

Νικολάου (ΓΑΙΑΘΣΕ): Το 2020 διαγωνισμός για την αξιοποίηση των σταθμών Πειραιά και Θεσσαλονίκης

Μία εξαιρετικά ενδιαφέρουσα συνέντευξη παραχώρησε ο Διευθύνων Σύμβουλος της ΓΑΙΑΘΣΕ κ.Περικλής Νικολάου στον δημοσιογράφο Νίκο Καραγιάννη για το ypodomes.com. Σε αυτήν μιλά αναλυτικά για την αξιοποίηση των πέντε “μοναδικών” όπως τα χαρακτηρίζει ακινήτων της εταιρείας, δηλαδή αυτά των σταθμών Πειραιά, Αθήνας, Θεσσαλονίκης και των ακινήτων σε Θριάσιο και Γκόνιο. Για την αξιοποίηση των σταθμών υπάρχει ένα πλάνο για την μετατροπή τους σε μικρά “Ελευθέριος Βενιζέλος”.

Ειδικά για τον Πειραιά, προαναγγέλει διαγωνισμό παραχώρησης σε ένα διάστημα 6-9 μηνών από σήμερα και για τη Θεσσαλονίκη σε ένα περίπου έτος, σε κάθε περίπτωση όμως το 2020. Για την αξιοποίηση του σταθμού της Αθήνας, ο κ.Νικολάου δηλώνει πως αν δεν ολοκληρωθούν τα έργα που είναι προγραμματισμένα δεν μπορεί να γίνει κάποια παρέμβαση ενώ ονειρεύεται ένα σύγχρονο Ευρωπαϊκό σταθμό λέγοντας πως “φανταζόμαστε ένα κεντρικό σταθμό αντίστοιχο με άλλους στην Ευρώπη”.

Για το ακίνητο στο Γκόνιο όπου προορίζεται να γίνει Εμπορευματικό Κεντρό ο κ.Νικολάου σημειώνει πως θα δώσει περίπου 5.000 [θέσεις](#) απασχόλησης ενώ δηλώνει την πίστη του για την ολοκλήρωση του διαγωνισμού για το Θριάσιο Εμπορευματικό Κέντρο.

Ο Διευθύνων Σύμβουλος δηλώνει πως στόχος της ΓΑΙΑΘΣΕ είναι να αυξήσει από το 77% στο 90% το ποσοστό του μισθωμένου τροχαίου υλικού ενώ αποκλείει το ενδεχόμενο μετατροπής της ΓΑΙΑΘΣΕ σε operator. Επιπλέον, ο επικεφαλής της ΓΑΙΑΘΣΕ αποκλείει και το γεγονός της αγοράς επιπρόσθετου τροχαίου υλικού μιας και

υπήρχε υπερπληθώρα, πράγμα που το χαρακτηρίζει ως “ακριβό χόμπι”.

Νίκος Καραγιάννης: Ποια είναι η ΓΑΙΑΘΣΕ και με τι ασχολείται;

Περικλής Νικολάου: Η ΓΑΙΑΘΣΕ διαχειρίζεται τροχαίο υλικό και ακίνητα. Ας ξεκινήσουμε από τα ακίνητα, που, κάποια από αυτά τα χαρακτηρίζω «μοναδικά». Ποια είναι; Οι σταθμοί Πειραιά, Αθήνας, Θεσσαλονίκης και τα γεωτεμάχια στο Θριάσιο και το πρώην στρατόπεδο Γκόνου. Προέχει λοιπόν η αξιοποίηση αυτών των πέντε. Αναφορικά με την αξιοποίηση των σταθμών, τα πλάνα μας είναι να τα ωριμάσουμε και να τα αξιοποιήσουμε και να γίνουν μικρά «Ελευθέριος Βενιζέλος» (σο αναφέρεται στο Αεροδρόμιο της Αθήνας). Να προσφέρουν εμπειρία στον επιβάτη. Δεν χρειάζονται φαραωνικά, αλλά ρεαλιστικά σχέδια που να λαμβάνουν υπόψη και τις απαιτήσεις όλων των εμπλεκομένων (stakeholders). Πρέπει και η τοπική κοινωνία να έχει κάτι που να συμφωνεί και να της αρέσει.

