

**ΠΟΡΙΣΜΑ
ΓΙΑ ΤΟ ΕΓΚΛΗΜΑ ΤΩΝ ΤΕΜΠΩΝ**

Κ.Ο. ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ

Αθήνα, Μάρτιος 2024

Πίνακας περιεχομένων

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ	3
A. ΔΙΑΔΙΚΑΣΤΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ	3
B. ΘΕΣΜΙΚΕΣ ΠΑΡΕΚΤΡΟΠΕΣ	3
α) Συγκρότηση Προεδρείου.....	3
β) Εξαίρεση μέλους.....	4
γ) Μάρτυρες - Απόκρυψη κρίσιμων εγγράφων	4
II. ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΠΡΟΕΚΥΨΑΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΞΕΤΑΣΗ ΜΑΡΤΥΡΩΝ	13
III. ΤΟ ΑΦΗΓΗΜΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ	24
IV. Η HELLENIC TRAIN (ΠΡΩΗΝ ΤΡΑΙΝΟΣΕ)	28
V. Η ΠΥΡΚΑΓΙΑ ΚΑΤΑ ΤΟ ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ ΚΑΙ ΤΟ ΜΠΑΖΩΜΑ	30
VI. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	31

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

A. ΔΙΑΔΙΚΑΣΤΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Με την από 15 Νοεμβρίου 2023 απόφαση της Ολομέλειας της Βουλής, με την οποία έγινε δεκτή η από 7 Νοεμβρίου 2023 'βολική' για την κυβέρνηση πρόταση του Προέδρου της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ», Δημητρίου Κουτσούμπα και των Βουλευτών μελών αυτής, σύμφωνα με τα άρθρα 68 παρ. 2 εδ. γ' και δ' του Συντάγματος και 144 παρ. 5 εδ. β' του Κανονισμού της Βουλής, ΜΕΡΟΣ Α' ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟ (ΦΕΚ 106 Α' /24.6.1987), και έχοντας απορριφθεί από την κυβερνητική πλειοψηφία η πρόταση για σύσταση προανακριτικής επιτροπής, συγκροτήθηκε η παρούσα Εξεταστική Επιτροπή για «τη διερεύνηση του εγκλήματος των Τεμπών και όλων των πτυχών που σχετίζονται με αυτό» (αρ. πρωτ. 14088 / 9456/20-11-2023, ΑΔΑ: 0Η-08Ο7) προκειμένου να διερευνήσει τα αίτια του τραγικού σιδηροδρομικού δυστυχήματος.

B. ΘΕΣΜΙΚΕΣ ΠΑΡΕΚΤΡΟΠΕΣ

Από την έναρξη των συνεδριάσεων της Εξεταστικής Επιτροπής διαπιστώθηκαν πλείστες θεσμικές παρεκτροπές της κυβερνητικής πλειοψηφίας, οι οποίες, εκ των υστέρων, αποδείχτηκε ότι συνέτειναν στην προσπάθεια συγκάλυψης των αιτιών και των πραγματικών ενόχων του εγκλήματος αυτού. Ειδικότερα:

α) Συγκρότηση Προεδρείου

Με δεδομένο ότι πρόκειται για Εξεταστική Επιτροπή που συγκροτήθηκε με πρόταση κόμματος της Αντιπολίτευσης, του ΚΚΕ, και ψηφίστηκε από τα περισσότερα κόμματα της Αντιπολίτευσης, στο Προεδρείο θα έπρεπε να υπάρχει εκπροσώπηση της Αντιπολίτευσης. Παρόλα αυτά, Πρόεδρος του Προεδρείου εξελέγη ο βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας (ΝΔ), Δ. Μαρκόπουλος, ο οποίος μάλιστα είχε χαρακτηρίσει το έγκλημα των Τεμπών ως ατύχημα, ως μια μεγάλη καταστροφή (Πρακτικά Βουλής, ΣΚ' Περίοδος Προεδρευόμενης Κοινοβουλευτικής Δημοκρατίας, Σύνοδος Α', Συνεδρίαση ΝΑ', Τετάρτη 15 Νοεμβρίου 2023, σελ. 5316 - «Όλοι εδώ -μη γελιόμαστε!- συγκλονισμένοι πληροφορηθήκαμε στις 28 Φεβρουαρίου αργά το βράδυ αυτό

το συγκλονιστικό ατύχημα, μια μεγάλη καταστροφή, της οποίας το μέγεθος πραγματικά μας συγκλόνισε». Αντιπρόεδρος η Κ. Παλιούρα και γραμματέας ο Α. Μπαρτζώκας, αμφότεροι από τη κυβερνητική πλειοψηφία. Το γεγονός δε ότι η όλη διαδικασία της εκλογής του Προεδρείου, στην οποία τέθηκαν πλείστες αντιρρήσεις και νομικά ζητήματα, δεν έγινε δημόσια, καταδεικνύει για άλλη μια φορά τη διάθεση της ΝΔ για συσκότιση της αλήθειας.

β) Εξαίρεση μέλους

Εφαλτήριο της εργώδους προσπάθειας της κυβέρνησης για συγκάλυψη και αποπροσανατολισμό υπήρξε η εξαίρεση της Ζωής Κωνσταντοπούλου, επικεφαλής της Πλεύσης Ελευθερίας, από την Εξεταστική Επιτροπή για τη «διερεύνηση του εγκλήματος των Τεμπών», στη βάση σχετικής γνωμοδότησης του Επιστημονικού Συμβουλίου της Βουλής, λόγω της φερόμενης εμπλοκής της στην υπεράσπιση συγγενών θυμάτων, παρόλες τις αντιρρήσεις που διατυπώθηκαν και από την πλευρά μας. Ότι δηλαδή οι Κ.Ο. ορίζουν την εκπροσώπησή τους και είναι απαράδεκτο η πλειοψηφία της επιτροπής να επεμβαίνει στη σύνθεσή της αποκλείοντας μέλη. Την εναντίωσή τους στον αποκλεισμό αυτό εξέφρασαν με την αποστολή σχετικού εξωδίκου προς τον Πρόεδρο της Βουλής, Κωνσταντίνο Τασούλα, κοινοποιημένο προς τον Πρόεδρο της Εξεταστικής Επιτροπής για τα Τέμπη, Δ. Μαρκόπουλο, τον Υπουργό Δικαιοσύνης Γ. Φλωρίδη και την Εισαγγελία Αρείου Πάγου, ο Σύλλογος Ατόμων Πληγέντων Δυστυχήματος Τεμπών, καταγγέλλοντας «μεθόδευση της επιχειρούμενης αποβολής από την Επιτροπή μέλους της» και ζητώντας να απέχουν «από οποιαδήποτε απόφαση ή ενέργεια αμαυρώσει περαιτέρω την εικόνα των δραστηριοτήτων της Εξεταστικής Επιτροπής».

γ) Μάρτυρες - Απόκρυψη κρίσιμων εγγράφων

Σύμφωνα με το Άρθρο 145 του Κανονισμού της Βουλής, ΜΕΡΟΣ Α΄ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟ (ΦΕΚ 106 Α' /24.6.1987), υπό τον τίτλο Εξουσίες, « 1. Οι Εξεταστικές Επιτροπές έχουν όλες τις αρμοδιότητες των ανακριτικών αρχών, καθώς και του Εισαγγελέα Πλημμελειοδικών, και ενεργούν κάθε

αναγκαία, κατά την κρίση τους, έρευνα για την επίτευξη του σκοπού για τον οποίο συστάθηκαν. Η Βουλή μπορεί με απόφασή της να περιορίσει τις εξουσίες της Εξεταστικής Επιτροπής. 2. Οι εξουσίες των Εξεταστικών Επιτροπών ασκούνται με τους όρους και τις διατυπώσεις των άρθρων 146 και 147, καθώς και του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας [...]. Εξάλλου, σύμφωνα με το Άρθρο 147, υπό τον τίτλο Προσφυγή σε άλλα αποδεικτικά μέσα «1. Η Εξεταστική Επιτροπή έχει δικαίωμα να καλεί και να εξετάζει μάρτυρες, να ενεργεί αυτοψία ή να διατάσσει πραγματογνωμοσύνη με τους όρους και τις διατυπώσεις που προβλέπονται από τις διατάξεις του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας.2.[...].».

Από τις ανωτέρω διατάξεις ερμηνευόμενες συνδυαστικώς προς το δικαίωμα της κοινοβουλευτικής μειοψηφίας περί άσκησης ευρέως κοινοβουλευτικού ελέγχου προς τις πράξεις της κυβέρνησης που κατοχυρώνεται στο Σύνταγμα, ο κατάλογος των προς κλήση μαρτύρων δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να είναι κλειστός.

Τη δυναμικότητα της διαδικασίας και ότι ο κατάλογος των προς εξέταση μαρτύρων θα είναι ανοιχτός για διεύρυνση, με βάση και τις ανάγκες που κάθε φορά θα προκύπτουν από τις καταθέσεις των μαρτύρων, διαβεβαίωσε ρητά και με πανηγυρικό τρόπο, καθ' όλη την διάρκεια των συνεδριάσεων της Επιτροπής, τόσο το Προεδρείο όσο και ο εισηγητής της κυβερνητικής πλειοψηφίας, Λ. Τσαβδαρίδης, όπως επίσης και τα μέλη αυτής, Χ. Κέλλας και Ιάσοντας Φωτήλας.

Ενδεικτικά αποσπάσματα από τα πρακτικά συνεδρίασης της Εξεταστικής Επιτροπής :

«ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Έναν αρχικό κατάλογο ουσιαστικά ζητάμε, για να έχουμε μια πρώτη βάση εκκίνησης (σελ. 15, Πρακτικά Συνεδρίασης 23-11-2023)

Γι' αυτό είπα «αρχικών μαρτύρων». Προφανώς η διαδικασία είναι δυναμική, δεν το συζητώ. (σελ. 16, Πρακτικά Συνεδρίασης 23-11-2023)

Άρα, απ' αυτά που βλέπω, συνεπώς και από τις τοποθετήσεις των Κοινοβουλευτικών Ομάδων και του Ανεξάρτητου Βουλευτή στην αντικατάστασή του, η απόφαση της Επιτροπής κατά πλειοψηφία είναι η εξής: Ως προς την εξέταση των μαρτύρων να ακολουθηθεί ένας ανοιχτός κατάλογος. (σελ. 91/93, Πρακτικά Συνεδρίασης 14-12-2023)

Θα είναι δυναμικός, ανοικτός, κατάλογος μαρτύρων ώστε να έχουμε τους πρώτους προς εξέταση μάρτυρες στην αρχή του χρόνου με την έναρξη των εργασιών της επιτροπής για το νέο έτος. (σελ. 136, Πρακτικά Συνεδρίασης 20-12-2023)

Ο κατάλογος είναι ανοικτός, όπως τον έχει ορίσει και η πλειοψηφία στην πρότασή της. (σελ. 4/8, Πρακτικά Συνεδρίασης 9-1-2024)

Σας έχουμε πει -και η πλειοψηφία έχει προτείνει και εμείς ως προεδρείο- ότι η διαδικασία είναι δυναμική και ο κατάλογος είναι ανοιχτός. (σελ. 166/18, Πρακτικά Συνεδρίασης 10-1-2024)

