



Κοινοβουλευτική Ομάδα

Λεωφ. Ηρακλείου 145, 14231 ΝΕΑ ΙΩΝΙΑ,
τηλ.: 2102592213, 2102592105, 2102592258, fax: 2102592097
e-mail: ko@vouli.kke.gr, <http://www.kke.gr>
Γραφεία Βουλής: 2103708168, 2103708169, fax: 2103707410

**ΠΟΡΙΣΜΑ ΤΟΥ ΚΚΕ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΜΕ ΘΕΜΑ
«Η ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΟΥ ΕΓΚΛΗΜΑΤΟΣ ΤΩΝ ΤΕΜΠΩΝ
ΚΑΙ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΠΤΥΧΩΝ ΠΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ
ΑΥΤΟ».**

**ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ
ΚΟΜΝΗΝΑΚΑ ΜΑΡΙΑ**

ΜΑΡΤΗΣ 2024

A. Εισαγωγικά

Η πρωτοβουλία του ΚΚΕ για την συγκρότηση της εξεταστικής επιτροπής με θέμα την διερεύνηση του εγκλήματος των Τεμπών και όλων των πτυχών που σχετίζονται με αυτό **συνέβαλε αφενός στο να μην ξεχαστεί το έγκλημα και αφετέρου έφερε στο φως πολλά και ουσιαστικά στοιχεία για την απόδοση των πολιτικών και ποινικών ευθυνών. Δόθηκε και έτσι η δυνατότητα σε πλήθος κόσμου να ενημερωθεί για τις συνθήκες και τα πραγματικά αίτια του δυστυχήματος, για τη σημασία της συμμετοχής** στις εκδηλώσεις διαμαρτυρίας, τις απεργιακές συγκεντρώσεις ατομικά ή μέσα από συλλόγους φοιτητών, μαθητών, γονέων, Εργατικά Κέντρα και σωματεία, **για να μην επαναληφθεί το έγκλημα στα Τέμπη.**

Θεωρούμε δεδομένο πως αν δεν υπήρχε αυτή η πρωτοβουλία το πιθανότερο είναι πως το έγκλημα θα είχε θαφτεί, καθώς όλα τα αστικά κόμματα που κυβέρνησαν τις τελευταίες δεκαετίες γνωρίζουν πολύ καλά πως έχουν σοβαρές ευθύνες για το τραγικό συμβάν.

Η κυβέρνηση αναγκάστηκε να ψηφίσει τη σύσταση της εξεταστικής καθόσον δεν μπορούσε να την αποτρέψει, γνωρίζοντας βέβαια πολύ καλά ότι μπορούσε, εκμεταλλευόμενη και την κυβερνητική πλειοψηφία στην επιτροπή, να κατευθύνει τη λειτουργία της. Την ίδια στιγμή, καταψήφισε τη συγκρότηση της προανακριτικής επιτροπής, όπως άλλωστε αναμενόταν.

Με τη σειρά τους τα υπόλοιπα κόμματα, κύρια το ΠΑΣΟΚ, επέμειναν στη σύσταση προανακριτικής επιτροπής, με την αιτιολογία δήθεν ότι μόνο με την προανακριτική θα αναδεικνύονταν και θα αποδίδονταν οι ποινικές ευθύνες στα πολιτικά πρόσωπα. Επέμειναν στη σύσταση προανακριτικής επιτροπής, με το ΠΑΣΟΚ μάλιστα να επιτίθεται στο ΚΚΕ, παρότι γνωρίζουν πως η σύστασή της απαιτεί και τις ψήφους των κυβερνητικών βουλευτών και άρα με βεβαιότητα θα καταψηφιζόταν η συγκεκριμένη πρόταση. Οι προτάσεις αυτές του ΠΑΣΟΚ αλλά και του ΣΥΡΙΖΑ, για την προανακριτική επιτροπή, στηρίζονταν στην δικογραφία της Ευρωπαϊκής Εισαγγελέα, η οποία διερευνούσε μόνο την οικονομική ζημία της ΕΕ, από την μη υλοποίηση της σύμβασης 717 και όχι το εγκληματικό συμβάν των Τεμπών πέρα από την οικονομική του διάσταση. Προτάσεις τις οποίες, παρόλα αυτά, στήριξε το Κόμμα μας.

ΝΔ, ΣΥΡΙΖΑ και ΠΑΣΟΚ, γνωρίζουν όμως ότι όλες οι κυβερνήσεις, σίγουρα της τελευταίας δεκαπενταετίας, φέρουν βαρύτερες πολιτικές και ποινικές ευθύνες για την κατάσταση στο σιδηρόδρομο, για τη λογική του “πάμε κι όπου βγει” με τα ελλιπέστατα μέτρα ασφαλείας που αποτελούν “μη επιλέξιμο” κόστος για τα συμφέροντα του κεφαλαίου, με αποτέλεσμα ο λαός και τα παιδιά του να παίζουν το κεφάλι τους κορώνα – γράμματα και μάλιστα χωρίς να το γνωρίζουν.

Φυσικά από την πρώτη στιγμή δεν είχαμε καμία αυταπάτη για τα όρια των εργασιών της εξεταστικής επιτροπής λαμβάνοντας υπόψη τη σύνθεσή της και τον αντίστοιχο συσχετισμό των κομμάτων. Ωστόσο παρά τον αρνητικό συσχετισμό, την προσπάθεια συγκάλυψης, τη μη κλήτευση ουσιαστικών μαρτύρων και τις ανέξοδες αντιπαραθέσεις της κυβερνητικής πλειοψηφίας με άλλα κόμματα, προκειμένου να κρύψει καθ’ ένα απ’ αυτά τις ευθύνες της δικής του κυβερνητικής περιόδου, φωτίστηκαν αρκετές πλευρές που συντέλεσαν καθοριστικά στο έγκλημα.

Επιβεβαιώθηκαν τόσο οι τεράστιες πολιτικές ευθύνες που διαχρονικά υπήρξαν για την κατάσταση στο σιδηρόδρομο και την ασφάλειά του, αλλά προέκυψαν και ποινικές ευθύνες πολιτικών προσώπων, εν προκειμένω διαχρονικά των Υπουργών Μεταφορών, αλλά και άλλων, που δια των ενεργειών τους ή των σημαντικών παραλείψεών τους, υπονόμευσαν την ασφάλεια του σιδηροδρόμου, αποδεχόμενοι έτσι το ενδεχόμενο, αν όχι προδιαγράφοντας την εξέλιξη και του συγκεκριμένου εγκλήματος των Τεμπών.

Συγκεκριμένα, αναδείχθηκαν οι ανταγωνιστικές σχέσεις που διαμόρφωσε ο **προβληματικός διαχωρισμός του Οργανισμού Σιδηροδρόμων σε θυγατρικές, όπως και η απελευθέρωση και ιδιωτικοποίηση στη συνέχεια του μεταφορικού έργου**, που γιγάντωσε τα αντικρουόμενα πολλές φορές συμφέροντα. Αντίστοιχα, η επιλογή **της κατάτμησης των διαφόρων συμβάσεων** προκειμένου να εξυπηρετηθούν διαφορετικά επιχειρηματικά συμφέροντα, **οδήγησε σε ασυμβατότητες των διαφόρων συστημάτων αλλά και σε μεγάλες καθυστερήσεις** που προέκυπταν ακριβώς από την εκδήλωση αυτών των ανταγωνιστικών συμφερόντων (προσφυγές, ενστάσεις, συνεχείς παρατάσεις). Τα παραπάνω είχαν ως αποτέλεσμα κατά το χρόνο του τραγικού εγκλήματος στα Τέμπη να μην έχει παραδοθεί και τεθεί ολοκληρωμένα σε λειτουργία κανένα από τα απαραίτητα συστήματα ασφαλείας, που προβλέπονταν σε τέσσερις τουλάχιστον συμβάσεις των οποίων ο συμβατικός χρόνος ολοκλήρωσης είχε παρέλθει προ πολλών ετών.

Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με την **πλημμελή συντήρηση δικτύου και υποδομών**, λόγω της υποχρηματοδότησης καθώς και τη **μεθοδευμένη, συνεχή μείωση του ανθρώπινου δυναμικού και την ελλιπή εκπαίδευση και εμπειρία του**, διαμόρφωσε το εκρηκτικό μείγμα για τον πολλαπλασιασμό των ανθρώπινων λαθών με παντελή απουσία των τεχνολογικών μέσων αποτροπής τους.

Παντελώς ανεπαρκής αποτυπώθηκε ότι είναι και η ελεγκτική δυνατότητα και δραστηριότητα της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ), σε σχέση με την πιστοποίηση της ασφάλειας των σιδηροδρομικών συγκοινωνιών.

Τέλος, **αναδείχθηκαν οι αντιλαϊκές προτεραιότητες που θέτει η ΕΕ** για την αύξηση της χωρητικότητας του δικτύου και την ταχύτητα μεταφοράς εμπορευμάτων, **σε βάρος όλων των απαραίτητων μέτρων ασφαλείας**. Αποδείχθηκε και σε αυτή την περίπτωση ότι η ΕΕ ενδιαφέρεται για βασικά μέτρα ασφαλείας μόνο στο διασυνδεδεμένο κεντρικό δίκτυο, ενώ ταυτόχρονα επιτρέπει να κυκλοφορούν τρένα με λειψές προδιαγραφές ασφαλείας. Άλλωστε η έκθεση του Ευρωκοινοβουλίου τον Ιούνιο του 2021 επισημαίνει ότι το 2020 μόνο το 13% των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου της ΕΕ λειτουργούσε με σύστημα ERTMS, δηλαδή το βασικό σύστημα ασφαλείας που προφυλάσσει από το ανθρώπινο λάθος.

Αναδείχθηκαν δηλαδή, **οι ευθύνες της Ε.Ε. και των αστικών κομμάτων που υπηρετούν με κάθε κόστος την πολιτική της καπιταλιστικής ανάπτυξης και ανταγωνιστικότητας βάζοντας σε δεύτερη μοίρα την ασφάλεια στους σιδηρόδρομους και την ίδια την ανθρώπινη ζωή**. Το αποτέλεσμα είναι αρνητικό για όλους τους λαούς στην ΕΕ: με περιορισμό των δρομολογίων, αυξήσεις στις τιμές των εισιτηρίων, αύξηση της συχνότητας των ατυχημάτων, “καταστροφική” αξιοποίηση των υποδομών του δικτύου, “μάχη” κατασκευαστικών ομίλων για τις εργολαβίες, μεγάλη επιτάχυνση της συγκέντρωσης της “σιδηροδρομικής πίτας” σε μια χούφτα μονοπώλια, σε πανευρωπαϊκό επίπεδο.

Το εσπευσμένο κλείσιμο των εργασιών της Εξεταστικής Επιτροπής, όπως και ο αποκλεισμός από την κυβερνητική πλειοψηφία καθοριστικών μαρτύρων, **δεν επέτρεψαν να διερευνηθούν τα αίτια της έκρηξης και της πυρκαγιάς που ακολούθησε τη σύγκρουση των τρένων**, όταν μάλιστα αρκετοί εκ των 57 νεκρών υπήρξαν θύματα πυρκαγιάς, καθώς επίσης **δεν διερευνήθηκαν οι υπαίτιοι για την απαράδεκτη αλλοίωση του τόπου του εγκλήματος**, λίγες μόλις μέρες μετά το δυστύχημα και πριν τη συλλογή των απαραίτητων στοιχείων.

Σίγουρα ως προς αυτά τα δύο τουλάχιστον ζητήματα, **η Εξεταστική Επιτροπή όφειλε να συνεχίσει τις εργασίες της**, πράγμα που επιβεβαιώνεται και από την κατεύθυνση των ανακριτικών ερευνών, μέσα και από τη σχετική δικογραφία που απεστάλη στην Επιτροπή.

Πόσο μάλλον που ο ίδιος ο Δ. Ρέππας, πρώην υπουργός Υποδομών και Μεταφορών της κυβέρνησης του ΠΑΣΟΚ, την περίοδο 2009 – 2011, επιβεβαίωσε κατά την εξέτασή του στην Εξεταστική Επιτροπή ότι υπήρχαν «μαύρα βαγόνια», δηλαδή συρμοί του ΟΣΕ που μετέφεραν εμπορεύματα ιδιωτών χωρίς να είναι καταγεγραμμένα, εις βάρος των εσόδων του ΟΣΕ, αλλά και βαγόνια - «φαντάσματα», που έρχονταν από το εξωτερικό χωρίς να καταγράφονται, και που στην πορεία χάνονταν σε κάποιο παρακλάδι και λειτουργούσαν για μήνες ως αποθηκευτικοί χώροι ιδιωτών. Άλλωστε τόσο από στελέχη της Hellenic Train όσο και του ΟΣΕ επιβεβαιώθηκε ότι στα δρομολόγια εσωτερικού δε γίνεται έλεγχος στο περιεχόμενο των φορτίων, ενώ, για τα δρομολόγια από το εξωτερικό ο έλεγχος γίνεται στο τελωνείο.

Β. Το Σιδηροδρομικό Έγκλημα της 28^{ης} Φεβρουαρίου 2023 ήταν το τραγικό αποτέλεσμα των πολιτικών που εφαρμόστηκαν στο ελληνικό σιδηρόδρομο τις τελευταίες δεκαετίες.

