

Τη Βουλή απασχόλησαν οι συμβάσεις και τα μέτρα στήριξης σε Fraport και «Ελ. Βενιζέλος». Όσα είπαν Γ. Κεφαλογιάννης και Π. Πέρκα

2020/06/22 08:49 στην κατηγορία ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ

Τη Βουλή απασχόλησαν οι συμβάσεις της Fraport Greece και του αεροδρομίου «Ελ. Βενιζέλος» και η αντιμετώπιση που τυγχάνουν από την ελληνική Πολιτεία.

Απαντώντας (19/6) στην κοινοβουλευτική ερώτηση, με θέμα «**Πανδημία Covid-19 και εταιρίες διαχείρισης αεροδρομίων - Γεγονός Ανωτέρας Βίας ή Δυσμενές Συμβάν;**» της αναπληρώτριας τομεάρχης Μεταφορών του ΣΥΡΙΖΑ, Πέτης Πέρκα, ο υφυπουργός Μεταφορών Γιάννης Κεφαλογιάννης ανέφερε ότι η αναγκαιότητα στήριξης του εγχώριου κλάδου των αερομεταφορών γνωρίζει καθολικής αποδοχής.

Παράλληλα, σημείωσε ότι η Fraport έχει προβεί στην κάλυψη των υποχρεώσεών της, βάσει της σύμβασης παραχώρησης, για το έτος 2019.

«Όσον αφορά το 2020, βεβαίως είναι μια άλλη χρονιά και το αντιμετωπίζουμε ανάλογα και με τις συνθήκες», υπογράμμισε ο υφυπουργός Μεταφορών.

Από την πλευρά της, η κα Πέρκα σχολίασε ότι η κυβέρνηση «αγνοεί τις συμβάσεις και προχωράει σε ΠΝΠ, μέσω της οποίας δίδεται αναστολή της καταβολής των ληξιπρόθεσμων οφειλών της Fraport προς το δημόσιο».

Αντίστοιχα, για το αεροδρόμιο «Ελ. Βενιζέλος» υποστήριξε ότι «και πάλι η Κυβέρνηση δεν έχει κάποια πρόθεση να διαπραγματευτεί και η όποια ενίσχυση προς τη ΔΑΑ θα είναι αποτέλεσμα μιας ad hoc ρύθμισης, η οποία δε θα λαμβάνει υπόψη τη σχετική σύμβαση».

Το metaforespress.gr παραθέτει τα πρακτικά της Βουλής για την Fraport και το ΔΑΑ

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Θα προσπαθήσω να είμαι πιο σύντομη, κύριε Πρόεδρε.

Πάμε, λοιπόν, στο επόμενο θέμα που αφορά πάλι τις αεροπορικές μεταφορές. Εδώ, λοιπόν, έχουμε το εξής. Είναι γνωστό -και συμφωνούμε όλοι σ' αυτό- το πλήγμα που έχουν υποστεί οι αεροπορικές μεταφορές, όπως και οι εταιρείες διαχείρισης

