αεροδρόμια»

Ο βουλευτής Α' Αθηνών, **Νικήτας Κακλαμάνης**, καταθέτει αναφορά το υπόμνημα της Ομοσπονδίας Συλλόγων Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, για τα όσα συμβαίνουν στο χώρο των αερομεταφορών και την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.

Συνημμένα σας υποβάλουμε το σχετικό έγγραφο.

Αθήνα, 09/04/2013

Ο καταθέτων βουλευτής

Νικήτας Κακλαμάνης

ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΣΥΛΛΟΓΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
FEDERATION OF ASSOCIATIONS OF HELLENIC CIVIL AVIATION AUTHORITY

Ο.Σ.Υ.Π.Α.

Λεωφόρος Βουλιαγμένης
Τεως Αμερικανική Βάση
Κτίριο 223
Τηλ. 2109973310 -15
ΦΑΞ 2109623555
ΑΦΜ 099024637
www.osypa.gr



F.A.H.C.A.A

Vouliagmenis avenue
Ex. American Base
Building 223
Tel. 2109973310 - 15
FAX 2109623555
osypa @ hcaa.gr

Αθήνα /13

ΥΠΟΜΝΗΜΑ ΓΙΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ

Η Ομοσπονδία Συλλόγων Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας εκφράζοντας την ανησυχία και την αγωνία του συνόλου των εργαζομένων στην Υπηρεσία, αλλά και των φορέων του τουρισμού και της τοπικής αυτοδιοίκησης, για όλα όσα συμβαίνουν στο χώρο των αερομεταφορών και στην ΥΠΑ, καθώς και τον κίνδυνο η λαίλαπα της «στημένης» κρίσης να παρασύρει τον **κυριότερο αιμοδότη της εθνικής οικονομίας, τον τουρισμό**, καταθέτει με το παρόν τις προτάσεις των εργαζομένων, που μοναδικό στόχο έχουν τη προάσπιση του εθνικού συμφέροντος και την οικονομική ανάπτυξη της Ελλάδας για τους Έλληνες και μόνο αυτούς.

ΓΕΝΙΚΑ

Σε μια νησιωτική χώρα σαν την Ελλάδα, όπου το 80% περίπου της τουριστικής κίνησης διακινείται αεροπορικά, είναι καθοριστικός ο ρόλος των αερομεταφορών στην ανάπτυξη του τουρισμού και της εθνικής οικονομίας. Επιπρόσθετα η γεωπολιτική θέση της χώρας και οι εξελίξεις στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου και των Βαλκανίων, με τα τεράστια συμφέροντα που «παίζονται» στο Αιγαίο (υδρογονάνθρακες, ΑΟΖ κλπ) υπογραμμίζουν ακόμη περισσότερο το ρόλο των ελληνικών αεροδρομίων στα θέματα της εθνικής κυριαρχίας και άμυνας.

Κυρίαρχο μοχλό ανάπτυξης των αερομεταφορών αποτελεί η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Η ΥΠΑ είναι αμιγώς Δημόσια Υπηρεσία, υπάγεται στο Υπουργείο Μεταφορών & Επικοινωνιών, λειτουργεί με το ν. 714/70, έχει δικό της Οργανισμό (Π.Δ 56/89) και διοικείται από έναν Διοικητή και δύο Υποδιοικητές. Αποτελείται από την Κεντρική Υπηρεσία, σαν επιτελείο, και τα αεροδρόμια-ραδιοβοηθήματα – τεχνικές υπηρεσίες - έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας, σαν περιφερειακές μονάδες. Η ΥΠΑ εποπτεύει όλο το φάσμα των αερομεταφορών και εκφράζει την ελληνική πολιτική στο διεθνές αεροπορικό γίγνεσθαι. Η Υπηρεσία εποπτεύει, διαχειρίζεται και λειτουργεί 39 κρατικά αεροδρόμια, που είναι κατανεμημένα 11 στην ηπειρωτική χώρα και 28 στη νησιωτική, επίσης εποπτεύει 120 εγκεκριμένα ελικοδρόμια και πεδία προσγείωσης, καθώς και 27 υδατοδρόμια.

ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ

Τα αεροδρόμια αποτελούν την αιχμή του δόρατος των αερομεταφορών και κεντρικό μοχλό λειτουργίας και ανάπτυξης τους. Ο σημαντικός ρόλος των αεροδρομίων γίνεται περισσότερο καθοριστικός λόγω των ιδιοτεροτήτων της Ελλάδας σε θέματα εθνικής ασφάλειας και γεωπολιτικής θέσης. Η δε κοινωνική προσφορά τους στη παραμεθόριο χώρα και κύρια στη νησιωτική, αποδεικνύεται καθημερινά και είναι αδιαμφισβήτητη.

Η ΥΠΑ και τα κρατικά αεροδρόμια, που αυτή λειτουργεί, δίνουν στους ακρίτες το αίσθημα της ασφάλειας και της σύνδεσης με την μητρόπολη. Η λειτουργία των αεροδρομίων – συνήθως ακόμη και πέρα από το ωράριό τους – και οι αεροδιακομιδές ασθενών καλύπτουν, όσο αυτό είναι δυνατόν, τον σημαντικότερο τομέα της υγείας. Η έρευνα και διάσωση στο Αιγαίο, που διακαώς εποφθαλμιούν οι «γείτονες», στηρίζεται άμεσα στα αεροδρόμια του αρχιπελάγους. Είναι δε «ηλίου φαεινότερο» ο καθοριστικός ρόλος των κρατικών αεροδρομίων στο αμυντικό δόγμα της χώρας.

Τα παραπάνω καταδεικνύουν ότι τα ελληνικά αεροδρόμια ουδεμία σχέση έχουν, από άποψη ρόλου και έργου, με τα αεροδρόμια της κεντρικής και βόρειας Ευρώπης και σαφώς δεν μπορούν να αντιμετωπιστούν σαν μια απλή οικονομική μονάδα ή σαν ένα εμπορικό κέντρο/πάρκο, γιατί ο ρόλος και η προσφορά τους είναι πολύ πιο σύνθετοι.

Παρόλα αυτά αποδεχτήκαμε σαν χώρα τη μνημονιακή υποχρέωση για την ιδιωτικοποίηση των ελληνικών κρατικών αεροδρομίων. Από την αποδοχή αυτή και μετά άρχισε το θέατρο του παραλόγου, με θέσεις, προτάσεις και ενέργειες που ουδεμία σχέση έχουν με οικονομικά μοντέλα, ακόμη και άκρα φιλελευθεροποιημένα, όπως αναλύουμε παρακάτω :

Με το ν.3913/11 άρθρο 22 δόθηκε η δυνατότητα ίδρυσης Ανωνύμων Εταιρειών Διαχείρισης Αεροδρομίων (ΑΕΔΑ), είτε για το σύνολο των κρατικών αεροδρομίων, είτε για ομάδες, είτε για κάθε αεροδρόμιο χωριστά. Σύμφωνα με αυτόν μπορεί να υπάρχει συνεργασία του Κράτους με φυσικό ή νομικό πρόσωπο για τη διοίκηση, διαχείριση, λειτουργία, ανάπτυξη, επέκταση, συντήρηση και εκμετάλλευση αεροδρομίου. Στη συνέχεια εκδόθηκε η 195/27-10-11 Απόφαση της Διυπουργικής Επιτροπής Αναδιαρθρώσεων & Αποκρατικοποιήσεων. Απόφαση, σύμφωνα με την οποία μεταβιβάζονται και περιέχονται χωρίς αντάλλαγμα, όλα τα κρατικά αεροδρόμια στο ΤΑΙΠΕΔ. (Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας Δημοσίου) . Στο σημείο αυτό παρουσιάζεται η πρώτη, κατά τη γνώμη μας, νομική εμπλοκή, διότι τα αεροδρόμια δεν είναι ΑΕ ούτε ΝΠΔΔ ή ΝΠΙΔ, άρα τα περιουσιακά τους στοιχεία (κινητά ή ακίνητα) δεν μπορούν εξ ορισμού να μεταφερθούν στο ΤΑΙΠΕΔ. Σημειωτέον βέβαια ότι το ΤΑΙΠΕΔ, όπως έχει δημοσιοποιηθεί από τις συνεδριάσεις της Ελληνικής Βουλής, σε ρόλο «μεσίτη» έχει αναλάβει την «αξιοποίηση»/πώληση/εκποίηση της περιουσίας του Δημοσίου, πέρα και έξω από τις διαδικασίες κοινοβουλευτικού ελέγχου και με δικά του κριτήρια. Το χειρότερο δε είναι, όσον αφορά στα αεροδρόμια, ότι σύμφωνα με το καταστατικό του , ότι δεν μπορεί να πωλήσει ή αξιοποιήσει το «κλείνει»..

