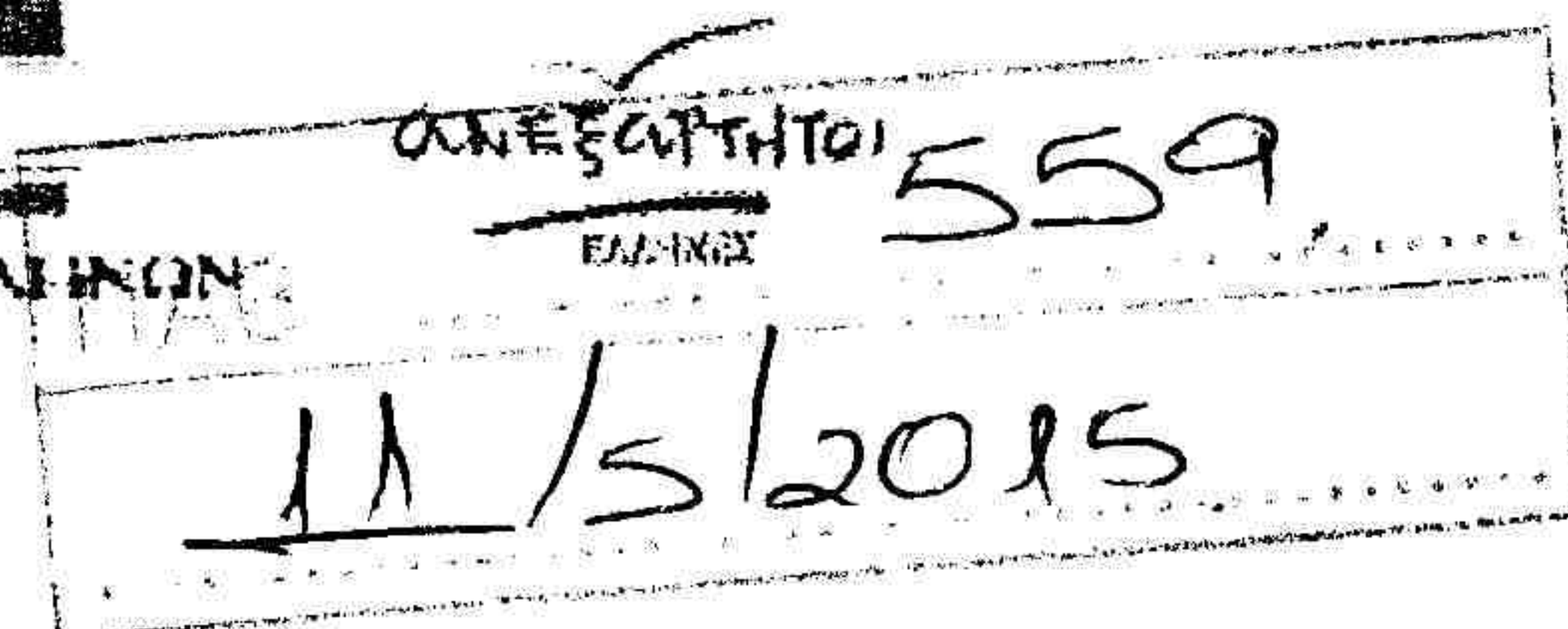




ΑΝΑΦΟΡΑ
ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ, ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Παρακαλείσθε για την τοποθέτησή σας επί της επιστολής που μας προώθησε μέσω email η Ομοσπονδία Συλλόγων Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (osyra@hcaa.gr), όπου αναπτύσσεται πρότασή τους για την ανάπτυξη της οικονομίας και του τουρισμού.

