**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ Κ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Α΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ**

**ΠΡ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα, σήμερα, 09 Ιανουαρίου 2024, ημέρα Τρίτη και ώρα 12.10΄, στην Αίθουσα «Γερουσίας» του Μεγάρου της Βουλής, συνεδρίασε η Διαρκής Επιτροπή Οικονομικών Υποθέσεων υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής κ. Απόστολου Βεσυρόπουλου, με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών «Α) Κύρωση της από 7.12.2023 τροποποίησης της από 31.7.1995 Σύμβασης Ανάπτυξης Αεροδρομίου μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.» - Β) Κύρωση του από 4.1.2024 Ιδιωτικού Συμφωνητικού μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «Αεροπορία Αιγαίου Ανώνυμη Αεροπορική Εταιρεία»».

Στη συνεδρίαση παρέστη ο Υφυπουργός Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, κ. Αθανάσιος Πετραλιάς.

Ο Πρόεδρος της Επιτροπής, αφού διαπίστωσε την ύπαρξη απαρτίας, κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης και έκανε την α΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής.

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Αβραμόπουλος Δημήτριος, Ακτύπης Διονύσιος, Αραμπατζή Φωτεινή, Αυγερινοπούλου Διονυσία – Θεοδώρα, Βεσυρόπουλος Απόστολος, Βλάχος Γεώργιος, Δερμεντζόπουλος Χρήστος, Ζεμπίλης Αθανάσιος, Ιατρίδη Τσαμπίκα (Μίκα), Καββαδάς Αθανάσιος, Καλαφάτης Σταύρος, Καραγκούνης Κωνσταντίνος (Κώστας), Καραμανλή Άννα, Καράογλου Θεόδωρος, Κοτρωνιάς Γεώργιος, Κρητικός Νεοκλής, Κωτσός Γεώργιος, Λιούτας Αθανάσιος, Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μηταράκης Παναγιώτης (Νότης), Πασχαλίδης Ιωάννης, Πέτσας Στυλιανός (Στέλιος), Σαλμάς Μάριος, Σκόνδρα Ασημίνα, Τραγάκης Ιωάννης, Τσιάρας Κωνσταντίνος, Γεροβασίλη Όλγα, Γιαννούλης Χρήστος, Καραμέρος Γεώργιος, Κόκκαλης Βασίλειος, Κοντοτόλη Μαρίνα, Μάλαμα Κυριακή, Παππάς Νικόλαος, Σαρακιώτης Ιωάννης, Αποστολάκη Ελένη-Μαρία (Μιλένα), Βατσινά Ελένη, Γερουλάνος Παύλος, Κατρίνης Μιχαήλ, Κουκουλόπουλος Παρασκευάς (Πάρις), Σταρακά Χριστίνα, Μανωλάκου Διαμάντω, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Βιλιάρδος Βασίλειος, Φωτόπουλος Στυλιανός, Χαλκιάς Αθανάσιος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Τσακαλώτος Ευκλείδης, Βορύλλας Ανδρέας, Νατσιός Δημήτριος και Καζαμίας Αλέξανδρος.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΒΕΣΥΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ξεκινάει η πρώτη συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Οικονομικών Υποθέσεων για το 2024, εύχομαι καταρχάς σε όλους τους συναδέλφους καλή χρονιά με υγεία για τους ίδιους και τις οικογένειές τους. Και μία ακόμη ευχή που απευθύνεται σε όλους μας, είναι να έχουμε μία εποικοδομητική, ουσιαστική και αποδοτική κοινοβουλευτική περίοδο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Οικονομικών Υποθέσεων με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών «Κύρωση της από 7.12.2023 τροποποίησης της από 31.7.1995 Σύμβασης Ανάπτυξης Αεροδρομίου μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.» - Β) Κύρωση του από 4.1.2024 Ιδιωτικού Συμφωνητικού μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «Αεροπορία Αιγαίου Ανώνυμη Αεροπορική Εταιρεία»».

Η πρόταση του Προεδρείου είναι η συζήτηση να γίνει σε μία συνεδρίαση για τους εξής λόγους: πρώτον, γιατί δεν μπορούν να γίνουν μεταβολές στο περιεχομένο των δύο Συνθηκών. Και δεύτερον, όπως αναφέρεται στην Αιτιολογική Έκθεση, για τη μεν πρώτη Συμφωνία Σύμβαση, η διαδικασία κύρωσης της τροποποίησης ορισμένων άρθρων ως προς τις προηγούμενες τροποποιήσεις των άρθρων, κυρώνεται με Προεδρικό Διάταγμα που εκδίδεται κατόπιν πρότασης του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών. Προκειμένου, όμως, να αποφευχθεί η διάσπαση της τροποποιητικής συμφωνίας σε επιμέρους τμήματα, εκ των οποίων αλλά δεν θα κυρώνονταν τυπικά και άλλα θα κυρώνονταν με Προεδρικό Διάταγμα, γι’ αυτό προχωρήσαμε στη διαδικασία αυτή της Κύρωσης με νόμο.

Και για τη δεύτερη συμφωνία, η σχετική ρύθμιση είναι αναγκαία με σκοπό την πλήρη διαφάνεια, την ενημέρωση του κοινοβουλευτικού σώματος και τη λήψη της έγκρισής του για τις ενέργειες που έχουν γίνει.

Στη συνεδρίαση παρίσταται ο Υφυπουργός Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, ο κ. Αθανάσιος Πετραλιάς.

Τον λόγο θα λάβουν οι Εισηγητές και οι Ειδικοί Αγορητές για 15 λεπτά της ώρας ο καθένας ή για 10 λεπτά, θα δούμε τον χρόνο πως απαιτείται. Όποιος άλλος συνάδελφος επιθυμεί να μιλήσει, παρακαλώ να ενημερώσει τη Γραμματεία της Επιτροπής. Η συζήτηση θα ολοκληρωθεί με την ομιλία του Υφυπουργού και θα ακολουθήσει η ψηφοφορία.

Πριν πάρει το λόγο η Εισηγήτρια της Πλειοψηφίας, η κυρία Καραμανλή, επειδή έχουμε ερωτηθεί από τους Εισηγητές, ανεξαρτήτως της τοποθέτησής σας στην Ολομέλεια θα μιλήσουν όλοι οι Εισηγητές.

**ΠΑΥΛΟΣ ΓΕΡΟΥΛΑΝΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΑΣΟΚ-ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ»):** Μια ερώτηση, κ. Πρόεδρε. Είναι δυνατόν να έχουμε ακρόαση φορέων; Θα εξηγήσω γιατί. Καταλαβαίνω ότι δεν είθισται σε μια τέτοια διαδικασία, αλλά μέσα στη διαφάνεια που αναφέρατε πριν, θα ήταν πολύ καλό να ξέραμε τις προοπτικές των δύο εταιρειών για τις οποίες συζητούμε σήμερα. Δηλαδή, ποια είναι η προοπτική της «Aegean», τι θεωρούν οι μέτοχοι ότι θα είναι η προοπτική της εταιρείας;

Το ίδιο και για το αεροδρόμιο. Όπως, επίσης, και κάποιοι μέτοχοι του αεροδρομίου, οι οποίοι έχουν την προοπτική να βγάλουν πολύ μεγάλα κέρδη από οποιαδήποτε συμφωνία αποφασίσει η Κυβέρνηση, σε ό,τι αφορά την ένταξη των μετοχών του αεροδρομίου στο Χρηματιστήριο.

Νομίζω ότι στο πλαίσιο της πλήρους διαφάνειας, καλό είναι να έχουμε μία ακρόαση των μετόχων και του management αυτών των εταιρειών, για να ξέρουμε ακριβώς που «στέκουμε» ως Κοινοβούλιο.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΒΕΣΥΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Όπως εξήγησα και προηγουμένως δεν υπάρχει δυνατότητα μεταβολής των περιεχομένων των δύο συμφωνιών. Η συζήτηση θα γίνει σε μία συνεδρίαση.

Καλώ στο βήμα την Εισηγήτρια της Πλειοψηφίας, την κυρία Άννα Καραμανλή, για δέκα λεπτά.

**ΑΝΝΑ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ (Εισηγήτρια της Πλειοψηφίας):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με το κατατεθέν νομοσχέδιο του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών που συζητάμε σήμερα στην Επιτροπή μας καλούμαστε να κυρώσουμε πρώτον, την από «7.12.2023 τροποποίηση της από 31.7.1995 Σύμβασης Ανάπτυξης Αεροδρομίου μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.»» και δεύτερον, το από «4.1.2024 Ιδιωτικό Συμφωνητικό μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «Αεροπορία Αιγαίου Ανώνυμη Αεροπορική Εταιρεία»».

Να δούμε όμως ξεχωριστά τις δύο κυρώσεις, οι οποίες και αποτελούν τα δύο άρθρα του προς ψήφιση νομοσχεδίου.

Με το πρώτο άρθρο, λοιπόν, καλούμαστε να κυρώσουμε την από 7.12.2023 σύμβαση τροποποίησης της Σύμβασης Ανάπτυξης Αεροδρομίου του 1995 αναφορικά με την τροποποίηση συγκεκριμένων άρθρων της εν λόγω σύμβασης εν όψει της επικείμενης εισαγωγής της εταιρείας με την επωνυμία «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.» στο Χρηματιστήριο Αθηνών. Ανοίγει ο δρόμος με τις αλλαγές που συμφωνήθηκαν να εισαχθεί η εταιρεία στο Χρηματιστήριο και καταργούνται οι περιορισμοί ως προς το ποσοστό συμμετοχής των μετόχων, εκτός του ελληνικού δημοσίου, στο μετοχικό κεφάλαιο του αερολιμένα που έθετε η αρχική σύμβαση.

Η σημερινή εικόνα των μετοχών του αερολιμένα έχει ως εξής. Το Υπερταμείο κατέχει το 25%, το ΤΑΙΠΕΔ το 30%, η εταιρεία Avi Alliance Gmbh το 40% + 60 μετοχές, πρόκειται για εταιρεία συμφερόντων του καναδικού ασφαλιστικού ταμείου PSP Investments και η οικογένεια Κοπελούζου το 5% - 60 μετοχές. Θα παρατηρήσατε ένα παράδοξο, ότι η εταιρεία που διοικεί το αεροδρόμιο ουσιαστικά δεν έχει την πλειοψηφία των μετοχών. Έτσι είχε διαρθρωθεί για λόγους δημοσίου συμφέροντος η αρχική σύμβαση παραχώρησης. Όμως, η δομή αυτή δεν επιτρέπει την εισαγωγή στο Χρηματιστήριο. Δεν μπορεί, δηλαδή, στο χρηματιστήριο να υπάρχει εταιρεία που η διοίκησή της ασκείται σύμφωνα με το καταστατικό της από μέτοχο μειοψηφίας.

Μετά την κύρωση, από τη Βουλή, αυτής της σύμβασης το 30% που κατέχει σήμερα το ΤΑΙΠΕΔ θα διατεθεί σε θεσμικούς επενδυτές και στο επενδυτικό κοινό, καθώς και στους υφιστάμενους ιδιώτες μετόχους, μέσω ιδιωτικής τοποθέτησης, ώστε οι επενδυτές να αποκτήσουν την πλειοψηφία των μετοχών. Έτσι θα ωφεληθεί ταμειακά και το δημόσιο να αποκτήσει έσοδα, αφού ως γνωστόν τα έσοδα του ΤΑΙΠΕΔ κατευθύνονται κυρίως στην αποπληρωμή του εξωτερικού χρέους της χώρας. Μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας το Υπερταμείο θα διατηρήσει τη συμμετοχή του 25%.

Είναι ένα σημαντικό βήμα για το Ελευθέριος Βενιζέλος. Ο αερολιμένας, ως εταιρεία, θα λειτουργήσει σύμφωνα με το νομοθετικό πλαίσιο που διέπει τις εισηγμένες. Δημιουργούνται όλες εκείνες οι προϋποθέσεις για περαιτέρω ανάπτυξη του μεγαλύτερου αεροδρομίου της χώρας μας και επιπλέον υπεραξίες. Και όλα αυτά σε μια χρονιά κατά την οποία η επιβατική κίνηση σε αυτόν, και αναφέρομαι στο 2023, κατέγραψε ρεκόρ.

Ο αριθμός των διακινηθέντων επιβατών είναι αυξημένος σε σύγκριση τόσο με το 2022 όσο και με το 2019, έτος που τουρισμός είχε φτάσει σε ιστορικά υψηλά.

Σύμφωνα με τα στοιχεία του Ελευθέριος Βενιζέλος αναφέρω χαρακτηριστικά ότι η επιβατική κίνηση κατά την περασμένη χρονιά ανήλθε σε 28,17 εκατομμύρια άτομα και υπήρξε αυξημένη κατά 24% σε σύγκριση με το 2022, αλλά και κατά 10,2% σε σύγκριση με το 2019. Τόσο οι Έλληνες επιβάτες που διαμορφώθηκαν σε 8,8 εκατομμύρια όσο και οι διεθνείς ξεπέρασαν τα επίπεδα του 2022 κατά 18,9% και 26,4% αντίστοιχα, ενώ παρουσίασαν άνοδο και σε σύγκριση με το 2019 κατά 13,3% και 8,8% αντίστοιχα.

Το Δεκέμβριο μέσω του Ελευθέριος Βενιζέλος ταξίδεψαν 1,86 εκατομμύρια επιβάτες - αριθμός που είναι αυξημένος κατά 17,1% τοις εκατό συγκριτικά με το 2022 - μέγεθος που σε σχέση με το 2019 είναι ενισχυμένο κατά 13,6%.

Επίσης, ο αριθμός Ελλήνων και ξένων ταξιδιωτών που χρησιμοποίησε τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών τον ίδιο μήνα ξεπέρασε τα επίπεδα του 2022 κατά 11,9% και 19,4% αντίστοιχα. Σε σύγκριση με το 2019 τον περασμένο μήνα τόσο οι επιβάτες εσωτερικού όσο και οι διεθνείς επιβάτες παρουσίασαν άνοδο κατά 20,8% και 10,7% αντίστοιχα. Ιστορικά υψηλός υπήρξε και ο αριθμός των πτήσεων από το συγκεκριμένο αερολιμένα, οι οποίες αυξήθηκαν πέρυσι έναντι του 2022 κατά 13,2% σε 241.600. Για το Δεκέμβριο έναντι του ίδιου μήνα του 2022 το μέγεθος αυτό ενισχύθηκε κατά 11,6% σε 16.200. Εάν οι κινήσεις αεροσκαφών για το σύνολο του 2023 και για το Δεκέμβριο του ίδιου έτους συγκριθούν με το 2019 και τον τελευταίο μήνα του 2019, τότε το ποσοστό αύξησής τους τοποθετείται στο 7,1% και 11,8% αντίστοιχα.

Σας παραθέτω όλα αυτά τα στοιχεία, για να καταδείξω ότι η εισαγωγή στο Χρηματιστήριο γίνεται σε μία εξαιρετική περίοδο για την εταιρεία. Από εκεί και πέρα ρυθμίζονται ζητήματα και επέρχονται αλλαγές που απορρέουν από τη νομοθεσία περί εταιρικής διακυβέρνησης, πέρα από το ζήτημα της πλειοψηφίας των μετοχών που προανέφερα. Με το σημερινό καθεστώς ο Γενικός Διευθυντής της εταιρείας δεν είναι μέλος του ΔΣ. Μετά την εισαγωγή στο χρηματιστήριο ορίζεται ότι ο Γενικός Διευθυντής αναλαμβάνει καθήκοντα Διευθύνοντος Συμβούλου και Ανώτατου Εκτελεστικού Διευθυντή και θα είναι παράλληλα μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου.

Επιπλέον, τροποποιείται η διαδικασία, με την οποία η εταιρεία συνάπτει διαφόρων ειδών συμβάσεις μεγάλης διάρκειας – μίσθωσης, παραχώρησης κ.λπ. - με ημερομηνία λήξης μεταγενέστερη από τη λήξη της σύμβασης ανάπτυξης του Αεροδρομίου μετά από έγκριση του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών. Η αλλαγή που επέρχεται είναι ότι από δω και στο εξής αυτό μπορεί να συμβαίνει μόνο εφόσον πιστοποιείται από ανεξάρτητο χρηματοοικονομικό σύμβουλο ότι οι εν λόγω συμβάσεις είναι προς όφελος του αεροδρομίου και από τη φύση τους δε θα μπορούσαν να είναι μικρότερης διάρκειας. Η τροποποίηση αυτή κατοχυρώνει πρόσθετη νομική ασφάλεια για τους επενδυτές που θα εισέλθουν στο μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε., καθώς θα γνωρίζουν τους όρους και τις προϋποθέσεις, με τις οποίες η εταιρεία θα μπορεί να συνάπτει τέτοιου είδους συμφωνίες.

Επιπρόσθετα, μεγιστοποιεί την αξία της συναλλαγής, καθώς διευκολύνει την εκ μέρους της εταιρείας βέλτιστη αξιοποίηση των περιουσιακών στοιχείων της και για χρονικό διάστημα πέραν της λήξης της διάρκειας της σύμβασης ανάπτυξης αεροδρομίου.

Με το δεύτερο άρθρο του νομοσχεδίου, κυρώνεται το από 4.01.2024 ιδιωτικό συμφωνητικό μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «Αεροπορία Αιγαίου Ανώνυμη Αεροπορική Εταιρεία». Ειδικότερα και κατά κύριο λόγο επιβεβαιώνεται η καταβολή του προβλεπόμενου σύμφωνα με το άρθρο 30, του ν. 4772/2021 ποσού που ανέρχεται στα 85,4 εκατομμύρια ευρώ στο ελληνικό δημόσιο έπειτα από την άσκηση του δικαιώματος προαίρεσης από την εταιρεία, για την εξαγορά του συνόλου των τίτλων παραστατικών δικαιωμάτων κτήσης κοινών μετοχών του ελληνικού δημοσίου επί αυτής, μετοχών που εκδόθηκαν το 2021 στο πλαίσιο του σχεδίου στήριξης της εταιρείας κατά την περίοδο της πανδημίας.

Με τη συμφωνία αυτή το ελληνικό δημόσιο, εισέπραξε 85,4 εκατομμύρια ευρώ εκμεταλλευόμενο την υψηλότερη τιμή στην οποία είχαν φθάσει οι μετοχές της εταιρείας μετά την χορήγηση της ενίσχυσης. Για να γίνει κατανοητό το όφελος του δημοσίου, επισημαίνεται ότι η τιμή της μετοχής της Aegean το 2021 όταν συμφωνήθηκε το σχέδιο στήριξης της εταιρείας ήταν 5,5 ευρώ. Η τιμή που ελήφθη υπόψη για τον υπολογισμό του τιμήματος που εισέπραξε το δημόσιο που είναι η μέση τιμή της μετοχής κατά την περίοδο 11.8.2023 -03.11. 2023 ήταν 11 ,43 ευρώ.

 Έτσι το Ελληνικό Δημόσιο, εισέπραξε ένα χρηματικό ποσό πολύ υψηλότερο από αυτό που ανέμενε όταν έγινε η Συμφωνία διάσωσης. Σημειώστε ότι κατά την περίοδο μετά τις αρχές Νοεμβρίου, η τιμή της μετοχής κινήθηκε μεσοσταθμικά σε χαμηλότερα επίπεδα. Αν η διαδικασία αντί για τις αρχές Νοεμβρίου γινόταν σήμερα, το δημόσιο θα εισέπραττε μικρότερο τίμημα κατά 2,8 εκατομμύρια ευρώ. Προφανώς, το όφελος του δημοσίου πρέπει να συνυπολογιστεί και η εξοικονόμηση που επιτυγχάνει το κράτος από τη μείωση του δημοσίου χρέους και τον αντίστοιχο περιορισμό των τόκων κατά το ποσό που εισπράχθηκε από την εταιρεία.

 Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι δύο αυτές Κυρώσεις επιβεβαιώνουν εν τοις πράγμασι ότι το Ελληνικό Δημόσιο έχει τη γνώση τη διορατικότητα και την ευελιξία να λειτουργεί προς όφελος των πολιτών, στηρίζοντας παράλληλα και την ελεύθερη αγορά αξιοποιώντας την περιουσία των Ελλήνων φορολογουμένων με σύνεση και σοβαρότητα και πάντα με γνώμονα το δημόσιο συμφέρον. Γι’ αυτό λοιπόν καλούμε όλα τα κόμματα να τις υπερψηφίσουν. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΒΕΣΥΡΟΠΟΥΛΟΣ(Πρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς σας ευχαριστούμε κυρία Καραμανλή. Τον λόγο έχει ο κ Γιαννούλης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Κύριε Πρόεδρε, να ευχηθώ καλή χρονιά και στα μέλη της Επιτροπής και σε όλους όσοι συμμετέχουν εξ αποστάσεως στη σημερινή συνεδρίαση. Επίσης, πριν μπω στο θέμα να καλωσορίσω αν είναι ακριβής η πληροφορία ότι μετά από τρεις ημέρες κύριε Υπουργέ, η κυβέρνηση αποφάσισε να προχωρήσει στη διατίμηση κάποιων τιμών σε ότι αφορά προϊόντα άμεσης ανάγκης για τους πολίτες, όπως το βρεφικό γάλα. Αν είναι ακριβής και αξιόπιστη αυτή η πληροφορία, γιατί με την κυβέρνηση υπάρχει πάντα μια απόσταση μεταξύ αληθείας και δημοσίων δηλώσεων.