Θα θυμίσω ότι με απόφαση του Σώματος σε ό,τι αφορά τους μάρτυρες, είπαμε ότι είναι μία δυναμική και ανοιχτή ως προς τον κατάλογο, διαδικασία. (σελ. 262/8, Πρακτικά Συνεδρίασης 10-1-2024)

Ωραία. Κρατάμε ανοιχτό τον κατάλογο. (σελ. 380/382, Πρακτικά Συνεδρίασης 11-1-2024)

Σε ό,τι αφορά πάντως τη σειρά, εμείς αποφασίσαμε αρχικά τα πρόσωπα με ανοιχτό κατάλογο. (σελ. 149/157, Πρακτικά Συνεδρίασης 16-1-2024)

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (ΚΑΤΕΡΙΝΑ) ΠΑΠΑΚΩΣΤΑ-ΠΑΛΙΟΥΡΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): *Από εκεί και πέρα, έχουμε συζητήσει αυτό το θέμα, το οποίο θέτετε επανειλημμένες φορές. Θέλετε να επαναλάβω την επιχειρηματολογία του Προεδρείου; Έχουμε πει ότι ο κατάλογος είναι ανοιχτός. Το τι καταθέτουν οι μάρτυρες κρίνεται από όλους σας, από όλους μας και κυρίως από τον ελληνικό κυρίαρχο λαό και, από εκεί και πέρα, έχουμε πει ότι ολοκληρώνοντας σιγά σιγά την διαδικασία προφανώς και θα γίνει μια συζήτηση εάν κριθεί περαιτέρω να έρθει οποιοσδήποτε μάρτυρας. Δεν έχουμε να απαντήσουμε τίποτε άλλο περί αυτού. (σελ.69/9, Πρακτικά Συνεδρίασης 7-2-2024)*

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΠΑΡΤΖΩΚΑΣ (Γραμματέας της Επιτροπής): Έχουμε πει από την αρχή -και μιλάμε τώρα και ως δικηγόροι πολλοί εδώ μέσα- ότι υπάρχει ένας κατάλογος μαρτύρων. Ακόμη και στα δικαστήρια -το γνωρίζετε πολύ καλά όλοι όσοι είστε δικηγόροι- υπάρχει μια πηγή, μια δεξαμενή μαρτύρων και από εκεί πέρα, όταν κρίνεται σκόπιμο, καλούνται μάρτυρες....Αυτό λέμε. Είναι μια δυναμική διαδικασία κι όποτε κριθεί σκόπιμο, όποιοι κι αν είναι αυτοί οι μάρτυρες, ακόμη και αν σήμερα δεν έχουν ακουστεί εδώ μέσα, θα τους καλέσουμε. (σελ. 374/10, Πρακτικά Συνεδρίασης 11-1-2024)

Εμείς λέμε ότι μένει ο κατάλογος ανοιχτός, συνεχίζουμε την εξέταση των μαρτύρων που έχουμε ήδη αποφασίσει. (σελ. 375/10, Πρακτικά Συνεδρίασης 11-1-2024)

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Να φτιάξουμε έναν κατάλογο ανοιχτό, κατ' αρχάς. Δεν θέλουμε να αποκλείσουμε κανέναν μάρτυρα που μπορεί να κρίνεται σημαντικός για όλες τις πτέρυγες της Βουλής. Να είναι δυναμικός ο κατάλογος. (σελ. 8/93, Πρακτικά Συνεδρίασης 14-12-2023)

Ο κατάλογος πρέπει να μένει ανοιχτός και πρέπει να γνωρίζουμε και ποιοι μάρτυρες θα έρθουν ή όχι. (σελ. 17/93, Πρακτικά Συνεδρίασης 14-12-2023)

Από κει και πέρα, εάν προκύπτει από την εξέταση των μαρτύρων και από τη διαδικασία η ανάγκη να κληθούν και άλλοι μάρτυρες, είτε απ' αυτούς που έχουν ήδη προταθεί, αλλά σε πρώτη φάση ενδεχομένως θα κριθεί ότι δεν πρέπει να μπουν στον κατάλογο, είτε άλλοι μάρτυρες που δεν έχουν προταθεί καθόλου από την αρχή, να βάλουμε κι άλλους μάρτυρες. (σελ. 23/11, Πρακτικά Συνεδρίασης 18-12-2023)

Άρα, με αυτόν τον τρόπο φτιάχνουμε έναν κατάλογο, ο οποίος θα μας δώσει τη δυνατότητα να διαμορφώσουμε άποψη για όλα τα ζητήματα, να έχουμε τη δυνατότητα αυτόν τον κατάλογο να τον εμπλουτίσουμε, αν συμφωνήσουμε όλες οι πλευρές ότι υπάρχει ένας σημαντικός μάρτυρας και δεν επικαλύπτεται η δική του κατάθεση από κάποια από τις καταθέσεις που θα έχουν λάβει χώρα. (σελ. 88, Πρακτικά Συνεδρίασης 20-12-2023).

Στην πορεία αφού εξεταστούν αυτοί οι μάρτυρες να δούμε ό,τι θα προκύψει. Να το εξετάσουμε και πραγματικά να ξανακάνουμε μια κουβέντα, αν είναι κάποιοι μάρτυρες που μπορούν να συνεισφέρουν στην επιτροπή

ουσιαστικά θέματα και δεν έχουν κληθεί. (σελ. 132, Πρακτικά Συνεδρίασης 20-12-2023)

Κύριε Πρόεδρε, ο κατάλογος που έχουμε ως επιτροπή αποφασίστηκε κατά πλειοψηφία και ισχύει και είπαμε ότι είναι ανοικτός. Και εφόσον προκύψουν προς το τέλος της εξέτασης των μαρτύρων που έχουμε αποφασίσει να καλέσουμε -και ήδη δημιουργήθηκαν- θέματα με τις καταθέσεις των μαρτύρων, δηλαδή ποιοι είναι απαραίτητοι, ποιοι δεν είναι απαραίτητοι, θα το δούμε. Για αυτό τον λόγο αφήσαμε και τον κατάλογο ανοιχτό. (σελ. 351/7, Πρακτικά Συνεδρίασης 11-1-2024)

Ας δούμε, λοιπόν, πώς θα πάει η εξέταση των μαρτύρων. Είναι ανοικτός ο κατάλογος. Δεν αποκλείουμε κανέναν. (σελ. 379/382, Πρακτικά Συνεδρίασης 11-1-2024)

Γι' αυτό αφήσαμε και τον κατάλογο ανοιχτό μέχρι την εξάντλησή του, έτσι ώστε ανάλογα με την πρόοδο που σημειώνεται με βάση τις μαρτυρικές καταθέσεις, αν προκύπτει ανάγκη να καλείται και οποιοσδήποτε άλλος μάρτυρας, όποιος και αν είναι αυτός, όσοι και αν είναι αυτοί. (σελ. 352/7, Πρακτικά Συνεδρίασης 18-1-2024)

Ανοιχτός ο κατάλογος πάλι και αν προκύψει από την κατάθεση του όποιου μάρτυρα, πάλι... Δεν εξαντλείται, δεν τελειώνουμε. (σελ. 355/5, Πρακτικά Συνεδρίασης 18-1-2024)

Διότι πραγματικά όταν προέκυψε και ωρίμασε το θέμα που είπαμε εξαρχής, εμείς βάλαμε έναν κανόνα. Τι κανόνα βάλαμε; Πρώτον, ο κατάλογος είναι ανοικτός. Δεν αποκλείουμε κανέναν μάρτυρα. Είναι όλες οι προτάσεις σεβαστές. (σελ. 385/9, Πρακτικά Συνεδρίασης 18-1-2024)

Αυτή είναι η πρόταση. Δεν αποκλείουμε κανέναν, ανοικτός ο κατάλογος. Ακούμε με πολύ μεγάλη προσοχή τις προτάσεις και εδώ είμαστε, όπως το κάναμε εξάλλου. Γιατί η δικιά μας η πρακτική, όπως το κάναμε, δείχνει και το τι πρόκειται να γίνει. (σελ. 389/9, Πρακτικά Συνεδρίασης 18-1-2024)

Και είπαμε ότι όσο προχωράνε οι διαδικασίες και όσο εξελίσσονται οι καταθέσεις των μαρτύρων και όταν προκύπτει, η κυβερνητική πλειοψηφία δεν έχει καμία απολύτως αντίρρηση να εξετάσει και επιπλέον μάρτυρες από τον αρχικό κατάλογο, εφόσον αυτό προκύπτει από τη διαδικασία. (σελ. 163/412, Πρακτικά Συνεδρίασης 24-1-2024)

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΕΛΛΑΣ: *Μα τι «θα τοποθετηθεί», κύριε Πρόεδρε; Θα επαναλαμβάνουμε σε κάθε συνεδρίαση την ίδια διαδικασία; Νομίζω τα έχουμε πει δέκα φορές. Είπαμε ότι ο κατάλογος είναι ανοιχτός. Είπαμε ότι αν προκύψει κάτι, θα το συζητήσουμε, αλλά σε κάθε συνεδρίαση να συζητάμε το ίδιο πράγμα;* (σελ. 125/4, Πρακτικά Συνεδρίασης 24-1-2024)

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: *Ξαναλέω, λοιπόν, σ' αυτό το σημείο αυτό που έχουμε πει, ότι δηλαδή για μας η διαδικασία των μαρτύρων είναι μια δυναμική διαδικασία και δεν θα έπρεπε να κλείσει οριστικά ο κατάλογος.* (σελ. 233/7, Πρακτικά Συνεδρίασης 25-1-2024)»

Παρόλα αυτά, η κυβερνητική πλειοψηφία, καταπατώντας το Σύνταγμα και τον Κανονισμό της Βουλής, απέκρυψε κρίσιμα έγγραφα από την Εξεταστική Επιτροπή, μολονότι εκείνη τα ζητούσε κατ' επανάληψη-με αποκορύφωμα την άρνηση της πλειοψηφίας της Επιτροπής να περιμένει την κατάθεση της δικογραφίας που έχει σχηματίσει η Εισαγγελία Εφετών Λάρισας και να ρίξει άρον άρον τίτλους τέλους στις συνεδριάσεις της.

Ξεκίνησε την έρευνα από το 1997 και εντεύθεν, αδιαφορώντας για τις αντιρρήσεις των περισσότερων κοινοβουλευτικών ομάδων της αντιπολίτευσης - μεθοδολογικά θα έπρεπε να ξεκινήσουμε ανάποδα και σε αυτό η ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ επέμενε διαρκώς - με κύριο στόχο τον αποπροσανατολισμό του πεδίου της έρευνας σε ζητήματα άσχετα, συμβάλλοντας τελικά στην πλήρη απορρύθμιση της όλης διαδικασίας. Αντί να ξεκινήσουμε από το χρόνο του δυστυχήματος και να πάμε προς τα πίσω, ξεκινήσαμε να εξετάζουμε μάρτυρες, οι οποίοι είχαν σχέση με το σιδηρόδρομο σχεδόν 30 χρόνια πριν και που φυσικά δεν εμπλέκονται, τουλάχιστον άμεσα, με το δυστύχημα.

