

## **Τα όσα υποστήριξε στη Βουλή ο νέος πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος του ΟΣΕ. Όλα τα πρακτικά, ο διαγωνισμός των 125 εκατ.**

2020/10/02 09:36 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

«Δεν τίθεται θέμα ιδιωτικοποίησης του ΟΣΕ», υποστήριξε, μεταξύ άλλων, χθες στη Βουλή ο νέος πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος του ΟΣΕ, Σπυρίδων - Κρίτωνα Πατέρας.

### **Επιμέλεια: Βάσω Βεγιάζη**

Ο κ. Πατέρας παρέθεσε τις προτεραιότητες της θητείας του, οι οποίες είναι η ολοκλήρωση των σιδηροδρομικών έργων, οι επαρκείς συνδέσεις του σιδηροδρόμου με λιμάνια και ΒΙΠΕ και η αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας, χαρακτηρίζοντας **κομβική τη σχέση ΟΣΕ - ΕΡΓΟΣΕ.**

Σχετικά με την ανάταξη του δικτύου τόνισε ότι “χρειάζονται συγκεκριμένες ολιστικής συντήρησης συμβάσεις, οι οποίες πρέπει να ανατεθούν τάχιστα, διότι αυτή τη στιγμή τρόπος, με τον οποίο συντηρείται το δίκτυο είναι κατά τη γνώμη μου πυροσβεστικός, με αποτέλεσμα να γίνεται μια συντήρηση κατόπιν εορτής σε πολλές περιπτώσεις, ενώ αυτό που θέλουμε είναι να υπάρχουν διαγωνισμοί και **συμβάσεις συντήρησης και ανάδοχοι συντήρησης, οι οποίοι να λειτουργούν, όχι μόνο πυροσβεστικά, αλλά και προληπτικά**”.

Σύμφωνα με το ενημερωτικό σημείωμα του ΟΣΕ που διανεμήθηκε χθες στη Βουλή, ο Οργανισμός προγραμματίζει, μεταξύ άλλων, **διαγωνισμό για την συντήρηση και ανάταξη της γραμμής, των ΑΣΙΔ και των σηράγγων, ύψους 125 εκατ. ευρώ.** Ο διαγωνισμός αυτός θα προκηρυχθεί το 2021.

Το metaforespress.gr παραθέτει το σύνολο της χθεσινής ομιλίας στη Βουλή του νέου προέδρου και διευθύνοντος συμβούλου του ΟΣΕ.

## **Η ομιλία στη Βουλή του νέου προέδρου και διευθύνοντος συμβούλου του ΟΣΕ**

Καταρχήν, θα ήθελα, αξιότιμοι κυρίες και κύριοι βουλευτές, να ξεκινήσω

ευχαριστώντας θερμώς τον Υπουργό για την τιμή που μου κάνει, να με προτείνει για την ανάληψη μιας τόσο νευραλγικής θέσης όπως αυτή του Προέδρου και Διευθύνοντος Συμβούλου του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος.

Είμαι εδώ σήμερα με μεγάλο αίσθημα ευθύνης θέλω να σας πω και εν γνώσει του ότι παρόμοιες θέσεις πρέπει να αντιμετωπίζονται με σοβαρότητα, με συνέπεια και με εργατικότητα.

Θέλω να ξεκινήσω λέγοντας λίγα πράγματα για αυτή για την επαγγελματική μου εμπειρία και το βιογραφικό μου. Κάποια ανέφερε επιγραμματικά και ο κ. Υπουργός.

Αποφοίτησα το 1993 από το Τμήμα Χημικών Μηχανικών του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου και στη συνέχεια εκπόνησα τη διδακτορική του διατριβή στην Αγγλία στον τομέα των σύνθετων υλικών.

Εν συνεχεία, γύρισα στην Ελλάδα όπου για πλέον των 20 ετών δραστηριοποιήθηκα στο χώρο των τεχνικών έργων ως διαχειριστής, συνδιαχειριστής ή εκπρόσωπος ελληνικών και ξένων εταιρειών.

