



ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΙΔΗΣ  
Βουλευτής Α' Θεσσαλονίκης  
ΕΝΩΣΗ ΚΕΝΤΡΩΩΝ



**ΕΡΩΤΗΣΗ**

Αθήνα, 06.03.2017

**ΠΡΟΣ:** Τον Υπουργό Οικονομικών

**ΘΕΜΑ:** Ιδιωτικοποίηση Περιφερειακών Αεροδρομίων

Κύριε Υπουργέ

Στην προσπάθεια μου να διακρίνω το που θεωρεί η Κυβέρνηση πως βρίσκεται η νοητή γραμμή ανάμεσα στην "ιδιωτικοποίηση" και το "ξεπούλημα" των περιφερειακών αεροδρομίων της Χώρας,

γνωρίζοντας πως σε αυτή την ιδιωτικοποίηση μας οδήγησε η συγκυβέρνηση ΝΔ - ΠΑΣΟΚ το Νοέμβριο του 2014,

μη θεωρώντας ικανοποιητική απάντηση σοβαρής Κυβέρνησης το "φτάνει οι προηγούμενοι",

πιστεύοντας πως οι Έλληνες πολίτες δικαιούνται να γνωρίζουν όλα τα στοιχεία, που αποδεικνύουν το αν είναι ή όχι ωφέλιμη για το δημόσιο συμφέρον η ιδιωτικοποίηση των 14 περιφερειακών αεροδρομίων όπως αυτή εφαρμόζεται,

με αφορμή την επικείμενη ολοκλήρωση της εν λόγω ιδιωτικοποίησης στις 15 Μαρτίου 2017 και την παραλαβή των αεροδρομίων από τη Fraport,

κατανοώντας τη σημασία της εν λόγω ιδιωτικοποίησης σε σχέση με τις εν εξελίξει διαπραγματεύσεις των τεχνικών κλιμακίων για την επίτευξη ενός staff level agreement εντός του πολιτικού πλαισίου που προέκυψε και διαμορφώθηκε πρόσφατα από άγνωστες στο Κοινοβούλιο ενέργειες και πρωτοβουλίες της Ελληνικής Κυβέρνησης,

εκτιμώντας πως η κυβέρνηση δεν έχει ενημερώσει ως όφειλε τους Έλληνες πολίτες σχετικά με την εν λόγω ιδιωτικοποίηση,

ενθυμούμενος τη στάση που τήρησε το κόμμα του ΣΥΡΙΖΑ και ο σημερινός Πρωθυπουργός - τότε Αρχηγός της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης - κύριος Τσίπρας Αλέξης απέναντι στην εν λόγω ιδιωτικοποίηση με ομιλίες του στο Κοινοβούλιο και δημόσιες δηλώσεις του,

αφουγκραζόμενος τους πολίτες της Θεσσαλονίκης, οι οποίοι ακούν τους συμπολίτες μας των Χανίων να εκφράζουν πολύ σοβαρές ανησυχίες για την εν λόγω ιδιωτικοποίηση αλλά ταυτόχρονα διατυπώνουν και κάποιες ενδιαφέρουσες προτάσεις με ικανοποιητική και πειστική επιχειρηματολογία,

γνωρίζοντας πως το ευρωπαϊκό κόμμα De Linke (το οποίο υποστήριξε στο παρελθόν την υποψηφιότητα του Πρωθυπουργού, κυρίου Τσίπρας) αλλά και Έλληνες ευρωβουλευτές υπερψήφισαν πρόσφατα τροπολογία μαζί με άλλους 150 συναδέλφους τους που κατετέθη στο ευρωκοινοβούλιο και ζητούσε την ακύρωση του διαγωνισμού της εν λόγω ιδιωτικοποίησης,

έχοντας μελετήσει εξαντλητικά τους όρους, τις προϋποθέσεις, τις προβλεπόμενες διαδικασίες και το σύνολο του περιεχομένου της από τον Ιανουάριο 2016 υπογεγραμμένης σύμβασης παραχώρησης των 14 περιφερειακών αεροδρομίων ανάμεσα στην Ελληνική Κυβέρνηση και την Fraport,

πληροφορούμενος τις αντιδράσεις και τις καταγγελίες καταστηματάρχων και εταιρειών σχετικά με υπέρογκες αυξήσεις (έως και 500%) από πλευράς Fraport