Πολλοί από αυτούς δεν ήξεραν ή δεν θυμόντουσαν μετά από τόσα χρόνια και τελικά κατέθεσαν μόνο υποθετικές κρίσεις. Ενώ πολλοί μάρτυρες δεν εξετάστηκαν, όπως ο Κ. Αγοραστός, ο οποίος δήλωσε ότι θα μπορέσει να καταθέσει μετά την ολοκλήρωση της ποινικής διαδικασίας. Μάλιστα, κατατέθηκε και σχετικό αίτημα των οικογενειών να σταματήσουν οι εργασίες της Επιτροπής, ώστε να προχωρήσει η ανακριτική διαδικασία και έπειτα να

προσέλθουν οι μάρτυρες στην Επιτροπή. Το αίτημα των οικογενειών απορρίφθηκε από τα μέλη της κυβερνητικής πλειοψηφίας. Επιτομή αυτής της λειτουργίας και τακτικής αποτέλεσε και η κυνική δήλωση του προέδρου της Εξεταστικής Επιτροπής Δ. Μαρκόπουλου, η οποία μας οδήγησε ως ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ στην κατάθεση πρότασης μομφής εναντίον του. Η ενέργεια αυτή αποτέλεσε την ελάχιστη κίνηση σεβασμού στην μνήμη των θυμάτων των Τεμπών και των οικογενειών τους. Οτιδήποτε λιγότερο θα μετέτρεπε την προσβολή σε κυβερνητική γραμμή.

Ο κατάλογος των μαρτύρων που εξετάστηκαν στο πλαίσιο των εργασιών της Εξεταστικής Επιτροπής συντάχθηκε χωρίς αξιολόγηση και χωρίς συγκεκριμένα κριτήρια, αν και από την πλευρά της Κ.Ο. ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ επανειλημμένως θέταμε το ερώτημα αυτό - ποια είναι τα κριτήρια με βάση τα οποία επιλέχθηκαν κάποιοι μάρτυρες ή ακόμα και για ποιο λόγο επιλέχθηκε η συγκεκριμένη σειρά - χωρίς βεβαίως να λάβουμε καμία απάντηση. Ενώ ουδέποτε εμπλουτίστηκε με βάση τις πραγματικές ανάγκες που δημιουργήθηκαν για την αποκάλυψη της αλήθειας, παρόλο που όλα τα μέλη της αντιπολίτευσης το ζητούσαν διαρκώς.

Οι Βουλευτές της ΝΔ, στοχεύοντας αποκάλυπτα στην προστασία όλων των πολιτικών προσώπων που εμπλέκονται στο έγκλημα των Τεμπών, αποφάσισαν να μην καλέσουν κρίσιμους μάρτυρες, μάρτυρες 'κλειδιά', η συμβολή των οποίων θα ήταν καθοριστική στην εξέλιξη της διαδικασίας, αφού θα φωτίζονταν πολλές πτυχές των αιτιών του δυστυχήματος.

Ήταν πολιτική ιδιοτέλεια να μην κληθούν:

1. Ο πρώην Πρόεδρος της Επιτροπής ETCS, **Χ. Κατσιούλης**, που στην επιστολή παραίτησής του τον Απρίλιο του 2022 είχε καταγγείλει πολλαπλά σημεία μη τήρησης της σύμβασης 717, επισημαίνοντας τους κινδύνους που ελλόχευαν. Μάλιστα, το όνομά του αναφέρθηκε πολλές φορές κατά τη διάρκεια των συνεδριάσεων της Επιτροπής, καθιστώντας σαφές το πόσα θα είχε να εισφέρει ως μάρτυρας, όμως υπέστη ουσιαστικά 'δολοφονία χαρακτήρα' από τα

μέλη της κυβερνητικής πλειοψηφίας, χωρίς να είναι καν παρών για να υπερασπιστεί τον εαυτό του.

2. Ο πρώην Πρόεδρος του ΟΣΕ, **Κ. Σπηλιόπουλος**, ο οποίος παραιτήθηκε το καλοκαίρι του 2020 από τον Οργανισμό και είχε αποστείλει επιστολή στον Πρωθυπουργό, η οποία είναι στοιχείο της δικογραφίας, καταγγέλλοντας, τόσο στον τότε Υπουργό Κ. Καραμανλή όσο και στον ίδιο τον Πρωθυπουργό, την προβληματική κατάσταση του σιδηροδρόμου.
3. Ο πρώην Γ. Γ. Μεταφορών, **Ν. Σταθόπουλος**, η παραίτηση του οποίου το 2021 προκαλεί πολλά ερωτήματα.
4. Ο πρώην Πρόεδρος των μηχανοδηγών της Hellenic Train, **Κ. Γενιδούνιας**, ο οποίος μάλιστα απέστειλε γραπτό αίτημα, με το οποίο ζητούσε να καταθέσει ως μάρτυρας στην Εξεταστική Επιτροπή, καθώς αδιάλειπτα τα τελευταία χρόνια πριν τη σιδηροδρομική τραγωδία των Τεμπών προειδοποιούσε με εκκλήσεις και εξώδικα για την ολική διάλυση του σιδηροδρόμου. Όμως, ο Πρόεδρος της Επιτροπής, Δ. Μαρκόπουλος, έθεσε ζήτημα αξιοπιστίας του μάρτυρα, υπενθυμίζοντας πως ο CEO της Hellenic Train M. Carotorto ανέφερε κατά την κατάθεσή του, πως ο ανωτέρω είναι πλέον στέλεχος της εταιρείας.
5. Ο πρώην Διευθύνων Σύμβουλος της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, **Φ. Τσαλίδης**, ο οποίος είχε αποστείλει «εμπιστευτικό» έγγραφο στον Πρόεδρο του ΟΣΕ, κοινοποιούμενο στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών Κ. Καραμανλή, τον Υφυπουργό Υποδομών και Μεταφορών Μ. Παπαδόπουλο, τον Γ.Γ Μεταφορών Ι. Ξιφαρά, τη Γενική Δ/ση Μεταφορών υπό τον Ανδρέα Πολάκι, τη Δ/ση Επιβατικών Μεταφορών υπό την Α. Δεμερτζή και Φ. Λιακέα και την Πρόεδρο της ΡΑΣ Ι. Τσιαπαρίκου, με τίτλο «Σοβαρά λειτουργικά προβλήματα στην Κυκλοφορία του Ελληνικού Σιδηρόδρομου», με το οποίο προειδοποιούσε με απόλυτα ξεκάθαρο τρόπο για την επικίνδυνη κατάσταση στο δίκτυο και ζητούσε επείγοντα μέτρα.

6. Ο **Χ. Τριαντόπουλος**, Υφυπουργός Πολιτικής Προστασίας την περίοδο της εθνικής τραγωδίας, ο οποίος, σύμφωνα με τον πρώην Περιφερειάρχη Θεσσαλίας Κ. Αγοραστό και την συγκλονιστική κατάθεση της «μάννας των Τεμπών» Μ. Καρυστιανού, ήταν αυτός που έδωσε την εντολή για το περίφημο μπάζωμα.
7. Οι εμπειρογνώμονες των οικογενειών, ο **Π. Μπαριανός**, Αντιπρόεδρος Σωματείου Εργαζομένων ΟΣΕ, ο **Ι. Γρίβας**, πρώην Γενικός Γραμματέας Σταθμαρχών, ο **Α. Μπούρας**, Πρόεδρος Σταθμαρχών, ο **Α. Τζαμπαζλής**, Γ.Γ. Πανελληνίας Ομοσπονδίας Σιδηροδρομικών και προφανώς όλοι οι υπόλοιποι συνδικαλιστές, εκπρόσωποι εργαζομένων τους οποίους πρότειναν οι υπόλοιπες κοινοβουλευτικές ομάδες της αντιπολίτευσης.

Στον αντίποδα, οι περισσότεροι κληθέντες μάρτυρες ήταν μάρτυρες υπεράσπισης του Κ. Καραμανλή, φιλικές στη ΝΔ διοικήσεις, συνδικαλιστές, εξαιρούμενου, όπως αναφέρθηκε, του Κ. Γενιδούνια, ενώ υπήρξε απροκάλυπτα μεθόδευση από την κυβερνητική πλειοψηφία στην εξέταση των Τερεζάκη, Βίνη, Καραμανλή. Μάλιστα, οι Βουλευτές της συμπολίτευσης, με τις 'ευλογίες' του προεδρείου, προκειμένου να περιβάλλουν με προστατευτικό δίχτυ τον πρώην υπουργό Υποδομών & Μεταφορών Κ. Καραμανλή, δημιούργησαν ένα κλίμα, όπου άλλοτε εν χορώ, ή τάχα αυθορμήτως, ή θυμωμένα, ή γιατί έτσι ήθελαν, με διακοπές, φωνές και προσβολές δεν 'επέτρεπαν' τις 'δύσκολες' ερωτήσεις.

Η κλήση μαρτύρων που θα έριχναν πραγματικά φως στην υπόθεση δεν ήταν ποτέ σκοπός της κυβερνητικής πλειοψηφίας. Μέγιστη απόδειξη των δυσλειτουργιών της Εξεταστικής Επιτροπής, σε ό,τι αφορά την επιλογή των μαρτύρων, αποτέλεσε η εξέταση του μάρτυρα Σ. Καραβάκη, εκπροσώπου της κοινοπραξίας Alstom-TOMH, ο οποίος παραιτήθηκε τον Ιανουάριο του 2020.

Δηλαδή, η Επιτροπή κάλεσε εκπρόσωπο του αναδόχου για να τον ελέγξει μέχρι το τέλος του 2019, για μια σύμβαση σε εξέλιξη από το 2014 μέχρι σήμερα! Ο μάρτυρας, όπως ήταν αναμενόμενο, δεν μπόρεσε να απαντήσει – διότι δεν είχε γνώση, αφού είχε αποχωρήσει από την κοινοπραξία – για το αν στην επανακατάθεση στο Ελεγκτικό Συνέδριο της Συμπληρωματικής Σύμβασης και του Α' Ανακεφαλαιωτικού Πίνακα Εργασιών υπήρχαν αλλαγές στα υλικά και στις εργασίες. Όπως επίσης δεν είχε γνώση και για πολλά κρίσιμα ζητήματα της σύμβασης, τα οποία έλαβαν χώρα μετά την αποχώρησή του, προκαλώντας την εύλογη αντίδρασή μας σε σχέση με την επιλογή του συγκεκριμένου μάρτυρα για να εκπροσωπήσει τον ανάδοχο. Προφανώς, το διάστημα 2020-2021 που είναι ιδιαίτερα κρίσιμο, δεν χρειαζόταν να το εξετάσει η Επιτροπή – ή έτσι τουλάχιστον πίστευε η πλειοψηφία.

Ιδιαίτερη σημασία έχει ο αποκλεισμός από την Επιτροπή των εμπειρογνωμόνων των οικογενειών των θυμάτων. Διότι υπάρχει μια 'μαύρη τρύπα' σε ότι αφορά πτυχές της διερεύνησης, που έχει να κάνει με την πυρκαγιά που σημειώθηκε κατά τη σύγκρουση. Η Επιτροπή δεν είχε κανένα στοιχείο και με τον αποκλεισμό των εμπειρογνωμόνων, δεν υπήρχε η δυνατότητα να εξεταστεί τίποτα από αυτά που βλέπουν το φως της δημοσιότητας περί επικίνδυνων υλικών, που μπορεί να προκάλεσαν την έκρηξη, μέχρι και την εξαφάνιση βαγονιών. Φυσικά, με την απόφαση κυβερνητικού κλιμακίου για μπάτζωμα της περιοχής, πολλά στοιχεία χάθηκαν.

II. ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΠΡΟΕΚΥΨΑΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΞΕΤΑΣΗ ΜΑΡΤΥΡΩΝ

Από τις εργασίες της Επιτροπής και από την εξέταση των μαρτύρων (μόλις 37 στον αριθμό!!) που εξετάσθηκαν ενώπιόν της - μέχρι και την 20.02.2024, ημέρα αποχώρησής μας από την Εξεταστική Επιτροπή για το έγκλημα των Τεμπών, Επιτροπή που έριξε αυλαία, με κυνισμό και τίτλο 'συγκάλυψη' - παρά την κατά τα ανωτέρω απροκάλυπτη μεθόδευση των Βουλευτών της κυβερνητικής πλειοψηφίας για συγκάλυψη των βαρύτατων ευθυνών της κυβέρνησης Μητσοτάκη και αντιθεσμική άρνησή τους να διευρευνηθεί ο κατάλογος των μαρτύρων, των οποίων η κατάθεση θα συνέβαλε στην λάμψη της αλήθειας και τους οποίους προτείναμε, μαζί με άλλα κόμματα της

αντιπολίτευσης, έχοντας στα χέρια μας ελάχιστα στοιχεία και έγγραφα, προέκυψαν τα ακόλουθα:

- Καταγράφηκε η – έστω έμμεση – εμπλοκή προηγούμενων κυβερνήσεων σε ό,τι αφορά τους πόρους που δόθηκαν για το σιδηρόδρομο, χωρίς να γίνουν όμως τα αντίστοιχα έργα. Ειδικότερα, τη δεκαετία 1990-2000 δόθηκαν από το 3^ο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, από το Ταμείο Συνοχής, από το ΕΣΠΑ κτλ δισεκατομμύρια ευρώπαϊκών πόρων, μεταξύ αυτών και για τηλεδιόκιση, τηλεδιαχείριση, αυτόματο σύστημα πέδησης τραίνων. Υπεγράφησαν, επίσης, συμβάσεις άνω των 100 δισ. δραχμών – κυρίως μέσω απευθείας αναθέσεων – για σηματοδότηση στον άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη. Όμως, όλες οι επενδύσεις αυτές καταστράφηκαν, αφού το δίκτυο αφέθηκε να λεηλατηθεί, με αποτέλεσμα το 2008 να μην υπάρχει πουθενά σηματοδότηση στον κεντρικό άξονα. Τελικά αφέθηκε και η χώρα για πολλά χρόνια με μονή σιδηροδρομική γραμμή, με χειροκίνητα συστήματα και με ασυντήρητο δίκτυο.

- Υπήρχαν έργα που ξεκίνησαν τη δεκαετία του '90 πρόχειρα, για να ολοκληρωθούν, αν ολοκληρώθηκαν, σχεδόν 20 χρόνια αργότερα. Για παράδειγμα:
 - Νέα γραμμή Τιθορέα – Δομοκός: ξεκίνησε το 1990, υλοποιήθηκε το 2018
 - Καλλίδρομο: ξεκίνησε το 1990, υλοποιήθηκε το 2018
 - GSMR: ξεκίνησε το 2005, ολοκληρώθηκε το 2018
 - ETCS on-board σε 88 αμαξοστοιχίες: ξεκίνησε το 2005, ολοκληρώθηκε το 2018
 - Γραμμή Αθήνα-Θεσσαλονίκη (διπλασιασμός και ηλεκτροκίνηση): ξεκίνησε τη δεκαετία 1980, ολοκληρώθηκε το 2017
 - Θριάσιο: ξεκίνησε το 2000, ολοκληρώθηκε το 2018
 - Σύμβαση 994 για την σηματοδότηση Πειραιά – Αθηνών και ηλεκτροκίνηση Σταθμού Αθηνών: ξεκίνησε ως Ολυμπιακό έργο το 2005 (!!!) και ουδέποτε ολοκληρώθηκε, λόγω δικαστικής

παρέμβασης. Η σηματοδότηση και ηλεκτροκίνηση του σταθμού Αθηνών υλοποιήθηκε το 2017.

- Αναδείξαμε ότι την περίοδο 2000-2010 το λειτουργικό έλλειμμα του ΟΣΕ ήταν 10 δισ. ευρώ συνολικά και 1 δισ. ευρώ ετησίως, επειδή ο Οργανισμός δανειζόταν για να κρύβει κρατικά ελλείμματα. Υπάλληλοι του ΟΣΕ, χωρίς καμία τεχνογνωσία, συνήπταν δάνεια δισεκατομμυρίων ευρώ σε όλα τα οικονομικά κέντρα του κόσμου, με την εγγύηση του ελληνικού κράτους. Όλα αυτά, μετά το 2010 φορτώθηκαν φυσικά στο κράτος.
- Καταγράφηκε η κατασπατάληση πόρων από πλευράς ΟΣΕ την ίδια περίοδο. Ενδεικτικά, αναφέρεται η γραμμή Αντίρριο-Αγρίνιο, για την οποία ξοδεύτηκαν δισεκατομμύρια, χωρίς ποτέ να λειτουργήσει. Ενώ και για τη γραμμή Καλαμπάκα-Ηγουμενίτσα, ξοδεύτηκαν πάνω από 500 εκ. ευρώ για οριστικές μελέτες, όταν όλοι γνώριζαν ότι η γραμμή δεν μπορεί να κατασκευαστεί.
- Καταγράφηκαν οι τελείως πειραματικές και χωρίς σχεδιασμό αλλαγές που πραγματοποιήθηκαν στο σιδηροδρομικό τομέα, με εταιρίες που ιδρύθηκαν, για να ακυρωθούν αργότερα οι περισσότερες. Αναφέρονται ενδεικτικά κάποιες, που αποδεικνύουν την πολυδιάσπαση του τομέα. ΟΣΕ Holding, ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ, ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ, ΓΑΙΑΟΣΕ ΑΕ, ΕΔΙΣΥ ΑΕ, ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ ΑΕ, ΘΡΙΑΣΙΟ ΑΕ, ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ ΑΕ, ΕΤΙΔΥ, ΕΕΣΤΥΥ. Τα προηγούμενα σημαίνουν προσλήψεις, Διοικητικά Συμβούλια, κόστος λειτουργίας και συν τοις άλλοις διοικητικό 'χάος'.
- Και φυσικά, ο χωρίς σχεδιασμό διαχωρισμός των σιδηροδρομικών εταιριών οδήγησε κάποιες εξ' αυτών να έχουν τεράστια χρέη και επιδικασμένες κρατικές ενισχύσεις. Η ιδιωτικοποίηση ΤΡΑΙΝΟΣΕ και ΕΕΣΣΤΥ (εταιρία για τη συντήρηση του τροχαίου υλικού), εκτός από το γεγονός ότι ήταν δέσμευση της χώρας ήδη από το πρώτο μνημόνιο, με το σχετικό Ν. 4046/2012, ήταν και μονόδρομος, για την παραγραφή κρατικών ενισχύσεων 14,3 δισ. ευρώ του ΟΣΕ, 1,079 δισ. ευρώ της

ΤΡΑΙΝΟΣΕ και 340 εκ. ευρώ της ΕΕΣΤΥ. Δηλαδή, αν δεν ιδιωτικοποιούνταν οι δύο εταιρίες, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν θα ζητούσε μόνο την επιστροφή περίπου 1.5 δισ. ευρώ που τις αφορούσε, αλλά η τύχη του ΟΣΕ συνδεόταν άμεσα με αυτό.

- Ειδικά σε σχέση με τα ζητήματα ασφαλείας του σιδηροδρομικού δικτύου και τη γενικότερη κατάρρευση του σιδηροδρόμου, εξαιτίας της οποίας φτάσαμε στο σημείο εν έτει 2023 να συγκρούονται μετωπικά τραίνα που κινούνται σε διπλή γραμμή, καταγράφηκαν οι δεκάδες προειδοποιήσεις που είχε το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών και η κυβέρνηση της ΝΔ από διαφορετικούς εμπλεκομένους. Αναφέρονται χαρακτηριστικά:
 - Τα εξώδικα των μηχανοδηγών
 - Οι επιστολές του Προέδρου της Επιτροπής ETCS, Χ. Κατσιούλη
 - Η επιστολή του Διευθύνοντος Συμβούλου της ΤΡΑΙΝΟΣΕ την περίοδο 2016-2021, Φ. Τσαλίδη.
 - Δεκάδες παρεμβάσεις, δηλώσεις, άρθρα, ερωτήσεις κοινοβουλευτικού ελέγχου, με πρωτοβουλία της Βουλευτή Φλώρινας Θεοπίστης (Πέτης) Πέρκα, ορισμένες εκ των οποίων είχαν και συγκεκριμένη αναφορά στα Τέμπη, σε σχέση με την 'οριακή' κατάσταση του δικτύου.

- Αποδείχθηκε η εγκατάλειψη από πλευράς ΝΔ σταδιακά όλων των δικλίδων ασφαλείας, από την πιο απλή έως τα σύγχρονα συστήματα. Δικλείδες ασφαλείας, που έστω μία αν λειτουργούσε, το δυστύχημα πιθανότατα θα είχε αποφευχθεί. Αναφέρονται ενδεικτικά οι εξής:

1. Μετάταξη του μοιραίου σταθμάρχη

Πρόκειται για μια «προδήλως παράνομη» μετάταξη, σύμφωνα και με την κατάθεση του Ι. Χαλκιά, Προέδρου της Επιτροπής Εμπειρογνομόνων που είχε οριστεί από τον Υπουργό Επικρατείας και Υπουργό Μεταφορών μετά το δυστύχημα, Γ. Γεραπετρίτη. Ο σταθμάρχης δεν πληρούσε τις προϋποθέσεις για αυτή την θέση, λόγω ηλικίας, εμπειρίας και ελλιπούς εκπαίδευσης.

Φυσικά, για τον πρώην Υπουργό Υποδομών & Μεταφορών, Κ. Καραμανλή, όλα έγιναν νόμιμα, ενώ ο ίδιος δεν φέρει καμία ευθύνη για τον τραγικό τρόπο που εξελίχθηκε η μετακίνηση του σταθμάρχη στη συγκεκριμένη θέση.

2. Τηλεδιοίκηση στη Λάρισα (τοποθεσία Ζάχαρη)

Καταστράφηκε από τη φωτιά τον Ιούνιο του 2019 και δεν αποκαταστάθηκε ποτέ, ενώ το κόστος αποκατάστασης, σύμφωνα με δημοσιογραφική έρευνα, δεν ξεπερνούσε τα 5.000 ευρώ. Αν υπήρχε, πιθανόν το δυστύχημα θα είχε αποτραπεί. Εκτός των άλλων, όσο λειτουργούσε, υπήρχε υποχρεωτικά και δεύτερος σταθμάρχης σε όλες τις βάρδιες, ο οποίος θα μπορούσε να προλάβει ένα λάθος του πρώτου και κατά συνέπεια το δυστύχημα.