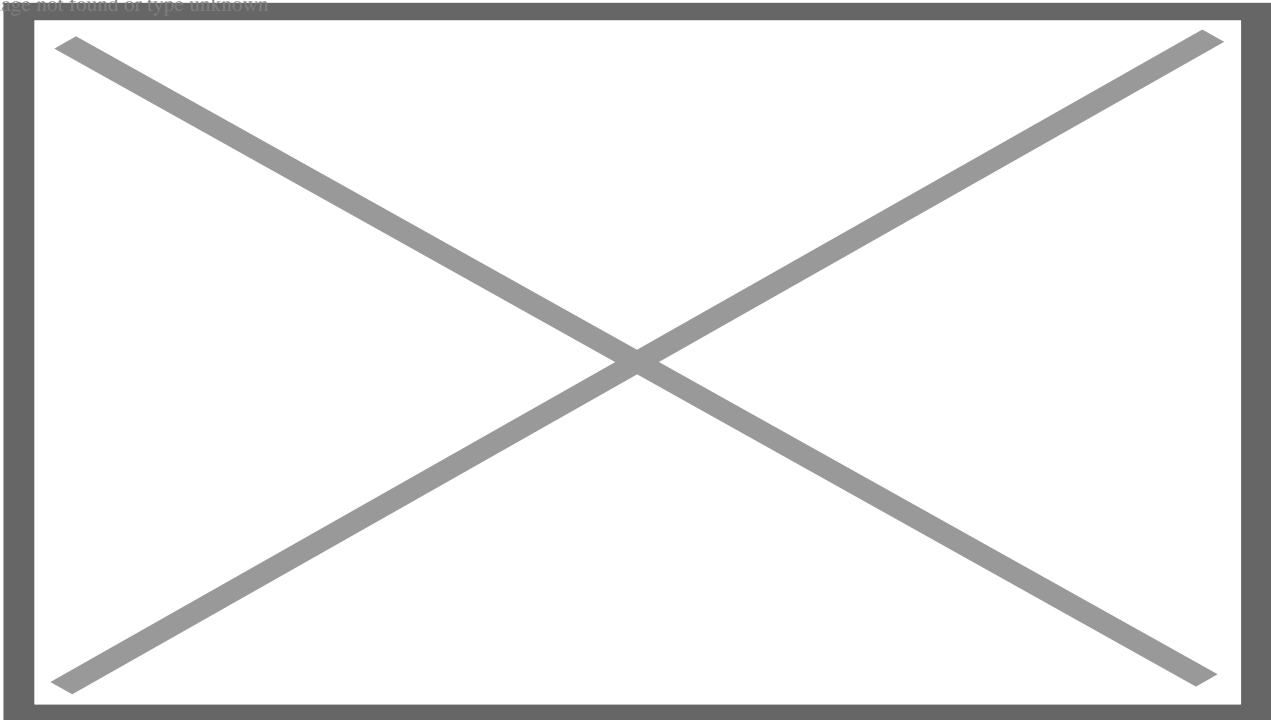
αεροδρομίων. Και μιλώ για τη «FRAPORT» και για τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών, αλλά και για την εταιρεία κατασκευής του αεροδρομίου του Ηρακλείου που έχουν στείλει επιστολές στο Υπουργείο και ζητούν την ενίσχυση, την αναβολή, την παράταση έργων κτλ.

Εμείς συμφωνούμε ότι αυτά πρέπει κάποια στιγμή να τα δούμε και να τα συζητήσουμε και να ενισχυθεί όσο είναι δυνατόν.

Όμως, το πρώτο ερώτημα που τίθεται είναι το εξής: Για μεν τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών, για το μεγαλύτερο αεροδρόμιο της χώρας, η πανδημία αποτελεί γεγονός ανωτέρας βίας, σύμφωνα με τη σύμβαση, που είναι και σύμβαση ανάπτυξης του αεροδρομίου. Το ίδιο ισχύει και για το Καστέλι.

Όμως, **για τη «FRAPORT» και για τα δεκατέσσερα περιφερειακά αεροδρόμια αποτελεί δυσμενές συμβάν.** Και βεβαίως είναι αχαρακτήριστη η κρίση για τα είκοσι τρία αεροδρόμια που είναι υπό τη σκέπη του δημοσίου.

Image not found or type unknown



Οφείλει, δηλαδή, και το Υπουργείο να δώσει και σ' αυτό μία απάντηση. Διότι επειδή υπάρχουν συμβάσεις παραχώρησης, δεν μπορεί να καλυφθούν με έναν ορισμό όλοι οι παραχωρησιούχοι. Τι κάνει, λοιπόν, η Κυβέρνηση;

Το γνωστό. Αγνοεί τις συμβάσεις και κάνουμε ΠΝΠ. Με την ΠΝΠ, λοιπόν, δίνουμε το δικαίωμα αναστολής πληρωμών στη «FRAPORT» έξω από τη σύμβαση παραχώρησης.

Το πρώτο, δηλαδή, πολύ σοβαρό θέμα είναι ότι όταν το ελληνικό δημόσιο υπογράφει σύμβαση παραχώρησης, πρέπει αυτή να τηρείται κατά γράμμα. Επισημαίνω ότι το ελληνικό δημόσιο δεν έχει παραβιάσει τη σύμβαση. Δεν την επέβαλε στην εταιρεία διαχείρισης αεροδρομίου. Ήταν ένα γεγονός. Αν ψάξουμε, λοιπόν, τη σύμβαση -και

την ψάξαμε-, **βλέπουμε ότι κανένα άρθρο της σύμβασης παραχώρησης της «FRAPORT» δεν καλύπτει αυτή την πανδημία.**

Εγώ, λοιπόν, τώρα λέω το εξής: Όταν έχουμε υπερκέρδη, όπως το 2019, όπου είχαμε ρεκόρ εσόδων, δεν τα μοιραζόμαστε. Όταν, όμως, έχουμε μία κρίση, πρέπει το ελληνικό δημόσιο να χρηματοδοτήσει τη ζημιά;

Αν η σύμβαση παραχώρησης είχε ένα επιχείρημα υπέρ της, αυτό ήταν το επιχειρηματικό ρίσκο που αναλαμβάνει ο ιδιώτης όταν κάνει το έργο ή την υπηρεσία. Εδώ, λοιπόν, βλέπουμε ότι δεν γίνεται αυτό.

