

**Δήλωση Χρίστου Βερελή, Βουλευτή ΠΑΣΟΚ
για το θέμα της ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ**

13.09.2005

Τα έτη 2002 – 2003 έγινε στην Ολυμπιακή Αεροπορία μια πραγματική και εξαιρετικής σημασίας διαρθρωτική αλλαγή. Μετά από θετική και ομόφωνη απόφαση του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους και την κατάρτιση ισολογισμού απόσχισης από διεθνείς μεγάλους και αξιόπιστους οργανισμούς όπως η Deloitte και Touche και η Airclaims καταρτίστηκε επιχειρησιακό σχέδιο και με νόμο που φέραμε στη Βουλή ξεχώρισε το πτητικό κομμάτι της Ολυμπιακής και αποτέλεσε τις Ολυμπιακές Αερογραμμές με συνεχή λειτουργία κατά τη μετάβαση στις 12.12.2013, ώστε να μη διακοπεί η αεροπορική συγκοινωνία ούτε για μια ώρα. Μειώθηκε το προσωπικό της νέας εταιρίας κατά περίπου 500 άτομα, άλλαξαν οι κανονισμοί εργασίας και έγιναν αντίστοιχοι με αυτούς του ανταγωνισμού. Για τη νέα εταιρία, η οποία ήταν απαλλαγμένη βαρών, υπήρξε -κατά το διαγωνισμό ιδιωτικοποίησης που ακολούθησε- ενδιαφέρον και προκρίθηκε το σχήμα των Olympic Investors μαζί με το αγγλικό fund της APAX. Η συμφωνία, αν και ολοκληρώθηκε, δεν μπορούσε λόγω των επερχόμενων εκλογών της 7^{ης} Μαρτίου 2004 να ολοκληρωθεί.

Σήμερα γίνεται ορατό ότι η Κυβέρνηση της Ν.Δ. είχε πρόθεση και οδήγησε με σχέδιο που εξυπηρετεί συμφέροντα, στην προοπτική της εκκαθάρισης εν λειτουργία.

1. Στις 02.05.2004 με άρθρο μου στο Βήμα είχα ειδοποιήσει την Κυβέρνηση ότι απειλείται το δημόσιο συμφέρον από χειρισμούς που υλοποιούσαν συγκεκριμένο σχέδιο, με την προώθηση σχεδίου ξεπουλήματος του ενεργητικού της Ολυμπιακής μέσα από διαδικασίες εκκαθάρισης εν λειτουργία!
2. Στις 06.12.2004 δήλωσα ότι η Κυβέρνηση εφαρμόζει σχέδιο εκκαθάρισης της επιχείρησης του Ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας και για να επιτύχει το αποτέλεσμα αυτό, αφήνει την Ολυμπιακή πολιτικά και νομικά ανυπεράσπιστα. Την δήλωση αυτή έκανα με

αφορμή την έκδοση απόφασης του ΔΕΚ κατά της Ελληνικής Δημοκρατίας που καταδίκασε την Ελλάδα ενώ η ουσιαστική υπόθεση εκκρεμεί ακόμη στα Δικαστήρια, χωρίς να έχει συζητηθεί μέχρι σήμερα!

3. Σήμερα ρωτώ την Κυβέρνηση:

3.1. Τι επέβαλε να μη τηρηθεί το επιχειρησιακό σχέδιο των Ολυμπιακών Αερογραμμών και να επανέλθουν οι κανονισμοί εργασίας στο παλαιότερο καθεστώς;

3.2. Γιατί δεν τηρήθηκε ο προγραμματισμός για την κάλυψη της εταιρίας με αεροσκάφη και επιλέχθηκε η επιζήμια και βλαπτική για την εταιρία μίσθωση από μικρές και αμφίβολης αξιοπιστίας εταιρίες μαζί με ιπτάμενο προσωπικό;

3.3. Γιατί κηρύχθηκε άγονος ο διαγωνισμός ιδιωτικοποίησης που είχε προκηρύξει η προηγούμενη Κυβέρνηση, και ανέδειξε υποψήφιο επενδυτή, αφού προηγουμένως εγκαταλείφθηκε για πολλούς μήνες χωρίς μάλιστα να δοθεί εξήγηση;

