



# Η Fraport, τα 14 αεροδρόμια και η Lufthansa που «συμβούλευε» το ΤΑΙΠΕΔ

«Δεν ήξερα, δεν άκουσα, δεν είδα», απαντά η Κομισιόν στις αλληπάλληλες εκκλήσεις ευρωβουλευτών να δώσει διευκρινίσεις για «σύγκρουση συμφερόντων», που καταγγέλθηκε -μεταξύ άλλων- και από το αμερικανοκαναδικό σωματείο UNITE HERE

**Π**ερί άλλων συνεχίζει να τυρβάζει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναφορικά με το θέμα της σύγκρουσης συμφερόντων, που έχει καταγγεληθεί για τη σύμβαση παραχώρησης των 14 ελληνικών περιφερειακών αεροδρομίων στη γερμανική Fraport.

Εδώ και μήνες, ευρωβουλευτές όπως ο **Φάμπιο Ντε Μάσι**, από το γερμανικό Die Linke, αλλά και Έλληνες, όπως ο **Νίκος Χουντής**, ο **Κώστας Χρυσόγονος** και ο **Νότης Μαριάς** έχουν προσπαθήσει να αποσπάσουν απαντήσεις από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για κρίσιμες πτυχές του διαγωνισμού των 14 αεροδρομίων, που αφορούν στο θέμα του ανταγωνισμού, της διαφάνειας της διαδικασίας και της πιθανής σύγκρουσης συμφερόντων. Κορυφαίο «αγκάθι» της υπόθεσης, το οποίο έχει αποφύγει επιμελώς να θίξει η Κομισιόν, αποτελεί το γεγονός ότι στη Fraport είναι μέτοχος η Lufthansa και ταυτοχρόνως μια θυγατρική της τελευταίας υπήρξε σύμβουλος του ΤΑΙΠΕΔ για τη διεξαγωγή του διαγωνισμού.

Υπενθυμίζεται ότι ο διαγωνισμός ξεκίνησε στις αρχές του 2012 και οδήγησε τελικά στην ανακοίνωση του νικητή, που ήταν η κοινοπραξία Fraport AG και Slentel Ltd (συμφερόντων Κοπελούζου), το Νοέμβριο του

2014. Παράλληλα, η ολοκλήρωση της σύμβασης παραχώρησης τέθηκε ως ρητός όρος της συμφωνίας με τους δανειστές, το καλοκαίρι του 2015.

Παρά το γεγονός ότι το ζήτημα του ανταγωνισμού «έκλεισε» με την ομόφωνη απόφαση

της Επιτροπής Ανταγωνισμού (7 Απριλίου 2016) να εγκρίνει τη σύμβαση παραχώρησης, παραμένει αναπάντητο το θέμα της σύγκρουσης συμφερόντων, που συνεχίζει ν' απασχολεί την κοινοβουλευτική διαδικασία της Ευρωβουλής.

Ας πάρουμε, όμως, τα πράγματα από την αρχή, ώστε να γίνει κατανοητό για ποιο λόγο η παρουσία της Lufthansa στη μετοχική σύνθεση της Fraport είναι διπλά προβληματική, σε ό,τι αφορά τα ελληνικά αεροδρόμια.

## ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΑΠΟ ΗΠΑ-ΚΑΝΑΔΑ

Το θέμα της παραχώρησης, αλλά κυρίως η διαδικασία πριν την παραχώρηση, μέχρι να γίνει ο διαγωνισμός, τράβηξε την προσοχή του UNITE HERE, ενός εργασιακού σωματείου που εκ-



## 5. ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ:

Την προς τον σκοπό της αποκρατικοποίησης των Περιφερειακών Αεροδρομίων, ανάθεση:

5.3. στην κοινοπραξία των εταιρειών

«Lufthansa Consulting GmbH»

του έργου του τεχνικού-κυκλοφοριακού συμβούλου.

