ΠΑΝΤΙΣΡΑ
αντικαπιταλιστικη • ενημερωση



κόλαφος για τους εργαζόμενους και το δημόσιο συμφέρον

Του **Λάμπρου Ντούσικου** *

Μέσα σε 997 σελίδες μεταφρασμένες βιαστικά και αδέξια στα ελληνικά, η Ε.Ε., η σημερινή κυβέρνηση και το ΤΑΙΠΕΔ προσπαθούν να παραχωρήσουν τα 14 πιο κερδοφόρα Περιφερειακά Αεροδρόμια της Ελλάδας στη Γερμανία, εκπορνεύοντας μαζί μ' αυτά την αξιοπρέπεια του ελληνικού λαού και του έθνους.

Νομίζουν ότι αρκούν 997 σελίδες για να παραδώσουν την Ελλάδα στους σύγχρονους αποικιοκράτες, μια χώρα που μέσα στον εικοστό αιώνα έζησε παγκόσμιους και εμφυλίους πολέμους, που έζησε δικτατορίες και διεθνείς γεωπολιτικές παρεμβάσεις, που έζησε τη βία του καπιταλισμού και τη διαπλοκή των κερδοσκόπων, και παρόλα αυτά, πάντα κατάφερνε να υψώνει το ανάστημά της έστω και χιλιοπληγωμένο.

Όλοι αυτοί που νομίζουν ότι ο ελληνικός λαός είναι ένα παίγνιο, δεν έχουν διδαχτεί τίποτα από τη σύγχρονη Ιστορία της Ελλάδας. Μπορεί οι σημερινοί Υπουργοί και εντεταλμένοι που υπέγραψαν τη Σύμβαση Παραχώρησης των Περιφερειακών Αεροδρομίων να μην ακολουθήσουν άμεσα το δρόμο τη δικαιοσύνης, μέχρι τότε όμως θα καταγραφούν στη συνείδηση των Ελλήνων πολιτών ως εθελόδουλοι και υποτακτικοί.

Έως τώρα αγωνιζόμασταν να αποκαλύψουμε το σκάνδαλο του ξεπουλήματος της δημόσιας γης και περιουσίας και των αναπτυξιακών υποδομών, μιλώντας για τα 3 Μνημόνια, το παράνομο χρέος, το αντισυνταγματικό ΤΑΙΠΕΔ κλπ. Για τα Αεροδρόμια τονίζαμε τον υψηλό βαθμό διαπλοκής του ΤΑΙΠΕΔ και όλων των κυβερνήσεων με τους ευρωπαϊκούς μηχανισμούς και τα λόμπι των πολυεθνικών. Λέγαμε ότι η ελληνική κυβέρνηση διόρισε τη Lufthansa και τον πρόεδρο των Γερμανών βιομηχάνων, για να φωτογραφήσει το διαγωνισμό στη FRAPORT. Λέγαμε ότι κανείς μέχρι σήμερα δεν έχει δει στο κοινοβούλιο την περιβόητη Σύβαση (εδώ θα

μου πείτε …κανείς δεν είδε τα 2 Παραρτήματα για τις Ιδιωτικοποιήσεις του 3ου Μνημονίου ακόμα και μετά το πέρας της ψηφοφορίας), ότι όλα γίνονται κρυφά χωρίς έλεγχο κι διαφάνεια.

Τώρα όμως, είμαστε σε θέση να μιλάμε και επί των περιεχομένων της Σύμβασης. Μιας Σύμβασης που δένει χειροπόδαρα το Δημόσιο για πάνω από 40 χρόνια. Τώρα είναι που θα συνεκτιμήσουμε για ακόμα μια φορά και την ευθύνη του Συμβουλίου της Επικρατείας στο οποίο εκκρεμούν 4 Αιτήσεις Ακύρωσης.
Παραθέτουμε τα 30 σημαντικότερα σημεία της, αρχικά ως προς το δημόσιο συμφέρον και έπειτα ως προς τους εργαζόμενους, επισημαίνοντας ότι ειδικοί λογιστές ή δικηγόροι επί των εταιρικών θεμάτων και των συμβάσεων, θα ανακάλυπταν πολλά περισσότερα πράγματα από εμάς.

1. Από τις πρώτες κιόλας διευκρινήσεις επί των ορισμών της Σύβασης [σελ. 11], σπεύδουν να ξεκαθαρίσουν ότι είναι δυνατές οι Αναπροσαρμογές Αμοιβής Παραχώρησης, ήτοι η σύνδεση των επιδόσεων του Αεροδρομίου με το τίμημα της παραχώρησης. Η εμπειρία διδάσκει ότι θα μπορούσαν κάλλιστα οι λογιστές της FRAPORT να παρουσιάζουν παθητικό και έξοδα προκειμένου να πετύχουν αναπροσαρμογή του τιμήματος, πόσω δε μάλλον όταν απέναντί τους θα έχουν ένα κράτος ανίκανο να ασκήσει ουσιαστικό έλεγχο (βλ. το παράδειγμα της ιδιωτικοποίησης των Μαρινών).