Το αντικείμενο της δραστηριότητας μου ήταν κυρίως τα τεχνικά έργα, κυρίως από το κομμάτι το μελετητικό και του τεχνικού συμβούλου. Σε όλη αυτή τη διαδρομή θεωρώ, αν κοιτάξω λίγο τον εαυτό μου απέξω, ότι αποκόμισα μια σημαντική εμπειρία, την οποία μπορεί να συνοψίσω στα εξής σημεία.

Στη διοίκηση ανθρώπινου δυναμικού, στη διαχείριση έργων και συμβάσεων, στη χρηματοοικονομική παρακολούθηση έργων και εταιρειών και στην συνεργασία μεταξύ φορέων. Φυσικά σε όλη αυτή τη διαδρομή επέκτεινα νομίζω και λιγάκι το γνωσιοθεωρητικό μου αντικείμενο από το πολύ περιορισμένο αντικείμενο, που υπήρξε στην ακαδημαϊκή φάση της διαδρομής μου.

Θέλω να πιστεύω ότι όλα τα παραπάνω στοιχεία θα με βοηθήσουν να επιτελέσω το έργο που αναλαμβάνω, εφόσον το αναλάβω, στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος, γιατί νομίζω ότι το καθένα από αυτά είναι πολύ σημαντικό για να διοικήσει κανείς έναν τέτοιο Οργανισμό.

Θα κάνω, επίσης, μια μικρή αναφορά, διότι κάποια στιγμή είδε το φως της δημοσιότητας μία πληροφορία, η οποία είναι ακριβής οφείλω να ομολογήσω, ότι στο παρελθόν ένα μικρό μέρος των αντικειμένων μου είχε και σχέση με τους σιδηροδρόμους.

Υπήρξε φυσικά μια δική μου ενασχόληση με σιδηροδρομικά αντικείμενα στο παρελθόν. Θεωρώ ότι ήταν μια ευκαιρία και τύχη στην παρούσα φάση, για να πω την αλήθεια, το ότι είχα αυτή την εμπειρία, διότι έχω μια άποψη, απέξω βέβαια, αλλά κοντινή, για τα σιδηροδρομικά, για τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων, για τον Ο.Σ.Ε. και

για την ΕΡΓΟ.Σ.Ε. και μια εμπειρία, έχοντας δει τις δυνατότητες και τις παθογένειες του συστήματος και θεωρώ ότι αυτό με φέρνει σε μια πλεονεκτική θέση να συνδράμω για να αντιμετωπιστούν και να αξιοποιηθούν αυτά τα χαρακτηριστικά.

Θα περάσω τώρα στα θέματα του Οργανισμού και θα αναφέρω εν συντομία κάποια θέματα, τα οποία κατά την άποψή μου είναι σημαντικά για τη διοίκηση του Ο.Σ.Ε..

Ο σιδηρόδρομος είναι βέβαια ένα κοινωνικό αγαθό, διεθνώς. Στην Ελλάδα δυστυχώς ξέρουμε όλοι ότι είναι αρκετά απαξιωμένος.

Είναι προφανές ότι στην επιλογή των πολιτών στις βασικές επιβατικές διαδρομές της χώρας **ο σιδηρόδρομος έρχεται τέταρτος και τελευταίος μεταξύ των βασικών επιλογών**, παρότι είναι ο οικονομικότερος και μάλλον ο ασφαλέστερος.

Αυτό έχει διάφορα αίτια, τα οποία λίγο - πολύ νομίζω όλοι τα γνωρίζουμε. Έχει σχέση με την ταχύτητα μετακίνησης, με την χρονική συνέπεια των διαδρομών, με την άνεση την επιβατική και νομίζω ότι αυτά όλα έχουν συντελέσει, ώστε ο σιδηρόδρομος να μην έχει το κύρος που οφείλει να έχει στα μάτια των πολιτών, πράγμα το οποίο δεν συμβαίνει σε άλλες χώρες, που ο σιδηρόδρομος είναι ένα πολύ αξιόπιστο μέσο επιβατικό.