Επομένως θέλουμε να ξεκινήσουμε με τους πιο ώριμους σταθμούς, αυτούς του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης. Κάνουμε κάποια σχέδια και μελέτες που σκοπό έχουν να τους μετατρέψουν σε πόλους έλξης, τοπόσημα της περιοχής. Το ωριμάζεις, το παραχωρείς, και στο τέλος απολαμβάνονεις τα οφέλη του.

Σε επίπεδο εταιρείας, θέλουμε να προσθέσουμε αρχές εταιρικής διακυβέρνησης, να μεγαλώσουμε τον οργανισμό σε πιο επιτελικό επίπεδο, θέλουμε να σεβαστούμε το περιβάλλον και την πολιτιστική μας κληρονομιά, να αξιοποιήσουμε τα κτίρια μνημεία που έχουμε. Εχθές για παράδειγμα εντάχθηκε στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Δυτική Ελλάδα 2014-2020» η επισκευή και αποκατάσταση του κτιρίου του ΣΣ Πύργου και επόμενος στόχος είναι ο Σταθμός Πελοποννήσου.

Νίκος Καραγιάννης: Ας ξεκινήσουμε ένα-ένα τα ακίνητα που θεωρείτε «μοναδικά». Ο Πειραιάς θα

αποκτήσει κάτι σαν εμπορικό κέντρο; Σύμφωνα με παλαιότερες δηλώσεις γίνονταν λόγος για ένα κτίριο 50-60.000τμ. Αυτό συνεχίζει να υφίσταται;

Περικλής Νικολάου: Κοιτάξτε, αυτός ο σχεδιασμός δεν εγκρίθηκε. Δεν προχώρησε γιατί προφανώς δεν άρεσε, υπήρξαν αντιδράσεις. Υπήρξαν από τότε διορθωτικές κινήσεις και τώρα θεωρώ πως θα μπορέσουμε να προχωρήσουμε σε κάτι πιο ήπιο το οποίο θα μπορέσει να προχωρήσει.

Τη έναρξη του διαγωνισμού την τοποθετώ σε ένα διάστημα 6-9 μηνών από σήμερα. Θα είναι ένας διαγωνισμός μακροχρόνιας παραχώρησης. Σχεδιάζουμε ένα εμπορικό κέντρο που θα είναι ένας πόλος έλξης για την ευρύτερη περιοχή. Βρίσκεται σε ένα μεγάλο συγκοινωνιακό κόμβο με το λιμάνι, το μετρό, τους οδικούς άξονες. Θα μπορέσουμε ενδεχομένως να προσελκύσουμε τους επιβάτες της κρουαζιέρας που σήμερα δεν προτιμούν τον Πειραιά. Όλα αυτά δημιουργούν συνθήκες πολλή καλής αξιοποίησης. Κόστος προς το παρόν δεν υπάρχει μιας και δεν έχουν ολοκληρωθεί οι μελέτες.

Νίκος Καραγιάννης: Στη Θεσσαλονίκη επίσης μιλάμε για το ίδιο μοντέλο αξιοποίησης του ακινήτου του σταθμού;

Περικλής Νικολάου: Εδώ έχουμε ένα κτίριο περίπου 11.000 m². Υπάρχει βέβαια και ο παράπλευρος χώρος. Μιλάμε για μία περιοχή που είναι σε πορεία αναβάθμισης. Εδώ μάλλον θα μας πάρει λίγο περισσότερο για να βγει ο διαγωνισμός, δηλαδή μπορεί να είναι σε ένα διάστημα 9-12 μηνών από σήμερα. Σε αυτό το ακίνητο υπάρχει πιο μεγάλος χώρος, αρκετά σε σχέση με το ακίνητο του Πειραιά. Υπάρχουν κάποια θέματα όπως για παράδειγμα με το Μετρό όπου δεν έχει ολοκληρωθεί. Ήδη, σε συνεργασία με το ΕΚΕΤΑ, κάνουμε μία διαμόρφωση στον εξωτερικό χώρο και μάλιστα τον κάνουμε με μία κατάσταση τύπου «lego».