2. Σπεύδουν να ξεκαθαρίσουν [σελ. 13-14] την έννοια της Απαλλασσόμενης Αναχρηματοδότησης, ανοίγοντας παράθυρα για φοροαπαλλαγή στην διακίνηση κεφαλαίων της εταιρείας (πχ πώληση μετοχών ή άλλη τιτλοποίηση, καθημερινά κεφάλαια κίνησης, χρηματοδότηση επικείμενων έργων κλπ.). Καλλιεργούν έτσι συνθήκες αθέμιτου ανταγωνισμού όχι τόσο με άλλες ελληνικές ή ευρωπαϊκές επιχειρήσεις, αλλά κυρίως με εκείνες που παρέχουν το ίδιο αεροπορικό έργο στον ίδιο χώρο, πχ εταιρείες επίγειας εξυπηρέτησης α/φων (ground handling). Είναι εξοργιστική η σκέψη της ατελούς διακίνησης τίτλων, κεφαλαίων την στιγμή που άλλες επιχειρήσεις χρεώνονται για το παραμικρό.

3. Επίσης υιοθετούν τον όρο [σελ. 15] «αποζημιώσιμη μεταβολή νομοθεσίας», που πρακτικά σημαίνει ότι, αν η FRAPORT εξ αιτίας της οποίας αλλαγής τη νομοθεσίας (πχ συμβάσεις εργασίας) επικαλεστεί πρόσθετες λειτουργικές δαπάνες για την εταιρία της, μπορεί άνετα να απαιτήσει αποζημιώσεις από το Δημόσιο.

4. Όπως και τον όρο [σελ. 9] «άδειες ευθύνης του Δημοσίου», στις οποίες περιλαμβάνονται και οι περιβαλλοντικές άδειες. Σήμερα έχουν ανανεωθεί οι μελέτες περιβαλλοντικών

επιπτώσεων (με έξοδα του ελληνικού Δημοσίου εκατοντάδων χιλιάδων ευρώ). Εφεξής το κράτος θα πληρώνει για τις νέες μελέτες, τα έξοδα για εξοπλισμούς, αντιρρυπαντικές τεχνολογίες, μετρήσεις θορύβου κλπ. Το ίδιο θα συμβαίνει και κάθε φορά που θα πρέπει ένα Αεροδρόμιο να εναρμονιστεί με μια περιβαλλοντική Ευρωπαϊκή Οδηγία. Δεδομένου επίσης ότι οι περιβαλλοντικές άδειες είναι καθ' οδόν, όταν αναλάβει οριστικά η FRAPORT τη διαχείριση, ποιος εγγυάται ότι δεν θα διαπιστώσει αποκλίσεις στις περιβαλλοντικές μελέτες; Στη συνέχεια [σελ. 103 § 8.1.1, σελ. 120 § 13.4.1-2] ξεκαθαρίζεται ότι όλα τα σχετικά είναι ευθύνη του Δημοσίου. Το ίδιο αναφέρει και στη σελ. 121 § 13.4.3 όπου προβλέπεται αποζημίωση στη FRAPORT στην περίπτωση που διαπιστωθεί καθυστέρηση στην εκτέλεση των αναγκαίων περιβαλλοντικών έργων.

5. Επίσης προβλέπεται [σελ. 119 § 13.2.4.β] ότι, εάν απαιτηθούν έργα για να υλοποιηθούν οι περιβαλλοντικοί όροι, τότε αντί να αποζημιώσει το κράτος τη FRAPORT, δύναται να αναπροσαρμόσει το μίσθωμα προς όφελός της! Ο απόλυτος εκβιασμός στο μεγαλείο του. Αν σκεφτούμε πόσες ελλείψεις έχουν στο τομέα αυτό τα Αεροδρόμιά μας, τότε αντιλαμβανόμαστε πόσο σύντομα και πόσο πολύ θα μειωθεί το μίσθωμα. Όλα τα Περιφερειακά αεροδρόμια πάσχουν σε επίπεδο δικτύων απορροής και οι τάφροι ομβρίων δέχονται πετρελαιοειδή κατάλοιπα του χώρου στάθμευσης α/φων. Έτσι για να αποκατασταθούν αυτά, απαιτούνται παρεμβάσεις εκατομμυρίων, οι οποίες θα αφαιρεθούν από το μίσθωμα. Το Κράτος σταδιακά θα εισπράττει όλο και λιγότερα από τη FRAPORT.