Άρα, πρέπει μέσα από δράσεις και πολιτικές να φροντίσουμε, κι εγώ σαν διοίκηση, εφόσον αναλάβω το ρόλο, να βοηθήσουμε, ώστε να εκσυγχρονιστεί ο σιδηρόδρομος και να έρθει σε ένα τέτοιο επίπεδο, ώστε να θεωρείται στην ελληνική κοινωνία μια πολύ αξιόπιστη μεταφορική λύση.

Αυτό βέβαια δεν συμβαίνει και για τις εμπορευματικές μεταφορές, οι οποίες είναι αλήθεια ότι εξελίσσονται με γρήγορους ρυθμούς τα τελευταία χρόνια και νομίζω ότι θα εξελιχθούν με πολύ γρηγορότερους στο άμεσο μέλλον.

Ο Υπουργός αναφέρθηκε σε κάποια θέματα αναπτυξιακής πολιτικής. Εγώ θα ξεκινήσω λίγο - πολύ από τα πιο καθημερινά θέματα και ανάγκες του ελληνικού σιδηροδρόμου.

Θεωρώ ότι το πρώτο, το **μείζον είναι αυτό της συντήρησης και της ασφάλειας του δικτύου**. Ξέρω ότι δεν ανακαλύπτω την πυρίτιδα, φαντάζομαι ότι όλοι οι προκάτοχοί μου έχουν αναφερθεί σε αυτό, η ουσία, όμως, είναι ότι ο τρόπος με τον οποίο αντιμετωπίζεται η συντήρηση των σιδηροδρόμων στην Ελλάδα δεν είναι ο βέλτιστος.

Χρειάζονται συγκεκριμένες ολιστικής συντήρησης συμβάσεις, οι οποίες πρέπει να ανατεθούν τάχιστα, διότι αυτή τη στιγμή τρόπος, με τον οποίο συντηρείται το δίκτυο είναι κατά τη γνώμη μου πυροσβεστικός, με αποτέλεσμα να γίνεται μια συντήρηση κατόπιν εορτής σε πολλές περιπτώσεις, ενώ αυτό που θέλουμε είναι να υπάρχουν διαγωνισμοί και συμβάσεις συντήρησης και ανάδοχοι συντήρησης, οι οποίοι να

λειτουργούν όχι μόνο πυροσβεστικά, αλλά και προληπτικά.

Υπάρχει η έννοια ξέρετε, διεθνώς, της ανθεκτικότητας του δικτύου. Αυτό είναι κάτι που πρέπει να φροντίσουμε να διασφαλιστεί. Πρέπει, δηλαδή, να φροντίσουμε, πριν συμβούν τα γεγονότα, να τα προλαβαίνουμε στο βαθμό, βέβαια, που αυτό είναι εφικτό. Δεν είναι πάντα.

Θα κάνω μια μικρή αναφορά στο θέμα των διαγωνιστικών διαδικασιών. Το συνδέω με το θέμα των διαγωνισμών συντήρησης. Θεωρώ, ότι οι διαγωνιστικές διαδικασίες είναι ευθύνη μιας διοίκησης, ενός οργανισμού τέτοιου, να προχωράνε με σοβαρό, γρήγορο και διαφανή τρόπο.

Και θεωρώ, ότι οι διαγωνιστικές διαδικασίες, αποτελούν πάντα ένα στοίχημα για τέτοιους οργανισμούς, γιατί συνήθως μπλέκουν σε διάφορα γρανάζια, καθυστερούν και όταν καθυστερούν οι διαγωνισμοί και οι αναθέσεις, είναι δύσκολο να παραχθεί έργο.

Φυσικά, θα μου πείτε, μόνο από πλευράς διοίκησης δεν μπορούν να τρέξουν οι διαγωνισμοί αποτελεσματικά. Υπάρχουν συχνά ενστάσεις, προσφυγές και διαδικασίες, οι οποίες καθυστερούν την εξέλιξή τους.

