

# Δημοσιοποιήθηκαν τα πορίσματα των κομμάτων για τα Τέμπη

2024/03/10 15:29 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Δημοσιοποιήθηκαν τα πορίσματα των κομμάτων για το τραγικό σιδηροδρομικό δυστύχημα των Τεμπών.

Όπως διαπιστώνει κανείς, η επιχειρηματολογία των κομμάτων διαφέρει.

## Το πόρισμα της ΝΔ

«Εάν είχαν τηρηθεί απαρέγκλιτα οι κανόνες του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως το δυστύχημα δεν θα είχε συμβεί» τονίζει στο πόρισμά της η κοινοβουλευτική πλειοψηφία στην εξεταστική επιτροπή «για τη διερεύνηση του εγκλήματος των Τεμπών».

«Το βασικό συμπέρασμα που προκύπτει από το σύνολο των δεδομένων είναι ότι ο Γενικός Κανονισμός Κινήσεως παραβιάστηκε επτά φορές με αποτέλεσμα να σημειωθεί το τραγικό δυστύχημα» επισημαίνουν οι βουλευτές της ΝΔ στο πόρισμά τους που κατέθεσαν στην εξεταστική επιτροπή.

«Όπως επιβεβαιώθηκε από όλους τους μάρτυρες που κατέθεσαν ενώπιον της Επιτροπής, **εάν είχαν τηρηθεί απαρέγκλιτα οι κανόνες του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως το δυστύχημα δεν θα είχε συμβεί.** Στο πόρισμα τονίζεται ρητά ότι δεν υπήρξε η παραμικρή προσπάθεια συγκάλυψης ενώ οι επιχειρησιακές παρεμβάσεις στο χώρο της μοιραίας σύγκρουσης έγιναν με απόφαση των αρμόδιων επιχειρησιακών συλλογικών οργάνων με γνώμονα την ανάγκη μετακίνησης των κατεστραμμένων συρμών. Για το θέμα διεξάγεται παράλληλα έρευνα της Δικαιοσύνης για τις επεμβάσεις των φορέων» αναφέρει η κοινοβουλευτική πλειοψηφία.

Αναλυτικά τα συμπεράσματα για τις παραβιάσεις των κανόνων, τη λειτουργία των αυτοματοποιημένων συστημάτων διαχείρισης κυκλοφορίας και την εκτέλεση των συμβάσεων για σιδηροδρομικά έργα είναι τα ακόλουθα:

### ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

1. Ο Γενικός Κανονισμός Κινήσεως παραβιάστηκε 7 φορές, με αποτέλεσμα το τραγικό δυστύχημα των Τεμπών:

2. ο σταθμάρχης Λάρισας ΔΕΝ χρησιμοποίησε τον απολύτως λειτουργικό πίνακα τηλεχειρισμού για να κάνει αυτόματη χάραξη διαδρομής, αλλά έβαλε τη μοιραία αμαξοστοιχία ανάποδα στη γραμμή καθόδου
3. ο σταθμάρχης Λάρισας ΔΕΝ παρακολούθησε τον πίνακα τηλεχειρισμού, όπου ήταν συνεχώς ευκρινής η εσφαλμένη αλλαγή τροχιάς.

iii. ο σταθμάρχης Λάρισας ΔΕΝ ενημέρωσε τον μηχανοδηγό με την παράδοση σε αυτόν του εντύπου 1001, το οποίο απαιτείται σε κάθε περίπτωση ανωμαλίας ή κινδύνου στην γραμμή

1. οι μηχανοδηγοί της μοιραίας αμαξοστοιχίας IC62 εισήλθαν σε γραμμή καθόδου ΧΩΡΙΣ έντυπο 1001
2. οι μηχανοδηγοί ΔΕΝ ακινητοποίησαν το τρένο ως όφειλαν
3. οι μηχανοδηγοί ΔΕΝ επικοινωνήσαν με τον σταθμάρχη Λάρισας για να διευκρινίσουν ότι η αμαξοστοιχία έχει μπει ανάποδα στη γραμμή καθόδου.

vii. οι μηχανοδηγοί ΔΕΝ έκαναν αναγγελία αναφορικά με τη θέση της αμαξοστοιχίας καθώς περνούσαν από τους ενδιάμεσους σταθμούς.

Όπως επιβεβαιώθηκε από όλους τους μάρτυρες που κατέθεσαν ενώπιον της Επιτροπής, εάν είχαν τηρηθεί απαρέγκλιτα οι κανόνες του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως (ΓΚΚ) από όλα τα εμπλεκόμενα μέρη, το δυστύχημα δεν θα είχε συμβεί. Μάλιστα, έστω μία από αυτές τις παραβιάσεις του ΓΚΚ αν δεν είχε συμβεί, θα μπορούσε να αποσοβήσει το δυστύχημα.

Σημειωτέον ότι ο ΓΚΚ του ΟΣΕ, ο οποίος εφόσον τηρείται πιστά εγγυάται την ασφαλή κυκλοφορία στο σιδηροδρομικό δίκτυο, είναι νομικά δεσμευτικός και χαρακτηρίστηκε από ειδικούς που κατέθεσαν στην Επιτροπή ως «ο ΚΟΚ του σιδηροδρόμου», «οι 10 Εντολές του Μωυσή», ακόμα και «Ευαγγέλιο» για το σιδηρόδρομο.

2. Τα αυτοματοποιημένα συστήματα διαχείρισης κυκλοφορίας -που σήμερα χρησιμοποιούνται σε μικρό μέρος του ευρωπαϊκού δικτύου- αναβαθμίζουν την ασφάλεια αλλά δεν εκμηδενίζουν τον κίνδυνο.

Τα συστήματα αυτά (σηματοδότηση, τηλεδιοίκηση, ETCS, GSMR) συμβάλουν στην ασφαλέστερη λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου. Βέβαια δεν εκμηδενίζουν τον κίνδυνο, άλλωστε οι χειριστές τους είναι άνθρωποι. Όλα μαζί, συνδυαστικά, όπως προβλέπεται από το ERTMS, δηλαδή το ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης της κυκλοφορίας των τραίνων, προσεγγίζουν πολύ μεγάλο βαθμό ασφάλειας και αποφυγής ατυχημάτων, εφόσον ταυτόχρονα τηρείται πιστά ο Γενικός Κανονισμός Κίνησης.

Η εφαρμογή του ERTMS θα είναι υποχρεωτική στις ευρωπαϊκές χώρες από το 2030. Μικρό ποσοστό των σιδηροδρομικών συστημάτων στις χώρες της ΕΕ εφαρμόζουν

σήμερα στο σύνολο του το ERTMS. Είναι χαρακτηριστικό ότι το ETCS, το πιο αποτελεσματικό σύστημα, που παρέχει τη δυνατότητα αυτόματης ακινητοποίησης του τραίνου, είναι σε λειτουργία μόνο στο 14% των ευρωπαϊκών σιδηροδρόμων.

Επομένως, με βάση το ισχύον ευρωπαϊκό και εθνικό νομοθετικό πλαίσιο, η λειτουργία του σιδηροδρόμου χωρίς τα προαναφερόμενα συστήματα θεωρείται επιτρεπτή και ασφαλής, εφόσον τηρείται ο ΓΚΚ, όπως κατέθεσε το σύνολο σχεδόν των μαρτύρων που εξετάστηκαν.

3. Η εκτέλεση των συμβάσεων για την εγκατάσταση συστημάτων διαχείρισης κυκλοφορίας στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο υπήρξε για μεγάλη χρονική περίοδο προβληματική.

Από το 1985 έως το 2001 εγκαταστάθηκαν συστήματα που δεν τέθηκαν ποτέ ενιαία σε λειτουργία, η ανάταξή τους προβλέφθηκε με τη Σύμβαση 717 το 2014, ενώ άλλα συστήματα προβλέφθηκαν με συμβάσεις του 2006 και του 2007, που η ολοκλήρωσή τους καθυστέρησε.

4. Η διάσπαση του ΟΣΕ το 1996 με τη δημιουργία των θυγατρικών του εταιρειών ΕΡΓΟΣΕ, ΤΡΑΙΝΟΣΕ και ΓΑΙΑΟΣΕ, συνέτεινε στην προβληματικότητα εκτέλεσης των σιδηροδρομικών έργων.

Το πρόβλημα επιτάθηκε με την «πώληση» το 2017 της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, με δυσμενέστατους για το Ελληνικό Δημόσιο όρους, στον κρατικό ιταλικό σιδηρόδρομο και στη συνέχεια με την πώληση το 2018 της ΕΕΣΣΤΥ στην ιδιωτική πλέον ΤΡΑΙΝΟΣΕ, με εξίσου δυσμενείς όρους.