Στις 28/2/2023 και περί ώρα 23:18 στον Ευαγγελισμό Τεμπών Λαρίσης και συγκεκριμένα στο 371χλμ της γραμμής Πειραιώς – Πλατέως συγκρούστηκαν μετωπικά η επιβατική αμαξοστοιχία IC 62 (Intercity 62) η οποία κινούνταν από Αθήνα προς Θεσσαλονίκη και η εμπορική αμαξοστοιχία 63503 η οποία έκανε το αντίθετο δρομολόγιο. Αποτέλεσμα της σύγκρουσης ήταν 57 επιβεβαιωμένοι νεκροί οι οποίοι στην πλειοψηφία τους ήταν νέοι άνθρωποι καθώς και δεκάδες τραυματίες.

Από την πρώτη στιγμή, η κυβέρνηση της ΝΔ, έκανε προσπάθεια συνεπικουρούμενη από τις αρχικές δηλώσεις του ΣΥΡΙΖΑ, να εμφανίσει το τραγικό έγκλημα αποκλειστικά ως “ανθρώπινο λάθος”, να κυριαρχήσει το «για όλα φταίει η ο σταθμάρχης» το οποίο σιγοντάρισε και ο ΣΥΡΙΖΑ λέγοντας μάλιστα στη συζήτηση για την προανακριτική ότι «φταίει η ΝΔ που τον διόρισε».

Όλους αυτούς τους μήνες, και στα πλαίσια της εξεταστικής επιτροπής, η κυβέρνηση επιμένει ότι η μοιραία μετωπική σύγκρουση από την οποία προκλήθηκε

ο εκτροχιασμός βαγονιών, μια ισχυρότατη έκρηξη και στη συνέχεια φωτιά ήταν αποτέλεσμα αποκλειστικά των εσφαλμένων χειρισμών και συνεννοήσεων μεταξύ του Σταθμάρχη Λάρισας και του μηχανοδηγού, που οδήγησε στο να κινηθεί η επιβατική αμαξοστοιχία IC 62 κατά την αναχώρηση της από τον σταθμό Λάρισας, στη γραμμή καθόδου αντί της γραμμής ανόδου, δηλαδή στην ίδια γραμμή που κινούνταν η εμπορική αμαξοστοιχία 63503 αναχωρώντας από τον σταθμό Ν. Πόρων.

Όμως, στην πραγματικότητα, το τραγικό έγκλημα στα Τέμπη, όπως και τα δεκάδες μικρότερα – ακόμα και θανατηφόρα – δυστυχήματα που συνέβαιναν όλα τα προηγούμενα χρόνια ήταν **άμεσο αποτέλεσμα των βασικών πολιτικών επιλογών που εφαρμόστηκαν τις τελευταίες δεκαετίες στη χώρα μας αναφορικά με τον ελληνικό σιδηρόδρομο και φέρουν τη σφραγίδα όλων των αστικών κομμάτων.** Όσο βαρύτερες κι αν είναι και οι ατομικές ευθύνες, δεν αθώνεται η πολιτική που έφερε τα πράγματα μέχρι εδώ, η πολιτική που έχει δημιουργήσει χιλιάδες «κοιλιάδες των Τεμπών» και συνεχίζει, όχι μόνο στην Ελλάδα αλλά και σε όλο τον κόσμο. Άλλωστε, η ίδια αυτή πολιτική που συνεχίζεται και μετά τα Τέμπη έχει προκαλέσει ήδη νέα σιδηροδρομικά ατυχήματα. Πρόσφατα μάλιστα είδαν το φως της δημοσιότητας στοιχεία για ένα νέο σοβαρό περιστατικό που συνέβη στις 23 Δεκεμβρίου 2023 με παρολίγον μετωπική σύγκρουση δύο επιβατικών αμαξοστοιχιών της Hellenic Train.

Από την δεκαετία ήδη του 1990 όλα τα αστικά κόμματα που κυβέρνησαν την χώρα μας είτε στήριξαν από κοινού είτε υιοθέτησαν εκ των υστέρων όλες τις ευρωπαϊκές οδηγίες και κατευθύνσεις της Ε.Ε. αναφορικά με την ασφάλεια και απελευθέρωση των σιδηροδρομικών συγκοινωνιών. Κάθε νέα κυβέρνηση συνέχιζε το νήμα από εκεί που το άφηνε η προηγούμενη λησμονώντας ακόμη και την όποια πιθανή κριτική μπορεί να ασκούσε ως αντιπολίτευση.

Εν προκειμένω, η διαχρονική πολιτική για την απελευθέρωση των σιδηροδρομών στην Ελλάδα, ακολουθεί την αντίστοιχη πολιτική της ΕΕ, η βασική στόχευση της οποίας αφορά τη δημιουργία μιας ενιαίας αγοράς σιδηροδρομικών δραστηριοτήτων, στην οποία να μπορούν να επενδύσουν απρόσκοπτα οι μονοπωλιακοί όμιλοι της ΕΕ.

Ενδεικτικά αναφέρουμε την οδηγία 440/1991 της Ε.Ε. με το λογιστικό διαχωρισμό μεταξύ υποδομής και εκμετάλλευσης. Το πρώτο σιδηροδρομικό πακέτο της Ε.Ε. που απελευθέρωσε τις διασυνοριακές μεταφορές φορτίων σε ένα τμήμα των δικτύων μεταφοράς και εισήγαγε το λογιστικό διαχωρισμό δραστηριοτήτων μεταφοράς επιβατών και φορτίων. Το δεύτερο σιδηροδρομικό πακέτο της Ε.Ε. που αποτελεί

ορόσημο στην ιστορία της απελευθέρωσης των σιδηρόδρομων στην ΕΕ, τουλάχιστον για τις μεταφορές εμπορευμάτων, καθώς εισάγει την πλήρη απελευθέρωση όλων των εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών στην ΕΕ από τις αρχές του 2007 {...} Την (ΕΕ) 2016/2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 14ης Δεκεμβρίου 2016 για την τροποποίηση της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ αναφορικά με το άνοιγμα της αγοράς εσωτερικών υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και τη διακυβέρνηση της σιδηροδρομικής υποδομής (ΕΕ L352/1 της 23ης Δεκεμβρίου 2016) κ.α.

Οι ελληνικές κυβερνήσεις στήριξαν την πλήρη απελευθέρωση στις σιδηροδρομικές συγκοινωνίες και παράλληλα προχώρησαν στη διάσπαση και το κομμάτιασμα του ΟΣΕ με σκοπό να προχωρήσουν στο ξεπούλημα του κερδοφόρου τμήματος των μεταφορών. Ενδεικτικά αναφέρουμε τον Ν. 2465/1997 του ΠΑΣΟΚ με τον οποίο ξεκίνησε το σπάσιμο του ΟΣΕ σε εταιρείες, ακολουθώντας τη στρατηγική της ΕΕ για την απελευθέρωση των σιδηροδρόμων και τον ν. 2671/1998 ομοίως του ΠΑΣΟΚ για τον λογιστικό διαχωρισμό υποδομής και εκμετάλλευσης. Το ΠΔ 41/2005 της κυβέρνησης της ΝΔ με την πρώτη μεγάλη αναδιάρθρωση του εταιρικού σχήματος του ΟΣΕ και την δημιουργία της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ως συνένωση της ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ Α.Ε. και των υπόλοιπων δραστηριοτήτων παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών του ΟΣΕ. Τον ν.3710/2008 της ΝΔ με τον οποίο η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ανεξαρτητοποιείται από τον ΟΣΕ. Το ν. 3891/2010 του ΠΑΣΟΚ με τον οποίο ολοκληρώνεται η απελευθέρωση των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Συγκεκριμένα προχωρά ο διαχωρισμός ΟΣΕ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ δηλαδή υποδομής και εκμετάλλευσης, προβλέπεται δε μια εκτενής λειτουργική αναδιαμόρφωση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Ο ΟΣΕ απορροφά τον φορέα διαχείρισης του δικτύου, τον ΕΔΙΣΥ και μετατρέπεται στον φορέα διαχείρισης του σιδηροδρομικού δικτύου. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η εταιρία εκμετάλλευσης του δικτύου, αποκτά πλήρη λειτουργική αυτονομία από τον ΟΣΕ με την εκχώρηση του τροχαίου υλικού, που ανήκε στον ΟΣΕ, σε αυτήν. Με τον τρόπο αυτό, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ανεξαρτητοποιείται σχεδόν απόλυτα από τον ΟΣΕ, με μοναδική σχέση εξάρτησης ανάμεσα στις δύο εταιρίες να παραμένει η αναγκαστική -για μια τριετία- συντήρηση του τροχαίου υλικού της ΤΡΑΙΝΟΣΕ από τον ΟΣΕ, με προκαθορισμένο τίμημα. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ καθίσταται η -προς το παρόν μοναδική- επιχείρηση παροχής σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ελλάδα. Ολοκληρώνεται με τον τρόπο αυτό η μακρά πορεία διαχωρισμού υποδομής και

χρήσης, μια μακρά πορεία παρακολούθησης της πολιτικής της ΕΕ στις σιδηροδρομικές μεταφορές. Με τον συγκεκριμένο νόμο ρυθμίζονταν μια σειρά επιμέρους ζητήματα, όπως αυτό που σχετίζεται με την σύναψη συμβάσεων Υποχρεωτικής Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ) για τα ζημιογόνα δρομολόγια, διάταξη που θα αξιοποιηθεί από την ιδιωτικοποιημένη ΤΡΑΙΝΟΣΕ για την επιδότηση των άγονων γραμμών και η οποία αποσκοπεί στην διασφάλιση της κερδοφορίας της. Επίσης, στην βάση των κατευθύνσεων της ΕΕ, συστήνεται το 2010 με ν. 3833/2010 του ΠΑΣΟΚ η ανεξάρτητη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) με στόχο το άνοιγμα της σιδηροδρομικής αγοράς στον ανταγωνισμό.

Εν συνεχεία με την ΥΑ 232/ΦΕΚ Β 803/2013 της ΝΔ μεταβιβάζεται το 100% των μετοχών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στο ΤΑΙΠΕΔ. Η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ με τον ν. 4408/2016 θεσπίζει fast track διαδικασίες για την ιδιωτικοποίηση της υποδομής και των μεταφορών και τελικώς στις 18/1/2017 η ΤΡΑΙΝΟΣΕ εξαγοράζεται από το ιταλικό κρατικό μονοπώλιο «Ferrovie dello Stato Italiane Group» έναντι τιμήματος 45 εκ. ευρώ. Η ίδια σύμβαση εξαγοράς δεν δημοσιεύτηκε ποτέ ενώ παράλληλα το χρέος του ΟΣΕ ύψους 14,3 δις ευρώ προστέθηκε στο κρατικό δημόσιο χρέος. Οι ελληνικές κυβερνήσεις συνέχισαν να επιδοτούν την ΤΡΑΙΝΟΣΕ η οποία μετονομάστηκε σε HELLENIC TRAIN με δεκάδες εκατομμύρια για την λειτουργία άγονων γραμμών, στις οποίες συμπεριλαμβάνονταν η γραμμή Αθήνα – Θεσσαλονίκη (!). Ενδεικτικά επί κυβέρνησης ΝΔ με τον ν. 4953/2022 επικυρώνεται σύμβαση ανάθεσης δρομολογίων για δήθεν άγονες γραμμές (μία από αυτές η γραμμή Αθήνα-Θεσσαλονίκη) με επιχορήγηση 750 εκατ. Ευρώ. Η σύμβαση έχει ισχύ για 15 έτη, κατά τη διάρκεια των οποίων η εταιρεία θα εισπράττει ετησίως 50 εκατ.

Γ. ΟΙ ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΠΟΥ ΟΔΗΓΗΣΑΝ ΣΤΟ ΕΓΚΛΗΜΑ ΤΩΝ ΤΕΜΠΩΝ

Γ1.Η κατάσταση του Ελληνικού Σιδηρόδρομου και οι ελλείψεις στα Συστήματα Ασφαλείας κατά την ημέρα του εγκλήματος των Τεμπών.

Η κατάσταση και ο τρόπος λειτουργίας του ελληνικού σιδηροδρόμου, αποτυπώθηκε με τον πιο χαρακτηριστικό τρόπο από τον μάρτυρα Βασίλειο Προφυλλίδη, έναν από τους τρεις πραγματογνώμονες της Επιτροπής Εμπειρογνώμωνων που ορίστηκε από την κυβέρνηση («Επιτροπή Γεραπετρίτη»), ο

οποίος κατέθεσε: «Την ημέρα της τραγωδίας ο δικός μας σιδηρόδρομος είχε χαρακτηριστικά δεκαετίας του '60, για να μην πω και του '50».

Επί της ουσίας η ασφάλεια της κίνησης των αμαξοστοιχιών βασιζόταν αποκλειστικά και μόνο στη σωστή εφαρμογή του Γενικού Κανονισμού Κυκλοφορίας από τους αρμόδιους σταθμάρχες, κλειδούχους, μηχανοδηγούς κτλ και έλλειπαν παντελώς τα σύγχρονα αυτοματοποιημένα συστήματα τα οποία συνεπικουρούν καθοριστικά τον ανθρώπινο παράγοντα και λειτουργούν αποτρεπτικά και διορθωτικά ως προς το ανθρώπινο λάθος.

Γι' αυτό είναι **προκλητική η εμμονή από την κυβερνητική πλειοψηφία στην Επιτροπή στην προβολή του ανθρώπινου λάθους**, όταν στην εποχή μας οι σύγχρονες τεχνολογικές εξελίξεις θα μπορούσαν να διασφαλίζουν την πλήρη ασφάλεια στις σιδηροδρομικές συγκοινωνίες, προλαμβάνοντας ή διορθώνοντας τα ανθρώπινα λάθη και εκμηδενίζοντας την πιθανότητα ατυχημάτων.