Η προσπάθεια από πλευράς κυβέρνησης να υποτιμήσει τη σημασία της τηλεδιοίκησης στη Λάρισα, για να διασκεδάσει τις εντυπώσεις της μη αποκατάστασής της, καταγράφηκε από τις αναφορές διάφορων μαρτύρων στην Εξεταστική Επιτροπή. Χαρακτηριστική ήταν η τοποθέτηση του επικεφαλής του ΟΣΕ, Π. Τερεζάκη, ο οποίος ανέφερε ότι *«απλά θα ήταν ορατό σε εκείνο το σημείο ένα τρένο...δεν θα έβλεπε το απέναντι κατερχόμενο»*, χωρίς να πει λέξη για την ύπαρξη του δεύτερου σταθμάρχη.

3. Δευτεροβάθμιο Κέντρο Ελέγχου στην Καρόλου

Λειτουργούσε μέχρι το 2020, όταν και διαλύθηκε, γιατί μετακόμισε η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η οποία παρείχε μεγάλο μέρος του εξοπλισμού, αλλά και των εργαζομένων. Οι σιδηροδρομικοί που εργάζονταν εκεί θα μπορούσαν να επικοινωνούν με τους μηχανοδηγούς. Οι εμπειρογνώμονες δήλωσαν ότι μπορούσαν να βλέπουν τα τρένα στις γραμμές.

Εντύπωση προκαλεί ο ισχυρισμός τόσο του Σ. Πατέρα όσο και του Π. Τερεζάκη ότι το δευτεροβάθμιο κέντρο ελέγχου λειτουργεί και σήμερα κανονικά. Ο πρώην και ο νυν επικεφαλής του ΟΣΕ, αναφερόμενοι απλά στο χώρο, ίσως και στο ρυθμιστή του ΟΣΕ που συνεχίζει να εργάζεται εκεί, προσπάθησαν με την κατάθεσή τους να δημιουργήσουν σύγχυση στην Επιτροπή, σε σχέση με άλλη μια δικλείδα ασφαλείας που εγκαταλείφθηκε επί κυβέρνησης ΝΔ.

4. Σύστημα ραδιοεπικοινωνίας GSM-R

Είναι εξοργιστικό ότι την περίοδο του δυστυχήματος δεν λειτουργούσε το GSM-R, ενώ είχε παραδοθεί από την ΕΡΓΟΣΕ το 2018, πιστοποιήθηκε με 4 χρόνια καθυστέρηση το 2022 και δεν λειτουργεί ακόμα και σήμερα. Μάλιστα, σύμφωνα με τη ΓΑΙΑΟΣΕ, απαιτείται εργολαβία ανάταξης του συστήματος, λόγω του ότι αφού δεν λειτούργησε, έπεσε σε αχρηστία και καταστράφηκε. Εάν λειτουργούσε, θα μπορούσαν να επικοινωνούν μεταξύ τους όλοι, σταθμάρχες και μηχανοδηγοί, αντί να προσπαθούν, όπως φάνηκε, να επικοινωνήσουν με τα κινητά τους, ενώ το υφιστάμενο σύστημα VHF, ούτε όλο το δίκτυο καλύπτει, ούτε πολύ περισσότερο τα τούνελ.

Για να γίνει σαφές στην Εξεταστική Επιτροπή το γεγονός ότι το GSM-R δεν λειτουργεί, χρειάστηκαν επαναλαμβανόμενες ερωτήσεις στους εξεταζόμενους μάρτυρες, οι απαντήσεις των οποίων τις περισσότερες φορές περισσότερο μπέρδευαν, παρά ξεκαθάριζαν το τοπίο.

Ο Διευθύνων Σύμβουλος της Hellenic Train, M. Carotorto, ανέφερε ότι το σύστημα δεν λειτουργεί, ρίχνοντας την ευθύνη στον ΟΣΕ, για τη σχετική νομοθεσία που πρέπει να εκδοθεί. Ο Πρόεδρος του ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ, Χρ. Ακριτίδης, δήλωσε αναρμόδιος να απαντήσει. Για τον πρώην Υπουργό Υποδομών & Μεταφορών, Κ. Καραμανλή, όλα τα συστήματα λειτουργούν κανονικά, ενώ ο Σ. Πατέρας τόνισε ότι το GSM-R είναι λειτουργικό και σήμερα, ήταν και την περίοδο του τραγικού δυστυχήματος, αλλά δε χρησιμοποιείται ούτε σήμερα ούτε και τότε και για τη μη χρήση του μας παρέπεμψε στην Hellenic Train. Ο δε Π. Τερεζάκης επέμεινε ότι το σύστημα λειτουργεί, προτάσσοντας συνεχώς την πιστοποίηση από τη ΡΑΣ και τις φορητές συσκευές που χρησιμοποιούν οι μηχανοδηγοί για να μιλούν μεταξύ τους και όχι το ανοιχτό σύστημα, που αφορά μηχανοδηγούς και σταθμάρχες.

5. Κατάσταση του ΟΣΕ

Επίσης, υπάρχουν πάρα πολλές ευθύνες όσον αφορά την κατάσταση που επικρατούσε στον ΟΣΕ τα τελευταία χρόνια. Η έλλειψη προσωπικού, και μάλιστα έλλειψη προσωπικού ασφαλείας, όπως είναι οι σταθμάρχες και οι

κλειδούχοι, δημιούργησαν συνθήκες που δεν εξασφάλιζαν την ομαλή λειτουργία του Οργανισμού.

Η «κουλτούρα ασφάλειας», σύμφωνα με τους Ευρωπαϊκούς κανόνες, που είναι προϋπόθεση ομαλής λειτουργίας, απουσίαζε παντελώς. Από τις εργασίες της Εξεταστικής Επιτροπής έγιναν φανερές όλες οι ελλείψεις καθώς και άλλα βασικά προβλήματα, όπως η κακή επικοινωνία ΟΣΕ – Υπουργείου, η κακή συνεργασία ΟΣΕ-ΡΑΣ, ο αχρείαστος ανταγωνισμός μεταξύ ΟΣΕ – Hellenic Train, τα προβλήματα συνεργασίας ΟΣΕ – ΕΡΓΟΣΕ. Το σιδηροδρομικό σύστημα δυστυχώς λειτουργούσε τα τελευταία χρόνια χωρίς να υπάρχουν διαδικασίες καταγραφής και αναφοράς γεγονότων, με προβληματικές δομές εκπαίδευσης του προσωπικού κτλ.

Όλα τα παραπάνω καταγράφονται και στην έκθεση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων (ERA), που εκλήθη από την κυβέρνηση να καταθέσει τις απόψεις του μετά το τρομερό δυστύχημα.

- Η έλλειψη των συστημάτων ασφαλείας (ERTMS) είναι επίσης παράγοντας που επηρεάζει την ασφάλεια. Όμως, αν και από τις τρεις συνιστώσες του ERTMS (ETCS onboard, ETCS παρατρόχιο και GSMR), οι δύο είχαν ολοκληρωθεί από το 2018 (ETCS onboard και GSMR), η καθυστέρηση στη Σύμβαση 717 δεν επέτρεψε την ολοκλήρωση και του παρατρόχιου ETCS (Σύμβαση 10005/2007).

Υπό το πρίσμα αυτό, η Εξεταστική Επιτροπή εξέτασε σε βάθος και την εξέλιξη της Σύμβασης 717/2014.

- Καταγράφηκε η απαράδεκτη καθυστέρηση από την κυβέρνηση της ΝΔ σε ό,τι αφορά την υλοποίηση της Σύμβασης 717, η ολοκλήρωση της οποίας ήταν προαπαιτούμενο για να λειτουργήσει το σύστημα αυτόματης πέδησης (ETCS). Φυσικά, η εν λόγω σύμβαση υπεγράφη το 2014, ενώ η αντίστοιχη του ETCS το 2007!

Είναι γεγονός ότι πρόκειται για μια προβληματική σύμβαση, με παθογένειες, η οποία δεν προάσπιζε το δημόσιο συμφέρον, όπως επιβεβαιώνεται από το πόρισμα της Επιτροπής Δημοσιονομικού Ελέγχου (Ε.Δ.ΕΛ.), από το Ελεγκτικό Συνέδριο και από όλους όσοι ασχολήθηκαν με τον έλεγχό της. Με πλημμυρείς μελέτες, με προβλεπόμενα υλικά μη συμβατά με αυτά που υπήρχαν στην αγορά, με προβλήματα με τη δανειοπάροχο εταιρία κτλ. Μάλιστα, επιδικάστηκε στην ΕΡΓΟΣΕ και πρόστιμο 2.5 εκ. ευρώ, επειδή εκτελούσε τη συγκεκριμένη σύμβαση.

Για να λυθούν όλα τα παραπάνω προβλήματα απαιτήθηκε Συμπληρωματική Σύμβαση (Σ.Σ.). Την περίοδο 2015-2019 έγιναν προσπάθειες από την ΕΡΓΟΣΕ, για να επιτευχθούν οι εγκρίσεις της Σ.Σ. και του Α' Ανακεφαλαιωτικού Πίνακα, ώστε και το έργο να ολοκληρωθεί, αλλά και να αποφευχθούν αποζημιώσεις προς τους εργολάβους, τις οποίες το δημόσιο θα έπρεπε να πληρώσει, αν ήθελε να καταγγείλει τη σύμβαση.

Το ότι η Σύμβαση 717 προχωρούσε κατά την περίοδο 2015-2019, παρ' όλα τα προβλήματα, για να 'βαλτώσει' από την ανάληψη της κυβέρνησης από τη ΝΔ και έπειτα, καταγράφηκε στην Εξεταστική Επιτροπή, με βάση και τα σχετικά έγγραφα προόδου που προσκομίσαμε ως ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ – τις Αναφορές προς το Διοικητικό Συμβούλιο της ΕΡΓΟΣΕ, την αλληλογραφία με το Ελεγκτικό Συνέδριο και την αλληλογραφία με τον Ανάδοχο, που πάντα βασίζεται στην πρόοδο που έχει επέλθει σε όλες τις κατηγορίες εργασιών. Ειδικότερα:

- Τον Σεπτέμβριο 2018 το ποσοστό προόδου της σύμβασης ήταν 68%.
- Τον Μάιο 2019 ήταν 72%.
- Τον Μάρτιο 2020 ήταν 74%.
- Τον Φεβρουάριο 2023 η πρόοδος ήταν 77% και 17% σε ό,τι αφορά τη Σ.Σ.

Επομένως από τον Μάιο του 2019 έως τον Φεβρουάριο 2023 η πρόοδος του έργου ήταν μόλις 5%! Η δήλωση, δηλαδή, του Διευθύνοντα Συμβούλου του

ΟΣΕ, Π. Τερεζάκη ότι η Σύμβαση 717 προχώρησε «με γοργούς ρυθμούς» από το 2022 και μετά, καταρρίπτεται πανηγυρικά από τα παραπάνω ποσοστά προόδου και τα σχετικά έγγραφα που το αποδεικνύουν.