Δηλαδή θα έχουμε αξιοποίηση του σύμφωνα με την εξέλιξη των projects. Για παράδειγμα τώρα με τον σταθμό και τα λεωφορεία

έχουμε την Φάση Α', όταν λειτουργήσει το Μετρό θα έχουμε τη Φάση Β', όταν λειτουργήσει και το εμπορικό κέντρο τη Φάση Γ'. Το δουλεύουμε και ήδη έχουμε ολοκληρώσει την πρώτη φάση. Εκεί έχουμε προβλέψει δύο θέσεις για σταθμούς φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων. Το εξετάζουμε αυτή την εποχή, οι μεταφορές θα πρέπει να «πρασινίσουν» και η ηλεκτροκίνηση (μαζί με το φυσικό αέριο) είναι το μέλλον.

Γυρνώντας λοιπόν ξανά στο ερώτημα σας, ναι τρέχει παράλληλα, έχει γίνει το πρώτο βήμα για την διαμόρφωση του εξωτερικού χώρου.

Νίκος Καραγιάννης: Με το σταθμό της Αθήνας; Δεν έχουμε ακούσει κάτι για κάποιο πλάνο αξιοποίησης εκεί. Μην ξεχνάμε ότι είναι ο κεντρικός σιδηροδρομικός σταθμός της χώρας. Πως έχετε στο μυαλό σας μια πιθανή αξιοποίηση του σταθμού. Θα είναι αντίστοιχη με αυτό που βλέπουμε σε κεντρικούς σταθμούς άλλων Ευρωπαϊκών πόλεων;

Περικλής Νικολάου: Εκεί είναι πιο δύσκολο. Γιατί; Εδώ έχουμε έργα σε εξέλιξη, όπως η υπογειοποίηση της γραμμής, αλλαγές κόμβων κ.α. οπότε περιμένουμε να ολοκληρωθούν και εμείς να ακολουθήσουμε. Θα πρέπει κοινώς να δούμε πως θα είναι διαμορφωμένο μετά την ολοκλήρωση των έργων το ακίνητο για να προχωρήσει σε ένα πλάνο αξιοποίησης. Άρα το βλέπουμε για το μέλλον. Είναι μία ελκυστική περίπτωση αξιοποίησης αλλά θα δρομολογηθεί μετά το πέρας των έργων.

Για την υλοποίηση φανταζόμαστε ένα κεντρικό σταθμό αντίστοιχο με άλλους στην Ευρώπη, στο συνέδριο Υποδομών-Μεταφορών, έδωσα κάποια στοιχεία. Βέβαια, ναι θα μπορούσαμε το εμπορικό κέντρο να το δημιουργήσουμε από πάνω από τις γραμμές αφήνοντας 9 μέτρα λόγω ηλεκτροκίνησης. Πάντως και ο υπάρχων χώρος μπορεί να αξιοποιηθεί. Είναι σημαντικό για τον επιβάτη να έχει μία θετική εμπειρία πριν ταξιδέψει με το τρένο. Αυτό θέλουμε να δώσουμε.

