

Αθήνα, 8 Μαρτίου 2023

**Συνέντευξη Τύπου του Υπουργού Επικρατείας, αρμόδιου για θέματα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών κ. Γιώργου Γεραπετρίτη**

**Γιάννης Οικονόμου:** Καλημέρα σας. Η θλίψη για την απώλεια τόσων ανθρώπων που χάθηκαν άδικα στα Τέμπη, ο σεβασμός στο πένθος, στο δράμα των συγγενών, η αγανάκτηση και ο θυμός που νοιώθουμε όλοι οι Έλληνες επιβάλουν την πλήρη αποκάλυψη της αλήθειας, την απόδοση ευθυνών και συνεπειών για τις ευθύνες αυτές, αλλά και πρωτοβουλίες, έτσι ώστε να μη ξανασυμβεί ποτέ κάτι αντίστοιχο.

Η Κυβέρνηση δεν θα επιτρέψει καμία συγκάλυψη, δεν θα επιδοθεί σε κανενός είδους συμψηφισμό και δεν θα επιδιώξει κανενός είδους ανούσια κομματική αντιπαράθεση.

Σήμερα ο Υπουργός Επικρατείας, αρμόδιος για θέματα Μεταφορών και Υποδομών μία εβδομάδα μετά την ανάληψη των καθηκόντων του, ο κύριος Γεραπετρίτης θα τοποθετηθεί για το δυστύχημα, τη συνολική διαχείριση του δυστυχήματος, αλλά και τις πρωτοβουλίες της Κυβέρνησης για το σιδηρόδρομο το επόμενο διάστημα.

Και στη συνέχεια θα απαντήσει στις ερωτήσεις σας. Κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

**Γιώργος Γεραπετρίτης:** Ευχαριστώ κύριε Υπουργέ.

Καλημέρα. Θα ήθελα και εγώ πρώτα απ’ όλα να εκφράσω την οδύνη μου και το σπαραγμό μου για ότι συνέβη στα Τέμπη.

Πρόκειται για μία πρωτοφανή εθνική τραγωδία, η οποία μας σημάδεψε όλους. Και ακριβώς λόγω του μεγέθους της τραγωδίας αυτής, του αδικαιολόγητου χαμού ενός μεγάλου αριθμού συνανθρώπων μας η οδύνη αυτή θα πρέπει να βρει μία κάθαρση.

Θα ήθελα πρώτα απ’ όλα να με συγχωρήσετε για το γεγονός ότι ίσως κάποια στιγμή δεν μπορέσω να απαντήσω σε όλες τις ερωτήσεις σας.

Θα κάνω μία ειλικρινή προσπάθεια να το πράξω, διότι βρίσκομαι λιγότερο από μία εβδομάδα να έχω αναλάβει τις αρμοδιότητες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, ως Υπουργός Επικρατείας.

Εξάντλησα κάθε δυνατή προσπάθεια στο σύντομο αυτό χρόνο για να μπορέσω να αποκτήσω μία κατά το δυνατόν πλήρη εικόνα τόσο του συμβάντος, όσο και του γενικότερο ρυθμιστικού και επιχειρησιακού πλαισίου των σιδηροδρόμων και εντός αυτού του πλαισίου θα προσπαθήσω σήμερα να ενημερώσω την ελληνική κοινωνία για τα θέματα τα οποία έχουν προκύψει.

Εξ αρχής θα ήθελα να πω ότι δεν βρίσκομαι εδώ ούτε ως εκπρόσωπος της κυβέρνησης, αλλά ούτε ως πολίτης αυτής της χώρας για να κάνω την οποιαδήποτε πολιτική ή κομματική αντιπαράθεση. Δεν θα ακούσετε από μένα ζητήματα που έχουν να κάνουν με συμψηφισμούς και δεν θα ακούσετε κανένα απολύτως λόγο ο οποίος θα παραπέμπει σε μετάθεση ευθύνης.

Η ευθύνη η οποία αναλογεί στην παρούσα κυβέρνηση έχει αναληφθεί, οφείλω και πάλι όπως το έπραξα από την πρώτη στιγμή της ανάληψης αυτών των νέων καθηκόντων να ζητήσω συγνώμη εκ μέρους της κυβέρνησης και εμού προσωπικά απέναντι στις οικογένειες των θυμάτων και απέναντι σε όλους τους Έλληνες πολίτες, για το ότι δεν μπορέσαμε να αποτρέψουμε αυτό το απίστευτο δυστύχημα και η συγνώμη αυτή θέλω να σας πω ότι είναι εντελώς ειλικρινής, δεν είναι προσχηματική και δεν προσπαθεί απλά και μόνο να αποσείσει την οποιαδήποτε πραγματική ευθύνη.

Ανέλαβα πριν από μία εβδομάδα αυτό το δύσκολο καθήκον, να μπορέσω στο πλαίσιο της αρμοδιότητας που μου εμπιστεύθηκε ο Πρωθυπουργός αφενός να διασφαλίσω ότι θα προχωρήσουν ακώλυτα οι έρευνες για την απόλυτη εξιχνίαση αυτού το οποίο συνέβη και αφετέρου για να μπορέσω στο συντομότερο δυνατό χρόνο να διαμορφώσω ένα πλαίσιο δράσεων, έτσι ώστε να υπάρξει η επανεκκίνηση των σιδηροδρόμων με τους αναγκαίους όρους ασφαλείας που απαιτούνται σήμερα, ιδιαίτερα μετά από το επώδυνο δυστύχημα το οποίο βιώσαμε.

Δεν είναι εντός των αρμοδιοτήτων μου να ασχοληθώ με την τρέχουσα διαχείριση του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, όλα τα ζητήματα τα οποία έχουν να κάνουν με τρέχουσες συμβάσεις, με υποδομές, με έργα, με μεταφορές, με συμβάσεις οι οποίες αναφέρονται σε προμήθειες και υπηρεσίες, όλα αυτά παραμένουν στην αρμοδιότητα των Υφυπουργών και της Υπηρεσιακής Γραμματέως του Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, οι οποίοι θα συνεχίσουν το έργο της καθημερινότητας του Υπουργείου.

Εγώ θα ασχοληθώ αποκλειστικά με τα ζητήματα που έχουν να κάνουν με το δυστύχημα των Τεμπών και με την επόμενη μέρα των σιδηροδρόμων. Αυτονόητο είναι, ως εκ περισσού το αναφέρω, ότι δεν έχω καμία αρμοδιότητα ούτε διάθεση να εμπλακώ μα την κατ΄ ουσίαν απόδοση ευθυνών, το οποίο είναι αντικείμενο της ελληνικής δικαιοσύνης και ήδη έχουν δρομολογηθεί οι διαδικασίες έτσι ώστε η ανακριτική έρευνα να αναβιβαστεί στο υψηλότερο δυνατό επίπεδο, ούτε βεβαίως να εμπλακώ στα ζητήματα που έχουν να κάνουν με την διοικητική διερεύνηση.

Όπως γνωρίζετε, ήδη έχει αναλάβει μια ανεξάρτητη επιτροπή εμπειρογνωμόνων εκπροσωπικοτήτων να διερευνήσει διοικητικά τα αίτια τα οποία οδήγησαν σε αυτή την τραγωδία, τις πράξεις και τις παραλείψεις όχι βεβαίως του συμβάντος καθ΄ εαυτού το οποίο αποτελεί αποκλειστική αρμοδιότητα της ποινικής δικαιοσύνης αλλά των διοικητικών ενδεχομένως παραλείψεων που κατέληξαν στο τραγικό δυστύχημα.

Επίσης είναι προφανές ότι η δική μου θέση δεν εμποδίζει, αντιθέτως ενθαρρύνει και τον κοινοβουλευτικό έλεγχο του συγκεκριμένου συμβάντος και γενικότερα του πλαισίου των σιδηροδρόμων.

Είναι αυτονόητο ότι θα υπάρξει πλήρης διαφάνεια σε όλα τα επίπεδα περιλαμβανομένης και της κοινοβουλευτικής διαδικασίας και αυτονοήτως εγώ είμαι στη διάθεση της Βουλής, ο ίδιος θα προκαλέσω μια συζήτηση στην αρμόδια διαρκή επιτροπή της Βουλής έτσι ώστε να συζητήσουμε για τα ζητήματα των παθογενειών στους σιδηροδρόμους και δημιουργικά να προσπαθήσουμε να βρούμε έναν κοινό τόπο.

Δεν είναι η ώρα των αντιπαραθέσεων, θα το ξαναπώ. Να μπορέσουμε να βρούμε έναν κοινό τόπο που θα αποδίδει ευθύνες αλλά ταυτοχρόνως θα αξιολογεί και τα ζητήματα που έχουν να κάνουν με την ασφάλεια των μεταφορών για το μέλλον.

Ήδη εξ αρχής να σας πω ότι η ευθύνη η οποία αναλογούσε στην Κυβέρνηση στο υψηλότερο επίπεδο του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών έχει αναληφθεί. Έχουν τεθεί στη διάθεση του Πρωθυπουργού οι παραιτήσεις των διοικητών ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ, τις αμέσως επόμενες ημέρες θα υπάρξει αντικατάσταση της διοίκησης.

Ο Πρωθυπουργός έχει κάνει αποδεκτές τις παραιτήσεις και είναι αυτονόητο ότι θα προχωρήσουμε και με τις νέες διοικήσεις σε μια κατά το δυνατόν ταχεία επανέναρξη των σιδηροδρομικών δρομολογίων.

Το πρώτο το οποίο θέλω να αναφερθώ είναι το ζήτημα του δυστυχήματος καθ΄ εαυτού χωρίς προφανώς να κάνω την οποιαδήποτε αξιολόγηση και αποτίμηση. Θα περιοριστώ μόνο στα αντικειμενικά δεδομένα.

Εγώ βρέθηκα στον τόπο της τραγωδίας εχθές και προχθές. είχα την δυστυχία να δω επιτόπου τον τόπο που είχαμε αυτό το εξαιρετικά δυστυχές συμβάν αλλά παράλληλα και να έχω μια προσωπική άποψη για τις συνθήκες υπό τις οποίες λειτουργεί το σύστημα της διοίκησης επιτόπου στη Λάρισα και στην Θεσσαλονίκη αργότερα στο κέντρο τηλεδιοίκησης. Nα δω επιτόπου το χώρο του συμβάντος ώστε να έχω μια προσωπική άποψη.

Επισκέφτηκα το Γενικό Νοσοκομείο της Λάρισας και συναντήθηκα με τους ανθρώπους οι οποίοι ανέλαβαν το πολύ μεγάλο βάρος της διαχείρισης αυτής της μεγάλης συμφοράς.

Οι διαπιστώσεις, τις οποίες έκανα, ήταν ότι το τοπικό κέντρο τηλεδιοίκησης του σταθμού της Λάρισας λειτουργούσε απόλυτα και αδιαλείπτως, δεν υπήρξε καμία απολύτως διάρρηξη ή διακοπή της λειτουργίας του κέντρου τηλεδιοίκησης της Λάρισας, το τοπικό κέντρο τηλεδιοίκησης της Λάρισας.

Άρα υπό αυτή την έννοια και το μοιραίο βράδυ ήταν αναγκαίο και οφειλόμενο να έχει υπάρξει η αυτόματη χάραξη πορείας πάνω στον πίνακα τηλεειδοποίησης το οποίο δεν φέρεται να έχει συντελεστεί.

Επίσης, υπήρξε, αντιλαμβάνομαι, ακόμα και αν δεν είχαν αυτή την αυτόματη χάραξη η οποία εξ ορισμού θα είχε αποτρέψει το δυστύχημα, ένα δεύτερο επίπεδο ασφάλειας ήταν η χειροκίνητη αλλαγή του κλειδιού η οποία δεν συντελέστηκε με αποτέλεσμα η αμαξοστοιχία 62 να περιέλθει σε λανθασμένη γραμμή.

Και βεβαίως ένα τρίτο επίπεδο το οποίο πάλι συνδέεται με την τηλεδιοίκηση, ότι θα έπρεπε, σύμφωνα με το προβλεπόμενο πρωτόκολλο, να είχε υπάρξει παρακολούθηση πάνω στον πίνακα ελέγχου, τον ηλεκτρονικό πίνακα ελέγχου της Λάρισας εκ των υστέρων, δηλαδή μετά την αποχώρηση της αμαξοστοιχίας από το σταθμό της Λάρισας και για μία απόσταση 5,5 χιλιομέτρων, όταν και φαίνεται πάνω στον πίνακα η πορεία του τραίνου, εάν, δυστυχώς δεν συνέβη, εάν είχε υπάρξει η παρακολούθηση πάνω στον πίνακα μετά την αναχώρηση της αμαξοστοιχίας θα είχε αποφευχθεί το μοιραίο διότι θα προέκυπτε, χωρίς καμία απολύτως δυσκολία, η μετάπτωση της αμαξοστοιχίας στην εσφαλμένη γραμμή.

Και βεβαίως πέρα από τα τρία αυτά επίπεδα του πρωτοκόλλου που όφειλε να έχει τηρηθεί υπάρχει και το ζήτημα του ότι η αμαξοστοιχία περιήλθε σε εσφαλμένη γραμμή χωρίς να έχει υπάρξει και η αντίδραση εκ μέρους της ίδιας της αμαξοστοιχίας έτσι ώστε να κινηθεί ένα σύστημα προειδοποίησης που θα απέτρεπε το μοιραίο.

Αυτά, όλα, όμως, θέλω να σας πω εντελώς ειλικρινά, δεν τα λέω για να τονίσω το ζήτημα του ανθρώπινου λάθος. Το ακούω και το καταλαβαίνω ότι πιθανότατα, αυτό θα το δει η δικαιοσύνη, υπήρξαν πλημμέλειες στην ανθρώπινη διαχείριση.

Αυτό, όμως, δεν αναιρεί το γεγονός ότι άσχετα με το ανθρώπινο λάθος εάν είχαμε ένα πλήρες σύστημα, καθολικό, τηλεδιοίκησης στην χώρα κατά πάσα βεβαιότητα το δυστύχημα δεν θα είχε συμβεί.

Άρα, υπό αυτή την εκδοχή είναι προφανές ότι υπάρχει, πέρα από το ζήτημα του ανθρώπινου λάθους, και ένα ζήτημα το οποίο έχει να κάνει με την ολοκλήρωση των απαιτούμενων έργων ηλεκτρονικής αναβάθμισης των συστημάτων, το οποίο θα είχε αποτρέψει το συμβάν.

Αναφέρθηκε πολύ συγκεκριμένα στο ζήτημα αυτό ο πρωθυπουργός. Πέρα και πάνω από το ανθρώπινο λάθος θα έπρεπε να είχαν ολοκληρωθεί οι διαδικασίες που θα απέτρεπαν πιθανότατα το μοιραίο.

Πριν αναφερθώ στα ζητήματα που έχουν να κάνουν και με την επόμενη μέρα θα ήθελα, όσο αυτό είναι ανθρώπινο, να ευχαριστήσω θερμά όλους όσους συνέβαλλαν στην, στον συντονισμό και της διαχείρισης αυτής της μοιραίας κατάστασης που προέκυψε στην Λάρισα.

Είχα την ευκαιρία να μιλήσω με όλους και θέλω πραγματικά να πω ότι έγινε μια υπεράνθρωπη προσπάθεια εκ μέρους τους για να μπορέσουν να διαχειριστούν την κατάσταση.

Ο περιφερειάρχης, ο οποίος ήταν διαρκώς εκεί, οι υγειονομικοί μας. Θέλω να εξάρω τον ηρωισμό και τον επαγγελματισμό των υγειονομικών μας και στα δυο νοσοκομεία της Λάρισας. Και στο γενικό νοσοκομείο και στο πανεπιστημιακό νοσοκομείο. Οι οποίοι αν και δεν ήταν υπηρεσία επέστρεψαν όλοι σε άμεσο χρόνο.

Το προσωπικό του ΕΚΑΒ. Υπήρξε μια πρωτοφανής κινητοποίηση. Το πλαίσιο του πρωτοκόλλου των μαζικών καταστροφών, ξέρω ότι δεν αποτελεί παρηγοριά ότι ενεργοποιήθηκε αυτό το πρωτόκολλο μαζικών καταστροφών και μακάρι να μην χρειαζόταν ποτέ να ενεργοποιηθεί.

Είναι, όμως, σημαντικό να υπάρχει αυτό το πρωτόκολλο και να λειτουργεί όταν έχουμε τέτοιου, τέτοιας κλίμακας καταστροφές.

Βεβαίως, πολλές ευχαριστίες στην Πυροσβεστική Υπηρεσία, στην Ελληνική Αστυνομία. Ιδιαιτέρως θέλω να αποδώσω τις ευχαριστίες και διαλαμβάνω και εκ μέρους όλης της κοινωνίας, στην Ομάδα Αναγνώρισης Θυμάτων Καταστροφών.

Υπό πάρα πολύ αντίξοες συνθήκες κατάφεραν οι άνθρωποι αυτοί να μπορέσουν να ολοκληρώσουν το έργο της ταυτοποίησης των θυμάτων, να ενημερώσουν τους οικείους, τους συγγενείς των θυμάτων με ένα τρόπο ανθρώπινο. Συνετέλεσε και όλη η Υπηρεσία Ψυχικής Υγείας του υπουργείου.

Για να μπορέσουμε σε ένα σχετικό σύντομο χρόνο να κλείσουμε αυτό τουλάχιστον το κομμάτι της τραγωδίας.

Ακούω όλο αυτό το διάστημα για το ζήτημα, πέρα από το θέμα των ηλεκτρονικών υποδομών, είναι δυο τα μεγάλα θέματα. Είναι το θέμα των υποδομών, της ηλεκτρονικής αναβάθμισης και το θέμα του προσωπικού το οποίο ανακύπτει.

Σε ότι αφορά το κομμάτι του προσωπικού θα ήθελα να πω ότι είναι προφανές ότι πάντοτε απαιτείται περισσότερο πιο εξειδικευμένο προσωπικό.

Έγινε μία μεγάλη προσπάθεια τα τελευταία χρόνια για την ενίσχυση του Οργανισμού Σιδηροδρόμων, έτσι ώστε να ανταπεξέλθει στις μεγάλες δυσκολίες.

Προϊόντος του χρόνου, την τελευταία δεκαπενταετία υπήρξε σημαντική μείωση του προσωπικού στην οποία συνετέλεσαν βεβαίως και η υπαγωγή της χώρας μας σε περιοριστικούς κανόνες προσλήψεων και από την άλλη πλευρά σε ένα μαζικό κύμα συνταξιοδοτήσεων, ιδίως τα τελευταία χρόνια.

Δυστυχώς, δεν είχαμε σημαντική αναπλήρωση. Πολύ μικρός αριθμός αναπλήρωσης προσωπικού έγινε τα προηγούμενα χρόνια. Τα τελευταία χρόνια με την παρούσα Κυβέρνηση έγινε μία προσπάθεια σε τρία επίπεδα.

Είχαμε το ζήτημα της κινητικότητας που απέφερε ένα μικρό αριθμό από προσωπικό του Οργανισμού Σιδηροδρόμων. Είχαμε έναν σημαντικό αριθμό προσώπων τα οποία προσλήφθηκαν με δελτία παροχής υπηρεσιών για την διεκπεραίωση των άμεσων αναγκών. Είναι περίπου 200 άτομα τα οποία προσλήφθηκαν, 69 κλειδούχοι, 73 σταθμάρχες, 60 τεχνικοί, οι οποίοι στελέχωσαν την υπηρεσία, αφού έλαβαν την προσήκουσα εκπαίδευση και είχαμε και τη δρομολόγηση για πρώτη φορά ενός σημαντικού αριθμού μόνιμων προσλήψεων στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος.