Η ανάπτυξη του ευρωπαϊκού συστήματος με την ονομασία ERTMS (European Rail Traffic Management System), το οποίο ουσιαστικά αποσκοπεί στη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού δικτύου στον ευρωπαϊκό χώρο, παρείχε βασικές εγγυήσεις ασφαλείας. Τα βασικά μέρη αυτού του συστήματος δηλαδή το ETCS και το GSM-R (επί των συρμών και επί του δικτύου), τα οποία σε συνδυασμό και με την λειτουργία της φωτοσήμανσης και της πλήρους Τηλεδιοίκησης στο σιδηροδρομικό δίκτυο, μπορούν να αποτρέψουν παρόμοια δυστυχήματα. Ειδικότερα:

Το ETCS (European Train Control System) αποτελεί ένα ενιαίο σύστημα αυτόματης προστασίας των συρμών το οποίο αποτελείται από στατικά στοιχεία γραμμής και από στοιχεία πάνω στους συρμούς. Μεταδίδει και παρακολουθεί ανά πάσα στιγμή την θέση κάθε αμαξοστοιχίας και παρέχει μεταξύ άλλων την δυνατότητα ακόμη και αυτόματης πέδησης του συρμού σε περίπτωση που διαπιστωθεί πορεία σύγκρουσης με άλλο τρένο ή παραβίαση κόκκινου σηματοδότη ή υπερβολική ταχύτητα. Προϋπόθεση για την λειτουργία του μεταξύ άλλων είναι η εγκατάσταση και λειτουργία φωτεινών σηματοδοτών.

Κατά την ημέρα του εγκλήματος δεν λειτουργούσε το ETCS το οποίο μετά βεβαιότητας θα είχε ακινητοποιήσει αυτόματα τις δυο αμαξοστοιχίες που κινούνταν σε μετωπική πορεία σύγκρουσης.

Το GSM-R (Global System for Mobile Communications – Railway) αποτελεί ένα σύγχρονο μέσο επικοινωνίας που επιβάλλεται να έχουν οι επίγειοι σταθμοί διαχείρισης κυκλοφορίας (Σταθμάρχες, Κέντρο Τηλεδιοίκησης κτλ) και οι μηχανοδηγοί μεταξύ τους.

Το σύστημα αυτό επιτρέπει την επικοινωνία χωρίς διακοπές και παράσιτα σε όλο το σιδηροδρομικό δίκτυο ενώ παρέχει και επιπλέον δυνατότητες για την μεταφορά δεδομένων και άλλων ενεργειών σε αντίθεση με το υποδεέστερο υπάρχον σύστημα VHS.

Η ύπαρξη συστημάτων επικοινωνίας GSM-R την ημέρα του δυστυχήματος θα παρείχε την δυνατότητα απρόσκοπτης επικοινωνίας των εμπλεκόμενων προσώπων μεταξύ τους. Εφόσον λειτουργούσε θα μπορούσαν πιθανά να είχαν επικοινωνήσει ο μηχανοδηγός του IC62 με τον μηχανοδηγό της εμπορικής και να διαπίστωναν ότι κινούνταν στην ίδια γραμμή, αφού θα ακουγόταν και στην επιβατική αμαξοστοιχία η αναγγελία που σωστά είχε κάνει ο σταθμάρχης των Ν. Πόρων προς το μηχανοδηγό της εμπορικής για να κινηθεί στη γραμμή καθόδου προς Λάρισα. Παρά ταύτα το μοιραίο βράδυ το GSM-R δεν λειτουργούσε και στα δύο τρένα. Ιδιαίτερη ευθύνη για την μη λειτουργία τους φέρει η Hellenic Train καθώς και η ΡΑΣ η οποία δεν είχε προχωρήσει σε έγκαιρη πιστοποίηση τους.

Παρά τις προσπάθειες διαφόρων κυβερνητικών στελεχών να διαστρεβλώσουν την πραγματικότητα, στον ελληνικό σιδηρόδρομο **δεν υπήρχε Τηλεδιοίκηση, δηλαδή αποτύπωση και έλεγχος σε ζωντανό χρόνο της θέσης και της κίνησης του κάθε τρένου σε ολόκληρο το σιδηροδρομικό δίκτυο σε απομακρυσμένο πίνακα κυκλοφορίας**. Η ύπαρξη τηλεδιοίκησης σε συνδυασμό με τα σύγχρονα συστήματα ασφαλείας (ETCS – GSM-R) είναι σε θέση να εκμηδενίσουν την πιθανότητα ανάλογων σιδηροδρομικών δυστυχημάτων.

Στο παραπάνω συμπέρασμα καταλήγει με βεβαιότητα ο μάρτυρας Προφυλλίδης, στη λεπτομερή κατάθεσή του, όπου παρά την επίμονη προσπάθεια του εισηγητή της πλειοψηφίας να υπερτονίσει, για άλλη μια φορά, τη συμβολή του ανθρώπινου παράγοντα (δηλαδή, αποδίδοντας τελικά το δυστύχημα στα σφάλματα του σταθμάρχη ή/και του μηχανοδηγού της IC62 και ουδόλως στις εποπτεύουσες κυβερνητικές αρχές), τεκμηριώνεται αδιαμφισβήτητα το συμπέρασμα που καταγράφει και το σχετικό πόρισμα ότι με μόνη τη λειτουργία της τηλεδιοίκησης το επίπεδο ασφαλείας προσεγγίζει το μέγιστο ενώ η λειτουργία του ETCS **θα απέκλειε την περίπτωση μετωπικής ή οπισθομετωπικής σύγκρουσης των τρένων (σ. 92 πορίσματος)**. Άλλωστε στο ίδιο συμπέρασμα καταλήγουν με βεβαιότητα και όλα τα πορίσματα των πραγματογνωμόνων που όρισε ο Εφέτης Ανακριτής και οι οικογένειες των θυμάτων.

Όμως, κατά την ημέρα του εγκλήματος του Τεμπών στη χώρα μας όχι μόνο δεν υπήρχε Τηλεδιοίκηση και δεν λειτουργούσε κανένα από τα παραπάνω σύγχρονα συστήματα ασφαλείας (ETCS – GSM-R) αλλά ήταν εκτός λειτουργίας ακόμα και οι φωτεινοί σηματοδότες!

Με ευθύνη όλων των αστικών κυβερνήσεων δεν ελήφθη κανένα μέτρο για την έγκαιρη εγκατάσταση και λειτουργία των πιο πάνω σύγχρονων τεχνολογικών επιτευγμάτων που θα μεγιστοποιούσαν την ασφάλεια των συγκοινωνιών.

Επιπροσθέτως, στην περίπτωση του εγκλήματος των Τεμπών επέδρασε και η μη λειτουργία του τοπικού Κέντρου Ελέγχου Λάρισας το οποίο ήταν εγκατεστημένο στη θέση Ζάχαρη και είχε την δυνατότητα να επιβλέπει την κυκλοφορία των συρμών σε τοπικό επίπεδο. Το εν λόγω κέντρο, το οποίο ξεκίνησε να λειτουργεί το 2004 και καταστράφηκε από πυρκαγιά το 2019 ουδέποτε επισκευάστηκε, με αποτέλεσμα την ημέρα του δυστυχήματος να λείπει ένα ακόμα ανθρώπινο μάτι που θα μπορούσε πιθανά να διαγνώσει το λάθος του Σταθμάρχη. Ωστόσο, αξίζει να σημειωθεί πως ακόμη και πριν από την πυρκαγιά του 2019 το εν λόγω Κέντρο ουδέποτε λειτούργησε αξιόπιστα, καθόσον όπως προκύπτει από σωρεία εγγράφων και μαρτυριών εργαζομένων εμφάνιζε συνεχώς προβλήματα. Επίσης πρέπει να επισημανθεί πως το Κέντρο Τηλεδιοίκησης στην Λάρισα δεν καλύπτει φυσικά την ανάγκη που υπάρχει για ένα ενιαίο κέντρο τηλεδιοίκησης που θα καλύπτει το σύνολο του σιδηροδρομικού δικτύου.

Στο σταθμαρχείο Λάρισας υπήρχε τοπικός πίνακας χειρισμού για ενέργειες και δυνατότητα παρεμβάσεων εντός ορίων του σταθμού και του οποίου δεν έκανε χρήση ο σταθμάρχης. Η κυβέρνηση ήδη από την ημέρα του δυστυχήματος - εγκλήματος αλλά ακόμη και ενώπιον της εξεταστικής επιτροπής, προσπάθησε σκόπιμα και συνειδητά να παραπλανήσει τον ελληνικό λαό παρουσιάζοντας τον τοπικό πίνακα χειρισμού που υπήρχε στο σταθμαρχείο Λάρισας ως σύγχρονη υπηρεσία Τηλεδιοίκησης γεγονός που αποτελεί ψέμα και εμπαιγμό.

Γ2.Μείωση προσωπικού – υποβάθμιση εκπαίδευσης – υποχρηματοδότηση.

Σε αντίθεση με αυτό που θα επέβαλε η ανυπαρξία των σύγχρονων συστημάτων ασφαλείας, με ευθύνη και γνώση των αρμόδιων Υπουργών και των αντίστοιχων κυβερνήσεων, ατόνησαν παράλληλα και οι αναγκαίες εκείνες ασφαλιστικές δικλίδες

που θα μπορούσαν στοιχειωδώς να παρέχουν κάποια προστασία στις σιδηροδρομικές συγκοινωνίες.

Συγκεκριμένα παρά το γεγονός ότι η ασφάλεια της κυκλοφορίας των σιδηροδρόμων στηριζόταν αποκλειστικά και μόνον στην τήρηση του Γενικού Κανονισμού Κυκλοφορίας, δηλαδή επί της ουσίας στον ανθρώπινο παράγοντα, όχι μόνο δεν ελήφθησαν μέτρα για την ενίσχυση και εκπαίδευση του προσωπικού αλλά αντιθέτως ο αριθμός των εργαζομένων μειώθηκε δραματικά.

Σημείο τομής αποτέλεσε ο νόμος 3891/2010 (Ρέππια), επί κυβέρνησης ΠΑΣΟΚ, όπου υποχρεώθηκαν σε μετάταξη 2351 έμπειροι εργαζόμενοι με αποτέλεσμα τελικά ο όμιλος ΟΣΕ από 5.151 εργαζόμενους να καταλήξει σε 2800. Μάλιστα, ο ίδιος ο Ρέππιας στην εξεταστική επιτροπή ανέφερε ότι η κρατική ενίσχυση του ΟΣΕ το 2010 ήταν 104 εκατ. τον χρόνο και το 2016 έπεσε στα 45 εκατ. ευρώ, ανοίγοντας τον δρόμο για την παραπέρα ιδιωτικοποίηση και τις εργολαβίες, περιγράφοντας ένα μεγάλο σύστημα «διαφθοράς και κακοδιοίκησης», που σύμφωνα με τον ίδιο οδήγησε στο να έχει ο ΟΣΕ 10,7 δισ. χρέος το 2010, χωρίς φυσικά να αναφέρεται το πως «αξιοποιήθηκε» - χρησιμοποιήθηκε ο ΟΣΕ από το κράτος για να υπογράψει δανειακές συμβάσεις (για τους Ολυμπιακούς Αγώνες κοκ) φτάνοντας το χρέος σε αυτά τα ύψη.

Αξίζει να σημειωθεί πως καμία από τις μετέπειτα κυβερνήσεις δεν επεδίωξε να αντιστρέψει αυτήν την κατάσταση με τον διορισμό μόνιμου προσωπικού, παρά αρκούσαν σε κατά καιρούς μπαλώματα με συμβάσεις ορισμένου χρόνου και μπλοκάκια και μάλιστα πολύ λιγότερων από τα τεράστια κενά που είχαν εντωμεταξύ δημιουργηθεί λόγω των συνταξιοδοτήσεων.

Την περίοδο του εγκλήματος των Τεμπών, σύμφωνα με το πόρισμα της Επιτροπής Εμπειρογνωμόνων **οι αναγκαίες θέσεις εργασίας για τον ΟΣΕ θα έπρεπε να είναι 2.800 άτομα. Ωστόσο οι οργανικές θέσεις του ΟΣΕ ήταν 2.098 και τελικώς εργάζονταν στον ΟΣΕ μόλις 1.000 άτομα περίπου** (755 μόνιμοι και 230 συμβασιούχοι). Είναι μάλιστα χαρακτηριστική η κατάθεση του μάρτυρα Τσιαμαντή Βασιλείου (Προέδρου της ΠΑΣ την περίοδο 2011-2016), που επισημαίνει ότι ήδη «ουσιαστικά διαφαινόταν από το 2016 - 2017 - 2018 ότι ήταν κρίσιμα χρόνια που θα «χτύπαγε κόκκινο» όλη αυτή η διαδικασία διαχείρισης του σιδηροδρομικού δικτύου».

Δεδομένης της απουσίας σύγχρονων συστημάτων ασφαλείας είναι προφανές πως η μείωση του προσωπικού συνέβαλε καθοριστικά στην αποδυνάμωση της ίδιας της ασφαλείας των σιδηροδρόμων όπως θα αναφέρουμε παρακάτω.