Το ΤΑΙΠΕΔ προκειμένου να υλοποιήσει το «έργο» του αφενός μεν απαίτησε την άμεση νομοθετική ρύθμιση, μέχρι τέλους του 2012, για σύννομη μεταφορά όλων των αεροδρομίων από την ΥΠΑ στο Ταμείο, αφετέρου ανέθεσε σε εταιρεία συμβούλων τη μελέτη για τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης ή παραχώρησης των κρατικών αεροδρομίων. Η μελέτη των συμβούλων, από όσα είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε, καταλήγει στη πρόταση ότι από το σύνολο των 39 κρατικών αεροδρομίων περίπου 6 παρουσιάζουν επενδυτικό ενδιαφέρον, κάποια άλλα, κατά τη γνώμη τους, μπορούν να αναπτυχθούν και περίπου 22 πρέπει να κλείσουν Δυστυχώς παρά τις αντίθετες διαβεβαιώσεις του ίδιου του Υπουργού κ. Χατζιδάκη, στην από 4/10/12 συνέντευξη τύπου, ότι ουδέν αεροδρόμιο θα κλείσει, τα επίσημα οικονομικά στοιχεία δείχνουν ότι οι ακολουθούμενες μεθοδεύσεις του ΤΑΙΠΕΔ οδηγούν μαθηματικά στο κλείσιμό τους. Στη συνέχεια αναφέρουμε τα στοιχεία αυτά.

Τα έσοδα της ΥΠΑ προέρχονται από τις εξής πηγές, με τη παρακάτω κατανομή και ήταν για το 2011 :

ΥΠΕΡΠΤΗΣΗ : Έσοδα 160 εκατ. Ευρώ περίπου. Από αυτά τα 55 εκατ. Καλύπτουν τη μισθοδοσία όλων των υπαλλήλων της ΥΠΑ και τα υπόλοιπα 105 εκατ, παρά τις διεθνείς υποχρεώσεις της χώρας για ανταποδοτικότητα των τελών αυτών ώστε να καλύψουν, μέσω της ΥΠΑ, έργα συντήρησης, εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης της αεροναυτιλίας, αυτά πηγαίνουν στον κρατικό προϋπολογισμό για κάλυψη άλλων αναγκών.

ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΜΙΣΘΩΣΕΙΣ : Έσοδα 32 εκατ. Ευρώ περίπου. Πηγαίνουν απευθείας στον κρατικό προϋπολογισμό, δίχως να δίνεται ευρώ για την ανάπτυξη των αεροδρομίων.

ΤΕΛΟΣ ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ (ΤΕΑΑ) : Έσοδα 160 εκατ.ευρώ περίπου. Από αυτά τα 55 εκατ. Δαπανώνται για τις άγονες γραμμές, 25 εκατ. Για τις εταιρείες φύλαξης και 25 εκατ. Για τους εργολάβους καθαριότητας. Τα υπόλοιπα 55 εκατ καλύπτουν όλες τις λειτουργικές ανάγκες της ΥΠΑ, τις συντηρήσεις των αεροδρομίων και της Αεροναυτιλίας (που δεν καλύπτονται από τα έσοδα υπέρπτωσης όπως θα έπρεπε).