Είχαμε για το έτος 2021 το διαγωνισμό για την πρόσληψη 117 ατόμων τα οποία θα στελεχώσουν τον Οργανισμό, εκ των οποίων 36 σταθμάρχες και το 2022 ακόμα 100, δηλαδή συνολικά 217 άτομα επιπλέον των περίπου 200 ατόμων τα οποία προσλήφθηκαν με δελτίο παροχής υπηρεσιών.

Ήδη η πρώτη φάση του διαγωνισμού για την πρόσληψη των 117 ατόμων έχει δρομολογηθεί. Βρισκόμαστε στο στάδιο της αξιολόγησης. Εκτιμάμε ότι θα υπάρξει μία όσο το δυνατόν πιο σύντομη διεκπεραίωση των φακέλων για τις 117 θέσεις, αφαιρουμένων των ποσοστώσεων που προβλέπονται.

Υπεβλήθησαν 11.000 αιτήσεις, οπότε αυτή τη στιγμή βρισκόμαστε στο στάδιο της αξιολόγησης και βεβαίως θα ενεργοποιηθούν και επιπλέον 100 θέσεις για το 2022.

Σε ότι αφορά τις υποδομές. Είναι ολοφάνερο ότι ο σιδηρόδρομος στην Ελλάδα υφίστατο μία διαχρονική απαξίωση, μία υποβάθμιση σε ότι αφορά το κομμάτι της λειτουργικότητάς του, το οποίο είχε να κάνει και με την απαιτούμενη συντήρηση, αλλά και την οφειλόμενη αναβάθμιση ιδίως των ηλεκτρονικών υποδομών που συνδέονται κατεξοχήν με την ασφάλεια.

Να πούμε ασφαλώς ότι ο σιδηρόδρομος λειτούργησε στην Ελλάδα για περίπου πενήντα χρόνια με αυτές ακριβώς τις προϋποθέσεις, δηλαδή με μία μεγάλη έμφαση στην χειροκίνητη λειτουργία της ασφάλειας, αυτό ήταν το βασικό εργαλείο το οποίο κινούσε τον σιδηρόδρομο.

Για πρώτη φορά το 2014 τέλος του 2014 υπογράφεται η σύμβαση με την οποία θα έχουμε καθολική αναβάθμιση των υποδομών σε επίπεδο ηλεκτρονικό, με δύο τρόπους. Με τη σηματοδότηση σε όλο το φάσμα του δικτύου και με την καθολική λειτουργία της τηλεδιοίκησης.

Η σηματοδότηση σημαίνει ότι τοποθετούνται φανάρια παντού σε όλο το δίκτυο, η δε τηλεδιοίκηση σημαίνει ότι θα έχουμε μία σε πραγματικό χρόνο παρατήρηση από το κεντρικό συντονιστικό όργανο των πορειών των αμαξοστοιχιών, θα υπάρχουν συστήματα έγκαιρης προειδοποίησης που θα αποτρέπουν το ανθρώπινο λάθος κατά το δυνατόν. Πάντοτε θα υπάρχει ένας χειριστής στο τέλος της ημέρας άνθρωπος, αλλά σκοπός είναι να περιορίζεται η δυνατότητα του ενός ανθρώπου ή των περισσοτέρων να κάνουν το σφάλμα.

Και βέβαια με τη χρήση σύγχρονων συστημάτων, τα οποία σύγχρονα συστήματα ουσιαστικά θα επιτρέπουν η κάθε αμαξοστοιχία να διασυνδέεται, να αλληλεπιδρά με τη γραμμή και με το συντονιστικό κέντρο, έτσι ώστε αυτόματα να μπορεί να χαράσσεται η διαδρομή κι εφόσον υπάρχει λάθος να υπάρχει ένα σύστημα έγκαιρης προειδοποίησης.

Η σύμβαση αυτή η οποία ξεκίνησε τη λειτουργία της στο τέλος του 2014 αναπτύχθηκε έως το 2017 μερικώς, είχε υπάρξει παράδοση περίπου του 32% συνολικώς του παραδοτέου της σύμβασης αυτής, δυστυχώς όμως στο παραδοτέο αυτό υπήρχαν σημαντικότατα σφάλματα, κατά αποτέλεσμα ένα ποσοστό όχι πάνω από 18% ήταν γνήσια λειτουργικό τα δύο αυτά χρόνια, με αποτέλεσμα το υπόλοιπο να χρειαστεί να ανακατασκευαστεί.

Το 2017 σταματάει στην πραγματικότητα η εφαρμογή της σύμβασης, διότι προέκυψαν σοβαρότατα λάθη στην εφαρμογή. Η αρμόδια αρχή δημοσιονομικού ελέγχου, δηλαδή η αρχή η οποία αξιολογεί την χρηστή διαχείριση των πόρων εκ μέρους της Ευρωπαϊκής Ένωσης πρόκειται για χρήματα τα οποία είναι κατ΄ εξοχήν ευρωπαϊκοί πόροι, περίπου 43 εκατομμύρια ο αρχικός προϋπολογισμός της σύμβασης, διαπιστώνει λοιπόν η δημοσιονομική αρχή ότι υπάρχουν σοβαρά σφάλματα.

Αυτό σημαίνει ότι διακόπτεται η υλοποίηση της σύμβασης. Από το 2017 έως το 2019 δεν έχουμε καμία απολύτως παράδοση. Το 2019 το Νοέμβριο αλλάζει η διοίκηση στην ΕΡΓΟΣΕ ο οποίος είναι ο φορέας για την υλοποίηση του έργου και από το Νοέμβριο του 2019 γίνεται μια προσπάθεια ανάταξης της σύμβασης.

Στον ενδιάμεσο χρόνο έχουμε πολύ σοβαρά ζητήματα γραφειοκρατικού κυρίως χαρακτήρα τα οποία καθυστερούν την οφειλόμενη συμπληρωματική σύμβαση.

Έχουμε απόφαση του Ελεγκτικού Συνεδρίου, έχουμε το πόρισμα της Επιτροπής Δημοσιονομικών Ελέγχων. Έχουμε τεχνική πραγματογνωμοσύνη εκ μέρους του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας για την αναγκαία αλλαγή στην αρχιτεκτονική αυτής της σύμβασης.

Εντέλει, έχουμε την υπογραφή της συμπληρωματικής σύμβασης το 2021 με αποτέλεσμα να επανεκκινήσει η σύμβαση αυτή.

Σήμερα βρισκόμαστε στη φάση κατά την οποία έχει παραδοθεί, όχι υλοποιηθεί, έχει υλοποιηθεί μεγαλύτερο μέρος αλλά έχει παραδοθεί ήδη περίπου το 70% της σύμβασης αυτής.

Η δε εκτίμησή μας είναι ότι εντός του έτους θα έχουμε και την παράδοση του υπόλοιπου τμήματος το οποίο έχει να κάνει με τη φωτοσήμανση, με την τηλεειδοποίηση και με τα αναγκαία συστήματα αλληλεπίδρασης της αμαξοστοιχίας με το συντονιστικό κέντρο. Δηλαδή συστήματα ελέγχου ταχύτητας και αυτόματου φρένου, αυτόματης πέδησης στα τρένα.

Αυτή είναι η κατάσταση σε ότι αφορά την συγκεκριμένη σύμβαση.

Θα σας μιλήσω για το πώς βλέπουμε την επόμενη μέρα. Με την επιφύλαξη βεβαίως ότι ο σύντομος χρόνος δεν μας επιτρέπει πάντοτε να έχουμε μια πλήρη εικόνα για τις τεχνικές λεπτομέρειες.

Άμεσα τι θα πράξουμε. Καταρχάς τίθενται δυο ζητήματα μεγάλα. Πρώτον, η υλοποίηση της σύμβασης τεχνολογικής αναβάθμισης. Θα γίνουν, σας διαβεβαιώ, όλες οι αναγκαίες ενέργειες έτσι ώστε η σύμβαση αυτή να προχωρήσει με ταχύτατους ρυθμούς.

Θέλω να πω ότι ήδη ο Πρωθυπουργός επικοινώνησε με τον διευθύνοντα σύμβουλο και Πρόεδρο της αναδόχου εταιρείας, της Alstom, όχι την εταιρεία η οποία βρίσκεται εδώ εγκατεστημένη, την Alstom Γαλλίας, δηλαδή τη μητρική εταιρεία, με τον οποίο είχε μία συζήτηση για τα θέματα της υλοποίησης της σύμβασης.

Ο Πρωθυπουργός έδωσε σαφή εντολή για την επίσπευση όλων των διαδικασιών έτσι ώστε να έλθει ο χρόνος αποπεράτωσης της ηλεκτρονικής αναβάθμισης όσο το δυνατόν πιο άμεσα.

Υπήρξε πλήρης κατανόηση εκ μέρους της γαλλικής αναδόχου εταιρείας, οπότε θα είμαστε σε θέση το αμέσως επόμενο διάστημα να σας αναφέρουμε τα σχετικά με τους χρόνους αποπεράτωσης οι οποίοι θα είναι πράγματι ταχείς.

Δεσμεύομαι προσωπικά το θα βρίσκομαι πάνω από την υλοποίηση αυτού του έργου έτσι ώστε να μην υπάρξει καμία απολύτως καθυστέρηση στην υλοποίησή της.

Το δεύτερο ζήτημα έχει να κάνει βεβαίως με το ζήτημα της επανεκκίνησης του σιδηροδρόμου, ένα ζήτημα το οποίο είναι σοβαρό, το ξέρω ότι ίσως να ακούγεται κάπως πολυτελές όταν έχουμε θρηνήσει τόσες ανθρώπινες ζωές να συζητάμε για την επανεκκίνηση του σιδηροδρόμου.

Θέλω, όμως, να σας πω ότι είναι σημαντικό να μπορέσει ο σιδηρόδρομος να ξεκινήσει εκ νέου, να μην αναμένουμε δηλαδή την ολοκλήρωση ολόκληρης της τεχνολογικής αναβάθμισης.

Και τούτο διότι θα πρέπει να στηρίξουμε την εμπιστοσύνη του κοινού απέναντι στο σιδηρόδρομο ο οποίος σιδηρόδρομος είναι ένα μέσο σταθερής τροχιάς το οποίο έχει τα χαρακτηριστικά τα οποία έχει, δηλαδή είναι λαϊκό μέσο, οικονομικότερο, με τα στοιχεία ασφάλειας τα οποία διαθέτει.

Όμως, θέλω να είμαι σαφής. Η επανεκκίνηση και ως ότου ολοκληρωθεί το σύστημα τεχνολογικής αναβάθμισης θα γίνει μόνο υπό όρους απόλυτης ασφάλειας. Θα αναβαθμίσουμε, δηλαδή, σημαντικά το επίπεδο ασφάλειας.

Επαναλαμβάνω, μπορεί μέχρι σήμερα και για δεκαετίες να λειτουργούσε το σύστημα με τον τρόπο αυτό. Για το υπόλοιπο διάστημα και έως ότου έχουμε πλήρη τεχνολογικά συστήματα θα λειτουργήσει με αναβαθμισμένο σύστημα ασφάλειας το οποίο θα περιλαμβάνει υποχρεωτικώς δύο σταθμάρχες σε όλους τους σταθμούς. Αυτό, θέλω να πω ότι μπορεί να σημαίνει τη μείωση σε ό,τι αφορά το μεταφορικό έργο έτσι ώστε να μπορεί να υπάρξει αυτή η δυνατότητα, μόνο με μείωση μεταφορικού έργου μπορούμε να εξασφαλίσουμε ικανό αριθμό σταθμαρχών παντού.

Και επιπλέον με ένα μεγαλύτερο συντονισμό σε ό,τι αφορά τις δράσεις έστω στο πλαίσιο των τεχνολογικών δυνατότητων που διαθέτουμε σήμερα.

Ο συντονισμός αυτός θα διασφαλιστεί από τους αρμόδιους φορείς σε συνεργασία με την εταιρεία που λειτουργεί το σιδηρόδρομο, δηλαδή την Hellenic Train. Έχω ήδη συναντηθεί με εκπροσώπους της Hellenic Train και έχουν συμφωνήσει στο βασικό πλαίσιο που αφορά την επανεκκίνηση με ασφάλεια του σιδηροδρόμου.

Θα ήθελα ιδιαιτέρως να αναφερθώ στο ζήτημα των εργαζομένων, όλων των εργαζομένων στον σιδηρόδρομο. Είναι, νομίζω, πολύ σημαντικό να είναι και εκείνοι στην πρώτη γραμμή αυτής της προσπάθειας για ανάταξη της εμπιστοσύνης του κοινού στον σιδηρόδρομο.

Είχα την ευκαιρία να μιλήσω με την Ομοσπονδία την Δευτέρα και έχουμε μια νέα συνάντηση, ευρύτερα, με όλους τους εργαζόμενους στο σιδηροδρομικό φάσμα την ερχόμενη Παρασκευή.

Θα ήθελα να αναφέρω ότι η στάση των εργαζομένων είναι εξαιρετικά δημιουργική. Και εκείνοι μοιράζονται την άποψη την οποία μόλις σας διατύπωσα, ότι θα πρέπει να επανεκκινήσει ο σιδηρόδρομος υπό όρους μεγαλύτερης ασφάλειας και είναι διατεθειμένοι, και αυτό είναι προς τιμήν τους να κάνουν ότι περνάει από το χέρι τους έτσι ώστε η αναβάθμιση αυτή των μέτρων ασφαλείας να αγκαλιαστεί από τους εργαζόμενους.

Επιπλέον, πέρα από το ζήτημα της επανεκκίνησης η θέση της κυβέρνησης είναι ότι θα υπάρξει περαιτέρω ενίσχυση σε ότι αφορά τα οικονομικά του σιδηρόδρομου και το προσωπικό του σιδηρόδρομου.

Ειδικά για την οικονομική ενίσχυση θα ήθελα να αναφέρω ότι για πρώτη φορά φέτος αυξάνει ο προϋπολογισμός ο οποίος αποδίδεται από τον κρατικό προϋπολογισμό προς την ΕΡΓΟΣΕ για την, ΟΣΕ- ΕΡΓΟΣΕ, για την αναβάθμιση και τα έργα αναβάθμισης.

Από 45.000.000 που ήταν παγίως ήδη είχε εγγραφεί στον προϋπολογισμό, δυστυχώς πριν από την τραγωδία, είχε εγγραφεί ποσό 75.000.000 και βεβαίως να πω επίσης ότι επειδή η αναβάθμιση του σιδηροδρομικού έργου ήταν μέσα στις προθέσεις μας ήδη έχουν εγγραφεί στο ελληνικό πρόγραμμα του Ταμείου Ανάκαμψης ένα ποσοστό της τάξεως των 185.000.000, ακριβώς για την αναβάθμιση των ποινών. Για την αναβάθμιση, συγγνώμη, των δομών.

Σε ότι δε αφορά το κομμάτι του προσωπικού θα υπάρξει η αναβάθμιση που σας είπε σε σχέση με τις προσλήψεις οι οποίες θα γίνουν και θα μελετηθεί εκ νέου το σύστημα που έχει να κάνει και με τις προσλήψεις και με την εκπαίδευση του προσωπικού.

Ειδικά για το θέμα της εκπαίδευσης είχα την ευκαιρία και προσωπικά να ασχοληθώ με το ζήτημα της εκπαίδευσης. Να δω, δηλαδή, ποια είναι αυτή η εκπαίδευση που λαμβάνουν, ιδίως οι σταθμάρχες.

Θέλω να σας πω ότι το πρόγραμμα σπουδών είναι ένα αυστηρό πρόγραμμα το οποίο καθορίζεται από κανόνες του Δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Και είναι ένα πρόγραμμα το οποίο καταλαμβάνει θεωρητική και πρακτική άσκηση, περίπου 6,5 μηνών, με καθημερινή, 6 μέρες την εβδομάδα υποχρεωτική συμμετοχή όλων των υποψηφίων, 7 ώρες ημερησίως και περιλαμβάνει και πρακτική στο πεδίο.

Η δε, εκπαίδευση περιλαμβάνει και μία σειρά από ιατρικές δοκιμασίες και ψυχομετρικά τεστ για την αξιολόγηση του προσωπικού.

Άρα είναι μια σχετικώς αυστηρή διαδικασία. Θα αξιολογηθεί όμως συνολικά το πλαίσιο, έτσι ώστε να έχουμε μία καλύτερη εικόνα και μία όσο το δυνατόν πιο πλήρη εκπαίδευση.

Περαιτέρω δε, ήθελα να σας μεταφέρω ότι στο αμέσως προσεχές διάστημα θα φέρουμε στη Βουλή προς ψήφιση και ένα αυστηρότερο πλαίσιο σε ότι αφορά δολιοφθορές, κλοπές και καταστροφές που γίνονται στο σιδηροδρομικό δίκτυο.

Θέλω να σας πω ότι είναι μία παθολογία πολλών ετών να έχουμε καταστροφές στο δίκτυο, κλοπές σε ότι αφορά τα αναλώσιμα, ιδίως τον χαλκό και άλλα υλικά, με αποτέλεσμα σε πολλές περιπτώσεις να υπάρχει αδυναμία υποστήριξης ακόμη – ακόμη και μέσω των τεχνολογικών δικτύων.

Να διακόπτονται τα δρομολόγια και βεβαίως να έχουμε πολύ περισσότερα ζητήματα ασφάλειας. Θα υπάρξει αυστηροποίηση του πλαισίου.

Τώρα, σε σχέση με το τι μακροπρόθεσμα θα πράξουμε. Δεν είναι του παρόντος, αλλά απλώς ήθελα υπαινικτικά να σας αναφέρω ότι υπάρχει ήδη μία εκπόνηση σχεδίου σε ότι αναφέρεται το επιχειρησιακό σχέδιο των ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ, με μία αλλαγή φιλοσοφίας στην προσέγγιση την επιχειρησιακή, προσέγγιση ασφαλείας.

Είναι στο πλαίσιο που έχει προβλεφθεί το επιχειρησιακό σχέδιο των δύο εταιρειών με το Νόμο 4974/2022. Για το ζήτημα της αναβάθμισης των δικτύων και της νέας στρατηγικής των σιδηροδρόμων στην Ελλάδα, ο Πρωθυπουργός είχε επικοινωνία με την Πρόεδρο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, την κυρία Ούρσουλα φον ντερ Λάιεν και για αυτό ήδη βρίσκονται σήμερα στην Ελλάδα ένα τεχνικό κλιμάκιο, μία αντιπροσωπεία του Ευρωπαϊκού Γραφείου για τους σιδηροδρόμους του ERA.

Στο υψηλότερο επίπεδο, θα τους δω εγώ σήμερα το απόγευμα και θα έχουμε συνάντηση και με τον Πρωθυπουργό, έτσι ώστε να δρομολογήσουμε το νέο πλαίσιο λειτουργίας και ασφάλεια των σιδηροδρόμων, ενώ ήδη ο Πρωθυπουργός είχε επικοινωνία και με τον Γερμανό Καγκελάριο.

Όπως γνωρίζεστε η Γερμανία μολονότι έχει ένα πολύ ανεπτυγμένο δίκτυο, έχει καταστροφικά συμβάντα σε ότι αφορά σιδηροδρομικά δυστυχήματα.

Το πιο πολύνεκρο δυστύχημα με μεγάλη τεχνογνωσία παρά ταύτα και θα υπάρξει συνεργασία με αποστολή κλιμακίου από την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας στη χώρα μας για την περαιτέρω διερεύνηση και για την κατάθεση προτάσεων για την αναβάθμιση της ασφαλείας του δικτύου.