Ως απόρροια της έλλειψης προσωπικού η βραδινή βάρδια στο σταθμαρχείο Λάρισας ήταν στελεχωμένη από ένα (!) μόλις άτομο σε αντίθεση μάλιστα με την πρωινή και την απογευματινή που αποτελούνταν από 2 εργαζόμενους. Χαρακτηριστικό ήταν το παράδειγμα που χρησιμοποίησε στην κατάθεση του ο τέως πρόεδρος της Πανελληνίας Ομοσπονδίας Σιδηροδρομικών, ότι στο σταθμό της Λάρισας υπήρχαν 14 βάρδιες με 11 άτομα προσωπικό, τονίζοντας τα προβλήματα που δημιούργησε η υποστελέχωση στις ειδικότητες αλλά και στην ασφάλεια, η οποία οδήγησε σε ορισμένες περιπτώσεις και σε κλείσιμο σταθμών.

Μάλιστα αυτού του είδους οι «εκπτώσεις» στην ασφάλεια οδήγησαν σταδιακά και στην υποβάθμιση της εκπαίδευσης και της πρακτικής άσκησης, με την πιο κραυγαλέα έκφρασή της την ανάληψη καθηκόντων σταθμάρχη στο σταθμό της Λάρισας μόλις 6 μήνες μετά την έναρξη της εκπαίδευσής του. Την ίδια στιγμή που στην κατάθεσή του ο πρώην Πρόεδρος της ΡΑΣ, περιέγραψε τον τρόπο εκπαίδευσης στο παρελθόν ως «ολόκληρη διαδικασία που μπορεί να διαρκούσε 5-10 χρόνια μέχρι να φτάσει κάποιος να αναλάβει ως σταθμάρχης σε έναν κεντρικό σταθμό, όπως της Λάρισας, ξεκινώντας ως βοηθός σε μικρότερους σταθμούς και στη συνέχεια σε μεγαλύτερους».

Οι ελλείψεις εργαζομένων, όπως ήταν αναμενόμενο, οδήγησε σε ακόμη μεγαλύτερη εντατικοποίηση της εργασίας του υπάρχοντος προσωπικού, με αποτέλεσμα να αυξάνονται οι πιθανότητες για ανθρώπινα λάθη. Είναι χαρακτηριστικό πως με βάση τον εσωτερικό κανονισμό λειτουργίας του ΟΣΕ η εργασία του προσωπικού επί 10 συνεχόμενες ημέρες σε νυκτερινή βάρδια θεωρείται νόμιμη. Ταυτόχρονα, λόγω και της υποστελέχωσης, το προσωπικό λειτουργούσε για μεγάλα διαστήματα χωρίς άδειες, ρεπό, ανάπαυση.

Εξίσου επιβαρυντική για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων αποτέλεσε η κατάργηση του Προϊσταμένου της Αμαξοστοιχίας από 1-1-2020 με βάση τον νέο Γενικό Κανονισμό Κυκλοφορίας ο οποίος συνεπικουρούσε τον μηχανοδηγό και παρακολουθούσε την επικοινωνία με τα Σταθμαρχεία.

Παράλληλα το 2020 επί κυβέρνησης ΝΔ καταργήθηκε το Κέντρο Ελέγχου Κυκλοφορίας στην οδό Καρόλου, δηλαδή το Κέντρο στο οποίο συμμετείχαν ενιαία στελέχη του ΟΣΕ και της Hellenic Train, εξασφαλίζοντας έτσι πιο άμεση διασύνδεση και συντονισμό, και το οποίο θα μπορούσε πιθανά να διαγνώσει την μετωπική πορεία σύγκρουσης των αμαξοστοιχιών. Στην θέση του λειτουργούσαν δύο ξεχωριστά κέντρα, το ένα στην Καρόλου του ΟΣΕ και το άλλο στην έδρα της Hellenic Train.

Η μείωση του προσωπικού αποδυνάμωσε και μια σειρά άλλες ειδικότητες και τομείς που ήταν απαραίτητες για την ασφάλεια των συγκοινωνιών, όπως η συντήρηση των γραμμών, η φύλαξη των διαβάσεων, η συντήρηση των αμαξοστοιχιών κ.α.

Σε συνδυασμό μάλιστα με τη δραματική μείωση της χρηματοδότησης δεν ήταν δυνατή η ολοκληρωμένη συντήρηση του δικτύου και υποδομών, με αποτέλεσμα ακόμα και τα όποια έργα γίνονταν, γρήγορα να απαξιώνονται, διαμορφώνοντας μια πολύ κακή και επισφαλής κατάσταση συνολικά στο δίκτυο. Ο ίδιος ο νυν Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΣΕ, Παναγιώτης Τερεζάκης, επιβεβαίωσε αυτή την επικίνδυνη κατάσταση καταθέτοντας ότι η επαρκής συντήρηση του δικτύου χρειαζόταν 15-20 εκατ. ευρώ το χρόνο, τα οποία έλειπαν και δεν καλύπτονταν από τον κρατικό προϋπολογισμό. Βέβαια, διευθυντικά στελέχη στην εξεταστική επιτροπή είχαν δηλώσει ότι αρχικά ζητούσαν 50 εκατομμύρια από την κυβέρνηση ως απαραίτητα για τις ανάγκες συντήρησης του σιδηροδρομικού δικτύου, με την κυβέρνηση να συμφωνεί στα 25 εκατομμύρια, μη δίνοντας τελικά ούτε αυτά. Έτσι, η επισκευή και συντήρηση του δικτύου γινόταν πρόχειρα και μη ολοκληρωμένα, ενώ, στην πραγματικότητα ούτε καν τα 50 εκατομμύρια δεν επαρκούν για τη σωστή συντήρηση όχι μόνο των ραγών και του τροχαίου υλικού αλλά όλων των συστημάτων που απαιτούν οι σιδηροδρομικές μεταφορές.

Την ίδια στιγμή η HELLENIC TRAIN παρά την κακή κατάσταση, τις ελλείψεις και τα κενά στα συστήματα ασφαλείας του σιδηροδρομικού δικτύου, πίεζε για αύξηση της ταχύτητας της κυκλοφορίας και ενώ μάλιστα η ίδια δεν είχε φροντίσει να φέρει σύγχρονα τρένα στο ελληνικό δίκτυο, να εγκαταστήσει το σύστημα GSM - R σε όλους τους συρμούς της και τα βαγόνια της δεν πληρούσαν τα επικαιροποιημένα πρότυπα πυρασφάλειας. Χαρακτηριστικά επιβεβαιώνεται η υπονόμηση της ασφαλείας στο βωμό του κόστους, από τον μάρτυρα Τσιαμαντή που κατέθεσε ότι «αν ήθελε κάποιος να είναι απαιτητικός», θα έπρεπε να αντικαταστήσει σχεδόν το 95% του τροχαίου υλικού που η HELLENIC TRAIN νοικιάζει από τη ΓΑΙΑΟΣΕ, το οποίο είναι παλιό και διέπεται από προδιαγραφές παρελθόντων ετών, όμως αυτό αποκλείεται λόγω κόστους. Βεβαίως, πρέπει να σημειωθεί πως η κυκλοφορία αυτών των χαρακτηριστικής παλαιότητας αμαξοστοιχιών, χωρίς την τήρηση των σύγχρονων προδιαγραφών πυρασφάλειας, γίνεται εν γνώσει και με την έγκριση της Ευρωπαϊκής Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, επιβεβαιώνοντας ότι το ενδιαφέρον της ΕΕ περιορίζεται στη διαλειτουργικότητα και όχι στην ασφάλεια του δικτύου και των επιβατών.

Γ.3 Προβληματικός διαχωρισμός οργανισμού ΟΣΕ – Ανταγωνιστικές σχέσεις μεταξύ εταιρειών – Κατάτμηση συμβάσεων για τα συστήματα ασφάλειας, πεδίο επιχειρηματικού ανταγωνισμού.

Με βάση τις κατευθύνσεις της Ε.Ε. και με την σύμφωνη γνώμη όλων των κυβερνήσεων οι σιδηροδρομικές υπηρεσίες απελευθερώθηκαν και ο ΟΣΕ έσπασε σε κομμάτια με απώτερο σκοπό να αποτελέσει ένα ακόμα πεδίο κερδοφορίας για το κεφάλαιο.

Ειδικότερα ο ΟΣΕ διασπάστηκε σε ΟΣΕ Α.Ε., ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε., ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. και ΕΕΣΣΤΥΕ Α.Ε. (εργοστάσια και μηχανοστάσια). Η ΕΕΣΣΤΥΕ εξαγοράστηκε και απορροφήθηκε από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ επί κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ όταν η τελευταία ιδιωτικοποιήθηκε και πριν μετονομαστεί σε HELLENIC TRAIN.

Είναι χαρακτηριστικό πως η συντήρηση και διαχείριση του δικτύου υποδομής, δηλαδή το μη κερδοφόρο κομμάτι -με βάση την υπάρχουσα κατάσταση του ελληνικού σιδηροδρόμου- παρέμεινε στα χέρια του αστικού κράτους ενώ αντιθέτως το κομμάτι της μεταφοράς κυριολεκτικά ξεπουλήθηκε έναντι τιμήματος 45εκ ευρώ. Μάλιστα, από την πρώτη στιγμή προβλεπόταν και αντίτιμο “επιδοτήσεων για τις άγονες γραμμές” ύψους 50 εκατομμυρίων ευρώ, επιστρέφοντας τελικά στον αγοραστή και με το παραπάνω τα όσα κατέβαλε για την αγορά.

Προκειμένου να διασφαλιστεί η διαλειτουργικότητα των εμπορευματικών κυρίως μεταφορών της Ε.Ε. αποφασίστηκε η εγκατάσταση συστημάτων ασφαλείας στους ευρωπαϊκούς σιδηροδρόμους με ορίζοντα ολοκλήρωσης το 2030... Με βάση τις ίδιες τις κατευθύνσεις της Ε.Ε. η εγκατάσταση αυτών των συστημάτων δεν αφορά το σύνολο του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου αλλά τους κύριους άξονες και ειδικά για την χώρα μας τον άξονα Ειδομένη - Θεσσαλονίκη - Αθήνα – Πάτρα.

Η διαδικασία εκτέλεσης αυτών των προαπαιτούμενων έργων στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο τα οποία επιβλέπονταν και συγχρηματοδοτούνταν από την Ε.Ε. είχε ως εξής:

Ο ΟΣΕ αποφάσιζε για την εκτέλεση των έργων και έδινε εντολή στην ΕΡΓΟΣΕ να προχωρήσει στην δημοπράτηση και υλοποίησή τους. Δεν είναι τυχαίο ότι η ΕΡΓΟΣΕ συστάθηκε με απαίτηση της Κομισιόν, παρέμβαιναν απευθείας σε αυτή οι ευρωπαϊκοί μηχανισμοί και ήταν αυτή που διενεργούσε τους διαγωνισμούς και τα έργα ανατίθεντο σε συγκεκριμένες μεγάλες πολυεθνικές εταιρίες και ειδικότερα τη SIEMENS, την ALSTOM – TOMH (συμφερόντων ΑΚΤΩΡ) και την BOMBARDIER. Αφού

ολοκληρώνονταν τα έργα παραδίδονταν από την ΕΡΓΟΣΕ στον ΟΣΕ και πιστοποιούνταν από την ΡΑΣ.

Η ΕΡΓΟΣΕ αποτέλεσε προνομιακό πεδίο για να ασκούν δικαιοδοσία και οι διάφοροι ευρωπαϊκοί μηχανισμοί, οι οποίοι σχετίζονται με τις χρηματοδοτήσεις έργων, υποδομών και προμηθειών ενώ υπήρχαν και καταγγελίες ότι στελέχη της λειτουργούσαν άτυπα ως εκπρόσωποι επιχειρηματικών ομίλων με ανταγωνιστικά συμφέροντα. Έτσι, ο ΟΣΕ παρά το γεγονός ότι ήταν ο κύριος του έργου, δεν μπορούσε να ελέγξει ούτε τις τεχνικές προδιαγραφές που καθόρισε η ΕΡΓΟΣΕ, ούτε την πορεία εκτέλεσης του έργου, ενώ οι σχέσεις μεταξύ των δύο εταιρειών περιγράφηκαν με πολύ μελανά χρώματα από σειρά μαρτύρων.

