

## **Sofia Mitsiopolou, Le marché des infrastructures de transport : les aéroports et les ports, 2015, σ. 576, L'Harmattan, Logiques juridiques.**

«Η αγορά των υποδομών μεταφορών: οι λιμένες και οι αερολιμένες» : αυτός είναι ο τίτλος της διδακτορικής διατριβής που υποστήριξε λαμπρά στο Πανεπιστήμιο Paris I Panthéon-Sorbonne η Σοφία Μητσιοπούλου. Να ένα θέμα παράδοξο. Ποιος θα φανταζόταν ότι τόσο σημαντικές δημόσιες υποδομές, που καταλαμβάνουν τεράστιες ακίνητες εκτάσεις αποτελούν το αντικείμενο μιας αγοράς, εισέρχονται σε μια λογική ανταλλαγής, έρχονται αντιμέτωπες με τον ανταγωνισμό; Ποιο φυσικό μονοπώλιο μπορούμε να βρούμε πιο χαρακτηριστικό από έναν λιμένα ή έναν αερολιμένα;

Και όμως, η Σοφία Μητσιοπούλου μας αποδεικνύει ότι πράγματι υπάρχει - εκτός από τις επιμέρους αγορές των υπηρεσιών μεταφορών, των οποίων οι αντίστοιχες υποδομές συνιστούν το θεμέλιο- και μία αγορά των υποδομών αυτών καθ' εαυτών. Αυτή, βέβαια, δεν μπορεί να μείνει ανεπηρέαστη από τα ιδιαίτερα φυσικά και οικονομικά χαρακτηριστικά των υποδομών. Δεν παύει, όμως, να αποτελεί αγορά. Η συγγραφέας μάς αναλύει το νομικό μηχανισμό κατασκευής αυτής της αγοράς υποδομών. Γιατί πρόκειται βεβαίως για μία διατριβή κινούμενη στο πεδίο του δικαίου και όχι της οικονομίας, παρά το γεγονός ότι η συγγραφέας χειρίζεται άριστα τις ιδιαίτερες πτυχές της οικονομίας των λιμένων και αερολιμένων.

Η αγορά, στην πραγματικότητα, δεν αποτελεί μία «φυσική κατάσταση». Συνιστά μία δομή απορρέουσα από τις ανάγκες ανταλλαγών. Βεβαίως, δεν εισέρχονται τα πάντα στην λογική της αγοράς, καθώς ουκ ολίγες δημόσιες υπηρεσίες παραμένουν εκτός αγοράς. Αλλά αυτό οφείλεται περισσότερο στις κοινωνικές και πολιτικές επιλογές, παρά στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των δραστηριοτήτων αυτών. Καμία από τις δραστηριότητες που ανήκουν στην σφαίρα της δημόσιας εξουσίας δεν εξαιρείται εκ φύσεως από την αγορά· η ασφάλεια, όπως και τα αεροδρόμια μπορούν να εξαιρεθούν από τους κανόνες αγοράς ή, αντιθέτως, να υπαχθούν λιγότερο ή περισσότερο σε αυτούς. Αλλά βρισκόμαστε σε μια εποχή που χαρακτηρίζεται από την γενίκευση της αγοράς, ή ακόμα και την θεσμοθέτηση της γενικευμένης αγοράς, υπό την έννοια ότι οι θεσμοί της αγοράς κερδίζουν, σε διαφορετικό βαθμό, όλους τους τομείς δραστηριότητας. Η ευρωπαϊκή ολοκλήρωση δια της οδού της αγοράς υποστηρίζει η ίδια, με τα εργαλεία του δικαίου, αυτήν την εξέλιξη. Οι μεγάλες υποδομές μεταφορών δεν θα μπορούσαν να εξαιρεθούν.