Τέλος θα δρομολογηθεί και η σύσταση του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων. Θυμίζω ότι στο τέλος του Ιανουαρίου του 2023 ψηφίστηκε ένα ολόκληρο νομοθετικό πλαίσιο για τα ζητήματα αυτά, θα ενεργοποιηθεί στο αμέσως επόμενο διάστημα.

Κλείνοντας και πριν από τις ερωτήσεις θα ήθελα να μοιραστώ κι εγώ μαζί σας το πόσο πολύ κατανοώ κι εγώ τελώ σε ένα σοκ για τα ζητήματα αυτά, πόσο πολύ κατανοώ το συλλογικό πόνο που έχει προκαλέσει στην κοινωνία το συγκεκριμένο δυστύχημα, για τον άδικο χαρακτήρα του, για τη σκέψη ότι σε μία τέτοια εποχή που η τεχνολογία βρίσκεται στο απόγειό της στην τέταρτη βιομηχανική επανάσταση δυστυχώς να γινόμαστε όλοι μάρτυρες καταστάσεων που δεν συνάδουν με τη σημερινή εποχή.

Ο άδικος χαμός των ανθρώπων θα μας συνοδεύει πάντα, κατανοώ και το θυμό των ανθρώπων, κατανοώ τις αντιδράσεις, είναι πάρα πολύ εύλογες οι αντιδράσεις αυτές, θέλω απλώς να διαβεβαιώσω τους Έλληνες πολίτες ότι σε ότι αφορά την κυβέρνηση.

Και ειδικά σε ότι αφορά εμένα προσωπικά θα παραμείνω στη θέση αυτή με ένα καθήκον το οποίο αντιλαμβάνομαι ως ιερό, να έρθουν απολύτως στην επιφάνεια, πλήρως, διαφανώς, με λογοδοσία τακτική, να έρθουν στην επιφάνεια τα αίτια που προκάλεσαν την καταστροφή, όποια κι αν είναι αυτά, κάνοντας και την κριτική τη δική μας για το τι ενδεχομένως δεν πράξαμε ενόσω οφείλαμε και ότι η έρευνα αυτή θα πάει μέχρι τέλους.

Και στο πλαίσιο αυτό θα δρομολογηθούν και όλες οι δράσεις για την αναβάθμιση των συστημάτων που αφορούν τη λειτουργία του σιδηροδρόμου.

Σας ευχαριστώ.

**Γιάννης Οικονόμου:** Ευχαριστούμε κύριε Υπουργέ και ξεκινάμε τις ερωτήσεις, όνομα και μέσο παρακαλώ.

**Δημοσιογράφος:** Νίκος Θεοδωρόπουλος από την Οικονομική Ιστοσελίδα Banking News.

Κύριε Υπουργέ στο τέλος της ομιλίας σας είπατε για το νόμο 5014 και το περιεχόμενο που είχε βάσει ευρωπαϊκής οδηγίας ότι έπρεπε να γίνει συγκεκριμένος οργανισμός. Το ερώτημα αφορά, η ειδική επιτροπή που έχετε συγκροτήσει παράγει νόμιμο αποτέλεσμα και έργο;

Υπάρχει κίνδυνος από την ΕΕ να ακυρώσει χρηματοδότηση στην Ελλάδα σε οποιοδήποτε στάδιο και ειδικά για τα τρένα, όταν η επιτροπή που συγκροτήσατε δεν περιλαμβάνει ευρωπαϊκή οδηγία; Ευρωπαϊκή οδηγία είναι νόμος.

Και το δεύτερο ερώτημα είναι, στο ενδεχόμενο ο Εισαγγελέας του Αρείου Πάγου ο Ισίδωρος Ντογιάκος βγάλει συμπέρασμα ότι υπάρχουν ευθύνες για υπουργούς όλες τις περιόδους που εξετάζει, τι θα πράξει η Κυβέρνηση και ο Πρωθυπουργός γιατί όλοι γνωρίζουμε ότι όταν προκύψουν ευθύνες για συγκεκριμένο Υπουργό υπάρχει μια άλλη διαδικασία.

**Γιώργος Γεραπετρίτης:** Σε ότι αφορά τη συγκεκριμένη επιτροπή θα ήθελα να σας πω ότι πρόκειται για μια επιτροπή Διοικητικού χαρακτήρα για την διερεύνηση των αιτιών.

Δεν πρόκειται για επιτροπή η οποία ασχολείται με τις ποινικές συνιστώσες του εγκλήματος. Και άρα υπ΄ αυτή την έννοια θα γίνει διερεύνηση διοικητικών αιτίων.

Το δε πόρισμα της επιτροπής αυτής θα τεθεί υπόψιν του φακέλου, δηλαδή θα είναι στοιχείο της δικογραφίας.

Δεν υφίσταται ζήτημα κυρώσεων εκ μέρους των θεσμών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Άλλωστε όπως σας είπα εγώ ο ίδιος σήμερα θα έχω συνάντηση με τον ευρωπαϊκό οργανισμό που είναι ο κατ΄ εξοχήν αρμόδιος οργανισμός σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η επιτροπή η προβλεπόμενη από το νόμο 5014/23 θα συγκροτηθεί σε άμεσο χρόνο. Αντιλαμβάνεσθε ότι ο χρόνος ήταν μόνο ένας μήνας. Δεν υπήρχε άμεση δυνατότητα συγκρότησης.

Για τον λόγο αυτό η επιτροπή η οποία έχει συσταθεί ήδη θα ολοκληρώσει το πόρισμά της το αμέσως προσεχές διάστημα. Θέλαμε μια κατ΄ εξοχήν γρήγορη διερεύνηση. Από την άλλη πλευρά στο επόμενο διάστημα θα έχουμε και την συγκρότηση του μόνιμου φορέα του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων.

Και άρα αυτή τη στιγμή για να σας συνοψίσω ποινική έρευνα για το έγκλημα, διοικητική έρευνα από την υφιστάμενη επιτροπή. Υπάρχει και η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων όπως ξέρετε η οποία ασχολείται με τα θέματα ασφάλειας. Και βεβαίως όταν θα συγκροτηθεί και η επιτροπή η μόνιμη, τότε θα αναλαμβάνει τις υποθέσεις αυτές.

Σε ότι αφορά τα κομμάτια των ποινικών ευθυνών πολιτικών προσώπων το πλαίσιο είναι γνωστό. Διέπεται από το άρθρο 86 του συντάγματος και τον εκτελεστικό νόμο. Αυτό είναι ζήτημα αμιγώς και μόνο της δικαιοσύνη να το κρίνει.

Εγώ επαναλαμβάνω ότι δεν θα υπάρξει καμία απολύτως σκιά στο ζήτημα αυτό. Τα πάντα θα γίνουν με απολύτως διαφανές τρόπο.

**Δημοσιογράφος:** Ρεγγίνα Σαβούρδου από την ΕΡΤ, κύριε Υπουργέ.

Θέλω να σας ρωτήσω το εξής ο κύριος Χρήστος Κατσιούλης ο παραιτηθείς Πρόεδρος της επιτροπής ETCS στην επιστολή του καταγγέλλει πως αναίτια ξηλώθηκαν συστήματα ασφάλειας από 8 σταθμούς. Μάλιστα αναφέρει και συγκεκριμένα, κατονομάζει τους σταθμούς αυτούς.

Αυτό είχε ως αποτέλεσμα βεβαίως να σημειωθούν και καθυστερήσεις στην υλοποίηση του έργου. Συνέβη πριν την υπογραφή της προγραμματικής σύμβασης το ’21. Γιατί έγινε όλο αυτό; Έγιναν διπλές δουλειές; Καθυστέρησε λοιπόν η ολοκλήρωση του έργου ασφάλειας; Γιατί;

**Γιώργος Γεραπετρίτης:** Σε ό,τι αφορά τα ζητήματα της εφαρμογής των συμβάσεων και των καθυστερήσεων αναφέρθηκα αδρομερώς στην εισήγησή μου, στην αρχική μου τοποθέτηση. Εάν θέλετε να σας δώσω λίγο περισσότερες πληροφορίες βεβαίως και να το πράξω.

Θα ήθελα, όμως, να έχουμε μία πλήρη εικόνα για τι μιλάμε, για τα ζητήματα τα οποία μιλάμε. Αυτή τη στιγμή τρέχουν δύο συμβάσεις για τον τεχνολογικό εκσυγχρονισμό. Ο τεχνολογικός εκσυγχρονισμός έχει διάφορα επίπεδα τα οποία σάς ανέφερα σε αδρές γραμμές.

Τι περιλαμβάνουν τα ζητήματα αυτά; Το πρώτο είναι σηματοδότηση όλου του δικτύου. Δηλαδή να έχουμε λειτουργούντα φανάρια παντού.

Το δεύτερο ζήτημα είναι να έχουμε ένα σύστημα με το οποίο το τραίνο να βλέπει την γραμμή και να βλέπει το σταθμαρχείο και το κέντρο ελέγχου. Άρα ουσιαστικά να έχουμε μία αλληλεπίδραση όλων όσων εμπλέκονται στα ζητήματα της σιδηροδρομικής τροχιάς. Αυτό απαιτεί μία διπλή εγκατάσταση, μία εγκατάσταση στη γραμμή και μία εγκατάσταση στο τραίνο.

Και υπάρχει και το σύστημα τηλεδιοίκησης, το καθολικό σύστημα τηλεδιοίκησης το οποίο θα μπορεί να βλέπει ανά πάσα στιγμή πού βρίσκεται το τραίνο σε όλη την χώρα, σε ποια συγκεκριμένη γραμμή και βεβαίως να κάνει μία αυτόματη διαδρομή, να μην έχουμε πρόβλημα του χειροκίνητου, περιορίζει πάρα πολύ τον ανθρώπινο παράγοντα αυτό το σύστημα.

Και από την άλλη πλευρά δημιουργεί συνθήκες προειδοποίησης εάν παρά ταύτα έχει υπάρξει ένα σφάλμα σε ό,τι αφορά τη χάραξη της διαδρομής.

Σε ό,τι αφορά τα ζητήματα αυτά να σας πω τα ακόλουθα: σύστημα τηλεειδοποίησης γενικό δεν υφίστατο ποτέ στη χώρα και για το λόγο αυτό πηγαίνουμε στην αναβάθμιση αυτή.

Αυτή τη στιγμή, όπως σας είπα, έχει αναπτυχθεί το έργο περίπου στο 70%, η παράδοση είναι αρκετά παραπάνω, είναι γύρω στο 90% αλλά περίπου στο 70% έχουμε αυτή τη στιγμή την ανάπτυξη του έργου.

Δυστυχώς στο συγκεκριμένο σημείο, το σημείο Λάρισα-Πλατύ δεν έχει αναπτυχθεί το έργο. Η ανάπτυξη αυτού πλήρως του έργου θα έρθει τις επόμενες ημέρες. Δεν είναι όμως ακριβές ότι είχαμε ποτέ τέτοιου τύπου τεχνολογική δυνατότητα.

Να σας πω, να είμαι πολύ σαφής, το επαναλαμβάνω ρητά διότι στον δημόσιο διάλογο ακούγονται εύκολα πράγματα. Το κέντρο τοπικής τηλεδιοίκησης Λάρισας το μοιραίο βράδυ λειτουργούσε κανονικά.

Θα μπορούσε να είχε υπάρξει αυτόματη χάραξη της πορείας που θα προλάμβανε το δυστύχημα. Ουδέποτε, δηλαδή, ήταν εκτός λειτουργίας εκείνη την κρίσιμη βραδιά.

Πράγματι, το συγκεκριμένο τοπικό κέντρο είχε μεγάλες δυσκολίες διαχρονικά, διότι είχαμε δυο μεγάλες πυρκαγιές οι οποίες το είχαν θέσει σε, για ένα διάστημα και εκτός λειτουργίας.

Όμως πλήρως λειτουργούν το τοπικό κέντρο τηλεδιοίκησης, λειτουργούσε ήδη από τον Νοέμβριο του 2022. Άρα για το συγκεκριμένο δυστύχημα δεν ετίθετο κανένα θέμα μη λειτουργίας.

Τώρα, σε ότι αφορά τις καθυστερήσεις, σας είπα και προηγουμένως ότι υπήρξαν πολύ σοβαρά ζητήματα που είχαν να κάνουν με την εφαρμογή της αρχικής σύμβασης.

Υπήρξε ανάγκη να πάμε σε συμπληρωματική σύμβαση. Υπήρξε Ελεγκτικό Συνέδριο, Εθνική Αρχή Διαφάνειας. Υπήρξε δημοσιονομικός έλεγχος από τον φορέα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, πραγματογνωμοσύνη από το Τεχνικό Επιμελητήριο της Ελλάδας.

Ναι, υπήρχε καθυστέρηση και από την παρούσα κυβέρνηση για ένα διάστημα 18 μηνών, από την προηγούμενη κυβέρνηση περισσότερο αλλά δεν είναι του παρόντος αυτό.

Η πραγματικότητα είναι ότι αυτή την στιγμή, πρώτον, δρομολογείται το έργο και θα ολοκληρωθεί το επόμενο διάστημα.

Και δεύτερον, ότι σε ότι αφορά τον τεχνολογικό εξοπλισμό στο συγκεκριμένο σταθμαρχείο Λάρισας λειτουργούσε απολύτως και έδινε την δυνατότητα να υπάρχει ηλεκτρονική επιτήρηση και πριν το συμβάν, με την χάραξη, και μετά, για πεντέμισι χιλιόμετρα, μετά την αποχώρηση από τον σταθμό, να διαπιστωθεί ότι βρισκόταν σε λανθασμένη τροχιά.

**Δημοσιογράφος:** Φωτεινός Φώτης από το Capital.gr και το metaforespress.gr. Πότε αναμένεται η επαναλειτουργία του σιδηροδρόμου; Μειώσατε για μειωμένο έργο. Αν θα μπορούσατε να μας εξειδικεύσετε. Και αν στην επαναλειτουργία του σιδηροδρόμου συμπεριλαμβάνονται και τα εμπορευματικά δρομολόγια.

**Γιώργος Γεραπετρίτης:** Η επιθυμία μας είναι ο σιδηρόδρομος να επανεκκινήσει στον συντομότερο δυνατό χρόνο. Όμως να έχουμε πριν εξασφαλίσει τις αναγκαίες προϋποθέσεις.

Όταν λέω αναγκαίο χρόνο, είναι κάτι το οποίο θα το δούμε προφανώς με όλους τους φορείς. Αλλά η επιθυμία μας είναι το συντομότερο δυνατό χρόνο, ενδεχομένως και ως το τέλος του μήνα.

Να πω το εξής. Όταν αναφερόμαστε σε μείωση μεταφορικού έργου εννοούμε μείωση συρμών, δρομολογίων ή μείωση σταθμών στους οποίους θα σταματά το τραίνο.

Αυτό είναι ένα σύνθετο πλαίσιο το οποίο θα δούμε με τις διοικήσεις αλλά και με τουs εργαζομένους και με την εταιρεία, την Hellenic Trains.

Άρα τις αμέσως επόμενες ημέρες θα έχουμε συζητήσεις για τα ζητήματα αυτά. Εκείνο το οποίο θέλω να σας πω, είναι πρώτον, δεν πρόκειται να ξεκινήσει κανένα τρένο αν δεν έχουμε τις πρόσθετες δικλείδες ασφαλείας.

Και δεύτερον, όλη επιχείρηση αυτή θα γίνει με απόλυτο συντονισμό όλων των εμπλεκόμενων, δηλαδή του κράτους, της Κυβέρνησης, των φορέων λειτουργίας υποδομών, δηλαδή την ΕΡΓΟΣΕ και τον ΟΣΕ με τον λειτουργούντα το εμπορικό κομμάτι, δηλαδή την Hellenic Trains και τους άλλους παρόχους και βέβαια τους εργαζομένους στο συντομότερο δυνατό χρόνο.

**Δημοσιογράφος:** (εκτός μικροφώνου).. και από πρώην διοικητές που είχαν περάσει και από τον ΟΣΕ. Είχαμε τα ανταλλακτικά που λείπανε, είχαμε προσωπικό που έλειπε, είχαμε σταθμάρχες που θα έπρεπε να ήταν δύο, αλλά δεν ήταν και τώρα θα πρέπει να υποχρεωτικά δύο.

Έχουμε παραδοχή 18 μηνών καθυστερήσεων. Γιατί δεν κινείτο λίγο πιο γρήγορα η όλη διαδικασία έτσι ώστε να σταματήσουν αυτά τα γραφειοκρατικά και να έχουμε το σύστημα που αξίζει να έχει μια Ευρωπαϊκή χώρα και θα ήθελα να ρωτήσω και κάτι άλλο, ότι πριν από λίγες μέρες και ο ΣΥΡΙΖΑ με την κυρία Πέρκα είχε πει ότι παραδόθηκαν έργα τηλεδιοίκησης επί της κυβερνήσεώς τους κατά 68%.

Εμείς λέμε κατά 70%, μέσα σε 4 χρόνια έχουμε μία πρόοδο 2%;

**Γιώργος Γεραπετρίτης:** Αναφερθήκατε σε διάφορα θέματα. Εγώ θα σας μιλήσω με στοιχεία όπως το πρώτο πάντα. Βεβαίως θα έπρεπε να είχαν ολοκληρωθεί πολύ πιο σύντομα όλα τα έργα τεχνολογικής αναβάθμισης.

Δεν πρόκειται να κρυφτούμε πίσω από το δάχτυλό μας. Είναι ολοφάνερο ότι θα έπρεπε να είχε γίνει αυτό. Βεβαίως να πούμε ότι τέτοιου τύπου συστήματα υψηλής τεχνολογικής λειτουργίας σε σιδηροδρόμους δεν εφαρμόζοντα παντού.

Δηλαδή, τα συστήματα τα οποία θα εγκαταστήσουμε εμείς, τα ERTS, δηλαδή αλληλεπίδραση τρένου και σταθμού και το καθολικό κέντρο τηλεειδοποίησης, εφαρμόζεται σε πολύ λίγες χώρες στην Ευρώπη. Τρεις μόνο χώρες έχουν τέτοιου τύπου πλήρη συστήματα.

Εμείς θα είμαστε δηλαδή από τις πρώτες χώρες που θα τα λειτουργήσουν και βεβαίως είναι προφανές ότι λειτουργούσε το σύστημα αυτό για πολλές δεκαετίες χωρίς ευτυχώς να έχουμε τέτοιου τύπου συμβάντα.

Δυστυχώς προέκυψε όπως προέκυψε το ζήτημα αυτό. Θέλω όμως να σας πω ότι η προσπάθεια η οποία έχει γίνει τα τελευταία χρόνια, μετά το 2014 και ιδίως τα τελευταία χρόνια για τα οποία μπορώ να μιλήσω εγώ, είναι μία προσπάθεια η οποία εξελίσσεται γρήγορα.

Με κάθε σεβασμό στην αξιωματική αντιπολίτευση, τα στοιχεία τα οποία έχω εγώ και είναι στοιχεία αντικειμενικά μη επιδεχόμενα αμφισβήτησης δεν μπορούν να υποστηρίξουν καθόλου τα λεγόμενα. Να σας πω απλώς ότι η σύμβαση για τη σηματοδότηση και την τηλεδιοίκηση αφορά 52 σταθμούς στη χώρα και 3 κέντρα τηλεδιοίκησης. Επαναλαμβάνω η κρίσιμη σύμβαση αφορά 52 σταθμούς και 3 κέντρα τηλεδιοίκησης.