6. Προκλητικότατη είναι επίσης η ρήτρα [σελ. 218 § 30.5] που προβλέπει ότι εάν το κράτος χρωστά αποζημιώσεις μεγαλύτερες των 5.000.000 ευρώ, η FRAPORT μπορεί να επιλέξει την ανάλογη σε χρήμα παράταση της περιόδου παραχώρησης των Αεροδρομίων! Αυτό μπορεί να εκφυλιστεί σε κανόνα και να βρεθούμε με μία τρομερή παράταση της περιόδου παραχώρησης πέραν των 40 ετών. Το ίδιο ισχύει και για τις ρήτρες [σελ. 210 – 211] που επιτρέπουν αναβολή της πληρωμής του μισθώματος παραχώρησης για λόγους ανωτέρας βίας. Ανοίγει το δρόμο για τη μη πληρωμή των υποχρεώσεων της FRAPORT.

7. Από την άλλη, προβλέπεται ότι το Κράτος θα επιτρέπει στη FRAPORT να φεσώνει με δάνεια την επένδυσή της στο όνομα περαιτέρω αναβαθμίσεων [σελ. 108 § 9.1.7]. Η συναίνεση του Δημοσίου σύμφωνα με την ίδια ρήτρα είναι δεδομένη και άνευ καθυστερήσεως. Δεν χρειάζεται να είναι κανείς ειδικός για να αντιληφθεί τις συνέπειες των δανεισμών, που ουσιαστικά θα γίνονται με την εγγύηση του ελληνικού δημοσίου. Η Εταιρεία θα βάζει ενέχυρο τα δικαιώματα που απορρέουν από την Σύμβαση και οι Τράπεζες ίσως κάποτε γίνουν οι νέοι διαχειριστές. Το κράτος θα είναι αδύνατο πρακτικά να επανακτήσει τα διαχειριστικά δικαιώματα επί των Αεροδρομίων, διότι θα απαιτούνται τεράστια ποσά για να

εξοφληθούν οι Τράπεζες.

8. Στην περίπτωση δε των αρχαιολογικών τομών που απαιτούνται προ της εκτέλεσης των έργων, το κόστος μετακυλύεται ουσιαστικά στο Δημόσιο [σελ. 127 § 15.1], αφού η FRAPORT θα πληρώνει μόνο για την αρχική τομή. Εάν υπάρξουν ευρήματα και καθυστερήσει το έργο λόγω περαιτέρω ανασκαφών, πάλι προβλέπονται αποζημιώσεις προς τη FRAPORT.

9. Στη σελ. 18 ως «γεγονός ευθύνης του Δημοσίου» θεωρείται και η αδυναμία της Υπηρεσίας Εναερίου Κυκλοφορίας να εξυπηρετήσει συγκεκριμένο αριθμό αεροσκαφών (προσγειο-απογειώσεις) ανά ώρα. Αν για παράδειγμα η χωρητικότητα του Αεροδρομίου είναι επίσημα προσδιορισμένη 10 κινήσεις την ώρα και συμβεί μια βλάβη σε ένα ραδιοβοήθημα Αεροναυτιλίας VOR / ILS ή PANTAP, η FRAPORT θεωρώντας ότι έχει οικονομική επίπτωση από αυτό, θα εγείρει αξιώσεις οικονομικής αποζημίωσης από το Δημόσιο. Το ίδιο θα ισχύει και σε μια απεργία της εναερίου κυκλοφορίας που αμέσως θα χαρακτηριστεί από τη FRAPORT ως «Γεγονός Ευθύνης του Δημοσίου» επικαλούμενη διαφυγόντα κέρδη, μείωση του δείκτη επιδόσεων κλπ. και θα ενεργοποιούνται άμεσα οι διεκδικήσεις των αποζημιώσεων. Θυμηθείτε το 1985 όπου η αεροπορική εταιρεία KLM έκανε αγωγή και ζητούσε αποζημιώσεις από την ΥΠΑ για την απεργία των ελεγκτών εναερίου κυκλοφορίας.

10. Επίσης μέσα από τις ρήτρες [σελ. 214. § 30.1.2 – 30.1.3 και σελ. 216 § 30.4.1] δίνεται η δυνατότητα στη FRAPORT να επικαλείται μειωμένες επιδόσεις που συνδέονται με τα οικονομικά (τέλη, πληρωμές προς το Δημόσιο κλπ) λόγω καθυστερήσεων στα επικείμενα έργα με ευθύνη του Δημοσίου και με το ρόλο του τάχα ανεξάρτητου μηχανικού (βλ. παρακάτω) να παρεμβαίνει είτε γνωμοδοτικά είτε διαιτητικά. Και πάλι θα καλείται το Κράτος να τους αποζημιώσει.