 Και τέλος, θα ήθελα να παρακαλέσω να σκεφτούμε για λίγα δευτερόλεπτα πριν μπω στο θέμα των δύο Συμβάσεων και την αξιοπιστία της κοινοβουλευτικής διαδικασίας κύριε Πρόεδρε, όπως ο ίδιος παραδεχθήκατε με λίγα λόγια το πολιτικό περίγραμμα αυτής της συνεδρίασης είναι διεκπαιρεωτικό.

Δηλαδή, οι Συμβάσεις έχουν υπογραφεί, οι σχετικές διαδικασίες υπάρχουν και σε εναλλακτική μορφή και διάσταση για να προχωρήσουν οι Συμβάσεις. Και απλά καλείται το σώμα της Διαρκούς Επιτροπής Οικονομικών Υποθέσεων να διεκπεραιώσει κάτι που η Κυβέρνηση και δεν θέλει να το συζητήσει εντός του κοινοβουλίου αλλά και δεν θέλει να μπει στη βάσανο των πιθανών αλλαγών της ακρόασης των εμπλεκομένων στις δύο Συμβάσεις και να συμβάλλει στο ζήτημα που υπηρετεί ένα κοινοβούλιο, της διαφάνειας.

 Άρα, με λίγα λόγια ας μου επιτραπεί η λίγο σκληρή έκφραση ότι ας μην κοροϊδεύουμε τον εαυτό μας. Απλά, πρέπει να πούμε πέντε πράγματα από μικροφώνου και δεν πρόκειται να αλλάξει σε τίποτα το σώμα και το περιεχόμενο των συγκεκριμένων Συμβάσεων.

Η αγαπητή συνάδελφος με απόλυτη ακρίβεια όντως, έδωσε με ακρίβεια μέχρι ακεραίας η κυρία Καραμανλή τα στοιχεία για το Διεθνές Αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» και έτσι είναι. Η κερδοφορία του, η προοπτική του, τα οικονομικά δεδομένα είναι έτσι. Αυτό είναι βέβαια και το ερώτημα μας. Αυτό είναι και το επίδικο στη συζήτηση που γίνεται, παρά τα όσα ανέφερα προηγουμένως για την ουσία αυτής της διαδικασίας, ότι γιατί με αυτή την προοπτική, με την υφιστάμενη κερδοφορία, με την υφιστάμενη λειτουργία, ένα εξαιρετικής σημασίας ζήτημα που είναι μια εθνική υποδομή, όπως το μεγαλύτερο αεροδρόμιο της χώρας, το βασικό αεροδρόμιο της χώρας που συνδέει την Ελλάδα και με το εξωτερικό, θα μπορούσε να είναι πηγή εσόδων, πηγή κερδοφορίας, ανάπτυξης με άμεσο συμφέρον για το ελληνικό δημόσιο; Εμείς θα το αναζητήσουμε μέσα από χρηματιστηριακά παιχνίδια και μέσα από την εκχώρηση στην ουσία, γιατί αυτό συμβαίνει, της απόλυτης πλειοψηφίας που η Σύμβαση του 1995 δεν προέβλεπε, το 50% και πλέον, σε ένα καναδικό κεφάλαιο που υπερασπίζεται τα συμφέροντα των καναδών συνταξιούχων και σε μικρότερης δυναμικής μετόχους που προέρχονται εκτός του ΤΑΙΠΕΔ και του Υπερταμείου.

Αυτό είναι μια λογική ερώτηση κύριε Πρόεδρε, αγαπητοί συνάδελφοι, γιατί αυτό που βλέπουμε να γίνεται μπροστά μας είναι με ήδη καταγεγραμμένα τα προβλήματα στην παρουσία του δημοσίου ελέγχου, προσέξτε δεν είναι ζήτημα κρατισμού, ιδεολογίας, συμπλεγμάτων ή εμμονών, ήδη έχει αποδυναμωθεί με τις πρωτοβουλίες του προηγούμενου Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, έχει περιορισθεί σημαντικά η παρουσία του δημοσίου ελέγχου στις λειτουργίες των ελληνικών αεροδρομίων με αυτά τα μπρος πίσω, με την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και με την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας. Ήδη, υπήρχε κενό στη διασύνδεση και τη συνεννόηση για ζητήματα μείζονος σημασίας που αφορούν την αεροναυτιλία, που αφορούν την οικονομική χρήση, τη διαχείριση του αεροδρομίου «Ελευθέριος Βενιζέλος» και αφορούν και χωρίς να θέλω να ούτε να πανικοβάλω ούτε να υπερβάλω, αφορούν την ασφαλή λειτουργία του αεροδρομίου.

Ήδη, υπήρχε πρόβλημα καταγεγραμμένο σε ότι αφορά τους ελέγχους, σε ότι αφορά την προστασία των καταναλωτών – επιβατών και τώρα αναγνωρίζουμε τη δυνατότητα, αποδεχόμαστε τη δυνατότητα, ακριβώς όπως το είπε η κυρία Καραμανλή, η Εισηγήτρια της Νέας Δημοκρατίας, με ακρίβεια ο νέος Γενικός Διευθυντής που θα προκύψει από τις μετοχικές αλλαγές που προβλέπονται στη Σύμβαση να είναι ο απόλυτος και μοναδικός άρχοντας εξ ορισμού ως Διευθύνων Σύμβουλος πλέον. Θα σας αναφέρω ένα παράδειγμα, κάτι αντίστοιχο, όπου ο εκπρόσωπος της Fraport σε μία υπόθεση που είχε σχέση με την απειλή βόμβας σε ένα περιφερειακό αεροδρόμιο της χώρας, επειδή με αυτά τα μπρος πίσω που σας είπα, ο επικεφαλής του αεροδρομίου ήταν ένα στέλεχος της Fraport, είχε σχεδόν απαγορεύσει στις δυνάμεις της αστυνομίας και της πυροσβεστικής να παρέμβουν άμεσα για τη διερεύνηση της φάρσας, όπως αποδείχθηκε, αλλά ο χρόνος που πέρασε και ο τρόπος με τον οποίο έγινε η διαχείριση ήταν πραγματικά προβληματικός. Αυτό ως ένα παράδειγμα τι σημαίνει να συγκεντρώνεται η απόλυτη εξουσία ειδικά σε μια δημόσια υποδομή που δεν έχει μόνο εμπορική, τουριστική και οικονομική σημασία, έχει και εθνική σημασία η υποδομή του Διεθνούς Αεροδρομίου «Ελευθέριος Βενιζέλος» για να χάνει το ελληνικό δημόσιο, όχι η ελληνική κρατική μηχανή, το ελληνικό δημόσιο να χάνει με τέτοιο τρόπο τον έλεγχο, την παρουσία του, τη δυνατότητά του να παρεμβαίνει αποφασιστικά και δημιουργικά.

Φοβόμαστε ότι θα είναι ένα βήμα, ότι είναι το βήμα της πλήρους αποξένωσης, απομάκρυνσης του δημόσιου ελεγκτικού χαρακτήρα που πρέπει να έχουν οι αρμόδιες υπηρεσίες, που εμπλέκονται στη λειτουργία του αεροδρομίου, με το κομμάτι που θα έχει ως μοναδικό του άξονα, στόχο και προοπτική την κερδοφορία.

Θεμιτό;

Θεμιτό, αλλά η κερδοφορία δε σημαίνει ότι μπορούν να τεθούν σε αμφισβήτηση ουσιώδεις παράμετροι, όπως σας ανέφερα, δίνουν την πιστοποίηση ότι δε μιλάμε για ένα περιφερειακό αεροδρόμιο, μιλάμε για μια εθνική υποδομή μεγάλης σημασίας.

Έχει συμβεί κάτι αντίστοιχο και με τα ΕΛΠΕ.

Πιστεύω, κύριε Υπουργέ, ότι η νέα φάση, η οριστική φάση ιδιωτικοποίησης του «Eλευθέριος Βενιζέλος» ήταν από καιρό δρομολογημένη. Έχουμε τις λεπτομέρειες, βάσει της συμφωνίας και θα επιμείνω να πω ότι χωρίς κανέναν λόγο, παρά μόνο σε μία ίσως ιδεολογική πολιτική επιλογή, τα δημόσια αγαθά να μπαίνουν στον έλεγχο της αγοράς. Το 50% και πλέον της μετοχικής σύνθεσης του «Ελευθέριος Βενιζέλος» δε θα έχει καμία μα καμία διασύνδεση με το ελληνικό δημόσιο και ότι αυτό συνεπάγεται.

Παρά τα ιδιαίτερα αισιόδοξα μηνύματα και για τα επόμενα χρόνια, με μια απλή οικονομική προσέγγιση, απλοϊκή θα σας έλεγα, για το πως θα μπορούσε το ΤΑΙΠΕΔ, που όπως είπατε εξυπηρετεί το χρέος της χώρας μας, να έχει μεγαλύτερη πρόσβαση σε μεγαλύτερα οικονομικά μεγέθη, για να εξυπηρετεί τις ανάγκες της ελληνικής κοινωνίας.

Βέβαια, ας μη μιλήσω για άλλα ζητήματα, όπως με αυτές τις συμβάσεις που χάνεται και το προνόμιο του ελέγχου, γιατί σε ένα αεροδρόμιο υπάρχουν πολλές πτυχές, πολλές κατηγορίες εργαζομένων και σε πάρα πολλούς κλάδους. Πιστεύω ότι δε θα ακούσετε για πρώτη φορά από εμένα ότι σε ό,τι αφορά την επίγεια εξυπηρέτηση, σε ό,τι αφορά τις υπερργολαβικές εταιρείες, οι οποίες παρέχουν υπηρεσίες, τα πράγματα δεν είναι και τόσο ευχάριστα για τους εργαζομένους, για τις συνθήκες εργασίες ακόμη και για την ασφάλειά τους.

Σας θυμίζω ότι είχαμε και απώλεια ανθρώπινης ζωής στην πίστα του αεροδρομίου. Σας θυμίζω ότι είχαμε και ατυχήματα με πρωταγωνιστές, δυστυχώς, εργαζόμενους μέσα σε κατάσταση ομηρίας, με υπό υπεργολαβικές συμβάσεις των 400 και 500 ευρώ.

Σας θυμίζω και το περιστατικό, όπου η καθυστέρηση καταβολής του μισθού τον Δεκέμβριο σε κάποια αεροδρόμια σήμαινε μια στρεψοδικία άνευ προηγουμένου, ότι σήμαινε ότι ήταν η καταβολή του δώρου Χριστουγέννων, για να ξεπεράσουν τα νομικά ζητήματα που θα προκαλούσε η μη καταβολή τους.

Με λίγα λόγια, πιστεύω ότι με αυτή τη σύμβαση δε διασφαλίζουμε δύο πράγματα, το ένα που αφορά την δημόσια παρουσία μας σε μία από τις μεγαλύτερες και σημαντικότερες υποδομές της χώρας, αλλά και χρηματοοικονομικά τον στόχο της υπεράσπισης των δημόσιων οικονομικών.

Τώρα, σε ό,τι αφορά το θέμα της Aegean, θα το αναπτύξουμε και στην Oλομέλεια, κύριε Πρόεδρε, εδώ πιστεύω ότι μιλούν από μόνοι τους οι αριθμοί.

Πώς γίνεται να είσαι κερδισμένος όταν καταβάλλεις 120 εκατομμύρια εισπράττεις 85 και με μία αυθαίρετη και λίγο απλοϊκή χρηματιστηριακή εκτίμηση, λες ότι πάλι καλά που πήρα και τα 85;

Η απώλεια, δηλαδή, των υπολοίπων 35 είναι, πως λένε στον πόλεμο, παράπλευρες απώλειες, ότι πρέπει να είμαστε και ευχαριστημένοι.

Ποιος είναι αυτός που εκτιμά την πορεία της μετοχής της Aegean;

Και αν σε δύο μήνες ή σε τρεις μήνες, από τα 11 ευρώ, στα οποία έκλεισε αυτή η συμφωνία δε θα ήταν στα 14, για να αποπληρωθεί μεγαλύτερο μέρος της βοήθειας που προσέφερε το κράτος στη συγκεκριμένη εταιρεία;

Δεν υπάρχει μαγική σφαίρα, δεν υπάρχουν προφήτες ούτε είναι χαρτομαντεία αυτά τα ζητήματα. Είναι απλά οικονομικά μεγέθη και εκτιμήσεις που εσείς επιλέγετε και φαντάζομαι και στην αιτιολογική έκθεση το υπαινίσσεστε, υπάρχει υπαινιγμός ότι βαφτίζουμε σημαντική επίτευξη στόχου, το να πάρουμε τα 85 από τα 120 και το θεωρούμε επιτυχία. Κάνουμε το μαύρο άσπρο, δηλαδή, αλλά δε σκεφτόμαστε ότι υπήρχε το ενδεχόμενο να επιστρέψει ακέραιο το ποσό των Ελλήνων φορολογουμένων που δόθηκε στην αεροπορική εταιρεία.

 Είναι μια αεροπορική εταιρεία που οφείλω να αναγνωρίσω ότι στον τομέα της κοινωνικής ευθύνης, σε πολλές και σημαντικές κρίσιμες στιγμές, φάνηκε αλληλέγγυα και υποστηρικτική σε ζητήματα που αφορούσαν την ελληνική κοινωνία. Εδώ αριθμοί, οι οποίοι δεν επιδέχονται δεύτερη ή τρίτη ανάγνωση.

Ευχαριστώ πολύ και συγγνώμη για την κατάχρηση του χρόνου. Επιφυλασσόμαστε και θα τα πούμε στην Ολομέλεια. Αν και κύριε Πρόεδρε απ’ ότι κατάλαβα ούτε να επιφυλαχτούμε δεν χρειάζεται με αυτή τη διαδικασία.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΒΕΣΡΥΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Κι εμείς σας ευχαριστούμε κύριε συνάδελφε.

Το λόγο έχει ο κ. Γερουλάνος.

**ΠΑΥΛΟΣ ΓΕΡΟΥΛΑΝΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΑΣΟΚ - ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ»**): Αγαπητές συναδέλφισσες και αγαπητοί συνάδελφοι, καλή χρονιά σε όλους με την ευχή να συνεχίσουμε να κάνουμε καλά αυτά που κάνουμε καλά και να αρχίσουμε να κάνουμε καλά αυτά που δεν κάνουμε τόσο καλά. Με αυτή την ευχή μπαίνω κατευθείαν στο θέμα, διότι εκ πρώτης όψεως μοιάζει να ξεκινήσαμε δίσεκτα. Δηλαδή, να συνεχίζουμε να κάνουμε λάθη εκεί που πάντα κάναμε λάθη.

Διάβασα το νομοσχέδιο και πρέπει να ομολογήσω ότι προβληματίστηκα με τον εξής τρόπο. Γιατί μια μεταμνημονιακή Κυβέρνηση φέρνει ένα μνημονιακό νομοσχέδιο; Γιατί μία Κυβέρνηση που ηγείται, όπως λέει η ίδια, μιας δυναμικής και αναπτυσσόμενης οικονομίας φέρνει ένα νομοσχέδιο που θα έφερνε μία κυβέρνηση που βρίσκεται με την «πλάτη στον τοίχο»;

Ας ξεκινήσουμε από τα απλά. Χάνει η Κυβέρνηση λεφτά από την πώληση των warrants της Aegean; Μιας εταιρείας οι μέτοχοι της οποίας βρίσκονται, κατά την Eurobank, σε ανοδική τροχιά. Χάνει. Χάνει η Κυβέρνηση προοπτική πουλώντας σήμερα μετοχές της εταιρείας «Διεθνές Αερολιμένας Αθηνών»; Μιας εταιρείας εξαιρετικά πλασαρισμένης για να βγάλει αυξημένα κέρδη από την προοπτική ανάπτυξης του τουρισμού; Χάνει. Χάνει δικαιώματα μειώνοντας το ποσοστό της από εκεί που ήταν σε κάτω από 51%, το οποίο της δίνει το δικαίωμα να παρεμβαίνει στην εταιρεία εάν αυτό ποτέ χρειαστεί; Χάνει. Γιατί λοιπόν η Κυβέρνηση κεφαλαιοποιεί σήμερα με χασούρα ή τουλάχιστον με μικρότερο τίμημα – εννοώ μικρότερο τίμημα και λιγότερα δικαιώματα - δύο μετοχές που αύριο θα έδιναν περισσότερα χρήματα;

Για να πάρεις μία τέτοια απόφαση σημαίνει μία από τέσσερις εκδοχές. Εκδοχή πρώτη. Η Aegean και ο τουρισμός δεν έχουν την προοπτική ανάπτυξη που πουλά η Κυβέρνηση και πρέπει να «ξεφορτωθεί» τα χαρτιά για να ξεφορτωθεί και τα μικρότερα κέρδη- τη χασούρα - που έρχεται στο μέλλον.

Εκδοχή δεύτερη. Η Aegean και ο τουρισμός έχουν προοπτική ανάπτυξης, αλλά δεν έχει προοπτική ανάπτυξη η ελληνική οικονομία και άρα, πρέπει να μαζέψετε χρήματα για τις δύσκολες μέρες που έρχονται μπροστά μας, όπως κάναμε τότε με τα μνημόνια.

Τρίτη εκδοχή. Οι δύο εταιρείες και η ελληνική οικονομία πάνε πρίμα, αλλά η Κυβέρνηση θέλει περισσότερα χρήματα από αυτά που έχει για να ξοδέψει περισσότερα από αυτά που μπορεί σήμερα να ξοδέψει.

Υπάρχει άλλη εκδοχή; Υπάρχει και άλλη μία. Την αφήνω στο τέλος για ούτε θέλω να τη σκέφτομαι. Αλλά αν υπάρχει πέμπτη εκδοχή, τότε περιμένω τον Υπουργό να την ακούσω.

Μέχρι να μας πει όμως άλλο σενάριο, ας πάρουμε τα 4 που έχουμε πάνω στο τραπέζι. Σενάριο πρώτο. Η Aegean και ο ελληνικός τουρισμός «πάνε κατά διαόλου» και πρέπει η Κυβέρνηση να «ξεφορτωθεί» τις μετοχές της. Κακό σενάριο και για τις δύο εταιρείες, αλλά σενάριο που θα δικαιολογούσε μία πιεσμένη πώληση με αυτές τις συνθήκες που κάνετε τώρα. Όμως, για την Aegean οι αναλύσεις που βλέπω εγώ τουλάχιστον είναι θετικές, με προοπτική ανάπτυξης. Και από αυτά που λέει η Κυβέρνηση και ο τουρισμός γενικότερα είναι σε θετική τροχιά και με προοπτική ανάπτυξης. Ευτυχώς κιόλας, γιατί δεν έχουμε και πολύ καλά νέα από πολλούς άλλους κλάδους. Προφανώς δεν μπορούμε να ξέρουμε αν το αεροδρόμιο θα φέρνει 680 εκατομμύρια ευρώ μερίσματα κάθε χρόνο εσαεί, αλλά από αυτά που βλέπουμε για τον τουρισμό σήμερα, κάπου εκεί περίπου θα κινηθούν και άρα, ένα λογικό τίμημα θα ήταν για μία τέτοια εταιρεία, για τους μετόχους της τουλάχιστον, ήταν περίπου 6.800.000.000. Αν είστε πολύ αυστηροί να αφαιρέσετε τα δάνεια σε αυτό.

Με αυτό το σκεπτικό οι μετοχές και τα warrants των εταιρειών που σήμερα μας ζητάτε να κεφαλαιοποιήσετε, έχουν μεγαλύτερη αξία και προοπτική. Άρα, δεν υπάρχει λόγος να τις πουλήσετε. Αυτό σημαίνει ότι μένουν δύο πιθανά σενάρια. Το πρώτο είναι ότι η ελληνική οικονομία δεν πάει καλά και χρειάζεστε χρήματα άμεσα. Το δεύτερο σενάριο είναι ότι απλά χρειάζεστε περισσότερα χρήματα για να ξοδεύετε περισσότερα.