Το 2017 που σταμάτησε το έργο είχαν παραδοθεί κι όταν λέω είχαν παραδοθεί είχε υπάρξει πρωτόκολλο για την παραλαβή της σηματοδότησης και της τηλεδιοίκησης σε 17 από τους 52 σταθμούς. Σε αυτούς τους 17 σταθμούς αναγκάστηκαν στη συνέχεια και έγιναν πρόσθετα έργα, που ουσιαστικά ανέτρεψαν όλο το έργο στους μισούς από αυτούς τους σταθμούς, δηλαδή από αυτό το 30-32% που είχε ολοκληρωθεί το 2017 περίπου το 15%, για να σας το πω έτσι πιο απλά, ξανάγινε εξ αρχής, διότι δυστυχώς τα συστήματα δεν έβλεπαν το ένα το άλλο.

Άρα παρέμενε περίπου ένα 18% το οποίο ήταν από την περίοδο 2015-2017, το 2017 σταμάτησε τελείως το έργο, δεν υπήρχε καμία πρόοδος και το έργο ξαναξεκίνησε το Νοέμβριο του 2018 με τη διαπραγμάτευση με τα εμπόδια που σας είπα της συμπληρωματικής σύμβασης.

Άρα έκτοτε από το 2021 για την υπογραφή της συμπληρωματικής σύμβασης έχουμε πάει από ένα 18% στο 70%, είχαν παραδοθεί σας είπα 17 από 52 σταθμούς και δεν είχε παραδοθεί κανένα κέντρο τηλεδιοίκησης από τα 3 τα οποία έπρεπε να παραδοθούν. Αυτά είναι αντικειμενικά στοιχεία, δεν επιδέχονται αμφισβήτηση.

Σήμερα έχει παραδοθεί 1 κέντρο τηλεδιοίκησης, απομένουν 2 και έχουν παραδοθεί 36 συνολικά από τους 52 σταθμούς. Έως το τέλος του έτους εκτιμούμε ότι θα έχουμε πλήρως όλους τους σταθμούς και όλα τα κέντρα.

Θέλω όμως να σας επαναλάβω, γιατί μου είναι μία πάρα πολύ δυσάρεστη συζήτηση θέλω να σας πω, δεν είμαστε εδώ για να δούμε ποιος έχει κάνει τα μεγαλύτερα σφάλματα, είμαστε εδώ απολογούμενοι απέναντι στην ελληνική κοινωνία γιατί πράγματι δεν προλάβαμε να τελειώσουμε κάτι το οποίο θα οφείλαμε να το έχουμε κάνει.

Δεν είναι εύκολο να μπορέσεις να αναδιατάξεις ένα σύστημα με πάρα πολύ βαριές χρόνιες παθολογίες δεκαετιών μέσα σε ένα τέτοιο σύντομο χρονικό διάστημα. Και καλό είναι πάντοτε να κάνουμε την κριτική μας. Κάποια πράγματα προλάβαμε να τα κάνουμε, κάποια άλλα δυστυχώς δεν προλάβαμε.

Και όταν δεν προλαβαίνεις σε τέτοιες καταστάσεις μπορεί να είναι και μοιραίο. Και για αυτό άλλωστε ζητάμε τη συγγνώμη που ζητάμε.

Όμως θέλω να αναγνωριστεί το γεγονός ότι αυτή τη στιγμή έχουμε ένα 70% το οποίο έχει παραδοθεί και η εκτίμησή μας είναι ότι σύντομα θα έχουμε ολόκληρο το πλαίσιο σηματοδότησης τηλεδιοίκησης και το σύστημα ERTS που τα συνοδεύει, έτοιμο και λειτουργούν για να μην έχουμε άλλα μοιραία.

**Δημοσιογράφος:** Γεια σας, από το money review Κετσετζής Κώστας. Θα ήθελα να κάνω δυο ερωτήσεις γιατί σταθήκατε και εσείς στο θέμα αφενός του προσωπικού και μετά των συμβάσεων.

Ξεκινάω με το προσωπικό. Πόσο κόσμο έχει αυτή τη στιγμή ο ΟΣΕ και τι γίνεται με το οργανόγραμμα αν θα αυξηθεί; Οι εργαζόμενοι λένε ότι αυτή τη στιγμή είναι γύρω στους 750, προσθέτω και άλλους 400, 417 που είπατε εσείς, αλλά λένε ότι υπάρχουν τουλάχιστον ανάγκες για διπλάσιο κόσμο από αυτόν που είναι σήμερα. Τι γίνεται πάνω σε αυτό; Αν θα υπάρξει κάποιος επιπλέον σχεδιασμός.

Και όσον αφορά τις συμβάσεις αν θέλετε να μας πείτε λίγο γιατί παραπέμπεται η Ελλάδα στο ευρωδικαστήριο. Και αν η ευρωπαϊκή εισαγγελία ελέγχει τις συμβάσεις αυτή τη στιγμή για τα τρένα. Και αν ναι, ποιες;

**Γιώργος Γεραπετρίτης:** Θέλω να σας πω το εξής, υπάρχουν μια σειρά από συμβάσεις οι οποίες αφορούν αφενός την αναβάθμιση των υποδομών και του δικτύου και αφετέρου τις εσωτερικές σχέσεις που αναπτύσσονται μεταξύ των εμπλεκόμενων. Δηλαδή μεταξύ του ελληνικού δημοσίου, του ΟΣΕ, ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ, και του χρήστη του δικτύου δηλαδή της Hellenic Trains.

Αυτή τη στιγμή σε ότι αφορά τα κομμάτια των συμβάσεων αυτές προχωρούν με τον τρόπο με τον οποίο σας είπα. Υπάρχει σύμβαση του ελληνικού δημοσίου με τον Οργανισμό η οποία βρίσκεται στο Ελεγκτικό Συνέδριο.

Έχουμε το ζήτημα της σύμβασης για τις υπηρεσίες δημόσιας ωφέλειας, δηλαδή για τις άγονες γραμμές. Είναι μια σειρά από συμβάσεις οι οποίες έχουν υπογραφεί και άλλες οι οποίες βρίσκονται σε εξέλιξη.

Σε ότι αφορά το προσωπικό είναι περίπου αυτά τα οποία σας έχω αναφέρει. Ναι, πράγματι υπάρχει μια σημαντική μείωση προσωπικού. Θέλω να σας πω ότι το μεγάλο πρόβλημα προσωπικού προέκυψε την τελευταία τριετία διότι υπήρξε πάρα πολύ μαζική αποχώρηση λόγω συνταξιοδοτήσεων.

Είναι γενιές οι οποίες έφυγαν μαζικά από τον Οργανισμό με αποτέλεσμα την αποψίλωση από το προσωπικό. Έγιναν οι γρήγορες κινήσεις οι οποίες απαιτούντο με τα περίπου 200 άτομα σταθμάρχες και κλειδούχους οι οποίοι προσήλθαν με δελτίο παροχής υπηρεσιών. Εφόσον ολοκληρωθεί το σχήμα θα έχουμε επιπλέον 217 οι οποίοι θα προσέλθουν.

Για να έχουμε μία εικόνα των πραγμάτων, την προηγούμενη πριν την παρούσα διακυβέρνηση οι προσλήψεις που είχαν γίνει στα πέντε χρόνια είχαν προκηρυχθεί 35 θέσεις και είχαν προσληφθεί 24, για αυτούς τους αριθμούς μιλάμε. Οι ανάγκες είναι πολύ μεγαλύτερες.

Θα υπάρξει ένα νέο οργανόγραμμα. Ανέφερα προηγουμένως ότι στο πλαίσιο της πρόσφατης νομοθεσίας ήδη εκπονείται ένα νέο επιχειρησιακό σχέδιο το οποίο θα καταλαμβάνει και το κομμάτι που έχει να κάνει με το οργανόγραμμα του προσωπικού.

Θέλω να σας διαβεβαιώσω ότι ό,τι είναι αναγκαίο θα στηριχθεί απολύτως από την πολιτεία και θα στηριχθεί, επαναλαμβάνω, όχι μόνο στο επίπεδο του προσωπικού αλλά και στο κομμάτι της εκπαίδευσης και της επιμόρφωσης.

Καταλαβαίνουμε όλοι ότι θα είναι και διαφορετικές οι ανάγκες όταν θα έχουμε πια ένα καθολικό σύστημα τηλεειδοποίησης διότι θα χρειάζεται μία πολύ διαφορετική προσέγγιση και σε ό,τι αφορά τις τεχνολογικές δεξιότητες των ανθρώπων που θα κληθούν να υπηρετήσουν το σύστημα αυτό.

Άρα θα έχουμε αναβάθμιση υποδομών, αναβάθμιση προσωπικού και με νέο οργανόγραμμα και μία οικονομική στήριξη του Οργανισμού, που έχει ξεκινήσει ήδη όπως σας ανέφερα, έτσι ώστε να μπορέσει να αντεπεξέλθει.

**Γιάννης Οικονόμου:** Θα παρακαλέσω, επειδή είναι πολύ μεγάλο το ενδιαφέρον και πάρα πολλοί, από μία ερώτηση ο καθένας. Θα ρωτήσετε όλοι, απλώς καταλαβαίνετε ότι είναι όσο το δυνατόν καλύτερο.

**Δημοσιογράφος:** Ο Κώστας ο Ντελέζος είμαι από τα Νέα.

Κύριε Υπουργέ, για την επόμενη μέρα θέλω να σας ρωτήσω. Μας είπατε ότι θα έρθουν δύο σταθμάρχες στους σταθμούς υποχρεωτικά με μείωση έργου και θα υπάρξει μεγαλύτερος συντονισμός σε ό,τι αφορά τις δράσεις ΟΣΕ και Hellenic Train.

Πιστεύετε ότι αυτά τα μέτρα αρκούν για την εμπέδωση της ασφάλειας στο σιδηρόδρομο όταν μέχρι το 2020 είχαμε κέντρα 24ωρης παρακολούθησης της κυκλοφορίας που προέβλεπε τον έλεγχο της κίνησης σε όλο το δίκτυο κεντρικά. Όταν είχαμε προϊσταμένους αμαξοστοιχίας και όταν είχαμε κλειδούχους σε κάθε σταθμό.

Αυτά θα τα ξαναδούμε στο μεταβατικό αυτό διάστημα μέχρι να έρθουν τα καινούρια συστήματα ασφαλείας;

Και ένα δεύτερο που θέλω να ρωτήσω είναι το GSMR έχει εγκριθεί από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων από τον περασμένο Ιούλιο. Γιατί μέχρι σήμερα δεν έχει τεθεί ούτε καν σε δοκιμαστική λειτουργία; Αν σας έχουν ενημερώσει.

**Γιώργος Γεραπετρίτης:** Η απάντηση είναι ότι θα γίνει ότι είναι αναγκαίο προκειμένου να υπάρξει ασφάλεια σιδηροδρόμων. Καταλαβαίνω ότι υπάρχει μια τάση η οποία αναπτύσσεται, να μην λειτουργήσει κανένα τραίνο έως ότου υπάρξει η τεχνολογική αναβάθμιση στο διάστημα των επόμενων μηνών.

Η θέση η δικιά μας, η οποία, επαναλαμβάνω, είναι θέση και του συνόλου των εργαζομένων, οι οποίοι πονάνε περισσότερο από τον καθένα του σιδηρόδρομους και είχαν και ανθρώπινες απώλειες συνάδελφων τους, είναι ότι πρέπει να λειτουργήσει η συγκοινωνία δια σιδηροδρόμου.

Επιπλέον, όχι μόνο γιατί εάν μείνει για μήνες εκτός λειτουργίας ουσιαστικά πλέον καταργείται ως μέσο. Διότι αποξενώνεται από την κοινωνία αυτό το μέσο. Αλλά και διότι απαξιώνεται και η ίδια η υποδομή.

Ξέρετε, όταν μείνει εκτός λειτουργίας για ένα τόσο μεγάλο χρόνο και δεδομένου του γεγονότος ότι έχουμε παραδοσιακά βανδαλισμούς, κλοπές και καταστροφές, αυτό θα σήμαινε μια πολύ σημαντική υποβάθμιση του δικτύου. Άρα πρέπει να επαναλειτουργήσει.

Τώρα, σε ότι αφορά αυτά που είπατε σχετικά με την ασφάλεια. Το πρώτο είναι ότι, και θέλω να το πω αυτό και σας ευχαριστώ που μου δίνετε την ευκαιρία, δεν προβλεπόνταν ποτέ η υποχρεωτική παρουσία δυο σταθμαρχών.

Το ρυθμιστικό πλαίσιο προβλέπει ότι ο προϊστάμενος ο οποίος έχει πλήρη γνώση των αναγκών, γιατί είναι διαφορετικές οι ανάγκες κάθε σταθμού, γνωρίζει το προσωπικό και γνωρίζει και το περιβάλλον λειτουργίας του σιδηροδρόμου, είναι εκείνος ο οποίος θα καθορίσει τις βάρδιες.

Είναι, όπως γνωρίζετε, τρεις βάρδιες οι οποίες, στις οποίες επιμερίζεται το σιδηροδρομικό έργο. Είναι ευθύνη του προϊστάμενου να κάνει την κατανομή.

Ποτέ, όμως, δεν υπήρχε υποχρέωση για δυο σταθμάρχες. Σε ορισμένες περιπτώσεις ήταν δυο. Όπως ήταν το ίδιο βράδυ, στην προηγούμενη βάρδια. Σε άλλες περιπτώσεις ένα. Είναι, όμως, η εκτίμηση αυτή η οποία γίνεται από την ίδια την Επιθεώρηση.

Δεύτερον. Αναφερθήκατε στο Συντονιστικό Κέντρο. Εικάζω ότι αναφέρεται το ενιαίο κέντρο στην Καρόλου.

**Δημοσιογράφος:** (*κακή ποιότητα ήχου)*

**Γιώργος Γεραπετρίτης:** Μάλιστα. Κατ’ αρχάς να πω γιατί και αυτό είναι ένα ζήτημα στο οποίο στον δημόσιο διάλογο λαμβάνει διαστάσεις πολύ μεγαλύτερες της πραγματικότητας.

Το συντονιστικό αυτό κέντρο δεν αποτελεί κέντρο τηλεδιοίκησης. Το συντονιστικό κέντρο της Καρόλου δεν μπορεί να δει τις γραμμές. Δηλαδή, δεν μπορεί να χαράξει πορεία. Δεν βλέπει σε πραγματικό χρόνο πάνω σε ποια τροχιά βρίσκεται το τραίνο.

Και για αυτό τον λόγο δεν μπορεί να αποτρέψει, αν θέλετε, μια μοιραία πορεία. Αυτό το οποίο κάνει το συντονιστικό της Καρόλου, το οποίο υφίσταται, είναι ότι διασυνδέεται αλλά με τα παραδοσιακά μέσα, ξέρετε. Δηλαδή, με τηλέφωνο, με ασύρματο, με μέσα εξ αποστάσεως ηλεκτρονικά, με ηλεκτρονική αλληλογραφία, αλλά δεν μπορεί να δει τις γραμμές. Μόνο τις ακούει τις γραμμές.

Άρα το συντονιστικό κέντρο, ναι υπάρχει. Υπάρχει και σήμερα ξέρετε, αλλά όμως δεν μπορεί να αποσοβήσει. Θα το ενισχύσουμε.

Αυτό το οποίο συνέβη είναι ότι πράγματι από το συντονιστικό αυτό το οποίο αναφέρατε της Καρόλου, έφυγε ο λειτουργός, ο οποίος είναι η Hellenic Trains.

Θα ήταν ίσως σκόπιμο να επανέρθει, αλλά πάντως αυτό το οποίο λέμε ότι υποβαθμίστηκε ο συντονισμός, δεν είναι ακριβές.

Τρίτον, σε ότι αφορά τους Προϊσταμένους. Ο Προϊστάμενος της αμαξοστοιχίας πράγματι υφίστατο ως θέση. Καταργήθηκε με απόφαση τον Μάρτιο του 2019 και έκτοτε υπάρχουν μόνο συνοδοί εντός των τρένων, εφόσον κριθεί σκόπιμο, πιθανότατα θα επανέλθει ο Προϊστάμενος.

Εν πάση περιπτώσει, όμως καταλαβαίνουμε όλοι ότι δεν είναι αυτό το πλέον αναγκαίο. Νομίζω ότι αυτή τη στιγμή εκείνο που πρέπει να κάνουμε είναι να διασφαλίσουμε μία ισορροπία μεταξύ συγκοινωνιακού έργου, που επαναλαμβάνω, πιθανότατα θα συρρικνωθεί και ασφάλειας, που είναι το πρώτιστο μέλημα της Κυβέρνησης και της πολιτείας, έτσι ώστε να μπορέσει να το λειτουργήσει.

Άρα, για να σας το πω με τίτλο, νομίζω ότι αυτή τη στιγμή προέχει η ασφάλεια. Πρέπει όμως να λειτουργήσουν τα τρένα και πρέπει να λειτουργήσουν για πολλούς λόγους, χωρίς να υπάρχει έκπτωση στην ασφάλειά τους.

Με συγχωρείται για το GSMR να σας το εξηγήσω λιγάκι. Δεν ξέρω αν υπάρχει γενική κατανόηση. Εδώ υπάρχει ένα σύστημα, είναι το Ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης σιδηροδρομικής κυκλοφορίας.

Είναι ένα σύστημα ηλεκτρονικό, λέγεται ERTMS, είναι το αρκτικόλεξο στα Αγγλικά Ευρωπαϊκό, το οποίο καταλαμβάνει δύο επίπεδα.

Είναι το επίπεδο του συστήματος σύνδεσης μεταξύ του τρένου και του σηματοδότη. Δηλαδή, για να το πω απλά, υπάρχει ένα σύστημα στο τρένο το οποίο όταν βλέπει κόκκινο σηματοδότη υποχρεωτικά σταματάει.

Τι σημαίνει πρακτικά αυτό; Ότι δεν μπορεί να παρακαμφθεί το κόκκινο φανάρι υπό οποιαδήποτε συνθήκη. Δυστυχώς το υφιστάμενο σύστημα που δεν είναι τεχνολογικά αναβαθμισμένο παντού μπορεί να παρακάμψει το κόκκινο, το οποίο είναι κάτι που μάλλον συνέβη στην μοιραία βραδιά.

Εδώ το σύστημα αυτό αυτομάτως όταν βλέπει κόκκινο μπροστά το τρένο σταματάει υποχρεωτικά. Δεν υπάρχει δυνατότητα παράκαμψης και μειώνει την ταχύτητα του τρένου αυτόματα.

Άρα, αυτό το σύστημα το ETCS το λεγόμενο, έχει εγκατασταθεί σε κάποιο βαθμό, αλλά απομένει η εγκατάστασή του και στα τρένα για να υπάρχει η διαλειτουργικότητα.

Θα έρθει τους επόμενους μήνες στο πλαίσιο ακριβώς της ολοκλήρωσης της σύμβασης της 717 για την τηλεδιοίκηση και τη σηματοδότηση, άρα είναι κάτι το οποίο αναμένουμε.

Το GESMR το οποίο αναφέρατε είναι κάτι διαφορετικό σε σχέση με αυτό, είναι μόνο οι ενδοεπικοινωνίες, η ασφαλής επικοινωνία μεταξύ αμαξοστοιχίας και σταθμού. Αυτό είναι για το οποίο μιλάμε.

Υπάρχουν σήμερα που μιλάμε, δυστυχώς όλοι γίναμε με τον πιο επώδυνο τρόπο κοινωνοί αυτής της επικοινωνίας η οποία υπήρξε, η οποία να μιλήσω ως πολίτης δεν μας τιμά καθόλου, εκείνο το οποίο θέλω να πω είναι ότι αυτή η ασφαλής επικοινωνία θα εγκατασταθεί.