11. Σε υποσημείωση με μικρά γράμματα στο τέλος της σελ. 24 διευκρινίζεται επίσης ότι για τα έργα που θα κάνει η FRAPORT, θα καταθέσει εγγυητικές επιστολές καλής εκτέλεσης έργων & καλής λειτουργίας. Όταν όμως λήξει η Σύμβαση Παραχώρησης, το Δημόσιο δεν θα μπορεί να εγείρει απαιτήσεις. Αν δηλαδή το ελληνικό κράτος μετά τη σαρανταετία παραλάβει τα αεροδρόμια σε μη ικανοποιητική κατάσταση και με χρέη σε ξένες τράπεζες, η FRAPORT θα ρευστοποιήσει τις εγγυητικές για να πληρώσει τις Τράπεζες και δεν θα έχει καμία υποχρέωση προς το Δημόσιο.

12. Επειδή η απληστία δεν έχει όρια, η Σύμβαση [σελ. 76 § 4.3.3.] δίνει τη δυνατότητα στη FRAPORT να λειτουργήσει και ως εργολάβος όλων των Δημοσίων έργων που ο παραχωρητής έχει δεσμευτεί να ολοκληρώσει πριν την παράδοση. Στη σελ. 164 § 22.3 προβλέπεται ότι για

υπεργολαβίες που θα γίνουν από θυγατρική της FRAPORT δεν χρειάζεται η συναίνεση του Δημοσίου.

13. Ένα επίσης προκλητικό στοιχείο [σελ.80 § 4.5.2.] που αντιβαίνει στο χαρακτήρα της παραχώρησης, είναι ότι η FRAPORT μπορεί να πωλήσει όσα μεταβιβασθέντα περιουσιακά στοιχεία δεν την εξυπηρετούν! Βέβαια προϋπόθεση είναι να ενημερωθεί εγκαίρως η ΥΠΑ η οποία θα κληθεί εντός 14 ημερών να απομακρύνει με έξοδα του κράτους όσα περιουσιακά στοιχεία είναι παλαιά ή μη αξιοποιήσιμα. Φανταστείτε η FRAPORT να δώσει προθεσμία στο Δημόσιο 14 ημέρες για την έκδοση Πρωτοκόλλου Παραλαβής του Κολυμβητηρίου ή του Τένις ή του Πάρκινγκ που αυτή τη στιγμή λειτουργεί το Ελληνικό Αθλητικό Κέντρο Κέρκυρας (μονομερώς ανακλητοί χώροι που στο παρελθόν είχαν παραχωρηθεί από την ΥΠΑ).

14. Αναφέρεται ρητά [σελ. 69 § 4.1.1.α-β-γ] ότι η FRAPORT όχι μόνο θα εισπράττει τα Τέλη και θα έχει την αποκλειστική εμπορική εκμετάλλευση των αεροδρομίων, αλλά θα δύναται στο χώρο να αναπτύσσει και άλλες επιχειρηματικές δραστηριότητες. Δεν χρειάζεται να είναι κανείς μάντης για να προβλέψει τη μονοπωλιακή πρακτική που θα εφαρμόσει η FRAPORT διαθέτοντας ήδη πάνω από 20 θυγατρικές που ασχολούνται με Ασφάλειες, Ασφάλειες εργαζομένων, επίγεια εξυπηρέτηση αεροσκαφών κλπ. Εδώ αξίζει να υπενθυμίσουμε ότι ο παραχωρησιούχος θα κρατήσει ολόκληρα τα Τέλη Εκσυγχρονισμού Ανάπτυξης Αεροδρομίων (Σπατόσημο) [σελ. 207 § 28.10] που θα υπερβούν τα 8 δις ευρώ στη σαρανταετία.

15. Η εν λόγω Σύμβαση [σελ. 92 § 5.2.1.ιβ] στερεί την τοπική Αυτοδιοίκηση από Δημοτικά τέλη και φόρους απαλλάσσοντας τη FRAPORT από την υποχρέωση πληρωμής για υπηρεσίες κοινής ωφέλειας, την ίδια στιγμή που λοιποί ιδιώτες και επιχειρηματίες πληρώνουν στο ακέραιο για αποχέτευση, δημοτικό φωτισμό, βιολογικούς κλπ. Ακόμα και αν ο παραχωρησιούχος μεριμνά για την περισυλλογή και αποκομιδή των σκουπιδιών, θα απαλλάσσεται από φόρους και τέλη για τα δίκτυα αποχέτευσης και τις δημοτικές υποδομές που θα χρησιμοποιεί.

16. Και όχι μόνο αυτό. Οι κρατικοί χρήστες ΕΜΥ, ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑ, ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΗ, ΤΕΛΩΝΕΙΟ, ΑΣΤΥΝΟΜΙΑ αν υπερβούν σε κατανάλωση ένα ορισμένο επίπεδο αναφοράς για ηλεκτρικό, ΟΤΕ, νερό κλπ. θα πληρώνουν αποζημίωση στην FRAPORT [σελ. 78 § 4.4.6]. Σκεφτείτε ότι μόνο για τα non stop ηλεκτρονικά συστήματα των αεροδρομίων που καίνε πολύ ρεύμα, ο παραχωρησιούχος θα ορίζει αυθαίρετα ένα ανώτατο όριο, η υπέρβαση του ορίου θα ενεργοποιεί την καταβολή αποζημίωσης από το Δημόσιο! … Κι όμως υπάρχουν και άλλα ακόμα.

