

Αθήνα 27 Ιουλίου 2015

**ΕΡΩΤΗΣΗ - ΑΚΕ**

Προς τους κ.κ. Υπουργούς

- Οικονομικών
- Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού
- Επικρατείας για τον Συντονισμό του Κυβερνητικού Έργου
- Εθνικής Άμυνας
- Παραγωγικής Ανασυγκρότησης, Περιβάλλοντος και Ενέργειας

**Θέμα: Τεράστια και αδικαιολόγητη η οικονομική ζημία από τη δρομολογούμενη εκποίηση των 14 Περιφερειακών Αερολιμένων.**

Μελετώντας την Πρόταση του Πανελλήνιου Συλλόγου Αερολιμενικών [αρ. Πρωτ. 02/06-04-2015] και βάσει των όρων της αδιαφανούς - ως προς τη μεθόδευση και το σύνολο των τεχνοοικονομικών αναλύσεων - Σύμβασης Παραχώρησης των 14 Περιφερειακών Αεροδρομίων στην κοινοπραξία Fraport AG - Slentel Ltd, προκύπτουν τα εξής προκλητικά αντικειμενικά συμπεράσματα:

**Α. Ως προς την οικονομία**

Η Fraport AG - Slentel Ltd για τη συγκεκριμένη ιδιωτικοποίηση, θα πληρώσει εφάπαξ στο ελληνικό δημόσιο 1,234 δις ευρώ, τη στιγμή που η γερμανική εταιρεία διαχείρισης του αερολιμένα Αθηνών (Hochtief), χρωστάει 1,4 δις. ΦΠΑ στο κράτος. Τα 1,234 δις ευρώ, ισοδυναμούν με τα τριετή καθαρά έσοδα του κράτους από τα αεροδρόμια.

Το εφάπαξ αυτό "τίμημα" στην πραγματικότητα περιορίζεται σε περίπου 0,7 δις ευρώ, διότι με την ιδιωτικοποίηση, το δημόσιο θα κληθεί να επιστρέψει στην Ε.Ε. - να χρεώσει δηλαδή σε βάρος εθνικών πόρων του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων - τα 520 εκατ. ευρώ έργων ΕΣΠΑ που ήδη "τρέχουν" στα αεροδρόμια της Θεσ/νίκης και των Χανίων.

Το ετήσιο μίσθωμα που θα καταβάλει η Fraport AG - Slentel Ltd είναι 0,023 δις. Αυτό ισοδυναμεί για παράδειγμα, με τον ετήσιο περίπου τζίρο του Κρατικού Αερολιμένα Κέρκυρας, είναι δε λιγότερο από τα ετήσια έσοδα του κράτους από τις εμπορικές και μόνο χρήσεις σε όλα τα αεροδρόμια.

Ο ιδιώτης ενώ στη σαρανταετία θα εισπράξει πάνω από 22 δις ευρώ, θα αποδώσει στο κράτος μόνο 3,85 δις, την ίδια στιγμή που το δημόσιο μόνο από το "σπατόσημο" θα έχει στη σαρανταετία έσοδα 8 δις ευρώ.

Αν εκποιηθούν τα οικονομικά εύρωστα αεροδρόμια, που χρηματοδοτούν σήμερα τα οικονομικά αδύναμα (Κάρπαθος, Ικαρία, Χίος, Νάξος, Σητεία, Σύρος, Αστυπάλαια, Κύθηρα, Κάσος, Καστελλόριζο, Λέρος, Λήμνος, Μήλος, Πάρος, Σκύρος, Αλεξανδρούπολη, Ιωάννινα, Καλαμάτα), τότε δημιουργείται άλλη μια «τρύπα» στον κρατικό προϋπολογισμό. Με δεδομένο το γεγονός των χαμηλών προσόδων πολλών μικρών αερολιμένων, η βιωσιμότητά τους σε συνθήκες αγοράς και ανταγωνισμού θα είναι αδύνατη.

Υπάρχουν συμβόλαια παραχώρησης ακινήτων της ΥΠΑ ευθέως ανακλητά, που έως τώρα αξιοποιούνται από Ελληνικά Αθλητικά Κέντρα, ΟΤΑ κλπ. Όλα αυτά αν ανακληθούν από τον ιδιώτη, θα δημιουργήσουν επιπλέον έσοδα για το κράτος και την αυτοδιοίκηση. Αντίστοιχη απώλεια εσόδων, θα υπάρξει από τη μη αξιοποίηση παροπλισμένων



εγκαταστάσεων των Αερολιμένων από υπηρεσίες της τοπικής αυτοδιοίκησης που τώρα δαπανούν τεράστια ποσά σε μισθώματα.

Με καθαρά οικονομικούς όρους, το ελληνικό κράτος θα έχει από την εν λόγω ιδιωτικοποίηση τετραπλάσια έως και πενταπλάσια απώλεια εσόδων.

