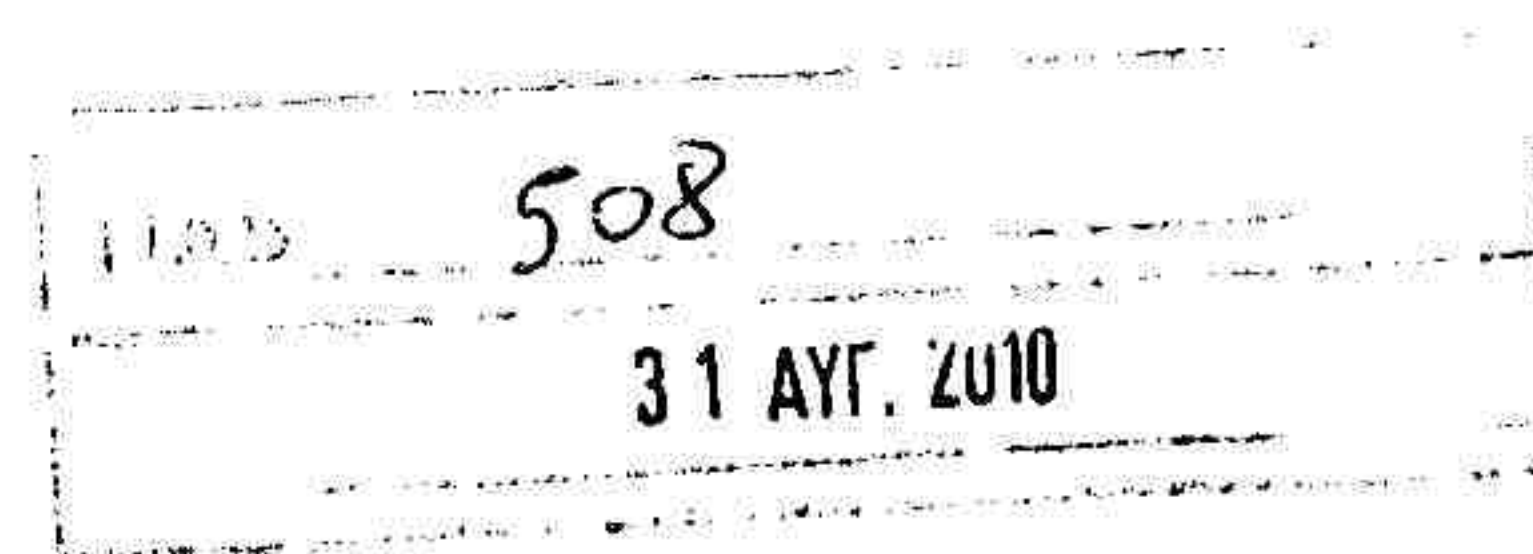


ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΟΜΑΔΑ: ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΒΟΥΛΕΥΤΗ: ΝΙΚΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ
ΕΚΛΟΓΙΚΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ: ΑΧΑΪΑΣ



ΑΝΑΦΟΡΑ
ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ

- **ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΥΠΟΔΟΜΩΝ και ΔΙΚΤΥΩΝ**

Σχετικά με το δημοσίευμα της εφημερίδας «ΑΞΙΑ» (01/08/2010) που αφορά το θέμα λειτουργίας της ΥΠΑ καθώς και την εργασία των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας της υπηρεσίας.

Ο αναφέρων Βουλευτής

A large, stylized handwritten signature in black ink, appearing to read 'N. I. Nikolopoulos'.

Νίκος Ι. Νικολόπουλος

Ξεπερνούν τα 500.000.000 ευρώ τα ετήσια έσοδα της ΥΠΑ

«Αερομαχίες» πολλών εκατομμυρίων

Οι Ελληνες ελεγκτές θέλουν να φύγουν από το Δημόσιο και δεν τους αφήνουν! Είναι οι «φτωχοί συγγενείς» στην Ευρώπη, αφού λαμβάνουν το 1/3 των αποδοχών των Ισπανών και Πορτογάλων συναδέλφων τους

ΤΟΥ ΦΩΤΗ ΦΩΤΕΙΝΟΥ
fotinos@eveto.gr

Ο έλουν να φύγουν από το Δημόσιο και δεν τους αφήνουν! Ακούγεται «ρίλο-σπαστικό», αλλά ανταποκρίνεται απολύτως στο διακαή πόθο των 600 Ελλήνων ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας.