Νίκος Καραγιάννης: Με το Θριάσιο και τον διαγωνισμό που βρισκόμαστε; Υπάρχει ένα στοπ από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή

Περικλής Νικολάου: Ο διαγωνισμός έχει ολοκληρωθεί και τώρα είμαστε σε κατάσταση αναμονής έγκρισης από την Κομισιόν. Απαντήσαμε στον πρώτο γύρο ερωτήσεων, ήρθε ο δεύτερος γύρος ερωτήσεων που πρέπει να απαντηθεί 30 Σεπτεμβρίου και το δουλεύουμε. Είμαστε σε διαρκή συνεννόηση με το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και αναμένουμε τα φώτα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Κάποια στιγμή θα ολοκληρωθεί και θα φτάσουμε στο σημείο της υλοποίησης. Είναι ένα ακίνητο που πληρεί όλες τις συνθήκες: βρίσκεται σε ένα πολύ καλό σημείο, βάζει τη χώρα στο χάρτη των logistics, δίνει ώθηση στην απασχόληση, και προωθεί τις μεταφορές.

Νίκος Καραγιάννης: Ποια είναι η εξέλιξη στο αντίστοιχο ακίνητο του Γκόνου για την ανάπτυξη Εμπορευματικού κέντρου στη Θεσσαλονίκη;

Περικλής Νικολάου: Εκεί ξεκίνησε και ολοκληρώθηκε η πρώτη φάση, έχουμε την έγκριση του Υπουργείου ΥΠΟΜΕ για να την εξεύρεση Χρηματοοικονομικού, Νομικού και Τεχνικού Συμβούλων προκειμένου να ξεκινήσει η Β` φάση του διαγωνισμού. Αυτό το ακίνητο είναι εξαιρετικά ενδιαφέρον γιατί γύρω του είναι το λιμάνι, το τρένο, οδικοί άξονες και χώρες βόρεια από εμάς με δυνατότητα πρόσβασης στην Κεντρική Ευρώπη. Εντός του έτους θα ξεκινήσουμε διαβουλεύσεις με τα τρία σχήματα που πέρασαν από την πρώτη φάση του διαγωνισμού. Είναι βέβαια και κάποια πράγματα που πρέπει να γίνουν αλλά ευτυχώς είναι μικρά και επιλύσιμα σε σχέση με το μέγεθος του project. Δηλαδή, η ολοκλήρωση του κόμβου K16, κάποιες μετακινήσεις εντός ακινήτου, να καθαριστεί το ακίνητο, τελική σύνδεση σιδηροδρόμου με το λιμάνι.

Το θεωρώ ένα πολύ ελκυστικό ακίνητο. Η τάξη μεγέθους είναι περίπου ίδια με το Θριάσιο και μιλάμε για αντίστοιχα νούμερα, δηλαδή για παράδειγμα μιλάμε για περίπου 5.000 θέσεις

απασχόλησης. Το πλάνο είναι ρεαλιστικό, αυτό που πάντα μας καθυστερεί είναι η διαδικασία. Θεωρώ όμως ότι θα έχουμε μια καλή εικόνα για το πότε θα ωριμάσει και ολοκληρωθεί ο διαγωνισμός το 2020.

Νίκος Καραγιάννης: Η ΓΑΙΑΟΣΕ όμως πέρα από τα ακίνητα είναι διαχειριστής τροχαίου υλικού. Ο περισσότερος κόσμος δεν γνωρίζει ότι τα τρένα που χρησιμοποιεί η ΤΡΑΙΝΟΣΕ είναι δικά σας. Το άνοιγμα της αγοράς είναι μία σημαντική εξέλιξη για εσάς;

Περικλής Νικολάου: Η διαχείριση του τροχαίου υλικού είναι για εμάς εξίσου σημαντική. Σήμερα έχουμε τους εξής πελάτες: την ΤΡΑΙΝΟΣΕ που είναι ο κύριος πελάτης μας καθώς έχει μισθώσει 1.160 κομμάτια. Μετά είναι η Rail Cargo με την οποία έχουμε νοικιάσει ελκτικά οχήματα και είμαστε σε συζητήσεις για την αύξηση του μισθωμένου στόλου. Νοικιάσαμε επίσης στη Ρουμάνικη εταιρεία Grup Feroviar Roman μία ηλεκτράμαξα και επίσης ενδιαφέρονται για επιπλέον οχήματα. Ενώ επίσης υπάρχει ενδιαφέρον και από την Pearl.

