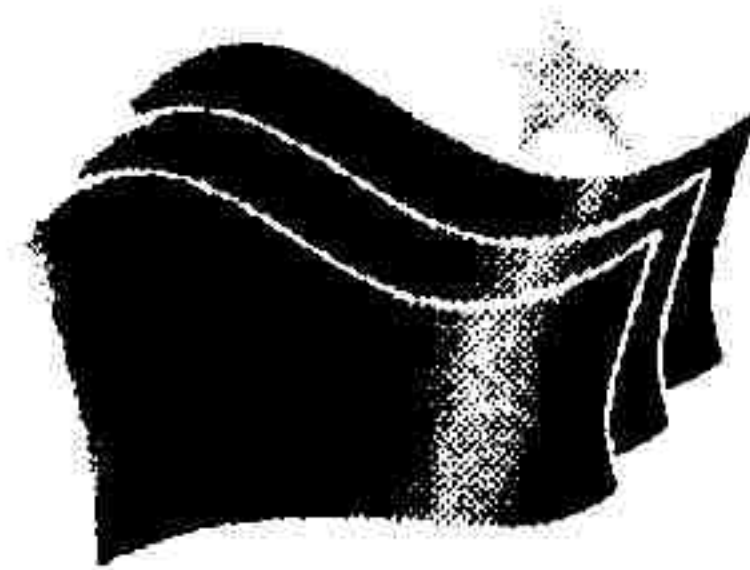




ΣΥΡΙΖΑ
ΣΥΝΑΣΠΙΣΜΟΣ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΗΣ ΑΡΙΣΤΕΡΑΣ

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ	
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΠΙΧΡΕΩΜΑΤΩΝ	
ΑΝΑΡΤΗΤΕΑ	3793
20	10 14

Αθήνα, 20 Οκτωβρίου 2014

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τους κ.κ. Υπουργούς:

- **Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων**
- **Τουρισμού**
- **Οικονομικών**

Θέμα: Διαδικασία παραχώρησης περιφερειακών αεροδρομίων

Η διαδικασία παραχώρησης για 40 χρόνια με δυνατότητες επέκτασης της σύμβασης για άλλα 10 των 14 περιφερειακών αεροδρομίων της χώρας από το ΤΑΙΠΕΔ αναμένεται να ολοκληρωθεί εντός του Νοεμβρίου.

Η ιδιωτικοποίηση των αερολιμένων που προωθεί η συγκυβέρνηση δεν συνιστά τίποτα άλλο παρά παραχώρηση σε ιδιώτες της περιουσίας που έχει δημιουργηθεί με τα χρήματα του λαού χωρίς κανένα όφελος για το ελληνικό δημόσιο.

Τα περιφερειακά αεροδρόμια που πωλούνται χωρίζονται σε δυο ομάδες των επτά παρόμοιας επιβατικής κίνησης, οικονομικών επιδοτήσεων αλλά και γεωγραφικής θέσης.

Η ομάδα Α περιλαμβάνει τα αεροδρόμια Θεσσαλονίκης, Κέρκυρας, Χανίων, Κεφαλονιάς, Ζακύνθου, Ακτίου, Καβάλας με δυνατότητα πρόσθεσης των αεροδρομίων Αλεξανδρούπολης, Καλαμάτας και Άραξου.

Η ομάδα Β περιλαμβάνει τα αεροδρόμια Ρόδου, Κω, Σάμου, Μυτιλήνης, Μυκόνου, Σαντορίνης και Σκιάθου με δυνατότητα πρόσθεσης των αεροδρομίων Χίου, Καρπάθου και Λήμνου.

Τα έσοδα που εξαγγέλλει το ΤΑΙΠΕΔ από την ιδιωτικοποίηση είναι κατά πολύ λιγότερα από τα καθαρά έσοδα των κρατικών αεροδρομίων, ενώ από

το τι θα συμβεί όταν μια χώρα όπως η Ελλάδα, που εξαρτάται άμεσα από τις αεροπορικές αφίξεις στον τουρισμό της, εκποιήσει τα αεροδρόμιά της.

Ο έλεγχος των αεροδρομίων από ιδιώτες ενέχει σοβαρούς κινδύνους και για την εθνική άμυνα δεδομένου ότι τα περισσότερα νησιωτικά αεροδρόμια έχουν και στρατιωτική χρήση.

Επίσης, η αποκρατικοποίηση θα έχει επιπτώσεις στο περιβάλλον, στην ασφάλεια, στις τοπικές και τις περιφερειακές οικονομίες, θα ελαστικοποιήσει ακόμα περισσότερο τις εργασιακές σχέσεις (αφού ο επενδυτής καλείται να καταβάλει «κάθε δυνατή προσπάθεια»!! ώστε να διατηρήσει το υφιστάμενο προσωπικό), δεν υπάρχει δηλαδή ρητή δέσμευση υποχρέωσης για διατήρηση όλων των θέσεων εργασίας, θα επιφέρει πρόσθετες επιβαρύνσεις στους ταξιδιώτες και πρόσθετα τέλη. Όλα αυτά δεν αποτελούν αποκυήματα της φαντασίας μας αλλά υπαρκτά προβλήματα που έχουν προκύψει από την ιδιωτικοποίηση αερολιμένων σε διεθνές επίπεδο.

