



Θέσεις – προτάσεις για την ανάπτυξη των περιφερειακών αεροδρομίων (Οκτώβριος 2013)

Τα περιφερειακά αεροδρόμια είναι τα κύρια σημεία εισόδου των τουριστών, άρα τόσο η ποιοτική λειτουργία τους όσο και τιμολογιακή πολιτική τους, επηρεάζουν άμεσα την ανάπτυξη του τουρισμού και της οικονομίας. Ενόψει των ιδιωτικοποιήσεων των περιφερειακών αεροδρομίων, παραθέτουμε συνοπτικά μια σειρά θέσεων και προτάσεων με σκοπό την βελτιστοποίηση της λειτουργίας των αεροδρομίων προς όφελος του ελληνικού τουρισμού και της εθνικής οικονομίας:

- Πρέπει να υπάρχει ένα ξεκάθαρο πλαφόν συνολικών χρεώσεων ανά επιβάτη. Το πλαφόν πρέπει να υπολογισθεί σε ανταγωνιστικά επίπεδα σε σχέση με τις χρεώσεις των αεροδρομίων των ανταγωνιστών μας και κυρίως της Τουρκίας.
- Η προσαρμογή από τα σημερινά επίπεδα στα νέα επίπεδα χρεώσεων, πρέπει να γίνει μετά την πρώτη τριετία της παραχώρησης, ώστε να έχουν ολοκληρωθεί οι βελτιωτικές επενδύσεις που θα αποτελούν υποχρέωση των αναδόχων, πριν αυξηθεί το κόστος των χρεώσεων για επιβάτες και αεροπορικές εταιρείες. Κατόπιν, η προσαρμογή στο τελικό επίπεδο πρέπει να είναι σταδιακή σε βάθος μιας δεύτερης τριετίας.
- Πρέπει να γίνει έγκαιρα η στελέχωση και λειτουργία της προβλεπόμενης ρυθμιστικής αρχής αερολιμένων που θα επιβλέπει τη λειτουργία των παραχωρήσεων και ιδιαίτερα των χρεώσεων.
- Η ιδιωτικοποίηση των αεροδρομίων θα σημάνει και την κατάργηση του ΤΕΕΑ (Σπατόσημο) που σήμερα καλύπτει πέραν του κόστους των αεροδρομίων που θα ιδιωτικοποιηθούν:
 1. τη λειτουργία των 20-25 μικρότερων αεροδρομίων που δεν θα ιδιωτικοποιηθούν αλλά θα μπουν σε δημόσια εταιρεία (ΑΕΔιΠΑ) αλλά παραμένουν κρίσιμα για τη χώρα,
 2. τις αεροπορικές άγονες γραμμές,
 3. τη λειτουργία της πολύ μικρότερης πλέον ΥΠΑ αφού θα έχει καθαρά ρυθμιστικό, και ελεγκτικό ρόλο ως επιβάδουν οι κανονισμοί,
 4. τυχόν μικρές πλέον επενδύσεις υποδομών στα μικρά δημόσια αεροδρόμια.

Για τους σκοπούς αυτούς ο νόμος (άρθρο 22^Α ν. 3913/2011 Α'18) έχει ήδη προβλέψει ένα τέλος, υπέρ του Δημοσίου σε υποκατάσταση του ΤΕΕΑ χωρίς να προσδιορίσει όμως το ύψος του. Είναι αναγκαίο το τέλος αυτό και θα πρέπει να είναι περίπου 4 Ευρώ ανά επιβάτη (περίπου δηλαδή 33% του σημερινού ΤΕΕΑ) των μεγάλων ιδιωτικοποιημένων αεροδρομίων (ΔΑΑ, Ηράκλειο, 2 ομάδες περιφερειακών) για την κάλυψη των αναγκών αυτών. Χωρίς το ποσό αυτό η λειτουργία των μικρότερων αεροδρομίων, των άγονων γραμμών αλλά και της ΥΠΑ δεν θα μπορούσε να συνεχιστεί. Είναι απαραίτητο να

διατηρηθεί η αρχή της αυτοχρηματοδότησης του συστήματος υποδομών στις αερομεταφορές χωρίς να επιβαρύνεται ή να υπάρχει εξάρτηση από τον γενικό προϋπολογισμό.