Σε ποσοστά μπορώ να σας πω ότι (βάση αξίας) το 77% του τροχαίου υλικού μας είναι νοικιασμένο. Θέλουμε μέχρι το 2022 το ποσοστό του αριθμού των μισθωμένων οχημάτων να φτάσει το 90% εκμεταλλευόμενοι το άνοιγμα της αγοράς και την αύξηση των σιδηροδρομικών μεταφορών. Στην Ελλάδα σας υπενθυμίζω ότι το σιδηροδρομικό έργο είναι μόλις 1,8% όταν στην Ευρώπη είναι 18%. Καταλαβαίνετε λοιπόν τις προοπτικές που υπάρχουν. Μην ξεχνάμε επίσης ότι με την ηλεκτροκίνηση το τρένο και οι μεταφορές του «πρασινίζουν» ακόμη περισσότερο και αποκτούν συγκριτικό πλεονέκτημα έναντι π.χ. των οδικών μεταφορών.

Νίκος Καραγιάννης: Με δεδομένη την ύπαρξη τροχαίου υλικού, σκέφτομαι πως η ΓΑΙΑΟΣΕ θα μπορούσε ενδεχομένως να μεταβληθεί και σε operator. Μπορεί να συμβεί κάτι τέτοιο;

Περικλής Νικολάου: Εδώ λοιπόν για να συμβεί αυτό θα πρέπει να

ληφθεί μία στρατηγική απόφαση. Θέλουμε να αρχίσουμε να ανταγωνιζόμαστε τους πελάτες μας; Η ΓΑΙΑΟΣΕ θα μπορούσε να αιτηθεί και να αποκτήσει άδεια αλλά ξεκινάμε από την πρώτη μέρα να ανταγωνιζόμαστε τους πελάτες μας. Νομίζω λοιπόν ότι η ΓΑΙΑΟΣΕ πρέπει να παραμείνει διαχειριστής τροχαίου υλικού και να παρέχει καλά προϊόντα και υπηρεσίες.

Τώρα μάλιστα ξεκινάμε τον Σεπτέμβριο τη διαδικασία εκτεταμένης συντήρησης του τροχαίου μας υλικού. Μιλώντας για αυτό όταν λέμε συντήρηση δεν εννοούμε μόνο τα μηχανικά μέρη, μιλάμε για αλλαγή τζαμιών, καθισμάτων, πατωμάτων, πρίζες κ.α. Άρα θα μιλάμε για πιο συντηρημένα και πιο όμορφα τρένα.

Νίκος Καραγιάννης: Θα ήθελα να ολοκληρώσουμε με την εξής ερώτηση. Εφόσον είστε διαχειριστής τροχαίου υλικού δεν θα μπορούσατε να γίνετε και αγοραστής τροχαίου υλικού;

Περικλής Νικολάου: Είπα πριν ότι υπάρχει ακόμα ένα σημαντικό ποσοστό οχημάτων που θέλουμε να μισθώσουμε. Άρα ακόμα δεν είμαστε μπροστά από μία τέτοια ανάγκη. Παρακολουθούμε όμως την αγορά, την εξέλιξή της και τις ανάγκες της για να πράξουμε ανάλογα. Θα το δούμε μετά από κάποιο διάστημα εφόσον μπορέσουμε και ολοκληρώσουμε το πλάνο μας. Το τροχαίο υλικό που έχουμε έχει ακόμα σημαντικό χρόνο ζωής μπροστά του.

Η χώρα μας είχε και έχει, αν θέλετε, «over-capacity» σε τροχαίο υλικό και αυτό το βλέπουμε ακόμα. Γενικά, το overcapacity είναι ένα ακριβό “χόμπι”, άρα κοιτάμε να αξιοποιήσουμε το τροχαίο υλικό που έχουμε στη διάθεσή μας και στο μέλλον ανάλογα με τις τάσεις της αγοράς θα δούμε αν υπάρχει ανάγκη για την αγορά επιπλέον υλικού.