Η συγγραφέας αναλύει με δεξιοτεχνία τις ιδιαιτερότητες αυτής της αγοράς των λιμενικών και αερολιμενικών υποδομών, τις οποίες χαρακτηρίζει ως «ετεροτοπίες»<sup>1</sup>. Σε αντίθεση με άλλες υποδομές, όπως των σιδηροδρόμων, τα δίκτυα των λιμένων και των αερολιμένων δεν έχουν γραμμική μορφή. Καθορίζονται από τις διαδρομές που επιλέγουν να εκμεταλλευθούν οι πάροχοι των υπηρεσιών μεταφορών.

---

<sup>1</sup> ΣτΜ: Η φιλοσοφική έννοια της «ετεροτοπίας», την οποία εισήγαγε ο Μισέλ Φουκώ, ορίζοντάς την ως την «χωροθέτηση της ουτοπίας», φωτίζει, από μία διαφορετική οπτική γωνία, τον απομονωμένο χαρακτήρα των εν λόγω υποδομών. Οι ετεροτοπίες, που σημαίνουν τους «άλλους τόπους», «είναι συγκεκριμένοι χώροι που φιλοξενούν το φανταστικό, ή τόποι που χρησιμοποιούνται επίσης για την απομόνωση. Είναι λοιπόν τόποι στο εσωτερικό μιας κοινωνίας (...) ευρισκόμενοι στα όριά της, χώροι εισόδου σε έναν άλλο κόσμο». <sup>1</sup> Σύμφωνα με τον ορισμό της ετεροτοπίας, μπορεί να υποστηριχθεί ότι οι αερολιμένες και οι λιμένες λειτουργούν ως πόρτες εισόδου σε έναν διακριτό κόσμο, όπως οι χώροι μετάβασης. Το ταξίδι αντιπροσωπεύει άλλωστε μία συνάντηση με το άλλο, με το καινούριο, με μία εμπειρία διαφορετική. Ο αερολιμένας και ο λιμένας αποτελούν την είσοδο στο «άλλο», μια ετεροτοπία, δηλαδή ένα μέρος δράσης εκτός της συνήθους ύπαρξης, εκτός του καθημερινού κόσμου.

Είναι λοιπόν αυτές οι μετακινήσεις των μεταφορέων που καθιστούν δυνατή μία αγορά υποδομών, τις οποίες και αναδεικνύουν ή υποβαθμίζουν. Το πιο γνωστό παράδειγμα αποτελούν οι πλειστηριασμοί στους οποίους οι αεροπορικές εταιρίες χαμηλού κόστους υποβάλλουν ορισμένα αεροδρόμια τουριστικών περιφερειών, παρά τον δημόσιο χαρακτήρα τους. Οι υποδομές είναι βεβαίως ακίνητες, σε αντίθεση, όμως, με τα κεφάλαια που αντιπροσωπεύουν την αξία τους. Ενώ εισήχθησαν αρχικά στην αγορά ως «θεμελιώδεις υποδομές», προς υποστήριξη του ανταγωνισμού μεταξύ εταιριών μεταφορών, οι λιμένες και οι αερολιμένες μετατράπηκαν σε μερικές δεκαετίες σε αυτόνομους παρόχους που υποχρεούνται να δραστηριοποιηθούν προκειμένου να διατηρήσουν ή να αυξήσουν τα μερίδια αγοράς τους. Αλληλεπιδρούν με τους χρήστες, όχι μόνο τους μεταφορείς, αλλά και τους παρόχους και των λοιπών δραστηριοτήτων που ασκούνται στις λιμενικές και αερολιμενικές υποδομές. Η Σοφία Μητσιοπούλου κάνει αναφορά στις διαφορετικές έννοιες του δικαίου του ανταγωνισμού για να ορίσει τις αγορές των υποδομών. Φωτίζει την καθοριστική σημασία, για τον ορισμό της «σχετικής αγοράς», του κριτηρίου δυνατότητας υποκατάστασης της ζήτησης κυρίως με τον ορισμό των ζωνών εξυπηρέτησης ανάλογα με το είδος της ζήτησης. Δείχνει πώς η έννοια της κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης χρησιμοποιήθηκε, κυρίως στο Ηνωμένο Βασίλειο, προκειμένου να στηρίξει μέτρα διάσπασης των μονοπωλίων. Ερευνά, επίσης, τον διεθνή ανταγωνισμό μεταξύ λιμενικών ή αερολιμενικών παρόχων για την κατασκευή και εκμετάλλευση νέων υποδομών. Οι μέθοδοι διαχείρισης των αερολιμένων λαμβάνονται βεβαίως υπόψιν.