Οι κύριες συμβάσεις που δρομολογήθηκαν και σχετίζονται με την ασφάλεια των σιδηροδρομικών συγκοινωνιών που παρήγγειλε ο ΟΣΕ και σύναψε η ΕΡΓΟΣΕ είναι οι εξής:

1. Η **σύμβαση 10012/2006** για την προμήθεια συστημάτων GSM-R με οικονομικό αντικείμενο 57.228.780€. Η συμφωνημένη διάρκεια του έργου ήταν 2 έτη (26/9/2006 – 26/9/2008). Ωστόσο δόθηκαν 4 παρατάσεις και τελικώς το μεγαλύτερο μέρος του έργου παραδόθηκε στις 11/6/2018, 12/2/2020 και 10/2/2021. Ωστόσο ακόμη και σήμερα το σύστημα GSM-R δεν λειτουργεί σε όλους τους συρμούς της Hellenic Train καθώς δεν έχει πιστοποιηθεί από την ΡΑΣ. Στις 05.07.2022 εγκρίθηκε από την ΡΑΣ η λειτουργία στους σταθμούς, ενώ μέχρι και τον Ιούλιο του 2023 η ΡΑΣ δεν είχε εγκρίνει την λειτουργία του στους συρμούς.
2. Η **σύμβαση 10004/2007** για την προμήθεια συστήματος ETCS στους συρμούς με οικονομικό αντικείμενο 25.026.200 ευρώ. Η συμφωνημένη διάρκεια του έργου ήταν 2 έτη (30/5/2007 – 30/3/2009). Δόθηκαν 3 παρατάσεις και το έργο παραδόθηκε μετά από 10 έτη. Σύμφωνα δε με την έκθεση της Επιτροπής Εμπειρογνομόνων όταν η ΓΑΙΑΟΣΕ παρέλαβε ήδη από το 2018 το σύστημα ETCS (συρμών), το έκρινε μη λειτουργικό και από τότε δήλωσε ότι απαιτείται νέα σύμβαση η οποία δεν έχει γίνει μέχρι σήμερα. Φυσικά το σύστημα εξακολουθεί να μην είναι σε λειτουργία λόγω φθορών, προβλημάτων διαλειτουργικότητας κ.α.
3. Η **σύμβαση 10005/2007** για την προμήθεια συστήματος ETCS στις γραμμές με οικονομικό αντικείμενο 17.171.261 ευρώ. Η συμφωνημένη διάρκεια του έργου ήταν 30 μήνες (5/9/2007 – 5/3/2010). Το έργο πήρες 6 παρατάσεις και τελικώς

παραδόθηκε στις 2/8/2019, 16/11/2021 και 13/12/2021. Σε κάποια τμήματα της γραμμής εγκρίθηκε από την ΡΑΣ η λειτουργία του ETSC στις 26.06.2023.

4. Η σύμβαση **635/2013** για εργασίες αναβάθμισης του δικτύου, ολοκλήρωσης της υποδομής σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης για το τμήμα Τιθορέα – Δομοκός, με οικονομικό αντικείμενο 374.242.810,48 ευρώ! Η συμφωνημένη διάρκεια ήταν 32 μήνες (18/12/2013 – 18/8/2016) αλλά τελικώς δόθηκαν 14 παρατάσεις με τελευταία παράταση τις 30-6-2023.
5. Η Σύμβαση **717/2014** για την Ανάταξη και Αναβάθμιση του συστήματος τηλεδιοίκησης με οικονομικό αντικείμενο 41.297.174,41 ευρώ. Η συμφωνημένη διάρκεια της ήταν 24 μήνες (26/9/2014 – 26/9/2016). Για την εν λόγω σύμβαση δόθηκαν 11 παρατάσεις. Τελικώς η ολοκλήρωση της ανακοινώθηκε τον Οκτώβριο του 2023 και μάλιστα με πολλούς αστερίσκους λόγω των φυσικών καταστροφών που μεσολάβησαν από τις πλημμύρες στην Θεσσαλία.

Ταυτόχρονα ήδη επί υπουργίας Σπίρτζη είχαν ξεκινήσει οι διαπραγματεύσεις για υπογραφή συμπληρωματικής σύμβασης, η οποία τελικά υπογράφηκε επί υπουργίας Καραμανλή το 2022. Στο σημείο αυτό, δε στεκόμαστε αναλυτικά στη συμπληρωματική σύμβαση της σύμβασης 717/2014. Στο παράρτημα που ακολουθεί επισημαίνουμε βασικά ζητήματα για τον έλεγχο της από το Ελεγκτικό Συνέδριο.

Επί της ουσίας κανένα από τα παραπάνω συστήματα ασφαλείας που είχαν δρομολογηθεί με τις παραπάνω συμβάσεις δεν ήταν σε λειτουργία την ημέρα του δυστυχήματος.

Τα έργα κατατμήθηκαν προκειμένου να μπορέσουν όλοι οι επιχειρηματικοί κολοσσοί να πάρουν μερίδιο από την πίτα. Το γεγονός αυτό άλλωστε αποδέχεται ακόμη και η Επιτροπή Εμπειρογνομώνων που σχηματίστηκε με εντολή της κυβέρνησης της ΝΔ για την διερεύνηση των αιτιών του δυστυχήματος των Τεμπών. Στη σ. 205 του Πορίσματος αναφέρει η Επιτροπή χαρακτηριστικά: «Τα σιδηροδρομικά έργα αποτέλεσαν πεδίο έντονου ανταγωνισμού μεταξύ διάφορων εργολάβων, κατασκευαστών, προμηθευτών (συνήθως αλλοδαπών). Οι προδιαγραφές ήταν συχνά διαφορετικές από ένα τμήμα χιλιομέτρων έως το επόμενο (επίσης κάποιων χιλιομέτρων), με συνέπεια ασυμβατότητες μεταξύ των τμημάτων ενός υποτίθεται ενιαίου κατά τ' άλλα έργου. Για να ικανοποιηθούν μάλιστα οι προμηθευτές από τις μεγάλες ευρωπαϊκές χώρες, η κατάτμηση των έργων κατόντησε συνήθης πρακτική...».

Ταυτόχρονα, δεν υπήρχε καμία μέριμνα για τη συντήρηση του δικτύου, με αποτέλεσμα τη γρήγορη απαξίωσή του σε βαθμό που να απαιτείται πλήρης αντικατάσταση.

Η βασική αιτία για τις καθυστερήσεις στην υλοποίηση των παραπάνω συμβάσεων ήταν κατά βάση η κατάτμησή τους, καθόσον προέκυπταν συνεχώς προβλήματα ασυμβατότητας μεταξύ των συστημάτων λόγω της διαφορετικής τεχνολογίας που χρησιμοποιούσαν οι εργολήπτριες εταιρίες. Τέτοια ζητήματα φυσικά αξιοποιούνταν πολλές φορές σκόπιμα από τις εταιρίες ως μοχλός πίεσης για να λάβουν ακόμα μεγαλύτερο μερίδιο από την πίτα. Επιπρόσθετο ρόλο στην καθυστέρηση έπαιξαν: Η μη φύλαξη του υλικού λόγω έλλειψης προσωπικού με αποτέλεσμα τον βανδαλισμό του. Η καταστροφή του υλικού λόγω της χρόνιας αχρησίας του και η απόσυρση ανταλλακτικών δεδομένης πλέον της παλαιότητάς τους. Επίσης, δεδομένης της υποστελέχωσης του ΟΣΕ δεν μπορούσε να διασφαλιστεί ευχερώς η εκτέλεση εργασιών με την παράλληλη λειτουργία του δικτύου δεδομένων και των πιέσεων της HELLINC TRAIN για τη μη διακοπή της κυκλοφορίας.

Όπως προκύπτει από το ιστορικό όλων των επίμαχων συμβάσεων, οι καθυστερήσεις στην υλοποίηση της 717/2014, η οποία ακουμπά τις κυβερνήσεις του ΣΥΡΙΖΑ και της ΝΔ δεν ήταν η εξαίρεση αλλά ο κανόνας. Οι ανταγωνισμοί μεταξύ των κολοσσών για το μοίρασμα της τεράστιας αυτής «πίτας» ήταν ο κύριος λόγος που 20 χρόνια μετά τις εξαγγελίες των απαραίτητων έργων ο ελληνικός σιδηρόδρομος παραμένει μέχρι και σήμερα δίχως σύγχρονα συστήματα ασφαλείας.

Γ4. Ελλιπής εποπτικός ρόλος της ΡΑΣ στην ασφάλεια των σιδηροδρόμων

Τέλος, κοινή διαπίστωση από πληθώρα μαρτύρων ήταν η αδυναμία ουσιαστικής άσκησης εποπτείας για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων από την κατά τα άλλα αρμόδια Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων. Με δεδομένο ότι μιλάμε για μια Αρχή που ιδρύθηκε το 2010 ως ρυθμιστική της απελευθερωμένης αγοράς, ωστόσο παρότι από το 2013 της ανατέθηκαν οι αρμοδιότητες της Εθνικής Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρόμων, παρέμεινε στην παντελώς ανεπαρκή για το ρόλο της αυτό αρχική στελέχωση. Έτσι, το ελεγκτικό της έργο ήταν τουλάχιστον ελλιπές – αν όχι διακοσμητικό – όταν για την πιστοποίηση της ασφάλειας του δικτύου διαχειριστή της υποδομής (ΟΣΕ), περιορίζεται ως επί το πλείστον, στις διαβεβαιώσεις του ίδιου του διαχειριστή της υποδομής (ΟΣΕ), δηλαδή του ελεγχόμενου και όχι σε άμεσο και τακτικό έλεγχο. Όπως χαρακτηριστικά κατέθεσε η ίδια η Πρόεδρος της ΡΑΣ Ι. Τσιαπαρικού αν έρθει σε γνώση της Αρχής είτε

από συμβάν, είτε από τον Τύπο, κάποιο πρόβλημα ασφαλείας, αμέσως ειδοποιείται ο ΟΣΕ και καλείται από την ΡΑΣ να της γνωστοποιήσει ποια μέτρα θα πάρει!

Είναι εξάλλου χαρακτηριστικό ότι ακόμα και το κραυγαλέο έλλειμμα για παράδειγμα στην εκπαίδευση των σταθμαρχών διαπιστώθηκε μόνο μετά το έγκλημα στα Τέμπη, οπότε και συγκροτήθηκε η Ολομέλεια της ΡΑΣ για αυτεπάγγελτο έλεγχο των παραβιάσεων ασφαλείας που καταγράφηκαν στην υπ' αριθμ. 24/16-03-2023 απόφασή της, υποχρεώνοντας τον ΟΣΕ να παύσει να απασχολεί σε θέσεις κρίσιμων καθηκόντων ασφαλείας όσους είχαν περάσει το εν λόγω πρόγραμμα εκπαίδευσης.

Το έγκλημα στα Τέμπη με τραγικό τρόπο αποκάλυψε τις ευθύνες και των δήθεν ανεξάρτητων αρχών. Είναι σχεδόν πανομοιότυπες οι εκθέσεις της Ρυθμιστικής Αρχής για το Σιδηρόδρομο, ένα συνεχές copy paste με την ανθρώπινη ζωή να μένει απροστάτευτη....αλλά ελεγχόμενη. Σε απανωτές εκθέσεις το 2017, το 2018, το 2019 επισημαίνονται οι ίδιες ελλείψεις, τα μεγάλα προβλήματα στο σιδηρόδρομο με την Τραγωδία στα Τέμπη να τα επιβεβαιώνει ένα προς ένα. Και κάτι ακόμα: ότι για αυτά έγινε κρατικός έλεγχος.

Τι έλεγχος όμως; Αφού οι εποπτικοί έλεγχοι που ασκούνται κάθε χρόνο από τη ΡΑΣ είναι μετρημένοι στα δάχτυλα του ενός χεριού, ενώ έχει την ευθύνη εποπτείας για το σύνολο των σιδηροδρομικών μεταφορών μεταξύ αυτών και των μεταφορών επικίνδυνων εμπορευμάτων δηλαδή τοξικών εύφλεκτων εκρηκτικών και λοιπά υλικών με κίνδυνο ατυχήματος μεγάλης έκτασης. Το εγκληματικό όμως είναι ότι με βάση σχετική ευρωπαϊκή οδηγία την ευθύνη τήρησης των διαδικασιών και μέτρων ασφαλείας την έχουν οι ίδιες οι εταιρείες, έτσι η Hellenic Train, δηλαδή ο ελεγχόμενος, είναι ταυτόχρονα και ο ελεγκτής. Έτσι, με αυτά τα δεδομένα της απουσίας ουσιαστικού ελέγχου έδωσαν και ανανέωσαν πιστοποιητικά ασφαλείας που είναι υποχρεωτικά από την ευρωπαϊκή και εθνική νομοθεσία για να έχει άδεια λειτουργίας η εκάστοτε εταιρεία. Π.χ πιστοποιητικό ασφαλείας της TRAINOSE είχε δοθεί το 2017 επί ΣΥΡΙΖΑ και ανανεώθηκε από τη ΝΔ το 2023 λίγο πριν το ατύχημα στα Τέμπη. Στον ΟΣΕ είχε δοθεί το 2015 επί ΣΥΡΙΖΑ και ανανεώθηκε το 2021 επί ΝΔ.

Η ΡΑΣ έχει εγκρίνει την επικαιροποίηση του Πιστοποιητικού Ασφαλείας στον ΟΣΕ ως Διαχειριστή υποδομής του δικτύου την 21.06.22, με ισχύ μέχρι τις 03.10.2026.

Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός ERA επικαιροποίησε στις 06.02.23 το Ενιαίο Πιστοποιητικό Ασφαλείας στην Hellenic Train για την μεταφορά επιβατών, εξαιρούμενων των υπηρεσιών υψηλής ταχύτητας (δηλαδή πάνω από 160χιλ/ώρα)

αλλά και την μεταφορά φορτίου, συμπεριλαμβανόμενων υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων.

Επίσης από την ΡΑΣ έχει πιστοποιηθεί ως Φορέας Υπεύθυνος στη Συντήρηση (ΥΣΦ) για κάθε όχημα που κυκλοφορεί στο δίκτυο την ίδια την Hellenic Train, δηλαδή η εταιρεία που χρησιμοποιεί τους συρμούς πιστοποιεί τον ίδιο της τον εαυτό ότι έχει κάνει την απαραίτητη συντήρηση στους συρμούς.