Υπάρχει το άρθρο 45 της «FRAPORT», το οποίο όμως θα έπρεπε να αναζητηθεί στο τέλος του χρόνου. Εδώ δόθηκε αναβολή για το 2019, για τη χρονιά που είχε υπερκέρδη και έδωσε και μπόνους στα στελέχη της.

Θεωρούμε ότι είναι χαριστική, θεωρούμε ότι είναι εκτός σύμβασης παραχώρησης που είναι πολύ σοβαρό και επίσης θεωρούμε ότι δεν έχει πουθενά καμία ρήτρα απασχόλησης.

Ξέρουμε ότι σ' αυτήν την πανδημία και στο θέμα που προέκυψε με τις αεροπορικές εταιρείες, αυτοί που πλήρωσαν πάλι τη ζημιά ήταν οι εργαζόμενοι σε αυτές τις εταιρείες.

Επίσης, το «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» έστειλε κι αυτό επιστολές. Έχει κι αυτό μία σύμβαση, η οποία μάλιστα προέβλεπε και προβλέπει το γεγονός της ανωτέρας βίας. Στη σύμβαση αυτή, όμως, έπρεπε το ελληνικό δημόσιο, το Υπουργείο να απαντήσει μέσα σε είκοσι οκτώ μέρες αν δέχεται όλα τα αιτήματα ή αν δέχεται να τα διαπραγματευτεί.

Η ημερομηνία αυτή έληξε στις 22 Απριλίου, **γεγονός που σημαίνει ότι το Υπουργείο δεν έχει κανέναν σκοπό να διαπραγματευτεί ή να πάει πάλι με τη σύμβαση.** Θα κάνει πάλι ad hoc μία ρύθμιση με το «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ».

Ακούστε! Σε μία εποχή που έχουμε και το επιχείρημα να μην υπάρχει κουλτούρα μη πληρωμών, και από έξω και από μέσα, που έχουμε αναστολές συμβάσεων, που έχουμε τους εργαζόμενους και τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις που δεν έχουν πρόσβαση σε δανεισμό, έχουμε εταιρείες οι οποίες χωρίς ρήτρα απασχόλησης και χωρίς κάποιους περιορισμούς τυγχάνουν ευνοϊκών όρων.

Επομένως, πώς χαρακτηρίζεται νομικώς η υγειονομική κρίση; Γιατί αγνοούμε τις συμβάσεις παραχώρησης, κάτι πολύ σοβαρό, και τι θα γίνει με τα είκοσι τρία κρατικά αεροδρόμια, εκ των οποίων είναι και του Ηρακλείου που χρηματοδοτεί και το έργο στο Καστέλι και είναι αρκετά σοβαρό;

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Βίτσας): Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κυρία συνάδελφε, νομίζω ότι έχουμε λύσει προ πολλού σε αυτήν την Αίθουσα την αναγκαιότητα, όσον αφορά την παραχώρηση των αεροδρομίων.

Και αυτό το λέω, διότι θυμίζω ότι οι παραχωρήσεις προχώρησαν -και πολύ καλώς βεβαίως- επί της προηγούμενης κυβέρνησης, επί κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ. Άρα, **και η προηγούμενη κυβέρνηση θεώρησε ότι η «FRAPORT» αποτελεί μία αξιόπιστη εταιρεία η οποία μπορεί να διαχειρίζεται έναν αριθμό ελληνικών αεροδρομίων προς όφελος βεβαίως και της ελληνικής οικονομίας, αλλά και του τουρισμού.**

Γιατί πρέπει να τονίσω σε αυτήν την αίθουσα ότι ο ελληνικός τουρισμός -όπου βασική πύλη εισόδου για τους επισκέπτες της χώρας μας είναι τα αεροδρόμια κατά ένα πολύ μεγάλο ποσοστό, περίπου στο 70%- αποτελεί έναν βασικό πυλώνα, όσον αφορά την οικονομία της χώρας. Έμμεσα και άμεσα προσφέρει περίπου το 20% του ΑΕΠ.

