

ΞΕΠΟΥΛΗΜΑ ΕΝ ΟΝΟΜΑΤΙ ΤΗΣ ΔΟΣΗΣ



Επιχειρήσεις στρατηγικής σημασίας, ουσιαστικές υποδομές, αυτοκινητοδρόμοι, βιομηχανίες που έχουν σχέση με την Άμυνα της χώρας, συγκοινωνίες και ΔΕΚΟ που εξυπηρετούν το κοινωνικό σύνολο βγαίνουν το συντομότερο «στο σφυρί», αφού η ιδιωτικοποίησή τους εντάσσεται στα προσαπαιτούμενα, για να μπουν στα δημόσια ταμεία τα 2,8 δισ. ευρώ.



του Δημήτρη Σταυρόπουλου
distavropoulos@yahoo.gr

Οι μετοχές του ΟΤΕ που ελέγχει το κράτος, το 20% της ΔΕΗ, η ΕΥΔΑΠ, το Φυσικό Αέριο και ο ΟΣΕ βρίσκονται στις άμεσες προτεραιότητες του ΤΑΙΠΕΔ, που ετοιμάζει τους σχετικούς διαγωνισμούς για την παραχώρησή τους.

Ακολουθούν λιμάνια, μαρίνες, αρχαιολογικοί χώροι, ιαματικές πηγές, «προνομιούχες» τουριστικές εκτάσεις και πανάκριβα ακίνητα του εξωτερικού.

Το «πάρτι» για τους επενδυτές που παραδοκούν ψάχνοντας για ευκαιρίες ξεκινάει από την Εγνατία Οδό. Ο αυτοκινητοδρόμος, τερτάσιας εθνικής σημασίας, που ενώνει την Ελλάδα από τη μία άκρη μέχρι την άλλη, παραχωρείται άμεσα για 35 χρόνια σε ιδιώτες και το ποσό που θα συγκεντρωθεί θα πάει κατευθείαν σε Ταμείο του εξωτερικού για την εξυπηρέτηση του χρέους, όπως και μεγάλο ποσοστό από τα έσοδα έσοδα των διοδίων. Η ιδιωτικοποίηση της «πύλης», που αποτελεί ουσιαστικά τη γέφυρα της Δύσης με την Ανατολή, αποτελεί βασική απαίτηση και προτεραιότητα των δανειστών.

Αμέσως μετά, σειρά έχουν για «εκποίηση» η Επιχείρηση Αστικών Συγκοινωνιών (ΕΑΣ), η Ελληνική Αεροπορική Βιομηχανία (ΕΑΒ) η Ελληνική Βιομηχανία Οχημάτων (ΕΑΒΟ) και τα Ελληνικά Αμυντικά Συστήματα (ΕΑΣ).

Σε δημοπρασία και η Εγνατία

Όπως διέγραψε, το Ταμείο Αποκρατικοποιήσεων σχεδιάζει να δημοσιεύσει την πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος ίσως και την επόμενη εβδομάδα, τόσο για ολόκληρη την Εγνατία, όσο και για τους καθέτους δρόμους. Η παραχώρηση θα αφορά σύνολο αυτοκινητοδρόμων 1.000 χιλιομέτρων και αποτελείται από:

- Τον βασικό οριζόντιο άξονα της Εγνατίας Οδού μήκους 670 χλμ., που ξεκινά από το λιμάνι της Ηγουμενίτσας και καταλήγει, μέσω Θεσσαλονίκης, στους Κάπους Έβρου.
- Τον κάθετο άξονα Σιάτιστα-Ιεροπηγή-Κρυσαλλιοπηγή (σύνολο με Αλβανία) μήκους 72 χλμ.
- Τον κάθετο άξονα Θεσσαλονίκη-Σέρρες-Προμαχώνας (σύνολο με Βουλγαρία) μήκους 96 χλμ.
- Τον κάθετο άξονα Θεσσαλονίκη-Ευζώνοι (σύνολο με Σκόπια) μήκους 50 χλμ.

Επίσης, περιλαμβάνεται η λειτουργία 18-19 σταθμών διοδίων, έναντι 8 που λειτουργούν σήμερα. Επιπλέον, εξετάζεται αν ο παραχωρησιούχος μπορεί να αναπτύξει «πράσινες» εμπορικές δραστηριότητες, όπως ο συλλογή όμβριων υδάτων και η τοποθέτηση πλιακών πλάναλ, που θα μπορούσαν να του αποφέρουν σημαντικά οφέλη.

Η σύμβαση παραχώρησης θα περιλαμβάνει, επίσης, τη συντήρηση και τη λειτουργία του συγκεκριμένου οδικού δικτύου.

Ήδη και πριν ακόμα προχωρήσει οποιαδήποτε διαδικασία, οι αντιδράσεις είναι έντονες.

Φορείς, δήμαρχοι, επαγγελματίες και κάτοικοι της Βορείου Ελλάδας εκφράζουν την αντίθεσή τους στην πρόθεση της κυβέρνησης να εκμεταλλευτεί εμπορικά τον αυτοκινητοδρόμο, αφού είναι κατά 50% φθηνότερος από οποιονδήποτε άλλον σε όλη την Ελλάδα, αλλά κυρίως επειδή θα λειτουργήσουν σε όλο το μήκος του δέκα ακόμη σταθμοί διοδίων, που θα ανεβάσουν κατακόρυφα έως απαγορευτικά το κόστος χρήσης του.

Στη Διεθνή Έκθεση Θεσσαλονίκης, οι εργαζόμενοι στην Εγνατία επιχείρησαν να συναντηθούν με τον Αλέξη Τσίπρα, προκειμένου να τον ενημερώσουν για τις ολέθριες συνέπειες, στην τοπική κοινωνία αφενός και στην εθνική οικονομία αφετέρου, από τη σχεδιαζόμενη παραχώρηση του αυτοκινητοδρόμου.

Δεν κατάφεραν να τον συναντήσουν, αλλά του επέδωσαν υπόμνημα στο οποίο αναφέρουν τα εξής:

«Η Εγνατία Οδός ΑΕ, μόνο από τα έσοδα του σταθμού διοδίων Προμαχώνα από την 7η Ιουλίου 2016, έχει ήδη καταθέσει στον Λογαριασμό για την Εξυπηρέτηση του Δημοσίου Χρέους στην Τράπεζα της Ελλάδος το ποσό του 1.223.039,95 ευρώ.

● Είναι ο πρώτος κρατικός οργανισμός στη Βόρεια Ελλάδα – ίσως και σε όλη τη χώρα – που χρηματοδοτεί ήδη απευθείας τη μείωση του δημοσίου χρέους.

● Μόνο από τους νέους μεθοριακούς σταθμούς διοδίων Προμαχώνα και Κρυσαλλιοπηγής θα εισφέρει στη μείωση του δημοσίου χρέους τα επόμενα 35 χρόνια (όσο και η σχεδιαζόμενη περίοδος παραχώρησης) 400.000.000 ευρώ.

● Διατρεί κατά 50% φθηνότερη χρέωση διοδίων στην Ελλάδα.

