



Ο κόσμος που έρχεται

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

ΓΡΑΦΕΙΟ ΤΥΠΟΥ

ΤΕΤΑΡΤΗ 24 ΙΟΥΝΙΟΥ 2009

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ ΤΥΠΟΥ

ΕΥΡΙΠΙΔΗ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗ

ΥΠΟΥΡΓΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

ΜΕ ΘΕΜΑ:

«ΟΜΙΛΟΣ Ο.Σ.Ε-ΤΡΑΙΝΟΣΕ
ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ
ΤΑ ΒΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΗΣ»

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Θα ήθελα να σας ευχαριστήσω για ακόμη μια φορά για τη συμμετοχή στη σημερινή σημαντική θα έλεγα ενημερωτική συνέντευξη, θα μου επιτρέψετε σήμερα να σας κουράσω λίγο παραπάνω, διότι το θέμα είναι και περίπλοκο, αλλά και εξαιρετικά σημαντικό και ουσιαστικά παρουσιάζεται στην καρδιά μιας πολύ δύσκολης διεθνούς οικονομικής συγκυρίας.

Άρα αποκτά και ιδιαίτερη αξία η απόφαση του Πρωθυπουργού και της κυβέρνησης να προχωρήσουν εμπράκτως σ' αυτή τη σημαντική μεταρρύθμιση που δεν θα επηρεάσει μόνο τις μεταφορές και την καθημερινότητα των πολιτών, αλλά θα επηρεάσει και την οικονομία και την αναπτυξιακή προοπτική ολόκληρης της χώρας μας.

Θεωρούμε, ότι η κινητικότητα και η μεταρρυθμιστική πολιτική είναι η καλύτερη απάντηση σε τέτοιου είδους διεθνείς οικονομικές κρίσεις. Είναι ο μοναδικός δρόμος που μπορεί να μας βγάλει ξανά μπροστά και να μας καταστήσει πρωταγωνιστές των εξελίξεων και όχι ουραγούς, γι' αυτό και προχωρούμε με αποφασιστικότητα, με σαφήνεια και με τόλμη σ' αυτές τις σημαντικές αλλαγές στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδας και στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ, οι οποίες πιστεύω ότι μπορούν να δημιουργήσουν τις καλύτερες δυνατές προϋποθέσεις.

Οι βασικοί άξονες στους οποίους βασίζεται, στηρίζεται αυτή η μεταρρυθμιστική προσπάθεια είναι ο άξονας της εξυγίανσης του οργανισμού και βεβαίως της ανάπτυξής του, η οποία είναι το επόμενο βήμα της εξυγίανσης. Αναδιατάσσουμε τις δυνάμεις μας και φροντίζουμε με την πολιτική μας ούτε 1 € να μην πάει χαμένο από το εθνικό κεφάλαιο.

Για να δούμε ποιο είναι το μέγεθος του προβλήματος που καλούμεθα να αντιμετωπίσουμε. Όσον αφορά την οικονομική κατάσταση, η ετήσια ζημιά κατά μέσο όρο είναι γύρω στο 1 δισεκατομμύριο €. Το

συσσωρευμένο χρέος από το παρελθόν είναι 9 δις . Η ημερήσια δέσμευση πόρων είναι 22,5 εκατομμύρια €.

Και η σχέση εσόδων – εξόδων με πολύ μετριοπαθείς υπολογισμούς είναι 1:8, 1 έσοδο, 8 έξοδα, όταν σε ολόκληρη την Ευρώπη ο μέσος όρος σ' αυτό το κοινωνικό μέσο είναι 8 έσοδα, 10 έξοδα. Έχουμε δε και ιδιαίτερος αυξημένο μοναδιαίο κόστος ανά επιβατοχιλιόμετρο.

Έχουμε έναν ενδεικτικό πίνακα που σας δείχνουμε, ο οποίος παρουσιάζει τα κόστη, τη διαφορά, τη ζημία δηλαδή που παθαίνουμε σε κάθε επιβατοχιλιόμετρο. Στοιχίζει με απλά λόγια η λειτουργία του Ομίλου ως έχει μέχρι σήμερα 3.000,00 € στην κάθε οικογένεια.

Για να δούμε τη λειτουργική κατάσταση. Εμφανίζεται έλλειμμα κατά τις τελευταίες 10ετίες λόγω μη ολοκληρωμένου σχεδιασμού και εσφαλμένης ιεράρχησης προτεραιοτήτων. Για παράδειγμα σε πάρα πολλές περιπτώσεις διαπιστώνουμε στο δίκτυο να μην είναι συνδεδεμένο με τις βιομηχανικές περιοχές, με τα βιομηχανικά πάρκα, με τα λιμάνια.

Διαπιστώνουμε, επίσης, τη σιδηροδρομική απομόνωση πολλών περιοχών της ελληνικής περιφέρειας ή τη μη επαρκή σύνδεση με τα ευρωπαϊκά και τα διεθνή δίκτυα που θα δημιουργούσαν μία θετική κινητικότητα, μία ανάσα, πρόσθετα έσοδα για τον ελληνικό σιδηρόδρομο.

Η κατάσταση του δικτύου: μόλις το 20% είναι διπλής γραμμής και το 9,6% είναι με ηλεκτροκίνητη έλξη. Η χαμηλή μεταφορική διείσδυση όταν την δεκαετία του '70 είχαμε 6,2% των εμπορευματικών μεταφορών, σήμερα έχουμε μόλις 1,5% των εμπορευματικών μεταφορών, όταν την δεκαετία του '70 είχαμε 9,5% των επιβατικών μεταφορών, σήμερα έχουμε μόλις το 3,5% των επιβατικών μεταφορών.

Και έχουμε έναν οργανισμό με αποδυναμωμένο ανθρώπινο δυναμικό κυρίως λόγω της ηλικιακής του κατάστασης επειδή αποκόπτεται σταδιακά από τις σύγχρονες τεχνολογίες που συνεχώς μπαίνουν δυναμικά μέσα στο πεδίο.

Αυτό το τοπίο δημιουργεί την απαξίωση των προσφερόμενων υπηρεσιών, έχουμε δηλαδή χαμηλή ποιότητα υπηρεσιών. Αυτή είναι η κατάσταση μέχρι σήμερα.

Με τα στοιχεία τα οποία εμείς έχουμε συγκεντρώσει και έχουμε αναλύσει προκύπτει ότι η ΔΕΚΟ αυτή του ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ είναι η πιο ζημιογόνα ΔΕΚΟ της Ευρώπης. Εγώ θέλω να επαναλάβω ότι λειτουργεί, το έχω πει και στο παρελθόν, χάρις στο φιλότιμο και την αγάπη των εργαζομένων και πληρώνει σε πάρα πολλές περιπτώσεις σφάλματα είτε της πολιτικής, είτε της διοικητικής ηγεσίας του παρελθόντος.

Είπαμε από την αρχή, ότι είναι προτεραιότητα μεταρρυθμιστική, ωριμάσαμε αυτή την προτεραιότητα, ήρθε η ώρα να παρέμβουμε πια αποτελεσματικά στο πεδίο με πράξεις και όχι με λόγια. Είναι μια προσπάθεια που ξεκίνησε το τελευταίο διάστημα και συνεχίζεται πια με πληρότητα και μπαίνουμε σε συγκεκριμένες, εφαρμοσμένες πολιτικές που ευελπιστούμε ότι θα φέρουν αποτέλεσμα.

Ποιοι οι περιορισμοί στην προσπάθεια αυτή που ξεκίνησε; Ο πρώτος περιορισμός είναι ότι σταδιακά καταργούνται οι κρατικές εγγυήσεις για δανεισμό της ΤΡΑΙΝΟΣΕ το 2010. Επίσης ότι εκτός από τις απελευθερωμένες

εμπορευματικές μεταφορές που είχαμε μέχρι τώρα, το 2011 απελευθερώνονται και οι επιβατικές μεταφορές. Άρα, εάν θιγούν αυτά τα δύο τίθεται σε κίνδυνο η λειτουργία της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, εάν δεν κάνουμε κάτι και μείνουμε όπως είμαστε μέχρι σήμερα.

Ένα κρίσιμο σημείο που πρέπει να λάβουμε υπόψη μας επίσης είναι, ότι χωρίς διορθωτικές αλλαγές στη λειτουργία του Ομίλου ΟΣΕ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ υπολογίζεται ότι σε 2 χρόνια θα υπερβεί το χρέος τα 11 δις, θα φτάσει δηλαδή περίπου το 5% του ΑΕΠ, αναδεικνύοντας ουσιαστικά το σιδηροδρομικό μας σύστημα στο μεγαλύτερο πρόβλημα της εθνικής οικονομίας.

Είναι προφανές, ότι η μεταρρύθμιση της λειτουργίας του σιδηροδρομικού μας συστήματος αποτελεί σήμερα το κεντρικότερο στοίχημα του ευρύτερου εθνικού σχεδιασμού για την αναδιάρθρωση όλων των δυνάμεων της χώρας και για την επιτάχυνση των διαρθρωτικών αλλαγών.

Τα βασικά χαρακτηριστικά της φιλοσοφίας που διαθέτει η μεταρρύθμιση είναι τα εξής: Πρώτα απ' όλα λαμβάνουμε υπόψη τα νέα δεδομένα που έχει δημιουργήσει η διεθνής οικονομική κρίση και βεβαίως οι πραγματικές αντοχές της εθνικής οικονομίας.

Δεύτερον, τις κατευθύνσεις που είχαν περιγραφεί από την κυβέρνηση μας κατά το παρελθόν και το ήδη μέχρι τότε δημοσιοποιημένο σχέδιο ανασυγκρότησης το οποίο αναπροσαρμόζουμε σε καίρια σημεία με βάση τα νέα δεδομένα που σας είπα.

Τον ευρύτερο αναπτυξιακό σχεδιασμό της χώρας με έμφαση στην άρση της απομόνωσης της ελληνικής περιφέρειας. Τη σταθερή προτεραιότητα που βάζουμε εμείς για την προάσπιση της κοινωνικής συνοχής και την απόλυτη διασφάλιση των εργαζομένων.

Και την κεντρική επιλογή να προχωρήσουμε σε εξυγίανση και όχι σε ιδιωτικοποίηση, ουσιαστικά αναδεικνύοντας μέσα απ' αυτόν τον Οργανισμό την χώρα μας ως ένα σημαντικό διεθνές διαμετακομιστικό και εμπορευματικό κέντρο.

Ποια είναι η στρατηγική μας, που στοχεύει; Ο βασικός στόχος είναι ο σύγχρονος σιδηρόδρομος. Για μας σύγχρονος σιδηρόδρομος σημαίνει εξασφαλισμένη βιωσιμότητα και αναπτυξιακή προοπτική, ασφάλεια και ταχύτητα στις μετακινήσεις των επιβατών, αξιοποίηση της οικολογικής διάστασης του σύγχρονου αυτού μέσου.

Η ουσία του κοινωνικού χαρακτήρα του ελληνικού σιδηρόδρομου μπορεί να υποστηριχθεί μόνο όταν η οικονομική του κατάσταση και οι όροι λειτουργίας του αποδεικνύουν ότι έχει τη δύναμη να σταθεί στο πλευρό του κάθε Έλληνα πολίτη, χωρίς να στερεί πολύτιμους πόρους από την εθνική οικονομία, με υψηλού επιπέδου υπηρεσίες και με μία αναπτυξιακή δυναμική που να παράγει οφέλη για όλους.

Οι βασικοί στρατηγικοί μας άξονες είναι δύο: είναι η εξυγίανση και η ανάπτυξη. Η διασφάλιση της βιωσιμότητας και της αναπτυξιακής προοπτικής σε βάθος χρόνου. Δεν πάμε δηλαδή να κάνουμε κάτι πρόχειρο, εποχιακό, αποσπασματικό, αλλά κάτι το οποίο θα είναι στρατηγικά ορθώς προσανατολισμένο και θα είναι άμεσα ανταποδοτικό στα κεφάλαια της στρατηγικής αυτής τα οποία εφαρμόζονται κάθε φορά.

Το σχέδιο συμπεριλαμβάνει παρεμβάσεις και στις τρεις νέες εταιρίες, τον ΟΣΕ, στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ και στην ΕΡΓΟΣΕ. Στον ΟΣΕ το κύριο ζήτημα είναι ο εταιρικός μετασχηματισμός. Πρώτα απ' όλα για να διαμορφώσουμε αυτό το σχέδιο λάβαμε υπόψη μας το Κοινοτικό Δίκαιο και τις κατευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και βεβαίως το βασικό μας κριτήριο σε όποια απόφαση πήραμε ήταν η αποτελεσματική παροχή σιδηροδρομικών υπηρεσιών.

Προχωρήσαμε στο διαχωρισμό της ΤΡΑΙΝΟΣΕ από τον Όμιλο ΟΣΕ με απευθείας υπαγωγή στο ελληνικό δημόσιο. Ενισχύουμε το ρόλο της ΕΡΓΟΣΕ με την ανάλυση της αρμοδιότητας της κατασκευής όλων των σιδηροδρομικών έργων, δηλαδή και των εθνικώς χρηματοδοτούμενων, αλλά και των συγχρηματοδοτούμενων, καθώς και την αρμοδιότητα λειτουργίας και των συστημάτων ελέγχου και κυκλοφορίας και συντήρησης του εκσυγχρονισμένου δικτύου όπου αυτό προωθείται.

Ξέρετε ότι η πρώτη προτεραιότητα η οποία ήδη υλοποιείται είναι ο ΠΑΘΕΠ, δηλαδή Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Ειδωμένη – Προμαχώνας και μειώνουμε τις πέντε εταιρίες σε τρεις, συγχωνεύοντας ουσιαστικά με τον ΟΣΕ την ΕΔΙΣΥ και την ΓΑΙΑΟΣΕ με την ΕΡΓΟΣΕ.

Βλέπετε έναν πίνακα που παρουσιάζει τον τρόπο με τον οποίο μεταβάλλονται οι εταιρίες του Ομίλου. Και βλέπετε σε έναν άλλο πίνακα το νέο εταιρικό σχήμα, τη νέα δομή, όπως διαρθρώνεται πια μετά απ' αυτές τις μεταβολές.

Όσον αφορά τώρα την ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Ο νομικός διαγωνισμός της ΤΡΑΙΝΟΣΕ έγινε στις 29/12/2008. Στη φάση της έγκρισης από τη Διυπουργική Επιτροπή, τις Γενικές Συνελεύσεις και το Ελεγκτικό Συνέδριο είναι οι διεταιρικές συμβάσεις μεταξύ ΟΣΕ – ΕΔΙΣΥ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Έχουν ήδη τελειώσει 10 από τις 13 συμβάσεις, τώρα το Μάιο του 2009 και είναι σε διαπραγμάτευση και οι άλλες 3. Απομένει η έγκρισή τους από τη Διυπουργική Επιτροπή που είναι μία εύκολη πράξη.

Επίσης υλοποιείται ήδη η απαιτούμενη κεφαλαιοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Εξασφαλίστηκαν για την κεφαλαιοποίησή της, ώστε να μην έχει χρέη, να είναι μια καθαρή εταιρεία 350 εκατομμύρια €, 150 εκατομμύρια € εγκρίθηκαν να δοθούν εντός του 2009 και αυτή τη στιγμή που μιλούμε έχουν ήδη καταβληθεί τα 50 εκατομμύρια € απ' αυτά.

