

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Ήρθε και η σειρά σας, κύριε Γιαννούλη, τώρα να πείτε όπως θέλετε.

Θα συζητηθεί, λοιπόν, η τρίτη με αριθμό 6650/608/17-5-2021 ερώτηση και αίτηση κατάθεσης εγγράφων του κύκλου αναφορών-ερωτήσεων του Βουλευτή Α΄ Θεσσαλονίκης του ΣΥΡΙΖΑ-Προοδευτική Συμμαχία κ. Χρήστου Γιαννούλη προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, με θέμα: «Κατάθεση της έκθεσης αποτίμησης της αξίας της επιχείρησης του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ) σύμφωνα με το άρθρο 25 του ν. 4482/2017».

Ορίστε, κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ πάρα πολύ.

Εγώ δεν θα ακολουθήσω το αρνητικό παράδειγμα του κ. Θεοχάρη που ήρθε να μας κάνει χρηστομάθεια σε αυτή την Αίθουσα αφαιρώντας τη μάσκα. Προχωρώ παρακάτω. Και ούτε θα σχολιάσω το ρεσιτάλ αναξιοπιστίας που εκτυλίσσεται από το πρωί και σε άλλες επιτροπές, στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου.

Θα μείνω, όμως, σε κάτι μέσα στον χρόνο, για να μην σας προκαλέσω πρόβλημα. Ήξερα, γνώριζα εκ των προτέρων ότι απέναντί μας θα υπάρχει η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, η οποία έχει

μεγάλο και αρνητικό καταπίστευμα αναξιοπιστίας. Δεν περίμενα ότι θα άρθρων -δυστυχώς για μένα- στον κ. Κεφαλογιάννη –γιατί τον εκτιμώ- αυτό που συνέβη μεταξύ Σαββάτου και Κυριακής για το πόσο αξιόπιστη είναι η πολιτική ηγεσία και ιδιαίτερα ο Υπουργός στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, όταν το Σάββατο με άρθρο του στα «Νέα» περιγράφει πόσο ευτυχής είναι ο λαός της Θεσσαλονίκης με την απόσπαση, με τη βαρβαρότητα, με το έγκλημα της απόσπασης των αρχαίων στη Βενιζέλου και έρχεται την Κυριακή –ω του θαύματος!- μια δημοσκόπηση που δημοσιεύεται στη «Μακεδονία της Κυριακής» -δεν είναι του εκδοτικού συγκροτήματος της «Αυγής»- και λέει ότι το 62% συντριπτικά των πολιτών της Θεσσαλονίκης, τους οποίους ο κ. Καραμανλής εμφανίζει ως ικανοποιημένους, ζητάει να παραμείνουν τα αρχαία στον Σταθμό Βενιζέλου και «επιτέλους, τελειώστε το Μέτρο!» λέει το 71%.

Αυτό είναι το δείγμα αναξιοπιστίας και γι' αυτό και ακολουθεί και η ερώτηση, η οποία, κύριε Κεφαλογιάννη, έρχεται ως επίκαιρη γιατί δεν απαντήθηκε όταν έπρεπε στον κοινοβουλευτικό έλεγχο όπου μας εγκαλείτε να καταφύγουμε για να μας απαντήσετε. Το κάνουμε και δεν μας απαντάτε.

Απάντησε το Υπουργείο Οικονομικών σε σχέση με την έκθεση αποτίμησης της περιουσιακής κατάστασης του ΟΑΣΘ. Είναι μια διαδικασία που προβλέπεται στον ν. 4482/2017. Έπρεπε να παραδοθεί έξι μήνες μετά τον

διεθνή διαγωνισμό που έγινε με ανάδοχο την Grant Thornton –τη γνωρίζετε, φαντάζομαι- έχουμε φτάσει Ιούλιο του 2021.