#### Β. Ως προς την κοινωνία, τον τουρισμό και την εθνική ασφάλεια - κυριαρχία

Η νησιωτικότητα κάποιων Περιφερειών της Ελλάδας, καθιστά τα αεροδρόμια άκρως αναγκαία για την ενδοπεριφερειακή κοινωνική συνοχή, την αναπτυξιακή προοπτική των νησιών και την εθνική ασφάλεια.

Αν σκεφτούμε ότι στις νησιωτικές περιφέρειες ο βαθμός εξάρτησης του Τουρισμού από τις αερομεταφορές, κυμαίνεται από 85% έως 90%, τότε εύκολα διαπιστώνουμε τον έλεγχο που μπορεί να επιβάλει στο τουριστικό κεφάλαιο το οποιοσδήποτε ιδιωτικό μονοπώλιο, εν προκειμένω της Fraport AG - Slentel Ltd. Επιπρόσθετα, κανένα ιδιωτικό αεροδρόμιο δεν θα κρατήσει χαμηλά τα τέλη χρήσης, ώστε να αυξηθεί η τουριστική κίνηση ή να εξυπηρετηθούν οι κοινωνικές ανάγκες μιας περιοχής.

Η γεωπολιτική θέση των νησιωτικών περιφερειών και οι καταιγιστικές πολιτικές εξελίξεις στα Βαλκάνια και τη Μεσόγειο, υπογραμμίζουν τον σημαντικό ρόλο των κρατικών αεροδρομίων στα θέματα εθνικής άμυνας και στρατηγικής.

Η δρομολογούμενη αποκρατικοποίηση είναι αντικείμενη στο Σύνταγμα της Ελλάδας. Τα αεροδρόμια ανήκουν στα ιδιόχρηστα πράγματα και η μεταβίβαση στο ΤΑΙΠΕΔ των δικαιωμάτων χρήσης, διοίκησης, διαχείρισης και εκμετάλλευσης με σαφή προοπτική την παραχώρηση της κυριότητας, υποκρύπτει απαγορευμένη εμπράγματη διάθεση δημόσιας περιουσίας για διάφορους από την θεσμοθέτησή της σκοπούς. Είναι αντικείμενη στην αρχή της λαϊκής κυριαρχίας, αντιτιθέμενη στην εθνική ασφάλεια και την αρχή της αναλογικότητας.

**Επειδή,** δεν υπάρχει πολιτική και οικονομική λογική, σε μια πράξη που θα επιφέρει - εν καιρώ κρίσης - τόσο μεγάλη απώλεια δημοσίων εσόδων.

**Επειδή,** τα ελληνικά αεροδρόμια πρέπει να παραμείνουν δημόσια, όπως συμβαίνει στις περισσότερες χώρες του κόσμου. Μπορούν να διπλασιάσουν την επιχειρησιακή ικανότητα και τα κέρδη τους, άρα και τα δημόσια έσοδα. Μπορούν υπό δημόσιο έλεγχο να εγγυηθούν την εθνική ασφάλεια και την αναπτυξιακή προοπτική του τόπου προς όφελος όλων.

**Επειδή,** αν ιδιωτικοποιηθούν με αυτούς τους όρους από το ΤΑΙΠΕΔ και την κυβέρνηση, θα πρόκειται κυριολεκτικά για υπαρπαγή βασικών περιουσιακών στοιχείων του κράτους έναντι πινακίου φακής και για υποταγή της παραγωγικής διαδικασίας και της κοινωνικής ανάπτυξης της χώρας, στα κερδοσκοπικά συμφέροντα της κοινοπραξίας Fraport AG - Slentel Ltd.

**Επειδή,** το ίδιο θα συμβεί και στην περίπτωση ιδιωτικοποίησης υπό τη μορφή κοινοπρακτικού σχήματος (ΣΔΙΤ), τόσο λόγω της υπάρχουσας νομοθεσίας όσο και λόγω της ουσιαστικής πρόθεσης της Fraport AG - Slentel Ltd για εύκολο και γρήγορο κέρδος, που σε καμία περίπτωση δεν θα την αποτρέψει από την μονοπωλιακή πρακτική της περικοπής εργαζομένων και της αύξησης των ναύλων. Εξάλλου, ήδη οι Κρατικοί Αερολιμένες έχουν συνάψει επιχειρηματικές σχέσεις με ιδιωτικές εταιρίες και ομίλους στα πλαίσια των ΣΔΙΤ και ήδη το 80% των εργαζομένων σε αυτούς απασχολούνται από ιδιωτικές εταιρείες χρηστών των Αερολιμένων.

**Επειδή,** οι συνέπειες από την υποθήκευση των κρατικών αναπτυξιακών μας υποδομών, θα είναι μη αναστρέψιμες και σε καμία περίπτωση δεν πρέπει η σημερινή κυβέρνηση να χρεωθεί το βάρος αυτής της ιστορικής πράξης, με τη δικαιολογία της άσκησης ωμών εκβιασμών από τους δανειστές.