«Φτωχοί συγγενείς» των υπόλοιπων Ευρωπαίων συναδέλφων τους, οι Ελληνες ελεγκτές ανταγωνίζονται τους... Λιθουανούς, καθώς οι κατώτατες καθάρές απολαβές τους (3.000 ευρώ μηνιαίως) υπολείπονται εφάπαξ των Ισπανών και των Πορτογάλων, των οποίων οι αμοιβές δύναται να προσεγγίσουν τα 15.000 ευρώ.

Τα ανωτέρω, σε συνδυασμό με την πρόσφατη περικοπή των αποζημιώσεων και των λοιπών παροχών σε όλους τους δημοσίους υπαλλήλους, ώθησαν τους ελεγκτές σε μια ιδιότυπη απεργία.

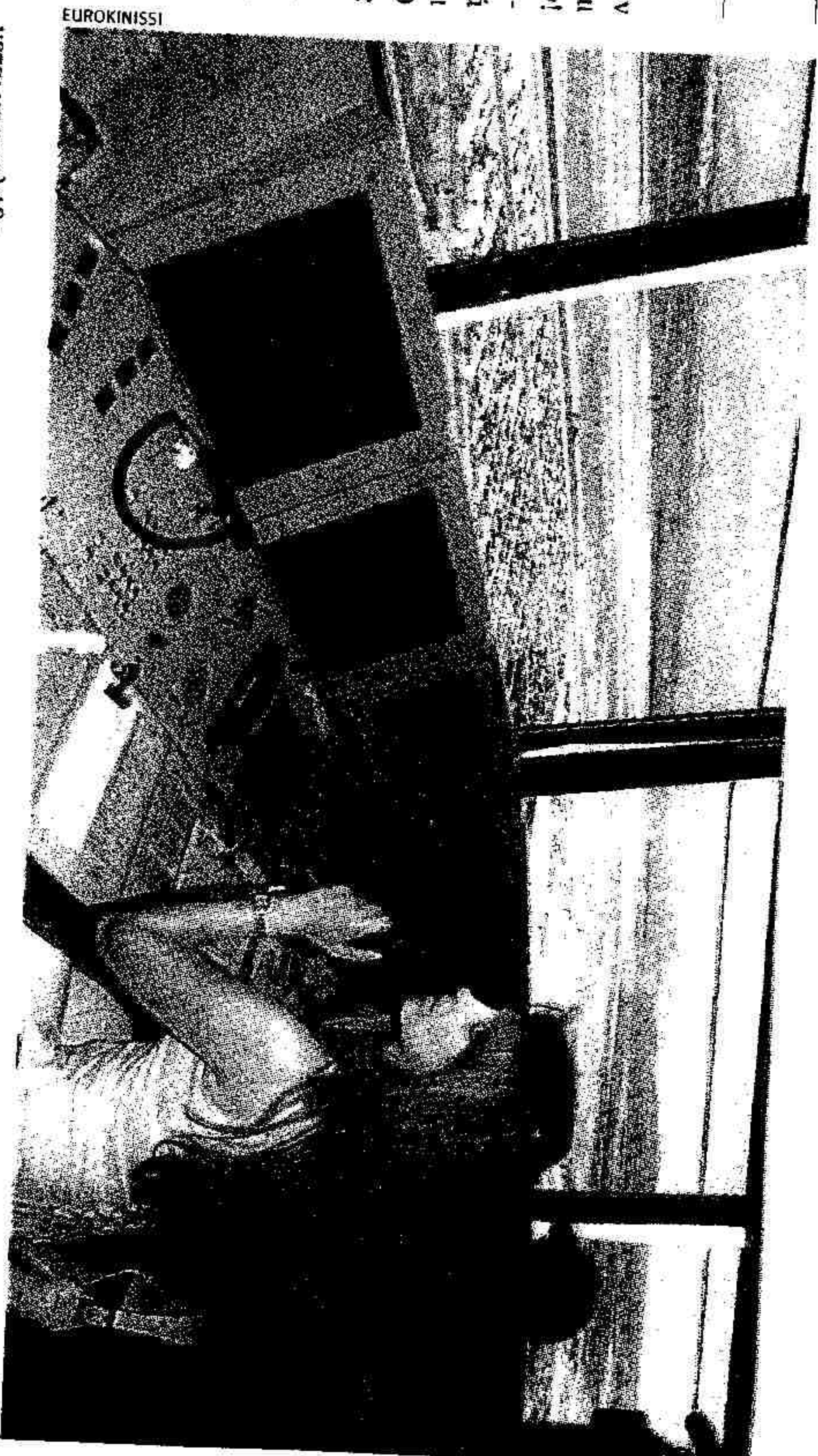
«Παχιά ανελάδδα»