5. Η υλοποίηση των συμβάσεων για τα αυτοματοποιημένα συστήματα επισπεύστηκε σημαντικά επί Υπουργίας Καραμανλή, ενώ ειδικά το έργο της 717 θα είχε καθυστερήσει κατά πολύ ακόμα, αν δεν είχε δοθεί παράταση αλλά είχε διαλυθεί και επαναπροκηρυχθεί.

Η σύμβαση 717/2014, για τα συστήματα σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης, ενώ έπρεπε να είχε ολοκληρωθεί έως το 2016, είχε υλοποιηθεί μόνο σε ποσοστό 18%. Δόθηκε παράταση με αναγνώριση της αποκλειστικής υπαιτιότητας της ΕΡΓΟΣΕ για τις καθυστερήσεις και στη συνέχεια, έως το 2019 χορηγήθηκαν άλλες 5 παρατάσεις με συνυπευθυνότητα του Ελληνικού Δημοσίου.

Μετά τον Ιούλιο του 2019 έγινε σημαντική προσπάθεια να επιλυθούν τα χρονίζοντα προβλήματα, με αποτέλεσμα την ολοκλήρωση της 717 το Σεπτέμβριο 2023, παρά τα προβλήματα λόγω της πανδημίας COVID, της παγκόσμιας κρίσης και των καθυστερήσεων στην εφοδιαστική αλυσίδα.

Σχετικά με τη χορήγηση της 7ης παράτασης της Σύμβασης 717, μετά την αποδοχή

σχετικής ένστασης από τον τότε Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών Κ. Καραμανλή, θεωρείται απολύτως βέβαιο από την Επιτροπή ότι αν η παράταση αυτή δεν είχε δοθεί και η εργολαβία είχε διαλυθεί, το έργο της σύμβασης 717 δεν θα είχε ολοκληρωθεί ακόμη έως σήμερα.

## Το πόρισμα του ΣΥΡΙΖΑ

Ευθύνες στην τότε πολιτική ηγεσία του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για το σιδηροδρομικό δυστύχημα της 28ης Φεβρουαρίου 2023, επιρρίπτουν στο πόρισμά τους στην εξεταστική επιτροπή για τη διερεύνηση του εγκλήματος των Τεμπών, οι βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ-ΠΣ που μετέχουν στην επιτροπή.

Στο πόρισμά τους, που κατέθεσαν σήμερα, οι βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ **αναφέρονται σε μια διαρκή προσπάθεια της κυβέρνησης για συγκάλυψη του δυστυχήματος των Τεμπών**, και πολιτικής επιβίωσης κάποιων και τονίζουν ότι το δυστύχημα δεν θα είχε συμβεί πιθανά αν είχε υλοποιηθεί η Σύμβαση 717, ότι το έγκλημα θα είχε αποφευχθεί εάν η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών είχε καθορίσει και εφαρμόσει τα ελάχιστα επίπεδα ασφάλειας, σύμφωνα με τους επιβεβλημένους Εθνικούς Κανόνες Ασφάλειας και εάν η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών είχε προβεί σε άμεσες διορθωτικές αποφάσεις μετά την καταστροφή του παλαιού συστήματος τηλεδιοίκησης στην Ζάχαρη Λάρισας.

Σε δήλωσή τους, οι βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ ΠΣ – μέλη της εξεταστικής Επιτροπής Αλ. Αυλωνίτης, Β. Κόκκαλης, Δ. Καλαματιανός, και ο Ι. Σαρακιώτης, τονίζουν ότι «ολόκληρη η ελληνική κοινωνία και οι οικογένειες των θυμάτων απαιτούν ειλικρινείς, διάφανες απαντήσεις και απόδοση ευθυνών, ώστε να αποδειχθεί ποιοι ήταν οι πραγματικοί υπαίτιοι της τραγωδίας των Τεμπών, τόσο τα φυσικά πρόσωπα, για τα οποία έχει επιληφθεί η δικαιοσύνη, όσο βέβαια και τα πολιτικά πρόσωπα για την απόδοση των ευθυνών των οποίων αρμόδια είναι η Βουλή, μέσω της εξεταστικής επιτροπής».

Σημειώνουν ότι «ότι δεν πρόκειται περί “ανθρώπινου σφάλματος” και μόνο. Ο ΣΥΡΙΖΑ-Π.Σ με αίσθημα ευθύνης ενήργησε εξ αρχής προς την κατεύθυνση αποκάλυψης κάθε πτυχής του εγκλήματος, τόσο των αιτιών που οδήγησαν σε αυτό, όσο και των ενεργειών που ακολούθησαν. Απόδειξη αυτού ήταν η πρότασή μας προς όλα τα κόμματα του δημοκρατικού τόξου, να προσυπογράψουμε ένα κοινό πόρισμα, πρόταση η οποία απορρίφθηκε για μικροπολιτικούς και μόνο λόγους από τις κοινοβουλευτικές τους ομάδες».

Αναφερόμενοι ειδικότερα στο πόρισμά τους, που «εντοπίζει ποινικές ευθύνες του κ. Καραμανλή Κωνσταντίνου του Αχιλλέως, του Καραγιάννη Γεωργίου του Χρήστου (τότε Υφυπουργού Υποδομών) και κ. Τριαντόπουλου Χρήστου του Γεωργίου, αλλά και

μιλά για την ανάγκη ποινικής διερεύνησης για την μη υλοποίηση της σύμβασης 717/2014, προτείνει την πλέον ξεκάθαρη και έντιμη πρόταση:

Η Εξεταστική επιτροπή με ερμηνευτική Δήλωση να διευκρινίσει την θέση της, ότι για τα εγκλήματα τελούμενα δια παραλείψεως κατά την άσκηση των υπουργικών καθηκόντων, αρμόδια είναι η τακτική Δικαιοσύνη, καθώς σε ό,τι αφορά το άρθρο 86 Συντάγματος και το προστατευτικό πλέγμα για τις πράξεις, που εκτελούνται κατά την ενάσκηση των υπουργικών καθηκόντων ΔΕΝ προκύπτει ότι συμπεριλαμβάνεται και η παράλειψη εκτέλεσης οφειλόμενης νόμιμης ενέργειας».

Κατά τους βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ-ΠΣ, «η συνέπεια και η σημασία αυτής της Δήλωσης της Εξεταστικής επιτροπής συνίσταται στο γεγονός πως η τακτική Δικαιοσύνη, θα κάνει απερίσπαστη το έργο της καλώντας όλα τα πολιτικά πρόσωπα, είτε ως μάρτυρες, είτε ως ύποπτοι τέλεσης ποινικών αδικημάτων αφ' ενός, αλλά και το πολιτικό σύστημα θα αποτινάξει το πέπλο συγκάλυψης που υφίσταται σήμερα για την υπόθεση των Τεμπών».

Ζητούν, δε, και προτείνουν «να ψηφισθεί ομόφωνα η ως άνω ερμηνευτική Δήλωση».

Οι βουλευτές δηλώνουν επίσης ότι σύμφωνα με το κατατεθέν πόρισμα του ΣΥΡΙΖΑ-ΠΣ «υφίσταντο ισχυρότατες ενδείξεις τέλεσης ποινικών αδικημάτων από τον Καραμανλή Κωνσταντίνο και συγκεκριμένα της παράβασης καθήκοντος, διατάραξης ασφάλειας συγκοινωνιών, ανθρωποκτονίας με ενδεχόμενο δόλο κατά συρροή, σωματικές βλάβες κατά συρροή.

Η βασικότερη παράλειψη του τέως Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών συνίστατο στο γεγονός, πως ενώ ήταν το μοναδικό όργανο θέσπισης Εθνικών Κανόνων Ασφαλείας από τις 14-10-2019, ημερομηνία κατά την οποία δημοσιεύθηκε ο Ν. 4632/2019 δυνάμει των Ευρωπαϊκών Οδηγιών 2010/797 και 2016/ 798, εντούτοις ουδέποτε το έπραξε μέχρι και την ημερομηνία του δυστυχήματος (28-02-2023), η δε παράλειψη του αυτή έγινε σε συνδυασμό με την σαφέστατη γνώση της ανυπαρξίας στοιχειωδών κανόνων ασφαλείας από τις εξώδικες οχλήσεις του Συλλόγου Μηχανοδηγών του ΟΣΕ, από την με 06-09-2021 επιστολή του πρώην Διευθύνοντος Συμβούλου ΤΡΑΙΝΟΣΕ Φίλιππου Τσαλίδη, ο οποίος προειδοποιούσε για “σοβαρό συμβάν”.