Επειδή, αν ολοκληρωθεί η εν λόγω ιδιωτικοποίηση, θα γίνει ενάντια στα συμφέροντα της Ελλάδας και θα αποτελέσει αντικείμενο μελλοντικής διερεύνησης οικονομικού σκανδάλου.

Επειδή, οι Κρατικοί Αερολιμένες ανήκουν στο λαό και οφείλουν να παραδοθούν στις επόμενες γενιές ως περιουσία του ελληνικού κράτους.

Επειδή, η διαχείριση της δημόσιας περιουσίας πρέπει να είναι ΔΙΑΦΑΝΗΣ και ΕΛΕΓΚΤΕΑ.

Ερωτώνται οι κ.κ. Υπουργοί :

1. Τι προτίθενται να πράξουν για την ακύρωση της επιζήμιας για την οικονομία και την κοινωνία της Ελλάδας ιδιωτικοποίησης των Περιφερειακών Κρατικών Αερολιμένων;
2. Σε ποιες ενέργειες θα προβούν για να αναβαθμιστεί και να παραμείνει η ΥΠΑ υπό δημόσιο έλεγχο, ενταγμένη στο δημόσιο τομέα και όχι με νομικά μορφώματα του εταιρικού δικαίου, που εύκολα μπορούν να αποτελέσουν λεία των αρτιστακτικών των πολυεθνικών εταιρειών και των θυγατρικών τους;
3. Τι προτίθενται να πράξουν για την ορθολογική διαχείριση ίδιων ανταποδοτικών πόρων των αεροδρομίων, σε συνδυασμό με μια τιμολογιακή πολιτική που καθορίζεται από το Κράτος, προς όφελος της ελληνικής οικονομίας και κοινωνίας;
4. Σε ποιες ενέργειες θα προβούν για να εξασφαλιστεί η διαφάνεια στη διαχείριση των κονδυλίων της ΥΠΑ με δημοσίευση οικονομικών στοιχείων και εκπόνηση πενταετών αναπτυξιακών πλάνων;
5. Τι προτίθενται να πράξουν για την άμεση πρόσληψη προσωπικού για την κάλυψη των ελλείψεων και η γενικότερη ανανέωση του προσωπικού της;
6. Τι προτίθενται να πράξουν για τη διερεύνηση του οικονομικού σκανδάλου της εκποίησης των 14 Περιφερειακών Κρατικών Αερολιμένων;
7. Σε ποιες ενέργειες θα προβούν για την είσπραξη των 1,4 δις περίπου ευρώ ΦΠΑ από την γερμανική εταιρεία (Hochtief) διαχείρισης του αερολιμένα Αθηνών, για την οποία έχουν ήδη εκδοθεί 6 σχετικές νομικές καταδικαστικές αποφάσεις.
8. Πώς δικαιολογούν και τεκμηριώνουν στην παρούσα οικονομική συγκυρία, την πρόθεση της ιδιωτικοποίησης των Αεροδρομίων, από τη στιγμή που θα προκύψουν τεράστιες απώλειες στα δημόσια έσοδα;

Παρακαλούνται οι κ.κ. Υπουργοί να καταθέσουν στο σώμα:

1. Τους ακριβείς όρους και το σύνολο των οικονομοτεχνικών αναλύσεων της Σύμβασης του ΤΑΙΠΕΔ με την Fraport AG – Slentel Ltd για τα 14 Περιφερειακά Αεροδρόμια.
2. Τις Μελέτες Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων που υποχρεωτικά συνοδεύουν την Σύμβαση για τα 14 Περιφερειακά Αεροδρόμια
3. Τη Μελέτη Κόστους - Ωφέλειας της εν λόγω Σύμβασης.

ΟΙ ΕΡΩΤΩΝΤΕΣ - ΑΙΤΟΥΝΤΕΣ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ

Σαμοΐλης Στέφανος



**Αμμανατίδου-Πασχαλίδου Λίτσα**

**Βάκη Φωτεινή**

**Βαρδάκης Σωκράτης**

**Γαϊτάνη Ιωάννα**

**Γεωργοπούλου-Σαλτάρη Έφη**

**Γιαννακίδης Ευστάθιος**

**Δελημήτρος Κώστας**

**Ζάννας Ζήσης**

**Ζαχαριάς Κώστας**

**Ζεϊμπέκ Χουσεΐν**

**Ιωαννίδης Ηλίας**

**Καββαδία Αννέτα**

**Καρακώστα Εύη**

**Κατσαβριά-Σιωροπούλου Χρυσούλα**

**Κριτσωτάκης Μιχάλης**

**Κυριακάκης Βασίλης**

**Κυρίτση Αγλαΐα**

**Κωστοπαναγιώτου Ηλίας**

**Λέβα Βασιλική**

**Μανιός Νίκος**



**Μπαλαούρας Γεράσιμος**

**Πετράκος Θανάσης**

**Σκούμας Θανάσης**

**Σταθάς Γιάννης**

**Σωτηρίου Ελένη**

**Τσανάκα Αλεξάνδρα**

**Χαραλαμπίδου Δέσποινα**

**Χατζηλάμπρου Βασίλης**