

«ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΤΟΥ ΕΛΕΥΘΕΡΟΥ» ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΑΠΟ ΤΟ 1981 ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΑ

# Σκανδαλώδεις αναθέσεις προμηθειών

ΜΕΡΟΣ 60όν

Του  
ΣΤΕΦ. Β. ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΥ  
anagrostou@elefteros.gr

**Η** συνέντευξη του Νίκου Κυριαζίδη στις 14 Σεπτεμβρίου 1997 στην «Καθημερινή της Κυριακής», σύμφωνα με την οποία ο Σημίτης εφάρμοζε «οικονομική πολιτική του παραλήγου» δεν ήταν βέβαια τυχαία. Και τούτο γιατί στις 12 Σεπτεμβρίου το υπουργείο Οικονομικών υποχρεώθηκε να ματαιώσει δημοπρασία πώλησης εντόκων γραμματίων ύψους 180 δισ. δρχ., επειδή οι τράπεζες αξίωσαν επιτόκιο 11,50% έως 10,50%, ενώ το υπουργείο Οικονομικών προσέφερε επιτόκιο 9,40%!

Μάλιστα, ανακοινώνοντας τη ματαίωση της δημοπρασίας, το υπουργείο Οικονομικών στις 12 Σεπτεμβρίου διευκρίνισε ότι προχώρησε στην κίνηση αυτή γιατί «οι τιμές επιτοκίων που προσφέρθηκαν κυμάνθηκαν σε ασυνήθιστα υψηλά επίπεδα», προσθέτοντας ότι «το Δημόσιο θα συνεχίσει κανονικά το δανειακό πρόγραμμα του Σεπτεμβρίου, σε συνδυασμό με τη χρησιμοποίηση των υψηλών διαθέσιμων κεφαλαίων του». Φυσικά την εξέλιξη της αύξησης των επιτοκίων η κυβέρνηση Σημίτη όφειλε να την είχε αντιληφθεί νωρίτερα αφού α) τον Αύγουστο ο πληθωρισμός είχε αυξηθεί κατά 2 δέκατα με αποτέλεσμα να «τρέχει» στο 8μηνο με 5,6% και σε μέσα επίπεδα στο 6,5% δημιουργώντας πληθωριστικές πιέσεις και β) γιατί την αμέσως προηγούμενη εβδομάδα το επιτόκιο στη διαπραγματευτική αγορά από 10,96% που ήταν είχε διαμορφωθεί στο 11,47%! Τελικά τον πρωτοφανή αυτόν ερασιτεχνισμό τον πλήρωσαν πανάκριβα οι Έλληνες φορολογούμενοι καθώς στην επόμενη έκδοση εντόκων γραμματίων της 30-10-1997 το επιτόκιο των εντόκων γραμματίων 12μηνης διάρκειας διαμορφώθηκε στο 11,30% από 9,50% που ήταν τον Αύγουστο της ίδιας χρονιάς, σύμφωνα με τα στοιχεία του Γ.Α.Κ.!

Ο Σημίτης ενδίδει στις απαιτήσεις Κόκκαλη!

Ενώ αυτό το κλίμα επικρατούσε στον τομέα των επιτοκίων δανεισμού του κράτους με αποτέλεσμα να διογκώνεται το δημόσιο χρέος και κατά συνέπεια να διευρύνεται και το έλλειμμα, στα τέλη Σεπτεμβρίου του 1997 εμφανίζεται και πάλι το θέμα της υπογραφής των υπόλοιπων περιόριστων προγραμματικών συμφωνιών. Ωστόσο, βέβαια το θέμα στα επιχειρηματικά συμφέροντα υπήρχε και «έκαιγε», καθώς θα πρέπει να σημειωθεί ότι από τα τέλη του Ιουνίου του 1997, ο πρόεδρος της ΙΝΤΡΑΚΟΜ και της ΙΝΤΡΑΣΟΦΤ Σωκ. Κόκκαλης με ομιλία του κατά τη διάρκεια των γενικών συνελεύσεων των συγκεκριμένων εταιρειών, έθεσε το θέμα των υπόλοιπων προγραμματικών συμφωνιών, αφού εξαπέλυσε προσωπική επίθεση κατά της τότε υπουργού Ανάπτυξης κυρίας Βάσως Παπανδρέου για ανυπαρξία έργου στο υπουργείο της λέγοντας: «Η κυβέρνηση καθυστέρησε την υπογραφή των προγραμματικών συμφωνιών!» Και υπογραμμίζοντας, σύμφωνα με τα τότε δημοσιεύματα των εφημερίδων (1-7-1997), ότι «ενώ απομένουν 180 ημέρες για να τελειώσει το 1997, η κυβέρνηση προχωρεί με πολύ αργά βήματα στην υπογραφή και νέων προγραμματικών συμφωνιών για ψηφιακές παροχές του ΟΤΕ, παρά το γεγονός ότι μέχρι στιγμής έχει εκτελεσθεί μόνο το 30% του προγράμματος του Οργανισμού!»