17. Αν η FRAPORT [σελ. 98 § 6.4.1] παρουσιάσει έξοδα άνω του ενός εκατομμυρίου ευρώ (προσκομίζοντας τιμολόγια) για ζημιές που θα προκύψουν σε οποιοδήποτε από τα μεταβιβασθέντα στοιχεία, τότε το Δημόσιο θα αποζημιώσει τον παραχωρησιούχο για το κόστος της αποκατάστασης. Έτσι το κράτος θα πληρώνει καθ' όλη τη διάρκεια της σαρανταετίας τις ανακαινίσεις και την αντικατάσταση παλαιών μηχανημάτων (ιμάντων αποσκευών, κλιματιστικών κλπ). Αξίζει να επισημάνουμε ότι η Σύμβαση Παραχώρησης βρίθει από παράθυρα [πχ σελ. 98 – 99 § 6.4] για αποζημιώσεις από το Δημόσιο.

18. Χαρακτηριστική είναι η ρήτρα [σελ. 218 § 30.7] κατά την οποία η FRAPORT δύναται να αγοράζει για λογαριασμό της ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ (δηλ. του Δημοσίου) αναβαθμισμένους εξοπλισμούς και εν συνεχεία να αφαιρεί το κόστος από την οφειλόμενη Εισφορά της προς το Δημόσιο (ως Εισφορά εννοεί το 8,5% και 35% του ΤΕΑΑ [σελ. 207 § 28.9] που θα καταβάλει πριν και μετά το 2024 αντίστοιχα). Με άλλα λόγια, η FRAPORT κάνοντας χρήση υπερτιμολογημένων ή αφανών προμηθειών, θα αφαιρεί άνετα διάφορα ποσά από την Εισφορά της. (Μην σας ξεγελάσουν τα ποσοστά της Εισφοράς της FRAPORT, είναι σταγόνα στον ωκεανό μπροστά στις συνολικές της εισπράξεις από τα Τέλη και την γενικότερη εκμετάλλευση).

19. Άραγε θα πληρώνει ΕΝΦΙΑ η FRAPORT για τα εκατοντάδες στρέμματα που θα της παραχωρηθούν; Φυσικά και όχι γιατί απαλλάσσεται [σελ. 279 § 43.1.9].

20. Οι Συμβάσεις ξεχωρίζονται σε δύο κατηγορίες [σελ. 54] α) των Καταστημάτων Αφορολόγητων Ειδών (ΚΑΕ), των φορέων επίγειας εξυπηρέτησης, του ανεφοδιασμού και β) αυτές της ΥΠΑ με άλλους φορείς παροχής υπηρεσιών. Εξ αυτών μεταβιβασθείσες θεωρούνται μόνο οι πρώτες. Για τις υπόλοιπες που αφορούν πάσης φύσεως εκμεταλλεύσεις και εμπορικές δραστηριότητες ή παρεχόμενες υπηρεσίες στους επιβάτες, η Σύμβαση Παραχώρησης δεν δεσμεύει τη FRAPORT [σελ. 85] να τις κρατήσει, αρκεί να το γνωστοποιήσει στο κράτος. Αυτό με τη σειρά του, οφείλει με δικά του έξοδα να τις λύσει (και αποζημιώσει ανάλογα τον αντισυμβαλλόμενο). Με άλλα λόγια, τέλος στα RENT A CAR, SNACK BARS, TAXI KIOSKS, CIGARETTE KIOSKS, PARKING ENTERPRISES κλπ. Για τους συμβαλλομένους δε που χρωστάνε στο κράτος ενοίκια, το Δημόσιο οφείλει εντός 60 ημερών να πληρώσει για λογαριασμό τους. Τώρα είναι που θα συνεκτιμήσουμε για ακόμα μια φορά την ευθύνη όχι μόνο του ΣτΕ άλλα και του Εμπορικού Επιμελητηρίου.