Και το ερώτημά μας με ειλικρινές ενδιαφέρον είναι αν έχει φτάσει στα χέρια σας στο Υπουργείο Υποδομών, στον δεύτερο εταίρο του ΟΑΣΘ, στο Υπουργείο Οικονομικών, που με την απάντησή του λέει «δεν την έχουμε πάρει», έχει φτάσει ή δεν έχει φτάσει; Υπάρχει κάτι που πρέπει να μας πείτε; Ζητάμε να μας την καταθέσετε κιόλας. Μπορείτε να ξεκινήσουμε από αυτό και μετά να ξετυλίξουμε και τα υπόλοιπα;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Ευχαριστούμε.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε συνάδελφε, αναγνωρίζω το ειλικρινές ενδιαφέρον σας για τα ζητήματα των μέσων μαζικής μεταφοράς στη Θεσσαλονίκη, την πόλη σας. Εξάλλου είναι λογικό να αναφέρεστε σε αυτό. Όμως ας συμφωνήσουμε ότι τουλάχιστον τους τελευταίους είκοσι μήνες έχει υπάρξει μία βελτίωση. Αυτό νομίζω το αποδεικνύουν και οι αριθμοί.

Θυμίζω -και θα έρθω πολύ γρήγορα στην ερώτηση, μην νομίζετε ότι ξεφεύγω- ότι, εάν πάρουμε το θερινό πρόγραμμα, αυτήν τη στιγμή που μιλάμε

από τα 213 οχήματα του Ιουλίου του 2019 είναι γύρω στα 400 και αν πάρουμε το χειμερινό πρόγραμμα τα 230 οχήματα τα οποία κυκλοφορούσαν στη Θεσσαλονίκη κατά τους χειμερινούς μήνες του 2019 και του 2018 έχουν φτάσει τα 450 με 460. Άρα τουλάχιστον οι Θεσσαλονικείς μπορώ να πω ότι στο επίπεδο των μέσων μαζικής μεταφοράς, που είναι και το αντικείμενο της ερώτησής σας, πράγματι έχουν δει μία βελτίωση.

Το ερώτημα είναι αν θα μπορούσε να πάει ακόμα καλύτερα. Βεβαίως και θα μπορούσε να πάει καλύτερα. Είμαι ο τελευταίος ο οποίος θα μπορούσα να πω ότι όλα είναι τέλεια στη χώρα και ειδικά όσον αφορά τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Από εκεί και πέρα, όμως, νομίζω ότι θα πρέπει και εσείς κάποια στιγμή να αναγνωρίσετε τις προσπάθειες οι οποίες έχουν γίνει, επαναλαμβάνω, ειδικά τους τελευταίους είκοσι μήνες σε ένα πάρα πολύ δύσκολο περιβάλλον εν μέσω πανδημίας.

Έρχομαι στην έκθεση του ΟΑΣΘ. Δεν μπορώ παρά να συμφωνήσω επίσης για τη σημασία η οποία έχει η έκθεση αποτίμησης της αξίας του ΟΑΣΘ, όχι απλώς όμως μόνο για να αναδείξει το γενικότερο ζήτημα της οικονομικής διαχείρισης ή αν προτιμάτε της κακοδιαχείρισης του οργανισμού, όπως υπονοείται στην ερώτηση, αλλά γιατί τέσσερα χρόνια μετά την κρατικοποίησή του νομίζω ότι οι Έλληνες και κυρίως οι Θεσσαλονικείς πρέπει να μάθουν τι ακριβώς εξαγόρασε το ελληνικό δημόσιο, μια και μιλάμε για κρατικοποίηση,

τουλάχιστον όπως συνέβη επί της διακυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ και Ανεξάρτητων Ελλήνων.

Θα συμφωνήσετε μαζί μου, αν και δεν είμαι βέβαιος ότι θα το παραδεχτείτε, ότι η διαδικασία η οποία ακολουθήθηκε είναι μάλλον παράδοξη. Θα την εξηγήσω. Συνήθως όταν εξαγοράζεις μία επιχείρηση, προτού την εξαγοράσεις, πρέπει να αποτιμάς τα περιουσιακά στοιχεία αυτού το οποίο εξαγοράζεις είτε λέγεται κρατικοποίηση είτε λέγεται απλή αγορά. Και νομίζω ότι δεν χρειάζεται να είναι κάποιος οικονομολόγος για να το σκέφτεται. Χρειάζεται μια απλή λογική σε αυτό το κομμάτι.