Με ετήσια έσοδα 500 εκατ. ευρώ και δύο ειδικούς λογαριασμούς, για τους οποίους ερρίχουν οι εργαζόμενοι της ΥΠΑ και τα υπουργεία Οικονομικών και Υποδομών, ο «ΟΠΑΠ των αιθέ-

ρεται να αναλάβουν το management περιφερειακών αεροδρομίων στα πρότυπα του «Ελ. Βενιζέλος».

Δύο είναι οι «χρυσοί λογαριασμοί» της ΥΠΑ. Τα τέλη υπερχρεώσεως ή αλλιώς τέλη διαδρομής και το «Στατόσημο», του οποίου η σωστή απόδοση είναι Τέλος Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αεροδρομίου (ΤΕΑΑ).

Κάθε αεροσκάφος το οποίο υπερίπταται του FIR Αθηνών, δηλαδή του εναέριου χώρου της Ελλάδας, ανεξάρτητα εάν προσγειωθεί ή όχι σε ελληνικό αεροδρόμιο, πληρώνει τέλη



EUROKINISSI

ΕΥΚΤΑΙΟ ΣΕΝΑΡΙΟ
ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΛΕΓΚΤΕΣ
ΘΑ ΑΠΟΤΕΛΟΥΣΕ
Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ
ΤΩΝ ΕΠΙΔΟΜΑΤΩΝ ΑΠΟ
ΈΝΑΝ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟ ΜΗ
ΔΗΜΟΣΙΟ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟ

τότιν συμφωνίας της ΥΠΑ με τον ευρωπαϊκό οργανισμό διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, με την έννοια της ανταποδοτικότητας. Σε αυτό ακριβώς το σημείο οι εργαζόμενοι της ΥΠΑ ενίστανται στη διαχείριση των κονδυλίων από το υπουργείο Οικονομίας, καθώς τα τέλη υπερχρεώσεως αποτελούν διμερή συμφωνία μεταξύ της ΥΠΑ και ενός διεθνούς οργανισμού.

Το «Στατόσημο»

Για τους ελεγκτές, ευκταίο σενάριο θα αποτελούσε η διαχείριση των ετ

Κόστος διέλευσης ανά πτήση	
Χώρα	Τέλη (σε ευρώ)
Ελλάδα	39,06
Τουρκία	29,76
Σκωτία	56,87
Βουλγαρία	42,93
Αλβανία	43,43
Αγγλία	74,44
Γερμανία	68,99
Ισπανία	84,11
Ιταλία	65,10
Ιταλία	68,64

Οι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας διαβλέπουν υποβιβασμό του ρόλου τους

δεν είναι άλλος από το «Στατόσημο» (ΤΕΑΑ), το οποίο αποφέρει ετησίως στην ΥΠΑ μεταξύ 190 και 220 εκατ. ευρώ. Αν και η ΥΠΑ εισπράττει το σύνολο των εσόδων από το «Στατόσημο», το οποίο θεσμοθετήθηκε στις αρχές της δεκαετίας του 1990 έχοντας σκοπό τη συγκέντρωση πόρων για την κατασκευή του «Ελ. Βενιζέλος» και τον εκσυγχρονισμό των περιφερειακών αεροδρομίων, περίπου το 60-65% καταλήγει τελικά σε αυτή.

Αν κάποιος επιβίτη της χρησιμοποίη-

ρων» διανέμει στους 2.800 εργαζομένους του ετήσιο bonus 30-40 εκατ. ευρώ, το οποίο μεταφράζεται σε 1.000 ευρώ μηνιαίως.

Πλέον την κεντρική διαχείριση των τεράστιων εσόδων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, τα οποία προέρχονται σχεδόν αποκλειστικά από τους δύο ειδικούς λογαριασμούς, τα τέλη υπερπτήσης και το «Σπατόσημο», αναλαμβάνει το υπουργείο Οικονομίας.