Η άποψή μου είναι, όμως, ότι οι διοικήσεις μπορούν να παρακολουθούν από κοντά την εξέλιξη σε όλα τα στάδια των διαγωνισμών και με την καλή και θετική έννοια, να πιέζουν να έχουν αποτελέσματα σε όλα τα επίπεδα είτε αυτά είναι διοικητικά είτε είναι δικαστικές διαδικασίες, ώστε να υπάρχει εξέλιξη.

Συγγνώμη που επιμένω, αλλά θεωρώ ότι η εξέλιξη αυτή των διαγωνισμών, η ταχύτατη, είναι κομβική για να λειτουργήσει ένας οργανισμός αποτελεσματικά και να παραχθεί έργο.

Περνάω τώρα στα θέματα της ανάπτυξης του δικτύου. Δεν θα επεκταθώ ιδιαίτερα, απλώς, θα τα συνοψίσω σε τρεις κατηγορίες. Στο κεντρικό δίκτυο, το οποίο είναι και αυτό το οποίο χρειάζεται τις μεγαλύτερες χρηματοδοτήσεις, συνήθως.

Και στη συγκεκριμένη φάση που βρίσκεται αυτή τη στιγμή ο ελληνικός σιδηρόδρομος – το μεγαλύτερο μέρος του κεντρικού δικτύου είναι ολοκληρωμένο, προφανώς – έχει κάποια τμήματα, τα οποία χρειάζονται ολοκλήρωση της τηλεδιοίκησης και της ηλεκτροκίνησης και έχει και κάποια άλλα τμήματα, τα οποία χρειάζονται οργανωμένα και γρήγορα να προχωρήσουν τα τμήματα υποδομής, ώστε να ολοκληρωθούν, όπως είναι το κομμάτι προς την Πάτρα που ανέφερε και ο κ.

Υπουργός ή η νότια χάραξη της Θεσσαλονίκης προς το λιμάνι της Καρβάλης, που είναι τα πιο άμεσα στην πολιτική του Υπουργείου.

Το δεύτερο κομμάτι αφορά τα λιμάνια. **Η σύνδεση των λιμανιών με το σιδηροδρομικό δίκτυο είναι κομβικό**

και πολύ σημαντικό μέρος του γεωπολιτικού σχεδιασμού και του εμπορικού σχεδιασμού της Κυβέρνησης και επομένως, η σύνδεσή τους με τον κεντρικό σιδηροδρομικό άξονα, είναι πάρα πολύ σημαντική.

Φυσικά, κάποια λιμάνια είναι ήδη συνδεδεμένα, αλλά και τα μεγάλα λιμάνια της χώρας ο Πειραιάς, η Θεσσαλονίκη, έχουν προοπτικές να αναπτυχθούν περισσότερο γύρω από το σιδηροδρομικό δίκτυο και φυσικά, όλα τα άλλα λιμάνια, τα οποία έχουν ένα εμπορικό χαρακτήρα.

Το τρίτο και τελευταίο κομμάτι **αφορά τις βιομηχανικές περιοχές**. Εδώ έχουμε περισσότερο ενδιαφέρον ιδιωτών, οι οποίοι έχουν μεγάλες εργοστασιακές εγκαταστάσεις – συχνά αναλαμβάνουν και οι ίδιοι τη χρηματοδότησή τους, έχει συμβεί πρόσφατα αυτό με την MOTOR OIL στους Αγίους Θεοδώρους – να συνδέσουν τις εργοστασιακές τους εγκαταστάσεις με το κεντρικό δίκτυο, ούτως ώστε, να υπάρχει μεγαλύτερη ανταγωνιστικότητα των προϊόντων τους, δεδομένου ότι το σιδηροδρομικό κόμιστρο είναι πολύ χαμηλότερο μεταφορικά σε σχέση με άλλους τρόπους μεταφοράς.