21. Στη συνέχεια στη σελ. 104 § 8.3 επειδή γνωρίζουν ότι η παραχώρηση των Αεροδρομίων θα οδηγήσει σε κλείσιμο πλήθος επιχειρήσεων, σπεύδουν να ξεκαθαρίσουν ότι η FRAPORT, δεν θα υπέχει καμία ευθύνη για τυχόν άμεση ή αποθετική ζημία ή για τα διαφυγόντα κέρδη

που ενδεχομένως υφίστανται τρίτα μέρη λόγω της Σύμβασης Παραχώρησης. ... Μια χείρα βοηθείας για τα ενδεχόμενα δικαστήρια. Εδώ αξίζει μια παρατήρηση. Αυτή η πρόνοια αποδεικνύει τον ξενόφερτο συντάκτη του κειμένου της Σύμβασης, αφού οι γνωρίζοντες την γερμανική κυρίως αγορά, είθισται να προσφεύγουν στα δικαστήρια με το επιχείρημα ότι παραπλανήθηκαν ως προς τα δεδομένα. Όταν για παράδειγμα διάφοροι αεροπορικοί αντιπρόσωποι, Catering, ομοσπονδίες επαγγελματιών αεροπορικού έργου (Handlers) κλπ βρεθούν αρχικά με συρρικνωμένα έσοδα, λόγω αθέμιτου ανταγωνισμού από την FRAPORT και προσφύγουν στα δικαστήρια, η FRAPORT θα επικαλεστεί την εν λόγω διάταξη [σελ. 104 § 8.3] που την απαλλάσσει από κάθε ευθύνη.

22. Τροποποιείται ο Εθνικός Κανονισμός Επίγειας Εξυπηρέτησης Α/φων κατόπιν αιτήματος της FRAPORT [σελ. 76 § 4.3.2.κ.], όχι βέβαια μόνο για να αναπροσαρμοστούν τα Τέλη, αλλά και για υιοθετηθούν θεσμικές αλλαγές ως προς τον αριθμό των φορέων HANDLING ανά αεροδρόμιο. Με άλλα λόγια, από τη στιγμή που η FRAPORT θα βάλει τις θυγατρικές της να αλωνίζουν, θα αντικαταστήσει τη δράση των υφισταμένων εταιρειών GOLDAIR, SWISSPORT, SKY SERVICE και οι ελληνικών συμφερόντων εταιρείες επίγειας εξυπηρέτησης αεροσκαφών θα πάνε περίπατο.

23. Προβλέπονται απαλλοτριώσεις εκτάσεων προκειμένου να πιστοποιηθούν τα Αεροδρόμια, οι οποίες βαρύνουν αποκλειστικά το κράτος [σελ. 123 – 124]. Σε κάθε νέο MASTER PLAN αναβάθμισης, φαίνεται ότι θα αρπάζει την ευκαιρία η ξένη εταιρεία για να επεκταθεί απαιτώντας απαλλοτριώσεις από το Δημόσιο.

24. Επίσης το κράτος θα πιστοποιήσει τα μη Πιστοποιημένα Αερ/μια με τις κατά ICAO αποκλίσεις τους. Το πονηρό εδώ είναι [σελ. 131 § 17.3.4] ότι, απαιτείται η πιστοποίηση χωρίς να μειωθούν τα δεδομένα του διαδρόμου προσγειώσεων (οι δηλωθείσες αποστάσεις Declared DistancesL ASDA, LDA, TORA, TODA). Δηλαδή σε αεροδρόμια που γύρω τους υπάρχουν εμπόδια ύψους, δεν θα γίνει μετατόπιση κατωφλίου του RUNWAY για την ασφάλεια των πτήσεων, προκειμένου να μη θιγούν τα συμφέροντα της FRAPORT, που σε περίπτωση μετατόπισης κατωφλίου δ/μου θα μειωνόταν η επιχειρησιακή λειτουργία του αεροδρομίου, διότι θα ερχόντουσαν μικρότερα και ελαφρύτερα α/φη για προσγείωση (ιδιαίτερα το καλοκαίρι με τις υψηλές θερμοκρασίες, που τα α/φη χρειάζονται μεγαλύτερο «Ανοιγμένο Μήκος Δ/μου»). Όλο αυτό δεν είναι συμβατό με την αρχή της ασφάλειας των πτήσεων.

25. Σαφής είναι η πρόθεση του παραχωρησιούχου [σελ. 158 – 159] να υποβαθμίσει σταδιακά το ρόλο της Κεντρικής Υπηρεσίας της ΥΠΑ, δίνοντας υπερεξουσίες στον τάχα ανεξάρτητο μηχανικό. Στις αρμοδιότητες του Ανεξάρτητου Μηχανικού στη σελ. 161 φαίνεται καθαρά ότι

αυτός υποκαθιστά κάθε άλλη κρατική Αρχή στην εποπτεία των έργων. Η μέγιστη υποκρισία για το περί ανεξαρτησίας του ανωτέρω μηχανικού φαίνεται από το ότι τον πληρώνει η FRAPORT [σελ. 163 § 21.3.1], επομένως δεν μπορεί να λειτουργεί αμερόληπτα και όχι μόνο αυτό, αλλά σε περιπτώσεις που θα επιβλέπει έργα «Μεταβολών», θα πληρώνεται υπερωριακά από το κράτος. Βλέπουμε ότι παντού το κράτος πληρώνει ή αποζημιώνει.