Επιπλέον, από τις καταθέσεις των μαρτύρων στην Εξεταστική Επιτροπή έγινε σαφές ότι ειδικά για τα έτη 2020-2021 έλαβαν χώρα ορισμένες 'περίεργες' συμπτώσεις. Συνολικά, τα γεγονότα περιγράφονται ως εξής:

- Τον Ιούλιο 2019, η Κοινοπραξία κατέθεσε στην ΕΡΓΟΣΕ τις μελέτες υπογεγραμμένες από τη δανειοπάρχο εταιρία, σύμφωνα με τις επιταγές της Επιτροπής Δημοσιονομικού Ελέγχου (Ε.Δ.ΕΛ.). Οι μελέτες ελέγχθηκαν από τις υπηρεσίες της ΕΡΓΟΣΕ μέχρι το Δεκέμβριο 2019 και έπειτα, το διάστημα Ιανουάριος – Φεβρουάριος 2020, σε συσκέψεις στο Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών, με την παρουσία και του Γενικού Γραμματέα, Ν. Σταθόπουλου, μαζί με τον ανάδοχο, αποφασίστηκε πως θα προχωρήσει η Σύμβαση με βάση μια νέα τεχνική πρόταση του Αναδόχου.
- Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, το Μάρτιο 2020 το ποσοστό προόδου της 717 ήταν 74%, γεγονός που επιβεβαιώνεται και από τη σχετική Εισήγηση του Προέδρου & Διευθύνοντος Συμβούλου της ΕΡΓΟΣΕ, Χ. Βίνη, προς το Διοικητικό Συμβούλιο.
- Παρ' όλα αυτά, αποξηλώνεται εξοπλισμός σε πολλές τεχνικές εγκαταστάσεις, για αδιευκρίνιστους λόγους. Σημειώνεται ότι ο Πρόεδρος της Επιτροπής ETCS, Χ. Κατσιούλης, στην επιστολή παραίτησής του το 2022 καταγγέλλει την εν λόγω αποξήλωση, σε εξοπλισμό που, όπως αναφέρει, λειτουργούσε καλά και είχε πληρωθεί με κονδύλια της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.
- Τον Ιούνιο 2020 – με τρεις μήνες καθυστέρηση από τη σχετική Απόφαση του ΔΣ της – η ΕΡΓΟΣΕ ξαναστέλνει, ως Σχέδιο Συμπληρωματικής Σύμβασης του 2018, τη νέα τεχνική πρόταση του αναδόχου, με τα νέα υλικά και τις νέες εργασίες, στο Ελεγκτικό Συνέδριο για επανέλεγχο, αναφέροντας ότι με τη νέα αρχιτεκτονική των συστημάτων που θα

εγκατασταθούν, δεν τροποποιείται η Σ.Σ. που είχε εγκριθεί με την Απόφαση 1314/2018 του Ελεγκτικού Συνεδρίου. Αυτό όμως δεν είναι αληθές, όπως αποδεικνύεται και από την Έκθεση της Αρχής Διαφάνειας για την Σύμβαση 717, όπου στη σελίδα 75 αναφέρεται ότι:

*«Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι, σε αντίθεση με τα αναφερόμενα στην από 09/03/2020 εισήγηση της Δ.Υ. όπου προτείνεται αντικατάσταση επτά συνολικά άρθρων (Κ26-Κ30, Κ51-Κ52) με μονάδες τηλεμετρίας τύπου TEML31 και TEML 41 (άρθρα Κ24 και Κ25) της 1ης τεχνικής λύσης και τα ερμάρια ανοικτής γραμμής (τύπου Α+β) για σύστημα ηλεκτροδότησης με ηλεκτρονόμους της 2ης τεχνικής λύσης, **τροποποιείται ο ήδη εγκεκριμένος 1ος ΑΠΕ και η 1η ΣΣΕ, με την προσθήκη των περιγραφόμενων νέων εργασιών της από 24/02/2020 Οριστικής Τεχνικής πρότασης της δανειοπαρόχου.**»*

- Την ίδια περίοδο, ο Πρόεδρος της Επιτροπής ETCS, Χ. Κατσιούλης στέλνει επιστολή στον Διευθύνοντα Σύμβουλο της ΕΡΓΟΣΕ, Χ. Βίνη, κάνοντας λόγο για τα προβλήματα που έχει η νέα τεχνική λύση του αναδόχου. Παρά το γεγονός ότι η νέα τεχνική λύση υπογράφεται από την κορυφαία εταιρία στον κόσμο στα συστήματα αυτά, δηλαδή την ALSTOM και την ALSTOM Ferrovial, ο Χ. Βίνης ζητάει από το ΤΕΕ να του στείλει έναν πραγματογνώμονα που θα εξετάσει την πρόταση της ALSTOM! Αυτό το αίτημα, από μόνο του αποτελεί αξιοσημείωτο γεγονός.
- Η όλη διαδικασία της πραγματογνωμοσύνης από το ΤΕΕ (πραγματογνώμονας, κ. Βαλαβάνης) κρατάει 12 μήνες! Αυτοί οι 12 μήνες φυσικά είναι καθυστέρηση για τη Σύμβαση. Τελικά, ο κ. Βαλαβάνης αναφέρει ότι ο Χ. Κατσιούλης δεν έχει δίκιο, και αμέσως προσλαμβάνεται ως Σύμβουλος του Χ. Βίνης στην ΕΡΓΟΣΕ!
- Το Ελεγκτικό Συνέδριο απαντάει στην πρόταση της ΕΡΓΟΣΕ για έγκριση της Σ.Σ. με την αμφιλεγόμενη φράση *«απαραδέκτως επανυποβάλλεται ...»*, μην 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.

- Παράλληλα, τον Ιανουάριο 2021, με απόφαση Καραμανλή, η κοινοπραξία λαμβάνει αποζημίωση 2.8 εκ. ευρώ για θετικές ζημιές. Σημειώνεται ότι η συγκεκριμένη αποζημίωση δόθηκε, ενώ η ΕΡΓΟΣΕ είχε αποστείλει στην Κοινοπραξία Ειδική Πρόσκληση, ήταν δηλαδή ένα βήμα πριν την έκπτωση, γεγονός πρωτοφανές!

Φυσικά, ο Κ. Καραμανλής θεωρεί ότι τα 2.8 εκ. ευρώ αποζημίωση αποτελούν προσωπική του επιτυχία, αφού, όπως εκείνος υποστηρίζει, οι απαιτήσεις του αναδόχου ήταν 27 εκ. ευρώ! Ενώ ο 'εκλεκτός' του πρώην Υπουργού Χ. Ακριτίδης, Πρόεδρος του ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ, δήλωσε στην Εξεταστική Επιτροπή ότι δεν βρίσκει κάτι περίεργο στο να αποζημιώνεται ένας ανάδοχος, ενώ η ΕΡΓΟΣΕ του έχει αποστείλει Ειδική Πρόσκληση.

Αξίζει να αναφερθεί ότι και τα προηγούμενα χρόνια η κοινοπραξία ζητούσε περί τα 4-5 εκατομμύρια ζημιές και δεν έλαβε τίποτε.

- Τελικά η 1^η Συμπληρωματική Σύμβαση υπογράφηκε τον Μάιο 2021, με διάρκεια ολοκλήρωσης 14 μήνες, ήτοι, μέχρι τον Ιούλιο 2022. Σε επίσημη αναφορά προς το ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ, υπογεγραμμένη από τον Χ. Βίνη τον Φεβρουάριο 2023, εμφανίζεται η πρόοδος της Σ.Σ. στο 17%. Για την εν λόγω καθυστέρηση, ο ίδιος ανέφερε στην Εξεταστική Επιτροπή ότι οι αιτίες είναι πολλές, μία εκ των οποίων και η πανδημία. Όμως, ο Covid-19 εμφανίστηκε στην Ελλάδα το Φεβρουάριο 2020 και όταν υπεγράφη η Σ.Σ. είχε ήδη εξασθενήσει. Σε κάθε περίπτωση, η ΕΡΓΟΣΕ είχε πλήρη γνώση των συνεπειών της πανδημίας όταν υπέγραψε την Σ.Σ. για την 717 τον Μάιο 2021.

Από τα παραπάνω, προκύπτουν τουλάχιστον τα εξής ερωτήματα:

- Μήπως κάποιος είναι δυνατόν να θεωρήσει ότι το Ελεγκτικό Συνέδριο το 2020 αφέθηκε να έχει ελλιπή εικόνα της κατάστασης;
- Μήπως το διάστημα από τον Ιανουάριο 2020 έως τον Μάρτιο 2020 υπήρξε και αφανής διαπραγμάτευση, ώστε να εξευρεθούν λύσεις στα εσωτερικά προβλήματα της Κοινοπραξίας;
- Μήπως η ΕΡΓΟΣΕ και το Υπουργείο αναμείχθηκαν, ως μη όφειλαν, σε πιθανή διένεξη μεταξύ των μελών της Κοινοπραξίας;
- Μήπως τα 3.3 εκ. ευρώ που καταβλήθηκαν συνολικά στην Κοινοπραξία (2.8 εκ. με απόφαση Υπουργού συν 500 εκ. από την ΕΡΓΟΣΕ) μπορεί κάποιος κακοπροαίρετος να θεωρήσει ότι απετέλεσαν μέρος της όποιας συμφωνίας επετεύχθη;
- Μήπως κάποιος, επίσης κακοπροαίρετος, μπορεί να σκεφθεί ότι η παραίτηση του Γ. Γ. Μεταφορών Ν. Σταθόπουλου την ίδια περίπου περίοδο έχει σχέση με αυτή την ιστορία; Τελικά, τις θετικές ζημίες του αναδόχου υπέγραψε ο Γ. Γ. Υποδομών, Γ. Καραγιάννης και όχι ο έχων την αρμοδιότητα Γ.Γ. Μεταφορών. Σημαντική λεπτομέρεια, ο νομικός σύμβουλος του τελευταίου ήταν και νομικός σύμβουλος της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Γεγονός που για τον Κ. Καραμανλή δεν αποτελεί ζήτημα σύγκρουσης συμφερόντων, αφού ο Γ. Καραγιάννης, όπως υποστήριξε ο πρώην Υπουργός στην Εξεταστική Επιτροπή, ήταν Γ. Γ. Υποδομών, όχι Μεταφορών. Μόνο που τελικά κατέληξε να υπογράψει πρωτοφανείς αποζημιώσεις αναδόχων στο σιδηρόδρομο. Αλλά, κατά τον πρώην Υπουργό, και η ΕΡΓΟΣΕ πηγαινοερχόταν από τη Γ. Γ. Μεταφορών στη Γ. Γ. Υποδομών!

III. ΤΟ ΑΦΗΓΗΜΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ

Η κυβερνητική πλειοψηφία, με το ξεκίνημα των συνεδριάσεων της Εξεταστικής Επιτροπής, έμεινε πιστή στο αφήγημα του «ανθρώπινου λάθους», δείχνοντας ως μοναδικό υπαίτιο της τραγωδίας τον σταθμάρχη. Χωρίς φυσικά να αναλαμβάνει κάποια ευθύνη για τη μετακίνησή του στη συγκεκριμένη θέση, ενώ δεν είχε τα προσόντα. Επέμειναν στο ότι ο νόμος δεν προβλέπει όριο ηλικίας, 'ξεχνώντας' να αναφέρουν ότι αυτό προβλεπόταν στην προκήρυξη του ΟΣΕ. Και βεβαίως, δεν αναφέρθηκε ποτέ από τους Βουλευτές της ΝΔ

στην Επιτροπή η εκ των υστέρων Υπουργική Απόφαση, με υπογραφή Κ. Καραμανλή, για να νομιμοποιηθεί η «προδήλως παράνομη», όπως τόνισε ο Πρόεδρος της Επιτροπής Γεραπετρίτη, μετάταξη του μοιραίου σταθμάρχη.

