

Προς:

Τον Υπουργό Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων

Θέμα: «Μεθοδεύετε το κλείσιμο 22 κρατικών αεροδρομίων και το ξεπούλημα άλλων 6;»

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

Τα αεροδρόμια αποτελούν την αιχμή του δόρατος των αερομεταφορών και κεντρικό μοχλό λειτουργίας και ανάπτυξής τους. Ο σημαντικός ρόλος των αεροδρομίων γίνεται περισσότερο καθοριστικός λόγω των ιδιαιτεροτήτων 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 τη μητρόπολη. Η λειτουργία των αεροδρομίων και η αεροδιακομιδή των ασθενών συμβάλουν στον τομέα της υγείας. Η έρευνα και διάσωση στο Αιγαίο, που διακαώς εποφθαλμιούν οι γείτονες, στηρίζεται άμεσα στα αεροδρόμια του αρχιπελάγους. Είναι ξεκάθαρος επομένως ο καθοριστικός τους ρόλος στο αμυντικό δόγμα της χώρας.

Τα παραπάνω καταδεικνύουν ότι τα κρατικά ελληνικά αεροδρόμια ουδεμία σχέση έχουν, από άποψη ρόλου και έργου, με αυτά της κεντρικής και βόρειας Ευρώπης. Και σαφώς δεν μπορούν και δεν πρέπει να αντιμετωπιστούν σαν μια απλή οικονομική μονάδα ή σαν εμπορικό κέντρο-πάρκο. Η προσφορά και το έργο τους είναι πολυσύνθετα.

Παρολαυτά οι Κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ και της Ν.Δ. εναλλάξ ή με συγκυβέρνηση, αποδέχτηκαν, κατά κατάπτυστη υποτέλεια, τη μνημονιακή υποχρέωση για την ιδιωτικοποίηση των ελληνικών κρατικών αεροδρομίων. Μεταβίβασαν χωρίς αντάλλαγμα όλα τα κρατικά αεροδρόμια στο ΤΑΙΠΕΔ, με δικαίωμα να τα αξιοποιήσει, εκποιήσει ή κλείσει σε περίπτωση που δεν μπορέσει να τα πουλήσει ή να τα αξιοποιήσει.

Σύμφωνα με καταγγελίες της ΟΣΥΠΑ, η μελέτη των συμβούλων στους οποίους ανέθεσε τη μελέτη το ΤΑΙΠΕΔ, καταλήγει στην πρόταση ότι από τα 39 αεροδρόμια, τα 6 θα εκποιηθούν, καθώς παρουσιάζουν επενδυτικό ενδιαφέρον, ενώ τα 22 πρέπει να κλείσουν ή σε αντίθετη περίπτωση, θα επιβαρύνουν υπέρμετρα τον κρατικό προϋπολογισμό. Βάσει των ανωτέρω καταγγελιών, μετά την πώληση των μεγάλων αεροδρομίων, που είναι «αιμοδότες» των υπολοίπων, ουδείς είναι σε θέση να γνωρίζει πώς θα πληρωθούν οι «άγονες γραμμές». Διότι αφενός δε θα υπάρχουν τα ανάλογα έσοδα, και, επομένως, θα πρέπει να επιβαρυνθεί ο κρατικός προϋπολογισμός κατά 55 εκατ. και αφετέρου διότι το κράτος δεν μπορεί να επιδοτήσει ανώνυμη εταιρία.

Αυτά θα έχουν ως άμεση συνέπεια, οι τοπικές κοινωνίες να μείνουν χωρίς αεροπορική σύνδεση, οι δε αεροπορικές εταιρίες να μην μπορούν να εισπράξουν τα χρήματα που είχαν προϋπολογίσει για την εξυπηρέτηση των άγονων γραμμών.