Επιπλέον, όχι απλώς παρέλειψε να θεσπίσει Εθνικούς κανόνες ασφαλείας, ενώ γνώριζε ότι η λέξη “ασφάλεια” απουσίαζε από τον ελληνικό σιδηρόδρομο, αλλά προέτρεπε το επιβατικό κοινό να εμπιστεύεται τον Ελληνικό σιδηρόδρομο κριτικάροντας την Αξιωματική Αντιπολίτευση στην Βουλή (σε απάντηση της ερώτησης του Βουλευτή ΣΥΡΙΖΑ-Π.Σ Αλέξανδρου Μεϊκόπουλου), λέγοντας επί λέξει “ότι είναι ντροπή που θέτετε θέματα ασφαλείας”.

Συγχρόνως, ουδέποτε πραγματοποιήθηκε η αποκατάσταση της ηλεκτρικής πλευρικής σηματοδότησης στο τμήμα Λάρισα – Θεσσαλονίκη (και κατ' επέκταση στο υπό εξέταση τμήμα Λάρισα – Ν. Πόροι), που ήταν από τον Ιούλιο του 2019 εκτός λειτουργίας, μετά την πυρκαγιά στο κέντρο τηλεδιοίκησης της Λάρισας στη θέση 'Ζάχαρη', ενέργεια που εάν είχε γίνει, θα είχε αποτραπεί το μοιραίο δυστύχημα.

Σημειωτέον ότι για τον πρώην Υφυπουργό Υποδομών και Μεταφορών κ. Γεώργιο Καραγιάννη ο οποίος είχε την άμεση εποπτεία και την ευθύνη των έργων υποδομής για την ΕΡΓΟΣΕ δεν απαιτείται άρση ασυλίας ή οποιαδήποτε άλλη ενέργεια καθώς δεν έχει εκλεγεί Βουλευτής.».

## **Το πόρισμα της Νέας Αριστεράς**

Την περαιτέρω διερεύνηση του εγκλήματος των Τεμπών, με τη σύσταση προανακριτικής επιτροπής της Βουλής για τη διερεύνηση τυχόν εγκλημάτων που έχει τελέσει κατά την άσκηση των καθηκόντων του ο πρώην Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών Κωνσταντίνος Καραμανλής, προτείνει στο πόρισμά της στην εξεταστική επιτροπή για τα Τέμπη, η βουλευτής της Νέας Αριστεράς, Πέτη Πέρκα.

Σε δήλωσή της, η κα Πέρκα σημείωσε ότι «δεν αρνηθήκαμε το κοινό πόρισμα. Αντιθέτως δηλώσαμε ότι είμαστε θετικοί σε κοινό πόρισμα των Κοινοβουλευτικών Ομάδων (Κ.Ο.) πλην ακροδεξιάς. Κοινό πόρισμα όμως σημαίνει συζήτηση, συνεννόηση και διαβούλευση.

Δεν είναι δυνατόν να μας έρχεται τελευταία στιγμή για συνυπογραφή ένα πόρισμα που μάλιστα ουδεμία σχέση έχει με όσα συζητήθηκαν-κατατέθηκαν στην εξεταστική επιτροπή και το οποίο προφανώς εκπονήθηκε σε κάποιο δικηγορικό γραφείο. Στην πραγματικότητα ακόμα δεν ξέρουμε πώς τελικά διαμορφώνεται αυτό το πόρισμα αφού σύμφωνα με πληροφορίες ακόμα δεν έχουμε δει την τελική του μορφή».

Όπως σημείωσε, «επειδή ακριβώς το έγκλημα των Τεμπών και η δικαίωση των θυμάτων είναι πολύ πάνω από τη μικροπολιτική καταθέτουμε το δικό μας πόρισμα το οποίο είναι προϊόν όλων αυτών που επί τρεις περίπου μήνες καταθέσαμε στην εξεταστική και κανένα σοβαρό επιχείρημα δεν αντιτάχθηκε, όλων αυτών που παραδέχθηκαν οι μάρτυρες και η αντίκρουση με στοιχεία όλων των ψεμάτων που εκτόξευσαν κάποιοι μάρτυρες προεξάρχοντος του κ. Καραμανλή.

Ας αφήσουν λοιπόν τα κροκοδείλια δάκρυα οι συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ γιατί ο πατερναλισμός τους μόνο καλό δεν κάνει στην υπόθεση. Ελπίζουμε η δικαιοσύνη να αξιοποιήσει τα στοιχεία που παραθέτουμε και η κοινοβουλευτική πλειοψηφία επιτέλους να σώσει ότι μπορεί να σωθεί από την αξιοπιστία της και να συμφωνήσει σε προανακριτική επιτροπή για τη διερεύνηση τυχόν εγκλημάτων που έχει τελέσει κατά

την άσκηση των καθηκόντων του ο πρώην Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών Κωνσταντίνος Καραμανλής.

Σε κάθε περίπτωση θεωρούμε ότι κάναμε ότι καλύτερο μπορούσαμε και θα συνεχίσουμε τον αγώνα ώστε να μην καταφέρει η ΝΔ να συγκαλύψει το έγκλημα», ανέφερε η κα Πέρκα.

Στα συμπεράσματα του πορίσματος της βουλευτού της Νέας Αριστεράς, Π. Πέρκα περιλαμβάνονται τα εξής:

1. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι για πολλές δεκαετίες ο σιδηρόδρομος δεν ήταν στις προτεραιότητες των κυβερνήσεων. Οι αναφορές μας στους πόρους που δόθηκαν τη δεκαετία 1990-2000 από το 3ο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, το Ταμείο Συνοχής, το ΕΣΠΑ κτλ και στο ότι παρ' όλα αυτά η χώρα παρέμεινε με μονή σιδηροδρομική γραμμή, με χειροκίνητα συστήματα και με ασυντήρητο δίκτυο, επιβεβαιώθηκαν από τις καταθέσεις των μαρτύρων της περιόδου εκείνης. Όπως επίσης και η λίστα πλειάδας έργων που ξεκίνησαν τη δεκαετία του '90 πρόχειρα, για να ολοκληρωθούν, αν ολοκληρώθηκαν, σχεδόν 20 χρόνια αργότερα (ως ανωτέρω αναλύθηκε, σελ. 14).

2. Η κατασπατάληση πόρων σε συνδυασμό με την χωρίς σχεδιασμό πολυδιάσπαση των σιδηροδρομικών εταιριών, άφησαν το σιδηροδρομικό δίκτυο σε τραγική κατάσταση.

3. Αξίζει να σημειώσουμε την απαράδεκτη προχειρότητα (;), με την οποία το ελληνικό δημόσιο υπέγραφε συμβάσεις που όχι μόνο δεν προάσπιζαν το δημόσιο συμφέρον, αλλά προκαλούν ερωτήματα συνετής διοίκησης. Χαρακτηριστικό παράδειγμα η σύμβαση 10005 του ETCS που υπογράφηκε το 2007, ενώ η προαπαιτούμενη 717 το 2014, με όλες τις αστοχίες που εντόπισαν η Ε.Δ.ΕΛ., το Ελεγκτικό Συνέδριο και όλοι όσοι ασχολήθηκαν με τον έλεγχο της συγκεκριμένης σύμβασης.

4. Ευθύνη έχουν και οι κατασκευαστικές εταιρίες, που πολλές φορές έθεταν τους όρους των συμβάσεων και δεν τηρούσαν τις υποχρεώσεις τους. Στην περίπτωση της σύμβασης 717 υπήρξε σοβαρό πρόβλημα στην Κοινοπραξία, με την άρνηση συνυπογραφής των μελετών από την δανειοπάροχο εταιρία ALSTOM FERROVIARIA, το οποίο εντόπισε η Ε.Δ.ΕΛ.

5. Από το 2019 εντοπίζεται δραματική κατάρρευση του σιδηρόδρομου, με αποκορύφωμα εν έτει 2023 να συγκρούονται μετωπικά τραίνα που κινούνται σε διπλή γραμμή. Αυτό καταγράφεται και από τις απορροφήσεις της ΕΡΓΟΣΕ, που αυτή την περίοδο κινούνται σε εξαιρετικά χαμηλά επίπεδα - για παράδειγμα το 2020 σημείωσε ιστορικό χαμηλό, με 45 εκ. ευρώ. Την περίοδο 2015-2018 η συνολική απορρόφηση ήταν περίπου 1 δις. ευρώ ενώ την περίοδο 2019-2023 250 εκ. ευρώ.

6. Τα προηγούμενα τέσσερα χρόνια, η κυβέρνηση της ΝΔ είχε δεκάδες προειδοποιήσεις σε ό,τι αφορά τα ζητήματα ασφαλείας του σιδηροδρομικού δικτύου

και τη γενικότερη κατάρρευση του σιδηροδρόμου.