Από τα παραπάνω ενδεικτικά στοιχεία προκύπτει με απλή αριθμητική και όχι με αποπροσανατολιστικά οικονομολογιστικά τερτίπια, ότι οποιοδήποτε νομικό πρόσωπο, είτε αυτό είναι το ΤΑΙΠΕΔ, είτε είναι ΝΠΙΔΔ μέσα στο ΤΑΙΠΕΔ, αναλάβει τα υπόλοιπα αεροδρόμια που δεν θα πουληθούν δεν θα μπορέσει να τα λειτουργήσει εξαιτίας έλλειψης οικονομικών πόρων, γιατί το 50% περίπου του ΤΕΑΑ προέρχεται από τα 6 αεροδρόμια που θεωρούν ότι θα πουληθούν.

Ακόμη όμως και για όσα αεροδρόμια βρεθεί επενδυτής ουδείς μπορεί να απαντήσει με ποιο προσωπικό και με ποιους πόρους θα λειτουργήσουν, μέχρι την ολοκλήρωση της πώλησης ή παραχώρησης, αφού σύμφωνα με τις απαιτήσεις του ΤΑΙΠΕΔ από 1/1/13 θα ανήκουν σε αυτό. **Άρα αβίαστα προκύπτει ότι μάλλον το καλοκαίρι του 2013 τα ελληνικά αεροδρόμια δεν θα μπορούν να λειτουργήσουν και εξυπηρετήσουν την αυξημένη, κατά τις εκτιμήσεις τουριστικών παραγόντων τουριστική κίνηση, με τις καταστροφικές συνέπειες που όλοι μπορούμε να καταλάβουμε.**

Επιπρόσθετα μετά την «πώληση» των μεγάλων αεροδρομίων, που όπως είπαμε είναι οι «αιμοδότες» των υπολοίπων, ουδείς είναι σε θέση να γνωρίζει πως θα πληρωθούν οι «άγονες γραμμές», διότι αφενός δεν θα υπάρχουν έσοδα, άρα θα πρέπει να επιβαρυνθεί πλέον ο κρατικός προϋπολογισμός (δηλαδή ο έλληνας φορολογούμενος) κατά 55 εκατ. Περίπου, αφετέρου το κράτος δεν μπορεί να επιδοτήσει ανώνυμη εταιρία. Η άμεση συνέπεια βέβαια θα είναι οι τοπικές κοινωνίες να μην έχουν αεροπορική σύνδεση, οι δε αεροπορικές εταιρείες να μη μπορούν να εισπράξουν τα χρήματα που είχαν προϋπολογίσει για την εξυπηρέτηση των «άγονων γραμμών».

Θέλουμε να ξεκαθαρίσουμε ότι οι παραπάνω θέσεις μας δεν προέρχονται από ένα ιδεοληπτικό μοντέλο «κρατισμού», αλλά από απλές οικονομικές σκέψεις και αναλύσεις, καθώς και από τη πολύχρονη εμπειρία και τεχνογνωσία μας στα αεροδρόμια.

Για όλα τα παραπάνω και προκειμένου να κατανοήσουμε τεκμηριωμένα και επιστημονικά τη σκοπιμότητα των ακολουθούμενων μεθοδεύσεων και το όφελος για τη χώρα και τους πολίτες ζητάμε απαντήσεις στα εξής ερωτήματα :