Επιβεβαιώνεται η κριτική που διαχρονικά ασκεί το ΚΚΕ για τον αντιδραστικό ρόλο των ανεξάρτητων αρχών, όπως είχε κάνει λίγους μήνες πιο πριν με αφορμή την εξεταστική για τις υποκλοπές, τονίζοντας τη σημασία που έχουν στο να ξεπλένουν τον πραγματικό ένοχο, να νομιμοποιούν τη μεγαλύτερη θωράκιση του αντιδραστικού νομοθετικού – θεσμικού πλαισίου, να αναστυλώνουν το προφίλ των δήθεν ασφαλιστικών δικλείδων που μπορεί να ελέγξουν την εκτελεστική εξουσία κοκ, ενώ στην πραγματικότητα από τη φύση τους υπερασπίζονται τη δικτατορία του κεφαλαίου, τη λειτουργία της καπιταλιστικής οικονομίας, το κέρδος ως μοχλό κίνησής της.

Δ. ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΠΟΙΝΙΚΕΣ ΕΥΘΥΝΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΕΓΚΛΗΜΑ ΤΩΝ ΤΕΜΠΩΝ ΚΑΙ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

Είναι προφανές ότι την πρώτη και βασική πολιτική ευθύνη για το συγκεκριμένο έγκλημα φέρει ο πρωθυπουργός Κ. Μητσοτάκης. Και αυτή η ευθύνη δεν παραγράφεται όσο ευνοϊκά και αν διαμορφώσουν το θεσμικό πλαίσιο. **Κανέναν δεν πείθουν φυσικά τα μεγάλα λόγια περί “ανάληψης της πολιτικής ευθύνης”.** Ο ίδιος ο πρωθυπουργός ευθύνεται ως ο επικεφαλής της κυβέρνησης στη θητεία της οποίας συνέβη το τραγικό έγκλημα. **Ευθύνεται γιατί** η κυβέρνηση της ΝΔ, παραλαμβάνοντας την αντιλαϊκή σκυτάλη από τις προηγούμενες, πρωτοστάτησε στην εφαρμογή με μεγαλύτερη ταχύτητα της απελευθέρωσης των σιδηροδρομικών μεταφορών. **Ευθύνεται γιατί** παραπέμπει την ολοκλήρωση των στοιχειωδών έργων στο σιδηροδρομικό δίκτυο σε βάθος...εικοσαετίας. **Ευθύνεται γιατί** τα έργα αυτά θα χρηματοδοτούνται από το Ταμείο Ανάκαμψης μόνο στο βαθμό που εξυπηρετούν τους βασικούς στόχους του κεφαλαίου, όπως η ταχύτερη μεταφορά εμπορευμάτων και ο πολλαπλασιασμός των δρομολογίων, η διασύνδεση και διαλειτουργικότητα σε αυτή την κατεύθυνση με το ευρωπαϊκό δίκτυο. **Δηλαδή τα χρήματα θα συνεχίσουν να**

δίνονται με αποκλειστικό κριτήριο την κερδοφορία, μακριά από τις ανάγκες του λαού για σύγχρονες, ασφαλείς σιδηροδρομικές μεταφορές.

Η σύγκρουση των δυο τρένων την 28η Φλεβάρη 2023 **δεν ήταν αναπόφευκτη**, όπως επιδιώκουν να πείσουν τα κυβερνητικά επιτελεία ένα χρόνο μετά το έγκλημα. Αυτό υπηρετούν και οι προκλητικές δηλώσεις του πρωθυπουργού Κ. Μητσοτάκη ένα χρόνο μετά το έγκλημα, ότι στις 28 Φλεβάρη *“συγκρούστηκαν ανθρώπινα λάθη με χρόνια παθογένειες της δημόσιας διοίκησης που όλοι γνωρίζαμε ότι ήταν το πιο προβληματικό κομμάτι των ελληνικών δημόσιων οργανισμών”*.

Όμως, όπως έχει ήδη καταδειχθεί, η σύγκρουση θα είχε αποφευχθεί εάν ήταν σε πλήρη λειτουργία τα σύγχρονα συστήματα ασφαλείας, Τηλεδιοίκησης, ETCS και GSM-R. Παρά τα ανθρώπινα λάθη που έγιναν με την παραβίαση του Γενικού Κανονισμού Κυκλοφορίας εάν λειτουργούσε έστω το σύστημα αυτόματης πέδησης των συρμών (ETCS) τα τρένα θα ακινητοποιούνταν αυτόματα και έγκαιρα.

Η σύγκρουση θα είχε αποφευχθεί και παρά την απουσία των ανωτέρω συστημάτων ασφαλείας εάν υπήρχε το αναγκαίο και σωστά εκπαιδευμένο με βάση το οργανόγραμμα λειτουργίας προσωπικό. Όμως όλες οι κυβερνήσεις, οι αρμόδιοι φορείς (ΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ, ΡΑΣ) και η Hellenic Train (παρόλη την αυτονόητη υποχρέωσή της να συντηρεί ολοκληρωμένα το τροχαίο υλικό που διαθέτει στην κυκλοφορία για να γίνονται με αξιόπιστο και ασφαλή τρόπο τα δρομολόγια) έχουν φροντίσει, με βάση τις κατευθύνσεις της ΕΕ και επικαλούμενες τις “αντοχές της οικονομίας”, να αποσιλώσουν το ανθρώπινο δυναμικό και τις υποδομές που είναι αναγκαία για την ασφάλεια των σιδηροδρομικών συγκοινωνιών:

- “κάνοντας περικοπές” τόσο στην πρόσληψη όσο και στην κατάλληλη εκπαίδευση προσωπικού (σταθμαρχών, μηχανοδηγών, κλειδούχων κλπ),
- καταργώντας τις διπλές νυχτερινές βάρδιες, τη λειτουργία ΚΕΚ Λάρισας, τη λειτουργία Κέντρου Διαχείρισης Κυκλοφορίας στην Καρόλου, την ύπαρξη Προϊσταμένου στις αμαξοστοιχίες,
- διατηρώντας τα παλιάς τεχνολογίας τρένα αντί αυτά να αντικατασταθούν με σύγχρονα τρένα που να πληρούν τα πρωτόκολλα ασφαλείας και τις προδιαγραφές πυρασφάλειας κ.α.

Είναι προφανές ότι **την κύρια πολιτική ευθύνη** για αυτήν την κατάσταση στον ελληνικό σιδηρόδρομο και τα τεράστια κενά και ελλείψεις στα συστήματα ασφαλείας **φέρει ακέραια το αστικό κράτος και όλες οι αστικές κυβερνήσεις των τελευταίων 30 ετών (ΝΔ, ΠΑΣΟΚ, ΣΥΡΙΖΑ):** όλοι μαζί προώθησαν από την περίοδο ακόμα που

ήταν πλήρως κρατική ιδιοκτησία οι σιδηροδρομικές μεταφορές την κατεύθυνση διάσπασης και τεμαχισμού του ΟΣΕ, την αποψίλωση του έμπειρου και εξειδικευμένου προσωπικού και την υποστελέχωση, ενώ στη συνέχεια προώθησαν την ιδιωτικοποίηση του κερδοφόρου τμήματος των μεταφορών. Αποδεικνύεται για άλλη μια φορά, **ότι τόσο με αμιγώς κρατική ιδιοκτησία όσο και μέσα από την προώθηση της “απελευθέρωσης”, οι σιδηροδρομικές συγκοινωνίες αντιμετωπίζονται ως πεδίο κερδοφορίας και ανταγωνισμού μεταξύ των διαφόρων επιχειρηματικών ομίλων, ενώ η πραγματική ασφάλεια δρομολογίων και επιβατών ως κόστος.**

Άλλωστε, η απελευθέρωση των μεταφορών είναι στρατηγική επιλογή της ΕΕ για να βρίσκουν διέξοδο τα υπερσυσσωρευμένα κεφάλαια. Οι παραπάνω επιλογές επομένως, είναι συνυφασμένες με την πολιτική της Ε.Ε. για την απελευθέρωση των σιδηροδρομικών συγκοινωνιών, της πολιτικής δηλαδή που στην προμετωπίδα της έχει το κέρδος για το μεγάλο κεφάλαιο σε βάρος της ασφάλειας και της ζωής των εργαζομένων και των επιβατών και οδήγησε στην διάσπαση, το κομμάτιασμα και την ιδιωτικοποίηση του ΟΣΕ. Γι’ αυτό και οι πρόσφατες κινήσεις της ευρωπαϊκής εισαγγελίας για άσκηση ποινικών διώξεων σχετικά με την διαχείριση των κονδυλίων δεν μπορούν να αναιρέσουν το γεγονός ότι η Ε.Ε. συγχρηματοδοτούσε και ενέκρινε όλα αυτά τα χρόνια τις συμβάσεις της ΕΡΓΟΣΕ που όψιμα χαρακτηρίστηκαν ως «αμαρτωλές».

Η «αγωνία» της Ε.Ε. και οι σχετικές κατευθύνσεις για την τοποθέτηση σύγχρονων συστημάτων ασφαλείας και τη διαλειτουργικότητα εκ προοιμίου περιορίζεται στους βασικούς άξονες και όχι σε ολόκληρο το σιδηροδρομικό δίκτυο κάθε χώρας με απώτερο στόχο την αύξηση του όγκου της εμπορευματικής κυκλοφορίας και μάλιστα από το 2030 και έπειτα (!). Εξ’ άλλου με την σφραγίδα της Ε.Ε. επιτρέπεται να κυκλοφορούν τρένα με διαφορετικές προδιαγραφές ασφαλείας ανάλογα με το έτος κυκλοφορίας τους όπως δηλαδή συνέβη και στο έγκλημα των Τεμπών: η Ε.Ε. είχε χορηγήσει πιστοποιητικό ασφαλείας στην Hellenic Train (EU102 0220295 και EU102 0230024) παρότι τα τρένα της δεν πληρούσαν τις σύγχρονες προδιαγραφές πυρασφάλειας αλλά εκείνες του έτους που κατασκευάστηκαν

Οι πολιτικές ευθύνες οδηγούν και σε συγκεκριμένες ποινικές ευθύνες

Οι δεδομένες πολιτικές ευθύνες επισύρουν συγκεκριμένες ποινικές ευθύνες, ιδιαίτερα για τους αρμόδιους υπουργούς και άλλα κυβερνητικά στελέχη

την τελευταία τουλάχιστον 15ετία, που αναδείχτηκαν και μέσα από την εξεταστική επιτροπή, παρά το ευνοϊκό ποινικό πλαίσιο. Το πλαίσιο δηλαδή της ειδικής ποινικής μεταχείρισης των μελών της εκάστοτε κυβέρνησης που επιφυλάσσει το Σύνταγμα και φυλάττουν ως κόρη οφθαλμού όλα τα κόμματα. Μόνο το ΚΚΕ σταθερά σε κάθε συνταγματική αναθεώρηση απαιτεί την κατάργηση του άρθρου 86 του Συντάγματος και τους εκτελεστικούς νόμους (νόμος περί ευθύνης υπουργών).

Είναι δεδομένο ότι το έγκλημα στα Τέμπη έχει συγκεκριμένους υπαίτιους, και αυτοί δεν μπορούν να περιοριστούν ούτε μόνο στον Υπουργό της κυβέρνησης της ΝΔ Κ. Καραμανλή, που έχει βαρύτατες ευθύνες όπως και άλλα κυβερνητικά στελέχη, ούτε να επεκταθεί μόνο στον αρμόδιο υπουργό της προηγούμενης κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ – ΑΝΕΛ.

Γιατί το έγκλημα στα Τέμπη ήταν η τραγικότερη κατάληξη της σταθερής αντιμετώπισης επί της ουσίας ως κόστος της ασφάλειας των σιδηροδρομικών συγκοινωνιών σε συνδυασμό με την αντιμετώπιση ως πεδίου κερδοφορίας όχι μόνο των τμημάτων που αφορούσαν την μετακίνηση προσώπων και εμπορευμάτων, αλλά και των ζητημάτων ασφαλείας στο βαθμό που αφορούσαν χρυσοπληρωμένες συμβάσεις που δεν ολοκληρώνονταν ποτέ στην ώρα τους και με τα συνακόλουθα “πανωπρόικια” που οι παρατάσεις τους απαιτούσαν.

Έτσι, οι κατευθύνσεις για περισσότερα δρομολόγια και για μεγαλύτερες ταχύτητες σε συνδυασμό με τις απαιτήσεις για περιορισμό του κόστους (σε προσωπικό, υποδομές κοκ) και τις “χρυσές μπίζνες” με τα ζητήματα ασφαλείας οδήγησαν εδώ και δεκαετίες σε απανωτά – λιγότερο ή περισσότερο – σοβαρά σιδηροδρομικά ατυχήματα, ακόμα και με νεκρούς (βλ. Άδενδρο), για να φτάσουμε στο αποτρόπαιο έγκλημα στα Τέμπη και την μετέπειτα **προσπάθεια συγκάλυψης όχι μόνο των συγκεκριμένων υπευθύνων αλλά και συνολικά της πολιτικής που προκάλεσε το έγκλημα.**

Στη συνέχεια αναφέρουμε συγκεκριμένες ποινικές ευθύνες σε βάθος 15ετίας, οπότε και με ακόμα πιο γρήγορους ρυθμούς ξετυλίγεται από όλες τις κυβερνήσεις η συγκεκριμένη πολιτική στις σιδηροδρομικές μεταφορές που προκάλεσε το έγκλημα στα Τέμπη. Πρόκειται για τις ποινικές ευθύνες που προέκυψαν κατά τις διαδικασίες της εξεταστικής επιτροπής, χωρίς η Επιτροπή να υποκαθιστά τη δικαιοσύνη στο έργο της που είναι αμιγώς επιφορτισμένη με το καθήκον της αποκάλυψης και ανάδειξης του συνόλου των ποινικών ευθυνών.