Σε εξέλιξη βρίσκεται όπως σας έχω ξαναπεί και η σχετική διαπραγμάτευση με τον αρμόδιο Επίτροπο τον κ. Ταγιάνι στον οποίο αμέσως το επόμενο διάστημα θα υποβληθεί ένα ολοκληρωμένο Business Plan το οποίο θα αναδεικνύει τη δουλειά που έχει γίνει αυτούς τους μήνες.

Σας δίνω σε ειδικό πίνακα μία – μία όλες τις συμβάσεις που έχουν γίνει αυτό το διάστημα που δουλεύουμε. Από το 1 μέχρι το 5 είναι οι συμβάσεις οι οποίες έχουν ολοκληρωθεί και βρίσκονται για έγκριση στη Διυπουργική. Η σύμβαση 6 και 7 βρίσκεται στη φάση της διαπραγμάτευσης και ολοκληρώνεται αρχές Ιουλίου.

Επίσης υπάρχει μία δεύτερη κατηγορία συμβάσεων, είναι τα Συμφωνικά Μεταβίβασης Συμβάσεων, κυρίως αφορά τη σχέση ΟΣΕ – ΕΔΙΣΥ με τρίτους που αφορούν αποκλειστικά την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ως εκ τούτου οι εν λόγω συμβάσεις έπρεπε να μεταφερθούν στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Από τη 1 έως την 5 έχουν ολοκληρωθεί το Μάιο του 2009 και βρίσκονται προς έγκριση στη

Διυπουργική. Η σύμβαση Νο 6 βρίσκεται στη φάση της διαπραγμάτευσης και ολοκληρώνεται αρχές Ιουλίου.

Αυτή είναι η εξέλιξη στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ αυτή τη στιγμή, έχουμε κάνει δηλαδή όλα αυτά τα βήματα, ολοκληρώνεται ουσιαστικά αυτό το οποίο είχαμε πει στην αρχή της χρονιάς.

Όσον αφορά την ΕΡΓΟΣΕ τώρα, ο Ν.3710/2008 μετέφερε τις αρμοδιότητες στις 23/10/2008. Η σύμβαση μεταφοράς αρμοδιοτήτων από τον ΟΣΕ και ΕΔΙΣΥ προς ΕΡΓΟΣΕ εγκρίθηκε από την Διυπουργική Επιτροπή στις 29 Απριλίου του 2009 και από τις Γενικές Συνελεύσεις στις 18/5 και στις 20/5 αντίστοιχα. Η απόφαση επικύρωσης από τον αρμόδιο Υπουργό, από εμένα έγινε στις 16/6/2009 και το νέο οργανόγραμμα της ΕΡΓΟΣΕ εγκρίνεται από το Δ.Σ. της ΕΡΓΟΣΕ το επόμενο διάστημα.

Εξασφαλίζονται ουσιαστικά οι όροι για καλύτερη αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών στην ΕΡΓΟΣΕ, η οποία θα στελεχωθεί και με σύγχρονο ανθρώπινο δυναμικό, θα το πούμε αναλυτικότερα στη συνέχεια.

Ουσιαστικά έχουμε τη μείωση δηλαδή των πέντε εταιρειών που υπήρχαν σε τρεις, συγχωνεύεται ο ΟΣΕ και η ΕΔΙΣΥ. Η διαδικασία ξεκίνησε στις 24/12/2008, ολοκληρώθηκε ήδη ο ισολογισμός του 2008 και είναι και ο ισολογισμός μετασχηματισμού αυτή η πράξη έγινε τώρα μέσα στο Μάιο του 2009. Αναμένεται η ολοκλήρωση της διαδικασίας μέχρι τον Αύγουστο του 2009.

Όσον αφορά την συγχώνευση της ΕΡΓΟΣΕ με τη ΓΑΙΑΟΣΕ ξεκίνησε στις 18/12/2008, ολοκληρώθηκε ο ισολογισμός του 2008 μέσα στο Μάιο του 2009 και αναμένεται η ολοκλήρωση της διαδικασίας πάλι τον Αύγουστο του 2009.

Οι πόροι. Τους τελευταίους μήνες και προκειμένου να προχωρήσουν οι μεταρρυθμιστικές αλλαγές εξασφαλίστηκαν, πρώτα απ' όλα τριπλάσιοι πόροι για το 2009 όσον αφορά τις επενδύσεις από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων.

Υλοποιείται η απαιτούμενη αύξηση κεφαλαίου για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, σας την περιέγραφα προηγουμένως. Και διασφαλίστηκαν παρά τη δύσκολη διεθνή οικονομική συγκυρία τα απαιτούμενα χρήματα για τις λειτουργικές ανάγκες του 2009.

Ουσιαστικά διαχωρίζουμε τα παρελθόντα χρέη από τα τρέχοντα έξοδα του νέου εταιρικού σχήματος κυρίως των δύο εταιρειών που δημιουργούνται της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ. Τα χρέη όπως γνωρίζετε είχαν φτάσει τα 9 δις €. Τα χρέη όπως γνωρίζετε επίσης γεννούν χρέη, δηλαδή χρέη που κληρονομήθηκαν αυξήθηκαν με γεωμετρική πρόοδο διότι τοκίζονταν κλπ. και πολλαπλασίαζαν το οφειλόμενο κεφάλαιο.

Και τώρα συνεργαζόμαστε ουσιαστικά με το Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών για να επιλέξουμε αφού καταγραφεί η μεταρρυθμιστική και εξυγιαντική μας προσπάθεια το προσφορότερο τραπεζικό εργαλείο προκειμένου να γίνει μακροπρόθεσμη ρύθμιση των παρελθόντων χρεών. Αυτό θα είναι το ένα κεφάλαιο το οποίο θα το δουλέψουμε μαζί με το Οικονομίας και Οικονομικών το οποίο έχει και τον πρώτο λόγο.

Το δεύτερο κεφάλαιο το οποίο αφορά εμάς, στην αρμοδιότητά μας είναι οι νέες εταιρείες, δηλαδή η ΤΡΑΙΝΟΣΕ και η ΕΡΓΟΣΕ να ξεκινήσουν

δυναμικά, να μειώσουν τα έξοδα, να αυξήσουν τα έσοδα, να μην έχουν χρέη, να είναι υγιείς, να είναι ανταγωνιστικές.

Για να δούμε τώρα το κρίσιμο κεφάλαιο των εργασιακών σχέσεων. Η δέσμευσή μας είναι απολύτως ξεκάθαρο ότι αποτελεί απόλυτη προτεραιότητα για μας και σαφή δέσμευση της κυβέρνησης η διασφάλιση των καλύτερων δυνατών όρων για τα εργασιακά ζητήματα ενόψει αυτών των αλλαγών.

Σεβόμαστε τα δικαιώματα των εργαζομένων και αναζητούμε μια δίκαιη λύση που θα κατοχυρώνει μεν αυτά τα δικαιώματα, αλλά θα είναι δίκαιη λύση και για το σύνολο της κοινωνίας. Στην αρχή βρεθήκαμε αντιμέτωποι με δύο επιλογές: τις μετατάξεις και την εθελούσια έξοδο. Η λύση των μετατάξεων κινούνταν προς την αντίθετη κατεύθυνση για την αναβάθμιση του ανθρώπινου δυναμικού και την ανάπτυξη νέων σιδηροδρομικών ειδικοτήτων και ήταν μια λύση που δεν την προέκριναν και οι ίδιοι οι εργαζόμενοι.

Η εθελούσια έξοδος επιβάρυνε δυσβάσταχτα τα ταμεία και δημιουργούσε πρόβλημα στο ασφαλιστικό μας σύστημα. Αναγκαία λοιπόν ήταν η εύρεση λύσης η οποία με το μικρότερο κοινωνικό κόστος και στο δεδομένο πλαίσιο των οικονομικών στόχων και αντοχών του Οργανισμού να υπηρετεί την αναπτυξιακή προοπτική του ελληνικού σιδηρόδρομου.

Η πρότασή μας είναι το πρόγραμμα της μισθωτής εφεδρείας, η λύση που προκρίνουμε πιστεύουμε ότι έχει τις λιγότερες αδυναμίες και τα περισσότερα συγκριτικά πλεονεκτήματα σε σχέση με τις άλλες δυο. Παράλληλα όμως με πρόγραμμα προσλήψεων για την ανάπτυξη νέων ειδικοτήτων αιχμής, νέων σιδηροδρομικών ειδικοτήτων.

Η πρόταση αυτή κατά την εφαρμογή της μπορεί να φτάσει μάξιμουμ να αφορά τους 3.000 εργαζόμενους. Η εφαρμογή της προβλέπεται να γίνει σταδιακά μέχρι το 2014. Το κόστος το αναλαμβάνει ο ίδιος ο ΟΣΕ για όλες τις εταιρείες του Ομίλου και για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, την ανεξάρτητη ΤΡΑΙΝΟΣΕ, μετά από διαπραγμάτευση και έγκριση της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Την ευθύνη της διαχείρισης έχει ο ΟΑΕΔ που έχει εμπειρία σ' αυτά τα ζητήματα. Τώρα ποιοι δικαιούνται να ενταχθούν στο πρόγραμμα μισθωτής εφεδρείας. Ένας συνδυασμός κριτηρίων επιλέγεται από μας γιατί λάβαμε υπόψιν αν θέλετε και προτάσεις που μας έχουν υποβληθεί καταρχήν από την ΠΟΣ, αλλά και από ομάδες εργαζομένων.

Συνδυάζουμε την ηλικία με τα έτη προϋπηρεσίας. Δικαίωμα ένταξης έχει όλο το προσωπικό που θα πληροί αυτά τα κριτήρια, τα οποία θα περιγράψουμε, κατά την επόμενη πενταετία. Για ποιους είναι εθελοντική η συμμετοχή στο πρόγραμμα και για ποιους είναι υποχρεωτική. Θυμίζω ότι στην αρχή υπήρχε το στοιχείο της υποχρεωτικότητας πιο έντονο. Ακόμα ένα σημείο που μετριάζουμε τώρα σεβόμενοι αυτά που ακούσαμε είναι ο συνδυασμός της εθελοντικότητας με την υποχρεωτικότητα.

Η εθελοντική συμμετοχή αφορά τους εργαζόμενους ηλικίας 48 έως 49 ετών και με προϋπηρεσία πάνω από 28 έτη. Επίσης αφορά τους εργαζόμενους ηλικίας 50 έως 54 ετών ανεξαρτήτως ετών προϋπηρεσίας. Η υποχρεωτική συμμετοχή αφορά τους εργαζόμενους με προϋπηρεσία πάνω από 35 έτη ανεξαρτήτως ηλικίας και επίσης αφορά τους εργαζόμενους ηλικίας πάνω από 55 έτη ανεξαρτήτως ετών προϋπηρεσίας.

Ο τελικός αριθμός των μισθωτών ανά ειδικότητα που μπορεί να συμμετέχει στο πρόγραμμα μισθωτής εφεδρείας ορίζεται με εξαμηνιαίες αποφάσεις του Υπουργού Μεταφορών ύστερα από εισηγήσεις των οικείων Διοικητικών Συμβουλίων. Η επιλογή γίνεται με βάση την αύξουσα σειρά του χρόνου που υπολείπεται για τη θεμελίωση του συνταξιοδοτικού δικαιώματος, ξεκινώντας εννοείται από τους μισθωτούς που καλύπτουν τα κριτήρια υποχρεωτικής συμμετοχής.

Δυνατότητα αναστολής ένταξης στο πρόγραμμα για τρία χρόνια υπάρχει για όσους κατέχουν διευθυντικές θέσεις με απόφαση του οικείου Διοικητικού Συμβουλίου. Γιατί εμφανίζουμε αυτή την ευελιξία σ' αυτό το σημείο; Διότι θέλουμε να προχωρήσουμε στην εξυγίανση χωρίς όμως να διακινδυνεύσουμε τη συνεχή εύρυθμη λειτουργία του Οργανισμού. Γι' αυτό υπάρχει και αυτή η ευελιξία ώστε κάθε φορά να αντιμετωπίζονται επιτόπου τα δεδομένα.

Οι παροχές, με βάση το πρόγραμμα καταβολής στο 100% των ασφαλιστικών εισφορών και η διατήρηση του συνταξιοδοτικού καθεστώτος. Αναπλήρωση των εκάστοτε μικτών τακτικών αποδοχών και εξέλιξη του ποσού αυτού με αυτό με βάση το υφιστάμενο σύστημα κλιμακίων.

Όποιος συμμετέχει στο πρόγραμμα παίρνει το 50% του ποσού αποζημίωσης λόγω συνταξιοδότησης στην αρχή με την ένταξή του και το άλλο 50% του ποσού αποζημίωσης λόγω συνταξιοδότησης, καθώς και επιπλέον ποσό επί τα έτη συμμετοχής στο πρόγραμμα κατά την έξοδό του. Δυνατότητα συμμετοχής σε πρόγραμμα επανακατάρτισης διατηρεί ο καθένας από αυτούς τους εργαζόμενους με την υποστήριξη του ΟΑΕΔ, με σκοπό, εφόσον το επιθυμεί ο ίδιος, να επανενταχθεί στην αγορά εργασίας. Και επίσης διατηρείται το υφιστάμενο φορολογικό καθεστώς.

Η έξοδος από το πρόγραμμα μισθωτής εφεδρείας. Στην περίπτωση που κάποιος εξέλθει από το πρόγραμμα για ανάληψη εργασίας στον ιδιωτικό τομέα ή για αυτοαπασχόληση διατηρείται το ασφαλιστικό καθεστώς ΟΣΕ και ο ΟΣΕ πληρώνει τα επιπλέον ασφάλιστρα. Έξοδο επίσης μπορεί να έχουμε σε θεμελίωση δικαιώματος πλήρους συνταξιοδότησης ή ανάληψη εργασίας στον ΟΣΕ, οπότε απλά αναστέλλεται η συμμετοχή στο πρόγραμμα.

Ξεκαθαρίζουμε ότι η ανάληψη εργασίας στον ΟΣΕ θα επιτρέπεται με τη μορφή σχέσεως ορισμένου χρόνου ή επί έργω και για περιορισμένο αριθμό στελεχών συνολικά. Από το πρόγραμμα μισθωτής εφεδρείας τα συνολικώς προσδοκώμενα οφέλη σε βάθος δεκαετίας είναι 315 εκατομμύρια ευρώ.

Απ' αυτά 135 εκατομμύρια θα καταβληθούν άμεσα για τη χρηματοδότηση νέων θέσεων εργασίας σε σύγχρονες σιδηροδρομικές ειδικότητες. Τα υπόλοιπα θα πάνε στο ταμείο για τη βιωσιμότητα και την ανάπτυξη των επενδύσεων του Οργανισμού.

Πάμε λίγο τώρα στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ, στην καινούργια ανεξάρτητη εταιρεία. Ο στόχος μας είναι να είναι υγιής και ανταγωνιστική η νέα ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Αναμορφώνουμε λοιπόν τις πηγές που δημιούργησαν το χρέος και δημιουργούμε τους απαιτούμενους όρους για να μπορέσουμε να αυξήσουμε τα έσοδα της καινούργιας ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Σας εξήγησα προηγουμένως ότι τα χρέη

που αυτή τη στιγμή έχει τα τακτοποιούμε με τον τρόπο που περιέγραψα. Τώρα λέμε τι θα γίνει από εκεί και μετά.

Τέσσερις νέες πολιτικές εφαρμόζονται με συστηματικότητα. Μια καινούργια τιμολογιακή πολιτική, μια καινούργια δρομολογιακή πολιτική, μια καινούργια εμπορευματική πολιτική και μια καινούργια πολιτική εμπορικής εκμετάλλευσης. Γίνονται πιο συγκεκριμένος για το κάθε ένα απ' αυτά τα κεφάλαια.

Πρώτα απ' όλα όμως ας δούμε ποια είναι η υφιστάμενη κατάσταση στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Ο αριθμός επιβατών του σιδηροδρομικού δικτύου συνολικά που μετακινείται σήμερα είναι γύρω στα 16,5 εκατομμύρια πολίτες. Ο αριθμός επιβατών των προαστιακών γραμμών είναι 8,5 εκατομμύρια πολίτες, είναι το 51% του συνόλου. Σημειώστε το νούμερο αυτό, θα σας χρειαστεί μετά γιατί έχει κάποια σημασία.

Ο αριθμός επιβατών στο υπόλοιπο δίκτυο είναι 8 εκατομμύρια. Σύμφωνα με την ισχύουσα τιμολογιακή πολιτική, ενώ οι τιμές των εισιτηρίων είναι καθηλωμένες από το 2000 και μετά, το κόστος της σιδηροδρομικής μεταφοράς αυξήθηκε σημαντικά. Θα κάνω ένα σχόλιο εδώ. Μόνο το 2006 θυμίζω ότι είχαν μεταβληθεί οι τιμές του Intercity και του Intercity Express στη διαδρομή Αθήνα – Θεσσαλονίκη κι αυτό το λαμβάνουμε υπόψιν στην τιμολογιακή πολιτική που θα σας παρουσιάσω μετά.

Αυτή τη στιγμή τα έσοδα από τα εισιτήρια καλύπτουν μόνο το 38% του συνολικού κόστους των επιβατικών μεταφορών. Σύμφωνα με την τιμολογιακή πολιτική που εγκαινιάζουμε, η οποία θα υλοποιηθεί με πληρότητα σε βάθος διείσδυσης, ο απώτερος στόχος είναι να φτάσουμε στο 80% του εισιτηρίου των ΚΤΕΛ.

Η αναπροσαρμογή θα γίνει σταδιακά. Κατά την πρώτη δόση λοιπόν η αύξηση που θα επιβληθεί το πρώτο οκτάμηνο για τις κοινές αμαξοστοιχίες θα είναι της τάξης του 33%. Για τις αμαξοστοιχίες Intercity και Intercity Express, επειδή είχε δοθεί αύξηση το 2006 στο εισιτήριο, περιορίζεται μόνο στην τιμή του βασικού εισιτηρίου, η οποία στο σύνολο βγαίνει 13% αύξηση και στο σύνολο του Intercity Express βγαίνει 7% αύξηση.

Η έναρξη εφαρμογής του πρώτου γύρου τιμολογιακής αναπροσαρμογής είναι η 1^η Αυγούστου του 2009, με παράλληλη προσπάθεια βελτίωσης της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών. Έχετε μετά μπροστά σας έναν αναλυτικότερο πίνακα που δείχνει πού αυξάνουν και πού δεν αυξάνουν οι τιμές.

Από 1^η Αυγούστου λοιπόν η τιμή μεταφοράς με κοινές αμαξοστοιχίες αυξάνεται σε πρώτη δόση κατά 33%. Intercity, η βασική τιμή εισιτηρίου, εάν υπολογιστεί 33%, το σύνολο της αύξησης στο Intercity βγαίνει 13%. 7% βγαίνει το Intercity Express, 33% το συμπλήρωμα τιμής για υπηρεσίες συνοδευτικές της μεταφοράς, δηλαδή κλίνες, συνοδευόμενα αυτοκίνητα κλπ.

Δεν έχουμε καμία αύξηση στις προαστιακές συγκοινωνίες, γι' αυτό σας είπα να το τονίσετε προηγουμένως. Δηλαδή το 51% του κοινού μας που χρησιμοποιεί προαστιακό σιδηρόδρομο δεν θα υποστεί καμία αύξηση, δεν επηρεάζεται από αυτήν την τιμολογιακή πολιτική που σήμερα ανακοινώνουμε.

Η τιμή του εισιτηρίου του τρένου είναι, σύμφωνα με τα δεδομένα που θα διαμορφωθούν, 46% φθηνότερη από το αντίστοιχο εισιτήριο του ΚΤΕΛ για τις κοινές αμαξοστοιχίες και 13% φθηνότερη για τις αμαξοστοιχίες Intercity.

Απ' αυτήν την τιμολογιακή πολιτική τι προσδοκούμε ως όφελος. Με βάση το οικονομικό έτος 2008, όπου οι επιβατικές μεταφορές μας απέφεραν 69,2 εκατομμύρια έσοδα, προσδοκούμε ότι το '09 θα έχουμε συν 5,4 εκατομμύρια, το '10 συν 22,7 εκατομμύρια και το '11 συν 39 εκατομμύρια. Αυτή είναι η βελτίωση που προσδοκούμε, ο επιδιωκόμενος στόχος από την τιμολογιακή μόνο πολιτική.

Πάμε στο δεύτερο κεφάλαιο, μεταρρύθμιση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ που αφορά τη δρομολογιακή πολιτική. Το κόστος της δρομολογιακής πολιτικής που ακολουθήθηκε τις προηγούμενες δεκαετίες αγγίζει ετησίως τα 193,9 εκατομμύρια χωρίς να υπηρετεί τις πραγματικές κοινωνικές ανάγκες, ενώ αυτό συμβάλλει στη συνεχή διεύρυνση του ελλείμματος της εταιρείας.

Θα σας δώσω ένα ενδεικτικό παράδειγμα. Ενδεικτικά διαλέξαμε την Πελοπόννησο. Υπάρχουν αντίστοιχα παραδείγματα σε όλες τις περιφέρειες, απλά εδώ πέρα είναι μεγαλύτερη η τιμή και πιο εντυπωσιακό το νούμερο. 28 εκατομμύρια στοιχίζει η λειτουργία του σιδηρόδρομου στην Πελοπόννησο μόνο για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, δεν υπολογίζουμε τα έξοδα των άλλων δυο εταιρειών, και τα έσοδα είναι 2 εκατομμύρια.

Τώρα αναθεωρείται το σύνολο των δρομολογίων σε συνεργασία εννοείται με τη διοίκηση του ΟΣΕ και επομένως και της ΕΔΙΣΥ που τώρα συγχωνεύεται. Πρώτον, δεν καταργούνται γραμμές. Καμία γραμμή δεν μένει ανενεργή και ακολουθείται μια αρχή προσαρμοστικότητας των δρομολογίων στην πραγματική ζήτηση που υπάρχει από τις τοπικές κοινωνίες.

Όπου υπάρχει ζήτηση ανταποκρινόμαστε. Όπου πέφτει η ζήτηση λαμβάνουμε μέτρα προστασίας των δαπανών που κάνει ο Οργανισμός για να μην μπαίνει μέσα σε βάρος άλλων υπηρεσιών. Αύξηση της δυναμικότητας στα δρομολόγια αιχμής και μείωση των δρομολογίων χαμηλής πληρότητας. Η αύξηση της δυναμικότητας μπορεί να γίνει με δυο τρόπους. Ο ένας είναι να βάλεις περισσότερα δρομολόγια, ο άλλος είναι να βάλεις περισσότερα βαγόνια σε υφιστάμενο δρομολόγιο και έτσι να καλύψεις τον όγκο τον μεταφερόμενο με λιγότερα έξοδα.

Αξιοποίηση των τουριστικών γραμμών. Υπάρχουν περιοχές οι οποίες έχουν τουρισμό και χρειάζονται αντίστοιχα μεταφορικά μέσα μια συγκεκριμένη περίοδο του χρόνου και δεν χρειάζονται μια άλλη. Εκεί δεν υπάρχει λόγος το δρομολόγιο να συντηρείται όλες τις εποχές, προσαρμοζόμαστε.

Κατάργηση ελλειμματικών διεθνών λεωφορειακών γραμμών. Δηλαδή όπου έχουμε ελλειμματική λεωφορειακή γραμμή που δεν ανταποκρίνεται μπορούμε να μελετήσουμε ακόμα και την κατάργησή της. Βελτίωση διασύνδεσης και τροφοδοσίας των αρτηριακών γραμμών από τις τοπικές αμαξοστοιχίες.

Ένα καλύτερο πρόγραμμα διαχείρισης δηλαδή των δρομολογίων, να φτάνει ο τοπικός συρμός στον αρτηριακό συρμό την ώρα που έχει δρομολόγιο για να μπορεί να γίνει συνδυασμένη μεταφορά. Ανάπτυξη και πύκνωση των προαστιακών δρομολογίων Αθήνας - Θεσσαλονίκης και η

λειτουργία του προαστιακού Θράκης στην οποία αναφέρθηκα και την προηγούμενη φορά.

Τα αναμενόμενα αποτελέσματα. Σας δίνω έναν αναλυτικό πίνακα όπως τον προεκτιμήσαμε με βάση τα ήδη διαμορφωθέντα δεδομένα στον Οργανισμό και μάλιστα ο πίνακας αυτός αναφέρεται στην υφιστάμενη κατάσταση και τι στοιχίζει κάθε τι, έτσι; Πόσο μας στοιχίζουν τα καύσιμα, η συντήρηση τροχαίου υλικού, τα τέλη χρήσης δικτύου κλπ. Το σύνολο αυτή τη στιγμή των λειτουργικών εξόδων του υφιστάμενου δικτύου είναι, για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ επαναλαμβάνω, 193,9 εκατομμύρια ευρώ.

Με τη νέα κατάσταση, εφόσον εφαρμοστεί η δρομολογιακή πολιτική η οποία παρουσιάζεται, θα στοιχίζει σε πλήρη ανάπτυξη της δρομολογιακής πολιτικής 141,7 εκατομμύρια. Δηλαδή θα διασφαλίσουμε, υπολογίζουμε, γύρω στα 52,2 εκατομμύρια οφέλη από τον εξορθολογισμό της δρομολογιακής πολιτικής.

Ουσιαστικά δηλαδή θα μειώσουμε κατά 26,9% το κόστος λειτουργίας των δρομολογίων. Αυτό σε απόλυτα νούμερα τι σημαίνει, ποια είναι η ανάπτυξη του σε βάθος χρόνου: Σήμερα π.χ. οι επιβατικές μεταφορές στοιχίζουν 246 εκατομμύρια. Πιστεύουμε ότι θα μειωθούν κατά 21 εκατομμύρια το 2009, κατά 52,2 το 2010 και βεβαίως αυτό θα μείνει σταθερό το 2011 διότι μια φορά θα γίνει η μεταβολή αυτή, δε θα γίνεται κάθε χρόνο. Κάθε χρόνο θα γίνονται οι μικροπροσαρμογές με βάση τη ζήτηση και τις ανάγκες που να δημιουργούνται.

Πάμε στο κεφάλαιο «εμπορευματική πολιτική». Ποια είναι η υφιστάμενη κατάσταση: Ο τομέας των εμπορευματικών μεταφορών μέχρι σήμερα είναι ζημιογόνος, στερώντας την εταιρεία από βασικές πηγές εσόδων και εκτινάσσοντας παράλληλα τα έξοδα. Ένα ενδεικτικό σημείο είναι ότι κατά τα παρελθόντα έτη χορηγούνταν εκπτώσεις, λέει μέχρι 80% ο πίνακας, εγώ σας λέω πάνω από 80% ακόμη και μόνο με την έγκριση των Διευθυντών. Κάθε Διευθυντής δηλαδή είχε τη δυνατότητα να δίνει εκπτώσεις μέχρι και 80%, πολλές φορές και 90%.

Η νέα πολιτική χαρακτηρίζεται από την ελεγχόμενη πολιτική εκπτώσεων και τη σαφή χρήση κριτηρίων. Οι εκπτώσεις μπορούν να φτάνουν μέχρι 40% και άλλο 10% μπορεί να δίνει έξτρα ο Διευθύνων Σύμβουλος. Σύνολο μέχρι 50%. Παράλληλα αυξάνεται το κόστος των κομίστρων κατά 5%.

Περιορισμός στο ελάχιστο των ημερών εκφόρτωσης των βαγονιών με τη χρέωση των τελών αργίας υλικού στους πελάτες.

Διακοπή των συμβάσεων για ενοικίαση βαγονιών, που έβγαине πολύ μεγάλο έξοδο. Ελαχιστοποίηση των εκπτώσεων στα πρόσθετα τέλη μεταφοράς. Έλεγχος για τη μείωση των τελών ανταλλαγής βαγονιών Riv που καταβάλλονται στα ξένα δίκτυα για την παραμονή ξένων βαγονιών στο ελληνικό δίκτυο.

Αναλυτικά: Μέχρι σήμερα, για να κάνουμε λίγο και τη σύγκριση, τι αλλάζει: Οι εκπτώσεις όπως είπαμε ήταν μέχρι 80% και περισσότερο και δίνονταν με απλή απόφαση του Διευθυντή. Τώρα οι εκπτώσεις δίνονται μέχρι 40% για απόσταση 300 χιλιόμετρα και μόνο σε πολύ μεγάλους πελάτες υπάρχει δυνατότητα χορήγησης πρόσθετου 10% ύστερα από την έγκριση του Διευθύνοντος Συμβούλου ο οποίος έχει και τον τελικό έλεγχο του συνόλου των εκπτώσεων.

Στο παρελθόν, υπήρχαν καθυστερήσεις εκφορτώσεων, βαγονιών πέραν των 6 μηνών καθώς δεν απαιτούνταν από τους πελάτες η καταβολή τελών αργίας υλικού 120 ευρώ ημερησίας ανά βαγόνο, ενώ η ΤΡΑΙΝΟΣΕ κατέβαλλε στα ξένα δίκτυα τέλη ανταλλαγής βαγονιών ή τα σχετικά ενοίκια. Τι γίνεται τώρα: Περιορισμός στο ελάχιστο των ημερών εκφόρτωσης των βαγονιών με τη χρέωση των τελών αργίας υλικούς στους πελάτες.

Εξορθολογισμός και έλεγχος από τον Διευθύνοντα Σύμβουλο των εμπορικών συμβάσεων με τους πελάτες. Διακοπή των συμβάσεων για ενοικίαση βαγονιών. Ελαχιστοποίηση των εκπτώσεων στα πρόσθετα τέλη μεταφοράς.

Έλεγχος για τη μείωση των τελών ανταλλαγής RIV που καταβάλλονται στα ξένα δίκτυα για την παραμονή των ξένων βαγονιών στο ελληνικό δίκτυο.

Η ανάπτυξη του εμπορευματικού έργου δρομολογείται με συνεργασίες με μεγάλους πελάτες, είναι μια επιθετική πολιτική που ξεκινούμε να κάνουμε από αυτό τον μήνα με μεγάλους εξαγωγείς για τη μεταφορά τσιμέντου, καυσίμου, containers και άλλων υλικών αλλά και με έμφαση στην τεχνική και την τεχνολογική υποστήριξη.

Στρατηγικές συνεργασίες και εφαρμογή προηγμένων συστημάτων. Είναι η κεντρική μας επιδίωξη στην εμπορευματική πολιτική. Συνεργασίες με βιομηχανικές περιοχές, με βιομηχανικά πάρκα, με εμπορευματικά κέντρα, με λιμάνια, με ιδιωτικές επιχειρήσεις, με σιδηροδρομικές επιχειρήσεις άλλων κρατών.

Ήδη όπως σας είπα, αρχές του επόμενου μήνα επισκεπτόμεθα τον Σύνδεσμο Εξαγωγέων Βορείου Ελλάδος για να παρουσιάσουμε το πρώτο πακέτο και τις νέες δυνατότητες του ΟΣΕ για την προσέλκυση πελατών στο εμπορευματικό κομμάτι. Επίσης τεχνική και τεχνολογική υποστήριξη, εφαρμογή ηλεκτρονικών προγραμμάτων παρακολούθησης αμαξοστοιχιών και βαγονιών. Εφαρμογή προηγμένων συστημάτων πληροφορικής και τιμολόγησης –αυτά έχουν ήδη αρχίσει κάποια να λειτουργούν, κάποια να προετοιμάζονται για να λειτουργήσουν.

Εξασφάλιση νέου εξοπλισμού και αξιοποίηση τροχαίου υλικού. Εξασφάλιση συστημάτων αυτόματης οδήγησης βαγονιών, μηχανήματα εκφόρτωσης κτλ., νέα υπηρεσία μεταφοράς μικροδεμάτων από την οποία προσδοκούνται και οφέλη.

Ποια είναι τ' αναμενόμενα αποτελέσματα από αυτή την εμπορευματική πολιτική. Με βάση πάλι το έτος 2008 σας δίνω έναν πίνακα ο οποίος μας δείχνει ότι το 2009 δεν περιμένουμε άμεσα αποτελέσματα διότι όλη αυτή η προετοιμασία πρέπει να επικοινωνηθεί και πρέπει να βγούμε στην αγορά και ν' αναζητήσουμε καινούργιους πελάτες, προσδοκούμε όμως ότι το 2010 θα προσθέσουμε 12 εκατομμύρια οφέλη και το 2011 θα προσθέσουμε 28 εκατομμύρια και θεωρούμε ότι εάν συστηματοποιηθεί αυτή η πολιτική και εφαρμόζεται και γίνει γνωστό στην αγορά ότι εφαρμόζεται με συνέπεια, θα μπορέσουμε ν' ανατρέψουμε την κατάσταση.

Οι εκτιμήσεις για τα έσοδα από τις εμπορευματικές μεταφορές μέχρι το 2011, οι εμπορευματικές μεταφορές οι οποίες μέχρι σήμερα είναι ζημιογόνες, μπορούν να γίνουν κερδοφόρες και αναμένεται ν' αυξηθούν κατά

70% εάν η πολιτική αυτή που σχεδιάζουμε επιτύχει το στόχο της. Αυτός είναι ο ξεκάθαρος στόχος που βάζουμε.

Πάμε στην πολιτική εμπορικής εκμετάλλευσης. Ο κύριος στόχος της εμπορικής πολιτικής είναι απολύτως ευθυγραμμισμένος με τις προτεραιότητες του συνολικού μεταρρυθμιστικού σχεδίου για τη βιωσιμότητα και την ανάπτυξη. Πρέπει ο πολίτης επιτέλους να πει ότι είναι ωραία να ταξιδεύεις με το τρένο. Πρέπει να γίνει ένα ελκυστικό μέσο που θα κινείται με ταχύτητα και ασφάλεια, που θα προσφέρει άνεση και σύγχρονες υπηρεσίες σε προσιτή τιμή, θα μεταφέρει την ανάπτυξη στην περιφέρεια και θα είναι φιλικό προς το περιβάλλον.

Σας παρουσιάζουμε έναν πίνακα δράσεων που πιστεύουμε ότι μπορεί να συμβάλλουν σε αυτή τη στοχοθέτηση. Σύγχρονες μέθοδοι πώλησης, νέα προϊόντα, προβολή και διαφήμιση, βελτίωση υπηρεσιών, έλεγχος εισιτηρίου διαφυγής. Να μη σας τι αναλύσω, θα πω μόνο τους τίτλους: Διεύρυνση των καναλιών διανομής και χρήση νέων τεχνολογιών για την πώληση εισιτηρίων, νέες τεχνικές πωλήσεων, εσωτερικές λειτουργικές αλλαγές που θα διευκολύνουν και θα δώσουν και κίνητρα για να πωλούνται περισσότερα εισιτήρια.

Όσον αφορά την εισιτηριοδιαφυγή, ορισμένες μεταβολές που σκεφτόμαστε είναι από 48 ώρες πριν την αναχώρηση που ισχύει μέχρι σήμερα να μπορεί να γίνει η κράτηση 72 ώρες πριν, επίσης πριμοδότηση της έγκαιρης κράτησης θέσης και έκδοσης εισιτηρίου με 20% έκπτωση για έκδοση εισιτηρίου 30 ημέρες πριν το ταξίδι, υποχρεωτική διασύνδεση των πρακτορείων με το ενιαίο πληροφοριακό σύστημα και την κατάργηση των χειρογραφικών εισιτηρίων, αυστηροποίηση των ελέγχων στα τρένα, μετρήσιμοι δείκτες και έλεγχός τους σε μηνιαία βάση και υπογραφή μνημονίου με την ΗΑΤΤΑ, με τον επίσημο φορέα των τουριστικών πρακτόρων ώστε ν' ακολουθείται ένας κώδικας δεοντολογίας, όποιοι είναι μέσα να ελέγξουμε ότι τον τηρούν και όποιοι θέλουν να μπουν ν' αποδείξουν ότι τον τηρούν και είναι προσαρμοσμένοι σ' αυτόν.

Επίσης βελτίωση διαφόρων υπηρεσιών και επέκταση των υπηρεσιών αυτών με ηλεκτρονικούς πίνακες ανακοινώσεων, με Wi-Fi σε σταθμούς, με δημιουργία portal για την τηλεφωνική υπηρεσία 1110 κτλ. Γενικότερα, πρωτοβουλίες οι οποίες μπορούν να κάνουν πιο ευχάριστο, πιο άνετο και πιο ελκυστικό το ταξίδι με το τρένο.

Αναφέρουμε και ορισμένα νέα προϊόντα, θα σας τα δώσω αναλυτικά, δε σας κουράζω προφορικά τώρα, θα σας τα δώσω αναλυτικά και θα έχετε τη δυνατότητα να τα έχετε και εγγράφως αν τα χρειαστείτε.

Όσον αφορά δε την επιθετική εμπορική πολιτική εκμετάλλευσης, προσδοκούμε έσοδα και από τη διαφημιστική εκμετάλλευση των συρμών, διαμόρφωση των προϋποθέσεων ώστε να δημιουργηθεί ενδιαφέρον από την πλευρά των επιχειρήσεων να διαφημιστούν μέσα από το επικοινωνιακό υλικό της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και ολοκληρωμένο πρόγραμμα χορηγιών, και βεβαίως μια επιθετική πολιτική προβολής του τρένου για να μπορέσουμε να φέρουμε περισσότερους πελάτες σ' αυτό.

Αυτός ο πίνακας που έχετε μπροστά σας, που δείχνει το συνολικό αποτέλεσμα, είναι πάρα πολύ σημαντικός. Ουσιαστικά δείχνει τη δεσμευτική στοχοθέτηση στην οποία αναφέρεται αυτή η μεταρρυθμιστική

πολιτική. Παρουσιάζει ανά έτος τις κατηγορίες εσόδων που προσδοκούμε από τις επιβατικές μεταφορές ως επίπτωση της νέας τιμολογιακής πολιτικής τα έτη 2008, 2009, 2010, 2011, παίρνετε ως βάση το 2008 και εκεί πάνω προσθέτετε την επιδιωκόμενη αύξηση και τις θετικές επιπτώσεις στα έσοδα από την πολιτική την εμπορευματική που θέλουμε να εφαρμόσουμε.

Ουσιαστικά βγάζουμε κι ένα σύνολο που αναφέρεται όμως στα έσοδα που προσδοκούμε μόνο από αυτές τις δυο πολιτικές. Αντίστοιχα μετρούμε τη μείωση των εξόδων από την εφαρμογή της δρομολογιακής πολιτικής αυτά τ' αντίστοιχα έτη και την επίπτωση της νέας εμπορευματικής πολιτικής και την επίπτωσή της πάνω στη μείωση των εξόδων και βγάζουμε το σύνολο της μείωσης των εξόδων.

Ουσιαστικά κάτω, στα τελευταία στοιχεία του πίνακα, εκεί που λέει «Κέρδη – ζημίες» βλέπετε ποια είναι η μεταβολή. Να σας το πω απλοποιημένα, σήμερα στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ τα έσοδα με τα έξοδα είναι 1 προς 3. Με την εφαρμογή της δρομολογιακής και της τιμολογιακής πολιτικής όπως την έχουμε σχεδιάσει, υπολογίζουμε ότι το 2011 θα φτάσουμε στο 1 προς 1,5.

Είναι πολύ μετριοπαθής και υπεύθυνη αυτή η μέτρηση που κάνουμε. Δεν υπολογίζονται σε αυτό τον σχεδιασμό, τα έσοδα που θα πάρουμε από την εφαρμογή των ΥΓΟΣ σταδιακά από το πρόγραμμα μισθωτής εφεδρείας και φυσικά τα έσοδα που μπορούν να προκύψουν από την πολιτική εμπορικής εκμετάλλευσης. Εδώ έχετε δηλαδή τη συνολική στοχοθέτηση με οικονομικά μεγέθη, όσο μπορεί ν' αποτυπωθεί και να δεσμεύσει την προσπάθειά μας.

Μπαίνω τώρα στο τελευταίο κεφάλαιο. Σας είπα για τον ΟΣΕ, για τη ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Να πούμε δύο λόγια για την ΕΡΓΟΣΕ, η οποία σηκώνει το βάρος της αναπτυξιακής πολιτικής. Τα άλλα κομμάτια αφορούν την εξυγίανση και τη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών, εδώ μιλούμε πια για την ανάπτυξη.

Κεντρική κατεύθυνση είναι η εναρμόνιση του στρατηγικού σχεδίου για τον ελληνικό σιδηρόδρομο με τους γενικότερους εθνικούς, αναπτυξιακούς στόχους. Δηλαδή σε κάθε χάραξη ή υλοποίηση έργου που κάνουμε λαμβάνουμε υπόψη μας το εθνικό χωροταξικό σχεδιασμό και φυσικά και τις κοινοτικές επιταγές.

Οι βασικές μας επιλογές. Έμφαση στην ανάπτυξη των κεντρικών αξόνων που επανασυνδέουν την Ελλάδα με τα διεθνή σιδηροδρομικά δίκτυα, προώθηση της τοπικής ανάπτυξης με την αξιοποίηση σύγχρονων χρηματοδοτικών εργαλείων σε συνδυασμό με εθνικούς και κοινοτικούς πόρους, άρση της απομόνωσης της ελληνικής περιφέρειας, αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας της ΓΑΙΑΟΣΕ την οποία τώρα θα τη διαχειρίζεται η ΕΡΓΟΣΕ.

Ανταγωνιστική θέση στην Ευρώπη είναι ο στόχος. Τα βήματα είναι η ανάπτυξη σχεδιασμένων εμπορευματικών μεταφορών, η ανάπτυξη του δικτύου μέσω ΣΔΙΤ. Φυσικά η πρώτη σημαντική προτεραιότητα η ολοκλήρωση της ΠΑΘΕΠ, η επέκταση του περιφερειακού δικτύου μέσω συνεργασίας και με τους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης και η σιδηροδρομική Εγνατία, ένα project το οποίο μπορεί να βασιστεί μόνο σε χρηματοδότηση από ΣΔΙΤ.

Η υλοποίηση των επενδύσεων. Στόχο του ΟΣΕ αποτελεί η διερεύνηση των δυνατοτήτων προσέλκυσης ιδιωτικών κεφαλαίων για την

κατασκευή βασικών και συμπληρωματικών σιδηροδρομικών έργων υποδομής προκειμένου να επιταχυνθεί η διαδικασία ανάπτυξης του δικτύου.

Η διερεύνηση αυτή θα αφορά κυρίως τα ακόλουθα έργα. Την βελτίωση της σιδηροδρομικής εξόδου Αθήνας – Θεσσαλονίκης. Την ανάπτυξη του προαστιακού σιδηρόδρομου Αττικής. Την ανάπτυξη του προαστιακού Θεσσαλονίκης, την ανάπτυξη δικτύου Μακεδονίας – Θράκης. Τους σιδηροδρομικούς άξονες Δυτικής Ελλάδας. Την σύνδεση με τις ΒΙΠΕ, με τα εμπορευματικά κέντρα, με τα λιμάνια, γενικώς την προώθηση των διατροφικών μεταφορών.

Οι πηγές χρηματοδότησης. Φυσικά είναι τα εθνικά κονδύλια, οι εθνικοί πόροι, είναι τα συγχρηματοδοτούμενα, δηλαδή η πλήρης αξιοποίηση των ευρωπαϊκών πηγών. Είναι η εξασφάλιση πηγών από την τοπική αυτοδιοίκηση, ιδιαίτερα σε γραμμές που τις θεωρεί σημαντικές και θα ζητήσει να ενεργοποιηθούν ή να μην καταργηθούν.

Υπάρχουν χρήματα από ΠΕΠ, υπάρχουν άλλα προγράμματα. Εκεί θα κάνουμε μια συνεργασία και βεβαίως και οι σύγχρονες μέθοδοι χρηματοδότησης από την αγορά με συμπράξεις δημόσιου, ιδιωτικού τομέα, με συμβάσεις παραχώρησης κλπ.

Τον επόμενο πίνακα βλέπετε χρωματικά αποτυπωμένο το οδικό και το σιδηροδρομικό δίκτυο και πώς αυτό συνδέεται με τους διεθνείς και ευρωπαϊκούς άξονες. Με τους άξονες που θέλουμε να ξαναζωντανέψουμε. Είναι ο άξονας 10, είναι ο άξονας 4 ή 22, είναι ο άξονας 9. Ο άξονας δηλαδή που πάει προς τα δυτικά Βαλκάνια, προς τη Σόφια, προς τη Βουλγαρία από Ορμένιο και φυσικά και ο άξονας προς την Κωνσταντινούπολη.

Αυτές είναι οι έξι μεγάλες παρεμβάσεις σχηματικά σε ένα πλαίσιο στρατηγικής ανάπτυξης. Η πρώτη προτεραιότητα είναι η ΠΑΘΕΠ που είναι σε εξέλιξη, τα προαστιακά δίκτυα που είναι σε εξέλιξη, η σιδηροδρομική Εγνατία που τώρα αρχίζει να μελετάται, τα περιφερειακά δίκτυα που άλλα είναι στη φάση της μελέτης, μερικά σε φάση υλοποίησης. Οι συνδέσεις με τις ΒΙΠΕ και τα λιμάνια που είναι αναγκαία για την εισροή εσόδων και φυσικά η αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας που επίσης είναι μια πηγή εσόδων.

Η βασική προτεραιότητα όπως όλοι γνωρίζετε είναι η ολοκλήρωση της αναβάθμισης του κεντρικού σιδηροδρομικού κορμού της ΠΑΘΕΠ ως το 2015. Ο συνολικός προϋπολογισμός είναι 6,2 δις. Τα 4,6 είναι η χρηματοδότηση από ευρωπαϊκούς πόρους, το 1,6 δις είναι από εθνικούς πόρους.

Στον επόμενο πίνακα βλέπετε την κατανομή των επενδύσεων σχετικά με την ΠΑΘΕΠ. Βλέπετε πώς πάει η γραμμή. Η κορύφωση είναι του χρόνου. Για φέτος το σημείο το επιτυγχάνουμε με τα έσοδα που έχουμε ήδη διασφαλίσει από τη Διυπουργική Επιτροπή. Ο στόχος είναι να διασφαλίσουμε αντίστοιχα έσοδα και του χρόνου ώστε να μην κοπεί ούτε στιγμή η πορεία υλοποίησης των έργων που είναι σε εξέλιξη. Όσο υλοποιείται το έργο πέφτουν και οι δαπάνες.

Έχετε έναν χάρτη που δείχνει τη χάραξη της ΠΑΘΕΠ, την ξέρετε, δεν θα επιμείνω. Ο κεντρικός στόχος είναι 3,5 ώρες Αθήνα Θεσσαλονίκη, 2 ώρες Αθήνα-Πάτρα. Ο χρόνος τελικής παράδοσης με όλα τα ηλεκτρονικά συστήματα που συνοδεύουν τη βασική υποδομή είναι το 2015.

Αναλυτικά το βλέπετε τώρα αυτό στους επόμενους πίνακες. Βλέπετε σε πρώτο πίνακα τα 216 χιλιόμετρα Αθήνα – Πάτρα. Στη συνέχεια βλέπετε που βρισκόμαστε όσον αφορά την πορεία υλοποίησης του έργου Αθήνα – Θεσσαλονίκη με στοιχεία, τα οποία θα τα πάρετε. Και το τελευταίο κομμάτι που μας βγάζει στους διεθνείς άξονες, δηλαδή στον άξονα 10 και στον άξονα 4 ή 22 όπως λέγεται σιδηροδρομικά, μαζί με το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης και άλλα στοιχεία.

Στον επόμενο πίνακα παρακολουθείτε την εξέλιξη του προαστιακού δικτύου τόσο της Αθήνας όσο και της Θεσσαλονίκης. Υπάρχουν κάποιες νέες χαράξεις, οι οποίες είναι στη φάση μελέτης. Εάν αυτές προωθηθούν στο μέλλον υπολογίζεται ότι μπορεί η απόσταση Αθήνας – Θεσσαλονίκης να μειωθεί σε δύο ώρες και 50 λεπτά. Αυτό όμως είναι πιο μακροπρόθεσμο, το ξεκαθαρίζω. Ο πρώτος στόχος είναι η ΠΑΘΕΠ που είναι ο κεντρικός άξονας.

Αλλά θέλαμε να σας αποτυπώσουμε όλο το όραμα για τον μελλοντικό σιδηρόδρομο, γιατί πιστεύουμε ότι όταν είναι ξεκάθαρη η στρατηγική η κάθε πολιτική ηγεσία, η κάθε κυβέρνηση κρίνεται με συγκεκριμένα κριτήρια από τα πρακτικά βήματα που έχει επιτύχει κατά τη διάρκεια της διαδρομής της.

Βλέπετε μια αποτύπωση και του προαστιακού δικτύου Αττικής, 400 χιλιόμετρα συνολικά, προϋπολογισμός 270.000.000. Βρισκόμαστε στη φάση ολοκλήρωσης των αναγνωριστικών μελετών εδώ. Θεωρώ ότι πρέπει να το έχετε και αυτό υπόψη σας. Το δίκτυο μέσα στην Αθήνα, το προαστιακό δίκτυο Θεσσαλονίκης, κάποιες από τις χαράξεις, τις εικονιζόμενες χαράξεις, είναι διαζευκτικές, δηλαδή Θεσσαλονίκη – Σέρρες ή Θεσσαλονίκη – Αμφίπολη. Αυτή τη στιγμή μελετώνται και οι δύο χαράξεις και στο τέλος θα επιλεγεί μία, η προσφορότερη οικονομικά.

Εδώ έχουμε το προαστιακό δίκτυο Θράκης. Είναι μια σύνδεση μεταξύ των τριών πόλεων, η οποία υπακούει στην οδηγία του εθνικού χωροταξικού σχεδίου, που μιλάει για εθνικά κέντρα ανάπτυξης και διασυνδέει το διεθνές λιμάνι της Αλεξανδρούπολης με το λιμάνι της Καβάλας.

Αυτοί είναι οι προϋπολογισμοί. Ουσιαστικά είναι κάποιες παρεμβάσεις στο υφιστάμενο δίκτυο που ούτως ή άλλως γίνονται. Το βασικό έργο όμως το οποίο είναι σε εξέλιξη, είναι το έργο Καβάλα – Τοξότες, που βάζει στο λιμάνι της Καβάλας το παιχνίδι του σιδηρόδρομου.

Από πίσω ακριβώς έχουμε τη σιδηροδρομική Εγνατία ένα μεγάλο οραματικό έργο 700 χιλιομέτρων, που σε ένα μεγάλο του κομμάτι δεν είναι υφιστάμενο δίκτυο αλλά είναι νέο δίκτυο που πρέπει να γίνει. Εμείς το αποτυπώνουμε εδώ, το προετοιμάζουμε μελετητικά. Αυτό το έργο μπορεί να κινηθεί μόνο εφόσον ολοκληρωθεί με πληρότητα μια πρόταση ΣΔΙΤ και υπάρξει πραγματικό ενδιαφέρον από τον ιδιωτικό τομέα.

Διότι όπως ξέρετε ως το 2015 οι κοινοτικές χρηματοδοτήσεις είναι ήδη διασφαλισμένες αλλά έχουν ακουμπήσει πάνω στην ΠΑΘΕΠ και ο προγραμματισμός για κάτι τέτοιο μπορεί να ξεκινήσει μόνο εφόσον υπάρχει ενδιαφέρον από την αγορά και θα είναι και ένα πιλοτικό μοντέλο ΣΔΙΤ για να δούμε πως θα πάει. Αλλά αυτό για να γίνει θέλει ολοκλήρωση της μελέτης, η οποία τρέχει αυτή τη στιγμή.

Σας δίνω αποτυπωμένα και τα άλλα περιφερειακά δίκτυα, τα οποία κάποια είναι λειτουργούντα, κάποια είναι στη φάση της επιμέλειας, κάποια είναι στη φάση μελέτης για να έχετε μια συνολική εικόνα για όλη τη χώρα. Στέκομαι στη σελίδα που λέει σύνδεση με λιμάνια, αεροδρόμια, βιομηχανικές περιοχές, εμπορευματικά κέντρα, διεθνείς συνδέσεις.

Θεωρώ ότι είναι πάρα πολύ σημαντική αυτή η σελίδα, αυτός ο πίνακας διότι η πηγή εσόδων, η κεντρική πηγή εσόδων για ένα σύγχρονο σιδηρόδρομο είναι οι διεθνείς μεταφορές, είναι οι διατροφικές συνδυασμένες μεταφορές, οι οποίες προϋποθέτουν οπωσδήποτε σύνδεση με ΒΙΠΕ, ΒΙΟΠΑ, εμπορευματικά κέντρα και λιμάνια.

Ουσιαστικά επιδιώκεται να καλυφθούν όλα τα λιμάνια και οι αντίστοιχες περιοχές στην Ελλάδα. Οι συνδέσεις που υπάρχουν είναι σε εξέλιξη, αποτυπώνονται στον επόμενο πίνακα και βεβαίως θα συμπληρώνονται με βάση τις ανάγκες που προκύπτουν.

Σας δίνω μερικά στοιχεία επίσης στον επόμενο πίνακα για τον τρόπο με τον οποίο στήνεται ο εμπορευματικός σταθμός του Θριασίου Πεδίου και κάποια στοιχεία που νομίζω ότι τα γνωρίζετε αλλά καλό είναι να τα έχετε όλα συγκεντρωμένα για το έργο αυτό, το οποίο βρίσκεται υπό εξέλιξη.

Το έργο αυτό θα ήθελα να τονίσω ότι θα εγκριθεί ουσιαστικά, είναι σε εξέλιξη, θα εγκριθεί με νόμο της Βουλής και αυτό θα γίνει εντός του έτους. Δηλαδή υπολογίζουμε ίσως ότι τέλος του καλοκαιριού, αρχές του φθινοπώρου θα μπορούμε να προχωρήσουμε.

Μια παρουσίαση σύντομη του εμπορευματικού κέντρου της Θεσσαλονίκης του αντίστοιχου, είναι στη φάση προετοιμασίας των τευχών διαγωνισμού και περνούμε στο τελευταίο μεγάλο κεφάλαιο που είναι η αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας.

Να σας πω ότι έχει ολοκληρωθεί η καταγραφή, η τοπογραφική αποτύπωση και η σύνταξη του κτηματολογίου των ακινήτων του ΟΣΕ και αποτιμήθηκε και το σύνολο πια της ακίνητης περιουσίας. Αυτά τα έχουμε πια στα χέρια μας, είναι στοιχεία συγκεκριμένα.

Η εμπορική αξία των γεοτεμαχίων και των κτιρίων είναι περίπου 4,6 δις. Τα λοιπά πάγια σιδηροδρομικής υποδομής, τεχνικά έργα υποδομή, επιδομή κλπ. είναι 7,5 δις και η αξία των ακινήτων με προοπτική εισροής εσόδων, δηλαδή τα εκμεταλλεύσιμα είναι 1,13 δις.

Η ρύθμιση. Για να μπορέσουμε να αξιοποιήσουμε αυτά τα οποία είναι εκμεταλλεύσιμα και να δημιουργήσουμε έσοδα στον Οργανισμό, απαιτείται να προσδιοριστούν διάφοροι όροι για τη χρήση γης, όροι δόμησης κλπ.

Έχουμε ήδη συζητήσει με τον Υπουργό ΠΕΧΩΔΕ τον κ. Σουφλιά για την προώθηση σχετικής ενιαίας τροπολογίας στη Βουλή, η οποία θα διευκολύνει και θα επιταχύνει τη διαδικασία αξιοποίησης αυτού του κομματιού της ακίνητης περιουσίας.

Η αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας, η συνεργασία δημόσιου και ιδιωτικού τομέα μέσω μακροχρόνιων παραχωρήσεων των ακινήτων του ΟΣΕ σε εταιρείες του ιδιωτικού τομέα ή σε εταιρικά σχήματα, στα οποία θα συμμετέχει και ο σιδηρόδρομος. Αυτοί είναι οι τρόποι, ανάπτυξης των σημαντικών ακινήτων του ΟΣΕ που παρουσιάζουν την μεγαλύτερη προοπτική

ανάπτυξης, βασικοί σιδηροδρομικοί σταθμοί, μεγάλα ακίνητα μέσα στις πόλεις, ανάπτυξη εμπορευματικών κέντρων συνδυασμένων μεταφορών σε ακίνητα του ΟΣΕ. Αξιοποίηση λοιπών ακινήτων του ΟΣΕ, μικροί και μεγάλοι σταθμοί με μισθωτικές συμβάσεις.

Σας δείχνω μερικά από αυτά τα έργα που ολοκληρώθηκαν ή είναι σε εξέλιξη. Έχουμε εδώ μια αποτύπωση στον επόμενο πίνακα του σιδηροδρομικού σταθμού της Θεσσαλονίκης. Εκεί έχει τελειώσει η πρώτη φάση, θυμάστε ότι εγκαινιάσαμε τον εμπορικό χώρο του σταθμού. Υπάρχει μια δεύτερη φάση, η οποία προβλέπει άλλα καταστήματα, γραφεία, ξενοδοχεία, χώρο στάθμευσης για εκμετάλλευση κλπ.

Έχουμε σε εξέλιξη τη διαγωνιστική επίσης διαδικασία στον Πειραιά, η οποία θα επαναληφθεί, δεν σταματούμε εκεί την προσπάθεια ώσπου να επιτύχουμε τον επιδιωκόμενο στόχο. Με τον τρόπο αυτό προσδοκούμε ότι θα δημιουργηθούν πρόσθετα έσοδα στον Οργανισμό που θα διευκολύνουν το περαιτέρω αναπτυξιακό έργο, την αναπτυξιακή προσπάθεια που όλοι μαζί θέλουμε να κάνουμε παράλληλα και μετά την ολοκλήρωση της προσπάθειας εξυγίανσης που σας περιέγραφα.

Αυτοί είναι οι δύο βασικοί άξονες στους οποίους βασιζόμαστε, δηλαδή η ολοκλήρωση της εξυγιαντικής προσπάθειας, που είναι το πρώτο κεφάλαιο αυτής της σημαντικής μεταρρύθμισης και βεβαίως η περαιτέρω ανάπτυξη με πλήρη αξιοποίηση όλων των πόρων, από όπου κι αν προέρχονται είτε είναι εθνικοί είτε είναι ευρωπαϊκοί είτε είναι ιδιωτικοί πόροι είτε είναι αυτοδιοικητικοί πόροι.

Ο στόχος μας είναι να συνδέσουμε ξανά την Ελλάδα με τα διευρωπαϊκά και τα διεθνή δίκτυα, να βγάλουμε την ελληνική Περιφέρεια από την απομόνωση, να καταστήσουμε τη χώρα μας σημαντικό εμπορευματικό και διαμετακομιστικό κόμβο, με διεθνή σημασία. Να δημιουργήσουμε έσοδα και για την οικονομία, να φτιάξουμε ένα ανταγωνιστικό και υγιή ελληνικό σιδηρόδρομο.

Πιστεύουμε ότι αυτή τη φορά δεν πρόκειται να χάσουμε το τρένο, βάζουμε όλοι τον καλύτερό μας εαυτό, προσθέτουμε δυνάμεις. Ο ΟΣΕ είναι εθνικό κεφάλαιο, επενδύουμε σε αυτό με συγκροτημένο μεταρρυθμιστικό σχέδιο. Σας ευχαριστώ πολύ για την υπομονή σας.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Κύριε Υπουργέ, είδαμε μια αλλαγή στο κομμάτι της μισθωτής εφεδρείας, θα ήθελα να μας πείτε η υποχρεωτική έξοδος για πόσα άτομα είναι και πόση είναι η εκτίμησή σας στο εθελοντικό κομμάτι. Αυτό είναι η μία ερώτηση, δηλαδή πόσο θα είναι η εθελοντική συμμετοχή και πόσο η υποχρεωτική συμμετοχή. Για την υποχρεωτική ήδη ξέρετε φαντάζομαι το νούμερο.

Βλέπουμε ότι θα εξοικονομηθούν 315 εκ. ευρώ άμεσα την προσεχή τριετία. Ένα μέρος αυτών των χρημάτων θα πάει στη βιωσιμότητα και στην ανάπτυξη του Οργανισμού. Εντάξει, εξυπακούεται. Αλλά για παράδειγμα με το σπατόσημο, βέβαια δεν είναι της στιγμής αυτό, πως εξασφαλίζονται τα χρήματα

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Να μην απλωθούμε, γιατί θα χαθούμε. Θα ήθελα να πάμε ερώτηση – ερώτηση για να μην χαθούμε και να μην επαναλαμβάνουμε μετά τα ίδια, δηλαδή όποιος καλύπτεται καλό είναι να κάνει άλλη ερώτηση.

Με ρωτήσατε πρώτα απ' όλα να υπολογίσω αριθμό και να κάνω τη σύγκριση υποχρεωτικότητας και εθελοντικότητας. Το στοιχείο της εθελοντικότητας εισακούστηκε από πλευράς μας, ήταν μέσα στα κείμενα που κατά καιρούς έχουν υποβάλλει οι εργαζόμενοι και θεωρώ αφού μελετήσαμε οικονομοτεχνικά τι επιπτώσεις μπορεί να έχει ένα καθαρό σύστημα εθελοντικό, ένα καθαρό σύστημα υποχρεωτικό, ή ένας συνδυασμός των δυο στοιχείων, είδαμε ότι τελικώς επιτυγχάνουμε το ίδιο αποτέλεσμα με το συνδυασμό των δυο στοιχείων της εθελοντικότητας και της υποχρεωτικότητας, όπως και με το συνδυασμό της ηλικίας και της προϋπηρεσίας και κάναμε αυτό το κράμα, το οποίο θεωρώ ότι είναι θετικό, το θετικότερο δυνατό και για τους ίδιους τους εργαζόμενους αλλά και για τη λειτουργικότητα του ΟΣΕ.

Μπορούμε να προεκτιμήσουμε το σύνολο την οροφή δηλαδή ότι σταδιακά θα φτάσουμε στις 3.000, δεν μπορούμε όμως να προδικάσουμε πόσοι θα ενδιαφερθούν στην κάθε φάση να συμμετέχουν. Υπό αυτή την έννοια δεν μπορώ να σας πω αυτή τη στιγμή ακριβή αριθμό των ανθρώπων που θα εντάσσονται στο εθελοντικό κομμάτι.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Το υποχρεωτικό;

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Το υποχρεωτικό υπολογίζω ότι πρέπει να φτάνει γύρω στα 1.000 αν θυμάμαι καλά. Κατά προσέγγιση είναι αυτά, αλλά εκεί περίπου είναι.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Κύριε Υπουργέ εγώ θα ήθελα να μείνω λίγο στο πρόγραμμα μισθωτής εφεδρείας και να ζητήσω να μου πείτε πρώτον πότε θα ξεκινήσει να εφαρμόζεται και δεύτερον αν υπάρχει ένα εκτιμώμενο κόστος του προγράμματος. Έχω κι άλλη μια ερώτηση, θα σας την κάνω μετά.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Θα ξεκινήσει να εφαρμόζεται εντός του έτους. Προαπαιτεί νομοθετική πρωτοβουλία και εμείς μόλις θα τελειώσουμε αυτή την ενημέρωση η πρώτη πρωτοβουλία που θα αναλάβω, είναι να καλέσω την ΠΟΣ για να την ενημερώσω σχετικά.

Μέχρι τώρα έχουν γίνει κάποιες συναντήσεις με την ΠΟΣ έχει υποβάλλει κατ' αρχήν στην πρώτη συνάντηση η ΠΟΣ κι ένα υπόμνημα το οποίο το λάβαμε υπόψη στο σχέδιο αυτό το οποίο έγινε, αλλά νομίζω ότι με όλες τις λεπτομέρειες μπορούμε να το κάνουμε και τώρα. Δηλαδή είναι μια διαδικασία η οποία θα συνεχιστεί και πριν την ανάληψη της νομοθετικής πρωτοβουλίας κατά τη διαμόρφωση του σχετικού σχεδίου νόμου.

Το κόστος όλης αυτής της υπόθεσης είναι πάνω από 1 δις. Υπολογιζόταν πολύ μεγαλύτερο εάν ακολουθούσαμε τις άλλες μεθόδους, όπως παραδείγματος χάριν η εθελούσια έξοδος.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Ένα δεύτερο ερώτημα που έχω να σας κάνω είναι σε σχέση με τη τιμολογιακή πολιτική. Μας είπατε πότε θα ξεκινήσουν οι αυξήσεις, το πρώτο κύμα των αυξήσεων. Τα επόμενα δυο πότε θα εφαρμοστούν;

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Η τιμολογιακή πολιτική θα υλοποιηθεί πλήρως σε βάθος διετίας. Η πρώτη αύξηση θα μπει 1^η Αυγούστου η πρώτη δόση το 33% δηλαδή στις κοινές μεταφορές στον κοινό σιδηρόδρομο. Τρεις δόσεις είναι, άρα θα μπαίνει ανά οκτώ μήνες περίπου.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Τα ίδια θα είναι πάντα;

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Ναι.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Όπως είναι στην πρώτη δόση δηλαδή το ίδιο και στις επόμενες;

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Όσπου να φτάσουμε στο 80% της τιμής του ΚΤΕΛ.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Μάλιστα. Άρα ό,τι αυξήσεις έχουμε στην πρώτη δόση θα ισχύσουν και στις επόμενες, ανά 8 μήνες.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Ναι.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Και οι προηγούμενοι Υπουργοί Μεταφορών ήταν ιδιαίτερα αισιόδοξοι για την εξυγίανση του ΟΣΕ και μάλιστα αναφέρονταν σε πλεονασματικό προϋπολογισμό της ΤΡΑΙΝΟΣΕ από το 1^ο έτος της λειτουργίας. Είδαμε ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ εξελίχθηκε ταχύτατα σε νέα Ολυμπιακή.

Θέλω να μου δώσετε ένα χρονοδιάγραμμα πότε θα περάσει σε κερδοφορία η ΤΡΑΙΝΟΣΕ γιατί αυτό είναι το ζητούμενο. Ορισμένα στελέχη της ΤΡΑΙΝΟΣΕ υποστηρίζουν ότι ο ΟΣΕ τους έχει επιβάλλει ληστρικές χρεώσεις και θα ήθελα την τοποθέτησή σας σε αυτό.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Πρώτα απ' όλα δεν είναι συγκρίσιμη η μοίρα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ με την ιστορία της Ολυμπιακής, όχι με τη μοίρα γιατί στο τέλος η μοίρα της Ολυμπιακής είχε ένα καλό θετικό συμβάν. Με την ιστορία της Ολυμπιακής και δεν είναι συγκρίσιμη, διότι είναι μια προσπάθεια η οποία τώρα ξεκινά άρα δεν μπορούμε να προδικάσουμε την αποτυχία της πριν ολοκληρωθεί. Έχει ξεκινήσει εδώ και μήνες, θα πρέπει να την αφήσουμε να ολοκληρωθεί για να κάνουμε την τελική αξιολόγηση να βγάλουμε το τελικό συμπέρασμα.

Όπως σας είπα με τις δυο αυτές πολιτικές, δηλαδή τη δρομολογιακή και την τιμολογιακή, ευελπιστούμε ότι μέχρι το 2011 θα έχουμε μειώσει την αναλογία 1 προς 3 , έσοδα – έξοδα, σε 1 προς 1,5. Χωρίς να υπολογίζουμε όμως τα ΥΓΟΣ και χωρίς τα έξοδα που μπορεί να προέλθουν από την πολιτική εμπορικής εκμετάλλευσης.

Επιτρέψτε μου λίγο να σας μιλήσω με απόλυτα νούμερα γιατί εκεί ίσως φαίνεται πιο καθαρά η βελτίωση της πρόβλεψης. Αυτά τα στοιχεία θα τα δείτε συγκεντρωμένα στο συνολικό πίνακα που έχουμε. Στο συνολικό πίνακα κάτω – κάτω που φαίνονται κέρδη και ζημίες, θα δείτε ότι αυτή τη στιγμή το οικονομικό έτος 2008 έχουμε ζημία 227,5 εκ. Το '09 με αυτές τις δυο πολιτικές μόνο, υπολογίζουμε να πάμε στα 200 εκ. Το '10 στα 132,5 εκ. και το '11 στη ζημία 98,3 εκ.

Δηλαδή το οικονομικό έτος 2012 πιστεύουμε ότι μόνο με αυτές τις πολιτικές θα έχουμε μεταβάλλει αυτή την αναλογία στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ 1 προς 3, 1 έσοδο 3 έξοδα, σε 1 προς 1,54 και αν σε αυτό προσθέσουμε και τα προσδοκώμενα έσοδα από ΥΓΟΣ που είναι από 50 έως 70 εκ. όπως συμφωνήσαμε με το Υπουργείο Οικονομικών, τότε περίπου ισοσκελίζεται και τα οφέλη από την εμπορική και εμπορευματική εκμετάλλευση, μπορούν να βγάλουν ένα θετικό οικονομικό αποτέλεσμα. Το 2012 πιστεύουμε ότι θα είμαστε σε λειτουργική κερδοφορία. Αυτός είναι ο στόχος του προγράμματος.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Όπου θα έχουν μειωθεί οι ζημίες στο 98,3 είπατε.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Ναι σε 98,3 εκ. οι ζημίες.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Και μια δεύτερη ερώτηση. Πρόσφατα ο κ. Γιαννούσης είχε αναφερθεί σε ένα Συνέδριο για την είσοδο ιδιωτικών κεφαλαίων στον ΟΣΕ.

Πως θα γίνει αυτή; Θα έχουμε κάποια μορφή διοδίων; Είπατε στα πρότυπα των οδικών αξόνων, θέλω να μας το αποσαφηνίσετε.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Κατ' αρχήν νομίζω ότι ήμουν σαφής στον τρόπο με τον οποίο θα αξιοποιηθούν ιδιωτικά κεφάλαια σε όλο αυτό το εγχείρημα. Μίλησα για συμπράξεις ιδιωτικού και δημόσιου τομέα και για συμβάσεις παραχώρησης σε περιοχές που δεν υπάρχει δίκτυο, ή που δεν υπάρχει πρόβλεψη για δίκτυο και δεν υπάρχουν πιστώσεις εθνικές ή ευρωπαϊκές για δίκτυο. Για να έχουμε το ίδιο αποτέλεσμα γρηγορότερα από ότι θα το είχαμε αν δεν εφαρμόζαμε μια τέτοια σύγχρονη πολιτική. Για τέτοιες περιπτώσεις μιλάμε.

Κατά τα άλλα ο ΟΣΕ διατηρεί το δημόσιο και κοινωνικό και οικολογικό του χαρακτήρα, από εκεί και μετά όμως υπάρχει και η πραγματικότητα της απελευθέρωσης, που είναι ένας από τους όρους τους ισχύοντες λόγω Ευρωπαϊκής Ένωσης δηλαδή το δίκτυο του ΟΣΕ και τώρα ακόμη για εμπορευματικές μεταφορές και από το 2011 και μετά και για επιβατικές μεταφορές μπορεί να χρησιμοποιείται και από ξένες εταιρείες ή ιδιωτικές εταιρείες, οι οποίες θα καταβάλλουν στον Όμιλο τα αντίστοιχα χρήματα.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Στα κριτήρια που αναφέρατε νωρίτερα για το πρόγραμμα για τους εργαζόμενους, υπάρχει ηλικία και τα έτη προϋπηρεσίας. Υπάρχουν και ειδικότητες; Δηλαδή θα είναι στοχευμένο το πρόγραμμα;

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Βέβαια.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Ποιες είναι αυτές και σε δεύτερο επίπεδο πόσες προσλήψεις θα γίνουν, που, σε τι βάθος χρόνου και σε ποιες ειδικότητες.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Όσον αφορά τις ειδικότητες γι' αυτό σε αυτό το πρόγραμμα ουσιαστικά αναφέρομαι σε αρμοδιότητα εισήγησης των Διοικητικών Συμβουλίων και σε τελική έγκριση από την πολιτική ηγεσία. Κάθε φορά γίνεται μελέτη, δεν μπορούμε από τώρα να πούμε ποιες ειδικότητες, γιατί κάθε υπηρεσία ουσιαστικά αποτυπώνει αυτή τη στιγμή με τι βαθμό μίνιμουμ θα μπορούσε να λειτουργήσει αποδοτικά χωρίς να μειώσει την ποιότητα των υπηρεσιών.

Αυτό εισηγείται το Διοικητικό Συμβούλιο προς την πολιτική ηγεσία και η πολιτική ηγεσία θα αποφασίζει. Επομένως ειδικότητες αιχμής οι οποίες είναι αναγκαίες για να λειτουργήσει είτε το παλιό είτε το νέο δίκτυο, θα προστατευτούν. Θα πάμε σε συμμετοχή στο πρόγραμμα μόνο από ειδικότητες οι οποίες δεν παρενοχλούν την εύρυθμη λειτουργία του δικτύου.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Στο υποχρεωτικό σκέλος, λέτε τώρα.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Και στο εθελοντικό βέβαια. Γιατί δηλώνει ο άλλος ό,τι θέλει, αλλά πριν να δηλώσει ό,τι θέλει, έχει πει το Διοικητικό Συμβούλιο ότι ανοίγω το εθελοντικό πρόγραμμα μισθωτής εφεδρείας, για 100 ας πούμε άτομα σε αυτή την ειδικότητα σε αυτό το κομμάτι του Οργανισμού και μετά εκδηλώνονται όσοι ενδιαφέρονται. Και εκεί εφαρμόζεται το αντικειμενικό σύστημα. Καταλάβατε;

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Μάλιστα. Όσον αφορά στις προσλήψεις; Βάθος χρόνου, αριθμός...

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Ο στόχος είναι όσο αρχίζει να λειτουργεί μεγαλύτερο μέρος του σύγχρονου δικτύου, αμέσως να καλύπτονται τα οργανικά κενά από ειδικότητες αιχμής από σύγχρονες σιδηροδρομικές ειδικότητες. Επομένως αντιλαμβάνεστε ότι αυτή η διαδικασία έχει ήδη ξεκινήσει, ένα κομμάτι ήδη λειτουργεί πάνω στο

σύγχρονο δίκτυο. Όσο αυτό θα μεγαλώνει τόσο θα αυξάνονται και οι ανάγκες. Κάθε φορά εμείς σας ενημερώνουμε πόσοι, σε ποια ειδικότητα κρίνεται σκόπιμο να προσληφθούν στη νέα εταιρεία.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Κύριε Υπουργέ η εξυγίανση του ΟΣΕ και μάλλον της ΤΡΑΙΝΟΣΕ σημαίνει και μελλοντική ιδιωτικοποίησή της; Η μία ερώτηση είναι αυτή. και τότε θα ολοκληρωθεί το έργο ηλεκτροκίνησης του προαστιακού, προς το Κιάτο. Ο κ. Λιάπης είχε πει τον Ιούνιο του 2007.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Για το πρώτο θα σας πω ρητά όχι. Άλλωστε μια από τις βασικές αρχές της φιλοσοφίας μας της φιλοσοφίας αυτής της μεταρρύθμισης όπως διατυπώνεται είναι ότι πάμε να επιδιώξουμε αυτή τη στιγμή με αυτή τη μεταρρύθμιση εξυγίανση και όχι ιδιωτικοποίηση.

Η απελευθέρωση υπάρχει είναι μια πραγματικότητα. Εμείς εξυγιαίνουμε το δημόσιο ελληνικό σιδηρόδρομο για να τον κάνουμε περισσότερο ανταγωνιστικό, περισσότερο ελκυστικό και να μπορέσει να σταθεί μέσα στα νέα δεδομένα. Τώρα για το επιμέρους έργο νομίζω φαίνεται στον πίνακα.

Στον αντίστοιχο πίνακα που θα πάρετε, μιλάτε για ποια σύνδεση Κόρινθο – Κιάτο;

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Όχι, Αθήνα – Κιάτο.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Στον πίνακα φαίνεται, μέχρι τέλους του '09 λέει. Σας λέω πολλές φορές τα χρονοδιαγράμματα από αντικειμενικές δυσκολίες... Εμείς πρέπει να τα τηρήσουμε πάντως.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Κύριε Υπουργέ, το πλάνο σας και τα σχέδια τα οποία μας παρουσιάζετε μέχρι τώρα ουσιαστικά μας δείχνουν μια εταιρεία η οποία δουλεύει με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια, αλλά με έναν εργοδότη το δημόσιο, το οποίο κάθε άλλο παρά δουλεύει με αυτά τα κριτήρια. Πως μπορούν να συμβαδίσουν αυτά τα δυο πράγματα; Μέχρι τώρα αυτό δεν έχει συμβεί. Πως θα γίνει τώρα αυτό μέχρι το 2011 που μας λέτε ότι μέχρι το 2012, δεν ξέρω αν είναι εφικτό.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Η πολιτικοϊδεολογική απάντηση που μπορώ να σας δώσω, είναι κοινωνική οικονομία της αγοράς. Αυτή είναι η συνταγή που έχει εφαρμοστεί σε όλα τα σύγχρονα ευρωπαϊκά κράτη, τα οποία εκσυγχρονίζοντας το δημόσιο τομέα, χρησιμοποίησαν λογικές και από την αγορά, χωρίς να απολύουν όμως καθόλου και να εγκαταλείπουν την κοινωνική τους ευαισθησία.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Αυτό όμως πως μεταφράζεται όταν το καλοκαίρι ο κόσμος που θέλει να πάει προς τα κάτω, δεν βρίσκει τρένα, όταν ο κόσμος που θέλει να πάει προς Χαλκίδα επίσης δεν βρίσκει τρένα, όταν το Θριάσιο έπρεπε να είχε φτιαχτεί από το 2004 και δεν έχει φτιαχτεί ακόμη για να φέρει έσοδα στον Οργανισμό, όταν, όταν, υπάρχουν πάρα πολλά όταν.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Αυτά που περιγράφετε είναι στοιχεία του πρώτου κεφαλαίου που σας ανέλυσα, δηλαδή είναι τα προβλήματα η κατάσταση αυτή που μας ώθησε στο να μπορούμε αποφασιστικά και τολμηρά σε αυτή τη μεταρρύθμιση.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Δεν μου είπατε όμως πως θα δουλέψει το ιδιωτικό με το δημόσιο μαζί.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Σε όλη μου την τοποθέτηση αυτό περιέγραψα. Αν έχετε κουράγιο δυο ώρες ακόμη, μπορώ να σας αναλύσω σε λεπτομέρειες.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Εντάξει.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Δηλαδή είναι ένας συνδυασμός κατά το δυνατό εφικτός.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Δυο πράγματα. Κατ' αρχήν ποια είναι τα κριτήρια για τη συμπύκνωση δρομολογίων, ποιες περιοχές ποια δίκτυα είναι στο κόκκινο. Αν θα υπάρχει πλαφόν δηλαδή οι αμαξοστοιχίες που θα έχουν 50% πληρότητα θα γίνεται το δρομολόγιο, πόσο θα είναι το πλαφόν;

Και ένα δεύτερο, έχουμε στοιχεία επιβατικής κίνησης ανά τύπου αμαξοστοιχίας, γιατί έχει σημασία.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Πρώτα απ' όλα τις λεπτομερείς ανακοινώσεις για τα εξειδικευμένα δρομολόγια και τις περιοχές αντιλαμβάνεστε, ότι στο θέμα αυτό θα τις κάνει η αντίστοιχη εταιρεία, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ δηλαδή σε εύλογο διάστημα πριν από την έναρξη εφαρμογής του μέτρου.

Το κριτήριο, όπως είπατε, είναι η ζήτηση, δηλαδή με βάση τη ζήτηση θα προσδιορίσουμε αν θα κρατήσουμε ή αν θα μειώσουμε ένα δρομολόγιο, αν θα αυξήσουμε τα βαγόνια των συρμών ή αν θα περιορίσουμε τα δρομολόγια ή αν θα βάλουμε ένα τρένο ή αν θα βγάλουμε ένα τρένο κλπ.

Το μέτρο αφορά όλη την Ελλάδα, δεν κλείνεται σε μία περιοχή και πάντοτε λαμβάνεται υπόψη και τι κόστος έχει ένα δρομολόγιο. Αν ένα δρομολόγιο έχει υπερβολικό κόστος για να μεταφέρει, ας πούμε, 5 επιβάτες, είναι εύλογο ότι αυτό θα κοπεί και οι 5 επιβάτες όμως θα συνεχίσουν να εξυπηρετούνται από ένα άλλο δρομολόγιο της ίδιας γραμμής που θα είναι κάποια άλλη ώρα.

Δηλαδή δεν υπάρχει περίπτωση να μείνει νεκρή γραμμή. Θα συμπυκνωθούν ίσως δρομολόγια όπου είναι αναγκαίο, εάν σε κάποιες περιπτώσεις υπάρχει ζήτηση και πρέπει να δημιουργηθούν και δρομολόγια θα δημιουργηθούν, αν χρειαστεί να δημιουργηθούν μεγαλύτερα τρένα με περισσότερα βαγόνια, θα γίνει αυτό. Κάθε φορά θα πρέπει να υπάρχει ευελιξία και η προσαρμοστικότητα με βάση την πραγματική ζήτηση.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: (Μιλάει χωρίς μικρόφωνο)

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Θα υπάρξει ανακοίνωση σαφής από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ για το κάθε δρομολόγιο, για την κάθε περιοχή.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: (Μιλάει χωρίς μικρόφωνο)

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Υπάρχουν στοιχεία και ανά τύπο και ανά περιοχή και ανά δρομολόγιο και αυτά είναι που ουσιαστικά μας βοηθούν να καταλήξουμε σε αποφάσεις.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Κύριε Υπουργέ βλέπω, ότι ξεκινάτε μία μεγάλη μεταρρύθμιση, είναι ένα ζήτημα που απασχολεί τα δημοσιονομικά της χώρας πολλά χρόνια, αναρωτιέμαι πώς θα μπορούσαμε να εξασφαλίσουμε την επιτυχία και μπαίνω στο εξής. Έχετε εξασφαλίσει και σε ποιο βαθμό την συναίνεση των εργαζομένων που είναι πολύ αναγκαία για μια τέτοια μεταρρύθμιση;

Και αν έχετε και με ποιο τρόπο εξασφαλίσει την έγκριση της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την κάλυψη του σωρευτικού ελλείμματος, πώς αυτό δηλαδή θα αποτελέσει πλέον παρελθόν για τον ΟΣΕ για να ξεκινήσει τη νέα πορεία;

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Η ερώτησή σας είναι ουσιαστικά το κλειδί της όλης προσπάθειας, διότι όντως είναι μία πολυσχιδής, πολύπλοκη και πολυεπίπεδη μεταρρύθμιση αυτή η οποία είναι σε εξέλιξη και θα πρέπει να ισορροπεί ανάμεσα σε διάφορες πτυχές, σε διάφορες πλευρές. Δηλαδή από τη μια πλευρά ό,τι κάνουμε θα πρέπει να είναι συμβατό και αποδεκτό από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Σαφώς να προάγει το εθνικό και δημόσιο και κοινωνικό συμφέρον, να σέβεται τα δικαιώματα των εργαζομένων, να ανταποκρίνεται στις ανάγκες της κάθε τοπικής κοινωνίας που προσδοκά οφέλη από τον σιδηρόδρομο και να διασφαλίζει και τη βιωσιμότητα και την ανταγωνιστικότητα και την προοπτική αυτού του σύγχρονου οικολογικού μέσου.

Για το λόγο αυτό είμαστε εξαιρετικά θα έλεγα συστηματικοί και υπεύθυνοι σε ό,τι αποφασίζουμε. Δεν βιαζόμαστε. Προσπαθούμε να έχουμε τη μέγιστη δυνατή συναίνεση, τίποτα δεν κάνουμε κόντρα στα ισχύοντα ευρωπαϊκώς για να μην πάθουμε αυτό που έπαθε στο παρελθόν η Ολυμπιακή Αεροπορία.

Γι' αυτό και είχαμε πει ότι στο τέλος του καλοκαιριού θα υποβάλουμε και πλήρες επιχειρηματικό σχέδιο, Business Plan στον Επίτροπο Ταγιάνι με τον οποίο συνλειτουργούμε, συνεννοούμεθα και υπάρχει και μια άτυπη ομάδα εργασίας μεταξύ των συνεργατών του και των δικών μου συνεργατών που αλληλοενημερώνονται για κάθε βήμα, για να μην γίνονται αποκλίσεις.

Σαφώς είναι δύσκολο αυτό το οποίο επιδιώκεται, αλλά κάποια στιγμή πρέπει να πάρουμε απόφαση και να τολμήσουμε. Διότι ούτε μπορούμε να υπονομεύουμε τις επόμενες γενιές, ούτε μπορούμε να υπονομεύουμε το μέλλον της πατρίδας μας, θα πρέπει να ξέρουμε να αξιοποιούμε όλες τις πραγματικές δυνατότητες που μας δίδονται.

Έχουμε επιδιώξει να διαχωρίσουμε το κληρονομημένο χρέος από τα νέα προβλήματα που μπορούσαν να δημιουργηθούν αν δεν παίρναμε αυτή την πρωτοβουλία. Πιστεύω ότι μ' αυτή την πρωτοβουλία διαμορφώνονται οι καλύτερες δυνατές προϋποθέσεις βιωσιμότητας και ανάπτυξης για τις δύο κυρίως νέες εταιρείες, δηλαδή για την ΕΡΓΟΣΕ που επιμελείται την ανάπτυξη και την ΤΡΑΙΝΟΣΕ που ουσιαστικά παρέχει τις υπηρεσίες.

Και νομίζω ότι και το άλλο κομμάτι του παρελθόντος σε συνεργασία με το Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών που έχει τον κύριο λόγο εκεί και αξιοποιώντας όλα τα σύγχρονα τραπεζικά εργαλεία θα μπορέσουμε να το ρυθμίσουμε μακροπρόθεσμα, ώστε με τη βοήθεια του κράτους να μπορέσει να αντιμετωπιστεί, χωρίς όμως να αποτελεί τροχοπέδη για το μέλλον του Ομίλου.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Αυτό το κομμάτι που είπατε θα πρέπει να έχει και την έγκριση της Ευρωπαϊκής Ένωσης;

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Στα περισσότερα κομμάτια εμείς ενημερώνουμε και πολλές φορές συμβουλευόμαστε κιόλας επιτυχημένα μοντέλα που έχουν ακολουθηθεί σε άλλες χώρες.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Σε ότι αφορά τους εργαζόμενους;

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Σας είπα, το κομμάτι των εργαζομένων το χειριζόμαστε εδώ, είπα τα δύο άλλα συγκριτικά μοντέλα που θα μπορούσαν να ακολουθηθούν, επιλέξαμε την πρόταση μισθωτής εφεδρείας διότι θεωρούμε ότι συνδυάζει τα

οφέλη του εργαζόμενου με το κέρδος και το όφελος και τη βιωσιμότητα της ίδιας της εταιρείας.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Υπουργέ, εδώ και δύο περίπου χρόνια έχει ανοίξει υποτίθεται η αγορά και μπορεί οποιαδήποτε εταιρεία να μισθώσει τη γραμμή του ΟΣΕ και να βάλει πάνω τους δικούς της συρμούς και να μεταφέρει τα προϊόντα της. Δεν υπήρχε όμως μέχρι στιγμής υιοθετημένο σύστημα τιμολόγησης και όλα αυτά τα αιτήματα μένανε στα συρτάρια χάνοντας σαφώς τεράστια έσοδα.

Αυτή τη στιγμή υπάρχει τέτοιο σύστημα τιμολόγησης, μπαίνει κι αυτό στη διαδικασία, ώστε να μπορεί οποιαδήποτε εταιρεία θέλει να μισθώσει τις γραμμές του ΟΣΕ και να πάει, ας πούμε, από την Αθήνα στη Θεσσαλονίκη στο δικό της εμπορευματικό κέντρο;

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Στο κεφάλαιο εμπορευματική πολιτική θα θυμάστε, ότι μία από τις διαστάσεις που έδωσα ήταν αυτή ακριβώς. Δηλαδή αυτή τη στιγμή διαμορφώνεται ολοκληρωμένη πολιτική εμπορικής εκμετάλλευσης και εμπορευματικής θα έλεγα εκμετάλλευσης στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ και στον ΟΣΕ για να μπορούμε η μεν ΤΡΑΙΝΟΣΕ να αποκτά περισσότερους πελάτες για τη μεταφορά προϊόντων και όχι μόνο επιβατών και η ΕΡΓΟΣΕ και ο ΟΣΕ κυρίως να μπορεί να αξιοποιεί τους κενούς χρόνους, όταν η γραμμή δεν αξιοποιείται από τα δικά μας τρένα και να έχει έσοδα από ξένες εταιρείες που θέλουν να κάνουν αυτή τη δουλειά.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Κύριε Υπουργέ, αυτό που θα ήθελα να ρωτήσω, είναι εάν έχετε αξιολογήσει μέχρι τώρα τι ήταν εκείνο που από το 2004 μέχρι σήμερα ήταν η αιτία να διπλασιαστεί το συσσωρευμένο χρέος του ΟΣΕ, διότι το 2004 ήταν περίπου 4-4,5 δις και μέσα σε 5 χρόνια εκτινάχτηκε στα 9 δις.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Νομίζω το απαντώ στο κεφάλαιο χρέος με τη ρήση: «Τα χρέη γεννούν χρέη». Δηλαδή οι ασύμφοροι δανεισμοί του παρελθόντος, οι εσφαλμένες προτεραιότητες, ο κακός, πρόχειρος ή αποσπασματικός σχεδιασμός είχε σαν αποτέλεσμα να καθηλώνονται ή να φθίνουν τα έσοδα και να πολλαπλασιάζονται τα έξοδα.

Όταν περνάς μια γραμμή δίπλα από μια βιομηχανική ζώνη και δεν σχεδιάζεις τη σύνδεση μαζί της, όταν την περνάς δίπλα από ένα μεγάλο λιμάνι της χώρας και δεν υλοποιείς τη σύνδεση με το λιμάνι, όταν δεν αξιοποιείς σωστά τους συρμούς, όταν δεν υπάρχει ένας συγκεκριμένος έλεγχος στον τρόπο με τον οποίο νοικιάζονται τα βαγόνια, παραδίδονται τα βαγόνια, αποθηκεύονται τα φορτία, καθυστερούν τα φορτία στα λιμάνια κλπ. αντιλαμβάνεστε ότι δημιουργείται ένα έλλειμμα.

Αυτό γινόταν επί πάρα πολλά χρόνια στην Ελλάδα. Από το 2004 και μετά ο ΟΣΕ και η μεταρρύθμισή του υπήρξε προτεραιότητα, αλλά έπρεπε να υπάρξει ένας χρόνος προετοιμασίας. Θεωρώ ότι το διάστημα αυτό όλα τα χρέη άρχισαν να γεννούν χρέη και να πολλαπλασιάζουν το πρόβλημα, εκτιμώ ότι ήρθε η ώριμη στιγμή που μπορούμε να παρέμβουμε πια συγκεκριμένα και αυτό κάνουμε.

Δηλαδή τους τελευταίους μήνες εκτός από την προετοιμασία παρουσίασης του λεπτομερούς αυτού σχεδίου για να ξέρετε και εσείς ποια είναι τα πρακτικά βήματα που ακολουθούμε, υλοποιούμε και μία σειρά από ενέργειες οι οποίες συντείνουν στην εφαρμογή αυτού του σχεδίου ήδη. Σας

ανέφερα μερικές απ' αυτές και στο μετασχηματισμό και στις επιμέρους πολιτικές.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Κύριε Υπουργέ, ενώ υπάρχει ένα σαφέστατο χρονοδιάγραμμα σε ότι αφορά τις αυξήσεις του εισιτηρίου, είναι εντελώς ασαφές το χρονοδιάγραμμα σε ότι αφορά τον εκσυγχρονισμό. Δεν σας απασχολεί ότι μπορεί να δημιουργήσετε αντίθετα αποτελέσματα; Δηλαδή γιατί κάποιος να επιλέξει σιδηρόδρομο με διπλάσιο εισιτήριο από σήμερα;

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Κοιτάξτε, ο εκσυγχρονισμός είναι ο εκσυγχρονισμός του δικτύου και ο εκσυγχρονισμός των υπηρεσιών. Όσον αφορά τον εκσυγχρονισμό του δικτύου σας έδωσα σαφέστατα χρονοδιαγράμματα για την υλοποίηση των πρώτων προτεραιοτήτων. Το 2013 κατασκευάζεται πλήρως η ΠΑΘΕΠ και το 2015 λειτουργεί υπερπλήρως με όλα τα σύγχρονα συστήματα τηλεδιοίκησης, ασφάλειας κλπ. Αυτός είναι ο ένας τομέας της ανάπτυξης.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: (Μιλάει χωρίς μικρόφωνο)

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Ναι, αυτό όπως ξέρετε, δεν γίνεται με μαγικό ραβδί, αυτό γίνεται με μία συστηματική προσπάθεια είναι έργο σε εξέλιξη, πολλές φορές αντιμετωπίζουν οι κατασκευαστές αντίξοες συνθήκες, θέλει πίεση από εμάς για να τρέχουν εντός των χρονοδιαγραμμάτων, είναι κάτι το οποίο γίνεται συστηματικά και θέλει χρόνο, δεν διορθώνεται δυστυχώς η έλλειψη, το κενό ή το λάθος δεν διορθώνεται τόσο εύκολα.

Αυτό είναι μία διάσταση. Όσον αφορά τα θέματα της εμπορικής εκμετάλλευσης και της εμπορευματικής πολιτικής εξήγησα, ότι βγαίνουμε προς τα έξω άμεσα και προσπαθούμε να προσελκύσουμε πελατεία. Ο κόσμος όμως αυτό το πιστεύει και ανταποκρίνεται μόνο όταν βλέπει από την άλλη πλευρά και τα πρώτα αποτελέσματα.

Εκτιμώ ότι τα νούμερα τα οποία έχουν προσελκυστεί στο σιδηρόδρομο το τελευταίο καιρό δείχνουν ότι υπάρχει θετική διάθεση από το καταναλωτικό κοινό. Εάν εμείς αυτές τις υπηρεσίες αρχίσουμε όχι μόνο να τις εγκαθιστούμε, αλλά και να τις διαφημίζουμε σωστά, εκτιμώ ότι μπορούμε να πετύχουμε αποτελέσματα σε όλους τους τομείς.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: (Μιλάει χωρίς μικρόφωνο) Κύριε Υπουργέ, είδα ότι μία από τις βασικές παραδοχές για την ολοκλήρωση και λειτουργία είναι η γενναία ως την πω έτσι αύξηση τιμολογίων, ανεξάρτητα από εμπορεύματα, δεν ξέρω πως θα προβλεφθούν αυτοί. Και επειδή αναφέρατε ότι εξελίσσεται στο 5% του ΑΕΠ του χρέους, σε περίπτωση που δεν αποδώσει για κάποιο λόγο, τι κάνετε; Εννοώ όχι μόνο σαν απόδοση στο κοινό, ποιος το σχεδίασε αυτό

Να σας πω μια ανησυχία μου. Βλέπω ότι στην Πελοπόννησο που έχουν διεισδύσει τρομακτικά οι εταιρείες διοδίων των οδικών οδών, ο ΟΣΕ δεν κάνει τίποτα ουσιαστικά

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Κοιτάξτε, θα σας το πω απλά. Κάτω από τον πάτο δεν έχει. Έχουμε απαξιώσει ένα κοινωνικό οικολογικό μέσο για πάρα πολλές δεκαετίες στον τόπο μας. Και αξίζει τον κόπο η προσπάθεια που ξεκίνησε από την Κυβέρνησή μας.

Και αξίζει τον κόπο αυτή η προσπάθεια να ιδωθεί όχι ως μία αν θέλετε μονοκομματική ή μονοκυβερνητική προσπάθεια, αλλά ως μία εθνική προσπάθεια να αναδιατάξουμε το σιδηρόδρομο, να αξιοποιήσουμε τις υφιστάμενες δυνατότητες, να αθροίσουμε δυνάμεις και να επιτύχουμε

αποτελέσματα που δεν καταφέραμε να πετύχουμε όλα τα προηγούμενα χρόνια.

Εκτιμώ ότι αυτά τα οποία σας είπα για την αναμόρφωση της πολιτικής του ΟΣΕ και κυρίως της ΤΡΑΙΝΟΣΕ είναι πολύ συγκεκριμένα. Θα μου επιτρέψετε, λοιπόν, με βάση αυτά τα στοιχεία που σας ανέλυσα να έχω αυτοπεποίθηση και μετρημένη αισιοδοξία για το τελικό αποτέλεσμα, γιατί είναι πράγματα τα οποία μετρώνται.

Δηλαδή πιστεύω στην εκτίμηση που κάνατε, ότι οπωσδήποτε ένα κομμάτι των πελατών που είχαν μάθει να πληρώνουν λίγο και να παίρνουν πολλά από τον ΟΣΕ σε βάρος του ΟΣΕ, σε βάρος των εργαζομένων, σε βάρος της εθνικής οικονομίας όταν θα μπου κανόνες θα φύγουν.

Είμαι βέβαιος όμως ότι και ένα άλλο κομμάτι της υγιούς αγοράς όταν θα δει τη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών, τα σύγχρονα δίκτυα, τον συνομιλητή, γιατί πρέπει να έχει κάποιον συνομιλητή από την άλλη πλευρά, που να του προσδιορίζει τους κανόνες συνεργασίας, θα έρθουν.

Εκτιμώ ότι λοιπόν αυτό που θα κερδίσουμε θα είναι μεγαλύτερο απ' αυτό το οποίο θα απολέσουμε τον πρώτο καιρό και σιγά – σιγά θα εδραιώσουμε τη θέση μας στην αγορά. Έχουμε 1% των εμπορευματικών μεταφορών, είναι πάρα πολύ λίγο. Πιστεύω ότι με έξυπνες και γρήγορες κινήσεις μπορούμε αυτό να το αυξήσουμε και η αύξησή του να σημαίνει όχι μόνο εξυπηρέτηση ιδιωτικών επιχειρήσεων, αλλά και πραγματικά έσοδα για τον Οργανισμό.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: (Μιλάει εκτός μικροφώνου)

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Έχουμε πάρει την απόφαση και όταν παίρνουμε την απόφαση είμαστε αποφασισμένοι να την εφαρμόσουμε. Υπάρχουν σημαντικοί λόγοι τους οποίους περιέγραψα για τους οποίους αυτό το εγχείρημα έχει εθνική και κοινωνική σημασία και είναι εγχείρημα που αφορά την κάθε Ελληνίδα και τον κάθε Έλληνα.

Οι Έλληνες πληρώνουν 2 εκατομμύρια την ημέρα για τον ΟΣΕ. Κάθε οικογένεια χρωστάει 3.000 ευρώ για τον ΟΣΕ. Αυτό το πράγμα πρέπει να ανατραπεί και πιστεύω ότι αυτή η πολιτική που έχει και στρατηγικό βάθος, αλλά και συγκεκριμένες εφαρμόσιμες επιμέρους πολιτικές που μπορούν να αποφέρουν έσοδα, θα διορθώσει την κατάσταση.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: (Μιλάει εκτός μικροφώνου) Κύριε Υπουργέ μας περιγράψτε έναν ΟΣΕ ο οποίος θα λειτουργεί με καθαρά εμπορικά κριτήρια και σε ένα περιβάλλον ιδιωτικοποιημένο....

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Δεν είναι το ίδιο.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: (Μιλάει εκτός μικροφώνου) Η κυβέρνηση πιστεύει ότι με αυτή την πολιτική θα έχει όφελος ο χρήστης του σιδηρόδρομου;

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Ο κεντρικός στόχος είναι η εξυπηρέτηση του πολίτη. Όλα γίνονται για τον πολίτη. Πρώτον, να ελαφρυνθεί από βάρη τα οποία επωμίζεται χωρίς να φταίει. Δεύτερον, για να του παρέχει το κράτος υπηρεσίες αντάξιες και της εποχής και της πολιτείας στην οποία ζει. Αυτός είναι ο κεντρικός στόχος.

Τώρα δυο παρατηρήσεις. Πρώτον, κατ' εμάς άλλο είναι η απελευθέρωση και άλλο είναι η ιδιωτικοποίηση. Η απελευθέρωση είναι μια κατάσταση η οποία ισχύει τώρα. Δηλαδή σήμερα είναι απελευθερωμένες ήδη οι

εμπορευματικές μεταφορές. Σε λίγο θα απελευθερωθούν και οι επιβατικές μεταφορές.

Απέναντι σ' αυτή την πραγματικότητα εάν δεν πάρουμε τα μέτρα εκείνα που απαιτούνται για να στηρίξουμε την ποιότητα των υπηρεσιών του δημόσιου και κοινωνικού ελληνικού σιδηρόδρομου, από μόνος του θα καταρρεύσει και θα πεταχτεί έξω από την αγορά κι αυτό θα είναι σε βάρος και της πατρίδος και των Ελλήνων πολιτών.

Γι' αυτό παίρνουμε αυτά τα μέτρα, για να μπορέσουμε να διασφαλίσουμε τις προϋποθέσεις ενός υγιούς ανταγωνισμού την επόμενη ημέρα και ο σιδηρόδρομος ο ελληνικός, ο ΟΣΕ, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ και η ΕΡΓΟΣΕ να μπορούν να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις της εποχής, να μην γίνουν ουραγοί.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ λειτουργεί σε μια αγορά χωρίς ρυθμιστή. Πότε θα λειτουργήσει το Εθνικό Συμβούλιο Σιδηροδρόμων; Πότε θα λειτουργήσει η Ανεξάρτητη Αρχή για τα ατυχήματα;

Και μια δεύτερη ερώτηση. Πότε θα ολοκληρωθεί το έργο του προαστιακού Πειραιάς – Τρεις Γέφυρες, η ηλεκτροκίνηση σε όλο το εύρος του; Αν έχει δοθεί παράταση και πόσους μήνες έχει δοθεί παράταση σύμβασης. Αν έχει αλλάξει ο αρχικός προϋπολογισμός. Γενικά ποια είναι η τοποθέτησή σας.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Όσον αφορά το δεύτερο σκέλος της ερώτησής σας, στο έντυπο που θα σας διανεμήσουμε ή στο CD που έχουμε δώσει, νομίζω ότι μπορείτε να τα δείτε όλα αυτά τα στοιχεία μέσα, να μην κουράσουμε τους υπόλοιπους.

Όσον αφορά το πρώτο ερώτημα, έχετε δίκιο. Ήδη έχουν θεσμοθετηθεί οι δυο Αρχές, είναι στελεχωμένες και αυτό που γίνεται τώρα αυτή την περίοδο είναι η προετοιμασία για την αναβάθμιση της λειτουργίας τους, διότι αποκτούν πια στο ρόλο τους περιεχόμενο και βαρύτητα.

Όντως οι Ρυθμιστικές Αρχές και η Αρχή για τα ατυχήματα είναι Αρχές οι οποίες θα πρέπει να είναι αναβαθμισμένες και να μπορούν να συμπληρώνουν αυτό το τοπίο για να μπορέσει να λειτουργήσει στο απελευθερωμένο περιβάλλον σωστά και ο δημόσιος σιδηρόδρομος και όλοι οι άλλοι οι χρήστες της υποδομής του ΟΣΕ.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Πότε θα λειτουργήσουν, πότε θα τεθούν σε ισχύ;

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Ήδη έχουν τεθεί σε ισχύ και λειτουργούν, απλά αυτή τη στιγμή επεξεργαζόμαστε σχέδιο αναβάθμισής τους με περισσότερο προσωπικό, συγκεκριμένες πια αρμοδιότητες παρέμβασης κλπ.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Κύριε Υπουργέ, εγώ ήθελα μια διευκρίνιση σχετικά με τη δρομολογιακή σας πολιτική. Δηλαδή πότε θα αρχίσει να εφαρμόζεται, αυτό που είπατε, για περιορισμό ζημιογόνων δρομολογίων και αν έχετε αποφασίσει ποια ακριβώς είναι αυτά συγκεκριμένα.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Η πολιτική η δρομολογιακή θα αρχίσει να εφαρμόζεται από 1 Αυγούστου μαζί με την τιμολογιακή. Στις λεπτομέρειές της θα ανακοινωθεί στο κοινό από ειδική έκδοση της αρμόδιας εταιρείας της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και εκεί θα αναγράφονται με λεπτομέρεια ποιοι είναι οι συρμοί οι οποίοι ενισχύονται, ποια δρομολόγια συγχωνεύονται και ποια νέα δρομολόγια ουσιαστικά λειτουργούν σε ώρες που να μπορούν να καλύπτουν τις πραγματικές ανάγκες των τοπικών κοινωνιών. Ο χρόνος στον οποίο θα ανακοινωθεί είναι αρκετές ημέρες πριν την έναρξη ισχύος. Δηλαδή περί τα τέλη Ιουλίου να πούμε.

Ήδη αυτή τη στιγμή έχουν ολοκληρωθεί οι αναλογιστικές μελέτες, να το πω έτσι, οι μετρήσεις δηλαδή του δυναμικού και οι ειδικοί της εταιρείας ουσιαστικά μελετούν ποια δρομολόγια θα μπορούσαν να εξυπηρετήσουν επιβάτες, παραδείγματος χάρη από δυο δρομολόγια οι οποίοι θα μπορούσαν να μεταφερθούν με ένα δρομολόγιο.

Είναι σχεδόν ολοκληρωμένη η μελέτη, αλλά γίνεται η τοποθέτηση επί του χρονοδιαγράμματος λειτουργίας και θα ανακοινωθεί με πληρότητα από την εταιρεία λίγες ημέρες πριν την έναρξη εφαρμογής του προγράμματος.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Κύριε Υπουργέ, για τη μισθωτή εφεδρεία θέλω να ρωτήσω, αν μπορείτε να μας διευκρινίσετε: αυτοί που βγουν στη μισθωτή εφεδρεία τι ποσοστό επί του μισθού τους θα παίρνουν κι αν περιλαμβάνονται μέσα τα επιδόματα που παίρνουν σήμερα, οι υπερωρίες και όλα αυτά.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Δεν το προσδιορίζω με σαφήνεια εδώ. Είναι ένα από τα ζητήματα τα οποία θα συζητηθούν με τους εργαζόμενους. Πάντως θα είναι σημαντικό.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: (Μιλάει εκτός μικροφώνου)

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Μιλούμε πάντα για το βασικό μισθό.

(Διαλογικές συζητήσεις)

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: 99%. Θέλετε κι άλλο;

Ευχαριστώ πολύ. Σας ευχαριστώ.



Please consider the environment before printing this e-mail

[Παρακαλούμε αναλογιστείτε την περιβαλλοντική σας ευθύνη πριν εκτυπώσετε αυτό το E-mail](#)

Από το Γραφείο Τύπου