Η δικιά μου ενημέρωση είναι ότι ακόμη αναμένουμε έγκριση της Ρυθμιστικής Αρχής, δεν έχω την ενημέρωση ότι έχει υπάρξει. Το κρατώ και θα επανέλθω να σας απαντήσω εάν έχει υπάρξει αυτή η έγκριση της Ρυθμιστικής, η ενημέρωση που είχα τις τελευταίες ημέρες είναι ότι ακόμα αναμένουμε.

Είναι θέμα ολίγων ημερών, αλλά ακόμη-ακόμη και το GESMR δεν έχω την αίσθηση ότι θα μπορούσε να αποτρέψει το οτιδήποτε, εάν δεν ολοκληρωθεί το άλλο κομμάτι που είναι το πιο κρίσιμο κομμάτι που είναι το ETCS, δηλαδή το σύστημα αυτόματης πέδισης, το τρένο σταματάει στο κόκκινο, δεν ξαναξεκινάει και ξεκινάει με πολύ μικρή ταχύτητα και υπάρχει ένας κεντρικός πίνακας που τα ελέγχει όλα αυτά.

Αυτά θα έρθουν τους επόμενους μήνες, δυστυχώς όμως για το κρίσιμο διάστημα δεν υπήρχαν στο διάστημα Λάρισας-Νέων Πόρων.

**Δημοσιογράφος:** Λιλιοπούλου από το Έθνος.

Αναφερθήκατε σε λάθη που αναγνώρισε και αυτή η κυβέρνηση επί θητείας της. Ποια είναι συγκεκριμένα αυτά τα λάθη που αναγνωρίζετε;

Αν σε αυτά συγκαταλέγετε και την αγνόηση των καταγγελιών των εργαζομένων, δεδομένου ότι γνωρίζουμε πως παρά τα αλλεπάλληλα εξώδικα και καταγγελίες και αιτήματα για συνάντηση με τους μηχανοδηγούς η ηγεσία του Υπουργείου ουδέποτε είχε συναντηθεί.

**Γιώργος Γεραπετρίτης:** Θα μου επιτρέψετε να πω ότι δεν υπήρξε καμία αγνόηση οποιοσδήποτε ενημέρωσης ή έγκαιρης προειδοποίησης.

Έγιναν αυτά τα οποία έγιναν σε χρόνους τα οποία, το είπα κι εγώ, θα μπορούσαν να είχαν συντμηθεί, θα έπρεπε να είμαστε όλοι σε θέση, δυστυχώς και ως πολιτικό σύστημα ξέρετε οι διαδικασίες δεν καθορίζονται πάντοτε από το εθνικό πλαίσιο, υπάρχει η ευρωπαϊκή νομοθεσία η οποία διέπει συγκεκριμένες διαδικασίες διαγωνιστικές, υπάρχει ο έλεγχος του Ελεγκτικού Συνεδρίου, υπάρχουν οι αρμόδιοι φορείς, δεν είναι κάτι το οποίο δυστυχώς γίνεται από τη μία ημέρα στην άλλη.

Σε κάθε περίπτωση αναλαμβάνοντας το μέρος της ευθύνης που μας αναλογεί κι εγώ θέλω να σας πω ότι δεν προσήκει σε μία σύγχρονη χώρα να μην έχει αυτού του τύπου τα τεχνολογικά συστήματα. Δεν έχει σημασία αν άλλες χώρες δεν τα έχουν και δεν έχει σημασία αν για δεκαετίες δεν έγιναν, αυτό που έχει σημασία είναι ότι και εγώ αισθάνομαι ότι θα έπρεπε ανά πάσα στιγμή πολύ γρήγορα να μπορέσουμε να τα έχουμε φέρει σε συντομότερο χρόνο.

**Δημοσιογράφος:** Καλημέρα, δυο θέματα θέλω να πω. Μανδραβέλης λέγομαι από τα Παραπολιτικά.

Θέλω να ρωτήσω την Κυβέρνηση ή τον Υπουργό εάν σκέφτεται αποζημιώσεις στα θύματα της τραγωδίας. Και το δεύτερο, εάν σκέφτεται οργανωτικές ανακατατάξεις στους εμπλεκόμενους φορείς του σιδηροδρομικού έργου στην Ελλάδα.

Για παράδειγμα, η Νέα Δημοκρατία στο προεκλογικό της πρόγραμμα είχε ως στόχευση τη συγχώνευση του ΟΣΕ με την ΕΡΓΟΣΕ κάτι το οποίο δεν το έκανε και αντίθετα έφερε νέο νόμο το 2022 με το οποίο διαχωρίζονται ακόμα περισσότερο οι δυο οργανισμοί.

Και το τρίτο που θέλω να ρωτήσω είναι τι σκέφτεστε να κάνετε σε σχέση με τη Hellenic Train και να σχολιάσετε την αντίδρασή της στο δυστύχημα.

**Γιώργος Γεραπετρίτης:** Θα υπάρξει ένα πλαίσιο εκ μέρους της Κυβέρνησης για τις οικογένειες των θυμάτων το οποίο θα ανακοινωθεί σε άμεσο χρόνο. Και θα περιλαμβάνει όλα τα σχετικά ζητήματα και όχι μόνο τα θέματα αποζημιώσεων.

Σε ότι αφορά το οργανικό μέρος, όπως σας είπα είναι σε εκπόνηση ένα επιχειρησιακό σχέδιο το οποίο θα δει όλα τα ζητήματα οργανωτικής και λειτουργικής ανασυγκρότησης. Γνωρίζετε, κύριε Μανδραβέλη, ότι υπάρχουν και περιορισμοί από το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωση σε ότι αφορά το διαχωρισμό.

Άρα είναι ένα πολύ σύνθετο θέμα το οποίο όμως το επόμενο διάστημα θα λυθεί οπωσδήποτε.

Σε ότι αφορά την Hellenic Trains να σας πω ότι αυτή τη στιγμή αντιλαμβάνομαι ότι έχει υπάρξει μια δήλωση των εκπροσώπων του ότι θα καταβληθούν κανονικά οι προβλεπόμενες αποζημιώσεις.

Η Κυβέρνηση θα βρίσκεται πάνω από το ζήτημα αυτό.

**Δημοσιογράφος:** Όλγα Κλώντα από το Bήμα.

Υπουργέ, αναφερθήκατε ήδη δυο φορές στη Hellenic Train και τις συζητήσεις που γίνονται τώρα για το πώς θα επανεκκινήσει το δίκτυο. Προφανώς θα είναι μειωμένα τα δρομολόγια.

Με τη Hellenic Train υπάρχει, επαναβεβαιώθηκε και το 2022 μια συμφωνία για 10 χρόνια συν 5, συνολικά 750 εκατομμύρια από το δημόσιο η οποία εξασφαλίζει και τα έσοδά της, φαντάζομαι ίσως αυτό ληφθεί υπόψιν.

Αλλά θα ήθελα να μου πείτε γιατί όταν ήρθε στη Βουλή αυτή η σύμβαση ήταν μειωμένες οι επενδύσεις στις οποίες υποχρεώθηκε η Hellenic Train κατά 600 εκατομμύρια αν δεν κάνω λάθος σε σχέση βέβαια με όσα μας είχαν ανακοινωθεί όταν έγινε το μνημόνιο συνεργασίας στα τέλη του 2019.

Και συγχρόνως απαλείφθηκε και η δέσμευση του δημοσίου για την ολοκλήρωση των έργων. Γιατί έγινε αυτό;

**Γιώργος Γεραπετρίτης:** Να πούμε καταρχάς ότι η σύμβαση στην οποία αναφέρεστε είναι η σύμβαση για την υποχρεωτική παροχή δημοσίου έργου. Δηλαδή για τις άγονες γραμμές.

Εκείνο το οποίο κάναμε και είναι ευρωπαϊκή υποχρέωση είναι ότι θα πρέπει να είναι μία μακροχρόνια σύμβαση. Άρα δέκα συν πέντε χρόνια, 15 χρόνια επί 45 εκατομμύρια. Θυμίζω ότι 45 εκατομμύρια ήταν το συνολικό ποσό με το οποίο πωλήθηκε στην πραγματικότητα η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, για να έχουμε λίγο μέτρο μεγέθους των πραγμάτων.

Πράγματι υπήρχε ένα ζήτημα υποχρεωτικών επενδύσεων το οποίο αξιολογήθηκε. Θέλω, όμως, να σας θυμίσω και σας παραπέμπω στη σχετική σύμβαση, ότι τελικώς η σύμβαση που υπεγράφη, και είναι σημαντικό το ότι η σύμβαση μολονότι αποτελεί υποχρεωτική δημόσια υπηρεσία περιέλαβε αντισταθμιστικά ζητήματα, είναι προφανές ότι θα μπορούσε να μην περιλαμβάνει κανένα αντισταθμιστικό διότι αυτό συνδέεται, όπως συμβαίνει και στα πλοία, όταν πηγαίνετε στα πλοία δεν ζητάτε από το πλοίο για τις υποχρεωτικές άγονες γραμμές να γίνουν αντιστοίχως επενδύσεις.

Θέλω να σας πω το ότι μελετώντας τη σύμβαση, και εγώ τώρα τα διαβάζω για να σας είμαι ειλικρινής, διαπιστώνω ότι το 80% από τα χρήματα τα οποία αποδίδονται, δηλαδή τα 45 εκατομμύρια για τα 15 χρόνια, το 80% επιστρέφει κατ’ αποτέλεσμα στις εταιρείες ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ και προβλέπεται, για πρώτη φορά, ένα ποσοστό 20% το οποίο λαμβάνει το ελληνικό δημόσιο από τα κέρδη του λειτουργού, δηλαδή από την Hellenic Train.

Άρα, θα μου επιτρέψετε να σας πω ότι έχει στοιχεία τα οποία είναι ιδιαιτέρως σημαντικά για το ελληνικό δημόσιο. Αυτά, όπως γνωρίζετε είναι αντικείμενο διαπραγματεύσεων και γίνονται μέσα σε ένα ευρωπαϊκό πλαίσιο.

**Δημοσιογράφος:** *(Ομιλία εκτός μικροφώνου)*

**Γιώργος Γεραπετρίτης:** Συγγνώμη;

**Δημοσιογράφος:***(Ομιλία εκτός μικροφώνου)*

**Γιώργος Γεραπετρίτης:** Ποια ήταν η ερώτηση; Συγγνώμη.

**Δημοσιογράφος:** Επειδή απαλείφθηκε η δέσμευση του δημοσίου για την ολοκλήρωση των έργων από αυτή τη σύμβαση.

**Γιώργος Γεραπετρίτης:** Εννοείτε για τις άμεσες επενδύσεις;

**Δημοσιογράφος:** Για την ολοκλήρωση των έργων στο δίκτυο, των έργων στην υποδομή.

**Δημοσιογράφος:** (Ομιλία εκτός μικροφώνου)

**Γιώργος Γεραπετρίτης:** Μισό λεπτό, όχι, μισό λεπτό. Δεν είμαι σίγουρος ότι καταλαβαίνω την ερώτηση, να σας πω όμως. Υπήρχε σε μία αρχική σκέψη να υπάρχει μία δέσμευση για υποχρεωτικές επενδύσεις.

Αυτό συν τω χρόνω εξελίχθηκε στα κομμάτια που σας είπα, συνολικά αισθάνομαι ότι είναι προς όφελος του ελληνικού δημοσίου. Τα ζητήματα, όμως, που έχουν να κάνουν με τις αναγκαίες υποδομές του σιδηροδρόμου δεν μπορεί να είναι υποχρέωση, καταλαβαίνετε, εκείνου ο οποίος έχει την εμπορική αξιοποίηση.

**Δημοσιογράφος:** (Ομιλία εκτός μικροφώνου)

**Γιώργος Γεραπετρίτης:** Αν μου επιτρέπετε να απαντήσω. Σας ευχαριστώ.

Δεν μπορεί να είναι υποχρέωση εκείνου που έχει την εμπορική διαχείριση. Αυτό το καταλαβαίνουμε, φαντάζομαι. Δηλαδή η σηματοδότηση, η τηλεειδοποίηση, τα συστήματα αυτόματης πέδησης. Αυτά είναι ζητήματα τα οποία αφορούν την ίδια την υποδομή.

Ο έχων την υποδομή σήμερα που μιλάμε είναι η ΓΑΙΟΣΕ που έχει τα τραίνα η οποία ανήκει στο Υπερταμείο. Είναι ο ΟΣΕ, ο οποίος είναι του ελληνικού Δημοσίου και η ΕΡΓΟΣΕ.

Αυτά είναι δημόσιες υποδομές. Δεν μπορούν να εκχωρηθούν σε οποιονδήποτε ούτε μπορεί να απαιτήσεις την υποχρέωση να φτιαχτούν αυτά για λογαριασμό του ελληνικού Δημοσίου.

Άρα καταλαβαίνετε ότι αυτό το κομμάτι των αναγκαίων υποδομών δικτύου θα την κάνει το ελληνικό Δημόσιο και αυτό ακριβώς είναι το αντικείμενο των, κατά βάση των δυο συμβάσεων που έχουν συναφθεί από το 2014.

Άρα οι υποδομές στις οποίες αναφέρεστε προϋπήρχαν ως συμβατική, αν θέλετε, ανάθεση από το ελληνικό Δημόσιο στην εταιρεία, στην κοινοπραξία Alstom και… όσον αφορά το κομμάτι της σύμβασης 717.

Είχαν ήδη αποδοθεί και δεν συνδέονται με την σύμβαση που αναφέρεστε. Η σύμβαση στην οποία αναφέρεστε για τα 45.000.000 των 15 ετών είναι μια σύμβαση με την οποία το ελληνικό Δημόσιο δίδει το αντάλλαγμα για υποχρεωτικές γραμμές. Περί αυτού πρόκειται.

**Δημοσιογράφος:** Χαίρεται. Δέσποινα Κόντη από την Καθημερινή. Θα επιμείνω λίγο στο κομμάτι της επανεκκίνησης των σιδηροδρόμων. Μπορείτε να μας πείτε με ποια δρομολόγια θα ξεκινήσει ο σιδηρόδρομος να επαναλειτουργεί. Με τα εμπορευματικά και τι θα γίνει με τις επιβατικές αμαξοστοιχίες.

Και αναρωτιόμουνα αν θα εγείρει επίσης, αν ξέρετε, αν θα εγείρει ζητήματα αποζημίωσης η Hellenic Train από το ελληνικό Δημόσιο.

**Γιώργος Γεραπετρίτης:** Θα μου επιτρέψετε, δεν είμαι έτοιμος να σας απαντήσω σε αυτό. Όχι για άλλο λόγο, δεν είναι υπεκφυγή. Απλά δεν έχουμε ολοκληρώσει ακόμα το σχέδιο αυτό, γιατί όπως σας είπα, τις επόμενες δυο ημέρες θα έχω εκτενείς συζητήσεις και με τους εργαζόμενους, οι οποίοι θα κληθούν, προφανώς, να συνδράμουν σε αυτό το έργο, και με την Hellenic Train.

Άρα αυτό το οποίο μπορώ σήμερα να σας πω είναι ότι θα έχουμε μια αύξηση της παρουσίας του προσωπικού, που αφορά το προσωπικό, και θα έχουμε πιθανότατα μια μείωση του έργου.

Αυτό θα γίνει σύμμετρα. Δεν θέλουμε, προφανώς, να αποψιλώσουμε τις γραμμές οι οποίες είναι λειτουργικές και αναγκαίες. Θα είναι μια σύμμετρη μείωση έως του σημείου να εξασφαλίζεται απολύτως η ασφάλεια.

Άρα δεν μπορώ να σας πω κάτι συγκεκριμένο σήμερα. Σίγουρο, όμως, είναι ότι η όποια μείωση θα εξικνείται μόνο έως του σημείου της διασφάλισης του αναγκαίου προσωπικού και του συντονισμού για να έχουμε ασφάλεια τραίνων.

**Γιώργος Γεραπετρίτης:** Με συγχωρείτε. Για την Hellenic Train και τις αποζημιώσεις. Το ελληνικό Δημόσιο είναι προφανώς στην κατανόηση ότι δεν θα υπάρξει κανένα ζήτημα αποζημιώσεων και για αυτό τον λόγο άλλωστε βρισκόμαστε και σε συνεννόηση με την Hellenic Train.

Άρα εμείς θα επιχειρήσουμε την διαπραγμάτευση αυτή στην λογική του ότι μετά από ότι συνέβη και επαναλαμβάνω, μεταβατικά έως την ολοκλήρωση του έργου της τεχνολογικές αναβάθμισης, το οποίο θα συντελεστεί τους επόμενους μήνες, έως τότε μεταβατικά θα λειτουργήσουμε σε αυτό το πλαίσιο ασφαλείας.

**Δημοσιογράφος:** Δεν κατάλαβα, αυτά τα 600 εκατομμύρια … υπέγραψε ότι υποχρεώθηκε να τα επενδύσει ή όχι; Ή μείωσαν στην επόμενη σύμβαση στα 60 εκατομμύρια;

Μία ερώτηση. Η δεύτερη, πως έχει συμβεί και ότι ένα τρένο, ένα μοντέλου τρένου το οποίο στην Ελβετία μετά από 20 χρόνια χρήση πήγε στα παλιοσίδερα, ……. Μιλάω για το …. 470.

**Γιώργος Γεραπετρίτης:** Ξέρετε είναι πολύ συγκεκριμένη η ερώτησή σας. Δεν είμαι σε θέση να σας απαντήσω. Αν μου επιτρέπετε θα επιφυλαχθώ και θα σας καλέσω να σας δώσω την απάντηση, γιατί δεν το γνωρίζει το ζήτημα …

Όχι, την πρώτη θα απαντήσω. Σε ότι αφορά την πρώτη, τυπική οριστική συμφωνία δεν υπήρχε ποτέ εξ’ όσων αντιλαμβάνομαι για το ζήτημα των υποχρεωτικών άμεσων επενδύσεων.

Δεν υπήρχε ποτέ τυπική συμφωνία. Υπήρχε ένα μνημόνιο το οποίο είχε υπάρξει στην αρχή, το οποίο ήτανε μία βάση συζήτησης και κατανόησης και οδήγησε στην ολοκλήρωση της συμφωνίας.

Επαναλαμβάνω όμως, νομίζω ότι το υποτιμήσατε λιγάκι και είμαι σίγουρος ότι δεν είστε καθόλου αργόστροφος και μιλάτε και πολύ καλά ελληνικά.

Όταν μιλάμε για αυτή τη σύμβαση, ομιλούμε για υποχρεωτική δημόσια υπηρεσία. Το Ελληνικό δημόσιο δηλαδή καταβάλει ένα αντίτιμο έτσι ώστε ο λειτουργός του τρένου να κάνει κάποιες δρομολογήσεις οι οποίες είναι αναγκαίες, ακόμη και αν δεν είναι εμπορικά εκμεταλλεύσιμες.

Άρα, αυτή είναι η διάσταση. Το γεγονός ότι το ελληνικό δημόσιο μπορεί και παίρνει ανταποδοτικά αυτά τα οποία παίρνει, δηλαδή 80% επιστροφή και 20% συμμετοχή στα κέρδη, κέρδος είναι για το ελληνικό δημόσιο και όχι ζημία.

**Δημοσιογράφος:** Άρης Λάμπος από τις ειδήσεις του STAR.

Από το ρεπορτάζ που κάνουμε όλες αυτές τις μέρες Υπουργέ, προκύπτει μια λειτουργία ξεχαρβαλωμένου οργανισμού. Δηλαδή, σοβαρές ελλείψεις προσωπικού, σοβαρές ελλείψεις τεχνολογικού εξοπλισμού, άπειροι άνθρωποι σε σοβαρές θέσεις .