Πιο συγκεκριμένα, με βάση τα όσα παραπάνω εκτέθηκαν, προκύπτουν σαφέστατες ποινικές ευθύνες των αρμόδιων Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών της περιόδου 2009 – 2023 για το κακουρηματικό 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 Άδενδρο). 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 ασφάλειας 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 6.3.203 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 TRAINΟΣΕ 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 έναν 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 παράλειψη

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 Εμπειρογνομόνων 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 αιτιωδώς 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 εξαιρεθεί 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 ασφάλειας, 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 ασφαλείας του σιδηροδρομικού δικτύου, που συνδέονται αιτιωδώς, τόσο με το συγκεκριμένο δυστύχημα όσο και με πλήθος άλλων που συνέβησαν στο παρελθόν (θανατηφόρο ατύχημα στο Άδενδρο 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, φορητών 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 απανθράκωσης 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 πιστοποίησή τους.

E. ΓΙΑ ΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Ήδη από τη συγκρότηση της Επιτροπής, αποκαλύφθηκε η προσπάθεια της κυβερνητικής πλειοψηφίας να εμποδιστεί η διερεύνηση της αλήθειας, να κατευθυνθεί σε ανώδυνα για τη ΝΔ πλαίσια. Με ευθύνη της πλειοψηφίας της εξεταστικής επιτροπής **αρκετά ζητήματα δεν εξετάστηκαν ενδελεχώς (όπως η αιτία της έκρηξης και το μπάζωμα) και δεν κλήθηκαν κρίσιμοι μάρτυρες (όπως ο Φ. Τσαλίδης, όλοι οι πραγματογνώμονες), αποδεικνύοντας ότι γίνεται προσπάθεια συγκάλυψης.** Αυτό υπηρετεί το βίαιο κλείσιμο των εργασιών της Εξεταστικής πριν ακόμα έρθει η δικογραφία και πριν εξεταστούν μια σειρά μάρτυρες που θα μπορούσαν να φωτίσουν πλευρές που δεν είχαμε επαρκώς εξεταστεί. Μάλιστα, η κυβερνητική πλειοψηφία αποφάσισε να μην προχωρήσει σε νέες συνεδριάσεις και εξέταση μαρτύρων παρά τις αρχικές διαβεβαιώσεις του προεδρείου για κλήση νέων μαρτύρων.

Το ΚΚΕ από την πρώτη συνεδρίαση ζήτησε άμεση εξέταση της ουσίας των ζητημάτων, όπως απαιτεί ο λαός και η νεολαία. Θεωρούμε ότι αποδείχθηκε πως οι λειτουργίες της Εξεταστικής Επιτροπής και της Δικαιοσύνης είναι συμπληρωματικές καθώς σε πάρα πολλές περιπτώσεις η λειτουργία της Εξεταστικής Επιτροπής συνέβαλε και βοήθησε ή προέτρεψε τη Δικαιοσύνη να ασχοληθεί και με άλλα ζητήματα ή και με άλλους μάρτυρες. Άλλωστε, δεν είναι τυχαίο ότι μετά την Εξεταστική η εισαγγελέας του Αρείου Πάγου ζήτησε να οριστεί πραγματογνώμονας για να διερευνηθεί η υπόθεση της έκρηξης και της συγκάλυψης του χώρου.

Η λειτουργία της εξεταστικής επιτροπής θα έπρεπε να συνεχιστεί ώστε να εξεταστεί το ανακριτικό υλικό και το βούλευμα που θα εκδοθεί και στη συνέχεια να καταλήξουν τα κόμματα στα πορίσματα. Αντίθετα, η κυβέρνηση επέμεινε στο εσπευσμένο κλείσιμο των εργασιών της εξεταστικής, βρίσκοντας για μια ακόμα φορά πολύτιμους “συμμάχους” στα υπόλοιπα κόμματα, αφού μόνο το ΚΚΕ απαίτησε την εκ

νέου συνεδριάσής της και την εξέταση νέων μαρτύρων, μετά την κατάθεση της ποινικής δικογραφίας από τον Εφέτη Ανακριτή Λάρισας.

Συνολικά έγινε φανερό ότι στα περιορισμένα περιθώρια για να διερευνηθούν σε βάθος πολιτικές και ποινικές ευθύνες στα πλαίσια των εξεταστικών επιτροπών, δε χωράνε ούτε επιλεκτικές εξαιρέσεις βουλευτών, ούτε πολύ περισσότερο διατήρηση της κυβερνητικής πλειοψηφίας σε αυτή, όταν μάλιστα η διερεύνηση γίνεται για γεγονότα και ζητήματα που αφορούν τη θητεία της συγκεκριμένης κυβέρνησης. Τουλάχιστον στην περίπτωση που η εξεταστική συγκαλείται με πρωτοβουλία των κομμάτων της αντιπολίτευσης δε θα πρέπει κανένα κόμμα να έχει την απόλυτη πλειοψηφία.

Η πολιτική, η δράση του ΚΚΕ έχει ως στόχο να αναζητηθούν οι πραγματικές αιτίες του εγκλήματος, να καταλογιστούν οι ευθύνες και να τιμωρηθούν οι ένοχοι, να μην υπάρξουν άλλα Τέμπη καθώς μόνο έτσι θα δικαιωθούν οι νεκροί. Δίνουμε όλες μας τις δυνάμεις να αποκαλυφθεί πως πρόκειται για ένα ακόμα προδιαγεγραμμένο έγκλημα και να καταδικαστεί ο πραγματικός ένοχος: τα κέρδη του κεφαλαίου που στηρίζουν κράτος, κυβερνήσεις, ΕΕ θυσιάζοντας στο βωμό τους τη ζωή και τα δικαιώματα των εργαζομένων, του λαού. Το να αποδοθεί δικαιοσύνη είναι αίτημα των οικογενειών των θυμάτων, του ίδιου του λαού και όλων όσοι διαδήλωσαν για να μην επαναληφθεί το έγκλημα αυτό. Ο λαϊκός παράγοντας θα αποτελέσει τη θρυαλλίδα ώστε όλες οι προσπάθειες συγκάλυψης και κουκουλώματος να μην έχουν αποτέλεσμα.

07.03.2024

Νίκος Καραθανασόπουλος

Μαρία Κομνηνάκα

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Για τον προσυμβατικό έλεγχο από το Ελεγκτικό Συνέδριο επί της Συμπληρωματικής Σύμβασης της 717 Σύμβασης.

Ένα από τα τυπικά (κατά το νόμο) χαρακτηριστικά του προσυμβατικού ελέγχου του Ελεγκτικού Συνεδρίου είναι η ταχύτητα διεξαγωγής του, δεδομένου ότι αυτός διενεργείται κατά κανόνα μέσα σε 30 ημέρες. Πρόκειται για έλεγχο νομιμότητας της διαδικασίας σύναψης της σύμβασης, στο πλαίσιο του οποίου ερευνάται η τήρηση των βασικών αρχών που διέπουν το δίκαιο των δημοσίων συμβάσεων, όπως οι αρχές της δημοσιότητας, της διαφάνειας, του ελεύθερου ανταγωνισμού και της ισότητας μεταχείρισης των υποψηφίων αναδόχων, ενώ δεν διενεργείται έλεγχος επί των τεχνικών κρίσεων της αναθέτουσας αρχής και των κρίσεων σκοπιμότητας αυτής.

Για τη συμπληρωματική σύμβαση της 717

Το 2013 η ΕΡΓΟΣΕ προκήρυξε την ανάθεση εκτέλεσης του έργου «Ανάταξη και αναβάθμιση του συστήματος σηματοδότησης – τηλεδιοίκησης και αντικατάσταση 70 αλλαγών τροχιάς σε εντοπισμένα τμήματα του άξονα Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Προμαχώνας», το οποίο χρηματοδοτείτο από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Αντικείμενο του έργου ήταν:

- η αποκατάσταση (ανάταξη) των συστημάτων Σηματοδότησης – Τηλεδιοίκησης ώστε αυτά να επανέλθουν στην καλή λειτουργική τους κατάσταση,
- η αναβάθμισή τους μέσω προσθήκης δυνατοτήτων και νέων λειτουργιών,
- η εγκατάσταση καλωδίου οπτικών ινών κατά μήκος του έργου,
- η αναβάθμιση των Σ.Σ. μεταξύ Οινόης – Δαύλειας και μεταξύ Δομοκού – Λάρισας και
- η αποκατάσταση τμήματος της σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκης – Κιλκίς,

Υπογράφηκε στις 26.9.2014 σύμβαση μεταξύ της ΕΡΓΟΣΕ και της Κοινοπραξίας (Κ/Ξ) «Κοινοπραξία ΤΟΜΗ Α.Β.Ε.Τ.Ε. – ALSTOMTRANSPORTS.A.», συμβατικού ποσού 41.297.174,41 ευρώ (χωρίς τον Φ.Π.Α.), διάρκειας 24 μηνών.

Η συμβατική προθεσμία παρατάθηκε αρχικά στις 31.8.2016 έως τις 26.5.2017 και, τελικά έως τις 26.9.2018 με αποφάσεις του ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ.

Με τις 1054/15.12.2017 και 1055/21.12.2017 θετικές γνωμοδοτήσεις του Τεχνικού Συμβουλίου της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., με την 3449/22.12.2017 απόφαση του ΔΣ αυτής εγκρίθηκαν ο 1ος Ανακεφαλαιωτικός Πίνακας Εργασιών (Α.Π.Ε.) με τα 1ο - και 4ο Πρωτόκολλα Κανονισμού Τιμών Μονάδας Νέων Εργασιών (Π.Κ.Τ.Μ.Ν.Ε.) και η 1η συμπληρωματική σύμβαση με τα 5ο και 6ο Π.Κ.Τ.Μ.Ν.Ε., συνολικής δαπάνης 13.320.240,00 ευρώ (χωρίς τον Φ.Π.Α.).

Κατά την εκτέλεση των εργασιών της αρχικής σύμβασης και συγκεκριμένα της ανάταξης του ηλεκτρονικού εξοπλισμού παρουσιάστηκαν δύο σημαντικά προβλήματα ως προς την ανάταξη και θέση σε λειτουργία των συστημάτων σηματοδότησης και Τηλεδιοίκησης:

α. Υπήρξε αδυναμία διασύνδεσης του καινούριου ηλεκτρονικού εξοπλισμού με τον υπάρχοντα,

β. Υπήρξε ασυμβατότητα μεταξύ αναλογικών και ψηφιακών πρωτοκόλλων μετάδοσης δεδομένων.

Ειδικότερα, ο ηλεκτρονικός εξοπλισμός διασυνδεόταν μέσω πολυσύνθετων πρωτοκόλλων μετάδοσης. Οι παλαιότερες ηλεκτρονικές συσκευές διασυνδέονταν μέσω αναλογικών πρωτοκόλλων μετάδοσης, ενώ οι νεότερες μέσω ψηφιακών. Επίσης, πολλά από τα παλαιότερα πρωτόκολλα μετάδοσης ήταν «κλειστά», δηλαδή, ήταν σχεδιασμένα να επικοινωνούν μόνο με εξοπλισμό του ίδιου κατασκευαστή, και πολλές φορές με εξοπλισμό της ίδιας σειράς. Καθώς οι συσκευές ή ηλεκτρονικές κάρτες (μονάδες) επικοινωνούσαν μεταξύ τους μέσω πρωτοκόλλων, οποιαδήποτε αλλαγή ή τροποποίηση, λόγω νέων αναγκών, επέφερε τον αναπρογραμματισμό της κάρτας, άρα και του πρωτοκόλλου μετάδοσης δεδομένων. Έτσι, εάν ο αρχικός κατασκευαστής δεν υποστήριζε πλέον την υφιστάμενη σειρά καρτών - συσκευών, δεν υπήρχε η δυνατότητα τροποποίησης του λογισμικού τους και κατ' επέκταση η προσαρμογή του πρωτοκόλλου επικοινωνίας ώστε να διασυνδέεται με καινούργιο εξοπλισμό.

Επιπλέον, εφόσον οι αρχικοί κατασκευαστές δεν υποστήριζαν τον εξοπλισμό τους, διότι είχε σταματήσει να παράγεται και είχε αντικατασταθεί με πιο σύγχρονα μοντέλα, δεν διέθετε και τα απαραίτητα ανταλλακτικά.