26. Πέραν των τεσσάρων προϋφισταμένων Τελών (Σπατόσημου [ΤΕΑΑ], Προσγειώσεως, Σταθμεύσεως και Υπέρπτησης) καθιερώνονται ακόμα τρία νέα, τα Τέλη Φωτισμού, Τέλη Ασφαλείας και Τέλη Επιβατών [σελ. 58]. Δηλαδή δεν φτάνει που η FRAPORT θα παίρνει εις το ακέραιον το Σπατόσημο, αλλά θα επιβάλλει και Τέλος για τις υπηρεσίες Ασφαλείας αποτροπής εκνόμων ενεργειών. Θα μετακυλήσει δηλαδή στον επιβάτη το κόστος υπηρεσιών SECURITY. (Το ύψος του Τέλους Ασφαλείας δεν προσδιορίζεται, αλλά προσδοκούν κέρδη και από αυτό. Με σημερινά δεδομένα, ένα αεροδρόμιο με 850.000 αφίξεις επιβατών πληρώνει για υπηρεσίες SECURITY ετησίως γύρω στο 1.300.000 ευρώ. Αν σκεφτούμε ότι τα αεροδρόμια προκειμένου να εναρμονιστούν με Διεθνή πρότυπα Ασφαλείας θα χρειαστούν αναβάθμιση μηχανημάτων ασφαλείας πχ πύλες ελέγχου 4ης γενιάς, SCREENING υψηλής ευκρίνειας, DETECTORS εκρηκτικών με πανάκριβους σένσορες κλπ, αναμένεται όλα αυτά, να μετακυληθούν στον επιβάτη.

27. Επιπλέον με την Σύμβαση Παραχώρησης διασφαλίζεται ότι καμία Κρατική ή Αρμόδια Αρχή δεν θα μπορεί να παρεμβαίνει στη δυνατότητα της Fraport να ορίζει τυχόν Αεροναυτικά Τέλη η ΜΗ (!) Αεροναυτικά Τέλη [σελ. 206 § 28.5].

28. Για το μέλλον των υπαλλήλων της ΥΠΑ (που απασχολούνται στη λειτουργία και όχι την Αεροναυτιλία) λέει ρητά [σελ. 92 § 5.2.1.ιγ] ότι δεν είναι υποχρεωμένος ο παραχωρησιούχος να τους κρατήσει. Αν επιθυμούν οι εργαζόμενοι να απασχοληθούν σ' αυτόν, ίσως πάρει κάποιους αλλά με όρους και μισθούς της αγοράς (βλ. τρίωρους, πεντάωρους, μισθούς πλήρους απασχόλησης με νυχτερινά των 300 ευρώ). Όπως όμως προβλέπεται στη σελ. 176 § 24.20.3, το κράτος θα αποζημιώνει την FRAPORT για τα έξοδα που έκανε αντιμετωπίζοντας δικαστικά τις αξιώσεις των απολυμένων υπαλλήλων της ΥΠΑ! Πρόκειται για 900 περίπου υπαλλήλους των Περιφερειακών Αεροδρομίων απαξιωμένοι και με μειωμένους μισθούς, χώρια την ανασφάλεια για το μέλλον τους. Προδομένοι από τους κρατικο-συνδικαλιστές και χωρίς πληροφόρηση για το νέο οργανόγραμμα της ΥΠΑ και το μέλλον τους.

29. Επιπρόσθετα η Σύμβαση υποχρεώνει το κράτος να διευκολύνει με βίζες και άδειες παραμονής τους εκτός ευρωπαϊκής ένωσης υπαλλήλους που θα προσλάβει η FRAPORT, μετά των οικογενειών τους [σελ. 74 § 4.3.2.ι]. Θα φέρει προφανώς εργάτες χαμηλού κόστους και

ούτε λόγος για Έλληνες ανέργους.