Εμείς το πρώτο σενάριο το φοβόμαστε και έχουμε ξανακάνει αυτή τη συζήτηση στη Βουλή και σας λέμε ότι υπάρχουν σαφέστατα κίνδυνοι σε αυτό που εσείς λέτε «το θαύμα της ελληνικής οικονομίας». Κάθε φορά, λοιπόν, που σας λέμε ότι εμείς το φοβόμαστε αυτό το σενάριο, εσείς μας λέτε «Είστε Κασσάνδρες», «Δεν βλέπετε ότι η χώρα είχε ανάπτυξη», «Η χώρα μόλις πήρε επενδυτική βαθμίδα», «Ο Economist μας έβγαλε χώρα της χρονιάς» και το εντυπωσιακά αλαζονικό «Εμείς πήραμε 41%, είμαστε άξιοι. Εσείς δεν πήρατε 41%, είσαστε άχρηστοι. Άρα, τι δικαίωμα έχετε εσείς για να μιλάτε». Άρα, ή λέτε ψέματα σ’ εμάς και στον ελληνικό λαό ή λέτε ψέματα στους εαυτούς σας ή λέτε την αλήθεια και ισχύει το τρίτο σενάριο, που είναι εξαιρετικά επίφοβο εάν όχι το πιο επίφοβο, το σενάριο, δηλαδή, ότι πουλάτε τα warrants της Aegean και τις μετοχές του Αεροδρομίου και να έχετε εσείς περισσότερα χρήματα για ξόδεμα και ότι έχετε τόσο πολύ εθιστεί στο ξόδεμα που είστε διατεθειμένοι να πάρετε χαμηλότερη τιμή και μικρότερο τίμημα για να συνεχίσετε να ικανοποιείται τον εθισμό σας. Για να καταλαβαίνει ο κόσμος σε απλά ελληνικά «Τι με νοιάζει εμένα εάν αύριο η οικογένειά μου δεν έχει να φάει, εγώ θέλω σήμερα αυτοκίνητο». Θυσιάζετε, δηλαδή, την περιουσία του ελληνικού λαού που θα του δίνει ροές μερισμάτων στο διηνεκές, για ένα ποσό μικρότερης αξίας σήμερα. Με άλλα λόγια, θυσιάζετε προοπτική επομένων ετών, κυβερνήσεων ή και γενεών, για άμεσο μικρότερο και δικό σας όφελος τώρα.

Γιατί θέλει να κάνει κάτι τόσο ποταπό μια κυβέρνηση; Πριν απαντήσω επιτρέψτε μου μια μικρή παρένθεση. Ξέρετε ποιο είναι το μεγαλύτερο fund της Ευρώπης - εάν δεν είναι το μεγαλύτερο fund στον κόσμο είναι το δεύτερο μεγαλύτερο fund στον κόσμο - τι περιουσία έχει και από πού προήλθαν τα χρήματά του; Ονομάζεται - δική μου είναι η μετάφραση, συγχωρείστε με εάν είναι λάθος - Κρατικό Ταμείο Συντάξεων της Νορβηγίας ή αλλιώς Ταμείο Πετρελαίου. Έχει αξία 1,4 τρισεκατομμύρια δολάρια και, όπως λέει το παρατσούκλι του, δημιουργήθηκε όταν η Νορβηγία βρήκε πετρέλαιο και σκοπός του είναι να προστατεύει τις επόμενες γενιές Νορβηγών από τη γήρανση του πληθυσμού της χώρας. Οι Νορβηγοί όταν βρήκαν πετρέλαιο αποφάσισαν ότι αυτό δεν είναι η περιουσία μιας κυβέρνησης ή μιας γενιάς Νορβηγών, αλλά όλων των επόμενων κι έτσι έβαλαν τα κέρδη από την πώληση του πετρελαίου σε ένα ταμείο για να μπορεί να μαζεύει χρήματα για να εξυπηρετήσει ανάγκες των Νορβηγών και των Νορβηγίδων του μέλλοντος. Εδώ, στην Ελλάδα, δεν σκεπτόμαστε ακριβώς έτσι. Ειδικά στο θέμα των ιδιωτικοποιήσεων, δηλαδή της πώλησης κρατικών περιουσιακών στοιχείων, σήμερα έχουμε μια νοοτροπία «ό,τι φάμε και ό,τι πιούμε». Εάν δεν πουλήσουμε για να ξοδέψουμε άμεσα, πουλάμε γιατί ξοδέψαμε στο παρελθόν και πρέπει να ξεπληρώσουμε αυτά, τα οποία ξοδέψαμε και, άρα, θυσιάζουμε το μέλλον για το χθες και το σήμερα. Δεν είστε μόνο εσείς ένοχοι γι’ αυτό , είμαστε πολλοί κατά καιρούς και λυπάμαι εάν στεναχωρώ κάποιους αλλά θα πω τα πράγματα με το όνομά τους με την ελπίδα να αλλάξουμε νοοτροπία.

Δηλωμένα αποδεκτός, από το μεγαλύτερο μέρος του πολιτικού φάσματος, λόγος ιδιωτικοποιήσεων είναι η καλύτερη εξυπηρέτηση του πολίτη εκεί που δεν έχεις ανταγωνισμό και άρα ανταγωνιστικές τιμές να ανοίξεις την αγορά, με σκοπό να αυξήσεις την ποιότητα των παρεχόμενων προϊόντων και υπηρεσιών ή να μειώσεις το τίμημα, το οποίο πληρώνουν οι πελάτες. Έχουμε καλά παραδείγματα ιδιωτικοποιήσεων; Βεβαίως και έχουμε. Τα σπίρτα, για παράδειγμα κάποτε τα πληρώναμε ως μονοπώλιο του ελληνικού δημοσίου, σήμερα στα χαρίζουν, είναι και καλύτερης ποιότητας και παράγονται και στην Ελλάδα. Έχουμε καλά παραδείγματα. Σπάνια, όμως, οικειοθελώς μια κυβέρνηση άνοιξε την αγορά για να την κάνει καλύτερη. Συνήθως οι ιδιωτικοποιήσεις στην Ελλάδα γίνονται για να μαζέψουμε χρήματα.

Ποιος είναι ο καλύτερος τρόπος να μαζέψεις περισσότερα χρήματα; Nα ανοίξεις την αγορά για να δημιουργήσεις ανταγωνισμό ή να δημιουργήσεις μονοπώλια; Ασυζητητί να πουλήσεις μονοπώλια. Τι κάνουμε, λοιπόν, στην Ελλάδα. Πουλάμε την εταιρεία του δημοσίου αλλά δημιουργούμε τέτοιες συνθήκες, ώστε να μη δημιουργηθεί ανταγωνισμός. Έτσι, μεγαλώνει το τίμημα της πώλησης κι όμως, επίσης, συμφωνούμε όλοι οι καπιταλιστές, σοσιαλιστές, κομμουνιστές, ότι είναι χειρότερο από ένα κρατικό μονοπώλιο, ένα ιδιωτικό.

Τόσο η πώληση του Αεροδρομίου, όσο και η πώληση της Ολυμπιακής, είτε με βάση τους όρους της σύμβασης είτε με τις συνθήκες της αγοράς, διασφάλισε στους αγοραστές μειωμένο ανταγωνισμό και περισσότερα κέρδη, τουλάχιστον για κάποιο διάστημα, τουλάχιστον για κάποιες πτυχές της οικονομικής δραστηριότητας. ΟΤΕ, ΔΕΗ τα ίδια, δημόσιοι δρόμοι τα ίδια.

Στην περίπτωση του Αεροδρομίου, η πώληση και η διασφάλιση του μονοπωλίου οδήγησε και σε δύο ακόμα πράγματα. Πρώτον, να γίνει το «Ελευθέριος Βενιζέλος» το δεύτερο πιο ακριβό αεροδρόμιο της Ευρώπης και λόγω αυτού να μην έρθουν στην Αθήνα για πολύ καιρό low cost carriers με αποτέλεσμα να καθυστερήσει η ανάπτυξη του τουρισμού της Αθήνας.

Και δεύτερον, πολλοί θα σας πούνε ότι λόγω αυτού χάσαμε, να πετύχουμε, να πάρουμε εμείς το χάρτη της Ανατολικής Μεσογείου αντί για την Κωνσταντινούπολη που το έχει σήμερα.

Θα μπορούσε να αναπτυχθεί ανταγωνισμός με τις συνθήκες που επικρατούσαν τότε; Ναι, βεβαίως και η Τανάγρα και το Τατόϊ στην πορεία θα μπορούσαν να δημιουργήσουν τις συνθήκες για να έρχονται low cost carriers ή αλλού, επίσης. Αλλά αυτό είναι το κόστος, να σκεφτόμαστε με τους όρους του σήμερα και του χθες αντί για το αύριο. Τουλάχιστον όμως στην περίπτωση των αεροδρομίων, των δρόμων κ.λπ.. Το Ελληνικό Δημόσιο διασφάλισε τέτοιες συνθήκες, ώστε οι ροές των χρημάτων να είναι μεγάλες και να είναι στο διηνεκές και άρα, τα κέρδη που θα έβγαζε η δραστηριότητα αυτή, να μην αφορά μόνο μία γενιά ή μόνο μία κυβέρνηση, αλλά να πηγαίνει σε βάθος χρόνου. Άρα, και εσείς από τα μερίσματα που έχετε πάρει από το Αεροδρόμιο έχετε μπορέσει να έχετε πολιτικές επιλογές μεγαλύτερες από αυτές που θα είχατε αλλιώς.

Δεν είναι ιδανικό, αλλά σε καμία περίπτωση δεν έχει την αυτοκρατορική νοοτροπία του «Μετά από μένα το χάος», ενώ τώρα τι κάνετε; Θυσιάζετε αυτή τη συνεχιζόμενη ροή πληρωμών για να τα ξοδέψετε όλα εσείς σήμερα και θυσιάζετε για την πλειοψηφία του Δημοσίου ενώ δεν υπάρχει προοπτική καλυτέρευσης των υπηρεσιών του Αεροδρομίου.

Δηλαδή, πήγατε στο «Ελ. Βενιζέλος» και είδατε ότι επικρατούν συνθήκες του Ελληνικού του παλιού (Αεροδρομίου); Και λέτε ότι για το όνομα του θεού πρέπει να βάλουμε έναν ιδιώτη. Ο ιδιώτης είναι μέσα, κάνει τη δουλειά του. Μια χαρά είναι οι συνθήκες, άρα εσείς μόνο εισπράττετε και αυτό πάτε τώρα να το καταργήσετε. Εκτός αν έχετε σκοπό βεβαίως, να πάρετε αυτά τα χρήματα και να τα βάλετε σε κάποιο ταμείο συντάξεων, όπως κάνουν οι Νορβηγοί, αλλά δεν μας έχετε αποκαλύψει μια τέτοια πρόθεση. Μακάρι και μακάρι να τη συζητήσουμε σοβαρά.

Για μην σας κουράζω όμως, μια Κυβέρνηση που λέει ότι πάει καλά, που λέει ότι η οικονομία πάει καλά, που λέει ότι τα πράγματα θα πάνε καλύτερα, που υπόσχεται μεγαλύτερους μισθούς και συντάξεις και σιγουριά για το μέλλον. Σήμερα συμπεριφέρεται σαν να μην συμβαίνει τίποτα από όλα αυτά. Αντί να σχεδιάζει σήμερα για ένα καλύτερο αύριο, θυσιάζει το αύριο για το σήμερα και άρα, αυτή η Κυβέρνηση λέει ψέματα για την οικονομία ή αξιοποιεί την περιουσία του Κράτους για δικό της όφελος.

Είτε έτσι είτε αλλιώς, εμείς θα καταψηφίσουμε αυτό το νομοσχέδιο, εκτός αν δούμε ότι έχετε κάτι άλλο, να μας πείτε, το οποίο μπορεί να μην έχουμε υπολογίσει και γι’ αυτό είμαστε εδώ και συμμετέχουμε σε αυτή τη συζήτηση.

Τώρα κλείνοντας σάς υποσχέθηκα μία τέταρτη εκδοχή. Γιατί, η Κυβέρνηση πουλάει με χασούρα ή μικρότερη προοπτική κερδών ή με απώλεια ελέγχου των εταιρειών. Σας είπα ότι δεν θέλω να τη σκέφτομαι και θα εξηγήσω γιατί δεν θέλω να τη σκέφτομαι. Θα την πω όμως πρώτον, για να μη θεωρείτε ότι τρώμε κουτόχορτο. Και δεύτερον, γιατί στο μέλλον θα πάρετε αποφάσεις για το τίμημα εισαγωγής των μετοχών στο Χρηματιστήριο, οι οποίες έχουν την προοπτική να κάνουν κάποιους ανθρώπους πολύ πλούσιους.

Πουλώντας λοιπόν φθηνότερα σήμερα, σε υπάρχοντες μετόχους των εταιρειών, κάτι που αύριο θα έχει μεγαλύτερη αξία. Κάνετε ένα σημαντικό δώρο, σε αυτούς τους ανθρώπους. Δηλαδή, θυσιάζετε περιουσία και χρήματα του ελληνικού λαού για να κάνετε κάποιους ανθρώπους που έχουν χρήματα πλουσιότερους. Με ποια προοπτική, θα με ρωτήσετε; Σε τέτοιες περιπτώσεις οι κυβερνήσεις ενεργούν έτσι ώστε οι φίλοι τους να γίνουν πιο φίλοι, οι εχθροί τους να γίνουν λιγότερο εχθροί ή πιο φίλοι. Δεν φαντάζομαι να έχετε κάτι τέτοιο στο μυαλό σας, διότι αν γι’ αυτό κάνετε όλη αυτή τη διαδικασία. Αυτό σημαίνει ότι ξεπουλάτε την περιουσία του κόσμου για να κάνετε δωράκια σε φίλους και να κλείσετε στόματα αντιπάλων, το οποίο θα σας κάνει να μοιάζετε, μια διεφθαρμένη κυβέρνηση.

Λέω λοιπόν εγώ ότι δεν θέλω να σκέφτομαι αυτό το σενάριο. Διότι αν έχω δίκιο, είστε διεφθαρμένοι και αυτό κάνει κακό στη χώρα. Αν έχω άδικο, χωρίς αποδείξεις, είμαι συκοφάντης και ούτε εσείς θέλετε να σας λένε διεφθαρμένους ούτε εμένα μαζί σας να με λένε συκοφάντη. Προσέχω τα λόγια μου. Αλλά προσέξτε και εσείς τις πράξεις σας.

 Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΒΕΣΥΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς σας ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει η Ειδική Αγορήτρια της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας», η κυρία Διαμάντω Μανωλάκου.

**ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ»:** Καλή χρονιά, με υγεία και δημιουργική. Οι κυρώσεις, αυτού του νομοσχεδίου ουσιαστικά έχουν γίνει. Έχουν όμως στόχο την ενίσχυση της κερδοφορίας των ομίλων των αερομεταφορών χωρίς βέβαια, καμιά αναφορά στα δικαιώματα των εργαζομένων, αλλά και τις εργασιακές σχέσεις γαλέρας συνολικά στον χώρο των αερομεταφορών. Πιο ειδικά ο διεθνής Αερολιμένας Αθηνών διοικείται και λειτουργεί, ως εταιρεία του ιδιωτικού τομέα με το ελληνικό δημόσιο. Σήμερα να έχει το 55% των μετοχών και το υπόλοιπο 45% να έχει ιδιωτικοποιηθεί από τις προηγούμενες κυβερνήσεις που συνεχίζει και η σημερινή. Μιλάω και για κεντροδεξιές και για κεντροαριστερές που σήμερα μπορεί να καταψηφίζουν με ένα άλλο σκεπτικό αν δίνονται σε καλή περίοδο ή όχι.

 Απασχολούνται περισσότεροι από 16.000 εργαζόμενοι που δραστηριοποιούνται στο χώρο του αεροδρομίου και μέχρι σήμερα η μετοχική σύνθεση είναι 55% το ελληνικό δημόσιο, 30% ΤΑΙΠΕΔ με Υπερταμείο, το 40% σε καναδικό funds συμφερόντων καναδικού ασφαλιστικού ταμείου και το 5% στον όμιλο Κοπελούζου. Η δραστηριότητα και ανάπτυξη από τα ακριβά εισιτήρια και οι υπηρεσίες που είναι συνδεδεμένες κυρίως με την τουριστική βιομηχανία αυξάνονται αλματωδώς. Ναι, είναι αλήθεια ότι το 2023, όπως είπαν και άλλοι συνάδελφοι το αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος ξεπέρασε τα 28 εκατομμύρια σε επιβάτες που αποτελεί ρεκόρ και βεβαίως, εκατοντάδες εκατομμύρια έσοδα και κέρδη φυσικά. Ο διεθνής αερολιμένας Αθηνών κατέγραψε έσοδα πάνω από 463 εκατομμύρια την περίοδο Ιανουαρίου-Σεπτεμβρίου το 2023, σημειώνοντας άνοδο 29% σε σύγκριση με το αντίστοιχο περσινό διάστημα.

Στα χρόνια της πανδημίας το Ελευθέριος Βενιζέλος, αλλά και άλλες εταιρείες επιδοτήθηκαν με ζεστό κρατικό χρήμα, ενώ την ίδια ώρα σε συμπίεζαν ακόμα περισσότερο τα δικαιώματα των εργαζομένων τους με απολύσεις, μη ανανεώσεις συμβάσεων, εντατικοποίηση για το υπόλοιπο προσωπικό και ούτω καθεξής. Αξιοποιώντας όλο το αντεργατικό, νομοθετικό οπλοστάσιο κυβέρνησης και ευρωπαϊκής ένωσης. Εξάλλου, οι απεργίες που ξεσπάνε και σήμερα στον κλάδο σε μια σειρά από χώρες αναδεικνύουν τη μεγάλη εκμετάλλευση, αλλά και τα δίκαια αιτήματα των εργαζομένων, με κυριότερα τις ουσιαστικές αυξήσεις σε μισθούς και προσλήψεις μόνιμου προσωπικού. Όρος αναγκαίος για την ασφάλεια των πτήσεων που όμως υπονομεύει το κυνήγι του κέρδους.

Με το παρόν νομοσχέδιο τροποποιείται η σύμβαση του 1995 μεταξύ ελληνικού δημοσίου και ανώνυμης εταιρείας με όνομα διεθνής αερολιμένας Αθηνών προκειμένου να ενισχυθεί η παραπέρα αποκρατικοποίηση του νέου ποσοστού του δημοσίου μέσω εισαγωγής στο χρηματιστήριο, εξασφαλίζοντας νέα κερδοφορία στους ιδιώτες. Θα περάσουν λοιπόν στο χρηματιστήριο οι μετοχές του Ελευθέριου Βενιζέλου και θα τεθεί προς πώληση το 30% αυτών που κατέχει το ΤΑΙΠΕΔ και θα υπάρξει και αλλαγή στη μετοχική σύνθεση του αεροδρομίου, αφού θα διατεθούν σε επενδυτές και στους υφιστάμενους μετόχους μέσω ιδιωτικής τοποθέτησης.

 Μειώνεται λοιπόν η συμμετοχή του κράτους στο 25%. Είναι αυτό που ανήκει στο Υπερταμείο. Στόχος, είναι το λιγότερο κράτος και ότι κερδοφόρο υπάρχει να δίνεται στους ιδιώτες για ενίσχυση των κερδών τους. Επίσης, το ΤΑΙΠΕΔ σκοπεύει να βάλει στο ταμείο του ποσόν που να πλησιάζει το 1 δις. Βέβαια δεν θα είναι, ούτε θα πάει για αυξήσεις μισθών στον κλάδο, που έχουν λεηλατηθεί από την περίοδο των μνημονίων αλλά και της πανδημίας. Ούτε θα προσληφθούν επιπλέον εργαζόμενοι για να μην υπάρχει τόση εντατικοποίηση ούτε και να μονιμοποιηθούν οι ίδιοι υπάρχοντες που εκβιάζονται συνεχώς με ανανεωμένες συμβάσεις.

Εξάλλου από αυτά τα τεράστια κέρδη, οι εργαζόμενοι όχι μόνο δεν έχουν δει οφέλη αυξήσεις, δικαιώματα, αλλά, αντίθετα είδαν νέες απολύσεις με εργασιακές σχέσεις λάστιχο με αναστολή και εκ περιτροπής εργασία και βεβαίως συνθήκες γαλέρας. Οι μισθοί και τα μεροκάματα πείνας, οδηγούν αρκετούς εργαζόμενους μακριά από το χώρο των αερομεταφορών. Η προσπάθεια των εταιρειών για προσλήψεις όχι μόνο δεν καλύπτει τις προαναφερθείσες αποχωρήσεις έμπειρου και ειδικευμένου προσωπικού, αλλά, σε αρκετές περιπτώσεις υπολείπεται των αναγκαίων για την ασφαλή και ομαλή λειτουργία τους. Εξάλλου, οι βασικότερες τροποποιήσεις που περνάνε στη Σύμβαση αυτή, αφορούν την ενίσχυση των συμφερόντων στους ιδιώτες επενδυτές, αφού, πρώτον αυξάνεται το ποσοστό συμμετοχής των μετόχων εκτός του ελληνικού δημοσίου, με την κατάργηση στους περιορισμούς ως προς το μετοχικό κεφάλαιο του αερολιμένα που έθετε η αρχική Σύμβαση. Έτσι, από 55% πάει στο 25% η συμμετοχή του ελληνικού δημοσίου.

Δεύτερον, με το σημερινό καθεστώς ο γενικός διευθυντής των ιδιωτών της εταιρείας δεν είναι μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου. Όμως, μετά την ψήφιση αυτού του νομοσχεδίου, δηλαδή, την εισαγωγή στο χρηματιστήριο, ορίζεται ότι ο γενικός διευθυντής αναλαμβάνει καθήκοντα διευθύνοντος συμβούλου και ανώτατου εκτελεστικού διευθυντή και θα είναι παράλληλα μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου.

