

Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ:	1992
Αριθμ. Πρωτ. Αίτησ. Κατ. Εγγράφων:	100
Ημερομ. Κατάθεσης:	27/11/2023



Αθήνα, 27 Νοεμβρίου 2023

ΕΡΩΤΗΣΗ & ΑΚΕ

Προς τους κ.κ. Υπουργούς
Υποδομών και Μεταφορών
Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών

Θέμα: «Σκοπεύει η Νέα Δημοκρατία να ιδιωτικοποιήσει τα 22 δημόσια περιφερειακά αεροδρόμια;»

Τα αεροδρόμια της Καρπάθου, της Χίου, της Αλεξανδρούπολης, της Αράξου, της Λήμνου, των Ιωαννίνων, της Μήλου, της Νάξου, της Πάρου, της Ικαρίας, των Κυθήρων, της Λέρου, της Σητείας, της Νέας Αγχιάλου, της Καλύμνου, της Σκύρου, της Σύρου, της Αστυπάλαιας, του Καστελόριζου, της Καστοριάς, της Κάσου και της Κοζάνης βρίσκονται από την περίοδο του πρώτου προγράμματος δημοσιονομικής προσαρμογής στο χαρτοφυλάκιο του ΤΑΙΠΕΔ.

Τα αεροδρόμια αυτά έχουν περάσει μια 15ετία επενδυτικής ανομβρίας και ως εκ τούτου χρειάζονται επείγοντως νέες επενδύσεις για την ενεργειακή αναβάθμιση τους, την προσαρμογή τους στην μεταπανδημική συνθήκη των μεταφορών, στις αυξημένες μεταφορικές ανάγκες και δυνατότητες ως αποτέλεσμα της αύξησης του ελληνικού τουρισμού. Ταυτόχρονα, πολλά από αυτά παρουσιάζουν ιδιαίτερο εμπορικό, γεωπολιτικό ή/και στρατιωτικό ενδιαφέρον και ως εκ τούτου αποτελούν νευραλγικές υποδομές για την χώρα. Ωστόσο, αν και στην μεταπανδημική συνθήκη, υπήρχαν πολλές δυνατότητες επενδύσεων στις παραπάνω υποδομές μέσα από δημόσιους ή ευρωπαϊκούς πόρους, η κυβέρνηση σήμερα επιλέγει να προχωρήσει με την «αποκρατικοποίηση» τους, σύμφωνα με τα λεγόμενα του διευθύνοντος συμβούλου του Υπερταμείου κ. Δημητριάδη.

Για την αξιοποίηση των παραπάνω περιουσιακών στοιχείων το Δεκέμβριο του 2022 το Υπερταμείο εκκίνησε διαγωνισμό για την επιλογή συμβούλου για το συγκεκριμένο έργο. Στην παρούσα φάση, σύμφωνα με δημοσιεύματα στον τύπο, ο φορέας παρουσιάζεται να έχει ολοκληρώσει την εν λόγω διαδικασία επιλογής συμβούλων, με την Eurobank να έχει αναλάβει ήδη ρόλο χρηματοοικονομικού συμβούλου στο όλο εγχείρημα. Από δημοσιεύματα στον τύπο, επίσης, προκύπτει και η πληροφορία ότι ο διαγωνισμός θα προχωρήσει ως ΣΔΙΤ και ότι όλα τα αεροδρόμια, πλην της Καλαμάτας για το οποίο ο διαγωνισμός βρίσκεται ήδη σε προχωρημένο στάδιο, θα είναι σε ένα ενιαίου cluster κατά την προκήρυξη του διαγωνισμού.