30. Το πιο νόστιμο απ' όλα [σελ. 85 § 4.9.6]. Το κράτος και όχι η FRAPORT θα αποζημιώνει για θάνατο ή ζημία προσώπου ή περιουσίας, εξαιτίας πράξεως ή παραλήψεως κάποιου μέρους της Σύμβασης. Εδώ το λέει κομψά «μέρος της Σύμβασης». Οποιοσδήποτε δραστηριοποιείται εργολαβικά στο αεροδρόμιο πχ εργάτης τραυματίζεται θανάσιμα στις βαλίτσες, τρακάρει κλαρκ με βυτιοφόρο καυσίμων, γίνεται πυρκαγιά στην αποθήκη Αφορολογήτων, το Δημόσιο θα πληρώνει και θα αποκαθιστά. Το κράτος δηλαδή θα αποζημιώνει αδρά, για ό,τι ο παραχωρησιούχος θεωρήσει ως ζημία σε σχέση με τις Συμβάσεις ή ως αθέτηση συμβατικών υποχρεώσεων. Οι δικηγόροι της FRAPORT θα είναι με το μαστίγιο στο χέρι ακόμα και για ένα καροτσάκι εκτός ενεργείας ή μια σκάλα που δεν λειτούργησε και τάχα καθυστέρησε η πτήση, ακόμα και για την μη έγκαιρη απομάκρυνση χαρτοκιβωτίων εμπορευμάτων ΚΑΕ ή για φθορές στους ιμάντες αποσκευών από το προσωπικό των HANDLERS. Οι δικηγόροι της θα τα φορτώνουν στο κράτος και θα βρίσκουν αφορμή για καταγγελία της Σύμβασης και απομάκρυνση του φορέα, ώστε να ανοίξει σιγά σιγά ο δρόμος για τις θυγατρικές εταιρείες της FRAPORT. Παλιό το κόλπο, αποτελεσματικό και εύκολα εφαρμοστέο.
Ακόμα και οι αδαείς λοιπόν, καταλαβαίνουν ότι πρόκειται περί ενός φιάσκου, περί μιας απροκάλυπτης εξαπάτησης του Ελληνικού Δημοσίου και των εργαζομένων. Όπως είπαμε στην αρχή, δένουν χειροπόδαρα το κράτος με δεκάδες τρόπους, με εκατοντάδες ρήτρες που έτσι και ολοκληρωθεί αυτή η ιδιωτικοποίηση βάσει της συγκεκριμένης Σύμβασης, τότε θα μπούμε σε έναν φαύλο κύκλο κατά τον οποίο το Ελληνικό Δημόσιο θα πληρώνει και θα αποζημιώνει τον ιδιώτη για πάνω από 40 χρόνια. Αν το κράτος δεν καταφέρνει να πληρώνει, τότε η Fraport θα μπορεί να αλλάζει κατά το δοκούν, τόσο τις συμφωνημένες εισφορές της, όσο και την ίδια τη Σύμβαση [σελ. 6 του Προοιμίου]! Πρόκειται περί Σύμβασης Αποζημιώσεων και όχι Σύμβασης Παραχώρησης. Θα μου πείτε … εδώ υπέγραψαν ρήτρες του 3ου Μνημονίου που προβλέπουν ρητά το δικαίωμα στον ESM να τροποποιεί μονομερώς και αυτοβούλως τη Δανειακή Σύμβαση, καταργώντας κάθε ουσιαστικό δικαίωμα στο ελληνικό κράτος να νομοθετεί για λογαριασμό του. Τα αεροδρόμια θα μας πειράξουν ;
Σε άλλα μας άρθρα κάναμε τους υπολογισμούς και λέγαμε ότι η Fraport για τη συγκεκριμένη ιδιωτικοποίηση, στη σαρανταετία θα εισπράξει πάνω από 22 δις ευρώ, θα αποδώσει στο κράτος 7,89 δις εκ των οποίων τα δημόσια ταμεία θα κρατήσουν μόνο 4,54 δις ευρώ. Με καθαρά οικονομικούς όρους, το ελληνικό κράτος θα έχει από την εν λόγω ιδιωτικοποίηση έως και τετραπλάσια απώλεια εσόδων. Μάλλον είμασταν και εμείς αφελείς. Τώρα που είδαμε τη Σύμβαση, λέμε, όχι δεν θα είναι τετραπλάσια η απώλεια εσόδων, θα είναι πολλαπλάσια. Θα τους χρυσοπληρώνουμε και θα τους αποζημιώνουμε για μισό αιώνα, θα τους παραχωρήσουμε την εθνική κυριαρχία, τον έλεγχο του τουριστικού μας κεφαλαίου και οι

μισθοφόροι – πραιτοριανοί της εγχώριας διαπλοκής θα χαμογελούν ικανοποιημένοι. Μόνο που δεν υπολόγισαν την αντίδραση του λαού. Δεν υπολόγισαν τους αγώνες των φορέων και των κινημάτων που έχουν και τον τελευταίο λόγο. Η υπόθεση των Αεροδρομίων δεν έχει τελειώσει και δεν θα τελειώσει μέχρι την τελική ακύρωση της πραξικοπηματικής και επιζήμιας ιδιωτικοποίησής τους. Ενωμένα τα κινήματα, οι φορείς και οι εργαζόμενοι, θα νικήσουν για ακόμα μια φορά. ... Έτσι ξαφνικά, άρχισε να ομορφαίνει ο αγώνας μας !

* Λάμπρος Ντούσικος, Μέλος του Συντονιστικού της «Κοινής Πρωτοβουλίας Ενάντια στην Ιδιωτικοποίηση των Αεροδρομίων»