Πιστεύετε ότι οι πολιτικές ευθύνες αρχίζουν και τελειώνουν στην παραίτηση Καραμανλή, ο οποίος μάλιστα θα κατέβει και Βουλευτής, ή απαιτείται κάτι περισσότερο;

Τι θα κάνετε δηλαδή για να αποκατασταθεί η εμπιστοσύνη του πολίτη;

**Γιώργος Γεραπετρίτης:** Με κάθε σεβασμό, θα μου επιτρέψετε να πω ότι από τις λίγες ημέρες που έχω αναλάβει την αρμοδιότητα, δεν έχω μία εικόνα που αναφέρετε, πλήρους διάλυσης.

Υφίσταται ένα πλαίσιο το οποίο έχει κενά και παραλείψεις και υπάρχει μία προσπάθεια αφενός για τεχνολογική αναβάθμιση. Είναι δρομολογημένη. Δυστυχώς με τις καθυστερήσεις που είχαν και αντιλαμβανόμαστε όλοι τη σημασία τους και αφετέρου με προσωπικό το οποίο θα πρέπει να έρθει, αλλά εικόνα διάλυσης δεν έχω εγώ.

Από την άλλη πλευρά σε ότι αφορά τις πολιτικές ευθύνες ανελήφθη στο υψηλότερο πολιτικό επίπεδο και στο υψηλότερο επιχειρησιακό επίπεδο. Έχουν παραιτηθεί οι Διοικητές ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ και θα αντικατασταθούν τις αμέσως επόμενες ημέρες, άρα η άποψή μου είναι ότι οι ευθύνες έχουν αναληφθεί.

Εάν κι εφόσον διαπιστωθούν και άλλες ευθύνες, να σας θυμίσω βεβαίως την αργία των προσώπων που φέρεται να είχαν συμμετοχή στην κατανομή του προσωπικού την κρίσιμη βραδιά και βεβαίως τον ίδιο το σταθμάρχη. Εάν διαπιστωθούν στην πορεία ότι υπάρχουν κι άλλες πολιτικές ευθύνες οι πρώτοι οι οποίοι θα ανταποκριθούν θα είμαστε εμείς προφανώς.

**Δημοσιογράφος:** Κουτσούμπα από το Αθηναϊκό Πρακτορείο Ειδήσεων. Μιλάμε τόσες μέρες όλοι για παθογένειες, για παραλείψεις, για ελλείψεις. Οι συγγενείς των θυμάτων περιμένουν μια ξεκάθαρη απάντηση "γιατί"; Ένα αυτό.

Κι ένα δεύτερο, πως αξιολογείτε τη στάση της Hellenic Train από το βράδυ του δυστυχήματος και μετά, όλες αυτές τις μέρες;

**Γιώργος Γεραπετρίτης:** Σε ότι αφορά τη Hellenic Train είναι λίγο γενική η ερώτησή σας, δεν καταλαβαίνω τι εννοείτε πως την αξιολογώ.

Η Hellenic Train έκανε μία δημόσια δήλωση η οποία την αφορά. Μίλησε για τις απώλειες του δικού της προσωπικού, μίλησε για το δυστυχές συμβάν, μίλησε για το γεγονός ότι έχει διάθεση να καταβάλλει αποζημιώσεις, είναι κάτι το οποίο την αφορά.

Εκείνο που αφορά αυτή τη στιγμή τη σχέση του Ελληνικού Δημοσίου με τη Hellenic Train είναι η σύμβαση η οποία είναι υπογεγραμμένη και η οποία θα πρέπει να τηρείται και το πρόγραμμα επανεκκίνησης των τρένων.

Είναι προφανές ότι το Ελληνικό Δημόσιο θα είναι πολύ αυστηρό στην τήρηση των συμβατικών δεσμεύσεων και θα επιβάλλει τις αναγκαίες εκείνες ασφαλιστικές δικλείδες που θα αναβαθμίζουν το επίπεδο ασφαλείας. Αυτό απέναντι στη Hellenic Train.

Σε ότι αφορά το κομμάτι του γιατί, θα μου επιτρέψετε να πω ότι είναι κάτι το οποίο υπερβαίνει και το δικό μου ρόλο. Το γιατί θα το αξιολογήσει πρώτα και πάνω απ΄ όλα η ποινική δικαιοσύνη που έχει επιληφθεί κι έχει επιληφθεί αντιλαμβάνομαι σε πολύ υψηλό επίπεδο.

Από την άλλη πλευρά θα υπάρχει και η διοικητική διερεύνηση που θα δώσει τις απαντήσεις. Εγώ σας επαναλαμβάνω, το είπα, ήταν η πρώτη μου τοποθέτηση, δεν πρόκειται εγώ τουλάχιστον και είναι η σαφής δήλωση του Πρωθυπουργού ο οποίος έδωσε το πλαίσιο, δεν πρόκειται να κρυφτούμε πίσω από το ανθρώπινο λάθος, θα ψάξουμε το ζήτημα μέχρις εσχάτων.

**Δημοσιογράφος:** Μαρίνα Πρωτονοταρίου από το Μononews.

Ένα σχόλιο, επειδή αναφέρατε πολλές φορές αυτό για τη γραμμή, ότι είναι άγονες γραμμές στη σύμβαση, είναι και το Αθήνα-Θεσσαλονίκη μέσα. Στη σύμβαση που υπογράψατε τον Ιούλιο με την Hellenic Train που της δίνουμε 50 εκατομμύρια το χρόνο για άγονες γραμμές είναι μέσα και το Αθήνα-Θεσσαλονίκη που είναι εμπορική γραμμή. Αυτό σαν σχόλιο επειδή το είπατε πολλές φορές.

Μια απορία επίσης, λέτε ότι μόνο 4 χώρες στην Ευρώπη έχουν το ECTS το σύστημα το οποίο εμείς θεωρούμε ότι είναι η λύση στην ασφάλειά μας.

Οι υπόλοιπες χώρες πως έχουν ασφαλή τρένα; Κάνατε κάποια διαδικασία best practices να δείτε τι είναι αυτό που κάνει την Ελλάδα να απέχει τόσο πολύ από το δυτικό κόσμο όπου δεν συγκρούονται τα τρένα και έχουν νεκρούς ενώ οι άλλες χώρες δεν έχουν αυτό το σύστημα;

Και κάτι για την Hellenic Train, είστε ικανοποιημένοι ως Κυβέρνηση από τον τρόπο που η Hellenic Train λειτουργεί τα τρένα; Το διάστημα που είστε στην Κυβέρνηση. Γιατί αν δείτε τις ανακοινώσεις τους υπάρχουν συνεχώς ανακοινώσεις για προβλήματα, για καθυστερήσεις, για καλώδια, για βλάβες. Υπάρχει κάποιο ενδιαφέρον του Υπουργείου να συζητήσει με την Hellenic Train τον τρόπο που λειτουργεί τα τρένα; Και θεωρείτε ότι υπάρχει θέμα ασφάλειας στην Hellenic Train και στον τρόπο που λειτουργεί τα τρένα;

**Γιάννης Οικονόμου:** Κύριε Υπουργέ, αν μου επιτρέπετε ένα λεπτό. Θέλω να παρακαλέσω και πάλι το μίνιμουμ των ερωτημάτων που γίνεται είναι δύο και φτάνουν μέχρι τέσσερα.

Δεν υπάρχουν θέματα που δεν θα απαντηθούν και δεν θα ερωτηθούν αλλά καταλαβαίνετε ότι είναι πάρα πολύ δύσκολο και χρονικά να γίνουν όλα.

Δεν το λέω μόνο για εσάς, μισό λεπτό. Θέλω για το από εδώ και πέρα, δεν καταφέραμε να το αποτρέψουμε από πριν. Θα παρακαλούσα πάρα πολύ τον καθένα σας από μια ερώτηση. Όλα θα ερωτηθούν και όλα θα απαντηθούν αλλά θα σας παρακαλούσα πάρα πολύ ένα ερώτημα ο καθένας.

**Γιώργος Γεραπετρίτης:** Δεν θυμάμαι το πρώτο σας ερώτημα, συγγνώμη.

**Δημοσιογράφος:** Το πρώτο ήταν για το σύστημα που 4 χώρες μόνο έχουν στην Ευρώπη αλλά οι άλλοι δεν συγκρούονται.

**Γιώργος Γεραπετρίτης:** Ναι, ναι, ευχαριστώ. Καταρχάς με συγχωρείτε, επί του παραδεκτού του ερωτήματός σας διότι έχει να κάνει με τη νόμιμη προϋπόθεση. Δεν ισχύει ότι δεν συγκρούονται τρένα αλλού. Η μεγαλύτερη σύγκρουση ήταν στη Γερμανία που έχει το καλύτερο δίκτυο και έχει και το σύστημα αυτό.

Δηλαδή ξέρετε όλοι είμαστε συγκλονισμένοι από την κατάσταση. Αλλά οι εύκολοι αφορισμοί δεν οδηγούν κάπου. Να σας πω γιατί. Διότι στο τέλος της ημέρας προφανώς κάποιοι άνθρωποι θα ελέγχουν ακόμη-ακόμη και τα τεχνολογικά συστήματα.

Το κρίσιμο είναι να έχει τέτοιου τύπου συνέργειες το σύστημα έτσι ώστε πρακτικά να ελαχιστοποιεί, ουσιαστικά να μηδενίζει τον κίνδυνο του ανθρώπινου λάθους. Αυτό κάνει η τεχνολογία των τρένων.

Άρα δυστυχήματα υπάρχουν και θα υπάρχουν παντού.

Το δεύτερο ζήτημα είναι το εξής, πράγματι λίγες χώρες έχουν αυτό το συγκεκριμένο σύστημα και εμείς θα είμαστε από τις λίγες χώρες που θα το έχουμε τους επόμενους μήνες επίσης. Αυτό θα ελαχιστοποιεί πολύ τις πιθανότητες. Δεν ξέρω αν θα τις μηδενίζει, θέλω να σας είμαι εντελώς ειλικρινείς. Πάντοτε υπάρχει ένας κίνδυνος.

Το τρένο θεωρείται παγκοσμίως το ασφαλέστερο μέσο επίγειας κίνησης πολιτών, αυτό ισχύει γενικά.

Άρα, όσο προχωράει η τεχνολογία τόσο θα προχωράει και η ασφάλεια, δεν μπορούμε να μηδενίζουμε τη λειτουργία των τραίνων. Η δουλειά η δική μας ως πολιτείας είναι να εξασφαλίζουμε όσο το δυνατόν υψηλότερο επίπεδο ασφάλειας.

Σε ό,τι αφορά δε το ζήτημα της Hellenic Trains, το είπα προηγουμένως, υπάρχουν δύο διαστάσεις. Υπάρχει η διάσταση που έχει να κάνει με τη σχέση της με το ελληνικό δημόσιο, εμείς είμαστε πολύ αυστηροί σε αυτή τη σχέση και σας διαβεβαιώ ότι στο μέτρο που εγώ θα έχω αυτή τη σύντομη παρουσία στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών θα διατηρηθεί και θα αυξηθεί αυτή η αυστηρή στάση.

Είμαστε σε συνεννόηση, θα συζητάμε αλλά θα έχουμε και την αυστηρή σχέση που προσδιορίζει ο νόμος και η σύμβαση που έχει υπογραφεί.

Σε ό,τι αφορά, όμως, τα υπόλοιπα ζητήματα, αυτά που αναφέρετε είναι πρωτίστως ρυθμιστικά θέματα τα οποία έχουν να κάνουν κυρίως με τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και τον τρόπο με τον οποίο εμπορεύεται περισσότερο τα ζητήματα. Άρα είναι ένα θέμα το οποίο έχει να κάνει με την Ανεξάρτητη Αρχή πρωτίστως.

**Δημοσιογράφος:** Καλησπέρα. Μορφονιός Νίκος από την εφημερίδα Αυγή και από το Μεσογειακό Ινστιτούτου Ερευνητικής Δημοσιογραφίας. Δύο ερωτήσεις.

Η πρώτη αφορά το θέμα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και της συμβάσεως γιατί δεν το κατάλαβα καλά, θα ήθελα να την επαναλάβω. Όπως γνωρίζουμε πολύ καλά οι συντάκτες μεταφορών στη σύμβαση αφαιρέθηκε η υποχρέωση του δημοσίου για τα έργα σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης η οποία είχε συμφωνηθεί σε μνημόνιο μεταξύ των δύο μερών το 2019 και 2020 οπότε συνδέεται με το κομμάτι και της μείωσης των επενδύσεων.

Θα ήθελα ξανά μία απάντηση σε αυτό γιατί δεν κατάλαβα προηγουμένως την απάντησή σας.

Και το δεύτερο, θα ήθελα λίγο να επανέλθω στη σύμβαση 717. Το Ελεγκτικό Συνέδριο που μπλόκαρε προσωρινά τη σύμβαση το 2018 έκανε λόγο για ευθύνες στην ΕΡΓΟΣΕ για πλημμελή τεύχη δημοπράτησης το 2013.

Επίσης αναφερθήκατε στο κομμάτι της ΕΔΕΛ. Η ΕΔΕΛ, επίσης, κάνει κριτική και επιβάλλει το πρόστιμο των 2,5 εκατομμυρίων ευρώ για μη εφαρμογή συμβατικού όρου που είχε να κάνει με τη μη υπογραφή των μελετών, σχεδόν των μισών, εφαρμογής από την Alstom.

Βλέπετε εσείς ευθύνες στις εργολαβικές εταιρείες με βάση και τα δύο αυτά πορίσματα, σε σχέση με την 717 πάντα; Και ειδικότερα με το κομμάτι και των τευχών δημοπράτησης το 2013;

**Γιώργος Γεραπετρίτης:** Πάλι είναι αρκετές οι ερωτήσεις. Σε ό,τι αφορά το κομμάτι της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και του μνημονίου.

Καταρχάς, θα είμαι σαφής. Το ζήτημα της υπογραφής της σύμβασης αυτής για την υποχρεωτική δημόσια υπηρεσία υπογράφεται σε χρόνο πολύ μεταγενέστερο από τη σύμβαση με την οποία το ελληνικό δημόσιο, δηλαδή η ΕΡΓΟΣΕ κάνει την εργολαβία για τη σηματοδότηση και την τηλεδιοίκηση.

Δεν καταλαβαίνω πώς είναι δυνατόν το 2014 να γίνεται μια σύμβαση που αναθέτει σε κάποια κοινοπραξία αυτό το έργο και στην συνέχεια να, να ακούω ότι, ξέρετε, αυτό το έργο ανατίθεται ως δεσμευτική υποχρέωση επένδυσης στον, στον λειτουργό. Δεν υφίσταται αυτό.

Επαναλαμβάνω ότι υπήρξε πράγματι ένα μνημόνιο συνεργασία που έθετε ένα πλαίσιο. Κατέληξε μια συμφωνία η οποία έχει σημαντικά αντισταθμιστικά οφέλη τα οποία είναι μη αιτιώδη απέναντι στις, στις άγονες γραμμές.

Θα μπορούσε να μην έχει κανέναν αντισταθμιστικό. Αντ’ αυτού έχει επιστροφή 80% και 20% συμμετοχή στα κέρδη. Δεν κατάλαβα τι είναι αυτό που δεν καταλαβαίνετε.

Σε ότι αφορά την ΕΔΕΛ. Η ΕΔΕΛ κάνει λόγο για διάφορες πλημμέλειες. Οι πλημμέλειες αυτές αποτέλεσαν και τον βασικό λόγο γιατί αναγκαστήκαμε να πάμε σε συμπληρωματική σύμβαση.

Έχουν να κάνουν με τεύχη, έχουν να κάνουν και με την εφαρμογή της σύμβασης για την διαλειτουργικότητα των συστημάτων.

Επιπλέον να σας πω και το εξής. Η ΕΔΕΛ βγάζει το πόρισμα της το 17; Το 2017. Το 2017 έως 2019…

**Δημοσιογράφος:** Το 2018. Με συγχωρείτε.

**Γιώργος Γεραπετρίτης:** Αρχή του 18 νομίζω. Μάρτιο; Μάρτιο. Μάρτιο του 18.

**Δημοσιογράφος:** Το 2018.

**Γιώργος Γεραπετρίτης:** Ωραία. Για παραπάνω από ένα χρόνο μετά το πόρισμα της ΕΔΕΛ πρακτικά σβήνει η σύμβαση και έχουμε μια μεγάλη καθυστέρηση, πράγματι, στο να μπορέσει να ξανατρέξει.

Την σύμβαση την 717, την ξαναπιάνουμε για την αναγκαστική συμπληρωματική, την ξαναπιάνουμε το 19 τον Νοέμβριο. Έχουμε, δηλαδή, μια πολύ μεγάλη καθυστέρηση η οποία προκύπτει, δυστυχώς, εκεί.

Η ΕΔΕΛ είναι μια, είναι ένας φορέας ο οποίος αξιολογεί πλημμέλειες στην χρήση των κοινοτικών πόρων. Διεπίστωσε αυτές τις πλημμέλειες. Έπρεπε να είχαμε τρέξει, πράγματι, πολύ.

Είναι πολύ γραφειοκρατικά τα ζητήματα αυτά. Υπήρξε καθυστέρηση αλλά, εν πάση περιπτώσει, η σύμβαση αυτή τρέχει τουλάχιστον και σήμερα, δυστυχώς, σήμερα τρέχει καλά.

**Δημοσιογράφος:** Χατζηγεωργίου Άρης από Εφημερίδα των Συντακτών. Ήθελα να ρωτήσω, έχουμε ερωτηθεί πολλά και δεν έχουν δοθεί πλήρεις απαντήσεις αλλά υποχρεωτικά οι ερωτήσεις είναι πάρα πολλές μετά από όλα αυτά που έχουν γίνει και με δεδομένη την προηγούμενη απουσία της προηγούμενης ηγεσίας του υπουργείου από συνέντευξη Τύπου. Την αδυναμία επικοινωνίας.

Εγώ θέλω να ρωτήσω δυο πράγματα. Είπατε ότι θα γίνουν προσλήψεις. Μάλλον, παραδεχτήκατε ότι μετά από τέσσερα χρόνια που πέρασε αυτή η κυβέρνηση το μόνο που κατάφερε είναι να δρομολογήσει, όχι να κάνει, 217 προσλήψεις.

Την ίδια στιγμή σε άλλους τομείς της κοινωνίας γίνονταν προσλήψεις. Χιλιάδες προσλήψεις. Παραδείγματος χάριν, στους αστυνομικούς.

Και επειδή αναφερθήκατε σε μια αυστηροποίηση του πλαισίου φύλαξης, θα υπάρξουν και νέες προσλήψεις αστυνομικών στο πλαίσιο αυτό;

Ήθελα κάτι ακόμα να ρωτήσω. Μια που όλοι κάναμε ζεύγη ερωτήσεων. Πως υπόσχεστε βαθιά έρευνα των δηκτικών αιτιών όταν ταυτόχρονα λέτε ότι θα γίνει γρήγορα και όταν αυτή η Επιτροπή που συστάθηκε δεν έχει καν τη δική σας υπογραφή, έχει την υπογραφή του Γραμματέα του Υπουργείου;

Το ακόμα χειρότερο για μένα είναι ότι δεν τηρείτε το νόμο 5014, που ψηφίστηκε τον προηγούμενο Ιανουάριο. Ο νόμος αυτός λέει, ότι μέχρι τη σύσταση του νέου φορέα, το έργο το επιτελεί η Επιτροπή Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων.