Το παραπάνω αφήγημα, στην πορεία των συνεδριάσεων της Εξεταστικής Επιτροπής, εμπλουτίστηκε με την επίρριψη ευθυνών και στον μηχανοδηγό, με τη ΝΔ να δείχνει μεγάλο ζήλο σε σχέση με το αν εκείνος ήταν σε θέση να εκτελεί τα καθήκοντά του, λόγω του ιατρικού του ιστορικού. Μάλιστα, κατά τη διάρκεια συνεδρίασης, ο εισηγητής της ΝΔ ζήτησε να σταματήσει η τηλεοπτική μετάδοση, για να ανοίξουν οι ιατρικοί φάκελοι του εκλιπόντος μηχανοδηγού.

Στο απαράδεκτο αυτό γεγονός, για το οποίο η οικογένεια του εκλιπόντος απέστειλε εξώδικο, η αντίδρασή μας ως ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ ήταν άμεση. Οι κάμερες έπρεπε να παραμένουν ανοιχτές, για να μπορεί ο κόσμος να βλέπει τη διεξαγωγή της συζήτησης, αλλά και την προσπάθεια μετάθεσης των ευθυνών.

Ειδικά για τα ηλεκτρονικά συστήματα ασφαλείας και την επίμαχη Σύμβαση 717, στο αφήγημα προστέθηκε σειρά από ψέματα, τα οποία υποστήριξαν καθ' όλη τη διάρκεια της Εξεταστικής οι Βουλευτές της ΝΔ και κορυφώθηκαν με την κατάθεση του Κ. Καραμανλή. Αναφέρονται χαρακτηριστικά τα εξής:

Ψέμα 1^ο: Η Σύμβαση 717 είχε 'βαλτώσει' και 'ξεκόλλησε' το 2020-2021

Όπως έχει ήδη αναφερθεί και όπως αποδεικνύεται από τα σχετικά έγγραφα που η ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ κατέθεσε στην Εξεταστική Επιτροπή, παρά το γεγονός ότι πρόκειται για μια προβληματική σύμβαση, το Μάιο 2019 το ποσοστό προόδου της 717 ήταν 72%. Τον Μάρτιο 2020, εισήγηση του Προέδρου & Διευθύνοντος Συμβούλου της ΕΡΓΟΣΕ προς το Διοικητικό Συμβούλιο της εταιρίας, αναφέρει επισήμως ότι το ποσοστό προόδου της σύμβασης είναι 74%. Ενώ το Φεβρουάριο 2023, το ποσοστό προόδου ήταν 77%, δηλαδή μέσα σε 4 χρόνια το έργο προχώρησε μόλις 5%!

Στο εύλογο ερώτημα, πώς γίνεται η κυβέρνηση να αμφισβητεί ποσοστά που περιγράφονται σε επίσημα έγγραφα, η απάντηση είναι η δημιουργική

στατιστική της ΝΔ! Έφτασαν στο σημείο να ‘εφεύρουν’ μια νέα μονάδα μέτρησης εξέλιξης των έργων, τους ‘σταθμούς’, που δεν περιγράφονται όμως πουθενά στη σύμβαση, ως ποσότητα, με τιμή μονάδας κτλ.

Έπειτα από ιδιαίτερα έντονη πίεση από πλευράς μας, μάρτυρες που ματαίως προσπαθούσαν να στηρίξουν το αφήγημα της κυβέρνησης για ‘βαλτωμένη’ σύμβαση μέχρι το 2019, η οποία ‘ξεκόλλησε’ χάρη στη ΝΔ, αναγκάστηκαν να παραδεχθούν ότι ο ενδεδειγμένος τρόπος μέτρησης προόδου της 717, όπως και κάθε σύμβασης, είναι οι επιμετρήσεις και οι πιστοποιήσεις. Ο Πρόεδρος του ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ, Χ. Ακριτίδης, ο Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΣΕ, Π. Τερεζάκης, ο εκπρόσωπος της κοινοπραξίας Alstom-TOMH, Σ. Καραβάκης, είναι κάποια χαρακτηριστικά παραδείγματα. Ενώ άλλοι, όπως ο Γ. Λασπονίκος, Προϊστάμενος της Διεύθυνσης Νομικών Υπηρεσιών της ΕΡΓΟΣΕ, επιβεβαίωσαν εξ αρχής τα παραπάνω, χωρίς να ‘ρискάρουν’ την επιστημονική και επαγγελματική τους αξιοπιστία, για χάρη των αιτιάσεων της κυβέρνησης.

Ψέμα 2^ο: Τα πραγματικά ποσοστά προόδου της σύμβασης δεν είναι αυτά που πίστευαν ΕΡΓΟΣΕ και Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών

Όταν έγινε αντιληπτό από την κυβερνητική πλειοψηφία ότι δεν μπορούν να αμφισβητηθούν επίσημα έγγραφα που αναφέρουν τα ποσοστά προόδου της σύμβασης, το αφήγημα της ΝΔ άλλαξε. Με βάση αυτό, η κυβέρνηση υποστήριξε ότι κάποτε (πότε;) κατάλαβαν ότι το αληθινό ποσοστό προόδου της Σύμβασης δεν ήταν 74%, αλλά γύρω στο 30%. Κι αυτό, διότι:

- Υπήρχαν βανδαλισμοί σε πολλά τεχνικά δωμάτια και σε πολλές άλλες εγκαταστάσεις, από το 2016. Σημειώνεται ότι βάσει της Σύμβασης, η φύλαξη των εγκαταστάσεων είναι ευθύνη του αναδόχου.
- Πέραν των βανδαλισμών, ο εξοπλισμός σε πολλές τεχνικές εγκαταστάσεις έπρεπε, για κάποιους αδιευκρίνιστους λόγους, να αποξηλωθεί.

Αυτό όμως δεν είναι δυνατόν να συνέβη, διότι τότε θα είχαμε το παράδοξο ότι ξαφνικά, η πρόοδος μιας Σύμβασης από το 74% πάει στο 30%, χωρίς να ‘ανοίξει ρουθούνι’. Κάτι τέτοιο, πέραν των όποιων οικονομικών συνεπειών, θα

σήμαινε και σοβαρότατες καθυστερήσεις, με **αποκλειστική ευθύνη** των εργολάβων. Άρα, σίγουρα η ΕΡΓΟΣΕ θα τιμωρούσε τους εργολάβους και αμέσως θα ενημέρωνε τις ελληνικές και ευρωπαϊκές αρχές.

Υποθέτουμε ότι υιοθετήθηκε - για λόγους που δεν γνωρίζουμε - νέα τεχνική πρόταση του αναδόχου, σύμφωνα με την οποία έπρεπε να αποξηλωθεί εν λειτουργία εξοπλισμός σηματοδότησης σε πολλούς σταθμούς και να εγκατασταθεί ένα νέο ηλεκτρονικό σύστημα σηματοδότησης.

Η αποδοχή όμως τον Φεβρουάριο 2020 από την ΕΡΓΟΣΕ της νέας τεχνικής πρότασης του αναδόχου προξένησε τεράστια καθυστέρηση στη Σύμβαση.

Η νέα τεχνική πρόταση ήταν ένα νέο έργο σηματοδότησης για τμήμα διπλής γραμμής υψηλών ταχυτήτων (200Km/h), μήκους 110 Km. Οι χρόνοι υλοποίησης ενός τέτοιου έργου σηματοδότησης είναι τουλάχιστον 2 χρόνια, καθότι περιλαμβάνουν μελέτες, κατασκευή, δοκιμές και θέση σε λειτουργία. Άρα, ήταν αδύνατον να ολοκληρωθεί αυτή η Συμπληρωματική Σύμβαση που περιελάμβανε τη νέα πρόταση σε 14 μήνες. Αυτό φαίνεται καθαρά και από το γεγονός της μικρής προόδου που είχε το έργο μέχρι τον Φεβρουάριο 2023.

Ψέμα 3^ο: Πώς έγινε η ανακατασκευή εγκαταστάσεων μετά το 2021

Στις επίμονες ερωτήσεις μας σε ό,τι αφορά με ποια απόφαση έγινε αυτό, με ποια μελέτη και με ποια τιμή μονάδας, η απάντηση των εκπροσώπων της ΕΡΓΟΣΕ ήταν *«αδαπάνως»*. Όμως, αναφορά σε *«απαράδεκτο ξήλωμα εγκαταστάσεων, οι οποίες λειτουργούσαν καλά και είχαν πληρωθεί με κονδύλια της ΕΕ»*, έκανε ο Πρόεδρος της Επιτροπής ETCS, Χ. Κατσιούλης, στην επιστολή παραίτησής του το 2022, όταν και κατήγγειλε κακή διαχείριση της σύμβασης.

Ακόμη περισσότερο, στην ίδια επιστολή, επεσήμανε ότι η αποξήλωση των εγκαταστάσεων θα προξενούσε τεράστιες καθυστερήσεις. Έτσι όμως, δεν θα μπορούσε να ολοκληρωθεί η Σύμβαση 717 και η Συμπληρωματική της Σύμβαση ούτε μέχρι το τέλος 2022, όπως είχε ήδη δεσμευθεί η χώρα μας προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Ψέμα 4ο: Η Ε.Δ.ΕΛ. έθεσε θέματα αλλαγής αρχιτεκτονικής για τη Συμπληρωματική Σύμβαση

Σε καμία περίπτωση δεν ισχύει ότι η Ε.Δ.ΕΛ. έθεσε ζήτημα αλλαγής αρχιτεκτονικής. Τα ευρήματά της είναι συγκεκριμένα και αφορούν σε πλημμυλείς μελέτες της περιόδου 2012-2014 και στην υποχρέωση της δανειοπαρόχου εταιρίας Alstom - Ferrovial να υπογράψει τις μελέτες για το έργο.

Ψέμα 5ο: Το Ελεγκτικό Συνέδριο έπρεπε να γνωμοδοτήσει εκ νέου για τη Σ.Σ. μετά τις παρατηρήσεις της Ε.Δ.ΕΛ.

Όπως αναφέρεται παραπάνω, τέτοια παρατήρηση δεν υπάρχει. Δικαιολογείται με αυτό το ψέμα το γεγονός ότι η υπογραφή της Σ.Σ. καθυστέρησε περίπου δυο χρόνια. Επίσης, χρειαζόταν και η 'ευλογία' του Ελεγκτικού Συνεδρίου για τις 'αλλαγές'. Μάλιστα, η απάντηση του τελευταίου στην πρόταση της ΕΡΓΟΣΕ για έγκριση της Σ.Σ. το 2020, ήταν η αμφιλεγόμενη φράση **«απαραδέκτως επανυποβάλλεται ...»**, μην έχοντας προφανώς πλήρη γνώση των νέων δεδομένων.