 Τρίτον, η εταιρεία θα συνάπτει διαφόρων ειδών συμβάσεις μεγάλης διάρκειας με ημερομηνία λήξης μεταγενέστερης από τη λήξη της Σύμβασης Ανάπτυξης του Αεροδρομίου, έπειτα από έγκριση του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών. Η αλλαγή που επέρχεται, είναι, ότι από δω και στο εξής αυτό μπορεί να συμβαίνει εφόσον πιστοποιείται από ανεξάρτητο χρηματοοικονομικό σύμβουλο. Βεβαίως, έχει και εξαιρέσεις αυτό. Δηλαδή, μέτρα και αλλαγές κομμένα και ραμμένα υπέρ των ομίλων. Είναι μία Σύμβαση στα πλαίσια των αποκρατικοποιήσεων που προώθησαν όλες οι προηγούμενες κυβερνήσεις και η σημερινή και γι’ αυτό εμείς την καταψηφίζουμε.

 Η δεύτερη Κύρωση, αφορά τη Συμφωνία μεταξύ του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας Οικονομικών και της Αεροπορικής Εταιρείας Aegean, σύμφωνα με την οποία η εταιρεία αγόρασε από το δημόσιο τα δικαιώματα κτήσης των μετοχών που εκδόθηκαν το 2021, στο πλαίσιο του σχεδίου στήριξης της εταιρείας στην περίοδο της πανδημίας. Δόθηκαν 120 εκατ. ευρώ ζεστό χρήμα για τις απώλειες στην πανδημία, δήθεν, για την εξασφάλιση θέσεων εργασίας και βέβαια απολύσεις έκανε και τώρα επιστρέφει 85,4 εκατ. ευρώ. Επιδοτήθηκε, λοιπόν, η Aegean αδρά με 34, 6 εκατ. ευρώ. Βέβαια, δεν ήταν και τα μόνα δώρα της Κυβέρνησης τότε.

 Ακολούθησαν και προστέθηκαν και άλλα για τη θωράκιση της κερδοφορίας τους, με άξονα τις μειώσεις μισθών και την απογείωση της εκμετάλλευσης των εργαζομένων στο χώρο, όπως επέκταση της δυνατότητας των επιχειρήσεων να προχωρήσουν σε αναστολή συμβάσεων εργασίας μέχρι τον Ιούλιο. Μιλάμε για το 2020, μείωση μισθού έως και 20% μέσω του προγράμματος συνεργασία, της επιδοτούμενης εκ περιτροπής εργασίας, όπως και στους εργαζόμενους στον τουρισμό, λήψη επιπλέον μέτρων μείωσης μισθολογικού κόστους μέσω αλλαγής στο φορολογικό καθεστώς του πτητικού προσωπικού, με την υποβολή ειδικού συντελεστή 15% για τον υπολογισμό του φόρου μισθωτών υπηρεσιών, αντί της φορολόγησης βάσει κλίμακας εισοδήματος όπως ίσχυε τότε.

Τα αναφέρω γιατί αυτά ποτέ δεν αναπληρώθηκαν. Ήταν χαμένοι οι εργαζόμενοι και συνεχίζουν.

Παράλληλα η κυβέρνηση έσπευσε να προσθέσει και δώρα πάνω στα δώρα στους αερομεταφορείς επεκτείνοντας την έκπτωση 40% για δαπάνες ενοικίων μέχρι τον Αύγουστο, να προσθέτει πρόσθετη επιδότηση 20 ευρώ ανά προσφερόμενη θέση για το δίμηνο Απρίλιο - Μάϊο για τις πτήσεις της λεγόμενης άγονης γραμμής, ενώ σημειώνει πως οι εταιρείες θα επωφεληθούν από τη γενικότερη μείωση του ΦΠΑ στις μεταφορές από το 24% στο 13%. Βέβαια, αυτά τα προνόμια συνεχίζονται, όμως, το 24% ΦΠΑ τον έχετε για τα αναψυκτικά στην καφετέρια. Προκλητικά, ταξικά και άδικα μέτρα. Μάλιστα τότε η Aegean αυτά τα προκλητικά προνόμια τα βρήκε λίγα και σε ανακοίνωσή της τα χαρακτήρισε θετικά μεν αλλά πολύ μικρά και ζήτησε και άλλα όπως φθηνή αδειοδότηση και την πήρε.

 Αυτές, λοιπόν, οι πολλαπλές επιχορηγήσεις όχι μόνο διασφάλισαν την επιχειρηματική δράση της Aegean σε βάρος των αυτοαπασχολουμένων και άλλων λαϊκών στρωμάτων που καταχρεώθηκαν και σήμερα αδυνατούν να επιβιώσουν αλλά σήμερα κατέχει την πρωτιά στην εκτίναξη της επιβατικής κίνησης στο Διεθνή Αερολιμένα, παρουσιάζοντας επιβατική κίνηση ρεκόρ το 2023. Επεκτάθηκε δίνοντας 18 νέα δρομολόγια σε 14 χώρες και επεκτείνοντας το δίκτυο σε νέους προορισμούς. Και πώς να μην αναπτυχθεί τόσο γρήγορα αφού πήρε από την κυβέρνηση 120 εκατομμύρια και επιστρέφει 85,4; Δηλαδή, επιδοτήθηκε και δανειοδοτήθηκε απλόχερα.

Δεν συμβαίνει όμως αυτό με αυτούς που είχαν στεγαστικό δάνειο και βρέθηκαν στη δίνη των απολύσεων και απειλούνται με πλειστηριασμούς σήμερα ή ακόμα μειώθηκαν μισθοί και σήμερα καλπάζει η ακρίβεια σε βαθμό που λαϊκές οικογένειες κόβουν και από το καθημερινό φαγητό. Να, λοιπόν, ποια είναι η ταξική πολιτική και τα εργαλεία σας.

Αυτά όμως είναι τα αποτελέσματα της αντιλαϊκής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των ελληνικών κυβερνήσεων, δηλαδή, της απελευθέρωσης των αερομεταφορών που επιβαρύνουν ακόμα περισσότερο τη δυνατότητα ικανοποίησης των λαϊκών αναγκών, με ακριβότερες υπηρεσίες αερομεταφοράς για τα λαϊκά στρώματα, για τα λαϊκά νοικοκυριά και επιβαρύνοντας ακόμα περισσότερο την εκμετάλλευση και τις συνθήκες των εργαζομένων στον τομέα αερομεταφορών.

Λύση αποτελεί το να είναι δημόσια όλα τα αεροδρόμια, ενταγμένα σε έναν ενιαίο φορέα αερομεταφορών που θα ικανοποιούν τις λαϊκές ανάγκες και όχι την κερδοφορία των επιχειρηματικών ομίλων και των μονοπωλίων.

Καταψηφίζουμε λοιπόν και τη δεύτερη κύρωση που είναι υπέρ της Aegean.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΒΕΣΥΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε την Ειδική Αγορήτρια του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος.

Το λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ – ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ», ο κ. Βασίλειος Βιλιάρδος.

Στο σημείο αυτό ο Πρόεδρος της Επιτροπής έκανε τη β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Αβραμόπουλος Δημήτριος, Ακτύπης Διονύσιος, Αραμπατζή Φωτεινή, Αυγερινοπούλου Διονυσία – Θεοδώρα, Βεσυρόπουλος Απόστολος, Βλάχος Γεώργιος, Δερμεντζόπουλος Χρήστος, Ζεμπίλης Αθανάσιος, Ιατρίδη Τσαμπίκα (Μίκα), Καββαδάς Αθανάσιος, Καλαφάτης Σταύρος, Καραγκούνης Κωνσταντίνος (Κώστας), Καραμανλή Άννα, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κοτρωνιάς Γεώργιος, Κρητικός Νεοκλής, Κωτσός Γεώργιος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Λιούτας Αθανάσιος, Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μηταράκης Παναγιώτης (Νότης), Μπαραλιάκος Ξενοφών (Φώντας), Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Πασχαλίδης Ιωάννης, Πέτσας Στυλιανός (Στέλιος), Σαλμάς Μάριος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σκόνδρα Ασημίνα, Τραγάκης Ιωάννης, Τσιάρας Κωνσταντίνος, Γεροβασίλη Όλγα, Γιαννούλης Χρήστος, Καραμέρος Γεώργιος, Κόκκαλης Βασίλειος, Κοντοτόλη Μαρίνα, Μάλαμα Κυριακή, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Παππάς Νικόλαος, Σαρακιώτης Ιωάννης, Αποστολάκη Ελένη-Μαρία (Μιλένα), Βατσινά Ελένη, Γερουλάνος Παύλος, Κατρίνης Μιχαήλ, Κουκουλόπουλος Παρασκευάς (Πάρις), Σταρακά Χριστίνα, Μεταξάς Βασίλειος, Μανωλάκου Διαμάντω, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Τσοκάνης Χρήστος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Φωτόπουλος Στυλιανός, Χαλκιάς Αθανάσιος, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Βορύλλας Ανδρέας, Νατσιός Δημήτριος και Καζαμίας Αλέξανδρος.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ – ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ»):** Ευχαριστώ πολύ κύριε Πρόεδρε.

Το παρόν νομοσχέδιο αποτελείται από δύο άρθρα που το καθένα περιλαμβάνει την επικύρωση μιας Σύμβασης, με όπως φαίνεται, προειλημμένες αποφάσεις πώλησης δημόσιας περιουσίας που έχουν ήδη υπογραφεί.

 Συγκεκριμένα αφορά τα εξής: Πρώτον την τροποποίηση της Σύμβασης Ανάπτυξης του Αεροδρομίου Αθηνών, με την οποία καθίσταται δυνατή η εισαγωγή μετοχών στο χρηματιστήριο με σκοπό τη διάθεση του 20% από το 30% που κατέχει το ΤΑΙΠΕΔ στο ευρύ επενδυτικό κοινό. Ενώ, το υπόλοιπο 10% θα αποκτηθεί μέσω ιδιωτικής τοποθέτησης από τους Καναδούς που κατέχουν σήμερα το 40% συν 60 μετοχές. Ποια τιμή, δεν αναφέρεται πουθενά.

Σύμφωνα, όμως, με πρόσφατα δημοσιεύματα θα περιοριστεί στο 19%, επειδή η οικογένεια Κοπελούζου που κατέχει ήδη το 5% μείον 60 μετοχές ενδιαφέρεται για το 1% με ιδιωτική τοποθέτηση. Η πρώτη μας ερώτηση λοιπόν είναι εάν ισχύουν τα δημοσιεύματα, καθώς επίσης γιατί δεν αναφέρονται οι τιμές πώλησης. Αλήθεια, πώς είναι δυνατόν να ζητείται η ψήφος μας χωρίς να έχουμε αυτές τις πληροφορίες;

 Δεύτερον, την πώληση των δικαιωμάτων κτήσης κοινών μετοχών στην Aegean στην ίδια εταιρεία έναντι 85,4 εκατομμύρια, κάτι που έχει ήδη γίνει ενώ προωθείται η ακύρωση των μετοχών. Η απορία μας εδώ είναι γιατί η κυβέρνηση πήρε έναντι της στήριξης των 120 εκατομμυρίων ευρώ τόσα λίγα warrants και σε αυτή την τιμή, αφού έτσι φαινόταν από την αρχή πως δεν θα ανακτήσει τα χρήματα που έδωσε σημειώνοντας πως δεν πρόκειται μόνο για 35 εκατομμύρια η ζημιά, αφού τα 85 εκατομμύρια έχουν μειωθεί σημαντικά σε όρους αγοραστικής αξίας λόγω του πληθωρισμού. Κανείς δεν υπολογίζει το πόσο έχουν μειωθεί. Θα καταθέσουμε στα πρακτικά αυτά που είχε ισχυριστεί ο κ. Σταϊκούρας στη συζήτηση της σύμβασης των 120 εκατομμυρίων και τις δικές μας τότε αντιρρήσεις, λόγω των οποίων καταψηφίσαμε τη συμφωνία θεωρώντας την τότε τεκμηριωμένα ζημιογόνα για το δημόσιο, όπως αποδεικνύεται σήμερα.

Με αυτά τα τετελεσμένα βέβαια, είναι ανούσια η συζήτηση, ενώ όπως φαίνεται συνεχίζεται ο υποβιβασμός του ρόλου της Βουλής από την κυβέρνηση σε απλό επικυρωτικό όργανο των αποφάσεών της. Αποφάσεων που λαμβάνονται από έναν στενό κυβερνητικό κύκλο με πλήρη αδιαφορία για τους πολίτες που έτσι αποστασιοποιούνται από την πολιτική. Σημειώνοντας πως και οι δύο συμβάσεις έχουν σοβαρά προβλήματα, οπότε θα τις καταψηφίσουμε.

Ξεκινώντας τώρα με το άρθρο 1, με τη σύμβαση του αεροδρομίου Βενιζέλος, τροποποιείται η από 31/7/1995 σύμβαση ανάπτυξης αεροδρομίου, μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Διεθνούς Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε., η οποία κυρώθηκε με τον ν.2338/1995 και υπεγράφη στις 7 Δεκεμβρίου του 2023. Έχει μεσολαβήσει δε μια τροποποίηση το 2019 με εικοσαετή επέκταση της διάρκειας της από το ΣΥΡΙΖΑ, με το γνωστό σκάνδαλο διπλασιασμού του τιμήματος παραχώρησης από την Ε.Ε. σε 1,1 δις από 484 εκατ.. Θέλαμε να το πουλήσουμε για 484 εκατομμύρια και μας το απαγόρευσε η Ε.Ε.. Σκοπός της παρούσας σύμβασης είναι η εισαγωγή στο χρηματιστήριο αξιών Αθηνών και η πώληση μετοχών του ΤΑΙΠΕΔ. Κάτι που αποτελούσε ενδεχόμενο από την αρχή, όπως αναφέρεται στο άρθρο 1.2β της σύμβασης.

Οι αλλαγές τώρα παρουσιάζονται στο παράρτημα της σύμβασης τροποποίησης και είναι κυρίως οι εξής, πρώτον αναθεωρείται το άρθρο 2.8 της αρχικής σύμβασης με το οποίο καταργείται το ανώτατο όριο μετοχών με δικαίωμα ψήφου που μπορεί να έχει κάποιος μέτοχος. Ουσιαστικά, δηλαδή, προωθείται η πλήρης ιδιωτικοποίηση του αεροδρομίου, αφού στην αρχική σύμβαση προβλεπόταν σωστά ότι κανένας μέτοχος εκτός του δημοσίου δεν μπορούσε να υπερβεί το 50%, ενώ το ελληνικό δημόσιο δεν μπορούσε να υπερβεί το 55%. Το όριο του 55% για το δημόσιο παραμένει θεωρητικά βέβαια, όπως επίσης και οι διαδικασίες μείωσης του ποσοστού εάν για κάποιο λόγο καταστεί υψηλότερο. Όλα θεωρίες. Βέβαια, είχε ήδη παραβιαστεί το πνεύμα της σύμβασης, αφού στην πορεία το ΤΑΙΠΕΔ κατέστη θυγατρική του Υπερταμείου με το τρίτο μνημόνιο, ενώ το ΤΑΙΠΕΔ και το Υπερταμείο μαζί δεν αποτελούν δημόσιο σύμφωνα με απόφαση του ΣτΕ, ακόμη και αν οι μετοχές λογιστικά ανήκουν στο δημόσιο.

Δεύτερον, καταργεί το άρθρο 12.1.3 της αρχικής σύμβασης, με το οποίο προβλεπόταν να παρίσταται το μέλος του διοικητικού συμβουλίου που έχει συμφέρον από συμβάσεις που συνάπτει το αεροδρόμιο στις συνεδριάσεις του Δ.Σ..

Τρίτον, με την αλλαγή στο άρθρο 12.2.2 προβλέπεται ότι ο γενικός διευθυντής του αεροδρομίου θα είναι μέλος του Δ.Σ. και θα ονομάζεται διευθύνων σύμβουλος, ενώ θα είναι ο ανώτατος εκτελεστικός διευθυντής της εταιρείας αεροδρομίου, κάτι που είναι δεδομένο για Α.Ε. και μάλιστα για εισηγμένες.

Τέταρτον, αλλάζει το άρθρο 13.1.2 με μια μακροσκελή προσθήκη με την παράγραφο β που αναφέρεται σε συμβάσεις παραχώρησης δικαιωμάτων του αεροδρομίου, εξαιρετικά σημαντικό, όπως για χρήσεις ακινήτων που θα λήγουν μετά τη λήξη της επικαρπίας, οι οποίες πρέπει να γίνονται μετά από έγκριση του Υπουργείου Οικονομικών.

Η προσθήκη της παραγράφου β΄, αναφέρει πως αυτή η έγκριση θα πρέπει να συνοδεύεται από έκθεση χρηματοοικονομικού συμβούλου, έτσι ώστε να εκτιμηθεί η ανάκτηση της επένδυσης που μπορεί να υπερβαίνει την περίοδο παραχώρησης και να εξυπηρετεί το γενικό συμφέρον. Προφανώς, αναφέρεται σε τυχόν συμβάσεις επέκτασης των εγκαταστάσεων του αεροδρομίου, που θα επεκτείνονται πέραν της παρούσης διάρκειας παραχώρησης, η οποία με βάση την παράταση του ΣΥΡΙΖΑ και το ν.4594/19 διαρκεί έως το 2046, αφού δόθηκε η επέκταση μετά την αρχική λήξη του 2026.

Οφείλουμε να σημειώσουμε πως το γεγονός, ότι η έγκριση θα δίνεται από τον εκάστοτε Υπουργό Οικονομικών έστω στη βάση μιας έκθεσης ιδιωτικών συμβούλων, δεν αποτελεί σε καμία περίπτωση εγγύηση, αφενός μεν, με δεδομένη την οικονομική αποτυχία πολλών έργων όπως αυτοκινητοδρόμων, αφετέρου λόγω της αποτυχίας των συμβούλων στην εκτίμηση του τιμήματος επέκτασης της παραχώρησης που προαναφέραμε, αυτή που μας απαγόρευσε η Ευρωπαϊκή Ένωση. Η πρότασή μας εδώ, είναι να υπάρχει παρέμβαση της Βουλής και δημόσια διαβούλευση. Για παράδειγμα, εάν επεκταθούν οι εγκαταστάσεις λόγω της προβλεπόμενης αύξησης των επιβατών, τότε θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη σημασία στο κόστος που θα μειώνει τα μερίσματα του δημοσίου, στις υπερτιμολογήσεις που συνηθίζονται, στην επιβάρυνση της περιοχής ή στην αρχιτεκτονική του αερολιμένα, ειδικά σε μια τουριστική χώρα με πλούσια πολιτιστική παράδοση, καθώς επίσης σε σχέση με το τι συμβαίνει σε άλλα διεθνή αεροδρόμια.

Όσον αφορά τώρα την αύξηση της δυναμικότητας, ήδη πραγματοποιείται μία επέκταση με κτίριο 2120 τετραγωνικών μέτρων και 10 θυρών συν άλλες παρεμβάσεις, αξίας 22 εκατομμυρίων με σύμβαση κατασκευής από την Intrakat. Παράλληλα, προ πανδημίας προγραμματιζόταν η επέκταση του υφιστάμενου τερματικού σταθμού κατά 16.000 τετραγωνικά, κόστους 700 εκατομμυρίων με δημοσίευμα του 2020 ή 500 εκατομμυρίων με δημοσίευμα του 2021, κανείς δεν ξέρει. Κάτι τέτοιο θα αύξανε τη δυναμικότητά στους 33 εκατομμύρια επιβάτες από 26 εκατομμύρια που ήταν πριν, έχοντας φτάσει σήμερα στα 29 εκατομμύρια. Εάν θα πραγματοποιηθεί πάντως και με τι κόστος θα πρέπει να είναι γνωστό, αφού θα επηρεάσει σίγουρα την αποτίμηση.

Περαιτέρω, καταργείται στο άρθρο 33.1 η παράγραφος ε που αναφέρεται σε αποτροπή της παραχώρησης του ελέγχου σε εταιρεία πλην του δημοσίου. Εύλογα, αφού αυτή η παραχώρηση δρομολογείται μέσω του χρηματιστηρίου.

Στο άρθρο 44.1 που προβλέπεται ο τρόπος επίλυσης διαφορών και στο άρθρο 44.2 για την επιτροπή επίλυσης διαφορών, γίνονται απλά κάποιες διαδικαστικές αλλαγές.

Ως προς την πώληση του 30% του ΤΑΙΠΕΔ, σχεδιαζόταν από το 2020 με μια τιμή που θα έφτανε στο 1,5 δισεκατομμύριο, διακόπηκε όμως λόγω της πανδημίας. Η ερώτησή μας εδώ είναι, τι εξασφαλίσεις ελέγχου διατηρεί το δημόσιο και γιατί δεν είχε εγγραφεί στον προϋπολογισμό του 2023 ή 2024. Το ψάξαμε, αλλά δεν το βρήκαμε πουθενά, όπως θα καταθέσουμε βέβαια, στα πρακτικά μαζί με πολλά άλλα έγγραφα, για να είμαστε τεκμηριωμένοι. Επίσης, τι εγγυήσεις υπάρχουν για την παραχώρηση του ελέγχου του 50% στην εταιρεία του καναδικού ασφαλιστικού ταμείου PSP, που αποτελεί παθητικό και όχι ενεργητικό επενδυτή. Τι εμπειρία έχουν; Δεν είναι μια απορία που πρέπει να λυθεί; Πόσο μάλλον, όταν η εποπτεία είναι στην ΑΠΑ και όχι στην ΥΠΑ, για την οποία έχουμε επιφυλάξεις, ενώ υπάρχουν ήδη καταγγελίες για ελλείψεις ασφάλειας στο αεροδρόμιο και σε άλλα αεροδρόμια. Αναρωτιόμαστε πάντως, μήπως επιταχύνεται η πώληση για να καλύψει άλλες τρύπες, όπως από την Εγνατία που δεν πληρώθηκε από την ΤΕΡΝΑ το 2023 ως όφειλε, ενώ αναφέρεται πλέον μία χαμηλότερη τιμή 1,35 δις αντί 1,49 - 2 δις, οπότε απορούμε τι ακριβώς ισχύει. Τι τιμή έχει συμφωνηθεί και τι θα πληρώσει τελικά η ΤΕΡΝΑ και πότε θα το πληρώσει.