● Διατηρώντας τη φθηνότερη χρέωση διοδίων και καλύπτοντας τις δαπάνες συντήρησης του αυτοκινητοδρόμου, από το σύνολο των εσόδων διοδίων μπορεί να συνεισφέρει άμεσα στη μείωση του δημοσίου χρέους μέχρι και 60.000.000 ευρώ κάθε χρόνο.

Η σχεδιαζόμενη από το ΤΑΙΠΕΔ παραχώρηση της Εγνατίας Οδού για 35 χρόνια θα έχει ως αποτέλεσμα σημαντικά μικρότερα

Πουλήστε τώρα τα «φ» και τα «ασημικά»...

Όσο πιο γρήγορα βγούνε «στο σφυρί», τόσο πιο γρήγορα θα πάρουμε τα 2,8 δισ. ευρώ

οικονομικά οφέλη στο ελληνικό Δημόσιο, δεν αποτελεί αξιοποίηση της δημόσιας περιουσίας και θα επιβαρύνει σημαντικά τους χρήστες του αυτοκινητοδρόμου λόγω αύξησης των διοδίων».

Συγκώνευση ΕΑΣ - ΕΑΒ

Σε ό,τι αφορά τις επικείμενες κινήσεις του ΤΑΙΠΕΔ, που γίνονται κατ' απαίτηση των δανειστών, έχουν σειρά οι υποδομές εθνικής και στρατηγικής σημασίας.

Συγκεκριμένα, σύμφωνα με πληροφορίες, η κυβέρνηση θα προτείνει στην τριόρα τη συγκώνευση των Ελληνικών Αμυντικών Συστημάτων (ΕΑΣ) με την Ελληνική Αεροπορική Βιομηχανία (ΕΑΒ). Η κυβέρνηση έχει επιλέξει να διατηρηθούν δύο μονάδες παραγωγής των ΕΑΣ (στο Αίγιο και στο Ασπίριο), με 341 εργαζόμενους.

Στο επιχειρηματικό σχέδιο, προκειμένου να είναι βιώσιμη η εταιρεία, προβλέπονται έσοδα 20 εκατ. ευρώ ετησίως από εξαγωγές, ενώ η κυβέρνηση δέχεται να δεσμευθεί ότι εάν οι εκτιμήσεις δεν επιβεβαιωθούν σε 18 μήνες, τότε θα συρρικνώσει περαιτέρω τα ΕΑΣ σε ένα στρατιωτικό εργοστάσιο που θα καλύπτει αποκλειστικά τις ανάγκες των ελληνικών Ενόπλων Δυνάμεων, όπως θα κάνει και με την ΕΛΒΟ.

Ωστόσο, η Διεύθυνση Ανταγωνισμού της Κομισιόν θεωρεί ότι, όσο τα ΕΑΣ έχουν και άλλη δραστηριότητα –εν προκειμένω εξαγωγική– πλην της κάλυψης των αναγκών του υπουργείου Άμυνας, δεν επιλύεται το ζήτημα των παράνομων κρατικών ενισχύσεων που έχουν λάβει.

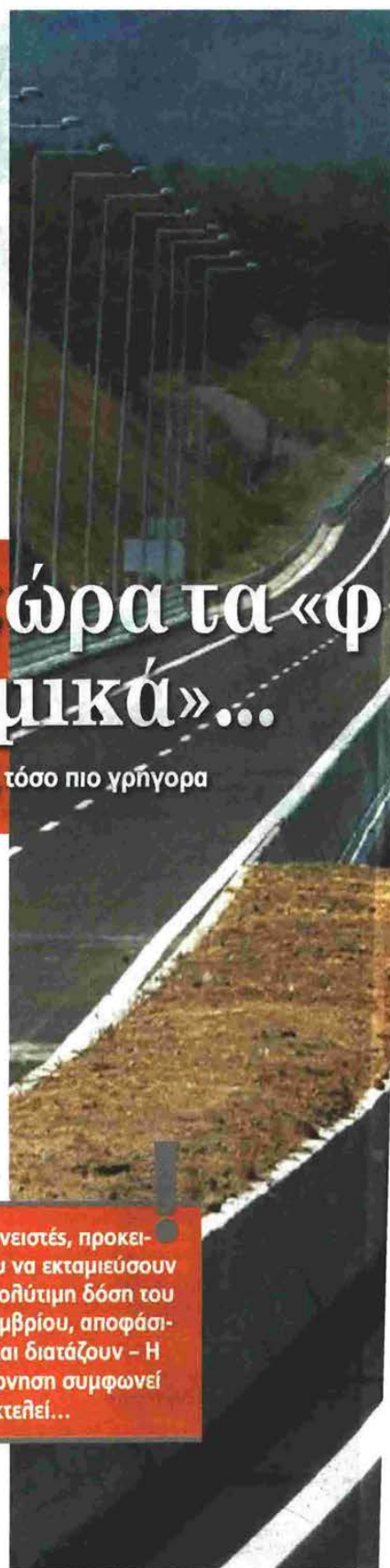
Έτσι, εάν η Κομισιόν επιμένει σε αυτήν τη θέση, η κυβέρνηση θα προτείνει τη συγκώνευση των ΕΑΣ με την ΕΑΒ. Σύμφωνα με πληροφορίες, η Αθήνα βολιδοσκοπεί τις προηγούμενες ημέρες την τριόρα, η οποία δεν είναι επί της αρχής αντίθετη, όμως επιφυλάχθηκε να δει τις λεπτομέρειες του σχεδίου.

Αλλά έπεται και συνέχεια...

Η αρχή θα γίνει από τους Οργανισμούς Αστικών Συγκοινωνιών (ΟΑΣΑ, ΟΣΥ, ΣΤΑΣΥ), τον Οργανισμό Διαχείρισης του Ολυμπιακού Σταδίου (ΟΑΚΑ), τα ΕΛΤΑ, την ΕΥΑΘ, την ΕΑΒΟ, την Αττικό Μετρό, τις Κτιριακές Υποδομές και τη ΔΕΗ.

Όσο και εάν κυβερνητικά στελέχη «χορκίζουν» το ενδεχόμενο

Οι δανειστές, προκειμένου να εκταμιεύσουν την πολυτιμή δόση του Σεπτεμβρίου, αποφάσισαν και διατάζουν – Η κυβέρνηση συμφωνεί και εκτελεί...





Ρώμη: Το κτίριο επί των οδών Romagna 42 και Sardegna 153



Πρετόρια, Ν. Αφρική: Το ακίνητο στην Stanza Bopape



της ιδιωτικοποίησης της κρατικής περιουσίας που θα μεταφερθεί στην Ελληνική Εταιρεία Συμμετοχών και Περιουσίας (ΕΕΣΠ), ο δρόμος για την πώληση των ΕΑΣ έχει ανοίξει. Σύμφωνα με το σχέδιο, ο νέος Οργανισμός δεν θα ανήκει όχι μόνο στον δημόσιο, αλλά ούτε καν στον ευρύτερο δημόσιο τομέα, θα διαθείται διοικητικό συμβούλιο, που θα εποπτεύεται από το Εποπτικό Συμβούλιο, του οποίου ο πρόεδρος όπως και ακόμη ένα μέλος θα είναι επιλογή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και του Ευρωπαϊκού Μηχανισμού Σταθερότητας, θα έχει διευθύνοντα σύμβουλο που θα αποτελεί επιλογή του Εποπτικού Συμβουλίου, με τη συμβολή του υπουργού Οικονομικών, ως εκπροσώπου του Δημοσίου, να περιορίζεται στη διατύπωση απλής γνώμης εντός δέκα ημερών.

