

## Από τη δεκαετία του 1990, η Fraport διεκδικούσε υποδομές τουρισμού στην Ελλάδα

2016/05/27 13:46 στην κατηγορία ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ

Η αντίστροφη μέτρηση για τον Αλεξάντερ Τσινέλ στα κεντρικά γραφεία του ομίλου στη Φραγκφούρτη έχει ξεκινήσει. Ο διευθύνων σύμβουλος της Fraport Greece ετοιμάζεται σε μερικές εβδομάδες για τον νέο του προορισμό, την Αθήνα, όπως μετέδωσε η DW.

Στο γραφείο του στα βόρεια προάστια, θα προετοιμάσει μαζί με τους συνεργάτες του, το μεγαλύτερο εγχείρημα που έχει κάνει μέχρι στιγμής η εταιρεία του για να σταθεροποιηθεί ακόμη περισσότερο στον διεθνή ανταγωνισμό: την παραλαβή 14 περιφερειακών αεροδρομίων και μάλιστα στην Ελλάδα, μια κορυφαία χώρα στον τομέα του τουρισμού.

### «Προσπάθειες από τη δεκαετία του 1990»

Στη μακρά συνομιλία που είχε αποκλειστικά με την ελληνική εκπομπή της Deutsche Welle, ο Αλεξάντερ Τσινέλ δεν άφησε σε καμιά στιγμή να φανεί πόση αγωνία κρύβεται πίσω από τη πολύχρονη προσπάθεια της Fraport να διεκδικήσει μερίδιο παρουσίας στην τουριστική Ελλάδα, από τη δεκαετία του 1990 ήδη, όταν η κρίση δεν είχε χτυπήσει καν την πόρτα της χώρας.

«Αλλά τα πρώτα βήματα σε ό,τι αφορά τα περιφερειακά αεροδρόμια τα ξεκινήσαμε το 2006, όταν συμπύξαμε κοινοπραξία με τον εταίρο μας, την εταιρεία Κοπελούζος, και συμφωνήσαμε να διεκδικήσουμε από κοινού τα αεροδρόμια, όταν βγουν στην αγορά», σημειώνει ο κ. Τσινέλ.

Image not found or type unknown



Στη διάρκεια αυτών των χρόνων υπήρξαν πολλές στιγμές που έδειχναν ότι το εγχείρημα ήταν έωλο. Η αντίστοιχη πορεία καθυστερήσεων και πτωχευμάτων του αεροδρομίου «Ελευθέριος Βενιζέλος» μέχρις ότου τελικά μπει σε λειτουργία, έδειξε τη μελλοντική πορεία και για τα 14 περιφερειακά αεροδρόμια.

Με την επικύρωση στο Κοινοβούλιο του πολυνομοσχεδίου την περασμένη Κυριακή, και μάλιστα με τις ψήφους και της ΝΔ και του ΠΑΣΟΚ σε ό,τι αφορά τη συγκεκριμένη

παραχώρηση εκμετάλλευσης, **κλείνει μια μεγάλη περίοδος αβεβαιότητας για τον γερμανικό ιδιωτικό κολοσσό.**

## **Μύθοι και αλήθειες**

Και τι δεν έχει γραφεί όλα αυτά τα χρόνια γι' αυτή την ιδιωτικοποίηση, την πρώτη επί αριστερής κυβέρνησης, όπως την χαρακτηρίζουν: έχει γίνει λόγος για αρπαγή των αεροδρομίων, για ξεπούλημα κρατικής περιουσίας, για οικονομικό και κοινωνικό έγκλημα, για στυγνό εκβιασμό από τη Fraport. Στο μικρόφωνο της Deutsche Welle, ο κ. Τσινέλ διαλύει όλους αυτούς του μύθους.

«Καταρχήν, δεν υπάρχει πώληση, η κυριότητα παραμένει στο ελληνικό δημόσιο, κατά δεύτερον, ο διαγωνισμός ήταν δημόσιος, υψηλού επιπέδου και έγινε υπό πλήρη διαφάνεια, άρα δεν μπορούμε να μιλάμε για ξεπούλημα.

Εμείς προτείναμε με μεγάλη διαφορά την υψηλότερη τιμή, μια εφάπαξ προκαταβολή 1,234 δισ. ευρώ, στη συνέχεια περίπου 23 εκ. ευρώ ετησίως για 40 χρόνια και τέλος συμμετοχή του ελληνικού δημοσίου στο περίπου 1/3 των κερδών. **Ούτε αυτό λέγεται ξεπούλημα.** Πιστεύουμε ότι η τιμή αντικατοπτρίζει το δυναμικό των αεροδρομίων και του ελληνικού τουρισμού. Το τίμημα είναι πολύ υψηλό, σε σχέση με την κακή κατάσταση αυτών των αεροδρομίων αλλά λογικό».

Image not found or type unknown



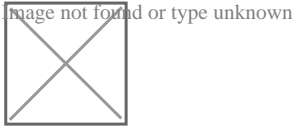
Ένας άλλος μύθος συνοδεύει και τον **ΕΝΦΙΑ, που η Fraport ασφαλώς δεν θα πληρώσει,** αφού η κυριότητα των αεροδρομίων παραμένει στο ελληνικό δημόσιο. Ή τις δήθεν απολύσεις των εργαζομένων της Υπηρεσίας Πολιτικής Προστασίας. Το αντίθετο συμβαίνει. Όπως διαβεβαιώνει ο Αλεξάντερ Τσινέλ, η εταιρεία του δεν μπορεί να απολύσει κανέναν, γιατί οι περισσότεροι είναι υπάλληλοι δημοσίου.

Όσοι θέλουν να συνεργαστούν με τη Fraport είναι καλοδεχούμενοι. Οι άλλοι θα τοποθετηθούν από το ελληνικό δημόσιο σε άλλες θέσεις. Μάλιστα τους έξι πρώτους μήνες θα δημιουργηθούν 500 θέσεις εργασίας.

«Οι **500 συνεργάτες θα αποτελέσουν τον πυρήνα της ομάδας διαχείρισης των αεροδρομίων.** Υπάρχουν κι άλλοι, όπως προσωπικό εδάφους για αεροπλάνα και επιβάτες, εστίατορες, γραφεία ενοικίασης αυτοκινήτων, καταστηματαρχες και πάροχοι υπηρεσιών. Αυτοί θα παραμείνουν. Υπό κανονικές συνθήκες θα αναλάβουμε τα συμβόλαιά τους. Έτσι, στο τέλος της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης περιμένουμε αύξηση της απασχόλησης».

## «Η Ελλάδα brand name»

Η κοινοπραξία Fraport – Κοπελούζος προγραμματίζει επενδύσεις ύψους 330 εκ. ευρώ για τα πρώτα τέσσερα χρόνια. Για τα υπόλοιπα 36 χρόνια, θα συνεχίσει τις επενδύσεις σε υποδομές ανάπτυξης, συντηρήσεις και ανακαινίσεις με το συνολικό ποσό να ξεπερνά το 1 δισ. ευρώ.



Τα τρία περιφερειακά αεροδρόμια στη Θεσσαλονίκη, την Καβάλα, το Άκτιο και τα άλλα 11 σε νησιά (Χανιά, Κέρκυρα, Κεφαλονιά, Ζάκυνθο, Ρόδο, Κω, Σάμο, Μυτιλήνη, Μύκονο, Σαντορίνη, Σκιάθο), θα αλλάξουν μορφή, θα γίνουν σύγχρονες πύλες εισόδου για πάνω από 24 εκατομμύρια επιβάτες σε μια χώρα που έχει αναγάγει τον τουρισμό σε βασικό πυλώνα ανάπτυξης.

Πρόκειται αναμφίβολα για μια επένδυση μακράς πνοής που μπορεί να παρακινήσει κι άλλους ξένους επενδυτές να τολμήσουν ανάλογες προσπάθειες στην Ελλάδα. Για τη Fraport ήταν μια πράξη τόλμης, ένα εγχείρημα για δρομείς αντοχής μεγάλων αποστάσεων. Τώρα προσεγγίζει τον προορισμό. **Σε λίγους μήνες θα αρχίσει η παραχώρηση των αεροδρομίων, «μια πολύ τεχνική και γραφειοκρατική διαδικασία».**

Και τον χειμώνα, περίοδο χαμηλής τουριστικής κίνησης, θα ξεκινήσουν σταδιακά τα έργα αναβάθμισης. Ο Όμιλος πιστεύει στις δυνατότητες της Ελλάδας παρά την κρίση, ειδάλλως δεν θα τολμούσε συνολικές επενδύσεις γύρω στα 1,7 δισ. ευρώ.

**«Εμπιστευόμαστε την Ελλάδα 100%, εμπιστευόμαστε το προϊόν Ελλάδα, τον τουριστικό προορισμό 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, και μάλιστα μακροπρόθεσμα».