Ωστόσο, όπως είναι γνωστό, το ΤΑΙΠΕΔ στο χαρτοφυλάκιο του οποίο βρίσκονται σήμερα τα συγκεκριμένα περιουσιακά στοιχεία, όντας καταστατικά ένας φορέας με αποκλειστικό σκοπό την ιδιωτικοποίηση περιουσιακών

στοιχείων του ελληνικού δημοσίου προς εξυπηρέτηση του δημοσίου χρέους, έχει σήμερα ολοκληρώσει τον ιστορικό του κύκλο. Η επιτυχής ρύθμιση του χρέους και η έξοδος από το καθεστώς των προγραμμάτων δημοσιονομικής προσαρμογής από την κυβέρνηση του Αλέξη Τσίπρα καθιστά σήμερα τον φορέα αναχρονιστικό και ως εκ τούτου η συνέχιση της λειτουργίας δεν κρίνεται ως σκόπιμη. Την περίοδο που είχε προωθηθεί η ιδιωτικοποίηση των 14 περιφερειακών αεροδρομίων επί κυβέρνησης Σαμαρά, το επιχείρημα στη βάση του οποίου είχαν επιλεγεί τα 14 υπό ιδιωτικοποίηση αεροδρόμια ήταν η κερδοφορία τους. Όσα ήταν κερδοφόρα είχαν ιδιωτικοποιηθεί ενώ όσα ήταν ελλειμματικά ή είχαν ισοσκελισμένους προϋπολογισμούς είχαν παραμείνει υπό δημόσιο έλεγχο.

Τούτων δοθέντων, προκαλεί εντύπωση η επιλογή της κυβέρνησης να επιμένει σε ιδιωτικοποιήσεις περιουσιακών στοιχείων με στρατηγική και αναπτυξιακή δυναμική, αλλά χαμηλό δυνητικό τίμημα σε περίπτωση ιδιωτικοποίησης. Οι διαρροές μάλιστα που φέρουν την κυβέρνηση να προχωράει το όλο εγχείρημα μέσα από μοντέλο της υβριδικής σύμβασης παραχώρησης αφήνουν ανοικτό το ενδεχόμενο η κυβέρνηση να προχωρήσει σε ιδιωτικοποίηση των αεροδρομίων έναντι υψηλού τιμήματος, όχι όμως για τον ιδιώτη επενδυτή, αλλά για την ίδια και το δημόσιο ταμείο.

Λαμβάνοντας υπόψιν όλα τα παραπάνω,

Ερωτώνται οι κ.κ. Υπουργοί

- 1) Ποιο είναι το ακριβές χρονοδιάγραμμα για την διαδικασία της ιδιωτικοποίησης των 22 περιφερειακών αεροδρομίων που βρίσκονται στο χαρτοφυλάκιο του ΤΑΙΠΕΔ;**
- 2) Γιατί η κυβέρνηση επιλέγει να προχωρήσει την ιδιωτικοποίηση των περιφερειακών αεροδρομίων με την μέθοδο του υβριδικού μοντέλου παραχώρησης;**
- 3) Γιατί η κυβέρνηση δεν επιλέγει να αναβαθμίσει τα 22 περιφερειακά αεροδρόμια διατηρώντας τα υπό δημόσιο έλεγχο και διαχείριση;**
- 4) Ποιο είναι το εκτιμώμενο έσοδο του ελληνικού δημοσίου από την διαδικασία της ιδιωτικοποίησης των 22 περιφερειακών αεροδρομίων;**

Και παρακαλώ όπως καταθέσετε στην εθνική αντιπροσωπεία:

- 1) Την αναθεωρημένη μελέτη του ΤΑΙΠΕΔ για την αξιοποίηση των 22 περιφερειακών αεροδρομίων.**
- 2) Τις χρηματοοικονομικές καταστάσεις μέσα από τις οποίες προκύπτει η σημερινή παρούσα αξία και ο ετήσιος κύκλος εργασιών των 22 περιφερειακών αεροδρομίων της χώρας.**

Οι Ερωτώντες Βουλευτές

Μαμουλάκης Χάρης

Ακρίτα Έλενα

Βέττα Καλλιόπη

Θρασκιά Ράνια

Κασιμάτη Νίνα

Μάλαμα Κυριακή

Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος

Μπάρκας Κώστας

Νοτοπούλου Κατερίνα

Πολάκης Παύλος

Πούλου Γιώτα

Χρηστίδου Ραλλία

Ψυχογιός Γιώργος