Συνεχίζοντας, δεν αναφέρεται κακώς στη σύμβαση ποιο θα είναι το τίμημα της πώλησης του 30%, όπως είπαμε ήδη, τουλάχιστον το 10% των Καναδών. Με δεδομένο πάντως, ότι αυτή τη στιγμή η κίνηση στο αεροδρόμιο έχει φτάσει στο 90% το 2019, ενώ τα έσοδα και τα κέρδη μετά φόρων 477 εκατομμύρια και 168 εκατομμύρια για το 2020 αντίστοιχα, είναι σε ανάλογα επίπεδα, θα πρέπει να είναι αντίστοιχο το τίμημα, ενώ δεν μπορούμε φυσικά να δεχτούμε ότι θα αποφασίσουν σύμβουλοι και η κυβέρνηση, όταν υπάρχει το προηγούμενο της σκανδαλώδους αποτίμησης του 2019. Εκτός αυτού, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη στην τιμή και η παραχώρηση του ελέγχου της πλειοψηφίας από το δημόσιο, όπως συμβαίνει σε άλλες χώρες και είναι σύνηθες.

Ως προς τη διαδικασία της πώλησης, έχει γίνει ήδη ρύθμιση με το ν.5047/2023 και με τα άρθρα 33 και 34, έτσι ώστε να περιοριστεί ο ρόλος του Ελεγκτικού Συνεδρίου, με τον έλεγχο να πρέπει να ολοκληρωθεί μέσα σε 48 ώρες, αν είναι δυνατόν. Επιπλέον, αυξάνεται η ευελιξία του Ταμείου Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) για την πώληση μετοχών, αφού μπορεί να συνάπτει συμβάσεις συμβουλευτικών υπηρεσιών, γεγονός που σημαίνει ότι παρακάμπτεται το Δημόσιο. Τέλος, θα πρέπει να ανακτηθεί η αποζημίωση των 130 εκατομμυρίων που δόθηκε στο αεροδρόμιο με το ν.4810/2021 και την οποία καταψηφίσαμε. Ενώ με βάση τις οικονομικές καταστάσεις του 2020, στη σελίδα 40, ο Διεθνής Αερολιμένας είχε ευνοηθεί επιπλέον από το πρόγραμμα «ΣΥΝ-ΕΡΓΑΣΙΑ», με ένα ποσό που δεν γνωρίζουμε, αλλά γνωρίζουμε μόνο το ότι συνολικά η μείωση των εξόδων του ήταν στα 46 εκατομμύρια.

Στο δεύτερο άρθρο, στην πώληση των δικαιωμάτων μετοχών στην Aegean. Πρόκειται καθαρά για μια σκανδαλώδη εξυπηρέτηση ιδιωτικών συμφερόντων, σχεδόν μονοπωλιακού χαρακτήρα, με την κοινωνικοποίηση των ζημιών της πανδημίας και την ιδιωτικοποίηση των κερδών στη συνέχεια. Θυμίζοντας ότι πήρε ως προίκα το αεροπορικό έργο της Ολυμπιακής. Σήμερα, δε, η εταιρεία πριμοδοτείται έμμεσα από την προβληματική λειτουργία του σιδηροδρόμου στο δρομολόγιο «Αθήνας – Θεσσαλονίκης» λόγω των πλημμυρών και του εγκλήματος των Τεμπών.

Η κοινοποίηση της επιστολής για την αγορά από το Δημόσιο προς την Aegean έγινε στις 3.11.2023 και η καταβολή του τιμήματος των 85,4 εκατομμυρίων στις 4.12.2023, ενώ δρομολογείται ήδη, η ακύρωση των μετοχών. Τονίζοντας ξανά πως ακόμη και αυτά τα 85 εκατομμύρια δεν είναι ίδια με τα 85 εκατομμύρια του 2021 λόγω του πληθωρισμού, οπότε η ζημιά είναι σαφώς μεγαλύτερη από τα 35 εκατομμύρια. Για τον υπολογισμό του τιμήματος, με βάση τη σύμβαση, ελήφθησαν υπ’ όψιν η μέση τιμή της μετοχής κατά την περίοδο 11 Αυγούστου 2023 έως 3 Νοεμβρίου του 2023, που ήταν 11,43 ευρώ. Παρεμπιπτόντως, τώρα η μετοχή είναι 11,78 ευρώ, ενώ, όταν στηρίχθηκε η εταιρεία το 2021 ήταν 5,5 ευρώ. Κατά το συμφωνητικό για την παροχή των 120 εκατομμυρίων ενισχύσεις που καταψηφίσαμε, για τους λόγους που αναφέραμε τότε, η άσκηση του δικαιώματος πώλησης μπορούσε να γίνει σε μια πενταετία, με δικαίωμα πρώτης άρνησης από την Aegean. Οποιοσδήποτε χρηματοοικονομικός σύμβουλος, πάντως, θα σας έλεγε πως δεν είναι σήμερα η κατάλληλη στιγμή πώλησης, με βάση τα οικονομικά στοιχεία της εταιρείας που πρόκειται να υπερβεί τις πωλήσεις και τα κέρδη του 2019, 1,3 δις μόνο για το εννεάμηνο του 2023 και 170 εκατομμύρια αντίστοιχα. Την κεφαλαιοποίησή της που είναι σχεδόν διπλάσια από τα 2019, καθώς επίσης την υγιή οικονομική της θέση, όπως θα καταθέσουμε στα πρακτικά.

Τι να πει κανείς, όμως, όταν ο ίδιος ο Υπουργός Οικονομικών είχε δηλώσει τότε «πως δεν θα ανακτηθούν τα 120 εκατομμύρια που δόθηκαν». Μόνο στην Ελλάδα συμβαίνει αυτό, στις Ηνωμένες Πολιτείες θα είχε φύγει την ίδια ώρα. Δεν είναι ένα σκάνδαλο που πρέπει να διερευνηθεί για απιστία; Πόσο μάλλον, όταν την ίδια στιγμή δεν έχουν αποζημιωθεί πλήρως οι πλημμυροπαθείς στη Θεσσαλία, ενώ δεν δίνονται ενισχύσεις για αγροτικό πετρέλαιο ή για μειωμένο Φ.Π.Α., με τη δικαιολογία ότι θα ευνοηθούν οι πλούσιοι;

Από την άλλη πλευρά, κατά το συμφωνητικό η Έκθεση για την εκτίμηση της ζημιάς εκπονήθηκε μετά την ψήφιση από τη EU και δεν είχε καν κατατεθεί. Εκτός αυτού, θα έπρεπε να γίνει αποτίμηση των warrants, ενώ δεν μας ενδιαφέρει η ζημιά της εταιρείας, αφού δεν είχαμε λάβει εμείς αποφάσεις για την αγορά των A-320 της Airbus, που αποτελούν μέρος της ζημιάς. Πρόκειται για ιδιωτική επιχείρηση και θεωρητικά έχουμε ελεύθερη οικονομία και όχι κρατικοδίαιτη. Θεωρητικά, βέβαια. Εκτός αυτού, χάσαμε επιπλέον τις ενισχύσεις της πανδημίας προς την Aegean, που θα έπρεπε να επιστρέφουν, οι οποίες ήταν οι εξής: Πρώτον, το μεγαλύτερο μέρος από τα 115 εκατομμύρια των μέτρων στήριξης αερομεταφορών, που περιλαμβάνονταν στις ΠΝΠ που ψηφίστηκαν το 2020, το εισέπραξε η Aegean, όπως επιχορηγήσεις εισιτηρίων, πρόγραμμα «ΣΥΝ-ΕΡΓΑΣΙΑ», ελάφρυνση ΦΠΑ και φόρων καθυστερήσεις μισθωμάτων Leasing και ενοικίων.

Δεύτερον, τα 150 εκατομμύρια δάνειο από τις τέσσερις συστημικές τράπεζες, που ανακεφαλαιοποιήθηκαν από τους Έλληνες χωρίς να έχουν επιστρέψει τα ποσά, μέσω του Ταμείου Εγγυοδοσίας Επιχειρήσεων COVID-19, με το δημόσιο να εγγυάται το 80% χωρίς κανένα αντάλλαγμα.

Θα κλείσουμε με ένα θετικό, για να είμαστε δίκαιοι, επειδή εμάς, ως Ελληνική Λύση, μας απασχολεί το καλό της χώρας και η παραγωγή, όχι να κάνουμε Αντιπολίτευση για λαϊκή κατανάλωση και αφορά την επένδυση της AEGEAN, στην τεχνική βάση της Ολυμπιακής, σε πρώτη φάση με εξομοιωτές πτήσεων, κάτι που είχαμε ζητήσει πολλές φορές και τελευταία τον Οκτώβριο του 2022. Θα πρέπει, όμως, να συμπληρωθεί από την ανάληψη έργου συντήρησης, αφού είναι ουσιαστικά ένας τρόπος να πιάσουν τόπο τα χρήματα του δημοσίου που έχει επενδύσει σε αυτή τη φάση με την Ολυμπιακή, καθώς επίσης για την αύξηση της απασχόλησης και τη διατήρηση της τεχνογνωσίας.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΒΕΣΥΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Χαλκιάς.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ»):** Αξιότιμε κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να ευχηθώ και εγώ με τη σειρά μου να έχουμε ένα ευτυχισμένο νέο έτος, με υγεία πάνω απ’ όλα, εύχομαι το νέο έτος να είναι άκρως παραγωγικό για όλους μας.

Θα ξεκινήσω τη σημερινή μου τοποθέτηση αντίστροφα, από το δεύτερο άρθρο και μετά θα μιλήσω για το πρώτο. Το δεύτερο άρθρο, λοιπόν, αφορά στην ολοκλήρωση των διαδικασιών επιστροφής στο κράτος ενός ποσού που διατέθηκε για τη διάσωση της AEGEAN κατά τη περίοδο της πανδημίας. Η αλήθεια είναι, ότι η συμβολή του ελληνικού κράτους ήταν αναγκαία, προκειμένου να διασωθεί η μόνη αμιγώς ελληνική αεροπορική εταιρεία και το αποτέλεσμα, όπως φαίνεται από τα νούμερα, δικαίωσε την απόφαση στήριξης. Το ποσό που επεστράφη από τη πώληση των μετοχών που αγοράστηκαν τη περίοδο της πανδημίας ήταν σημαντικά μεγαλύτερο από το αναμενόμενο, ενώ τη χρονική στιγμή που πραγματοποιήθηκε η πώληση, εκμεταλλεύτηκε στο έπακρο τις οικονομικές συγκυρίες. Είναι χαρακτηριστικό, πως αν η πώληση είχε γίνει μόλις ένα μήνα αργότερα, το ποσό θα ήταν σχεδόν κατά 3% μικρότερο. Γι’ αυτό και μόνο αξίζουν συγχαρητήρια στους αρμόδιους, αλλά γεννάται και ένα εύλογο ερώτημα, γιατί το ελληνικό δημόσιο δεν εξακολούθησε να κατέχει ένα ποσοστό της εταιρείας από τη στιγμή που αυτή πηγαίνει καλά και υπάρχουν κέρδη.

Η Αντιπολίτευσή μας πρέπει να είναι εποικοδομητική. Όταν θεωρούμε, ότι κάποιος κάνει κάτι καλό, θα πρέπει να το λέμε, και όταν κάνει κάτι κακό, κατά την άποψή μας, επίσης πρέπει να λέγετε και να στοιχειοθετείται. Η AEGEAN είναι η μοναδική ελληνική εταιρεία και παίζει σημαντικό ρόλο για τον ελληνικό τουρισμό, οπότε η στήριξη αυτής της εταιρείας είναι προς τη σωστή κατεύθυνση, όχι, όμως, χωρίς όρους. Θα πρέπει να προσέχουμε πάρα πολύ που δίνονται τα χρήματα και πόσα χρήματα δίνονται του ελληνικού λαού και τι θα έχουμε να αποκομίσουμε. Ήταν μια καλή ευκαιρία για το ελληνικό κράτος να κρατήσει ένα ποσοστό της εταιρείας, γιατί διαφαίνεται, ότι η εταιρεία αυτή θα έχει ένα καλό μέλλον, έτσι φαίνονται τουλάχιστον τα στοιχεία και από τον τουρισμό και από τις αφίξεις κτλ., οπότε θα είχαμε κάποια μελλοντικά έξτρα έσοδα να έχουμε κάθε χρόνο.

Συνεχίζοντας, από αυτό το ερώτημα προκύπτουν και άλλα ερωτήματα, που αφορούν στο πρώτο άρθρο του υπό συζήτηση νομοσχεδίου. Γιατί να πουλάμε τη δημόσια περιουσία, ειδικά σε περιπτώσεις που οι επιχειρήσεις τα πηγαίνουν καλά, όπως στην περίπτωση του Αεροδρομίου Αθηνών Ελευθέριος Βενιζέλος; Αυτή τη στιγμή, το ελληνικό δημόσιο κατέχει το 55% του Αεροδρομίου, από τα οποία το 25% είναι μέσω του Υπερταμείου και το 30% μέσω του ΤΑΙΠΕΔ. Με την είσοδο στο Χρηματιστήριο, που θα λάβει χώρα εντός του πρώτου διμήνου του 2024, θα διατεθεί το 30% που ανήκει τώρα στο ΤΑΙΠΕΔ, με το 12% να διαμοιράζεται σε νυν μετόχους και το υπόλοιπο 18% να διατίθεται σε άλλους αγοραστές.

Από την πώληση του 30% του ΤΑΙΠΕΔ αναμένουμε έσοδα σχεδόν 1 δισ. ευρώ, κυρίως λόγω της πολύ υψηλής αποτίμησης της αξίας της εταιρείας σήμερα. Εάν δει κάποιος τις χρηματοοικονομικές καταστάσεις του αεροδρομίου, θα παρατηρήσει, ότι η απόδοση της συγκεκριμένης επένδυσης με εξαίρεση τα χρόνια της πανδημίας τη διετία 2020 – 2021, έχει αποφέρει έσοδα στο Ελληνικό Δημόσιο σχεδόν 280 εκατ. ευρώ από το 2015 έως και το 2022. Φυσικά, όλο το ποσό, τόσο από τα έσοδα από τα μερίσματα, όσο και από αυτά από την πώληση στο χρηματιστήριο τώρα πάνε για την αποπληρωμή του χρέους.

Και ερωτώ. Γιατί να πουλήσουμε κάτι που αποφέρει χρήματα; Ειδικά από τη στιγμή που η πορεία της επιχείρησης είναι πάρα πολύ καλή, ενώ οι προβλέψεις για τα μελλοντικά έτη είναι ακόμα καλύτερες. Θα το καταλαβαίναμε εάν η επιχείρηση προκαλούσε ζημίες που θα πλήρωνε ο ελληνικός λαός. Αλλά από μια επιχείρηση που έχει κέρδη και μάλιστα αυτής της κλίμακας, δεν μπορώ να καταλάβω αυτή την πράξη. Ποια η λογική πίσω από μια τέτοια πράξη; Γιατί να μη μείνει το αεροδρόμιο υπό δημόσιο έλεγχο;

Γνωρίζω, ότι ο αντίλογος στη μη πώληση είναι ότι με την πώληση σε ιδιώτες θα έρθουν και ευκαιρίες ανάπτυξης. Λέγεται ότι θα γίνουν και άλλες επενδύσεις στη χώρα, αφού έχουν εκφράσει ακόμα και οι κινέζοι ενδιαφέρον. Μετά το λιμάνι του Πειραιά ας πάρουν και το αεροδρόμιο. Σωστά; Μήπως να τους δώσουμε και την Ακρόπολη;

Εμείς προτείνουμε το εξής. Αντί να περιμένουμε την Κίνα και άλλες χώρες να μας σώσουν, γιατί δεν κάνουμε εμείς τις απαραίτητες επενδύσεις προκειμένου το αεροδρόμιο να αναπτυχθεί; Γιατί να μην εκμεταλλευτούμε εμείς αυτή την ευκαιρία; Δεν έχουμε τα άτομα ή μήπως δεν έχει η κυβέρνηση τη θέληση; Θα μπορούσαμε να εκμεταλλευτούμε τις εταιρείες εκείνες που αποφέρουν κέρδη στο δημόσιο και για να ξεχρεώσουμε με τα δάνεια που οι προηγούμενες κυβερνήσεις εναπόθεσαν στις πλάτες του ελληνικού λαού και για να έχουμε από κάπου έσοδα μετά από την αποπληρωμή των δανείων. Από πού θα αντλούμε έσοδα ως κράτος σε 20, σε 30, σε 50 χρόνια από σήμερα; Μόνο από τη φορολογία; Γιατί να μην έχουμε έσοδα από επιχειρήσεις, όπως το Αεροδρόμιο και η Λαρκο και με αυτόν τον τρόπο να μπορέσουμε μελλοντικά να μειώσουμε τους φόρους που πληρώνει ο Έλληνας. Η εταιρεία της Λάρκο, αν και δεν είναι σχετική με αυτό που συζητάμε σήμερα, αλλά πρέπει να το δούμε σοβαρά. Είμαστε η μοναδική χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης που παράγει αυτά που παράγει η Λαρκο, τα ευγενή μέταλλα και πραγματικά δεν μπορώ να καταλάβω γιατί έχει καταντήσει και έχει οδηγηθεί εκεί αυτή η κρατική εταιρεία, όταν θα μπορούσε εξασφαλίζοντας τις θέσεις εργασίας για τους εργαζόμενους φυσικά, να είναι μια κερδοφόρα επιχείρηση που θα φέρνει κάθε έτος έσοδα για την εκάστοτε ελληνική κυβέρνηση. Έσοδα, τα οποία θα μπορέσουμε να διαμοιράσουμε στον ελληνικό λαό.

Γιατί να μη κάνουμε εμείς τις επενδύσεις που θα φέρουν ανάπτυξη στη χώρα και περιμένουμε να χτίσουμε την Ελλάδα με τα λεφτά άλλων; Γιατί να εκχωρήσουμε σε ξένες δυνάμεις την κινητήριο δύναμη για τη δική μας ανάπτυξη; Δεν καταλαβαίνετε το ότι με αυτόν τον τρόπο η μελλοντική πορεία της χώρας μας θα εξαρτάται από τις διαθέσεις και τις πράξεις ανθρώπων που δεν είναι Έλληνες; Και κανέναν σεβασμό δεν θα τρέφουν προς τον ελληνικό λαό.

Οι Σπαρτιάτες δεν πρόκειται ποτέ να συναινέσουμε στο ξεπούλημα της δημόσιας περιουσίας. Ειδικά όταν πρόκειται για μια υγιή και κερδοφόρα επιχείρηση. Γι’ αυτό και καταψηφίζουμε το νομοσχέδιο. Σας ευχαριστώ.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΒΕΣΥΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς σας ευχαριστούμε κύριε συνάδελφε. Το λόγο έχει τώρα η Ειδική Αγορήτρια της Κοινοβουλευτικής Ομάδας Νέα Αριστερά, η κυρία Θεοπίστη Πέρκα.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ»):** Ευχαριστώ κ. Πρόεδρε. Ξεκινάω και εγώ, λέγοντας, ότι η τροποποίηση της σύμβασης αναφέρεται στο πρώτο άρθρο που αφορά το Αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος». Γίνεται ώστε να ανοίξει ο δρόμος για την πώληση του 30% της συμμετοχής του Ελληνικού Δημοσίου που αυτή τη στιγμή βρίσκεται στο ΤΑΙΠΕΔ. Σε ό τι αφορά τον αερολιμένα.

Δεν μας εκπλήσσει, αλλά μάλλον έχει παραγίνει. Ιδιωτικοποιείτε οποιοδήποτε asset έχει η χώρα, το ένα μετά το άλλο και ήταν ένα σχέδιο, το οποίο βεβαίως το είχαμε εντοπίσει από καιρό, ότι υπήρχε στο σχεδιασμό σας.

Εδώ, λοιπόν, από το 30%, σύμφωνα με διαρροές, που διαθέτει το δημόσιο, το 10% θα το αγοράσει ο όμιλος AviAlliance, ενώ το υπόλοιπο θα διατεθεί μέσω Χρηματιστηρίου. Να σημειώσουμε ότι ο όμιλος AviAlliance ανήκει 100% στο καναδικό συνταξιοδοτικό ταμείο, το PSP, σχεδιάζει να αγοράσει το 10% και έτσι το συνολικό ποσοστό του αεροδρομίου θα το κατέχει, αφού θα αυξηθεί η συμμετοχή του στο 50%. Το ελληνικό δημόσιο χάνει, αποξενώνεται από την περιουσία του.

Επιλέγει αυτή τη στιγμή δηλαδή η Κυβέρνηση να ιδιωτικοποιήσει σε σημαντικό ποσοστό άλλη μια κερδοφόρα επιχείρηση, μετά από τη ΔΕΗ, τα ΕΛΠΕ, τη Hellenic Energy και χωρίς να υπάρχει, και αυτό έχει ένα ενδιαφέρον, κανένας εξωτερικός καταναγκασμός, όπως παραδείγματος χάριν ήταν τα μνημόνια. Δεν μπορούμε να καταλάβουμε ποιο είναι το στρατηγικό όφελος απώλειας αυτής της συμμετοχής του δημοσίου στο μεγαλύτερο αεροδρόμιο της χώρας. Υπάρχουν οφέλη στον τουρισμό; Υπάρχει κάποια στρατηγική συμμαχία που θα ευνοήσει την ελληνική οικονομία, τις προοπτικές του αεροδρομίου; Κάτι τέτοιο μέχρι στιγμής δεν έχει φανεί, όπως άλλωστε δεν έχει φανεί και στις προηγούμενες ιδιωτικοποιήσεις που έγιναν. Το μόνο που φαίνεται είναι να πλήττονται τα συμφέροντα του δημοσίου και να ωφελείται ένα καναδικό fund και βεβαίως και κάποιοι νέοι μέτοχοι πιθανόν του αεροδρομίου.

Όταν λέμε ότι θα έχει τον πλήρη έλεγχο εννοούμε ότι θα έχει και το μάνατζμεντ, που ήδη ήλεγχε μέχρι τώρα, αλλά υπήρχε μια ειδική συμφωνία με το ελληνικό δημόσιο. Μιλάμε για το σημαντικότερο αεροδρόμιο της χώρας, το οποίο κατέγραψε ρεκόρ όλων των εποχών την προηγούμενη χρονιά με πάνω από 28 εκατομμύρια επιβάτες, ενώ στο 9μηνο του 2023 ο τζίρος του αυξήθηκε κατά 30% και τα καθαρά του κέρδη κατά 43%. Συγκεκριμένα το 9μηνο του 2023 τα έσοδα ανήλθαν σε 463.6 εκατ. ευρώ κέρδη προ φόρων, σε 322 εκατ. ευρώ και μετά τους φόρους και σε 188,6 εκατ. ευρώ.

Φυσικά, πέρα από το 50% και 60 μετοχές, το fund αυτό μπορεί να ελέγξει ακόμα μεγαλύτερο ποσοστό σε συμμαχία με άλλους θεσμικούς επενδυτές που θα συγκεντρώσουν πακέτα μετοχών, άλλωστε αναμένεται η εισαγωγή στο Χρηματιστήριο τον Φεβρουάριο.

Έψαξα λίγο τα προηγούμενα και βρήκα μία τοποθέτησή μου στη Βουλή τον Ιούνιο του 2021, τότε που το «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» ζητούσε κρατική οικονομική ενίσχυση, αποκατάσταση 110 εκατ. ευρώ και μάλιστα στη συνέχεια άλλα 20 εκατ. ευρώ, σύνολο 130 εκατ. ευρώ. Αυτό που είχαμε σημειώσει τότε ήταν ότι δεν υπήρχε καμία μέριμνα και καμία κουβέντα για τα υπόλοιπα αεροδρόμια της χώρας, που είναι και τα πιο ευάλωτα, απολύτως τίποτα δεν υπήρχε εκεί. Λέγαμε ότι ναι μεν το ελληνικό κράτος οφείλει να στηρίξει τις αεροπορικές μεταφορές εν γένει, θα πρέπει όμως να έχει ένα συγκεκριμένο πλαίσιο και όχι αποσπασματικές ρυθμίσεις, οι οποίες θα οδηγήσουν σίγουρα σε αθέμιτο ανταγωνισμό. Μάλιστα, αναφέρεται στην ομιλία μου «Τελειώνοντας θα σας κάνω και μια πρόταση, όποια βοήθεια δοθεί τώρα στο «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» να δοθεί υπό τον όρο ότι σε μελλοντική μεγάλη κερδοφορία τα χρήματα θα επιστραφούν εξ ολοκλήρου. Είναι δίκαιο και είναι απλό.».

 Δυστυχώς όμως τι βλέπουμε; Ενώ το δημόσιο έβαλε πλάτη, τώρα που η κατάσταση έχει αποκατασταθεί, όχι μόνο δεν παίρνουμε πίσω τα χρήματα που δώσαμε, αλλά χάνεται απολύτως ο δημόσιος έλεγχος. Το αεροδρόμιο θα μπει στο Χρηματιστήριο, τον κύριο έλεγχο και το μέγιστο ποσοστό το ανακτά η διαχειρίστρια εταιρεία, αλλά παρ’ όλα αυτά οι ελληνικές δημόσιες υπηρεσίες θα στηρίζουν μια εξ ολοκλήρου ιδιωτική επένδυση, χωρίς να λαμβάνουν τα οφέλη που ως τώρα ελάμβανε το κράτος.

Συνεπώς, η διαχειρίστρια εταιρεία θα έχει μόνο κέρδη, ούτε καν έξοδα. Οι δημόσιες υπηρεσίες στήριζαν το δημόσιο αεροδρόμιο, ΥΠΑ, ΑΠΑ, Αστυνομία, Τελωνεία κτλ., από τη στιγμή που ιδιωτικοποιείται οφείλει να πληρώνει η διαχειρίστρια εταιρεία, κάτι τέτοιο όμως δε φαίνεται ότι θα συμβεί.

Υπάρχει ένα Παράρτημα, όπου αναφέρεται ότι, όταν μπει στο Χρηματιστήριο ο Γενικός Διευθυντής θα είναι μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου και θα έχει την ιδιότητα του Διευθύνοντος Συμβούλου και του Ανώτατου Εκτελεστικού Διευθυντή, δηλαδή θα είναι ένας CEO.

Επίσης, στη συγκεκριμένη διάταξη, προβλεπόταν ο λόγος καταγγελίας υπό προϋποθέσεις, η περιέλευση σε πρόσωπο άλλο, πλην του ελληνικού δημοσίου, του ελέγχου της εταιρείας, γεγονός το οποίο παύει πλέον να ισχύει ως περιορισμός φυσικά. Όπου απαιτείται έκδοση προεδρικού διατάγματος, οι τροποποιήσεις μπορεί να γίνουν εναλλακτικά, να κυρώνονται με νόμο. Γενικώς, από την εισαγωγή στο χρηματιστήριο η εκλογή του διοικητικού συμβουλίου θα πραγματοποιείται από τη γενική συνέλευση, κατά τις συνήθεις προβλέψεις του εταιρικού δικαίου. Είναι, λοιπόν, φανερό ότι το κράτος αποξενώνεται, πλήρως, από τη διοίκηση του αεροδρομίου, μέσω της εφαρμογής των κανόνων εταιρικής διακυβέρνησης. Τις παρενέργειες του τις είδαμε στην περίπτωση των πρώην ΕΛΠΕ και στον περιορισμό του σε ρόλο εισπράκτορα μερισμάτων, από το 20% των μετόχων.

Προβλέπει, ακόμη, ότι η εταιρεία μπορεί να συνάπτει συμβάσεις μεγάλης διάρκειας μίσθωσης, παραχώρησης, κτλ. και με ημερομηνία λήξης μεταγενέστερη από τη λήξη της σύμβασης ανάπτυξης. Επικαρπία, δηλαδή, του αεροδρομίου. Δηλαδή, την 50ετία, γιατί υπάρχει το έτος λήξης το 2045. Έπειτα, βεβαίως, από έγκριση του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας, ο οποίος δεν μπορεί να καθυστερεί αδικαιολόγητα την έγκριση κλπ. Μιλάμε για μια διάταξη που έχει, προφανώς, μια αποικιακή χροιά.

Θα πάω, όμως, στο δεύτερο άρθρο, που αφορά την Aegean. Εδώ κυρώνει τη συμφωνία της Aegean για την επαναγορά των μετοχών, που είχε αποκτήσει το δημόσιο τον περασμένο Νοέμβριο, ασκώντας το δικαίωμα που προέβλεπε ο νόμος για την κρατική ενίσχυση των 120 εκατομμυρίων ευρώ το 2021. Μάλιστα, μας κάνει εντύπωση ότι το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους, στην έκθεση που συνοδεύει το νομοσχέδιο, δεν βλέπει πρόβλημα στο γεγονός ότι από αυτή την ενίσχυση το κράτος θα πάρει πίσω μόνο τα 85,4 εκατομμύρια ευρώ. Μάλιστα, υπάρχει και μια προσπάθεια αμήχανη, θα έλεγα, να τεκμηριωθεί όφελος για το δημόσιο, με το επιχείρημα ότι το 2021, όταν συμφωνήθηκε, δηλαδή, το σχέδιο στήριξης, η μετοχή της εταιρείας ήταν 5,5 ευρώ, ενώ τώρα είναι 11,43. Ναι, αλλά στο τέλος της ημέρας, το ελληνικό δημόσιο έδωσε 120 εκατομμύρια και παίρνει 85. Είναι και περίεργα μαθηματικά.

Θα πάω, όμως και σε αυτό το θέμα, λίγο πίσω. Εδώ υπάρχει μια δήλωση – ήμουν τότε αναπληρώτρια τομεάρχης περιβάλλοντος και ενέργειας βεβαίως- «υπάρχει την ίδια ώρα που υπάρχει αδυναμία δανεισμού των μικρομεσαίων επιχειρήσεων, η Aegean λαμβάνει κρατική ενίσχυση 120 εκατομμυρίων ευρώ, χωρίς καμία εγγύηση για το ελληνικό δημόσιο. Και αυτό γιατί προχώρησε σε μια ad hoc ρύθμιση η κυβέρνηση, χωρίς να εξασφαλίζει οποιαδήποτε εγγύηση για το ελληνικό δημόσιο και χωρίς να συνοδεύεται από κάποια ρήτρα απασχόλησης». Αυτό, λέγαμε τότε, που θα λάβει το δημόσιο σε αντάλλαγμα της βοήθειας, είναι δικαιώματα προαίρεσης για την απόκτηση μετοχών της Aegean ή αλλιώς, τίτλους κτήσης επί των μετοχών, το warrants. Στην ουσία, δηλαδή, θα ελάμβανε δικαιώματα, έναντι των χρημάτων που δόθηκαν, με ψηλό ριψοκίνδυνο χαρακτήρα, λέγαμε τότε και πολύ σωστά, τα οποία δεν εγγυούνταν επουδενί τα χρήματα του κράτους.

Και εδώ να σημειώσουμε ότι, η διαφορά μεταξύ του warrant και των απευθείας μετοχών, είναι ότι αν έχει πάρει απευθείας μετοχές το δημόσιο, θα είχε μερίδιο στην επιχείρηση, άρα θα δικαιούταν μέρισμα και θα είχε και λόγο στις αποφάσεις της εταιρείας και ανά πάσα στιγμή θα μπορούσε να τις πουλήσει και να ανακτήσει το ποσό. Τα warrants δίνουν, βέβαια, δυνατότητα ανάκτησης, όπως είδαμε, αλλά δεν αποκτάς δικαίωμα σε μέρισμα και λόγο στις αποφάσεις της εταιρείας. Την ίδια ώρα, λοιπόν, που οι μικρομεσαίες σωρεύανε χρέη με την επιστρεπτέα προκαταβολή, η Νέα Δημοκρατία έκανε δώρο ζεστό χρήμα στην Aegean, χωρίς καμία εγγύηση για το δημόσιο και χωρίς καμία εξασφάλιση για τους εργαζόμενους.

Και εδώ θέλω να υπενθυμίσω ότι, τα οριζόντια μέτρα της κυβέρνησης για τις μεταφορές, δεν ήταν μόνο αυτή η ενίσχυση. Εγώ θα θυμίσω, εκτός από τα 120 εκατομμύρια, το Ταμείο Εγγυοδοσίας, όπου κατέφυγε η Aegean και πήρε 150 εκατ. ευρώ. Τη μείωση του ΦΠΑ στις μεταφορές στο 13%. Την υποχρεωτική λήψη voucher. Αυτό ήταν απαράδεκτο και έξω από το ευρωπαϊκό πλαίσιο, για τις ακυρωμένες πτήσεις αντί της επιστροφής χρημάτων. Δηλαδή, ερχόταν οι πελάτες ας πούμε, ο κόσμος και πλήρωνε, επιδοτούσε την Aegean για τις πτήσεις που ακυρώνονταν, λόγω κορονοϊού. Την αποζημίωση 20 ευρώ ανά θέση, συν ΦΠΑ, για Απρίλιο και Μάιο, για εμπορικές πτήσεις και για τις άγονες γραμμές. Τον ειδικό συντελεστή 15% για το πτητικό προσωπικό, το οποίο δεν έχει κανένα αντίκρισμα στους εργαζόμενους. Τη μείωση των κρατικών τελών στα αεροδρόμια. Τη μείωση των τελών στα καύσιμα. Την έκπτωση 40% στα ενοίκια.

Οπότε, έγινε σαφές ότι η Aegean έχει λάβει ισχυρή κρατική βοήθεια. Μάλιστα, η εγγύηση για τα δάνειά της και πάλι αποτελεί «ζεστό χρήμα» και παράλληλα, δεν υπάρχει επαρκής διασφάλιση για το Ελληνικό Δημόσιο, σε περίπτωση χρεοκοπίας της εταιρείας.

Βεβαίως, λέγαμε και λέμε ότι θα έπρεπε να στηριχτεί ο μεγαλύτερος αερομεταφορέας της χώρας, αλλά με όρους και προϋποθέσεις, όπως κάνουν σε όλα τα οργανωμένα κράτη, που για να αντιμετωπίζουν τις ζημίες σε εκείνη τη φάση, λαμβάναν μερίδιο από τις εταιρείες.

Νομίζω ότι έχει ενδιαφέρον να αναφερθούμε στη Γερμανία, όπου η κυβέρνηση συμφώνησε να προσφέρει στη Lufthansa πακέτο διάσωσης περίπου 9 δις ευρώ, με αντάλλαγμα το 25% των μετοχών της, εκπροσώπηση στο Διοικητικό Συμβούλιο και δικαίωμα αρνησικυρίας, βέτο.

Στην Air France και στην KLM η Γαλλία και η Ολλανδία που κατέχουν το 14% μερίδιο της εταιρείας, προσέφεραν μεν έντεκα δισεκατομμύρια οικονομική ενίσχυση, με συγκεκριμένες όμως εγγυήσεις για την πιο οικολογική πολιτική με σκοπό τη μείωση του διοξειδίου του άνθρακα. Ενώ μεταξύ των άλλων, επιβλήθηκε και «πάγωμα» στο να δίνει η εταιρεία μερίσματα και μπόνους στα στελέχη για όσο διαρκεί η ενίσχυση του κράτους.

Σε κάποιες άλλες ευρωπαϊκές χώρες υπήρχε σχέδιο κρατικοποίησης των αεροπορικών εταιρειών, όπως η Alitalia, η Brussel Airlines και η TAP στην Πορτογαλία.

Αντιθέτως, εδώ, η Νέα Δημοκρατία προσέφερε κρατική στήριξη χωρίς καμία εγγύηση, αφαιρεί τον έλεγχο του κράτους από τα αεροδρόμια και δέχεται και τις απολύσεις από τις εταιρείες, γιατί είχαμε και πολλές απολύσεις. Και σήμερα, μας λέει ότι τα 85 εκατομμύρια είναι προς όφελος του Ελληνικού Δημοσίου, που είχε δώσει 120.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΒΕΣΥΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κι εμείς σας ευχαριστούμε.

Το λόγο τώρα έχει ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ “ΝΙΚΗ”», ο κ. Ανδρέας Βορύλλας.

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΒΟΡΥΛΛΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ “ΝΙΚΗ”»):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καλούμαστε προς συζήτηση για την Κύρωση της τροποποίησης της Σύμβασης Ανάπτυξης Αεροδρομίου μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών» και την Κύρωση του ιδιωτικού συμφωνητικού μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «Αεροπορία Αιγαίου Ανώνυμη Αεροπορική Εταιρεία».

Ως προς την τροποποίηση της Σύμβασης Ανάπτυξης Αεροδρομίου μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ανώνυμης εταιρείας Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε., ο σκοπός είναι η πώληση του 30% των μετοχών που κατέχει το ΤΑΙΠΕΔ. Μέτοχοι του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών σήμερα είναι, η Ελληνική Εταιρεία Συμμετοχών και Περιουσίας με 25%, το ΤΑΙΠΕΔ με 30%, το Καναδικό Fund “PSP Investment” με δύο θυγατρικές του εταιρείες με 40% και η οικογένεια Δημήτρη Κοπελούζου με 5%.

Εντωμεταξύ, ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών διένειμε μερίσματα αξίας 680 εκατομμυρίων ευρώ κατά το 2023, με το 55% εξ αυτών να κατευθύνεται στα δημόσια ταμεία, τα οποία ελέγχουν αντίστοιχο ποσοστό του μετοχικού κεφαλαίου. Σύμφωνα με τις ενδιάμεσες συνοπτικές οικονομικές καταστάσεις 9μηνου Ιανουαρίου-Σεπτεμβρίου του 2023, που συντάχθηκαν με σκοπό την εισαγωγή στο Χρηματιστήριο Αθηνών και τη διανομή προσωρινού μερίσματος για τη χρήση, ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών είχε έσοδα 436 εκατ. ευρώ, αυξημένα κατά 22%, έναντι των 357 εκατομμυρίων ευρώ την αντίστοιχη περίοδο του 2022. Τα κέρδη προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων διαμορφώθηκαν σε 322 εκατομμύρια, από 248 εκατ. το εννεάμηνο του 2022. Ενώ τα κέρδη μετά από φόρους αυξήθηκαν κατά 42% στα 188 εκατ., από 132 εκατ. στο εννεάμηνο του 2022.

Η παραπάνω παρουσίαση οικονομικών στοιχείων κρίνεται απαραίτητη για να καταλάβουμε όλοι και κυρίως οι Έλληνες πολίτες, τη μεγάλη αξία του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών που βγαίνει προς πώληση το 30% του μετοχικού του κεφαλαίου. Η Κυβέρνηση για ακόμα μια φορά επιλέγει την «εύκολη λύση» της πώλησης μιας κερδοφόρας εμβληματικής εταιρείας. Η εταιρεία του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών διαχειρίζεται το μεγαλύτερο αεροδρόμιο της χώρας μας και το πιο κερδοφόρο, την πύλη εισόδου και εξόδου για εκατομμύρια τουρίστες που επισκέπτονται τη χώρα μας.

Η εκχώρησή του είναι ακατανόητη, ακόμα και με οικονομικούς όρους. Δεν υπάρχει πραγματικός λόγος πώλησης του μεγαλύτερου αεροδρομίου της χώρας μας, που σταθερά προσφέρει έσοδα στον Κρατικό Προϋπολογισμό μέσω της διανομής μερισμάτων.

Το οικονομικό επιτελείο, πιστό στις δεσμεύσεις που μας επιβλήθηκαν τα δύσκολα χρόνια των μνημονίων, συνεχίζει να πουλάει τη δημόσια περιουσία μέσω του ΤΑΙΠΕΔ, χωρίς να δείχνει διάθεση αναστροφής αυτής της αδιέξοδης, λανθασμένης πολιτικής, που τα όποια οφέλη είναι βραχυπρόθεσμα.

Τα οικονομικά στοιχεία του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών που παρουσιάσαμε παραπάνω αποδεικνύουν ότι πρόκειται για μια εύρωστη εταιρεία, όπου σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα θα πρόσφερε σταθερά έσοδα στον κρατικό προϋπολογισμό και μάλιστα με αυξητική τάση. Αντιθέτως, η πώληση που επιλέγει η κυβέρνηση θα φέρει ένα πρόσκαιρο έσοδο στα δημόσια ταμεία το 2024 χάνοντας τη δυνατότητα να έχουμε πολλαπλάσια οικονομικά οφέλη τα επόμενα χρόνια. Η θέση του κόμματός μας είναι ξεκάθαρα κατά της πώλησης περιουσιακών στοιχείων του δημοσίου με καίρια σημασία για την εθνική οικονομία, όπως ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών και μάλιστα σε ποσοστό άνω του 50%.

Αναγνωρίζουμε ότι σε αρκετές περιπτώσεις το δημόσιο από μόνο του δεν μπορεί να εκμεταλλευτεί με τον πλέον άριστο τρόπο τα περιουσιακά του στοιχεία. Οπότε προτείνουμε τη δημιουργία ευέλικτων κοινοπρακτικών σχημάτων δημοσίου και ιδιωτικού τομέα για την αξιοποίηση της δημόσιας περιουσίας μας. Με αυτό τον τρόπο το δημόσιο διακρατεί την πλειοψηφία των μετοχών και μεγιστοποιεί τα κέρδη του σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα. Μετά την ολοκλήρωση της εισαγωγής του 30% των μετοχών στο Χρηματιστήριο το Fund PSP Investment, το οποίο διαχειρίζεται τα χρήματα του συνταξιοδοτικού ταμείου του δημοσίου τομέα στον Καναδά, θα κατέχει πάνω από το 50% του μετοχικού κεφαλαίου του Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών. Με λίγα λόγια τα μελλοντικά κέρδη του αεροδρομίου μας θα χρηματοδοτούν τις συντάξεις των καναδών δημοσίων υπαλλήλων.