Ο Αναφέρων Βουλευτής των Ανεξαρτήτων Ελλήνων,

Νικόλαος Ι. Νικολόπουλος

Πρόεδρος Χριστιανοδημοκρατικού Κόμματος Ελλάδος

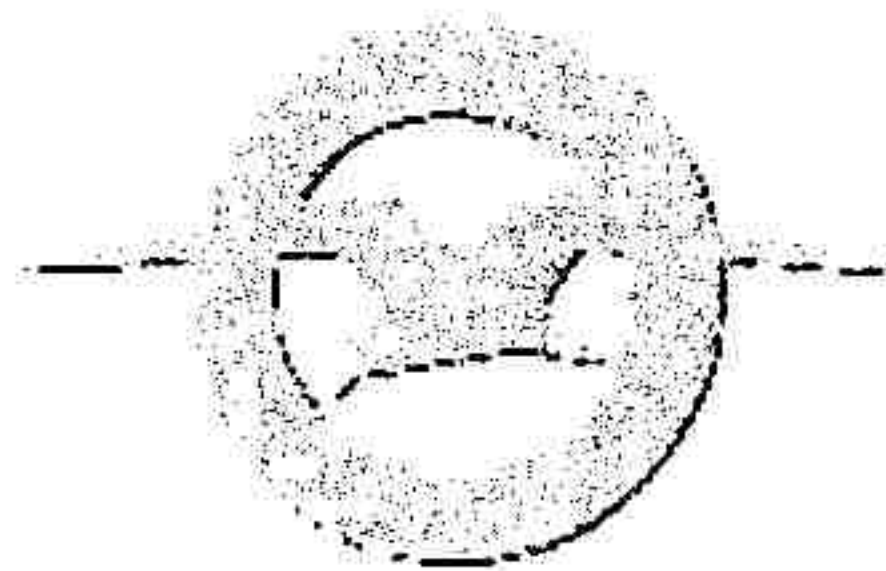
ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΣΥΛΛΟΓΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
FEDERATION OF ASSOCIATIONS OF HELLENIC CIVIL AVIATION AUTHORITY

Ο.Σ.Υ.Π.Α.

Λεωφόρος Βουλιαγμένης
Τεως Αμερικανική Βάση
Κτίριο 223
Τηλ. 2109973310 -15
ΦΑΞ 2109623555
ΑΦΜ 099024637
www.osypa.gr

F.A.H.C.A.A

Vouliagmenis avenue
Ex. American Base
Building 223
Tel. 2109973310 - 15
FAX 2109623555
osypa @ hcaa.gr



Αθήνα 27/3/15

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ

Η Ομοσπονδία Συλλόγων Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, εκφράζοντας την ανησυχία και την αγωνία, όχι μόνο, του συνόλου των εργαζομένων στην Υπηρεσία, αλλά και των φορέων του τουρισμού και της τοπικής αυτοδιοίκησης, για όλα όσα συμβαίνουν στο χώρο των αερομεταφορών και στην ΥΠΑ και με αφορμή την ασφυκτική πίεση που ασκείται από τους «δανειστές» στη νέα κυβέρνηση, για την ιδιωτικοποίηση/ξεπούλημα των ελληνικών κρατικών αεροδρομίων, καταθέτει με το παρόν τις προτάσεις των εργαζομένων. Η προσπάθειά μας αυτή δεν προέρχεται από μια στεία ιδεοληψία κρατισμού, αλλά έχει σαν στόχο να μην επιτρέψει στη λαίλαπα της «στημένης» κρίσης να παρασύρει στη καταστροφή **τον κυριότερο αιμοδότη της εθνικής οικονομίας, τον τουρισμό** και θέλει να συμβάλλει στη προάσπιση του εθνικού συμφέροντος και στην οικονομική ανάπτυξη της Ελλάδας, **για τους Έλληνες και μόνο αυτούς.**

Σε μια νησιωτική χώρα σαν την Ελλάδα, όπου το 80% περίπου της τουριστικής κίνησης διακινείται αεροπορικά και το 20% του ΑΕΠ προέρχεται από τον τουρισμό, είναι καθοριστικός ο ρόλος των αερομεταφορών στην ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας. Επιπρόσθετα η γεωπολιτική θέση της χώρας, οι εξελίξεις στα βόρεια, στα ανατολικά, στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου και των Βαλκανίων, καθώς και τα τεράστια συμφέροντα που αντιπαρατίθενται στο Αιγαίο (υδρογονάνθρακες, ΑΟΖ κλπ), υπογραμμίζουν ακόμη περισσότερο το ρόλο των ελληνικών κρατικών αεροδρομίων στα θέματα της εθνικής κυριαρχίας και άμυνας.

Τα αεροδρόμια αποτελούν την αιχμή του δόρατος των αερομεταφορών και καθοριστικό παράγοντα ανάπτυξης τους. Τα ελληνικά κρατικά αεροδρόμια ουδεμία σχέση έχουν, από άποψη ρόλου και έργου, με τα αεροδρόμια της κεντρικής και βόρειας Ευρώπης και σαφώς δεν μπορούν να αντιμετωπιστούν σαν μια απλή οικονομική μονάδα (εταιρεία), γιατί στην ελληνική πραγματικότητα δεν αναμένεται από αυτά άμεσα η παραγωγή κέρδους, αλλά είναι το εργαλείο που «φέρνει» κέρδος και υπεραξία σε όλο το τουριστικό κύκλωμα,. Με απλά λόγια ο ρόλος και η προσφορά

των κρατικών αεροδρομίων είναι πολύ πιο σύνθετοι από αυτούς που έχει μια απλή εταιρεία.