- Η δομή των ομάδων δεν πρέπει να δημιουργεί επικίνδυνες γεωγραφικές αποκλειστικότητες.
- Η παραχώρηση των περιφερειακών αεροδρομίων δεν θα πρέπει να επηρεάσει την ισχύ των συναφθέντων συμβάσεων των εταιρειών επίγεια εξυπηρέτησης και στα προς ιδιωτικοποίηση αεροδρόμια στα οποία πλέον ο οργανισμός διαχείρισης του αεροδρομίου δεν θα είναι η ΥΠΑ, αλλά ο ιδιώτης παραχωρησιούχος στον οποίο να επιβάλλεται η διατήρηση του καθεστώτος ανταγωνισμού στην επίγεια εξυπηρέτηση που προβλέπεται από το Π.Δ. 285/98. Η λειτουργία του ανταγωνισμού στην επίγεια εξυπηρέτηση έχει συντελέσει στην σημαντική μείωση του κόστους και στην προσέλκυση περισσότερων πτήσεων και εταιριών. Παράλληλα, οι εταιρίες έχουν προβεί σε σημαντικές επενδύσεις προκειμένου να αναλάβουν τις υποχρεώσεις που έχουν απέναντι στο Δημόσιο για την εύρυθμη λειτουργία των αεροδρομίων και την εξυπηρέτηση των αεροπορικών εταιριών.

Θα είναι μέγα λάθος αν ο πολύ μικρός συγκριτικά σε οικονομική σημασία στόχος της μεγιστοποίησης του αρχικού τιμήματος παραχώρησης αποτελέσει την κύρια προτεραιότητα γιατί με βεβαιότητα θα κοστίσει στην ανάπτυξη, την απασχόληση και τα δημόσια έσοδα ενός κλάδου που έχει ήδη σήμερα ισχυρή δυναμική. Ίσως ένα σύστημα δημιουργίας και διατήρησης εσόδου του δημοσίου με συμμετοχή στον ετήσιο κύκλο εργασιών των παραχωρησιούχων είναι ασφαλέστερο για την επίτευξη των στόχων αυτών. Άλλωστε, ήδη το σύστημα των αεροδρομίων είναι η μοναδική αυτοχρηματοδοτούμενη υποδομή μεταφορών της χώρας δεν επιβαρύνει τον προϋπολογισμό αλλά δημιουργεί και πλεονάσματα.

Θεωρούμε σημαντικό να υπενθυμίσουμε για άλλη μια φορά, ιδιαίτερα τώρα που υπάρχει και νέος μέτοχος με μακροπρόθεσμη προοπτική, την επιτακτική ανάγκη επαναπροσέγγισης της τιμολογιακής πολιτικής του ΔΑΑ στο πλαίσιο της διαμόρφωσης της επόμενης ημέρας, είτε της πλήρους ιδιωτικοποίησης, είτε με την επέκταση της συμβάσεως.

Το κυρίαρχο ζητούμενο είναι τα αεροδρόμια να μετατραπούν σε μοχλό ανάπτυξης με καλύτερη διαχείριση και υπηρεσίες, αλλά και διατήρηση ανταγωνιστικών χρεώσεων με ένα σχήμα παραχώρησης. Πιστεύουμε ότι οι παραπάνω προτάσεις είναι απαραίτητες, για την περαιτέρω βελτίωση της σχέσης αξίας /τιμής του ελληνικού τουριστικού προϊόντος, για την ελάφρυνση του κόστους εσωτερικής μεταφοράς και για την βιωσιμότητα των αερομεταφορέων.