

της **Άννας Γαϊτανίδου**



Η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ - ΑΝΕΛ συμμορφώθηκε πλήρως με τις υποδείξεις των δανειστών και δε δίστασε 13 Αυγούστου να υπογράψει το ΦΕΚ πώλησης μέσω του ΤΑΙΠΕΔ στη Φραπόρτ - Σλέντεν των 14 πιο κερδοφόρων αεροδρομίων που διακινούν το 85% του τουρισμού.

Πρόκειται για κοινοπραξία του γερμανικού δημοσίου, που συμμετέχει το κρατίδιο της Έσσης κατά 31,3% και το εμπορικό επιμελητήριο της κατά 20%, η αεροπορική εταιρεία Λουφθάνσα κατά 8,4% και ο όμιλος Κοπελούζου. Η Φραπόρτ έχει εξαγοράσει το αεροδρόμιο της Αττάλειας, της Αγίας Πετρούπολης, του Νέου Δελχί κ.α. Είναι η πρώτη ιδιωτικοποίηση του ΣΥΡΙΖΑ, παρ' όλο που ο ίδιος ο Τσίπρας που σε προεκλογική ομιλία στη Ρόδο το Γενάρη του 2015 ανέφερε «στην ίδια λογική, θα υπερασπιστούμε τον δημόσιο χαρακτήρα των περιφερειακών αεροδρομίων γιατί το ξεπούλημα κάθε υποδομής δεν είναι ούτε πρόοδος, ούτε ανάπτυξη, είναι φεουδαρχία».

Αντίστοιχα ο Π. Πολάκης, τότε δήμαρχος Σφακίων και νυν αναπληρωτής υπουργός Υγείας, σε κινητοποίηση το Νοέμβρη του 2014 στο αεροδρόμιο Χανίων δήλωσε «το πιο σκανδαλώδες είναι ότι μία δημόσια δομή που έχει φτιαχθεί με χρήματα του ελληνικού λαού και επεκτείνεται με ένα τεράστιο έργο, το πιο μεγάλο έργο ΕΣΠΑ στο νομό Χανίων αξίας 110 εκατομμυρίων ευρώ αυτό το πράγμα το χαρίζουμε, δεν το πουλάμε. Το χαρίζουμε σε ένα και καλά ιδιώτη επενδυτή με έτοιμη την υποδομή απλά για να κονομήσει.

Χωρίς να βάλει μία δραχμή από τη τσέπη του. Αυτό είναι εγκληματικό». Αυτό που μεσολάβησε είναι η ολοκλήρωση της μετάλλασης του ΣΥΡΙΖΑ και της κυβέρνησης του σε φορέα σταθεροποίησης της αστικής διαχείρισης μέσω των μνημονίων και ως εκ τούτου εχθρικό σε όλα τα εργατικά και λαϊκά αιτήματα.

Η πώληση των αεροδρομίων εντάσσεται στο στρατηγικό ξεπούλημα του δημόσιου πλούτου των τεχνικών υποδομών (αεροδρόμια, λιμάνια, σιδηρόδρομοι) και των πλουτοπαραγωγικών πηγών (νερό, ΔΕΗ, ορυχεία), δηλαδή όλων των κρίσιμων πόρων για την επιβίωση του λαού. Το συνολικό τίμημα ανέρχεται σε 2,1 δις ευρώ για 40 +10 χρόνια και περιλαμβάνει την

καταβολή εφάπαξ ποσού 1,2 εκατομμυρίων ευρώ, με τα υπόλοιπα 900 εκατομμύρια να καταβάλλονται στη διάρκεια της σύμβασης με ετήσιο εγγυημένο μίσθωμα ύψους 22,9 εκατομμυρίων, ποσοστό 25% από τα από τα προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων έσοδα και τέλη υπέρ Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ). Τέλος, η σύμβαση προβλέπει επενδύσεις από πλευράς Φραπόρτ 330 εκατομμυρίων ευρώ για την πρώτη τετραετία και 1,4 δις ευρώ για τις επόμενες τέσσερις δεκαετίες.