Αμέσως μετά έρχεται η σειρά των **ΕΛΤΑ**.

Την ίδια, νέα προσπάθεια ιδιωτικοποίησης των Ελληνικών Ταχυδρομείων ξεκίνησε το ΤΑΙΠΕΔ, με τη διερεύνηση της αγοράς, προκειμένου να διαπιστωθεί αν το ενδιαφέρον της αγοράς για τον καθολικό φορέα ταχυδρομικών υπηρεσιών της χώρας μας έχει αναζωπυρωθεί. Σε περίπτωση που διαπιστωθεί ότι υπάρχει ενδιαφέρον για την εξαγορά της εταιρείας, τότε ο διαγωνισμός αναμένεται να προκηρυχθεί πριν από το τέλος του 2017.

Θα είναι η τρίτη προσπάθεια ιδιωτικοποίησης των ΕΛΤΑ, καθώς οι δύο προηγούμενες δεν τελεσφόρησαν. Μάλιστα, το 2012 οι Lazard και Pricewaterhouse Coopers, οι χρηματοοικονομικοί σύμβουλοι που είχε ορίσει για την ιδιωτικοποίηση των ΕΛΤΑ το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας Δημοσίου, γύρισαν με

μόνο έναν «μνηστήρα» στο χαρτοφυλάκιό τους, τα βελγικά ταχυδρομεία. Στη σχεδιαζόμενη ιδιωτικοποίηση της ΕΛΒΟ, οι εργαζόμενοι είναι κάθετα αντίθετοι.

«Η ΕΛΒΟ είναι η μοναδική ελληνική βιομηχανία η οποία έχει τη δυνατότητα, σε εγκαταστάσεις και προσωπικό, παραγωγής ερπυστριωφόρων και τροχοφόρων οχημάτων. Ήδη συμπλήρωσε δύο χρόνια ενταγμένη σε καθεστώς ειδικής εκκαθάρισης και τα αποτελέσματα αυτής της καταστροφικής επιλογής για το μέλλον της εταιρείας ήταν η παραγωγική απαξίωση του εργοστασίου, η διακοπή σχεδόν κάθε εμπορικής δραστηριότητας και μοιραία ο οικονομικός της στραγγαλισμός», εξηγούν.

Τα ακίνητα του εξωτερικού

Από τα κρατικά «φιλέτα» του εξωτερικού, ετοιμάζονται να «βγουν» σε δημοπρασία τα εξής:

Ρώμη, Ιταλία

Το ακίνητο βρίσκεται μέσα στο ιστορικό κέντρο της Ρώμης, επί των οδών Romagna 42 και Sardegna 153, τριακόσια μέτρα ακριβώς νότια από τους κήπους της Villa Borghese. Οι γύρω δρόμοι χαρακτηρίζονται από μεγάλη πυκνότητα πολυτελών κατοικιών, καθώς και από μια σειρά υψηλής ποιότητας κτιρίων γραφείων, συμπεριλαμβανομένων τριών ιδιωτικών τραπεζών. Το κτίριο αποτελείται από υπόγειο, ισόγειο, πέντε ορόφους και σοφίτα, συνολικής επιφάνειας 1.600 τ.μ. Λειτουργούσε ως ξενοδοχείο μέχρι το 2007.

Πρετόρια, Ν. Αφρική

Το ακίνητο βρίσκεται στην περιοχή Hatfield, στην πλέον κεντρική λεωφόρο της Πρετόρια, στη Stanza Bopape αριθμός 1008, και σε μικρή απόσταση από το Union Building. Το κυριακό συγκρότημα περιλαμβάνει διώροφο κτίριο συνολικής επιφάνειας 350 τ.μ. και ένα βοηθητικό αυτοτελές κτίσμα συνολικού εμβαδού 50 τ.μ. Η επιφάνεια του οικοπέδου είναι 1.766 τ.μ.

Ερεβάν, Αρμενία

Το ακίνητο βρίσκεται στο κέντρο του Ερεβάν, επί της οδού Moskonyan 22, πολύ κοντά στην πλατεία Ελευθερίας και στην Όπερα. Περιλαμβάνει α) ένα κύριο τριώροφο κτίριο αποτελούμενο από υπόγειο, τρεις ορόφους και σοφίτα, συνολικής δομημένης επιφάνειας 1.156,7 τ.μ., β) τέσσερα βοηθητικά κτίσματα συνολικής επιφάνειας 361,7 τ.μ. και γ) μία πύλη 25 τ.μ. Το εμβαδόν του οικοπέδου ανέρχεται σε περίπου 2.000 τ.μ.

► Τα drones είναι μία κατηγορία συσκευών που αποτελεί μόδα την τελευταία διετία αλλά η χρήση τους, η οποία αυξάνεται με εντυπωσιακούς ρυθμούς, εκτιμάται ότι μπορεί να

αλλάξει τα δεδομένα σε μία σειρά από κλάδους: από αυτόν των επαγγελματιών φωτογράφων μέχρι εκείνον των κατ'οίκον παραδόσεων προϊόντων και του ηλεκτρονικού εμπορίου



ΕΧΟΥΝ ΓΙΝΕΙ ΜΟΔΑ ΤΑ «ΜΗ ΕΠΑΝΔΡΩΜΕΝΑ» ΑΕΡΙΩΘΟΥΜΕΝΑ ΟΧΗΜΑΤΑ

«Πετούν» τα drones και αλλάζουν τα δεδομένα

ΤΟΥ ΔΗΜΗΤΡΗ ΜΑΛΛΑ
 dmallas@pegasus.gr

Το φετινό καλοκαίρι η τελευταία «μόδα» στις γαμήλιες δεξιώσεις ήταν οι φωτογραφίες με τη χρήση drones! Για όσους δεν γνωρίζουν τι εστί drone, πρόκειται γι' αυτά τα σκεπτικά μικρού μεγέθους «μη επανδρωμένα» αεριωθούμενα οχήματα, τα οποία ο χειριστής τους κατευθύνει από μία ειδική κονσόλα ή ακόμη και μία φορητή συσκευή (tablet ή smartphone) και μπορούν στην παρούσα φάση τουλάχιστον να τραβήξουν φωτογραφίες ή video.

Τα drones είναι μία κατηγορία συσκευών που αποτελεί μόδα την τελευταία διετία αλλά η χρήση τους, η οποία αυξάνεται με εντυπωσιακούς ρυθμούς, εκτιμάται ότι μπορεί να αλλάξει τα δεδομένα σε μία σειρά από κλάδους: από αυτό των επαγγελματιών φωτογράφων μέχρι εκείνον των κατ'οίκον παραδόσεων προϊόντων και του ηλεκτρονικού εμπορίου. Όπως, επίσης, έχουν ήδη αρχίσει να χρησιμοποιούνται και σε τομείς όπως είναι αυτός της ασφάλειας, της εποπτείας και της παρακολούθησης, αλλά και να βοηθούν στην καταστροφή πυρκαγιών.