- Υπάρχει μελέτη σκοπιμότητας που να αποδεικνύει την αναγκαιότητα πώλησης και ιδιωτικοποίησης των κρατικών αεροδρομίων, ή μόνο ιδεοληπτικά μοντέλα ιδιωτικοποίησης των πάντων και μνημονιακές υποταγές ;
- Μπορεί η πολιτεία τεκμηριωμένα και με στοιχεία να στηρίξει το γεγονός ότι ένα καθαρά εποχικό αεροδρόμιο, ένα αεροδρόμιο που ουσιαστικά θα λειτουργεί πλήρως μόνο την τουριστική περίοδο, όπως όλα τα περιφερειακά, μπορεί να είναι κερδοφόρο και συγχρόνως ελκυστικό για τις ξένες αεροπορικές εταιρείες ;
- Ποιο ιδιωτικό αεροδρόμιο θα λειτουργήσει μόνο και μόνο για την κάλυψη κοινωνικών αναγκών ;
- Ποιος ιδιώτης θα αδιαφορήσει για το καθόλα νόμιμο κέρδος του και θα «ανοίξει» δωρεάν το αεροδρόμιό του για αεροδιακομιδή ασθενούς ή για έρευνα και διάσωση ;
- Ποιο ιδιωτικό αεροδρόμιο θα κρατήσει χαμηλά τα τέλη χρήσης ή και θα τα μηδενίσει, προκειμένου να ακολουθηθεί μια εθνική τουριστική πολιτική προς όφελος του κοινωνικού συνόλου ;
- Πως θα διασφαλιστεί ότι το πραγματικό «αφεντικό» των αεροδρομίων της Μυτιλήνης, της Χίου, της Κω ή της Θεσσαλονίκης δεν θα είναι Τούρκος, Σκοπιανός ή όποιος άλλος ;
- Πως θα μπορέσει να λειτουργήσει και εκσυγχρονιστεί η Αεροναυτιλία και η ΥΠΑ, όταν τα έσοδα από τα ΤΕΑΑ, όπως προαναφέραμε, θα «φύγουν μαζί με τα αεροδρόμια που θα πουληθούν ;
- Πως θα λειτουργήσουν τα μικρά αεροδρόμια που δεν έχουν επενδυτικό ενδιαφέρον και σύμφωνα με τη δήλωση του κ. Υπουργού θα διατηρηθούν για κοινωνικούς και εθνικούς λόγους. Θα επιβαρύνουν το κρατικό προϋπολογισμό και τον έλληνα φορολογούμενο ;
- Ποια οικονομική λογική καταστρέφει ένα σύστημα που δεν επιβαρύνει τον έλληνα φορολογούμενο και προσφέρει στην εθνική οικονομία, για να φτιάξει, αν μπορέσει να φτιάξει, ένα άλλο που θα επιβαρύνει άμεσα τον προϋπολογισμό ;
- Είναι γνωστό ότι τα χρήματα που θα εισπράξει το ΤΑΙΠΕΔ από τη πώληση ενός αεροδρομίου θα «πάνε» στις δανειακές υποχρεώσεις εφάπαξ, άρα με ποια χρήματα θα αναπτυχθεί και