ξεκαθαρίζοντας πως η Ένωση Κεντρώων συνεχίζει να υποστηρίζει την πολιτική των ιδιωτικοποιήσεων, όπως άλλωστε έχει ήδη κάνει με την θετική ψήφο της στα σχετικά νομοσχέδια, πάντα όμως υπό τον αυστηρό όρο αυτές να γίνονται αντικειμενικά υπέρ του δημοσίου συμφέροντος,

προχωρώ στην άσκηση κοινοβουλευτικού ελέγχου με σκοπό να αναδείξω τις δικαιολογημένες ανησυχίες μερίδας Ελλήνων πολιτών σχετικά με την εν λόγω ιδιωτικοποίηση,

εξετάζοντας συγκεκριμένα το χρονικό διάστημα ευθύνης της συγκυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ - ΑΝΕΛ, με ημερομηνία έναρξης την 08/10/2015 οπότε και κατέθεσε σχετική ερώτηση κοινοβουλευτικού ελέγχου ο συνάδελφος βουλευτής των ΑΝΕΛ, κύριος Καμμένος Δημήτρης, εκφράζοντας εν πολλοίς τις ίδιες ανησυχίες που επιχειρώ να αναδείξω και εγώ με την παρούσα ερώτηση μου 16 μήνες μετά.

Εκτιμώντας μάλιστα, πως ο συνάδελφος Καμμένος περιέγραψε τότε το ιστορικό της εν λόγω ιδιωτικοποίησης με ουσιαστικό και ακριβή τρόπο, κρίνω σκόπιμο και χρήσιμο να παραθέσω από την ερώτησή του τα παρακάτω αποσπάσματα:

"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 εκ. 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 παραχώρησης.

Ωστόσο, πρόσφατα η Fraport ζήτησε και έλαβε τελικά από το ΤΑΙΠΕΔ τρίμηνη παράταση των εγγυητικών επιστολών προκειμένου να λύσουν το πρόβλημα 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."

(...)

Συνεχίζοντας, σύμφωνα με στοιχεία που παρουσίασε ο ΟΣΥΠΑ (συνημμένο 2), 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 ΟΣΥΠΑ τα κέρδη του ελληνικού δημοσίου θα αγγίξουν τα 16 δισ. ευρώ ποσό τετραπλάσιο από αυτό της Fraport.

(...)

Είναι λογικό πως η υπόθεση με την παράταση των εγγυητικών επιστολών αλλά και του φακέλου που κατέθεσε ο ΟΣΥΠΑ στη συνάντηση 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 συμβούλου της Lufthansa (συνημμένο 3) 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

(...)

Ποιοί 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;

Ποιούς 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 και τροποποίησης γενικά των όρων παραχώρησης;

Ποιό είναι το τελικό ποσό που θα κερδίσει η χώρα μας συνολικά από την παραχώρηση των αεροδρομίων και για ποιό λόγο δεν έχει δημοσιευτεί η Σύμβαση μεταξύ της Fraport και του ΤΑΙΠΕΔ με τους όρους παραχώρησης και τα καθαρά κέρδη και για τα δύο 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"

Οι απαντήσεις των κυρίων Σπίρτζη και Σταθάκη οι οποίοι δήλωσαν απλώς αναρμόδιοι, οδήγησαν στην παρακάτω δική σας απάντηση, κύριε Υπουργέ, την οποία θεωρώ ανεπαρκή, ασαφή και μη ικανοποιητική και την οποία κρίνω σκόπιμο και χρήσιμο να θέσω υπ' όψιν σας εκ νέου, παραθέτοντας την:

“Στις 25 Νοεμβρίου 2014, η κοινοπραξία FRAPORT AG – SLENTEL Ltd ανακηρύχθηκε επιλεγείς επενδυτής για τις Ομάδες Α και Β των Περιφερειακών Αεροδρομίων, ενώ οι κοινοπραξίες Vinci - Άκτωρ παραχωρήσεις και Corporation America – METKA ανακηρύχθηκαν αναπληρωματικοί υποψήφιοι επενδυτές για τις Ομάδες Α και Β, αντίστοιχα. Στις 27 Ιανουαρίου 2015, το Ελεγκτικό Συνέδριο ενέκρινε τα σχέδια των Συμβάσεων παραχωρήσεων που αποτελούν το βασικό έγγραφο της συναλλαγής.

Μετά τη ψήφιση από τη Βουλή της Σύμβασης Οικονομικής Ενίσχυσης από τον Ευρωπαϊκό Μηχανισμό Σταθερότητας, ζητήθηκε η παράταση τόσο της ισχύος των προσφορών όσο και των εγγυητικών επιστολών όλων των υποψήφιων επενδυτών, προκειμένου να ολοκληρωθεί ομαλά ο διαγωνισμός, όπως προβλέπεται ρητά από τα συμβατικά τεύχη του διαγωνισμού.

