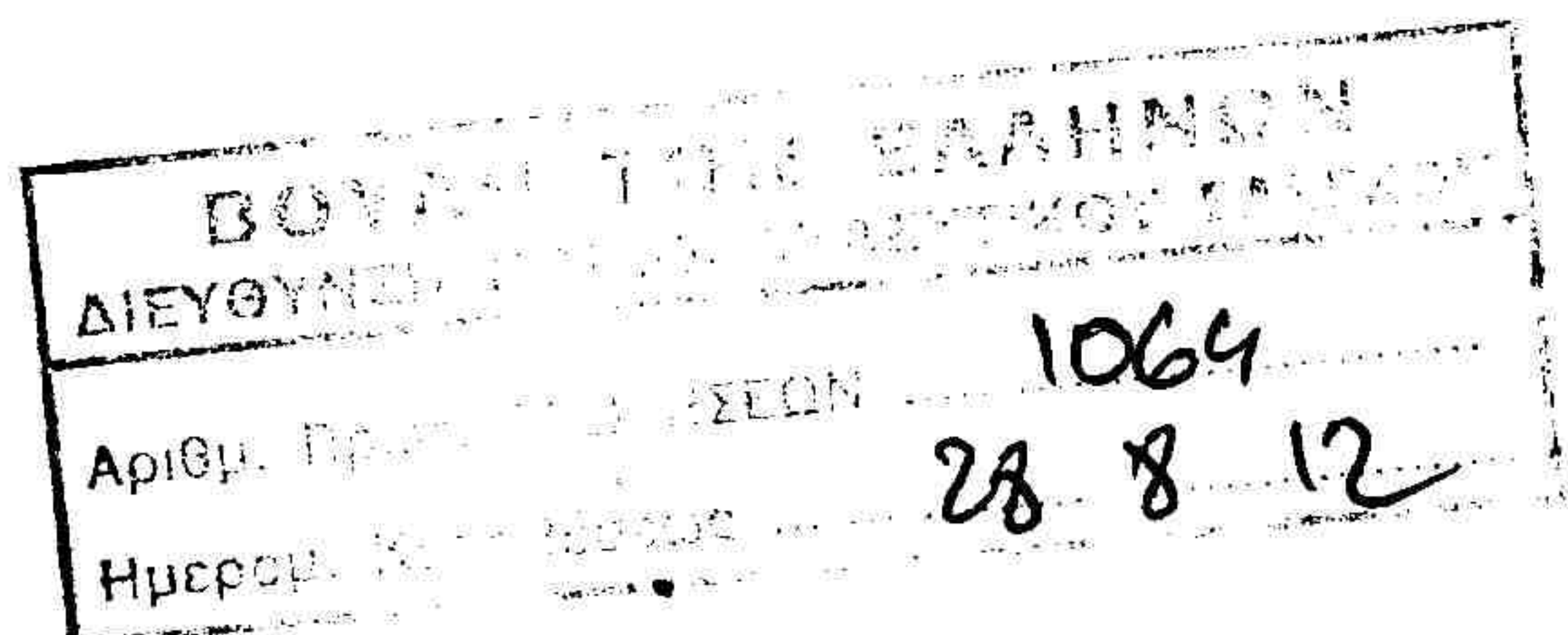




Αθήνα, 28/08/2012

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς: Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων
Υπουργείο Οικονομικών

Θέμα: Ιδιωτικοποίηση Κρατικού Αερολιμένα Θεσσαλονίκης «Μακεδονία»

κ. Υπουργοί,

Όπως μαρτυρούν επίσημα στοιχεία, με το 80% της τουριστικής κίνησης στη Χώρα μας διακινείται αεροπορικά και τα αντλούμενα έσοδα από τον Τουριστικό Κλάδο^α αντιστοιχούν στο 20% του ΑΕΠ, είναι αυτονόητο ότι τα ελληνικά Κρατικά Αεροδρόμια συνιστούν βασικό μοχλό ανάπτυξης της οικονομίας και των τοπικών κοινωνιών. Η ιδιαίτερη θέση της Πατρίδας μας στον παγκόσμιο γεωπολιτικό χάρτη, καθιστά το Αεροδρόμιο, όχι μόνον μια απλή οικονομική μονάδα, όπως μια οποιαδήποτε επιχείρηση που αντιμετωπίζεται με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια και μόνο. Το Αεροδρόμιο είναι ένα ζωντανός και μόνιμα εξελισσόμενος οργανισμός με πολλαπλές θετικές επιρροές τόσο στο επίπεδο του τοπικού κοινωνικού ιστού, όσο και συνολικά στην εθνική οικονομία. Οποιαδήποτε μορφή παρέμβασης στον οργανισμό αυτό, χωρίς το συνυπολογισμό όλων των παραπάνω κρίσιμων παραμέτρων και δίχως καμία ουσιαστική μελέτη σκοπιμότητας, κινδυνεύει να οδηγήσει το Αεροδρόμιο, σαν μονάδα, σε μονόδρομο μααρασμού.

Κατόπιν όλων, ερωτάστε:

1. Υπάρχει εμπεριστατωμένη μελέτη στην οποία έχετε συνυπολογίσει τις συνέπειες που θα έχει η διαδικασία ιδιωτικοποίησης υπέρ οποιοδήποτε επιχειρηματικού παράγοντα, του Κρατικού Αερολιμένα Θεσσαλονίκης;
2. Θεωρείτε εθνικά σκόπιμη και οικονομικά συμφέρουσα την αποκοπή του Κρατικού Αερολιμένα «Μακεδονία» από το περιουσιολόγιο του Ελληνικού Λαού, αλλά και της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης;
3. Εφόσον το ζήτημα της συντήρησης και λειτουργίας των αεροδρομίων αποτελεί ένα βασικό επιχείρημα για την ιδιωτικοποίηση του Αεροδρομίου «Μακεδονία», γιατί δεν δίδονται τα έσοδα που παράγει και του αναλογούν, τα οποία σύμφωνα με τον ανταποδοτικό τους χαρακτήρα πρέπει να επιστρέφονται στον επιβάτη μέσω της παροχής ολοένα ποιοτικότερων υπηρεσιών και υποδομών εξυπηρέτησης;
4. Εφόσον το Αεροδρόμιο, συνιστά Κρατικό Οργανισμό, γιατί δεν ασκείται η τιμολογιακή του πολιτική από το ίδιο το Κράτος (ειδικότερα από το Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων) έτσι ώστε, να διατηρείται οικονομικά, η ελκυστικότητά του και δίχως να κινδυνεύει διαρκώς, να κριθεί ασύμφορο από τους κατεξοχήν κύριους πελάτες του (όπως λ.χ. οι πτήσεις charter προς άλλους ανταγωνιστικότερους προορισμούς εκτός Ελλάδος);
5. Ποιος είναι ο δομικός σχεδιασμός του Υπουργείου προκειμένου να υπάρξουν ανταποδοτικά οφέλη για την περιοχή περίξ του Αερολιμένα, βάσει πάντα της πιθανής όχλησης, που ποικιλοτρόπως προκαλεί με τη λειτουργία του;

ΟΙ ΕΡΩΤΩΝΤΕΣ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ
ΓΙΑΝΝΗΣ ΔΗΜΑΡΑΣ

ΓΑΒΡΙΗΛ ΑΒΡΑΜΙΔΗΣ