Άρα, αντιλαμβάνεστε και εσείς, αντιλαμβανόμαστε και όλοι ότι όταν έχουμε μια πρωτόγνωρη κρίση, μια πρωτόγνωρη πανδημία, όπως έχει χαρακτηρίσει και ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας -και μάλιστα θα το καταθέτω στα Πρακτικά- ήδη από τις 12-3-2020 τον κορωνοϊό, νομίζω ότι παρέλκει οποιαδήποτε άλλη συζήτηση όσον αφορά την αναγκαιότητα στήριξης συνολικά των αερομεταφορών της χώρας.

Θέλω να τονίσω για άλλη μια φορά ότι όταν λέμε αερομεταφορές προφανώς δεν αναφερόμαστε μόνο στις αεροπορικές εταιρείες, αλλά αναφερόμαστε βεβαίως σε όλους τους εργαζόμενους, γύρω στους δώδεκα χιλιάδες που είναι συνολικά στον χώρο, είτε είναι στο προσωπικό εδάφους, είτε είναι στα αεροδρόμια, είτε στους παραχωρησιούχους, άρα νομίζω ότι τουλάχιστον σε αυτό μπορούμε να συμφωνήσουμε.

Όσον αφορά το δεύτερο ερώτημα στο οποίο αναφερθήκατε, για τα είκοσι τρία αεροδρόμια, το οποίο περιλαμβάνει -μεταξύ άλλων- τον Αερολιμένα Ηρακλείου, θυμίζω ότι μέσα από τον τακτικό προϋπολογισμό της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας καλύπτονται όλες οι δαπάνες, είτε αφορά τη μισθοδοσία του προσωπικού, είτε αφορά τις λειτουργικές ανάγκες και δαπάνες προμήθειας αγαθών και υπηρεσιών.

Νομίζω ότι μέσα από αυτήν τη διαδικασία στηρίζονται και θα στηριχθούν βεβαίως, όπου χρειαστεί, πλήρως οι εργαζόμενοι των αεροδρομίων αυτών και βεβαίως η Κυβέρνηση έχει λάβει όλα τα μέτρα, προκειμένου κανείς να μη μείνει χωρίς δίχτυ κοινωνικής προστασίας.

Επίσης να σημειώσω ότι από τα ανωτέρω αεροδρόμια, δηλαδή **τα είκοσι τρία αεροδρόμια τα οποία παραμένουν ακόμα υπό κρατικό έλεγχο, εισπράττονται κανονικά τα τέλη εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης των αεροδρομίων, τα λεγόμενα ΤΕΑ** και βεβαίως μέρος αυτών διατίθεται στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας για την ενίσχυση τόσο των πιστώσεων του προϋπολογισμού, αλλά και για άλλες ανάγκες που προκύπτουν κατά τη διάρκεια του οικονομικού έτους.

Στη διάρκεια της δευτερολογίας μου θα αναφερθώ και στα υπόλοιπα ερωτήματα που φαντάζομαι θέλετε να αναπτύξετε, αλλά θα ήθελα για άλλη μια φορά να πω στην Εθνική Αντιπροσωπεία ότι αυτή η πρωτόγνωρη κρίση του κορωνοϊού βεβαίως μας έχει φέρει προ καταστάσεων, οι οποίες ήταν πρωτόγνωρες για όλους μας, αλλά νομίζω τουλάχιστον μπορούμε να συμφωνήσουμε ότι πρέπει να στηριχθεί ένας κρίσιμος τομέας για τη χώρα, που είναι ο τομέας των αερομεταφορών και νομίζω ότι αυτό έχει πράξει η Κυβέρνηση τους προηγούμενους μήνες.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Βίτσας): Ευχαριστώ και εγώ, κύριε Υπουργέ.

Κυρία Πέρκα, έχετε τον λόγο για τρία λεπτά.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Κύριε Υπουργέ, βεβαίως και πρέπει να στηριχτούν, εγώ θα έλεγα, όλοι οι κλάδοι της οικονομίας. Τους όρους συζητάμε.

