



Αθήνα, 21.03.2025

Ερώτηση
προς τον Υπουργό Υποδομών & Μεταφορών

Θέμα: «Η εμμονή της κυβέρνησης για ιδιωτικοποιήσεις 'χτυπά' και τα τελευταία 22 αεροδρόμια που βρίσκονται υπό τη διαχείριση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας»

Σύμφωνα με πρόσφατα δημοσιεύματα, η κυβέρνηση έχει ξεκινήσει τη διαδικασία εκποίησης 22 περιφερειακών Κρατικών Αερολιμένων, τους οποίους λειτουργεί η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ). Αυτό προβλέπει άλλωστε και το Στρατηγικό Σχέδιο 2025-2027 του Υπερταμείου, όπου αναφέρεται ότι η ολοκλήρωση της αξιολόγησης των εν λόγω αεροδρομίων και στη συνέχεια η έναρξη της διαγωνιστικής διαδικασίας παραχώρησης αποτελεί στρατηγική προτεραιότητα.

Τα 22 περιφερειακά αεροδρόμια αποτελούν υποδομές στρατηγικής σημασίας που κατασκευάστηκαν με δημόσιους πόρους και έπειτα από πολυετείς αγώνες των τοπικών κοινωνιών, για έναν σκοπό: Να εξυπηρετούν το δημόσιο συμφέρον και την ισόρροπη περιφερειακή ανάπτυξη.

Ωστόσο, αντί της αναβάθμισης και της ανάπτυξης της δημόσιας περιουσίας, τα αεροδρόμια αυτά έχουν οδηγηθεί σε σταδιακή υποβάθμιση. Έργα απαραίτητα, όπως η περίφραξη, η συντήρηση των επιβατικών σταθμών (βάψιμο, μικροεπισκευές, κλιματισμός) και η αποψίλωση του περιβάλλοντος χώρου, αναβάλλονται επ' αόριστον. Αποτέλεσμα, η κατασκευή ενός τεχνητού κλίματος υποβάθμισης των Κρατικών Αερολιμένων που διευκολύνει την εκποίησή τους 'έναντι πινακίου φακής' σε επίδοξα επιχειρηματικά συμφέροντα.

Η εμπειρία της ιδιωτικοποίησης των 14 περιφερειακών αερολιμένων μέσω της κοινοπραξίας της Γερμανικής "Fraport" με τον Όμιλο Κοπελούζου, αλλά και του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών, έδειξε ότι τέτοιες παραχωρήσεις δεν διασφαλίζουν το δημόσιο συμφέρον. Αντιθέτως, έχουν οδηγήσει σε αυξήσεις τελών πτήσεων, αισχροκέρδεια σε προϊόντα και υπηρεσίες στα αεροδρόμια, επιβάρυνση των τοπικών κοινωνιών και αποξένωση του δημόσιου ελέγχου στην αεροπορική σύνδεση σε νησιωτικές περιοχές, θίγοντας τον πυρήνα της κρατικής αρμοδιότητας.

Μπορεί η αποτυχημένη συνταγή της ιδιωτικοποίησης, στο παρελθόν να ήταν προϊόν εκβιασμού και μνημονιακών δεσμεύσεων, σήμερα όμως επανέρχεται ως κυβερνητική επιλογή του "επιτελικού κράτους".

Η δημόσια περιουσία ανήκει στον ελληνικό λαό και δεν μπορεί να παραδίδεται σε επιχειρηματικά συμφέροντα, με πρόσχημα την υποτιθέμενη ανάπτυξη. Η προστασία του κρατικού χαρακτήρα των περιφερειακών αερολιμένων και η διαφάνεια σε ό,τι προγραμματίζεται από την κυβέρνηση για τα 22 εναπομείναντα κρατικά αεροδρόμια είναι υψίστης σημασίας.

Με βάση τα παραπάνω, **ερωτάται ο αρμόδιος Υπουργός:**

1. Ποιος είναι ο ακριβής σχεδιασμός της κυβέρνησης για τους 22 Κρατικούς Αερολιμένες που φέρονται να ιδιωτικοποιούνται;
2. Ποια οφέλη εκτιμά ότι θα αποκομίσει η κυβέρνηση με την παραχώρηση των εν λόγω αεροδρομίων;
3. Ποιες είναι οι προβλέψεις της κυβέρνησης για το προσωπικό της κεντρικής ΥΠΑ, το οποίο έχει στην αρμοδιότητά του τα εν λόγω αεροδρόμια και με την επικείμενη παραχώρηση θα μένει χωρίς αντικείμενο εργασίας;
4. Ποιος είναι ο λόγος που οι διαδικασίες αυτές δεν διεξάγονται με πλήρη διαφάνεια και διαβούλευση με τις τοπικές κοινωνίες;
5. Ποιοι από τους 22 Κρατικούς Αερολιμένες στερούνται σήμερα περίφραξης, αποψιλωμένου περιβάλλοντα χώρου, και παρουσιάζουν ελλείψεις στον ηλεκτρομηχανολογικό εξοπλισμό;

Οι ερωτώντες Βουλευτές,
Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη)

Αναγνωστοπούλου Αθανασία (Σία)
Ζεϊμπέκ Χουσεϊν
Ηλιόπουλος Αθανάσιος (Νάσος)
Τζανακόπουλος Δημήτριος
Τζούφη Μερόπη
Τσακαλώτος Ευκλείδης
Φωτίου Θεανώ