Γιατί δεν ανατέθηκε εκεί η έρευνα;

**Γιώργος Γεραπετρίτης:** Σας ευχαριστώ. Για το προσωπικό, για να είμαστε σαφείς. Πράγματι υπάρχει ελλειμματικό προσωπικό. Συν τω χρόνω αποψιλώθηκε πολύ.

Αυτή τη στιγμή δεν ισχύει το «έχουν δρομολογηθεί». Έχουν υπάρξει περισσότερες από 200 προσλήψεις για παροχή υπηρεσιών, γιατί τα μπλοκάκια δεν κάνουν την ίδια δουλειά;

Ξέρετε, είναι πολύ εύκολο να έρχεστε και να καταδικάζετε ανθρώπους. Εγώ δεν θα το πράξω. Δεν είναι η δική μου δουλειά εδώ. Εάν θέλετε να κάνετε διακηρύξεις μπορείτε να το κάνετε, αλλά τουλάχιστον όχι ενώπιον εμού.

Εγώ θέλω να πω το εξής. Θα μου επιτρέψετε να απαντήσω. Θέλω να πω το εξής. Προσλήφθηκαν με παροχή υπηρεσιών, θα σας πω ακριβώς τους αριθμούς. 69 κλειδούχοι, 73 σταθμάρχες, 60 τεχνικοί.

Οι σταθμάρχες πέρασαν από την ίδια εκπαίδευση, την οποία περνούν όλοι όσοι προσλαμβάνονται μονίμως. Η εκπαίδευση είναι μία και ενιαία για όσους μετακινούνται, για όσους προσλαμβάνονται για παροχή υπηρεσίας και για όσους προσλαμβάνονται μονίμως. Άρα, έλαβαν την ίδια ακριβώς εκπαίδευση.

Έγινε λοιπόν αυτή, περισσότερες από 200 προσλήψεις. Παράλληλα δρομολογείται και είναι σωστό να δρομολογηθούν οι μόνιμες προσλήψεις.

Ήδη αυτή τη στιγμή θα ολοκληρωθούν ελπίζω σύντομα οι 117 προσλήψεις οι οποίες έχουν δρομολογηθεί, μεταξύ των οποίων 36 σταθμάρχες. Θα ολοκληρωθούν.

Ξεκινούν επιπλέον 100 προσλήψεις για το 2022. Αυτά όλα γίνονται και έγιναν πριν το δυστύχημα. Μακάρι να είχανε γίνει. Θα μου επιτρέψετε να πω κύριε Χατζηγεωργίου, σε πολύ νωρίτερο χρόνο, γιατί όλοι ξέρουμε ότι δυστυχώς το ΑΣΕΠ έχει σχετικές καθυστερήσεις. Έχει 11.000 αιτήσεις.

Να σας πω ακριβώς ποιες ήταν οι προσλήψεις προσωπικού το 2015 – 19; Έχει ενδιαφέρον; Θέλετε να το ακούσετε; Να το ακούσετε λοιπόν. Έγιναν 24 προσλήψεις εκ των οποίων 13 σταθμάρχες.

Άρα, επαναλαμβάνω. Εμένα δεν με ενδιαφέρει ο συμψηφισμός, το λέω επειδή με πιέσατε πολύ και μου είπατε κάτι το οποίο εγώ τουλάχιστον μου χτυπάει στο μαλακό υπογάστριο.

Είπατε ότι ξέρετε, προσλαμβάνετε αστυνομικούς και δεν παίρνετε στο τρένο για να μην σκοτώνονται άνθρωποι. Θα μου επιτρέψετε να πω ότι αυτό δεν το αποδέχομαι και θα παρακαλούσα να το ανακαλέσετε.

Γίνονται οι προσλήψεις οι οποίες είναι απαιτούμενες. Γίνονται για υγειονομικό προσωπικό, γίνονται για εκπαιδευτικό προσωπικό, για τη φροντίδα των ατόμων με αναπηρία και για τη δημόσια τάξη.

**Δημοσιογράφος:** Κύριε Υπουργέ, οι ερωτήσεις δεν ανακαλούνται.

**Γιώργος Γεραπετρίτης:** Σας παρακαλώ εγώ απαντάω όμως τώρα, θα μου επιτρέψετε να απαντήσω, θα μου δώσετε τη δυνατότητα.

**Δημοσιογράφος:** Ναι αλλά..

**Γιώργος Γεραπετρίτης:** Δεν κάνουμε διάλογο, θέτετε το ερώτημα και σας απαντάω. Εκτός αν θέλετε να μιλήσετε εσείς και να σταματήσω εγώ.

**Δημοσιογράφος:** (εκτός μικροφώνου).

**Γιώργος Γεραπετρίτης:** Επαναλαμβάνω λοιπόν το εξής, οι προσλήψεις αυτές που γίνονται είναι στο πλαίσιο ενός προγραμματισμού και των αναγκών που εμφανίζονται στην ανάγκη για παροχή κοινωνικής υπηρεσίας εκ μέρους του Ελληνικού Δημοσίου. Γίνονται οι προσλήψεις και θα γίνονται, μακάρι να γίνουν προσλήψεις παντού και να μπορέσουμε να ανταπεξέλθουμε.

Σε ότι αφορά τον νόμο τον 5014/2022 τον οποίο 5014 χαίρομαι που τον επικαλείστε, διότι ο ΣΥΡΙΖΑ τον καταψήφισε στη Βουλή, μολονότι είναι υποχρέωση..

**Δημοσιογράφος:** (Ομιλία εκτός μικροφώνου)

**Γιάννης Οικονόμου:** Θα παρακαλούσα να ακουστούν οι απαντήσεις όπως ακούστηκαν και οι ερωτήσεις, κύριε Υπουργέ συνεχίστε παρακαλώ.

**Γιώργος Γεραπετρίτης:** Ο 5014 λοιπόν ο οποίος είναι ευρωπαϊκό πλαίσιο καταψηφίστηκε. Άρα η σημερινή επίκληση θα μου επιτρέψετε, γενικά στο δημόσιο διάλογο, δεν αναφέρομαι σε σας και σας ζητώ συγνώμη αν το εκλάβατε έτσι κύριε Χατζηγεωργίου, είναι προσχηματική.

Αυτό το οποίο συνέβη είναι ότι ορίστηκε μία ειδική επιτροπή από τον Πρόεδρο του Νομικού Συμβουλίου του κράτους, τον τέως Πρόεδρο, τον επίτιμο Πρόεδρο και δύο καθηγητές συγκοινωνιολογίας.

Θεωρήσαμε ότι είναι ειδική επιτροπή γιατί; Διότι η μεταβατική Επιτροπή Αεροπορικών Ατυχημάτων δε θα είχε ανάλογη τεχνογνωσία. Είναι διοικητική η επιτροπή, υπογράφεται δε από το Γενικό Γραμματέα, διότι έτσι προβλέπει η νομοθεσία. Εκτός αν θέλετε για λόγους συμβολισμού να παραβώ τη νομιμότητα και να υπογράψω εγώ.

Εγώ την εξήγγειλα κι εγώ αναλαμβάνω την ευθύνη για τη συγκρότηση της επιτροπής αυτής, όμως τυπικά προβλέπεται αρμοδιότητα Γενικού Γραμματέα.

**Δημοσιογράφος:** Γεια σας, Νίκος Καραγιάννης από το ypodomes.com.

Θέλω να ρωτήσω το εξής, έτσι σαν συνέχεια της προηγούμενης ερώτησης, αλλά σε μια άλλη βάση. Μιλήσατε πολλές φορές για την αποψίλωση του προσωπικού. Αυτή συνέβη την τελευταία 15ετία. Ουσιαστικά υποχρεωθήκαμε να μειωθούν όλοι αυτοί οι οργανισμοί και να φτάσουμε σε σημείο να μην μπορούν να λειτουργήσουν.

Άρα ένα ερώτημα είναι, θεωρείτε ότι και η Ευρώπη μπαίνει μέσα στο κάδρο των ευθυνών; Κατά κάποιο τρόπο όλη αυτή η πολιτική μας οδήγησε κάπου εδώ πέρα, στο να μην έχουμε προσωπικό;

Κι ένα δεύτερο είναι, τα επόμενα έργα που θα κάνετε θα έχουν όλα τα συστήματα και όλα αυτά που χρειάζονται, ούτως ώστε να μην αντιμετωπίζουμε τέτοια ζητήματα;

**Γιώργος Γεραπετρίτης:** Γνωρίζετε όλοι το πλαίσιο, ξέρετε, δεν μπορώ να υπεισέλθω τώρα, μου ζητάτε να κάνω μία αξιολόγηση των δεσμεύσεων που αναλάβαμε αρχικώς στο πλαίσιο του οικονομικού προγράμματος και στη συνέχεια της ενισχυμένης εποπτείας.

Είναι πολύ μεγαλύτερη η συζήτηση, θα μου επιτρέψετε να μην την κάνουμε εδώ. Θα την κάνουμε αν θέλετε, εγώ θα είμαι στη διάθεσή σας για το διάστημα που θα είμαι εδώ διαρκώς, ότι χρειαστείτε θα είμαι εδώ και θα μιλάμε τακτικά για να ενημερωνόμαστε. Και όσο θα ενημερώνομαι εγώ θα ενημερώνω κι εσάς, το θεωρώ βαθύτατη υποχρέωσή μου, αυτό όμως είναι μία γενικότερη συζήτηση που θα την κάνουμε άλλη στιγμή.

Σε ότι αφορά τα κομμάτια των συστημάτων, από την ολοκλήρωση των επικείμενων συμβάσεων θεωρώ ότι το σύστημα θα είχε ένα πάρα πολύ υψηλό επίπεδο προστασίας, ηλεκτρονικής προστασίας.

Θέλω να τονίσω το εξής, είναι κρίσιμο να έχουμε ένα καθολικό σύστημα τηλεδιοίκησης. Αυτό έχω καταλάβει, την τελευταία εβδομάδα, γιατί; Διότι θα γίνεται αυτόματη χάραξη παντού σε πραγματικό χρόνο που θα περιορίζει το ανθρώπινο λάθος.

Το ανθρώπινο λάθος όμως θα υπάρχει πάντα. Διαβάζω, ξέρετε, αυτό το διάστημα, κοιμάμαι λίγο το τελευταίο διάστημα όπως μπορείτε να φανταστείτε, διαβάζω πολύ για να μπορέσω να κατανοήσω. Οπουδήποτε υπάρχει ο ανθρώπινος παράγων, αυτό ας το καταλάβουμε, ακόμα και στο αεροπλάνο όπου υπάρχουν δυο πιλότοι και εκεί υπάρχει ο ανθρώπινος παράγων, υπάρχει παντού.

Ποια είναι η υποχρέωσή μας; Η υποχρέωσή μας είναι τα συστήματά εκείνα τα οποία μπορούν να ελαχιστοποιούν το ανθρώπινο λάθος. Και αυτό θα είναι το σύστημά μας.

**Δημοσιογράφος:** Γεια σας, Σύψας Ευάγγελος.

Μια ερώτηση θα ήθελα. 57 νεκροί, ένα μεγάλο ερώτημα, γιατί. Και είπατε νωρίτερα ότι προφανώς ότι μπορεί να ξανά λειτουργήσουν, να μπούμε σε τροχιά λειτουργίας τα τρένα μέχρι τέλος και του μήνα.

Πώς μπορείτε να αποκαταστήσετε την εμπιστοσύνη των ανθρώπων, των χιλιάδων αυτών, εκατοντάδων χιλιάδων που χρησιμοποιούν τα τρένα καθημερινά ότι την επόμενη φορά που θα ανέβουν θα είναι ασφαλές και δεν θα είναι πιθανό να υπάρξει κάτι αντίστοιχο;

**Γιώργος Γεραπετρίτης:** Το ερώτημά σας είναι πολύ βασικό και κατανοητό. Εκείνο το οποίο θέλω να υποσχεθώ στους Έλληνες πολίτες είναι ότι δεν θα ξεκινήσει η λειτουργία κανενός τρένου εάν δεν έχουμε διασφαλίσει στο μέτρο του δυνατού την ασφάλεια της κίνησης. Αυτό θέλω να σας διαβεβαιώσω.

Και αυτό για να έχει και μια μεγαλύτερη λειτουργικότητα κυρίως στην εμπιστοσύνη του κοινού και αυτό θα γίνει με τη συνέργεια των εργαζομένων. Εκείνοι που ενδιαφέρονται περισσότερο από τον καθένα.

**Δημοσιογράφος:** Γεια σας και από εμένα, Γεράσιμος Ζώτος από Liberal και Liberal Markets.

Εγώ ήθελα να ρωτήσω το εξής, κύριε Υπουργέ. Μιλήσατε και είπατε ότι θα περάσει κάποιο νομοσχέδιο στη Βουλή το οποίο θα αυστηροποιεί, θα κάνει πιο αυστηρές τις ποινές σε περίπτωση φθοράς, ζημιών κλπ. ή κλοπής ακόμα στο υλικό.

Αυτό που θέλω να ρωτήσω είναι ότι μετά τα ηλεκτρονικά συστήματα και αν δεχθούμε ότι όλα αυτά δουλεύουν ρολόι και ο ανθρώπινος παράγοντας, θα υπάρξει κάποια δικλείδα ασφαλείας στο κομμάτι του ελέγχου; Δηλαδή, να ξέρει ο σταθμάρχης ας πούμε της Λάρισας ότι το led το άσπρο που βλέπει ότι είναι εντάξει ότι όντως είναι εντάξει και δεν έχει κάποιος κλέψει μία βίδα, ας το πούμε έτσι. Αυτή είναι η ερώτηση, αν θα υπάρχει κάτι που να ελέγχει τον έλεγχο.

**Γιώργος Γεραπετρίτης:** Η απάντηση είναι ναι. Με την ολοκλήρωση των συστημάτων θα υπάρχει σε πραγματικό χρόνο απεικόνιση ηλεκτρονική όλων των ζημιών του δικτύου που αναφέρονται σε ηλεκτρονική βλάβη. Άρα θα μπορεί ανά πάσα στιγμή το κεντρικό συντονιστικό όργανο της τηλεδιοίκησης να το παρακολουθεί.

Σε ό,τι δηλαδή αφορά το κομμάτι της αυστηριοποίησης δεν είναι νόμος, θα είναι διάταξη η οποία θα έρθει και θα παρεμβαίνει στην ποινική μας νομοθεσία για να την καθιστά αυστηρότερη.

Ήδη υπάρχει ένα πλαίσιο για παρακώλυση συγκοινωνιών το οποίο ειδικά όμως για τη σιδηροδρομική γραμμή θα καταστεί έτι αυστηρότερο.

**Δημοσιογράφος:** Γεια σας. Κούτρα, Πένυ Κούτρα από το euro2today.gr.

Αναφερθήκατε Υπουργέ, προηγουμένως στο ότι η αναθεωρημένη σύμβαση, η 717, προχωράει ευτυχώς τώρα καλά. Γιατί κρίθηκε απαραίτητο ωστόσο να υπάρξει, και σε τόσο υψηλό επίπεδο, επικοινωνία του Πρωθυπουργού με τη διοίκηση της Alstom δεδομένου ότι γνωρίζουμε και ότι η σύμβαση έχει πάρει μία μικρή, που στη συγκυρία δεν είναι μικρή, παράταση ολοκλήρωσης μέχρι ότι Σεπτέμβριο;

**Γιώργος Γεραπετρίτης:** Καταρχάς να επισημάνουμε ότι η επέκταση αυτή προβλέπεται από τη ενωσιακή νομοθεσία. Στην πρώτη της φάση ήταν και δικαίωμα προαίρεσης του αναδόχου, οπότε δεν μπορούσε να υπάρχει αρνησικυρία το ελληνικό δημόσιο.

Εκείνο το οποίο θέλω να σας πω είναι ότι πράγματι θα υπάρξει μία επέκταση για μερικούς μήνες για την ολοκλήρωση των έργων για πραγματικές δυσκολίες, ξέρετε αποτυπώνεται αντικειμενικά το γεγονός ότι για ένα μεγάλο διάστημα μετά από την κρίση του κοροναϊού υπήρχε τεράστιο ζήτημα με τις προμήθειες βασικών υλικών που είχαν να κάνουν ιδίως με το χαλκό και τα αναλώσιμα, άρα καθίστατο εξαιρετικά δύσκολη η προμήθεια αναγκαίου υλικού και για αυτό το λόγο πρωτίστως κρίνεται αναγκαία αυτή η σχετικώς μικρή επέκταση.

Η επικοινωνία που έκανε ο Πρωθυπουργός είχε να κάνει ακριβώς με το γεγονός της άσκησης πίεσης σε πολύ αυστηρό τόνο για να έρθουν όσο το δυνατόν πιο σύντομα τα έργα εκ μέρους του αναδόχου. Οτιδήποτε κερδίζεται σε χρόνο αυτή τη στιγμή είναι πάρα πολύ κρίσιμο και λειτουργικά αλλά και για την εμπέδωση της εμπιστοσύνης στην ελληνική κοινωνία.

Άρα η επικοινωνία σκοπό είχε την όσο το δυνατόν μεγαλύτερη επίσπευση εν όψει και της μικρής αυτής επέκτασης που θα δοθεί.

**Δημοσιογράφος:** Χριστίνα Κράτση από την τηλεόραση του Alpha.

Επειδή αναφερθήκατε και στο ανθρώπινο λάθος, χωρίς αυτό να είναι καθοριστικό βέβαια, αλλά ήθελα να ρωτήσω το εξής. Έχετε ερευνήσει αν υπάρχουν αυτή τη στιγμή εν ενεργεία σταθμάρχες ή κλειδούχοι σε υπεύθυνη θέση που να είναι στο ίδιο προφίλ με το μοιραίο σταθμάρχη της Λάρισας; Δηλαδή να μετατάχθηκαν σε μεγάλη ηλικία, να εκπαιδεύτηκαν με αυτή την εκπαίδευση, σε μεγάλη ηλικία;

**Γιώργος Γεραπετρίτης:** Το ζήτημα του προσωπικού γενικά είναι κάτι το οποίο θα τεθεί και στο επίπεδο της αξιολόγησης του προσωπικού και στην πιθανή αναθεώρηση της, των εκπαιδευτικών προγραμμάτων που λίγο σας περιέγραψα πως είναι η κατάσταση. Και σε ότι αφορά τα όρια ηλικίας.

Πάντως να σας πω ότι υπάρχουν σταθμάρχες οι οποίοι είναι σε αυτά τα όρια ηλικίας. Κατά την άποψη μου, εξ όσων έχω εγώ συζητήσει με όλους όσους εμπλέκονται στην παροχή του συγκοινωνιακού έργου, δεν είναι μεγάλη η ηλικία αυτή για ένα σταθμάρχη.

Διότι αντιλαμβανόμαστε όλοι ότι υπάρχει και ένα επίπεδο εμπειρίας το οποίο είναι αναγκαίο. Όμως συνολικά θα υπάρχει μια επαναξιολόγηση και σε ότι αφορά τα αναγκαία προαπαιτούμενα, έτσι ώστε να μπορούν να πληρώνονται οι συνθήκες.

Να επανέλθω στο ότι πλέον επειδή θα είναι και απολύτως ηλεκτρονικοποιημένο το σύστημα, θέλει και κάποιες πρόσθετες δεξιότητες για εκείνους που θα βρίσκονται πάνω στην κονσόλα. Άρα συνολική αξιολόγηση θα υπάρξει.

**Δημοσιογράφος:** Καλημέρα σας. Λευκοφρύδη Ναυσικά, Εφημερίς Δημοπρασιών. Μπορούμε, επειδή είσαστε και υπουργός Επικρατείας, μπορείτε να μας δώσετε τελικά τον τελικό αριθμό των νεκρών;

Γιατί ξέρουμε ότι είναι 56 οι νεκροί, ίσως μάλλον 57 οι αγνοούμενοι. Έχει ανέβει κατά πολύ αυτός ο αριθμός; Ευχαριστώ πολύ.