Τώρα ήρθε η σειρά του Τσίπρα να κάνει κι αυτός τα δικά του σκάνδαλα. Γιατί μόνο σκάνδαλο μπορεί να χαρακτηριστεί η σύμβαση παραχώρησης των αεροδρομίων. Πρόκειται για δύο ομάδες αεροδρομίων της Θεσσαλονίκης, της Κέρκυρας, της Ζακύνθου, της Κεφαλονιάς, του Ακτίου, των Χανίων και της Καβάλας και τη δεύτερη ομάδα της Ρόδου, της Σαντορίνης, της Κω, της Μυκόνου, της Σκιάθου, της Σάμου και της Μυτιλήνης. Αρχικά διενεργούνταν παράλληλοι διαγωνισμοί και θα πωλούνταν σε διαφορετικές εταιρείες για να «ενισχυθεί ο ανταγωνισμός», ασκήθηκαν όμως πολλές πιέσεις από τη Φραπόρτ κι έτσι αποκτά τον στρατηγικό έλεγχο σε τεράστιο κομμάτι του ελληνικού τουρισμού.

Πέρυσι ο αριθμός των επιβατών αυξήθηκε περισσότερο από 22 εκατομμύρια (+19%), κι έτσι τα έσοδα των 14 αεροδρομίων ανήλθαν σε 477 εκατομμύρια ευρώ. Παράλληλα, τα φετινά στοιχεία δείχνουν στο πρώτο επτάμηνο του έτους αύξηση της κίνησης περίπου 10%. Δηλαδή, μέσα 3 - 4 χρόνια η Φραπόρτ θα κάνει απόσβεση του εφάπαξ τιμήματος, ενώ μέσα στην πρώτη δεκαετία θα έχει κάνει απόσβεση του συνολικού ποσού μόνο από τα έσοδα των αεροδρομίων! Όμως η Φραπόρτ θα έχει κι άλλα κέρδη. Η σκανδαλώδης σύμβαση εκποίησης παραμένει ακόμα κρυφή (!), αλλά ο πρόεδρος της Ομοσπονδίας Εργαζομένων στην ΥΠΑ (ΟΣΥΠΑ) Β. Αλεβιζόπουλος φώτισε πτυχές της. Καταρχήν «το κράτος για την πρώτη δεκαετία θα επιδοτεί τη Φραπόρτ με 80 εκατομμύρια ετησίως, ενώ θα της δίνει άλλα 120 για τις άγονες γραμμές και 26 εκατομμύρια ακόμα για τα λειτουργικά κόστη των μικρών αεροδρομίων. Επίσης, τα αεροδρόμια για να πωληθούν πρέπει να έχουν πιστοποίηση. Αυτό σημαίνει ότι το κράτος θα πρέπει να δώσει άλλο 1 δις ευρώ σε έργα.

Για παράδειγμα στην Κω χρειάζεται να κατασκευαστεί νέος αεροδιάδρομος για να πάρει πιστοποίηση». Αν συνυπολογιστούν όλα αυτά η Φραπόρτ παίρνει 14 αεροδρόμια τσάμπα και της πληρώνουμε και τα έξοδα από πάνω! Συνεχίζοντας ο Β. Αλεβιζόπουλος ανέφερε ότι «η σύμβαση περιλαμβάνει ρήτρα εγγύησης προσγείωσης 25 αεροπλάνων ανά ώρα κι αν αυτό δεν καταστεί εφικτό λόγω απεργίας ή άλλου λόγου η Φραπόρτ μονομερώς μπορεί να προβεί

σε αγορά μηχανημάτων, ανάληψη του έργου του κράτους κι απόλυση προσωπικού, όπως τους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας. Εμείς θα προσφύγουμε στην Επιτροπή Ανταγωνισμού της ΕΕ, καθώς μία και μοναδική εταιρεία αγοράζει 14 αεροδρόμια και μαζί με αυτά θα αποκτήσει και τον έλεγχο του εναέριου χώρου αποκομίζοντας περισσότερα κέρδη».

Στα ύψη το κόστος μετακίνησης

Εκτός όμως από το γεγονός ότι το δημόσιο θα χάνει εκατοντάδες εκατομμύρια ετησίως που θα μπορούσαν να καλύψουν τις κοινωνικές ανάγκες το ξεπούλημα αυτό επιφέρει και μια σειρά άλλους καταστρεπτικούς παράγοντες. Πρώτα απ' όλα καθετοποιεί το τουριστικό προϊόν (γερμανικά αεροδρόμια, γερμανός τουριστικός πράκτορας, γερμανικά ξενοδοχεία και γερμανική αεροπορική εταιρεία) κι έτσι τα έσοδα θα παραμένουν σε γερμανικά χέρια, χωρίς κέρδη για τους ντόπιους που ζουν από τον τουρισμό. Επίσης, θα αυξηθεί το κόστος μετακίνησης, καθώς το σπατόσημο από τα 12 ευρώ για μετακινήσεις εντός ΕΕ θα αυξηθεί στα 14 ευρώ και σταδιακά στα 20.

Συνυπολογίζοντας τους άλλους φόρους που προβλέπει η σύμβαση το κόστος άμεσα από 12 ευρώ εκτινάσσεται στα 26. Έτσι όμως μια σειρά εταιρειών χαμηλού κόστους δε θα πηγαίνουν πλέον σε αυτά τα αεροδρόμια, όπως συνέβαινε στα πρώτα χρόνια της λειτουργίας του Ελ. Βενιζέλος λόγω των υψηλότατων φόρων του, με αποτέλεσμα οι τοπικές οικονομίες να κρατούνται όμηροι, καθώς δημιουργείται ιδιωτικό μονοπώλιο στον τομέα των αερομεταφορών και ο βαθμός εξάρτησης του τουρισμού από τις αερομεταφορές ανέρχεται στο 78 - 86%. Παράλληλα, είναι πολύ σημαντικό το γεγονός ότι με την παραχώρηση γειτονικών αεροδρομίων εν είδη πακέτου, είναι ορατός ο κίνδυνος ανάπτυξης ορισμένων μόνο εξ αυτών και της αποκλειστικά εποχιακής χρήσης, της υποβάθμισης ή του κλεισίματος των υπολοίπων, κάτι που θα εντείνει στα νησιά και τις απομακρυσμένες περιοχές το καθεστώς αποκλεισμού, στο οποίο έχουν καταδικαστεί τα τελευταία χρόνια.

Με δεδομένο ότι η Φραπόρτ θα έχει για μια δεκαετία εξασφαλισμένα κέρδη από το ελληνικό δημόσιο μπορεί να ασκήσει όποια πολιτική θέλει. Ακόμα, ανοίγει ο δρόμος για τη χειροτέρευση των συνθηκών εργασίας, καθώς οι εργαζόμενοι στην ΥΠΑ θίγονται άμεσα και υπάρχει σοβαρός κίνδυνος να μπουν σε διαθεσιμότητα και να απολυθούν, να μειωθούν οι μισθοί τους, να αλλάξουν οι συμβάσεις τους προς το χειρότερο κ.α.

Τέλος, δε διασφαλίζεται ο κοινωνικός χαρακτήρας των αεροδρομίων, καθώς κανείς δεν εγγυάται ότι οι αεροδιακομιδές ασθενών θα είναι δωρεάν πλέον.

Χαρακτηριστική είναι η επιβάρυνση του δημόσιου που θα προέλθει από την πώληση του αεροδρόμιο Χανίων. Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως βρίσκεται σε διαδικασία ολοκλήρωσης το πρόγραμμα ΕΣΠΑ 110 εκατομμυρίων ευρώ για το διπλασιασμό του χώρου του σε 14000 τ.μ. κι αντίστοιχα των κερδών του. Το ΕΣΠΑ όμως δε χορηγείται σε ιδιώτες κι έτσι υπάρχει ο κίνδυνος το ελληνικό δημόσιο να πρέπει να επιστρέψει τα λεφτά στην ΕΕ, ενώ η Φραπόρτ παίρνει έτοιμο και δωρεάν το έργο. Παράλληλα, το αεροδρόμιο χρησιμοποιείται ως βάση από την 115 Πτέρυγα Μάχης της Πολεμικής Αεροπορίας.