Τι συνέβη όμως στην περίπτωση του ΟΑΣΘ; Ακριβώς το αντίθετο. Πρώτα έγινε η διαδικασία κρατικοποίησης του οργανισμού και μετά ζητήθηκε η αποτίμησή του. Και νομίζω ότι και μόνο αυτή η εξέλιξη αρκούσε για να υπονομεύσει την όποια εγώ θα έλεγα καλοπροαίρετη τότε προσπάθεια ορθολογικής διαχείρισης του ίδιου του οργανισμού. Και βεβαίως τις συνέπειες αυτής της θα έλεγα ανορθολογικής διαχείρισης ή του τρόπου αντιμετώπισης ακόμη και σήμερα την πληρώνουν και οι εργαζόμενοι και η διοίκηση και βέβαια και οι μέτοχοι εκείνης της περιόδου.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Υπουργού)

Ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε. Δεν θα καταχραστώ τον χρόνο.

Για να σας απαντήσω, η έκθεση αυτή έχει ολοκληρωθεί, έχει παραδοθεί εμπρόθεσμα -θα καταθέσω και τα έγγραφα τα οποία το αποδεικνύουν- και βεβαίως θα την έχετε κι εσείς στα χέρια σας μόλις ολοκληρωθούν οι κατά τον νόμο απαιτούμενες ενέργειες. Θα εξηγήσω και στη δευτερολογία μου για να μην καθυστερώ.

Η ανάδοχος εταιρεία, όπως η «Grant Thornton», όπως αναφέρατε την παρέδωσε στη διοίκηση εντός προθεσμίας, τον Φεβρουάριο του 2020, παρελήφθη από τον ΟΑΣΘ με τη σχετική διοικητική πράξη λίγες μέρες, αργότερα, δηλαδή στις 11 Μαρτίου του 2020. Στα υπόλοιπα, για να μην σας καθυστερώ, θα απαντήσω και στη δευτερολογία μου. Πάντως έχει παραληφθεί και έχει έρθει στο Υπουργείο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Ευχαριστώ.

Κύριε συνάδελφε, έχετε τρία λεπτά.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Κύριε Υπουργέ, πραγματικά με εκπλήσσετε με τον κυνισμό σας. Αυτήν τη στιγμή μου λέτε -δεν ξέρω αν είναι στα όρια της απιστίας ή της παράβασης καθήκοντος- ότι ένας εκ των δύο εταίρων έχει γνώση της έκθεσης, το Υπουργείο Υποδομών, ο δεύτερος, σύμφωνα με απάντηση κατατεθειμένη στα Πρακτικά της Βουλής μέσω του κοινοβουλευτικού ελέγχου

αγνοεί αυτήν την έκθεση. Αυτό εξ ορισμού, φαντάζομαι, ότι οδηγεί και στο τρίτο κακό συμπέρασμα, ότι δεν έχει κατατεθεί και στο Πρωτοδικείο της Αθήνας, όπως προβλέπεται από τον νόμο που χρειάστηκε να εκπονήσουμε και να καταθέσουμε, γιατί το 2016, κύριε Υπουργέ, ο ΟΑΣΘ χρεοκόπησε από ένα πολυετές «πάρτι» αδιαφάνειας και πλιάτσικου, το οποίο η διαχείρισή της από εσάς προσπαθεί να μετριάσει τις πιθανές ζημιές, τον λογαριασμό, που θα πληρώσουν όσοι συμμετείχαν στο «πάρτι».

Γιατί θέλω να σας πω ότι δημοσιεύματα για το περιεχόμενο αυτής της έκθεσης -και τα καταθέτω στα Πρακτικά- υπάρχουν από τον Φεβρουάριο του 2020, όπου προκύπτει χρεωστικό υπόλοιπο για τους μετόχους με τους οποίους συνομιλεί η Κυβέρνησή σας. Είναι κομμάτι του πελατειακού της συστήματος, έχει κλείσει το μάτι, και μέσω του ανεκδιήγητου κ. Σκόδρα, ότι θα έρθει και πάλι η εποχή της ιδιωτικοποίησης και του καθεστώτος μετόχων όπου τα κέρδη τους θα μπαίνουν στις ζημιές του δημόσια επιδοτούμενου ΟΑΣΘ. Αυτά συμβαίνουν.