**Γιώργος Γεραπετρίτης:** Κατ’ αρχάς να επισημάνω απλά, για να αρθεί η αμφιβολία, επειδή το ακούω, ότι είμαι, είμαι, κατά βάσιν είμαι υπουργός Επικρατείας. Επειδή άκουσα και αυτό. Δηλαδή, ότι ξέρετε, δεν πήγε να ορκιστεί ο Γεραπετρίτης και εξ αυτού του λόγου είναι ακατανόητο το πώς είναι δυνατόν να είναι υπουργός.

Η νομοθεσία σήμερα προβλέπει ότι ο υπουργός, στον υπουργό Επικρατείας μπορούν να ανατίθενται οι αρμοδιότητες οποιουδήποτε υπουργείου.

Υπουργός Επικρατείας, θέλω να σας θυμίσω, είναι και ο κύριος Πιερρακάκης, στον οποίο έχει ανατεθεί η ύλη της Ψηφιακής Διακυβέρνησης και της απλούστευσης διαδικασιών.

Άρα για αυτόν τον λόγο δεν χρειάζεται. Παραμένω υπουργός Επικρατείας με την αρμοδιότητα για τα θέματα υποδομών και μεταφορών.

Τώρα, σε ότι αφορά το κομμάτι των νεκρών, οι νεκροί οι καταγεγραμμένοι είναι 55. Είναι δυο οι οποίοι δεν έχουν ταυτοποιηθεί. Και δεν έχουν ταυτοποιηθεί διότι στην μια περίπτωση δεν έχει υπάρξει γενετικό υλικό για να μπορέσει να υπάρξει αυτή η ταυτοποίηση.

Και το δεύτερο είναι διότι δεν έχει μπορέσει να βρεθεί συγγενής, έτσι ώστε να γίνει η σύζευξη του υλικού. Άρα έχουμε δυο ακόμα περιπτώσεις.

Και έχουμε και εφτά συνανθρώπους μας οι οποίοι βρίσκονται στην Εντατική. Δηλαδή, σε ΜΕΘ. αυτό, αυτή είναι η αποτίμηση.

Επειδή πολλές φορές κυκλοφορεί και μια εσφαλμένη αντίληψη ότι έχουμε 55 συν 55 συν 2 συν 7, είναι, επαναλαμβάνω, 55 οι νεκροί. Δυο οι οποίοι δεν έχουν πλέον ταυτοποιηθεί. Άρα 57. Και είναι και 7 συνάνθρωποί μας που είναι στην εντατική. Αυτός είναι ο βασικός απολογισμός.

**Δημοσιογράφος:** Δημήτρης Μπαλής από HaffPost Greece.

Θα ήθελα να σας ρωτήσω για να ενισχύσετε το αίσθημα της ασφάλειας, επειδή επίκεινται πολύ μεγάλα έργα. Η Ανατολική Εγνατία η σιδηροδρομική, μεγάλα οδικά έργα επίσης, η επέκταση το τρένου προς την Πάτρα.

Προτίθεστε μέχρι τις εκλογές να προβείτε σε κάποιο νομοθετικό έργο ώστε όλα τα έργα που περιλαμβάνουν διαφορετικές συμβάσεις, να ξεκινούν και να παραδίδονται ολοκληρωμένα εξ αρχής;

Δηλαδή, να το πω λίγο πιο απλά. Δεν παραδίδετε ένα σπίτι και μετά από ένα χρόνο το ρεύμα και μετά από δύο το νερό. Και επίσης, επειδή αναφέρθηκε η συνάδελφος νωρίτερα.

Οι συνεντεύξεις τύπου είχαν καταργηθεί λόγω το κορωνοϊού μεταξύ άλλων. Η ΕΣΗΕΑ το έχει επισημάνει, η Ένωση Συντακτών πριν από περίπου 2 μήνες. Δεν επανήλθαν.

Σε αυτές τις συνεντεύξεις τύπου εμείς οι δημοσιογράφοι, οι αρμόδιοι των ρεπορτάζ έχουμε συγκεκριμένα ερωτήματα όπως σήμερα υποβάλλουμε και παίρνουμε συγκεκριμένες απαντήσεις.

Ενδεχομένως αν είχαμε αυτές τις συνεντεύξεις τύπου να είχαν ειπωθεί θέματα, ζητήματα και ενδεχομένως να είχαμε προλάβει καταστάσεις.

Το λέω επειδή είναι και ο Υπουργός εδώ, υπεύθυνος για το κυβερνητικό έργο, για να επανέλθουν οι συνεντεύξεις τύπου για να μπορέσουμε να ρωτάμε συγκεκριμένα θέματα και να μην τα περιμένουμε είτε από Twitter, είτε από Facebook, είτε από πρωινές εκπομπές.

**Γιάννης Οικονόμου:** Εγώ απλώς να πω ότι το briefing όπως γνωρίζετε γίνεται κανονικά και συνεντεύξεις τύπου ανά υπουργείο κατά καιρούς γίνονται και για θέματα της επικαιρότητας και για άλλου είδους ζητήματα.

**Γιώργος Γεραπετρίτης:** Στην περίπτωσή μου δεν θα μπορούσε να γινόταν και αλλιώς, διότι εγώ δεν έχω κοινωνικά δίκτυα κύριε Μπαλή, οπότε δεν θα μπορούσατε να ενημερώνεστε από εκεί και επειδή εγώ δεν θεωρώ ότι είναι τρόπος επικοινωνίας αυτό.

Απλώς να επισημάνω ότι σε ότι αφορά τη δικιά μου παραμονή και για το έργο το συγκεκριμένο το οποίο έχω αναλάβει, απλά να σας πω ότι θα υπάρχει τακτική ενημέρωση.

Εγώ είμαι πάντοτε διαθέσιμος. Είμαι πολύ της λογικής της απόλυτης λογοδοσίας. Να σας πω για τα υπόλοιπα. Σε ότι αφορά τα εκκρεμή έργα δεν έχω αρμοδιότητα.

Δεν έχω αναλάβει καμία αρμοδιότητα που αναφέρεται σε έργα. Έχω μία πολύ συγκεκριμένη εντολή την οποία καλούμαι να διεκπεραιώσω .

Η συνέχιση και ολοκλήρωση των έργων, η συμβασιοποίηση και όλα τα υπόλοιπα, έχουν ανατεθεί ήδη με αρμοδιότητες στους Υφυπουργούς.

Να πω όμως, επειδή αναφερθήκατε και είναι κάτι που και εμένα με προβληματίζει πολύ και υπό την άλλη ιδιότητά μου, την πανεπιστημιακή, ότι υπάρχει ένα σοβαρό ζήτημα σε ότι αφορά την ταχύτητα και των συμβάσεων, αλλά και τα ζητήματα που έχουν να κάνουν με την νομική μορφή που λαμβάνουν αυτές.

Δυστυχώς το ξέρετε ότι κινούμαστε μέσα σε ένα Ευρωπαϊκό πλαίσιο το οποίο σε πολλές περιπτώσεις θυσιάζει την ταχύτητα έτσι ώστε να διασφαλίζεται μεγαλύτερη δυνατή διαφάνεια. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

Όμως σε ορισμένες περιπτώσεις θα πρέπει κατά την άποψή μου να υπάρχει πολύ μεγαλύτερη ταχύτητα. Θα το δούμε, αν και εκτός αρμοδιότητας και θα επιστρέψω, θέλω όμως να σας πω ότι είναι σχετικά περιορισμένα τα περιθώρια που υπάρχουν να κινηθούμε με πολύ πιο γρήγορες διαδικασίες για τα έργα τα οποία ανήκουν στο κοινοτικό πλαίσιο χρηματοδότησης.

**Δημοσιογράφος:** Καλημέρα, Σπύρος Γεράρδης από την εφημερίδα Δημοκρατία.

Σήμερα δημοσιεύουμε ένα εσωτερικό έγγραφο 29 Απριλίου του 2022 Διεύθυνση Κυκλοφορίας Μακεδονίας-Θράκης προς το γραφείο του Διευθύνοντος Συμβούλου το οποίο έχει τίτλο «δυσλειτουργία συστήματος interloching TX1».

Έχει μία λίστα από φωτόσημα όπως λέει τα οποία δε λειτουργούν, λέει ότι υπάρχουν ζητήματα καθώς ακυρώνονται χαραγμένες διαδρομές, μπλοκάρει ολόκληρο το σύστημα, αναφέρει ότι το σύστημα τηλεχειρισμού κλειδώνει διαδρομές, το ίδιο μπορεί να συμβεί χωρίς να είναι ορατές στον πίνακα.

Αυτό λοιπόν το συγκεκριμένο ξέρουμε αν έχει διορθωθεί;

**Γιώργος Γεραπετρίτης:** Λυπάμαι δεν το έχω διαβάσει για να σας πω την αλήθεια, θα το διαβάσω και θα επανέλθω αν μου επιτρέπετε. Είναι του ΟΣΕ;

**Δημοσιογράφος:** Προφανώς.

**Γιώργος Γεραπετρίτης:** Όχι δεν είναι προφανές, διότι θα μπορούσε να είναι και της ΕΡΓΟΣΕ.

**Δημοσιογράφος:** Όχι, όχι είναι του ΟΣΕ.

**Γιώργος Γεραπετρίτης:** Είναι ΟΣΕ; Οκ θα το μελετήσω και θα επανέλθω.

Καταλαβαίνω ότι αναφέρεται σε δυσλειτουργίες και βλάβες. Υπάρχουν βλάβες στο δίκτυο κι εγώ επισκέφθηκα κι έμεινα για πολλή ώρα στο κέντρο τηλεδιοίκησης το τοπικό στη Θεσσαλονίκη και διεπίστωσα ότι σε πολλές περιπτώσεις φωτόσημα δε λειτουργούν, δεν υπάρχει αλληλεπίδραση.

Υπάρχουν αυτά τα προβλήματα τα οποία οφείλονται είτε σε μηχανολογικά, είτε ακόμη-ακόμη και σε δολιοφθορές οι οποίες μπορεί να γίνονται. Θα υπάρξει ένα συνολικό πλαίσιο για να προστατευθούμε από τα ζητήματα αυτά.

Δε θα μπορέσουμε ποτέ να εξαλείψουμε τις βλάβες, έτσι; Το καταλαβαίνουμε όλοι, ο σκοπός μας είναι απλώς να μπορέσουμε να τις περιορίζουμε και να ανταποκρινόμαστε πολύ γρήγορα στη διόρθωσή τους.

**Δημοσιογράφος:** Καλημέρα κι από μένα, λέγομαι Μαριάννα Τζάνη από το Πρώτο Θέμα.

Κύριε Υπουργέ, είναι απόλυτα λογικό η προτεραιότητα της κυβέρνησης σήμερα να είναι η ανάταξη του σιδηροδρόμου και αυτό όσο γίνεται με μεγαλύτερη ασφάλεια. Ωστόσο αδυναμίες μεγάλες υπάρχουν και στο υπόλοιπο συγκοινωνιακό έργο, στους υπόλοιπους συγκοινωνιακούς φορείς.

Τεράστιες ελλείψεις σε ανθρώπινο δυναμικό, τεράστιες ελλείψεις σε τροχαίο υλικό, ελλείψεις σοβαρές στον εναέριο χώρο, υπάρχουν συγκεκριμένες καταγγελίες από εργαζομένους και συνδικαλιστικούς φορείς αντίστοιχα.

Ήθελα να ρωτήσω, σε αυτό το σύντομο χρόνο της θητείας σας στο Υπουργείο θα υπάρξουν κάποιες πρωτοβουλίες από πλευράς σας να ελεγχθούν και αυτοί οι τομείς;

**Γιώργος Γεραπετρίτης:** Η απάντηση είναι σαφής και είναι θετική. Μόλις καταφέρουμε λίγο να ελέγξουμε τα εκκρεμή θέματα που έχουν να κάνουν με την επανεκκίνηση υπό όρους ασφαλείας και με την ολοκλήρωση των προβλεπόμενων διαδικασιών θα ασχοληθώ γενικώς με τα ζητήματα ασφάλειας συγκοινωνιών.

Είναι το μόνο έργο το οποίο θα προσπαθήσω να τρέξω όσο το δυνατόν μπορώ στην παραμονή μου στο Υπουργείο αυτό. Καταλαβαίνω ότι υπάρχουν ζητήματα ασφαλείας και σε άλλες μορφές μέσων μαζικής μεταφοράς. Σας διαβεβαιώ ότι αυτό θα είναι η μόνη προτεραιότητα την οποία θα έχω το επόμενο διάστημα.

**Δημοσιογράφος:** Καραβάλτσιου Βελίκα από το MEGA. Προβλήθηκε εχθές στο δελτίο μας ένα βίντεο τραβηγμένο από τον Προαστιακό όπου ακούγεται ο μηχανοδηγός του Προαστιακού τρένου να ρωτάει τον σταθμάρχη γιατί τον αναγκάζει σε οπισθοπορεία. Ο σταθμάρχης του απαντάει ότι φλασάρει ο πίνακας.

Επειδή σας άκουσα πριν να λέτε ότι ο πίνακας λειτουργούσε κανονικά. Τελικά λειτουργούσε κανονικά ο πίνακας, είχε πρόβλημα το κλειδί, δεν μπορούσε ο σταθμάρχης να καταλάβει τα σήματα που έδινε ο πίνακας;

Και μια δεύτερη ερώτηση, να μας διευκρινίσετε λίγο τι συμβαίνει με τα ηλικιακά όρια και για τις προσλήψεις και για την ανάληψη θέσεων ευθύνης. Και αν αυτή η έρευνα θα επεκταθεί πέρα από τους σιδηρόδρομους και σε άλλα μέσα μεταφοράς.

**Γιώργος Γεραπετρίτης:** Λυπάμαι δεν είδα το ρεπορτάζ εχθές διότι προετοιμαζόμουν για τη συνέντευξη σήμερα.

Θέλω να σας πω το εξής, για τον Προαστιακό λειτουργεί κανονικά η τηλεειδοποίηση. Υπάρχει πράγματι ένα σφάλμα σε ορισμένο αριθμό φωτοσημάτων, 6 νομίζω φωτοσήματα για τα οποία έχει ήδη υπάρξει παραγγελία για τα αναλώσιμα ανταλλακτικά. Και είμαστε εν αναμονή της παραλαβής έτσι ώστε να αποκατασταθεί απολύτως. Δεν υπάρχει όμως κανένα απολύτως πρόβλημα σε ότι αφορά την ασφάλεια του προαστιακού.

Σε ότι δε αφορά το σταθμό της Λάρισας, επειδή όπως σας είπα επισκέφτηκα και είχα μια πολύ εκτενή ενημέρωση και προσομοίωση για ότι συνέβη, θέλω να σας πω το εξής. Το τοπικό σύστημα ελέγχου της τηλεδιοίκησης είναι πάρα πολύ σαφές, χαράσσει αυτόματη διαδρομή η οποία φαίνεται ότι δεν χαράχθηκε. Ανά πάσα στιγμή βλέπει την κίνηση του τρένου και πριν την άφιξη και μετά την αναχώρηση.

Άρα ακόμη και μετά την αναχώρηση, ακόμη και μετά τη στροφή, η οποία έγινε στη λάθος γραμμή, αυτό αποτυπωνόταν στο κέντρο ελέγχου που λειτουργούσε απολύτως. Και επιπλέον υπήρχε και το ζήτημα της στροφής του κλειδιού στη λάθος γραμμή.

Όλα αυτά συνθέτουν μία αλληλουχία αστοχιών η οποία δυστυχώς οδήγησε σε ό,τι οδήγησε. Ο πίνακας, όμως, αυτός καθαυτός λειτουργούσε απολύτως.

**Δημοσιογράφος:** Ναι, καλημέρα. Κόλλιας από το Powergame.

Θέλω να ρωτήσω αν ζητήσατε από τον ΟΣΕ να σας πει ποιο τελικά κομμάτι του δικτύου από την Πάτρα μέχρι τη Θεσσαλονίκη λειτουργεί με φωτοσήματα κανονικά. Αν του ζητήσατε να σας πει ποιο κομμάτι τελικά του δικτύου υπάρχουν κέντρα τηλεδιοίκησης που να είναι εν λειτουργία.

Και ποιο κομμάτι του δικτύου που να λειτουργεί έστω ένα μικρό ίχνος από αυτά τα πιο σύγχρονα συστήματα τα οποία προσπαθούμε να βάλουμε από το 2014.

Και αν μπορείτε να μας πείτε αναλυτικά τι σας είπαν από τον ΟΣΕ όταν κάνατε αυτή την ερώτηση.

**Γιώργος Γεραπετρίτης:** Προφανώς και την έκανα την ερώτηση, όπως καταλαβαίνετε. Έχω λάβει τους αναγκαίους χάρτες για το πού ακόμη παραμένουν τα συστήματα. Επειδή όμως δεν είχα το χρόνο να κάνω μία προσωπική επίβλεψη, εδώ τους έχω, για να έχετε εικόνα, δεν θα τους δείξω αλλά είναι αυτό περίπου το κείμενο, όπου φαίνεται ακριβώς σε ποιο σημείο ακόμα δεν έχει ολοκληρωθεί τόσο το κομμάτι της σηματοδότησης όσο και το κομμάτι του ECTS.

Σε ό,τι αφορά τα κέντρα τηλεειδοποίησης έχει ολοκληρωθεί το ένα από τα τρία αλλά, ξέρετε, εδώ υπάρχει και μία αλληλουχία γεγονότων που δεν είναι εύκολη.

Δηλαδή για να μπορέσουμε να λειτουργήσουμε ένα σύστημα θα πρέπει πρώτα να ολοκληρωθεί η σηματοδότηση και μετά να μπει το σύστημα ECTS, γιατί; Διότι το ECTS είναι ακριβώς αυτό που το τραίνο βλέπει το σήμα. Αν δεν υπάρχει σήμα δεν υπάρχει και σύστημα ECTS.

Άρα πρέπει πρώτα να τελειώνει το κομμάτι της σηματοδότησης, μετά να μπαίνει το ECTS και στη συνέχεια να ολοκληρώνεται το κέντρο τηλεδιοίκησης. Άρα είναι μία αλληλουχία φάσεων η οποία δεν είναι εύκολη.

Όμως έχω ενημερωθεί για τα ζητήματα αυτά. Αναμένουμε, υπάρχει ένα μικρό κομμάτι στη σηματοδότηση το οποίο αναμένει, το οποίο δυστυχώς είναι και το Πλατύ-Λάρισα, δηλαδή το επίμαχο σημείο, και το Οινόη-Τιθορέα, αυτά είναι τα δύο μεγάλα κομμάτια που είναι υπό κατασκευή σήμερα σε ό,τι αφορά τη σηματοδότηση, ανάταξη και σηματοδότηση.

Άρα στα δύο μεγάλα αυτά κομμάτια αναμένουμε την ολοκλήρωση έτσι ώστε να πάμε στο επόμενο βήμα που είναι το ECTS και στο τελευταίο που είναι η τηλεδιοίκηση.

**Γιάννης Οικονόμου:** Ωραία. Μετά από παραπάνω από δύο ώρες και περίπου 30 ερωτήσεις πολλές από τις οποίες ήταν διπλές και τριπλές, νομίζω ολοκληρώσαμε.

Ευχαριστούμε πάρα πολύ.

**Γιώργος Γεραπετρίτης:** Σας ευχαριστώ πάρα πολύ για όλα.