Παρόλα αυτά αποδεχτήκαμε σαν χώρα τις «πιέσεις» από διάφορα ξένα και ντόπια «συμφέροντα», για την ιδιωτικοποίηση των ελληνικών κρατικών αεροδρομίων, υποτίθεται για τη καλύτερη ανάπτυξη τους και για να μην επιβαρύνουν τον έλληνα φορολογούμενο, ονομάζοντας στη συνέχεια την υποταγή μας αυτή «μνημονιακή» υποχρέωση». Τις αιτιάσεις αυτές θα καταρρίψουμε στη συνέχεια, με πραγματικά επίσημα στοιχεία, αποδεικνύοντας το θέατρο του παραλόγου που «παιζόταν» από τους «αρμόδιους», οι θέσεις, οι προτάσεις και οι ενέργειες των οποίων ουδεμία σχέση έχουν με οικονομικά μοντέλα, ακόμη και με τα πιο ακραία φιλελεύθερα, όπως αναλύουμε παρακάτω :

Όπως είναι ήδη γνωστό το ΤΑΙΠΕΔ προχώρησε στη παραχώρηση 14 περιφερειακών αεροδρομίων στη κοινοπραξία FRAPORT AG-SLENTEL LTD, για 40 χρόνια με δυνατότητα επέκτασης για άλλα 10, καταβολή εφ' παξ τιμήματος 1,240 δις ευρώ, ετήσιο μίσθωμα 22 εκατ. Ευρώ και υποχρέωση επενδύσεων 330 εκατ. Ευρώ για τα πρώτα 4 χρόνια..Καταρχήν όπως το ίδιο το Ταμείο παραδέχεται, το εφάπαξ ποσό θα καλύψει την αποπληρωμή του δανείου και όχι την ανάπτυξη και εκσυγχρονισμό των αεροδρομίων, άρα υπάρχει παράβαση της κοινοτικής νομοθεσίας για την ανταποδοτικότητα των αερολιμενικών τελών (Στ Ε 649/81, Π.Δ 52/27-412, ΕΕ 2009/12/ΕΚ) και η εισφορά των επιβατών δεν επιστρέφεται σε αυτούς μέσω συστημάτων και υποδομών. Όσον αφορά στα 330 εκατ. επενδύσεων τα 4 πρώτα χρόνια, αυτά με μια απλή διαίρεση αντιστοιχούν σε 5,8 εκατ για κάθε αεροδρόμιο ανά έτος, με δεδομένο δε ότι μόνο για τη βαριά συντήρηση των αεροδρομίων απαιτούνται ετησίως 5 εκατ. ανά αεροδρόμιο, γίνεται άμεσα κατανοητό ότι με τα χρήματα αυτά ουδεμία αναπτυξιακή επένδυση μπορεί να γίνει. Επίσης οι αεροπορικές χρεώσεις θα διπλασιαστούν γιατί στην υπάρχουσα χρέωση των 12 ευρώ / επιβάτη (ΤΕΑΑ) θα προστεθεί αυτή που θα επιβάλλει το ιδιωτικό αεροδρόμιο που ανέρχεται σε 13 ευρώ/επιβάτη για τα 4 πρώτα χρόνια και βλέπουμε μετά. Άρα άμεσα θα διπλασιαστεί η χρέωση στον επιβάτη, με αποτέλεσμα αποτρεπτικό για την τουριστική κίνηση και ειδικότερα για τις εταιρείες «χαμηλού κόστους»

Το ΤΑΙΠΕΔ αποκρύπτει επίσης ότι αναθέτοντας τη διαχείριση των αεροδρομίων σε ιδιώτη, οι οποιοσδήποτε επιδοτήσεις μέσω Ευρωπαϊκών Προγραμμάτων, όχι μόνο σταματούν και χάνονται, αλλά και για όσα αεροδρόμια έχουν γίνει έργα με χρηματοδότηση της Ε.Ε, τα χρήματα αυτά θα πρέπει να επιστραφούν, αφού σύμφωνα με τη κοινοτική νομοθεσία, δεν μπορεί να αλλάξει το ιδιοκτησιακό καθεστώς υποδομών που έχουν ήδη επιχορηγηθεί για πέντε χρόνια από τη λήξη του έργου. Για παράδειγμα, μόνο για το αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης, η Ελλάδα έχει λάβει 400 εκατ. Ευρώ, ενώ πρόσφατα διατέθηκαν 120 εκατ. Ευρώ για το αεροδρόμιο Χανίων.

