

ΕΡΩΤΗΣΗ

**Προς: Τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών, και Δικτύων
Τον Υπουργό Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού**

Θέμα: Σχετικά με την παραχώρηση 14 περιφερειακών αεροδρομίων στη Fraport και το αίτημα της στο ΤΑΙΠΕΔ για παράταση των εγγυητικών επιστολών.

Κύριε Υπουργέ,

Τον περασμένο Νοέμβριο του 2014 η Γερμανική εταιρεία Fraport AG, κέρδισε το διεθνή διαγωνισμό του Ταμείου Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) για την παραχώρηση 14 περιφερειακών αεροδρομίων. Μεταξύ αυτών των αεροδρομίων συγκαταλέγονται αυτά της Θεσσαλονίκης, της Κέρκυρας, των Χανίων, της Κεφαλλονιάς, της Ζακύνθου, του Ακτίου, της Καβάλας, της Ρόδου, της Κω, της Σάμου, της Μυτιλήνης, της Μυκόνου, της Σαντορίνης και της Σκιάθου.

Η Ελληνογερμανική κοινοπραξία, προσέφερε εφάπαξ τίμημα 1,2 δισ. ευρώ, ετήσιο μίσθωμα 22,9 εκατ. ευρώ κατ' έτος, ποσοστό 25% τα προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων έσοδα και τέλη υπέρ ΥΠΑ, που φτάνουν 1,2 δισ. ευρώ για όλη την περίοδο της παραχώρησης.

Ωστόσο, πρόσφατα η Fraport ζήτησε και έλαβε τελικά από το ΤΑΙΠΕΔ τρίμηνη παράταση των εγγυητικών επιστολών προκειμένου να λύσουν το πρόβλημα της χρηματοδότησης. Η εταιρεία φαίνεται πως εδώ και καιρό ψάχνει χρηματοδότηση με ελκυστικούς όρους χωρίς επιτυχία ενώ ο λόγος που επικαλούνται είναι το υπαρκτό ρίσκο της χώρας (country risk) και ότι η αβεβαιότητα δεν έχει απομακρυνθεί από την Ελλάδα. Αντιθέτως, δηλώνουν πως οι συνθήκες για την ελληνική οικονομία έχουν επιδεινωθεί από το 2014 που υπέβαλλαν την πρόταση, και πως το κόστος του χρήματος για μια τέτοια επένδυση έχει ανέβει.

Σε κάθε περίπτωση εξαιτίας της τροπής που έχουν λάβει τα πράγματα στο παιχνίδι φαίνεται να έχουν ξαναμπεί τα δύο άλλα σχήματα τόσο η Vinci Airport-Ελλάκτωρ, όσο και η Corporation America-METKA που συμμετείχαν στο διαγωνισμό.

Εν μέσω των καταιγιστικών εξελίξεων σε ένα θέμα που διαφαινόταν πως είχε επιλυθεί από τον Αύγουστο, η Ομοσπονδία Συλλόγων Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, η οποία είχε εξαρχής εκφράσει τους προβληματισμούς και τις ανησυχίες της σχετικά με την παραχώρηση,

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ**
ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ Β' ΠΕΙΡΑΙΑ

συναντήθηκε για πρώτη φορά με υψηλόβαθμο κλιμάκιο από το Δ.Σ της Fraport υπό τον επικεφαλής της εταιρείας Στέφαν Σούλτε.

Κατά τη διάρκεια της συνάντησης ο ΟΣΥΠΙΑ εξέφρασε για μια ακόμη φορά τους προβληματισμούς του σχετικά με το αν η παραχώρηση των 14 αεροδρομίων αποτελεί πραγματική επένδυση που θα φέρει ανάπτυξη στη χώρα μας. (συνημμένο1) Ως παράδειγμα, ο κ. Αλεβιζόπουλος, πρόεδρος του ΟΣΥΠΙΑ, ανέφερε ότι στο αεροδρόμιο «Μακεδονία» η Fraport ανακοίνωσε ότι την επόμενη τετραετία θα επενδυθούν 24 εκατ. ευρώ, «δηλαδή μόλις 6 εκατ. ευρώ το χρόνο». Πρόκειται, όπως είπε, «για χρήματα που απαιτούνται μόνο για τη βαριά συντήρηση του συγκεκριμένου αεροδρομίου», ενώ συμπλήρωσε ότι «με τέτοια ποσά δεν θα υπάρχει ανάπτυξη, δεδομένου ότι αυτήν τη στιγμή στο αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης βρίσκονται ήδη σε εξέλιξη έργα 360 εκατ. ευρώ».