7.Με ευθύνη της κυβέρνησης ΝΔ, εγκαταλείφθηκαν σταδιακά όλες οι δικλείδες ασφαλείας που θα μπορούσαν να έχουν αποτρέψει το τραγικό δυστύχημα: η τηλεδιοίκηση στη Λάρισα, που εκτός από οπτικό έλεγχο της γραμμής στην περιοχή, όταν λειτουργούσε, υπήρχε πάντα και δεύτερος σταθμάρχης. Το δευτεροβάθμιο κέντρο ελέγχου στην Καρόλου, το σύστημα ραδιοεπικοινωνίας GSM-R και φυσικά, η διαρκώς επιδεινώμενη κατάσταση στον ΟΣΕ, με αποκορύφωμα, την «προδήλως παράνομη» μετάταξη του μοιραίου σταθμάρχη (ως ανωτέρω αναλύθηκε, σελ. 16-18).

8.Παρά το γεγονός ότι η 717 είναι μια ιδιαίτερα προβληματική σύμβαση, το διάστημα 2015-2019 προχωρούσε, ενώ έγιναν προσπάθειες από την ΕΡΓΟΣΕ για να ολοκληρωθούν τα έργα και να μην πληρώσει το δημόσιο αποζημιώσεις στους εργολάβους, κάτι που θα γινόταν αν κατήγγειλε τη σύμβαση. Για να αναλάβει τελικά η κυβέρνηση της ΝΔ και να 'βαλτώσει' η εξέλιξη της σύμβασης. **Τα ποσοστά προόδου μιλούν από μόνα τους, 72% το Μάιο 2019, 77% το Φεβρουάριο 2023.**

9.Από την κυβέρνηση της ΝΔ, κι ενώ το ποσοστό προόδου της 717 ήταν 74%, έπειτα από διαδοχικές συσκέψεις στο Υπουργείο το διάστημα Ιανουάριος-Φεβρουάριος του 2020, με την παρουσία του Γ. Γ. Μεταφορών, Ν. Σταθόπουλου, της ΕΡΓΟΣΕ και του αναδόχου, το Μάρτιο 2020 αποφασίζεται να προχωρήσει η Συμπληρωματική Σύμβαση με βάση μια νέα τεχνική πρόταση του αναδόχου. Η εν λόγω πρόταση περιλάμβανε όμως αποξήλωση εξοπλισμού που λειτουργούσε καλά και είχε πληρωθεί με κονδύλια της ΕΕ, όπως αναφέρει στην επιστολή παραίτησής του το 2022 ο Πρόεδρος της Επιτροπής ETCS, Χ. Κατσιούλης.

10.Το σχέδιο της Συμπληρωματικής Σύμβασης επανακατατέθηκε το 2020 για έγκριση στο Ελεγκτικό Συνέδριο, το οποίο απάντησε με την αμφιλεγόμενη φράση «απαραδέκτως επανυποβάλλεται ...», μη έχοντας προφανώς πλήρη γνώση των νέων δεδομένων. Εκτός των άλλων, το Ελεγκτικό Συνέδριο δεν πληροφορήθηκε ότι η ΕΡΓΟΣΕ θα ξήλωνε υφιστάμενο εξοπλισμό, γεγονός που αν και δεν θα επηρέαζε την οικονομική ισορροπία της Σύμβασης, θα είχε σίγουρα συνέπειες στη χρονική της εξέλιξη.

11.Η υπογραφή της Σ.Σ. καθυστερεί σχεδόν 2 χρόνια, με ευθύνη της ΕΡΓΟΣΕ, αφού, μεταξύ άλλων, η εταιρία έχει περιέργως προσλάβει πραγματογνώμονα του ΤΕΕ να ελέγξει σε ό,τι αφορά τα συστήματα, την κορυφαία εταιρία Alstom - Ferrovial στον κόσμο στον τομέα αυτό. Με την ολοκλήρωση της πραγματογνωμοσύνης έπειτα από 12 μήνες (!), ο πραγματογνώμονας, κ. Βαλαβάνης, προσλαμβάνεται ως σύμβουλος του Διευθύνοντος Συμβούλου της ΕΡΓΟΣΕ.

12.Παράλληλα, τον Ιανουάριο του 2021, με απόφαση Κ. Καραμανλή, η κοινοπραξία



λαμβάνει 2.8 εκ. ευρώ για θετικές ζημιές (συν 500 εκ. ευρώ από την ΕΡΓΟΣΕ) κι ενώ βρίσκεται υπό καθεστώς Ειδικής Πρόσκλησης, δηλαδή ένα βήμα πριν την έκπτωση! Την αποζημίωση υπογράφει ο Γ. Γ. Υποδομών, αντί του αρμοδίου Γ. Γ. Μεταφορών, ο οποίος παραιτείται την ίδια περίοδο, ενώ πλανάται το ερώτημα αν η παραίτησή του έχει σχέση με την εν λόγω πρωτοφανή αποζημίωση. (ως ανωτέρω αναλύθηκε, σελ. 21-24).

13. Από τις παραπάνω 'περίεργες' συμπτώσεις, εκτός από το ερώτημα του λόγου παραίτησης του Ν. Σταθόπουλου, τίθεται και το εξής: αν υπήρξε αφανής διαπραγμάτευση, με την ανάμειξη ΕΡΓΟΣΕ και Υπουργείου, ώστε να βρεθούν λύσεις στα εσωτερικά προβλήματα της Κοινοπραξίας και να προχωρήσουν έπειτα από διαδοχικές καθυστερήσεις τα έργα, με την αποζημίωση να αποτελεί μέρος της όποιας συμφωνίας επετεύχθη (ως ανωτέρω αναλύθηκε, σελ. 21-24).

14. Σκοτεινό σημείο παραμένει η αιτία της μεγάλης πυρκαγιάς που προκλήθηκε κατά τη σύγκρουση, ενώ τα ευρήματα των εμπειρογνομόνων συνηγορούν για 'περίεργο' φορτίο της εμπορικής αμαξοστοιχίας. Αδιευκρίνιστο παραμένει το ποιος έδωσε την εντολή για 'μπάζωμα' του χώρου, με αποτέλεσμα να χαθούν πολύτιμα στοιχεία (ως ανωτέρω αναλύθηκε, σελ. 30-31).

15. Σε ό,τι αφορά τα παραπάνω ερωτήματα, αλλά και άλλα που προέκυψαν κατά τη διάρκεια των συνεδριάσεων της Εξεταστικής Επιτροπής, δε δόθηκαν απαντήσεις, αφού η συγκάλυψη, η σύγχυση και ο αποπροσανατολισμός, ήταν εξ αρχής η πρόθεση της κυβερνητικής πλειοψηφίας.

«Εξ όλων των ανωτέρω και λαμβάνοντας υπόψη ότι μετά την 20/2/2024, ότε και αποφασίστηκε από την κυβερνητική πλειοψηφία η μη διεύρυνση του καταλόγου των μαρτύρων - σε πλήρη αντίθεση με όσα μέχρι και εκείνη τη στιγμή διαβεβαίωνε, γεγονός που μας ανάγκασε να αποχωρήσουμε από την Εξεταστική Επιτροπή - και εν τοις πράγμασι ολοκληρώθηκαν πρόωρα οι εργασίες της Εξεταστικής Επιτροπής, εστάλη η ποινική δικογραφία από την Εισαγγελία Εφετών της Λάρισας, είναι αναμφισβήτητο ότι έχουν προκύψει νέα πραγματικά περιστατικά» αναφέρει στο πόρισμά της η κα Πέρκα, ως μέλος της εξεταστικής επιτροπής για «τη διερεύνηση του εγκλήματος των Τεμπών».

## **Το πόρισμα του ΚΚΕ**

Το ΚΚΕ, στο πόρισμά του **κάνει αναφορά σε συγκεκριμένες ποινικές ευθύνες σε βάθος 15ετίας**, που προέκυψαν κατά τις διαδικασίες της εξεταστικής επιτροπής.

«Συγκεκριμένα, [...] προκύπτουν σαφέστατες ποινικές ευθύνες των αρμόδιων Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών της περιόδου 2009 - 2023 για το

κακουργηματικό αδίκημα της δια παραλείψεως διατάραξης της ασφάλειας των σιδηροδρομικών συγκοινωνιών από το οποίο προήλθε ο θάνατος 57 ανθρώπων και η βαριά σωματική βλάβη δεκάδων ακόμα ατόμων. Και πιο συγκεκριμένα των Υπουργών Δ.Ρέππα (2009-2011), Γ.Ραγκούση (2011), Μ.Βορίδη (2011-2012), Κ. Χατζηδάκη (2007-2009 και 2012-2013), Μ. Χρυσοχοϊδη (2013-2015), Χ. Σπίρτζη (2015-2019), Κ. Καραμανλή (2019-2023).

Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών (όπως είναι η ονομασία του σήμερα) είναι η νομοθετική αρχή, υπεύθυνη για το σιδηροδρομικό τομέα στην Ελλάδα και υπό την εποπτεία του δραστηριοποιούνται ο ΟΣΕ και η ΕΡΓΟΣΕ. Μεταξύ των σκοπών και των αρμοδιοτήτων του Υπουργείου αυτού είναι και ο σχεδιασμός και ο ορθολογικός προγραμματισμός των συγκοινωνιακών υποδομών, η οικονομική και ποιοτική μελέτη, κατασκευή, συντήρηση και λειτουργία αυτών, η βελτίωση του θεσμικού πλαισίου στα συγκοινωνιακά έργα και η άσκηση τεχνικής εποπτείας στις συγκοινωνιακές υποδομές (περιλαμβανομένων και των σιδηροδρομικών υποδομών) που σχεδιάζονται και υλοποιούνται από εποπτευόμενους φορείς.

Συνεπώς η ανάθεση της υλοποίησης των πιο πάνω έργων σε εποπτευόμενους φορείς δεν απαλλάσσει τον εκάστοτε Υπουργό Μεταφορών και Υποδομών από την υποχρέωσή του για έλεγχο, εποπτεία και οργάνωση των συγκοινωνιακών υποδομών με τελικό στόχο, πέραν όλων των άλλων και την ασφαλή σιδηροδρομική συγκοινωνία.

Έτσι, ο εκάστοτε Υπουργός οφείλει να ελέγχει την τήρηση των όρων διεξαγωγής της σιδηροδρομικής συγκοινωνίας, να παρεμβαίνει με θετικές ενέργειες κάθε φορά που διαπιστώνει κενά ασφαλείας, ιδίως όταν του γνωστοποιούνται με κάθε τρόπο τέτοια κενά, από τους αρμόδιους φορείς, από τους εποπτευόμενους από αυτόν φορείς, από τους εκπροσώπους των εργαζομένων ή όταν διαπιστώνονται τέτοια κενά από τον τρόπο διεξαγωγής της σιδηροδρομικής συγκοινωνίας και από τα τυχόν ατυχήματα που λαμβάνουν χώρα.

Η νομική αυτή υποχρέωση του εκάστοτε Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών για θετική δράση (ενέργεια) προς αποτροπή σιδηροδρομικών ατυχημάτων, η οποία απορρέει ευθέως από το νόμο και συγκεκριμένα από τα πιο πάνω καθήκοντά του, έχει ως περαιτέρω συνέπεια την θεμελίωση της ποινικής ευθύνης, όταν λόγω της παράλειψής του να ενεργήσει προς αποτροπή του αξιόποινου αποτελέσματος, επέλθει τελικά το αποτέλεσμα αυτό.

Επομένως, παρά την ιδιαίτερη νομική υποχρέωση που είχαν λόγω της θέσης τους για τον έλεγχο της τήρησης των όρων ασφαλούς διεξαγωγής της σιδηροδρομικής συγκοινωνίας και την ορθή εποπτεία των οργανισμών που ήταν επιφορτισμένοι με την εγκαθίδρυση συστημάτων ασφαλείας στο σιδηροδρομικό δίκτυο και συγκεκριμένα του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ οι εκάστοτε Υπουργοί Υποδομών και Μεταφορών:

- όχι μόνο δεν μερίμνησαν αλλά αντίθετα παρέλειψαν να ελέγξουν την ομαλή πορεία εκτέλεσης των συμβάσεων που σχετίζονται με τα συστήματα ασφαλείας και υποδομών: από τις συμβάσεις 10012/2006 μέχρι τη Σύμβαση 717/2014 και παρά το γεγονός ότι οι αρμόδιοι συνδικαλιστικοί φορείς προειδοποιούσαν ακόμα και μέσω εξώδικων οχλήσεων για τους κινδύνους που εγκυμονούν στην ασφάλεια των συγκοινωνιών αυτές οι παραλείψεις.

Έτσι, παρά το γεγονός ότι η ασφαλής διεξαγωγή των σιδηροδρομικών συγκοινωνιών επιβάλλει την ανάπτυξη ενός αξιόπιστου συστήματος με ηλεκτρονικά μέσα, ώστε να μειώνεται ακόμα περισσότερο ο κίνδυνος αστοχίας και ανθρώπινου λάθους (όπως η φωτεινή πλευρική σηματοδότηση, η επαναλειτουργία του Κέντρου Ελέγχου Λάρισας στην θέση Ζάχαρη, η τηλεδιοίκηση, τα συστήματα επιβολής αυτόματης πέδησης (μεταξύ αυτών το ECTS), το σύστημα συνεχούς και απρόσκοπτης ραδιοεπικοινωνίας (μέσω GSM-R) αυτά δεν είχαν εγκατασταθεί, ενώ θα μπορούσαν να είχαν αποτρέψει όχι μόνο το έγκλημα στα Τέμπη αλλά και όσα σιδηροδρομικά ατυχήματα είχαν προηγηθεί (ακόμα και με θύματα, όπως στο 'Αδενδρο).

Ιδιαίτερα η εγκατάσταση του συστήματος ETCS στους συρμούς (10004/2007) και στις γραμμές (10005/2007), του οποίου βεβαίως προϋπόθεση είναι να είχε ολοκληρωθεί και η ανάταξη της φωτοσήμανσης, είναι βέβαιο ότι θα είχε αποτρέψει τη σύγκρουση, αφού θα είχε ακινητοποιήσει αυτόματα τα αντιθέτως κινούμενα τρένα. Πολλώ δε μάλλον, που δε θα είχε ούτε καν μπει η επιβατική αμαξοστοιχία στο κατειλημμένο τμήμα της γραμμής καθόδου, διότι θα υπήρχε αναμμένο κόκκινο φωτόσημο (όχι ως μια μόνιμη κατάσταση βλάβης, όπως είναι σήμερα).

Είναι ρητά και ξεκάθαρα διατυπωμένο στο πόρισμα της Επιτροπής Εμπειρογνομώνων (Γεραπετρίτη), ότι σ' αυτή την περίπτωση θα αποκλειόταν παντελώς το ενδεχόμενο μετωπικής ή οπισθομετωπικής σύγκρουσης. Προκύπτει επομένως πέραν πάσης αμφιβολίας η αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της παράλειψης της μέριμνας για να ολοκληρωθεί η εκτέλεση των σχετικών συμβάσεων και του επελθόντος αποτελέσματος.

- Ταυτόχρονα, μεταξύ των πολλών ζητημάτων για θέματα σιδηροδρομικής ασφαλείας για τα οποία το Υπουργείο Μεταφορών είχε τον τελευταίο λόγο, αναφέρουμε συνοπτικά από τη μη στελέχωση του ΟΣΕ (περίοδος 2011 - 2022) με το απαραίτητο προσωπικό (ιδίως σε θέσεις σταθμαρχών, κλειδούχων) κλπ, το μη εκσυγχρονισμό του

Κανονισμού Εκπαίδευσης Σταθμαρχών, τη μη επαρκή στελέχωση της ΡΑΣ (ειδικά την περίοδο 2017 - 2022), ώστε να μπορεί να ανταποκριθεί στα υψηλά καθήκοντα εποπτείας, ελέγχων και υλοποίησης σε θέματα σιδηροδρομικής ασφάλειας, τη μη στελέχωση της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων, μέχρι τις καθυστερήσεις στην υλοποίηση της σύμβασης ανάταξης της φωτεινής σηματοδότησης και συστημάτων ασφάλειας την περίοδο 2016 - 2023 και την έγκριση το Μάρτιο του 2019 του τροποποιημένου Γενικού Κανονισμού Κυκλοφορίας.

- Εκτός όλων αυτών, όπως επισημαίνεται στο πόρισμα της Επιτροπής Εμπειρογνωμόνων που συγκροτήθηκε στις 6.3.2023 με απόφαση του Γενικού Γραμματέα Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, η παράλειψη των αρμόδιων Υπουργών, τουλάχιστον από το έτος 2018, να επιβάλλουν, στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων τους, σε όλες τις εταιρείες παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών την προμήθεια και εγκατάσταση του συστήματος συνεχούς και αξιόπιστης ραδιοεπικοινωνίας GSM - R, συνιστά παράλειψη οφειλόμενης ενέργειας που συνδέεται αιτιωδώς με το δυστύχημα στα Τέμπη, καθώς απέκλεισε στη συγκεκριμένη περίπτωση τη δυνατότητα επικοινωνίας του σταθμάρχη Λάρισας με τους δυο μηχανοδηγούς αλλά και των δυο μηχανοδηγών μεταξύ τους.