Το ποσό που θα καταβάλει ο παραχωρησιούχος ανέρχεται σε 1,23 δισ. Ευρώ ως εφάπαξ τίμημα, πληρωτέο με τη νομική ολοκλήρωση της συναλλαγής. Επιπλέον αυτού, θα εισπράττεται ετήσια αμοιβή ποσού 22,9 εκ. Ευρώ για κάθε έτος της 40ετούς παραχώρησης.

Τέλος, ο παραχωρησιούχος θα καταβάλει κάθε έτος, το 28,6% των Κερδών προ Φόρων, Τόκων και Αποσβέσεων των αεροδρομίων που θα διαχειρίζεται.

Σημειώνεται, ότι οι Συμβάσεις Παραχώρησης για τις Ομάδες Α και Β των Περιφερειακών Αεροδρομίων, αφού υπογραφούν, θα υποβληθούν προς κύρωση από τη Βουλή των Ελλήνων.

Ο Υπουργός Οικονομικών

Ευκλείδης Τσακαλώτος”

Λαμβάνοντας, λοιπόν, ταυτόχρονα υπόψιν τα εξής:

α) πως σύμφωνα με επίσημα στοιχεία που παρουσιάζονται σε άρθρο - έρευνα του διαδικτυακού τόπου The Press Project από τον δημοσιογράφο κύριο Καμήλαλη Α. η εταιρεία Fraport φέρεται να έχει χρέη ύψους 3,2 δισ. Ευρώ.

β) πως το χρηματοδοτικό σχήμα της Fraport τελικά ανακοινώθηκε μόλις πρόσφατα - δημιουργώντας μάλιστα πολύ περισσότερα ερωτηματικά αντί να καθησυχάσει τις ανησυχίες μερίδας πολιτών περί αδυναμίας της Fraport να βρει χρηματοδότηση - και πως σύμφωνα με το παρακάτω απόσπασμα δημοσιεύματος της Εφημερίδας των Συντακτών που υπογράφει ο

δημοσιογράφος Διονέλλης Μάριος, αυτό διαμορφώνεται ως εξής:

"Συγκεκριμένα, οι δύο πρώτοι οργανισμοί που θα δανείσουν τη Fraport είναι η Διεθνής Τράπεζα Ανασυγκρότησης και Ανάπτυξης (IBRD) που έχει συσταθεί για να βοηθήσει στην ανοικοδόμηση, μετά τον Ψυχρό Πόλεμο, τις χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης, και ο Διεθνής Οργανισμός Χρηματοδότησης (IFC). Και οι δύο οργανισμοί υπάγονται στην Παγκόσμια Τράπεζα, μια τράπεζα με διακηρυγμένο στόχο την καταπολέμηση της παγκόσμιας φτώχειας και με χρηματοδότες τα 189 κράτη που τη συναποτελούν. Μεταξύ των κρατών αυτών είναι και η Ελλάδα, η οποία συμμετέχει και στους δύο οργανισμούς (στην IBRD από το 1945 και στον IFC από το 1957). Πρόκειται δηλαδή για οργανισμούς που έχουν συσταθεί με δημόσιο χρήμα πολλών από διαφορετικά κράτη, όπως αναφέρουν στην ανακοίνωσή τους τα μέλη της Ανοιχτής Πρωτοβουλίας από τα Χανιά. Και αν στη χρηματοδότηση των δύο πρώτων φορέων η συμμετοχή του ελληνικού Δημοσίου είναι αμελητέα, στους επόμενους δύο οργανισμούς που θα δανείσουν τη Fraport, υπάρχει πολύ πιο έντονο το χρώμα του Ελληνικού δημόσιου χρήματος. Μεταξύ των δανειστών θα είναι και η Black Sea Trade and Development Bank με έδρα τη Θεσσαλονίκη. Πρόκειται για τράπεζα που ιδρύθηκε με σκοπό την ανάπτυξη των παρευξείνιων χωρών και στο μετοχικό κεφάλαιο της οποίας συμμετέχει πρώτη η Ελλάδα μαζί με την Τουρκία και τη Ρωσία (από 16,5% η κάθε μία). Εκπρόσωπος της χώρας μας στο Συμβούλιο των Διοικητών (το ανώτατο όργανο της τράπεζας) είναι ο ίδιος ο υπουργός Οικονομίας Δημήτρης Παπαδημητρίου. Ο τέταρτος δανειοδότης της Fraport, όπως ανακοίνωσε η ίδια η εταιρεία, θα είναι η ελληνική Alpha Bank, *«η οποία έχει ανακεφαλαιοποιηθεί με χρήματα του Ελληνικού Λαού»*, όπως αναφέρεται στην ανακοίνωση των πολιτών των Χανίων, δημιουργώντας προφανείς προβληματισμούς για την πολιτική της τράπεζας, την ώρα που οι κάνουλες της χρηματοδότησης προς τις ελληνικές επιχειρήσεις έχουν κλείσει."