Συνεχίζοντας, σύμφωνα με στοιχεία που παρουσίασε ο ΟΣΥΠΙΑ (συνημμένο2), για τα 40 χρόνια εκμετάλλευσης των περιφερειακών αεροδρομίων από την Fraport, οι Γερμανοί θα κερδίσουν συνολικά 22 δισεκατομμύρια ευρώ σε αντίθεση με το ελληνικό δημόσιο που θα βάλει στα ταμεία του μόλις 3.85 δις ευρώ. Αντίθετα, σύμφωνα με πρόταση του ΟΣΥΠΙΑ τα κέρδη του ελληνικού δημοσίου θα αγγίξουν τα 16 δις ποσό τετραπλάσιο από αυτό της fraport (συνημμένο2)

Όπως δήλωσε ωστόσο, ο Πρόεδρος της Ομοσπονδίας ο κ. Αλεβιζόπουλος, τα αεροδρόμια βρίσκονται σε καθεστώς εγκατάλειψης και μη συντήρησης εδώ και δεκαετίες. Ως εκ τούτου για να μπορέσουν να λειτουργήσουν-αξιοποιηθούν «θα χρειαστούν 700 εκατομμύρια ευρώ για έργα και άλλα 300 εκατ. ευρώ για απαλλοτριώσεις». Ταυτόχρονα, σύμφωνα πάντα με τον ΟΣΥΠΙΑ, όπως προκύπτει από τη σύμβαση που υπογράφηκε με τη Fraport προβλέπεται λήξη όλων των συμβάσεων των ιδιωτών που αυτήν την στιγμή βρίσκονται στα αεροδρόμια και η αποζημίωσή τους από το ελληνικό δημόσιο ενώ με βάση τη σύμβαση θα πρέπει να απομακρυνθούν από τα 14 περιφερειακά αεροδρόμια τα Αφορολόγητα. Όπως επισημαίνει ο Β. Αλεβιζόπουλος: «Η σύμβαση με τα Αφορολόγητα λήγει σε 32 χρόνια». Αυτό σημαίνει, όπως εξηγεί πως το ελληνικό δημόσιο θα χρειαστεί να τα αποζημιώσει «με άλλα 400 εκατομμύρια ευρώ».

Επίσης, αυτή τη στιγμή πραγματοποιούνται έργα στα περιφερειακά αεροδρόμια μέσω προγραμμάτων ΕΣΠΑ. Αν τεθεί σε εφαρμογή η σύμβαση, όπως υποστηρίζει ο Β.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ**
ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ Β' ΠΕΙΡΑΙΑ

Αλεβιζόπουλος «το ελληνικό δημόσιο θα πρέπει να επιστρέψει τα χρήματα πίσω». Τα χρήματα αγγίζουν 500 εκατομμύρια ευρώ!

Με μια απλή πρόσθεση εύκολα αντιλαμβάνεται κανείς, όπως δηλώνει ο ΟΣΥΠΙΑ, ότι τελικά η παραχώρηση των αεροδρομίων θα στοιχίσει 2 δις ευρώ που καλούνται να τα πληρώσουν Έλληνες φορολογούμενοι πολίτες και άρα θα μείνει στο ελληνικό κράτος καθαρό κέρδος μόλις 1.85 δις ευρώ.

Είναι λογικό πως η υπόθεση με την παράταση των εγγυητικών επιστολών αλλά και του φακέλου που κατέθεσε ο ΟΣΥΠΙΑ στη συνάντησή του με τη Fraport ο οποίος μάλιστα έχει καταστήσει σαφή την πρόθεσή του να συνεχίσει τους αγώνες του σε νομικό επίπεδο με προσφυγές στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ανταγωνισμού, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το ΣτΕ έχει δημιουργήσει ένα ομιχλώδες τοπίο για το αν τελικά το ελληνικό κράτος είναι αυτό που ωφελείται από την παραχώρηση ή η Fraport και κατ'επέκταση η Γερμανία.

Γεγονός είναι πάντως πως κοιτώντας το ΔΣ της Fraport εύκολα διαπιστώνει κανείς υπάρχουν αρκετά μέλη που προέρχονται από το δημόσιο τομέα της Γερμανίας. Εντύπωση προκαλεί η μετοχική σύνθεση της Fraport και η συμμετοχή του προέδρου και διευθύνοντα σύμβουλου της Lufthansa (συνημμένο3) γεγονός που προκαλεί ανησυχία για το αν τελικά η βαριά βιομηχανία της χώρας μας έχει περάσει μέσω της παραχώρησης των αεροδρομίων σε κρατικά χέρια της Γερμανίας.

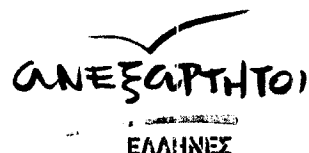
Άλλωστε γι' αυτό το λόγο ο ΟΣΥΠΙΑ πρότεινε τα περιφερειακά αεροδρόμια να παραμείνουν στον ιστό της Υπηρεσίας της Πολιτικής Αεροπορίας, «προκειμένου να εξυπηρετούν τους πραγματικούς σκοπούς της ανάπτυξης, του τουρισμού, της προσφοράς στην εθνική οικονομία και την κοινωνία και βέβαια της εθνικής κυριαρχίας και ασφάλειας».

Κατόπιν των ανωτέρω, ερωτάσθε κ. Υπουργέ

- Ποιοι ήταν οι πραγματικοί λόγοι που ζητήθηκε παράταση σχεδόν 1 έτους των εγγυητικών επιστολών από τη Fraport;
- Προβλεπόταν από τη σύμβαση παράταση των εγγυητικών επιστολών? Συνιστά κάτι τέτοιο ακύρωση της Σύμβασης και της συμφωνίας που έχει πραγματοποιηθεί;



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ



ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ
ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ Β' ΠΕΙΡΑΙΑ

- Ποιους λόγους εξυπηρετεί η τελική αποδοχή του αιτήματος τους από το ΤΑΙΠΕΔ για τρίμηνη παράταση δεδομένου ότι η Fraport έχει εκδηλώσει την πρόθεση της να βρει ικανοποιητική χρηματοδότηση δεδομένου πως το ρίσκο επενδύσεων της χώρας είναι υψηλό γεγονός που αποτρέπει τους επενδυτές; Τίθεται θέμα μείωσης της συμφωνημένης τιμής καθώς και τροποποίησης γενικά των όρων παραχώρησης;
- Ποιο είναι το τελικό ποσό που θα κερδίσει η χώρα μας συνολικά από την παραχώρηση των αεροδρομίων και για ποιο λόγο δεν έχει δημοσιευτεί η Σύμβαση μεταξύ της Fraport και του ΤΑΙΠΕΔ με τους όρους παραχώρησης και τα καθαρά κέρδη και για τα δυο συμβαλλόμενα μέρη;
- Τι θα συμβεί αν η Fraport ζητήσει εκ νέου παράταση των εγγυητικών επιστολών μετά την πάροδο του τριμήνου για να συνεχίσει να ψάχνει την πιο συμφέρουσα χρηματοδότηση;
- Έχει ελεγχθεί ο φάκελος του ΟΣΥΠΑ για τους λόγους που η παραχώρηση των αεροδρομίων δε θεωρείται επένδυση που θα βοηθήσει τη χώρα μας αλλά ξεπούλημα της δημόσιας περιουσίας της καθώς και την εναλλακτική κοστολογημένη πρόταση που έχει παρουσιάσει;

Ο Ερωτών Βουλευτής

Δημήτριος Καμμένος
ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ Β' ΠΕΙΡΑΙΑ

ΣΥΝΗΜΜΕΝΑ:

Συνημμένο #1: Προτάσεις για τα αεροδρόμια ΟΣΥΠΑ

Συνημμένο #2: Πρόταση ΟΣΥΠΑ κοστολογημένη

Συνημμένο #3: ΔΣ Fraport