Μπαίνοντας τώρα στο τελευταίο σκέλος της παρουσίασης που θέλω να κάνω, θέλω να ακουμπήσω τρία – τέσσερα θέματα, τα οποία θεωρώ πολύ σημαντικά.

**Ο ΟΣΕ οφείλει να νοικοκυρέψει τα οικονομικά του**, όπως κάθε εταιρεία που σέβεται τον εαυτό της. Φυσικά, ξέρουμε όλοι ότι το μεγαλύτερο έσοδο του Οργανισμού προέρχεται από την κρατική επιχορήγηση και αυτό δεν είναι μεμπτό, ισχύει σε πάρα πολλές χώρες.

Έχει διαχωριστεί η υποδομή από τη λειτουργία, διότι η υποδομή, επειδή έχει ένα πολύ μεγάλο αναπτυξιακό χαρακτήρα, απαιτεί πολλά κονδύλια. Η συντήρηση είναι, επίσης, ένα κοστοβόρο αντικείμενο.

Αυτό, όμως, δεν σημαίνει, ότι ένας Οργανισμός που στηρίζεται στην κρατική επιχορήγηση, δεν οφείλει να παράξει το βέλτιστο οικονομικό αποτέλεσμα. Αυτό, φυσικά, είναι προς όφελος του κράτους, άρα και του πολίτη.

Αυτό μπορεί να γίνει με πολλούς τρόπους. Ήδη, ο ΟΣΕ έχει υπογράψει πολλές συμβάσεις – αρκετές θα έλεγα- με ιδιωτικές εταιρίες. Φυσικά, η πρωταρχική σύμβαση είναι με την TRAINOSE, που αξιοποιεί το δίκτυο και εμπορικά και επιβατικά, αλλά και στο εμπορικό κομμάτι έχουν υπογραφεί και άλλες συμβάσεις, με την Goldair Cargo, την Pearl, την Grup Feroviar Roman.

Ελπίζω, σύντομα, να υπάρξουν και άλλες, διότι η περαιτέρω ανάπτυξη αυτών των συμβάσεων, των ήδη υπαρχουσών, αλλά και νέων και η αύξηση χωρητικότητας του δικτύου, θα φέρει έσοδα στον Οργανισμό και άρα, θα βελτιώσει τα οικονομικά του.

Ένα άλλο κομμάτι, σημαντικό, είναι αυτό της **ενεργειακής αυτονόμησης του Οργανισμού**. Ο Οργανισμός έχει μια σημαντική ακίνητη περιουσία, την οποία μπορεί πολύ εύκολα, νομίζω, να αξιοποιήσει εγκαθιστώντας ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, αξιοποιώντας αυτό το ενεργειακό έσοδο, προς όφελος του, ισοσκελίζοντας το ενεργειακό του κόστος και γιατί όχι, να μπορέσει σε δεύτερο χρόνο, να αποτελέσει και ένα πάροχο ενέργειας.

Ταυτόχρονα, να δημιουργηθούν οι ψηφιακές εκείνες υποδομές, κατά μήκος της γραμμής, στους συρμούς, που να δώσουν στο επιβατικό κοινό τη δυνατότητα, να έχει ένα σταθερό και γρήγορο ίντερνετ κατά τη μετάβαση του, το οποίο, όπως καταλαβαίνετε, μαζί με την ασφάλεια και το κόστος και την ταχύτητα, αποτελεί, πλέον, για όλους τους επιβάτες, ένα πολύ σημαντικό εφόδιο, για τη μετακίνησή τους με το σιδηρόδρομο.

Θέλω να πω μια προτελευταία κουβέντα για το θέμα του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ, που αποτελεί ένα αντικείμενο που γνωρίζω από τον Υπουργό, ότι το Υπουργείο ασχολείται διαρθρωτικά, για να το αντιμετωπίσει. Εγώ, το μόνο που θα πω είναι ότι, η σχέση των δύο οργανισμών είναι κομβική.

Δεν νοείται πρόοδος και ανάπτυξη στο σιδηροδρομικό δίκτυο και στον εκσυγχρονισμό του, χωρίς να υπάρχει μία εξαιρετική συνεργασία, μεταξύ των δύο εταιρειών, τόσο σε επίπεδο διοίκησης όσο και σε επίπεδο στελεχών.

Και θα προσπαθήσω από πλευράς μου, να έχω όσο καλύτερη συνεργασία γίνεται με την διοίκηση της ΕΡΓΟΣΕ, ούτως ώστε, να παραχθεί γρήγορα και αποτελεσματικά, το επιθυμητό αποτέλεσμα στη συνεργασία των δύο οργανισμών.

Κλείνοντας, άφησα για το τέλος, ίσως, το πιο σημαντικό. Από τη διοικητική μου αυτή εμπειρία, έχω αποκομίσει το εξής.

Δεν νομίζω ότι νοείται κανένας οργανισμός να έχει πρόοδο, να έχει οφέλη για το έργο το οποίο παράγει, να είναι αποτελεσματικός και σύγχρονος, εάν τα στελέχη του και οι άνθρωποι που εργάζονται σε αυτόν, δεν κατανοούν το ρόλο τους, δεν αισθάνονται ότι αξιοποιούνται οι δυνατότητές τους και οι προσπάθειές τους και δεν καταλαβαίνουν το όραμα του Οργανισμού, ώστε αυτό το όραμα να αποτελέσει και δικό τους όραμα και να ωφελήσει τη δική τους επαγγελματική και προσωπική ζωή.

Θεωρώ κομβικό σημείο, τη συνεργασία μου με τα στελέχη και τον κόσμο του Οργανισμού, ώστε να μπορέσω σύντομα να ξαναβρεθώ κοντά σας και αρκετά από αυτά τα οποία σας ανέφερα σήμερα, να έχουν υλοποιηθεί επιτυχώς. Σας ευχαριστώ.

Σε ότι αφορά το θέμα που έθεσε η κυρία Γιαννάκου, ο Υπουργός με κάλυψε σε ένα βαθμό. Θα πω, κ. Γιαννάκου, μόνο το εξής: Το βασικό πρόβλημα των ελληνικών

σιδηροδρόμων, με όλο το σεβασμό, δεν το είναι το TGV.

Το βασικό πρόβλημα **είναι ότι οι σιδηρόδρομοι μελετήθηκαν την εποχή του 2000 για να είναι ακόμη υπό κατασκευή**. Μελετάμε έργα που παραδίδονται 20 χρόνια μετά. Άρα ας μελετούσαμε έργα με προδιαγραφές προ πενταετίας και θα ήμασταν πολύ ευχαριστημένοι νομίζω.

Αυτή τη στιγμή υπάρχει δυνατότητα του δικτύου και με τους πιο γρήγορους συρμούς, που μαθαίνω ότι θα έρθουν από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, αλλά και με τις βελτιώσεις και την αναβάθμιση του υπάρχοντος δικτύου θα βελτιωθεί αρκετά ο χρόνος.

Δεν θα πετύχουμε το Παρίσι - Λυών σε δύο ώρες είναι δεδομένο, αλλά ας είναι το τρεις που είπε ο Υπουργός και νομίζω ότι με άλλες δράσεις επικουρικά που μπορεί να γίνουν ώστε να ανέβει η αξιοπιστία του σιδηροδρόμου, που τις ανέφερα και πριν, ο πολίτης θα αρχίσει να τον χρησιμοποιεί τον σιδηρόδρομο και με καλές συνθήκες και θα μπει στην καθημερινότητά του.

Εμένα αυτή είναι η άποψή μου. Είναι δύσκολο να πάμε στο TGV, έχει άλλες προδιαγραφές και στους συρμούς και στο δίκτυο και στη χάραξη, όπως είπε, ο κ. Υπουργός.

Σε ό,τι αφορά την ερώτηση της κυρίας Σακοράφα, δεν έχω άποψη για τα θέματα της Εγνατίας, που έθεσε. Σε ό,τι αφορά όμως το θέμα της σιδηροδρομικής Εγνατίας, δηλαδή, τη σύνδεση, αν θυμάμαι καλά, Ηγουμενίτσας - Καλαμπάκας, νομίζω ότι αυτό είναι θέμα γενικότερου σχεδιασμού του Υπουργείου και της κυβέρνησης.

Είναι ένα έργο, το οποίο δεν είναι άμεσης προτεραιότητας. Έχει ένα πολύ μεγάλο κόστος από,τι θυμάμαι της τάξεως των 2 δις.. Άρα δεν νομίζω ότι είναι στα έργα προτεραιότητας, παρότι οποιοδήποτε έργο φυσικά είναι για την κοινωνία καλοδεχούμενο.

Άκουσα με προσοχή τα όσα είπε ο κ. Κατσώτης. Δεν θα ήθελα να σχολιάσω κάτι πλην του τελευταίου. Όταν αναφέρθηκα, κ. Κατσώτη, στα θέματα της αξιοποίησης περιουσίας του ΟΣΕ δεν είχα στο μυαλό μου, παρότι και αυτά είναι θέματα πολιτικής και δεν θέλω να τα ακουμπήσω πολύ, δεν είχα στο μυαλό μου πάντως ότι τα έσοδα θα πάνε προς μία συγκεκριμένη κατεύθυνση.

Ο ΟΣΕ έχει μια κρατική επιχορήγηση αυτή τη στιγμή. Μπορούμε να τη μειώσουμε με οποιονδήποτε τρόπο; Μπορεί ο ΟΣΕ να ωφεληθεί από την περιουσία του και τις δράσεις του, ώστε να έχει έσοδα που θα μειώσουν την κρατική επιχορήγηση; Θα είναι σε όφελος του Έλληνα πολίτη σε τελική ανάλυση.

Επίσης, αν βελτιώσεις και τις συνθήκες με τις οποίες χρησιμοποιεί κανείς το σιδηρόδρομο, επίσης, θα είναι σε όφελος του Έλληνα πολίτη όχι οικονομικά αλλά από

πλευράς άνεσης στη μετάβασή του στον τόπο προορισμού του.

Νομίζω ότι στο θέμα που έθεσε ο κ. Βαρδάκης και ο κ. Καλαματιανός για την ιδιωτικοποίηση του ΟΣΕ δεν έχω κάτι άλλο να προσθέσω. **Είναι σαφής η γραμμή του Υπουργού. Το ίδιο θα έλεγα και εγώ, δεν τίθεται θέμα.** Έχει χωριστεί η υποδομή από τη λειτουργία, η υποδομή είναι δημόσιο αγαθό παντού και όχι μόνο στην Ελλάδα. Άρα, νομίζω ότι δεν τίθεται θέμα.

Ο κ. Βαρδάκης αναφέρθηκε σε ένα θέμα για κάποιους υπαλλήλους του ΟΣΕ. Δεν το γνωρίζω το θέμα κ. Βαρδάκη, μπορώ, όμως, να το μελετήσω αν αναλάβω τα καθήκοντά μου. Είναι θέματα, τα οποία φαντάζομαι ότι άπτονται των εργατολόγων όχι της δικής μου, καταρχήν, αρμοδιότητας, αλλά δεν έχω να σας απαντήσω κάτι άλλο.

Σε ό,τι αφορά την ερώτηση του κ. Καλαματιανού για την προώθηση των έργων που είναι αυτή τη στιγμή σε εξέλιξη με ορίζοντα τριετίας και εδώ τοποθετήθηκε ο Υπουργός νομίζω. Είναι περισσότερο θέματα που αφορούν την ΕΡΓΟΣΕ.

Εγώ αυτό που μπορώ να πω από τη θέση που αναλαμβάνω είναι αυτό που είπα και στην ομιλία μου ότι θα επιδιώξουμε τη συνεργασία με την ΕΡΓΟΣΕ, οτιδήποτε ανήκει στη διεπιφάνεια των δύο Οργανισμών να τρέξει πιο γρήγορα.