άρθρο 27 του Ν. 2081/1992 (ΦΕΚ Α' 154), αντικαταστάθηκε από το άρθρο 1 παρ. 2α του Ν. 2469/1997 (ΦΕΚ Α' 38) και κωδικοποιήθηκε με το άρθρο 90 του ΠΔ 63/2005 (98) και το γεγονός ότι η διαπάν που απορρέει από την παρούσα απόφαση βαρύνει τον Ειδικό Λογαριασμό Αποκρατικοποίησης και το γεγονός ότι η διαπάν που απορρέει από την παρούσα απόφαση βαρύνει τον ειδικό λογαριασμό αποκρατικοποίησης.

5. Τις διατάξεις του Ν. 3985/2011 «Μεσοπρόθεσμο Πλαίσιο Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2012-2015» (ΦΕΚ Α' 154).

Στις 25 Ιανουαρίου 2012, εκδόθηκε από τη Διυπουργική Επιτροπή Αναδιαρθρώσεων & Αποκρατικοποιήσεων απόφαση με την οποία η Lufthansa Consulting παίρνει ρόλο τεχνικού συμβούλου. Την απόφαση υπογράφει, μεταξύ άλλων, ο τότε υπουργός Οικονομικών και αντιπρόεδρος της κυβέρνησης, Ευάγγελος Βενιζέλος.





### «Η ΕΛΛΑΔΑ ΕΙΝΑΙ BRAND NAME»

**Α**νεξάρτητα από την Απολιτική συζήτηση για την πορεία που οδήγησε στην παραχώρηση των αεροδρομίων, η ίδια η Fraport προσπαθεί να προσδώσει θετικό στίγμα στην παρουσία της στην Ελλάδα, ανακοινώνοντας και τις 500 θέσεις εργασίας, που θα «ανοίξουν» το πρώτο εξάμηνο. Ο διευθύνων σύμβουλος της Fraport Greece, **Αλεξάντερ Τσίνελ**, χαιρέτισε στα τέλη Μαΐου, την επικύρωση της σύμβασης παραχώρησης από τη Βουλή, ενώ -σε συνέντευξή του στην Deutsche Welle- επέμενε ότι δεν πρόκειται για πώληση, διότι «η κυριότητα παραμένει στο ελληνικό δημόσιο», καθώς και ότι «ο διαγωνισμός ήταν δημόσιος, υψηλού επιπέδου και έγινε υπό πλήρη διαφάνεια».

Ο Τσίνελ εκθείασε επίσης την Ελλάδα ως τουριστικό προορισμό, τονίζοντας ότι «Εμπιστευόμαστε την Ελλάδα 100%, εμπιστευόμαστε το προϊόν "Ελλάδα". Σήμερα, μπορείτε να ταξιδέψετε σ' όλο τον κόσμο, στην Ταϊλάνδη, στη Ν. Αμερική, να κάνετε διακοπές παντού. Αλλά νομίζω ότι η Ελλάδα έχει καταφέρει κάτι ιδιαίτερο, ένα ιδιαίτερο συναίσθημα ζωής, που αλλάζει από νησί σε νησί, από περιοχή σε περιοχή. Η Ελλάδα είναι brand name, κι αυτό θέλουμε να ενισχύσουμε και να προωθήσουμε, μαζί με τις ελληνικές τουριστικές επιχειρήσεις». Σημειώνεται ότι, σύμφωνα με τοποθέτηση του επικεφαλής της Fraport στη Γερμανία, **Στέφαν Σούλτε**, η εταιρεία εκτιμά ότι τα αεροδρόμια θα της αποφέρουν έσοδα περίπου **100 εκατ. ευρώ** το 2017 και ότι για την ολοκλήρωση της επένδυσης θα χρειαστούν κεφάλαια ύψους **1,1 δισ. ευρώ**.

προσωπεί 270.000 εργαζόμενους από τις ΗΠΑ και τον Καναδά, κυρίως στους τομείς του τουρισμού, της εστίασης και των μεταφορών. Το τμήμα του UNITE HERE που ασχολείται με το χώρο των αεροδρομίων εξέδωσε ανάλυση, η οποία επι-

κεντρώνεται σε τρία ζητήματα που αφορούν στη συμφωνία του ΤΑΙΠΕΔ με τη Fraport: Το θέμα της κρατικής χρηματοδότησης, το θέμα του ανταγωνισμού και το θέμα της σύγκρουσης συμφερόντων. Πιο συγκεκριμένα:

#### ΚΡΑΤΙΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

Το κείμενο αναφέρεται στα κοινοτικά κονδύλια, ύψους **195 εκατ. ευρώ**, που δόθηκαν σε τρία από τα 14 αεροδρόμια, αυτό της Θεσσαλονίκης, αυτό της Σκιάθου και αυτό των Χανίων, μέχρι και το 2013. Δεδομένου ότι μέχρι

πρότινος, ο διαχειριστής των αεροδρομίων ήταν μόνον ο κρατικός φορέας -δηλαδή η ΥΠΑ-, αρκούσε η δέσμευση των ελληνικών Αρχών ότι «ο όρος της άμεσης διακρίσεων πρόσβασης εκπληρώνεται επαρκώς». Για το λόγο αυτό, μεταξύ άλλων, η Κομισιόν, το 2012, θεώρησε συμβατή τη χρηματοδοτική ενίσχυση των αεροδρομίων, παρά το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα που τους προσέδιδε αυτή.

Ωστόσο, η εμφάνιση της Fraport άλλαξε τα δεδομένα και -σύμφωνα με τους αναλυτές του UNITE HERE- «είναι ξεκάθαρο ότι η εταιρεία, χωρίς να επιβαρυνθεί με το κόστος σχετικών επενδύσεων, θα επωφεληθεί άμεσα από τα 195 εκατ. ευρώ δημοσίων επενδύσεων με τη μορφή αναβαθμισμένων και εκτεταμένων εγκαταστάσεων, που ενισχύουν την ελκυστικότητα των αεροδρομίων Θεσσαλονίκης, Χανίων και Σκιάθου για τους αερομεταφορείς».

Αλλωστε, συνεχίζουν οι αναλυτές «είναι λογικό να πιστευόμαστε ότι η ΥΠΑ, ένας δημόσιος φορέας, και η Fraport, μια εταιρεία που σχεδόν κατά το ήμισυ είναι ιδιωτικής ιδιοκτησίας, έχουν διαφορετικούς στόχους στη διαχείριση των αεροδρομίων». Γι' αυτό «η Κομισιόν θα έπρεπε να

ΣΥΝΕΧΕΙΑ  
ΣΤΗΝ ΕΠΟΜΕΝΗ ΣΕΛΙΔΑ

### (β) Κριτήρια σχετικά με το ιδιοκτησιακό καθεστώς των Ενδιαφερόμενων

σύγκρουση συμφερόντων θα ήταν, για παράδειγμα,

η σημαντική συμμετοχή

σε μία αεροπορική εταιρία ή εάν μία

αεροπορική εταιρία κατέχει σημαντική

συμμετοχή στον Ενδιαφερόμενο. Για τους σκοπούς

της παρούσας παραγράφου,

οποιαδήποτε συμμετοχή στο μετοχικό ή εταιρικό

κεφάλαιο άνω του 15,0%

θεωρείται ως σημαντική συμμετοχή).

Στην παρ. 5.2(β) της πρόσκλησης του ΤΑΙΠΕΔ (1 Απριλίου 2013) για τη διαχείριση των 14 περιφερειακών αεροδρομίων της χώρας αναφέρεται ότι υπάρχει σύγκρουση συμφερόντων μόνο αν το ποσοστό μιας αεροπορικής εταιρείας στον ενδιαφερόμενο επενδυτή είναι 15% και άνω. Ετσι δικαιολογήθηκε τυπικά το 8,44% που κατέχει η Lufthansa στη Fraport.



ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΑΠΟ ΤΗΝ  
ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΗ ΣΕΛΙΔΑ

## Η Fraport, τα 14 αεροδρόμια και η Lufthansa που «συμβούλευε» το ΤΑΪΠΕΔ

επανεξετάσει αν οι ενδεχόμενες αρνητικές συνέπειες στον ανταγωνισμό και το εμπόριο είναι μεγαλύτερες από τα οφέλη προς το κοινό συμφέρον».

### ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ

Τα 14 αεροδρόμια της σύμβασης απορροφούν το 49,1% της επιβατικής κίνησης της χώρας, σύμφωνα με τα στοιχεία για το 2014, με το υπόλοιπο 34% να μένει στο «Ελευθέριος Βενιζέλος» και το 14% στο αεροδρόμιο του Ηρακλείου. Ετσι, «επιλέγοντας μόνο ένα κοινόρτσιο να διαχειρίζεται και να διοικεί όλα τα 14 περιφερειακά αεροδρόμια δίνει σε αυτή την εταιρεία τον έλεγχο της μισής επιβατικής κίνησης της Ελλάδας», κάτι που της επιτρέπει να «ασκεί ανισομερή επιρροή στον αεροπολικό τομέα» της χώρας. Το UNITE HERE αιτιολογεί τη θέση αυτή, επικαλούμενο παρόμοιο πόρισμα της βρετανικής Επιτροπής Ανταγωνισμού για την υπόθεση της ιδιοκτησίας επτά αεροδρομίων του Ηνωμένου Βασιλείου από την British Airports Authority - BAA (σήμερα Heathrow Airport Holdings).

Πράγματι, το Μάρτιο του 2009, η Επιτροπή Ανταγωνισμού του Ηνωμένου Βασιλείου έδωσε εντολή στην BAA να πουλήσει τρία από τα αεροδρόμια της (το Στάνστεντ, το Γκάτγουικ και αυτό της Γλασκώβης ή του Εδιμβούργου). Μέχρι τα τέλη του 2013, και τα τρία αεροδρόμια είχαν αλλάξει ιδιοκτήτη.

### ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ

Το τρίτο και προφανώς πιο σκανδαλώδες στοιχείο της υπόθεσης των 14 αεροδρομίων είναι ο ρόλος της γερμανικής αεροπορικής εταιρείας Lufthansa, η οποία κατέχει το 8,44% της Fraport. Ταυτόχρονα, ωστόσο, τυγχάνει και μητρική εταιρεία της

JANUARY 14, 2016  
Airport Group - UNITE HERE  
Bianca Garcia, Research Analyst

The European Competition Commission should not wait for the Fraport consortium to begin operating the fourteen regional airports before assessing possible issues of competitiveness.

We reasonably request the European Competition Commission's assessment of the following concerns: 1) State Aid Incompatible with Internal Market 2) Risk of Monopolistic Control over Greek Aviation Sector 3) Multiple Conflicts of Interest in Tender Process.

Σύμφωνα με την έκθεση του αμερικανοκαναδικού σωματείου UNITE HERE, «η Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ανταγωνισμού δεν πρέπει να περιμένει να ξεκινήσει η κοινοπραξία της Fraport τη διαχείριση των 14 αεροδρομίων, πριν αξιολογήσει πιθανά θέματα ανταγωνισμού [...]». Ζητάμε συνεπώς την αξιολόγηση των ακόλουθων θεμάτων: 1. Κρατική χρηματοδότηση ασύμβατη με την Εσωτερική Αγορά, 2. Κίνδυνος μονοπωλιακού ελέγχου επί του ελληνικού τομέα αεροπορίας, 3. Πολλαπλές συγκρούσεις συμφερόντων στη διαδικασία του διαγωνισμού».

συμβουλευτικής Lufthansa Consulting, η οποία υπήρξε σύμβουλος του ΤΑΪΠΕΔ. Μα απλά λόγια, ένας εκ των μετόχων της εταιρείας, που «πήρε» τα αεροδρόμια, είχε πρόσβαση στη διαδικασία του διαγωνισμού.

Πράγματι, ανατρέχοντας στις ανακοινώσεις της κυβέρνησης Παπαδήμου, στις αρχές του 2012, διαπιστώνει κανείς ότι η Lufthansa Consulting ορίστηκε από τη Διυπουργική Επιτροπή Αναδιαρθρώσεων και Αποκρατικοποιήσεων ως επίσημος σύμβουλος του ΤΑΪΠΕΔ, συμμετέχοντας σε κοινοπραξία μαζί με τις εταιρείες «Γραφείο Δοξιάδη Σύμ-

βουλοι για Ανάπτυξη & Οικιστική Α.Ε.» και «Alanna Consulting Group» (από φαση 200/25.01.2012 των υπουργών Οικονομικών, **Ευ. Βενιζέλου**, Ναυτιλίας, **Μ. Χρυσοχοϊδη**, Υποδομών, **Μ. Βορίδη**, Πολιτισμού, **Π. Γερούλανου**, Εργασίας **Γ. Κουτρουμάνη** και Περιβάλλοντος **Γ. Παπακωνσταντίνου**). Στην κοινοπραξία ανατέθηκε το έργο «του τεχνικού-κυκλοφοριακού συμβούλου».

Παράλληλα, σε δελτίο Τύπου της 4ης Ιουνίου 2012, η ίδια η εταιρεία ανέφερε ότι ανέλαβε να «παιξει σημαντικό ρόλο στην ετοιμασία της προκήρυξης του

διαγωνισμού», ενώ και στην προκήρυξη του ΤΑΪΠΕΔ, με ημερομηνία 1 Απριλίου 2013, αναφέρεται ότι «το ΤΑΪΠΕΔ διόρισε τις εταιρείες Lufthansa Consulting GmbH, Δοξιάδης και Συνεργάτες Α.Ε. και Alanna Consulting Group (από κοινού οι «Τεχνικοί Σύμβουλοι») ως τεχνικούς συμβούλους σε σχέση με τη Διαγωνιστική Διαδικασία και τη Συναλλαγή».

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, το αμερικανοκαναδικό σωματείο θεωρεί ότι υπάρχει ζήτημα σύγκρουσης συμφερόντων (conflict of interest), που μπορεί να «εμποδίσει τον ανταγωνισμό».

### ΤΟ ΑΝΕΞΗΓΗΤΟ 15 ΤΟΙΣ ΕΚΑΤΟ

Στην πρόσκληση υποβολής προτάσεων του ΤΑΪΠΕΔ προβλέπεται ρητά ότι: «Κάθε ενδιαφερόμενος θα επιβεβαιώσει ότι δεν υπάρχει παρούσα ή πιθανή σύγκρουση συμφερόντων, η οποία θα μπορούσε να επηρεάσει την ικανότητά του να παράσχει πρόταση στα αεροδρόμια και στις εγκαταστάσεις τους σε όλους τους ενδιαφερόμενους χρήστες χωρίς διακρίσεις (τέτοια μελλοντική σύγκρουση συμφερόντων θα ήταν, για παράδειγμα, η σημαντική συμμετοχή σε μία αεροπορική εταιρεία ή εάν μία αεροπορική εταιρεία κατέχει σημαντι-



Οι ευρωβουλευτές Νότης Μαριάς, Νίκος Χουντής και Κώστας Χρυσόγονος.



ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ **ΦΑΜΠΙΟ ΝΤΕ ΜΑΣΙ**«Ξεκάθαρη σύγκρουση  
συμφερόντων»

«**Μ**υρίζει οικονομική κερδοσκοπία» και «ευνοιοκρατία» η υπόθεση της σύμβασης παραχώρησης των 14 αεροδρομίων, επισημαίνει Στο ΧΩΝΙ ο **Φάμπιο ντε Μάσι**. Ο ευρωβουλευτής της γερμανικής Αριστεράς κατηγορεί την Κομισιόν ότι «δεν απαντά πειστικά στα ζητήματα» της συμφωνίας, που έχουν σχέση με τον ανταγωνισμό ενώ θεωρεί ότι συνολικά το θέμα των ιδιωτικοποιήσεων που προβλέπονται από το μνημόνιο είναι αποτέλεσμα πολιτικών πιέσεων.

**Πώς έχετε αντιμετωπίσει εσείς και άλλοι ευρωβουλευτές από το Die Linke το θέμα της παραχώρησης των 14 αεροδρομίων;**

Το Die Linke θεωρεί ότι το μνημόνιο επιβλήθηκε στην Ελλάδα με εκβιασμό και η ιδιωτικοποίηση δημόσιας περιουσίας κλέβει από τον ελληνικό λαό αυτό που του ανήκει. Ακόμα και οικονομικά, η ιδιωτικοποίηση των αεροδρομίων είναι λάθος. Διότι, πρώτα απ' όλα, στερεί από το ελληνικό κράτος τα περιουσιακά στοιχεία που μπορούν να του αποφέρουν εισόδημα. Δεύτερον, ιδιωτικοποιήσεις κατά τη διάρκεια ύφεσης είναι παράλογες γιατί ευνοούν τις τιμές ξεπουλήματος. Οι επενδυτές γνωρίζουν ότι η Ελλάδα είναι σε απόγνωση και πρέπει να δεχθεί κάθε τίμημα που ορίζει η τρόικα.

**Δεδομένου ότι η Lufthansa Consulting είχε λόγο στην ετοιμασία της προκήρυξης για λογαριασμό του ΤΑΪΠΕΔ, μπορεί να υποθέσει κανείς ότι ο διαγωνισμός σχεδιάστηκε σχεδόν φωτογραφικά ώστε να ταιριάζει στο προφίλ της Fraport;**

Υπάρχει ξεκάθαρη σύγκρουση συμφερόντων. Η θυγατρική της Lufthansa συμβουλεύει από τη μια το ΤΑΪΠΕΔ και από την άλλη η Fraport -στην οποία η Lufthansa έχει μετοχές- κερδίζει το διαγωνισμό. Αυτή η συμφωνία δίνει στη Fraport και τον εταίρο της ισχυρή επιρροή σε ολόκληρο τον κλάδο μεταφορών της Ελλάδας για τα επόμενα 40 χρόνια. Μπορούν να υπολογίζουν σε περίπου **20 δισ.** ευρώ κέρδη. Αυτό «μυρίζει» οικονομική κερδοσκοπία και το είδος της ευνοιοκρατίας «ημετέρων», που η γερμανική κυβέρνηση καταλογίζει συχνά στην Ελλάδα.

**Θέματα κυριαρχίας της αγοράς, κρατικής βοήθειας και σύγκρουσης συμφερόντων έχουν τεθεί από το αμερικανοκαναδικό σωματείο Unite Here. Έχει λάβει υπόψη της η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αυτά τα θέματα;**

Η Κομισιόν δεν απαντά πειστικά σε αυτά τα ζητήματα. Κατέθεσα ερώτηση σχετικά με το κατά πόσο η συμφωνία τηρεί την κοινοτική νομο-



θεσία περί ανταγωνισμού και αν υπάρχει οποιαδήποτε σύγκρουση συμφερόντων. Το μόνο που απάντησε ήταν ότι το ελληνικό Ελεγκτικό Συνέδριο ενέκρινε τη συμφωνία και ότι δεν υπάρχει σύγκρουση συμφερόντων επειδή η Lufthansa κατέχει λιγότερο από το 15% της Fraport. Επίσης [απάντησε] ότι η Fraport διαβεβαίωσε πως δεν υπάρχει σύγκρουση συμφερόντων. Για ποιο λόγο, όμως, η Fraport να πει κάτι διαφορετικό;

**Πιστεύετε ότι η συμφωνία ήταν προϊόν της πολιτικής πίεσης προς την ελληνική κυβέρνηση να δεχθεί κάτι που συμφώνησε η προηγούμενη, το 2013;**

Ολόκληρη η πτυχή των ιδιωτικοποιήσεων στο μνημόνιο έχει να κάνει με πολιτική πίεση. Θυμηθείτε ότι ο Γερμανός υπουργός Οικονομικών, **Βόλφγκανγκ Σόμπλε** πρώτος πρότεινε να μπουν τα ελληνικά περιουσιακά στοιχεία σε ταμείο στο Λουξεμβούργο, το οποίο θα ήταν υπό τη διεύθυνση γερμανικής τράπεζας. Οι όροι της συμφωνίας για το αεροδρόμιο δεν είναι διόλου ευνοϊκοί για το ελληνικό δημόσιο και τον ελληνικό λαό. Εδώ ταιριάζει απόλυτα το μότο «ιδιωτικοποιήστε τα κέρδη αλλά κοινωνικοποιήστε τα κόστη». Τέτοιες συμφωνίες γίνονται μόνο σε περιβάλλον οικονομικού εκβιασμού.

**Ποια είναι τα επόμενα βήματα στο ευρωκοινοβούλιο;**

Το ευρωκοινοβούλιο έτσι κι αλλιώς δεν έχει λόγο στο μνημόνιο. Όπως ούτε ο ελληνικός λαός είχε ούτε το ελληνικό κοινοβούλιο, μετά το ηρωικό ΟΧΙ του δημοψηφίσματος. Πάντως, θα συνεχίσουμε να πιέζουμε την Κομισιόν μαζί με το Die Linke στο κρατίδιο της Εσσης, ώστε να αποκαλύψουμε όλες τις βρώμικες πτυχές της συμφωνίας.

κή συμμετοχή στον ενδιαφερόμενο. Για τους σκοπούς της παρούσας παραγράφου, οποιαδήποτε συμμετοχή στο μετοχικό ή εταιρικό κεφάλαιο άνω του 15,0% θεωρείται ως σημαντική συμμετοχή» (παρ. 5.2β).

Ετσι, τυπικά δεν προκύπτει σύγκρουση συμφερόντων στην περίπτωση της Lufthansa, της οποίας το ποσοστό (8,44%) είναι μικρότερο του 15% που ορίζει η προκήρυξη.

Όστόσο, όπως σχολιάζουν οι ερευνητές του UNITE HERE, «δεν υπάρχει αιτιολογικό ή επεξήγηση γιατί το ποσοστό ιδιοκτησίας κάτω του 15% δεν θεωρείται «σημαντική συμμετοχή». Και δεν είναι μόνο το ποσοστό που δημιουργεί προβληματισμούς. Η Lufthansa είναι ο μεγαλύτερος εργοδότης στο κρατίδιο της Εσσης -που κατέχει το **31,32%** της Fraport- και μια από τις μεγαλύτερες επιχειρήσεις στην πόλη της Φρανκφούρτης, η οποία κατέχει το **20%** της Fraport. Οπέρ σημαίνει ότι η πολιτική ηγεσία του κρατιδίου και της πόλης έχουν κάθε λόγο να στηρίζουν τα συμφέροντα του μικρότερου μετόχου -δηλαδή της Lufthansa- στις στρατηγικές επιλογές της Fraport.

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί απόφαση της υπηρεσίας πολιτικής αεροπορίας της Ινδίας, σχετικά με την παραχώρηση της διαχείρισης του αεροδρομίου του Τσενάι, τον Ιούλιο του 2015. Τότε, η Αρχή όρισε ότι προκύπτει «σύγκρουση συμφερόντων στη διαδικασία του διαγωνισμού, αν ο ενδιαφερόμενος ή σχετιζόμενος με αυτόν έχει συμμετάσχει ως σύμβουλος στην Αρχή για την προετοιμασία των εγγράφων, τον σχεδιασμό ή των τεχνικών προδιαγραφών της παραχώρησης».

**Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΒΟΥΛΗ**

Τίποτε από τα παραπάνω, όπως φαίνεται, δεν έχει απασχολήσει ουσιαστικά την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η οποία υποτίθεται πως λειτουργεί ως θεματοφύλακας της διαφάνειας και του υγιούς ανταγωνισμού, ιδίως σε τέτοιου βεληνεκούς συναλλαγές εντός της Ε.Ε. Αυτό φάνηκε από τις κρούσεις ευρωβουλευτών που έγιναν τους τελευταίους μήνες:

Το Σεπτέμβριο του 2015, ο ευρωβουλευτής **Φάμπιο ντε Μάσι**, από το γερμανικό Die Linke, κατέθεσε τρία ερωτήματα:

• «Πώς κρίνει η Επιτροπή το ρόλο της Lufthansa, που -μέσω θυγατρικής της- πρώτα συμβου-

λεύει το ΤΑΪΠΕΔ και μετά ο επενδυτής στον οποίο έχει μετοχές κερδίζει το διαγωνισμό;

• Κατά πόσο η Επιτροπή βλέπει σύγκρουση συμφερόντων και θεωρεί ότι έγιναν όλα σύμφωνα με τη νομοθεσία περί ανταγωνισμού;

• Γιατί η ιδιωτικοποίηση των αεροδρομίων καταγράφη ως προαπαιτούμενο στο μνημόνιο και πώς ενεπλάκησαν αξιωματούχοι της Γερμανίας στο θέμα;».

Εκ μέρους της Επιτροπής απάντησε τελικά ο Επίτροπος Οικονομικών, **Πιερ Μοσκοβισί**, στις 17 Μαρτίου 2016, δηλαδή έξι(!) μήνες μετά. Ο κ. Μοσκοβισί επανέλαβε απλώς, για το θέμα της Lufthansa, τη ρήτρα της προκήρυξης του ΤΑΪΠΕΔ ότι από **15%** και άνω υπάρχει σύγκρουση συμφερόντων. Για το θέμα της προκήρυξης και του διαγωνισμού συνολικά παρέπεμψε στο ελληνικό Ελεγκτικό Συνέδριο, ενώ για το μνημόνιο απάντησε ότι «η ολοκλήρωση των σχεδίων ιδιωτικοποίησης θεωρείται σημαντική για την υλοποίηση του προγράμματος προσαρμογής, αφού τα έσοδα από αυτά [τα σχέδια] υπολογίζονται για τις χρηματοδοτικές ανάγκες του προγράμματος».

**ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΕΥΡΩΒΟΥΛΕΥΤΕΣ**

Επίσης, στις 19 Μαΐου, η εκπρόσωπος της Κομισιόν, **Ελζμπιέτα Μπιένκοφσκα** απάντησε σε σχετική ερώτηση του ευρωβουλευτή **Νίκου Χουντή**, ότι «η Επιτροπή δεν διαθέτει πληροφορίες για τη σύνδεση μεταξύ της Lufthansa Consulting και της Fraport και για την πληρωμή που έλαβε η Lufthansa Consulting για τις υπηρεσίες της». Ταυτόχρονα, «η Επιτροπή [...] δεν έχει ενδείξεις ότι οι γενικές Αρχές της Συνθήκης Λειτουργίας της Ε.Ε. Δεν έχουν γίνει σεβαστές», στην περίπτωση της παραχώρησης των 14 αεροδρομίων.

Παρόμοια απάντηση είχε δώσει και πέρυσι η κυρία Μπιένκοφσκα σε ερώτηση του ευρωβουλευτή **Κώστα Χρυσόγονου**, ότι δηλαδή «δεν έχει λάβει γνώση τυχόν προβλημάτων στην εφαρμογή του» κοινοτικού δικαίου. Αναπάντητη παραμένει, τέλος, σχετική ερώτηση του ευρωβουλευτή **Νότη Μαριά** της 1ης Φεβρουαρίου, για την εμπλοκή της Lufthansa Consulting και την «κατάχρηση της κυρίαρχης θέσης» που ενδεχομένως αποκτά η Fraport στην ελληνική αγορά από τη σύμβαση παραχώρησης.