Το σύστημα είχε εγκατασταθεί μόλις το 2018 και μόνο για το Τμήμα Κιάτο - Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Προμαχώνας στις γραμμές του ΟΣΕ και στο τροχαίο υλικό που ήταν τότε στην ιδιοκτησία της ΤΡΑΙΝΟΣΕ αλλά εκκρεμούσε η εγκατάστασή του σε μέρος του τροχαίου υλικού της Hellenic Train. Αν η τελευταία αυτή εκκρεμότητα είχε ολοκληρωθεί, τότε είναι πολύ πιθανό ο μηχανοδηγός του IC 62 να είχε επικοινωνήσει με τον Σταθμάρχη Λάρισας αλλά και με τον μηχανοδηγό του αντιθέτως και επί της ίδιας γραμμής κινούμενου εμπορικού συρμού 63503, αφού το πιθανότερο είναι ότι θα είχε ακούσει την αναγγελία που δόθηκε για την αναχώρηση του εμπορικού στη γραμμή καθόδου προς Λάρισα, κάτι που θα μπορούσε να συμβάλει στην αποτροπή του δυστυχήματος.

- Ακόμη με ευθύνη των αρμόδιων Υπουργών δεν μερίμνησαν στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων ώστε να λειτουργεί ομαλά και απρόσκοπτα το Κέντρο Ελέγχου Λάρισας το οποίο ήταν εγκατεστημένο στη θέση Ζάχαρη και είχε την δυνατότητα να επιβλέπει την κυκλοφορία των συρμών έστω σε τοπικό επίπεδο. Ήδη από την αρχή της λειτουργίας του κατά το έτος 2004 εμφάνιζε συνεχώς προβλήματα με αποτέλεσμα να μην παρέχει την απαιτούμενη ασφάλεια και αξιοπιστία. Ειδικότερα δε μετά από την καταστροφή του λόγω πυρκαγιάς το 2019 ουδέποτε επισκευάστηκε, με αποτέλεσμα την ημέρα του δυστυχήματος να λείπει μια ακόμη ασφαλιστική δικλείδα που θα μπορούσε πιθανά να διαγνώσει το λάθος του Σταθμάρχη και να αποτρέψει το δυστύχημα.

- Επίσης, μέχρι το 2020 ήταν σε λειτουργία στα κεντρικά γραφεία του ΟΣΕ (επί της

οδού Καρόλου) στην Αθήνα, το αποκαλούμενο δευτεροβάθμιο όργανο ελέγχου και ρύθμισης της κυκλοφορίας το συντονιστικό όργανο του ΟΣΕ και της HELLENIC TRAIN ώστε να εξασφαλίζεται άμεση διασύνδεση και συντονισμός, αποτελούμενο από ένας σταθμάρχη, έναν προϊστάμενο αμαξοστοιχίας και ένα στέλεχος από τα μηχανοστάσια. Το συγκεκριμένο όργανο, με βάση φωνητικές πληροφορίες που περιέρχονταν σε αυτό (είτε μέσω του συστήματος GSM – R μετά το 2018, είτε με τα ραδιοβοηθήματα του ΟΣΕ παλιότερα είτε ακόμη με μια χρήση σταθερής τηλεφωνίας), σημείωνε επί χάρτου και αποτύπωνε με ακρίβεια τη θέση και την πορεία κίνησης του κάθε συρμού. Αν λειτουργούσε την ημέρα του δυστυχήματος – εγκλήματος, θα αποτελούσε πρόσθετη ασφαλιστική δικλείδα, που θα έδινε πιθανόν τη δυνατότητα παρακολούθησης της πορείας των δύο συρμών. Συνεπώς, η παράλειψη των αρμόδιων υπηρεσιακών παραγόντων του ΟΣΕ να διατηρούν σε λειτουργία το πιο πάνω δευτεροβάθμιο όργανο ελέγχου και ρύθμισης της κυκλοφορίας συντέλεσε και αυτό καθοριστικά στην άρση των όρων ασφαλούς διεξαγωγής της σιδηροδρομικής συγκοινωνίας. Ενώ η εξέλιξη αυτή ήταν σε γνώση των αρμοδίων Υπουργών από το 2020, εντούτοις αυτοί παρέλειψαν να ασκήσουν τον εκ του νόμου επιβαλλόμενο έλεγχο και την εποπτεία στον ΟΣΕ, ώστε να συνεχίσει την λειτουργία του το πιο πάνω όργανο, ενώ η παράλειψή τους αυτή συνδέεται αιτιωδώς με το δυστύχημα – έγκλημα, καθώς θα αποτελούσε πρόσθετο και επαρκή όρο για την αποτροπή του.

Αλλά και ως προς τη στελέχωση, εκπαίδευση κλπ του απαραίτητου προσωπικού, όλοι οι Υπουργοί παρά την ιδιαίτερη νομική υποχρέωση που είχαν λόγω της θέσης τους για την ορθή εποπτεία των οργανισμών που ήταν επιφορτισμένοι με την ασφάλεια της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας και συγκεκριμένα του ΟΣΕ, της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και της ΡΑΣ όχι μόνο δεν μερίμνησαν αλλά αντίθετα παρέλειψαν (στη βάση των συγκεκριμένων πολιτικών επιλογών που αναφέραμε παραπάνω) να τους στελεχώσουν με επαρκές και εξειδικευμένο προσωπικό ώστε να διασφαλιστεί η ορθή και ομαλή λειτουργία τους:

- στα πλαίσια του προγράμματος μείωσης του προσωπικού στον ΟΣΕ τις τελευταίες δεκαετίες περιορίστηκε καταλυτικά ο απαιτούμενος αριθμός προσωπικού για την ασφαλή διεξαγωγή των σιδηροδρομικών μεταφορών. Όπως επισημαίνεται και στο πόρισμα της Επιτροπής Εμπειρογνομητών μειώθηκε δραματικά ο αριθμός των σταθμαρχών, με συνέπεια, τη λειτουργία των σταθμαρχείου Λάρισας με έναν μόνο σταθμάρχη στη βραδινή βάρδια, δηλαδή το χρόνο του δυστυχήματος - εγκλήματος, ενώ η ταυτόχρονη λειτουργία του με δύο σταθμάρχες απομακρύνει δραστικά τον κίνδυνο λάθους, όπως διαπιστώνει και η ίδια η Επιτροπή. Συνεπώς, η παράλειψη του κάθε Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών να μεριμνήσει με συγκεκριμένες πράξεις και ενέργειες στην κάλυψη όλων των θέσεων σταθμαρχών, ώστε κάθε βάρδια να λειτουργεί με βάση τους κανόνες ασφαλείας με δυο σταθμάρχες, συνιστά ουσιαστικά εγκληματική αδιαφορία και συνέχεται αιτωδώς με την αύξηση του κινδύνου πρόκλησης σιδηροδρομικού ατυχήματος, όπως ακριβώς συνέβη στα Τέμπη.

- Επίσης οι αρμόδιοι Υπουργοί παρέλειπαν να ασκήσουν τον απαιτούμενο έλεγχο για τη διαπίστωση της επάρκειας του προσωπικού, αλλά και αυστηρότερους ελέγχους σχετικά με την επάρκεια και καταλληλότητα του προσωπικού ασφαλείας και τη στελέχωση των αντίστοιχων υπηρεσιών. Οι παραπάνω υποχρεωτικοί έλεγχοι έπρεπε να είναι επιτακτικότεροι, ενόψει του ότι, όπως προαναφέρθηκε, ήταν σε γνώση τους η καθυστέρηση στην εγκατάσταση και λειτουργία των ηλεκτρονικών συστημάτων ασφαλείας, κάτι που σημαίνει ότι πλέον η ασφάλεια της σιδηροδρομικής συγκοινωνίας ήταν αποκλειστικό έργο των υπαλλήλων του ΟΣΕ και οι αρμόδιοι Υπουργοί όφειλαν να μεριμνήσουν για την εξάλειψη κάθε πιθανότητας ανθρώπινου σφάλματος.

Αντίθετα, δεν προέβησαν σε καμία τέτοια ενέργεια φτάνοντας στο σημείο σχετικά με την επιλογή του προσωπικού ασφαλείας και ιδίως των σταθμαρχών τα τελευταία χρόνια να διαπιστώνεται με τον πιο επίσημο τρόπο η μη τήρηση βασικών κανόνων επιλογής και εκπαίδευσης του προσωπικού.

Ειδικότερα, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.) στην απόφαση της Ολομέλειάς της με αριθμό 24/2023 μετά από έρευνα του κύκλου εκπαίδευσης του Προσωπικού Κλάδου Κυκλοφορίας στον οποίο συμμετείχε ο σταθμάρχης που εμπλέκεται στο δυστύχημα της 28ης Φλεβάρη, αποφάσισε τη λήψη έκτακτων προσωρινών μέτρων λόγω σοβαρών ενδείξεων παράβασης όρων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας κατά την εκπαίδευση των παραπάνω αναφερόμενων σταθμαρχών, εντοπίζοντας, λόγω της παράβασης, άμεση, σοβαρή και επικείμενη απειλή για τη δημόσια ασφάλεια.

Με την απόφαση αυτή η ΡΑΣ υποχρέωσε τον ΟΣΕ να μην απασχολεί σε θέσεις κρίσιμων καθηκόντων ασφαλείας, όπως αυτές ορίζονται στον Εκτελεστικό Κανονισμό της Επιτροπής της 16ης Μαΐου 2019 σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα "διεξαγωγή και διαχείριση της

κυκλοφορίας” του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το σύνολο των υποψηφίων σταθμαρχών οι οποίοι μετείχαν στη “Βασική Εκπαίδευση Προσωπικού Κλάδου Κυκλοφορίας (Σταθμάρχες)” με κωδ. 22075 και 22076, αφού η επιλογή και κατάρτιση του προσωπικού αυτού δεν ήταν σύμφωνη με τους εθνικούς και ευρωπαϊκούς κανονισμούς και μάλιστα σε τέτοιο βαθμό, ώστε η Ρ.Α.Σ. να θεωρεί ότι η απασχόλησή τους σε κρίσιμες θέσεις να είναι επικίνδυνη.

Αποτέλεσμα όλων αυτών των παραλείψεων - πολιτικών επιλογών στον αριθμό των εργαζομένων, τα ωράρια και την εκπαίδευσή τους, στους ρυθμούς εγκατάστασης των σύγχρονων συστημάτων ασφαλείας και την υλοποίηση σχετικών συμβάσεων, στη συντήρηση στις υποδομές, δημιουργήθηκαν τα προβλήματα, τα κενά και οι ελλείψεις που αυξάνουν την πιθανότητα και τις συνέπειες του “ανθρώπινου λάθους”.

Αποτέλεσμα όλων των παραλείψεων ήταν - τελικά - το έγκλημα στα Τέμπη αλλά και τα δεκάδες προηγούμενα σιδηροδρομικά ατυχήματα. Είναι προφανές ότι αυτές οι παραλείψεις των αρμόδιων Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και των διοικήσεων των εποπτευόμενων από αυτούς οργανισμών επέδρασαν στην πρόκληση του δυστυχήματος στα Τέμπη, αφού, θα μπορούσαν με ενέργειές τους να είχαν εξαλειφθεί οι κίνδυνοι που συνδέονται με τις πιο πάνω ελλείψεις και να είχε αποτραπεί το δυστύχημα.

Με δεδομένο ότι οι ελλείψεις στα συστήματα ασφαλείας και η αδυναμία αποφυγής του ανθρώπινου λάθους ήταν σε γνώση - λόγω της θέσης τους - των αρμόδιων Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, ανακύπτει ζήτημα όχι απλά αμέλειάς τους αλλά συμπεριφοράς που μπορεί να θεωρηθεί ότι τελέσθηκε με ενδεχόμενο δόλο (σύμφωνα με τον Ποινικό Κώδικα με ενδεχόμενο δόλο πράττει εκείνος, που προβλέπει το εγκληματικό αποτέλεσμα ως δυνατή συνέπεια της πράξης του και το “αποδέχεται”, βλ. και ΟΛΑΠ 4/2010, ΟΛΑΠ 8/2005, ΑΠ 77/2021, ΑΠ 1446/2018, ΑΠ 297/2007), αφού αποδέχονταν στην πραγματικότητα με τη στάση τους αυτή την αυξημένη πιθανότητα πρόκλησης θανατηφόρου σιδηροδρομικού δυστυχήματος. Άλλωστε σχετικά ατυχήματα - με θανάτους αλλά και σοβαρούς τραυματισμούς - γίνονταν επανειλημμένα όλα αυτά τα χρόνια.

Ότι ήταν σε πλήρη γνώση τους αυξημένη η πιθανότητα πρόκλησης θανατηφόρου σιδηροδρομικού δυστυχήματος επιβεβαιώνεται ενδεικτικά από τα έγγραφα που συνέταξαν, δημοσιοποίησαν και απέστειλαν αρμοδίως:

α) η Πανελλήνια Ομοσπονδία Σιδηροδρομικών (ΠΟΣ) και συγκεκριμένα η αίτηση ακύρωσης της 22.5.2013 κατά της ιδιωτικοποίησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η επιστολή της 11.12.2015, το εξώδικο της 21.12.2015, η ανακοίνωση της 12.7.2016 κοκ όπου επισημαίνονται τα κενά σε θέματα ασφαλείας, οι επαπειλούμενοι κίνδυνοι και απαιτείται η λήψη των αναγκαίων μέτρων.

β) η “Πανελλήνια Ένωση Προσωπικού Έλξης” και συγκεκριμένα το εξώδικο της 14.12.2015, το δελτίο τύπου της 23.12.2015, η επιστολή της 26.8.2020, το εξώδικο της 7.9.2021, το εξώδικο της 31.10.2022, το εξώδικο της 8.3.2022 κοκ. Με τα έγγραφα αυτά οι μηχανοδηγοί επισημαίνουν και τονίζουν τις ελλείψεις σε θέματα σιδηροδρομικής ασφάλειας και ζητούν να ληφθούν τα απαραίτητα μέτρα που θα διασφαλίσουν την ασφάλεια και υγεία των εργαζομένων και των μετακινουμένων.

γ) ο Φίλιππος Τσαλίδης, Διευθύνων Σύμβουλος της ΤΡΑΙΝΟΣΕ από τον Μάρτιο του 2016 ως τις 14 Σεπτεμβρίου του 2021, με επιστολή του προς το υπουργείο στις 6 Σεπτέμβρη 2021, με θέμα «σοβαρά λειτουργικά προβλήματα του ελληνικού σιδηροδρόμου». Η επιστολή απευθυνόταν στον πρόεδρο και διευθύνοντα σύμβουλο του ΟΣΕ, Σπύρο Πατέρα, με πρώτο όνομα στην κοινοποίηση αυτό του Κώστα Καραμανλή και δεύτερο του τότε υφυπουργού Υποδομών και Μεταφορών, Μιχάλη Παπαδόπουλου. Ενήμερη ήταν και η πρόεδρος της ΡΑΣ, Ιωάννα Τσιαπαρίκου. Στο «εμπιστευτικό», όπως αναφέρεται στα σχετικά δημοσιεύματα, έγγραφο, αναφερόταν ότι «τα προβλήματα οδηγούν σε μονοδρομήσεις γραμμών, καθιστώντας περισσότερο πιθανά τα ανθρώπινα λάθη με απρόβλεπτες συνέπειες». Αφορμή δε για την επιστολή ήταν δύο ατυχήματα που είχαν συμβεί τον Αύγουστο του 2021 στον Δομοκό και τη Λευκοθέα Σερρών.

δ) η μόλις 20 μέρες πριν το έγκλημα στα Τέμπη ανακοίνωση της «Δημοκρατικής Ενωτικής Συνδικαλιστικής Κίνησης» Σιδηροδρομικών (ΔΕΣΚ) όπου μετά από αλληπάλληλες σχετικές ανακοινώσεις, έκρουε τον κώδωνα του κινδύνου για την κατάσταση που επικρατεί στον σιδηρόδρομο επισημαίνοντας χαρακτηριστικά: «Είναι πλέον εξοργιστικό αυτά να αποτελούν σχεδόν καθημερινό φαινόμενο και να μην παίρνεται κανένα ουσιαστικό μέτρο, να μη δρομολογείται καμία βελτίωση στην υποδομή και λειτουργία, να μην ελέγχονται οι εμπλεκόμενοι φορείς και να μην αναζητούνται ευθύνες. Όπως οι προηγούμενες κυβερνήσεις έτσι και η σημερινή έχει άλλες προτεραιότητες και όχι την ασφαλή μετακίνηση των πολιτών. Αντιλαμβάνονται την ασφάλεια ως κόστος.(...) Δεν θα περιμένουμε το δυστύχημα που έρχεται, για να τους δούμε να χύνουν κροκοδείλια δάκρυα κάνοντας διαπιστώσεις.

Επομένως, οι αρμόδιοι Υπουργοί και οι διοικήσεις των εποπτευόμενων απ’ αυτούς φορέων ήταν σε γνώση όλων των ελλείψεων στα συστήματα ασφαλείας και της ελλιπούς στελέχωσης των επιφορτισμένων με την ασφαλή διεξαγωγή των σιδηροδρομικών συγκοινωνιών υπηρεσιών. Αυτές οι ελλείψεις προκάλεσαν μια σειρά ατυχήματα μέχρι το έγκλημα στα Τέμπη, με τους συγκεκριμένους υπουργούς να αδιαφορούν, να μην προβαίνουν σε καμία ενέργεια λήψης των απαραίτητων μέτρων, αποδεχόμενοι έτσι την πιθανότητα πρόκλησης θανατηφόρου σιδηροδρομικού δυστυχήματος.