Τι επεδίωξε και τι πέτυχε η Κυβέρνηση με την κατάργηση του διαγωνισμού αυτού και με την προκήρυξη ενός νέου οκτώ μήνες αργότερα; (α) όταν ανέδειξε τον ίδιο υποψήφιο αγοραστή του προηγούμενου διαγωνισμού, με καθυστέρηση 18 μηνών, (β) δημιούργησε σε λίγους μήνες δεκάδες εκατομμύρια ΕΥΡΩ ζημία στην εταιρεία που ήταν καθαρή, (γ) μείωσε το πιητικό έργο και τα έσοδα ανά επιβάτη κατά 30%, (δ) οδήγησε στην έκδοση νέας απόφασης της Επιτροπής που η ίδια Κυβέρνηση δηλώνει ότι ματαιώνει την ιδιωτικοποίηση.

3.4. Είναι αλήθεια ότι δικηγόροι του Ελληνικού Δημοσίου είπαν ενώπιον του Υπουργού Μεταφορών και του υποψηφίου επενδυτή στις 29.03.2004 και 07.04.2004 ότι η μόνη λύση για την Ολυμπιακή είναι η εκκαθάριση εν λειτουργία και αν οι Δικηγόροι αυτοί εκπροσώπησαν το Ελληνικό Δημόσιο στην διαδικασία ιδιωτικοποίησης και στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, από τον Μάρτιο 2004 μέχρι σήμερα. Αυτό δηλώνει με άρθρο του στο ΒΗΜΑ στις 18.4.2004, ο γνωστός Δικηγόρος Παπινιανός (κ. Κουταλίδης) που εκπροσωπούσε τους ιδιώτες στη διαδικασία ιδιωτικοποίησης

αποκαλύπτοντας ήδη ένα μήνα μετά τις εκλογές του 2004 το σχέδιο που έμπαινε σε εφαρμογή.

4. Θα είχε εκδοθεί η απόφαση της Επιτροπής αν είχε ιδιωτικοποιηθεί η εταιρεία το 2004 ή αν η Κυβέρνηση και οι Σύμβουλοι της είχαν πείσει το έτος 2005 τον Αρμόδιο Επίτροπο ότι είχαν πραγματική πρόθεση και ικανότητα να ιδιωτικοποιήσουν την εταιρεία;

Είναι αλήθεια ότι στις 27.06.2005, Υπουργός της Κυβέρνησης έδωσε ιδιοχειρώς στον Επίτροπο Μπαρώ στο Λουξεμβούργο σχέδιο σύμβασης και στις 05.08.2005 στάλθηκε άλλο σχέδιο σύμβασης;

Αλλά ενώ ο Επίτροπος Μπαρώ, επιμένει μέχρι την τελευταία στιγμή να υποβληθεί συμφωνία πώλησης, η Ελληνική Κυβέρνηση εξαφανίστηκε και τον άφησε να περιμένει ματαιώς! Μετά την πάροδο ενός μηνός, ο Επίτροπος προειδοποίησε την Κυβέρνηση ότι δεν μπορεί να περιμένει άλλο την σύμβαση που του υποσχέθηκε, και χωρίς να λάβει πάλι απάντηση από την Κυβέρνηση και τους συμβούλους της προωθεί την απόφαση, στην οποία δεν περιέλαβε κανένα στοιχείο για την διαδικασία ιδιωτικοποίησης γιατί πείσθηκε ότι είναι ανύπαρκτη, ή τουλάχιστον δεν είναι ειλικρινής και σοβαρή από πλευράς ελληνικής κυβέρνησης η πρόθεση να ιδιωτικοποιηθεί η εταιρία.

5. Είναι αλήθεια ότι αν η κακοδιαχείριση των Ολυμπιακών Αερογραμμών δεν τις είχαν καταστήσει ζημιογόνες, μη τηρώντας το επιχειρησιακό πρόγραμμα, τότε δεν θα υπήρχε απόφαση της Επιτροπής.