Η μη συμβατότητα μεταξύ αναλογικών και ψηφιακών πρωτοκόλλων μετάδοσης δεδομένων αφαιρούσε την δυνατότητα χρήσης οπτικών ινών ως μέσων μετάδοσης δεδομένων. Συγκεκριμένα, ένας από τους βασικούς στόχους της σύμβασης ήταν η

εγκατάσταση ενός καλωδίου οπτικών ινών για να αντικαταστήσει το παλαιό χάλκινο καλώδιο που χρησιμοποιούνταν για την μετάδοση των δεδομένων. Είχε προβλεφθεί στη σύμβαση ότι ο υφιστάμενος ηλεκτρονικός εξοπλισμός θα έπρεπε να συνδεθεί στο καλώδιο οπτικών ινών που εγκαθίσταται. Για τον υφιστάμενο ηλεκτρονικό εξοπλισμό που υλοποιούσε αναλογικά πρωτόκολλα διασύνδεσης, είχαν προβλεφθεί μετατροπείς, οι οποίοι θα μετέτρεπαν τα αναλογικά σήματα σε ψηφιακά και εν συνεχεία θα τα μετέδιδαν μέσω του καλωδίου οπτικών ινών (αυτή είναι η κοινή πρακτική που εφαρμόζεται συνήθως για πρωτόκολλα ανοιχτού τύπου). Κατά την πορεία υλοποίησης, όμως, διαπιστώθηκε ότι ενώ αυτή η πρακτική μπορούσε να εφαρμοστεί επιτυχώς, στις περισσότερες περιπτώσεις παρουσιάστηκαν προβλήματα. Η μετατροπή του αναλογικού σήματος του RTU σε ψηφιακό, η μετάδοσή του μέσω καλωδίου οπτικών ινών και η μετατροπή του ξανά σε αναλογικό σήμα στον κεντρικό διακομιστή παρουσίασε σφάλματα λόγω της μη συμβατότητας του αναλογικού πρωτοκόλλου με τους μετατροπείς. Ως μόνη λύση να ξεπεραστεί αυτό το πρόβλημα χωρίς να αλλαχθεί ο υφιστάμενος εξοπλισμός, ήταν να τροποποιηθεί το λογισμικό του κεντρικού διακομιστή. Αυτή η λύση όμως δεν ήταν εφικτή διότι ο αρχικός κατασκευαστής του κεντρικού διακομιστή δεν παρήγαγε το συγκεκριμένο μοντέλο. Συνεπώς, παρότι είχε προβλεφθεί η πιο δόκιμη λύση για την σύνδεση των ηλεκτρονικών συσκευών διαπιστώθηκε ότι για κάποιον ηλεκτρονικό εξοπλισμό, που είχε ιδιαιτερότητες στην υλοποίηση του πρωτοκόλλου μετάδοσης, η προβλεπόμενη λήψη δεν απέδωσε τα αναμενόμενα αποτελέσματα.

Μετά την υπογραφή της αρχικής σύμβασης (26.9.2014) η ανάδοχος κοινοπραξία δήλωσε εγγράφως ότι αδυνατούσε να εκτελέσει μέρος της σύμβασης :

- 1) καθόσον διαπίστωσε στις 9.6.2015 ότι τα συστήματα των τοπικών σταθμών εργασίας δεν μπορούσαν να τροποποιηθούν, αφού δεν ήταν δυνατόν να αναβαθμιστούν με εξαρτήματα νέου υλικού λόγω παλαιότητας (πέραν της 20ετίας) και η υφιστάμενη εσωτερική δομή τους δεν ήταν συμβατή με την συνολική αναβάθμιση του δικτύου του συστήματος Αλληλομανδάλωσης που ήταν απαραίτητη. Η Κ/Ξ πρότεινε, ενόψει αυτών, την πλήρη αντικατάσταση όλων των υφιστάμενων σταθμών εργασίας με νέους – σύγχρονης τεχνολογίας επισημαίνοντας ότι οι εργασίες αυτές και τα υλικά ήταν πρόσθετα και δεν προβλέπονταν στην αρχική σύμβαση.
- 2) καθόσον διαπίστωσε στις 9.3.2016 ότι η εταιρία HITACHI δεν μπορούσε να της προμηθεύσει το απαραίτητο λογισμικό και εξοπλισμό των συστημάτων τηλεδιοίκησης

Αθηνών και ως εκ τούτου η Κ/Ξ πρότεινε την αντικατάσταση του MasterController με Server, τη δημιουργία δικτύου οπτικών ινών μέσω κατάλληλων συσκευών για την επίτευξη εφεδρείας και την ανάπτυξη νέου λογισμικού, ώστε να είναι εφικτή η διασύνδεση με οθόνες οπισθοπροβολής επισημαίνοντας ότι αυτά είναι πρόσθετα και δεν προβλέπονταν στην αρχική σύμβαση.

Η Κ/Ξ/ πρότεινε για το υφιστάμενο σύστημα Τηλεδιοίκησης στο Κ.Ε.Κ. Θεσσαλονίκης, την ανάταξη – αναβάθμιση των υφιστάμενων συστημάτων με την εγκατάσταση ενός νέου, σύγχρονου συστήματος Τηλεδιοίκησης που θα μπορούσε να καλύψει με επάρκεια όλες τις πιθανές απαιτήσεις λειτουργικότητας του ΟΣΕ σε βάθος χρόνου.

Επισήμανε δε, ότι τα μακροπρόθεσμα οφέλη του ΟΣΕ από την υλοποίηση της πρότασης τους θα ήταν σημαντικά, πολυάριθμα και θα προσέφεραν αυξημένη προστιθέμενη αξία, η υπέρβαση του κόστους θα ήταν μικρή και σίγουρα πολύ πιο συμφέρουσα από μια μελλοντική αναβάθμιση που ούτως ή άλλως θα απαιτείτο. Αντίστοιχα δεσμεύτηκε ότι θα αποκαθιστούσε τις κατεστραμμένες πόρτες και θα αντικαθιστούσε πλήρως τα κατεστραμμένα ερμάρια κατά μήκος του Τμήματος της γραμμής Οινόη – Τιθορέα επισημαίνοντας ότι οι εργασίες ήταν νέες, δεν είχαν συμπεριληφθεί στα συμβατικά τεύχη και δεν είχαν ληφθεί υπόψη κατά τη σύνταξη της προσφοράς της.

Στις 14.10.2016 η Κ/Ξ/ ενημέρωσε την ΕΡΓΟΣΕ ότι οι εταιρείες «TELMACO», «GOMAELECTRONICA» και «ORACLE» ήδη από το 2014 αδυνατούσαν ήδη από το 2014 να παράσχουν τον εξοπλισμό (με εξαίρεση τις 8 μονάδες οπίσθιας προβολής), δεδομένου ότι η τεχνική υποστήριξή τους σταμάτησε τον Δεκέμβριο του 2015.

Το Ελεγκτικό Συνέδριο κατά τη διενέργεια του προσυμβατικού ελέγχου νομιμότητας της συμπληρωματικής σύμβασης (επιλήφθηκε στις 9.2.2018, 20.4.2018 και τελικά 6.6.2018) σημειώνει ότι:

- η σύμβαση αυτή παρουσιάζει ιδιαιτερότητα που οφείλεται στην ανομοιογένεια του εξοπλισμού που επρόκειτο να αναταχθεί / αναβαθμιστεί, καθόσον αυτός είχε εγκατασταθεί σε εκτέλεση πολλαπλών συμβάσεων, σε διαφορετικές χρονικές περιόδους (πριν από 15 έως και πριν από 30 χρόνια) και υλοποιείτο με την εφαρμογή διαφορετικών τεχνολογικών λύσεων. Εξάλλου, κατά την εκτέλεση της αρχικής σύμβασης η ανάδοχος Κοινοπραξία διαπίστωσε ότι δεν ήταν δυνατόν να εκπληρώσει κάποιες από τις συμβατικές της υποχρεώσεις αδυνατώντας να

προμηθευτεί εξοπλισμό, λογισμικό κ.λπ για την αναβάθμιση των υπαρχόντων συστημάτων.

- στη σύνταξη των τευχών δημοπράτησης συμμετείχε ενεργά ο ΟΣΕ ως χρήστης και συντηρητής είχε την πληρέστερη εικόνα της λειτουργικής κατάστασης του εξοπλισμού και της διαθεσιμότητας των αναγκαίων ανταλλακτικών για την κάλυψη της συντήρησης, σύμφωνα δε με τις υποδείξεις του ΟΣΕ τα μόνα υλικά που δεν υποστηρίζονταν από την κατασκευάστρια εταιρεία και για τα οποία, συνεπώς, θα υπήρχε πρόβλημα εξεύρεσης ανταλλακτικών, ήταν οι συσκευές τηλεμετρίας του τμήματος Δομοκός-Λάρισα (των οποίων προβλέφθηκε η αντικατάσταση). Ως εκ τούτου, η αδυναμία εξεύρεσης άλλων ανταλλακτικών, πέραν των συσκευών τηλεμετρίας δεν οφειλόταν σε πλημμελή σύνταξη της σχετικής μελέτης από τους αρμοδίους υπαλλήλους της Αναθέτουσας Αρχής, δοθέντος ότι αυτή στηρίχθηκε ως προς το ζήτημα τούτο, στις σχετικές υποδείξεις του χρήστη Ο.Σ.Ε.

Όμως, μετά τη θέση σε εφαρμογή του νέου Κανονισμού (Ε.Ε.) 2016/919 της Επιτροπής της 27.5.2016, κατά τη διάρκεια εκτέλεσης της αρχικής εργολαβίας, η εκτέλεση των συμπληρωματικών εργασιών κατέστη απολύτως αναγκαία, καθόσον η αποκατάσταση της λειτουργίας της σηματοδότησης είναι αρρήκτως συνδεδεμένη με τη λειτουργία του επιβληθέντος από την ευρωπαϊκή νομοθεσία συστήματος αυτόματης προστασίας συρμών επί γραμμής ETCS, προκειμένου να επιτευχθεί η διαλειτουργικότητα των σιδηροδρομικών δικτύων μεταξύ των κρατών-μελών.

Στις 22.5.2020 η ίδια συμπληρωματική σύμβαση επανυποβλήθηκε στο Ελεγκτικό Συνέδριο, πριν αυτή υπογραφεί. Ο λόγος επανυποβολής της ήταν ότι η Alstom Ferroviaria, δανειοπάροχος της αναδόχου Κ/Ξ, με ειδική εμπειρία στις εργασίες σηματοδότησης του έργου στο τμήμα ΣΚΑ - Πλατύ, συνυπέγραψε – κατ' απαίτηση της Επιτροπής Δημοσιονομικού Ελέγχου του Υπουργείου Οικονομικών που πραγματοποίησε έλεγχο στη σύμβαση κατά το διάστημα από 10.10.2018 έως 15.11.2018 – τις σχετικές μελέτες εφαρμογής, οι οποίες υποβλήθηκαν στην «ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.» από την Κ/Ξ με δύο αλλαγές στο τεχνικό αντικείμενο που περιλαμβάνεται στον 1ο Α.Π.Ε. και στην παραπάνω 1η Σ.Σ.Ε. και, συγκεκριμένα, αναφορικά με την εγκατάσταση νέου εξοπλισμού τηλεμετρίας για τα τμήματα ΣΚΑ - Οινόη και Ορφανά - Πλατύ και την εγκατάσταση νέου ηλεκτρονικού συστήματος σηματοδότησης για το Τμήμα Οινόη – Τιθορέα (τροποποιείται μόνο ο τύπος των συσκευών Τηλεμετρίας που

χρησιμοποιούνται και προσαρμόζεται η αρχιτεκτονική του συστήματος σηματοδότησης, χωρίς να επηρεάζονται οι λειτουργίες και το επίπεδο ασφάλειας του έργου και χωρίς να επέρχεται οποιαδήποτε επιπρόσθετο κόστος).

Τι είπε το Ελεγκτικό Συνέδριο:

- Μπορεί να συναφθεί η συμπληρωματική σύμβαση, διότι η θέσπιση του Κανονισμού 2016/919 και η εφαρμογή εφεξής νέων προδιαγραφών διαλειτουργικότητας των σιδηροδρομικών δικτύων αποτελούν μη προβλέψιμη επιγενόμενη περίπτωση – δέσμευση, εξαιτίας της οποίας καθίσταται επιτακτική η εντελής ολοκλήρωση της αρχικής εργολαβίας, αναδεικνύεται δε και ο εσωτερικός σύνδεσμος της τελευταίας με το εγκαθιστώμενο δι' άλλων συμβάσεων σύστημα ETCS. Επομένως, συντρέχουν απρόβλεπτες περιστάσεις που δεν οφείλονται σε υπαιτιότητα της ΕΡΓΟΣΕ, εξαιτίας των οποίων κατέστη αναγκαία η εκτέλεση των εργασιών της συμπληρωματικής σύμβασης.
- Για την επανυποβολή της συμπληρωματικής το 2020 (με επικουρική σκέψη) έκρινε ότι οι δύο τεχνικές αλλαγές δεν επιφέρουν ουδεμία μεταβολή στον φυσικό αντικείμενο και την οικονομική ισορροπία της ήδη ελεγχθείσας προσυμβατικώς συμπληρωματικής σύμβασης. Τούτο δε, διότι με τις αλλαγές αυτές τροποποιείται μόνο ο τύπος των συσκευών τηλεμετρίας που χρησιμοποιούνται και προσαρμόζεται η αρχιτεκτονική του συστήματος σηματοδότησης, χωρίς να αλλάζουν οι απρόβλεπτες συνθήκες που επέβαλαν τη σύναψη της 1ης Σ.Σ.Ε. του έργου, ούτε τα οικονομικά στοιχεία αυτής.
- Το Ελεγκτικό Συνέδριο τόσο για την αρχική σύμβαση (Πρ. Ε' Κλιμ 149/2014) όσο και για την συμπληρωματική (Απόφ. Μείζ. Σύνθ. 1314/2018) δεν έκρινε τις τεχνικές προδιαγραφές ούτε τις τεχνικές λύσεις που επελέγησαν, αφού ο έλεγχός του επικεντρώθηκε μόνο στην εξέταση της νομιμότητας της διαδικασίας ανάθεσης της εκτέλεσης του έργου (για την αρχική σύμβαση) και την συνδρομή απρόβλεπτων περιστάσεων για την υπογραφή της συμπληρωματικής σύμβασης.