Άρα μου λέτε ότι καλώς υπάρχει η υποψία μας ότι κρατιέται στο συρτάρι Καραμανλή, γιατί ακόμα δεν είναι ώριμο πολιτικό εργαλείο για να γίνει διαπραγμάτευση.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Χρήστος Γιαννούλης καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα δημοσιεύματα, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο

του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Και πάμε στο επόμενο βήμα. Θα σας καταθέσω μια επιστολή που έλαβε ο κ. Καραμανλής το καλοκαίρι του 2019. Είναι από τον «πολυκανιβαλισμένο» Στέλιο Παππά, επικεφαλής του ΟΑΣΘ τότε, που περιγράφει ακριβώς ποια είναι τα στοιχεία που έχουν οδηγήσει, εκτός από τη δημοσκόπηση που σας είπα για το Μετρό, στην έρευνα του Ινστιτούτου Καταναλωτών για τα δύο τελευταία χρόνια που είναι κόλαφος για τα αποτελέσματα του ΟΑΣΘ και των βελτιώσεων που εσείς συνεχώς επικαλείστε. Και θέλω να σας πω ότι αυτά που περιγράφονται εδώ είναι αυτά που οδήγησαν τον συνάδελφό σας κ. Καραόγλου να ζητήσει δημόσια συγγνώμη ενώπιον της ελληνικής Δικαιοσύνης, κύριε Υπουργέ.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Χρήστος Γιαννούλης καταθέτει για τα Πρακτικά την προαναφερθείσα επιστολή, η οποία βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Επανέρχομαι στην έκθεση της Grant Thornton. Καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι κακώς παραμένει κλειδωμένη στο συρτάρι του ενός εκ των δύο Υπουργών μετόχων του ΟΑΣΘ. Αναρωτιέμαι: πότε θα φτάσει στα χέρια της κοινωνίας των πολιτών, των άμεσα ενδιαφερόμενων, της Βουλής και των

κομμάτων, για να δούμε τελικά αυτό το «μάρμαρο» και αυτός ο «λογαριασμός» μήπως θα έχει την τύχη των 120 εκατομμυρίων παράνομων επιδοτήσεων των οποίων τη διαδικασία διεκδίκησης σταματήσατε, με ποιο επιχείρημα; Με το επιχείρημα ότι ναι, μπορεί να είναι παράνομες οι επιδοτήσεις που εισέπραξαν, αλλά αν συνεχίσουμε την προσφυγή θα τα πληρώσει διπλά ο ελληνικός λαός.

Σας έχει πληρώσει -όχι εσάς προσωπικά- πολλαπλάσια ακριβά ο ελληνικός λαός και αποδεικνύεται και με την απάντησή σας για τη λαθροχειρία με την έκθεση της Grant Thornton.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Ευχαριστούμε.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο για τρία λεπτά.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε συνάδελφε, νομίζω ότι όταν ειδικά από αυτό το Βήμα απευθυνόμαστε στον ελληνικό λαό καλό είναι να έχουμε κάποιες μετρημένες εκφράσεις. Αυτό το οποίο ακούστηκε -και νομίζω ότι θα το πάρετε πίσω- περί ενδεχόμενης απιστίας ή παράβασης καθήκοντος...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Ενδεχόμενης ποτέ.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):...σας το λέω και ως νομικός, αλλά μπορείτε να το διαπιστώσετε

κι εσείς ότι ακόμα και έτσι να ήταν όπως τα λέτε, ούτε απιστία υπήρχε ούτε παράβαση καθήκοντος.

Σε κάθε περίπτωση όμως -θα σας απαντήσω- και το Υπουργείο Οικονομικών την έχει. Ξέρω την απάντηση την οποία έχει δώσει και μάλιστα το έχει λάβει εδώ και περίπου ενάμιση μήνα. Νομίζω εκ παραδρομής έδωσε κι αυτή την απάντηση.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Πολλές παραλείψεις...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε συνάδελφε, ακούστε με. Δεν σας διέκοψα. Να πω ότι ήρθε με καθυστέρηση, ναι, αλλά και το Υπουργείο Οικονομικών, πράγματι, ο άλλος εταίρος ο κυβερνητικός, έχει πλέον και την έκθεση της Grant Thornton.

Αλλά επειδή εμένα μου αρέσει να δίνω συγκεκριμένες απαντήσεις, κύριε συνάδελφε, και νομίζω ότι μπορεί να μας κρίνει κι ο κόσμος ο οποίος μας ακούει, θα σας πω συγκεκριμένα περιστατικά και θα σας καταθέσω και τα έγγραφα, για να τα έχετε κι εσείς.