Κατόπιν των παραπάνω, ερωτώνται οι κ.κ. Υπουργοί:

1. Ποια αναγκαιότητα εξυπηρετεί η αποκρατικοποίηση των αεροδρομίων;
2. Ισχύουν τα δημοσιεύματα για επιβολή περιφερειακού "σπατόσημου";
3. Ποια οφέλη προβλέπει ότι θα προκύψουν **α)** για τους επιβάτες, **β)** για τις τοπικές οικονομίες, **γ)** για τον κρατικό προϋπολογισμό;
4. Με ποιο τρόπο σκοπεύει η κυβέρνηση να καλύψει το κόστος λειτουργίας των περιφερειακών αεροδρομίων που δεν θα ιδιωτικοποιηθούν; Επίσης, με ποιο τρόπο σκοπεύει να καλύψει την επιδότηση των «άγονων» δρομολογίων, τα οποία δεν θα επιδοτούνται απευθείας από τον κρατικό προϋπολογισμό;
5. Τι εγγυήσεις προβλέπονται στη σύμβαση παραχώρησης ώστε:
 - α)** Να μην κλείσει κανένα περιφερειακό αεροδρόμιο
 - β)** Να μην ελαστικοποιηθούν οι εργασιακές σχέσεις όσων απασχολούνται σε αυτά
 - γ)** Η συντήρηση, ο εκσυγχρονισμός και η ανάπτυξη των αεροδρομίων να βαρύνουν αποκλειστικά των ιδιωτή
 - δ)** Να πληρούνται όλοι οι κανόνες ασφαλείας ανεξαρτήτως κόστους

την εκμετάλλευση των αεροδρομίων από τα ιδιωτικά μονοπώλια θα προκύψει απώλεια των εσόδων που συνεισέφεραν στον κρατικό προϋπολογισμό (π.χ. υπερπτήσεις) και θα αυξηθούν τα τέλη και τα ναύλα, όπως έχει αποδείξει η διεθνής εμπειρία.

Εξάλλου, σύμφωνα με δημοσιεύματα στους όρους της παραχώρησης περιλαμβάνεται και ένα περιφερειακό "σπατόσημο", το οποίο στην ουσία θα χρηματοδοτεί τη συντήρηση, τον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη των αεροδρομίων χωρίς καμία επιβάρυνση του ιδιώτη "επενδυτή", ο οποίος τελικά θα εισπράττει ενοίκιο για μια υποδομή που έχτισε ο λαός!

Το «σπατόσημο», δηλαδή το τέλος εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης αερολιμένων που επιβλήθηκε το 1992 στα αεροπορικά εισιτήρια για όλα τα αεροδρόμια της χώρας με αφορμή την κατασκευή του αεροδρομίου των Σπάτων καταργείται την 1^η Νοέμβρη.

Όπως φαίνεται θα αντικατασταθεί από νέο ενιαίο τέλος το οποίο θα διαμορφωθεί στα 14,5 ευρώ (φθηνότερο για το «Ελευθέριος Βενιζέλος», κατά πολύ ακριβότερο για όλα τα υπόλοιπα αεροδρόμια της χώρας) για την πρώτη περίοδο της παραχώρησης και τα 20 ευρώ για τη δεύτερη, μετά την ολοκλήρωση των έργων. Σε δέκα χρόνια και πάντα σύμφωνα με το ίδιο πλάνο, την 1^η Νοεμβρίου 2024, το νέο «σπατόσημο» θα μειωθεί σε 3 ευρώ ανά επιβάτη.

Μάλιστα, εξαιτίας του γεγονότος ότι γειτονικά αεροδρόμια παραχωρούνται εν είδει πακέτου, είναι ορατός ο κίνδυνος ανάπτυξης ορισμένων μόνο από αυτά και της αποκλειστικά εποχιακής χρήσης, της υποβάθμισης ή του κλεισίματος των υπολοίπων. Από τη στιγμή που δεν δίνονται εγγυήσεις, οι τοπικές οικονομίες αφήνονται έρμαιο στις κερδοσκοπικές διαθέσεις του ιδιώτη, ενώ στα νησιά και τις απομακρυσμένες περιοχές θα ενταθεί το καθεστώς αποκλεισμού, στο οποίο έχουν καταδικαστεί τα τελευταία χρόνια.

Η δημιουργία ιδιωτικού μονοπωλίου στον τομέα των αερομεταφορών αποτελεί επιζήμια εξέλιξη, καθώς θα έχει επιπτώσεις στον τουρισμό. Σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛ-ΣΤΑΤ, ποσοστό 68,65% των τουριστών έφθασαν φέτος σε ελληνικούς προορισμούς αεροπορικώς. Το ποσοστό αυτό είναι ενδεικτικό για

ε) Να διασφαλίζεται η τήρηση της περιβαλλοντικής νομοθεσίας στο ακέραιο.

στ) Να υπάρξει δικλείδα ασφαλείας η οποία δεν θα επιτρέπει στον ιδιώτη να ξεπερνά τον μέσο όρο των χρεώσεων των ανταγωνιστικών αεροδρομίων, που βρίσκονται στην ευρύτερη περιοχή.

Οι ερωτώντες βουλευτές

Γιάννης Ζερδελής

Δημήτρης Γάκης

Νίκος Συρμαλένιος

Γιάννης Αμανατίδης

Αλέξανδρος Μεικόπουλος

Αφροδίτη Θεοπεφτάτου

Τάσος Κουράκης

Σταύρος Κοντονής

Στέφανος Σαμοΐλης

Μαρία Τριανταφύλλου

Γιώργος Βαρεμένος

Δέσποινα Χαραλαμπίδου

Αγνή Καλογερά

Ιωάννα Γαϊτάνη

Μαρία Κανελλοπούλου

Λίτσα Αμμανατίδου