Τα ποσά και μόνο των Ευρωπαϊκών Προγραμμάτων που προαναφέρθηκαν είναι περισσότερα από αυτά, που σύμφωνα με τα σχέδια του ΤΑΙΠΕΔ, αναμένεται να επενδυθούν από τον ιδιώτη στο σύνολο των Αεροδρομίων της χώρας, στην επόμενη πενταετία ή μήπως στην επόμενη εικοσαετία ;(μόνον 250-300 εκατ. Ευρώ). Αυτή είναι και η μόνη υποχρέωση των υποτιθέμενων επενδυτών, ενώ το ελληνικό δημόσιο ουδέν άλλο έσοδο θα έχει.

Στον αντίποδα το δημόσιο σήμερα εισπράττει ετησίως 450 εκατ., δηλαδή πολύ περισσότερα χρήματα από την υποχρέωση επένδυσης των 300 εκατ. που θα καταβάλλει ο ιδιώτης για να εκμεταλλεύεται για 50 χρόνια τα κρατικά αεροδρόμια, όταν μόνο για μια πενταετία το κράτος εισπράττει πάνω από 2,250,000,000 Ευρώ. Και αυτά τα ποσά με τις πολύ χαμηλές σημερινές κρατικές χρεώσεις επιβατών και αεροσκαφών, αλλά και χωρίς να υπολογίσει κανείς την δυνατότητα επιδοτήσεων εκατομμυρίων ευρώ από Ευρωπαϊκά Προγράμματα που θα χαθούν, αφού τέτοια δυνατότητα δεν έχει ο ιδιώτης.

.Τελειώνοντας, με το καθεστώς των ιδιωτικοποιήσεων και τα σχέδια του ΤΑΙΠΕΔ, το κράτος θα εισπράττει, μετά βίας, περίπου 10 εκατ. ευρώ (μόνο 1 ευρώ ανά επιβάτη), ενώ αντίστοιχα, ο ιδιώτης θα εισπράττει 217,5 εκατ. (14,5 ευρώ ανά επιβάτη) τα πρώτα πέντε χρόνια. Με το πέρας της πενταετίας, η χρέωση θα αυξηθεί στα 20 ευρώ ανά επιβάτη, δηλαδή η επιβάρυνση ανά επιβάτη σχεδόν θα διπλασιαστεί. Με τα δεδομένα αυτά οι εταιρείες χαμηλού κόστους και όχι μόνο, δεν θα μπορέσουν να αντέξουν τέτοιες επιβαρύνσεις και βέβαια θα προτιμήσουν άλλους τουριστικούς προορισμούς, με καταστροφικές συνέπειες για τη χώρα. .

Ολοκληρώνοντας και επιγραμματικά μπορούμε να πούμε ότι το εγχείρημα της προηγούμενης κυβέρνησης το μόνο που προσέφερε στο τομέα των αερομεταφορών, ήταν η αλλαγή του ιδιοκτησιακού καθεστώτος των αεροδρομίων, από ελληνικά σε γερμανικά , με δεδομένη τη μετοχική σύνθεση της FRAPORT AG-SLENTEL LTD .

Η πρότασή μας είναι:

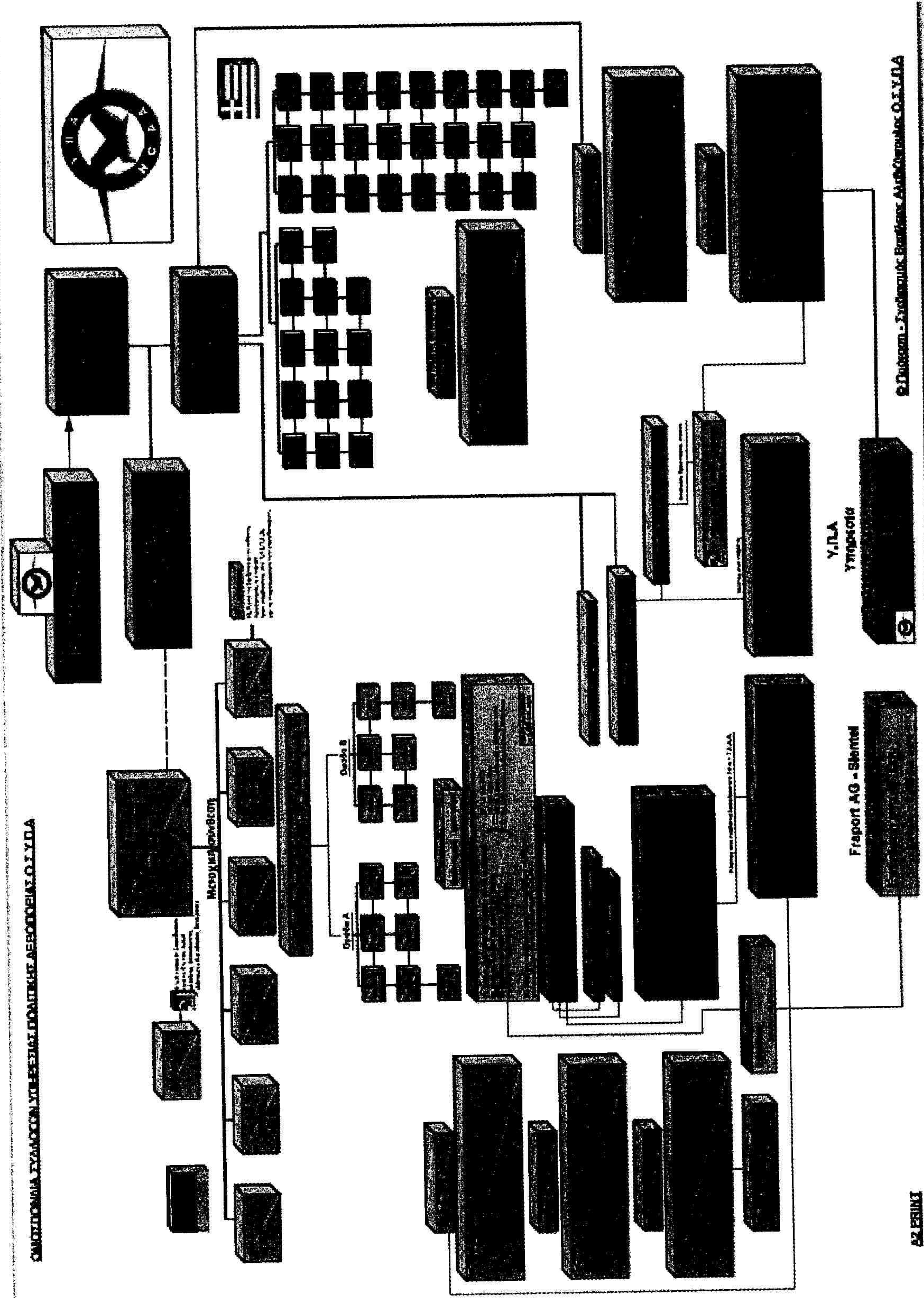
Να μην προχωρήσει η παραχώρηση/ξεπούλημα των κρατικών αεροδρομίων και να παραμείνουν στον ιστό της ΥΠΑ, προκειμένου να εξυπηρετούν τους πραγματικούς σκοπούς της ανάπτυξης, του τουρισμού, της προσφοράς στην εθνική οικονομία και στη κοινωνία και βέβαια της εθνικής κυριαρχίας και ασφάλειας. Τα ελληνικά κρατικά αεροδρόμια μπορούν να αναπτυχθούν και εκσυγχρονιστούν από ίδιους πόρους, οι οποίοι ούτως ή άλλως καταβάλλονται από τους επιβάτες και τις αεροπορικές εταιρείες και είναι υποχρεωτικά ανταποδοτικοί από τις διεθνείς συμφωνίες, δίχως να επιβαρύνουν ένα ευρώ τον έλληνα φορολογούμενο, **αρκεί και μόνο να υπάρχει πολιτική βούληση και όχι άδηλες σκοπιμότητες.**

Για του λόγου το αληθές παραθέτουμε συνημμένα κωδικοποιημένη αντιπαράταξη της πρότασης μας σε σχέση με την υποτιθέμενη αναπτυξιακή του ΤΑΙΠΕΔ

Για το Δ.Σ

Ο Πρόεδρος
Βασίλης Αλεβιζόπουλος

Ο Γ. Γραμματέας
Ρόνης. Μαθιουδάκης



A2 PRINT