Σε συνδυασμό με το νέο οργανόγραμμα της ΥΠΑ, το οποίο σηματοδοτεί την αυτονομία του κλάδου αεροναυτιλίας (ελεγκτές, ηλεκτρονικοί, τηλεπικοινωνιακοί) και την είσοδο ιδιωτών στα περιφερειακά αεροδρόμια, αρκετοί εργαζόμενοι διαβλέπουν βραχυπρόθεσμες αλλαγές στις μισθολογικές τους απολαβές (αμφίβολο το ύψος του επιδόματος από τα τέλη υπερπτήσης), αλλά και υποβάθμιση του ρόλου τους, καθώς ιδιώτες αναμέ-

διέλευσης, τα οποία έχουν οριστεί σήμερα στα 39 ευρώ ανά πτήση (μόνιμα), όταν στη γειτονική Ιταλία το αντίστοιχο τέλος ανέρχεται στα 69 ευρώ.

Τα τελευταία χρόνια, τα έσοδα της ΥΠΑ από τα τέλη υπερπτήσης ανέρ-

νο 30 ως 40 εκατ. ευρώ διατίθενται, σε μορφή επιδομάτων, σχεδόν στο σύνολο των εργαζομένων της ΥΠΑ.

Τα επιδόματα αυτά, τα οποία οι εργαζόμενοι ονομάζουν «euro money», προέρχονται από το Eurocontrol, κα-

μάτων αυτών από έναν ανεξάρτητο, μη δημόσιο οργανισμό ή, στη χειρότερη περίπτωση, από μια διεύθυνση εκτός ΥΠΑ, κάτι το οποίο απορρίπτει το υπουργείο Υποδομών.

Ο δεύτερος «χρυσός λογαριασμός»

ΔΑΑ λαμβάνει το 75% του «Σπατοσήμου», ενώ το υπόλοιπο 25% αποδίδεται στην ΥΠΑ.

Αντίθετα, στα περιφερειακά αεροδρόμια το 100% του «Σπατοσήμου» αποδίδεται στην ΥΠΑ.

Τι αλλάζει με το νομοσχέδιο

ΚΟΝΤΡΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΝΕΟ ΟΡΓΑΝΟΓΡΑΜΜΑ

Εξατίας κονσταντών οδηγιών («Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός»), η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας πρόκειται να αποκτήσει νέο οργανόγραμμα. Το μεγάλο «παιχνίδι» παίζεται γύρω από τη στελέχωση της Γενικής Διεύθυνσης Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας, η οποία έχει (μεταξύ άλλων) την ευθύνη και διαχείριση του εθνικού εναέριου χώρου.

Έτσι, όπως παρουσιάστηκε το νομοσχέδιο από το υπουργείο Υποδομών, στην εν λόγω γενική διεύθυνση, πέρα από τους ελεγκτές, προστίθενται οι ηλεκτρονικοί και άλλοι εργαζόμενοι. Πλέον, οι φόβοι ορισμέ-

νων ελεγκτών δεν έχουν να κάνουν μόνο με την «πολυδιάσπαση» των επιδομάτων του Eurocontrol, αλλά και με το κίνδυνο απώλειάς τους σε μεγάλο βαθμό.

Ανεξαρτήτως της διάθεσης κονδυλίων, το υπουργείο Υποδομών εξήγγειλε την εκμετάλλευση μέσω σύμβασης παραχώρησης των περιφερειακών αεροδρομίων, η εικόνα των οποίων μονάχα διαφημιστικά δεν λειτουργεί για τον τουρισμό της χώρας.

Αντίθετα με ό,τι συμβαίνει σε άλλες ανεπτυγμένες χώρες, στην Ελλάδα όλα τα αεροδρόμια, εκτός του «Ελ. Βενιζέλος», είναι απλές δημόσιες υπηρεσίες. Τα περι-

σότερα κλείνουν το βράδυ κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, ενώ οι διάδρομοι προσγείωσης και απογείωσης κρίνονται ανεπαρκείς.

Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα αυστριακής αεροπορικής εταιρίας charter, η οποία διαθέτει αεροπλάνα που μπορούν να προσγειωθούν στον αεροδρόμιο των 1.000 μέτρων της Νάξου. Στην αναχώρησή, όμως, το αεροπλάνο, λόγω βάρους, απογειώνεται με τα ελάχιστα δυνατά καύσιμα στις δεξαμενές του και ακολουθώς φορτώνει καύσιμα στο αεροδρόμιο της Λήμνου, απ' όπου και απογειώνεται για Αυστρία!