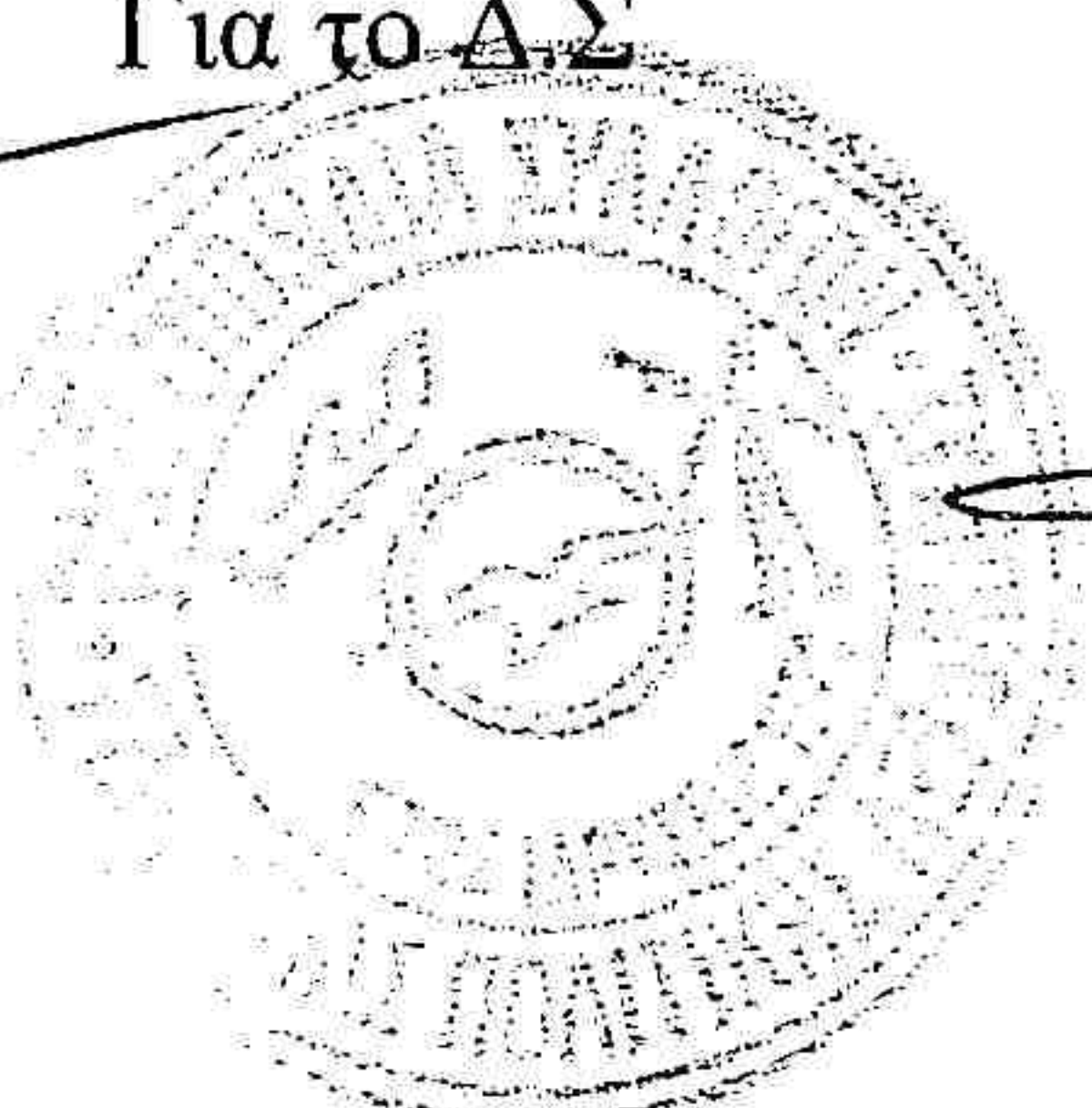
- λειτουργήσει το αεροδρόμιο αυτό και αν «καταρρεύσει» ποιος θα χρεωθεί το κλείσιμο του τουριστικού προορισμού και τη χρεοκοπία της τοπικής οικονομίας ;
- Το ΤΑΙΠΕΔ και οι υποστηρικτές του έχουν αναλογιστεί ότι οι συνέπειες της κακής πορείας ή χρεοκοπίας μιας επιχείρησης βαρύνουν τους ιδιοκτήτες και μετόχους, ενώ οι συνέπειες της κακής πορείας ή χρεοκοπίας ενός αεροδρομίου, με το ρόλο που προαναφέραμε ότι διαδραματίζει, βαρύνουν τη τοπική οικονομία και κοινωνία και έμμεσα τους έλληνες πολίτες ;
 - Ποιος και με ποιο τρόπο θα καλύψει το κόστος των άγονων γραμμών ;

Η πρότασή μας είναι:

Τα κρατικά αεροδρόμια να παραμείνουν στον ιστό της ΥΠΑ προκειμένου να εξυπηρετούν τους πραγματικούς σκοπούς της ανάπτυξης , προσφοράς στην εθνική οικονομία και στη κοινωνία. Μπορούν δε να αναπτυχθούν και εκσυγχρονιστούν από ίδιους πόρους, οι οποίοι ούτως ή άλλως καταβάλλονται από τους επιβάτες και τις αεροπορικές εταιρείες και είναι υποχρεωτικά ανταποδοτικοί από τις διεθνείς συμφωνίες, δίχως να επιβαρύνουν ένα ευρώ τον έλληνα φορολογούμενο

Ο Πρόεδρος
Βασίλης Αλεβιζόπουλος

Για το Δ.Σ



Ο Γ. Γραμματέας
Γόνης. Μαθιουδάκης