Επίσης για όλους τους ως άνω υπουργούς, υπάρχουν και ποινικές ευθύνες για το



κακουργηματικό αδίκημα της θανατηφόρου έκθεσης, ακριβώς επειδή ήταν σε γνώση τους, λόγω της θέσης και των σχετικών καθηκόντων τους, οι ελλείψεις και τα κενά στα ζητήματα ασφάλειας του σιδηροδρομικού δικτύου, που συνδέονται αιτιωδώς, τόσο με το συγκεκριμένο δυστύχημα όσο και με πλήθος άλλων που συνέβησαν στο παρελθόν (θανατηφόρο ατύχημα στο 'Αδενδρο το 2017, επαναλαμβανόμενοι εκτροχιασμοί με απλές έως βαριές σωματικές βλάβες κοκ) και παρολαυτά όχι μόνο δεν προειδοποιούσαν αλλά αντίθετα διαβεβαίωναν για την ασφαλή χρήση του.

Κατ' επέκταση θεμελιώνεται και το αδίκημα της παράβασης καθήκοντος αφού οι αρμόδιοι υπουργοί Υποδομών και Μεταφορών οι οποίοι είχαν την εποπτεία του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ, παρέλειψαν σκοπίμως να επιβλέψουν τον τρόπο ανάθεσης των έργων αυτών με σκοπό να εξυπηρετήσουν τους μεγάλους επιχειρηματικούς κολοσσούς. Είναι χαρακτηριστικό ότι, όπως προέκυψε από τις εργασίες της Εξεταστικής Επιτροπής αλλά σύμφωνα και με το ίδιο το πόρισμα της Επιτροπής Εμπειρογνωμόνων τα έργα τα οποία ήταν αναγκαία για την εγκατάσταση των συστημάτων ασφαλείας στον ελληνικό σιδηρόδρομο αντί να είναι ενιαία, όπως θα έπρεπε, τελικώς κατατμήθηκαν με σκοπό να ικανοποιηθούν όσο το δυνατόν περισσότεροι επιχειρηματικοί όμιλοι με αποτέλεσμα να προκληθούν σοβαρά προβλήματα λειτουργικότητας και συμβατότητας.

Σοβαρά ζητήματα και ποινικές ευθύνες εγείρονται και από την αλλοίωση του τόπου του δυστυχήματος - εγκλήματος λίγες ημέρες μόλις μετά το συμβάν κατόπιν εντολών στελεχών της κυβέρνησης και της Περιφέρειας Θεσσαλίας υπήρξε. Συγκεκριμένα ειδικά συνεργεία με τη χρήση βαρέων μηχανημάτων, φορτηγών κτλ προέβησαν στην αφαίρεση χωμάτινων όγκων από το σημείο της σύγκρουσης και στην συνέχεια προχώρησαν στην επικάλυψη του χώρου με την επίστρωση υλικών που μεταφέρθηκαν από αλλού και συγκεκριμένα τόνους χαλικιού, ασφάλτου κτλ υπερκαλύπτοντας την έκταση όπου αναπτύχθηκε η φωτιά.

Η ως άνω παράνομη πράξη συνιστά αλλοίωση του χώρου του πολύνεκρου δυστυχήματος καθώς τελέστηκε πριν ακόμη επισκεφτούν το χώρο το κλιμάκιο της Χημικής Υπηρεσίας Λάρισας για δειγματοληψία υλικών που έλαβε χώρα στις 29-3-2023, πριν διοριστούν και προβούν σε αυτοψία οι τεχνικοί σύμβουλοι οικογενειών, δίχως να συντρέχει καμία περίπτωση κινδύνου για την δημόσια υγεία ή το περιβάλλον και δίχως την έγκριση των ανακριτικών αρχών. Απόρροια των ενεργειών αυτών ήταν να χαθεί πολύτιμο υλικό (χημικό και γενετικό) απαραίτητο για την σύνταξη της πραγματογνωμοσύνης που θα φώτιζε τα αίτια του δυστυχήματος και δη αυτά της έκρηξης που ακολούθησε της σύγκρουσης των τρένων. Κατ' επέκταση από τις εργασίες της εξεταστικής προέκυψε ότι αρμόδια πολιτικά πρόσωπα που εμπλέκονται στις ως άνω παράνομες ενέργειες είναι μεταξύ άλλων οι Κ. Αγοραστός, τέως Περιφερειάρχης Θεσσαλίας και Χ. Τριαντόπουλος νυν υφυπουργός Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας.

Η παραπάνω εξέλιξη θεωρούμε ότι συνδέεται και με την καταγγελλόμενη - σύμφωνα με το πόρισμα των εμπειρογνομόνων των συγγενών - απώλεια βιντεοληπτικού υλικού για την εμπορική αμαξοστοιχία. Όπως καταγγέλλεται στα αιτήματα που έχουν υποβληθεί οι απαντήσεις ήταν ότι είχε καταστραφεί το υλικό. Συνδέεται επίσης και χρήζει περαιτέρω διερεύνησης με το γεγονός της ισχυρότατης έκρηξης και της πυρκαγιάς που προήλθε από την σύγκρουση των δύο αμαξοστοιχιών η οποία και αποτέλεσε την βασική αιτία για τον θάνατο δια απανθρακώσεως πολλών εκ των 57 επιβατών. Η ύπαρξη της χημικής ουσίας ξυλολίου που ανευρέθηκε στον χώρο του δυστυχήματος προκαλεί σοβαρά ερωτηματικά για το φορτίο που πράγματι μετέφερε η εμπορική αμαξοστοιχία εάν λάβει κανείς υπόψη και τις δηλώσεις του πρώην Υπουργού Ρέππα περί «μαύρων βαγονιών». Σύμφωνα δε με δημοσιεύματα των τελευταίων ημερών πολλαπλασιάζονται τα ερωτηματικά για το τι πραγματικά μεταφερόταν στην αμαξοστοιχία και ενδεχομένως αποτελούν και μια εξήγηση για το εσπευσμένο της υπερκάλυψης με φερτά υλικά και αλλοίωσης του τόπου του εγκλήματος.

Θέτουμε συγκεκριμένα τις παραπάνω ποινικές ευθύνες (με δεδομένο ότι από την έρευνα της δικαιοσύνης πιθανά θα προκύψουν και άλλες) έχοντας υπόψη μας ότι μέρος αυτών έχει παραγραφεί λόγω της ευνοϊκής ποινικής μεταχείρισης που επιφυλάσσει στα μέλη της Κυβέρνησης το Σύνταγμα και ο νόμος περί ευθύνης Υπουργών. Γι' αυτό άλλωστε και είναι διαχρονική η θέση του ΚΚΕ για κατάργηση των ευνοϊκών συνταγματικών διατάξεων για τα μέλη της Κυβέρνησης (άρθρο 86) καθώς και του νόμου περί ευθύνης Υπουργών ώστε να δικάζονται οι Υπουργοί όπως όλοι οι πολίτες. Αυτή τη θέση, που επανέλαβε το ΚΚΕ και στην τελευταία συνταγματική αναθεώρηση, απέρριψαν ΝΔ, ΣΥΡΙΖΑ και ΠΑΣΟΚ.

Εκτός αυτού όμως με ευθύνη των κυβερνήσεων έχει διαμορφωθεί και ένα ευνοϊκό

ποινικό πλαίσιο. Είναι χαρακτηριστικό ότι η έκθεση ατόμων σε κίνδυνο που προκαλεί βαριά σωματική βλάβη υποβιβάστηκε από κακούργημα σε πλημμέλημα με τους Ποινικούς Κώδικες της κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ (που διατηρήθηκε φυσικά από την κυβέρνηση της ΝΔ).

Ενώ, ακριβώς επειδή και η παράβαση καθήκοντος είναι πλημμεληματικού χαρακτήρα με σύντομη πενταετή παραγραφή τελικά ποινικά υπεύθυνοι μπορούν να καταστούν μόνο οι τέως Υπουργοί Χ. Σπίρτζης και Κ. Καραμανλής. Αντίστοιχα, στο πόρισμα της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας για τη Σύμβαση 717, οι ευθύνες περί απιστίας για τον πρώην Υπουργό Σπίρτζη έχουν παραγραφεί αφού είναι πλημμεληματικού χαρακτήρα.

Χωρίς να σταθούμε αναλυτικά, αντίστοιχες ποινικές ευθύνες, οι οποίες ήδη άλλωστε διερευνώνται από τον Εφέτη Ανακριτή Λάρισας, υπάρχουν και κατά άλλων κυβερνητικών στελεχών και στελεχών αρμόδιων κρατικών οργανισμών / ανεξάρτητων αρχών (ΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ, ΡΑΣ) είτε βρίσκονταν σε επίπεδο διοίκησης ή διεύθυνσης, αναφορικά κυρίως με τις καθυστερήσεις στην υλοποίηση εκτέλεσης των συμβάσεων για την εγκατάσταση των συστημάτων ασφαλείας και την πιστοποίηση τους».