Αυξημένα δημόσια έσοδα για τη Γερμανία!

Από το αεροδρόμιο της Κέρκυρας διακινήθηκαν πέρυσι 1,2 εκατομμύρια ταξιδιώτες κι έχει 97 υπαλλήλους. Είχε συνολικά έσοδα 25 εκατομμύρια ευρώ και τα έξοδα, μισθολογικά και λειτουργικά, ανέρχονται σε 4,5 εκατομμύρια ευρώ. Ο αερολιμενάρχης Κέρκυρας Α. Γεωργούση περιγράφει ότι «η ιδιωτικοποίηση των επικερδών επιχειρήσεων στην Ελλάδα σημαίνει κρατικοποίηση εσόδων στη Γερμανία». Παράλληλα, ο πρόεδρος του σωματίου εργαζομένων Γ. Μαυρωνάς αναφέρει πως «είμαστε κάθετα αντίθετοι στην πώληση, γιατί πρόκειται για μια αποικιακού τύπου σύμβαση, καθώς πουλιέται για ελάχιστο τίμημα μια τεράστια κρατική περιουσία και ένα εργαλείο εθνικής πολιτικής. Είναι η αποθέωση της μονοπωλιακής πολιτικής για τον τουρισμό».

Το αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης έχει 202 εργαζόμενους και διακίνησε πέρυσι 10% περισσότερους ταξιδιώτες φτάνοντας τα 6 εκατομμύρια. Τα έσοδα του είναι 32 εκατομμύρια και τα έξοδα 12 εκατομμύρια. Ο Δ. Νανούρης, πρόεδρος των εργαζόμενων περιγράφει ότι «με την πώληση θα συμβεί ότι έγινε στα Σπάτα, που έφυγαν όλες οι χαμηλού κόστους εταιρείες».

Το αεροδρόμιο της Κεφαλονιάς διακινεί περίπου 500 χιλιάδες ταξιδιώτες ετησίως. Τα έσοδα του είναι 3,5 εκατομμύρια, τα έξοδα είναι περίπου 1,6 εκατομμύρια κι έχει 24 εργαζόμενους. Ο πρόεδρος του σωματίου εργαζομένων Δ. Καπάτος αναφέρει ότι «η πώληση των αεροδρομίων αποτελεί πολύ αρνητική εξέλιξη όχι μόνο για τους εργαζόμενους, αλλά κυρίως για το δημόσιο που χάνει τόσα λεφτά. Το 2,1 δισεκατομμύρια ευρώ για 50 χρόνια είναι εξευτελιστική τιμή. Και αν τα δώσουν κι αυτά, γιατί η Φραπόρτ με τη δικαιολογία ότι έχει πέσει η κίνηση στην Ελλάδα λόγω των τελευταίων εξελίξεων θέλει να δώσει μικρότερο τίμημα και με αποπληρωμή σε μεγαλύτερη χρονική διάρκεια». Όπως ανέφεραν στο ΠΡΙΝ άλλοι εργαζόμενοι «αυτό που μας πονάει είναι ότι τόσα χρόνια αφήναν τα αεροδρόμια χωρίς προσωπικό κι έργα ανάπτυξης απαξιώνοντας τα και τώρα η Φραπόρτ θα κάνει φτηνές μετατροπές για να αυξηθεί η χωρητικότητα κι ο τζίρος της και θα λέει ότι κάνει το έργο

που δε μπορούσε να κάνει το ελληνικό δημόσιο».

Εμείς δε χρωστάμε ούτε δεκάρα από το χρέος τους για να το πληρώσουμε με τα αεροδρόμια και τα λιμάνια μας, το νερό και την ενέργεια. Ο δρόμος για την ακύρωση των μνημονίων περνάει και μέσα από την ακύρωση της πώλησης των αεροδρομίων, την ακύρωση όλων των ιδιωτικοποιήσεων και τη διάλυση του ΤΑΙΠΕΔ.

Πηγή: ΠΡΙΝ