Λέω, λοιπόν, ότι αν έχεις μια σύμβαση παραχώρησης, πας με τα άρθρα της σύμβασης παραχώρησης. Αν θέλετε να θεωρήσουμε ότι είναι κάτι έξω από αυτό, πρωτόγνωρο, γιατί δεν ακολουθούμε τα παραδείγματα άλλων χωρών, της Αμερικής και άλλων ευρωπαϊκών, που ζητάνε μετοχές, όταν κάνουν διευκολύνσεις στις εταιρείες τους για να τις στηρίξουν;

Είναι γνωστή η περίπτωση της Alitalia, της Air France, της Lufthansa, KLM. Ο ίδιος ο Τραμπ είπε βεβαίως να τις στηρίξουμε, να δώσουμε είτε δάνεια με εγγυήσεις του κράτους είτε ξέστο χρήμα, αλλά με μετοχές, για να ελεγχουμε και σκατωμά με το στα δικά μας συμβούλια, ούτως ώστε να μην έχουμε το φαινόμενο από τη μια κρατικό χρήμα και από την άλλη μπόνους στα στελέχη.

το αντιμετωπίσουμε έτσι, η κουβέντα πρέπει να γίνει εκεί, αλλιώς να το αντιμετωπίσουμε στα πλαίσια της σύμβασης παραχώρησης. Εγώ πιστεύω ότι αυτό είναι το σωστό, όταν λέμε επιχειρηματικό ρίσκο. Το είδαμε και στη διάρκεια της οικονομικής κρίσης.

Είχα ξεχάσει τον ΜΟΡΕΑ. Πήρε πάλι κάπου στα 11 εκατομμύρια ευρώ για ενίσχυση. Δηλαδή, τελικά κάποια στιγμή ως κράτος πρέπει να καθίσουμε κάτω να σκεφτούμε τι μας έχουν στοιχίσει αυτές οι συμβάσεις παραχώρησης. Είναι καλό εργαλείο, αλλά πρέπει να τηρούνται οι όροι των συμβάσεων. Για τη ρήτρα απασχόλησης το λέω, γιατί έχει δημοσιεύματα του Bloomberg.

Η Air France λέει ότι σχεδιάζει οκτώ χιλιάδες τριακόσιους εργαζόμενους να τους βγάλει σε εθελουσία. Η «FRAPORT», η οποία είναι μια εταιρεία που έχει αεροδρόμια στην Αγία Πετρούπολη, στην Τουρκία, στην Αττάλεια, στην Φρανκφούρτη, σε όλον τον κόσμο, σχεδιάζει την περικοπή τεσσάρων χιλιάδων θέσεων εργασίας.

Τώρα εδώ υπάρχει ένα θέμα: Από τη μια ξεπερνάμε τη σύμβαση και δίνουμε ζεστό χρήμα. Από την άλλη δίνουμε αναστολή πληρωμών για το έτος 2019 που είχε υπερκέρδη, που δίνει μπόνους στα στελέχη και όχι -ας πούμε- να το συζητήσουμε στο τέλος του χρόνου, για το διάστημα -γιατί έχουν ημερομηνίες- που είχαμε την κρίση.

Ακόμα, στα παραχωρηθέντα αεροδρόμια οι βασικότερες λειτουργίες, πύργος ελέγχου, ραδιοβοηθήματα, αερολιμενικοί έλεγχοι, παρέχονται δωρεάν από τους υπαλλήλους της ΥΠΑ και της ΑΠΑ.

Σε κάθε περίπτωση εγώ πιστεύω ότι πρέπει αυτά να γίνονται πιο προσεκτικά, κύριε Υπουργέ και να τηρούμε τις συμβάσεις. Εάν πάλι κάτι γίνει πολύ έξω από τις συμβάσεις, υπάρχει λύση, αυτό με τις μετοχές, **για όσο διαρκεί η κρίση -θα πω εγώ- για να έχει μια εγγύηση το ελληνικό δημόσιο.**

Εν τω μεταξύ, από τα έσοδα της «FRAPORT» συντηρούνται τα υπόλοιπα αεροδρόμια. Μας είπε ο κ. Σταϊκούρας στη Βουλή ότι στο δημόσιο τα έδωσε, αλλά δεν τα έδωσε το ΤΑΙΠΕΔ. Ναι, αλλά επαναλαμβάνω, το ΤΑΙΠΕΔ είναι δημόσιο ταμείο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Βίτσας): Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κυρία συνάδελφε, θα ξεκινήσω από την τελευταία αποστροφή σας, όσον αφορά τα έσοδα της Fraport. Θα ήθελα να ενημερώσω το Σώμα ότι πράγματι, παρά το γεγονός ότι υπήρξαν κάποιες δυσκολίες προς όλους, η Fraport προέβη στην ενέργεια των υποχρεώσεών της, βάσει και της σύμβασης παραχώρησης και όσον αφορά το 2019.

Όσον αφορά τα τέλη εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης των αεροδρομίων ήδη από τις 30-4-2010 έχει καταθέσει στον λογαριασμό του δημοσίου τα έσοδα που αφορούν το

συγκεκριμένο έτος.

Άρα, όσον αφορά το οικονομικό έτος 2019, για το οποίο πολύ σωστά είπατε ότι παρουσίασε κέρδη και πολύ καλώς έκανε αυτήν την πράξη, όσον αφορά την κατάθεση, νομίζω ότι τουλάχιστον είχε απαντηθεί και **νομίζω δεν χρειάζεται να υπάρχει καμία -σε εισαγωγικά- «σκιά» ή «γκρίζα ζώνη»**, ότι μια εταιρεία, η οποία παρουσίασε κέρδη τον προηγούμενο χρόνο, δεν προχώρησε στις υποχρεώσεις της, βάσει της σύμβασης, λόγω του κορωνοϊού.

Όσον αφορά το 2020 βεβαίως είναι μια άλλη χρονιά και το αντιμετωπίζουμε ανάλογα και με τις συνθήκες.

Όσον αφορά το ερώτημα το οποίο θέσατε για την ενίσχυση των αεροδρομίων, αντιλαμβάνεστε ότι κάθε χώρα αντιμετωπίζει το συγκεκριμένο ζήτημα, όσον αφορά συνολικά τον τομέα των αερομεταφορών διαφορετικά.

Γιατί αναφερθήκατε σε κάποια παραδείγματα άλλων ευρωπαϊκών χωρών ή ακόμα και της Αμερικής, αλλά σας θυμίζω ότι για παράδειγμα στη Γαλλία ή στην Ολλανδία εκεί οι αντίστοιχες άμεσες ενισχύσεις ήταν μερικές δεκάδες δισεκατομμύρια, κάτι το οποίο δεν συνέβη στη χώρα μας.

Η ενίσχυση στον τομέα των αερομεταφορών επαναλαμβάνω, όπως σας έχει αναπτύξει και ο κ. Καραμανλής σε αυτήν την Αίθουσα, αφορά έναν κλάδο περίπου έντεκα με δώδεκα χιλιάδων ανθρώπων και μάλιστα περίπου το μισό ποσό της ενίσχυσης βάσει των μέτρων τα οποία ανακοινώθηκαν από την Κυβέρνηση, αφορά τις εισφορές των εργαζομένων μέχρι τον Δεκέμβριο.

Άρα, αποτελεί μια έμπρακτη απόδειξη ότι βασική προτεραιότητα αυτής της Κυβέρνησης δεν είναι μόνο η διάσωση των επιχειρήσεων, κάτι το οποίο ούτως ή άλλως το έχουμε πει δημοσίως, **αλλά διάσωση επιχειρήσεων σημαίνει διάσωση των θέσεων εργασίας, σημαίνει προστασία των εργαζομένων.**

Άρα, νομίζω ότι σε αυτό τουλάχιστον μπορούμε να συμφωνήσουμε, κάποια μέτρα -θα έλεγα σχεδόν το σύνολο των μέτρων- ήταν προς τη σωστή κατεύθυνση. Αν είναι κάποια άλλα τα οποία ενδεχομένως μπορούν να λυθούν, είμαστε ανοιχτοί προς συζήτηση.

Όμως, επαναλαμβάνω σε μια πρωτόγνωρη κατάσταση, όπως αυτή του κορωνοϊού, σε μια κατάσταση όπου βεβαίως το πρωτεύον ήταν το υγειονομικό σκέλος, αλλά στη συνέχεια βεβαίως είναι και το οικονομικό εξίσου σημαντικό, νομίζω ότι τουλάχιστον υπήρξε μια έμπρακτη απόδειξη από πλευράς Κυβέρνησης ενίσχυσης των εργαζομένων και θεωρώ ότι σε αυτόν τον τομέα μέχρι τώρα έχει υπάρξει μια επιτυχία, που κυρίως είναι επιτυχία των ίδιων των εργαζομένων. Ευχαριστώ πολύ.