Δεν είναι μόνο η πώληση ενός σημαντικού περιουσιακού στοιχείου της χώρας μας, αλλά και ποιος θα είναι ο νέος ιδιοκτήτης. Είναι κρίμα και εξοργιστικό το γεγονός ότι οι συνταξιούχοι του δημοσίου τομέα του Καναδά θα καρπώνονται τα μελλοντικά κέρδη του Διεθνούς Αεροδρομίου Αθηνών διασφαλίζοντας ακόμα πιο υψηλές συντάξεις και αντίστοιχο βιοτικό επίπεδο. Φανταζόμαστε πόσο άβολα θα νιώθει η κυβέρνηση και ειδικά το Υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης που τα ελληνικά ασφαλιστικά ταμεία και κυρίως ο ΕΦΚΑ αδυνατούν να αξιοποιήσουν αποθεματικά τους, όπως κάνει το καναδικό Fund PSP Investment το οποίο διαχειρίζεται τα χρήματα του συνταξιοδοτικού ταμείου του δημοσίου τομέα στον Καναδά.

Καλούμε την κυβέρνηση να εξετάσει την περίπτωση του καναδικού Fund PSP Investment ως μοντέλο αξιοποίησης των αποθεματικών και των ελληνικών ασφαλιστικών ταμείων και ειδικά του ΕΦΚΑ. Προτείνουμε, έστω και σήμερα, να δώσει τη δυνατότητα τα ασφαλιστικά ταμεία της χώρας μας να συμμετέχουν στη δημόσια προσφορά, μέσω της διαδικασίας της ιδιωτικής τοποθέτησης και μέρος των αποθεματικών τους να επενδυθεί στο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών. Με αυτό τον τρόπο μέρος των μελλοντικών κερδών του Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών θα χρηματοδοτήσει και τα ασφαλιστικά ταμεία της χώρας μας.

Η «ΝΙΚΗ» για τους λόγους που αναφέραμε παραπάνω και διαφωνώντας με την πώληση του 30% των μετοχών του Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών θα καταψηφίσει την τροποποίηση της Σύμβασης Ανάπτυξης Αεροδρομίου μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.». Αν και διαφωνούμε με την εν λόγω πώληση, καλούμε την κυβέρνηση να δώσει τη δυνατότητα στα ασφαλιστικά ταμεία να συμμετέχουν ενεργά επενδύοντας μέρος των αποθεματικών τους στο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών.

Ως προς την Κύρωση του από 4.1.2024 Ιδιωτικού Συμφωνητικού μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «Αεροπορία Αιγαίου Ανώνυμη Αεροπορική Εταιρεία», αυτό είχε ως αποτέλεσμα το ελληνικό δημόσιο να εισπράξει περίπου 85,4 εκατομμύρια ευρώ εκμεταλλευόμενο την υψηλότερη τιμή, στην οποία έχουν φτάσει οι μετοχές της αντισυμβαλλόμενης εταιρείας μετά τη χορήγηση της ενίσχυσης. Είχε προηγηθεί η καταβολή επιχορήγησης ποσού 120 εκατομμυρίων ευρώ στις 2.7.2021 από το ελληνικό δημόσιο για την αποκατάσταση των ζημιών που υπέστη η εταιρεία, λόγω των περιοριστικών μέτρων που επιβλήθηκαν λόγω της πανδημίας. Να τονίσουμε ότι δεν διαφωνούμε με την καταβολή της επιχορήγησης των 120 εκατομμυρίων ευρώ. Ήταν αναγκαία και το ίδιο έπραξαν πολλές χώρες στην Ευρωπαϊκή Ένωση, αλλιώς θα είχαμε την κατάρρευση με αποτέλεσμα το κλείσιμο των αεροπορικών εταιρειών.

Να θυμίσουμε ότι από τα 120 εκατομμύρια ευρώ κρατικής επιχορήγησης τα 60 εκατομμύρια ευρώ ήταν μη επιστρεπτέα προκαταβολή και τα υπόλοιπα 60 εκατομμύρια ευρώ αύξηση μετοχικού κεφαλαίου με την έκδοση δικαιωμάτων κτήσης 10.369.217 μετοχές της εταιρείας «Αεροπορία Αιγαίου Ανώνυμη Αεροπορική Εταιρεία». Η μετοχή της εταιρείας την 5.1.2024 έκλεισε στα 11,48 ευρώ, ενώ κινήθηκε ανοδικά το τελευταίο τρίμηνο με ελάχιστη τιμή 9,43 ευρώ και μέγιστη 12,16 ευρώ. Η τιμή που έλαβε το ελληνικό δημόσιο με το Ιδιωτικό Συμφωνητικό ανέρχεται σε τιμή ανά μετοχή 8,23 ευρώ. Δηλαδή, 85.389.669 ευρώ τίμημα για 10.369.217 μετοχές. Αν η συναλλαγή είχε γίνει με τιμή κλεισίματος την 5.1.2024 το τίμημα θα ανερχόταν σε 119 εκατομμύρια ευρώ, ενώ με βάση τη μέση τιμή του τελευταίου τριμήνου σε 114,3 εκατομμύρια ευρώ.

θα καταθέσουμε στα πρακτικά της Βουλής πίνακα με τις τιμές κλεισίματος της μετοχής το τελευταίο τρίμηνο 2/10/2023 με 5/1/2024, οι οποίες είναι κατά πολύ υψηλότερες - με μέση τιμή 11,2€ - από την τιμή ανά μετοχή του ιδιωτικού συμφωνητικού που σύναψε το Ελληνικό Δημόσιο με την εταιρεία ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ Α.Ε..

Με βάση τα οικονομικά στοιχεία της εταιρείας και το μεγάλο επενδυτικό πρόγραμμα, την κερδοφορία και την ανοδική τάση της μετοχής αποδεικνύεται ότι η Κυβέρνηση βιάστηκε για την εν λόγω συναλλαγή, χωρίς να μελετήσει στοιχειωδώς την ανοδική τάση της μετοχής της εταιρείας. Να τονίσουμε ότι ο χρόνος άσκησης των δικαιωμάτων του Δημοσίου έλεγε «3/7/2026», οπότε δεν υπήρχε χρονική πίεση για τη διενέργεια της συναλλαγής.

Από τα παραπάνω αποδεικνύεται ότι δεν επιλέχθηκε η κατάλληλη περίοδος για την άσκηση του δικαιώματος του Δημοσίου, για την πώληση των εν λόγω δικαιωμάτων απόκτησης μετοχών. Ακόμα και 3 με 4 μήνες μετά το τίμημα θα ανερχόταν σε 110 με 120 εκατομμύρια ευρώ. Δηλαδή, εκτιμούμε ότι το Ελληνικό Δημόσιο θα είχε επιπλέον όφελος της τάξεως των 25 έως 35 εκατομμυρίων ευρώ.

Θα μπορούσε, επίσης, να εξεταστεί το ενδεχόμενο διακράτησης από το Ελληνικό Δημόσιο ενός ποσοστού της τάξης του 5% στο μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας ως μια προκαθορισμένη επένδυση. Δυστυχώς, οι μακροπρόθεσμες επενδύσεις δεν υπάρχουν στην ατζέντα της Κυβέρνησης. Δε μπορούμε να διδαχθούμε ούτε κατά ελάχιστον από την περίπτωση του καναδικού Fund PSP που θα πραγματοποιήσει μια μακροπρόθεσμη επένδυση στο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών επ’ ωφελεία των Συνταξιούχων Δημοσίων Υπαλλήλων του Καναδά.

H “ΝΙΚΗ” για τους λόγους που αναφέραμε παραπάνω θα καταψηφίσει την κύρωση του ιδιωτικού συμφωνητικού μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ Ανώνυμη Αεροπορική Εταιρεία».

Ευχαριστώ πάρα πολύ.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΒΕΣΥΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε κι εμείς, κ. συνάδελφε.

Το λόγο τώρα έχει ο Ειδικός Αγορητής της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ», κ. Αλέξανδρος Καζαμίας.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Ευχαριστώ, κ. Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι βουλευτές, καταρχήν, θα ήθελα να ευχηθώ σε όλους καλή χρονιά, καθώς και στους υπαλλήλους της Βουλής και σε όσους μας παρακολουθούν.

Το νομοσχέδιο που καλούμαστε να συζητήσουμε αποτελείται από δύο συμβάσεις, μία ανάμεσα στο Ελληνικό Δημόσιο και την εταιρεία Διεθνής Αερολιμένας Αθήνας και μία ανάμεσα στο Ελληνικό Δημόσιο και την αεροπορική εταιρεία AEGEAN.

Πέραν του γεγονότος ότι και οι δύο συμβάσεις είναι ανάμεσα στο Κράτος και σε Ανώνυμες Εταιρείες που δραστηριοποιούνται στο πεδίο των αερομεταφορών, πρόκειται για δύο πολύ διαφορετικές υποθέσεις. Η πρώτη αφορά στην αναθεώρηση μιας υπάρχουσας συμφωνίας με τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών, κυρίως με σκοπό την εισαγωγή μέρους των μετοχών της εταιρείας στο Χρηματιστήριο, ενώ η δεύτερη σχετίζεται με μία συμφωνία για την επιστροφή μέρους ενός ποσού 120 εκατομμυρίων που έδωσε το 2021 η Κυβέρνηση στην AEGEAN ως επιχορήγηση, για να αντιμετωπίσει την πτώση του τζίρου που υπέστη τότε η εταιρεία λόγω της πανδημίας του κορονοϊού.

Επειδή, οι περιπτώσεις είναι διαφορετικές, στον χρόνο που διαθέτω θα αναφερθώ σε καθεμία από τις δύο ξεχωριστά. Ξεκινώ από τη λεγόμενη «Σύμβαση Ανάπτυξης Αεροδρομίου» μεταξύ του Δημοσίου και της εταιρείας του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών που υπεγράφη στις 7 Δεκεμβρίου του 2023 κι έρχεται τώρα προς κύρωση. Χωρίς περιστροφές πρέπει να ξεκαθαρίσω εξαρχής ότι η «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ» είναι απολύτως αντίθετη προς τη σύμβαση αυτή για τρεις βασικούς λόγους.

Πρώτον, διότι πρόκειται για μια συμφωνία που ιδιωτικοποιεί, πλέον, στην συντριπτική πλειονότητά του το Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών, μια κερδοφόρα επιχείρηση που παρέχει στο Δημόσιο μεγάλα ετήσια κέρδη. Η ιδιωτικοποίηση όταν καθιερώθηκε από τις νεοφιλελεύθερες κυβερνήσεις της κ. Θάτσερ στη Βρετανία, υιοθετήθηκε ως μια πολύ αμφιλεγόμενη και συχνά καταστροφική πολιτική, αλλά, εν πάση περιπτώσει, ως μια πολιτική που είχε στη βάση της μια συγκεκριμένη λογική κι έναν σκοπό, να απαλλάξει το Δημόσιο και το φορολογούμενο πολίτη από προβληματικές κρατικές επιχειρήσεις που έχουν ζημιά και την οποία ζημιά επωμίζονται οι φορολογούμενοι. Η ιδιωτικοποίηση ούτε και για τους συνεπείς νεοφιλελεύθερους δεν είναι μια πολιτική που έχει σκοπό να παίρνει τις πλέον κερδοφόρες επιχειρήσεις του Δημοσίου - όπως κάνατε εσείς - και να τις κάνει δώρο στους ολιγάρχες φίλους της, στους μεγαλοεπιχειρηματίες και στα πολυεθνικά funds.

Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών είναι μια μεγάλη επιχείρηση, στην οποία το Δημόσιο μέσω του ΤΑΙΠΕΔ και του Υπερταμείου κατέχει το 55% των μετοχών. Τα κέρδη του Ελευθέριος Βενιζέλος για τους πρώτους 9 μήνες του 2023 ήταν περίπου 200 εκατομμύρια ευρώ. Δηλαδή, τα 100 εκατομμύρια από αυτά, το μισό ερχόταν στο Κράτος για τους πρώτους 9 μήνες. Σας ρωτάμε. Γιατί στερείτε αυτά τα έσοδα από τους φορολογούμενους και τα δίνετε στους ιδιώτες;

**Δηλαδή, με αυτά τα κέρδη σε 5 ή 6 χρόνια το αεροδρόμιο πρόκειται να αποφέρει στο δημόσιο ποσά που ισοδυναμούν με τα έσοδα που υπολογίζεται ότι θα επιφέρει σήμερα η ιδιωτικοποίηση, συνεχίζοντας όμως αν κρατηθεί στα χέρια του δημοσίου να ανήκει ακόμη στο δημόσιο και να επιφέρει επιπλέον κέρδη. Επομένως, αυτό που κάνετε δεν είναι καναδική πολιτική είναι μια πολιτική εξυπηρέτησης των ολιγαρχών και του καναδικού fund. Δηλαδή, είναι μια πολιτική διαπλοκής κατά τη γνώμη μας εις βάρος του δημοσίου συμφέροντος.**

**Δεύτερον, είμαστε ριζικά αντίθετοι σε αυτή την πολιτική διότι παράλληλα με την εξυπηρέτηση των ντόπιων ολιγαρχών, στην προκειμένη περίπτωση την οικογένεια Κοπελούζου, η Σύμβαση γίνεται επιπλέον μέσα από μνημονιακούς θεσμούς για λογαριασμό της τρόικα και με σκοπό την εξυπηρέτηση ξένων funds τα οποία δεν είναι καν ευρωπαϊκά . Τι θα πει αυτό; Θα πει ότι στοχοποιείται το 30% του Αερολιμένα Αθηνών από το ΤΑΙΠΕΔ, που είναι ο κατεξοχήν μνημονιακός θεσμός που μας κληροδότησαν τα μνημόνια και τον οποίο εμείς πιστεύουμε πως πρέπει να καταργηθεί για να πάψει να ξεπουλά τα κερδοφόρα περιουσιακά στοιχεία του δημοσίου, τα οποία κατά τη γνώμη μας ανήκουν στον ελληνικό λαό.**

 **Τρίτον, θεωρούμε ότι η απώλεια της πλειοψηφίας των μετοχών του αεροδρομίου από το ελληνικό δημόσιο δημιουργεί επίσης προϋποθέσεις αυξημένου κινδύνου για την ασφάλεια των αερομεταφορών. Πριν τα Χριστούγεννα, στην Εξεταστική Επιτροπή για το έγκλημα των Τεμπών, η οποία συνεδρίασε λίγο πριν σε άλλη αίθουσα ο Διοικητής της ΑΠΑ μίλησε για τη χαμηλή ασφάλεια των δεκατεσσάρων αεροδρομίων που ιδιωτικοποιήθηκαν με τα μνημόνια λέγοντας ότι φοβάται μην έχουμε «Τέμπη του αέρα». Η κυβέρνηση αντί να ακούσει ότι ο Διοικητής της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας χτυπά το καμπανάκι λέγοντας ότι οι ιδιωτικοποιήσεις αεροδρομίων απειλούν σοβαρά την ασφάλεια των επιβατών συνεχίζει ακόμη με μεγαλύτερη μανία τις ιδιωτικοποιήσεις. Για αυτό το σκοπό η Πλεύση Ελευθερίας βλέπει με πολύ αρνητικό βλέμμα την πρώτη Σύμβαση.**

 **Έρχομαι τώρα, στο δεύτερο μέρος του νομοσχεδίου που αφορά το ιδιωτικό συμφωνητικό ανάμεσα στο Ελληνικό Δημόσιο και την Αεροπορική Εταιρεία AEGEAN που είναι μια υπόθεση που συζητήθηκε στην Επιτροπή Οικονομικών Υποθέσεων προ διμήνου, αν θυμάμαι καλά και την εξήγησε με αρκετή ακρίβεια ο Υφυπουργός Οικονομικών ο κ. Πετραλιάς.**

**Με απλά λόγια για να μας παρακολουθούν και οι πολίτες η κυβέρνηση το 2021 έδωσε επιδότηση 120 εκατομμυρίων ευρώ προς την Aegean για την αντιμετώπιση ζημιών λόγω της κρίσης του κοροναϊού με έγκριση της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Έλαβε σε αντάλλαγμα μετοχές της εταιρείας με την τότε τιμή των πεντέμισι περίπου ευρώ την μετοχή. Σήμερα οι μετοχές αυτές πουλήθηκαν από το Ελληνικό Δημόσιο στο χρηματιστήριο προς περίπου 11,5 ευρώ τη μετοχή επιφέροντας έτσι ένα έσοδο 85,5 εκατομμυρίων ευρώ στο Ελληνικό Δημόσιο. Εκ πρώτης όψεως οι κινήσεις αυτές φαίνονται έξυπνες και λογικές. Η ελληνική κυβέρνηση, αγόρασε μετοχές της Aegean φθηνά και τις πούλησε ακριβά σχεδόν σε διπλάσια τιμή φέρνοντας πίσω στον Έλληνα φορολογούμενο, ένα μεγάλο μέρος από τα χρήματά του 85 από τα 120 εκατομμύρια της επιδότησης.**

**Όπως φάνηκε όμως από τη συζήτηση που είχε μεσολαβήσει και προ διμήνου αλλά και όπως φαίνεται αν εξετάσει κανείς πιο λεπτομερώς την υπόθεση, τα πράγματα είναι κάπως πιο πολύπλοκα. Η Πλεύση Ελευθερίας, θεωρεί ότι οι κινήσεις αυτές ήταν τελικά εσφαλμένες. Κάποιος θα μπορούσε να πει επίσης ότι ήταν ύποπτα εσφαλμένες, διότι στοίχισαν στον Έλληνα φορολογούμενο στο τέλος 35 εκατομμύρια ευρώ, τα οποία δόθηκαν ως επιδότηση σε μία υπερβολικά κερδοφόρα ιδιωτική εταιρεία και είναι πλέον σήμερα αγύριστα. Δώσαμε 120 και παίρνουμε 85. Τα υπόλοιπα δεν θα το ξαναδεί το ελληνικό δημόσιο. Η Aegean σημείωσε μικτά κέρδη της τάξης των 141 εκατομμυρίων για το 2022, ενώ για το 2023 αναμένεται να είναι διπλάσια τα κέρδη της, κοντά στα 300 εκατομμύρια ευρώ. Για αυτό ζητούμε από την κυβέρνηση, να εξηγήσει γιατί μια εταιρία που έχει κέρδη το 2022 και 23 κοντά στο μισό δις δεν αναμένεται να επιστρέψει όλη την κρατική επιχορήγηση που έλαβε από τα λεφτά των φορολογουμένων το 2021. Αυτό εμείς το θεωρούμε σκάνδαλο, πάλι για την εξυπηρέτηση των συμφερόντων της οικονομικής ολιγαρχίας.**

Η άποψή μας είναι ότι η κυβέρνηση Μητσοτάκη είχε πολύ περισσότερες και πολύ καλύτερες επιλογές το 2021 για να εξασφαλίσει την επιστροφή όλου του ποσού των 120 εκατομμυρίων στο κράτος αντί να χαρίσει 35 εκατομμύρια ευρώ στους ολιγάρχες, που είναι αυτό που συνέβη, όταν έκλεισε η Συμφωνία στις αρχές του Ιανουαρίου. Εάν αυτό έγινε εσκεμμένα ή όχι είναι ζήτημα που απαιτεί έρευνα άλλης τάξεως, το ότι όμως υπήρξε σκανδαλώδης κακοδιαχείριση αυτό για εμάς είναι προφανές.

Το κείμενο της Συμφωνίας λέει στη σελίδα 18 ότι «Σε αντάλλαγμα της επιχορήγησης των 120 δισεκατομμυρίων το Ελληνικό Δημόσιο έλαβε 11,5% των μετοχών της «AEGEAN» στην τότε τιμή», αυτό ισοδυναμεί περίπου με μετοχές αξίας 40 εκατομμυρίων ευρώ. Θεωρούμε ότι οποιοδήποτε κράτος σέβεται τον εαυτό του και δεν είναι υπηρέτης της οικονομικής ολιγαρχίας θα έπρεπε να είχε λάβει το 2021 πολύ περισσότερες μετοχές, ισοδύναμες με τα ποσά που παρέχει ως επιχορήγηση για να είναι σίγουρο ότι θα πάρει πίσω όλα τα λεφτά του, προσαυξημένα μάλιστα για να καλύψει και τη μείωση της αξίας τους από τον πληθωρισμό. Αν αυτό γινόταν τότε σωστά σήμερα θα είχαμε δύο επιλογές είτε να πάρουμε πίσω 140 εκατομμύρια, που είναι η αξία του ποσού των 120, αν ληφθεί υπόψη ο πληθωρισμός ή να διατηρήσει το Ελληνικό Δημόσιο τις μετοχές που πήρε το 2021 στην «AEGEAN», δεδομένου ότι πρόκειται για μια πλέον κερδοφόρα εταιρεία της χώρας που λόγω τραγικών σφαλμάτων του παρελθόντος, τα οποία φοβάμαι πως πάλι είχε ρόλο και ο κ. Χατζηδάκης, είναι μια χώρα η Ελλάδα χωρίς εθνικό αερομεταφορέα. Δηλαδή, θα ήταν κατά τη γνώμη μας μία καλή επιλογή να διατηρήσουμε αυτές τις μετοχές, όμως δεν φαίνεται να εξετάσθηκε καθόλου.

Κατά τη γνώμη μας, η επιχορήγηση προς την «AEGEAN» το 2021 με τρόπο που φανερά απέβλεπε στην απώλεια χρημάτων του δημοσίου, είναι ένα σοβαρό ζήτημα. Η κυβέρνηση άφησε με ανευθυνότητα, ίσως και εσκεμμένα, να μην υπάρξουν επαρκείς εγγυήσεις ότι η AEGEAN θα επέστρεφε την πλήρη επιχορήγηση και αποφασίσατε, από ότι φαίνεται, να της κάνετε και εσείς με το νέο έτος ένα μικρό δωράκι 35 δισεκατομμυρίων από τα χρήματα των Ελλήνων φορολογουμένων. Αυτό για εμάς αποτελεί διασπάθιση του δημοσίου χρήματος και είναι άλλη μια περίπτωση που δείχνει ότι η κυβέρνηση ενδιαφέρεται περισσότερο για την εξυπηρέτηση των φίλων της των μεγαλοεπιχειρηματιών και της οικονομικής ολιγαρχίας της χώρας αντί να προστατεύει τα χρήματα των πολιτών.

Κλείνοντας, πρέπει να επισημάνω ότι η «Πλεύση Ελευθερίας» διαφωνεί ριζικά με τον τρόπο που η κυβέρνηση χειρίστηκε και τις δύο Συμβάσεις και είμαστε πολύ αρνητικά διακείμενοι απέναντι στο νομοσχέδιο αυτό και στα δύο άρθρα του. Επιφυλασσόμαστε να διατυπώσουμε τις πλήρεις θέσεις μας στην Ολομέλεια.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΒΕΣΥΡΟΠΟΥΛΟΣ(Πρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Με τον συνάδελφο Αλέξανδρο Καζαμία, Ειδικό Αγορητή της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ-ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»έχει ολοκληρωθεί ο κύκλος των τοποθετήσεων των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών.

Τον λόγο έχει ο Υφυπουργός Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, κύριος Αθανάσιος Πετραλιάς.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΕΤΡΑΛΙΑΣ(Υφυπουργός Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών):** Ευχαριστώ θερμά, κύριε Πρόεδρε.

Καταρχάς, να ευχηθώ καλή χρονιά σε όλους, να έχουμε μια παραγωγική χρονιά και εδώ στην Επιτροπή Οικονομικών Υποθέσεων, που έχουμε πολλή δουλειά να κάνουμε.

Ως προς τη διαδικασία που τέθηκε, θα απαντήσω πιο πολύ στα θέματα που τέθηκαν από τους Εισηγητές, ως προς τη διαδικασία για το ΔΑΑ προβλέπεται η Κύρωση Συμφωνίας ή με νόμο ή με ΠΔ, οπότε πρέπει έτσι, αυτή είναι η διαδικασία. Για την «AEGEAN» κατατίθεται για λόγους ενημέρωσης και διαφάνειας του κοινοβουλίου, γιατί τέθηκε όντως στην Επιτροπή τότε, που ήμασταν εδώ πριν τα Χριστούγεννα, έπρεπε να γίνει κανονικά η διαδικασία για να ενημερωθεί η Βουλή, το κοινοβούλιο και οι πολίτες.

Θα ξεκινήσω από τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών. Καταρχάς, η Κύρωση της Συμφωνίας, ουσιαστικά τι γίνεται εδώ πέρα; Κυρώνεται η Συμφωνία που υπεγράφη στις 7 Δεκεμβρίου με τις αλλαγές που απαιτούνται, ώστε να καταστεί δυνατή η εισαγωγή στο χρηματιστήριο. Ποιες είναι οι βασικές αλλαγές; Είναι η εναρμόνιση του ΔΑΑ με το πλαίσιο εταιρικής διακυβέρνησης που ισχύει για τις εισηγμένες εταιρείες και αυτό που τέθηκε για τον Γενικό Διευθυντή πρέπει το πλαίσιο να ισχύει, ότι ισχύει γενικά για τις εισηγμένες εταιρείες στο ΧΑΑ. Υπάρχουν και άλλα πράγματα μέσα ως προς τον αριθμό των γυναικών στο Συμβούλιο του ΔΑΑ, είναι διάφορα πράγματα εταιρικής διακυβέρνησης που πρέπει να ακολουθούνται. Μέσα σε αυτά είναι και ότι πρέπει αυτός που ασκεί τη διοίκηση, το μάνατζμεντ, να έχει το 50%. Τώρα υπάρχει το παράδοξο στο ΔΑΑ να ασκεί το μάνατζμεντ μια εταιρεία που έχει το 40%. Πρέπει όταν μια εταιρεία είναι στο χρηματιστήριο να έχει το 50% για να ασκεί το μάνατζμεντ.

Να θυμίσουμε ότι αρχικά σχεδιαζόταν από την προηγούμενη κυβέρνηση, πριν το2019, να πουληθεί σε fund. Έχει γίνει η στρατηγική επιλογή να γίνει η εισαγωγή του διεθνή αερολιμένος στο ελληνικό χρηματιστήριο. Αυτό αποτελεί μια στρατηγικής σημασίας πράξη, να το πω έτσι, ώστε να αυξηθεί η κεφαλαιοποίηση της ελληνικής κεφαλαιαγοράς. Είναι, νομίζω, η έβδομη μεγαλύτερη εταιρεία που μπαίνει στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών, που σημαίνει ότι η ελληνική χρηματαγορά γίνεται πλέον ανεπτυγμένη, developed. Για τις ξένες οικονομίες θεωρείται πλέον μια ανεπτυγμένη χρηματαγορά με την εισαγωγή αυτή του ΔΑΑ. Είναι στρατηγικής σημασίας αυτό που γίνεται και περιμένουμε να ολοκληρωθεί επιτυχώς το Φεβρουάριο.

Άρα, ήταν πολύ σωστή επιλογή αντί να πουληθεί σε fund να γίνει εισαγωγή στο Ελληνικό Χρηματιστήριο Αξιών και να μπορούν να επενδύσουν και οι Έλληνες πολίτες και οι ελληνικές εταιρείες κ.τ.λ..

Όσον αφορά κάποια άλλα θέματα, τέθηκαν νομίζω από το ΠΑΣΟΚ, λέει ότι η ροή πληρωμών, τα πουλάμε για να τα ξοδέψουμε, όπως προβλέπεται με βάση τη νομοθεσία, τα χρήματα από την πώλησή του ΔΑΑ πηγαίνουν στην αποπληρωμή του χρέους, όταν πουλάει κάτι το ΤΑΙΠΕΔ ή όταν μοιράζει σε μερίσματα, με ότι σημαίνει αυτό για τη μείωση των τόκων που πληρώνει το δημόσιο ετησίως.

Έτσι, αν έχουμε ένα 3,3%, το επιτόκιο του ελληνικού ομόλογου, από τα χρήματα που θα εισπράξουμε, μπορείτε να κάνετε υπολογισμό, πόσο είναι η εξοικονόμηση των τόκων ετησίως που θα έχει το ελληνικό δημόσιο, αλλά και ό,τι σημαίνει αυτό για την ανάπτυξη της ελληνικής κεφαλαιαγοράς και των ελληνικών επιχειρήσεων και της ελληνικής οικονομίας.

Ανέφερα για το γενικό διευθυντή, είναι το πλαίσιο εταιρικής διακυβέρνησης.

Γιατί δεν είναι στον προϋπολογισμό, νομίζω τέθηκε από την Ελληνική Λύση.

Κατ’ αρχήν, έχει οριστικοποιηθεί μεταγενέστερα από τον Οκτώβριο η συναλλαγή, αλλά σε κάθε περίπτωση είναι χρηματοοικονομική συναλλαγή και δεν επηρεάζει το πρωτογενές δημοσιονομικό αποτέλεσμα.

Όσον αφορά το ύψος, εντάξει, έχουν ειπωθεί κάποια νούμερα, αλλά το τελικό ακριβές ποσό καθορίζεται κατά τη διαδικασία του ανοίγματος του βιβλίου προσφορών κατά τη διαδικασία διαπραγμάτευσης.

Το πόσο είναι η κεφαλαιοποίηση φαίνεται στο χρηματιστήριο αλλά το ακριβές ποσό που θα βγει, πόσο κοστίζει το 30%, είναι κατά τη διαδικασία εκεί, ανάλογα με τη ζήτηση τη στιγμή του ανοίγματος του βιβλίου προσφορών.

Να περάσω στο δεύτερο θέμα, στην Aegean, όντως, είχαμε αναφέρει αναλυτικά τη διαδικασία. Θέλω να τονίσω εδώ ότι τα 120 εκατομμύρια που δώσαμε τον Ιούλιο του 2021, κατόπιν της εγκριτικής απόφασης DG-COM, του Δεκεμβρίου του 2020, ήταν grant δεν ήταν δάνειο και το λέω αυτό μετά λόγου γνώσεως.

Όλες οι χώρες δώσανε επιχορηγήσεις στις αεροπορικές τους μεταφορές, οι οποίες είχαν κλείσει με κρατική εντολή. Ιταλία, Πορτογαλία, Κροατία, Αυστρία, χωρίς warrants, χωρίς να πάρουν πίσω κάτι και οι περισσότερες χώρες χωρίς να πάρουν πίσω κάτι. Όπως δώσαμε και 43 δισ. και εκεί είχαμε πόλεμο.

Προσέξτε, αυτή η επιχορήγηση, τα 120, ήταν για το πρώτο κύμα της πανδημίας, 23 Μαρτίου με 30 Ιουνίου. Δε δώσαμε άλλη επιχορήγηση στην Aegean, επιχορηγήσεις για το δεύτερο κύμα που ήταν έξι μήνες, Νοέμβριο με Μάιο, να θυμίσω. Μόνο στο πρώτο κύμα, βάσει της απόφασης της DG-COM, SA 59462, η Aegean είχε απώλεια εσόδων 330 εκατομμύρια και καθαρή λειτουργική ζημιά σε δύο μήνες 150 εκατομμύρια, το οποίο βέβαια το ποσό πολλαπλασιάστηκε μέσα στον επόμενο ενάμιση χρόνο, με τα παρατεταμένα lock downs.

Είχαμε, δε, την πρόνοια εκεί, κατά την πρώτη ενίσχυση, να βάλουμε αυτό τον όρο των warrants, ώστε σε περίπτωση που επανέλθει εταιρεία και αναπτυχθεί, μέρος της ενίσχυσης να το λάβουμε πίσω.

Kαι πόσα υπολογίζαμε τότε ότι θα λάβουμε πίσω;

Το εν τρίτον, 40 εκατομμύρια.

Γιατί το λέω αυτό;

Γιατί η τιμή της μετοχής πριν δώσουμε την ενίσχυση ήταν γύρω στα 7 ευρώ. Αν κάνετε 7 ευρώ μείον 3,20, που ήταν η συμφωνημένη τιμή ευρώ ανά μετοχή, επί 10,3 δικαιώματα, κάνει τα 40 εκατομμύρια που περιμέναμε. Η αποτίμηση των warrants ήταν 24 εκείνη τη στιγμή, γιατί ήταν 5,5 ευρώ, αλλά αν ανέκαμπτε η τιμή της μετοχής στα προ πανδημίας επίπεδα, θα λαμβάναμε πίσω 40, το ένα τρίτο.

Τι είχαμε κάνει, δηλαδή;

Είχαμε δώσει δύο τρίτα grant και ένα τρίτο εν είδει δανείου, μέσω warrants, να το λάβει πίσω το ελληνικό δημόσιο εφόσον ανακάμψει η τιμή της μετοχής.

 Και τι συνέβη τελικά; Αντί να λάβει το 1/3 πίσω, λαμβάνει το 71% της ενίσχυσης πίσω. Αντί να λάβει 40, λαμβάνει 85 εκατομμύρια πίσω. Σε καμία περίπτωση δεν ήταν δάνειο. Ήταν grant. Όπως δώσαμε και επιστρεπτέα προκαταβολή 8,3 δις και πήραμε πίσω 2,5, δηλαδή, το 30%, εδώ δώσαμε 120 και παίρνουμε πίσω το 70%. Σε άλλες επιχειρήσεις δώσαμε μη επιστρεπτέα και σε κλάδους ενίσχυσης εστίασης τουρισμού, μεταφορών δώσαμε grant, δώσαμε επιχορήγηση, δεν δώσαμε δάνειο. Άρα, για να μην υπάρχει αυτός ο μύθος. Δεν ήταν ότι έδωσε πίσω και περίμενε να πάρει πίσω αυτά τα χρήματα το δημόσιο. Το δημόσιο περίμενε να πάρει πίσω 40 εκατομμύρια και καταφέρνει και παίρνει 85.

Να εξηγήσω γιατί το κάνουμε τώρα και όχι σε τρία χρόνια. Αυτό είναι το επιχείρημα το οποίο μπορούμε να το συζητήσουμε και έχει ένα ενδιαφέρον. Κατ’ αρχήν συμφωνούμε ότι αν δεν ασκήσεις το δικαίωμα ως 3 Ιουλίου του 2026, αυτό χάνεται. Μετά εισπράττεις μηδέν. Έχεις τρεις επιλογές. Να το ασκήσεις στην αρχή. Από τέλη του 2023 μπορούμε πλέον να το ασκήσουμε και αμέσως το γρηγορότερο δυνατόν με το που περάσουν 60 μέρες από την νέα διακυβέρνηση το ασκούμε ή κάπου στο μεσοδιάστημα ή στο τέλος πριν λήξει. Όσο νωρίτερα το ασκείς, κερδίζεις την χρονική αξία του χρήματος, το επιτόκιο της αγοράς. Γιατί 11,5 ευρώ φέτος είναι το ίδιο με το 12,6 ευρώ το 2026, με 3,3 το επιτόκιο του ομολόγου του ελληνικού δημοσίου. Το να πάρεις 11,5 ευρώ φέτος είναι το να πάρεις 12,6, τιμή μετοχής, το 2026. Αυτό είναι το ισοδύναμο με τη χρονική αξία του χρήματος.

Τίθεται το ερώτημα. Μπορείτε εσείς να εγγυηθείτε ότι μέσα στο επόμενο διάστημα σε αυτή την τριετία και πότε ότι θα πάει πάνω από 12 ευρώ η μετοχή; Μπορεί να πάει την άλλη εβδομάδα. Μπορεί να ξαναπέσει, όπως κάνει το Χρηματιστήριο. Σε κάθε περίπτωση, όμως, όπως ξέρουμε από τα χρηματοοικονομικά, καταλαβαίνουμε όλοι ότι η σημερινή τιμή αντικατοπτρίζει την πληροφόρηση που έχει η αγορά για τις μελλοντικές εξελίξεις. Γι’ αυτό πήγε από τα 7 στα 11,5. Τώρα θα πάει καλύτερα η εταιρεία από τις προοπτικές που τώρα προβλέπουν για να πάει παραπάνω η τιμή; Αυτό δεν μπορεί να το εγγυηθεί κανείς.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας**): Μέχρι το τέλος του 2026 υπάρχει και μία ενδιάμεση ....

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΕΤΡΑΛΙΑΣ (Υφυπουργός Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών)**: Σίγουρα κερδίζεις τη χρονική αξία του χρήματος, αλλά δεν είναι χρήματα που τα παίζουμε στο Χρηματιστήριο. Είναι του ελληνικού λαού. Οπότε θεωρήσαμε, εφόσον έκανε ιστορικό ρεκόρ η τιμή της μετοχής και βλέπουμε ότι λαμβάνουμε τόσο μεγάλο ποσό πίσω, να μη ρισκάρουμε και να το αφήσουμε κάποια στιγμή στην τριετία μήπως πάει καλύτερα.

Ακούω ότι μπορεί να πάει καλύτερα, μπορεί να πάει και χειρότερα. Μετά θα λέτε γιατί δεν το εξασκήσατε. Οπότε εδώ υπάρχουν δύο επιλογές ή στην αρχή ή στη μέση ή στο τέλος. Σίγουρα στην αρχή βλέπεις ότι έχεις ένα καθαρό όφελος 85,5 εκατομμύρια. Να πω ότι 85,5 εκατομμύρια να εισπράξεις τώρα με το επιτόκιο σημαίνει άλλα τρία εκατομμύρια το χρόνο όφελος από τα τοκοχρεολύσια σε σχέση με το να τα εισέπραττες το 2026.

Άρα, είναι συνετή η επιλογή να το εξασκήσεις το νωρίτερο δυνατό να εξασφαλίσεις τα χρήματα του δημοσίου. Τώρα αν θέλει κάποιος να ρισκάρει και να πάει μήπως καταφέρει κάτι καλύτερο και μετά, το ακούω. Επιλογές είναι αυτές. Θα δούμε ως το 2026 πώς θα κινηθεί η τιμή της μετοχής. Σε κάθε περίπτωση δεν μπορούμε να ρισκάρουμε τα χρήματα του ελληνικού δημοσίου. Ευχαριστώ θερμά.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΒΕΣΥΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Και εμείς σας ευχαριστούμε κύριε Υφυπουργέ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με την τοποθέτηση του αρμόδιου Υφυπουργού Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών κυρίου Αθανασίου Πετραλιά ολοκληρώθηκε η συζήτηση επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών: α) κύρωση της από 7/12/2023 τροποποίησης της από 31/7/1995 Σύμβασης Ανάπτυξης Αεροδρομίου μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.» και β) κύρωση του από 4/1/2024 ιδιωτικού συμφωνητικού μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «Αεροπορία Αιγαίου Ανώνυμη Αεροπορική Εταιρεία».

Στο σημείο αυτό προχωρούμε στην ψηφοφορία. Η Εισηγήτρια της Πλειοψηφίας, κυρία Καραμανλή έχει το λόγο.

**ΑΝΝΑ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ (Εισηγήτρια της Πλειοψηφίας)**: Υπέρ.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΒΕΣΥΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Ο Εισηγητής της Μειοψηφίας ψηφίζει.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας)**: Για να κατατεθεί και στα πρακτικά, κύριε Πρόεδρε, επαναλαμβάνουμε την ενόχλησή μας για την κοινοβουλευτική διαδικασία που ακολουθήθηκε ως μία σχεδόν, ας μου επιτρέψετε, υποκριτική. Επιφυλασσόμαστε για την Ολομέλεια, όπως είπα και στην ομιλία μου.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΒΕΣΥΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΑΣΟΚ-ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ», κύριος Γερουλάνος ψηφίζει.

**ΠΑΥΛΟΣ ΓΕΡΟΥΛΑΝΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΑΣΟΚ – ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ»)**: Κατά.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΒΕΣΥΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Η Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ», κυρία Μανωλάκου ψηφίζει.

**ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδικής Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΚΚΕ»)**: Καταψηφίζουμε κύριε Πρόεδρε.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΒΕΣΥΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ – ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ», κ. Βιλιαρδος ψηφίζει.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ – ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ»)**: Κατά, κύριε Πρόεδρε.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΒΕΣΥΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ», κ. Χαλκιάς ψηφίζει.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ»)**: Κατά, κύριε Πρόεδρε.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΒΕΣΥΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Η Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ», κυρία Πέρκα ψηφίζει.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ»)**: Κατά, κύριε Πρόεδρε.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΒΕΣΥΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ “ΝΙΚΗ”», κύριος Βορύλλας ψηφίζει.

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΒΟΡΥΛΛΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ «ΝΙΚΗ»)**: Ψηφίζω κατά, κύριε Πρόεδρε.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΒΕΣΥΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ», κ. Καζαμίας ψηφίζει.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»)**: Επιφυλασσόμαστε, κύριε Πρόεδρε.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΒΕΣΥΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Συνεπώς το σχέδιο νόμου του υπουργείου Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών γίνεται δεκτό επί της αρχής επί των άρθρων και στο σύνολό του, κατά πλειοψηφία.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Αβραμόπουλος Δημήτριος, Βεσυρόπουλος Απόστολος, Βλάχος Γεώργιος, Ζεμπίλης Αθανάσιος, Καββαδάς Αθανάσιος, Καλαφάτης Σταύρος, Καραγκούνης Κωνσταντίνος (Κώστας), Καραμανλή Άννα, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κρητικός Νεοκλής, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπαραλιάκος Ξενοφών (Φώντας), Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Πασχαλίδης Ιωάννης, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Τραγάκης Ιωάννης, Γιαννούλης Χρήστος, Κοντοτόλη Μαρίνα, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Γερουλάνος Παύλος, Κουκουλόπουλος Παρασκευάς (Πάρις), Μεταξάς Βασίλειος, Μανωλάκου Διαμάντω, Τσοκάνης Χρήστος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Φωτόπουλος Στυλιανός, Χαλκιάς Αθανάσιος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Βορύλλας Ανδρέας, Νατσιός Δημήτριος και Καζαμίας Αλέξανδρος.

Τέλος και περί ώρα 14:20 λύθηκε η συνεδρίαση.

 **Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΒΕΣΥΡΟΠΟΥΛΟΣ ΑΣΗΜΙΝΑ ΣΚΟΝΔΡΑ**