

ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΣΠΑΤΩΝ

A. ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

ξ

B. ΕΠΙΣΥΝΑΠΤΟΥΜΕ ΑΝΑΛΥΤΙΚΟ ΥΠΟΜΝΗΜΑ ΓΙΑ ΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΑΙ ΤΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΤΩΝ ΣΠΑΤΩΝ

(Το υπόμνημα είχε κατατεθεί από την επιτροπή Μεγάλων Εργων στη συνεδρίαση της Κυβερνητικής Επιτροπής στις 3.3.94).

ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΣΠΑΤΩΝ

ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

A. Στη συνεδρίαση της Κυβερνητικής Επιτροπής (3/3/94) η Επιτροπή Μεγάλων Εργων είχε καταθέσει αναλυτικό υπόμνημα για το ιστορικό και τα χαρακτηριστικά του Αεροδρομίου των ΣΠΑΤΩΝ. (Επισυνάπτουμε το υπόμνημα).

B. Στους μήνες που μεσολάβησαν υπήρξαν κύκλοι διαπραγματεύσεων και με τις δύο Κοινοπραξίες HOCHTIEF και A.A.A. Στόχος η βελτίωση των αρχικών προσφορών τους σε απολύτως συγκρίσιμη βάση.

Ειδικότερα ζητήθηκε απο τους Ομίλους να βελτιώσουν τις προσφορές τους σε σχέση με τα παρακάτω:

- α). Κόστος κατασκευής
- β). Συνολικό κόστος επένδυσης
- γ). Συμμετοχή στη χρηματοδότηση
- δ). Ποσοστό συμμετοχής στην εταιρεία
- ε). Χρονική διάρκεια συμμετοχής στην εκμετάλλευση
- στ). Προνόμια στην ζώνη επιρροής του αεροδρομίου

Γ. Σήμερα μετά τις διαδοχικές φάσεις διπραγμάτευσης έχουν κατατεθεί γραπτώς στην Επιτροπή Μεγάλων Εργων οι τελευταίες θέσεις - προσφορές των ομίλων.

Οι θέσεις - προσφορές είναι σαφώς βελτιωμένες από τις αρχικές τους. Ομως υπάρχουν διαφορές ως προς τις θέσεις - προσφορές των δύο Ομίλων.

Δ. Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι διαπραγματεύσεις βρίσκονται στην τελική ευθεία και μπορούν πλέον να αξιολογηθούν όλα τα δεδομένα και να συνεκτιμηθούν όλες οι παράμετροι.

Η Επιτροπή των Μεγάλων Εργων είναι σε θέση μέσα στις επόμενες ημέρες να διαμορφώσει τις προτάσεις της και να εισηγηθεί στην Κυβερνητική Επιτροπή.

ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΣΠΑΤΩΝ

1. Σύντομο Ιστορικό

- α. Η διαδικασία που βρίσκεται σε εξέλιξη ξεκίνησε το 1991, αφού ακυρώθηκε προηγούμενη διαδικασία, με διεθνή πρόσκληση ενδιαφέροντος για μελέτη - κατασκευή - λειτουργία - εκμετάλευση του αεροδρομίου, από όμιλο επενδυτών, ως συνέταιρο του Ελληνικού Δημοσίου.
- β. Τον Νοέμβριο του 1991 επιλέγονται 9 όμιλοι από αυτούς που εκδήλωσαν ενδιαφέρον.
- γ. Τον Ιούλιο του 1992 επιλέγονται οι δύο που υπέβαλλαν κατάλληλες τεχνικές προτάσεις.
- δ. Στις 29.7.93 ανακοινώνεται από τον κ. Τζανετάκη ότι επελέγη ο όμιλος **HOCHTIEF**. Η σύμβαση λόγω της προκήρυξης των εκλογών δεν υπογράφεται.

Η ΣΥΜΒΑΣΗ

Όταν ξεκίνησε η διαδικασία, το 1991, στόχος ήταν η κατασκευή του έργου με αυτοχρηματοδότηση. (Β.Ο.Τ.)

Η άποψη της τότε κυβέρνησης ήταν ότι "δεν πρόκειται για την κατασκευή ενός Δημ. έργου αλλά για μιά εμπορική συμφωνία." "Για το ελληνικό δημόσιο ως μέτοχο του αεροδρομίου, δεν υπάρχει προϋπολογισμός πραγματικός ή εξωπραγματικός, εύλογος ή παράλογος". (από τα Πρακτικά της Βουλής)

Η αντίληψη αυτή θα ευσταθούσε ίσως, εάν επρόκειτο για έργο αυτοχρηματοδοτούμενο όπως αρχικά είχε προβλεφθεί. Σύμφωνα με την σύμβαση όμως που είχε προετοιμασθεί η εικόνα είναι τελείως διαφορετική.

Βασική σκέψη της λύσης αυτής ήταν η Δημιουργία μίας Εταιρίας εκμετάλλευσης του Αεροδρομίου, με μετόχους το ελληνικό δημόσιο κατά 40% και τον επιλεγέντα όμιλο κατά 60%.

Σύμφωνα με την προσφορά του επιλεγέντος ομίλου ο συνολικός προϋπολογισμός του έργου ανέρχεται στα (1,97) δις. ECU (540 δις δρχ.)

Η χρηματοδότηση του έργου προβλεπόνταν να γίνει απο:

-	400	εκ. ECU	απο το Κ.Π.Σ.
-	225	εκ. ECU	απο το Σπατόσημο
-	1.030	εκ. ECU	Δάνειο απο την Ευρωπ. Τράπ. Επενδ. με εγγύηση του Ελληνικού Δημοσίου.
-	250	εκ. ECU	Δάνειο της Εταιρίας εκμετ. Αεροδρομίου
-	72	εκ. ECU	Συμμετοχή του Επενδυτή (τα μισά τώρα - τα υπόλοιπα σε 2 χρόνια)

Σύμφωνα με την πρόταση της HOCHTIEF το κατασκευαστικό κόστος ανέρχεται σε 1,6 δις. ECU. Το κόστος αυτό καλύπτεται πλήρως απο την χρηματοδότηση του Ελληνικού Δημοσίου και μόνο.

Ο " Επενδυτής" καταβάλει συνολικά 180 (108 + 72 = 180) εκ.ECU, σε δύο χρόνια) για το 60% της Εταιρίας εκμετάλλευσης Αεροδρομίου για 50 χρόνια.

Το Ελληνικό Δημόσιο εκτός απο την διάθεση της έκτασης για την κατασκευή του έργου, εξασφαλίζει σειρά προνομίων, και παραχωρήσεων που δεν είχαν αποτιμηθεί καθώς και τα έργα σύνδεσης και εξυπηρέτησης, φορολογικές απαλλαγές κ.α. (βλ. συνημ. σημείωμα).

Πρέπει να υπογραμμισθεί ότι πολλά βασικά σημεία της Σύμβασης που είχε ετοιμασθεί δεν συμφωνούν με τους όρους που διαδοχικά στην εξέλιξη της διαδικασίας είχαν καθορισθεί.

Όπως:

- α. Το αρχικά προβλεπόμενα 65/35 γίνεται 60/40
- β. Ενώ προβλέπεται η επιβολή του Σπατόσημου για μία πεντατία με τη σύμβαση αυτή επιβάλλεται για μια 20ετία.

Το συνολικό ποσό που θα μπορούσε η εταιρία Αεροδρομίου να αντλήσει από αυτό είναι $20 \times 45 = 900$ εκ. ECU αντί 250 εκ. ECU.

- γ. Οι Δαπάνες συμβούλου κ.λπ. αναλαμβάνονται από το Δημόσιο και όχι από την εταιρία Αεροδρομίου.

Για τη διαδικασία δημοπράτησης προσελήφθησαν Σύμβουλοι οι οποίοι αμείφθησαν συνολικά με ποσό 2,1 δισ. δρχ. εκ των οποίων 1,85 δισ. σε συνάλλαγμα.

Υπάρχουν απαιτήσεις για πληρωμές 160 εκ. δρχ. εκ των οποίων 131 εκ. δρχ. σε συνάλλαγμα (βλ. επισυναπτόμενο Σημείωμα Α.Α.)

3. ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

- α. Η άμεση προώθηση του έργου, μπορεί να διασφαλισθεί μόνο μέσα από την τρέχουσα διαδικασία.
- β. Η σύμβαση που είχε ετοιμασθεί **δεν** μπορεί να γίνει αποδεκτή. (βλ. συνημμ. αναλυτικό σημείωμα).
- γ. Η χρηματοδότηση του έργου, μπορεί να διασφαλισθεί μέσα από τις εισπράξεις του τέλους αναχωρούντων επιβατών, (ΣΠΑΤΟΣΗΜΟ), που έχει θεσπισθεί με νόμο. **Ηδη υπάρχουν κατατεθειμένα στην Τράπεζα Ελλάδας 45 δις δρχ. για το '93.**
Οι ανάγκες εκσυγχρονισμού των Περιφερειακών αεροδρομίων όπως εκτιμήθηκαν από την ΥΠΑ, έχουν προβλεφθεί για χρηματοδότηση από το Κ.Π.Σ.
Μπορεί επομένως να διατεθεί για την κατασκευή του έργου το μεγαλύτερο μέρος του τέλους αυτού, για να καλύψει το **50% - 60% του κόστους κατασκευής.** Το υπόλοιπο 50% - 40% καλύπτεται από **δάνειο της Ε.Τ.Ε.**

- δ. Το κόστος κατασκευής, ενώ είχε καθορισθεί στίς δύο προτάσεις που εξετάσθηκαν και έγιναν αποδεκτές στην τελική φάση, (1,6 -1,4 δισ. ECU) μπορεί να μειωθεί ακόμη περισσότερο, μέσα απο διαπραγματεύσεις με τις δύο εταιρίες.
- ε. Η εξασφάλιση του Management του Αεροδρομίου μπορεί να εξασφαλισθεί με μία **Σύμβαση Διαχείρισης** για διάστημα 5 - 10 ή περισσότερων χρόνων.
- στ. Η διαδικασία της διερεύνησης αυτής μπορεί να ολοκληρωθεί εντός 2 - 3 μηνών.
- ζ. Η δυνατότητα της διερεύνησης αυτής κατά την άποψη και του νομικού συμβούλου, είναι εφικτή αφού στη συνολική διαδικασία, που ακολουθήθηκε μέχρι σήμερα, υπήρξαν διαδοχικές προσαρμογές και τροποποιήσεις των όρων προσφοράς.
Η σύμβαση θα κυρωθεί με νόμο από την Βουλή όπως προεβλέπετο.

4. ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

- Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΠΟΦΑΣΙΣΕ να προωθηθεί άμεσα η ολοκλήρωση των ΜΕΛΕΤΩΝ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ για την ευρύτερη περιοχή Αθήνας.
- Η Επιτροπή αποφάσισε και ζήτησε από τους δύο ομίλους, πρόσθετα στοιχεία και προτάσεις για την ανάληψη της κατασκευής του έργου, στη βάση των δικών τους τεχνικών προτάσεων καθώς και τη διαχείρισή του για περίοδο 10 χρόνων.
Οι προτάσεις θα υποβληθούν την 18η Μαρτίου 1994

Η εταιρία HOCHTIEF με εγγραφό της γνώρισε στην επιτροπή ότι εμένει στην άποψή της, ότι αυτή ως ο επιλεγείς όμιλος, είναι ο μόνος με τον οποίο έπρεπε να γίνουν διαπραγματεύσεις.

Σε μία αρχική της πρόταση μάλιστα, διατύπωσε τη διάθεση μετά την υπογραφή και κύρωση της Σύμβασης, να παραχωρήσει ποσοστό μετοχών σε Ελληνικές εταιρίες προκειμένου να υπάρχει πλειοψηφία ελλήνων στην εταιρία Αεροδρομίου.

Σε κάθε περίπτωση η ύπαρξη μιας εναλλακτικής πρότασης για την ανάληψη του έργου, στηρίζει τη διαπραγματευτική θέση της κυβέρνησης και συμβάλει στην εξεύρεση της βέλτιστης λύσης, αφού ο απαιτούμενος χρόνος για αξιολόγηση, διαπραγμάτευση και ολοκλήρωση της Σύμβασης δεν ξεπερνά τους 2-3 μήνες, διάστημα που ούτως ή άλλως θα απαιτείτο.

5. ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ

Η έναρξη του έργου προβλέπεται εντός του 1994.

Η περίοδος κατασκευής του είναι 5-ετής.

6. ΦΟΡΕΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ

Η εταιρία ΑΕΡΟΛΙΜΗΝ ΑΘΗΝΩΝ με τροποποίηση ορισμένων διατάξεων του καταστατικού της.