γ) πως σε πρόσφατο δημοσίευμα της γερμανικής εφημερίδας Sueddeutsche Zeitung φιλοξενούνται δηλώσεις Γερμανών αξιωματούχων οι οποίες κάνουν λόγο για πρακτικές φοροαποφυγής από την εν λόγω εταιρεία μέσω λειτουργίας εταιρειών offshore στην Μάλτα.

δ) πως πηγές του ΤΑΙΠΕΔ φέρονται σε δημοσίευμα της εφημερίδας Αυγή το οποίο υπογράφουν οι δημοσιογράφοι Μορφονιός Ν. και Αγουρίδης Γ. να κάνουν λόγο για "τριμερή σύμβαση, όπου : «οι τρεις συμβαλλόμενοι (Δημόσιο, δανειστριες τράπεζες και Fraport) θα υπογράψουν μια τριμερή σύμβαση, όπου θα προβλέπονται οι όροι και οι ρήτρες συμβίωσης όλων των πλευρών για 40 χρόνια.»

ε) τις απόψεις που εκφράστηκαν κατά τις εργασίες επιτροπών του ευρωκοινοβουλίου, όπου σύμφωνα με αυτές όπως συμπυκνώνονται στο

παρακάτω απόσπασμα ομιλίας του ευρωβουλευτή και καθηγητή θεσμών της ΕΕ, κύριου Μαριά Νότη: «η ημικρατική γερμανική εταιρία Fraport αγόρασε αντί πινακίου φακής 14 περιφερειακά αεροδρόμια στην Ελλάδα. Σύμφωνα με όσα υπέγραψε έπρεπε να καταβάλει 1,2 δισεκατομμύρια ευρώ αλλά ήδη πήρε προίκα 520 εκατομμύρια ευρώ μια και στα αεροδρόμια Θεσσαλονίκης και Χανίων έχουν εκτελεστεί έργα ΕΣΠΑ αυτή τη στιγμή τα οποία αξίζουν 520 εκατομμύρια ευρώ. Οι κανονισμοί των Διαρθρωτικών Ταμείων, το ξέρετε πολύ καλά, απαγορεύουν την ιδιωτικοποίηση έργων ΕΣΠΑ τουλάχιστον για 10 χρόνια. Άλλωστε αυτό απαγορεύεται και από το Άρθρο 107 της Συνθήκης περί κρατικών ενισχύσεων.»

στ) την ενίσχυση της τάσης αμφισβήτησης από μερίδα συμπολιτών μας της φερεγγυότητας των εγγυητικών επιστολών της Fraport.

Κύριε Υπουργέ, σας ερωτώ:

1. Σε τι ακριβώς ποσοστό χρηματοδοτούν οι Έλληνες και οι Ευρωπαίοι φορολογούμενοι την επένδυση της ιδιωτικοποίησης των περιφερειακών αεροδρομίων;
2. Πόσο θα κοστίσει στο ελληνικό δημόσιο η υπόθεση της απομάκρυνσης των Αφορολόγητων από τα αεροδρόμια;
3. Με ποιο σκεπτικό απαλλάσσεται από την καταβολή ΕΝΦΙΑ η Fraport; Μπορούν και Ελληνικές επιχειρήσεις να ωφεληθούν κάνοντας χρήση του "σκεπτικού" αυτού;
4. Ποιο το ακριβές συνολικό ύψος των εν γένει αποζημιώσεων - κάθε είδους και εξαιτίας κάθε πιθανού λόγου, που προβλέπουν οι όροι της σύμβασης ιδιωτικοποίησης (απομάκρυνση εταιριών, καταβολή αποζημιώσεων κλπ) - που θα κληθεί να πληρώσει το Ελληνικό Δημόσιο;

Οι ερωτών βουλευτής

Ιωάννης Σαρίδης