Η τότε υπουργός Ανάπτυξης κυρία Βάσω Παπανδρέου, αν και ενημερώθηκε, απέφυγε να απαντήσει! Αντ' αυτής όμως απάντησε ο εκτελών τότε χρέη κυβερνητικού εκπροσώπου, γενικός γραμματέας Ενημέρωσης του τότε υπουργείου Τύπου και ΜΜΕ κ. Γ. Νικοηάου, με την ακόλουθη δήλωση: «Η κυβέρνηση υλοποιεί με επιτυχία και αποτελεσματικότητα την αναπτυξιακή της πολιτική, με στόχο τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής Οικονομίας, την ενίσχυση της ελληνικής βιομηχανίας και γνώμονα το συμφέρον των Ελλήνων πολιτών, σταθερά προσανατολισμένη στις προγραμματικές της δηλώσεις», σύμφωνα με τις οποίες ο κ. Σημίτης είχε δεσμευθεί ότι θα υπογράφονταν οι προγραμματικές συμφωνίες!

Παραίτηση Καστανίδη -  
ο Μαντέλης υπουργός αναθέσεων δισ.!

Ωστόσο, μέχρι τα μέσα Σεπτεμβρίου οι συμφωνίες δεν προχωρούσαν. Έτσι περί τα μέσα Σεπτεμβρίου υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών τοποθετήθηκε ο «εκλεκτός» του κ. Σημίτη, Αναστ. Μαντέλης, που είχε εκλεγεί βουλευτής Επικρατείας του ΠΑΣΟΚ στις εκλογές του 1996. Η τοποθέτηση του κ. Μαντέλη στο υπουργείο Μεταφορών - Επικοινωνιών έγινε μετά την αιφνίδια παραίτηση του Χάρη Καστανίδη, για λόγους που ο ίδιος δεν θέλησε να δώσει δημοσίως εξηγήσεις, ωστόσο σύμφωνα με τα σχετικά δημοσιεύματα παραιτήθηκε γιατί ήταν αντίθετος στις προγραμματικές συμφωνίες. Η εξήγηση αυτή άληθινε δίνεται και σε δημοσίευμα της Κυριακής 9 Ιανουαρίου 2011 στο «Βήμα της Κυριακής» (σελ. Α39), όπου αναφέρεται ότι ο κ. Καστανίδης στην επιστολή παραίτησής του προς τον κ. Σημίτη παραιτήθηκε από υπουργός γιατί διαφωνούσε με την περίφημη σύμβαση 8002 του ΟΤΕ - Ζίμενς, ύψους 158.018.800.000

δρχ., η οποία υπεγράφη στις 23-12-1997! Δηλαδή μετά την τοποθέτηση Μαντέλη ως υπουργού Μεταφορών-Επικοινωνιών, οπότε «ξεπάγωσε» η διαδικασία των προγραμματικών συμφωνιών, η αξία των οποίων ανερχόταν σε 1,3 τρισ. δρχ. και κάλυπτε την επόμενη 5ετία! Ο κ. Μαντέλης, όπως αναγράφεται στην ιστοσελίδα του, είχε διατελέσει πρόεδρος του ΟΤΕ (1985-1988), των ΕΛ.ΤΑ. (1985-1989), ενώ μετά τις εκλογές του 1993 είχε τοποθετηθεί από τον τότε υπουργό Βιομηχανίας Κ. Σημίτη ως γενικός γραμματέας του υπουργείου Βιομηχανίας, Ενέργειας και Τεχνολογίας και από τον Ιανουάριο του 1996, που ο κ. Σημίτης έγινε πρωθυπουργός διορίστηκε γενικός γραμματέας του Υπουργικού Συμβουλίου, ενώ μετά τις εκλογές του Σεπτεμβρίου 1996, που εξελέγη ως βουλευτής Επικρατείας, έγινε υφυπουργός Εσωτερικών.

Προμήθειες 972 δισ. δρχ.  
σε ΟΤΕ και ΟΣΕ επί Μαντέλη...

Το σύνολο των προγραμματικών συμφωνιών που αφορούσαν τον ΟΤΕ ανερχόταν σε 612 δισ. δρχ., οι συμφωνίες για τον ΟΣΕ σε 360 δισ. δρχ. και οι προγραμματικές συμφωνίες της ΔΕΗ ανερχόταν συνολικά σε 328 περίπου δισ. δρχ! Δηλαδή το ύψος των προγραμματικών συμφωνιών σε ΟΤΕ και ΟΣΕ, που υπάγονταν στο υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, ανερχόταν σε 972 δισεκατομμύρια δραχμές! Μάλιστα, η τότε διοίκηση του ΟΤΕ, ύστερα από σχετική έγκριση του Υπουργικού Συμβουλίου στις αρχές του καλοκαιριού του 1997, από το πακέτο των 612 δισ. δρχ., ένα ποσό 135 δισ. ευρώ είχε αποφασίσει να διαθέσει στη διετία 1997-1998 εφαρμόζοντας ένα «έκτακτο πρόγραμμα» (fast track) όπως το είχε ονομάσει!

Όσον αφορά στις προγραμματικές συμφωνίες του ΟΣΕ, αυτές προέβλεπαν: 200 φορτάμαξες μεταφοράς καυσίμων, 8 δηζελάμαξες, 10 συρμούς προαστιακού σιδηροδρόμου, 20+75 επιβατάμαξες διαφόρων τύπων, 20 συρμούς μεσαίων αποστάσεων για αυτοκινητάμαξες, 14 ηλεκτράμαξες (σ.σ.: εν όψει ηλεκτροκίνησης των τρένων που ακόμη δεν λειτουργεί ολοκληρωμένα), 396 φορτάμαξες διαφόρων τύπων κ.λπ.! Όσο δε για τη ΔΕΗ, οι προμήθειες ήταν αγορά μετασχηματιστών και άλλων σχετικών υλικών.

ΣΥΝΕΧΙΖΕΤΑΙ