6. Τελικά είναι σωστός ο ισχυρισμός της Κυβέρνησης ότι η απόφαση της Επιτροπής, ματαιώνει την ιδιωτικοποίηση, ή η Κυβέρνηση προκάλεσε με τους χειρισμούς της την απόφαση, ώστε να βρεί πρόσχημα για την εκκαθάριση της εταιρείας, υπέρ ιδιωτικών συμφερόντων, όπως ήταν πάντα το σχέδιό της;

7. Όταν διαπιστώνονται τόσο τραγικοί χειρισμοί, στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, σε ποιόν με ποιά απόφαση και για ποιο λόγο, η Κυβέρνηση

πλήρωσε € 2.000.000 (ελευθεροτυπία Κυριακής 11.09.2005) για lobby στις Βρυξέλλες;

Ποιοι Έλληνες δικηγόροι συμμετέχουν στην δικηγορική εταιρεία Howrey και εισέπραξαν αυτό το ποσό, με τα γνωστά σήμερα αποτελέσματα;

Γιατί η Ελληνική Κυβέρνηση δεν απαιτήσε, όπως μπορούσε να λάβει γνώση του πορίσματος της ελεγκτικής εταιρίας Moore Stephens που όρισε σαν εμπειρογνώμονα η Ευρ. Επιτροπή ώστε να το σχολιάσει, αφού είναι γνωστό ότι η πρόταση του επιτρόπου Μπαρώ στηρίζεται ακριβώς στο πόρισμα της Moore Stephens;

Ιδιαίτερα Μάλιστα όταν το πόρισμα αυτό έρχεται σε αντίθεση με τα πορίσματα της Deloitte και Touche και της Airclaims με τις οποίες έπρεπε να γίνει συζήτηση και αντιπαραβολή στοιχείων αφού είναι προφανές ότι δεν αποτελεί εγκυρότερο οίκο η Moore Stephens!

Γιατί υπήρξε λοιπόν αυτή η εξαιρετικής σημασίας παράλειψη;

8. Γιατί στις 2 Ιουνίου 2005 η Ελληνική Κυβέρνηση εγγράφως «αναγνωρίζει» ρητώς τις Ολυμπιακές Αερογραμμές ως διάδοχο εταιρία της Ολυμπιακής Αεροπορίας;

Σε τι εξυπηρετεί νομικά αυτή η παραδοχή πέραν της ενίσχυσης των θέσεων των ανταγωνιστών;

9. Δεν αντελήφθη η Κυβέρνηση ότι κατά τη πρώτη φάση του διαγωνισμού της στα τέλη του 2004, ο βασικός ανταγωνιστή της Ολυμπιακής η Aegean εξεδήλωσε ενδιαφέρον δηλώνοντας ταυτοχρόνως δημόσια ότι θα ενδιαφερθεί μόνον αν υπάρξει εξέλιξη πώλησης τμηματικά της Ολυμπιακής; Δηλαδή αν υπάρξει εκκαθάριση εν λειτουργία!

10. Είναι τυχαίο ότι η ανταγωνίστρια εταιρία γνώριζε την ημερομηνία των Κυβερνητικών ανακοινώσεων και έτσι συγχρόνισε τις ενέργειες της για συμφωνία προμήθειας αεροσκαφών;

11. Γιατί έσπευσε η Κυβέρνηση και ο Πρωθυπουργός στην έκθεση Θεσσαλονίκης να προεξοφλήσουν την αποδοχή της απόφασης της Επιτροπής; προαναγγέλλοντας ουσιαστικά το κλείσιμο της εταιρείας; Ποιο είναι το σχέδιο για να διαφυλαχθούν οι θέσεις εργασίας του προσωπικού; του υπάμενου και επίγειου;
12. Τι θα συμβεί αν κλείσει η εταιρεία, και στην συνέχεια η Ολυμπιακή δικαιωθεί από το ΔΕΚ για την προσφυγή που κατέθεσαν το 2002, και μέχρι τώρα μεθοδεύτηκε η αναβολή της, εκτός αν η Κυβέρνηση και οι Σύμβουλοι της, έχουν μεθοδεύσει την δικαστική ήττα και στην υπόθεση αυτή , και δεν ανησυχούν;
13. Δεν αποτελεί επαρκή απόδειξη για την υπονόμευση της Ολυμπιακής εκ των έσω η σαφέστατη δήλωση του νυν προέδρου της;
14. Η σχεδίαση, ή εφαρμογή και η επιτυχία του σχεδίου εκκαθάρισης της Ο.Α. με πρόσχημα την Ε.Ε., έχει πρόσωπα με ονόματα, και διευθύνσεις. Δυστυχώς γι' αυτούς έχει γίνει πλέον ευρέως αντιληπτό.