Η έκθεση αποτίμησης διαβιβάστηκε στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών -θα το πω για άλλη μια φορά- με καθυστέρηση, παρότι είχε παραληφθεί το 2020, στις 10/2/2021. Μπορεί να πει κανείς ότι υπήρχαν δύο αντικειμενικοί λόγοι γι' αυτή την καθυστέρηση. Προφανώς ο πιο σημαντικός

είναι ότι την περίοδο 1/1/2015 - 25/7/2017 δεν υπήρχε η έκθεση προσδιορισμού των εσόδων και δαπανών του Οργανισμού και η εκπόνηση αυτής της έκθεσης ήταν αναγκαία προκειμένου να ολοκληρωθεί η συνολική αποτίμηση της αξίας του ΟΑΣΘ.

Και ο δεύτερος λόγος βεβαίως, κάτι το οποίο είναι σχεδόν αυταπόδεικτο, είναι οι όποιες καθυστερήσεις μπορεί να υπήρξαν λόγω της πανδημίας, με αποτέλεσμα όλες οι υπηρεσίες του ΟΑΣΘ να υπολειτουργούσαν, γιατί ξέρετε πολύ καλά ότι το βάρος είχε πέσει στο να παρέχονται οι υπηρεσίες συγκοινωνιακού έργου στη συμπρωτεύουσα και πάνω απ' όλα να μπορεί να υπάρχει ένα, αν θέλετε, πέπλο προστασίας κυρίως προς τους εργαζόμενους του ΟΑΣΘ μέσα σε αυτές τις δύσκολες συνθήκες στις οποίες εργαζόντουσαν.

Όσον αφορά το ερώτημά σας κατά πόσο η έκθεση κατατέθηκε εμπρόθεσμα -θα την καταθέσω και στα Πρακτικά- σας απαντώ ότι βεβαίως και κατατέθηκε εμπρόθεσμα στο τέλος Φεβρουαρίου του 2020, πριν τη λήξη της διάρκειας της σύμβασής της και συγκεκριμένα στις 28/11/2019 έγινε ένα αίτημα από την ανάδοχο εταιρεία για να δοθεί μία παράταση, κάτι το οποίο έγινε αποδεκτό εντός της προθεσμίας από το διοικητικό συμβούλιο του Οργανισμού και συγκεκριμένα στις 29/11/2019.

(Στο σημείο αυτό ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Ιωάννης Κεφαλογιάννης καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα

οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Όλα αυτά τα έγγραφα αποδεικνύονται στο πακέτο που μόλις κατέθεσα. Και δόθηκε μια παράταση τριών μηνών μέχρι το τέλος Φεβρουαρίου, οπότε και παρεδόθη στον Οργανισμό.

Άρα, το σκέλος αν έγινε εμπρόθεσμα η διαδικασία νομίζω απαντήθηκε από αυτά τα οποία σας κατέθεσα.

Πράγματι υπήρξαν κάποιες καθυστερήσεις, επαναλαμβάνω, μέχρι να έρθει στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Και τέλος, από όταν εμείς το λάβαμε στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, υπάρχει τώρα μια διαδικασία «αποτίμησης», κάτι το οποίο δεν μπορούσε να κάνει ο ΟΑΣΘ, είναι κάτι το οποίο ολοκληρώνεται.

Μπορώ να σας διαβεβαιώσω ότι τα επόμενα βήματα τα οποία απαιτεί πράγματι ο ν.4482/2017 θα γίνουν τις επόμενες ημέρες, θα γίνει και η τυπική διαβίβαση στο Εφετείο Αθηνών, προκειμένου να ακολουθηθούν αυτές οι διαδικασίες. Άρα, όλα τα τυπικά βήματα θα ολοκληρωθούν.

Και να ξέρετε, κύριε συνάδελφε, ότι εγώ είμαι ο πρώτος ο οποίος πραγματικά θέλει να πέσει άπλετο φως σε όλη τη διαχειριστική διάρκεια και προ

διοικήσεως Παππά και κατά τη διάρκεια διοικήσεως Παππά και μετά, αν θέλετε, πραγματικά έτσι ώστε να εξαχθούν συμπεράσματα, για να δούμε τι λειτούργησε, τι δεν λειτούργησε.

Και τουλάχιστον ας αποφασίσουμε μέσα σε αυτή την Αίθουσα ότι το βασικό δεν είναι να υπάρχουν αλληλοκατηγορίες, αλλά να υπάρχει ένα συγκοινωνιακό έργο για τους Θεσσαλονικείς, κάτι που αρμόζει, νομίζω, και στην πόλη.

Ευχαριστώ πολύ.