Όμως, τα συμπεράσματα της συγγραφέως αναδεικνύουν την περιπλοκότητα και τις λεπτές αποχρώσεις της εξεταζόμενης προβληματικής, καθώς και τις αδυναμίες αυτής της νέας οικονομίας των υποδομών. Ο ανταγωνισμός μπορεί να οδηγήσει σε σημαντική εξάντληση των πηγών. Μια μορφή ρύθμισης είναι αναγκαία για να εξασφαλισθεί ότι ο ανταγωνισμός υπηρετεί το δημόσιο συμφέρον, δηλαδή αυτό των καταναλωτών και ολόκληρης της κοινωνίας, και όχι την χρηματιστικοποίηση<sup>2</sup> του τομέα. Το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει ήδη παρέμβει στην εκμετάλλευση των αερολιμενικών υποδομών, προστατεύοντας παράλληλα την ανάπτυξη του ανταγωνισμού.

Το βιβλίο της Σοφίας Μητσιοπούλου παρουσιάζει μια εξαιρετική και πρωτότυπη σύνθεση της εξέλιξης της οικονομίας και του δικαίου των λιμενικών και αερολιμενικών υποδομών. Η διατριβή επικεντρώνεται στο γαλλικό, το ελληνικό δίκαιο και το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ωστόσο η προβληματική ενδιαφέρει την πλειοψηφία των κρατών. Ας είμαστε σίγουροι, λοιπόν, για την επιτυχία του βιβλίου.

Πρόλογος των Καθηγητών **Gérard Marcou** και **Θεόδωρου Φορτσάκη**  
(μετάφραση από τα γαλλικά)

---

<sup>2</sup> ΣτΜ: Παρατηρείται το φαινόμενο που αποδίδεται στα ελληνικά με τον κάπως άχαρο όρο «χρηματιστικοποίηση», ο οποίος αποτελεί μετάφραση του αγγλικού όρου «financialisation». Αυτό σημαίνει ότι πλέον, οι ακίνητες αξίες των υποδομών μεταφράζονται σε χρηματοοικονομικές αξίες, που αλλάζουν χέρια με ιδιαίτερη ευκολία. Για παράδειγμα, στο αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος, το μερίδιο της γερμανικής εταιρείας Hochtief –η οποία ελέγχεται από την ισπανική κατασκευαστική ACS- έχει περάσει πλέον στα χέρια του Καναδικού συνταξιοδοτικού ταμείου PSP Investments.

Η όλο και εντονότερη χρηματιστικοποίηση της αερολιμενικής και λιμενικής δραστηριότητας, καθώς και η αναδίπλωση της δραστηριότητας των διαχειριστών έχουν ως αποτέλεσμα να απαγκιστρωθούν οι τελευταίοι από τους υλικούς τους περιορισμούς, καθώς οι αξίες τους κυκλοφορούν στην ελεύθερη αγορά. Σε αυτό το πλαίσιο, εάν οι ακίνητες υποδομές αποτελούν το αντικείμενο του εξεταζόμενου ανταγωνισμού, το πραγματικό διακύβευμα είναι πλέον ο ανταγωνισμός για τις χρηματοοικονομικές επενδύσεις, που, αντιθέτως, είναι πολύ ευέλικτες.