Διότι ένα καθαρά εποχικό αεροδρόμιο, που θα λειτουργεί ουσιαστικά πλήρως μόνο την τουριστική περίοδο, όπως όλα τα περιφερειακά, δεν μπορεί να είναι κερδοφόρο και ελκυστικό για τους ξένους επενδυτές. Ποιο αεροδρόμιο, εάν περάσει σε ξένες ιδιωτικές επιχειρήσεις, θα λειτουργήσει μόνο και μόνο για την κάλυψη κοινωνικών αναγκών; Ο ιδιώτης δε θα αδιαφορήσει για το καθόλα νόμιμο κέρδος του και δε θα ανοίξει δωρεάν το αεροδρόμιό του για αεροδιακομιδή ασθενούς ή για έρευνα και διάσωση. Συνακόλουθα, το ιδιωτικό αεροδρόμιο δε θα κρατήσει χαμηλά τα τέλη χρήσης ή δε θα τα μηδενίσει, προκειμένου να ακολουθηθεί μια εθνική τουριστική πολιτική προς όφελος του κοινωνικού συνόλου.

Γι' αυτό τα κρατικά αεροδρόμια επιβάλλεται να παραμείνουν κρατικά και υπό την εποπτεία της ΥΠΑ, προκειμένου να εξυπηρετούν τους πραγματικούς σκοπούς ανάπτυξης, προσφοράς στην εθνική οικονομία και στην κοινωνία. Μπορούν δε να αναπτυχθούν και να εκσυγχρονιστούν από ίδιους πόρους, οι οποίοι ούτως ή άλλως καταβάλλονται από τους επιβάτες και τις αεροπορικές εταιρίες και είναι υποχρεωτικά ανταποδοτικοί από τις διεθνείς συμφωνίες, δίχως να επιβαρύνουν ούτε ένα ευρώ τον έλληνα φορολογούμενο.

Κατόπιν των ανωτέρω, ερωτάται ο αρμόδιος Υπουργός:

- 1) Υπάρχει μελέτη σκοπιμότητας που να αποδεικνύει την αναγκαιότητα πώλησης και ιδιωτικοποίησης των κρατικών αεροδρομίων ή μόνο ιδεοληπτικά μοντέλα ιδιωτικοποίησης των πάντων και μνημονιακές υποταγές;
- 2) Πώς θα διασφαλιστεί ότι το πραγματικό αφεντικό των αεροδρομίων των ακριτικών νησιών, όπως για παράδειγμα, της Μυτιλήνης, της Χίου, της Κω ή της Θεσσαλονίκης και της Βόρειας Ελλάδας γενικότερα, δε θα είναι Τούρκος, Σκοπιανός ή όποιος άλλος;
- 3) Πώς θα μπορέσει να λειτουργήσει και να εκσυγχρονιστεί η Αεροναυτιλία και η ΥΠΑ, όταν τα έσοδα «θα φύγουν μαζί με τα αεροδρόμια που θα πουληθούν»;
- 4) α) Πώς θα λειτουργήσουν τα μικρά αεροδρόμια που δεν έχουν επενδυτικό ενδιαφέρον και σύμφωνα με τη δήλωση του Υπουργού θα διατηρηθούν για κοινωνικούς και εθνικούς λόγους; Θα επιβαρύνουν τον κρατικό προϋπολογισμό και τον έλληνα φορολογούμενο; β) Ποια οικονομική λογική καταστρέφει ένα σύστημα που δεν επιβαρύνει τον έλληνα φορολογούμενο και προσφέρει στην εθνική οικονομία και εδαφική ακεραιότητα, για να φτιάξει, εάν σκοπεύει βέβαια να φτιάξει, ένα άλλο που θα επιβαρύνει άμεσα τον κρατικό προϋπολογισμό;
- 5) α) Είναι γνωστό ότι τα χρήματα που θα εισπράξει το ΤΑΙΠΕΔ από την πώληση ενός αεροδρομίου θα «πάνε» στις δανειακές – τοκογλυφικές υποχρεώσεις εφάπαξ, άρα με ποια χρήματα θα αναπτυχθεί το αεροδρόμιο αυτό; β) Σε περίπτωση που καταρρεύσει οικονομικά, ποιος θα χρεωθεί το κλείσιμο του τουριστικού προορισμού και τη χρεοκοπία της τοπικής κοινωνίας;
- 6) Ποιος και με ποιο τρόπο θα καλύψει το κόστος των άγονων γραμμών;

Αθήνα, 17 Ιουλίου 2013

Η ερωτώσα Βουλευτής

Χρυσούλα-Μαρία Γιαταγάνα,

Ανεξάρτητοι Έλληνες-Α' Θεσσαλονίκης