ΑΠΟ ΤΟΝ ΣΤΡΑΤΟ

Η πραγματικότητα είναι πως τα πρώτα μη επανδρωμένα αεριωθούμενα οχήματα (ή Unmanned Autonomous Vehicles) έκαναν την εμφάνισή τους το 1964 με τις αμερικανικές ένοπλες δυνάμεις να χρησιμοποιούν UAV σε πολεμικές επιχειρήσεις στο Βιετνάμ. Από τότε μέχρι σήμερα

“

Η πραγματικότητα είναι πως τα πρώτα μη επανδρωμένα αεριωθούμενα οχήματα (ή Unmanned Autonomous Vehicles) έκαναν την εμφάνισή τους το 1964, με τις αμερικανικές ένοπλες δυνάμεις να χρησιμοποιούν UAV σε πολεμικές επιχειρήσεις στο Βιετνάμ

”

ρα, η εξέλιξη της τεχνολογίας είναι ραγδαία και η χρήση τέτοιου είδους μη επανδρωμένων αεριωθούμενων οχημάτων είναι ιδιαίτερα διευκολυνόμενη στις ένοπλες δυνάμεις πολλών κρατών.

ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ

Τα οχήματα που έχουμε καταλήξει να αποκαλούμε drones, πάντως, δεν έχουν μεγάλη σχέση με τα στρατιωτικά UAVs. Πρακτικά, ως drones χαρακτηρίζονται τα UAV, το βάρος των οποίων φθάνει τα 25 κιλά. Η ακτίνα μέσας στην οποία λειτουργούν είναι συνήθως ανάλογη και της τιμής, αλλά, για παράδειγμα, ένα drone με τιμή πώλησης στα επίπεδα των 1.000 ευρώ έχει ακτίνα δράσης 2 χιλιόμετρα και μπορεί να φθά-

ΚΑΝΟΝΕΣ

Τι προβλέπει το θεσμικό πλαίσιο

Ακόμη και στην Ελλάδα υπάρχουν παραδείγματα, όπως είναι αυτό της ACS, η οποία έχει ξεκινήσει να δοκιμάζει τη χρήση των drones. Το πρόβλημα που πρέπει να λυθεί είναι ότι απαιτείται να δημιουργηθεί το σχετικό θεσμικό πλαίσιο. Προς το παρόν, η περιοχή είναι σχετικά «γκρίζα» και οι κάτοχοι των «ερασιτεχνικών» drones πετούν χωρίς ιδιαίτερες ενδοχρήσεις, αν και θα πρέπει να τηρούν τους κανόνες που έχει θέσει η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας για τις πτήσεις των αερομοντέλων, στα οποία περιλαμβάνονται και τα drones. Βέβαια, στην Ελλάδα οι κανόνες αυτοί δεν τηρούνται και ιδιαίτερα αλλά αυτό πρόκειται σύντομα να αλλάξει, καθώς η Ευρωπαϊκή Ένωση ετοιμάζεται να παρουσιάσει και να θέσει σε ισχύ ένα συνολικό ρυθμιστικό πλαίσιο που θα αφορά τόσο την ερασιτεχνική όσο και την επαγγελματική χρήση των drones. Μάλιστα, η Ε.Ε. δείχνει να βιάζεται καθώς οι εκτιμήσεις κάνουν λόγο για μία αγορά, η αξία της οποίας μπορεί να φθάσει τα 4 δις. ευρώ ετησίως σε παγκόσμιο επίπεδο μέχρι το 2022 και να έχει ως αποτέλεσμα τη δημιουργία χιλιάδων θέσεων εργασίας!

Ενα θέμα πάντως που έχει αρχίσει να προκύπτει αφορά την ορθή χρήση των drones. Δεν είναι λίγοι εκείνοι που ανησυχούν για τα προβλήματα που μπορούν να υπάρξουν για τις πτήσεις αεροσκαφών, όπως και για τις παρακολούθησεις. Όπως ακόμη ανησυχία υπάρχει για το κατά πόσον οι αγοραστές ενός drone θα έχουν την ικανότητα να το χειριστούν, καθώς δεν είναι κάτι εξαιρετικά απλό. Και γι' αυτό τον λόγο σε αρκετές χώρες, οι χειριστές drones οπαιτείται να έχουν κάποια μορφή πιστοποίησης ότι είναι θέση να το χειριστούν. Όπως φαίνεται, στο ότι πολύ μακρινό μέλλον, εκτός από δίπλωμα οδήγησης αυτοκινήτου θα απευθύνεται να αποκτήσει και δίπλωμα χειρισμού drone!

Σήμερα, τα περισσότερα drones πωλούνται με ενσωματωμένη κάμερα. Όσο πιο ακριβό είναι ένα drone, τόσο καλύτερη είναι η κάμερά του και άρα τόσο καλύτερες από ποιοτικής πλευράς είναι οι φωτογραφίες που τραβά. Υπάρχει, επίσης, και η δυνατότητα για ζωντανή μετάδοση, αλλά το κόστος ανεβαίνει σημαντικά

σε ύψος 500 μέτρων. Αν βγει εκτός ακτίνας του χειριστή, τότε σταματά και περιμένει τον χειριστή να πλησιάσει. Σε περίπτωση, όμως, που η μπαταρία τελειώσει, τότε πολύ απλά πέφτει. Το τελευταίο στοιχείο είναι πολύ σημαντικό, δεδομένου ότι τα περισσότερα drones «αντέχουν» να βρίσκονται στον αέρα 20-25 λεπτά. Για μεγαλύτερη διάρκεια, θα κληθείτε να πληρώσετε πολύ περισσότερα.

Το κόστος ξεκινά από πολύ χαμηλά επίπεδα, καθώς μπορείτε να βρείτε drones με τιμή πώλησης ακόμη και τα 30 ευρώ! Όμως, πρόκειται για πολύ μικρού μεγέθους μηχανήματα που χαρακτηρίζονται περισσότερο ως παιχνίδια παρά ως drones. Ένα «κανονικό» drone ξεκινά από περίπου 300 ευρώ και μέχρι τα 1.500 ευρώ είναι αυτά που απευθύνονται κατά κύριο λόγο σε ερασιτέχνες και χομπιστές. Από τα 1.500 ευρώ και πάνω, τα drones που κυκλοφορούν απευθύνονται σε επαγγελματίες, με τους φωτογράφους και τους κινηματογραφιστές να είναι από τους πρώτους που έχουν απευθείας να αποκτήσουν ένα τέτοιο όχημα.

ΧΡΗΣΗ

Πέραν από φωτογραφίες και video, οι χρήσεις ενός drone ποικίλλουν. Αυτά τη στιγμή, τα περισσότερα drones πωλούνται με ενσωματωμένη κάμερα. Όσο πιο ακριβό είναι ένα drone, τόσο καλύτερη είναι η κάμερά του και άρα τόσο καλύτερες από ποιοτικής πλευράς είναι οι φωτογραφίες που τραβά. Υπάρχει, επίσης, και η δυνατότητα για ζωντανή μετάδοση, αλλά το κόστος ανεβαίνει σημαντικά. Βέβαια, η ζωντανή μετάδοση είναι χρήσιμη για τηλεοπτικούς σταθμούς που θέλουν να έχουν εικόνα από ψηλά σε πολλές περιπτώσεις, όπως και για όσους προσφέρουν υπηρεσίες εποπτείας και ασφαλείας.

Σημειωτέον πως η Ελληνική Αστυνομία έχει προμηθευτεί drones, τα οποία ήδη χρησιμοποιεί σε διάφορες περιπτώσεις. Οι πιο ενδιαφέρουσες χρήσεις, βέβαια, μάλλον δεν τις έχουμε δει ακόμη και είναι εκείνες που θα φέρουν μία μικρή «επανάσταση» σε πολλούς κλάδους. Στην άλλη πλευρά του Ατλαντικού, ο Amazon δοκιμάζει drones προκειμένου να μεταφέρει άμεσα και γρήγορα παραγγελίες στους πελάτες της.

Αυτό σημαίνει ότι στο όχι πολύ μακρινό μέλλον θα μπορεί -με την ανάλογη κρέωση ενδοχρηστών- να παραδίσει την παραγγελία που έκανε ο πελάτης μέσα σε μία ώρα! Και κυριολεκτικά να αρθροί το πακέτο στην πόρτα του. Βέβαια, υπάρχουν περιορισμοί στο βάρος που μπορεί να σηκώσει ένα drone, αλλά αυτά είναι θέματα που θα λυθούν μέσα στα επόμενα χρόνια. Επίσης, μία άλλη ενδιαφέρουσα χρήση έχει να κάνει με τις κατ'οίκον παραδόσεις φαγητού και δεν είναι τυχαίο ότι η Dominos είναι από τις πρώτες εταιρείες που έχουν εκδελώσει ενδιαφέρον.



PRESS
ΕΛΤΑ

Είδος: Εφημερίδα / Κύρια / Πολιτική / Εβδομαδιαία
Ημερομηνία: Σάββατο, 24-09-2016
Σελίδα: 31
Μέγεθος: 35 cm²
Μέση κυκλοφορία: 3240
Επικοινωνία εντύπου: (212) 7003.200

Λέξη κλειδί: ΕΛΤΑ



1822: Ο Ιωάννης Καποδίστριας οργανώνει για πρώτη φορά στην Ελλάδα Ταχυδρομική Υπηρεσία, με γραφεία στο Άργος, την Τρίπολη, την Επίδαυρο και τη Σύρο.



Ο Ιωάννης Βερίγιος σε εκδήλωση συνδικαλιστών της ΠΑΚ-ΕΛ.ΤΑ.

Ελληνική Ταχυδρομική Α.Ε.
 Κεντρική Υπηρεσία
 Δ/νση Διοίκησης & Κοινωνικών
 Γραμμάτων Κοινωνικού Συμβουλίου



Τηλ: 624451000
 Τηλ: 210-2032000
 Τηλ: 2106-2000
 Α.Τ.Υ.: 112/2799013

Διεύθυνση Ανθρώπινου Δυναμικού

“Αποφασίσεις Διοικητικού Συμβουλίου”

ΘΕΜΑ: «Ορισμός Γενικού Διευθυντή ΕΛ.ΤΑ.»

Το Διοικητικό Συμβούλιο της Α.Ε. ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΤΑΧΥΔΕΛΤΑ (ΕΛ.ΤΑ.), κατά την 1574/23.08.2016 (85ος 47 συνεδρισμός του, προς έγκριση από την 15/23.08.2016) συζήτηση της Διοίκησης Ανθρώπινου Δυναμικού, τη σχετική προαρκτική πρόταση του Διοικητικού Συμβουλίου, καθώς και τις απόψεις των Μελών του, ύστερα από συζήτηση,

αποφασίζει

1. Την παύση του κ. Ιωάννη Βερίγιου ως Γενικού Διευθυντή της Γενικής Διοίκησης Ανθρώπινου Δυναμικού.
2. Η Βερίγιος του οποίου απώλεσε την τριετή, με μηνιαίο συντάξιμο ποσό: 4.512,50 ευρώ, οι οποίοι καταλαμβάνονται καθ' ύλην τη διάρκεια της σύμβασης, ως προς το μέρος τους, από το ετήσιο κέρδη να μην ενοχλούνται και να μην ενοχλούνται.
3. Την έγκριση της οικονομικής σύμβασης κέρδητος του Γενικού Διευθυντή.
4. Την παύση εξουσιοδότησης στον Διοικητικό Συμβούλιο για την υπογραφή της σχετικής σύμβασης στο πλαίσιο της παρούσας.

Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
 ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

ΚΕΛΑΝΗ ΝΙΣΙΑΗ

Η απόφαση του Δ.Σ. των ΕΛ.ΤΑ. για τον διορισμό του Ιωάννη Βερίγιου στη θέση του γενικού διευθυντή.

Οδηγός έγινε διευθυντής

Αναβάθμιση για τον αρχισυνδικαλιστή του ΣΥΡΙΖΑ στα ΕΛ.ΤΑ., Ιωάννη Βερίγιο

Του **ΓΙΑΝΝΗ ΧΡΗΣΤΑΚΟΥ**
 xristakos@parapolitika.gr

Με «χρυσή» αναβάθμιση ανταμείφθηκε αρχισυνδικαλιστής των ΕΛ.ΤΑ., ο οποίος με απόφαση της διοίκησης αύξησε κατά μερικές χιλιάδες ευρώ τον μηνιαίο μισθό του, τοποθετούμενος ως γενικός διευθυντής Ανθρώπινου Δυναμικού. Ο μέχρι πρότινος πρόεδρος του συνδικαλισμού ΠΑΚ-ΕΛ.ΤΑ., που πρόσκειται στον ΣΥΡΙΖΑ, Ιωάννης Βερίγιος, έγινε μέσα σε μία μέρα από οδηγός, που ήταν η οργανική του θέση, διευθυντής, με μισθό 4.500 ευρώ. Όλα αυτά, τη στιγμή που τα Ελληνικά Ταχυδρομεία από το 2015, σύμφωνα με τα τελευταία στοιχεία του ελέγχου ορκωτών λογιστών, έγιναν για πρώτη φορά ελλειμματικά και, βέβαια, με ζημιωτικές αποφάσεις, όπως η συμμετοχή τους στην αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της Attica Bank. Η νέα διοίκηση των ΕΛ.ΤΑ., που ανέλαβε την άνοιξη του 2016, υποσχέθηκε να τα επαναφέρει σε κερδοφόρο τροχιά. Φαίνεται, όμως, ότι το «καρκίνωμα» με την αιμορραγία στις ΔΕΚΟ δεν λείπει να σταματήσει, αφού σε κρίσιμες εποχές για το μέλλον των Ελληνικών Ταχυδρομείων, η διοίκηση εγκρίνει νέες θέσεις, με υψηλούς μισθούς, της τάξεως των 4.500 ευρώ. Βέβαια, γνωρίζουμε ότι μία προκήρυξη και από όλους τους ενδιαφερομένους επελέγη ο κ. Βερίγιος, ο οποίος, σύμφωνα με τους εργαζομένους στην εταιρεία, είχε ήδη γραφείο δίπλα σε αυτά της διοίκησης και, στην ουσία, αποτελούσε τον «προθάλαμο» όπως λένε, για όποιον ήθελε να δει τα νέα στελέχη της διοίκησης. Σύμφωνα με την απόφαση της διοίκησης των ΕΛ.ΤΑ., με ημερομηνία 25 Αυγούστου 2016, εν μέσω της θερινής ραστώνης, ο κ. Βερίγιος ανέλαβε καθήκοντα με υψηλό μισθό για τα σημερινά δεδομένα. Έτσι, από τη μια στιγμή στην άλλη, ένας υπάλληλος με μισθό περίπου 1.300 ευρώ τον μήνα, εκτινάχθηκε στα 4.500 ευρώ. Με βάση τα στοιχεία των ΕΛ.ΤΑ., ο μισθός αυτός ήταν οι απολαβές που είχε σε προηγούμενες διοικήσεις ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της εταιρείας. Δηλαδή, ένα πρόσωπο στην ανώτερη βαθμίδα της διοίκησης των ΕΛ.ΤΑ. έπαιρνε αυτά τα χρήματα κατέχοντας τις δύο θέσεις. Για την επαγγελματική του εκτίναξη, ο ίδιος ο αρχισυνδικαλιστής αποκαίρει τους συναδέλφους του με ένα κείμενο που περιείχε αρκετή συγκίνηση, το οποίο ανήρτησε στην ιστοσελίδα που διατηρεί

ΠΑΚ-ΕΛ.ΤΑ. Εκεί έγραψε για την... πρόκληση που του παρουσιάστηκε: «Μια καινούργια πρόκληση παρουσιάστηκε για μένα. Η θέση του γενικού διευθυντή Ανθρώπινου Δυναμικού στα ΕΛ.ΤΑ. μου κέντρισε το ενδιαφέρον και αποφάσισα να τη διεκδικήσω. Η διοίκηση έκρινε πως μπορώ να ανταποκριθώ στις απαιτήσεις της συγκεκριμένης θέσης και με εμπιστεύτηκε. Έχω ήδη υποβάλει την παραιτήσή μου από μέλος της Εκτελεστικής Επιτροπής και του Διοικητικού Συμβουλίου της ΠΟΣΤ». Ο νέος γενικός διευθυντής Ανθρώπινου Δυναμικού των ΕΛ.ΤΑ., αποχαιρετώντας τους συναδέλφους του, έγραψε ακόμη για το τι καταφέρνει κανείς δίνοντας με πάθος τους συνδικαλιστικούς αγώνες: «Το κυρίαρχο συμπέρασμα από την τριετή εμπειρία που αποκόμισα είναι πως ό,τι δεν καταφέρνει κάποιος οφείλεται στο ότι δεν το πίστεψε πραγματικά και δεν αγωνί-

στηκε αρκετά για αυτό. Να θυμάστε πάντα πως δεν υπάρχουν “απελπιστικές καταστάσεις”, μόνο άνθρωποι που έχουν απελπιστεί από αυτές κι αυτό είναι ο ορισμός της αποδοχής της ήττας».

ΔΙΚΑΙΩΣΗ. Η αναγνώριση των αγώνων του αριστερού συνδικαλιστή των ΕΛ.ΤΑ., Ιωάννη Βερίγιου, δικαιώνεται με την τοποθέτησή του στη νεοσύστατη θέση του γενικού διευθυντή Ανθρώπινου Δυναμικού, με απολαβές 4.500 ευρώ και τριετές συμβόλαιο. Οι κινήσεις αυτές της διοίκησης ίσως κρίνονταν μόνο για την ηθική διάσταση του θέματος, εάν δεν υπήρχαν τα όσα οικονομικά στοιχεία των ΕΛ.ΤΑ. Αλλιώς, η νέα διοίκηση τοποθετήθηκε ακριβώς για να επαναφέρει την εταιρεία στη σωστή πορεία, μετά τον κατήφορο που πήρε από το 2015 και μετά. Σύμφωνα με τα στοιχεία του τελευταίου ισολογισμού, ο κύκλος ερ-



Το... αποκαίρει τον Ι. Βερίγιο προς τους συντρόφους του.

Ο μέχρι πρότινος πρόεδρος του συνδικαλισμού ΠΑΚ-ΕΛ.ΤΑ., που πρόσκειται στον ΣΥΡΙΖΑ, έγινε μέσα σε μία μέρα από οδηγός, που ήταν η οργανική του θέση, διευθυντής

γισίων παρουσίασε μείωση κατά 7,6%, βγάζοντας ζημιόγιο την εταιρεία κατά 10,2 εκατ. ευρώ, από κέρδη 2,3 εκατ. ευρώ που είχε την προηγούμενη χρονιά (2014). Τα ΕΛ.ΤΑ., μάλιστα, σύμφωνα με τους ορκωτούς λογιστές που υπέγραψαν, επιβίωσαν λόγω του δανεισμού τους από το Ταμείο Παρακαταθηκών, με τους ορκωτούς να εκφράζουν επιφύλαξη για το μεγαλύτερο μέρος (!) από τα 488 εκατ. ευρώ του ενεργητικού. Την ίδια στιγμή, τα ΕΛ.ΤΑ. έχουν εκτεθεί και με τη συμμετοχή τους στην αύξηση μετοχικού κεφαλαίου της Τράπεζας Αττικής, ενώ, με βάση στελέχη της εταιρείας, δημιουργήθηκε «τρύπα» ύψους 3 εκατ. ευρώ λόγω της απόφασης της νέας διοίκησης να σταματήσει την απογευματινή και τη σαββατιάτικη λειτουργία στα 40 από τα 60 κεντρικά καταστήματα ανά την Ελλάδα. Όλα τα παραπάνω, πάντως, δεν εμπόδισαν την απόφαση για το «χρυσό» συμβόλαιο με τον αριστερό συνδικαλιστή και τον σκανδαλώδη μισθό των 4.500 ευρώ τον μήνα.

Εμειναν εκτός ΕΑΒ, ΑΔΜΗΕ

Από την Τρίτη, όταν το νέο νομοσχέδιο με τα προαπαιτούμενα θα αποτελεί πλέον -εκτός συγκλονιστικού απρόοπτου- νόμο του κράτους, η... παρουσία της νεοσύστατης Εταιρείας Δημοσίων Συμμετοχών -γνωστής και ως Υπερταμείο Αποκρατικοποιήσεων- θα έχει αυξηθεί κατά αρκετές εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ. Στα υφιστάμενα περιουσιακά στοιχεία (ΟΑΣΑ, ΟΣΥ, ΣΤΑΣΥ, ΟΣΕΑΕ, ΟΑΚΑ και **ΕΛΤΑ**) έρχονται να προστεθούν τώρα η ΕΥΔΑΠ, η ΕΥΑΘ, η ΔΕΗ, η Αττικό Μετρό, η Εταιρεία Κτιριακών Υποδομών και

η ΕΛΒΟ.

Συγκριτικά με τη λίστα που είχε ενσωματωθεί στο τεχνικό μνημόνιο, αυτή που κατατέθηκε τελικώς στη Βουλή δεν εμπεριέχει τον ΑΔΜΗΕ και την ΕΑΒ. Με τη μεταβίβαση των περιουσιακών στοιχείων κλείνει ακόμη ένα από τα προαπαιτούμενα που θα εξασφαλίσουν τη δόση των 2,8 δισ. ευρώ. Ουσιαστικά, η κυβέρνηση φτάνει πολύ κοντά στον στόχο, καθώς το μόνο κεφάλαιο που φαίνεται να παραμένει ανοικτό μετά τη χθεσινή κατάθεση του νομοσχεδίου είναι αυτό του εκσυγχρονισμού της νομοθεσίας της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. Οπως αναμενόταν, στο νομοσχέδιο ενσωματώθηκαν και οι ασφαλιστικές διατάξεις, που φέρνουν:

1 Ασφαλιστικές εισφορές 26,9% στους ιδιοκτήτες τουριστικών καταλυμάτων σε περιοχές με πληθυσμό κάτω από 2.000 κατοίκους.

2 Αύξηση των εισφορών υγείας για όλους τους αγρότες, αλλά και για τους νέους επιστήμονες. Ο αρχικός νόμος Κατρούγκαλου είχε προβλέψει εκπτώσεις, οι οποίες όμως καταργήθηκαν. Το 4,7%-4,8% δεν υπάρχει πια και γίνεται 6,95%.

3 Καταργείται η έκπτωση 15% για όσους ήθελαν να πληρώσουν εφάπαξ το κόστος εξαγοράς πλασματικού χρόνου. Το νέο ποσοστό θα είναι μόλις 2%.

ΞΕΙ ΔΕΚΟ ΜΕΤΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΥΠΕΡΤΑΜΕΙΟ

Ανοίγει ο δρόμος για την υποδότηση

■ Δεν αποκλείεται σπλ... διαδρομή του πολυνομοσχεδίου μέχρι την ψήφισή του να προστεθούν και οι υποθήκες εκκρεμότητες

Με τη γνωστή λίστα των έξι ΔΕΚΟ που μεταβιβάζονται στο υπερταμείο (ΕΥΑΘ, ΕΥΔΑΠ, Κτιριακές Υποδομές, Αττικό Μετρό, ΔΕΗ και ΕΛΒΟ) κατατέθηκε στη Βουλή το νομοσχέδιο για τα απαιτούμενα.

Εκτός μένουν ο ΑΔΜΗΕ και η ΕΑΒ. Πρόκειται για το δεύτερο κύμα μεταφοράς, αφού τον Μάιο είχαν μεταφερθεί στο υπερταμείο οι ΟΑΣΑ, ΟΣΥ, ΣΤΑΣΥ, ΟΣΕ, ΟΑΚΑ και ΕΛΤΑ. Στο νομοσχέδιο περιλαμβάνεται η ρύθμιση για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η οποία συνάπτει σύμβαση μίσθωσης διάρκειας έως 10 έτη. Ο τίτλος του νομοσχεδίου είναι «Επείγουσες ρυθμίσεις των Υπουργείων Οικονομικών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης για την εφαρμογή της Συμφωνίας Δημοσιονομικών Στόχων και Διαρθρωτικών Μεταρρυθμίσεων».

Το πολυνομοσχέδιο θα συζητηθεί τη Δευτέρα στις επιτροπές της Βουλής και την Τρίτη θα ψηφιστεί από την Ολομέλεια.

Στο περίμενε...

Σε εκκρεμότητα παραμένουν οι αλλαγές στο οργανόγραμμα της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, κάτι που συνιστά προϋπόθεση για να ολοκληρωθεί και η μεταβίβαση των 14 περιφερειακών αεροδρομίων στη Γραρπ.

Όπως έχουν περθεί τις προηγούμενες ημέρες κυβερνητικές πηγές, 1-2 εκκρεμότητες θα καλυφθούν τις μέσως επόμενες ημέρες, με στόχο όλα να είναι έτοιμα πριν από το EuroWorking Group της 29ης Οκτωβρίου.

Οι εκκρεμότητες στο ασφαλιστικό

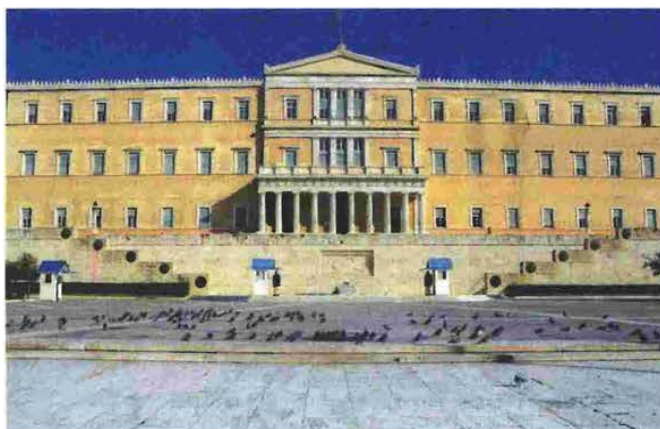
Στο ασφαλιστικό, για τους τουριστικούς επιχειρηματίες που δεν είναι ταυτόχρονα αγρότες και δραστηριοποιούνται σε περιοχές με κάτω από 2.000 κατοίκους προβλέπεται η ένταξή τους στον ΟΑΕΕ, καθώς θα πρέπει να καταβάλλουν από 1.1.2017 το 20% του δηλωτέου εισοδήματός τους για κύρια ασφάλιση (και όχι το 14%, όπως ισχύει για τους ασφαλισμένους στον ΟΓΑ), αλλά και εισφορά 6,9% υπέρ ΕΟΠΥΥ.

Έτσι, δεν θα μεταβούν σταδιακά στον συντελεστή 6,9%, όπως θα ισχύει για τους ασφαλισμένους του ΟΓΑ την περίοδο 2017-2019. Καταργεί, επίσης, τις εκπώσεις για τους νέους επιστήμονες (γιατρούς, μηχανικούς, δικηγόρους κ.λ.π.) με έως 5 χρόνια ασφάλισης, χάρη στις οποίες μετέβαιναν στον συντελεστή 6,9% (εισφορά υπέρ ΕΟΠΥΥ) το 2019. Η συγκεκριμένη κατηγορία ασφαλισμένων μεταβαίνει στο 6,9% από 1.1.2017.

Επίσης, θεσπίζεται έκπτωση μόλις 2% κατ' έτος -αντί 15%- για αναγνώριση πλασματικών ετών.

Οι ρυθμίσεις για την ενέργεια

Το νομοσχέδιο -που δεν καλύπτει το σύνολο των προπαιτούμενων- περιλαμβάνει και τις ρυθμίσεις για την ενέργεια. Πρόκειται για το κείμενο για τον σχεδιασμό της αγοράς ηλεκτρικής ενέργειας στο πλαίσιο της υποχρέωσης εφαρμογής του ευρωπαϊκού μοντέλου -target model. Το σχέδιο αυτό έδωσε σε δημόσια διαβούλευση το υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας την περασμένη εβδομάδα, που αποτέλεσε την τελευταία νομοθετική παρέμβαση για την κάλυψη των υποχρεώσεων της χώρας στα θέματα ενέργειας.



Η υποδότηση των 2,8 δισ. θα σπάσει σε δύο κομμάτια, με τα 1,7 δισ. ευρώ να δίνονται για την αποπληρωμή των ληξιπρόθεσμων χρεών του Δημοσίου προς τον ιδιωτικό τομέα, χρήματα δηλαδή που έχει άμεση ανάγκη η αγορά.



Τα επόμενα βήματα

Δεν αποκλείεται σπλ... διαδρομή του πολυνομοσχεδίου μέχρι την ψήφισή του να προστεθούν και οι υποθήκες εκκρεμότητες. Στόχος είναι να παρουσιαστεί ψηφισμένο όλο το «πακέτο» με τα προπαιτούμενα στο EuroWorking Group, το οποίο θα πρέπει στη συνέχεια να δώσει το πράσινο φως για την εκταμίευση της υποδότησης των 2,8 δισ. ευρώ.

Στη συνέχεια, θα πρέπει να δοθεί και η τυπική -αν το περάσει το ΕΛΓ- έγκριση από το Ευροgroup της 10ης Οκτωβρίου.

Η υποδότηση των 2,8 δισ. θα σπάσει σε δύο κομμάτια, με τα 1,7 δισ. ευρώ να δίνονται για την αποπληρωμή των ληξιπρόθεσμων χρεών του Δημοσίου προς τον ιδιωτικό τομέα, χρήματα δηλαδή που έχει

άμεση ανάγκη η αγορά.

Μετά απ' αυτή τη διαδικασία θα ολοκληρωθεί και επίσημα η πρώτη αξιολόγηση, προκειμένου στη συνέχεια, έως το τέλος Οκτωβρίου, να έχει ολοκληρωθεί και η δεύτερη. Μέχρι τότε η ελληνική πλευρά θέλει να έχει ανοίξει η συζήτηση για το ελληνικό χρέος, που μετά τις εκθέσεις βιωσιμότητας που θα καταρτίσουν ΕΚΤ και ΔΝΤ να ενταχθούν τα ελληνικά ομόλογα στο πρόγραμμα αγοράς ομολόγων που «τρέχει» η Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα. Αυτό θεωρείται το «βήμα» για τη σταδιακή έξοδο της χώρας στις διεθνείς αγορές μέσα στο 2017, όπως άλλωστε επαναλαμβάνει τελευταία στις συνεντεύξεις του σε διεθνή δόκτω ο Έλληνας πρωθυπουργός.

Αγώνας δρόμου για να παρουσιαστεί ψηφισμένο το «πακέτο» με τα προπαιτούμενα στο EuroWorking Group, το οποίο θα δώσει το πράσινο φως για την εκταμίευση των 2,8 δισ. ευρώ

Κοίτα να δεις (2)...

Ο Χρήστος Παπακωνσταντίνου είναι από την περασμένη Τετάρτη ο νέος Διευθυντής Marketing των ΕΛΤΑ. Μέχρι την αναβάθμισή του, ήταν προϊστάμενος της Υπηρεσίας πρόληψης και καταστολής του ξεπλύματος χρήματος και της χρηματοδότησης της τρομοκρατίας των ΕΛΤΑ, ενώ παλιότερα είχε ασχοληθεί στον τομέα της εταιρικής προβολής και διαφήμισης των ΕΛΤΑ.

[χθες το απόγευμα] Λίστα με 6 ΔΕΚΟ που περνούν στο Υπερταμείο Αποκρατικοποιήσεων

Στη Βουλή το νομοσχέδιο με τα 13 προαπαιτούμενα

Ελάχιστες από τις διατάξεις του νομοσχεδίου για τα προαπαιτούμενα κατατέθηκε χθες το απόγευμα στη Βουλή όπως αναμενόταν- κατάφερε να «ποσοτικοποιήσει» το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους όπως προκύπτει από τη σχετική έκθεση που συνοδεύει τις διατάξεις. Με τις διατάξεις του νομοσχεδίου κλείνουν τα 13 από τα 15 προαπαιτούμενα για την εκταμίευση της δόσης των 2,8 δισ. ευρώ. Εκκρεμεί ο εκσυγχρονισμός του νομοθετικού πλαισίου της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας -η σχετική τροπολογία αναμένεται τη Δευτέρα, ημέρα κατά την οποία θα εισαχθεί το νομοσχέδιο για συζήτηση-, αλλά και η ανακοίνωση των στελεχών που θα συγκροτήσουν το Εποπτικό Συμβούλιο του νέου Υπερταμείου Αποκρατικοποιήσεων.

Από το σύνολο των διατάξε-



” Τη Δευτέρα η συζήτηση του νομοσχεδίου, όπου αναμένεται και η κατάθεση τροπολογίας για τον εκσυγχρονισμό του νομοθετικού πλαισίου της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

ων, το ΓΛΚ εντόπισε αύξηση εσόδων στον ΕΟΠΥΥ από την αναπροσαρμογή του ποσοστού εισφοράς για την υγειονομική περίθαλψη των ασφαλισμένων του ΟΓΑ. Οι συντελεστές θα ισχύσουν από την 1/1/2017 και όχι από την 1/1/2019 όπως όριζε ο νόμος του Μαΐου. Έτσι, οι αγρότες θα επιβαρυνθούν με 37,36 εκατ. ευρώ μέσα στο 2017, με 31,13 εκατ. ευρώ μέσα στο 2018 και 6,23 εκατ. ευρώ μέσα στο 2019. Αύξηση εσόδων θα προκύψει για τους φορείς κοινωνικής ασφάλισης και από την κατάργηση της διάταξης που έδινε το δικαίωμα στους ιδιοκτήτες τουριστικών καταλυμάτων να καταβάλουν μειωμένη εισφορά. Το όφελος για τα ασφαλιστικά ταμεία δεν ποσοτικοποιείται.

Ακόμη, το τελικό κείμενο του νομοσχεδίου περιλαμβάνει:

■ Τη λίστα με τις δημόσιες επιχειρήσεις που περνούν στον

έλεγχο της Εταιρείας Δημοσίων Συμμετοχών, γνωστού και ως Υπερταμείου Αποκρατικοποιήσεων. Πρόκειται για την ΕΥ-ΔΑΠ, την ΕΥΑΘ, τη ΔΕΗ, την Αττικό Μετρό, την ΕΛΒΟ και των Κτιριακών Υποδομών. Είχε προηγηθεί η πρώτη λίστα με την οποία έγιναν περιουσία του Ταμείου οι εταιρείες ΟΑΣΑ, ΟΣΥ, ΣΤΑΣΥ, ΟΣΕΑΕ ΟΑΚΑ και ΕΛΤΑ. Απουσιάζουν όμως ο ΑΔΜΗΕ και η ΕΑΒ.

■ Πλήθος ρυθμίσεων με εκτεταμένες αλλαγές στην αγορά ηλεκτρικής ενέργειας, τις οποίες παρουσίασε αναλυτικά η «Ν» στο φ της 22ας Σεπτεμβρίου.

■ Σειρά διατάξεων για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, μεταξύ των οποίων και εκείνη που προβλέπει πως η ΓΑΙΑΟΣΕ συνάπτει με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ σύμβαση εκμίσθωσης διάρκειας έως δέκα (10) ετών για το τροχαίο υλικό.

[SID:1053344]