IV. Η HELLENIC TRAIN (ΠΡΩΗΝ ΤΡΑΙΝΟΣΕ)

Η ιταλικών συμφερόντων Hellenic Train – σε απόλυτη ταύτιση με την κυβερνητική γραμμή – θεωρεί τον σταθμάρχη ως τον μοναδικό υπεύθυνο για το τραγικό σιδηροδρομικό δυστύχημα. Παρ' όλα αυτά, μέχρι σήμερα δεν έχει κινηθεί εναντίον του ΟΣΕ, κι ενώ ένας υπάλληλός του προκάλεσε στην εταιρία τεράστια ζημιά, αφού εξαιτίας του σκοτώθηκαν και εργαζόμενοί της που επέβαιναν στο τρένο.

Η σιδηροδρομική επιχείρηση δεν ανέλαβε καμία ευθύνη για την τραγωδία. Ακόμα και για το λόγο που η Hellenic Train έσπευσε να αποζημιώσει τους επιβάτες του δυστυχήματος, η επίσημη απάντηση του Διευθύνοντος Συμβούλου ήταν ότι έγινε **«από ένδειξη ευαισθησίας»**. Δεν ανέλαβε κάποια ευθύνη ούτε καν για την προβληματική επικοινωνία των μηχανοδηγών λίγο πριν το δυστύχημα, η οποία πολύ εύστοχα περιγράφηκε ως συνομιλία 'καφενείου'. Κι ενώ στην Εξεταστική Επιτροπή καταγράφηκε ότι δεν

τηρήθηκαν οι κανονισμοί, αφού δεν γίνεται η επανάληψη της εντολής, οι μηχανοδηγοί δεν κάνουν αναγγελία όταν φεύγουν από το σταθμό ή όταν περνούν από κλειστό σταθμό, ενώ μιλούν με μια γλώσσα 'χαλαρή'. Για τον M. Carotorto όμως, όλα έγιναν «σύμφωνα με το πρωτόκολλο».

Είχαμε συνηθίσει τη Hellenic Train να δείχνει πάντα 'με το δάχτυλο' τον ΟΣΕ, δηλαδή το κράτος, για τις ελλείψεις της υποδομής που δήθεν φταίνε για τα λίγα δρομολόγια και τις καθυστερήσεις της. Ήταν όμως έκπληξη για μας να παρακολουθούμε τον επικεφαλής της να προσβάλει τόσο πολύ με την παρουσία του τα θύματα του δυστυχήματος και το ελληνικό κοινοβούλιο. Ο M. Carotorto εμφανίστηκε ψευδόμενος στην Εξεταστική Επιτροπή, με χαρακτηριστική άνεση και υπεροψία, αντιμετωπίζοντας τη χώρα μας ως αποικία.

Η στάση του αυτή εκπορεύεται φυσικά από την ίδια την κυβέρνηση και το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών, οι οποίοι παρέχουν εδώ και 4.5 χρόνια 'αసుλία' στη Hellenic Train. Αναφέρονται ενδεικτικά:

- Σε πλήθος περιπτώσεων, ο ίδιος ο Κ. Καραμανλής έχει πάρει ξεκάθαρα θέση υπέρ της ιδιωτικής Hellenic Train, σε βάρος του κρατικού ΟΣΕ, θέτοντας τις βάσεις για αξιώσεις αποζημιώσεων της εταιρίας.
- Η κυβέρνηση παραχώρησε στην ιταλικών συμφερόντων εταιρία το μονοπώλιο της κρατικής επιχορήγησης των άγονων γραμμών για 15 χρόνια, πρωτοφανές διάστημα ευρωπαϊκά για μη κρατική σιδηροδρομική εταιρία. Μάλιστα, στην τελική σύμβαση, οι υποχρεώσεις της εταιρίας για επενδύσεις μειώθηκαν κατά 600 εκ. ευρώ σε σχέση με το Μνημόνιο Συνεργασίας.
- Η κυβέρνηση έδωσε το 2019 για τρίτη φορά εξαίρεση στη Hellenic Train από τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό 1371/2007 για τα δικαιώματα των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών, στερώντας από τους επιβάτες τις αποζημιώσεις που δικαιούνται.

Φυσικά, με αφορμή το έγκλημα των Τεμπών, φαίνεται ότι αυτή η διακριτική μεταχείριση της κυβέρνησης προς τη Hellenic Train τελειώνει ή τουλάχιστον μειώνεται σε κάποιο βαθμό. Όχι για άλλο λόγο, αλλά διότι η ΝΔ κατάλαβε ότι το αφήγημα για το ‘ανθρώπινο λάθος’ του σταθμάρχη από μόνο του δεν στέκει, οπότε έπρεπε να βάλει στο κάδρο των ευθυνών και τον εκλιπόντα μηχανοδηγό. Γι’ αυτό και συναίνεσε στο να διαβιβαστεί η κατάθεση του επικεφαλής της εταιρίας στον Εισαγγελέα Εφετών για το αδίκημα της ψευδορκίας. Κάτι που φυσικά δεν έγινε στην περίπτωση του Κ. Καραμανλή, όπου το κόμμα της ΝΔ ήταν το μόνο που διαφώνησε, προστατεύοντας και πάλι τον Υπουργό τους.

V. Η ΠΥΡΚΑΓΙΑ ΚΑΤΑ ΤΟ ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ ΚΑΙ ΤΟ ΜΠΑΖΩΜΑ

Οι εμπειρογνώμονες των οικογενειών των θυμάτων, σε συνέντευξη Τύπου παρουσίασαν νέα στοιχεία. Αρκετοί από τους νεκρούς - 5 στον αριθμό- δεν σκοτώθηκαν από τη σύγκρουση αλλά από τη φωτιά που ξέσπασε στα τρένα μετά. Εκείνο που προκαλεί ενδιαφέρον είναι τα ευρήματα που προέκυψαν κατόπιν δειγματοληψιών. Σε εκείνο που εστίασαν, κυρίως, ήταν το ξυλόλιο, ένα επικίνδυνο και εύφλεκτο φορτίο, του οποίου η μεταφορά απαγορεύεται με συμβατική αμαξοστοιχία. Και παρά τους ισχυρισμούς των εταιριών ότι τα τρένα δεν μετέφεραν εύφλεκτα υλικά και πως οι καλωδιώσεις τους ήταν σύμφωνες με το νόμο, εύλογα διερωτάται κανείς πώς το τρένο λαμπάδιασε τόσο γρήγορα και σε τόσο μεγάλη έκταση.

Οι συγγενείς των θυμάτων του δυστυχήματος, αλλά και οι εμπειρογνώμονες που τους εκπροσωπούν, έχουν καταγγείλει ότι με ιδιαίτερη σπουδή - μέσα σε πέντε μόλις μέρες - απομακρύνθηκε μεγάλος όγκος χωμάτων και στη συνέχεια ο χώρος μπαζώθηκε (ξεκίνησε την 1η Μάρτη και ολοκληρώθηκε στις 6 Μάρτη 2023!), εξαιτίας του οποίου ‘χάθηκαν’ πολλά στοιχεία, ενδεχομένως και βιολογικό υλικό των θυμάτων. Ο τόπος του εγκλήματος και μάλιστα τόσο μεγάλης κλίμακας όχι μόνο δεν ερευνήθηκε σχολαστικά αλλά ισοπεδώθηκε 24 ώρες μετά. Αυτή η ενέργεια, η αλλοίωση, δηλαδή, του χώρου, αυτές οι βιαστικές κινήσεις που σε καμία περίπτωση δεν είναι νόμιμες, για την οποία μάλιστα εκταμιεύτηκαν σε χρόνο ρεκόρ 647.862,80 ευρώ, μαρτυρούν

προσπάθεια απόκρυψης στοιχείων και συγκάλυψης. Σύμφωνα δε με δημοσιεύματα, η μία εκ των πέντε εταιριών που ανέλαβαν με απευθείας ανάθεση την εργολαβία του μπαζώματος, δεν είχε καν συσταθεί νόμιμα όταν ανέλαβε την εργολαβία.

Μετά από αρκετούς μήνες ανευρέθηκαν ανθρώπινοι ιστοί στο Κουλούρι, μια τοποθεσία που ανήκει στον ΟΣΕ και όπου μεταφέρθηκαν τα βαγόνια, μαζί με τα χώματα που περιείχαν και ανθρώπινα υπολείμματα, μετά τη σύγκρουση. Υπάρχει δε και καταγγελία πως 3 βαγόνια - κοντέινερ της εμπορικής αμαξοστοιχίας που συμμετείχαν στο δυστύχημα, 'αγνοούνται'.

Με τα ζητήματα αυτά, δηλαδή της πυρκαγιάς και του μπαζώματος, παρά τις επίμονες εκκλήσεις των Βουλευτών της αντιπολίτευσης, δεν ασχολήθηκε καθόλου η Εξεταστική Επιτροπή. Και τούτο διότι δεν κλήθηκε κανένας μάρτυρας που θα έριχνε φως στην σκοτεινή αυτή υπόθεση, ούτε βεβαίως, προσκομίστηκε κανένα σχετικό στοιχείο. Για άλλη μια φορά επιβεβαιώνεται η συνεχιζόμενη επιχείρηση συγκάλυψης των ευθυνών. Η κοινοβουλευτική πλειοψηφία με τους χειρισμούς της στις διαδικασίες της Επιτροπής, δεν επέτρεψε να απαντηθεί το μείζον ερώτημα ποιος έδωσε την εντολή και έβαλαν από την πρώτη μέρα μηχανήματα να απομακρύνουν συντρίμια και όγκους χωμάτων πριν προλάβουν να συλλεχθούν τα δείγματα για να σταλούν προς χημική ανάλυση, ποιος έδωσε την εντολή του παράνομου αυτού 'μπαζώματος'.

VI. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Με βάση τα παραπάνω, προκύπτουν συμπερασματικά τα ακόλουθα:

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 (ως ανωτέρω αναλύθηκε, σελ. 15).
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 (ως ανωτέρω αναλύθηκε, σελ. 16).
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 (ως ανωτέρω αναλύθηκε, σελ. 20).
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 (ως ανωτέρω αναλύθηκε, σελ. 21-24).

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 (ως ανωτέρω αναλύθηκε, σελ. 21-24).
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 (ως ανωτέρω αναλύθηκε, σελ. 21-24).
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 εξαρχής 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.

Για το λόγο αυτό επιβάλλεται η περαιτέρω διερεύνηση του εγκλήματος των Τεμπών από το Ελληνικό Κοινοβούλιο, με τη σύσταση Ειδικής Κοινοβουλευτικής Επιτροπής για τη διενέργεια Προκαταρκτικής Εξέτασης, σύμφωνα με το άρθρο 86 παρ. 3 του Συντάγματος, τα άρθρα 153 επ. του Κανονισμού της Βουλής ΜΕΡΟΣ Α΄ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟ (ΦΕΚ 106 Α΄ /24.6.1987) και το άρθρο 5 του Ν. 3126/2003 περί της «Ποινικής Ευθύνης Υπουργών», για τη διερεύνηση τυχόν εγκλημάτων που έχει τελέσει κατά την

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

Για την Κ.Ο. της ΝΕΑΣ ΑΡΙΣΤΕΡΑΣ

Θεοπίστη (Πέτη) Πέρκα
Μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής