



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΠΕΡΙΟΔΟΣ Κ΄ - ΣΥΝΟΔΟΣ Α΄

ΠΟΡΙΣΜΑ

της Εξεταστικής Επιτροπής

**για «τη διερεύνηση του εγκλήματος των Τεμπών και
όλων των πτυχών που σχετίζονται με αυτό»**

**ΠΡΟΕΔΡΙΑ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΑΝ. ΤΑΣΟΥΛΑ
ΑΘΗΝΑ 2024**

Περιεχόμενα

ΜΕΡΟΣ Α΄ - ΔΙΑΔΙΚΑΣΤΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ.....	5
ΜΕΡΟΣ Β΄.....	25
ΜΕΡΟΣ Γ΄ - ΓΝΩΜΕΣ ΜΕΙΟΨΗΦΙΑΣ	519
ΓΝΩΜΗ ΤΩΝ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ ΤΗΣ Κ.Ο. «ΣΥΝΑΣΠΙΣΜΟΣ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΗΣ ΑΡΙΣΤΕΡΑΣ – ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΣΥΜΜΑΧΙΑ»	521
ΓΝΩΜΗ ΤΩΝ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ ΤΗΣ Κ.Ο. «ΠΑΣΟΚ – ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ»	583
ΓΝΩΜΗ ΤΩΝ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ ΤΗΣ Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ»	597
ΓΝΩΜΗ ΤΟΥ ΒΟΥΛΕΥΤΗ ΤΗΣ Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ – ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ».....	631
ΓΝΩΜΗ ΤΗΣ ΒΟΥΛΕΥΤΗ ΤΗΣ Κ.Ο. «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ».....	655
ΓΝΩΜΗ ΤΟΥ ΒΟΥΛΕΥΤΗ ΤΗΣ Κ.Ο. «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ»	685
ΓΝΩΜΗ ΤΟΥ ΒΟΥΛΕΥΤΗ ΤΗΣ Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ “ΝΙΚΗ”»	739
ΓΝΩΜΗ ΤΗΣ ΒΟΥΛΕΥΤΗ ΤΗΣ Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ».....	793
ΓΝΩΜΗ ΤΟΥ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟΥ ΒΟΥΛΕΥΤΗ	799
ΜΕΡΟΣ Δ΄	851

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΠΕΡΙΟΔΟΣ Κ΄ - ΣΥΝΟΔΟΣ Α΄

ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΓΙΑ «ΤΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΟΥ ΕΓΚΛΗΜΑΤΟΣ ΤΩΝ ΤΕΜΠΩΝ ΚΑΙ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΠΤΥΧΩΝ ΠΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΑΥΤΟ»

ΠΟΡΙΣΜΑ

**της Εξεταστικής Επιτροπής
για «τη διερεύνηση του εγκλήματος των Τεμπών και όλων
των πτυχών που σχετίζονται με αυτό»**

ΜΕΡΟΣ Α΄

ΔΙΑΔΙΚΑΣΤΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Ι. Η Εξεταστική Επιτροπή συνεστήθη σύμφωνα με την, από 15 Νοεμβρίου 2023, απόφαση της Ολομέλειας της Βουλής, η οποία έκανε δεκτή την, από 7 Νοεμβρίου 2023, πρόταση της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ», για τη σύσταση και συγκρότηση, κατά τα άρθρα 68 παρ. 2 εδ. γ΄ και δ΄ του Συντάγματος και 144 παρ. 5 εδ. β΄ του Κανονισμού της Βουλής, Εξεταστικής Επιτροπής με αντικείμενο τη διερεύνηση του εγκλήματος των Τεμπών και όλων των πτυχών που σχετίζονται με αυτό.

Με την ίδια απόφαση, η Ολομέλεια της Βουλής όρισε τον αριθμό των μελών της Εξεταστικής Επιτροπής σε τριάντα ένα (31), με εκπροσώπηση κατ' αναλογία της δύναμης όλων των Κοινοβουλευτικών Ομάδων και των Ανεξαρτήτων, κατ' εφαρμογή του άρθρου 31 παρ. 3 του Κανονισμού της Βουλής. Επίσης, έθεσε προθεσμία ενός (1) μήνα από τη συγκρότηση της Επιτροπής για την ολοκλήρωση των εργασιών της και την υποβολή του Πορίσματός της.

Στις 20 Νοεμβρίου 2023 διενεργήθηκε κλήρωση, στο γραφείο του Προέδρου της Βουλής των Ελλήνων, μεταξύ των Ανεξαρτήτων Βουλευτών, που δήλωσαν επιθυμία συμμετοχής στην υπό σύσταση Εξεταστική Επιτροπή, ώστε να αναδειχθεί ο Ανεξάρτητος Βουλευτής, ο οποίος θα είναι μέλος της εν λόγω Επιτροπής.

II. Με την υπ' αρ. 14088/9456, από 20 Νοεμβρίου 2023, απόφαση του Προέδρου της Βουλής, κ. Κωνσταντίνου Αν. Τασούλα, η οποία ακολούθως τροποποιήθηκε με τις υπ' αρ. 14255/9577/23.11.2023, 15193/10234/11.12.2023, 15345/10347/13.12.2023, 219/113/09.01.2024 και 2042/1437/09.02.2024 αποφάσεις του Προέδρου της Βουλής, συστάθηκε η Εξεταστική Επιτροπή, της οποίας η τελικώς διαμορφωθείσα σύνθεση ήταν η ακόλουθη:

Από τους Βουλευτές της Κ.Ο. «ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ»:

1. Ανδριανό Ιωάννη
2. Βλαχάκο Νικόλαο
3. Καραγκούνη Κωνσταντίνο (Κώστα)
4. Κέλλα Χρήστο
5. Κούβελα Δημήτριο
6. Λαζαρίδη Μακάριο
7. Μαρκόπουλο Δημήτριο
8. Μπαραλιάκο Ξενοφώντα (Φώντα)
9. Μπαρτζώκα Αναστάσιο
10. Παπακώστα – Παλιούρα Αικατερίνη (Κατερίνα)
11. Παπά Θεοφάνη (Φάνη)
12. Πέτσα Στυλιανό (Στέλιο)
13. Στυλιανίδη Ευριπίδη
14. Τσαβδαρίδη Λάζαρο
15. Υψηλάντη Βασίλειο - Νικόλαο
16. Φωτήλα Ιάσωνα

Από τους Βουλευτές της Κ.Ο. «ΣΥΝΑΣΠΙΣΜΟΣ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΗΣ ΑΡΙΣΤΕΡΑΣ - ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΣΥΜΜΑΧΙΑ»:

17. Αυλωνίτη Αλέξανδρο - Χρήστο
18. Καλαματιανό Διονύσιο - Χαράλαμπο
19. Κόκκαλη Βασίλειο
20. Σαρακιώτη Ιωάννη

Από τους Βουλευτές της Κ.Ο. «ΠΑΣΟΚ – ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ»:

21. Αποστολάκη Ελένη – Μαρία (Μιλένα)
22. Νικητιάδη Γεώργιο
23. Πάνα Απόστολο

Από τους Βουλευτές της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ»:

24. Καραθανασόπουλο Νικόλαο
25. Κομνηνάκα Μαρία

Από τον Βουλευτή της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ – ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ»:

26. Σαράκη Παύλο

Από τη Βουλευτή της Κ.Ο. «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ»:

27. Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη)

Από τον Βουλευτή της Κ.Ο. «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ»:

28. Δημητριάδη Πέτρο

Από τον Βουλευτή της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ “ΝΙΚΗ”»:

29. Οικονομόπουλο Τάσο

Από τη Βουλευτή της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»:

30. Καραγεωργοπούλου Ελένη

Από τον Ανεξάρτητο Βουλευτή:

31. Φλώρο Κωνσταντίνο

Η Επιτροπή συγκροτήθηκε σε Σώμα, κατά τις διαδικασίες του Κανονισμού της Βουλής, την 23^η Νοεμβρίου 2023, με την εκλογή του Προεδρείου της. **Πρόεδρος** εξελέγη ο Βουλευτής, κ. Δημήτριος Μαρκόπουλος, **Αντιπρόεδρος** η Βουλευτής, κυρία Αικατερίνη (Κατερίνα) Παπακώστα - Παλιούρα και **Γραμματέας** ο Βουλευτής, κ. Αναστάσιος Μπαρτζώκας.

Κατά τη συνεδρίαση της 20^{ης} Φεβρουαρίου 2024, τα Μέλη της Εξεταστικής Επιτροπής και Βουλευτές των Κοινοβουλευτικών Ομάδων: «ΣΥΡΙΖΑ – ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΣΥΜΜΑΧΙΑ», «ΠΑΣΟΚ-ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ», «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ – ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ», «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ» και «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ» δήλωσαν ότι αποχωρούν από τις εργασίες της Επιτροπής.

III. Η Επιτροπή, κατά τις συνεδριάσεις της 23.11.2023, 28.11.2023, 05.12.2023, 13.12.2023, 14.12.2023 και 20.12.2023, ασχολήθηκε με διαδικαστικά θέματα, τον προγραμματισμό του έργου της, καθώς και με την κατάρτιση του καταλόγου των προς εξέταση μαρτύρων και των εγγράφων που θα αιτηθεί η Επιτροπή.

Τα Μέλη της Επιτροπής αποφάσισαν ομοφώνως, οι συνεδριάσεις της Επιτροπής να είναι δημόσιες, να γίνεται αναμετάδοσή τους από το τηλεοπτικό κανάλι της Βουλής των Ελλήνων και τα πρακτικά της να αποστέλλονται μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου στα Μέλη της Επιτροπής, καθώς και στους κοινοβουλευτικούς συντάκτες. Επίσης, στα Μέλη της Επιτροπής εδίδοντο εγκαίρως σε φωτοαντίγραφα και μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου τα εισερχόμενα έγγραφα της Επιτροπής.

Οι συζητήσεις και οι αποφάσεις για διαδικαστικά ζητήματα, καθώς και οι καταθέσεις των μαρτύρων περιλαμβάνονται στα τηρηθέντα στενογραφημένα πρακτικά (επί συνόλου περίπου 8.500 σελίδων).

Τέλος, τα Μέλη της Επιτροπής, αποφάσισαν την παραίτησή τους από την κατά το άρθρο 37 παρ. 2 του Κανονισμού της Βουλής προβλεπόμενη αποζημίωση.

IV. Στον σχηματισθέντα φάκελο της Επιτροπής, εκτός των πρακτικών των συνεδριάσεών της, που περιλαμβάνουν τις καταθέσεις των εξετασθέντων μαρτύρων, εμπεριέχονται και όλα τα έγγραφα, που παρελήφθησαν, κατόπιν σχετικών αιτημάτων της Επιτροπής, καθώς και εκείνα που είτε κατατέθηκαν κατά τη διάρκεια των συνεδριάσεων είτε απεστάλησαν / κατατέθηκαν στην Επιτροπή.

Ο πλήρης κατάλογος των εισερχόμενων εγγράφων έχει ως ακολούθως:

Α.Π.	ΗΜ/ΝΙΑ	ΑΠΟΣΤΟΛΕΑΣ / ΚΑΤΑΘΕΤΩΝ	ΘΕΜΑ
1	28.11.2023	Πέτρος Δημητριάδης, Βουλευτής της Κ.Ο. «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ», μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής	Κατάλογος προτεινομένων μαρτύρων
2	28.11.2023	Πέτρος Δημητριάδης, Βουλευτής της Κ.Ο. «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ», μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής	Συμπληρωματικός κατάλογος προτεινομένων μαρτύρων και κατάλογος αιτούμενων εγγράφων
3	28.11.2023	Ζωή Κωνσταντοπούλου, Πρόεδρος της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ-ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ», μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής	Κατάλογος προτεινομένων μαρτύρων και αιτούμενων εγγράφων
4	29.11.2023	Ζωή Κωνσταντοπούλου, Πρόεδρος της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ-ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ», μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής	Δήλωση - Αίτηση προς Πρόεδρο και μέλη Εξεταστικής Επιτροπής με κοινοποίηση στο Επιστημονικό Συμβούλιο της Βουλής
5	1.12.2023	Ειδική Γραμματεία Προέδρου της Βουλής	Αντίγραφο πρακτικού της συνεδρίασης της Ολομέλειας του Επιστημονικού Συμβουλίου της Βουλής της 30 ^{ης} Νοεμβρίου 2023 επί ερωτημάτων του Προέδρου της Βουλής που έθεσε σε αυτό
6	5.12.2023	Ειδική Γραμματεία Προέδρου της Βουλής	Εξώδικη δήλωση για την υπόθεση των Τεμπών από την κυρία Μαρία Καρυσιανού, Πρόεδρο Προσωρινής Διοίκησης Συλλόγου Ατόμων Πληγέντων Δυστυχήματος Τεμπών

7	5.12.2023	Ζωή Κωνσταντοπούλου, Πρόεδρος της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ-ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ», μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής	Αίτημα κοινοποίησης αποδεικτικών αποστολής εξερχομένων εγγράφων Εξεταστικής Επιτροπής
8	5.12.2023	Ζωή Κωνσταντοπούλου, Πρόεδρος της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ-ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ», μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής	Δημοσίευμα της εφημερίδας «ΑΞΙΑ»
9	5.12.2023	Ζωή Κωνσταντοπούλου, Πρόεδρος της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ-ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ», μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής	Εξώδικη δήλωση για την υπόθεση των Τεμπών από την κυρία Μαρία Καρυστιανού, Πρόεδρο Προσωρινής Διοίκησης Συλλόγου Ατόμων Πληγέντων Δυστυχήματος Τεμπών
10	5.12.2023	Ζωή Κωνσταντοπούλου, Πρόεδρος της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ-ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ», μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής	Αίτηση προς το Επιστημονικό Συμβούλιο της Βουλής
11	5.12.2023	Ζωή Κωνσταντοπούλου, Πρόεδρος της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ-ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ», μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής	Αίτηση - δήλωση προς το Επιστημονικό Συμβούλιο της Βουλής
12	5.12.2023	Πάυλος Σαράκης, Βουλευτής της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ – ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ», μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής	Κατάλογος προτεινομένων μαρτύρων
13	11.12.2023	Νίκος Καραθανασόπουλος και Μαρία Κορμηνάκα, Βουλευτές της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ», μέλη της Εξεταστικής Επιτροπής	Αίτημα – δήλωση προς το Προεδρείο της Εξεταστικής Επιτροπής
14	11.12.2023	Ειδική Γραμματεία Προέδρου της Βουλής	Επιστολή-απάντηση της κυρίας Ζωής Κωνσταντοπούλου, Προέδρου της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ- ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ», προς τον Πρόεδρο της Βουλής, κ. Κωνσταντίνο Αν. Τασούλα, σχετικά με τον

			ορισμό, σε αντικατάστασή της, Βουλευτή της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ-ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ» στην Εξεταστική Επιτροπή
15	11.12.2023	Αθανάσιος Πλεύρης, Βουλευτής της Κ.Ο. «Νέα Δημοκρατία» και Ειδική Γραμματεία του Προέδρου της Βουλής	Δήλωση παραίτησης από μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής (α) και ορισμός μέλους από Κ.Ο. «Νέα Δημοκρατία» (β)
16	12.12.2023	Ειδική Γραμματεία Προέδρου της Βουλής	Εξώδικη Δήλωση για την υπόθεση των Τεμπών από τον Αντιπρόεδρο Προσωρινής Διοίκησης Συλλόγου Ατόμων Πληγέντων Δυστυχήματος Τεμπών, κ. Χριστόφορο-Άγγελο Κωνσταντινίδη
17	13.12.2023	Πέτρος Δημητριάδης, Βουλευτής της Κ.Ο. «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ», μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής	Συμπληρωματικοί κατάλογοι προτεινομένων μαρτύρων και αιτούμενων εγγράφων
18	13.12.2023	Ελένη Καραγεωργοπούλου, Βουλευτής της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ», μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής	Επιστολή κυρίας Ζωής Ν. Κωνσταντοπούλου, Προέδρου της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ» προς τον Πρόεδρο της Βουλής κ. Κωνσταντίνο Αν. Τασούλα
19	13.12.2023	Μαρία - Ελένη (Μιλένα) Αποστολάκη, Βουλευτής της Κ.Ο. «ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής», μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής	Κατάλογοι προτεινομένων μαρτύρων και αιτούμενων εγγράφων
20	13.12.2023	Θεοπίστη (Πέτη) Πέρκα, Γραμματέας της Κ.Ο. «Νέα Αριστερά», μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής	Κατάλογος προτεινομένων μαρτύρων
21	13.12.2023	Ειδική Γραμματεία Προέδρου της Βουλής	Ορισμός μέλους από Κ.Ο. «Νέα Δημοκρατία»
22	14.12.2023	Βασίλειος Κόκκαλης, Βουλευτής της Κ.Ο. «ΣΥΡΙΖΑ-Προοδευτική Συμμαχία», μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής	Κατάλογοι προτεινομένων μαρτύρων και αιτούμενων εγγράφων
23	14.12.2023	Κομνηνάκα Μαρία, Βουλευτής της Κ.Ο. «Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδος», μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής	Κατάλογοι προτεινομένων μαρτύρων και αιτούμενων εγγράφων
24	14.12.2023	Τσαβδαρίδης Λάζαρος, Βουλευτής της Κ.Ο. «Νέα	Κατάλογοι προτεινομένων μαρτύρων

		Δημοκρατία», μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής	
25	14.12.2023	Τσαβδαρίδης Λάζαρος, Βουλευτής της Κ.Ο. «Νέα Δημοκρατία», μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής	Κατάλογος αιτούμενων εγγράφων
26	14.12.2023	Μαρία - Ελένη (Μιλένα) Αποστολάκη, Βουλευτής της Κ.Ο. «ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής», μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής	Διόρθωση καταλόγου προτεινομένων μαρτύρων
27	18.12.2023	Ελένη Καραγεωργοπούλου, Βουλευτής της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ», μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής	Επιστολή προς το Προεδρείο της Εξεταστικής Επιτροπής για ποινικές δικογραφίες και διαδικαστικά θέματα
28	18.12.2023	Αθανάσιος Μπούρας, Γ' Αντιπρόεδρος της Βουλής, Πρόεδρος της Ειδικής Μόνιμης Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας	Διαβίβαση προς την Εξεταστική Επιτροπή αιτηθέντων εγγράφων
29	18.12.2023	Λάζαρος Τσαβδαρίδης, Βουλευτής της Κ.Ο. «Νέα Δημοκρατία», μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής	Λίστα με συμβάσεις εγκατάστασης συμβατικής σηματοδότησης επί του άξονα Αθήνα- Θεσσαλονίκη- Προμαχώνας (πλην Τιθορέας-Δομοκού) της ΕΡΓΟΣΕ
30	19.12.2023	Βασίλειος Κόκκαλης, Βουλευτής της Κ.Ο. «ΣΥΡΙΖΑ- Προοδευτική Συμμαχία», μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής	Υπ' αρ. πρωτ. 33473/20.04.2023 έγγραφο του Υπουργείου Εσωτερικών (Υπηρεσία Συντονισμού, Γραφείο Νομικών και Κοινοβουλευτικών Θεμάτων) σε απάντηση της υπ' αριθμ. 2795_133/21.3.2023 Ερώτηση και ΑΚΕ
31	19.12.2023	Αναστάσιος Μαντέλης, πρ. Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών (1997-2000)	Υπόμνημα κ. Αναστασίου Μαντέλη
32	19.12.2023	Αναστάσιος Μαντέλης, πρ. Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών (1997-2000)	Απόσπασμα από την Έκθεση του Δ.Σ. ΟΣΕ για τα πεπραγμένα ΟΣΕ έτους 1999
33	20.12.2023	Λάζαρος Τσαβδαρίδης, Βουλευτής της Κ.Ο. «Νέα Δημοκρατία», μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής	Κατάλογος προτεινομένων μαρτύρων
34	10.1.2024	Τάσος Οικονομόπουλος, Βουλευτής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ	«4η Έκδοση Ειδικού Σχεδίου Διαχείρισης Ανθρωπίνων Απωλειών»

		ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ “ΝΙΚΗ”», μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής	(υπ’ αριθμ. πρωτ. Α2925/30.12.22 έγγραφο του Υπουργείου Κλιματικής Κρίσης & Πολιτικής Προστασίας/Γεν. Γραμμ. Πολιτικής Προστασίας)
35	10.1.2024	Μαρία- Ελένη (Μιλένα) Αποστολάκη, Βουλευτής της Κ.Ο. «ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής», μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής	«Ανάταξη και Αναβάθμιση του Συστήματος Σηματοδότησης- Τηλεδιοίκησης και Αντικατάσταση 70 Αλλαγών Τροχιάς σε Εντοπισμένα Τμήματα του Άξονα Αθήνα – Θεσσαλονίκη- Προμαχώνας» (Α.Δ. 717), (υπ’ αριθμ. πρωτ. ΕΜΠ 328/4.10.21 έγγραφο της Εθνικής Αρχής Διαφάνειας/Μονάδας Επιθεωρήσεων & Ελέγχων)
36	10.1.2024	Θεοπίστη (Πέτη) Πέρκα, Γραμματέας της Κ.Ο. «Νέα Αριστερά», μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής	Πρόταση μομφής κατά του Προέδρου της Εξεταστικής Επιτροπής κ. Δημητρίου Μαρκόπουλου
37	11.1.2024	«ΕΡΓΟΣΕ» ΕΡΓΑ ΟΣΕ Α.Ε.	Διαβίβαση προς την Εξεταστική Επιτροπή αιτηθέντων εγγράφων
38	11.1.2024	Παύλος Σαράκης, Βουλευτής της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ – ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ», μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής	Τροπολογία περί ακαταδίωκτου για την Επιτροπή Εμπειρογνομόνων για τα Τέμπη (δημοσίευμα του ιστότοπου της ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗΣ)
39	11.1.2024	Τάσος Οικονομόπουλος, Βουλευτής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ “ΝΙΚΗ”», μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής	Υπ’ αριθμ. πρωτ. 7127153/13.3.2020 έγγραφο του ΟΣΕ Α.Ε.
40	15.1.2024	Αθανάσιος Βούρδας, πρ. Διευθύνων Σύμβουλος ΕΡΓΟΣΕ (2015-2017)	Δήλωση κωλύματος εμφάνισής του ως μάρτυρα στην Εξεταστική Επιτροπή
41	16.1.2024	Χρήστος Διονέλης, πρ. Αντιπρόεδρος ΕΡΓΟΣΕ (2015-2017), πρ. Διευθύνων Σύμβουλος ΕΡΓΟΣΕ (2017- 2019)	Δήλωση κωλύματος εμφάνισής του ως μάρτυρα στην Εξεταστική Επιτροπή
42	16.1.2024	Λάζαρος Τσαβδαρίδης, Βουλευτής της Κ.Ο. «Νέα Δημοκρατία», μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής	Δημοσιεύματα ιστοσελίδων (διαδικτυακών εφημερίδων) “parapolitika” και “iefimerida”
43	16.1.2024	Ιωάννα Τσιαπαρίκου, Πρόεδρος ΡΑΣ	Πιστοποιητικά υγείας ετών 2021 και 2022 του

			μηχανοδηγού της επιβατικής αμαξοστοιχίας IC62
44	16.1.2024	Ιωάννα Τσιαπαρίκου, Πρόεδρος ΡΑΣ	Ιατρικές βεβαιώσεις ετών 2021 και 2022 του μηχανοδηγού της επιβατικής αμαξοστοιχίας IC62
45	17.1.2024	Ιωάννα Τσιαπαρίκου, Πρόεδρος ΡΑΣ	Ιατρικός φάκελος (πιστοποιητικά υγείας και ιατρικές βεβαιώσεις ετών 2020 - 2021 - 2022) του μηχανοδηγού της επιβατικής αμαξοστοιχίας
46	17.1.2024	Maurizio Capotorto, Διευθύνων Σύμβουλος HELLENIC TRAIN	Πιστοποιητικά υγείας/ικανότητας του μηχανοδηγού της επιβατικής αμαξοστοιχίας για την περίοδο από το Σεπτέμβριο 2017 κι εντεύθεν, καθώς και το σχετικό υποστηρικτικό υλικό των ιατρικών εξετάσεων και βεβαιώσεων
47	17.1.2024	Υπουργείο Ανάπτυξης	Διαβίβαση προς την Εξεταστική Επιτροπή αιτηθέντων εγγράφων
48	17.1.2024	Ιωάννα Τσιαπαρίκου, Πρόεδρος ΡΑΣ	Επιστολές (3) της ΡΑΣ προς την Hellenic Train και τον ΟΣΕ
49	17.1.2024	Ιωάννα Τσιαπαρίκου, Πρόεδρος ΡΑΣ	Πόρισμα της παρ. 5 του άρθρου 5 του Κανονισμού ακροάσεων της ΡΑΣ
50	17.1.2024	Παύλος Σαράκης, Βουλευτής της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ – ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ», μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής	Έγγραφο του ΟΣΕ από ΔΚ/ΥΥΚΚΝΕ/ΤΜΗΜΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΛΑΡΙΣΑΣ με ΑΡ. ΤΗΛΕΓΡ. 27/Σ/31-07-2019
51	17.1.2024	Συγγενείς μηχανοδηγού Γ. Κουτσούμπα	Εξώδικη Δήλωση προς τον Πρόεδρο της Εξεταστικής Επιτροπής και κοινοποιούμενη στα μέλη αυτής
52	17.1.2024	Τάσος Οικονομόπουλος, Βουλευτής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ “ΝΙΚΗ”», μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής	Τεχνικές προδιαγραφές βαγονιών βάσει κοινοτικής οδηγίας
53	17.01.2024	Ιωάννα Τσιαπαρίκου, Πρόεδρος ΡΑΣ	Επιστολές (4) της ΡΑΣ προς ΟΣΕ, ΤΡΑΙΝΟΣΕ και άλλους σιδηροδρομικούς οργανισμούς σχετικά με συστάσεις / προτάσεις για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων

54	17.01.2024	Ιωάννα Τσιαπαρίκου, Πρόεδρος ΡΑΣ	Απόσπασμα στρατηγικής ΡΑΣ
55	18.01.2024	Κωνσταντίνος Γενιδούνιας, τ. Πρόεδρος του Σωματίου Πανελλήνια Ένωση Προσωπικού Έλξης (ΠΕΠΕ)	Αίτημα εξέτασης ως μάρτυρα
56	18.01.2024	Βασίλειος Τσιαμαντής, πρ. Πρόεδρος ΡΑΣ (2011- 2016)	Σχεδιαγράμματα σηματοδότησης
57	18.01.2024	Χρήστος Διονέλης, πρ. Αντιπρόεδρος ΕΡΓΟΣΕ (2015-2017), πρ. Διευθύνων Σύμβουλος ΕΡΓΟΣΕ (2017- 2019)	Υπόμνημα και εξουσιοδότηση
58	22.1.2024	Υπουργείο Εσωτερικών	Διαβίβαση προς την Εξεταστική Επιτροπή αιτηθέντων εγγράφων
59	22.1.2024	Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών	Διαβίβαση προς την Εξεταστική Επιτροπή αιτηθέντων εγγράφων
60	23.1.2024	Ιωάννης Ντίτσας, Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Σιδηροδρομικών και Μέσων Σταθερής Τροχιάς (ΠΟΣ – ΜΣΤ)	Διάφορα έγγραφα σχετικά με την ασφάλεια των Σιδηροδρόμων
61	23.1.2024	Βασίλειος Κόκκαλης, Βουλευτής της Κ.Ο. «ΣΥΡΙΖΑ- Προοδευτική Συμμαχία», μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής	Πρακτικά 6 ^{ης} συνάντησης της ομάδας εργασίας για την αναμόρφωση του Γενικού κανονισμού κίνησης του ΟΣΕ
62	23.1.2024	Ιωάννης Ντίτσας, Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Σιδηροδρομικών και Μέσων Σταθερής Τροχιάς (ΠΟΣ – ΜΣΤ)	Κατάλογοι μετατάξεων ετών 2018 & 2020 στον ΟΣΕ
63	24.1.2024	Ανδρέας Αλικανιώτης, επιζήσας δυστυχήματος Τεμπών	Απάντηση στην κλήση και πρόταση για ορισμό νέας διαθέσιμης ημερομηνίας εξέτασής του ως μάρτυρα
64	24.1.2024	Παναγιώτης Παρασκευόπουλος, τ. Πρόεδρος Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Σιδηροδρομικών και Μέσων Σταθερής Τροχιάς (ΠΟΣ - ΜΣΤ)	Επιστολή περί ζητήματος έλλειψης της Π.Ο.Σ. (αρ.πρωτ. 40775/20.9.2021)
65	24.1.2024	Maurizio Capotorto, Διευθύνων Σύμβουλος HELLENIC TRAIN	Εργασιακή κατάσταση του μηχανοδηγού της επιβατικής αμαξοστοιχίας κατά το έτος 2017
66	25.1.2024	Χαράλαμπος (Χάρης) Μαμουλάκης, Βουλευτής της Κ.Ο. «ΣΥΡΙΖΑ- Προοδευτική Συμμαχία»,	Υπ'αρ.πρωτ. 3472/22.02.2022 ερώτηση Βουλευτών του «ΣΥΡΙΖΑ - Π.Σ.» προς τον τότε

		αναπληρωματικό μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής	Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών
67	25.1.2024	Διοίκηση του Πανεπιστημιακού Γενικού Νοσοκομείου Πατρών	Διαβίβαση προς την Εξεταστική Επιτροπή αιτηθέντων εγγράφων
68	25.1.2024	Μακάριος Λαζαρίδης, Βουλευτής της Κ.Ο. «Νέα Δημοκρατία», μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής	Δημοσίευμα ιστοσελίδας NEWSBOMB
69	26.1.2024	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Διαβίβαση προς την Εξεταστική Επιτροπή αιτηθέντων εγγράφων
70	30.1.2024	Maurizio Carotorto, Διευθύνων Σύμβουλος HELLENIC TRAIN	Διαβίβαση προς την Εξεταστική Επιτροπή αιτηθέντων εγγράφων
71	30.1.2024	Ιάσων Φωτήλας, Βουλευτής της Κ.Ο. «Νέα Δημοκρατία», μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής	Έγγραφο ΟΣΕ (Αρ. Πρωτ. 9051930/13-6-2019) περί λειτουργικής κατάστασης της τηλεδιοίκησης περιοχής Λάρισας
72	31.1.2024	Υπουργείο Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας	Απάντηση σχετικά με τη διαβίβαση προς την Εξεταστική Επιτροπή αιτηθέντων εγγράφων
73	31.1.2024	Συγγενείς θυμάτων του σιδηροδρομικού δυστυχήματος των Τεμπών	Δήλωση – παρέμβαση – αίτηση προς την Εξεταστική Επιτροπή της Βουλής
74	31.1.2024	Ανδρέας Αλικανιώτης, επιζήσας δυστυχήματος Τεμπών	Νέα διαθέσιμη ημερομηνία εξέτασής του ως μάρτυρα
75	31.1.2024	Ιωάννης – Κωνσταντίνος Χαλκιάς, εμπειρογνώμονας	Αντίγραφο κατάθεσης κ. Κ. Χρυσάγη, Προϊσταμένου της Δ/σης Κυκλοφορίας του ΟΣΕ, στην Επιτροπή Εμπειρογνωμόνων
76	31.1.2024	Ιωάννης – Κωνσταντίνος Χαλκιάς, εμπειρογνώμονας	Κατάλογος εισερχομένων/εξερχομένων στην Επιτροπή Εμπειρογνωμόνων
77	31.1.2024	Ιωάννης – Κωνσταντίνος Χαλκιάς, εμπειρογνώμονας	Κατάλογος μαρτύρων στην Επιτροπή Εμπειρογνωμόνων
78	1.2.2024	Παναγιώτης Τερεζάκης, μεταβατικός Διευθύνων Σύμβουλος ΟΣΕ	USB Stick με ηχητικά αρχεία
79	1.2.2024	Παναγιώτης Τερεζάκης, μεταβατικός Διευθύνων Σύμβουλος ΟΣΕ	Απόσπασμα (σελ. 90) του πορίσματος της Επιτροπής Εμπειρογνωμόνων
80	1.2.2024	Νικόλαος Βρεττός, Βουλευτής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ "ΝΙΚΗ"», αναπληρωματικό	Οδηγία 1/2011 περί χρήσης συστημάτων βιντεοεπιτήρησης για την προστασία προσώπων και αγαθών

		μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής	
81	1.2.2024	Νικόλαος Βρεττός, Βουλευτής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ “ΝΙΚΗ”», αναπληρωματικό μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής	Πρακτικό της από 12.12.2023 συνεδρίασης της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου
82	1.2.2024	Παναγιώτης Τερεζάκης, μεταβατικός Διευθύνων Σύμβουλος ΟΣΕ	Ηχητικό υλικό από καταγραφές ραδιοτηλεφώνου και τηλεφώνου από τα καταγραφικά της Λάρισας και του Μεζούρλου μαζί με τη σχετική αποκωδικοποίησή τους (α, β & γ)
83	1.2.2024	Κων/νος Φλώρος, ανεξάρτητος Βουλευτής, μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής	Φωτογραφία
84	1.2.2024	Μακάριος Λαζαρίδης, Βουλευτής της Κ.Ο. «Νέα Δημοκρατία», μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής	Υπ’αρ.πρωτ.415/10.02.2023 επίκαιρη ερώτηση Κ.Ο. ΣΥΡΙΖΑ περί ζητημάτων νομιμότητας στη λειτουργία του τρένου του Πηλίου και πρακτικά σχετικής συζήτησης (20.02.2023) στην Ολομέλεια της Βουλής
85	1.2.2024	Αθανάσιος Κοτταράς, πρ. αναπληρωτής Διευθύνων Σύμβουλος ΟΣΕ (2020-2022)	Δύο γνωμοδοτήσεις (α & β) καθηγητών δημοσίου δικαίου περί νομιμότητας διαδικασίας μετάταξης στην ειδικότητα σταθμαρχών κλάδου κυκλοφορίας
86	2.2.2024	Παναγιώτης Τερεζάκης, μεταβατικός Διευθύνων Σύμβουλος ΟΣΕ	Διαβίβαση προς την Εξεταστική Επιτροπή αιτηθέντων εγγράφων
87	2.2.2024	Maurizio Carotorto, Διευθύνων Σύμβουλος HELLENIC TRAIN	Διαβίβαση προς την Εξεταστική Επιτροπή αιτηθέντων εγγράφων
88	2.2.2024	Παναγιώτης Τερεζάκης, μεταβατικός Διευθύνων Σύμβουλος ΟΣΕ	Διαβίβαση προς την Εξεταστική Επιτροπή αιτηθέντων εγγράφων
89	5.2.2024	Ιωάννης – Κωνσταντίνος Χαλκιάς, εμπειρογνώμονας	Διαβίβαση προς την Εξεταστική Επιτροπή αιτηθέντων εγγράφων (μαζί με usb stick)
90	5.2.2024	Εφέτης Ανακριτής Λάρισας	Αίτημα για στοιχεία μάρτυρα
91	5.2.2024	Παναγιώτης Τερεζάκης, μεταβατικός Διευθύνων Σύμβουλος ΟΣΕ	Διαβίβαση προς την Εξεταστική Επιτροπή αιτηθέντων εγγράφων
92	6.2.2024	Βασίλειος Κόκκαλης,	Απόσπασμα άρθρου εφημερίδας DOC

		Βουλευτής της Κ.Ο. «ΣΥΡΙΖΑ-Προοδευτική Συμμαχία», μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής	
93	6.2.2024	Πέτρος Δημητριάδης, Βουλευτής της Κ.Ο. «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ», μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής	Υπ' αρ.πρωτ. 477/29/30.07.2018 ερώτηση και Α.Κ.Ε. του κ. Ν. Νικολόπουλου προς τον τότε Υπουργό Δικαιοσύνης
94	6.2.2024	Χρήστος Σπίρτζης, πρ. Υπουργός Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων (2015-2019)	Διάφορα έγγραφα που του αιτήθηκαν να καταθέσει κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης
95	7.2.2024	Δημήτριος Τσοτσορός, Διευθυντής Έργων ΕΡΓΟΣΕ	Έγγραφο ΕΡΓΟΣΕ (αρ.εμπ.πρωτ. 200/10.07.2020) περί ασφάλειας συστημάτων σηματοδότησης Σ.Σ. Δεκέλειας
96	7.2.2024	Κων/νος Φλώρος, Ανεξάρτητος Βουλευτής, μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής	Ηλεκτρονική αλληλογραφία μεταξύ Χ. Κατσιούλη και Δ.Τσοτσορού (26.1.2024 & 31.1.2024)
97	8.2.2024	Ανδρέας Αλικανιώτης, επιζήσας δυστυχήματος Τεμπών	Νέα διαθέσιμη ημερομηνία εξέτασής του ως μάρτυρα
98	8.2.2024	Θεοπίστη (Πέτη) Πέρκα, Γραμματέας της Κ.Ο. «Νέα Αριστερά», μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής	Έκθεση οριστικών αποτελεσμάτων ελέγχου της Ε.Δ.ΕΛ. στο υποέργο «Ανάταξη και αναβάθμιση του συστήματος Σηματοδότησης – Τηλεδιοίκησης και αντικατάσταση 70 αλλαγών τροχιάς σε εντοπισμένα τμήματα του άξονα Αθήνα – Θεσσαλονίκη»
99	8.2.2024	Θεοπίστη (Πέτη) Πέρκα, Γραμματέας της Κ.Ο. «Νέα Αριστερά», μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής	Γραφήματα ΕΡΓΟΣΕ με εκτιμήσεις απορροφήσεων
100	8.2.2024	Κομνηνάκα Μαρία, Βουλευτής της Κ.Ο. «Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδος», μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής	Παραχώρηση εκ μέρους του ΟΣΕ τεχνικού προσωπικού στις εταιρίες αναδόχους της ΕΡΓΟΣΕ
101	8.2.2024	Πανεπιστημιακό Γενικό Νοσοκομείο Πατρών (6 ^η Υγειονομική Περιφέρεια)	Διαβίβαση προς την Εξεταστική Επιτροπή αιτηθέντων εγγράφων
102	8.2.2024	Χρήστος Βίνης, πρ. Διευθύνων Σύμβουλος ΕΡΓΟΣΕ (2019-2020) και Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος ΕΡΓΟΣΕ (2020-2023)	Υπόμνημα και συνοδευτικά σε αυτό σχετικά έγγραφα

103	8.2.2024	Χρήστος Βίνης, πρ. Διευθύνων Σύμβουλος ΕΡΓΟΣΕ (2019-2020) και Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος ΕΡΓΟΣΕ (2020- 2023)	Έγγραφο σχετικά με επιστολή του κ. Κατσιούλη προς ΕΡΓΟΣΕ
104	9.2.2024	Αθανάσιος Κοτταράς, πρ. αναπληρωτής Διευθύνων Σύμβουλος ΟΣΕ (2020-2022)	Διάφορα έγγραφα που του αιτήθηκαν να καταθέσει κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης
105	9.2.2024	Γεώργιος Λασπονίκος, Προϊστάμενος της Διεύθυνσης Νομικών Υπηρεσιών ΕΡΓΟΣΕ	Υπ' αριθ.3717/1.4.2020 απόφαση του ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ
106	12.2.2024	Παναγιώτης Τερεζάκης, μεταβατικός Διευθύνων Σύμβουλος ΟΣΕ	Διαβίβαση προς την Εξεταστική Επιτροπή αιτηθέντων εγγράφων
107	12.2.2024	Maurizio Capotorto, Διευθύνων Σύμβουλος HELLENIC TRAIN	Αίτηση δια του πληρεξουσίου δικηγόρου του Ιωάννη Γραμματίδη ως προς τη διερμηνεία κατά τη διάρκεια της μαρτυρικής του κατάθεσης
108	12.2.2024	Maurizio Capotorto, Διευθύνων Σύμβουλος HELLENIC TRAIN	Διαβίβαση προς την Εξεταστική Επιτροπή αιτηθέντων εγγράφων
109	12.2.2024	Πολυχρόνιος Ακριτίδης, πρ. Πρόεδρος της ΕΡΓΟΣΕ 2019-2020	Διαβίβαση προς την Εξεταστική Επιτροπή αιτηθέντων εγγράφων
110	13.2.2024	Νικόλαος Βρεττός, Βουλευτής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ “ΝΙΚΗ”», αναπληρωματικό μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής	Απόσπασμα πρακτικού της από 1.2.2024 συνεδρίασης της Εξεταστικής Επιτροπής
111	13.2.2024	Θεοδώρα Τζάκρη, Βουλευτής της Κ.Ο. «ΣΥΡΙΖΑ- Προοδευτική Συμμαχία», αναπληρωματικό μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής	Απόσπασμα Μνημονίου συνεργασίας Ελληνικού Δημοσίου και ΤΡΑΙΝΟΣΕ (α), Άρθρο 20 περί επενδύσεων για την παροχή της υπηρεσίας και όφελος για την εθνική οικονομία (β), Παράρτημα Δ (γ)
112	13.2.2024	Κωνσταντίνος Αχ. Καραμανλής, πρ. Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών (2019-2023)	Κατάθεση διαφόρων αιτηθέντων εγγράφων
113	14.2.2024	Βασίλειος Κόκκαλης, Βουλευτής της Κ.Ο. «ΣΥΡΙΖΑ- Προοδευτική Συμμαχία», μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής	Απόσπασμα άρθρου εφημερίδας «Δημοκρατία» 14.2.2024
114	14.2.2024	Αλεξάνδρα Ρογκάκου, Αναπληρώτρια Διοικήτρια Εθνικής Αρχής Διαφάνειας	Υπ' αρ. πρωτ. ΕΜΠ. 361/30.11.2021 έγγραφο

			της ΕΡΓΟΣΕ προς την Εθνική Αρχή Διαφάνειας
115	14.2.2024	Αλεξάνδρα Ρογκάκου, Αναπληρώτρια Διοικήτρια Εθνικής Αρχής Διαφάνειας	Απόσπασμα άρθρου εφημερίδας «ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ ΚΥΡΙΑΚΗΣ» 19.3.2023
116	14.2.2024	Ιωάννης Κατσιούλης, Διπλ/χος Ηλ/λογος Μηχανικός	Αίτημα εξέτασης ως μάρτυρα
117	15.2.2024	Κωνσταντίνος Αγοραστός, πρώην Περιφερειάρχης Θεσσαλίας	Υπόμνημα
118	15.2.2024	Νικόλαος Βρεττός, Βουλευτής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ “ΝΙΚΗ”», αναπληρωματικό μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής	Μελέτες εφαρμογής συστήματος σηματοδότησης της ΕΡΓΟΣΕ (2.4.2015 & 12.1.2015)
119	15.2.2024	Σπυρίδων Καραβάκης, εκπρόσωπος κοινοπραξίας ALSTOM - TOMH	Κατάθεση διαφόρων αιτηθέντων εγγράφων
120	15.2.2024	Μαγδαληνή Γεροντίδου, υπάλληλος Ευρωπαϊκής Επιτροπής	Αίτημα εξέτασης ως μάρτυρα
121	19.2.2024	Κωνσταντίνος Αχ. Καραμανλής, πρώην Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών (2019-2023)	Κατάθεση διαφόρων αιτηθέντων εγγράφων
122	19.2.2024	Δημήτριος Τσοτσορός, Διευθυντής Έργων ΕΡΓΟΣΕ	Κατάθεση διαφόρων αιτηθέντων εγγράφων
123	19.2.2024	Αλεξάνδρα Ρογκάκου, Αναπληρώτρια Διοικήτρια Εθνικής Αρχής Διαφάνειας	Κατάθεση διαφόρων αιτηθέντων εγγράφων
124	19.2.2024	Παναγιώτης Τερεζάκης, μεταβατικός Διευθύνων Σύμβουλος ΟΣΕ	Διαβίβαση προς την Εξεταστική Επιτροπή αιτηθέντων εγγράφων
125	19.2.2024	Παναγιώτης Τερεζάκης, μεταβατικός Διευθύνων Σύμβουλος ΟΣΕ	Διαβίβαση προς την Εξεταστική Επιτροπή αιτηθέντων εγγράφων
126	20.2.2024	Εισαγγελία Εφετών Λάρισας, Ιωάννης Μαγκούτας Αντεισαγγελέας Εφετών	Αίτημα χορήγησης εγγράφων
127	20.2.2024	Εισαγγελία Εφετών Λάρισας, Ιωάννης Μαγκούτας Αντεισαγγελέας Εφετών	Αίτημα χορήγησης εγγράφων
128	20.2.2024	Χρήστος Παληός, Διευθύνων Σύμβουλος ΕΡΓΟΣΕ	Διαβίβαση προς την Εξεταστική Επιτροπή αιτηθέντων εγγράφων
129	27.2.2024	Βασίλειος Κόκκαλης, Αλέξανδρος Αυλωνίτης, Ιωάννης Σαρακιώτης, Διονύσιος – Χαράλαμπος Καλαματιανός, Βουλευτές της Κ.Ο. «ΣΥΡΙΖΑ – ΠΣ», μέλη της Εξεταστικής Επιτροπής	Αίτημα περί συσχέτισης της ποινικής δικογραφίας που έχει διαβιβασθεί από τον Ειδικό Εφέτη Ανακριτή με το υλικό της Εξεταστικής Επιτροπής και παράταση προθεσμίας υποβολής

			πορίσματος της Εξεταστικής Επιτροπής
130	27.2.2024	Νικόλαος Καραθανασόπουλος, Μαρία Κομνηνάκα, Βουλευτές της Κ.Ο. «Κ.Κ.Ε.», μέλη της Εξεταστικής Επιτροπής	Αίτημα άμεσης σύγκλησης της Εξεταστικής Επιτροπής
131	28.02.2024	Σωτήριος Μπακαΐμης, Εφέτης Ανακριτής Λάρισας	Αποδεικτικό υλικό (σε usb stick) της ανάκρισης για το δυστύχημα των Τεμπών που διεξάγεται από τον Εφέτη Ανακριτή Λάρισας
132	29.2.2024	Ιωάννα Τσιαπαρίκου, Πρόεδρος της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων	Υπόμνημα για παροχή συμπληρωματικών πληροφοριών (συνημμένα αρχεία)
133	4.3.2024	Ελένη Καραγεωργοπούλου, Βουλευτής της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ», μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής	Απάντηση στην από 29/2/2024 επιστολή του Προέδρου της Εξεταστικής Επιτροπής
134	4.3.2024	Μαρία- Ελένη (Μιλένα) Αποστολάκη, Γεώργιος Νικητιάδης, Απόστολος Πάνας, Βουλευτές της Κ.Ο. «ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής», μέλη της Εξεταστικής Επιτροπής	Αίτημα για τη χορήγηση και διαβίβαση στην Εξεταστική Επιτροπή του συνόλου της μέχρι σήμερα σχηματισθείσας δικογραφίας
135	5.3.2024	Νεφέλη Σταματίου, Συντονίστρια Β.Ι.Σ.Ι. Event Management	Υπηρεσίες διερμηνείας στο πλαίσιο των συνεδριάσεων της Εξεταστικής Επιτροπής
136	5.3.2024	Βασίλειος Κόκκαλης, Αλέξανδρος - Χρήστος Αυλωνίτης, Ιωάννης Σαρακιώτης, Διονύσιος – Χαράλαμπος Καλαματιανός, Βουλευτές της Κ.Ο. «ΣΥΡΙΖΑ – ΠΣ», μέλη της Εξεταστικής Επιτροπής	Αίτημα παράτασης προθεσμίας για την κατάθεση πορίσματος
137	8.3.2024	Νικόλαος Καραθανασόπουλος, Μαρία Κομνηνάκα, Βουλευτές της Κ.Ο. «Κ.Κ.Ε.», μέλη της Εξεταστικής Επιτροπής	Πρόταση των Βουλευτών της Κ.Ο. «Κ.Κ.Ε.» για το Πόρισμα της Εξεταστικής Επιτροπής
138	10.3.2024	Θεοπίστη (Πέτη) Πέρκα, Βουλευτής της Κ.Ο. «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ», μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής	Πρόταση της Βουλευτή της Κ.Ο. «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ» για το Πόρισμα της Εξεταστικής Επιτροπής
139	10.3.2024	Πέτρος Δημητριάδης, Βουλευτής της Κ.Ο. «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ», μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής	Πρόταση του Βουλευτή της Κ.Ο. «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ» για το Πόρισμα της Εξεταστικής Επιτροπής
140	10.3.2024	Τάσος Οικονομόπουλος, Βουλευτής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ	Πρόταση του Βουλευτή της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ

		ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ “ΝΙΚΗ”», μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής	“ΝΙΚΗ”» για το Πόρισμα της Εξεταστικής Επιτροπής
141	10.3.2024	Ανδριανός Ιωάννης, Βλαχάκος Νικόλαος, Καραγκούνης Κωνσταντίνος, Κέλλας Χρήστος, Κούβελας Δημήτριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπαραλιάκος Ξενοφών (Φώντας), Μπαρτζώκας Αναστάσιος, Παπακώστα - Παλιούρα Αικατερίνη (Κατερίνα), Παπάς Θεοφάνης (Φάνης), Πέτσας Στυλιανός (Στέλιος), Στυλιανίδης Ευριπίδης, Τσαβδαρίδης Λάζαρος, Υψηλάντης Βασίλειος-Νικόλαος, Φωτήλας Ιάσων, Βουλευτές της Κ.Ο. «ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ», μέλη της Εξεταστικής Επιτροπής	Πρόταση των Βουλευτών της Κ.Ο. «ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ» για το Πόρισμα της Εξεταστικής Επιτροπής
142	10.3.2024	Φλώρος Κωνσταντίνος, Ανεξάρτητος Βουλευτής, μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής	Πρόταση του Ανεξάρτητου Βουλευτή για το Πόρισμα της Εξεταστικής Επιτροπής
143	10.3.2024	Ελένη-Μαρία (Μιλένα) Αποστολάκη, Γεώργιος Νικητιάδης, Απόστολος Πάνας, Βουλευτές Κ.Ο. «ΠΑΣΟΚ – Κίνημα Αλλαγής», μέλη της Εξεταστικής Επιτροπής	Πρόταση των Βουλευτών της Κ.Ο. «ΠΑΣΟΚ – Κίνημα Αλλαγής» για το Πόρισμα της Εξεταστικής Επιτροπής
144	10.3.2024	Παύλος Σαράκης, Βουλευτής Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ-ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ», μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής	Πρόταση του Βουλευτή της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ- ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ» για το Πόρισμα της Εξεταστικής Επιτροπής
145	10.3.2024	Αυλωνίτης Αλέξανδρος – Χρήστος, Καλαματιανός Διονύσιος – Χαράλαμπος, Κόκκαλης Βασίλειος, Σαρακιώτης Ιωάννης, Βουλευτές της Κ.Ο. «ΣΥΡΙΖΑ – ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΣΥΜΜΑΧΙΑ», μέλη της Εξεταστικής Επιτροπής	Πρόταση των Βουλευτών της Κ.Ο. «ΣΥΡΙΖΑ – ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΣΥΜΜΑΧΙΑ» για το Πόρισμα της Εξεταστικής Επιτροπής
146	10.3.2024	Ελένη Καραγεωργοπούλου, Βουλευτής της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ», μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής	Πρόταση της Βουλευτή της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ - ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ» για το Πόρισμα της Εξεταστικής Επιτροπής

147	11.3.2024	Ελένη Καραγεωργοπούλου, Βουλευτής της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ», μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής	Αίτηση περί εξαίρεσης
148	11.3.2024	Ελένη Καραγεωργοπούλου, Βουλευτής της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ», μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής	Πρόταση της Βουλευτή της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ - ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ» για το Πόρισμα της Εξεταστικής Επιτροπής
149	11.3.2024	Κωνσταντίνος Φλώρος, Ανεξάρτητος Βουλευτής, μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής	Διάφορα έγγραφα σχετικά με το αντικείμενο της Εξεταστικής Επιτροπής

V. Η Επιτροπή, προκειμένου να υπάρξει πλήρης διερεύνηση της υπό εξέταση υπόθεσης, σε είκοσι τέσσερις (24), από τις συνολικά τριάντα (30) συνεδριάσεις, εξέτασε διά ζώσης όλους τους χρήσιμους μάρτυρες, τριάντα επτά (37) τον αριθμό, οι οποίοι είναι οι ακόλουθοι, κατά τη σειρά της ημερομηνίας εξέτασής τους:

A/A	ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΜΑΡΤΥΡΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗΣ
1	Κωνσταντίνος Γιαννακός, πρ. Διευθύνων Σύμβουλος ΟΣΕ	18.12.2023
2	Χρήστος Τσίπουρας, πρ. Διευθύνων Σύμβουλος & Γενικός Διευθυντής ΕΡΓΟΣΕ	18.12.2023
3	Χρίστος Βερελής, πρ. Υπουργός Μεταφορών & Επικοινωνιών	19.12.2023
4	Αναστάσιος Μαντέλης, πρ. Υπουργός Μεταφορών & Επικοινωνιών	19.12.2023
5	Νικόλαος Κούρεντας, πρ. Διευθύνων Σύμβουλος ΕΡΓΟΣΕ	20.12.2023
6	Δημήτριος Ρέππας, πρ. Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων	09.01.2024
7	Μιχαήλ Χρυσοχοϊδης, πρ. Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων	10.01.2024
8	Παναγιώτης Θεοφανόπουλος, πρ. Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος ΟΣΕ	10.01.2024
9	Κωστής Χατζηδάκης, πρ. Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών και πρ. Υπουργός Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων	11.01.2024
10	Αθανάσιος Ζηλιασκόπουλος, πρ. Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος ΤΡΑΙΝΟΣΕ	11.01.2024
11	Ιωάννα Τσιαπαρίκου, Πρόεδρος ΡΑΣ	16.01.2024 & 17.01.2024
12	Βασίλειος Τσιαμαντής, τ. Πρόεδρος ΡΑΣ	18.01.2024
13	Αθανάσιος Βούρδας, πρ. Διευθύνων Σύμβουλος ΕΡΓΟΣΕ	18.01.2024

14	Χρήστος Διονέλης, πρ. Αντιπρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος ΕΡΓΟΣΕ	23.01.2024
15	Ιωάννης Ντίτσας, Πρόεδρος Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Σιδηροδρομικών & Μέσων Σταθερής Τροχιάς (ΠΟΣ - ΜΣΤ)	23.01.2024
16	Μαρία Καρυστιανού, Πρόεδρος Προσωρινής Διοίκησης του Συλλόγου Πληγέντων Δυστυχήματος Τεμπών	24.01.2024
17	Παναγιώτης Παρασκευόπουλος, τ. Πρόεδρος Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Σιδηροδρομικών & Μέσων Σταθερής Τροχιάς (ΠΟΣ - ΜΣΤ)	24.01.2024
18	Maurizio Carotorto, Διευθύνων Σύμβουλος HELLENIC TRAIN	25.01.2024 & 30.01.2024
19	Βασίλειος Προφυλλίδης, Καθηγητής Συγκοινωνιακής Τεχνικής και Οικονομικής και Διαχείρισης των Μεταφορών στο Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης, μέλος Επιτροπής εμπειρογνομόνων	30.01.2024
20	Χρήστος Πυργίδης, Καθηγητής στο Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης, μέλος Επιτροπής εμπειρογνομόνων	30.01.2024
21	Ιωάννης- Κωνσταντίνος Χαλκιάς, πρ. Πρόεδρος ΝΣΚ, μέλος Επιτροπής εμπειρογνομόνων	31.01.2024
22	Σπυρίδων Πατέρας, πρ. Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος ΟΣΕ	31.01.2024
23	Παναγιώτης Τερεζάκης, μεταβατικός Διευθύνων Σύμβουλος ΟΣΕ	01.02.2024
24	Αθανάσιος Κοτταράς, πρ. Αναπληρωτής Διευθύνων Σύμβουλος ΟΣΕ	01.02.2024
25	Παναγιώτης Θεοχάρης, πρ. Πρόεδρος ΤΡΑΙΝΟΣΕ και πρ. Διευθύνων Σύμβουλος ΟΣΕ	02.02.2024
26	Χρήστος Σπίρτζης, πρ. Υπουργός Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων	06.02.2024
27	Πολυχρόνιος Ακριτίδης, πρ. Πρόεδρος ΕΡΓΟΣΕ	07.02.2024
28	Δημήτριος Τσοτσόρος, Διευθυντής έργων ΕΡΓΟΣΕ	07.02.2024
29	Γεώργιος Λασπονίκος, Προϊστάμενος Διεύθυνσης Νομικών Υπηρεσιών ΕΡΓΟΣΕ	08.02.2024
30	Χρήστος Βίνης, πρ. Διευθύνων Σύμβουλος ΕΡΓΟΣΕ και πρ. Πρόεδρος / Διευθύνων Σύμβουλος ΕΡΓΟΣΕ	08.02.2024
31	Κωνσταντίνος Αχ. Καραμανλής, πρ. Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών	13.02.2024
32	Αλεξάνδρα Ρογκάκου, Αναπληρώτρια Διοικήτρια Εθνικής Αρχής Διαφάνειας	14.02.2024
33	Άγγελος Μπίνης, πρώην Διοικητής Εθνικής Αρχής Διαφάνειας	14.02.2024
34	Κωνσταντίνος Αγοραστός, πρ. Περιφερειάρχης Θεσσαλίας	15.02.2024

35	Σπυρίδων Καραβάκης, εκπρόσωπος κοινοπραξίας ALSTOM - ΤΟΜΗ	15.02.2024
36	Ανδρέας Αλικανιώτης, επιζήσας δυστυχήματος Τεμπών	16.02.2024
37	Αθανάσιος Πλεύρης, πρ. Υπουργός Υγείας	20.02.2024

VI. Κατόπιν σχετικών αιτημάτων της Εξεταστικής Επιτροπής, κατά τις συνεδριάσεις της 19^{ης} Δεκεμβρίου 2023, της 17^{ης} Ιανουαρίου 2024 και της 20^{ης} Φεβρουαρίου 2024, η Ολομέλεια της Βουλής με αποφάσεις της κατά τις συνεδριάσεις της 20^{ης} Δεκεμβρίου 2023, της 18^{ης} Ιανουαρίου 2024 και της 21^{ης} Φεβρουαρίου 2024, αντίστοιχα, ενέκρινε την παράταση των εργασιών της Εξεταστικής Επιτροπής, διαδοχικά, έως την 22^α Ιανουαρίου 2024, 22^α Φεβρουαρίου 2024 και, τελικά, την 11^η Μαρτίου 2024 με σκοπό την ολοκλήρωση των εργασιών της Επιτροπής και τη σύνταξη του Πορίσματός της.

Η Εξεταστική Επιτροπή εργάσθηκε με εντατικούς ρυθμούς, σε πολύωρες συνεδριάσεις (σύνολο περίπου 185 ωρών), προκειμένου να δυνηθεί να εξετάσει ενδελεχώς όλες τις πτυχές της υπόθεσης αυτής.

Τέλος, κατόπιν της λεπτομερούς μελέτης όλων των τεθέντων υπ' όψιν της Επιτροπής στοιχείων, την αξιολόγηση των μαρτυρικών καταθέσεων και όλου του αποδεικτικού υλικού, η Εξεταστική Επιτροπή για «τη διερεύνηση του εγκλήματος των Τεμπών και όλων των πτυχών που σχετίζονται με αυτό», κατέληξε στις ακόλουθες διαπιστώσεις:

ΜΕΡΟΣ Β΄

- I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΟ ΠΟΡΙΣΜΑ ΤΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
- II. ΤΑ ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ
 1. ΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΑΝΑΦΟΡΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΠΑΘΟΓΕΝΕΙΩΝ ΟΣΕ (ΜΕΙΩΣΗ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΛΟΓΩ ΜΝΗΜΟΝΙΩΝ – ΥΠΟΣΤΕΛΕΧΩΣΗ ΟΣΕ - ΑΝΕΠΑΡΚΗΣ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ).
 2. ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΟΣΕ / ΕΡΓΟΣΕ: ΙΣΤΟΡΙΚΟ, ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ, ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ.
 3. Η ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.
 4. Ο ΡΟΛΟΣ, ΟΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΚΑΙ Η ΕΥΘΥΝΗ ΤΗΣ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ (ΡΑΣ).
 5. Η ΣΥΜΒΑΣΗ 717/2014 ΜΕ ΤΙΤΛΟ «ΑΝΑΤΑΞΗ ΚΑΙ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ – ΤΗΛΕΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ 70 ΑΛΛΑΓΩΝ ΤΡΟΧΙΑΣ ΣΕ ΕΝΤΟΠΙΣΜΕΝΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ ΑΘΗΝΑ – ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ – ΠΡΟΜΑΧΩΝΑΣ»
 6. ΓΕΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΚΙΝΗΣΕΩΣ ΤΟΥ ΟΣΕ / ΔΙΚΛΕΙΔΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ – ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΠΑΡΑΒΙΑΣΗΣ ΤΟΥΣ ΣΕ ΜΟΝΗ ΚΑΙ ΔΙΠΛΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ.
 7. ΤΑ ΑΥΤΟΜΑΤΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΚΑΙ Η ΤΗΛΕΔΙΟΙΚΗΣΗ ΤΗΣ ΛΑΡΙΣΑΣ.
 8. ΤΗΛΕΔΙΟΙΚΗΣΗ ΛΑΡΙΣΑΣ
 9. Η ΜΕΤΑΤΑΞΗ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΑΡΧΗ – ΟΙ ΣΥΜΒΑΣΙΟΥΧΟΙ ΤΟΥ ΟΣΕ (ΜΠΛΟΚΑΚΙΑ)
 10. ΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΤΗΝ ΚΑΡΟΛΟΥ ΚΑΙ Η ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΥ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΑΣ.
 11. ΟΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΤΟΠΟ ΤΟΥ ΔΥΣΤΥΧΗΜΑΤΟΣ
 12. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ ΤΟΥ ΠΟΡΙΣΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΟ ΠΟΡΙΣΜΑ ΤΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Στις 20 Νοεμβρίου του 2023 συγκροτήθηκε Εξεταστική των Πραγμάτων Επιτροπή της Βουλής για να διερευνήσει τα αίτια του τραγικού σιδηροδρομικού δυστυχήματος των Τεμπών της 28^{ης} Φεβρουαρίου του ίδιου έτους.

Ενός τραγικού δυστυχήματος με 57 νεκρούς και δεκάδες τραυματίες που μας συγκλόνισε όλους και ανέδειξε την ανάγκη διερεύνησης διαχρονικών παθογενειών και αναζήτησης τυχόν ευθυνών.

Η ΝΔ, πιστή στις διαχρονικές αρχές της για πλήρη διαφάνεια του δημοσίου βίου, από την πρώτη στιγμή ανέλαβε σειρά πρωτοβουλιών για τη διαλεύκανση των συνθηκών του δυστυχήματος, συνέστησε επιτροπή για τη σύνταξη αρχικού πορίσματος, έλαβε άμεσα μέτρα για τη στήριξη των οικογενειών των θυμάτων και συναίνεσε χωρίς χρονοτριβή στην πρόταση που έκανε η αντιπολίτευση και συγκεκριμένα το ΚΚΕ για τη σύσταση εξεταστικής επιτροπής, δυνατότητα εξάλλου που η ίδια ως Κυβέρνηση πρότεινε να έχει η κοινοβουλευτική μειοψηφία, στην τελευταία συνταγματική αναθεώρηση.

Έτσι απέδειξε εμπράκτως ότι δεν κρύβεται μπροστά στις ευθύνες, ούτε ασφαλώς αρκείται στην ειλικρινή και τεράστια συγγνώμη προς τους γονείς, τους οικείους των θυμάτων, τους τραυματισθέντες της σιδηροδρομικής τραγωδίας αλλά και προς ολόκληρη την ελληνική κοινωνία.

Όχι μόνο γιατί όρισε ταχύτατα διοικητική επιτροπή που θα διενεργούσε πραγματογνωμοσύνη για τα αίτια, ούτε μόνο γιατί διευκόλυνε με τις άμεσες ενέργειές της την ανεξάρτητη δικαιοσύνη – και μάλιστα στον ανώτατο βαθμό - προκειμένου να ξεκινήσει τον έλεγχο των ποινικών ευθυνών και να ασκήσει τις σχετικές ποινικές διώξεις.

Αλλά και γιατί επιτάχυνε τις διαδικασίες προκειμένου η συσταθείσα εξεταστική επιτροπή να καλέσει και να εξετάσει δεκάδες μάρτυρες αλλά και να συγκεντρώσει μεγάλο αριθμό εγγράφων, προκειμένου να συνταχθεί εν συνεχεία ένα πόρισμα που θα μπορέσει να βοηθήσει ουσιαστικά το δύσκολο έργο της Δικαιοσύνης.

Αφενός αποκαλύπτοντας όλο το φάσμα των διαχρονικών προβλημάτων των σιδηροδρόμων μας, που, σε συνδυασμό με τα τεράστια ανθρώπινα λάθη, οδήγησαν στον τραγικό χαμό δεκάδων συνανθρώπων μας.

Αφετέρου λειτουργώντας με τρόπο και σε χρόνο που δεν θα άφηνε καμία υπόνοια για συγκάλυψη.

Γιατί με αμέριστο σεβασμό στη μνήμη των θυμάτων αναζητήσαμε ξεκάθαρες απαντήσεις που να ρίχνουν φως στις σκιές των ερωτημάτων χωρίς όμως να αφήσουμε περιθώριο σε κανέναν, στο όνομα μικροκομματικών σκοπιμοτήτων, να διαστρεβλώσει αλλά και να καπηλευθεί την αλήθεια ζητώντας συλλήβδην βιαστικές καταδίκες παρασυρμένος από παράλογες φήμες, από θεωρίες συνωμοσίας και από λαϊκά δικαστήρια, χωρίς καμία απόδειξη και με μοναδικό σκοπό την κομματική εκμετάλλευση.

Τέτοιοι τακτικισμοί δυστυχώς δεν έλειψαν κατά τη διάρκεια των εργασιών της επιτροπής.

Στο σκέλος της ποινικής διερεύνησης η επιτροπή μας δεν δύναται ούτε δικαιούται να υποκαταστήσει τη δικαιοσύνη, η οποία κινείται με ταχείς ρυθμούς για την αναζήτηση των ποινικών ευθυνών, αλλά τα συμπεράσματα της μπορούν να συνδράμουν στην καλύτερη διερεύνηση των συνθηκών του δυστυχήματος.

Δική μας αποστολή ήταν και είναι να εξετάσουμε ενδελεχώς τις συνθήκες λειτουργίας του ελληνικού σιδηροδρόμου, όπως τα διαχρονικά προβλήματα που υπάρχουν, τις σχέσεις μεταξύ των εμπλεκομένων στις σιδηροδρομικές μεταφορές, τυχόν επικάλυψη αρμοδιοτήτων, τις παθογένειες στην παραγωγή και υλοποίηση σιδηροδρομικών έργων, ζητήματα στελέχωσης και εκπαίδευσης προσωπικού, υλοποίησης αναβαθμίσεων και ανανέωσης της υλικοτεχνικής υποδομής, ώστε να διαλευκανθεί το σύνολο της υπόθεσης, που αφορά στη λειτουργία του σιδηροδρόμου.

Αποστολή, η θετική έκβαση της οποίας θα οδηγήσει όχι μόνο στο να διευρυνθεί και να διασαφηνιστεί όλο το πλαίσιο λειτουργίας και οι τυχόν ευθύνες, προκειμένου να διευκολυνθεί το έργο της Δικαιοσύνης, αλλά και προκειμένου να αποτρέψουμε οριστικά το να συμβεί ξανά στο μέλλον κάτι παρόμοιο.

Και πράξαμε το έργο μας με σεβασμό και ταπείνωση μπροστά στις οικογένειες των θυμάτων και με απόλυτο σεβασμό στη μνήμη αυτών.

II. ΤΑ ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ

1. ΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΑΝΑΦΟΡΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΠΑΘΟΓΕΝΕΙΩΝ ΟΣΕ (ΜΕΙΩΣΗ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΛΟΓΩ ΜΝΗΜΟΝΙΩΝ - ΥΠΟΣΤΕΛΕΧΩΣΗ ΟΣΕ - ΑΝΕΠΑΡΚΗΣ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ).

Ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ) ιδρύθηκε με το ν.δ. 674/70 υπό μορφή νομικού προσώπου ιδιωτικού δικαίου και συστάθηκε ως δημόσια επιχείρηση που λειτουργεί για το δημόσιο συμφέρον σύμφωνα με τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας με μορφή ανώνυμης εταιρείας που ανήκει εξολοκλήρου στο ελληνικό Δημόσιο, στην εποπτεία του οποίου υπάγεται. Πριν από την ίδρυση του ΟΣΕ, ο οποίος επί 35 χρόνια είχε την αρμοδιότητα και την εποπτεία του ελληνικού σιδηροδρόμου οι σιδηροδρομικές μεταφορές αποτελούσαν αρμοδιότητα των Σιδηροδρόμων του Ελληνικού Κράτους (ΣΕΚ), που ήταν νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου. Με βάση τη νομοθεσία ο ΟΣΕ υπήρξε ο καθολικός διάδοχος του νομικού προσώπου των ΣΕΚ και υποκατέστησε αυτούς σε όλο το πλαίσιο της αρμοδιότητάς τους. Στη συνέχεια με τον ν. 1365/83 ο ΟΣΕ μετατράπηκε σε κοινωνικοποιημένη επιχείρηση, ενώ με τον ν. 2366/95 προβλέφθηκε η δυνατότητα ίδρυσης επιχειρήσεων ή εταιρειών ή κοινοπραξιών κατασκευής έργων.

Κατά την ιστορική του πορεία, ο ΟΣΕ αντιμετώπισε σειρά παθογενειών με κυριότερη εξ αυτών τη σταδιακή υποστελέχωσή του.

Το προσωπικό του ενιαίου ΟΣΕ είχε αγγίξει το 1984 τα 13.000 άτομα και μειώθηκε το 2007 σε περίπου 7.100 άτομα, χωρίς όμως η μείωση αυτή να έχει επίπτωση στο προσωπικό που κάλυπτε σε θέσεις ευθύνης. Η μείωση προσωπικού συνεχίσθηκε σε οργανωμένο πλαίσιο μέχρι το 2010 υπό το πρίσμα της διατήρησης εργαζομένων με ειδική τεχνογνωσία στα θέματα του σιδηροδρόμου. Όμως, μετά το 2010, και ιδίως συνεπεία του Ν. 3891/2010, γνωστού κι ως «νόμου Ρέππα», η μείωση του προσωπικού υπήρξε ραγδαία.

Επίσης, μια δεύτερη χρόνια παθογένεια που αντιμετώπισε ο ελληνικός σιδηρόδρομος – και η οποία σχετίζεται ως έναν βαθμό και με την προαναφερθείσα υποστελέχωση του ΟΣΕ – έχει να κάνει με την ελλιπή συντήρηση των έργων.

Κατά την κατάθεσή του, κι επί των θεμάτων αυτών, ο πρώην Υπουργός κ. Δ. Ρέππας σημείωσε:

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Κύριε Ρέππα, υπήρξατε και υπηρετήσατε στο Υπουργείο Μεταφορών Υποδομών και Δικτύων κατά την περίοδο Οκτωβρίου 2009 - Ιουνίου 2011 ως Υπουργός και βλέπω και από το αρχικό σχόλιο που μας κάνατε ότι παρακολουθείτε την κατάσταση στον ελληνικό σιδηρόδρομο και μετά το πέρας της θητείας σας, γιατί βλέπω ότι κάποια στοιχεία είναι πρόσφατα αρκετά. Άρα, λοιπόν, καταλαβαίνω ότι έχετε ασχοληθεί και από ενδιαφέρον, φαντάζομαι, και λόγω της προηγούμενης θητείας σας.

Θέλω να ξεκινήσω με τα εξής: Κατά τη διάρκεια της θητείας σας ποια ήταν τα βασικότερα προβλήματα που αντιμετωπίσατε στον σιδηρόδρομο, ποιο ήταν το μερίδιο

του σιδηροδρόμου τότε στη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων στην Ελλάδα και τέλος, εάν ο ΟΣΕ ήταν ζημιολόγος και αν ναι για ποιον λόγο;

Νομίζω καλύτερα να απαντήσετε τώρα σε αυτές τις ερωτήσεις -γιατί έχω αρκετές ερωτήσεις- ώστε να υπάρχει μία ενότητα.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Μάρτυς): Ναι, βεβαίως.

Ο σιδηρόδρομος ήταν πραγματικά όταν άρχισα να ασχολούμαι με τον ΟΣΕ μία χαίνουσα πληγή για το ελληνικό κράτος και τον Έλληνα φορολογούμενο. Αυτό που έπρεπε να ανατάξουμε είναι να δημιουργήσουμε έναν σιδηρόδρομο που πρώτα απ' όλα θα είναι βιώσιμος και χρήσιμος στους πολίτες.

Θυμίζω ότι η περίοδος εκείνη συνέπεσε με την οιονεί χρεοκοπία της χώρας, ότι είχαμε εκπροσώπους των δανειστών με τους οποίους τότε θα έπρεπε να συζητήσουμε κρίσιμα θέματα τα οποία αφορούσαν περιπτώσεις, όπως αυτή του ΟΣΕ, ο οποίος ήταν εξαιρετικά ζημιολόγος και θα αναφέρω τα στοιχεία. Βεβαίως, οι χειρισμοί μας έπρεπε να γίνουν σε ένα περιβάλλον, το οποίο δεν ήταν «στεγανό». Δεν είμαστε εμείς οι εργαζόμενοι στον ΟΣΕ και οι Έλληνες πολίτες χρήστες των υπηρεσιών του ΟΣΕ. Εδώ προστέθηκε και ένας ακόμη νέος, καθοριστικός κάποιες φορές παράγων, η τρόικα, η οποία σας λέω εκ προοιμίου απαιτούσε να διαλυθούν οι Οργανισμοί του Ελληνικού Σιδηροδρόμου, οι εταιρείες, δηλαδή και να πάψει να λειτουργεί για μια ορισμένη περίοδο ο ελληνικός σιδηρόδρομος.

Οι χειρισμοί που κάναμε και οι προτάσεις μας δείχνουν ότι όχι μόνο δεν το δεχτήκαμε, αλλά πετύχαμε να επιβιώσει ο ελληνικός σιδηρόδρομος με σχετικά καλές προοπτικές σε σχέση με αυτές που είχε όταν αναλάβαμε εμείς καθήκοντα.

Το μερίδιο του σιδηροδρόμου στην εμπορευματική μεταφορά ήταν γύρω στο 1,5%, σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία, γιατί εδώ υπάρχει ένα άλλο πρόβλημα, το οποίο θα αναφέρω ευθύς μετά. Υπήρχε, δηλαδή, μεταφορικό έργο που γινόταν χωρίς να καταγράφεται επισήμως, τα περίφημα «μαύρα βαγόνια», όπως ονομάστηκαν.

Έπειτα τα οικονομικά στοιχεία ήταν τραγικά. Ακούστε, κύριοι Βουλευτές. Ο ελληνικός σιδηρόδρομος το 2004 είχε σωρευμένο χρέος 3,5 δισεκατομμύρια ευρώ. Το 2009 το ποσό αυτό ήταν μεγαλύτερο των 9 δισεκατομμυρίων ευρώ. Το 2010 το σωρευμένο χρέος του ΟΣΕ έφτασε τα 10.700.000.000 ευρώ. Το 2004 ο ΟΣΕ με 24% περισσότερους εργαζόμενους είχε μισθολογικό κόστος 16% μικρότερο σε σχέση με το μισθολογικό κόστος που είχε το 2009. Ο ΟΣΕ είχε έσοδα 250 εκατομμύρια το χρόνο και ξόδευε μόνο για δαπάνες μισθοδοσίας 271 εκατομμύρια το χρόνο. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ είχε συνολικά έσοδα 106 εκατομμύρια το χρόνο και δαπανούσε για μισθοδοσία 116 εκατομμύρια το χρόνο. Το 2009 σε ετήσια βάση το δημοσιονομικό έλλειμμα ήταν περίπου 1,2 δισεκατομμύρια ευρώ.

Θυμίζω ότι ένα δισεκατομμύριο ευρώ ήταν το ύψος της δαπάνης για να δώσουμε τη λεγόμενη σύνταξη, το δώρο των Χριστουγέννων, το οποίο περικόπηκε για δημοσιονομικούς λόγους. Αυτή ήταν η οικονομική κατάσταση στον ΟΣΕ όσον αφορά τα στοιχεία τα οικονομικά.

Όσον αφορά τώρα την άλλη πλευρά του ΟΣΕ, τη σκοτεινή πλευρά για την οποία μίλησα, τη διαφθορά δηλαδή και την κακοδιοίκηση, κορυφαία σημεία αυτής της κατάστασης είναι τα λεγόμενα «μαύρα βαγόνια», όπου συρμοί του ΟΣΕ μετέφεραν εμπορεύματα ιδιωτών χωρίς αυτά να είναι καταγεγραμμένα, τα φορτία αυτά

μεταφέρονταν με συμφωνία που έκαναν με τη συνεργασία στελεχών δυστυχώς του ΟΣΕ ιδιώτες χωρίς να κερδίζει κάτι ο ΟΣΕ. Δεύτερον, τα λεγόμενα «βαγόνια φαντάσματα», βαγόνια δηλαδή τα οποία έρχονταν από το εξωτερικό και επειδή το σύστημα ήταν χειρόγραφο δεν υπήρχε ηλεκτρονικός τρόπος να παρακολουθήσεις πώς κινούνται οι συρμοί. Έτσι κάποια βαγόνια χάνονταν σε κάποιο παρακλάδι κατά κανόνα στην περιοχή της Σίνδου στη Θεσσαλονίκη για δύο μήνες και χρησιμοποιούνταν ως αποθηκευτικοί χώροι ιδιωτών, οι οποίοι πλήρωναν ένα πολύ μικρό τίμημα σε κάποια στελέχη του ΟΣΕ που συνεργούσαν σε αυτή τη δολιοφθορά σε βάρος του ΟΣΕ. Τρίτον, κλοπή καυσίμων. Παρατηρήθηκε ότι για μία ορισμένη διαδρομή ένας συρμός άλλοτε έκαιγε καύσιμα κόστους 5.000 ευρώ και άλλοτε έκαιγε καύσιμα κόστους 50.000 ευρώ. Διαπιστώθηκε, λοιπόν, ότι κάποιοι συρμοί οδηγούνταν πάλι σε κάποια παρακλάδια του δικτύου όπου εκεί μεταφορτωνόταν ένα μέρος των καυσίμων που μετέφεραν σε βυτιοφόρα, τα οποία βυτιοφόρα μετέφεραν αυτό το καύσιμο σε διάφορα πρατήρια.

Ένα άλλο θέμα ήταν ακριβώς η λειτουργία του τηλεφωνικού κέντρου, μία σύμβαση που είχε υπογραφεί με εταιρεία για την παροχή υπηρεσιών πληροφοριών για τα δρομολόγια του ΟΣΕ, σύμβαση ύψους 1,5 εκατομμυρίου ευρώ ετησίως. Φαντάζομαι, κύριε Πρόεδρε, ότι έχετε καλέσει τους διοικητές των Οργανισμών εκείνης της περιόδου στην Επιτροπή σας, οπότε με λεπτομέρειες θα σας μιλήσουν για όλα αυτά τα οποία χειρίστηκαν οι ίδιοι προσωπικώς. Το τηλεφωνικό αυτό κέντρο απασχολούσε, έτσι φαινόταν στις καταστάσεις μισθοδοσίας, τις οποίες έπρεπε να καλύψει ο ΟΣΕ, διακόσιους εργαζομένους. Ουσιαστικά ήταν ένα τηλεφωνικό κέντρο κάποιας εταιρείας και φαίνεται ότι οι διακόσιοι αυτοί ήταν το σύνολο των εργαζομένων της εταιρείας. Ο ΟΣΕ, δηλαδή, πλήρωνε το σύνολο της μισθοδοσίας των εργαζομένων σε μία εταιρεία που έκανε πολλές δουλειές μεταξύ των οποίων παρείχε και πληροφορίες για τα δρομολόγια του ΟΣΕ, μόνο πληροφορίες.

Τι έκανε η νέα διοίκηση; Η νέα διοίκηση, λοιπόν, με ένα κόστος 60.000 ευρώ δημιούργησε ένα νέο τηλεφωνικό κέντρο, απέσπασε σε αυτό δέκα εισιτηριοδότες όπως λέμε, δέκα υπαλλήλους που εξέδιδαν εισιτήρια και έδιναν τις πληροφορίες με έναν τρόπο επαρκέστατο. Και βεβαίως το ίδιο έγινε με μία σύμβαση, η οποία είχε υπογραφεί από το 2006 για την έκδοση ηλεκτρονικού εισιτηρίου. Μέχρι το 2009 - 2010 δεν είχε παραδοθεί το παραμικρό.

Η σύμβαση αυτή είχε ύψος 8,5 εκατομμύρια ευρώ, είχαν εκταμιευθεί μέχρι τότε τα 2,5 εκατομμύρια. Η νέα διοίκηση, λοιπόν, της ΤΡΑΙΝΟΣΕ μέσα σε μικρό χρονικό διάστημα, με ένα κόστος, αν θυμάμαι καλά, όπως τότε μου είχαν πει 250 χιλιάδων ευρώ, επιστρατεύοντας επιστήμονες αυτής της κατηγορίας και πανεπιστημιακούς, κατόρθωσε να δημιουργήσει το δικό της σύστημα έκδοσης ηλεκτρονικού εισιτηρίου το οποίο, άρχισε να εκδίδεται ηλεκτρονικά –εισιτήριο- από τον Ιανουάριο του 2010.

Ένα άλλο μεγάλο πρόβλημα ήταν αυτό της δολιοφθοράς του υλικού υποδομής του ΟΣΕ. Αυτό το φαινόμενο άρχισε να εκδηλώνεται εντονότερα μετά το 2000 και είναι διαχρονικό. Αφορά λίγο πολύ όλες τις χώρες της Ευρώπης, όπου υπάρχουν υπηρεσίες φύλαξης. Φαίνεται ότι είναι κάποιες συμμορίες με τη βοήθεια, δυστυχώς και εδώ, στελεχών του ΟΣΕ που έδιναν τις κατάλληλες πληροφορίες, κανιβάλιζαν το δίκτυο, ιδίως το Σύστημα Σηματοδότησης και Ηλεκτροκίνησης. Μετά το υλικό αυτό το μετέφεραν σε δικά τους κρυφά χυτήρια, έπαιρναν τον χαλκό τον οποίο διοχέτευαν στην αγορά σε πολύ χαμηλές τιμές. Δηλαδή το κόστος αυτό ήταν για τον ΟΣΕ ένα κόστος ύψους περίπου 12 εκατομμυρίων ευρώ τον χρόνο.

Είναι γνωστά, αν ανατρέξετε σε εκείνη την περίοδο, τα επεισόδια που έγιναν σε πολλές περιπτώσεις όταν οι περιπολίες του ΟΣΕ αντιμετώπισαν τη βία από διάφορα τέτοια κυκλώματα. Στη Θήβα, ας πούμε, τους αντιμετώπισαν με πυροβολισμούς κάποιες τοπικές ομάδες Ρομά. Θέλω να είμαι λίγο επιφυλακτικός, αλλά η εντύπωση που υπήρχε τότε ήταν ότι πράγματι οι ομάδες Ρομά ήταν αυτές οι οποίες ήταν μπροστά και έκαναν αυτό το «θεάρεστο έργο». Αυτή ήταν η κατάσταση με δυο λόγια που παραλάβαμε.

Πρέπει να πω ότι η τρόικα επέμεινε πράγματι να κλείσει ο ελληνικός σιδηρόδρομος. Θεωρούσε ότι ήταν ένα πηγάδι όπου ρίχναμε χρήματα και δεν είχε πάτο, δεν θα γέμιζε ποτέ. Εμείς πήραμε μία αναστολή, αν θέλετε, αυτής της συζήτησης και είπαμε ότι θα την κάνουμε σε ένα επόμενο χρονικό διάστημα, όπου παρουσιάσαμε ένα ολοκληρωμένο σχέδιο με προτάσεις πολύ συγκεκριμένες και κεντρικό κορμό το νομοσχέδιο μας που μετέπειτα έγινε ο ν. 3891, ο νόμος του 2000.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Θα πάμε κύριε Υπουργέ, εκεί. Θα ρωτήσω για αυτό ειδικότερα.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Μάρτυς): Δεν μένω σε αυτό, απλά πρέπει να πω και κλείνω εδώ, κύριε Τσαβδαρίδη, ότι η συνεργασία μας γι' αυτό –κι αυτό ήταν ένα μεγάλο πρόβλημα που είχε συνολικά η χώρα τότε– δεν ήταν στη βάση μιας αμοιβαίας εμπιστοσύνης. Υπήρχε η καχυποψία. Δηλαδή οι δανειστές μας μας κοίταζαν καχύποπτα. Θεωρούσαν ότι θέλουμε να πάρουμε μια μικρή αναβολή μόνο και μόνο για να κερδίσουμε χρόνο μήπως ξεχαστεί το πρόβλημα.

Για το ζήτημα της υποστελέχωσης, καθώς και των επιπτώσεων που είχε αυτή στην υλοποίηση των έργων, ο πρώην Υπουργός κ. Μ. Χρυσοχοϊδης κατέθεσε:

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Κύριε Υπουργέ, καλημέρα. Σας καλωσορίζουμε στην Επιτροπή.

Αναλάβετε, όπως είπατε, καθήκοντα Υπουργού Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων τον Ιούλιο του 2013. Πριν από την ανάληψη των καθηκόντων σας και περίπου για μια δεκαπενταετία, από το 1997 κυρίως μέχρι και το 2013, είχαν δαπανηθεί πάρα πολύ μεγάλα ποσά για την εξέλιξη του ελληνικού σιδηροδρόμου, ποσά τα οποία προσέγγιζαν τα 200 με 250 εκατομμύρια ευρώ, προκειμένου να εξελιχθεί ο σιδηρόδρομος, να αποκτήσει συστήματα ασφαλείας, σηματοδότησης, τηλεδιοίκησης, να κάνει γέφυρες, έργα βαριάς υποδομής όπως λέγεται και φτάσαμε στο 2013 που αναλαμβάνετε εσείς.

Θέλω να μου πείτε τότε, με όλες αυτές τις δαπάνες που έγιναν και με χρήματα εθνικά και με χρήματα από την Ευρωπαϊκή Ένωση, ποια ήταν τα μεγαλύτερα προβλήματα που αντιμετώπιζε ο σιδηρόδρομος τότε στην περίοδο που αναλάβατε.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Μάρτυς): Σας θυμίζω ότι βρισκόμασταν στην καρδιά των μνημονιακών χρόνων, δηλαδή ήταν τέταρτος χρόνος μνημονιακός, είχαν προηγηθεί τεράστιες περικοπές σε προσωπικό στο ΟΣΕ κυρίως. Ο ΟΣΕ νομίζω είχε μετατάξει πάρα πολύ προσωπικό και είχε φύγει από τον ΟΣΕ. Υπήρχε σοβαρό θέμα χρηματοδότησης. Υπήρχαν ζητήματα λειτουργικότητας. Το δίκτυο ήταν πολύ ανασφαλές, υπήρχαν προβλήματα. Γενικά γινόταν μια προσπάθεια εκείνη τη στιγμή από τη μια πλευρά να κρατιέται το δίκτυο, να συντηρείται το δίκτυο λειτουργικό. Σε

πολλά σημεία φυσικά δεν ήταν λειτουργικά, όπως ήταν το πάνω τμήμα, δηλαδή το τμήμα προς Θεσσαλονίκη - Αλεξανδρούπολη και κυρίως τα τμήματα προς το Παρανέστι και της Δράμας, αν θυμάμαι καλά.

Ταυτόχρονα, ξεκινούσε μια προσπάθεια από το 2010 προκειμένου να υπάρξουν δύο πράγματα: Το ένα ήταν η συνολική ανάταξη της γραμμής από την Πάτρα, από το Ρίο μέχρι την Αλεξανδρούπολη και από την άλλη πλευρά να κατασκευαστούν έργα τα οποία για πολλά χρόνια εκκρεμούσαν και δεν κατασκευάζονταν.

Υπήρχαν εργολαβίες, όπως οι εργολαβίες οι οποίες ήταν εδώ στη νότια Ελλάδα, του Δομοκού, και άλλες οι οποίες είχαν χρεοκοπημένες και πτωχευμένες εταιρείες και γινόταν μια προσπάθεια εκείνη την εποχή να αναταχθούν όλα αυτά μαζί με τη συντήρηση του δικτύου. Άρα λοιπόν είχαμε υποχρηματοδότηση, είχαμε πολύ λίγο προσωπικό, είχαμε θέματα λειτουργικά και είχαμε και θέματα ασφάλειας.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Χθες στην κατάθεσή του ο κ. Ρέππας -παίρνω αφορμή από αυτό που λέτε για το λίγο προσωπικό- μας είπε ότι με νόμο που ψήφισε τότε η κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ και ο ίδιος προσωπικά έγινε υποχρεωτική μετάταξη. Υπήρχαν πέντε χιλιάδες εκατόν πενήντα ένας εργαζόμενοι -αν θυμάμαι καλά τον αριθμό- πριν το 2010 στον ΟΣΕ και ξαφνικά με το ν. 3891/2010 που ψήφισε ο κ. Ρέππας και η κυβέρνηση τότε του ΠΑΣΟΚ αυτοί μειώθηκαν κατά δύο χιλιάδες τριακόσιους εργαζόμενους και ουσιαστικά υπήρξε μια μείωση του 50% των εργαζομένων του ΟΣΕ και έμειναν περίπου δύομισι χιλιάδες εργαζόμενοι. Και προφανώς αυτή η υποχρεωτική μετάταξη εφαρμόστηκε και υλοποιήθηκε και τα επόμενα χρόνια και κατά την περίοδο τη δικιά σας.

Αυτή η τόσο μεγάλη μείωση κατά 50% του προσωπικού του ΟΣΕ δημιούργησε προβλήματα στην εύρυθμη και ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρόμου;

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Μάρτυς): Μαζί με τα όλα τα υπόλοιπα προβλήματα, γιατί δεν ήταν μόνον το προσωπικό επαναλαμβάνω. Ήταν πολύ κακή η κατάσταση του δικτύου. Θυμάμαι ότι υπήρχαν μικροατυχήματα σποραδικά, μικρής σημασίας. Αλλά υπήρχε ένα θέμα ασφάλειας του δικτύου, δηλαδή, υπήρχε ένα θέμα συντήρησης. Και θυμάμαι ότι γινόταν μια προσπάθεια να αναζητήσουμε έναν τρόπο συντήρησης -δεν ξέρω εάν έχει λυθεί ακόμα μέχρι σήμερα- του δικτύου με την έννοια να αναλάβει κάποιος μέσα από έναν ΣΔΙΤ ή μέσα από ένα σχέδιο εν πάση περιπτώσει να αναλάβει κάποιος τη συντήρηση του δικτύου. Γιατί ο ίδιος ΟΣΕ δεν είχε ούτε το προσωπικό, ούτε τη χρηματοδότηση εκείνη την εποχή για να κάνει το δίκτυο. Άρα υπήρχαν λοιπόν όλα αυτά τα προβλήματα και το προσωπικό αλλά και τα υπόλοιπα.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Με όλα αυτά τα προβλήματα κατά τη διάρκεια της παραμονής σας στο Υπουργείο ατυχήματα συνέβησαν;

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Μάρτυς): Μικρά, σποραδικά ατυχήματα, κυρίως μικροί εκτροχιασμοί χωρίς φυσικά επιπτώσεις, χωρίς θύματα εννοώ. Δεν είχαμε ιδιαίτερα προβλήματα. Αλλά υπήρχαν μικρά, σποραδικά ατυχήματα.

Τη δική του εμπειρία επί του θέματος κατέθεσε και ο πρώην Υπουργός κ. Κ. Χατζηδάκης, ο οποίος αναφέρθηκε τόσο στο γεγονός ότι χρειαζόταν να γίνει μια καλύτερη αξιοποίηση του προσωπικού του ΟΣΕ, κι όχι η βεβαιωμένη που τελικώς ακολουθήθηκε, όσο και στην σταδιακή «αποσύνθεση» του ΟΣΕ. Συγκεκριμένα υποστήριξε:

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Κύριε Υπουργέ, καλημέρα. Να σας καλωσορίσουμε στην Επιτροπή.

Υπηρετήσατε το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων σε δύο περιόδους. Η μία ήταν από το 2007 μέχρι το 2009, δηλαδή την εποχή πριν τα μνημόνια και μια περίοδο το 2012 έως το 2013, δηλαδή την εποχή στον πυρήνα των μνημονίων. Επίσης, μεταξύ των δύο θητειών σας μεσολάβησε ο ν.3891/2010 που υποχρεωτικά μετέταξε περίπου δυόμισι χιλιάδες εργαζόμενους και ξαφνικά από το 2010 έως το 2011 ο οργανισμός, με βάση τα λεγόμενα του κ. Ρέππα που ήρθε και κατέθεσε εδώ, από πέντε χιλιάδες εκατόν πενήντα ένα περίπου εργαζόμενους έφτασε να έχει δύο χιλιάδες οκτακόσιους, δηλαδή ουσιαστικά υποχρεώθηκε να λειτουργήσει με τους μισούς εργαζόμενους σε σχέση με αυτούς που είχε το 2007, 2008, 2009 και 2010 και σαφώς υπήρξε και αντίστοιχα μείωση των δαπανών για τη λειτουργία του σιδηροδρόμου λόγω των μνημονίων.

Θέλω, λοιπόν, να μου πείτε, αυτή η μείωση του αριθμού των εργαζομένων ανάμεσα στις δύο περιόδους που υπηρετήσατε και η μείωση και στις δαπάνες, στα διαθέσιμα χρήματα που είχε ο οργανισμός για να λειτουργήσει, επηρέασε την εύρυθμη λειτουργία του σιδηρόδρομου; Αυτό δημιούργησε πρόβλημα στην ασφαλή του λειτουργία;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Μάρτυς): Κύριε Τσαβδαρίδη, ο ΟΣΕ ήταν ο πιο προβληματικός οργανισμός, όχι μόνο της Ελλάδας, αλλά ενδεχομένως και της Ευρώπης. Το έχω δηλώσει ξανά και επιμένω στην άποψη. Επομένως, μαγικές λύσεις δεν υπήρχαν και δεν υπάρχουν.

Όταν ανέλαβα Υπουργός, για κάθε ένα ευρώ που κέρδιζε ο ΟΣΕ, ξόδευε εννιάμισι. Το χρέος του είχε εκτιναχθεί και γι' αυτόν τον λόγο εφαρμόσαμε από το καλοκαίρι του 2008 ένα πρόγραμμα εξυγίανσης του ΟΣΕ με άξονες την ασφάλεια, διαφάνεια, εξυγίανση από πλευράς διοικητικής και ανάπτυξη. Το πρόγραμμα το συνέχισε ο διάδοχός μου στο Υπουργείο, ο κ. Στυλιανίδης. Το ΠΑΣΟΚ όταν ανέλαβε, καθώς είχε μια συγκεκριμένη ρητορική εκείνη την εποχή, σταμάτησε το πρόγραμμα εξυγίανσης και έφερε έναν νόμο έναν χρόνο αργότερα, που σε πολλά σημεία -όπως και τότε είχα σημειώσει στη Βουλή- έμοιαζε με τον νόμο της Νέας Δημοκρατίας. Είχε διαφορετικά χαρακτηριστικά ως προς το προσωπικό, τον τρόπο χειρισμού του προσωπικού και τα αριθμητικά δεδομένα, πράγματι. Πρέπει να αναγνωρίσουμε ότι το ΠΑΣΟΚ έκανε μια στροφή εκατόν ογδόντα μοιρών υπό την πίεση τότε και της τρόικα, υιοθετώντας και σωστά και εσφαλμένα στοιχεία.

Εν πάση περιπτώσει, το βέβαιον είναι ότι χρειαζόταν μια καλύτερη αξιοποίηση του προσωπικού του ΟΣΕ. Το βέβαιο είναι ότι θα μπορούσε ο οργανισμός να λειτουργήσει και με χαμηλότερο αριθμό υπαλλήλων, χωρίς καμία απολύτως αμφιβολία, εάν γινόταν σωστή αξιοποίηση του προσωπικού. Έγινε, όμως, η προσπάθεια αυτή βεβιασμένα.

Πιστεύω και κάτι άλλο, ότι ανεξαρτήτως του αριθμού των εργαζομένων, εκείνο που έχει σημασία είναι η σωστή οργάνωση, η διοίκηση, τα συστήματα management τα οποία εφαρμόζονται ή δεν εφαρμόζονται και εκεί υπήρξαν και επιτυχή παραδείγματα κατά καιρούς και αποτυχημένα παραδείγματα.

Το βασικότερο είναι ότι σε έναν προβληματικό οργανισμό, όπως είναι ο ΟΣΕ, αυτό το οποίο χρειάζεται κυρίως είναι συνέχεια στις προσπάθειες. Δεν μπορεί να

αποδώσουν οι όποιες προσπάθειες μέσα σε έναν χρόνο, σε δύο χρόνια, σε τρία χρόνια. Όταν υπάρχουν αλλαγές στη φιλοσοφία και στα σχέδια παρέμβασης που γίνονται κάθε φορά, αυτό δημιουργεί προβλήματα και γι' αυτό είναι ανάγκη όλοι να προβληματιστούμε και να κάνουμε ένα καινούργιο ξεκίνημα στον ΟΣΕ, όπως έχει γίνει και σε άλλες δημόσιες επιχειρήσεις σε διάφορες περιπτώσεις.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Κατατέθηκε εδώ από πολλούς μάρτυρες ότι για την ασφαλή λειτουργία των τρένων υπάρχει ο κανονισμός κυκλοφορίας του ΟΣΕ από τη μια μεριά, ο οποίος τηρείται απαρέγκλιτα από τότε που ξεκίνησε να λειτουργεί ο σιδηρόδρομος στην Ελλάδα, από την εποχή του Χαρίλαου Τρικούπη και υπάρχουν και τα ηλεκτρονικά συστήματα -συστήματα σηματοδότησης, τηλεδιοίκησης, ETCS, GSM-R, όλα αυτά τα συστήματα- τα οποία επίσης βοηθούν και συντελούν στην ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρόμου.

Επίσης, κατατέθηκε ότι μέχρι τα χρόνια τα δικά σας, και το 2007-2009 και το 2012-2013, ουσιαστικά ETCS δεν υπήρχε και όποιες άλλες προσπάθειες έγιναν για τη σηματοδότηση, τη τηλεδιοίκηση, για την ηλεκτροκίνηση και για τα GSM-R, ουσιαστικά τοποθετήθηκαν σε κάποια τμήματα του δικτύου, δεν λειτούργησαν σχεδόν ποτέ, βανδαλίστηκαν, φθάρηκαν, δεν συντηρήθηκαν σωστά. Γενικότερα λοιπόν, η ηλεκτρονική υποβοήθηση του σιδηροδρόμου δεν απέδωσε τα αποτελέσματα και δεν λειτούργησε και σωστά μέχρι την περίοδο σας.

Παρά ταύτα, μέχρι το 2012-2013 θέλετε να μας πείτε, με αυτό το πλαίσιο, έτσι όπως σας το περιέγραψα, αν υπήρχαν ατυχήματα επί των ημερών σας και αν τα όποια ατυχήματα υπήρξαν ήταν αποτέλεσμα κακού χειρισμού εκ μέρους των ανθρώπων ή ήταν και αποτέλεσμα του ότι κάποια συστήματα από αυτά που τοποθετήθηκαν ή δεν τοποθετήθηκαν, λειτούργησαν ή δεν λειτούργησαν, απέτρεψαν ή δεν απέτρεψαν το όποιο ατύχημα;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Μάρτυς): Υπήρχαν ατυχήματα με όλες τις κυβερνήσεις και όλους τους Υπουργούς, όπως υπάρχουν και σε όλη την Ευρώπη που έχουν πιο προηγμένα συστήματα, διότι αυτή είναι η φύση των μέσων μαζικής μεταφοράς γενικότερα. Ο σιδηρόδρομος είναι ασφαλέστερο μέσο συγκριτικά με το αυτοκίνητο, αλλά και εκεί θα είδατε ότι και πρόσφατα στην Ολλανδία και σε άλλες χώρες της Ευρώπης έχουν συμβεί ατυχήματα και δυστυχήματα. Το ίδιο και στην Ελλάδα πριν από το θλιβερό δυστύχημα των Τεμπών, για το οποίο θέλω ακόμη μια φορά να εκφράσω την οδύνη μου, είχαμε και την περίπτωση του δυστυχήματος στο Άδενδρο της Θεσσαλονίκης το 2017, επί ΣΥΡΙΖΑ.

Και επί των ημερών μου υπήρξε το συμβάν στον Μπράλο. Να σας εξηγήσω τι έγινε για να καταλάβετε και τη συνθετότητα του προβλήματος. Διότι προσπαθούν όλοι να βρουν μία λύση δείχνοντας προς μια αποκλειστικά κατεύθυνση. Το πρόβλημα είναι πιο σύνθετο.

Στον Μπράλο είχε ξεκινήσει μία αμαξοστοιχία εμπορική από την Θεσσαλονίκη και κατέβαινε προς την Αθήνα το 2008, αρχές καλοκαιριού, θεωρητικώς με 25 βαγόνια, στην πράξη με 35 βαγόνια. Το σύστημα τότε με την πρωτόλεια τηλεδιοίκηση που υπήρχε εκείνη την εποχή, διαπίστωσε ότι ο μηχανοδηγός δεν είχε μαζί του 25 βαγόνια, άλλα 35. Ειδοποίησε λοιπόν, τον μηχανοδηγό και του λέει «κάτι γίνεται εδώ πέρα, κυκλοφορείς με 35 βαγόνια». Μάλλον, συγγνώμη, κάποια βαγόνια από αυτά αποκόπηκαν και το σύστημα το κεντρικό ειδοποίησε τον μηχανοδηγό ότι αποκόπηκαν

βαγόνια και εκείνος είπε «όχι δεν αποκόπηκαν» και προχώρησε κανονικά, παρότι είχε την ειδοποίηση. Γι' αυτό σας το λέω. Προχώρησε κανονικά και μετά από λίγη ώρα ήρθε από πίσω άλλη αμαξοστοιχία, η οποία προσέκρουσε στα βαγόνια και είχαμε ατύχημα. Τώρα εκεί το σύστημα λειτούργησε, δεν λειτούργησε σωστά ο μηχανοδηγός, αλλά εκτός αυτού αποδείχτηκε ότι τα δέκα βαγόνια έκαναν λαθρεμπόριο. Άρα στο ίδιο περιστατικό βλέπετε πόσο πολύπλοκο είναι το πρόβλημα του ΟΣΕ και πόσο δύσκολο να αντιμετωπιστεί.

Άρα, νομίζω δεν θα οδηγηθούμε σε κανένα συμπέρασμα αν λέμε φταίει ή δεν φταίει μόνο η τηλεδιοίκηση ή η ηλεκτροκίνηση ή δεν ξέρω και εγώ πώς λειτουργούν οι γραμμές ή φταίνει μόνο οι εργαζόμενοι ή οι σταθμάρχες ή φταίει μόνο τούτο ή μόνο το άλλο. Εδώ αν θέλουμε να κάνουμε μια ανάταξη στον σιδηρόδρομο και να κάνουμε ένα καινούργιο ξεκίνημα, πρέπει να δούμε το πρόβλημα στην ολότητά του και να το αντιμετωπίσουμε με την αναγκαία ψυχραιμία και αποφασιστικότητα φυσικά, να δώσουμε τις αναγκαίες λύσεις.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Θα μπορούσαμε, θα δικαιούμασταν να πούμε ότι κάτι αντίστοιχο συνέβη και στο ατύχημα των Τεμπών; Δηλαδή ότι υπήρξε ένας συνδυασμός και λάθος χειρισμών εκ μέρους των ανθρώπων και του γεγονότος ότι κάποια ηλεκτρονικά συστήματα δεν ήταν ενδεχομένως εγκατεστημένα;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Μάρτυς): Δεν είμαι ειδικός και δεν ήμουν Υπουργός φυσικά εκείνο το διάστημα για να ξέρω με τόσες λεπτομέρειες τα ζητήματα όσο τα θυμάμαι, παρότι έχουν περάσει αρκετά χρόνια στην περίοδο που ήμουν εγώ. Αλλά απ' όσο είχα διαβάσει και είχα παρακολουθήσει και είχα ακούσει, αντιλαμβάνομαι ότι ένα κομμάτι του συστήματος της τηλεδιοίκησης γύρω από τον σταθμό της Λάρισας λειτουργούσε, αλλά την ίδια στιγμή ο σταθμάρχης επέδειξε τη συμπεριφορά που επέδειξε για την οποία άλλωστε και διώκεται. Άρα εδώ παρότι υπήρχε και πάλι το σύστημα της τηλεδιοίκησης με τον τρόπο που λειτούργησε, έστω τον περιορισμένο, έστω με τα όποια προβλήματα του, την ίδια στιγμή και πάλι είχαμε ζήτημα συμπεριφοράς εκ μέρους κάποιου υπαλλήλου.

Προσέξτε για να μην παρεξηγηθώ, δεν θεωρώ ότι είναι μόνιμο και συνεχές το πρόβλημα με τους υπαλλήλους. Υπάρχουν καλοί υπάλληλοι, μέτριοι υπάλληλοι και κακοί υπάλληλοι, αλλά σίγουρα όταν σε έναν οργανισμό δεν λειτουργούν πλήρως τα συστήματα, αυξάνεται αντιστοίχως και ο ρόλος, ο θετικός ή όχι θετικός των όποιων υπαλλήλων.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Εξάλλου, κύριε Υπουργέ, κάποια χρόνια παλαιότερα δεν υπήρχε κανένα σύστημα ασφαλείας ηλεκτρονικό, ούτε τηλεδιοίκησης. Λειτουργούσε καλά ο κανονισμός κυκλοφορίας από τους ανθρώπους και τα ατυχήματα δεν υπήρχαν ή δεν υπήρξαν σε αυτήν την έκταση, όπως ήταν αυτό το τραγικό.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Μάρτυς): Δεν υπάρχει καμία απολύτως αμφιβολία. Συμφωνώ απόλυτα σε αυτό.

Και νομίζω ότι αν στοιχειωδώς κάποιος διαβάσει τους διαλόγους που κυκλοφόρησαν στη συνέχεια επισήμως μεταξύ του σταθμάρχη και άλλων υπαλλήλων του οργανισμού, αντιλαμβάνεται το πρόβλημα το οποίο επισημαίνουμε, ο ανθρώπινος παράγοντας, ο οποίος και αυτός πάντως έπαιξε έναν καθοριστικό, καθοριστικότατο ρόλο σε αυτήν την υπόθεση.

Για την «αποψίλωση της σιδηροδρομικής οικογένειας», αλλά και του γεγονότος ότι ο ΟΣΕ στερήθηκε τα στελέχη που ήταν αναγκαία χωρίς να προβεί σε αντικατάσταση καταρτισμένων στελεχών θα αναφερθεί ο πρώην Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ (περίοδος 2015-2017) και Γενικός Γραμματέας Μεταφορών (περίοδος 2017-2019), κ. Αθ. Βούρδας:

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ο κ. Χατζηδάκης ήλθε στην Επιτροπή μας και δήλωσε ότι ο ΟΣΕ είναι ο πιο προβληματικός σιδηροδρομικός οργανισμός στην Ευρώπη. Εσείς συμφωνείτε μ' αυτήν την τοποθέτηση;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Η αίσθηση που αποκόμισα από την εμπειρία μου είναι ότι είναι ένας οργανισμός που έχει καλό υλικό με πάρα πολλές παθογένειες, όμως. Σίγουρα στα οικονομικά του δεδομένα, αλλά αυτό δεν «ακούει» στην τελευταία δεκαετία –να το πω έτσι-, «ακούει» σε περασμένες δεκαετίες, ήταν πολύ επιβαρυντικός για τον ελληνικό προϋπολογισμό.

.....

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν γνωρίζετε, δηλαδή, ότι μειώθηκε το προσωπικό του ΟΣΕ σταδιακά όλα αυτά τα χρόνια, με αποτέλεσμα...

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Σίγουρα μπορώ να σας πω ότι όταν σας πω ότι όταν ανέλαβα το 2015 υπήρχε μια εικόνα, ειδικά της περιόδου 20102-2011 μεγάλες αποψίλωσης συνολικά της σιδηροδρομικής οικογένειας. Αυτή είναι μια πραγματικότητα. Και έγινε και μεγάλη προσπάθεια -την οποία τη χειρίστηκα ως γενικός γραμματέας μετά, γιατί πριν δεν είχα αρμοδιότητα σε σχέση με την κυκλοφορία- σταδιακής επαναφοράς. Περισσότερους από διακόσιους ανθρώπους επιστρέψαμε στον ΟΣΕ και ήταν κάτι που νομίζω ότι είναι σε εξέλιξη ακόμα, προκειμένου να αποκατασταθούν προβλήματα αντίστοιχου είδους που υπήρχαν.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Το γεγονός ότι υπήρχαν τεράστιες ελλείψεις στον ΟΣΕ σε σταθμάρχης, με αποτέλεσμα να βγαίνουν σταθμάρχες μέσα σε έξι μήνες και να αναλαμβάνουν τη διεύθυνση του σταθμού της Λαρίσης, το θεωρείτε φυσιολογική και νορμάλ εξέλιξη, από τη στιγμή που δεν υπάρχει η νέα τεχνολογία;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Δεν μπορώ να ξέρω. Μου λέτε κάτι το οποίο εκφεύγει της δικής μου γνώσης. Δεν το ξέρω...

.....

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Είπατε πριν για αποψίλωση προσωπικό στον ΟΣΕ. Το είχε πει και ο κ. Ρέππας. Ο κ. Ρέππας μου είχε πει ότι οι μετατάξεις έπρεπε να γίνουν, ωφέλησαν τον Οργανισμό. Είπατε ότι επί των ημερών έγιναν διακόσιες προσλήψεις, αν θυμάμαι καλά;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Έγιναν διακόσιες μετατάξεις.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Θέλω να ρωτήσω. Επί των ημερών σας υπήρχαν ελλείψεις σε προσωπικό; Έγινε προσπάθεια να καλυφθούν βασικά;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Προφανώς, γι' αυτό και σας είπα ότι ξεκίνησαν διαδικασίες.

Ιδιαίτερως αναλυτικός επί του θέματος θα είναι ο κ. Π. Παρασκευόπουλος, Πρώην Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Σιδηροδρομικών (ΠΟΣ), ο οποίος

και θα αναφερθεί λεπτομερώς στους λόγους που συντέλεσαν στη χρόνια απαξίωση του σιδηροδρόμου:

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Πείτε μου, σας παρακαλώ πολύ, εάν θυμάμαι καλά, τα νούμερα που μας έδωσαν μάρτυρες που ήρθαν πριν από εσάς στην Επιτροπή, μας είχαν πει ότι με τον ν. 3891/2010 σε σύντομο χρονικό διάστημα έχασε το μισό δυναμικό του ο Οργανισμός. Δηλαδή, από πέντε χιλιάδες διακόσιους εργαζόμενους, πήγαν σε ένα εξάμηνο ή σε ένα χρόνο, μέχρι το 2011 ή το 2012 –εν πάση περιπτώσει, θα μας το πείτε εσείς- μείνανε οι μισοί, δηλαδή οι δύο χιλιάδες εξακόσιοι, δύο χιλιάδες επτακόσιοι.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Με το πρόγραμμα, μέχρι τον Ιούνιο του 2011 βάσει του προγράμματος εξυγίανσης τότε, έμειναν στον ΟΣΕ δύο χιλιάδες οκτακόσιοι.

Ο ΟΣΕ ήταν τότε μαζί με την τεχνική βάση, την ΕΕΣΣΤΥ τη λεγόμενη αργότερα, η οποία πωλήθηκε αυτή, και η ΤΡΑΙΝΟΣΕ είχε 920. Αυτοί μείναμε στο σύστημα του σιδηροδρόμου.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Από τους 5.200;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Και φύγανε –προσθέστε τώρα- και 2.350.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Αυτό είπα και εγώ περίπου.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Εγώ τα λέω ακριβή.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: 2.800 και 2.300, 5.100 με 5.200.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Όχι. Είναι 2.800 συν 900. Πάμε στα 3.600 τόσο -3.650- και 2.350 ακόμα. Πάμε στους 6.000 και.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Έξι χιλιάδες λοιπόν και έμειναν σχεδόν οι μισοί.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Τρεισήμισι χιλιάδες.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Αυτό το πράγμα έγινε χειρότερο τα επόμενα χρόνια με τις συνταξιοδοτήσεις κάποιων συναδέλφων σας; Δηλαδή το 2014, 2015;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Βεβαίως. Μέχρι σήμερα έχουν περάσει δεκατρία χρόνια, δώδεκα χρόνια. Οι μοναδικές προσλήψεις που έχουν γίνει είναι τριάντα πέντε άνθρωποι στον ΟΣΕ. Τριάντα πέντε. Γιατί άκουσα εδώ πέρα κάποιους που λέγανε ότι προσλάβαμε εκατό. Δεν προσλάβαμε κανέναν. Τριάντα πέντε. Και όπου ενισχυθήκαμε με την κινητικότητα.

Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, από την άλλη πλευρά, δεν έχει διατηρήσει τα εννιακόσια άτομα. Σύνολο 1.200 μαζί με την τεχνική βάση τώρα, παρά το ότι λέει ότι «εγώ κάνω προσλήψεις». Αναπληρώνει το προσωπικό μόνο βάσει συνταξιοδοτήσεων και αυτό όχι ευρέως, με εγκράτεια πολύ. Δηλαδή υπολείπεται το προσωπικό. Από τότε που έγινε η ιδιωτικοποίηση μέχρι σήμερα, δεν έχει το ίδιο προσωπικό, έχει λιγότερο, παρά το ότι προσλαμβάνει γιατί αναπληρώνει τις συνταξιοδοτήσεις.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Αυτή η έλλειψη προσωπικού όλα αυτά τα χρόνια... Σταδιακά απ' ό,τι καταλαβαίνω κάθε χρόνο έλλειπαν και περισσότεροι -σωστά;- για να φτάσουμε στο σημερινό σωστό νούμερο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Σωστά.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Αυτό το πράγμα από το 2011, το 2012, το 2013, ξεκίνησε να δημιουργεί η υποστελέχωση του Οργανισμού, προβλήματα στην ασφάλεια του σιδηροδρόμου;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Κοιτάξτε, τα πρώτα χρόνια...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ακούστε λίγο και κρατήστε αυτό.

Είπατε κάτι που εμένα μου άρεσε, με συγκλόνισε, αλλά νομίζω ότι αυτό που είπατε γεννά και ευθύνες. «Να κρατήσουμε ψηλά τον σιδηρόδρομο».

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Βεβαίως.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Και το να κρατήσουμε ψηλά τον σιδηρόδρομο, οι ευθύνες για να γίνει αυτό.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Όχι ψηλά. Να τον κρατήσουμε όρθιο!

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Και όρθιο. Οι ευθύνες, όμως, δεν είναι μόνο ενός φορέα, επιμερίζονται.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Μπορώ να σας πω κάτι; Αδιαφορώ για τις ευθύνες αυτή τη στιγμή, γιατί για κάτι που έγινε και δεν μπορείς να το γυρίσεις πίσω. Θέλω να αποφύγω να μην γίνει το επόμενο.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Δεν μιλάω γι' αυτές τις ευθύνες. Να μην παρεξηγηθώ.

Ευθύνες –λέω- ώστε να μην μείνει όρθιος ο σιδηρόδρομος, γι' αυτές τις ευθύνες μιλάω.

Πάμε, λοιπόν. Η ερώτηση πριν τη διακοπή ήταν: Αυτή η υποστελέχωση του Οργανισμού, χρόνο με τον χρόνο μεγαλύτερη, δημιούργησε προβλήματα σε κρίσιμες ειδικότητες; Και δημιούργησε, επίσης, πρόβλημα αυτή η υποστελέχωση στην ασφάλεια του τρένου, του επιβατικού κοινού που ταξίδευε με τα τρένα; Αυτή είναι η ερώτηση.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Να, σας το διάβασα εδώ. Είναι σαφές. Χρόνο με τον χρόνο, μπορεί τα πρώτα δύο, τρία χρόνια μέχρι το 2014-2015, άντε λες «το μπαλώνω, γιατί έχω έναν εργαζόμενο», γιατί έτσι όπως δομήθηκε τότε το οργανόγραμμα ήταν στενό, σφιχτό, μπορώ να πω κι έλεγες: «Άντε δεν θα κάνεις οκτώ ρεπά το μήνα, ρε φίλε. Θα κάνεις πέντε, αλλά θα καλύψεις την δουλειά».

Κάποια στιγμή, όμως, δεν γινόταν. Κλείναμε σταθμούς. Οι τρεις βάρδιες φτάσαμε στο τέλος... Στο τέλος φτάσαμε οι τρεις βάρδιες, τα τρία οκτάωρα δηλαδή στο εικοσιτετράωρο, να μην τα διατηρούμε, να δουλεύουν δύο δεκάωρα και τέσσερις ώρες ο σταθμός να μένει κλειστός, γιατί δεν είχαμε προσωπικό και αυτό γινόταν επί τριάντα μέρες τον μήνα. Πόσες πιθανότητες, με τον τρόπο με τον οποίον δουλεύαμε, γιατί κι αυτό έχει σημασία, υπάρχουν για να αυξηθεί η πιθανότητα του ανθρώπινου λάθους; Αν το θεωρούμε έτσι, που εγώ διαφωνώ ακόμα και με την ορολογία «ανθρώπινο λάθος», γιατί ακόμα και τα συστήματα τα σύγχρονα, ανθρώπινα χέρια τα χειρίζονται.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Θα φτάσουμε και στα ανθρώπινα χέρια.

Πάμε, όμως, να δούμε λίγο την υποστελέχωση. Άρα, λοιπόν, μας λέτε ότι μέχρι το 2014-2015 ήταν μια σχετικά ανεκτή κατάσταση με βάση την υπερπροσπάθεια των εργαζομένων. Καλά το λέω;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Σωστά.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Αλλά από ένα σημείο και μετά -τι να κάνουμε;- το έλλειμμα ήταν τόσο μεγάλο που όση υπερπροσπάθεια και να κατέβαλαν αυτοί που είχαν μείνει, δεν έβγαине το έργο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Σωστά.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Πάμε, λοιπόν. Από το 2015...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Μέχρι που φτάσαμε να κινδυνεύει η ασφάλεια.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Όχι, από το 2015 ξεκινήσαμε να κινδυνεύει η ασφάλεια.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Εντάξει, δεν μπορώ να πω...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Αυτό μας λέτε τώρα, ότι δεν έβγαине το έργο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Το έργο γινότανε με υπερπροσπάθεια. Κάποια στιγμή η υπερπροσπάθεια δεν έφτανε.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Αυτό σας λέω. Και μας είπατε ότι αυτό έγινε το 2015.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Όχι, όχι.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Πότε έγινε αυτό;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Δεν είπα εγώ αυτό. Εγώ είπα ότι τα πρώτα χρόνια τα καλύπταμε με πέντε ρεπτά το μήνα. Όταν έφτασε να μην παίρνει κανένα ρεπτό τον μήνα και να δουλεύει δέκα ώρες την ημέρα υποχρεωτικά, τριάντα μέρες τον μήνα, εκεί δεν φτάνει.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Αυτό πότε έγινε;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Μετά το 2020, 2021. Άρχισε να φεύγει ο κόσμος σωρηδόν.

Και ξέρετε γιατί αυτό συγκρατήθηκε; Θα σας το πω ευθέως. Ο Νόμος Κατρούγκαλου, ενώ ήταν πολύς κόσμος να φύγει το 2016-2017 σωρηδόν, τους κρατούσε μέσα τέσσερα, πέντε χρόνια. Μόλις, λοιπόν, περάσανε τα τέσσερα, πέντε χρόνια, άρχισε να φεύγει ο κόσμος σωρηδόν.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Το 2016 πόσοι ήταν οι εργαζόμενοι;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Έχω εδώ πίνακα τον οποίο μπορώ να σας τον καταθέσω και να σας πω αναλυτικά πόσοι ήταν κάθε χρόνο στον σιδηρόδρομο. Μπορώ να το δω και να σας το πω.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Και να μας τον καταθέσετε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Θα σας τον καταθέσω.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Να μας τον καταθέσετε και θα δούμε.

Προχωρώ τις ερωτήσεις. Λοιπόν, από το 2015 και μετά -τις δικές σας εκφράσεις χρησιμοποιώ- που έχουμε μια μεγάλη συρρίκνωση, σχεδόν το μισό και παραπάνω του δυναμικού του ΟΣΕ έχει φύγει με τον ένα ή άλλο τρόπο...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Σωστά.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Το 2015, το 2016, το 2017, το 2018, που είναι συνεχώς φθίνουσα η κατάσταση, εσείς κανένα τέτοιο έγγραφο που διαβάσατε εδώ για το 2021, κάνατε;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Βεβαίως! Κάθε μέρα! Πολλαπλά έγγραφα για την έλλειψη προσωπικού και για την ασφάλεια, πολλαπλά!

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Και στους τότε Υπουργούς;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Σε όλους τους Υπουργούς, σε όλες τις Κυβερνήσεις.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Σε όλες τις Κυβερνήσεις;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Σε όλες τις Κυβερνήσεις.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Μάλιστα. Τώρα αυτό έχει μια συνέχεια.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Μα, δεν ήταν δυνατόν να το αφήσουμε ένα έγγραφο και να το κάνουμε το 2021; Θα περιμέναμε να φτάναμε στο τέλος; Πολλαπλά έγγραφα γιατί ζητάγαμε ενίσχυση του προσωπικού.

Γιατί, κοιτάξτε να δείτε, σε κάποια επαγγέλματα ο ΑΣΕΠ δεν λειτουργεί. Δεν σημαίνει ότι άμα είσαι καλός γιατρός επιστήμονας, κανείς για σταθμάρχης. Λυπάμαι που το λέω. Ότι είμαι υπέρμαχος του ΑΣΕΠ, αλλά -λυπάμαι που το λέω- σε κάποια πράγματα δεν λειτουργεί έτσι. Και για να πάρεις έναν άνθρωπο για να τον κάνεις σταθμάρχη σήμερα, εάν το αποφασίσεις σήμερα -το Υπουργείο-, για να φτάσεις να τον πάρεις, θα περάσουν τρία χρόνια. Και να τον εκπαιδεύσεις. Θέλει έναν χρόνο εκπαίδευση. Για να το πάρεις μέσω ΑΣΕΠ θέλει δύο χρόνια, αν όλα πάνε καλά, γιατί υπάρχει πιθανότητα να μην μπορείς να τον πάρεις. Η τελευταία προκήρυξη δεν μπορεί να πάρει τον κόσμο, παρά το ότι περάσατε και τροπολογία πάνω στην προκήρυξη, η οποία χειροτέρεψε τα πράγματα.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Εσείς προτείνετε να γίνουν εκτός ΑΣΕΠ προσλήψεις στο κομμάτι αυτό;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Όχι, εγώ δεν προτείνω. Εγώ πρότεινα εδώ και χρόνια να γίνουν προσλήψεις, για να μπορέσει να προγραμματιστεί και να προλαβαίνουμε τον κόσμο που φεύγει.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Είπατε, όμως, ότι ο ΑΣΕΠ δεν λειτουργεί και ότι δεν μπορούσε...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Δεν λειτουργεί εδώ που φτάσαμε. Εδώ που φτάσαμε να είμαστε 645 στον ΟΣΕ σε ένα οργανόγραμμα 2.098, αντιλαμβάνεστε ποιο είναι το μέγεθος; Έχουμε 820 οργανικές θέσεις στον κλάδο κυκλοφορίας, σταθμάρχες, κλειδούχους και υπηρετούν μόνιμοι 183. Και πήραμε εκεί το προσωπικό που πήραμε, με τον τρόπο που το πήραμε, άλλους 135 και λειτουργεί το σύστημα οριακά πλέον. Γιατί με αυτούς που πήραμε, οριακά λειτουργεί.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ναι, αλλά αν είναι αυτές οι διαδικασίες τι προτείνετε; Οι προσλήψεις γίνονται μέσω ΑΣΕΠ. Τι να κάνουμε τώρα;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Και γιατί δεν μπορούμε να τις κάνουμε αν τρέξουμε τη διαδικασία; Στην ΟΣΥ...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Εκτός ΑΣΕΠ;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Όχι, βέβαια. Στην ΟΣΥ το 2020 κάνανε προσλήψεις... το 2021... με μια ταχύρρυθμη διαδικασία, αλλά πρέπει να τρέξουμε όμως.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Το 2015, 2016, 2017, 2018 που κάνατε αυτά τα έγγραφα, τα κάνατε πού; Στους Γενικούς Γραμματείς; Στους Υπουργούς;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Βεβαία. Όλα τα έγγραφά μας απευθύνονται ή γνωστοποιούνται: Υπουργός, Υφυπουργός ή Αναπληρωτής Υπουργός, ποιος υπάρχει, και Γενικός Γραμματέας οπωσδήποτε και φυσικά στις διοικήσεις.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Και τι απαντήσεις λαμβάνετε;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Καμία.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Πάμε λίγο για το δυστύχημα. Εσείς είστε σιδηροδρομικός τριάντα χρόνια...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Τριάντα επτά.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ακόμη καλύτερα. Έχετε ζήσει τα τρένα μια ζωή και ως κλειδούχος και για την κίνηση των τρένων νομίζω ότι έχετε τεράστια εμπειρία.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Ξέρω αρκετά πράγματα. Κοιτάξτε, είναι πολύ μεγάλο το αντικείμενο του σιδηρόδρομου. Για να τα ξέρει κάποιος όλα, όλα τα αντικείμενα του σιδηροδρόμου είναι αδύνατο.

.....

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Κοιτάξτε, κυρία Πέρκα, ήσασταν και Γραμματέας στο Υπουργείο, έχουμε συναντηθεί, έχουμε συνεργαστεί, δεν θα σας αθώσω. Η απαξίωση του σιδηροδρόμου έρχεται από πολύ πιο πίσω.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Εννοείται.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Δεν είναι από το '19 και μετά μόνο. Έρχεται από πολύ πιο πίσω. Κι εγώ ξέρετε, με τις κυβερνήσεις δεν είχα θέμα. Όποια κυβέρνηση και να ήταν, από εμένα αντιμετωπιζόταν ως κυβέρνηση.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Έχετε δίκιο ως προς το εξής και το έχουμε αναδείξει σε αυτήν την επιτροπή. Από το '97 μέχρι σήμερα υπάρχουν διαχρονικές ευθύνες και μάλιστα κάποιες περιόδους ήταν πιο... Δεν είναι ισομοιρασμένες.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Ίσως. Πιθανόν δεν είναι ισομοιρασμένες.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Πότε φαγώθηκαν τα πολλά λεφτά; Πότε είχαμε το λιγότερο προσωπικό; Πότε ένα σωρό έργα ξεκίνησαν και πότε τελείωσαν; Δεν ξέρω. Θέλω να σας το ρωτήσω. Γι' αυτό το λέω.

Στο ίδιο πνεύμα θα κινηθεί και η κατάθεση του κου Π. Τερεζάκη, Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΣΕ, ο οποίος θα τονίσει:

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε μάρτυς, απαντήσατε προηγουμένως στην ερώτηση του κ. Πέτσα, του συναδέλφου, που σας ρώτησε για την απομάκρυνση του μισού δυναμικού του ΟΣΕ την περίοδο υπουργίας του Ρέππα. Προφανώς εκεί θα ήταν και ειδικότητες μηχανοδηγών, συντηρητών ή ειδικοτήτων που είναι απαραίτητες για τη συντήρηση των συστημάτων ασφαλείας του δικτύου κ.λπ.

Τι επιπτώσεις είχε στη συντήρηση των συστημάτων ασφαλείας και στη λειτουργία του ΟΣΕ όλη αυτή η διαδικασία απομάκρυνσης του μισού και πλέον δυναμικού; Από ό,τι είπατε εσείς είχατε παραλάβει επτάμισι χιλιάδες και έμειναν πολύ λιγότεροι.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Να επαναλάβω ότι εκείνη την εποχή είχε λήξει η σύμβασή μου -ήμουν πια στο μετρό-, αλλά η επικοινωνία μεταξύ συναδέλφων που είμαστε στους σιδηροδρομικούς οργανισμούς είναι συνεχής. Δεν είναι ότι επειδή φύγαμε από αυτόν τον οργανισμό, χαθήκαμε. Μιλάμε, αλλάζουμε απόψεις, συζητάμε. Αυτό το οποίο μου λέγανε όλοι είναι ότι έφυγε προσωπικό πρώτης γραμμής. Κάποια άτομα που ήταν τότε στη διοίκηση, σε υπηρεσίες συντήρησης, το συνδύαζαν με το γεγονός ότι δεν μπορούσαν να καλύψουν τον αριθμό των βλαβών που παρουσιαζόταν στα συστήματα. Δηλαδή είχαν εκθετική μορφή οι βλάβες, γιατί όπως είπα ιδίως η σηματοδότηση και η τηλεδιοίκηση στηριζόταν σε έναν εξοπλισμό που ήταν σχεδιασμένος και υλοποιημένος το 2000 ίσως και νωρίτερα, νομίζω από το '95, '94 άρχισε. Αυτός ο εξοπλισμός είχε αρχίσει να γυρνάει.

Όσο γερνάει ένας εξοπλισμός υπάρχει ένα ενδεικτικό νούμερο που λέει ότι στην εικοσαετία σου, που έχεις έναν τέτοιο εξοπλισμό, ή θα αποφασίσεις να τον αλλάξεις και να βάλεις έναν καινούργιο, ή αλλιώς θα πρέπει να ξοδέψεις πολλά λεφτά σε διαδοχικές συντηρήσεις. Αυτό που συνιστούν είναι το εξής: Αν έχεις τα λεφτά, άλλαξε το. Αν δεν έχεις τα λεφτά, να ξέρεις ότι θα υποστείς τη βάσανο του να ξοδεύεις χρήματα και πάλι το σύστημα σου να μην είναι αξιόπιστο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ: Άρα, χρειαζόντουσαν συντηρήσεις, πολύ περισσότερες, αυξημένες...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Και δεν μπορούσαν να τις κάνουν οι άνθρωποι, δεν προλάβαν.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ: Άρα, οι επιπτώσεις ήταν πολύ αρνητικές, η απομάκρυνση αυτού του... και ειδικά των ειδικοτήτων αυτών.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Αν προσθέσετε ότι υπήρχαν και ελλείψεις ανταλλακτικών -γιατί όπως σας είπα το σύστημα αυτό άρχισε να παλαιώνεται μετά από είκοσι χρόνια, να υπάρχει έλλειμμα ανταλλακτικών στην αγορά, εδώ αντιμετωπίζουμε τώρα ελλείμματα ανταλλακτικών για εξοπλισμούς του '15 και του '14, πόσο μάλλον εξοπλισμούς που ήταν πιο παλιά- και μαζί με τους βανδαλισμούς και τις κλοπές που γίνονταν -πια είχε γίνει μάλιστα, είχα πάει και είχα κάνει μέχρι και παράσταση πολιτικής αγωγής στον Εισαγγελέα του Αρείου Πάγου για τις κλοπές, ζητώντας το αδίκημα να γίνει από πλημμέλημα...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ: Να γίνει κακούργημα...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): ...να γίνει κακούργημα. Γιατί αυτό επέφερε σοβαρές επιπτώσεις στην ασφάλεια της κυκλοφορίας. Αλλά δυστυχώς...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ: Κακούργημα. Όταν προκαλείς με αυτές τις ενέργειες σου...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Και όχι μόνο με αυτές. Ξέρετε πόσα συμβάντα είχαμε το '08 που είχαμε ηλεκτροκίνηση στο τμήμα από Οινόη - Τιθορέα και το είχαμε βγάλει εκτός για δυο, τρεις μέρες για να κάνουμε συντήρηση, το πήραν χαμπάρι και άρχιζαν και μας έκοβαν τη μια ζώνη μετά την άλλη από χαλκό, με αποτέλεσμα το βράδυ που έκαναν αυτήν τη ζημιά -οι όποιοι την κάνανε- να έρχεται τρένο με 160 χιλιόμετρα, να πέφτει πάνω στα καλώδια, παγιδευόταν το τρένο Θήβα - Ελαιώνας σε όλα αυτά τα μέρη, πηγαίναμε να το απεγκλωβίσουμε και μετά μία-μία από αυτές τις ζώνες έβγαιναν εκτός. Έπεσε το σύστημα ηλεκτροκίνησης και δεν ξέρω πόσα λεφτά για να το...

Αυτή η ευρύτερη εικόνα χρόνιας αποεπένδυσης στον ελληνικό σιδηρόδρομο, γίνεται φανερή και μέσα από τα στοιχεία της κατάθεσης του πρώην Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, Κώστα Καραμανλή:

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): [...] Σε τι κατάσταση παραλάβατε, κύριε Καραμανλή, κύριε Υπουργέ, τους σιδηροδρόμους τον Ιούλιο του 2019, όπου αναλάβατε καθήκοντα και κατόπιν σε ποιες ενέργειες προσωπικά προβήκατε για να βελτιώσετε την εικόνα του σιδηροδρόμου; [...]

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Λοιπόν, να ξεκινήσω κύριε Πρόεδρε, λέγοντας ότι όλοι γνωρίζουμε ότι ο ελληνικός σιδηρόδρομος πέρασε αρκετά χρόνια πλήρους αποεπένδυσης. Αυτό δεν το είπα μόνο εγώ, το είπαν και οι Υπουργοί που θητεύσαν τα προηγούμενα χρόνια.

Τα βασικά προβλήματα που αντιμετωπίσαμε το 2019 θα προσπαθήσω να σας τα πω σε τίτλους και πολύ ευχαρίστως μετά άμα θέλετε να μπορούμε και στις λεπτομέρειες. Πρώτα απ' όλα είχαν να κάνουν, κύριε Πρόεδρε, με την υποστελέχωση. Αυτό ήταν αποτέλεσμα των δραστικών μειώσεων προσωπικού από το 2010 και μετά. Αν δεν απατώμαι είναι ο ν.3891/2010, όπου εκεί πλέον χάνουμε το 50% του προσωπικού του ΟΣΕ.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Αυτό επί ποιας υπουργίας είναι, επί ποιας θητείας το 2010;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Ο νόμος ήταν ο ν.3891/2010, μιλάμε ότι ο νόμος αυτός ήταν ο νόμος, αν δεν απατώμαι, επί υπουργίας του κ. Ρέππα.

Ένα άλλο πρόβλημα που είχαμε ήταν ότι είχαμε έντονο ζήτημα με τη χαμηλή χρηματοδότηση, αποτέλεσμα αν θέλετε και αυτό των μνημονιακών περικοπών. Αυτό πού οδηγούσε; Οδηγούσε νομοτελειακά είτε μας αρέσει είτε όχι στη χαμηλή χρηματοδότηση, η οποία δημιουργούσε προβλήματα στη συντήρηση του δικτύου. Επομένως, υποστελέχωση, επομένως χαμηλή χρηματοδότηση και επίσης ελλιπής συντήρηση του δικτύου. Πάνω σ' όλα αυτά, λοιπόν, τώρα προσθέστε και μία κακώς και πολύ προβληματική ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, που σας θυμίζω εδώ ότι έγινε με

45 εκατομμύρια ευρώ, δηλαδή 5 εκατομμύρια ευρώ λιγότερα από αυτά που παίρνει η εταιρεία σε ετήσια βάση ως επιδότηση.

Επίσης, αυτό το οποίο μπορώ να πω με απόλυτη βεβαιότητα και είμαι στη διάθεσή σας να το αναλύσω, κύριε Πρόεδρε περισσότερο είναι ότι τα σιδηροδρομικά έργα που ενώ είχαν συμβασιοποιηθεί χρόνια πριν ήταν βαλτωμένα και είχαμε πολύ πολλά προβλήματα, ειδικά στην περιβόητη 717.

Αυτή είναι συνοπτικά η κατάσταση του σιδηροδρόμου το 2019. Προχωράμε, λοιπόν, συντονισμένα σε συγκεκριμένες ενέργειες για να αντιμετωπίσουμε όλα αυτά τα σοβαρά προβλήματα.

Συμπέρασμα:

Από τις ανωτέρω καταθέσεις πρώην Υπουργών, υπηρεσιακών παραγόντων και εργαζομένων προκύπτει αναντίρρητα το συμπέρασμα ότι – ιδίως με τον ν. 3891/2010 – υπήρξε δραστική μείωση του προσωπικού του ΟΣΕ όχι μόνο σε απόλυτο αριθμητικό επίπεδο, αλλά και σε επίπεδο υψηλής τεχνικής κατάρτισης.

Όλοι οι ανωτέρω συμφωνούν στο ότι η μείωση έμπειρου και καταρτισμένου στελεχικού δυναμικού από τον ΟΣΕ και η μη αντίστοιχη αντικατάστασή του από ίσης αξίας και εκπαίδευσης άτομα, σε συνδυασμό με τη διαρκή καταστροφή, βανδαλισμό, παράνομη αφαίρεση υλικών σιδηροδρόμου και τη θέση εκτός λειτουργίας του απαραίτητου τεχνολογικού εξοπλισμού, δημιουργούσε καθημερινά προβλήματα στην λειτουργία του σιδηροδρόμου.

Επομένως καθίσταται σαφές ότι η αποψίλωση του Οργανισμού σε προσωπικό ως αποτέλεσμα της διεθνούς οικονομικής εποπτείας ήταν κρίσιμη για τα προβλήματα του ελληνικού σιδηροδρόμου.

2. ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΟΣΕ / ΕΡΓΟΣΕ: ΙΣΤΟΡΙΚΟ, ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ, ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ.

Ο ν. 2414/96 «περί εκσυγχρονισμού των δημόσιων επιχειρήσεων και οργανισμών» όρισε ένα νέο πλαίσιο λειτουργίας του ΟΣΕ. Με το π.δ. 41/2005 ο ΟΣΕ μετατράπηκε σε εταιρεία συμμετοχών (holding), στην οποία δραστηριοποιήθηκαν οι εξής εταιρείες:

- Ο Εθνικός Διαχειριστής Σιδηροδρομικής Υποδομής (ΕΔΙΣΥ), έχοντας ως αντικείμενο την κατ' αποκλειστικότητα λειτουργία, διαχείριση, συντήρηση και εκμετάλλευση της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και τη βελτίωση και κατασκευή νέας σιδηροδρομικής υποδομής όπως και την αξιοποίηση, διαχείριση ή εκμετάλλευση της ακίνητης περιουσίας του ΟΣΕ. Στον ΕΔΙΣΥ εκχωρήθηκε και η ισότιμη και χωρίς διακρίσεις διαχείριση της πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή όλων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.
- Η εταιρεία εκμετάλλευσης ΤΡΑΙΝΟΣΕ, έχοντας ως αντικείμενο την παροχή υπηρεσιών έλξης για τη σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών καθώς και την ανάπτυξη, οργάνωση και εκμετάλλευση επιβατικών και εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών, μεταφορών με λεωφορεία και συνδυασμένων μεταφορών,
- Η ΕΡΓΟΣΕ, έχοντας ως αντικείμενο τη διαχείριση σιδηροδρομικών έργων που χρηματοδοτούνται από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Το πλαίσιο δημιουργίας της ΕΡΓΟΣΕ ως εταιρεία με μεγαλύτερη ευελιξία από αυτήν που είχε ο ΟΣΕ, που θα διαχειριζόταν την εκτέλεση έργων σιδηροδρόμου που θα χρηματοδοτούνταν από την Ευρωπαϊκή Ένωση ανέφερε στην κατάθεσή του ο κ. Κωνσταντίνος Γιαννακός, Διευθύνων Σύμβουλος ΟΣΕ την περίοδο 2001-2005:

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Από αυτά που μας είπατε, βλέπουμε ότι είστε ένα στέλεχος του ΟΣΕ με μια μακρά θητεία. Έχετε περάσει απ' ό,τι κατάλαβα από όλες τις θέσεις της ιεραρχίας και άρα λοιπόν μπορείτε να εκφέρετε εμπειριστατωμένη άποψη για όσα θέματα τουλάχιστον άπτονται του χρονικού διαστήματος που εσείς υπηρετήσατε και έχουν σχέση με τον σιδηρόδρομο.

Μπαίνω κατευθείαν στις ερωτήσεις για να μη χρονοτριβούμε. Θέλω να ρωτήσω το εξής. Όταν αναλάβατε διευθύνων σύμβουλος του ΟΣΕ τον Φεβρουάριο του 2002, είχε τότε ήδη αποφασιστεί από την κυβέρνηση Σημίτη από το 1996 η ίδρυση της ΕΡΓΟΣΕ ως θυγατρικής εταιρείας του ΟΣΕ.

Θέλετε να μας πείτε ποια ήταν η ανάγκη ίδρυσης της ΕΡΓΟΣΕ και ποιες αρμοδιότητες, όταν ιδρύθηκε η ΕΡΓΟΣΕ, κράτησε ο ΟΣΕ και ποιες εκχώρησε στην ΕΡΓΟΣΕ;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): Να πάμε λίγο πίσω. Νομίζω το 1995 -μπορεί να είναι και 1994- ο τότε Επίτροπος Μεταφορών Μπρους Μίλαν και ο Υπουργός Αναπληρωτής Εθνικής Οικονομίας, ο Γιώργος Ρωμαίος, εν όψει κάποιου ευρωπαϊκού κοινοτικού πακέτου στήριξης, όπως λέμε, συναντήθηκαν και έκαναν μία συμφωνία ότι ειδικά για το σιδηρόδρομο θα έπρεπε τα έργα τα οποία

συγχρηματοδοτούνται από την Ευρωπαϊκή Ένωση και την ελληνική κυβέρνηση να διαχειρίζονται -δηλαδή προκήρυξη, ανάθεση, υπογραφή συμβάσεων κ.λπ.- από μία νέα εταιρεία η οποία λεγόταν ΕΡΓΟΣΕ. Η ΕΡΓΟΣΕ λοιπόν ιδρύθηκε έπειτα από συμφωνία κοινή μεταξύ του τότε Επιτρόπου Μεταφορών και του Αναπληρωτή Υπουργού Εθνικής Οικονομίας -νομίζω δεν λεγόταν Συντονισμού- τον κ. Γιώργο Ρωμαίο.

Περίπου το καλοκαίρι του 1996 επελέγη με διαδικασία ανοικτής προκήρυξης στην αγορά και ο επικεφαλής που λεγόταν Γενικός Διευθυντής -νομίζω λέγεται ακόμα- και όσα έργα μέχρι τότε είχαν προκηρυχθεί, είχαν κατακυρωθεί από τον ΟΣΕ και τα διαχειριζόταν ο ΟΣΕ, σταδιακά σε ένα με δύο χρόνια πέρασαν στην ΕΡΓΟΣΕ. Όσα δεν είχαν προκηρυχθεί, τα πήρε να τα προκηρύξει η ΕΡΓΟΣΕ. Αυτή ήταν η διαδικασία.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Μέχρι το 1996, οπότε και αποφασίστηκε η σύσταση της ΕΡΓΟΣΕ ως θυγατρικής του ΟΣΕ, ο ΟΣΕ είχε την αρμοδιότητα της μελέτης, της εκπόνησης, της εκτέλεσης και επίβλεψης των τεχνικών έργων του σιδηροδρομικού δικτύου.

Θεωρείτε ότι η ανάθεση του ρόλου αυτού στην ΕΡΓΟΣΕ από το 1996 και μετά ήταν σωστή επιλογή; Και αν ναι, γιατί;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): Όπως σας είπα ήταν η ίδρυση μιας θυγατρικής του ΟΣΕ έπειτα από συμφωνία των δύο κύριων που σας ανέφερα. Εάν με ρωτάτε ως σιδηροδρομικό, θεωρώ ότι αφενός μεν λειτούργησε θετικά όσον αφορά τη διαδικασία –πώς να το πούμε;- ωρίμανσης και κατακύρωσης των έργων, γιατί ήταν μια εταιρεία που είχε αμιγώς προσανατολισμό στην παραγωγή έργων. Αν θέλετε όμως να σας πω τη λειτουργία του σιδηροδρόμου, νομίζω ότι δημιούργησε πάρα πολλά προβλήματα με δεδομένο ότι τα περισσότερα έργα που γίνονταν υπό παράλληλη κυκλοφορία, δεν υπήρξε επαρκής συντονισμός μεταξύ δύο ανεξάρτητων εταιρειών. Δημιούργησε προβλήματα συντονισμού.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Υπήρχε και σύγκρουση αρμοδιοτήτων μεταξύ τους; Δηλαδή τι κράτησε ο ένας και τι θα μπορούσε να εκτελέσει μια εταιρεία και τι θα εκτελούσε η άλλη, ενόσω λειτουργούσαν παράλληλα; Και αυτή η σύγκρουση αρμοδιοτήτων τι αντίκτυπο είχε στην ομαλή και έγκαιρη εκτέλεση των έργων;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): Κοιτάξτε, ο ΟΣΕ είχε τις προδιαγραφές. Ο ΟΣΕ ήταν ο τελικός παραλήπτης των έτοιμων έργων όταν λειτουργούσαν. Εδώ να σας διευκρινίσω ότι όταν λέμε υψηλές ταχύτητες εννοούμε πάνω από 200 χιλιόμετρα την ώρα. Μέχρι 200 χιλιόμετρα την ώρα στο σιδηρόδρομο είναι συμβατικές ταχύτητες. Πάνω από 200, 250, 300 χιλιόμετρα την ώρα είναι υψηλές ταχύτητες. Επειδή παγκόσμια, στην Ευρωπαϊκή Ένωση που ανήκουμε, οι κανονισμοί είναι συγκεκριμένοι, οι προδιαγραφές λοιπόν ήταν αρμοδιότητα του ΟΣΕ. Η εκτέλεση των έργων ήταν αρμοδιότητα της ΕΡΓΟΣΕ. Στην εκτέλεση των έργων δεν παρενέβαινε ο ΟΣΕ.

Όμως αν πάρουμε τις γραμμές που σε μεγάλο μήκος ήταν υπό παράλληλη κυκλοφορία, σημαίνει ότι ο ΟΣΕ είχε την ευθύνη της κυκλοφορίας. Διακόπτονταν σε παράθυρα κυκλοφορίας, όπως λέμε, η κυκλοφορία -δεν κυκλοφορούσαν τρένα- για να μπορέσουν να γίνουν τα έργα και μετά αποδίδονταν πάλι σε κυκλοφορία, αφού πέρανε το τετράγωνο ας πούμε. Αυτό είχε κάποια προβλήματα. Ας πούμε η ΕΡΓΟΣΕ δεν έδινε

-σας το λέω από την πλευρά της κυκλοφορίας- και μεγάλη σημασία στην κυκλοφορία με αποτέλεσμα να υπάρχουν καθυστερήσεις και διάφορα τέτοια θέματα.

Η ΕΡΓΟΣΕ έκανε αυτό που λέμε project management, διαχείριση των έργων. Δεν παρενέβαινε ο ΟΣΕ στη διαχείριση των έργων. Έδινε μόνο τις προδιαγραφές, τις τεχνικές απαιτήσεις που πρέπει να καλύπτουν οι γραμμές όταν αποδοθούν σε κυκλοφορία.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ποιες συμβάσεις δημοπρατούσε ο ΟΣΕ και ποιες η ΕΡΓΟΣΕ;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): Ο ΟΣΕ δημοπρατούσε μόνο συντήρηση γραμμής, τρέχουσα συντήρηση γραμμής. Για να λειτουργήσει μια σιδηροδρομική γραμμή έχει ανάγκη από συντήρηση η οποία προβλεπόταν εκείνη την εποχή από έναν τετραετή κύκλο συντήρησης, που σημαίνει ότι κάθε τέσσερα χρόνια έπρεπε το κάθε κομμάτι του να επανασυντηρηθεί. Στην Πελοπόννησο που ήταν μικρότερη κυκλοφορία, αυτός ο κύκλος ήταν εξαετής. Θα έπρεπε λοιπόν μέσα σε αυτή την τετραετία όλο το δίκτυο να συντηρείται. Τις γέφυρες, τις αλλαγές, όλα αυτά τα έργα συντήρησης τα έκανε ο ΟΣΕ.

Επιπλέον, επειδή το Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης προέβλεπε κάποιους προϋπολογισμούς στα περιφερειακά δίκτυα, όπως ας πούμε Αμύνταιο-Κοζάνη, Αλεξανδρούπολη-Ορμένιο πάνω στον Έβρο, που ήταν μικρά σχετικά οικονομικά αντικείμενα και επειδή ουσιαστικά τα λέγαμε αναβάθμιση του δικτύου για να μπορέσει να χρηματοδοτήσει η Ευρωπαϊκή Ένωση -και η οποία το αποδεχόταν αυτό- αυτά τα μικρά έργα τα οποία ουσιαστικά ήταν αναβαθμισμένη συντήρηση -ας την πούμε έτσι- τα έκανε ο ΟΣΕ, την τρέχουσα συντήρηση δηλαδή.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Η ΕΡΓΟΣΕ;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): Η ΕΡΓΟΣΕ έκανε τα μεγάλα έργα. Να το πούμε τι σημαίνει αυτό. Αθήνα-Θεσσαλονίκη-σύνορα, είτε Ειδομένη είτε Προμαχώνα, και Αθήνα-Πάτρα. Αυτά τα έργα τα έκανε η ΕΡΓΟΣΕ, ήταν αμιγώς αρμοδιότητας ΕΡΓΟΣΕ.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Και της σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): Όταν λέμε αναβάθμιση του δικτύου εννοούμε υποδομή πολιτικού μηχανικού, δηλαδή γραμμή και υποδομή ηλεκτρολόγου μηχανικού, που είναι η σηματοδότηση. Αλλά, κοιτάξτε, οι ηλεκτρολόγοι έχουν δύο κατηγορίες, τα ασθενή ρεύματα, που λέμε τη σηματοδότηση.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Η σηματοδότηση ήταν της ΕΡΓΟΣΕ έργο;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): ΕΡΓΟΣΕ, ναι.

Και επίσης η ηλεκτροκίνηση ήταν επίσης της ΕΡΓΟΣΕ, που είναι τα ασθενή και ισχυρά ρεύματα, όπως λέμε.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Γιατί αυτά τα έργα τα δημοπρατούσατε κατά τμήματα και όχι ενιαία; Βλέπω δηλαδή μια συνεχή πολιτική κατάτμησης των έργων. Είπατε έχουμε μια γραμμή Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Ειδομένη-Προμαχώνα, είναι μια γραμμή ενιαία, και βλέπω, από την έρευνα που έχω κάνει, ότι είχε γίνει δημοπράτηση των έργων σε τμήματα, όχι για όλη τη γραμμή. Άλλη γραμμή ήταν Πλατύ-Λάρισα, άλλο

Τιθορέα-Αθήνα κλπ. Γιατί λοιπόν συστηματικά γινόταν κατάτμηση των έργων στη δημοπράτηση και δεν δημοπρατούνταν ενιαία;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): Ο τρόπος δημοπράτησης αποφασιζόταν από την ΕΡΓΟΣΕ. Ο ΟΣΕ είχε δημοπρατήσει -συγχωρείστε με αν κάποια ημερομηνία δεν είναι ακριβώς έτσι- το 1995 ένα έργο όλη την ηλεκτροκίνηση Αθήνα-Θεσσαλονίκη, όλη μαζί. Επίσης είχε δημοπρατήσει και κάποια έργα σηματοδότησης -δεν θυμάμαι πότε, το 1995-1997 κάπου εκεί μέσα- τα οποία με την ίδρυση της ΕΡΓΟΣΕ όλα αυτά μεταφέρθηκαν στην ΕΡΓΟΣΕ.

Από εκεί και πέρα η όποια διαδικασία δημοπράτησης δεν αποφασιζόταν από τον ΟΣΕ. Ο ΟΣΕ δεν είχε λόγο γιατί ήταν καθαρά εφαρμογή νομοθεσίας δημοσίων έργων. Το μόνο το οποίο ενδιέφερε τον ΟΣΕ ήταν όσα γινόταν υπό παράλληλη κυκλοφορία, και σας το τονίζω γιατί είναι εξαιρετικά δυσμενείς οι συνθήκες και για το έργο και για την κυκλοφορία. Τότε είχαμε λόγο όσον αφορά αυτό που λέμε παράθυρο κυκλοφορίας, ας πούμε τέσσερις ώρες να μην κυκλοφορεί τρένο, για να υπάρχει δυνατότητα στον ανάδοχο να κάνει εργασίες χωρίς να περνάει το τρένο ενδιάμεσα.

Για το ίδιο ζήτημα ο κ. Χρήστος Τσίτουρας, Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ την περίοδο 1996-2004 ανέφερε στην κατάθεσή του ενώπιον της Εξεταστικής Επιτροπής:

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ξεκινάω γρήγορα, λέγοντας το εξής: Είπατε ότι ήσασταν Διευθύνων Σύμβουλος και Γενικός Διευθυντής της ΕΡΓΟΣΕ για το διάστημα από το 1996 ως το 2004. Άρα, λοιπόν, είχατε παρουσία όταν ο ΟΣΕ έφτιαξε μια θυγατρική, η οποία είναι η ΕΡΓΟΣΕ. Ήταν εκείνη την περίοδο που η Κυβέρνηση Σημίτη επέλεξε να κάνει αυτήν την ίδρυση της θυγατρικής εταιρείας.

Θέλω να μου πείτε ποια ήταν η ανάγκη ίδρυσης της ΕΡΓΟΣΕ εκείνα τα χρόνια. Ποιες αρμοδιότητες κράτησε ο ΟΣΕ και ποιες μετέφερε στην ΕΡΓΟΣΕ. Αν υπήρξε μεταξύ των δύο εταιρειών αगाστή συνεργασία ή σύγκρουση αρμοδιοτήτων, η οποία δημιούργησε προβλήματα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΤΣΙΤΟΥΡΑΣ (Μάρτυς): Ευχαρίστως.

Λίγα λόγια για την ίδρυση της ΕΡΓΟΣΕ εν έτει 1996: Δεν ήταν πρωτοβουλία της Κυβέρνησης, αλλά ήταν υποχρέωση έναντι της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο να ιδρυθούν μερικές εταιρείες ειδικού σκοπού, με κατάλληλη τεχνογνωσία για να εκτελέσουν τα πολύπλοκα έργα των Κοινοτικών Πλαισίων Στήριξης. Και τότε, οι τρεις αυτές εταιρείες ήταν η ΕΡΓΟΣΕ, η Εγνατία ΑΕ και το Κτηματολόγιο ΑΕ.

Άρα, με διαδικασίες της τότε Κυβέρνησης και της Ευρωπαϊκής Ένωσης έγινε η επιλογή του Γενικού Διευθυντή, όχι Διευθύνοντος Συμβούλου για τα πρώτα πέντε χρόνια. Στη συνέχεια έγινε και Διευθύνων Σύμβουλος. Η συμφωνία στην αρχή ήταν να υπάρχει Γενικός Διευθυντής, δεν υπάρχει Διευθύνων Σύμβουλος, έχει την ευθύνη της λειτουργίας της εταιρείας και υπάρχει και Διοικητικό Συμβούλιο, με πρώτο Πρόεδρο τον κ. Παναγιώτη Αλεξάκη, τον καθηγητή.

Τώρα, στο ερώτημά σας γιατί ιδρύθηκε η ΕΡΓΟΣΕ: Η ΕΡΓΟΣΕ ήταν συμφωνία Ευρωπαϊκής Ένωσης και Κυβέρνησης διότι διαπιστώθηκε ότι υπήρχε έλλειψη τεχνογνωσίας για αυτά τα εξειδικευμένα έργα, τα σιδηροδρομικά και ήταν ικανή και

αναγκαία συνθήκη για να συνεχιστεί η χρηματοδότηση των έργων, η ίδρυση αυτής της εταιρείας. Επίσης, υποχρέωση εκείνης της εποχής -αξίζει να γνωρίζετε- ήταν να προσληφθεί άμεσα διεθνών προδιαγραφών Σύμβουλος Διαχείρισης, ο περίφημος project manager. Άρα, έγινε διεθνής διαγωνισμός με τη συνδρομή και της Ευρωπαϊκής Ένωσης και επελέγη, μετά από διαδικασία διαγωνιστική, ένας όμιλος εταιρειών πολύ ικανός, ο οποίος για αρκετά χρόνια ήταν δίπλα στη διοίκηση και στο Γενικό Διευθυντή για να μπορέσει να επιτελέσει το έργο. Η κοινοπραξία αυτή αποτελείτο -και αξίζει τον κόπο να γνωρίζουμε- από μεγάλους οίκους κατάλληλους, για το αντικείμενο ήταν η HALCRO από τη Μεγάλη Βρετανία ήταν η ILF από την Αυστρία, ήταν η OBERMEYER από τη Γερμανία και ήταν και η METROTECH ελληνική εταιρεία project management.

Ο λόγος που ήταν υποχρέωσή μας να προσλάβουμε σύμβουλο διαχείρισης ήταν -όπως προείπα- η έλλειψη τεχνογνωσίας στη χώρα, κυρίως σε δύο τομείς. Ο ένας τομέας ήταν στα έργα πολιτικού μηχανικού, οι μεγάλες σήραγγες, τα υπόγεια έργα. Και όπως ξέρετε στον σιδηρόδρομο, λόγω χάραξης, για να έχουμε μεγαλύτερες ταχύτητες και το ανάγλυφο της χώρας, έχουμε πάρα πολλές σήραγγες από την Πάτρα μέχρι την Ειδομένη, με μεγαλύτερη σήραγγα αυτή στο Δομοκό και μετά Καλλίδρομο, Τέμπη, Πλαταμώνα, Τρικέρατο κ.λπ. Πάρα πολλές. Άρα, η έλλειψη τεχνογνωσίας τότε -μετά αποκτήθηκε- για τα υπόγεια έργα ήταν το ένα σκέλος της υποχρεωτικότητας ως προς τον Σύμβουλο Διαχείρισης. Το δεύτερο -και σπουδαιότερο- ήταν η έλλειψη τεχνογνωσίας στα εξελιγμένα συστήματα ηλεκτροκίνησης, που δεν υπήρχε στη χώρα, αλλά κυρίως των μοντέρνων συστημάτων σηματοδότησης.

Αυτοί ήταν οι κύριοι λόγοι ιδρύσεως της ΕΡΓΟΣΕ εκείνη την εποχή και οπωσδήποτε τα πρώτα αρκετά χρόνια, σχεδόν όλα όσα ήμουν παρών, ήταν σε άμεση συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Ένωση και τον αντίστοιχο τομέα των σιδηροδρομικών έργων. Ανά τακτά διαστήματα γινόντουσαν τόσο επισκέψεις στην Αθήνα όσο και επιτροπές παρακολούθησης, όσο και δικές μας επισκέψεις στα γραφεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης για να συζητούνται και να συναποφασίζονται, σε πολλές περιπτώσεις, διάφορα θέματα τα οποία ήταν και τα σοβαρότερα και τα επείγοντα της εποχής εκείνης.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Σας ρώτησα το εξής: Ιδρύθηκε η ΕΡΓΟΣΕ, πήραμε και τους συμβούλους οι οποίοι στα πρώτα βήματα της ΕΡΓΟΣΕ μας διαφώτισαν. Σας είπα ΕΡΓΟΣΕ με τον ΟΣΕ. Όταν λοιπόν πήρε αρμοδιότητες του ΟΣΕ, πώς λειτούργησε αυτό στην πράξη, αν είχαμε αλληλοεπικαλύψεις αρμοδιοτήτων, εάν είχαμε έργα που τα παρέδιδε ο ΕΡΓΟΣΕ και δεν τα παραλάμβανε ο ΟΣΕ και ούτω καθεξής. Ρώτησα, δηλαδή, αν υπήρχε δυσλειτουργία που δημιουργούσε προβλήματα στη λειτουργία του δικτύου.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΤΣΙΤΟΥΡΑΣ (Μάρτυς): Όχι. Επί εποχής δικιάς μου, κατ' αρχήν, η μεταφορά των έργων -με κάποιες μικρές εξαιρέσεις με παιδικές ασθένειες τις πρώτες μέρες και εβδομάδες- ήταν αγαστή. Άλλωστε, υπήρχε συνέχεια -δεν θα μπορούσε να γίνει και αλλιώς- διότι στο Διοικητικό Συμβούλιο της ΕΡΓΟΣΕ πάντα συμμετείχε μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου του ΟΣΕ, αλλά επίσης δύο στελέχη από την Πανελλήνια Ομοσπονδία Σιδηροδρομικών.

Άρα, όλο το διάστημα -πιστεύω και μετά την αποχώρησή μου, αργότερα- υπήρχαν δύο στελέχη εμπειρότατα, καθώς ήταν και υψηλόβαθμα στελέχη στη ΓΣΕΕ. Θα αναφέρω, μάλιστα, ονόματα που θυμάμαι, ήταν ο κ. Τσαλικάκης, ο κ. Κότσιας, ο κ. Λεβέντης ο οποίος νομίζω ότι είναι ακόμη και σήμερα.

Αρα, η συνεργασία με τον ΟΣΕ ήταν χωρίς προβλήματα και συμμετείχε. Η συνεργασία με την Πανελλήνια Ομοσπονδία Σιδηροδρομικών, που έφεραν και τα αιτήματα ή τις αγωνίες των εργαζομένων, ήταν πάλι αγαστή. Στην οκταετία που ήμουν δεν υπήρξε ποτέ -μα ποτέ- διαφωνία με τους εργαζόμενους ούτε με τον ΟΣΕ.

Τώρα, όσον αφορά ένα λεπτό σημείο, τι έκανε ο ΟΣΕ και τι έκανε η ΕΡΓΟΣΕ: Στη συμφωνία που υπήρχε -και δεν θα μπορούσε να γίνει και διαφορετικά- ο ΟΣΕ προδιέγραφε στον προγραμματισμό του τα έργα που ήθελε και ανέθετε στην ΕΡΓΟΣΕ να τα εκτελέσει. Τα έργα αυτά, όμως, επειδή είναι εξειδικευμένα, έπρεπε να είχαν προδιαγραφές. Οι προδιαγραφές των έργων αυτών είναι δύο ειδών: Είναι οι λειτουργικές προδιαγραφές, που σημαίνει «τι σιδηρόδρομο θέλουμε για τη χώρα» και αυτό δεν μπορούσε να το κάνει άλλος παρά ο μέτοχος, η πολιτεία, που εκπροσωπείται από τον ΟΣΕ. Άρα, ο ΟΣΕ είχε ευθύνη των λειτουργικών προδιαγραφών.

Η ΕΡΓΟΣΕ τώρα με την τεχνογνωσία που είχε, κυρίως από το εξωτερικό, είχε σαν χρέος να δρομολογήσει τις τεχνικές προδιαγραφές, ούτως ώστε το τελικό προϊόν να είναι αυτό που ο ΟΣΕ ήθελε και εμείς είχαμε υποσχεθεί. Άρα, λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές ήταν ο κύριος διαχωρισμός μεταξύ των δύο φορέων.

Αναφορικά, τώρα, στην πρώτη περίοδο, ήταν η μεταφορά αρκετών έργων ημιτελών από τον ΟΣΕ στην ΕΡΓΟΣΕ. Κάποια πολύ μικρά έργα, τα οποία ήταν στα περιφερειακά δίκτυα, αποφασίστηκε από κοινού με την Ευρωπαϊκή Ένωση ότι δεν υπήρχε λόγος μεταφοράς. Άρα, στην ΕΡΓΟΣΕ μετεφέρθησαν μελέτες και εν εξελίξει κατασκευαστικά έργα, τα οποία ήταν κυρίως στον άξονα ΠΑΘΕ Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Ειδομένη. Αυτά τα έργα μετεφέρθησαν στο στάδιο που εβρίσκοντο εκείνη την εποχή, τελείωσαν το συντομότερο δυνατό οι συμβάσεις αυτές από εμάς και πλέον δρομολογήθηκαν οι νέες συμβάσεις ΕΡΓΟΣΕ, οι οποίες είχαν μελετηθεί πλέον από τους ειδικούς συμβούλους που είχαμε.

Αλλά και ο κ. Χρήστος Βερελής, Υπουργός Μεταφορών την περίοδο 2000-2004:

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Η πρώτη ερώτηση έχει να κάνει με το εξής. Με ποια λογική έγινε θυγατρική και μονομετοχική εταιρεία του ΟΣΕ η ΕΡΓΟΣΕ; Ποια ήταν λογική τότε, το 1996; Ήταν η κυβέρνηση Σημίτη, η οποία το αποφάσισε.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Μάρτυς): Από όσο γνωρίζω, γιατί δεν μετείχα πρωτογενώς στα γεγονότα τότε, ήταν μια απόφαση-απαίτηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Κάποιος Επίτροπος τότε ζήτησε από την ελληνική κυβέρνηση, την οποία εκπροσωπούσε ο μακαρίτης Γιώργος Ρωμαίος ως Αναπληρωτής Υπουργός Εξωτερικών και έβαλε προϋπόθεση, προκειμένου να δοθούν κοινοτικά χρήματα για έργα του σιδηροδρόμου, να υπάρξει μία εταιρεία η οποία να είναι διακεκριμένη σε σχέση με τον ΟΣΕ, θυγατρική του ΟΣΕ τυπικά. Αυτό και έγινε στην πορεία.

Αυτό είναι ένα μοντέλο το οποίο είχε γίνει και σε άλλες περιπτώσεις. Εγώ θυμάμαι, για παράδειγμα, στο Υπουργείο Δικαιοσύνης τη «ΘΕΜΙΔΑ». Έγινε η «ΘΕΜΙΣ». Δεν έγινε με απαίτηση κοινοτική η «ΘΕΜΙΣ». Η «ΘΕΜΙΣ» έγινε με απαίτηση του Βαγγέλη Γιαννόπουλου, ο οποίος ήταν ζωηρός Υπουργός εκείνη την εποχή και ο οποίος είπε ότι δεν μπορεί να είναι τα έργα που κάνει στη δικαιοσύνη υπό το ΥΠΕΧΩΔΕ και ότι θα είναι έργα τα οποία θα κάνει μόνος του. Εγώ το λέω αυτό γιατί είχα την εποπτεία τότε έργων του Υπουργείου Δικαιοσύνης, με βασικό έργο το Εφετείο Αθηνών. Μέσα στους

πρώτους τρεις τέσσερις μήνες, ξεκαθαρίστηκε αυτό και έφυγα από το κομμάτι αυτό της ευθύνης.

Και σε άλλο σημείο, θα υπογραμμίσει:

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΛΑΧΑΚΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, μία ερώτηση έχω να σας κάνω μόνο. Όταν πλέον χωρίστηκε - βέβαια εσείς το βρήκατε- ο ΟΣΕ και έγινε η θυγατρική του, η ΕΡΓΟΣΕ, και με βάση αυτά που συνέβησαν στα χρόνια τα οποία ακολούθησαν με τις συμβάσεις, που άλλες εκτελούνται, άλλες δεν εκτελούνται κι όλα αυτά, εσείς πιστεύετε ότι ήταν ένα μοντέλο το οποίο τελικά απέδωσε καρπούς και υπήρχαν μεταξύ τους ξεκάθαρες αρμοδιότητες; Γιατί είδαμε από τους προηγούμενους μάρτυρες, τους χθεσινούς, ότι κάποιες στιγμές ίσως ο ένας έμπαινε στα χωράφια του άλλου.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Μάρτυς): Η αίσθησή μου είναι άλλη -και από τη χθεσινή μιλάω κουβέντα-, ότι υπήρξε ανάμεσα στους δύο μία κοινή λογική και μία σύμπνοια, παρότι αυτοί στο παρελθόν μεταξύ τους είχαν κόντρες, όπως καταλαβαίνετε...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΛΑΧΑΚΟΣ: Βεβαίως.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Μάρτυς): ...τις οποίες κόντρες τους τις είχα ζήσει, που οι κόντρες αυτές ήταν πολλές φορές και ψυχολογικές ιστορίες. Λοιπόν, απέδωσε η ΕΡΓΟΣΕ και σας είπα προηγουμένως ότι έκανε και έργο και κυρίως δεν δημιούργησε θέματα. Και αυτό αποδεικνύεται και από...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΛΑΧΑΚΟΣ: Η ΕΡΓΟΣΕ δεν δημιούργησε θέματα μου λέτε;

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Μάρτυς): Η ΕΡΓΟΣΕ δεν δημιούργησε θέματα. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έκλεισε τα έργα, ψήφισε ότι τα έργα παραλαμβάνονται και κλείνουν, δεν υπήρξαν penalties, δεν υπήρξε τίποτα. Άρα, λοιπόν, σε μια πραγματικότητα όπως είναι εδώ, νομίζω ότι είναι μια καλή ιστορία.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΛΑΧΑΚΟΣ: Επειδή μου δώσατε μία πάσα και λόγω του επαγγέλματος...

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Μάρτυς): Ναι, για χειρουργήστε με!

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΛΑΧΑΚΟΣ: ...αυτό το ψυχολογικές κόντρες που είπατε πού ανάγεται;

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Μάρτυς): Δεν θα δείτε ποτέ, να σας το πω πιο απλά, σε μία εταιρεία -σε εταιρεία του Δημοσίου μιλάω- πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος να έχουν από την αρχή μέχρι το τέλος αγαστή συνεργασία, εκτός εάν κάποιος από τους δύο είναι τόσο καλού χαρακτήρα, να το πω έτσι.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΛΑΧΑΚΟΣ: Άρα αυτές οι κόντρες, έτσι όπως το λέτε, μπορεί να οδήγησαν πολλές φορές σε προβλήματα τα οποία παρουσιάστηκαν;

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Μάρτυς): Γι' αυτό εγώ πάντοτε ήμουν της άποψης ότι πρέπει να συμπίπτει το πρόσωπο του προέδρου με αυτό του διευθύνοντος συμβούλου και αυτό εφάρμοζα. Γιατί στον ΟΣΕ τα βρήκα έτσι.

Τη δική του οπτική επί της σχέσης ΟΣΕ- ΕΡΓΟΣΕ θα καταθέσει στην Επιτροπή και ο πρώην Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών Αν. Μαντέλης (1997-2000):

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ποια ήταν η φιλοσοφία, που η τότε Κυβέρνηση Σημίτη αποφάσισε να φτιαχτεί η ΕΡΓΟΣΕ;

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Μάρτυς): Η ΕΡΓΟΣΕ ανέλαβε τη διαχείριση έργων. Είχαμε μπροστά ένα μεγάλο πρόγραμμα έργων και χρειαζόταν να υπάρχει κάποιος διαχειριστής των έργων. Ιδρύθηκε αυτή η εταιρεία για να διαχειρίζεται τα έργα του ΟΣΕ.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Αυτό σας ρωτάω.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Μάρτυς): Αυτό προκύπτει από το νόμο και αυτό που ξέρω το λέω από τον νόμο πάλι, που έλεγε ότι αυτές είναι οι αρμοδιότητες. Ο σκοπός ιδρύσεώς της ήταν η διαχείριση.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Γιατί δεν μπορούσε να το κάνει ο ΟΣΕ, που το έκανε μέχρι τότε -αυτό σας ρωτάω- και υπήρξε η ανάγκη να δημιουργηθεί μια άλλη εταιρεία θυγατρική του ΟΣΕ για να διαχειρίζεται τα έργα; Γιατί δεν συνέχισε να το κάνει ο ΟΣΕ, αν το ξέρετε.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Μάρτυς): Εκτιμήθηκε ότι ήταν καλύτερη οργανική κίνηση να γίνει μια εταιρεία που θα διαχειρίζεται ειδικά τα έργα. Αυτό όμως δεν έγινε επί της εποχής μου και δεν ξέρω τις λεπτομέρειες.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Εκείνη την περίοδο έγινε, κύριε Μαντέλη, 1996-1997 από την Κυβέρνηση Σημίτη.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Μάρτυς): Το Κυβέρνηση Σημίτη μπορεί να ισχύει, κύριε Βουλευτή, αλλά ως προς τον χρόνο το 1996-1997 δεν ήμουν εγώ σε όλο. Εγώ ήμουν το διάστημα που σας είπα, από 2/9/1997. Πριν από εμένα ήταν άλλοι συνάδελφοι Υπουργοί.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Δεν θα αντιδικήσουμε, εντάξει, προχωράω. Έγινε λοιπόν η ΕΡΓΟΣΕ για να διαχειρίζεται, όπως μας λέτε, τα έργα καλύτερα σε σχέση με τον ΟΣΕ που τα διαχειριζόταν μέχρι τότε. Αυτή η δημιουργία δεύτερης εταιρείας ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ πώς λειτούργησε; Λειτούργησε αρμονικά, υπήρχε αλληλοεπικάλυψη αρμοδιοτήτων, ήταν ξεκάθαρες οι αρμοδιότητες μεταξύ του τι κάνει ο ΟΣΕ και τι αναλαμβάνει η ΕΡΓΟΣΕ ή υπήρχε πρόβλημα;

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Μάρτυς): Κατά τη διάρκεια που ήμουν εγώ Υπουργός δεν υπήρχε πρόβλημα της φύσεως που αναφέρετε. Η ΕΡΓΟΣΕ είχε διαχείριση. Διαχείριση λέμε ότι προετοιμάζε τα έργα, έκανε τις μελέτες και επέβλεπε τα έργα που γινόντουσαν.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Δεν υπήρχαν και κάποια έργα που διαχειριζόταν ο ΟΣΕ παράλληλα με την ΕΡΓΟΣΕ;

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Μάρτυς): Μπορεί να υπήρχαν, δεν το ξέρω.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Αυτό δημιουργούσε προβλήματα ή όχι στην εύρυθμη λειτουργία και της μιας εταιρείας και της άλλης;

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Μάρτυς): Στη διάρκεια που ήμουν εγώ Υπουργός δεν έχω υπόψη μου να υπήρχε κάποιο πρόβλημα και μάλιστα πρόβλημα που να φτάνει στο Υπουργείο. Προβλήματα που μπορεί να υπάρχουν στην καθημερινή λειτουργία δεν μπορεί να τα ξέρω εγώ. Αλλά προβλήματα που να έφτασαν στο Υπουργείο και να χρειάζονταν την επίλυση είτε Υπουργού είτε άλλου οργάνου δεν είχαν φτάσει.

Ο κ. Παναγιώτης Θεοφανόπουλος, Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΣΕ τη χρονική περίοδο 1999-2004 χαρακτηρίζει το μοντέλο ΟΣΕ-ΕΡΓΟΣΕ εντελώς αποτυχημένο, καθώς κι ότι η σχέση μεταξύ των δύο ήταν εντελώς ετεροβαρής:

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): [...] Όμως, αν μου επιτρέπτε να σας πω την άποψή μου για το μοντέλο ΟΣΕ-ΕΡΓΟΣΕ, το πρέσβευα και το πρεσβεύω, είναι εντελώς αποτυχημένο έτσι όπως είχε εξελιχθεί, γιατί η ΕΡΓΟΣΕ ούσα θυγατρική του ΟΣΕ είχαμε το παγκόσμιο φαινόμενο να είναι μια σχέση εντελώς ετεροβαρής, να αποφασίζει επί παντός επιστητού, να μην δέχεται καμία σχεδόν παρέμβαση από την πλευρά του ΟΣΕ και από τις τρεις παραμέτρους που διέπουν τα έργα –ποιότητα, κόστος, χρόνος- στις δύο με παταγώδη αποτυχία, στον χρόνο και στο κόστος. Δεν υπάρχει σχεδόν κανένα έργο το οποίο να παραδόθηκε όπως ξεκίνησε. Τώρα, ως προς την ποιότητα, δεν θέλω να υπεισέλθω.

Επίσης, εάν συγκρίνουμε τα δημόσια έργα του Σιδηροδρόμου, οι ίδιοι εργολάβοι που τα κάνουν στον ιδιωτικό τομέα, η σύγκριση είναι συντριπτική και στο μάνατζμεντ κόστος που πλήρωνε ο ΟΣΕ στην ΕΡΓΟΣΕ σε σχέση με το τι πληρώνει –ας πούμε- αυτή τη στιγμή στο πρότζεκτ του αεροδρομίου, του παλιού αεροδρομίου του Ελληνικού, αυτό το πρότζεκτ το τεράστιο που γίνεται.

Πάντα πίστευα ότι από τη στιγμή που εγώ είχα στα χέρια μου τον Όμιλο, αυτή η σχέση ήταν ετεροβαρής, ήταν αποτυχημένη. Είχα πείσει τον κ. Χρυσοχϊΐδη σε αυτήν εδώ την Αίθουσα σε μια συνεδρίαση της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου και ήταν ο πρώτος και ο μόνος ο οποίος είπε «ως εδώ!». Δηλαδή ο ΟΣΕ είναι αυτός, όπως γίνεται σε όλο τον κόσμο, που πρέπει να καθορίζει τις ανάγκες του δικτύου, να κάνει την εκφώνηση, να ορίζει τις προδιαγραφές και η ΕΡΓΟΣΕ -αυτός ήταν ο ρόλος της- να διαχειρίζεται σε συνεργασία με τον ΟΣΕ τα πράγματα.

Την ίδια οπτική στο θέμα αυτό έχει και ο κ. Βασίλειος Τσιαμαντής πρώην Πρόεδρος της ΡΑΣ το διάστημα 2011-2016 και ο οποίος κατέθεσε ότι:

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Γιατί δεν ολοκληρώθηκαν οι συμβάσεις; Ποια είναι η γνώμη σας;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Να πω κάτι. Δεν έχω σχεδόν καθόλου γνώση των διαδικασιών της ΕΡΓΟΣΕ. Επομένως θα εκφράσω προσωπική άποψη.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Μα, ήσασταν στον ΟΣΕ. Η ΕΡΓΟΣΕ ήταν θυγατρική του ΟΣΕ. Δεν θα έπρεπε ο ΟΣΕ να γνωρίζει τι κάνει η θυγατρική του;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Ωραία, λοιπόν. Αυτό είναι προσωπική μου άποψη. Και μάλιστα, δεν σας κρύβω ότι άκουσα και τον κ. Θεοφανόπουλο, με τον οποίο συμφωνώ απόλυτα, ο οποίος εξέφρασε αρκετά περιγραφικά τα προβλήματα μεταξύ ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ.

Εγώ όμως θέλω να πω το άλλο, να απαντήσω άμεσα στην ερώτησή σας.

Αυτό τι δείχνει για μένα; Μια αποτυχία του συστήματος. Απόλυτη αποτυχία του συστήματος. Δηλαδή, έτσι που φτιάχτηκε το σύστημα... Άκουσα βέβαια ότι ήταν απαίτηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και βέβαια, προφανώς δεν μπορούσαν να το αποφύγουν. Έτσι όμως που φτιάχτηκε το σύστημα... Όχι γιατί φτιάχτηκε η ΕΡΓΟΣΕ. Γιατί φτιάχτηκε μία ΕΡΓΟΣΕ η οποία δεν έχει καμία σχέση άμεση με τον ΟΣΕ πλην της

έννοιας της θυγατρικής. Αυτό από ό,τι άκουσα από τον κ. Θεοφανόπουλο, γιατί εγώ δεν χειρίστηκα θέματα συνεργασίας με την ΕΡΓΟΣΕ, όμως από το περιβάλλον που άκουγα υπήρχαν προβλήματα. Και η απόδειξη για μένα είναι το ότι έρχεται τώρα η Κυβέρνηση -και πολύ σωστά για μένα- και φτιάχνει ένα νομοσχέδιο, προτίθεται να κάνει νομοσχέδιο, όπου θα είναι μία ενιαία επιχείρηση, θα έχει έναν διευθύνοντα σύμβουλο που θα μπορεί να χειρίζεται τα πάντα. Κι έτσι –από ό,τι έχω καταλάβει-, θα έχει δύο μονάδες. Έναν διαχειριστή της υποδομής που θα κάνει συντήρηση και κυκλοφορία και έναν άλλον, τον πρότζεκτ μάνατζερ, ο οποίος θα κάνει τα νέα έργα ή οτιδήποτε εξειδικευμένο έργο χρειάζεται και θα τους συντονίζει γιατί θα είναι από πάνω. Άλλο να είναι μητρική και άλλο να είναι από πάνω.

.....

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Η ερώτησή μου αυτόν τον σκοπό είχε. Για παράδειγμα, η διάσπαση ΟΣΕ-ΕΡΓΟΣΕ, η θυγατρική, ωφέλησε ή όχι τον σιδηρόδρομο;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Σας είπα την άποψή μου.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Άρα, θεωρείτε ότι έγινε με λάθος τρόπο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Ταυτίζομαι απόλυτα με την άποψη του κ. Θεοφανόπουλου. Ταυτίζομαι απόλυτα με το σχέδιο το κυβερνητικό που έρχεται τώρα.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Άρα, εσείς λέτε «ενιαίος ΟΣΕ», απ' ό,τι κατάλαβα.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Βεβαίως.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Ήταν λάθος η διάσπαση ΟΣΕ-ΕΡΓΟΣΕ.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Απολύτως.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Απολύτως λάθος.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Όμως, απ' ό,τι λέχθηκε, ήταν υποχρέωση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Εκεί δεν μπορώ να πω κάτι. Αλλά, λειτουργικά για μένα ήταν λάθος. Και η αναγνώριση είναι το νομοσχέδιο που έρχεται τώρα.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Θέλω να ρωτήσω κάτι άλλο. Ο κ. Ρέππας μάς είχε πει ότι ο ΟΣΕ το 2010 είχε 10,7 δισεκατομμύρια χρέος. Είχε συσσωρευμένο χρέος 10,7 δισεκατομμύρια. Είναι σωστό αυτό ή λάθος; Ήταν τόσο μεγάλο το χρέος στον ΟΣΕ;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Δώστε μου δύο-τρία λεπτά να σας περιγράψω το «άρρωστο» σύστημα, όχι τον «άρρωστο» ΟΣΕ.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Πείτε μας. Γι' αυτό τις κάνω τις ερωτήσεις.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Το «άρρωστο» σύστημα ποιο ήταν; «Άρρωστο» εντός εισαγωγικών.

Προσπαθούσε η χώρα να μην εμφανίζει ελλείμματα και είχε βρει τον ΟΣΕ σαν το απόλυτο εργαλείο για να κρύβει ένα μέρος των ελλειμμάτων. Και έβαζε τον ΟΣΕ, λοιπόν, και δανειζόταν δεν ξέρω εγώ από πού. Και αντί, λοιπόν, να τον ενισχύει...

Σύμφωνα με όλη την νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ο Εθνικός Οργανισμός Διαχείρισης, αυτός που διαχειρίζεται το σιδηροδρομικό δίκτυο, ενισχύεται από το κράτος, γιατί δεν υπάρχει περίπτωση...

Τα έσοδα του τι είναι; Από τις εταιρείες. Αν τα τέλη χρήσης υποδομής είναι πολλά, δεν θα μπει κανένας μέσα και θα κλείσει το δίκτυο. Αυτό είναι βασική αρχή. Η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν ανέχεται επιδοτήσεις. Δεν σας λέει τίποτε ότι ειδικά στην περίπτωση του διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής, όχι απλώς ανέχεται, αλλά προτρέπει το ελληνικό κράτος να ενισχύει ένα μεγάλο μέρος των δαπανών του; Και μάλιστα, βέβαια, έχει κάποιες προϋποθέσεις. Είναι το περίφημο *Performance Regime*, αν θυμάμαι καλά. Δηλαδή, βάζει τον ΟΣΕ ότι ωραία, σου δίνω λεφτά, αλλά μην τα ξοδεύεις, μην τα σπαταλάς. Κάνε μου κι ένα σχέδιο κόστους - οφέλους. Δηλαδή, ένα μέρος από αυτά που σου δίνω φροντίζεις να περνάνε. Με ποια έννοια; Προκειμένου να μειώνεις τα τέλη χρήσης υποδομής. Μάλιστα, είχε φτιαχτεί κάτι τέτοιο, αν θυμάμαι, όπου σαν κίνητρο έδινε ότι αν κερδίσεις 1 ευρώ, το μισό θα το δώσω σε εσένα. Υπήρχε τέλος πάντων ένα τέτοιο σύστημα, που κάλυπτε αυτό ακριβώς που λέμε. Τώρα το κράτος, όχι απλώς δεν τον ενίσχυε, δεν του έδινε αποζημίωση...

Σκεφτείτε ότι αυτά, αν θυμάμαι καλά, ήταν της τάξης των 100 εκατομμυρίων, όταν άρχισε να δουλεύει το σύστημα. Δηλαδή, του έδινε 100 εκατομμύρια. Κάποια στιγμή τα μείωσαν, έφτασαν τα 50, νομίζω. Κάποια στιγμή από τα διάφορα νομοσχέδια ήταν το 70%. Πέρασαν διάφορα «σχήματα». Αλλά, τέλος πάντων το πήρε απόφαση η ελληνική κυβέρνηση και άρχισε να δίνει λεφτά στον διαχειριστή της υποδομής. Αντί γι' αυτό, όχι δεν του έδινε τίποτα, αλλά τον έβαλε να δανείζεται -ακούστε το άκρον άωτον- για τα έργα που δεν ήταν συγχρηματοδοτούμενα, πρώτον. Αλλά, όπως άκουσα και ειπώθηκε -αυτό δεν το ήξερα, γιατί δεν είχα χειριστεί ποτέ τέτοια έργα-, όταν φτιάχνονταν συμπληρωματικές συμβάσεις η Ευρωπαϊκή Επιτροπή το έβγαζε από το πακέτο και πήγαινε στο δάνειο του ΟΣΕ.

Καταλαβαίνετε, λοιπόν, ότι με αυτό τον τρόπο άρχισαν και δημιουργούνταν χρέη και έφτασαν τα 10 δισεκατομμύρια. Και όταν έρχεται λοιπόν η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, όταν έρχεται η τρόικα, και βλέπει -γιατί δεν ξέρει το προηγούμενο- έναν Οργανισμό που να έχει 11 δισεκατομμύρια χρέος, προφανώς τον στοχοποίησε.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Άρα, προφανώς θεωρείτε ότι σκοπίμως στοχοποιήθηκε ο ΟΣΕ, ακριβώς γι' αυτόν τον λόγο. Κάποιοι έψαχναν να βρουν στον ΟΣΕ προβλήματα, βασικά. Ή όχι;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Είναι βαριά έκφραση. Δεν θέλω να την πω, το «σκοπίμως». Δηλαδή, καμιά φορά η προχειρότητα, η αδιαφορία, κάποιοι άλλοι στόχοι που δεν είναι και αυτοί παράνομοι, δηλαδή προκειμένου να εξασφαλίσω κάποια καλύτερη εικόνα του συνολικού κράτους -γιατί, απ' ότι άκουσα, κάτι τέτοια τα έκανε και η Γαλλία. Δεν ξέρω- για να μπορέσω να μπω στο ευρώ κ.λπ..

Δεν θέλω να πω βαριές εκφράσεις. Περιγράψω, όμως, το τι έγινε και πώς στοχοποιήθηκε άδικα ΟΣΕ. Και πώς από την άλλη μεριά θεοποιήθηκε η ΕΡΓΟΣΕ. Και αυτό πρέπει να το πω. Γιατί έζησα διαστήματα μεγάλα όπου μιλάγαμε για έναν απόλυτα διεφθαρμένο και άχρηστο ΟΣΕ –προσέξτε, ο οποίος είναι ο ΔΕΔΔΗΕ και ο ΑΔΜΗΕ, χειρίζεται το εθνικό δίκτυο το σιδηροδρομικό- και μία εξιδανικευμένη ΕΡΓΟΣΕ, η οποία κάνει «θαύματα», «πετάει», έχει δηλαδή τα πάντα. Όχι, δεν ήταν έτσι. Και οι δύο είχαν προβλήματα, όμως δεν ήταν «μαύρο – άσπρο». Έλεος!

Για τις καθυστερήσεις έκανε λόγο στην κατάθεσή του και ο κ. Αθανάσιος Βούρδας πρώην Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ κατά την περίοδο 2015-2017 και Γενικός Γραμματέας Μεταφορών την περίοδο 2017-2019:

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Εσείς ήσασταν αρμόδιος Γενικός Γραμματέας για τα θέματα μεταφορών, σωστά; Επομένως, είχατε στις αρμοδιότητές σας και τον ΟΣΕ και την ΕΡΓΟΣΕ.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Προφανώς.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Υπήρχαν ζητήματα ανάμεσα σε αυτές τις δύο εταιρείες; Γιατί ήρθαν μάρτυρες εδώ και είπαν ότι υπήρχε ένας ανταγωνισμός μεταξύ τους.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Νομίζω ότι είναι πολύ ξεκάθαρο το θεσμικό πλαίσιο -εκείνη την περίοδο, δεν έχω παρακολουθήσει τι συμβαίνει σήμερα, για να είμαι ειλικρινής, μπορώ να πω μόνο για εκείνη την περίοδο...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Για εκείνη. Βεβαίως.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Είναι πολύ ξεκάθαρο. Ο διαχειριστής της υποδομής ήταν ο ΟΣΕ σε σχέση με τη λειτουργία, τη διαχείριση της κυκλοφορίας και όλες τις διαδικασίες που σχετίζονται με τη λειτουργία του σιδηροδρόμου. Για να το πω λίγο απλά και κατανοητά, η ΕΡΓΟΣΕ ήταν απλά ο «εργολάβος» -σε εισαγωγικά- που με εντολή του ΟΣΕ εκτελούσε έργα είτε εκσυγχρονισμού είτε κατασκευής καινούργιων γραμμών.

Ήταν πολύ σαφές το θεσμικό πλαίσιο. Υπήρχε μια διαδικασία ανανέωσης της διεταιρικής σχέσης –να το πω έτσι- ανάμεσα στον ΟΣΕ και στην ΕΡΓΟΣΕ, η οποία είχε προχωρήσει μετά από διαβούλευση το 2018.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Οι διοικήσεις μεταξύ τους δηλαδή δεν είχαν αντεγκλήσεις;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Οι διοικήσεις ...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Πέρα από το ότι εγώ καταλαβαίνω ότι υπήρχε ένα νομικό πλαίσιο... Ακούστε λίγο για να καταλάβετε. Υπήρχε ένα νομικό πλαίσιο που καταρχάς με βάση το γράμμα του νόμου είχε ξεκαθαρίσει τις αρμοδιότητες μεταξύ των δύο εταιρειών. Στην πράξη, όμως, πέρα από το γράμμα του νόμου δημιουργούνταν προβλήματα απ' αυτήν τη συνεργασία που υποχρεωτικά θα έπρεπε να έχουν; Ο ένας ανέθετε τα έργα, ο άλλος τα κατασκεύαζε, τα ξαναπαρέδιδε στον ΟΣΕ. Σωστά; Αυτή δεν ήταν η διαδικασία;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Εξαρτάται από το έργο. Είναι διαφορετικός ο τρόπος λειτουργίας αν το έργο είναι κατασκευή καινούργιας γραμμής, διαφορετικός ο τρόπος συνεργασίας ΟΣΕ-ΕΡΓΟΣΕ αν μιλάμε για εκσυγχρονισμό πάνω στην υφιστάμενη γραμμή, γιατί στη μία μεν περίπτωση που κατασκευάζεις καινούργια γραμμή και η κυκλοφορία εκτελείται από το παλιό δίκτυο δεν εμπλέκεται η ΕΡΓΟΣΕ καθόλου. Στην άλλη περίπτωση είναι σαφές ότι δεν μπορεί η ΕΡΓΟΣΕ να εκτελέσει τίποτε, όταν σχετίζεται με την κυκλοφορία, αν δεν έχει εντολή από τον έχοντα την ευθύνη της κυκλοφορίας, που είναι ο ΟΣΕ, είτε να διακόψει είτε να επιτρέψει τις εργασίες.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Αυτό συνέβαινε; Κατά τη δεύτερη περίπτωση συνέβαινε;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Κατά τη διάρκεια της θητείας μου, ναι. Δεν μπορούσε να παρέμβει καμία εργολαβία αν δεν είχε το ok του ΟΣΕ.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ναι, αυτό λέω. Ο ΟΣΕ έδινε το οκ;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Πολλές φορές με καθυστέρηση...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Τα βρίσκανε μεταξύ τους ή καθυστερούσαν κάποια έργα γιατί δεν υπήρχε αυτή η συνεργασία;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Υπήρχαν καθυστερήσεις, όντως. Έχετε δίκιο. Υπήρχαν καθυστερήσεις όπου η επίκληση από πλευράς ΟΣΕ ήταν ότι δεν είχε το προσωπικό για να εκτελέσει την όποια ανάγκη υπήρχε.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Έπρεπε να γίνεται η κυκλοφορία σε παράθυρα. Έτσι δεν είναι;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Έχετε δίκιο σ' αυτό, ναι. Υπήρχαν σημαντικές καθυστερήσεις ...Αν αυτό εννοείτε, νομίζω ότι αυτό εννοείτε...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Αυτό εννοώ.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Όταν η ΕΡΓΟΣΕ έκανε την αίτηση για να μπει σε μια συγκεκριμένη χιλιομετρική διαδρομή με εκτελέσιμη εργασία, η απόκριση του ΟΣΕ συνήθως δεν ήταν άμεση και συνήθως προκαλούσε και καθυστερήσεις στην εκτέλεση.

.....

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Ως διευθύνων σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ, ο ΟΣΕ αποφάσιζε για τα ποια έργα ήταν αναγκαία να γίνουν και η ΕΡΓΟΣΕ αναλάμβανε να δημοπρατήσει τα έργα. Έτσι δεν είναι; Να κάνει τις συμβάσεις.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Ακριβώς. Ο ΟΣΕ κάνει τον στρατηγικό σχεδιασμό και η ΕΡΓΟΣΕ παίρνει εντολή εκτέλεσης των έργων.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Από αυτή την άποψη, εσείς θεωρείτε ότι ο ΟΣΕ μπορούσε να ελέγχει κατά τη διάρκεια εκτέλεσης ενός έργου την ΕΡΓΟΣΕ για την πορεία εκτέλεσης;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Κατ' αρχήν οφείλει ο ΟΣΕ να ελέγχει τις προδιαγραφές και όλες τις διαδικασίες για τις προκηρύξεις. Και μετά υπάρχει και συνεχής συνεργασία. Είναι αυτό που απάντησα και πριν, εξαρτάται και από την υφή του έργου αν είναι κάτι στην υφιστάμενη γραμμή και σε κυκλοφορία ή αν είναι καινούργιο. Αλλά ξέρετε υπάρχει συγκεκριμένη διαδικασία σε σχέση με την παραλαβή, που πρέπει να υπακούει σε πολύ συγκεκριμένες προδιαγραφές, αλλιώς δεν παραλαμβάνει ο ΟΣΕ το έργο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Κατά τη διάρκεια, όμως, δεν είχε ενημέρωση. Γιατί από πολλούς ακούστηκε ότι δεν υπήρχαν και οι καλύτερες δυνατές σχέσεις ΟΣΕ – ΕΡΓΟΣΕ.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Τουλάχιστον στην περίοδο που μπορώ εγώ να γνωρίζω, υπήρχαν τακτικές επισκέψεις ελέγχου, όχι θεσμοθετημένες, να είμαστε ειλικρινείς σε αυτό, της εξέλιξης του κάθε έργου.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Στην καλή διάθεση, δηλαδή, χοντρικά.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Πάντως είναι αδύνατο να παραληφθεί από τον ΟΣΕ ένα έργο αν δεν πληροί τις προδιαγραφές και να τεθεί σε κυκλοφορία.

Για τις τριβές στις σχέσεις των εταιρειών, αλλά και τις καθυστερήσεις ο κ. Διονέλης Αντιπρόεδρος της ΕΡΓΟΣΕ στην κατάθεσή του ανέφερε διενέξεις μεταξύ των εταιρειών στο στάδιο της παραλαβής των έργων:

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Πρώτα στον ΟΣΕ, λοιπόν, προς το τέλος και στην ΕΡΓΟΣΕ. Πείτε μου λίγο σας παρακαλώ πολύ αυτό το σπάσιμο του ΟΣΕ και η δημιουργία της ΕΡΓΟΣΕ τελικά έκανε καλό ή κακό στους Σιδηρόδρομους; Υπήρχε ανταγωνισμός μεταξύ των δύο εταιρειών; Υπήρχαν δυσλειτουργίες; Υπήρχαν αρμοδιότητες οι οποίες ήταν και από εδώ και από εκεί; Πώς λειτούργησε αυτό εδώ το πράγμα, από τη στιγμή που ιδρύθηκε η θυγατρική του ΟΣΕ, η ΕΡΓΟΣΕ;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΔΙΟΝΕΛΗΣ (Μάρτυς): Η ΕΡΓΟΣΕ ιδρύθηκε το 1997, εξ όσων γνωρίζω -αλλά φυσικά το γνωρίζω δημοσιογραφικά- κατ' απαίτηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, αυτό δεν μπορώ, φυσικά, να το γνωρίζω επισήμως. Απλώς έτσι έχω πληροφορηθεί. Η ΕΡΓΟΣΕ δούλεψε από το 1997, μέχρι τώρα λειτουργεί. Είναι κάτι το οποίο δεν υπάρχει στην Ευρώπη τέτοιο παράδειγμα, δηλαδή, άμα κοιτάξουμε τις άλλες χώρες της Ευρώπης, δεν θα δούμε τέτοιο παράδειγμα, δηλαδή ο διαχειριστής υποδομής που είναι ο ΟΣΕ να έχει μία θυγατρική η οποία να κάνει τα έργα. Είναι κάτι το οποίο έχει γίνει στην Ελλάδα.

Από εκεί και ύστερα, όσον αφορά τη συνεργασία, στη δική μου θητεία ήταν άριστη, δηλαδή και σε επίπεδο διοίκησης και σε επίπεδο στελεχών η εμπειρία η δική μου, αυτό που είδα, είναι ότι υπήρξε άριστη συνεργασία. Και πώς θα μπορούσε να μην είναι, εφ' όσον οι μηχανικοί του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ ήταν μονίμως πάνω στη γραμμή; Έχουμε μία γραμμή που είναι πάνω από δύομισι χιλιάδες χιλιόμετρα. Είναι οι μηχανικοί και του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ, συνεργάζονται.

Δεν μπορεί να κάνει τίποτα η ΕΡΓΟΣΕ χωρίς τον ΟΣΕ, δηλαδή δεν μπορεί να γίνει τίποτα, όσον αφορά τις προδιαγραφές ενός έργου, χωρίς να συμφωνήσει ο ΟΣΕ. Οποιαδήποτε παρέκκλιση γίνεται σε οποιαδήποτε μελέτη εφαρμογής πρέπει να συμφωνήσει ο ΟΣΕ. Ο ΟΣΕ ενημερώνεται συνεχώς για οτιδήποτε, για οποιαδήποτε απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της ΕΡΓΟΣΕ. Ο ΟΣΕ συμμετέχει στο τεχνικό συμβούλιο της ΕΡΓΟΣΕ. Η ΕΡΓΟΣΕ έχει ένα τεχνικό συμβούλιο το οποίο εξετάζει όλα τα θέματα που έχουν να κάνουν με σοβαρές αποφάσεις επί τεχνικών θεμάτων. Σε αυτό το τεχνικό συμβούλιο συμμετέχει το Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών, το ΤΕΕ, συμμετέχει ο ΟΣΕ, συμμετέχουν ενώσεις εργολάβων, οπότε ο ΟΣΕ συμμετέχει. Άρα, ο ΟΣΕ έχει άριστη πληροφόρηση και θεωρώ ότι κατά τη διάρκεια της θητείας μου υπήρξε πραγματικά καλή συνεργασία.

Όσον αφορά διενέξεις και άμα με ρωτάτε για τριβές, αυτό ήταν μόνο στο τελικό στάδιο, διότι ο ΟΣΕ ήταν αυτός που παραλάμβανε το έργο. Όταν τελείωνε ένα έργο, όταν τελειώνει ένα έργο από την ΕΡΓΟΣΕ, αυτό πηγαίνει και το παραλαμβάνει ο ΟΣΕ με πρωτόκολλα παραλαβής, όλα αυτά. Στα πρωτόκολλα παραλαβής πολλές φορές είχαμε όχι διένεξη ούτε διαφορά, απλώς ο ΟΣΕ ερχόταν και έκανε κάποιες παρατηρήσεις ότι αυτό πρέπει να γίνει έτσι, πρέπει να γίνει με διαφορετικό τρόπο. Ήταν ένα ελάχιστο σημείο τριβής το οποίο –πιστεύω– δεν είναι καν άξιο λόγου.

Ευχαριστώ.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Τώρα εδώ μας μιλάτε για μια περίοδο δύο ετών, που λέτε ότι στη διάρκεια της θητείας σας δεν υπήρχαν ιδιαίτερα προβλήματα, διενέξεις και διαφορές. Τα προηγούμενα χρόνια; Γιατί ήρθαν πριν από εσάς και κατέθεσαν μάρτυρες

και τέθηκε η ίδια ερώτηση. Στην ίδια ερώτηση, λοιπόν, έχει ειπωθεί από προηγούμενους μάρτυρες ότι υπήρχαν διαφορές και διενέξεις, υπήρχε καθυστέρηση στην παραλαβή. Πήγαινε ο φάκελος στον ΟΣΕ, ξαναγυρνούσε στην ΕΡΓΟΣΕ και όλο αυτό. Όλο αυτό το πράγμα δημιουργούσε στην εκτέλεση των συμβάσεων μια καθυστέρηση.

Όπως επίσης, κύριε Διονέλη, εδώ ήρθαν μάρτυρες και είπαν ότι κατά τη διάρκεια κατασκευής των έργων έπρεπε και εκεί να υπάρχει μια συνεργασία, γιατί η κατασκευή γινόταν, ενώ η κυκλοφορία υπήρχε –σωστά;- υπήρχαν παράθυρα κυκλοφορίας που θα έπρεπε να τα επιτρέψει ο ΟΣΕ στην ΕΡΓΟΣΕ, για να εκτελέσει το έργο. Αυτό πάντοτε δεν ήταν πολύ σαφές ότι συνέβαινε και υπήρχαν καθυστερήσεις και κατά την εκτέλεση των έργων, αλλά και μετά κατά την παράδοση. Εσάς ποια είναι η θέση σας τώρα σε αυτό;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΔΙΟΝΕΛΗΣ (Μάρτυς): Κοιτάξτε, το παράθυρο για να γίνουν οι εργασίες δεν ήταν αφορμή για διενέξεις με τίποτα. Ο ΟΣΕ δεν το έκανε από ιδιοτροπία που δεν έδινε παράθυρα. Ο ΟΣΕ έχει συγκεκριμένα προβλήματα...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Δεν είπα από ιδιοτροπία, για λόγους ασφάλειας, αλλά υπήρχαν θέματα στη συνεννόηση και καθυστέρηση τελικά στα έργα. Τα είπαν οι μάρτυρες, δεν τα λέω εγώ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΔΙΟΝΕΛΗΣ (Μάρτυς): Όχι, να επαναλάβω -σας το είπα και εγώ- ότι κατά την παραλαβή, ναι, υπήρχαν τριβές, διότι προφανώς ο ΟΣΕ θα πάρει το έργο και θα το λειτουργήσει. Αν στην παραλαβή δει παρατηρήσεις, θα κάνει παρατηρήσεις. Αυτό μπορεί να κάνει καθυστερήσεις, αλλά όχι, όμως, τριβές που έχουν να κάνουν με τα παράθυρα. Εγώ το μόνο που μπορώ να πω είναι για τη διάρκεια της θητείας μου.

Τα προβλήματα στη σχέση μητρικής και θυγατρικής εταιρείας επισήμανε στην κατάθεσή του και ο κ. Παναγιώτης Παρασκευόπουλος, τέως Πρόεδρος Πανελληνίας Ομοσπονδίας Σιδηροδρομικών και Μέσων Σταθερής Τροχιάς:

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Θεωρείτε ότι το μοντέλο ΟΣΕ-ΕΡΓΟΣΕ, αυτό το μοντέλο, η μητρική και η θυγατρική, λειτούργησε στην πράξη ή υπήρχαν προβλήματα βασικά;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Σας είπα ότι η θέση της ομοσπονδίας εκφρασμένη προς όλες τις κυβερνήσεις είναι η ενοποίηση του ΟΣΕ με την ΕΡΓΟΣΕ.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Ενοποιημένος ΟΣΕ, δηλαδή.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Ενιαίος. Περισσότερα προβλήματα δημιουργεί με τη μορφή που είναι σήμερα, παρά αν θα ήταν ενιαίος; Κι εμείς αυτό δεν το λέμε στον αέρα. Όταν φτιάχτηκε η ΕΡΓΟΣΕ, είχε μια δική της ανεξαρτητοποίηση, δεν ήταν δηλαδή σαν δημόσια υπηρεσία και όσον αφορά το προσωπικό που έπαιρνε και τις διαδικασίες που έκανε. Από τη στιγμή που ο νόμος την ενέταξε να είναι σαν δημόσια υπηρεσία, δεν υπάρχει λόγος να είναι χώρια.

Ξέρετε τι γίνεται κάθε μέρα μεταξύ ΟΣΕ-ΕΡΓΟΣΕ; Η ΕΡΓΟΣΕ είναι πιο κυρίαρχη εταιρεία από ό,τι είναι η θυγατρική του, δεν μπορεί δηλαδή να την ελέγξει. Τον ελέγχει η θυγατρική του.

Όσον αφορά το τι γίνεται κάθε φορά ειδικά με τις παραλαβές των έργων, γίνονται τραγελαφικά πράγματα. Το παραλαμβάνει η ΕΡΓΟΣΕ, έρχεται να το παραδώσει στον

ΟΣΕ, δεν παραλαμβάνει ο ΟΣΕ και λόγω ελλείψεων, λόγω του ενός ή του άλλου, ό,τι υπάρχει, γίνεται ένας τραγέλαφος.

Από τη δική του πλευρά ο πρώην Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΣΕ (2020-2023) θα αναφερθεί στη βελτίωση των χρόνιων παθογενειών στις σχέσεις των δύο αυτών οργανισμών, ιδίως από το 2020 και μετά. Συγκεκριμένα θα σημειώσει:

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς): [...] Αυτό όμως που θα μπορούσε να γίνει και γινόταν από πλευράς οργανισμού ήταν η συνεχής επαφή και η συνεχής επικοινωνία με την ΕΡΓΟΣΕ, η οποία ήταν στενή, προκειμένου να υλοποιηθούν τα έργα [...].

Συμπέρασμα:

Η ΕΡΓΟΣΕ ως θυγατρική εταιρεία του ΟΣΕ, είχε ως σκοπό της δημιουργίας της την επιτάχυνση της υλοποίησης των σιδηροδρομικών έργων, τα οποία χρηματοδοτούνταν εκτός από εθνικούς πόρους και από Ευρωπαϊκούς πόρους. Κατά αυτόν τον τρόπο ασκούσαν δικαιοδοσία και οι διάφοροι Ευρωπαϊκοί μηχανισμοί, οι οποίοι σχετίζονταν με τις χρηματοδοτήσεις έργων, υποδομών και προμηθειών. Η πορεία, όμως, των σχέσεων ΟΣΕ-ΕΡΓΟΣΕ, εξαιτίας της προβληματικής διάσπασης του ΟΣΕ το 1996, ήταν γεμάτη από τριβές, κυρίως λόγω της αλληλοεπικάλυψης των αρμοδιοτήτων.

Αυτές οι προστριβές μεταξύ των δύο αυτών φορέων βελτιώθηκαν σημαντικά από το 2020 και μετά. Επιστέγασμα αυτής της προσπάθειας υπήρξε και ν.4974/2022 και η συνακόλουθη ΥΑ (302457), με την οποία προβλέφθηκε ότι ο ΟΣΕ αναλαμβάνει την ευθύνη εκτέλεσης έργων εντός ενεργού δικτύου, δηλαδή στα τμήματα του σιδηροδρόμου που λειτουργούν. Ενώ η ΕΡΓΟΣΕ θα είναι υπεύθυνη για έργα σε νέο δίκτυο υπό κατασκευή.

Με τον τρόπο αυτόν ξεπεράστηκαν τα προβλήματα μεταξύ ΟΣΕ/ΕΡΓΟΣΕ για την εκτέλεση έργων σε τμήματα του δικτύου που λειτουργούν.

3. Η ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.

3.1 Το ιστορικό ιδιωτικοποίησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ

Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ, η οποία ήταν ο μοναδικός πάροχος επιβατικών και εμπορευματικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών στην Ελλάδα αποσχίστηκε από τον ΟΣΕ το 2008. Συγκεκριμένα, τον Δεκέμβριο του 2008 η ΟΣΕ Α.Ε. μεταβίβασε το σύνολο των μετοχών που κατείχε επί του μετοχικού κεφαλαίου της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. στο Ελληνικό Δημόσιο, το οποίο κατείχε από την **31.12.2008** το σύνολο των μετοχών (100%) της εταιρείας.

Τόσο ο ΟΣΕ όσο και η ΤΡΑΙΝΟΣΕ αντιμετώπιζαν για πολλά χρόνια σοβαρότατες οικονομικές δυσχέρειες. Το πρόγραμμα μακροοικονομικής ανάκαμψης της Ελλάδας συνιστούσε την αναδιάρθρωση αυτών των επιχειρήσεων, λόγω της σημασίας τους για την ελληνική οικονομία. Στο πιο πάνω πλαίσιο, το 2011 η Ελλάδα κοινοποίησε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή διάφορα μέτρα στήριξης του ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Στόχος αυτών των μέτρων ήταν να εξασφαλιστεί η βιωσιμότητα των επιχειρήσεων, καθώς και η συνέχιση της λειτουργίας των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, έτσι ώστε να αποφευχθεί ο κίνδυνος σοβαρής διαταραχής της ελληνικής οικονομίας.

Τον **Ιούλιο του 2011**, η Επιτροπή κίνησε επίσημη διαδικασία έρευνας για τα μέτρα υπέρ της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Εξέτασε επίσης τα μέτρα στήριξης του ΟΣΕ, χωρίς όμως να κινήσει επίσημη διαδικασία έρευνας. Σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο β) της Συνθήκης για τη Λειτουργία της ΕΕ (ΣΛΕΕ), *«Δύνανται να θεωρηθούν ότι συμβιβάζονται με την εσωτερική αγορά: (...) ενισχύσεις (...) για την άρση σοβαρής διαταραχής της οικονομίας κράτους μέλους (...)»*.

Όσον αφορά τον ΟΣΕ, από την έρευνα της Επιτροπής διαπιστώθηκε ειδικότερα ότι:

Τα μέτρα στήριξης της αναδιάρθρωσης μέσω (i) της διαγραφής χρέους ύψους 14,3 δισ. ευρώ, (ii) της μεταφοράς 757 υπαλλήλων διαχείρισης υποδομής, και (iii) των ετήσιων επιχορηγήσεων, που τέθηκαν σε εφαρμογή μετά τις 22 Οκτωβρίου 2014, δεν συνιστούσαν κρατικές ενισχύσεις, δεδομένου ότι αφορούσαν δραστηριότητες που εκτελούσε ο ΟΣΕ ως εθνικός διαχειριστής σιδηροδρομικής υποδομής και, ως εκ τούτου, δεν μπορούσαν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό ούτε να επηρεάσουν τις εμπορικές συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών. Επιπλέον η μεταφορά 217 υπαλλήλων συντήρησης και οι ετήσιες επιχορηγήσεις ύψους έως 340 εκατ. ευρώ που πραγματοποιήθηκαν πριν από τις 22 Οκτωβρίου 2014 κρίθηκε ότι συνάδουν με τους κανόνες της ΕΕ για τις κρατικές ενισχύσεις.

Όσον αφορά την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι τα μέτρα που ελήφθησαν υπέρ της εταιρείας (συγκεκριμένα, διαγραφή του χρέους και ετήσια αύξηση των ετήσιων επιχορηγήσεων), συνολικής αξίας 1.079 εκατ. ευρώ, ήταν επίσης σύμφωνα με τους κανόνες της ΕΕ για τις κρατικές ενισχύσεις.

Η Επιτροπή έκρινε τα μέτρα ενίσχυσης υπέρ του ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ συμβατά με τους κανόνες της ΕΕ για τις κρατικές ενισχύσεις, αφού έλαβε κυρίως υπόψη τις δυσκολίες που αντιμετωπίζει ο ελληνικός σιδηροδρομικός τομέας και τη σημασία της εύρυθμης λειτουργίας των σιδηροδρομικών υπηρεσιών για τον πληθυσμό. Τα εν λόγω μέτρα έχουν ως θεμιτό στόχο την αποτροπή του κινδύνου σοβαρής διαταραχής της

ελληνικής οικονομίας, χωρίς όμως να προκαλούν αδικαιολόγητη στρέβλωση του ανταγωνισμού στην ενιαία αγορά.

Η έγκριση από την Επιτροπή των μέτρων στήριξης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και του ΟΣΕ συνδέθηκε άμεσα με το ελληνικό πρόγραμμα ιδιωτικοποιήσεων. Ειδικότερα, η απόφαση για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ αποτελούσε προϋπόθεση για να εφαρμόσει η Ελλάδα τις υποχρεώσεις που είχε βάσει του μνημονίου συνεννόησης.

Στη συνέχεια και συγκεκριμένα τον **Απρίλιο του 2013** μεταβιβάστηκε και περιήλθε το σύνολο των μετοχών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. κατά πλήρη κυριότητα στο ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ (ΤΑΙΠΕΔ), κυριότητας του Ελληνικού Δημοσίου και, έκτοτε, το ΤΑΙΠΕΔ ήταν ο μοναδικός μέτοχος της εταιρείας.

Στις **17 Δεκεμβρίου 2015** ο Σύριζα με Υπουργό μεταφορών Υποδομών και Δικτύων τον Χρήστο Σπίρτζη υπέγραψε σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας με την (δημόσια τότε αλλά υπό διαδικασία ιδιωτικοποίησης) ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Επρόκειτο για σύμβαση που αφορούσε στις υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος (ΥΓΟΣ), οι οποίες περιλαμβάνουν δραστηριότητες εμπορικού χαρακτήρα που υπάγονται σε ειδικά δικαιώματα δημόσιας υπηρεσίας, εν προκειμένω την υποχρέωση και το δικαίωμα εκτέλεσης δρομολογίων για την εξυπηρέτηση επιλεγμένων σταθμών επί καθορισμένων γραμμών/ διαδρομών του ενεργού σιδηροδρομικού δικτύου. Η εν λόγω σύμβαση (εφεξής σύμβαση «ΥΓΟΣ»), η οποία συνυπογράφονταν από τον Χ. Σπίρτζη και τον Ευ. Τσακαλώτο, αφορούσε στη λεγόμενη ανάθεση του δημόσιας υπηρεσίας - μεταφορικού έργου σιδηροδρομικών άγονων γραμμών, είχε διάρκεια 5 ετών (1/1/2016 έως 31/12/2020) και το ποσό αποζημίωσης από το Ελληνικό Δημόσιο προβλέπονταν σε 50 εκ. ευρώ κατ' έτος το μέγιστον (ο ακριβής υπολογισμός με βάση σχετική μεθοδολογία), συνολικά δηλαδή το έσοδο για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα ανέρχονταν σε 250 εκ. ευρώ.

Το 2017 έγινε από την κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ η ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ με πώληση των μετοχών από το ΤΑΙΠΕΔ στην Ιταλική Ferrovie dello Stato Italiane Group (FSI). Πιο συγκεκριμένα, στις **18 Ιανουαρίου 2017** υπεγράφη, από τον Διευθύνοντα Σύμβουλο του ΤΑΙΠΕΔ και τον Διευθύνοντα Σύμβουλο της FSI, η σύμβαση πώλησης του 100% της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε στην FSI, έναντι συνολικού τιμήματος ευρώ 45 εκατ. ευρώ. Το ιδιαιτέρως αυτό χαμηλό τίμημα (καθώς δεν επρόκειτο απλώς για την πώληση μετοχών μιας οποιασδήποτε εταιρείας, αλλά κατ' ουσίαν για την παραχώρηση αποκλειστικού δικαιώματος χρήσης και εκμετάλλευσης μιας δημόσιας υποδομής ζωτικής σημασίας για τη χώρα) δημιούργησε τεράστιες αντιδράσεις τόσο από τα κόμματα της τότε αντιπολίτευσης όσο και από τους εργαζόμενους. Μάλιστα, η εκποίηση του δημοσίου αυτού δικαιώματος έναντι ενός τόσο χαμηλού τιμήματος ερχόταν σε πλήρη αντίθεση με τη δήλωση που έκανε το Ιούλιο του 2013 ο Γιώργος Σταθάκης, τότε υπεύθυνος τομέα ανάπτυξης της ΚΟ του ΣΥΡΙΖΑ, σχετικά με την προκήρυξη του διαγωνισμού για την ιδιωτικοποίηση της εταιρείας. Σε αυτήν, ο κ. Σταθάκης χαρακτήρισε «προκλητικά χαμηλή τιμή» τα 300 εκατομμύρια ευρώ που αξίωνε η τότε κυβέρνηση για την ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, προσθέτοντας μάλιστα πως ένα... τόσο μικρό ποσό θα έχει «αμελητέα ωφέλεια ως προς την εξυπηρέτηση του διακηρυγμένου στόχου της κυβέρνησης».

Σημειώνεται ότι στη συναφθείσα σύμβαση, πέραν του ιδιαιτέρως χαμηλού τιμήματος για την πώληση του συνόλου των μετοχών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, δεν υπήρχε καμία απολύτως συμβατική υποχρέωση του Αγοραστή για την εκτέλεση

υποχρεωτικών επενδύσεων, αλλά ούτε κάποιας άλλης μορφής ανταποδοτικά οφέλη προς το Ελληνικό Δημόσιο.

Κατά την εξέταση των μαρτύρων στην Επιτροπή προέκυψε πως από την πλευρά του ΕΔ δεν υπήρξε κανένας όρος και καμία διαπραγμάτευση με την Ιταλική εταιρία, προκειμένου η τελευταία να προχωρήσει στην υλοποίηση επενδύσεων στον ελληνικό σιδηρόδρομο. Χαρακτηριστικός είναι προς τούτο ο διάλογος μεταξύ της εισηγήτριας του ΠΑΣΟΚ κας Μιλένας Αποστολάκη και του μάρτυρα πρώην Υπουργού Μεταφορών και Υποδομών της Κυβέρνησης του Σύριζα.

ΧΡ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ – 06/02/2024 – ΣΕΛ. 134-137

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Θέλω να σας καταθέσω κάποιες επιστολές μου προς το ΤΑΙΠΕΔ μιας και μιλάμε για το σιδηρόδρομο, που ζητάω να με ενημερώσουν για τον διαγωνισμό ιδιωτικοποίησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Δεν απαντήθηκε ποτέ.

Άρα νομίζω ότι θα ήταν πολύ χρήσιμο για να βγάλετε τα συμπεράσματα που θέλετε στην επιτροπή, να καλέσετε το ΤΑΙΠΕΔ.

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Μάλιστα. Θα μπορούσαν να απαιτηθούν δεσμεύσεις για επενδύσεις από τον ιταλικό όμιλο που ήρθε εδώ και πήρε με 45 εκατομμύρια τα τρένα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Βεβαίως.

Δεσμεύτηκε ο Ιταλός Πρωθυπουργός απ' ότι γνωρίζω. Και δεν υπήρχε ΜοΥ.

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Πού δεσμεύτηκε; Υπάρχει πουθενά αποτυπωμένο σε συμβατικό κείμενο για επενδύσεις;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Όχι, όχι. Δεν υπήρχε όμως ΜοΥ στην επόμενη κυβέρνηση. Υπήρχε πιο δεσμευτικό κείμενο.

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Υπήρξε σύμβαση, κύριε Σπίρτζη.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Δεν λέω για την τελική σύμβαση.

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Για το '19 και το '20 υπήρξε σύμβαση.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Ακριβώς.

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Ωραία λοιπόν μου απαντήσατε, δεν έγινε, δεν απαιτήθηκε. Κατά την άποψή μου καταλαβαίνω από την απάντησή σας ότι κακώς δεν απαιτήθηκαν, θα μπορούσαν να απαιτηθούν.

Στις 14 Σεπτεμβρίου 2017 ολοκληρώθηκε η πώληση και μεταβίβαση του 100% των μετοχών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. στην FSI και εντάχθηκε στον ιταλικό όμιλο και η εταιρία στη συνέχεια (το έτος 2021) μετονομάστηκε σε HELLENIC TRAIN.

Ωστόσο, λίγο πριν την μεταβίβαση των μετοχών, και συγκεκριμένα τον Αύγουστο του 2017, έγινε τροποποίηση της πιο πάνω σύμβασης ΥΓΟΣ όπου προστέθηκαν αρκετές δαπάνες που μπορούν να αποζημιώνονται από το ελληνικό δημόσιο μέσω της σύμβασης. Και πάλι όμως, ενώ έγινε η σχετική τροποποίησή της, δεν έγινε προσθήκη όρων που να αφορούν σε επιπλέον υποχρεώσεις για την εκτέλεση της δημόσιας υπηρεσίας από την ιδιωτική πλέον ΤΡΑΙΝΟΣΕ, και ειδικά σε ότι αφορούσε τις επενδύσεις. Άρα, η προηγούμενη κυβέρνηση όχι μόνο δεν εξασφάλισε επενδύσεις μέσω της ιδιωτικοποίησης, καθώς καμία αναφορά δεν υπήρχε για αυτές στην τροποποιητική σύμβαση, αλλά ούτε και σε κάποια άλλη συμφωνία.

Το ζήτημα της εκτέλεσης επενδύσεων από την ιδιωτική ΤΡΑΙΝΟΣΕ ετέθη για πρώτη φορά με την υπογραφή του **Μνημονίου Συνεργασίας (ΜοU) τον Νοέμβριο του 2019** λίγους μήνες δηλαδή αμέσως μετά την ανάληψη της διακυβέρνησης της χώρας από την ΝΔ. Με το Μνημόνιο Συνεργασίας έγινε προσπάθεια να μειωθούν οι συνέπειες του «εγκλήματος - ιδιωτικοποίησης του συνολικού μεταφορικού έργου της χώρας» της προηγούμενης κυβέρνησης έναντι 45 εκ. ευρώ η οποία ιδιωτικοποίησε την ΤΡΑΙΝΟΣΕ με αντάλλαγμα μικρότερο από την ετήσια επιδότηση για τις άγονες γραμμές, χωρίς να προβλέπεται ούτε μία επένδυση.

Το αποτέλεσμα της διαπραγμάτευσης, οδήγησε στην υπογραφή νέας σύμβασης ΥΓΟΣ μεταξύ ΕΔ και Hellenic Train στις 14/4/2022. Στη συνέχεια με το ν. 4953/2022 έγινε η «Κύρωση της Σύμβασης μεταξύ του Ελληνικού Δη μοσίου και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Μεταφορές – Μεταφορικές Υπηρεσίες Επιβατών και Φορτίου Ανώνυμη Σιδηροδρομική Εταιρεία» (ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.) για την ανάθεση Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών, η οποία προέβλεπε:

- Επιστροφή 435 εκατ. € σε ΟΣΕ και ΓΑΙΑΟΣΕ για χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής και τροχαίου υλικού.
- Επιπλέον επενδύσεις σε νέα τρένα (15 νέα ηλεκτρικά και 10 νέα υδρογόνου καθώς και αναβάθμιση 15 υφιστάμενων) και ψηφιακές υποδομές αξίας 163 εκατ. €
- Συμμετοχή του Ελληνικού Δημοσίου στα κέρδη της ΤΡΑΙΝΟΣΕ με 20% (κάτι που δεν προβλεπόταν στο ΜοU, αλλά ήταν αποτέλεσμα διαπραγμάτευσης του κειμένου της τελικής συμφωνίας).
- Διασφάλιση των δρομολογίων σε όλη την επικράτεια και επιβολή ποινικών ρητρών για τα μη εκτελεσμένα δρομολόγια. Με τη σύμβαση του ΣΥΡΙΖΑ δεν αποζημιώνονταν εκτελεσμένα δρομολόγια δρομολογίων απλά καλύπτονταν δαπάνες της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και φυσικά δεν επιβάλλονταν ποινικές ρήτρες για τα ανεκτέλεστα δρομολόγια.

3.2 Οι ισχυρισμοί της ΤΡΑΙΝΟΣΕ για την κατάσταση του σιδηροδρομικού δικτύου

Στην Επιτροπή συζητήθηκε και το εάν είχαν γνωστοποιηθεί στον πρώην Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών κο Κωνσταντίνο Καραμανλή οι ελλείψεις και τα προβλήματα που αντιμετώπιζε ο ελληνικός σιδηρόδρομος και με ποιο τρόπο είχε ο ίδιος επιδιώξει την επίλυση των συγκεκριμένων προβλημάτων. Ορισμένοι εισηγητές των κομμάτων της αντιπολίτευσης αναφέρθηκαν συγκεκριμένα σε εξώδικο του κ. Κώστα Γενιδούνια, πρώην Προέδρου της Πανελλήνιας Ένωσης Προσωπικού Έλξης (Π.Ε.Π.Ε.), που απεστάλη **τον Οκτώβριο του 2022** προς τον ΟΣΕ. Στην εν λόγω εξώδικη δήλωση του κ. Γενιδούνια γίνεται, μεταξύ άλλων, αναφορά στην «κακή» κατάσταση της σιδηροδρομικής υποδομής, στην έλλειψη συντήρησής της υποδομής και στην έλλειψη τηλεδιόικησης και του συστήματος ECTS. Μάλιστα στην ίδια εξώδικη δήλωση ο κ. Γενιδούνιας αναφέρει ότι *«Αποτέλεσμα όλων αυτών είναι να απαξιώνεται ο σιδηρόδρομος, παρά τις αγωνιώδεις προσπάθειες των μηχανοδηγών, αλλά και της Hellenic Train που δρομολογεί λεωφορεία προς εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού*

μετά από κάθε συμβάν.». Επισημαίνεται ότι, όπως προέκυψε κατά την εξέταση των μαρτύρων στην Επιτροπή και επιβεβαιώθηκε από τον Maurizio Carotorto, Διευθύνοντα Σύμβουλο της ΤΡΑΙΝΟΣΕ από το 2021 έως σήμερα, **ο κος Γενιδούνιας είναι από τον Οκτώβριο του 2023 υψηλόβαθμο διευθυντικό στέλεχος της Hellenic Train.**

Περαιτέρω, στις **22 Φεβρουαρίου 2024** ο πρώην Δ/νων Σύμβουλος της ΤΡΑΙΝΟΣΕ (από το Μάρτιο του 2016 έως τον Σεπτέμβριο του 2021), κος Φίλιππος Τσαλίδης, κατέθεσε ενώπιον του κ. Εφέτη Ανακριτή Λάρισας ότι είχε αποστείλει στον κ. Υπουργό την από 6/9/21 επιστολή του ενημερώνοντάς τον για την κατάσταση του δικτύου. Μάλιστα, ο κος Τσαλίδης ανέφερε στον κ. Ανακριτή ότι είχε αποστείλει στο παρελθόν και άλλες παρόμοιες επιστολές, τις οποίες όμως δεν προσκόμισε. Σε ότι αφορά τη συγκεκριμένη μια επιστολή της από **6 Σεπτεμβρίου 2021**, η οποία σημειωτέον εστάλη λίγες μόνο ημέρες πριν την παραίτησή του από τη θέση του Διευθύνοντος Συμβούλου στις **14 Σεπτεμβρίου 2021**, πέραν από τις πανομοιότυπες, με εκείνες του κ. Γενιδούνια, καταγγελίες περί «κακής κατάστασης» της υποδομής, ανέφερε συγκεκριμένα «Θεωρούμε καθήκον μας να επισημάνουμε ότι, αν δεν γίνει άμεσα και οργανωμένα προσπάθεια θεραπείας των αδιαμφισβήτητων προβλημάτων της υποδομής και της ρύθμισης της κυκλοφορίας, θα έχουμε ολοένα περισσότερα αριθμητικά και μεγαλύτερα σε σοβαρότητα συμβάντα, με τεράστια επίπτωση στη λειτουργία του Ελληνικού Σιδηροδρόμου. Προασπίζοντας ταυτόχρονα και τα δικά μας εταιρικά συμφέροντα, σας δηλώνουμε πως θέλουμε να συμμετάσχουμε σε κάθε προσπάθεια οργάνωσης του τρόπου αντιμετώπισης των προβλημάτων. Είμαστε στη διάθεση του ΟΣΕ και της ελληνικής Πολιτείας να συμβάλουμε σε όποια λύση κριθεί αναγκαία για την αποκατάσταση και τον εκσυγχρονισμό του δικτύου, όμως παράλληλα θα διεκδικήσουμε κάθε κάλυψη των ζημιών μας που τυχόν προέρχονται από την παρούσα προβληματική κατάστασή του.»

Ωστόσο, ο κος Τσαλίδης παρέλειψε να ενημερώσει τον κ. Ανακριτή ότι όλες οι σχετικές καταγγελίες που γινόνταν από την Hellenic Train ή για λογαριασμό της, αναφορικά με την «κακή κατάσταση» της σιδηροδρομικής υποδομής συνοδεύονταν από την έγερση αιτημάτων για την καταβολή σε αυτή υψηλότατων αποζημιώσεων από τις εταιρίες του Ελληνικού Δημοσίου, δηλαδή τον ΟΣΕ και την ΓΑΙΑΟΣΕ με αιτιολογία την ζημία που υπέστη η εταιρία από τις αυξημένες ανάγκες συντήρησης, τις οποίες εκτελεί η δική της πλέον θυγατρική εταιρία ΕΣΣΤΥΥ, μετά την ιδιωτικοποίηση της από την Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ και συγκεκριμένα το ΤΑΙΠΕΔ το 2019.

Μάλιστα δύο μήνες μετά την αποστολή της πιο πάνω εξωδίκου δηλώσεως από τον κ. Γενιδούνια, και συγκεκριμένα στις **27 Δεκεμβρίου 2022**, η ίδια η εταιρία επανέλαβε τους ισχυρισμούς περί «κακής συντήρησης» του σιδηροδρομικού δικτύου με την κατάθεση αγωγής κατά του ΟΣΕ για αποζημίωση λόγω της ζημίας που υπέστη όπως ισχυριζόταν από τις αυξημένες ανάγκες συντήρησης (για εργασίες που έγιναν στο διάστημα από 14.9.2017 έως 28.2.2019) του τροχαίου υλικού εξαιτίας της «κακής κατάστασης» του δικτύου – υποδομής για την οποία υπεύθυνος είναι ο διαχειριστής, δηλαδή ο ΟΣΕ.

Επισημαίνεται ότι, στις **14 Σεπτεμβρίου 2017** ολοκληρώθηκε η πώληση και μεταβίβαση του 100% των μετοχών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. στην FSI και εντάχθηκε στον ιταλικό όμιλο, ενώ το **2018** ολοκληρώθηκε και η ιδιωτικοποίηση της ΕΕΣΣΤΥ, δηλαδή της θυγατρικής εταιρίας του ΟΣΕ που εκτελούσε τις εργασίες συντήρησης του τροχαίου

υλικού. **Δηλαδή, οι απαιτήσεις της ΤΡΑΙΝΟΣΕ για αποζημίωση από τον ΟΣΕ κατά του Ελληνικού Δημοσίου εγέρθηκαν για την περίοδο από την πρώτη ημέρα της ιδιωτικοποίησής της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και εντεύθεν, για δαπάνη που (όπως ισχυριζόταν) κατέβαλε στη δική της θυγατρική εταιρία για την εκτέλεση εργασιών συντήρησης των συρμών.**

Μάλιστα, σύμφωνα με εκτενή δημοσιεύματα στον ελληνικό τύπο¹ παρόμοιες αξιώσεις έχει εγείρει η Hellenic Train και κατά της ΓΑΙΑΟΣΕ, με την ίδια αιτιολογική βάση δηλαδή εκείνη της «κακής κατάστασης» του δικτύου. *Πιο συγκεκριμένα, μετά την ολοκλήρωση της αποκρατικοποίησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ (νυν Hellenic Train), τέθηκε σε ισχύ η σύμβαση της ΓΑΙΑΟΣΕ με τη ΤΡΑΙΝΟΣΕ (νυν Hellenic Train) και τα μισθώματα αυτής αποτελούν έσοδα της ΓΑΙΑΟΣΕ. Στις 31/1/2020 στάλθηκε από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ (νυν Hellenic Train) προς τη ΓΑΙΑΟΣΕ ΑΕ, τιμολόγιο, με ημερομηνία έκδοσης την 31/12/2019, συνολικού ποσού 10.529.786,12 ευρώ (8.491.763 ευρώ πλέον ΦΠΑ 2.038.023,12 ευρώ) και με αιτιολογία την «Τιμολόγηση εργασιών συμπληρωματικής συντήρησης που εκτελέστηκαν λόγω μη Διενέργειας της εκτεταμένης συντήρησης του τροχαίου υλικού 9/2018 έως 2/2019».* Παράλληλα στάθηκε εξώδικη δήλωση – γνωστοποίηση οφειλής – πρόταση συμψηφισμού, με την οποία η ΤΡΑΙΝΟΣΕ πρότεινε τον συμψηφισμό του παραπάνω ποσού των 8.491.763 ευρώ, το οποίο, σύμφωνα με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, αντιστοιχεί στο κόστος εργασιών συμπληρωματικής συντήρησης που εκτελέστηκαν, λόγω της μη διενέργειας εκτεταμένης συντήρησης με υπαιτιότητα της ΓΑΙΑΟΣΕ, **με ισόποση οφειλή από μισθώματα τροχαίου υλικού.**

Προκύπτει από τα ανωτέρω ότι, ήδη από την πρώτη ημέρα ιδιωτικοποίησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ τόσο η νέα διοίκηση όσο και τα στελέχη της, υποστήριζαν την άποψη ότι υπήρχε «κακή συντήρηση» της υποδομής και ως εκ τούτου ζητήματα ασφαλείας, χωρίς ωστόσο αυτές οι καταγγελίες να συνοδεύονται από συγκεκριμένες προτάσεις και λύσεις παρά μόνον από γενικόλογες αναφορές σε προβλήματα που αποτελούσαν παθογένειες ετών. Τόσο η ΤΡΑΙΝΟΣΕ όσο και ο κ. Γενουδίας γνώριζαν και γνωρίζουν ότι τα όποια προβλήματα υπήρχαν στη σιδηροδρομική υποδομή της χώρας, δεν μπορούσαν να επιλυθούν παρά μόνο μέσα από την ολοκλήρωση των συμβάσεων που λίμναζαν επί σειράς ετών και για τις οποίες γινόταν κάθε προσπάθεια επίστευσής του από την κυβέρνηση της ΝΔ.

Η απάντηση που έδωσε ο πρώην Υπουργός κ. Κωνσταντίνος Καραμανλής στην ερώτηση μελών της Επιτροπής, αναφορικά με το ποιες ήταν οι ενέργειες στις οποίες προέβη αφού του γνωστοποιήθηκαν οι πιο πάνω καταγγελίες ήταν ότι, έπραξε αυτό που όφειλε και το οποίο ήταν το μόνο που θα μπορούσε να έχει ουσιαστικά αποτελέσματα, δηλαδή την ολοκλήρωση των συμβάσεων των συστημάτων τηλεδιοίκησης και ασφαλείας όπως η 717/2014 και 10005/2007.

Με βάση τα ανωτέρω οι στοχευμένες καταγγελίες περί «κακής κατάστασης» της υποδομής προερχόμενες από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, τα στελέχη της και τον πρώην Πρόεδρο του συνδικαλιστικού οργάνου και νυν διευθυντικό στέλεχος της Hellenic Train (από το 2023), ειδικά λαμβάνοντας υπόψιν την αλληλουχία των

¹<https://www.metaforespress.gr/sidirodromos/%CF%84%CE%BF-%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%BF%CF%81%CE%B9%CE%BA%CF%8C-%CF%84%CF%89%CE%BD-%CE%B4%CE%B9%CE%B5%CE%BA%CE%B4%CE%B9%CE%BA%CE%AE%CF%83%CE%B5%CF%89%CE%BD-%CF%84%CE%B7%CF%82-%CE%B3%CE%B1%CE%B9%CE%B1/>

γεγονότων, δεν μπορούν να αξιολογηθούν από την Επιτροπή ως αμερόληπτες, καθόσον όπως διαφαίνεται συνδέονται άμεσα με τις οικονομικές απαιτήσεις της ιδιωτικής Hellenic Train κατά των εταιριών του Ελληνικού Δημοσίου, ΟΣΕ και ΓΑΙΟΣΕ για αποζημίωση λόγω «κακής κατάστασης» της υποδομής και παράλληλα των οφειλών της προς τις τελευταίες (για μη καταβληθέντα τέλη χρήσης υποδομής και μισθώματα τροχαίου υλικού) για τις οποίες υπάρχει δικαστική και διοικητική αντιδικία ετών.

Με απλά λόγια, η Hellenic Train με το επιχείρημα (που μετέτρεψε σε αφήγημα) της «κακής κατάστασης» της υποδομής του σιδηροδρομικού δικτύου δημιούργησε απαιτήσεις κατά του ΕΔ προκειμένου να ισοσκελίσει τις οφειλές της από τα μισθώματα που δεν κατέβαλε για την χρήση του τροχαίου υλικού και της υποδομής στον ΟΣΕ και στην ΓΑΙΟΣΕ αντίστοιχα. Μάλιστα, από όσο φαίνεται, καμία άλλη από τις εταιρίες που εκτελούν (εμπορικό) μεταφορικό έργο στο δίκτυο δεν έχει εγείρει οποιαδήποτε απαίτηση κατά του ΟΣΕ για αυξημένες ανάγκες συντήρησης λόγω «κακής κατάστασης» της υποδομής ούτε υπάρχουν αντίστοιχες καταγγελίες.

Επιπλέον η ΤΡΑΙΝΟΣΕ με βάση την κοινοτική νομοθεσία και το νόμο 4632/2019 είναι ένας από τους τρεις πυλώνες ασφαλείας των σιδηροδρομικών μεταφορών (μαζί με την Εθνική Αρχή Ασφάλειας). Πιο συγκεκριμένα το άρθρο 56 του πιο πάνω νόμου αναφέρει στην παραρ. 2:

«2. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και ο διαχειριστής υποδομής:

α) εφαρμόζουν τα αναγκαία μέτρα για τον έλεγχο των κινδύνων τα οποία προβλέπονται στην περίπτωση α' της παραγράφου 1 του άρθρου 58, κατά περίπτωση, σε συνεργασία μεταξύ τους και με άλλους παράγοντες,

β) λαμβάνουν υπόψη στα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας τους κινδύνους που συνδέονται με τις δραστηριότητες άλλων παραγόντων και τρίτων,

γ) όπου απαιτείται, υποχρεώνουν, μέσω σύμβασης, τους άλλους παράγοντες που αναφέρονται στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου, των οποίων η δράση ενδέχεται να έχει αντίκτυπο στην ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος, να εφαρμόζουν μέτρα ελέγχου των κινδύνων, και

δ) διασφαλίζουν ότι οι εργολάβοι τους εφαρμόζουν μέτρα ελέγχου των κινδύνων με την εφαρμογή των ΚΜΑ για την παρακολούθηση διαδικασιών σύμφωνα με τη σχετική ΚΜΑ που προβλέπεται στην περίπτωση γ' της παραγράφου 1 του άρθρου 58 και ότι αυτό προβλέπεται ρητά σε συμβατικές ρυθμίσεις που θα δημοσιοποιούνται ύστερα από αίτημα του Οργανισμού ή της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων.».

Περαιτέρω η Hellenic Train είχε και συμβατική υποχρέωση για ασφάλεια και πρόληψη στους συρμούς τόσο με βάση την άμεση σχέση με το επιβάτη όσο και με βάση τη σύμβαση «ΥΓΟΣ» του 2022 στην οποία αναφέρεται ότι:

«Άρθρο 6. Ασφάλεια και πρόληψη στους συρμούς.

6.1. Η διασφάλιση της ασφάλειας των επιβατών επί των συρμών στο πλαίσιο εκτέλεσης των Υπηρεσιών είναι αποκλειστική ευθύνη του Παρόχου, χωρίς να θίγονται οι αρμοδιότητες προληπτικού και κατασταλτικού ελέγχου της Ελληνικής Αστυνομίας. Η ασφάλεια περιλαμβάνει όχι μόνο την καταπολέμηση της κακής

διαχείρισης αγαθών και την αντιμετώπιση έκνομων ενεργειών αλλά και την εμπέδωση του αισθήματος ασφάλειας, την καταπολέμηση της παραβατικότητας με την συνδρομή των αρμόδιων αρχών και προληπτικές ενέργειες.

6.2. Στο πλαίσιο αυτό, ο Πάροχος προτείνει και υλοποιεί σχετικές πολιτικές, συμπεριλαμβανομένων των ενεργειών συνεργασίας με όλους τους φορείς που συμμετέχουν στην ασφάλεια των σιδηροδρομικών διαδρομών, και ειδικά με τις αρμόδιες αρχές και τον Διαχειριστή Υποδομής.

6.3. Οι ανάγκες σε θέματα ασφαλείας προσδιορίζονται από τέσσερις στόχους: (α) βελτίωση της ικανότητας διαχείρισης και αντίδρασης, (β) βελτίωση της αίσθησης ασφάλειας στους συρμούς που χρησιμοποιούνται για την εκτέλεση των Υπηρεσιών, (γ) προστασία του τροχαίου υλικού που χρησιμοποιείται για την εκτέλεση των Υπηρεσιών από βανδαλισμούς, ευρισκόμενου τούτου τόσο εν κινήσει, όσο και στις εγκαταστάσεις φύλαξης και σταυλισμού ευθύνης του Παρόχου (για την αξιολόγηση του στόχου της προστασίας δεν λαμβάνεται υπόψη το πεπαλαιωμένο και μη χρησιμοποιήσιμο τροχαίο υλικό ιδιοκτησίας του Ελληνικού Δημοσίου που βρίσκεται στις ως άνω εγκαταστάσεις του Παρόχου και δεν χρησιμοποιείται για την εκτέλεση των Υπηρεσιών της Σύμβασης και το οποίο το Ελληνικό Δημόσιο εντός τεσσάρων (4) ετών από την έναρξη ισχύος της Σύμβασης θα απομακρύνει), και (δ) πρόληψη και καταπολέμηση της μετακίνησης χωρίς εισιτήριο.

6.4. Ο Πάροχος οφείλει να διατηρεί τους συρμούς που χρησιμοποιούνται για την παροχή των Υπηρεσιών σε καλή κατάσταση και να εξασφαλίζει όπ όλα τα μέσα ή οι χώροι εντός των συρμών είναι καθαρά, ευπρεπή και σε κατάσταση που η παροχή των Υπηρεσιών να μην θίγει την υγεία, την ασφάλεια και την αξιοπρέπεια των επιβατών.

6.5. Σε περίπτωση ρύπανσης των συρμών (συμπεριλαμβανομένων γραφημάτων, βανδαλισμού, κλπ.) που ευρίσκονται σταυλισμένοι σε χώρους ευθύνης του Παρόχου και χρησιμοποιούνται για την εκτέλεση των Υπηρεσιών, ο Πάροχος υποχρεούται να προβεί αμελλητί σε καθαρισμό ή απομάκρυνσή της. Μέχρι την απομάκρυνση του πεπαλαιωμένου και μη χρησιμοποιήσιμου τροχαίου υλικού που διαχειρίζεται η ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε., οι δαπάνες καθαρισμού και αποκατάστασης γίνονται αποδεκτές κατά ποσοστό 50%. Μετά την απομάκρυνση του τροχαίου υλικού του προηγούμενου εδαφίου, ο Πάροχος φέρει όλα τα σχετικά έξοδα για την αποκατάσταση των ζημιών.

Συμπέρασμα:

Η Επιτροπή με βάσει τα ανωτέρω, συμπεραίνει ότι οι καταγγελίες της Hellenic Train δεν εκπορεύονταν από την μέριμνα της τελευταίας για τη διασφάλιση της ασφαλούς μετακίνησης των επιβατών και των εργαζομένων της έναντι των οποίων είχε τόσο εκ του νόμου όσο και συμβατική υποχρέωση για την παροχή ποιοτικών και ασφαλών υπηρεσιών, αλλά στην δημιουργία των προϋποθέσεων για την διεκδίκηση υψηλότερων αποζημιώσεων από το ΕΔ με την αιτιολογία των αυξημένων αναγκών συντήρησης (από την δική της πλέον ΕΕΣΣΤΥ) εξαιτίας της, κατά τους ισχυρισμούς της, «κακής κατάστασης» της σιδηροδρομικής υποδομής, την οποία και αν δεχθεί κανείς ότι υπήρχε οι μέτοχοι της γνώριζαν και την είχαν αποδεχτεί ανεπιφύλαχτα με την εξαγορά της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

Σε αντίθετη περίπτωση, εφόσον δηλαδή η εταιρία είχε διαπιστώσει ότι υπήρχαν σοβαρά ζητήματα ασφαλείας λόγω της κατάστασης της υποδομής και μη ολοκλήρωσης των συστημάτων, θα έπρεπε να είχε προχωρήσει σε άμεση

αναστολή των δρομολογίων, έχοντας εκ των ανωτέρω συναγομένων, ιδιαίτερη νομική υποχρέωση προς τους επιβάτες, διακριτή και αυτοτελή από την αδιαμφισβήτητη υποχρέωση του διαχειριστή της υποδομής δηλαδή του ΟΣΕ.

3.3 Το ιστορικό ιδιωτικοποίησης της Ελληνικής Εταιρίας Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού Α.Ε. (ΕΕΣΣΤΥ)

Η εταιρία ιδρύθηκε το 2013 και δραστηριοποιείται μέχρι και σήμερα στη συντήρηση και επισκευή του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού. Λόγω της φύσης των οχημάτων προς συντήρηση, οι υπηρεσίες αυτές παρέχονται σε χώρους πλησίον του σιδηροδρομικού δικτύου. Η καθημερινή, ελαφρά συντήρηση (όπως επιθεώρηση, επισκευή μικροβλαβών, κ.λπ.) λαμβάνει χώρα στα Μηχανοστάσια που διαθέτει η ΕΕΣΣΤΥ κατά μήκος της ελληνικής επικράτειας (όπως ενδεικτικά σε Καλαμάτα και Αλεξανδρούπολη), ενώ η βαριά συντήρηση στα τρία ειδικά εργοστάσια της ΕΕΣΣΤΥ (Εργοστάσια σε Πειραιά, Θεσσαλονίκη και Βόλο). Το σύνολο των εν λόγω εγκαταστάσεων μισθώνεται από τη ΓΑΙΟΣΕ Α.Ε.

Το 2013 μεταβιβάστηκε το σύνολο του μετοχικού κεφαλαίου της ΕΕΣΣΤΥ στο «Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας Δημοσίου Α.Ε.» («ΤΑΙΠΕΔ»). Το ΤΑΙΠΕΔ, δημοσίευσε τον Αύγουστο του 2013 πρόσκληση για την εκδήλωση ενδιαφέροντος για την εξαγορά του 100% του μετοχικού κεφαλαίου της ΕΕΣΣΤΥ. Εκδηλώθηκε ενδιαφέρον από τρία επενδυτικά σχήματα και δόθηκαν διαδοχικές παρατάσεις για την κατάθεση δεσμευτικών προσφορών μέχρι την 31.5.2016, ωστόσο εντέλει δεν κατατέθηκε καμία δεσμευτική προσφορά. Στη συνέχεια, στις 22.07.2016 δημοσιεύθηκε νέα πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ υπέβαλε την από 06.03.2018 δεσμευτική οικονομική προσφορά ύψους 8,9 εκ. ευρώ και αποτέλεσε τη μοναδική συμμετέχουσα στο δεσμευτικό στάδιο του ως άνω διαγωνισμού. Στο πλαίσιο της διαγωνιστικής διαδικασίας, ζητήθηκε από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ να υποβάλει βελτιωμένη οικονομική προσφορά, την οποία η ΤΡΑΙΝΟΣΕ υπέβαλε την 08.06.2018, 22 εκ. ευρώ, η οποία και έγινε αποδεκτή από το ΤΑΙΠΕΔ. Η Σύμβαση Πώλησης Μετοχών υπεγράφη την 29.10.2018.

3.4 Οι μαρτυρικές καταθέσεις αναφορικά με την ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ

ΧΡ. ΒΕΡΕΛΗΣ – 19/12/2023 – ΣΕΛ. 60

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Μάρτυς): Κύριε Καραθανασόπουλε, θεωρώ ότι πολλοί θεώρησαν ότι η μεγάλη ευκαιρία είναι η δημιουργία της ΤΡΑΙΝΟΣΕ με τους Ιταλούς. Αυτό όχι καταρχήν, αλλά εκ της εξελίξεως φάνηκε ότι ήταν λάθος και για τον λόγο αυτό -εγώ το έχω πει και δημόσια, το έχω γράψει και κάπου- θεωρώ ότι δεν έπρεπε να έχει γίνει αυτή η σύμβαση για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ με τους Ιταλούς. Υπήρξαν πολλά ανοικτά θέματα τα οποία δεν αντιμετωπίστηκαν, ακόμα και σε θέματα ασφάλειας, όπως σας είπα.

ΧΡ. ΒΕΡΕΛΗΣ – 19/12/2023 – ΣΕΛ. 65-66

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Και φυσικά δεν μπορούμε να έχουμε και απαίτηση να το πω έτσι και στην Επιτροπή από ανθρώπους που έχουν αποχωρήσει ως Υπουργοί

Μεταφορών εδώ και χρόνια να γνωρίζουν επακριβώς τι γίνεται σήμερα. Το λέω, για να ξεκαθαρίσουμε ορισμένα πράγματα. Απλώς, το θέτω ως υποθετικό ερώτημα. Δηλαδή, εσείς ως Υπουργός θα πράττατε αυτό ακριβώς, θα ήσασταν δηλαδή πιο συντηρητικός, να το πω έτσι, σε κάποια πράγματα, σε κάποιες δηλώσεις. Αυτό θέλω να κρατήσω βασικά.

Και κάτι τελευταίο, θα ήθελα λίγο να μας πείτε, αν γνωρίζετε βασικά, τι καθεστώς επικρατεί σε άλλες χώρες της Ευρώπης όσον αφορά το ιδιοκτησιακό καθεστώς, δηλαδή είναι ιδιωτικοί οι σιδηρόδρομοι, είναι κρατικοί, υπάρχει συνεργασία; Τι επικρατεί στις άλλες χώρες της Ευρώπης και τι επικρατεί στην Ελλάδα και που υπολείπομαστε σε σχέση με τα υπόλοιπα κράτη.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Μάρτυς): Μικρό ποσοστό έχει ιδιωτικοποιηθεί. Ένα παράδειγμα που θυμάμαι τώρα είναι της Μεγάλης Βρετανίας, όπου η ιδιωτικοποίηση πήγε χάλια-μαύρα, πιο μαύρα δε γίνεται, με αποτέλεσμα να υπάρχουν αναδιπλώσεις. Το πώς θα εξελιχθεί το πράγμα δεν το γνωρίζω.

Στις περισσότερες των περιπτώσεων οι ιδιωτικοποιήσεις είναι για τα μάτια. Δηλαδή το ότι λέω ότι κάνω έναν φορέα, φτιάχνω μια εταιρεία και αυτή η εταιρεία παίρνει τον σιδηρόδρομο, άρα είναι ιδιωτική, ενώ την εταιρεία από πίσω την ελέγχω εγώ στο βάθος, δεν συνιστά ιδιωτικοποίηση. Ιδιωτικοποίηση ήταν αυτό το οποίο προσπάθησαν να κάνουν με τους Ιταλούς και την ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Ήταν επιτυχημένο; Προσέφερε στο επιβατικό κοινό; Προσέφερε στην ασφάλεια; Προσέφερε στην οικονομία; Υπήρξε ανανέωση υποδομής; Δεσμεύθηκαν τα κεφάλαια τα οποία έπρεπε να επενδυθούν, προκειμένου να γίνουν αυτά τα πράγματα; Δεν ξέρω αν δεσμεύτηκαν. Τα πράγματα είναι μετρημένα κουκιά. Δεν μιλάμε τώρα για διαστημική τεχνολογία. Μιλάμε για ένα τρένο το οποίο είναι πάνω σε ράγες και στο οποίο πρέπει να του δώσεις μια σειρά από πράγματα. Αυτά τα πράγματα λέγονται επενδύσεις. Τι επενδύσεις έχει κάνει ο Ιταλός που χειρίζεται την ΤΡΑΙΝΟΣΕ σήμερα και σε ποιο τομέα τις έχει κάνει; Εγώ δεν τις έχω πάρει χαμπάρι.

Δ. ΡΕΠΠΑΣ – 09/01/2024 – ΣΕΛ. 95

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Μάρτυς): Έγινε και εκεί.

Δεν έχω κάτι στο μυαλό μου συγκεκριμένο. Εσείς κάτι γνωρίζετε, προφανώς. Δεν έχω να πω κάτι σε αυτό.

Απλά θέλω να επανέλθω στο θέμα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Εδώ γνωρίζω ότι υπάρχει ένα θέμα ιδεολογικής διαφοράς, ας το πω έτσι. Εγώ θεωρώ ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ μπορεί να παραμείνει κρατική, αλλά να λειτουργεί πια ως ανταγωνιστική εταιρεία στις μεταφορές, σε ανταγωνισμό με άλλες εταιρείες, που μπορεί να έχουν ιδιοκτήτη ιδιώτη και να προσφέρει τις υπηρεσίες στο ελληνικό κράτος, στους πολίτες ως εταιρεία κρατική, με εύρυθμη λειτουργία, ασφαλή κ.λπ..

Από εκεί και πέρα όμως πρέπει να σας πω ότι και το κράτος όπου προσπάθησε να κάνει τον επιχειρηματία, στις περισσότερες των περιπτώσεων δεν πέτυχε και θεαματικά αποτελέσματα, για πολλούς λόγους, που έχει την ευθύνη και η πολιτική και ο συνδικαλισμός και όχι μόνο.

Η αλήθεια είναι τώρα ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ είναι ιδιωτική. Εγώ δεν θέλω να αναφερθώ στη διαδικασία ιδιωτικοποίησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Φαίνεται όμως ότι υπολείπεται αυτών που θα έπρεπε να κάνει η εταιρεία, προκειμένου να παρέχει το έργο το οποίο δεσμεύτηκε ότι θα προσφέρει στους Έλληνες πολίτες σε αυτές τις υπηρεσίες. Φαίνεται ότι δεν λειτουργεί με αυτούς τους όρους.

Δ. ΡΕΠΠΑΣ – 09/01/2024 – ΣΕΛ. 99

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Μάρτυς): Το δεύτερο σχόλιο είναι ότι ακόμη και αν συνέχιζε να είναι κρατική η ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεν σημαίνει ότι είχαμε λύσει όλα τα προβλήματα. Δεν είμαι βέβαιος, δηλαδή, ότι θα μπορούσαμε να μιλάμε για κάτι το οποίο δεν έχει καμία σχέση με τη σημερινή ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Δεν μπορούμε να γυρίσουμε πίσω τον χρόνο και να δοκιμάσουμε μία κρατική ΤΡΑΙΝΟΣΕ όλα αυτά τα χρόνια για να δούμε σε σύγκριση με την ιταλική ΤΡΑΙΝΟΣΕ, την ιδιωτική ΤΡΑΙΝΟΣΕ πώς θα λειτουργούσε. Πώς να το κάνουμε;

Δ. ΡΕΠΠΑΣ – 09/01/2024 – ΣΕΛ. 181-184

ΕΛΕΝΗ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ: Στο διάστημα της υπουργίας σας είχατε δεχτεί μία επερώτηση από τους Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας. Μεταξύ αυτών ήταν και κ. Χατζηδάκης. Σας ζήτησαν τότε να δεσμευτείτε ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα παραχωρηθεί ως το 49% σε ιδιώτες είτε αφορά εμπορευματικές είτε επιβατικές αμαξοστοιχίες. Έτσι θεωρούσαν την εξυγίανση. Η δική σας πολιτική και η δική σας απάντηση και τοποθέτηση επί της ουσίας και στην πράξη σε σχέση με τις δεσμεύσεις που σας ζητήθηκαν ποια ήταν;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Μάρτυς): Κοιτάξτε, εγώ σας είπα και πάλι δεν ήμουν αυτός ο οποίος πώλησε την ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Είμαι όμως εκείνος ο οποίος δεν κακίζω την πώληση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ γενικώς. Θέλω να είμαι σαφής σε αυτό. Θεωρώ ότι θα ήταν καλύτερο το μοντέλο η κρατική ΤΡΑΙΝΟΣΕ που θα έχει εξυγιανθεί να λειτουργεί και παράλληλα για να αναπτυχθεί ο σιδηρόδρομος και να ενισχυθεί καλύτερα η οικονομία της χώρας να υπάρχει ιδιωτική εταιρεία. Μπορεί να υπάρχει και μία ιδιωτική εταιρεία, να υπάρχουν, δηλαδή δύο εταιρείες οι οποίες θα λειτουργούν σε ένα δίκτυο ανεπτυγμένο όπως είναι σήμερα το σιδηροδρομικό δίκτυο. Αυτό θα είναι καλό για τη χώρα, να υπάρχει ανταγωνισμός, καλό για τους επιβάτες, οι οποίοι θα είχαν ανάγκη των υπηρεσιών του τρένου, και για τους ιδιώτες επιχειρηματίες να μεταφέρουν τα εμπορεύματά τους.

Αλλά δεν ήμουν εγώ αυτός ο οποίος είχα την πολιτική ιδιωτικοποίησης τότε, γιατί αυτό το οποίο έπρεπε να κάνουμε είναι -επαναλαμβάνω και πάλι- να κρατήσουμε ζωντανό τον σιδηρόδρομο. Ακούστε. Πώς μπορώ, ενώ μίλαγα -επαναλαμβάνω- με τον Γάλλο αρμόδιο Υπουργό, τον κ. Μπισερό, ο οποίος αποχώρησε μετά και δεν έδειξε ενδιαφέρον η Γαλλία, και φτάσαμε κάποια στιγμή να συζητούμε και τα θέματα της αγοράς της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, κάτω από προϋποθέσεις, από τον γαλλικό σιδηρόδρομο; Δεν το κάναμε. Γιατί να σας πω και κάτι; Κανείς, μα κανείς δεν θα αγόραζε τον ελληνικό σιδηρόδρομο στην κατάσταση που ήταν -εννοώ την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, όταν λέω «ελληνικό σιδηρόδρομο», για να είμαι συγκεκριμένος- με τα τεράστια χρέη και όλα αυτά. Και έκανε πολύ καλά ο μετέπειτα Υπουργός, νομίζω ο κ. Σπίρτζης, που πράγματι διέγραψε τα

χρέη της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Έκανε πολύ καλά. Δεν αγοράζει κανείς μία εταιρεία που χρωστά 500 - 600 εκατομμύρια. Αν ήθελες να προχωρήσεις σε πώληση της εταιρείας έπρεπε να την κάνεις κάπως ελκυστική.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το τίμημα των 45 εκατομμυρίων....

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Μάρτυς): Το τίμημα, κύριε Πρόεδρε, επαναλαμβάνω σε αυτό, αν μου επιτρέπει η κυρία Βουλευτής που κάνει την ερώτηση...

ΕΛΕΝΗ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ: Αν απαντάτε στον Πρόεδρο όμως, να σταματήσει ο δικός μου χρόνος.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Θα σας δώσω πρόσθετο, μην αγχώνεστε.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Μάρτυς): Αυτό το οποίο σκέφτομαι, εξ όσων έχω μελετήσει, είναι ότι το τίμημα μπορεί να είναι αυτό το οποίο έδινε, όπως λέμε, η αγορά. Το τίμημα των 45 εκατομμυρίων πρέπει να το δούμε σε συνάρτηση με άλλα οικονομικά μεγέθη. Δηλαδή αυτά τα 40 εκατομμύρια που είχε ως απόθεμα η ΤΡΑΙΝΟΣΕ επί ημερών Ζηλιασκόπουλου τα είχε και όταν πουλήθηκε; Δηλαδή πέρασαν στους Ιταλούς; Ή πήρε κάποιες αποζημιώσεις η ΤΡΑΙΝΟΣΕ την παραμονή της πώλησης κιόλας. Πήρε 12 εκατομμύρια για την Ειδομένη όπου οι μετανάστες είχαν καταλάβει τη γραμμή και δεν μπορούσαν να γίνουν δρομολόγια, ως αποζημίωση για τις βλάβες που υπέστη εξ αυτού του λόγου, και νομίζω άλλα 6 εκατομμύρια για έργα τα οποία είχε κάνει. Είναι 18 εκατομμύρια αυτά, συν τα 40 κάνουν 58. Ελπίζω να μην πήραν οι Ιταλοί 58 εκατομμύρια και δώσανε 45, να μην δώσαμε δηλαδή και 13 εκατομμύρια για να γίνει από ελληνική ιταλική εταιρεία η ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Αλλά αυτά όμως χρήζουν κάποιας διερεύνησης. Τα λέω με πολύ προσοχή, είναι συγκεκριμένα νούμερα. Δεν ξέρω τι ακριβώς πέρασε στους Ιταλούς.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ - ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΥΨΗΛΑΝΤΗΣ: Ναι, αλλά λέτε ότι καλά έκανε ο τότε Υπουργός.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Μάρτυς): Για να διαγράψει τα χρέη έκανε πολύ καλά, βεβαίως. Δεν μίλησα για την πώληση, κύριε Βουλευτά.

Π. ΘΕΟΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ – 10/01/2024 – ΣΕΛ. 227-229

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Εντάξει. Εκεί είναι μια συζήτηση που θα μας έπαιρνε άλλο ένα πρωινό αν θέλατε να γίνει κάποτε. Η υπόθεση της ιδιωτικοποίησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Και χωρίς ιδιωτικοποιημένη ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Εγώ λέω και κρατική ΤΡΑΙΝΟΣΕ, αλλά διαφορετική εταιρεία από τον ΟΣΕ. Γιατί με τον νόμο του 2010 διαχωρίστηκε πλήρως η ΤΡΑΙΝΟΣΕ από τον ΟΣΕ. Ήταν άλλη εταιρεία, ούτε θυγατρική-μητρική.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Να σας πω. Οι μισές χώρες της Ευρώπης έχουν ΟΣΕ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ μαζί, παραδείγματος χάρη, οι γερμανικοί σιδηρόδρομοι, οι ιταλικοί σιδηρόδρομοι.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Οι γαλλικοί.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Άλλοι έχουν ΟΣΕ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ υπό κρατικό, ας πούμε, μανδύα. Εγώ αναφέρομαι στο θέμα της ιδιωτικοποίησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και των πτυχών της.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Ναι. Και ποια είναι η άποψή σας; Σύντομα αν μπορείτε να μας την πείτε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Πιστεύω ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα έπρεπε να μείνει με τον χαρακτήρα του δημόσιου φορέα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Γιατί υπάρχουν ζητήματα ασυμβατότητας...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Όχι.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: ...και αντιτιθέμενων συμφερόντων ανάμεσα στην υποδομή;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Όχι, κανένα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Τότε για ποιον λόγο;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Θεωρώ ότι η προσέγγιση του να μείνει η ΤΡΑΙΝΟΣΕ εξυγιανθείσα υπό κρατικό έλεγχο θα ήταν μια καλύτερη επιλογή.

Π. ΘΕΟΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ – 10/01/2024 – ΣΕΛ. 266-267

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Πονεμένες ιστορίες!

Ωστόσο, επειδή αναφέρθηκε εδώ επανειλημμένως το θέμα της ιδιωτικοποίησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, εσείς γνωρίζετε και θα το επιβεβαιώσετε ότι ήταν μια δέσμευση ήδη από το πρώτο μνημόνιο που είχε να κάνει με 800 εκατομμύρια κρατικές ενισχύσεις που θα είχε υποχρέωση το ελληνικό Δημόσιο να επιστρέψει, εάν δεν γινόταν η ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Ήταν, για την ακρίβεια, 760 εκατομμύρια που ήταν το χρέος της ΤΡΑΙΝΟΣΕ προς τον ΟΣΕ.

Να σας πω ότι κι αυτό ήταν σωστό. Το λάθος που έγινε ήταν ότι αυτό το χρέος δεν έπρεπε να σβηστεί. Έπρεπε να αναληφθεί από το Δημόσιο, γιατί το χρέος της ΤΡΑΙΝΟΣΕ προς τον ΟΣΕ δημιουργήθηκε επειδή η ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεν πλήρωνε αυτά που όφειλε στον ΟΣΕ. Ήταν, όμως, αυτά χρήματα που δυνητικά αν τα έπαιρνε ο ΟΣΕ, αυτά τα περίπου 700 εκατομμύρια που ήταν στη διάρκεια χρόνων, θα πήγαιναν στη γραμμή, στη συντήρηση. Άρα, εκ του αποτελέσματος λέω εγώ ότι αυτά τα 760 δεν μπήκαν στη γραμμή. Με το ότι το Δημόσιο έσβησε το χρέος της ΤΡΑΙΝΟΣΕ προς τον ΟΣΕ για να ιδιωτικοποιηθεί, δεν σημαίνει ότι τα πήρε ποτέ ο ΟΣΕ. Θεωρώ ότι θα έπρεπε να τα πάρει. Και κάποια τακτοποίηση στο μέλλον μέσα στο πλαίσιο, ας πούμε, του συνολικού σχεδιασμού για την ανάπτυξη και τη συντήρηση θα πρέπει το κράτος να είναι γενναιόδωρο προς τον ΟΣΕ και σε σχέση με αυτό που αναφέρω.

Κ. ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ – 11/01/2024 – ΣΕΛ. 53-56

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Μάρτυς): Κοιτάξτε. Είπα ότι εμείς τα παρουσιάσαμε το καλοκαίρι του 2008, στις 13 Αυγούστου του 2008, περάσαμε και

σχετικό νόμο στη συνέχεια στη Βουλή για να εφαρμοστούν τα μέτρα αυτά, ανέλαβε ο κ. Στυλιανίδης, πήρε τη σκυτάλη και εμείς, όπως ξέρετε, σταματήσαμε από νωρίς, το φθινόπωρο του 2009, να είμαστε κυβέρνηση, ανέλαβε στη συνέχεια το ΠΑΣΟΚ, ανέστειλε όλα τα μέτρα αρχικά και κατόπιν με έναν χρόνο καθυστέρηση ήρθε και έβαλε υπό την πίεση και της τρόικα σε εφαρμογή μια σειρά από μέτρα, κάποια ήταν τα ίδια, κάποια ήταν διαφορετικά, κάποια ήταν σωστά, κάποια ήταν λάθος και γι' αυτόν τον λόγο είχαμε και αυτήν τη ασυνέχεια, αν θέλετε, τότε και δεν ήταν η μόνη φάση ασυνέχειας.

Εμείς επίσης εκτός από την ασφάλεια, είχαμε υιοθετήσει τότε και μερικά δυσάρεστα μέτρα εξυγίανσης, μεταξύ των οποίων ήταν τότε -και επικριθήκαμε γι' αυτό- η αύξηση των σιδηροδρομικών εισιτηρίων για να έχει παραπάνω έσοδα ο οργανισμός και να μη συνεχίζεται η κατάσταση των ελλειμμάτων, περικοπή κάποιων σιδηροδρομικών δρομολογίων, περικόψαμε υπερωρίες και επιδόματα υπαλλήλων που τότε μεσοσταθμικά έπαιρναν 54.000 ευρώ τον χρόνο και επίσης θέσαμε σε εφαρμογή προγράμματα οικονομικής εξυγίανσης στα οποία αναφέρθηκα, συγγνώμη, προγράμματα για την αντιμετώπιση θεμάτων διαφάνειας στα οποία αναφέρθηκα προηγουμένως και είπα ότι μεταξύ των άλλων φέραμε το ΣΔΟΕ στον ίδιο τον οργανισμό και βάλαμε και τη Διεθνή Διαφάνεια και επίσης αναθεωρήσαμε τότε το πρόγραμμα κατασκευής σιδηροδρομικών έργων, βγάλαμε από τους σχεδιασμούς μας τότε, πάλι επικριθήκαμε γι' αυτό, αλλά νομίζω πολύ σωστά κάναμε, τη σιδηροδρομική Εγνατία που ήταν ένα μεγαλεπήβολο έργο που θα αύξανε όμως πολύ περισσότερο το οικονομικό πρόβλημα του ΟΣΕ και επικεντρωθήκαμε στην κατασκευή της βασικής σιδηροδρομικής γραμμής Πάτρα- Αθήνα-Θεσσαλονίκη.

Στη συνέχεια, στη δεύτερη περίοδο της θητείας μου δώσαμε ιδιαίτερη έμφαση στην ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, γιατί είχε ανακαλύψει η Κομισιόν παράνομες κρατικές ενισχύσεις που ξεπερνούσαν τα 700 εκατομμύρια ευρώ, άρα είχε τεθεί ο όρος να αντιμετωπιστεί το ζήτημα αυτό, αλλιώς θα έπρεπε να κλείσει τελείως η ΤΡΑΙΝΟΣΕ και να μην έχουμε τρένα στην Ελλάδα. Προχωρήσαμε, λοιπόν, προς την κατεύθυνση αυτή και γι' αυτό στη συνέχεια και ο ΣΥΡΙΖΑ προχώρησε την προσπάθεια αυτή, παρότι τη διέκοψε αρχικά και ο τότε Υπουργός είχε διακηρύξει ότι ήταν αντίθετος.

Το ατύχημα είναι ότι η ιδιωτικοποίηση, έτσι όπως έγινε, της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, παρότι σε κάποια σημεία προφανώς έχει σημειωθεί συγκριτικά με την πολύ άσχημη κατάσταση που υπήρχε προηγουμένως μια οριακή πρόοδος, σίγουρα δεν είναι από τις καλύτερες ιδιωτικοποιήσεις που έχουν γίνει στην Ελλάδα. Έχω πει και δημόσια ότι θα ήθελα οι Ιταλοί να δείξουν μια τελείως διαφορετική συμπεριφορά σε σχέση με τη συμπεριφορά που έχουν δείξει μέχρι τώρα, πώς έχουν αντιμετωπίσει την ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

ΜΑΡΙΑ ΚΟΜΝΗΝΑΚΑ: Βέβαια, τα χρέη τότε της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, για να ιδιωτικοποιηθεί, τα χρέη προς τον ΟΣΕ διαγράφηκαν, κάτι που δεν συνέβη με τον ίδιο τον ΟΣΕ και μάλιστα ...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Μάρτυς): Κρατική ήταν η ΤΡΑΙΝΟΣΕ όταν διαγράφηκαν. Δεν ξέρω τι προτείνετε.

ΜΑΡΙΑ ΚΟΜΝΗΝΑΚΑ: Για να μπει στο ΤΑΙΠΕΔ και στη συνέχεια να ...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Μάρτυς): Θα θέλατε να τα πληρώσουν οι φορολογούμενοι; Θα ήταν ενδιαφέρον να ακούσουμε αυτήν την άποψη.

ΜΑΡΙΑ ΚΟΜΝΗΝΑΚΑ: Θα θέλαμε να υπάρχει ενιαία κρατική χρηματοδότηση για τα τρένα, γιατί αν θέλετε, αποδόθηκε και σε ένα κομμάτι πώς λειτουργούσε, πώς οδηγήθηκε ...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Μάρτυς): Να είναι ορθολογική η χρηματοδότηση αυτή, όχι να πετάμε τα λεφτά των φορολογουμένων στον αέρα. Ξέρετε ότι φτάσαμε κάποια στιγμή στα τρένα που υπήρχαν στη Μεσσηνία να έχουμε έσοδα τον μήνα ...

ΜΑΡΙΑ ΚΟΜΝΗΝΑΚΑ: Κύριε Υπουργέ ...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Μάρτυς): Όχι, να τα ξέρουμε αυτά. Έσοδα τον μήνα 125 ευρώ το 2008, όταν οι δύο μισθοί των μηχανοδηγών μας στοίχιζαν 20.000 ευρώ;

ΜΑΡΙΑ ΚΟΜΝΗΝΑΚΑ: Πέρα από τους μισθούς ...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Μάρτυς): Ήταν προτιμότερο να τους πηγαίνουμε όχι με ταξί, αλλά με λιμουζίνα τους επιβάτες τότε και γι' αυτόν τον λόγο διακόψαμε και πολλά δρομολόγια, επικρινόμενοι απ' όλα τα κόμματα της αντιπολίτευσης και φυσικά από τους συνδικαλιστές.

Κ. ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ – 11/01/2024 – ΣΕΛ. 100

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Δεν αφορά, αλλά έτσι όπως ξεκίνησε η Επιτροπή αυτή από το παρελθόν, πρέπει να μιλήσουμε και για το παρελθόν και δυστυχώς θα φτάσουμε στο έγκλημα, στο δυστύχημα.

Επειδή αναφερθήκατε λίγο και στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ γιατί το ένα το διατήρησε η Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ εννοείται και το άλλο ξεχνώντας, βέβαια, πάντα ότι η χώρα είχε πτωχεύσει και είχαμε μπει σε μνημόνια και υπήρχε καταναγκασμός, όμως για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ η ιδιωτικοποίηση της οποίας περιγράφεται από το πρώτο μνημόνιο, διότι είχε 760 εκατομμύρια επιδικασμένες κρατικές ενισχύσεις και στο πρώτο μνημόνιο είχε υπογράψει τότε η κυβέρνηση ότι εάν δεν ιδιωτικοποιηθεί θα πρέπει το ελληνικό δημόσιο να δώσει πίσω 760 εκατομμύρια, άρα να μην λέμε, κάνετε το ένα, κάνετε το άλλο. Η κατάσταση...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Μάρτυς): Τι να μην λέμε; Εγώ τα είπα. Και το θέμα είναι ότι με τη ρύθμιση που κάναμε και την συνεχίσατε και εσείς γλιτώσαμε αυτό το πρόβλημα των κρατικών ενισχύσεων, γιατί θα έκλεινε η ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Όπως θυμάστε είχε γραφτεί ενδεικτικά τότε στο πρώτο μνημόνιο, όπως, λέτε, ότι από την πώληση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ το δημόσιο θα κερδίσει 300 εκατομμύρια. Ο κ. Σταθάκης τότε, εκ μέρους του ΣΥΡΙΖΑ είχε πει: «Τι; Μόνο 300 εκατομμύρια; Αίσχος!» και μετά εσείς την δώσατε 45. Λέω κάτι ανακριβές;

Κ. ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ – 11/01/2024 – ΣΕΛ. 113-115

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Ακριβώς, ναι, το λέω για να μην θεωρηθεί ότι τα επινοώ από το κεφάλι μου βασικά. Το λέω έτσι για να μην θεωρηθεί ότι κάνω επιπόνηση στοιχείων.

Θέλω, λοιπόν, να ρωτήσω κάτι άλλο: Εσείς ήσασταν εξ αρχής υπέρ της αποκρατικοποίησης του ΟΣΕ; Εξ αρχής;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Μάρτυς): Το 2008 το καλοκαίρι κάναμε εδώ πέρα συζήτηση με αφορμή το πρόγραμμα αυτό στο οποίο αναφέρθηκα και στη συνέχεια φέραμε και διατάξεις νόμου για το συγκεκριμένο θέμα. Λέγανε όλοι τότε ότι ο Χατζηδάκης προχωρεί σε αυτό το πρόγραμμα για τον ΟΣΕ, γιατί θέλει να αποκρατικοποιήσει τον ΟΣΕ. Απάντησα τότε στη Βουλή -και το απαντώ και τώρα- ότι θα έπρεπε να είναι κανείς τρελός για δέσιμο για να αγοράσει τον ΟΣΕ, διότι θα αγόραζε όλα αυτά τα ελλείμματα, τα προβλήματα προφανώς και τα χρέη. Η προσπάθειά μας τότε ήταν η εξυγίανση το 2008-2009.

Στη συνέχεια, όταν φτάσαμε στο 2012, ήρθε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και έθεσε για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ πια το θέμα των κρατικών ενισχύσεων και είπε ευθέως -δεν είναι κανένα μυστικό, δεν ήταν κάποια συζήτηση σε διάδρομο, υπάρχουν επίσημα έγγραφα- ότι «αν θέλετε να αντιμετωπιστεί το θέμα των παράνομων κρατικών ενισχύσεων» -που ξεπερνούσαν πράγματι τα 700 εκατομμύρια ευρώ- «θα πρέπει να προχωρήσει η ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ».

Πράγματι, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ εν τω μεταξύ, όταν ήμουν εγώ Υπουργός τη δεύτερη φορά με τις παρεμβάσεις που έγιναν και πριν και τότε, κατέστη οριακά κερδοφόρα με τον κ. Ζηλιασκόπουλο τότε Διευθύνοντα Σύμβουλο της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Κατέστη οριακά κερδοφόρα και είμαι εξαιρετικά ικανοποιημένος γι' αυτό, γιατί δεν θέλω να διαχειρίζομαι ζημιογόνες επιχειρήσεις, γιατί οι ζημιές περνάνε στους φορολογούμενους και γι' αυτό τον λόγο δημιουργήθηκαν τότε και οι προϋποθέσεις για να προχωρήσει η ιδιωτικοποίηση, όπως προχώρησε και με τις ενστάσεις που έχω και τις είπα προηγουμένως.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Να ρωτήσω: Πώς κατέστη κερδοφόρα, με ποιες μεθόδους; Δηλαδή, ας πούμε, εκδιώχθηκε προσωπικό εξειδικευμένο; Εκδιώχθηκε; Έφυγε; Τι έγινε βασικά;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Μάρτυς): Εξειδικευμένο προσωπικό δεν εκδιώχθηκε, έγινε μια προσπάθεια εξορθολογισμού, έγινε παρέμβαση στα δρομολόγια που περιορίστηκαν, έγινε παρέμβαση στα εισιτήρια που αυξήθηκαν, έγινε παρέμβαση στη διαχείριση των καυσίμων, έγινε παρέμβαση σε ζητήματα διαφάνειας σε σχέση με τον τρόπο που λειτουργεί η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, έγινε μια πολυεπίπεδη προσπάθεια η οποία οδήγησε τελικά το 1 προς 4 να γίνει 1 προς 1.

Κ. ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ – 11/01/2024 – ΣΕΛ. 117-118

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Θα ρωτήσω κάτι άλλο. Ήσασταν υπέρ της σύμβασης με την Trenitalia επί ΣΥΡΙΖΑ, τότε ως αντιπολίτευση; Είχατε κάνει μια δήλωση και λέγατε ότι πρέπει να επισπευσθούν οι διαδικασίες ή όχι; Ήσασταν υπέρ;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Μάρτυς): Κοιτάξτε. Είπα προηγουμένως ότι η ιδιωτικοποίηση ήταν προϋπόθεση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, για να γλιτώσουμε αυτά τα 750 εκατομμύρια ευρώ. Επομένως, νομίζω, κάθε άνθρωπος –λέω εγώ- με κοινή λογική θα έπρεπε να είναι υπέρ. Διαφορετικά, θα σταματούσαμε να έχουμε τρένο στη χώρα τελείως. Τελείως.

Από εκεί και πέρα, σημείωσα και πριν –το επαναλαμβάνω και τώρα- ο ΣΥΡΙΖΑ πάγωσε τις διαδικασίες, μετά τις ξαναξεκίνησε. Κατέληξε σε αυτή τη συμφωνία με την Trenitalia, που επί της αρχής ήταν πρόοδος και έχει υπάρξει και μια κάποια οριακή πρόοδος σε σχέση με τις απαράδεκτες συνθήκες που υπήρχαν προηγουμένως ως προς την εξυπηρέτηση των πελατών –επαναλαμβάνω, για να μην παρεξηγηθώ, οριακή πρόοδος-, αλλά δεν θεωρώ την ιδιωτικοποίηση αυτή επιτυχημένο παράδειγμα. Το αντίθετο. Όχι επειδή την έκανε ΣΥΡΙΖΑ. Θεωρώ ότι αυτοί που επένδυσαν εκεί, οι Ιταλοί, δεν έχουν δώσει την προσοχή που θα έπρεπε να δείξουν. Το είπα και προηγουμένως, το επαναλαμβάνω και τώρα.

Κ. ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ – 11/01/2024 – ΣΕΛ. 147

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Η ασφάλεια που πάει σε όλο αυτό; Στην κερδοφορία; Στο πόσα εισιτήρια έχουν κοπεί;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Μάρτυς): Ακόμα μια φορά για την ιδιωτικοποίηση που λέτε ότι είπα ότι απέτυχε, είπα ότι έγινε οριακή βελτίωση σε σχέση με την κατάσταση που υπήρχε προηγουμένως της κρατικής ΤΡΑΙΝΟΣΕ επί ΣΥΡΙΖΑ αλλά δεν είναι η ιδιωτικοποίηση που εγώ θα ευχόμουν να γίνει και δεν είναι αντίστοιχα πετυχημένη με άλλες αντίστοιχες ιδιωτικοποιήσεις. Αυτό είπα. Και αυτό αποδείχτηκε στη συνέχεια.

ΑΘ. ΒΟΥΡΔΑΣ – 18/01/2024 – ΣΕΛ. 234-238

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Στη σωστή κατεύθυνση για να βελτιωθεί η ασφάλεια ακόμη περισσότερο.

Έρχομαι τώρα στην ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Θέλω να μου πείτε πώς κρίνετε το τίμημα των 45 εκατομμυρίων ευρώ που πουλήθηκε η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, όταν το ελληνικό κράτος δίνει κάθε χρόνο 50 εκατομμύρια ευρώ κρατική επιδότηση.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Δεν συμμετείχα καθόλου σ' αυτήν τη διαδικασία. Ξέρετε ότι όλη η διαδικασία που είχε ξεκινήσει από πολύ παλιά δεν αφορούσε μόνο το τίμημα εξαγοράς, αφορούσε και τη διαγραφή παλαιότερων οφειλών σε επίπεδο κρατικού προϋπολογισμού που είχε συνολικά ο όμιλος του ΟΣΕ. Επειδή δεν ήμουν στη διαδικασία ούτε της διαπραγμάτευσης ούτε των λεπτομερειών της σύμβασης, δεν μπορώ να μπω σε γενική αξιολογική κρίση.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Μια στιγμή. Έχουμε μια εταιρεία η οποία είναι καταχρεωμένη τη στιγμή που μεταβιβάζεται και έρχεται μια ιταλική εταιρεία και την εξαγοράζει χωρίς να παραλαμβάνει χρέη. Σωστά; Διαγράφονται αυτά τα χρέη και πληρώνει μόλις το ποσό των 45 εκατομμυρίων ευρώ ως τίμημα εξαγοράς, όταν την ίδια στιγμή με την ίδια σύμβαση συμφωνείτε ότι αυτή η εταιρεία η ιταλική θα παίρνει κάθε χρόνο από το ελληνικό δημόσιο 50 εκατομμύρια ευρώ, δηλαδή 5 εκατομμύρια κάθε χρόνο περισσότερο καταρχάς από το τίμημα και κάθε χρόνο 50 εκατομμύρια ως κρατική επιδότηση από την Ελλάδα, από το ελληνικό δημόσιο, προκειμένου να εκτελούνται οι άγονες διαδρομές, χωρίς πάλι ο ΟΣΕ να έχει τη δυνατότητα αυτό το πράγμα να το ελέγχει. Εσείς πώς το κρίνετε; Συμφέρουσα πώληση για το ελληνικό δημόσιο ή μη συμφέρουσα, έτσι όπως σας το λέω;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Έτσι όπως το περιγράφετε αριθμητικά, προφανώς και δεν είναι συμφέρουσα, αλλά είναι δύο διαφορετικά πράγματα. Να σας πω γιατί. Διότι η σύμβαση στην οποία αναφέρεστε για τις άγονες γραμμές καταρχήν είναι απολογιστική, δηλαδή πρέπει να διαπιστωθεί η εκτέλεση των δρομολογίων και μάλιστα υπήρχε και μια έντονη αμφισβήτηση αυτών των στοιχείων.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Δεν μπορούσε να το κάνει αυτό ο ΟΣΕ; Δεν μπορούσε να δει αν πραγματοποιούνται τα δρομολόγια ή όχι; Δεν μπορούσε να το ελέγξει;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Ως ένα βαθμό μπορούσε να το κάνει. Μη λέμε υπερβολές ότι δεν μπορούσε. Μπορούσε να το κάνει. Και υπήρχε στις αρχές του 2019 διαφορετική εκτίμηση σε σχέση με το τι έπρεπε να αποδοθεί στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ με βάση τα εκτελεσθέντα –να πω έτσι- δρομολόγια.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Αυτό όμως δεν αλλάζει αυτό που σας είπα.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Είναι δυο διαφορετικά πράγματα για να συγκριθούν.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Κοιτάξτε να δείτε τώρα. Είναι πολύ απλά τα πράγματα. Να το κάνω ακόμα πιο λιανό για να μας καταλάβει και ο κόσμος που μας ακούει. Δίνει το ελληνικό δημόσιο στη μια τσέπη της ιταλικής εταιρείας που εξαγοράζει χωρίς χρέη όπως είπαμε, 50 εκατομμύρια ευρώ και ταυτόχρονα απ' αυτά τα 50 εκατομμύρια ευρώ για την πρώτη χρονιά δίνει τα 45 πίσω στο ελληνικό δημόσιο και κρατάει και 5 εκατομμύρια. Η ιταλική εταιρεία. Και έχει τη δυνατότητα να το κάνει χωρίς να έχει καινούριο τίμημα εξαγοράς και να παίρνει κι άλλα 50 κι άλλα 50. Για πόσα χρόνια ήταν αυτή η σύμβαση για τις άγονες γραμμές;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Ξεκίνησε για 5 χρόνια.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Για 5 χρόνια. Άρα, 5 χρόνια επί 50, 250 εκατομμύρια το ελληνικό δημόσιο στην ιταλική εταιρεία. Πώς λέγανε την ιταλική εταιρεία;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Ferroviana.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Για να τη λέμε με το όνομά της. Άρα, λοιπόν δίνει το ελληνικό δημόσιο στη Ferroviana 250 εκατομμύρια. Η Ferroviana δίνει στο ελληνικό δημόσιο 45 εκατομμύρια και έχει πάρει και τη δυνατότητα να διαχειρίζεται την ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Αυτό είναι σύμβαση συμφέρουσα για το ελληνικό δημόσιο;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Να σας το ξαναπώ. Με απλά μαθηματικά έχετε απόλυτο δίκιο. Εξ όσων γνωρίζω η σύμβαση είχε και ανταποδοτικά σε σχέση με τις επενδύσεις, όμως το άνοιγμα της αγοράς, ένα στοιχείο του οποίου ήταν η δυνατότητα εισόδου και άλλων εταιριών μεταφοράς, θα έδινε τη δυνατότητα αυτό προοπτικά, κατά την προσωπική μου άποψη, να μην περιορίζεται σε έναν ανάδοχο. Αυτό προϋπέθετε την ανάπτυξη -και νομίζω ότι αυτό γίνεται σταδιακά- του δικτύου ούτως ώστε να επιτρέπει περισσότερες της μιας εταιρείας μεταφοράς είτε στις επιβατικές είτε στις εμπορικές μεταφορές.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Το ότι θα άνοιγε ο ανταγωνισμός δεν σημαίνει ότι θα έπρεπε να το δώσουμε με τόσο χαμηλό τίμημα. Υποχρέωση για επενδύσεις η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, εκτός από τα 45 που θα έδινε, ανέλαβε έναντι του ελληνικού δημοσίου;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Εξ όσων γνωρίζω γιατί δεν είναι ένα θέμα με το οποίο έχω ασχοληθεί... Τώρα με μένα μιλάτε εντελώς φιλοσοφικά σε σχέση με αυτό. Είχε αναλάβει ζητήματα σε σχέση με τον εκσυγχρονισμό των συρμών. Δεσμεύσεις για το ότι έπρεπε να φέρει σύγχρονα τρένα.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Έφερε;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Δεν μπορώ να σας απαντήσω. Εγώ το μόνο που μπορώ να σας πω είναι ότι αρνήθηκα να επισκεφθώ το τρένο που έφερε το 2018 στη ΔΕΘ, γιατί θεωρούσα ότι δεν ήταν επαρκές για το ελληνικό δίκτυο, μετά από διαβεβαιώσεις των τεχνικών της ΕΕΣΣΤΥ.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Πολύ σημαντικό αυτό που λέτε.

ΑΘ. ΒΟΥΡΔΑΣ – 18/01/2024 – ΣΕΛ. 290-291

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Είπατε πριν ότι οι συρμοί δεν εγκρίθηκαν -καλά κατάλαβα;- και δεν πήγατε στην παρουσίαση;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Δεν ήταν σε διαδικασία έγκρισης. Το είχε φέρει η ΤΡΑΙΝΟΣΕ για να παρουσιάσει ποια τρένα σκοπεύει να κυκλοφορήσει στην Ελλάδα μετά το '20. Εμείς τότε ζητήσαμε από την ΕΕΣΣΤΥ να το περάσει από τεχνικό έλεγχο στο αμαξοστάσιο και στο χώρο τεχνικού ελέγχου της Θεσσαλονίκης. Όταν ενημερώθηκα ότι ήταν προβληματικό, αρνήθηκα και να πάω να το δω.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Αυτές οι αμαξοστοιχίες τι έγιναν; Μπήκαν σε αποθήκες; Τι έγινε;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Δεν το γνωρίζω. Αν θυμάμαι τότε είχε έρθει απλά ως τρένο επίδειξης, για να το πω έτσι, ότι αντίστοιχο θα κυκλοφορήσει.

ΑΘ. ΒΟΥΡΔΑΣ – 18/01/2024 – ΣΕΛ. 294-291

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ειπώθηκαν αρκετά, δόθηκαν πολλές απαντήσεις, αλλά έχουν αφεθεί και κάποια πράγματα, οπότε θα επανέλθω. Και θα επανέλθω, καταρχάς, στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ και την υποχρέωση για ιδιωτικοποίηση. Αν έχετε υπόψη σας, γιατί μάλλον ο εισηγητής δεν το έχει υπόψη του, ότι ήταν μία υποχρέωση της χώρας από το πρώτο μνημόνιο που την ακολούθησε στο δεύτερο και στο τρίτο και ήταν υποχρεωτική, προκειμένου να διαγραφούν περίπου 800 εκατομμύρια κρατικές ενισχύσεις που είχαν συσσωρευτεί από τις προηγούμενες κυβερνήσεις, τα προηγούμενα χρόνια.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Νομίζω, το είπα και πριν, ότι δεν ήταν μόνο το τίμημα, ήταν και το τι αφαιρέθηκε ως χρέος στον Προϋπολογισμό.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Και ότι αφορούσε μόνο μεταφορικό έργο και οι προηγούμενες προτάσεις αφαιρούσαν και πάγια.

Το δεύτερο που αφορά πάλι την Hellenic Train πλέον, επειδή αναφέρθηκε σύμβαση, σας έγινε η σχετική ερώτηση, αν έχετε υπόψη σας και πώς το εκτιμάτε αυτό, στην τελευταία σύμβαση που υπέγραψε η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας η

προηγούμενη με τη Hellenic Train, το ποσό για επενδύσεις μειώθηκε από τα 750 εκατομμύρια στα 150 εκατομμύρια.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Δεν έχω εικόνα, για να είμαι ειλικρινής. Το τι περιλαμβάνεται δεν το έχω παρακολουθήσει.

ΑΘ. ΒΟΥΡΔΑΣ – 18/01/2024 – ΣΕΛ. 338

ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΕΤΣΑΣ: Τότε πώς θα θέλατε να σχολιάσετε τη δήλωση του κ. Σταθάκη, του τότε υπεύθυνου του ΣΥΡΙΖΑ, στις 15 Ιουλίου του 2013 όταν μιλούσε για την «προκλητικά χαμηλή τιμή των 300 εκατομμυρίων ευρώ για τη σχεδιαζόμενη ιδιωτικοποίηση»; Κάτι, λοιπόν, που στα 300 εκατομμύρια ευρώ χαρακτηριζόταν ως προκλητικά χαμηλό, με την ίδια απαίτηση για ανάκτηση κρατικών ενισχύσεων, πουλήθηκε μετά για 45 εκατομμύρια.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Δεν πρέπει να ρωτάτε εμένα γι' αυτό, όμως. Αυτόν που έκανε τη δήλωση πρέπει να ρωτήσετε.

ΧΡ. ΔΙΟΝΕΛΗΣ – 23/01/2024 – ΣΕΛ. 40-41

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Για την ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ έχετε άποψη;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΔΙΟΝΕΛΗΣ (Μάρτυς): Γνωρίζω καλά ότι ήταν απαίτηση του πρώτου μνημονίου. Αυτό το γνωρίζω. Ήταν απαίτηση και γνωρίζω ότι υπήρξαν μεγάλες πιέσεις από τους θεσμούς –τρόικα την λέγαμε τότε.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ναι, ναι, εντάξει.

Πώς κρίνετε το τίμημα των 45 εκατομμυρίων ευρώ με το οποίο αυτή πουλήθηκε, δηλαδή πέντε εκατομμύρια λιγότερα από την ετήσια κρατική επιδότηση για τις άγονες γραμμές;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΔΙΟΝΕΛΗΣ (Μάρτυς): Δεν μπορώ να έχω άποψη γι' αυτό.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Δεν μπορείτε να έχετε άποψη.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΔΙΟΝΕΛΗΣ (Μάρτυς): Όχι.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Γιατί;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΔΙΟΝΕΛΗΣ (Μάρτυς): Διότι δεν γνωρίζω ακριβώς τι περιλαμβάνει και δεν γνωρίζω ακριβώς τη σύμβαση που έχει γίνει τι ακριβώς προβλέπει για τις άγονες γραμμές. Δεν έχω τέτοια γνώση και δεν μπορώ να πω για το τίμημα.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ο κ. Σπίρτζης, όταν ξεκίνησε η διαδικασία αυτή της ιδιωτικοποίησης από την τότε κυβέρνηση Σαμαρά–Βενιζέλου –και όσο ήταν στην αντιπολίτευση– επειδή είχε ακουστεί και ετίθετο ένα τίμημα 300 εκατομμυρίων ευρώ για την πώληση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, είχε δηλώσει τότε ότι τα 300 εκατομμύρια είναι ελάχιστα, είναι τίποτα, είναι ψίχουλα. Δύο χρόνια μετά ο ίδιος ο Υπουργός που έλεγε ότι τα 300 εκατομμύρια είναι ψίχουλα, το πούλησε για 45 εκατομμύρια. Αυτό πώς το κρίνετε;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΔΙΟΝΕΛΗΣ (Μάρτυς): Κοιτάξτε. Όταν λέμε ότι υπάρχει μια ιδιωτικοποίηση, αυτή συνοδεύεται από ένα συμβόλαιο. Υπογράφουν τα δύο μέρη ένα συμβόλαιο. Αν το ένα συμβόλαιο περιλαμβάνει ότι μεταβιβάζονται στον ιδιώτη και

κομμάτια της υποδομής, διαφέρει από ένα συμβόλαιο στο οποίο μεταβιβάζονται στον ιδιώτη μόνο να κάνει τις λειτουργίες και να παρέχει υπηρεσίες στις άγονες γραμμές. Δεν ξέρω τα δύο συμβόλαια, δεν ξέρω τις διαπραγματεύσεις. Δεν μπορώ να πω κάτι γι' αυτό.

ΧΡ. ΔΙΟΝΕΛΗΣ – 23/01/2024 – ΣΕΛ. 109-110

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Να το ξεκαθαρίσω αυτό, γιατί μου έκανε μεγάλη εντύπωση που το άκουσα.

Θέλω να ρωτήσω κάτι. Θα πάμε λίγο στην ιδιωτικοποίηση της λειτουργίας του ΟΣΕ. Η ιταλική εταιρεία ανέλαβε τη λειτουργία. Γνωρίζετε αν σε αυτή την εταιρεία έχει ποσοστό το ιταλικό δημόσιο;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΔΙΟΝΕΛΗΣ (Μάρτυς): Νομίζω ότι ανήκει στο ιταλικό δημόσιο.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Άρα ανήκει στο ιταλικό δημόσιο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΔΙΟΝΕΛΗΣ (Μάρτυς): Αυτό το γνωρίζω από τις εφημερίδες.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Άρα λοιπόν εμείς μιλάμε τώρα για ιδιωτικοποίηση ή για παραχώρηση στο Ιταλικό κράτος της λειτουργίας του ΟΣΕ; Τι έγινε τελικά;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΔΙΟΝΕΛΗΣ (Μάρτυς): Δεν μπορώ να πω κάτι σε αυτό.

Ι. ΝΤΙΤΣΑΣ – 23/01/2024 – ΣΕΛ. 294-295

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Θεωρείτε ότι η παραχώρηση της λειτουργίας των σιδηροδρόμων στους Ιταλούς ωφέλησε τον σιδηρόδρομο ή όχι; Τον χειροτέρεψε βασικά σε επίπεδο ασφαλείας, λειτουργίας;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Κατ' αρχάς, κύριε Δημητριάδη, δεν αποδόθηκε η λειτουργία των σιδηροδρόμων. Η εκμετάλλευση των σιδηροδρόμων δόθηκε στους Ιταλούς.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Η εκμετάλλευση, ωραία.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Εμάς μας βρίσκει αντίθετους και αν μελετήσετε αυτά που σας έχουμε δώσει...

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Το λέω γιατί το λέτε μέσα, το αναφέρετε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): ...είναι από την πρώτη στιγμή πασιφανέστατο ότι εμείς ποτέ δεν το θέλαμε αυτό, γιατί το θεωρούμε αδιανόητο να έρθει μία κρατική ξένη εταιρεία –όχι ότι έχουμε τίποτα με τους Ευρωπαίους, με τους Ιταλούς, τους Γερμανούς, προς Θεού- να πάρει την εκμετάλλευση του ελληνικού σιδηροδρόμου. Το βλέπαμε ότι είναι αδιανόητο, γιατί μέχρι το 2011 που με τον ν. 3891 έγινε διαχωρισμός και δόθηκαν από τότε...

Πρώτη φορά που πήρε τα λεγόμενα «ΥΓΟΣ» η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ήταν το 2011 στα 50 εκατομμύρια. Όσο ήταν μέσα στον ΟΣΕ, από τη μέρα που μπήκα εγώ, από το 1984 μέχρι το 2011 δεν έπαιρνε τίποτα. Απεναντίας, στις ευρωπαϊκές χώρες, θα σας πω ένα παράδειγμα, στη Δανία που είναι το ίδιο μέγεθος με εμάς μορφολογικό, τα πάντα, εκεί οι επιχορηγήσεις του κράτους της Δανίας του Υπουργείου Μεταφορών στους σιδηροδρόμους είναι γύρω στα 600 εκατομμύρια τον χρόνο. Στο σύνολο μιλάω. Κι εδώ

ήταν 50 εκατομμύρια συν 45 εκατομμύρια στον ΟΣΕ, που δεν ήταν ούτε καν τα λειτουργικά του έξοδα.

Π. ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ – 24/01/2024 – ΣΕΛ. 303-304

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Μου δίνετε μία πολύ ωραία αφορμή για κάτι που θα έλεγα μετά.

Είπαμε για ιδιωτικοποίηση. Είναι, όμως, ιδιωτικοποίηση ή επανακρατικοποίηση; Γιατί όπως είπαμε, είναι το ιταλικό δημόσιο. Το είπατε κι εσείς πολύ σωστά. Το ιταλικό δημόσιο πήρε την εκμετάλλευση του σιδηροδρόμου.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Σωστά.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Αυτή, λοιπόν, η μεταβίβαση της εκμετάλλευσης του σιδηροδρόμου τους Ιταλούς, τα έκανε τα πράγματα καλύτερα ή χειρότερα βασικά; Πώς το εκτιμάτε εσείς;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Χειρότερα.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Κατά ποιον τρόπο;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Είπα ότι η κατάρρευση ξεκίνησε από το πρόγραμμα του 2010, το οποίο αποψίλωσε τον σιδηρόδρομο παντελώς. Προχωρώντας, αποψιλώθηκε από προσωπικό λόγω συνταξιοδοτήσεων, ήρθε το 2016 η σκανδαλώδης ιδιωτικοποίηση, όπως τη χαρακτηρίζα, με την οποία δεν ρυθμίστηκαν οι κανόνες αγοράς και ήρθε το 2018 η ιδιωτικοποίηση της ΕΕΣΣΤΥ, η οποία ήταν ξανά στο ιταλικό δημόσιο. Αυτός, δηλαδή, ο οποίος κατέχει το μονοπώλιο στις μεταφορές, κατέχει και το μονοπώλιο στη συντήρηση.

Εάν εγώ, αν η RAIL CARGO θέλει σήμερα να επισκευάσει τα τρένα της, πρέπει να πάει στη Βουλγαρία ή στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ, δηλαδή στον ανταγωνιστή. Αυτά δεν ρυθμίστηκαν και αυτή ήταν και η μεγάλη διαφωνία μας για την πώληση, έτσι;

Π. ΘΕΟΧΑΡΗΣ – 02/02/2024 – ΣΕΛ. 5-9

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Να ξεκινήσουμε λίγο από τη διαδικασία της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Ποια είναι η άποψή σας για την ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ; Ήταν μια ιδιωτικοποίηση που αποτέλεσε καλή επιλογή; Ήταν επ' ωφελεία των ελληνικών σιδηροδρόμων και του συνολικά παραγόμενου έργου; Ήταν επικερδής; Ποια είναι η άποψή σας;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Κοιτάξτε, η ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ εντασσόταν μέσα στις απαιτήσεις του πρώτου μνημονίου και υπό αυτήν την έννοια συνέχιζε και αποτελούσε υποχρέωση του ελληνικού Δημοσίου μέχρι και το τρίτο μνημόνιο. Και για τον λόγο αυτό, είχαν γίνει διάφορες προσπάθειες προκειμένου να τελεσφορήσει η διαδικασία ιδιωτικοποίησης της εταιρείας και ήδη υπήρχαν μέχρι την περίοδο τη δική μας, αν δεν κάνω λάθος, τέσσερις ή πέντε προσπάθειες.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το τίμημα ήταν καλό;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Για να μιλήσουμε για το τίμημα, πρέπει να δούμε τα συγκεκριμένα περιουσιακά στοιχεία τα οποία πωλήθηκαν τότε. Πωλήθηκε η εκμετάλλευση -ουσιαστικά αυτό αντιστοιχεί σε ένα συμβόλαιο 50.000.000 ευρώ τον χρόνο- το προσωπικό κίνησης και το προσωπικό μηχανοδότησης των ελληνικών σιδηροδρόμων.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Περίπου πόσα άτομα;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Εκείνη την περίοδο πρέπει να ήταν γύρω στους εκατόν εβδομήντα μηχανοδηγούς, σύνολο επτακόσια άτομα.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Επτακόσια άτομα!

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Επτακόσια άτομα.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Η συνολική συναλλαγή ήταν 50.000.000 ευρώ;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Η συνολική συναλλαγή ήταν περίπου 50.000.000 ευρώ.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Δεν είναι πολύ λίγα λεφτά για τόσο μεγάλο εργασιακό πληθυσμό και τόσες υποδομές;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Δεν πωλήθηκε καμία υποδομή και γι' αυτόν τον λόγο υπήρχε διαφοροποίηση σε σχέση με το πρώτο μνημόνιο. Στις πρώτες διαδικασίες ιδιωτικοποίησης περιλαμβάνονταν μέσα όλα τα ακίνητα, τα εμπορευματικά ακίνητα του ελληνικού σιδηροδρόμου, περιλαμβανόταν μέσα στο τροχαίο υλικό...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Πόσα ακίνητα ήταν αυτά;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Αυτά τα ακίνητα είναι εννέα κατηγορίες. Πρέπει να είναι γύρω στα 300 ακίνητα, αν τα περιλάβει κανείς...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Και πωλήθηκαν 300 ακίνητα;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Δεν πωλήθηκαν. Αυτά τα στοιχεία παρέμειναν στο ελληνικό δημόσιο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Μα μας είπατε πριν ότι πωλήθηκαν.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Σας είπα ότι δεν πωλήθηκαν.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Δεν πωλήθηκαν. Να το κάνουμε σαφές. Ωραία.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Η πρώτη διαδικασία περιλάμβανε αυτά. Η διαδικασία αυτή είχε μία αποτίμηση της τάξης του ενός δισεκατομμυρίου. Η Ευρωπαϊκή Ένωση στη διαδικασία αυτή έθεσε ζητήματα σχετικά με τη μονοπωλιακή χρήση. Επιπλέον, περιλαμβάνονταν μέσα και εμπορευματικές γραμμές, η κίνηση δηλαδή των εμπορευματικών σιδηροδρόμων. Ουσιαστικά όλα αυτά τα στοιχεία δεν

πωλήθηκαν στο τρίτο μνημόνιο. Πωλήθηκε μόνο το δικαίωμα εκμετάλλευσης και η μεταφορά των μηχανοδηγών.

Αν με ρωτήσετε την άποψή μου συνολικά, πραγματικά η τμηματοποίηση και η ιδιωτικοποίηση τμημάτων του ελληνικού σιδηροδρόμου ήταν προβληματική, δημιούργησε ζητήματα τα οποία ζητήματα είναι ουσιαστικά και αν θέλετε κάποια στιγμή το συζητάμε και ευρύτερα.

Π. ΘΕΟΧΑΡΗΣ – 02/02/2024 – ΣΕΛ. 194-196

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Θεωρείτε ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ιδιωτικοποιήθηκε ή επανακρατικοποιήθηκε; Γιατί έγινε αυτή τη φορά στην Ιταλία μέσω της FSI, καθώς μέτοχος της FSI είναι το ιταλικό κράτος.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Κοιτάξτε, για το ελληνικό δίκαιο είναι ιδιωτικοποίηση. Αν το δει κανείς στην ευρύτερη του οπτική, πραγματικά διαμορφώσαμε εκεί που είχαμε ένα δημόσιο μονοπώλιο, ένα ιδιωτικό μονοπώλιο. Αλλά στη συγκεκριμένη περίπτωση και οι αρχές ανταγωνισμού δεν αντέδρασαν.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Περί μνημονίου. Μας είπατε ότι αυτό ήταν στους όρους του πρώτου μνημονίου.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Ακριβώς.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Η ιδιωτικοποίηση της...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Υπάρχει στο παράρτημα 1.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Γιατί η πώληση τότε της ΤΡΑΙΝΟΣΕ εντάχθηκε στις μνημονιακές υποχρεώσεις και συνδέθηκε και με το χρέος του ΟΣΕ, του οποίου ήσασταν αμέσως και μετά Διευθύνων Σύμβουλος;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Στην ουσία υπήρχε μια συνεννόηση, το λεγόμενο comfort letter του τότε προέδρου της επιτροπής και των αντίστοιχων υπηρεσιών, όπου έθετε ως όρο προκειμένου να γίνει αποδεκτό από την Ευρωπαϊκή Ένωση το θέμα της διαφοροποίησης και της λειτουργίας –του σπασίματος του κρατικού μονοπωλίου, να το πούμε απλά- των σιδηροδρόμων στην Ελλάδα με αυτό, έτσι ώστε στη συνέχεια να θεωρηθεί ως επιτρεπτή κρατική ενίσχυση, ενίσχυση του ΟΣΕ και για το λόγο αυτό...

Και πράγματι, μετά την ολοκλήρωση και με ενέργειες που έγιναν κατά την περίοδο της συγκεκριμένης διακυβέρνησης, οδηγήθηκε στη λήξη αυτού του ζητήματος. Στη συνέχεια, ολοκληρώθηκε μετά από μερικά χρόνια και το ζήτημα της ρύθμισης του χρέους του ΟΣΕ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Έχουμε λοιπόν μια διαρκή διαπίστωση καταρχάς ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ έγινε «δώρο» στο ιταλικό κράτος και άλλη μια διαπίστωση στην επιτροπή που ακούμε διαρκώς πως όλα μπορούν να πάνε σωστά στο σιδηρόδρομο ακόμα και αν τα κάνουν όπως το 1950, ενώ έχουμε φτάσει 2023! Τότε, θέλω να μου πείτε για ποιο λόγο εκσυγχρονίζουμε, γιατί παίρνουμε τεράστια κονδύλια και πού πάνε όλα αυτά τα λεφτά διαχρονικά και φτάσαμε στο τραγικό δυστύχημα των Τεμπών με απολογισμό 57 νεκρούς και 180 τραυματίες και ακόμη και τώρα ακούμε και μας λέτε όλοι πως όλα πάνε σωστά; Για ποιο λόγο τότε;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Θέλω να σας καταθέσω κάποιες επιστολές μου προς το ΤΑΙΠΕΔ μιας και μιλάμε για το σιδηρόδρομο, που ζητάω να με ενημερώσουν για τον διαγωνισμό ιδιωτικοποίησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Δεν απαντήθηκε ποτέ.

Άρα νομίζω ότι θα ήταν πολύ χρήσιμο για να βγάλετε τα συμπεράσματα που θέλετε στην επιτροπή, να καλέσετε το ΤΑΙΠΕΔ.

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Μάλιστα. Θα μπορούσαν να απαιτηθούν δεσμεύσεις για επενδύσεις από τον Ιταλικό όμιλο που ήρθε εδώ και πήρε με 45 εκατομμύρια τα τρένα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Βεβαίως.

Δεσμεύτηκε ο Ιταλός Πρωθυπουργός απ' ότι γνωρίζω. Και δεν υπήρχε ΜοΥ.

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Πού δεσμεύτηκε; Υπάρχει πουθενά αποτυπωμένο σε συμβατικό κείμενο για επενδύσεις;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Όχι, όχι. Δεν υπήρχε όμως ΜοΥ στην επόμενη κυβέρνηση. Υπήρχε πιο δεσμευτικό κείμενο.

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Υπήρξε σύμβαση, κύριε Σπίρτζη.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Δεν λέω για την τελική σύμβαση.

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Για το '19 και το '20 υπήρξε σύμβαση.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Ακριβώς.

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Ωραία λοιπόν μου απαντήσατε, δεν έγινε, δεν απαιτήθηκε. Κατά την άποψή μου καταλαβαίνω από την απάντησή σας ότι κακώς δεν απαιτήθηκαν, θα μπορούσαν να απαιτηθούν.

Ένα χρόνο αργότερα πωλείται στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ και η συντήρηση. Σωστά;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Ναι, ήταν απ' ότι ξέρω του ΤΑΙΠΕΔ διαφορετικός διαγωνισμός, η ΕΕΣΣΤΥ.

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Με αυτό τον τρόπο λοιπόν δημιουργείται ένα φυσικό μονοπώλιο, με την έννοια ότι ποιος θα περίμενε αργότερα σε ένα διαγωνισμό για τη σύμβαση υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας για τις άγονες γραμμές ότι θα εμφανιζόταν κανένας άλλος.

Γιατί γίνεται αυτό;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Κατ' αρχάς δεν έγινε διαγωνισμός για τις άγονες γραμμές.

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Έγινε απευθείας.

Πριν πάμε εκεί. Γιατί αποφασίζεται να δοθεί και η συντήρηση, καθιστώντας πλέον τους Ιταλούς ακόμα πιο ισχυρούς στην Ελλάδα και καθιστώντας αυτές τις προϋποθέσεις ούτως ώστε να μη γίνει διαγωνισμός μετά;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Θα σας πω.

Κατ' καταρχάς γνωρίζετε πάρα πολύ καλά και νομίζω τουλάχιστον η Νέα Δημοκρατία και το ΠΑΣΟΚ ότι όταν ένας φορέας κάνει ένα διαγωνισμό, ρωτάς αυτό τον

φορέα. Αυτός ο φορέας είναι το ΤΑΙΠΕΔ, που δεν θεσμοθετήθηκε επί ΣΥΡΙΖΑ. Το δεύτερο είναι ότι η ιδιωτικοποίηση τόσο της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και της ΕΕΣΣΤΥ εντάχθηκε σε όλα τα μνημόνια από το πρώτο μέχρι που το βρήκαμε εμείς.

Τρίτο -και θέλω να το πω αυτό- αν δεν είχαμε μνημόνιο, θα είχαμε ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και της ΕΕΣΣΤΥ; Και η απάντηση είναι ότι εφόσον είμαστε στην Ευρωπαϊκή Ένωση, θα είχαμε. Ή θα τις κλείναμε ή θα τις ιδιωτικοποιούσαμε ή δεν θα είχαμε σιδηρόδρομο.

ΧΡ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ – 06/02/2024 – ΣΕΛ. 245-249

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Μάλιστα, γιατί έχουμε και τη ΓΑΙΑΟΣΕ που λέει ότι βγάζει σε εργολαβία ανάταξης, γιατί έχουν εγκαταλειφθεί κ.λπ., πρόσφατη.

Δεν θέλω να καταχραστώ πολύ τον χρόνο, αλλά θα ήθελα πραγματικά να μας πείτε για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ και τις κρατικές ενισχύσεις. Διότι έχει ακουστεί πολλές φορές εδώ μέσα και νομίζω ότι είστε ο πιο αρμόδιος.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Λοιπόν, νομίζω ότι για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ και την ΕΕΣΣΤΥ, από τη στιγμή που ψηφίστηκε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή η δογματική πολιτική του να απαγορευτούν οι κρατικές ενισχύσεις, ή θα τις ιδιωτικοποιούσε η χώρα ή θα έκλεινε την ΤΡΑΙΝΟΣΕ και την ΕΕΣΣΤΥ ή δεν θα είχαμε σιδηρόδρομο, που είναι το πιθανότερο.

Θα σας δώσω την ανακοίνωση που βγήκε, όπως θυμάστε, μετά τον διαγωνισμό από το ΤΑΙΠΕΔ. Το διευκρινίζω. Μετά τον διαγωνισμό για την ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ήρθε στον Υπουργό Οικονομικών και σε μένα για να υπογράψουμε και να έρθει στη Βουλή. Δεν το υπέγραφα, αν δεν έβγαινε ανακοίνωση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ότι κλείνουν οι ανοιχτοί φάκελοι των παράνομων κρατικών ενισχύσεων.

Και να σας ενημερώσω ότι η Ευρώπη, όταν είναι για τέτοια ζητήματα, έχει άμεση ανταπόκριση. Δεν είναι εκείνο το βαρύ, δυσκίνητο πράγμα. Ανταποκρίθηκε την επόμενη κιόλας μέρα.

Ψάχνω να βρω για να σας δώσω την ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, αλλά θυμάμαι πολύ καλά τα νούμερα, κυρία Πέρκα.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Ναι, αυτά είναι ενδιαφέρον να τα ακούσουμε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Λοιπόν, εδώ είναι η ανακοίνωση. Υπογράφεται από την Επίτροπο, την κ. Βεστάγκερ και είναι 14,3 δισεκατομμύρια ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος, είναι 340 εκατομμύρια η ΕΕΣΣΤΥ και 1,79 δισεκατομμύρια η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, δηλαδή περίπου 16 δισεκατομμύρια. Αυτό τι σημαίνει; Ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ και η ΕΕΣΣΤΥ κοντά στο 1,5 δισεκατομμύρια παράνομες κρατικές ενισχύσεις. Πείτε ότι δεν είχαμε μνημόνια...

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (ΚΑΤΕΡΙΝΑ) ΠΑΠΑΚΩΣΤΑ-ΠΑΛΙΟΥΡΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Συγγνώμη, κύριε Σπίρτζη! Μπορείτε να επαναλάβετε τα νούμερα;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Ναι, ναι. Θα σας καταθέσω και όλα τα υπόλοιπα. Ήταν 14,3 δισεκατομμύρια οι παράνομες ενισχύσεις του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος, 1,79 δισεκατομμύρια της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και 340 εκατομμύρια της ΕΕΣΣΤΥ. Αυτό, λοιπόν, τι σημαίνει; Σημαίνει ότι, αν δεν ιδιωτικοποιούνταν η ΤΡΑΙΝΟΣΕ

και ΕΕΣΣΤΥ, δεν ήταν μόνο το 1,5 δισεκατομμύρια περίπου παράνομων κρατικών ενισχύσεων που θα εξετάζε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή για τις δύο εταιρείες, αλλά άνοιγε και ο φάκελος των 14,3 δισεκατομμυρίων ευρώ παράνομων κρατικών ενισχύσεων για τον ΟΣΕ. Δηλαδή, θέλαμε περίπου τρία μνημόνια για τον Όμιλο ΟΣΕ.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Μάλιστα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Τώρα, όμως, δεν είμαστε στα μνημόνια. Άρα, εκεί, όταν έχεις τέτοιες προβλέψεις από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή...

Και εδώ υπάρχουν πολιτικές ευθύνες και στη χώρα μας, αλλά και πολιτικών -με το «πολιτικών» εννοώ ασκούμενων πολιτικών, όχι προσώπων πολιτικών- διότι πρέπει να κάνει η συντηρητική παράταξη την αυτοκριτική της και στη χώρα και στην Ευρώπη για αυτά τα ζητήματα. Διότι έχουν ρίξει την Ευρώπη στα βράχια και μια σειρά από δημόσιους φορείς έχουν απαξιωθεί.

Νομίζω, λοιπόν, ότι και πρέπει να δώσουμε τη μάχη σε μια τελείως διαφορετική, προοδευτική κατεύθυνση, να καταργηθούν οι δογματισμοί των κρατικών ενισχύσεων. Υπάρχουν τομείς του Δημοσίου που πρέπει πραγματικά να επιδοτούνται, ιδιαίτερα αυτοί που έχουν κοινωνικούς σκοπούς, όπως είναι οι επιβατικές μεταφορές -ας πούμε- και όχι μόνο.

Και το δεύτερο που θέλω να προτείνω είναι να γίνει δημόσιος φορέας, η επανακρατικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Νομίζω ότι τώρα που δεν είμαστε σε μνημόνιο και πάει καλά η ελληνική οικονομία -όπως και της ΔΕΗ, που ζήσαμε τα αποτελέσματα της ιδιωτικοποίησής της και τα ζει ο ελληνικός λαός καθημερινά- μπορούμε να ανοίξουμε μια τέτοιου είδους ατζέντα για το τι πρέπει να γίνει και πρέπει να βγάλουμε και συμπεράσματα.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Ωραία.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Άρα, εκτός από την πρόταση που άκουσα ότι επεξεργάζεται η Κυβέρνηση...

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Τον νέο ΟΣΕ. Θα σας ρωτούσα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Για την ενοποίηση, που νομίζω ότι καλά θα κάνει να το εξετάσει και να το φέρει, αλλά να κάνει και την αυτοκριτική της, γιατί η Νέα Δημοκρατία προκάλεσε το σπάσιμο. Ως αντίληψη. Δεν ξέρω όταν θεσμοθετήθηκε. Πρέπει μέσα σε αυτό να εντάξει- όχι μέσα στην ίδια εταιρεία, ως holding εταιρεία από κάτω- την ΤΡΑΙΝΟΣΕ ή νέα εταιρεία επιβατικών μεταφορών.

ΧΡ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ – 06/02/2024 – ΣΕΛ. 317-318

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Σωστά. Η ιδιωτικοποίηση όμως της ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεν ήταν προϋπόθεση στο πρώτο μνημόνιο;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Ναι.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Άρα μήπως φέρει ευθύνες κι η Ευρωπαϊκή Ένωση γι' αυτό που ζούμε σήμερα

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Εννοείται, γιατί και μνημόνιο να μην είχαμε -το εξήγησα πριν- θα κάναμε ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Σε τι βαθμό θα μπορούσε να φέρει η Ευρωπαϊκή Ένωση ευθύνη;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Απόλυτο, για την ιδιωτικοποίηση. Διότι πολλές πολιτικές που είναι στρεβλές, δογματικές, λάθος και έχουν μια σκοπιμότητα να μεταφέρουν στη συγκεκριμένη περίπτωση έναν κρίσιμο τομέα για τη χώρα και για την κοινωνία σε ιδιώτες -και μιλάω για την απαγόρευση οριζόντια των κρατικών ενισχύσεων, σε τέτοιου είδους δραστηριότητες, κρατικές- ήταν ένας δογματισμός που όχι μόνο απομείωσε όλα τα κράτη, και κεντρικά κράτη της Ευρώπης, από τέτοιου είδους κρατικές δραστηριότητες, αλλά και ό,τι απέμεινε δεν μπορεί να μείνει υγιές στο διεθνές οικονομικό περιβάλλον.

Να σας πω ένα παράδειγμα. Α, και στη Γαλλία έγινε το ίδιο, που οι σιδηρόδρομοί της είναι πολλά χρόνια καλύτεροι από τους δικούς μας. Το ίδιο έγινε στις αερομεταφορές. Το ίδιο και στα αεροδρόμια.

ΧΡ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ – 06/02/2024 – ΣΕΛ. 357-359

ΜΑΡΙΑ ΚΟΜΝΗΝΑΚΑ: Δηλαδή η απελευθέρωση και η ιδιωτικοποίηση του σιδηροδρόμου οδήγησε...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Όχι. Δεν οδήγησαν σε ασφάλεια.

ΜΑΡΙΑ ΚΟΜΝΗΝΑΚΑ: Ωραία, γιατί γι' αυτό το συγκεκριμένο σας ρωτάω.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Τα κοινοτικά χρήματα, όμως, που έπρεπε να αξιοποιηθούν όλες αυτές τις δεκαετίες με άλλο τρόπο, δεν μας έβαλε κανείς να κάνουμε το σκάνδαλο SIEMENS, που είναι γερμανική εταιρεία, έτσι;

ΜΑΡΙΑ ΚΟΜΝΗΝΑΚΑ: Σύμφωνα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Θα έπρεπε να έχουμε ένα πλαίσιο σαν χώρα που να μην επιτρέπεται...

ΜΑΡΙΑ ΚΟΜΝΗΝΑΚΑ: Ούτε εμποδίστηκε και από την Ευρωπαϊκή Ένωση...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Ούτε και εμποδίστηκε. Βεβαίως.

ΜΑΡΙΑ ΚΟΜΝΗΝΑΚΑ: ...το να γίνουν με αυτόν τον τρόπο οι συμβάσεις, να μην ολοκληρώνονται ποτέ...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Έτσι είναι.

ΜΑΡΙΑ ΚΟΜΝΗΝΑΚΑ: ...και να μην υπάρχουν μέχρι σήμερα τελικά τα συστήματα ασφαλείας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Και να μην υπάρχουν καθαροί κανόνες ελέγχου από την Ευρωπαϊκή Ένωση και ισότιμοι.

ΜΑΡΙΑ ΚΟΜΝΗΝΑΚΑ: Αναλογικά με τη σημερινή πραγματικότητα που έχει διαμορφωθεί και το πώς συνέβαλαν αυτές οι πολιτικές στην κατάσταση που είναι σήμερα ο σιδηρόδρομος, εσείς αντιλαμβάνεστε να έχετε μερίδιο ευθύνης ως προς την εφαρμογή αυτών των πολιτικών της ιδιωτικοποίησης, της απελευθέρωσης και όπου αυτές οδήγησαν;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Να σας πω πολύ ειλικρινά.

Αν ήταν να μην έχει σιδηρόδρομο η χώρα -με βάζετε να επιλέξω, δηλαδή-, θα εφαρμόσεις την ευρωπαϊκή πολιτική για την ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ή να μην έχει η χώρα σιδηρόδρομο; Θα υλοποιούσα αυτό που υλοποίησε η Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ, δηλαδή την ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, γιατί δεν θα έχεις σιδηρόδρομο. Διότι όταν ο ΟΣΕ χρωστάει, όπως σας είπα πριν...

ΜΑΡΙΑ ΚΟΜΝΗΝΑΚΑ: Εντάξει, ήταν μία πολιτική συνεχιζόμενη.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Όχι, δεν είναι εντάξει. Όταν χρωστάει...

ΜΑΡΙΑ ΚΟΜΝΗΝΑΚΑ: Γι' αυτό λέμε πού οδήγησε η απελευθέρωση...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Ήταν μια πολιτική συνεχιζόμενη, αλλά κάποιοι ευθύνονται, για να έχει σχεδόν 16 δισεκατομμύρια ο ΟΣΕ, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ και η ΕΕΣΣΤΥ. Μιλάμε για 16 δισεκατομμύρια! Δεν είναι...

ΜΑΡΙΑ ΚΟΜΝΗΝΑΚΑ: Γι' αυτό κι εμείς είπαμε ότι κρατάνε πολύ μακριά οι ευθύνες γι' αυτήν την κατάσταση.

ΧΡ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ – 06/02/2024 – ΣΕΛ. 365-366

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΠΑΝΑΣ: Τώρα, αφού μιλάμε για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, οι ιταλικοί σιδηρόδρομοι απέκτησαν, όπως είπαμε και πιο πριν, έναντι 45 εκατομμυρίων ευρώ το 100% της ΤΡΑΙΝΟΣΕ με «προίκα» 250 εκατομμύρια ευρώ μέχρι το 2020 για τις άγονες γραμμές. Η συμφωνία πώλησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ συνοδεύεται συγχρόνως από τη διαγραφή εκ μέρους της Κομισιόν προστίμου ύψους 750 εκατομμυρίων ευρώ που επιβάρυναν τον ισολογισμό της εταιρείας και συνδέονταν με κρατικές ενισχύσεις τις οποίες η Ευρωπαϊκή Ένωση είχε κρίνει ότι είχαν χορηγηθεί παράνομα. Τα πρόστιμα τώρα διαγράφηκαν ή μεταφέρθηκαν στον ΟΣΕ και ξέρετε, αν ενδιαφέρθηκαν στον ΟΣΕ, κατά συνέπεια μεταφέρθηκαν και στους Έλληνες φορολογούμενους.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Το είπα και πριν. Βεβαίως. Πριν υπογράψω τη σύμβαση ιδιωτικοποίησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, απαίτησα να βγει ανακοίνωση η απόφαση ότι κλείνουν οι φάκελοι των παράνομων κρατικών ενισχύσεων για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, την ΕΣΤ και τον ΟΣΕ που ήταν περίπου 16 δισεκατομμύρια. Απαραίτητη προϋπόθεση για να διαγραφούν τα χρέη της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και να ιδιωτικοποιηθεί και του ΟΣΕ στη συνέχεια, ήταν να ολοκληρωθεί ο διαγωνισμός αυτός. Αυτό είπα και πριν, ότι σε περίπτωση που δεν είχαμε μνημόνιο, πάλι από τα 16 περίπου δισεκατομμύρια κρατικών ενισχύσεων ή θα ιδιωτικοποιούσαμε την ΤΡΑΙΝΟΣΕ ή δεν θα είχαμε σιδηρόδρομο καθόλου και θα χρειαζόταν η χώρα τρία μνημόνια για τα χρέη αυτά, μόνο από τον Όμιλο ΟΣΕ.

3.5 Τα Συμπεράσματα σχετικά με την ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και της ΕΣΣΤΥ

Από τις μαρτυρικές καταθέσεις και τα έγγραφα που είχε στη διάθεσή της η Επιτροπή κατέληξε στα παρακάτω συμπεράσματα:

Συμπέρασμα 1^ο - Σε ότι αφορά το τίμημα: Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ και η ΕΣΣΤΥ ιδιωτικοποιήθηκαν μέσω της πώλησης των μετοχών τους στον ίδιο ιδιώτη η μεν πρώτη για 45 εκ. ευρώ και η δεύτερη για 22 εκ. ευρώ. Κατά συνέπεια, **το σύνολο της**

επιβατικού μεταφορικού έργου της χώρας και το δικαίωμα εκτέλεσης και εμπορευματικών δρομολογίων σε συνδυασμό με την εκτέλεση συντήρησης, εκπονήθηκε από την κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ για συνολικό ποσό 67 εκ ευρώ. Παραχωρήθηκε συνεπώς ένα οριζόντια μονοπωλιακό καθεστώς στον ίδιο ιδιώτη επενδυτή, χωρίς το αντίστοιχο τίμημα (είτε σε χρήματα είτε σε επενδύσεις) και χωρίς φυσικά να τεθούν οι κανόνες και τα όρια που τίθενται σε αντίστοιχες μονοπωλιακές καταστάσεις.

Συμπέρασμα 2° Σε ότι αφορά τις επενδύσεις: Ο ΟΣΕ, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ και η ΕΣΣΤΥΥ υπήρξαν διαχρονικά υπερχρεωμένες και από τις πλέον ελλειμματικές ΔΕΚΟ, με διαρκείς αρνητικές επιδόσεις, οι οποίες συνέβαλαν σημαντικά στο δημοσιοοικονομικό έλλειμμα καθώς το 2017, σύμφωνα με τα όσα αναφέρθηκαν στο πλαίσιο της εξεταστικής Επιτροπής, τα χρέη του ΟΣΕ ανέρχονταν σε 14,3 δισεκατομμύρια, της ΤΡΑΙΝΟΣΕ σε 1,79 δισεκατομμύρια και σε 340 εκατομμύρια τα χρέη της ΕΕΣΣΤΥ. Για το λόγο αυτό, η ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και της ΕΣΣΤΥΥ περιλήφθηκαν στις μνημονιακές υποχρεώσεις της χώρας, ωστόσο αποφασίστηκαν και υλοποιήθηκαν από την κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ χωρίς κανέναν απολύτως σχεδιασμό και με όρους «ξεπουλήματος» της δημόσιας περιουσίας. Και τούτο διότι η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ το 2017 ιδιωτικοποίησε την ΤΡΑΙΝΟΣΕ χωρίς καν να θέσει την παραμικρή υποχρέωση στον ιδιώτη επενδυτή περί επενδύσεων, δίνοντάς του παράλληλα μια αποκλειστική δημόσια σύμβαση παροχής υπηρεσιών αξίας 50 εκ. ευρώ για μια 5ετία, δηλαδή συνολικής αξίας 250 εκ. ευρώ.

Η πλέον τρανταχτή απόδειξη τους «ξεπουλήματος» είναι η παραδοχή του αρμόδιου, κατά τον χρόνο ιδιωτικοποίησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, Υπουργού Μεταφορών και Σπίρτζη ο οποίος παραδέχτηκε ότι (α) ότι δεν είχε καμία απολύτως ενημέρωση για τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ από το ΤΑΙΠΕΔ παρά το γεγονός ότι ήταν ο εποπτεύων Υπουργός, (β) ότι κατά την ιδιωτικοποίηση της εταιρίας δεν ζητήθηκε ποτέ από τον νέο μέτοχο η υλοποίηση επενδύσεων στον σιδηρόδρομο, κάτι που δεν συνέβη ποτέ σε καμία παραχώρηση αποκλειστικού δικαιώματος χρήσης και εκμετάλλευσης δημόσιας υποδομής στη χώρα (λιμάνια, αεροδρόμιο κλπ.) και (γ) πως η ιδιωτικοποίηση αυτή δεν θα έπρεπε να είχε γίνει ποτέ.

Συμπέρασμα 3°: Η τροποποίηση της σύμβασης της σύμβασης ΥΓΟΣ από την Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ το 2017, αν και θα μπορούσε να περιλάβει σχετικές υποχρεώσεις για την εκτέλεση επενδύσεων, τελικώς συμπεριέλαβε μόνον 2 άρθρα και απέβλεπε αποκλειστικά στο να αναγνωρίσει περισσότερες δαπάνες στον ιδιώτη για την εκτέλεση της υπηρεσίας και στην εγκατάσταση συστήματος ERP για τον λογιστικό επιμερισμό των δαπανών.

Εν προκειμένω πρέπει να αναφερθεί ότι όντως, το σύνηθες δεν είναι μια σύμβαση για εκτέλεση δημόσιας υπηρεσίας (άγονων γραμμών) να προβλέπει επενδύσεις. Τυπικά, οι συμβάσεις αυτές αποζημιώνουν τον ανάδοχο για το κόστος των μη εμπορικών δρομολογίων. Στη συγκεκριμένη περίπτωση όμως έχουμε συνδυασμό ιδιωτικοποίησης και παραχώρησης ΥΔΥ κατ' αποκλειστικότητα. Σε όλες τις ιδιωτικοποιήσεις όταν επίκειται η μεταβίβαση πλειοψηφικού πακέτου σε ιδιώτη ο οποίος θα εκτελεί δημόσια υπηρεσία κατ' αποκλειστικότητα ή θα χρησιμοποιεί δημόσια υποδομή κατ' αποκλειστικότητα, τίθενται επιπλέον υποχρεώσεις και ανταλλάγματα σε αυτόν (σε σχέση με τον μέτοχο ΕΔ) είτε μέσω υφιστάμενων συμβάσεων (πχ.

συμβάσεων παραχώρησης) ή μέσω νέων συμφωνιών (πχ σε συμφωνίες μετόχων όταν παραμένει μέτοχος το ΕΔ).

Συμπέρασμα 4°: Το θέμα των επενδύσεων ετέθη για πρώτη φορά το 2019 με το Μνημόνιο Συνεργασίας επί Κυβερνήσεως ΝΔ και συμφωνήθηκε στο πλαίσιο της σύμβασης 14/4/2022 που κυρώθηκε με τον ν. 4953/2022 (ΦΕΚ Α 135/9.7.2022). Συνεπώς οι ισχυρισμοί της αντιπολίτευσης ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ απαλλάχθηκε από την υποχρέωση εκτέλεσης επενδύσεων 600 εκ. δεν είναι μόνο ψευδείς αλλά και αυταπόδεικτα αδύνατοι, καθώς δεν θα μπορούσε να απαλειφθεί συμβατική υποχρέωση του επενδυτή η οποία ποτέ δεν συμβασιοποιήθηκε.

Συμπέρασμα 5°: Δεν είναι αληθής ο ισχυρισμός της αντιπολίτευσης ότι απαλείφθηκε από την συμφωνία με τους Ιταλούς επενδυτές υποχρέωση του ΟΣΕ να ολοκληρώσει τα εκκρεμή έργα υποδομής και συστημάτων. Δεν υπήρξε καμία συμβατική υποχρέωση του ΟΣΕ έναντι της Hellenic Train (ούτε φυσικά στο ΜΟΥ), διότι η υποχρέωση του ΟΣΕ για την ολοκλήρωση των έργων πηγάζει εκ του νόμου ως διαχειριστή της υποδομής (άρθρο 3 παρ. 2 του 4408/2016, Οδηγία 2012/34/ΕΕ όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 2 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2016/2370ΕΕ.) και κάτι τέτοιο δεν θα μπορούσε να αποτελέσει συμβατική υποχρέωση έναντι τρίτου ιδιώτη.

4. Ο ΡΟΛΟΣ, ΟΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΚΑΙ Η ΕΥΘΥΝΗ ΤΗΣ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ (ΡΑΣ).

4.1. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ)

Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) συστήθηκε με το άρθρο 22 του ν. 3891/2010 «Αναδιάρθρωση, εξυγίανση και ανάπτυξη του ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και άλλες διατάξεις για το σιδηροδρομικό φορέα», ως ανεξάρτητη αρχή, η οποία απολαμβάνει λειτουργικής ανεξαρτησίας, διοικητικής και οικονομικής αυτοτέλειας και δεν υπόκειται σε έλεγχο από κυβερνητικά όργανα ή άλλη διοικητική αρχή. Τα επόμενα άρθρα του ίδιου νόμου ρυθμίζουν την σύσταση και συγκρότηση της αρχής, τα ασυμβίβαστα και τις υποχρεώσεις των μελών της, ζητήματα σχετικά με τις αρμοδιότητες και την λειτουργία της. Η ΡΑΣ ορίστηκε από συστάσεως ως ο ρυθμιστικός φορέας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ελλάδα, ενόψει της απελευθέρωσης της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών στον ανταγωνισμό.

Με το άρθρο 85 του ν. 4199/2013 οι αρμοδιότητες της ΡΑΣ ενισχύθηκαν, ενώ με το άρθρο 68 του ν. 4632/2019 (“Ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία των Οδηγιών 2016/797, 2016/798 και 2016/2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και άλλες διατάξεις” - 4ο Σιδηροδρομικό Πακέτο), η ΡΑΣ ορίστηκε επιπλέον ως Εθνική Αρχή Ασφάλειας των σιδηροδρόμων, αποκτώντας ακόμη περισσότερες αρμοδιότητες.

4.2. Οι αρμοδιότητες της ΡΑΣ

Η ΡΑΣ, μετά και τον ν. 4632/2019, έχει συνολικά τις ακόλουθες αρμοδιότητες.

4.2.1. Ως Ρυθμιστικός Φορέας για την ελληνική σιδηροδρομική αγορά:

- Εποπτεύει και ελέγχει την σιδηροδρομική αγορά ώστε να λειτουργεί υπό καθεστώς ελεύθερου ανταγωνισμού, να μην υφίστανται διακρίσεις εις βάρος σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται ή ενδιαφέρονται να δραστηριοποιηθούν στην Ελλάδα και να εξασφαλίζεται πλήρως η εφαρμογή των σχετικών κανονισμών και οδηγιών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, απευθύνοντας οδηγίες ή συστάσεις και επιβάλλοντας κυρώσεις, όπου και όταν απαιτείται, αυτεπάγγελα ή κατόπιν καταγγελίας.
- Ελέγχει τη δήλωση δικτύου του διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής (ΟΣΕ), ειδικότερα όσον αφορά το πλαίσιο και την εφαρμογή των τελών χρήσης υποδομής καθώς και την κατανομή της χωρητικότητας στις ενδιαφερόμενες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.
- Ελέγχει την εφαρμογή από το διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής του «συστήματος επιδόσεων».
- Εποπτεύει και ελέγχει την εφαρμογή του «πολυετούς συμβολαίου» μεταξύ του Ελληνικού Κράτους και του διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής.
- Εγκρίνει τις συμφωνίες-πλαίσιο μεταξύ του διαχειριστή σιδηροδρομικής υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων

- Επεξεργάζεται και προτείνει κανονιστικό πλαίσιο στον Υπουργό Υποδομών & Μεταφορών για θέματα της αρμοδιότητάς της.
- Ανταλλάσσει πληροφορίες και συνεργάζεται με τους αντίστοιχους Ρυθμιστικούς Φορείς των άλλων κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης προκειμένου να επιτυγχάνεται ο συντονισμός των αρχών που διέπουν την λήψη αποφάσεων των Ρυθμιστικών Φορέων.

4.2.2. Ως Φορέας Αδειοδότησης Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων:

- Χορηγεί άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τις ανακαλεί όπως προβλέπεται από τη νομοθεσία (N 4408/2016).
- Εποπτεύει και ελέγχει τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα ώστε να εξασφαλίζεται ότι εξακολουθούν να ισχύουν οι βασικές προϋποθέσεις σύμφωνα με τις οποίες χορηγήθηκε η άδεια λειτουργίας τους.

4.2.3. Ως εθνικός Φορέας Επιβολής του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007 «σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών»:

- Ασκεί τις αρμοδιότητες του «Εθνικού Φορέα Επιβολής» των διατάξεων του Κανονισμού 1371/07 της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για τα δικαιώματα των επιβατών στο σιδηρόδρομο.
- Εξετάζει καταγγελίες επιβατών για παραβίαση των διατάξεων του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007, σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών.

4.2.4. Ως Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών:

- Ασκεί τις αρμοδιότητες της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών
- Χορηγεί έγκριση ασφάλειας στον διαχειριστή υποδομής
- Χορηγεί πιστοποιητικά ασφάλειας στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις
- Χορήγηση πιστοποιητικού Υπεύθυνου για τη Συντήρηση Φορέα (ΥΣΦ) εμπορευματικών φορταμαξών
- Εκτελεί τα καθήκοντα της «Αρμόδιας Αρχής» σχετικά με διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων
- Χαράζει στρατηγική και εφαρμόζει σχέδιο εποπτείας για το διαχειριστή υποδομής και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις
- Εποπτεύει το διαχειριστή υποδομής, τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τον υπεύθυνο φορέα συντήρησης, διενεργώντας τακτικούς ή και έκτακτους ελέγχους, επιθεωρήσεις και έρευνες σύμφωνα με το κανονιστικό πλαίσιο της ΡΑΣ για την παρακολούθηση των επιδόσεων ασφαλείας
- Εκδίδει και ανανεώνει άδεια μηχανοδηγού, πιστοποιεί την επάρκεια εκπαιδευτών μηχανοδηγών και εξεταστών και τηρεί αντίστοιχα μητρώα

- Χορηγεί έγκριση θέσης σε λειτουργία-χρήση των προαναφερθέντων δομικών υποσυστημάτων που αποτελούν το σιδηροδρομικό σύστημα.
- Εποπτεύει την τήρηση των Τεχνικών Προδιαγραφών Διαλειτουργικότητας που αφορούν στα λειτουργικά υποσυστήματα,
- Χορηγεί έγκριση τύπων οχημάτων και τηρεί αντίστοιχο μητρώο
- Εκτελεί τα καθήκοντα της «αρμόδιας αρχής» σχετικά με τις διεθνείς μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων

Ενόψει της άσκησης των ως άνω αρμοδιοτήτων, η ΡΑΣ αναδεικνύεται σε κρίσιμης σημασίας φορέα για την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών και για τον λόγο αυτό κλήθηκαν να καταθέσουν ενώπιον της Επιτροπής, τόσο η εν ενεργεία Πρόεδρος της ΡΑΣ κα Ιωάννα Τσιαπαρίκου, όσο και ο προκάτοχος της κ. Βασίλειος Τσιαμάντης.

4.3. Καταθέσεις των μαρτύρων για την ΡΑΣ

Μ. ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ – 10/01/2024 – ΣΕΛ. 8-9

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Θέλετε να μας πείτε ποια είναι η αιτία σύστασης της ΡΑΣ;

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Μάρτυς): Η ΡΑΣ είχε δύο σκοπούς.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Συστήθηκε το 2010 με τον ίδιο νόμο του κ. Ρέππα. Γιατί έγινε αυτό; Γιατί χρειάστηκε δηλαδή να συσταθεί η ΡΑΣ;

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Μάρτυς): Για δύο λόγους. Πρώτον γιατί πλέον η σιδηροδρομική αγορά απελευθερώθηκε και άρα έπρεπε να ρυθμιστεί η σχετική αγορά, δηλαδή, οι όροι του ανταγωνισμού και οι όροι αδειοδοτήσεως. Και δεύτερον η ΡΑΣ εξέδιδε μια σειρά από κανονισμούς που είχαν σχέση με την ασφάλεια.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Για να διασφαλιστεί δηλαδή με καλύτερο τρόπο η ασφάλεια.

Μ. ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ – 10/01/2024 – ΣΕΛ. 112-9

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Υπήρχαν κάποιοι μηχανισμοί εποπτείας και λογοδοσίας υπό του Υπουργείου σας για την παρακολούθηση και τη διασφάλιση της ασφάλειας των σιδηροδρομικών λειτουργιών; Ήταν αυτοί οι μηχανισμοί, αν υπήρχαν, αποτελεσματικοί;

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Μάρτυς): Η ΡΑΣ δεν ήταν του Υπουργείου, ήταν Ανεξάρτητη Αρχή, ακόμα καλύτερα. Η Ρυθμιστική Αρχή, λοιπόν, Σιδηροδρόμων είναι αυτή η οποία ήταν υπεύθυνη για τη λειτουργία, την ασφάλεια, την αδειοδότηση και την τήρηση των κανόνων ασφάλειας των Σιδηροδρόμων στη χώρα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Θεωρείτε ότι η ΡΑΣ ήταν αποτελεσματική;

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Μάρτυς): Θεωρώ ότι η ΡΑΣ είναι ο τρόπος με τον οποίον πρέπει να λειτουργούν, όπως σε όλες τις χώρες, οι κανόνες ασφαλείας και λειτουργίας των Σιδηροδρόμων.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Αυτό δεν μου απαντάει αν είναι αποτελεσματική, όμως. Εσείς δεν μπορείτε να μας απαντήσετε αν ήταν, ναι ή όχι;

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Μάρτυς): Σας απάντησα, κύριε. Ήταν ο ρόλος της, η αποστολή της αυτή.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Η αποστολή ήταν συγκεκριμένη, αν ήταν αποτελεσματική ή όχι δεν το...

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Μάρτυς): Αυτό θα το κρίνουν τα αποτελέσματά της. Διαβάστε τα πορίσματά της, κάθε χρόνο κάνει report, οπότε θα μπορούσατε να δείτε τα αποτελέσματά της.

Π. ΘΕΟΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ – 10/01/2024 – ΣΕΛ. 349-351

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Τα χρόνια που εγώ ήμουν αστήθηκε. Ήταν στα σπάργανα η ΡΑΣ. Ωστόσο, προς το τέλος, τη διετία δηλαδή 2014-2016 που είχε σταθεί στα πόδια της και είχε διοίκηση, υπήρξαν και περιπτώσεις που άσκησε τον ελεγκτικό της ρόλο και στον ΟΣΕ και στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ και μαζί τις αιτιολογημένες απόψεις για κάποια θέματα, ακρόαση στο διοικητικό συμβούλιο της ΡΑΣ, για θέματα όχι μείζονος σημασίας αλλά όμως μπορώ να βεβαιώσω ότι είχε αρχίσει να λειτουργεί.

Σήμερα έχει περισσότερο προσωπικό. Έχει περισσότερες αρμοδιότητες και τεχνογνωσία κυρίως, γιατί η ΡΑΣ είναι η αρχή η οποία θέτει σε λειτουργία τα υποσυστήματα που κατασκευάζει η ΕΡΓΟΣΕ και τα παραδίδει στον ΟΣΕ. Ελέγχει αν έχουν όλες τις πιστοποιήσεις και αν μπορεί να κυκλοφορήσει τρένο, είτε είναι υποσυστήματα υποδομής, είτε είναι υποσυστήματα τροχαίου υλικού. Δηλαδή, έρχεται μία καινούργια μηχανή από τη Βουλγαρία και λέει «Θέλω να κυκλοφορήσω στην Ελλάδα». Το λέω πολύ απλουστευμένα. Η ΡΑΣ πρέπει να εξετάσει αν είναι συμβατή με όλες τις προϋποθέσεις του ελληνικού δικτύου και να δώσει την έγκρισή της.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Και τις προδιαγραφές για την πυρασφάλεια των βαγονιών, αν τηρούν τους όρους και τις προϋποθέσεις;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Θα σας πω. Οι προδιαγραφές για τροχαίο υλικό, είτε είναι για λειτουργία, είτε είναι για διαλειτουργικότητα, δηλαδή αν είναι συμβατές με τα περιγράμματα των σηράγγων, τις ράγες και τα θέματα πυρασφάλειας που είναι πολύ σημαντικά, είναι πολύ αυστηρά προδιαγεγραμμένες στις ευρωπαϊκές οδηγίες και στις λεγόμενες ΤΠΔ, τις Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας.

Εκεί, λοιπόν, η ύπαρξη των συστημάτων αυτών –όλων, όχι μόνο της πυρασφάλειας- πρέπει να πιστοποιείται από ανεξάρτητους Οργανισμούς Πιστοποίησης που είναι εξουσιοδοτημένοι από την Ευρωπαϊκή Ένωση και που λένε ότι το τρένο, ας πούμε, όπως έχει κατασκευαστεί, πληροί τις προϋποθέσεις αυτές. Τίθεται σε λειτουργία από τη ΡΑΣ και μετά περιοδικά γίνεται πάλι έλεγχος σε οποιαδήποτε περίπτωση αλλαγής και του παραμικρού στοιχείου σε ένα τρένο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Δηλαδή, η ΡΑΣ είναι υπεύθυνη αδειοδότησης στα ζητήματα για πυρασφάλεια...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Η ΡΑΣ αδειοδοτεί.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Αυτό λέω. Είναι υπεύθυνη για τον έλεγχο και την αδειοδότηση.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Όχι. Για τον έλεγχο υπεύθυνοι είναι οι ανεξάρτητοι φορείς πιστοποίησης που κοιτάζουν αυτά τα υποσυστήματα στο τροχαίο υλικό και με βάση τα δικά τους πιστοποιητικά η ΡΑΣ δίνει την έγκριση. Δεν σημαίνει ότι δεν μπορεί να δει αν κι αυτοί έχουν κάνει σωστά τη δουλειά τους. Η ΡΑΣ είναι μια «ομπρέλα» που μπορεί οτιδήποτε κάτω από αυτήν να την ελέγξει...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Επί της ουσίας, λοιπόν, αν κυκλοφορεί κάτι, κυκλοφορεί με άδεια της ΡΑΣ.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Ναι.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Αυτό. Εντάξει.

Ευχαριστώ.

ΑΘ. ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ – 11/01/2024 – ΣΕΛ. 241

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Η ΡΑΣ δεν ήταν υποχρεωμένη να ελέγξει ότι έγιναν οι απαραίτητες εργασίες συντήρησης, ότι πραγματικά υπάρχει αυτή η πιστοποίηση και δεν είναι «μαϊμού», ας μου επιτραπεί όρος;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Είναι μέσα στις αρμοδιότητές της. Ναι.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Το έκανε αυτό στην εποχή σας;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Στην εποχή μου η ΡΑΣ... Ξεκίνησε η ΡΑΣ να λειτουργεί πρακτικά το 2013. Δηλαδή είχε θεσμοθετηθεί με τον ν. 3891 στο τέλος του 2010, περάσαμε ένα μακρύ διάστημα όπου δεν μπορούσαν να επανδρώσουν, δεν είχαν γραφεία, μέχρι να βρουν τον διευθυντή της ΡΑΣ κλπ.. Ξεκίνησαν εκεί κάπου το 2013. Το 2013 κάναμε διάφορες συναντήσεις όπου κι αυτοί μάθαιναν προφανώς τις αρμοδιότητές τους, ενημερώνονταν, όπου κάποια γίνανε. Δεν θυμάμαι να υπάρχει κάποιος τακτικός έλεγχος, αλλά είχαν έρθει, είχαν ανέβει στα τρένα, είχαν έρθει στην Καρόλου. Αυτοί ήταν σε άλλο κτίριο. Είχαν πάει σε μηχανοστάσια. Είχαν πάει κατά καιρούς, χωρίς να είχε προκύψει κάποιο θέμα ιδιαίτερο. Με τα ΑΜΕΑ μας είχαν κάνει παρατηρήσεις για τις προσβάσεις των ανθρώπων με ΑΜΕΑ πάνω σε σταθμούς και τέτοια. Ήταν όλα δικά τους αρμοδιότητα αυτά.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Οπότε την περίοδο που εσείς ήσασταν διευθύνων σύμβουλος της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, τα τρένα, τα βαγόνια, το τροχαίο υλικό ας το πούμε έτσι, τηρούσαν όλες τις προδιαγραφές ασφαλείας;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Αυτό τουλάχιστον γνώριζα εγώ.

Ι.-Κ. ΧΑΛΚΙΑΣ – 31/01/2024 – ΣΕΛ. 121-122

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): [.....]

Δεν υπήρχαν παρουσιολόγια για την πρακτική εξέταση που έκαναν. Η πρακτική εξέταση έπρεπε να γινόταν σε σταθμούς τρένων επιβατικούς, διαλογής και σε κέντρα

τηλεδιόκησης. Και εκεί να υπάρχουν οι προϊστάμενοι, οι οποίοι θα έχουν και μια βεβαίωση για το ότι πραγματικά έγινε αυτή η πρακτική εξάσκηση εκεί και για τη διαγωγή τους και την επιμέλειά τους. Αυτά δεν υπήρχαν. Μειωμένες ώρες, λοιπόν, θεωρίας, πρακτική εξάσκηση χωρίς παρουσιολόγια δεν ξέρω πώς μπορεί να γίνει. Συνεπώς, όλη αυτή η σειρά και γι' αυτό ακριβώς και η ΡΑΣ έστω εκ των υστέρων παρενέβη και με μια απόφαση ασφαλιστικών μέτρων «απαγόρευσε» να τοποθετηθούν αυτοί εβδομήντα επτά σε θέσεις σταθμαρχών.

I.-Κ. ΧΑΛΚΙΑΣ – 31/01/2024 – ΣΕΛ. 121-122

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Ερώτηση. Ενώ υπήρχαν αυτές οι ελλείψεις τηλεδιόκησης στη Λάρισα τρία χρόνια, από το 2019 μέχρι 2023, και όσον αφορά τη φωτοσήμανση, πώς εκδίδοντο πιστοποιητικά ασφαλείας και άδειες λειτουργίας στις εταιρείες;

ΙΩΑΝΝΗΣ – ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Αυτή είναι μια ερώτηση για τη ΡΑΣ, που δίνει τα πιστοποιητικά ασφαλείας. Τα έδωσε, νομίζω.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Και θα τα δώσει κι αλλού και όπου χρειάζεται.

Εσείς πώς το κρίνετε; Διαπιστώσατε ως Πρόεδρος της Επιτροπής ότι δεν λειτουργούσε τίποτα από τα συστήματα ασφαλείας. Παρ' όλα αυτά, εκδίδοντο άδειες και πιστοποιητικά ασφαλείας.

ΙΩΑΝΝΗΣ – ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Είναι θέμα αποκλειστικά της Ρυθμιστικής Αρχής να ελέγξει όλα τα στοιχεία, να λάβει υπόψη της ό,τι της λέει ο ΟΣΕ και ενδεχομένως και τον αντίλογο που υπάρχει. Αυτή τη στιγμή δεν μπορώ να υποκαταστήσω εγώ τη ΡΑΣ στις αρμοδιότητές της, ούτε έχω κάποια συγκεκριμένη άποψη για το συγκεκριμένο θέμα.

ΧΡ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ – 06/02/2024 – ΣΕΛ. 297-301

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Καταρχάς, ο Κανονισμός νομίζω ότι αποτελεί το μεγαλύτερο κομμάτι των εθνικών κανόνων ασφαλείας, που είναι και εθνική αρμοδιότητα.

Οι ευρωπαϊκοί κανόνες ασφαλείας που είναι για τους κεντρικούς μεταφορικούς άξονες προβλέπουν υποχρεωτικά τη χρήση των συστημάτων που είπαμε. Έρχονται οι εθνικοί κανόνες, όταν δεν έχουν εκπληρωθεί, εάν θέλετε, τα προαπαιτούμενα για τη λειτουργία που ορίζεται με τα συστήματα να συμπληρώσουν, προκειμένου να έχουμε ασφαλή μετακίνηση με τον σιδηρόδρομο. Είναι αυτό που είπα και πριν.

Δεν καταλαβαίνω τι άλλο θέλετε να σας πω. Υπό διαμόρφωση δεν ξέρω τι υπήρχε μετά το 2019...

ΕΛΕΝΗ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ: Υπάρχει τρόπος διασφάλισης της κίνησης στον ελληνικό σιδηρόδρομο με τους μέχρι τώρα κανόνες, από τον κανονισμό κίνησης και από τους εθνικούς κανόνες ασφαλείας, όποιοι υπάρχουν;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Κατάλαβα τι λέτε. Εάν υπάρχει το προσωπικό που προβλέπεται, εάν υπάρχει απομείωση, όπου επιβάλλεται, της ταχύτητας, της συχνότητας των συρμών και πρόσθετες ασφαλιστικές δικλείδες, υπάρχει η

δυνατότητα. Όταν δεν υπάρχει δυνατότητα να διασφαλίσεις την ασφάλεια της λειτουργίας του σιδηροδρόμου με κανέναν τρόπο, ούτε με αυτά τα κλασικά ή απαρхайωμένα μέσα, τον διακόπτεις. Δεν παίζεις, είναι προαπαιτούμενο η ασφάλεια για τη λειτουργία του σιδηροδρόμου.

Πείτε ότι ολοκληρώνονταν αυτές οι συμβάσεις στο Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Ειδομένη. Θα έχουμε τμήματα του δικτύου που δεν θα έχουμε τέτοια συστήματα. Εκεί τι θα κάνουμε; Σαν χώρα, εννοώ. Θα αφήνουμε τον κόσμο να σκοτώνεται έτσι; Πραγματικά δεν το καταλαβαίνω.

Η ασφάλεια του σιδηροδρόμου, η τήρηση των εθνικών κανόνων και της εμπειρίας που έχουμε, όπως και της διεθνούς εμπειρίας, έχει ένα προαπαιτούμενο: την ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρόμου. Όταν δεν μπορείς να το επιτύχεις, το σταματάς. Και αυτό δεν είναι μόνο για τον σιδηρόδρομο, εάν θέλετε την άποψή μου, είναι για κάθε δραστηριότητα, για κάθε τέτοιου είδους τομέα που σχετίζεται με την ασφάλεια των συμπολιτών μας. Ισχύει το ίδιο για τα λεωφορεία, ισχύει το ίδιο για τα αεροπλάνα και την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Ισχύει το ίδιο για τη Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού. Ισχύει το ίδιο για αντιπλημμυρικά έργα, τα οποία είναι κρίσιμα και φιλοξενούν, εάν θέλετε, και άλλου είδους εγκαταστάσεις, όπως είναι το τραμ.

ΕΛΕΝΗ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ: Πώς αξιολογείτε, ωστόσο, το γεγονός, παρ' όλα τα προβλήματα που υπήρχαν, ότι δεν διενεργούνταν ουσιαστικά επιθεώρηση και αυτοψία των συστημάτων υποδομής -αυτό έγινε αντιληπτό από την κατάθεση εκπροσώπων της ΡΑΣ- ούτε επί των ημερών σας, ενώ μας δηλώθηκε επίσης ότι η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων δεν γνώριζε ούτε το γεγονός της πυρκαγιάς στη Ζάχαρη;

Πώς αξιολογείτε αυτό το γεγονός, ότι παρ' όλες τις ελλείψεις και τα προβλήματα στον ελληνικό σιδηρόδρομο δεν υπήρχε ούτε καν επιθεώρηση; Δεν θα έπρεπε να είναι πιο εκτεταμένοι οι έλεγχοι και πιο βαθείς και πιο ουσιαστικοί και αποτελεσματικοί;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Βεβαίως.

ΕΛΕΝΗ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ: Δηλαδή ποιος ο λόγος να υφίσταται η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων αν δεν μπορεί να αναλάβει την ευθύνη ακόμα και να διακόψει τη λειτουργία του σιδηροδρόμου όταν παύει να είναι ασφαλής; Είναι προτιμότερο να υπάρχει ο κίνδυνος απώλειας ζωής και με αυτόν τον τραγικό τρόπο;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Κυρία Καραγεωργοπούλου, θα κάνω μία τοποθέτηση, ήταν και ένα σημείο διαφωνίας με τους λάτρεις του αγγλοσαξονικού συστήματος. Εγώ δεν είμαι υπέρ των εντός εισαγωγικών ανεξάρτητων αρχών για τα τέτοια ζητήματα. Δεν είμαι υπέρ. Αυτά έπρεπε και όφειλε να είναι ευθύνη του δημοσίου. Εδώ έχουμε μία ανεξάρτητη ρυθμιστική αρχή που το 2013 της δόθηκαν αρμοδιότητες ελέγχου για την ασφάλεια. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και κάθε ρυθμιστική αρχή -ενέργειας, τηλεπικοινωνιών- μπορώ να καταλάβω -ούτε αυτό μπορώ να το καταλάβω, αλλά είναι και στο κοινοτικό δίκαιο υποχρεωτικό- να ελέγχει τον ανταγωνισμό και την αγορά του πεδίου με το οποίο ασχολείται η καθεμία, δηλαδή η ΡΑΕ για την ενέργεια, η ΡΑΣ για τον σιδηρόδρομο και ούτω καθεξής.

ΜΑΡΙΑ ΚΟΜΝΗΝΑΚΑ: Σε σχέση με τη ΡΑΣ και επειδή άκουσα να λέτε ότι όταν έχει τέτοιου είδους ευθύνες η ΡΑΣ, θα έπρεπε να έχει και το κατάλληλο προσωπικό, εσείς φροντίσατε, ώστε αυτή η Αρχή να έχει...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Όχι, κυρία Κομνηνάκα, δεν φρόντισα και δεν μπορούσαμε. Όταν είχαμε τους περιορισμούς, το «ένα προς δέκα» και το «ένα προς πέντε», όταν τα νοσοκομεία...Σαν Κυβέρνηση δώσαμε προτεραιότητα στα νοσοκομεία, να υπάρχουν γιατροί και στα σχολεία μας δάσκαλοι, για να πηγαίνουν τα παιδιά μας.

ΜΑΡΙΑ ΚΟΜΝΗΝΑΚΑ: Επειδή είπατε ότι ανεξάρτητα από το αν υπάρχουν ή όχι τα συστήματα ασφαλείας, που βέβαια εκεί είναι σαν να παραδέχεστε ότι παραμένει η δυνατότητα να υπεισέρχεται το ανθρώπινο λάθος...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Όχι. Διότι δεν είναι ανθρώπινο λάθος το να έχεις έμπειρα στελέχη και ικανό αριθμό στελεχών στις κρίσιμες υπηρεσίες του ΟΣΕ, για να γίνεται με διασφάλιση, δεν είναι ανθρώπινο λάθος...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): [.....]

Επίσης, αυτό που κάναμε ήταν, κύριε Πρόεδρε, να ενσωματώσουμε το λεγόμενο «τέταρτο σιδηροδρομικό πακέτο». Για όσους δεν καταλαβαίνουν τι σημαίνει αυτό, σημαίνει ότι πέρασε ο ν. 4632, όπου στην ουσία δώσαμε ουσιαστικό ρόλο στη ΡΑΣ.

Η ΡΑΣ μέχρι το 2019 στην ουσία υπολειπουργούσε. Πέρασαμε, λοιπόν, αυτή τη νομοθετική ρύθμιση, που ήταν υποχρέωσή μας. Ήταν υποχρέωσή μας να την ενσωματώσουμε, γιατί ήταν Οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Επίσης, κάναμε και κάτι άλλο. Και με αυτό κλείνω. Με τον ν. 5014 του 2023 ιδρύσαμε τον Εθνικό Οργανισμό Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων. Γιατί ενώ υπήρχε στα χαρτιά μια επιτροπή που διερευνούσε σιδηροδρομικά ατυχήματα, στην ουσία ποτέ δεν είχε λειτουργήσει. Απόδειξη τούτου είναι ότι στο τραγικό δυστύχημα στο Άδενδρο, όπου και εκεί χάθηκαν ζωές, η διερεύνηση έγινε από τον ΟΣΕ και τη Hellenic Train. Σήμερα που μιλάμε, η διερεύνηση γίνεται από αυτόν που πρέπει να την κάνει, από αυτόν που είναι θεσμοθετικά κατοχυρωμένος να την κάνει και να την παραδώσει εκεί που πρέπει.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Κανονικά αυτή την απάντηση θα έπρεπε να μου τη δώσετε εσείς, διότι από το 2018 είχατε μέχρι το 2019, αλλά ούτε εσείς μπορούσατε να το πιστοποιήσετε, γιατί δεν έχετε διαβάσει το νόμο και δεν γνωρίζετε τα προφανή, ότι η πιστοποίηση δεν είναι δουλειά της κ. Πέρκα, δεν είναι δουλειά του κ. Σπίρτζη. Είναι δουλειά της ΡΑΣ. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Η ΡΑΣ ως ρυθμιστική και ανεξάρτητη αρχή δεν εποπτεύεται από κανένα Υπουργείο. Διαβάστε την Ευρωπαϊκή Οδηγία, γιατί καμιά φορά λέγονται πράγματα που δεν έχουν σχέση με την πραγματικότητα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Το 2019 έχουμε έναν ΟΣΕ ο οποίος έχει πρόβλημα με το προσωπικό του. Όλοι το αναγνωρίζουν αυτό. Τι κάνει η κυβέρνηση; Δρομολογεί προσλήψεις τετρακοσίων είκοσι επτά ανθρώπων. Πάμε πρώτα στο ΑΣΕΠ. Βλέπουμε ότι η διαδικασία προσλήψεων με τον ΑΣΕΠ θα μας πάρει χρόνια. Ακόμα να πάνε οι άνθρωποι από το ΑΣΕΠ στον ΟΣΕ αυτή τη στιγμή. Με μια μικρή επιφύλαξη, τελευταία φορά που το έλεγξα δεν είχαν πάει.

Ήρθαμε λοιπόν με τη λύση, που είχε γίνει ξανά στο παρελθόν, με τις υπηρεσίες ορισμένου χρόνου, πράγμα το οποίο ήρθαν όλοι οι συνδικαλιστές εδώ, κύριε Καραθανασόπουλε, και είπαν ότι αυτό ήταν σωτήριο για το σιδηρόδρομο. Και όλοι οι συνδικαλιστές -αυτοί που έχουν αρμοδιότητα και εκπροσωπούν τα δευτεροβάθμια όργανα- ήρθαν και είπαν ότι οι εκπαιδεύσεις των σταθμαρχών έγιναν από τη ΡΑΣ με τις προβλεπόμενες και κανονικές διαδικασίες.

ΜΑΡΙΑ ΚΟΜΝΗΝΑΚΑ: Στη ΡΑΣ που είπατε ότι είχε την ευθύνη για να ελέγχει την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, δόθηκε και το ανάλογο προσωπικό για να το κάνει ...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Στις μέρες μου, ναι. Κάθε φορά...

ΜΑΡΙΑ ΚΟΜΝΗΝΑΚΑ: ...ή με το ίδιο προσωπικό που είχε για να ελέγχει τον ανταγωνισμό ως Ρυθμιστική Αρχή;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Σας το είπε αυτό, αν δεν απατώμαι, και η κ. Τσιαπαρίκου. Η ΡΑΣ αυτή τη στιγμή που μιλάμε, μετά την ψήφιση...

ΜΑΡΙΑ ΚΟΜΝΗΝΑΚΑ: Η κ. Τσιαπαρίκου μας είπε ότι δεν είχε ούτε προσωπικό για να κάνει τυπικούς ελέγχους.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Η κ. Τσιαπαρίκου σας είπε ότι άρχισε επί της ουσίας να λειτουργεί ως Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μετά το '19 και σας είπε ο προηγούμενος Πρόεδρος –συγγνώμη, δεν ενθυμούμαι το όνομά του- της ΡΑΣ ότι όταν ήταν εκεί επί των προηγούμενων ετών στην ουσία αυτός δεν είχε απολύτως τίποτα ούτε προσωπικό.

Και μάλιστα η κυρία Τσιαπαρίκου δέχτηκε, γιατί από τη μία είπε ότι δεν είχε το προσωπικό. Ρωτήσανε συνάδελφοι της Πλειοψηφίας αφού δεν είχε προσωπικό, για ποιον λόγο απέσπασε στον ΣΥΡΙΖΑ και στον κ. Ραγκούση υπαλλήλους.

ΜΑΡΙΑ ΚΟΜΝΗΝΑΚΑ: Κοιτάξτε, δεν θα παίξουμε τώρα με μια γραμματέα που αποσπάστηκε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Η κυρία Τσιαπαρίκου μετά το '19 ό,τι ζήτησε από το Υπουργείο και από την Κυβέρνηση το πήρε για να λειτουργεί και σήμερα λειτουργεί. Χρειάζεται παραπάνω κόσμος; Χρειάζεται παραπάνω κόσμος. Ο πρώτος είμαι που θα σας το πω, αλλά δεν μπορείτε να συγκρίνετε το πώς λειτουργούσε η ΡΑΣ από το '19 και μετά με το πώς λειτουργούσε η ΡΑΣ πριν.

4.4. Το “τέταρτο σιδηροδρομικό πακέτο” και ο ρόλος της ΡΑΣ

Η αναβάθμιση του ρόλου της ΡΑΣ ως ρυθμιστή της σιδηροδρομικής αγοράς και πλέον ως εθνικής αρχής ασφάλειας, εντάσσεται στο πλαίσιο της διαδικασίας ενσωμάτωσης στο εθνικό δίκαιο του 4ου σιδηροδρομικού πακέτου της ΕΕ, η οποία ολοκληρώθηκε με την ψήφιση του ν. 4362/2019 «Ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία των Οδηγιών 2016/797, 2016/798 και 2016/2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και άλλες διατάξεις».

Η 4η δέσμη μέτρων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τους ευρωπαϊκούς σιδηροδρόμους, γνωστή και ως 4ο σιδηροδρομικό πακέτο, περιλαμβάνει ένα σύνολο έξι νομοθετικών κειμένων που αποσκοπούν στην ολοκλήρωση της ενιαίας αγοράς των σιδηροδρομικών υπηρεσιών (Ενιαίος Ευρωπαϊκός Σιδηροδρομικός Χώρος), στην παροχή καλύτερης ποιότητας υπηρεσιών καθώς και περισσότερων επιλογών προς τους επιβάτες.

Με το 4ο Σιδηροδρομικό Πακέτο ενισχύθηκε ιδιαίτερα ο ρόλος της ΡΑΣ, ώστε να διασφαλίζεται η διαφάνεια, ο υγιής ανταγωνισμός, οι οικονομίες κλίμακας, η υψηλή τεχνογνωσία και τελικώς να επιτυγχάνεται ενίσχυση της ασφάλειας και η ολοκλήρωση της διαλειτουργικότητας.

Η ανάθεση επιπλέον αρμοδιοτήτων στην ΡΑΣ και η καθιέρωσή της ως εθνική αρχή ασφάλειας, δεν ήταν πολιτική επιλογή, αλλά ανταπόκριση στην υποχρέωση συμμόρφωσης προς την επιταγή του ενωσιακού δικαίου για την άσκηση των αρμοδιοτήτων αυτών από ανεξάρτητο φορέα.

4.5. Οι καταθέσεις των μαρτύρων για το 4ο σιδηροδρομικό πακέτο.

ΙΩΑΝ. ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ- ΠΡΑΚΤΙΚΑ 17.01.2024- ΣΕΛ.37-41

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ (Μάρτυς): [...]

Πρέπει να σας πω ότι όταν ανέλαβα, είχαμε δώδεκα άτομα. Συνεχίσαμε να μην έχουμε οργανόγραμμα. Δηλαδή το προσωπικό δεν είχε συγκεκριμένες αρμοδιότητες, ούτε φυσικά μπορούσε να εμβαθύνει σε συγκεκριμένη νομοθεσία, σε συγκεκριμένες λειτουργίες, σε συγκεκριμένο καθηκοντολόγιο. Προσπαθήσαμε... Το πρώτο που τρέξαμε...

Μάλιστα, εγώ ανέλαβα 3 Ιουλίου...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Συγγνώμη που παρεμβαίνω και σας διακόπτω. Από το '13 μέχρι το '17 που εσείς λέτε ότι λειτουργήσατε με δώδεκα άτομα, με πόσα άτομα λειτουργούσε από το '13 ως το '17;

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ (Μάρτυς): Εγώ δώδεκα άτομα βρήκα.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Βρήκατε.

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ (Μάρτυς): Νομίσω ότι αυτοί ήταν...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Και το οργανόγραμμα πόσους προέβλεπε;

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ (Μάρτυς): Στην αρχή ήταν πενήντα. Κάποια στιγμή, πριν αναλάβω εγώ πάλι, οι δεκαπέντε θέσεις μεταφέρθηκαν σε μια άλλη Αρχή Επιβατικών

Μεταφορών, η οποία έχει καταργηθεί σήμερα, και έγιναν τριάντα πέντε οργανικές θέσεις.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Σήμερα πόσες είναι οι οργανικές;

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ (Μάρτυς): Τριάντα πέντε παραμένουν.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Και είστε δώδεκα;

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ (Μάρτυς): Όχι, σήμερα που μιλάμε είμαστε είκοσι, συν μια δικηγόρο, είκοσι ένα.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Και για πόσο χρονικό διάστημα λειτουργήσατε με δώδεκα άτομα; Πότε γίνατε είκοσι, ας πούμε, είκοσι ένα;

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ (Μάρτυς): Από τον πρώτο χρόνο καταφέραμε με μετατάξεις, νομίζω, να μεταταχθούν τρία άτομα και σιγά-σιγά με τη διαδικασία της κινητικότητας...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Πότε φτάσατε στα είκοσι;

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ (Μάρτυς): Είχαν γίνει κάποιες μετατάξεις. Νομίζω το '21.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Το '21 φτάσατε τα είκοσι άτομα, ωραία.

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ (Μάρτυς): Αλλά το σημαντικό είναι ότι το τμήμα... Κατ' αρχήν, να σας πω πότε εκδόθηκε το οργανόγραμμα. Εγώ 3 Ιουλίου του '17 ανέλαβα, 31 Ιουλίου του '17 είχα στείλει πρόταση για οργανόγραμμα στο Υπουργείο. Το οργανόγραμμα εγκρίθηκε τέλος Δεκέμβρη του '18, άρχισε να ισχύει δηλαδή από 1/1/2019, όπου γίνανε μετά οι τοποθετήσεις του προσωπικού σε συγκεκριμένες θέσεις.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ-ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΥΨΗΛΑΝΤΗΣ: Ένα χρόνο μετά είπατε;

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ (Μάρτυς): Από 1ης.1.2019 άρχισε να ισχύει το οργανόγραμμα, τοποθετήθηκε το προσωπικό στις θέσεις του.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ-ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΥΨΗΛΑΝΤΗΣ: Εσείς το ζητήσατε ένα χρόνο πριν αυτό το πράγμα από το αρμόδιο Υπουργείο.

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ (Μάρτυς): Εγώ μέσα σε ένα μήνα το έκανα. Θεώρησα ότι είναι η σημαντικότερη ανάγκη για να λειτουργήσει μια υπηρεσία να υπάρχει οργανόγραμμα και να ξέρει ο καθένας που είναι τοποθετημένος. Δεν υπήρχαν ούτε διευθύνσεις. Δηλαδή, ήταν δώδεκα άτομα που μετατάχθηκαν από μια υπηρεσία στη ΡΑΣ χωρίς να προβλέπεται τίποτα άλλο πέρα από τα τυπικά τους προσόντα.

Μετά τοποθετήθηκε το προσωπικό, δόθηκαν θέσεις ευθύνης, προσπαθήσαμε να υπάρξει ή μάλλον υπήρξε καθηκοντολόγιο και εντάχθηκαν στην ψηφιακή πλατφόρμα, τέλος πάντων, οι απαιτήσεις που είχε η κάθε θέση και μετά από αυτό... Αυτό το κάναμε όσο το δυνατόν πιο γρήγορα, προκειμένου να ενταχθούμε στην κινητικότητα και, πράγματι, στην κινητικότητα του 2020 καταφέραμε να προσελκύσουμε τρεις μηχανικούς από τη ΣΤΑΣΥ, οι οποίοι εντάχθηκαν απ' ευθείας στο τμήμα ασφάλειας, το οποίο ήταν και το πρώτο που θεωρήσαμε ότι είχε ανάγκη. Και με αυτόν τον τρόπο αυτή τη στιγμή που μιλάμε το τμήμα ασφάλειας της ΡΑΣ ως εθνική αρχή ασφάλειας διαθέτει τρεις υπαλλήλους, έναν προϊστάμενο, τέσσερις και τον διευθυντή, που δεν ασκεί μόνο καθήκοντα της ασφάλειας, αλλά και της διαλειτουργικότητας. Πέντε άτομα.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Και τα άλλα δεκαπέντε τι κάνουν;

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ (Μάρτυς): Θα σας πω. Υπάρχει η ρύθμιση της αγοράς και ο ανταγωνισμός, όπου και εκεί είναι εννιά άτομα...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Τους ελέγχους πάντως, για να μη σας κουράζω, τους κάνουν πέντε άτομα;

ΑΘ. ΒΟΥΡΔΑΣ – 18/1/2024 – ΣΕΛ. 230-232

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Γιατί επί των ημερών σας καθυστέρησε η κατάθεση νομοσχεδίου για την εναρμόνιση με το τέταρτο σιδηροδρομικό πακέτο;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Καταρχήν ως γενικός γραμματέας δεν είχα τη νομοθετική πρωτοβουλία. Δεν άνηκε σε μένα η νομοθετική πρωτοβουλία.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Δεν είπα ότι είχατε τη νομοθετική πρωτοβουλία. Προφανώς ήταν του Υπουργού η νομοθετική πρωτοβουλία.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Πιθανό να γνωρίζετε ...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Όταν λέω επί των ημερών σας, λέω επί των ημερών σας, την περίοδο δηλαδή που ήσασταν, καθυστέρησε. Γιατί καθυστέρησε; Δεν είναι δηλαδή προσωπική μομφή.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Όχι, όχι. Είμαι πολύ ...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Είναι προφανές αυτό. Να το σχολιάσετε λίγο αυτό. Γιατί ο Υπουργός;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Είχε γίνει όλη η προεργασία και υπήρχε αίτημα που μπορεί να το διαβεβαιώσει και ο μετέπειτα Υπουργός που ορθώς και πολύ γρήγορα υιοθέτησε το τέταρτο σιδηροδρομικό πακέτο. Εννοώ τον κ. Καραμανλή. Είχε γίνει όλη η προεργασία, γιατί ξέρετε, το τέταρτο σιδηροδρομικό πακέτο προφανώς είναι υιοθέτηση κοινοτικών οδηγιών, αλλά ήθελε και τη συνεργασία των φορέων του σιδηροδρόμου, προκειμένου να εντάξεις και τα εθνικά σκέλη μιας διαδικασίας με τις διαφοροποιήσεις που έχει κάθε χώρα. Αυτή η διαδικασία σε συνεργασία με τους φορείς είχε ολοκληρωθεί στις αρχές του 2019. Από εκεί και πέρα δεν μπορώ να σας πω τι ακολούθησε σε σχέση με τη νομοθετική πρωτοβουλία της ψήφισης του πακέτου.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Μέχρι να φτάσουμε στο 2019; Διότι αυτή η ιστορία ξεκίνησε από πολύ νωρίτερα. Γιατί καθυστέρησε; Αυτή είναι η ερώτησή μου.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Υπήρχαν πάρα πολλές αλλαγές και τροποποιήσεις και σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης. Έτσι κι αλλιώς ήταν εντός ορίζοντα το 2019 σε σχέση με την υιοθέτηση των κοινοτικών ...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ορίζοντα τετραετίας, νομίζω.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Όχι, δεν το βλέπω με τετραετίες, το βλέπω με βάση το πότε πρέπει να υιοθετηθεί μια κοινοτική οδηγία...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Πότε έπρεπε να πάει και πότε πήγε και γιατί πήγε το '19;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Υπήρχε το περιθώριο μέχρι το 2020 να υιοθετηθεί το τέταρτο με βάση τις τροποποιήσεις...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Από πότε είχαμε τη δυνατότητα να το κάνουμε;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Η σχετική διαβούλευση είχε ξεκινήσει πολύ πριν από το '15.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Έτσι. Αυτό σας λέω. Δηλαδή από το '14...

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Νομίζω ότι σας απαντώ με μεγάλη σαφήνεια.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Η ερώτηση είναι η εξής: Αφού είχαμε τη δυνατότητα να το υιοθετήσουμε το '14, το '15, γιατί φτάσαμε στο '19; Αυτό σας ρωτάω. Αυτή η καθυστέρηση των τεσσάρων ετών πού οφείλεται;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Δεν είμαι αρμόδιος να σας απαντήσω σ' αυτό.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Δεν είστε αρμόδιος. Ποιος είναι αρμόδιος; Ο κ. Σπίρτζης; Αν τον ρωτήσουμε, θα ξέρει; Προφανώς.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Νομίζω ναι.

ΧΡ. ΔΙΟΝΕΛΗΣ – 23/1/2024 – ΣΕΛ. 35-38

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ξέρετε να μας πείτε γιατί καθυστέρησε την περίοδο διακυβέρνησης του ΣΥΡΙΖΑ από το 2015 και μετά η κατάθεση νομοσχεδίου που αφορούσε την εναρμόνιση με το τέταρτο σιδηροδρομικό πακέτο;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΔΙΟΝΕΛΗΣ (Μάρτυς): Όχι, δεν μπορώ να ξέρω γιατί καθυστέρησε η κατάθεση. Δεν το γνωρίζω αυτό. Το θέμα με το σιδηροδρομικό πακέτο το γνωρίζω πάρα πολύ καλά. Όσο ήμουν στις Βρυξέλλες ήταν το κύριο θέμα που είχαμε στο συμβούλιο το τέταρτο σιδηροδρομικό πακέτο. Ολοκληρώθηκε επί ελληνικής προεδρίας. Δηλαδή το τέταρτο σιδηροδρομικό πακέτο έκλεισε με ελληνική προεδρία.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Εξηγήσετε στην επιτροπή τι αφορούσε το τέταρτο σιδηροδρομικό πακέτο. Ήταν θέματα ασφαλείας;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΔΙΟΝΕΛΗΣ (Μάρτυς): Να εξηγήσω τι είναι το τέταρτο σιδηροδρομικό πακέτο. Είναι το πιο προχωρημένο νομικό πακέτο που έχει περάσει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή όσον αφορά τους σιδηροδρόμους. Είναι ένα πακέτο από έξι νομοθετήματα, είναι κανονισμοί και οδηγίες -αν δεν κάνω λάθος, είναι τρεις οδηγίες, τρεις κανονισμοί- και αφορά την ίδρυση του ERA και τις αρμοδιότητες που παίρνει πλέον ο ERA. Ο ERA είναι ο ευρωπαϊκός οργανισμός διαλειτουργικότητας και ασφάλειας. Ο άλλος κανονισμός αφορά την ασφάλεια, ο άλλος τη διαλειτουργικότητα και υπάρχει και ο πολύ δύσκολος, όσον αφορά, όχι την Ελλάδα, αλλά όσον αφορά την εφαρμογή στην Ευρώπη, το άνοιγμα της αγοράς, είναι η πλήρης φιλελευθεροποίηση, το πλήρες άνοιγμα της αγοράς στους σιδηροδρόμους.

Αυτό ολοκληρώθηκε στη δική μας προεδρία το 2015. Τυπικά πήρε τελευταίες υπογραφές από το ευρωκοινοβούλιο το 2016, αν δεν απατώμαι. Νομίζω ότι στην Ελλάδα ενσωματώθηκε στο δίκαιό μας -νομίζω ότι ήταν στον χρόνο του- το 2019. Δεν είμαι σίγουρος πότε ήταν, αλλά ενδιάμεσως είχε παρουσιαστεί. Ο κ. Χατζηδάκης -το λέω γιατί ήμουν μαζί του- παρουσίασε στη Βουλή των Ελλήνων το τέταρτο σιδηροδρομικό πακέτο. Εξήγησε στη Βουλή των Ελλήνων ακριβώς τι σημαίνει το τέταρτο σιδηροδρομικό πακέτο κατά τη διάρκεια της ελληνικής προεδρίας.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Κύριε Διονέλη, υποχρέωση εναρμόνισης, όπως είπατε πολύ καλά και πολύ σωστά, είχαμε από το 2015 και εντεύθεν, όταν ολοκληρώθηκε και ψηφίστηκε από την Ευρωπαϊκή Ένωση το τέταρτο σιδηροδρομικό πακέτο, που, όπως πολύ σωστά είπατε, αφορούσε κυρίως θέματα ασφαλείας και κανονισμούς, οι οποίοι ενίσχυαν αυτήν την ασφάλεια στους σιδηροδρόμους. Από το 2015 μέχρι και το 2019 δεν εναρμονίσαμε τη νομοθεσία μας, όπως πολύ σωστά είπατε, και το 2019 με το νόμο του κ. Καραμανλή εναρμονίσαμε τη δική μας νομοθεσία στο τέταρτο σιδηροδρομικό πακέτο, το οποίο υπήρχε από το 2015.

Σας ρωτάω το εξής. Αυτή η καθυστέρηση από το 2015 μέχρι το 2019 για να εναρμονίσουμε τη νομοθεσία μας και να βάλουμε πράγματα ασφαλείας, συστήματα, κανονισμούς, να τους υιοθετήσουμε, οι οποίοι βοηθούσαν στην ασφάλεια του σιδηροδρόμου, γιατί έγινε; Είναι δικαιολογημένη;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΔΙΟΝΕΛΗΣ (Μάρτυς): Συγγνώμη, πρώτα να ξεκαθαρίσω ότι το τέταρτο σιδηροδρομικό πακέτο δεν έχει καμία σχέση με συστήματα, καμία σχέση με εφαρμογή των συστημάτων.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Κανονισμούς είπα. Δεν είπα συστήματα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΔΙΟΝΕΛΗΣ (Μάρτυς): Ο κανονισμός. Καμία σχέση με τα συστήματα ασφαλείας, το ERTMS που λέμε. Αυτό είναι αλλού. Είναι σε άλλο νομοθέτημα. Αφορά τα διευρωπαϊκά δίκτυα. Τα διευρωπαϊκά δίκτυα είναι ένα νομοθέτημα -είναι ξεχωριστό, δεν ανήκει στο τέταρτο σιδηροδρομικό πακέτο- το οποίο βάζει σαν όριο να εφαρμόσεις τα συστήματα, τα ERTMS, ασφαλείας σιδηροδρόμου το 2030 για το κεντρικό δίκτυο και το 2050 για το εκτεταμένο. Το κεντρικό είναι το ένα τρίτον. Τα θέματα ασφαλείας, διαλειτουργικότητας του ERA και όλα αυτά που κάνει το τέταρτο σιδηροδρομικό πακέτο εξετάζουν άλλα πράγματα.

Τώρα γιατί δεν εναρμονίσαμε σαν Ελλάδα πιο γρήγορα, πρώτον δεν είμαι σίγουρος ότι είχαμε την υποχρέωση να το κάνουμε πιο γρήγορα. Δεν θυμάμαι ακριβώς τι όρια είχε το πακέτο, τι όρια έβαζε σε κάθε κράτος μέλος και δεν μπορώ να ξέρω γιατί.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Αυτό το πακέτο, το τέταρτο σιδηροδρομικό πακέτο, δεν αφορούσε και τις αρμοδιότητες της ΡΑΣ;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΔΙΟΝΕΛΗΣ (Μάρτυς): Ναι, έδινε όντως με το τέταρτο σιδηροδρομικό πακέτο και για τη διαλειτουργικότητα και για την ασφάλεια πραγματικά πάρα πολλές αρμοδιότητες στη ΡΑΣ. Έχετε δίκιο.

ΧΡ. ΔΙΟΝΕΛΗΣ – 23/1/2024 – ΣΕΛ. 104-105

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Έχω στοιχεία γι' αυτό. Ήταν μια περίοδος που πραγματικά είχαν βαλτώσει τα πάντα.

Να ρωτήσω και για το τέταρτο σιδηροδρομικό πακέτο. Ήμουν εισηγήτρια στην προηγούμενη θητεία. Ήταν ο κ. Κεφαλογιάννης. Μάλιστα μας είχε πει ότι ήταν μία δουλειά της προηγούμενης κυβέρνησης που βρήκε έτοιμη.

Το ερώτημα εδώ είναι εάν από αυτό το πακέτο από το 2019 που ψηφίστηκε στην ελληνική Βουλή μέχρι σήμερα, έχει γίνει κάτι, έχει εφαρμοστεί κάτι.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΔΙΟΝΕΛΗΣ (Μάρτυς): Δεν γνωρίζω με στοιχεία. Φαντάζομαι πως ναι, ότι είχε εφαρμοστεί πλήρως. Δεν έχω διαβάσει ότι κάπου υστερούμε. Νομίζω ότι το έχουμε εφαρμόσει.

Τώρα, κάποια προβλήματα πρέπει να υπάρχουν όντως μεταξύ της σχέσης διαχειριστή υποδομής και κράτους. Υπάρχουν θέματα εκεί. Υπάρχουν δηλαδή θέματα συνεργασίας ΟΣΕ με το κράτος.

ΧΡ. ΔΙΟΝΕΛΗΣ – 23/1/2024 – ΣΕΛ. 151

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Πώς εξασφαλίζεται ότι τα έργα που υλοποιούνται είναι σύμφωνα με τις απαιτήσεις ποιότητας και ασφάλειας;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΔΙΟΝΕΛΗΣ (Μάρτυς): Υπάρχει η διαδικασία στις συμβάσεις. Μετά το 4ο Σιδηροδρομικό Πακέτο, υπάρχει η υποχρέωση κάθε έργο να πάρει βεβαίωση και ειδική σφραγίδα από ειδικές εταιρείες, ειδικούς φορείς που λέγονται Notified Bodies, τα NOBOS. Αυτές είναι ειδικές εταιρείες που έχουν πάρει άδεια από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, είναι αδειοδοτημένοι φορείς οι οποίοι μόλις τελειώνει το έργο -το ξέρουμε από τη σύμβαση- έρχονται, σφραγίζουν το έργο, λένε ότι είναι το έργο είναι σύμφωνο με τις αρχές διαλειτουργικότητας και ασφάλειας και μετά, αφού σφραγίσουν το έργο οι φορείς αυτοί, πάει και καταρτίζεται ο πλήρης φάκελος στη ΡΑΣ.

Κ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ – 13/2/2024 – ΣΕΛ. 35

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): [...]

Επίσης, αυτό που κάναμε ήταν, κύριε Πρόεδρε, να ενσωματώσουμε το λεγόμενο «τέταρτο σιδηροδρομικό πακέτο». Για όσους δεν καταλαβαίνουν τι σημαίνει αυτό, σημαίνει ότι πέρασε ο ν. 4632, όπου στην ουσία δώσαμε ουσιαστικό ρόλο στη ΡΑΣ.

Η ΡΑΣ μέχρι το 2019 στην ουσία υπολειτουργούσε. Πέρασαμε, λοιπόν, αυτή τη νομοθετική ρύθμιση, που ήταν υποχρέωσή μας. Ήταν υποχρέωσή μας να την ενσωματώσουμε, γιατί ήταν Οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. [...]

Κ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ – 13/2/2024 – ΣΕΛ. 225-226

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Ακούστε, γιατί κι εδώ υπάρχει μια παρεξήγηση.

Στα Συμβούλια της Ευρώπης πολλές φορές με τους ομολόγους μου Υπουργούς Μεταφορών συζητούσαμε ποια πρέπει να είναι η σχέση, τώρα που έχει αλλάξει το Τέταρτο Σιδηροδρομικό Πακέτο, μεταξύ ελεγκτή και ελεγχόμενου. Πάρθηκε μία απόφαση σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης. Μπορεί να συμφωνείτε, μπορεί να διαφωνείτε.

Μιλάμε για μια Ανεξάρτητη Αρχή, η οποία δεν εποπτεύεται από τον εκάστοτε Υπουργό Μεταφορών. Η κυρία Τσιαπαρίκου, όπως σας είπε η ίδια, είχε σχέσεις υπηρεσιακές με όλους τους παράγοντες που έπρεπε να έχει και η δουλειά της ήτανε ότι στην ουσία έλεγχε τον ΟΣΕ και όλο το πλέγμα των σιδηροδρομικών μεταφορών. Η κυρία Τσιαπαρίκου επομένως ήταν μια Ανεξάρτητη Αρχή, που είχε πάρει αρμοδιότητες

από την κεντρική κυβέρνηση και έκανε τη δουλειά της. Και όταν αυτή έκρινε ότι έπρεπε να δει κάποιον, έβλεπε είτε τον Γενικό Γραμματέα είτε τον Υφυπουργό.

4.6. ΕΛΕΓΧΟΣ ΙΑΤΡΙΚΩΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΩΝ από ΡΑΣ και HELLENIC TRAIN

Κατά τη διάρκεια της εξέτασης της κ. Τσιαπαρίκου, έγινε αναφορά στο ζήτημα που ανέκυψε σε σχέση με τα ιατρικά πιστοποιητικά του μηχανοδηγού της μοιραίας αμαξοστοιχίας, ο οποίος έχασε τη ζωή του στο τραγικό δυστύχημα της 28.2.2023, τα οποία είχαν έρθει στο φως της δημοσιότητας. Σημειώνουμε ότι λόγω του ευαίσθητου ζητήματος των προσωπικών δεδομένων του θανόντος, η πλειοψηφία της Επιτροπής δια του εισηγητή κ. Τσαβδαρίδη, ζήτησε η συνεδρίαση να γίνει κεκλεισμένων των θυρών. Πάρα ταύτα, ο ΣΥΡΙΖΑ κυρίως, αλλά και άλλα κόμματα της αντιπολίτευσης το αρνήθηκαν. Το θέμα συζητήθηκε και με τον κ. Carotorto, Διευθύνοντα Σύμβουλο της Hellenic Train.

4.6.1. Αποσπάσματα μαρτυρικών καταθέσεων

Ακολουθούν τα χαρακτηριστικά αποσπάσματα μαρτυρικών καταθέσεων:

ΙΩΑΝ. ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ- ΠΡΑΚΤΙΚΑ 16.01.2024- ΣΕΛ 62-62

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ (Μάρτυς): Θα σας εξηγήσω λίγο το πλαίσιο. Πρόκειται για τον ν. 3911/2011 που προβλέπει ότι ένας μηχανοδηγός προκειμένου να οδηγήσει το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο πρέπει να διαθέτει ευρωπαϊκή άδεια μηχανοδήγησης και πιστοποιητικό ασφαλείας μηχανοδήγησης. Επίσης, πρέπει να είναι ικανός σε ό,τι αφορά την υγεία του, να κριθεί ικανός. Αυτό είναι και προϋπόθεση προκειμένου να λάβει και την ευρωπαϊκή άδεια μηχανοδήγησης.

Την ευθύνη για να περάσει τις ιατρικές εξετάσεις που οφείλει να περάσει ο κάθε μηχανοδηγός την έχει η σιδηροδρομική επιχείρηση κατά τον χρόνο που προβλέπεται από τη νομοθεσία. Υπάρχει μια Κοινή Υπουργική Απόφαση του 2016 που καθορίζει το πλαίσιο εξέτασης των μηχανοδηγών, προκειμένου να κριθούν ικανοί ή μη ικανοί. Το πλαίσιο αυτό προβλέπει ότι πρέπει να δημιουργηθεί ένα μητρώο πιστοποιημένων εξεταστών, εννοώ σε ό,τι αφορά την υγεία τους, ιατρών - το μητρώο αυτό το διατηρεί η ΡΑΣ, είναι διαφανές, είναι αναρτημένο στο site της- μετά από αίτηση φυσικά των ιατρών και κατάθεσης του ιατρικού τους διπλώματος και της ειδικότητάς τους. Αυτό αφορά τους ιδιώτες γιατρούς και de facto σε αυτό το μητρώο περιλαμβάνονται όλοι οι γιατροί που εργάζονται σε δημόσια νοσοκομεία, στο Εθνικό Σύστημα Υγείας. Οι γιατροί αυτοί ανανεώνουν τη διάθεσή τους να παραμείνουν στο μητρώο κάθε δύο χρόνια κι εμείς φροντίζουμε να υπάρχει αυτό το επικαιροποιημένο μητρώο πιστοποιημένων ιατρών για την εξέταση των μηχανοδηγών και των υποψήφιων μηχανοδηγών. Αυτό διατηρείται φυσικά στη ΡΑΣ από την έναρξη του νόμου. Εγώ το βρήκα το 2017 που ήμουν εκεί.

Τώρα, όσον αφορά τον συγκεκριμένο άνθρωπο, γνωρίζω -γιατί αυτή η ερώτηση απαντήθηκε και στον εφέτη ανακριτή που διερευνά την υπόθεση- ότι υπάρχει πιστοποιητικό με το οποίο κρίνεται ικανός. Ο συγκεκριμένος μηχανοδηγός έχει εξεταστεί από καρδιολόγο, νευρολόγο, ψυχίατρο, ΩΡΛ και οφθαλμίατρο. Οι γνωματεύσεις τους περνάνε σε έναν γενικό γιατρό ή παθολόγο ο οποίος τις

συγκεντρώνει και συνεκτιμά ότι αυτός ο μηχανοδηγός είναι είτε ικανός είτε μη ικανός. Υπάρχει τέτοιο πιστοποιητικό ικανότητας.

Παρ' όλο που η σιδηροδρομική επιχείρηση υποχρεούται να στείλει τους μηχανοδηγούς για εξέταση όποτε λήγει, τέλος πάντων, η επάρκεια της ικανότητάς τους. Να σημειώσω εδώ -κάνω μία παρένθεση τώρα- ότι οι μηχανοδηγοί που είναι κάτω των 55 ετών εξετάζονται κάθε τρία χρόνια, ενώ οι μηχανοδηγοί άνω των 55, όπως στην περίπτωση μας ο επίμαχος μηχανοδηγός, κάθε έναν χρόνο. Για να μην υπάρχει και καμία υπόνοια παρέμβασης μεταξύ των ιατρών και της ικανότητας του μηχανοδηγού, ο φάκελος αποστέλλεται κλειστός απευθείας ταχυδρομικά στην Αρχή με το πιστοποιητικό του απευθείας από το νοσοκομείο είτε από το ιδιωτικό θεραπευτήριο όπου εργάζονται οι γιατροί. Άρα, υπάρχει αυτό το πιστοποιητικό.

Οι συνεργάτες μου, επειδή άκουσαν τη συζήτηση, μου το έστειλαν μόλις τώρα στο mail, οπότε μπορώ να το προσκομίσω και άμεσα στην Επιτροπή.

(Στο σημείο αυτό η μάρτυς κ. Ιωάννα Τσιαπαρίκου καταθέτει το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο της Γραμματείας της Επιτροπής).

Δεν ξέρω αν θέλετε να ρωτήσετε κάτι άλλο.

ΙΩΑΝ. ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ- ΠΡΑΚΤΙΚΑ 16.01.2024- ΣΕΛ 65 -77

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Κυρία μάρτυς, το είπατε, αλλά θυμίστε μας σας παρακαλώ πολύ, πριν πάρει αυτό το πιστοποιητικό ικανότητας, από τι γιατρούς έπρεπε να εξεταστεί ο συγκεκριμένος άνθρωπος; Είπατε τέσσερις γιατρούς, τέσσερις ειδικότητες γιατρών, αν δεν κάνω λάθος; Θέλετε να μας ξαναπείτε για να πάρω θέση;

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ (Μάρτυς): Μάλιστα, είναι καρδιολόγος, νευρολόγος, ψυχίατρος, ΟΡΛ, και οφθαλμίατρος. Τις γνωματεύσεις τους συγκεντρώνει ένας γιατρός, συνήθως γενικός γιατρός ή παθολόγος και εκδίδει το πιστοποιητικό, το οποίο είναι όπως βλέπετε και παράρτημα της συγκεκριμένης Κοινής Υπουργικής Απόφασης.

Επίσης, να συμπληρώσω ότι η ΡΑΣ, παράλληλα με την σιδηροδρομική επιχείρηση που παραλαμβάνει αυτούς τους φακέλους, ελέγχει τους μηχανοδηγούς. Προσέχει, δηλαδή, όταν πλησιάζει η ώρα που λήγει το πιστοποιητικό υγείας του κάθε μηχανοδηγού, γιατί σε περίπτωση που αυτό μέχρι την ημερομηνία που λήγει δεν έχει ανανεωθεί, γίνεται εισήγηση προς την ολομέλεια και ανακαλείται η άδεια του μηχανοδηγού. Και αν παρακολουθήσετε στην ιστοσελίδα της ΡΑΣ τις αποφάσεις μας, μεγάλος αριθμός αποφάσεών μας ασχολείται με ανακλήσεις αδειών μηχανοδηγών για ιατρικούς λόγους, δηλαδή, τη μη προσκόμιση των πιστοποιητικών υγείας.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κατατέθηκαν στην Επιτροπή δύο πιστοποιητικά υγείας. Το πρώτο με ημερομηνία 15/11/2021. Βλέπω ένα πιστοποιητικό υγείας που δεν έχει συμπληρωμένα βασικά στοιχεία που θα έπρεπε να έχουν συμπληρωθεί. Δηλαδή, περισσότερο βλέπω ότι υπάρχει μια διεκπεραίωση και λιγότερο καταλαβαίνω ότι αυτός ο γιατρός που έβαλε την υπογραφή του ασχολήθηκε με τη συγκεκριμένη υπόθεση και με τα ευρήματα, αν τυχόν υπάρχουν ή δεν υπάρχουν.....

..

.....Εμείς θεωρώ ότι δεν μπορούμε να συνεχίσουμε να συνεδριάζουμε χωρίς να έχουμε τον πλήρη ιατρικό φάκελο στα χέρια μας, αλλά μόνο αυτό το πιστοποιητικό υγείας που δεν παραπέμπει πουθενά, που δεν λέει ποια στοιχεία λήφθηκαν υπόψη, ποιες εξετάσεις, ποιες γνωματεύσεις γιατρών, εάν υπήρχε καταχωρισμένο στο ιστορικό του συγκεκριμένου...

[...]

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Είναι πάγια τακτική όποτε ενοχλούνται να φωνάζουν, να φωνασκούν, να διακόπτουν.

Είναι πολύ σημαντικό για την Επιτροπή όλος ο φάκελος ο ιατρικός που τηρείται στη ΡΑΣ να έρθει στην Επιτροπή μας για να τον εξετάσουμε, να λάβουμε γνώση, για να ξέρουμε επιτέλους αν αυτός ο άνθρωπος έπρεπε ή δεν έπρεπε να είναι μηχανοδηγός σε εκείνη την αμαξοστοιχία τη μοιραία νύχτα. Αυτό.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Άρα το αίτημα της Πλειοψηφίας είναι η διακοπή σήμερα της συνεδρίασης και η προσκόμιση εκ μέρους της κ. Τσιαπαρίκου και της ΡΑΣ του πλήρους φακέλου...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Του πλήρους φακέλου, ώστε να συνεχίσουμε την εξέταση της κ. Τσιαπαρίκου.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Και να εκκινήσουμε από το σημείο αυτό.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Έτσι.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΕΛΛΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κύριε Κέλλα, πολύ γρήγορα παρακαλώ για να περάσουμε στους εισηγητές.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΕΛΛΑΣ: Πολύ γρήγορα, κύριε Πρόεδρε.

Έχουμε ένα πιστοποιητικό υγείας το οποίο λέει ότι έλαβε υπόψη τις απαραίτητες εξετάσεις. Το πιστοποιητικό αυτό πλην του ονόματος του μακαρίτη του μηχανοδηγού και της γιατρού δεν αναφέρει ούτε καν τον ΑΜΚΑ. Η κ. Τσιαπαρίκου μάς είπε ότι προβλέπονται εξετάσεις από οφθαλμίατρο, από καρδιολόγο και από ψυχίατρο. Πού είναι αυτά τα χαρτιά και ποια είναι η φαρμακευτική αγωγή που έπαιρνε;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστώ, κύριε Κέλλα.

Ομολογώ, κυρία Τσιαπαρίκου, και εγώ ότι έχοντας μία εικόνα σχετικών εγγράφων κι εμένα μου φαίνεται ημιτελής και πρόχειρο αυτό το πράγμα, με την έννοια ότι όντως λείπουν πάρα πάρα πολλά στοιχεία. Αυτή είναι η διαδικασία; Ένα έγγραφο με ένα όνομα και μία υπογραφή γιατρού;

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ (Μάρτυς): Μισό λεπτό. Στη ΡΑΣ έρχονται τα πιστοποιητικά. Ο γιατρός πιστοποιεί αν ο μηχανοδηγός είναι ικανός ή όχι. Δεν έχουμε καμία δικαιοδοσία να αμφισβητήσουμε την κρίση του γενικού γιατρού που συγκεντρώνει τις γνωματεύσεις των υπολοίπων γιατρών με κανέναν τρόπο. Το μόνο πράγμα που έχουμε στα χέρια μας...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Έχετε φάκελο;

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ (Μάρτυς): Ο φάκελος δεν περιλαμβάνει τις εξετάσεις του ασθενούς, γιατί δεν έχουμε και κανέναν λόγο. Εμείς δεν γνωρίζουμε να τις δούμε τις εξετάσεις και να τις κρίνουμε. Περιλαμβάνει όμως τις γνωματεύσεις, νομίζω, των υπολοίπων γιατρών. Αν θέλετε, μπορώ κι αυτό. Μόνο αυτό. Τίποτα άλλο. Τις γνωματεύσεις των υπολοίπων γιατρών.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Πάντως το έγγραφο δεν σας κρύβω -και σας το λέω τώρα με μια γνώση πολλών ετών γύρω από τέτοιες υποθέσεις -πραγματικά το μόνο που γράφει είναι το όνομά του. Δηλαδή αυτό είναι διαδικασία ανεξάρτητης αρχής, να έχει μόνο το όνομα και μια υπογραφή γιατρού; Δεν γράφει ο αρμόδιος γιατρός μια σειρά από σημαντικά στοιχεία;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΕΛΛΑΣ: Τον ΑΜΚΑ.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Τον ΑΜΚΑ. Δεν έχει καμία σημείωση για έναν άνθρωπο που έχει υποστεί τέτοια ζημιά στην υγεία του από προηγούμενα εγκεφαλικά; Δηλαδή αυτό είναι ένα έγγραφο κρατικό με μία υπογραφή...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Υπομονή. Σας παρακαλώ πάρα πολύ. Σας τον έχω στερήσει ποτέ τον λόγο για να μην σας τον δώσω τώρα;

Δηλαδή αυτό εδώ είναι ένα έγγραφο μιας αρχής η οποία ασχολείται με τόσο σημαντικά...

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ (Μάρτυς): Δεν είναι μίας αρχής, είναι του πιστοποιημένου γιατρού.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Με συγχωρείτε, δεν σας διέκοψα. Θα τοποθετηθείτε μετά.

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ (Μάρτυς): Με συγχωρείτε, δεν είναι της αρχής η διαδικασία.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Δεν έχετε τον λόγο. Θα τοποθετηθείτε.

Είναι το έγγραφο μιας αρχής η οποία εποπτεύει τόσο σημαντικά ζητήματα, όπως την επάρκεια ενός μηχανοδηγού, ο οποίος ανεβαίνει και μεταφέρει τόσο κόσμο και μάλιστα έχει και προβλήματα υγείας; Δεν σας κρύβω ότι εντυπωσιάζομαι. Με συγχωρείτε, δεν γράφει καν τον ΑΜΚΑ, δεν γράφει τις προβλεπόμενες εξετάσεις, δεν γράφει τη φαρμακευτική αγωγή, δεν γράφει τίποτα;

.....

.....**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):**
.....Εσείς ζητήσατε ανοιχτή διαδικασία. Σας είχε επισημάνει ο κ. Τσαβδαρίδης ότι θα είναι μια δύσκολη διαδικασία. Μην προβαίνετε σε πολιτική εκμετάλλευση μιας τόσο ευαίσθητης υπόθεσης. Παρακαλώ να ανακαλέσετε και να συνεχίσουμε.

[.....]

.....Όμως, δεν παύει να υπάρχει πρωτοφανής προχειρότητα και στη ΡΑΣ και στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ σε σχέση με τον τρόπο κατάρτισης και έκδοσης των πιστοποιητικών υγείας, όχι μόνο αυτού του μηχανοδηγού φαντάζομαι, αλλά και όλων των μηχανοδηγών που ανεβαίνουν στα τρένα και κουβαλάνε κόσμο.

[.....]

.....**ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ:** Εδώ, με βάση τα πιστοποιητικά, βλέπω ότι περνούσαν από έξι γιατρούς.

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ (Μάρτυς): Είναι στη διακριτική ευχέρεια της σιδηροδρομικής επιχείρησης, αν θέλει, να ζητήσει και εξέταση από άλλες ειδικότητες.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Πείτε μου κάτι, σας παρακαλώ πολύ. Υπάρχει επίσης ένα μητρώο αναγνωρισμένων γιατρών από εσάς;

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ (Μάρτυς): Μάλιστα.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Εκεί είναι υποχρεωμένοι να περνάνε; Αποκλειστικά σε αυτούς τους γιατρούς;

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ (Μάρτυς): Αποκλειστικά σε αυτούς τους γιατρούς, εφόσον πρόκειται για ιδιώτες γιατρούς, για γιατρούς που ιδιωτεύουν, εκτός αν οι ιατροί ανήκουν στο Εθνικό Σύστημα Υγείας, εργάζονται δηλαδή στο ΕΣΥ, οπότε de facto ανήκουν στο μητρώο. Δεν περιγράφονται στο μητρώο. Όλοι οι γιατροί του Εθνικού Συστήματος Υγείας είναι πιστοποιημένοι γιατροί.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ :

....Πάμε παρακάτω. Το 2020, με βάση τα στοιχεία που μας δώσατε, περνάει γιατρούς ο συγκεκριμένος άνθρωπος στις 15 Σεπτεμβρίου του 2020. Αν δείτε δηλαδή, όλες οι εξετάσεις του είναι 15 Σεπτεμβρίου του 2020...

Πριν κάνω αυτή την ερώτηση, να ρωτήσω το εξής. Απ' ό,τι μας είπατε, από ποια ηλικία και μετά θα πρέπει να περνάει κάθε χρόνο γιατρούς ο κάθε μηχανοδηγός;

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ (Μάρτυς): Από πενήντα πέντε έτη και πάνω.

[....]

Πείτε μου, σας παρακαλώ πολύ. Το 2020 περνάει στις 15 Σεπτεμβρίου του 2020, ενώ το 2021 περνάει γιατρούς στις 9 Νοεμβρίου 2021. Δηλαδή, περίπου δύο μήνες μετά την εκπνοή της ετήσιας προθεσμίας που είχε δικαίωμα να ξαναπεράσει γιατρούς.

Επίσης, για να διευκολύνω, έχω μία έκθεση δικιά σας, την «ετήσια έκθεση ασφαλείας 2021, Εθνική Αρχή Ασφαλείας».

Δικό σας είναι αυτό το έγγραφο;

Εσείς γιατί δεν ανακαλέσατε -ή την ανακαλέσατε;- την άδεια του μηχανοδηγού, αφού δεν είχε περάσει μέσα στο προβλεπόμενο διάστημα ξανά ιατρικές εξετάσεις και δεν έχει εκδοθεί και πιστοποιητικό ικανότητας;

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ (Μάρτυς): Δεν συμβαίνει αυτό που διατυπώνετε.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Γιατί;

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ (Μάρτυς): Πολύ συχνά, λίγο πριν τη λήξη των προηγούμενων ιατρικών εξετάσεων, η σιδηροδρομική επιχείρηση διοργανώνει ομαδικά τους μηχανοδηγούς να τους αποστέλλει για ιατρικές εξετάσεις, προκειμένου να είναι...

Γιατί, καταλαβαίνετε, υπάρχει και ένας χρόνος διαδικασιών που πρέπει να ακολουθηθούν προκειμένου να ανανεωθεί ή να ανακληθεί η άδεια. Άρα, συνήθως τους στέλνει πιο πριν από την ώρα που είναι να ανανεώσουμε εμείς την άδεια. Και μάλιστα, στο άρθρο 6 της ίδιας υπουργικής απόφασης που σας διάβασα λέει ότι «το πιστοποιητικό υγείας και οι ιατρικές βεβαιώσεις ισχύουν ρητά για έξι μήνες από την έκδοσή τους, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά από τους ιατρούς και αναφέρεται γραπτώς στα αποδεικτικά έντυπα που εκδίδουν».

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Μα, εδώ παρήλθαν έξι μήνες. Εγώ σας λέω, ένας χρόνος παρήλθε και παραπάνω.

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ (Μάρτυς): Για Σεπτέμβριο μου μιλήσατε...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Σεπτέμβριο του 2020 γίνονται εξετάσεις, παίρνει πιστοποιητικό ικανότητας με βάση τις εξετάσεις ο συγκεκριμένος μηχανοδηγός. Πρέπει μέχρι τις 15 Σεπτεμβρίου του 2021 να ξανακάνει εξετάσεις, να πάρει πιστοποιητικό καταλληλότητας να συνεχίσει να κάνει τη δουλειά του. Το 2021 λοιπόν ούτε μέχρι τον Σεπτέμβριο έκανε εξετάσεις ούτε τον Οκτώβριο έκανε εξετάσεις, όπως προκύπτουν από τα έγγραφα που μας δώσατε. Έκανε εξετάσεις στις 9 Νοεμβρίου.

Διαβάζω από την ετήσια έκθεση ασφαλείας 2021, δικός σας έγγραφο. Θα το καταθέσω και αυτό στα Πρακτικά, για να λάβουν γνώση. Διαβάζω: «Το 2021 η ΡΑΣ προέβη σε ανάκληση αδειών, είτε γιατί είχε παρέλθει η λήξη της προθεσμίας για την ολοκλήρωση των περιοδικών ιατρικών ελέγχων είτε γιατί ο μηχανοδηγός κρίθηκε από τους αρμόδιους ιατρούς στο πιστοποιητικό υγείας ως μη ικανός».

Ερώτηση. Αφού έχετε κάνει, όπως λέτε ανακλήσεις όταν η περιοδική έλεγχος υγείας δεν γίνονταν στο συγκεκριμένο διάστημα που προβλέπονταν, γιατί για τον συγκεκριμένο μηχανοδηγό δεν ανακαλέσατε την άδειά του αφ' ης στιγμής, αφού από τις 15 - 16 Σεπτεμβρίου 2021 ήταν εκπρόθεσμος σε σχέση με το ιατρικώς καλώς έχειν της κατάστασής του;

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ (Μάρτυς): Επειδή δεν έχω πρόχειρα τα έγγραφα που μου ζητάτε, πρέπει να ανατρέξουμε στο 2019 να δούμε πότε είχε κάνει τις προηγούμενες εξετάσεις, που μπορεί να ήταν τον Νοέμβριο και απλά τώρα...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Το 2020...

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ (Μάρτυς): Πρέπει να κάνει τις εξετάσεις κάθε χρόνο. Πιθανά τις προηγούμενες να τις έκανε τον εντέκατο και απλά τώρα να τις έκανε λίγο νωρίτερα και να είχε ισχύ το πιστοποιητικό.

Επίσης, δεν μπορώ να θυμάμαι αν έχουμε ανακαλέσει τη συγκεκριμένη άδεια και την επανεκδώσαμε ή όχι. Δεν το έχω πρόχειρο. Επιφυλάττομαι όμως να προσκομίσω στην επιτροπή σας, μετά το πέρας συνεδρίασης, την απάντηση και τα συγκεκριμένα έγγραφα.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Οι ίδιοι οι φάκελοι που έρχονται σε εσάς κατατίθενται πρώτα στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ; Ό,τι έχετε εσείς δηλαδή το ίδιο ακριβώς έχει και η Hellenic Train;

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ (Μάρτυς): Μάλιστα.

Και όπως πληροφορήθηκα χθες, έχουν πλήρη ιατρικό φάκελο και με ιατρικές εξετάσεις. Εμείς δεν έχουμε τις ιατρικές εξετάσεις.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Πρώτα πάνε στη Hellenic Train και μετά σε εσάς;

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ (Μάρτυς): Αυτό δεν μπορώ να το γνωρίζω αν είναι ταυτόχρονη. Φαντάζομαι ότι είναι ταυτόχρονη η αποστολή τους.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Αν είναι έτσι όπως σας το λέω, ότι παρήλθε ο χρόνος για να ξαναγίνουν εξετάσεις, αυτό η Hellenic Train έπρεπε να το γνωρίζει; Αυτή είναι ουσιαστικά δηλαδή που κάνει την έρευνα και ενημερώνει...

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ (Μάρτυς): Πάλι θα μου επιτρέψετε για ένα λεπτό να σας διαβάσω την 3911 του 2011 άρθρο 8 παράγραφος 1: «Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής εξασφαλίζουν και ελέγχουν ότι οι άδειες και τα πιστοποιητικά των μηχανοδηγών είναι έγκυρα. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής καθιερώνουν σύστημα παρακολούθησης των μηχανοδηγών τους, το οποίο αποτελεί μέρος του οικείου συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας».

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Άρα, και η Hellenic Train...

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ (Μάρτυς): Προσπερνώ. «Εάν από την παραπάνω διαδικασία διαπιστωθεί η μη επαγγελματική επάρκεια του μηχανοδηγού ή τίθεται υπό αμφισβήτηση η συνέχιση της ισχύος της άδειας ή του πιστοποιητικού...».

Όχι, με συγχωρείτε. Κάπου λέει για τη συχνότητα.

«Με το σύστημα αυτό ελέγχεται η επάρκεια της εκπαίδευσης και πιστοποίησης, καθώς και ο προγραμματισμός της συχνότητας των ιατρικών εξετάσεων που προβλέπονται από τις διατάξεις του άρθρου 31 παράρτημα 1».

Σημαντικό το άρθρο 2: «Εάν ο μηχανοδηγός κρίνει ότι η κατάσταση της υγείας του επηρεάζει την ικανότητά του για την εκτέλεση της εργασίας του, ενημερώνει αμέσως τη σιδηροδρομική επιχείρηση ή τον διαχειριστή υποδομής κατά περίπτωση. Μόλις η σιδηροδρομική επιχείρηση ή ο διαχειριστής υποδομής αντίστοιχα αντιληφθεί ή ενημερωθεί από τον ενδιαφερόμενο μηχανοδηγό ή από τον ιατρό εργασίας ή από ιατρό που έχει σχέση εξαρτημένης εργασίας με τη σιδηροδρομική επιχείρηση ή υπάρξει εισαγωγή του μηχανοδηγού σε δημόσιο ή ιδιωτικό νοσοκομείο με ασθένεια που δικαιολογεί ότι η κατάσταση της υγείας του μηχανοδηγού έχει υποβαθμιστεί τόσο ώστε να θέτει σε αμφισβήτηση την ικανότητά του να εκτελέσει την εργασία του, λαμβάνει αμέσως τα απαιτούμενα μέτρα, συμπεριλαμβανομένης της παραπομπής του για εξέταση, η οποία περιγράφεται στο παράρτημα 1...». «Καθώς και της ενημέρωσης του μητρώου του άρθρου 22 παράγραφος 2. Περαιτέρω, η σιδηροδρομική επιχείρηση... να μην είναι υπό την επήρεια οποιασδήποτε ουσίας...».

«Άρθρο 3. Η Αρχή ενημερώνεται από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή τον διαχειριστή υποδομής χωρίς καθυστέρηση, όταν η ανικανότητα προς εργασία για οποιονδήποτε λόγο υπερβαίνει το τρίμηνο». Εμείς δεν έχουμε λάβει κανενός τέτοιου είδους πληροφορία.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Άρα, ήταν ευθύνη της Hellenic Train. Και της Hellenic Train.

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ (Μάρτυς): Της Hellenic Train πρωτίστως.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Η οποία θα σας ενημέρωνε στη συνέχεια.

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ (Μάρτυς): Ναι.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Τώρα με αφορμή αυτό που είπατε. Διαβάσατε κάτι. Εδώ έχουμε ένα έγγραφο Νοσοκομείου [...]

Εδώ, με βάση το νόμο, είπατε ότι, όταν υπάρχει μια τέτοια νοσηλεία σε ένα δημόσιο νοσοκομείο για τόσο σοβαρή υπόθεση, θα πρέπει η σιδηροδρομική επιχείρηση λαμβάνοντας υπόψη αυτήν τη νοσηλεία να παραπέμψει σε γιατρούς, για να δει τι γίνεται από εκεί και πέρα. Αυτό συνέβη με την Hellenic Train απ' το '17 και μετά; Ξέρετε;

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ (Μάρτυς): Στην Αρχή δεν έχει περιέλθει καμία τέτοια πληροφόρηση. Δεν μπορούσαμε να το γνωρίζουμε.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Εσείς. ΟΚ.

Η Hellenic Train το ήξερε; Προφανώς, το ήξερε, γιατί ήταν υπάλληλος ο οποίος, για να πάει στο νοσοκομείο, πήρε άδεια.

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ (Μάρτυς): Έπρεπε κατ' αρχήν να έχει ενημερώσει την Αρχή, έπρεπε να έχει στείλει τον μηχανοδηγό για ιατρική εξέταση και δεν έπρεπε να τον χρησιμοποιεί ως μηχανοδηγό, αν το γνώριζε.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ξέρετε αν έγινε αυτό;

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ (Μάρτυς): Δεν το ξέρω.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Δεν το ξέρετε.

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ (Μάρτυς): Εγώ ανέλαβα τότε τη διοίκηση και δεν είχα καμία τέτοια πληροφορία.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ωραίο. Ενδιαφέρον αυτό που λέτε, πολύ ενδιαφέρον. Θα ρωτήσουμε και την Hellenic Train, για να δούμε μετά το νοσοκομείο ποια ήταν τα επόμενα βήματα.....

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ (Μάρτυς): Νομίζω ότι από την πλευρά της ΡΑΣ έχουν εξαντληθεί οι απαντήσεις μας. Παρ' όλα αυτά θα ξαναπώ ότι σε ό,τι αφορά τις αρμοδιότητές μας έχει γίνει πλήρης, ενδεδειγμένος έλεγχος. Ευλαβικός έλεγχος θα έλεγα γίνεται σε ό,τι αφορά τις ιατρικές βεβαιώσεις, αλλά και γενικά την επάρκεια των μηχανοδηγών. Έχουμε χτίσει μια ολόκληρη ιστορία σε ό,τι αφορά την επάρκεια των μηχανοδηγών από το μηδέν. Όταν ανέλαβα, δεν υπήρχε καν πιστοποιημένο εκπαιδευτικό κέντρο. Πιστοποιήσαμε εκπαιδευτικό κέντρο, εισηγηθήκαμε νομοθεσία για την εκπαίδευση των μηχανοδηγών. Πλέον είμαστε αρμόδιοι για το Μητρώο Εξεταστών Μηχανοδηγών, αρμόδιοι για το Μητρώο Εκπαιδευτών Μηχανοδηγών. Δίνουμε πιστοποίηση και στους δύο. Διοργανώνουμε τις εξετάσεις των μηχανοδηγών. Εγκρίνουμε τον Οδηγό Σπουδών. Εκδίδουμε την ευρωπαϊκή άδεια σε συνεργασία με την Ελληνική Αστυνομία και το Τμήμα Διαβατηρίων.

Κάνουμε μια τεράστια προσπάθεια να είμαστε απολύτως τυπικοί. Κάνουμε ενδεδειγμένο έλεγχο σε ό,τι αφορά –γιατί αυτό έχουμε ως αρμοδιότητα– την εκπαίδευση. Έχουμε μεγάλο ρόλο στην εκπαίδευση. Δεν εννοώ την ουσιαστική εκπαίδευση η οποία

γίνεται στο Εκπαιδευτικό Κέντρο του ΟΣΕ με πιστοποιημένους εκπαιδευτές, αλλά στη συνολικότερη εποπτεία της εκπαίδευσης των μηχανοδηγών.

Κι εδώ θέλω να μου επιτρέψετε να το διευκρινίσω, γιατί έχει ειπωθεί σε προηγούμενες συνεδριάσεις. Η ΡΑΣ ασχολείται μόνο με την εκπαίδευση των μηχανοδηγών. Δεν έχει καμία, μα καμία σχέση με την εκπαίδευση των σταθμαρχών και άλλων κρίσιμων καθηκόντων, πλην του ότι εγκρίνει το πρόγραμμα σπουδών, το οποίο ο ίδιος ο ΟΣΕ καταρτίζει.

Αυτό αναφέρεται στο άρθρο 65 του ν. 4632 παράγραφος 6. Ο ΟΣΕ και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις είναι υπεύθυνοι για το επίπεδο κατάρτισης και εκπαίδευσης του προσωπικού, που απασχολείται σε κρίσιμα καθήκοντα ασφαλείας, πλην των μηχανοδηγών, το οποίο είναι ένα θεσμοθετημένο κρίσιμο επάγγελμα στον ν. 3911 και υπάρχει ολόκληρη διαδικασία, που σας περιέγραψα μόλις πριν.

[....]

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Άρα, λοιπόν, σύμφωνα με το πόρισμα της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, μερίδιο ευθυνών έχουν και ο μηχανοδηγός και ο σταθμάρχης.

Τώρα, θα αναγκαστώ να επανέλθω στο θέμα του μηχανοδηγού. Δεν είναι ούτε για μένα καθόλου ευχάριστο, όμως καθήκον μου δεν είναι να είμαι ευχάριστος, αλλά να είμαι χρήσιμος. Μιας και ερευνούμε τον άδικο θάνατο πενήντα επτά συμπολιτών μας, πάνω από τα ευαίσθητα προσωπικά δεδομένα του καθενός μας είναι η αναζήτηση της αλήθειας, η απόδοση των ευθυνών και η απόδοση της δικαιοσύνης. Γι' αυτό, λοιπόν, δεν είμαστε εδώ –ξαναλέω- για να είμαστε ευχάριστοι, είμαστε για να είμαστε χρήσιμοι.

Πείτε μου τώρα, λοιπόν, κάτι. Το 2017, σύμφωνα με το έγγραφο που μας προσκομίσατε και έχει να κάνει με το πιστοποιητικό υγείας του συγκεκριμένου μηχανοδηγού, βλέπουμε, δεν ξέρω αν το έχετε, το έχετε δηλαδή, δεν ξέρω αν το έχετε μπροστά σας...

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ (Μάρτυς): Το 2017; Όχι 2017.

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Έχετε στείλει και του 2017. Εδώ το έχω μπροστά μου.

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ (Μάρτυς): Όχι εγώ.

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Εσείς, βέβαια. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, δεν ξέρω ποιος το έστειλε. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ μέσω εσάς...

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ (Μάρτυς): Γιατί εγώ έφερα τα τρία τελευταία έτη, 2020-2021-2022. Δεν το έχω το συγκεκριμένο έγγραφο.

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Η Hellenic Train λοιπόν. Αυτό, λοιπόν, που έχω εδώ της ΤΡΑΙΝΟΣΕ λέει ότι το 2017 ολοκληρώθηκαν -το έχουν νομίζω όλοι οι συνάδελφοι- οι ιατρικές εξετάσεις του μηχανοδηγού στις 12-4-2017 και την ίδια ημερομηνία κρίνεται κατάλληλος. Ωραία; Στις 12-4-2017 λέει η Hellenic Train ότι έγιναν όλα αυτά. Όμως, εάν προς στιγμήν υποθέσουμε ότι το δημοσίευμα αυτό το επίμαχο, αλλά κυρίως αν δεν αμφισβητήσουμε τη γνησιότητα του πιστοποιητικού που φέρατε και δημοσιεύεται από το Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο της Πάτρας, αν υποθέσουμε ότι δεν είναι πλαστό, αλλά ότι είναι γνήσιο, τότε φαίνεται ότι ο μηχανοδηγός μέχρι και τις 4-4-2017 ήταν στο νοσοκομείο [....].

Κι εγώ ρωτάω εσάς τώρα: Δεν σας φαίνεται κάπως περίεργο η Hellenic Train στις 12-4 να λέει ότι τον εξέτασα και είναι μια χαρά, όταν δέκα ημέρες νωρίτερα ο άνθρωπος έπαθε [...] και είναι μέσα στο νοσοκομείο; Ξαναείπα, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία -και θα επιβεβαιώσω αυτό που είπατε- όλη αυτή η διαδικασία είναι διαδικασία που πρέπει να την κάνει η επιχείρηση, όχι η Αρχή. Εσείς είστε η Αρχή. Αλλά ξαναρωτάω. Δεν σας φαίνεται κάπως περίεργο στις 12 του μηνός να ελέγχεται και να φαίνεται ότι είναι μια χαρά και κατάλληλος, ενώ στις 4 του μηνός ήταν στο νοσοκομείο με [...]; Κάπως δεν σας ακούγεται; Ρωτάω την κρίση σας;

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ (Μάρτυς): Έτσι όπως το θέτετε το ερώτημα...

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Όχι, δεν το θέτω. Τα χαρτιά το λένε. Και ξαναλέω, αν πιστέψουμε ότι το πιστοποιητικό το οποίο έχει δει το φως της δημοσιότητας είναι γνήσιο. Γιατί ακόμα δεν το ξέρουμε.

[.....]

Όμως, αν πάμε να δούμε το πιστοποιητικό που μας έστειλαν για το 2018, που είναι η επόμενη χρονιά, θα δούμε ότι οι εξετάσεις που αναγράφονται και φαίνονται δεν είναι τίποτα μα σε τίποτα διαφορετικό από αυτές που ήταν το 2017, το 2016, το 2019, το 2020, το 2021 και αυτές που είναι σε όλους. Είναι, δηλαδή, μια τυπική διαδικασία φαίνεται. Και δεν φαίνεται πουθενά ούτε το ιστορικό πλέον που είναι δεδομένο, αν ξαναλέω είναι όντως σε αυτή την καρτέλα που μας στέλνει η ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Και δεν φαίνεται και το 2018 να ζητείται κάποια εξέταση που έχει να κάνει με αυτό το περιστατικό, όπως αυτές που σας είπα ότι είναι δεδομένα ότι χρειάζονται. Θα έπρεπε να αναγράφονται και αυτές. Δεν σας φαίνεται λογικό και αυτό;

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ (Μάρτυς): Ακούστε. Οι γιατροί, όπως σας διάβασα και την νομοθεσία, ορίζουν ποιες εξετάσεις θα πρέπει να κάνει ο υποψήφιος ή ο μηχανοδηγός και βάσει αυτών των εξετάσεων κρίνουν ιατρικά αν είναι ανεπαρκής ή όχι.

Τώρα φαντάζομαι το λογικό είναι ότι αν κάποιος έχει υποστεί μια τέτοια ζημιά, κατ' αρχήν ο ίδιος είναι υπεύθυνος να το κοινοποιήσει στην εταιρεία του για να το γνωρίζει και δεύτερον, η εταιρεία σε περίπτωση που το γνωρίζει οφείλει να ενημερώσει την Αρχή και εφόσον λείπει πάνω από ένα τρίμηνο για ιατρικούς λόγους. Αυτό λέει η νομοθεσία. Εμείς δεν είχαμε κάποια τέτοια ενημέρωση. Μέχρι εκεί μπορώ να απαντήσω.

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Για να ολοκληρώσω, λοιπόν, σιγά σιγά. Σύμφωνα με το ν. 3911/2011 -γνωρίζετε τον νόμο- το άρθρο 18 λέει: «Εάν μηχανοδηγός εισαχθεί σε δημόσιο ή ιδιωτικό νοσοκομείο με ασθένεια που δικαιολογεί ότι η κατάσταση της υγείας του έχει πιθανόν υποβαθμιστεί τόσο ώστε να θέτει σε αμφισβήτηση την ικανότητά του να εκτελέσει την εργασία του, τότε η επιχείρηση...» -ξαναλέω, η επιχείρηση- «...λαμβάνει όλα τα απαραίτητα μέτρα, συμπεριλαμβανομένης της παραπομπής του για περαιτέρω εξετάσεις και εφόσον απαιτείται ακόμα και για αφαίρεση του πιστοποιητικού». Άρα, είναι σαν να φωτογραφίζει αυτό που μιλάμε. Έτσι δεν είναι; Πραγματικά είναι μια φωτογραφία αυτού που μιλάμε.

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Βεβαίως.

Άρα, λοιπόν, εδώ δεν υπάρχει η εύλογη απορία και το εύλογο ερώτημα να ψάξουμε λίγο παραπέρα να δούμε αν η Hellenic Train έχει κάνει όλα αυτά που έπρεπε

να έχει κάνει και γιατί δεν σας τα είχε μεταβιβάσει, αν τα είχε κάνει; Υπάρχει ένα εύλογο ερώτημα, έτσι δεν είναι; Συμφωνείτε. Μάλιστα.

Θα κλείσω λέγοντας τούτο. Παρά ταύτα, στον ίδιο νόμο, στον ν.3911, άρθρο 19 παράγραφος 1 λέει ότι: «Καθήκον της Αρχής...» -Αρχή είστε εσείς, γιατί πέρα από ΡΑΣ είστε και αρχή ασφάλειας των σιδηροδρομικών μεταφορών- «...είναι η διασφάλιση της εκτέλεσης όλων των παραπάνω αναγκαίων εξετάσεων και δοκιμασιών των μηχανοδηγών». Δηλαδή, τι λέει; Λέει ότι καθήκον σας είναι να διασφαλίζετε ότι η Hellenic Train κάνει καλά τη δουλειά της. Και μάλιστα λέει στην επόμενη παράγραφο ότι «Η Αρχή...» -εσείς δηλαδή- «...απαγορεύεται αυτό το καθήκον το μεταβιβάσετε σε οποιονδήποτε άλλο». Άρα, δεν υπάρχει ένα είδος αντικειμενικής ευθύνης γιατί πραγματικά η Hellenic Train ίσως δεν έκανε αυτά που έπρεπε;

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ (Μάρτυς): Στο συγκεκριμένο στο βαθμό που έχουμε τη δυνατότητα να το κάνουμε κάτι τέτοιο.

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Όχι, εδώ δεν λέει ποια είναι η δυνατότητα. Εδώ λέει ποιο είναι το καθήκον. Αν δεν υπάρχει η δυνατότητα, θα έπρεπε να βγείτε και να πείτε ότι εγώ αυτό το καθήκον με αυτά που μου δίνετε δεν μπορώ να το κάνω. Αυτό δεν έχει συμβεί. Δεν μου προκύπτει.

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ (Μάρτυς): Όταν ανέλαβα τη διοίκηση ο ν. 3911 υπήρχε από το 2011, όπως καταλαβαίνετε.

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Εγώ καταρχάς είπα ότι η ευθύνη και όλη αυτή η διαδικασία προβλέπεται να την κάνει η επιχείρηση.

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ (Μάρτυς): Δεν θα μπορούσα να ξέρω αν κάποιος έχει εισαχθεί ο κάθε εργαζόμενος σε κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση...

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Ούτε ο υπουργός μπορεί να ξέρει για την κάθε απόσπασση και την κάθε τοποθέτηση ενός μηχανοδηγού, ενός σταθμάρχη, ενός κλειδούχου. Αλλά εδώ μιλάμε για πολιτικές αντικειμενικές ευθύνες. Και ο κάποιος την ανέλαβε, χωρίς να τον έχει βάλει τον κλειδούχο. Ούτε καν τον ήξερε, αλλά πήρε την πολιτική ευθύνη και παραιτήθηκε.

Μ. ΚΑΠΟΤΟΡΤΟ- ΠΡΑΚΤΙΚΑ 25.01.2024- ΣΕΛ 17- 20

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ένας μηχανοδηγός που προσλαμβάνεται μέχρι την ηλικία των είκοσι εννιά ετών και ασκεί το επάγγελμα αυτό για τριάντα χρόνια, μέχρι ποια ηλικία είναι σε θέση, ποιες είναι οι ηλικίες αυτές που θα μπορεί -ή δεν υπάρχει όριο ηλικίας- να κάνει καλά τη δουλειά του; Ένας άνθρωπος, δηλαδή, εξήντα χρονών, γιατί πάμε από το είκοσι εννιά στο εξήντα, στο πενήντα οκτώ, είναι σε θέση να κάνει καλά τη δουλειά του;

MAURIZIO CAROTORTO (Μάρτυς): Βεβαιότατα.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Πείτε μου, σας παρακαλώ πολύ, μας έχετε στείλει στην Επιτροπή ένα έγγραφο, το οποίο το υπογράφετε εσείς, έχει ημερομηνία 24 Ιανουαρίου 2024 και το οποίο μας πληροφορεί ότι «επ' αφορμή των ερωτημάτων του κυρίου ανακριτή από την έρευνα που διενεργήθηκε τον Δεκέμβριο του 2023 στα αρχεία της Εταιρείας μας, ως αυτά παραδόθηκαν τον Σεπτέμβριο του 2017 από τη δημόσια επιχείρηση ΤΡΑΙΝΟΣΕ και ειδικότερα από ένα έγγραφο-πρόγραμμα βαρδιών,

προκύπτει ότι ο [...] είχε λάβει άδεια ασθενείας». Το ξέρετε αυτό το έγγραφο; Το θυμάστε; Πρέπει να το ξέρετε, γιατί το έχετε υπογράψει. Το θυμάστε;

MAURIZIO CAROTORTO (Μάρτυς): Το ενθυμούμαι, το απέστειλα προσωπικώς εγώ, έστω και αν δεν ήμουν Διευθύνων Σύμβουλος της HELLENIC TRAIN τότε, ούτε η Εταιρεία τότε ανήκε στον Όμιλο FS.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Αυτό το έγγραφο λέει ότι έχει λάβει άδεια ασθενείας για ένα χρονικό διάστημα συγκεκριμένο. Πόσο είναι αυτό το χρονικό...

MAURIZIO CAROTORTO (Μάρτυς): Ναι.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Αφορά μια περίοδο σαράντα ημερών;

MAURIZIO CAROTORTO (Μάρτυς): Ναι, περίπου σαράντα ημερών.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Θέλετε να πείτε στην Επιτροπή, αυτή η άδεια ασθενείας που δόθηκε για ποια ασθένεια δόθηκε; Τι ήταν το πρόβλημα, δηλαδή, το ιατρικό για το οποίο χρειάστηκε να πάρει σαράντα μέρες άδεια ασθενείας;

MAURIZIO CAROTORTO (Μάρτυς): Δεν εμπίπτει στις γνώσεις μας, εξ όσων γνωρίζω.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Γιατί; Δεν υπάρχουν στον φάκελο ιατρικά πιστοποιητικά έγγραφα που να λένε ότι υπάρχει αυτό το πρόβλημα υγείας και εξαιτίας αυτού του προβλήματος υγείας θα χρειαστεί σαράντα μέρες άδεια;

MAURIZIO CAROTORTO (Μάρτυς): Προκύπτει ότι ο συγκεκριμένος απείχε λόγω ασθενείας, αλλά δεν τεκμηριώνεται για ποιον λόγο.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Δεν έπρεπε να τεκμηριώνεται; Παίρνει ένας άνθρωπος άδεια για σαράντα μέρες, για πενήντα μέρες, για εκατό μέρες, δεν έπρεπε να υπάρχουν ιατρικά πιστοποιητικά; Γιατί σαράντα και όχι δέκα, ας πούμε; Υπήρχε κάποιος γιατρός που τα ήλεγχε αυτά και έδινε την άδεια ασθενείας;

MAURIZIO CAROTORTO (Μάρτυς): Ναι, τότε η Εταιρεία ήταν δημόσια. Αναζητώντας τα αρχεία τότε, τα αρχεία ήταν μέσα στα συστήματα. Μετά το αίτημα που έγινε τώρα, αναζητήσαμε αυτά τα έγγραφα και βρήκαμε ίχνη αυτής της άδειας λόγω ασθένειας. Και όπως προβλέπεται από τον κανονισμό, πέραν των τριάντα ημερών ο μηχανοδηγός για να λάβει άδεια πρέπει να εξεταστεί από γιατρό, για να μπορέσει να πιστοποιήσει αν η παρουσία του στην Εταιρεία είναι δυνατή.

Μεταξύ της 5ης και της 6ης Μαΐου, μετά την περίοδο αδείας λόγω ασθενείας, εξετάστηκε ιατρικά, αλλά δεν έχουμε ίχνη για την ιατρική τεκμηρίωση αυτής της εξέτασης. Είναι μία διαδικασία φυσιολογική, μετά τις τριάντα ημέρες αποχής υπόκειται σε ιατρική εξέταση, αλλά δεν υπάρχει καμία τεκμηρίωση επ' αυτού.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Δεν υπάρχει ιατρική εξέταση ούτε γνωμάτευση;

MAURIZIO CAROTORTO (Μάρτυς): Όχι, εκείνο που μπορέσαμε να διαπιστώσουμε μέσα από τα αρχεία, εκείνο που προκύπτει είναι ότι απείχε για το διάστημα αυτό και στη συνέχεια εξετάστηκε από γιατρό, για να μπορέσει να επιστρέψει στα καθήκοντά του.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Όσον αφορά αυτή την εξέταση, τη μετά την άδεια ασθενείας, από όπου προκύπτει μία επιπλέον άδεια του συγκεκριμένου μηχανοδηγού

με αιτιολογία «ιατρικές εξετάσεις», το αποτέλεσμα αυτών των ιατρικών εξετάσεων υπάρχει κάπου; Από 5-5-2017 μέχρι 6-5-2017.

MAURIZIO CAROTORTO (Μάρτυς): Όχι, δεν νομίζω ότι υπάρχει.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Και μια τελευταία ερώτηση για αυτό το κομμάτι.

Επίσης, στη βεβαίωση μάς λέτε ότι πριν το 2017 δεν υπάρχουν στοιχεία, δηλαδή για το 2005, 2006, 2007, 2008 υπάρχουν καθόλου στοιχεία από τον ιατρικό φάκελο – εννοώ- του συγκεκριμένου μηχανοδηγού;

MAURIZIO CAROTORTO (Μάρτυς): Δεν υπάρχουν.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Δεν υπάρχουν, πολύ ωραία.

Μ. ΚΑΠΟΤΟΡΤΟ- ΠΡΑΚΤΙΚΑ 25.01.2024- ΣΕΛ 214- 226

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: [...]

Θα επανέλθω στην κατάσταση της καρτέλας υγείας του αείμνηστου μηχανοδηγού. Και λέω στην καρτέλα όχι τυχαία, γιατί δεν θέλω να επανέλθω στην υγεία αυτή καθ' αυτή του μηχανοδηγού. Και εξηγούμαι: Στόχος μου δεν είναι να ανιχνεύσω την υγεία του μηχανοδηγού και το αν την ημέρα του ατυχήματος η υγεία του του επέτρεπε να μπορεί να κάνει σωστά τη δουλειά του. Άλλωστε, δεν έχω κανένα έγγραφο και τίποτα που να μου υποδεικνύει ότι συνέβαινε κάτι τέτοιο. Αντίθετα, τα έγγραφα και το πιστοποιητικό από το νοσοκομείο μου δείχνει ότι ο άνθρωπος βγήκε από το νοσοκομείο και ήταν μια χαρά, όσο μια χαρά μπορεί να είναι ένας άνθρωπος που έχει περάσει ένα τέτοιο περιστατικό.

Αυτό, λοιπόν, που θέλω να βρω είναι το αν η επιχείρηση η οποία έχει αναλάβει και έχει την υποχρέωση να τηρεί τις περιοδικές εξετάσεις, ώστε να εξασφαλίζει τόσο την επάρκεια όσο και τη σωστή υγειονομική κατάσταση των μηχανοδηγών, κάνει καλά τη δουλειά της. Αυτό θέλω να δω. Το λέω, γιατί μας ακούν και άνθρωποι και οι συγγενείς του μηχανοδηγού. Δεν είναι αυτός ο σκοπός μου.

Βλέπω, λοιπόν, στην καρτέλα που μας έχετε στείλει εσείς ότι στις 12/4/2017, αφού ο μηχανοδηγός ολοκλήρωσε όλες τις εξετάσεις του, κρίθηκε από τον γιατρό-επιθεωρητή -του οποίου το όνομα δεν θα πω για λόγους που καταλαβαίνουμε όλοι- ως κατάλληλος. Εντάξει;

(Στο σημείο αυτό ο μάρτυς γνέφει καταφατικά)

Λέω, λοιπόν, ότι σύμφωνα με τα ιατρικά πιστοποιητικά που έχουμε, στις 12/4/2017 ο άνθρωπος αυτός βρισκόταν στο σπίτι του, ύστερα από [...], και έχοντας περάσει δεκαπέντε ημέρες στο νοσοκομείο και σαράντα ημέρες στο σπίτι του με σαρανταήμερη αναρρωτική άδεια που του δώσατε εσείς. Σωστά;

(Στο σημείο αυτό ο μάρτυς γνέφει καταφατικά)

Σωστά.

Εδώ δεν υπάρχει κάτι παράδοξο; Κατ' αρχάς το ερώτημα είναι το εξής: Ο ιατρός-επιθεωρητής που υπογράφει στις 12/4/2017 απ' ό,τι καταλαβαίνω δεν τον βλέπει τον άνθρωπο. Βλέπει τα πιστοποιητικά όλων των υπολοίπων γιατρών που έχουν εξετάσει τον άνθρωπο νωρίτερα, πριν το [...], και αυτός απλά υπογράφει ότι αφού είναι όλα

τα πιστοποιητικά... Προφανώς δεν βλέπει τον ίδιο τον ασθενή στις 12/4/2017. Δεν θα μπορούσε να τον δει. Όμως, το ερώτημα που γεννιέται είναι το εξής: Γνωρίζει εκείνη την ώρα που υπογράφει στις 12/4/2017 ότι ο άνθρωπος αυτός βρίσκεται και αναρρώνει ύστερα από [...] στο σπίτι του; Το γνωρίζει; Ξέρετε να μου απαντήσετε;

MAURIZIO CAROTORTO (Μάρτυς): Εμείς αναθέτουμε τις ιατρικές εξετάσεις του προσωπικού μας και είναι οι ιατροί αυτοί που πιστοποιούν αν κάποιος μηχανοδηγός είναι ικανός ή μη να ασκήσει τα καθήκοντά του. Αυτό που αναφέρετε έγινε σε μία φάση της εταιρείας που δεν είναι εις γνώσιν μας, διότι ήταν πριν την ιδιωτικοποίηση. Συλλέξαμε τα έγγραφα, διότι μας ζητήθηκαν, και δώσαμε όλο το απαιτούμενο υλικό. Εκείνο που μπορούμε να πούμε τη στιγμή που αναλάβαμε την εταιρεία είναι ότι το προσωπικό ελέγχθηκε...

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: ...(δεν μεταφράστηκε)

MAURIZIO CAROTORTO (Μάρτυς): Επιτρέψτε μου να ολοκληρώσω, για να σας καταθέσω την άποψή μου.

Τη στιγμή, λοιπόν, της εξαγοράς, ελέγχθηκαν όλοι οι ιατρικοί φάκελοι. Ξεκινώντας από την επόμενη χρονιά, τόσο για εκείνον όσο και για όλους τους υπόλοιπους, οπότε επρόκειτο να λήξουν, ο μηχανοδηγός ελέγχθηκε το 2018, το 2020, το 2021 και πάντοτε κρίθηκε ικανός για την άσκηση των καθηκόντων του. Αυτό που μπορώ να σας πω σε σχέση με τα αρχεία που διαθέτουμε, σε σχέση...

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Δεν ξέρετε, δηλαδή, αυτή τη στιγμή να μου απαντήσετε αν ο επιθεωρητής γιατρός την ώρα που έβαζε την υπογραφή του γνώριζε την κατάσταση του μηχανοδηγού. Δεν μου έχετε απαντήσει μέχρι τώρα. Μου έχετε πει διάφορα άλλα.

MAURIZIO CAROTORTO (Μάρτυς): Δεν το γνωρίζω. Δεν μπορώ να γνωρίζω κάτι που έγινε πριν από τόσα ...

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Σαράντα μέρες άδεια. Προφανώς εσείς, η επιχείρηση δηλαδή, γνώριζε ότι αυτός ο άνθρωπος έχει περάσει αυτό το [...]. Αλλιώς δεν θα του έδινε σαράντα μέρες άδεια. Σωστά;

MAURIZIO CAROTORTO (Μάρτυς): Όχι, δεν το ήξερε, δεν το γνώριζες. Εξ όσων γνωρίζουμε, δεν το γνώριζε.

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Εσείς είπατε ότι εγκρίνατε σαράντα ημέρες άδεια αναρρωτική σε αυτόν τον άνθρωπο. Εσείς σαν CEO...

MAURIZIO CAROTORTO (Μάρτυς): Δεν το έκανα εγώ. Έγινε το 2017.

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: ΕΡΓΟΣΕ, ΤΡΑΙΝΟΣΕ ήταν, αλλά εσείς ήσασταν εκεί. Όχι;

MAURIZIO CAROTORTO (Μάρτυς): Όχι.

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Ήταν ο προηγούμενος από εσάς.

MAURIZIO CAROTORTO (Μάρτυς): Κατηγορηματικά όχι.

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Ποιος έδωσε την άδεια. Ποιος ήταν ο υπεύθυνος της επιχείρησης, όταν αυτή η επιχείρηση έδωσε άδεια σαράντα μέρες; Ποιος ήταν ο...

MAURIZIO CAROTORTO (Μάρτυς): Ο κ. Τσαλίδης. Δεν ήμουν εγώ. Ήταν άλλος. Ο κ. Τσαλίδης.

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Να σας διαβάσω λίγο τι λέει ο νόμος, γιατί εδώ δεν έχει σημασία τι λέει ο καθένας, σημασία έχει τι λέει ο νόμος.

Ο νόμος, λοιπόν, δηλαδή ο ν. 3911/2011, που είναι ο νόμος που αφορά τα συγκεκριμένα, λέει κατ' αρχάς ότι η επιχείρηση, εσείς δηλαδή -εσείς, η προηγούμενη, η επιχείρηση, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ τέλος πάντων, σήμερα λέγεται HELLENIC TRAIN, προχθές λεγόταν ΤΡΑΙΝΟΣΕ- υποχρεούται να καθιερώσει σύστημα παρακολούθησης των μηχανοδηγών, από το οποίο να ελέγχεται η επάρκεια της εκπαίδευσης και πιστοποίησης, καθώς και ο προγραμματισμός της συχνότητας των ιατρικών εξετάσεων που προβλέπονται από τις διατάξεις του άρθρου 31, παράρτημα... Άρα, η επιχείρηση, σύμφωνα με τον νόμο -άρθρο 18, παράγραφος 1- έχει την υποχρέωση να διασφαλίζει την περιοδική ιατρική εξέταση και της επάρκειας των μηχανοδηγών, προκειμένου να είναι σίγουρη ότι είναι σωστοί και υγιείς. Αυτό το λέει ο νόμος. Δεν μπορούμε να συζητάμε τώρα ποιος και τι. Είναι ο νόμος.

Ο ίδιος νόμος, αν μου επιτρέπτε, στην παράγραφο 2 του άρθρου 18 λέει ότι ο αναγνωρισμένος ιατρός μπορεί δυνητικά να αποφασίσει τη διενέργεια κατάλληλης συμπληρωματικής εξέτασης, ιδίως όμως -όχι δυνητικά, υποχρεωτικά- μετά από αναρρωτική άδεια τουλάχιστον τριάντα ημερών. Λέει, δηλαδή, ότι αν ο μηχανοδηγός έχει πάρει άδεια τριάντα ημερών και μία, ο ιατρός είναι υποχρεωμένος να ζητήσει περαιτέρω εξετάσεις. Ο εργοδότης -που είστε εσείς- πρέπει να ζητήσει από τον αναγνωρισμένο γιατρό να ελέγξει τη σωματική ικανότητα του μηχανοδηγού, εφόσον υποχρεώθηκε να τον αποσύρει για λόγους υγείας. Αφού, δηλαδή, του δώσατε σαράντα μέρες αναρρωτική άδεια και τον αποσύρατε, είχατε υποχρέωση να πείτε στον γιατρό που συνεργάζεται με εσάς ότι αυτόν τον άνθρωπο οφείλεις να τον ελέγξεις με διαφορετικό ίσως τρόπο από τον τυπικό με τον οποίο ελέγχουμε όλους τους μηχανοδηγούς μας. Αυτό γράφει ο νόμος. Αυτό προφανώς δεν έγινε, όπως το περιγράφει ο νόμος.

MAURIZIO CAROTORTO (Μάρτυς): Ελέγχθηκε από γιατρούς νευρολόγους, ψυχιάτρους και σε όλους τους μεταγενέστερους ελέγχους που έγιναν.

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Να τελειώνουμε, λοιπόν, με τον νόμο για να πάμε να δούμε το 2018 που πλέον είχατε εικόνα, όπως λέτε, και αλλάξατε τα πράγματα. Να δούμε τι έγινε, γιατί εδώ έχουμε την καρτέλα και του 2018.

Όμως, για να τελειώσουμε με το τι λέει ο νόμος, γιατί ο νόμος είναι πολύ σοφός και προβλέπει τα πάντα, ακούστε το τελευταίο που λέει. Λέει ότι αν ο μηχανοδηγός εισαχθεί για νοσηλεία σε δημόσιο ή ιδιωτικό νοσοκομείο με ασθένεια που δικαιολογεί ότι η κατάσταση της υγείας του ενδεχομένως να έχει υποβαθμιστεί τόσο ώστε να θέτει σε αμφισβήτηση την ικανότητά του να κάνει τη δουλειά του -[...] - λαμβάνει αμέσως ο εργοδότης τα απαιτούμενα συμπληρωματικά μέτρα, συμπεριλαμβανομένης της παραπομπής του για περαιτέρω εξετάσεις.

Ποια είναι αυτά τα μέτρα αλίμονο; Εγώ δεν βλέπω κανένα. Περαιτέρω εξετάσεις δεν υπάρχουν, ούτε μία μέσα στην ιατρική του καρτέλα.

Και πάω στο 2018. Στο 2018 πλέον δεν υπάρχουν δικαιολογίες, γιατί στο 2018 βλέπω ότι ο γιατρός, ο νευρολόγος κιάλας, ο οποίος τον εξέτασε, λέει ό,τι έλεγε το 2017 και το 2016 και το 2015. Δεν λέει τίποτα παραπάνω, ενώ το 2017 είχαμε ένα σοβαρό θέμα το οποίο θα έπρεπε σε μια σωστή καρτέλα ασθένειας και υγείας ενός μηχανοδηγού να φαίνεται από το 2017 στο 2018 ότι κάτι συνέβη σε αυτόν τον

άνθρωπο. Εδώ δεν φαίνεται τίποτα. Και, μάλιστα, στην καρτέλα του 2018, σε αντίθεση με αυτή του 2017, δεν την υπογράφει στο τέλος κανένας ιατρός επιθεωρητής που σημαίνει ότι δεν έχει πάρει το «Κατάλληλος». Παρά ταύτα, όλες οι εξετάσεις είναι ίδιες με όλα τα προηγούμενα χρόνια.

Αρα, ο νόμος που σας διάβασα δεν τηρήθηκε. Δεν έγιναν περαιτέρω εξετάσεις. Σύμφωνα με τα ιατρικά πιστοποιητικά, αυτός ο άνθρωπος από την ιατρική επιστήμη – *by the book, regola d' arte*, πώς να το πω- αυτός ο άνθρωπος είχε συγκεκριμένα πράγματα που έπρεπε να κάνει. Τα γράφουν εδώ στο νοσοκομείο. Στους έξι μήνες έπρεπε να κάνει [...], στον ένα χρόνο...

Αυτά δεν θα έπρεπε να φαίνονται; Δεν θα έπρεπε να τα έχει ζητήσει ο νευρολόγος γιατρός που τον εξέτασε το 2018, που τον παρακολουθούσε το 2019; Πού είναι όλα αυτά; Γιατί δεν υπάρχει ούτε ένα σημείο που να υποδεικνύει στην καρτέλα του ασθενούς ότι από το 2017 στο 2018 κάτι συνέβη σε αυτόν τον άνθρωπο; Είναι –και θα το πω- σαν να μην τον εξετάζουνε, σαν απλά να βγάζουν πιστοποιητικά «Είναι μια χαρά. Πήγαινε παραπέρα». Αυτό μπορεί και να μην είναι σωστό, αλλά είναι εύλογο, νομίζω, να το σκεφτεί ακόμα και ο πιο καλόπιστος.

Σας ακούω.

MAURIZIO CAPOTORTO (Μάρτυς): Λοιπόν, οι ιατρικές εξετάσεις έγιναν όπως αναφέρατε τον νόμο, γιατί ο νόμος προβλέπει το δέον γενέσθαι. Και ο νόμος αυτό που προβλέπει είναι ότι πρέπει να γίνουν οι ιατρικές εξετάσεις σύμφωνα με κάποια χαρακτηριστικά, με εξετάσεις...

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: (Δεν ακούστηκε)

MAURIZIO CAPOTORTO (Μάρτυς): Ακριβώς, ακριβώς.

Τηρήθηκαν κατά γράμμα, εξετάστηκε...

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Δεν θα πρέπει να εμπεριέχεται κάτι στον ιατρικό του φάκελο, καρτέλες, κάτι που να υποδεικνύει εξετάσεις, πέραν αυτών των τυπικών που κάνετε σε όλους τους υποψηφίους μηχανοδηγούς; Κάτι παραπάνω, που να υποδεικνύει ότι έχετε γνώση του περιστατικού που πέρασε και όπως ο νόμος ορίζει, όταν ένας μηχανοδηγός περάσει πάνω από τριάντα μέρες με αναρρωτική άδεια και όταν εισαχθεί σε νοσοκομείο, χρειάζονται ιδιαίτερες και περαιτέρω εξετάσεις. Το ορίζει συγκεκριμένα ο νόμος. Δεν αφήνει τη δυνατότητα να είναι δυνητικό αυτό. Είναι υποχρεωτικό, αλλά από πουθενά δεν προκύπτει ότι κάνατε κάτι περαιτέρω των τυπικών εξετάσεων που έκανε το 2016, το 2017, το 2015. Έχω όλες τις καρτέλες. Αυτό, δηλαδή, είναι ηλίου φαινότερο ότι δεν έγινε τίποτα παραπέρα. Ο νευρολόγος που τον εξέτασε λέει ότι όλα είναι μια χαρά. [...]

Δεν φαίνεται τίποτα, κύριε μάρτυς.

MAURIZIO CAPOTORTO (Μάρτυς): Στις 5-6 Μαΐου του 2017 προκύπτει απών λόγω ιατρικών εξετάσεων. Όπως λέει ο νόμος, προσήλθε στην ιατρική εξέταση και για να αναλάβει καθήκοντα, η εταιρεία, από ό,τι καταλάβαμε τότε –δεν ήταν η Hellenic Train αλλά ήταν η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, δημόσια εταιρεία, άρα δεν είναι διαθέσιμα όλα τα έγγραφα- τον έστειλε σε ιατρική εξέταση ελεγκτική για να επιστρέψει. Μία γενική διαδικασία. Όταν ένας μηχανοδηγός απέχει πλέον των τριάντα ημερών θα πρέπει να επισκεφθεί γιατρό, αν υπήρχαν τα προβλήματα. Δεν θα του έδινε την άδεια επιστροφής, αν η έκβαση...

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Εγώ μιλάω γι' αυτόν.

MAURIZIO CAROTORTO (Μάρτυς): Δεν υπάρχει ίχνος στον φάκελό του της τότε κρατικής ΤΡΑΙΝΟΣΕ, αλλά υπάρχουν ίχνη όλων των επόμενων ιατρικών ελέγχων που έκανε πλήρως και ήταν συνειδητά σε θέση να ασκήσει τα καθήκοντά του. Γι' αυτό –και επαναλαμβάνω- η εταιρεία, η επιχείρηση η τότε, δεν ήταν δική μας, τήρησε τις διαδικασίες που προέβλεπε ο νόμος που αναφέρετε εσείς και οι γιατροί απεφάνθησαν ότι ο μηχανοδηγός μπορεί να μηχανοδηγεί και ο μηχανοδηγός ήταν μαζί με άλλον μηχανοδηγό. Να το θυμίζουμε πάντα. Δεν ήταν μόνος του. Αν του είχε συμβεί μία κακοαδιαθεσία, γνωρίζουμε...

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Συγγνώμη, γιατί εδώ πρέπει να είναι ξεκάθαρο. Δεν συνδυάζω το ατύχημα με την υγεία του μηχανοδηγού. Δεν φαίνεται και από πουθενά δεν μπορούμε να το συνδυάσουμε. Να είμαστε ξεκάθαροι. Από κανένα στοιχείο δεν μπορούμε να πούμε ότι το ατύχημα προεκλήθη γιατί ήταν άρρωστος ο μηχανοδηγός. Να μη λέμε τέτοια πράγματα. Εγώ ψάχνω να βρω αν η επιχείρηση κάνει τη δουλειά της όπως ο νόμος της έχει ορίσει.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (ΚΑΤΕΡΙΝΑ) ΠΑΠΑΚΩΣΤΑ-ΠΑΛΙΟΥΡΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Σας παρακαλώ, συντομεύετε, κύριε Φωτήλα.

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Και ξαναλέω, αυτό δεν προκύπτει διότι στην επιχείρηση οι καρτέλες θα έπρεπε να είναι ενημέρες από κάπου, γιατί αυτά τα στέλνετε στη ΡΑΣ. Η ΡΑΣ σας ελέγχει, έτσι δεν είναι; Είναι ο εποπτικός σας φορέας;

(Στο σημείο αυτό ο μάρτυς γνέφει καταφατικά)

Αρα, λοιπόν, η ΡΑΣ που ελέγχει, τι της στέλνετε; Αυτά; Αυτά δείχνουν την εικόνα του ανθρώπου; [...] ; Δεν υπάρχει τίποτα! Στο 2018 από το 2017 δεν αλλάζει κάτι.

Είπατε ότι έγιναν όλες οι απαιτούμενες. Γιατί να το πιστέψω; Από πού προκύπτει ότι γίνανε; Απ' αυτήν την καρτέλα δεν προκύπτει.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Γίνεται και σήμερα.

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Και να ρωτήσω κάτι; Μπορείτε να μου εξηγήσετε γιατί ενώ το 2017 –και άλλες χρονιές- πάντα την καρτέλα την υπογράφει στο τέλος της ημέρας ο ιατρός επιθεωρητής, το 2018 δεν την υπογράφει κανείς; Ξέρετε να μου απαντήσετε;

MAURIZIO CAROTORTO (Μάρτυς): Διότι άλλαξε ο κανονισμός. Υλοποιήθηκαν...

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Είπατε ότι άλλαξε ο κανονισμός. Ο καινούργιος έλεγε να μην υπογράφει κανείς;

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (ΚΑΤΕΡΙΝΑ) ΠΑΠΑΚΩΣΤΑ-ΠΑΛΙΟΥΡΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Κύριε Φωτήλα, πόσες ερωτήσεις έχετε ακόμα;

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Τελειώνω.

MAURIZIO CAROTORTO (Μάρτυς): Όχι, δεν υπήρχε πλέον ο γιατρός, γιατί υπάρχει υπογραφή του γιατρού του ΟΣΕ –ο καημένος κατέληξε το 2017, ο εν λόγω ιατρός- και συνήφθησαν συμβάσεις από την εταιρεία με δύο νοσοκομεία, ένα νοσοκομείο Θεσσαλονίκης και ένα των Αθηνών, με πιστοποιημένους ιατρούς από πλευράς της ΡΑΣ που υπάρχει ο κατάλογός τους, που κάνουν τις ιατρικές

γνωματεύσεις και στο τέλος των εξετάσεων ο γιατρός κοινοποιεί την έκβαση και στην εταιρεία και στη ΡΑΣ.

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Βλέπω στην καρτέλα και του 2017 και του 2018 και σε άλλες χρονιές ότι κάποιοι γιατροί ζητούν περαιτέρω εξετάσεις. Ο νευρολόγος ποτέ δεν ζητάει τίποτα, ενώ είναι εκείνος που έχει σίγουρα κάθε λόγο να ζητάει παραπάνω απ' όλους. Δεν ζητάει τίποτα!

MAURIZIO CAROTORTO (Μάρτυς): Κοιτάξτε, ζητήθηκε η εξέταση και έγινε...

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Τα λέω όλα αυτά διότι πέρα από το τραγικό δυστύχημα το οποίο έχουμε ζήσει...

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (ΚΑΤΕΡΙΝΑ) ΠΑΠΑΚΩΣΤΑ-ΠΑΛΙΟΥΡΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Κύριε Φωτήλα, σας παρακαλώ, πρέπει να ολοκληρώσετε. Έχετε υπερβεί κατά πολύ τον χρόνο.

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Ολοκληρώνω.

Σήμερα που μιλάμε, τα τρένα δεν έχουν σταματήσει.....

4.6.2. Συμπεράσματα

Η κ. Τσιαπαρίκου έκανε εκτενή αναφορά στο θέμα του ελέγχου των ιατρικών πιστοποιητικών των μηχανοδηγών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Συγκεκριμένα η κ. Τσιαπαρίκου κατέθεσε ότι οι μηχανοδηγοί υποχρεούνται να περνούν από αυστηρές ιατρικές εξετάσεις, για τις οποίες ευθύνη έχει η Hellenic Train και στη συνέχεια οι ιατρικοί τους φάκελοι πρέπει να αποστέλλονται σφραγισμένοι στη ΡΑΣ. Η ΡΑΣ διατηρεί Μητρώο Πιστοποιημένων Ιατρών γι αυτόν ακριβώς το σκοπό, δηλαδή τον έλεγχο των ιατρών που εξετάζουν τους μηχανοδηγούς, προκειμένου να επιβεβαιώσουν την καταλληλότητα τους για την εκτέλεση των κρίσιμων καθηκόντων τους.

Παρουσίασε μάλιστα τη σχετική ιατρική γνωμάτευση στην Επιτροπή, η οποία όμως δεν έφερε το ΑΜΚΑ ούτε τον αριθμό ταυτότητας του εξεταζόμενου και επομένως ήγειρε σοβαρά ζητήματα για την εγκυρότητα της, αλλά και για την αξιοπιστία συνολικά της διαδικασίας ελέγχου των ιατρικών πιστοποιητικών από τη ΡΑΣ. Η κ. Τσιαπαρίκου, τόνισε βεβαίως ότι την ευθύνη ενημέρωσης της ΡΑΣ σχετικά με την κατάσταση υγείας των μηχανοδηγών φέρει η Hellenic Train.

Εν προκειμένω η Hellenic Train κατ' αρχήν παρέβη την υποχρέωση ενημέρωσης της ΡΑΣ, αφού σύμφωνα με την κατάθεση της κ. Τσιαπαρίκου, η ΡΑΣ δεν είχε γίνει αποδέκτης του εγγράφου του νοσοκομείου, όπου βεβαιωνόταν το θέμα υγείας του θανόντος μηχανοδηγού. Επιπλέον προέκυψε ότι η καρτέλα υγείας (που τηρούσε η Hellenic Train) για το έτος 2018, παραλείπει τα θέματα υγείας που αντιμετώπισε και για τα οποία νοσηλεύτηκε ο θανών μηχανοδηγός. Δηλαδή κατά τον ιατρικό έλεγχο που έκανε η Hellenic Train το 2018 δεν ζητείται καμία επιπλέον ιατρική εξέταση, ούτε εξετάσεις τις οποίες είχε ορίσει ότι πρέπει να γίνονται ανά τακτά διαστήματα το νοσοκομείο στο οποίο νοσηλεύθηκε. Επομένως η ιατρική καρτέλα του θανόντος μηχανοδηγού δεν απεικόνιζε το ιστορικό του. Τούτο βεβαίως αποδεικνύει ότι η Hellenic Train παρέβη τους κανόνες ασφαλείας που έχει θέσει ο νομοθέτης σχετικά με την ιατρική παρακολούθηση της υγείας των μηχανοδηγών.

Δηλαδή, είναι σαφές ότι η Hellenic Train παρέβη το Ν. 3911/2011, ο οποίος ορίζει αφενός ότι η εταιρεία έχει την ευθύνη να προγραμματίζει τη συχνότητα των ιατρικών εξετάσεων, αφετέρου προβλέπει ότι σε περίπτωση εισαγωγής σε νοσοκομείο η εταιρεία οφείλει να λαμβάνει αμέσως τα απαιτούμενα μέτρα, μεταξύ των οποίων η παραπομπή για περαιτέρω εξετάσεις. Προέκυψε όμως ότι η εταιρεία δεν έλαβε κανένα μέτρο για την ασφάλεια και την υγεία του άτυχου θανόντος μηχανοδηγού, αφού δεν είχε την πρόνοια να ζητήσει περαιτέρω εξετάσεις και παρέλειψε να διενεργήσει και αυτές που όριζε το νοσοκομείο που τον περιέθαλψε. Επιπλέον φαίνεται ότι η Hellenic Train δεν επιτέλεσε ούτε το ρόλο της με βάση την κοινοτική νομοθεσία και το Ν.4632/2019 ως πυλώνας ασφάλειας των σιδηροδρομικών μεταφορών. Και τούτο καθώς η παραβίαση των υποχρεώσεων της αναφορικά με τις ιατρικές εξετάσεις και την ακρίβεια των πιστοποιητικών υγείας των μηχανοδηγών άπτεται άμεσα του ζητήματος της ασφάλειας των σιδηροδρομικών μεταφορών.

4.7. Εθνικοί Κανόνες Ασφαλείας

Στην Επιτροπή ετέθη επίσης από την αντιπολίτευση το ζήτημα της ύπαρξης ή μη Εθνικών Κανόνων Ασφαλείας. Πιο συγκεκριμένα ο εισηγητής της μείζονος αντιπολίτευσης ανέφερε ότι η χώρα θα έπρεπε να είχε θεσπίσει Εθνικούς Κανόνες Ασφαλείας κάτι το οποίο δεν έγινε, κατά παράβαση της εθνικής και κοινοτικής νομοθεσίας, από το αρμόδιο τότε Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Από τα σχετικά έγγραφα που προσκομίστηκαν στην Επιτροπή προέκυψαν τα κάτωθι συμπεράσματα:

1. **Η χώρα διαθέτει, πέραν κάθε αμφιβολίας Εθνικούς Κανόνες Ασφάλειας,** με το σημαντικότερο από αυτούς να είναι ο Γενικός Κανονισμός Κίνησης (ΓΚΚ) του ΟΣΕ, ο οποίος αναθεωρήθηκε τελευταία φορά το 2019. Το γεγονός ότι η χώρα διαθέτει τους κανόνες αυτούς προκύπτει από το προσκομισθέν στην Επιτροπή έγγραφο της ΡΑΣ με αριθμό πρωτ. 13069/11-6-2020. Με το έγγραφο αυτό η ΡΑΣ αποστέλλει σε όλους τους εμπλεκόμενους με τις σιδηροδρομικές μεταφορές φορείς, πίνακα με τα νομοθετήματα που απαρτίζουν τους Εθνικούς Κανόνες Ασφάλειας και τους καλεί σε διαβούλευση, προκειμένου να κάνουν σχόλια και προτάσεις επ' αυτών ή και να της γνωστοποιήσουν τυχόν άλλα νομοθετήματα και αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης που θα μπορούσαν να ενταχθούν στους υφιστάμενους εθνικούς κανόνες ασφαλείας.
2. **Η Ελλάδα προχώρησε σε επαναξιολόγηση των υφιστάμενων Εθνικών Κανόνων Ασφάλειας,** σύμφωνα με τη σχετική υποχρέωση κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 8 της οδηγίας 2016/798. Η διαδικασία που ακολουθήθηκε, ήταν η ακόλουθη:
 - i. Μετά την τροποποίηση του ΓΚΚ το 2019, ομάδα εργασίας αποτελούμενη από εκπροσώπους του ΟΣΕ, της ΡΑΣ και το Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, ανέλαβε την επανεξέταση των εθνικών κανόνων ασφαλείας. Η ομάδα εργασίας λαμβάνοντας υπόψη το άρθρο 8 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 (βλ. άρθρο 60 του ν.4632/2019), το Παράρτημα II της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 (βλ. άρθρο 81 του ν.4632/2019) και το Προσάρτημα Θ του Παραρτήματος του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/773(ΤΠΔ ΟΡΕ), κατέληξε στα

νομοθετήματα εκείνα που συνιστούν τους εθνικούς κανόνες στον τομέα της ασφάλειας και τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης.

- ii. Οι εθνικοί κανόνες στον τομέα της ασφάλειας και τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης τέθηκαν σε ηλεκτρονική διαβούλευση με τους οργανισμούς του σιδηροδρομικού τομέα μέσω της ιστοσελίδας της ΡΑΣ. Η διαβούλευση διήρκησε έως τις 21 Ιουνίου 2020. Εν συνεχεία η ΡΑΣ υπέβαλλε τους εθνικούς κανόνες, τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και τα σχόλια της διαβούλευσης στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, προκειμένου (άρθρο 60 του ν.4632/2019 (Α'159)) να διαβιβασθούν στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της ΕΕ (ERA) και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, από όπου αξιολογούνται σύμφωνα με τα άρθρα 25 και 26 του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796.
 - iii. Τα συμπεράσματα της διαβούλευσης υπεβλήθησαν στον ERA από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών την 1^η Ιουλίου του 2022.
 - iv. Ο ERA απέστειλε στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών την αρχική του αξιολόγηση στις 5 Απριλίου του 2022.
 - v. Ακολούθησε σύσκεψη μεταξύ των δύο πλευρών την 1^η Ιουνίου του 2022, δηλαδή μεταξύ του ERA και της Ελλάδας εκπροσωπούμενης από τον ΟΣΕ, τη ΡΑΣ και το Υπουργείο. Στη συνέχεια η ελληνική πλευρά απέστειλε απόψεις και διευκρινήσεις στον ERA στις 15 Ιουλίου του 2022, επί των οποίων όμως ο ERA δεν απάντησε. Μάλιστα, εστάλη από το Υπουργείο υπενθυμιστικό ηλεκτρονικό μήνυμα στον ERA στις 4 Νοεμβρίου το 2022, όμως ο ERA δεν απάντησε.
 - vi. Πιθανώς ο λόγος που δεν ανταποκρίθηκε ο ERA, *(σύμφωνα με τα αναφερόμενα στην υπ. αριθμ. ΑΣ16.2/343575 επιστολή – πρόσκληση του Υπουργείου)* ήταν διότι στο μεταξύ βρισκόταν υπό επεξεργασία από την ΕΕ η τροποποίηση της Τεχνικής Προδιαγραφής Διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ). Η επεξεργασία αυτή τελικώς οδήγησε στην έκδοση του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2023/1693 της Επιτροπής, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) για το υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης» (TSI OPE).
 - vii. Μετά την έκδοση του ως άνω κανονισμού τον Αύγουστο του 2023 η διαδικασία αξιολόγησης των εθνικών κανόνων ασφάλειας επανεκκίνησε, επί τη βάση των νέων προδιαγραφών διαλειτουργικότητας, από τις αρμόδιες ελληνικές αρχές στις 14 Νοεμβρίου του 2023.
3. Ο ERA συνεπώς δεν εξέδωσε αρνητική γνώμη αναφορικά με τους Εθνικούς Κανόνες Ασφάλειας (την οποία αν είχε εκδώσει, θα έπρεπε και να κοινοποιήσει και στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή σύμφωνα με την οδηγία 2016/796), διότι στο μεταξύ είχαν μεταβληθεί οι προδιαγραφές διαλειτουργικότητας που ήταν η βάση της αξιολόγησης των εθνικών κανόνων, οι οποίοι συνεπώς σύμφωνα με το άρθρο 26 της οδηγίας 2016/796 συνεχίζουν να ισχύουν.

Μάλιστα η ΡΑΣ διενεργεί ελέγχους συμμόρφωσης με τους Εθνικούς Κανόνες Ασφάλειας, στις εταιρίες – παρόχους του μεταφορικού έργου, γεγονός που προκύπτει από τις δημοσιευμένες εκθέσεις ελέγχου. Πιο συγκεκριμένα, στο

πλαίσιο άσκησης της εποπτικής αρμοδιότητάς της το Δεκέμβριο του 2022 η ΡΑΣ διενήργησε έλεγχο συμμόρφωσης με τους Εθνικούς Κανόνες Συμμόρφωσης στην εταιρία GFR (πχ. βλ. σελ. 64 της Ετήσιας Έκθεσης Ασφάλειας του 2022).

4. Συνεπώς, ο ισχυρισμός των κομμάτων της αντιπολίτευσης ότι το Υπουργείο Μεταφορών δεν προχώρησε ως όφειλε στην έκδοση Εθνικών Κανόνων Ασφάλειας, είναι ψευδής και απολύτως εσφαλμένος. **Η χώρα διαθέτει, πέραν πάσης αμφιβολίας, εν ισχύ Εθνικούς Κανόνες Ασφαλείας με σημαντικότερο τον ΓΚΚ του 2019, δηλαδή τον Κανονισμό ο οποίος κατάφωρα παραβιάστηκε τη νύχτα του μοιραίου δυστυχήματος.**

4.8. Συμπεράσματα

4.8.1. Όπως προέκυψε από το σύνολο των στοιχείων και τις μαρτυρικές καταθέσεις, η ΡΑΣ διαδραματίζει σημαντικό ρόλο, ως εθνική αρχή ασφάλειας, στα ζητήματα που άπτονται της ασφάλειας της σιδηροδρομικής λειτουργίας, σε περισσότερα επίπεδα. Πέραν των αρμοδιοτήτων ελέγχου και πιστοποίησης προδιαγραφών ασφαλείας, η ΡΑΣ έχει ακόμη αρμοδιότητα επιβολής κυρώσεων σε περίπτωση που διαπιστώσει παραβάσεις.

4.8.2. Είναι απόλυτα σαφές, πρώτα απ' όλα από την οικεία νομοθεσία, ότι η ΡΑΣ είναι ανεξάρτητη ρυθμιστική αρχή, με όλες τις εγγυήσεις ανεξαρτησίας της λειτουργίας της. Τούτο σημαίνει ειδικότερα ότι, δεν υπάγεται στην εποπτεία κανενός Υπουργείου. Η ΡΑΣ ούτε δέχεται εντολές ή υποδείξεις, ούτε λογοδοτεί στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών ή άλλο όργανο της εκτελεστικής εξουσίας.

4.8.3. Θα πρέπει να αναφερθεί ότι παρόλη την αναφερόμενη υποστελέχωση, δεν έχει προκύψει αδυναμία της ΡΑΣ να ασκήσει τις νόμιμες αρμοδιότητες της. Η ίδια ουδέποτε έθεσε ζήτημα αδυναμίας άσκησης των αρμοδιοτήτων αυτών. Όπως μάλιστα προέκυψε από την εξέταση της κας Τσιαπαρίκου, έγιναν και αποσπάσεις υπαλλήλων από την ΡΑΣ σε άλλες υπηρεσίες. Μετά το 2019 το προσωπικό της σχεδόν διπλασιάστηκε (αυξήθηκε από 12 σε 21 άτομα), η δε λειτουργία της αναβαθμίστηκε νομοθετικά και επιχειρησιακά σε σημαντικό βαθμό. Στον τομέα ελέγχου της ασφάλειας απασχολούνται πέντε εξειδικευμένα άτομα (μηχανικοί). Επίσης η ΡΑΣ κατά τον χρόνο λειτουργίας της παρέσχε όλες τις απαιτούμενες άδειες και πιστοποιήσεις για τη λειτουργία του σιδηροδρόμου και ουδέποτε εισηγήθηκε ή επέβαλε την παύση της λειτουργίας του.

4.8.4. Δύο ειδικότερα ζητήματα που απασχόλησαν την Επιτροπή κατά την διαδικασία εξέτασης των μαρτύρων, σχετίζονται με τις αρμοδιότητες της ΡΑΣ για την πιστοποίηση της ικανότητας των μηχανοδηγών και για την πιστοποίηση της εκπαίδευσης των σταθμαρχών.

4.8.4.1. Όσον αφορά την πιστοποίηση της ικανότητας των μηχανοδηγών, η μάρτυρας κα Τσιαπαρίκου κατέθεσε ότι, την ευθύνη για την διενέργεια των ιατρικών εξετάσεων στους μηχανοδηγούς την έχει η σιδηροδρομική επιχείρηση. Η ΡΑΣ τηρεί μητρώο των ιατρών που είναι πιστοποιημένοι για την διενέργεια των εξετάσεων και των οποίων τα πιστοποιητικά γίνονται δεκτά. Επίσης, ότι τα ιατρικά πιστοποιητικά αποστέλλονται απευθείας από το νοσοκομείο όπου εργάζεται ο ιατρός στην ΡΑΣ, σε κλειστό φάκελο, ώστε να μην υπάρχει ζήτημα παρέμβασης στο περιεχόμενο του. Κατέθεσε επίσης ότι,

εάν παρέλθει ο χρόνος ισχύος των ιατρικών πιστοποιητικών, η ΡΑΣ οφείλει να προβεί σε ανάκληση της άδειας του μηχανοδηγού.

4.8.4.2. Όσον αφορά την εκπαίδευση των σταθμαρχών, όπως κατέθεσε η μάρτυρας κα Τσιαπαρίκου, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία (άρθρο 65 παρ. 2 του ν. 4632/2019), ο ΟΣΕ είναι υπεύθυνος για την κατάρτιση του προσωπικού που εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφαλείας. Σε εκτέλεση της υποχρέωσης αυτής καταρτίζει και υποβάλλει στην ΡΑΣ πρόγραμμα εκπαίδευσης το οποίο η ΡΑΣ εγκρίνει, στο πλαίσιο των καθηκόντων της ως αρμόδιας Εθνικής Αρχής Ασφάλειας, σύμφωνα με το τελευταίο εδάφιο του άρθρου 65 παρ. 2 του ν. 4632/2019 ('Α159).

Η κα Τσιαπαρίκου κατέθεσε επίσης ότι, σε ελέγχους που είχαν γίνει από την ΡΑΣ πριν το δυστύχημα δεν είχε παρατηρηθεί κάποιο ζήτημα κατά την διάρκεια της εκπαίδευσης των σταθμαρχών.

4.8.5. Σε περίπτωση που η ΡΑΣ είχε διαπιστώσει ζητήματα ασφαλείας στις σιδηροδρομικές μεταφορές είτε κενά ασφαλείας στους υφιστάμενους κανονισμούς και συστήματα, θα έπρεπε να προχωρήσει άμεσα στη λήψη μέτρων στο πλαίσιο άσκησης της εποπτείας που ασκεί με βάση το άρθρο 69 (άρθρο 17 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798) του ν. 4632/2019 ακόμη και στον περιορισμό ή αναστολή των σχετικών δραστηριοτήτων, ούσα αρμόδια για τη εφαρμογή μέτρων ασφαλείας σύμφωνα με την παρά. 6 του ως άνω άρθρου περί άσκησης εποπτείας, το οποίο αναφέρει ότι: «6. Αν, κατά τη διενέργεια της εποπτείας, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εντοπίσει σοβαρό κίνδυνο για την ασφάλεια, μπορεί ανά πάσα στιγμή να εφαρμόσει προσωρινά μέτρα ασφαλείας, ιδίως άμεσο περιορισμό ή αναστολή των σχετικών δραστηριοτήτων».

4.8.6. Η χώρα διαθέτει, πέραν πάσης αμφιβολίας, εν ισχύ Εθνικούς Κανόνες Ασφαλείας με σημαντικότερο τον ΓΚΚ του 2019, δηλαδή τον Κανονισμό ο οποίος κατάφωρα παραβιάστηκε τη νύχτα του μοιραίου δυστυχήματος.

5. Η ΣΥΜΒΑΣΗ 717/2014 ΜΕ ΤΙΤΛΟ «ΑΝΑΤΑΞΗ ΚΑΙ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ – ΤΗΛΕΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ 70 ΑΛΛΑΓΩΝ ΤΡΟΧΙΑΣ ΣΕ ΕΝΤΟΠΙΣΜΕΝΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ ΑΘΗΝΑ – ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ – ΠΡΟΜΑΧΩΝΑΣ»

5.1 Συμβάσεις συστημάτων σηματοδότησης – τηλεδιοίκησης από το 1985 έως το 2001 - Η αναγκαιότητα σύναψης της Σύμβασης 717/2014

Από το 1985 έως το 2001 εγκαταστάθηκαν συστήματα σηματοδότησης – τηλεδιοίκησης στα τμήματα της σιδηροδρομικής γραμμής από Αθήνα μέχρι Προμαχώνα μέσω 15 συμβάσεων με αναθέτουσες αρχές τον ΟΣΕ και την ΕΡΓΟΣΕ και συνολική δαπάνη 223 εκατ. Ευρώ. Μάλιστα με βάση τα έργα που περιλαμβάνονται στον Πίνακα με τίτλο «Συμβάσεις εγκατάστασης συμβατικής σηματοδότησης επί του άξονα Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Προμαχώνας (πλην Τιθορέα - Δομοκός)» και τον οποίο κατέθεσε στα πρακτικά ο εισηγητής της ΝΔ κος Λάζαρος Τσαβδαρίδης, για το τμήμα εντός του οποίου έλαβε χώρα το τραγικό δυστύχημα, δηλαδή στο τμήμα Λάρισα – Πλατύ, συνήφθη η σύμβαση 923 του 1997, η οποία ήταν συμπληρωματική σύμβαση της αρχικής σύμβασης 874 του 1995, καθώς και οι συμβάσεις 135 το 1998 και 245 του 2000. Ο εισηγητής της ΝΔ ανέφερε τα σχετικά στοιχεία έργων τα οποία επιβεβαίωσε ο μάρτυρας κ. Χρήστος Τσίτουρας, Διευθύνων Σύμβουλος και Γενικός Διευθυντής της ΕΡΓΟΣΕ από το 1996 έως το 2004. Πιο συγκεκριμένα κατά την εξέταση του ως άνω μάρτυρα αναφέρθηκε:

«ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κατανοητά όλα αυτά. Ωραία. Από εισήγηση της ΕΡΓΟΣΕ, που θα καταθέσω και στα Πρακτικά, του έτους '17 προκύπτει ότι από το '97 έως το 2003, που είστε εσείς παρών στην ΕΡΓΟΣΕ, υπήρχαν σε εξέλιξη οι ακόλουθες συμβάσεις σηματοδότησης: Στο τμήμα Αθήνα-Οινόη-Τιθορέα οι συμβάσεις 215 του 2000 και 378 του 2002. Στο τμήμα Λάρισα - Πλατύ οι συμβάσεις 923 του '97, η οποία ήταν συμπληρωματική σύμβαση της 874 του '95, οι 135 το '98 και 245 του 2000. Στο τμήμα Πλατύ-ΤΧ1 οι συμβάσεις 859 του '99 και 406 του 2003.

Οι συμβάσεις αυτές, αθροιζόμενες, φαίνεται να είχαν συνολικό οικονομικό αντικείμενο προϋπολογισμό, περίπου, 36 εκατομμύρια ευρώ. Εάν προσθέσουμε και τη σύμβαση 874 του '95, που αφορούσε στην αμφίδρομη σηματοδότηση με τηλεδιοίκηση στο τμήμα Λάρισα-Πλατύ, συνέχεια της οποίας, όπως είπα, ήταν η συμπληρωματική σύμβαση 923 του '97 και που είχε προϋπολογισμό 27,8 εκατομμύρια ευρώ, τότε το συνολικό οικονομικό αντικείμενο των εν λόγω συμβάσεων για σύστημα σηματοδότησης, ανέρχεται στα 64 εκατομμύρια ευρώ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΤΣΙΤΟΥΡΑΣ (Μάρτυς): Έχει παρέλθει εικοσαετία από τότε και πλέον. Τα στοιχεία που δώσατε θα είναι ακριβή. Νομίζω ότι το 2004 μετά τους Ολυμπιακούς Αγώνες, όταν και αποχώρησα από τη θέση, τα έργα σηματοδότησης και με τη βοήθεια των συμβούλων από το εξωτερικό, αλλά και με τη συνδρομή της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είχαν εκτελεστεί τα περισσότερα σε χρονοδιαγράμματα τα οποία είχαν κάποιες παρεκκλίσεις. Και οι παρεκκλίσεις των χρονοδιαγραμμάτων εκείνη την εποχή ήταν, κυρίως, διότι τα έργα αυτά εκτελούντο σε εν ενεργεία γραμμές και αυτό δημιουργούσε πάντα πολλές δυσκολίες και πολλές φορές ο ΟΣΕ έκανε παρεμβάσεις, ούτως ώστε να δούμε ποιο είναι το optimum σενάριο, για να μπορέσουν να εκτελεστούν και τα έργα, αλλά να λειτουργεί ουσιαστικά και ο σιδηρόδρομος.

Αρα τώρα πόσα είχαν περαιωθεί την περίοδο τη συγκεκριμένη και πόσα είχαν μείνει εν εξελίξει δεν μπορώ να θυμάμαι, αλλά νομίζω ότι αυτά είναι στα αρχεία της ΕΡΓΟΣΕ και θα μπορούμε, αν θέλετε, να τα βρούμε επακριβώς ως έχουν.»

Ωστόσο, τα πιο πάνω συστήματα, όπως προέκυψε από τις μαρτυρικές καταθέσεις ενώπιον της Επιτροπής, να μεν εγκαταστάθηκαν σε μεγάλο μέρος και λειτούργησαν ανεξάρτητα και τμηματικά ωστόσο **ποτέ δεν τέθηκαν ενιαία και στο σύνολό τους σε λειτουργία**. Οι λόγοι για τους οποίους συνέβη αυτό είναι πολλοί και σχετίζονται με διαχρονικά και επαναλαμβανόμενα προβλήματα, τα οποία κυρίως συνοψίζονται στα ακόλουθα:

(α) Καταρχήν, επρόκειτο για συστήματα που **χαρακτηρίζονταν από ανομοιογένεια** ως προς τον εξοπλισμό και τις τεχνικές λύσεις, γεγονός που καταδείκνυε την διαχρονική έλλειψη ενιαίου σχεδιασμού που τελικώς οδήγησε **σε πλήρη ασυμβατότητα** μεταξύ τους. Μάλιστα, σύμφωνα με το Πόρισμα της Επιτροπής Εμπειρογγνωμόνων² τα σιδηροδρομικά έργα αποτέλεσαν πεδίο έντονου ανταγωνισμού μεταξύ των διαφόρων εργολάβων, κατασκευαστών, προμηθευτών (συνήθως αλλοδαπών). Οι προδιαγραφές ήταν συχνά διαφορετικές από ένα τμήμα κάποιων χιλιομέτρων ως προς το επόμενο (επίσης κάποιων χιλιομέτρων), με συνέπεια ασυμβατότητες μεταξύ των τμημάτων ενός ενιαίου κατά τα άλλα έργου. Στην πανσπερμία προδιαγραφών συνέβαλλε και το γεγονός ότι δεν υπάρχουν στη σιδηροδρομική τεχνολογία ενιαίες προδιαγραφές διεθνώς, καθώς κάθε μεγάλη Ευρωπαϊκή χώρα έχει τη δική της τεχνολογία, την οποία προσπαθεί να προωθήσει σε μικρές χώρες όπως η Ελλάδα. Το αντίθετο συμβαίνει στα έργα υποδομών αεροδρομίων. Έτσι, στο τμήμα Τιθορέα-Δομοκός υπάρχουν συστήματα που δεν είναι συμβατά με τα συστήματα στα υπόλοιπα τμήματα του άξονα Αθήνας- Θεσσαλονίκης.

Η Επιτροπή έκρινε επίσης ότι τα σιδηροδρομικά έργα στο μέλλον θα πρέπει να γίνουν με ενιαίες και τις ίδιες προδιαγραφές παντού, χωρίς αδικαιολόγητες κατατμήσεις, με ακριβή εκτίμηση προϋπολογισμού, αξιόπιστο χρονοδιάγραμμα υλοποίησης, ανάλυση κινδύνων για παρεκκλίσεις από τον προϋπολογισμό και το χρονοδιάγραμμα και θέσπιση «πόθεν έσχες» για οποιονδήποτε πραγματοποιεί κάποια πιστοποίηση έργου.

(β) Ένα άλλο διαχρονικό ζήτημα ήταν εκείνο **των βανδαλισμών, των κλοπών και των εκτεταμένων ζημιών του δικτύου** το οποίο όμως δεν κατέστη δυνατόν να αντιμετωπιστεί. Στο ζήτημα αυτό αναφέρθηκαν εκτενώς οι μάρτυρες, πρώην Υπουργοί Μεταφορών κ.κ Χρυσοχοϊδης, Βερελής και Χατζηδάκης, καθώς και ο πρώην Πρόεδρος και Δ/νων Σύμβουλος του ΟΣΕ κ. Θεοφανόπουλος οι οποίοι ανέφεραν:

- Ο κος Βερελής ανέφερε χαρακτηριστικά για τις κλοπές και τους βανδαλισμούς του δικτύου:

«ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Μάρτυς): Ναι και, καταρχήν, να σας πω ότι αυτό είναι κάτι που είναι δυσάρεστο. Γιατί είναι δυσάρεστο; Διότι αν τούτο το τηλέφωνο, το οποίο το αγόρασα πρόσφατα και ακριβά, το αφήσω δέκα χρόνια κλειστό, είναι βέβαιο ότι όταν το ξανανοίξω δεν θα λειτουργεί. Θέλω να πω με αυτό ότι επειδή εγκαταλείφθηκαν τα έργα αυτά, εγκαταλείφθηκαν σε ορέξεις διαφόρων, με βασικά και πιο εντυπωσιακά

² Πόρισμα Επιτροπής Εμπειρογγνωμόνων για το σιδηροδρομικό δυστύχημα στα Τέμπη στις 28.2.2023 (Επιτροπή Γεραπετρίτη) (σελ. 205).

δρώντες τους ανθρώπους οι οποίοι πηγαίνουν και κανιβαλίζουν εγκαταστάσεις για καλώδια, για πίνακες, για τον χαλκό που υπάρχει μέσα, για τον χρυσό που υπάρχει σε κάποια πράγματα. Αυτό είναι κάτι το οποίο υπάρχει και τώρα, και το παρακολουθείτε και το βλέπετε. Και είναι κάτι που δύσκολα μπορεί να τιθασευτεί.

Τότε, λοιπόν, επειδή υπήρχαν τέτοια φαινόμενα, τα οποία δημιουργούσαν και επικίνδυνες καταστάσεις για το σιδηρόδρομο, κάναμε μια προσπάθεια. Δεν απέδωσε η προσπάθεια με την Αστυνομία. Κατέφυγα στην ΕΥΠ. Η ΕΥΠ έκανε καλή δουλειά, μπόρεσε και έπιασε κάποιους. Αυτό στο οποίο όμως δεν έγινε τίποτα ήταν οι κλεπταποδόχοι, που και αυτό είναι μεγάλο θέμα σήμερα. Είναι τα χυτήρια τα οποία παίρνουν τα υλικά, τα χύνουν, τα κάνουν χελώνες και τα πουλάνε.

Και εκεί απορώ κι εγώ πως σήμερα η Ελληνική Αστυνομία και διάφορες άλλες Αρχές δεν έχουν εντοπίσει και δεν έχουν τιμωρήσει και δεν έχουν σφραγίσει αυτά τα χυτήρια, τα οποία εν πολλοίς είναι παράνομα. Στην περιοχή της Θήβας υπάρχουν τέτοια. Κρύβονται μέσα σε καταυλισμούς. Αυτή η μάστιγα δεν θα τελειώσει, εάν δεν πάμε στην πηγή.»

- **Ο κος Χρυσοχοΐδης** σε ερώτηση του εισηγητή του ΚΚΕ και Καραθανασόπουλου ανέφερε σχετικά με τις κλοπές και τις δολιοφθορές τα κάτωθι:

«**ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Μάρτυς):** Η 717 του 2013 αφορούσε «ομπρέλα», τηλεδιόκιση και σηματοδότηση, ανάταξη. Το άλλο αφορούσε, κύριε Καραθανασόπουλε, αν θυμάστε, τις δύο σήραγγες, τη σήραγγα στα Καμένα Βούρλα και τη σήραγγα και το καινούργιο έργο στον Δομοκό, δηλαδή αφορούσε έργα εγκαταλειμμένα, όχι απλώς τηλεδιόκισης και σηματοδότησης, αλλά έργα κατασκευής που εγκαταλείφθηκαν από εταιρείες οι οποίες πτώχευσαν, χρεοκόπησαν και ανέλαβαν κάποιοι άλλοι. Εν πάση περιπτώσει, δεν ήταν κατασκευαστικά έργα.

Όντως, όμως, όπως είπα και στην αρχή, υπήρχαν έργα τηλεδιόκισης και σηματοδότησης επί είκοσι σχεδόν χρόνια, τα οποία υπέστησαν κλοπές, δολιοφθορές, καταστροφές, με αποτέλεσμα να χρειάζεται πια μια... Και η 717 τι έκανε; Ξεκινώντας από το '10, έγινε μια προσπάθεια να βελτιωθεί συνολικά η λειτουργία και η ασφάλεια του συστήματος. Πώς έγινε αυτό; Με το να συγκροτηθούν κάποιες ομάδες στην ΕΡΓΟΣΕ και στον ΟΣΕ, να γίνει η καταμέτρηση, η αποτύπωση των προβλημάτων και στη συνέχεια οι τεχνικές προδιαγραφές ενός έργου που ουσιαστικά ήταν η ανάταξη όλου αυτού του συστήματος από την Πάτρα -χοντρικά το λέω- μέχρι την Αλεξανδρούπολη, σε πρώτη φάση μέχρι το Πλατύ Θεσσαλονίκης και μετά μέχρι το βόρειο τμήμα μέχρι την Αλεξανδρούπολη. Άρα, λοιπόν, ήταν ένα κατεστραμμένο δίκτυο, το οποίο κλήθηκε αυτή η σύμβαση να ανατάξει.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Οι λόγοι, όμως. Είπατε μόνο η δολιοφθορά, δηλαδή δεν μπορούσε το κράτος να αντιμετωπίσει ακόμη και αυτά τα ζητήματα δολιοφθοράς που υπήρχαν ή υπήρχαν και άλλοι λόγοι, ασυμβατότητα συστημάτων, τα οποία είχαν εγκατασταθεί σε πρότερο χρόνο και τα οποία μέσα σε πολύ λίγο χρονικό διάστημα θεωρήθηκαν μη συμβατά με τις νέες εξελίξεις;

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Μάρτυς): Όχι. Τα συστήματα δούλευαν, δούλεψαν κάποιο διάστημα. Όταν άρχισαν αυτές οι καταστροφές σε διάφορα σημεία, εγώ για παράδειγμα θυμάμαι ότι όταν ήμουν Υπουργός Προστασίας του Πολίτη το '10, είχε γίνει ένα ειδικό σχέδιο ενάντια στις κλοπές χαλκού, αυτού του υλικού στις γραμμές που δυστυχώς ήταν αντικείμενο κλοπών και δολιοφθορών από διάφορες ομάδες

εγκληματικές και ήταν ένα φαινόμενο που κράτησε πάρα πολλά χρόνια. Συνεπώς, αυτός ήταν λόγος.

Στη συνέχεια η συμβατοποίηση –να το πω έτσι-, η δημιουργία μιας συμβατότητας προέκυψε με την 717, διότι πια ήταν ένα έργο-«ομπρέλα» και μπορούσε να ενιαιοποιήσει λειτουργικά και επίσης τεχνικά όλο το σύστημα.

- **Ο κος Χατζηδάκης** σε ερώτηση του εισηγητή του ΣΥΡΙΖΑ κου Κόκκαλη ανέφερε σχετικά με τις κλοπές και τις δολιοφθορές τα κάτωθι

«ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Είπατε ότι όταν τριάντισι χρόνια αργότερα ήμουν αρμόδιος για ένα χρόνο για τα θέματα των μεταφορών διαπίστωσα ότι τμήματα του δικτύου είχαν βανδαλιστεί με αποτέλεσμα να μην λειτουργεί σε πολλά τμήματα η τηλεδιοίκηση και η ηλεκτροκίνηση.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Μάρτυς): Το ίδιο επαναλαμβάνω και σήμερα. Στα τμήματα αυτά, όμως, δεν ήταν μέσα ο σταθμός της Λάρισας.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Συγγνώμη, και ως Υπουργός το 2012 δεν αναζητήσατε ευθύνες;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Μάρτυς): Σε ποιους;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Τι λέτε, κύριε Χατζηδάκη;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Μάρτυς): Όχι. Μισό λεπτό.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Βλέπω ζωηρεύει η κουβέντα τώρα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Μάρτυς): Ξέρετε ότι το θέμα αυτό είναι ένα θέμα, το οποίο υπάρχει όχι μόνο στην Ελλάδα, αλλά σε όλη την Ευρώπη.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Κύριε Υπουργέ, αφήστε λίγο τα παραδείγματα στην Ευρώπη, μιλάμε επί του πρακτέου. Σας ρωτώ, το 2012 είπατε ότι τα βρήκατε διαλυμένα, ως Υπουργός αναζητήσατε ευθύνες, επιβάλλατε κυρώσεις;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Μάρτυς): Είπα και επαναλαμβάνω ότι γύρισα το 2012 στο Υπουργείο και βρήκα, όπως εσείς διαβάσατε προηγουμένως, τμήματα του δικτύου βανδαλισμένα.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Τα περισσότερα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Μάρτυς): Είναι γνωστό ότι υπάρχουν διάφορες ομάδες -αναζητήστε τις, δεν είμαι εγώ αστυνομικός για να αρχίσω να κατονομάζω ούτε μπορώ να μιλάω απλά και μόνο με υποψίες και με φημολογίες- οι οποίες μπαίνουν μέσα και βανδαλίζουν δίκτυα. Αυτό γίνεται και στην Ελλάδα και σε μικρότερο βαθμό στην Ευρώπη. Στην Ευρώπη λόγω καλύτερης οργάνωσης υπάρχουν και securities, τα οποία πληρώνονται από τους αντίστοιχους οργανισμούς σε κάποιες χώρες, στη Γαλλία νομίζω, προκειμένου να ελέγχεται η κατάσταση, κλπ. Εμείς γυρίσαμε –υπενθυμίζω- σε μια χώρα που τότε ήταν υπό καθεστώς επιτροπείας ουσιαστικά, με την τρόικα εδώ και βρήκα, μετά από τριάντισι χρόνια που γύρισα, τμήματα του δικτύου βανδαλισμένα. Η πρώτη μου φροντίδα ήταν προφανώς να απευθυνθώ στην αστυνομία. Το είχε κάνει και ο κ. Στυλιανίδης παλιότερα στο μέτρο του δυνατού να ελέγχει την κατάσταση. Η σύλληψη των υπόπτων και όποιων τα κάνουν αυτά δεν είναι δουλειά του Υπουργείου, είναι δουλειά της αστυνομίας και από εκεί και πέρα ήρθαμε σε επαφή με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Και όπως έχω σημειώσει -το επαναλαμβάνω και εδώ- η

Ευρωπαϊκή Επιτροπή στην αρχή δεν ήθελε να επαναχρηματοδοτήσει τα έργα αυτά, διότι θεωρούσε ότι τα έχει πληρώσει και ότι δεν θα έπρεπε να τα ξαναπληρώσει.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Άδικο είχε;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Μάρτυς): Κοιτάξτε. Αν πιστεύετε εσείς, κύριε Κόκκαλη, ότι θα έπρεπε να τα πληρώσουμε εμείς, δηλαδή το ελληνικό δημόσιο και όχι ξανά η Commission, όπως εμείς κάναμε, να το καταγράψουμε στη θέση σας.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Κύριε Χατζηδάκη, θα σας κάνω μια ερώτηση. Φτιάχνετε ένα έργο, ξοδεύονται χρήματα...»

- Ο κος Θεοφανόπουλος σε ερώτηση του εισηγητή της ΝΔ ανέφερε τα κάτωθι:

«ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Προκύπτει, λοιπόν, το ερώτημα. Αφού, λοιπόν, έχουμε βάλει τα μηχανήματα αυτά που έπρεπε να υπάρχουν στον σιδηρόδρομο για να λειτουργούν και να είναι ασφαλής η λειτουργία του σιδηροδρόμου, τα οποία τα είχαμε βάλει το 2000, το 2003, το 2004, το 2005, τα βάλαμε, ήταν εκεί, συντηρήθηκαν και σωστά λειτουργούσαν, όπως μας λέτε. Για ποιον λόγο, λοιπόν, πέντε χρόνια μετά δημοπρατήσαμε με την 717 τα ίδια ακριβώς πράγματα;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Ο λόγος είναι πολύ απλός. Διότι η σηματοδότηση που είχε εγκατασταθεί, όπως είχε εγκατασταθεί, με τις αδυναμίες της και την πολυσπερμία που υπήρχε, δεν ξέρω αν σας το είπαν αυτό ...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Τι αδυναμίες είχε;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Υπήρχε μια πολυσπερμία στη σηματοδότηση. Ήταν άλλη στη νότια Ελλάδα και άλλη στη βόρεια Ελλάδα. Όμως, δεν ήταν το πρόβλημα η πολυσπερμία. Λειτουργούσε μέχρι το '12 πλήρως και μετά απεικονιστικά μόνο. Ξέρετε ποιος ήταν ο λόγος; Οι βανδαλισμοί, οι κλοπές των καλωδίων και των κυκλωμάτων γραμμής από τις γνωστές και μη εξαιρετέες ευπαθείς ομάδες. Εγώ δεν έχω κανένα φόβο να φτάσω να κατονομάσω το θέμα στο παρά ένα. Το τι υπαινίσσομαι είναι γνωστό σε όλους.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Η συντήρηση δεν περιλάμβανε και την αποκατάσταση των βανδαλισμών;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Η αποκατάσταση των βανδαλισμών δεν είναι εύκολη, γιατί ο άλλος όταν σου κλέβει ένα καλώδιο δύο μέτρα και εσύ πρέπει να βρεις πού είναι και πρέπει να κάνεις εκτεταμένες διαδικασίες αποκατάστασης και αυτό γενικεύεται σε όλο το δίκτυο, δεν είναι εύκολο, αλλά η 717 υπήρξε ως ανάγκη επειδή το σύστημα βανδαλίστηκε, όχι ότι δεν συντηρήθηκε επιμελώς. Σε αυτό είμαι κατηγορηματικός.

(γ) Επιπλέον, τα συστήματα κατέστησαν σταδιακά μη λειτουργικά, καθώς παρουσίαζαν σοβαρές βλάβες λόγω της ελλιπούς ή κακής συντήρησης στην μετακατασκευαστική περίοδο. Τούτο διότι μετά τη λήξη της περιόδου συντήρησης από τον εκάστοτε κατασκευαστή, όπως αυτή προβλέπονταν στις σχετικές εργολαβικές συμβάσεις, την ευθύνη συντήρησής του αναλάμβανε ο ΟΣΕ ο οποίος όμως δεν διέθετε ούτε τα μέσα ούτε την σχετική τεχνογνωσία για να συντηρήσει επαρκώς τα σχετικά δίκτυα και συστήματα.

Χαρακτηριστική ως προς τα ανωτέρω, υπήρξε η προφορική μαρτυρική κατάθεση του κ. Χρήστου Τσίτουρα ο οποίος διετέλεσε Διευθύνων Σύμβουλος και Γενικός Διευθυντής της ΕΡΓΟΣΕ από το 1996 έως το 2004 και ο οποίος ανέφερε ότι:

«ΧΡΗΣΤΟΣ ΤΣΙΤΟΥΡΑΣ (Μάρτυς): Δεν είμαι πρόθυμος να σας απαντήσω λεπτομερώς, αλλά οι συμβάσεις αυτές ήταν αναγκαίες να γίνουν την εποχή εκείνη.

Εγκρίνοντο από τους ειδικούς συμβούλους που είχαμε, με την έγκριση πάντα και της Ευρωπαϊκής Ένωσης που ουδέποτε εξέφρασε αντίθεση κατά τις Επιτροπές Παρακολούθησης.

Στο ερώτημά σας γιατί αφού δαπανήθηκαν όλα αυτά τα χρήματα, περίπου 64 εκατομμύρια ευρώ για τα διάφορα τμήματα και φτάσαμε σ' ένα σημείο μετά από αρκετά χρόνια να μην έχουμε, η απάντηση είναι απλούστατη. Τα έργα αυτά έχουν μια περίοδο που ο κατασκευαστής τους, ο εργολάβος, μία απ' αυτές τις μεγάλες εταιρείες που αναλάμβαναν τα έργα, είχε επί μία τριετία την προμήθεια των ανταλλακτικών και της συντήρησης. Αυτό γίνετο διότι όλες οι ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις παρουσιάζουν αρκετές «παιδικές ασθένειες» ακριβώς μετά την περαίωση του κατασκευαστικού χρόνου. Άρα επί μία τριετία περίπου –σε κάποιες περιπτώσεις η τριετία ήταν και διετία, τους χρόνους αυτούς των προδιαγραφών βέβαια τους κανόνιζαν οι ειδικοί με την τεχνογνωσία που ήταν για τα θέματα τηλεδιοίκησης και σηματοδότησης που ήταν η γερμανική Obermayer- το χρονικό διάστημα που απαιτείτο για να γίνουν αυτά τα έργα και να παραδοθούν ήταν το προδιαγραφέν και στις συμβάσεις και δεν νομίζω να υπήρχαν πολλές παρεκκλίσεις.

Τι συνέβη στη συνέχεια; Στη συνέχεια νομίζω –και αυτό είναι αντιληπτό προς όλους- ότι τόσο στα θέματα σηματοδότησης, τηλεδιοίκησης όσο και στα θέματα ηλεκτροκίνησης η μετά περίοδος από τις κατασκευαστικές εγγυήσεις δεν ετηρούντο, διότι στα συστήματα αυτά, όπως ξέρετε και από τις μικρότερες βιομηχανικές εγκαταστάσεις κλπ., ένα κύριο θέμα είναι η συντήρηση των δικτύων. Ό,τι δεν συντηρήσεις, είναι μαθηματικά γνωστό ότι θα απαξιωθεί, δεν θα μπορεί να λειτουργήσει και στη συνέχεια νομίζω ότι δεν θα

υπάρχει η κατάλληλη τηλεδιοίκηση ή υπηρεσία που προβλέπεται στην ηλεκτροκίνηση, άρα ο κύριος λόγος –νομίζω- που υπήρχαν στη μετακατασκευαστική περίοδο και τη λήξη της περιόδου συντήρησης από τις συμβατικές υποχρεώσεις των αναδόχων, ήταν ότι δεν υπήρχαν οι ανάλογες συμβάσεις ή η κατάλληλη τεχνογνωσία στον ΟΣΕ, ούτως ώστε να μπορεί να συντηρήσει αυτά τα θέματα.

Θα σας πω κάτι το οποίο έχω ζήσει, διότι όπως σας είπα ήμουν για εξήμισι χρόνια διευθύνων σύμβουλος και Πρόεδρος στο Αττικό Μετρό, στο Μετρό από την πρώτη μέρα που δρομολογήθηκαν αυτά τα έργα, πάντα γίνετο μνεία ειδική για όλες τις συντηρήσεις και απ' ό,τι γνωρίζω ...»

Παρά την υψηλότερη δαπάνη των 250 εκ. ευρώ, το 2010 κατέστη επιτακτική ανάγκη η λειτουργική ενοποίηση του εξοπλισμού στο τμήμα του σιδηροδρομικού δικτύου από την Αθήνα έως τον Προμαχώνα (πλην του τμήματος Τιθορέας – Δομοκού). Ωστόσο, το βασικό το βασικό ζήτημα που ανέκυψε ήταν ακριβώς η παλαιότητα και ανομοιογένεια του εξοπλισμού που επρόκειτο να αναβαθμιστεί, απόρροια της εγκατάστασής του, με πολλαπλές συμβάσεις και σε διαφορετικές χρονικές περιόδους (από 15 ως και πριν 30 χρόνια).

Προς το σκοπό αυτό, κατά τα έτη 2011 - 2012 αποφασίστηκε η δημοπράτηση έργου με αντικείμενο την ανάταξη/αναβάθμιση του συστήματος σηματοδότησης-τηλεδιοίκησης στο ανωτέρω τμήμα, συντάχθηκαν τα τεύχη δημοπράτησης και προκηρύχθηκε ο διαγωνισμός για την εκτέλεση του έργου. Κατά τη σύνταξη των Τευχών Δημοπράτησης του έργου³ το 2013 προέκυψαν διαφωνίες και προβλήματα μεταξύ ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ. Τελικώς το 2014 ολοκληρώθηκε η διαγωνιστική διαδικασία και υπεγράφη η Σύμβαση 717/2014. Η αναγκαιότητα σύναψης επιβεβαιώθηκε από τον πρώην Υπουργό κο Μιχάλη Χρυσοχοϊδη, κατά τη θητεία του οποίου υπεγράφη η επίμαχη σύμβαση. Στην κατάθεσή του μάλιστα ο κος Χρυσοχοϊδης ανέφερε:

«ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Μάρτυς): Ναι. Όπως είπατε πολύ σωστά, τις δεκαετίες του 1990 και του 2000, εγκαταστάθηκαν στο σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας, τμηματικά, διάφορα συστήματα σηματοδότησης. Ωστόσο αυτά τα συστήματα στην πορεία έγιναν αντικείμενο δολιοφθορών, κλοπών, φυσικής φθοράς, με αποτέλεσμα κατά τον χρόνο που ξεκίνησε η διαδικασία προετοιμασίας του διαγωνισμού, το 2010 -θυμίζω λοιπόν ότι 2010 ξεκινάει η διαδικασία...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Το 2011 είπα εγώ.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Μάρτυς): Ναι, το 2010 ξεκινά η προετοιμασία, το 2014 υπογράφεται η σύμβαση. Το σύστημα αντιμετώπιζε πια σοβαρά και σημαντικά προβλήματα ασφαλείας και λειτουργικότητας, γεγονός που καθιστούσε επιβεβλημένη την ανάταξη και αναβάθμιση των εν λόγω συστημάτων. Αυτό επιβεβαιώνεται αρμοδίως τόσο από τις υπηρεσίες των αρμόδιων φορέων, που είναι αρμόδιοι για τη διαχείριση του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου, ο ΟΣΕ δηλαδή, και όπως επίσης οι φορείς για την υλοποίηση των σιδηροδρομικών έργων, που ήταν η ΕΡΓΟΣΕ, όσο επίσης και οι αρχές για τη χρηματοδότηση, που ήταν οι ευρωπαϊκές αρχές, οι διαχειριστικές αρχές. Συνεπώς, αυτή είναι η απάντηση, ότι το δίκτυο ουσιαστικά ήταν κατεστραμμένο για τους λόγους που προανέφερα.

Εν κατακλείδι, η σύμβαση 717 ήταν μία αναγκαία σύμβαση, με πολλές όμως ιδιαιτερότητες και δυσκολίες, αφού το αντικείμενο της ήταν η αναβάθμιση/ανάταξη εξοπλισμού που ήταν εξ' αρχής ανομοιογενής, καθώς είχε εγκατασταθεί σε διαφορετικές χρονικές περιόδους, με διαφορετικές τεχνικές λύσεις και σε πολλές περιπτώσεις ήταν παρωχημένος, ήδη πριν την υπογραφή της σύμβασης ενώ στο πέρασμα των ετών το δίκτυο συνολικά είχε υποστεί εκτεταμένες φθορές, βλάβες και κλοπές.

5.2 Η δημοπράτηση του έργου και το αντικείμενο της Σύμβασης 717/2014

Με την υπ' αριθμ. 717/2013 Διακήρυξη της ΕΡΓΟΣΕ προκηρύχθηκε η εκτέλεση του έργου «Ανάταξη και αναβάθμιση του συστήματος σηματοδότησης-τηλεδιοίκησης και αντικατάσταση 70 αλλαγών τροχιάς σε εντοπισμένα τμήματα του άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Προμαχώνας», έργο το οποίο χρηματοδοτήθηκε από το Ε.Π. «Ενίσχυση Προσπελασιμότητας 2007-2013» του ΕΣΠΑ κατά 85%.

Σύμφωνα με τη σχετική διακήρυξη⁴ αντικείμενο του έργου ήταν:

³ Έκθεση Πραγματογνωμοσύνης 19.06.2023 (σελ.129)

⁴ Οκτώβριος 2013

- i. η αποκατάσταση (ανάταξη) των συστημάτων Σηματοδότησης – Τηλεδιοίκησης, ώστε αυτά να επανέλθουν στην καλή λειτουργική τους κατάσταση αλλά και η αναβάθμιση μέσω προσθήκης δυνατοτήτων και νέων λειτουργιών.
- ii. η εγκατάσταση καλωδίου οπτικών ινών κατά μήκος του έργου.
- iii. η αναβάθμιση των Σ. Σ. μεταξύ ΟΙΝΟΗΣ – ΔΑΥΛΕΙΑΣ και μεταξύ ΔΟΜΟΚΟΥ – ΛΑΡΙΣΑΣ, και συγκεκριμένα η αντικατάσταση των υφιστάμενων αλλαγών τροχιάς με αρμούς, με νέες αλλαγές συγκολλημένες επί στρωτήρων από σκυρόδεμα ή επί ξύλινων.
- iv. η αποκατάσταση της σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκη - Κιλκίς, στο τμήμα μεταξύ χ.θ. 29+500 (Νέα Φιλαδέλφεια) και χ.θ. 37+074 (Γαλλικός).

Η συμβατική προθεσμία εκτέλεσης του έργου, σύμφωνα με τα τεύχη του διαγωνισμού προβλέπονταν σε είκοσι τέσσερις (24) ημερολογιακούς μήνες από την ημέρα υπογραφής της σύμβασης. Οι αποκλειστικές και ενδεικτικές τμηματικές προθεσμίες του έργου, αναφέρονταν στην Ε.Σ.Υ.

5.3 Το ιστορικό υλοποίησης της Σύμβασης 717/2014

5.3.1 Το αρχικό Χρονοδιάγραμμα υλοποίησης της Σύμβασης 717, οι παρατάσεις και ημερομηνία ολοκλήρωσής της

Ανάδοχος Κοινοπραξία της σύμβασης 717/2014 κηρύχθηκε η Κ/Ξ ΤΟΜΗ – ALSTOM και το τίμημα ορίστηκε στο ποσόν των 41.3 εκ. Ευρώ. Όπως αναφέρθηκε, το αντικείμενο της Σύμβασης αφορούσε τη σηματοδότηση σε 52 σταθμούς, 3 κέντρα τηλεδιοίκησης καθώς και εργασίες επιδομής, τεχνικών έργων και τηλεπικοινωνιών.

Σύμφωνα με το άρθρο 4.2 της Ειδικής Συγγραφής Υποχρεώσεων (ΕΣΥ) η **συνολική προθεσμία περαίωσης του έργου ορίστηκε σε 24 ημερολογιακούς μήνες μετά από την υπογραφή της σύμβασης, ήτοι έως τις 26-09-2016**. Περαιτέρω στο άρθρο 4.3 της ΕΣΥ προβλέφθηκε η υποχρέωση του αναδόχου να τηρήσει εκτός από τη συνολική και τις αποκλειστικές τμηματικές προθεσμίες για την παράδοση τμημάτων του έργου καθώς και εργασιών, που η έγκαιρη αποπεράτωσή τους έχει ιδιαίτερη σημασία για τον Κύριο του Έργου (άρθρο 48 παρ. 4β του Ν. 3669/2008), αφετέρου ενδεικτικές τμηματικές προθεσμίες, που καθορίζονται ως σταθμοί ενδιάμεσου ελέγχου της προόδου του έργου (άρθρο 48 παρ. 4β του Ν. 3669/2008). Μεταξύ των αποκλειστικών τμηματικών προθεσμιών ήταν και η 7η ΑΠ (παρ. 4 3.2.7. ΕΣΥ) η οποία προέβλεπε προθεσμία 480 ημερολογιακών μερών από την υπογραφή της σύμβασης για την παράδοση προς χρήση του τμήματος από Ι.Σ. Οινόης έως την είσοδο του ΣΣ Τιθορέας.

Ωστόσο, το έργο δεν υλοποιήθηκε εντός του ως άνω αρχικού χρονοδιαγράμματος και τον Αύγουστο του 2016 χορηγήθηκε παράταση συνολικής προθεσμίας της σύμβασης έως τις 26/5/2017, τον Ιανουάριο 2018 μία ακόμη παράταση συνολικής προθεσμίας έως τις 26/9/2018, τον Σεπτέμβριο του 2018 δόθηκε παράταση έως τις 26-11-2019, μετά με την 7^η παράταση η σύμβαση παρατάθηκε έως τις 26/1/2021, τον Ιανουάριο του 2021 δόθηκε παράταση έως τις 26/05/2021 και τον Μάιο του 2022 δόθηκε παράταση έως τις 17/7/2022. Στη

συνέχεια η Ανάδοχος Κοινοπραξία υπέβαλε δήλωση επιμήκυνσης του χρονοδιαγράμματος εκτέλεσης των εργασιών του έργου σύμφωνα με το άρθρο 153 παρ. 1 του 4938/2022 για διάστημα επιπλέον 6 μηνών λόγω της ενεργειακής κρίσης, ενώ τον Δεκέμβριο του 2022 δόθηκε η τελευταία παράταση με τελική ημερομηνία ολοκλήρωσης της σύμβασης την 19/3/2023. Η συνολική προθεσμία εκτέλεσης του έργου παρατάθηκε 7 φορές, ενώ υπήρξαν και παράτασης επιμέρους τμηματικών μη αποκλειστικών προθεσμιών.

Με βάση τη Βεβαίωση Περαιώσης Εργασιών της Δ/σης Έργων της ΕΡΓΟΣΕ Το έργο τελικώς ολοκληρώθηκε στις 19/9/2023.

Όλες αυτές οι πιο πάνω παρατάσεις χορηγήθηκαν με ρητή αναφορά ότι είναι ΧΩΡΙΣ αποκλειστική υπαιτιότητα της ΑΝΑΔΟΧΟΥ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑΣ. Τούτο σημαίνει αποδοχή εκ μέρους του κυρίου του έργου, δηλαδή της ΕΡΓΟΣΕ, ότι είχε συνυπαιτιότητα για τη μη έγκαιρη ολοκλήρωση των εργασιών της Σύμβασης.

5.3.2 Η 1^η Συμπληρωματική Σύμβαση του Έργου (1^η ΣΣΕ) – Οι λόγοι σύναψής της και η αρχική της έγκριση

Ήδη από το 2016, σύμφωνα με την ΕΡΓΟΣΕ, προέκυψε η ανάγκη σύναψης συμπληρωματικής σύμβασης. Τα προβλήματα διασύνδεσης του νέου εξοπλισμού με τον ήδη υφιστάμενο, αλλά και η εφαρμογή του Ευρωπαϊκού Κανονισμού 2016/919 της ΕΕ με νέες τεχνικές προδιαγραφές τηλεδιοίκησης – σηματοδότησης, ήταν ζητήματα που δεν είχαν προβλεφθεί επαρκώς και δεν καλύπτονταν από την αρχική Σύμβαση 717/2014. Το Δεκέμβριο του 2017 η ΕΡΓΟΣΕ ενέκρινε τον 1ο Ανακεφαλαιωτικό Πίνακα Εργασιών (ΑΠΕ) καθώς και την 1η ΣΣΕ με δαπάνη 13.3 εκ. ευρώ και διάρκεια 14 μηνών. Τον Ιούνιο του 2018 η 1^η ΣΣΕ υποβλήθηκε για έλεγχο και εγκρίθηκε από το Ελεγκτικό Συνέδριο. Πάρα ταύτα η υπογραφή και η υλοποίηση της 1ης ΣΣΕ δεν προχώρησαν, ενώ διεκόπη και η υλοποίηση του αντικειμένου της αρχικής σύμβασης καθώς δεν μπορούσε να ξεκινήσει η εκτέλεση της αναγκαίας συμπληρωματικής.

Είναι χαρακτηριστικό ότι έως τα τέλη του 2016 παραδόθηκαν στον ΟΣΕ προς χρήση τα συστήματα σηματοδότησης σε 17 από τους 52 σταθμούς και κανένα από τα τρία κέντρα τηλεδιοίκησης. Από τους 17 αυτούς σταθμούς που παραδόθηκαν έως τα τέλη του 2016 έπρεπε από το 2019 έως το 2022 να ανακατασκευαστούν οι 10. Το έργο τα έτη 2017 και 2018 παρουσίασε σχεδόν μηδενική πρόοδο και ακολούθησαν καταγγελίες του τότε βουλευτή των ΑΝΕΛ κ. Νικολόπουλου, που προκάλεσαν τον έλεγχο της Επιτροπής Δημοσιονομικού Ελέγχου (ΕΔΕΛ) της Γενικής Δ/σης Ελέγχων Συγχρηματοδοτούμενων Προγραμμάτων του Υπουργείου Οικονομικών.

5.3.3 Ο έλεγχος της Επιτροπής Δημοσιονομικού Ελέγχου (ΕΔΕΛ) - τέλη 2018

Η ΕΔΕΛ προχώρησε σε έλεγχο του έργου μέχρι τα τέλη του 2018 και συνέταξε την Έκθεση Οριστικών Αποτελεσμάτων Ελέγχου στις 7/2/2019, στην οποία επεσήμανε αφενός τις ασάφειες στον ορισμό του φυσικού και οικονομικού αντικειμένου της Σύμβασης 717/2014, αφετέρου τη μη εκπλήρωση συμβατικού όρου σχετικά με την παροχή τεχνογνωσίας ειδικού έργου στο τμήμα της σιδηροδρομικής γραμμής Αθήνας (ΣΚΑ) – Πλατύ.

Ειδικότερα, τα μέλη της Κ/Ξ είχαν καταναείμει μεταξύ τους το έργο ως εξής:

- Τμήμα ΣΚΑ – Πλατύ: το εκτελούσε η εταιρεία ΤΟΜΗ
- Τμήμα Πλατύ – Θεσσαλονίκη: το εκτελούσε η εταιρεία ALSTOM ΑΕ

Όσον αφορά το τμήμα ΣΚΑ – Πλατύ, διαπιστώθηκε ότι οι μελέτες που το αφορούσαν δεν είχαν εκπονηθεί ούτε εγκριθεί από την εταιρεία που παρείχε στην Κ/Ξ δάνεια απαιτούμενη ειδική εμπειρία σε έργα σηματοδότησης- τηλεδιοίκησης, δηλαδή την ALSTOM SpA (πρόκειται για την ιταλική ALSTOM Ferroviana SpA και όχι την ελληνική που ήταν μέλος της Κ/Ξ – πάντως πρόκειται για εταιρείες του ίδιου ομίλου, ώστε οι μελέτες του τμήματος Πλατύ - Θεσσαλονίκη είχαν την σχετική έγκριση).

Τούτο κρίθηκε από την ΕΔΕΛ ως παραβίαση των συμβατικών δεσμεύσεων της Αναδόχου Κοινοπραξίας, επειδή θεώρησε ότι ο πάροχος δάνειας εμπειρίας ήταν αυτός που θα έπρεπε να εκπονήσει και πάντως να εγκρίνει τις μελέτες για το σύνολο του έργου, χωρίς ωστόσο να υπάρχει προς τούτο υποχρέωση του Αναδόχου η οποία να προβλέπεται ρητά στα τεύχη δημοπράτησης, τη σύμβαση ή το νόμο. Συνέπεια του ελέγχου και των συγκεκριμένων ευρημάτων ήταν η επιβολή τον Ιούνιο 2019 από την ΕΔΕΛ δημοσιονομικής διόρθωσης ύψους 2.2 εκ. ευρώ για τη μέχρι τότε εκτέλεση της Σύμβασης.

Επομένως, μέχρι τον Ιούλιο του 2019 είχε διαμορφωθεί η ακόλουθη κατάσταση:

- i. είχαν δοθεί 6 παρατάσεις για την ολοκλήρωση της Σύμβασης 717 με συνομολογημένη την συνυπαιτιότητα της ΕΡΓΟΣΕ ενώ στην πρώτη παράταση της συνολικής προθεσμίας του έργου η ΕΡΓΟΣΕ είχε αναγνωρίσει την αποκλειστική της υπαιτιότητα, μέσω της μετατροπής της Οριακής Προθεσμίας σε συμβατική προθεσμία του έργου.
- ii. η πρόοδος υλοποίησης ήταν χαμηλή, κατ' όνομα 33% αλλά στην πραγματικότητα λειτουργικό ήταν μόνο το 18%.
- iii. οι μελέτες εφαρμογής της τηλεμετρίας για το τμήμα ΣΚΑ-Πλατύ δεν είχαν εκπονηθεί ούτε εγκριθεί από τη δανειοπάροχο εταιρεία (ALSTOM Ferroviana), χωρίς μάλιστα αντίδραση από πλευράς της ΕΡΓΟΣΕ.
- iv. είχε επιβληθεί δημοσιονομική διόρθωση από την ΕΔΕΛ για επιστροφή 2.2 εκ ευρώ στην Ευρωπαϊκή Ένωση.
- v. είχε αποφασιστεί από την ΕΡΓΟΣΕ το Δεκέμβριο του 2017 και εγκριθεί από το Ελεγκτικό Συνέδριο (ΕΣ) τον Ιούνιο του 2018 σχέδιο της 1ης ΣΣΕ με επιπλέον τίμημα 13 εκ. ευρώ, η οποία θεωρήθηκε απαραίτητη για την ολοκλήρωση του έργου. Μέχρι τον Ιούλιο του 2019, ένα έτος μετά την έγκριση της από το ΕΣ, η ΣΣΕ δεν είχε υπογραφεί από την ΕΡΓΟΣΕ.
- vi. Υπό την πίεση της έκθεσης της ΕΔΕΛ, η ΕΡΓΟΣΕ ζήτησε από την ανάδοχο να υποβάλει μελέτες επικυρωμένες από την δανειοπάροχο ALSTOM Ferroviana για το τμήμα ΣΚΑ – Πλατύ. Οι μελέτες υποβλήθηκαν το καλοκαίρι του 2019, όμως οι νέες λύσεις που προτεινόταν με αυτές υπερέβαιναν το κόστος της ΣΣΕ, όπως αυτή είχε εγκριθεί από την ΕΡΓΟΣΕ και το ΕΣ. Κατά συνέπεια δεν ήταν δυνατή η υπογραφή της 1ης ΣΣΕ από την ΕΡΓΟΣΕ τον Ιούλιο του 2019.

5.3.4 Ενέργειες επανεκκίνησης της 717/2014 και υπογραφή 1ης ΣΣΕ

Μετά τις εθνικές εκλογές τον Ιούλιο του 2019 η νέα διοίκηση της ΕΡΓΟΣΕ προχώρησε στις ακόλουθες ενέργειες για την επανεκκίνηση και ολοκλήρωση της Σύμβασης 717:

1) Όσον αφορά τις υποβληθείσες από τη δανειοπάροχο εταιρεία μελέτες, δεδομένου ότι οι προτεινόμενες νέες τεχνικές λύσεις περιελάμβαναν σημαντικές αποκλίσεις από την ήδη εγκεκριμένη 1η ΣΣΕ (νέο διαφορετικού τύπου εξοπλισμό, νέο σύστημα σηματοδότησης) και αντίστοιχη αύξηση κόστους, η ΕΡΓΟΣΕ ζήτησε διευκρινίσεις από την Ανάδοχο στα τέλη του 2019.

2) Μετά από σειρά συσκέψεων με την ανάδοχο εκείνη υπέβαλε το **Φεβρουάριο του 2020** επικαιροποιημένη τεχνική πρόταση του δανειοπαρόχου ειδικής εμπειρίας, με την οποία έγιναν οι αναγκαίες προσαρμογές, ώστε να μη μεταβάλλεται η τεχνική περιγραφή της ήδη εγκεκριμένης ΣΣΕ και χωρίς επιπλέον κόστος. Μετά από αυτό οι μελέτες έγιναν αποδεκτές από την ΕΡΓΟΣΕ τον **Απρίλιο του 2020**.

3) Με δεδομένο ότι η τεχνική πρόταση της ALSTOM που μετέβαλε την αρχιτεκτονική του συστήματος σηματοδότησης δεν είχε περιγραφεί στο σχέδιο της ΣΣ που είχε εγκρίνει το ΕΣ τον Ιούνιο του 2018, αποφασίστηκε να επανυποβληθεί ο φάκελος στο ΕΣ, προκειμένου αυτό να κρίνει εκ νέου τη νομιμότητα της προτού υπογραφεί. Τον **Ιούνιο του 2020** το Ελεγκτικό Συνέδριο έκρινε ότι δεν χρειαζόταν επανυποβολή του νέου σχεδίου της ΣΣ, καθώς οι τεχνικές αλλαγές δεν επέφεραν μεταβολή στο φυσικό αντικείμενο και την οικονομική ισορροπία της Σύμβασης. **Η Συμπληρωματική Σύμβαση λοιπόν εγκρίθηκε δύο φορές από το ΕΣ, το οποίο είχε ελέγξει τις απρόβλεπτες συνθήκες που επέβαλαν τη σύναψη της, το οικονομικό της σκέλος και τη νέα της αρχιτεκτονική.**

4) Εν συνεχεία κρίθηκε ότι ήταν απαραίτητος ο ορισμός εμπειρογνώμονα από το ΤΕΕ προκειμένου να εξετάσει αναφορές σχετικές με θέματα ασφαλείας για την εγκατάσταση των συστημάτων σηματοδότησης, τηλεδιοίκησης και ETCS. Ο έλεγχος του ΤΕΕ ξεκίνησε **στα τέλη του 2020**, διήρκεσε 4 μήνες. Με το πέρας του ελέγχου και του εμπειρογνώμονα του ΤΕΕ τελικώς υπεγράφη η **1η ΣΣΕ στις 19.5.2021**.

5.3.5 Το Πόρισμα της Εθνικής Αρχής Διαφάνειας (ΕΑΔ) – Το Πόρισμα Προκαταρκτικής Εξέτασης του Εισαγγελέα Οικονομικού Εγκλήματος

Η υλοποίηση της Σύμβασης 717/2014 ερευνήθηκε από την ΕΑΔ και από το Τμήμα Οικονομικού Εγκλήματος της Εισαγγελίας Εφετών Αθηνών ήδη από το 2021.

Η έρευνα της ΕΑΔ ήταν πολύμηνη, διήρκεσε από το Μάρτιο του 2019 έως και τα τέλη Σεπτεμβρίου του 2021 και το σχετικό πόρισμα υποβλήθηκε στην ΕΡΓΟΣΕ και στους Οικονομικούς Εισαγγελείς, και κοινοποιήθηκε στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Το πόρισμα της ΕΑΔ κατέληξε στο συμπέρασμα ότι υπήρξαν «ΧΩΡΙΣ ΠΡΟΘΕΣΗ» καθυστερήσεις υλοποίησης του ελεγχόμενου έργου, εξ' αιτίας «των πολυσύνθετων και διαρκών τεχνικών δυσκολιών αλλά και της σαφούς πρόθεσης της ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ να ανταπεξέλθει στο ιδιαίτερα απαιτητικό εγχείρημα ανάταξης και αναβάθμισης του εν λόγω σιδηροδρομικού άξονα σε επίπεδο ασφαλείας και προδιαγραφών των ευρωπαϊκών σιδηροδρόμων ...» (βλ. σελ. 189 της έκθεσης ΕΑΔ). Πιο συγκεκριμένα στη σχετική Έκθεση αναφέρεται ότι η δυσκολία υλοποίησης της

σύμβασης οφειλόταν μεταξύ άλλων αφενός στο ότι το έργο εκτελείτο χωρίς να σταματήσει η λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου, αφετέρου στο γεγονός ότι ο εξοπλισμός περιελάμβανε ηλεκτρονικά συστήματα τα οποία επικαιροποιούνται συνεχώς και εναρμονίζονται με τις προδιαγραφές του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου.

Το πόρισμα της ΕΑΔ επιπλέον κατέληξε σε εντολές, συστάσεις και προτάσεις προς την ΕΡΓΟΣΕ. Μεταξύ αυτών, προτεινόταν η άσκηση πειθαρχικών διώξεων σε 15 στελέχη της ΕΡΓΟΣΕ, στις οποίες προχώρησε το Νοέμβριο του 2021 ο τότε Πρόεδρος του ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ. Προφανώς η επιβολή πειθαρχικών κυρώσεων σε στελέχη της ΕΡΓΟΣΕ μπορεί να γίνει μόνο από τη Διοίκηση της ΕΡΓΟΣΕ και όχι από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών. Επομένως ουδεμία ολιγωρία ως προς την υλοποίηση της σχετικής σύστασης ή απόκρυψη του Πορίσματος εκ μέρους του Υπουργού κ. Κ. Καραμανλή διαπιστώνεται. Επιπλέον η ΕΑΔ πρότεινε στην ΕΡΓΟΣΕ τη σύνταξη αρνητικού λογαριασμού αναφορικά με εξοπλισμό τηλεμετρίας που θα έπρεπε να αντικατασταθεί. Στα τέλη Οκτωβρίου του 2021 κοινοποιήθηκε ο 33ος αρνητικός λογαριασμός, που χρέωνε την Κοινοπραξία με ποσόν 1,3 εκ Ευρώ το οποίο ήταν υποχρεωμένη να επιστρέψει.

Τη νομιμότητα των διαδικασιών ανάθεσης και εκτέλεσης της Σύμβασης 717/2014 εξέτασε και το Τμήμα Οικονομικού Εγκλήματος της Εισαγγελίας Εφετών Αθηνών στο πλαίσιο δύο δικογραφιών (19/2021 και 74/2021), οι οποίες είχαν συσχετιστεί με τη διερεύνηση του αδικήματος της απιστίας στρεφόμενης κατά του ΕΔ από στελέχη της ΕΡΓΟΣΕ, κατόπιν καταγγελιών από το 2018 του τότε βουλευτή Αχαΐας κ. Ν. Νικολόπουλου. Συγκεκριμένα διενεργήθηκε προκαταρκτική εξέταση μεταξύ άλλων και για τα πραγματικά περιστατικά που αφορούσαν τη χορήγηση παρατάσεων του έργου, τη νομιμότητα της σύναψης της 1ης ΣΣΕ καθώς και το θέμα των θετικών ζημιών υπέρ του Αναδόχου. Οι αρμόδιοι οικονομικοί Εισαγγελείς έλαβαν υπ' όψιν τους τα ευρήματα του ελέγχου της ΕΔΕΛ, την απόφαση του Ελεγκτικού Συνεδρίου που ενέκρινε την 1ηΣΣΕ, καθώς και την Έκθεση της ΕΑΔ. Το Πόρισμα της Προκαταρκτικής Εξέτασης της Εισαγγελίας Εφετών Αθηνών της 9ης Δεκεμβρίου 2021, κατέληξε στο συμπέρασμα ότι δεν υπήρχαν ενδείξεις για την άσκηση ποινικής δίωξης κατά στελεχών της ΕΡΓΟΣΕ για το αδίκημα της απιστίας. Κατόπιν αυτού ο Εισαγγελέας Οικονομικού Εγκλήματος προχώρησε στην Αρχαιοθέτηση των εν λόγω δικογραφιών στις 21.12.2021. Μεταξύ των πράξεων που ήλεγξαν Εισαγγελείς είναι και οι δύο αναφορικά με την παράταση της Σύμβασης 717 και η δεύτερη αναφορικά με τις θετικές ζημιές της Αναδόχου, για τις οποίες ζητηθεί η σύσταση προκαταρκτικής εξέτασης από το ΠΑΣΟΚ και το ΣΥΡΙΖΑ.

Οι δύο αυτές αποφάσεις, έχουν συνεπώς ελεγχθεί από τους αρμόδιους Εισαγγελείς και είχαν τεθεί στο αρχείο.

5.4 Ειδικώς το ζήτημα της χορήγησης παρατάσεων της προθεσμίας της σύμβασης 717

Τόσο το ζήτημα της χορήγησης των παρατάσεων όσο και το ζήτημα των αιτημάτων της Αναδόχου Κοινοπραξίας για αποζημίωση λόγω υποπαραγωγικότητας, τα οποία είχαν συσσωρευτεί επί σειρά ετών, απασχόλησαν ιδιαίτερα την Επιτροπή και ήταν από τα ζητήματα που συζητήθηκαν εκτενώς, ενώ τα μέλη της απηυθύναν πληθώρα

ερωτήσεων στους μάρτυρες που εξετάστηκαν. Η Επιτροπή εξέτασε τόσο τη νομιμότητα και την αναγκαιότητα των χορηγούμενων παρατάσεων όσο και τους λόγους που οδήγησαν σε σοβαρότατες καθυστερήσεις στην υλοποίησή της, δεδομένου ότι η σύμβαση θα έπρεπε να είχε ολοκληρωθεί ήδη από το 2016, ενώ το 2019 είχε φτάσει να ολοκληρωθεί στην πραγματικότητα μόνο το 18% του φυσικού της αντικειμένου, ενώ στην διαχείρισή της είχαν προκύψει δισεπίλυτα προβλήματα τα οποία θα έπρεπε να αντιμετωπιστούν.

5.4.1 Οι παρατάσεις που χορηγήθηκαν έως τον Ιούλιο του 2019

Πιο συγκεκριμένα, κατά τη διάρκεια εκτέλεσης του έργου και έως τον Ιούλιο του 2019 χορηγήθηκαν οι κάτωθι παρατάσεις με αποφάσεις της Προϊσταμένης Αρχής του έργου:

α) με την υπ' αριθμ. 3250/07-06-2016 απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της ΕΡΓΟΣΕ, εγκρίθηκε η παράταση τις 6^{ης} αποκλειστικής προθεσμίας έως τις **19-9-2016** και 7^{ης} αποκλειστικής προθεσμίας του έργου έως την **25-09-2016**.

β) με την υπ' αριθμ. 3300/23-11-2016 απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της ΕΡΓΟΣΕ εγκρίθηκε η παράταση τις 6^{ης} αποκλειστικής προθεσμίας έως τις **31-12-2016** και 7^{ης} αποκλειστικής προθεσμίας του έργου έως την **26-05-2017**,

γ) με την υπ' αριθμ. 3279/31-08-2016 απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της ΕΡΓΟΣΕ, εγκρίθηκε παράταση της συνολικής προθεσμίας εκτέλεσης του έργου έως την **26-05-2017**,

Η εν λόγω παράταση υπήρξε η πλέον καθοριστική για την μετέπειτα εξέλιξη της σύμβασης 717, καθώς στο συγκεκριμένο χρονικό σημείο αφενός το ποσοστό υλοποίησης του φυσικού αντικειμένου ήταν μηδαμινό αφετέρου η ΕΡΓΟΣΕ προχώρησε στην πραγματικότητα σε μετατροπή της Οριακής Προθεσμίας του Έργου χωρίς την υποβολή αιτήματος παράτασης από την Ανάδοχο Κοινοπραξία, αναγνωρίζοντας δια της πράξης αυτής η ΕΡΓΟΣΕ την αποκλειστική της υπαιτιότητα.

Το ισχύον τότε νομικό πλαίσιο (άρθρα 43 και 62 του ν. 3669/2008) προέβλεπε ότι εάν το έργο δεν έχει ολοκληρωθεί με τη συμπλήρωση της συνολικής προθεσμίας, ο Ανάδοχος υποχρεούται να συνεχίσει την κατασκευή του για επιπλέον χρονικό διάστημα ίσο προς το ένα τρίτο της συνολικής προθεσμίας του έργου και πάντως όχι μικρότερο των τριών μηνών, ακόμη και αν δεν έχει χορηγηθεί παράταση της συνολικής προθεσμίας ή δεν έχει υποβληθεί αίτηση του Αναδόχου για χορήγηση παράτασης. **Η προθεσμία αυτή καλείται οριακή προθεσμία.** Αν η οριακή προθεσμία εξαντληθεί χωρίς το έργο να έχει περατωθεί από λόγους που δεν οφείλονται σε υπαιτιότητα του Αναδόχου, ο Ανάδοχος έχει το δικαίωμα να επιδιώξει διαζευκτικά, είτε τη διάλυση της σύμβασης, και στη συνέχεια την υπέρ αυτού επιδίκαση αποζημίωσης, είτε την παράταση της προθεσμίας, σύμφωνα με τη διαδικασία για την έγκριση και χορήγηση παράτασης. Στην τελευταία περίπτωση θα του καταβάλλεται η οφειλόμενη αναθεώρηση, εφόσον η υπέρβαση της προθεσμίας δεν οφείλεται σε δική του υπαιτιότητα. Αν η υπέρβαση της οριακής προθεσμίας οφείλεται σε υπαιτιότητα του Αναδόχου, ο τελευταίος εξακολουθεί να είναι υπόχρεος για την εκτέλεση του έργου, καταπίπτουν σε βάρος του οι τυχόν προβλεπόμενες ποινικές ρήτρες, ενώ

οι τιμές δεν αναθεωρούνται πλέον και παγιώνονται στο ύψος της αναθεωρητικής περιόδου που συμπίπτει με τη λήξη της αρχικής συμβατικής προθεσμίας (άρθρα 43 και 62 του Ν. 3669/2008).

Μάλιστα στη σχετική εισήγηση της Δ/νσης Έργων της ΕΡΓΟΣΕ προβάλλεται ως μόνος λόγος καθυστέρησης στην υλοποίηση της σύμβασης η μη διάθεση των χώρων από τον ΟΣΕ για την εκτέλεση των έργων, ενώ δεν υπάρχει καμία αναφορά σε παραβίαση των υποχρεώσεων της Αναδόχου Κοινοπραξίας που να συνέβαλε στην καθυστέρηση υλοποίησης του έργου. Μάλιστα χαρακτηριστικό είναι ότι με το υπ' αριθμόν 281994/22.07.2016 έγγραφο του με τίτλο: «Τήρηση Συνολικής Προθεσμίας κατασκευής του έργου» (συνημμένο), ο ανάδοχος του έργου δήλωνε, μεταξύ των άλλων, ότι: *«Η κατά τα ανωτέρω, χωρίς υπαιτιότητά μας, μη ομαλή πρόοδος του έργου έχει ως αποτέλεσμα την αδυναμία ολοκλήρωσης του συμβατικού αντικειμένου εντός της συμβατικής προθεσμίας, γεγονός για το οποίο η ανάδοχος κοινοπραξία ουδόλως ευθύνεται. Δεδομένου μάλιστα ότι οι ανωτέρω λόγοι εξακολουθούν να συντρέχουν έως σήμερα, καθιστώντας την εκτέλεση των απαιτούμενων εργασιών ακόμη και στο άμεσο μέλλον ανέφικτη, σας ενημερώνουμε ότι η ανάδοχος κοινοπραξία δεν προτίθεται να υποβάλει αίτημα παράτασης της συνολικής προθεσμίας κατασκευής του έργου.»*.

Σε επιβεβαίωση της θέσης της Αναδόχου, ότι δηλαδή δεν είχε καμία ευθύνη για την παραβίαση της συνολικής προθεσμίας, η Δ/νση Έργων της ΕΡΓΟΣΕ με την υπ. αριθμ. Οικ. 282935/26-08-2016 εισήγησή της προς το ΔΣ της εταιρίας για μετατροπή της οριακής προθεσμίας σε συνολική προθεσμία του έργου, ανέφερε ότι το σύνολο των καθυστερήσεων οφείλονταν στην αδυναμία (με ευθύνη του ΟΣΕ) της εταιρίας να παραδώσει ελεύθερους τους χώρους στον κατασκευαστή για την εκτέλεση των αναγκαίων εργασιών, γεγονός που την καθιστούσε υπερήμερη στη συμβατική τους σχέση. Πιο συγκεκριμένα

(α) Στο 1° ΤΜΗΜΑ, Σ.Σ.ΑΧΑΡΝΩΝ — Σ.Σ.ΟΙΝΟΗΣ(52 km) τα προβλήματα εντοπιζόνταν στην καθυστέρηση στην παράδοση των χώρων από την «ΟΣΕ ΑΕ», καθώς μέχρι την ημέρα της εισήγησης δεν είχε παραδοθεί στην Ανάδοχο Κ/ξια ο κομβικός σταθμός της Οινόης.

(β) Στο 2° ΤΜΗΜΑ Σ.Σ.ΟΙΝΟΗΣ - Σ.Σ.ΤΙΘΟΡΕΑΣ(93 km) *«Το συγκεκριμένο τμήμα δεν έχει μέχρι σήμερα παραδοθεί από την «ΟΣΕ ΑΕ», είτε ενιαίως είτε τμηματικώς, για την εκτέλεση εργασιών (ττλην μεμονωμένων περιπτώσεων) και ως εκ τούτου, το ποσοστό ολοκλήρωσης των εργασιών είναι περίπου 5%.»*

(γ) Στο 3° ΤΜΗΜΑ Σ.Σ.ΔΟΜΟΚΟΥ - Σ.Σ.ΛΑΡΙΣΑΣ(57,5 km) υπήρχε *«καθυστέρηση στην παράδοση των χώρων από την «ΟΣΕ ΑΕ» (μέχρι σήμερα δεν έχουν παραδοθεί τα τεχνικά δωμάτια του Σ.Σ.Λαρίσης, ενώ οι γραμμές παραδίδονται τμηματικά με μεγάλη κατάτμηση της παράδοσης των χώρων επί γραμμής)»*.

4° ΤΜΗΜΑ, Σ.Σ.ΛΑΡΙΣΑΣ - Σ.Σ.ΠΛΑΤΕΟΣ(129 km) *«Εξαιτίας σιδηροδρομικού ατυχήματος στην γραμμή της καθόδου από Σ.Σ.Κατερίνης - Σ.Σ.Λάρισας ,στην περιοχή των Τεμπών, εκτελούνται εργασίες ανακατασκευής της. Αποτέλεσμα αυτού είναι να έχει μονογραμμηθεί η σιδηροδρομική κυκλοφορία Αθηνών -*

Θεσσαλονίκης στην συγκεκριμένη περιοχή και ως εκ τούτου, η εκτέλεση εργασιών στο μεγαλύτερο μέρος του συγκεκριμένου τμήματος ήταν αδύνατη.»

δ) με την υπ' αριθμ. 3356/25-05-2017 απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της ΕΡΓΟΣΕ εγκρίθηκε παράταση της συνολικής προθεσμίας εκτέλεσης του έργου καθώς και της 7^{ης} Αποκλειστικής Τμηματικής Προθεσμίας του έργου έως την **26-01-2018**.

ε) με την υπ' αριθμ. 3459/26-01-2018 απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της ΕΡΓΟΣΕ, με την οποία εγκρίθηκε παράταση της συνολικής προθεσμίας εκτέλεσης του έργου καθώς και της 7^{ης} Αποκλειστικής Τμηματικής Προθεσμίας του έργου έως την **26-09-2018**, και

στ) με την υπ' αριθμ. 3545/26-09-2018 απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της ΕΡΓΟΣΕ εγκρίθηκε παράταση της συνολικής προθεσμίας εκτέλεσης του έργου καθώς και της 7^{ης} Αποκλειστικής Τμηματικής Προθεσμίας του έργου έως την **26-11-2019**.

Όλες οι ως άνω παρατάσεις χορηγήθηκαν με αναθεώρηση τιμών, σύμφωνα με το άρθρο 48 παρ. 8 περ. α του Ν. 3669/2008, λόγω της μη ύπαρξης αποκλειστικής υπαιτιότητας εκ μέρους του αναδόχου (σύμφωνα με τα αναφερόμενα στις σχετικές εισηγήσεις της Δ/σης Έργων της ΕΡΓΟΣΕ) που σημαίνει ότι ο κύριος του έργου είχε αποδεχθεί τη συνυπαιτιότητα του για τις καθυστερήσεις του έργου. Στη βάση αυτή η Κοινοπραξία είχε στο μεταξύ υποβάλλει 10 αιτήματα αποζημίωσης συνολικού ποσού 26.5 εκ Ευρώ για το χρονικό διάστημα από 10/10/2017 έως και 31/3/2020.

5.4.2 Η παράταση που χορηγήθηκε μετά τον Ιούλιο του 2019

Στις **21-10-2019**, ο ανάδοχος υπέβαλε το υπ' αριθμ. πρωτ. ΟΔΟ-717/1748/21-10-2019 (αρ. πρωτ. ΕΡΓΟΣΕ 10392/19/21-10 2019) αίτημά του, με το οποίο επεσήμανε τα προβλήματα που κατά τους ισχυρισμούς του εμπόδιζαν την ομαλή και κανονική ανάπτυξη των δραστηριοτήτων του και ανέφερε ότι η «μη ομαλή πρόοδος του έργου, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι μέχρι σήμερα εκκρεμεί η υπογραφή της αναγκαίας για την εξέλιξη του έργου συμπληρωματικής σύμβασης εργασιών, έχει ως αποτέλεσμα την αδυναμία ολοκλήρωσης του συμβατικού αντικειμένου εντός της νέας συμβατικής προθεσμίας, γεγονός για το οποίο η Ανάδοχος Κοινοπραξία ουδόλως ευθύνεται». Με το ίδιο έγγραφο, ο ανάδοχος υπέβαλε εμπρόθεσμα (δηλαδή τουλάχιστον ένα μήνα πριν την λήξη της προθεσμίας αποπεράτωσης του έργου, σύμφωνα με την παράγραφο 17 του άρθρου 25 του Ν. 3614/2007, που προστέθηκε με το άρθρο 78 του Ν. 4313/2014) αίτημα παράτασης της συνολικής προθεσμίας και της 7^{ης} ΑΠ εκτέλεσης του έργου, με αναθεώρηση τιμών, κατά δεκατέσσερις (14) μήνες, ήτοι αντί για τις 26-11-2019 (προηγούμενη προθεσμία μετά την χορήγηση παράτασης) έως την 26-01-2021, υπό τις κάτωθι προϋποθέσεις:

- Υπογραφή της πρώτης συμπληρωματικής σύμβασης (1^η ΣΣ) εντός εύλογου χρονικού διαστήματος και
- Άμεση απόδοση όλων των απαιτούμενων τμημάτων γραμμής, προκειμένου να πραγματοποιηθούν οι απαραίτητες εργασίες ανάταξης.

Η Δ/ση Έργων εισηγήθηκε θετικά προς το ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ στις **20-11-2019** για την αποδοχή του αιτήματος της Αναδόχου, ενώ στις 23-12-2019 απέστειλε στην ΕΥΔ ΥΜΕΠΕΡΑΑ (εφεξής ΔΑ) θετική εισήγησή της προς το ΔΣ. Η ΔΑ ενέκρινε την χορήγηση των αιτουμένων δύο παρατάσεων με το υπ' αριθμ. 336/**15-01-2020** έγγραφο της.

Το Διοικητικό Συμβούλιο της ΕΡΓΟΣΕ, ως Προϊσταμένη Αρχή και αρμόδιο όργανο για τη λήψη απόφασης επί του ως άνω αιτήματος, δεν έλαβε απόφαση εντός της προβλεπόμενης τρίμηνης προθεσμίας από την υποβολή του αιτήματος (τεκμαιρόμενης έτσι της σιωπηρής απόρριψής του) με συνέπεια την διακοπή της εκτέλεσης των εργασιών κατασκευής του έργου από 27-11-2019 (μετά την παρέλευση της συνολικής προθεσμίας) έως 06-03-2020 ημερομηνία χορήγησης της παράτασης της συνολικής προθεσμίας του έργου του θέματος. Η Δ.Υ. υπέβαλε αίτημα προέγκρισης της συνολικής συμβατικής προθεσμίας του έργου του θέματος με το υπ' αριθμ.οικ.12680/23-12-2019 ήτοι, σε χρόνο είκοσι επτά (27) ημέρες μετά την παρέλευση της συνολικής συμβατικής προθεσμίας. Συνεπεία των προαναφερόμενων, η εξέταση (του αιτήματος ένσταση κατ' άρθρο 174 του Ν.4412/2016 όπως ισχύει) του αναδόχου για την χορήγηση της υπόψη παράτασης μεταφέρθηκε σε χρόνο μετά την παρέλευση της συμβατικής προθεσμίας όπου αποτελούσε αρμοδιότητα του Υπουργού Υποδομών.

Στις **13-01-2020** το ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ συνεδρίασε με θέμα τη συμμόρφωση και προσαρμογή της 1^{ης} ΣΣ και του 1^{ου} ΑΠΕ με τις παρατηρήσεις του πορίσματος της ΕΔΕΛ, αποφάσισε όμως να αναβάλει τη λήψη απόφασης και να αναπέμψει τα εκκρεμή ζητήματα της σύμβασης 717 στο Τεχνικό Συμβούλιο (ΤΣ). Μάλιστα στη σχετική απόφαση του ΔΣ αναφέρεται ότι η οριστικοποίηση του χρονοδιαγράμματος του έργου θα γινόταν μετά την παροχή της γνωμοδότησης του ΤΣ οπότε και το ΔΣ θα αποφαινόταν οριστικά.

Στη συνέχεια, και συγκεκριμένα στις **21-02-2020** η Ανάδοχος Κ/πραξία κατέθεσε στον Υπουργό Υποδομών (κοινοποιούμενη στο ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ και στη Δ/ση Έργων) ένσταση κατά τα άρθρα 174 και 376 παρ. 14 και 15 του Ν. 4412/2016 και Αίτηση Θεραπείας κατά το άρθρο 76 παρ. 3 του ν. 3669/2008 (σωρευμένες στο ίδιο δικογράφο).

Στις **24-02-2020** η Δ/ση ΕΡΓΩΝ της ΕΡΓΟΣΕ προχώρησε εκ νέου σε θετική εισήγηση προς το Τεχνικό Συμβούλιο της ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ, εισηγούμενο την αποδοχή της ένστασης της Αναδόχου Κοινοπραξίας.

Στις **26-02-2020** το Τεχνικό Συμβούλιο της ΕΡΓΟΣΕ γνωμοδότησε ομόφωνα υπέρ της αποδοχής της ένστασης της Αναδόχου εταιρίας.

Στις **27-02-2020** η Δ/ση ΕΡΓΩΝ της ΕΡΓΟΣΕ διαβίβασε στο γραφείο Υπουργού σχέδιο απόφασης αποδοχής της ένστασης, καθώς και την ανωτέρω θετική εισήγηση του Τεχνικού Συμβουλίου.

Στις **06-03-2020** εξεδόθη η υπ. αριθμ. Δ14/α/οικ. 711/Φ-ΕΡΓΟΣΕ απόφαση περί αποδοχής της ένστασης της Αναδόχου.

Με δεδομένο ότι η τεχνική πρόταση της ALSTOM που μετέβαλε την αρχιτεκτονική του συστήματος σηματοδότησης δεν είχε περιγραφεί στο σχέδιο της ΣΣ που είχε εγκρίνει το ΕΣ τον Ιούνιο του 2018, αποφασίστηκε να επανυποβληθεί ο φάκελος στο ΕΣ, προκειμένου αυτό να κρίνει εκ νέου τη νομιμότητα της προτου

υπογραφεί. Τον **Ιούνιο του 2020** το Ελεγκτικό Συνέδριο έκρινε ότι δεν χρειαζόταν επανυποβολή του νέου σχεδίου της ΣΣ, καθώς οι τεχνικές αλλαγές δεν επέφεραν μεταβολή στο φυσικό αντικείμενο και την οικονομική ισορροπία της Σύμβασης. **Η Συμπληρωματική Σύμβαση λοιπόν εγκρίθηκε δύο φορές από το ΕΣ, το οποίο είχε ελέγξει τις απρόβλεπτες συνθήκες που επέβαλαν τη σύναψη της, το οικονομικό της σκέλος και τη νέα της αρχιτεκτονική.**

4) Εν συνεχεία κρίθηκε ότι ήταν απαραίτητος ο ορισμός εμπειρογνώμονα από το ΤΕΕ προκειμένου να εξετάσει αναφορές σχετικές με θέματα ασφαλείας για την εγκατάσταση των συστημάτων σηματοδότησης, τηλεδιοίκησης και ETCS. Ο έλεγχος του ΤΕΕ ξεκίνησε **στα τέλη του 2020**, διήρκεσε 4 μήνες. Με το πέρας του ελέγχου και του εμπειρογνώμονα του ΤΕΕ τελικώς υπεγράφη η **1η ΣΣΕ στις 19.5.2021.**

Κατά το ίδιο χρονικό διάστημα, επήλθαν νέες επιβαρυντικές, για την πρόοδο του έργου, συνθήκες καθώς ξεκίνησε η πανδημία του COVID-19 και δυο χρόνια αργότερα την κατάσταση θα επιδεινώνει ακόμη περισσότερο ο πόλεμος της Ουκρανίας. Τα δυο αυτά γεγονότα οδήγησαν σε νέες καθυστερήσεις στην υλοποίηση της σύμβασης καθώς ως γνωστόν υπήρξαν σοβαρά προβλήματα στην παγκόσμια εφοδιαστική αλυσίδα.

Όπως ήδη αναφέρθηκε, στη συνέχεια τον Ιανουάριο του 2021 δόθηκε νέα παράταση έως τις 26/05/2021 και τον Μάιο του 2022 δόθηκε παράταση έως τις 17/7/2022. Στη συνέχεια η Ανάδοχος Κοινοπραξία υπέβαλε δήλωση επιμήκυνσης του χρονοδιαγράμματος εκτέλεσης των εργασιών του έργου σύμφωνα με το άρθρο 153 παρ. 1 του 4938/2022 για διάστημα επιπλέον 6 μηνών λόγω της ενεργειακής κρίσης, ενώ τον Δεκέμβριο του 2022 δόθηκε η τελευταία παράταση με τελική ημερομηνία ολοκλήρωσης της σύμβασης την 19/3/2023.

Τα μέλη της Επιτροπής απηυθύναν πληθώρα ερωτήσεων στους μάρτυρες αναφορικά με τις καθυστερήσεις στην υλοποίηση της σύμβασης 717, τις παρατάσεις που χορηγήθηκαν μετά από απόφαση του αρμοδίου οργάνου της ΕΡΓΟΣΕ, με το εάν κατά την άποψη των μαρτύρων ήταν νόμιμη η αποδοχή της ένστασης της Αναδόχου Κ/ξίας από τον τότε Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών κ. Κωνσταντίνο Καραμανλή, εάν ο Υπουργός θα έπρεπε αντί της παράτασης να κηρύξει έκπτωτο την Ανάδοχο, καθώς και το ποιες ήταν οι εναλλακτικές ή οι συνέπειες μιας τέτοιας έκπτωσης.

5.4.3 Οι μαρτυρικές καταθέσεις αναφορικά με το ζήτημα των παρατάσεων

ΧΡ.ΒΕΡΕΛΗΣ- ΠΡΑΚΤΙΚΑ 19.12.2023- ΣΕΛ 22-23

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Τώρα, δεν μας απαντήσατε το σκέλος της παράτασης που έδωσε ο κ. Καραμανλής στην 717, την έβδομη παράταση. Εσείς θα τη δίνετε τη συγκεκριμένη παράταση;

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Μάρτυς): Σας απάντησα εμμέσως. Δεν ξέρω ποια ήταν η κατάσταση εκείνη την εποχή, αλλά πολλές φορές οδηγείσαι στην ανάγκη, προκειμένου να τελειώσει κάτι, να δώσεις μια παράταση. Δηλαδή, δεν ξέρω πόσες παρατάσεις είχαν δοθεί ήδη. Δεν ξέρω ποιος είχε δώσει τις παρατάσεις αυτές, γιατί συνήθως υπάρχει

διαδοχή Υπουργών. Δεν ξέρω αν τις παρατάσεις αυτές που είχαν δοθεί, τις είχε δώσει ο Καραμανλής, όλες. Δεν το ξέρω αυτό.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Έχουν βάθος χρόνου. Η διαδικασία η έβδομη είναι του κ. Καραμανλή.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Μάρτυς): Οι υπόλοιπες έξι;

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (ΚΑΤΕΡΙΝΑ) ΠΑΠΑΚΩΣΤΑ-ΠΑΛΙΟΥΡΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Του ΣΥΡΙΖΑ.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Μάρτυς): Ήταν άλλες. Μάλιστα. Εντάξει.

Δ. ΡΕΠΠΑΣ- ΠΡΑΚΤΙΚΑ 9.01.2024- ΣΕΛ 169-170

ΤΑΣΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΠΟΥΛΟΣ: Δηλαδή, εσείς αν είχαν δώσει οι προκάτοχοί σας έξι παρατάσεις, θα δίνετε και την έβδομη όπως έκανε ο τελευταίος Υπουργός που του έσκασε η πατάτα στα χέρια;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Μάρτυς): Εκεί, κύριε Βουλευτά, έχεις να επιλέξεις ανάμεσα στο να δώσεις μια παράταση για να κερδίσεις χρόνο και να παραλάβεις το έργο στον προβλεπτό χρόνο, στο ορατό μέλλον δηλαδή, ή να πεις σταματώ τη διαδικασία και ξεκινάω από την αρχή και να συνεχίσεις το έργο στον απώτερο χρόνο.

Όλα αυτά αντιλαμβάνεστε ότι είναι σημαντικά θέματα διαχείρισης της πολιτικής και των θεμάτων της, τα οποία οι Υπουργοί τα συζητούν και στα υπουργικά όργανα. Πολλές φορές χρειάζονται συλλογικές αποφάσεις, γιατί αφορούν την Κυβέρνηση, αφορούν και άλλα Υπουργεία. Δίνω μια παράταση, ώστε με τον έλεγχο, τον επιβεβλημένο, να έχω σε ορατό μέλλον το έργο ή λέω δεν είστε συνεπείς, σταματάμε συνεργασία, ξεκινάω διαγωνισμό από την αρχή και πάω να παραλάβω το έργο σε ένα απώτερο μέλλον;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Αυτό όμως δεν είναι κάπως χρονοβόρο; Με ρήτρες κ.λπ.;

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Αυτό θέλει άλλα δέκα χρόνια.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Μάρτυς): Ακριβώς αυτό είπα, κύριε Πρόεδρε. Αυτό είπα. Αλλά αυτό επαναλαμβάνω και πάλι είναι θέμα μιας απόφασης καθαρά πολιτικής, της οποίας την ευθύνη έχει μια Κυβέρνηση.

Δ. ΡΕΠΠΑΣ- ΠΡΑΚΤΙΚΑ 9.01.2024- ΣΕΛ 241-242

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Μάρτυς): [...] Και, επίσης, πρέπει να πω ότι οι παρατάσεις αυτές που δόθηκαν εννοείται από την Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ με τους όρους που δόθηκαν είναι οι παρατάσεις οι οποίες είχαν την ίδια ίσως λογική ως αφετηρία που είχε και ο αρμόδιος Υπουργός της Νέας Δημοκρατίας, δηλαδή μη χάσουμε χρόνο και πάμε πάλι από την αρχή με συνέπειες σας και αυτές που και εσείς αναφέρατε. Άρα. Πάμε το επόμενο βήμα, πάμε λίγο παρακάτω. Παράταση στην παράταση...

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Τώρα θα πάω λίγο στην 717 γιατί εκεί έχετε μία εμπλοκή με την υπογραφή της. Κύριε Υπουργέ έχει αποδειχθεί εκ του αποτελέσματος ότι το 2014 υπογράφηκε μία σύμβαση η οποία ήταν προβληματική. Και αυτό δεν το λέμε εμείς, το λέει η ΕΔΕΛ. Δεν ξέρω, γνωρίζετε τα ευρήματα της ΕΔΕΛ; Κακή σύμβαση με πλημμελείς μελέτες της περιόδου 2012-2014 και η μη κατάθεση από τους αναδόχους δεσμευτικού χρονοδιαγράμματος για την δανειοπάροχο εταιρεία ALSTOM που θα υπογράψει τις μελέτες κλπ. Και μάλιστα το πρόστιμο αναφέρθηκε πριν, το είπα και χθες, με 2,5 εκατομμύρια ευρώ το οποίο ανακλήθηκε όταν πια η κοινοπραξία κατέθεσε τις μελέτες υπογεγραμμένες. Αυτό είναι πρόβλημα της σύμβασης. Και ξέρουμε πολύ καλά -θέλω να μου πείτε κάτι γι' αυτό- ότι όταν η σύμβαση είναι κακή δεν μπορεί να εκτελεστεί.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Μάρτυς): Αυτή τη στιγμή κάνετε μία διατύπωση η οποία δεν υπάρχει πουθενά. Εσείς λέτε ότι υπάρχει μια κακή σύμβαση. Πουθενά δεν αναφέρεται αυτό.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Προβληματική;

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Μάρτυς): Ούτε προβληματική αναφέρεται. Πουθενά. Ανατρέξτε να βρείτε αν υπάρχει η λέξη «προβληματική». Εγώ θα σας παραπέμψω κάπου αλλού.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Επί της ουσίας. Πλημμελείς μελέτες όμως αναφέρονται στην ΕΔΕΛ.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Μάρτυς): Όχι, μισό λεπτό. Παρακαλώ, ακούστε με λίγο. Πουθενά δεν υπάρχουν αυτά. Υπάρχει αναφορά της Εθνικής Αρχής Διαφάνειας η οποία λέει ότι αυτή η σύμβαση ήταν επ' ωφελεία του δημοσίου. Ρητά αναφέρεται σε αυτό.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Η ΕΔΕΛ;

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Μάρτυς): Η Αρχή Διαφάνειας, σας είπα.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Σας ρωτάω για την ΕΔΕΛ.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Μάρτυς): Άρα, δεν έχουμε κακή σύμβαση λοιπόν, για να εξηγούμαστε.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Όχι, έχουμε και συνέχεια.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Μάρτυς): Όχι, μισό λεπτό. Δεν έχουμε κακή σύμβαση.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Λέτε εσείς.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Μάρτυς): Όχι, δεν λέω εγώ. Το λέει η Αρχή Διαφάνειας και ο οικονομικός εισαγγελέας.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Η ΕΔΕΛ λέει κάτι άλλο. Δεν θα το λύσουμε τώρα αυτό. Εγώ λέω ότι είναι κακή και πλημμελής και πρόχειρη στο πόδι και άλλο εξυπηρετούσε. Θα πω στη συνέχεια.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Μάρτυς): Εδώ μιλάμε με σαφήνεια.

Δεύτερον, η ΕΔΕΛ έχει εντοπίσει ένα θέμα και μόνο.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Δύο τουλάχιστον.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Μάρτυς): Το ότι κάποια υλικά δεν υπήρχαν στην αγορά. Σωστό είναι αυτό. Όμως, μέσα στη συγγραφή υποχρεώσεων υπήρχαν επίσης σαφή χρονοδιαγράμματα. Εγώ δεν θέλω να προχωρήσω και να κάνω ανάλυση τι έφταιξε γιατί δεν με αφορά. Δεν με αφορά ως μάρτυρα εννοώ, όχι δεν με αφορά ως πολιτικό ή πολίτη. Δεν θέλω, όμως, να μπω στα ζητήματα αυτά. Θα μπορούσα να σας απαντήσω πολλά, αλλά δεν θέλω.

Σε κάθε περίπτωση, λοιπόν, ότι συμβατικά ακόμα και γι' αυτά τα στοιχεία οι εξοπλισμοί που ήταν εκτός παραγωγής, είχαν λάβει σχετική πρόνοια τα άρθρα της σύμβασης, καθώς προέβλεπαν -ρητά αναφέρεται αυτό, γι' αυτό δεν ήταν κακή σύμβαση- ότι «τυχόν εξοπλισμός ή εργασίες που καθίστανται απαραίτητες για την πλήρη και κανονική λειτουργία της σηματοδότησης ή προκύπτει κατά την πορεία του έργου, μετά τη διαπίστωση του είδους ή της κατάστασης του υφισταμένου διατιθέμενου εξοπλισμού, θα παρασχεθούν από τον ανάδοχο χωρίς επιπρόσθετη αμοιβή, ενώ το σχετικό τίμημα...» -έχει μεγάλη αξία αυτό που θα πω τώρα- «...ήταν συνυπολογισμένο».

Δηλαδή, όταν έκανε την προσφορά του ο εργολάβος, αυτός έλαβε υπόψη του ότι υπάρχουν πιθανά μηχανήματα, εξοπλισμοί που ήταν εκτός παραγωγής. Άρα, λοιπόν, δεν υπάρχουν τέτοια πράγματα. Ήταν σαφή όλα. Το ερώτημα είναι κατά πόσο εφαρμόστηκαν αλλά αυτό είναι μια άλλη...

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Όχι, όχι. Δεν θα συμφωνήσω και μου επιτρέπετε να απαντήσω και ως μία μηχανικός που έχω και μία εμπειρία σε συμβάσεις και έργα.

Αυτό το βάζουμε στις συμβάσεις γιατί μπορεί στην πορεία και εξέλιξη του έργου όντως να γίνει παρωχημένο. Όχι όταν κάνεις σήμερα τη σύμβαση και σήμερα τα υλικά δεν μπορούν να υποστηριχθούν. Προσέξτε, κύριε Υπουργέ, έπρεπε να μπορούν να υποστηριχθούν για δεκαπέντε χρόνια.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Μάρτυς): Θα έβρισκε λοιπόν άλλο.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Πρέπει η σύμβαση να περιγράφει υλικό που σήμερα μπορεί να υποστηριχτεί για δεκαπέντε χρόνια. Το αν μετά τα δεκαπέντε κάτι αλλάξει στην αγορά, εκεί μπαίνει αυτός ο όρος στη σύμβαση πραγματικά για να προφυλαχθεί το έργο. Άρα ήταν κακιά.

Γι' αυτό και επέβαλε 2,5 εκατομμύρια πρόστιμο στην ΕΡΓΟΣΕ που εκτελούσε πλημμελή σύμβαση.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Μάρτυς): Όχι γι' αυτά, όχι γι' αυτό.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Αυτό λέει η ΕΔΕΛ.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Μάρτυς): Κοιτάξτε εδώ δεν έχετε κανένα δικαίωμα να αναφέρεστε εδώ μέσα με τρόπο τόσο ανακριβή σε αυτά που έχουν συμβεί. Άμα θέλετε να πάμε σε εκείνη την περίοδο....

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Να δούμε το πόρισμα της ΕΔΕΛ; Εδώ το έχω.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Μάρτυς): Άμα θέλετε -λέω- να πάμε σε εκείνη την περίοδο, ειλικρινά σας λέω ότι δεν θα είστε σε καλή κατάσταση.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Κύριε Υπουργέ, εγώ δεν ελέγχομαι.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Μάρτυς): Και αν και έχετε φύγει τώρα από το κόμμα το οποίο εκτέλεσε τη σύμβαση...

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Κύριε Υπουργέ, σας παρακαλώ πολύ, απαντήστε σε αυτό που σας λέω. Ξέρω από συμβάσεις. Υπογράψατε μια σύμβαση που περιέγραφε υλικά που δεν υπήρχαν τότε στην αγορά και κόλλησε ολόκληρη σύμβαση! Και ούτε τις υπογραφές...

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Μάρτυς): Το πρόστιμο της ΕΔΕΛ αφορούσε τη μη εφαρμογή των όρων της σύμβασης ούτως ώστε να υποβληθούν γρήγορα οι μελέτες από τον εργολάβο, από την εταιρεία που ανέλαβε την εργασία αυτή, ΤΟΜΗ και ALSTOM, και αυτό δεν έγινε. Και δεν έγινε για ένα πάρα πολύ μεγάλο χρονικό διάστημα, τόσο μεγάλο χρονικό διάστημα που όταν είχε λήξει ο συμβατικός χρόνος το 2016 δεν είχαν καν υποβληθεί οι οριστικές μελέτες. Αυτή είναι η απάντηση. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Αυτή είναι η δική σας πραγματικότητα γιατί έχω το πόρισμα της ΕΔΕΛ...

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Μάρτυς): Όχι αυτή είναι η πραγματικότητα.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: ... η οποία βεβαίως αναφέρει το θέμα με τη δανειοπάροχο εταιρεία ALSTOM. Αλλά βεβαίως αναφέρεται σε πλημμελείς μελέτες της περιόδου 2012-14 σαφέστατα και επίσης επέβαλε πρόστιμο για όλα αυτά. Και βεβαίως πουθενά δεν έλεγε για καθυστέρηση. Αλλά αυτό είναι άλλο θέμα.

Υπήρχαν επιτροπές -έτσι γίνονται οι συμβάσεις- και δεν έλεγξαν καν αν αυτά τα υλικά υπάρχουν στην αγορά και αν μπορούν να υποστηριχθούν για δεκαπέντε χρόνια και επιμένω. Πάμε παρακάτω όμως. Κρινόμαστε από τις απαντήσεις και τις ερωτήσεις.

Π. ΘΕΟΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ- ΠΡΑΚΤΙΚΑ 10.01.2024- ΣΕΛ 203- 205

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: [...] Θέλω λίγο να μου περιγράψετε το τι έγινε αυτά τα δύο χρόνια σε ό,τι αφορά την 717, που εσείς έχετε πρωτογενώς αντίληψη και μετά με βάση την εμπειρία σας να σας ρωτήσω κάτι που θα προκύψει από την απάντησή σας.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Συμβασιοποιήθηκε τον Σεπτέμβριο του 2014 η 717 στην κοινοπραξία ΤΟΜΗ-ALSTOM και, όπως είπα, η ALSTOM κράτησε τα συστήματα στον Βορρά, που ήταν δικά της και διαφορετικής τεχνολογίας από αυτά που ήταν στον Νότο και που ήταν τεχνολογίας BOMBARDIER.

Ειρήσθω εν παρόδω, αυτά τα συστήματα σε προγενέστερους διαγωνισμούς πληροφορήθηκα ότι λόγω εξειδικευμένης τεχνογνωσίας είχαν ανατεθεί με απευθείας διαγωνισμούς στις δύο εταιρείες. Η ΤΟΜΗ, που ήταν 100% θυγατρική της ΑΚΤΩΡ, θεώρησε ότι δεν πρέπει να συνεργαστεί με την BOMBARDIER και μέσω μιας διαδικασίας θα μπορούσε να ανατάξει τα συστήματα και όπου χρειαζόταν να κάνει εκτεταμένη συντήρηση.

Αυτό έχει πίσω τη λογική -γιατί διάβασα κάποιους που έλεγαν «Εντάξει, γιατί δεν τα σβήνατε όλα και να κάνετε από την αρχή; Η 717, ήταν συστήματα βανδαλισμένα, με ζημιές.». Όταν έχεις κάτι το οποίο με μια παρέμβαση συντήρησης ή αντικατάστασης ανταλλακτικών μπορεί να λειτουργήσει και εσύ το πετάξεις είναι απιστία, γιατί προκύπτει

μια μεγάλη διαφορά κόστους. Άρα ο σχεδιασμός της 717 ως προς αυτό, να μην πεταχτούν, ήταν σωστός.

Μέχρι το τέλος του 2015, που εγώ ήμουν εκεί, είχαν παραδοθεί ένας μικρός αριθμός συστημάτων της ALSTOM στον Βορρά και τίποτα από τον Νότο στη BOMBARDIER.

Ακολούθησε μια διαδικασία που την παρακολούθησα το τελευταίο διάστημα μέσω της έρευνας που έκανε η Ευρωπαϊκή εισαγγελέας, η οποία καταλόγισε θέματα μη χρηστής διαχείρισης κυρίως στην ΕΡΓΟΣΕ, στη διαχειριστική αρχή και –δεν θυμάμαι– σε κάποιους άλλους εμπλεκόμενους. Εξ αυτού του γεγονότος τεκμαίρω, χωρίς όμως να έχω πρωτογενή στοιχεία, ότι μετά το 2015 ή το 2016 -καταρχήν δεν παραδόθηκε τον Σεπτέμβριο του 2016 και πήρε παρατάσεις και φτάσαμε μέχρι το δυστύχημα να μην έχουμε αυτά που έπρεπε να έχουμε- η Ευρωπαϊκή εισαγγελέας κατηγορεί και καταλογίζει ελλείψεις και συγκεκριμένες πράξεις, κυρίως στην πλευρά της ΕΡΓΟΣΕ.

Είναι για μένα τουλάχιστον μια δικαίωση ότι δεν υπάρχει ούτε ένας εμπλεκόμενος από τον ΟΣΕ, ούτε στην ποινική διαδικασία που εξελίχθηκε στη Λάρισα ούτε στη διερεύνηση της 717 από την Ευρωπαϊκή εισαγγελέα, πράγμα που σημαίνει ότι αυτό που εισέφερε ο ΟΣΕ καλώς το εισέφερε. Το θέμα υπήρξε στη διαχείριση, μετά.

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Όμως είναι μια πραγματικότητα, όπως δυστυχώς όλοι ξέρουμε, ότι εννιά χρόνια μετά το 2014 η σύμβαση δεν είχε ολοκληρωθεί και οι συμβατικές υποχρεώσεις από τον ανάδοχο δεν είχαν εκπληρωθεί.

Πώς κρίνετε το γεγονός ότι όχι μόνο δεν είχαμε κήρυξη του αναδόχου ως εκπτώτου, αλλά ότι αποζημιώθηκε από την Ελληνική Δημοκρατία για διαφυγόντα κέρδη; Είναι κάτι που το έχετε ξανακούσει; Σας έχει ξανασυμβεί εσάς από την πορεία σας στον δημόσιο βίο;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Κοιτάξτε, η έκπτωση είναι μια βαριά διαδικασία. Είναι το τελευταίο που κάνεις.

Κ. ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ - ΠΡΑΚΤΙΚΑ 11.01.2024- ΣΕΛ 45- 47

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Θα ασχολούσασταν.

Εάν εσείς χειριζόσασταν μια σύμβαση πολλών εκατομμυρίων ευρώ ως συμβατικό αντικείμενο και ήταν επανειλημμένως ο ανάδοχος υπερήμερος και υπήρχαν επανειλημμένες παρατάσεις οι οποίες οφείλονταν σε ευθύνη της αναδόχου εταιρείας, του εργολάβου, και είχατε έναν προβληματισμό για το αν θα τον κηρύξετε έκπτωτο ή δεν θα τον κηρύξετε έκπτωτο και αποφασίζατε να μην τον κηρύξετε έκπτωτο, γιατί κατά τη στάθμιση των δεδομένων κρίνατε ότι θα ήταν πολύ μεγαλύτερη η ζημία του ελληνικού Δημοσίου από τις συνέπειες που θα επέρχοντο, θα σκεφτόσασταν παράλληλα να αποζημιώσετε αυτόν τον υπερήμερο ανάδοχο; Δεν θα τον είχατε κηρύξει έκπτωτο, η σύμβαση όμως θα ήταν ανολοκλήρωτη, ο ανάδοχος υπερήμερος ως προς την εκπλήρωση των συμβατικών του υποχρεώσεων. Εσείς ως πολιτικό πρόσωπο, που γνωρίζετε ότι η πολιτική ευθύνη πολλές φορές ακολουθείται και από ποινική ευθύνη σε αυτές τις περιπτώσεις...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Μάρτυς): Στα θέματα των δημοσίων συμβάσεων δεν υπάρχει «μαύρο – άσπρο». Υπάρχει μια πολυπλοκότητα, υπάρχουν

πολλές ρήτρες στις επιμέρους συμβάσεις, πολλοί επιμέρους κανόνες και επομένως, δεν υπάρχει αυτοματοποίηση των απαντήσεων. Πρέπει κανείς να γνωρίζει το θέμα, να γνωρίζει όλες τις λεπτομέρειές του, το παρελθόν, τις ενστάσεις, τους λόγους κ.λπ., προκειμένου στη συνέχεια να διαμορφώσει άποψη και να τοποθετηθεί.

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Το έχετε κάνει ποτέ μέχρι τώρα στη θητεία σας; Θυμάστε;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Μάρτυς): Να κάνω τι ακριβώς, δηλαδή;

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Αυτό που σας είπα, να αποζημιώσετε υπερήμερο εργολάβο για διαφυγόντα κέρδη, ενώ η σύμβαση ακόμα δεν έχει ολοκληρωθεί.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Μάρτυς): Δεν μπορώ να θυμηθώ συγκεκριμένες περιπτώσεις. Ξαναλέω. Έχω υπογράψει...

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Πείτε μόνο αν θυμάστε να έχετε κάνει κάτι τέτοιο...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Μάρτυς): Εκείνο το οποίο μπορώ να σας πω είναι ότι έχω βάλει ενδεχομένως και είκοσι χιλιάδες υπογραφές, αν ανατρέξω πίσω. Δεν έχω ελεγχθεί ποτέ για κάτι. Αυτό μπορώ να σας πω. Και «χτυπάω ξύλο» και προσέχω και κάθε μέρα για να μην ελεγχθώ ούτε στο μέλλον.

ΑΘ. ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ - ΠΡΑΚΤΙΚΑ 11.01.2024- ΣΕΛ 327- 328

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Μπορείτε να μας εξηγήσετε τους λόγους που αποφασίστηκε η παράταση της 717 με τον συγκεκριμένο ανάδοχο, αντί να κηρυχθεί έκπτωτος;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Φαντάζομαι... Κοιτάξτε, δεν ξέρω λεπτομέρειες καθόλου τώρα, γιατί αυτό πρέπει να έγινε το 2017-2018, η παράταση. Συνήθως έργα τα παρατείνεις όταν έχει ολοκληρώσει ένα μεγάλο ποσοστό του έργου και βλέπεις ότι μπορεί να το τελειώσει και ότι υπήρχαν κάποιοι αντικειμενικοί λόγοι που πιθανόν να μην ήταν της υπαιτιότητας του εργολάβου και τον καθυστέρησαν. Συνήθως του δίνεις εκεί, γιατί αλλιώς τι να κάνεις; Να την καταγγείλεις; Θα πάθεις μεγαλύτερη ζημιά. Τι θα κάνεις μετά; Θα πας να το ξαναπροκηρύξεις;

Οπότε μια διοίκηση εκεί που είναι σώφρονα διοίκηση, προσπαθεί να τα ζυγίσει και να πει «Μπορεί να το τελειώσει;». Πας και αξιολογείς. Βλέπεις τι προσωπικό έχει επί του εδάφους, πόσο έχει προχωρήσει, μήπως υπάρχει κάποιο άλλο πρόβλημα και δεν προχωράει. Και τους δίνεις την παράταση θεωρώ. Το έχω δει αυτό να συμβαίνει, αλλά συγκεκριμένα δεν το γνωρίζω.

ΑΘ. ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ - ΠΡΑΚΤΙΚΑ 11.01.2024- ΣΕΛ 342- 343

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Μπορείτε να μας περιγράψετε πώς και αν οι παρατάσεις της Σύμβασης 717 επηρέασαν την ασφάλεια και την αποδοτικότητα του σιδηροδρομικού δικτύου, ειδικά σε σχέση με τα συστήματα σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Προφανώς το επηρέασαν, γιατί τα συστήματα αυτά ήταν σημαντικά συστήματα ασφαλείας. Δεν μπορείς, όμως, να το

ποσοτικοποιήσεις εύκολα αυτό. Δεν ήμουν και εκείνο το διάστημα εκεί, οπότε αυτό που σας λέω είναι περισσότερο γενικό.

Εντάξει, προφανώς το επηρέασε. Τώρα, για την παράταση, μακάρι να τελείωνε και να τέλειωνε στην ώρα του. Όταν παρατείνεται, δεν σημαίνει όμως ότι δεν πρέπει να λειτουργεί το σύστημα, αυτό που είπα και αρκετές φορές σήμερα και είμαι κουραστικός. Για εκατόν πενήντα χρόνια ο σιδηρόδρομος λειτουργούσε χωρίς κανένα σύστημα. Δεν είναι ο σιδηρόδρομος μη ασφαλές μέσο. Απλά, όταν καταργούνται και αυτοί οι άνθρωποι που πρέπει να διατηρήσουν το ασφαλές του συστήματος, τότε δημιουργούνται τα προβλήματα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Να κάνω μία παρατήρηση. Δεν είστε καθόλου κουραστικός. Είστε, νομίζω κατά γενική ομολογία, ο περισσότερο γνώστης που έχει περάσει από εδώ μέσα μέχρι στιγμής στην Επιτροπή. Και σας ευχαριστούμε γι' αυτό.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Ευχαριστώ πολύ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Κατά τη θητεία σας υπήρξαν συμβάσεις που παρατάθηκαν;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Εγώ δεν είχα έργα. Ήμουν ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Έργα δεν είχαμε. Οι μόνες συμβάσεις που είχαμε εμείς ήταν με τα ΕΛΠΕ για τα πετρέλαια, είχαμε με τη ΔΕΗ για το ρεύμα, είχαμε συμβάσεις καθαριότητας. Αυτά. Δεν είχαμε...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Δεν είχατε κάποια ουσιαστική εμπλοκή που είχε να κάνει με το δίκτυο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Όχι. Με έργα δεν είχαμε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Εντάξει. Σας ευχαριστώ πολύ. Να είστε καλά.

Π. ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ - ΠΡΑΚΤΙΚΑ 11.01.2024- ΣΕΛ 392- 394

ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΕΤΣΑΣ: Με δεδομένες τις καθυστερήσεις που υπήρξαν θεωρείτε ότι ήταν απαραίτητη η υλοποίηση αυτής της σύμβασης ή μήπως έπρεπε να ακυρωθεί;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Μια σύμβαση για να γίνει σημαίνει ότι είναι απαραίτητη για να γίνει. Όταν ξεκινάει και γίνεται μια μελέτη για να γίνει μια σύμβαση και συμβασιοποιείται ένα έργο, σημαίνει ότι είναι απαραίτητο να γίνει και μάλιστα, λογικά σκεπτόμενος, στο σύντομο δυνατότερο χρόνο μέσα στα πλαίσια τα οποία καθορίζεται. Αυτό δεν έγινε. Παίρνει την πρώτη παράταση, δεύτερη παράταση. Πήρε τρεις παρατάσεις. Για ποιο λόγο; Ποιος το ξέρει αυτό;

[...]

Τώρα για να ακυρωθεί η 717, όταν ο ανάδοχος δεν είναι στις υποχρεώσεις σου και μπορείς να βρεις καλύτερη λύση, τότε καλύτερα να την ακυρώσεις, αλλά να βρεις καλύτερη λύση όμως. Γιατί το να ακυρώσεις μια σύμβαση, σημαίνει ότι θα ξεκινήσεις από την αρχή και θα κάνεις άλλα πέντε χρόνια. Είναι και αυτό, έτσι;

ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΕΤΣΑΣ: Κατά τη γνώμη σας, εσείς τι νομίζετε, με όλης σας την εμπειρία και όλη τη διαδρομή αυτής της σύμβασης; Έπρεπε να υλοποιηθεί ή να ακυρωθεί;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Θα έπρεπε να πιεστεί ο ανάδοχος πολύ πριν νωρίς να ολοκληρώσει τη σύμβαση, πολύ πιο νωρίς, όχι να φτάσουμε τώρα στο δια ταύτα. Από το '14 έπρεπε να τελειώσει τέλος του '16. Δεν τελείωσε στο τέλος του '16; Να τελειώσει στο τέλος του '18, αλλά έπρεπε να πιεστεί να τελειώσει. Και υπάρχουν τρόποι να πιεστούν.

I.-Κ. ΧΑΛΚΙΑΣ - ΠΡΑΚΤΙΚΑ 31.01.2024- ΣΕΛ 156- 159

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Σας προβληματίζουν όλα αυτά;

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Προφανώς.

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Όπως φαντάζομαι και οι έντεκα παρατάσεις στις οποίες έχετε αναφερθεί, σωστά;

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Ναι.

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Αυτές οι παρατάσεις, προκειμένου να δοθούν, προϋποθέτουν τη σύμφωνη γνώμη της πολιτικής ηγεσίας, έτσι δεν είναι;

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Όχι, ήταν θέμα του ΕΡΓΟΣΕ να κρίνει, αν πρέπει να δώσει παράταση ή όχι, αν συντρέχουν οι προϋποθέσεις.

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Να το πω διαφορετικά, ο εποπτευόμενος οργανισμός ενημερώνει την εποπτεύουσα δημόσια αρχή για τέτοιου είδους ζητήματα;

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Δεν ξέρω να σας πω και τι ακριβώς έγινε. Προφανώς, εάν θεωρηθεί ένα τρέχον θέμα στην τρέχουσα διαχείριση, δεν ενημερώνει. Αν θεωρηθεί σημαντικό το θέμα, μπορεί να ζητήσει, προφανώς, να ενημερώσει τον Υπουργό. Δεν ξέρω τι γινόταν σε αυτές τις περιπτώσεις και ποια ήταν η πρακτική που ακολουθούνταν όλα αυτά τα χρόνια από το 1995 μέχρι το 2020 και πλέον.

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Με βάση το περιεχόμενο της σύμβασης και τη διασύνδεση του περιεχομένου αυτού με τη δημόσια ασφάλεια, εκτιμάτε ότι ήταν ένα μείζον ζήτημα αυτό;

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Προφανώς το σύστημα αυτό, η σύμβαση αυτή πουμίλαγε για αναβάθμιση και αναδιάρθρωση των συστημάτων που είχαν ήδη τοποθετηθεί και είχαν καταστραφεί, είτε από φθορά, είτε από βανδαλισμούς, είτε από την κακή συντήρηση, προφανώς ήταν σημαντικό θέμα.

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Άρα ένα θέμα στο οποίο οπωσδήποτε η εποπτεύουσα δημόσια αρχή δεν θα μπορούσε παρά να το παρακολουθεί.

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Φαίνεται ότι έλαβε γνώση από το γεγονός ότι η μία παράταση δόθηκε με απόφαση του Υπουργού όταν είχε απορριφθεί από την ΕΡΓΟΣΕ σιωπηρά, αν θυμάμαι καλά.

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Τώρα θέλω να σας ρωτήσω το εξής, επειδή έχετε μια μεγάλη εμπειρία από δημόσιες συμβάσεις και από την τακτική της διαπραγμάτευσης ανάμεσα στους αναδόχους και το Ελληνικό Δημόσιο, πολλές φορές σκληρές διαιτησίες οι οποίες προκύπτουν, αντιδικίες κλπ, πώς κρίνετε μία περίπτωση στην οποία έχουμε αντισυμβαλλόμενο το Ελληνικό Δημόσιο, έναν ανάδοχο ο οποίος είναι επανειλημμένως

υπερήμερος, έχουμε επανειλημμένες παρατάσεις, δεν κηρύσσεται έκπτωτος για λόγους «Χ», «Ψ» και το Ελληνικό Δημόσιο του καταβάλει και αποζημίωση αρκετών εκατομμυρίων ευρώ για διαφυγόντα κέρδη; Πώς το κρίνετε και το αξιολογείτε αυτό και από τη νομική του άποψη, αλλά και ως πολίτης; Από τις όποιες επανειλημμένες παρατάσεις και από την υπερημερία του αναδόχου το Δημόσιο να υφίσταται μεγάλη ζημία όχι μόνο αποτιμητή σε χρήματα, αλλά και σε ό,τι αφορά, όπως δυστυχώς αποδείχτηκε, τη δημόσια ασφάλεια.

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Διαβάζοντας τις αποφάσεις του ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ διαπίστωσα ότι σε όλες αυτές τις περιπτώσεις που δόθηκαν οι παρατάσεις διαπίστωνε η διευθύνουσα υπηρεσία και η νομική υπηρεσία, προφανώς, ότι δεν υπήρχε καθυστέρηση μόνο από πλευράς αναδόχου, η ευθύνη μοιράζονταν. Και σε κάποιες περιπτώσεις από τα έγγραφα που είδα των ανάδοχων επικαλούνταν ότι για κάποια συγκεκριμένα διαστήματα δεν μπορούσαν να δουλέψουν γιατί ο ΟΣΕ δεν τους έδινε την άδεια. Τώρα για ποιον λόγο συμβαίνουν όλα αυτά δεν μπορώ να σας πω και δεν θέλω σε ένα βαθμό να πω πράγματα τα οποία εν όψει του ότι η σύμβαση αυτή είναι ανοιχτή ακόμα και μπορεί να προκύψουν και πολλές δικαστικές αμφισβητήσεις ή οτιδήποτε άλλο, δεν θέλω να πω κάτι που θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί και εναντίον του Δημοσίου ενδεχομένως ή εναντίον της ΕΡΓΟΣΕ ή οτιδήποτε άλλο. Είμαι πολύ επιφυλακτικός στο να κρίνω την πορεία αυτής της σύμβασης. Μου κάνουν εντύπωση οι παρατάσεις. Μου κάνει εντύπωση, ενδεχομένως, η έρευνα που έκανε η Εθνική Αρχή Διαφάνειας και η ΕΔΕΛ, αλλά μένω εκεί.

Π. ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ - ΠΡΑΚΤΙΚΑ 01.02.2024- ΣΕΛ 288-290

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΕΛΛΑΣ: Ωραία.

Και μια τελευταία ερώτηση. Ερχόμαστε στο 2019-2020. Υπουργός Μεταφορών ο κ. Καραμανλής. Η σύμβαση 717 έχει πάρει ήδη μερικές παρατάσεις, έχει υλοποιηθεί το 35% του έργου, υλοποιημένο από την 717.

Τι θα έπρεπε ή τι θα κάνατε εσείς αν ήσασταν στη θέση του Καραμανλή;

Θα κοιτούσατε να δώσετε μια παράταση ακόμα στη σύμβαση, ώστε τελικά να τελειώσει σε συγκεκριμένο χρονικό διάστημα ή θα κηρύσσατε τον εργολάβο έκπτωτο με καταγγελία για παράταση του χρόνου, για έξοδα και να πάμε στα δικαστήρια και να καθυστερήσει το έργο εσείς ξέρετε σαν μηχανικός πόσα χρόνια θα χρειαζόταν ακόμα για να ολοκληρωθεί το έργο. Γιατί εδώ έχουμε έναν Υπουργό ο οποίος δίνει μια παράταση ενάμιση χρόνο στο έργο και το έργο πραγματικά τελειώνει στον ενάμιση χρόνο. Πραγματικά τελειώνει. Τι θα έπρεπε λοιπόν να κάνει ή τι θα κάνατε εσείς στη θέση του;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Επειδή αντιμετωπίζω σήμερα μία παρόμοια κατάσταση, θα σας πω τι κάνω και σήμερα και το ίδιο θα έκανα και τότε. Σύμβαση, η οποία είναι συγχρηματοδοτούμενη από την Ευρωπαϊκή Ένωση που παίρνουμε λεφτά και το ελληνικό δημόσιο συνεισφέρει πολύ λιγότερα χρήματα για υλοποίηση τέτοιων συμβάσεων στα πλαίσια της ευρωπαϊκής αρωγής που γίνεται για τέτοια προγράμματα, θα μου ήταν τελείως αδύνατο να σκεφτώ να διαλύσω μια τέτοια σύμβαση.

Σήμερα έχουμε δύο τέτοιες συμβάσεις που τρέχουν από Παλαιοφάρσαλο-Καλαμπάκα και από Λάρισα-Βόλος που είναι αντικείμενο ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ, είναι ανακαίνιση του άξονα και σηματοδότηση-τηλεδιοίκηση-ηλεκτροκίνηση έχουν σταματήσει οι εργασίες αυτών των δύο συμβάσεων γιατί δεν υπάρχει γραμμή, λόγω Ντάνιελ. Και τέθηκε το θέμα σε κάποια στιγμή μήπως να σταματήσουμε αυτές τις εργολαβίες. Διότι για να αποκατασταθούν τα έργα θέλει μήνες, δεν αποκαθίσταται μια γραμμή τώρα σε οριστική μορφή της μέσα σε 2, 3 μήνες. Θέλει ένα χρονικό διάστημα, ενός, ενάμιση χρόνου. Μήπως θα ήταν προτιμότερο να σταματήσουμε τις εργολαβίες αυτές, να τις αναστείλουμε λόγω ανωτέρας βίας και να φτιάξουμε τη γραμμή και να επαναπροκηρύξουμε; Η θέση μου και σαν θέση του ΟΣΕ απέναντι στο Υπουργείο ήταν κατηγορηματική. Με τίποτα. Να βρούμε λύση που να μπορούν να ξεκινήσουν οι εργασίες αυτών των εργολαβιών, έστω από κάποια σημεία να τους αφήνουμε σιγά-σιγά να δουλεύουν και ταυτόχρονα, να επιταχύνουμε και εμείς την ανάταξη των υποδομών, ώστε να μην χαθεί το έργο.

Αν με ρωτάτε λοιπόν αυτό που λέτε για το 20 για τηλεδιοίκηση-σηματοδότηση αυτό θα έκανα. Σύμβαση η οποία βρίσκεται στα μισά της -θέλετε να είναι στα μισά της, θέλετε να είναι λίγο περισσότερο ή λίγο λιγότερο από τα μισά της;- δεν θα τη σταμάταγα. Γιατί σήμερα θα μιλάγαμε, αν είχε σταματήσει, ειλικρινά σας λέω, αν είχε σταματήσει, όχι επειδή αυτό έκανε ο τότε Υπουργός, αλλά αν την είχαμε σταματήσει τότε σήμερα θα παλεύαμε να φτιάξουμε μια καινούργια σύμβαση και σηματοδότηση-τηλεδιοίκηση στον άξονα αυτό δεν θα είχαμε ακόμη και θα ήμασταν στο σημείο μηδέν.

Π. ΘΕΟΧΑΡΗΣ - ΠΡΑΚΤΙΚΑ 02.02.2024- ΣΕΛ 39-40

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Όλες οι παρατάσεις δίδονται με συνυπαιτιότητα. Δεν είναι μόνο ευθύνη...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Ακριβώς. Είναι με συνυπαιτιότητα. Το βασικό στοιχείο είναι ότι υπήρξε συνυπαιτιότητα. Δεν υπήρξε μόνο ευθύνη του αναδόχου. Γι' αυτόν τον λόγο αναγνωρίστηκαν οι παρατάσεις ως νόμιμες. Δεν υπήρξε κανένα θέμα με αυτές τις παρατάσεις σε αυτό το σημείο, ούτε στην ΕΔΕΛ, στην Αρχή Διαφάνειας, ούτε σε κανέναν...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ναι, ναι. Το ξέρω. Αυτό το έχω δει.

Η υπαιτιότητα για την καθυστέρηση δεν ήταν μόνο των αναδόχων. Ήταν συνυπαιτιότητα...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Το οποίο έχει αναγνωριστεί στις παρατάσεις όταν δίνονταν;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Είχε αναγνωριστεί.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ευχαριστώ.

Π. ΘΕΟΧΑΡΗΣ - ΠΡΑΚΤΙΚΑ 02.02.2024- ΣΕΛ 79

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ: Έντεκα παρατάσεις εν συνόλω, όλες με συνυπαιτιότητα και των δύο πλευρών;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Έτσι φαινόταν από τα έγγραφα.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ: Όλες; Σταλία δεν αξίωσε και δεν τεκμηρίωσε ο ανάδοχος;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Μέχρι εκείνη την περίοδο όχι.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ: Ναι. Είστε σίγουρος;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Στη δική μας περίοδο, ναι. Έτσι και αλλιώς, υπήρχαν τα ζητήματα στον ανακεφαλαιωτικό πίνακα, έτσι δεν είναι;

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ: Ναι, είθισται να ενσωματώνονται ως απρόβλεπτες εργασίες οι αξιώσεις των σταλιών.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Έτσι.

ΧΡ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ - ΠΡΑΚΤΙΚΑ 06.02.2024- ΣΕΛ 85-86

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Η ΕΡΓΑ ΟΣΕ Α.Ε, λοιπόν, χορηγούσε παρατάσεις και όταν χορηγούσε παρατάσεις, αναλάμβανε και την ευθύνη των καθυστερήσεων. Το ξέρατε αυτό.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Όχι.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Όχι, δεν το ξέρατε;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Όχι δεν αναλάμβανε την ευθύνη των καθυστερήσεων.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Αναλάμβανε συνευθύνη των καθυστερήσεων.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Αναλάμβανε την ευθύνη του να ολοκληρωθεί η σύμβαση και στο τέλος να υπάρχει ένα έργο σε λειτουργία. Αυτή είναι η ευθύνη κάθε φορέα. Η ευθύνη κάθε φορέα δεν είναι...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Συγγνώμη λίγο. Όταν δίνεται μια παράταση δεν αναγνωρίζεται η ευθύνη, δίνεται μια παράταση γιατί δεν υλοποιήθηκε για κάποιο λόγο;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Προφανώς, για κάποιο λόγο δίνεται.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Αυτό λέω. Σε αυτόν τον λόγο που έλεγε η ΕΡΓΑ ΟΣΕ Α.Ε, έλεγε ότι είναι και ευθύνη δικιά της το ότι καθυστερεί η σύμβαση και χρειάζεται παράταση;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Προφανώς. Και η ΕΡΓΑ ΟΣΕ Α.Ε να μην το έλεγε, το είπαν άλλοι επτά φορές. Το είπε το Ελεγκτικό Συνέδριο, το είπε η ΕΔΕΛ, όποιος έχει ασχοληθεί με τη σύμβαση αυτή, το έχει διαπιστώσει.

ΧΡ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ - ΠΡΑΚΤΙΚΑ 06.02.2024- ΣΕΛ 96-98

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, γι' αυτό επιλέξαμε να έχουμε σήμερα έναν μάρτυρα γιατί, εντάξει, τώρα είναι σημαντικός ο μάρτυρας. Να δοθεί η δυνατότητα σε όλους, προφανώς.

Πέστε μου κάτι πολύ λογικό που μπορεί να ανακύπτει. Το '16 εσείς βλέπετε δυσλειτουργίες. Ξέρετε τι πρέπει να αλλάξει στη σύμβαση για να καταστεί λειτουργική.

Γιατί, κύριε Σπίρτζη, δεν μαζεύετε όλες τις λειτουργίες σε μια παράταση και κάνετε έξι παρατάσεις μετά;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Θα σας πω γιατί.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Γιατί όλα τα λάθη δεν διορθώθηκαν σε μία, να δώσετε και ένα χρόνο, δύο χρόνια και να τελειώνουμε;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Δεν γίνεται έτσι, κύριε Τσαβδαρίδη.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Γιατί;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Θα σας πω γιατί. Δεν γίνεται καθόλου έτσι.

Καταρχάς δεν τις έδωσα εγώ. Να το επαναλάβω. Και δέχεσαι... Ας πούμε ότι ήταν το έργο στο Υπουργείο, ας πούμε ότι ήταν στο Υπουργείο για να μην πω αυτά που πιθανά να θέλουν να πουν όσοι ήταν στις διοικήσεις της ΕΡΓΟΣΕ. Δίνεις μια παράταση γιατί εκτιμάς εσύ ότι θα κάνεις τρία χρόνια να το τελειώσεις; Όχι. Δίνεις μία μικρή παράταση διότι αυτά που τρέχανε, κύριε Τσαβδαρίδη, κανείς δεν περίμενε... Δεν είναι μάγος κανείς, δεν είναι μάντης να ξέρει ότι το Ελεγκτικό Συνέδριο θα χρειαστεί τρεις αποφάσεις για να εγκρίνει, δηλαδή 18 μήνες. Ούτε είναι κανείς μάγος να ξέρει ότι στη συνέχεια, επειδή έχεις συμπληρωματική σύμβαση, θα έρθει –σε τακτικό έλεγχο, αφού έχεις συμπληρωματική σύμβαση- η ΕΔΕΛ να κάνει έλεγχο και από το Σεπτέμβριο του '18 θα ολοκληρωθεί και θα έχει οριστικό πόρισμα το Φεβρουάριο του '19. Ούτε είσαι μάγος να ξέρεις ότι δεν θα ανταποκριθεί στη συνέχεια η κοινοπραξία των εργοληπτικών εταιρειών για να μη φέρει τις μελέτες υπογεγραμμένες από τη δανειοπάροχο, άρα θα αρχίσει τη διαδικασία έκπτωσης των αναδόχων, προκειμένου να ανταποκριθούν.

Και νομίζω ότι όσοι ασχολούνται, ακόμη και νομικοί -οι περισσότεροι στην Αίθουσα είναι νομικοί-, με τα δημόσια έργα γνωρίζουν πάρα πολύ καλά ότι οι λόγοι καθυστέρησης των έργων δεν είναι το να γίνει ένα έργο, αλλά είναι οι διαδικαστικές εμπλοκές που προκύπτουν από όλους τους υπόλοιπους φορείς, εκτός από τον φορέα που υλοποιεί το έργο.

ΧΡ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ - ΠΡΑΚΤΙΚΑ 06.02.2024- ΣΕΛ 277-280

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: Μήπως δεν έγινα σαφής; Έχουμε λίγο χρόνο. Εδώ δεν με ενδιαφέρουν τα συμπεράσματά σας, γιατί αλίμονο να μην έχετε βγάλει συμπεράσματα. Πείτε μας πρακτικά. Είπατε εσείς ότι οι συμβάσεις γίνονται με τον ίδιο τρόπο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Για ποιες συμβάσεις μιλάτε;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: Όλες αυτές, η χαρά των παρατάσεων. Εσείς προσωπικά είσατε ένας μάρτυρας, έτσι όπως καταθέτετε σήμερα, ο οποίος με την κατάθεσή σας εξυμνείτε το όργιο της παραδοξολογίας που για εμένα είναι απότοκο γενικευμένης σήψης και διαφθοράς, ως ο Υπουργός των παρατάσεων. Μας είπατε ότι αυτό ήταν αναγκαίο καλό μάλιστα –εκεί είναι η παραδοξολογία- σε τέτοιο σημείο που να λέτε ότι είναι υπέρ του ελληνικού δημοσίου η παράταση συμβάσεων. Τότε για ποιον λόγο συνάπτονται συμβάσεις, για ποιον λόγο έχουν συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα και για ποιον λόγο, αν σας έπειθε το κόμμα σας να κατέβετε, αφού εσείς είστε υπέρ των συνεχών παρατάσεων που οδήγησαν στο συγκεκριμένο σημείο τον σιδηρόδρομο να

μην μπορεί να έχει μέτρα ασφαλείας που έχουν όλες οι αναπτυγμένες ευρωπαϊκές χώρες, έτσι ώστε να λέτε μετά «παράταση στην παράταση, το κράτος έχει συνέχεια, δεν αλλάζει τίποτα, τον μισθό να παίρνω σαν Υπουργός». Μπορείτε να μου πείτε, πέρα από τα συμπεράσματα, τι ακριβώς νομοθετικές πρωτοβουλίες θα είχατε ή προβλέπετε να εισηγηθείτε στο κόμμα σας, έτσι ώστε να αλλάξετε κάτι για να μην σκοτωθεί κανένας άλλος Έλληνας πολίτης;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Καταρχάς δεν σας επιτρέπω να διαστρεβλώνετε αυτά που κατέθεσα στην Επιτροπή.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: Καλώς κάνετε, αλλά πείτε μου τι διαστρέβλωσα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Επικαλεστήκατε ότι εγώ ισχυρίστηκα και κατέθεσα στην Επιτροπή ότι είναι πολύ καλό που δίνονται παρατάσεις.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: Είπατε πολλές φορές, συγκεκριμένα το έχω γράψει mot a mot ...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Ξέρω πάρα πολύ καλά τι είπα και ξέρω πολύ καλά και τι έχω κάνει σαν Υπουργός. Άρα, δεν θα με χαρακτηρίζετε εσείς ως Υπουργό των παρατάσεων, γιατί μπορεί ο καθένας να κάνει ό,τι χαρακτηρισμό θέλει.

Να δούμε, λοιπόν, να κάνουμε μια καταγραφή έργων και πόσες παρατάσεις έχουν δοθεί για να ολοκληρωθούν και να δούμε ποιος έχει υπογράψει διαχρονικά περισσότερες ή λιγότερες παρατάσεις. Το κριτήριο δεν είναι ο αριθμός των παρατάσεων. Το κριτήριο είναι άλλο.

Καταρχάς να διευκρινίσω, γιατί δεν το είπα πριν, απλά πιάσατε την ευκαιρία να διαστρεβλώσετε αυτό που είπα, ότι πολλές φορές οι παρατάσεις είναι υπέρ του δημοσίου συμφέροντος. Για να δούμε, λοιπόν, αν δεν δίναμε παράταση, όχι εγώ, η υπηρεσία και η διοίκηση της ΕΡΓΟΣΕ, στην 717, τι θα γινόταν; Θα έληγε η σύμβαση.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: Όχι, κύριε μάρτυς, δεν θα γινόταν αυτό. Θα είχαν σωθεί 57 νεκροί και 180 τραυματίες. Δεν είναι αυτό, γιατί αν εσείς είχατε κηρύξει έκπτωτο...

.....

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Λέω, λοιπόν, ότι σε περίπτωση που δεν δινόταν μια παράταση, θα έληγε η σύμβαση 717. Αυτό σημαίνει ότι θα γυρνούσαμε πίσω στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή τα λεφτά που είχαν εγκριθεί, δεν θα είχαμε έγκριση για το ίδιο έργο δεύτερη φορά ...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: Αυτό το είπατε, το κατάλαβα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Και θα χρειάζονταν εθνικοί πόροι που δεν υπήρχαν, άρα δεν θα είχαμε σύστημα σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: Ωραία. Σήμερα έχουμε. Λειτουργήσαν αυτά;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Θα ρωτήσετε την ΕΡΓΟΣΕ...

ΧΡ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ - ΠΡΑΚΤΙΚΑ 06.02.2024- ΣΕΛ 372-374

ΘΕΟΦΑΝΗΣ (ΦΑΝΗΣ) ΠΑΠΑΣ: Να προχωρήσω λίγο, γιατί ο χρόνος μας πιέζει. Και είναι λογικό. Κουρασθήκατε κι εσείς και όλοι. Θα ήθελα να ρωτήσω, επίσης, όμως, γιατί ξέρετε ο κόσμος μας ακούει, επί ημερών σας έγιναν έξι παρατάσεις, στο σύνολο

επτά, έτσι ώστε να μπορούμε να πούμε σήμερα ότι έχει ολοκληρωθεί η 717. Το θέμα είναι ότι αναφερθήκατε σε κάποια έργα στα οποία γίνονται παρατάσεις, αλλά εκεί αναφερθήκατε ότι υπάρχουν αρχαιολογικά ευρήματα, ότι υπάρχουν απαλλοτριώσεις. Στο έργο των σιδηροδρομικών γραμμών δεν υπάρχει τίποτα από αυτό. Δεν είναι λίγο παράλογο ότι δεν κατάφεραν στην πρώτη, δεν κατάφεραν στη δεύτερη, δεν κατάφεραν στην τρίτη, δηλαδή δεν κατάφεραν σε καμία παράταση να δουν τι είναι αυτό που απαιτείται στο σύνολο του έργου;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Θα είχατε δίκιο –και ολοκληρώνουμε- αν ολοκληρωνόταν η σύμβαση 717, θα απέδιδε στον σιδηρόδρομο σύστημα σηματοδότησης και τηλεδιόικησης. Η σύμβαση που υπήρχε –η 717- είχε τόσο μεγάλα κενά και ελλείψεις που δεν μπορούσε να ολοκληρωθεί με λειτουργικό σύστημα και αυτό θα σήμαινε... Ας πούμε ότι την ολοκλήρωνε η ΕΡΓΟΣΕ ή στο κομμάτι που περιλαμβάνονταν και μπορούσε.

ΘΕΟΦΑΝΗΣ (ΦΑΝΗΣ) ΠΑΠΑΣ: Η παράταση αυτό δεν έρχεται να κάνει; Να καλύψει τα κενά;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Όχι.

ΘΕΟΦΑΝΗΣ (ΦΑΝΗΣ) ΠΑΠΑΣ: Πόσες παρατάσεις; Γιατί αυτό δεν κάνει η παράταση; Στις αστοχίες και όλα αυτά;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Όχι, έρχεται να καλύψει τα κενά και τις αστοχίες του Δημοσίου.

ΘΕΟΦΑΝΗΣ (ΦΑΝΗΣ) ΠΑΠΑΣ: Η επανάληψη όμως...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Και η επανάληψη. Άμα δεν έχει καλυφθεί;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ολοκληρώνετε, παρακαλώ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Δηλαδή από τη στιγμή που δεν είχαν εγκριθεί ο ανακεφαλαιωτικός πίνακας, η συμπληρωματική σύμβαση από το Ελεγκτικό Συνέδριο, από τον έλεγχο της ΕΔΕΛ τι έπρεπε να κάνει, κατά τη γνώμη σας; Να διαλύσει τη σύμβαση, να χαθούν τα χρήματα και να μην έχει η χώρα ποτέ -γιατί αυτό θα γινόταν- σύστημα σηματοδότησης;

ΠΟΛ. ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ- ΠΡΑΚΤΙΚΑ 07.02.2024- ΣΕΛ 19-24

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Μάλιστα.

Μια μικρή ανοχή σε ένα-δύο λεπτά, κυρία Πρόεδρε.

Εσείς με το που αναλαμβάνετε το 2019, κύριε μάρτυς, είστε τεχνικός, ενημερώνεστε, βλέπετε ότι υπάρχει μια σύμβαση, η 717, η οποία έχει συμβατική ημερομηνία ολοκλήρωσης το 2016. Είναι τρία χρόνια μετά. Δεν έχει ολοκληρωθεί. Ποιες είναι οι ενέργειές σας σε σχέση με αυτό;

ΠΟΛΥΧΡΟΝΙΟΣ ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ (Μάρτυς): Εγώ ανέλαβα στις 23 Οκτωβρίου του 2019 ως Πρόεδρος της ΕΡΓΟΣΕ. Τότε διαπιστώσαμε ότι υπήρχε μια συμπληρωματική σύμβαση η οποία είχε εγκριθεί και δεν είχε υπογραφεί από την προηγούμενη διοίκηση το 2018. Ταυτόχρονα, υπήρχε και ένα πόρισμα της Επιτροπής Δημοσιονομικού

Ελέγχου που είχε έλθει σε γνώση της προηγούμενης διοικήσεως τον Φεβρουάριο του 2019, που αφορούσε και γενικότερα σε θέματα διαχείρισης και αρχιτεκτονικής του έργου. Όλα αυτά και βεβαίως όσον αφορά τα δικά μου καθήκοντα τα οποία δεν ήταν εκτελεστικά, που έγινε από τότε έως και την ημέρα που αποχωρήσαμε, έγιναν πολλές ενέργειες ώστε να προχωρήσει η σύμβαση και να ολοκληρωθεί γιατί ήταν σημαντικό το θέμα της ασφάλειας και της σηματοδότησης.

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Ποιες ενέργειες;

ΠΟΛΥΧΡΟΝΙΟΣ ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ (Μάρτυς): Θα σας πω τις ενέργειες που έγιναν από το Διοικητικό Συμβούλιο. Ζητήθηκε από την κοινοπραξία και τον Φεβρουάριο του 2019 υπέβαλε την εναρμονισμένη λύση σύμφωνα με το πόρισμα της ΕΔΕΛ. Τον Μάρτιο - αυτό δεν έχει καμία σχέση- δόθηκε παράταση από τον Υπουργό και τον Απρίλιο του 2020 το Διοικητικό Συμβούλιο...

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Για την παράταση που έδωσε ο Υπουργός...

ΠΟΛΥΧΡΟΝΙΟΣ ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ (Μάρτυς): Δεν είναι θέμα του Διοικητικού Συμβουλίου εννοώ.

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Ναι. Κατ' αρχήν -και σας διακόπτω για να προσθέσω μια ακόμα ερώτηση- ποια ήταν η επικοινωνία σας με την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών; Εσείς, ως Πρόεδρος, γνωστοποιούσατε στον Υπουργό ζητήματα που κρίνατε ότι είχαν μια βαρύνουσα σημασία; Βλέπω τώρα ότι μας λέτε ότι υπεγράφη παράταση από τον Υπουργό. Είχε μαζί σας προηγηθεί μια συνεργασία γι' αυτό; Είχατε εισηγηθεί την παράταση εσείς στον Υπουργό;

ΠΟΛΥΧΡΟΝΙΟΣ ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ (Μάρτυς): Όχι. Δεν ήταν αρμοδιότητά μου και δεν μπορούσε να γίνει. Αυτό έγινε μετά από τη διαδικασία που ακολουθείται στα δημόσια έργα, δηλαδή εισήγηση της υπηρεσίας στο τεχνικό συμβούλιο που λαμβάνει υπόψη το Διοικητικό Συμβούλιο και στη συνέχεια απόφαση του Υπουργού γιατί είχε υποβληθεί ένσταση επί της σιωπηρής απόρριψης της παράτασης που είχε υποβάλει η κοινοπραξία. Άρα, αυτή είναι η διαδικασία.

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Εσείς δεν είχατε συνεργασία με τον Υπουργό; Εσείς προσωπικά.

ΠΟΛΥΧΡΟΝΙΟΣ ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ (Μάρτυς): Όχι, εγώ δεν είπα ότι δεν είχα συνεργασία. Είπα ότι είχα συνεργασία, αλλά για το συγκεκριμένο θέμα όχι. Δεν το ήξερα κιόλας ότι είχε πάει αυτή η διαδικασία. Δεν είναι αρμοδιότητα του Διοικητικού Συμβουλίου, δηλαδή. Αυτό εννοώ.

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Τι δεν ξέρατε;

ΠΟΛΥΧΡΟΝΙΟΣ ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ (Μάρτυς): Εννοώ ότι δεν είναι αρμοδιότητα του Διοικητικού Συμβουλίου να ξέρει την εισήγηση του τεχνικού συμβουλίου και τη διαδικασία αυτή. Το Διοικητικό Συμβούλιο δεν έχει καμία σχέση με αυτή τη διαδικασία.

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Δεν ξέρατε δηλαδή ότι για μια σύμβαση για την οποία νομίζω ότι όλος ο τεχνικός κόσμος μιλούσε -αυτή η εντύπωση έχει δημιουργηθεί από όλους τους μάρτυρες που παρήλασαν εδώ- ποια ήταν η εισήγηση του τεχνικού συμβουλίου και ήσασταν Πρόεδρος της ΕΡΓΟΣΕ.

ΠΟΛΥΧΡΟΝΙΟΣ ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ (Μάρτυς): Όχι, δεν είπα αυτό.

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Αυτό είπατε.

ΠΟΛΥΧΡΟΝΙΟΣ ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ (Μάρτυς): Είπα ότι δεν είχα σχέση με την απόφαση που λήφθηκε από τον Υπουργό. Με αυτό δεν είχε σχέση το Διοικητικό Συμβούλιο. Αν με ρωτάτε προσωπικά εμένα...

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Εσείς την ξέρατε την απόφαση του τεχνικού συμβουλίου;

ΠΟΛΥΧΡΟΝΙΟΣ ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ (Μάρτυς): Η απόφαση του τεχνικού συμβουλίου είναι ένα ανεξάρτητο όργανο που γνωμοδοτεί...

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Την ξέρατε, κύριε μάρτυς; Κύριε Ακριτίδη, την ξέρατε την απόφαση;

ΠΟΛΥΧΡΟΝΙΟΣ ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ (Μάρτυς): Την ήξερα.

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Συμφωνούσατε με αυτή την απόφαση;

ΠΟΛΥΧΡΟΝΙΟΣ ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ (Μάρτυς): Αναφορικά με το αν θα έπρεπε να δοθεί παράταση στο έργο ή όχι, συμφωνούσα. Δηλαδή, έπρεπε να δοθεί παράταση. Είναι προσωπικά άποψη αυτή όμως.

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Μάλιστα. Ωραία. Είχατε συζητήσει με τον Υπουργό για αυτό;

ΠΟΛΥΧΡΟΝΙΟΣ ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ (Μάρτυς): Για τη συγκεκριμένη παράταση ή για όλες τις παρατάσεις που έχουν δώσει;

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Για τη συγκεκριμένη παράταση.

ΠΟΛΥΧΡΟΝΙΟΣ ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ (Μάρτυς): Για τη συγκεκριμένη παράταση, όχι, δεν είχα συζητήσει.

Αυτό που έχω να πω είναι ότι σε συνέχεια με όσα έχουν γίνει και αφού έγινε, αν θέλετε, και η τεχνική ταυτοποίηση, σύμφωνα με τις επιταγές της ΕΔΕΛ, το Διοικητικό Συμβούλιο αποφάσισε και συμφώνησε, αποδέχθηκε την πρόταση του τεχνικού συμβουλίου που αφορούσε στον έλεγχο εάν είχαν όντως αποδεχθεί και εάν είχαν όντως ενταχθεί τεχνικοί του τεχνικού συμβουλίου, αναφορικά με τις υποδείξεις της ΕΔΕΛ, και στη συνέχεια επανεπέβαλε το σχέδιο της πρώτης συμπληρωματικής σύμβασης στο Ελεγκτικό Συνέδριο για έλεγχο, γιατί υπήρχαν και διάφορες παρατηρήσεις για να δουν εάν υπήρχε μεταβολή στο τεχνικό ή στο συμβατικό αντικείμενο.

Αυτές ήταν οι αποφάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου που ελήφθησαν τότε. Τον Ιούνιο του 2020 το Ελεγκτικό Συνέδριο αποφάσισε και στην ουσία ενέκρινε τη συμπληρωματική σύμβαση. Τον Ιούλιο παραιτήθηκα εγώ από το Διοικητικό Συμβούλιο της ΕΡΓΟΣΕ.

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Μάλιστα. Ο ρόλος του τεχνικού συμβουλίου της ΕΡΓΟΣΕ για τη σύμβαση 717 και ο ρόλος του Υπουργού στην υλοποίηση της σύμβασης, λαμβάνοντας υπόψη και την Υπουργική Απόφαση του 2020... Την ξέρετε αυτή την Υπουργική Απόφαση, σύμφωνα με την οποία ο Υπουργός είναι αρμόδιος για θέματα εκτέλεσης δημοσίων συμβάσεων έργων της ΕΡΓΟΣΕ;

ΠΟΛΥΧΡΟΝΙΟΣ ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ (Μάρτυς): Όχι, δεν το ξέρω.

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Ο ρόλος του τεχνικού συμβουλίου και ο ρόλος του Υπουργού ποιος είναι κατά την κρίση σας;

ΠΟΛΥΧΡΟΝΙΟΣ ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ (Μάρτυς): Το τεχνικό συμβούλιο είναι ένα ανεξάρτητο γνωμοδοτικό όργανο.

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Δεσμεύει τον Υπουργό;

ΠΟΛΥΧΡΟΝΙΟΣ ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ (Μάρτυς): Όχι.

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Έχει αποφασιστικές αρμοδιότητες ο Υπουργός, με βάση το κανονιστικό πλαίσιο, δηλαδή τον 4412/2016 και την Υπουργική Απόφαση του 2020;

ΠΟΛΥΧΡΟΝΙΟΣ ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ (Μάρτυς): Φαντάζομαι πως, ναι, δεν μπορώ να σας το πω, δεν το ξέρω. Έχει.

ΠΟΛ. ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ- ΠΡΑΚΤΙΚΑ 07.02.2024- ΣΕΛ 37-40

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Μάλιστα.

Θέλω να μου πείτε αν συμφωνείτε. Χθες ειπώθηκε από τον κ. Σπίρτζη -και αν είναι και δική σας άποψη αυτή- ότι αυτή η σύμβαση εάν σταματούσε, εάν χαλούσε, δεν θα μπορούσαμε ποτέ, τουλάχιστον τα αμέσως επόμενα χρόνια, να αποκτήσουμε συστήματα σηματοδότησης, τηλεδιοίκησης, GSMR και ETCS, διότι τα χρήματα που απαιτούνταν θα έπρεπε να υπάρξουν μόνο από εθνικούς πόρους, μιας και...

ΠΟΛΥΧΡΟΝΙΟΣ ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ (Μάρτυς): Αυτό είπα πριν από λίγο ακριβώς.

Συγγνώμη. Σας διέκοψα.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: ...μιας και ήδη είχαμε πάρει πάρα πολλά χρήματα από την εκτελέσουμε. Δεν θα την είχαμε εκτελέσει. Άρα η ευρωπαϊκή χρηματοδότηση θα μπορούσε να ξανά υπάρξει για το συγκεκριμένο έργο;

ΠΟΛΥΧΡΟΝΙΟΣ ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ (Μάρτυς): Εγώ δεν ξέρω αν θα μπορούσε να ξανά υπάρξει χρηματοδότηση και δεν νομίζω ότι είναι θέμα οικονομικό το αν θα πρέπει να έχεις συστήματα ασφαλείας, αλλά το θέμα το σημαντικότερο... Και το οικονομικό είναι πολύ μεγάλο, γιατί σίγουρα η Ευρωπαϊκή Ένωση θα ζητούσε και τα χρήματα που είχε ήδη δώσει για τη σύμβαση αυτή πίσω, αλλά το σημαντικότερο είναι ο χρόνος. Είπα και πριν και επαναλαμβάνω...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Για πείτε λίγο, χρονικά τι σήμαινε αυτό; Διαλύαμε τη σύμβαση....

ΠΟΛΥΧΡΟΝΙΟΣ ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ (Μάρτυς): Αυτό σήμαινε ότι μέχρι και σήμερα κατά 90% δεν θα είχαμε νέο ανάδοχο.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Από το 2019 και μετά δεν θα είχαμε ανάδοχο χρονικά, δηλαδή ακόμη και αν προκηρύσσαμε και βρίσκαμε τα χρήματα και...

ΠΟΛΥΧΡΟΝΙΟΣ ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ (Μάρτυς): Ακριβώς. Γιατί θα είχαμε σίγουρα ενστάσεις από τις κοινοπραξίες, θα είχαμε δικαστικές διαμάχες, θα είχαμε μια νέα διακήρυξη που έπρεπε να βγει στον αέρα, θα είχαμε όλη αυτή τη διαδικασία και βέβαια το αποτέλεσμα θα ήταν... Όχι βέβαια με κάθε κόστος, αλλά σύμφωνα με τους κανόνες ασφαλείας, τη χρηστή χρήση -είναι αδόκιμος ο όρος- των χρημάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του ελληνικού λαού, θα έπρεπε να έχουμε συστήματα ασφαλείας

τελειωμένα χθες. Ήταν η μόνη λύση για να τελειώσει η σύμβαση αυτή «τόσο γρήγορα». Σε εισαγωγικά γιατί εννοώ αν υπήρχε άλλη διαδικασία.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Δηλαδή θα χρειάζονταν τέσσερα -από το 2019 μέχρι το 2023, 2024 που μιλάμε σήμερα είναι πέντε χρόνια- ή πέντε χρόνια για να προκύψει ανάδοχος, ενδεχομένως και περισσότερα, και μετά για την εκτέλεση;

ΠΟΛΥΧΡΟΝΙΟΣ ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ (Μάρτυς): Αυτή είναι η εκτίμηση η δική μου ως τεχνικός. Δεν μπορώ να σας πω... Τώρα, μπορεί να ήταν και πιο γρήγορα κανένα χρόνο, αλλά το αποτέλεσμα θα ήταν ότι δεν θα είχαμε, σήμερα που μιλάμε, ολοκληρωμένο σύστημα.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Αποζημιώσεις θα....

Καταρχάς, όταν δίνονταν οι παρατάσεις -να ξεκινήσω απ' αυτό- η ΕΡΓΟΣΕ αναγνώριζε και δική της ευθύνη για την για την παράταση των συμβάσεων; Από το 2015, τότε που δόθηκαν οι έξι παρατάσεις επί ΣΥΡΙΖΑ και κ. Σπίρτζη, αναγνωρίζονταν όταν δινόταν η παράταση και συνευθύνη και της ΕΡΓΟΣΕ;

ΠΟΛΥΧΡΟΝΙΟΣ ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ (Μάρτυς): Αυτό που ξέρω εγώ για τις παρατάσεις είναι ότι επί της θητείας της δικής μου, το διοικητικό συμβούλιο δεν χορήγησε καμία παράταση στη συγκεκριμένη σύμβαση.

Οι παρατάσεις αναγνωρίζουν βεβαίως ευθύνη, αν δεν έχουν ρήτρες και δεν έχουν άλλες διαδικασίες, και του κυρίου του έργου. Οπότε φαντάζομαι ότι αυτό είχε γίνει και πριν, αλλά δεν μπορώ να σας πω ότι έγινε.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Αν είχε αναγνωριστεί ευθύνη, θα υπήρχαν και αποζημιώσεις που θα διεκδικούσαν οι ανάδοχοι;

ΠΟΛΥΧΡΟΝΙΟΣ ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ (Μάρτυς): Όχι. Το μόνο που θα μπορούσαν να διεκδικήσουν κάποια στιγμή είναι κάποιες σταλίες σε καθυστερήσεις που δεν έχουν σχέση με τις παρατάσεις. Από την εμπειρία την τεχνική σας λέω τώρα.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Τελικά, με βάση όλα αυτά που μας λέτε, η Νέα Δημοκρατία και ο Υπουργός όταν έδωσε παράταση και ενέκρινε αποζημίωση. έκανε καλά ή άσχημα;

ΠΟΛΥΧΡΟΝΙΟΣ ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ (Μάρτυς): Εγώ θεωρώ ότι ορθώς έκανε και έδωσε την παράταση. Τώρα, αναφορικά με τις αποζημιώσεις, δεν μπορώ να σας πω, γιατί έχει να κάνει... Όπως ξέρω είναι και δικαστική απόφαση και έχει να κάνει με σταλίες που ζητήθηκαν από την εταιρεία και ορθώς δόθηκε η παράταση και ορθώς δόθηκαν παρατάσεις, γιατί μόνο έτσι μπορούσε να τελειώσει το έργο όσο το δυνατόν πιο γρήγορα, έτσι ώστε να μην... Εντάξει, δεν απεφεύχθη το δυστύχημα, αλλά τουλάχιστον να διασφαλίσουμε ότι στο μέλλον δεν θα ζήσουμε τέτοια τραγικά πράγματα πάλι.

ΠΟΛ. ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ- ΠΡΑΚΤΙΚΑ 07.02.2024- ΣΕΛ 59-62

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Δεν μπορείτε να μου απαντήσει.

Πέστε μου λίγο κάτι άλλο. Μου κάνει εντύπωση διότι από την τέταρτη παράταση και μετά του 2017 λέει η Επιτροπή του Γεραπετρίτη «με την υπ' αριθμ. τάδε απόφαση του '17 το Διοικητικό Συμβούλιο της ΕΡΓΟΣΕ εγκρίθηκε η τέταρτη παράταση χωρίς αποκλειστική υπαιτιότητα του αναδόχου». Πέμπτη παράταση το 2018, το ίδιο, με

απόφαση της ΕΡΓΟΣΕ χωρίς αποκλειστική υπαιτιότητα του αναδόχου. Έκτη παράταση, απόφαση του ΕΡΓΟΣΕ 2018 χωρίς υπαιτιότητα του αναδόχου.

Και πάμε στην έβδομη παράταση, που εδώ μέχρι στιγμής θέλω να ρωτήσω, γιατί όλοι περάσαν από εδώ, ο πρώην Υπουργός λέει ότι «εμείς δεν μπορούσαμε να παρέμβουμε στη σύμβαση και στην εκτέλεση των εργασιών, να κάνουμε οτιδήποτε γιατί θα πηγαίναμε για παράβαση καθήκοντος». Αυτό δεν προβλέπεται πουθενά, ούτε η αντικειμενική υπόσταση του 259 υπάρχει, ούτε τίποτα, από το μυαλό του το έβγαλε. Αλλά θέλω να πω, εφόσον δεν μπορούσαν να παρέμβουν στη σύμβαση, πώς έρχεται ο κ. Καραμανλής με δική του απόφαση, του Υπουργού, ενώ μέχρι τότε οι έξι παρατάσεις δόθηκαν με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της ΕΡΓΟΣΕ, και το παίρνει πάνω του και παρεμβαίνει στη σύμβαση και δίνει την παράταση; Πώς το αξιολογείτε αυτό; Για ποιον λόγο μέχρι τότε είχαμε Διοικητικό Συμβούλιο απόφαση και ήρθε ο Καραμανλής και το παίρνει πάνω του;

ΠΟΛΥΧΡΟΝΙΟΣ ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ (Μάρτυς): Όχι, δεν πήρε τίποτε πάνω του ο Υπουργός. Είναι η διαδικασία του νόμου που εφαρμόστηκε και αυτή εφαρμόσε και ο Υπουργός.

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Άρα, μπορούσε να παρέμβει και ο Υπουργός, έτσι δεν είναι; Ως συντονιστής και εποπτεύων, με το νόμο που διαβάσαμε πριν.

ΠΟΛΥΧΡΟΝΙΟΣ ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ (Μάρτυς): Λέω ότι είναι η διαδικασία του νόμου που λέει ότι όταν μία διαδικασία δεν υλοποιείται και κάνει ένσταση ο ανάδοχος, την οποία ένσταση την κάνει ενώπιον του Υπουργού, την απόφαση την παίρνει ο Υπουργός.

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Κάνει δεκτές και πέντε ενστάσεις ο κ. Καραμανλής με γνωμοδότηση του τεχνικού συμβουλίου της ΕΡΓΟΣΕ και μέχρι τότε πληρώνει γύρω στα τρεισήμισι εκατομμύρια τον ανάδοχο γιατί δεν έφταιγε ο ανάδοχος για τις καθυστερήσεις; Του δώσαμε και αποζημίωση, δεν του δώσαμε; Του αναδόχου.

ΠΟΛΥΧΡΟΝΙΟΣ ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ (Μάρτυς): Δεν ξέρω, αλλά φαντάζομαι πως ναι, αν υπάρχουν...

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Δηλαδή καθυστέρησε το έργο, που αν δεν καθυστερούσε δεν θα φτάναμε σε αυτά τα αποτελέσματα, με αποκλειστική υπαιτιότητα του ΕΡΓΟΣΕ, του δημοσίου. Αποζημιώνουμε τον ανάδοχο γύρω στα τρία διακόσια. Εσείς, λοιπόν, που είστε πρώην πρόεδρος εκείνο το χρονικό διάστημα και έχετε πάρει την «καυτή πατάτα», μια σύμβαση η οποία δεν προχωράει, και βλέπετε ότι υπάρχει απιστία εδώ, ζημιώνεται το δημόσιο, ζημιώνεται η Ευρωπαϊκή Ένωση, τι πράξατε;

Να σας πω δηλαδή γιατί το λέω. Εγώ, παραδείγματος χάρη, ήμουν νομικός σύμβουλος σε μια δημοτική επιχείρηση στην Αλεξανδρούπολη. Κλέβανε τα φρεάτια. Αν μέσα στο φρεάτιο έπεφτε κάποιος και σκοτωνόταν, θα έχει ευθύνη ο πρόεδρος και του είχα συμβουλέψει «κάνε μια μηνυτήρια αναφορά κατά παντός υπευθύνου για να καλυφθείς, για να ερευνήσει η ανακριτική αρχή ποιος τα κλέβει».

Εσείς έχετε στα χέρια σας έξι παρατάσεις με αποκλειστική υπαιτιότητα του αναδόχου, πληρώνετε τον ανάδοχο, τον αποζημιώνετε. Ψάχνετε να βρείτε ευθύνες ποιος απίστησε και χάθηκαν λεφτά του δημοσίου κορβανά και της Ευρωπαϊκής Ένωσης; Ή πάμε σε άλλη παράταση; Τι κάνατε σαν πρώην πρόεδρος;

ΠΟΛΥΧΡΟΝΙΟΣ ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ (Μάρτυς): Αυτά που έκανα ως πρόεδρος τα είπα και πριν από λίγο. Αυτό που έγινε ήταν να προσπαθήσουμε να κάνουμε όλες αυτές τις ενέργειες, ώστε να επιταχυνθεί η ολοκλήρωση της 717. Ένα έργο που ήταν σταματημένο ουσιαστικά, ξεκίνησε ξανά και ολοκληρώθηκε το '23.

ΠΟΛ. ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ- ΠΡΑΚΤΙΚΑ 07.02.2024- ΣΕΛ 91-93

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Ποια ήταν η εξέλιξη, η Κοινοπραξία ΤΟΜΗ-ALSTOM; Τα έργα προχωρούσαν κανονικά ή όχι; Είχαμε καθυστερήσεις; Τι γινόταν τότε βασικά; Τι γνωρίζετε;

ΠΟΛΥΧΡΟΝΙΟΣ ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ (Μάρτυς): Απ' όσο μπορώ να ξέρω και επειδή τότε υπήρχαν και τα θέματα της παράτασης και όλων αυτών των ενστάσεων που είχαν γίνει, αυτά που γινόντουσαν...Βέβαια, ξεχνάμε -ξέχασα να το πω και το σημειώνω- ότι την περίοδο αυτή είχαμε και την πρώτη περίοδο αποκλεισμού του κορωνοϊού απ' ό,τι ξέρετε. Ήταν η περίοδος που είχαμε την πρώτη καραντίνα του κορωνοϊού. Εκείνο το διάστημα εκλήθη η εταιρεία να κάνει όλες τις απαραίτητες συναρμογές, τροποποιήσεις και εφαρμογές, σύμφωνα με το πόρισμα της ΕΔΕΛ και να προχωρήσουμε, όλα αυτά να γίνουν ένα, έτσι ώστε να αναθεωρηθεί, όσο μπορούσε να αναθεωρηθεί, ο αρχιτεκτονικός σχεδιασμός της σύμβασης και κυρίως της πρώτης συμπληρωματικής, έτσι ώστε αυτή να είναι εφαρμόσιμη, να είναι σύμφωνη με τις απαιτήσεις και με αυτά που έχει ζητήσει η ΕΔΕΛ και να μπορεί να προχωρήσει το έργο στην υπογραφή. Αυτό έγινε...

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Το οποίο προχωρούσε κανονικά; Υπήρχε θέμα; Υπήρχαν καθυστερήσεις ή όχι;

ΠΟΛΥΧΡΟΝΙΟΣ ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ (Μάρτυς): Το έργο ήταν ουσιαστικά σταματημένο εκείνο το διάστημα.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Το προχωρήσατε ικανοποιητικά;

ΠΟΛΥΧΡΟΝΙΟΣ ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ (Μάρτυς): Ναι, εγώ θεωρώ ότι προχώρησε, γιατί ήταν και προτεραιότητα και του Υπουργού και του Διευθύνοντος Συμβούλου. Προχώρησε όσο πιο γρήγορα γινόταν, γιατί οι αποφάσεις οι οποίες από μια τεχνική υπηρεσία ενός δημόσιου φορέα, που εντάξει η ΕΡΓΟΣΕ έχει πιο μεγάλες ταχύτητες στο να μπορέσουμε να εντάξουμε όλα αυτά μέσα στην τεχνική έκθεση στις παρατηρήσεις της ΕΔΕΛ, να γίνουν όλες οι συμπληρώσεις, να κληθεί ο ανάδοχος να αποδεχθεί αυτά που είχαν τεθεί ως παρατηρήσεις σε όλο αυτό το χρονικό διάστημα και ταυτόχρονα να σταλεί και στο Ελεγκτικό και να έρθει και η απάντηση από το Ελεγκτικό. Θεωρώ ότι για χρόνους δημοσίου είναι πολύ καλή.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Πώς το προσδιορίζετε το «για χρόνους δημοσίου»; Δηλαδή πόσος είναι ο χρόνος του δημοσίου βασικά, κατά την άποψή σας; Γιατί όταν λέμε κάποιο χρόνο, εννοούμε κάποιον εύλογο χρόνο. Πόσος χρόνος θεωρείτε εσείς ότι είναι για τον χρόνο του δημοσίου; Τον γρήγορο...

ΠΟΛΥΧΡΟΝΙΟΣ ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ (Μάρτυς): Αυτά έγιναν γρήγορα, πολύ γρήγορα.

Δ. ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ- ΠΡΑΚΤΙΚΑ 07.02.2024- ΣΕΛ 216-217

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Με απόφαση του Διευθύνοντος Συμβούλου της ΕΡΓΟΣΕ, ο οποίος διορίστηκε με εισήγηση του Υπουργού. Έτσι δεν είναι;

Πέστε μου λίγο κάτι άλλο. Είχε πάρει μέχρι το '18 πέντε παρατάσεις, γιατί από το '18 λέτε ότι αναλάβατε, έξι παρατάσεις στις 26/9/18 η 717 του 2014. Η έβδομη παρατάση έρχεται από τον κ. Καραμανλή στις 6 Μαρτίου του '20. Όλες αυτές οι παρατάσεις αναφέρουν, από το πόρισμα εξάγεται το συμπέρασμα, αλλά και από τα έγγραφα που υπάρχουν, αποκλειστική υπαιτιότητα της ΕΡΓΟΣΕ.

Δεν είναι με υπαιτιότητα του αναδόχου και γι' αυτό αναγκαστήκαμε να πληρώσουμε και αποζημίωση γύρω στα 3,5 εκατομμύρια. Είναι έτσι; Πού φταίγαμε, λοιπόν, εμείς και ποιος έφταιγε; Γιατί δεν γίνονταν οι συμβάσεις αφού δεν έφταιγε ο ανάδοχος;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Σας είπα. Επειδή όλα αυτά που αναφέρετε είναι «717», δεν θέλω να σας απαντήσω. Θα σας πω μόνο ότι η αποζημίωση στον ανάδοχο δεν έχει πληρωθεί, τίποτα άλλο.

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Υπάρχει πάντως η απόφαση, όμως, για να πληρωθεί; Έγινε κάποια έρευνα, αν γνωρίζετε, ή αν στείλατε κάποιο έγγραφο εσείς ή αν κάνατε κάποια ενέργεια στον Διευθύνοντα Σύμβουλο ή στον Πρόεδρο της ΕΡΓΟΣΕ ή στον Υπουργό ή αν γνωρίζετε αν έγινε κάποια έρευνα να αναζητηθούν ευθύνες; Δηλαδή όταν παίρνουμε επτά παρατάσεις, οκτώ παρατάσεις, όλες με υπαιτιότητα του δημοσίου και βγάζουμε λεφτά από τα ευρωπαϊκά κονδύλια ή δικά μας χρήματα και πληρώνουμε τον ανάδοχο, αντιλαμβάνεστε ότι κάποιος φταίει. Δηλαδή εμένα μου έδωσαν ένα γραφείο στη Βουλή με κάποιες καρέκλες και σημείωσαν και τις καρέκλες. Μια καρέκλα να λέει θα μου την αναζητήσουν.

Τρία εκατομμύρια που δώσαμε, ξέρετε αν αναζητήθηκαν ευθύνες και σε ποιους; Έγινε κάποια τέτοια διαδικασία;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Δεν το γνωρίζω, όχι.

Γ. ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ- ΠΡΑΚΤΙΚΑ 08.02.2024- ΣΕΛ 73-87

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Πολύ ωραία. Θέλω να μας πείτε -μπαίνω κατευθείαν στο θέμα γιατί ο χρόνος μου είναι περιορισμένος- δόθηκαν από το 2016 μέχρι το 2019 έξι παρατάσεις, προκειμένου να υλοποιηθεί αυτή η Σύμβαση. Ήταν αυτές οι έξι παρατάσεις νόμιμες; Ναι, όχι και γιατί;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Κοιτάξτε, για τις παρατάσεις υπάρχει ένα θεσμικό καθεστώς ειδικό που διέπει τη διαχείριση των δημοσίων συμβάσεων. Ειδικά για τα έργα και δεδομένου του χρόνου συνάψεως της Σύμβasεως της «717» το 2014 - είχε δημοπρατηθεί το 2013- το νομικό καθεστώς που διέπει και διέπει, συνεχίζει να διέπει ακόμη αυτή τη Σύμβαση είναι ο ν. 3669/2008 που κωδικοποίησε προγενέστερες νομικές διατάξεις, για να μην κουράζω την Επιτροπή.

Η διάταξη στο άρθρο 48, λοιπόν, αυτού του νόμου αναφέρεται και ασχολείται με το ζήτημα των παρατάσεων. Εκεί, λοιπόν, προβλέπεται ότι μία προθεσμία μπορεί να παραταθεί κατόπιν αιτήσεως του αναδόχου με αναθεώρηση ή και χωρίς αναθεώρηση. Πότε είναι με αναθεώρηση, πότε χωρίς αναθεώρηση; Όταν δεν συντρέχει αποκλειστική

υπαιτιότητα του αναδόχου, τότε πάντοτε η προϊσταμένη Αρχή, δηλαδή η ΕΡΓΟΣΕ, είναι υποχρεωμένη να τη χορηγήσει με αναθεώρηση. Εάν, όμως, καταλογίζεται στον ανάδοχο αποκλειστική υπαιτιότητα, τότε υποχρεωτικά δίδεται χωρίς αναθεώρηση και υπάρχουν και περιπτώσεις όπου γίνεται διαχωρισμός εργασιών κατά την εκτέλεση μιας σύμβασης και κατά το αίτημα μιας παρατάσεως, που για την εκτέλεση κάποιων εργασιών έχει αποκλειστική υπαιτιότητα ο ανάδοχος στη μη εμπρόθεσμη εκτέλεσή τους, για κάποιες, όμως, δεν έχει, οπότε γίνεται διαχωρισμός εργασιών, προκειμένου να δοθεί με αναθεώρηση ή χωρίς αναθεώρηση μέρος από αυτές τις εργασίες. Αυτό είναι το νομικό καθεστώς.

Τώρα όλες οι παρατάσεις χορηγούνται από την προϊσταμένη Αρχή, όπως λέγεται και αυτές τις αρμοδιότητες της ασκεί το Διοικητικό Συμβούλιο της ΕΡΓΟΣΕ με μια ειδική υπουργική απόφαση, η οποία υπάρχει -τότε υπήρχε από το 2009, στη συνέχεια είναι από το 2020 λόγω της μεταβολής του νομικού καθεστώτος με τον ν. 4412/2016, τον πρόσφατο δηλαδή, αλλά παραμένει το Διοικητικό Συμβούλιο- εγκρίνονται πάντοτε κατόπιν εισηγήσεως -τεκμηριωμένης εισηγήσεως- από την αρμόδια Υπηρεσία, τη Διευθύνουσα Υπηρεσία, η οποία διαχειρίζεται το έργο και βεβαίως, έχει την άμεση γνώση και αντίληψη λόγω της παρακολούθησης και της εποπτείας που ασκεί στο έργο καθημερινά με τους επιβλέποντες μηχανικούς και αιτιολογεί ή όχι τους λόγους που αιτείται ο ανάδοχος μια παράταση.

Όλες, λοιπόν, αυτές οι παρατάσεις που χορηγήθηκαν ήταν πλήρως τεκμηριωμένες και μπορώ να σας πω και μετά βεβαιότητας -δεν θα πω «ενθυμούμαι», γιατί τα θυμάμαι αρκετά καλά- ότι ο κυριότερος και βασικότερος λόγος της καθυστέρησης εξέλιξης των εργασιών και βεβαίως και για την παράταση του χρόνου εκτέλεσης ήταν η μη χορήγηση αδειών από τον ΟΣΕ, προκειμένου να εκτελεστούν εργασίες είτε εντός της σιδηροδρομικής γραμμής η οποία ήταν σε κυκλοφορία είτε και εκτός αυτής -το λένε τεχνικά «περιτύπωμα κυκλοφορίας»- καθώς επίσης και να δώσει τεχνικά δωμάτια εντός των σταθμών, προκειμένου να εκτελεστούν άλλου είδους εργασίες. Αυτό, βεβαίως, δεν το έκανε ο ΟΣΕ επειδή δεν ήθελε.

Είναι γνωστό σε όλους μας ότι από ένα χρονικό σημείο και μετά υπήρχε μια έλλειψη προσωπικού του ΟΣΕ, γιατί προκειμένου να γίνουν αυτές οι αποκοπές κυκλοφορίας και να εκτελούνται οι εργασίες με διακοπή κυκλοφορίας...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Εντάξει, το κατάλαβα.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς):...θα πρέπει να υπάρχουν σταθμάρες, ελεγκτές και ούτω καθεξής.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Το κατάλαβα, κύριε μάρτυς.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Νομίζω ότι λογικά πρέπει να τα έχουν πει άλλοι μάρτυρες πιο ειδήμονες εμού.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Κύριε μάρτυς, με πιέζει ο χρόνος. Διαφορετικά, θα είχα όλη την καλή διάθεση να περιμένω να απαντήσετε, έτσι όπως θέλετε να απαντήσετε, ολοκληρωμένα.

Όμως, σε σχέση με το ερώτημα που έχω υποβάλει, οι έξι παρατάσεις δόθηκαν με αναθεώρηση ή χωρίς αναθεώρηση;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Δόθηκαν με αναθεώρηση...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Γιατί υπήρχε συνυπαιτιότητα του κυρίου του έργου;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Όχι ακριβώς έτσι. Να μην την πούμε συνυπαιτιότητα.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Τι να το πούμε;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Είστε συνάδελφος και υπάρχουν κι άλλοι συνάδελφοι. Υπήρχε αντικειμενική... Δεν είναι ότι ευθύνεται η ΕΡΓΟΣΕ ...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Να το πάμε αλλιώς. Δεν ήταν αποκλειστική υπαιτιότητα του αναδόχου.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Υπάρχει ευθύνη της ΕΡΓΟΣΕ, αλλά είναι αντικειμενική ευθύνη, δηλαδή οφείλεται σε τρίτον. Να το ξεκαθαρίσω.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Εντάξει, αλλά υπάρχει ευθύνη.

Άρα, λοιπόν, δόθηκαν με αναθεώρηση πλήρως τεκμηριωμένα, όπως είπατε...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Ναι, βεβαίως.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: ...με αναθεώρηση λόγω της αντικειμενικής συνευθύνης, συνυπαιτιότητας και της ΕΡΓΟΣΕ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Ακριβώς.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Σωστά. Έτσι μπράβο.

Πάμε, λοιπόν, στην έβδομη παράταση. Οι έξι δόθηκαν από τον κ. Σπίρτζη. Σωστά;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Όχι. Μισό λεπτό.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Είπατε το διοικητικό συμβούλιο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Να μην υπάρχει σύγχυση. Καμία παράταση δεν δίνει ο Υπουργός. Ο Υπουργός είναι αναρμόδιος σε αυτά. Δεν διαχειρίζεται τη σύμβαση.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ακούτε, κύριε Κόκκαλη;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Ακούω, αλλά θα ακούσετε κι εσείς μετά.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Η προϊσταμένη αρχή είναι το διοικητικό συμβούλιο. Εκ του νόμου, το προηγούμενο άρθρο που σας ανέφερα, το 48, λέει ρητώς ότι οι παρατάσεις εγκρίνονται από την προϊσταμένη αρχή. Και προϊστάμενη αρχή είναι το διοικητικό συμβούλιο.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ωραία. Τελειώσαμε.

Άρα, λοιπόν, οι έξι παρατάσεις δόθηκαν -να το πω αλλιώς- από την προϊστάμενη αρχή, αλλά κατά την περίοδο που στην κυβέρνηση ήταν ο ΣΥΡΙΖΑ. Σωστά;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Ναι, δεν μπαίνω εγώ σε τέτοιες πολιτικές...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ήταν 2016-2019.

Πάμε, λοιπόν. Όσον αφορά την έβδομη παράταση που δόθηκε πάλι από την προϊστάμενη αρχή, γι' αυτήν την έβδομη παράταση αν ήταν σαν τις προηγούμενες απόλυτα τεκμηριωμένη...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Όταν λέτε «έβδομη παράταση», μπορείτε να διευκρινίσετε σε ποια αναφέρεστε; Γιατί δεν θυμάμαι τώρα. Προσδιορίστε τη χρονικά.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Μετά το 2019. Αυτή που δόθηκε το 2020, 2021.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Η τελευταία παράταση που είχε δοθεί ήταν το 2018, αν θυμάμαι καλά και έληγε στις 26 Νοεμβρίου 2019. Και τότε, είχε υποβληθεί ένα αίτημα του αναδόχου αρχές Οκτωβρίου του 2019, με το οποίο αιτείτο παρατάσεως, αν θυμάμαι καλά, δεκατεσσάρων μηνών.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Αυτό.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Σε αυτήν αναφέρεστε;

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ναι, σε αυτήν του Οκτωβρίου του 2019.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Ωραία.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Αυτή ήταν σαν τις προηγούμενες νομικά τεκμηριωμένη;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Προσέξτε. Κατ' αρχάς το αίτημα του αναδόχου πρέπει να υποβάλλεται, επειδή ήταν συγχρηματοδοτούμενο έργο, τουλάχιστον έναν μήνα –τριάντα μέρες λέει η διάταξη νόμου- πριν τη λήξη του χρόνου περαίωσης της συμβάσεως. Είχε υποβληθεί εμπροθέσμως, λοιπόν. Στις 26 Νοεμβρίου είπαμε ότι έληγε και είχε υποβληθεί πριν την 26η Οκτωβρίου του 2019.

Αυτή η αίτηση έπρεπε να εξετασθεί -το λέει η ίδια η διάταξη νόμου- εντός τριών μηνών από την υποβολή της. Δηλαδή, έπρεπε να έχει εξετασθεί μέχρι 26 Ιανουαρίου του 2020. Σε περίπτωση μη εξέτασης αυτού του αιτήματος του αναδόχου, τεκμαίρεται η απόρριψη της αιτήσεως. Αυτό είναι από τις βασικές αρχές του δικαίου. Στην προκειμένη περίπτωση, η προϊστάμενη αρχή, ήτοι το διοικητικό συμβούλιο της ΕΡΓΟΣΕ, δεν εξέτασε αυτό το αίτημα και το άφησε να απορριφθεί σιωπηρώς. Δεν εξετάστηκε. Υποθέτω ότι είχε τους λόγους της.

Κατά αυτής της τεκμαιρόμενης απόρριψης του αιτήματός της, η ανάδοχος Κοινοπραξία υπέβαλε ένσταση, ως έχει δικαίωμα εκ του νόμου. Οι διατάξεις που ρυθμίζουν τα της εκδικάσεως των ενστάσεων, ήτοι τη διοικητική επίλυση διαφορών, λόγω της ήδη θεσπίσεως του ν. 4412/2016, προβλέπονταν από το άρθρο 174 του νόμου αυτού, του ν. 4412/2016. Εκεί, λοιπόν, προβλέπονταν αρχικώς -γιατί τώρα έχει τροποποιηθεί- μία προθεσμία δύο μηνών που δικαιούται ο ανάδοχος να υποβάλει ένσταση...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Την υπέβαλε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς):...κατά βλαπτικών πράξεων ή παραλείψεων είτε της διευθύνουσας υπηρεσίας είτε της προϊσταμένης αρχής. Στην προκειμένη περίπτωση, θεωρήθηκε βλαπτική πράξη η παράλειψη απαντήσεως από την προϊστάμενη αρχή επί του αιτήματος. Έτσι, ο ανάδοχος υπέβαλε ένσταση.

Η ένσταση αυτή, με βάση την προαναφερθείσα διάταξη, το άρθρο 174, διέπεται από αυτή τη διάταξη και κρίνεται από τον Υπουργό. Ορίζεται, δηλαδή, ο Υπουργός Μεταφορών και Υποδομών ως αρμόδιο αποφαινόμενο όργανο μόνο στην κρίση επί των ενστάσεων. Ως ένσταση έκρινε αυτό το αίτημα παρατάσεως ο αρμόδιος Υπουργός και όχι αυτό καθαυτό ως αίτημα παρατάσεως.

Πριν, όμως, την κρίση του, πρέπει να προηγηθεί -και προηγήθηκε- γνωμοδότηση του αρμόδιου τεχνικού συμβουλίου, το οποίο τεχνικό συμβούλιο κατόπιν εισηγήσεως της διευθύνουσας υπηρεσίας -τεκμηριωμένης και αυτής- γνωμοδότησε να γίνει δεκτή η ένσταση. Και όπως είπαμε, αίτημα της ενστάσεως ήταν να γίνει αποδεκτό το αίτημα του αναδόχου που είχε υποβληθεί από τον Οκτώβριο του 2019.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Για την παράταση.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Και πράγματι αυτό έγινε και εξεδόθη η απόφαση του Υπουργού. Σημειωτέον, με βάση αυτή τη διάταξη, πρέπει να εκδοθεί εντός τριών μηνών. Και εξεδόθη εντός τριών μηνών από της υποβολής της ενστάσεως. Αν θυμάμαι καλά, αρχές Μαρτίου 2020.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Άρα, λοιπόν, αυτή η παράταση που δόθηκε, η αποδοχή της ένστασης, κατόπιν θετικών εισηγήσεων και της Διεύθυνσης Έργων και του τεχνικού συμβουλίου της ΕΡΓΟΣΕ, νομίμως δόθηκε;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Ναι, προφανώς και δόθηκε νομίμως και αιτιολογημένως. Τεκμηριωμένα.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ωραία. Νόμιμα, λοιπόν, και αιτιολογημένα και οι εφτά παρατάσεις.

Πείτε μας κάτι άλλο, κύριε μάρτυς: Με δεδομένο ότι οι αρχικές έξι παρατάσεις που είχαν χορηγηθεί, όπως είπατε, με αντικειμενική συνυπαιτιότητα του κυρίου του έργου, τι θα συνέβαινε εάν δεν υπογράφονταν η τελευταία αυτή έβδομη παράταση;

Και γίνομαι συγκεκριμένος: Θα κηρύσσονταν έκπτωτος ο ανάδοχος; Και αν κηρύσσονται έκπτωτος ο ανάδοχος, στη συνέχεια ποιες θα ήταν οι ενέργειές του; Θα προσέφευγε, για παράδειγμα, στη δικαιοσύνη και τι είχε να αντιμετωπίσει ο κύριος του έργου σε σχέση με αυτές τις ενέργειες;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Να τα ξεκαθαρίσω και να είμαι σαφής. Θα μου επιτρέψετε μόνο να είμαι ολίγον τι αναλυτικός, γιατί εδώ τίθενται δύο ζητήματα. Αναφερθήκατε και στην έκπτωση και στη διάλυση. Η έκπτωση είναι άλλο πράγμα. Προβλέπεται ρητώς από το άρθρο 61 του ν. 3669 και εκεί προβλέπονται ρητώς και οι λόγοι. Οι λόγοι είναι συγκεκριμένοι. Είναι, πρώτον, η παράγραφος 1 που αναφέρεται στο ότι αν παραβιαστούν εντολές της υπηρεσίας και συμβατικές υποχρεώσεις από τον ανάδοχο, τότε δύναται να κηρυχθεί έκπτωτος και η παράγραφος 2 προβλέπει έξι λόγους υποχρεωτικής εκπτώσεως.

Οι μόνοι λόγοι που θα μπορούσαν, θεωρητικά πάντοτε, να ταιριάξουν με μία έκπτωση στην προκειμένη περίπτωση θα ήταν εάν ο ανάδοχος είχε παραβεί μία αποκλειστική προθεσμία -που, απ' ό,τι ενθυμούμαι, δεν είχε παραβιάσει- και δεν υπήρχε κάτι άλλο. Έκπτωση, δηλαδή, δεν θα μπορούσε να επέλθει, να επιβληθεί σε βάρος του αναδόχου. Και αν ακόμη η διευθύνουσα υπηρεσία το διακινδύνευε, εφεύρισκε κάποιον λόγο και τον επέβαλε στον ανάδοχο, όπως έγινε στη συνέχεια που

προσπάθησε να υποχρεώσει τον ανάδοχο να συνεπικυρωθούν οι μελέτες από τη δανειοπάρχο εταιρεία, σε αυτή την περίπτωση για να κηρυχθεί έκπτωτος και να συνεχίσει να εκτελείται το αντικείμενο, το οποίο θα ήταν εκκρεμές, θα έπρεπε με βάση τις ελάχιστες προθεσμίες που ορίζει αυτή η διάταξη του άρθρου 61, θα ξεπερνούσαν τουλάχιστον τους εννέα με δέκα μήνες. Τουλάχιστον!

Και βεβαίως από το χρονικό σημείο που θα οριστικοποιούνταν η έκπτωση σε βάρος του αναδόχου, ο ανάδοχος θα αποξενωνόταν από το έργο, θα αποβάλλονταν από το έργο και το έργο θα ήταν έρμαιο. Όλες οι μέχρι τότε εκτελεσθείσες εργασίες, που ήταν ένα πλήθος εργασιών που είχαν πληρωθεί, θα αποτελούσαν έρμαιο δολιοφθορών και κλοπών, γιατί δεν θα υπήρχε κάποιος στο έργο για να το φυλάσσει ή για να ασφαλίζεται το έργο. Αυτό θα ήταν το πιο επικίνδυνο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Μία ερώτηση ακόμα, κύριε Τσαβδαρίδη.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Ως προς τη διάλυση της σύμβασης, από τη στιγμή που δεν είχε δοθεί αυτή η παράταση, η σύμβαση θα είχε θεωρηθεί ότι είχε διαλυθεί. Ο ανάδοχος, λοιπόν, με μία αίτησή του απλή μπορούσε να αιτηθεί τη διάλυση λόγω παρέλευσης όλων των προσθεσιμών του έργου, συμβατικών και οριακής προθεσμίας και κατά συνέπεια να φύγει από το έργο. Και πάλι θα είχαμε το ίδιο πρόβλημα που σας ανέφερα προηγουμένως με την προστασία των ήδη εκτελεσθεισών υπηρεσιών και την απαξίωσή τους –με σχεδόν βεβαιότητα το λέω- από δολιοφθορές και κλοπές.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Καλά κάνατε και κάνατε αυτή τη διάκριση μεταξύ εκπτώσεως και διάλυσης.

Άρα, λοιπόν, αν καταλαβαίνω καλά, εάν δεν είχε δοθεί η έβδομη παράταση το 2019 που είπατε με τη διαδικασία που αναφέρατε, τότε θα είχε διαλυθεί η σύμβαση. Σωστό αυτό;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Ναι. Βεβαίως.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Θα είχε διαλυθεί η σύμβαση. Ο ανάδοχος θα είχε δικαίωμα να διεκδικήσει, προσφεύγοντας στη δικαιοσύνη, χρήματα...

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Κύριε Πρόεδρε, ο παραπάνω χρόνος ισχύει για όλους, έτσι δεν είναι;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Μία-δύο ερωτήσεις, παρακαλώ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Ναι, ναι, ξέχασα να σας απαντήσω σ' αυτό...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ναι, πείτε μας και σ' αυτό.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Προφανώς θα είχε δικαίωμα για τον απλούστατο λόγο ότι δεν θα έχει ολοκληρωθεί το φυσικό και οικονομικό αντικείμενο της κυρίας, της αρχικής συμβάσεως. Δεν μιλάμε για τη συμπληρωματική, γιατί δεν είχε συναφθεί, άρα λοιπόν δεν είχαν γεννηθεί ακόμη υποχρεώσεις και δικαιώματα για τον ανάδοχο. Όμως, θα μπορούσε να διεκδικήσει αποζημιώσεις που ορίζουν ρητώς οι διατάξεις του ν. 3669 μέχρι ποσοστού 5% επί του 75% του υπολειπόμενου οικονομικού αντικειμένου, που είχε απομείνει δηλαδή κατά τον χρόνο διαλύσεως. Επίσης, θα

μπορούσε να διεκδικήσει την αξία όλων των υλικών που είχαν εισκομιστεί στο έργο, όσα ήταν αυτά, τις δαπάνες για την εγκατάσταση των εργοταξίων κατά μήκος του έργου, όλα αυτά. Και βεβαίως δεν μπορώ να κάνω μία εκτίμηση τώρα. Δεν θέλω να είμαι αόριστος προς την Επιτροπή. Σίγουρα, όμως, θα ήταν ένα αρκετά μεγάλο, σεβαστό ποσό ως αποζημίωση.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Άρα, λοιπόν, εάν δεν δοθεί παράταση, διαλύεται η σύμβαση υποχρεωτικά και αυτό σημαίνει αποζημιώσεις μεγάλες υπέρ του αναδόχου και σε βάρος του κυρίου του έργου. Σωστά;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Ναι. Βεβαίως.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Εγκατάλειψη του έργου και μη εκτέλεσή του.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Ναι. Είναι και το πιο βασικό αυτό.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ό,τι λεφτά ξοδεύτηκαν μέχρι τότε πάνε χαμένα, να το πω απλά.

Για να ξαναγίνει το έργο, χρειάζεται πόσο χρονικό διάστημα, για να ξαναμπούμε σε μια διαδικασία να ετοιμάσουμε σύμβαση, να την προκηρύξουμε, να κάνουμε δημοπράτηση του έργου, να εκτελεστεί όλο αυτό;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Εάν είχε διαλυθεί η σύμβαση...

Να μην ξεχάσουμε βεβαίως και τη χρηματοδότηση...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Θα την πούμε τη χρηματοδότηση. Τα πάω με τη σειρά.

Πείτε μου λίγο τι χρονικό ορίζοντα είχαμε για να φτιαχτεί αυτό; Τέσσερα, πέντε, δέκα χρόνια;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Για να γίνει ένας διαγωνισμός να αναδειχθεί ανάδοχος, εάν δεν υπάρχουν ενστάσεις, ο μέσος όρος για την ανάθεση νέας σύμβασης είναι περίπου ένας χρόνος.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Και μετά;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Από εκεί και πέρα αρχίζει η εκτέλεση...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Η εκτέλεση του έργου.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Ναι. Βεβαίως.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Λεφτά υπήρχαν γι' αυτό; Θα έπρεπε να ξαναβρούμε χρήματα για αυτή τη σύμβαση;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Έπρεπε να εξευρεθεί κάποια άλλη ΣΑΕ προκειμένου να χρηματοδοτηθεί αυτό το έργο. Νομίζω ότι συγχρηματοδοτούμενο δεν θα μπορούσε να υπάρξει ξανά...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Γιατί;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Γιατί έληγε η περίοδος...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Γιατί η Ευρώπη θα μας έκλεινε την πόρτα!

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): ...και έπρεπε μόνο να αντληθούν από εθνικούς πόρους, από το ΠΔΕ το κομμάτι των εθνικών πόρων.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Άρα, λοιπόν, με βάση όλα αυτά –και κλείνω- θεωρείτε ότι ήταν μονόδρομος η υπογραφή και της έβδομης παράτασης;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Και όχι μόνο για την έβδομη παράταση, αλλά και οι προγενέστερες που χορηγήθηκαν –το τονίζω αυτό- εγκρίθηκαν από την προϊσταμένη Αρχή, από το Διοικητικό Συμβούλιο δηλαδή και αυτές είχαν ακριβώς τα ίδια κριτήρια, πέραν βεβαίως των τεκμηριωμένων λόγων για την παράταση. Αυτό είναι αναμφισβήτητο.

Γ. ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ- ΠΡΑΚΤΙΚΑ 08.02.2024- ΣΕΛ 163-167

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Εδώ όμως εσείς έχετε μια άποψη ως δικηγόρος και λέτε ότι και οι παρατάσεις και όλα έγιναν καλώς νομικά. Αλλά όταν έρχονται δύο δημόσιες υπηρεσίες και μία ευρωπαϊκή, δηλαδή η ΕΔΕΛ, η Εθνική Αρχή Διαφάνειας και η Ευρωπαϊκή Εισαγγελία που λένε ότι δεν έγιναν καλά τα πράγματα, ότι υπάρχουν ατασθαλίες νομικές, με απάτη, με ποινικά αδικήματα βαριά κακουργηματικού χαρακτήρα και πλημμεληματικού, ότι υπάρχει απιστία εκ μέρους της ΕΡΓΟΣΕ και συγκεκριμένων προσώπων, εδώ αντιλαμβάνεστε ότι μήπως η γνώμη η δική σας, η άποψη, δεν έχει τόσο μεγάλη ουσία, είναι λανθασμένη –να το πω έτσι;- όταν έχεις τρεις υπηρεσίες που σου λένε ότι αυτά που λες δεν είναι σωστά;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Κοιτάξτε, είναι προφανές ότι εγώ προσωπικά αλλά πιστεύω και κανείς μας δεν διεκδικεί το αλάθητο ούτε το θέσφατο του λόγου του. Εγώ ανέφερα προηγουμένως σε σχέση με τις παρατάσεις ότι οι εισηγήσεις των τεχνικών υπηρεσιών για κάθε μία παράταση, στηριζόμενη βεβαίως η κάθε μία εισήγηση στους λόγους που επέβαλαν την καθυστέρηση των εκτελούμενων εργασιών, ήταν τεκμηριωμένη. Να πω ότι ήταν...

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Τεχνικά εννοείτε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Ναι βεβαίως, τεχνικά. Και ανέφερα τον λόγο, τον κυριότερο και βασικότερο όλων λόγων, για τη μη έγκριση των αδειών. Γι' αυτό και μίλησα –ήσασταν, το ακούσατε- και για αντικειμενική ευθύνη της ΕΡΓΟΣΕ. Δηλαδή όταν έλεγε η ΕΡΓΟΣΕ ότι εγκρίνω αυτή την παράταση χωρίς αποκλειστική υπαιτιότητα της αναδόχου εταιρείας, σημαίνει ότι έχω και εγώ κάποια συνυπαιτιότητα. Απλώς η δική μου συνυπαιτιότητα, της ΕΡΓΟΣΕ, και οποιοδήποτε δηλαδή, είναι αντικειμενική: φταίει ο ΟΣΕ που δεν μου δίνει τις άδειες ή φταίει κάτι άλλο, δεν φταίω εγώ.

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Νομικά οι παρατάσεις προβλεπόταν;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Ναι βεβαίως.

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Δηλαδή με το ν. 4412/2016...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Δεν διέπει αυτός ο νόμος...

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Πηγαίνατε με το ν. 3669/2008...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Το ν. 3669 του 2008.

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: ...που τότε δεν προβλεπόταν όριο και τώρα πλέον προβλέπεται όριο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Ναι, βεβαίως. Τώρα προβλέπεται όριο.

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Τότε μπορούσαν να δοθούν όσες παρατάσεις...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Μα γι' αυτό άλλωστε θεσπίστηκε... Και μάλιστα ο 4412 ο αρχικός, στην αρχική του έκδοση, το 2016 δεν είχε όριο. Τέθηκε όριο με την τροποποίησή του, τον 4782/2021.

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Είπατε πριν ότι ο Υπουργός δεν έχει καμία δουλειά με τις συμβάσεις, δεν μπορεί να παρέμβει. Έτσι δεν είναι;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Ότι δεν έχει αρμοδιότητα είπα.

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Δεν έχει αρμοδιότητα. Εφόσον λοιπόν από όλες τις παρατάσεις φτάνοντας στην έβδομη μέχρι την έκτη παράταση που ήταν επί ΣΥΡΙΖΑ, οι παρατάσεις ελήφθησαν με απόφαση του διοικητικού συμβουλίου της ΕΡΓΟΣΕ, με ποιο νομοθετικό, νομικό πλαίσιο δίνει ο κ. Καραμανλής την έβδομη παράταση 6 Μαρτίου του 2020; Είναι νομικά σωστή αυτή η παράταση από τον Υπουργό;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Απολύτως. Το εξήγησα, ότι ...

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Είπατε πριν ότι δεν μπορεί να παρέμβει, γι' αυτό λέω. Τώρα αυτό είναι λίγο αντιφατικό.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Όχι, το εξήγησα όμως. Όταν λέω «δεν μπορεί να παρέμβει», δεν έχει αρμοδιότητες στη διοίκηση μιας σύμβασης. Αυτό. Προφανέστατα. Απλά και μόνο η διάταξη η οποία έχουμε τη διοικητική επίλυση των διαφορών. Δηλαδή σε κάποια σύμβαση είπατε προηγουμένως αναφερθήκατε σε απαιτήσεις-αξιώσεις του αναδόχου. Αυτές οι αξιώσεις κάποια στιγμή μπορεί να φθάσουν να γεννήσουν μία διαφωνία. Αυτή η διαφωνία προβλέπει υποβολή ενστάσεως, κρίση επί της ενστάσεως και στη συνέχεια προσφυγή στα δικαστήρια, αν επιμένει ο ανάδοχος.

Σε αυτή την περίπτωση λοιπόν είχαμε μία υποβληθείσα αίτηση για παράταση του αναδόχου που προανέφερα Οκτώβριο του 2019, μη εξέτασή της από την προϊστάμενη αρχή –που είναι το διοικητικό συμβούλιο- εντός τριμήνου. Κατά συνέπεια, τεκμαίρεται η απόρριψή της. Συνεπώς, Ιανουάριο του 2020 είχαμε την απόρριψη και το δικαίωμα του αναδόχου να προσφύγει, με βάση το άρθρο 174 που εδώ έχει εφαρμογή. Είναι από τις μεταβατικές διατάξεις του 4412, που εφαρμόζεται και σε προϋφιστάμενες συμβάσεις ισχύος του νόμου αυτού. Είναι το 174 που αναφέρεται...

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Που μπορεί να δώσει δηλαδή παράταση ο Υπουργός λέτε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Ακούστε με. Όχι, όχι. Δεν δίνει την παράταση. Κρίνει επί της ενστάσεως.

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Αφήστε. Δεν έφτασα στις ενστάσεις. Εδώ μιλάω για την παράταση.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Μα, αυτό λέω επί της...

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Άλλο ενστάσεις, άλλο παράταση.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Εκεί λοιπόν προβλέπει το 174 ότι κατά των βλαπτικών πράξεων ή παραλείψεων διευθύνουσας υπηρεσίας και προϊσταμένης αρχής έχει δικαίωμα ο ανάδοχος να ασκήσει. Τότε ανέφερε εντός διαστήματος δύο μηνών. Οι δύο μήνες λοιπόν για την υποβολή ενστάσεως από τον ανάδοχο κατά της

τεκμαιρόμενης απόρριψης της αιτήσεώς του επί παρατάσεως έληγε –από Γενάρη- τον Μάρτιο του 2020. Ο ανάδοχος, απ' ό,τι θυμάμαι, την άσκησε σχεδόν αμέσως. Επί της ενστάσεως αυτής, ήταν υποχρεωμένος ο Υπουργός να επιληφθεί μετά από γνωμοδότηση του αρμόδιου οικείου τεχνικού συμβουλίου. Γνωμοδότησε το τεχνικό συμβούλιο...

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Επί των ενστάσεων.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): ...επί της ενστάσεως, η όποια ένσταση ως...

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Τι αντικείμενο είχε η ένσταση;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Αίτημα της ενστάσεως ήταν να γίνει αποδεκτή η σιωπηρώς απορριφθείσα αίτηση παρατάσεως που είχε υποβληθεί τον Οκτώβριο του 2019.

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Δεν έχει να κάνει... Γιατί υπάρχουν επτά ενστάσεις και είχε κάνει δεκτές πέντε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Άλλο αυτό.

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Αυτό είναι άλλο για την αποζημίωση.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Αυτές αφορούν άλλο.

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Μάλιστα.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Και έχει και λόγο.

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Τέλος πάντων, μου αρκεί η απάντηση ότι υπήρχε το νομικό πλαίσιο ...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Ναι, ναι βεβαίως.

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: ... να δώσει παράταση ο Υπουργός.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Μάλιστα, κύριε συνάδελφε –για να το εξηγήσω- το επόμενο άρθρο, το 175, που αναφέρεται πλέον στη δικαστική επίλυση των διαφορών, ορίζει ρητώς ότι αν δεν ασκηθεί η προδικασία, το ενδικοφανές μέσο της ενστάσεως, που προβλέπεται στο 174, ...

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Κηρύσσεται απαράδεκτη...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): ...η προσφυγή κηρύσσεται απαράδεκτη.

Γ. ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ- ΠΡΑΚΤΙΚΑ 08.02.2024- ΣΕΛ 173

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Ο κ. Καραμανλής θα μπορούσε να κηρύξει έκπτωτο τον ανάδοχο;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Όχι, ο κ. Καραμανλής και κάθε Υπουργός ούτε καν το Διοικητικό Συμβούλιο της ΕΡΓΟΣΕ δεν θα μπορούσε να κηρύξει έκπτωτο τον ανάδοχο, γιατί η έκδοση αποφάσεως για κήρυξη ως έκπτωτου ενός αναδόχου είναι αποκλειστική αρμοδιότητα της Διευθύνουσας Υπηρεσίας, μόνο ο Προϊστάμενος της Διευθύνουσας Υπηρεσίας.

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Μάλιστα, ενώ μπορεί να δίνει παρατάσεις, όμως, να αποφασίζει επί των ενστάσεων, όμως...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Όχι, σας είπα, οι παρατάσεις δεν δόθηκαν. Δόθηκε κατ' αποδοχή ενστάσεως.

Γ. ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ- ΠΡΑΚΤΙΚΑ 08.02.2024- ΣΕΛ 177-182

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Λασπονίκο, θα προσπαθήσω να είμαι πολύ συγκεκριμένη και συγκροτημένη. Ας ξεκινήσω, όμως, από την παράταση, την περιβόητη παράταση του κ. Καραμανλή.

Πρώτη ερώτηση είναι η εξής: Εγώ εκτιμώ μάλλον –απαντήστε μου- ότι χάσατε τις ημερομηνίες.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Ως προς τι το εννοείτε; Δεν το κατανοώ.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Εννοώ ότι χάθηκαν οι ημερομηνίες και έπρεπε να πάει στον Υπουργό για να υπογράψει την παράταση.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Όχι, δεν...

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Είπατε πριν απαντώντας στον κ. Τσαβδαρίδη...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Όχι, εκτίμησε, να σας πω γιατί. Είπα ότι δεν απεφάνθη η Προϊσταμένη Αρχή, το Διοικητικό Συμβούλιο εντός τριμήνου που όφειλε. Αυτό είπα.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Που όφειλε, άρα, χάθηκαν οι ημερομηνίες, αυτό λέω.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Προσέξτε, πιθανότατα αυτό...

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Όφειλε, αν δεν ήθελε να απορριφθεί, αλλά δεν όφειλε εξ ορισμού.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Αυτό λέω. Αυτό θα έλεγα, δεν τελείωσα...

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Ναι, ας το εξηγήσουμε αυτό, όμως, όλο, γιατί από αυτό εδώ αρχίζουν πολλά.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Πιθανότατα το Διοικητικό Συμβούλιο και ο Διευθύνων Σύμβουλος που έχει την εποπτεία, βεβαίως και τη γνώση πολύ μεγαλύτερη να έκρινε ότι σε εκείνο το χρονικό σημείο επιβαλλόταν να μην αποφανθεί και για άλλους λόγους τους οποίους εγώ δεν γνωρίζω, δηλαδή για λόγους διαχειριστικούς, αυτό εννοώ, όχι κακούς λόγους, όχι κάτι να υποκρύπτεται.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Ναι, θα έπρεπε, όμως, να τους γνωρίζετε.

Κοιτάξτε, όταν γίνεται κάτι που δεν είναι σύνηθες, κάτι υποκρύπτεται, είτε καλό είτε κακό.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Γίνεται πάντοτε.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Όχι, εδώ λέμε ότι παράταση δεν είχε υπογράψει κανένας Υπουργός μέχρι τότε και υπέγραψε μία, την πρώτη, γιατί μετά ακολούθησαν

και άλλες -μην πούμε ότι μείναμε στις επτά, έχουν γίνει έντεκα, νομίζω- υπέγραψε ο κ. Καραμανλής που δεν έχει αρμοδιότητα, δεν ξέρω αν είχε, πιθανόν να είχε, να μην είχε αλλάξει ο νόμος.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Το είπα προηγουμένως. Είναι λάθος να αναφερόμαστε ότι υπέγραψε παράταση. Έκανε αποδεκτή ένσταση, με την οποία ένσταση ο ανάδοχος ζητούσε να γίνει δεκτή η αίτηση παράτασης. Άρα, επί της ενστάσεως...

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Τέλος πάντων. Αυτό που δεν εξηγήθηκε σήμερα εδώ, σε ό,τι αφορά την παράταση, είναι για ποιον λόγο χρειάστηκε να γίνει όλο αυτό και να μην δώσει παράταση το Διοικητικό Συμβούλιο της ΕΡΓΟΣΕ. Αυτό μένει αναπάντητο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Πιθανότατα -δεν ξέρω, μία προσέγγιση είναι η δική μου- επειδή το Διοικητικό Συμβούλιο της ΕΡΓΟΣΕ είχε αναλάβει πολύ πρόσφατα, στα μέσα Οκτωβρίου του 2019, να μην είχε πλήρη εικόνα και του έργου εν όψει όλων των δυσκολιών που αντιμετώπιζε, που υπήρχε το πόρισμα από την ΕΔΕΛ, οι προσπάθειες όλες αυτές συμμόρφωσης με τα ευρήματα της ΕΔΕΛ και θεώρησε...

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Συγγνώμη, κύριε Λασπονίκο, το πόρισμα της ΕΔΕΛ και όλα αυτά είχαν λυθεί. Όταν ανέλαβε η νέα Διοίκηση της ΕΡΓΟΣΕ, δεν υπήρχαν προβλήματα ανοιχτά τέτοια, ήταν λυμένα. Θα πάω στην επόμενη ερώτηση μετά.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Όχι, ήταν ακόμη, να σας πω τι υπήρχε. Σωστά το λέτε μέχρι ένα σημείο, όμως.

Είχαν υποβληθεί οι μελέτες από τη δανειοπάροχο, από την Κοινοπραξία μέσω της...

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Υπογεγραμμένες, όπως έπρεπε κ.λπ..

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Ναι. Όμως, έμενε ο έλεγχος από την Τεχνική Υπηρεσία. Ο έλεγχος δεν είχε γίνει.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Από την Τεχνική υπηρεσία της ΕΡΓΟΣΕ;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Ναι.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Πάντως, Ελεγκτικό και ΕΔΕΛ δεν υπήρχαν.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Εσείς είστε μηχανικός, τα ξέρετε πολύ καλύτερα εμού. Οι μελέτες εκπονούνται μεν, υποβάλλονται, αλλά απαιτούν και έγκριση. Για την έγκριση πρέπει να ελεγχθούν από την αρμόδια Τεχνική Υπηρεσία. Όταν, λοιπόν, τελείωσε η υποβολή των μελετών αυτών, των συνεπικυρωμένων, όπως λέτε, τον Ιούλιο του 2019...Και μιλάμε για πενήντα δύο σταθμούς. Ο κάθε σταθμός από ό,τι έχω ενημερωθεί κατά καιρούς από την Τεχνική Υπηρεσία απαιτούσε μια μελέτη της τάξεως των πεντακοσίων, εξακοσίων σελίδων. Δηλαδή, μιλάμε για είκοσι χιλιάδες και πλέον σελίδες τεχνικά στοιχεία...

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Άλλαζαν οι μελέτες;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Ορίστε;

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Οι μελέτες ήταν ίδιες. Η υπογραφή έπρεπε να ελεγχθεί, αν δεν κάνω λάθος.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Δεν ήταν μόνο αυτό. Αυτά υπεβλήθησαν.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Άλλαξε το συμβατικό αντικείμενο;

(Στο σημείο αυτό την Έδρα της Επιτροπής καταλαμβάνει η Αντιπρόεδρος αυτής κ. ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (ΚΑΤΕΡΙΝΑ) ΠΑΠΑΚΩΣΤΑ-ΠΑΛΙΟΥΡΑ)

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Όχι δεν άλλαξε. Απλώς στην αρχή είχαν υποβληθεί και είχαν εγκριθεί -πάλι εξ όσων έχω ενημερωθεί, δεν ξέρω αν τα λέω σωστά- οι βασικές αρχές σχεδίασης όλου αυτού του συστήματος και των σταθμών. Και έπρεπε να επακολουθήσει ξεχωριστά για κάθε σταθμό μία συγκεκριμένη μελέτη. Σας λέω και πάλι, εσείς τα ξέρετε καλύτερα.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Εγώ ξέρω ότι το πόρισμα της ΕΔΕΛ υποχρέωνε και σωστά -σωστά, ας μην το κρίνω εγώ- να υπογραφούν οι μελέτες, όπως πρέπει. Αυτό έληξε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Έληξε, αλλά έπρεπε... Δεν ήταν μόνο η συνυπογραφή. Ήταν και ο έλεγχος, γιατί αυτές συνυπεγράφησαν μεν από τη δανειοπάροχο, αλλά υπήρχαν και παρατηρήσεις...

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Δεν είχαν κατατεθεί ξανά αυτές οι μελέτες; Δεν ήταν η πρώτη φορά που τις έβλεπε η υπηρεσία. Αυτό εννοώ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Μα, υπεβλήθησαν με παρατηρήσεις.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Μάλιστα. Τέλος πάντων.

Γ. ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ- ΠΡΑΚΤΙΚΑ 08.02.2024- ΣΕΛ 248-249

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ: Και τελειώνω αμέσως με μια επιπλέον ερώτηση.

Θεωρείτε ότι ήταν δικαιολογημένη η υπογραφή της πρώτης συμπληρωματικής σύμβασης το Μάιο του 2021, ενώ είχε ήδη εγκριθεί από το Ελεγκτικό Συνέδριο τον Ιούνιο του 2018; Γιατί καθυστέρησε η υπογραφή δηλαδή τρία χρόνια. Έχουμε δηλαδή Ιούνιο του 2018 μέχρι το Μάιο 2021. τρία χρόνια. Μια απάντηση, κύριε μάρτυς, ευχαριστώ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Μια απάντηση, αλλά δεν μπορεί να είναι απλή.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ: Επειδή δεν έχουμε χρόνο, δώστε την ουσία, την ουσιαστική απάντηση.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Απλώς να αναφερθώ σε προγενέστερη αναφορά μου προς την κυρία Αποστολάκη, η οποία με ρώτησε περίπου αλλά δεν με άφησε να ολοκληρώσω την απάντηση, ότι με βάση τα διαδικαστικά και διαχειριστικά προβλήματα που είχε αυτή η σύμβαση, ναι μεν μπορεί να ακούγεται ένα μεγάλο χρονικό διάστημα, αλλά ήταν απολύτως επιβεβλημένη, προκειμένου να επιλυθούν διαχειριστικής φύσεως ζητήματα, διαδικαστικής φύσεως ζητήματα και κυρίως ζητήματα ασφαλείας μέσω ειδικού εμπειρογνώμονα που αναζητήθηκε από το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος. Μόλις ο εμπειρογνώμων κατέθεσε το πρώτο πόρισμά του, την επόμενη ημέρα υπεγράφη η συμπληρωματική σύμβαση.

Γ. ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ- ΠΡΑΚΤΙΚΑ 08.02.2024- ΣΕΛ 263-266

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε μάρτυς, καλησπέρα. Κατ' αρχάς, δυο ερωτήσεις έχω όλες κι όλες. Πριν από τις ερωτήσεις, να σας πω ότι είναι σημαντικό αυτό που είπατε, γιατί ακούγονται πάρα πολλά και εδώ μέσα αλλά και έξω από εδώ, ότι η σύμβαση 717 δεν έχει ολοκληρωθεί ακόμα, ότι ακόμα την περιμένουμε. Είναι σημαντικό λοιπόν αυτό που είπατε, ότι η σύμβαση 717 ολοκληρώθηκε και παραδόθηκε λειτουργική το Σεπτέμβριο του 2023. Τώρα, αν μετά ήρθαν οι φυσικές καταστροφές και έφεραν δυσάρεστα αποτελέσματα στα πάντα, αυτό είναι άλλη δουλειά.

Δύο ερωτήσεις λοιπόν. Σας ξαναπιάω στην παράταση του Οκτωβρίου του 2019. Είπατε, λοιπόν, ότι το αίτημα που έκανε η ανάδοχος εταιρεία για την παράταση απερρίφθη σιωπηρώς από την πλευρά της ΕΡΓΟΣΕ δια της μη ρητής απαντήσεως. Άφησε η κυρία Πέρκα να εννοηθεί ότι αυτό ήταν, γιατί το ξέχασαν σε κάποιο συρτάρι, ότι πέρασε χρόνος και δεν το πρόλαβαν και μετά προσπάθησαν να το σώσουν. Όμως, νομίζω ότι η εξήγηση είναι λίγο επιφανειακή και λίγο επιπόλαιη. Εγώ θέλω να δώσω μια άλλη εξήγηση και να μου πείτε τη γνώμη σας, η οποία μάλιστα ενισχύεται... Τα είπατε επί της ουσίας στη ροή του λόγου σας, αλλά θέλω να τα επιβεβαιώσετε. Η άλλη εξήγηση, λοιπόν, είναι ότι ο η ΕΡΓΟΣΕ ήθελε, χωρίς να δώσει μια ρητή αρνητική απάντηση στο αίτημα, να πιέσει την ανάδοχο εταιρεία να ολοκληρώσει μελέτες που δεν υπήρχαν και που ήταν απαραίτητες για την ασφαλή ολοκλήρωση των έργων, να μειώσει τις απαιτήσεις που ήταν υπέρογκες από την πλευρά της αναδόχου και γι' αυτό προχώρησε σε αυτή τη σιωπηρή απόρριψη, δοθέντος του χρόνου στο μεσοδιάστημα και μέχρι την οριστική απόφαση επί της ένστασης από τον Υπουργό, να δώσει τη δυνατότητα στην ανάδοχο εταιρεία να κάνει πράξεις που δεν υπήρχαν μέχρι το πρώτο αίτημα και που αυτό, αν εγώ γνωρίζω καλά και θέλω να μου το επιβεβαιώσετε, επέφερε πράγματι θετικά αποτελέσματα. Δηλαδή, όταν δόθηκε τελικά το Ο.Κ στην ένσταση από τον Υπουργό, υπήρχαν πλέον και άλλες μελέτες που δεν υπήρχαν στο αρχικό αίτημα ολοκληρωμένες και υπήρχαν μειωμένες απαιτήσεις κατά πολλά, πολλά εκατομμύρια σε σχέση με το αρχικό αίτημα της αναδόχου. Ισχύουν όλα αυτά;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Είχα ερωτηθεί γι' αυτό πράγματι και ανέφερα ότι πιθανότατα πίσω από την τεκμαιρόμενη απόρριψη της τότε διοίκησης, σίγουρα είπα, υπάρχει ένας τρόπος διαχείρισης προκειμένου... Ανέφερα μάλιστα και μια συνάντηση που είχε γίνει, γιατί ρωτήθηκα, στο Υπουργείο με την παρουσία του τότε Γενικού Γραμματέα, του κυρίου Σταθόπουλου, της διαχειριστικής αρχής διευθυντικών στελεχών του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ και τότε τέθηκαν θέματα για την διαχειριστική επίλυση όλων αυτών των ζητημάτων που είχαν προκύψει και είχαν συσσωρευτεί και δεν άφηναν τη σύμβαση να προχωρήσει. Προφανώς, πίσω από όλα αυτά... Αλλά το «προφανώς» τώρα το λέω άστοχα, πιθανότατα.

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Την κρίση σας. Δεν ζητάω βεβαιότητα. Αλλά δεν είναι λίγο επιφανειακό να λέμε ότι το ξέχασε η ΕΡΓΟΣΕ σε ένα συρτάρι και δεν απάντησε;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Όχι, η δική μου απάντηση ήταν ότι έχουμε μια σιωπηρή απόρριψη.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Μάλιστα.

Πάμε τώρα στην περίφημη εκτέλεση της Σύμβασης «717», που ήταν και αντικείμενο της δικής σας αρμοδιότητας. Θέλετε λίγο να μας πείτε τι ακριβώς συνέβη με την υλοποίηση της σύμβασης αυτής; Τι έγινε; Τι είχε γίνει και τι δεν είχε γίνει στην περίπτωση της «717» τόσο από αυτούς που ασχολήθηκαν προηγούμενα, όσο και από εσάς;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς): Θα ήθελα να διευκρινίσω κάτι και προς το Προεδρείο, αλλά και προς εσάς προσωπικά. Είναι ένα ζήτημα που αναζητά η Ευρωπαϊκή Εισαγγελία, έχοντας ανακοινώσει ότι θα ασκηθούν κάποιες διώξεις μέσω ενός δελτίου τύπου. Δεν έχει κοινοποιηθεί ακόμη σε εμένα προσωπικά. Όμως, παράλληλα, πριν λίγες ώρες έλαβα τη δίωξη από τον κύριο Εφέτη Ανακριτή της Λάρισας για το δυστύχημα, για τη διερεύνηση που κάνει για το δυστύχημα των Τεμπών.

Παρ όλα αυτά, δήλωσα προηγουμένως ότι θα συνδράμω με όλες μου τις δυνάμεις. Οπότε, θα μπω σε μία διαδικασία να απαντήσω σε όσα εγώ γνωρίζω και γι' αυτή τη σύμβαση και σε ό,τι άλλο μπορώ να συνδράμω, κάτι που διευκρινίζω και προς το υπόλοιπο Σώμα, για να μην υπάρξει κάποια παρερμηνεία.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Σας ευχαριστούμε γι' αυτό και σας τιμά αυτό που λέτε.

[...]

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Κύριε μάρτυς, όσο πιο σύντομα μπορείτε, γιατί ο χρόνος μου είναι περιορισμένος και θέλω να κάνω αρκετές ερωτήσεις.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς): Στις 23 Οκτωβρίου αναλαμβάνω τα καθήκοντά μου. Μέχρι εκείνη τη χρονική στιγμή, είχε υποβάλει η Κοινοπραξία τις μελέτες, σύμφωνα με το εύρημα της ΕΔΕΛ που ζητούσε τις υπογραφές δανείου εμπειρίας του δανειοπαρόχου εμπειρίας. Όμως, δεν είχε ολοκληρωθεί ο έλεγχος αυτών των μελετών από την υπηρεσία.

Στην ενημέρωση που δέχτηκα όταν ανέλαβα, ένα από τα πρώτα θέματα που ασχολήθηκα ήταν ακριβώς και αυτό το ζήτημα, με εντολή στην Υπηρεσία να επισπεύσει τον έλεγχο. Τον δωδέκατο μήνα του 2019 η Υπηρεσία αποστέλλει ένα έγγραφο στην Κοινοπραξία που ζητά διορθώσεις επί αυτών των μελετών που έχει λάβει. Γίνονται κάποιες συντονιστικές ενέργειες και συναντήσεις τόσο στο Υπουργείο παρουσία στελεχών Κοινοπραξίας, πολιτικής ηγεσίας εκπροσωπούμενη από τον κ. Σταθόπουλο, από τη Διαχειριστική Αρχή, για να βάλουμε τα βήματα και το «road map» πώς θα πάμε παρακάτω.

Στην πρώτη επικοινωνία που είχα με την Κοινοπραξία έβλεπα μια δυστροπία να προχωρήσει σε αυτήν την προσπάθεια να εναρμονιστεί με τις υποδείξεις της Υπηρεσίας. Τρεις μέρες πριν αναλάβω τα καθήκοντά μου, εμπρόθεσμα η Κοινοπραξία είχε υποβάλει ένα αίτημα παράτασης. Βλέποντας αυτή τη δυστροπία, η Διοίκηση αποφάσισε, ενώ είχε λάβει την εισήγηση από την Υπηρεσία, να μην προχωρήσει στην έγκριση αυτής της παρατάσεως από το Διοικητικό Συμβούλιο ως μέτρο πίεσης και άσκηση πίεσης προς την Κοινοπραξία και προς όλους τους εμπλεκόμενους ότι αν αυτό

δεν γίνει σύντομα, δεν εναρμονιστούν γρήγορα, από εκεί και έπειτα δεν υπάρχει σύμβαση.

Αποτέλεσμα τούτου, όντως έφεραν τις μελέτες όπως έπρεπε να τις φέρουν. Γίνονται οι αντίστοιχες διαδικασίες, έγκριση από την Υπηρεσία, από τα Τεχνικά Συμβούλια, από όλες τις Υπηρεσίες της ΕΡΓΟΣΕ και καταλήγουν να εγκρίνουν τις μελέτες σύμφωνα με τις υποδείξεις που είχε κάνει η Υπηρεσία και στη συνέχεια το Διοικητικό Συμβούλιο, με εισήγηση που είχε έρθει από τη Διεύθυνση Έργων, Διεύθυνση Νομικών Υπηρεσιών, μπήκαμε σε ένα Διοικητικό Συμβούλιο να αποφασίσουμε τη διαχείριση από κει και έπειτα της σύμβασης που ήταν να επανυποβληθεί στο Ελεγκτικό Συνέδριο για δύο λόγους. Ο πρώτος λόγος είναι ότι είχε τροποποιηθεί η αρχιτεκτονική διασύνδεσης των συστημάτων, ούτε οι ποσότητες, αλλά ούτε και το φυσικό αντικείμενο και το οικονομικό αντικείμενο της σύμβασης. Είχε τροποποιηθεί, όμως, η αρχιτεκτονική διασύνδεσης. Άρα, είχε τροποποιηθεί ένα ελεγμένο κείμενο από το Ελεγκτικό Συνέδριο. Ο δεύτερος λόγος είναι ότι το πρώτο εύρημα της ΕΔΕΛ έγραφε πως τα αρχικά τεύχη είχαν απροσδιόριστο φυσικό αντικείμενο. Αυτό ακριβώς αντιμετωπίσαμε με την επανυποβολή στο Ελεγκτικό Συνέδριο. Προσδιοριζόταν επακριβέστατα το φυσικό αντικείμενο.

Στάλθηκε τον τέταρτο μήνα του 2020 στο Ελεγκτικό Συνέδριο. Τον πέμπτο μήνα του 2020 έρχεται επιστολή εις γνώση μου με αλληλογραφία μεταξύ των υπηρεσιακών παραγόντων, του κ. Κατσιούλη που έθετε αρκετά ζητήματα για την ολοκλήρωση των συστημάτων και πώς αυτή η διασύνδεση θα μπορέσει να είναι ασφαλής όταν θα λειτουργήσουν τα συστήματα και θα έχει τελειώσει και η μία σύμβαση και η άλλη, όπου μας ανάγκασε τον έβδομο μήνα πλέον του 2020 να στείλουμε στο Τεχνικό Επιμελητήριο αίτημα για να ορίσει συγκεκριμένο εμπειρογνώμονα.

Τον έκτο μήνα του 2020 ήρθε η σύμφωνη γνώμη του Ελεγκτικού Συνεδρίου. Ο εμπειρογνώμονας ορίστηκε τον εντέκατο μήνα του 2020. Του δόθηκαν αμέσως όλα τα στοιχεία και τα ερωτήματα τα οποία έπρεπε να απαντηθούν για να δοθεί λύση. Το πόρισμά του ήρθε στα χέρια μας τον πέμπτο μήνα του 2021 και ακριβώς την επόμενη μέρα υπογράψαμε τη συμπληρωματική σύμβαση.

Έκανα αυτήν την όσο μπορούσα πιο σύντομη αναφορά για να διευκρινίσω όσο μπορώ την πρώτη χρονική περίοδο όλων των αυστηρών διοικητικών διαδικασιών, με το αυστηρό νομοθετικό πλαίσιο και με θέματα τα οποία κληθήκαμε να απαντήσουμε που μπορεί να έθεταν ζητήματα ασφαλείας ή μη για την ολοκλήρωση αυτών των συμβάσεων.

ΧΡ. ΒΙΝΗΣ- ΠΡΑΚΤΙΚΑ 08.02.2024- ΣΕΛ 296-299

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Εσείς, ως επικεφαλής της ΕΡΓΟΣΕ, αναφέρατε στον προϊστάμενό σας ότι καθυστερεί, ότι δίνουμε παρατάσεις, ότι δεν υλοποιείται αυτή η σύμβαση; Κάνατε κάποιες τέτοιες ενέργειες; Εγώ θέλω να σας πιστέψω. Στο εποπτεύον Υπουργείο αναφέρατε ότι, κύριοι, εδώ...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς): Να αναφέρω πάλι τα πραγματικά περιστατικά σε ένα χρονολόγιο; Στις 23 Οκτωβρίου ανέλαβα τα καθήκοντά μου. Τρεις ημέρες πριν, είχε έρθει εμπρόθεσμο αίτημα της κοινοπραξίας, για να δοθεί παράταση. Ένα από τα

θέματα, τα οποία κλήθηκα να αντιμετωπίσω, εάν ακούσατε την πρωτομιλία μου, ήταν και η διαπραγμάτευση με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για αυτές τις δύο συμβάσεις.

Το πρώτο πράγμα, λοιπόν, που έκανα ενδοϋπηρεσιακά ήταν να δώσω την -εντός εισαγωγικών- εντολή ή κατεύθυνση στις αρμόδιες υπηρεσίες, στη Διεύθυνση Έργων και στον Διευθυντή της σύμβασης ή αλλιώς Διευθύνουσα Υπηρεσία να επισπεύσει τον έλεγχο αυτών των μελετών. Τον Δεκέμβριο του 2019 η Διευθύνουσα Υπηρεσία απέστειλε έγγραφο προς την κοινοπραξία, με το οποίο απαιτεί συγκεκριμένες διορθώσεις και εναρμονίσεις, ούτως ώστε να είναι σύμφωνες με τις προδιαγραφές. Μέχρι εκείνο το χρονικό διάστημα και στην πρώτη συνάντηση που έγινε με τον εκπρόσωπο της κοινοπραξίας έβλεπα μία δυστροπία -εντός εισαγωγικών- να προχωρήσουν σε αυτήν την εναρμόνιση.

Ο λόγος, λοιπόν, που η διοίκηση δεν προχώρησε στην έγκριση αυτή της πρώτης παράτασης ήταν, για να ασκηθεί πίεση προς την κοινοπραξία να εναρμονιστεί στις απαιτήσεις του ελέγχου της Διευθύνουσας Υπηρεσίας του έργου. Εκεί, λοιπόν, ανέφερα ότι έγινε μία συνάντηση στην αίθουσα συσκέψεων του Υπουργείου, εάν δεν απατώμαι, παρουσία της πολιτικής ηγεσίας, εκπροσωπούμενης από τον τότε Γενικό Γραμματέα, τον κ. Σταθόπουλο, τη Διαχειριστική Αρχή, εκπρόσωπο της κοινοπραξίας, όλα τα υπηρεσιακά στελέχη της εταιρείας που ασχολούνταν και με τις δύο συμβάσεις, την 717 και την 10005, για να συναποφασιστεί στα πλαίσια...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Μισό λεπτό.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς): Κύριε Κόκκαλη, επιτρέψτε μου, για να μη χάσω όχι τον ειρμό, αλλά το χρονολόγιο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Ναι.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς): Για να γίνει, λοιπόν, όλη αυτή η διαχείριση που από εκεί και έπειτα θα προχωρούσαν. Εκεί, λοιπόν, συναποφασίστηκε η διαχείριση, ότι από τη στιγμή που θα κατατεθούν οι μελέτες, το έργο μπορεί να προχωρήσει. Ο ανάδοχος, όμως, καθυστέρησε να τις φέρει και αυτό έφερε σαν αποτέλεσμα να μην μπορεί πλέον η υπηρεσία να αποφανθεί για αυτήν την παράταση και η διαχείριση, σύμφωνα με τον νόμο, πήγαινε μέσω της ενστάσεως ως αποφαινόμενο όργανο, μετά το Τεχνικό Συμβούλιο και τη γνώμη της Υπηρεσίας, να αποφανθεί ο Υπουργός.

Επειδή αντιλαμβάνομαι τι θέλετε να ρωτήσετε, εάν ενημέρωσα την πολιτική ηγεσία, σας ανέφερα ένα πρώτο γεγονός. Θα σας αναφέρω και άλλο ένα γεγονός.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Συγγνώμη, σας διακόπτω για λίγο. Είπατε για σύσκεψη στο Υπουργείο, παρουσία του κ. Σταθόπουλου;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς): Εκπροσωπώντας ο κ. Σταθόπουλος την πολιτική ηγεσία.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Την πολιτική ηγεσία. Η πρώτη σύσκεψη, στην οποία γνωστοποιήσατε το πρόβλημα;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς): Γνωστοποίησα την κατάσταση, την οποία παρέλαβα, την «κολλημένη» αυτή σύμβαση, τις προθέσεις της υπηρεσίας, σύμφωνα με τις γνωμοδοτήσεις όλων των αρμόδιων Διευθύνσεων και του Διευθυντή της επίβλεψης στη Διευθύνουσα Υπηρεσία.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Θυμάστε ημερομηνία; Περίπου, όχι ακριβή ημέρα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς): Τον Δεκέμβριο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Ποιον Δεκέμβριο;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς): Του 2019.

ΧΡ. ΒΙΝΗΣ- ΠΡΑΚΤΙΚΑ 08.02.2024- ΣΕΛ 370-371

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Από το γεγονός ότι μέχρι τότε δεν υπήρχαν εγκεκριμένες μελέτες, θα μπορούσατε εσείς να κηρύξετε έκπτωτο τον ανάδοχο;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς): Όχι βέβαια, διότι ο ανάδοχος δεν ήταν υπερήμερος. Τη χρονική στιγμή που εγώ ανέλαβα τη διοίκηση της εταιρείας, ο ανάδοχος ήδη τον πέμπτο, έκτο και έβδομο του 2019 το καλοκαίρι είχε υποβάλει τις μελέτες.

Όταν συζητάμε για μελέτες, δεν αναφερόμαστε σε ένα τεύχος. Μιλάμε για ένα δωμάτιο. Όταν κι εγώ πραγματικά απέκτησα εικόνα για το τι σημαίνει αυτό. Η υπηρεσία έπρεπε όλα αυτά να τα ελέγξει. Άρα, τη χρονική στιγμή που εγώ ανέλαβα τη διοίκηση αυτής της εταιρείας, ο ανάδοχος είχε εναρμονιστεί στην απαίτηση της τότε διευθύνουσας υπηρεσίας να καταθέσει τις μελέτες και έπρεπε η υπηρεσία να ολοκληρώσει τον έλεγχο αυτών των μελετών. Πώς μπορείς να τον κηρύξεις έκπτωτο, όταν υπάρχει συγκεκριμένο άρθρο του νόμου και πρέπει να βρεις μια υπαιτιότητα για να κηρύξεις έκπτωτο τον ανάδοχο;

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Άρα, δεν υπήρχε λόγος να κηρύξεις έκπτωτο τον ανάδοχο. Αυτό μου λέτε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς): Σύμφωνα με το άρθρο του νόμου...Γιατί σας ξαναλέω ότι είναι πολύ αυστηρή η διαχείριση και δίνει η ίδια δικαιώματα και στην αναθέτουσα αρχή και στον ανάδοχο. Από τη στιγμή, λοιπόν, που δεν ήταν υπερήμερος, δεν υπήρχε η δυνατότητα να κηρυχθεί έκπτωτος.

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Και από τη στιγμή που αναλάβατε εσείς, όλα έβαιναν καλώς και δεν υπήρχε κανένας λόγος να κηρύξετε έκπτωτο τον ανάδοχο και προχωρήσαμε με την επόμενη παράταση και με τις επόμενες παρατάσεις. Έτσι δεν λέτε;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς): Λέω ότι από τη στιγμή που ανέλαβα, έγιναν όλες οι εξαντλητικές διαχειρίσεις, ώστε να εναρμονιστούμε με το πόρισμα της ΕΔΕΛ, να φέρει ο ανάδοχος τις μελέτες, να εναρμονίσουμε το κείμενο του Ελεγκτικού Συνεδρίου και να το επανυποβάλουμε στο Ελεγκτικό Συνέδριο για δύο συγκεκριμένους λόγους, διότι το αρχικό κείμενο τροποποιήθηκε ως προς την αρχιτεκτονική διασύνδεση των συστημάτων και λόγω του ευρήματος της ΕΔΕΛ που έγραφε πολύ συγκεκριμένα, ότι τα αρχικά τεύχη δεν έχουν προσδιορισμένο σωστό φυσικό αντικείμενο.

Δεν μπορούσα, λοιπόν, με ένα τέτοιο εύρημα που υπήρχε ήδη στην εταιρεία να το αφήσω να συνεχιστεί και στη συμπληρωματική σύμβαση. Άρα, έκλεισε και αυτή η διαδικασία και δυστυχώς, όπως αποδείχθηκε και από το πόρισμα του εμπειρογνώμονα, χάσαμε έναν χρόνο από αυτές τις καταγγελίες του κ. Κατσιούλη, που όταν ήρθαν στα χέρια μου, καλοπροαίρετα αναζήτησα αν όντως έχουν υπόσταση ή όχι.

5.3.4 Το νομικό πλαίσιο αποδοχής της ένστασης της Αναδόχου Κ/ξίας

Η υπ. αριθμ. Δ14/α/οικ. 711/Φ-ΕΡΓΟΣΕ απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών για την αποδοχή της ένστασης κατά της σιωπηρής απόρριψης του αιτήματος της αναδόχου για χορήγηση παράτασης της 7^{ης} αποκλειστικής προθεσμίας και της συνολικής προθεσμίας ολοκλήρωσης της σύμβασης 717/2014 εξεδόθη στη βάση των παρακάτω διατάξεων:

1. **Στο άρθρο 174 του Ν. 4412/2016**, όπως αυτό ίσχυε κατά τον χρόνο έκδοσης της ως άνω υπουργικής απόφασης

Άρθρο 174

Διοικητική επίλυση συμβατικών διαφορών

«1. Κατά των εκτελεστών πράξεων ή παραλείψεων της διευθύνουσας υπηρεσίας, που προσβάλλουν για πρώτη φορά δικαίωμα του αναδόχου, χωρεί ένσταση. Η ένσταση απευθύνεται στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών ή στο κατά περίπτωση, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις αρμόδιο αποφαινόμενο όργανο, και ασκείται με επίδοση σε αυτούς με δικαστικό επιμελητή μέσα σε ανατρεπτική προθεσμία δύο (2) μηνών από την κοινοποίηση της πράξης ή τη συντέλεση της παράλειψης, εκτός αν σε ειδικές περιπτώσεις ορίζεται διαφορετικά στον παρόντα τίτλο Ι, κοινοποιείται δε εντός της ανωτέρω προθεσμίας και στην υπηρεσία που έχει εκδώσει την προσβαλλόμενη πράξη. Η ανωτέρω κοινοποίηση δύναται να διενεργηθεί και με ταχυδρομική αποστολή επί αποδείξει.

Ένσταση ασκείται επίσης και κατά αποφάσεων ή πράξεων της προϊσταμένης αρχής ή του κυρίου του έργου, εφόσον με τις αποφάσεις ή πράξεις αυτές προκαλείται διαφωνία για πρώτη φορά. Στην τελευταία αυτή περίπτωση η προθεσμία για την άσκηση της ένστασης αρχίζει από την κοινοποίηση της απόφασης ή της πράξης στον ανάδοχο. Η διευθύνουσα υπηρεσία ή η προϊσταμένη αρχή οφείλουν, κατά την έκδοση των πράξεων ή αποφάσεών τους, να μνημονεύουν τη δυνατότητα άσκησης ένστασης, την ανατρεπτική προθεσμία για την άσκησή της, το αποφαινόμενο όργανο, καθώς και τις συνέπειες από τη μη άσκησή της, κατά τα προβλεπόμενα στο εδάφιο α' της παραγράφου 2 του άρθρου 175 του παρόντος.

2. Με την ένσταση εξετάζεται τόσο η νομιμότητα της πράξης ή παράλειψης όσο και η ουσία της υπόθεσης. Ο Υπουργός ή το κατά περίπτωση, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, αρμόδιο αποφαινόμενο όργανο υποχρεούται να εκδώσει και κοινοποιήσει την απόφασή του μέσα σε τρεις (3) μήνες από την κατάθεση της ένστασης, μετά από αιτιολογημένη γνώμη του Τεχνικού Συμβουλίου.

3. Η ένσταση πρέπει να αναφέρει την πράξη ή την παράλειψη, κατά της οποίας στρέφεται, σύντομο ιστορικό της σύμβασης και της διαφωνίας, τους λόγους, στους οποίους στηρίζει τις απόψεις του αυτός που υποβάλλει την ένσταση και ορισμένα αιτήματα.

4. Η ένσταση συνοδεύεται από αντίγραφο της προσβαλλόμενης πράξης, εφόσον αυτή έχει κοινοποιηθεί.

5. Η διευθύνουσα υπηρεσία ή η προϊσταμένη αρχή, κατά περίπτωση, υποχρεούνται μέσα σε είκοσι (20) εργάσιμες ημέρες από την άσκηση της ένστασης

να διαβιβάσουν στο Τεχνικό Συμβούλιο τις απόψεις τους επί αυτής και το φάκελο της υπόθεσης, ο οποίος περιλαμβάνει τα συμβατικά τεύχη ή αντίγραφά τους. Η παράλειψη αυτή αποτελεί πειθαρχική παράβαση και επιβάλλονται οι πειθαρχικές ποινές που προβλέπονται στο άρθρο 141. Τα συμβατικά τεύχη μπορεί να τα προσκομίσει και αυτός που υποβάλλει την ένσταση...»

2. Στην παραρ. 15 του άρθρου 376 του Ν. 4412/2016, όπως αυτό ίσχυε κατά τον χρόνο έκδοσης της ως άνω υπουργικής απόφασης

«15. Ενστάσεις και αιτήσεις θεραπείας που έχουν ασκηθεί έως την 1.11.2017, καθώς και αυτές για τις οποίες η προθεσμία άσκησής τους δεν έχει παρέλθει κατά την ανωτέρω ημερομηνία, διέπονται από τις διατάξεις που ίσχυαν κατά την έκδοση της προσβαλλόμενης πράξης.»

3. Στην παρ. 10 του άρθρου 147 του Ν. 4412/2016, όπως αυτό ίσχυε κατά τον χρόνο έκδοσης της ως άνω υπουργικής απόφασης:

«10. Η έγκριση των παρατάσεων προθεσμιών γίνεται από την προϊσταμένη αρχή, ύστερα από αίτημα του αναδόχου στην Διευθύνουσα Υπηρεσία. Το αίτημα πρέπει να υποβάλλεται τουλάχιστον ένα μήνα πριν από τη λήξη της ισχύουσας συνολικής προθεσμίας περαιώσεως του έργου. Η σχετική απόφαση επί του αιτήματος εκδίδεται από την Προϊσταμένη Αρχή όχι αργότερα από την πάροδο τριών (3) μηνών από την υποβολή του αιτήματος του αναδόχου. Σε περίπτωση έκδοσης της σχετικής απόφασης μετά τη λήξη των αντίστοιχων προθεσμιών επιβάλλονται στα υπαίτια όργανα του φορέα κατασκευής του έργου οι προβλεπόμενες από την παράγραφο 3 του άρθρου 141 πειθαρχικές ποινές.»

4. Στους παρακάτω όρους της ΕΣΥ της σύμβασης 717/2014:

✓ Στο άρθρο 48 της ΕΣΥ

48.1.1 Αρμόδια για τη δικαστική επίλυση διαφορών είναι τα Ελληνικά δικαστήρια.

48.1.2 Οι μεταξύ του Αναδόχου και της «ΕΡΓΑ ΟΣΕ Α.Ε.» διαφορές θα επιλύονται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 76 του Ν. 3669/2008 όπως ισχύει και της Υπουργικής Απόφασης υπ' αριθμ. Φ10/οικ.47969/4798/2-9-2009 (ΦΕΚ 1902/Β'4-9-2009) όπως αυτή τροποποιήθηκε με την υπ' αριθμ. Φ10/οικ. 53157/5420/30-9-2009 (ΦΕΚ Τεύχος Β'- 2141/01-10-2009) Απόφαση «Όργανα που αποφασίζουν ή γνωμοδοτούν και ειδικές ρυθμίσεις σε θέματα «Έργων» που εκτελούνται από την «ΕΡΓΑ ΟΣΕ Α.Ε.».

✓ 4.2 Η συνολική προθεσμία περάτωσης όλων των κατασκευών του έργου, ήτοι των κατασκευών της περιόδου "Ερευνών3 - Μελετών - Κατασκευών" (Τ1) και παράδοσης αυτού στην ΕΡΓΑ ΟΣΕ Α.Ε. ορίζεται, από την Υπηρεσία, ίση με εικοσιτέσσερις (24) ημερολογιακούς μήνες, με αφετηρία την ημέρα, που θα υπογραφεί η Σύμβαση. Μέσα στην προθεσμία αυτή θα έχουν ολοκληρωθεί πλήρως και θα έχουν αποδοθεί σε λειτουργία, τα οποιαδήποτε έργα περιλαμβάνονται στη Σύμβαση αυτή, σύμφωνα με τα Συμβατικά Τεύχη.

✓ 4.3.2.7 Έβδομη Αποκλειστική Τμηματική Προθεσμία (7η Α.Π.)

Όχι αργότερα από τετρακόσιες ογδόντα ημέρες (480) ημερολογιακές ημέρες από την υπογραφή της σύμβασης ο Ανάδοχος υποχρεούται:

α. να έχει παραδώσει προς χρήση το τμήμα από τον Σ.Σ. Οινόης έως την είσοδο του Σ.Σ. Τιθορέας.

5. Η υπ' αριθμ. ΔΝΣα/55326/Φ.2.2.1 (ΦΕΚ Β' 3389/10.08.2018) Απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών (Σπίρτζης) «Άρση αμφισβητήσεων και καθορισμός αρμόδιων υπηρεσιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών σχετικά με θέματα τεχνικής εποπτείας της ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. Α.Ε. (ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.).», η οποία προβλέπει ότι:

«Η τεχνική εποπτεία της εταιρείας ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. ασκείται από κοινού από τις Διευθύνσεις Υποδομών Σταθερής Τροχιάς, Συντηρήσεων και Ασφάλειας (Δ14) και Σιδηροδρομικών Μεταφορών (33) του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Ειδικότερα, στις περιπτώσεις ενστάσεων του αναδόχου επί διαφορών από συμβάσεις έργων, μελετών και παροχής τεχνικών και λοιπών συναφών επιστημονικών υπηρεσιών, η προβλεπόμενη, από τις διατάξεις περί αποφαινομένων οργάνων της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., γνωμοδότηση του Τεχνικού Συμβουλίου της εταιρείας, συνοδευόμενη από προσχέδιο απόφασης, το οποίο συντάσσει η τεχνική της Υπηρεσία, διαβιβάζεται στη Διεύθυνση Σιδηροδρομικών Μεταφορών (Δ33). Η Διεύθυνση Δ33 συντάσσει σχέδιο υπουργικής απόφασης, το οποίο διαβιβάζει με την προαναφερθείσα γνωμοδότηση στη Διεύθυνση Υποδομών Σταθερής Τροχιάς, Συντηρήσεων και Ασφάλειας (Δ14), η οποία και εισηγείται σχετικά στον Υπουργό.»

6. Η υπ' αριθμ. ΑΤΝΣΥ/οικ. 52 (ΦΕΚ Β 3435/17.8.2018) Απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών (Σπίρτζης) «Ορισμός Οργανικής Μονάδας της Γενικής Γραμματείας Υποδομών του Υπουργείου ΥΠΟ.ΜΕ. ως αρμόδιας για την επεξεργασία αποφάσεων, που εκδίδονται σύμφωνα με το ν. 4412/2016.» η οποία προβλέπει ότι:

«Ορίζουμε το Αυτοτελές Τμήμα Νομικής Στήριξης της Γενικής Γραμματείας Υποδομών (άρθρο 51 π.δ. 123/2017) ως αρμόδια Υπηρεσία για την επεξεργασία, σύνταξη των σχεδίων και διεκπεραίωση των υπουργικών αποφάσεων αρμοδιότητας του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, που προβλέπονται στα άρθρα 174 και 198 του ν. 4412/2016, όπως ισχύουν, επί ενστάσεων κατά πράξεων ή παραλείψεων των λοιπών, πλην του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, αναθετουσών αρχών.»

5.5 Πληρωμή αποζημιώσεων για σταλίες στον ανάδοχο.

5.5.1 Το ιστορικό των αιτημάτων της Αναδόχου Κ/ξίας και η νομική τους βάση

Η Ανάδοχος Κ/πραξία υπέβαλε σειρά αιτημάτων για αποζημίωση από την ΕΡΓΟΣΕ για θετικές ζημίες λόγω σταλίας προσωπικού και μηχανημάτων της κατά το χρονικό διάστημα (συνολικά) από 01-08-2018 έως 31-03-2020. Οι επικαλούμενες από την Ανάδοχο θετικές ζημίες οφείλονταν, κατά την Κοινοπραξία, στη μη ικανοποίηση των αιτημάτων της για χορήγηση αδειών πρόσβασης για εργασία εντός της ζώνης

κυκλοφορίας, με ή χωρίς μονοδρόμηση, οι οποίες είτε απορρίφθηκαν από την Υπηρεσία είτε παραπέμφθηκαν στον ΟΣΕ για διάθεση στελεχών γραμμής και τελικά δεν ικανοποιήθηκαν όλες, τουλάχιστον για το χρονικό διάστημα που ζητήθηκαν.

Πιο συγκεκριμένα, η Ανάδοχος στα αιτήματά της επικαλέστηκε ουσιαστικά τη μη διάθεση περιοχής εργασιών σε διάφορα τμήματα γραμμής του έργου, με υπαιτιότητα της Υπηρεσίας. Ως βασικό αποδεικτικό στοιχείο επικαλούνταν τη μη πραγματοποίηση των αντίστοιχων εργασιών κατόπιν διαφόρων αιτήσεων της, που αποτελούν μέρος των συνολικών αιτήσεων εργασίας, που υπέβαλε στο επίμαχο χρονικό διάστημα. Γενικά η αντιμετώπιση των αιτήσεων αυτών, που επικαλείται η ανάδοχος Κ/Ξία, κατηγοριοποιείται ως εξής: Οι αιτήσεις αυτές είτε απορρίφθηκαν από την Υπηρεσία, είτε παραπέμφθηκαν στον ΟΣΕ για την διάθεση του απαραίτητου προσωπικού (Σταθμάρχες, κλειδούχοι, στελέχη γραμμής), είτε δεν υπήρξε συγκεκριμένη απάντηση. Συνοπτικά, τα αιτήματα αδειών που δεν υλοποιήθηκαν, όπως ήδη αναφέρθηκε για τη χρονική περίοδο **01/08/2018 έως και 31/03/2020** παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα:

- Σύνολο αιτήσεων για άδεια πρόσβασης που δεν υλοποιήθηκαν: 58
- Σύνολο αιτήσεων για άδεια πρόσβασης που απορρίφθηκαν: 31
- Σύνολο αιτήσεων που παραπέμφθηκαν στον ΟΣΕ χωρίς απάντηση: 13
- Σύνολο αιτήσεων για άδεια πρόσβασης που δεν απαντήθηκαν: 14

Ο υπολογισμός των θετικών ζημιών που υπέστη η Αναδόχος έγινε στη βάση της προκληθείσας «υποπαραγωγικότητας» και στηρίχθηκε στη νομική βάση της «υπερημερίας του Κυρίου του Έργου» και πιο συγκεκριμένα:

Στη σχετική εισήγηση της Διεύθυνσης Έργων της ΕΡΓΟΣΕ προς το Τεχνικό Συμβούλιο (18.9.2020) αναφέρεται ότι «..στην περίπτωση ανώμαλης εξέλιξης της εργολαβίας και υπερημερίας του κυρίου του έργου στην εκπλήρωση των συμβατικών του υποχρεώσεων έχει εφαρμογή το άρθρο 36§11 του Ν. 3669/2008 που υποχρεώνει τον κύριο του έργου να αποκαταστήσει τις θετικές ζημίες του αναδόχου για το χρονικό διάστημα της υπερημερίας του. Και τούτο διότι η Ανάδοχος Κ/Η θα εξακολουθεί να βαρύνεται και με τις άνω υποχρεώσεις του προκειμένου να εκτελέσει άρτια το έργο και επιπρόσθετα θα βαρύνεται και με τις δαπάνες που κατέβαλε κατά το χρόνο επιμήκυνσης εκτέλεσης των εργασιών λόγω υποπαραγωγικότητας. Αυτές τις δαπάνες κατά την επιμήκυνση των εργασιών, τις οποίες δεν θα κατέβαλε η Ανάδοχος Κ/Η αν το έργο εκτελούνταν κανονικά και χωρίς εμπόδια, έρχεται να αποκαταστήσει η αποζημίωση για θετικές ζημίες. Ο υπερήμερος κύριος του έργου ευθύνεται απέναντι στην Ανάδοχο Κ/Ξ μόνο για θετικές ζημίες, που υπέστη η τελευταία από την ημέρα της οχλήσεως. Στις θετικές δε ζημίες περιλαμβάνονται μεταξύ άλλων, οι αμοιβές του αναγκαίου επιστημονικού, εργατοτεχνικού προσωπικού, τα μισθώματα και πάσης φύσεως λειτουργικά έξοδα των γραφείων του έργου, των εργοταξίων, των αποθηκευτικών κ.λ.π. χώρων, οι δαπάνες και τα μισθώματα του μηχανικού εξοπλισμού και γενικά καθετί, που συνιστά μείωση της περιουσίας του ζημιωθέντος αναδόχου.»

Ο συνοπτικός πίνακας **των αιτημάτων** της αναδόχου Κ/Ξ, όπως αυτά υποβλήθηκαν στην ΕΡΓΟΣΕ, είναι ο ακόλουθος:

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΠΕΡΙΟΔΟΣ (ΑΠΟ - ΕΩΣ)		ΔΙΑΡΚΕΙΑ	ΑΡ. ΠΡΩΤ.	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΑΙΤΟΥΜΕΝΗ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ
1ο Αίτημα Αποζημίωσης	10/10/2017	28/2/2018	142	2839/18	2/3/2018	
2ο Αίτημα Αποζημίωσης	1/3/2018	31/7/2018	153	11301/18	10/10/2018	
3ο Αίτημα Αποζημίωσης	1/8/2018	31/10/2018	91	463/19	16/1/2019	5.127.172,05 €
4ο Αίτημα Αποζημίωσης	1/11/2018	31/1/2019	92	2852/19	8/3/2019	3.479.908,28 €
5ο Αίτημα Αποζημίωσης	1/2/2019	30/4/2019	89	5539/19	22/5/2019	2.451.895,71€
6ο Αίτημα Αποζημίωσης	1/5/2019	30/6/2019	61	7431/19	11/7/2019	2.460.841,26 €
7ο Αίτημα Αποζημίωσης	1/7/2019	31/8/2019	62	8907/19	5/9/2019	1.988.804,02 €
8ο Αίτημα Αποζημίωσης	1/9/2019	31/10/2019	61	11749/19	28/11/2019	3.078.349,14 €
9ο Αίτημα Αποζημίωσης	1/11/2019	31/12/2019	61	448/20	20/1/2020	3.240.903.77€
10ο Αίτημα Αποζημίωσης	1/1/2020	31/3/2020	91	3120/20	14/4/2020	4.721.614,17 €
Σύνολο:				26.549.488,40 €		

Από τα ανωτέρω αιτήματα αποζημίωσης, η Υπηρεσία εξέτασε **μόνο τα αιτήματα υπό τους αριθμούς 3 έως 10**, τα οποία συμπεριελήφθησαν σε επτά (7) ενστάσεις (η μια περιείχε διπλό αίτημα) που ασκήθηκαν κατά της σιωπηρής απόρριψης αυτών, δεδομένου ότι για τις ενστάσεις που ασκήθηκαν κατά της απόρριψης των δύο πρώτων έχει παρέλθει η προβλεπόμενη στην παρ. 13 του άρθρου 174 του ν. 4412/2016 προθεσμία για έκδοση απόφασης από τον αρμόδιο Υπουργό. Δηλαδή, τα αιτήματα και οι ενστάσεις που εξετάζονται καλύπτουν την **χρονική περίοδο από 01/08/2018 έως και 31/03/2021**.

Το Διοικητικό Συμβούλιο της ΕΡΓΟΣΕ, ως Προϊσταμένη Αρχή και αρμόδιο όργανο για τη λήψη απόφασης επί του ως άνω αιτήματος (είτε υπό τη μορφή αποδοχής του αιτήματος ή υπό τη μορφή αποδοχής έντασης κατά παράλειψης της Δ/νουσας), δεν έλαβε καμία απόφαση εντός της προβλεπόμενης προθεσμίας από την υποβολή των αιτημάτων της Κοινοπραξίας για αποζημίωσή της (τεκμαιρόμενης έτσι της σιωπηρής απόρριψής του). Από τα στοιχεία που υπάρχουν διαθέσιμα, φαίνεται ότι ουδέποτε εισήχθησαν προς συζήτηση στο ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ τα αιτήματα του Αναδόχου προς συζήτηση από τον Πρόεδρο του ΔΣ.

Η πρώτη ένσταση με ημερομηνία 22-04-2019 απευθύνθηκε από τον Ανάδοχο αρχικώς προς το το ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ αναφέροντας ότι αυτή είναι αρμόδια για την έκδοση απόφασης επί της έντασης λόγω παράλειψης της Διευθύνουσας Υπηρεσίας (Τμήμα Εργων) να εγκρίνει το αίτημα αποζημίωσης, αλλά την αμέσως επόμενη ημέρα 25-04-2019 το ίδιο ακριβώς αίτημα κοινοποιήθηκε ως ένσταση στον Υπουργό Υποδομών. Όλες οι επόμενες ενστάσεις υποβλήθηκαν απευθείας στον Υπουργό Υποδομών, γεγονός που δείχνει πως υπήρχε προηγούμενη συνεννόηση μεταξύ ΕΡΓΟΣΕ και Αναδόχου ώστε οι σχετικές ενστάσεις να υποβληθούν στον Υπουργό χωρίς να υπάρξει εμπλοκή τους ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ.

Δεδομένου λοιπόν ότι **υπήρξε σιωπηρή απόρριψη των αιτημάτων** αποζημίωσης από την ΕΡΓΟΣΕ η Ανάδοχος Κ/Ξία υπέβαλε τις από 22-04-2019, 24-04-2019, 10-09-2019, 24-01-2020, 31-03-2020, 03-06-2020 και 03-08-2020 ενστάσεις (εν συνόλω 7) οι οποίες επιδόθηκαν στον Υπουργό στις 22-04-2019, 25-04-2019, 11-09-2019, 28-01-2020, 01-04-2020, 11-06-2020 και 03-08-2020, αντιστοίχως, και κοινοποιήθηκαν με δικαστικό επιμελητή στην ΕΡΓΟΣΕ τις αντίστοιχες ημερομηνίες, κατά της απόρριψης αντίστοιχων αιτημάτων της αναδόχου για αποζημίωσή της, λόγω σταλίας προσωπικού και μηχανημάτων της, κατά τις χρονικές περιόδους: (α) από 01-11-2018 έως 31-01-2019 (η από 22-04-2019 ένσταση), (β) από 01-08-2018 έως 31-10-2018 (η από 24-04-2019 ένσταση), (γ) από 01-02-2019 έως 30-04-2019 και από 01-05-2019 έως 30-06-2019 (η από 10-09-2019 ένσταση), (δ) από 01-07-2019 έως 31-08-2019 (η από 24-01-2020 ένσταση), (ε) από 01-09-2019 έως 31-10-2019 (η από 31-03-2020 ένσταση), (στ) από 01-11-2019 έως 31-12-2019 (η από 03-06-2020 ένσταση) και (ζ) από 01-01-2020 έως 31-03-2020 (η από 03-08-2020 ένσταση).

Στις **18.9.2020** η Διεύθυνση Έργων της ΕΡΓΟΣΕ με εισήγησή της προς το Τεχνικό Συμβούλιο εισηγήθηκε την μερική αποδοχή των αιτημάτων 3 έως 10 με περικοπή των σχετικών ποσών και συνολικό ποσό αποζημίωσης **3.947.060,03 ευρώ**.

Στη συνέχεια με την υπ. αριθμ. 1148/24.12.2020 έκρινε ότι είναι χρονικά αναρμόδιο για την χορήγηση γνώμης (άρθρο 174 παρ. 13 του ν.4412/2016) επί των δυο πρώτων ενστάσεων με ημερομηνία 22-04-2019 και 24-04-2019 και γνωμοδότησε υπέρ της μερικής αποδοχής των υπολοίπων πέντε ενστάσεων με περικοπή των σχετικών ποσών και συνολικό ποσό αποζημίωσης **3.155.815,47 ευρώ**.

Τελικώς η υπ. αριθμ. Δ14/α/οικ. 6351/Φ-ΕΡΓΟΣΕ απόφαση του Υπουργού δέχτηκε εν μέρει τις με ημερομηνία 10-09-2019, 24-01-2020, 31-03-2020, 11-06-2020 και 03-08-2020 πέντε (5) ενστάσεις της ενιστάμενης κοινοπραξίας, ως προς το ύψος της αποζημίωσης, που αφορά σε αιτήματα θετικών ζημιών, η οποία, ανά εξεταζόμενη ένσταση και ανά χρονική περίοδο, ανήλθε σε:

- ποσό 384.197,20 ευρώ, για την από 10-09-2019 ένσταση (επιδοθείσα στον αρμόδιο Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών την 11-09-2019), λόγω θετικών ζημιών περιόδου από 01-02-2019 έως 30-04-2019 και σε ποσό 246.710,39 ευρώ, λόγω θετικών ζημιών περιόδου από 01-05-2019 έως 30-06-2019,
- ποσό 272.456,42 ευρώ, για την από 24-01-2020 ένσταση (επιδοθείσα στον αρμόδιο Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών την 28-01-2020), λόγω θετικών ζημιών περιόδου από 01-07-2019 έως 31-08-2019,
- ποσό 299.125,90 ευρώ, για την από 31-03-2020 ένσταση (επιδοθείσα στον

αρμόδιο Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών την 01-04-2020), λόγω θετικών ζημιών περιόδου από 01-09-2019 έως 31-10-2019,

- ποσό 369.835,72 ευρώ, για την από 11-06-2020 ένσταση (επιδοθείσα στον αρμόδιο Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών την 11-06-2020), λόγω θετικών ζημιών περιόδου από 01-11-2019 έως 31-12-2019,
- ποσό 449.907,95 ευρώ, για την από 03-08-2020 ένσταση (επιδοθείσα στον αρμόδιο Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών την 03-08-2020), λόγω θετικών ζημιών περιόδου από 01-01-2020 έως 31-03-2020,

και με τον συνυπολογισμό των γενικών εξόδων της ενιστάμενης αναδόχου κοινοπραξίας για το σύνολο των ως άνω εξεταζόμενων χρονικών περιόδων από 01-02-2019 έως 31-03-2020, το συνολικό ποσό της αποζημίωσης που αποδέχτηκε τελικώς ο Υπουργός ανήλθε σε **2.767.782,93 ευρώ**.

Η υπ. αριθμ. Δ14/α/οικ. 6351/Φ-ΕΡΓΟΣΕ απόφαση του Υπουργού για την αποδοχή των 5 ενστάσεων κατά της σιωπηρής απόρριψης των αιτημάτων του αναδόχου για αποζημίωση εξεδόθη στη βάση των παρακάτω διατάξεων:

I. Όσον αφορά στις διατάξεις των συμβατικών τευχών, αναφέρονται τα ακόλουθα:

- Στην **παράγραφο 13.3 της ΕΣΥ** (Διεξαγωγή της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας κατά την κατασκευή), αναγράφεται ότι: «Ο Ανάδοχος υποχρεούται να λαμβάνει όλα τα ενδεικνυόμενα μέτρα ώστε να εξασφαλίζεται η απρόσκοπτη σιδηροδρομική κυκλοφορία, εφόσον τούτο είναι τεχνικά εφικτό, και ασχέτως εάν η Υπηρεσία επιτρέψει τη διακοπή της κυκλοφορίας της υφιστάμενης σιδηροδρομικής γραμμής για λόγους τεχνικούς, λειτουργικούς ή ασφάλειας της κυκλοφορίας, προβαίνοντας στις απαραίτητες συνεννοήσεις με τις Υπηρεσίες του Ο.Σ.Ε. Α.Ε. / ΕΡΓΑ ΟΣΕ Α.Ε.». Συνεπώς η ανάδοχος φέρει ευθύνη μόνο για την εξασφάλιση της κυκλοφορίας κατά τη διάρκεια των εργασιών και όχι για τις ενέργειες - διαδικασίες για την διακοπή αυτής ή την έκδοση οποιωνδήποτε αδειών που εκφεύγουν της σφαίρας ευθύνης της.
- Στην **παράγραφο 1.11 του Τιμολογίου Μελέτης**, αναγράφεται ότι στις τιμές μονάδος του Τιμολογίου, ενδεικτικά και όχι περιοριστικά περιλαμβάνονται: «Οι δαπάνες διάθεσης, προσκόμισης και λειτουργίας του κυρίου και βοηθητικού μηχανικού εξοπλισμού και μέσων (π.χ. ικριωμάτων, εργαλείων) που απαιτούνται για την κατασκευή του έργου στο πλαίσιο του εγκεκριμένου χρονοδιαγράμματος, στις οποίες περιλαμβάνονται τα μισθώματα, η μεταφορά επί τόπου, η συναρμολόγηση (όταν απαιτείται), η αποθήκευση, η φύλαξη, η ασφάλιση, οι αποδοχές οδηγών, χειριστών, βοηθών και τεχνιτών, τα καύσιμα, τα λιπαντικά και λοιπά αναλώσιμα, τα ανταλλακτικά, οι επισκευές, οι μετακινήσεις στον χώρο του έργου, οι ημεραργίες για οποιαδήποτε αιτία, οι πάσης φύσεως σταλίες και καθυστερήσεις (που δεν οφείλονται σε υπαιτιότητα του Κυρίου του Έργου), η αποσυναρμολόγησή τους (εάν απαιτείται) και η απομάκρυνσή τους από το Έργο». Οι σταλίες όμως, για τις οποίες αιτείται αποζημίωσης η Ανάδοχος, εκφεύγουν της σφαίρας ευθύνης της, δεδομένου ότι οφείλονται στην μη παράδοση προς εκτέλεση εργασιών του σιδηροδρομικού διαδρόμου από τον ΟΣΕ.

- Στην παράγραφο **1.13 του Τιμολογίου Μελέτης**, αναγράφεται ότι στις τιμές μονάδος του Τιμολογίου, ενδεικτικά και όχι περιοριστικά περιλαμβάνονται: «Οι επιβαρύνσεις από καθυστερήσεις, μειωμένη απόδοση και μετακινήσεις μηχανημάτων και προσωπικού που οφείλονται:

(α) σε εμπόδια στο χώρο εκτέλεσης των εργασιών (αρχαιολογικά ευρήματα, δίκτυα Ο.Κ.Ω. κλπ.),

(β) στην μη ολοκλήρωση των διαδικασιών απαλλοτρίωσης τμημάτων του χώρου εκτέλεσης των εργασιών (υπό την προϋπόθεση ότι παρέχεται η δυνατότητα τμηματικής εκτέλεσης των εργασιών),

(γ) στις τυχόν ιδιαίτερες απαιτήσεις αντιμετώπισης των εμποδίων από τους αρμόδιους για αυτά φορείς (ΥΠ.ΠΟ, Δ.Ε.Η, ΔΕΥΑΧ κλπ.),

(δ) στην ενδεχόμενη εκτέλεση των εργασιών κατά φάσεις λόγω των ως άνω εμποδίων,

στην διενέργεια των απαιτούμενων μετρήσεων, ελέγχων και ερευνών (τοπογραφικών,

εργαστηριακών, γεωτεχνικών κ.α.), καθώς και στις λοιπές υποχρεώσεις του Αναδόχου που

προβλέπονται στα τεύχη δημοπράτησης, είτε τα ως άνω αποζημιώνονται ιδιαίτερα είτε είναι ανηγμένα

στο ποσοστό Γ.Ε. & Ο.Ε. ή σε άλλα άρθρα του παρόντος Τιμολογίου

(στ) στην λήψη μέτρων για την εξασφάλιση της κυκλοφορίας πεζών και οχημάτων, (ζ) σε προσωρινές ή μόνιμες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στην ευρύτερη περιοχή του έργου για οποιαδήποτε αιτία (π.χ. εορτές, εργασίες συντήρησης οδικού δικτύου και υποδομών, βλάβες σε άλλα έργα, εκτέλεση άλλων έργων κλπ.)».

Κατά την εισήγηση της υπηρεσίας όλες οι ανωτέρω περιπτώσεις δεν σχετίζονται με τους λόγους, τους οποίους επικαλείται η Ανάδοχος στα αιτήματα αποζημίωσης που έχει υποβάλει, αφού ούτε αρχαιολογικά ευρήματα ούτε καθυστέρηση απαλλοτριώσεων ούτε γεωτεχνικές και λοιπές έρευνες ούτε βλάβες σε άλλα έργα προκάλεσαν τη σταλία προσωπικού και μηχανημάτων.

- Στην παράγραφο 3.2.26 του Τιμολογίου Μελέτης αναγράφεται ότι τα άρθρα του τιμολογίου καλύπτουν κάθε δαπάνη για: «Τις καθυστερήσεις, τη μειωμένη απόδοση και τις μετακινήσεις μηχανημάτων και προσωπικού, και την εκτέλεση των έργων με μεθοδολογία χαμηλής παραγωγικότητας, λόγω της εκτέλεσης των εργασιών εντός κατοικημένων περιοχών, εντός του εύρους της εν λειτουργία υφιστάμενης σιδηροδρομικής γραμμής, των συναντώμενων εμποδίων στο χώρο του έργου, όπως αρχαιολογικών ερευνών και ευρημάτων, δικτύων Ο.Κ.Ω, κτλ. και των παρεμβάσεων που θα προβάλλουν οι αρμόδιοι για αυτά τα εμπόδια φορείς (ΥΠ.ΠΟΔ.Ε.Η., Ο.Τ.Ε., ΔΕΠΑ, ΟΚΩ/ΔΕΚΟ, ΕΥΔΑΠ, αγωγών υπό πίεση και άλλων δικτύων κοινής ωφέλειας), όπως επίσης και λόγω της κατασκευής των έργων κατά φάσεις από τη συνάντηση των προαναφερομένων εμποδίων, καθώς και των δυσχερειών που θα προκύψουν από τη διατήρηση της υπάρχουσας κυκλοφορίας (πεζών, οχημάτων, συρμών, και λοιπών μέσων

μετακίνησης του κοινού γενικά). Τις ενέργειες προς το Δασαρχείο για την αδειοδότηση της κοπής δένδρων και κλάδων».

Κατά την Υπηρεσία οι ανωτέρω περιπτώσεις δεν σχετίζονται με τους λόγους, τους οποίους επικαλείται η Ανάδοχος στα αιτήματα αποζημίωσης που έχει υποβάλει, αφού όπως αναφέρεται στη σχετική εισήγηση ούτε εργασίες εντός κατοικημένων περιοχών ούτε αρχαιολογικές έρευνες και ευρήματα ούτε δίκτυα ΟΚΩ ούτε φάσεις κατασκευής άλλων έργων προκάλεσαν τη σταλία προσωπικού και μηχανημάτων. Η δε οδική κυκλοφορία θα μπορούσε να διατηρηθεί απρόσκοπτα, καίτοι η Ανάδοχος θα πραγματοποιούσε εργασίες εντός του σιδηροδρομικού διαδρόμου.

Στην παρα. 11 του άρθρου 36 του ν. 3669/2008

«11. Αν ο κύριος του έργου καταστεί υπερήμερος ως προς την εκπλήρωση των συμβατικών υποχρεώσεων του, ο ανάδοχος δικαιούται να ζητήσει αποζημίωση μόνο για τις θετικές του ζημιές που προκαλούνται μετά την επίδοση από αυτόν σχετικής έγγραφης όχλησης. Σε περίπτωση υπερημερίας από καθυστέρηση πληρωμής οι θετικές ζημιές οφείλονται κατά το μέτρο που υπερβαίνουν τον τόκο υπερημερίας.»

7. Στο άρθρο 174 του Ν. 4412/2016, όπως αυτό ίσχυε κατά τον χρόνο έκδοσης της ως άνω υπουργικής απόφασης

Άρθρο 174

Διοικητική επίλυση συμβατικών διαφορών

«1. Κατά των εκτελεστών πράξεων ή παραλείψεων της διευθύνουσας υπηρεσίας, που προσβάλλουν για πρώτη φορά δικαίωμα του αναδόχου, χωρεί ένσταση. Η ένσταση απευθύνεται στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών ή στο κατά περίπτωση, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις αρμόδιο αποφαινόμενο όργανο, και ασκείται με επίδοση σε αυτούς με δικαστικό επιμελητή μέσα σε ανατρεπτική προθεσμία δύο (2) μηνών από την κοινοποίηση της πράξης ή τη συντέλεση της παράλειψης, εκτός αν σε ειδικές περιπτώσεις ορίζεται διαφορετικά στον παρόντα τίτλο Ι, κοινοποιείται δε εντός της ανωτέρω προθεσμίας και στην υπηρεσία που έχει εκδώσει την προσβαλλόμενη πράξη. Η ανωτέρω κοινοποίηση δύναται να διενεργηθεί και με ταχυδρομική αποστολή επί αποδείξει.

Ένσταση ασκείται επίσης και κατά αποφάσεων ή πράξεων της προϊσταμένης αρχής ή του κυρίου του έργου, εφόσον με τις αποφάσεις ή πράξεις αυτές προκαλείται διαφωνία για πρώτη φορά. Στην τελευταία αυτή περίπτωση η προθεσμία για την άσκηση της ένστασης αρχίζει από την κοινοποίηση της απόφασης ή της πράξης στον ανάδοχο. Η διευθύνουσα υπηρεσία ή η προϊσταμένη αρχή οφείλουν, κατά την έκδοση των πράξεων ή αποφάσεών τους, να μνημονεύουν τη δυνατότητα άσκησης ένστασης, την ανατρεπτική προθεσμία για την άσκησή της, το αποφαινόμενο όργανο, καθώς και τις συνέπειες από τη μη άσκησή της, κατά τα προβλεπόμενα στο εδάφιο α' της παραγράφου 2 του άρθρου 175 του παρόντος.

2. Με την ένσταση εξετάζεται τόσο η νομιμότητα της πράξης ή παράλειψης όσο και η ουσία της υπόθεσης. Ο Υπουργός ή το κατά περίπτωση, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, αρμόδιο αποφαινόμενο όργανο υποχρεούται να εκδώσει και κοινοποιήσει την απόφασή του μέσα σε τρεις (3) μήνες από την κατάθεση της ένστασης, μετά από αιτιολογημένη γνώμη του Τεχνικού Συμβουλίου.

3. Η ένσταση πρέπει να αναφέρει την πράξη ή την παράλειψη, κατά της οποίας στρέφεται, σύντομο ιστορικό της σύμβασης και της διαφωνίας, τους λόγους, στους οποίους στηρίζει τις απόψεις του αυτός που υποβάλλει την ένσταση και ορισμένα αιτήματα.

4. Η ένσταση συνοδεύεται από αντίγραφο της προσβαλλόμενης πράξης, εφόσον αυτή έχει κοινοποιηθεί.

5. Η διευθύνουσα υπηρεσία ή η προϊσταμένη αρχή, κατά περίπτωση, υποχρεούνται μέσα σε είκοσι (20) εργάσιμες ημέρες από την άσκηση της ένστασης να διαβιβάσουν στο Τεχνικό Συμβούλιο τις απόψεις τους επί αυτής και το φάκελο της υπόθεσης, ο οποίος περιλαμβάνει τα συμβατικά τεύχη ή αντίγραφά τους. Η παράλειψη αυτή αποτελεί πειθαρχική παράβαση και επιβάλλονται οι πειθαρχικές ποινές που προβλέπονται στο άρθρο 141. Τα συμβατικά τεύχη μπορεί να τα προσκομίσει και αυτός που υποβάλλει την ένσταση...»

8. Στην παρα. 15 του άρθρου 376 του Ν. 4412/2016, όπως αυτό ίσχυε κατά τον χρόνο έκδοσης της ως άνω υπουργικής απόφασης

«15. Ενστάσεις και αιτήσεις θεραπείας που έχουν ασκηθεί έως την 1.11.2017, καθώς και αυτές για τις οποίες η προθεσμία άσκησής τους δεν έχει παρέλθει κατά την ανωτέρω ημερομηνία, διέπονται από τις διατάξεις που ίσχυαν κατά την έκδοση της προσβαλλόμενης πράξης.»

9. Η υπ' αριθμ. ΔΝΣα/55326/Φ.2.2.1 (ΦΕΚ Β' 3389/10.08.2018) Απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών (Σπίρτζης) «Άρση αμφισβητήσεων και καθορισμός αρμόδιων υπηρεσιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών σχετικά με θέματα τεχνικής εποπτείας της ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. Α.Ε. (ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.), η οποία προβλέπει ότι:

«Η τεχνική εποπτεία της εταιρείας ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. ασκείται από κοινού από τις Διευθύνσεις Υποδομών Σταθερής Τροχιάς, Συντηρήσεων και Ασφάλειας (Δ14) και Σιδηροδρομικών Μεταφορών (33) του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Ειδικότερα, στις περιπτώσεις ενστάσεων του αναδόχου επί διαφορών από συμβάσεις έργων, μελετών και παροχής τεχνικών και λοιπών συναφών επιστημονικών υπηρεσιών, η προβλεπόμενη, από τις διατάξεις περί αποφαινομένων οργάνων της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., γνωμοδότηση του Τεχνικού Συμβουλίου της εταιρείας, συνοδευόμενη από προσχέδιο απόφασης, το οποίο συντάσσει η τεχνική της Υπηρεσία, διαβιβάζεται στη Διεύθυνση Σιδηροδρομικών Μεταφορών (Δ33). Η Διεύθυνση Δ33 συντάσσει σχέδιο υπουργικής απόφασης, το οποίο διαβιβάζει με την προαναφερθείσα γνωμοδότηση στη Διεύθυνση Υποδομών Σταθερής Τροχιάς, Συντηρήσεων και Ασφάλειας (Δ14), η οποία και εισηγείται σχετικά στον Υπουργό.»

10. Η υπ' αριθμ. ΑΤΝΣΥ/οικ. 52 (ΦΕΚ Β 3435/17.8.2018) Απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών (Σπίρτζης) «Ορισμός Οργανικής Μονάδας της Γενικής Γραμματείας Υποδομών του Υπουργείου ΥΠΟ.ΜΕ. ως αρμόδιας για την επεξεργασία αποφάσεων, που εκδίδονται σύμφωνα με το ν. 4412/2016.» η οποία προβλέπει ότι:

«Ορίζουμε το **Αυτοτελές Τμήμα Νομικής Στήριξης της Γενικής Γραμματείας Υποδομών** (άρθρο 51 π.δ. 123/2017) ως αρμόδια Υπηρεσία για την επεξεργασία, σύνταξη των σχεδίων και διεκπεραίωση των υπουργικών αποφάσεων αρμοδιότητας του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, που προβλέπονται στα άρθρα 174 και 198 του ν. 4412/2016, όπως ισχύουν, επί ενστάσεων κατά πράξεων ή παραλείψεων των λοιπών, πλην του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, αναθετουσών αρχών.»

5.5.2 Οι μαρτυρικές καταθέσεις αναφορικά με τα αιτήματα αποζημίωσης της Αναδόχου Κοινοπραξίας λόγω θετικών ζημιών.

Ν. ΚΟΥΡΕΝΤΑΣ- ΠΡΑΚΤΙΚΑ 20.12.2023- ΣΕΛ 35-36

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Μάλιστα. Να σας ρωτήσω κάτι ακόμα. Εάν ένας εργολάβος κηρυχθεί έκπτωτος, από την εμπειρία σας από τον ΟΣΕ τόσα χρόνια, γιατί δεν έχει εντός των ορίων που η σύμβαση επιτάσσει παραδώσει το έργο, είθισται να του καταβάλλεται αποζημίωση για θετική ζημιά; Ήταν κάτι που το γνωρίζατε, είχε συμβεί στο παρελθόν; Ή εν πάση περιπτώσει ήταν κάτι που αν συνέβαινε, συνάδει με τη χρηστή διοίκηση κατά την εκτίμησή σας;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΡΕΝΤΑΣ (Μάρτυς): Τα έργα στον ΟΣΕ και στην ΕΡΓΟΣΕ εκτελούνται σύμφωνα με το με το νόμο περί δημοσίων έργων. Ό,τι κάνει το Υπουργείο Δημοσίων Έργων, κάνει και ο ΟΣΕ και η ΕΡΓΟΣΕ. Δηλαδή αν ένας κηρυχθεί έκπτωτος γιατί δεν μπόρεσε να τελειώσει το έργο, η νομοθεσία γράφει μέσα τι πρέπει να κάνεις. Ό,τι κάνει το Υπουργείο Δημοσίων Έργων...

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Για το Υπουργείο εγώ σας μιλάω, δεν σας μιλάω για τον ΟΣΕ. Για το Υπουργείο σας μιλάω. Θέλω την κρίση σας με βάση τα συναλλακτικά ήθη.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΡΕΝΤΑΣ (Μάρτυς): Αν δεν έχουν τηρηθεί οι νόμοι είναι παράνομο. Αν έχουν τηρηθεί οι νόμοι είναι νόμιμο. Τι να σας πω εγώ; Ξέρω εγώ την κάθε περίπτωση; Ούτε δικαστής είμαι αυτή τη στιγμή να πω.

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Η εμπειρία σας από τα συναλλακτικά ήθη. Είναι υπερήμερος, δεν έχει. Παίρνει παράταση...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΡΕΝΤΑΣ (Μάρτυς): Μα για να πάρει παράταση πρέπει να δοθεί αυτή η παράταση. Πώς την πήρε την παράταση;

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Παίρνει την παράταση, δεν κηρύσσεται έκπτωτος παρ' ότι καθυστερεί και παίρνει εκ νέου παράταση. Δεν έχει παραδώσει εντός των ορίων που η σύμβαση επιτάσσει και παίρνει και αποζημίωση. Την κρίση σας θέλω. Μην μου πείτε δεν ξέρω.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΡΕΝΤΑΣ (Μάρτυς): Περνάει από συμβούλια, περνάει από επιτροπές. Και όλοι ελέγχουν την υφιστάμενη νομοθεσία και τι έχει γίνει εκεί και βγάζουν απόφαση. Εάν τώρα δεν βγάζουν σωστά απόφαση, δεν δουλεύουν σωστά, τι να σας πω εγώ;

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Ναι, δεν θέλω να μιλήσουμε για την έκπτωση. Αυτό που θέλω να μιλήσουμε είναι για την καταβολή αποζημίωσης για διαφυγόντα κέρδη σε έναν ανάδοχο, σε έναν εργολάβο, ο οποίος επί μακρό χρονικό διάστημα είναι υπερήμερος και δεν εκπληρώνει τις συμβατικές του υποχρεώσεις.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Εγώ από ό,τι διάβασα από την έρευνα της Ευρωπαϊκής εισαγγελέως -χωρίς να έχω δει το πόρισμα, αλλά αυτό που κυκλοφόρησε δημοσιογραφικά- όλα αυτά είχαν περιβληθεί τον μανδύα της νομιμότητας. Η Ευρωπαϊκή εισαγγελέας αυτό που καταλογίζει είναι ότι αυτά στηρίχθηκαν σε σαθρά επιχειρήματα, για να χρησιμοποιήσω αυτήν την έκφραση. Και γι' αυτό εγκαλεί συγκεκριμένους ανθρώπους.

Για παράδειγμα, διάβασα ότι στην πρώτη περίπτωση της πρώτης παράτασης ένας υπάλληλος της ΕΡΓΟΣΕ υπεύθυνος είπε ότι «ξέρετε ζητάμε την παράταση γιατί ο ΟΣΕ δεν μας έδινε τη γραμμή όταν ο ανάδοχος έπρεπε να βάλει τα συστήματα», γιατί αυτά τα συστήματα εγκαθίστανται εν λειτουργία, βράδια, σε κενά κυκλοφορίας αλλά με παρουσία σταθμαρχών να μην κυκλοφορεί τρένο...

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Κύριε Θεοφανόπουλε, μην σας κουράσω και δε θέλω να αναπαράγουμε το πόρισμα της Ευρωπαϊκής Εισαγγελέως. Ακούω και γνωρίζω και αντιλαμβάνομαι ότι έχετε κάθε λόγο να αισθάνεστε ανακουφισμένος και με τη συνείδησή σας ήρεμη για το γεγονός ότι ουδείς από τον ΟΣΕ έχει εμπλοκή σε αυτό το ζήτημα. Εάν εσείς ήσασταν ο αρμόδιος...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Έχουν διωχθεί στελέχη του ΟΣΕ, κύριε Θεοφανόπουλε, από την Ευρωπαϊκή Εισαγγελέα.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Για το δυστύχημα.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Από τη Λάρισα.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Όχι, όχι.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Τι όχι;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Η Ευρωπαϊκή Εισαγγελέας δεν έχει εγκαλέσει κανέναν από τον ΟΣΕ, εξ όσων έχω διαβάσει.

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Εν πάση περιπτώσει ας μην τον διακόπτουμε. Εγώ αναρωτιέμαι εάν εσείς θα προχωρήσετε στο να καταβάλετε αυτού του είδους την αποζημίωση, εφόσον είχατε την αρμοδιότητα, σε έναν τέτοιο αντισυμβαλλόμενο, σε κάποιον τέτοιον ανάδοχο με αυτό το ιστορικό σε ό,τι αφορά μία σύμβαση.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Δεν μπορώ να απαντήσω γιατί δεν έχω τα πραγματικά στοιχεία και γεγονότα που οδηγούσαν στις παρατάσεις και επομένως στη θεμελίωση του δικαιώματος περί υπερημερίας.

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Υπάρχει όμως ένας Οργανισμός που, όπως ξέρετε πολύ καλά, είναι ένας Οργανισμός που έχει να κάνει με ζητήματα ασφάλειας. Γι' αυτό δεν σας είπα αν θα τον κηρύσσατε έκπτωτο, σας είπα αν θα καταβάλατε αυτή την αποζημίωση υπαρχούσης αυτής της εκκρεμότητας για εννιά χρόνια, γνωρίζοντας μέσα από διαρκείς ειδοποιήσεις, τις οποίες αντιλαμβάνομαι ότι ορθώς θα φιλτράρατε, αλλά πάντως φαντάζομαι ότι δεν θα σας άφηναν να κοιμάστε ήσυχος το βράδυ, όταν θα

ερχόταν για παράδειγμα η Ένωση των Χειριστών των Συρμών και θα σας έλεγε ότι «εδώ υπάρχει ζήτημα ασφάλειας των επιβατών και των εργαζομένων».

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Ενδεχομένως θα έπραττα διαφορετικά, ενδεχομένως. Ξέρετε εγώ πού θέλω να σταθώ; Θέλω να σταθώ στο εξής, με αφορμή την 717: Είναι μια σύμβαση που ξεκίνησε να σχεδιάζεται το 2012, έγινε διακήρυξη, ανάδοχος και μετά από τόσα χρόνια δεν είχαμε αυτό για το οποίο πληρώσαμε αδρά και που ο ανάδοχος είχε δεσμευτεί ως προς το χρόνο, το κόστος και την ποιότητα.

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Τον αποζημιώσαμε όμως.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Εκ του αποτελέσματος δεν το είχαμε και επομένως θρηνήσαμε πενήντα επτά ανθρώπους. Αντίστοιχη συμπεριφορά των ιδίων αναδόχων σε ιδιωτικά έργα εγώ δεν έχω δει πουθενά. Είναι ρητορικό το ερώτημά μου, αλλά όμως στη νέα εποχή του ΟΣΕ, αυτό νομίζω ότι πρέπει να ληφθεί υπ' όψιν. Project management πούλαγε η ΕΡΓΟΣΕ στον ΟΣΕ και ακριβά. Και ο ΟΣΕ δεν έπαιρνε αυτά για τα οποία πλήρωνε, είναι η απλή προσέγγιση. Εγώ είχα επαναστατήσει τότε, γιατί δεν δεχόμουν μια μητρική να πειθαναγκάζεται σε μια θυγατρική που είναι παγκόσμια πρωτοτυπία αυτό το πράγμα. Και με συγχωρείτε για την ένταση της φωνής, δεν είναι προσωπικό το θέμα. Είναι μια αγανάκτηση γιατί έβλεπα πράγματα τα οποία γίνονταν σε ένα πλαίσιο, επιτρεπτό όμως.

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Είναι πολύ σαφές αυτό που λέτε και αυτά τα πράγματα για τα οποία αγανακτήσατε και αγανακτείτε υπεισέρχονται στην ευρύτερη έννοια της πολιτικής ευθύνης. Διότι έχουμε μια μητρική και μια θυγατρική, αλλά έχουμε κι ένα κράτος, το οποίο εποπτεύει. Άρα, εν προκειμένω, αυτό το οποίο είπατε ότι τέτοιου είδους αντίστοιχη συμπεριφορά με την μακρά σας εμπειρία δεν έχετε ξανασυναντήσει, φαντάζομαι ότι και οι αντίστοιχες εποπτεύουσες κρατικές αρχές θα έπρεπε αυτό να το είχαν εντοπίσει και εκείνες, όπως το εντοπίσατε εσείς.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Βεβαίως.

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Χωρίς να υπάρχει αντίστοιχη αντίδραση όμως.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Βεβαίως. Θα έπρεπε.

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Και αντιθέτως υπήρξε και η καταβολή αποζημίωσης.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Θα έπρεπε. Αν θέλετε την προσωπική μου άποψη, επειδή δουλεύω χρόνια σε υψηλές θέσεις και στον ιδιωτικό τομέα, αλλά επειδή συνομιλούσαμε και με ομολόγους μου άλλων μεγάλων δικτύων, οι διευθύνοντες σύμβουλοι των άλλων ΟΣΕ της Ευρώπης έβλεπαν τον Υπουργό μια φορά τον χρόνο στην ετήσια γενική συνέλευση. Άρα η ευθύνη ήταν η επιχειρησιακή 100% και έτσι πρέπει να είναι. Και η στρατηγική και πολιτική ευθύνη να μην είναι στο έργο, στην πληρωμή την επιπλέον, στην καθυστέρηση και ούτω καθ' εξής. Είναι ένα φετίχ το οποίο θα πρέπει, τουλάχιστον για τις μεγάλες ΔΕΚΟ, να το διαχειριστεί από δω και πέρα το ελληνικό κράτος. Αυτός ο εναγκαλισμός, όπως πολύ σωστά αναφέρετε, έχει τα θετικά του, ότι ξέρεις τα πάντα, ότι ενδεχομένως δίνεις εντολές και για ορισμένα πράγματα. Έχει όμως, όταν γίνεται κάτι, όπως αυτή τη στιγμή, έχεις και τα επίχειρα που γυρίζουν εναντίον τους ή ενδεχομένως εναντίον τους.

Κ. ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ - ΠΡΑΚΤΙΚΑ 11.01.2024- ΣΕΛ 45- 47

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Θα ασχολούσασταν.

Εάν εσείς χειριζόσασταν μια σύμβαση πολλών εκατομμυρίων ευρώ ως συμβατικό αντικείμενο και ήταν επανειλημμένως ο ανάδοχος υπερήμερος και υπήρχαν επανειλημμένες παρατάσεις οι οποίες οφείλονταν σε ευθύνη της αναδόχου εταιρείας, του εργολάβου, και είχατε έναν προβληματισμό για το αν θα τον κηρύξετε έκπτωτο ή δεν θα τον κηρύξετε έκπτωτο και αποφασίζατε να μην τον κηρύξετε έκπτωτο, γιατί κατά τη στάθμιση των δεδομένων κρίνατε ότι θα ήταν πολύ μεγαλύτερη η ζημία του ελληνικού Δημοσίου από τις συνέπειες που θα επέρχοντο, θα σκεφτόσασταν παράλληλα να αποζημιώσετε αυτόν τον υπερήμερο ανάδοχο; Δεν θα τον είχατε κηρύξει έκπτωτο, η σύμβαση όμως θα ήταν ανολοκλήρωτη, ο ανάδοχος υπερήμερος ως προς την εκπλήρωση των συμβατικών του υποχρεώσεων. Εσείς ως πολιτικό πρόσωπο, που γνωρίζετε ότι η πολιτική ευθύνη πολλές φορές ακολουθείται και από ποινική ευθύνη σε αυτές τις περιπτώσεις...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Μάρτυς): Στα θέματα των δημοσίων συμβάσεων δεν υπάρχει «μαύρο – άσπρο». Υπάρχει μια πολυπλοκότητα, υπάρχουν πολλές ρήτρες στις επιμέρους συμβάσεις, πολλοί επιμέρους κανόνες και επομένως, δεν υπάρχει αυτοματοποίηση των απαντήσεων. Πρέπει κανείς να γνωρίζει το θέμα, να γνωρίζει όλες τις λεπτομέρειές του, το παρελθόν, τις ενστάσεις, τους λόγους κ.λπ., προκειμένου στη συνέχεια να διαμορφώσει άποψη και να τοποθετηθεί.

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Το έχετε κάνει ποτέ μέχρι τώρα στη θητεία σας; Θυμάστε;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Μάρτυς): Να κάνω τι ακριβώς, δηλαδή;

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Αυτό που σας είπα, να αποζημιώσετε υπερήμερο εργολάβο για διαφυγόντα κέρδη, ενώ η σύμβαση ακόμα δεν έχει ολοκληρωθεί.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Μάρτυς): Δεν μπορώ να θυμηθώ συγκεκριμένες περιπτώσεις. Ξαναλέω. Έχω υπογράψει...

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Πείτε μόνο αν θυμάστε να έχετε κάνει κάτι τέτοιο...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Μάρτυς): Εκείνο το οποίο μπορώ να σας πω είναι ότι έχω βάλει ενδεχομένως και είκοσι χιλιάδες υπογραφές, αν ανατρέξω πίσω. Δεν έχω ελεγχθεί ποτέ για κάτι. Αυτό μπορώ να σας πω. Και «χτυπάω ξύλο» και προσέχω και κάθε μέρα για να μην ελεγχθώ ούτε στο μέλλον.

ΠΟΛ. ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ- ΠΡΑΚΤΙΚΑ 07.02.2024- ΣΕΛ 37-40

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Μάλιστα.

Θέλω να μου πείτε αν συμφωνείτε. Χθες ειπώθηκε από τον κ. Σπίρτζη -και αν είναι και δική σας άποψη αυτή- ότι αυτή η σύμβαση εάν σταματούσε, εάν χαλούσε, δεν θα μπορούσαμε ποτέ, τουλάχιστον τα αμέσως επόμενα χρόνια, να αποκτήσουμε συστήματα σηματοδότησης, τηλεδιοίκησης, GSMR και ETCS, διότι τα χρήματα που απαιτούνταν θα έπρεπε να υπάρξουν μόνο από εθνικούς πόρους, μιας και...

ΠΟΛΥΧΡΟΝΙΟΣ ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ (Μάρτυς): Αυτό είπα πριν από λίγο ακριβώς.

Συγγνώμη. Σας διέκοψα.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: ...μιας και ήδη είχαμε πάρει πάρα πολλά χρήματα από την εκτελέσουμε. Δεν θα την είχαμε εκτελέσει. Άρα η ευρωπαϊκή χρηματοδότηση θα μπορούσε να ξανά υπάρξει για το συγκεκριμένο έργο;

ΠΟΛΥΧΡΟΝΙΟΣ ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ (Μάρτυς): Εγώ δεν ξέρω αν θα μπορούσε να ξανά υπάρξει χρηματοδότηση και δεν νομίζω ότι είναι θέμα οικονομικό το αν θα πρέπει να έχεις συστήματα ασφαλείας, αλλά το θέμα το σημαντικότερο... Και το οικονομικό είναι πολύ μεγάλο, γιατί σίγουρα η Ευρωπαϊκή Ένωση θα ζητούσε και τα χρήματα που είχε ήδη δώσει για τη σύμβαση αυτή πίσω, αλλά το σημαντικότερο είναι ο χρόνος. Είπα και πριν και επαναλαμβάνω...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Για πείτε λίγο, χρονικά τι σήμαινε αυτό; Διαλύαμε τη σύμβαση....

ΠΟΛΥΧΡΟΝΙΟΣ ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ (Μάρτυς): Αυτό σήμαινε ότι μέχρι και σήμερα κατά 90% δεν θα είχαμε νέο ανάδοχο.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Από το 2019 και μετά δεν θα είχαμε ανάδοχο χρονικά, δηλαδή ακόμη και αν προκηρύσσαμε και βρίσκαμε τα χρήματα και...

ΠΟΛΥΧΡΟΝΙΟΣ ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ (Μάρτυς): Ακριβώς. Γιατί θα είχαμε σίγουρα ενστάσεις από τις κοινοπραξίες, θα είχαμε δικαστικές διαμάχες, θα είχαμε μια νέα διακήρυξη που έπρεπε να βγει στον αέρα, θα είχαμε όλη αυτή τη διαδικασία και βέβαια το αποτέλεσμα θα ήταν... Όχι βέβαια με κάθε κόστος, αλλά σύμφωνα με τους κανόνες ασφαλείας, τη χρηστή χρήση -είναι αδόκιμος ο όρος- των χρημάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του ελληνικού λαού, θα έπρεπε να έχουμε συστήματα ασφαλείας τελειωμένα χθες. Ήταν η μόνη λύση για να τελειώσει η σύμβαση αυτή «τόσο γρήγορα». Σε εισαγωγικά γιατί εννοώ αν υπήρχε άλλη διαδικασία.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Δηλαδή θα χρειάζονταν τέσσερα -από το 2019 μέχρι το 2023, 2024 που μιλάμε σήμερα είναι πέντε χρόνια- ή πέντε χρόνια για να προκύψει ανάδοχος, ενδεχομένως και περισσότερα, και μετά για την εκτέλεση;

ΠΟΛΥΧΡΟΝΙΟΣ ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ (Μάρτυς): Αυτή είναι η εκτίμηση η δική μου ως τεχνικός. Δεν μπορώ να σας πω... Τώρα, μπορεί να ήταν και πιο γρήγορα κανένα χρόνο, αλλά το αποτέλεσμα θα ήταν ότι δεν θα είχαμε, σήμερα που μιλάμε, ολοκληρωμένο σύστημα.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Αποζημιώσεις θα....

Καταρχάς, όταν δίνονταν οι παρατάσεις -να ξεκινήσω απ' αυτό- η ΕΡΓΟΣΕ αναγνώριζε και δική της ευθύνη για την για την παράταση των συμβάσεων; Από το 2015, τότε που δόθηκαν οι έξι παρατάσεις επί ΣΥΡΙΖΑ και κ. Σπίρτζη, αναγνωρίζονταν όταν δινόταν η παράταση και συνευθύνη και της ΕΡΓΟΣΕ;

ΠΟΛΥΧΡΟΝΙΟΣ ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ (Μάρτυς): Αυτό που ξέρω εγώ για τις παρατάσεις είναι ότι επί της θητείας της δικής μου, το διοικητικό συμβούλιο δεν χορήγησε καμία παράταση στη συγκεκριμένη σύμβαση.

Οι παρατάσεις αναγνωρίζουν βεβαίως ευθύνη, αν δεν έχουν ρήτρες και δεν έχουν άλλες διαδικασίες, και του κυρίου του έργου. Οπότε φαντάζομαι ότι αυτό είχε γίνει και πριν, αλλά δεν μπορώ να σας πω ότι έγινε.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Αν είχε αναγνωριστεί ευθύνη, θα υπήρχαν και αποζημιώσεις που θα διεκδικούσαν οι ανάδοχοι;

ΠΟΛΥΧΡΟΝΙΟΣ ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ (Μάρτυς): Όχι. Το μόνο που θα μπορούσαν να διεκδικήσουν κάποια στιγμή είναι κάποιες σταλίες σε καθυστερήσεις που δεν έχουν σχέση με τις παρατάσεις. Από την εμπειρία την τεχνική σας λέω τώρα.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Τελικά, με βάση όλα αυτά που μας λέτε, η Νέα Δημοκρατία και ο Υπουργός όταν έδωσε παράταση και ενέκρινε αποζημίωση. έκανε καλά ή άσχημα;

ΠΟΛΥΧΡΟΝΙΟΣ ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ (Μάρτυς): Εγώ θεωρώ ότι ορθώς έκανε και έδωσε την παράταση. Τώρα, αναφορικά με τις αποζημιώσεις, δεν μπορώ να σας πω, γιατί έχει να κάνει... Όπως ξέρω είναι και δικαστική απόφαση και έχει να κάνει με σταλίες που ζητήθηκαν από την εταιρεία και ορθώς δόθηκε η παράταση και ορθώς δόθηκαν παρατάσεις, γιατί μόνο έτσι μπορούσε να τελειώσει το έργο όσο το δυνατόν πιο γρήγορα, έτσι ώστε να μην... Εντάξει, δεν απεφεύχθη το δυστύχημα, αλλά τουλάχιστον να διασφαλίσουμε ότι στο μέλλον δεν θα ζήσουμε τέτοια τραγικά πράγματα πάλι.

ΠΟΛ. ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ- ΠΡΑΚΤΙΚΑ 07.02.2024- ΣΕΛ 59-62

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Δεν μπορείτε να μου απαντήσει.

Πέστε μου λίγο κάτι άλλο. Μου κάνει εντύπωση διότι από την τέταρτη παράταση και μετά του 2017 λέει η Επιτροπή του Γεραπετρίτη «με την υπ' αριθμ. τάδε απόφαση του '17 το Διοικητικό Συμβούλιο της ΕΡΓΟΣΕ εγκρίθηκε η τέταρτη παράταση χωρίς αποκλειστική υπαιτιότητα του αναδόχου». Πέμπτη παράταση το 2018, το ίδιο, με απόφαση της ΕΡΓΟΣΕ χωρίς αποκλειστική υπαιτιότητα του αναδόχου. Έκτη παράταση, απόφαση του ΕΡΓΟΣΕ 2018 χωρίς υπαιτιότητα του αναδόχου.

Και πάμε στην έβδομη παράταση, που εδώ μέχρι στιγμής θέλω να ρωτήσω, γιατί όλοι περάσαν από εδώ, ο πρώην Υπουργός λέει ότι «εμείς δεν μπορούσαμε να παρέμβουμε στη σύμβαση και στην εκτέλεση των εργασιών, να κάνουμε οτιδήποτε γιατί θα πηγαίναμε για παράβαση καθήκοντος». Αυτό δεν προβλέπεται πουθενά, ούτε η αντικειμενική υπόσταση του 259 υπάρχει, ούτε τίποτα, από το μυαλό του το έβγαλε. Αλλά θέλω να πω, εφόσον δεν μπορούσαν να παρέμβουν στη σύμβαση, πώς έρχεται ο κ. Καραμανλής με δική του απόφαση, του Υπουργού, ενώ μέχρι τότε οι έξι παρατάσεις δόθηκαν με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της ΕΡΓΟΣΕ, και το παίρνει πάνω του και παρεμβαίνει στη σύμβαση και δίνει την παράταση; Πώς το αξιολογείτε αυτό; Για ποιον λόγο μέχρι τότε είχαμε Διοικητικό Συμβούλιο απόφαση και ήρθε ο Καραμανλής και το παίρνει πάνω του;

ΠΟΛΥΧΡΟΝΙΟΣ ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ (Μάρτυς): Όχι, δεν πήρε τίποτα πάνω του ο Υπουργός. Είναι η διαδικασία του νόμου που εφαρμόστηκε και αυτή εφαρμόσε και ο Υπουργός.

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Άρα, μπορούσε να παρέμβει και ο Υπουργός, έτσι δεν είναι; Ως συντονιστής και εποπτεύων, με το νόμο που διαβάσαμε πριν.

ΠΟΛΥΧΡΟΝΙΟΣ ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ (Μάρτυς): Λέω ότι είναι η διαδικασία του νόμου που λέει ότι όταν μία διαδικασία δεν υλοποιείται και κάνει ένσταση ο ανάδοχος, την

οποία ένσταση την κάνει ενώπιον του Υπουργού, την απόφαση την παίρνει ο Υπουργός.

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Κάνει δεκτές και πέντε ενστάσεις ο κ. Καραμανλής με γνωμοδότηση του τεχνικού συμβουλίου της ΕΡΓΟΣΕ και μέχρι τότε πληρώνει γύρω στα τρεισήμισι εκατομμύρια τον ανάδοχο γιατί δεν έφταιγε ο ανάδοχος για τις καθυστερήσεις; Του δώσαμε και αποζημίωση, δεν του δώσαμε; Του αναδόχου.

ΠΟΛΥΧΡΟΝΙΟΣ ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ (Μάρτυς): Δεν ξέρω, αλλά φαντάζομαι πως ναι, αν υπάρχουν...

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Δηλαδή καθυστέρησε το έργο, που αν δεν καθυστερούσε δεν θα φτάναμε σε αυτά τα αποτελέσματα, με αποκλειστική υπαιτιότητα του ΕΡΓΟΣΕ, του δημοσίου. Αποζημιώνουμε τον ανάδοχο γύρω στα τρία διακόσια. Εσείς, λοιπόν, που είστε πρώην πρόεδρος εκείνο το χρονικό διάστημα και έχετε πάρει την «καυτή πατάτα», μια σύμβαση η οποία δεν προχωράει, και βλέπετε ότι υπάρχει απιστία εδώ, ζημιώνεται το δημόσιο, ζημιώνεται η Ευρωπαϊκή Ένωση, τι πράξατε;

Να σας πω δηλαδή γιατί το λέω. Εγώ, παραδείγματος χάρη, ήμουν νομικός σύμβουλος σε μια δημοτική επιχείρηση στην Αλεξανδρούπολη. Κλέβανε τα φρεάτια. Αν μέσα στο φρεάτιο έπεφτε κάποιος και σκοτωνόταν, θα έχει ευθύνη ο πρόεδρος και του είχα συμβουλέψει «κάνε μια μηνυτήρια αναφορά κατά παντός υπευθύνου για να καλυφθείς, για να ερευνήσει η ανακριτική αρχή ποιος τα κλέβει».

Εσείς έχετε στα χέρια σας έξι παρατάσεις με αποκλειστική υπαιτιότητα του αναδόχου, πληρώνετε τον ανάδοχο, τον αποζημιώνετε. Ψάχνετε να βρείτε ευθύνες ποιος απίστησε και χάθηκαν λεφτά του δημοσίου κορβανά και της Ευρωπαϊκής Ένωσης; Ή πάμε σε άλλη παράταση; Τι κάνατε σαν πρώην πρόεδρος;

ΠΟΛΥΧΡΟΝΙΟΣ ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ (Μάρτυς): Αυτά που έκανα ως πρόεδρος τα είπα και πριν από λίγο. Αυτό που έγινε ήταν να προσπαθήσουμε να κάνουμε όλες αυτές τις ενέργειες, ώστε να επιταχυνθεί η ολοκλήρωση της 717. Ένα έργο που ήταν σταματημένο ουσιαστικά, ξεκίνησε ξανά και ολοκληρώθηκε το '23.

Δ. ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ- ΠΡΑΚΤΙΚΑ 07.02.2024- ΣΕΛ 216-217

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Με απόφαση του Διευθύνοντος Συμβούλου της ΕΡΓΟΣΕ, ο οποίος διορίστηκε με εισήγηση του Υπουργού. Έτσι δεν είναι;

Πέστε μου λίγο κάτι άλλο. Είχε πάρει μέχρι το '18 πέντε παρατάσεις, γιατί από το '18 λέτε ότι αναλάβετε, έξι παρατάσεις στις 26/9/18 η 717 του 2014. Η έβδομη παράταση έρχεται από τον κ. Καραμανλή στις 6 Μαρτίου του '20. Όλες αυτές οι παρατάσεις αναφέρουν, από το πόρισμα εξάγεται το συμπέρασμα, αλλά και από τα έγγραφα που υπάρχουν, αποκλειστική υπαιτιότητα της ΕΡΓΟΣΕ.

Δεν είναι με υπαιτιότητα του αναδόχου και γι' αυτό αναγκαστήκαμε να πληρώσουμε και αποζημίωση γύρω στα 3,5 εκατομμύρια. Είναι έτσι; Πού φταίγαμε, λοιπόν, εμείς και ποιος έφταιγε; Γιατί δεν γίνονταν οι συμβάσεις αφού δεν έφταιγε ο ανάδοχος;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Σας είπα. Επειδή όλα αυτά που αναφέρετε είναι «717», δεν θέλω να σας απαντήσω. Θα σας πω μόνο ότι η αποζημίωση στον ανάδοχο δεν έχει πληρωθεί, τίποτα άλλο.

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Υπάρχει πάντως η απόφαση, όμως, για να πληρωθεί; Έγινε κάποια έρευνα, αν γνωρίζετε, ή αν στείλατε κάποιο έγγραφο εσείς ή αν κάνατε κάποια ενέργεια στον Διευθύνοντα Σύμβουλο ή στον Πρόεδρο της ΕΡΓΟΣΕ ή στον Υπουργό ή αν γνωρίζετε αν έγινε κάποια έρευνα να αναζητηθούν ευθύνες; Δηλαδή όταν παίρνουμε επτά παρατάσεις, οκτώ παρατάσεις, όλες με υπαιτιότητα του δημοσίου και βγάζουμε λεφτά από τα ευρωπαϊκά κονδύλια ή δικά μας χρήματα και πληρώνουμε τον ανάδοχο, αντιλαμβάνεστε ότι κάποιος φταίει. Δηλαδή εμένα μου έδωσαν ένα γραφείο στη Βουλή με κάποιες καρέκλες και σημείωσαν και τις καρέκλες. Μια καρέκλα να λείπει θα μου την αναζητήσουν.

Τρία εκατομμύρια που δώσαμε, ξέρετε αν αναζητήθηκαν ευθύνες και σε ποιους; Έγινε κάποια τέτοια διαδικασία;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Δεν το γνωρίζω, όχι.

Γ. ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ- ΠΡΑΚΤΙΚΑ 08.02.2024- ΣΕΛ 168-172

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Δίνονται από την τέταρτη παράταση και μετά, σύμφωνα με το πόρισμα του Γερατειρίτη, φαίνεται ότι οι παρατάσεις δίνονται με υπαιτιότητα της ΕΡΓΟΣΕ και γι' αυτό φτάνουμε στο σημείο ο κ. Καραμανλής να αποζημιώνει και τον εργολάβο με 3,5 εκατομμύρια. Έτσι; Άρα για να αποζημιώσουμε τον εργολάβο σημαίνει...

Ταυτόχρονα να ρωτήσω, ενώ αποζημιώνουμε τον εργολάβο, έχει κοινοποιηθεί και ειδική πρόσκληση, η έναρξη δηλαδή της διαδικασίας έκπτωσης του αναδόχου, από τον κ. Καραμανλή ή από την υπηρεσία; Το γνωρίζετε αυτό;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Προσέξτε. Υπήρχαν χρονικά διαστήματα για τα οποία εγκρίθηκε... Εν μέρει βεβαίως έγιναν δεκτές οι ενστάσεις. Νομίζω είχαν απορριφθεί τα διαστήματα από το '18 μέχρι κάποιο χρονικό σημείο του '19 και έγιναν δεκτά για τα επόμενα.

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Ωραία. Άρα υπάρχει υπαιτιότητα συγκεκριμένη της ΕΡΓΟΣΕ. Πληρώνουμε, αποζημιώνουμε από τα χρήματα του Δημοσίου και της Ευρωπαϊκής Ένωσης τον εργολάβο –δεν με νοιάζει ποιος είναι- και το ερώτημα είναι: Απιστία δεν υπάρχει εδώ; Δηλαδή όταν βάζουμε το χέρι στο ταμείο του Δημοσίου και της Ευρωπαϊκής Ένωσης και αποζημιώνουμε τον εργολάβο, ενώ φταίμε εμείς –και τώρα άμα πάρω το μικρόφωνο και φύγω, θα μου το καταλογίσουν γιατί το πήρα με δόλο ή οτιδήποτε άλλο, ότι το έκλεψα ή το υπεξαίρεσα ή δεν ξέρω κι εγώ τι- και δίνουμε 3,5 εκατομμύρια, δεν υπάρχει απιστία από κάποια πρόσωπα της ΕΡΓΟΣΕ που δεν έκαναν καλά τη δουλειά τους, με αποτέλεσμα να φτάσουμε να αποζημιώσουμε τον ανάδοχο;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Να ξεκαθαρίσω κάτι. Καταρχάς το δικαίωμα του αναδόχου να διεκδικήσει θετικές ζημιές προβλέπεται ρητά στη νομοθεσία.

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Άλλο αυτό.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Το άρθρο 36 παράγραφος 11 του ν.3669 λέει ρητώς ότι αν ο κύριος του έργου καταστεί υπερέμμερος ως προς την εκπλήρωση των συμβατικών του υποχρεώσεων, ο ανάδοχος δικαιούται θετικές ζημιές από την

επομένη της επιδόσεως οχλήσεως προς τον κύριο του έργου, προς την ΕΡΓΟΣΕ – πράγμα που είχε γίνει.

Ποια ήταν τώρα η μη εκπλήρωση των συμβατικών υποχρεώσεων της ΕΡΓΟΣΕ. Ήταν η μη παράδοση χώρων στον ανάδοχο για να εργαστεί. Τι επικαλούνταν ο ανάδοχος; Ότι από τη μη παράδοση αυτών των χώρων και απορρίπτοντας είτε ρητώς είτε σιωπηρώς τις αιτούμενες άδειες, εγώ οργάνωνα το εργοτάξιο μου, οργάνωνα το προσωπικό μου, εξειδικευμένο προσωπικό, έφερνα προσωπικό απέξω, διάφορα τέλος πάντως, και άρα μου δημιουργήθηκαν σταλίες και αργίες –σταλίες μηχανημάτων, αργίες προσωπικού- και διεκδικούσε...

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Και δεν δούλευε στην ουσία ο εργολάβος.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Και δεν δούλευε. Δηλαδή, ενώ είχα οργανωθεί για να δουλέψω...

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Δεν μου παρείχες αυτά, άρα καθυστέρησα να εκτελέσω και τη σύμβαση...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Ακριβώς.

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: ...και τις υποχρεώσεις μου.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Επίσης, ζητούσε, τα κόστη που επέφερε αυτή η καθυστέρηση λόγω της μη χορήγησης των αδειών για την παράταση των εγγυητικών επιστολών καλής εκτέλεσης, του ασφαλιστηρίου συμβολαίου...

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Ποιος ήταν υπεύθυνος –ρωτάω εγώ τώρα- για να παραχωρήσει τον χώρο, για όλα αυτά, τις σταλίες, για το ότι κάθονταν τα μηχανήματα του εργολάβου γιατί δεν είχαμε παραδώσει τις άδειες εμείς, όπως έπρεπε;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Το ανέφερα προηγουμένως...

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Δεν υπάρχει εδώ ποινικό αδίκημα;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Το ανέφερα προηγουμένως, λίγο δύσκολο να το βρω, να σας πω γιατί: Διότι όπως βασανίζει εσάς, με έχει βασανίσει και εμένα παλαιότερα, γιατί όπως προανέφερα, η συνυπαιτιότητα που καταλογίζεται στην ΕΡΓΟΣΕ είναι μια αντικειμενική ευθύνη, δηλαδή είναι μία ευθύνη που οφείλεται σε έναν τρίτο φορέα, δεν είναι ευθύνη για το ότι δεν έκανε κάτι κάποιος συνειδητά της ΕΡΓΟΣΕ. Δεν μπορούσε να κάνει, δεν μπορούσε να υποχρεώσει τον ΟΣΕ να του δώσει άδεια για να δουλεύει, αλλά ούτε όμως...

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Αυτό είναι θέμα του δικαστηρίου να κρίνει αν υπάρχει δόλος ή δεν υπάρχει δόλος.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Ναι.

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Το σίγουρο είναι ότι υπήρχαν οι καθυστερήσεις.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Ναι, βεβαίως.

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Έπρεπε να κάνουμε κάποια πράγματα συμβατικά και δεν τα κάναμε. Και η ΕΡΓΟΣΕ εκπροσωπείται από φυσικά πρόσωπα, από ανθρώπους. Κάποια πρόσωπα δεν παραχώρησαν τον χώρο στον εργολάβο, ενώ έπρεπε να τον παραχωρήσουν, με αποτέλεσμα να ζημιωθεί το Δημόσιο και η Ευρωπαϊκή Ένωση.

Εσείς ως νομικός σύμβουλος για να προστατεύσετε τον Διευθύνοντα Σύμβουλο και τον Πρόεδρο –γιατί το είπα και χθες, εγώ ήμουν νομικός σύμβουλος σε μια δημοτική επιχείρηση, έκλεβαν τα φρεάτια και για να μην πέσει κάποιος και σκοτωθεί είπα στον Πρόεδρο «κάνε μια μήνυση, να κατοχυρωθείς, κατά παντός υπευθύνου»- εσείς, ενώ έχετε και το πόρισμα και αποζημιώνουμε και λέτε πολύ σωστά ότι υπήρχαν θέματα από μεριάς ΕΡΓΟΣΕ, δεν συμβουλευέτε τον Πρόεδρο ή τον Διευθύνοντα Σύμβουλο, να του πεις «βρε αδελφέ, εδώ δώσαμε και 3,5 εκατομμύρια, κάνε μια μήνυση κατά παντός υπευθύνου να δούμε ποιος...»; Γιατί το λέω αυτό; Αν γινόταν η μήνυση και αν είχε κινηθεί η ποινική διαδικασία τότε και είχαν σφιχτεί όλοι που δημιουργήσαν το πρόβλημα αυτό, σίγουρα το έργο θα είχε τελειώσει και δεν θα φτάναμε στο 2023 και δεν θα είχαμε το έγκλημα. Δηλαδή, υπάρχει μια αιτιώδης συνάφεια.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Εντάξει, είναι μια προσέγγιση αυτή, αλλά εν πάση περιπτώσει δεν μπορεί να μην...

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Συγγνώμη, για να τελειώσω το ερώτημα: Σας ζητήθηκε η γνωμοδότησή σας, η συμβουλή σας;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Για τι πράγμα; Για να ασκηθεί ποινική δίωξη;

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Για τα 3,5 εκατομμύρια που δόθηκαν.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Βεβαίως και το αξιολόγησα. Μα, ήμουν μέλος στο Τεχνικό Συμβούλιο το οποίο γνωμοδότησε και αν θυμάμαι καλά, συμμετείχα σε εκείνη τη συνεδρίαση γιατί δεν συμμετείχα σε όλες. Προφανώς και αξιολόγησα...

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Και είπατε ότι καλώς δόθηκαν;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): ...και γνωμοδότησα θετικά για τη χορήγηση, γιατί το αίτημα, το συνολικό αίτημα του αναδόχου ήγγιζε τα 30 εκατομμύρια ευρώ. Δεν θα μπορούσα ποτέ να διακινδυνεύσω, τα 30 εκατομμύρια έγιναν δεκτά, απερρίφθησαν, βέβαια, πάρα πολλά, απερρίφθησαν οι σταλίες των μηχανημάτων, απερρίφθησαν αργίες προσωπικού που αφορούσαν τμήματα του έργου για τα οποία ο ανάδοχος δεν είχε υποβάλει τις μελέτες και πάρα πολλά άλλα και γι' αυτό και έφτασε στο σημείο με την απόφαση του Υπουργού -αν θυμάμαι καλά- να εγκριθούν 2 εκατομμύρια, 2,5 εκατομμύρια, 2,7 εκατομμύρια.

Γ. ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ- ΠΡΑΚΤΙΚΑ 08.02.2024- ΣΕΛ 183-184

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Κύριε Λασπονίκο, κάτι υπάρχει εκεί, αλλά πάμε παρακάτω. Κάτι υπάρχει εκεί και θα σας κάνω τις επόμενες ερωτήσεις.

Το άλλο είναι σε ό,τι αφορά τις θετικές ζημιές, τις αποζημιώσεις, όπως λέμε, των 3,5 εκατομμυρίων. Ξέρω κι εγώ από έργα, το εξηγήσατε κι εσείς πώς γίνεται κ.λπ.. Όμως, το θέμα είναι ότι αυτό αναφέρθηκε σε καθυστερήσεις σε μήνες, όταν έτυχε ειδική πρόσκληση και υπήρχε ειδική πρόσκληση από την προηγούμενη διοίκηση. Εδώ είναι το πρωτοφανές. Δεν ξέρω, αλλά εδώ υπάρχει θέμα.

Ο κ. Καραμανλής, δηλαδή, δέχθηκε, έδωσε αποζημιώσεις 3,5 εκατομμυρίων. Εγώ να πω ότι γενικώς δέχομαι -ξέρω πώς γίνεται αυτό-, διότι η προηγούμενη διοίκηση...Είπατε ότι τα αιτήματα αυτά ήταν παλιά και έγιναν δεκτά. Παλαιότερα, ξέρω ότι η ανάδοχος είχε απαίτηση 4,5 δισεκατομμύρια και δεν πήρε τίποτα.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): 4,5 δισεκατομμύρια;

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Κάπου εκεί.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Αποκλείεται να είναι δισεκατομμύρια, αφού μιλάμε για ευρώ. Αλίμονο!

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Συγγνώμη, συγγνώμη. Εκατομμύρια εννοώ.

Έρχεται, λοιπόν, η νέα διοίκηση και η νέα Κυβέρνηση και κάνει δεκτές τις θετικές αποζημιώσεις για παρελθόντα χρόνο. Έλα, όμως, που εκείνος ο χρόνος είναι τρεις μήνες, που είναι σε καθεστώς ειδικής πρόσκλησης η Κοινοπραξία. Αυτό δεν έχει ξαναγίνει.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Προσέξτε, εύλογο, αλλά ό,τι είχε να κάνει με αυτές τις μελέτες που αναφέρονταν στην ειδική πρόσκληση, αυτές απερρίφθησαν. Δεν εγκρίθηκαν σταλίες. Μάλλον σταλίες απερρίφθησαν συνολικά. Αργίες προσωπικού για τμήματα γραμμής που έπρεπε να υποβάλει αυτές τις μελέτες. Απ' ό,τι θυμάμαι, το μεγαλύτερο μέρος αυτής της αποζημίωσης είναι για το βόρειο τμήμα, για το οποίο δεν υπήρχε θέμα. Δηλαδή, από το Πλατύ μέχρι τον Προμαχώνα που δεν υπήρχε ζήτημα...

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Η ειδική πρόσκληση αφορούσε συγκεκριμένο τμήμα;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Ναι, βέβαια. Αφορούσε στο ΣΚΑ-Πλατύ. Άλλωστε, αυτό απαιτούσε και η ΕΔΕΛ. Και υπήρχε ένα ζήτημα σε σχέση με τη συμπληρωματική σύμβαση. Ο σταθμός τηλεδιοίκησης, το κέντρο τηλεδιοίκησης στη Θεσσαλονίκη. Η συμπληρωματική σύμβαση είχε εργασίες, προκειμένου να ολοκληρωθεί.

Γ. ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ- ΠΡΑΚΤΙΚΑ 08.02.2024- ΣΕΛ 246-248

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε μάρτυς, μια ερώτηση έχω να σας κάνω για την υπουργική απόφαση για τις θετικές ζημιές. Πώς προκλήθηκαν αυτές οι σταλίες; Ακολουθήθηκε και εδώ το γράμμα του νόμου;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Το έχω ήδη προαναφέρει, να το επαναλάβω. Για τις συγκεκριμένες όχι σταλίες, γιατί όταν μιλάμε για σταλίες, μιλάμε για μηχανήματα, αργίες προσωπικού εγκρίθηκαν, αποζημιώσεις δηλαδή για προσωπικό και μόνο και για δαπάνες από παράταση ισχύος εγγυητικών επιστολών καλής εκτέλεσης και ασφαλιστηρίων συμβολαίων. Υπέβαλε ο ανάδοχος αίτημα όχλησης και έλεγε ότι «μου προκαλούνται δαπάνες, αυτές και αυτές, τις προσδιόριζε, δεδομένου ότι δεν μου αποδίδεται χώρος να δουλέψω» και άλλους λόγους που επικαλούνταν.

Μετά το αίτημα αποζημίωσης που υπέβαλε και που προσδιόριζε ποια είναι η έκταση της ζημιάς, αφού δεν είχε εξεταστεί από την ΕΡΓΟΣΕ απορρίπτονταν σιωπηρά και ασκούσε ένσταση. Εκκρεμούσαν λοιπόν ενστάσεις και αυτές δεν απαντώνταν αλλά ...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ: Πόσες ενστάσεις, πόσα αιτήματα θυμάστε;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Υπήρχαν, διότι θυμάμαι την αρχική απόφαση η οποία συμπεριελάμβανε επτά ενστάσεις εκ των οποίων οι δύο είχαν απορριφθεί, για ποιο λόγο; Για να εξετάσει ο Υπουργός μία ένσταση πρέπει η χρονική απόσταση μεταξύ του χρόνου έκδοσης της αποφάσεως του από τον χρόνο υποβολής της ενστάσεως -το λέω πολύ απλά για να μην σας μπερδεύω με άλλους όρους...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ: Πρέπει να καταγραφούν στα Πρακτικά.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): ...να μην υπερβαίνει τους δεκαπέντε μήνες.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ: Μάλιστα. Εδώ δηλαδή υπερέβαιναν; Είχαμε υπερημερία; Εδώ υπάρχει ευθύνη της ΕΡΓΟΣΕ προφανώς.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Ναι, υπάρχει...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ: Από υπερημερία, έτσι δεν είναι; Πώς γίνεται η καταβολή;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Ακριβώς, υπερημερία. Προανέφερα και τη διάταξη στην οποία στηρίζεται αυτή η απόφαση. Είναι το άρθρο 36, παράγραφος 11 του νόμου 3669, που λέει ρητώς ότι ο κύριος του έργου καθίσταται υπερήμερος, μάλλον ο κύριος του έργου εφόσον καθίσταται υπερήμερος ως προς την εκπλήρωση συμβατικών του υποχρεώσεων, δικαιούται ο ανάδοχος να απαιτήσει θετικές ζημίες, οι οποίες προκαλούνται σε αυτόν από την επομένη της επιδόσεως ειδικής οχλήσεως ως προς τον κύριο του έργου.

Από τότε ξεκίνησε λοιπόν η αξίωση του αναδόχου. Συμπεριλήφθηκε στην ένσταση. Οι δύο πρώτες ενστάσεις απορρίφθηκαν ως εκπρόθεσμες γιατί υπερέβαιναν το δεκαπεντάμηνο που είχε τη δικαιοδοσία ο Υπουργός να απαντήσει. Άρα λοιπόν αυτές θα επιλύονταν πλέον από τα τακτικά δικαστήρια, που ούτως ή άλλως είχε προσφύγει ο ανάδοχος. Κρίθηκαν οι πέντε ενστάσεις από τις επτά. Αυτές οι πέντε ενστάσεις συνολικό ποσό αξιώσεων, αν θυμάμαι καλά απέξω, ήταν περίπου 20 με 25 εκατομμύρια και έγινε αποδεκτό ένα ποσό 2.700.000, αν θυμάμαι καλά...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ: Δηλαδή περίπου το 10% συνολικώς του αιτηθέντος ποσού, έτσι;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Ναι, αν θυμάμαι καλά.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ: Και πώς η ανάδοχος υπέβαλε μετά παραίτηση από τις πέντε προσφυγές που είχε ήδη ασκήσει αντίστοιχα ενώπιον του Διοικητικού Εφετείου Αθηνών;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Ο ίδιος ο νόμος επιβάλλει αυτή η ίδια διάταξη του άρθρου 174 του νόμου 4412 του 2016, ότι στην περίπτωση που εκδοθεί απόφαση του Υπουργού, ο ανάδοχος καλείται να την αποδεχθεί εντός 30 ημερών, παραιτούμενος και από τις προσφυγές στις οποίες έχει ασκήσει ενώπιον των αρμοδίων δικαστηρίων. Θα μπορούσε δηλαδή ο ανάδοχος να μην την κάνει αποδεκτή και να επιμένει στην εκδίκαση αυτών των προσφυγών.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ: Έγιναν δεκτές επομένως...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Να τονίσω βεβαίως εδώ, είναι βασικό ότι ναι μεν υπάρχει αυτή η απόφαση που κρίνει ότι πρέπει να καταβληθεί στον ανάδοχο

αυτό το ποσό, αλλά αυτή η απόφαση ουδέποτε έχει υλοποιηθεί. Δηλαδή δεν έχει εκταμιευθεί αυτό το ποσό.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ: Δεν έχουν εκταμιευθεί δηλαδή τα 2.700.000 ευρώ;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Όχι βέβαια.

ΧΡ. ΒΙΝΗΣ- ΠΡΑΚΤΙΚΑ 08.02.2024- ΣΕΛ 363-366

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Η ερώτηση είναι, λοιπόν, γιατί για εμένα εκεί υπάρχει απιστία: Κάποιοι από την ΕΡΓΟΣΕ, προκάτοχοί σας, σε άλλες θέσεις, προϊστάμενοι τεχνικών έργων, διεύθυνση έργων και τα λοιπά δεν έκαναν καλά τη δουλειά τους και επειδή δεν έκαναν καλά τη δουλειά τους, φτάσαμε σε παρατάσεις και αναγκαστήκαμε ως Δημόσιο και ως Ευρωπαϊκή Ένωση να καταβάλουμε στον ανάδοχο για σταλίες και για μη χρήση των μηχανημάτων και τα λοιπά, γιατί όλο αυτό το χρονικό διάστημα η εταιρεία περίμενε να κάνει το έργο, αλλά δεν μπορούσε να γίνει το έργο, να προχωρήσει και βγάζουμε και πληρώνουμε 3,5 εκατομμύρια.

Εσείς όταν το μαθαίνετε αυτό, όταν συμβαίνει αυτό, αναζητάτε ευθύνες από κάποιους από την ΕΡΓΟΣΕ; Για να φτάσουμε να αποζημιώσουμε, για να βάλουμε το χέρι στην ουσία στο Δημόσιο, κάποιοι έφταιγαν. Έτσι δεν είναι; Φυσικά πρόσωπα. Αναζητήσατε ευθύνες;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς): Νομίζω, δεν ξέρω αν ήσασταν στην προηγούμενη συνεδρίαση, όπου ο κ. Λασπονίκος το ανέλυσε πολύ συγκεκριμένα, αλλά να πω και εγώ από τη δική μου μεριά δυο, τρία πράγματα: Δεν αποζημιώθηκαν σταλίες ως προς μηχανήματα, δεν αποζημιώθηκαν άλλοι λόγοι, αποζημιώθηκαν μόνο αργίες προσωπικού, σύμφωνα με την εισήγηση της Διεύθυνσης Έργων, σύμφωνα με τη γνωμοδότηση του Τεχνικού Συμβουλίου, σύμφωνα με τις τελικές αποφάσεις, με διασταύρωση του οργανογράμματος του έργου από ορκωτούς ελεγκτές. Αποζημιώθηκαν μόνο για συγκεκριμένες περιόδους, όπου δεν μπορούσαν να εκτελεστούν εργασίες από παράθυρα κυκλοφορίας, που δεν διέκοπτε την κυκλοφορία ο ΟΣΕ. Υπήρξαν και αντίστοιχα αιτήματα του αναδόχου και υπάρχουν και θέσεις άρνησης της ΕΡΓΟΣΕ με προσφυγή ως προς τη δικαστική αυτή διένεξη που ζητούσε να αποζημιωθεί και για τμήματα στα οποία δεν είχε υποβάλει εκείνη την παρελθούσα περίοδο -και αναφέρομαι για αιτήματα από το 2017 μέχρι το 2018- τις μελέτες.

Ακολουθήθηκε όλη η νόμιμη διαδικασία που ακολουθεί ο ν. 3669 από αντίστοιχες καταστάσεις και θα ήταν ανεύθυνο, αν δεν το έκαναν, διότι έχει δείξει η εμπειρία ότι άλλου είδους διαδικασίες, όπως δικαστικές διαπραγματεύσεις ή διαιτησίες, είθισται να αποζημιώνουν ποσά που τα ποσοστά τους είναι πολύ υψηλά. Εδώ έγινε πολύ εξαντλητική εξακρίβωση των πραγματικών αιτιών και για όλες αυτές τις αιτίες δεν ευθυνόταν η ΕΡΓΟΣΕ.

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Άρα, χάρη μάς έκανε η Κοινοπραξία, ενώ μπορούσε να διεκδικήσει περισσότερα, πήρε λίγα και άρα, δεν ζημιώσαμε το Δημόσιο έστω και με 3,5 εκατομμύρια, που μάλλον τα θεωρείτε λίγα και άρα, δεν έχει κανένας ευθύνη και άρα, όλα καλά.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς): Συγγνώμη, δεν θεωρώ τίποτε λίγο.

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Αυτό μας λέτε τώρα και ότι θα ζημιωνόμασταν παραπάνω και πάλι καλά που δέχτηκε η εταιρεία και πήρε τα 3,5 εκατομμύρια.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς): Δεν είναι θέμα αν δέχτηκε, αν δεν δεχόταν, δεν θα προχωρούσε καμία διαδικασία.

Λέω, όμως, κάτι πολύ συγκεκριμένο: Δεν θα ήταν ανεύθυνο ή δεν θα ήταν, ενώ η ιστορία έχει προδιαγράψει ότι δεν υπάρχει διαιτητικό δικαστήριο που έχει αποζημιώσει κάτω από 50% στο παρελθόν, να μην γίνει ένας εξαντλητικός έλεγχος και διαχείριση στις απαιτήσεις που είχαν φτάσει στο σύνολό τους κοντά στα 47 εκατομμύρια, 48 εκατομμύρια ευρώ και να γίνει μία σωστή αποτύπωση της πραγματικής εικόνας, να ελεγχθούν από όλα τα αρμόδια όργανα και να τελειώσει και αυτό το ζήτημα; Θα ήταν προτιμότερο να το αφήναμε να έμενε ως αίτημα και να στάλιζε, να το άφηνε η ΕΡΓΟΣΕ, το Τεχνικό της Συμβούλιο, η Διευθύνουσα Υπηρεσία να στάλιζε και να διαμορφωνόταν ένα έντοκο γεγονός;

5.6 Οι μάρτυρες της διαβιβασθείσας στη Βουλή δικογραφίας της Ευρωπαϊκής Εισαγγελέα, κ. Χ. Κατσιούλης και Μ. Παναγιώτου

5.6.1 Γενικές Παρατηρήσεις για την ιδιότητα και τις καταθέσεις των μαρτύρων

Με το από 23-06-2023 έγγραφό της η ΕΕισ. διαβίβασε στον Εισαγγελέα του Αρείου Πάγου, κατόπιν έκδοσης της από 02-06-2023 απόφασης του Μόνιμου Τμήματος της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας, την ποινική δικογραφία με αριθμό 1.000551/2023 για τη διερεύνηση αξιόποινων πράξεων αναφορικά με την σύμβαση 717/2014 με τίτλο «Ανάταξη και αναβάθμιση του συστήματος Σηματοδότησης – Τηλεδιοίκησης και Αντικατάσταση 70 αλλαγών τροχιάς σε εντοπισμένα τμήματα του άξονα Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Προμαχώνας».

Ενώπιον της ΕΕισ κατέθεσαν τέσσερις μάρτυρες συνολικά, οι καταθέσεις των οποίων συμπεριλαμβάνονται στην διαβιβασθείσα δικογραφία της σύμβασης 717/2014.

Την Επιτροπή απασχόλησαν ιδιαίτερα η κατάθεση, αλλά και η αξιοπιστία δύο εκ των τεσσάρων μαρτύρων οι οποίοι κλήθηκαν να καταθέσουν από την Ευρωπαϊκή Εισαγγελέα, του **κ. Χρήστου Κατσιούλης**, υπάλληλου της ΕΡΓΟΣΕ και Πρώην Προέδρου της Επιτροπής Ποιοτικής και Ποσοτικής Παραλαβής της Σύμβασης ETCS 10005 και του **κ. Μάνου Παναγιώτου**, συνταξιούχου αρχιμηχανικού του ΟΣΕ (ο οποίος διετέλεσε επικεφαλής της Διεύθυνσης Ηλεκτροκίνησης Σηματοδότησης, Τηλεπικοινωνιών και Ηλεκτρικών Εγκαταστάσεων (ΔΗΣΤΗΕ) του Οργανισμού.

Σε ό,τι αφορά καταρχήν τον κ. Χρήστο Κατσιούλη προέκυψαν τα ακόλουθα:

Αρχικώς ο πατέρας του κ. Χρήστου Κατσιούλη, Ιωάννης, ήταν στέλεχος του ΟΣΕ στα ηλεκτρομηχανολογικά συστήματα. Μετατάχθηκε στην ΕΡΓΟΣΕ για ένα πολύ μικρό διάστημα και μετά δήλωσε παραίτηση προκειμένου να εργαστεί στον ιδιωτικό τομέα και συγκεκριμένα στην εταιρία Bombardier (τέως Adtranz) ως τεχνικός διευθυντής. Αργότερα ο υιός του, Χρ. Κατσιούλης προσελήφθη στην Bombardier όπου εργάζεται και ο πατέρας του.

Τον Σεπτέμβριο του 2014, υπογράφεται η σύμβαση 717 και έναν μήνα αργότερα ο κ. Κατσιούλης, οποίος έχει εντωμεταξύ προσληφθεί στην ΕΡΓΟΣΕ, ορίζεται ως ένας από

τους έξι βοηθούς επίβλεψης στο αντικείμενο της σηματοδότησης, ενώ αντικαταστάθηκε το 2016. Μετά την αντικατάστασή του ο κ. Χ. Κατσιούλης ήγειρε συνεχώς ζητήματα σε σχέση με την διαχείριση της σύμβασης παραθέτοντας διάφορα γενικά τεχνικά επιχειρήματα.

Το 2017 ο κ. Χρήστος Κατσιούλης ορίστηκε πρόεδρος της επιτροπής παρακολούθησης της σύμβασης προμήθειας ETCS (αυτόματο σύστημα προστασίας συρμού, που προϋποθέτει την λειτουργία του συστήματος σηματοδότησης) με απόφαση του τότε Διευθύνοντος Συμβούλου της ΕΡΓΟΣΕ. Μέσω της σύμβασης του ETCS, ο κ. Κατσιούλης επανέφερε όλα τα τεχνικά επιχειρήματά του και γενικότερα διαφώνουσε με την εξέλιξη της Α.Σ. 717

Στις 27 Απριλίου 2022 ο κ. Χρήστος Κατσιούλης υπέβαλε τη γνωστή (από την διαρροή της στον τύπο) επιστολή παραίτησης από Πρόεδρος της Επιτροπής ETCS, με την οποία κατήγγειλε ζητήματα κακοδιοίκησης και κακοδιαχείρισης στην υλοποίηση δύο συμβάσεων και συγκεκριμένα στη σύμβαση 717/2014 για την τηλεδιοίκηση και σηματοδότηση και στη σύμβαση 10005/2007 για το ETCS, την οποία έπρεπε να παραλάβει η Επιτροπή στην οποία προέδρευε. Η Επιτροπή επισημαίνει το γεγονός ότι η επιστολή υποβλήθηκε λίγους μήνες μετά την κλήση του σε απολογία για την 717, καθώς ήταν ένας από τους 18 υπάλληλους της ΕΡΓΟΣΕ που είχαν κληθεί σε απολογία σε συνέχεια του Πορίσματος της Αρχής Διαφάνειας το οποίο δεν εντόπιζε μεν ποινικές ευθύνες σε στελέχη της ΕΡΓΟΣΕ, ωστόσο αναφερόταν στην ανάγκη πειθαρχικού ελέγχου των ενεργειών και παραλείψεων των αρμοδίων υπηρεσιών.

Τονίζεται, ότι η πιο πάνω επιστολή, δεν αποτελεί προειδοποίηση για το συμβάν της 28ης Φεβρουαρίου, σε καμία περίπτωση. Τουναντίον, αναφέρεται στον τελικό τρόπο που θα λειτουργούν μετά και την πλήρη παράδοση της 717 (κατά την δική του άποψη) τα συστήματα σηματοδότησης στο τμήμα Οινόη – Τιθορέα και όχι στο τμήμα Λάρισα – Πλατύ που έγινε το δυστύχημα.

Σε ό,τι αφορά τον κ. Μάνο Παναγιώτου προέκυψαν τα ακόλουθα:

Ο δεύτερος βασικός μάρτυρας ο οποίος εισέφερε ιδιαιτέρως πολλά στοιχεία στη δικογραφία της ΕΕισ. είναι ο κ. Μάνος Παναγιώτου, συνταξιούχος αρχιμηχανικός του ΟΣΕ (ο οποίος δεν είχε καμία απολύτως σχέση με την ΕΡΓΟΣΕ και την δημοπράτηση και υλοποίηση της σύμβασης 717), ο οποίος διετέλεσε επικεφαλής της Διεύθυνσης Ηλεκτροκίνησης Σηματοδότησης, Τηλεπικοινωνιών και Ηλεκτρικών Εγκαταστάσεων (ΔΗΣΤΗΕ) του Οργανισμού. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι ο κ. Παναγιώτου δεν θα έπρεπε, απλώς και μόνον λόγω της παλαιότερης ιδιότητας και θέσης του στον ΟΣΕ, να έχει πρόσβαση σε οποιαδήποτε γνώση ή πληροφορία της σύμβασης 717/2014 και γενικότερα της υπόθεσης. **Ωστόσο, ο συγκεκριμένος μάρτυρας προσκόμισε σειρά εγγράφων και αλληλογραφίας μεταξύ των εμπλεκομένων αρχών αλλά και των ελεγκτικών αρχών χωρίς να γίνεται τελικώς γνωστή η σχέση του με την υπόθεση, η πηγή των στοιχείων και ο λόγος της παρέμβασής του.** Θα πρέπει πάντως να ερευνηθεί με ποιο τρόπο εμπιστευτικά έγγραφα, όπως εκθέσεις ελέγχου, εσωτερική αλληλογραφία της ΕΡΓΟΣΕ κλπ έχουν βρεθεί στα χέρια ενός συνταξιούχου, πρώην στελέχους του ΟΣΕ. Η Επιτροπή δεν έχει τη δυνατότητα διενέργειας της έρευνας αυτής.

Ο κος Παναγιώτου έχει εξετασθεί και παλαιότερα ως μάρτυρας στην Εξεταστική Επιτροπή που συγκροτήθηκε για την υπόθεση Siemens – ΟΣΕ στην οποία είχε

εμπλέξει ονόματα πρώην Υπουργών στην ποινική υπόθεση SIEMENS - ΟΣΕ στο πλαίσιο της οποίας ασκήθηκε ποινική δίωξη σε βάρος 13 στελεχών του ΟΣΕ για τα αδικήματα της απιστίας σε βαθμό κακουργήματος, με τις επιβαρυντικές περιστάσεις του νόμου «περί καταχραστών του Δημοσίου».

Σύμφωνα με μαρτυρικές καταθέσεις που δόθηκαν στο πλαίσιο της παρούσας Εξεταστικής Επιτροπής ο κ. Παναγιώτου συνδέεται στενά και με τον πρώην βουλευτή κ. Νικολόπουλο, ενώ ο ίδιος αποκάλυψε με πρόσφατη συνέντευξή του στην «Καθημερινή» ότι ήταν εκείνος που τον τροφοδοτούσε με υλικό για τις ερωτήσεις που κατέθετε τα επόμενα χρόνια σχετικά με την Σ.717 και που στήριζαν τις απόψεις του κ. Κατσιούλη. Πιο συγκεκριμένα, στη συνέντευξή του αυτή αποκάλυψε ότι αυτός τροφοδοτούσε με στοιχεία και πληροφορίες τον πρώην βουλευτή Αχαΐας Νίκο Νικολόπουλο, ο οποίος στο διάστημα από το 2012 μέχρι σήμερα έχει καταθέσει πλήθος ερωτήσεων στη Βουλή καταγγέλλοντας οικονομικά σκάνδαλα στις συμβάσεις της ΕΡΓΟΣΕ. Ανάμεσα σ' αυτές και η σύμβαση 717.

5.6.2 Οι μαρτυρικές καταθέσεις ενώπιον της Εξεταστικής Επιτροπής

Τα μέλη της Εξεταστικής Επιτροπής απηυθύναν σειρά ερωτήσεων αναφορικά με την αξιοπιστία των δύο αυτών προσώπων και τον ρόλο τους στις καθυστερήσεις στην υλοποίηση των συμβάσεων των συστημάτων σηματοδότησης και τηλεδιόικησης στους μάρτυρες Κώστα Γιαννακό, Διευθύνοντα Σύμβουλο ΟΣΕ 2001-2005, Χρήστο Βερελή, Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών, 2000-2004, Χρήστο Τσίτουρα, Διευθύνοντα Σύμβουλο και Γενικό Διευθυντή ΕΡΓΟΣΕ 1996-2004, Νικόλαο Κούρεντα, Διευθύνοντα Σύμβουλο ΕΡΓΟΣΕ 2005-2008, Δημήτριο Τσοτσορό, Διευθυντή Έργων ΕΡΓΟΣΕ, Γεώργιο Λασπονίκο, Προϊστάμενο της Διεύθυνσης Νομικών Υπηρεσιών ΕΡΓΟΣΕ, Καραβάκη Σπυρίδωνα (Διευθυντής κοινοπραξίας ALSTOM-TOMH 2014-2020), Χρήστο Βίνη, Διευθύνοντα Σύμβουλο ΕΡΓΟΣΕ 2019-2020 και Πρόεδρο και Διευθύνοντα Σύμβουλο ΕΡΓΟΣΕ 2020-2023, οι οποίοι ανέφεραν τα ακόλουθα:

Κ. ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ – 18/12/2023 – ΣΕΛ. 53-63

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: *Ωραία.*

Αναφορικά με τη σύμβαση 717, για την οποία έχει σχηματιστεί δικογραφία από το ελληνικό παράρτημα της Ευρωπαϊκής Εισαγγελέως, ένας εκ των βασικών μαρτύρων είναι ο κ. Παναγιώτου.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): *Ναι.*

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: *Τον γνωρίζετε ως στέλεχος του ΟΣΕ; Είναι η πρώτη ερώτησή. Είχατε συνεργαστεί;*

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): *Ναι, τον γνωρίζω.*

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: *Και τι εικόνα και τι εικόνα είχατε σχηματίσει;*

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): *Το 2010 λειτούργησε εδώ στη Βουλή η Επιτροπή Βαλυράκη. Βασικός μάρτυρας -επιτρέψτε μου- κατηγορίας ήταν ο κ. Παναγιώτου και ο κ. Καραπάνος. Μέχρι τότε η τακτική Δικαιοσύνη... Ήταν βασικός*

μάρτυρας κατηγορίας εναντίον μου. Τρεις Εφέτες Ανακριτές Διαφθοράς είχαν θέσει την υπόθεση στο αρχείο. Η Επιτροπή Βαλυράκη έστειλε τη δικογραφία στη Βουλή. Πέρασα μια ταλαιπωρία μέχρι το 2019, όταν με εισήγηση του Εισαγγελέα ο οποίος είπε στη δίκη «κακώς ήρθε αυτή η υπόθεση εδώ» και ομόφωνη απόφαση τριών Εφετών αθωώθηκαν.

Βασικός μάρτυρας κατηγορίας ήταν ο κ. Παναγιώτου. Τι θέλετε να σας πω; Και αθωώθηκαν πανηγυρικά από την ελληνική δικαιοσύνη. Έγινε δίκη και απηλλάγη. Με εισήγηση του εισαγγελέα «αθώος» και 3-0 από τους Εφέτες...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Σας κατηγορούσε, δηλαδή, για πράγματα τα οποία...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): Τα οποία η ελληνική δικαιοσύνη δεν αποδέχτηκε.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Τα έκρινε αβάσιμα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): Ναι.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Μάλιστα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): Ο κ. Παναγιώτου, εκείνο που μπορώ να σας πω είναι ότι ήταν στη Διεύθυνση Ηλεκτροκίνησης, Σηματοδότησης Τηλεπικοινωνιών και Εγκαταστάσεων, θα την ακούσετε σε συντομογραφία ΔΗΣΤΗ, και ήταν ο αρχιμηχανικός σηματοδοτήσεων. Είναι ο διευθυντής και αρχιμηχανικοί από κάτω.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Με δυο λόγια μπορείτε να μας πείτε γιατί; Είχε κάποιον λόγο που το έκανε αυτό; Με δυο λόγια, αν μπορείτε να μας πείτε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): Μπορώ να εικάσω. Δεν μπορώ να πω διότι θα πρέπει να μπορώ να το αποδείξω κιόλας.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Πάντως σας κατηγορήσε αβάσιμα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): Ναι.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ωραία. Και αθωωθήκατε.

Και κάτι τελευταίο. Υπάρχει κι ένας άλλος μάρτυρας σε αυτή τη δικογραφία. Τον κ. Χρήστο Κατσιούλη και τον κ. Ιωάννη Κατσιούλη, που ήταν στον ΟΣΕ, τους ξέρετε; Και πείτε μας λίγο και την άποψή σας γι' αυτούς τους ανθρώπους, γιατί και αυτοί είναι μάρτυρες στη συγκεκριμένη δικογραφία.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): Κοιτάξτε, τον κ. Ιωάννη Κατσιούλη τον ξέρω σαν όνομα, ότι είναι ο γιος του πώς τον είπατε...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ο Ιωάννης Κατσιούλης είναι ο πατέρας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): Τον άλλο ξέρω ότι είναι γιός του. Τον κ. Χρήστο τον ξέρω ότι είναι γιος του Ιωάννη. Τον Ιωάννη Κατσιούλη, επειδή σας είπα ότι είμαι μηχανικός στον ΟΣΕ της καριέρας, τον ήξερα ως συνάδελφο ηλεκτρολόγο μηχανικό στη ΔΗΣΤΗ που σας είπα, ο οποίος μετά από δεκαπενταετή υπηρεσία στον ΟΣΕ παραιτήθηκε και δούλεψε σε κάποιον από τους αναδόχους σηματοδότησης.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Στη Bombardier;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): Δεν το ξέρω. Σε κάποια εταιρεία σηματοδότησης.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Από ποιες εταιρείες; Από τις τρεις που είπατε;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): Σας είπα, τρεις είναι οι εταιρείες.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Άρα, λοιπόν, λέτε ότι ο κ. Κατσιούλης δούλευε για τον ΟΣΕ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): Ναι.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Στη συνέχεια δούλευε για μία από τις εταιρείες που είπατε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): Υποθέτω για μία από τις τρεις ή κάποια από τις εταιρείες που ασχολούνται.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Μετά επέστρεψε, μετά τη συνεργασία του με την εταιρεία;

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ένα, δύο λεπτά ακόμη, παρακαλώ.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Κλείνω, κλείνω. Τελευταία ερώτηση είναι.

Μετά τη συνεργασία του με την ιδιωτική εταιρεία, η οποία ήταν ανάδοχος των έργων, που αναλάμβανε την εκτέλεση των έργων που δημοπρατούσε η ΕΡΓΟΣΕ, επέστρεψε ξανά στην ΕΡΓΟΣΕ;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): Ο πατέρας;

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ο υιός.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): Ο υιός δεν ξέρω. Τον ήξερα στην ΕΡΓΟΣΕ. Δεν ξέρω αν έφυγε.

Σας είπα ότι ο πατέρας έφυγε και πήγε σε ανάδοχο.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ο γιος, ο Χρήστος Κατσιούλης, έφυγε από τον ΟΣΕ και πήγε στην ιδιωτική εταιρεία; Ξέρετε;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): Δεν το ξέρω καν αυτό. Δεν τον ξέρω. Ξέρω τον Ιωάννη Κατσιούλη, τον πατέρα εν πάση περιπτώσει.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ο οποίος είπατε ότι δούλευε στον ΟΣΕ και στη συνέχεια πήγε σε μια ιδιωτική εταιρεία από αυτές τις τρεις που μας αναφέρατε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): Και δεν ξαναγύρισε στον ΟΣΕ.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ο κ. Χρήστος Κατσιούλης, αν δούλευε σε ιδιωτική εταιρεία, δεν ξέρετε;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): Δεν ξέρω. Όχι. Ξέρω ότι δούλευε για ένα διάστημα ακόμη στην ΕΡΓΟΣΕ.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ευχαριστώ. Δεν έχω άλλες ερωτήσεις.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Μια, δύο διευκρινιστικές ερωτήσεις θα ήθελα κι εγώ πριν δώσω τον λόγο στον κ. Κόκκαλη.

Εδώ μας είπατε ότι σας κατηγορήσε ο κ. Παναγιώτου. Έχω μια αίσθηση ότι δεν καταλάβαμε για ποιο πράγμα σας κατηγορήσε. Ποια ήταν η κατηγορία του;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): Η κατηγορία είχε σχέση με τον Προαστιακό Πειραιά-Αθήνα-Τρεις Γέφυρες και τη σηματοδότηση και την ηλεκτροκίνησή του. Ήταν ο αρχιμηχανικός σηματοδοτήσεων.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Μάλιστα. Κι εσείς είπατε ότι αθωωθήκατε για αυτή την υπόθεση.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): Ναι, με ομοφωνία Εισαγγελέα και των τριών Εφετών.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ο κ. Παναγιώτου έχει ξανακάνει τέτοιου είδους καταγγελίες σε στελέχη του ΟΣΕ, της ΕΡΓΟΣΕ, γενικότερα στο σιδηροδρομικό σύστημα; Είναι κάτι, δηλαδή, το οποίο το επαναλαμβάνει; Έχετε γνώση;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): Στο συγκεκριμένο θέμα ήταν κατηγορούμενοι, αν θυμάμαι καλά, έντεκα μαζί με μένα, μεταξύ των οποίων και το μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου ο οποίος ήταν Γενικός Διευθυντής στο Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας, ο Χρήστος Γιαννακόπουλος, ο οποίος μάλιστα κατά τη διάρκεια της δίκης δούλεψε, παρέδωσε τον προϋπολογισμό του 2018 και σε μια βδομάδα πέθανε από καρκίνο κατά τη διάρκεια της δίκης.

Μεταξύ αυτών, λοιπόν, ήταν και άνθρωποι οι οποίοι ήταν εκτός ΟΣΕ, απλά έτυχε και βρέθηκαν στο Διοικητικό Συμβούλιο του ΟΣΕ.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Αθωώθηκαν αυτοί οι άνθρωποι;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): Όλοι, όλοι.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Και οι έντεκα;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): Και οι έντεκα. Όσοι ήμασταν κατηγορούμενοι, αθωωθήκαμε ομόφωνα.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Υπάρχει, δηλαδή, από την πλευρά του κ. Παναγιώτου μια τάση να κάνει τέτοιου είδους καταγγελίες;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): Σας λέω για το συγκεκριμένο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Σε ό,τι αφορά, δηλαδή, την τελική κατάσταση των πραγμάτων στην υπόθεσή σας, κατέστη αναξίοπιστος ως μάρτυρας;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): Βεβαίως.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ήταν ένας αναξίοπιστος μάρτυρας, δηλαδή, ο κ. Παναγιώτου.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): Ναι.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Επίσης, κάτι για να ολοκληρώσω και να δώσω και στους καλούς ανθρώπους τον λόγο, αναφορικά με τον κ. Κατσιούλη, η εταιρεία στην οποία συμμετέχει ο πατέρας Κατσιούλης, εργάζεται...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): Εργαζόταν.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Εργαζόταν. Παράλληλα με τον γιο του ήταν αυτή η εργασία; Γνωρίζετε; Ο οποίος είναι στέλεχος της ΕΡΓΟΣΕ. Να σας το πω πολύ απλά: Υπάρχει κάποια έννοια συνδεόμενου συμφέροντος;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): Καταλαβαίνω τι ρωτάτε.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Δηλαδή όταν πατέρας μου εμένα είναι σε μια εταιρεία και εγώ είμαι στην ΕΡΓΟΣΕ, ενδεχομένως θα τον εξυπηρετήσω, θα έχω μια γνώση για τις υποθέσεις του;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): Τώρα με ρωτάτε αν υπάρχει οικογενειακή ευθύνη. Δεν μπορώ να το πω.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Σας ρωτάω γιατί πρόκειται για δύο μάρτυρες πάνω στους οποίους έχουν βασιστεί συγκεκριμένες καταγγελίες και παραπομπές σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας. Γι' αυτό σας ρωτώ. Και είναι βασικοί μάρτυρες.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ολοκληρώνω, κύριε Κόκκαλη. Έχω δικαίωμα να κάνω ερωτήσεις, με συγχωρείτε. Θα σας δώσω και άνεση, βεβαίως, όπως έδωσα και στον κύριο...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Δεν είπα ότι δεν έχετε. Αλλά αυτό που προσπαθείτε να κάνετε...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Μην με διακόπτετε, σας παρακαλώ. Είναι διευκρινιστικές ερωτήσεις, όπως μου δίνει το δικαίωμα...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Προσπαθείτε τα λεγόμενά του...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κύριε Κόκκαλη, δεν θα με φιμώσετε. Εγώ δεν σας έχω φιμώσει και είμαι Πρόεδρος.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: ...(Δεν ακούστηκε)

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Παρακαλώ, κύριε Κόκκαλη, δεν έχετε τον λόγο. Δεν θα με φιμώσετε, όπως δεν σας φιμώνω. Παρακαλώ, δύο διευκρινιστικές ερωτήσεις ήταν.

Ολοκληρώστε, παρακαλώ.

Ο κ. Κόκκαλης προφανώς δεν θέλει να ακουστείτε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): Δεν μπορώ να το ξέρω. Αυτό μπορείτε, όμως, κύριε Πρόεδρε, να το βρείτε πανεύκολα.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Σας ευχαριστώ πολύ.

Ο κ. Κόκκαλης έχει τον λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΕΛΛΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, επί του ιδίου μια διευκρινιστική, γιατί εγώ δεν το κατάλαβα.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Όχι, κύριε Κέλλα. Δεν θα κανιβαλίσουμε τη διαδικασία.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΕΛΛΑΣ: Όχι, είναι στην ίδια ερώτηση.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Θα κάνετε διευκρινιστική ερώτηση μετά.

Παρακαλώ, κύριε Κόκκαλη.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Κύριε μάρτυς, να συνεχίσω κι εγώ από αυτό. Σας έκανε προσωπική μήνυση ο κ. Παναγιώτου;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): Ο κ. Παναγιώτου διαχειρίζεται αυτό το θέμα, εν πάση περιπτώσει, το συγκεκριμένο θέμα για το οποίο σας είπα, με καταγγελίες οι οποίες πήγαν στα αρμόδια δικαστικά όργανα. Τρεις φορές οι ανακριτές διαφθοράς έθεσαν το θέμα στο αρχείο. Μετά ήρθε η Επιτροπή Βαλυράκη που έστειλε το πόρισμα. Τελικά πήγαμε και καταλήξαμε στο δικαστήριο.

Κ. ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ – 18/12/2023 – ΣΕΛ. 76-77

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Και έρχομαι πάλι στην αρχική ερώτηση: Εάν το έχετε αντιληφθεί, έγινε μια προσπάθεια από την κυβερνητική Πλειοψηφία, συνεπικουρήθηκε και από τον Πρόεδρο, να βγουν αναξιόπιστος ο συγκεκριμένος μάρτυρας.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Αφού ήταν!

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Ξέρετε γιατί;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): Ο συγκεκριμένος μάρτυρας;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Ο κ. Παναγιώτου. Και πολύ σωστά είπατε ότι εφ' όσον ούτε εγώ γνωρίζω τη δικογραφία ούτε ο κύριος Πρόεδρος ούτε ο κ. Τσαβδαρίδης, γιατί οι ερωτήσεις για τον κ. Παναγιώτου; Διότι θέλουν να πουν αργότερα ότι είναι αναξιόπιστος, γιατί είναι στη δικογραφία της ευρωπαϊκής Εισαγγελίας.

Και κλείνω με την ερώτηση: Γνωρίζουμε τη δικογραφία για την οποία ήσασταν εσείς κατηγορούμενος; Γνωρίζουμε;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): Κοιτάξτε, εσείς που είστε στην Αίθουσα όχι, αλλά Επιτροπή της Βουλής, η Επιτροπή Βαλυράκη είναι αυτή η οποία παρέπεμψε το θέμα στην Εισαγγελία.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Κύριε μάρτυς, σας το λέω αυτό γιατί ενώ δεν γνωρίζουμε -και πολύ σωστά λέτε και αυτό λέει η κοινή λογική- εν τούτοις δεχθήκατε ερωτήσεις για την αξιοπιστία ή μη του κ. Παναγιώτου. Αυτό έχω να πω, τίποτα άλλο.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Υπήρξαν δημοσιεύματα, κύριε Κόκκαλη.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστώ τον κ. Κόκκαλη.

ΠΑΥΛΟΣ ΣΑΡΑΚΗΣ: Δεν το ξέρετε.

Κύριε μάρτυρα, είπατε ότι –εγώ δεν τους γνωρίζω του κυρίου, ακουστά από εσάς, γιατί δυστυχώς δεν έχουμε εδώ τη δικογραφία- ότι κάποιος μάρτυρας Παναγιώτου -σωστά;- έκανε κάποιες καταγγελίες στην Ευρωπαϊκή Ένωση; Αν το κατάλαβα σωστά, γιατί φαίνεται ότι δεν το έχω.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): Έκανε κάποιες καταγγελίες. Ήρθε και εδώ στη Βουλή και τα είπε. Ναι.

ΠΑΥΛΟΣ ΣΑΡΑΚΗΣ: Έκανε εδώ. Και εξαιτίας αυτών των καταγγελιών οδηγηθήκατε σε ένα ποινικό ακροατήριο. Σωστά;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): Ναι, ναι.

ΠΑΥΛΟΣ ΣΑΡΑΚΗΣ: Μάλιστα. Τα αδικήματα, ποια ήταν, για τα οποία κατηγορηθήκατε;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): Πάρα πολλά και βασικά να σας το πω γιατί με ρωτάτε και με έχετε ρωτήσει και άλλη...

ΠΑΥΛΟΣ ΣΑΡΑΚΗΣ: Μα, είπατε ότι αθωωθήκατε, αλλά δεν μας είπατε γιατί κατηγορηθήκατε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): Διότι, για τη γραμμή Αθήνα-Πειραιά - Αθήνα - Τρεις Γέφυρες, την οποία η ΕΡΓΟΣΕ δεν προλάβαινε να τελειώσει, μας την έφερε εμάς, μετέτρεψε η κυβέρνηση σε εθνική χρηματοδότηση να το προκηρύξει ο ΟΣΕ, να προλάβουμε τους Ολυμπιακούς Αγώνες, δημοπρατήθηκε όλο μαζί: Γραμμή-ηλεκτροκίνηση-σηματοδότηση. Και ένα από τα κυριότερα, τα οποία μας κατηγορούσε είναι γιατί τα δημοπρατήσαμε όλα μαζί και δεν τα δημοπρατήσαμε ξεχωριστά.

ΠΑΥΛΟΣ ΣΑΡΑΚΗΣ: Το αδίκημα δεν μας είπατε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): Αυτό.

ΠΑΥΛΟΣ ΣΑΡΑΚΗΣ: Πώς το έλεγε;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): Το αδίκημα ήταν κακούργημα. Σας είπα Τριμελές Εφετείο ...

ΠΑΥΛΟΣ ΣΑΡΑΚΗΣ: Απιστία; Τι;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): Απιστία, ναι. Και αθωώθηκα πανηγυρικά. Αυτό εννοώ. Και όχι μόνον εγώ, όλοι οι κατηγορούμενοι.

ΠΑΥΛΟΣ ΣΑΡΑΚΗΣ: Αθωωθήκατε, πότε είπατε;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): Το '19.

ΠΑΥΛΟΣ ΣΑΡΑΚΗΣ: Μετά την τροποποίηση των κωδίκων;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): Όχι, χωρίς την τροποποίηση των κωδίκων. Δεν με έπιασε η τροποποίηση των κωδίκων.

ΠΑΥΛΟΣ ΣΑΡΑΚΗΣ: Καλά, θα το δούμε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΕΛΛΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Γιαννακέ, φαίνεται ότι έχετε αναλώσει όλη σας τη ζωή στον ΟΣΕ, εξαντλώντας την ιεραρχία, αλλά και επιστημονικά στη συνέχεια. Θέλω να ρωτήσω κάτι που ήθελα να ρωτήσω και πριν. Αν κατάλαβα καλά, θέλω να μου το επιβεβαιώσετε ή να το διαψεύσετε.

Είπατε ότι ο κ. Κατσιούλης υιός ήταν στην ΕΡΓΟΣΕ ως επιβλέπων μηχανικός και ο μπαμπάς Κατσιούλης, αφού έφυγε από την ΕΡΓΟΣΕ, ήταν στην εταιρεία Bombardier που έφτιαχνε το σιδηροδρομικό δίκτυο; Δηλαδή ο γιος επέβλεπε τον πατέρα;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): Εγώ είπα ότι ήξερα τον Ιωάννη Κατσιούλη, αν είναι ο πατέρας αυτό το όνομα, ο οποίος ήταν συνάδελφος μηχανικός, όταν ήμουν μηχανικός καριέρας, στη Διεύθυνση Ηλεκτροκίνησης, Σηματοδότησης, Τηλεπικοινωνιών και Εγκαταστάσεων. Έμεινε δεκαπέντε χρόνια, τάξη μεγέθους και έφυγε και ξέρω ότι δούλεψε σε κάποιον εργολάβο. Δεν ξέρω σε ποιον.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΕΛΛΑΣ: Εργολάβο που έφτιαχνε έργα της ΕΡΓΟΣΕ;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): Που έφτιαξε έργα του ΟΣΕ, της ΕΡΓΟΣΕ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΕΛΛΑΣ: Στη Bombardier ελέγχθη.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): Δεν ξέρω αν ήταν στην Bombardier. Δεν το ξέρω. Έχω ακούσει -αυτόν δεν το γνωρίζω γιατί δεν τον έχω γνωρίσει ποτέ- ότι ο υιός Κατσιούλης δούλεψε για ένα διάστημα –πολύ;- στην ΕΡΓΟΣΕ. Αυτό έχω ακούσει.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΕΛΛΑΣ: Άρα, λοιπόν, ο γιος επέβλεπε τον πατέρα. Η ΕΡΓΟΣΕ, ο επιβλέπων μηχανικός της ΕΡΓΟΣΕ, επέβλεπε την κατασκευαστική εταιρεία στην οποία συμμετείχε ο πατέρας, ο οποίος έφυγε από την ΕΡΓΟΣΕ για να πάει ο γιος.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): Δεν το γνωρίζω. Δεν γνωρίζω.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΕΛΛΑΣ: Εντάξει, καταλάβαμε.

ΧΡ. ΤΣΙΤΟΥΡΑΣ – 18/12/2023 – ΣΕΛ. 189-192

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Και μια τελευταία ερώτηση. Τον κ. Ιωάννη Κατσιούλη και τον κ. Χρήστο Κατσιούλη τους γνωρίζετε;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΤΣΙΤΟΥΡΑΣ (Μάρτυς): Ο Ιωάννης Κατσιούλης πρέπει να ήταν ο πατήρ, στέλεχος του ΟΣΕ στα ηλεκτρομηχανολογικά συστήματα. Μετατάχθηκε στην ΕΡΓΟΣΕ για ένα πολύ μικρό διάστημα και μετά δήλωσε παραίτηση νομίζω, πήγε στο εξωτερικό, δεν θυμάμαι, ιδιώτευσε. Σε επόμενο διάστημα νομίζω ο υιός του Χρήστος Κατσιούλης -εγώ δεν ήξερα και τη συγγένεια μεταξύ τους εκείνο το διάστημα- έκανε αίτηση και από την επιτροπή που έκανε τις προσλήψεις εκείνη την εποχή, επειδή είχε πιστεύω ένα καλό βιογραφικό, γιατί όλοι όσοι ήρθαν στην ΕΡΓΟΣΕ τότε είχαν πάρα πολύ καλά βιογραφικά και οι περισσότεροι από αυτούς είναι μέχρι σήμερα εκεί, ήταν ο υιός και λειτουργούσε για λίγα χρόνια στο τμήμα αυτό ως δευτερευών μηχανικός, διότι δεν είχε επαρκή εμπειρία εκείνη την εποχή.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Είναι μέχρι σήμερα, ξέρετε;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ήθελα να πω το εξής, το οποίο θα ισχύσει για όλους. Για την ενότητα των ερωτήσεών σας από τη στιγμή που τίθεται μια θεματική, ολοκληρώνετε με πολύ σύντομο τρόπο.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ναι. Αυτήν την ερώτηση, για τους ανθρώπους. Δεν θα κάνω άλλη ερώτηση.

Ξέρετε αν είναι μέχρι και σήμερα ο κ. Κατσιούλης στην ΕΡΓΟΣΕ;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΤΣΙΤΟΥΡΑΣ (Μάρτυς): Δεν το γνωρίζω.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Όσο ήταν, το διάστημα που ξέρετε εσείς, τουλάχιστον, που ήταν ο κ. Κατσιούλης...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Τι σχέση έχει με το δυστύχημα; Καμία.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Έχει πολύ μεγάλη σημασία. Αφήστε με, κύριε Κόκκαλη, σας παρακαλώ.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Για να τον βγάλετε αναξιόπιστο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Αφήστε τον να ολοκληρώσει και κάντε το σχόλιό σας μετά.

Κύριε Τσαβδαρίδη, συνεχίστε.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ο κ. Κατσιούλης –ξέρετε- το διάστημα που ήταν με τι ιδιότητα, δηλαδή αν έβλεπε προδιαγραφές συμβάσεων οι οποίες θα προκηρύσσονται ή αν ήλεγχε τους κατασκευαστές στο κομμάτι των κατασκευών, τους αναδόχους; Είχε τέτοιες αρμοδιότητες;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΤΣΙΤΟΥΡΑΣ (Μάρτυς): Κοιτάξτε, όλα τα στελέχη που ήταν στο Τμήμα Ηλεκτρομηχανολογικών είχαν διάφορες ειδικότητες οι οποίες εδίδονταν από τους προϊσταμένους τους. Χωρίς να γνωρίζω επακριβώς, σίγουρα θα είχε και τέτοιες αρμοδιότητες.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Σίγουρα θα έχει και τέτοιες αρμοδιότητες. Και όταν είχε σίγουρα αυτές τις αρμοδιότητες –και είναι η τελευταία ερώτηση- ο μπαμπάς Κατσιούλης ξέρετε αν ήταν, αν εργάζονταν για την Bombardier το ίδιο χρονικό διάστημα; Όταν δηλαδή ήλεγχε ο γιος τις συμβάσεις που εκτελούσε η Bombardier αν ο Γιάννης Κατσιούλης ήταν αντιπρόσωπος της Bombardier στην Ελλάδα και ενδιαφέρονταν για τα συμφέροντα αυτής της εταιρείας; Το έχετε ακούσει αυτό; Γιατί...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΤΣΙΤΟΥΡΑΣ (Μάρτυς): Όχι. Το άκουσα πρόσφατα, το τελευταίο διάστημα που τα ονόματα αυτά βγήκαν στην επιφάνεια. Δεν το γνώριζα, αλλά αυτά που μπορώ να γνωρίζω είναι ότι επικεφαλής της Bombardier δεν μπορεί να υπήρξε. Στέλεχος της Bombardier μπορεί να υπήρξε. Βέβαια, εάν αυτό υπήρχε, ο πατέρας να δουλεύει σε μια εταιρεία και ο γιος να είναι στέλεχος που επέβλεπε αυτή η εταιρεία, είναι καθαρό conflict of interest και δεν θα έπρεπε να είχε γίνει ποτέ.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ευχαριστώ πάρα πολύ.

ΧΡ. ΒΕΡΕΛΗΣ – 19/12/2023 – ΣΕΛ. 15-17

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Χθες ο κ. Γιαννακός μας ανέφερε ότι είχε ασκηθεί σε βάρος του μια μήνυση από τον κ. Παναγιώτου, έναν εκ των βασικών μαρτύρων της

δικογραφίας για τη Σύμβαση 717, που έχει σχηματιστεί από το ελληνικό παράρτημα της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας. Θα ήθελα να μας πείτε αν γνωρίζετε κάτι γι' αυτή την υπόθεση και αν γνωρίζετε και τον κ. Παναγιώτου.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, τι σχέση έχει ο κ. Παναγιώτου με το δυστύχημα;

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Θα μου επιτρέψει ο κ. Κόκκαλης να κάνω την ερώτηση που θέλω;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κύριε Κόκκαλη, μην διακόπτετε.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Κύριε Κόκκαλη, σας παρακαλώ πολύ.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κύριε Κόκκαλη, θα μιλήσει ο κ. Τσαβδαρίδης και μετά θα ρωτήσετε ό,τι θέλετε.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Γιατί ενοχλείστε; Τι είστε; Υπερασπιστής του κ. Παναγιώτου είστε; Και χθες είδα μια ενόχληση...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Συγγνώμη για τη διακοπή, αλλά...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Αν έχετε αναλάβει υπερασπιστής του κ. Παναγιώτου να μας το πείτε.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Όχι, δεν είμαστε με κανέναν κ. Παναγιώτου.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Παρακαλώ πολύ, όχι διάλογος.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Είδατε και χθες ότι προέκυψε και το εξήγησα και από χθες.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Όχι διάλογο, κύριε Τσαβδαρίδη. Συνεχίστε.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Αν δεν θέλετε να το καταλάβετε, έξυπνος άνθρωπος είστε. Δεν θέλετε να το καταλάβετε. Δεν μπορεί να στηρίζεται μια δικογραφία σε δύο, τρεις μάρτυρες.

Κύριε Βερελή, θέλετε να μας απαντήσετε;

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Μάρτυς): Να πω κατ' αρχήν άλλη μια φορά, γιατί θέλω να γίνω πλήρως κατανοητός, ότι κατ' εμέ η σύμβαση του 2014, η 717 κακώς έγινε, πολύ κακώς έγινε, πάρα πολύ κακώς έγινε, διότι έπρεπε να γίνει προσπάθεια όλα αυτά τα χρόνια που διέρρευσαν, να συντηρηθούν και να αναβαθμιστούν με πολύ λιγότερα. Έπρεπε να αναβαθμιστούν τα συστήματα που είχαν εγκατασταθεί, να μην απαξιωθούν και πεταχτούν στο τέλος. Αυτό είναι το βασικό για μένα. Το ότι έγινε μετά μία σύμβαση, κάπως έπρεπε να λειτουργήσει ένας σιδηρόδρομος που δεν είχε τέτοιου είδους συστήματα υποστήριξης.

Σε ό,τι αφορά τώρα τον συγκεκριμένο άνθρωπο που μου λέτε, εγώ γνώρισα την ύπαρξή του με την περίοδο της εξεταστικής της Siemens όπου και τότε ήταν πολυγραφότατος. Κλήθηκε από την επιτροπή τότε, χαρακτηρίστηκε αναξιόπιστος από την επιτροπή τότε και μετά, από ό,τι μου είχε πει ο κ. Γιαννακός και άλλοι άνθρωποι, οδηγήθηκαν στο δικαστήριο με δικές του ενέργειες και αθωώθηκαν παμπηφεί. Τώρα

πώς μια τέτοια ιστορία εμφανίζεται πάλι κ.λπ., είναι κάτι το οποίο δεν θα πω εδώ στην Επιτροπή. Οι σκέψεις είναι ελεύθερες.

ΧΡ. ΒΕΡΕΛΗΣ – 19/12/2023 – ΣΕΛ. 21-22

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε τον κ. Τσαβδαρίδη.

Θα ήθελα μια-δύο διευκρινίσεις, κύριε Βερελή, πριν δώσω τον λόγο στον κ. Κόκκαλη, αναφορικά με τον κ. Παναγιώτου. Ποιος έτρεχε εισαγγελικά την υπόθεση της τότε περιόδου με τη SIEMENS; Θυμόσαστε;

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Μάρτυς): Η κ. Πόπη Παπανδρέου ήταν από τους βασικούς και θυμήθηκα το όνομα της πάλι τώρα...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το «Παπανδρέου» είναι και λίγο χαρακτηριστικό.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Μάρτυς): Το ξέρω.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Η οποία «τρέχει» και την υπόθεση της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας, όπου καταθέτει πάλι ο κ. Παναγιώτου.

Έχετε εικόνα περί των κατηγοριών και των κινήσεων σε ό,τι αφορά την Ευρωπαϊκή Εισαγγελέα; Ποια είναι η εικόνα που έχετε; Τι γνώμη έχετε διαμορφώσει;

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Μάρτυς): Ειδικά για το πρόσωπο της κ. Παπανδρέου;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Όχι. Εγώ μιλώ για το κατηγορητήριο και για όλες τις διαδικασίες και τον ρόλο του κ. Παναγιώτου. Είναι τυχαία η σύνδεση και στις δύο υποθέσεις των δύο προσώπων, πιστεύετε;

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Μάρτυς): Για παράδειγμα, ένα πράγμα μου έκανε εμένα εντύπωση, ότι εμφανίστηκε αυθορμήτως απ' ό,τι διάβασα ο κ. Παναγιώτου. Δεν το καταλαβαίνω πολύ καλά αυτό. Δηλαδή, βγαίνω από δω και πηγαίνω και βαράω την πόρτα του εισαγγελέα και λέω «Έχω εγώ να πω αυτά»;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Δηλαδή, συνδέονται από το παρελθόν πιστεύετε λόγω και της προηγούμενης υπόθεσης;

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Μάρτυς): Δεν μπορώ να πιστέψω τίποτα. [...]

Ν. ΚΟΥΡΕΝΤΑΣ – 20/12/2023 – ΣΕΛ. 16-18

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Κάποιον κ. Κατσιούλη, Ιωάννη και Χρήστο, ξέρετε;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΡΕΝΤΑΣ (Μάρτυς): Βεβαίως, τους γνωρίζω.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Τι ήτανε τότε αυτοί; Εννοώ σε θέσεις στον ΟΣΕ, δεν με ενδιαφέρει κάτι άλλο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΡΕΝΤΑΣ (Μάρτυς): Ο κ. Γιάννης Κατσιούλης ήταν... Ήμασταν συνάδελφοι στον ΟΣΕ και βρεθήκαμε μετά και συνάδελφοι στην ΕΡΓΟΣΕ. Δηλαδή και οι δύο ήμασταν υπάλληλοι και στον ΟΣΕ και στην ΕΡΓΟΣΕ.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Μέχρι πότε ήταν υπάλληλος αυτός;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΡΕΝΤΑΣ (Μάρτυς): Ήμασταν μαζί μέχρι το 2007, μου φαίνεται, ή το 2008.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Μετά πήγε σε ιδιωτική εταιρεία;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΡΕΝΤΑΣ (Μάρτυς): Δεν ξέρω.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Όταν έφυγε, δεν ξέρετε;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΡΕΝΤΑΣ (Μάρτυς): Δεν ξέρω πού πήγε.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Μάλιστα.

Ο Χρήστος Κατσιούλης;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΡΕΝΤΑΣ (Μάρτυς): Ο Χρήστος Κατσιούλης, αν θυμάμαι καλά, ήταν γιος του Γιάννη του Κατσιούλη και είχε προσληφθεί κατευθείαν στην ΕΡΓΟΣΕ και έμεινε στην ΕΡΓΟΣΕ. Εγώ έφυγα το 2008. Ο Χρήστος ο Κατσιούλης έμεινε και δούλεψε ακόμα, αλλά δεν ξέρω αν δουλεύει ακόμη κι αν έχει φύγει.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Μάλιστα.

Εδώ υπήρξαν μάρτυρες που είπαν ότι φεύγοντας ο κ. Ιωάννης Κατσιούλης πήγε σε ιδιωτική εταιρεία για να δουλέψει και συγκεκριμένα στη Bombardier, η οποία ήταν ανάδοχος σε κάποια έργα της ΕΡΓΟΣΕ και από την άλλη μεριά, την ίδια περίοδο, ο υιός Κατσιούλης δούλεψε για λογαριασμό της ΕΡΓΟΣΕ και ήλεγχε ως ελεγκτής τα έργα που παρέδιδε η Bombardier. Αυτό το ξέρετε;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΡΕΝΤΑΣ (Μάρτυς): Δεν το ξέρω, όχι.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Δεν το ξέρετε αυτό καθόλου; Δεν το ακούσατε;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΡΕΝΤΑΣ (Μάρτυς): Αυτό που μου λέτε, δεν το έχω ακούσει και δεν το ξέρω καθόλου.

Δ. ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ – 7/2/2024 – ΣΕΛ. 211-212

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Δεν έχετε αρμοδιότητα εσείς ως Διευθυντής Έργων της ΕΡΓΟΣΕ να αποκαταστήσετε το πρόβλημα σ' αυτό το κομμάτι που δεν λειτουργεί και σήμερα;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Είναι αρμοδιότητα της ΕΡΓΟΣΕ μάλιστα σε εκείνο το κομμάτι στο Δομοκό...

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Γιατί δεν το φτιάχνετε τότε;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Σας είπα ότι είναι αρμοδιότητα της Επιτροπής Διαπίστωσης Βλαβών.

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Στην Επιτροπή Διαπίστωσης Βλαβών είναι ο κ. Κατσιούλης μέσα;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Είναι και ο κ. Κατσιούλης μέσα.

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Μάλιστα. Στις 16/1/24 σας έχει ενημερώσει; Θέλετε να σας διαβάσω τι σας έχει πει;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Τα γνωρίζω, κύριε Βουλευτά, αυτά. Τα γνωρίζω. Του έχω απαντήσει και εγώ. Είναι αρμοδιότητα της Επιτροπής Διαπίστωσης Βλαβών. Το λέει ξεκάθαρα, άρθρο 58, ν. 3669/2008.

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Διαπιστώθηκε η βλάβη. Το ποιος θα το φτιάξει μετά;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Αυτό θα το κρίνει η Επιτροπή.

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Πότε;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Να συνταχθεί και να εγκριθεί το πρωτόκολλο.

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Έξι μήνες πάνε και έρχονται τα τρένα. Πότε; Διαπιστώθηκε. Πήγε η Επιτροπή. Από εκεί και πέρα ποιος θα το φτιάξει; Λειτουργεί ο σιδηρόδρομος εκεί. Θα έχουμε πάλι το ίδιο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Όταν εγκριθεί το πρωτόκολλο διαπίστωσης βλαβών.

Δ. ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ – 7/2/2024 – ΣΕΛ. 227-230

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Θέλω να ρωτήσω κάτι για τον κ. Κατσιούλη, επειδή αναφέρθηκε πριν από προηγούμενο συνάδελφο. Έχω εδώ πέρα μία ιστοσελίδα στο διαδίκτυο «Reporters United». Έτσι λέγεται. Λέει μέσα ότι στις 31 Ιανουαρίου -όχι 16, είχε πει ο συνάδελφος για 16- του 2024 σας έστειλε νέα επιστολή όπου έλεγε μέσα για το Λιανοκλάδι – Δομοκός. Και λέει επί λέξει. Επί λέξη θα το πω: «Πέντε μήνες μετά τον Daniel προσπαθώ να σας αφυπνίσω, ώστε να επαναλειτουργήσει η τηλεδιοίκηση το συντομότερο και να αποφύγουμε δυσάρεστα συμβάντα».

Είπατε πριν ότι περιμένετε να συσταθεί μια επιτροπή. Σωστά;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Έχει συσταθεί η επιτροπή. Περιμένω να κλείσει το έργο της επιτροπής με τη σύνταξη του Πρωτοκόλλου Διαπίστωσης Βλαβών και την έγκρισή του από την προϊστάμενη αρχή, όπως ορίζει η νομοθεσία. Άρθρο 58, ν. 3669.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Πόσο θα πάρει αυτό; Αν συμβεί το δυσάρεστο συμβάν, αν «χτύπα ξύλο» συμβεί κάτι στο ενδιαμέσο, τι θα πούμε στους συγγενείς;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Να ρωτήσετε τον κ. Κατσιούλη, κύριε Δημητριάδη.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Θα τον ρωτήσουμε. Γι' αυτό ζητάμε συνεχώς να έρθει στην επιτροπή. Γιατί είναι σοβαρός ο μάρτυρας. Το ζητάμε συνεχώς. Είναι σοβαρός ο μάρτυρας. Γιατί εδώ πέρα, αν συμβεί κάτι σοβαρό, «χτύπα ξύλο», ο μη γένοιτο, τι θα πούμε; Ότι περιμέναμε να συσταθεί μια επιτροπή για να κάνει ένα πρωτόκολλο; Είναι σοβαρό αυτό που ρωτάω.

Και κάτι τελευταίο. Λέει επίσης στην επιστολή κάτι σοβαρό. Σας λέει εσάς: «Αδυνατείτε μάλλον να αντιληφθείτε τη χρησιμότητα των συστημάτων ασφάλειας, όπως αυτά της σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης στο σιδηροδρομικό δίκτυο». Αυτό είναι πολύ σοβαρό που λέει ο κ. Κατσιούλης. Τι έχετε να απαντήσετε; Δεν τα λέει στα αστεία.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Δεν έχω να απαντήσω τίποτα. Έχω ενημερώσει τη διοίκηση. Η διοίκηση ξέρει. Γίνονται κατάλληλες επαφές.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Όταν λέτε «διοίκηση», εννοείτε Υπουργείο, ΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ; Τι ενημερώσατε;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Η διοίκησή μου είναι η διοίκηση της ΕΡΓΟΣΕ.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Η ΕΡΓΟΣΕ ενημερώνει τον ΟΣΕ γι' αυτό το θέμα;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Ναι. Βέβαια.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Το Υπουργείο ενημερώνεται; Είναι ενήμερο;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Για το Υπουργείο δεν ξέρω. Αλλά, ξέρω ότι είναι ενημερωμένος και ο ΟΣΕ.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Ωραία. Μάλλον, όχι ωραία. Μάλλον, άσχημα είναι τα πράγματα.

Όταν συνέβη το δυστύχημα στα Τέμπη, ήσασταν Διευθυντής Τεχνικών Έργων ακόμα εκείνη την περίοδο;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Είμαι.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Ήσασταν τότε.

Ο κ. Κατσιούλης είχε παραιτηθεί και είχε καταγγείλει κάποια πράγματα. Είχε καταγγείλει κάποιες καθυστερήσεις. Εσείς τα ξέρετε αυτά; Τα γνωρίζατε;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Τα γνωρίζω, κύριε Δημητριάδη.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Τι κάνατε, όμως, εσείς; Τα καταγγείλατε; Τα είπατε κάπου;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Νομίζω ότι ενημέρωσα προηγουμένως την κυρία Αποστολάκη.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Τα ήξερε ο κ. Καραμανλής; Ο ΟΣΕ; Ποιοι τα γνώριζαν αυτά εδώ; Πού διαβιβάστηκαν όλα αυτά εδώ, κύριε μάρτυς; Πού διαβιβάστηκαν; Σε ποιους;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Νομίζω ότι έχει γίνει η απαραίτητη ενημέρωση από εμένα προς τη διοίκηση και –φαντάζομαι- από τη διοίκηση προς το Υπουργείο.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Άρα, φαντάξετε ότι ενημερώθηκε το Υπουργείο.

Θα ρωτήσω κάτι. Ο κ. Κατσιούλης παραιτήθηκε. Εσείς όταν έγινε το δυστύχημα -είναι η χειρότερη σιδηροδρομική τραγωδία στη ιστορία της Ελλάδας- το ενδεχόμενο παραίτησης το σκεφτήκατε για εσάς προσωπικά; Το σκεφτήκατε να παραιτηθείτε για λόγους ηθικής τάξεως; Να πείτε ότι συνέβη κάτι τρομερό, να παραιτηθώ.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Κύριε Δημητριάδη, θα το πω και το πιστεύω. Δεν υπάρχει συνάφεια των έργων με το τρομερό δυστύχημα των Τεμπών.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Δηλαδή, η τηλεδιοίκηση και το ETCS δεν είχαν συνάφεια με το δυστύχημα, με αυτό που συνέβη;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Δεν υπάρχει συνάφεια των έργων με το τρομερό δυστύχημα των Τεμπών.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Αυτό πώς το λέτε ακριβώς;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Όπως το ακούτε.

Δεν υπάρχει συνάφεια. Ένα έργο γινόταν, το οποίο τελείωσε, ολοκληρώθηκε.

Δ. ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ – 7/2/2024 – ΣΕΛ. 294-298

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε μάρτυρα, την εταιρεία BOMBARDIER τη γνωρίζετε;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Ναι, ακουστά την έχω. Ήταν η εταιρεία που εκτέλεσε για λογαριασμό του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ κάποιες από τις συμβάσεις σηματοδοτήσεων.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Μάλιστα. Τους κ.κ. Κατσιούλη και Παναγιώτου τους ξέρετε;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Τον κ. Κατσιούλη τον ξέρω. Τον κ. Παναγιώτου μόνο τηλεφωνικώς. Έχω μιλήσει μαζί του μόνο μια φορά.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Γνωρίζετε αν οι δύο, ο κ. Κατσιούλης και ο κ. Παναγιώτου, οι ίδιοι ή ευρύτερα μέλη της οικογένειάς τους, είχαν σχέση ή έχουν σχέση με την BOMBARDIER;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Ναι, έχει ακουστεί στο παρελθόν ότι και ο πατέρας του κ. Κατσιούλη και ο ίδιος ο Κατσιούλης δούλευαν για τη BOMBARDIER.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Δούλευαν αφού έφυγαν από τον οργανισμό; Τι σημαίνει αυτό; Πως δούλευαν δηλαδή;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Νομίζω ναι, ότι αφού έφυγαν για ένα διάστημα... Ο πατέρας Κατσιούλης νομίζω ναι, δούλεψε όταν έφυγε από τον οργανισμό στη BOMBARDIER.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Ο γιος;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Ο γιος δούλεψε στη BOMBARDIER πριν έρθει στην ΕΡΓΟΣΕ, αν θυμάμαι καλά.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Ωραία, άρα δηλαδή ο μπαμπάς δούλεψε και μετά πήγε στην BOMBARDIER και ο γιος δούλεψε στη BOMBARDIER και μετά ήρθε.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Μάλιστα.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Ενδιαφέρον αυτό το οποίο μας λέτε.

Να σας ρωτήσω κάτι ακόμα. Τώρα βέβαια θα μου πείτε ότι είναι για την 717. Θεωρείτε ότι οι δύο έπαιξαν ρόλο στην καθυστέρηση της 717, ο κ. Κατσιούλης και ο κ. Παναγιώτου;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Θα αποδειχθεί ότι ο κ. Κατσιούλης έπαιξε σημαντικό ρόλο στην καθυστέρηση της 717 με τα έγγραφα και τις αναφορές περί ασφάλειας.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Άρα, ο κ. Κατσιούλης έχει παίξει σημαντικό ρόλο στο να καθυστερήσει η υλοποίηση της 717.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Σημαντικό ρόλο.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Μάλιστα. Και κάτι τελευταίο να σας ρωτήσω: Από αυτά που είπε ο κ. Φλώρος και από την απάντησή σας, ο κ. Κατσιούλης σάς υποδεικνύει κάτι και εσείς λέτε να το στείλει, ως Πρόεδρος της Επιτροπής; Δηλαδή, σε εσάς το έστειλε προσωπικά, όχι, ως Πρόεδρος;

Και γιατί η Επιτροπή, κύριε μάρτυρα, καθυστερεί να ολοκληρώσει τις εργασίες της σε ό,τι αφορά το ζήτημα του «Daniel»;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Θα σας εξηγήσω, κύριε Βουλευτά. Κατ' αρχάς, αυτό που έκανε ο κ. Κατσιούλης δεν είναι συναδελφικό. Θα έπρεπε να έρθει στο γραφείο μου και να κάτσουμε να συζητήσουμε όλα αυτά που περιγράφει εκεί, παρόλο που είναι θέμα του πρωτοκόλλου.

Η καταγραφή και η σύνταξη αυτού του Πρωτοκόλλου Διαπίστωσης Βλαβών έχει καθυστερήσει, αφ' ενός μεν γιατί στον Δομοκό μετά την επέλευση του «Daniel» συνέβη μεγάλη καταστροφή.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Σίγουρα.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Πολύ μεγάλη καταστροφή. Έπρεπε να καταγραφούν τα πάντα με τη βοήθεια της αναδόχου κοινοπραξίας, για να μπορέσει να συνταχθεί το Πρωτόκολλο. Όλα αυτά έχουν έλθει σε γνώση όλου του κλιμακίου επίβλεψης που συμμετέχει στη Σύμβαση. Είναι και σαν μέλη της Επιτροπής και περιμένω από στιγμή σε στιγμή το Πρωτόκολλο για να το προωθήσουμε στην προϋσταμένη αρχή προς έγκριση, για να δοθεί η εντολή αποκατάστασης όλων των βεβλαμμένων.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Μάλιστα.

Δ. ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ – 7/2/2024 – ΣΕΛ. 303-306

ΘΕΟΦΑΝΗΣ (ΦΑΝΗΣ) ΠΑΠΑΣ: Κυρία Πρόεδρε, δεν θα τα χρειαστώ. Απλώς, ακούγοντας προηγουμένως τη σχέση του κ. Κατσιούλη -ήταν, έφυγε ο γιος, ο πατέρας- αν θυμάμαι καλά μέσα από άλλες μαρτυρίες άλλων, ο κ. Κατσιούλης δεν ήταν Πρόεδρος της Επιτροπής Παραλαβής;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Του ATCS του 10005. Μάλιστα, ήταν ένα διάστημα και παραιτήθηκε.

ΘΕΟΦΑΝΗΣ (ΦΑΝΗΣ) ΠΑΠΑΣ: Όπου μια από τις αναδόχους εταιρείες δεν ήταν και η BOMBARDIER;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Ο κ. Κατσιούλης ξεκίνησε ως βοηθός επιβλέποντος στη Σύμβαση 717 το 2014 και αντικαταστάθηκε, νομίζω, το 2016. Ήταν και στη Σύμβαση 717.

ΘΕΟΦΑΝΗΣ (ΦΑΝΗΣ) ΠΑΠΑΣ: Αυτό, κυρία Πρόεδρε.

Ευχαριστώ πολύ.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ: Κυρία Πρόεδρε, μια διευκρίνιση, μια ερώτηση πολύ σύντομη.

Κύριε μάρτυς, είπατε ότι ο κ. Κατσιούλης είναι βασικός υπεύθυνος για την καθυστέρηση της 717. Μπορείτε να μας πείτε δυο κουβέντες ακόμα παραπάνω; Δηλαδή, σε τι συνίσταται η υπευθυνότητά του και που υπονόμεισε -προφανώς, λέτε;- με τις καθυστερήσεις, για να μη γίνει αυτό το σημαντικό έργο για την ασφάλεια;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Κοιτάξτε, θα σας πω δυο λόγια, αν και είχαν λυθεί...

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, αν μπορώ, να συμπληρώσω την ερώτηση του καλού συναδέλφου.

Και εάν η συμβολή του σε αυτήν την πολύ σημαντική καθυστέρηση έχει να κάνει με αυτά τα «μπες-βγες» και τη σχέση τους με την BOMBARDIER, μπαμπάς και γιος. Αν έχει, κατά την εκτίμησή σας. Μπορεί να μην έχει, αλλά μπορεί να έχει κιόλας.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ: Συμφωνώ, κύριε μάρτυς και με το σκέλος του κυρίου συναδέλφου. Νομίζω ότι θα είναι ολοκληρωμένη η απάντηση...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Δεν θέλω να επεκταθώ περισσότερο. Απλά θα σας πω δυο-τρεις κουβέντες. Όταν είχαν λυθεί όλες οι διαχειριστικές ενέργειες από μεριάς Διοίκησης για την υπογραφή της συμπληρωματικής σύμβασης, η οποία τελικά επετεύχθη τον Μάιο του 2021, πριν ο κ. Κατσιούλης είχε θέσει αρκετά ζητήματα ασφαλείας, στα οποία –μεταξύ μας- δεν είχε κάποιον λόγο, δηλαδή δεν συμμετείχε στη Σύμβαση 717. Η Σύμβαση 717 ήταν στελεχωμένη με εξειδικευμένο προσωπικό. Και θα το πω. Από την αρχή είχαμε ένα από τα καλύτερα προσωπικά σε τέτοια έργα που εκτελούμε.

Άρχισε να δημιουργεί θέματα. Όλοι είδατε το έγγραφο που αιτήθηκα από τον Διευθύνοντα Σύμβουλο της εταιρείας, ο οποίος από τη μεριά του έστειλε αίτημα στο ΤΕΕ για τον ορισμό πραγματογνώμονα. Ο πραγματογνώμονας αυτός πραγματικά ορίσθη. Στάλθηκαν υπ' όψιν του όλα τα αναφερόμενα στα έγγραφα του κ. Κατσιούλη και έπρεπε να βγουν κάποια πορίσματα.

Όλη αυτή η διαδικασία, μέχρι και τη σύνταξη και την αποστολή των πορισμάτων στην εταιρεία για να δούμε τελικά τι γίνεται και τι φταίει, διήρκεσε γύρω στους οκτώ μήνες. Γι' αυτό λέω ότι αν είχε υπογραφεί νωρίτερα...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ: Μιλάμε για τον γιο Κατσιούλη ή τον πατέρα Κατσιούλη;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Για τον γιο Κατσιούλη μιλάμε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ: Για τον γιο Κατσιούλη.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Για τον γιο. Μιλάμε για τον κ. Χρήστο Κατσιούλη.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ: Απλώς θέλω να καταγραφεί. Γι' αυτό σας ρωτάω.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Το 2016 γιατί αντικαταστάθηκε; Γνωρίζετε;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Όχι, δεν το γνωρίζω. Δεν το γνωρίζω.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Μάλιστα.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Ε, ποιος αποφάσισε να αλλάξει αυτές τις συσκευές που ο κ. Κατσιούλης επιβεβαιώνει –και είμαι σίγουρη- ότι λειτουργούσαν μια χαρά;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Έγινε μέσω Τεχνικού Συμβουλίου, γνωμοδότηση, έγινε με απόφαση της προϊσταμένης Αρχής...

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Ωραία. Αλήθεια, αυτά αν μπορούμε να τα έχουμε εδώ στην Επιτροπή, θα βοηθούσαν.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Θα επιφυλαχτώ να τα φέρω. Σήμερα δεν τα έχω μαζί μου βέβαια.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Όχι, δεν λέω μαζί σας. Διότι πραγματικά το να καθυστερήσει το έργο, η εξέλιξη της σύμβασης, άλλα δύο χρόνια τελικά αποδείχτηκε και πολύ μοιραίο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Όχι, δεν ήταν δύο χρόνια.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Από τον Οκτώβριο του 2019 έως τον Μάιο του 2021 που υπογράφηκε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Ναι, τον Οκτώβριο του 2029 όμως...

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Τώρα δεν ξέρω αυτό αν έφταιγε για όλο αυτό ή ήταν αδράνεια. Πάντως, είναι περίπου δύο χρόνια.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Όχι, όχι, υπάρχει και ένα μείζον ζήτημα εκεί γιατί το συνδέετε με τον Οκτώβριο του 2019. Καλά κάνετε εσείς, αλλά η προθεσμία υλοποίησης της κυρίας συμβάσεως με την παράταση που είχε δοθεί έληγε 26 Νοεμβρίου του 2019. Δεν θα μπορούσε επ' ουδενί να υπογραφεί συμπληρωματική σύμβαση, εάν δεν υπήρχε χρόνος για την κυρία σύμβαση, γιατί όπως πολύ καλά γνωρίζετε αφού έχετε διαχειριστεί έργα, στο άρθρο εκεί για την προσωρινή παραλαβή, στο άρθρο 73 του ν.3669, λέει ρητώς ότι οι εργασίες της συμπληρωματικής σύμβασης παραλαμβάνονται ταυτόχρονα με αυτές της κυρίας συμβάσεως. Κατά συνέπεια, αν δεν έχω χρόνο στην κυρία σύμβαση, δεν μπορώ να υπογράψω τις παρατάσεις...

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Η κύρια σύμβαση έπαιρνε διακόσιες παρατάσεις, κύριε Λασπονίκο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Όχι, όχι. Μα, δεν είχα όμως...

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Μα, δεν είχε θέμα.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Είχε λήξει.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Ε, ας έπαιρνε άλλη μία. Εδώ έχει πάρει έντεκα, λέει.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Έπρεπε, λοιπόν, να δω πώς θα το διαχειριστώ αυτό. Αν δεν δίδονταν η παράταση μέσω της ενστάσεως που έκανε αποδεκτή ο Υπουργός, δεν θα μπορούσε να υπογραφεί η συμπληρωματική σύμβαση.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Ναι, αλλά εδώ έγινε και η παράταση και οι ζημιές και η συμπληρωματική σύμβαση τον Μάιο του 2012. Έγιναν όλα.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Και μετά, να σας θέσω υπ' όψιν το εξής: Εξ όσων έλαβα εκ των υστέρων και εγώ γνώση –δεν το ήξερα εκείνη τη στιγμή- τον

Μάιο ή Ιούνιο του 2020, εν όψει αυτών των αλλαγών, όπως τις είπατε, των τροποποιήσεων, ο συγκεκριμένος υπάλληλος είχε αποστείλει ένα έγγραφο που ανέφερε ζητήματα ασφαλείας και επικινδυνότητας στη διασύνδεση των συστημάτων σηματοδότησης τηλεδιοίκησης με το ETCS on line που ήταν αυτός Πρόεδρος της Επιτροπής Ποσοτικής-Ποιοτικής Παραλαβής. Αυτές, λοιπόν, οι επιφυλάξεις του, αφού έθετε θέματα ασφαλείας, έπρεπε να διερευνηθούν. Και θυμάμαι πολύ καλά τότε ότι απεστάλη έγγραφο αίτημα από τον τότε Διευθύνοντα Σύμβουλο προς το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος, προκειμένου να οριστεί εμπειρογνώμων...

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Να το και το ΤΕΕ! Μα, είναι δυνατόν να ορίζει εμπειρογνώμονα το ΤΕΕ...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Από πού θα μπορούσαν...

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: ...όταν υπάρχουν τα «notified bodies»; Είναι απαράδεκτο αυτό που έχουμε κάθε φορά με το ΤΕΕ. Το Τεχνικό Επιμελητήριο δεν έχει τέτοια αρμοδιότητα. Αυτά θέλουν πιστοποιημένους φορείς, όπως είναι τα «notified bodies».

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Το «notified body» τι να κάνει;

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Δεν μπορεί να πιστοποιήσει το ΤΕΕ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Ναι, αλλά προσέξτε. Ο «notified body» πιστοποιεί μετά την εκτέλεση των εργασιών. Δηλαδή, τι θα έπρεπε να κάνουμε, να εκτελεστούν οι εργασίες και μετά να έρθει ο «notified body» και να πει «Όχι, κύριε, δεν είναι ασφαλής»; Μα, γι' αυτό και προσέφυγε στο ΤΕΕ.

ΧΡ. ΒΙΝΗΣ – 8/2/2024 – ΣΕΛ. 283-289

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Κύριε Βίνη, πείτε μου, σας παρακαλώ πολύ, με τον τρόπο που μας το εξηγήσατε και γνωρίζοντας και έχοντας πολύ μεγάλη εμπειρία από τον ελληνικό τρόπο λειτουργίας των δημοσίων Υπηρεσιών. Αντιλαμβάνομαι ότι για ένα καυτό ζήτημα προσπαθήσατε –και εγώ δίκαιος είμαι, δεν θέλω ούτε να σας χαϊδέψω τα αυτιά ούτε να πω κάτι, αλλά έτσι όπως μας παρουσιάσατε, δεν έχω λόγο να αμφισβητώ αυτό που λέτε- και γενικώς έτρεξε μια διαδικασία η οποία θα μπορούσε να διαρκέσει και με βάση το παρελθόν και σε αντίστοιχες διαδικασίες από αυτά που ακούσαμε ότι έτρεξαν πάρα πολύ αργά κάποια πράγματα, εσείς προσπαθήσατε να το πάτε γρήγορα.

Πείτε μου, όμως. Είπατε κάτι τώρα εδώ, αναφέρατε λίγο τον κ. Κατσιούλη και κάποιες καταγγελίες, για να καταλάβω λίγο τι ακριβώς...

Οι καθυστερήσεις αυτές που είπατε, γιατί και κάποιες καθυστερήσεις που αναφέρατε, κυρίως οι μεγαλύτερες καθυστερήσεις, ήταν λόγω καταγγελιών τις οποίες είπατε ότι σας έκανε ο κ. Κατσιούλης ότι υπήρχαν...

Τι κατήγγειλε ο κ. Κατσιούλης ότι υπήρχε; Υπήρχαν ζητήματα ασφαλείας; Σας κατήγγειλε ότι αν λειτουργήσουν αυτά τα συστήματα με τον τρόπο που θέλετε μπορεί να προκληθούν και μετωπικές συγκρούσεις τρένων; Τι ήταν αυτό που...

Πείτε μας λίγο για τις καταγγελίες του κ. Κατσιούλη. Τι ήταν αυτές;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς): Ακριβώς ένα μήνα πριν την έγκριση από το Ελεγκτικό Συνέδριο τον έκτο μήνα του 2020, δηλαδή τον πέμπτο μήνα το 2020, είπα και πριν ότι ήρθε εις γνώση μου μια αλληλογραφία μεταξύ των υπηρεσιακών που είχε

εκκινήσει από τον κ. Κατσιούλη. Όλη αυτή η διαχείριση αυτό δεν το βάλαμε στο συρτάρι, διότι έθετε, όπως και εσείς αναφέρατε αλλά και εγώ καλοπροαίρετα αντιμετωπίζοντας αυτό το οποίο ήρθε εις γνώση μου, μία εξαντλητική διαχείριση να δούμε τι πραγματικά συμβαίνει.

Απευθυνθήκαμε στο Τεχνικό Επιμελητήριο. Όλη αυτή η διαδικασία –τονίζω και πάλι- κράτησε σχεδόν έναν χρόνο. Ξέρετε τι έγραψε το πόρισμα του πραγματογνώμονα; Θα ήθελα να διαβάσω το εξής. Είναι τέσσερα τα πορίσματα συνολικά, αλλά αυτό το οποίο ουσιαστικά μας επέτρεπε από εκεί και έπειτα την υπογραφή της συμπληρωματικής. Πώς καταλήγει; Πρώτον, είναι σύμφωνη με τον Γενικό Κανονισμό Κινήσεων, δεύτερον τις τεχνικές προδιαγραφές της Σύμβασης 717 και, τρίτον, αποτελεί τη βέλτιστη υλοποίηση από πλευράς τεχνικής ασφάλειας.

Όλα αυτά με απώλεια ενός έτους, πολλές συναντήσεις με τους εμπλεκόμενους, με τις εμπλεκόμενες κοινοπραξίες, τους υπηρεσιακούς και τα πορίσματα του εμπειρογνώμονα τα οποία θα καταθέσω στα Πρακτικά σας.

Έρχεται βέβαια το 2022, αν δεν κάνω λάθος, η επιστολή παραίτησής του που έχει έρθει εις γνώση μου...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Μια στιγμή, μια στιγμή. Βάλτε μία άνω τελεία, πριν πάτε στο 2022, να μας πείτε.

Δηλαδή, έχουμε τον κ. Κατσιούλη το 2020 να κάνει καταγγελίες σε εσάς ότι η εγκατάσταση των συγκεκριμένων συστημάτων με τον τρόπο που προσπαθείτε να τις υλοποιήσετε θα δημιουργήσει μέγιστο πρόβλημα ασφάλειας στον σιδηρόδρομο και μπορεί να υπάρξουν και μετωπικές συγκρούσεις. Σωστά ή λάθος κάνω τώρα;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς): Να διευκρινίσω. Όταν ολοκληρωθούν οι συμβάσεις...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Όταν ολοκληρωθούν.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς): ...και στον τρόπο που αυτές θα διαλειτουργούν μεταξύ τους, θα επικοινωνούν μεταξύ τους. Ως προς διευκρίνιση αυτό.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ωραία.

Σας λέει, λοιπόν, όλα αυτά, κινδυνολογεί, υπάρχει καθυστέρηση στην εκτέλεση της σύμβασης εξαιτίας αυτής της κινδυνολογίας η οποία θέλετε να δείτε αν είναι σωστή, αν είναι βάσιμη ή δεν είναι βάσιμη. Σωστά μέχρι εδώ; Καταλαβαίνω καλά;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς): Σωστά.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Αναθέτετε αυτό το πράγμα να διερευνηθούν οι καταγγελίες Κατσιούλη αν είναι βάσιμες ή όχι σε πραγματογνώμονες ανεξάρτητους...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς): Στον αρμόδιο Τεχνικό Σύμβουλο της ελληνικής πολιτείας, το Τεχνικό Επιμελητήριο.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Και το Τεχνικό Επιμελητήριο σας απαντάει ότι όλα αυτά που κατήγγειλε ο κ. Κατσούλης ήταν αβάσιμα. Και η απάντηση είναι αυτή που μας αναφέρετε.

(Στο σημείο αυτό ο μάρτυρας γνέφει καταφατικά)

Μάλιστα.

Με βάση όλα αυτά –αν έχετε άποψη, αν θέλετε απαντάτε- γιατί ο κ. Κατσιούλης να τα κάνει όλα αυτά; Είχε κανένα προσωπικό συμφέρον;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς): Εγώ θα ήθελα να συνεχίσω, θα σας προλάβαινα.

Το 2022 έρχεται μια επιστολή από τον κ. Κατσιούλη προς εμένα, κοινοποιούμενη και στον Διευθυντή Έργων, στα μέλη Επιτροπών και τα λοιπά και τα λοιπά, που επικαλείται κάποια ζητήματα.

Επικαλείται ότι πηγαίνουμε να αντικαταστήσουμε εξοπλισμό -τα οποία όλα αυτά, θέλω να τονίσω, ότι είχαν αποφασιστεί ήδη από τη συμπληρωματική Σύμβαση που είχε ελεγχθεί το 2018 από την Επταμελή Σύμβαση του Ελεγκτικού Συνεδρίου- την αντικατάσταση μετρητών αξόνων από κυκλώματα γραμμής, το οποίο είχε αποφασιστεί -ξαναλέω- από τη συμπληρωματική Σύμβαση το 2018.

Η προσέγγιση του κ. Κατσιούλη, σύμφωνα με τον Πίνακα που κατάρτισε Δαπανών και Συγκριτικό Πίνακα η Υπηρεσία, ήταν στα 7,5 εκατομμύρια ευρώ, ενώ η αντικατάστασή τους με μετρητές αξόνων στα 5.800.000 ευρώ.

Θέλω, επίσης, να πω ότι στη δικογραφία -και το καταθέτω εγώ με δική μου ευθύνη, που έλαβα εις γνώση από την κ. Παπανδρέου- έχει καταθέσει έναν Πίνακα με ανταλλακτικά, τα οποία επικαλείται ότι υπάρχουν στην παλιά Κατασκευάστρια Bombardier, με ένα e-mail που του κοινοποιείται του ιδίου από κάποιον ΒΑΓΚ 59 -τέλος πάντων, δεν έχει σημασία, θα το δείτε στα Πρακτικά σας- όταν προγενέστερα αλλά και μεταγενέστερα, τόσο το 2016 όσο και το 2020, υπάρχουν οι δύο επιστολές της Κατασκευάστριας Εταιρείας Bombardier, που δεν αναγνωρίζει όχι απλά τα ανταλλακτικά, αλλά λέει ότι έχει παρέλθει η τεχνολογία τους και δεν έχουν τα απαραίτητα πιστοποιητικά, για να μπορούν να προσδώσουν την απαιτούμενη ασφάλεια στη λειτουργία των συστημάτων.

Επίσης, το 2022 μετά την παραίτηση του κ. Κατσιούλη, ανωνύμως ήρθαν εις γνώση μου τα εξής: Ένα έγγραφο, που η εταιρεία στην οποία επικαλείται, παρουσιάζεται ο ίδιος και ο μπαμπάς του -συγγνώμη, ο πατέρας του- να κατασκευάζουν ως Διευθυντής Εργοταξίου και ως Μηχανικός Εργοταξίου -ο πατήρ και υιός Κατσιούλης- τα συγκεκριμένα τμήματα.

Ο δε πατήρ Κατσιούλης φαίνεται και ως tester σε αυτά τα τμήματα -κοινώς, αυτός που έπρεπε να έχει τα πιστοποιητικά ασφαλείας, που η Bombardier μετά επικαλείται ότι δεν υπάρχουν- και Ημερολόγια Έργου Κατασκευής, από το Σκα μέχρι το Πλατύ, έναν-έναν τους σταθμούς που υπογράφει για τον ανάδοχο ο κ. Κατσιούλης, την κατασκευή αυτού του έργου.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Δηλαδή, Κατσιούλης κερνάει, Κατσιούλης πίνει. Αυτό θέλετε να μας πείτε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς): Κύριε Πρόεδρε, κατ' εμέ, μετά από όλα αυτά, είναι ότι στα συγκεκριμένα τμήματα που επικαλείται αντικατάσταση εξοπλισμού -που δεν μπορούσε να αντικατασταθεί γιατί δεν υπήρχαν πιστοποιητικά- τα είχε πιστοποιήσει ο πατήρ ότι είχε κατασκευάσει αυτό το τμήμα με τον ανάδοχο της ANTRANCE, που μετά συγχωνεύτηκε με την Bombardier, άρα την Bombardier, ότι δηλαδή υπήρχαν ανταλλακτικά τα οποία η Bombardier δεν αναγνωρίζει ότι υπήρχαν -δεν ξέρω αν βρίσκονταν σε κάποιον άλλον χώρο- η κρίση μου είναι ιδιοτελής σκοπός. Δεν έχω να πω κάτι παραπάνω.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Πατερούληδες των έργων, δηλαδή. Μάλιστα.

ΧΡ. ΒΙΝΗΣ – 8/2/2024 – ΣΕΛ. 414

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Να ρωτήσω κάτι μια που είπατε για τον κ. Κατσιούλη. Ο κ. Κατσιούλης παραιτήθηκε τον Απρίλιο του 2022. Είχε καταγγείλει ότι υπάρχουν κενά ασφαλείας και μάλιστα προειδοποιούσε ότι μπορεί να έχουμε και ένα συμβάν. Το ίδιο είπε και η Πανελλήνια Ένωση Προσωπικού Έλξης. Το είχε πει δημόσια τον Νοέμβρη του 2022. Το ίδιο είπε και η ΔΕΣΚ Σιδηροδρομικών στις 7 Φεβρουαρίου του 2023.

Θέλω να ρωτήσω το εξής: Όλοι αυτοί οι άνθρωποι επαληθεύτηκαν με τραγικό τρόπο. Γιατί επαληθεύτηκαν, κύριε μάρτυς; Τι είδανε; Ήταν μόνο αυτά που μας λέτε εσείς ή μήπως έβλεπαν κάποια κενά ασφαλείας τα οποία δεν διορθώνονταν;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς): Μπορούμε να διευκρινίσουμε κάτι;

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Πείτε μου.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς): Η επιστολή του κ. Κατσιούλη, που αναφέρεται σε πιθανό ατύχημα ή δυστύχημα, αναφέρεται υπό την αίρεση ότι όταν θα ολοκληρωθούν αυτά τα δύο συστήματα, δεν θα υπάρχει η σωστή λειτουργική τους σύνδεση και τότε μπορεί να προκαλέσουν δυστύχημα. Άρα αυτό να το βγάλουμε στη μία...

ΧΡ. ΒΙΝΗΣ – 8/2/2024 – ΣΕΛ. 436

ΕΛΕΝΗ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ: Τον κ. Χρήστο Κατσιούλη τον συναντήσατε ποτέ; Μας είπατε ότι ήταν ανυπόστατες οι επιστολές και ανυπόστατα όσα κατήγγειλε περί της ασφάλειας των τρένων και περί της πιθανότητας να συμβεί μετωπική σύγκρουση τρένων. Τον συναντήσατε ποτέ μετά από τόσες πολλές σοβαρές καταγγελίες;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς): Με τον κ. Κατσιούλη συνεργάστηκα όπως συνεργάζομαι με όλα τα στελέχη της ΕΡΓΟΣΕ. Χαρακτήρισα ανυπόστατη την καταγγελία του κ. Κατσιούλη όσον αφορά τον 5ο του 2020, μετά την ολοκλήρωση των πορισμάτων του πραγματογνώμονα, που το τελευταίο πρέπει να ήταν στο τέλος του 2020, 2021 συγγνώμη. Τα ανυπόστατα τα οποία αναφέρθηκαν, αναφέρθηκαν μετά τα γεγονότα το ότι απεδείχθη ακριβώς το ανάποδο από αυτά τα οποία κατήγγειλε.

Όμως θέλω να διευκρινίσω για άλλη μια φορά ότι αυτό το οποίο ανέφερε ως πιθανότητα ενός ατυχήματος ή δυστυχήματος στην επιστολή του ο κ. Κατσιούλης, αν την διαβάσετε προσεκτικά, αναφερόταν στο ότι μετά την ολοκλήρωση όλων αυτών των συστημάτων της σηματοδότησης και του ETCS, αυτά τα δύο συστήματα δεν θα καταφέρουν να διασυνδεθούν με ασφάλεια, άρα θα προκαλέσουν ένα ζήτημα ως προς τη λειτουργία τους και το αν θα παράγουν ασφαλή αποτελέσματα κατά τη λειτουργία τους.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Σας είπα ότι η πρώτη μου εμπλοκή ήταν κατά τη φάση κατασκευής της Αττικής Οδού με τις εμπλοκές με την υφιστάμενη γραμμή Αθηνών-Θεσσαλονίκης. Εκεί γνώρισα αρκετά στελέχη του ΟΣΕ, όπως επίσης και το 2005 που ξεκίνησε η εργολαβία Πειραιάς-Τρεις Γέφυρες. Είχα την εμπειρία τότε να ακούσω για κάποιο όνομα το οποίο έμμεσα μας ακολούθησε σε όλες τις υπόλοιπες διαδικασίες, τον Μάνο τον Παναγιώτου. Είναι ουσιαστικά αυτός που είναι πίσω από όλες τις καταγγελίες, τις επερωτήσεις του κ. Νικολόπουλου –γνωστού σε εσάς φαντάζομαι, μπορεί να μην είναι Βουλευτής τώρα- που από το 2005 δεν έκανε τίποτα άλλο από το να μας φέρνει συνέχεια μπροστά σε διαδικασίες νομικές. Βέβαια, όλες αυτές και...

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Ποιος είναι αυτός ο Μάνος Παναγιώτου;

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Θα σας εξηγήσω.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Έχει αναφερθεί το όνομα.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Ο Μάνος Παναγιώτου στις μεταμεσονύχτιες εκπομπές κάποιων καναλιών –περιβόητων, όχι βασικών- κυκλοφορούσε με τίτλο Διευθυντής, αν θυμάμαι καλά, του κόμματος που είχε ο κ. Νικολόπουλος και αναφερόταν συνέχεια στα σκάνδαλα. Σκάνδαλα, σκάνδαλα, σκάνδαλα.

Μας πήγε δύο φορές σε δικαστήρια. Και στα δύο αθώωθηκαν τα στελέχη των κοινοπραγιών που εκτελούσαν τα έργα και του ΑΚΤΟΡΑ, μάλιστα με πρόταση του εισαγγελέα. Κι εσείς καταλαβαίνετε που είστε οι πιο πολλοί νομικοί από εδώ τι σημαίνει αυτό.

Ο κ. Παναγιώτου, λοιπόν, με ένα ιστορικό πολύ βαρύ που γνωρίζουν άπαντες που είναι στον ΟΣΕ, ειδικά στα συστήματα, ένα συγκεκριμένο στέλεχος που καυχήταν ότι θα γίνει μετά το 2004 που θα έχει βγει η Νέα Δημοκρατία Διευθύνων Σύμβουλος στην ΕΡΓΟΣΕ, ένα στέλεχος που πήγε στο νοσοκομείο υφιστάμενό του, αξιόλογο μηχανικό του ΟΣΕ, που απειλούσε στελέχη της ΕΡΓΟΣΕ ότι όταν έρθει θα δουν πού θα πάνε, αυτός ο άνθρωπος λοιπόν είχε το θράσος να βγαίνει τιμητής των πάντων.

Βέβαια δεν κοίταξε ποτέ τα έργα και τις ημέρες του δικού του συστήματος κατασκευής έργων και αναθέσεων ως επί το πλείστον όταν ήταν Διευθυντής Συστημάτων. Όταν το 2005 απηλλάγη των καθηκόντων του, παύθηκε τέλος πάντων, εγώ ο ίδιος τον άκουσα στα γραφεία της Κωνσταντινουπόλεως που ήταν τότε η έδρα των Τεχνικών Υπηρεσιών του ΟΣΕ να φωνάζει, να ωρύεται. Δεν τον ήξερα καλά-καλά. Είχα ακούσει διάφορα. Δεν τον ήξερα και ρώτησα κάποιους συναδέλφους «Ποιος είναι αυτός που φωνάζει;» και μου είπαν ότι είναι ο Παναγιώτου.

Φώναζε, λοιπόν, «Εγώ είμαι η Νέα Δημοκρατία. Ποιοι είναι αυτοί; Θα τους διώξω όλους. Θα τους φάω, θα τους κάνω, θα τους δείξω». Είχε συνηθίσει ένα εντελώς αυταρχικό στυλ. Να πω χαρακτηριστικά ότι και σήμερα ακόμα, μετά από δεκαπέντε χρόνια που έχει φύγει από τον ΟΣΕ, υπάρχουν στελέχη συστημάτων στον ΟΣΕ, γενικά αξιόλογοι άνθρωποι, οι οποίοι όταν τους πεις ότι είναι ο Παναγιώτου στο απέναντι πεζοδρόμιο, μπορεί να τρέχουν να κρυφτούν, γιατί υπήρχε ένα καθεστώς λειτουργίας –το λιγότερο που θα μπορούσα να πω, η πιο ευμενής έκφραση- τρομοκρατίας.

Αυτά τα λέω εισαγωγικά. Τι σχέση έχει με τα υπόλοιπα θέματά μας τώρα, για να μη σας καθυστερώ παραπάνω; Λοιπόν, η επίμαχη εργολαβία 717, όπως σας εξήγησαν και οι προηγούμενοι, στελέχη του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ, άρχισε να ζυμώνεται –ας το πούμε έτσι- να γίνεται καταγραφή με διάφορες επιτροπές της ΕΡΓΟΣΕ από το 2010-2012 απ’ ό,τι γνωρίζω. Σε αυτήν την επιτροπή, λοιπόν, ήταν ο κ. Κατσιούλης και όχι μόνο αυτός, αλλά αυτός επειδή γνώριζε λόγω της ιστορίας που είχε...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ο μπαμπάς ή ο γιος;

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Ο υιός. Ο καταγγέλλων.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ο υιός.

Ευχαριστώ.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Αλλά ήξερε. Εντάξει, δεν είναι κακό να ξέρεις, να έχεις δουλέψει στον ιδιωτικό τομέα. Αυτό είναι θεμιτό. Το κακό είναι ότι γνώριζε και δεν ανέφερε στα υπόλοιπα μέλη της επιτροπής και στη διαδικασία που είχε από την ΕΡΓΟΣΕ τα προβλήματα που είχε η προηγούμενη κατασκευή, τα οποία φάνηκαν μετά την υπογραφή της σύμβασης. Ποια ήταν αυτά με τη σειρά και κωδικοποιημένα; Πρώτον, η πραγματική κατάσταση ήταν πολύ χειρότερη. Θα μου πεις, φταίει ο Κατσιούλης που ήταν η εποχή των μνημονιακών δεσμεύσεων και το προσωπικό είχε μείνει στο 1/4, στο 1/3 στον ΟΣΕ και δεν μπορούσαν να ελεγχθούν καταστάσεις; Φταίει όμως –εννοώ σε σχέση με τις κλοπές και τους βανδαλισμούς- για το γεγονός ότι δεν βρήκαμε, όταν ζητήσαμε...

Το 2014, πρώτη κουβέντα, ζητήσαμε τα πιστοποιητικά ασφαλείας των συστημάτων που είχαν υλοποιηθεί. Μας δόθηκαν με τα χίλια ζόρια μόνο για το τμήμα ΣΚΑ-Οινόη. Για το υπόλοιπο τμήμα δεν δόθηκε τίποτα. Οι συσκευές δεν κυκλοφορούσαν στο εμπόριο. Η ίδια η Bombardier και πιο πριν έχουμε και αλληλογραφία με την εταιρεία που είχε την ευθύνη η ABB, η οποία μετά εξαγοράστηκε...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ποιος εκπροσωπούσε στην Ελλάδα την Bombardier;

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Την περίοδο εκείνη εγώ τουλάχιστον γνώριζα από την άλλη κοινοπραξία που τον είχαν υπεργολάβο τον κ. Παπαδόπουλο. Αυτόν τουλάχιστον γνώρισα σαν εκπρόσωπο της Bombardier. Δεν ξέρω πόσο σχέση έχει...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Υπήρχε στέλεχος της οικογένειας, άνθρωπος της οικογένειας Κατσιούλη στην Bombardier;

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Δεν μπορώ να ξέρω...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Δεν το ξέρετε αυτό εσείς.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): ...εκείνη την περίοδο αν είχε ενεργή σχέση. Ξέρω ότι είχε κατασκευάσει ο πατήρ Κατσιούλης και είχε συμμετοχή και ο υιός κάποια τμήματα των αναθέσεων. Δεν μπορώ να ξέρω τέτοιες λεπτομέρειες.

Να συνεχίσω, λοιπόν. Τα υλικά είναι αμφίβολο αν υπάρχουν στο εμπόριο και αν η ίδια η μητρική Bombardier μπορούσε να τα διαθέσει. Οι δεσμεύσεις προφορικά ήταν «Βεβαίως θα σας βοηθήσω, θα σας κάνω, να τα βρούμε τα υλικά αυτά». Όταν είδαμε και αποείδαμε και η ίδια η ΕΡΓΟΣΕ έστειλε γράμμα, όπως σας έχει αναφερθεί στη μητρική Bombardier, η οποία είπε ότι πλέον τα υλικά αυτά δεν υποστηρίζονται.

Τότε έπρεπε να βρεθεί μια λύση για τη διαχείριση της σύμβασης. Εγώ δεν σας είπα ότι ανήκα στην κατασκευαστική μηχανή της ΑΚΤΩΡ και κάτω από την καθοδήγηση του Δημήτριου Κούτρα με όλη την ιστορία του πενήντα χρόνια στις κατασκευές, μόνιμη εντολή που είχα, κατεύθυνση που είχα πάντα όλα αυτά τα χρόνια, είναι τα έργα να τα τελειώνουμε. Ποτέ δεν είχε αφήσει ο ΑΚΤΟΡΑΣ έργο που να μην το έχει τελειώσει. Αυτό το λέω για να το έχουμε καθαρό. Εκεί μπήκαμε σ' ένα ιδιόμορφο έργο, για να το τελειώσουμε όσο μπορούμε νωρίτερα, γιατί κάθε καθυστέρηση είναι εις βάρος του εργολάβου.

Αλλα θέματα που είχαμε εκτός από τις ελλείψεις σε εξοπλισμό, της μη υποστήριξης, της ελλιπούς καταγραφής, τα βασικότερα προβλήματα ήταν μέσα από την ΕΡΓΟΣΕ. Δεν μου έχει ξανατύχει –έχω πάρα πολλά έργα που είμαι Διευθυντής- μέσα σε διάστημα δύο χρόνων από το 2016 έως το 2018 να αλλάζει τέσσερις φορές Διευθύνουσα Υπηρεσία. Δεν έχει ξαναγίνει αυτό. Δεν ξέρω αν υπάρχει. Στην ΕΡΓΟΣΕ δεν υπάρχει.

Αν υπάρχει σε άλλο τμήμα του δημοσίου στις κατασκευές να αλλάξει διευθύνουσα υπηρεσία, που είναι το άλφα και το ωμέγα στα έργα, τέσσερις φορές και κάποιοι επιβλέποντες δεν νομίζω να υπάρχει. Αυτό λέει πολλά.

Έπρεπε, λοιπόν, να βρεθεί μια λύση. Σύμφωνα με τη νομοθεσία, εμείς... Το έργο αυτό εκτελείτο με τον ν. 3669 και αυτό είναι το ευαγγέλιο και των δύο μερών των αντισυμβαλλομένων και του αναδόχου και του κυρίου του έργου, με ποια νομοθεσία εκτελείται ένα έργο. Στην προκειμένη περίπτωση, λοιπόν, η Κοινοπραξία ΤΟΜΗ-ALSTOM, με 75% ΤΟΜΗ και 25% ALSTOM –αυτό είναι η συμμετοχή των μερών της Κοινοπραξίας στο σύνολο του έργου- έπρεπε να εκτελέσει ένα έργο που ήταν έργο που είχε σηματοδότηση με δύο διαφορετικούς τύπους σηματοδότησης -ηλεκτρονικό σύστημα και σύστημα με ρελέ, όπως λένε διαφορετικά...

ΣΠ. ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ – 15/2/2024 – ΣΕΛ. 50-62

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε μάρτυς, στην αρχή της κατάθεσής σας, μας μιλήσατε για τον κ. Κατσιούλη. Θα ήθελα να μου πείτε το εξής: Εσείς κατά την εκτέλεση του έργου συνεργαστήκατε με τον κ. Κατσιούλη;

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Ήταν υποχρέωσή μας να συνεργαστούμε. Ο κ. Κατσιούλης ήταν βοηθός επιβλέπων στο ΣΚΑ - Οινόη, τον είχα και επιβλέποντα στο Τιθορέα - Δομοκός, οπότε είχα μια άμεση σχέση με τη λειτουργία της κοινοπραξίας στη συγκεκριμένη περίπτωση.

Ο κ. Κατσιούλης προσφέρθηκε μάλιστα στην αρχή του έργου, επειδή ήξερε τη διαδικασία της BOMBARDIER, να μας συστήσει testers...

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Από πού την ήξερε;

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Από την προηγούμενη σχέση του με την BOMBARDIER είτε τη δική του είτε του πατέρα του.

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Ποια σχέση ήταν αυτή; Πείτε μας λίγο.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Απ' ό,τι ξέρω ήταν μηχανικός κατασκευής στην BOMBARDIER ο ίδιος. Ο πατέρας του ήταν πιο ψηλά.

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Και υπήρξε και στέλεχος της ΕΡΓΟΣΕ.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Και μετά πήγε στην ΕΡΓΟΣΕ. Δεν είναι κακό αυτό.

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Όχι, για να έχω μια εικόνα.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Το κακό δεν είναι αυτό, άλλα είναι τα κακά.

Ο κ. Κατσιούλης, λοιπόν, στην αρχή του έργου, για με εμάς τουλάχιστον, επειδή ρωτήσατε για τη σχέση με εμάς, με την κοινοπραξία, άρχισε να μας συστήνει μελετητές από Αγγλία, testers από Αγγλία. Απευθυνθήκαμε σαφώς. Δεν είχαμε καμία διάθεση να... Τα νούμερα ήταν αστρονομικά βέβαια, δεν το συζητάω. Να σας πω ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα: Για τους testers μας ζήτησαν 1 εκατομμύριο ευρώ. Εμείς με τους testers από Αγγλία που βρήκαμε, κάναμε τη δουλειά με λιγότερο από 200 χιλιάδες ευρώ. Δεν σημαίνει τίποτα αυτό. Δεν υπονοώ κάτι. Είναι άλλη η φιλοσοφία που δούλεψε η BOMBARDIER, άλλα τα μεγέθη, άλλα τα μπάτζετ των έργων που διαχειριζόταν, άλλες οι τιμές μονάδος που διαχειριζόταν.

Προηγουμένως με ρωτήσατε ποιος ήταν ο Έλληνας εκπρόσωπος της BOMBARDIER στην Ελλάδα. Στην ΕΡΓΟΣΕ προτού γίνουν ηλεκτρονικοί διαγωνισμοί, γίνονταν διαγωνισμοί με φακέλους. Υπήρχε επιτροπή, όπως γίνεται συνήθως, και ανοίγει τους φακέλους. Εκεί, λοιπόν, εμφανίστηκε έτσι συναδελφικά ο εκπρόσωπος της BOMBARDIER και εγώ τον ρωτάω «γιατί δεν συμμετείχατε στον διαγωνισμό;» και μου απάντησε πολύ ευγενικά «με αυτές τις τιμές πού να δουλέψουμε;». Είναι χαρακτηριστικό το ότι η εταιρεία που εγκατέστησε, που ήξερε τα πάντα, δεν ήθελε να δουλέψει, ούτε καν μηδενική έκπτωση να δώσει για το συγκεκριμένο έργο. Έτσι για να λέμε τα πράγματα με το όνομά τους.

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Μάλιστα.

Πείτε μου τώρα ο κ. Κατσιούλης είχε εμπλοκή με κάποια εταιρεία συστημάτων στο παρελθόν;

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Πλην της BOMBARDIER, δεν ξέρω άλλη.

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Άρα είχε σίγουρα με την BOMBARDIER και δεν ξέρουμε αν είχε με κάποια άλλη. Πάντως με την BOMBARDIER είναι δεδομένο.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Δεν νομίζω να είχε άλλη.

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Προσπάθησε να προωθήσει κάποια εταιρικά συμφέροντα από τη θέση που είχε; Ήταν παράλληλα, αν θυμάμαι καλά, κάποια εποχή και προϊστάμενος στην επιτροπή παρακολούθησης του συστήματος ETCS. Είναι πολλαπλές θέλω να πω οι ιδιότητες.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Εδώ αρχίζει και αποκτά μεγαλύτερο ενδιαφέρον.

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Έτσι.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Για το ETCS είναι η περιβόητη επιστολή παραίτησης που έκανε και έχει γίνει ο γενικός αναβρασμός. Το ETCS, λοιπόν, που ήταν πρόεδρος της επιτροπής...

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Κύριε Πρόεδρε, συγγνώμη. Μπορώ να έχω τον λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ορίστε, κυρία Αποστολάκη.

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Ευχαριστώ.

Επειδή από χτες έχουμε λάβει το μείλ του κ. Κατσιούλη και επειδή βλέπω το μάρτυρα με ιδιαίτερη θερμότητα να αναφέρεται στον κ. Κατσιούλη, θεωρώ αδιανόητο να μην κληθεί ο κ. Κατσιούλης ως μάρτυρας.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κύριε Φωτήλα, συνεχίστε.

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Κύριε μάρτυς, σας ρώτησα αν προκύπτει...

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Για το ETCS. Είναι σαφές.

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Ναι και αν ο κ. Κατσιούλης κατά τη γνώμη σας προωθούσε κάποια εταιρικά συμφέροντα.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Όχι, δεν μπορώ να το πω αυτό. Δεν έχω κάποια συγκεκριμένα στοιχεία να πω κάτι τέτοιο.

Αυτό που μπορώ να πω με σιγουριά είναι ότι το θέμα του ήταν να μην αλλάξει ο σχεδιασμός που είχε υλοποιήσει η BOMBARDIER, ο πατέρας του, ο ίδιος, δεν ξέρω ποιος.

Θα πω συγκεκριμένα λοιπόν ότι είχε ζητήσει ο ΟΣΕ και ιδιαίτερα για το Σκα - Οινόη να αλλάξει ένα overlap, ένας χρονισμός τέλος πάντων, μια βελτίωση, χωρίς να σημαίνει κάτι αυτό, ότι δεν ήταν ασφαλές το προηγούμενο που λειτουργούσε. Να το ξεκαθαρίσουμε αυτό, μια βελτίωση του συστήματος χρονισμού για να έχουν μεγαλύτερη χωρητικότητα κάποια τμήματα, κάποια blocks γραμμής, όπως το καταλαβαίνω και εγώ γιατί πολιτικός μηχανικός είμαι, δεν είμαι επί της σηματοδότησης ο πλέον ειδικός, αν και πλέον γινόμαστε.

Υπήρχε, λοιπόν, η επιμονή του κ. Κατσιούλη να μην αλλάξει. Εμείς παραδώσαμε τους πρώτους σταθμούς στο τμήμα Σκα - Οινόη το 2016. Μπορούσε να κάνει δοκιμές ETCS, αυτός που τόσο πολύ νοιαζόταν για την ασφάλεια, από το 2017 μέχρι το 2021. Δεν έκανε αν δεν αλλάζαμε το overlap, αυτό που σας εξήγησα. Έγιναν ειδικά γράμματα στον ΟΣΕ, ο οποίος επέμενε ότι έπρεπε να διατηρήσουμε την αρχική πρόβλεψη που υλοποιήσαμε στη μελέτη. Ο κ. Κατσιούλης ανένδοτος. Φταίει και η ΕΡΓΟΣΕ που δεν τον πίεζε. Να τα πούμε τα πράγματα με το όνομά τους. Μετά το 2020 που το αντικείμενο αυτό το ανέλαβε η ALSTOM, πιθανόν θεωρούσε ότι θα του γίνει το χατίρι με το ETCS. Η ALSTOM, που είναι σοβαρή εταιρεία, μελέτησε τα πρότυπα, τις συμβατικές υποχρεώσεις που είχαμε και φυσικά διατήρησε τον ίδιο σχεδιασμό.

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Προσπάθησε ο κ. Κατσιούλης ο ίδιος ή ο πατέρας του να συνεργαστεί με την εταιρεία;

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Όχι, δεν έχω τέτοιες αποδείξεις.

Τις επόμενες ημέρες έκανε τη γενναία έξοδο ο κ. Κατσιούλης, που θυμήθηκε την ασφάλεια. Εκεί που από το 2017 έως το 2021 δεν έκανε δοκιμές του ETCS, θυμήθηκε το ETCS και την ασφάλεια των τρένων. Αυτό το λέω με πάσα επίγνωση των λεγομένων μου.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Αυτό το «γενναία» δεν το κατάλαβα.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Όλα αυτά που βλέπουμε στον τύπο, τα μείλ, τις επερωτήσεις, όλα αυτά που γίνονταν εκείνη την περίοδο και τώρα.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Πριν είχατε αναφερθεί στον κ. Νικολόπουλο που είχε κάνει κάποιες παρεμβάσεις. Συνδυάζεται μία τέτοιου τύπου τάση...

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Πώς δεν συνδυάζεται; Είναι σαφές.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Εννοώ δηλαδή, με την έννοια κάποιιοι να κάνουν κάποιους λεονταρισμούς έχοντας στο μυαλό άλλα πράγματα εκτός από αυτό το οποίο λένε για ασφάλεια. Είθισται αυτό γενικά στον χώρο σας; Μην το προσωποποιώ.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Δεν νομίζω ότι ήταν λόγοι που πάνε κάπου αλλού τις σκέψεις. Ο κ. Νικολόπουλος έκανε αυτό που έκανε. Το συνήθιζε. Βέβαια, επειδή μού είπατε για τον κ. Νικολόπουλο, δρώμενο της ευκαιρίας να πω ότι ο κ. Νικολόπουλος, που τόσο αγαπούσε τα έργα τα σιδηροδρομικά, ποτέ δεν έκανε επερώτηση για μια εταιρεία που έχει παρατήσει τέσσερα έργα σιδηροδρομικά!

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ποια εταιρεία είναι αυτή;

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Η «Μηχανική», τότε. Να πω συγκεκριμένα, τα θυμάμαι απέξω: Τα έργα στο Ξυλόκαστρο, που ανατέθηκαν μετά...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Μήπως δεν είχε πληροφορία ο άνθρωπος, δεν ξέρω.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Δεν είχε πληροφορία, ακριβώς, συμφωνώ!

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Λέω, μήπως δεν είχε πληροφορία γι' αυτό.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Πιθανόν να μην είχε,...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Α, μάλιστα.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς):...αν και νομίζω ότι πολλά κοινά είχε με τον κ. Εμφιετζόγλου, χριστιανο...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ένας Βουλευτής -ζητώ συγγνώμη, θα πάρετε κι οι υπόλοιποι τον λόγο- ο οποίος κάνει κάποιες ερωτήσεις με έναν βαθμό εξειδίκευσης και γνώσης, δεν είναι σχετικά εύκολο να έχει την αντίστοιχη εξειδίκευση και γνώση και για κάτι άλλο; Το λέω γιατί...

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Δεν μπορώ να πω εγώ πώς λειτουργεί ο Βουλευτής. Εγώ ξέρω ότι ο Μάνος Παναγιώτου ήταν στα κανάλια...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Αν μπορείτε λίγο πιο κοντά στο μικρόφωνό σας.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς):...διευθυντής του κόμματος του κ. Νικολόπουλου.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Υπονοείτε ότι υπάρχουν κατευθυνόμενες επιχειρηματικά ερωτήσεις; Αφήνετε κάποιο υπονοούμενο, υπάρχει κάτι τέτοιο,...

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Οι ερωτήσεις ή μη ερωτήσεις.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):...ότι υπάρχουν κάποιες κοινοβουλευτικές, κατευθυνόμενες από συμφέροντα επιχειρηματικά ή άλλα, ερωτήσεις;

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Εσείς το είπατε, εγώ δεν μπορώ να πω κάτι.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ρωτώ.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Σας είπα για την ιστορία του Εμφιετζόγλου. Τρία έργα της ΕΡΓΟΣΕ στο όνομα της δικιάς του εταιρείας, 35 εκατομμύρια θα πληρώνει το ελληνικό Δημόσιο για την προβληματική σήραγγα στο Στύρφακα πριν την Λάρισα, ακόμα δεν έχει τελειώσει ο Ε65 εκεί -35 εκατομμύρια ήταν οι δαπάνες του Δημοσίου-...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Συνδικαλιστές....

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Συγγνώμη, να τελειώσω και αυτό γιατί τα θυμάμαι απέξω. Το Cut and Cover στο Πολύκαστρο και τώρα τελευταία με την άλλη «ομπρέλα» του κ. Εμφιετζόγλου, με τους Ιταλούς, βγαίνει η διάλυση της εργολαβίας στο Ρίο και είναι παρατημένα τα έργα στο Ρίο εδώ και τρία - τέσσερα χρόνια.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Από την εμπειρία σας -και ολοκληρώνω, ζητώ συγγνώμη, αλλά ήταν η θεματική-, πέραν των πολιτικών, -αφήνετε έτσι κάποια αχλύ μυστηρίου, καταγράφεται- συνδικαλιστές συνηθίζουν να στέλνουν επιστολές και να θέτουν γενικά -δεν μιλάω ειδικά- θέματα ασφαλείας, έχοντας ενδεχομένως μια αντίστοιχη συλλογιστική με αυτή που περιγράψατε για πολιτικά πρόσωπα;

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Εγώ δεν μπορώ να πω...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ίσως και επαφές με εταιρείες;

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Προσέξτε να δείτε. Εγώ σέβομαι τον συνδικαλισμό με την καλή έννοια,...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Προφανώς, και έτσι πρέπει να είναι. Συμφωνώ, έχετε δίκιο σε αυτό.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς):...γιατί ξέρω ότι υπάρχουν αγνοί συνδικαλιστές και μην τους μηδενίζουμε όλους, μην τους βάζουμε όλους στο ίδιο τσουβάλι.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Σωστό, απόλυτα σωστό. Λέω γενικά. Δεν μιλάω για όλους.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Και θα ήθελα να μην λειτουργήσω με αυτόν τον τρόπο. Βέβαια να σας πω, παλιά, επί ΠΑΣΟΚ και Νέας Δημοκρατίας υπήρχε η σχέση 2 προς 1 στους διευθυντές του ΟΣΕ. Δηλαδή όταν είναι το ΠΑΣΟΚ θα έχει δύο διευθυντές και έναν η Νέα Δημοκρατία, όταν έβγαине η Νέα Δημοκρατία η σχέση γινόταν 2 προς 1. Υπήρχε μια άτυπη...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κατανοητό.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Μετά από κάποια χρόνια βέβαια άλλαξε...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ο κ. Φωτήλας να συνεχίσει τις ερωτήσεις του. Σας ζητώ συγγνώμη.

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Καταρχάς, για να το ξεκαθαρίσουμε, τα συνδικαλιστικά όργανα είναι ένα κατάκτημα της δημοκρατίας. Άρα λοιπόν κάποιοι ελάχιστοι μπορεί να αμαυρώνουν τον θεσμό που είναι πραγματικά σημαντικός και ξαναλέω δόθηκαν αγώνες για να τον κατακτήσουμε.

Να ρωτήσω κάτι άλλο τώρα. Ο κ. Κατσιούλης έχει καταθέσει έναν πίνακα στην Ευρωπαϊκή Εισαγγελέα σύμφωνα με τον οποίο επικαλείται διαθεσιμότητα ανταλλακτικών, την ίδια ώρα όμως η κατασκευάστρια εταιρεία έχει δηλώσει ότι όχι μόνο δεν υπάρχουν ανταλλακτικά, αλλά έχει παρέλθει η γενιά τους, η τεχνολογία τους, δεν μπορούν καν να διασφαλίσουν την ασφάλεια. Αυτό πώς το ερμηνεύετε, δηλαδή από τη μία να καταθέτει πίνακα για ανταλλακτικά και από την άλλη...Μιλάμε πάντα για έναν άνθρωπο που είναι μέλος μιας εταιρείας και είναι και επικεφαλής του συστήματος παρακολούθησης, του συστήματος ETCS.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Όταν λέτε εταιρεία εννοείτε ΕΡΓΟΣΕ...

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Και βλέπουμε ότι καταθέτει έναν πίνακα όπου λέει ότι υπάρχουν ανταλλακτικά την ίδια ώρα που η εταιρεία λέει ότι δεν υπάρχουν.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Αυτό είναι υποχρέωση της εισαγγελέα ή της ανακριτού αργότερα να μάθει, να ρωτήσει τι ισχύει από τα δύο.

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Τα λέω όλα αυτά γιατί θέλω να καταλήξω στο ερώτημα και θέλω μια ειλικρινή απάντηση. Υπήρξε, κατά τη γνώμη σας, κάποιος ιδιοτελής σκοπός από τη μεριά του κ. Κατσιούλη που δημιούργησε από το 2016 ζητήματα στην πρόοδο της σύμβασης; Είναι ξεκάθαρη η ερώτησή μου.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Δεν νομίζω ότι υπήρχε κάποιος λόγος, πέραν της εμμονής του, της προσωπικής εμμονής του σε κάποια δεδομένα. Πιθανόν να τον πιέζανε οι σχέσεις με τον κ. Παναγιώτου. Ο κ. Παναγιώτου δεν είναι εύκολος άνθρωπος. Σας είπα συγκεκριμένα γεγονότα.

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Γιατί οι θέσεις ήταν τέτοιες που υπήρχαν και κάποια αντικρουόμενα θέματα. Δηλαδή είσαι υπεύθυνος για την παρακολούθηση του συστήματος και πρέπει μετά να εξυπηρετείς συμφέροντα της εταιρείας η οποία έχει να κάνει με τη σύμβαση και με τα συστήματα. Κάτι δεν πάει, δεν ακούγεται πολύ καλά και ορθόδοξο.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Είναι ευθύνη των διοικήσεων της ΕΡΓΟΣΕ -από τότε που ξεκίνησαν οι επερωτήσεις, όλοι γνώριζαν, όταν λέω όλοι εννοώ όλοι, οι πάντες, ποιος δίνει τα στοιχεία για να φτιαχτούν οι επερωτήσεις, όλοι, πραγματικά όλοι- που άφησαν να συνεχιστεί αυτή η κατάσταση.

Και να πω και ένα τελευταίο απευθυνόμενος στον κ. Κατσιούλη αφού μου μιλάτε γι' αυτόν. Θα ήθελα να του ζητήσω πραγματικά, επειδή είμαι σίγουρος ότι με παρακολουθεί, να ζητήσει συγγνώμη από τους συναδέλφους του που τους έχει φέρει...

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Τι κάνουμε τώρα;

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Θα με αφήσετε να τελειώσω;

Να ζητήσει συγγνώμη από τους συναδέλφους του που τους έχει φέρει σε τρομερά δύσκολη θέση -εγώ δεν έχω να φοβηθώ τίποτα- και να του πω μόνο ένα πράγμα: Θα τολμούσε να τα κάνει αυτά αν είχε προϊστάμενο τον Μάνο τον Παναγιώτου; Αυτό.

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Και θα κλείσω με μια τελευταία ερώτηση.

Ο κ. Κατσιούλης έθετε συχνά διάφορα ζητήματα ασφάλειας, αναφερόταν σε ζητήματα συμβατότητας του εξοπλισμού. Εσείς τι νομίζετε για όλα αυτά;

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Άμα θέλετε να μιλήσω για τον εξοπλισμό μπορώ να σας μιλήσω πραγματικά πάρα πολλή ώρα. Αυτά είναι δικαιολογίες για να πουλήσει εντυπώσεις, για να τον γράψουν οι εφημερίδες και να γίνουν οι επερωτήσεις. Δεν έχει καμία σχέση με την πραγματικότητα.

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Ευχαριστώ. Δεν έχω άλλη ερώτηση.

ΣΠ. ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ – 15/2/2024 – ΣΕΛ. 67-68

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, αφήστε τα ειρωνικά σχόλια. Έχει αντιληφθεί η κοινωνία και τον τρόπο που προεδρεύετε το έχει αντιληφθεί πλέον και τη συμπεριφορά σας την έχει αντιληφθεί ότι ρίχνετε λάσπη και προσπαθείτε να απαξιώσετε.

Αν θέλετε να το κάνετε, να το κάνετε ευθέως, να φώναξετε τους μάρτυρες και να κάνετε όχι δέκα, να κάνετε χίλιες ερωτήσεις για όλα τα θέματα. Έτσι είναι η σωστή αντιμετώπιση των μαρτύρων και όχι να τους πετάτε λάσπη. Συνεχίζω.

Είπατε ότι ο κ. Κατσιούλης δεν είχε ενημερώσει. Σωστά;

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Δεν καταλαβαίνω τι λέτε.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Δεν είχε ενημερώσει για την πορεία των έργων είχατε πει πριν. Δεν είχε ενημέρωση για την πορεία...

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Στη φάση της καταγραφής εννοείτε;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Της καταγραφής.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Της καταγραφής ήταν μέλος μιας επιτροπής, ήταν ίσως ο μοναδικός που ήξερε το σύστημα της BOMBARDIER και δεν είχε ενημερώσει αν υπάρχουν πιστοποιητικά ασφαλείας σε τμήματα της γραμμής που είναι απαράδεκτο. Δεν είχε ενημερώσει αν για τα συγκεκριμένα μηχανήματα που

έπρεπε να αλλάξουμε υπάρχει διαθεσιμότητα, αν υποστηρίζονται τεχνικά. Αυτά, το βασικότερο.

ΣΠ. ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ – 15/2/2024 – ΣΕΛ. 134

ΠΑΥΛΟΣ ΣΑΡΑΚΗΣ: Μα, γι' αυτό σας ρωτάω.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Αυτό που ξέρω και μπορώ να...

ΠΑΥΛΟΣ ΣΑΡΑΚΗΣ: Ή που θέλετε να μας πείτε ως κατηγορούμενος.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Το ότι είμαι κατηγορούμενος δεν λέει τίποτα.

ΠΑΥΛΟΣ ΣΑΡΑΚΗΣ: Λέει.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Κι άλλοι μπήκαν κατηγορούμενοι και με απόφαση εισαγγελέα αθωώθηκαν, πάλι από τον μηχανισμό του Βουλευτή Νικολόπουλου και του Παναγιώτου. Και ζήτησαν «συγγνώμη» κιόλας μετά. Για τον Παναγιώτου μιλάω.

ΣΠ. ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ – 15/2/2024 – ΣΕΛ. 139-144

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Αναφέρθηκε πριν ο κ. Κατσιούλης, με τον οποίο εσείς μας είπατε ότι έχετε κάποιες αντιδικίες, θεωρείτε ότι είναι αβάσιμα αυτά που λέει...

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Καμία αντιδικία δεν εγώ. Έχω μια προσωπική άποψη για τον τρόπο που χειριζόταν κάποια θέματα.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Θα διαβάσω λίγο κάποια αποσπάσματα από το υπόμνημά του, βασικά για να τα κρίνετε και να μου πείτε αν ισχύουν ή όχι.

Λέει ότι η ΕΡΓΟΣΕ, ενώ οι μελέτες ήταν λανθασμένες, δεν πίεζε τον ανάδοχο να εκπληρώσει τις συμβατικές του υποχρεώσεις με τον έλεγχο και την υπογραφή των μελετών από τον Πάροχο Δάνειας Εμπειρίας. Και λέει ότι ο έλεγχος των μελετών από τον Πάροχο Δάνειας Εμπειρίας έγινε πέντε χρόνια μετά αφού επιβλήθηκε το πρόστιμο των 2.300.000 ευρώ από το Υπουργείο Οικονομικών. Αυτό ισχύει ή όχι βασικά; Στο υπόμνημά του το λέει ο κ. Κατσιούλης.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Ο κ. Κατσιούλης, λοιπόν, όταν δεν μπορούσε να περάσει άλλα θέματα, έπαιξε το χαρτί του δανειοπαρόχου. Βέβαια δεν το έπαιξε μόνος του. Το έπαιξε η Διοίκηση της ΕΡΓΟΣΕ από το 2016 πρακτικά και μετά.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Όταν λέτε «Έπαιξε το χαρτί», τι εννοείτε δηλαδή; Για διευκρινίστε το λίγο, σας παρακαλώ.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Να πω ότι δεν μπορούσε να μας σταματήσει να εκτελέσουμε. Δεν μπορούσε κάποιος να αμφισβητήσει, εκτός το κομμάτι που εκτελούσε η ALSTOM στα πλαίσια της κοινοπραξίας πάντα θα λέω...

Προσπάθησε με κάθε τρόπο να μην παραδοθούν τμήματα του έργου. Δεν λέω ότι το έκανε για το ETCS.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Για ποιο λόγο, όμως, να το κάνει αυτό; Τι λόγος υπήρχε;

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Ρωτήστε τον όταν έλθει. Εγώ θα σας πω;

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Εμείς τον έχουμε προτείνει βασικά. Απλά μου κάνει μεγάλη εντύπωση ότι προσπαθούσε να σταματήσει το έργο.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Σαφέστατα.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Για ποιο λόγο, όμως; Ποιος ο λόγος; Ποιο το κίνητρό του βασικά;

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Εγώ μπορώ να εκτιμήσω ποιο λόγο είχε η διοίκηση της ΕΡΓΟΣΕ κάποια συγκεκριμένη περίοδο να ακούει τον κ. Κατσιούλη και όχι τον προϊστάμενό του, που ήταν το πιο έμπειρο στέλεχος της ΕΡΓΟΣΕ στα συστήματα σηματοδότησης. Ο Κατσιούλης ήταν βοηθός επιβλέπων.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Ναι, αλλά για ποιο λόγο;

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Υπήρχε επιβλέπων κανονικός με τεράστια εμπειρία τα οποία τον αγνοούσε επιδεικτικά η διοίκηση, παρότι ήταν και ψηφοφόρος του ΣΥΡΙΖΑ.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Για ποιο λόγο, όμως, τον αγνοούσε και άκουγε τον βοηθό; Δηλαδή, ποιος ο λόγος;

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Έχω και εκεί γνώμη για ποιο λόγο το έκανε.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Για πείτε μου γιατί είμαι περίεργος.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Γιατί τα συγκεκριμένα στελέχη της διοίκησης της ΕΡΓΟΣΕ λόγω της προγενέστερης θητείας τους στο ΥΠΕΧΩΔΕ είχαν μένος με ό,τι αφορούσε ΑΚΤΩΡ, συμβάσεις παραχώρησης, Αττική Οδό κ.λπ. και θεώρησαν ότι ακολουθώντας τις προσαγές του ή τις συμβουλές του Κατσιούλη με αυτό τον τρόπο θα τιμωρούσε την εταιρεία ή τον ΑΚΤΩΡΑ ή τον Κούτρα.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Δηλαδή, έμμεσα.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Είμαι σαφής. Το λέω όσο πιο καθαρά γίνεται.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Δηλαδή, ήταν ένα μένος όλο αυτό το θέμα που τέθηκε για τα σήματα ασφαλείας...;

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Ρωτήστε τον κύριο Πρόεδρο της ΕΡΓΟΣΕ εκείνη την περίοδο.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Μου κάνει, όμως, μεγάλη εντύπωση. Για αυτό το ρωτάω. Από ένα μένος πραγματικά έκανε όποια επιστολή για να επισημαίνει κενά ασφαλείας στον σιδηρόδρομο; Μου κάνει μεγάλη εντύπωση αυτό που λέτε. Από μένος έγινε αυτή ιστορία;

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Αυτή είναι η εκτίμησή μου. Αν τον ρωτήσετε, μπορεί να σας πει άλλα πράγματα. Εγώ την εκτίμησή μου με ρωτήσατε, την εκτίμησή μου είπα.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Παράδειγμα: Δηλαδή, αυτά που λέει, αυτά που διάβασα αυτό είναι αβάσιμο βασικά, που διάβασα πριν;

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Σαφώς. Αφού λέμε ότι η νομοθεσία η συγκεκριμένη του έργου δεν υποχρεώνει τον ανάδοχο να έχει υπογραφή του παρόχου εμπειρίας και το ίδιο λέει και η ΕΡΓΟΣΕ -διαβάστε το- στην ένσταση που έχει κάνει στο Ελεγκτικό Συνέδριο και περιμένει από μέρα σε μέρα την απόφαση.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Έχει βγει η απόφαση; Όχι βασικά.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Δεν έχει βγει.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Αλλά εκκρεμεί.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Όπως εκκρεμεί και η σχέση δική μου και άλλων συναδέλφων στο δικαστήριο.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Να σας ρωτήσω. Είπατε ότι πήγαινε ο κ. Κατσιούλης και σας κατήγγειλε και ήταν αβάσιμα στον εισαγγελέα με βάση τις καταγγελίες του κ. Κατσιούλη; Το είπατε πριν αυτό εδώ ή όχι βασικά;

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Το είπα. Είπα ότι θεωρώ ότι οι καταγγελίες που έκανε ήταν εντελώς συκοφαντικές.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Γιατί δεν κινηθήκατε νομικά, εφόσον ήταν συκοφαντικές κάποιοι από εσάς που θιγόσασταν; Μου κάνει εντύπωση.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Λένε. Ακούω ότι διάφορα γίνονταν. Εμείς προσέξτε... Εγώ μιλάω σαν εκπρόσωπος της κατασκευαστικής εταιρείας. Πιστέψτε με έχουμε δει πολλά όλα αυτά τα χρόνια και μπορώ να έχω συγκεκριμένα παραδείγματα και σε πολύ πιο δύσκολες καταστάσεις απ' ότι της 717. Και όταν φτάσει η ώρα του δικαστηρίου, είμαστε σίγουροι ότι θα δικαιωθούμε και πάλι.

ΣΠ. ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ – 15/2/2024 – ΣΕΛ. 186-187

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: Πότε άρχισαν, επομένως, τα πρώτα προβλήματα του κ. Κατσιούλη, εφόσον με τους άλλους είχατε καλή συνεργασία; Πότε εσείς διαβλέψατε;

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Δεν είχα εγώ πρόβλημα. Η υπηρεσία...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: Όχι, η εταιρεία. Δεν είναι προσωπικό.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Η υπηρεσία είχε πρόβλημα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: Εσείς εκπροσωπείτε. Ένα λεπτό.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Εγώ δεν είχα πρόβλημα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: Η εταιρεία σας δεν είχε προβλήματα;

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Η εταιρεία είχε προβλήματα λόγω της διαδικασίας που ακολουθούσε ο κ. Κατσιούλης.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: Άρα, δεν θέσατε εσείς προβλήματα. Από την υπηρεσία, από την ΕΡΓΟΣΕ, λόγω της επιρροής του κ. Κατσιούλη.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Επιρροές στις διοικήσεις της ΕΡΓΟΣΕ από το 2016 ως το 2018.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: Άρα, από το 2016 ως το 2018. Εσείς θα έπρεπε, σύμφωνα με τη σύμβαση και τα στενά χρονοδιαγράμματα, 2014-2016 και 50%

επέκταση της βασικής αρχικής σύμβασης, άντε να επεκταθεί το έργο, λόγω δυσκολιών της ΕΡΓΟΣΕ και όχι δικής σας, το 2017, αν λειτουργούσαν άλλα, έτσι; Και η υπέρβαση της συμπληρωματικής σύμβασης, αν υπήρχαν προβλήματα μη προβλέψιμα στην αρχική μελέτη. Σαράντα τόσα εκατομμύρια είπατε ήταν η αρχική σύμβαση;

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Ναι.

ΣΠ. ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ – 15/2/2024 – ΣΕΛ. 221

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Αν ο ΟΣΕ θελήσει μελλοντικά να βάλει φωτοσήμανση ακολουθίας, δεν θα χρειαστεί ξανά η τμηματοποίηση της ανοιχτής γραμμής, ενώ έχουν προβλεφθεί και υπάρχουν ποσότητες στη σύμβαση;

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Προσέξτε: Αυτό το θέμα που το ζητάει κ. Κατσιούλης, δεν τίθεται πλέον. Η τμηματοποίηση ανοιχτής γραμμής τι σημαίνει; Δηλαδή, σημαίνει να προστεθεί ένας σταθμός;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ποιος το ζητάει;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Ο κ. Κατσιούλης το ζητάει;

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Αν το ζητήσει ο ΟΣΕ, να βάλει έναν σταθμό ανάμεσα...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ποιος το ζητάει;

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Αυτό είναι πάγιο θέμα που βάζει ο κ. Κατσιούλης.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Πάγιο θέμα που βάζει ο κ. Κατσιούλης, αλλά γιατί το ρωτάει η Ευρωπαϊκή Εισαγγελία; Η Ευρωπαϊκή Εισαγγελία το ρωτάει.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Και η Ευρωπαϊκή Εισαγγελέας από πού το έμαθε;

5.7 Συμπεράσματα αναφορικά με τη διαχείριση της σύμβασης 717

Από τις μαρτυρικές καταθέσεις και το σύνολο των εγγράφων που κατατέθηκαν στην Επιτροπή αναφορικά με το ζήτημα της υλοποίησης και εν γένει της διαχείρισης της σύμβασης 717/2014 προκύπτουν τα ακόλουθα:

Συμπέρασμα 1º: Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι με βάση την αλληλουχία των γεγονότων, η μη ολοκλήρωση της σύμβασης εντός της αρχικής συμβατικής προθεσμίας, ήτοι στις 26-09-2016, υπήρξε καταλυτική για τη μετέπειτα πορεία υλοποίησής της. Και τούτο διότι, στο χρονικό σημείο κατά το οποίο θα έπρεπε να είχε ολοκληρωθεί το σύνολο του φυσικού και οικονομικού της αντικειμένου και να παραληφθεί το έργο, ο Κύριος του έργου διαπίστωσε ότι είχε υλοποιηθεί μόνο ένα μικρό τμήμα του φυσικού αντικειμένου, ενώ συγχρόνως ανέλαβε την πλήρη ευθύνη για τον εκτροχιασμό του χρονοδιαγράμματος, μετατρέποντας μονομερώς την οριακή προθεσμία σε συμβατική προθεσμία. Η ανάληψη της συμβατικής ευθύνης από την ΕΡΓΟΣΕ για τις καθυστερήσεις (ακόμη και αν αυτές οφείλονταν στον ΟΣΕ) ακολούθησε τη σύμβαση για τα επόμενα χρόνια, γεγονός που με την πάροδο των ετών αφενός καθιστούσε

αδύνατη βάσει του νόμου την επιβολή κυρώσεων στην Ανάδοχο Κ/ξια (πολλώ δε μάλλον την έκπτωσή της) αφετέρου συσσωρεύει στο έργο οικονομικές απαιτήσεις του κατασκευαστή ενώ παράλληλα το κατασκευαστικό κομμάτι εξελίσσονταν (έστω και αργά), γεγονότα που συνέτειναν σε μια συμβατικά ασφυκτική, από άποψη διαχείρισης, κατάσταση.

Κατά συνέπεια η άποψη της Επιτροπής είναι πως η σύμβαση 717/2014 θα έπρεπε να είχε υλοποιηθεί στο σύνολό της ή έστω κατά το μεγαλύτερο μέρος το 2016 και πως η κακοδιαχείριση και τα τραγικά λάθη στην διοίκηση του έργου από την ΕΡΓΟΣΕ και τον ΟΣΕ κατά την αρχική συμβατική διάρκειά της (9^{ος} 2014 έως 9^ο 2016), υπήρξαν καταλυτικά για τη μετέπειτα πορεία του έργου.

Συμπέρασμα 2^ο: Κατά το διάστημα από το 2014 έως το 2016, έτος κατά το οποίο θα έπρεπε να είχε αρχικά ολοκληρωθεί η υλοποίηση της επίμαχης σύμβασης, στην πραγματικότητα δεν είχε ολοκληρωθεί παρά μόνο ένα ποσοστό της τάξης του 18%. Τη δεδομένη χρονική στιγμή η ΕΡΓΟΣΕ αναγνώρισε τόσο με την σχετική εισήγηση της Δ/σης Έργων όσο και με την αντίστοιχη απόφαση του ΔΣ για την χορήγηση παράτασης **την αποκλειστική της ευθύνη για την μη έγκαιρη ολοκλήρωση του έργου**. Αυτός ήταν και ο λόγος για τον οποίο ο Ανάδοχος αρνήθηκε να υποβάλλει αίτημα παράτασης και για τον οποίο η ΕΡΓΟΣΕ αποφάσισε την μετατροπή της οριακής προθεσμίας του έργου σε συμβατική.

Η απόφαση αυτή καθόρισε την μετέπειτα πορεία του έργου καθώς ήδη είχε παγιωθεί η ευθύνη της ΕΡΓΟΣΕ και η επιλογή θα ήταν είτε η διάλυση της σύμβασης η οποία θα έπρεπε κατά τον νόμο να συνοδεύεται από αποζημίωση του Αναδόχου, είτε η χορήγηση διαρκώς νέων παρατάσεων πάντοτε φυσικά με αναθεώρηση, όπως και σε αυτή την περίπτωση προβλέπονταν από το νόμο.

Συμπέρασμα 3^ο: Ο χρόνος που απαιτήθηκε για να ολοκληρωθεί η υπογραφή της 1ης ΣΣΕ ήταν απολύτως δικαιολογημένος, καθώς χρειάστηκαν εκτεταμένες παρεμβάσεις και διάλογος με την Ανάδοχο, προκειμένου να προσαρμοστούν οι μελέτες του τμήματος ΣΚΑ - Πλατύ όλων των προηγούμενων ετών. Η δανειοπάροχος εταιρεία επελήφθη για αυτό το ζήτημα το 2019, ενώ υπήρχε ήδη εγκεκριμένο σχέδιο ΣΣ με καθορισμένο τίμημα. Απαιτείτο επίσης Γνωμοδότηση του Ελεγκτικού Συνεδρίου ως προς την μεταβολή ή μη του φυσικού αντικειμένου της Σύμβασης, καθώς και έκθεση Πραγματογνώμονα του Τεχνικού Επιμελητηρίου ως προς την ασφάλειας του έργου, μετά από σχετικές καταγγελίες που ήγειραν ζητήματα ασφάλειας.

Συμπέρασμα 4^ο: Σε ό,τι αφορά τη **νομιμότητα** της διαδικασίας που ακολουθήθηκε για την έκδοση της υπ. αριθμ. Δ14/α/οικ. 711/Φ-ΕΡΓΟΣΕ απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, προέκυψε τόσο από τις μαρτυρικές καταθέσεις όσο και από τα έγγραφα που προσκομίστηκαν στην Επιτροπή πως η σχετική απόφαση ήταν απολύτως νόμιμη και σύμφωνη με τις προβλέψεις του νόμου, καθώς ακολουθήθηκε πιστά η διαδικασία που περιγράφεται στο ν. 4412/2016, στο ν. 3386/2003, αλλά και στις σχετικές υπουργικές αποφάσεις περί καθορισμού των αρμοδίων υπηρεσιών του

Υπουργείου Υποδομών και μεταφορών σχετικά με θέματα τεχνικής εποπτείας της ΕΡΓΟΣΕ.

Και τούτο διότι της απόφασης του Υπουργού είχαν προηγηθεί:

- i. Η υπ. αριθμ. Οικ1842/20/ **24-02-2020** θετική εισήγηση προς το Τεχνικό Συμβούλιο της ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ της Δ/σης ΕΡΓΩΝ της ΕΡΓΟΣΕ, εισηγούμενης την αποδοχή της ένστασης της Αναδόχου Κοινοπραξίας.
- ii. Η υπ. αριθμ. 1111/26-02-2020 θετική εισήγηση από το Τεχνικό Συμβούλιο της ΕΡΓΟΣΕ, το οποίο **γνωμοδότησε ομόφωνα** υπέρ της αποδοχής της ένστασης της Αναδόχου εταιρίας.
- iii. Το με αριθμ. Πρωτ. Φ1/14928/213/03-03-2020 έγγραφο της Δ/σης Σιδηροδρομικών Μεταφορών (Δ33), με το οποίο διαβιβάστηκε σχέδιο της υπόψη Υ.Α. καθώς και το ανωτέρω αναφερόμενο προσχέδιο αυτής προς τη Δ/ση Υποδομών Σταθερής Τροχιάς, Συντηρήσεων και Ασφάλειας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Συμπέρασμα 5ο: Δεδομένου ότι από το 2016 έως το 2019 είχαν δοθεί 6 διαδοχικές παρατάσεις της Σύμβασης με αναγνωρισμένη αρχικώς αποκλειστική υπαιτιότητα και στη συνέχεια συνυπαιτιότητα του κυρίου του έργου, η **έκπτωση του Αναδόχου το 2020 και η επιβολή ρητρών καθυστέρησης σε βάρος του δεν ήταν κατά το νόμο δυνατή**. Αντιθέτως η πιθανότητα η Ανάδοχος να αμφισβητήσει το κύρος της έκπτωσης και των ποινικών ρητρών και να την ανατρέψει στα δικαστήρια πετυχαίνοντας και αποζημίωση σε βάρος του Δημοσίου ήταν μεγάλη.

Συμπέρασμα 6ο: Ακόμη και αν ήθελε υποτεθεί ότι η έκπτωση της αναδόχου ήταν κατά το νόμο εφικτή, αντί της χορήγησης της 7^{ης} παράτασης, θα είχε ως μόνο βέβαιο αποτέλεσμα την άμεση διακοπή της εκτέλεσης του έργου και τη διάλυση της εργολαβίας. Θα έπρεπε να κινηθεί εκ νέου η διαδικασία δημοπράτησης για την ανάθεση του ανεκτέλεστου μέρους, κάτι που θα ισοδυναμούσε με διετή τουλάχιστον καθυστέρηση έως την ανάδειξη νέου αναδόχου και την επανεκκίνηση του έργου. Δεδομένου ότι το μεγαλύτερο μέρος των προβλημάτων της 717 οφείλεται στον κατακερματισμό των τεχνικών λύσεων και την αδυναμία λειτουργικής ενοποίησης του συστήματος και του εξοπλισμού των επιμέρους τμημάτων η εγκατάσταση ενός νέου αναδόχου θα οδηγούσε σε νέες μεγαλύτερες καθυστερήσεις λόγω ασυμβατότητας των νέων δεδομένων και προδιαγραφών. Και φυσικά στο ενδιάμεσο διάστημα έως τη νέα ανάθεση ό,τι είχε ήδη εκτελεστεί από τη Σύμβαση 717 θα είχε περιπέσει σε αχρησία μέχρι την εγκατάσταση νέου αναδόχου και εν τέλει θα απαξιωνόταν πλήρως με τεράστια ζημία του Δημοσίου.

Συμπέρασμα 7ο: Με δεδομένη τη συγχρηματοδότηση του έργου από την ΕΕ, σε περίπτωση κήρυξης του αναδόχου έκπτωτου και επαναπροκήρυξης του διαγωνισμού το έτος 2020, διακυβευόταν η χρηματοδότηση του έργου και πιθανότατα η χώρα θα οδηγούνταν σε σημαντική απώλεια κοινοτικών κονδυλίων.

Συνεπώς η κήρυξη της Αναδόχου Κ/ξίας ως έκπτωτης και καταγγελίας της Σύμβασης το Μάρτιο του 2020 όχι μόνον δεν ήταν δυνατή, αλλά θα ζημίωναν το ΕΔ και θα καθυστέρουσαν περαιτέρω την ολοκλήρωση του έργου. Δεδομένου ότι το έργο της Σύμβασης 717 ολοκληρώθηκε και παραδόθηκε το Σεπτέμβριο του 2023, καθίσταται αδιαμφισβήτητο ότι η 7^η παράταση αποτελούσε «μονόδρομο» κατά τη λήψη της σχετικής απόφασης περί της αποδοχής ή μη της σχετικής αίτησης της Αναδόχου.

Συμπέρασμα 8^ο: Η διαδικασία που ακολουθήθηκε για την έκδοση της της υπ. αριθμ. Δ14/α/οικ. 6351/Φ-ΕΡΓΟΣΕ Υ.Α., ήταν απολύτως σύμφωνη με τις προβλέψεις του νόμου, καθώς ακολουθήθηκε η διαδικασία που περιγράφεται στο ν. 4412/2016.

Ως προς την τυπική νομιμότητα της απόφασης επισημαίνεται ότι σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 48 της ΕΣΥ της σύμβασης 717/2014, η υποβολή και εξέταση των ενστάσεων του αναδόχου κατά την εκτέλεση του έργου θα έπρεπε να γίνει σύμφωνα με το άρθρο 76 του ν. 3669/2008. Ωστόσο, με την θέση σε ισχύ του ν. 4412/2016 και με βάση τις σχετικές σε αυτόν μεταβατικές διατάξεις, όλες οι ενστάσεις επί των εν εξελίξει συμβάσεων δημοσίων έργων θα έπρεπε να ακολουθούν τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 174 του νόμου αυτού μετά την 1.11.2017, κάτι και το οποίο έγινε. Σε πλήρη συμμόρφωση με τις δύο υπουργικές αποφάσεις για την τεχνική εποπτεία της ΕΡΓΟΣΕ, το προσχέδιο αυτής της Υ.Α. διαβιβάστηκε από την ΕΡΓΟΣΕ στη Διεύθυνση Σιδηροδρομικών Μεταφορών (33) και από αυτή στη συνέχεια στη Διεύθυνση Υποδομών Σταθερής Τροχιάς, Συντηρήσεων και Ασφάλειας (Δ14) του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και έπειτα στον Υπουργό.

Ως προς την ουσιαστική νομιμότητα της εν λόγω απόφασης, η Επιτροπή κρίνει, λαμβάνοντας υπόψη τα δεδομένα ότι αυτή ελήφθη στο πλαίσιο άσκησης της αρμοδιότητας του Υπουργού ως όργανο επίλυσης διοικητικής διαφοράς και δεν προξένησε βλάβη στο ΕΔ αλλά αντιθέτως ελήφθη προς όφελος του για τους παρακάτω λόγους:

Όπως εναργώς προέκυψε από το σύνολο των προσκομιζόμενων εγγράφων αλλά και τις μαρτυρικές καταθέσεις οι παρατάσεις για την ολοκλήρωση του έργου που είχαν δοθεί από το 2016 και μετά, χορηγήθηκαν χωρίς αποκλειστική υπαιτιότητα του Αναδόχου, που σημαίνει ότι ο κύριος του έργου είχε αποδεχθεί τη συνυπαιτιότητα του για τις καθυστερήσεις του έργου.

Η Κοινοπραξία είχε υποβάλει 10 αιτήματα αποζημίωσης συνολικού ποσού 26.5 εκ Ευρώ για το χρονικό διάστημα από 10/10/2017 έως και 31/3/2020. Από τα 10 αιτήματα απορρίφθηκαν τα δύο παλαιότερα και τελικώς τα αιτήματα που εξετάστηκαν καλύπτουν την περίοδο από 1/8/2018 έως 31/3/2020. Κατόπιν ομόφωνων γνωμοδοτήσεων της Δ/σης Έργων και του Τεχνικού Συμβουλίου της ΕΡΓΟΣΕ έγιναν, κατά την αποδοχή της ένστασης από τον Υπουργό, εν μέρει δεκτές οι 5 ενστάσεις και εξεδόθη η σχετική υπουργική απόφαση για καταβολή ποσού αποζημίωσης τελικώς 2.7εκ. Ευρώ, δηλαδή ποσοστού περίπου 10% του συνολικώς αιτηθέντος ποσού.

Κατά την εξέταση των μαρτύρων προέκυψε επίσης ότι, η πιο πάνω αποζημίωση της Αναδόχου αφορούσε αποκλειστικά σε τμήματα του έργου για τα οποία υπήρχαν εγκεκριμένες μελέτες τόσο από την ALSTOM Ferrovialia όσο και από την ΕΡΓΟΣΕ και επομένως δεν υπήρχαν εκκρεμότητες από την πλευρά της Κοινοπραξίας για την εκτέλεση των εργασιών, ούτε φυσικά αφορούσαν σε τμήματα του έργου για τα οποία

είχε επιδοθεί στην Κοινοπραξία η ειδική πρόσκληση, σε αντίθεση με όσα ισχυρίστηκαν κατά την εξέταση των μαρτύρων οι εισηγητές της αντιπολίτευσης.

Σημαντικό επίσης είναι το γεγονός ότι μετά την έκδοση της ως άνω ΥΑ περί μερικής αποδοχής των πέντε ενστάσεων και των σχετικών αιτημάτων αποζημίωσης, η Ανάδοχος υπέβαλε παραίτηση από πέντε προσφυγές που είχε ήδη ασκήσει αντίστοιχα ενώπιον του Διοικητικού Εφετείου Αθηνών (έγγραφο της Κ/ξίας της 8.1.2021 περί αποδοχής της ΥΑ και παραίτησης από τις προσφυγές).

Είναι συνεπώς άποψη της Επιτροπής ότι, με τα ως άνω δεδομένα, εάν οι προσφυγές αυτές είχαν εκδικαστεί υπήρχε πολύ σοβαρή πιθανότητα το ποσό της αποζημίωσης που θα επιδικαζόταν στην Κοινοπραξία να ήταν κατά πολύ υψηλότερο του 10% της αρχικής απαίτησης, το οποίο τελικώς εγκρίθηκε με την επίμαχη υπουργική απόφαση.

Συμπέρασμα 9°: Από τον Ιούλιο του 2019 έως την άνοιξη του 2021 ρυθμίστηκαν σοβαρά ζητήματα της σύμβασης 717 και θεραπεύτηκαν παθογένειες ετών όπως για παράδειγμα επετεύχθη, μετά από πολλές πιέσεις, η προσήκουσα υποβολή των οριστικών μελετών σηματοδότησης από την Ανάδοχο, με τη συνυπογραφή δηλαδή της παρόχου δάνειας εμπειρίας και την υπογραφή της 1ης ΣΣΕ. Κατ' αυτόν τον τρόπο επανεκκίνησε σε σωστές βάσεις η εκτέλεση του έργου, όμως είχαν ήδη χαθεί πολλά έτη και είχαν παγιωθεί καταστάσεις οι οποίες οδηγούσαν σε περαιτέρω καθυστερήσεις.

Σημειώνεται δε, ότι δεν θα πρέπει να παραβλεφθεί το γεγονός ότι αρχές του 2020 ξέσπασε η πανδημία COVID 19, με επίπτωση τη σημαντική καθυστέρηση των εργασιών και τις δυσκολίες προμήθειας εξοπλισμού λόγω αναταραχής στις εφοδιαστικές αλυσίδες διεθνώς ενώ το έτος 2022 εκκίνησε η παγκόσμια ενεργειακή κρίση και οι ευρύτερες συνέπειες του πολέμου στην Ουκρανία.

Παρά τις πιο πάνω δυσκολίες όμως, μέχρι τα τέλη του 2022 παραδόθηκαν στον ΟΣΕ ολοκληρωμένα τα συστήματα σε 19 (από τους εναπομείναντες 37) σταθμούς, ανακατασκευάστηκαν χωρίς επιπλέον δαπάνη οι 10 από τους 17 σταθμούς που είχαν παραδοθεί έως τα τέλη του 2016 και παραδόθηκε επίσης το κέντρο τηλεδιοίκησης και σηματοδότησης στη Θεσσαλονίκη. Υπό αυτές τις Συνθήκες η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι δεν υπήρξαν υπαίτιες καθυστερήσεις στην εκτέλεση της σύμβασης μετά τον Ιούλιο 2019. Αντιθέτως το αρμόδιο Υπουργείο Μεταφορών και η ΕΡΓΟΣΕ κινήθηκαν με αποκλειστικό γνώμονα την ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρόμου, την τήρηση της νομιμότητας και την διαφύλαξη της δημόσιας περιουσίας. Με τις ενέργειές τους εξαλείφθηκαν τα αίτια των πολυετών καθυστερήσεων εκτέλεσης της σύμβασης.

Συμπέρασμα 10°: Η σύμβαση 717/2014 ολοκληρώθηκε τον Σεπτέμβριο του 2023 κάτι το οποίο δεν θα είχε συμβεί εάν είχε κηρυχθεί έκπτωτος η Ανάδοχος Κ/ξία και εάν είχε διαλυθεί η εργολαβία, ως εκ τούτου η Επιτροπή έκρινε ότι οι διαχειριστικές και διοικητικές ενέργειες που απέβλεπαν στη λύση των χρόνιων προβλημάτων και τη διάσωση της εργολαβίας ήταν τελικώς προς όφελος του ΕΔ.

Συμπέρασμα 11^ο: Το Πόρισμα της ΕΑΔ

Το από 27-9-2021 πόρισμα της ΕΑΔ περιείχε εντολές, συστάσεις και προτάσεις προς την ΕΡΓΟΣΕ (όχι προς το Υπουργείο Μεταφορών), μεταξύ των οποίων την άσκηση πειθαρχικών διώξεων σε 15 στελέχη της ΕΡΓΟΣΕ και τη σύνταξη αρνητικού λογαριασμού αναφορικά με εξοπλισμό τηλεμετρίας που θα έπρεπε να αντικατασταθεί. Η ΕΡΓΟΣΕ συμμορφώθηκε με τις εντολές αυτές. Το Πόρισμα αυτό κοινοποιήθηκε στον Υπουργό Μεταφορών, ο οποίος δεν το απέκρυψε ούτε άλλωστε είχε σχετική δυνατότητα, αφού αυτό είχε κοινοποιηθεί στους αποδέκτες του.

Στους αποδέκτες του Πορίσματος περιλαμβανόταν η Εισαγγελία Εφετών Αθηνών Το Τμήμα Οικονομικού Εγκλήματος της Εισαγγελίας αυτής, αφού διενήργησε προκαταρκτική εξέταση αρχειοθέτησε την υπόθεση.

Συμπέρασμα 12^ο:

Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η αξιοπιστία των δύο μαρτύρων της διαβιβασθείσας από την ΕΕισ. δικογραφίας, αμφισβητείται έντονα από πολλούς μάρτυρες.

Στον κ. Χρήστο Κατσιούλη αποδίδεται ότι εξαρτούσε διαχρονικά, οικονομικά συμφέροντα του ίδιου και μέλους της οικογενείας του από υποθέσεις του δημοσίου, οι οποίες του είχαν ανατεθεί στο πλαίσιο των καθηκόντων του ως στελέχους της ΕΡΓΟΣΕ. Ενδεχομένως ο ίδιος και συγγενικό του πρόσωπο οικονομικά εξαρτώμενο στο παρελθόν από ιδιωτικά συμφέροντα που είχαν άμεση ανάμειξη στην εκτέλεση έργων στο αντικείμενο των συστημάτων σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης του σιδηροδρόμου, θα έπρεπε να είχε αποκαλύψει τις σχέσεις αυτές και κατ' ελάχιστον να έχει αυτοεξαιρεθεί από κάθε σχετική διαδικασία ανάθεσης και εκτέλεσης έργων. Αντ' αυτού εμπλέκονταν σε συμβάσεις και υποθέσεις της ΕΡΓΟΣΕ, με συνεχείς **αβάσιμες καταγγελίες οι οποίες οδήγησαν σε σοβαρές καθυστερήσεις τόσο στην υλοποίηση της σύμβασης 717 όσο και στην σύμβαση 10005 για το ETCS. Δεν είναι δε αληθές ότι ο κ. Κατσιούλης είχε προειδοποιήσει για υφιστάμενα ζητήματα ασφάλειας** που δήθεν προμήνυαν το τραγικό δυστύχημα της 28^{ης} Φεβρουαρίου 2023, καθώς η σχετική επιστολή παραίτησής του που αναπαράχθηκε πολλαπλώς από τον τύπο τις επόμενες του δυστυχήματος ημέρες αναφέρονταν σε ένα υποθετικό σενάριο και σε ένα πολύ συγκεκριμένο τεχνικό ζήτημα που ουδεμία σχέση είχε με τους λόγους του δυστυχήματος. Πιο συγκεκριμένα ο κος Κατσιούλης αναφερόταν στο υποτιθέμενο κίνδυνο ασφάλειας από την αλλαγή της τεχνικής λύσης του έργου, δηλαδή την αντικατάσταση των κυκλωμάτων γραμμής με μετρητές αξόνων, **καθώς κατά την άποψή του αυτή η λύση δεν θα ήταν ασφαλής στο μέλλον όταν θα ολοκληρωνόταν το ETCS και τα τρένα θα κινούνταν με ταχύτητα 200 km/h.**

Από την άλλη πλευρά, η **διαχρονική παρουσία του κ. Παναγιώτου ως καταγγέλλοντα δήθεν σκανδάλων** σε διάφορες ποινικές και κοινοβουλευτικές διαδικασίες, καθώς και η διαφαινόμενη σχέση του με τον κο Χ. Κατσιούλη οδηγεί πολλούς στο να αποδίδουν και σε αυτόν τις καθυστερήσεις που σημειώθηκαν στην εξέλιξη των διαφόρων συμβάσεων έργων του ελληνικού σιδηροδρόμου.

6. ΓΕΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΚΙΝΗΣΕΩΣ ΤΟΥ ΟΣΕ / ΔΙΚΛΕΙΔΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ – ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΠΑΡΑΒΙΑΣΗΣ ΤΟΥΣ ΣΕ ΜΟΝΗ ΚΑΙ ΔΙΠΛΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ.

1. Τι είναι ο Γενικός Κανονισμός Κινήσεως και τι ρυθμίζει

Οι περισσότεροι από τους μάρτυρες τόνισαν την σημασία που έχει για την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών η τήρηση του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως (ΓΚΚ) του ΟΣΕ.

Πρόκειται για ένα σύνολο ορισμών και κανόνων που υπάρχει σε ισχύ, σε διάφορες μορφές, από το έτος 1931 (εκδόσεως των τότε «Σιδηροδρόμων του Ελληνικού Κράτους»). Ειδικώς ως προς τους κανόνες που αφορούν την κυκλοφορία, εφαρμοστέο είναι το Μέρος Β' – Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών, το οποίο επικαιροποιήθηκε στην πιο πρόσφατη και σήμερα ισχύουσα μορφή του το 2019, με την απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών υπ' αριθμόν ΑΣ10/77243/580/13.2.2019 (ΦΕΚ Β' 698). Όπου στο παρόν υπάρχει αναφορά σε «Γενικό Κανονισμό Κυκλοφορίας» ή σε σύντμηση «ΓΚΚ», νοείται αναφορά στο ως άνω «Μέρος Β' – Κανονισμός Κυκλοφορίας και Κίνησης» του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως, όπως ισχύει.

Ο ΓΚΚ περιλαμβάνει όλους τους απαραίτητους κανόνες και δικλείδες ασφαλείας ώστε να γίνεται με απόλυτη ασφάλεια η κυκλοφορία των συρμών, υπό όλες τις πιθανές συνθήκες, είτε υπάρχουν επιπλέον συστήματα ασφαλείας είτε όχι.

Τα ζητήματα που ρυθμίζονται ενδεικτικά περιλαμβάνουν: γραμμές και αλλαγές τροχιάς, μηχανικές εγκαταστάσεις σταθμών, επίβλεψη, χειρισμός και συντήρηση, τηλεπικοινωνίες, ελιγμοί, πέδηση και κίνηση αμαξοστοιχιών, δρομολόγια και κανόνες κυκλοφορίας των αμαξοστοιχιών.

Οι ρυθμίσεις του ΓΚΚ εξειδικεύονται περαιτέρω με Εγκυκλίους που εκδίδονται από τις αρμόδιες υπηρεσίες του ΟΣΕ.

2. Σχέση του ΓΚΚ με τα συστήματα ασφαλείας

Όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, ο ΓΚΚ (ιδίως υπό την ισχύουσα μορφή του), περιλαμβάνει αναλυτικούς κανόνες ενεργειών και χειρισμών, οι οποίοι ρυθμίζουν το σύνολο των περιστάσεων κυκλοφορίας και ελιγμών των σιδηροδρομικών συρμών, σε μονή ή διπλή γραμμή, είτε στις περιπτώσεις που λειτουργούν ταυτόχρονα συστήματα ασφαλείας, όπως η σηματοδότηση ή το σύστημα ETCS, είτε με πλήρη απουσία αυτών.

3. Οι παραβιάσεις του ΓΚΚ που συνδέονται με το δυστύχημα.

3.1. Τα πραγματικά περιστατικά.

Οι πληροφορίες που είχε στη διάθεσή της η Επιτροπή για τα πραγματικά περιστατικά που έλαβαν χώρα την 28η Φεβρουαρίου 2023, ημέρα του τραγικού δυστυχήματος, προέρχονται κατά κύριο λόγο από: (α) την Έκθεση Πραγματογνωμοσύνης των πραγματογνωμόνων Δρ. Απόστολου Βασιλάκου/Διπλ. Μηχανολόγου Μηχανικού και Σταύρου Μπατζόπουλου/ Ηλεκτρολόγου Μηχανικού, οι οποίοι διορίστηκαν με το υπ' αριθμ. πρωτ. 1019/21/1-α'/01-03-2023 έγγραφο του Τμήματος Τροχαίας Λάρισας (β)

το Πόρισμα της τριμελούς Επιτροπής Εμπειρογνωμόνων που συστήθηκε με την απόφαση του Γενικού Γραμματέα Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, με αριθμό 71651/06-03-2023 (Β΄ 1310), αποτελούμενης από τον Ιωάννη-Κωνσταντίνο Χαλκιά, Επίτιμο Πρόεδρο του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, ως Πρόεδρο, τον Βασίλειο Προφυλλίδη, Καθηγητή της Συγκοινωνιακής Τεχνικής στο Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης και τον Χρήστο Πυργίδη, Καθηγητή Σιδηροδρομικής στο Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, ως μέλη (Επιτροπή ΥΜΕ).

3.1.1. Τα γεγονότα που οδήγησαν στο μοιραίο γεγονός της 28ης Φεβρουαρίου 2023 αποτυπώνονται στο πόρισμα της Επιτροπής Εμπειρογνωμόνων ως εξής (Κεφάλαιο 3, σελ. 46-58 του πορίσματος):

“3.1. Αλληλουχία συμβάντων και διεξαγωγή της κυκλοφορίας μεταξύ Παλαιοφαρσάλου - Λάρισας – Ν. Πόρων πριν την παρουσία του επιβατικού συρμού IC 62 και του εμπορικού συρμού 63503

3.1.1. Αστοχία στην αλυσοειδή του συστήματος ηλεκτροκίνησης στο σταθμό Παλαιοφαρσάλου

Στις 15:52 της 28-2-2023 ο επιβατικός ηλεκτροκίνητος συρμός IC 56 εισέρχεται στο σταθμό Παλαιοφαρσάλου και σταθμεύει στη γραμμή ανόδου, στην αποβάθρα του σταθμού. Ενώ βρίσκεται σε στάση αποκόπτεται ο αγωγός της εναέριας γραμμής επαφής του συστήματος ηλεκτροκίνησης και πέφτει επί της οροφής του συρμού, στο σημείο που βρίσκεται ο παντογράφος του συρμού και στη συνέχεια επί της σιδηροδρομικής γραμμής. Ακολουθεί βραχυκύκλωμα και διακόπτεται προσωρινά η τάση ρεύματος στην εναέρια γραμμή επαφής στις γραμμές ανόδου και καθόδου από τον υποσταθμό Παλαιοφαρσάλου έως τον υποσταθμό Περιβολίου.

Ο Ρυθμιστής Έλξης Θεσσαλονίκης (ΡΕ ΘΝ) ενημέρωσε τους σταθμούς Παλαιοφαρσάλου και Λάρισας ότι υπάρχει μόνιμο βραχυκύκλωμα από ώρα 15:52 στη γραμμή ανόδου μεταξύ δύο υποσταθμών και ότι από ώρα 16:15 είχε τροφοδοτήσει με ρεύμα τη γραμμή καθόδου, που πλέον ήταν μόνον αυτή υπό τάση. Η βλάβη στη γραμμή ανόδου αποκαταστάθηκε από συνεργείο του ΟΣΕ την 01:05 της 1-3-2023.

Η αμαξοστοιχία IC 56 καταργήθηκε από την Hellenic Train στις 18:00 και οι επιβάτες αποβιβάστηκαν όλοι. Η αμαξοστοιχία IC 56 απελευθερώθηκε από συνεργεία του ΟΣΕ στις 18:40. Αναχώρησε ως αμαξοστοιχία 93506 από τον Παλαιοφάρσαλο στις 19:05 με προορισμό το σταθμό Λάρισας με επικεφαλής δυο δηζελάμαξες και χωρίς επιβάτες (διπλή δηζελοκίνητη έλξη). Η αμαξοστοιχία 93506 αφίχθη στη Λάρισα στις 19:30, κινούμενη στη γραμμή ανόδου.

3.1.2. Διακοπή κυκλοφορίας στη γραμμή ανόδου μεταξύ Λάρισας – Λιτοχώρου

Η επιβατική αμαξοστοιχία 2594, που αναχώρησε στις 18:54 από τη Λάρισα με προορισμό τη Θεσσαλονίκη, παρουσίασε πρόβλημα στην πέδηση και ακινητοποιήθηκε από ώρα 19:12 στη Χιλιομετρική Θέση (ΧΘ) 361+300. Ζήτησε μηχανή εφεδρείας. Με

τη βοήθεια μηχανής που στάλθηκε από τη Λάρισα, επέστρεψε η συγκεκριμένη αμαξοστοιχία στο σταθμό Λάρισας στις 21:30.

Λόγω του συμβάντος αυτού, από ώρα 19:21 η κυκλοφορία μεταξύ Λάρισας - Λιτοχώρου γινόταν αμφίδρομα από τη γραμμή καθόδου (με τον ενδιάμεσο σταθμό των Ν. Πόρων να ορίζει τα τμήματα ελεύθερης γραμμής) έως ώρα 21:38.

Λόγω των επικρατουσών συνθηκών κυκλοφορίας, η επιβατική αμαξοστοιχία 2596 με προορισμό τη Θεσσαλονίκη κινήθηκε σε γραμμή καθόδου, αντί σε γραμμή ανόδου ως όφειλε, και αφίχθη στις 21:22 στο σταθμό Ν. Πόρων από τη γραμμή καθόδου. Αναχώρησε στις 21:23 για Λιτόχωρο από τη γραμμή καθόδου.

Στις 21:38 αποκαταστάθηκε η κυκλοφορία στη γραμμή ανόδου Λάρισας- Λιτοχώρου. Από τη χρονική αυτή στιγμή η κυκλοφορία στη γραμμή Λάρισας – Ν. Πόρων – Λιτοχώρου γινόταν κανονικά με λειτουργία και της γραμμής ανόδου και της γραμμής καθόδου. Η Επιτροπή Εμπειρογνομώνων δεν είχε στη διάθεσή της τα σχετικά τηλεγραφήματα - τα οποία είχαν άμεσα κατασχεθεί από την Αστυνομία και παραδόθηκαν στον Ανακριτή- με βάση τα οποία αναγγέλλεται, ως ορίζει ο ΓΚΚ (Παράρτημα II, άρθρο 4, εδάφιο 26) μια έκτακτη διακοπή της κυκλοφορίας, ωστόσο, από τις φωνητικές καταγραφές προκύπτει ότι η αποκατάσταση της κυκλοφορίας στις δυο γραμμές ήταν γνωστή στους Σταθμάρχες Λάρισας και Ν. Πόρων.

Στις 21:47 και αφού είχε αποκατασταθεί η κυκλοφορία και στις δυο γραμμές διήλθε από το σταθμό Ν. Πόρων με προορισμό τη Λάρισα ο συρμός IC 63.

Ο συρμός IC 63 κινήθηκε κανονικά μέσω της γραμμής καθόδου. Έφτασε στο σταθμό Λάρισας στις 22:12 (ΛΡ / τηλεγράφημα 40) και στάθμευσε στη γραμμή 1 (1η γραμμή προς το κτίριο επιβατικού σταθμού Λάρισας, Σχήμα 2.6). Η διαχείριση της κίνησης του IC 63 στο σταθμό Λάρισας έγινε με αυτόματη χάραξη δρομολογίου. Εν συνεχεία ο συρμός IC 63 κινήθηκε προς Παλαιοφάρσαλο (ΛΡ/τηλεγράφημα 41). Στο σημείο αυτό αναφέρεται ότι το τελευταίο αυτομάτως χαραχθέν δρομολόγιο, όπως προκύπτει από την ανάλυση ηλεκτρονικού αρχείου καταγραφής δεδομένων σηματοδότησης ΣΣ Λάρισας και Μεζούρλου, πραγματοποιήθηκε στις 22:12 της 28-2- 2023.

Στην κατεύθυνση από Θεσσαλονίκη προς Λάρισα (γραμμή καθόδου) κινήθηκε επίσης η επιβατική προασιακή αμαξοστοιχία 2597 που εκτελούσε το προγραμματισμένο δρομολόγιο Θεσσαλονίκη – Λάρισα. Ο συρμός αυτός αναχώρησε από τους Ν. Πόρους στις 22:14 (ΛΡ/τηλεγράφημα 42, ΝΠ /τηλεγράφημα 248) και έφτασε στη Λάρισα στις 22:50. Η διαχείριση της κυκλοφορίας του συρμού 2597 στο σταθμό Λάρισας έγινε από το Σταθμάρχη Λάρισας που χρησιμοποίησε τον τοπικό πίνακα χειρισμού και οπτικού ελέγχου με τη χρήση κομβίων διευθέτησης αλλαγών (manual-βεβιασμένο χειρισμό μέσω κλειθροδιακόπτη επί του πίνακα). Με βάση την εντολή που δόθηκε από το Σταθμάρχη Λάρισας (ΛΡ/τηλεγράφημα 43) ο συρμός 2597 θα κατέληγε, κινούμενος αρχικά μέσω της γραμμής 2 και αμέσως μετά μέσω της γραμμής 3, στη χαρακτηριζόμενη ως «μόρτα» γραμμή, όπου και θα γινόταν η αποβίβαση των επιβατών. Η πορεία του συρμού απαιτούσε, από τη στιγμή που δεν έγινε αυτόματη χάραξη δρομολογίου, τη χειροκίνητη διευθέτηση των αλλαγών 118B,A, 117B,A, 115, 116 και 111 στις κατάλληλες θέσεις(βλ. Σχήμα 2.6,κεφάλαιο 2). Η συγκεκριμένη αμαξοστοιχία, κατά την πορεία της προς τη γραμμή «μόρτα», αναγκάστηκε σε οπισθοδρόμηση καθώς δεν είχε διευθετηθεί σωστά κάποια από τις αλλαγές που συνάντησε (μάλλον η 115 ή η 116). Το πρόβλημα αποκαταστάθηκε, καθώς μετά την

απαιτούμενη οπισθοδρόμηση για να ελευθερωθούν τα κυκλώματα γραμμής που καλύπτουν τις προηγούμενες αλλαγές, ο Σταθμάρχης Λάρισας μέσω του πίνακα τηλεχειρισμού αλλαγών, διευθέτησε τις αλλαγές. Στη συνέχεια, ο συρμός 2597 στάθμευσε στη γραμμή «μόρτα» και αποβιβάστηκαν οι επιβάτες. Στο σημείο αυτό πρέπει να αναφερθεί ότι ο μηχανοδηγός της 2597, όπως προκύπτει από τις φωνητικές καταγραφές, διαπίστωσε οπτικά το πρόβλημα, καθώς πλησίαζε στην αλλαγή γραμμής, με τη μη συμβατή με το δρομολόγιο θέση της αλλαγής και εφαρμόζοντας ουσιαστικά στην πράξη το εδάφιο 1204 του ΓΚΚ διέκοψε την προδιαγεγραμμένη πορεία του και ζήτησε οδηγίες από το σταθμάρχη Λάρισας. Με βάση την αποκωδικοποίηση των φωνητικών καταγραφών του ραδιοτηλεφώνου (Ρ/Τ), η οπισθοδρόμηση αποδόθηκε σε έγκαιρη διαπίστωση από το σταθμάρχη ότι κατά τη χειροκίνητη διευθέτηση η αλλαγή δεν μπορούσε να τοποθετηθεί σωστά στη θέση που αυτός με το κομβίο διευθετούσε (κοινώς «φλάσαρε»).

Έτσι μετά το πέρας του δρομολογίου της 2597, οι αλλαγές 117Α,Β και 118 Α,Β ήταν έτσι διευθετημένες ώστε συρμός που αναχωρεί από την αποβάθρα της γραμμής ανόδου (γραμμή 2) του σταθμού Λάρισας και κινείται προς Ν. Πόρους να βρει:

- μπροστά του την αλλαγή 117Β σε τέτοια θέση ώστε ο συρμός για να μπορούσε να διέλθει θα έπρεπε να είχε παραβιάσει τη συγκεκριμένη αλλαγή από πτέρνη. Στο σημείο αυτό πρέπει να αναφερθεί ότι η διέλευση από πτέρνη σε μεγάλες ταχύτητες μπορεί να προκαλέσει εκτροχιασμό ενώ στις μικρές ταχύτητες προκαλεί καταστροφές στον εξοπλισμό της αλλαγής, γίνεται πιθανότατα αντιληπτή από το μηχανοδηγό ενώ σε κάθε περίπτωση η δυσλειτουργία της αυτή είναι αντιληπτή και από τον σταθμάρχη καθώς είναι ορατή με αναλάμπον φώς στον πίνακα τηλεχειρισμού των αλλαγών (η αλλαγή «φλασάρει»).
- τις δυο αλλαγές 118 Α,Β σε τέτοια θέση ώστε συρμός που έχει διέλθει την αλλαγή 117Β (εννοείται ότι έχει προηγηθεί η διευθέτηση των αλλαγών 117Β,Α ώστε να είναι δυνατή η κίνηση στη γραμμή ανόδου) να αλλάξει γραμμή και από τη γραμμή ανόδου (γραμμή 2) να εισέλθει στη γραμμή καθόδου (γραμμή 1).

Στο σημείο αυτό, πρέπει να διευκρινιστεί, όπως αναφέρθηκε στο Κεφάλαιο 2, ότι οι αλλαγές 118 Α,Β και 117Α,Β ως ανήκουσες σε σχηματισμό γραμμής (διαγώνιος, crossover) που συνδέει δύο παράλληλες μεταξύ τους γραμμές, διευθετούνται ταυτόχρονα είτε αυτό γίνεται αυτόματα, είτε γίνεται χειροκίνητα από τον Πίνακα τηλεχειρισμού αλλαγών.

Τέλος, όσον αφορά την αμαξοστοιχία 93506 που αφίχθη στη Λάρισα στις 19:30, αναχώρησε στις 21:50 από τη γραμμή ανόδου (ΛΡ / τηλεγράφημα 37) με προορισμό τη Θεσσαλονίκη. Αφίχθη στις 22:20 στους Ν. Πόρους και αναχώρησε στις 22:40 (ΝΠ/ τηλεγράφημα 249) με προορισμό τη Θεσσαλονίκη.

3.2. Αλληλουχία ενεργειών κατά την κίνηση του επιβατικού συρμού IC 62 πριν την είσοδό του στο σταθμό Λάρισας και μέχρι τη στιγμή του δυστυχήματος

3.2.1. Κίνηση συρμού IC 62 μέχρι την άφιξή του στην αποβάθρα του σταθμού Λάρισας

Η αμαξοστοιχία IC 62 έφτασε στον Παλαιοφάρσαλο και πραγματοποίησε αλλαγή προσωπικού έλξης με την αμαξοστοιχία IC 63. Αναχώρησε από το σταθμό

Παλαιοφαρσάλου, με καθυστέρηση 48 λεπτών ως προς το προγραμματισμένο δρομολόγιο.

Από τον Παλαιοφάρσαλο και μέχρι την είσοδό του στην περιοχή του σταθμού Λάρισας, ο συρμός IC 62 εκινείτο στη γραμμή καθόδου καθώς μόνο σε αυτήν λειτουργούσε η ηλεκτροκίνηση. Ο συρμός IC 62 μέσω της κατάλληλης διευθέτησης της αλλαγής 101A (βρίσκεται στην διαγώνιο που υλοποιεί τη σύνδεση των γραμμών 1 και 2 στην είσοδο του σταθμού Λάρισας) εισήλθε στη γραμμή ανόδου (γραμμή 2) και στις 23:02 στάθμευσε στην αποβάθρα, όπου αποβιβάστηκαν και επιβιβάστηκαν επιβάτες. Στο σημείο αυτό πρέπει να τονιστεί ότι η διευθέτηση της αλλαγής 101A, για να ακολουθηθεί η συγκεκριμένη πορεία, δεν μπορούσε λόγω τεχνικού προβλήματος να γίνει ούτε με αυτόματη χάραξη, ούτε με χρήση κομβίων από τον πίνακα τηλεχειρισμού του σταθμού Λάρισας. Μπορούσε να διευθετηθεί μόνον με χειροκίνητη διαχείριση από τον κλειδούχο (επί τόπου χειρισμός). Για να γίνει η συγκεκριμένη διευθέτηση, ο κλειδούχος βρισκόταν στη θέση της αλλαγής 101A και έκανε τους απαιτούμενους χειρισμούς. Ο μηχανοδηγός της αμαξοστοιχίας IC 62, πριν μπει στο σταθμό, ρώτησε μέσω ραδιοτηλεφώνου αν μπορούσε να μπει και μετά από υπόδειξη του σταθμάρχη περίμενε να γίνει πρώτα η διευθέτηση από τον κλειδούχο. Με βάση το Κανονιστικό πλαίσιο η διευθέτηση αυτή θα έπρεπε να είχε δρομολογηθεί πολύ πιο πριν και συγκεκριμένα αμέσως μετά την αναγγελία από τον σταθμάρχη Παλαιοφαρσάλου αναχώρησης της αμαξοστοιχίας 62 (ΛΡ/Τηλεγράφημα 44) από τη γραμμή καθόδου. Όπως φαίνεται από τις φωνητικές καταγραφές, ο κλειδούχος, μετά τη συγκεκριμένη διευθέτηση, ζητά από το σταθμάρχη να του πει αν πρέπει να επαναφέρει την αλλαγή 101A στην αρχική τους θέση (ευθεία πορεία) και ο σταθμάρχης του αναφέρει, όπως προκύπτει από τις φωνητικές καταγραφές, να την αφήσει στη «διαγώνιο» καθώς αναμένει άλλη αμαξοστοιχία (την 1564).

3.2.2. Αναγγελία αναχώρησης συρμού IC 62 από τη Λάρισα - Χάραξη δρομολογίου

Ο συρμός IC 62 αναχώρησε από Λάρισα στις 23:04, με συνολική καθυστέρηση 53 λεπτών ως προς το προγραμματισμένο δρομολόγιο (22:11).

Η αμαξοστοιχία IC 62 έπρεπε να κατευθυνθεί προς Ν. Πόρους μέσω της γραμμής ανόδου, καθώς από τις 21:38 είχε αποκατασταθεί η κυκλοφορία και στις 2 γραμμές. Ήδη, άλλος συρμός με προορισμό τη Θεσσαλονίκη είχε κινηθεί μέσω της γραμμής ανόδου (συρμός 93506).

Διαφαίνεται ότι ο Σταθμάρχης Λάρισας λειτούργησε με την αντίληψη ότι μεταξύ Λάρισας - Ν. Πόρων ήταν σε πλήρη και κανονική λειτουργία τόσο η γραμμή ανόδου όσο και η γραμμή καθόδου, καθώς:

- ο τρόπος της αναγγελίας αναχώρησης που έκανε για το συρμό IC 62, όπως αναλύεται και στο Κεφάλαιο 4, προϋποθέτει πορεία σε διπλή γραμμή (διαδοχή αμαξοστοιχιών).
- αν θεωρούσε ότι ο συρμός IC 62 θα συνέχιζε από Λάρισα προς Ν. Πόρους μέσω της γραμμής καθόδου, δεν υπήρχε λόγος να διευθετήσει την αλλαγή 101 σε διαγώνιο και να στείλει το IC 62 από τη γραμμή καθόδου (γραμμή 1 μεταξύ Παλαιοφαρσάλου-είσοδου στο σταθμό Λάρισας) στη γραμμή ανόδου (γραμμή 2 - εντός του σταθμού Λάρισας).
- δεν παρέδωσε το Υπόδειγμα 1001 (δελτίο ειδοποίησης) στο μηχανοδηγό. Σύμφωνα με τον ΓΚΚ, το υπόδειγμα αυτό πρέπει να επιδίδεται από το σταθμάρχη στο

μηχανοδηγό, μεταξύ άλλων περιπτώσεων, και στην περίπτωση απόκλισης από την κανονική πορεία του δρομολογίου.

- έχει πληροφορηθεί από τη σταθμάρχη Ν. Πόρων με τηλεγράφημα ότι στη γραμμή καθόδου από Ν. Πόρους προς Λάρισα κινείται από τις 23:05 ο εμπορικός συρμός 63503 (ΛΡ/Τηλεγράφημα 48).

- προκύπτει από πολλές φωνητικές καταγραφές (πχ αναφέρεται ότι τον επόμενο συρμό 2598 θα τον έστελνε από γραμμή ανόδου)

Ο Σταθμάρχης Λάρισας όφειλε με βάση την από 23.12.2022 έγγραφη εντολή της Διεύθυνση Κυκλοφορίας του ΟΣΕ («Οι σταθμάρχες Λάρισας, υποχρεωτικά θα σχηματίζουν τη διαδρομή με τη χρήση κομβίων αφετηρίας-στόχου») να χαράξει τη διαδρομή του IC 62 από τη Λάρισα προς Ν. Πόρους (όπως και για όλους τους συρμούς) υποχρεωτικά αυτόματα. Αυτό όφειλε να το κάνει πριν αναγγείλει την αναχώρηση του IC 62. Αυτόματη χάραξη σημαίνει στην πράξη ότι ο σταθμάρχης πατά με τα δυο του χέρια ταυτόχρονα τα κομβία των σημείων αφετηρίας (αρχής) και στόχου (πέρατος) του δρομολογίου που χαράζει επί του τοπικού πίνακα τηλεχειρισμού του σταθμού και που ορίζουν το κύκλωμα γραμμής που καλύπτει την έξοδο του σταθμού από Λάρισα προς Ν. Πόρους από τη γραμμή ανόδου. Στην αυτόματη χάραξη δρομολογίου όλες οι αλλαγές γραμμής διευθετούνται αυτομάτως από το σύστημα, που παρέχει στο σταθμάρχη οπτική χρωματική εικόνα επί του πίνακα κυκλοφορίας της διαδρομής - δρομολογίου που χάραξε. Η ενέργεια αυτή, με βάση την επιτόπια αυτοψία που έκανε η Επιτροπή Εμπειρογνομώνων στις 20-3-2023, ήταν δυνατή.

Άρα αν ο Σταθμάρχης Λάρισας είχε χαράξει το δρομολόγιο με βάση τον αυτόματο χειρισμό θεωρώντας ότι το IC 62 θα κινηθεί στη γραμμή ανόδου, ως όφειλε με βάση τη γραπτή εντολή της 23-12-2022, οι αλλαγές θα είχαν διευθετηθεί αυτόματα και ο φωτεινός πίνακας θα έδειχνε την πορεία κίνησης του IC 62 κατά μήκος της γραμμής ανόδου χωρίς αλλαγή πορείας. Επισημαίνεται ακόμη ότι αν ο σταθμάρχης κάνει αυτόματη χάραξη δρομολογίου, τότε το σύστημα (πίνακας τηλεχειρισμού) δεν του επιτρέπει να παρέμβει χειροκίνητα και να αλλάξει κάποια από τις αλλαγές γραμμής που αφορούν το συγκεκριμένο αυτόματα χαραχθέν δρομολόγιο.

Τεκμαίρεται λοιπόν ότι ο Σταθμάρχης Λάρισας δεν προέβη σε αυτόματη χάραξη, αλλά σε χειροκίνητη διευθέτηση των αλλαγών για την κίνηση του IC 62 μεταξύ Λάρισας – Ν. Πόρων. Η άποψη αυτή είναι συμβατή με το ότι η τελευταία καταγεγραμμένη αυτόματη χάραξη δρομολογίου έγινε στις 22:12, ενώ το IC 62 εισήλθε στο σταθμό Λάρισας στις 23:02.

3.2.3. Διαχείριση αλλαγών 117 και 118 από το Σταθμάρχη Λάρισας

Στη χειροκίνητη διευθέτηση των αλλαγών, ο Σταθμάρχης Λάρισας έπρεπε χειριζόμενος τα κομβία των αλλαγών 117 και 118 να διευθετήσει κατάλληλα τις αλλαγές ώστε ο συρμός IC 62 να συνεχίσει σε ευθεία πορεία από Λάρισα προς Ν. Πόρους, κινούμενος πάντα στη γραμμή ανόδου. Αν είχε διευθετήσει λάθος την αλλαγή 117 (δηλαδή αν την άφηνε στη θέση που ήταν όταν διαχειρίστηκε την κίνηση του συρμού 2597), τότε ο συρμός IC 62 μετά την αναχώρησή του από την αποβάθρα θα είχε παραβιάσει από πτέρνη την αλλαγή 117B με τις συνέπειες που αναφέρθηκαν παραπάνω. Κάτι τέτοιο όμως δεν έχει αναφερθεί σαν περιστατικό ούτε έχει διαπιστωθεί επί του πεδίου.

Τεκμαίρεται λοιπόν ότι στη χειροκίνητη διευθέτηση διαχειρίστηκε την αλλαγή 117 ώστε ο συρμός IC 62 να συνεχίσει να κινείται στη γραμμή ανόδου.

Οι επόμενες αλλαγές ήταν οι 118Α και 118Β. Οι αλλαγές αυτές, όπως αναφέρθηκε παραπάνω, ήταν διευθετημένες στη διαγώνιο για τη διαχείριση της κυκλοφορίας του 2597. Επομένως είτε ξεχάστηκαν στην αρχική τους θέση και δεν διευθετήθηκαν ποτέ προς τη γραμμή ανόδου, είτε διευθετήθηκαν προς τη γραμμή καθόδου ενώ δεν έπρεπε, είτε έγινε η προσπάθεια διευθέτησής τους από το Σταθμάρχη Λάρισας προς τη γραμμή ανόδου, αλλά το σύστημα δεν υπάκουσε και οι αλλαγές δεν κούμπωσαν στην επιθυμητή θέση. Σε μια τέτοια περίπτωση το υφιστάμενο σύστημα προειδοποιεί το χειριστή, καθώς εμφανίζεται στον τοπικό πίνακα τηλεχειρισμού αλλαγών στη συγκεκριμένη αλλαγή ένα αναλάμπον σήμα (κοινώς η αλλαγή “φλασάρει”). Σε ένα τέτοιο ενδεχόμενο, που είναι σπάνιο αλλά δεν μπορεί να αποκλειστεί (αν για παράδειγμα στο διάκενο της αλλαγής έχει εγκλωβιστεί κάποιο μικρό ζώο ή χονδρόκοκκο σκύρο έρματος), ο χειριστής επαναφέρει το κομβίο στην προτέρα θέση και δοκιμάζει ξανά. Αν πάλι “φλασάρει” η αλλαγή, τότε δίνει εντολή στον κλειδούχο να εκτελέσει χειροκίνητα την αλλαγή επί τόπου. Σε κάθε περίπτωση ο σταθμάρχης, σύμφωνα με το άρθρο 5, εδάφια 50 και 54 του ΓΚΚ, έχει υποχρέωση να κρατήσει το συρμό ακινητοποιημένο μέχρι ο κλειδούχος να διευθετήσει την αλλαγή. Αν δεν γίνει διευθέτηση και εξασφάλιση της αλλαγής, ο σταθμάρχης δεν αναγγέλλει την αναχώρηση του συρμού.

Αν η αλλαγή διευθετηθεί σωστά, ο κλειδούχος ενημερώνει το σταθμάρχη και μόνο κατόπιν τούτου μπορεί ο σταθμάρχης να δώσει αναγγελία αναχώρησης στο μηχανοδηγό.

Δεν προκύπτει από πουθενά εντολή του σταθμάρχη προς τον κλειδούχο να αναλάβει ο κλειδούχος τη διευθέτηση της αλλαγής 118. Άλλωστε, τη συγκεκριμένη στιγμή ο κλειδούχος βρισκόταν πιθανότατα στην αλλαγή 101 (είσοδος σταθμού Λάρισας), που απέχει δύο (2) περίπου χιλιόμετρα από την αλλαγή 118.

Επισημαίνεται ότι με την ολοκλήρωση της ενδεχόμενης χειροκίνητης διευθέτησης των αλλαγών, αυτή αποτυπώνεται στον Πίνακα Τηλεχειρισμού των αλλαγών του Σ.Σ. Λάρισας που δείχνει με χρωματική ένδειξη στο σταθμάρχη τη διαδρομή κίνησης του συρμού, που μόλις χάραξε χειροκίνητα.

Η αναχώρηση της αμαξοστοιχίας IC 62 σηματοδοτήθηκε από το Σταθμάρχη Λάρισας για το σταθμό Ν. Πόρων. Η αμαξοστοιχία ξεκινώντας από τη γραμμή ανόδου εισήλθε μέσω της διαγώνιου (αλλαγές 118 Α, Β) στη γραμμή καθόδου στην οποία και συνέχισε κατευθυνόμενη προς το σταθμό Ν. Πόρων.

Ο Σταθμάρχης, θεωρώντας ότι είχε ολοκληρώσει τη διαδικασία χειροκίνητης διευθέτησης των αλλαγών και θεωρώντας πάντοτε ότι ο συρμός θα αναχωρήσει από τη γραμμή ανόδου με σωστά διευθετημένες τις αλλαγές δίνει την παρακάτω αναγγελία προς τον μηχανοδηγό του IC 62, η οποία είναι συμβατή με τον Κανονισμό Κίνησης για κίνηση προς τη γραμμή ανόδου.

«Υπερβαίνεις με αριθμό τηλεγραφήματος 47 κόκκινο φωτόσημα εξόδου μέχρι φωτόσημα εισόδου Ν. Πόρων»

Αν πρόθεση του σταθμάρχη Λάρισας ήταν να αποστείλει το IC 62 στη γραμμή καθόδου, θα έπρεπε:

α) στην αναγγελία του προς το μηχανοδηγό να του αναφέρει ότι θα κινηθεί στη γραμμή καθόδου.

β) να συντάξει και αποστείλει με τηλεγράφημα στον μηχανοδηγό του IC 62 το Δελτίο Ειδοποίησης (Υπόδειγμα 1001), το οποίο σύμφωνα με τον ΓΚΚ συντάσσεται «...για κάθε έκτακτη περίπτωση κατά την οποία επιβάλλεται να ειδοποιηθεί το προσωπικό της αμαξοστοιχίας». Δεν υπάρχει όμως καμία καταγραφή αποστολής του Δελτίου 1001.

Το συγκεκριμένο Δελτίο 1001 θα έπρεπε να αποσταλεί πολύ περισσότερο από το Σταθμάρχη Λάρισας μετά την αναγγελία την 23:05 από τη Σταθμάρχη Ν. Πόρων ότι από Ν. Πόρους προς Λάρισα κινείται ο εμπορικός συρμός 63503.

Στο σημείο αυτό πρέπει να αναφερθεί ότι το έμπροσθεν του μηχανοδηγού φωτόσημα ήταν μόνιμα στην ένδειξη κόκκινο, λόγω του ότι δε λειτουργεί η ηλεκτρική πλευρική σηματοδότηση. Η διαδικασία αυτή, να παραβλέψει δηλαδή ο μηχανοδηγός ένα μόνιμα λόγω βλάβης κόκκινο φωτόσημα, όπως αναλύεται στο Κεφάλαιο 4, προβλέπεται από τον Κανονισμό Κυκλοφορίας, προς τον οποίον είναι συμβατή.

3.2.4. Κίνηση συρμού IC 62 από Λάρισα προς Θεσσαλονίκη στη γραμμή καθόδου – Ενέργειες που αφορούν το σταθμάρχη

Ο Σταθμάρχης Λάρισας, με βάση το υφιστάμενο σύστημα σηματοτεχνικής κάλυψης του σταθμού (αυτοψία που έγινε από τα τρία μέλη της Επιτροπής Εμπειρογγνωμόνων στις 20-3-2023) μπορούσε, από την αποβάθρα όπου βρίσκεται ο προς αναχώρηση συρμός και για ένα μήκος περίπου 2,8 χιλιομέτρων, να παρακολουθεί στον τοπικό πίνακα τηλεχειρισμού αλλαγών με φωτεινές ενδείξεις τη θέση και την πορεία του συρμού τόσο στην περίπτωση που εξέρχεται από Λάρισα προς Ν. Πόρους ακολουθώντας τη γραμμή ανόδου όσο και στην περίπτωση που ακολουθεί τη γραμμή καθόδου.

Μετά την είσοδο του IC 62 στην αλλαγή 118 (διαγώνιος που συνδέει τη γραμμή ανόδου με τη γραμμή καθόδου) και για 1,7 περίπου χιλιόμετρα ο τοπικός πίνακας τηλεχειρισμού αλλαγών απεικονίζει την ακριβή θέση του συρμού και δίνει τη δυνατότητα στο σταθμάρχη να ελέγξει αν το υλοποιημένο δρομολόγιο είναι αυτό που χάραξε αυτόματα ή (στην προκειμένη περίπτωση) αυτό που διευθέτησε με χρήση κομβίων αλλαγών (χειροκίνητα). Στο σημείο αυτό πρέπει να αναφερθεί ότι το μήκος για το οποίο υπάρχει δυνατότητα οπτικής απεικόνισης στον Πίνακα τηλεχειρισμού αλλαγών του σταθμού είναι θεωρητικά κατά 1,2 χιλιόμετρα περίπου μεγαλύτερο, αλλά όπως διαπιστώθηκε στην επί τόπου αυτοψία - λόγω κάποιου τεχνικού προβλήματος στον πίνακα τηλεχειρισμού αλλαγών - ένα τμήμα των φωτεινών ενδείξεων (τμήμα ΕΑ2) δεν λειτουργούσε. Με τα δεδομένα που ίσχυαν την ημέρα της αυτοψίας ο χρόνος που θα μπορούσε ο Σταθμάρχης Λάρισας να βλέπει επί του Πίνακα τηλεχειρισμού αλλαγών ότι το IC 62 κινείται στη γραμμή καθόδου είναι, για ταχύτητα κίνησης 50 km/h, περίπου δύο (2) λεπτά. Η Επιτροπή Εμπειρογγνωμόνων δεν είναι σε θέση να γνωρίζει αν το πρόβλημα αυτό υπήρχε και τη μέρα του δυστυχήματος. Αν λειτουργούσε το τμήμα ΕΑ2 τότε ο χρόνος αυτός θα ήταν περίπου 3,5 λεπτά. Πέραν αυτού του σημείου η μόνη δυνατότητα ελέγχου της πορείας του δρομολογίου του συρμού είναι μέσω του ραδιοτηλεφώνου.

3.2.5. Κίνηση συρμού IC 62 από Λάρισα προς Θεσσαλονίκη στη γραμμή καθόδου – Ενέργειες που αφορούν το μηχανοδηγό

Ο μηχανοδηγός, με βάση τα όσα αναφέρθηκαν παραπάνω, αναχωρεί θεωρώντας ότι θα ακολουθήσει τη γραμμή ανόδου, καθώς δεν έχει κάποια ένδειξη για το αντίθετο. Αναχωρεί στις 23:04, διέρχεται την αλλαγή 117B και φθάνει στην περιοχή της διαγωνίου που υλοποιείται με τις αλλαγές 118A,B. Η απόσταση μεταξύ της διαγωνίου και της αποβάθρας του σταθμού είναι περίπου 1,1 χιλιόμετρα. Η διέλευση της συγκεκριμένης διαγωνίου έχει περιορισμό ταχύτητας 50 km/h, τα γεωμετρικά της όμως χαρακτηριστικά (Ακτίνα $R = 500m$) επιτρέπουν ασφαλή διέλευση με μεγαλύτερη ταχύτητα (έως 66,44 km/h, βλέπε Σχέση 2.1), σε βάρος πάντα της εγκάρσιας δυναμικής άνεσης του επιβάτη. Η Επιτροπή Εμπειρογνομώνων δεν είναι σε θέση να γνωρίζει με ποια ταχύτητα διήλθε τις αλλαγές ο συγκεκριμένος συρμός.

Ο μηχανοδηγός αντιλαμβάνεται αμέσως ότι κινείται σε γραμμή καθόδου. Στο Κεφάλαιο 4 καταγράφονται οι ενέργειες που έπρεπε να κάνει με βάση το ισχύον Κανονιστικό Πλαίσιο. Σε κάθε περίπτωση, από τη στιγμή που μπαίνει σε μονή γραμμή με αμφίδρομη κυκλοφορία έπρεπε να το αναφέρει στους σταθμάρχες Λάρισας και Ν. Πόρων και στο μηχανοδηγό του εμπορικού κάνοντας χρήση του ραδιοτηλεφώνου. Αν υπήρχε στο IC 62 προϊστάμενος αμαξοστοιχίας (που όμως ο ισχύων Κανονισμός Κυκλοφορίας του 2019 δεν απαιτεί), θα το είχε ίσως αντιληφθεί, μιας και ένα από τα καθήκοντά του είναι να παρακολουθεί την πορεία του συρμού. Στην περίπτωση αυτή θα μπορούσε να είχε ενεργοποιήσει την έκτακτη ακαριαία πέδη ή να είχε ενημερώσει αμέσως το μηχανοδηγό.

Επισημαίνεται ότι όταν ο συρμός κινείται στην προβλεπόμενη κανονική πορεία διαδρομής (για το IC 62 γραμμή ανόδου) ο μηχανοδηγός βλέπει τα φωτοσήματα στη δεξιά πλευρά του συρμού. Αν όμως κινείται αντίθετα από την κανονική πορεία διαδρομής βλέπει τα φωτοσήματα στην αριστερή πλευρά του συρμού. Αυτό είναι επίσης ένα πρόσθετο στοιχείο που δηλώνει ότι ο μηχανοδηγός θα πρέπει να είχε αντιληφθεί ότι βρίσκεται στη γραμμή καθόδου.

Αυτό επιβεβαιώνεται από το ότι ο μηχανοδηγός του IC 62 ζήτησε την επανάληψη του τηλεγραφήματος από το Σταθμάρχη Λάρισας και για μια ακόμη φορά έλαβε την απάντηση πως «έχετε γραμμή μέχρι είσοδο Ν. Πόρων», χωρίς όμως ο Σταθμάρχης Λάρισας να προσδιορίζει τη γραμμή κυκλοφορίας (άνοδο-κάθοδο). Το γεγονός αυτό δηλώνεται ρητά στο έγγραφο του ΟΣΕ-ΔΚ (με αριθμό 9011744-01-03-2023), υπογραφόμενο από τον Επιθεωρητή ΔΚ/ΥΥΚΚΝΕ/ΤΕ.ΛΑΡ.

Ο μηχανοδηγός του IC 62 αναχωρεί στις 23:04 από αποβάθρα του σταθμού Λάρισας, εισέρχεται περίπου στις 23:06 - 23:07 στη γραμμή καθόδου κινούμενος από Λάρισα προς Ν. Πόρους. Θα μπορούσε να είχε κάνει χρήση του άρθρου 120 εδάφιο 1204 του ΓΚΚ σύμφωνα με το οποίο «Όταν ο Μηχανοδηγός διαπιστώσει σε περιοχές σταθμών ή κόμβων πως τελικά η αμαξοστοιχία ακολουθεί, λόγω του τρόπου διευθέτησης των αλλαγών από το προσωπικό της Υποδομής, διαφορετική πορεία από αυτή που του υποδείχθηκε μέσω σημάτων ή Δελτίων ή διαφορετική από αυτή που αντιστοιχεί στο δρομολόγιο της αμαξοστοιχίας, τότε οφείλει να προβεί σε άμεση στάθμευση της αμαξοστοιχίας και στη συνέχεια συνεννοείται με τον σταθμάρχη ή Κεντρικό Χειριστή». Μια τέτοια κίνηση από την πλευρά του μηχανοδηγού του IC 62 θα είχε πιθανότητα αποσοβήσει το δυστύχημα, αλλά δεν έγινε ποτέ. Περαιτέρω, η πιθανή αντίληψη από τον μηχανοδηγό του IC 62 ότι κινείται στη γραμμή ανόδου θα τον είχε ενδεχομένως

οδηγήσει σε άμεση επικοινωνία με τον μηχανοδηγό του εμπορικού 63503 μέσω του συστήματος ραδιοεπικοινωνίας, κάτι όμως που δεν πιστοποιείται πουθενά από τις φωνητικές καταγραφές.

3.3. Η στιγμή του δυστυχήματος

Η αναχώρηση του συρμού IC 62 σηματοδοτήθηκε από το Σταθμάρχη Λάρισας για το Σταθμό Ν. Πόρων. Η αμαξοστοιχία εισήλθε, λόγω της διευθέτησης των αλλαγών 118Α,Β, από γραμμή ανόδου όπου εκινείτο στη στιγμή καθόδου και συνέχισε προς το Σταθμό Ν. Πόρων. Η εμπορική αμαξοστοιχία 63503 διήλθε στις 23:05 από το Σταθμό Ν. Πόρων, από τη γραμμή καθόδου. Οι δύο αμαξοστοιχίες συγκρούστηκαν μετωπικά περίπου στη ΧΘ 371+600 της γραμμής καθόδου, με τα γνωστά τραγικά και θλιβερά αποτελέσματα. Μετά τη σύγκρουση ακολούθησε πυρκαγιά.

Οι ΧΘ των σταθμών Ν. Πόρων και Λάρισας είναι αντίστοιχα 393+000 και 345+400 επομένως η μεταξύ τους απόσταση είναι 47,6 χιλιόμετρα (Σχήματα 2.11 και 2.12).

Η μετωπική σύγκρουση έγινε 2,6 περίπου χιλιόμετρα πριν τον Ευαγγελισμό (απόσταση μετρούμενη από Θεσσαλονίκη, δηλαδή περίπου στη ΧΘ 371+600).

Με βάση τα ισχύοντα στο εγχειρίδιο το δρομολογίων, αν τηρούνταν οι ταχύτητες που αναγράφονται σε αυτό ο συρμός 63503 θα χρειαζόταν 14 λεπτά για να φτάσει στο σημείο του δυστυχήματος, ήτοι με δεδομένο ότι αναχώρησε στις 23:05 θα είχε φτάσει περίπου στις 23:19.

Αντίστοιχα το IC 62 θα είχε χρειαστεί περίπου 15 λεπτά για να φτάσει στο σημείο του δυστυχήματος, ήτοι με δεδομένο ότι αναχώρησε στις 23:04 θα είχε φτάσει περίπου στις 23:19.

Οι υπολογισμοί αυτοί με δεδομένο ότι είναι κατ' εκτίμηση, καθώς δεν γνωρίζουμε τα διαγράμματα ώρας- ταχυτήτων των συρμών, συνάδουν με την επίσημη ώρα που έγινε η μετωπική σύγκρουση (23:21)".

3.1.2. Πέραν της ανωτέρω λεπτομερούς καταγραφής της αλληλουχίας των γεγονότων και ενεργειών, σημαντικές είναι και οι ακόλουθες σχετικές διαπιστώσεις της Έκθεσης Πραγματογνωμοσύνης των Πραγματογνωμόνων (...):

Λειτουργικότητα του κλειδιού 118 (σελ. 16 της Έκθεσης):

“6. Διερεύνηση λειτουργικής κατάστασης του κλειδιού Νο 118¹¹ Κατά την αυτοψία μας στο σταθμαρχείο Λάρισας την 1.3.2023 και ώρα 7.30π.μ περίπου, πραγματοποιήθηκαν δοκιμές στη λειτουργία του κλειδιού Νο118 του Τοπικού Πίνακα Χειρισμών με την παρουσία ενός εκ των πραγματογνωμόνων στο σταθμαρχείο και του άλλου πραγματογνώμονα επί της γραμμής και συγκεκριμένα στο κλειδί Νο118. Πραγματοποιήθηκαν διαδοχικές αλλαγές του κλειδιού Νο118 τόσο στην “κύρια” θέση του όσο και στην “παρακαμπτήριο”, οι οποίες διαπιστώθηκαν και επί της γραμμής. Το κλειδί Νο118 ανταποκρίθηκε πλήρως στις εντολές του Τοπικού Πίνακα Χειρισμών με τις αντίστοιχες ενδείξεις θέσεως να εμφανίζονται ορθά. Πραγματοποιήθηκε, επίσης, δοκιμή τεχνητού σφάλματος στην λειτουργία του κλειδιού Νο118 για να διαπιστωθεί η ορθή ένδειξη επί του Τοπικού Πίνακα Χειρισμών, κατά την οποία χρησιμοποιήθηκε, μικρών διαστάσεων, πέτρα για την “παρεμπόδιση” της αλλαγής του κλειδιού, η οποία

και παρουσιάστηκε στον Τοπικό Πίνακα Χειρισμών με την κίτρινη φωτοδίοδο του κλειδιού να αναβοσβήνει.^[17] Κατόπιν των ανωτέρω, διαπιστώθηκε η ορθή λειτουργία του κλειδιού Νο118 και η ορθή ανταπόκρισή του στους χειρισμούς του Τοπικού Πίνακα Χειρισμών”.

Χάραξη δρομολογίων από τον σταθμό Λάρισας (σελ. 17-28)

“7. Διερεύνηση του καταγραφικού του Τοπικού Πίνακα Χειρισμών ως προς τις χαράξεις, σε συνδυασμό με τα δρομολόγια.

Ο Τοπικός Πίνακας Χειρισμών του Σταθμαρχείου Λάρισας είναι συνδεδεμένος με καταγραφικό των λειτουργιών του και συγκεκριμένα καταγράφει τις “χαράξεις” διαδρομών που ο εκάστοτε σταθμάρχης δημιουργεί για την διέλευση των συρμών από το σταθμό της Λάρισας.^[17] Οι καταγραφές του ανωτέρω καταγραφικού του Σταθμού της Λάρισας κατασχέθηκαν τόσο κατά την αυτοψία μας της 1.3.2023 όσο και κατά την αυτοψία μας της 31.3.2023 παρουσία αστυνομικών του Τ.Τ. Λάρισας, εκπροσώπου του ΟΣΕ, της ΕΡΓΟΣΕ και της ALSTOM (ανάδοχος της ΕΡΓΟΣΕ στην Σ.717 και στην συμπληρωματική αυτής). Οι καταγραφές που κατασχέθηκαν την 31.3.2023 εμπεριέχουν και αυτές που κατασχέθηκαν την 1.3.2023. Τα στοιχεία των καταγραφών επεξεργάστηκαν από την εταιρεία ALSTOM και παραδόθηκαν στην ΕΡΓΟΣΕ, η οποία με την σειρά της μας παρέδωσε τα αποτελέσματα. Τα στοιχεία των καταγραφών διασταυρώθηκαν με τα στοιχεία του βιβλίου εξασφάλισης υπηρεσίας, που συμπληρώνεται και τηρείται στο γραφείο του σταθμαρχείου Λάρισας και το οποίο κατασχέθηκε από το Τ.Τ. Λάρισας τις πρώτες πρωινές ώρες της 1.3.2023. Η διασταύρωση των στοιχείων πραγματοποιήθηκε προκειμένου να διαπιστωθεί αν οι σταθμάρχες “χαράζουν” διαδρομές κατά τη διέλευση των τρένων και αν ο σταθμάρχης βάρδιας είχε “χαράξει” τη διαδρομή της αμαξοστοιχίας IC62, όταν αυτή έφτασε στο σταθμό της Λάρισας και όταν αυτή αναχώρησε από αυτόν για Θεσσαλονίκη, το βράδυ της 28/02/2023. Στο συγκεκριμένο βιβλίο καταγράφονται οι ώρες άφιξης και αναχώρησης όλων των τρένων που διέρχονται από τον σταθμό της Λάρισας, αλλά και αυτών που εκκινούν από τον σταθμό της Λάρισας, όπως χαρακτηριστικά φαίνεται στην Εικόνα 7 που ακολουθεί.

(...)

Από την παραπάνω αντιστοίχιση των καταγραφών των “χαράξεων” με το βιβλίο εξασφάλισης κυκλοφορίας, συμπεραίνουμε πως στην τελευταία βάρδια των τεσσάρων προηγούμενων ημερών (24-27 Φεβρουαρίου) πραγματοποιούνταν κατά κύριο λόγο “χαράξεις” για τα δρομολόγια που διέρχονταν από το σταθμό της Λάρισας. Συγκεκριμένα τόσο για το δρομολόγιο της επιβατικής αμαξοστοιχίας IC62 όσο και για το δρομολόγιο της εμπορικής αμαξοστοιχίας 63503 πραγματοποιήθηκε “χάραξη” και για τα τέσσερα προηγούμενα βράδια (24-27 Φεβρουαρίου). Ωστόσο, το βράδυ της 28ης Φεβρουαρίου 2023 και συγκεκριμένα το χρονικό διάστημα 23.02 – 23.04 (ώρα αναχώρησης της IC62 από το σταθμό της Λάρισας, σύμφωνα με το βιβλίο εξασφάλισης υπηρεσίας, Εικόνα 15) ΔΕΝ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΘΗΚΕ “ΧΑΡΑΞΗ” ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ της επιβατικής αμαξοστοιχίας IC62 σύμφωνα με τα στοιχεία καταγραφής του Τοπικού Πίνακα Χειρισμών (Εικόνα 16)”.

Συμπερασματικά για τις ενέργειες σταθμάρχη και μηχανοδηγών (σελ. 86-87):

“15. Συμπεράσματα

Στις 28/02/2023 συνέβη ένα από τα πιο πολύνεκρα σιδηροδρομικά δυστυχήματα στην ιστορία του Ελληνικού Σιδηροδρόμου. Από τα δεδομένα που συλλέχθηκαν και από την παραπάνω ανάλυση που πραγματοποιήθηκε μπορούν να εξαχθούν τα παρακάτω συμπεράσματα:

1. Ο σταθμάρχης Σ.Σ. Λάρισας

1.1. Δεν χρησιμοποίησε την λειτουργία “χάραξης” διαδρομής (όπως ορίζεται ρητώς στο με αρ. πρωτ. 9055036/23-12-2022 έγγραφο της Δ/σης Κυκλοφορίας Ο.Σ.Ε., Παράρτημα 1) πριν την εντολή αναχώρησης της αμαξοστοιχίας IC62, η οποία θα εξασφάλιζε την πορεία του συρμού στη γραμμή ανόδου.

1.2. Δεν έλεγξε την κατάσταση της θέσης των αλλαγών γραμμής (κλειδίων) επί της γραμμής και συγκεκριμένα του με αρ. 118 κλειδιού, πριν την εντολή αναχώρησης της αμαξοστοιχίας IC62, ώστε να εξασφαλισθεί η διαδρομή εξόδου με πορεία προς Θεσσαλονίκη στη γραμμή ανόδου.

1.3. Μετά την διαβίβαση εντολής αναχώρησης δεν έλεγξε την πορεία της αμαξοστοιχίας IC62 προς Θεσσαλονίκη, μέσω των ενδείξεων του Τοπικού Πίνακα Χειρισμών εντός του τμήματος της εμβέλειάς του (περίπου 1400 μέτρα στην γραμμή ανόδου και περίπου 2000 μέτρα στην γραμμή καθόδου), ώστε να βεβαιωθεί για την ορθότητα της πορείας της στην γραμμή ανόδου.

2. Ο μηχανοδηγός της αμαξοστοιχίας IC62 ^[17]_{SEP} Δεν ενημέρωσε τον σταθμάρχη Λάρισας για την πορεία της αμαξοστοιχίας IC62 όταν κατά την έξοδο της από τον σταθμό, αυτή άλλαξε πορεία από την γραμμή ανόδου στη γραμμή καθόδου (με την αλλαγή γραμμής με το κλειδί Νο118). Η συγκεκριμένη αλλαγή γραμμής δεν συμπεριλαμβάνονταν στην εντολή αναχώρησης που έλαβε από τον σταθμάρχη. Σε κάθε περίπτωση, η οποιαδήποτε επικοινωνία, με κάθε πρόσφορο μέσο VHF ή τηλέφωνο, με τον σταθμάρχη θα αναδείκνυε την εσφαλμένη πορεία της αμαξοστοιχίας και θα ενεργούσε ως αποτρεπτικός παράγοντας του συμβάντος”. ^[17]_{SEP}

3.2. Η εφαρμογή του Γενικού Κανονισμού Κυκλοφορίας σε σχέση με τα ανωτέρω πραγματικά περιστατικά.

Όλες οι ανωτέρω ενέργειες και/ή παραλείψεις ρυθμίζονται κατά τρόπο εξαντλητικό από τον Γενικό Κανονισμό Κυκλοφορίας και τις σχετικές Εγκυκλίους και εφαρμοστικές οδηγίες του ΟΣΕ. Το πλέγμα των σχετικών ρυθμίσεων, σε σχέση με τα γεγονότα που οδήγησαν στο δυστύχημα, αποτυπώνεται αναλυτικά στο Πόρισμα της Επιτροπής Εμπειρογνωμόνων (σελ. 59-77) ως εξής:

“4.1. Το κανονιστικό πλαίσιο

Το κανονιστικό πλαίσιο με το οποίο γίνεται η διαχείριση της κυκλοφορίας στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο περιγράφεται στον Γενικό Κανονισμό Κίνησης (ΓΚΚ). Ο Κανονισμός αυτός περιλαμβάνει δύο μέρη :

1. ΜΕΡΟΣ Α΄ – Κανονισμός Σημάτων και Παραρτήματα I, II, III, IV, V & VI (έκδοση 2009)

2. ΜΕΡΟΣ Β - Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών (Β' 698/1.3.2019) και τα Παραρτήματα II και III (Β' 1341/13.1.2020).

Το παραπάνω κανονιστικό πλαίσιο συμπληρώνεται με έγγραφες εντολές, με εσωτερικά έγγραφα εργασίας και με τις εκάστοτε εγκυκλίους που εκδίδει η Διεύθυνση Κυκλοφορίας (ΔΚ) του ΟΣΕ στις οποίες παρέχονται εντολές, οδηγίες, χρηστικές πληροφορίες και λεπτομέρειες για συγκεκριμένες ενέργειες σε συγκεκριμένες χρονικές περιόδους και για συγκεκριμένα τμήματα γραμμής/σταθμούς [βλέπε και άρθρο 49 παρ. 1 εδ.α του νέου εσωτερικού κανονισμού λειτουργίας του ΟΣΕ (Β' 2623/30-05-2022) που ορίζει ότι «Το προσωπικό οφείλει ιδίως να τηρεί τον Κανονισμό και τους κάθε φύσεως κανονισμούς, των οποίων άγνοια δεν μπορεί να επικαλείται καθώς και τις οδηγίες, εγκυκλίους και εντολές της Διοίκησης»]

Το τμήμα Λάρισα - Νέοι Πόροι, ως υποτμήμα της γραμμής Λάρισας-Πλατέος, αποτελεί τμήμα αποκλεισμού και σύμφωνα με το άρθρο 1, εδάφιο 6 του ΓΚΚ – Μέρος Β ως τέτοιο χαρακτηρίζεται το τμήμα σιδηροδρομικής γραμμής στο οποίο επιτρέπεται η είσοδος αμαξοστοιχίας μόνον όταν αυτό είναι ελεύθερο από οποιοδήποτε όχημα.

Στο τμήμα Λάρισα – Νέοι Πόροι και οι δυο γραμμές κυκλοφορίας λειτουργούσαν κανονικά με ηλεκτροκίνηση και δεν υπήρχε σχετικό τηλεγράφημα που να πιστοποιεί ότι υπήρχε διακοπή κυκλοφορίας την ώρα του δυστυχήματος σε κάποια από τις δύο γραμμές.

Θα εξετάσουμε στη συνέχεια καθεμιά από τις επάλληλες και διαδοχικές ενέργειες που προηγήθηκαν του δυστυχήματος σε συνάρτηση με το άρθρο/εδάφιο του ΓΚΚ που τις ρυθμίζει και σε κάθε περίπτωση τη συμβατότητα της ενέργειας με τον ΓΚΚ. (Ο ΓΚΚ έχει αυξανόμενο συνεχόμενο αριθμό σε κάθε εδάφιο σε κάθε άρθρο, πχ άρθρο 107 έχει εδάφιο με αριθμό 1057).

4.1.1. Αίτηση από Σταθμάρχη Παλαιοφαρσάλου ελεύθερης γραμμής καθόδου μεταξύ Παλαιοφαρσάλου-Λάρισας για τον συρμό IC 62

«Άρθρο 98. Όροι κυκλοφορίας αμαξοστοιχιών. Αίτηση γραμμής

Εδάφιο 980. Όλες οι αμαξοστοιχίες κυκλοφορούν με αίτηση ελεύθερης γραμμής διενεργούμενης από σταθμό σε σταθμό.

Εδάφιο 981. Ο Σταθμάρχης σταθμού Α ο οποίος πρόκειται να αποστείλει αμαξοστοιχία προς τον επόμενο σταθμό Β(1) οφείλει προηγουμένως να βεβαιωθεί ότι η τελευταία η οποία έχει αποσταλεί από τον σταθμό Β προς τον Α έχει αφιχθεί στο σταθμό του και ότι, επίσης, ουδεμία άλλη αμαξοστοιχία πρόκειται να αποσταλεί από τον σταθμό Β προς τον Α μέχρις ότου η προς αποστολή αμαξοστοιχία αφιχθεί στο σταθμό Β.

1. Για αυτό, απευθύνει προς τον σταθμό Β το ακόλουθο τηλεγράφημα αίτησης γραμμής:

«Α προς Β: Τελευταία αμαξοστοιχία από Β έχει αφιχθεί ώρα Τηρήστε γραμμή ελεύθερη για αμαξ.»

2. Ο Σταθμάρχης του σταθμού Β εφόσον συμφωνεί, λαμβάνει τα ενδεικνυόμενα μέτρα για τη στάθμευση και κράτηση καθεμιάς κατευθυνόμενης αμαξοστοιχίας προς τον σταθμό Α και, αφού διαπιστώσει ότι η τελευταία αμαξοστοιχία που αναχώρησε από τον σταθμό του προς τον σταθμό Α είναι πράγματι αυτή η οποία αναφέρεται από τον σταθμό αυτόν, απαντά μέσω του κάτωθι τηλεγραφήματος:

«Β προς Α: Σύμφωνοι. Τελευταία προς Α η αμαξ. ώρα.... Γραμμή ελεύθερη για αμαξ.».

3. Εάν, μετά την τελευταία αμαξοστοιχία, η οποία έχει αποσταλεί από Β προς Α, κυκλοφόρησε επί του τμήματος αυτού:

- αμαξοστοιχία Έργων ή μηχανοκίνητο όχημα για εργασία (Παράρτημα Β' του Κεφ. XI),
- αμαξοστοιχία ανάκαμψης (παράγραφος 983 Κεφ. XI),

- αμαξοστοιχία η οποία έχει εισαχθεί σε σύμπλεγμα (Παράρτημα Α', άρθρο 3), τότε η αποδέσμευση του τμήματος Α-Β από την ανωτέρω κυκλοφορία πρέπει να επιβεβαιώνεται ειδικώς μέσω της κάτωθι φράσης, η οποία προστίθεται σε αμφοτέρω τα τηλεγραφήματα των σταθμών Α και Β:

«Και αμαξοστοιχία. αποδέσμευσε το τμήμα (Α-Β) ώρα».

(1) Ο Σταθμάρχης του σταθμού Α έχει, βεβαίως, λάβει τα αναγκαία μέτρα για τη στάθμευση και κράτηση στον σταθμό του της εν λόγω αμαξοστοιχίας μέχρι χορήγησης για αυτή γραμμής ελεύθερης από τον σταθμό Β.

(2) Είναι δυνατή η μετάδοση του τηλεγραφήματος αυτού και, προ της άφιξης στον Β, τυχόν προηγηθείσας αμαξοστοιχίας της ίδιας φοράς. Ο Σταθμάρχης Β, εντούτοις, δεν χορηγεί τη γραμμή παρά μόνο αφού βεβαιωθεί ότι η προηγηθείσα αυτή αμαξοστοιχία έχει αφιχθεί ακέραιη στον σταθμό του».

Με δεδομένο ότι η κίνηση του IC 62 μεταξύ Παλαιοφαρσάλου και Λάρισας θα γίνονταν σε μονή γραμμή (γραμμή καθόδου) θα έπρεπε να τηρηθούν τα εδάφια 980 και 981 του ΓΚΚ. Στην προκειμένη περίπτωση τηρήθηκε ό,τι επιβάλλει ο ΓΚΚ, όπως προκύπτει από τα σχετικά τηλεγραφήματα.

4.1.2. Στάθμευση του IC 62 στην αποβάθρα του σταθμού στη γραμμή ανόδου (γραμμή 2)

«Άρθρο 114 Υποδοχή αμαξοστοιχίας χωρίς διασταύρωση και υπέρβαση

Εδάφιο 1140 β.- Υποδοχή αμαξοστοιχίας χωρίς διασταύρωση και υπέρβαση.

Προκειμένου κάποια αμαξοστοιχία να διέλθει από έναν σταθμό με ή χωρίς στάθμευση και εφόσον στο σταθμό αυτόν δεν θα συναντηθεί με άλλη αμαξοστοιχία της ίδιας ή αντίθετης φοράς, τότε: α.- εάν η αμαξοστοιχία διέρχεται χωρίς στάθμευση, εισάγεται κατά το δυνατόν στην ευθεία γραμμή του σταθμού. Στη ίδια γραμμή εισάγονται κατά το δυνατόν και οι επιβατικές αμαξοστοιχίες ακόμα κι αν σταθμεύσουν στο σταθμό αυτόν.

β.- Εάν η αμαξοστοιχία έχει στάθμευση, τότε εισάγεται σε οποιαδήποτε γραμμή κυκλοφορίας σύμφωνα με τις ανάγκες της υπηρεσίας».

Ο συρμός IC 62 εισήλθε στον Σταθμό Λάρισας από τη γραμμή καθόδου και στη συνέχεια κατευθύνθηκε στη γραμμή ανόδου. Στη συγκεκριμένη περίπτωση εισήλθε στη γραμμή 2 στην προοπτική να συνεχίσει στη γραμμή ανόδου προς Θεσσαλονίκη. Τηρήθηκε ό,τι επιβάλλει ο ΓΚΚ και συγκεκριμένα το εδάφιο 1140β.

4.1.3. Ρύθμιση αλλαγών 101Α και 101Β για είσοδο του IC 62 στη γραμμή ανόδου (γραμμή 2) στο σταθμό Λάρισας

«Άρθρο 5. Χειρισμός των αλλαγών τροχιάς

Εδάφιο 47. Ο χειρισμός των αλλαγών τροχιάς πρέπει κατ' αρχήν να γίνεται από τους Κλειδούχους. Ο χειρισμός των ηλεκτροκίνητων αλλαγών τροχιάς σε σταθμούς εξοπλισμένους με Ε.Η.Σ.Α, πρέπει κατ' αρχήν να γίνεται από τον Σταθμάρχη ή από τον Κεντρικό Χειριστή, προκειμένου να διευθετηθεί διαδρομή αμαξοστοιχίας. Σε κάθε άλλη περίπτωση, οι αλλαγές αυτές πρέπει να διευθετούνται χειροκίνητα από τους κλειδούχους, σύμφωνα με τις αντίστοιχες οδηγίες καθενός σταθμού».

Λόγω τεχνικής δυσλειτουργίας και αδυναμίας τηλεχειρισμού της αλλαγής 101Α για είσοδο από τη γραμμή 1 στη γραμμή 2 με χρήση κομβίου στον πίνακα τηλεχειρισμού εντός του Σταθμού Λάρισας, απεστάλη επιτόπου κλειδούχος, ο οποίος ρύθμισε την αλλαγή, σύμφωνα προφανώς με τις οδηγίες που δόθηκαν από τον Σταθμάρχη Λάρισας.

Η όλη διαχείριση είναι συμβατή με τον ΓΚΚ.

4.1.4. Υποδοχή IC62 στο σταθμό Λάρισας

«Άρθρο 116. Υποδοχή των αμαξοστοιχιών στο σταθμό –

Εδάφιο 1160. Προετοιμασία διαδρομής υποδοχής. Ο Σταθμάρχης ο οποίος πρόκειται να υποδεχτεί αμαξοστοιχία για την οποία δόθηκε αγγελία από τον προηγούμενο σταθμό, έχοντας υπ' όψη τον χρόνο της διαδρομής αυτής μέχρι του σταθμού του, ενεργεί ως εξής:

α. Ειδοποιεί τον αρμόδιο Ελιγμοδηγό ή Κλειδούχο και ορίζει τη γραμμή κυκλοφορίας στην οποία θα εισαχθεί η αναμενόμενη αμαξοστοιχία προς στάθμευση ή προς διέλευση αφού βεβαιωθεί ότι αυτή είναι ελεύθερη.

β. Ορίζει τη διαδρομή την οποία θα ακολουθήσει η αμαξοστοιχία για να εισαχθεί στη γραμμή αυτή.

γ. Διατάσσει την έγκαιρη διακοπή των ελιγμών στις γραμμές τις οποίες θα καταλάβει η αμαξοστοιχία καθώς εισέρχεται, κατά τα οριζόμενα στις παραγράφους 525 έως και 528.

δ. Βεβαιώνεται, εφόσον δεν υπάρχει Ελιγμοδηγός εν υπηρεσία, σχετικά με το ότι οι αλλαγές τροχιάς από τις οποίες θα διέλθει η αμαξοστοιχία έχουν διευθετηθεί σύμφωνα με τη διαδρομή που έχει οριστεί από τον ίδιο. Βεβαιώνεται, επίσης, για ότι έχει μεταβεί Κλειδούχος για τη φύλαξη των αλλαγών τροχιάς οι οποίες πρέπει να εξυπηρετούνται από αυτόν σύμφωνα με τις διατάξεις των παραγράφων 54 και 55 ή για την επίδειξη

προς τον Μηχανοδηγό ενδεχομένως του επιβαλλομένου σήματος στάθμευσης ή βραδυπορίας.

ε. Εφόσον ουδέν κώλυμα υφίσταται για την ασφαλή είσοδο προς στάθμευση ή διέλευση του συρμού, και συγκεκριμένα, εφόσον δεν συντρέχει λόγος εφαρμογής της παραγράφου 1150, ανοίγει τα σήματα κάλυψης του σταθμού του(1). Σε σταθμούς εφοδιασμένους με εγκατάσταση τηλεχειρισμού αλλαγών, η διευθέτηση της διαδρομής για την είσοδο ή διέλευση αμαξοστοιχίας διενεργείται από τον Σταθμάρχη ή από έτερο εξουσιοδοτημένο υπάλληλο επί τη βάση ειδικών οδηγιών της αρμόδιας Διεύθυνσης. Σε σταθμούς εξοπλισμένους με Ε.Η.Σ.Α., η ανωτέρω διαδικασία προετοιμασίας της διαδρομής υποδοχής αμαξοστοιχίας επιτυγχάνεται με κατάλληλο χειρισμό του Σταθμάρχη στον Τοπικό Πίνακα Χειρισμών και Οπτικού Ελέγχου (Τ.Π.) ή όπου προβλέπεται, του Κεντρικού Χειριστή στον Κεντρικό Πίνακα (Κ.Π.), σύμφωνα με τις Οδηγίες Χειρισμού της Ε.Η.Σ.Α. και του Κεντρικού Χειρισμού».

Στη συγκεκριμένη περίπτωση με βάση τις φωνητικές καταγραφές η ενέργεια αυτή έγινε με καθυστέρηση καθώς το IC 62 είχε ήδη πλησιάσει στην περιοχή του σταθμού.

4.1.5. Διαδικασία εξόδου IC 62 από Σταθμό Λάρισας -Διαδοχικές απαιτούμενες ενέργειες – Έγγραφο εντολή 23.12.2022 της Δ/σης Κυκλοφορίας του ΟΣΕ.

Με βάση την έγγραφη εντολή της 23.12.2022 της Δ/σης Κυκλοφορίας του ΟΣΕ ο Σταθμάρχης Λάρισας υποχρεούτο σε αυτόματη χάραξη δρομολογίου, κάτι όμως που δεν έκανε, όπως προκύπτει από την ανάλυση του κεφαλαίου 3 του παρόντος Πορίσματος.

Η διαδικασία που έπρεπε να ακολουθηθεί πριν την αναχώρηση του συρμού 62 από Λάρισα προς Θεσσαλονίκη περιλαμβάνει τα εξής βήματα:

1. Αυτόματη χάραξη δρομολογίου από το σταθμάρχη Λάρισας για το συρμό IC 62.
2. Έλεγχος πράσινης ένδειξης φωτοσήματος στον πίνακα τηλεχειρισμού αλλαγών.
3. Σε περίπτωση που η ένδειξη είναι κόκκινη (στην περίπτωσή μας η ένδειξη ήταν μόνιμα κόκκινη λόγω μη λειτουργίας της ηλεκτρικής πλευρικής σηματοδότησης), έλεγχος των αλλαγών της διαδρομής στον πίνακα τηλεχειρισμού.
4. Και τέλος, αν ο έλεγχος των αλλαγών είναι θετικός, αναγγελία του σταθμάρχη Λάρισας της προς αναχώρηση αμαξοστοιχίας και εντολή προς το μηχανοδηγό του IC 62 για έναρξη κίνησης. Η εντολή μπορεί να δοθεί με ραδιοτηλέφωνο ή να επιδοθεί στο μηχανοδηγό από το σταθμάρχη με τηλεγράφημα επί της αποβάθρας.
5. Παρακολούθηση στον πίνακα τηλεχειρισμού από το σταθμάρχη ότι ο συρμός ακολουθεί τη σωστή διαδρομή. Είχε τη δυνατότητα αυτή για 3,5 ή 2 λεπτά ανάλογα αν δούλευαν ή όχι την ημέρα του δυστυχήματος οι φωτεινές ενδείξεις στο τμήμα ΕΑ2 του Πίνακα (Βλέπε Κεφάλαιο 2).

4.1.6. Δυνατότητα επιλογής μεταξύ αυτόματης χάραξης δρομολογίου και ανεξάρτητης διευθέτησης των τηλεχειριζόμενων αλλαγών (χειρωνακτικού βεβιασμένου τηλεχειρισμού των αλλαγών) με χρήση κομβίων

Οι διαδοχικές ενέργειες του Σταθμάρχη Λάρισας ώστε να διασφαλισθεί η έξοδος του IC 62 από τον Σταθμό Λάρισας με ασφάλεια σε περίπτωση που δεν γίνει αυτόματα η χάραξη, αλλά γίνει με χρήση κομβίων από τον πίνακα χειρισμού περιγράφονται στο εδάφιο 1170 του άρθρου 117 του ΓΚΚ.

«Άρθρο 117. Έξοδος ή διέλευση αμαξοστοιχιών από τους σταθμούς Εδάφιο 1170 Ενέργεια Σταθμάρχη. Προετοιμασία διαδρομής.

Ο Σταθμάρχης ο οποίος πρόκειται να αποστείλει αμαξοστοιχία οφείλει εγκαίρως και πριν τη ώρα αναχώρησης αυτής:

- α. να ορίσει στον αρμόδιο Ελιγμοδηγό ή Κλειδούχο τη διαδρομή την οποία θα ακολουθήσει η αμαξοστοιχία για την έξοδό της από τον σταθμό,
- β. να διατάξει την έγκαιρη διακοπή των ελιγμών στις γραμμές από τις οποίες θα διέλθει η αναχωρούσα αμαξοστοιχία,
- γ. εφόσον δεν υπάρχει εν υπηρεσία Ελιγμοδηγός, να βεβαιωθεί σχετικά με το ότι οι αλλαγές τροχιάς από τις οποίες θα διέλθει η αμαξοστοιχία έχουν διευθετηθεί, ούτως ώστε η αμαξοστοιχία να ακολουθήσει την ορισθείσα από αυτόν διαδρομή.

Βεβαιώνεται, επιπλέον, σχετικά με το ότι οι αλλαγές τροχιάς από τις οποίες η αμαξοστοιχία θα διέλθει κατ' αιχμή και οι οποίες δεν είναι εφοδιασμένες με ασφαλιστικές συσκευές, εξυπηρετούνται από Κλειδούχο (2) σύμφωνα με τα αναφερόμενα στις παραγράφους 54 και 55.

δ. Να προσέξει εάν υπάρχει κάποια απρόοπτη κλήση του σταθμού προς τον οποίο θα αποσταλεί η αμαξοστοιχία. Σε σταθμούς εφοδιασμένους με εγκατάσταση τηλεχειρισμού αλλαγών, η διευθέτηση της διαδρομής για την έξοδο ή η διέλευση του συρμού διενεργείται από τον Σταθμάρχη ή άλλο εξουσιοδοτημένο υπάλληλο επί τη βάση ειδικών οδηγιών της αρμόδιας Διεύθυνσης. Σε σταθμούς εξοπλισμένους με Ε.Η.Σ.Α., η ανωτέρω διαδικασία προετοιμασίας της διαδρομής αναχώρησης ή διέλευσης αμαξοστοιχίας επιτυγχάνεται με κατάλληλο χειρισμό του Σταθμάρχη στον Τοπικό Πίνακα Χειρισμών και Οπτικού Ελέγχου (Τ.Π.) ή, όπου προβλέπεται, του Κεντρικού Χειριστή στον Κεντρικό Πίνακα (Κ.Π.), σύμφωνα με τις οδηγίες χειρισμού της Ε.Η.Σ.Α. και του Κέντρου Ελέγχου Κυκλοφορίας».

Στην προκειμένη περίπτωση οι ενέργειες του Σταθμάρχη για την προετοιμασία της διαδρομής ήταν πλήρως εσφαλμένη, αφού η διευθέτηση της τροχιάς του τρένου δεν ήταν η κατάλληλη.

4.1.7. Διαδικασίες πριν την αναχώρηση του IC62 από Λάρισα

«Άρθρο 121 Υποχρεώσεις από τις ενδείξεις των σημάτων κάλυψης των σταθμών -

Εδάφια 1212 Επανεκκίνηση αμαξοστοιχίας η οποία στάθμευσε πριν από κλειστό σημαφόρο.

Όταν μια αμαξοστοιχία σταθμεύσει πριν από κλειστό σημαφόρο κάποιου σταθμού, επανατίθεται σε κίνηση...μόλις ανοίξει ο σημαφόρος. Σε περίπτωση ανωμαλίας των σημάτων ο μηχανοδηγός δύναται να λάβει εντολή από τον Σταθμάρχη έτσι ώστε να υπερβεί τον κλειστό σημαφόρο

1218γ: Επανεκκίνηση αμαξοστοιχίας η οποία στάθμευσε σε κλειστό φωτόσημα.

...γ. Σε περίπτωση που το φωτόσημα, στο οποίο έχει σταθμεύσει αμαξοστοιχία δεν μπορεί ή δεν πρέπει να ανοίξει, λόγω τεχνικής ή κυκλοφοριακής ανωμαλίας ο Σταθμάρχης ή, όπου προβλέπεται, ο Κεντρικός Χειριστής του Κέντρου Ελέγχου Κυκλοφορίας μπορεί να δώσει εντολή στον Μηχανοδηγό, με δελτίο ειδοποίησης (υπόδειγμα 1001) ή με τηλεγράφημα, που καταχωρίζεται στο βιβλίο Κυκλοφορίας του σταθμού ή του ΚΕΚ και στο Βιβλίο Τηλεγραφημάτων του Μηχανοδηγού, να προσπεράσει το κλειστό φωτόσημα για να εισέλθει στο σταθμό ή να αναχωρήσει από αυτόν (παράγραφος 1226). Στην τελευταία περίπτωση, το δελτίο ειδοποίησης ή το τηλεγράφημα βεβαιώνει ταυτόχρονα την τήρηση της ελεύθερης γραμμής, σύμφωνα με την παράγραφο 1006. Η ανωτέρω εντολή υπέρβασης κλειστού φωτοσήματος συνοδεύεται, εφόσον απαιτείται, από οδηγίες σχετικές με την ταχύτητα της αμαξοστοιχίας κατά την προσέγγιση ή τη διέλευση στις αλλαγές τροχιάς του σταθμού».

Στην εξεταζόμενη περίπτωση το φωτόσημα εξόδου του σταθμού ήταν κόκκινο μόνιμα λόγω του ότι δεν λειτουργούσε στην ανοικτή γραμμή η ηλεκτρική πλευρική σηματοδότηση. Η διαδικασία που ακολουθείται στην περίπτωση αυτή δίδεται στο εδάφιο 1218γ, η οποία και ακολουθήθηκε.

4.1.8. Διευθέτηση αλλαγών 117 και 118 με τηλεχειρισμό και χρήση κομβίων από τον Σταθμάρχη Λάρισας

«Άρθρο 5

Εδάφιο 49. Ο υπάλληλος που χειρίζεται αλλαγή τροχιάς οφείλει να βεβαιώνεται μετά από κάθε χειρισμό για την κανονική επαφή της βελόνας στην τροχιά, με αυτοψία ή με παρατήρηση της ένδειξης κανονικότητας του ηλεκτρικού ελεγκτή βελόνας, για όσες αλλαγές τροχιάς διαθέτουν τέτοιο εξοπλισμό.

Εδάφιο 59. Υπεύθυνοι για κάθε ανωμαλία η οποία προέκυψε από ατελή χειρισμό ή αντικανονική θέση ή κακή κατάσταση κάποιας αλλαγής είναι κατά πρώτο λόγο ο χειριστής ή ο εντεταλμένος Κλειδούχος για την επίβλεψη της αλλαγής ή ο υπάλληλος που εκτελεί χρέη Κλειδούχου και, κατά δεύτερο λόγο, προκειμένου δε περί ελιγμών αυτός που διευθύνει τον ελιγμό (παράγραφοι 443 και 444) κατά την εκτέλεση του οποίου έλαβε χώρα το συμβάν».

Ο Σταθμάρχης Λάρισας αφού δεν χάραξε αυτόματα το δρομολόγιο εξόδου του IC 62 από το Σταθμό Λάρισας είχε τη δυνατότητα διευθέτησης των αλλαγών 117 και 118 με τηλεχειρισμό με χρήση κομβίων επί του φωτεινού πίνακα. Αν κατά την διευθέτηση αυτή υπήρξε πρόβλημα σε κάποια αλλαγή τότε έπρεπε να ξαναπροσπαθήσει και στην έσχατη περίπτωση να στείλει τον κλειδούχο να διευθετήσει την αλλαγή επί τόπου. Η απαιτούμενη διαδικασία περιγράφεται στα εδάφια 49 και 59. Με βάση τα στοιχεία που έχει η Επιτροπή δεν προκύπτει ότι υπήρξε κάποιο πρόβλημα στη διαδικασία διευθέτησης των αλλαγών 117 και 118 με τηλεχειρισμό επί του πίνακα χειρισμών.

4.1.9. Αναγγελία από Σταθμάρχη Λάρισας προς Μηχανοδηγό IC 62 για αναχώρηση από Λάρισα προς Νέους Πόρους

«Άρθρο 33 Χρησιμοποίηση του τηλεγράφου

Εδάφιο 333 Οι υπηρεσιακές τηλεγραφικές και τηλεφωνικές γραμμές χρησιμοποιούνται για τη μεταβίβαση: α. τηλεγραφημάτων σχετιζόμενων με την κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών.β. τηλεγραφημάτων τα οποία αφορούν στη διεκπεραίωση υπηρεσιακών υποθέσεων που απαιτούν επείγουσες ενέργειες.

Εδάφιο 339. Οι υπάλληλοι οι οποίοι δύνανται να καταθέτουν τηλεγραφήματα προς μεταβίβαση είναι οι ακόλουθοι: α. Πάντες οι υπάλληλοι με βαθμό Προϊσταμένου Υπηρεσίας και άνω, καθώς και όσοι τους αντικαθιστούν. β. Οι επικεφαλής των τμημάτων Εκμετάλλευσης, Σηματοδότησης, Ηλεκτροκίνησης και Γραμμής, των Γραφείων Διανομής και οι αντικαταστάτες τους.

Εδάφιο 340. γ. Οι επικεφαλής Σταθμών και Στάσεων, οι εν υπηρεσία Σταθμάρχες υπό την έννοια της παραγράφου 12, οι επικεφαλής Εργοστασίων, Μηχανοστασίων και Υπομηχανοστασίων, οι Εργοδηγοί Γραμμής και οι επικεφαλής κινητών Συνεργείων Μηχανοστασίων, Γραμμής, Γεφυρών και Υγειονομικής Υπηρεσίας, εφόσον τα συνεργεία αυτά δεν βρίσκονται στην έδρα τους.

Εδάφιο 345. Έκαστο τηλεγραφικό Γραφείο χρησιμοποιεί για καθεμία τηλεγραφική συσκευή, χωριστά, από ένα «Βιβλίο τηλεγραφημάτων» (Υπόδειγμα 1034) για τα κατατεθειμένα προς μεταβίβαση τηλεγραφήματα και άλλο, του ίδιου υποδείγματος, προς καταχώριση των παραλαμβανόμενων τηλεγραφημάτων.....

Εδάφιο 350. Έκαστο καταχωρισμένο τηλεγράφημα στα βιβλία Υπόδειγμα ΟΣΕ 1034 και 1035 λαμβάνει αύξοντα αριθμό, ο οποίος αρχίζει από το 1, την πρώτη καθενός μήνα.

Εδάφιο 351. Επιπλέον, για έκαστο τηλεγράφημα εμφανίζεται η ημερομηνία και ώρα κατάθεσης, η προέλευση, ο προορισμός, οι παραλήπτες και ο αριθμός υπό τον οποίο θα καταχωριστεί στο τηλεγραφικό Γραφείο όπου θα μεταβιβαστεί.

Εδάφιο 362. Τα στοιχεία έκαστου τηλεγραφήματος δίδονται κατά την εξής σειρά:α. Γραφείο παραλαμβάνον. β. Γραφείο μεταβιβάζον. γ. Αύξων αριθμός του βιβλίου καταχώρισης.

δ. Ημέρα του μήνα (χωρίς ένδειξη του μήνα).ε. Ώρα κατάθεσης.στ. Ώρα μεταβίβασης.
ζ. Παραλήπτες.η. Κείμενο.θ. Υπογραφή».

Ο Σταθμάρχης Λάρισας θεωρώντας ότι έχει ολοκληρώσει τις προαπαιτούμενες από τον ΓΚΚ διαδικασίες για την αναχώρηση του IC 62 αποστέλλει τηλεγραφικώς (τηλεγράφημα 47) την παρακάτω αναγγελία προς τον Μηχανοδηγό του IC 62: «Περνάτε κόκκινο φωτόσημα εξόδου έως φωτόσημα εισόδου Ν.Πόρων».

Η αναγγελία αυτή είναι συμβατή (με βάση τον ΓΚΚ) για κίνηση του IC 62 προς την γραμμή ανόδου. Δεν είναι συμβατή όμως με τη διευθέτηση της αλλαγής 118 που έχει ήδη γίνει (προς τη γραμμή καθόδου). Αν πρόθεση του Σταθμάρχη Λάρισας ήταν η κίνηση του IC 62 στη γραμμή καθόδου, η αναγγελία έπρεπε να το αναφέρει ρητά «...στη γραμμή καθόδου...» και να αποστείλει το Δελτίο ειδοποίησης 1001, το οποίο και να παραδώσει ιδιοχείρως στον Μηχανοδηγό του IC 62. Τίποτε όμως από τα δύο αυτά δεν έγινε.

4.1.10. Αναγγελία από Σταθμάρχη Λάρισας προς Σταθμάρχη Ν. Πόρων για αποστολή του IC 62

Σύμφωνα με το Παράρτημα II Άρθρο 2: Κανόνες κυκλοφορίας στη διπλή γραμμή-εδάφιο 13, η κυκλοφορία στα τμήματα διπλής γραμμής όλων ανεξάρτητα των αμαξοστοιχιών θα γίνεται με εφαρμογή του άρθρου 95 του ΓΚΚ (διαδοχή αμαξοστοιχιών).

«Άρθρο 95 Διαδοχή αμαξοστοιχιών -

εδάφιο 951. Ο Σταθμάρχης του Σταθμού Α, ο οποίος πρόκειται να αποστείλει αμαξοστοιχία προς τον σταθμό Β οφείλει να αναγγείλει την επικείμενη αποστολή της μέσω του κάτωθι τηλεγραφήματος:

«Α προς Β. Αγγέλλω αμαξοστοιχία».

Ο Σταθμάρχης Λάρισας αναγγέλλει προς τη Σταθμάρχη Ν. Πόρων την αποστολή του IC 62. Η μορφή αυτή αναγγελίας είναι συμβατή (σύμφωνα με τον ΓΚΚ) με αποστολή του IC 62 στην κανονική γραμμή ανόδου, πλην όμως, ο συρμός εισερχόταν ήδη στη γραμμή καθόδου.

4.1.11. Υποχρεώσεις του Μηχανοδηγού του IC 62

«Άρθρο 120 Στελέχωση κινητήριων μονάδων και καθήκοντα των Μηχανοδηγών.

εδάφιο 1200. α. Οι κινητήριες μονάδες (δηζελάμαξες, ηλεκτράμαξες, αυτοκινητάμαξες) στελεχώνονται γενικά από έναν Μηχανοδηγό.

β. Επιβάλλεται η παρουσία ενός δεύτερου Μηχανοδηγού στον θάλαμο οδήγησης στις ακόλουθες περιπτώσεις:

i) η συσκευή επιτήρησης της επαγρύπνησης («συσκευή νεκρού ανθρώπου») βρίσκεται εκτός λειτουργίας,

ii) ο θάλαμος οδήγησης λόγω κατασκευής ή θέσης δεν παρέχει ασφαλή ορατότητα στον Μηχανοδηγό. Η επάρκεια ορατότητας διαπιστώνεται με χρήση διεθνών σχετικών κανονισμών (Δελτίο Κώδικα UIC αρ. 651 –όπως εκάστοτε ισχύει– ή άλλων αντίστοιχων κανονισμών),

iii) σε τμήματα της διαδρομής αμαξοστοιχίας, όπου με βάση το δρομολόγιο η μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα είναι μεγαλύτερη των 120χλμ./ώρα και η αμαξοστοιχία δεν επιτρεφεί ως προς τη συμμόρφωση προς τις ακολουθητέες ταχύτητες και τις ενδείξεις των σημάτων μέσω συστήματος προστασίας ETCS,

iv) σε τμήματα της διαδρομής επιβατικής αμαξοστοιχίας η οποία δεν επιτρεφεί ως προς τη συμμόρφωση προς τις ακολουθητέες ταχύτητες και τις ενδείξεις των σημάτων μέσω συστήματος προστασίας ETCS και ο θάλαμος οδήγησης δεν έχει πρόσβαση στη σύνθεση, ανεξαρτήτως μέγιστης ταχύτητας,

v) στις εμπορικές αμαξοστοιχίες γενικώς ή αμαξοστοιχίες υπηρεσίας γενικώς, ακόμα και στις περιπτώσεις στις οποίες εξασφαλίζονται οι συνθήκες ορατότητας και λειτουργεί η συσκευή νεκρού ανθρώπου ή διατίθεται σύστημα ETCS. Από την υποχρέωση παρουσίας δεύτερου Μηχανοδηγού εξαιρούνται οι εμπορικές αμαξοστοιχίες ή αμαξοστοιχίες έργων μήκους μικρότερου ή ίσου των 400m, μέγιστης ταχύτητας 80 χλμ./ώρα, με διαδρομή μικρότερη των 25 χλμ. και οι οποίες δεν πρόκειται να διέλθουν:

- από σήραγγες μήκους μεγαλύτερου των 1000 μ. ή και - από τμήματα γραμμής με χαρακτηριστική κλίση (ανηφορική ή κατηφορική) μεγαλύτερη των 12‰.

Για τις παραπάνω εξαιρέσεις, όμως, απαιτείται σε κάθε περίπτωση η εξασφάλιση λειτουργίας της συσκευής νεκρού ανθρώπου και ορατότητας του θαλάμου οδήγησης.

γ. Η στελέχωση των κινητηρίων μονάδων, σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο, γίνεται με ευθύνη των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων.

Εδάφιο 1202.- Ο Μηχανοδηγός ή οι Μηχανοδηγοί που βρίσκονται στον θάλαμο οδήγησης σύμφωνα με την παράγραφο 1200 οφείλουν κατά την πορεία και κατά την παραμονή στους σταθμούς:

- να επιτηρούν τη γραμμή·
- να παρατηρούν τα σήματα και τις ενδείξεις τους και να συμμορφώνονται με αυτά·
- να παραλαμβάνουν και να καταχωρίζουν τις εντολές που επιδίδουν οι Σταθμάρχες μέσω επιδιδόμενων Δελτίων και να συμμορφώνονται με αυτές·
- να επικοινωνούν με τους σταθμάρχες για την αναφορά προβλημάτων ή αποκλίσεων που διαπιστώνονται στην αμαξοστοιχία είτε κατά την πορεία είτε κατά τον σχηματισμό ή την τροποποίηση της σύνθεσης της αμαξοστοιχίας·
- να εκτελούν τους κατάλληλους χειρισμούς στο σύστημα ETCS και να συμμορφώνονται με τις εντολές του».

Ο συρμός IC 62 αναχωρεί με δύο μηχανοδηγούς επί του πιλοτηρίου. Ωστόσο, όπως αναφέρθηκε στο κεφάλαιο 3, αμέσως μετά τη διέλευση από την αλλαγή 118 και έχοντας

αμφιβολίες ο μηχανοδηγός ως προς την ορθότητα κίνησης επί της γραμμής καθόδου ζητά από το Σταθμάρχη Λάρισας την επανάληψη του τηλεγραφήματος και για μια ακόμη φορά λαμβάνει την ίδια απάντηση χωρίς να προσδιορίζεται αν η κίνηση γίνεται στη γραμμή ανόδου ή στη γραμμή καθόδου.

4.1.12. Υποχρεώσεις Σταθμάρχη Λάρισας πριν την κίνηση του IC 62 στις αλλαγές 117 και 118

«Άρθρο 5 Χειρισμός των αλλαγών τροχιάς

Εδάφιο 49: Ο υπάλληλος που χειρίζεται αλλαγή τροχιάς οφείλει να βεβαιώνεται μετά από κάθε χειρισμό για την κανονική επαφή της βελόνας στην τροχιά, με αυτοψία ή με παρατήρηση της ένδειξης κανονικότητας του ηλεκτρικού ελεγκτή βελόνας, για όσες αλλαγές τροχιάς διαθέτουν τέτοιο εξοπλισμό».

Ο Σταθμάρχης Λάρισας επέλεξε να διαχειρισθεί τις αλλαγές 117 και 118 πατώντας τα κομβία των συγκεκριμένων αλλαγών προς τις θέσεις κίνησης που ήταν συμβατές με το σχεδιασθέν από τον ίδιο δρομολόγιο. Τηλεχειρίσθηκε την αλλαγή 117 για συνέχιση κίνησης του IC 62 στη γραμμή ανόδου και την αλλαγή 118 για αλλαγή κίνησης από τη γραμμή ανόδου στη γραμμή καθόδου. Οι δύο αυτές διευθετήσεις αποτυπώνονται χρωματικά επί του φωτεινού πίνακα εντός του Σταθμού και έμπροσθεν του Σταθμάρχη. Σύμφωνα με το εδάφιο 49 του άρθρου 5 του Κανονισμού Κίνησης όποιος χειρίζεται αλλαγή οφείλει να βεβαιώνεται για την ορθότητα των χειρισμών που έκανε.

4.1.12. Υποχρεώσεις μηχανοδηγού IC 62 μετά τη διέλευση από τις αλλαγές 117 και 118

«Άρθρο 120 Στελέχωση κινητηρίων μονάδων και καθήκοντα των μηχανοδηγών -

Εδάφιο 1204. Όταν ο Μηχανοδηγός διαπιστώσει σε περιοχές σταθμών ή κόμβων πως τελικά η αμαξοστοιχία ακολουθεί, λόγω του τρόπου διευθέτησης των αλλαγών από το προσωπικό της Υποδομής, διαφορετική πορεία από αυτή που του υποδείχτηκε μέσω σημάτων ή Δελτίων ή διαφορετική από αυτή που αντιστοιχεί στο δρομολόγιο της αμαξοστοιχίας, τότε οφείλει να προβεί σε άμεση στάθμευση της αμαξοστοιχίας και στη συνέχεια συνεννοείται με τον Σταθμάρχη ή Κεντρικό Χειριστή».

Αν και μετά την αποστολή του δεύτερου τηλεγραφήματος από τον Σταθμάρχη Λάρισας προς τον Μηχανοδηγό του IC 62, διατηρούσε ο Μηχανοδηγός αμφιβολίες περί της ορθότητας της γραμμής στην οποία εκινείτο, όφειλε να ακινητοποιήσει ακαριαία και επιτόπου τον συρμό IC 62, κάτι ωστόσο που δεν έκανε.

4.1.14. Όρια και επιτρεπόμενες ταχύτητες συρμών μεταξύ Λάρισας - Ν. Πόρων

Όριο των αμαξοστοιχιών ανάλογα με τη χάραξη της γραμμής - Περιορισμός ταχύτητας για λόγους γραμμής -

«Άρθρο 76 Όρια ταχύτητας των αμαξοστοιχιών ανάλογα με τη χάραξη της γραμμής Εδάφιο 801. Η μέγιστη ταχύτητα αμαξοστοιχιών προσδιορίζεται:

- από τη χάραξη της γραμμής,
- τη συγκρότηση και την κατάσταση της γραμμής,
- τη συγκρότηση και κατάσταση του εξοπλισμού ηλεκτροκίνησης,
- τη διαρρύθμιση και κατάσταση του σηματοδοτικού εξοπλισμού,
- την ύπαρξη, διαρρύθμιση και λειτουργική κατάσταση του συστήματος προστασίας ETCS,
- από το τροχαίο υλικό που απαρτίζει την αμαξοστοιχία (επιτρεπόμενες ταχύτητες, ισχύς πέδησης). Οι επιτρεπόμενες ταχύτητες δίδονται στο δρομολόγιο κάθε αμαξοστοιχίας.

Εδάφιο 803. Οι ταχύτητες που ορίζονται στο Εγχειρίδιο Δρομολογίων δεν ισχύουν επί των τμημάτων στα οποία λόγω της κατάστασης της γραμμής ή της ηλεκτροκίνησης ή της σηματοδότησης επιβλήθηκαν προσωρινοί περιορισμοί ταχύτητας.

Εδάφιο 819. Η μέση ταχύτητα πορείας που θα πρέπει να τηρείται από Σταθμό σε Σταθμό ορίζεται για καθεμία αμαξοστοιχία η οποία κυκλοφορεί επί κανονικού δρομολογίου (παρ. 837) στη σχετική στήλη του πίνακα του δρομολογίου της».

Τη στιγμή του δυστυχήματος ο συρμός IC 62 συρμός εκινείτο με ταχύτητα που καταγράφεται στον ταχογράφο, στοιχεία του οποίου όμως δεν περιήλθαν σε γνώση της Επιτροπής. Αναφέρεται ότι ο IC 62 εκινείτο με ταχύτητα 160 km/h. Αν αυτό είναι ακριβές, πρόκειται για τη μέγιστη ταχύτητα για γραμμές που δεν είναι εξοπλισμένες με σύστημα ECTS. Η ταχύτητα αυτή είναι σύμφωνη με την επιτρεπόμενη ταχύτητα που αναγράφεται στο σε ισχύ την ημέρα του δυστυχήματος εγχειρίδιο δρομολογίων για το συγκεκριμένο σημείο της διαδρομής και για το συγκεκριμένο συρμό. Το ίδιο ισχύει και για τον εμπορικό συρμό 63503 που εκινείτο με 100 km/h.

4.1.15. Πίνακες υπηρεσίας προσωπικού Σταθμών και μεταβίβαση Υπηρεσίας από Σταθμάρχη σε Σταθμάρχη

«Άρθρο 103. Ωρες υπηρεσίας του προσωπικού σταθμών.

Εδάφιο 1030.- Η Κεντρική Υπηρεσία συντάσσει για καθεμία δρομολογιακή περίοδο τους πίνακες των ωρών υπηρεσίας του Προσωπικού έκαστου Σταθμού τους οποίους κοινοποιεί στο ενδιαφερόμενο Προσωπικό στον Πίνακα ωρών υπηρεσίας (Υπόδειγμα ΟΣΕ 1047).

Εδάφιο 1043. - Ο Σταθμάρχης, ο οποίος παραδίδει υπηρεσία, αφού συμπληρώσει σύμφωνα με τα παραπάνω το Ημερολόγιο Κίνησης προσθέτει με επικεφαλίδα «προς εκτέλεση» καθεμία εργασία η οποία πρέπει να εκτελεστεί από αυτόν που αναλαμβάνει υπηρεσία, αναφέροντάς την με σαφήνεια ή αναγράφοντας τους αριθμούς των διαταγών των οποίων η εκτέλεση εκκρεμεί. Κάτω από τα παραπάνω αναγράφεται η ώρα αλλαγής της υπηρεσίας την οποία προσυπογράφουν και ο παραδίδων και ο παραλαμβάνων υπηρεσία υπάλληλος

Εδάφιο 1057. - Ο παραδίδων υπηρεσία υπάλληλος ελιγμών οφείλει να καταστήσει ενήμερο τον παραλαμβάνοντα υπάλληλο σχετικά με οποιαδήποτε ανωμαλία υφίσταται στις εγκαταστάσεις τις οποίες πρόκειται να χειρισθεί και να μεταβιβάσει σε αυτόν τις τυχόν ειδικές διαταγές τις οποίες έλαβε και παραμένουν μη εκτελεσθείσες».

Με βάση τα στοιχεία που περιήλθαν σε γνώση της Επιτροπής, στην απογευματινή βάρδια (14 :00-23 :00) είχε προβλεφθεί η υπηρεσία 2 σταθμαρχών και στη νυκτερινή βάρδια (22 :00-07:00) ενός σταθμάρχη. Ομοίως κατά τη μεταβίβαση υπηρεσίας θα έπρεπε να καταγραφούν στο ημερολόγιο κίνησης οι προς εκτέλεση ενέργειες. Τα σχετικά έγγραφα κατασχέθηκαν από την Αστυνομία και αποτελούν στοιχείο της ποινικής δικογραφίας και δεν περιήλθαν σε γνώση της Επιτροπής.

4.1.16. Συνοδεία Αμαξοστοιχίας

Άρθρο 109 Συνοδεία αμαξοστοιχίας

Εδάφιο 1061.- Οι αμαξοστοιχίες επιβατών και οι μεικτές αμαξοστοιχίες πρέπει να συνοδεύονται κατ' αρχήν από έναν τουλάχιστον υπάλληλο, κατάλληλα πιστοποιημένο. Ο υπάλληλος ή οι υπάλληλοι αυτοί καλούνται «προσωπικό συνοδείας».

Ο ΓΚΚ προβλέπει την ύπαρξη ενός συνοδού, που πρέπει να είναι πιστοποιημένος. Στο IC 62 υπήρχαν συνοδοί και συνεπώς υπήρχε συμβατότητα με τον ΓΚΚ. Δεν υπάρχει όμως πρόνοια για Προϊστάμενο αμαξοστοιχίας, όπως υπήρχε στον προϊσχύσαντα ΓΚΚ.

4.1.17. Αναγγελία αποστολής εμπορικού συρμού 63503 από Σταθμάρχη Ν. Πόρων προς Σταθμάρχη Λάρισας

«Άρθρο 95 Διαδοχή αμαξοστοιχιών

Εδάφιο 951. Ο Σταθμάρχης του Σταθμού Α, ο οποίος πρόκειται να αποστείλει αμαξοστοιχία προς τον σταθμό Β οφείλει να αναγγείλει την επικείμενη αποστολή της μέσω του κάτωθι τηλεγραφήματος: «Α προς Β. Αγγέλλω αμαξοστοιχία».

Σύμφωνα με το Παράρτημα II Άρθρο 2: Κανόνες κυκλοφορίας στη διπλή γραμμή-Εδάφιο 13, η κυκλοφορία στα τμήματα διπλής γραμμής όλων ανεξάρτητα των αμαξοστοιχιών θα γίνεται με εφαρμογή του άρθρου 95 του ΓΚΚ (διαδοχή αμαξοστοιχιών).

Στις 23:05 η Σταθμάρχης Ν. Πόρων αναγγέλλει (τηλεγράφημα 50) προς Σταθμάρχη Λάρισας τη διέλευση του εμπορικού 63503 από Ν. Πόρους προς Λάρισα: «Αμαξοστοιχία 63503 αναχώρησε 23:05». Η μορφή αυτή αναγγελίας είναι συμβατή (σύμφωνα με τον ΓΚΚ) με αποστολή του συρμού 63503 στη γραμμή καθόδου. Στην αναγγελία αυτή δεν υπήρξε αντίδραση από την πλευρά του Σταθμάρχη Λάρισας, ενδεχομένως, ή και προφανώς, επειδή θεώρησε ότι είχε αποστείλει το IC 62 στη γραμμή ανόδου.

4.1.18. Δελτίο ειδοποίησης (Υπόδειγμα 1001)

Αν πρόθεση του Σταθμάρχη Λάρισας ήταν να αποστείλει το IC 62 στη γραμμή καθόδου, θα έπρεπε υποχρεωτικά να συντάξει και αποστείλει με τηλεγράφημα στον Μηχανοδηγό του IC 62 το Δελτίο Ειδοποίησης (υπόδειγμα 1001), το οποίο σύμφωνα με τον ΓΚΚ συντάσσεται «...για κάθε έκτακτη περίπτωση κατά την οποία επιβάλλεται να ειδοποιηθεί το προσωπικό της αμαξοστοιχίας». Δεν υπάρχει όμως καμία καταγραφή αποστολής του Δελτίου 1001.

Το συγκεκριμένο Δελτίο 1001 θα έπρεπε να αποσταλεί πολύ περισσότερο από τον Σταθμάρχη Λάρισας μετά την αναγγελία την 23:05 από τη Σταθμάρχη Ν. Πόρων ότι από Ν. Πόρους προς Λάρισα κινείται ο εμπορικός συρμός 63503”.

4. Οι μαρτυρικές καταθέσεις για το ζήτημα του Γενικού Κανονισμού Κυκλοφορίας.

4.1. Όσον αφορά τους διαδικασίες και δικλείδες ασφαλείας τους οποίες προβλέπει ο Γενικός Κανονισμός Κυκλοφορίας, ο μάρτυρας κ. Κωνσταντίνος Γιαννακός, Διευθύνων Σύμβουλος ΟΣΕ κατά το διάστημα 2001-2005, υπερτόνισε την σημασία τήρησης αυτών. Τους, ? αναφέρθηκε διεξοδικά τους ενδεδειγμένες ενέργειες των εμπλεκόμενων μερών, ενόψει των γεγονότων που οδήγησαν στο δυστύχημα.

1. Κ. ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ- 18.12.2024- ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΕΛ.64 ΚΑΙ ΕΞΗΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): Κοιτάξε, εάν μιλάμε για τη σύγκρουση δύο αμαξοστοιχιών -επιτρέψτε μου τη σιδηροδρομική ορολογία- που έγινε μεταξύ Λαρίσης και Νέων Πόρων λίγο πριν τη σήραγγα των Τεμπών, που ήταν ένα επιβατικό και ένα εμπορευματικό έργο, μπορώ να τους πω ότι, τους λέμε, ο γενικός κανονισμός κυκλοφορίας προβλέπει οκτώ δικλείδες ασφαλείας.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Υπήρχαν;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): Μπορώ να τους τους περιγράψω για τη χειροκίνητη λειτουργία. Μπορώ να τους τους πω μία-μία.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Υπήρχαν;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): Βεβαίως. Είναι θέμα εφαρμογής του Κανονισμού.

Από αυτές, αν εφαρμόστηκε μία, είναι ζήτημα.

Δηλαδή νομίζω ότι αξίζει, κύριε Πρόεδρε και κύριε Κόκκαλη, να τους πω τι ακριβώς γίνεται. Δεν λειτουργεί η σηματοδότηση, δεν λειτουργεί ούτε η τηλεδιοίκηση, διότι έγινε πλημμύρα. Πέστε ότι είχαμε ένα σύστημα ERTMS και έγινε μια πλημμύρα, έπεσε τους κεραυνός και μεταξύ Λαρίσης και Νέων Πόρων δεν υπάρχει σηματοδότηση καθόλου. Τι θα κάνουμε; Θα κλείσουμε το τρένο; Όχι.

Τι προβλέπει ο κανονισμός; Ο σταθμάρχης τους Λάρισας, πριν διώξει το Intercity που θα φύγει, πρέπει να πάρει τηλέφωνο τον σταθμάρχη των Νέων Πόρων και να του πει «Εδώ Λάρισα, θα σου διώξω το Intercity –δεν θυμάμαι- 52. Εάν αυτό το τηλέφωνο γίνει και ο σταθμάρχης των Νέων Πόρων έχει στείλει το εμπορικό, θα του πει «όπα, μην το στέλνεις, έχω στείλει εμπορικό». Το πρώτο. Εικάζω ότι δεν έγινε αυτό το τηλεφώνημα. Πρώτη δικλείδα ασφαλείας.

Δεύτερη. Ο σταθμάρχης θα πρέπει να βγει, να γράψει ένα χαρτάκι –νομίζω λέγεται «υπόδειγμα 1051»- να πάει να το επιδώσει στον μηχανοδηγό και να του πει «με κόκκινο φωτόσημο σημείο εξόδου πηγαίνεις στη γραμμή καθόδου ή ανόδου τους Νέους Πόρους» και να του δώσει το σινιάλο να φύγει.

Υπάρχει κλειδούχος ο οποίος είναι τους που εξασφαλίζει την αλλαγή των κλειδιών από τη μία γραμμή στην άλλη, ο οποίος είτε θα είναι στα κλειδιά τους λέμε και θα δει από ποια γραμμή φεύγει το τρένο. Αυτή είναι δεύτερη και Τρίτη –έτσι;- είναι δύο άτομα. Επειδή αυτό έχει απλοποιηθεί, αυτό το δίνουν από το ραδιοτηλέφωνο. Πάλι υπάρχει στον πίνακα του σταθμού –που είναι αυτό το μιμικό διάγραμμα τους λέμε, που είναι η γραμμολογία- βλέπει και ο σταθμάρχης και ο κλειδούχος και του δίνει από το ραδιοτηλέφωνο «φύγε». Φεύγει, κοκκινίζει η διαδρομή και παρακολουθούν κανονικά να δουν πού ακριβώς και από πού φεύγει. Εάν διαπιστώσουν ότι φεύγει από τη γραμμή καθόδου, ενώ υποτίθεται ότι πρέπει να φύγει από τη γραμμή ανόδου, τον σταματάει πάλι με το ραδιοτηλέφωνο. Είναι δύο δικλείδες ασφαλείας. Έχουμε, λοιπόν, μία, δυο, τρεις.

Έρχομαι στην τέταρτη. Ο μηχανοδηγός πριν φύγει, έχει πάρει το χαρτί, το οποίο λέει ποια τρένα θα δει. Όλοι όσοι έχουν μηχανοδηγήσει αυτό ξέρουν, ότι υπάρχει το χαρτί ποια τρένα έρχονται. Θα πρέπει να δει ότι περιμένει το εμπορικό. Αυτή ήταν η τέταρτη δικλείδα ασφαλείας.

Πέμπτη δικλείδα ασφαλείας. Πρέπει να κάνει ανακοίνωση ο τους ο οποίος οδηγήθηκε στο θάνατο που να πει «Αμαξοστοιχία 52 φεύγει από τη Λάρισα, από τη γραμμή καθόδου τους τους Νέους Πόρους». Και εδώ θα πρέπει –αυτή είναι η Πέμπτη δικλείδα ασφαλείας- να θυμηθούμε ότι το 1972 στη μεγάλη σύγκρουση στο Δοξαρά ξέρα αποφασίστηκε τότε από τον ΟΣΕ να πάρει ραδιοτηλέφωνα και τα έβαλε παντού, ακόμη και τους δρεζίνες. Μετά δε το δεύτερο δυστύχημα στο Δερβένι, τον ίδιο χρόνο, οριστικοποιήθηκε και δεν έφευγε κανένας χωρίς να κάνει ανακοίνωση.

Για να καταλάβουμε τι σημαίνουν: Οδηγούμε το αυτοκίνητο, μπαίνουμε σε ανάποδη λωρίδα κυκλοφορίας στον αυτοκινητόδρομο. Έχουμε δυνατότητα να κάνουμε αναγγελία με ραδιοτηλέφωνο και να πούμε «πηγαίνω στη γραμμή καθόδου, είναι κανένας που έρχεται ανάποδα;» και δεν την έκανε.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Κύριε μάρτυς, ...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): Αυτή ήταν Πέμπτη δικλείδα ασφαλείας.

Έκτη δικλείδα ασφαλείας. Ο προϊστάμενος αμαξοστοιχίας –ο οποίος έμαθα δυστυχώς ότι καταργήθηκε- ήταν αυτό που λέει η λέξη «προϊστάμενος αμαξοστοιχίας», ο οποίος μόλις βλέπει από το παράθυρο ότι πάει στη γραμμή καθόλου αντί σε γραμμή ανόδου, έχει όλα τα μέσα από το να επικοινωνήσει με τον μηχανοδηγό μέχρι να τραβήξει τη δικλείδα ασφαλείας.

Έβδομη δικλείδα ασφαλείας, υπάρχει αυτό που λέμε «ρυθμιστής κυκλοφορίας». Όλα αυτά που τους λέω από το τηλέφωνο που δίνει ο τους σταθμάρχης στον άλλον, υπάρχει ένα κοινό καλώδιο που ξεκινά από την Αθήνα και φτάνει στο Πλατύ, είναι ο ρυθμιστής κυκλοφορίας Αθηνών, υπάρχει αντίστοιχος για την Πελοπόννησο και αντίστοιχος από τη Θεσσαλονίκη στη Βόρειο Ελλάδα, ο οποίος ακούει τους αυτές τους συνομιλίες και έχει γλιτώσει ατυχήματα.

Τι να τους πω; Από όλα αυτά δεν εφαρμόστηκε τίποτε, παρά μόνο πήγε ο σταθμάρχης και του είπε «φύγε». Δηλαδή, μία δικλείδα ασφαλείας και αυτή μισή. Τους περιγράφω τι λέει ο γενικός κανονισμός κυκλοφορίας.

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΕΛ.113

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: [..] Είπατε κάτι που μου έκανε εντύπωση ότι τους προβληματίζει πάρα πολύ, ότι το προσωπικό του ΟΣΕ δεν εφαρμόζει τους κανονισμούς ασφαλείας. Είπατε κάτι τέτοιο βασικά;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): Είπα στο συγκεκριμένο συμβάν.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Δηλαδή, ήταν ευθύνη κάποιων εργαζομένων το συγκεκριμένο συμβάν; Αυτό τους είπατε, εάν κατάλαβα καλά;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): Τους είπα ότι ο σταθμάρχης, απ' ό,τι φαίνεται, απ' ό,τι διαβάζω, δεν ξέρω αν είναι έτσι, από αυτά που διαβάζω και το υπόλοιπο προσωπικό -που τους είπα ποιο είναι και πού εμπλέκεται- δεν εφάρμοσαν αυτό που προβλέπει ο γενικός κανονισμός κυκλοφορίας.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Αυτό οφείλεται σε έλλειψη εκπαίδευσης ή σε έλλειψη ευσυνειδησίας; Πώς το κρίνετε τους;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): Δεν μπορώ να το γνωρίζω. Σε εκείνη τη συγκεκριμένη στιγμή δεν εφαρμόστηκε ο κανονισμός από τους συγκεκριμένους. Οι ίδιοι προφανώς σε τους τους προηγούμενες στιγμές τους εφάρμοσαν, γιατί δεν είχαμε άλλο συμβάν».

4.2. Ο μάρτυρας κ. Χρήστος Τσίπουρας, Διευθύνων Σύμβουλος και Γενικός Διευθυντής ΕΡΓΟΣΕ κατά το διάστημα 1996-2004, κατέθεσε ότι η τήρηση του Γενικού Κανονισμού Κυκλοφορίας είναι κεφαλαιώδους σημασίας για την ασφάλεια, καθώς παρέχει πλήρες πλαίσιο ασφαλούς λειτουργίας του σιδηροδρόμου, τον χαρακτήρισε μάλιστα ως το «Ευαγγέλιο» της λειτουργίας του σιδηροδρόμου, ενώ τόνισε την πρωτεύουσα σημασία

που έχει ο ανθρώπινος παράγοντας και οι χειρισμοί του, ακόμη και στην περίπτωση πλήρους λειτουργίας όλων των διαθέσιμων συστημάτων ασφαλείας:

ΧΡΗΣΤΟΣ ΤΣΙΤΟΥΡΑΣ -18.12.2023 – ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΕΛ.266

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΓΚΟΥΝΗΣ: [...]Πρώτα από όλα, θα διευκρινίσω δύο ζητηματάκια και μετά θα κάνω δύο ερωτήσεις. Είπατε κάτι το οποίο επεσήμανε και ο κ. Γιαννακός. Είπατε ότι αν τηρούνταν οι δικλείδες ασφαλείας που προβλέπει ο Κανονισμός Ασφαλείας, δεν θα γινόταν το τραγικό δυστύχημα. Κατ' αρχήν, επιβεβαιώνετε ότι ο Γενικός Κανονισμός Ασφάλειας Κυκλοφορίας έχει ένα επαρκές πλαίσιο ασφαλούς λειτουργίας του Σιδηροδρόμου;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΤΣΙΤΟΥΡΑΣ (Μάρτυς): Ναι, δεν ξέρω σε λεπτομέρειες γιατί δεν έχω χρηματίσει ποτέ στη λειτουργία, αλλά είναι αυτονόητο ότι είναι το «Ευαγγέλιο» της λειτουργίας του Σιδηροδρόμου. Από εκεί ξεκινάει όλα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΓΚΟΥΝΗΣ: Οπότε, εάν ετηρείτο αυτό το «Ευαγγέλιο», που είναι από ό,τι καταλαβαίνω το άλφα και το ωμέγα, προφανώς θα αποφεύγαμε το τραγικό δυστύχημα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΤΣΙΤΟΥΡΑΣ (Μάρτυς): Σωστά.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΓΚΟΥΝΗΣ: Τώρα να πω κάτι άλλο και να κάνετε ιδιαίτερη αναφορά –βέβαια, αναφέρθηκαν και πολλοί συνάδελφοι- για τον ανθρώπινο παράγοντα. Ο ανθρώπινος παράγοντας επηρεάζει τον χειρισμό; Προτού απαντήσετε, θα της μεταφέρω και κάποια πράγματα.

Πρώτα από όλα -δεν ξέρω αν το γνωρίζετε- τον Δεκέμβρη του 2016 στη Βαυαρία έγινε μια σύγκρουση τρένων, με αποτέλεσμα τον θάνατο δώδεκα και τον τραυματισμό ογδόντα πέντε επιβατών. Εκεί – διαβάζω κάποια στοιχεία που νομίζω ότι δεν αμφισβητούνται- υπήρχαν αυτόματα συστήματα ασφαλείας, σηματοδότησης, τηλεδιοίκησης και πέδησης. Παρά ταύτα, της, η μετωπική έγινε από λάθος του ρυθμιστή κυκλοφορίας, ο οποίος, όπως διαβάζω και σε ένα σχετικό ρεπορτάζ, αποκαλύφθηκε ότι έπαιζε με το κινητό του και επομένως, δυστυχώς, έγινε αυτό το τραγικό δυστύχημα.

Οπότε επιβεβαιώνετε, συμφωνείτε ότι ο ανθρώπινος παράγοντας μπορεί να παρακάμψει τα όποια συστήματα, ακόμα και αν υπήρχαν τα συστήματα ασφαλείας, ή όχι;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΤΣΙΤΟΥΡΑΣ (Μάρτυς): Βεβαίως. Με την εμπειρία που έχω και της τρεις τομείς που έχω χρηματίσει το τελευταίο διάστημα, αλλά και στον ιδιωτικό τομέα, όλα έχουν να κάνουν κυρίως με τον ανθρώπινο παράγοντα, διότι και οι εξοπλισμοί και η τεχνολογία δρομολογούνται από ανθρώπινα χέρια. Δηλαδή, το περιστατικό που είπατε για τη Γερμανία είχε συγκλονίσει όλη τη Γερμανία, γιατί πολλοί πίστευαν τότε ότι εάν το σύστημα δουλεύει και είναι εν εξελίξει, έχουμε από άποψη ασφάλειας τελειώσει, δεν πρέπει να ασχοληθούμε. Είναι λάθος, γιατί και αυτά πρέπει να συντηρούνται, αυτά πρέπει να ανανεώνονται, να μεταρρυθμίζονται και τα λοιπά. Άρα, το λάθος από τον ανθρώπινο παράγοντα, είτε είναι «σηκώνει σημαιάκι» είτε «πατάει το κουμπί που δεν ξέρει ποιο θα πατήσει» είτε «πρέπει να φτιάξει τον προγραμματισμό» είναι σημαντικό. Άρα, με την ευρεία έννοια ο ανθρώπινος παράγοντας συμμετέχει σε της της δομές και της φάσεις της ασφαλείας.

4.3. Ο μάρτυρας κ. Χρήστος Βερελής, Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών, κατά το διάστημα 2000-2004, κατέθεσε τα ακόλουθα:

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ- 19.12.2024- ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΕΛ 87

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: [...] Όμως, είπατε ότι για να γίνει ένα τρομακτικό έγκλημα, υπάρχουν ακριβώς πολλοί παράγοντες και εσείς, με την εμπειρία που έχετε και με την ευθύνη της διοίκησης, στο συγκεκριμένο έγκλημα των Τεμπών ποια είναι η εκτίμησή σας όσον αφορά στο ποιοι άλλοι παράγοντες πέρα από τον σταθμάρχη, που μας αναλύσατε με πολλά παραδείγματα, εσείς αξιολογείτε ότι πιθανόν έχουν ευθύνη;

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Μάρτυς): Σας είπαν χθες οι δύο άνθρωποι που ήταν εδώ τέσσερις ώρες στην Επιτροπή, πολύ έμπειροι και τεχνικά έμπειροι -που δεν είμαι εγώ τεχνικά έμπειρος- ότι σχεδόν όλα τα προβλεπόμενα από τον Κανονισμό Κυκλοφορίας είχαν παραβιαστεί και τα απαρίθμησαν. Από τα οκτώ δεν υπήρξε κανένα το οποίο να λειτούργησε πλήρως και απολύτως.

4.4. Ο μάρτυρας κ. Νικόλαος Κούρεντας, Διευθύνων Σύμβουλος ΕΡΓΟΣΕ κατά το διάστημα 2005-2008, αναφέρθηκε στην μη τήρηση του ΓΚΚ κατά το μοιραίο βράδυ και επιβεβαίωσε την σημασία του ανθρώπινου παράγοντα για την ασφάλεια και ότι κανένα σύστημα ασφαλείας δεν εκμηδενίζει το ανθρώπινο σφάλμα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΡΕΝΤΑΣ- 20.12.2024- ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΕΛ 18-20

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΡΕΝΤΑΣ (Μάρτυς): [...] Θεωρείται ότι ο σιδηρόδρομος είναι το ασφαλέστερο μέσο συγκοινωνίας, γιατί δεν εξαρτάται από έναν μόνο άνθρωπο. Δηλαδή για να γίνει ένα ατύχημα, υπάρχουν δικλίδες ασφαλείας και αν τηρούνται οι κανονισμοί, πρέπει να γίνει συγχρόνως, εκείνη τη στιγμή, από πολλούς, από δύο, τρεις, τέσσερις και παραπάνω ανθρώπους, λάθος, για να γίνει μετωπική σύγκρουση. Δεν γίνεται από λάθος ενός ανθρώπου.

Σε αυτό που έγινε και στα Τέμπη, δεν πρέπει να τηρήθηκε ο κανονισμός κυκλοφορίας και γι' αυτό έγινε -κατά τη γνώμη μου- και το δυστύχημα. Γιατί ένας άνθρωπος μπορεί να πάθει, να ζαλιστεί, κάνει κάτι να συμβεί. Δεν μπορεί μόνος του να δημιουργήσει τις συνθήκες, αν οι άλλοι τηρήσουν τον κανονισμό κυκλοφορίας που γίνεται. Και πιστεύω ότι στο δυστύχημα το τραγικό αυτό των Τεμπών δεν τηρήθηκε ο κανονισμός κυκλοφορίας και είχαμε αυτό το αποτέλεσμα.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Η τελευταία ερώτηση είναι σε συνέχεια αυτών που είπατε. Δηλαδή, αν υπήρχαν συστήματα εγκατεστημένα σηματοδότησης, τηλεδιοίκησης, όλα αυτά τα προηγμένα συστήματα, αλλά δεν τηρούνταν ταυτόχρονα και ο κανονισμός ασφαλούς κυκλοφορίας, θα συνέβαινε το ατύχημα;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΡΕΝΤΑΣ (Μάρτυς): Κοιτάξτε, και τα συστήματα να τα βάλουμε -μακάρι να τα βάλει ο ΟΣΕ και να δουλεύουν- αυτά μπορούν να χαλάσουν μια μέρα, μπορεί να πάει να γίνει υποκλοπή και να καταστραφούν συστήματα και να

αναγκαστούν τα τρένα που κυκλοφορούν, να κυκλοφορήσουν χωρίς τα συστήματα. Δεν θα πει ότι όταν χαλάσει το σύστημα αυτό, έχουμε μετωπικές των τρένων. Υπάρχουν δικλίδες ασφαλείας και οι κανονισμοί που λένε πως κυκλοφορούν τα τρένα αν χαλάσει το σύστημα.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Οι οποίες δικλίδες ασφαλείας στην προκειμένη περίπτωση δεν τηρήθηκαν στο ατύχημα για να έχουμε τα Τέμπη;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΡΕΝΤΑΣ (Μάρτυς): Ο κανονισμός που ξέρω ήταν ο παλιός κανονισμός. Τώρα έχει αλλάξει ο κανονισμός, μου φαίνεται, το 2018, το 2019 ή 2016, δεν θυμάμαι ακριβώς. Πιστεύω ότι και αυτός ο κανονισμός έχει τις δικλίδες ασφαλείας που είχε και ο προηγούμενος.

Ο προηγούμενος είχε πέντε δικλίδες ασφαλείας. Έπρεπε να κάνουν δηλαδή τέσσερα, πέντε άτομα συγχρόνως λάθος.

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΕΛ 28-30

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Άλλες δύο ερωτήσεις.

Εάν ήταν σε ισχύ η 717 πιστεύετε ότι θα είχε αποτραπεί το έγκλημα στα Τέμπη;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΡΕΝΤΑΣ (Μάρτυς): Εκείνο που ξέρω είναι ότι αν τηρείται ο κανονισμός κυκλοφορίας, που είναι αν δουλεύει ή δεν δουλεύει το ETCS, δηλαδή αν δουλεύει πρέπει να γίνουν αυτά τα πράγματα, αν δε δουλεύει πρέπει να γίνουν αυτές οι ενέργειες, δυστύχημα δεν γίνεται. Δεν είναι θέμα το ETCS.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Πώς δεν είναι;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΡΕΝΤΑΣ (Μάρτυς): Είπα ότι, κατά τη γνώμη μου, το ETCS μπορεί να εγκατασταθεί και να χαλάσει, γιατί πήγαν το βράδυ πέντε άνθρωποι και κατέστρεψαν και έκοψαν τα καλώδια για να πάνε να πουλήσουν χαλκό. Αυτό δεν θα πει ότι θα τρακάρουν τα τρένα την άλλη μέρα.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Δηλαδή, κύριε μάρτυς, δεν υπάρχουν από τις συμβάσεις που είχαν υπογραφεί συστήματα ασφαλείας που να εκμηδένιζαν το ανθρώπινο λάθος;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΡΕΝΤΑΣ (Μάρτυς): Αυτό δεν νομίζω να υπάρχει σε παγκόσμιο επίπεδο, να μηδενίζεται.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Δηλαδή, ακόμα και ανθρώπινο λάθος να γίνει, να μπορεί να αποτραπεί ένα δυστύχημα;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΡΕΝΤΑΣ (Μάρτυς): Αυτό σας λέω, ότι το έχει ο κανονισμός. Έχει επτά...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Η 717 δεν το προέβλεπε αυτό;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΡΕΝΤΑΣ (Μάρτυς): Στη Λάρισα, κατά τη γνώμη μου, πρέπει πέντε άνθρωποι ακόμα να μην έκαναν σωστά τη δουλειά τους.

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΕΛ 34-35

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Να σας ρωτήσω κάτι. Εάν κάποιος εργάζεται σε μία θέση ασφαλείας, είναι ας πούμε ελεγκτής εναερίου κυκλοφορίας ή εν πάση περιπτώσει σε κάποια κρίσιμη θέση για την ασφάλεια, και πάθει έμφραγμα, θα συμβεί κάτι σοβαρό, έτσι δεν είναι;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΡΕΝΤΑΣ (Μάρτυς): Ναι.

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Θέλω να πω ότι ο ανθρώπινος παράγοντας είναι δεδομένος. Μπορεί τώρα που μιλάμε να πάθει κάποιος έμφραγμα. Άρα τελειώνουν τα πάντα. Αυτό σημαίνει ότι επειδή ο ανθρώπινος παράγοντας είναι τόσο απρόβλεπτος και τόσο παρών, τα συστήματα ασφαλείας δεν αποτελούν ασφαλιστικές δικλείδες στον 21ο αιώνα μάλιστα;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΡΕΝΤΑΣ (Μάρτυς): Αυτό που είπα είναι ότι στο σιδηρόδρομο δεν φτάνει το λάθος ενός ανθρώπου. Ο άνθρωπος ο οποίος θα πάθει συγκοπή δεν θα μπορεί και δεν θα κάνει μια ενέργεια που έπρεπε να κάνει. Υπάρχουν δικλίδες ασφαλείας που καλύπτουν το λάθος του ανθρώπου. Επομένως δεν πρόκειται να γίνει, δεν πρέπει να γίνει, και αν δουλέψουν όλοι σωστά δεν θα έχουμε δυστύχημα.

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Αν η τεχνολογία δουλέψει σωστά;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΡΕΝΤΑΣ (Μάρτυς): Όχι η τεχνολογία, οι άνθρωποι είπαμε. Γιατί την τεχνολογία την χειρίζονται άνθρωποι. Πρέπει ο μηχανοδηγός παραδείγματος χάρη να αναγγείλει ότι φεύγει από το σταθμό Λαρίσης και πηγαίνει προς τους Νέους Πόρους στη γραμμή ανόδου και να το ακούσουν όλοι οι μηχανοδηγοί που ήδη κυκλοφορούν στα τρένα σε εκείνη την περιοχή. Εάν δεν το κάνει και ο μηχανοδηγός ο οποίος δεν έχει πάθει έμφραγμα, αυτό είναι λάθος και του μηχανοδηγού. Έπρεπε ο ρυθμιστής κυκλοφορίας που έχει όλα τα τρένα, να πάρει να δει ότι τα δύο τρένα είναι στην ίδια γραμμή και να τα σταματήσει. Πρέπει να κάνει κι αυτός λάθος εκείνη τη στιγμή αν υπάρχει ρυθμιστής. Αυτό είπα.

4.5. Ο μάρτυρας κ. Μιχάλης Χρυσοχοΐδης, Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κατά την περίοδο 2013-2015, ανέδειξε τον πολυπαραγοντικό χαρακτήρα του ζητήματος της ασφαλείας και κατέθεσε ότι αφενός υπάρχουν κανόνες που εγγυώνται την ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρόμου, ακόμη και χωρίς άλλα συστήματα ασφαλείας, ενώ αφετέρου ότι έχουν συμβεί σοβαρά δυστυχήματα σε άλλες χώρες, ακόμη και με όλα τα διαθέσιμα συστήματα ασφαλείας σε λειτουργία.

ΜΙΧΑΛΗΣ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ- 10.01-2023- ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΕΛ. 27-31

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Εσείς με την εμπειρία την οποία έχετε, κύριε Υπουργέ, ποιοι λέτε ότι ήταν οι παράγοντες που οδήγησαν στο έγκλημα στα Τέμπη;

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Μάρτυς): Κοιτάξτε να δείτε, εγώ δεν μπορώ να αναφερθώ σε ένα γεγονός το οποίο έγινε σε λίγα λεπτά ή σε λίγα δευτερόλεπτα, ένα γεγονός στο οποίο έχουν χάσει τη ζωή τους δεκάδες άνθρωποι και θρηνούμε για αυτό. Δεν μπορώ να τοποθετηθώ σε ένα ζήτημα για το οποίο αναζητά αυτή τη στιγμή όλες τις πτυχές του η δικαιοσύνη για να βρει την αλήθεια.

Ο Σιδηρόδρομος πάντα είχε, ακόμα και όταν ήταν σε αυτή την κατάσταση, κάποια manuals, κάποιους κανόνες ασφαλείας που λειτουργούσε, ακόμα και όταν δεν υπήρχε τηλεδιοίκηση και σηματοδότηση.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Υπήρχε προσωπικό, όμως, τότε. Τότε υπήρχε προσωπικό.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Μάρτυς): Όπως ξέρετε, έχουν συμβεί ατυχήματα και με πλήρη συστήματα λειτουργούντα σε προηγμένες χώρες στην Ευρώπη, γιατί είναι πολυπαραγοντικό το ζήτημα. Συνεπώς, δεν μπορώ να τοποθετηθώ σε ένα πράγμα το οποίο αυτή τη στιγμή είναι τόσο κρίσιμο, τόσο οδυνηρό και το αναζητά η ελληνική Δικαιοσύνη.

[...]

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Και σε συνθήκες, κύριε Υπουργέ, όπου τα συστήματα δεν λειτουργούν ή υπολειτουργούν ή έχουν διάφορα θέματα δεν θα έπρεπε να αντισταθμίζονται οι όποιοι κίνδυνοι από το προσωπικό, δηλαδή να υπάρχει επαρκές προσωπικό, καλά εκπαιδευμένο, να μην υπάρχει εντατικοποίηση της εργασίας; Θυμίζω ότι το 2022 βγήκε υπουργική απόφαση που όριζε μέχρι και δέκα συνεχόμενες ημέρες νυχτερινής εργασίας στον ΟΣΕ. Όλες αυτές οι συνθήκες της εντατικοποίησης, της ανασφάλειας, του προσωπικού, τα ζητήματα του μη εξειδικευμένου προσωπικού με μπλοκάκια εργαζομένων μηχανοδηγών και σταθμαρχών δεν ενέχουν, δεν διαμορφώνουν ακόμη μεγαλύτερους κινδύνους;

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Μάρτυς): Κοιτάξτε δύο πράγματα: Το ένα είναι ας αφήσουμε τη δικαιοσύνη να κάνει την έρευνά της για όλα αυτά τα ζητήματα, αλλά επαναλαμβάνω ότι σε κάθε περίπτωση, δηλαδή σε όποιο στάδιο και αν ήταν και αν είναι ο Σιδηρόδρομος, ή οποιοδήποτε άλλο μέσον διέπεται από κανόνες.

Υπάρχουν συγκεκριμένοι κανόνες ασφαλείας, λειτουργίας του προσωπικού και τηρούνται –υποθέτω– οι οποίοι διασφαλίζουν ακριβώς την ασφάλεια της λειτουργίας ενός σιδηροδρόμου. Αλλά, ας τα αφήσουμε να τα ερευνήσει η δικαιοσύνη όλα αυτά.

4.6. Ο μάρτυρας κ. Παναγιώτης Θεοφανόπουλος, Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος ΟΣΕ κατά το διάστημα 2010-2016, τόνισε και αυτός την σημασία του ΓΚΚ για την ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρόμου, λέγοντας χαρακτηριστικά ότι «είναι γραμμένος σε πέτρα» «όπως οι δέκα εντολές» και «προβλέπει όλες τις πιθανές ανθρωπίνως καταστάσεις και τον τρόπο αντιμετώπισής τους».

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ – 10.01.2024- ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΕΛ. 180-181

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ωραία. Επειδή τελειώνει και ο χρόνος και δεν θέλω να δημιουργώ πρόβλημα στην εύρυθμη λειτουργία της Επιτροπής, πέστε μου λίγο με ποιους κανόνες κυκλοφορίας γινόταν τότε η κίνηση των τρένων και αν υπήρχαν συστήματα ενίσχυσης της ασφάλειας κυκλοφορίας.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Η κυκλοφορία στον ΟΣΕ διέπεται από έναν κανονισμό κυκλοφορίας ο οποίος -θα μου επιτρέψετε την έκφραση- είναι γραμμένος σε πέτρα, δηλαδή προβλέπει όλες τις πιθανές ανθρωπίνως καταστάσεις και τον τρόπο αντιμετώπισής τους. Επομένως και ειδικά στους παλιούς

σιδηροδρομικούς, με τους οποίους εγώ είχα την τύχη να συνεργαστώ, με βάση τον κανονισμό κυκλοφορίας, ο οποίος ετηρείτο απαρέγκλιτα, δεν υπήρχαν ρίσκα στην κυκλοφορία που να προέρχονται από την κυκλοφορία και σε αυτό θα ήθελα να είμαι κατηγορηματικός. Επί έξι χρόνια το αποδεικνύουν, αν ανατρέξει κανείς στην καταγραφή συμβάντων που έχει ο ΟΣΕ και το παραμικρό συμβάν καταγράφεται, δεν είχαμε σοβαρά περιστατικά.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Άρα, λοιπόν, επειδή τηρούνταν οι κανονισμοί ασφαλείας οι οποίοι είπατε ότι είχαν γραφτεί σε πέτρα; Τι εννοούσατε δηλαδή; Πέστε μου.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Το είπα, όπως οι δέκα εντολές που γράφτηκαν σε πέτρα, για να μην τις παραβαίνει κανείς. Ο κανονισμός κυκλοφορίας είναι ένα εγχειρίδιο που ...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Άρα μόνο με την τήρηση του εγχειριδίου και χωρίς ιδιαίτερα συστήματα ηλεκτρονικά να λειτουργούν, είχαν αποφευχθεί ατυχήματα ...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Αυτά που λειτουργούσαν. Λάβετε υπόψη, επειδή ...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ποια ήταν αυτά μπορείτε να μας πείτε; Τι ήταν αυτά; Σηματοδότηση ήταν;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Η σηματοδότηση μέχρι το 2012, οι τηλεδιοικήσεις που λειτουργούσαν σε ορισμένα σημεία. Δεν είχε υλοποιηθεί το σύνολο, αλλά υπήρχε και ο κανονισμός κυκλοφορίας και στην Πελοπόννησο από τον Τρικούπη που έγινε μέχρι το '10 που καταργήθηκε, η κυκλοφορία γινόταν σε μονή γραμμή.

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΕΛ. 180-181

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Τώρα θέλω να μου πείτε το εξής. Όταν φύγατε, στο θέμα της αποτροπής ενός σιδηροδρομικού δυστυχήματος ποια συστήματα υπήρχαν, αν υπήρχαν;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Δεν υπήρχε τηλεδιοίκηση, δεν υπήρχε σηματοδότηση πλην μέχρι που έφυγα η Alstom μας παρέδωσε, αν θυμάμαι καλά, έξι-επτά σταθμούς πάνω από τη Θεσσαλονίκη, γιατί η Alstom είχε το βόρειο τμήμα, η ΤΟΜΗ είχε το νότιο, που ήταν συστήματα της Bombardier. Ήταν αυτά τα συστήματα και σε ορισμένες περιπτώσεις είχαμε τοπικές τηλεδιοικήσεις, αλλού πλήρεις, αλλού μόνο με απεικόνιση. Απεικόνιση σημαίνει να βλέπει κάποιος, αλλά να μην μπορεί να δώσει εντολές και βέβαια με βάση τον κανονισμό κυκλοφορίας, που ο κανονισμός κυκλοφορίας προϋπήρχε όλων αυτών των συστημάτων, κάλυπτε με manual τρόπο όλες τις πιθανές περιπτώσεις. Αυτό ήταν το πανόραμα εκείνης της στιγμής.

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΕΛ 284-285

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Από τη στιγμή που δεν υπήρχε τηλεδιοίκηση εκεί, τα τρένα κινούνταν και πριν και μετά το ατύχημα με βάση τον κανονισμό...

ΤΑΣΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΠΟΥΛΟΣ: Το δυστύχημα, αν θέλετε, κύριε Πρόεδρε. Είμαι πολύ ευαίσθητος στο σημείο αυτό.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Το δυστύχημα, με συγχωρείτε. Κινούνταν πριν και κινούνται μετά εν τη ελλείψει της τηλεδιοίκησης με βάση τον κανονισμό κυκλοφορίας, ο οποίος προβλέπει και κίνηση ακόμα και σε μονή γραμμή ασφαλώς.

ΤΑΣΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΠΟΥΛΟΣ: Μα, όταν λέει το πόρισμα του ΟΣΕ, το οποίο έχει επιδοθεί για την πυρκαγιά, ότι τα τρένα συνεχίζουν και λειτουργούν κανονικά, άρα είναι σαν να μην έχει ληφθεί υπόψη αυτή η παράμετρος, ότι δεν έχουμε κέντρο τηλεδιοίκησης.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Όχι, κινούνται κανονικά χωρίς τηλεδιοίκηση.

ΤΑΣΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν το λέει μέσα.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Δεν ξέρω τι λέει, αλλά ένα τρένο μπορεί να κινηθεί με βάση τον κανονισμό κυκλοφορίας σε εξαιρετικές περιπτώσεις και σε μονή γραμμή.

4.7. Ο μάρτυρας Αθανάσιος Ζηλιασκόπουλος, Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος ΤΡΑΙΝΟΣΕ κατά το διάστημα 2010-2015, επιβεβαίωσε μεταξύ άλλων ότι η τήρηση του ΓΚΚ λειτουργεί αποτελεσματικά για την ασφάλεια επί εκατόν πενήντα χρόνια, ακόμα και χωρίς κανένα σύστημα ασφαλείας. Κατέθεσε ακόμη ότι η μη τήρηση των κανόνων και πρακτικών που επιβάλλει ο ΓΚΚ στην συγκεκριμένη περίπτωση ήταν προφανής από τις καταγεγραμμένες συνομιλίες μεταξύ των μερών που ενεπλάκησαν.

ΘΑΝΑΣΗΣ ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ 11.10.2024 - ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΕΛ 202-204

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Πέστε μου σας παρακαλώ πολύ, την εποχή εκείνη, τη δική σας, υπήρχαν συστήματα ενίσχυσης της ασφάλειας της κυκλοφορίας; Και πιο συγκεκριμένα λίγο να πω, σε μονή σιδηροδρομική γραμμή όπου εκτελούνταν αμφίδρομες κινήσεις ποια συστήματα εφαρμόζονταν για την ενίσχυση της ασφάλειας της γραμμής κατά την κυκλοφορία; Εφαρμόζονταν τότε συστήματα σηματοδότησης ή αυτόματης προστασίας τύπου ETCS;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Όχι, δεν εφαρμόζονταν. Δεν υπήρχε ETCS. Υπήρχαν οι σηματοδότες τηλεδιοίκησης σε κάποια τμήματα της γραμμής, αλλά ως επί το πλείστον το δίκτυο δεν είχε ιδιαίτερα τεχνολογικά συστήματα. Στηριζόμασταν στην παλιά κλασική πρακτική του Γενικού Κανονισμού Κυκλοφορίας που λειτουργούσε για εκατόν πενήντα χρόνια μέχρι τότε ο σιδηρόδρομος, αυτό κάναμε. Αραιά δρομολόγια σχετικά, μικρές ταχύτητες και στηριζόμασταν πάρα πολύ στον ανθρώπινο παράγοντα, σε ανθρώπους. Δεν υπήρχαν πάρα πολλά συστήματα. Ήταν

δύο μηχανοδηγοί πάνω στο τρένο. Αν υπήρχαν συστήματα, που θα το ήθελα πάρα πολύ εγώ γιατί θα ήταν και ένας μηχανοδηγός, δύο μηχανοδηγοί στο τρένο. Από τη μεριά του σταθμαρχών οι σταθμάρχες και τα τρένα είχαν τις αποστάσεις έτσι ώστε να μπορεί να γίνει η κυκλοφορία με ασφάλεια. Αλλά ήταν τα συστήματα που ήταν πάντα στον σιδηρόδρομο.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Άρα λοιπόν ο κανόνας ήταν Γενικός Κανονισμός Κυκλοφορίας του ΟΣΕ, που είπατε ότι λειτουργούσε εκατόν πενήντα χρόνια, και ελάχιστα συστήματα ασφαλείας το 2010-2015.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Μάλιστα.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Πείτε μας λοιπόν με τον Γενικό Κανονισμό Κυκλοφορίας, με τα ελάχιστα συστήματα ασφαλείας, πόσα ατυχήματα υπήρξαν κατά τη διάρκεια της θητείας σας. Ήταν σημαντικά, ήταν θανατηφόρα, αυτό εννοώ, ήταν μεγάλης έκτασης, ήταν σε καθημερινή βάση, ήταν πολλά στο χρόνο;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Θα σας πω. Υπήρχαν πάρα πολλά αυτό που λέμε τουλάχιστον στη δικιά μας την ορολογία, τη σιδηροδρομική και στον μηχανικών, near misses, δηλαδή ατυχήματα που δεν έγιναν, τα προλάβαμε. Αυτά ήταν τα πιο ανησυχητικά. Δεν είχαμε ιδιαίτερα σοβαρά, δεν είχαμε Τεμπών ή Αδένδρου, τέτοιου είδους δυστυχήματα. Αυτό που είχαμε όμως είχαμε παρ' ολίγον δυστυχήματα πολλές φορές ή ατυχήματα, τα οποία τα διερευνούσαμε. Αυτό ήταν μία πάγια τακτική. Είχαμε Διεύθυνση Ασφαλείας μέσα στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ τότε, η οποία ήταν ιδιαίτερα αναβαθμισμένη, όπου διερευνούσαμε σαν να ήταν δυστύχημα το κάθε δυστύχημα. Μπορεί να μην το μάθαινε κανένας. Αλλά δεν ήταν η πρώτη φορά που δύο τρένα μπαίνουν στην ίδια γραμμή αντίθετα.

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΕΛ 325-326

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Υπάρχουν κάποιες καταγγελίες από τους μηχανοδηγούς, οι οποίοι έχουν αναφέρει ότι τα τελευταία τριάντα με σαράντα χρόνια οι κανονισμοί ασφαλείας είναι ακριβώς οι ίδιοι, δεν έχει αλλάξει το παραμικρό. Ισχύει αυτό;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Αναφέρονται στον γενικό κανονισμό κυκλοφορίας. Τον γενικό κανονισμό κυκλοφορίας όντως τον κληρονομήσαμε από τα ΣΕΚ. Σαν στρατιωτικό κείμενο είναι, πολύ λεπτομερές, πολύ ακριβές, πολύ δομημένο, σου περιγράφει όλη τη διαδικασία. Έγινε η τελευταία αναμόρφωση το 2019. Επικαιροποιήθηκε αυτός.

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΕΛ 257-260

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Στην επικοινωνία σταθμάρχη-μηχανοδηγών θεωρείτε ότι ακολουθήθηκε η προβλεπόμενη διαδικασία εκ του καταστατικού λειτουργίας του ΟΣΕ με την εμπειρία σας;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Όχι. Απ' αυτά που άκουσα εγώ, όχι. Τουλάχιστον τα ηχητικά που άκουσα εγώ, με τίποτα.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Άρα υπήρξε πρόβλημα και στην επικοινωνία των μηχανοδηγών με τον σταθμάρχη.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Ναι, βέβαια. Βέβαια. Υπήρχε πρόβλημα και στον τρόπο που έδωσε την εντολή ο σταθμάρχης και η απόκριση των μηχανοδηγών και το ότι δεν ξαναεπικοινωνήσαν οι μηχανοδηγοί. Προφανώς ήταν δυσλειτουργική αυτή. Δεν θα γινόταν. Τέτοιου είδους συνομιλίες επί των ημερών μου τουλάχιστον δεν γίνονταν.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Υπαιτιότητα και των δύο πλευρών ή του σταθμάρχη;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Θεωρώ ότι εκεί δεν τηρήθηκε το πρωτόκολλο. Κανονικά ο σιδηρόδρομος είναι λίγο-πολύ σαν το αεροπλάνο. Μιλάς με συγκεκριμένη γλώσσα και απαντάς με συγκεκριμένη γλώσσα. Εδώ τώρα ήταν καφενείο σχεδόν. Συζητούσαν αυτοί. Δεν είναι τρόπος ξεκάθαρος αυτός αν έχεις μία κρίσιμη λειτουργία να κάνεις. Δύσκολα...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Καφενείο. Δηλαδή, λίγο διευκρινίστε το μου.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Τουλάχιστον οι λέξεις και ο τρόπος με τον οποίο έκανες τις ερωτήσεις και έπαιρνες τις απαντήσεις δεν ακολουθόντουσαν. Δηλαδή, χρησιμοποιούσαν άλλες λέξεις.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Υπάρχει, δηλαδή, μία πεπατημένη, ένας συγκεκριμένος τρόπος επικοινωνίας...

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Ένας συγκεκριμένος τρόπος επικοινωνίας.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): ...όπως περίπου το αεροπλάνο με τον πύργο ελέγχου;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Ακριβώς. Με το κέντρο ελέγχου. Ακριβώς. Με τον πύργο ελέγχου.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κι εδώ δεν υπήρξε αυτή η πεπατημένη...

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Δεν υπήρξε.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): ... την οποία βλέπουμε να τηρείται...

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Ακριβώς. Αλλά αυτό...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Δηλαδή, περίπου πώς είναι μια συνομιλία μεταξύ σταθμάρχη και μηχανοδηγών; Δώστε μας λίγο έναν τρόπο, πώς δηλαδή επικοινωνούν οι δύο πλευρές και γιατί δεν επικοινωνήσαν στη συγκεκριμένη περίπτωση σωστά;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Κοιτάξτε, ξεκινάς αναφέροντας το ποια αμαξοστοιχία είσαι, ποιος είσαι. Προϊστάμενος αμαξοστοιχίας 62 προς Λάρισα. Κινούμαι στη γραμμή καθόδου. Πάω σωστά; Δηλαδή, υπάρχει συγκεκριμένος τρόπος και συγκεκριμένη σειρά με την οποία αναφέρεις, αναγγέλλεις...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Τι δεν έγινε, λοιπόν, όπως εσείς υποστηρίζετε τώρα, στην επικοινωνία μεταξύ σταθμάρχη και των μηχανοδηγών που σκοτώθηκαν;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Δεν έχω ακούσει όλες τις συνομιλίες.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Από αυτά τα οποία είναι σε γνώση σας, στον βαθμό και στο μέτρο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Απ' αυτά που έχω ακούσει δεν άκουγα κάτι το οποίο μου θύμιζε εμένα σιδηροδρομική γλώσσα.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Δεν ήταν κάτι το επαγγελματικό όπως εσείς το γνωρίζετε.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Δεν ήταν επαγγελματικό. Μάλιστα

4.8. Ο μάρτυρας κ. Βασίλειος Τσιαμάντης, Πρόεδρος της ΡΑΣ κατά το διάστημα 2011-2016, εξήγησε και αυτός την σημασία της τήρησης του ΓΚΚ, με ή χωρίς επιπλέον συστήματα ασφαλείας, εξηγώντας μάλιστα πως η πλήρης και ορθή τήρηση των κανόνων του ΓΚΚ από όλα τα μέρη (Σταθμάρχη και Μηχανοδηγό) το μοιραίο βράδυ, θα είχε αντιμετωπίσει και το ανθρώπινο σφάλμα, αποτρέποντας με απόλυτη βεβαιότητα το δυστύχημα. Εξήγησε δηλαδή ότι συνέτρεξαν στην περίπτωση αυτήν ταυτόχρονα περισσότερες παραβιάσεις του ΓΚΚ από περισσότερα πρόσωπα, ώστε να καταλήξουμε στο τραγικό αποτέλεσμα.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ- 18.01.2024- ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΕΛ. 63-69

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Εάν θέλετε απαντάτε, αυτή είναι η κρίση. Για το δυστύχημα στα Τέμπη τι θεωρείτε ότι πήγε λάθος; Εκτός από το λάθος του συγκεκριμένου σταθμάρχη.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Να ξαναπώ πάλι πως ό,τι πω είναι από πληροφορίες. Εντάξει; Δηλαδή, δεν έχω στοιχεία πρωτογενή. Να σας πω λοιπόν τι προβλέπει ο κανονισμός εν τάχει. Κατ' αρχήν να πάρουμε δεδομένο ότι δούλεψε ο τοπικός πίνακας και επομένως...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Δεν δούλεψε όμως.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Ο τοπικός πίνακας.

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Ο τοπικός πίνακας. Δεν λέει για τη Ζάχαρη ο άνθρωπος. Λέει στον Σταθμό Λαρίσης.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Ο τοπικός. Όχι σηματοδότης. Γι' αυτό σας έκανα πριν μια μικρή περιγραφή τι σημαίνει τηλεχειρισμός, που σημαίνει τοπικός χειρισμός ενός πίνακα που τον έχει μπροστά του ο σταθμάρχης και τηλεδιοίκηση και σηματοδότηση που δεν δούλεψε.

Έχει, λοιπόν, ένα τοπικό πίνακα που απ' ό,τι έχω διαβάσει, μάλιστα δημοσιογραφικά πάλι, κάποια στιγμή εκτύπωσε, πάλι στο διαδίκτυο κυκλοφόρησε, μία

εντολή του ΟΣΕ που έλεγε ότι κοιτάξτε αυτό το σύστημα που θα το δουλεύατε με κουμπιά, δηλαδή κουμπί-κουμπί να δείξει κάθε αλλαγή πού να την πας, τώρα πλέον μπορείτε να το δουλέψετε με χάραξη πορείας, που σημαίνει ότι διορθώθηκαν κάποιες βλάβες και μπορούσε ο σταθμάρχης να κάνει χάραξη πορείας, δηλαδή να πει από εδώ θα φύγεις και θα πας εκεί και αυτομάτως το σύστημα γύριζε όλες τις αλλαγές. Προφανώς δεν έγινε αυτό.

Τι πρέπει να έγινε κι αυτό από περιγραφές που έχω ακούσει. Κάποια στιγμή ήρθε ένα τοπικό επιβατικό από τη Θεσσαλονίκη. Στην είσοδο ή αντίστοιχα έξοδο του Σταθμού Λάρισας, στην έξοδο να το πούμε προς Νέους Πόρους διευθετήθηκαν οι διαγώνιες. Οι διαγώνιοι τι είναι; Όπως υπάρχουν δύο γραμμές είναι ένα σύστημα δύο αλλαγών που ονομάζονται διαγώνιοι. Το ένα έχει μια γραμμή -εύκολο είναι να το φανταστείτε, μια λοξή γραμμή- και έχει μία αλλαγή στη γραμμή ας την πούμε καθόδου και μία αλλαγή στη γραμμή ανόδου. Ανάλογα, λοιπόν, με τον χειρισμό αυτών των αλλαγών ένα τρένο ή συνεχίζει ευθεία ή μπαίνει στη διαγώνιο και αλλάζει πορεία. Έφερε λοιπόν το τρένο από τη γραμμή καθόδου μέσω της διαγωνίου, το πήγε στη γραμμή ανόδου και από εκεί στη συνέχεια το κατήυθνε σε κάποια άλλη γραμμή όπου φαίνεται ότι έκανε κάποιους λάθος χειρισμούς. Ένα τρένο το διαπίστωσε έκανε όπισθεν, έγιναν κάποια τέτοια, πιθανόν να ενισχύθηκε συναισθηματικά, η ταραχή που είχε. Άκουσα και μια φήμη ότι του είχε κάνει και bullying ο προϊσταμένος της αμαξοστοιχίας. Είναι όμως ανεπίσημα όλα αυτά. Δεν έχει σημασία.

Το τελικό αποτέλεσμα, όμως, ποιο είναι; Προφανώς ο σταθμάρχης δεν έκανε αυτή τη διευθέτηση. Στο μυαλό του είχε ότι είχε τη σωστή διευθέτηση. Ξέχασε, δηλαδή, ότι αυτή την αλλαγή την είχε γυρίσει για να έρθει το τρένο από την κάθοδο και να πάει στην άνοδο. Πίστευε ότι είχε κάνει τον σωστό χειρισμό. Για όνομα του Θεού, δεν θα μπορούσε κάποιος να το κάνει επίτηδες. Και το τρένο, λοιπόν, όταν έφυγε αυτός πίστευε ότι η αλλαγή και η διαγώνιος ήταν στη σωστή θέση και έφευγε για την άνοδο κανονικά.

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Στον πίνακα δεν το έβλεπε το λάθος;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Όχι, δεν το είδε.

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Καθόλου;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Προφανώς.

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Φαινόταν;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Ε, βέβαια. Υπάρχει ένα πράσινο σημάκι που δείχνει πού πηγαίνει...

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Άρα, δεν τον έβλεπε τον πίνακα ή δεν ήταν στο δωμάτιο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Εάν λειτουργούσε η τηλεδιοίκηση;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Αν λειτουργούσε η τηλεδιοίκηση όλοι αυτοί οι χειρισμοί πιθανόν να γίνονταν και να ελέγχονταν από το κεντρικό της Λάρισας.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Σωστά.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Ε, βέβαια. Και να προχωρήσουν.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Κύριε μάρτυς, βολεύει την πλειοψηφία ότι φταίει μόνο ο σταθμάρχης.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Εγώ δεν είμαι για να κατανείμω ευθύνες.

(Θόρυβος – διαμαρτυρίες)

ΘΕΟΦΑΝΗΣ (ΦΑΝΗΣ) ΠΑΠΑΣ: Ας αφήσουμε τα συμπεράσματα.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Τους ακούτε; Μουρμουρητά ακούμε. Κούρασε. Ότι φταίει ο μοιραίος, ο ανίκανος σταθμάρχης ο οποίος μπήκε με ρουσφέτι και οι νεκροί.

Υπήρχε τηλεδιοίκηση;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Τηλεδιοίκηση δεν υπήρχε. Δεν υπήρχε και σηματοδότηση.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Και δεν υπήρχε και σηματοδότηση.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Βέβαια. Τι σημαίνει δεν υπάρχει σηματοδότηση; Ότι βγαίνοντας το τρένο βρίσκει «κόκκινο». Γι' αυτό, προσέξτε...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Ωραία.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Όχι, αφήστε με να το πω γιατί είναι σοβαρό.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Παρακαλώ.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Όταν το τρένο βρίσκει «κόκκινο» σε κάποιο βαθμό τι σημαίνει; Μειώνεται η ασφάλεια. Και πώς καλύπτεται αυτή η διαφορά ασφάλειας; Με τον κανονισμό κυκλοφορίας που πρέπει να τηρείται ευλαβώς και ο οποίος προφανώς δεν τηρήθηκε εδώ. Κι αυτό ξεκίνησα να σας πω, τι δεν τηρήθηκε. Αν θέλετε, να το πω.

ΕΛΕΝΗ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ: Πείτε μας.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Ο σταθμάρχης στέλνει το τρένο από λάθος κατεύθυνση πιστεύοντας ότι το στέλνει στη σωστή. Όμως, ξέρει ότι το φωτόσημο είναι κόκκινο. Όταν είναι το φωτόσημο κόκκινο, είναι υποχρεωμένος να δώσει το λεγόμενο υπόδειγμα 1001 που να λέει μέσα στον μηχανοδηγό ότι φεύγεις από τη γραμμή ανόδου ή καθόδου, αν χρειαζόταν. Γιατί λίγο πριν είχε έρθει το τρένο ανάποδα από τον Παλαιοφάρσαλο λόγω κάποιου προβλήματος στη γραμμή της ηλεκτροκίνησης. Αυτό, όμως, πρέπει να φαίνεται. Θα έπρεπε, λοιπόν, στο υπόδειγμα 1001 να γράψει ακριβώς ότι φεύγεις από τη γραμμή ανόδου κτλ. Δεν το έδωσε το 1001.

Πάμε τώρα στον μηχανοδηγό. Φεύγουμε από τον σταθμάρχη. Ο μηχανοδηγός δεν πρέπει να φύγει χωρίς το υπόδειγμα 1001. Δεν πρέπει να φύγει χωρίς την καθοδήγηση να ξέρει ότι θα περάσει κόκκινο. Φεύγει όμως. Παρ' όλα αυτά φεύγει. Μιλάμε για τον συγχωρεμένο βέβαια. Φεύγει. Προχωράει και τι βρίσκει; Βρίσκει την διαγώνιο διευθετημένη ανάποδα και βρίσκεται στη γραμμή αντί ανόδου, καθόδου. Αυτομάτως, σύμφωνα με τις προβλέψεις του κανονισμού έπρεπε να σταματήσει επί τόπου, να επικοινωνήσει με τον σταθμάρχη γιατί δεν του είπε ο σταθμάρχης ούτε με 1001 ούτε με οποιονδήποτε άλλο τρόπο ότι ξέρεις σε στέλνω ανάποδα από τη γραμμή καθόδου. Δεν του είπε κάτι τέτοιο. Έπρεπε, λοιπόν, να σταματήσει, να επικοινωνήσει με τον σταθμάρχη και να τον ενημερώσει ότι εγώ βρίσκομαι ανάποδα στη γραμμή. Υπάρχει λόγος; Και αυτομάτως, βέβαια, θα αναιρείτο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Γνωρίζετε αν λειτουργούσε το σύστημα ενδοεπικοινωνίας;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Κοιτάξτε να δείτε. Το VHF είναι το σύστημα που εγκαταστάθηκε μετά το ατύχημα των Ορφανών, πριν πάω εγώ στο σιδηρόδρομο. Λειτουργούσε. Και βέβαια λειτουργούσε το VHF, το οποίο όμως έχει τα προβλήματά του. Δηλαδή, μπορεί λόγω σηράγγων...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Τα έγγραφα αλλά λένε, ότι δεν λειτουργούσε.

Και μια τελευταία ερώτηση.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Όμως, μιας και μου λέτε ότι δεν δούλεψε μεν το VHF...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Α, δεν δούλεψε.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Λέτε εσείς ότι δεν δούλεψε. Εγώ πιστεύω ότι δούλεψε. Ας πούμε, λοιπόν, ότι δεν δούλεψε το VHF. Μου φαίνεται λίγο περίεργο να μη δούλεψε δηλαδή, γιατί ήταν ακριβώς το μεσοδιάστημα...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Τώρα ξέρετε ή δεν ξέρετε αν δούλεψε το σύστημα ενδοεπικοινωνίας; Αν γνωρίζετε. Με το ζόρι δεν μπορείτε να απαντήσετε.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Η δική μου η πληροφόρηση είναι ότι δούλεψε.

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΕΛ. 137

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Θα ήθελα να ρωτήσω κάτι ακόμα. Ο κ. Θεοφανόπουλος, όταν τον ρώτησα... Τον είχα ρωτήσει το εξής. Λέω: Με την εξέλιξη της τεχνολογίας που έχουμε σήμερα, είναι δικαιολογημένο τόσο πολύνεκρο δυστύχημα, ένα έγκλημα όπως των Τεμπών με πενήντα επτά νεκρούς; Ο κ. Θεοφανόπουλος μου είπε ότι είναι αδικαιολόγητο. Υπάρχει και στα Πρακτικά. Εσείς συμφωνείτε με αυτήν την εκτίμηση; Είναι όντως δικαιολογημένο ή αδικαιολόγητο ένα τόσο πολύνεκρο δυστύχημα στην Ελλάδα του 2023;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Λίγο η ερώτηση να γίνει λίγο πιο σαφής, να προσπαθήσω να την κάνω εγώ, πώς την καταλαβαίνω. Γιατί έχει δύο σκέλη. Αν δούλευαν τα συστήματα, το είπαμε. Το γιατί δεν δούλευαν τα συστήματα, το είπαμε. Αν πάμε τώρα τότε στο τι γινόταν, αφού δεν δούλευαν τα συστήματα; Γίνονταν ακριβώς που σας περιέγραψα, δηλαδή έπρεπε να δουλεύει ο Κανονισμός Κυκλοφορίας, που αν δούλεψε, ακόμα και με το λάθος του σταθμάρχη, θα μπορούσε να αποτραπεί. Γιατί λέω «δεν δούλεψε». Γιατί δεν τηρούνταν όλα αυτά που σας είπα. Δηλαδή, δεν έδιναν 1001. Είχε επέλθει χαλαρότητα προφανώς η οποία αφορούσε τον σταθμάρχη, τον μακαρίτη τον μηχανοδηγό, πιθανόν και την έλλειψη του προϊσταμένου της αμαξοστοιχίας.

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΕΛ. 205-207

ΕΥΡΙΠΙΔΗΣ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗΣ: Άλλο λέω. Πάντως, η πιστοποιημένη διαδικασία υπήρχε και υπάρχει και υπήρχε εκείνο το βράδυ.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Ό,τι προβλέπει ο κανονισμός της κυκλοφορίας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΓΚΟΥΝΗΣ: Να το πω διαφορετικά. Έλειπαν κάποια τεχνικά μέσα, προκειμένου να ολοκληρωθεί αυτή η πιστοποιημένη διαδικασία;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Η διαχείριση του κανονισμού κυκλοφορίας εάν γινόταν με το σωστό τρόπο, προφανώς δεν θα γινόταν το ατύχημα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΓΚΟΥΝΗΣ: Ωραία. Σωστό. Οπότε αυτή η διαδικασία ήταν εν ισχύ, υπήρχε, λειτουργούσε. Προφανώς, κάποιος δεν εφήρμοσε μία πιστοποιημένη διαδικασία.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Υπήρξαν εγκληματικές παραλείψεις, βέβαια.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΓΚΟΥΝΗΣ: Μάλιστα. Θεωρείτε ότι ήταν μια συνηθισμένη πιστοποιημένη διαδικασία, δεν ήταν κάτι εξαιρετικό. Εκείνο το βράδυ δεν έγινε κάτι εξαιρετικό. Δηλαδή να το πω, η ίδια βάρδια, μπορεί να ήταν και προχθές και αντιπροχθές και την προηγούμενη εβδομάδα λειτούργησε.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Εξαιρετικό δεν ήταν με την έννοια ότι δεν ήταν κάποιο συμβάν που καταπύεσαν τα συστήματα ξαφνικά, με αυτήν την έννοια.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΓΚΟΥΝΗΣ: Αυτό σας ρωτάω. Γι' αυτό πρέπει να εξειδικεύσουμε.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Ναι.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΓΚΟΥΝΗΣ: Γιατί εμάς μας ενδιαφέρει και όλο τον κόσμο και αυτό που ερευνούμε εμείς και κυρίως οι δυστυχείς συγγενείς που έχασαν τα αγαπημένα τους, τα προσφιλή τους πρόσωπα είναι τι έγινε εκείνο το βράδυ. Δηλαδή, κατέπεσαν συστήματα; Έγινε μια αστοχία μεγάλη; Έγινε κάτι εξεζητημένο ή σε μια συνήθη πορεία των πραγμάτων δεν ακολουθήθηκε αυτό που έπρεπε να ακολουθηθεί; Αυτό είναι το ερώτημα που λέει η κοινωνία και όσοι χάσανε και τους συγγενείς εκείνη την ημέρα.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Ακούστε. Σίγουρα παραβιάστηκαν κανονισμοί, αλλά είπα και πριν ότι όταν αρχίζουν και παραβιάζονται οι κανονισμοί αυτό δείχνει ότι αρχίζει και επέρχεται χαλάρωση. Και εδώ αρχίζουν οι ευθύνες και της εταιρείας στο βαθμό που πρέπει να επιβλέπει από τον κατώτερο μέχρι τον ανώτερο εάν εφαρμόζονται αυτοί οι κανονισμοί και τυχόν κάποιων οργάνων διαπιστευμένων που έρχονται να ελέγξουν και τις εταιρείες. Αυτό είπα. Είναι πολύ κρίσιμη η τήρηση. Κοιτάξτε. Ο κανονισμός είναι σαν στο στρατό. Είναι σαν να μου λέτε δηλαδή ότι στο στρατό αντί να ακολουθήσουν το πρωτόκολλο αρχίζει και κάνει ο κάθε στρατιώτης και ο κάθε λοχίας και ανθυπολοχαγός ό,τι θέλει.

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΕΛ. 218

ΘΕΟΦΑΝΗΣ (ΦΑΝΗΣ) ΠΑΠΑΣ: Και μια τελευταία ερώτηση γιατί μας είπατε, εντάξει, κυρίως τα λάθη όσον αφορά τον σταθμάρχη. Από πλευράς μηχανοδηγού; Τι θεωρείτε ότι μπορεί να έχει γίνει; Πιο λάθος θα μπορούσε να έχει γίνει;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Η προσωπική μου άποψη είναι ότι οι ευθύνες είναι 50-50. Ο μηχανοδηγός είναι μακαρίτης βέβαια, αλλά από ό,τι φαίνεται, αν έγιναν αυτά που έχω διαβάσει, έφυγε χωρίς το υπόδειγμα 1001. Φτάνει και βλέπει ότι πάει σε ανάποδη γραμμή. Βάσει του κανονισμού, υπάρχει άρθρο συγκεκριμένο, που λέει «σταματάς αμέσως» γιατί βρέθηκες σε μια γραμμή που δεν έπρεπε να είσαι. Δεν έχεις δηλαδή χαρτί-υπόδειγμα από τον σταθμάρχη που να σου λέει «θα πας ανάποδα από τη γραμμή ανόδου». Σταματάει αυτομάτως και επικοινωνεί με τον σταθμάρχη.

Επομένως, είναι εξίσου σημαντική παράλειψη και αυτό. Δεν μπορώ όμως να υποθέσω τι και πώς. Γιατί σας ξαναλέω εγώ λέω τι προβλέπει ο κανονισμός. Λεπτομέρειες όμως του τι συνέβη έχω από δημοσιογραφικές πληροφορίες.

4.9. Ο μάρτυρας κ. Αθανάσιος Βούρδας, Διευθύνων Σύμβουλος ΕΡΓΟΣΕ κατά το διάστημα 2015-2017, εξήγησε αναλυτικά ότι ο ΓΚΚ ρυθμίζει εξαντλητικά όλες τις επιβεβλημένες ενέργειες στο σύνολο των περιπτώσεων, δηλαδή στις περιπτώσεις που υπάρχει τηλεδιοίκηση ή συστήματα ασφαλείας αλλά και στις περιπτώσεις που αυτά δεν υπάρχουν. Κατέθεσε επίσης ότι, καμία χώρα στην Ευρώπη δεν έχει πλήρως αυτοματοποιημένο σιδηροδρομικό δίκτυο και ότι τα τμήματα που δεν διαθέτουν αυτοματοποιημένα συστήματα λειτουργούν με αντίστοιχους Κανονισμούς.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ- 18.01.2024- ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΕΛ 245

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Θα μου επιτρέψετε να κάνω μια γενική τοποθέτηση που νομίζω ότι είναι και η πραγματικότητα. Υπάρχει ένας Γενικός Κανονισμός Κίνησης. Ο Γενικός Κανονισμός Κίνησης και μάλιστα με την αναμόρφωση που έγινε το Γενάρη του 2019, προβλέπει όλες τις πιθανές περιπτώσεις. Δεν παίζει κανένα ρόλο αν μια γραμμή έχει ή δεν έχει συστήματα, έχει ή δεν έχει την όποια επιπλέον ενίσχυση στην κυκλοφορία. Άρα, όταν ο Γενικός Κανονισμός Κυκλοφορίας εφαρμόζεται και μάλιστα σε διπλή γραμμή...

Ξέρετε, προσωπικά, επειδή έβαλα και εγώ το λιθαράκι μου στο να ολοκληρωθεί...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Αυτό ήθελα να σας ρωτήσω.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): ...η διπλή γραμμή Αθήνας – Θεσσαλονίκης, οργίζομαι ακόμα περισσότερο όταν υπάρχει ένας Γενικός Κανονισμός Κίνησης που προβλέπει όλες τις πιθανές περιπτώσεις –γιατί, επιτρέψτε μου να σας πω, αν είχε ή δεν είχε το Χ, το Ψ, ή το Ζ, δεν έχει καμία σημασία. Ο Γενικός Κανονισμός Κίνησης προβλέπει τις ευθύνες όλου του διοικητικού συστήματος που έχει την ευθύνη της κυκλοφορίας, σε όποια περίπτωση, είτε υπάρχει το Χ είτε το Ψ είτε το Ζ είτε δεν υπάρχει τίποτε από αυτά. Και είναι ακόμη μεγαλύτερη η μη εφαρμογή, κατά την άποψή μου. Είχα την ευκαιρία στην αναμονή μου να ακούσω και τον κύριο Τσιαμαντή πριν, ο οποίος –νομίζω- ότι τοποθετήθηκε πολύ συγκεκριμένα και σαφέστατα. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Στο Γενικό Κανονισμό Κυκλοφορίας δεν υπάγεται και η ύπαρξη τηλεδιοίκησης;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Στο Γενικό Κανονισμό Κίνησης περιγράφεται ποιες είναι οι ενέργειες του προσωπικού της κυκλοφορίας όταν έχει τηλεδιοίκηση, ποιες είναι οι ενέργειες όταν δεν έχει τηλεδιοίκηση. Ποιες είναι οι ενέργειες όταν έχει σηματοδότες, ποιες είναι οι ενέργειες όταν δεν έχει σηματοδότες, ποιες όταν έχει ETCS, ποιες όταν δεν έχει ETCS. Άρα, ξέρουν πώς οφείλουν να λειτουργήσουν σε κάθε περίπτωση είτε έχουν ένα σύστημα είτε δεν το έχουν.

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΕΛ 250

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΔΟΥΔΩΝΗΣ: Να σας ρωτήσω τώρα, σε σχέση με την ύπαρξη ασφαλιστικών δικλείδων ή -ας το πούμε έτσι- μέτρων ασφαλείας, που να προλαμβάνουν τέτοιου είδους σφάλματα, θεωρείτε ότι υπήρχε αρκετή θωράκιση του συστήματος;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Όλα αυτά στα οποία αναφέρεστε, σε αυτά αναφέρθηκα και εγώ. Ο Γενικός Κανονισμός Κίνησης περιλαμβάνει όλα τα βήματα, διαφοροποιημένα ανάλογα με την «κατάσταση» της γραμμής, δηλαδή αν έχει ή δεν έχει συστήματα, όλα τα βήματα που πρέπει να υλοποιηθούν από τους αντίστοιχους χειριστές προκειμένου να διασφαλίζουν την ασφάλεια των δρομολογίων.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΔΟΥΔΩΝΗΣ: Και επειδή λέτε ότι διαφοροποιούνται ανάλογα με τα συστήματα, φαντάζομαι ότι όσο υψηλότερο...

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Όχι, ανάλογα με την κατάσταση.

Ξέρετε, σε όλη την Ευρώπη -επειδή το παρακολούθησα και αυτό- καμία χώρα δεν έχει δίκτυο πλήρως αυτοματοποιημένο. Έχουν τις κεντρικές τους γραμμές και όλοι οι υπόλοιποι άξονες κινούνται με έναν Γενικό Κανονισμό Κίνησης στο τι προβλέπεται και ποιοι είναι οι χειρισμοί που πρέπει να γίνουν από τους έχοντες την ευθύνη. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

4.10. Τα ανωτέρω επιβεβαίωσε και ο μάρτυρας κ. Χρήστος Διονέλης, Αντιπρόεδρος ΕΡΓΟΣΕ 2015-2017, Διευθύνων Σύμβουλος ΕΡΓΟΣΕ 2017-2019, και Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος ΕΡΓΟΣΕ 2019-2019. Κατέθεσε ότι ο ΓΚΚ προβλέπει κάθε συνθήκη λειτουργίας του τρένου, με ή χωρίς τηλεδιοίκηση, με ή χωρίς σηματοδότηση κ.λπ. Υποστήριξε ότι εφόσον εφαρμόζεται ο ΓΚΚ, η λειτουργία του σιδηροδρόμου είναι ασφαλής.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΔΙΟΝΕΛΗΣ- 23.1.2024- ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΕΛ.48-49

ΧΡΗΣΤΟΣ ΔΙΟΝΕΛΗΣ (Μάρτυς): Κοιτάξτε, σας είπα πάλι ότι δεν μπορούμε να δεχθούμε ότι ξεκινάει ένα τρένο σήμερα χωρίς να έχει 100% ασφάλεια. Εφόσον υπάρχει ο γενικός κανονισμός κυκλοφορίας, το τρένο ξεκινάει με ασφάλεια. Ο γενικός κανονισμός κυκλοφορίας προβλέπει κάθε περίπτωση.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Ο γενικός κανονισμός κυκλοφορίας δεν προϋποθέτει ότι στα τρένα είναι εγκατεστημένη η τηλεδιοίκηση και η φωτοσήμανση;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΔΙΟΝΕΛΗΣ (Μάρτυς): Όχι.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Όχι; την ειδική σήμανση.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΔΙΟΝΕΛΗΣ (Μάρτυς): Όχι, ο γενικός κανονισμός κυκλοφορίας έχει κάθε συνθήκη κυκλοφορίας του τρένου.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Με συνθήκες σιδηροδρομικής γραμμής, χωρίς τηλεδιοίκηση, χωρίς φωτοσήμανση;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΔΙΟΝΕΛΗΣ (Μάρτυς): Βεβαίως! Πάντα μπορεί να κυκλοφορήσει ένα τρένο χωρίς τα συστήματα. Ο γενικός κανονισμός κυκλοφορίας σου λέει πώς θα κυκλοφορήσει το τρένο με τα συστήματα, πώς θα κυκλοφορήσει χωρίς τα συστήματα.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Θέλετε, δηλαδή, να πείτε ότι ο γενικός κανονισμός κυκλοφορίας προβλέπει την εξαίρεση; Δηλαδή, όταν δεν λειτουργούν τα συστήματα ασφαλείας;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΔΙΟΝΕΛΗΣ (Μάρτυς): Προβλέπει την κίνηση των τρένων με συστήματα και χωρίς συστήματα.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Με συστήματα και χωρίς συστήματα.

Για το δυστύχημα στα Τέμπη έχετε κάποια γνώση αν υπήρχε τηλεδιοίκηση, αν υπήρχε φωτοσήμανση, αν υπήρχε ETCS; Αυτά τα συστήματα ασφαλείας, τα οποία εσείς δεν τα θεωρείτε και τόσο αναγκαία.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΔΙΟΝΕΛΗΣ (Μάρτυς): Δεν είπα ότι δεν τα θεωρώ αναγκαία. Είπα ότι η κυκλοφορία των τρένων είναι ασφαλής και χωρίς τα συστήματα.

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΕΛ.95

ΧΡΗΣΤΟΣ ΔΙΟΝΕΛΗΣ (Μάρτυς): Μέχρι τότε, μέχρι το 2019, λειτουργούσε. Εφόσον ο ΟΣΕ γνωρίζει ότι η κυκλοφορία γίνεται από τη Λάρισα προς Θεσσαλονίκη χωρίς τα φωτοσήματα, ο κανονισμός λειτουργίας προβλέπει την ασφαλή κυκλοφορία. Και να πω για άλλη μια φορά και να τονίσω, δεν μιλάμε για μονή γραμμή. Μιλάμε για μία διπλή γραμμή σε λειτουργία. Άρα, έχουμε έναν κανονισμό ο οποίος καλύπτει αυτή την περίπτωση.

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Βλέπετε ότι ο κανονισμός δεν κάλυψε αυτήν την περίπτωση, κύριε μάρτυς. Γι' αυτό ρωτάω. Δεν καλύφθηκε τελικά. Να λέμε και τα λογικά εδώ μέσα. Δεν καλύφθηκε. Ρωτάω, λοιπόν: Αν υπήρχε τηλεδιοίκηση...Και πάλι δεν σας κατηγορώ. Αυτό είναι από το 2019 και μετά που εσείς φύγατε. Εντάξει; Για να φύγουμε από εκεί. Έπρεπε να φτιαχτεί και να υπάρχει η τηλεδιοίκηση, να υπάρχει η φωτοσήμανση, που δεν υπήρχε. Αν υπήρχε κόκκινο το φανάρι, θα σταματούσε ένας και δεν θα γινόταν το δυστύχημα; Αυτό λέω. Δεν σας κατηγορώ εγώ από το 2019 και πριν. Ξέρω ότι δεν λειτουργεί από το 2019 και μετά και έπρεπε να γίνει. Αν υπήρχε, θα γινόταν; Απλή ερώτηση!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΔΙΟΝΕΛΗΣ (Μάρτυς): Αυτό που είπα και θα επαναλάβω και πάλι είναι ότι δεν έπρεπε να γίνει. Ο ΟΣΕ γνώριζε. Δεν ήταν κάτι που ξαφνικά σταμάτησε η σηματοδότηση, δηλαδή εκείνη τη νύχτα είχαμε και ξαφνικά σταμάτησε.

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Α, μπράβο!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΔΙΟΝΕΛΗΣ (Μάρτυς): Το γνώριζε ο ΟΣΕ.

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Τέσσερα χρόνια δεν λειτουργούσε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΔΙΟΝΕΛΗΣ (Μάρτυς): Το γνώριζε. Και προφανώς ο κανονισμός κυκλοφορίας κάλυπτε και αυτήν την περίπτωση.

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΕΛ.113

ΧΡΗΣΤΟΣ ΔΙΟΝΕΛΗΣ (Μάρτυς): Προφανώς υπάρχει παντού ένας κανονισμός κίνησης ο οποίος εξασφαλίζει σε όλη την Ευρώπη 100% ασφαλή λειτουργία.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Δικαιολογείται να έχουμε ξοδέψει τόσα δισεκατομμύρια ως χώρα και σε ένα τόσο νευραλγικό σημείο, όπως ο Ευαγγελισμός, εκείνη τη μοιραία βραδιά να μην υπάρχει τίποτα; Είναι δικαιολογημένο; Ο κ. Θεοφανόπουλος, ένας άλλος μάρτυρας που τον ρώτησα πριν από μερικές εβδομάδες, μου είχε πει είναι αδικαιολόγητο. Εσείς τι πιστεύετε;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΔΙΟΝΕΛΗΣ (Μάρτυς): Εγώ αυτό που πιστεύω είναι ότι ο ΟΣΕ ήξερε την κατάσταση του δικτύου του. Την είχε δηλώσει κιόλας, έχουμε δήλωση δικτύου του ΟΣΕ από τον Ιανουάριο του 2023. Άρα ήξερε την κατάσταση του δικτύου του πολύ καλά, ήξερε τι έχει και τι δεν έχει. Από τη στιγμή που δρομολογεί τρένο το δρομολογεί με ασφάλεια, αυτό ξέρω.

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΕΛ.133-134

ΧΡΗΣΤΟΣ ΔΙΟΝΕΛΗΣ (Μάρτυς): Δεν ξέρω τι έγινε εκείνη τη μοιραία νύχτα. Αυτό που γνωρίζω είναι ότι σύμφωνα με τον κανονισμό, όταν βλέπει ο μηχανοδηγός ότι οδηγείται η αμαξοστοιχία σε μία γραμμή η οποία δεν είναι αυτή που πρέπει να είναι, καταρχάς, δεν ξεκινάει, δεν φεύγει από την αποβάθρα. Πρέπει να πάρει ένα ειδικό έντυπο, είναι το 1001 – από ό,τι θυμάμαι- ένα ειδικό έντυπο, είναι χαρτί, να πάρει το χαρτί στα χέρια του από τον σταθμάρχη που θα του πει ότι λόγω οτιδήποτε –δεν ξέρω αν πρέπει να εξηγήσει τους λόγους- θα οδηγηθείς σε μια γραμμή η οποία δεν είναι η κανονική. Θα το πάρει γραπτώς. Αλλιώς, δεν ξεκινάει. Παρόλα αυτά, ξεκινάει χωρίς να πάρει το χαρτί αυτό. Αντιλαμβάνεται...

ΕΛΕΝΗ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ: Θέλετε να πείτε ότι ο μηχανοδηγός της επιβατικής αμαξοστοιχίας δεν είχε το υπόδειγμα 1001 που μας είπαν προηγούμενοι μάρτυρες.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΔΙΟΝΕΛΗΣ (Μάρτυς): Έτσι πρέπει. Δεν ξέρω τι έγινε εκείνη τη νύχτα. Σας λέω τι λέει ο κανονισμός κυκλοφορίας. Ο κανονισμός κυκλοφορίας λέει ότι εφόσον λοιπόν πάρεις το χαρτί, ξεκινάς και μπαίνεις σε μια άλλη γραμμή από τη συνηθισμένη. Αυτό ο μηχανοδηγός το βλέπει αμέσως. Δεν είναι κάτι που του ξεφεύγει. Δηλαδή τι βλέπει; Βλέπει όλα τα φωτόσημα αριστερά αντί να βλέπει δεξιά. Βλέπει ότι έχει μπει στη γραμμή καθόδου. Πάλι λέει ο κανονισμός ότι πρέπει να επικοινωνήσεις με τον σταθμάρχη, ακινητοποιώντας το τρένο, και να του υποβάλεις πάλι το ερώτημα, ώστε να πάρεις πάλι έγκριση ότι πηγαίνεις στη γραμμή καθόδου.

Αυτό πλέον απ' ό,τι πάλι διαβάζω –δεν είμαι σίγουρος- διάβασα σε μερικά site ότι δεν του απάντησε ο σταθμάρχης, σε άλλα site διάβασα ότι του απάντησε –αυτό είναι και η άποψη της επιτροπής- ο σταθμάρχης λέγοντάς του «προχώρα, είσαι στη σωστή γραμμή». Αλλά, σας λέω, δεν ξέρω τι ακριβώς έγινε εκεί, αλλά ο κανονισμός

κυκλοφορίας είναι σαφής. Δεν ξεκινάς το τρένο για να μπεις στη γραμμή καθόδου, χωρίς να έχεις το έντυπο μπροστά σου.

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΕΛ.138- 139

ΧΡΗΣΤΟΣ ΔΙΟΝΕΛΗΣ (Μάρτυς): Η ασφάλεια δεν εξαρτάται από τους μηχανικούς τόσο πολύ, όσο εξαρτάται από τους σταθμάρχες και τους κλειδούχους. Η καρδιά του σιδηροδρόμου είναι ο κανονισμός κυκλοφορίας, ο οποίος εκτελείται από πολύ εκπαιδευμένους σταθμάρχες και κλειδούχους. Αυτή είναι η καρδιά σε όλη την Ευρώπη, όχι μόνο στην Ελλάδα. Δεν είναι ελληνική ιδιαιτερότητα. Ο σιδηρόδρομος είναι ένα σύστημα το οποίο βασίζεται στον ανθρώπινο παράγοντα. Αν μου επιτρέπτε, κύριε Πρόεδρε, έχουμε ταξιδέψει όλοι στην Ευρώπη στους μεγαλύτερους σταθμούς. Πάντα βλέπουμε στους μεγαλύτερους σταθμούς με τα τελειότερα συστήματα ότι πάντα υπάρχει ένα γραφείο, που είναι ο επικεφαλής σταθμάρχης, ο chef de gare και πάντα βλέπουμε τον σταθμάρχη με το καπέλο, την στολή και τη σημαία να δίνει τα σήματα. Πάντα, δηλαδή, είναι μία οικεία εικόνα. Ο σιδηρόδρομος βασίζεται στους ανθρώπους του.

4.11. Ο μάρτυρας κ. Ιωάννης Ντίτσας, Πρόεδρος ΠΟΣ από το 2022 έως σήμερα, κατέθεσε ότι ο ΓΚΚ είναι «Ευαγγέλιο» για τους σιδηροδρομικούς και η τήρησή του εκμηδενίζει όποια ζητήματα ασφαλείας. Επίσης κατέθεσε ότι, ενώ ήταν σε λειτουργία στον σταθμό Λάρισας το σύστημα αυτόματης χάραξης δρομολογίου, το οποίο ο Σταθμάρχης θα έπρεπε να έχει χρησιμοποιήσει για την χάραξη της γραμμής, επέλεξε να προχωρήσει σε χειροκίνητη διευθέτηση, με το γνωστό τραγικό αποτέλεσμα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ- 23.01.2024- ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΕΛ 179

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Θέματα ασφαλείας πάντα υπήρχαν στον σιδηρόδρομο. Μιλώ πριν το 2010, γιατί υπήρχε το προσωπικό, υπήρχε η εμπειρία του προσωπικού και υπήρχε και ο Γενικός Κανονισμός Κίνησης που από τη στιγμή που εφαρμόζεται κανονικά –γιατί και στον Ανακριτή της Λάρισας είπα ότι ήταν και είναι για εμάς τους σιδηροδρομικούς το ευαγγέλιό μας- θέλω να πιστεύω ότι εκμηδενίζονταν το θέμα της ασφαλείας στον βαθμό που μπορούσαμε να το μηδενίσουμε.

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΕΛ 186-201

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Πάμε λίγο τώρα, σας παρακαλώ πολύ, στο δυστύχημα. Ο γενικός κανονισμός κυκλοφορίας σε τι αναφέρεται, όσον αφορά στην κυκλοφορία; Προβλέπει, δηλαδή, κινήσεις που θα πρέπει να γίνουν, είτε έχουμε συστήματα είτε δεν έχουμε;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Βεβαίως. Τουλάχιστον μέχρι την αλλαγή. Δηλαδή, τον Μάρτη του 2019, αλλά και μετά που ισχύει ο καινούργιος κανονισμός, αυτά είναι διακριτά μέσα στον κανονισμό. Βέβαια, με την τελευταία αλλαγή του γενικού κανονισμού κίνησης που έγινε αφαιρέθηκε μια επιπλέον βαθμίδα ασφαλείας, αυτή που με ρωτήσατε πριν...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Θα πάω εκεί. Αν θέλετε να πείτε για τον προϊστάμενο αμαξοστοιχίας, θα σας κάνω ειδική ερώτηση γι' αυτό.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Εντάξει. Υπάρχουν καταγεγραμμένα μέσα στον κανονισμό τα καθήκοντα που πρέπει να κάνει η κάθε ειδικότητα για να κυκλοφορήσει η αμαξοστοιχία...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Είτε με συστήματα είτε χωρίς συστήματα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): ...είτε με συστήματα είτε χωρίς.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ωραία. Αφήνει κανένα κενό ο κανονισμός κυκλοφορίας; Υπάρχει κάποια περίπτωση που δεν την προβλέπει;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Δεν νομίζω ότι υπάρχει.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ωραία.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Είτε από τη μία πλευρά είτε από την άλλη δεν νομίζω ότι υπάρχει.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ωραία. Άρα, λοιπόν, υπάρχει ένας κανονισμός κυκλοφορίας ο οποίος ρυθμίζει το τι πρέπει να γίνει, είτε έχουμε συστήματα είτε δεν έχουμε, τι αρμοδιότητες έχει ο κάθε ένας εμπλεκόμενος στην κυκλοφορία του τρένου και τι πρέπει να κάνει. Σε κάθε περίπτωση, με όλα αυτά για το δυστύχημα, πείτε μου λίγο τη γνώμη σας. Τι έγινε εκείνη τη μοιραία βραδιά;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Κατ' αρχάς, όσον αφορά το δυστύχημα, δεν ήμασταν παρόντες. Από αυτά που έχουμε ακούσει και έχουμε διαβάσει, θέλω να πιστεύω ότι εφόσον είχαν τηρηθεί όλα αυτά που είπαμε και απορρέουν από τον γενικό κανονισμό κίνησης, ίσως να μην είχε γίνει αυτό το τραγικό δυστύχημα.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Πάμε, όμως, να τα πιάσουμε συγκεκριμένα και ένα, ένα. Από την εμπειρία σας, πρώτον, πώς βρέθηκαν δύο τρένα στην ίδια γραμμή, ενώ έχουμε διπλή γραμμή;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Ούτε εμείς... Κατ' αρχάς να σας πω ότι από το τραγικό δυστύχημα και μετά, είναι πάρα πολύ δύσκολο και για εμάς τους ίδιους τους σιδηροδρομικούς να διαχειριστούμε αυτό το μεγάλο δυστύχημα. Ακόμα προσπαθούμε να καταλάβουμε -κλείνει χρόνος σε έναν μήνα- πώς έγινε αυτό το τραγικό δυστύχημα. Δεν το χωράει ανθρώπινος νους να υπάρξει η κυκλοφορία δύο αμαξοστοιχιών στην ίδια γραμμή. Δεν το χωράει... Εντάξει, και εμένα που με ρωτάτε τώρα...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Εντάξει, κύριε μάρτυς, δεν το χωράει όλων.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Δεν γίνεται αυτό.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Όμως, έγινε. Πείτε μας πώς έγινε. Εσείς ήσασταν προϊστάμενος αμαξοστοιχίας πάνω στα τρένα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Βεβαίως.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Γιατί; Κάποιο λάθος έκανε ενδεχομένως ο σταθμάρχης. Έγινε κάποιο λάθος από άλλους ανθρώπους; Θέλουμε να μας πείτε τι εξήγηση δίνετε εσείς.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Εγώ δίνω την εξήγηση, κάτι που είπα από την πρώτη στιγμή, την επόμενη μέρα το πρωί, ότι ο συγκεκριμένος συνάδελφος που ήταν

στον σταθμό της Λάρισας ήταν τόσο σίγουρος ότι τα κλειδιά, όπως λέμε, στην είσοδο της επιβατικής αμαξοστοιχίας ερχόμενη από το Παλαιοφάρσαλο προς τη Λάρισα, τα είχε στη γραμμή ανόδου προς Θεσσαλονίκη. Κατά την εκτίμησή μου, γι' αυτόν τον λόγο. Ήταν τόσο σίγουρος που έκανε αυτό που έκανε. Γιατί δεν εξηγείται διαφορετικά. Σας είπα ότι το σύστημα που είχε και έχει ακόμα ο σταθμός της Λάρισας, ο τοπικός χειρισμός, αν είχε γίνει χάραξη του δρομολογίου από τον συγκεκριμένο συνάδελφο μέσω τοπικού χειρισμού, δεν υπήρχε περίπτωση να μη δει. Προφανώς δεν κοίταξε καν. Δεν χειρίστηκε και δεν κοίταξε τον πίνακα, γιατί ήταν σίγουρος ότι τα κλειδιά ήταν προς την αμαξοστοιχία «62» για Θεσσαλονίκη από τη γραμμή ανόδου. Δεν μπορώ να δώσω άλλη εξήγηση.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Αυτός δεν χειρίζεται τα κλειδιά ανόδου, κύριε μάρτυρα;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Βέβαια. Αυτό σας είπα.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Αυτός δεν τα χειρίζεται;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Αυτό σας είπα.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Αυτός δεν στέλνει από την άνοδο ή από την κάθοδο;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Αυτό σας είπα, κύριε Τσαβδαρίδη. Αυτό σας είπα. Κατά την άποψή μου. Θέλω να πιστεύω ότι ήταν τόσο σίγουρος...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Πώς είναι σίγουρος και τον στέλνει από την κάθοδο;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Αυτό δεν μπορώ να το εξηγήσω. Αυτό σας λέω. Δεν ήμουν εκεί, δεν ξέρω. Είναι το πρώτο ανθρώπινο λάθος που μπορεί να καταλογίσει κάποιος. Δεν μπορώ να σας πω κάτι περισσότερο. Τι να σας πω;

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Μια στιγμή. Να το κάνουμε συγκεκριμένο εδώ. Θα είμαι πολύ αναλυτικός, γιατί αυτό είναι πολύ σημαντικό.

Έχουμε, λοιπόν, ένα τρένο που είναι σταθμευμένο στον σταθμό της Λάρισας και ξεκινάει να φύγει για Θεσσαλονίκη. Βρίσκεται στην άνοδο. Σωστά;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Βεβαίως.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Έτσι. Και θα ακολουθήσει τη γραμμή της ανόδου. Έχει κανέναν λόγο να κινηθεί από την κάθοδο;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Όχι. Κανέναν απολύτως λόγο.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ωραία.

Όταν ξεκινάει και εάν πρόκειται να πάει από την κάθοδο, πρέπει να πάρει το έντυπο «1001», για να έχει το δικαίωμα να κινηθεί στην κάθοδο;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Βεβαίως. Βάσει του Κανονισμού, βεβαίως. Και το έγγραφο, το «1001» και μέσω του ραδιοτηλεφώνου μπορεί να γίνει αυτό.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Πάντως, ξεκινώντας πρέπει να ενημερωθεί και να πάρει το έντυπο «1001».

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Οποσδήποτε.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Τέτοιο έγγραφο πήρε;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Δεν το γνωρίζω. Απ' ό,τι έχουμε διαβάσει, προφανώς πρέπει να πήρε. Δεν είμαι σε θέση να γνωρίζω. Δεν το ξέρω αυτό, αν πήρε ή δεν πήρε. Λογικά, δεν ξέρω, τι να σας πω; Λογικά έπρεπε να το πάρει ή έπρεπε να το δώσει, είτε γραπτώς είτε μέσω του ραδιοτηλεφώνου.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Εάν επρόκειτο να κινηθεί στην κάθοδο έπρεπε να το πάρει.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Βεβαίως.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Εάν επρόκειτο να κινηθεί στην άνοδο; Το χρειαζόταν;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Όχι, δεν το χρειαζόταν. Από τη στιγμή που έχει ελεύθερη γραμμή να φύγει από τη Λάρισα, δεν χρειαζόταν.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Μα, είναι στην άνοδο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Δεν χρειάζεται. Αυτό σας λέω.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Δεν χρειάζεται.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Δεν χρειάζεται.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Όμως, αν έπρεπε ή αν είχε κατά νου ο σταθμάρχης να το βάλει στην κάθοδο, έπρεπε να του δώσει αυτό το χαρτί. Σωστά;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Βεβαίως, βεβαίως.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ξεκινάει, λοιπόν, και δεν έχει το χαρτί, το «1001» και πάει από την άνοδο. Πότε αλλάζει γραμμή και πάει από την κάθοδο; Μετά από πόσα μέτρα;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Είναι αρκετά. Από τον σταθμό της Λάρισας είναι γύρω στο 1200 μέτρα. Είναι η αλλαγή εξόδου που αλλάζουν τα κλειδιά, δηλαδή για να φύγει, να πας από τη γραμμή ανόδου στην κάθοδο, στην άλλη γραμμή.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Πάει, λοιπόν, από την άνοδο...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Περίπου τώρα. Δεν θυμάμαι ακριβώς.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Από τη στιγμή που ξεκινάει, μέχρι αυτά τα 1.200 μέτρα που είπατε εσείς, όσα είναι τα μέτρα εν πάση περιπτώσει, που αλλάζει πορεία και πηγαίνει από την κάθοδο, περίπου πόση ταχύτητα μπορεί να αναπτύξει το τρένο;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Ξεκινώντας από τη Λάρισα, επειδή είναι κατοικημένη περιοχή, είναι γύρω στα 70 με 80 χιλιόμετρα, αν θυμάμαι καλά, από το εγχειρίδιο κυκλοφορίας.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Είναι λοιπόν με 70, 80 χιλιόμετρα. Προχωράει λοιπόν, ξεκινάει, αναπτύσσει και μια ταχύτητα 70, 80 χιλιόμετρα και ξαφνικά, χωρίς να έχει ενημερωθεί, γίνεται μια αλλαγή πορείας, η όποια αλλαγή πορείας έχει γίνει από τον σταθμάρχη. Σωστά;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Βεβαίως, μόνο από τον σταθμάρχη...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Αυτός το έχει χειριστεί αυτό.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Ναι.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Άρα λοιπόν ο σταθμάρχης τον στέλνει, ενώ δεν τον έχει ενημερώσει, από την κάθοδο με δικό του χειρισμό χωρίς να υπάρχει λόγος. Άρα το πρώτο λάθος του σταθμάρχη είναι αυτό;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Προφανώς. Κατ' αρχάς δεν έκανε χειρισμό από τον τοπικό πίνακα. Κατά την άποψή μου είναι ότι προφανώς επειδή...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Είχε έρθει προαστιακός.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): ...είχε έρθει κάποιο δρομολόγιο και είχε χαράξει τα κλειδιά για την παρακαμπτήριο του σταθμού της Λάρισας από τον προηγούμενο. Προφανώς ξεχάστηκε; Δεν μπορώ να το διανοηθώ αυτό, γιατί δεν πρέπει να γίνονται αυτά τα πράγματα. Δεν πρέπει να γίνονται αυτά τα πράγματα, άσχετα αν υπάρχουν συστήματα ή δεν υπάρχουν. Δεν μπορώ να το διανοηθώ. Γι' αυτό σας είπα ότι δεν είναι διαχειρίσιμο αυτό και δεν μπορεί κανένας να καταλάβει πώς έγινε αυτή η διαδικασία και βρέθηκε τρένο με τρένο στην ίδια γραμμή.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Άρα λοιπόν ένα πρώτο λάθος του σταθμάρχη είναι ότι έχει ξεχάσει από την προηγούμενη κίνηση άλλου τρένου τα κλειδιά στην κάθοδο. Και ενώ δεν έχει σκοπό να τον στείλει στην κάθοδο, βρίσκει ο μηχανοδηγός μπροστά του την αλλαγή της τροχιάς υποχρεωτικά και την ακολουθεί.

Αυτό το πράγμα με 80 χιλιόμετρα όταν αλλάζω τροχιά χωρίς να το περιμένω, είναι αντιληπτό από τους ανθρώπους που βρίσκονται πάνω στο τρένο; Δηλαδή πάει ένα τρένο με 80 χιλιόμετρα ή 100 χιλιόμετρα και κάνει απότομη και ξαφνική και μη αναμενόμενη αλλαγή τροχιάς, αυτό δημιουργεί ένα -πώς να το πω εγώ;- τράνταγμα; Με βγάζει εμένα από τη θέση μου, με σηκώνει;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Εμείς στην ορολογία μας λέμε από αιχμή και από πτέρνη. Όταν είναι κόντρα το κλειδί, σίγουρα θα έχει μεγάλο τράνταγμα και αν ήταν αυτό, θα υπήρχε ένας εκτροχιασμός. Δεν θα υπήρχε τέτοιο δυστύχημα. Άρα τα κλειδιά ήταν από πτέρνης και δεν υπήρχε πρόβλημα για να φύγει εκτός η αμαξοστοιχία. Αυτό σας λέω.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Δημιουργεί λοιπόν ένα τράνταγμα. Το τράνταγμα αυτό είναι αντιληπτό πρώτα από τον μηχανοδηγό, ο οποίος έχει και μια εμπειρία.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Βεβαίως.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Όταν λοιπόν αλλάζει και πηγαίνει στην κάθοδο, το τράνταγμα είναι ικανό για να δώσει στον μηχανοδηγό να καταλάβει ότι πηγαίνει από την κάθοδο;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Προφανώς, κύριε Τσαβδαρίδη.

Αλλά δεν θέλω και δεν μπορώ να μπω στη διαδικασία για έναν συνάδελφό μου, ο οποίος αυτή τη στιγμή δεν είναι στη ζωή -λέμε αυτά τα οποία λέμε και για τον συγκεκριμένο συνάδελφο, τον συγχωρεμένο- αλλά και για τα μέλη της οικογένειάς του, για το τι έκανε, τι δεν έκανε. Αυτά νομίζω ότι θα τα αποφασίσει η δικαιοσύνη. Γιατί την ίδια ερώτηση μου έκανε ο ανακριτής και την ίδια απάντηση έδωσα και στον ανακριτή.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Σας ρώτησε το ίδιο πράγμα και ο ανακριτής.

Ωραία. Να σας πω κάτι. Εσείς είστε συνάδελφοι με τον μηχανοδηγό και δεν θέλετε να πείτε. Εγώ δεν θέλω να πω ούτως ή άλλως εκ της θέσης μου για κανέναν.

Εγώ ερωτήσεις κάνω. Ούτε μιλάω για ευθύνες, ούτε ήμουν εκεί παρών, ούτε μπορώ να ξέρω. Όμως οφείλω να ρωτήσω και εσείς να απαντήσετε με τον τρόπο που επιθυμείτε εσείς. Δεν υπονοώ κάτι, ούτε προσπαθώ να σας καθοδηγήσω σε κάτι, για να το ξεκαθαρίσουμε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Ούτε εγώ άφησα να εννοηθεί ότι υπονοείτε κάτι. Αυτό σας είπα.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Πάμε λοιπόν.

Άρα λοιπόν ένα τράνταγμα που προκαλείται από τη βίαιη αλλαγή πορείας με αυτά τα χιλιόμετρα που έχει προλάβει να αναπτύξει το τρένο, προφανώς γίνεται αντιληπτό και από τον μηχανοδηγό και από όποιον είναι πάνω στο τρένο.

Πάμε παρακάτω. Συνεχίζει την πορεία, μπαίνει στην κάθοδο. Μπαίνοντας στην κάθοδο και κινούμενος προς αυτήν, είναι εύκολα αντιληπτό για έναν άνθρωπο μηχανοδηγό 62 ετών που ήταν 30 χρόνια στα τρένα; Βλέπει κάτι άλλο; Αριστερά μπορεί να δει γραμμές; Καταλαβαίνει ότι είναι στην κάθοδο; Βλέπει ανάποδα τη φωτοσήμανση;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Προφανώς και έχει καταλάβει. Αλλά μην ξεχνάτε ότι από την Θεσσαλονίκη ερχόμενος ο συγχωρεμένος συνάδελφός μας, ήρθε από την γραμμή καθόδου. Δεν μπορεί να γνωρίζει αν από τη Λάρισα που έφυγε για ποιο λόγο μπήκε πάλι στη γραμμή καθόδου. Αυτό σας λέω.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Όχι δεν είπα εγώ ότι μπορεί να γνωρίζει γιατί μπήκε στην κάθοδο. Αλλά το ότι μπήκε στην κάθοδο, το ξέρει;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Προφανώς. Εδώ πέρασε και μπήκε από τη γραμμή ανόδου που έπρεπε να φύγει, στην κάθοδο, προφανώς και...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Έτσι.

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Εάν δεν ήξερε και αυτό...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Όχι, είναι προφανές αυτό.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Είναι προφανές λοιπόν ότι ξέρει. Εδώ είμαστε. Μπαίνει λοιπόν στην κάθοδο και δεν έχει πάρει το 1001, το οποίο είναι απαραίτητο, εκ των ων ουκ άνευ, για να κινηθεί εκεί. Ο κανονισμός ασφαλείας με το που μπαίνει στην κάθοδο χωρίς το 1001, τι λέει ότι πρέπει να κάνει αμέσως;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Να σταματήσει την αμαξοστοιχία και να έρθει σε επικοινωνία με τον σταθμό που είχε πάρει την εντολή να φύγει.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Σταμάτησε το τρένο;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Απ' ότι φαίνεται, προφανώς όχι.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Επικοινωνία με τον σταθμάρχη που να του πει «αμαξοστοιχία 62 πηγαίνω από την κάθοδο, ενώ δεν με ενημερώσατε ούτε προφορικά, ούτε γραπτά. Πάω καλά;», ξέρετε να έγινε;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Δεν το γνωρίζω αυτό. Θέλω να πιστεύω. Δεν το γνωρίζω. Δεν μπορώ να σας πω.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Είπατε να σταματήσει το τρένο. Δεν το σταμάτησε το τρένο, είπε να συνεχίσει. Ο σταθμάρχης ξέρει ότι δεν πρέπει να πάει από την

κάθοδο. Εάν λοιπόν είχε ενημερώσει τον σταθμάρχη ότι πάω από την κάθοδο, δεν θα του έλεγε «Πού πας; Σταμάτα, γύρνα πίσω»;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Αυτό σας είπα. Προφανώς εάν είχε γίνει αυτή η διαδικασία, θα είχε γίνει και αυτό που λέτε. Αλλά προφανώς και ο ένας, ο σταθμάρχης, ήταν σίγουρος ότι έφυγε από τη γραμμή ανόδου και ο άλλος ότι καλώς έφυγα από την γραμμή ανόδου προς την κάθοδο. Αλλιώς δεν υπάρχει εξήγηση.

Γι' αυτό σας είπα ότι εάν είχαν τηρηθεί οι κανόνες που ορίζει ο γενικός κανονισμός κίνησης, δεν θα είχε γίνει το παραμικρό. Αυτό σας λέω.

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Προφανώς «κούμπωσαν» τα σφάλματα όλων.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Αυτό είπαμε και εμείς.

Να σας πω και κάτι; Ακόμα και σήμερα σε κουβέντες που κάνουμε με τους συναδέλφους μας αυτή τη στιγμή, να βάλουμε να πούμε ότι θέλουμε να κάνουμε μία τέτοια σύγκρουση, δεν πρόκειται να γίνει ποτέ. Αυτό σας λέω.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Προχωράμε όμως.

Μπαίνει λοιπόν από τη γραμμή καθόδου, δεν σταματάει το τρένο. Η επικοινωνία μάλλον δεν υπάρχει, γιατί αν υπήρχε πάλι θα σταματούσε το τρένο, γιατί δεν έχει λογική να συνεχίσει. Συνεχίζει όμως και στην πορεία του συναντά τους σταθμούς Ζάχαρη, Εμπορικό και Ευαγγελισμό πριν να φτάσει στο σημείο που έγινε η σύγκρουση.

Ήταν υποχρεωμένος και στους τρεις σταθμούς να κάνει αναγγελία από το ραδιοτηλέφωνο ότι η αμαξοστοιχία 62 περνάει από σταθμό Ζάχαρης προς Θεσσαλονίκη από γραμμή καθόδου;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Βάσει κανονισμού πρέπει να γίνει η αναγγελία από κάθε σταθμό. Η Ζάχαρη ήταν ένας σταθμός τηλεδιοίκησης. Δεν ήταν σταθμός όπως είναι η Λάρισα. Ο επόμενος εν λειτουργία σταθμός ήταν οι Νέοι Πόροι από τη Λάρισα. Αλλά στον Ευαγγελισμό για παράδειγμα που έβρισκε μπροστά του, έλεγε ότι η συγκεκριμένη αμαξοστοιχία, η τάδε αμαξοστοιχία, όχι η 62 –αυτό γινόταν ανέκαθεν– διέρχεται από τον τάδε σταθμό.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (ΚΑΤΕΡΙΝΑ) ΠΑΠΑΚΩΣΤΑ-ΠΑΛΙΟΥΡΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Κύριε Τσαβδαρίδη, παρακαλώ να ολοκληρώσετε τις ερωτήσεις σας.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Πάντα γινόταν αυτό και πάντα γίνεται. Ακόμα γίνεται. Δεν έχει αλλάξει κάτι.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Εάν αυτό το είχε κάνει έστω στον τελευταίο κατά σειρά σταθμό στον Ευαγγελισμό, θα τον είχε ακούσει η εμπορική αμαξοστοιχία;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Πιθανόν να είχε ακουστεί. Πιθανόν και να μην ακουγόταν. Γιατί υπάρχουν κάποια τυφλά σημεία στη διαδρομή –δεν είναι σε όλη τη διαδρομή– που η επικοινωνία δεν είναι η σωστή όπως πρέπει να υπάρχει. Αλλά πιστεύω ότι υπάρχει, γιατί από την Λάρισα μέχρι τον Ευαγγελισμό δεν υπάρχουν σημεία που μπορεί να μην υπάρχει η κάλυψη από τα VHF από το ραδιοτηλέφωνο.

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Ούτε τούνελ και τέτοια;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Τα τούνελ είναι μετά τα Τέμπη. Οπότε, η επικοινωνία πιστεύω ότι είναι καλή εκεί. Δεν υπάρχει θέμα συνεννόησης μέσω ραδιοτηλεφώνου.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Θα μπορούσε να τον έχει ακούσει, δηλαδή, ο μηχανοδηγός της εμπορικής αμαξοστοιχίας;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Πολύ πιθανό. Δεν ξέρω ακριβώς πού βρισκόταν η αμαξοστοιχία που κατέβαινε από τους Νέους Πόρους, δεν μπορώ να σας πω. Αλλά υπήρχαν πιθανότητες να έχει ακουστεί. Τι να σας πω;

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Τους διαλόγους που ήρθαν στο φως της δημοσιότητας μεταξύ σταθμάρχη και μηχανοδηγού τους έχετε ακούσει;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Όχι, δεν έχω ακούσει τίποτα από αυτά. Έχω αποφύγει να ακούσω γιατί δεν ξέρω ποια είναι αληθινά και ποια δεν είναι αληθινά από αυτά που είχαν βγει στη δημοσιότητα. Αυτός είναι ο λόγος που δεν άκουσα.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Επικοινωνία μεταξύ των αμαξοστοιχιών υπήρχε με δεδομένο ότι δεν υπήρχε GSMR;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Το GSMR είναι ένας τρόπος επικοινωνίας. Το GSMR είναι το φορητό και αυτό που υπάρχει, που δεν υπήρχε. Φορητό μπορεί να υπήρχε ή να υπάρχει. Δεν γνωρίζω αν υπήρχε φορητό. Δεν υπήρχαν μάλλον τα φορητά GSMR. Αλλά από τη στιγμή που δεν υπήρχε το GSMR γιατί δεν είχαν τελειώσει τα έργα, υπήρχε μόνο το VHF, τα ραδιοτηλέφωνα που λέμε στην κοινή μας ορολογία. Γιατί αυτή τη στιγμή ο ΟΣΕ επίσημα έχει δύο συστήματα, το TETRA, που είναι από το Σκα στο αεροδρόμιο, και τα VHF, τα ραδιοτηλέφωνα, που λειτουργούν οι αμαξοστοιχίες. Το GSMR δεν είχε εγκατασταθεί.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Όμως η κ. Τσιαπαρίκου που ήρθε εδώ και ο κ. Τσιαμαντής είχαν πει ότι υπήρχε ραδιοεπικοινωνία μεταξύ των αμαξοστοιχιών.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Δεν το γνωρίζω εγώ αυτό. Αν η κ. Τσιαπαρίκου και ο κ. Τσιαμαντής γνωρίζουν περισσότερα, εγώ δεν γνωρίζω.

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΕΛ 201-204

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Η εντολή αυτή που δόθηκε από τον σταθμάρχη ήταν λάθος.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Για το συγκεκριμένο μιλάμε στη Λάρισα;

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ναι.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Κατά την εκτίμησή μου δεν χρησιμοποίησε τον τοπικό χειρισμό καν ο σταθμάρχης. Γιατί αν είχε κάνει τη χάραξη στον τοπικό χειρισμό, με το που θα έφευγε το τρένο θα είχε κοκκινίσει ο πίνακας, δεν μπορούσε να φύγει, θα το καταλάβαινε. Γι' αυτό σας είπα από την αρχή ότι ήταν προφανώς τόσο σίγουρος...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Άρα ενώ είχε στη διάθεσή του το τεχνολογικό μέσο δεν το χρησιμοποίησε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Δεν ξέρω για ποιον λόγο. Αυτό σας λέω. Και εμείς έχουμε μείνει έκπληκτοι. Δεν μπορώ να καταλάβω. Δεν μπορώ να το διανοηθώ αυτό το πράγμα.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (ΚΑΤΕΡΙΝΑ) ΠΑΠΑΚΩΣΤΑ-ΠΑΛΙΟΥΡΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Άρα λοιπόν, κύριε μάρτυρα, πριν δώσω τον λόγο στον κύριο Κόκκαλη, αν ο σταθμάρχης είχε επιλέξει την αυτόματη χάραξη, που του παρείχε ο σταθμός της Λάρισας...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Ο τοπικός χειρισμός.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (ΚΑΤΕΡΙΝΑ) ΠΑΠΑΚΩΣΤΑ-ΠΑΛΙΟΥΡΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): «Ο τοπικός χειρισμός», τότε προφανώς θα είχε αποφευχθεί το ατύχημα, αυτό μας λέτε;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Αυτό σας λέω. Ελαχιστοποιείται και με το σύστημα αυτό, που δεν είναι το τέλειο που θέλαμε, δεν θα μπορούσε να φύγει το τρένο.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (ΚΑΤΕΡΙΝΑ) ΠΑΠΑΚΩΣΤΑ-ΠΑΛΙΟΥΡΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Το οποίο ήταν σε λειτουργία, η δυνατότητα της αυτόματης χάραξης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Βεβαίως. Αυτό μπορούσε να το χειριστεί. Τώρα, αν το έκανε, αν το χρησιμοποίησε στα προηγούμενα...

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (ΚΑΤΕΡΙΝΑ) ΠΑΠΑΚΩΣΤΑ-ΠΑΛΙΟΥΡΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Για τον προαστιακό λέτε;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Για τον προαστιακό ή για το κατερχόμενο, το 63 που ήταν ο συγχωρεμένος ο μηχανοδηγός και κατέβηκε από τη Λάρισα δεν μπορώ να ξέρω. Προφανώς θα πρέπει να το χειρίστηκε από τον πίνακα να βάλει το τρένο. Για τον προαστιακό είναι σίγουρο ότι προφανώς με εντολή γύρισαν οι αιχμές –όχι από το σύστημα, αλλά χειροκίνητα- και για αυτόν τον λόγο ξεχάστηκε. Δεν μπορώ να δώσω άλλη εξήγηση.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (ΚΑΤΕΡΙΝΑ) ΠΑΠΑΚΩΣΤΑ-ΠΑΛΙΟΥΡΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Είναι πολύ ξεκάθαρο αυτό που λέτε. Και κάτι ακόμα και ολοκληρώνω.

Το έγγραφο 1001 το οποίο σας είπε ο κύριος εισηγητής, ο κ. Τσαβδαρίδης, ήταν υποχρέωση μόνο του σταθμάρχη να το δώσει ή και του μηχανοδηγού να το ζητήσει;
ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Το 1001, όπως είπα, είναι όταν πρόκειται για αλλαγή στην πορεία. Από τη στιγμή που δεν υπήρχε αλλαγή στην πορεία και προφανώς δεν ξέρω την εντολή που έδωσε ότι «φεύγεις από τη Λάρισα από γραμμή ανόδου».

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (ΚΑΤΕΡΙΝΑ) ΠΑΠΑΚΩΣΤΑ-ΠΑΛΙΟΥΡΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Άρα ο μηχανοδηγός εκ των προτέρων λέτε ότι ξεκινώντας να κάνει τη διαδρομή του δεν ήξερε ότι θα μπει στην κάθοδο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Προφανώς. Αν ήξερε, θέλει κανένας να χάσει τη ζωή του;

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (ΚΑΤΕΡΙΝΑ) ΠΑΠΑΚΩΣΤΑ-ΠΑΛΙΟΥΡΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Προφανώς ούτε ο σταθμάρχης ήξερε ότι θα τον στείλει στην κάθοδο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Προφανώς, αυτό σας είπα.

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΕΛ 222

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Σας είπα ότι ξέχωρα από το αν λειτουργούσε η τηλεδιοίκηση ή όχι, για μένα και για εμάς τους σιδηροδρομικούς, ο σιδηρόδρομος ήταν, είναι και θα παραμείνει το ασφαλέστερο μέσο μεταφοράς, γιατί υπήρχαν οι δικλείδες, υπήρχε ο γενικός κανονισμός που μπορούσαμε να πάμε να κυκλοφορήσουμε με τους όρους ασφαλείας που υπάρχουν από τον γενικό κανονισμό.

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΕΛ 379-383

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: [...]Λοιπόν, θα κρατήσω κάτι από αυτά που είπατε. Είπατε, κατ' αρχάς, ότι εδώ μιλάμε για μια σωρεία λαθών -ανθρώπινων λαθών- και μάλιστα, από διάφορους εμπλεκόμενους την ίδια στιγμή, ένα πραγματικό τζακ ποτ δηλαδή, το οποίο, να το πω έτσι...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Δεν πιάνεται ποτέ.

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Ακριβώς. Είπατε ότι, αν όλοι οι εμπλεκόμενοι τηρούσαν κατά γράμμα τον Γενικό Κανονισμό Κυκλοφορίας, δεν θα ήμασταν κατά πάσα πιθανότητα εδώ απόψε.

Κράτησα, όμως, κάτι άλλο που είπατε. Είπατε ότι δεν έχει τόσο σημασία πλέον να αναλύουμε, γιατί έχει αναλυθεί, το ποια είναι τα λάθη που έγιναν, πόσες και ποιες είναι οι παραβιάσεις του Κανονισμού όσο περισσότερο να δούμε γιατί έγιναν αυτές οι παραβιάσεις, έτσι δεν είναι;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Το γιατί, βέβαια.

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Θα προσπαθήσω, λοιπόν, να αναδείξω μια πτυχή. Εγώ ειδικός δεν είμαι. Γνωρίζω ανάγνωση και γραφή και έχω τον μέσο νου. Θα προσπαθήσω να εκμεταλλευτώ την τεράστια εμπειρία σας -μια ζωή μέσα στα τρένα- και να αναδείξω μια πτυχή πάνω σε αυτό που ακριβώς είπατε, να δούμε γιατί ίσως κάποιο λάθος μπορεί να έγινε.

Ξεκινάω, λοιπόν και λέω. Ας ξεκινήσουμε από τα δεδομένα. Δεδομένο είναι ότι μετά την αναχώρηση της μοιραίας αμαξοστοιχίας από τη Λάρισα, ο μηχανοδηγός ρώτησε τον σταθμάρχη του αν πάει καλά. Αυτό φαίνεται και στα ακουστικά.

Συγκεκριμένα, τον ρώτησε λοιπόν: «Βασίλη, πάω καλά;». Κατ' αρχάς, να πούμε ότι το προφανές είναι γιατί τον ρωτάει αν πάει καλά, αν έχει μπει στη σωστή τροχιά.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Η ερώτηση πού είναι;

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Ρωτάω. Δεν ολοκλήρωσα.

Λέω, λοιπόν: Η πρώτη υπόθεση είναι γιατί τον ρωτάει. Το προφανέστατο - και αν δεν συμφωνείτε, πείτε μου ότι «εδώ δεν συμφωνώ»- είναι ότι αντελήφθη ότι μπήκε στην τροχιά...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Προφανώς.

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: ...καθόδου.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Αυτό είναι προφανές.

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Διότι το να υποθέσουμε ότι δεν ήξερε σε ποια τροχιά βρίσκεται, τότε αυτό είναι πραγματικά τραγικό. Πρέπει να κλείσουμε τα τρένα χτες. Όμως, δεν γίνεται αυτό το πράγμα, έτσι; Άρα, ήξερε ότι μπήκε στην τροχιά. Άρα,

αντιλαμβανόμενος ότι μπήκε στην τροχιά καθόδου και μην έχοντας πάρει το 1001 από τον σταθμάρχη, τον ρωτάει: «Βασίλη, πάω καλά;».

Εδώ, λοιπόν, γεννιέται το ερώτημα γιατί δεν του δίνει ολόκληρη την πληροφορία. Δηλαδή, γιατί δεν του λέει: «Βασίλη, είμαι στην τροχιά καθόδου. Πάω καλά;»; Και του λέει μόνο το: «Βασίλη, πάω καλά;»; Διότι, αν του έλεγε το «είμαι στην τροχιά καθόδου, θα το είχαμε μάλλον σώσει.

Εδώ, λοιπόν, η σκέψη μου είναι η εξής, ότι, κατ' αρχάς, αυτή η ερώτηση δεν είχε νόημα. Ο σταθμάρχης τι θα του έλεγε; Ο σταθμάρχης που είχε βάλει το τρένο, πιστεύοντας ότι το έχει βάλει σωστά, θα του πει «ναι, αδερφέ μου, καλά πας». Και αυτό του είπε, όντως.

Εδώ, λοιπόν, έρχομαι να ρωτήσω: Γιατί ο μηχανοδηγός δεν του έδωσε όλη την πληροφορία; Σκέφτομαι -και θέλω να με βοηθήσετε εσείς με τη δική σας πιο έμπειρη σκέψη- ότι ο μηχανοδηγός μπορεί να θεώρησε ότι ο Βασίλης...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Η ερώτηση που είναι; Έξι λεπτά...

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Τελειώνω.

Ότι ο Βασίλης ήξερε σε ποια τροχιά, γιατί είχε οπτική επαφή με το τρένο, παρόλο που το τρένο είχε φύγει από τον σταθμό. Πώς; Μέσω ενός ηλεκτρονικού πίνακα που υπήρχε μέσα στον σταθμό; Δηλαδή, πιθανολογώ ότι ο μηχανοδηγός δεν είπε πού είναι, γιατί θεώρησε ότι ο σταθμάρχης βλέπει την ώρα που τον ρωτάει πού είναι ή όφειλε να βλέπει ή σε κάθε περίπτωση, είχε τη δυνατότητα να βλέπει. Συμφωνείτε μαζί μου;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε...

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Κύριε Κόκκαλη, σταματήστε.

Συμφωνείτε μαζί μου;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Είναι μια εκδοχή αυτή που λέτε, αλλά από την άλλη...

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Βεβαιότητα δεν ζητώ. Τη σκέψη σας.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Από την άλλη, ο σταθμάρχης ήταν σίγουρος - εκτίμηση δική μου- ότι έχει κάνει το σωστό...

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Σαφώς. Το ερώτημά μου είναι γιατί, πάω να αιτιολογήσω, να εξηγήσω, όχι να δικαιολογήσω γιατί ο μηχανοδηγός δεν του είπε την τροχιά, αλλά τον ρώτησε -που σημαίνει ότι κάτι δεν του άρεσε- αν πάει καλά. Διότι πιθανότατα νόμιζε -ίσως, λέω- ότι ήξερε ο σταθμάρχης πού βρίσκεται.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κύριε Φωτήλα, σας ενημερώνω ότι δεν θα έχετε άλλο χρόνο.

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Κύριε Φωτήλα, δεν είναι ότι δεν θέλω να απαντήσω. Δεν μπορώ να απαντήσω, γιατί δεν μπορώ να ξέρω πώς λειτούργησε εκείνη την ώρα.

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Να σας ρωτήσω κάτι άλλο; Ο σταθμάρχης που πιστεύει ότι έχει βάλει το τρένο στη σωστή μεριά και πάει κανονικά και τον ρωτάει ο

μηχανοδηγός «Βασίλη, πάω καλά;», δεν θα έπρεπε κανονικά, αν ήταν ένας έμπειρος σταθμάρχης, να σκεφθεί: Γιατί με ρωτάει, αφού τον έχω βάλει στην τροχιά ανόδου; Ανεβαίνει προς τα πάνω. Για ποιον λόγο να τον ρωτήσει αν πάει καλά; Δεν θα μπορούσε ένας έμπειρος σταθμάρχης να υποπτευθεί εδώ κάτι και να τον ρωτήσει «γιατί με ρωτάς, αδερφέ;» και να του πει «γιατί είμαι στην τροχιά καθόδου»;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Όλα πιθανά είναι, αλλά δεν μπορώ να πω κάτι. Αυτό σας λέω. Δεν μπορώ να έρθω ούτε στην πλευρά του σταθμάρχη ούτε στην πλευρά...

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Ναι, αλλά τι εξήγηση δίνετε;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Δεν μπορώ να δώσω εξήγηση.

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Δεν είναι μια ένδειξη απειρίας; Εσείς είσαστε σαράντα χρόνια μέσα στα τρένα. Αν ήσασταν εκεί και σας έλεγε: «Πάω καλά;», θα του λέγατε: «Γιατί με ρωτάς;».

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Το λάθος μπορεί να το κάνει και ένας έμπειρος και να το κάνει και ένας άπειρος. Δεν σημαίνει αυτό ότι ο έμπειρος δεν μπορούσε να έχει κάνει το λάθος. Δηλαδή και εγώ θα μπορούσα να το έχω κάνει το λάθος, που είμαι έμπειρος, υποτίθεται.

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Μα, κατόπιν εορτής τώρα τα βλέπουμε αυτά τα στοιχεία.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Μα, αυτό σας λέω. Δεν αποκλείει κάποιος ότι και ένας συνάδελφος ο οποίος είχε είκοσι χρόνια και δεκαπέντε, μπορεί να κάνει το ίδιο σφάλμα. Το είπα νομίζω από την αρχή αυτό. Δεν κρύφτηκα και σε αυτό. Αλλά δεν μπορώ να ερμηνεύσω την ερώτηση που μου κάνετε, να απαντήσω το γιατί λειτούργησαν έτσι και ο ένας και ο άλλος.

4.12. Ο μάρτυρας Παρασκευόπουλος Παναγιώτης, πρώην Πρόεδρος της ΠΟΣ, επανέλαβε ότι ο ΓΚΚ είναι το «Ευαγγέλιο» των σιδηροδρομικών, που εξασφαλίζει από οποιοδήποτε σφάλμα και ότι στην συγκεκριμένη περίπτωση ο ΓΚΚ «δεν τηρήθηκε από κανέναν». Αναφέρθηκε επίσης στην υποχρέωση χρήσης του ηλεκτρονικού αυτόματου χειρισμού για την χάραξη πορείας, όπου αυτός υπάρχει, όπως υπήρχε στον σταθμό Λάρισας και αν είχε χρησιμοποιηθεί η χάραξη της γραμμής θα είχε γίνει σωστά.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ -24.01.2024 ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΕΛ 204-221

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: [...] Πέστε μου, για το δυστύχημα αυτό έχετε κάποια άποψη, κάποια γνώμη;

Τι συνέβη εκείνο το μοιραίο βράδυ και βρέθηκε μια αμαξοστοιχία που ανέβαινε για τη Θεσσαλονίκη από διπλή γραμμή στην κάθοδο και τελικά υπήρξε μια μετωπική σύγκρουση με την άλλη αμαξοστοιχία, την εμπορική που κατέβαινε από τη Θεσσαλονίκη στην Αθήνα. Ποια είναι η άποψή σας; Έχετε ακούσει, έχετε διαβάσει, έχετε εμπειρία; Έχουμε ένα τρένο σε μια γραμμή που δεν έπρεπε να είναι. Πώς συνέβη αυτό; Γιατί έγινε αυτό;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Όλη η κυκλοφορία βασίζεται πάνω σε έναν κανονισμό, το Γενικό Κανονισμό Κίνησης, Κυκλοφορίας το λέμε εμείς,

το Γενικό Κανονισμό Κυκλοφορίας. Αυτός ο Κανονισμός Κυκλοφορίας είναι ευαγγέλιο για μας. Ισχύει από τότε που υπάρχει σιδηρόδρομος και προβλέπει και για το σιδηρόδρομο το χειροκίνητο, τον παλιό, αλλά και για το σιδηρόδρομο το σύγχρονο. Έχει όλες τις προβλέψεις μέσα και υπό όλες τις συνθήκες. Εάν ακολουθείς τον Κανονισμό Κυκλοφορίας και τον τηρείς, δεν θα κάνεις ποτέ σφάλμα. Εδώ φαίνεται ότι ο Κανονισμός Κυκλοφορίας δεν τηρήθηκε από κανέναν.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Επειδή βλέπω από την αρχή της τοποθέτησής σας ότι δεν μασάτε τα λόγια σας...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Όχι, δεν θα τα μασήσω. Δεν τα μασάω ποτέ, αλλά σήμερα ειδικά δεν θα τα μασήσω γιατί δεν θέλω να ξαναδώ...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Και ευχαριστούμε πολύ, γιατί και εμείς περιμένουμε απαντήσεις και υπάρχουν και άνθρωποι που μας βλέπουν και περιμένουν κι αυτοί, περισσότερο από εμάς ενδεχομένως, τις δικές τους απαντήσεις και θέλω να βγάλουν τα δικά τους συμπεράσματα.

Πείτε μου σας παρακαλώ πολύ. Είπατε ότι δεν τηρήθηκε ο Κανονισμός Κυκλοφορίας. Από ποιους; Από ποιον δεν τηρήθηκε; Και πείτε μας λίγο τα σφάλματα που μπορεί να έγιναν από τον καθένα εμπλεκόμενο στην κίνηση του συγκεκριμένου τρένου.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Άλλο το σφάλμα κι άλλο η μη τήρηση του Κανονισμού. Θα σας πω γιατί το λέω αυτό, γιατί το ξεχωρίζω.

Πριν την αμαξοστοιχία 62 είχε ένα μικρό διαπληκτισμό, ένα μικροσυμβάν με έναν προαστιακό, που ερχόταν από Θεσσαλονίκη και πήγαινε για να μπει στην γραμμή αποθήκευσης.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Στη Λάρισα λέτε;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Στη Λάρισα.

Εκεί λοιπόν λόγω του ότι ήταν ένα κλειδί ανάποδα, από τα ραδιοτηλέφωνα τώρα γίνεται κάποια κουβέντα χαλαρότητας και υπό μορφήν μπούλινγκ και τέτοια. Αυτά είναι σφάλματα. Αυτά δεν γίνονται εν ώρα υπηρεσίας από κανέναν. Όσον αφορά...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Τι μπούλινγκ; Δεν κατάλαβα τι λέτε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Εννοούμε στην κουβέντα τους μεταξύ τους.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ποιοι;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Καταρχάς οι συνομιλίες στα τρένα, στην επαφή τους είτε με τον σταθμάρχη είτε με το μηχανοδηγό είτε με οποιονδήποτε, είναι συγκεκριμένες και σαφείς. Δεν μπορεί να λες ό,τι θέλεις.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Σωστό αυτό.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Γιατί υπάρχει, υπήρχε στρατιωτική πειθαρχία στον ΟΣΕ, η οποία σιγά σιγά άρχισε να χαλαρώνει και να διαλύεται και μπορώ να πω ότι εσκεμμένα διαλύθηκε από τη διοίκηση των Ιταλών, αλλά αυτό είναι μια άλλη κουβέντα. Θα πω την άποψή μου σε αυτό.

Εδώ λοιπόν έχουμε μια χαλαρή κουβέντα η οποία γίνεται από τα ραδιοτηλέφωνα, η οποία δεν επιτρέπεται.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Όπως; Ποια ήταν αυτή η κουβέντα συγκεκριμένα;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Μεταξύ τους, γιατί αυτό και γιατί εκείνο και το άλλο και μεταξύ τους διάφορα, ότι είσαι άσχετος, είσαι αυτό, είσαι εκείνο ή το άλλο. Καταλαβαίνετε, μια κουβέντα μέσα από τα ραδιοτηλέφωνα που δεν επιτρέπεται.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Το «άσχετος» για να καταλάβω, συγγνώμη, γιατί είναι πολύ σημαντικά αυτά...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Όχι, αυτό το λέω εγώ. Αυτό το λέω εγώ. Εγώ λέω μια κουβέντα μεταξύ τους υποβαθμισμένη, η οποία δεν επιτρεπόταν.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Μεταξύ ποιων; Του οδηγού του προαστιακού και του σταθμάρχη;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Του συνοδού.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Του συνοδού και του σταθμάρχη; Ωραία, τώρα το καταλάβαμε.

(Στο σημείο αυτό την Έδρα της Επιτροπής καταλαμβάνει ο Πρόεδρος αυτής κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ)

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Αλλά τέλος πάντων αυτό τελείωσε. Αυτό το θεωρώ σφάλμα.

Από εκεί και πέρα η αμαξοστοιχία βρέθηκε στη γραμμή καθόδου, από την άνοδο, διότι ο σταθμάρχης δεν εφάρμοσε τον Κανονισμό, ο οποίος λέει ότι όπου υπάρχει χειρισμός ηλεκτρονικός θα τον χρησιμοποιείς και δεν θα χρησιμοποιείς χειροκίνητα. Αν χάραζε, όπως του έλεγε ο Κανονισμός να κάνει...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Σωστό.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Όταν χαράζεις δηλαδή, οι όποιες αλλαγές σε όποια θέση και αν είναι, επανέρχονται στην πορεία την οποία δίνεις εσύ.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Σωστό.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Άρα λοιπόν δεν πρόκειται να ξεχάσεις τίποτα, γιατί όταν πας να γυρίσεις... Μην κοιτάτε εκεί που είναι δύο αλλαγές, αλλού είναι τέσσερις μαζί. Και αν πας να γυρίσεις μία μία, κάποια θα ξεχάσεις, λογικό δεν είναι; Και αν δεν την ξεχάσεις τη μία φορά, τη δεύτερη, την τρίτη, κάποια φορά τη μέρα θα την ξεχάσεις. Άρα, λοιπόν έπρεπε να κάνει χάραξη του δρομολογίου και δεν έκανε.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Μια στιγμή εδώ, να τα πιάνουμε ένα ένα να τα τελειώνουμε...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Γιατί δεν έκανε;

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Περιμένετε λίγο. Αν λοιπόν αυτός ο άνθρωπος, ο σταθμάρχης εννοώ, είχε κάνει ηλεκτρονικά τη χάραξη του δρομολογίου... Δηλαδή ποια

είναι η χάραξη; Ότι θα φύγει από τη Λάρισα για τη Θεσσαλονίκη από την άνοδο και θα πάει στην άνοδο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Ναι, μα στην άνοδο ήταν.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Αν το είχε χαράξει αυτό, ακόμη κι αν γινόταν κάποιος λάθος χειρισμός από προηγούμενα –έτσι;- αν είχε μείνει ένας λάθος χειρισμός...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Θα τον είχε επαναφέρει.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Θα τον είχε επαναφέρει το σύστημα.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Σωστά.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Και αυτό λειτουργούσε;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Ή αλλιώς θα του κοκκίνιζε, δεν θα του έδινε γραμμή.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Πολύ ωραία. Πάμε παρακάτω. Και αυτό λειτουργούσε. Γιατί δεν έκανε χάραξη;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Γιατί δεν το έκανε; Γιατί ήταν πεπεισμένος ότι τα κλειδιά του ήταν γυρισμένα στην ευθεία, ότι ήταν για την άνοδο. Και αυτό φαίνεται, γιατί ακόμα και όταν συνέβη το τραγικό συμβάν, το τραγικό δυστύχημα, όταν τον πήραν τηλέφωνο και ο ρυθμιστής από την Αθήνα, αλλά και η Πυροσβεστική –ποιος τον πήρε- που έπαιρναν να ρωτήσουν, αυτός έλεγε «το τρένο το έδιωξα από την άνοδο». Ήταν πεπεισμένος. Έδωσε εντολή, σωστή εντολή έδωσε ο σταθμάρχης. Δεν είναι λάθος η εντολή του. Η εντολή που έδωσε από το ραδιοτηλέφωνο είναι σωστή. Από εκεί και πέρα το τρένο ξεκίνησε...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Όχι είναι σωστή. Πίστευε ότι έχει πάει από την άνοδο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Σύμφωνα με αυτό που πίστευε αυτός είναι σωστή η εντολή του. Δεν είπε πήγαινε από κάθοδο. Είναι σωστή η εντολή του. Ξεκινάει το τρένο...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Γι' αυτό δεν του έδωσε και το 1001;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Μα, βεβαίως. Το 1001 το δίνουν όταν...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Όταν θα πάει από την κάθοδο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Βέβαια. Γιατί να του δώσει 1001;

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Δεν είχε λόγο, αφού ξέρει ότι θα πάει από την άνοδο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Βεβαίως.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Έτσι μπράβο. Και το τελευταίο είναι, είχε κανένα πρόβλημα η άνοδος;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Κανένα.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Κανένα.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Πρόβλημα η άνοδος είχε από τον Παλαιοφάρσαλο έως τη Λάρισα, γιατί είχαν κόψει καλώδια. Κι αυτό συνέβη εκεί, εκείνη τη μέρα και όλα τα τρένα από Παλαιοφάρσαλο μέχρι τη Λάρισα από την κάθοδο και κατέβαιναν και ανέβαιναν. Όταν λοιπόν το τρένο το 62 έφτασε στη Λάρισα το έβαλε στην άνοδο, στη διπλή γραμμή δηλαδή κανονικά. Ξεκινάει λοιπόν το τρένο και δεν ακολουθεί την πορεία, γιατί το τρένο δεν το οδηγάει ο μηχανοδηγός, ο σταθμάρχης του δίνει πορεία. Και δεν πάει στην άνοδο κανονικά και μπαίνει στην κάθοδο. Τι λέει ο Κανονισμός; Ακινητοποιείς το τρένο και επικοινωνείς με τον σταθμάρχη.

Δύο μηχανοδηγοί, μη λέμε μόνο για τον έναν. Δύο μηχανοδηγοί επάνω. Δεν είναι μόνο παλιός που είχε 40 χρόνια, είναι κι ο άλλος πιο νέος. Και ένας επιβάτης μηχανοδηγός, τρεις συνοδοί επάνω και ένας συνοδός επιβάτης. Μα, κανείς; Για την ασφάλειά τους τουλάχιστον. Αυτά είναι τα γεγονότα.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Εδώ έχει σημασία, αυτοί οι τρεις κατάλαβαν ότι πήγαν στην κάθοδο;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Ποιοι τρεις λέτε;

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Οι δύο μηχανοδηγοί που είπατε και ο επιβάτης.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Καλά είναι δυνατόν ο μηχανοδηγός να μην καταλάβει ότι πήγε στον άνοδο;

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Γιατί το καταλαβαίνει;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Μα, όταν το τρένο αλλάζει πορεία, όσο και να το κάνεις δεν πάει τελείως ομαλά, ειδικά αν έχεις αναπτύξει μια μικρή ταχύτητα. Δεν πάει τελείως ομαλά, να πάει «φίδι» που λέμε εμείς στην ορολογία.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Σωστά το λέτε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Ταρακουνιέται λιγάκι.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Δεν έχει τράνταγμα;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Έχει ένα μικρό τρανταγματάκι. Πάντως δεν υπάρχει περίπτωση να μην το καταλάβεις, αφού είναι μπροστά σου, το βλέπεις. Δεν βλέπεις σε ποια γραμμή πηγαίνεις;

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Το βλέπεις κιόλας.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Μιλάμε για επαγγελματίες τώρα, δεν μιλάμε τώρα για ανθρώπους που ανεβαίνουν πρώτη φορά στο τρένο.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Έκαναν πόσες φορές αυτό το δρομολόγιο στη ζωή τους; Φαντάζομαι χιλιάδες.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Υπολογίστε ότι δουλεύει τριακόσιες μέρες το χρόνο και άντε να έχει κάνει και τις μισές Αθήνα-Θεσσαλονίκη έπειτα από 40 χρόνια;

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ωραία. Έχουν δει το φως της δημοσιότητας. Θα σας ρωτήσω και θα μου πείτε τη γνώμη σας. Δεν είπα αν έχετε προσωπική άποψη, έτσι;

Αυτό που ακούστηκε στο ραδιοτηλέφωνο σαν συνομιλία μεταξύ μηχανοδηγού και σταθμάρχη μόλις μπαίνει στην κάθοδο είναι ότι είπε: «Βασίλη, πάω καλά;». Και ο σταθμάρχης του απαντά: «Συνεχίζεις ελεύθερος ως Νέους Πόρους». Επαναλαμβάνω, το λέω με επιφύλαξη. Είναι αυτό που ακούστηκε στα κανάλια αμέσως μετά το ατύχημα.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Μου το διαβάζετε επακριβώς;

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ναι, έτσι το έχω σημειώσει εγώ, ότι αυτό ειπώθηκε. Επαναλαμβάνω, το λέω με επιφύλαξη. Όμως, δεν θέλω να την κάνω έτσι την ερώτηση. Εγώ δεν θέλω να υπονοήσω τίποτα. Εγώ θέλω να είμαι πολύ συνεπής και σαφής και σωστός με το λειτούργημα που μου ανέθεσε η Βουλή των Ελλήνων. Θα σας το πω αλλιώς. Εάν ο μηχανοδηγός ήθελε να επικοινωνήσει με τον σταθμάρχη για να του πει ότι πάω από την κάθοδο και αν είναι σωστό αυτό που κάνω, ποιος θα ήταν ο τρόπος επικοινωνίας; Θέλετε να μας πείτε εσείς;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Από Ευαγγελισμό αμαξοστοιχία 62 από γραμμή ανόδου «Λάρισα πάω καλά;». Ερώτημα: «Τι εννοείτε “πάω καλά;”». Πάω καλά πού; Πού είσαι;

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Δεν πρέπει να πει ότι πάει από τη γραμμή καθόδου;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Αν έχει γίνει η επικοινωνία. Εγώ δεν έχω τέτοια πληροφόρηση.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Πάντως, αν έχει γίνει η επικοινωνία, αυτό που έχω σημειώσει «Αμαξοστοιχία 62 προς Θεσσαλονίκη ανεβαίνω από γραμμή καθόδου, πάω καλά;» είναι μια πλήρης...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Βεβαίως. Αυτή είναι η πλήρης επικοινωνία.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Αυτή είναι η πλήρης, για να καταλάβει και ο σταθμάρχης ότι...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Να δώσεις το στίγμα σου πού είσαι, ποιος είσαι και πού είσαι.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: ... ανεβαίνω από γραμμή καθόδου.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Βεβαίως.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Βάσει του κανονισμού.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Ναι, βάσει του κανονισμού. Βάσει του Κανονισμού, πρέπει να αναφέρεις τη θέση σου και την αμαξοστοιχία που μιλάει, ποιος μιλάει.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Και από πού πάω.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Βέβαια.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Για να ρωτήσεις αν παω καλά. Ωραία.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Πάντως, εγώ δεν έχω τέτοια πληροφόρηση ότι έγινε επικοινωνία.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Εντάξει. Εγώ άλλο σας λέω. Είπατε ότι έπρεπε να γίνει επικοινωνία με βάση τον κανονισμό, σωστά;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Σωστά.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Αν, λοιπόν, έπρεπε να γίνει και γίνονταν αυτή η επικοινωνία, θα είχε το περιεχόμενο που μόλις αναφέρατε. Σωστά;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Σωστά.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Έτσι μπράβο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Όμως, δεν φτάνει μόνο αυτό. Αυτό είναι το ένα μέρος του κανονισμού.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Πείτε μας και το άλλο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Το πρώτο λέει ότι σταματάς την αμαξοστοιχία και το δεύτερο λέει ότι επικοινωνείς με τον μηχανοδηγό.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ναι, το είπαμε αυτό. Το πρώτο είναι ότι σταματάς, μετά μιλάς.

Πάω και παρακάτω. Έστω ότι συνέχισε και είχε κάνει ή δεν είχε κάνει την επικοινωνία. Αυτό δεν το ξέρουμε, θα το βρει και η Δικαιοσύνη που ασχολείται και πιο επισταμένα. Στην πορεία τώρα, έφυγε και από εκεί, μετά την πρώτη επαφή με τη γραμμή καθόδου και συνέχισε, προχωράει το δρομολόγιο. Συνεχίζει την πορεία του ο άνθρωπος και στην πορεία συναντά άλλους τρεις σταθμούς μέχρι να φτάσουμε στο σημείο της σύγκρουσης: Ζάχαρη, Εμπορικός, Ευαγγελισμός.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Κλειστούς σταθμούς, αλλά δεν έχει σημασία. Για εμάς είναι σταθμοί.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Σταθμοί.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Ναι.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ωραία.

Ήταν υποχρεωμένος από τον γενικό κανονισμό κυκλοφορίας και στους τρεις σταθμούς να κάνει αναγγελία από το ραδιοτηλέφωνο ότι η αμαξοστοιχία 62 περνάει από τον Σταθμό Ζάχαρη προς Θεσσαλονίκη από γραμμή καθόδου;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Ναι.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Θα έπρεπε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Εντάξει, όσον αφορά το από γραμμή καθόδου αν έχεις το «1001», το λες. Αν δεν έχεις, πώς θα το πεις;

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Βρίσκεται, όμως, στη γραμμή καθόδου.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Τι; Και πώς θα το πει;

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Κύριε μάρτυς, όταν εγώ λέω απογραφή καθόδου...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Αναγγελία στους σταθμούς...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Αναγγελία στους σταθμούς για να με ακούσουν...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Ακούστε, αναγγελία στους σταθμούς κάνουν όλοι. Σε κάθε σταθμό. Σπάνια να φέρνουν από γραμμή ανόδου ή καθόδου, γιατί πάνε κανονικά από τη γραμμή τους.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Επειδή δεν πήγαινε από τη γραμμή του. Γι' αυτό.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Κοιτάξτε, αυτά που λέμε είναι υποθέσεις. Εγώ ξέρω ότι δεν έγινε καμία επικοινωνία.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Καμία επικοινωνία. Ούτε αυτές οι επικοινωνίες που αναφέραμε, οι αναγγελίες.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Όχι.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Από την εμπορική αμαξοστοιχία υπάρχει καμία εσφαλμένη εφαρμογή του κανονισμού κυκλοφορίας; Για να το ρωτήσουμε και αυτό. Δεν έχει ερωτηθεί, αλλά να συγκεκριμενοποιούμε σιγά σιγά δηλαδή με ποιους έχουμε να ασχοληθούμε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Η εμπορική αμαξοστοιχία κατέβαινε κανονικά την πορεία της από γραμμή καθόδου για Λάρισα. Έχει πάρει γραμμή από τους Νέους Πόρους. Δεν φαντάζεται ότι είναι κάτι μπροστά της και δεν νομίζω να έχει γίνει και επικοινωνία.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Άρα, λοιπόν, δεν έχει παραβιαστεί εκ μέρους του μηχανοδηγού της εμπορικής κάποιος κανονισμός κυκλοφορίας, όπως είπατε για τους προηγούμενους.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Δεν μπορούσε να φανταστεί ο μηχανοδηγός ότι θα υπάρχει άλλο τρένο στη γραμμή του.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ωραία.

Θα σας κάνω ακόμα δύο ερωτήσεις. Στη Λάρισα τι υπήρχε; Τηλεδιοίκηση, τοπικός πίνακας; Τι δυνατότητες υπήρχαν εκείνο το βράδυ;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Ένας τοπικός χειρισμός. Ο τοπικός χειρισμός είναι ένα πάρα πολύ παλιό μεν σύστημα, αλλά αξιόπιστο, το οποίο λειτουργεί τη συνδεσμολογία των γραμμών εντός του σταθμού και βλέπει λίγο ακόμα έξω μέχρι 1 χιλιόμετρο περίπου. Αυτό είναι όλο.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Αυτό έβλεπε ο σταθμάρχης.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Ναι. Ο σταθμάρχης δεν έχει απεικόνιση του τρένου. Λαμπάκια έχει. Τη γραμμή, την πορεία, δηλαδή. Όταν χαράζει διαδρομή και δεν λες στο τρένο «φύγε», αυτή η πορεία γίνεται πράσινη και προχωράει. Η πορεία φαίνεται πάνω στον πίνακά σου. Φαίνεται, δηλαδή, με λυχνίες.

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΕΛ 223

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Άρα, λοιπόν, καταλήγετε εσείς ότι υπάρχει εσφαλμένη εφαρμογή του κανονισμού κυκλοφορίας από τον ανθρώπινο παράγοντα.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Σωστά.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Αν δεν υπήρχε αυτή η εσφαλμένη εφαρμογή, θα υπήρχε ατύχημα; Θα βρισκόμασταν σήμερα εδώ;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Νομίζω ότι αυτό είναι αυτονόητο. Το δυσνόητο είναι...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Το αυτονόητο τι είναι;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Το αυτονόητο είναι ότι αν εφαρμόζαν τον κανονισμό, δεν θα γινόταν τίποτα από όλα αυτά. Το δυσνόητο, για να το καταλάβουμε, είναι πώς τόσοι άνθρωποι δεν δώσανε βάση στον κανονισμό. Όλοι. Γιατί λάθη μπορεί να γίνονται. Γι' αυτό υπάρχουν δικλίδες ασφαλείας και γι' αυτό εμείς καμιά φορά γινόμαστε και γραφικοί φωνάζοντας: Ρε παιδιά, ένα μάτι ακόμα, μην το καταργείς, άστο εκεί πέρα να φαίνεται. Άστο το κόστος. Το κόστος καμιά φορά που σου στοιχίζει αυτό το μάτι, ναι μπορεί να είναι ένα κόστος οικονομικό, αλλά σου δίνει ασφάλεια παραπάνω.

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΕΛ 359-360

ΕΛΕΝΗ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ: Τι σήμαινε λοιπόν το να έχει ένας μηχανοδηγός μαζί του το υπόδειγμα 1001; Θέλετε να μας το εξηγήσετε λιγάκι στην προκειμένη περίπτωση; Τι σημαίνει το υπόδειγμα 1001 ότι πρέπει να το έχει μαζί του ο μηχανοδηγός;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Όλα τα έγγραφα τα οποία δίνονται από τον σταθμάρχη πρέπει να τα έχει μαζί του. Ό,τι του δίνεται, όχι μόνο το 1001.

ΕΛΕΝΗ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ: Τι προβλέπει αυτό το 1001 υπόδειγμα; Ήταν αναγκαίο; Δηλαδή ήταν το κρίσιμο για να μη γίνει σύγκρουση; Αν το είχε, δεν θα είχε γίνει η σύγκρουση;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Για να το είχε, έπρεπε ο σταθμάρχης να του δώσει εντολή να πάει από τη γραμμή καθόδου, όπως πήγε. Ο σταθμάρχης –σας είπα- δεν κατάλαβε ότι πήγαινε από τη γραμμή καθόδου. Νόμιζε ότι το έστειλε από τη γραμμή ανόδου, γι' αυτό δεν του έδωσε 1001.

ΕΛΕΝΗ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ: Συνεπώς, δεν ήταν αυτό το κρίσιμο σε κάθε περίπτωση; Δηλαδή έστω ότι δεν λειτουργούσαν τα συστήματα –γιατί δεν λειτουργούσαν,

δεν υπήρχε τηλεδιοίκηση, δεν υπήρχε σηματοδότηση-, με βάση το γεγονός ότι υπήρχαν μόνο άνθρωποι, πώς μπορούσε να έχει αποφευχθεί η σύγκρουση;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Να εφαρμόζανε τον κανονισμό. Και είπα ακριβώς ποια ήταν τα βήματα του κανονισμού, ποια ήταν τα λάθη που δεν εφαρμόστηκε ο κανονισμός. Άρα προκύπτει και ποιο θα ήταν το σωστό. Αν εφαρμόζανε τον κανονισμό, δεν θα γινόταν. Δεν θα πήγαινε στη γραμμή καθόδου. Το τρένο δεν θα πήγαινε στη γραμμή καθόδου, αν εφαρμόζανε τον κανονισμό.

ΕΛΕΝΗ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ: Ποια δικλίδα ασφαλείας υπάρχει –και συγγνώμη αν σας κουράζω κατ' επανάληψη- στην περίπτωση που κάποιος εκ των δύο ή και οι δύο για κάποιο λόγο δεν εφαρμόζουν τον κανονισμό είτε γιατί εκείνη τη στιγμή παθαίνει ανακοπή καρδιάς...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Αυτό ακριβώς σας λέω.

ΕΛΕΝΗ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ: ...είτε γιατί είναι σε σύγχυση...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Πέστε ότι ο σταθμάρχης έκανε το λάθος. Πράγματι έκανε λάθος, ας πούμε.

ΕΛΕΝΗ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ: Ναι, ωραία.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Ο μηχανοδηγός έπρεπε να εφαρμόσει αυτός. Δεν εφάρμοσε τον κανονισμό να χαράξει διαδρομή για να διώξει το τρένο και το έκανε με το χέρι και έκανε λάθος. Ο μηχανοδηγός που πήγε στην άλλη γραμμή έπρεπε κι αυτός να εφαρμόσει τον κανονισμό. Δεν εφάρμοσε ούτε αυτός τον κανονισμό. Τι λέει ο κανονισμός; Σταματάς την αμαξοστοιχία και επικοινωνείς με τον σταθμάρχη. Τίποτα από τα δύο δεν έγινε.

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΕΛ 394

ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΕΤΣΑΣ: Και μια τελευταία ερώτηση. Με δεδομένο ότι δεν ήταν σε λειτουργία, δεν είχε ολοκληρωθεί η σύμβαση 717, με δεδομένο αυτό που είπατε πριν, σε διάφορες ερωτήσεις συναδέλφων, ότι υπήρχε μία φθίνουσα πορεία στη στελέχωση και στο προσωπικό, θα ήθελα να σας ρωτήσω εάν τηρούνταν πιστά ο Γενικός Κανονισμός Κυκλοφορίας θα είχε συμβεί αυτή η τραγωδία;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Όχι. Το είπα. Ήταν το πρώτο πράγμα που είπα όταν μπήκα σε αυτή την Αίθουσα.

4.13. Ο μάρτυρας κ. Πολυχρόνιος Ακριτίδης, Πρόεδρος ΕΡΓΟΣΕ κατά το διάστημα 2019-2020, επιβεβαίωσε την σημασία του ΓΚΚ και της ευλαβικής του τήρησης για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, ανεξάρτητα από την ύπαρξη τεχνικών συστημάτων ασφαλείας:

Π. ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ- ΠΡΑΚΤΙΚΑ 7.02.2024- ΣΕΛ 95- 97

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Ακριβώς, πενήντα επτά νεκροί και εκατόν ογδόντα τραυματίες. Το λέω γιατί πραγματικά μου έχει κάνει μεγάλη εντύπωση. Είμαστε στην Ελλάδα του 21ο αιώνα και δεν έχουμε ακόμα κάποια δικλίδες ασφαλείας. Μου κάνει εντύπωση και μάλιστα σε ένα νευραλγικό σημείο, σημαντικό σημείο, έναν κόμβο όπως είναι ο Ευαγγελισμός.

Θέλω να ρωτήσω κάτι ακόμα. Λέτε ότι δεν είναι δικαιολογημένο. Κατά την άποψή σας, ποιοι θα έπρεπε να μεριμνήσουν ώστε εκείνη τη μοιραία βραδιά να υπάρχουν αυτές οι δικλίδες ασφαλείας που δεν υπήρχαν, με αποτέλεσμα τον θάνατο πενήντα επτά ατόμων; Ποιοι θα έπρεπε να το κάνουν αυτό εδώ; Ποιοι θα έπρεπε να μεριμνήσουν;

ΠΟΛΥΧΡΟΝΙΟΣ ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ (Μάρτυς): Εγώ αυτό που έχω να πω και αυτό που είπα και στην αρχή είναι το εξής, ότι σε οποιοδήποτε τεχνικό έργο, κυρίως που αφορά σε μεταφορά κοινού, υπάρχουν κανονισμοί κίνησης και ασφαλείας που πρέπει να εφαρμόζονται ευλαβικά. Οι κανονισμοί αυτοί λαμβάνουν υπόψη πάντα τα διαθέσιμα μέσα, στοιχεία, τρένα, τα πάντα που έχει η υπηρεσία εκείνην τη στιγμή και σύμφωνα με αυτό, πρέπει αυτό να πράττουν. Βεβαίως τα τεχνικά πρέπει να υπάρχει εξέλιξη, να μπαίνουν νέες τεχνολογίες που να αποτρέπουν ορισμένες ή να αποθαρρύνουν ή να αποφεύγονται ανθρώπινα λάθη, αλλά πρέπει να εφαρμόζονται οι κανονισμοί κίνησης οποιουδήποτε μέσου. Όταν εφαρμόζονται αυτοί ευλαβικά -γιατί το τρένο

κυκλοφορεί τόσα χρόνια στην Ελλάδα και κυκλοφόρησε και μετά- θα ελαχιστοποιείται ο κίνδυνος να έχουμε τέτοια δυστυχήματα και τέτοια τραγικά πράγματα στις συγκοινωνίες, όπως ήταν αυτό το τραγικό.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Είπατε κάτι, όμως, που το κρατάω. «Ελαχιστοποιείται το ανθρώπινο λάθος με αυτά τα συστήματα». Άρα, λοιπόν, κατά την άποψή σας, θα έπρεπε να υπάρχουν εκείνη τη μοιραία βραδιά; Θα έπρεπε να υφίστανται κατά την άποψή σας;

ΠΟΛΥΧΡΟΝΙΟΣ ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ (Μάρτυς): Είπα ότι τα τεχνικά πρέπει να υπάρχουν γιατί ελαχιστοποιούν τις πιθανότητες του ανθρώπινου λάθους. Θα πρέπει να υπάρχουν. Μπορεί ενδεχομένως να χρειάζεται να υπάρχουν κι άλλα συστήματα. Αυτό δεν λέει τίποτε όμως. Αυτό λέει ότι έγινε κάτι το οποίο ήταν τραγικότατο. Έγινε κάτι που μπορούσε να αποφευχθεί με πολλούς τρόπους. Αλλά εγώ ξαναλέω ότι όταν τηρούνται οι κανονισμοί με ευλάβεια ελαχιστοποιούνται όλες αυτές οι ατυχίες που οδήγησαν σε αυτό το τραγικό συμβάν, που ελπίζω ποτέ ξανά να μην συμβεί στη χώρα μας και πουθενά αλλού.

4.14. Ο μάρτυρας κ. Ι.-Κ. Χαλκιάς, Πρόεδρος της Επιτροπής Εμπειρογνομόνων θα εκθέσει με κάθε λεπτομέρεια ε τα ακόλουθα:

ΙΩΑΝ. ΧΑΛΚΙΑΣ- 31/01/2024- ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΕΛ. 95- 99

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): [...] Θα ξεκινήσω λέγοντας ότι πραγματικά ο σταθμάρχης ήταν ο κύριος αίτιος αυτής της μεγάλης δυστυχίας που προέκυψε για την ελληνική κοινωνία γενικότερα. Έκανε πολλά λάθη. Έκανε πολλά λάθη γιατί ενώ ήταν υποχρεωμένος από τις 23-12 ο σταθμάρχης της Λάρισας να χαράσσει αυτόματα το δρομολόγιο, δεν το έκανε. Και η αυτόματη χάραξη στον πίνακα που είχε μπροστά του ήταν να πατήσσει ταυτόχρονα, με τα δυο του χέρια δύο κουμπιά, Σταθμός Λάρισας-Νέοι Πόροι. Αυτό έπρεπε να κάνει. Εάν το έκανε δεν θα υπήρχε τίποτα. Δεν το έκανε αυτό.

Στη συνέχεια ο σταθμάρχης, όταν ερχόταν το τρένο από το Παλαιοφάρσαλο από τη γραμμή καθόδου -που ερχόταν στην αντίθετη γραμμή, γιατί ακριβώς είχε μεσολαβήσει μια βλάβη στον αλυσοειδή στο Παλαιοφάρσαλο και είχε κλείσει η γραμμή ανόδου-, είπε στον κλειδούχο στη θέση 101 να το στρέψει στη γραμμή ανόδου, πράγμα που το έκανε ο κλειδούχος. Έτσι, λοιπόν, μπήκε στον σταθμό το τρένο, στην κανονική αποβάθρα, αυτή που ήταν για την άνοδο.

Στη συνέχεια έκανε άλλο λάθος ο σταθμάρχης. Όταν του έδωσε την εντολή να φύγει του είπε ότι φεύγει με το 47 το τηλεγράφημα, το οποίο είχε το περιεχόμενο «υπερβείτε το κόκκινο φωτόσημο και είστε ελεύθερος να πάτε μέχρι τους Νέους Πόρους». Αυτό σήμαινε ότι ο σταθμάρχης είχε την εντύπωση ακόμα ότι θα πήγαινε το τρένο κανονικά στη γραμμή ανόδου, η οποία γραμμή ανόδου κι αυτή για ένα δίωρο περίπου, επτάμισι με εννιάμισι, είχε ένα πρόβλημα από μια βλάβη του προηγούμενου τρένου, αλλά είχε αποκατασταθεί. Είχε ανέβει ήδη και άλλο τρένο προς τη Θεσσαλονίκη κανονικά από τη γραμμή ανόδου. Όταν, λοιπόν, έδωσε αυτήν την εντολή ο σταθμάρχης, είχε την εντύπωση, θα έλεγα είχε τη βεβαιότητα μάλλον -εσφαλμένη πλήρως- ότι το τρένο θα πάει από τη γραμμή ανόδου. Είχε, όμως, ξεχάσει να επαναφέρει το κλειδί «118Α» και «Β» στη θέση που έπρεπε, γιατί το κλειδί αυτό είχε

γυρίσει από τη γραμμή καθόδου στη γραμμή ανόδου για τον προαστιακό που είχε έρθει περίπου μισή ώρα νωρίτερα. Είχε ξεχάσει, λοιπόν, να επαναφέρει το κλειδί αυτό στη θέση του, έτσι ώστε κανονικά το τρένο να φύγει από τη γραμμή ανόδου. Έκανε αυτό το λάθος ο σταθμάρχης.

Ο μηχανοδηγός στη συνέχεια που πήρε την εντολή να υπερβεί το κόκκινο φωτόσημο και να πάει στους Νέους Πόρους, ξεκίνησε. Μετά από χίλια, χίλια πεντακόσια μέτρα, όταν μπήκε στη λάθος γραμμή στο κλειδί που δεν έχει γυρίσει «118Α» και «118Β» προφανώς και κατάλαβε ότι μπαίνει σε άλλη γραμμή. Αυτό το καταλαβαίνουν και οι επιβάτες πολλές φορές, γιατί -εξαρτάται και από την ταχύτητα του τρένου βέβαια- το τρένο κουνιέται και πολύ περισσότερο το καταλαβαίνει ο μηχανοδηγός -και μάλιστα ήταν δύο μηχανοδηγοί και ένας συνοδός αμαξοστοιχίας- βλέποντας πλέον αριστερά τους τα φωτόσημα αντί να τα έχουν δεξιά τους και με βλέποντας αριστερά τους τις γραμμές. Ήταν, λοιπόν, εμφανέστατο ότι πήγαινε σε γραμμή εσφαλμένη και προβληματίστηκε προφανώς και ο μηχανοδηγός.

Επικοινωνήσε, λοιπόν, με το VHF με τον σταθμάρχη στο συλ: «Καλά πάω»; «Ναι», του λέει ο σταθμάρχης. «Υπερβαίνεις το κόκκινο φωτόσημο και πας στους Νέους Πόρους». Το κόκκινο φωτόσημο ήταν πάντα κόκκινο, γιατί περίπου δυο, τρία χρόνια δεν λειτουργούσε, μετά την καταστροφή που είχε γίνει στο κέντρο τηλεδιοίκησης της Λάρισας στη θέση Ζάχαρη, που εκεί ήταν τα δωμάτια με τα κυκλώματα της τηλεδιοίκησης Λάρισας. Αυτά ήταν τα μοιραία λάθη που έκανε ο σταθμάρχης.

Γιατί, όμως, τα έκανε ο σταθμάρχης αυτά τα λάθη; Ήξερε να κάνει αυτόματη χάραξη; Δεν έχω καταλήξει εγώ να σας πω την αλήθεια αν ήξερε ή δεν ήξερε. Η τελευταία χάραξη που έγινε στη Λάρισα στον σταθμό ήταν στις 22.10' όταν ήταν παρόντες και οι άλλοι δύο σταθμάρχες. Ο σταθμάρχης αυτός τοποθετήθηκε στον σταθμό της Λάρισας τρεις, τέσσερις μέρες πριν από το δυστύχημα. Είχε την κατάλληλη εκπαίδευση; Τα γράφω αναλυτικά στο πόρισμα. Μπορώ να σας εκθέσω και μερικά από αυτά εν συνεχεία. Η εκπαίδευση ήταν ελλιπέστατη και προφανώς κάποιος άνθρωπος που δεν έχει καμία εμπειρία από τα τρένα, δεν τοποθετείται σταθμάρχης και μάλιστα μόνος του σε νυχτερινή βάρδια, άσχετα αν 22.00' με 23.00' έπρεπε να ήταν και οι τρεις εκεί. Δεν τοποθετείται μόνος του σε έναν κεντρικό σταθμό, όπως είναι η Λάρισα, που ακόμα και τη βραδινή βάρδια υπάρχουν δεκατρία τρένα, ενώ είκοσι είναι στην πρωινή με δύο βάρδιες και είκοσι οκτώ στην απογευματινή. Η εκπαίδευσή του ήταν ελλιπέστατη. Θα μπορούσε να είχε τοποθετηθεί στον σταθμό της Καλαμπάκας που έχει ένα, δύο τρένα ή του Βόλου ενδεχομένως και πάλι με δεύτερο σταθμάρχη, γιατί είπα ότι η εκπαίδευσή του ήταν ελλιπέστατη και αυτό φαίνεται και από τα αποτελέσματα τα οποία πήρανε, όταν στους εβδομήντα οκτώ περνάνε οι εβδομήντα επτά στο κομμάτι της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, ε, κάτι δείχνει αυτό. Ένας δεν πήγε και μηδενίστηκε και οι άλλοι δύο πήραν εννιά. Γίνανε, λοιπόν, λάθη τραγικά από τον σταθμάρχη, γίναν τραγικά λάθη και από τον μηχανοδηγό.

[...]

Θανάσιμα, λοιπόν, σφάλματα του σταθμάρχη, θανάσιμα σφάλματα από τους μηχανοδηγούς, τους δύο της Intercity 62 και προφανώς και μια συνολική ευθύνη για το ότι όλες αυτές οι συμβάσεις και όλα αυτά τα χρήματα του ελληνικού λαού και της Ευρωπαϊκής Ένωσης...

ΙΩΑΝ. ΧΑΛΚΙΑΣ- 31/01/2024- ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΕΛ. 119- 120

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: [...] Μας είπατε για τα λάθη του σταθμάρχη. Ήρθε χθες και προχθές ο κ. Carotorto, Διευθύνοντας Σύμβουλος της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και ούτε λίγο ούτε πολύ μας είπε ότι αποκλειστικά και μόνο υπεύθυνος είναι ο σταθμάρχης για το ατύχημα και δεν αποδέχτηκε ότι υπάρχει ευθύνη των μηχανοδηγών. Εσείς μας είπατε ότι υπάρχει ευθύνη των μηχανοδηγών. Θέλετε να εξειδικεύσετε με δύο κουβέντες ποια ήταν τα λάθη που έκαναν οι μηχανοδηγοί και συντέλεσαν στο να υπάρξει το συγκεκριμένο δυστύχημα;

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Όταν κατάλαβε -και προφανώς κατάλαβε- ο μηχανοδηγός του INTERCITY 62 ότι άλλαξε γραμμή και πήγαινε στην αντίθετη γραμμή, στη γραμμή καθόδου έπρεπε αυτομάτως, επειδή δεν είχε το 1001 που θα του επέτρεπε να αλλάξει τη γραμμή, να σταματήσει το τρένο. Δεν το έκανε. Έπρεπε να επικοινωνήσει με τον σταθμάρχη. Επικοινωνήσε με τον σταθμάρχη, πήρε πάλι τη λάθος εντολή. Αλλά σε κάθε περίπτωση έπρεπε πάλι να σταμάταγε το τρένο. Δεν έπρεπε να συνεχίσει.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Η επικοινωνία που έκανε ήταν η δέουσα με βάση και το γενικό κανονισμό κυκλοφορίας και για να δώσει τη δυνατότητα στον σταθμάρχη να καταλάβει το λάθος του;

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Δυστυχώς, η επικοινωνία μεταξύ σταθμάρχη και μηχανοδηγού ήταν στο στυλ «Γεια σου, Βασίλη».

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Καφενειακή;

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Καφενειακή, ναι.

ΙΩΑΝ. ΧΑΛΚΙΑΣ- 31/01/2024- ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΕΛ. 122- 125

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Δεν εξετάσαμε τίποτα ιδιαίτερο για τους μηχανοδηγούς. Απλά έπρεπε και αυτοί ευλαβικά να εφαρμόζουν τον κανονισμό κίνησης του ΟΣΕ, ο οποίος ήταν ένας κανονισμός, ο οποίος έχει τα χάλια του κατά τη γνώμη μου, αλλά έστω και αυτός αν τηρούνταν θα μπορούσε να είχε αποφευχθεί το ατύχημα.

Πάντως είναι κανονισμός προαιώνιος, έχει άρθρο 35 για το κάτω εδάφιο 1.250, πρέπει να γίνει μια ριζική αναδιάρθρωση και με σύγχρονες ρυθμίσεις συν τα τεχνολογικά όλα...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Είχε γίνει το 2019.

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Έγινε το 2019. Ήταν ανεπαρκής κατά τη γνώμη μου. Πρέπει να γίνει μια συνολική, από την αρχή.

[...]

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Και μια τελευταία ερώτηση. Την οποία θα προσπαθήσω να κάνω με πολύ προσεκτική διατύπωση και θέλω να μου δώσετε μια υπεύθυνη απάντηση. Είπατε δύο φορές στη ρύμη του λόγου σας ότι αν ο σταθμάρχης και ο μηχανοδηγός κάνανε αυτά που προβλέπει ο γενικός κανονισμός κίνησης ή κυκλοφορίας, ο απαρχαιωμένος, ότι δεν θα είχε συμβεί το ατύχημα. Σωστά;

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Έτσι είναι.

ΙΩΑΝ. ΧΑΛΚΙΑΣ- 31/01/2024- ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΕΛ. 140

ΙΩΑΝΝΗΣ – ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Σας λέω, όμως, και πάλι, απλά τον κανονισμό να εφαρμόζαν, δεν θα γινόταν αυτό.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Θα έρθω και στον κανονισμό.

Ο κανονισμός έχει σχέση με τα συστήματα ασφαλείας ή είναι ένας κώδικας οδικής κυκλοφορίας στον σιδηρόδρομο;

ΙΩΑΝΝΗΣ – ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Προβλέπει το κάθε βήμα του σταθμάρχη, το κάθε βήμα του μηχανοδηγού.

4.15. Ο μάρτυρας κ. Σπ. Πατέρας, πρ. Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΣΕ (2020-2023) θα καταθέσει:

ΣΠ. ΠΑΤΕΡΑΣ- 31/01/2024- ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΕΛ. 321- 322

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Μας είπατε λοιπόν –όχι μόνο εσείς και οι υπόλοιποι- ότι τα συστήματα ασφαλείας δεν λειτουργούσαν, δεν υπήρχε η σήμανση, δεν λειτουργούσε η σήμανση, δεν λειτουργούσε το GSMR, δεν λειτουργούσε το ETCS, δεν λειτουργούσε η τηλεδιοίκηση.

Ως αντίβαρο σε αυτά τα συστήματα, τα οποία είναι συστήματα ασφαλείας, μικραίνουν τις επιπτώσεις ενός ανθρώπινου λάθους, μπορεί να το αντιμετωπίζουν κιόλας, εσείς τι κάνατε την περίοδο που ήσασταν εσείς Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΣΕ για να έχετε μια αντίρροπη τάση; Από τη στιγμή που δεν λειτουργούν τα συστήματα, κάτι άλλο πρέπει να κάνω. Τι κάνατε;

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς): Καταρχάς, ο Οργανισμός λειτουργούσε ή έπρεπε να λειτουργεί με απόλυτη ασφάλεια με βάση το Γενικό Κανονισμό Κυκλοφορίας. Όταν ο Γενικός Κανονισμός Κυκλοφορίας εφαρμόζοταν όπως έπρεπε – και είναι ένας πολύ αναλυτικός Κανονισμός- δεν ετίθετο θέμα ασφάλειας της κυκλοφορίας.

ΣΠ. ΠΑΤΕΡΑΣ- 31/01/2024- ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΕΛ. 362- 363

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: [...] Δεν σας περνούσε από το μυαλό ότι όλες αυτές οι ελλείψεις, όλα αυτά τα κενά ασφαλείας κάποια στιγμή μπορεί να συνεισέφεραν σε συνθήκες δυστυχήματος; Δεν περνούσε αυτό από το μυαλό σας;

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς): Όχι, ποτέ, διότι αφενός υπήρχε ο κανονισμός ο οποίος τηρούνταν στο ακέραιο και ήταν ασφαλιστική δικλείδα για όλες τις περιπτώσεις σιδηροδρομικής κυκλοφορίας και αφετέρου διότι γινόντουσαν οι απαραίτητες ενέργειες στον Οργανισμό και από τις διευθύνσεις τις αρμόδιες για να μην υπάρχουν προβλήματα ασφαλείας στο δίκτυο.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Δυστυχώς, όμως, κύριε μάρτυς, είχαμε αυτό το τραγικό δυστύχημα και, δυστυχώς, δεν επαληθευθήκατε εσείς σε αυτά που λέτε. Δυστυχώς. Επαληθεύθηκαν αυτοί που προειδοποιούσαν. Δηλαδή, εκ των πραγμάτων,

εκ του αποτελέσματος, σκοτώθηκαν πενήντα επτά άτομα. Άρα, κάτι δεν πήγαινε καλά. Δεν το πιστεύετε ότι κάτι δεν πήγαινε καλά;

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς): Αυτό που δεν πήγε καλά, κύριε Δημητριάδη, σίγουρα είναι ότι έγιναν μέσα σε δεκαπέντε λεπτά εννέα παραβιάσεις του κανονισμού κυκλοφορίας του σιδηρόδρομου.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Ναι, αλλά τα υπόλοιπα; Οι δικλείδες ασφαλείας που δεν υπήρχαν;

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς): Οι εννέα παραβιάσεις σημαίνει εννέα ασφαλιστικές δικλείδες. Κάθε μία παραβίαση η επόμενη είναι ασφαλιστική δικλείδα για την προηγούμενη.

ΣΠ. ΠΑΤΕΡΑΣ- 31/01/2024- ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΕΛ. 371- 372

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Θα το λέγατε ακόμα και τώρα, μετά τα Τέμπη, ότι είναι απολύτως ασφαλές; Θα το λέγατε ακόμη και τώρα αυτό; Θα το λέγατε ακόμα επίσημα και τώρα;

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς): Το δίκτυο ως λειτουργία, προφανώς, απεδείχθη από τα λάθη που έγιναν εκείνο το βράδυ ότι δεν τηρήθηκαν οι κανονισμοί. Αυτό δεν καθιστά το δίκτυο μη ασφαλές. Η μη εκτέλεση του κανονισμού και τα εννέα συναπτά λάθη που έγιναν εκ του αποτελέσματος, βέβαια, δημιουργούν ένα δεδομένο.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Άρα, απεδείχθη ότι δεν είναι και τόσο ασφαλές. Υπήρχαν κενά. Εκ του αποτελέσματος.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς): Δεν υπήρχαν κενά στο δίκτυο, της ασφάλειας του δικτύου. Αυτό που έγινε ήταν ότι υπήρξαν κενά στην εφαρμογή των κανονισμών κυκλοφορίας.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Όλα αυτά, οι τηλεδιοικήσεις, το ETCS κι όλα αυτά που δεν λειτουργούσαν δεν ήταν κενά; Δεν υπήρχαν δικλείδες ασφαλείας που δεν λειτουργούσαν εκείνη την περίοδο;

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς): Θα αύξαναν την ασφάλεια του δικτύου.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Θα αύξαναν. Άρα, λοιπόν, υπήρχε μειωμένη ασφάλεια. Για λέμε αύξηση, άρα πρέπει να υπήρχε και κάποια μείωση της ασφάλειας. Ή κάνω λάθος;

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς): Όχι.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Πώς όχι;

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς): Η ασφάλεια που υπήρχε με τη χρήση του γενικού κανονισμού κυκλοφορίας ήταν για τη σιδηροδρομική λειτουργία δεδομένη, γι' αυτό και επί πενήντα χρόνια με αυτό τον τρόπο λειτουργούσε η κυκλοφορία στο δίκτυο.

ΣΠ. ΠΑΤΕΡΑΣ- 31/01/2024- ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΕΛ. 400- 402

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Είπατε νωρίτερα ότι ο γενικός κανονισμός κυκλοφορίας όταν τηρείται, δεν υπάρχει θέμα ασφαλείας. Μπορείτε να μας εγγυηθείτε

ότι κατά τη διάρκεια της θητείας σας ο γενικός κανονισμός κυκλοφορίας τηρήθηκε πλήρως παντού και στα σημεία κυρίως όπου δεν υπήρχαν συστήματα ασφαλείας;

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς): Κοιτάζτε να δείτε. Η τήρηση των κανονισμών στο σιδηρόδρομο είναι αρμοδιότητα της κάθε διεύθυνσης και της κάθε υπηρεσίας και του κάθε τμήματος. Καταλαβαίνετε ότι ένας διευθύνων σύμβουλος δεν έχει έλεγχο των ενεργειών όλων όσων εργάζονται στο σιδηρόδρομο. Αυτό που μπορώ να σας πω, όμως, με βεβαιότητα είναι ότι δεν είχα καμία πληροφορία ότι δεν τηρείται ο κανονισμός κυκλοφορίας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Πράγμα, το οποίο όμως δεν μπορείτε να μας το εγγυηθείτε, γιατί όπως είπατε δεν είναι και στο δικό σας το χέρι, είναι σε άλλους. Παρά τις πληροφορίες που είχατε, δεν μπορείτε να μας εγγυηθείτε, όμως, ότι τηρούνταν πάντα ο κανονισμός και παντού και πλήρως.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς): Νομίζω ότι απάντησα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Ασχέτως της πληροφόρησης λέω. Υπήρξαν περιπτώσεις που είχατε διαπιστώσει ότι δεν τηρήθηκε ο κανονισμός;

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς): Όχι που να θυμάμαι.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Στην περίπτωση που υπήρχε τέτοια περίπτωση, εσείς σε τι πράξεις θα προβαίνατε;

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς): Οι πράξεις που προβαίνει κανείς όταν υπάρχει τέτοια παρέκκλιση από τους κανονισμούς είναι θεσμοθετημένες. Καταρχήν καλεί σε απολογία αυτόν ο οποίος έχει προβεί στην ενέργεια, εκδίδεται πόρισμα σχετικό με το συμβάν και στη συνέχεια οι αρμόδιες διευθύνσεις αναλόγως του ποιες είναι αποφασίζουν τις ενέργειες που πρέπει να κάνουν είτε αυτό είναι υπομνήσεις είτε είναι αντικατάσταση είτε είναι ενίσχυση είτε είναι οποιαδήποτε μέτρα πρέπει να παίρνονται μέσα στα πλαίσια και του σχεδίου διαχείρισης ασφάλειας του οργανισμού.

ΣΠ. ΠΑΤΕΡΑΣ- 31/01/2024- ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΕΛ. 412

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς): [...] Σε ό,τι αφορά την εφαρμογή του γενικού κανονισμού κυκλοφορίας σε σχέση με τις παθογένειες του σιδηρόδρομου στη Λάρισα πριν το συμβάν. Κοιτάζτε, ο γενικός κανονισμός κυκλοφορίας δεν έχει σχέση με τα συστήματα. Προβλέπει και λειτουργεί άνευ συστημάτων.

4.16. Ιδιαίτερως αναλυτικός ως προς το θέμα του ΓΚΚ υπήρξε και ο κ. Π. Τερεζάκης, νυν Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΣΕ, ο οποίος κατέθεσε:

Π. ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ- 1/02/2024- ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΕΛ. 53 - 62

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Να πάμε λίγο στο δυστύχημα των Τεμπών. Θέλετε να μας πείτε αν έγιναν λάθη, με αποτέλεσμα να έχουμε το δυστύχημα; Και αν έγιναν λάθη, από ποιους έγιναν;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Κατ' αρχάς να σας πω ότι παραβιάστηκαν οι βασικοί κανόνες του Γενικού Κανονισμού Κυκλοφορίας εννέα φορές. Μέσα σε πέντε λεπτά παραβιάστηκαν εννέα κανόνες ένθεν και ένθεν.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ποιοι είναι αυτοί οι κανόνες;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Είναι δεδομένο ότι ο σταθμάρχης έχει κάνει τα λάθη του. Αυτό είναι δεδομένο. Από την πρώτη στιγμή ο ΟΣΕ, αναλαμβάνοντας τις ευθύνες που του αναλογούν, βγήκε και είπε ότι ο σταθμάρχης όντως έκανε λάθος στη χάραξη. Είχε δοθεί η εντολή και είχα φροντίσει προσωπικά τον Δεκέμβριο για να μπει αυτή η εγκύκλιος και είχε σταλεί ιδίως στη Λάρισα να κάνουν αυτόματη χάραξη. Μάλιστα, με προσωπική μου εντολή και παρέμβαση είχα καθυστερήσει την παραλαβή του σταθμού της Λάρισας, τη σηματοδότηση του τοπικού κέντρου, διότι ήθελα να μου δίνει τη δυνατότητα να κάνει χάραξη ο σταθμάρχης για τα τρένα και που φεύγουν προς Θεσσαλονίκη και που έρχονται από Θεσσαλονίκη και μπαίνουν στην τρίτη γραμμή τα προαστιακά, ακριβώς γιατί φοβόμουν ότι τα προαστιακά που κατέβαιναν από τη Θεσσαλονίκη και έμπαιναν στην τρίτη γραμμή της Λάρισας διέσχιζαν τη γραμμή ανόδου και επειδή φοβόμουν ότι μπορεί να γίνει κάποιο περιστατικό. Και οι μελέτες είχαν δείξει ότι αυτό είναι ένα σημείο που διασταυρώνεται ένα κατερχόμενο με ένα ανερχόμενο και αυτό είναι ένα σημείο που έχει υψηλό risk assessment.

Εκεί, λοιπόν, ζητήσαμε -και όντως μας το έκανε η κατασκευάστρια εταιρεία- τη δυνατότητα να χαράζουμε. Βέβαια, το φωτόσημο εξόδου από τη Λάρισα προς Θεσσαλονίκη ήταν κόκκινο, ακριβώς διότι δεν είχαν ολοκληρωθεί οι εγκαταστάσεις αποκατάστασης της σηματοδότησης στον επόμενο σταθμό που ήταν η Ζάχαρη.

Εκείνο, λοιπόν, το βράδυ υπάρχουν καταγραφές ότι έγιναν αυτόματες χαράξεις μισή ώρα, σαράντα λεπτά πριν από το δυστύχημα, όπου το κατερχόμενο τρένο, το προαστιακό, από Θεσσαλονίκη με χάραξη και ενδείξεις σηματοδότησης. Και ακούγεται στα ηχογραφημένα μηνύματα που ρωτά ο μηχανοδηγός τον σταθμάρχη «θα μπω με ενδείξεις σηματοδότη;» και του λέει «ναι, με ενδείξεις φωτοσημάτων». Έχει κάνει χάραξη ο σταθμάρχης. Είναι και στα καταγραφικά που έχουν απομαστευθεί τα δεδομένα από τους πραγματογνώμονες που έχουν κάνει την πραγματογνωμοσύνη για τον κύριο ανακριτή και τον κύριο εισαγγελέα, όπου παραδέχονται ότι έχει γίνει χάραξη σαράντα πέντε, σαράντα λεπτά πριν τη μοιραία «62» που αφίχθη στον σταθμό της Λάρισας.

Εν συνεχεία μετά, ο σταθμάρχης -υπάρχει καταγεγραμμένο και αυτό και αξίζει να δούμε λίγο την προϊστορία μερικά λεπτά, μισή ώρα πριν την αναχώρηση της μοιραίας αμαξοστοιχίας από τη Λάρισα και αυτά είναι από καταγραφές- της Λάρισας αφ' ης στιγμής έχει μπάσει τον προαστιακό μέσα στη Λάρισα, έχει τηλεφωνήσει μέσω GSM-R στη σταθμάρχη των Νέων Πόρων και της έχει ζητήσει τη γραμμή ανόδου για το «62». Η σταθμάρχης της Λάρισας του έχει απαντήσει με αριθμό τηλεγραφήματος ότι «έχεις στη διάθεσή σου τη γραμμή ανόδου για το «62»» και του ζητάει να της δώσει τη γραμμή καθόδου για το εμπορικό.

Ο σταθμάρχης της Λάρισας δίνει τη γραμμή καθόδου για το εμπορικό. Άρα, οι κανονιστικές διαδικασίες για να κινηθούν τα τρένα, το Intercity στη γραμμή ανόδου και το εμπορικό στη γραμμή καθόδου, είχαν γίνει. Είχαν αλλαχθεί τηλεγραφήματα, ο σταθμάρχης, και ο ένας και ο άλλος, είχαν αποφασίσει το πού θα χαράξουν τις διαδρομές για να διώξουν τα τρένα.

Έρχεται η ώρα που η «62» πλησιάζει από γραμμή καθόδου από τον Παλαιοφάρσαλο, γιατί είχε συμβεί μια ζημιά στις 17.00' η ώρα περίπου το απόγευμα

με ένα προπορευόμενο Intercity, κόπηκε η γραμμή, η ηλεκτροκίνηση, οπότε διώξαμε τα τρένα από τον Παλαιοφάρσαλο στη Λάρισα από μονή γραμμή καθόδου με σηματοδότηση. Να σας υπενθυμίσω ότι τότε είχε δοθεί η σηματοδότηση από τον Δομοκό μέχρι τη Λάρισα με διοικητική παραλαβή προς χρήση. Άρα, είχαμε ακολουθίες φωτοσημάτων. Δεν είχαμε τηλεδιοίκηση ακόμη, αλλά είχαμε ακολουθίες φωτοσήμανσης από τον κάθε έναν σταθμό στον επόμενο. Έτσι κινούνταν, λοιπόν, τα τρένα με ενδείξεις φωτοσημάτων και από τη γραμμή καθόδου μπήκε στη γραμμή ανόδου με κανονιστικές διαδικασίες κανονικές και επικοινωνίες κανονικότερες.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ένα λεπτό εδώ, γιατί αυτό είναι κρίσιμο. Εγώ νομίζω ότι πρώτη φορά ακούγονται αυτά.

Μας λέτε, δηλαδή, ότι αρκετά πριν φτάσει -και πείτε μου αν είναι σωστό, αν κατάλαβα καλά- η επιβατική αμαξοστοιχία, η «62», στον σταθμό της Λάρισας, ο σταθμάρχης της Λάρισας πριν φτάσει το τρένο στον δικό του σταθμό έχει προνοήσει, όσο ακόμη βρίσκεται μεταξύ Παλαιοφαρσάλου και Λάρισας, να ζητήσει τη διάθεση της γραμμής ανόδου για την «62», αφού φτάσει στη Λάρισα και ακολουθώντας το δρομολόγιο για Θεσσαλονίκη. Επίσης, αρκετά πριν φτάσει η «62» στη Λάρισα, έχει λάβει ενημέρωση ο σταθμάρχης της Λάρισας από τη σταθμάρχη των Νέων Πόρων ότι θα κινηθεί στη γραμμή καθόδου και έχει πάρει άδεια γι' αυτό από τον σταθμάρχη Λάρισας η εμπορευματική αμαξοστοιχία. Σωστά;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Σωστά.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ωραία. Πολύ σημαντικό αυτό, πρώτη φορά ακούγεται.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Αυτά είναι καταγεγραμμένα στο ραδιοτηλέφωνο του GSM-R. Πρέπει να σας πω ότι, αν θυμάμαι καλά, μία βδομάδα αφού δώσαμε τις μαγνητοφωνημένες συνομιλίες στον ανακριτή και στον εισαγγελέα από τα καταγραφικά της Λάρισας, μία βδομάδα περίπου μετά ήρθε ο ανακριτικός υπάλληλος μαζί με αστυνομία στα κτήρια της Καρόλου και μας ζήτησαν να πάμε να πάρουμε τις καταγραφές από το κέντρο του GSM-R στο ΣΚΑ, να πάρουμε όλες τις καταγραφές των GSM-R που είχαν γίνει μία βδομάδα πριν το δυστύχημα και μετά το δυστύχημα, πράγμα που το δώσαμε και εκεί ακούγονται αυτά. Αυτά τα στοιχεία τα έχουν οι κύριοι ανακριτές και εισαγγελείς.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Άρα, λοιπόν, φτάνοντας στην αποβάθρα στη Λάρισα η «62» είναι στη γραμμή ανόδου, ο σταθμάρχης ξέρει ότι είναι μονόδρομος για να μη δημιουργηθεί...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Η διαδρομή μεταξύ Λάρισας-Νέων Πόρων είναι διπλή γραμμή.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Διπλή γραμμή.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Ναι.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ξέρει, λοιπόν, ότι υποχρεωτικά θα πρέπει να πάει από την άνοδο -εξάλλου, το έχει ζητήσει και ο ίδιος, γιατί καταλαβαίνει ότι αυτό είναι το λογικό και το σωστό- όπως ξέρει, επίσης, ότι όταν διώχνει το τρένο από εκεί, είναι απολύτως απαγορευμένο να πάει το τρένο από την κάθοδο, γιατί θα συναντήσει την εμπορευματική αμαξοστοιχία και θα συγκρουστούν μετωπικά.

Πείτε μας, λοιπόν, το εξής: Ενώ έχει αυτά τα πράγματα στο μυαλό του, ότι μόνο η άνοδος μπορεί να είναι η σωστή γραμμή για την επιβατική αμαξοστοιχία, για ποιον λόγο τελικά και από ποιο λάθος του σταθμάρχη βρίσκεται η επιβατική αμαξοστοιχία στην κάθοδο;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Σε αυτό το σημείο υποθετικά μόνο μπορώ να απαντήσω. Αυτό είναι ερώτημα το οποίο θα πρέπει να το απαντήσει ο ίδιος ο σταθμάρχης που έκανε τους χειρισμούς. Εγώ μπορώ να υποθέσω κάποια πράγματα, αλλά ενημερώνω την Επιτροπή σας ότι είναι υποθέσεις δικές μου που μπορεί να προέρχονται από την όποια εμπειρία μου.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Πείτε μας τι θέλετε γιατί νομίζω ότι δεν είναι μόνο υποθέσεις. Πείτε μας.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Κατ' αρχάς, φεύγοντας από τη Λάρισα οποιοδήποτε τρένο στη γραμμή ανόδου βρίσκεται μπροστά σε δύο ομάδες κλειδιών. Η μία είναι η «Ομάδα 117», το κλειδί «117», που οδηγεί από τη γραμμή ανόδου στην τρίτη γραμμή το τρένο και μετά υπάρχει το μοιραίο κλειδί, η διαγώνιος, το «118 Α και Β» που μπορεί να οδηγήσει τα τρένα από τη γραμμή ανόδου στην καθόδου και τανάπαλιν.

Ο σταθμάρχης είχε διευθετήσει το κλειδί «117» για να μπορέσει να περάσει το INTERCITY. Κάτι μεσολάβησε –υποθέτω- που του τράβηξε την προσοχή και δεν έκανε τη χάραξη, ούτε καν έκανε την αλλαγή των διαγωνίων σε ευθεία έστω και χειροκίνητα. Έστω και χειροκίνητα! Είχε αυτή τη δυνατότητα.

Να επαναλάβω σε αυτό το σημείο και να διευκρινίσω ότι ο πίνακας τού έδειχνε τις θέσεις που είναι οι αλλαγές. Τού έδειχνε, δηλαδή, αν είναι σε διαγώνιο ή αν είναι σε ευθεία. Το ότι δεν τις γύρισε είτε με χάραξη, είτε με διαγώνιες, εγώ το μόνο λογικό συμπέρασμα που μπορώ να πω είναι ότι κάπου η προσοχή του απορροφήθηκε και δεν κοίταξε τη διαδρομή. Αυτό ήταν το ένα.

Το δεύτερο ήταν ότι ακόμη κι αυτό να είχε κάνει, να είχε παραβλέψει, να μην το είχε δει, να μην είχε χαράξει, αν παρακολουθούσε στον πίνακα πάνω στα κυκλώματα γραμμής που δείχνανε την κατάληψη του επιβατικού πώς κινείτο, θα το είχε καταλάβει ακόμη και πριν φτάσει στα κλειδιά, γιατί βλέπεις την πορεία και βλέπεις κάποια στιγμή, φτάνεις στο κλειδί...

Κοιτάξτε, εδώ είναι και θέμα σιδηροδρομικής παιδείας. Ξέρουμε όλοι, ακόμη και πρωτοετείς φοιτητές που κάνουμε μαθήματα σιδηροδρομικής, ότι το πρώτο πράγμα που κοιτάμε σε τέτοιες χαράξεις είναι πού θα πάει το τρένο. Άρα, το μάτι πέφτει εκεί που θα φτάσει σε μία αλλαγή. Οι αλλαγές είναι ο φόβος και ο τρόμος όλων των σιδηροδρομικών. Εκεί γίνονται εκτροχιασμοί, εκεί γίνονται τα λάθη.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Πείτε μας λίγο και τον μηχανοδηγό που ενώ δεν έχει ενημέρωση και ξέρει και αυτός ότι θα ακολουθήσει την άνοδο, βρίσκεται κάποια στιγμή στην κάθοδο. Το καταλαβαίνει ή δεν το καταλαβαίνει ότι βρίσκεται στην κάθοδο;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Είναι σαν να με ρωτάτε όταν οδηγείτε αυτοκίνητο και αλλάζετε λωρίδα και από τη δεξιά λωρίδα πηγαίνετε στην αριστερή. Θα το καταλάβετε ή δεν θα το καταλάβετε;

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Άρα, το κατάλαβε. Τι έπρεπε να κάνει αφού κατάλαβε ότι κινείται στην κάθοδο, ενώ με βάση την ενημέρωση που είχε από τον σταθμάρχη, με βάση το ότι δεν είχε το «Υπόδειγμα 1001» που θα του επέτρεπε να κινηθεί στην κάθοδο...

Τι έπρεπε να κάνει αμέσως μόλις μπήκε στην κάθοδο, χωρίς να είναι προετοιμασμένος γι' αυτό;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Κατά τον κανονισμό, το άρθρο 1204 λέει ότι αφ' ης στιγμής ο μηχανοδηγός διαπιστώσει ότι οδηγείται σε τροχιά στην οποία δεν είναι εντεταλμένος να πάει, οφείλει να ακινητοποιήσει το τρένο προ των αλλαγών, να επικοινωνήσει με τον σταθμάρχη και να πάρει σαφείς εντολές.

Κύριε Πρόεδρε, μπορώ να καταθέσω το άρθρο αυτό του Γενικού Κανονισμού Κυκλοφορίας που αναφέρεται αυτό...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Θα θέλαμε να το καταθέσετε, κύριε μάρτυρα, όπως να μας δώσετε και το υλικό το οποίο είπατε πριν, προκειμένου να το πάρει η Γραμματεία μας.

(Στο σημείο αυτό ο μάρτυς κ. Παναγιώτης Τερεζάκης καταθέτει usb stick, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο της Γραμματείας της Επιτροπής)

Κύριε Τσαβδαρίδη, παρακαλώ να συντομεύετε.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Μία τελευταία ερώτηση, κύριε Πρόεδρε, θα κάνω που είναι σχετική.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Σας παρακαλώ, μία τελευταία. Ευχαριστώ.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Αυτά που έπρεπε να κάνει, τα έκανε, από τα στοιχεία που έχετε;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Από τις συνομιλίες...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Σταμάτησε το τρένο, επικοινωνώντας;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Υπάρχει βιντεοσκοπικό υλικό από τη διάβαση που δείχνει το τρένο να περνάει κανονικά χωρίς να έχει κόψει. Μάλιστα, από τη «Hellenic Train» μας ενημέρωσαν ότι η ταχύτητα διέλευσής του ήταν γύρω στα 60 χιλιόμετρα, κανονιστικά σωστή για διαγώνια κίνηση του συρμού, άρα μπορεί να υποθέσει κανείς ότι δεν σταμάτησε το τρένο. Η συνομιλία που διημέφθη μεταξύ του σταθμάρχη και του μηχανοδηγού όταν ήταν κοντά στο σημείο εκείνο, που μάλλον είχε αντιληφθεί ότι πήγαινε σε γραμμή καθόδου διαγώνια, η κουβέντα του μηχανοδηγού και το ερώτημα –και είναι στις καταγραφές μέσα αυτές και στις απομαγνητοφωνήσεις που θα καταθέσω στο Προεδρείο- ήταν «Για πού είπαμε πάει η 62;». Η μαγική λέξη που έπρεπε να ακουστεί ήταν «Με οδηγεί στη γραμμή καθόδου». Αν ακουγόταν αυτή η απλή λέξη, «Με οδηγεί στη γραμμή καθόδου», ας μη σταμάταγε το τρένο, ας μην έκαναν καμία άλλη κίνηση, τουλάχιστον πέντε άλλα VHF θα τον είχαν ακούσει. Θα είχε ξυπνήσει ο σταθμάρχης, θα είχε ξυπνήσει ο κλειδούχος, θα είχε ενημερωθεί, θα τον είχαν ακούσει στο Μεζούρλο, μέσα, στο μηχανοστάσιο! Δυστυχώς, η μαγική αυτή λέξη μοιραία δεν ακούστηκε ποτέ από τον ασύρματο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: Αυτό είναι καταγεγραμμένο;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Μάλιστα.

Όπως επίσης, σε αυτό το σημείο οφείλω να πω ότι και το GSMR να υπήρχε πάνω στις μηχανές και να έδινε το ίδιο μήνυμα, πάλι κανείς δεν θα καταλάβαινε ότι η αμαξοστοιχία αυτή άλλαζε διαδρομή και έμπαινε στη γραμμή καθόδου. Είναι πραγματικά...

Τι να σας πω; Σας είπα, σαράντα τέσσερα χρόνια δουλεύω στα τρένα. Τέτοιες συμπτώσεις που γίνανε εκείνο το βράδυ, δεν τις έχω ξαναδεί στη ζωή μου. Ειλικρινά σας λέω! Ούτε ποτέ υπάρχει ιστορικό καταγεγραμμένο να έχεις διπλή γραμμή κυκλοφορίας και από λάθη που γίνανε ένθεν και ένθεν ή παραλείψεις να φτάσει το ένα τρένο να μπει αντίθετα στην πορεία του άλλου. Είναι πραγματικά τραγικό.

Π. ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ- 1/02/2024- ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΕΛ. 22-25

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Είχαμε ανησυχίες για την έλλειψη της σηματοδότησης, αλλά αυτές εντοπιζότανε στα σημεία εκείνα που είχαμε μονές γραμμές. Ξέρετε, στη σιδηροδρομική αυτό που φοβούνται όλοι είναι όταν έχουμε μονή γραμμή και τα τρένα κυκλοφορούν χωρίς σηματοδοτήσεις, με συνεννόηση με το Γενικό Κανονισμό Κυκλοφορίας. Εκεί ελλοχεύει ανά πάσα στιγμή το ανθρωπινό λάθος.

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Και τι κάνατε γι' αυτές τις ανησυχίες που είχατε;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Σας είπα. Γινότανε τακτικότερες επιθεωρήσεις των σταθμαρχών, απόδειξη ότι δεν είχε γίνει ποτέ κανένα λάθος. Η 717 έκανε εργασίες τέτοιες επί μονής γραμμής για πολλά χρόνια. Δεν ξεκίνησαν το 2023. Ήταν και το '20, ήταν και το '19. Η τήρηση των κανονισμών κυκλοφορίας όταν δεν έχεις μια σηματοδότηση που, ειρήσθω εν παρόδω, είναι το απαιτητό όριο για να έχεις ασφαλή κυκλοφορία στο σιδηρόδρομο, αυτή γινότανε με ευλαβική προσήλωση. Το αποτέλεσμα ήταν να μην έχουμε μέχρι τη μοιραία εκείνη βραδιά, που δεν ήταν μονή γραμμή στην περιοχή αυτή, που είχε τοπικό κέντρο ελέγχου κυκλοφορίας η Λάρισα και επέβλεπε το τρένο για κάποιο διάστημα, δεν είχαμε εκεί φόβο ότι θα γίνει κάτι.

[...]

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Νομίζω...Να επαναλάβω αυτό το οποίο σας είπα. Ανησυχίες είχαμε και είχαμε σε συγκεκριμένα σημεία του δικτύου. Το είπα και το επαναλαμβάνω. Ανησυχίες είχαμε εκεί που γίνονται μονογραμμίσεις -το επαναλαμβάνω και πάλι- και εκεί που πρέπει να τηρείται ευλαβικά ο Κανονισμός Κυκλοφορίας, κυρίως εκεί. Αυτές τις ανησυχίες είχαμε. Είχαμε εντοπισμένα τα σημεία. Είχαμε την προσοχή μας στραμμένη από εκεί. Και με το να σας πω ότι δεν είχε γίνει τίποτα σε όλα αυτά τα χρόνια δεν είναι για να περιγράψω ρόδινη την κατάσταση, ούτε για να αποφύγουμε οποιαδήποτε ευθύνη. Είναι ακριβώς...

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Μα είχε γίνει κάτι.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Είναι ακριβώς για να σας πω ότι είχαμε την προσοχή μας τεταμένη στα σημεία τα οποία οι μελέτες που είχαμε κάνει και το σχέδιο διαχείρισης ασφάλειας που είχαμε και τα hazard log και τα risk assessment που κάναμε μας δείχνανε και μας εντοπίζανε τέτοια σημεία.

Π. ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ- 1/02/2024- ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΕΛ. 71

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Οι τηλεδιοικήσεις είναι απαιτήσεις που αυξάνουν το επίπεδο ασφάλειας στην κίνηση των συρμών. Είπα και προηγουμένως - ίσως δεν το εξέφρασα, όπως έπρεπε- ότι ο Γενικός Κανονισμός Κυκλοφορίας είναι το απόλυτο εργαλείο που έχεις για να κάνεις κυκλοφορία. Εμπειρίχει, δηλαδή, ο Γενικός Κανονισμός πρώτα την κίνηση των τρένων, με βάση τον ανθρώπινο παράγοντα και σταδιακά, όταν προστίθενται συστήματα είτε σηματοδότησης είτε τηλεδιοίκησης, εμπειρίχουν στον Κανονισμό αυτές τις παραπάνω ενέργειες.

Π. ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ- 1/02/2024- ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΕΛ. 85-87

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): [...] Όπως σας είπα, δεν λειτουργούσε ο επόμενος σταθμός και αυτό είναι κανονιστικό πλαίσιο της σηματοδότησης. Βγαίνεις με κόκκινο φωτόσημο. Ο σταθμάρχης μισή ώρα με σαράντα πέντε λεπτά πριν διώξει το τρένο και του δώσει την εντολή «υπερβαίνεις ερυθρό φωτόσημο εξόδου Λάρισας» είχε συνεννοηθεί -και το είχα πει και πριν- με τη σταθμάρχη των Νέων Πόρων για να διώξει το τρένο στην γραμμή ανόδου μέχρι τους Νέους Πόρους. Άρα, ορθά του είπε ότι «υπερβαίνεις ερυθρό φωτόσημο εξόδου Λάρισας...» -το είχε συνεννοηθεί με τη σταθμάρχη των Νέων Πόρων – ...έχεις γραμμή μέχρι τα σβηστά φωτόσημα εισόδου Νέων Πόρων». Αυτό του είπε.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ο κανόνας είναι -και λέτε ότι «ορθά του είπε»- να προχωράει με κόκκινο;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Μάλιστα.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Εγώ νόμιζα ότι το κόκκινο είναι απαγορευτικό και ότι με πράσινο περνάμε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Όχι. Το κόκκινο στη σιδηροδρομική έχει συγκεκριμένες διαδικασίες που δίνει τη δυνατότητα ο Γενικός Κανονισμός Κυκλοφορίας να το υπερβεί.

Για φανταστείτε. Ένα τρένο το οποίο πηγαίνει Αθήνα-Θεσσαλονίκη και βρίσκει ένα κόκκινο φωτόσημο μπροστά του, θα περιμένει στα χωράφια; Υπάρχει ο Γενικός Κανονισμός Κυκλοφορίας, που, όπως σας είπα, είναι το κατώφλι ασφαλείας κίνησης των τρένων, που δεν απαιτεί να υπάρχει σηματοδότηση. Άρα, η χρήση και η υπέρβαση ερυθρού φωτοσήματος γίνεται με κανονιστικό πλαίσιο, αφού προηγουμένως ο σταθμάρχης έχει συνεννοηθεί με τον επόμενο ανοιχτό σταθμό ότι η γραμμή είναι ελεύθερη, έχει δώσει ακεραιότητα το προπορευόμενο τρένο ότι έχει φτάσει ακέραιο στον επόμενο σταθμό και δεν έχει αφήσει κανένα βαγόνι. Άρα, είναι βέβαιος ότι η γραμμή είναι καθαρή. Και του δίνει εντολή να υπερβεί αυτόν το φωτόσημο και να πάει στον επόμενο σταθμό.

Π. ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ- 1/02/2024- ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΕΛ. 173 - 174

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Θα ήθελα να ρωτήσω κάτι. Η μείωση του προσωπικού, σε συνδυασμό με την έλλειψη δικλίδων ασφαλείας σε κάποια τμήματα του δικτύου, ETCS, τηλεδιοίκηση, δημιουργεί προβλήματα ασφαλείας για εσάς; Δημιουργεί έλλειμμα ασφαλείας;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Σίγουρα δημιουργεί προβλήματα ασφαλείας, τα οποία όμως φτάνουν στο επίπεδο του Γενικού Κανονισμού Κυκλοφορίας, όπου εκεί, σας είπα, είναι το κατώφλι της ασφαλούς λειτουργίας του σιδηροδρόμου. Όσο τηρείται ο Γενικός Κανονισμός Κυκλοφορίας...

Στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο δεν έχουμε παντού σηματοδότηση και τηλεδιοίκηση. Υπάρχουν κομμάτια, ιδίως στη Μακεδονία, η γραμμή Παλαιοφάρσαλα-Καλαμπάκα-Λάρισα-Βόλος, που δεν έχουν συστήματα σηματοδότησης τηλεδιοίκησης. Και όμως, η κυκλοφορία γίνεται κανονικά. Γίνεται με το κατώφλι και τις δικλίδες ασφαλείας που προβλέπει ο Γενικός Κανονισμός Κυκλοφορίας.

Π. ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ- 1/02/2024- ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΕΛ. 186

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Αφού ο Γενικός Κανονισμός Κυκλοφορίας είναι νόμος του κράτους. Δεν υπάρχει να μην τον εφαρμόσω. Είναι νόμος του κράτους. Ο Γενικός Κανονισμός Κυκλοφορίας του ΟΣΕ είναι ΦΕΚ, είναι νόμος του κράτους. Γι' αυτό και έχουμε γράψει σε εγκυκλίους που στέλνουμε στους σταθμάρχες ότι πρέπει να κάνουν αυτόματη χάραξη, αλλιώς θα υποστούν πειθαρχικές συνέπειες. Είναι νόμος.

Π. ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ- 1/02/2024- ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΕΛ. 211-214

ΕΛΕΝΗ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ: Σε ό,τι αφορά την τροποποίηση του Κανονισμού, έχει τεθεί τέτοιο ζήτημα;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Οι τροποποιήσεις του Κανονισμού... Αφού γίνει ανάλυση των ενεργειών που έγιναν και εντοπίσουμε το τι έγινε λάθος –αν έγινε λάθος- τι δεν ακολουθήθηκε, τι δεν εφαρμόστηκε, προφανώς ο Κανονισμός Κυκλοφορίας είναι ένα δυναμικό έντυπο το οποίο κάθε τόσο, ανάλογα με τις συνθήκες, αναπροσαρμόζεται και στην επόμενη ανανέωσή του, που γίνεται και γίνεται καινούργιο ΦΕΚ, εμπεριέχονται όλα αυτά. Ενδιάμεσα υπάρχουν εγκύκλιοι που καλύπτουν τέτοια θέματα.

ΕΛΕΝΗ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ: Έχει τεθεί ζήτημα αναπροσαρμογής, διορθώσεων, τροποποιήσεων;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Προφανώς οι ενέργειες οι οποίες έχουν γίνει είναι μέσα στο αντικείμενο που κάνουν την ανάλυση των ρίσκων για να βγάλουμε συμπέρασμα, να δούμε... Σας είπα ότι το ΣΔΑ που κάνει ανάληψη ρίσκου, αυτή τη στιγμή έχουμε συνεργασία, και προχωράει στην ανάλυση των δεδομένων για να μας πει τι και πώς έγινε και τι πρέπει να τροποποιήσουμε στον Κανονισμό.

ΕΛΕΝΗ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ: Άρα εμμέσως υπάρχει και μια ομολογία –διά της εις άτοπον απαγωγής- ότι ο Κανονισμός είναι προβληματικός στην πραγματικότητα.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Δεν είπα ότι υπάρχει ομολογία ότι ο Κανονισμός είναι προβληματικός. Θέλουμε να δούμε τι έφταιξε στον ανθρώπινο παράγοντα και δεν εφαρμόστηκε ο Κανονισμός. Ο Κανονισμός θα ήταν προβληματικός εάν είχε εφαρμοστεί και είχε γίνει το δυστύχημα. Εδώ είναι το ανάποδο: ο Κανονισμός δεν εφαρμόστηκε και έγινε το δυστύχημα.

Άρα λοιπόν εξετάζουμε να δούμε τι έφταιξε και δεν εφαρμόστηκε ο σωστός κανονισμός. Ο Κανονισμός αυτός –σας επαναλαμβάνω- είναι σε ισχύ χρόνια. Είναι Φύλλο Εφημερίδας Κυβέρνησης, είναι νόμος του κράτους και βάσει αυτού γίνονται οι κυκλοφορίες των συρμών και σε δίκτυο το οποίο δεν έχει σηματοδότηση και τηλεδιοίκηση.

ΕΛΕΝΗ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ: Κύριε μάρτυρα, ένας επαρκής κανονισμός θα πρέπει να προβλέπει κάθε περίπτωση λάθους, ακόμα και αλυσιδωτών λαθών. Μου φαίνεται αδιανόητο να μπαίνουμε στα τρένα και να μην υπάρχει ένας τρόπος, αφού δεν υπάρχουν συστήματα, που να προστατεύει τον επιβάτη σε περίπτωση που αλυσιδωτά συμβούν λάθη να μπορεί να ανταποκριθεί κάπως αλλιώς το σύστημα, οποιοδήποτε κι αν είναι αυτό, ώστε να προστατεύονται οι ζωές των ανθρώπων.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Όλοι οι κανονισμοί περιλαμβάνουν διατάξεις που πρέπει να τηρούνται. Δεν μπορεί ο κανονισμός να αρχίσει να κάνει υποθέσεις. Άλλωστε οι σιδηρόδρομοι είναι μια δομή, η οποία έχει στρατιωτική ιεραρχία. Όταν πρέπει να κάνεις κάτι, πρέπει να το κάνεις και πρέπει να το κάνεις απόλυτα, έτσι όπως το λέει ο κανονισμός. Γι' αυτό συζητάμε.

ΕΛΕΝΗ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ: Ωραία.

Ας περάσουμε σε κάτι άλλο. Τρία άτομα που ήταν οι δύο μηχανοδηγοί και ο ένας συνοδός, σύμφωνα με τη συζήτηση που έχει καταγραφεί, δεν έκαναν αυτό που έπρεπε. Όταν ο σταθμάρχης τους δήλωσε ότι είναι στη γραμμή καθόδου, δεν ανταποκρίθηκαν. Έστω ότι κατάλαβαν –και κατάλαβαν απ' ό,τι προκύπτει- ότι μπήκαν σε γραμμή καθόδου, δεν έκαναν την ερώτηση εκείνη, η οποία θα προκαλούσε μια άλλη αντίδραση, ώστε μέσω των συστημάτων επικοινωνίας να έχει επικοινωνηθεί αυτό το συμπέρασμα σε περισσότερους ανθρώπους που θα μπορούσαν να είχαν προστατεύσει την περίπτωση σύγκρουσης.

Είπατε ότι αν ήσασταν δίπλα στον μηχανοδηγό –που συνηθίζετε να ταξιδεύετε δίπλα σε μηχανοδηγούς-, θα είχατε κάνει κάτι άλλο. Δεν κατάλαβα τι ήταν αυτό που θα είχατε κάνει και δεν έκαναν τρεις άνθρωποι μαζί.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Γνωρίζοντας και έχοντας την ενημέρωση ότι ήταν διπλή πια η γραμμή από τη Λάρισα και πάνω –είχα ενημερωθεί από το κέντρο λειτουργίας- αυτό το οποίο θα μου έκανε εντύπωση και θα ρωτούσα το μηχανοδηγό, όπως και κάθε άλλος και με λιγότερη εμπειρία από τη δικιά μου, είναι: Μπαίνεις σε ανάποδη διαδρομή, ενώ έχουμε διπλή γραμμή, δεν το ελέγχουμε; Μια τέτοιου είδους παρατήρηση, αν το θέλετε, ή παραίνεση προς το μηχανοδηγό να το ελέγξει.

Γιατί υπήρχαν πράγματα τα οποία έπρεπε να τα έχει ο συγχωρεμένος ο μηχανοδηγός στα χέρια του και δεν τα είχε. Δεν είχε ένα υπόδειγμα 1001...

ΕΛΕΝΗ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ: Ναι.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): ... το οποίο του όριζε σαφέστατα ότι θα...

ΕΛΕΝΗ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ: Ναι, αλλά το γνώριζαν και οι άλλοι δύο ότι δεν το είχε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Ναι, το γνώριζαν και άλλοι δύο.

ΕΛΕΝΗ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ: Άρα τρεις άνθρωποι μαζί δεν εφάρμοσαν τον Κανονισμό, μας λέτε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Δεν ξέρουμε αν ο τρίτος μηχανοδηγός ήταν στην μπροστινή ή στην πίσω καμπίνα. Μπορεί να ήταν στην πίσω καμπίνα. Δεν το ξέρουμε αυτό το πράγμα, αλλά εν πάση περιπτώσει το ότι δεν ελέγχθη αυτό το πράγμα και δεν εξετάστηκε είναι κάτι πραγματικά το οποίο πρέπει να διερευνηθεί, γιατί δεν έγινε αυτό και πού οφείλεται, όπως και οι αντίστοιχες ενέργειες του σταθμάρχη πρέπει να ελεγχθούν.

Π. ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ- 1/02/2024- ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΕΛ. 253-254

ΕΥΡΙΠΙΔΗΣ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗΣ: Εσείς βλέπετε κάποιες παραλείψεις ή λάθη που έχουν γίνει από τη Hellenic Train σε όλη αυτή τη διαδικασία του ατυχήματος που μας περιγράψατε;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Αυτό θα πρέπει να το δει και η Hellenic Train η ίδια από μόνη της και ο ανακριτής. Αλλά εγώ έθεσα τα εξής ερωτήματα. Πώς έγινε αυτή η ραδιοεπικοινωνία και δεν ακούστηκε αυτή η λέξη που έπρεπε να ακουστεί...

ΕΥΡΙΠΙΔΗΣ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗΣ: Να κάνω λίγο διαφορετικά την ερώτηση για να διευκολύνω την έρευνα. Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε. Δεν θα καθυστερήσω άλλο. Εάν εσείς ήσασταν ανακριτής τι θα ρωτούσατε, έχοντας και την τεχνική γνώση, την Hellenic Train να σας απαντήσει για να αποσαφηνίσετε τι ακριβώς έγινε. Πείτε μας τα ερωτήματά σας. Μην μας λέτε τις απαντήσεις.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Ένα βασικό ερώτημα. Θα ρωτούσα αν από την εκπαίδευση των μηχανοδηγών της αυτές οι ενέργειες που έγιναν εκείνο το βράδυ ήταν σωστές. Ξέρουμε ότι ο σταθμάρχης έκανε λάθος. Ξέρουμε τις ενέργειες που έκανε λάθος. Είναι καταγεγραμμένες, έχουν αποδοθεί. Μένει το άλλο μέρος μισό που κάνει την κυκλοφορία να μας πει η ίδια η Hellenic Train που είναι προσωπικό της αν ο μηχανοδηγός της, όπως είπαμε εμείς στον ΟΣΕ, ενήργησε ή δεν ενήργησε σωστά ή κατά τον κανονισμό. Σέβομαι ότι ο μηχανοδηγός αυτός δεν είναι εν ζωή, όπως δεν είναι και άλλοι μηχανοδηγοί. Είναι σεβαστό αυτό το γεγονός οπωσδήποτε. Με πλήρη σεβασμό στη μνήμη του ρωτάμε να δούμε αντικειμενικά τι έφταιξε και έγινε αυτό το δυστύχημα για να μπορούμε να βγάλουμε συμπεράσματα και στο μέλλον να μην ξανασυμβεί ποτέ κάτι τέτοιο.

Π. ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ- 1/02/2024- ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΕΛ. 262

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: [...] Φαντάζομαι δεν μπορεί να έχετε την γνώση εκείνης της τραγικής νύχτας, αλλά έχετε μια πολύ μεγάλη εμπειρία, έχετε περάσει όλη σας τη ζωή στον σιδηρόδρομο. Γιατί πιστεύετε δεν εφαρμόστηκαν οι κανονισμοί ασφαλείας, όλα αυτά, τέλος πάντων, τα πρωτόκολλα τα οποία προβλέπονται;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Κοιτάξτε. Οι παράγοντες που μπορούν να οδηγήσουν ένα μέλος του προσωπικού είτε από την κίνηση είτε από τη λειτουργία στο να μην εφαρμόσει κανονισμούς, είναι είτε στη μη καλή γνώση του σταθμάρχη να χειριστεί τέτοια συστήματα, είτε σε αφηρημάδα, δηλαδή, να κάνει κάποια άλλη ασχολία

τη στιγμή που θα πρέπει να ολοκληρώσει έναν συγκεκριμένο κύκλο ενεργειών ή το επόμενο είναι -και είναι το πιο επικίνδυνο- αυτό που λέμε υπερβολική εμπιστοσύνη, αναφερόμενος στην ιδέα ότι «δεν έχει συμβεί ποτέ, δεν θα συμβεί σε εμένα».

Αυτά είναι τα τρία βασικά αίτια, τουλάχιστον όταν κάνουμε μια διερεύνηση περιστατικού, που αποτελούν την πρώτη βαθμίδα που κοιτάμε να δούμε. Επομένως, στην προκειμένη περίπτωση τι ήταν από όλα αυτά, ένα-ένα αρχίζει από την εξέταση των εμπειρογνομόνων να παίρνει την κατάλληλη θέση.

Π. ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ- 1/02/2024- ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΕΛ. 272-273

ΜΑΡΙΑ ΚΟΜΝΗΝΑΚΑ: Είπατε να μην μιλάμε γι' αυτές τις παραλείψεις. Δεν ξέρω αν είναι επιτρεπτό.

Είπατε ότι όταν μπαίνατε στα τρένα συνηθίζατε να πηγαίνετε μπροστά στους μηχανοδηγούς, ιδιαίτερα όταν ήταν σε μονές γραμμές, και τους επισημαίνατε να κάνουν αναγγελία για να τους ακούσουν. Είναι αναγκαίο για ένα μηχανοδηγό, είναι δηλαδή στα πλαίσια της λειτουργίας του κανονισμού και στο πλαίσιο της κίνησης των τρένων να επισημαίνεται σε κάποιον που κινεί το τρένο ότι πρέπει να κάνεις εδώ αναγγελία; Δεν είναι προκαθορισμένο, δεδομένο ότι θα συμβαίνει σε κάθε διαδρομή;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Σε τμήματα όπου δεν υπάρχει σηματοδότηση-τηλεδιοίκηση, ένας από τους λόγους που αυξάνει την ασφάλεια κίνησης των συρμών σε γραμμές που δεν έχουν σηματοδότηση-τηλεδιοίκηση είναι οι εκατέρωθεν σταθμοί αυτών των τμημάτων να ξέρουν οι σταθμάρχες πού βρίσκεται το κάθε τρένο και πότε περνάει τον ένα σταθμό και πότε τον άλλο. Είναι θέμα...

ΜΑΡΙΑ ΚΟΜΝΗΝΑΚΑ: Ναι, ρωτάω ότι υπάρχει περίπτωση μην κάνουν αναγγελία οι μηχανοδηγοί και οι σταθμάρχες...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Στα ταξίδια που έχω κάνει μαζί τους με διάφορα πληρώματα -και δεν είναι λίγα αυτά τα πληρώματα που έχω κάνει- δεν έχει τύχει κάτι τέτοιο. Στη συγκεκριμένη βραδιά νομίζω ότι στις συνομιλίες κάτι τέτοιο λείπει. Απ' όσα έχω ακούσει, λείπει κάτι τέτοιο. Θα μου πείτε πού θα έκανε αναγγελία. Περνώντας τη «Ζάχαρη» και περνώντας και τον «Ευαγγελισμό». Κάτι τέτοιο, όμως, φαίνεται ότι λείπει από τις εγγραφές.

ΜΑΡΙΑ ΚΟΜΝΗΝΑΚΑ: Αυτό ρώτησα, αν ήταν σύνηθες. Γιατί όταν λέτε τους επεσήμαινα να κάνουν αναγγελία σημαίνει ότι υπήρχε μια χαλαρότητα τέτοιας...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Ήταν διαδικασία, επαναλαμβάνω, σε τμήματα μη σηματοδοτούμενα τα τρένα τα οποία κινούνται σε αυτά τα σήματα να κάνουν αναγγελία από τους σταθμούς που περνάνε. Σε όσα πληρώματα εγώ έκανα ταξίδια -και έχω κάνει πολλά από το 2007 μέχρι και σήμερα- έτυχα σε πληρώματα τα οποία τηρούσαν αυτόν τον όρο.

4.17. Από την πλευρά του, ο μάρτυρας κ. Π. Θεοχάρης, Πρόεδρος της ΤΡΑΙΝΟΣΕ την περίοδο 2016-2018 και Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΣΕ την περίοδο 2018-2019 θα καταθέσει:

Π. ΘΕΟΧΑΡΗΣ- 2/02/2024- ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΕΛ. 23- 25

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Εσείς, όταν συνέβη αυτό το δυστύχημα και μετά, πήρατε κάποια μέτρα για να μην ξανασυμβεί κάτι αντίστοιχο;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Βεβαίως. Μέσα στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ προχωρήσαμε σε διαδικασίες επανακατάρτισης. Συζητήσαμε με τον ΟΣΕ τα σχετικά ζητήματα και κυρίως, εκείνο το κομμάτι που ζητήσαμε είναι να επιβάλλεται πλήρως η εφαρμογή του Γενικού Κανονισμού Κίνησης, που ουσιαστικά είναι κάτι σαν το εγχειρίδιο πτήσεων των αεροσκαφών. Είναι ο βασικός κανόνας λειτουργίας του σιδηροδρόμου. Χωρίς αυτόν -για να το καταλάβετε- ό,τι συστήματα βάζουμε στον σιδηρόδρομο, στην ουσία, τι κάνουν; Επιβάλλουν την αυστηρή εφαρμογή του Γενικού Κανονισμού Κυκλοφορίας, όποιος και αν είναι αυτός σε κάθε χώρα. Όταν αυτός ο Κανονισμός πάψει να λειτουργεί, έχουμε προβλήματα.

Και γι' αυτό, ο Κανονισμός Κυκλοφορίας δεν αποτελεί μια γενική κατεύθυνση, όπως είναι, για παράδειγμα, ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, που έχει έναν γενικό χαρακτήρα. Είναι ένας πολύ αυστηρός Κανονισμός, ο οποίος προέρχεται από τους στρατιωτικούς κανονισμούς του 19^{ου} αιώνα. Ουσιαστικά, μέχρι την περίοδο του 1950, ο σταθμάρχης σε διάφορες χώρες αντιστοιχούσε στον βαθμό του ταγματάρχη ή του συνταγματάρχη. Είχε σοβαρή επιρροή και επηρέαζε όλη την κυκλοφορία. Υπό αυτή την έννοια, η αυστηρή εφαρμογή, ακόμα και με τρόπους στρατιωτικού τύπου, είναι βασικό, προκειμένου να μην υπάρξει πρόβλημα στον σιδηρόδρομο.

Σημειώνεται χαρακτηριστικά ότι στην επιστράτευση του 1940, χωρίς κανένα σύστημα, μόνο με τηλέγραφο, πέρασαν εκατόν ογδόντα τρένα μέσα σε μια μέρα, χωρίς να συμβεί ένας εκτροχιασμός. Αυτό δείχνει τις δυνατότητες που μπορεί να παράσχει η λειτουργία του Κανονισμού.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Αυτό με τον τρόπο που το λέτε να ξέρετε ότι το λέει κάποιος πρώτη φορά στην Επιτροπή μας.

Άρα, λοιπόν, εσείς μας λέτε ότι ο Γενικός Κανονισμός Κίνησης είναι το «ευαγγέλιο» για την κίνηση των τρένων και τα όποια ηλεκτρονικά συστήματα έρχονται να «κουμπώσουν» σε αυτόν τον Κανονισμό και να κάνουν με την παρουσία τους, τα ηλεκτρονικά συστήματα, την εφαρμογή του Κανονισμού πιο αυστηρή, πιο σωστή. Σωστά;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Ακριβώς, ναι. Και γι' αυτό, τα μισά συστήματα από αυτά είναι συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας, τα οποία ενισχύουν, αυξάνουν την ασφάλεια, προκειμένου να επιτρέψουν να αυξηθεί και η δυναμικότητα.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Όταν, όμως, ο βασικός Κανονισμός δεν εφαρμόζεται από τον άνθρωπο...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Κανένα σύστημα δεν μπορεί να σε σώσει...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Κανένα σύστημα δεν μπορεί να σε σώσει. Ωραία.

Π. ΘΕΟΧΑΡΗΣ- 2/02/2024- ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΕΛ. 59- 60

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Κάτι είναι κι αυτό, γιατί πριν είπατε ότι κανένα δεν υπάρχει.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Όχι, αλλά αυτό το είπα μέσα σε μια ευρύτερη προβληματική, η οποία σχετίζεται με την εφαρμογή των κανονισμών κυκλοφορίας κυρίως σε σχέση με την εμφάνιση δύο τρένων σε μία γραμμή αποκλεισμού, δηλαδή σε μία γραμμή η οποία προϋποθέτει την αίτηση ελεύθερης γραμμής και την αποδοχή της ελεύθερης γραμμής ανάμεσα σε δύο σταθμάρχες. Αυτό σας είπα. Δεν αναφέρθηκα γενικά ότι τα συστήματα δεν καλύπτουν ή δεν μειώνουν τις πιθανότητες. Αλλά επιπλέον το βασικό στοιχείο είναι ότι ο Γενικός Κανονισμός Κυκλοφορίας προβλέπει στο σύνολό τους όλες τις δραστηριότητες, είτε για συστήματα που έχουν συστήματα ασφαλείας, είτε για αυτά που δεν έχουν και η αυστηρή εφαρμογή του είναι το βασικό εργαλείο.

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Ωραία.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Και κοιτάξετε. Στην περίοδο που ήμουν εγώ ήμουν τυχερός, γιατί ακόμα υπήρχαν ιδιαίτερα έμπειροι μηχανοδηγοί και σταθμάρχες και οι σταθμάρχες οι οποίοι βρισκόντουσαν στη Λάρισα ο νεότερος είχε προϋπηρεσία δεκαπέντε ετών, ο μεγαλύτερος είχε σαράντα και έτυχε να είναι και ένα από τα πολύ αυστηρά τμήματα που οι παραβιάσεις του κανονισμού κυκλοφορίας οδηγούσαν σε πειθαρχικά παραπτώματα και με αυτόν τον τρόπο επιπλέον επιβαλλόταν η αυστηρή εφαρμογή του κανονισμού. Αυτό όμως δεν οδήγησε...

Π. ΘΕΟΧΑΡΗΣ- 2/02/2024- ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΕΛ. 83- 84

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ: Η ατυχία, νομίζω, ότι έγκειται στον Γενικό Κανονισμό Κυκλοφορίας που θέσατε ως «Ευαγγέλιο». Προφανώς, αλλά αυτό είναι κάτι το οποίο...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Ο Κανονισμός Κυκλοφορίας προβλέπει και τις λειτουργίες με τα συστήματα. Γι' αυτό σας είπα ότι ο Κανονισμός είναι το βασικό κομμάτι. Είναι εξαιρετικά κρίσιμη δραστηριότητα. Δεν μπορούμε να λειτουργήσουμε στον σιδηρόδρομο χωρίς διαδικασίες. Είναι ένα αυστηρό μέσο, γιατί έχουμε το πρόβλημα ότι έχουμε μονοδιάστατη πορεία. Δεν υπάρχει τρόπος στην ανοιχτή γραμμή, οπουδήποτε αλλού να φύγει ένα τρένο, όπως κάνουμε προσπέραση με το αυτοκίνητο. Βρίσκεται πάνω σε μονοδιάστατη πορεία.

Π. ΘΕΟΧΑΡΗΣ- 2/02/2024- ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΕΛ. 93

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ: Μία εν κατακλείδι και είναι η εξής:

Γυρνάω πάλι πίσω, κύριε μάρτυρα, στο κομμάτι της δικής σας θητείας. Εσείς θεωρείτε ότι το βασικότερο αίτιο αυτού του δυστυχήματος ποιο ήταν;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Κοιτάξετε, το βασικότερο αίτιο σε αυτό το είδος δυστυχημάτων είναι οι παραβιάσεις των κανονισμών κυκλοφορίας οι οποίες βεβαίως μπορούν να επιβαρυνθούν από τη μη λειτουργία τη συγκεκριμένη περίοδο των συστημάτων ασφαλείας.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ: Άρα, η εύρυθμη λειτουργία των τριών αυτών αντίβαρων ασφαλείας, όπως λέω πολλές φορές, αν λειτουργούσαν πλήρως...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Θα μείωνε τον κίνδυνο.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ: Δραστικά;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Σημαντικά.

Π. ΘΕΟΧΑΡΗΣ- 2/02/2024- ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΕΛ. 137- 142

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: [...] Είπατε, επίσης, ότι στα φωτόσημα, όταν γίνεται παραβίαση, υπάρχει σταθερή τηλεφωνική επικοινωνία πριν και μετά. Το κατάλαβα καλά;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Όχι. Υπάρχει σταθερό τηλέφωνο...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: Σταθερό τηλέφωνο;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): ...ασφαλείας.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: Πριν και μετά...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Όχι πριν και μετά.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: Πείτε το αυτό. Εξηγήστε το.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Στα φωτόσημα εισόδου και εξόδου, ο Κανονισμός Κυκλοφορίας προβλέπει και την ύπαρξη τηλεφώνων, ώστε, αν υπάρχει πρόβλημα και δεν υπάρχει καμιά άλλη επικοινωνία -αυτό είναι πολύ παλιά αρχή, είναι από τη δεκαετία του 1970- να κατέβει ο μηχανοδηγός και να πάρει τηλέφωνο από τη συσκευή.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: Ναι. Αυτό είναι βασικό. Είναι παλαιό που ισχύει.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Ναι, παλαιό που υπάρχει. Ισχύει, ναι. Θα μπορούσε...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: Δεν είχε καταργηθεί αυτό;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Όχι, βέβαια. Όχι και είναι και κομμάτι του...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: Εσείς πώς εξηγείτε ότι, όταν άλλαξε γραμμή, πέρασε φωτόσημο αρνητικό. Δεν πέρασε; Εσείς ξέρετε το σημείο που έγινε, μετά τη Λάρισα;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Το φωτόσημα εξόδου, επειδή υπήρχαν έργα ήταν κόκκινο και προϋπέθετε έντυπο 1001.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: Αυτό είναι γνωστό. Το τηλέφωνο, όμως, δεν ανήκε το ένα, δηλαδή αν έχεις...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Το τηλέφωνο, όχι. Αν ο μηχανοδηγός...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: Ή με τον έναν τρόπο, δηλαδή το VHF, ή με το κινητό.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): VHF είχε, σταθερή τηλεφωνία είχε, κινητό τηλέφωνο μπορούσε να πάρει...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: Άρα, αυτά λειτουργούσαν;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Ναι, γιατί ουσιαστικά δεν υπάρχει κάποιο εμπόδιο...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: Έτσι. Όταν περνά από σταθμούς που δεν σταματάει; Ακούστηκε ότι μέχρι και του Ευαγγελισμού, νομίζω, πριν το ατύχημα ήταν και αυτή η διάβαση.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Η διαδικασία προϋποθέτει αναγγελία...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: Αναγγελία, η οποία πηγαίνει στον σταθμάρχη.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Την ακούν ο σταθμάρχης και οι υπόλοιποι.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: Σίγουρα ο σταθμάρχης, όμως, έτσι; Και η κάθε διάβαση προϋποθέτει αναγγελία.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Όχι. Κάθε σταθμός προϋποθέτει αναγγελία. Για να μπορέσει να φύγει από το φωτόσημα εξόδου, πρέπει να έχει εντολή του σταθμάρχη.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: Ο Ευαγγελισμός ήταν σταθμός -πώς θεωρείται;- ή διάβαση;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Ο σταθμός Ευαγγελισμός ήταν μη επανδρωμένος σταθμός.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: Ναι. Όμως και εκεί ήταν υποχρεωμένος να κάνει την αναγγελία. Επανδρωμένος ή μη επανδρωμένος, είναι υποχρεωμένος.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Ναι, ναι.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: Άρα, πέρασε μια αλλαγή χωρίς 1001, το έντυπο αυτό.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Όχι. Με 1001, έτσι και αλλιώς...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: Δεν το είχε αυτό. Άρα, θα έπρεπε διπλά, όταν άλλαξε η φορά, οι μηχανοδηγοί να...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Όχι. Εγώ, από ό,τι κατάλαβα, διαβάζοντας το πόρισμα, ο σταθμάρχης ως προς αυτό το κομμάτι τον είχε ενημερώσει, ότι θα προχωρήσει, δηλαδή θα παραβιάσει το φωτόσημα...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: Άλλο το φωτόσημα. Όταν έκανε αλλαγή χωρίς 1001, δεν έπρεπε να επικυρώσει;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Ουσιαστικά, αν ο σταθμάρχης του είπε, έστω και προφορικά, ότι «προχωράτε, κάνετε υπέρβαση ερυθρού σηματοδότη στην αλλαγή, δηλαδή στο σημείο εξόδου και μπαίνετε στην κύρια γραμμή», ακολουθούνται οι διαδικασίες...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: Αν υπάρχει. Αυτό δεν υπάρχει ή αμφισβητείται αν υπάρχει και πώς ειπώθηκε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Δεν μπορώ να σας πω.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: Πάντως, έπρεπε να κάνει...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Ναι...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: Πρέπει να κάνει αυτό και σε κάθε σταθμό επανδρωμένο ή μη επανδρωμένο πρέπει αντίστοιχα να κάνει αναγγελία.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Στον επανδρωμένο σταθμό, έτσι και αλλιώς, θα έχει φτάσει στο...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: Ναι, εντάξει, αλλά λέω ότι, όπως και να έχει και στους τρεις μη επανδρωμένους μέχρι το σημείο μηδέν δεν έγινε καμία αναγγελία. Άρα, είναι δυνατόν από τη διοίκησή σας να περάσεις τρεις -εντάξει, το πρώτο πείτε ότι ήταν μια οικειότητα, μια διαδικασία όπου δεν υπήρχε στρατιωτική πειθαρχία- μη επανδρωμένους σταθμούς και να μην είναι υποχρεωμένοι και οι δύο να κάνουν αναγγελία;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Κανονικά, ναι.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: Δεν υπήρχε λόγος ούτε οικειότητας, πέρασε από εδώ, προχωράμε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Ναι. Το αναγγέλλεις στο δίκτυο κυρίως για να έχουν οι άλλοι...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: Εικόνα.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Εικόνα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: Την πορεία, έτσι; Ωραία. Αυτό δεν έγινε. Είναι δυνατόν δυο-τρεις άνθρωποι με τον συνοδό, ακόμη και αν δεν υπάρχει στρατιωτική πειθαρχία, να μην επικοινωνήσουν με το VHF ή με άλλο τρόπο; Διότι λέμε για τους κανονισμούς και τα συστήματα, αλλά εδώ πρέπει να υπήρχε, να ήταν...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Η αναγγελία είναι δίχως ενέργεια, η αναγγελία ενημέρωσης.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: Ναι. Όμως, γίνεται...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Η ενέργεια σχετίζεται με τους δύο σταθμάρχες που βρίσκονται στους σταθμούς.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: Δεν γίνεται, όμως, μέσα από τους μηχανοδηγούς;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Οι μηχανοδηγοί. Μα, ποιος άλλος;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: Κάποιος άλλος θα την κάνει. Αυτός περνάει και αυτός ενημερώνει. Άρα, τρεις σταθμοί χωρίς καμία ενημέρωση.

Π. ΘΕΟΧΑΡΗΣ- 2/02/2024- ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΕΛ. 160

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Ο κανονισμός λειτουργίας έχει διατάξεις για την περίπτωση που υπάρχουν συστήματα, για την περίπτωση που δεν υπάρχουν συστήματα, για την περίπτωση που έχεις μία γραμμή, για την περίπτωση που έχεις δύο γραμμές, για την περίπτωση που μία γραμμή έχει πρόβλημα, για την περίπτωση της διακοπής. Περιλαμβάνει τα πάντα. Έχει αρκετά άρθρα. Στη βασική του κατεύθυνση είναι ένας σωστός.

Εγώ νομίζω ότι αυτό που θα χρειαζόταν και θα περίμενα αν λειτουργούσε η Εθνική Αρχή Ατυχημάτων να διερευνήσει, είναι μήπως μέσα στον τρόπο της ακολουθίας αυτών των ενεργειών υπήρχε κάποια ενέργεια που να μπορεί να διασφαλίζεται επιπλέον. Αλλά κοιτάξτε, αν έχουμε μια σωρεία παραβιάσεων που κάθε

παραβίαση είναι παραβίαση ενός κανόνα ασφαλείας, πρώτα πρέπει να δούμε αν αυτές θα ήταν επαρκής.

Για παράδειγμα, υπήρχε η πιο απλή και τι προβλέπει ο κανονισμός ακόμα και από την έναρξη λειτουργίας του σταθμάρχη. Πατάμε δύο κουμπιά και επανέρχεται το σύστημα στην κύρια κατεύθυνση. Αυτό είναι το ελάχιστο.

Π. ΘΕΟΧΑΡΗΣ- 2/02/2024- ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΕΛ. 222

ΠΑΥΛΟΣ ΣΑΡΑΚΗΣ: Υπάρχει κανένας σιδηρόδρομος που δεν έχει Κανονισμό Κυκλοφορίας;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Όλοι οι σιδηρόδρομοι εξ ορισμού έχουν Κανονισμό Κυκλοφορίας. Δεν μπορεί να γίνει αλλιώς η λειτουργία στο τρένο.

ΠΑΥΛΟΣ ΣΑΡΑΚΗΣ: Στα αυτοκίνητα, για τους οδηγούς αυτοκινήτων υπάρχει ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Δεν είναι το ίδιο πράγμα.

ΠΑΥΛΟΣ ΣΑΡΑΚΗΣ: Ένα λεπτό.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Υπάρχει, αλλά δεν είναι το ίδιο.

ΠΑΥΛΟΣ ΣΑΡΑΚΗΣ: Υπάρχει. Ποιος έχει προτεραιότητα, αν θα περάσουμε με «κόκκινο», αν επιτρέπεται ή όχι. Στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας δεν στηρίζομαστε;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Ναι, αλλά έχει διαφορετική βαρύτητα ο κώδικας κυκλοφορίας των τρένων, ο κώδικας των αεροπλάνων, κλπ.

ΠΑΥΛΟΣ ΣΑΡΑΚΗΣ: Μάλιστα.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Δυστυχώς, για συστήματα μεγάλου μεγέθους πολύπλοκα τεχνολογικά απαιτούνται διαδικασίες ακριβείς οι οποίες και να ελέγχουν τα πράγματα.

ΠΑΥΛΟΣ ΣΑΡΑΚΗΣ: Μάλιστα.

Π. ΘΕΟΧΑΡΗΣ- 2/02/2024- ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΕΛ. 254-256

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής): Άρα λοιπόν, ένα είναι ότι αν είχε κάνει αυτόματη χάραξη, δεν θα είχαμε ατύχημα. Δεν έκανε. Το δεύτερο είναι ότι αφού δεν έκανε και έκανε το λάθος και έβαλε το τρένο στη λάθος ράγα, μετά είχε ένα μηχανήμα μπροστά του που του το υποδείκνυε για ένα, για δύο, για τρία, για πέντε λεπτά, δεν ξέρω, αλλά για ένα διάστημα του υποδείκνυε «Κύριε σταθμάρχα, με έχεις βάλει στη λάθος ράγα».

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Μάλιστα, κύριε Πρόεδρε, και υπάρχει και κάτι ακόμα. Ο γενικός κανονισμός και πάλι...

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής): Άρα, ακόμα και αν λειτουργούσε η Ζάχαρη -και ολοκληρώνω- και κοιμόταν το ίδιο όπως κοιμόταν ο σταθμάρχης της Λάρισας και ο σταθμάρχης της Ζάχαρης, το ίδιο αποτέλεσμα θα είχαμε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Και υπάρχει και το εξής. Όταν κάνω χειρισμό και ακόμα και στην περίπτωση που χαράζω αυτόματα, πρέπει να χρησιμοποιήσω το προσωπικό κυκλοφορίας, δηλαδή τους σταθμάρχες και τους κλειδούχους που θα πρέπει ίδιοι όμμασι να ελέγξουν. Και ειδικά στην περίπτωση του χειροκίνητου χειρισμού, θα πρέπει να ελέγξουν όλες τις αλλαγές για να στείλουν το τρένο. Αυτό λέει ο κανονισμός. Γι' αυτό συζητάμε...

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής): Και δεν ξέρω αν το ξέρετε, μπορεί και να το ξέρετε, αλλά λίγες ημέρες πριν από το ατύχημα είχε έρθει έγγραφη εντολή από τον ΟΣΕ που έλεγε στους σταθμάρχες ότι είναι υποχρεωμένοι να κάνουν μόνο αυτόματες χαράξεις, γιατί σε διαφορετική περίπτωση διαπράττουν πειθαρχικό αδίκημα. Το ξέρετε αυτό;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Βεβαίως, και παραβίαση νόμου.

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής): Αυτό λίγες μέρες πριν από το ατύχημα. Και εδώ γεννιέται ένα ερώτημα ότι πέρα από όλες τις τραγικές αμέλειες του σταθμάρχη, αυτό δεν ήταν αμέλεια, αυτό ήταν μια απόφαση συνειδητοποιημένη και ηθελημένη παραβίασης έγγραφης εντολής που μάλιστα του λέει ότι αν το κάνεις, θα πας και πειθαρχικό.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Βεβαίως. Και αυτό μπορεί να οδηγήσει σε αυτό που λέμε στο δίκαιο...

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής): Και αυτό δεν είναι αμέλεια, είναι δόλος και ούτε ενδεχόμενος, είναι άμεσος: «Θα παραβιάσω τον κανονισμό μου, θα παραβιάσω την εντολή που έχω, δεν με νοιάζει αν πάω πειθαρχικό, θα κάνω χειροκίνητη». Γιατί δεν ξέρω, αλλά αυτό είπε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Αυτό εμπίπτει ουσιαστικά σε αμέλεια που μπορεί να προκαλέσει βαριά ζημιά στον οργανισμό και έχει πολύ βαριές επιπτώσεις.

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής): Δεν ξέρω αν είναι αμέλεια.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Όχι, λέω για το πειθαρχικό κομμάτι, όχι για το ποινικό. Το πειθαρχικό όμως είναι πολύ αυστηρό σε αυτήν την προσέγγιση.

4.18. Ο μάρτυρας κ. Χρήστος Σπίρτζης, πρ. Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών θα υπογραμμίσει:

ΧΡ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ- 6/02/2024- ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΕΛ. 163

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): [...] Στη συνέχεια έγινε και η αναθεώρηση του Κανονισμού Κίνησης. Δεν ξέρω αν τον έχετε δει. Θα σας το καταθέσω. Το έχω μαζί. Είναι τεράστιο τεύχος. Αυτός είναι ο κανονισμός κίνησης που αναθεωρήθηκε. Αυτό δεν είναι μια έκθεση ιδεών, ούτε είναι κάτι που συντάσσεται από μη ειδικούς ή από ανθρώπους που δεν έχουν εμπειρία ή που δεν ξέρουν τι τους γίνεται. Νομίζω ότι ούτε γίνονται κανονισμοί κινήσεις για να γίνονται αλλά για να τηρούνται.

4.19. Ο μάρτυρας κ. Δημήτριος Τσοτσορός, Διευθυντής Έργων ΕΡΓΟΣΕ, κατέθεσε τα ακόλουθα:

Δ. ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ- ΠΡΑΚΤΙΚΑ 7.02.2024- ΣΕΛ 176- 179

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Συγγνώμη, κύριε μάρτυς, αλλά θέλετε να μας πείτε πως ο κανόνας είναι ότι τα τρένα θα λειτουργούν μόνο με τον Γενικό Κανονισμό Κυκλοφορίας και ότι δεν μας απασχολεί ούτε το ETCS ούτε η σηματοδότηση που είπατε; Ο Γενικός Κανονισμός Κυκλοφορίας προβλέπει ανθρώπινη συμπεριφορά, η οποία εάν -εάν!- είναι λανθασμένη, εάν έχουμε ένα λάθος από ανθρώπους εργαζόμενους, έρχονται μετά τα συστήματα ασφαλείας να την αποτρέψουν.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Τα συστήματα ασφαλείας ποιος τα λειτουργεί; Δεν θέλει ανθρώπινη παρέμβαση;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Σίγουρα θέλει ανθρώπινη παρέμβαση. Εσείς λέτε στην περίπτωση που ακόμα και το ETCS...Να σας κάνω μια ερώτηση: Το πόρισμα Γεραπετρίτη αναφέρει ότι αν υπήρχε τηλεδιοίκηση, υπήρχε πολύ μεγάλη πιθανότητα να είχε αποφευχθεί το δυστύχημα. Εάν υπήρχε το ETCS, σχεδόν εκμηδενίζεται η πιθανότητα. Συμφωνείτε; Γιατί δυσκολεύεστε να απαντήσετε;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Πιστεύω ότι το δυστύχημα θα είχε ελαχιστοποιηθεί εάν λειτουργούσε το ERTMS, το οποίο είναι συνδυασμός GSM-R και ETCS.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Άρα, συμφωνείτε μαζί μου ότι εάν λειτουργούσε ένα σύστημα ασφαλείας...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Και τηρούνταν απαρέγκλιτα ο Γενικός Κανονισμός Κυκλοφορίας.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Μισό λεπτό. Τώρα θα συμφωνήσουμε. Είπατε τώρα ότι το δυστύχημα θα είχε αποφευχθεί εάν λειτουργούσε το...Επαναλάβετε, σας παρακαλώ.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Το ERTMS.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Επειδή εμείς δεν γνωρίζουμε, δεν έχουμε γνώσεις σιδηροδρομικές, να το ονομάσουμε «σύστημα ασφαλείας»;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Είναι ένα σύστημα το οποίο συνδυάζει και το GSM-R και το ETCS.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Εάν υπήρχε αυτό, θα είχε αποφευχθεί. Σωστά;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Θα είχαν ελαχιστοποιηθεί οι πιθανότητες του δυστυχήματος.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Μάλιστα. Αυτό γιατί δεν ήταν;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Και αν τηρούνταν απαρέγκλιτα ο Γενικός Κανονισμός Κυκλοφορίας.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Αυτό για ποιον λόγο δεν υπήρχε; Προβλέπονταν από κάποια σύμβαση η οποία «έτρεχε»;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Το GSM-R είχε παραδοθεί. Δεν ξέρω γιατί δεν το λειτουργούσε ο διαχειριστής υποδομής. Στη σηματοδότηση γινόταν

εργασίες σε διάφορα τμήματα γραμμής και το ETCS προχωρούσε, όπως προχωρούσε και η σηματοδότηση.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Σας ρώτησα πριν αν θεωρούσατε ασφαλή τον σιδηρόδρομο. Επιμένετε να τον θεωρείτε ασφαλή στις 28 Φεβρουαρίου 2023; Χωρίς αυτό που είπατε, το...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Σε διπλή σιδηροδρομική γραμμή; Ναι, τον θεωρούσα ασφαλή.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Μάλιστα.

Εσείς θα προτρέπατε την οικογένειά σας να ανέβει στα τρένα;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Μάλιστα.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Χωρίς το GSM-R, χωρίς το ETCS;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Σας είπα και πάλι ότι εάν τηρείτο απαρέγκλιτα ο Γενικός Κανονισμός Κυκλοφορίας, μάλιστα. Αυτή είναι η ασφάλεια του σιδηροδρόμου.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Και το σύστημα που είπατε;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Αν είχε μπει.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Αυτό γιατί δεν το επαναλαμβάνετε, εάν...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Μα, το είπα. Απάντησα. Πόσες φορές θα το πω;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Άρα, με αστερίσκο θεωρείτε -μάλλον, θεωρούσατε- ασφαλή τον σιδηρόδρομο τότε.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Νομίζω ότι απάντησα.

Δ. ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ- ΠΡΑΚΤΙΚΑ 7.02.2024- ΣΕΛ 230- 233

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Κύριε μάρτυς, εκείνη τη βραδιά όμως τι υπήρχε, εκείνη τη βραδιά στα Τέμπη; Υπήρχαν κάποιες δικλείδες, που δεν υπήρχαν τελικά. Δεν υπήρχαν! Αποδείχθηκε ότι δεν υπήρχαν.

Θα σας πω τι συνέβη. Το ξέρετε. Ένα τρένο επί δώδεκα λεπτά κινούνταν αντίθετα. Έγινε μετωπική και δεν υπήρχε κάτι να σταματήσει το ανθρώπινο λάθος. Τίποτα! Δικαιολογείται το 2023 να γίνει κάτι τέτοιο;

Συγγνώμη που το λέω, αλλά πραγματικά μου έχει κάνει εντύπωση.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Νομίζω ότι έχει αναλυθεί πολλές φορές. Τι να πω; Πρέπει να τηρείται απαρέγκλιτα ο Γενικός Κανονισμός Κυκλοφορίας. Είναι η ασφάλεια του δικτύου.

4.20. Ο μάρτυρας κ. Χρήστος Βίνης, Διευθύνων Σύμβουλος ΕΡΓΟΣΕ 2019-2020 και Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος ΕΡΓΟΣΕ κατά το διάστημα 2020-2023, κατέθεσε τα ακόλουθα:

ΧΡ. ΒΙΝΗΣ- ΠΡΑΚΤΙΚΑ 8.02.2024- ΣΕΛ 322- 323

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς): Αυτό το οποίο εγώ μπορώ να καταθέσω, από τη δική μου επιστημονική άποψη, από τη δική μου εμπειρία πάνω στο σιδηροδρομικό έργο, είναι ότι ένα τραγικό δυστύχημα μπορεί να αποφευχθεί μόνο για δύο απαρέγκλιτους λόγους και τρόπους: Να εφαρμόζεται ο Γενικός Κανονισμός Κυκλοφορίας απαρέγκλιτα είτε με είτε χωρίς συστήματα.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Ναι, αλλά με συστήματα μήπως θα υπάρχει κάτι επιπλέον, το οποίο διορθώνει το ανθρώπινο λάθος;

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Εδώ μας έχουν πει ότι εάν δεν εφαρμόζεται, ακυρώνεται το σύστημα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς): Να το βάλουμε σε μια διαφορετική βάση; Ο ανθρώπινος παράγοντας είναι αυτός που έχει τον τελικό λόγο πάνω στα συστήματα.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Ναι, αλλά και τα συστήματα ασφαλείας το ελαχιστοποιούν.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς): Τα συστήματα ασφαλείας είναι δικλείδες ασφαλείας πάνω στους χειρισμούς του ανθρώπινου παράγοντα.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Ναι, αλλά θα πρέπει να υπάρχουν όμως, για να τα χειριστεί ο ανθρώπινος παράγοντας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς): Να ολοκληρώσω το σκεπτικό μου;

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Πείτε μου.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς): Λάθος εντολή σε σύστημα, σε οποιοδήποτε σύστημα, θα φέρει λάθος αποτέλεσμα. Ή, επίσης, η μη χρήση του συστήματος δεν επιτρέπει καμία ύπαρξη συστήματος.

[...]

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς): Οι κρίσεις δεν παράγουν πραγματικά περιστατικά. Ανέφερα κάτι προηγουμένως όμως. Είπα ότι δεν έγινε καμία χάραξη. Σωστά;

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Ναι, πείτε μου, συνεχίστε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς): Θα πρέπει να συμφωνούμε σε μια υπόθεση εργασίας, διότι εδώ γίνονται υποθέσεις.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Και εγώ μια υπόθεση κάνω με τα συστήματα ασφαλείας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς): Δεν έγινε καμία χάραξη. Άρα οποιοδήποτε υποθετικό σύστημα ασφαλείας δεν χρησιμοποιήθηκε. Χωρίς χάραξη δύο τρένα σε διπλή γραμμή βρέθηκαν σε μονή γραμμή. Χωρίς χάραξη το τρένο για να μπει στην αντίθετη κατεύθυνση θα παραβιάσει κόκκινο σηματοδότη. Χωρίς χάραξη και εις γνώση ότι βρίσκομαι σε ανάποδη γραμμή γιατί αυτό θεωρώ ότι είναι σωστό για να περάσω, θα πρέπει να απενεργοποιήσω μέσα στο συρμό το ETCS. Από εκεί και έπειτα ως υποθέσουμε ότι φτάνουμε μέχρι εκεί, οποιαδήποτε συνεχόμενη παραβίαση του Γενικού Κανονισμού Κυκλοφορίας θα έφερνε ένα άλλο αποτέλεσμα. Εάν εφαρμοζόταν απαρέγκλιτα ο Γενικός Κανονισμός Κυκλοφορίας είτε με ή χωρίς συστήματα δεν θα είχαμε αυτό το τραγικό δυστύχημα.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Το ότι επί δώδεκα λεπτά αυτό το τρένο πήγαινε αντίθετα και δεν υπήρχε τηλεδιοίκηση και δεν υπήρχε κάτι να το αποτρέψει, σας λέω ότι υπήρχε λάθος, αυτό για εσάς δικαιολογείται το 2023; Στον 21ο αιώνα είμαστε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς): Ανέφερα και προηγουμένως ότι όσοι πέρασαν από την Επιτροπή σας είπαν πολύ συγκεκριμένα πράγματα. Δεν τηρήθηκε καμία δικλίδα ασφαλείας του κανονισμού κυκλοφορίας, έγιναν απανωτά λάθη από τον ανθρώπινο παράγοντα. Με ρωτάτε, λοιπόν, εάν δικαιολογείται σε διπλή γραμμή δύο τρένα να βρεθούν σε μονή γραμμή μετά από όλα αυτά τα οποία ανέφερα;

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Ναι, σας το ρωτάω. Κάποιοι είπαν ότι ήταν αδικαιολόγητο. Ο κ. Στεφανόπουλος, για παράδειγμα, είπε ότι δεν δικαιολογείται. Ο κ. Κοτταράς, για παράδειγμα, είπε ότι τίποτα δεν δικαιολογείται. Σας λέω τι είπαν οι μάρτυρες.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς): Νομίζω ότι σας απάντησα και θα το ξαναπώ. Όσοι είχαν από τον νόμο αρμοδιότητα και βρέθηκαν στην Επιτροπή σας, είπαν συγκεκριμένα: Παραβιάστηκε ο Γενικός Κανονισμός Κυκλοφορίας, δεν τηρήθηκε καμία δικλίδα του Γενικού Κανονισμού Κυκλοφορίας, έγιναν επανειλημμένα λάθη του ανθρώπινου παράγοντα.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Και επίσης οι τρεις καθηγητές της επιτροπής Γεραπετρίτη τόνισαν και τα συστήματα ασφαλείας. Το συμπληρώνω. Είπαν και αυτό. Είπαν και για την πιστοποίηση. Να τα λέμε όλα, κύριε μάρτυς, όχι τα μισά.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς): Δεν είπα τα μισά και νομίζω ότι σας απάντησα και σε αυτό προηγουμένως. Έκανα μία παραδοχή και σας είπα ότι από εκεί και έπειτα θα έπρεπε να εφαρμοστεί, έστω και μετά από όλα αυτά τα λάθη, ο Γενικός Κανονισμός Κυκλοφορίας. Ακόμη όμως και μετά το πέρασμα του κόκκινου σηματοδότη δεν εφαρμόστηκε πουθενά ο Γενικός Κανονισμός Κυκλοφορίας.

5. Συμπεράσματα αναφορικά με την σημασία του Γενικού Κανονισμού Κίνησης (ΓΚΚ) και της τήρησής του, ενόψει των πραγματικών περιστατικών του δυστυχήματος:

Από τις μαρτυρικές καταθέσεις και το σύνολο των εγγράφων που κατατέθηκαν στην Επιτροπή αναφορικά με το ζήτημα της σημασίας και της εφαρμογής του ΓΚΚ προκύπτουν τα ακόλουθα συμπεράσματα:

5.1. Ο ΓΚΚ αποτελεί σύνολο διαχρονικών κανόνων κεφαλαιώδους σημασίας για την διενέργεια της κυκλοφορίας του σιδηροδρόμου. Η σημασία της πιστής τήρησης των κανόνων αυτών από όλα τα εμπλεκόμενα μέρη, εξασφαλίζει, πέρα από κάθε αμφιβολία, την ασφαλή κυκλοφορία των τρένων, ακόμα και χωρίς κανένα επιπλέον σύστημα ασφαλείας. Ο Κανονισμός είναι νομικά δεσμευτικός, αφού έχει περιληφθεί σε υπουργική απόφαση, χαρακτηρίζεται δε ο «ΚΟΚ του σιδηροδρόμου». Ο ισχύων Κανονισμός προβλέπει σε διακριτές ενότητες τους κανόνες κυκλοφορίας που ισχύουν αφενός σε τμήματα του δικτύου που δεν διαθέτουν αυτόματα συστήματα ασφαλείας και αφετέρου σε συστήματα που διαθέτουν τέτοια συστήματα.

Σε ανακοίνωση του Υπουργείου Μεταφορών κατά τη δημοσίευση του ισχύοντος Κανονισμού (Φεβρουάριος του 2019), που είναι διαθέσιμη στο διαδίκτυο αναφέρονταν τα εξής:

«Επί της ουσίας ο Γενικός Κανονισμός Κίνησης αποτελεί τον ΚΟΚ του σιδηροδρόμου και η επικαιροποίησή του ήταν επιβεβλημένη, λόγω και του ανοίγματος της αγοράς εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών. Σύμφωνα με τον νέο Κανονισμό, η κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών θα υλοποιείται από τον σταθμάρχη και τον μηχανοδηγό, ο οποίος σύμφωνα και με την ευρωπαϊκή νομοθεσία έχει την αποκλειστική ευθύνη για την κυκλοφορία της αμαξοστοιχίας. Για λόγους ασφάλειας προβλέπεται το δεύτερο άτομο στην καμπίνα μηχανοδήγησης να είναι μηχανοδηγός, τουλάχιστον εωσώτου ολοκληρωθεί σε όλο το δίκτυο η λειτουργία του ETCS (σύστημα αυτόματης προστασίας συρμών)».

Επομένως ο Έλληνας νομοθέτης τον Φεβρουάριο του 2019 θεώρησε ασφαλή τη λειτουργία του σιδηροδρόμου χωρίς το σύστημα ETCS και προέβλεψε ως ειδικό κανόνα ασφαλείας την παρουσία δεύτερου μηχανοδηγού στην καμπίνα μηχανοδήγησης. Δια του τρόπου αυτού η ασφαλής λειτουργία των τραίνων βασιζόταν στην ύπαρξη περισσοτέρων – τουλάχιστον τριών – προσώπων με αρμοδιότητα αλληλοελέγχου και σύμπραξης στην κυκλοφορία των τραίνων (σταθμάρχης, δυο μηχανοδηγοί).

Κατά τη κρίση της Επιτροπής οι ανωτέρω βαθμίδες ελέγχου που καθιερώθηκαν τον Φεβρουάριο 2019 και είχαν ισχύ νόμου, συγκροτούσαν ένα απόλυτα επαρκές σύστημα ελέγχου της κυκλοφορίας, η τήρηση του οποίου καθιστούσε αδύνατη την σύγκρουση τραίνων γενικώς και ειδικότερα σε σημεία του δικτύου στα οποία υφίστατο διπλή γραμμή. Η ταυτόχρονη συντρέχουσα αμέλεια και των τριών προαναφερομένων προσώπων ήταν γεγονός κείμενο πέραν πάσης δυνατότητας πρόβλεψης που ο νομοθέτης δεν ήταν σε θέση ούτε είχε την υποχρέωση να λάβει υπόψιν του.

Προκειμένου να καταστεί δυνατή η κοινωνικά επωφελής λειτουργία του σιδηροδρόμου ο νομοθέτης οφείλει να θεσπίζει κανόνες ασφαλούς διεξαγωγής της. Ο Γενικός Κανονισμός Κίνησης περιλάμβανε τέτοιους λεπτομερείς κανόνες, οι οποίοι μάλιστα πρόβλεπαν πρόσθετη δικλείδα (δεύτερος μηχανοδηγός) ακριβώς λόγω της έλλειψης του συστήματος ETCS. Η Ελληνική Κυβέρνηση ορθά αποφάσισε το 2019 τη συνέχιση της λειτουργίας του σιδηροδρόμου παρά την μη ολοκλήρωση του έργου της Σύμβασης 717. Η αυτή κρίση ισχύει και για τις επόμενες κυβερνήσεις. Άλλωστε από κανένα στοιχείο δεν προέκυψε ότι υπήρξαν προτάσεις για την παύση λειτουργίας των σιδηροδρόμων λόγω μη ολοκλήρωσης της σύμβασης αυτής.

5.2. Το σημείο στο οποίο συγκλίνουν με απόλυτη βεβαιότητα όλες οι προπαρατεθείσες καταθέσεις των μαρτύρων είναι ότι, εάν είχε τηρηθεί ο ΓΚΚ, το δυστύχημα δεν θα είχε γίνει, ανεξάρτητα από την ύπαρξη οποιουδήποτε τεχνικού συστήματος ασφαλείας.

Η παραβίαση των κανόνων αυτών, αναδεικνύεται ως το μόνο γεγονός στο οποίο μπορεί χωρίς καμία αμφιβολία και χωρίς καμία επιφύλαξη να αποδοθεί το δυστύχημα.

5.3. Η ύπαρξη ή μη ύπαρξη επιπλέον συστημάτων ασφαλείας, όπως το ETCS, αποτελούν στοιχεία τα οποία θα μπορούσαν δυνητικά να έχουν συμβάλει στην

αποτροπή του μοιραίου αποτελέσματος, χωρίς αυτό να αναιρεί το γεγονός ότι αποκλειστική αιτία του ήταν τα ανθρώπινα σφάλματα που συνιστούν παραβιάσεις των κανόνων του ΓΚΚ. Δηλαδή, οι πράξεις και παραλείψεις των εμπλεκόμενων, κατά παράβαση του ΓΚΚ, ήταν αυτές που αποτέλεσαν την αναγκαία προϋπόθεση για να συμβεί η σύγκρουση. Η δυνατότητα αποτροπής του αποτελέσματος αυτού με την λειτουργία συστημάτων ασφαλείας, ούτε μπορεί να τεκμηριωθεί κατά τρόπο σαφή ούτε και μεταβάλλει το γεγονός ότι αιτία της σύγκρουσης ήταν οι διαπιστωθείσες παραβιάσεις του ΓΚΚ.

5.4. Αυτό που επίσης προέκυψε από τις καταθέσεις των μαρτύρων και το αποδεικτικό υλικό είναι ότι, ακόμη κι αν βρισκόταν σε λειτουργία το πλήρες πλέγμα των συστημάτων ασφαλείας (GSMR, ETCS) και η τηλεδιοίκηση, η βάση της ασφαλούς κίνησης του σιδηροδρόμου, ακόμη και με τα συστήματα αυτά, εξακολουθεί να είναι η τήρηση των κανόνων του ΓΚΚ από όλα τα εμπλεκόμενα μέρη (σταθμάρχες, μηχανοδηγοί κλπ).

Όπως και σε άλλα σημεία του παρόντος αναπτύσσεται, η πλήρης και ορθή τήρηση των κανόνων του ΓΚΚ (και όχι η λειτουργία των συστημάτων) είναι και η μοναδική προϋπόθεση, η οποία με ασφάλεια συνεπάγεται την αποτροπή ατυχημάτων. Η λειτουργία των συστημάτων ασφαλείας αποβλέπει στον κατά το δυνατό περιορισμό του ανθρώπινου σφάλματος κατά την τήρηση των σχετικών κανόνων, χωρίς όμως να αποτελεί από μόνη της ικανή προϋπόθεση ασφαλούς λειτουργίας του σιδηροδρομικού δικτύου.

5.5. Οι σημαντικότερες παραβιάσεις των κανόνων του ΓΚΚ σε σχέση με τα περιστατικά του δυστυχήματος:

(α) Η παράλειψη του σταθμάρχη Λάρισας να προβεί σε αυτόματη χάραξη της γραμμής για την αμαξοστοιχία IC62, χρησιμοποιώντας το τοπικό σύστημα τηλεδιοίκησης που ήταν απολύτως λειτουργικό και μάλιστα είχε χρησιμοποιηθεί όλες τις προηγούμενες ημέρες για την χάραξη του ίδιου δρομολογίου. Με δεδομένο ότι η υφιστάμενη κατάσταση της γραμμής, με τις αλλαγές τροχιάς 117 και 118 όπως είχαν διευθετηθεί σε προηγούμενο χρόνο, θα οδηγούσε την αμαξοστοιχία στην γραμμή καθόδου, εάν είχε γίνει αυτόματη χάραξη, το πρόβλημα θα είχε αναδειχθεί στον τοπικό πίνακα ελέγχου και θα είχε γίνει αντιληπτό από τον σταθμάρχη (ο οποίος πιθανολογείται ότι δεν είχε αντιληφθεί την υφιστάμενη εσφαλμένη διάταξη των γραμμών). Η επιλογή του σταθμάρχη να πραγματοποιήσει χειροκίνητη χάραξη, παρακάμπτοντας το σύστημα αυτόματης χάραξης (ματαιώνοντας δηλαδή το τοπικό σύστημα τηλεδιοίκησης που είχε στην διάθεσή του και έπρεπε να χρησιμοποιεί), δεν του επέτρεψε να διαπιστώσει το σφάλμα στην διάταξη των γραμμών και να προβεί στις αναγκαίες διορθωτικές ενέργειες.

(β) Υπό την εκδοχή ότι ο σταθμάρχης είχε πράγματι αντιληφθεί ότι η αμαξοστοιχία IC62 επρόκειτο να εισέλθει στην γραμμή καθόδου, το γεγονός ότι επέτρεψε κάτι τέτοιο ενώ η γραμμή ανόδου ήταν ελεύθερη, αποτελεί από μόνο του σοβαρή παραβίαση του ΓΚΚ. Περαιτέρω, με την εκδοχή αυτή, διαπιστώνεται περαιτέρω και παράλειψή του να ενημερώσει τον μηχανοδηγό με την παράδοση σε αυτόν του εντύπου 1001, το οποίο

απαιτείται σύμφωνα με τους ορισμούς του ΓΚΚ σε κάθε περίπτωση ανωμαλίας ή κινδύνου στην γραμμή (όπως η διέλευση από την αντίθετη φορά της γραμμής).

(γ) Οι μηχανοδηγοί της αμαξοστοιχίας IC62, θα έπρεπε, σύμφωνα με τις καταθέσεις των μαρτύρων, να έχουν αντιληφθεί ότι εισέρχονται σε γραμμή καθόδου, είτε λόγω του τραντάγματος που προκάλεσε η διέλευση από την αλλαγή τροχιάς 118 είτε και από τη θέση των σημάνσεων στο αντίθετο μέρος της γραμμής. Τούτο δε χωρίς να τους έχει δοθεί έντυπο 1001 ούτε να έχουν ενημερωθεί σχετικά από τον σταθμάρχη ότι πρόκειται να μπουν σε γραμμή καθόδου. Παρόλ' αυτά, δεν ακινητοποίησαν τον συρμό, ως όφειλαν σύμφωνα με τον ΓΚΚ ούτε και επικοινωνήσαν με τον σταθμάρχη προς επιβεβαίωση της χάραξης στην γραμμή στην κατεύθυνση καθόδου. Η καταγραφείσα ερώτησή του μηχανοδηγού προς τον σταθμάρχη αν «πηγαίνει καλά», δεν αποτελούσε πλήρη ενημέρωση ούτε και σαφές αίτημα επιβεβαίωσης της πορείας του, όπως απαιτείται, με αποτέλεσμα να μην καταστεί δυνατή η επανόρθωση της τυχόν πεπλανημένης αντίληψης του σταθμάρχη ως προς την ορθή χάραξη γραμμής, την οποία είχε πραγματοποιήσει χειροκίνητα.

(δ) Τέλος, θα πρέπει να αναφερθεί και η παράλειψη του σταθμάρχη να παρακολουθεί τον πίνακα τηλεχειρισμού που είχε στην διάθεσή του και στον οποίο παρέμενε αναμμένη και ήταν απόλυτα ευκρινής η εσφαλμένη θέση της αλλαγής τροχιάς 118. Η παρακολούθηση του πίνακα θα του είχε δώσει ξεκάθαρα την πληροφορία ότι η χάραξη της τροχιάς είχε οδηγήσει εσφαλμένα την αμαξοστοιχία IC62 στην γραμμή καθόδου.

5.6. Από το σύνολο του αποδεικτικού υλικού και των μαρτυρικών καταθέσεων δεν επιβεβαιώνεται η παραδοχή ότι, εάν υπήρχαν τα συστήματα αυτά, το ατύχημα θα είχε αποτραπεί. Κανένας μάρτυρας, παρά τις επίμονες ερωτήσεις των μελών της Εξεταστικής Επιτροπής, δεν επιβεβαίωσε κάτι τέτοιο. Αντιθέτως, επιβεβαιώθηκε πέραν πάσης αμφιβολίας ότι, εάν είχαν τηρηθεί οι κανόνες του ΓΚΚ από όλα τα εμπλεκόμενα μέρη, το δυστύχημα δεν θα είχε συμβεί.

Αντιθέτως, μία από τις παραβιάσεις των κανόνων του ΓΚΚ ήταν ακριβώς η παράλειψη του σταθμάρχη να χρησιμοποιήσει το τοπικό σύστημα τηλεδιοίκησης που υπήρχε και λειτουργούσε στον σταθμό Λάρισας, να πραγματοποιήσει αυτόματη χάραξη και να μπορέσει έτσι να διορθώσει την εσφαλμένη αλλαγή τροχιάς 118 που οδήγησε την επιβατική αμαξοστοιχία σε πορεία σύγκρουσης. Δηλαδή, στην περίπτωση αυτή, οι παραβιάσεις του ΓΚΚ είχαν ως αποτέλεσμα και την απενεργοποίηση του υφιστάμενου τοπικού συστήματος, το οποίο θα μπορούσε να έχει συμβάλει στον εντοπισμό του σφάλματος. Περαιτέρω, η ενέργεια του σταθμάρχη να προχωρήσει σε χειροκίνητη χάραξη, πιθανότατα θα είχε θέσει εκτός λειτουργίας και όποια άλλα συστήματα ασφαλείας μπορεί να υπήρχαν. Για παράδειγμα, η χειροκίνητη χάραξη θα είχε επηρεάσει και την ορθή λειτουργία των φωτοσημάτων και συνακόλουθα αυτή του συστήματος ETCS (η οποία προϋποθέτει την αυτόματη χάραξη και λειτουργία της σήμανσης), ακόμη κι αν αυτό ήταν εγκαταστημένο και πλήρως λειτουργικό.

Επιβεβαιώνεται δηλαδή απολύτως η τοποθέτηση των μαρτύρων ότι η ασφάλεια της κυκλοφορίας του σιδηροδρόμου ξεκινάει και τελειώνει με την πιστή τήρηση των κανόνων του ΓΚΚ, ανεξάρτητα από τα συστήματα ασφαλείας που λειτουργούν παράλληλα.

7. ΤΑ ΑΥΤΟΜΑΤΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΚΑΙ Η ΤΗΛΕΔΙΟΙΚΗΣΗ ΤΗΣ ΛΑΡΙΣΑΣ.

A. Συστήματα διαχείρισης κυκλοφορίας και εγκατάστασή τους στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο – συσχέτιση με το ERTMS (European Railways Traffic Management System)

I. Σηματοδότηση & τηλεδιόικηση – ορισμοί και συμβάσεις

Στο σιδηρόδρομο η προστασία από τον κίνδυνο συγκρούσεων συρμών (είτε μετωπικές είτε οπισθομετωπικές) αντιμετωπίζεται με το χωρισμό της γραμμής σε τμήματα, τα λεγόμενα τμήματα αποκλεισμού ή αλλιώς ελεύθερες γραμμές, εντός των οποίων μπορεί να κυκλοφορεί ένας συρμός. Ο αποκλεισμός τμημάτων του σιδηροδρόμου, με άλλα λόγια η διασφάλιση ελεύθερης γραμμής, επιτυγχάνεται με το τηλεφωνικό σύστημα αποκλεισμού ή με το σύστημα ηλεκτρικής σηματοδότησης.

Στο τηλεφωνικό σύστημα η ελεύθερη γραμμή ορίζεται μεταξύ δύο σταθμών, στελεχωμένων με σταθμάρχες, οι οποίοι επικοινωνούν σε σταθερή βάση μεταξύ τους. Η πληροφορία ότι η γραμμή είναι ελεύθερη δίνεται από τους σταθμάρχες, οι οποίοι επιτρέπουν ή απαγορεύουν την είσοδο ενός τραίνου εντός του τμήματος της γραμμής που ελέγχουν.

Με την ηλεκτρική σηματοδότηση στην αρχή και στο τέλος κάθε τμήματος αποκλεισμού του δικτύου υπάρχει ένα ζεύγος σήματος (κύριου και προειδοποιητικού) των οποίων οι ενδείξεις (κίτρινο, κόκκινο, πράσινο) προσδιορίζουν την παρουσία ή μη συρμού στο τμήμα αποκλεισμού που προστατεύουν. Η παρουσία ή μη ενός τραίνου εντός του τμήματος αποκλεισμού του δικτύου που καλύπτεται από τους φωτεινούς σηματοδότες, διαπιστώνεται με τα λεγόμενα μέσα ελέγχου ανίχνευσης παρουσίας συρμού, δηλαδή τα κυκλώματα γραμμής ή/και τους μετρητές αξόνων. Η φωτεινή σηματοδότηση είναι εγκατάσταση ασφαλείας, η οποία βελτιώνει την ασφάλεια της κυκλοφορίας, με την προϋπόθεση ότι ο μηχανοδηγός συμμορφώνεται και δεν παραβιάζει κάποιο κόκκινο φωτόσημα και αυξάνει τη χωρητικότητα του δικτύου επιτρέποντας την κυκλοφορία περισσότερων τραίνων.

Ο πίνακας τηλεχειρισμού και ενδείξεων αποτελεί εξοπλισμό της ηλεκτρικής πλευρικής σηματοδότησης. Κάθε επανδρωμένος σιδηροδρομικός σταθμός ανάλογα με τη λειτουργικότητα του διαθέτει έναν πίνακα τηλεχειρισμού και ενδείξεων. Στον πίνακα αυτό απεικονίζονται η διάταξη των σιδηροδρομικών γραμμών, οι αλλαγές τροχιάς (τα σημεία εκείνα του δικτύου που συνδέουν τη γραμμή ανόδου με τη γραμμή καθόδου), οι ενδείξεις των φωτοσημάτων και η κατάληψη ή μη των γραμμών από συρμό. Στον πίνακα υπάρχουν επίσης πλήκτρα χειρισμού μέσω των οποίων ο σταθμάρχης χαράσσει αυτόματα τις διαδρομές των τραίνων. Επομένως, ο πίνακας τηλεχειρισμού και ενδείξεων αποτελεί ένα μικρότερης εμβέλειας, τοπικό σύστημα τηλεδιόικησης.

Η τηλεδιόικηση αποτελεί ένα σύστημα συντονισμού και εποπτείας της κυκλοφορίας των τραίνων από έναν κεντρικό χειριστή, που στην ουσία υποκαθιστά περισσότερους σταθμάρχες με τη χρήση του πίνακα κυκλοφορίας. Με ένα τέτοιο σύστημα λίγοι χειριστές μπορούν να κινήσουν πολλούς συρμούς όλο το 24ωρο, χωρίς να είναι αναγκαία η ύπαρξη επανδρωμένων σταθμών στα τμήματα της γραμμής που ελέγχουν.

Ο χειριστής μέσω του πίνακα κυκλοφορίας, ενός οπτικού πίνακα με την ίδια δομή που έχει και ο πίνακας τηλεχειρισμού και ενδείξεων ενός σταθμού, έχει εικόνα όλων των σταθμών της περιοχής του και της σιδηροδρομικής γραμμής και μπορεί να χειρίζεται κάθε σταθμό σα να ήταν ο ίδιος σταθμάρχης . Προϋπόθεση για να λειτουργεί η τηλεδιοίκηση είναι να λειτουργεί η φωτεινή σηματοδότηση. Οι διατάξεις τηλεδιοίκησης δεν συνιστούν εγκαταστάσεις ασφαλείας.

Η προμήθεια συστημάτων σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο είχε γίνει από το 1985 έως το 2001 μέσω 15 σχετικών **συμβάσεων του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ** συνολικού κόστους περίπου **225 εκατ. Ευρώ**. Πρόκειται για συστήματα που χαρακτηρίζονταν από **ανομοιογένεια ως προς τον εξοπλισμό και τις τεχνικές λύσεις, τα οποία ποτέ δεν τέθηκαν συνολικά σε λειτουργία**. Επιπλέον πρόκειται για συστήματα που δεν συντηρήθηκαν σωστά, ειδικά μετά το 2010, όταν ξεκίνησε η βίαιη απομάκρυνση σχεδόν του μισού εργατικού δυναμικού του ΟΣΕ.

Επομένως σύντομα μετά την εγκατάσταση των συστημάτων, προέκυψε η ανάγκη λειτουργικής ενοποίησης του εξοπλισμού στο τμήμα του σιδηροδρομικού δικτύου από την Αθήνα έως τον Προμαχώνα. Έτσι αποφασίστηκε η δημοπράτηση έργου με αντικείμενο την ανάταξη/αναβάθμιση του συστήματος σηματοδότησης-τηλεδιοίκησης, και προκηρύχθηκε διαγωνισμός για την εκτέλεση του έργου. Το 2014 υπεγράφη η **Σύμβαση 717/2014 με αντικείμενο την αναβάθμιση/ανάταξη εξοπλισμού σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης στο δίκτυο από την Αθήνα έως τον Προμαχώνα**. Σημειώνουμε ότι ο εξοπλισμός αυτός ήταν εξ' αρχής ανομοιογενής, καθώς είχε εγκατασταθεί σε διαφορετικές χρονικές περιόδους, με διαφορετικές τεχνικές λύσεις και σε πολλές περιπτώσεις ήταν παρωχημένος ήδη πριν την υπογραφή της σύμβασης .

Ανάδοχος Κοινοπραξία στη σύμβαση 717/2014 κηρύχθηκε η Κ/Ξ TOMH – ALSTOM και το τίμημα ορίστηκε στο ποσόν των 41.3 εκ. Ευρώ. Το αντικείμενο της Σύμβασης αφορούσε τη σηματοδότηση σε 52 σταθμούς, 3 κέντρα τηλεδιοίκησης καθώς και εργασίες επιδομής, τεχνικών έργων και τηλεπικοινωνιών. Η διάρκεια υλοποίησης ήταν 24 μήνες, δηλαδή έως το Σεπτέμβριο του 2016.

Τα προβλήματα διασύνδεσης του νέου εξοπλισμού με τον ήδη υφιστάμενο, αλλά και η εφαρμογή του Ευρωπαϊκού Κανονισμού 2016/919 της ΕΕ με νέες τεχνικές προδιαγραφές τηλεδιοίκησης – σηματοδότησης, ήταν ζητήματα που δεν είχαν προβλεφθεί επαρκώς και δεν καλύπτονταν από την αρχική Σύμβαση 717/2014. Επομένως προέκυψε ήδη από τα τέλη του 2016 η ανάγκη σύναψης Συμπληρωματικής Σύμβασης, η οποία για λόγους που παρατίθενται στο οικείο κεφάλαιο (βλ. Σύμβαση 717/2014) υπεγράφη τελικώς το Μάιο του 2021 με δαπάνη 13.3 εκ. ευρώ και διάρκεια 14 μηνών.

Η Σύμβαση 717/2014 και η Συμπληρωματική Σύμβαση τελικώς ολοκληρώθηκαν και παραδόθηκαν από την ΕΡΓΟΣΕ στον ΟΣΕ το Σεπτέμβριο του 2023. Λόγω της θεομηνίας Daniel που έπληξε κυρίως τη Θεσσαλία τα συστήματα δεν λειτουργούν σε κάποια τμήματα του δικτύου.

II. ETCS & GSMR – ορισμοί και συμβάσεις

Το **ETCS (European Train Control System)** είναι το νέο πρότυπο ευρωπαϊκό σύστημα αυτόματης προστασίας συρμών. Τα συστήματα αυτόματης προστασίας συρμών (Automatic Train Protection) εφαρμόζονται υποχρεωτικά στα σιδηροδρομικά δίκτυα όπου η ταχύτητα των συρμών υπερβαίνει τα 160 χλμ/ώρα. Στην Ελλάδα δεν είχε ποτέ εγκατασταθεί σύστημα αυτόματης προστασίας συρμών, καθώς σύμφωνα με τις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας και τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων, **τα αυτόματα συστήματα προστασίας συρμών δεν απαιτούνται για ταχύτητες μικρότερες ή ίσες των 160χλμ/ώρα.**

Το ETCS επιπέδου 1, το οποίο υλοποιεί η Ελλάδα στον κύριο διάδρομο (core network), δηλαδή στον άξονα Πάτρα- Αθήνα- Θεσσαλονίκη – Προμαχώνας (ΠΑΘΕΠ), προϋποθέτει την ηλεκτρική πλευρική σηματοδότηση, την ύπαρξη ραδιοφάρων επί της σιδηροδρομικής γραμμής που είναι συνδεδεμένοι με φωτοσήματα πάνω στους συρμούς και προσδιορίζουν τη θέση του συρμού επί της γραμμής. Έτσι μεταδίδονται εντολές προς τους συρμούς (μείωσης ταχύτητας και τήρησης αποστάσεων) και υπάρχει μηχανισμός ακαριαίας πέδησης (δηλαδή ακινητοποίησης) του συρμού, όταν ο μηχανοδηγός δεν συμμορφώνεται προς τα φωτοσήματα και τις εντολές που του δίνονται. Το ETCS επί των συρμών μπορεί να απενεργοποιηθεί από τους μηχανοδηγούς.

Αναφορικά με το ETCS υπεγράφησαν δύο συμβάσεις, συγκεκριμένα η Σύμβαση 10005/2007 που αφορά την εγκατάσταση του ETCS στη σιδηροδρομική γραμμή (ETCS on track) και η Σύμβαση 10004/2007 που αφορά το ETCS επί των συρμών (ETCS on board).

Η Σύμβαση 10005/2007 αφορούσε την εγκατάσταση και λειτουργία ETCS Level 1 επί σιδηροδρομικής γραμμής (παρατρόχιο ETCS) 550 χλμ σε 54 σταθμούς. Από το 2007 που υπεγράφη η σύμβαση μέχρι το 2020, 13 ολόκληρα χρόνια, η υλοποίηση ήταν σχεδόν μηδενική: ούτε ένας από τους 54 σταθμούς είχαν εγκατεστημένο το σύστημα ETCS. Από το 2020 έως το Μάρτιο του 2023 το ETCS on track εγκαταστάθηκε σε 145 χλμ. και 21 σταθμούς, οι οποίοι παραδόθηκαν στον ΟΣΕ. Επομένως 12 χρόνια μετά την υπογραφή της σχετικής σύμβασης, από το 2020 και μετά, άρχισε να υλοποιείται και προχώρησε η εγκατάσταση του ETCS on track. Σήμερα έχουν ολοκληρωθεί οι εργασίες της 10005/2007 για το παρατρόχιο ETCS (ETCS on track), καθώς το έργο παραδόθηκε από την ΕΡΓΟΣΕ στον ΟΣΕ το Δεκέμβριο του 2023 και αναμένεται η πιστοποίηση του ΠΑΣ.

Η εγκατάσταση ETCS Level 1 επί συρμών (ETCS on board) ήταν το αντικείμενο της Σύμβασης 10004/2007 η οποία υπεγράφη το 2007. Η εγκατάσταση του σε 88 συρμούς είχε ολοκληρωθεί και είχε παραδοθεί προς χρήση το 2018 από την ΕΡΓΟΣΕ στη ΓΑΙΑΟΣΕ, ιδιοκτήτρια των συρμών. Πάρα ταύτα, ο εξοπλισμός αυτός σύμφωνα με τη ΓΑΙΟΣΕ χρειάζεται ανάταξη και η ΓΑΙΑΟΣΕ βρίσκεται σε διαδικασία ανάθεσης σύμβασης για τον επανέλεγχο και την ανάταξη, όπου χρειάζεται, του εποχούμενου εξοπλισμού ETCS Level 1 (ETCS on track).

Το σύστημα GSMR (Global System for Mobile Communications – Railway) , σύστημα ραδιοκάλυψης, αποτελεί ψηφιακό σύστημα για εξασφάλιση απ' ευθείας φωνητικής επικοινωνίας μεταξύ όλων των απασχολούμενων στη σιδηροδρομική κυκλοφορία (σταθμάρχες, Κέντρα Ελέγχου Κυκλοφορίας, μηχανοδηγοί). Περιλαμβάνει

τον εξοπλισμό επί της σιδηροδρομικής γραμμής (παρατρόχιο εξοπλισμό) και τον εξοπλισμό επί συρμών (επιτρόχιο εξοπλισμό). Η σχετική σύμβαση 10012/2006 για την προμήθεια συστήματος κάλυψης GSMR για το σιδηροδρομικό άξονα Πάτρα- Αθήνα- Θεσσαλονίκη- Προμαχώνας (περιελάμβανε και εγκατάσταση GSMR στους συρμούς) υπεγράφη το 2006 και είχε αρχική διάρκεια 2 έτη. Κατόπιν παρατάσεων το σύστημα GSMR (παρατρόχιο και επιτρόχιο) ολοκληρώθηκε και παραδόθηκε τμηματικά από την ΕΡΓΟΣΕ στον ΟΣΕ τον Ιούνιο του 2018, το Φεβρουάριο του 2020 και το Φεβρουάριο του 2021. Το παρατρόχιο υποσύστημα GSMR (επί του σιδηροδρομικού άξονα) έλαβε άδεια λειτουργίας από τη ΡΑΣ το Σεπτέμβριο 2022. Χρησιμοποιείται από τον ΟΣΕ για την επικοινωνία του προσωπικού κυκλοφορίας και συντήρησης υποδομών και οι συνομιλίες που ακούστηκαν μεταξύ σταθμαρχών τη μοιραία νύχτα της 28.2.2023 καταγράφηκαν μέσω του συστήματος GSMR.

Ως προς το επιτρόχιο σύστημα GSMR (ραδιοτηλέφωνα στους θαλάμους μηχανοδήγησης των συρμών), η Hellenic Train δεν το έχει θέσει ακόμη σε λειτουργία. Επίσης η ΡΑΣ μόλις τον Αύγουστο του 2023 ενέκρινε τους τύπους των οχημάτων στα οποία έχει εγκατασταθεί το υποσύστημα GSMR και επομένως εκκρεμεί η πιστοποίηση του επιτρόχιου συστήματος από τη ΡΑΣ.

III. ERTMS – ορισμός, χρονοδιάγραμμα και υλοποίηση στην ΕΕ

Τα προαναφερόμενα συστήματα (το ETCS, που προϋποθέτει τη σηματοδότηση αλλά όχι την τηλεδιοίκηση και το GSMR) συναποτελούν το Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας, το λεγόμενο **ERTMS** (European Railways Traffic Management System), που προβλέπεται από την Απόφαση 2012/88/ΕΕ και τον Κανονισμό 2017/6 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. **Η εφαρμογή του ERTMS καθίσταται υποχρεωτική για τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης από το 2030 για το κεντρικό δίκτυο – core network και για τον υπόλοιπο σιδηρόδρομο (comprehensive network) καθίσταται υποχρεωτικό από το 2050.** Μικρό ποσοστό των σιδηροδρομικών συστημάτων στις χώρες της ΕΕ εφαρμόζουν σήμερα στο σύνολο του το ERTMS. Συγκεκριμένα **σύμφωνα με την Έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής που δημοσιεύθηκε τον Ιούλιο του 2022 με τίτλο ERTMS Second Work Plan of the European Co-ordinator (Matthias Ruete),** αντίγραφο της οποίας έχει κατατεθεί στην Επιτροπή, **μόνο το 14% των ευρωπαϊκών σιδηροδρόμων είχαν το σύστημα ETCS σε λειτουργία, σε ποσοστό 20% των ευρωπαϊκών σιδηροδρόμων το ETCS ήταν υπό κατασκευή (under construction) και σε ποσοστό 59% δεν υπήρχε καθόλου ETCS .**

IV. Συστήματα σηματοδότησης, τηλεδιοίκησης, ETCS, GSMR στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο το Φεβρουάριο του 2023 και σήμερα

Πολλά έχουν γραφεί και ακουστεί για τα συστήματα διαχείρισης κυκλοφορίας στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, ειδικά μετά το τραγικό δυστύχημα των Τεμπών. Είναι επομένως χρήσιμο να γνωρίζουμε τι ακριβώς λειτουργούσε και σε ποια τμήματα του σιδηροδρόμου μέχρι τα τέλη Φεβρουαρίου του 2023. Με βάση το πόρισμα της Επιτροπής Εμπειρογνωμόνων για το σιδηροδρομικό δυστύχημα στα Τέμπη στις 28.2.2023 λειτουργούσαν συστήματα σηματοδότησης/τηλεδιοίκησης στα ακόλουθα τμήματα του σιδηροδρόμου:

Κιάτο – Αίγιο: λειτουργούσε τηλεδιοίκηση από το 2020

Τιθορέα – Δομοκός: λειτουργούσε σηματοδότηση και τηλεδιοίκηση από το 2022

Παλαιοφάρσαλα – Δομοκός: είχε γίνει σηματοτεχνική διασύνδεση και αναμενόταν πιστοποίηση

Δομοκός – Λάρισα : λειτουργούσε η σηματοδότηση από τα τέλη 2022

Οινόη – Χαλκίδα: λειτουργούσε η σηματοδότηση από το 2010

Πλατύ – ΤΧ1: λειτουργούσε σηματοδότηση και τηλεδιοίκηση από τα τέλη του 2021

Θεσσαλονίκη – ΤΧ1 – Προμαχώνας: λειτουργούσε σηματοδότηση και τηλεδιοίκηση από τα τέλη του 2021

Αχαρνές – Οινόη: λειτουργούσε σηματοδότηση από το 2016, επανακατεσκευάστηκε και επαναπιστοποιήθηκε το 2023

Σημειώνουμε ότι η ανάταξη των συστημάτων σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης στο τμήμα του σιδηροδρομικού δικτύου από την Αθήνα έως τον Προμαχώνα όπως προβλεπόταν από τη Σύμβαση 717/2014 ολοκληρώθηκε και παραδόθηκε το Σεπτέμβριο του 2023.

Όσον αφορά τον παρατρόχιο εξοπλισμό του ETCS (ETCS on board) μέχρι το Φεβρουάριο του 2023 είχε τοποθετηθεί στα ακόλουθα τμήματα :

Άγιοι Ανάργυροι – ΣΚΑ (Αχαρνές) – Αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος : ενεργό αλλά μη πιστοποιημένο και μη αδειοδοτημένο από τη ΡΑΣ

Κιάτο – Αίγιο: ενεργό, πιστοποιημένο και αδειοδοτημένο από τη ΡΑΣ

Δομοκός – Λάρισα : ολοκληρωμένο, αναμενόταν πιστοποίηση από τη ΡΑΣ

Οινόη – Χαλκίδα: ενεργό, πιστοποιημένο και αδειοδοτημένο από τη ΡΑΣ

Πλατύ – ΤΧ1 – ΤΧ5 : ενεργό, πιστοποιημένο και αδειοδοτημένο από τη ΡΑΣ

Θεσσαλονίκη – ΤΧ1 – Προμαχώνας: ενεργό, πιστοποιημένο και αδειοδοτημένο από τη ΡΑΣ

Αχαρνές – Οινόη: λειτουργούσε σηματοδότηση από το 2016, επανακατασκευάστηκε και επαναπιστοποιήθηκε το 2023

Σημειώνουμε ότι το ETCS level 1 on board ολοκληρώθηκε στο πλαίσιο της σύμβασης 10005/2007 στον άξονα Πάτρα- Αθήνα- Θεσσαλονίκη – Προμαχώνας το Δεκέμβριο του 2023 και αναμένεται η πιστοποίηση του από τη ΡΑΣ.

Ως προς το ETCS on board, η εγκατάσταση του σε 88 συρμούς ολοκληρώθηκε και παραδόθηκε προς χρήση από την ΕΡΓΟΣΕ στη ΓΑΙΑΟΣΕ, ιδιοκτήτρια των συρμών. Πάρα ταύτα, ο εξοπλισμός αυτός σύμφωνα με τη ΓΑΙΑΟΣΕ χρειάζεται ανάταξη και η ΓΑΙΑΟΣΕ βρίσκεται σε διαδικασία ανάθεσης σύμβασης για τον επανέλεγχο και την ανάταξη, όπου χρειάζεται, του εποχούμενου εξοπλισμού ETCS Level 1 (ETCS on track).

Αναφορικά με τον παρατρόχιο εξοπλισμό (επί του σιδηροδρομικού άξονα) του GSMR το Φεβρουάριο του 2023 η κατάσταση είχε ως εξής :

Αεροδρόμιο - Κιάτο : ενεργό, πιστοποιημένο και αδειοδοτημένο από τη ΡΑΣ

Θριάσιο - Ικόνιο : ενεργό, πιστοποιημένο και αδειοδοτημένο από τη ΡΑΣ

Οινόη – Χαλκίδα: ενεργό, πιστοποιημένο και αδειοδοτημένο από τη ΡΑΣ

Πειραιάς – Αθήνα - Τιθορέα: ενεργό, πιστοποιημένο και αδειοδοτημένο από τη ΡΑΣ

Δομοκός - Προμαχώνας: ενεργό, πιστοποιημένο και αδειοδοτημένο από τη ΡΑΣ

Ως προς το επιτόχιο σύστημα GSMR (ραδιοτηλέφωνα στους θαλάμους μηχανοδήγησης των συρμών), η Hellenic Train δεν το έχει θέσει ακόμη σε λειτουργία.

Συμπερασματικά σημειώνουμε ότι το Φεβρουάριο του 2023 τα συστήματα σηματοδότησης, τηλεδιοίκησης, ETCS και GSMR, όπως φαίνεται από τα προαναφερόμενα, ήταν εγκατεστημένα σε αρκετά τμήματα του σιδηροδρομικού άξονα. Είναι επομένως ανακριβής η άποψη ότι το σιδηροδρομικό δίκτυο λειτουργούσε χωρίς κανένα σύστημα διαχείρισης κυκλοφορίας και ασφαλείας.

Σημειώνουμε επίσης ότι από το 2020 και μετά η πρόοδος εκτέλεσης των συμβάσεων που αφορά τα συστήματα σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης, το ETCS και το GSMR ήταν πολύ μεγαλύτερη συγκριτικά με προηγούμενες περιόδους. Απόδειξη αυτού είναι ότι ολοκληρώθηκαν από το 2020 και μετά συμβάσεις που εκκρεμούσαν για πάρα πολλά έτη. Συγκεκριμένα, το Σεπτέμβριο του 2023 παραδόθηκε η Σύμβαση 717/2014 (σηματοδότηση/τηλεδιοίκηση), το Δεκέμβριο του 2023 η Σύμβαση 10005/2007 (ETCS level 1 on track) και το Φεβρουάριο του 2021 η Σύμβαση 10012/2006 για το σύστημα GSMR.

B. Αποσπάσματα μαρτυρικών καταθέσεων

Εκτεταμένη συζήτηση έγινε στο πλαίσιο των συνεδριάσεων της Εξεταστικής Επιτροπής για τη σημασία και το ρόλο των συστημάτων διαχείρισης κυκλοφορίας γενικότερα αλλά και ειδικότερα σε σχέση με το σιδηροδρομικό δυστύχημα των Τεμπών. Οι μάρτυρες κατέθεσαν τις απόψεις τους αναφορικά με τις παραβιάσεις του Γενικού Κανονισμού Κυκλοφορίας (ΓΚΚ) που οδήγησαν στο τραγικό δυστύχημα τη μοιραία νύχτα της 28.2.2023 (εκτενής αναφορά υπάρχει στο οικείο κεφάλαιο με τίτλο «Γενικός Κανονισμός Κυκλοφορίας»). Επίσης αναφέρθηκαν και στο κατά πόσον και σε ποιο βαθμό το κάθε σύστημα θα μπορούσε να υπερβεί τις παραβιάσεις του ΓΚΚ, αποτρέποντας ενδεχομένως το πολύνεκρο δυστύχημα, καθώς και στη σημασία του ανθρώπινου παράγοντα κατά τη λειτουργία των συστημάτων διαχείρισης κυκλοφορίας:

Ο κ. Χ. Βερελής, πρώην Υπουργός Μεταφορών, αναφέρθηκε μεταξύ άλλων στο αεροπορικό δυστύχημα της German Wings και είπε τα εξής:

«ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Μάρτυς): Λοιπόν να σας πω το εξής. Είναι ένα ερώτημα το οποίο φαίνεται απλό, αλλά είναι πάρα πολύ σύνθετο. Θα ξεκινήσω με ένα παράδειγμα. Θα θυμάστε το 2015 ένα αεροπλάνο της GERMANWINGS, θυγατρική της LUFTHANSA με εκατόν πενήντα άτομα, εκατόν σαράντα τέσσερις επιβάτες και έξι άτομα πλήρωμα πήγε και «κράσαρε» πάνω σε μια πλαγιά στις Άλπεις και σκοτώθηκαν άπαντες.

Εκ των υστέρων, αναφέρθηκε και από τα αρχεία, τα οποία υπάρχουν, βεβαιώθηκε ότι αυτός ο οποίος οδήγησε σε αυτό το τραγικό δυστύχημα το αεροπλάνο ήταν ο συγκυβερνήτης, ο οποίος σε μια ολιγόλεπτη απουσία του πιλότου από το

χειριστήριο, τον κλείδωσε απέξω και πήγε και «κράσαρε» πάνω, έχοντας προβλήματα κατάθλιψης ή άλλα ψυχολογικά προβλήματα.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Μάρτυς): Το ίδιο λοιπόν μπορεί κανείς να το συσχετίσει με πράγματα τα οποία συνέβησαν. Δηλαδή, κατ' εμέ, μία από τις ασφαλιστικές δικλείδες ενός συστήματος είναι η σωστή λειτουργία των ανθρώπων που χειρίζονται αυτά τα πράγματα.

Μιλώ για τον περίφημο σταθμάρχη της Λάρισας. Ο σταθμάρχης της Λάρισας εμφανώς δεν είχε τα χαρακτηριστικά εκείνα τα οποία θα τον έκαναν να αντιμετωπίσει επιτυχώς τέτοιες καταστάσεις.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Και μία τελευταία ερώτηση από μένα για να δώσω τον λόγο στον κ. Κόκκαλη.

Εάν είχε ολοκληρωθεί όλο το έργο της τηλεδιοίκησης, επειδή βάλατε τον ανθρώπινο παράγοντα με την «German Wings» ως πρόσφατο παράδειγμα, είναι βέβαιο ότι θα μπορούσε να έχει αποφευχθεί αυτό το ατύχημα; Τι λέει η εμπειρία σας και ως ένας άνθρωπος με επιστημοσύνη;

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Μάρτυς): Κατ' εμέ, όχι.

.....

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Να ξεκινήσουμε λίγο από το συμβάν στα Τέμπη, για να μην κακοκαρδίσουμε εάν ήταν ατύχημα ή έγκλημα.

Εφόσον υπήρχαν τα συστήματα τηλεδιοίκησης, θα είχαν ελαχιστοποιηθεί οι πιθανότητες; Δεν λέω να αποτραπεί τελείως, αλλά θα είχαν ελαχιστοποιηθεί οι πιθανότητες;

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Μάρτυς): Προφανώς. Τα συστήματα βοηθούν.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Έτσι μπράβο.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Μάρτυς): Δεν αποτελούν πλήρη προστασία. Αλίμονο!»

Ο κ. Μαντέλης, πρώην Υπουργός Μεταφορών, κατέθεσε την άποψη του αναφορικά με το χειρισμό των συστημάτων διαχείρισης κυκλοφορίας, όσο προηγμένα και εάν είναι :

«ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Δεν είχα σκοπό να σας το ρωτήσω, αλλά δρώμαι της ευκαιρίας με αυτά που είπατε. Δηλαδή, για να υπάρξει ένα ατύχημα, κατά τη δική σας την άποψη, ή μάλλον για να αποφευχθεί ένα ατύχημα εκτός από τα συστήματα θα πρέπει και ο ανθρώπινος παράγοντας να λειτουργήσει σωστά για να αποφευχθεί, προκειμένου να μην έχουμε ατύχημα; Είναι απαραίτητη δηλαδή η ανθρώπινη συνδρομή στην αποφυγή του ατυχήματος; Καταλάβατε, νομίζω, τι σας λέω. Δηλαδή έχουμε τα μηχανήματα τα οποία λειτουργούν. Χρειάζεται και ο άνθρωπος να τα λειτουργήσει σωστά, προκειμένου να αποφευχθεί ένα ατύχημα;

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Μάρτυς): Έχω την εντύπωση, ναι. Αλλά το λέω, με συγχωρείτε, με τις γνώσεις που έχω. Δεν είμαι μηχανολόγος, ούτε ηλεκτρονικός. Ξέρω ότι υπάρχουν τώρα τα συστήματα που έχουν βάλει και είναι και επιτρόχια και εποχούμενα, τα καινούρια που θέλει να βάλει, που βάζει η Ευρωπαϊκή Ένωση. Δηλαδή

είναι συνδυασμός και για το τρένο. Επομένως, έχουμε πληρέστερα συστήματα τα οποία δίνουν καλύτερες προϋποθέσεις ασφάλειας. Αλλά όλα αυτά τα συστήματα δίνουν μία πληροφορία σε κάποιον που χειρίζεται. Ε, αυτός που χειρίζεται είτε χειρίζεται το δίκτυο είτε χειρίζεται τον συρμό πρέπει, λαμβάνοντας υπόψη την πληροφορία που του δίδεται, να κάνει την ανάλογη ενέργεια. Η γνώμη μου είναι ότι είναι απαραίτητος ο ανθρώπινος παράγοντας.»

Ο κ. Κούρεντας, πρώην Δ/νων Σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ (την περίοδο 2005 – 2008) απήντησε ως εξής αναφορικά με τις δικλίδες ασφαλείας στη λειτουργία του σιδηροδρόμου :

«ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Η τελευταία ερώτηση είναι σε συνέχεια αυτών που είπατε. Δηλαδή, αν υπήρχαν συστήματα εγκατεστημένα σηματοδότησης, τηλεδιοίκησης, όλα αυτά τα προηγμένα συστήματα, αλλά δεν τηρούνταν ταυτόχρονα και ο κανονισμός ασφαλούς κυκλοφορίας, θα συνέβαινε το ατύχημα;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΡΕΝΤΑΣ (Μάρτυς): Κοιτάξτε, και τα συστήματα να τα βάλουμε -μακάρι να τα βάλει ο ΟΣΕ και να δουλεύουν- αυτά μπορούν να χαλάσουν μια μέρα, μπορεί να πάει να γίνει υποκλοπή και να καταστραφούν συστήματα και να αναγκαστούν τα τρένα που κυκλοφορούν, να κυκλοφορήσουν χωρίς τα συστήματα. Δεν θα πει ότι όταν χαλάσει το σύστημα αυτό, έχουμε μετωπικές των τρένων. Υπάρχουν δικλίδες ασφαλείας και οι κανονισμοί που λένε πως κυκλοφορούν τα τρένα αν χαλάσει το σύστημα.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Οι οποίες δικλίδες ασφαλείας στην προκειμένη περίπτωση δεν τηρήθηκαν στο ατύχημα για να έχουμε τα Τέμπη;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΡΕΝΤΑΣ (Μάρτυς): Ο κανονισμός που ξέρω ήταν ο παλιός κανονισμός. Τώρα έχει αλλάξει ο κανονισμός, μου φαίνεται, το 2018, το 2019 ή 2016, δεν θυμάμαι ακριβώς. Πιστεύω ότι και αυτός ο κανονισμός έχει τις δικλίδες ασφαλείας που είχε και ο προηγούμενος.

Ο προηγούμενος είχε πέντε δικλίδες ασφαλείας. Έπρεπε να κάνουν δηλαδή τέσσερα, πέντε άτομα συγχρόνως λάθος.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Άλλες δύο ερωτήσεις.

Εάν ήταν σε ισχύ η 717 πιστεύετε ότι θα είχε αποτραπεί το έγκλημα στα Τέμπη;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΡΕΝΤΑΣ (Μάρτυς): Εκείνο που ξέρω είναι ότι αν τηρείται ο κανονισμός κυκλοφορίας, που είναι αν δουλεύει ή δεν δουλεύει το ETCS, δηλαδή αν δουλεύει πρέπει να γίνουν αυτά τα πράγματα, αν δε δουλεύει πρέπει να γίνουν αυτές οι ενέργειες, δυστύχημα δεν γίνεται. Δεν είναι θέμα το ETCS.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Πώς δεν είναι;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΡΕΝΤΑΣ (Μάρτυς): Είπα ότι, κατά τη γνώμη μου, το ETCS μπορεί να εγκατασταθεί και να χαλάσει, γιατί πήγαν το βράδυ πέντε άνθρωποι και κατέστρεψαν και έκοψαν τα καλώδια για να πάνε να πουλήσουν χαλκό. Αυτό δεν θα πει ότι θα τρακάρουν τα τρένα την άλλη μέρα.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Δηλαδή, κύριε μάρτυς, δεν υπάρχουν από τις συμβάσεις που είχαν υπογραφεί συστήματα ασφαλείας που να εκμηδένιζαν το ανθρώπινο λάθος;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΡΕΝΤΑΣ (Μάρτυς): Αυτό δεν νομίζω να υπάρχει σε παγκόσμιο επίπεδο, να μηδενίζεται.

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Θέλω να πω ότι ο ανθρώπινος παράγοντας είναι δεδομένος. Μπορεί τώρα που μιλάμε να πάθει κάποιος έμφραγμα. Άρα τελειώνουν τα πάντα. Αυτό σημαίνει ότι επειδή ο ανθρώπινος παράγοντας είναι τόσο απρόβλεπτος και τόσο παρόν, τα συστήματα ασφαλείας δεν αποτελούν ασφαλιστικές δικλείδες στον 21ο αιώνα μάλιστα;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΡΕΝΤΑΣ (Μάρτυς): Αυτό που είπα είναι ότι στο σιδηρόδρομο δεν φτάνει το λάθος ενός ανθρώπου. Ο άνθρωπος ο οποίος θα πάθει συγκοπή δεν θα μπορεί και δεν θα κάνει μια ενέργεια που έπρεπε να κάνει. Υπάρχουν δικλίδες ασφαλείας που καλύπτουν το λάθος του ανθρώπου. Επομένως δεν πρόκειται να γίνει, δεν πρέπει να γίνει, και αν δουλέψουν όλοι σωστά δεν θα έχουμε δυστύχημα.

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Αν η τεχνολογία δουλέψει σωστά;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΡΕΝΤΑΣ (Μάρτυς): Όχι η τεχνολογία, οι άνθρωποι είπαμε. Γιατί την τεχνολογία την χειρίζονται άνθρωποι....»

Ο κ. Ρέππας, πρώην Υπουργός Μεταφορών, εξέφρασε διαφορετική άποψη για τη σημασία των συστημάτων διαχείρισης κυκλοφορίας, αλλά ανέφερε επίσης ότι υπάρχουν σε όλες τις ευρωπαϊκές χώρες τμήματα του σιδηροδρομικού δικτύου που λειτουργούν χωρίς τηλεδιοίκηση :

«ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Αν υπήρχε αυτή η τηλεδιοίκηση και τα συστήματα ασφαλείας και ο συγκεκριμένος σταθμάρχης έκανε τον ίδιο λάθος χειρισμό, θα συνέβαινε πάλι το ατύχημα;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Μάρτυς): Αν υπήρχε τηλεδιοίκηση, όχι. Γιατί οι συρμοί αυτόματα θα ετίθεντο σε πέδηση, θα σταματούσαν αυτόματα. Όταν το σύστημα αντιλαμβάνεται ότι κινούνται δύο συρμοί σε αντίθετη κατεύθυνση στην ίδια γραμμή, αυτόματα τους ακινητοποιεί. Όταν αντιλαμβάνεται το σύστημα ότι ο συρμός κινείται με μεγαλύτερη ταχύτητα από ό,τι πρέπει και υπάρχει κίνδυνος ατυχήματος ή δυστυχήματος μειώνει αυτόματα την ταχύτητα, θέλει δεν θέλει ο μηχανοδηγός.

Επαναλαμβάνω δεν ξέρω, ώστε να καταθέσω με επίγνωση ότι λέω την αλήθεια, τι σύστημα υπήρχε εκείνη την περίοδο. Αυτό που διάβασα είναι ότι μέχρι το 2019 υπήρχε τηλεδιοίκηση η οποία δεν υπήρχε μετά.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Κύριε Ρέππα, αυτά μας τα λέτε ως τι, ως τεχνικός; Γιατί στη Γερμανία το 2016 ξέρετε ότι έχει γίνει ένα αντίστοιχο ατύχημα που υπήρχε η τηλεδιοίκηση και λόγω λάθους χειρισμού του συγκεκριμένου σταθμάρχη που ήταν εκεί στη Γερμανία προκλήθηκε ένα ατύχημα ενώ υπήρχαν όλα αυτά τα συστήματα που μας λέτε;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Μάρτυς) □ Το βιβλίο δικτύου θα σας πει τι ακριβώς έκανε ο κάθε εμπλεκόμενος υπάλληλος του ΟΣΕ, σταθμάρχης, μηχανοδηγός την κρίσιμη εκείνη στιγμή. Δεν το γνωρίζω. Είναι βέβαιο όμως ότι δεν ανταποκρίθηκαν στα

καθήκοντά τους. Και το είπα στην αρχή, εκφράζοντας τη βαθύτατη θλίψη μου και έχουν πολύ μεγάλη ευθύνη.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Γιατί όλα τα συστήματα τα χειρίζονται άνθρωποι και απενεργοποιούνται από τους ανθρώπους.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Μάρτυς): Τα χειρίζονται άνθρωποι. Και θα σας πω ότι σε όλες τις χώρες της Ευρώπης ένα τμήμα του σιδηροδρομικού δικτύου κάθε χώρας είναι χωρίς τηλεδιοίκηση. Δεν έχουν όλες οι χώρες στο 100% τηλεδιοίκηση, καμία ίσως.»

Ο κ. Μ. Χρυσοχοΐδης, πρώην Υπουργός Μεταφορών, χαρακτήρισε πολυπαραγοντικό το δυστύχημα, και αναφέρθηκε επίσης σε δυστυχήματα στο εξωτερικό :

«ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Μάρτυς): Ακούστε, απάντησα προηγουμένως και στον κ. Καραθανασόπουλο. Ένα ατύχημα μπορεί να συμβεί και υπάρχουν πολλοί παράγοντες που το διαμορφώνουν. Είναι πολυπαραγοντικοί οι λόγοι ενός ατυχήματος. Σας θυμίζω ότι έχουν συμβεί ατυχήματα σε πλήρη συστήματα...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Κύριε μάρτυς, συγγνώμη που σας διακόπτω.

Είναι προτιμότερο να πείτε ότι «δεν θέλω να απαντήσω».

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Μάρτυς): Αφήστε με.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Εγώ σας ρωτώ.

.....

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Μάρτυς): Ακούστε με.

Σε πολλές προηγμένες χώρες με πλήρη λειτουργικά συστήματα τηλεδιοίκησης και σηματοδότησης έχουν συμβεί ατυχήματα, όπως στη Γερμανία, στην Ισπανία κ.λπ.. Είναι ένα γεγονός τραγικό και οδυνηρό. Ας αφήσουμε τη δικαιοσύνη, αυτή είναι η δική μου άποψη ως μάρτυρας καταθέτω, να εκδώσει τα πορίσματα της, τα συμπεράσματα της και να απονείμει τις ευθύνες.»

Ο κ. Κ. Χατζηδάκης, πρώην Υπουργός Μεταφορών, αναφέρθηκε, μεταξύ άλλων, σε προηγούμενα δυστυχήματα στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο :

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Μάρτυς): Υπήρχαν ατυχήματα με όλες τις κυβερνήσεις και όλους τους Υπουργούς, όπως υπάρχουν και σε όλη την Ευρώπη που έχουν πιο προηγμένα συστήματα, διότι αυτή είναι η φύση των μέσων μαζικής μεταφοράς γενικότερα. Ο σιδηρόδρομος είναι ασφαλέστερο μέσο συγκριτικά με το αυτοκίνητο, αλλά και εκεί θα είδατε ότι και πρόσφατα στην Ολλανδία και σε άλλες χώρες της Ευρώπης έχουν συμβεί ατυχήματα και δυστυχήματα. Το ίδιο και στην Ελλάδα πριν από το θλιβερό δυστύχημα των Τεμπών, για το οποίο θέλω ακόμη μια φορά να εκφράσω την οδύνη μου, είχαμε και την περίπτωση του δυστυχήματος στο Άδενδρο της Θεσσαλονίκης το 2017, επί ΣΥΡΙΖΑ.

Και επί των ημερών μου υπήρξε το συμβάν στον Μπράλο. Να σας εξηγήσω τι έγινε για να καταλάβετε και τη συνθετότητα του προβλήματος. Διότι προσπαθούν όλοι

να βρουν μία λύση δείχνοντας προς μια αποκλειστικά κατεύθυνση. Το πρόβλημα είναι πιο σύνθετο.

Στον Μπράλο είχε ξεκινήσει μία αμαξοστοιχία εμπορική από την Θεσσαλονίκη και κατέβαινε προς την Αθήνα το 2008, αρχές καλοκαιριού, θεωρητικώς με 25 βαγόνια, στην πράξη με 35 βαγόνια. Το σύστημα τότε με την πρωτόλεια τηλεδιόικηση που υπήρχε εκείνη την εποχή, διαπίστωσε ότι ο μηχανοδηγός δεν είχε μαζί του 25 βαγόνια, άλλα 35. Ειδοποίησε λοιπόν, τον μηχανοδηγό και του λέει «κάτι γίνεται εδώ πέρα, κυκλοφορείς με 35 βαγόνια». Μάλλον, συγγνώμη, κάποια βαγόνια από αυτά αποκόπηκαν και το σύστημα το κεντρικό ειδοποίησε τον μηχανοδηγό ότι αποκόπηκαν βαγόνια και εκείνος είπε «όχι δεν αποκόπηκαν» και προχώρησε κανονικά, παρότι είχε την ειδοποίηση. Γι' αυτό σας το λέω. Προχώρησε κανονικά και μετά από λίγη ώρα ήρθε από πίσω άλλη αμαξοστοιχία, η οποία προσέκρουσε στα βαγόνια και είχαμε ατύχημα. Τώρα εκεί το σύστημα λειτούργησε, δεν λειτούργησε σωστά ο μηχανοδηγός, αλλά εκτός αυτού αποδείχτηκε ότι τα δέκα βαγόνια έκαναν λαθρεμπόριο. Άρα στο ίδιο περιστατικό βλέπετε πόσο πολύπλοκο είναι το πρόβλημα του ΟΣΕ και πόσο δύσκολο να αντιμετωπιστεί.....

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Μάρτυς): Αλλά προσέξτε, ακόμη και αν δεχθούμε θεωρητικά...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Θεωρητικά, ναι.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Μάρτυς): ...ότι υπήρχε οποιοδήποτε πρόβλημα με την τηλεδιόικηση, η τηλεδιόικηση δεν υπήρχε στην Ελλάδα εδώ και σαράντα, πενήντα, εξήντα χρόνια. Υπήρχαν πάντοτε τρένα από τότε που υπήρχαν, εν πάση περιπτώσει και σταθμάρχες. **Δεν μπορούμε να δεχθούμε ότι χωρίς τηλεδιόικηση γενικώς δεν μπορεί ποτέ να κυκλοφορήσουν τρένα. Είναι θετικό να υπάρχει τηλεδιόικηση –αλίμονο!- εξελιγμένη τηλεδιόικηση ακόμα περισσότερο, αλλά δεν μπορούμε να αθωνώνουμε συμπεριφορές ανθρώπων, υπαλλήλων, εν προκειμένω, που αποδεικνύονται ανεύθυνοι.....**

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Σας ρώτησα αν υπάρχει αιτιώδης σύνδεσμος ανάμεσα στην πορεία αυτής της σύμβασης και στην τραγωδία των Τεμπών.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ-ΧΡΗΣΤΟΣ ΑΥΛΩΝΙΤΗΣ: Νομική ερώτηση...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Μάρτυς): Το γνωρίζω.

Θεωρώ –επαναλαμβάνω- ότι προφανώς από πλευράς, όχι μόνο πολιτικής αλλά και τεχνικής, είναι καλύτερο να προχωρούν τα έργα τα σιδηροδρομικά. Αλίμονο! Όσες περισσότερες εγγυήσεις υπάρχουν τόσο καλύτερα. Όμως, εδώ στη συγκεκριμένη περίπτωση, από τη δική μου γνώση και με βάση τη δική μου εκτίμηση, πρώτον, γύρω από τον σταθμό και σίγουρα στο κρίσιμο διάστημα υπήρχε ένα σύστημα τηλεδιόικησης, το οποίο δεν το χρησιμοποίησε ο σταθμάρχης. Ένα αυτό. Και δεύτερον, υπήρχε πρόβλημα με την ίδια τη συμπεριφορά του σταθμάρχη. Απ' όσα έχω αντιληφθεί και διαβάσει, αυτή είναι η γνώμη που έχω σχηματίσει.»

Ο κ. Ζηλιασκόπουλος, πρώην Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος της ΤΡΑΙΝΟΣΕ (περίοδος 2010-2015), ανέφερε σε σχέση με τα συστήματα και τους ανθρώπους που τα χειρίζονται τα ακόλουθα:

«ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Κλείνω αυτήν την ενότητα των ερωτήσεων λέγοντάς σας το εξής: Σαν συμπέρασμα κατά την επιστημονική σας άποψη -είπατε ότι είστε μηχανικός και με εμπειρία και στη διοίκηση- ο ανθρώπινος παράγοντας είναι καθοριστικός στη λειτουργία του σιδηροδρόμου είτε με είτε χωρίς συστήματα;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Προφανώς, προφανώς. Χωρίς τον άνθρωπο και τα συστήματα να έχεις μπορεί να αστοχήσει το σύστημα, οπότε πρέπει να έχεις τον άνθρωπο.....

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Δεν υπήρχε. Δεν λειτουργούσε.

Ερώτηση: Εάν λειτουργούσε, θα είχε αποτρέψει το δυστύχημα;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Ποιος θα έκανε τη χάραξη του δρομολογίου επάνω σε αυτό το σύστημα που θα υπήρχε; Αν ήταν ο ίδιος σταθμάρχης, δεν θα είχε αποφευχθεί. Ο σταθμάρχης αυτός είχε ένα τοπικό σύστημα, απ' όσο γνωρίζω, και έπρεπε να πατήσει δύο κουμπιά ταυτόχρονα για να χαράξει το δρομολόγιο πάνω στο τοπικό της Λάρισας και δεν το έκανε. Γιατί να το έκανε για το σύστημα το οποίο θα πήγαινε μέχρι το Πλατύ, μέχρι το ΤΧ1; Δεν θα το έκανε. Δεν ήξερε προφανώς να το λειτουργεί το σύστημα....

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Να απαντήσω;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Ναι.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Δεν διαφωνούμε καθόλου. Το σύστημα... Εγώ είμαι υπέρ των συστημάτων και υπέρ του ETCS, δεν διαφωνώ καθόλου προφανώς. Απλά αυτό που επισημαίνω εδώ, γιατί υπήρχε ένα τοπικό σύστημα στη Λάρισα το οποίο ο συγκεκριμένος σταθμάρχης δεν το λειτούργησε. Το σύστημα λέω, γενικό είναι αυτό που λέω, το σύστημα από μόνο του δεν σου διασφαλίζει τίποτα, αν δεν έχεις εκπαιδευμένους ανθρώπους να ξέρουν να το χρησιμοποιούν. Αν ο σταθμάρχης της Λάρισας ήταν σωστά εκπαιδευμένος, προφανώς θα είχε χαράξει και στο τοπικό σύστημα το δρομολόγιο. Δεν ήξερε να το χειριστεί».

Η κ. Τσιαπαρίκου, πρόεδρος της ΡΑΣ αναφέρθηκε στην αδυναμία εκμηδενισμού του κινδύνου ακόμη και με τα αυτοματοποιημένα συστήματα:

«ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Θέλω να ρωτήσω κάτι άλλο. Είχατε πει πριν ότι δεν περιμένατε ότι θα γινόταν τέτοιο σοβαρό δυστύχημα. Είπατε ότι δεν το περιμένατε αυτό και ότι δεν ήταν αναμενόμενο. Έτσι είπατε ή όχι, κάνω λάθος;

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ (Μάρτυς): Είπα ότι δεν είναι δυνατόν κανένας άνθρωπος που ασχολείται με τον σιδηρόδρομο -ούτε καν οι ίδιοι οι μηχανοδηγοί που κατήγγειλαν ελλείψεις σε συγκεκριμένα σημεία ασφάλειας- να θεωρήσει ποτέ ότι θα γίνει κάτι τέτοιο. Αλίμονο αν περιμέναμε ότι θα γίνει κάτι τέτοιο και δεν είχαμε ενεργήσει.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Θεωρείτε ότι με την εξέλιξη της τεχνολογίας που έχουμε σήμερα, δικαιολογείται να έχουμε ένα τέτοιο πολύνεκρο δυστύχημα στην Ελλάδα; Είναι δικαιολογημένο;

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ (Μάρτυς): Εφόσον δεν είχαμε τα αυτοματοποιημένα συστήματα, τι να σας πω; Προφανώς υπάρχει μεγαλύτερος κίνδυνος όσο δεν υπάρχουν αυτά τα συστήματα, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι και με αυτά τα συστήματα

μηδενίζεται ο κίνδυνος. Ο κίνδυνος δεν μηδενίζεται ποτέ όπου παρεμβαίνει και ο ανθρώπινος παράγοντας...

Υπάρχουν αστοχίες και δυσλειτουργίες πολλές φορές στην Τηλεδιοίκηση. Δηλαδή και το ΣΚΑ και πρόσφατα πριν μερικές μέρες είχε πάθει βλάβη για αρκετές μέρες και συνέχιζε ο σιδηρόδρομος να λειτουργεί. Δεν σημαίνει ότι σταματάει. Σημαίνει ότι πρέπει να φροντίσει ο διαχειριστής της υποδομής να το συντηρήσει και καθ' όλη τη διάρκεια που δεν είναι σε λειτουργία πρέπει να ενισχύει τους ανθρώπινους παράγοντες. Δεν σημαίνει ότι σταματάει το τραίνο.»

Ο κ. Τσιαμάντης, πρώην πρόεδρος της ΡΑΣ (περίοδος 2011-2017), αναφέρθηκε στην έννοια της ασφάλειας που παρέχουν τα συστήματα και τη σχέση τους με τον ανθρώπινο παράγοντα :

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Η έννοια της ασφάλειας είναι ευρύτατη. Προφανώς, δηλαδή, ένας διαχειριστής υποδομής και μια σιδηροδρομική επιχείρηση είναι υποχρεωμένη να λειτουργεί έστω και χωρίς αυτά τα συστήματα εφόσον κρίνει ότι με τα μέτρα ασφάλειας που παίρνει και με τον κανονισμό κυκλοφορίας υφίσταται ασφάλεια. Με τους παραδοσιακούς τρόπους. Αν με ρωτήσετε οι παραδοσιακοί τρόποι μπορούν να συγκριθούν με το μέτρο της ασφάλειας που προσφέρει ένα υπεραυτοματοποιημένο σύστημα; Προφανώς όχι. Είναι άλλο επίπεδο. Δεν σημαίνει όμως ότι κι αυτό δεν προσφέρει ασφάλεια. Γιατί αλίμονο, αν με τα παλιά συστήματα η ασφάλεια ήταν πάρα πολύ μειωμένη θα είχαμε να αντιμετωπίσουμε συνεχείς συγκρούσεις τρένων και ό,τι άλλο συνεπάγεται.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Και μια τελευταία ερώτηση. Κατά την άποψή σας, έτσι όπως έχετε ζήσει τον σιδηρόδρομο από αυτά τα 40-45 χρόνια από όλες τις θέσεις και του μηχανικού και του διευθύνοντος συμβούλου και του προέδρου στη ρυθμιστική αρχή ασφάλειας, θέλω να μου πείτε ο ανθρώπινος παράγοντας τελικά είναι καθοριστικός στη λειτουργία του σιδηροδρόμου είτε έχουμε συστήματα, είτε δεν έχουμε;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Απολύτως. Απολύτως. Και αυτό το αναγνωρίζουν όλα τα συστήματα ασφαλείας. Όλες οι μελέτες εκτίμησης κινδύνου που γίνονται. Ο παράγων άνθρωπος είναι πρωταρχικός. Όχι πρωταρχικός. Πρωταρχικότατος.....

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Τα συστήματα σηματοδότησης τηλεδιοίκησης γίνονται για πολλούς λόγους, αφενός μεν για την ασφάλεια, αφετέρου δε προκειμένου να μπορέσει να δουλέψει το σύστημα με λιγότερο κόσμο.

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Που δεν υπήρχαν –το ξαναλέμε- και έπρεπε να υπάρχουν.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Και επιπλέον, ένας τρίτος παράγοντας είναι η διαλειτουργικότητα, να μπορεί δηλαδή ένα τρένο να ξεκινάει από τον Πειραιά και να φτάνει στην Ευρώπη. Αυτοί είναι οι τρεις λόγοι που φτιάχνονται τα συστήματα.

Αυτό δεν σημαίνει ότι μέχρι να φτιαχτούν αυτά τα συστήματα σταματάει να δουλεύει ο κλασικός σιδηρόδρομος. Αυτό είναι η ευρωπαϊκή...

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Μάλιστα. Άρα κατά την εκτίμηση...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Μα με ρωτάτε πράγματα που συμβαίνουν διευρωπαϊκά. Δηλαδή πιστεύετε ότι στην Ευρώπη δεν υπάρχουν γραμμές οι οποίες να λειτουργούνται με αυτόν τον χειροκίνητο τρόπο;

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Κύριε μάρτυς, δεν ξέρω τι γίνεται στην Ευρώπη.»

Ο κ. Βούρδας, πρώην Δ/νων Σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ (περίοδος 2015-2017) και Γενικός Γραμματέας Μεταφορών (περίοδος 2017-2019), αναφέρθηκε εκτενώς στις κανονιστικές διαδικασίες που πρέπει να εφαρμόζονται προκειμένου να τηρείται η ασφάλεια, είτε υπάρχουν συστήματα είτε όχι. Προσέθεσε δε και το παράδειγμα άλλων ευρωπαϊκών χωρών, λέγοντας ότι δεν υπάρχει δίκτυο πλήρως αυτοματοποιημένο σε καμία χώρα :

«ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Τα αυτοματοποιημένα συστήματα ασφαλείας μπορούν να τοποθετηθούν σε μονή γραμμή ή προϋπόθεση είναι η διπλή;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Τα συστήματα μπορούν να τοποθετηθούν με τις κατάλληλες προσαρμογές σε κάθε κανονικοποιημένη γραμμή. Σε επίπεδο κυκλοφορίας -να επαναλάβω, γιατί για μένα αυτό είναι πολύ κομβικό και πρέπει να γίνει κατανοητό- μια γραμμή μπορεί να λειτουργήσει έχοντας την επάρκεια η επιδομή της, να το πω έτσι -οι ράγες και η κατάλληλη υποδομή- με ή χωρίς συστήματα, με την εφαρμογή των κατάλληλων κανόνων.

Αυτό που σίγουρα αλλάζει η πρόσθεση συστημάτων -νομίζω το είπε και ο κ. Τσιαμαντής με μεγάλη σαφήνεια πριν- είναι η χωρητικότητα του δικτύου, κατ' αρχήν όταν βάζεις καινούργια συστήματα, αλλά ποτέ δεν σταματάει να υπάρχει ανθρώπινος παράγοντας. Ποτέ.....

Όλα αυτά στα οποία αναφέρεστε, σε αυτά αναφέρθηκα και εγώ. Ο Γενικός Κανονισμός Κίνησης περιλαμβάνει όλα τα βήματα, διαφοροποιημένα ανάλογα με την «κατάσταση» της γραμμής, δηλαδή αν έχει ή δεν έχει συστήματα, όλα τα βήματα που πρέπει να υλοποιηθούν από τους αντίστοιχους χειριστές προκειμένου να διασφαλίζουν την ασφάλεια των δρομολογίων.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΔΟΥΔΩΝΗΣ: Και επειδή λέτε ότι διαφοροποιούνται ανάλογα με τα συστήματα, φαντάζομαι ότι όσο υψηλότερο...

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Όχι, ανάλογα με την κατάσταση.

Ξέρετε, σε όλη την Ευρώπη -επειδή το παρακολούθησα και αυτό- καμία χώρα δεν έχει δίκτυο πλήρως αυτοματοποιημένο. Έχουν τις κεντρικές τους γραμμές και όλοι οι υπόλοιποι άξονες κινούνται με έναν Γενικό Κανονισμό Κίνησης στο τι προβλέπεται και ποιοι είναι οι χειρισμοί που πρέπει να γίνουν από τους έχοντες την ευθύνη. Αυτή είναι η πραγματικότητα.....

Να επαναλάβω. Κάθε διαδικασία, ανάλογα με την κατάσταση της γραμμής, προβλέπεται από τους αρμοδίους πώς πρέπει να την χειρίζονται, είτε έχει συστήματα. Όλοι θα θέλαμε να υπάρχουν τα τέλεια συστήματα. Δεν μπορούν πάντα να υπάρχουν και σίγουρα πουθενά στον κόσμο δεν υπάρχουν σε όλο το εύρος των γραμμών. Γι' αυτό και υπάρχουν κανονιστικές διαδικασίες, τι εφαρμόζεται, προκειμένου να τηρείται η ασφάλεια στην κυκλοφορία.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΔΟΥΔΩΝΗΣ: Οι οποίες, όμως, τι δικλείδες ασφαλείας είχαν εκ του αποτελέσματος, όπως είπατε, αφού μιλάμε εκ του αποτελέσματος, απέναντι στο να κάνει κάποιος ένα ανθρώπινο λάθος;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Δεν υπάρχει καμία διαδικασία που δεν έχει την πιθανότητα ανθρωπίνου λάθους. Καμία. Ό,τι συστήματα και να βάλετε, φυσικό πρόσωπο δεν τα χειριστεί σωστά, σίγουρα θα υπάρξει πρόβλημα.....

... Ο σιδηρόδρομος μπορεί να λειτουργήσει και να πιστοποιηθεί ως ασφαλής αρκεί να έχει ασφαλή υποδομή και επιδομή. Και προφανώς καθετί επιπλέον που του βάζεις, από την ηλεκτροκίνηση μέχρι το πιο εξελιγμένο σύστημα, προσθέτει επιπλέον αίσθημα ασφάλειας. Αυτό δεν σημαίνει ότι αν πληροί αυτά τα δύο, δεν είναι ασφαλής, εφόσον εφαρμόζονται οι κανόνες που είναι καταγεγραμμένοι για όλους.

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Σας διαψεύδει η πραγματικότητα όμως γιατί έγινε το έγκλημα, διότι αν υπήρχαν αυτά δεν θα είχαμε το ατύχημα.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Γι' αυτό σας το λέω, κάποιος δεν εφάρμοσε κάτι.

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Ποιος δεν το εφάρμοσε; Αυτόν τον κάποιον ψάχνουμε, το φάντασμα. Ποιος δεν το εφάρμοσε; Δεν το εφάρμοσε ο Υπουργός; Δεν το εφάρμοσαν οι Γενικοί Γραμματείς; Δεν το εφάρμοσε η Hellenic Train; Ποιος δεν το εφάρμοσε; Δηλαδή αυτοί οι άνθρωποι...

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Συγγνώμη, με αναγκάζετε να πω πράγματα... Ο Γενικός Κανονισμός περιλαμβάνει τους έχοντες την ευθύνη της κυκλοφορίας. Δεν πάει πέρα από εκεί.»

Ο κ. Διονέλης, πρώην Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ (περίοδος 2017-2019) αναφέρθηκε στο ETCS και στα ποσοστά λειτουργίας του σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες, σε πρόσφατο δυστύχημα στην Ολλανδία, εξήγησε τι είναι το ERTMS και ανέφερε ότι είναι υποχρεωτική η εφαρμογή του μετά 2030, καθώς και στο γεγονός ότι το δυστύχημα συνέβη σε ΔΙΠΛΗ σιδηροδρομική γραμμή :

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Το σύστημα ETCS αποτρέπει ένα δυστύχημα;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΔΙΟΝΕΛΗΣ (Μάρτυς): Κοιτάξτε. Κανένα σύστημα δεν μπορεί να αποτρέψει σίγουρα ένα δυστύχημα. «Όχι» είναι η απάντησή μου, σίγουρα όχι. Μπορεί να βοηθάει, αλλά όχι. Μετά το τραγικό δυστύχημα στα Τέμπη –να σας δώσω ένα παράδειγμα- είχαμε, μετά από μια εβδομάδα, ένα δυστύχημα στην Ολλανδία με έναν νεκρό και τριάντα τραυματίες, όπου μία αμαξοστοιχία επιβατική τράκαρε με κάποια μηχανήματα που ήταν ξεχασμένα στη γραμμή –μηχανήματα συντήρησης γραμμής- και είχαμε το δυστύχημα με δεκάδες τραυματίες. Η γραμμή αυτή είχε ETCS. Δεν υπάρχει κανένα σύστημα που να λέει το βάζω και είναι 100% σίγουρος, άμα δεν το χειριστεί κάποιος καλά.....

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Τότε για ποιο λόγο πληρώνονται λεφτά για τα συστήματα;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΔΙΟΝΕΛΗΣ (Μάρτυς): Κοιτάξτε όταν λέμε συστήματα, εννοούμε το ERTMS. Το ETCS δεν είναι μόνο του.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Σωστά.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΔΙΟΝΕΛΗΣ (Μάρτυς): Μιλάμε για το ERTMS. Το ERTMS που είναι το βασικό σύστημα που προωθεί η Ευρώπη και το οποίο, όπως σας είπα, θα είναι υποχρεωτικό από το 2030, έχει τρεις συνιστώσες. Είναι το GSMR, το οποίο είναι η επικοινωνία μεταξύ σταθμών και μεταξύ αμαξοστοιχιών και είναι και το ETCS. Το ETCS χωρίζεται σε δύο πράγματα. Είναι το ETCS on board, δηλαδή οι συσκευές που βάζουμε πάνω στις αμαξοστοιχίες, και είναι και το παρατρόχιο ETCS, δηλαδή οι ραδιοφάροι που μπαίνουν στη γραμμή, οι οποίοι επικοινωνούν με τις συσκευές που έχουμε πάνω στα τρένα για να δώσουν το σήμα σε περίπτωση κινδύνου.

Αυτό το σύστημα όλο –σας είπα ότι το ERTMS είναι το European Rail Traffic Management System- είναι το πιο ολοκληρωμένο σύστημα που έχουμε, που δεν είναι μόνο για την ασφάλεια, είναι για τη διαλειτουργικότητα και είναι και για τη χωρητικότητα της γραμμής, είναι για να αυξάνουμε τη χωρητικότητα το οποίο είναι κάτι επίσης πολύ σπουδαίο, ιδιαίτερα για την Ελλάδα.

Αυτό το σύστημα λοιπόν σήμερα στην Ευρώπη λειτουργεί σε λιγότερο από 20% των γραμμών. Δεν μπορώ να δεχτώ ποτέ ότι το άλλο 80% δεν έχει ασφάλεια. Δηλαδή κάθε μέρα, σήμερα που μιλάμε, χιλιάδες τρένα ξεκινάνε πάνω στο ευρωπαϊκό δίκτυο και διασχίζουν γραμμές, οι οποίες δεν έχουν ERTMS.

Να πω και ένα ελληνικό παράδειγμα. Έχουμε κανονική επικοινωνία σιδηροδρομική από τη Θεσσαλονίκη-Έδεσσα-Φλώρινα, που γίνεται σε μονή γραμμή, η οποία όχι μόνο δεν έχει ERTMS μέρα σήμερα, αλλά δεν έχει προγραμματιστεί, δεν υπάρχει έργο το οποίο να έχει προγραμματίσει να μπει η ERTMS σε αυτή τη γραμμή. Αυτό σημαίνει ότι δεν υπάρχει ασφάλεια; Όχι. Υπάρχει ασφάλεια 100%.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Συνεπώς, είστε υποστηρικτής της θεωρίας ότι τα συστήματα ασφαλείας, όπως το ETCS δεν αποτρέπουν ένα δυστύχημα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΔΙΟΝΕΛΗΣ (Μάρτυς): Μάλιστα.....

.....Το κυριότερο που θέλω να πω, όμως, είναι ότι όπως είπα και πριν, το ETCS –μιλάω για το σύστημα της αυτόματης πέδησης- υπάρχει σήμερα σε λιγότερο από 20% στις ευρωπαϊκές γραμμές. Δηλαδή, το 80% των γραμμών στην Ευρώπη που δεν έχει ETCS και τα τρένα κινούνται σε γραμμές χωρίς ETCS ή δεν έχουν «ETCS on board», σημαίνει ότι μπορεί να σκεφτεί κάποιος ότι δεν κινούνται με ασφάλεια;

[...] Τώρα, το τοπικό σύστημα δεν το έχω δει. Διάβασα στις εφημερίδες, διάβασα τα έγγραφα του ΟΣΕ. Απ' ό,τι διάβασα και στην Επιτροπή Εμπειρογνομώνων, λέει ότι ο σταθμάρχης για 3, 4 λεπτά έβλεπε ότι είχε πάει το τρένο στην κάθοδο. Άρα, μπορούσε να το δει.

Όσον αφορά τώρα την υποθετική ερώτηση, αν υπήρχε όλο το σύστημα...

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Όχι, δεν είναι υποθετική η ερώτηση. Ρεαλιστική είναι.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΔΙΟΝΕΛΗΣ (Μάρτυς): Δεν το είδε στα τέσσερα λεπτά. Τώρα, αν θα το έβλεπε στα επόμενα έξι...Γιατί το ατύχημα έγινε στα δέκα λεπτά. Δεν το είδε στα τέσσερα. Αν θα το έβλεπε στα επόμενα έξι...

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: [...] Θέλω να ρωτήσω κάτι άλλο. Είπατε πως θεωρείτε ότι ο σιδηρόδρομος εξ αρχής είναι ασφαλής. Κάνω λάθος; Είπατε όμως ότι υπάρχει έλλειψη προσωπικού, ότι δεν υπάρχουν συστήματα.

Είπατε κάποια στιγμή, ερωτώμενος από τον συνάδελφο της Ελληνικής Λύσης, ότι το GSMR, το ETCS, η τηλεδιόικηση έπρεπε να λειτουργούν. Μήπως ο συνδυασμός όλων αυτών δημιουργεί κάποιο έλλειμμα ασφαλείας και δεν είναι 100% ασφαλές το δίκτυο; Τι λέτε για αυτό;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΔΙΟΝΕΛΗΣ (Μάρτυς): Όχι, ο διαχειριστής της υποδομής γνωρίζει πολύ καλά τι συστήματα έχει στη διάθεσή του κάθε ημέρα. Εξάλλου αυτά μπορεί να τα έχει και να χαλάνε. Διάβαζα πάλι στις εφημερίδες πριν από πέντε ημέρες ότι είχε σταματήσει η κυκλοφορία στον προαστιακό με όλα αυτά τα συστήματα. Δηλαδή δεν ήταν κάτι που έγινε τυχαία. Το ήξερε ο διαχειριστής της υποδομής. Από τη στιγμή, είπα, που ο διαχειριστής της υποδομής δρομολογεί το τρένο σημαίνει ότι έχουμε ασφάλεια 100%. Οι ελλείψεις σε προσωπικό μπορεί να οδηγήσουν σε άλλα πράγματα, θα το επαναλάβω πάλι, να κλείσουν σταθμοί, να μην στελεχωθούν σταθμοί, να διακοπεί η κυκλοφορία ακόμα για μερικές ώρες ή για μερικές ημέρες, όχι να έχουμε σε διπλή γραμμή αυτό το πράγμα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΔΙΟΝΕΛΗΣ (Μάρτυς): Η ασφάλεια δεν εξαρτάται από τους μηχανικούς τόσο πολύ, όσο εξαρτάται από τους σταθμάρχες και τους κλειδούχους. Η καρδιά του σιδηροδρόμου είναι ο κανονισμός κυκλοφορίας, ο οποίος εκτελείται από πολύ εκπαιδευμένους σταθμάρχες και κλειδούχους. Αυτή είναι η καρδιά σε όλη την Ευρώπη, όχι μόνο στην Ελλάδα. Δεν είναι ελληνική ιδιαιτερότητα. Ο σιδηρόδρομος είναι ένα σύστημα το οποίο βασίζεται στον ανθρώπινο παράγοντα».

Ο κ. Ντίτσας, πρόεδρος της ΠΟΣ, εξήγησε πως, κατά τη γνώμη του, οδηγήθηκε η επιβατική αμαξοστοιχία στη γραμμή καθόδου και αναφέρθηκε στη μη χρήση του τοπικού συστήματος τηλεχειρισμού που υπήρχε και λειτουργούσε στο σταθμό Λάρισας :

«ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Θέματα ασφαλείας πάντα υπήρχαν στον σιδηρόδρομο. Μιλώ πριν το 2010, γιατί υπήρχε το προσωπικό, υπήρχε η εμπειρία του προσωπικού και υπήρχε και ο Γενικός Κανονισμός Κίνησης που από τη στιγμή που εφαρμόζεται κανονικά –γιατί και στον Ανακριτή της Λάρισας είπα ότι ήταν και είναι για εμάς τους σιδηροδρομικούς το ευαγγέλιό μας- θέλω να πιστεύω ότι εκμηδενίζονταν το θέμα της ασφαλείας στον βαθμό που μπορούσαμε να το μηδενίσουμε. Όχι ότι μηδενίζονταν εντελώς. Υπήρχαν προβλήματα. Πάντα υπήρχαν προβλήματα. Και τα τελειοποιημένα μέσα να υπάρχουν –που λέμε ότι έπρεπε να είναι και βεβαίως έπρεπε να είναι, να έχουν τελειώσει- πιστεύω ότι είχε μεγάλες πιθανότητες να εκμηδενίσουν το πρόβλημα της ασφαλείας για το οποιοδήποτε ατύχημα-δυστύχημα, αλλά θέλω να σας πω ότι και τα τελειότερα συστήματα ασφαλείας να μην ξεχνάμε ότι χέρια ανθρώπινα τα χειρίζονται αυτά. Δηλαδή, και το τελειότερο σύστημα ασφαλείας να υπάρχει –και απ’ ό,τι γνωρίζουμε και διαβάζουμε στην Ευρώπη που υπάρχουν αυτά τα συστήματα- μπορεί να μην είναι τόσο θανατηφόρα, έχουν προκύψει, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι δεν πρέπει να έχουν τελειώσει οι διαδικασίες των συστημάτων. Να είμαστε ξεκάθαροι....

Εγώ δίνω την εξήγηση, κάτι που είπα από την πρώτη στιγμή, την επόμενη μέρα το πρωί, ότι ο συγκεκριμένος συνάδελφος που ήταν στον σταθμό της Λάρισας ήταν

τόσο σίγουρος ότι τα κλειδιά, όπως λέμε, στην είσοδο της επιβατικής αμαξοστοιχίας ερχόμενη από το Παλαιοφάρσαλο προς τη Λάρισα, τα είχε στη γραμμή ανόδου προς Θεσσαλονίκη. Κατά την εκτίμησή μου, γι' αυτόν τον λόγο. Ήταν τόσο σίγουρος που έκανε αυτό που έκανε. Γιατί δεν εξηγείται διαφορετικά. Σας είπα ότι το σύστημα που είχε και έχει ακόμα ο σταθμός της Λάρισας, ο τοπικός χειρισμός, αν είχε γίνει χάραξη του δρομολογίου από τον συγκεκριμένο συνάδελφο μέσω τοπικού χειρισμού, δεν υπήρχε περίπτωση να μη δει. Προφανώς δεν κοίταξε καν. Δεν χειρίστηκε και δεν κοίταξε τον πίνακα, γιατί ήταν σίγουρος ότι τα κλειδιά ήταν προς την αμαξοστοιχία «62» για Θεσσαλονίκη από τη γραμμή ανόδου. Δεν μπορώ να δώσω άλλη εξήγηση....

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Η εντολή αυτή που δόθηκε από τον σταθμάρχη ήταν λάθος.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Για το συγκεκριμένο μιλάμε στη Λάρισα;

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ναι.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Κατά την εκτίμησή μου δεν χρησιμοποίησε τον τοπικό χειρισμό καν ο σταθμάρχης. Γιατί αν είχε κάνει τη χάραξη στον τοπικό χειρισμό, με το που θα έφευγε το τρένο θα είχε κοκκινίσει ο πίνακας, δεν μπορούσε να φύγει, θα το καταλάβαινε. Γι' αυτό σας είπα από την αρχή ότι ήταν προφανώς τόσο σίγουρος...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Άρα ενώ είχε στη διάθεσή του το τεχνολογικό μέσο δεν το χρησιμοποίησε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Δεν ξέρω για ποιον λόγο. Αυτό σας λέω. Και εμείς έχουμε μείνει έκπληκτοι. Δεν μπορώ να καταλάβω. Δεν μπορώ να το διανοηθώ αυτό το πράγμα.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Δεν έχω άλλη ερώτηση.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (ΚΑΤΕΡΙΝΑ) ΠΑΠΑΚΩΣΤΑ-ΠΑΛΙΟΥΡΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Άρα λοιπόν, κύριε μάρτυρα, πριν δώσω τον λόγο στον κύριο Κόκκαλη, αν ο σταθμάρχης είχε επιλέξει την αυτόματη χάραξη, που του παρείχε ο σταθμός της Λάρισας...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Ο τοπικός χειρισμός.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (ΚΑΤΕΡΙΝΑ) ΠΑΠΑΚΩΣΤΑ-ΠΑΛΙΟΥΡΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): «Ο τοπικός χειρισμός», τότε προφανώς θα είχε αποφευχθεί το ατύχημα, αυτό μας λέτε;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Αυτό σας λέω. Ελαχιστοποιείται και με το σύστημα αυτό, που δεν είναι το τέλειο που θέλαμε, δεν θα μπορούσε να φύγει το τρένο.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (ΚΑΤΕΡΙΝΑ) ΠΑΠΑΚΩΣΤΑ-ΠΑΛΙΟΥΡΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Το οποίο ήταν σε λειτουργία, η δυνατότητα της αυτόματης χάραξης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Βεβαίως. Αυτό μπορούσε να το χειριστεί. Τώρα, αν το έκανε, αν το χρησιμοποίησε στα προηγούμενα...

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (ΚΑΤΕΡΙΝΑ) ΠΑΠΑΚΩΣΤΑ-ΠΑΛΙΟΥΡΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Για τον προαστιακό λέτε;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Για τον προαστιακό ή για το κατερχόμενο, το 63 που ήταν ο συγχωρεμένος ο μηχανοδηγός και κατέβηκε από τη Λάρισα δεν μπορώ να

ξέρω. Προφανώς θα πρέπει να το χειρίστηκε από τον πίνακα να βάλει το τρένο. Για τον προαστιακό είναι σίγουρο ότι προφανώς με εντολή γύρισαν οι αιχμές –όχι από το σύστημα, αλλά χειροκίνητα- και για αυτόν τον λόγο ξεχάστηκε. Δεν μπορώ να δώσω άλλη εξήγηση.»

Ο κ. Παρασκευόπουλος, πρώην πρόεδρος της ΠΟΣ, αναφέρθηκε στο θέμα της εφαρμογής του Γενικού Κανονισμού Κυκλοφορίας, καθώς και στο θέμα της επικοινωνίας σταθμάρχη – μηχανοδηγού :

«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Το αυτονόητο είναι ότι αν εφαρμόζαν τον κανονισμό, δεν θα γινόταν τίποτα από όλα αυτά. Το δυσνόητο, για να το καταλάβουμε, είναι πώς τόσοι άνθρωποι δεν δώσανε βάση στον κανονισμό. Όλοι. Γιατί λάθη μπορεί να γίνονται. Γι' αυτό υπάρχουν δικλίδες ασφαλείας και γι' αυτό εμείς καμιά φορά γινόμαστε και γραφικοί φωνάζοντας: Ρε παιδιά, ένα μάτι ακόμα, μην το καταργείς, άστο εκεί πέρα να φαίνεται. Άστο το κόστος. Το κόστος καμιά φορά που σου στοιχίζει αυτό το μάτι, ναι μπορεί να είναι ένα κόστος οικονομικό, αλλά σου δίνει ασφάλεια παραπάνω.

ΜΑΡΙΑ ΚΟΜΝΗΝΑΚΑ: Σας προβληματίσε ως Ομοσπονδία αυτό, για παράδειγμα το γεγονός ότι η Hellenic Train λειτουργούσε, πήρε άδεια χωρίς να έχει τέτοια συστήματα επικοινωνίας;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Δεν είναι υποχρεωτικό να έχεις τέτοια συστήματα ασφαλείας, τέτοια συστήματα επικοινωνίας. Ποιος το λέει αυτό;

ΜΑΡΙΑ ΚΟΜΝΗΝΑΚΑ: Δεν υπάρχει ευρωπαϊκός κανονισμός που να...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Άδεια σιδηροδρομική μπορεί να πάρει και ένας σιδηρόδρομος ο οποίος δουλεύει όπως δούλεψε την εποχή του Τρικούπη, με το παλιό σύστημα.

ΜΑΡΙΑ ΚΟΜΝΗΝΑΚΑ: Δεν εμφανιζόταν, βέβαια, ως εταιρεία που ...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Ανάλογα με τι σύστημα έχεις, τόσοση είναι και η ταχύτητά σου, τέτοια είναι και η ποιότητα των τρένων σου. Όχι ότι δεν μπορεί να λειτουργήσει όμως. Σε όλα τα κράτη δεν είναι όλες οι γραμμές σύγχρονες να έχουν από όλα τα συστήματα.....

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Αν έγινε επικοινωνία, όχι αν υπήρχε. Επικοινωνία υπάρχει. Ό,τι ώρα θέλεις, μπορείς να σηκώσεις το ραδιοτηλέφωνο και να μιλήσεις.

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Γιατί η Επιτροπή λέει ότι δεν έγινε επικοινωνία.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Ναι, δεν έγινε. Κι εγώ αυτό ξέρω.

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Δεν έγινε επικοινωνία.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Είπε για κάποια δημοσιεύματα που λένε ότι έγινε. Εγώ δεν το ξέρω.

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Αν λειτουργούσαν τα GSMR, θα είχαν επικοινωνία άμεσα οι μηχανοδηγοί μεταξύ τους της εμπορικής με της επιβατικής ή με τον σταθμάρχη

και θα έλεγαν «Αδερφέ, πάω καλά; Κάτι βλέπω», είτε «Έτυχε να δω κάτι. Έχω κάνει χιλιάδες φορές το δρομολόγιο αυτό. Βλέπω από δεξιά κάτι, ενώ έπρεπε να το βλέπω από αριστερά. Πάω καλά;»;

Θα υπήρχε αυτή η επικοινωνία κατευθείαν, απευθείας;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Με τον σταθμάρχη; Και τώρα θα μπορούσε να υπάρξει, αν σηκώνανε το τηλέφωνο και μιλάγανε. Το να υπήρχε η δυνατότητα, υπήρχε και τώρα, όχι μεταξύ των δύο τρένων...

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Αν υπήρχε δυνατότητα...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Η δυνατότητα υπήρχε και τώρα, να σηκώσει το ραδιοτηλέφωνο και να μιλήσει με τον σταθμάρχη. Δεν το έκανε. Άλλο πράγμα «Δεν το κάνω» και άλλο πράγμα «Δεν υπάρχει». Είτε με το GSMR, είτε με το VHF θα μπορούσε να επικοινωνήσει.»

Ο κ. Προφυλλίδης, μέλος της Επιτροπής Εμπειρογνομόνων, αναφέρθηκε στη σημασία της αυτόματης χάραξης μέσω του πίνακα τηλεχειρισμού, της σηματοδότησης, της τηλεδιοίκησης και της δυνατότητας αυτόματης πέδησης που δίνει το σύστημα ETCS αναφορικά με την αποτροπή δυστυχήματος :

«ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΡΟΦΥΛΛΙΔΗΣ (Μάρτυς): [...] Άρα, λοιπόν, με βάση την Οδηγία της 23/12/2022 και δεδομένου ότι η γραμμή ανόδου είχε ήδη δοθεί στην κυκλοφορία - εδώ, ειρήσθω εν παρόδω, στη γραμμή καθόδου δεν υπήρχε δυνατότητα αυτόματης χάραξης δρομολογίου, έπρεπε να το κάνει κάνοντας ο ίδιος τις αλλαγές-, στην κατάσταση, όπως είχε διαμορφωθεί, από τις 21.38' και μετά, υπήρχε η υποχρέωση να γίνει αυτόματη χάραξη δρομολογίου. Οπότε, η αυτόματη χάραξη δρομολογίου θα το είχε οδηγήσει στη γραμμή ανόδου. Δεν χρειαζόταν να κάνει... Θα πατούσε δύο κουμπιά.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Μία στιγμή, έχω ερώτηση: Ο σταθμάρχης όσον αφορά αυτή την υποχρεωτική του κίνηση, λειτούργησε έτσι ή δεν το έκανε; Έκανε αυτόματη χάραξη του δρομολογίου ή όχι;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΡΟΦΥΛΛΙΔΗΣ (Μάρτυς): Κύριε Βουλευτά, η τελευταία αυτόματη χάραξη του δρομολογίου που είχαμε στα δεδομένα που μας δόθηκαν...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Είναι στις 10.00' η ώρα.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΡΟΦΥΛΛΙΔΗΣ (Μάρτυς): Είναι στις 22.12' και για άλλο δρομολόγιο.....

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΡΟΦΥΛΛΙΔΗΣ (Μάρτυς): Δεν λειτουργεί η φωτεινή σηματοδότηση. Δεν λειτουργεί η τηλεδιοίκηση. Δεν λειτουργεί μεταξύ σταθμαρχών και μηχανοδηγών το σύστημα GSM-R. Αυτό είναι περίπου σαν αυτό που έχουν οι οδηγοί των ταξί και μπορούν να επικοινωνούν όλοι. Προσοχή: Δεν διασφαλίζει την ασφάλεια. Απλώς δίνει όλη την απαραίτητη πληροφόρηση, ώστε να υπάρχει έγκαιρη ενημέρωση. Και δεν λειτουργούσε φυσικά το σύστημα αυτόματης προστασίας συρμών, το σύστημα ETCS.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Τέσσερα πράγματα είπατε τώρα ότι δεν λειτουργούσαν.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΡΟΦΥΛΛΙΔΗΣ (Μάρτυς): Τα οποία είναι στη διαδικασία του να υλοποιηθούν. Εγώ δεν σας λέω πράγματα που θα γίνουν σε δέκα χρόνια. Σας λέω για διαδικασίες που οι συμβάσεις τους ήταν σε εξέλιξη, διότι **υπάρχει ένας μύθος, ξέρετε, ότι με την τηλεδιοίκηση θα λύνουμε όλα τα προβλήματα. Αν ήταν έτσι, η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν θα είχε επιβάλει το σύστημα ETCS.** Το ETCS είναι ένα σύστημα αυτόματης προστασίας των συρμών, Automatic Train Protection. **Αν λειτουργούσε η φωτεινή σηματοδότηση, κύριε Βουλευτά, θα είχε ένας από τους δύο μηχανοδηγούς κόκκινη ένδειξη. Θα μπορούσε να το παραβιάσει βέβαια.** Πώς έγινε με το αεροσκάφος που έπεσε στη Γερμανία; Ο πιλότος ήθελε να αυτοκτονήσει, έβγαλε τον άλλο πιλότο και τους οδήγησε όλους στον θάνατο. Το θυμάστε το αεροπορικό ατύχημα στη Γερμανία. Ευτυχώς που δεν έγινε εδώ γιατί θα έλεγαν χίλια δυο για τη χώρα μας.

Η σηματοδότηση, λοιπόν, είπαμε ότι είναι η ηλεκτρική έκφραση αυτού του πράγματος. Δεν θα του έδινε πράσινο.

Στο ερώτημα αν λειτουργούσε η τηλεδιοίκηση, κύριε Βουλευτά. Η τηλεδιοίκηση δεν επιτρέπει να χαραχθούν δρομολόγια μεταξύ τους αντιφατικά. Άρα αν λειτουργούσε η τηλεδιοίκηση, φεύγοντας ο συρμός -ο κεντρικός τηλεδιαχειριστής θα το είχε κάνει αυτό-, στέλνοντας προφανώς πρώτα τον επιβατικό συρμό -γιατί πάντα προτεραιότητα έχει- δεν θα είχε χαραχθεί αντίθετο δρομολόγιο. Μας εξασφάλιζε αυτό απολύτως; Η απάντηση είναι: Μπορούσε να κάνει ό,τι έκανε ο πιλότος του γερμανικού αεροσκάφους, να είχε βρει ελεύθερη τη γραμμή και να φύγει. Πολύ απίθανη περίπτωση, αλλά ξέρετε...

.....**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ:** Εγώ, λοιπόν, λέω ότι και τότε μετωπική σύγκρουση και μάλιστα σε διπλή γραμμή δεν έχει συμβεί. Δηλαδή, είναι κάτι πολύ ιδιαίτερο αυτό το δυστύχημα

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΡΟΦΥΛΛΙΔΗΣ (Μάρτυς): Με εξαίρεση την τραγωδία στον Δοξαρά το 1972...

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Σε μονή γραμμή όμως.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΡΟΦΥΛΛΙΔΗΣ (Μάρτυς): Ναι, σε μονή γραμμή.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Ναι, αυτό λέω. Τώρα εδώ έχουμε διπλή γραμμή. Έχουμε Γενικό Κανονισμό Κυκλοφορίας που προβλέπει. Και νομίζω ότι το πόρισμα και θέλω διευκρινίσεις σε αυτό...

Άρα, είναι σαφές κάτι. Ναι μεν συμφωνώ μαζί σας ότι το ETCS, το νεώτερο σύστημα, θα είχε αυτόματη πέδηση κλπ, αλλά δεν σημαίνει ότι όταν δεν φτάνεις εκεί, συγκρούονται δύο τρένα σε διπλή γραμμή μετωπικά. Συμφωνούμε;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΡΟΦΥΛΛΙΔΗΣ (Μάρτυς): Δεν το είπαμε πουθενά εμείς αυτό.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Ωραία. Συμφωνείτε σε αυτό.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΡΟΦΥΛΛΙΔΗΣ (Μάρτυς): Έχω εδώ τον κανονισμό.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Ναι, ναι, ναι. Συμφωνείτε σ' αυτό. Αυτό θέλω, να καταγραφεί.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΡΟΦΥΛΛΙΔΗΣ (Μάρτυς): Η πιστή τήρηση του κανονισμού και όλων των βημάτων του. «Πιστή τήρηση» σημαίνει γνώση, πρώτον, από τους

εμπλεκόμενους. Σημαίνει ένα αίσθημα πειθαρχίας και, ταυτόχρονα και επειδή είναι ανθρωποτεχνικό το σύστημα, εμείς διακρίναμε...

Ξέρετε, δεν ήταν εύκολο. Τα τέσσερα επίπεδα...

Είναι πάρα πολύ εύκολο οποιοσδήποτε πια να καταλάβει ποιος εμπλέκεται πού. Γι' αυτό και το ανθρωποτεχνικό σύστημα χρειάζεται πάντοτε και ένα ακόμη επίπεδο επιβεβαίωσης. Είναι ανθρωποτεχνικό. Δεν είναι απολύτως τεχνικό, όπως είναι το ETCS.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Βεβαίως. Όπως, ας πούμε, εγώ θα πω τις δικλίδες ασφαλείας που εκ πρώτης όψεως φαίνεται ότι αν υπήρχαν -ή μία ή δύο- κάπως θα είχε αποφευχθεί, γιατί σήμερα η κυκλοφορία γίνεται χωρίς αυτά τα συστήματα. Ούτε ETCS έχουμε ακόμα, έτσι; Γιατί επιτρέπεται; Είναι τα ίδια όπως ήταν τον Φεβρουάριο του 2023....

....**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ:** Πώς δικαιολογείται το γεγονός ότι από το 2018, όπως μας επιβεβαιώνει η ΕΡΓΟΣΕ, έχει παραδοθεί τόσο το σύστημα GSMR τόσο στο τροχαίο υλικό όσο και στην υποδομή, καθώς επίσης και το ETCS. Και, παρ' όλα αυτά, μέχρι σήμερα δεν έχει αποδοθεί λειτουργικά ούτε το ένα σύστημα ούτε το άλλο σύστημα.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΡΟΦΥΛΛΙΔΗΣ (Μάρτυς): Κύριε Βουλευτά, θα σας...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Η ΡΑΣ ακόμη δεν έχει δώσει την άδεια χρησιμοποίησης και του ενός και του άλλου συστήματος.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΡΟΦΥΛΛΙΔΗΣ (Μάρτυς): Θα σας δώσω μια απάντηση. Κατ' αρχήν, το αναφέρουμε μέσα. Από το 2019, ενώ έχει προχωρήσει η απελευθέρωση, κάθε νέα επιχείρηση έπρεπε να έχει δύο πράγματα: Έπρεπε να έχει άδεια και πρέπει να έχει πιστοποιητικό ασφαλείας. Αυτά τα δύο... Η άδεια κόστιζε 30 εκατομμύρια ευρώ η έκδοση της στην Ελλάδα. Αυτά τα δύο ζητήματα έχουν περιέλθει από το 2019 στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων. Αυτός πιστοποιεί τα βαγόνια.

Κύριε Βουλευτά, **ξέρετε πόσα από τα βαγόνια που κυκλοφορούν στον ευρωπαϊκό χώρο έχουν συστήματα ETCS κ.λπ.; Το 20%.**

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΛΑΧΑΚΟΣ: Μία ερώτηση θέλω να σας κάνω, για να μπορέσουμε τελικά να καταλάβουμε κάτι και να το διευκρινίσετε ότι για πολλοστή ίσως φορά ή για μία φορά, γιατί ακόμα είναι λίγο μπερδεμένα τα πράγματα.

Στη σελίδα 92 του πορίσματος σας, στη δεύτερη παράγραφο, γράφετε «αν λειτουργούσε το ETCS και χαράζονταν το δρομολόγιο του IC62 από τη γραμμή καθόδου είτε από τον σταθμάρχη της Λάρισας είτε από τον κεντρικό χειριστή τηλεδιοίκησης, ο επόμενος από τη Λάρισα σταθμός Νέων Πόρων δεν θα έδινε ελεύθερη τη γραμμή καθόδου για την εμπορική και το φωτόσημα στην έξοδο από Νέους Πόρους προς Λάρισα θα ήταν κόκκινο.

Αν λοιπόν ο μηχανοδηγός της εμπορικής δεν συμμορφωνόταν και παραβίαζε το κόκκινο φωτόσημα εξόδου προς Νέους Πόρους θα ενεργοποιείτο από το σύστημα ETCS η αυτόματη πέδηση και για τους δύο αντιθέτως κινούμενους συρμούς, οι οποίοι θα ακινητοποιούντο επί τόπου. Πολύ απλά λοιπόν με το σύστημα ETCS σε λειτουργία και με δεδομένο ότι θα γινόταν η χάραξη δρομολογίου από τον χειριστή του σταθμού, η περίπτωση να γίνει μια μετωπική ή οπισθομετωπική σύγκρουση θα είχε αποφευχθεί».

Άρα το ETCS μόνο του -εγώ καταλαβαίνω- χωρίς τη χάραξη είτε από την κεντρική τηλεδιοίκηση είτε από σταθμάρχη δεν θα λειτουργούσε.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΡΟΦΥΛΛΙΔΗΣ (Μάρτυς): Το ETCS δεν έχει ως προϋπόθεση την τηλεδιοίκηση, έχει τη φωτεινή σηματοδότηση. Την έχει ως προϋπόθεση.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΛΑΧΑΚΟΣ: Άρα, έπρεπε να χαραχθεί για να μπορέσει να λειτουργήσει.»

Ο κ. Πυργίδης, μέλος της Επιτροπής Εμπειρογνομόνων που συνέταξαν το Πόρισμα για το σιδηροδρομικό δυστύχημα της 28.2.2023 αναφέρθηκε μεταξύ άλλων στη σημασία της χάραξης για τη λειτουργία της τηλεδιοίκησης :

«**ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ:** Η τηλεδιοίκηση ανάλογα με τη χάραξη κάνει τον συγκεκριμένο σηματοδότη να είναι πράσινος ή κόκκινος, διότι, όταν έχω χαράξει ένα δρομολόγιο συγκεκριμένο, που προβλέπει μια συγκεκριμένη διαδρομή, κάνει το σηματοδότη πράσινο και ακολουθεί ο μηχανοδηγός τη συγκεκριμένη πορεία της χάραξης που κάνει το σηματοδότη πράσινο, για να μπορέσει να περάσει. Εάν λοιπόν με την τηλεδιοίκηση που έχουμε και χαράζουμε ένα δρομολόγιο το οποίο δεν το ακολουθεί ο μηχανοδηγός, τότε αυτό το πράγμα θα ανάψει κόκκινο. Σωστά; Άρα, λοιπόν, η σηματοδότηση ανάβει κόκκινη ή πράσινη λόγω της τηλεδιοίκησης ανάλογα με τη χάραξη που έχει κάνει ο σταθμάρχης. Συμφωνούμε σε αυτό;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΥΡΓΙΔΗΣ (Μάρτυς): Ναι.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Συμφωνούμε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΥΡΓΙΔΗΣ (Μάρτυς): Μπορεί η τηλεδιοίκηση να διαχειριστεί αυτά τα θέματα.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Μπορεί να τα διαχειριστεί, εφόσον υπάρχει χάραξη όμως. Αυτό θέλω να σας πω, ότι πρέπει να υπάρχει ένας άνθρωπος που έχει χαράξει ένα δρομολόγιο, για να λειτουργήσει η τηλεδιοίκηση. Εάν δεν υπάρχει άνθρωπος που χάραξε δρομολόγιο, η τηλεδιοίκηση είναι άχρηστη.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΥΡΓΙΔΗΣ (Μάρτυς): Προφανώς.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Έτσι μπράβο. Αυτό ήθελα να μου πείτε.»

Ο κ. Χαλκιάς, μέλος της Επιτροπής Εμπειρογνομόνων για το σιδηροδρομικό δυστύχημα στα Τέμπη, αναφέρθηκε στην παραβίαση των κανονισμών και στη λειτουργία του ETCS :

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): ... Εκεί που καταλήξαμε, όμως, είναι ότι έγιναν φοβερά λάθη εκείνο το βράδυ τα οποία όλα συνέβαλαν στη δημιουργία αυτού του εγκλήματος, του ατυχήματος, της εθνικής τραγωδίας θα την έλεγα εγώ, ξεκινώντας από τον ανθρώπινο παράγοντα ο οποίος λειτούργησε λαθεμένα σε όλες τις δραστηριότητες του και φτάνοντας και στα συστήματα τα τεχνολογικά τα οποία δεν λειτουργούσαν ή δεν λειτούργησαν εκείνο το βράδυ.

Θα ξεκινήσω λέγοντας ότι πραγματικά ο σταθμάρχης ήταν ο κύριος αίτιος αυτής της μεγάλης δυστυχίας που προέκυψε για την ελληνική κοινωνία γενικότερα. Έκανε

πολλά λάθη. Έκανε πολλά λάθη γιατί ενώ ήταν υποχρεωμένος από τις 23-12 ο σταθμάρχης της Λάρισας να χαράσσει αυτόματα το δρομολόγιο, δεν το έκανε. Και η αυτόματη χάραξη στον πίνακα που είχε μπροστά του ήταν να πατήθει ταυτόχρονα, με τα δυο του χέρια δύο κουμπιά, Σταθμός Λάρισας-Νέοι Πόροι. Αυτό έπρεπε να κάνει. Εάν το έκανε δεν θα υπήρχε τίποτα. Δεν το έκανε αυτό.

.....Να σας πω. Ο ανθρώπινος παράγοντας παντού παρεμβαίνει τελικά, ακόμα και στην οργάνωση ενός τεχνολογικού συστήματος. Αλλά αν ένας σταθμάρχης κάνει μια δουλειά, μπορεί να κάνει ένα λάθος στα εκατό. Αν είναι δύο σταθμάρχες που κάνουν την ίδια δουλειά παράλληλα, ανεξάρτητα ο ένα από τον άλλο, η πιθανότητα αυτή μειώνεται στο έναν στις δέκα χιλιάδες φορές.

Όταν βάλεις και τεχνολογία μέσα, σε αυτό το ενδεχόμενο μειώνεται πάρα πολύ. Και αν υπάρχει το ETCS βέβαια, ό,τι και να συμβεί, εφόσον γίνει η χάραξη της διαδρομής, το τρένο θα σταματήσει όταν δει ότι η πορεία είναι συγκρουσιακή.

Το ETCS είναι το σύστημα εκείνο το οποίο ακινητοποιεί τους συρμούς όταν και οι συρμοί είναι εφοδιασμένοι με αυτό και οι γραμμές και πραγματικά εκεί αποτρέπεται το δυστύχημα αυτό. Τώρα να πάει κάποιος και να κάνει σαμποτάζ στο ETCS, εντάξει, εκεί θα μπορούμε να πούμε ότι και εκεί υπάρχει ανθρώπινη παρέμβαση, αλλά είναι πιθανότητα στο εκατομμύριο.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Το ETCS μπορεί να απενεργοποιηθεί, όμως;

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Προφανώς όλα τα τεχνολογικά συστήματα, όλα.»

Ο κ. Πατέρας, πρώην πρόεδρος του ΟΣΕ ανέφερε σε σχέση με τα συστήματα σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης και πιο συγκεκριμένα σε σχέση με τη λειτουργία του ETCS :

«ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς): Απάντησα και προηγουμένως, αλλά θα ξαναδώσω την ίδια απάντηση. Η τηλεδιοίκηση και η σηματοδότηση είναι συστήματα στα οποία υπεισέρχεται ο ανθρώπινος παράγοντας. Είναι προφανές ότι η εγκατάστασή τους αυξάνει την ασφάλεια του σιδηροδρομικού δικτύου και της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας. Δεν τίθεται θέμα περί τούτου. Παραμένει όμως ισχυρός ο ανθρώπινος παράγοντας. Κάποιες τηλεδιοικήσεις δεν έχουν και σταθμάρχη, έχουν μόνο τηλεδιοικητή.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Μάλιστα.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς): Δηλαδή παραμένει ένας χειριστής του συστήματος. Το ETCS είναι ένα σύστημα αυτόματης πέδησης το οποίο είναι εγκατεστημένο στα τρένα. Αφορά μόνο τον μηχανοδηγό και το τρένο, τον συρμό και προφανώς εφόσον λειτουργεί, εφόσον λειτουργεί, και το λέω γιατί ένα ΑΣΙΔ, ένα Αυτόματο Σύστημα Ισόπεδης Διάβαση, στον άξονα να μην λειτουργεί το ETCS βγαίνει εκτός λειτουργίας. Μια αλλαγή να έχει, μια βλάβη το ETCS βγαίνει εκτός λειτουργίας.....»

Ο κ. Τερεζάκης, πρόεδρος του ΟΣΕ έθιξε πολλά ζητήματα στη διάρκεια της κατάθεσης του. Κατ' αρχήν αναφέρθηκε στην εμπειρία του ως εμπειρογνώμων σε σιδηροδρομικό δυστύχημα στην Ισπανία, με λειτουργούντα συστήματα διαχείρισης κυκλοφορίας :

«ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ήσασταν δηλαδή εμπειρογνώμονας σε δυστυχήματα και του εξωτερικού.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Μάλιστα.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ωραία. Σε αυτά τα δυστυχήματα, στο Σαν Ντιέγκο που μας είπατε ή και στο άλλο, λειτουργούσε η διοίκηση;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Στο Σαν Ντιέγκο λειτουργούσε η τηλεδιοίκηση, η σηματοδότηση και υπήρχε και ETCS. Βέβαια η γενεσιουργός αιτία εκεί, είχε βγει από το τμήμα του ETCS και είχε ένα ιδιόμορφο σύστημα προστασίας του συρμού. Η γραμμή ήταν υπό κατασκευή, είχε μόλις κατασκευαστεί επί δομή. Το ETCS δεν είχε εγκατασταθεί πάνω. Σηματοδότηση όμως, τηλεδιοίκηση είχε. Το λάθος του μηχανοδηγού για να καλύψει ήταν ένα σύστημα που έκανε σφυριγμό, όταν υπερέβαινε την ταχύτητα που έπρεπε να κινηθεί ο συρμός. Δεν έκοβε τον συρμό, απλά ειδοποιούσε τον μηχανοδηγό ότι έχεις υπέρβαση ταχύτητας, κάνε τις αναγκαίες ενέργειες.

Από τη διερεύνηση του δυστυχήματος προέκυψε ότι ο μηχανοδηγός εκείνη την ώρα που έγινε η ειδοποίηση του συστήματος με το σφυριγμό στην καμπίνα μηχανοδήγησης μιλούσε στο τηλέφωνο με τον προϊστάμενο της αμαξοστοιχίας για να κανονίσουν πού θα αποβιβαστούν και θα επιβιβαστούν οι επιβάτες μετά από 20 χιλιόμετρα που έμπαιναν στο σταθμό. Δεν έδωσε προσοχή στο σήμα αυτό. Είχε την προσοχή του στη συνεννόηση, στην ενδοεπικοινωνία. Όταν έφτασε στην είσοδο της καμπύλης, έφτασε με μία ταχύτητα γύρω στα 170 χιλιόμετρα, σε μία καμπύλη που η μεγίστη ήταν 80 χιλιόμετρα. Ανθρωπίνως έκανε το μοιραίο λάθος να πατήσει πέδη ανάγκης. Σε τέτοιες περιπτώσεις η πέδη ανάγκης δεκαπλασιάζει την κεντρομόλο δύναμη που σπρώχνει το τρένο προς την έξω μεριά της καμπύλης, οπότε πια ο εκτροχιασμός ήταν μοιραίος.

Υπήρχε ένα τοιχίο το οποίο ήταν σε απόσταση ορίων κίνησης του τρένου πάνω σε αυτό το σημείο. Έπεσε πάνω στο τοιχίο, εκτροχιάστηκαν όλα τα βαγόνια. Ένα βαγόνι -το κινητήριο- και ένα άλλο βαγόνι που ήταν σε επαφή με το κινητήριο βαγόνι πήραν φωτιά. Αποτέλεσμα ήταν ογδόντα νεκροί και όλοι οι υπόλοιποι επιβάτες του τρένου τραυματίες σοβαρά ή με μέτρια τραύματα.

Παρεμπιπτόντως, αν μου επιτρέψετε, πάνω στη συζήτηση την πρώτη...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Αν θέλετε λίγο σύντομα, γιατί δεν είναι το εξεταζόμενο θέμα μας, αλλά πείτε το, ναι.

[...]

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Μας λέτε, λοιπόν -και το κλείνω με αυτό- ότι στο Σαν Ντιέγκο στην Ισπανία με τους ογδόντα νεκρούς υπήρχε σηματοδότηση, υπήρχε τηλεδιοίκηση και υπήρχε και ένα σύστημα που υποκαθιστούσε το ETCS, αν το κατάλαβα καλά, αυτός ο σφυριγμός που λέτε. Παρά ταύτα, είχαμε ένα ατύχημα με ογδόντα νεκρούς.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Ναι, σωστά.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Και η αιτία -είπατε- ήταν το ανθρώπινο λάθος του μηχανοδηγού ο οποίος μιλούσε στο κινητό του.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Ναι, έκανε συνομιλία όχι αντιεπαγγελματική, μέσα στα επαγγελματικά του καθήκοντα, με τον προϊστάμενο της αμαξοστοιχίας για να κανονίσουν διαδικαστικά θέματα για την επόμενη στάση.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Πολύ ωραία.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Να τονίσω, επίσης, ότι έχουν γίνει ενδιάμεσα, από τότε μέχρι και σήμερα και άλλα δυστυχήματα, πρόσφατα πριν από δύο χρόνια στο Βέλγιο με χρήση ETCS, όπου εκεί επέπεσε μια αμαξοστοιχία επιβατική πάνω σε συρμό έργων και είχαμε και εμείς πιο παλιά, όταν ήμουν Γενικός Διευθυντής στον ΟΣΕ το 2008, στην τηλεδιοίκηση του Λιανοκλαδίου που λειτουργούσε με τηλεδιοίκηση, σηματοδότηση και σαφείς επικοινωνίες μεταξύ του τηλεδιοικητή και μηχανοδηγών, όπου επιβατική αμαξοστοιχία έπεσε σε βαγόνια τα οποία είχαν αποκοπεί από εμπορικό συρμό με πλήρη λειτουργία σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης και στην Ελλάδα.»

Εν συνεχεία αναφέρθηκε στον πίνακα τηλεχειρισμού στο σταθμό Λάρισας, το οποίο ορίζει ως «τοπικό σύστημα τηλεδιοίκησης», αφούκάνει ακριβώς τις εργασίες της τηλεδιοίκησης, και είπε :

«ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Μάλιστα.

Στη Λάρισα υπήρχε τηλεδιοίκηση, όταν έγινε το ατύχημα;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Μιλάτε για τη μοιραία βραδιά;

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ναι.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Υπήρχε, είχαμε παραλάβει πριν από δύο μήνες περίπου ένα κομμάτι της «717» που ήταν από την έξοδο του Δομοκού μέχρι και τη βόρεια έξοδο της Λάρισας, που είχε έξι σταθμούς σηματοδότησης. Της δε Λάρισας, επειδή είναι πολύπλοκος σταθμός με διασταυρώσεις που πηγαίνουν προς τον Βόλο και επίσης έχουν επικοινωνία με το αμαξοστάσιο του Μεζούρλου, όπου μπαίνουν εμπορικά τρένα και γίνονται μανούβρες, υπήρχε τοπικό σύστημα σηματοδότησης, το οποίο -επαναλαμβάνω και πάλι- λειτουργούσε και λειτουργεί ακόμη ως τοπικό σύστημα τηλεδιοίκησης.

Και αν θέλετε, μπορώ να σας εξηγήσω γιατί το λέμε «τοπικό σύστημα τηλεδιοίκησης», διότι κάνει ακριβώς τις εργασίες της τηλεδιοίκησης. Η μόνη διαφορά είναι ότι η τηλεδιοίκηση βλέπει ένα πολύ εκτεταμένο μήκος σιδηροδρομικού δικτύου, ενώ ο Σταθμός της Λάρισας που είχε αυτό το σύστημα επέβλεπε τέσσερα χιλιόμετρα πριν από τη Λάρισα νότια προς Μεζούρλο και άλλα περίπου τέσσερα χιλιόμετρα βόρεια στην έξοδο προς Θεσσαλονίκη.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Άρα, τέσσερα και τέσσερα, οκτώ.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Οκτώ χιλιόμετρα έβλεπε, είχε πλήρη δυνατότητα από τον τοπικό πίνακα -και τον έχει ακόμη- να κάνει τηλεχειρισμό και να χαράξει διαδρομή, που αυτό εξασφάλιζε ότι ένα τρένο δεν μπορεί να μπει στη διαδρομή ενός άλλου τρένου.»

Ακολούθως αναφέρθηκε στις διατάξεις τηλεδιοίκησης και τόνισε ότι σύμφωνα με το Πόρισμα των Εμπειρογνομητών δεν είναι εγκαταστάσεις ασφαλείας:

«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): [...] Να σας πω ότι σύμφωνα και με το πόρισμα της Επιτροπής Γεραπετρίτη -που ήλθαν και παρουσιάστηκαν οι τρεις και μάλιστα με τους δύο καθηγητές έχω συνομιλήσει πολλές φορές- όπως αναφέρει στη σελίδα 90, η τηλεδιοίκηση δεν είναι εγκατάσταση ασφαλείας και έχουν απόλυτο δίκιο. Εγκατάσταση ασφαλείας είναι οι σηματοδοτήσεις. Ε, αυτή υπήρχε στη Λάρισα.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Κύριε μάρτυς, σας ακούσαμε πριν που περιγράφατε εναργέστατα –δηλαδή, καταφανώς- το ανθρωπινό λάθος.

Εγώ θα σας κάνω τις εξής ερωτήσεις. Το πόρισμα Γεραπετρίτη αναφέρει ότι το σύστημα τηλεδιοίκησης αυξάνει κατά πολύ την πιθανότητα δυστυχήματος ή μάλλον αποκλείει κατά πολύ. Η σηματοδότηση, επίσης, αποκλείει και αυτό που αποκλείει - απόλυτη βεβαιότητα- είναι το ETCS. Ερώτηση: Αν υπήρχε φωτοσήμανση, τηλεδιοίκηση, ECTS, θα είχε αποφευχθεί αυτό το έγκλημα;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Εάν είχαν γίνει οι χειρισμοί χειροκίνητα, όπως γίνανε εκείνη τη βραδιά, ενδέχεται να μην είχε αποφευχθεί το δυστύχημα.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Μόνο εσείς το λέτε αυτό.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Με ρωτήσατε και σας λέω την άποψή μου.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Δηλαδή, και με το ETCS, ακόμα και ο λάθος χειρισμός, πάλι θα μπορούσε να είχε συμβεί;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Επαναλαμβάνω ότι εάν είχαν γίνει χειροκίνητοι οι χειρισμοί, που σημαίνει ότι βγάζω τα συστήματα εκτός, εάν όλα τα συστήματα, όπως είπατε εσείς, λειτουργούν στην εντέλεια, είναι όλα σε λειτουργία και όλοι οι χειρισμοί γίνονται μέσω αυτών των συστημάτων, προφανώς ελαχιστοποιείται το λάθος. Εάν, όμως, γίνονταν οι ίδιοι χειρισμοί που έγιναν εκείνο το βράδυ χειροκίνητα, το τονίζω...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Κύριε μάρτυς, συγγνώμη, όταν έχεις ένα σύστημα σε λειτουργία, για ποιον λόγο να το βγάλεις εκτός; Εκτός εάν δεν το έχεις.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Εκείνο το βράδυ...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Το βράδυ εκείνο –να τα κάνουμε απλά- λειτουργούσε η τηλεδιοίκηση στη Λάρισα ναι ή όχι;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Τηλεδιοίκηση δεν υπήρχε. Υπήρχε η τοπική σηματοδότηση που έδινε η ίδια δικαιώματα στον σταθμάρχη και ίδιες δυνατότητες, όπως η τηλεδιοίκηση. Απλά, ήταν σε μικρότερο μήκος.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Λειτουργούσε;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Βεβαίως και λειτουργούσε.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Το σύστημα τηλεδιοίκησης στη Λάρισα; Όχι ο τοπικός χειρισμός, ο πίνακας.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Τηλεδιοίκηση δεν είχε εγκατασταθεί ακόμη, ήταν σε φάση εγκατάστασης....

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Μάλιστα. Το 2023, τον Φεβρουάριο, λειτουργούσε η τηλεδιοίκηση, η οποία είχε βγει μοιραία εκτός από το '19.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Όχι. Σας είπα, όχι. Λειτουργούσε μόνο η σηματοδότηση της Λάρισας που είχε ίδιες δυνατότητες τεχνικές με την τηλεδιοίκηση, μόνο που ήταν σε μικρότερο μήκος.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Το πόρισμα Γεραπετρίτη αναφέρει ότι εάν υπήρχε το σύστημα τηλεδιοίκησης, το οποίο μοιραία είχε καταστραφεί, όπως είπατε, είχε βγει εκτός, σε μεγάλο βαθμό θα είχε αποφευχθεί το δυστύχημα. Συμφωνείτε, ναι ή όχι;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Όταν το ίδιο πόρισμα λέει στη σελίδα 90 ότι οι τηλεδιοικήσεις δεν είναι εγκαταστάσεις ασφαλείας, θέλετε να συμφωνήσω;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Δεν είναι εγκαταστάσεις ασφαλείας;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Μάλιστα.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Πού είναι; Μπορείτε να μας δείξετε; Δεν είναι εγκαταστάσεις ασφαλείας;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Διαβάστε μας το σημείο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Κύριε Πρόεδρε, σελίδα 90, εδάφιο 5.4.3: «Διαχείριση κυκλοφορίας με λειτουργία φωτεινής σηματοδότησης τηλεδιοίκησης». Στο τέλος της πρώτης παραγράφου: «Θα πρέπει να επισημανθεί ότι οι διατάξεις της τηλεδιοίκησης δεν συνιστούν εγκαταστάσεις ασφαλείας».

Ορίστε, σας το δίνω.»

Ο κ. Τερεζάκης ερωτήθηκε και για τη λειτουργία, τη χρησιμότητα του συστήματος ETCS καθώς και τη δυνατότητα απενεργοποίησης του και κατέθεσε τα εξής :

«ΠΑΥΛΟΣ ΣΑΡΑΚΗΣ: Ναι, για το συγκεκριμένο ETCS που ήταν εγκατεστημένο στο τρένο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Εάν ήταν σε λειτουργία, ναι, είναι από τα συστήματα τα οποία δεν εξαφανίζουν, αλλά ελαττώνουν ραγδαία την οποιαδήποτε περίπτωση λάθους του μηχανοδηγού.

ΠΑΥΛΟΣ ΣΑΡΑΚΗΣ: Αυτό μας ενδιαφέρει.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Το ETCS, σας επαναλαμβάνω...

ΠΑΥΛΟΣ ΣΑΡΑΚΗΣ: Διορθώνει το ανθρώπινο λάθος.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Το ETCS είναι ο έλεγχος του μηχανοδηγού, γιατί η σηματοδότηση και η τηλεδιοίκηση ελέγχουν τον σταθμάρχη στη χάραξη των διαδρομών και εάν δεν έχεις το ETCS, επαφίεται στον μηχανοδηγό, εάν θα ακολουθήσει όρια ταχύτητας και κόκκινα φωτοσήματα. Και έρχεται το ETCS, το οποίο μπαίνει πάνω στο τρένο και ελέγχει τον μηχανοδηγό και του δίνει πληροφορίες ταχύτητος και εάν την υπερβεί ή υπερβεί ερυθρό φωτόσημο, σταματάει το τρένο.

ΠΑΥΛΟΣ ΣΑΡΑΚΗΣ: Ακίνητοποιείται το τρένο αυτόματα, άνευ παρεμβάσεως του μηχανοδηγού.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Του δίνει ένα ηχητικό σήμα, αλλά εάν δεν υπακούσει, το σταματάει.

ΠΑΥΛΟΣ ΣΑΡΑΚΗΣ: Ακόμα και εάν θέλει να αυτοκτονήσει ο μηχανοδηγός, έρχεται η τεχνολογία και τον ακινητοποιεί.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Εδώ μου επιτρέψτε μου μία διευκρίνιση. Εάν θέλει ο μηχανοδηγός οποιαδήποτε στιγμή, είτε με την καθοδήγηση του τηλεδιοικητή είτε ο ίδιος εάν θεωρήσει ότι πρέπει, μπορεί με πολύ απλή κίνηση -είναι δύο κουμπιά πάνω στον πίνακα χειρισμού του ETCS- να το παρακάμψει και να κινηθεί το τρένο σαν να μην έχει ETCS...»

Ο κ. Τερεζάκης αναφέρθηκε επίσης στα τμήματα του σιδηροδρόμου, όπου δεν υπάρχει σηματοδότηση και τηλεδιοίκηση και στη σημασία τήρησης του Γενικού Κανονισμού Κυκλοφορίας :

«ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Θα ήθελα να ρωτήσω κάτι. Η μείωση του προσωπικού, σε συνδυασμό με την έλλειψη δικλίδων ασφαλείας σε κάποια τμήματα του δικτύου, ETCS, τηλεδιοίκηση, δημιουργεί προβλήματα ασφάλειας για εσάς; Δημιουργεί έλλειμμα ασφαλείας;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Σίγουρα δημιουργεί προβλήματα ασφαλείας, τα οποία όμως φτάνουν στο επίπεδο του Γενικού Κανονισμού Κυκλοφορίας, όπου εκεί, σας είπα, είναι το κατώφλι της ασφαλούς λειτουργίας του σιδηροδρόμου. Όσο τηρείται ο Γενικός Κανονισμός Κυκλοφορίας...

Στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο δεν έχουμε παντού σηματοδότηση και τηλεδιοίκηση. Υπάρχουν κομμάτια, ιδίως στη Μακεδονία, η γραμμή Παλαιοφάρσαλα-Καλαμπάκα-Λάρισα-Βόλος, που δεν έχουν συστήματα σηματοδότησης τηλεδιοίκησης. Και όμως, η κυκλοφορία γίνεται κανονικά. Γίνεται με το κατώφλι και τις δικλίδες ασφαλείας που προβλέπει ο Γενικός Κανονισμός Κυκλοφορίας.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Αυτές οι δικλίδες, όμως, δεν θα αύξαναν το επίπεδο ασφαλείας; Δηλαδή, θα υπήρχε ένα μέγιστο επίπεδο ασφάλειας που δεν υπάρχει τώρα;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Οποιαδήποτε κάθε σύστημα το οποίο τοποθετείται πάνω και από τον κανονισμό κυκλοφορίας, που είναι ο ανθρώπινος παράγοντας που ρυθμίζει την κίνηση των τρένων, προφανώς ανεβάζει το επίπεδο ασφαλείας. Δεν σημαίνει όμως ότι και αυτά τα συστήματα να τα έχεις σε εξασφαλίζουν 100%.»

Ρωτήθηκε αναφορικά με το ρόλο του ανθρώπου στο χειρισμό των αυτοματοποιημένων συστημάτων διαχείρισης κυκλοφορίας , επίσης αναφορικά με το ρόλο της Hellenic Train στην εκπαίδευση των μηχανοδηγών καθώς και στον τρόπο που ενήργησαν τη μοιραία νύχτα:

«ΕΥΡΙΠΙΔΗΣ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗΣ: Εγώ αυτό που κρατάω, κύριε Τερεζάκη, είναι ότι αναδεικνύετε τον σημαντικό ρόλο του ανθρώπινου παράγοντα είτε υπάρχει τηλεδιοίκηση είτε δεν υπάρχει, είτε είναι ψηφιοποιημένο το σύστημα είτε δεν είναι.

Η δεύτερη ερώτησή μου είναι η εξής: Σε περίπτωση, λοιπόν, που ενεργοποιείται ο ανθρώπινος παράγων σε μικρό ή μεγάλο ποσοστό, ανάλογα με το τι ψηφιακό σύστημα λειτουργεί, σ' αυτήν την περίπτωση υπάρχουν κανονισμοί και

καθηκοντολογία; Ξέρει, δηλαδή, ο καθένας μέχρι πού είναι το πεδίο της ευθύνης του και τι πρέπει να κάνει;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Φυσικά, διότι η λειτουργία των τηλεδιοικήσεων ενσωματώνεται μέσα στον γενικό κανονισμό κυκλοφορίας, όπως και τα συστήματα ραδιοεπικοινωνίας, όπως και τα συστήματα φωτεινής σηματοδότησης. Άρα ο τηλεδιοικητής που έχει στην ευθύνη του τον χειρισμό κομματιών τηλεδιοικήσεων ξέρει, ανάλογα με το πρόβλημα που θα του παρουσιαστεί, τι θα κάνει. Μπορεί να φτάσει μέχρι σε σημείο να πει «να διακόψω την κυκλοφορία». Έγινε την περασμένη εβδομάδα.

ΕΥΡΥΠΙΔΗΣ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗΣ: Άρα από όποια αφετηρία κι αν ξεκινήσουμε είτε ξεκινήσουμε από ψηφιακές εφαρμογές, είτε από manual εφαρμογές η τελική ευθύνη αγγίζει κάποιο πρόσωπο ή κάποια πρόσωπα που είναι οι τελικοί χειριστές των γεγονότων. Σωστά;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Σωστά.

ΕΥΡΥΠΙΔΗΣ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗΣ: Εγώ στέκομαι σε αυτό. Γιατί αυτό είναι πάρα πολύ σημαντικό για την εξέλιξη της έρευνας που κάνουμε. Διότι εδώ μέσα προσπαθούν κάποιοι να αποδείξουν ότι δεν παρεμβαίνει ανθρώπινος παράγων ανάμεσα στην οποιαδήποτε τεχνολογική έλλειψη από τη μια και στο ατύχημα από την άλλη. Ενώ είναι σαφές από ό,τι μας είπατε εσείς σήμερα με πολύ καθαρό τρόπο αλλά από ό,τι μας είπαν και προηγούμενοι μάρτυρες που έχουν χειριστεί τον σιδηρόδρομο, ότι ο ανθρώπινος παράγων παραμένει ο πιο σημαντικός στην τελική έκβαση των γεγονότων όποιο σύστημα και αν εφαρμόζεται.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Σωστά. Και τη συντήρηση και τη λειτουργία την έχει η Hellenic Train.

ΕΥΡΥΠΙΔΗΣ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗΣ: Εσείς βλέπετε κάποιες παραλείψεις ή λάθη που έχουν γίνει από τη Hellenic Train σε όλη αυτή τη διαδικασία του ατυχήματος που μας περιγράψατε;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Αυτό θα πρέπει να το δει και η Hellenic Train η ίδια από μόνη της και ο ανακριτής. Αλλά εγώ έθεσα τα εξής ερωτήματα. Πώς έγινε αυτή η ραδιοεπικοινωνία και δεν ακούστηκε αυτή η λέξη που έπρεπε να ακουστεί...

ΕΥΡΥΠΙΔΗΣ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗΣ: Να κάνω λίγο διαφορετικά την ερώτηση για να διευκολύνω την έρευνα. Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε. Δεν θα καθυστερήσω άλλο. Εάν εσείς ήσασταν ανακριτής τι θα ρωτούσατε, έχοντας και την τεχνική γνώση, την Hellenic Train να σας απαντήσει για να αποσαφηνίσετε τι ακριβώς έγινε. Πείτε μας τα ερωτήματά σας. Μην μας λέτε τις απαντήσεις.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Ένα βασικό ερώτημα. Θα ρωτούσα αν από την εκπαίδευση των μηχανοδηγών της αυτές οι ενέργειες που έγιναν εκείνο το βράδυ ήταν σωστές. Ξέρουμε ότι ο σταθμάρχης έκανε λάθος. Ξέρουμε τις ενέργειες που έκανε λάθος. Είναι καταγεγραμμένες, έχουν αποδοθεί. Μένει το άλλο μέρος μισό που κάνει την κυκλοφορία να μας πει ή ίδια η Hellenic Train που είναι προσωπικό της αν ο μηχανοδηγός της, όπως είπαμε εμείς στον ΟΣΕ, ενήργησε ή δεν ενήργησε σωστά ή κατά τον κανονισμό. Σέβομαι ότι ο μηχανοδηγός αυτός δεν είναι εν ζωή, όπως δεν είναι και άλλοι μηχανοδηγοί. Είναι σεβαστό αυτό το γεγονός οπωσδήποτε. Με πλήρη σεβασμό στη μνήμη του ρωτάμε να δούμε αντικειμενικά τι έφταιξε και έγινε αυτό το

δυστύχημα για να μπορούμε να βγάλουμε συμπεράσματα και στο μέλλον να μην ξανασυμβεί ποτέ κάτι τέτοιο....

ΜΑΡΙΑ ΚΟΜΝΗΝΑΚΑ: Είπατε να μην μιλάμε γι' αυτές τις παραλείψεις. Δεν ξέρω αν είναι επιτρεπτό.

Είπατε ότι όταν μπαίνατε στα τρένα συνηθίζατε να πηγαίνετε μπροστά στους μηχανοδηγούς, ιδιαίτερα όταν ήταν σε μονές γραμμές, και τους επισημαίνατε να κάνουν αναγγελία για να τους ακούσουν. Είναι αναγκαίο για ένα μηχανοδηγό, είναι δηλαδή στα πλαίσια της λειτουργίας του κανονισμού και στο πλαίσιο της κίνησης των τρένων να επισημαίνεται σε κάποιον που κινεί το τρένο ότι πρέπει να κάνεις εδώ αναγγελία; Δεν είναι προκαθορισμένο, δεδομένο ότι θα συμβαίνει σε κάθε διαδρομή;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Σε τμήματα όπου δεν υπάρχει σηματοδότηση-τηλεδιοίκηση, ένας από τους λόγους που αυξάνει την ασφάλεια κίνησης των συρμών σε γραμμές που δεν έχουν σηματοδότηση-τηλεδιοίκηση είναι οι εκατέρωθεν σταθμοί αυτών των τμημάτων να ξέρουν οι σταθμάρχες πού βρίσκεται το κάθε τρένο και πότε περνάει τον ένα σταθμό και πότε τον άλλο. Είναι θέμα...

ΜΑΡΙΑ ΚΟΜΝΗΝΑΚΑ: Ναι, ρωτάω ότι υπάρχει περίπτωση μην κάνουν αναγγελία οι μηχανοδηγοί και οι σταθμάρχες...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Στα ταξίδια που έχω κάνει μαζί τους με διάφορα πληρώματα -και δεν είναι λίγα αυτά τα πληρώματα που έχω κάνει- δεν έχει τύχει κάτι τέτοιο. Στη συγκεκριμένη βραδιά νομίζω ότι στις συνομιλίες κάτι τέτοιο λείπει. Απ' όσα έχω ακούσει, λείπει κάτι τέτοιο. Θα μου πείτε πού θα έκανε αναγγελία. Περνώντας τη «Ζάχαρη» και περνώντας και τον «Ευαγγελισμό». Κάτι τέτοιο, όμως, φαίνεται ότι λείπει από τις εγγραφές.»

Τέλος, ο κ. Τερεζάκης, ρωτήθηκε εάν σήμερα που λειτουργεί το Κέντρο Ελέγχου Κυκλοφορίας (ΚΕΚ) Λάρισας, θα μπορούσε να συμβεί εκ νέου ένα τραγικό δυστύχημα, όπως αυτό της μοιραίας νύχτας της 28.2.2023. Απήντησε ως εξής :

«ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΕΤΣΑΣ: Σήμερα, λοιπόν, που στο επίμαχο τμήμα όπου συνέβη η εθνική τραγωδία, λειτουργεί τηλεδιοίκηση, αν οι ενέργειες του σταθμάρχη, των μηχανοδηγών και όλων των εμπλεκομένων στο κυκλοφοριακό έργο εκείνο το τραγικό βράδυ ήταν οι ίδιες, θα μπορούσε να αποφευχθεί αυτή η τραγωδία ή όχι;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Αν οι χειρισμοί και οι ενέργειες που έγιναν εκείνο το βράδυ, γίνονταν και σήμερα με τηλεδιοίκηση, σίγουρα οι πιθανότητες να γίνει το δυστύχημα θα ήταν λιγότερες, αλλά δεν θα ήταν στον απόλυτο βαθμό προσασίας.

Είναι αυτό που σας είπα, όπου εμπλέκεται ο ανθρώπινος παράγοντας σε αυτήν τη διαδικασία, πάντα η πιθανότητα του να γίνει δυστύχημα είναι αυξημένη. Αυτό εξετάζει και το risk assessment. Στα risk assessment που γίνονται, το πρώτο πράγμα το οποίο κοιτάνε είναι: Έχει συστήματα; Ναι. Μπαίνει ανθρώπινος παράγοντας; Ναι. Κάτω από ποιες προϋποθέσεις μπορεί να το βγάλεις εκτός; Αν έχεις δέκα δικλείδες ασφαλείας να το βγάλεις εκτός, το risk είναι μικρό. Αν έχεις μία ή δύο δικλείδες να το βγάλεις εκτός με το πάτημα ενός κουμπιού, το risk είναι μεγάλο.

ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΕΤΣΑΣ: Θέλω να επιμείνω λίγο, κύριε μάρτυς. Επαναλαμβάνω, πέραν του νόμου των πιθανοτήτων και όλα αυτά που είπαμε για το σύστημα τηλεδιοίκησης, με το σημερινό σύστημα τηλεδιοίκησης αν οι ενέργειες του σταθμάρχη, των μηχανοδηγών και των υπόλοιπων ήταν ακριβώς οι ίδιες, θα είχε αποφευχθεί η τραγωδία ή όχι;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Εάν ο τηλεδιοικητής ήταν πάνω και έβλεπε τις οθόνες και έβλεπε τα τρένα και λειτουργούσαν, θα μπορούσε να είχε αποφευχθεί. Αν είχε κάνει ό,τι έκανε ο σταθμάρχης, που είχε τον πίνακα αλλά δεν τον κοίταζε, τότε δεν θα είχε αντιληφθεί τίποτα από τα δύο τρένα που πηγαίνουν και τί κάνουν. Μόνο η τηλεδιοίκηση αν ήταν σε αυτόματη χάραξη, θα μπορούσε να τον προστατέψει. Αλλά, αν έκανε το χειρισμό μοναδιαίων χειρισμών ανά κάθε κλειδί, δεν θα του είχε κλείσει η διαδρομή. Άρα, πάλι το τρένο θα πήγαινε χωρίς χαραγμένη διαδρομή.»

Ο κ. Θεοχάρης, πρώην Πρόεδρος της ΤΡΑΙΝΟΣΕ (περίοδος 2016-2018) και Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΣΕ (περίοδος 2018-2019), αναφέρθηκε κατ' αρχήν στο δυστύχημα στο Άδενδρο το 2017. Πιο συγκεκριμένα ανέφερε ότι το δυστύχημα στο Άδενδρο έγινε ενώ υπήρχε σε ισχύ σύστημα τηλεδιοίκησης σε εκείνο το τμήμα του δικτύου και ότι κατόπιν του δυστυχήματος καταργήθηκε η θέση του προϊσταμένου αμαξοστοιχίας :

«ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Κύριε μάρτυρα, καλημέρα, καλώς ήρθατε.

Κατά τη διάρκεια της θητείας σας και στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ και στον ΟΣΕ, ατυχήματα υπήρξαν και ποια;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Υπήρξε ένα μεγάλο ατύχημα. Ουσιαστικά ένας μηχανοδηγός ανέπτυξε υπερβολική ταχύτητα και προσέκρουσε στον σταθμό...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Στο Άδενδρο;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Στο Άδενδρο. Και είχαμε το θανατηφόρο αποτέλεσμα.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Πόσοι άνθρωποι έχασαν τη ζωή τους;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Τρεις, αν δεν κάνω λάθος. Αλλά είχε και τραυματισμούς.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Τα αίτια εκείνου του δυστυχήματος ποια ήταν;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Υπερβολική ταχύτητα πριν την είσοδο στον σταθμό.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Εκ μέρους του μηχανοδηγού;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Εκ μέρους, ναι, του μηχανοδηγού. Και ουσιαστικά λόγω της ύπαρξης των έργων, σε εκείνο το σημείο υπήρχε και κλειδωμένη αλλαγή γραμμής, επειδή ο σταθμός δεν ήταν σε λειτουργία, και το τρένο έπρεπε να πάει με ταχύτητα 60 χιλιομέτρων. Δεν μπήκε με αυτήν την ταχύτητα..... Υπήρχε λοιπόν μια διαφωνία για το ποιος προΐσταται και διαχειρίζεται τον σταθμό μέσα σε εκείνη την περίοδο. Ενδεχομένως έπαιξε ρόλο στο να χάσει την προσοχή του ο μηχανοδηγός, ο οποίος στη συνέχεια ήταν και ένα από τα θύματα του δυστυχήματος.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Η διαφωνία είπατε ότι ήταν μεταξύ του μηχανοδηγού και ποιανού;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Του προϊσταμένου κυκλοφορίας.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ο οποίος πού βρισκόταν; Στο τρένο ή...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Στον θάλαμο μηχανοδήγησης.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Στο τρένο κι αυτός.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Στο τρένο κι αυτός.....

... ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Υπήρξε κάποιο πόρισμα;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Υπήρξε πόρισμα.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Και τι έλεγε το πόρισμα αυτό;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Το πόρισμα έλεγε ότι η υπερβολική ταχύτητα ήταν ο κύριος λόγος ο οποίος οδήγησε το τρένο να υπερβεί το φωτόσημα εισόδου του σταθμού και να πέσει στον σταθμό, να πέσει στο κτήριο του σταθμού.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Είπατε ότι έπρεπε να πηγαίνει με 60 και πήγαινε με πόσο; Θυμάστε;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): 140, 120, κάτι μεταξύ 120 και 160 δηλαδή.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Μάλιστα. Κι εκτός από την υπερβολική ταχύτητα, υπερέβη, είπατε, και φωτόσημα, δηλαδή είχε μπροστά του κόκκινο...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Βεβαίως, υπερέβη το φωτόσημα εισόδου του σταθμού...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Είπατε κάτι άλλο, ότι υπήρξε μια διαφωνία μεταξύ του προϊσταμένου αμαξοστοιχίας, όχι προϊστάμενου κυκλοφορίας. Νομίζω έτσι λέγεται, προϊστάμενος αμαξοστοιχίας.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Προϊστάμενος αμαξοστοιχίας.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Είναι αυτή η θέση που καταργήθηκε το 2019 στον Γενικό Κανονισμό Κυκλοφορίας, οι αρμοδιότητές του;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Η οποία τροποποιήθηκε στον κανονισμό, όσον αφορά κυρίως το κομμάτι του πού επιδίδεται από τον σταθμάρχη το τηλεγράφημα. Αυτή είναι η κύρια διαφοροποίηση. Επιδίδεται στον δεύτερο μηχανοδηγό, ο οποίος βρίσκεται μέσα στην αμαξοστοιχία και ενημερώνεται από τους μηχανοδηγούς ο σταθμάρχης, ο οποίος πλέον έχει τα καθήκοντα που αντιστοιχούσαν στον προϊστάμενο κυκλοφορίας για το τμήμα πίσω από τη γραμμή, μεταξύ των οποίων έχει και τη δυνατότητα να χρησιμοποιήσει την ακαριαία πέδη....

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Όταν έγινε το δυστύχημα αυτό, τηλεδιοίκηση υπήρχε; Υπήρχαν συστήματα ασφαλείας στη γραμμή;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Η τηλεδιοίκηση εκείνη την περίοδο ήταν σε εξέλιξη, ήταν ένα τμήμα της Σύμβασης 717 και όταν υπάρχει έργο σε εξέλιξη, το πρώτο πράγμα που κάνει κανείς είναι να απομονώνει καταρχήν τα interlocking. Μέσα στον σταθμό υπήρχε η ευρύτερη τηλεδιοίκηση και...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Για το κομμάτι από Λάρισα μέχρι Θεσσαλονίκη, αν δεν κάνω λάθος, μας έχουν πει οι μάρτυρες ότι υπήρχε τηλεδιοίκηση και σηματοδότηση από Λάρισα μέχρι Θεσσαλονίκη τουλάχιστον.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Υπήρχε τηλεδιοίκηση. Στα σημεία τα οποία γίνονται έργα απομονώνονται λειτουργίες. Δε θυμάμαι τις τεχνικές λεπτομέρειες, αν εκείνη τη μέρα στην περιοχή έξω από τον τοπικό χειρισμό λειτουργούσε πλήρως η τηλεδιοίκηση σε εκείνο το σημείο ή όχι. Δηλαδή δεν ήταν και στην αρμοδιότητά μου, ήμουν Πρόεδρος ΤΡΑΙΝΟΣΕ εκείνη την περίοδο, δεν έχω εικόνα.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Πάντως αυτή η τηλεδιοίκηση που υπήρχε ή η σηματοδότηση δεν στάθηκε ικανή να αποτρέψει το ανθρώπινο λάθος που έκανε ο χειριστής μηχανοδηγός και ανέπτυξε ταχύτητα. Σωστά;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Ακριβώς. Και κανείς θα πρέπει να δει ότι ουσιαστικά στον σιδηρόδρομο οι κύριες αιτίες ατυχημάτων είναι τρεις: το ανθρώπινο λάθος, που είναι συνήθως ταχύτητα, μπορεί να οδηγήσει είτε σε μετωπική είτε σε οπισθομετωπική σύγκρουση, είναι οι αστοχίες της γραμμής, που είναι ο δεύτερος παράγοντας, και αστοχίες υλικού που οφείλονται σε συντήρηση και κυρίως, αστοχίες τροχαίου υλικού.

Στη συγκεκριμένη περίπτωση, ήταν μια κλασική, καραμπινάτη περίπτωση σφάλματος που ήταν από ανθρώπινο λάθος».

Ο κ. Θεοχάρης αναφέρθηκε επίσης στα συστήματα διαχείρισης κυκλοφορίας και τη σχέση τους με το ΓΚΚ, όπως επίσης και στις καταστάσεις λειτουργίας του ETCS, κάποιες εκ των οποίων μπορεί να απενεργοποιηθούν :

«ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Αυτό με τον τρόπο που το λέτε να ξέρετε ότι το λέει κάποιος πρώτη φορά στην Επιτροπή μας.

Άρα, λοιπόν, εσείς μας λέτε ότι ο Γενικός Κανονισμός Κίνησης είναι το «ευαγγέλιο» για την κίνηση των τρένων και τα όποια ηλεκτρονικά συστήματα έρχονται να «κουμπώσουν» σε αυτόν τον Κανονισμό και να κάνουν με την παρουσία τους, τα ηλεκτρονικά συστήματα, την εφαρμογή του Κανονισμού πιο αυστηρή, πιο σωστή. Σωστά;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Ακριβώς, ναι. Και γι' αυτό, τα μισά συστήματα από αυτά είναι συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας, τα οποία ενισχύουν, αυξάνουν την ασφάλεια, προκειμένου να επιτρέψουν να αυξηθεί και η δυναμικότητα.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Όταν, όμως, ο βασικός Κανονισμός δεν εφαρμόζεται από τον άνθρωπο...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Κανένα σύστημα δεν μπορεί να σε σώσει...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Κανένα σύστημα δεν μπορεί να σε σώσει. Ωραία....

«ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ: Φαντάζομαι ότι ίσως να μην εκλήφθη σωστά και από τους υπολοίπους, αλλά θέλω να επισημάνω ότι ο ανθρώπινος παράγοντας, βεβαίως και είναι ένα σημαντικό στοιχείο, αλλά ζούμε το 2024. Το

δυστύχημα έλαβε χώρα το 2023. Προφανώς, ο ανθρώπινος παράγοντας πάντα θα υπάρχει. Είπατε χαρακτηριστικά, όσον αφορά το ETCS, ότι οκτώ modules. Θα πρέπει να ξηλώσει χειρωνακτικά ουσιαστικά...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Όχι, όχι.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ: ...όχι να ξηλώσει, να απενεργοποιήσει, αυτό εννοώ.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Να απενεργοποιήσει, ναι.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ: ...να απενεργοποιήσει, στο «off», ουσιαστικά ο σταθμάρχης ή αυτός που χειρίζεται το σύστημα του ETCS, εν προκειμένω, κατά τη διάρκεια δηλαδή... Τι γίνεται; Είναι οκτώ modules, βεβαίως.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Όχι, οκτώ καταστάσεις λειτουργίας έχει το ETCS, όχι οκτώ modules.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ: Αυτό λέω, οκτώ καταστάσεις.

Πολύ ωραία. Θα πρέπει ο ίδιος να το απομονώσει.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Να το απομονώσει ο μηχανοδηγός, με εντολή, βέβαια, ή αντίστοιχα ο σταθμάρχης...»

Ο κ. Χ. Σπίρτζης, πρώην Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών ανέφερε τα ακόλουθα σχετικά με τους λόγους εφαρμογής και χρήσης των αυτοματοποιημένων συστημάτων:

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Δεν νομίζω λοιπόν ότι η 717 ορίστηκε σαν υποχρέωση. Μάλλον, να το πω αλλιώς. Το σύστημα ETCS ή τα υπόλοιπα συστήματα ορίστηκαν από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για λόγους ασφάλειας. Τελεία. Δηλαδή, η ασφάλεια στη λειτουργία του δικτύου είναι αυτονόητο. Αν δεν υπάρχει ασφάλεια, το σταματάς.

Αν ήταν συστήματα που αν δεν υπήρχαν αυτά τα συστήματα, δεν θα είχαμε ασφαλές σιδηρόδρομο, θα έπρεπε να είναι καθολική η εφαρμογή. Δεν προβλέπεται πουθενά καθολική εφαρμογή. Δεν προβλέπεται καν υποχρέωση όλων των χωρών σε όλο το μήκος σιδηροδρομικού δικτύου να υπάρχει σηματοδότηση και τηλεδιοίκηση, ούτε σηματοδότηση! Αν θέλει μία χώρα σε ένα μέρος του δικτύου της, δεν έχει τίποτα. Αυτό δεν σημαίνει ότι δεν κινείται και δεν λειτουργεί ο σιδηρόδρομος με ασφάλεια....

.....**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς):** Να ξαναπώ για τα συστήματα;

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Ναι.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Τα συστήματα ασφαλείας μπαίνουν για να πυκνώσουν τη φέρουσα ικανότητα των σιδηροδρομικών γραμμών με ασφάλεια. Επομένως, όταν δεν έχεις αυτά τα συστήματα τα σύγχρονα, το ETCS, λαμβάνεις εκείνα τα μέτρα που λειτουργεί ο σιδηρόδρομος επίσης με ασφάλεια. Δηλαδή, έχεις το προσωπικό, τις ασφαλιστικές δικλείδες.»

Ο κ. Τσοτσόρος, Προϊστάμενος της Διεύθυνσης Έργων της ΕΡΓΟΣΕ, αναφέρθηκε στο ERTMS ως εξής :

« **ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ:** Σίγουρα θέλει ανθρώπινη παρέμβαση. Εσείς λέτε στην περίπτωση που ακόμα και το ETCS...Να σας κάνω μια ερώτηση: Το πόρισμα Γεραπετρίτη αναφέρει ότι αν υπήρχε τηλεδιοίκηση, υπήρχε πολύ μεγάλη πιθανότητα να είχε αποφευχθεί το δυστύχημα. Εάν υπήρχε το ETCS, σχεδόν εκμηδενίζεται η πιθανότητα. Συμφωνείτε; Γιατί δυσκολεύεστε να απαντήσετε;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Πιστεύω ότι το δυστύχημα θα είχε ελαχιστοποιηθεί εάν λειτουργούσε το ERTMS, το οποίο είναι συνδυασμός GSM-R και ETCS.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Άρα, συμφωνείτε μαζί μου ότι εάν λειτουργούσε ένα σύστημα ασφαλείας...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Και τηρούνταν απαρέγκλιτα ο Γενικός Κανονισμός Κυκλοφορίας.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Μισό λεπτό. Τώρα θα συμφωνήσουμε. Είπατε τώρα ότι το δυστύχημα θα είχε αποφευχθεί εάν λειτουργούσε το...Επαναλάβετε, σας παρακαλώ.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Το ERTMS.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Επειδή εμείς δεν γνωρίζουμε, δεν έχουμε γνώσεις σιδηροδρομικές, να το ονομάσουμε «σύστημα ασφαλείας»;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Είναι ένα σύστημα το οποίο συνδυάζει και το GSM-R και το ETCS.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Εάν υπήρχε αυτό, θα είχε αποφευχθεί. Σωστά;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Θα είχαν ελαχιστοποιηθεί οι πιθανότητες του δυστυχήματος.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Μάλιστα. Αυτό γιατί δεν ήταν;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Και αν τηρούνταν απαρέγκλιτα ο Γενικός Κανονισμός Κυκλοφορίας.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Αυτό για ποιον λόγο δεν υπήρχε; Προβλέπονταν από κάποια σύμβαση η οποία «έτρεχε»;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Το GSM-R είχε παραδοθεί. Δεν ξέρω γιατί δεν το λειτουργούσε ο διαχειριστής υποδομής. Στη σηματοδότηση γινόταν εργασίες σε διάφορα τμήματα γραμμής και το ETCS προχωρούσε, όπως προχωρούσε και η σηματοδότηση.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Σας ρώτησα πριν αν θεωρούσατε ασφαλή τον σιδηρόδρομο. Επιμένετε να τον θεωρείτε ασφαλή στις 28 Φεβρουαρίου 2023; Χωρίς αυτό που είπατε, το...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Σε διπλή σιδηροδρομική γραμμή; Ναι, τον θεωρούσα ασφαλή.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Μάλιστα.

Ο κ. Χ. Βίνης, πρώην Δ/νων Σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ, εξήγησε τι ακριβώς είναι το ERTMS :

«ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς): Να διευκρινίσω κάτι: Η Σύμβαση αυτή, όπως και η Σύμβαση 10005 έχουν συγκεκριμένο σκοπό υλοποίησης, να αποτελέσουν κομμάτι αυτής της ομπρέλας που λέγεται ERTMS, που είναι το ETCS on board, το ETCS on track, το GSM-R on board, το GSM-R on track, η σηματοδότηση και το ETCS. Όλες αυτές οι Συμβάσεις ως ERTMS θα βοηθήσουν να αυξηθούν οι ταχύτητες στην κυκλοφορία της γραμμής και το πλήθος των τρένων πάνω στη γραμμή.

Εκεί, λοιπόν, με την αύξηση του φόρτου...

[...]

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς): Για να ολοκληρώσω, λοιπόν, όλο αυτό, η ολοκλήρωση του ERTMS θα παρέχει αυτές τις δικλίδες, για να μπορέσει να αυξηθεί το πλήθος των τρένων στη γραμμή.....

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Κύριε μάρτυς, να σας ρωτήσω κάτι άλλο. Έχετε αναφερθεί στον Γενικό Κανονισμό Κυκλοφορίας και θέλω να ρωτήσω: Τα συστήματα ασφαλείας που αναφέραμε, βελτιστοποιούν, αυξάνουν το επίπεδο ασφαλείας στον σιδηρόδρομο; Το βελτιώνουν ή όχι;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς): Το ERTMS...

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Το ERTMS συνολικά.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς): Το ERTMS, που είναι συνολικά, θα δώσει τη δυνατότητα να αυξηθεί η ταχύτητα των τρένων και να αυξηθεί η ποσότητα των τρένων.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Όχι στην ασφάλεια; Καθόλου;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς): Όταν αυξάνονται η ταχύτητα και η ποσότητα, πρέπει να είναι πιο προσεκτική η κυκλοφορία και εκεί συνδράμουν τα συστήματα του ERTMS. Γι' αυτό και η επιταγή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής είναι για το 2030, διότι στόχος των πολιτικών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής είναι οι πράσινες μεταφορές και κύριο μέσο των πράσινων μεταφορών είναι ο σιδηρόδρομος. Τι εννοώ με αυτό; Ότι στόχος τους είναι όλα τα εμπορεύματα και η επιβατική κίνηση να αυξηθούν με βάση το σιδηροδρομικό έργο.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Αυξάνουν, όμως, την ασφάλεια; Ελαχιστοποιούν το ανθρώπινο λάθος αυτά τα συστήματα ή όχι;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς): Αυξάνουν τη χωρητικότητα της γραμμής και τις ταχύτητες των τρένων. Όταν όλα αυτά αυξάνονται, τότε θα πρέπει να είναι πιο προσεκτικός ο έλεγχος της κυκλοφορίας.

Αναφέρθηκε επίσης στο ζήτημα της μη χρήσης του πίνακα τηλεχειρισμού στο σταθμό Λάρισας τη μοιραία νύχτα του δυστυχήματος, που ήταν το διαθέσιμο τοπικά σύστημα διαχείρισης της κυκλοφορίας :

«ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς): Λάθος εντολή σε σύστημα, σε οποιοδήποτε σύστημα, θα φέρει λάθος αποτέλεσμα. Ή, επίσης, η μη χρήση του συστήματος δεν επιτρέπει καμία ύπαρξη συστήματος.

[...]

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς): Οι κρίσεις δεν παράγουν πραγματικά περιστατικά. Ανέφερα κάτι προηγουμένως όμως. Είπα ότι δεν έγινε καμία χάραξη. Σωστά;

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Ναι, πείτε μου, συνεχίστε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς): Θα πρέπει να συμφωνούμε σε μια υπόθεση εργασίας, διότι εδώ γίνονται υποθέσεις.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Και εγώ μια υπόθεση κάνω με τα συστήματα ασφαλείας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς): Δεν έγινε καμία χάραξη. Άρα οποιοδήποτε υποθετικό σύστημα ασφαλείας δεν χρησιμοποιήθηκε. **Χωρίς χάραξη δύο τρένα σε διπλή γραμμή βρέθηκαν σε μονή γραμμή. Χωρίς χάραξη το τρένο για να μπει στην αντίθετη κατεύθυνση θα παραβιάσει κόκκινο σηματοδότη. Χωρίς χάραξη και εις γνώση ότι βρίσκομαι σε ανάποδη γραμμή γιατί αυτό θεωρώ ότι είναι σωστό για να περάσω, θα πρέπει να απενεργοποιήσω μέσα στο συρμό το ETCS.** Από εκεί και έπειτα ως υποθέσουμε ότι φτάνουμε μέχρι εκεί, οποιαδήποτε συνεχόμενη παραβίαση του Γενικού Κανονισμού Κυκλοφορίας θα έφερνε ένα άλλο αποτέλεσμα. Εάν εφαρμοζόταν απαρέγκλιτα ο Γενικός Κανονισμός Κυκλοφορίας είτε με ή χωρίς συστήματα δεν θα είχαμε αυτό το τραγικό δυστύχημα.

Ο κ. Κ. Καραμανλής, πρώην Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών ανέφερε τα ακόλουθα σχετικά με την εξέλιξη της τεχνολογίας όσον αφορά τα συστήματα διαχείρισης και τη σύμβαση 717/2014 για τη σηματοδότηση/τηλεδιοίκηση :

«ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, ξέρετε όλο αυτό τον καιρό έχω συζητήσει και εγώ με εκατοντάδες συμπολίτες μου και κάποιοι με ρωτούν ευλόγως: Καλά, αν για όλα φταίνε οι άνθρωποι, τότε γιατί να φέρνουμε αυτές τις νέες τεχνολογίες στον σιδηρόδρομο; Η απάντηση είναι πως όσο περισσότερο εξελίσσουμε την τεχνολογία και χρησιμοποιούμε αυτή την τεχνολογία, τόσο αναβαθμίζουμε τα επίπεδα ασφαλείας. Γι' αυτό άλλωστε και δώσαμε, έδωσα την παράταση για να ολοκληρωθεί τελικά η περιβόητη Σύμβαση 717, γι' αυτό ξεμπλέξαμε τον γόρδιο δεσμό και επιλέξαμε να προχωρήσουν αυτά τα έργα παρά τις πολύ μεγάλες δυσκολίες και τις πολύ μεγάλες καθυστερήσεις.

Σε ό,τι αφορά, λοιπόν, αυτά τα συστήματα θέλω να δηλώσω κάτι και να είμαι ξεκάθαρος. Σαφώς και θα συνέβαλαν στην αύξηση της ασφάλειας, αλλά δεν υπάρχει βεβαιότητα ότι θα απέτρεπαν το δυστύχημα, γιατί τα συστήματα αυτά ανθρώπους χρειάζονται για να τα χειρίζονται. Γιατί για να είναι ασφαλή τα τρένα ακόμα πιο σημαντικό και από όλες τις τεχνολογίες είναι ένα, να τηρείται ευλαβικά ο κανονισμός κυκλοφορίας. Αυτός ο γενικός κανονισμός κυκλοφορίας σύμφωνα σχεδόν με όλους τους μάρτυρες που πέρασαν από την Επιτροπή σας παραβιάστηκε κατά συρροή το βράδυ εκείνο. Αυτή είναι, λοιπόν, μια πραγματικότητα που δεν μπορούμε να αγνοήσουμε. Και τέτοιες παραβιάσεις του γενικού κανονισμού λειτουργίας καμία ολοκλήρωση της 717 δεν θα μπορούσε να νικήσει....

Στη συνέχεια ο κ. Καραμανλής αναφέρθηκε σε όλα τα αυτοματοποιημένα συστήματα που συνιστούν το ERTMS και εξήγησε από πότε καθίσταται υποχρεωτική η εφαρμογή του στην Ευρωπαϊκή Ένωση και σε τι ποσοστά εφαρμόζεται σήμερα στις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες:

«ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Πριν πάμε στις 717, θέλω να σας κάνω μια περιγραφή όλων των συστημάτων, γιατί νομίζω ότι μιλάμε για συστήματα ασφαλείας στον σιδηρόδρομο, αλλά δεν καταλαβαίνουμε συνολικά τι είναι αυτά τα συστήματα και ποια είναι η διαλειτουργικότητά τους.

Η 717, κύριε Τσαβδαρίδη, αφορά μόνο τα συστήματα τηλεδιοίκησης και σηματοδότησης. Έχουμε και το GSM-R στους σταθμούς και στα τρένα το οποίο είναι, αν θέλετε, μια ψηφιακή διαδικασία επικοινωνίας ανώτερη από αυτή που έχουμε σήμερα ή που είχαμε με το VHF.

Τι άλλο έχουμε; Έχουμε το λεγόμενο ETCS, το οποίο ETCS, για να το πούμε απλά, να μας καταλάβει ο κόσμος, είναι ένα σύστημα που μειώνει και φρενάρει την ταχύτητα των τρένων. Έχουμε ETCS και στα τρένα, έχουμε ETCS και στις ράγες. Όλα αυτά κάνουνε ένα σύστημα που οι Ευρωπαίοι το έχουν ονομάσει ERTMS, European Rail Traffic Management System, δηλαδή ένα ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας. Όλα αυτά μαζί, λοιπόν, είναι αυτά που μεγιστοποιούν την ασφάλεια στον σιδηρόδρομο. Όλα αυτά μαζί, όχι ένα μεμονωμένο. Όλα!

Τι λέει, κύριε Πρόεδρε, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή σε όλα τα κράτη μέλη; Λέει: «Κύριοι, αυτά τα συστήματα για τα οποία εγώ θα σας πληρώσω χρήματα, θα σας τα συγχρηματοδοτήσω, πρέπει και είστε υποχρεωμένοι να τα έχετε έτοιμα το 2030». Έχω την Ευρωπαϊκή Οδηγία και θα σας την καταθέσω, γιατί αυτό δεν μπορεί να αμφισβητηθεί.

Πάμε τώρα να δούμε σήμερα που μιλάμε και μιλάμε ότι αυτά τα συστήματα πρέπει να είναι, όχι σε όλο τον σιδηρόδρομο, αλλά στον σιδηρόδρομο υψηλών ταχυτήτων. Στην Ευρώπη σιδηρόδρομος υψηλών ταχυτήτων θεωρείται ο σιδηρόδρομος που πηγαίνει με περισσότερα από 200 χιλιόμετρα. Στην Ελλάδα σιδηρόδρομος υψηλών ταχυτήτων θεωρείται ο σιδηρόδρομος με 160 χιλιόμετρα. Σε πόσες χώρες σήμερα λειτουργούν αυτά τα συστήματα; Σε ελάχιστες, στο 13% του ευρωπαϊκού σιδηροδρόμου.

Ερώτηση: Έχουν γίνει ποτέ ατυχήματα θανατηφόρα με όλα αυτά τα συστήματα σε λειτουργία; Η απάντηση είναι: Ναι, τόσο στην Ισπανία το 2014, που είχε κάποια τέτοια συστήματα, πολύ πιο προηγμένα από αυτά που είχαμε εμείς ως χώρα το 2019 και το 2020, όσο και στη Γαλλία, στη Γερμανία, στην Ολλανδία. Αυτό, για να μην έχουμε παρανόηση και να καταλαβαίνουμε τι σημαίνει 717, τι σημαίνει GSM-R.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Δηλαδή δεν τελειώναμε με την 717, να εγκαταστήσουμε όλο αυτό το σύστημα, το ERTMS, που είναι το ολοκληρωμένο σύστημα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Αυτό θα ήταν αδύνατον να το έχουμε εγκαταστήσει, κύριε Τσαβδαρίδη, μέσα σε πέντε, έξι ή επτά χρόνια. Έχει εγκατασταθεί, όπως σας είπα, σε ελάχιστες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Για να λειτουργήσει αυτό το σύστημα πρέπει να λειτουργούν πάρα πολλά διαφορετικά συστήματα ασφαλείας και να μπορούν αυτά τα συστήματα να έχουν τη λεγόμενη διαλειτουργικότητα. Αυτό, για να κατανοήσουμε και να καταλάβουμε ότι η 717 ήταν ένα κομμάτι....

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Κυρία Πέρκα, κοιτάξτε να δείτε, εγώ δεν σας διέκοψα, τώρα όμως, θα μου επιτρέψετε να ακούσετε και αυτά που δεν σας αρέσουν.

Το ETCS, λοιπόν. Δεκατρία ολόκληρα χρόνια το ETCS βρισκόταν σε στασιμότητα, σύμβαση 1005 αφορούσε την εγκατάσταση και λειτουργία ETCS level 1 επί σιδηροδρομικής γραμμής πεντακοσίων πενήντα χιλιομέτρων σε πενήντα τέσσερις σταθμούς. Από το 2007 που υπεγράφη μέχρι το 2020, επί δεκατρία χρόνια, η ολοκλήρωση ήταν μηδενική. Επαναλαμβάνω. Η ολοκλήρωση ήταν μηδενική. Ούτε ένα από τα πεντακόσια πενήντα χιλιόμετρα σιδηροδρομικής γραμμής, ούτε ένας από τους πενήντα τέσσερις σταθμούς είχαν εγκατεστημένο το σύστημα ETCS.

Από το 2020 ως το 2023 το ETCS εγκαταστάθηκε σε εκατόν σαράντα πέντε χιλιόμετρα. Και ξέρετε γιατί δεν έγινε αυτό; Γιατί τώρα θα σας πιάω σε κάτι τεχνικό που το γνωρίζουν όσοι είναι μηχανικοί. ETCS χωρίς συστήματα τηλεδιοίκησης και σηματοδότησης δεν υφίσταται. Δεν υφίσταται. Επομένως, όπως είπα και στην αρχή της τοποθέτησής μου και για να πάμε στην ουσία επιτέλους αυτής της κατάθεσης ναι, τα συστήματα, αγαπητοί συνάδελφοι, παίζουν έναν πολύ σημαντικό ρόλο για την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών. Όλα τα συστήματα, όμως όχι μεμονωμένα, όχι μόνο η 717, κύριε Πρόεδρε. Έπρεπε και η 717 να είναι σε λειτουργία, έπρεπε και το ETCS να είναι σε λειτουργία, έπρεπε και το GSM-R να είναι σε λειτουργία για να λειτουργεί το ERTMS. Μόνο τότε θα είχαμε ένα επίπεδο ασφαλείας, το οποίο θα μπορούσε να εξασφαλίζει περισσότερο. Επαναλαμβάνω. Ποια είναι υποχρέωση της χώρας να έχει αυτά τα συστήματα σε λειτουργία;

Το 2030. Σε πόσες χώρες της Ευρώπης υπάρχουν αυτά τα συστήματα; Σε τι ποσοστό του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου; Μερικοί λένε δεκατρία άλλοι λένε δεκαέξι.»

Γ. Συμπεράσματα

Από τις μαρτυρικές καταθέσεις, όπως προαναφέρθηκαν, την κείμενη νομοθεσία και τα έγγραφα που κατατέθηκαν στην Επιτροπή προκύπτουν τα ακόλουθα συμπεράσματα:

1. Τα αυτοματοποιημένα συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας (σηματοδότηση, τηλεδιοίκηση, ETCS, GSMR) αυξάνουν τη χωρητικότητα των σιδηροδρομικών δικτύων, επιτρέποντας αυξημένες ταχύτητες κυκλοφορίας σε περισσότερα τραίνα, με όρους ασφαλείας. Ελαττώνουν την περίπτωση σφάλματος, αναβαθμίζοντας το επίπεδο ασφαλείας της κυκλοφορίας.
2. Από τα προαναφερόμενα αυτοματοποιημένα συστήματα το ETCS (που προϋποθέτει τη σηματοδότηση, αλλά όχι την τηλεδιοίκηση) και το GSMR, τόσο επί της σιδηροδρομικής γραμμής όσο και επί των συρμών, συναποτελούν το Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας, το λεγόμενο ERTMS (European Railways Traffic Management System). **Η εφαρμογή του ERTMS καθίσταται υποχρεωτική για τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης από το 2030 για το λεγόμενο «κύριο διάδρομο» – core network και για το υπόλοιπο δίκτυο (comprehensive network) καθίσταται υποχρεωτικό από το 2050.** Μικρό ποσοστό των σιδηροδρομικών

συστημάτων στις χώρες της ΕΕ εφαρμόζουν σήμερα στο σύνολο του το ERTMS. Χαρακτηριστικά **το σύστημα ETCS, που παρέχει τη δυνατότητα μείωσης της ταχύτητας ή και ακινητοποίησης του τραίνου εφαρμόζεται στο 14% του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου. Επομένως δεν μπορεί να ευσταθεί η άποψη ότι σε όλο το υπόλοιπο δίκτυο, όπου δεν είναι εγκατεστημένο το ETCS, η κυκλοφορία των τραίνων είναι επισφαλής.**

3. Αντιστοίχως σύμφωνα με το ισχύον δίκαιο της χώρας μας η λειτουργία του σιδηροδρόμου θεωρείται ασφαλής και χωρίς τα αυτοματοποιημένα συστήματα διαχείρισης κυκλοφορίας. Αυτό προκύπτει ευθέως από τον επικαιροποιημένο Γενικό Κανονισμό Κίνησης του ΟΣΕ, ο οποίος τέθηκε σε ισχύ με την ΥΑ ΑΣ10/77243/580 (ΦΕΚ Β'698/2019) επί υπουργίας Χ. Σπίρτζη και είναι νομικά δεσμευτικός. Διαφωτιστικό επί του ζητήματος είναι το κάτωθι κείμενο, που ανήρτησε ο τότε Υπουργός κ. Σπίρτζης στην ιστοσελίδα του κατά τη θέση σε ισχύ της προαναφερόμενης Υπουργικής Απόφασης :

«Μετά από 45 χρόνια η χώρα μας αποκτά ένα σύγχρονο Γενικό Κανονισμό Κίνησης για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, με τον οποίο εξασφαλίζεται η μέγιστη δυνατή ασφάλεια της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας. Επί της ουσίας ο Γενικός Κανονισμός Κίνησης αποτελεί τον Κ.Ο.Κ. του σιδηροδρόμου και η επικαιροποίηση του ήταν επιβεβλημένη λόγω και του ανοίγματος της αγοράς εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών. Πιο αναλυτικά η κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών θα υλοποιείται από το σταθμάρχη και το μηχανοδηγό, ο οποίος σύμφωνα με την ευρωπαϊκή νομοθεσία έχει την αποκλειστική ευθύνη για την κυκλοφορία της αμαξοστοιχίας. Για λόγους ασφάλειας, προβλέπεται το δεύτερο άτομο στην καμπίνα μηχανοδήγησης να είναι μηχανοδηγός, τουλάχιστον έως ότου ολοκληρωθεί σε όλο το δίκτυο η λειτουργία του ETCS»

Περί της ασφαλούς λειτουργίας του σιδηροδρόμου και χωρίς τα αυτοματοποιημένα συστήματα διαχείρισης κυκλοφορίας κατέθεσε το σύνολο σχεδόν των μαρτύρων που εξετάστηκαν. Το γεγονός ότι τα συστήματα αυτά θα είχαν ενδεχομένως εντοπίσει και εξουδετερώσει τα σφάλματα των προσώπων που εμπλέκονται στο δυστύχημα των Τεμπών, δεν θεμελιώνει κατά την άποψη της Επιτροπής ευθύνη όσων επέτρεψαν τη συνέχιση της λειτουργίας του σιδηροδρόμου πριν από την εγκατάστασή τους. Υπό την ίδια λογική δεν θα έπρεπε να λειτουργεί ο σιδηρόδρομος στο μεγαλύτερο μέρος των κρατών της ΕΕ, όπου το ERTMS δεν έχει ακόμη εφαρμοστεί.

4. Στην Ελλάδα η εγκατάσταση καθενός από τα αυτοματοποιημένα συστήματα διαχείρισης κυκλοφορίας είχε συμβασιοποιηθεί πριν από πολλά χρόνια. **Η ανάταξη της σηματοδότησης/τηλεδιοίκησης με τη Σύμβαση 717 το έτος 2014, το ETCS με τις Συμβάσεις 10005 και 10004 το έτος 2007, το GSMR**

με τη Σύμβαση 100012 το έτος 2006. Η εκτέλεση των συμβάσεων αυτών καθυστέρησε πάρα πολύ για διάφορους λόγους, αλλά από το 2020 και μετά επιταχύνθηκε, με αποτέλεσμα σήμερα να έχουν όλες ολοκληρωθεί στο μεγαλύτερο μέρος τους (εκκρεμεί το GSMR και το ETCS επί των συρμών, όπου απαιτούνται ενέργειες της Hellenic Train, της ΓΑΙΑΟΣΕ και της ΡΑΣ). Το αντικείμενο της **Σύμβασης 717/2014 παραδόθηκε στον ΟΣΕ το Σεπτέμβριο του 2023, το GSMR τμηματικά το 2018, το 2020 και το 2021 και το ETCS το Δεκέμβριο του 2023.** Σε μέρος του δικτύου που καταστράφηκε από τη θεομηνία Daniel τα αυτοματοποιημένα συστήματα υπέστησαν ζημιές και δεν λειτουργούν συνολικά.

5. Τα αυτοματοποιημένα συστήματα, το καθένα σε διαφορετικό βαθμό, λειτουργούν ενισχυτικά στην ασφαλέστερη λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου και αυξάνουν το επίπεδο ασφαλείας, με την προϋπόθεση πάντοτε της ταυτόχρονης πιστής εφαρμογής των κανονισμών κίνησης από όλους τους εμπλεκόμενους στο σιδηροδρομικό έργο. Πάρα ταύτα, όπως κατέθεσαν και οι περισσότεροι μάρτυρες στην Εξεταστική Επιτροπή, δεν οδηγούν κατ'ανάγκη στην αποτροπή του κινδύνου. Επομένως στα τμήματα δικτύου όπου δεν προβλέπεται η εγκατάσταση αυτοματοποιημένων συστημάτων, ή όπου δεν έχει ολοκληρωθεί η εγκατάσταση τους, η πρόκληση δυστυχημάτων δεν μπορεί να αποδοθεί στην έλλειψη των συστημάτων αυτών. **Τα συστήματα βοηθούν στην αποτροπή του δυστυχήματος, η έλλειψη τους όμως δεν μπορεί να προκαλεί το δυστύχημα. Με την ίδια λογική θα έπρεπε τα αυτοκινητιστικά δυστυχήματα να αποδίδονται στη μη ολοκλήρωση ή την έλλειψη των αρτιότερων αυτοκινητοδρόμων σε όλο το οδικό δίκτυο μιας χώρας και όχι στις παραβιάσεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Κάτι τέτοιο δεν είναι ούτε λογικό ούτε νομικά ορθό.**
6. Εν προκειμένω αναφορικά με το τραγικό σιδηροδρομικό δυστύχημα της 28.2.2023 οι μάρτυρες στην Εξεταστική Επιτροπή κατέθεσαν ότι υπήρξαν με βεβαιότητα πολλαπλές παραβιάσεις του Γενικού Κανονισμού Κίνησης από όλους τους εμπλεκόμενους. Προσέθεσαν δε ότι αν έστω και μία παραβίαση δεν είχε γίνει, το δυστύχημα θα είχε με βεβαιότητα αποτραπεί. Εάν κατ' αρχήν είχε γίνει χρήση του τοπικού πίνακα τηλεχειρισμού και ενδείξεων, είτε με την αυτόματη χάραξη διαδρομής (που δεν έγινε), είτε με την παρακολούθηση του πίνακα για κάποιο διάστημα αφότου αναχώρησε η επιβατική αμαξοστοιχία, τότε αυτή δεν θα είχε οδηγηθεί ανάποδα στη γραμμή καθόδου, ή θα είχε ειδοποιηθεί να μη συνεχίσει τη μοιραία πορεία της. Η παράκαμψη του τοπικού συστήματος τηλεδιοίκησης, όπως το χαρακτήρισε ο κ. Τερεζάκης, είχε επομένως τραγικά αποτελέσματα.
7. Ως προς τα αυτοματοποιημένα συστήματα και το ρόλο τους ως προς την αποτροπή του δυστυχήματος, κατ' αρχήν η φωτεινή σηματοδότηση εάν λειτουργούσε, θα έδειχνε κόκκινη ένδειξη, αλλά θα μπορούσε να παραβιαστεί

από τους μηχανοδηγούς, σύμφωνα με το μέλος της Επιτροπής Εμπειρογγνωμόνων κ. Προφυλλίδη. Επομένως η σηματοδότηση θα αύξανε την ασφάλεια της κυκλοφορίας, αλλά δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι θα εξάλειφε την πιθανότητα του δυστυχήματος. Άλλωστε, η σηματοδότηση που λειτουργούσε, δεν απέτρεψε το δυστύχημα στο Άδενδρο το 2017, όπως κατέθεσε στην Επιτροπή ο κ. Θεοχάρης.

8. Ως προς την τηλεδιοίκηση, δηλαδή το σύστημα όπου στην ουσία ένας κεντρικός ρυθμιστής υποκαθιστά περισσότερους σταθμάρχες μέσω του πίνακα κυκλοφορίας, ο κ. Προφυλλίδης ανέφερε χαρακτηριστικά «... **διότι υπάρχει ένας μύθος, ξέρετε, ότι με την τηλεδιοίκηση θα λύναμε όλα τα προβλήματα.** Αν ήταν έτσι η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν θα είχε επιβάλει το σύστημα ETCS». Σημειώνουμε δε ότι σύμφωνα με το Γενικό Κανονισμό Κίνησης και συγκεκριμένα την Εγκύκλιο ΔΕΤ – Τ/ΓΚ αριθ.11 περί Κεντρικού Ελέγχου Κυκλοφορίας (που έχει κατατεθεί στην Επιτροπή), η **χάραξη διαδρομής από τον Κεντρικό Χειριστή** «εξασφαλίζει την κίνηση των αμαξοστοιχιών στους **μη επανδρωμένους δορυφόρους** και στα τμήματα της ανοικτής γραμμής που **δεν εξασφαλίζονται εκατέρωθεν από επανδρωμένους σταθμούς...**». Εφόσον η Λάρισα ήταν πάντοτε και είναι και σήμερα επανδρωμένος σταθμός, τούτο σημαίνει ότι τη χάραξη διαδρομής ΔΕΝ την εκτελεί ο κεντρικός χειριστής (του Κέντρου Ελέγχου Κυκλοφορίας), αλλά ο σταθμάρχης με χρήση του πίνακα τηλεχειρισμού και ενδείξεων. **Το επιχείρημα επομένως ότι θα χάρασσε τη διαδρομή ο ρυθμιστής κυκλοφορίας από το Κέντρο Ελέγχου Κυκλοφορίας, αντί του σταθμάρχη στη Λάρισα δεν ευσταθεί.** Με την τηλεδιοίκηση θα μπορούσε ο κεντρικός χειριστής, εφόσον παρακολουθούσε τον κεντρικό πίνακα, να εντοπίσει για περισσότερο χρόνο (από ότι στον τοπικό πίνακα του σταθμού Λάρισας). Αυτό δεν θα σήμαινε, όμως, κατ'ανάγκη και αποτροπή του δυστυχήματος. Χαρακτηριστικό είναι ότι σύμφωνα με το μάρτυρα κ. Θεοχάρη **το δυστύχημα στο Άδενδρο το 2017 έγινε με σηματοδότηση και τηλεδιοίκηση σε λειτουργία στο συγκεκριμένο τμήμα του δικτύου.** Τούτο επιβεβαιώνει ότι τα επιχειρήματα περί αιτιώδους συνάφειας μεταξύ της μη ολοκλήρωσης της τηλεδιοίκησης (Σύμβαση 717/2014) και του πολύνεκρου δυστυχήματος των Τεμπών δεν ευσταθούν.
9. Το ETCS (που προϋποθέτει τη σηματοδότηση) εφόσον είχε εγκατασταθεί τόσο στη σιδηροδρομική γραμμή όσο και στο συρμό, θα αύξανε την πιθανότητα αποτροπής του δυστυχήματος, αφού δίνει τη δυνατότητα ακινητοποίησης, όταν ο μηχανοδηγός παραβιάζει κόκκινο φωτόσημα ή εντολές σταθμαρχών ή ρυθμιστών κυκλοφορίας. **Το ETCS βεβαίως θα λειτουργούσε, όπως ανέφεραν στην Εξεταστική τα μέλη της Επιτροπής Εμπειρογγνωμόνων, με την προϋπόθεση της χάραξης της διαδρομής από το χειριστή του σταθμού,** που εν προκειμένω όπως είδαμε δεν έγινε. Το δε GSMR κατά τον κ. Προφυλλίδη, δεν διασφαλίζει την κυκλοφορία, απλώς δίνει την απαραίτητη πληροφόρηση, ώστε να υπάρχει έγκαιρη ενημέρωση. Λειτουργούσε για την επικοινωνία μεταξύ σιδηροδρομικών σταθμών, αλλά όχι για την επικοινωνία

των σταθμών με τους συρμούς ή μεταξύ των συρμών. Όμως, η επικοινωνία με τους μηχανοδηγούς, σύμφωνα με τον κ. Τερεζάκη και άλλους μάρτυρες, ήταν δυνατή μέσω του VHF. Πάρα ταύτα, όπως ειπώθηκε στην Επιτροπή, δεν έγινε επικοινωνία μετά την αλλαγή πορείας της μοιραίας αμαξοστοιχίας μεταξύ σταθμάρχη και μηχανοδηγών.

10. Καταλήγοντας, θεωρούμε ότι από τις μαρτυρίες και τα έγγραφα που έλαβε υπόψη της η Επιτροπή προκύπτει με σαφήνεια ότι τα αυτοματοποιημένα συστήματα αναβαθμίζουν το επίπεδο ασφάλειας, ειδικά όταν λειτουργούν συνολικά. Η συνολική τους λειτουργία, ως ERTMS, είναι επομένως βέβαιο ότι θα βελτιώσει κατά πολύ την ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου. Τούτο όμως δεν σημαίνει ότι σε όποια τμήματα του δικτύου τα συστήματα αυτά δεν έχουν ακόμη λειτουργήσει, ή δεν προβλέπεται να λειτουργήσουν, θα προκαλούνται συγκρούσεις τραίνων, για τις οποίες θα ευθύνεται η μη εγκατάσταση αυτών των συστημάτων. Κατά την κείμενη νομοθεσία, άλλωστε, η λειτουργία στα τμήματα αυτά είναι επιτρεπτή. Όπως ανέφεραν και περιέγραψαν ειδικοί στην Επιτροπή, ακόμη και με εγκατεστημένα τα αυτοματοποιημένα συστήματα, έχουν συμβεί στο εξωτερικό πολύνεκρα σιδηροδρομικά δυστυχήματα, παρέθεσαν δε συγκεκριμένα παραδείγματα μεταξύ άλλων στην Ισπανία, τη Γερμανία, το Βέλγιο. Επομένως είναι απολύτως απαραίτητο να ολοκληρωθεί η εγκατάσταση αλλά και η συνολική λειτουργία των συστημάτων αυτών στη χώρα μας. Σημαντικά βήματα προς αυτήν την κατεύθυνση έχουν ήδη γίνει ειδικά τα τελευταία 4 χρόνια, πρέπει όμως οι όποιες εκκρεμότητες να λυθούν το συντομότερο δυνατόν και να προχωρήσουμε γοργά προς το στόχο της υλοποίησης και εφαρμογής του ERTMS.

8. ΤΗΛΕΔΙΟΙΚΗΣΗ ΛΑΡΙΣΑΣ

A. Ιστορικό

I. Σταθμός Εμπορικού ή αλλιώς «Ζάχαρη»

Το τμήμα του σιδηροδρομικού δικτύου Δομοκός - Πλατύ περιλαμβάνει 14 σταθμούς. Ο αμέσως επόμενος σταθμός μετά το σιδηροδρομικό σταθμό Λάρισας είναι ο σταθμός Εμπορικός, αλλιώς επονομαζόμενος και «Ζάχαρη», λόγω της εγγύτητας του με το εργοστάσιο της Ελληνικής Βιομηχανίας Ζαχάρης στην περιοχή. Ο σταθμός αυτός βρίσκεται στο 355χλμ. του σιδηροδρομικού δικτύου, βόρεια του σταθμού Λάρισας, ο οποίος βρίσκεται στο 349 χλμ. του σιδηροδρομικού δικτύου.

Ο σταθμός «Ζάχαρη» είναι ένας σταθμός σηματοδότησης με τοπικό πίνακα χειρισμών. Εδώ και χρόνια **δεν ήταν επανδρωμένος σταθμός**, δηλαδή δεν είχε και δεν έχει σταθμάρχη. Επομένως δεν γινόταν χρήση του τοπικού πίνακα χειρισμών.

Δεν αποτελεί και δεν αποτελούσε ποτέ Κέντρο Ελέγχου Κυκλοφορίας με δυνατότητες ευρύτερης τηλεδιοίκησης. Είναι ένας από τους 14 σταθμούς στο τμήμα του δικτύου Δομοκός - Πλατύ που απεικονίζονταν και απεικονίζονται και σήμερα στο Κέντρο Ελέγχου Κυκλοφορίας στη Λάρισα (τη λεγόμενη τηλεδιοίκηση Λάρισας). **Επομένως η ευρέως διαδεδομένη αντίληψη ότι η Ζάχαρη είναι σταθμός τηλεδιοίκησης είναι εσφαλμένη. Δεν υπήρχε και δεν υπάρχει «τηλεδιοίκηση Ζάχαρης».**

II. Κέντρο Ελέγχου Κυκλοφορίας Λάρισας – τηλεδιοίκηση Λάρισας

Η τηλεδιοίκηση αποτελεί ένα σύστημα συντονισμού και εποπτείας της κυκλοφορίας των τρενών από έναν κεντρικό χειριστή, που στην ουσία υποκαθιστά περισσότερους σταθμάρχες με τη χρήση του πίνακα κυκλοφορίας. Με ένα τέτοιο σύστημα λίγοι χειριστές μπορούν να κινήσουν πολλούς συρμούς όλο το 24ωρο, χωρίς να είναι αναγκαία η ύπαρξη επανδρωμένων σταθμών στα τμήματα της γραμμής που ελέγχουν. Ο χειριστής βρίσκεται στο Κέντρο Ελέγχου Κυκλοφορίας, από όπου μέσω του πίνακα κυκλοφορίας (ενός οπτικού πίνακα με την ίδια δομή που έχει και ο πίνακας τηλεχειρισμού και ενδείξεων ενός σταθμού) έχει εικόνα όλων των σταθμών της περιοχής του και της σιδηροδρομικής γραμμής και μπορεί να χειρίζεται κάθε σταθμό σαν να ήταν ο ίδιος σταθμάρχης.

Το Κέντρο Ελέγχου Κυκλοφορίας (ΚΕΚ) Λάρισας άρχισε να λειτουργεί το 2008, στο πλαίσιο των συμβάσεων 874/95, 923/1997 και 245/2000. Κάλυπτε γεωγραφικό εύρος περίπου 200 χλμ. σιδηροδρόμου από τα Παλαιοφάρσαλα έως το Πλατύ. **Λειτουργούσε πλήρως έως το 2010-2011, όταν και ξεκίνησαν οι βανδαλισμοί, οι κλοπές χαλκού, η έλλειψη πόρων για συντήρηση και η μείωση προσωπικού** (Ν. Ρέππα 3891/2010). Από τότε σταδιακά το γεωγραφικό εύρος κάλυψης του ΚΕΚ Λάρισας άρχισε να μειώνεται.

Η πυρκαγιά στο Λιτόχωρο τον Ιούλιο του 2015 επιδείνωσε περαιτέρω την κατάσταση. Από τότε το ΚΕΚ Λάρισας πρακτικά έπαψε να λειτουργεί ως πλήρης τηλεδιοίκηση, δηλαδή δεν παρείχε πλέον τη δυνατότητα χειρισμών αλλά μόνον την απεικονιστική λειτουργία αναφορικά με την πορεία των τρενών .

Το 2017 όπως αναφέρεται στο έγγραφο του ΟΣΕ της 19-4-2017 με αριθμ. πρωτ. 3986260/Φ10 και θέμα την «Αποτύπωση Σηματοδότησης ΔΟΜ – ΠΛΑΤΕΩΣ» (που έχει κατατεθεί στην Επιτροπή μας) στο ΚΕΚ Λάρισας δεν υπήρχε **οπτική απεικόνιση** για τους νότιους σταθμούς Παλαιοφάρσαλου, Στάσης ορφανών, Δοξαρά, Κραννώνα, Μεζούρλου, καθώς επίσης και για τους βόρειους σταθμούς Λιτόχωρου, Κατερίνης, Αιγινίου. **Με άλλα λόγια το 2017 το ΚΕΚ Λάρισας αντί για 14 σταθμούς κάλυπτε πλέον απεικονιστικά, δηλαδή «έβλεπε» μόνον 5 σταθμούς, και συγκεκριμένα τους σταθμούς Λάρισας, Εμπορικού, Ευαγγελισμού, Νέων Πόρων και Λεπτοκαρυάς.**

Στις **7.9.2017** όπως αναφέρεται στο έγγραφο του ΟΣΕ με αρ. πρωτ. 4018317 που απευθύνεται στην ΕΡΓΟΣΕ (που κατατέθηκε στην Επιτροπή) τέθηκε εκτός λειτουργίας το σύστημα αλληλεξαρτήσεων/σηματοδότησης του σιδηροδρομικού σταθμού Λάρισας. Επομένως **το ΚΕΚ Λάρισας έπαψε να καλύπτει το σταθμό Λάρισας και πλέον κάλυπτε απεικονιστικά, «έβλεπε» 4 σταθμούς και συγκεκριμένα τον Εμπορικό (Ζάχαρη), τον Ευαγγελισμό, τους Νέους Πόρους και τη Λεπτοκαρυά.**

Εν συνεχεία όπως αναφέρεται στο **από 25.7.2018** έγγραφο του ΟΣΕ με αρ. πρωτ. 9008105 προς την ΕΡΓΟΣΕ (που έχει κατατεθεί στην Επιτροπή) έπαψε να τηλεδιοικείται, δηλαδή να απεικονίζεται στον πίνακα κυκλοφορίας του ΚΕΚ Λάρισας, ο σιδηροδρομικός σταθμός Λεπτοκαρυάς. Επομένως **το ΚΕΚ Λάρισας το 2018 πλέον κάλυπτε απεικονιστικά, «έβλεπε», 3 σταθμούς και συγκεκριμένα τον Εμπορικό (Ζάχαρη), τον Ευαγγελισμό και τους Νέους Πόρους.**

Στο από **13.6.2019** έγγραφο του ΟΣΕ με αρ. πρωτ. 9051930 προς ΕΡΓΟΣΕ (που έχει κατατεθεί στην Επιτροπή) αναφορικά με την τηλεδιοίκηση στους σταθμούς του τμήματος Δομοκού – Πλατέως φαίνεται ότι έχει τεθεί εκτός λειτουργίας και ο σιδηροδρομικός σταθμός Νέων Πόρων, καθώς και τα κυκλώματα ανόδου του σιδηροδρομικού σταθμού Ευαγγελισμού, αφήνοντας σε λειτουργία μόνο τη Ζάχαρη και τα κυκλώματα καθόδου του Ευαγγελισμού. Συγκεκριμένα το εν λόγω έγγραφο αναφέρει ότι οι σταθμοί (εκτός του σταθμού Ζάχαρης και των κυκλωμάτων καθόδου, δηλαδή της εισόδου, του σταθμού Ευαγγελισμού) εμφανίζονται ως εξής στην τηλεδιοίκηση: **«όλα τα κυκλώματα ερυθρά»**. Επομένως τον Ιούνιο του 2019 το ΚΕΚ Λάρισας πλέον καλύπτει απεικονιστικά, **“βλέπει” μόνον το σταθμό Ζάχαρης.**

Συνοπτικά μέχρι το 2010 το ΚΕΚ Λάρισας κάλυπτε με δυνατότητα πλήρους τηλεδιοίκησης (χειρισμών και απεικόνισης) 14 σταθμούς στο τμήμα Δομοκός - Πλατύ. Από το 2011 και ακόμη περισσότερο από το 2015 και μετά, το ΚΕΚ Λάρισας αφενός χάνει τη δυνατότητα χειρισμών και του απομένει η απεικονιστική μόνο λειτουργία, αφετέρου **μειώνεται το γεωγραφικό εύρος κάλυψης του. Το 2017 το ΚΕΚ Λάρισας «έβλεπε» πλέον μόνον 5 σταθμούς και τον Ιούνιο του 2019 κατέληξε να «βλέπει» μόνον έναν σταθμό, δηλαδή το σιδηροδρομικό σταθμό της Ζάχαρης.**

Είναι λοιπόν σαφές, από τα προαναφερόμενα έγγραφα του ΟΣΕ που κατατέθηκαν στην Επιτροπή, ότι οι ισχυρισμοί κάποιων μαρτύρων ότι η τηλεδιοίκηση στη Λάρισα λειτουργούσε κανονικά και ότι όλα έβαιναν καλώς, μέχρι που ξέσπασε η πυρκαγιά στη Ζάχαρη τον Ιούλιο του 2019, είναι αστήρικτοι. Επίσης η διατύπωση του Πορίσματος των Εμπειρογνωμόνων για το σιδηροδρομικό δυστύχημα των Τεμπών στο κεφάλαιο 2.2.2 «Διαθέσιμα τεχνικά μέσα και

εξοπλισμός» (σελίδα 29) που αναφέρει ότι η ηλεκτρική πλευρική σηματοδότηση (που αποτελεί προϋπόθεση της τηλεδιοίκησης) στο τμήμα Λάρισα- Θεσσαλονίκη **«είναι από τον Ιούλιο του 2019 εκτός λειτουργίας (μετά την πυρκαγιά στο κέντρο τηλεδιοίκησης της Λάρισας στη θέση Ζάχαρη)»** δεν συμβαδίζει με όσα αναφέρουν τα επίσημα έγγραφα του ΟΣΕ που κατατέθηκαν στην Επιτροπή. Αφενός, το Κέντρο τηλεδιοίκησης της Λάρισας δεν βρισκόταν στη θέση Ζάχαρη, αλλά στο Κέντρο Ελέγχου Κυκλοφορίας Λάρισας, που απέχει 7-8 χλμ. από το σταθμό της Ζάχαρης. Αφετέρου, από το 2015 και μετά και ακόμη περισσότερο από το 2017 και μετά, υπάρχει μία εικόνα ραγδαίας κατάρρευσης της τηλεδιοίκησης Λάρισας, η οποία τον Ιούνιο του 2019 καλύπτει πλέον απεικονιστικά μόνον ένα σταθμό, αυτόν της Ζάχαρης. Τον Ιούλιο λοιπόν του 2019 η τηλεδιοίκηση (ΚΕΚ) Λάρισας αντί για 14 σταθμούς, έβλεπε μόνον έναν, το σταθμό στη Ζάχαρη.

III. Πυρκαγιά στο σιδηροδρομικό σταθμό Ζάχαρης

Στις 29 Ιουλίου του 2019 κατόπιν ενεργοποίησης του συστήματος πυρανίχνευσης του σταθμού Ζάχαρης διαπιστώθηκε πυρκαγιά στους τεχνικούς χώρους και ειδοποιήθηκε η πυροσβεστική υπηρεσία. Η πυρκαγιά ξεκίνησε από το δωμάτιο των συσσωρευτών, όπου εξερράγη ένας εξ' αυτών. Υπέστη σοβαρές ζημιές η στέγη του κτιρίου, οι κλιματιστικές μονάδες, η ηλεκτροδότηση του σταθμού και ο σηματοτεχνικός του εξοπλισμός.

Στις 31.7.2019 ο προϊστάμενος του τμήματος Επιθεώρησης Λάρισας του ΟΣΕ έστειλε έγγραφο προς τη Διοίκηση και τις αρμόδιες διευθύνσεις του ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ όπου ανέφερε ότι στις 29.7.2019 το πρωί διαπιστώθηκε πυρκαγιά το χώρο των συσσωρευτών του κτιρίου σηματοδότησης του Εμπορικού Λάρισας (Ζάχαρη).... **«εξ' αιτίας του συμβάντος τέθηκε εκτός λειτουργίας η τηλεδιοίκηση ΚΕΚ Λάρισας και σημειώθηκαν ζημιές στις εγκαταστάσεις της σηματοδότησης. Δεν προκλήθηκαν ζημιές στη γραμμή και δεν σημειώθηκαν καθυστερήσεις αμαξοστοιχιών...»**.

Τι ακριβώς εννοεί αυτό το έγγραφο, για το οποίο έγιναν εκτεταμένες αναφορές από διάφορους μάρτυρες στην Επιτροπή? Κατ' αρχήν προσδιορίζει ότι η **πυρκαγιά έγινε στο κτίριο σηματοδότησης του σταθμού Ζάχαρης και ότι εξ' αιτίας της σημειώθηκαν ζημιές στις εγκαταστάσεις σηματοδότησης**. Τούτο επιβεβαιώνει ότι η Ζάχαρη είναι σταθμός σηματοδότησης.

Εν συνεχεία αναφέρει ότι **«εξ' αιτίας του συμβάντος τέθηκε εκτός λειτουργίας η τηλεδιοίκηση ΚΕΚ Λάρισας»**. Τι σημαίνει αυτό ? Όπως εξηγήθηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο (II. Κέντρο Ελέγχου Κυκλοφορίας Λάρισας – τηλεδιοίκηση Λάρισας) από τον Ιούνιο του 2019 και μετά το ΚΕΚ Λάρισας (η τηλεδιοίκηση Λάρισας) **«έβλεπε» μόνον έναν σταθμό, αυτόν της Ζάχαρης**. Η πυρκαγιά είχε ως συνέπεια την απενεργοποίηση του σταθμού της Ζάχαρης, άρα και τη μη απεικόνιση του στην τηλεδιοίκηση Λάρισας. Αφού ο τελευταίος σταθμός που **«έβλεπε»** η τηλεδιοίκηση στο ΚΕΚ Λάρισας ήταν ο σταθμός Ζάχαρης, μετά την πυρκαγιά το ΚΕΚ Λάρισας δεν εντόπιζε πλέον κανένα σταθμό. Γι αυτό αναφέρει στο έγγραφο ο προϊστάμενος της Επιθεώρησης Λάρισας ότι **«εξ' αιτίας του συμβάντος τέθηκε εκτός λειτουργίας η τηλεδιοίκηση ΚΕΚ Λάρισας»**. Αφού κήκε ο τελευταίος

σταθμός που απεικονιζόταν στην τηλεδιοίκηση Λάρισας (που στεγαζόταν στο Κέντρο Ελέγχου Κυκλοφορίας Λάρισας και όχι στη Ζάχαρη), πλέον η τηλεδιοίκηση Λάρισας δεν λειτουργεί. Δεν «βλέπει» κανένα σταθμό και άρα τίθεται εκτός λειτουργίας. Η πυρκαγιά στη Ζάχαρη τον Ιούλιο του 2019 είναι επομένως το τελευταίο «πλήγμα» στην τηλεδιοίκηση Λάρισας που από το 2017 και μετά «έβλεπε» 5 αντί για 14 σταθμούς, τον Ιούνιο του 2019 «έβλεπε» ένα σταθμό (τη Ζάχαρη) και μετά τη φωτιά στη Ζάχαρη δεν βλέπει τίποτα.

Ο σταθμός στη Ζάχαρη παραδόθηκε από τον ΟΣΕ στην ΕΡΓΟΣΕ τον Απρίλιο του 2022, όταν ηλεκτροδοτήθηκε ο σταθμός και πλέον μπορούσαν να προχωρήσουν οι εργασίες στο πλαίσιο της Σύμβασης 717 και να εγκατασταθούν τα νέα συστήματα με τη νέα πιστοποίηση ασφαλείας SIL 4. Η σηματοδότηση στο τμήμα Λάρισα –Πλατύ καθώς και το Κέντρο Ελέγχου Κυκλοφορίας Λάρισας με πλήρεις τις δυνατότητες της τηλεδιοίκησης (απεικόνιση και χειρισμοί) παραδόθηκε στον ΟΣΕ στις αρχές Αυγούστου 2023.

IV. Πυρκαγιά στη Ζάχαρη και σιδηροδρομικό δυστύχημα Τεμπών

Ένα ερώτημα που τέθηκε επανειλημμένως στους μάρτυρες της Εξεταστικής Επιτροπής είναι εάν η τηλεδιοίκηση Λάρισας, έτσι όπως λειτουργούσε τον Ιούλιο του 2019 πριν την πυρκαγιά στη Ζάχαρη, θα μπορούσε να είχε συμβάλει στην αποτροπή του τραγικού δυστυχήματος της 28.2.2023 που συνέβη μεταξύ του σταθμού του Ευαγγελισμού και των σταθμού των Νέων Πόρων. Θυμίζουμε στο σημείο αυτό ότι η σειρά των σταθμών είναι : Λάρισα – Ζάχαρη – Ευαγγελισμός – Νέοι Πόροι.

Κατ' αρχήν ένα θέμα που προκάλεσε σύγχυση ήταν ο ρόλος που επιτελούσε ο σταθμός της Ζάχαρης. Όσα μέλη της Επιτροπής αλλά και όσοι μάρτυρες λανθασμένα θεωρούσαν ότι ο σταθμός της Ζάχαρης ήταν η τηλεδιοίκηση Λάρισας, προφανώς απήντησαν ότι εάν Ζάχαρη λειτουργούσε τη μοιραία νύχτα, το δυστύχημα θα είχε μάλλον αποφευχθεί. Και τούτο διότι ο «τηλεδιοικητής» είτε θα χάρασσε τη σωστή διαδρομή της επιβατικής αμαξοστοιχίας (πράγμα που δεν έκανε ο σταθμάρχης στη Λάρισα) με αποτέλεσμα να μην οδηγηθεί το τραίνο από τη γραμμή ανόδου στη γραμμή καθόδου. **Είτε θα έβλεπε από τον πίνακα κυκλοφορίας ότι η επιβατική αμαξοστοιχία** αντί να κατευθύνεται προς Θεσσαλονίκη από τη γραμμή ανόδου, **ανέβαινε από τη γραμμή καθόδου**. Έτσι θα έβρισκε κάποιο τρόπο να ειδοποιήσει και να ακινητοποιήσει την επιβατική αμαξοστοιχία που ανέβαινε ή την εμπορική αμαξοστοιχία που κατέβαινε πάνω στην ίδια γραμμή (τη γραμμή καθόδου).

Κατ' αρχήν, η Ζάχαρη δεν ήταν σταθμός τηλεδιοίκησης, άρα δεν παρείχε και τις δυνατότητες της τηλεδιοίκησης. Όμως ούτε το ΚΕΚ Λάρισας παρείχε τις δυνατότητες αυτές, δηλαδή το χειρισμό και την απεικόνιση πέρα από το σταθμό στη Ζάχαρη. Με βάση όσα αναφέρθηκαν ανωτέρω σε σχέση με τις πραγματική κατάσταση της τηλεδιοίκησης Λάρισας τον Ιούλιο του 2019, πριν την πυρκαγιά στη Ζάχαρη, ούτε η δυνατότητα αυτόματης χάραξης, αλλά ούτε και η δυνατότητα παρακολούθησης της πορείας των τρένων από τον πίνακα κυκλοφορίας στο ΚΕΚ Λάρισας, ήταν στην πραγματικότητα διαθέσιμες. Και τούτο διότι, η μεν χάραξη διαδρομής δεν ήταν δυνατή, διότι η τηλεδιοίκηση Λάρισας πολύ πριν

το 2019 δεν έδινε πλέον τη δυνατότητα χειρισμών από τον πίνακα κυκλοφορίας, δεν μπορούσε δηλαδή ο «τηλεδιοικητής» να κάνει χάραξη διαδρομής, ούτε να επέμβει σε εντολή ή χάραξη που είχε κάνει άλλος σταθμάρχης. Η δε απεικόνιση στον πίνακα κυκλοφορίας της τηλεδιοίκησης Λάρισας ήταν εξαιρετικά περιορισμένη, αφού το γεωγραφικό εύρος του ΚΕΚ Λάρισας κάλυπτε μόνον το σταθμό της Ζάχαρης. Επομένως δεν «έβλεπε» το σημείο της μοιραίας σύγκρουσης των δύο τραίνων, μετά το σταθμό του Ευαγγελισμού και πριν το σταθμό των Νέων Πόρων. Επομένως, η πιθανότητα αποτροπής του τραγικού δυστυχήματος, αν δεν είχε γίνει η πυρκαγιά στη Ζάχαρη, με βάση τις δυνατότητες που παρείχε η τηλεδιοίκηση Λάρισας, όπως λειτουργούσε τον Ιούλιο του 2019, είναι στην πραγματικότητα ανύπαρκτη.

Β. Μαρτυρικά αποσπάσματα

Ο κ. Ρέππας, πρώην Υπουργός Υποδομών, αναφέρθηκε στη φωτιά στη Ζάχαρη και εξέφρασε τη άποψη του για το ρόλο των αρμοδίων φορέων μεταξύ των οποίων και το Υπουργείο :

«ΤΑΣΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΠΟΥΛΟΣ: Μιλήσατε για την πυρκαγιά στη Λάρισα το 2019, που άλλωστε προκύπτει και από το πόρισμα των πραγματογνωμόνων. Ήθελα να σας ρωτήσω αν ξέρετε, αν έχετε υπόψη σας, για να μας βοηθήσετε ως μάρτυρας, τότε μπήκε αυτή η τηλεδιοίκηση στους Νέους Πόρους, που κάηκε στην πυρκαγιά του 2019;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Μάρτυς): Δεν γνωρίζω συγκεκριμένα. Αυτό μπήκε, πάντως, λίγα χρόνια πριν, πρέπει να μπήκε τα προηγούμενα χρόνια. Δεν έχω υπόψη μου.

ΤΑΣΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΠΟΥΛΟΣ: Θα μπορούσε να έχει επισκευαστεί σε σύντομο χρόνο;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Μάρτυς): Ναι, θα μπορούσε να είχε επισκευαστεί.

ΤΑΣΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΠΟΥΛΟΣ: Για το γεγονός ότι τέσσερα χρόνια δεν επισκευάστηκε, από το 2019 που έπιασε πυρκαγιά μέχρι το 2023, ποιος έχει την ευθύνη;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Μάρτυς): Ο Οργανισμός και η Κυβέρνηση. Να σας πω κάτι, το κόστος για την αποκατάσταση δεν είναι τόσο μεγάλο, δηλαδή, είναι αντιμετωπίσιμο. Το θέμα είναι ότι, προφανώς, δεν ασχολήθηκαν κάποιοι, κι έτσι έχουμε ένα σταθμό ο οποίος είναι, περίπου, τυφλός, έχει μια ορατότητα, σας είπα είκοσι οχτώ χιλιομέτρων...

ΤΑΣΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΠΟΥΛΟΣ: Όταν λέτε η Κυβέρνηση, είναι δυνατόν ο Υπουργός να ξέρει; Δεν έχω διατελέσει Υπουργός, αλλά είναι δυνατόν να φτάσει στα αυτιά του ότι ένας πίνακας κάηκε και πρέπει να ενεργήσει να τον αντικαταστήσει;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Μάρτυς): Ασφαλώς όχι. Δεν εννοώ αυτό. Μακριά από μένα μια τέτοια προσέγγιση. Όχι. Ο Υπουργός δεν μπορεί να ξέρει τι κάνει ο κάθε υπάλληλος σε οποιαδήποτε υπηρεσία η οποία εποπτεύεται από το αντίστοιχο Υπουργείο.»

Ο κ. Χρυσόχοϊδης, πρώην Υπουργός Προστασίας του Πολίτη, ερωτήθη για το ρόλο της Πυροσβεστικής στη υπόθεση της φωτιάς στη Ζάχαρη :

«ΤΑΣΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΠΟΥΛΟΣ: Στις 29 Ιουλίου του 2019 διαπιστώθηκε πυρκαγιά στο κέντρο ελέγχου στο κτίριο σηματοδότησης και τίθεται το κέντρο τηλεδιοίκησης εκτός λειτουργίας. Δεν προκλήθηκαν ζημιές. Συνέχισαν τα τρένα να λειτουργούν κανονικά. Έπεσε στην αντίληψή σας και τι κάνατε; Είστε ο αρμόδιος Υπουργός ήδη είκοσι μέρες.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Μάρτυς): Το 2019 λέτε;

ΤΑΣΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΠΟΥΛΟΣ: Βεβαίως, κύριε Υπουργέ. Έχετε ορκιστεί στις 9 Ιουλίου του 2019 Υπουργός Προστασίας του Πολίτη και σε είκοσι ημέρες γίνεται πυρκαγιά και ενημερώνεται η πυροσβεστική που είναι υπό τη δικαιοδοσία σας. Το μάθατε, δεν το μάθατε, και τι κάνατε;

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Μάρτυς): Ήταν ένα έργο που αφορούσε την Πυροσβεστική. Δεν το ξέρω.

ΤΑΣΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν το ξέρετε; Δεν είστε αρμόδιος να το ξέρετε;

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Μάρτυς): Όχι.

ΤΑΣΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΠΟΥΛΟΣ: Μάλιστα. Δεν είστε υπεύθυνος, δηλαδή, για την εφαρμογή του Κανονισμού Ασφαλείας;

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Μάρτυς): Υπάρχει Αρχηγός του Πυροσβεστικού Σώματος.»

Ο κ. Θεοφανόπουλος, πρώην Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΣΕ (περίοδος 2010-2016), αναφέρθηκε στο ζήτημα της ευθύνης αποκατάστασης της ζημιάς που υπέστη ο σταθμός στη Ζάχαρη μετά την πυρκαγιά :

«ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Μάλιστα.

Ερώτηση πέμπτη: Σε περίπτωση αυτής της βλάβης υπεύθυνος ποιος είναι για την αποκατάσταση;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Εάν το έργο έχει παραδοθεί στον ΟΣΕ και έχει εκπνεύσει ο χρόνος της εγγύησης για αποκατάσταση βλαβών από τον ανάδοχο, είναι ο ΟΣΕ.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Ο ΟΣΕ.....

.....**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς):** Όταν το παραδώσει για τα τρία επόμενα χρόνια είναι υπεύθυνο να το συντηρεί και να αποκαθιστά βλάβες. Αν έχει εκπνεύσει αυτή η τριετία, είναι υπεύθυνος ο ΟΣΕ.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ-ΧΡΗΣΤΟΣ ΑΥΛΩΝΙΤΗΣ: Επιτρέψτε μου να διαφωνήσω καθέτως, οριζοντίως και πλαγίως. Δεν έχω καμία τέτοια άποψη, δεν μπορώ να στηρίξω μια νομική θέση πάνω σε αυτό το θέμα, γιατί αν ήταν έτσι, τότε πώς; Θα απευθύνονταν αποκλειστικά και μόνο στην εργολάβο εταιρεία και θα της έλεγε «κάηκε, φτιάξε το».

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Μα, γι' αυτό σας λέω...

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ-ΧΡΗΣΤΟΣ ΑΥΛΩΝΙΤΗΣ: Και γιατί δεν το έφτιαξε, εν πάση περιπτώσει η εταιρεία;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Εγώ σας απάντησα γενικά γιατί δεν ξέρω την περίπτωση. Εάν ήταν μέσα στο χρόνο παράδοσης συν τρία χρόνια, θα έπρεπε να απευθυνθεί στην εταιρεία. Αν δεν ήταν, σωστά δεν απευθύνθηκε. Εγώ απάντησα γενικά γιατί δεν το ξέρω.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ-ΧΡΗΣΤΟΣ ΑΥΛΩΝΙΤΗΣ: Ωραία λοιπόν, εγώ υποθέτω λοιπόν ότι ήταν υποχρεωμένος ο ΟΣΕ να αναλάβει μια τέτοια ιστορία, η οποία από τυχαίο συμβάν από πυρκαγιά κάηκε ένα κομμάτι του έργου, της ιδιοκτησίας του.

Λέω λοιπόν αν ήταν αυτή η περίπτωση, η εμπλοκή του Υπουργού ποια είναι; Έχει εμπλοκή;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Καμία.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ-ΧΡΗΣΤΟΣ ΑΥΛΩΝΙΤΗΣ: Εσείς τώρα, αν ήσασταν τότε, το 2023 Πρόεδρος του ΟΣΕ θα παίρνατε τηλέφωνο τον Υπουργό; Θα ζητούσατε κάτι από αυτόν, αν τον παίρνατε, εκτός από πληροφόρηση;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Κοιτάξτε, για λόγους ενημέρωσης μπορεί να γίνει αυτό μέσω του εγγράφου που έχετε, αλλά δεν προκύπτει καμία ευθύνη του Υπουργού για μια φωτιά που έπιασε στη Λάρισα σε ένα υποσύστημα...

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ-ΧΡΗΣΤΟΣ ΑΥΛΩΝΙΤΗΣ: Όχι, δεν λέω αυτό. Δεν είπα για τη φωτιά η ευθύνη του Υπουργού. Για την αποκατάσταση των βλαβών που προέκυψαν από τη φωτιά, που δημιουργήθηκε πρόβλημα επικινδυνότητας στο σημείο εκείνο, στην περιοχή των Τεμπών είχε ευθύνη; Πέστε μου. Εγώ δεν λέω ότι έχει ευθύνες, σώνει και καλά. Εσείς πείτε μου.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Ο Υπουργός;

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ-ΧΡΗΣΤΟΣ ΑΥΛΩΝΙΤΗΣ: Ναι.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Καμία ευθύνη.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ-ΧΡΗΣΤΟΣ ΑΥΛΩΝΙΤΗΣ: Καμία, αυτή είναι η απάντηση.

Πέστε μου κάτι άλλο, σας παρακαλώ. Χθες ήταν ο κ. Ρέππας εδώ...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Ευθύνη έχει ο ΟΣΕ να το φτιάξει...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Οι συμβάσεις αυτές έγιναν το 2000, κύριε Θεοφανόπουλε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Οπότε και να γίνει.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Παρήλθε δηλαδή η τριετία του αναδόχου και είναι ο ΟΣΕ υπεύθυνος.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Εγώ πολλές φορές στη διάρκεια της σημερινής μου αγόρευσης είπα: «Βάζεις τον Θεοφανόπουλο πρόεδρο στον ΟΣΕ ή διευθύνοντα σύμβουλο και τον πληρώνεις τρεις δραχμές». Λίγες είναι, δεν είναι πολλά, αλλά αφού αποδέχεται αυτή την ευθύνη, ο Υπουργός δεν είναι σαν τη μαμή, κάθε τρεις

και πέντε τώρα να του λες χάλασε η κλειδαριά και έχεις πολιτική ευθύνη. Μα τότε τι δουλειά κάνει ο άλλος που είναι εκεί;

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ-ΧΡΗΣΤΟΣ ΑΥΛΩΝΙΤΗΣ: Μάλιστα.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Πρέπει, δηλαδή, ο ΟΣΕ αυτοτελώς σε ορισμένα πράγματα –δεν αναφέρομαι στη νυν διοίκηση την οποία εκτιμώ– πρέπει ορισμένα πράγματα μέσα στην αυτοτέλεια τη διαχειριστική που έχει σαν μεγάλος οργανισμός να επιλαμβάνεται...»

Η κ. Τσιαπαρίκου, πρόεδρος της ΡΑΣ, αναφέρθηκε στην ευθύνη αποκατάστασης της πυρκαγιάς καθώς και στο ρόλο της ΡΑΣ αναφορικά με τον έλεγχο της ασφάλειας του σιδηροδρόμου:

«ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ:

Κυρία μάρτυς, συνεχίζω με το θέμα των επιπέδων ασφαλείας. Θα το πάω λίγο διαφορετικά για να γίνεται αντιληπτό και από αυτούς που μας παρακολουθούν, αλλά να το καταλαβαίνουμε κι εμείς, γιατί δεν έχουμε τις γνώσεις.

Η μόνιμη επωδός σε όλες τις πραγματογνωμοσύνες –όποιος το αμφισβητεί, είναι εδώ του κ. Γεραπετρίτη– είναι –σας διαβάζω επί λέξει– η εξής: «Η ηλεκτρική πλευρική σηματοδότηση στο τμήμα Λάρισα-Θεσσαλονίκη και κατ' επέκταση στο υπό εξέταση τμήμα Λάρισα-Νέοι Πόροι είναι από τον Ιούλιο του 2019 εκτός λειτουργίας...» –σε παρένθεση– «...(Μετά την πυρκαγιά στο κέντρο τηλεδιοίκησης της Λάρισας στη θέση Ζάχαρη)». Ερώτηση: Από το 2019 έως και τις 28 Φεβρουαρίου 23.22' το βράδυ, σύμφωνα πάντα με τις πραγματογνωμοσύνες, δεν υπήρχε τηλεδιοίκηση στη Λάρισα, όπως υπήρχε το 2019. Ποιου ευθύνη ήταν η εγκατάσταση της τηλεδιοίκησης ή η αποκατάσταση;

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ (Μάρτυς): Η νομοθεσία περιγράφει ότι ο διαχειριστής υποδομής, ο ΟΣΕ, είναι υπεύθυνος για τη συντήρηση του δικτύου. Εμείς δεν έχουμε εικόνα αν ο ΟΣΕ αναθέτει στην ΕΡΓΟΣΕ και τι γίνεται από εκεί και πέρα. Αυτά θα σας τα απαντήσει ο ίδιος ο ΟΣΕ.....

..... **ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ:** Παρ' όλα αυτά, λάμβανε πιστοποιητικά ασφαλείας ο ΟΣΕ;

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ (Μάρτυς): Σας εξήγησα ότι η πιστοποίηση ασφαλείας δίνεται με ένα σχέδιο διαχείρισης ασφάλειας, βάσει διαδικασιών με τα υφιστάμενα συστήματα. Ακόμη κι αν δεν έχει τηλεδιοίκηση, δεν σημαίνει ότι εμείς δεν μπορούμε. Οφείλουμε να δώσουμε έγκριση ασφάλειας με τα υπάρχοντα συστήματα. Προβλέπει ο διαχειριστής υποδομής ή η σιδηροδρομική επιχείρηση, με βάση τα συστήματα τα οποία λειτουργούν σήμερα, τι προσωπικό χρειάζεται, σε ποιες θέσεις και πώς θα διασφαλίσει τα επίπεδα ασφάλειας. Οι ίδιοι τα προτείνουν και τα διασφαλίζουν. Φυσικά μέσα στο σχέδιο διαχείρισης ασφάλειας προβλέπεται ότι θα ολοκληρωθούν και τα νέα έργα. Αυτό, δηλαδή, περιγράφεται.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Γινόταν έλεγχος αν γίνονται αυτά τα έργα; Προφανώς εννοείτε έργα σε επίπεδο ασφαλείας πάντα, αποτροπής δυστυχημάτων- ατυχημάτων, σωστά;

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ (Μάρτυς): Υποσυστημάτων ασφαλείας.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Γινόταν έλεγχος;

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ (Μάρτυς): Εμείς δεν έχουμε αρμοδιότητα να εποπτεύουμε την υλοποίηση των νέων έργων ούτε τη λήξη των συμβάσεων ούτε τίποτα.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Ποιος έχει;

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ (Μάρτυς): Εμείς βλέπουμε τον ΟΣΕ, εποπτεύουμε τον ΟΣΕ. Ο ΟΣΕ έχει ευθύνη να δώσει εντολή για τα έργα. Αν είναι μικρά έργα συντήρησης, συνήθως τα κάνει με ίδιους πόρους, ενώ αν είναι μεγάλα έργα, τα αναθέτει στην ΕΡΓΟΣΕ. Από εκεί και πέρα, ο ίδιος μπορεί να σας απαντήσει πώς...

ΤΑΣΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΠΟΥΛΟΣ: Από την ώρα που εφαρμόζεται ένας κανονισμός ασφαλείας, ο οποίος προϋποθέτει ότι υπάρχει κέντρο τηλεδιοίκησης σε λειτουργία στη Λάρισα, ενόσω δεν έχετε πάρει το έγγραφο περί πυρκαγιάς, εσείς εφαρμόζετε αυτό τον κανονισμό. Σωστά;

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ (Μάρτυς): Όχι στο σχέδιο διαχείρισης ασφαλείας δεν αναφέρεται αναλυτικά σε κάθε σημείο του δικτύου αν υπάρχει τηλεδιοίκηση ή ποιο σύστημα ασφαλείας υπάρχει. Στη συγκεκριμένη διαδικασία που λέγεται διαχείριση κυκλοφορίας λέει ότι στα τμήματα που υπάρχει τηλεδιοίκηση, λειτουργεί με τηλεδιοίκηση και στα τμήματα που δεν λειτουργεί η τηλεδιοίκηση λειτουργούμε με κλειδούχο και σταθμάρχη. Για τα ωράρια και την τοποθέτηση των υπαλλήλων αυτών είναι υπεύθυνος ο προϊστάμενος επιθεωρητής αυτών. Αυτή είναι η διαδικασία που περιγράφεται και την έχω και μαζί μου αν θέλετε να την προσκομίσω.

ΤΑΣΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΠΟΥΛΟΣ: Όταν γίνεται μια πυρκαγιά, εν προκειμένω, και αλλάζει το στάτους, σε ένα συγκεκριμένο, ανάμεσα σε κάποιους σταθμούς, ποιος είναι υπεύθυνος να ενημερώσει ότι εδώ έχουμε μια αλλαγή των δεδομένων και πρέπει να λειτουργήσουμε με διαφορετικά μέτρα ασφαλείας;

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ (Μάρτυς): Σας είπα. Επαναλαμβάνω. Συγγνώμη τώρα, γιατί έχουμε κουραστεί και όλοι μας. Η κάθε εταιρεία είτε είναι ο ΟΣΕ είτε είναι η HELENIC TRAIN είναι υπεύθυνη για τις διαδικασίες που εφαρμόζει. Οι διαδικασίες αυτές δεν μπορούν να είναι αναλυτικές. Ήδη εδώ έχω γύρω στις πέντε διαδικασίες εκτυπώσει και είναι αυτές και μιλάμε τώρα για πολύ παραπάνω διαδικασίες. Ίσως να είναι και πενταπλάσιος ο όγκος των διαδικασιών. Δεν μπορεί η κάθε διαδικασία να περιγράφει αναλυτικά κάθε τμήμα του δικτύου με ποιο τρόπο λειτουργεί. Το περιγράφει γενικά. Στη διαχείριση λοιπόν, κυκλοφορίας είναι αυτό, ότι λειτουργεί όπου υπάρχει τηλεδιοίκηση. Σε περίπτωση που δεν υπάρχει τηλεδιοίκηση, κλειδούχος και σταθμάρχης. Το ποιοι θα είναι αυτοί, πού θα τοποθετηθούν, πόσοι θα είναι στις βάρδιες είναι καθαρά υπεύθυνος –το γράφει- ο επιθεωρητής αυτών.

Ο κ. Τσιαμάντης, πρώην πρόεδρος της ΡΑΣ, ανέφερε ότι κατά τη γνώμη του ο σιδηρόδρομος δεν έπρεπε να κλείσει ως αποτέλεσμα της μη λειτουργίας της τηλεδιοίκησης Λάρισας:

«ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Θα μπορούσε μήπως η ΡΑΣ, αφού βλέπει ότι δεν λαμβάνει απαντήσεις τέσσερις μήνες και η συγκεκριμένη τελευταία επιστολή που έστειλε ήταν τέσσερις ημέρες αν δεν κάνω λάθος -όχι δεν κάνω καθόλου λάθος, ήταν

24/2/2023, τέσσερις ημέρες πριν το δυστύχημα των Τεμπών... Βλέπουμε ότι τέσσερις μήνες πριν, από 26/10 λοιπόν, δεν έχει γίνει ουδεμία ενέργεια από πλευράς ΟΣΕ -γι' αυτό το αναφέρω, είναι πολύ μεγάλο το διάστημα αυτό- συν μια τετραετία που δεν λειτουργεί το κέντρο τηλεδιοίκησης στη Λάρισα λόγω της πυρκαγιάς και δεν έχει αποκατασταθεί το παραμικρό. Άρα, υπάρχει πάρα πολύ μεγάλος κίνδυνος όσον αφορά την ασφάλεια των επιβατών. Και άρα η ΡΑΣ θα μπορούσε να παρέμβει πολύ πιο άμεσα, όπως μας είπατε κι εσείς, και θα έπρεπε να παρέμβει.

Ας το πάμε σε τρία στάδια. Το πρώτο είναι οι συστάσεις. Το δεύτερο είναι οι αιφνίδιοι έλεγχοι και το τρίτο είναι: «Σου κόβω την άδεια, σου κλείνω τον σιδηρόδρομο». Στο δεύτερο λοιπόν σκέλος και αφού τέσσερις μήνες μετά...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Όχι, δεν είναι τόσο. Δεν θα κλείσεις τον σιδηρόδρομο και την άδεια. Θα επέμβεις. Θα εντοπίσεις πού εντοπίζονται τα προβλήματα, θα εξαντλήσεις τις προσπάθειες που μπορείς να κάνεις προκειμένου να παρέμβει και να τα κάνει. Καταλάβατε; Είναι πάρα πολλά τα στάδια. Καταλαβαίνετε πολύ καλά ότι αυτό το τελευταίο, δηλαδή το μέτρο να κλείσει το δίκτυο...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Το συγκεκριμένο εκείνο κομμάτι θα μπορούσε;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Όχι να κλείσει το συγκεκριμένο κομμάτι, συγκεκριμένες λειτουργίες. Δηλαδή παραδείγματος χάριν κάποιες μανούβρες που γίνονται από κάποια τρένα, να λιγοστέψουν ίσως οι επιβαρύνσεις των σταθμών. Πάμε και ξαναγυρίζουμε. Όχι να κλείσει το δίκτυο. Πιθανόν λιγότερα δρομολόγια. Είναι πάρα πολλά στάδια. Το καταλαβαίνετε. Δεν πάμε κατευθείαν...»

Ο κ. Διονέλης, πρώην Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ (την περίοδο 2017-2019), ρωτήθηκε για τις δυνατότητες της τηλεδιοίκησης Λάρισας με δεδομένα έγγραφα του ΟΣΕ που αποδεικνύουν ότι πριν την πυρκαγιά η τηλεδιοίκηση Λάρισας έβλεπε μόνον ένα σταθμό, τη Ζάχαρη :

«ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε μάρτυς, και πριν λίγο μας είπατε ότι επί ημερών σας λειτουργούσε η τηλεδιοίκηση. Σωστά;

(Στο σημείο αυτό ο μάρτυς γνέφει καταφατικά)

Μάλιστα.

Από την καταγραφή των μέχρι τώρα στοιχείων που έχει να κάνει με την λειτουργική κατάσταση της τηλεδιοίκησης, βλέπω τα εξής:

Στις 21 Απριλίου του 2017 λειτουργούσε η τηλεδιοίκηση στους σταθμούς Λάρισας στον Εμπορικό ή Ζάχαρη, Ευαγγελισμό, Νέοι Πόροι και Λεπτοκαρυά.

Στις 7 Σεπτεμβρίου του 2017 λόγω της 717 κλείνει η Λάρισα.

Στις 12/7/2018 κλείνει και η Λεπτοκαρυά.

Στις 19 Ιουνίου του 2019 κλείνουν και οι Νέοι Πόροι.

Πώς μας λέτε, λοιπόν, ότι επί ημερών σας λειτουργούσε η τηλεδιοίκηση και είπατε και μόλις πριν από λίγο ότι λειτουργούσε από τη Λάρισα και βορείως; Λειτουργούσε

δηλαδή στο Λιτόχωρο, λειτουργούσε στην Κατερίνη, λειτουργούσε στον Μακρύ Γιαλό, λειτουργούσε στο Αιγίνιο;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΔΙΟΝΕΛΗΣ (Μάρτυς): Μιλάτε για θέματα της 717 και δεν θα απαντήσω τώρα.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Τι θα πει ότι δεν απαντάτε; Μας λέτε ότι λειτουργούσε η τηλεδιοίκηση, το είπατε. Άρα, λοιπόν, θα απαντήσετε. Θα έπρεπε να μην απαντήσετε και πριν, αν ήταν έτσι.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΔΙΟΝΕΛΗΣ (Μάρτυς): Μα, σας είπα ότι λειτουργούσε.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Πώς λειτουργούσε; Σας λέω στοιχεία συγκεκριμένα. Άρα, δεν λειτουργούσαν.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΔΙΟΝΕΛΗΣ (Μάρτυς): Είπα προηγουμένως ότι δεν ξέρω τι προβλήματα μπορεί να είχε η τηλεδιοίκηση στη Λάρισα βορείως, από τον ΟΣΕ. Γιατί δεν την λειτουργούσε η ΕΡΓΟΣΕ την τηλεδιοίκηση της Λάρισας, τη λειτουργούσε ο ΟΣΕ.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Αυτό είναι άλλο.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Αυτό είναι κάτι διαφορετικό.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΔΙΟΝΕΛΗΣ (Μάρτυς): Αυτό έγινε όμως.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Και να σας πω και κάτι τώρα. Είστε έμπειρος. Μην μπερδεύουμε ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ. Σιδηροδρομικός είστε πάρα πολλά χρόνια. Άρα αυτά τα οποία λέτε δεν ισχύουν. Αυτό καταλαβαίνω.

Να πάμε τώρα και σε κάτι άλλο. Η τηλεδιοίκηση, με τον όποιο τρόπο υπήρχε και σταμάτησε το 2019, έβλεπε, όπως σας είπα, έναν σταθμό μόνο. Δεν έβλεπε τον σταθμό της Λάρισας. Έβλεπε μόνο τον επόμενο σταθμό, Ζάχαρη Εμπορικός, δηλαδή τρία χιλιόμετρα μετά τη Λάρισα. Το δυστύχημα έγινε μεταξύ Ευαγγελισμού και Νέων Πόρων, έτσι δεν είναι; Μάλιστα. Δηλαδή, δύο σταθμούς μετά τη Λάρισα...»

Ο κ. Ντίτσας, πρόεδρος της ΠΟΣ, αναφέρθηκε στην κατάσταση της τηλεδιοίκησης έως το 2010-2011, στα προβλήματα που προέκυψαν μετά το 2011 και στο γεγονός ότι το 2019 ήταν μόνον απεικονιστική, δηλαδή δεν έδινε δυνατότητα παρέμβασης :

«ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Φαντάζομαι, τα συστήματα που υπήρχαν μέχρι το 2008, όλα αυτά που λέμε, τα ηλεκτρονικά, τηλεδιοίκησης, σηματοδότησης, GSMR, ETCS, δεν υπήρχαν ή δεν λειτουργούσαν σε όλο το δίκτυο ή ήταν σε σχέση με κάποια χρόνια μετά μεταγενέστερα, δεν ήταν σε λειτουργία ή σε εφαρμογή ούτε ήταν τόσο σύγχρονα. Σωστά;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Δεν λειτουργούσαν τα συστήματα...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Δεν λειτουργούσαν.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Τα μόνο συστήματα που λειτουργούσαν...

Μέχρι το 2010-2011 υπήρχε η τηλεδιοίκηση –μετά τους Ολυμπιακούς Αγώνες έγινε κι αυτό– από τον ΣΚΑ, το Σιδηροδρομικό Κέντρο Αχαρνών, μέχρι την Κόρινθο για τον προαστιακό σιδηρόδρομο και η τηλεδιοίκηση από την παλιά γραμμή Αθήνας-Θεσσαλονίκης μέσω του ορεινού όγκου μέχρι το Λιανοκλάδι και από το Λιανοκλάδι

μέχρι τον Δομοκό, υπήρχε τηλεδιοίκηση από τον σταθμό της Τιθορέας μέχρι τον σταθμό του Δομοκού. Η τηλεδιοίκηση τότε ήταν από τη Θεσσαλονίκη μέχρι την Ειδομένη.

Από εκεί και μετά, μετά τον ν. 3891 τόσοσ κόσμος έφυγε. Αν θέλετε, να σας πω και τα στοιχεία, τα έχω μπροστά μου, για το πόσοι ήμασταν το 2010, πόσοι ήμασταν το 2011, το 2012, ανά χρόνο που έγινε αυτό το ξήλωμα. Υπήρχε χρηματοδότηση ελλιπής. Δεν υπήρχε συντήρηση στα έργα.....

.....ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Όχι σε όλο το δίκτυο.

Υπήρχε η τηλεδιοίκηση, όπως σας είπα, στον Σταθμό της Τιθορέας, το κομμάτι δηλαδή στα σύνορα Λειβαδιάς με Φθιώτιδα, από τον σταθμό της Τιθορέας μέχρι τον σταθμό του Δομοκού. Εκεί λειτουργούσε η τηλεδιοίκηση, με τα προβλήματά της βέβαια πάντα τότε, γιατί και τότε υπήρχαν προβλήματα. Δεν είναι ότι δεν υπήρχαν προβλήματα.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Στο άλλο κομμάτι, από τον Δομοκό μέχρι τη Θεσσαλονίκη;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Όχι, δεν υπήρχε.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Δεν υπήρχε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Όχι, δεν υπήρχε τηλεδιοίκηση. Και να υπήρχε ένα διάστημα, από εκεί και μετά μέχρι το 2011 που δούλευε -όχι όπως έπρεπε να δουλέψει, γιατί δεν υπήρχαν τα συστήματα, όπως σας είπα-, από το 2011 και μετά, υπήρχε άλλο πρόβλημα, γιατί τότε -αν θυμάμαι καλά, πρέπει να ήταν το 2011- είχαν κόψει τον σταθμό της Κατερίνης, για να κάνουν τον εκσυγχρονισμό από τον σταθμό. Οπότε, η τηλεδιοίκηση από τον Ευαγγελισμό της Λάρισας μέχρι το Πλατύ ήταν εκτός.....

.....ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Ωραία.

Κατ' αρχήν, πότε φτιάχτηκε η τηλεδιοίκηση η οποία καταστράφηκε το 2019 στη Λάρισα;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Μα, δεν είχε αποκατασταθεί. Η τηλεδιοίκηση της Λάρισας, όπως προείπα -αν θυμάμαι καλά, τα έχω καταχωρημένα εδώ, γι' αυτό- λειτουργούσε μέχρι το 2011, έπειτα λόγω ανακαίνισης του Σταθμού Κατερίνης δεν δούλευε η τηλεδιοίκηση από την Κατερίνη μέχρι το Πλατύ. Κατόπιν, το 2015 -αυτά τα οποία σας λέω σας ενημερώνω ότι τα έχω καταθέσει και στον Ανακριτή της Λάρισας που πήγα- στον Σταθμό του Λιτοχώρου, όπου υπήρχε η τηλεδιοίκηση, λόγω φωτιάς και αργότερα βανδαλισμών δεν δούλευε ούτε εκεί η τηλεδιοίκηση.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Συγγνώμη, για να καταλάβω, στη Λάρισα δεν δούλευε ποτέ η τηλεδιοίκηση;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Η τηλεδιοίκηση, σας είπα, στη Λάρισα μέχρι το 2019 είχε απεικόνιση, δεν δούλευε. Δηλαδή έβλεπε χωρίς να μπορούν να χειριστούν, γιατί υπήρχαν προβλήματα και από την πλευρά προς...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Άρα ήταν εκτός λειτουργίας ουσιαστικά;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Αυτό σας λέω. Δούλευε κατά χρονικά διαστήματα. Όταν δεν δουλεύει όλο το σύστημα ενιαίο, δεν μπορούμε να πούμε ότι έχουμε τηλεδιοίκηση.....

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Η σηματοδότηση, η τηλεδιοίκηση; Γιατί πέρασε πριν ο προηγούμενος μάρτυρας, ο κ. Διονέλης, ο Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ, και μας είχε πει ότι: «κατά τη δική μου θητεία εγώ παρέδωσα την τηλεδιοίκηση. Στο συγκεκριμένο κομμάτι που έγινε το έγκλημα, εγώ το παρέδωσα. Δεν ξέρω τι έκαναν οι προηγούμενοι με τη φωτιά που έπιασε και τα λοιπά και δεν διορθώθηκε ποτέ».

Εσείς είπατε προηγουμένως -δεν θυμάμαι ποιος σας ρώτησε- ότι η τηλεδιοίκηση δεν λειτουργούσε στο 100%, είχε μια απεικόνιση...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Μόνο απεικόνιση, δεν μπορούσες να...

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Δεν μπορείς να κάνεις χειρισμό.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Όχι.

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Άρα, τι λειτουργούσε; Τίποτα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Τίποτα δεν λειτουργούσε. Αυτό σας λέω. Και σας είπα ότι είναι ανά τμήματα. Άρχισε από βόρεια από την Κατερίνη, μετά υπήρχε το Λιτόχωρο, που και εκεί καταστράφηκε με φωτιά, και υπήρξαν και κλεπταποδόχοι οι οποίοι το διαλύσαν. Και μετά ούτε από την πλευρά της Λάρισας προς το Δομοκό δούλεψε η τηλεδιοίκηση γιατί γινόταν ανάταξη, και από τον Δομοκό μέχρι τη Λάρισα, γιατί φτιάχνανε κάποια κλειδιά καινούργια στον σταθμό του Παλαιοφαρσάλου. Δηλαδή το μόνο που υπήρχε ήταν από τη Λάρισα μέχρι τη Ζάχαρη. Αυτό γνωρίζω.

.....**ΕΛΕΝΗ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ:** Ναι, αλλά ειδικότερα μετά την καταστροφή και του σταθμού της Λάρισας το 2019 δεν ανησυχήσατε ποτέ, επειδή δεν υπάρχει τηλεδιοίκηση, δεν υπάρχει σηματοδότηση, ότι έπρεπε, ενδεχομένως, να ζητήσετε να μην κυκλοφορούν τα τρένα στο ίδιο ωράριο;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Μα, για ποιο λόγο; Αυτό σας λέω, δεν υπήρχε κάποια ένδειξη ότι υπήρχε αδυναμία κάλυψης από το προσωπικό να μην κυκλοφορούν τα τρένα αυτά. Αυτό σας λέω.

ΕΛΕΝΗ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ: Μάλιστα, καλώς.

Ο κ. Ντίτσας αναφέρθηκε, και στο ζήτημα της ενημέρωσης της ΠΟΣ από την ΕΡΓΟΣΕ αναφορικά με την έναρξη υλοποίησης υλοποίησης της Σύμβασης 717 για την ανάταξη της τηλεδιοίκησης καθώς και στην εμβέλεια της τηλεδιοίκησης κατά το χρόνο του δυστυχήματος των Τεμπών:

«ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Δεν υπήρχε κάτι ανακοινώσιμο για να ξέρουμε. Αυτό σας λέω. Ότι «θα γίνει». Το μόνο που έγινε, το μόνο που πραγματοποιήθηκε πριν το τραγικό δυστύχημα των Τεμπών από πλευράς ΕΡΓΟΣΕ -αυτό ήθελα να το πω και μου διέφυγε-, ο σχεδιασμός που έγινε για την υλοποίηση πλέον της 717, ανεξαρτήτως του τι υπήρχε με την Αρχή Διαφάνειας για την οποία ερωτήθηκα από συναδέλφους σας, μας έγινε ενημέρωση από τη διοίκηση της ΕΡΓΟΣΕ ως ομοσπονδία ότι από τον Σεπτέμβριο του 2022 θα άρχιζε η διαδικασία εφαρμογής υλοποίησης της 717 με ορίζοντα τον Μάρτιο του 2023. Όντως είχαν αρχίσει σε κάποια τμήματα της διαδρομής να γίνονται οι ανατάξεις για την 717, έγινε το τραγικό δυστύχημα στις 28 Φλεβάρη και έγινε αυτό που έγινε μετά το τραγικό δυστύχημα. Υλοποιήθηκε τον Αύγουστο του 2023. Το χρονοδιάγραμμα ήταν την περίοδο από τον Σεπτέμβριο 2022 μέχρι το Μάρτη του

2023. Δεν υπήρχε άλλο χρονοδιάγραμμα με σχεδιασμό, αρχή και τέλος. Αυτό σας λέω.....

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Κάτι ακόμα και κλείνω, κύριε Πρόεδρε.

Αντιλαμβάνομαι από αυτά τα οποία είπατε ότι η λειτουργική κατάσταση της τηλεδιοίκησης στην ουσία σταδιακά έφθινε. Είπατε ότι και το 2015 δεν υπήρχε και το 2016 δεν υπήρχε και το 2017 δεν υπήρχε και το 2018 δεν υπήρχε και το 2019. Βλέπω εδώ ας πούμε για παράδειγμα ότι στις 19/06/2019 υπήρχε μόνον στον εμπορικό και στο κύκλωμα καθόδου του Ευαγγελισμού.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Σας το είπα πριν.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Να σας ρωτήσω λοιπόν το εξής. Λέμε λοιπόν ότι - όπως είπαμε- το 2019 η τηλεδιοίκηση έβλεπε έναν σταθμό. Δεν έβλεπε τον σταθμό της Λάρισας. Έβλεπε μόνο τον επόμενο σταθμό Ζάχαρη, δηλαδή, τρία χιλιόμετρα μετά τη Λάρισα. Το δυστύχημα έγινε μεταξύ Ευαγγελισμού και Νέων Πόρων. Σωστά;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Ακριβώς.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Δηλαδή δύο σταθμούς μετά την Λάρισα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Ναι, μετά τη Λάρισα. Η Ζάχαρη δεν είναι σταθμός.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Έναν...

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Έναν, δύο σταθμούς, εντάξει.

Για να σας ρωτήσω, αν λειτουργούσε έστω με τη μορφή που λειτουργούσε το 2019, θα μπορούσε να βλέπει την περιοχή του δυστυχήματος;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Μα η εμβέλεια ήταν μέχρι τον Ευαγγελισμό. Δεν μπορούσε να δει από εκεί και μετά. Και σας είπα ότι είχε απεικόνιση..

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Εκεί έγινε στον Ευαγγελισμό.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Ναι, μετά τον Ευαγγελισμό. Δεν έγινε...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Μην κάνετε διάλογο μεταξύ σας.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Για να βοηθήσω, συγγνώμη.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Είναι καθαρός ο μάρτυς. Δεν χρειάζεται τη βοήθειά σας.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Μα δεν λέω κάτι διαφορετικό, κύριε Κόκκαλη. Αυτό που έβλεπε η τηλεδιοίκηση από τη Ζάχαρη, ήταν μέχρι τον Ευαγγελισμό, πριν τον Ευαγγελισμό. Μέχρι εκεί. Από εκεί και μετά δεν έβλεπε τίποτα. Είχε μια απεικόνιση. Δεν μπορούσε να κάνει κάτι.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Μάλιστα. Είστε καθαρός, κύριε μάρτυς.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Κάτι ακόμα και κλείνω, κύριε Πρόεδρε.

Αντιλαμβάνομαι από αυτά τα οποία είπατε ότι η λειτουργική κατάσταση της τηλεδιοίκησης στην ουσία σταδιακά έφθινε. Είπατε ότι και το 2015 δεν υπήρχε και το 2016 δεν υπήρχε και το 2017 δεν υπήρχε και το 2018 δεν υπήρχε και το 2019. Βλέπω

εδώ ας πούμε για παράδειγμα ότι στις 19/06/2019 υπήρχε μόνον στον εμπορικό και στο κύκλωμα καθόδου του Ευαγγελισμού.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Σας το είπα πριν.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Να σας ρωτήσω λοιπόν το εξής. Λέμε λοιπόν ότι - όπως είπαμε- το 2019 η τηλεδιόικηση έβλεπε έναν σταθμό. Δεν έβλεπε τον σταθμό της Λάρισας. Έβλεπε μόνο τον επόμενο σταθμό Ζάχαρη, δηλαδή, τρία χιλιόμετρα μετά τη Λάρισα. Το δυστύχημα έγινε μεταξύ Ευαγγελισμού και Νέων Πόρων. Σωστά;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Ακριβώς.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Δηλαδή δύο σταθμούς μετά την Λάρισα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Ναι, μετά τη Λάρισα. Η Ζάχαρη δεν είναι σταθμός.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Έναν...

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Έναν, δύο σταθμούς, εντάξει.

Για να σας ρωτήσω, αν λειτουργούσε έστω με τη μορφή που λειτουργούσε το 2019, θα μπορούσε να βλέπει την περιοχή του δυστυχήματος;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Μα η εμβέλεια ήταν μέχρι τον Ευαγγελισμό. Δεν μπορούσε να δει από εκεί και μετά. Και σας είπα ότι είχε απεικόνιση..

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Εκεί έγινε στον Ευαγγελισμό.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Ναι, μετά τον Ευαγγελισμό. Δεν έγινε...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Μην κάνετε διάλογο μεταξύ σας.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Για να βοηθήσω, συγγνώμη.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Είναι καθαρός ο μάρτυς. Δεν χρειάζεται τη βοήθειά σας.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Μα δεν λέω κάτι διαφορετικό, κύριε Κόκκαλη. Αυτό που έβλεπε η τηλεδιόικηση από τη Ζάχαρη, ήταν μέχρι τον Ευαγγελισμό, πριν τον Ευαγγελισμό. Μέχρι εκεί. Από εκεί και μετά δεν έβλεπε τίποτα. Είχε μια απεικόνιση. Δεν μπορούσε να κάνει κάτι.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Μάλιστα. Είστε καθαρός, κύριε μάρτυς.»

Ο κ. Προφυλλίδης, μέλος της Επιτροπής των Εμπειρογνομόνων για το σιδηροδρομικό δυστύχημα των Τεμπών, ερωτώμενος εάν η τηλεδιόικηση όπως λειτουργούσε το 2019 θα «έβλεπε» το σημείο του δυστυχήματος, απάντησε ως εξής :

«ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: [...] Παρεμπιπτόντως, ο σταθμός στη Ζάχαρη, επειδή άκουσα αυτό που είπατε, την ημέρα του ατυχήματος πριν την ημέρα της πυρκαγιάς, εάν λειτουργούσε δηλαδή όπως ήταν πριν την ημέρα της πυρκαγιάς, θα κάλυπτε το κομμάτι που έγινε το ατύχημα;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΡΟΦΥΛΛΙΔΗΣ (Μάρτυς): Να θυμηθούμε, κύριε Βουλευτά,...

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Επειδή έχω έναν πίνακα του ΟΣΕ...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΡΟΦΥΛΛΙΔΗΣ (Μάρτυς): ...τι κάνει η τηλεδιοίκηση.

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Όχι, εγώ ρωτώ ένα άλλο πράγμα. Εάν ο σταθμός τηλεδιοίκησης στη Ζάχαρη λειτουργούσε, όπως λειτουργούσε την ημέρα πριν την πυρκαγιά του '19, θα έβλεπε το κομμάτι εκείνο; Δεν θα το έβλεπε νομίζω, αν έχετε δει τους χάρτες του ΟΣΕ.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΡΟΦΥΛΛΙΔΗΣ (Μάρτυς): Δεν μπορώ να το γνωρίζω με λεπτομέρεια. Κατ' αρχήν η Ζάχαρη είναι πολύ κοντά ξέρετε. Και λέμε Ζάχαρη το κομμάτι εκεί πέρα που υπάρχουν τα εμπορευματικά φορτία.

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Του Εμπορικού το σταθμό. Ζάχαρη - Εμπορικός. Μετά είναι ο Ευαγγελισμός και μετά είναι οι Πόροι.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΡΟΦΥΛΛΙΔΗΣ (Μάρτυς): Ακριβώς.

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Το ατύχημα έγινε ανάμεσα σε Ευαγγελισμό και Νέους Πόρους. Εκείνη, όμως, την ημέρα πριν την πυρκαγιά το σύστημα της τηλεδιοίκησης στον Εμπορικό, στη Ζάχαρη έβλεπε μόνο ένα σταθμό, τίποτα παραπάνω.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΡΟΦΥΛΛΙΔΗΣ (Μάρτυς): Κύριε Βουλευτά, το σύστημα τηλεδιοίκησης αυτό το οποίο κάνει, υποκαθιστά πολλούς σταθμάρχες, δηλαδή χαράζει δρομολόγια. **Εγώ δεν έχω εικόνα εάν η τηλεδιοίκηση κάλυπτε όλη τη διαδρομή Λάρισα -Θεσσαλονίκη.** Το ιδανικό θα ήταν, ξέρετε, και δεν είναι κάτι δύσκολο, να υπάρχει ένα κέντρο τηλεδιοίκησης που να καλύπτει τουλάχιστον το Αθήνα - Θεσσαλονίκη. Δεν είναι δύσκολο. Επομένως, εάν λειτουργούσε ο σταθμός τηλεδιοίκησης σε ευρύ γεωγραφικό επίπεδο, μπορεί να λειτουργούσε για 20 χιλιόμετρα, δεν έχω τις λεπτομέρειες του τι γινόταν το 2019, θα είχαν χαραχθεί τα δρομολόγια, θα ήταν ευθύνη του σταθμάρχη να τα υλοποιήσει.

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Αυτό που λέτε είναι μια αλήθεια, αλλά αυτό δεν συνέβη. Δεν χάσαμε αυτήν τη δυνατότητα από την πυρκαγιά. Νωρίτερα είχε ήδη χαθεί. Δεν λειτουργούσε ο σταθμός της τηλεδιοίκησης στη Ζάχαρη και έβλεπε μόνο ένα μικρό κομμάτι τριών χιλιομέτρων

Για το ίδιο θέμα παραθέτουμε το διάλογο με τον κ. Πυργίδη, μέλος και αυτός της Επιτροπής Εμπειρογνομόνων για το σιδηροδρομικό δυστύχημα των Τεμπών:

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε μάρτυς, πείτε μου κάτι. Είπατε ότι αν υπήρχε και λειτουργούσε η τηλεδιοίκηση στη Ζάχαρη ο αρμόδιος για τη λειτουργία του τοπικού συστήματος, του συστήματος τηλεδιοίκησης της Ζάχαρης, θα έβλεπε πιθανότατα το λάθος. Κατ' αρχάς να ρωτήσω: ξέρετε εσείς ποια ήταν η κατάσταση και ποια ήταν η λειτουργία του έργου της τηλεδιοίκησης στη Ζάχαρη πριν την πυρκαγιά του 2019;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΥΡΓΙΔΗΣ (Μάρτυς): Αυτό το οποίο ξέρω και το οποίο από πληροφορίες που είχαμε, που ακούσαμε, είναι ότι μετά το 2019 δεν λειτουργούσε τελείως η σηματοδότηση και η τηλεδιοίκηση ενώ πριν υπολειτουργούσε σε κάποιο σημείο.

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Για να τελειώνει, λοιπόν, κύριε Πρόεδρε και αυτό το πράγμα, αυτή η καραμέλα -αν μου επιτρέπεται η έκφραση- να καταθέσω στην επιτροπή και να μοιραστεί και σε όλους τους συναδέλφους έγγραφο του ΟΣΕ με ημερομηνία ένα μήνα πριν την πυρκαγιά του 2019 από το οποίο έγγραφο προκύπτει ότι ο μόνος

σταθμός που έβλεπε η τηλεδιόικηση στη Ζάχαρη ήταν η τηλεδιόικηση αυτή του εμπορικού μέχρι τον επόμενο, τον Ευαγγελισμό δηλαδή. Ενώ το ατύχημα έγινε μεταξύ Ευαγγελισμού και Νέων Πόρων. Καταθέτουμε το έγγραφο να το πάρουν όλοι οι συνάδελφοι. Συνεπώς, ακόμα και αν λειτουργούσε το σύστημα της τηλεδιόικησης στη Ζάχαρη με τη μορφή που ήταν πριν την πυρκαγιά του 2019 πάλι δεν θα είχαμε εικόνα του ατυχήματος μέσω του σταθμού της τηλεδιόικησης της Ζάχαρης.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΥΡΓΙΔΗΣ (Μάρτυς): Αυτό είναι κάτι το οποίο θα σας πει ο ΟΣΕ.

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Αυτό λέω. Καταθέτω το έγγραφο εγώ. Απλά ήθελα να δω αν το ξέρετε.

Και δεν είναι τωρινό το έγγραφο. Δεν είναι ότι το έγγραφο το έβγαλε τώρα διότι έγινε το ατύχημα. Το έγγραφο αυτό είναι με αριθμό πρωτοκόλλου και με ημερομηνία πολύ νωρίτερη από το ατύχημα.»

Ενδιαφέρον έχει και ο διάλογος με τον κ. Πατέρα, πρώην πρόεδρο του ΟΣΕ αναφορικά με την κατάσταση της τηλεδιόικησης στη Λάρισα από το 2017 έως το 2019, δηλαδή την πυρκαγιά στη Ζάχαρη :

«ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Λοιπόν τώρα να ρωτήσω και κάτι ακόμη, μάλλον να πω, επειδή βλέπω πάλι για το θέμα της τηλεδιόικησης.

Είπατε, κύριε μάρτυρα, ότι η τηλεδιόικηση στην ουσία με τη φωτιά που υπήρξε στο Σταθμό της Ζάχαρης δεν υπήρχε, δεν λειτουργούσε. Σωστά;

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς): Είπα ότι δεν θέλω να αναφερθώ σε μια περίοδο που δεν ήμουν, αλλά αυτό που γνωρίζω είναι ότι δεν λειτουργούσε διαχρονικά.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Μάλιστα. Εγώ απλά θέλω να θυμίσω στην επιτροπή, κύριε Πρόεδρε, ότι στις 21 Απριλίου του 2017 λειτουργούσε η τηλεδιόικηση στους Σταθμούς της Λάρισας, της Ζάχαρης, του Ευαγγελισμού, των Νέων Πόρων και της Λεπτοκαρυάς. Στις 7 Σεπτεμβρίου του 2017 λόγω της 717 έκλεισε η Λάρισα. Στις 12 Ιουλίου του 2018 έκλεισε και η Λεπτοκαρυά. Και στις 19 Ιουνίου του 2019 έκλεισαν και οι Νέοι Πόροι. Αυτά συνέβησαν επί κυβερνήσεως ΣΥΡΙΖΑ, όχι επί κυβερνήσεως Νέας Δημοκρατίας με Υπουργό τον Κώστα Καραμανλή. Το λέω γιατί επανέρχονται και επανέρχονται στη λογική της σπέκουλας και το ότι εύκολα ξεχνάνε κάποιοι, αλλά εμείς δεν ξεχνάμε. Είμαστε εδώ να τους τα θυμίζουμε, ότι πήρε και φωτιά ο Σταθμός της Ζάχαρης και έκλεισε οριστικά, δυστυχώς, το ζήτημα της τηλεδιόικησης. Άρα λοιπόν μόνον η Ζάχαρη λειτουργούσε, όταν έγινε ό,τι έγινε.»

Ο κ. Π. Τερεζάκης, Δ/νων Σύμβουλος του ΟΣΕ, αναφέρθηκε στη Ζάχαρη ως σταθμό σηματοδότησης, όχι τηλεδιόικησης, στην είσοδο της μοιραίας επιβατικής αμαξοστοιχίας από την άνοδο στην κάθοδο σε σημείο πριν το σταθμό της Ζάχαρης και στις εργασίες αποκατάστασης του κτιρίου από τον ΟΣΕ :

«ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Θα πάμε εκεί, γιατί αυτό το κομμάτι είναι ενδιαφέρον και το έχουμε ρωτήσει και σε άλλους μάρτυρες.

Πείτε μου, σας παρακαλώ πολύ, η τηλεδιόικηση στη Ζάχαρη γνωρίζατε ότι είχε καεί;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Κατ' αρχάς, να διευκρινίσω ότι η Ζάχαρη δεν ήταν τηλεδιοίκηση, ήταν ένας τοπικός σταθμός σηματοδότησης ο οποίος μαζί με άλλους δεκατέσσερις στο τμήμα από Δομοκό μέχρι Πλατύ απεικονίζοντο και απεικονίζονται και σήμερα στην τηλεδιοίκηση της Λάρισας. Η Ζάχαρη δεν ήταν ποτέ σταθμός τηλεδιοίκησης, είναι ένας τοπικός σταθμός σηματοδότησης που ελέγχει τρία χιλιόμετρα σιδηροδρομικού δικτύου από τη βόρεια έξοδο του Σταθμού της Λάρισας μέχρι τη νότια είσοδο του Ευαγγελισμού.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Τώρα, αν δεν κάνω λάθος, αυτό πρώτη φορά το ακούμε, γιατί μέχρι τώρα μιλούσαμε για τηλεδιοίκηση -και εγώ στην ερώτησή σας ρώτησα για τηλεδιοίκηση- δηλαδή είχα -τουλάχιστον εγώ προσωπικά, για να μην μιλάω για άλλους συναδέλφους- την εντύπωση ότι υπήρχε τηλεδιοίκηση και στον τοπικό σταθμό εκεί που είπατε στη Ζάχαρη. Και είπατε ότι δεν είναι σταθμός τηλεδιοίκησης, αλλά είναι τοπικός σταθμός σηματοδότησης;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Ακριβώς, είναι τοπικός σταθμός σηματοδότησης με τοπικό πίνακα χειρισμών.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Για να το καταλάβω λίγο καλύτερα με βάση αυτά που έχω αποκομίσει όλες αυτές τις μέρες -δεν είμαι σιδηροδρομικός- δηλαδή ο τοπικός σταθμός σηματοδότησης, εν προκειμένω στη Ζάχαρη, δεν είχε αυτό που λέμε, τη δυνατότητα να κάνει αυτόματη χάραξη δρομολογίου;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Είχε τη δυνατότητα να κάνει αυτόματη χάραξη, όταν του έδινε εξουσιοδότηση -έτσι το λέμε στη σιδηροδρομική ορολογία- η τηλεδιοίκηση στην οποία αναφερόταν.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Της Λάρισας εννοείτε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Κάθε τοπικός σταθμός σηματοδότησης που υπάγεται σε ένα σύστημα αλληλομανδάλωσης -interlocking λέγεται στους σιδηροδρομικούς όρους- δίνει αυτή τη δυνατότητα. Το interlocking ουσιαστικά αυτό το πράγμα κάνει, πατάς ένα κουμπί από πού θέλεις να διώξεις το τρένο, από εκεί που ξεκινάει το τρένο μέχρι εκεί που θέλεις να φτάσει και κλειδώνει, κουμπώνει όλες τις αλλαγές σε ασφαλή θέση, ώστε να μην μπορεί κανένα τρένο να μπει στη διαδρομή αυτού που κάνει την αίτηση διαδρομής και ταυτόχρονα, αφού βεβαιώσει ότι οι αλλαγές είναι στη σωστή τους θέση, είναι κουμπωμένες, είναι ασφαλισμένες και δεν υπάρχει θέμα εκτροχιασμού όταν περνάει το τρένο πάνω από τις αλλαγές, ανάβουν τότε και τα φωτοσήματα πράσινα και δίνουν ένδειξη στον μηχανοδηγό ότι «μπορείς να κινηθείς».

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Πόσο απέχει η τηλεδιοίκηση της Λάρισας από αυτό τον τοπικό σταθμό της Ζάχαρης;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Περίπου στα επτά με οκτώ χιλιόμετρα είναι το κτήριο που είναι το κέντρο, που είναι ο τοπικός σταθμός σηματοδότησης.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Δηλαδή, Λάρισα-Ζάχαρη είναι επτά, οκτώ χιλιόμετρα;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Από τον Σταθμό της Λάρισας, μάλιστα.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Πηγαίνοντας για Θεσσαλονίκη.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Μάλιστα.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Η ερώτηση είναι η εξής: Η αλλαγή του δρομολογίου της γραμμής που ακολούθησε η μοιραία αμαξοστοιχία από την άνοδο στην κάθοδο έγινε πολύ πριν από τον τοπικό σταθμό σηματοδότησης της Ζάχαρης, έτσι δεν είναι;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Ναι, έγινε περίπου στα πέντε χιλιόμετρα πριν από τη Ζάχαρη.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Πέντε χιλιόμετρα, σωστά. Ίσως και περισσότερο, γιατί...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Ίσως και περισσότερο. Εγώ λέω από την έξοδο της εμβέλειας του Σταθμού της Λάρισας μέχρι την είσοδο της εμβέλειας του Σταθμού της Ζάχαρης.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Στη Ζάχαρη, όταν πέρασε το τρένο, ήταν από την κάθοδο ήδη;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Βεβαίως, είχε μπει στην κάθοδο και να υπενθυμίσω ότι το περιστατικό δεν έγινε στην περιοχή της Ζάχαρης, προς διευκρίνιση, έγινε...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Έγινε πολύ μετά.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Έγινε γύρω στα οκτώ με δέκα χιλιόμετρα αργότερα μετά τον επόμενο Σταθμό του Ευαγγελισμού προς Τέμπη.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Μάλιστα, κατανοητό και αυτό.

Είπατε ότι γνωρίζατε προφανώς ότι είχε καεί η Ζάχαρη, έτσι;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Ναι, είχα ενημερωθεί στο πλαίσιο που ενημερωνόμουν για την «717» ότι είχε πάρει φωτιά ένα συγκεκριμένο κομμάτι της σηματοδότησης της Ζάχαρης.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Κάνατε κάτι για να την επισκευάσετε;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Αυτό το οποίο κάναμε άμεσα που ήταν στην ευθύνη και στην αρμοδιότητα του ΟΣΕ ήταν ότι αποκαταστήσαμε – αποκατέστησαν, εγώ δεν ήμουν ακόμη στον Οργανισμό τότε, μιλάμε για το 2019- όλα τα ηλεκτρομηχανολογικά του κτηρίου και τις κτηριακές εγκαταστάσεις και ενημερώσαμε την ΕΡΓΟΣΕ που διαχειριζόταν την «717» ότι μπορεί να αποκατασταθεί και ό,τι κομμάτι της σηματοδότησης της Ζάχαρης ενέπιπτε στην αρμοδιότητα και στο αντικείμενο της «717».

Εν συνεχεία ο κ. Τερζάκης εξήγησε το σημαίνει η αναφορά στο έγγραφο της 29.7.2019 ότι εξ' αιτίας του συμβάντος της πυρκαγιάς, τέθηκε εκτός λειτουργίας η τηλεδιόικση Λάρισας :

«**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ:** Μισό λεπτό να σας διαβάσω ένα έγγραφο, είναι Ιούλιος του 2019 και λέει για πυρκαγιά 29 Ιουλίου του 2019. Αν θέλετε, να το δείτε. «Εξαιτίας του συμβάντος της πυρκαγιάς τέθηκε εκτός λειτουργίας η τηλεδιόικση Λάρισας». Εγώ με τα λίγα γράμματα, αυτό καταλαβαίνω, ότι η τηλεδιόικση βγήκε εκτός. Εσείς καταλαβαίνετε διαφορετικά;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Η πυρκαγιά που έγινε, την οποία αναφέρει μέσα το τηλεγράφημα, έγινε στο τοπικό κέντρο σηματοδότησης της Λάρισας. Συγγνώμη, της Ζάχαρης.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Ναι.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Επειδή η Ζάχαρη ήταν το τελευταίο εναπομείναν κομμάτι της σηματοδότησης που έβλεπε η τηλεδιοίκηση και επειδή από τη φωτιά κάηκαν και σημαντικά καλώδια επικοινωνίας, έπεσε μοιραία και η τηλεδιοίκηση, που ήταν στη Λάρισα.

Εν συνεχεία αναφέρει ο κ. Τερεζάκης ότι οι τηλεδιοικήσεις δεν είναι εγκαταστάσεις ασφαλείας και διευκρινίζει επίσης ότι η Ζάχαρη δεν ήταν επανδρωμένος σταθμός :

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Μάλιστα. Το 2023, τον Φεβρουάριο, λειτουργούσε η τηλεδιοίκηση, η οποία είχε βγει μοιραία εκτός από το '19.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Όχι. Σας είπα, όχι. Λειτουργούσε μόνο η σηματοδότηση της Λάρισας που είχε ίδιες δυνατότητες τεχνικές με την τηλεδιοίκηση, μόνο που ήταν σε μικρότερο μήκος.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Το πόρισμα Γεραπετρίτη αναφέρει ότι εάν υπήρχε το σύστημα τηλεδιοίκησης, το οποίο μοιραία είχε καταστραφεί, όπως είπατε, είχε βγει εκτός, σε μεγάλο βαθμό θα είχε αποφευχθεί το δυστύχημα. Συμφωνείτε, ναι ή όχι;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Όταν το ίδιο πόρισμα λέει στη σελίδα 90 ότι οι τηλεδιοικήσεις δεν είναι εγκαταστάσεις ασφαλείας, θέλετε να συμφωνήσω;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Δεν είναι εγκαταστάσεις ασφαλείας;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Μάλιστα.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Πού είναι; Μπορείτε να μας δείξετε; Δεν είναι εγκαταστάσεις ασφαλείας;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Διαβάστε μας το σημείο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Κύριε Πρόεδρε, σελίδα 90, εδάφιο 5.4.3: «Διαχείριση κυκλοφορίας με λειτουργία φωτεινής σηματοδότησης τηλεδιοίκησης». Στο τέλος της πρώτης παραγράφου: «Θα πρέπει να επισημανθεί ότι οι διατάξεις της τηλεδιοίκησης δεν συνιστούν εγκαταστάσεις ασφαλείας».

Ορίστε, σας το δίνω.

(Στο σημείο αυτό ο μάρτυς κ. Παναγιώτης Τερεζάκης καταθέτει το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο της Γραμματείας της Επιτροπής)

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Είναι καθαρό.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Ναι, να διαβάσετε όμως και στο πόρισμα, που λέει ότι εάν υπήρχε η τηλεδιοίκηση Λάρισα - Νέοι Πόροι, το συγκεκριμένο θα είχε αποφευχθεί σε μεγάλο βαθμό. Αυτό το γνωρίζετε;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Εγώ σας είπα...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Το γνωρίζετε για τις εγκαταστάσεις, πράγματι, σε αυτό που λέτε, ότι εάν υπήρχε η τηλεδιοίκηση στη Λάρισα, θα είχε αποφευχθεί σε μεγάλο βαθμό, όχι 100%; Επί λέξει το λέει το πόρισμα. Μέχρι το τέλος της κατάθεσής σας απ' όλους, θα σας το ενεχειρίσω. Θα συμφωνήσετε ή όχι;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Αφού δεν είναι εγκατάσταση ασφαλείας η τηλεδιοίκηση, δεν μπορώ να συμφωνήσω. Το λέει το ίδιο το πόρισμα.....

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Ο σταθμός στη Ζάχαρη δεν λειτουργούσε, άρα δεν υπήρχε σταθμάρχης εκεί.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Ποτέ δεν είχε η Ζάχαρη σταθμάρχη, παρά μόνο τις εποχές που λειτουργούσε πολύ παλιά η Ζάχαρη και ερχόταν κάποιοι συρμοί με τεύτλα και τέτοια.....

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Να τα καταθέσετε πότε είναι αυτά.

Και στη διαδρομή από τη Λάρισα μέχρι τον Ευαγγελισμό -είναι οι δύο επόμενοι σταθμοί- υπήρχε τα προηγούμενα χρόνια δεύτερος σταθμάρχης σε αυτούς τους δύο;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Εξ όσων γνωρίζω, γιατί σας είπα δεν ήμουν συνεχώς στον οργανισμό, όχι. Η Ζάχαρη και ο Ευαγγελισμός δεν είχαν επί μόνιμου βάσεως επάνδρωση με σταθμάρχες, εκτός αν τίθετο θέμα για κάποιο διάστημα να γίνουν ειδικές εργασίες, να μπουνε τρένα συντήρησης ή να μπουνε τρένα απόθεσης υλικών και τέτοια. Αλλά ποτέ δεν είχαν μόνιμο προσωπικό σταθμαρχών ο σταθμός του εμπορικού της Ζάχαρης και του Ευαγγελισμού.

Τέλος, ο κ. Τερεζάκης ξαναλέει ότι η Ζάχαρη δεν ενέπιπτε στην περιοχή του δυστυχήματος :

«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Κάθε τηλεδιοίκηση, παρόλο που δεν είναι σύστημα ασφαλείας, επιτρέπει να υπάρχει μία επιτήρηση των συρμών που κινούνται σε μεγάλα τμήματα του σιδηροδρομικού δικτύου. Η ασφάλεια προέρχεται από τη χρήση των σηματοδοτήσεων στους σταθμούς και τα interlocking.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Άρα, αν υπήρχε και είχε αποκατασταθεί η ζημιά από το '19 μέχρι το '23, πιθανόν να μην είχαμε αυτό το τραγικό δυστύχημα.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Η Ζάχαρη –το είπα και πιο πριν- δεν ενέπιπτε στην περιοχή του δυστυχήματος.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Το ξέρουμε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Αν λειτουργούσε...

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Αλλά θα έβλεπε κάποιος ότι το τρένο έχει μπει στην κάθοδο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Αν λειτουργούσε, αν υποθέσουμε ότι λειτουργούσε η Ζάχαρη και δεν λειτουργούσε όπως δεν λειτουργούσε η Λάρισα την εποχή εκείνη, θα ήταν ορατό για πολύ λίγα λεπτά, πολύ λιγότερα από αυτά που φαινόταν από τη Λάρισα, τώρα που έγινε το δυστύχημα, θα ήταν ορατό σε εκείνο το σημείο ένα τρένο. Πάλι δεν θα έβλεπε το απέναντι κατερχόμενο, το εμπορικό, πάλι δεν θα έβλεπε...»

Ο κ. Κοτταράς, πρώην αναπληρωτής Δ/νων Σύμβουλος του ΟΣΕ, ανέφερε τα εξής αναφορικά με την επισκευή του κτιρίου του σταθμού της Ζάχαρης, καθώς και για το θέμα της σηματοδότησης :

«ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Γνωρίζατε εσείς ότι είχε καεί από το '19 η τηλεδιοίκηση ή επειδή ο προηγούμενος μάρτυρας μάς είπε ότι δεν ήταν ακριβώς τηλεδιοίκηση, ήταν κάτι άλλο, στη ζάχαρη, κάτι λιγότερο;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΟΤΤΑΡΑΣ (Μάρτυς): Την περίοδο αυτή, νομίζω τον Ιούνιο του '20, υπήρχε μια αλληλογραφία μεταξύ ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ για το θέμα της φωτιάς που είχε γίνει στη ζάχαρη μεταξύ των διευθύνσεων των δύο εταιρειών. Από αυτήν την αλληλογραφία φαίνεται, μάλλον είναι σαφές ότι ο ΟΣΕ ήδη είχε ξεκινήσει να ανακατασκευάζει το κτίριο που είχε καταστραφεί από τη φωτιά και αυτό ρωτούσε και η ΕΡΓΟΣΕ, αν προχωράει στην ανακατασκευή του κτιρίου για να κάνει και τα λοιπά μηχανολογικά του κτιρίου. Αυτό έγινε επί των ημερών μου. Ολοκληρώθηκε, αν θυμάμαι καλά, μετά από δύο μήνες, νομίζω στο τέλος του καλοκαιριού, τον Αύγουστο του '20, δηλαδή ο ΟΣΕ έφτιαξε το κτίριο όσον αφορά την κτιριακή υποδομή και εκεί σε αυτήν της την αλληλογραφία η ΕΡΓΟΣΕ στα πλαίσια της 717 -μάλιστα έλεγε άμεσα- θα ανάτασσε το υπόλοιπο κομμάτι όσον αφορά τα θέματα της σηματοδότησης που αφορούσαν τη σηματοδότηση που υπήρχε στο κτίριο της ζάχαρης, στον σταθμό της ζάχαρης.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Μάλιστα.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΟΤΤΑΡΑΣ (Μάρτυς): Δηλαδή ο ΟΣΕ έκανε το κτιριακό μέρος και το κομμάτι με τη σηματοδότηση, επειδή ήταν στα πλαίσια της 717, θα έπρεπε να αναταχθεί από την εταιρεία, την εργολαβία μάλλον που είχε η ΕΡΓΟΣΕ για την 717 και από την εταιρεία που έκανε την εργολαβία αυτή.»

Ο κ. Π. Θεοχάρης, πρώην Πρόεδρος της ΤΡΑΙΝΟΣΕ (περίοδος 2016-2018) και Διευθύνων Σύμβουλος (2018-2019), κατέθεσε αναφορικά με την κατάσταση της τηλεδιοίκησης τον Ιούλιο του 2019 τα ακόλουθα :

«ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ:

Λοιπόν, είπατε τώρα κάτι το οποίο εγώ πραγματικά δεν το έχω ακούσει –έτσι;- με τον καθαρό τρόπο που το είπατε, ότι η τηλεδιοίκηση λειτουργούσε μόνο απεικονιστικά. Έτσι δεν είπατε; Άρα, στην ουσία τηλεδιοίκηση και επί δικών σας ημερών δεν υπήρχε. Έτσι δεν είναι;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Στο τέλος της περιόδου, μετά την εγκατάσταση και την εξέλιξη της εργολαβίας.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Ναι, δεν υπήρχε, όμως.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Ναι, είχε αρχίσει να είναι ατελής.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Μάλιστα. Ξεκίνησε, λοιπόν –για να σας θυμίσω- τον Ιούλιο του 2015 μετά την πυρκαγιά στο Λιτόχωρο, όπου η τηλεδιοίκηση της Λάρισας υποβαθμίστηκε σημαντικά και πρακτικά νομίζω έπαψε να λειτουργεί ως πλήρης

τηλεδιοίκηση. Είχε τη δυνατότητα να παρακολουθεί τη διαδρομή από την είσοδο της Λάρισας έως την είσοδο των Νέων Πόρων. Σωστά;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Σωστά.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Έρχεται, λοιπόν, σε συνέχεια αυτού του πράγματος, που στην ουσία δεν υπήρχε και η φωτιά στον Σταθμό «Ζάχαρη» ή «Εμπορικός», η οποία -αν δεν κάνω λάθος- έγινε επί ημερών σας. Εσείς ήσασταν...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Η φωτιά συνέβη...

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Έγινε τον Ιούλιο του 2019. Έτσι δεν είναι;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Ναι, έναν μήνα...

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Εσείς παραδώσατε τον Σεπτέμβριο του 2019 μας είπατε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Παρέδωσα τον Σεπτέμβρη του 2019, έγινε αποδεκτή η παραίτησή μου.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Άρα, αντιλαμβάνομαι, λοιπόν -είναι πάρα πολύ καθαρό, επειδή έχουν ακουστεί πολλά για το ζήτημα αυτό- ότι όπως μας επιβεβαιώνετε και εσείς που ήσασταν μέχρι τον Σεπτέμβριο του 2019, δεν λειτουργούσε η τηλεδιοίκηση και λειτουργούσε μόνο απεικονιστικά.»

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Ναι, μα στην ουσία, αν δεν έχουμε έναν κεντρικό σταθμό χειρισμού, μπορούμε να έχουμε αποτέλεσμα επί της ανοιχτής γραμμής;

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Το λέω επειδή έχει υπάρξει πολλή πολιτική σκόνη πάνω σε αυτό το ζήτημα, ότι μέχρι το 2019 λειτουργούσε τέλεια η τηλεδιοίκηση. Έρχεστε τώρα και μας λέτε ότι δεν λειτουργούσε.»

Ο κ. Σπίρτζης, πρώην Υπουργός Μεταφορών και Υποδομών, απήντησε ως εξής αναφορικά με την πραγματική κατάσταση της τηλεδιοίκησης Λάρισας :

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Δεύτερο που θα ήθελα να ρωτήσω. Είπατε για τη Ζάχαρη. Η Ζάχαρη, η τηλεδιοίκηση εκεί στη Ζάχαρη λειτουργούσε;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Βέβαια, λειτουργούσε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Κανονικά;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Κανονικότατα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Εγώ έχω εδώ πέρα έγγραφα, τηλεγραφήματα του ΟΣΕ για όλα τα χρόνια. Για το 2017 τα τηλεγραφήματα είναι 38 σελίδες, άρα είναι πολλαπλά τηλεγραφήματα για το 2017 που υπήρχαν παρατηρήσεις, τηλεγραφήματα ότι ο σταθμός ζάχαρης δεν λειτουργεί, έχει βλάβες, έχει το ένα, έχει το άλλο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Καλά, άλλο βλάβες. Σε μια λειτουργία ...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Άρα, λοιπόν, δεν λειτουργούσε κανονικά.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Όχι, κανονικά λειτουργούσε. Κάθε σύστημα...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Λειτουργούσε με βλάβες, με προβλήματα, με διακοπές...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Κύριε Καραθανασόπουλε, όλα τα συστήματα, ακόμα και τα καινούργια, έχουν βλάβες και επιδιορθώνονται. Αυτό έλειπε, να βάζεις ένα σύστημα... Δηλαδή αυτή η λογική που έχουμε στη χώρα ότι...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Εντάξει, εγώ να καταλάβω ότι έγινε μια-δυο φορές βλάβη, αλλά 38 σελίδες τηλεγραφήματα για βλάβες, σημαίνει ότι κάθε δεκαπέντε μέρες χάλαγε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Κύριε Καραθανασόπουλε, όταν έχεις अपархαιωμένο εξοπλισμό αυτό πληρώνεις.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Μάλιστα. Άρα, δεν ισχύει το ότι λειτουργούσε κανονικά.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Εντάξει. Όταν χαλούσε, επιδιορθωνόταν.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Ναι, εντάξει. Αυτό είναι συμπέρασμα το οποίο βγάζουμε εμείς.»

Ο κ. Τσοτσόρος, Προϊστάμενος Δ/σης Έργων του ΕΡΓΟΣΕ, ανέφερε σχετικά με το σταθμό της Ζάχαρης και την αποκατάσταση της ζημιάς :

« **ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ:** Η τηλεδιόικηση λειτουργούσε στη Λάρισα;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Την περίοδο εκείνη, όχι.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Όχι. Ποιανού ευθύνη ήταν η αποκατάστασή της;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Μιλάτε –φαντάζομαι- για τη βλάβη στον Εμπορικό στη Ζάχαρη;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Μάλιστα, ναι.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Κατ' αρχήν, από όσο γνωρίζω, η Ζάχαρη έχει έναν τοπικό πίνακα σηματοδότησης. Όταν έπιασε η φωτιά στη Ζάχαρη, καταστράφηκε ολοσχερώς η κεραμοσκεπή και εξ όσων γνωρίζω, η φωτιά έπιασε στον χώρο όπου ήταν οι μπαταρίες και το σύστημα τροφοδοσίας. Αν ήθελε ο ΟΣΕ να επισκευάσει τη ζημιά, θα μπορούσε να αντικαταστήσει τις μπαταρίες, να φτιάξει την κεραμοσκεπή και να ξαναβλέπει η τηλεδιόικηση της Λάρισας τον Εμπορικό.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Είπατε αν ήθελε ο ΟΣΕ.

Γνωρίζετε αν έχει πράξει -αν γνωρίζετε- ο ΟΣΕ κάτι τέτοιο; Ζήτησε; Μήπως δεν είχε χρήματα; Μήπως δεν είχε τα τεχνικά μέσα;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Δεν το γνωρίζω, όχι.»

Ο κ. Βίνης, πρώην Δ/νων Σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ ανέφερε τα εξής για την κατάσταση της τηλεδιόικησης Λάρισας :

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Το 2019 δεν ήσασταν Διευθύνων Σύμβουλος;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς): Ανέλαβα καθήκοντα στις 23 Οκτωβρίου του 2019.

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Ωραία. Νομίζω ότι αυτό έγινε το καλοκαίρι. Ένα, δύο μήνες πριν. Το γνωρίζατε. Από το 2019, 2020, 2021, 2022, 2023 μέχρι που παραιτηθήκατε θεωρώ ότι υπήρχε ενημέρωση. Δεν μπορεί να μην υπήρχε ενημέρωση. Δημοσιεύθηκαν όλα τα πρωτόκολλα και όλα τα έγγραφα τα οποία είχαν στείλει οι εργαζόμενοι. Και αναρωτιέμαι τι πράξετε εσείς. Τι κάνατε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς): Να απαντήσω, κύριε Πρόεδρε;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Να απαντήσετε και να ολοκληρώσουμε με αυτό, για να ρωτήσουν και οι υπόλοιποι συνάδελφοι.

«ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς): Ωραία.

Μέσα στο υπόμνημα το οποίο θα σας καταθέσω και το οποίο θα δείτε υπάρχει μία αναλυτική καταγραφή και τεκμηρίωση με αριθμούς πρωτοκόλλου. Σας δείχνω ενδεικτικά αυτόν τον πίνακα. Όπου βλέπετε κόκκινο, δεν υπάρχει τοπικός πίνακας χειρισμού και σηματοδότηση και όπου βλέπετε πράσινο, υπάρχει. **Υπάρχει μια σταδιακή απαξίωση, μη συντήρηση και μη λειτουργία της σηματοδότησης και ευρύτερα της τηλεδιοίκησης από τον Δομοκό μέχρι τη Λάρισα από το 2017 και εν κατακλείδι τον έκτο του 2019 παύει να λειτουργεί ο Σταθμός της Ζάχαρης.**

Και διευκρινίζω ότι **δεν υπάρχει τηλεδιοίκηση στη Ζάχαρη. Υπάρχει τοπικός πίνακας χειρισμού και υπήρχε τηλεδιοίκηση στη Λάρισα παλαιού τύπου, καθαρά απεικονιστικού τύπου. Όλο αυτό ήταν έργο παραδομένο από την ΕΡΓΟΣΕ ή από παλιές συμβάσεις του ΟΣΕ. Απόλυτη αρμοδιότητα, ευθύνη συντήρησής του, καλής του λειτουργίας ή οποιασδήποτε άλλης παρέμβασης είχε ο ΟΣΕ. Ένα το κρατούμενο. Να προχωρήσω λίγο το...**

...ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς): Με αυτό, λοιπόν, θέλω να πω ότι **η Ζάχαρη για να εγκατασταθεί η «717» παραδόθηκε από τον ΟΣΕ, τον τέταρτο του 2022 -και θα το καταθέσω και στα Πρακτικά σας- όταν ηλεκτροδοτήθηκε πλέον ο σταθμός και μπορούσαν να εγκατασταθούν τα νέα συστήματα. Δεν μπορούσε η σύμβαση να ασχοληθεί με παλαιού τύπου συστήματα, διότι δεν είχαν τα απαραίτητα πιστοποιητικά, τα λεγόμενα SIL 4, στα οποία θα μπορούσε να παρέμβει στο παρελθόν η σύμβαση [...].**

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Και κλείνουμε με αυτό.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς): Ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

Αρα, η Ζάχαρη δόθηκε στη σύμβαση πλέον τον τέταρτο του 2022 -και θα το καταθέσω στα Πρακτικά σας- και ο δε σταθμός για την κεντρική τηλεδιοίκηση, αυτό το οποίο δεν υπήρχε εκείνο το τραγικό βράδυ του δυστυχήματος, ενάμιση μήνα απ' όταν εγώ αποχώρησα από τη θέση μου και μάλιστα με οχλήσεις ως προς την υπηρεσία του ΟΣΕ, ότι έχουμε στείλει το χρονοδιάγραμμα, αφήστε μας να μπορούμε. Κι εδώ σας δείχνω και τις φωτογραφίες, το πώς ήταν μέχρι και τον πρώτο του 2020.

Γ.Συμπεράσματα

Από τις μαρτυρικές καταθέσεις και τα έγγραφα που κατατέθηκαν στην Επιτροπή προκύπτουν τα ακόλουθα συμπεράσματα αναφορικά με την τηλεδιοίκηση Λάρισας :

1. **Το Κέντρο Ελέγχου Κυκλοφορίας (ΚΕΚ) Λάρισας άρχισε να λειτουργεί το 2008.** Κάλυπτε γεωγραφικό εύρος περίπου 200 χλμ. σιδηροδρόμου από τα Παλαιοφάρσαλα έως το Πλατύ. **Λειτουργούσε πλήρως έως το 2010-2011, όταν και ξεκίνησαν οι βανδαλισμοί, οι κλοπές χαλκού, η έλλειψη πόρων για συντήρηση και η μεγάλη μείωση προσωπικού.**
2. **Μέχρι το 2010 το ΚΕΚ Λάρισας κάλυπτε με δυνατότητα πλήρους τηλεδιοίκησης (χειρισμών και απεικόνισης) 14 σταθμούς στο τμήμα Δομοκός - Πλατύ. Από το 2011 και ακόμη περισσότερα από το 2015 και μετά, το ΚΕΚ Λάρισας αφενός χάνει τη δυνατότητα χειρισμών και του απομένει η απεικονιστική μόνο λειτουργία, αφετέρου μειώνεται το γεωγραφικό εύρος κάλυψης του. Το 2017 το ΚΕΚ Λάρισας «έβλεπε» πλέον μόνον 5 σταθμούς και τον Ιούνιο του 2019 κατέληξε να «βλέπει» μόνον έναν σταθμό, δηλαδή το σιδηροδρομικό σταθμό της Ζάχαρης.**
3. **Ο σταθμός Ζάχαρης είναι ένας μη επανδρωμένος σταθμός σηματοδότησης. Δεν αποτελούσε ποτέ Κέντρο Ελέγχου Κυκλοφορίας με δυνατότητες ευρύτερης τηλεδιοίκησης. Επομένως η ευρέως διαδεδομένη αντίληψη ότι η Ζάχαρη είναι σταθμός τηλεδιοίκησης είναι εσφαλμένη. Δεν υπήρχε και δεν υπάρχει «τηλεδιοίκηση Ζάχαρης».**
4. Στα τέλη Ιουλίου 2019 ξέσπασε πυρκαγιά στο σταθμό της Ζάχαρης. Ο προϊστάμενος του τμήματος Επιθεώρησης Λάρισας του ΟΣΕ έστειλε έγγραφο προς τη Διοίκηση και τις αρμόδιες διευθύνσεις του ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ όπου ανέφερε ότι στις 29.7.2019 το πρωί διαπιστώθηκε πυρκαγιά το χώρο των συσσωρευτών του κτιρίου σηματοδότησης του Εμπορικού Λάρισας (Ζάχαρη) και ότι *«εξ' αιτίας του συμβάντος τέθηκε εκτός λειτουργίας η τηλεδιοίκηση ΚΕΚ Λάρισας και σημειώθηκαν ζημιές στις εγκαταστάσεις της σηματοδότησης. Δεν προκλήθηκαν ζημιές στη γραμμή και δεν σημειώθηκαν καθυστερήσεις αμαξοστοιχιών...»*.
5. Η πυρκαγιά είχε ως συνέπεια την απενεργοποίηση του σταθμού της Ζάχαρης, άρα και τη μη απεικόνιση του στην τηλεδιοίκηση Λάρισας. Αφού ο τελευταίος σταθμός που «έβλεπε» η τηλεδιοίκηση στο ΚΕΚ Λάρισας ήταν ο σταθμός Ζάχαρης, μετά την πυρκαγιά στη Ζάχαρη το ΚΕΚ Λάρισας δεν εντόπιζε πλέον κανένα σταθμό. Γι αυτό αναφέρει στο έγγραφο ο προϊστάμενος της Επιθεώρησης Λάρισας ότι *«εξ' αιτίας του συμβάντος τέθηκε εκτός λειτουργίας η τηλεδιοίκηση ΚΕΚ Λάρισας»*. Αφού κήκε ο τελευταίος σταθμός που απεικονιζόταν στην τηλεδιοίκηση Λάρισας (που στεγαζόταν στο Κέντρο Ελέγχου Κυκλοφορίας Λάρισας και όχι στη Ζάχαρη), πλέον η τηλεδιοίκηση Λάρισας δεν λειτουργεί. Δεν «βλέπει» πλέον κανένα σταθμό.
6. Ένα ερώτημα που τέθηκε επανειλημμένως στους μάρτυρες της Εξεταστικής Επιτροπής είναι εάν η τηλεδιοίκηση Λάρισας, έτσι όπως λειτουργούσε τον Ιούλιο του 2019 πριν την πυρκαγιά στη Ζάχαρη, θα μπορούσε να είχε συμβάλει στην αποτροπή του τραγικού δυστυχήματος της 28.2.2023 που

συνέβη μεταξύ του σταθμού του Ευαγγελισμού και των σταθμού των Νέων Πόρων. Θυμίζουμε στο σημείο αυτό ότι **η σειρά των σταθμών είναι : Λάρισα – Ζάχαρη – Ευαγγελισμός – Νέοι Πόροι.**

7. Με βάση όσα αναφέρθηκαν παραπάνω σε σχέση με τις πραγματική κατάσταση της τηλεδιοίκησης Λάρισας τον Ιούλιο του 2019, πριν την πυρκαγιά στη Ζάχαρη, ούτε η δυνατότητα αυτόματης χάραξης, αλλά ούτε και η δυνατότητα παρακολούθησης της πορείας των τραίνων από τον πίνακα κυκλοφορίας στο ΚΕΚ Λάρισας, ήταν στην πραγματικότητα διαθέσιμες. Και τούτο διότι, πολύ πριν το 2019 η τηλεδιοίκηση Λάρισας δεν έδινε τη δυνατότητα χειρισμών από τον πίνακα κυκλοφορίας, δεν μπορούσε δηλαδή ο «τηλεδιοικητής» να κάνει χάραξη ούτε να επέμβει σε εντολή ή χάραξη που είχε κάνει άλλος σταθμάρχης. Η δε απεικόνιση στον πίνακα κυκλοφορίας στο ΚΕΚ Λάρισας ήταν εξαιρετικά περιορισμένη, αφού το γεωγραφικό εύρος του κάλυπτε μόνον το σταθμό της Ζάχαρης. Επομένως δεν «έβλεπε» το σημείο της μοιραίας σύγκρουσης των δύο τραίνων, μετά το σταθμό του Ευαγγελισμού και πριν το σταθμό των Νέων Πόρων. Επομένως, η πιθανότητα αποτροπής του τραγικού δυστυχήματος, αν δεν είχε γίνει η πυρκαγιά στη Ζάχαρη, με βάση τις δυνατότητες που παρείχε η τηλεδιοίκηση Λάρισας, όπως λειτουργούσε τον Ιούλιο του 2019, είναι στην πραγματικότητα ανύπαρκτη.

9. Η ΜΕΤΑΤΑΞΗ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΑΡΧΗ – ΟΙ ΣΥΜΒΑΣΙΟΥΧΟΙ ΤΟΥ ΟΣΕ (ΜΠΛΟΚΑΚΙΑ)

ΜΕΤΑΤΑΞΗ ΣΤΑΘΜΑΡΧΗ

A. Εισαγωγή

Με το Ν. 3981/2010 υποχρεώθηκαν να φύγουν από τον ΟΣΕ και τις θυγατρικές του εταιρείες περίπου 2.500 εργαζόμενοι, με αποτέλεσμα την επιγενόμενη σοβαρή υποστελέχωση του οργανισμού. Τα κενά που προκλήθηκαν σε καίριες θέσεις για τη λειτουργία του οργανισμού έγινε προσπάθεια να καλυφθούν εκ των υστέρων με τη χρήση, μεταξύ άλλων, και της κινητικότητας στο Δημόσιο. Η κινητικότητα στο Δημόσιο προβλέπεται από το Νόμο 4440/2016 (νόμος Σκουρλέτη), που αφορά στην κάλυψη κενών θέσεων με μετάταξη και στην κάλυψη προσωρινών αναγκών με απόσπαση. Ο Ν. 4440/2016 ΔΕΝ θέτει ηλικιακό όριο για τις μετατάξεις και τις αποσπάσεις.

Ειδικότερα σύμφωνα με το άρθρο 6 του προαναφερόμενου νόμου, το πρόγραμμα κινητικότητας διενεργείται σε δύο κύκλους κατ' έτος. Οι ενδιαφερόμενοι φορείς καταρτίζουν ψηφιακά οργανογράμματα και αναρτούν σε αυτά τα Περιγράμματα Θέσεων Εργασίας (ΠΘΕ). Εν συνεχεία αποστέλλουν στην Κεντρική Επιτροπή Κινητικότητας τα αιτήματα τους για κάλυψη θέσεων με μετάταξη ή κάλυψη αναγκών με απόσπαση.

Η Κεντρική Επιτροπή Κινητικότητας αξιολογεί τα αιτήματα βάσει των κριτηρίων του Ν.4440/2016 και εν συνεχεία, τα αιτήματα που εγκρίνονται, αναρτώνται από το Υπουργείο Εσωτερικών για την υποβολή αιτήσεων από τους ενδιαφερόμενους. Οι υπάλληλοι που ενδιαφέρονται και διαθέτουν τα απαιτούμενα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα για τη θέση υποβάλουν, εντός 10 ημερών από τη δημοσίευση, αίτηση στην υπηρεσία υποδοχής. Οι φορείς προέλευσης και υποδοχής προβαίνουν στον έλεγχο των νομίμων προϋποθέσεων για την κρίση του παραδεκτού των αιτήσεων υποψηφιότητας.

Συγκεκριμένα ο φορέας υποδοχής ελέγχει μέσω του τριμελούς οργάνου αξιολόγησης (βλ. άρθρο 7 παρ. 1 Ν.4440/2016) τα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα των υποψηφίων, των οποίων οι αιτήσεις έχουν κριθεί παραδεκτές από το φορέα προέλευσης. Εφόσον τελικώς επιλεγεί υποψήφιος μετά την αξιολόγηση από το τριμελές όργανο του φορέα υποδοχής, επανελέγχεται η συνδρομή των προϋποθέσεων του Ν.4440/2016 από το φορέα προέλευσης του υπαλλήλου. Η μετακίνηση του υπαλλήλου ολοκληρώνεται με απόφαση του αρμοδίου οργάνου του φορέα υποδοχής, εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις του Ν.4440/2016 και κατά το χρόνο έκδοσης της απόφασης.

Η μετάταξη του Β. Σαμαρά σε θέση σταθμάρχη στην Επιθεώρηση Λάρισας, η οποία έγινε βάσει της προαναφερόμενης διαδικασίας που προβλέπει ο Ν.4440/2016, αποτέλεσε θέμα εκτεταμένης συζήτησης στην Εξεταστική Επιτροπή, αφού ήταν σε θέση υπηρεσίας στο σταθμό Λαρίσης τη μοιραία νύχτα της 28.2.2023. Συγκεκριμένα, στο πλαίσιο του Α' Κύκλου Κινητικότητας του 2022, ο ΟΣΕ υπέβαλε αίτημα για την πλήρωση 114 θέσεων ΙΔΑΧ με μετάταξη, εκ των οποίων οι 18 για θέσεις σταθμάρχη. Το αίτημα του ΟΣΕ συνοδευόταν από Περίγραμμα Θέσεων Εργασίας που προέβλεπε ως πρόσθετο προσόν ηλικία έως 48 έτη για τη θέση του σταθμάρχη. Για την

Επιθεώρηση Λάρισας το αίτημα του ΟΣΕ αφορούσε 4 θέσεις σταθμάρχη, για τις οποίες υποβλήθηκαν δύο αιτήσεις. Εξ' αυτών προχώρησε μόνον η αίτηση του Β. Σαμαρά, αφού η έτερη αίτηση προερχόταν από υπάλληλο νοσοκομείου και οι φορείς του ΕΣΥ είχαν δικαίωμα να μην επιτρέπουν τη μετακίνηση των εργαζομένων τους από τα νοσοκομεία. Η αίτηση για μετάταξη του Β. Σαμαρά, ο οποίος ήταν 58 ετών, παλαιότερα υπάλληλος του ΟΣΕ που είχε μετακινηθεί στη Δ/ση Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης Λάρισας, υποβλήθηκε στις 13.4.2022 και αξιολογήθηκε από το Τριμελές Συμβούλιο του ΟΣΕ στις 13.5.2022. Το Τριμελές Συμβούλιο του ΟΣΕ διατύπωσε σύμφωνη γνώμη για τη μετάταξη του Β. Σαμαρά, ειδοποιήθηκε γραπτώς η Δ/ση Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης Λάρισας, φορέας προέλευσης του Β. Σαμαρά, η οποία συναίνεσε στη μετάταξη του εν λόγω υπαλλήλου. Στις 14.6.2022 με απόφαση του Προέδρου και Δ/νοντος Συμβούλου του ΟΣΕ ολοκληρώθηκε η μετάταξη του Β. Σαμαρά στον ΟΣΕ σε κενή οργανική θέση του Κλάδου Κυκλοφορίας (ειδικότητας ΔΕ Σταθμαρχών).

Αναφορικά με το καθεστώς των μετατάξεων στον ΟΣΕ σημειώνουμε ότι ο προηγούμενος Εσωτερικός Κανονισμός Λειτουργίας του ΟΣΕ (ΦΕΚ1654/Τεύχος Β/14.5.2019) αλλά και όλοι οι προηγούμενοι εσωτερικοί κανονισμοί λειτουργίας, δεν προέβλεπαν ηλικιακό όριο για τις μετατάξεις. Με την απόφαση 5964/13-10-2021 το ΔΣ του ΟΣΕ, μήνες πριν την αίτηση (που υποβλήθηκε στις 13-4-2022) αλλά και την απόφαση μετάταξης (που υπεγράφη στις 14-6-2022) του Β. Σαμαρά, ενέκρινε το νέο Εσωτερικό Κανονισμό Λειτουργίας του οργανισμού, ο οποίος προβλέπει (στο άρθρο 33) ότι ο υπό μετάταξη υπάλληλος πρέπει να κατέχει τα απαιτούμενα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα για τη θέση στην οποία μετατάσσεται, εκτός της ηλικίας. Ο νέος αυτός Εσωτερικός Κανονισμός Λειτουργίας ελέγχθηκε από το Υπουργείο Μεταφορών, επανεγκρίθηκε από το ΔΣ του ΟΣΕ τον Απρίλιο του 2022 και εν συνεχεία εκδόθηκε με την απόφαση 157192/20-5-2022 του Υπουργού Μεταφορών και Υποδομών και δημοσιεύτηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως στις 30-5-2022 (Β' 2623/30-5-2022), οπότε και άρχισε να ισχύει.

Αναφορικά με το καθεστώς των προσλήψεων στον ΟΣΕ, με απόφαση το 2006 του τότε Υπουργού Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης είχε καθοριστεί ανώτατο όριο ηλικίας για την πρόσληψη στην ειδικότητα του ΔΕ σταθμαρχών το 28^ο έτος. Κατόπιν σχετικού αιτήματος του ΟΣΕ και του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών προς το Υπουργείο Εσωτερικών, έγινε τροποποίηση του ορίου ηλικίας για την πρόσληψη σταθμαρχών από τα 28 έτη στα 42. Η τροποποίηση αυτή του ορίου ηλικίας από το 28^ο στο 42^ο έτος ολοκληρώθηκε με την Απόφαση 9254/24-6-2022 (Β'3326) του Υπουργού Εσωτερικών.

Β. Αποσπάσματα μαρτυρικών καταθέσεων

Στην Εξεταστική Επιτροπή συζητήθηκε 1)η νομιμότητα της μετάταξης του Β. Σαμαρά στον ΟΣΕ ειδικότερα αναφορικά με την ηλικία του, 2)η εκπαίδευση του προκειμένου να αναλάβει καθήκοντα σταθμάρχη, 3)η προϊστορία μετατάξεων στον ΟΣΕ και η ηλικία των μετατασσομένων υπαλλήλων, 4)ο Εσωτερικός Κανονισμός Λειτουργίας του ΟΣΕ αναφορικά με το όριο ηλικίας προσλήψεων και μετατάξεων, 5) ο ρόλος του εκάστοτε Υπουργού Μεταφορών και Υποδομών αναφορικά με συναφή ζητήματα.

Ι) Ως προς τη νομιμότητα της μετάταξης αλλά και την εκπαίδευση του σταθμάρχη ο κ. Ιωάννης Ντίτσας, συνδικαλιστής, Πρόεδρος της Πανελλήνια Ομοσπονδίας Σιδηροδρομικών (ΠΟΣ) από το 2022 ανέφερε τα ακόλουθα :

«ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Ως προς τον σταθμάρχη, όπως είχατε πει, έκανε μετάταξη, όπως προβλεπόταν από τον νόμο κ.λπ. Υπήρχε ένα όριο ηλικίας;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Στην κανονικότητα, από ό,τι γνωρίζω, μέχρι την ημέρα του τραγικού δυστυχήματος δεν υπήρχε όριο ηλικίας.

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Μετά την αλλαγή;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Ποια αλλαγή; Για ποια αλλαγή;

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Κατά την εισήγηση...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Όχι, όχι. Δεν υπήρχε ποτέ ηλικιακό όριο.

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Δεν υπήρχε ηλικιακό όριο μέχρι τα σαράντα οκτώ έτη;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Όχι, όχι.

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Για τον σταθμάρχη;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Όχι. Στην κινητικότητα δεν υπήρχε ηλικιακό όριο και νομίζω ότι και σήμερα δεν υπάρχει ηλικιακό όριο. Ηλικιακό όριο υπήρχε στις προσλήψεις μέσω ΑΣΕΠ. Στην κινητικότητα δεν υπήρχε, γιατί υπάρχουν και οι προηγούμενες διαδικασίες κινητικότητας τα προηγούμενα χρόνια όπου δεν υφίστατο αυτό το ηλικιακό όριο.

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Τότε, κάποιο λάθος κάνουν οι εμπειρογνώμονες, διότι εδώ αναφέρουν στην πραγματογνωμοσύνη ότι υπήρχε ηλικιακό όριο. Βλέπε σχετικά το excel στον ιστότοπο του Υπουργείου Εσωτερικών arografi.gov.gr, που έλεγε ότι υπάρχει μέχρι το τεσσαρακοστό όγδοο έτος της ηλικίας του. Μάλιστα, υπήρχε και αιτιολογία στην απόφαση, ότι, επειδή έχει αυξημένα καθήκοντα, οι αρμοδιότητες είναι πολύ σοβαρές, έχει να κάνει με την ασφάλεια του κοινού...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Η αλλαγή αυτή, που προφανώς ερμηνεύει η Επιτροπή Εμπειρογνομώνων, είναι γιατί άλλαξε το ηλικιακό όριο μέσω ΑΣΕΠ. Από είκοσι οκτώ 28 δεν πήγε σαράντα οκτώ, πήγε σαράντα δύο. Πήγε σαράντα δύο, όχι σαράντα οκτώ.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Άρα, υπήρχε.

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Ήταν πενήντα οκτώ ο σταθμάρχης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Μα, σας λέω...

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Είχε τα τυπικά προσόντα;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Τα τυπικά προσόντα; Δεν μπορώ να ξέρω εγώ...

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Το όριο ηλικίας.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Το όριο ηλικίας δεν υπήρχε. Δεν υπήρχε όριο ηλικίας στην κινητικότητα. Διότι σας λέω ότι έχω του 2018 αντίστοιχη κινητικότητα από την «Εγνατία», που ήταν όλοι σταθμάρχες, έχω του 2019 και του 2020. Δεν υπήρχε όριο.

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Γνωρίζετε αν παρακολούθησε όλη τη θεωρητική εκπαίδευση όπως προβλεπόταν;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Αυτό δεν το γνωρίζω, αλλά από τη στιγμή...

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Το γνωρίζετε;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Δεν μπορώ να το γνωρίζω, αλλά από τη στιγμή που υπήρχε η Επιτροπή Αξιολόγησης όλων των εμπλεκομένων -και σταθμαρχών και κλειδούχων- προφανώς, θα πέρασε την εκπαίδευσή του, όπως και οι υπόλοιποι. Δεν νομίζω να μην έκανε την εκπαίδευση ο συγκεκριμένος...

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Από ό,τι προκύπτει, δεν την έκανε, σύμφωνα με το πόρισμα της πραγματογνωμοσύνης, έτσι; Δεν το λέω εγώ. Προκύπτει ότι παρακολούθησε ελλιπώς το πρόγραμμα και δεν συμπληρώθηκαν οι απαιτούμενες ώρες της θεωρητικής εκπαίδευσης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Το μόνο που δεν πραγματοποιήθηκε στους σταθμάρχες και στους κλειδούχους είναι -αν θυμάμαι καλά- γύρω στις δέκα ώρες, που είναι και έχουν σχέση με τον Εσωτερικό Κανονισμό του ΟΣΕ, που είναι μόνο για το μόνιμο προσωπικό. Δεν είναι για προσωπικό ορισμένου χρόνου.

Οι μόνες ώρες που γνωρίζω εγώ ότι δεν πραγματοποιήθηκαν από το πρόγραμμα σπουδών είναι αυτές που έχουν σχέση με τον Εσωτερικό Κανονισμό και έχουν αντίκτυπο μόνο στο μόνιμο προσωπικό. Μόνο αυτό γνωρίζω, για αυτές τις ώρες. Δεν γνωρίζω τίποτα άλλο».

Ο Ιωάννης Παρασκευόπουλος, συνδικαλιστής, πρώην πρόεδρος της ΠΟΣ, αναφορικά με τη νομιμότητα τη μετάταξης και την εκπαίδευση του σταθμάρχη ανέφερε τα ακόλουθα :

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: [...] Ο συνάδελφος, ο σταθμάρχης έκανε μια μετάταξη;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Σωστά.

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Υπήρχε ηλικιακό όριο στην εγκύκλιο ή την προκήρυξη; Ήταν 58 χρόνων, αν θυμάμαι καλά. Υπήρχε ηλικιακό όριο; Και σας το λέω γιατί; Για να το ολοκληρώσω. Γιατί η επιτροπή των εμπειρογνομόνων του κ. Γεραπετρίτη αναφέρει μέσα ότι υπήρχε ένα ηλικιακό όριο μέχρι τα 48 και δεν είχε τις τυπικές προϋποθέσεις και άρα δεν έπρεπε να πάει εκεί. Το γνωρίζετε αυτό;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Το γνωρίζω καλά. Κανονιστικά και νομικά δεν υπάρχει όριο ηλικίας. Αυτό καταλαβαίνω ότι έρχεται από τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης, που όλοι από αυτά ενημερωνόμαστε...

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Όχι, όχι από τους εμπειρογνώμονες είναι αυτή η πληροφορία.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Ακούστε, δεν υπάρχει κανένα όριο ηλικίας, ηλικιακό για αυτούς οι οποίοι είναι με την κινητικότητα ούτε για το προσωπικό του ΟΣΕ. Όριο ηλικίας υπάρχει για αυτούς οι οποίοι προσλαμβάνονται. Αυτό το όριο ηλικίας ήταν 28 ετών και πριν την τελευταία προκήρυξη, πριν από δύο χρόνια περίπου, πέρασε υπουργική απόφαση για να γίνει 42.

Το όριο ηλικίας για τις προσλήψεις δηλαδή είναι 42 ετών, σταθμαρχών και κλειδούχων, γιατί είναι στην κυκλοφορία και με τη μακρά εκπαίδευσή τους αλλά και τη μετέπειτα πορεία τους να παραμείνουν στον οργανισμό, να αποδώσουν αυτά για τα οποία θα εκπαιδευτούν. Για τους μετατασσόμενους με την κινητικότητα και για το προσωπικό του ΟΣΕ δεν υπάρχει όριο ηλικίας.

Τι ακριβώς έγινε όμως; Η υπάλληλος η οποία μπήκε στην πλατφόρμα της κινητικότητας και ζήτησε κόσμο, έβαλε δίπλα ένα 48 ετών αυθαίρετο. Δεν υπάρχει πουθενά το 48 ετών. Γιατί δεν μπορούμε και να το εξηγήσουμε τα 48 έτη. Γιατί 48 και όχι 49; Να έλεγε 42, να έχει κάποια συνάφεια, θα το καταλάβαινα και εγώ. Γιατί 48;

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Στην προκήρυξη δηλαδή είχε όριο 48, αλλά λέτε παρανόμως μπήκε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Ναι, παρανόμως μπήκε.

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Δεν προβλέπεται νομικά.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Κατά λάθος. Δεν δικαιολογείται από πουθενά.

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Αν είχε ολοκληρώσει την εκπαίδευσή του επιτυχώς, τη θεωρητική εκπαίδευση; Γιατί πάλι η επιτροπή εμπειρογνομόνων είπε ότι δεν είχε κάνει κάποιες ώρες. Το ξέρετε αυτό; Αν το γνωρίζετε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Το γνωρίζω.

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Υπήρχε έλλειψη σε αυτό;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Θα σας πω. Όλο το πρόγραμμα που έκαναν μαζί με τους εργαζόμενους της παροχής υπηρεσιών, που ήταν κανονικό το πρόγραμμα, από εκεί, επειδή αυτοί δεν είναι προσωπικό του ΟΣΕ και ο Γενικός Κανονισμός του ΟΣΕ υφίσταται και ενέχει ισχύ για το τακτικό προσωπικό του ΟΣΕ, δεν τους έκαναν ακριβώς τις ώρες, κάποιες λίγες ώρες, είκοσι με είκοσι πέντε νομίζω, που είναι για τον εσωτερικό κανονισμό. Μόνο αυτό λείπει, το οποίο είναι άσχετο με τη δουλειά τους. Δεν είχε καμία σχέση με την εκπαίδευσή τους σαν σταθμάρχες και σαν κλειδούχοι».

Επιπλέον ως προς την προϋπηρεσία του συγκεκριμένου σταθμάρχη και τη νυχτερινή βάρδια στο σταθμό Λαρίσης ο κ. Παρασκευόπουλος ανέφερε τα εξής :

«ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΠΑΝΑΣ: Είστε επίσης ένας άνθρωπος με τεράστια εμπειρία σε ό,τι αφορά τα θέματα σιδηροδρόμων. Πώς σας φαίνεται εσάς ότι μετά από μια δεκαετή αποστασιοποίηση επανήλθε ένας σταθμάρχης στη θέση του;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Δεν είναι ο μόνος. Είναι πολλοί οι οποίοι έχουν επανέλθει. Και να σας πληροφορήσω ο σταθμάρχης τις προηγούμενες ημέρες, γιατί δούλευε και τρίτη-τέταρτη ημέρα, τις προηγούμενες μέρες λειτουργούσε το σύστημα χαράζοντας. Δηλαδή το χρησιμοποιούσε τον τοπικό χειρισμού τις τρεις προηγούμενες μέρες.

.....

ΜΑΡΙΑ ΚΟΜΝΗΝΑΚΑ: Μπορεί δηλαδή σήμερα, θα μπορούσε και παλιότερα όπως σήμερα –μιλάμε τώρα για το μοιραίο βράδυ- να υπάρξει ένας σταθμάρχης σε έναν τέτοιο κεντρικό σταθμό που να εργάζεται μόνος του έχοντας ολοκληρώσει την εκπαίδευσή του μόλις λίγους μήνες πριν;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Δεν είναι «μόλις λίγους μήνες». Ολοκλήρωσε την εκπαίδευση –σας είπα- και έκανε αυτή που θα κάνουν και αυτοί που θα έρθουν τώρα με ΑΣΕΠ –όποιος έρθει.

ΜΑΡΙΑ ΚΟΜΝΗΝΑΚΑ: Και μπορεί να ξεκινήσει κάποιος μετά την εκπαίδευση σαν πρώτο σταθμό έναν τόσο κεντρικό σταθμό;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Κάνει 75 μέρες πρακτική και μετά δίνει εξετάσεις. Αυτά τα κάνουν όλα.

ΜΑΡΙΑ ΚΟΜΝΗΝΑΚΑ: Και ήταν σύνηθες να υπάρχει, ανεξάρτητα από την πρακτική, ήταν σύνηθες να βρεθεί...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Θα σας πω.

ΜΑΡΙΑ ΚΟΜΝΗΝΑΚΑ: ...σε έναν τέτοιο σταθμό...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Βεβαίως.

ΜΑΡΙΑ ΚΟΜΝΗΝΑΚΑ: ...με το που τελειώσει την πρακτική και την εκπαίδευση;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Ήταν η πιο εύκολη βάρδια.

ΜΑΡΙΑ ΚΟΜΝΗΝΑΚΑ: Μάλιστα. Η πιο εύκολη βάρδια...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Έχει τέσσερα τρένα όλο το βράδυ...

ΜΑΡΙΑ ΚΟΜΝΗΝΑΚΑ: Η βραδινή βάρδια που είναι μόνος του...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Ακούστε με. Η Λάρισα, η νυχτερινή βάρδια, ποτέ δεν είχε δύο –ποτέ!-, ακόμα κι όταν είχαμε σταθμάρχες αρκετούς. Είχε πάντα έναν. Γιατί; Γιατί η νυχτερινή βάρδια δεν έχει προασιακό πρώτα απ' όλα. Δεν έχει τα τρένα του προαστιακού. Έχει τα αρτηριακά, τα οποία ήταν τέσσερα. Με τέσσερα τρένα ήταν όλο το βράδυ. Το τρένο το οποίο έφυγε 11 η ώρα από τη Λάρισα είναι καθυστερημένο κατά μία ώρα. Γι' αυτό έφυγε 11 η ώρα λόγω του προβλήματος που υπήρχε μεταξύ Παλαιοφαρσάλου- Λάρισας που υπήρχε δολιοφθορά. Κανονικά ήταν δρομολογημένο 10.10' να φύγει από Λάρισα για Θεσσαλονίκη και έφυγε 11.00'.»

Διαφορετική άποψη ως προς την νομιμότητα της μετάταξης εξέφρασε ο κ. Ιωάννης-Κωνσταντίνος Χαλκιάς, τέως πρόεδρος του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, και πρόεδρος της Επιτροπής Εμπειρογνομόνων που συνέταξαν πόρισμα για το σιδηροδρομικό δυστύχημα στα Τέμπη, ο οποίος ανέφερε τα εξής :

«ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Γνωρίζετε αν στο παρελθόν υπήρχαν διατάξεις που καταργούσαν το όριο ηλικίας ή αποφάσεις για τον σταθμάρχη, για την ειδικότητα του σταθμάρχη; Αν το γνωρίζετε.

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Ξέρω το 28 και το 42 και το 48 που μπήκε για την κινητικότητα.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Μάλιστα. Άρα το θεωρείτε επιβεβλημένο το όριο της ηλικίας για έναν σταθμάρχη.

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Χρειάζεται.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Χρειάζεται.

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Πρέπει να είναι ακμαίος σωματικά και πνευματικά.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Εν προκειμένω, ο συγκεκριμένος ήταν ηλικίας 58.

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Δυστυχώς.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Καταλήγετε και λέτε ότι ήταν πλημμελής αυτή η πράξη η διοικητική.

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Δεν έπρεπε να γίνει.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Δεν έπρεπε να γίνει.

ΙΩΑΝΝΗΣ

-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Δεν έπρεπε.

.....

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ : Μάλιστα. Άρα η πράξη ... Θα την χαρακτηρίζατε παράνομη την πρόσληψη του σταθμάρχη ?

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Ναι, τη μετάταξη του, προφανώς προδήλως παράνομη.»

Τη νομιμότητα της μετάταξης υποστήριξε ο κ. Παναγιώτης Τερεζάκης, νυν Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΣΕ, ο κ. Πατέρας, τέως Πρόεδρος και Δ/νων Σύμβουλος του ΟΣΕ και ο κ. Αθανάσιος Κοτταράς, τέως Αναπληρωτής Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΣΕ. Συγκεκριμένα ο κ. Τερεζάκης ανέφερε :

«ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ: Τώρα ως προς τη μετάταξη του σταθμάρχη, ακολουθήθηκαν όλες οι νόμιμες διαδικασίες από τον ΟΣΕ; Ήταν νόμιμη η μετάταξη του;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Χωρίς να έχω εμπλακεί σε αυτό, η μέχρι τώρα, ό,τι έχω διαβάσει και έχω ενημερωθεί για την αλληλογραφία, επειδή ήταν προσωπικό το οποίο ανήκε και παλιά στον ΟΣΕ -αν θυμάμαι καλά οι λόγοι- κρίθηκε ότι ήταν νόμιμη η μετάταξη του.»

Ο κ. Πατέρας, ερωτώμενος αναφορικά με την κατάθεση του κ. Χαλκιά ενώπιον της Εξεταστικής Επιτροπής ως προς τη νομιμότητα της μετάταξης, απήντησε ως εξής :

«ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Ο κ. Χαλκιάς που ήταν πριν από λίγο εδώ και κατέθεσε στην Επιτροπή μας και είναι ο πρόεδρος της επιτροπής που συνεστήθη με απόφαση του κ. Γεραπετρίτη, χαρακτήρισε την εκπαίδευση του σταθμάρχη και γενικότερα την εκπαίδευση των σταθμαρχών ελλιπέστατη και τη μετάταξή του παράνομη. Θέλω να απολογηθείτε, εν πάση περιπτώσει, γι' αυτά τα οποία σας καταλογίζει ο κ. Χαλκιάς και η επιτροπή που συνέταξε το πόρισμα αυτό.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς): Ο κ. Χαλκιάς φαντάζομαι αναφέρεται στον οργανισμό. Σε ό,τι αφορά το θέμα της μετάταξης, επειδή είναι και αυτό στον πυρήνα του κατηγορητηρίου μου, θα ήθελα να μην τοποθετηθώ. Θα πω μόνο ότι στην απόφαση που εκδόθηκε για τη μετάταξη του σταθμάρχη όλες οι διαδικασίες που προβλέπει ο ν. 4440/2016, τον ορισμό της επιτροπής της τριμελούς, τη σύμφωνη γνώμη του φορέα προέλευσης, τα πιστοποιητικά υγείας, είχαν τηρηθεί. Δεν υπήρχε καμία απόφαση διοίκησης, διοικητικού συμβουλίου, αρμόδιας διεύθυνσης για ηλικιακό όριο.»

Ο κ. Αθανάσιος Κοτταράς αναφέρθηκε πιο εκτενώς στο ζήτημα του ορίου ηλικίας κατά την πρόσληψη και τη μετάταξη υπαλλήλων στον ΟΣΕ, καθώς και στην εκπαίδευση τους :

«ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Μπαίνω κατευθείαν σε ένα θέμα που έχει απασχολήσει πάρα πολύ εδώ την Επιτροπή και, επειδή νομίζω ότι είστε ο κατ' εξοχήν αρμόδιος για να μας απαντήσει στο συγκεκριμένο ερώτημα, μπαίνω εγώ με αυτό το ερώτημα. Εσείς ήσασταν στην επιτροπή κινητικότητας για τη μετάταξη του μοιραίου σταθμάρχη, σωστά;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΟΤΤΑΡΑΣ (Μάρτυς): Βεβαίως.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ωραία, θέλω λοιπόν να μας ξεκαθαρίσετε, επειδή εδώ ο καθένας έχει πει και μια άποψη από τους συναδέλφους ρωτώντας, θέλω να μας πείτε εάν το τεσσαρακοστό όγδοο έτος της ηλικίας προβλέπονταν για τη μετάταξη σε νόμο ή κάπου άλλου και αν για το θέμα της κινητικότητας, ώστε να μπορέσει η μετάταξη να γίνει νόμιμα, το όριο ηλικίας ήταν σαράντα οκτώ ή δεν υπήρχε όριο ηλικίας.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΟΤΤΑΡΑΣ (Μάρτυς): Καταρχήν να κάνω μια δήλωση ότι η μετάταξη ήταν και νόμιμη και νομότυπη. Το τεσσαρακοστό όγδοο ως όριο ηλικίας που μπήκε στο φύλλο που συμπλήρωσε ο οργανισμός στην πλατφόρμα του Υπουργείου Εσωτερικών για την κινητικότητα δεν προβλεπόταν ούτε από νομοθεσία, ούτε από κάποια κανονιστική πράξη, ούτε από υπουργική απόφαση, ούτε από το διοικητικό συμβούλιο του ΟΣΕ, ούτε καν απόφαση από κάποια διεύθυνση του ΟΣΕ. Ήταν ένα αυθαίρετο όριο ηλικίας που μπήκε εκ παραδρομής από την υπάλληλο ή τον υπάλληλο που συμπλήρωσε τη συγκεκριμένη αίτηση στην πλατφόρμα για τον οργανισμό συγκοινωνιών, για τους σιδηροδρόμους.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Άρα λοιπόν στο νόμο της κινητικότητας είτε για τον ΟΣΕ είτε γενικότερα δεν υπήρχε όριο ηλικίας.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΟΤΤΑΡΑΣ (Μάρτυς): Στο νόμο της κινητικότητας δεν προβλεπόταν όριο ηλικίας. Δεν προβλέπεται όριο ηλικίας. Δεν υπήρχε απόφαση για να μπει κάποιο όριο ηλικίας. Και σχετικά όσον αφορά τη νόμιμη διαδικασία της μετάταξης υπάρχουν και σχετικές γνωμοδοτήσεις που έχει πάρει ο οργανισμός, ΟΣΕ, και είναι από καθηγητές νομικής του δημοσίου δικαίου και οι οποίοι λένε ότι η μετάταξη ήταν καθόλα νόμιμη. Επίσης αυτές οι γνωμοδοτήσεις λένε ότι, εάν η επιτροπή έπαιρνε υπόψη της το όριο ηλικίας, θα είχε κάνει παρατυπία γιατί αυτό το όριο ηλικίας ήταν αυθαίρετο.

Εδώ επίσης να σας δηλώσω ότι ως μέλος της επιτροπής στη συνεδρίαση της επιτροπής δεν έγινε καμία κουβέντα για το όριο ηλικίας και δεν ήταν και σε γνώση μου

καν ότι υπήρχε τέτοιο όριο στην αίτηση που έκανε ο οργανισμός στην πλατφόρμα του Υπουργείου Εσωτερικών για την κινητικότητα.

Επίσης θέλω να προσθέσω ότι υπάρχει και δήλωση του Υπουργείου Εσωτερικών που εποπτεύει τις μετατάξεις και υπάρχει δελτίο τύπου του Υπουργείου Εσωτερικών που λέει ότι η μετάταξη έγινε με όλα τα κριτήρια που ορίζει ο ν.4440/2016, ο νόμος της κινητικότητας.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Αυτές τις γνωματεύσεις που λένε ότι είναι νόμιμη η μετάταξη μπορείτε να μας τις καταθέσετε;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΟΤΤΑΡΑΣ (Μάρτυς): Ναι, τις έχω μαζί μου και μπορώ να σας τις καταθέσω.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Να μας τις καταθέσετε, σας παρακαλώ πολύ, για να τελειώνει η παρερμηνεία αυτή.

(Στο σημείο αυτό ο μάρτυς κ. Αθανάσιος Κοτταράς καταθέτει τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο της Γραμματεία της Επιτροπής)

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΟΤΤΑΡΑΣ (Μάρτυς): Είναι από δυο καθηγητές νομικής.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Θυμάστε τότε ο ΟΣΕ, όταν έγινε αυτή η μετάλλαξη του σταθμάρχη, πόσες θέσεις σταθμάρχη είχε προκηρύξει και πόσες υποψηφιότητες υπήρξαν για τις θέσεις που προκήρυξε;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΟΤΤΑΡΑΣ (Μάρτυς): Βεβαίως, ο ΟΣΕ είχε προκηρύξει συνολικά στην πλατφόρμα, ζητούσε δηλαδή από την κινητικότητα, να έρθουν υπάλληλοι εκατόν δεκατέσσερα άτομα. Από τα εκατόν δεκατέσσερα άτομα τα δεκαοκτώ ήταν για θέσεις των σταθμαρχών σε όλη την Ελλάδα και υπήρχαν τέσσερις αιτήσεις. Για την Επιθεώρηση Λάρισας ήταν τέσσερις θέσεις κενές στην πλατφόρμα και υπήρχαν δύο αιτήσεις σταθμαρχών. Συνολικά και για τις δεκαοκτώ αιτήσεις σταθμαρχών ήρθαν δύο σταθμάρχες στον ΟΣΕ από την προκήρυξη. Δηλαδή δεκαοκτώ ήταν συνολικά οι θέσεις σε όλη την Ελλάδα. Τέσσερις ήταν για τη Λάρισα.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ξαναπείτε μας λίγο τα νούμερα. Η αρχική ανάγκη ποια ήταν;

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Η προκήρυξη, όχι η ανάγκη.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΟΤΤΑΡΑΣ (Μάρτυς): Το αίτημα που είχε κάνει στην πλατφόρμα στο Υπουργείο Εσωτερικών ο οργανισμός ήταν συνολικά, για όλες τις θέσεις, για εκατόν δεκατρία άτομα. Από τα εκατόν δεκατρία άτομα οι δεκαοκτώ ήταν για σταθμάρχες σε όλη την Ελλάδα. Υπήρχαν τέσσερις αιτήσεις. Συγκεκριμένα για την Επιθεώρηση Λάρισας ήταν τέσσερις οι θέσεις που είχε αιτηθεί ο οργανισμός στην πλατφόρμα και έγιναν δύο αιτήσεις.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Στα πλαίσια της κινητικότητας.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΟΤΤΑΡΑΣ (Μάρτυς): Στα πλαίσια της κινητικότητας.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Όπως πήρε ο κ. Σαμαράς.

Επειδή λοιπόν σε συνδυασμό με αυτό που είπα προηγουμένως, τον ισχυρισμό των συναδέλφων ότι αυτή η μετάταξη ήταν παράνομη -μας είπατε ότι ήταν νόμιμη- επίσης με το «παράνομη» ήταν και ότι ήταν και ένα ρουσφέτι, μια εκδούλευση που

έκανε το πολιτικό σύστημα στον κ. Σαμαρά, προκειμένου να τον έχει ικανοποιημένο, όταν υπάρχουν τέσσερις θέσεις διαθέσιμες και δύο αιτήσεις εκ των οποίων η μία γίνεται δεκτή, μπορούμε να μιλάμε για ρουσφέτι, για εκδούλευση, για διευκόλυνση, πείτε το όπως θέλετε; Το καταλαβαίνω να υπάρχει αυτό όταν είναι τέσσερις οι θέσεις και υπάρχουν δέκα υποψήφιοι, έξι υποψήφιοι, επτά υποψήφιοι.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΟΤΤΑΡΑΣ (Μάρτυς): Καταρχήν εδώ θέλω να δηλώσω ότι εμένα δεν με ενόχλησε ουδείς για κανέναν. Το δεύτερο που θέλω να τονίσω είναι ότι από τους δύο ο ένας που δεν προχώρησε για τη Λάρισα ήταν γιατί προερχόταν από νοσοκομείο και υπήρχε στην κινητικότητα ειδική εξαίρεση για τους φορείς του ΕΣΥ που είχαν το δικαίωμα να μην επιτρέπουν στους εργαζόμενους τους λόγω και Covid να φεύγουν από τα νοσοκομεία. Γι' αυτό και προχώρησε για την Λάρισα μόνο του κ. Σαμαρά και άλλος ένας σταθμάρχης για κάποια άλλη επιθεώρηση. Δεν νομίζω ότι μπορεί να χαρακτηριστεί ρουσφέτι όταν είναι δύο υποψήφιοι για τέσσερις θέσεις.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Εσάς σας ενόχλησε κανένας;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΟΤΤΑΡΑΣ (Μάρτυς): Αnéφερα και πριν ότι δεν με ενόχλησε ουδείς.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Κανένας.

.....

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΑΚΙΩΤΗΣ: Θα έρθουμε στο πόρισμα Γεραπετρίτη της επιτροπής εμπειρογνομόνων, στο θέμα του σταθμάρχη. Αναφέρει το πόρισμα Γεραπετρίτη ότι ο ΟΣΕ ως δημόσια επιχείρηση ανήκει στη Γενική Κυβέρνηση και εφαρμόζονται οι διατάξεις του νόμου 4440/2016 περί Κινητικότητας. Και αναλύει τον τρόπο που γίνεται. Οι ενδιαφερόμενοι φορείς αποστέλλουν στην κεντρική επιτροπή κινητικότητας τα αιτήματα τους για κάλυψη θέσεων με μετάταξη ή απόσπαση, συνοδευόμενα από έκθεση αναφορικά με το υπηρετούν προσωπικό, τις εκτιμώμενες αποχωρήσεις κτλ. Το αίτημα για κάθε θέση περιλαμβάνει το περίγραμμα της θέσης εργασίας καθώς και τυχόν πρόσθετα απαιτούμενα τυπικά ή ουσιαστικά προσόντα κατά περίπτωση. Στο πλαίσιο αυτό δύναται ο φορέας, παραδείγματος χάριν ο ΟΣΕ, παρά το γεγονός ότι κατ' αρχάς δεν τίθεται ένα γενικό ηλικιακό όριο για τις μετατάξεις, να το θέσει ως προϋπόθεση εφόσον αυτό μπορεί να αιτιολογηθεί ειδικά εν όψει της φύσης των καθηκόντων που θα κληθεί να αναλάβει με τη μετάταξη.

Στη θέση που πήρε σταθμάρχης, υπήρχε όριο. Είχε μπει όριο ναι ή όχι;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΟΤΤΑΡΑΣ (Μάρτυς): Το όριο αυτό μπήκε αυθαίρετα χωρίς απόφαση. Είχε μπει από τον χειριστή που χειρίστηκε την υποβολή αιτήματος στην πλατφόρμα. Αλλά ήταν χωρίς καμία απόφαση και ήταν αυθαίρετο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΑΚΙΩΤΗΣ: Εντελώς τυχαία.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΟΤΤΑΡΑΣ (Μάρτυς): Δεν γνωρίζω αν ήταν τυχαία. Μπήκε εκ παραδρομής σύμφωνα με την άποψη της υπηρεσίας. Και δεν ήταν σε γνώση μου, καταρχήν, ούτε σε γνώση της επιτροπής.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΑΚΙΩΤΗΣ: Μάλιστα.

Συνεχίζει το πόρισμα Γεραπετρίτη και λέει: «η αναγκαιότητα καθορισμού ανώτατου ορίου ηλικίας για τους μετατασσόμενους σε θέση σταθμαρχών ήταν δικαιολογημένη και σε αρμονία με την τότε ισχύουσα απόφαση του Υπουργού

Εσωτερικών Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης που προέβλεπε ειδικό όριο ηλικίας διορισμού προσωπικού του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος».

Λέει κάτι ψέματα το πόρισμα Γεραπετρίτη μέχρι στιγμής;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΟΤΤΑΡΑΣ (Μάρτυς): Σέβομαι την άποψη.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΑΚΙΩΤΗΣ: Δεν είναι άποψη. Είναι το πόρισμα των εμπειρογνομόνων.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΟΤΤΑΡΑΣ (Μάρτυς): Άποψη είναι. Υπάρχει και μια άλλη άποψη νομικών που λέει κάτι άλλο. Και καθηγητών νομικής. Υπάρχει και ο δεύτερος κύκλος κινητικότητας που έκανε ο ΟΣΕ τον ίδιο χρόνο, το φθινόπωρο του 2022 και δεν μπήκε κανένα όριο ηλικίας. Υπάρχει και ο κανονισμός του ΟΣΕ που το λέει σαφέστατα για το όριο ηλικίας.

.....
ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Πέστε μου κάτι άλλο, αφού κλείσαμε αυτό το θέμα. Αυτός ο σταθμάρχης είχε εκπαιδευτεί με την προβλεπόμενη διαδικασία;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΟΤΤΑΡΑΣ (Μάρτυς): Σύμφωνα με την ενημέρωση που έχω, γιατί όπως σας είπα εγώ αποχώρησα από θέση ευθύνης στον ΟΣΕ από Αναπληρωτής Διευθύνων Σύμβουλος στις 31/5/2022 και η πράξη ήταν δεκαπέντε μέρες μετά τη συνεδρίαση της επιτροπής και μετά βγήκε η απόφαση για τον ερχομό του σταθμάρχη, σύμφωνα με την ενημέρωση που έχω από τον ΟΣΕ, είχε όλες τις προβλεπόμενες ώρες που απαιτούνταν για την εκπαίδευσή του.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Μάλιστα.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΟΤΤΑΡΑΣ (Μάρτυς): Εδώ θέλω να δηλώσω ότι από όποια απόφαση είτε οι προηγούμενες που ήρθαν σαν κινητικότητα από μετάταξη για τη θέση του σταθμάρχη είτε και αυτή η απόφαση που βγήκε για τον συγκεκριμένο, τον κ. Σαμαρά, δεν ήταν ότι με την απόφαση αυτή γινόταν αμέσως σταθμάρχης. Ήταν μεν ικανή, αλλά όχι αναγκαία η διαδικασία για να γίνει σταθμάρχης. Ο σταθμάρχης πρέπει να περάσει ειδικές ιατρικές εξετάσεις, που ορίζει ο κανονισμός του ΟΣΕ, που είναι πολύ περισσότερες εξετάσεις απ' ό,τι μία απλή πρόσληψη ενός δημοσίου υπαλλήλου, και μετά τις εξετάσεις υπάρχει εκπαίδευση, και μετά την εκπαίδευση υπάρχουν οι γραπτές και προφορικές εξετάσεις. Εάν ο σταθμάρχης δεν περνούσε επιτυχώς όλα αυτά τα στάδια, θα ήταν στον οργανισμό σε κάποια άλλη θέση, όπως είχε συμβεί και από τις προηγούμενες μετατάξεις κινητικότητας το προηγούμενο διάστημα που σας ανέφερα, όπου υπήρχαν έξι άτομα που για κάποιον λόγο είτε δεν ολοκλήρωσαν την εκπαίδευση είτε δεν τα κατάφεραν πήγαν σε άλλες θέσεις στον οργανισμό. Άρα η μετάταξη και μεν έγινε για τη θέση του σταθμάρχη, αλλά δεν διορίστηκε από τη μετάταξη κάποιος σταθμάρχης. Για να γίνει σταθμάρχης θα πρέπει -να αναφέρω και πάλι- να περάσει ιατρικές εξετάσεις που προβλέπονται, να ολοκληρώσει την εκπαίδευση και να περάσει γραπτές και προφορικές εξετάσεις. Τότε γίνεσαι σταθμάρχης και τοποθετείσαι σε επιθεώρηση για να εκτελείς χρέη σταθμάρχη. Απ' όσο θυμάμαι η εκπαίδευση για σταθμάρχη είναι γύρω στους πέντε μήνες και επτακόσιες εξήντα πέντε ώρες, νομίζω, θεωρητική και εβδομήντα πέντε ώρες πρακτική, αν θυμάμαι καλά τους αριθμούς απ' έξω.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Και, αν αποτύγχανε σε αυτές τις εξετάσεις, σε άλλη θέση;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΟΤΤΑΡΑΣ (Μάρτυς): Αν αποτύχει σε αυτές τις εξετάσεις ο οργανισμός, η υπηρεσία, θα τον τοποθετούσε σε κάποια άλλη θέση, ναι. Σας λέω αυτό είχε ξαναγίνει και στο παρελθόν, είχε γίνει πριν, που είχαν έρθει για αντίστοιχες θέσεις σταθμάρχη ή κλειδούχων ή για κάτι άλλο. Δεν πέρασαν την εκπαίδευση και πήγαν σε άλλη θέση στη διοικητική υποστήριξη, σε κάτι άλλο στον οργανισμό είτε είχαν ιατρικό θέμα».

Αναφορικά με την εκπαίδευση των σταθμαρχών η κ. Ιωάννα Τσιαπαρικού, νυν πρόεδρος της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) ανέφερε τα ακόλουθα :

«ΘΕΟΦΑΝΗΣ (ΦΑΝΗΣ) ΠΑΠΑΣ: Πώς γίνεται η πιστοποίηση των σταθμαρχών;

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ (Μάρτυς): Το είπα και προηγουμένως, είναι το άρθρο 65 του ν.4632/2019. Για την κατάρτιση, την εκπαίδευση, την πιστοποίηση των σταθμαρχών και των κρίσιμων καθηκόντων ασφαλείας υπεύθυνος είναι ο ΟΣΕ. Στο μόνο που παρεμβαίνει η ΡΑΣ είναι ότι εγκρίνει το πρόγραμμα εκπαίδευσης που καταρτίζει ο ΟΣΕ και έρχεται προς έγκριση στη ΡΑΣ, δηλαδή μας κοινοποιεί ότι θα γίνουν επτακόσιες δώδεκα ώρες θεωρητικής εκπαίδευσης και εβδομήντα πέντε ημέρες πρακτικής εκπαίδευσης και το οποίο είχε εγκριθεί από εμάς.

ΘΕΟΦΑΝΗΣ (ΦΑΝΗΣ) ΠΑΠΑΣ: Άρα, εσείς εγκρίνετε την καταλληλότητα εάν αυτό το πρόγραμμα επαρκεί ή όχι;

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ (Μάρτυς): Περισσότερο...

ΘΕΟΦΑΝΗΣ (ΦΑΝΗΣ) ΠΑΠΑΣ: Όταν εγκρίνει κάποιος, θα εγκρίνει στο σύνολο. Δεν έχει κάτι μέρος και μέρος.

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ (Μάρτυς): Όχι στο περιεχόμενο, δηλαδή ποια μαθήματα θα γίνουν. Περισσότερο την ποσότητα του προγράμματος σε σχέση με τον χρόνο...

ΘΕΟΦΑΝΗΣ (ΦΑΝΗΣ) ΠΑΠΑΣ: Αν ο χρόνος είναι επαρκής.

Είχατε προβεί σε κάποιους ελέγχους ως προς τη διαδικασία και στη διάρκεια των εξετάσεων γύρω από αυτούς;

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ (Μάρτυς): Όχι, δεν παρεμβαίνουμε στις εξετάσεις για τους σταθμάρχες και τα κρίσιμα καθήκοντα ασφαλείας. Διοργανώνουμε τις εξετάσεις μόνο για τους μηχανοδηγούς. Αυτό είναι το καθήκον μας. Έχουμε διαπιστώσει, έχουμε κάνει έλεγχο όμως στο εκπαιδευτικό κέντρο του ΟΣΕ την ώρα που υλοποιούταν πρόγραμμα σταθμαρχών το οποίο επιβεβαιώθηκε ότι την ώρα που αναφερόταν στο πρόγραμμα, υλοποιούνταν αυτό το πρόγραμμα σταθμαρχών. Δεν ευρέθη κάτι από έλεγχο της ΡΑΣ σε σχέση με την εκπαίδευση των σταθμαρχών, πριν το δυστύχημα εννοείται.

ΘΕΟΦΑΝΗΣ (ΦΑΝΗΣ) ΠΑΠΑΣ: Και να ρωτήσω μετά, ενώ υπάρχουν όλοι αυτοί οι έλεγχοι, γιατί μετά το δυστύχημα έγινε από τη ΡΑΣ ότι ήταν ελλιπής;

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ (Μάρτυς): Το απάντησα και προηγουμένως. Επειδή ακούστηκαν οι συνομιλίες του συγκεκριμένου σταθμάρχη. Διαπιστώθηκε

ακαταλληλότητα, ανεπάρκεια του συγκεκριμένου ανθρώπου, το οποίο δεν ξέρουμε αν το...πού θα πρέπει να αποδοθεί. Ζητήσαμε όλα τα στοιχεία που αφορούσαν την εκπαίδευση, βρήκαμε κάποιες ελλείψεις και προκειμένου να μην υπάρχει κανένα ενδεχόμενο να επαναληφθεί με κάποιον άλλον σταθμάρχη εκείνης της σειράς, κάτι τέτοιο, θεωρήσαμε αναγκαίο να πάρουμε προσωρινά μέτρα. Προσωρινά μέτρα γράφει η νομοθεσία ότι μπορούμε να πάρουμε όταν υπάρχουν ισχυρές ενδείξεις. Επαναλαμβάνω όχι αποδείξεις, γιατί μέχρι σήμερα δεν υπάρχει απόφαση που αποδεικνύει κάτι. Όταν παίρνουμε προσωρινά μέτρα η νομοθεσία λέει ότι η εταιρεία μπορεί να έρθει με μέτρα αποκατάστασης και τα οποία να γίνουν αποδεκτά ή όχι. Έχει προτείνει τα μέτρα αποκατάστασης. Περιμένουμε τα αποτελέσματα των μέτρων αποκατάστασης για να βγάλουμε την τελική μας απόφαση.»

Στο θέμα της υποστελέχωσης του ΟΣΕ και στα σημαντικά κενά σε καίριες θέσεις που είχαν δημιουργηθεί μετά τις μαζικές αποχωρήσεις εργαζομένων επί υπουργίας Ρέππα, που εν μέρει θεραπεύθηκαν μέσω των μετατάξεων, αναφέρθηκε και ο κ. Παναγιώτης Θεοχάρης, πρώην Πρόεδρος της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και πρώην Δ/νων Σύμβουλος του ΟΣΕ:

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Μάλιστα. Να σας ρωτήσω κάτι: Στη διάρκεια της θητείας σας τη μέθοδο της κινητικότητας, προκειμένου να καλύψετε κενά σε θέσεις σταθμαρχών, μας είπατε ότι την κάνατε, την αξιοποιήσατε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Την αξιοποιήσαμε σε μεγάλο βαθμό και με αυτό τον τρόπο επαναφέραμε και σημαντικό κομμάτι προσωπικού που είχε φύγει και με αυτή την έννοια γλιτώσαμε ή επιβραδύναμε...

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Που έφυγε το 2010-2011 επί υπουργίας Ρέππα.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Ναι και επιβραδύναμε με αυτό τον τρόπο την παρουσίαση σημαντικών προβλημάτων στη συνέχεια.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Ωραία.

Όριο ηλικίας στην κινητικότητα υπήρχε;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Όχι, κανένα.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Κανένα.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Κανένα, όπως στους δημοσίους υπαλλήλους, δεν υπάρχει όριο κινητικότητας.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Μάλιστα, ωραία.

Τέλος στο θέμα της νομιμότητας ή μη της μετάταξης του σταθμάρχη αναφέρθηκαν και οι δύο τέως Υπουργοί Υποδομών, ο κ. Χ. Σπίρτζης και ο κ. Κ. Καραμανλής :

Ο κ. Χ. Σπίρτζης ανέφερε τα ακόλουθα :

ΘΕΟΦΑΝΗΣ (ΦΑΝΗΣ) ΠΑΠΑΣ: Και κάτι τελευταίο, συμφωνείτε ή διαφωνείτε ότι η μετάταξη του σταθμάρχη, με την ηλικία που είχε, είναι παράνομη;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Θα σας το πω διαφορετικά. Όχι διαφορετικά, θα σας απαντήσω σ' αυτό που λέτε.

ΘΕΟΦΑΝΗΣ (ΦΑΝΗΣ) ΠΑΠΑΣ: Γιατί εδώ με την πρώην συνεργάτη σας την κ. Πέρκα λίγο-πολύ αυτό κατάλαβα. Και λέω συνεργάτης σας γιατί ήταν Γενική Γραμματέας όταν ήσασταν Υπουργός.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Ναι-ναι. Αν στην προκήρυξη δεν είχε μπει όριο ηλικίας, θα ήταν νόμιμη.

ΘΕΟΦΑΝΗΣ (ΦΑΝΗΣ) ΠΑΠΑΣ: Μιλάμε για μετάταξη, κύριε Υπουργέ. Ξέρετε καλύτερα από εμένα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Αυτό λέω. Εάν στην προκήρυξη της μετάταξης δεν είχε μπει όριο ηλικίας...

ΘΕΟΦΑΝΗΣ (ΦΑΝΗΣ) ΠΑΠΑΣ: Που δεν υπήρχε...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Θα σας το δώσω τώρα. Αυτό που είχε... Το βρήκα κι εγώ στα πρακτικά της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας. Στο ηλεκτρονικό σύστημα υπήρχε, δυστυχώς, εάν θέλετε την άποψή μου, κακώς. Πώς να σας το πω; Αλλά από τη στιγμή που... Στον νόμο δεν υπάρχει όριο ηλικίας, αλλά δεν απαγορεύει να θέσει και κάποιος όριο ηλικίας. Άρα όταν βγάζει ένας φορέας μια προκήρυξη και βάζει όριο ηλικίας...

ΘΕΟΦΑΝΗΣ (ΦΑΝΗΣ) ΠΑΠΑΣ: Το παράνομο ποιο είναι;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Εκεί είναι το παράνομο. Δεν είναι...

Το «εάν υπάρχει παρανομία» να το διατυπώσω όπως πρέπει, γιατί εγώ δεν θέλω να είμαι ούτε δικαστής ούτε εισαγγελέας. Εάν υπάρχει παρανομία, είναι γιατί στην προκήρυξη μπήκε όριο ηλικίας. Εάν δεν έμπαινε, δεν θα ήταν παράνομη. Και ο νόμος δεν ορίζει ότι βάζεις όριο ηλικίας. Εάν αυτό πρέπει να το θεραπεύσουμε ως χώρα για την ειδικότητα των σταθμαρχών, πρέπει να προβλεφθεί. Αυτό, όμως, δεν θα το πω εγώ. Αυτό θα το πουν οι σιδηροδρομικοί, ο ΟΣΕ, η ΡΑΣ, οι καθηγητές, όλοι αυτοί, με την εμπειρία που έχουν».

Ο κ. Κ. Καραμανλής ως προς το ζήτημα της μετάταξης και των αναφερθέντων στο πόρισμα της Επιτροπής των Εμπειρογνωμόνων για το σιδηροδρομικό δυστύχημα των Τεμπών ανέφερε τα εξής :

«ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Μια τελευταία ερώτηση. Θέλω λίγο να πάμε στον σταθμάρχη, για τον οποίο επίσης πάρα πολύς λόγος έχει γίνει εδώ στην επιτροπή. Σας κατηγορούν για τον τρόπο με τον οποίο έγινε η μετάταξη του συγκεκριμένου σταθμάρχη και ότι δεν τηρήθηκε το ηλικιακό όριο που προβλέπονταν για τη μετάταξή του. Μάλιστα στην επιτροπή εμπειρογνωμόνων ο κ. Χαλκιάς είπε ότι αυτή η μετάταξη ήταν παράνομη. Για πέστε μας τη δική σας άποψη επί όλων αυτών.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Να ξεκινήσω λέγοντας ότι νομίζω ότι θα συμφωνήσουν όλοι σε αυτή την Αίθουσα ότι από τη θέση του Υπουργού ούτε προβλέπεται ούτε και είναι εφικτό να υπάρχει γνώση για ανάμειξη σε κάθε μετάταξη καθενός υπαλλήλου σε έναν οργανισμό όπως είναι ο ΟΣΕ. Ξεκινάμε από αυτό που υπαγορεύει, αν θέλετε, ο κοινός νους.

Πάμε όμως στην ουσία, κύριε Τσαβδαρίδη. Πάμε λοιπόν στο πόρισμα της επιτροπής εμπειρογνωμόνων. Ξέρω τι λέει, αλλά ξέρω και τι παραλείπει. Και σας τα

είπα αυτά και ο κ. Κοτταράς. Παραλείπει τα ακόλουθα: Πρώτον, οι μετατάξεις κατά το ν. 4440/2016 γίνονται χωρίς όριο ηλικίας, νόμος που είχε περάσει η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ. Τα πρόσθετα προσόντα που μπορεί να περιλαμβάνονται σε περιγράμματα θέσεων εργασίας δεν υποκαθιστούν το νόμο και δεν είναι δεσμευτικά.

Οι αιτήσεις για τη θέση του σταθμάρχη ήταν πολύ λιγότερες από τις θέσεις που είχαν προκηρυχθεί. Να το ξαναπώ αυτό; Γιατί έχει ακουστεί ότι έγινε παρέμβαση.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ότι ήταν ρουσφέτι.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Σας ρωτώ και επικαλούμαι τον κοινό νομ. Όταν υπάρχουν στη Λάρισα τέσσερις θέσεις σταθμαρχών και έχεις δύο αιτήσεις, γίνεται παρέμβαση; Μπορεί να γίνει παρέμβαση; Έχει λογική να γίνει παρέμβαση; Θα καταλάβαινα να έχει υποψίες κάποιος εάν ήταν σαράντα οι αιτήσεις για τέσσερις θέσεις.»

II) Μετατάξεις στον ΟΣΕ μέσω της κινητικότητας στο Δημόσιο είχαν γίνει και πριν το 2022. Στην πρόσφατη προϊστορία των μετατάξεων στον ΟΣΕ ειδικά αναφορικά με την ηλικία των μετατασσομένων υπαλλήλων αναφέρθηκαν αρκετοί μάρτυρες, μεταξύ των οποίων οκ. Ντίτσας, ο κ. Παρασκευόπουλος, ο κ. Πατέρας, ο κ. Κοτταράς, ο κ. Θεοχάρης, ο κ. Σπίρτζης.

Συγκεκριμένα ο κ. Ντίτσας, πρόεδρος της ΠΟΣ, κατέθεσε τα ακόλουθα :

«ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Φαντάζομαι πως έχετε δει από την ημέρα του τραγικού δυστυχήματος, αυτής της ανείπωτης εθνικής τραγωδίας, μια προσπάθεια που επιχειρείται από τα κόμματα της Αντιπολιτεύσεως και κυρίως από το κόμμα της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης σχετικά με το ζήτημα της μετάταξης του σταθμάρχη. Έτσι δεν είναι; Φαντάζομαι ότι το έχετε διαβάσει. Αυτό λέω.

Πείτε μου κάτι, γιατί πριν η κ. Πέρκα είπε ότι θα καταθέσει ένα έγγραφο, το οποίο δεν το κατέθεσε, το πήρε ο κ. Αυλωνίτης και έφυγε. Ήθελα, λοιπόν, να σας ρωτήσω το εξής: Είπατε κάτι, υπήρξε μετάταξη το 2018 σταθμάρχη ηλικίας 62 ετών;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Κύριε Λαζαρίδη, υπάρχουν διάφορες ηλικίες. Σας είπα, από την Εγνατία -και όχι μόνο, είναι οι περισσότεροι από την Εγνατία- το 2018 με ηλικία, γεννημένος ο συνάδελφος -λογικά είναι συνταξιούχος τώρα- το 1956.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Μάλιστα. Άρα, είναι 62 ετών.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Και σας ανέφερα κι άλλο παράδειγμα. Το 2000 -μισό λεπτό, θα σας το πω κι αυτό, γιατί ήταν συνάδελφός μου- στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ είχε φύγει με μετάταξη, είχε πάει στο νοσοκομείο στη Θεσσαλονίκη και λόγω κινητικότητας, επανήλθε στον ΟΣΕ 2/1/2020. Ήταν γεννημένος το 1958.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Πάλι εξήντα δύο χρονών.

Το επισημαίνω αυτό, γιατί υπάρχει μια πολύ μεγάλη συζήτηση. Τότε υπήρξε πολιτική παρέμβαση, κύριε μάρτυς;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Δεν μπορώ να το γνωρίζω αυτό, κύριε Λαζαρίδη.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Μπορεί, δηλαδή, να υπήρξε παρέμβαση από το γραφείο του Υπουργού, του κ. Σπίρτζη;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Δεν θέλω να το πιστεύω. Σαν ομοσπονδία δεν είμαστε αυτής της ιδιοσυγκρασίας, να λέμε αυτά τα πράγματα.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Πάντως, κρατώ...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Γιατί γνωρίζω και γι' αυτό δεν μπορώ να πω. Όπως δεν μπορώ να πω και για τώρα, άσχετα από το έγγραφο που βγήκε και δεν το γνωρίζω από πλευράς ΟΣΕ, ότι έγινε παρέμβαση για την ηλικία. Θέλω να πιστεύω για όλους τους συναδέλφους που ήρθαν από την κινητικότητα, επειδή δεν υπήρχε ηλικιακό όριο -το τονίζω για ακόμα μία φορά ότι δεν υπήρχε ηλικιακό όριο- ότι δεν υπήρχε καμία παρέμβαση ούτε από την πλευρά του τότε Υπουργού, του κ. Σπίρτζη ούτε τώρα από την πλευρά του κ. Καραμανλή.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Πάντως, κρατώ ότι υπήρξε μετάταξη ηλικίας 62 ετών και όχι μία. Παραπάνω από μία.

Να σας ρωτήσω κάτι, κύριε μάρτυς: Εκείνη την περίοδο...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Μάλιστα, μπορώ να σας τα καταθέσω.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Καλό θα ήταν να το έχουμε στα Πρακτικά, κύριε μάρτυς. Βεβαίως.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Δεν έχω κανένα πρόβλημα να σας τα καταθέσω.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Να σας κάνω μια ερώτηση ακόμα. Γνωρίζετε αν εκείνη τη χρονική στιγμή με εκείνη την κινητικότητα...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Κύριε Λαζαρίδη, μισό λεπτάκι για να βρω και το άλλο έγγραφο και να σας τα καταθέσω. Το ένα είναι του 2020 και το άλλο είναι του 2018. Το ένα είναι αυτό, θα το βρείτε. Και το άλλο αφορά φίλο μου και δεν έχω κανένα πρόβλημα να το δώσω.»

(Στο σημείο αυτό ο μάρτυς κ. Ιωάννης Ντίτσας καταθέτει τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο της Γραμματείας της Επιτροπής)

Ο κ. Παρασκευόπουλος, πρώην πρόεδρος της ΠΟΣ, ανέφερε τα ακόλουθα :

«ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Να σας ρωτήσω τώρα κάτι ακόμα όσον αφορά τις μετατάξεις. Χθες ο σημερινός Πρόεδρος και παλαιότερος Γενικός Γραμματέας της ΠΟΣ κ. Ντίτσας, μας είπε ότι μετατάξεις έγιναν και κατά τη διάρκεια του 2015-2019 με ανθρώπους ηλικίας και 62 ετών. Είναι έτσι;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Ο σταθμάρχης. Ναι, έτσι είναι.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Δεν λέω μόνο ο συγκεκριμένος σταθμάρχης, ο Σαμαράς. Μιλάω γενικά. Γινόταν μετατάξεις.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Το είπα κι εγώ σήμερα εδώ.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Μάλιστα.

Να σας ρωτήσω κάτι ακόμα: Άρα, δεν ήταν η πρώτη φορά που έγινε μετάταξη ηλικίας...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Δεν έγινε κάποια παραβίαση του νόμου, κύριε.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Μάλιστα.

Και είπατε και κάτι ακόμα. Είπατε ότι κατά λάθος από τη γραμματεία ή τη γραμματέα μπήκε το 48. Σωστά;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Σωστά.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Μάλιστα. Άρα, γι' αυτό και τα προηγούμενα χρόνια γινόταν μετατάξεις μεγαλύτερης ηλικίας.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Σωστά. Γιατί το επιτρέπει η κινητικότητα.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Σε αυτές τις μετατάξεις που γινόταν πριν το 2019, υπήρχαν πολιτικές παρεμβάσεις; Έκανε παρεμβάσεις ο κ. Σπίρτζης, για παράδειγμα; Το ρωτώ -αν το ξέρετε, μπορεί να μην το ξέρετε-, γιατί είχε αναπτυχθεί μια ολόκληρη φιλοσοφία από τα κόμματα της Αντιπολίτευσης ότι ήταν κομματικό ρουσφέτι. Ο Σαμαράς εννοώ.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Μετά το πρόγραμμα του 2010 ήταν καθολική απαίτηση του συνδικαλιστικού κινήματος στον σιδηρόδρομο να μπορέσουμε να επαναφέρουμε πίσω όλους τους σιδηροδρομικούς που έφυγαν ή τέλος πάντων όσους μπορούσαμε. Αυτό δεν έγινε κατορθωτό, αλλά κάποιοι μπόρεσαν και ήρθαν κατά περιόδους.

Άρα, λοιπόν, πολλοί από αυτούς είναι πρώην σιδηροδρομικοί, αλλά υπήρχαν και συνάδελφοι, καμιά δεκαριά, οι οποίοι είχαν έρθει από την Εγνατία. Και καλώς ήρθαν οι άνθρωποι, αφού η Εγνατία είχε τα προβλήματα, να καλύψει τον ΟΣΕ. Και ήταν μεγάλοι σε ηλικία. Δεν είναι, δηλαδή, κάτι παράνομο, για να πω ότι τότε γινόταν, άρα, πρέπει να γίνεται και μετά. Δεν είναι συμψηφισμός. Είναι το νόμιμο.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Εντάξει, κύριε μάρτυς, με καλύψατε.»

Ο κ. Πατέρας, πρώην πρόεδρος και Δ/νων Σύμβουλος του ΟΣΕ αναφέρθηκε σε μετατάξεις στον ΟΣΕ προηγούμενων ετών ως ακολούθως :

«**ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ:** Μάλιστα. Για πάμε λίγο να σας ρωτήσω και κάτι ακόμα. Γνωρίζετε αν το διάστημα 2017-2019 είχαν γίνει μετατάξεις σταθμαρχών ή κλειδούχων άνω των 55 ετών;

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς): Τουλάχιστον 10.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Τουλάχιστον 10. Δηλαδή; Έχετε να μας δώσετε κάποια επιπλέον στοιχεία γι' αυτό; Γιατί αν δεν έχετε εσείς, να τα δώσω εγώ στην επιτροπή ή να τα επαναλάβω.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς): Όχι, κοιτάξτε, εγώ δεν έχω επίσημα στοιχεία μαζί μου να σας δώσω, αλλά απαντάω στα θέματα τα οποία γνωρίζω.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Ωραία, κύριε μάρτυρα, μια χαρά.

Ακούστε λοιπόν τώρα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Με τη Δ4Δ15/11/2018 – Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ, Υπουργός ο κ. Σπίρτζης- μετατάχθηκαν 9 υπάλληλοι από την Εγνατία Οδό στον ΟΣΕ, οι 6 από αυτούς τους 9 τοποθετήθηκαν στη θέση σταθμάρχη

στο νέο επιβατικό Σταθμό Θεσσαλονίκης. Οι νεότεροι από τους 6 ήταν 49 ετών και ο μεγαλύτερος 62 ετών.

Επίσης, έχω και άλλες μετατάξεις: 27 Νοεμβρίου 2018 56 ετών, 19 Νοεμβρίου 2018 62 ετών, 20 Νοεμβρίου 2018 55 ετών, 26 Οκτωβρίου 57 ετών, 26 Οκτωβρίου 53 ετών. Άρα λοιπόν γινότανε και μετατάξεις μεγαλύτερης ηλικίας και από την περίοδο του ΣΥΡΙΖΑ.

Θέλω να πω κάτι επειδή είδα και πριν από λίγο μια ανακοίνωση του ΠΑΣΟΚ διά της κ. Αποστολάκη, για να το κλείσουμε πλέον αυτό το θέμα και επειδή είδα και τον κ. Χαλκιά να μιλάει για «προδήλως παράνομη μετάταξη» -και μου κάνει εντύπωση ένας άνθρωπος ο οποίος ήταν στο συγκεκριμένο πόρισμα να μην το έχει ψάξει- ακούστε, κύριε Πρόεδρε, θέλω λίγο να το τελειώσουμε αυτό το θέμα.

Με τον ν. 4404/2016 –Υπουργός Εσωτερικών είναι ο κ. Σκουρλέτης και κυβέρνηση ο ΣΥΡΙΖΑ- προβλέφθηκε η κινητικότητα στο Δημόσιο με απόσπαση ή μετάταξη χωρίς όριο ηλικίας. Οι μετατάξεις επομένως γίνονται σύμφωνα με τον νόμο του 2016, τον νόμο του ΣΥΡΙΖΑ χωρίς όρια ηλικίας. Το όριο ηλικίας το οποίο από 28 πήγε 42 για τις θέσεις σταθμαρχών, κλειδούχων, τεχνικών μηχανημάτων και ηλεκτρολόγων αφορούσε τις προσλήψεις στον ΟΣΕ –τονίζω τις προσλήψεις, κύριε Αυλωνίτη- και όχι τις μετατάξεις.

Άρα σας παρακαλώ πάρα πολύ. Επειδή σήμερα έχετε δει ότι αυτά τα οποία λέτε –δεν το λέω προσωπικά, μιλάω ο ΣΥΡΙΖΑ- καταρρίπτονται, σας παρακαλώ πάρα πολύ να είστε πάρα πολύ προσεκτικός και προσεκτικοί...

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ-ΧΡΗΣΤΟΣ ΑΥΛΩΝΙΤΗΣ: Έτσι λέτε εσείς.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Όχι, δεν λέμε. Τα στοιχεία λένε.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ-ΧΡΗΣΤΟΣ ΑΥΛΩΝΙΤΗΣ: Θα τα δούμε.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Και είδα και το πρωί τον συνάδελφό σας από την Ηλεία να χάνει τα λόγια του.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ-ΧΡΗΣΤΟΣ ΑΥΛΩΝΙΤΗΣ: Αν είναι, είναι παράνομες και αυτές!»

Ο κ. Κοτταράς, πρώην Αναπληρωτής Δ/νων Σύμβουλος του ΟΣΕ, ανέφερε τα ακόλουθα :

«ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Έχει πέσει στα χέρια μου μια απόφαση του κ. Σπίρτζη του 2018 με την οποία απόφαση αποφασίστηκε η μετάταξη εννέα υπαλλήλων της Εγνατίας Οδού στον ΟΣΕ. Την ξέρετε αυτή την απόφαση;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΟΤΤΑΡΑΣ (Μάρτυς): Ναι, την ξέρω. Είναι με το ν.4530/2018. Μετατάχθηκαν στον ΟΣΕ συνολικά μαζί με τους εννέα της Εγνατίας συνολικά δεκαέξι σταθμάρχες και από τους οποίους οι δέκα από τους δεκαέξι σταθμάρχες είχαν ηλικία πάνω από πενήντα επτά ετών, ήταν πάνω από πενήντα έξι-πενήντα επτά ετών τότε, και από τους οποίους σήμερα οι οκτώ έχουν ήδη συνταξιοδοτηθεί.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Οι δέκα από τους δεκαέξι, είπατε, ήταν πάνω από πενήντα επτά χρονών;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΟΤΤΑΡΑΣ (Μάρτυς): Ναι, ναι. Αυτό είναι και απόδειξη γιατί δεν υπήρχε κανονιστικά ποτέ στον ΟΣΕ και δεν υπήρχε καμία απόφαση για όριο ηλικίας στα πλαίσια της κινητικότητας. Το μοναδικό όριο ηλικίας που υπήρχε ήταν για νεοπροσληφθέντες για τις ειδικότητες του σταθμάρχη, του κλειδούχου και των τεχνικών. Δεν υπήρχε άλλο όριο ηλικίας στα πλαίσια της κινητικότητας. Και άλλη μια κινητικότητα που είχε γίνει, νομίζω το 2017, πάλι δεν είχε κάποιο όριο ηλικίας σε αυτούς που είχαν έρθει πριν από τον ν.4530/2018, που ανέφερα πριν.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Να φανταστώ ότι και εκείνες του κ. Σπίρτζη οι μετατάξεις ήταν νόμιμες.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΟΤΤΑΡΑΣ (Μάρτυς): Βεβαίως ήταν νόμιμες.»

Ο κ. Θεοχάρης, πρώην πρόεδρος της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και πρώην Δ/νων Σύμβουλος του ΟΣΕ, κατέθεσε τα ακόλουθα :

«ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Μάλιστα, ωραία.

Εδώ ο Πρόεδρος της ΠΟΣ κ. Ντίτσας μάς κατέθεσε ότι το 2018 υπήρξε μετάθεση σταθμάρχη από την Εγνατία που ήταν 62 ετών. Φαντάζομαι το επιβεβαιώνετε, γιατί υπάρχουν και πάρα πολλές αποφάσεις επί υπουργίας Σπίρτζη...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Έχω τις αποφάσεις. Είναι πολλές οι αποφάσεις που...

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ:...όπου πραγματικά φαίνεται ότι είχαμε μεγαλύτερης ηλικίας.

Αυτή τη συγκεκριμένη μετάταξη από την Εγνατία εσείς θα τη χαρακτηρίζατε ρουσφέτι;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Όχι, βέβαια. Μάλιστα, εκείνη την περίοδο ήταν...Αυτό, αν δεν κάνω λάθος, πρέπει να ήταν...Δεν θυμάμαι, νομίζω ότι ο συγκεκριμένος είχε και προσόντα.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Αυτός που ήρθε από την Εγνατία Οδό.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Αυτός που ήρθε από την Εγνατία.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Άρα, δεν ήταν ρουσφέτι, ούτε δεχθήκατε εσείς κάποιες πιέσεις.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Όχι, βέβαια. Ούτε καν. Εγώ μόνο υπέγραψα την απόφαση.»

Ο κ. Σπίρτζης, τέως Υπουργός Μεταφορών και Υποδομών, ως προς τις μετατάξεις που είχαν γίνει στον ΟΣΕ επί των ημερών του, κατέθεσε τα ακόλουθα :

«ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Πριν πάω σε κάποιες άλλες ερωτήσεις που σκόπευα να κάνω τώρα μου δίνετε την αφορμή, γιατί θυμάμαι -το μεταφέρω με επιφύλαξη αλλά νομίζω ότι είναι έτσι- την κατάθεση του κ. Κοτταρά. Πέστε μου σας παρακαλώ πολύ το 2018 από την Εγνατία προς τον ΟΣΕ, με αυτές τις μετατάξεις που είπατε του 2018, υπήρξαν εννέα, δέκα άνθρωποι που ήρθαν από την Εγνατία στον ΟΣΕ;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Νομίζω ναι. Δεν θυμάμαι τον αριθμό. Είναι εδώ στις αποφάσεις.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Αυτό είπε ο κ. Κοτταράς, αλλά δεν ήθελα να σας το θέσω έτσι. Το σωστό είναι να ρωτάω εσάς. Έγιναν λοιπόν μετατάξεις από την Εγνατία προς τον ΟΣΕ. Αυτές οι μετατάξεις όριο ηλικίας είχαν; Προβλέπονταν δηλαδή από κάποιον νόμο αν οι άνθρωποι που μετατάσσονται θα πρέπει να είναι μια συγκεκριμένης ηλικίας και πάνω από το όριο αυτό αν υπήρχε όριο δεν μπορούν να έρθουν να μεταταγούν;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Όχι στον νόμο των μετατάξεων και στις προκηρύξεις που έγιναν από το 2015 μέχρι το 2019 δεν μπήκε όριο ηλικίας.

Το πρόβλημα αν λέτε για τον σταθμάρχη του δυστυχήματος και το βλέπω από τα Πρακτικά της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας πριν τις εκλογές που είχε καταθέσει ο κ. Ραγκούσης, ήταν γιατί στην προκήρυξη στο ηλεκτρονικό σύστημα υπήρχε όριο ηλικίας.

Δεν όριζε ο νόμος όριο ηλικίας. Καταλαβαίνετε, κύριε Τσαβδαρίδη, ότι αν κάνεις μια μετάταξη από την ΕΓΝΑΤΙΑ ενός διπλωματούχου μηχανικού, δεν σχετίζεται με την ηλικία, αλλά με τις δεξιότητες, τις γνώσεις, τις ικανότητες, αν μπορεί να υπηρετήσει ακόμα και στη θέση του σταθμάρχη.

Η δεύτερη ασφαλιστική δικλείδα είναι η αξιολόγηση που γίνεται από τον ΟΣΕ μετά. Δηλαδή, το ότι παίρνει κάποιος μετάταξη στον ΟΣΕ, ακόμη και στη θέση του σταθμάρχη ή του κλειδούχου, εκτός από την εκπαίδευση, αξιολογείται αν μπορεί να υπηρετήσει σε αυτές τις θέσεις. Και σε σχέση με αυτό που λέγαμε πριν, για να καταθέσω αυτό που πιστεύω, ήταν ότι όταν σπας, αν θέλετε, χαλαρώνουν οι δεσμοί μιας τέτοιας λειτουργίας, δεν υπάρχει η γνώση ποιος υπάλληλος είναι σε θέση αξιόπιστα να τοποθετηθεί σε κρίσιμες ειδικότητες και σε κρίσιμες θέσεις. Είναι ένας από τους λόγους, δηλαδή, που το σπάσιμο του παλιού ΟΣΕ συνετέλεσε στο τέλος να έχουμε τέτοιου είδους φαινόμενα.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Θέλετε να μας πείτε, αυτοί οι άνθρωποι από την ΕΓΝΑΤΙΑ που μετατάχθηκαν επί των ημερών σας, τι ηλικίας ήταν;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Δεν το θυμάμαι, αλλά δεν αποκλείω να ήταν και μεγάλης ηλικίας, γιατί δεν υπήρχε όριο ηλικίας.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ήρθε εδώ ο κ. Κοτταράς και μας είπε ότι ήταν πενήντα οχτώ, εξήντα, μπορεί να ήταν...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Οι διπλωματούχοι μηχανικοί που ήταν εκεί, προφανώς, θα ήταν μεγάλης ηλικίας.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ωραία, ωραία. Και μας λέτε ότι δεν είχαν όριο ηλικίας ή δεν προβλεπόταν όριο ηλικίας για τις μετατάξεις από το νόμο.»

Ο κ. Καραμανλής, τέως Υπουργός Μεταφορών και Υποδομών, ανέφερε τα ακόλουθα:

«ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): ...πρέπει να μας αποδείξει αυτά που λέει με στοιχεία.

Εδώ λοιπόν σας λέω ότι και ο ίδιος ο Υπουργός του ΣΥΡΙΖΑ –ο άνθρωπος και προς τιμήν- ο κ. Σπίρτζης, τι μας είπε πριν μερικές μέρες; Ότι κι εγώ έκανα ακριβώς το ίδιο πράγμα, δηλαδή πήρα σταθμάρχη ηλικίας 62 ετών –μάλιστα έχω εδώ τα Πρακτικά μπροστά μου-, τον Οκτώβριο του '17 με απόφασή μου είχε πει ότι μετατάχθηκαν στον ΟΣΕ εννέα υπάλληλοι της Εγνατίας Οδού. Οι έξι από αυτούς τοποθετήθηκαν σε θέση σταθμάρχη στο νέο επιβατικό Σταθμό Θεσσαλονίκης. Οι νεότεροι εξ αυτών ήταν 49 ετών ενώ ο μεγαλύτερος ήταν 62 ετών.

Για τις προσλήψεις λοιπόν στον ΟΣΕ ισχύει όριο ηλικίας, όχι για τις μετατάξεις. Το 2022 το όριο ηλικίας έγινε για τις προσλήψεις 42 ετών. Αυτό που σας είπε ο κ. Κοτταράς είναι ότι η εν λόγω υπάλληλος έκανε εκ παραδρομής λάθος και το έβαλε αυτό στην προκήρυξη και αυτό ελέγχεται από τη δικαιοσύνη και πάλι σας λέω ότι αφορά τον ΟΣΕ.»

III) Στο **νέο Εσωτερικό Κανονισμό Λειτουργίας του ΟΣΕ** που θεσπίστηκε το Μάιο του 2022, την αλλαγή ορίου ηλικίας για τις προσλήψεις από το 28° στο 42° έτος που θεσπίστηκε από το Υπουργείο Εσωτερικών στα τέλη Ιουνίου 2022 και την εικαζόμενη διασύνδεση των ανωτέρω με τη μετάταξη στον ΟΣΕ του Β. Σαμαρά αναφέρθηκαν οι μάρτυρες Ιωάννης- Κων/νος Χαλκιάς και Αθαν. Κοτταράς, καθώς και η αντιπρόεδρος της Επιτροπής κ. Αικατερίνη Παλιούρα – Παπακώστα κατά την εξέταση του μάρτυρα Χρ. Βερελή.

Ο κ. Χαλκιάς κατέθεσε τα ακόλουθα :

«ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Η απόφαση που βγήκε εκ των υστέρων του κ. Καραμανλή, η οποία έλεγε στο άρθρο 33 ότι ειδικά για τη μετάταξη...

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Δεν ισχύει όριο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: ...δεν ισχύει όριο, πώς την κρίνετε ως νομικός;

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Η απόφαση αυτή δημοσιεύτηκε 30 Μαΐου.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Σωστά.

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Ισχύει με βάση τη διάταξη την τελευταία που έχει ο νόμος από τη δημοσίευση στην Εφημερίδα της Κυβερνήσης. Όμως, η επιτροπή που έπρεπε να αποφασίσει για τις μετατάξεις συνεδρίασε 15 Μαΐου, δεκαπέντε μέρες νωρίτερα. Το κρίσιμο νομικό καθεστώς συνεπώς ήταν αυτό που ίσχυε τη μέρα που συνεδρίασε η επιτροπή. Έπρεπε λοιπόν να σταθεί στο 48 και να πετάξει την αίτηση στα σκουπίδια.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Έπρεπε να πετάξει την αίτηση στα σκουπίδια.

Την απόφαση την υπουργική εκ των υστέρων που ήρθε να θεραπεύσει πώς την κρίνετε ως νομικός, ως πρώην Πρόεδρος του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους;

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Θα την κρίνω σαν πολίτης.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Και σαν πολίτης.

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Σαν πολίτης θα την κρίνω.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Είπατε πριν: άπλετο φως.

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Ναι, ναι. Θα σας πω το εξής, ότι η κινητικότητα καλύπτει κάποιες ανάγκες του Δημοσίου. Πολλές φορές όμως καλύπτει κι άλλες ανάγκες. Όταν εγώ είμαι από τις Σέρρες και υπηρετώ στην Αθήνα, θέλω ενδεχομένως να πάω στις Σέρρες να υπηρετήσω και προσπαθώ μέσω της κινητικότητας να πάω εκεί. Εξυπηρετεί λοιπόν και κάποιες τέτοιες ανάγκες, προσωπικές τελείως, οι οποίες όμως δεν έχουν σχέση ιδιαίτερη με τις ανάγκες της υπηρεσίας. Εκεί θα πρέπει και η υπηρεσία προέλευσης –εδώ έχουμε την εκπαίδευση της Λάρισας, που δεν λειτούργησε και αυτή καλά- και η υπηρεσία υποδοχής, ο ΟΣΕ –κι εδώ δεν λειτούργησε καλά- πρέπει όλα αυτά να λειτουργούν με βάση τις διατάξεις που υπάρχουν. Αλλά έχουμε ένα θέμα γενικότερο στην Ελλάδα ότι έχουμε καλούς νόμους, δεν τους εφαρμόζουμε.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Μάλιστα.

Εγώ θα ξαναρωτήσω. Έβγαλε απόφαση το τριμελές συμβούλιο του ΟΣΕ, δεν έπρεπε να την κάνει αποδεκτή –σωστά είπατε, έπρεπε να την πετάξει στα σκουπίδια- και εν συνεχεία ήρθε η υπουργική απόφαση ουσιαστικά να την επικυρώσει, αναφέροντας ότι το όριο ηλικίας ουδόλως ασκεί επιρροή στην πρόσληψη.

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Αν είχε αναδρομική ισχύ, θα μπορούσε να γίνει. Δεν είχε όμως.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Μάλιστα.

Ερειδόταν στο νόμο αυτή η συγκεκριμένη απόφαση; Είχε ερείσματα στον νόμο περί κινητικότητας;

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Ποια απόφαση λέτε;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Του Υπουργείου, η οποία έλεγε ότι ειδικά γι' αυτούς που είναι από μετάταξη δεν ισχύει το όριο ηλικίας.

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Νόμος νομίζω ήταν.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Υπουργική απόφαση.

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Αν ήταν υπουργική απόφαση, θα πρέπει να δούμε τις εξουσιοδοτικές διατάξεις αν στηρίζονταν σε κάποια από αυτές. Δεν είμαι πρόχειρος να σας απαντήσω αυτή τη στιγμή.»

Ο κ. Κοτταράς εξέφρασε την ακόλουθη άποψη :

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΠΑΗΛΙΟΥ: Πώς εξηγείτε ότι στο «πόρισμα Γεραπετρίτη» γίνεται λόγος για «εκ των υστέρων πολιτική νομιμοποίηση μιας παράνομης μετάταξης».

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΟΤΤΑΡΑΣ (Μάρτυς): Νομίζω ότι είναι λάθος αυτό. Και να εξηγήσω γιατί είναι το λάθος. Δεν υπάρχει καμία πολιτική νομιμοποίηση. Αυτό που άλλαξε και προφανώς...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΠΑΗΛΙΟΥ: Εκδόθηκε απόφαση από τον Υπουργό Μεταφορών εκ των υστέρων για την ηλικία;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΟΤΤΑΡΑΣ (Μάρτυς): Για την ηλικία, όχι. Τι εκδόθηκε, όμως, εκ των υστέρων για να είμαι σαφέστατος σε αυτό. Το θέμα της ηλικίας αναφέρεται στον εσωτερικό κανονισμό του ΟΣΕ. Ο εσωτερικός κανονισμός του ΟΣΕ, για να δώσω ένα

χρονοδιάγραμμα, αποφασίζεται από το Διοικητικό Συμβούλιο, ελέγχεται και εγκρίνεται από το αρμόδιο Υπουργείο και μετά βγαίνει κατόπιν ΦΕΚ με απόφαση του Υπουργού.

Το συγκεκριμένο ότι δεν υπάρχει όριο ηλικίας στην κινητικότητα αναφέρεται στον εσωτερικό κανονισμό του ΟΣΕ. Πρώτη φορά το Διοικητικό Συμβούλιο τον Οκτώβριο του 2021 ενέκρινε τον κανονισμό του ΟΣΕ, τον έστειλε στο Υπουργείο για έλεγχο και έγκριση, γύρισε από το Υπουργείο με τις διορθώσεις όπως γίνεται συνήθως και δεύτερη και τελική φορά στις 22-4, πριν συνεδριάσει η επιτροπή, έχει αποφασίσει το Διοικητικό Συμβούλιο για τον εσωτερικό κανονισμό λειτουργίας του ΟΣΕ. Αυτός ο εσωτερικός κανονισμός λειτουργίας στη συνέχεια πήγε και βγήκε ΦΕΚ στις 31-5.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΠΑΗΛΙΟΥ: Και η ΚΥΑ του 2006 που αναφέρατε κι εσείς προηγουμένως;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΟΤΤΑΡΑΣ (Μάρτυς): Η ΚΥΑ του 2006 έχει διορθωθεί και με άλλη ΚΥΑ και έχει αλλάξει το όριο αυτό.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΠΑΗΛΙΟΥ: Δεν ισχύει σήμερα;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΟΤΤΑΡΑΣ (Μάρτυς): Αυτή η ΚΥΑ έχει διορθωθεί. Το όριο είναι 42 σήμερα.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΠΑΗΛΙΟΥ: Ισχύει; Ερωτώ.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΟΤΤΑΡΑΣ (Μάρτυς): Το όριο σήμερα που μιλάμε για τον ΟΣΕ με ΚΥΑ πάλι, είναι 42.»

Κατά την εξέταση του Χρ. Βερελή, πρώην Υπουργού Μεταφορών, έγινε η ακόλουθη στιχομυθία μεταξύ του κ. Β. Κόκκαλη και της κ. Αικ. Παλιούρα-Παπακώστα :

«ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Κύριε μάρτυς, ο Υπουργός Εσωτερικών -εάν θέλετε, μπορώ να εγχειρίσω κιόλας την απάντηση- σε ερώτηση δική μου για τη μετάταξη απαντά -ο Εσωτερικών, όχι ο Υποδομών- ότι από τα ανωτέρω προκύπτει ότι επανακαθορισμός του ανώτατου ορίου ηλικίας διορισμού για τους προαναφερόμενους κλάδους του προσωπικού του ΟΣΕ, μεταξύ των οποίων και για τον κλάδο ΔΕ Σταθμαρχών από το 28ο στο 42ο πραγματοποιήθηκε μετά την ολοκλήρωση της μεταφοράς του εν λόγω υπαλλήλου και σε κάθε περίπτωση το 48ο έτος της ηλικίας του ως ανώτατο όριο ηλικίας διορισμού δεν προέκυπτε από τις κείμενες διατάξεις. Δηλαδή, ήταν παράνομη η μετάταξη. Το ομολογεί το Υπουργείο Εσωτερικών. Με βάση και αυτή την απάντηση, κύριε μάρτυς, για δική σας γνώση, ασκήθηκε και ποινική δίωξη στον Πρόεδρο του ΟΣΕ.

Πιστεύετε ότι εάν είχε ακολουθηθεί γενικά από τη διοίκηση η νόμιμη διαδικασία, θα είχε αποφευχθεί η επιλογή του σταθμάρχη του μοιραίου;

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Μάρτυς): Εντάξει, είναι...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κύριε Κόκκαλη, να μας το δώσετε και εμάς το σχετικό έγγραφο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Βεβαίως!

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Βασίλειος Κόκκαλης καταθέτει το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο της Γραμματείας της Επιτροπής)

.....

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (ΚΑΤΕΡΙΝΑ) ΠΑΠΑΚΩΣΤΑ - ΠΑΛΙΟΥΡΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Θα ήθελα λίγο να διευκρινιστεί το εξής και ζητώ συγγνώμη πραγματικά από τους συναδέλφους για τη μη θεσμική διακοπή. Απλά αντέδρασα, διότι θυμάμαι πάρα πολύ καλά, κύριε Κόκκαλη -και το γνωρίζετε- ότι είχε τοποθετηθεί ο κ. Βορίδης στην Ολομέλεια, αν θυμάμαι καλά, -γιατί το είχατε θέσει το θέμα- και σας είχε δώσει σαφή απάντηση. Δηλαδή ποια; Ότι η μετάταξη του συγκεκριμένου σταθμάρχη έγινε πριν ανακύψει η συγκεκριμένη διάταξη νόμου. Πρώτα έγινε η μετάταξη, ολοκληρώθηκε και τα ηλικιακά όρια δηλαδή οριοθετήθηκαν εκ των υστέρων.

Συνεπώς, το να ερχόσαστε εσείς σήμερα εδώ, ενώ γνωρίζετε ακριβώς τι έχει συμβεί και επικαλούμενος -δεν το έχω το έγγραφο, θα ήθελα να το δω και συγκεκριμένα, όμως υπάρχει μια καθυστέρηση, αλλά το θυμάμαι σε κάθε περίπτωση- και να προσπαθείτε να παραπλανήσετε τον οποιονδήποτε μάρτυρα υποβάλλοντας συγκεκριμένα και λέγοντας ότι ήταν παράνομο, ενώ γνωρίζετε ότι δεν ήταν παράνομη η μετάταξη, τουλάχιστον ως προς αυτό ενδεχομένως το σημείο -όλα τα υπόλοιπα θα τα ελέγξει η Δικαιοσύνη- το θεωρώ προσωπικά και καταχρηστικό και άτοπο, γιατί είστε ένας έμπειρος δικηγόρος. Αυτό ήθελα να πω και τίποτε περισσότερο. Όλα τα υπόλοιπα προκύπτουν από τα έγγραφα.

Ευχαριστώ πολύ.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, νομίζω ότι για ένα λεπτό μπορώ να πάρω τον λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ορίστε, έχετε τον λόγο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Μην εκτίθεστε. Πρώτον, θέλετε να πείτε ότι σε ηλικία 58 ετών,...

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (ΚΑΤΕΡΙΝΑ) ΠΑΠΑΚΩΣΤΑ – ΠΑΛΙΟΥΡΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Δεν θέλω να πω τίποτα, ό,τι λέει ο νόμος.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: ...με τις γραμματικές γνώσεις που είχε ο συγκεκριμένος και με την εμπειρία ήταν νόμιμη η μετάταξη;

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (ΚΑΤΕΡΙΝΑ) ΠΑΠΑΚΩΣΤΑ – ΠΑΛΙΟΥΡΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Έχω τον λόγο, κύριε Πρόεδρε;

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Με βάση τα προβλεπόμενα ήταν.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Όχι, δεν ήταν. Διαβάστε καλά την απάντηση του κ. Βορίδη. Θέλετε να πείτε ότι ήταν εσφαλμένη η ποινική δίωξη -γιατί βάσει αυτού του εγγράφου ασκήθηκε η ποινική δίωξη από τον εφέτη ανακριτή-, ότι ήταν νόμιμη η μετάταξη. Εκτίθεστε.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (ΚΑΤΕΡΙΝΑ) ΠΑΠΑΚΩΣΤΑ – ΠΑΛΙΟΥΡΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Αυτό που θέλω να πω, κύριε Κόκκαλη, τίποτα περισσότερο και τίποτα λιγότερο, είναι ότι για τη μετάταξη του συγκεκριμένου υπαλλήλου όσον αφορά τα ηλικιακά όρια τηρήθηκε απόλυτα ο νόμος.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Που ίσχυε τότε.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (ΚΑΤΕΡΙΝΑ) ΠΑΠΑΚΩΣΤΑ – ΠΑΛΙΟΥΡΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Που ίσχυε τότε. Ακριβώς.

Για το αν ασκήθηκε ποινική δίωξη, για ποιον λόγο ασκήθηκε και τι θα προκύψει στο τέλος, ποια θα είναι η σχετική απόφαση θα την δούμε στην ώρα της. Λοιπόν, να είμαστε απολύτως τουλάχιστον ακριβείς σε αυτά τα οποία λέμε.»

IV) Αναφορικά με το ρόλο του εκάστοτε Υπουργού Μεταφορών και Υποδομών σε σχέση με τις μετατάξεις στον ΟΣΕ ο κ. Ρέππας ανέφερε τα ακόλουθα :

«ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Εγώ, όμως, επιμένω ως προς τον συγκεκριμένο σταθμάρχη. Έστω ότι εσείς ήσασταν σε αυτό το περιστατικό, θα είχατε ως Υπουργός ευθύνη προσωπική για την τοποθέτηση ενός σταθμάρχη; Είναι, δηλαδή, στο «manual» αρμοδιοτήτων ενός Υπουργού Μεταφορών και Υποδομών ή ακόμα και στη γνώση του να ξέρει ποιος σταθμάρχης είναι και πού?

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Μάρτυς): Είμαι κατηγορηματικός. Όχι. Δεν μπορεί να ξέρει ο Υπουργός ποιος είναι διευθυντής στο τάδε λύκειο, ποιος είναι σταθμάρχης..».

Ο κ. Βερελής ανέφερε το εξής :

«ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ:

Κύριε μάρτυς, μπορείτε να συμβουλευτείτε το έγγραφο. Το έγγραφο λέει ξεκάθαρα ότι δεν ήταν σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις. Αυτό επαναλαμβάνω- δεν ήταν ένα κυβερνητικό ρουσφέτι;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Μάρτυς): Σας απάντησα πριν ότι δεν μπορώ να πάρω εγώ θέση σε αυτό. Σας είπα ότι για εμένα πιο σημαντικό είναι ότι όταν κάποιος λειτουργεί σε μια θέση και στην πορεία είναι εμφανές ότι η παρουσία του εκεί και η παραμονή του εκεί εγκυμονεί θέματα, τότε πρέπει να παρέμβει κάποιος. Αυτό σας το είπα. Αυτός ο κάποιος, βεβαίως, δεν είναι ποτέ σε επίπεδα Υπουργού. Εγώ στο Υπουργείο Μεταφορών, ας πούμε, είχα σαράντα χιλιάδες άτομα. Μπορούσα να ξέρω, ανά πάσα στιγμή, τι κάνει κάποιος ?»

Ο κ. Καραμανλής στην κατάθεση του σημείωσε τα ακόλουθα :

«ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Μια τελευταία ερώτηση. Θέλω λίγο να πάμε στον σταθμάρχη, για τον οποίο επίσης πάρα πολύς λόγος έχει γίνει εδώ στην επιτροπή. Σας κατηγορούν για τον τρόπο με τον οποίο έγινε η μετάταξη του συγκεκριμένου σταθμάρχη και ότι δεν τηρήθηκε το ηλικιακό όριο που προβλέπονταν για τη μετάταξή του. Μάλιστα στην επιτροπή εμπειρογνομόνων ο κ. Χαλκιάς είπε ότι αυτή η μετάταξη ήταν παράνομη. Για πέστε μας τη δική σας άποψη επί όλων αυτών.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Να ξεκινήσω λέγοντας ότι νομίζω ότι θα συμφωνήσουν όλοι σε αυτή την Αίθουσα ότι από τη θέση του Υπουργού ούτε προβλέπεται ούτε και είναι εφικτό να υπάρχει γνώση για ανάμειξη σε κάθε μετάταξη καθενός υπαλλήλου σε έναν οργανισμό όπως είναι ο ΟΣΕ. Ξεκινάμε από αυτό που υπαγορεύει, αν θέλετε, ο κοινός νους.»

Γ. Συμπεράσματα

Από τις μαρτυρικές καταθέσεις, όπως προαναφέρθηκαν, την κείμενη νομοθεσία και τα έγγραφα που κατατέθηκαν στην Επιτροπή προκύπτουν τα ακόλουθα συμπεράσματα:

1. Με το Ν.4440/2016 προβλέφθηκε η κινητικότητα στο Δημόσιο με απόσπαση ή μετάταξη ΧΩΡΙΣ ΟΡΙΑ ΗΛΙΚΙΑΣ. Οι μετατάξεις στο Δημόσιο επομένως γίνονται κατά το νόμο χωρίς όριο ηλικίας.

2. Όρια ηλικίας ισχύουν για τις ΠΡΟΣΛΗΨΕΙΣ στον ΟΣΕ. Το 2006 (προ κρίσης) το όριο ηλικίας για προσλήψεις σε θέση σταθμάρχη ήταν τα 28 έτη και το 2022 (μετά την κρίση και προκειμένου να αντιμετωπιστεί η υποστελέχωση) το όριο ηλικίας έγινε 42 έτη. Όμως το όριο αυτό των 42 ετών αφορά τις ΠΡΟΣΛΗΨΕΙΣ στον ΟΣΕ και ΟΧΙ ΤΙΣ ΜΕΤΑΤΑΞΕΙΣ.

3. Ούτε οι γενικές διατάξεις του Υπαλληλικού Κώδικα ούτε οι ειδικότερες του Ν. 4440/2016 προβλέπουν όριο ηλικίας για την μετάταξη υπαλλήλου, ούτε και συσχετίζουν τα όρια ηλικίας πρόσληψης με την δυνατότητα μετάταξης υπαλλήλου.

4. Ο κανόνας αυτός επιβεβαιώνεται για την περίπτωση του ΟΣΕ με τον νέο Εσωτερικό Κανονισμό Λειτουργίας του, που δημοσιεύτηκε στις 30 Μαΐου 2022 στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και προβλέπει, μεταξύ άλλων, ρητώς ότι ΔΕΝ εφαρμόζεται όριο ηλικίας για τους υπό μετάταξη υπαλλήλους του ΟΣΕ. Πρόκειται απλώς για απόδοση ισχύοντος δικαίου και όχι για νέα ρύθμιση. Άλλωστε τυπικό κώλυμα για τις μετατάξεις λόγω ηλικίας δεν προβλεπόταν και σε κανέναν προϊσχύσαντα Εσωτερικό Κανονισμό του ΟΣΕ.

5. Η αποσύνδεση των μετατάξεων από τα όρια ηλικίας διορισμού είναι απόλυτα ορθή και κατ' αρχήν επιβεβλημένη:

Το όριο ηλικίας διορισμού ορίζεται από τον νομοθέτη, λαμβάνοντας υπόψη την υπηρεσιακή εξέλιξη του υπαλλήλου μέχρι την συνταξιοδότησή του.

Όταν επομένως τίθεται ανώτατο όριο ηλικίας για τον διορισμό π.χ. τα 42 έτη (όπως ισχύει σήμερα στον ΟΣΕ για την θέση σταθμάρχη), ο νομοθέτης θεωρεί ότι ο διοριζόμενος στην θέση αυτή θα μπορεί να ασκεί τα σχετικά καθήκοντα μέχρι την συνταξιοδότησή του, τουλάχιστον δηλαδή 20 χρόνια μετά.

Δεδομένου ότι η μετάταξη λαμβάνει χώρα κατά την πορεία της σταδιοδρομίας του υπαλλήλου, δεν είναι ορθολογικό ούτε και δικαιολογημένο να ισχύει και στην περίπτωση αυτή όριο ηλικίας. Εξυπακούεται βέβαια ότι, ο μετατασσόμενος υπάλληλος θα υποστεί την απαιτούμενη εκπαίδευση και θα ανταποκρίνεται στις ειδικές απαιτήσεις σωματικής και ψυχικής υγείας που ισχύουν για την συγκεκριμένη θέση (προϋποθέσεις που τηρήθηκαν στην περίπτωση της μετάταξης του Β. Σαμαρά).

6. Ο ως άνω κανόνας δεν κάμπτεται ούτε από την αίτηση του εκάστοτε φορέα που αναρτάται στην ιστοσελίδα του Υπουργείου Εσωτερικών, ούτε από τα Περιγράμματα Θέσεων Εργασίας (ΠΘΕ) τα οποία προβλέπονται στον ν. 4440/2016. Στο νόμο αυτόν, τα ΠΘΕ προβλέπονται μόνον ως «προϋπόθεση για τη συμμετοχή των φορέων» στην κινητικότητα, υπό την έννοια ότι τα ΠΘΕ θα πρέπει να έχουν καταρτιστεί πριν ο φορέας μπορέσει να συμμετάσχει στον κύκλο κινητικότητας.

Σε καμία διάταξη του ν. 4440/2016 δεν προβλέπεται ότι τα ΠΘΕ αποτελούν ή θέτουν τυπικές προϋποθέσεις για την συμμετοχή των υπαλλήλων στην διαδικασία

κινητικότητας. Ούτε άλλωστε θα μπορούσαν να τεθούν νομίμως τέτοιες τυπικές προϋποθέσεις με τα ΠΘΕ, καθώς αυτά δεν αποτελούν διοικητικές πράξεις κανονιστικού περιεχομένου.

Τα ΠΘΕ συντάσσονται από τις υπηρεσίες του κάθε φορέα ως εργαλεία για την καλύτερη αντιμετώπιση των αναγκών του κατά την επιλογή ανθρώπινου δυναμικού. Δεν πρόκειται για εκτελεστικές διοικητικές πράξεις με οποιαδήποτε δεσμευτική ισχύ, καθώς δεν ενσωματώνουν κανόνα δικαίου, αλλά παρέχουν απλές κατευθύνσεις. Αποτελούν εργαλείο αξιολόγησης, προς υποβοήθηση της επιλογής, κυρίως στις περιπτώσεις που για την ίδια θέση έχουν υποβληθεί πολλές αιτήσεις. Τούτο επιβεβαιώνεται και στην απάντηση Υπουργείου Εσωτερικών 20 Απριλίου 2023 στην ερώτηση και ΑΚΕ την οποία κατέθεσαν στη Βουλή βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ στις 21.3.2023. Συγκεκριμένα στην απάντηση αυτή του Υπουργείου Εσωτερικών αναφέρονται τα ακόλουθα : *« Ωστόσο, στο πλαίσιο των επιτελικών αρμοδιοτήτων του Υπουργείου Εσωτερικών, σας γνωρίζουμε ότι για τη μετάταξη υπαλλήλου με γενικές ή ειδικές διατάξεις, ο υπάλληλος θα πρέπει να κατέχει τα εκ του νόμου προβλεπόμενα τυπικά προσόντα, ήτοι τα προβλεπόμενα στις γενικές ή ειδικές διατάξεις, ανεξαρτήτως εάν αυτά έχουν αποτυπωθεί με πληρότητα ή ενδεχομένως εσφαλμένως στο περίγραμμα θέσεως εργασίας, καθώς το ΠΘΕ αποτελεί μεν εργαλείο για την ενημέρωση των υποψηφίων ή κατά την επιλογή των υπαλλήλων από το αρμόδιο όργανο αξιολόγησης, σε καμία περίπτωση ωστόσο δεν έχει κανονιστικό άρα και δεσμευτικό χαρακτήρα, οπότε και να δεσμεύει τη νόμιμη κρίση του αποφασίζοντος οργάνου, μονομελούς ή συλλογικού. Τα δε απαιτούμενα ουσιαστικά προσόντα λαμβάνονται υπόψη, χωρίς να αποτελούν αιτία αποκλεισμού του υποψηφίου, και συνιστούν δικαιολογητικό λόγο προκειμένου να στοιχειοθετηθεί η κατάδηλη υπεροχή του επιλεγέντος υποψηφίου, ιδίως στην περίπτωση που για την ίδια θέση έχουν υποβληθεί παραδεκτές αιτήσεις και άλλων συνυποψηφίων».*

7. Στην υπό κρίση περίπτωση, ο ενδεικτικός χαρακτήρας των ΠΘΕ επιβεβαιώνεται από το γεγονός ότι, το ΠΘΕ για την συγκεκριμένη θέση αναφέρεται σε όριο ηλικίας 48 ετών, ηλικία η οποία δεν προκύπτει από καμία διάταξη νόμου, Εσωτερικό Κανονισμό Λειτουργίας του ΟΣΕ, απόφαση του ΔΣ του ΟΣΕ ή άλλη κανονιστική πράξη .

Αυτό που ίσχυε κατά τον χρόνο υποβολής των αιτημάτων του φορέα και την σύνταξη των αντίστοιχων ΠΘΕ ήταν η απόφαση ΔΙΠΠ/Φ.ΗΛ/15/14391/27.7.2006 (ΦΕΚ Β' 1077) του Υπουργού Εσωτερικών, σύμφωνα με την οποία το ελάχιστο όριο ηλικίας για πρόσληψη σε θέση Σταθμάρχη ήταν στα 28 έτη. Η απόφαση αυτή τροποποιήθηκε μεταγενέστερα, τον Ιούνιο του 2022 (ΦΕΚ Β' 3326), οπότε και άλλαξε το ανώτατο όριο ηλικίας πρόσληψης, προσδιοριζόμενο πλέον στα 42 έτη.

Είναι επομένως προφανές ότι, η αναφορά του ΠΘΕ σε όριο ηλικίας 48 ετών ούτε καθιερώνει ούτε αποδίδει ισχύοντα κανόνα δικαίου, ούτε εισάγει κάποια τυπική προϋπόθεση ή τυπικό κώλυμα, παρά μόνον θέτει μία γενική κατεύθυνση, προς υποβοήθηση της αξιολόγησης κατά την λήψη της τελικής απόφασης. Χαρακτηριστικό είναι ότι στο Β' Κύκλο Κινητικότητας του 2022 τα αιτήματα του ΟΣΕ στο Περίγραμμα Θέσεων Εργασίας δεν ανέφεραν όριο ηλικίας.

8. Εν προκειμένω, στο πλαίσιο του 1ου κύκλου κινητικότητας του Δημοσίου για το έτος 2022 υποβλήθηκε αίτημα του ΟΣΕ για την πλήρωση 114 θέσεων ΙΔΑΧ (ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου) με μετάταξη, εκ των οποίων 18 για θέσεις σταθμάρχη.

Το αίτημα του ΟΣΕ συνοδευόταν από Περίγραμμα Θέσεων Εργασίας (ΠΘΕ) και ανέφερε ως πρόσθετο προσόν, ηλικία έως 48 ετών για τη θέση σταθμάρχη.

Για τις 18 αυτές θέσεις σταθμάρχη, υποβλήθηκαν μόνον 4 αιτήσεις, εκ των οποίων αποδεκτές έγιναν δύο, μία εκ των οποίων από υπάλληλο ηλικίας 58 ετών.

9. Η αίτηση αυτή του Β. Σαμαρά εγκρίθηκε από το Τριμελές Συμβούλιο του ΟΣΕ στις 13-5-2022, σύμφωνα με την διαδικασία του ν. 4440/2016, και στις 14 Ιουνίου 2022 εκδόθηκε από τον Πρόεδρο του ΟΣΕ η απόφαση μετάταξης του υπαλλήλου.

Τα όργανα του ΟΣΕ που έλαβαν την απόφαση για την μετάταξη του συγκεκριμένου προσώπου:

(α) όφειλαν να μην απορρίψουν το αίτημα, καθώς το ισχύον διοικητικό δίκαιο, δηλαδή ο Ν.4440/2016 και ο Εσωτερικός Κανονισμός Λειτουργίας του ΟΣΕ (τόσο ο Εσωτερικός Κανονισμός Λειτουργίας που είχε θεσπιστεί στις 14.5.2019 όσο και ο νέος κανονισμός που θεσπίστηκε στις 30.5.2022), δεν περιείχαν ηλικιακό περιορισμό αναφορικά με τους μετατασσόμενους υπαλλήλους.

και

(β) προφανώς συνεκτίμησαν κατά την λήψη της απόφασής τους το οικείο ΠΘΕ, σταθμίζοντας την ενδεικτικά υποδεικνυόμενη στο ΠΘΕ ηλικία, συνεκτιμώντας όμως και το γεγονός ότι υπήρχαν πολύ λιγότερες αιτήσεις μετάταξης για τη θέση σταθμάρχη σε σύγκριση με το σύνολο των θέσεων οι οποίες έπρεπε να καλυφθούν.

10. Ας σημειωθεί πάντως ότι η ηλικία του συγκεκριμένου υπαλλήλου δεν κρίνεται σε καμία περίπτωση απαγορευτική για την άσκηση των σχετικών καθηκόντων. Δεν μπορεί δηλαδή κανείς *a priori* να θεωρήσει ότι ένας υπάλληλος 58 ετών δεν μπορεί να ασκήσει τα καθήκοντα μίας θέσης για την οποία προβλέπεται όριο ηλικίας αρχικού διορισμού (έστω και) τα 48 έτη. Άλλωστε ο μέσος όρος ηλικίας των υπηρετούντων ήδη σταθμαρχών στην Ελλάδα υπερβαίνει το 55^ο έτος ηλικίας. Χαρακτηριστικό είναι ότι στις 31.12.2020 επί συνόλου 197 σταθμαρχών του ΟΣΕ οι 148 ανήκαν στην ηλικιακή κατηγορία 51 και άνω, εκ των οποίων οι 111 στην ηλικιακή κατηγορία 56 και άνω (βλ. γνωμοδότηση Επίκουρου Καθηγητή Β. Τζέμου της 17.5.2023 προς τον ΟΣΕ, η οποία κατατέθηκε στα πρακτικά της Επιτροπής).

Δεν πρέπει επίσης να ξεχνάμε ότι, με την αριθμ. Δ4δ 78678/15.10.2018 απόφαση του τότε Υπουργού Υποδομών (Χ. Σπίρτζη) αποφασίστηκε η μετάταξη 9 υπαλλήλων της «ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ ΑΕ» στον ΟΣΕ και η τοποθέτηση 6 εξ' αυτών σε θέση σταθμάρχη στο Νέο Επιβατικό Σταθμό Θεσσαλονίκης. Η νεότερη εξ' αυτών των 6 σταθμαρχών ήταν κατά τον χρόνο της μετάταξης 49 ετών και ο μεγαλύτερος 62 ετών.

Σε ό,τι αφορά ειδικά τον Β. Σαμαρά, δεν προέκυψε ότι κατά το χρόνο μετάταξης υπήρχαν ενδείξεις ότι δεν θα ήταν ικανός να εκτελέσει τα καθήκοντα του.

11. Αναφορικά με το Πόρισμα της Επιτροπής Εμπειρογνωμόνων, στο κεφάλαιο 6 (άρθρο 6.7) καταλήγει ότι το Τριμελές Συμβούλιο του ΟΣΕ που αξιολόγησε και ενέκρινε την αίτηση του 58χρονου σταθμάρχη, όφειλε να την είχε απορρίψει λόγω έλλειψης του πρόσθετου απαιτούμενου προσόντος δηλαδή της υπέρβασης του 48ου έτους. Συγκεκριμένα, αναφέρει ότι στις 13 Μαΐου 2022 που συνεδρίασε το Τριμελές Συμβούλιο του ΟΣΕ και ενέκρινε τη μετάταξη του 58χρονου, δεν είχε εκδοθεί ο νέος Εσωτερικός Κανονισμός Λειτουργίας του ΟΣΕ που προέβλεπε ότι για τις μετατάξεις

δεν υπάρχει όριο ηλικίας. Ο νέος Κανονισμός του ΟΣΕ θεσπίστηκε με απόφαση του Υπουργού Υποδομών στις 20 Μαΐου 2022 και δημοσιεύτηκε στις 30 Μαΐου 2022 στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Κατά συνέπεια ίσχυε η δυνατότητα που δίνει το άρθρο 6 του Ν.4440/2016 στο φορέα υποδοχής (ΟΣΕ) που υποβάλλει το αίτημα στην Κεντρική Επιτροπή Κινητικότητας να περιλαμβάνει πρόσθετα τυπικά ή ουσιαστικά προσόντα, εν προκειμένω το όριο των 48 ετών για τη θέση Σταθμάρχη.

12. Το προαναφερόμενο συμπέρασμα του Πορίσματος (περί πλημμελούς μετάταξης) δεν λαμβάνει υπόψη τα εξής:

α) Οι μετατάξεις κατά το νόμο γίνονται χωρίς όριο ηλικίας,

β) Τα πρόσθετα προσόντα που μπορεί να περιλαμβάνονται σε Περιγράμματα Θέσεων Εργασίας δεν υποκαθιστούν το νόμο και δεν είναι δεσμευτικά. Εν προκειμένω μάλιστα η παράμετρος «ηλικία έως 48 έτη» δεν είχε τεθεί στην αίτηση και στο ΠΘΕ του ΟΣΕ ως νομικά αναγκαίο τυπικό κώλυμα αλλά ως πρόσθετο επιθυμητό προσόν (που θα μπορούσε να αξιοποιηθεί κατά τη συγκριτική αξιολόγηση περισσότερων παραδεκτών υποψηφιοτήτων για τον ίδιο κωδικό θέσης),

γ) Ο χρόνος θέσπισης του νέου Κανονισμού του ΟΣΕ είναι νομικά αδιάφορος, καθώς όριο ηλικίας για τις μετατάξεις δεν ίσχυε ούτε πριν την θέσπισή του, ούτε στον αμέσως προηγούμενο Κανονισμό (του έτους 2019), ούτε σε προγενέστερους κανονισμούς λειτουργίας του ΟΣΕ, ούτε στο νόμο 4440/2016 περί κινητικότητας, ούτε στον Υπαλληλικό Κώδικα. Επίσης, ο νέος Κανονισμός Λειτουργίας του ΟΣΕ, ο οποίος προέβλεπε ότι για τις μετατάξεις πρέπει να πληρούνται τα ουσιαστικά και τυπικά προσόντα για τη θέση στην οποία μετατάσσεται ο υπάλληλος εκτός του ορίου ηλικίας, είχε εγκριθεί από το ΔΣ του ΟΣΕ, το Οκτώβριο του 2021, δηλαδή σε χρόνο πολύ προγενέστερο της αίτησης για μετάταξη (Απρίλιος του 2022 και της και της ολοκλήρωσης της μετάταξης του Β. Σαμαρά. Επομένως τα επιχειρήματα περί δήθεν εκ των υστέρων νομιμοποίησης της μετάταξης μέσω της ΥΑ που θέσπιζε νέο Κανονισμό Λειτουργίας του ΟΣΕ (το Μάιο του 2022) δεν ευσταθούν.

Καταλήγουμε επομένως στο συμπέρασμα ότι η μετάταξη του Β. Σαμαρά στον ΟΣΕ έγινε σύννομα.

ΣΥΜΒΑΣΙΟΥΧΟΙ στον ΟΣΕ («Μπλοκάκια»)

A. Εισαγωγή

Στην Εξεταστική Επιτροπή συζητήθηκε και το ζήτημα της πρόσληψης εργαζομένων με συμβάσεις παροχής υπηρεσιών ορισμένου χρόνου. Το πρόβλημα της υποστελέχωσης, ως αποτέλεσμα των βίαιων μετατάξεων την περίοδο των μνημονίων, της αναλογίας προσλήψεων 1 προς 10 αρχικά και αργότερα 1 προς 5, των συνταξιοδοτήσεων, καθώς και των χρονοβόρων διαδικασιών του ΑΣΕΠ, οδήγησαν στην ανάγκη πρόσληψης εργαζομένων με συμβάσεις παροχής υπηρεσιών, προκειμένου ο οργανισμός να μπορεί να ανταπεξέλθει στις υποχρεώσεις του.

Το ζήτημα αυτό έθιξαν ο κ. Ντίτσας, πρόεδρος της ΠΟΣ, ο κ. Παρασκευόπουλος, πρώην πρόεδρος της ΠΟΣ, ο κ. Πατέρας, πρώην πρόεδρος και Δ/νων Σύμβουλος του ΟΣΕ, ο κ. Κοτταράς, πρώην Αναπληρωτής Δ/νων Σύμβουλος του ΟΣΕ, ο κ. Σπίρτζης,

πρώην Υπουργός Μεταφορών και Υποδομών και ο κ. Κ. Καραμανλής, πρώην Υπουργός Μεταφορών και Υποδομών.

Β.Αποσπάσματα μαρτυρικών καταθέσεων

Ο κ. Ντίτσας ανέφερε τα ακόλουθα :

«ΜΑΡΙΑ ΚΟΜΝΗΝΑΚΑ: Γνωρίζετε αν στον ΟΣΕ υπάρχουν και σταθμάρχες με δελτίο...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Το είπα και πριν, υπάρχουν.

ΜΑΡΙΑ ΚΟΜΝΗΝΑΚΑ: Με δεδομένες, λοιπόν, αυτές τις ελλείψεις που υπάρχουν στο δίκτυο, είναι ασφαλές ένας εργαζόμενος που περνάει για λίγο διάστημα από τέτοια πόστα να δουλεύει;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Μα, νομίζω ότι απάντησα ξανά. Θα απαντήσω πάλι ότι η εκπαίδευση που κάνει είτε ένας μόνιμος μέσω ΑΣΕΠ είτε ένας με παροχή υπηρεσίας, όπως είναι οι συνάδελφοι αυτοί, η εκπαίδευσή του είναι ακριβώς η ίδια, το ίδιο χρονικό διάστημα θα κάνει και ο μόνιμος και ο...»

Ο κ. Παρασκευόπουλος κατέθεσε τα ακόλουθα :

ΜΑΡΙΑ ΚΟΜΝΗΝΑΚΑ: Χρειάζεται μια εμπειρία. Άρα είναι δυνατόν σήμερα, σε τέτοια ευαίσθητα πόστα, να μιλάμε για σταθμάρχες με μπλοκάκια;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Ακούστε. Είμαι υπέρ του ΑΣΕΠ μανιωδώς. Είμαι υπέρ της μόνιμης εργασίας, της σταθερής, της μόνιμης και σταθερής ζωής. Δεν είμαι υπέρ των αιχμαλώτων εργαζομένων. Γι' αυτό και ήμουν Πρόεδρος της Ομοσπονδίας.

ΜΑΡΙΑ ΚΟΜΝΗΝΑΚΑ: Σε αυτό συμφωνούμε. Πέρα από το θέμα του εργασιακού δικαιώματος,...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Άρα λοιπόν,... ακούστε όμως...

ΜΑΡΙΑ ΚΟΜΝΗΝΑΚΑ: ...υπάρχει και κίνδυνος για την ασφάλεια, όταν χάνεται τεχνογνωσία και όταν ένα προσωπικό έρχεται για ορισμένους μήνες μπορεί να ανταποκριθεί σε τέτοιες συνθήκες;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Τα παιδιά... Ακούστε τώρα γιατί δεν θέλω να κατηγορήσω εργαζόμενους, οι οποίοι είναι υποδεέστεροι. Γιατί είναι πράγματι. Σε δικαιώματα είναι υποδεέστεροι των μόνιμων.

ΜΑΡΙΑ ΚΟΜΝΗΝΑΚΑ: Αντικειμενικά ρωτάμε, δεν λέμε για...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Αντικειμενικά λοιπόν έκαναν την εκπαίδευση που κάνουν όλοι οι σταθμάρχες. Αυτοί που θα προσληφθούν με ΑΣΕΠ και τα μπλοκάκια κάνανε την ίδια εκπαίδευση. Κανονικά εκπαίδευση.

ΜΑΡΙΑ ΚΟΜΝΗΝΑΚΑ: Αυτή που γινόταν και παλαιότερα, η ίδια;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Βεβαίως, 712 ώρες θεωρητική και 75 μέρες πρακτική.

ΜΑΡΙΑ ΚΟΜΝΗΝΑΚΑ: Μπορεί δηλαδή σήμερα, θα μπορούσε και παλιότερα όπως σήμερα –μιλάμε τώρα για το μοιραίο βράδυ- να υπάρξει ένας σταθμάρχης σε έναν τέτοιο κεντρικό σταθμό που να εργάζεται μόνος του έχοντας ολοκληρώσει την εκπαίδευσή του μόλις λίγους μήνες πριν;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Δεν είναι «μόλις λίγους μήνες». Ολοκλήρωσε την εκπαίδευση –σας είπα- και έκανε αυτή που θα κάνουν και αυτοί που θα έρθουν τώρα με ΑΣΕΠ –όποιος έρθει.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Εντάξει, κύριε μάρτυς, με καλύψατε.

Να προχωρήσουμε λίγο γρήγορα. Για πείτε μου τώρα κάτι: Αυτή τη στιγμή που μιλάμε υπάρχουν συμβάσεις έργου ή τέλος πάντων πώς τα ονομάζετε εσείς, «μπλοκάκια»;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Ναι, βέβαια υπάρχουν.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (ΚΑΤΕΡΙΝΑ) ΠΑΠΑΚΩΣΤΑ-ΠΑΛΙΟΥΡΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Παροχής υπηρεσιών.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Παροχής υπηρεσιών;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Βεβαίως.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Πόσα είναι; Ξέρετε;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Περίπου γύρω στα τριακόσια.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Γύρω στα τριακόσια. Μάλιστα. Και αυτά από πότε ξεκίνησαν;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Κοιτάξτε, τα πρώτα «μπλοκάκια», τροχιοδεικτικά θα τα πω, έγιναν το 2019, αρχές του 2019.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Μάλιστα. Αρχές του 2019.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Δέκα άτομα.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Μάλιστα. Αρχές του 2019.

Κρίνετε ότι αυτοί ήταν αναγκαίοι; Συγγνώμη, να το πω διαφορετικά. Αν δεν υπήρχαν, ο Οργανισμός θα μπορούσε να λειτουργήσει;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Κοιτάξτε, το 2019, όταν προσελήφθησαν τα δέκα άτομα, ήταν τέσσερις διοικητικοί και έξι φύλακες ισόπεδων διαβάσεων. Έγινε πόλεμος -και όχι για λόγους αντιπολίτευσης- με τη διοίκηση του ΣΥΡΙΖΑ τότε, γιατί τέλος πάντων κουβέντα στην κουβέντα φτάσαμε σε ένα σημείο «είναι διευθυντικό δικαίωμα κι εγώ θα το κάνω. Εντάξει, κάντο». Όμως, τότε δεν είχαμε τόσο άμεση την ανάγκη για προσωπικό, εννοώ για να πέσουν τα δικά μας...

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Προέκυψε στην πορεία κι έτσι σωστά αυξήθηκαν.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): ...ιδεολογικά οχυρά, προκειμένου να έχουμε τη δουλειά μας, γιατί δεν θα είχαμε τη δουλειά μας. **Αν σήμερα φύγουν τα τριακόσια «μπλοκάκια», ο σιδηρόδρομος δεν θα λειτουργήσει αύριο το πρωί.»**

Ο κ. Πατέρας κατέθεσε τα ακόλουθα :

«ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Βλέπω λοιπόν ότι εσείς από τα τρεισήμισι χιλιάδες άτομα που διέθετε ο οργανισμός το 2010 είστε υποχρεωμένος να λειτουργήσετε τον οργανισμό με περίπου χίλια, αν σημείωσα καλά. Είπατε μείον χίλια διακόσια άτομα με τις μετατάξεις του 2010 και στην πορεία άλλοι χίλιοι διακόσιοι περίπου. Γύρω στα χίλια άτομα ήταν να λειτουργήσουν έναν οργανισμό που δέκα χρόνια πριν λειτουργούσε με δύομισι χιλιάδες παραπάνω. Και μια χρηματοδότηση η οποία ήταν σχεδόν η μισή, από τα 120 εκατομμύρια περίπου στα 60 με 65 εκατομμύρια.

Εσείς σε τι ενέργειες προβήκατε σε σχέση με αυτά τα προβλήματα που είχατε να αντιμετωπίσετε; Δηλαδή, τι κάνατε με το προσωπικό, αν κάνατε, αν προσλάβατε κόσμο με συμβάσεις ορισμένου χρόνου, με μπλοκάκι. Και τι κάνατε και με τη χρηματοδότηση και πώς καλύπτατε τις δαπάνες του οργανισμού;

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς): Σε ό,τι αφορά το θέμα του προσωπικού, αφού ενημερώθηκα από τις αρμόδιες διευθύνσεις του οργανισμού για την κατάσταση η οποία επικρατούσε, εκπονήσαμε τάχιστα μία τεχνικοοικονομική μελέτη, για να υπάρχει και το κόστος της απαραίτητης αύξησης του προσωπικού, και ενημερώθηκε ο εποπτεύων φορέας μας, το Υπουργείο, ότι άμεση ανάγκη του οργανισμού για προσλήψεις ήταν διακόσια ενενήντα άτομα. Αυτή η διαδικασία ξεκίνησε με την πρόθεση να υλοποιηθεί μέσω του ΑΣΕΠ. Στην πορεία των πραγμάτων υπήρχε η απόλυτη αίσθηση, για να μην πω βεβαιότητα, ότι η διαδικασία μέσω του ΑΣΕΠ και εν συνεχεία με την ανάληψη από τον ίδιο τον οργανισμό της πρωτοβουλίας να τρέξει αυτή τη διαδικασία με όρους fast track, όπως λεγόταν, παρ' όλα αυτά περί τον ένα χρόνο μετά ήταν προφανές ότι η διαδικασία δεν θα ολοκληρωνόταν εγκαίρως και ήδη από το τέλος του 2022 θα ήταν αναγκασμένος ο οργανισμός να προχωρήσει σε περιορισμούς των δρομολογίων του.

Εκ του λόγου αυτού και σε συνεννόηση και με την ομοσπονδία, και τους συνδικαλιστικούς φορείς, και με ενημέρωση του εποπτεύοντος φορέως, του Υπουργείου Υποδομών, αποφασίστηκε ότι μόνη λύση η οποία ήταν εφικτή για να μπορέσει να αναστραφεί αυτή η τάση, που ήδη το προσωπικό τότε ήταν, αν θυμάμαι καλά, περί τα οκτακόσια άτομα, είχε ήδη μειωθεί από τη μέρα που είχα αναλάβει, ήταν να υπάρξει μια ενίσχυση του δυναμικού με συμβάσεις ορισμένου χρόνου. Ήταν μια διαδικασία που είχε ξεκινήσει και πριν την περίοδο που ανέλαβα εγώ με έναν πιο περιορισμένο αριθμό συμβάσεων και επελέγη ως η μόνη λύση για να μπορέσει να αναστραφεί η δυναμική αποστελέχωσης του οργανισμού εκείνη τη στιγμή. Αυτά σε ό,τι αφορά το προσωπικό.

Σε ό,τι αφορά τη χρηματοδότηση υπήρξε η εκτίμηση εξαρχής ότι το ποσό το οποίο απαιτούσε ο σιδηρόδρομος για να καλύπτει όλες του τις υποχρεώσεις με τον βέλτιστο τρόπο, εννοώ ο διαχειριστής της υποδομής όχι ο σιδηρόδρομος, υπολειπόταν σημαντικά των εσόδων του. Ξεκίνησε μια ενημέρωση και του Υπουργείου προς αυτή την κατεύθυνση με αποτέλεσμα αυτή η ενημέρωση και με τα ποσά που ενημερώθηκε το Υπουργείο ότι απαιτούνταν να οδηγήσει στο τέλος του 2022, μέσα στο 2022 και προς το τέλος του 2022, δύο διαφορετικές περιόδους, σε αύξηση του προϋπολογισμού του ΟΣΕ κατά 50 εκατομμύρια ευρώ για πρώτη φορά μετά το 2015, το οποίο ήταν και το ποσό το οποίο είχε εκτιμήσει ο οργανισμός ότι χρειάζεται για να καλύψει τις ανάγκες του αυτές. Άρα υπήρχε κατά την περίοδο αυτή μία κατεύθυνση υλοποίησης και αποτέλεσμα και στο πεδίο του ανθρώπινου δυναμικού και στο πεδίο της χρηματοδότησης.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Σημαντικά είναι αυτά που μας λέτε και κρίσιμα για την εύρυθμη λειτουργία του σιδηροδρόμου.

Αλλά προσλάβετε άτομα, να συμφωνήσω εγώ σε αυτό, και καλά κάνετε, αν θέλετε, για να μπορέσει να λειτουργήσει ο σιδηρόδρομος καλύτερα. Διακόσια ενενήντα άτομα είπατε ότι προσλάβετε στην περίοδο τη δική σας.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς): Είπα ότι προτάθηκε να προσληφθούν και ξεκίνησαν οι διαδικασίες. Με την ΠΥΣ του 2021 μπήκαν εκατόν δεκαεπτά άτομα, την Πράξη Υπουργικού Συμβουλίου, και άλλα εκατό με την Πράξη Υπουργικού Συμβουλίου του 2022.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Αυτοί δεν ήταν ανεκπαίδευτοι; Πώς εμπιστευτήκατε αυτούς τους ανθρώπους με μπλοκάκι σε θέση ευθύνης; Πώς τους βρήκατε και πώς τους αξιολογήσατε, έτσι ώστε να είναι ικανοί να επιτελέσουν αυτό το πολύ κρίσιμο και σημαντικό έργο για το οποίο τους προσλάβετε;

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς): Να διευκρινίσω, κύριε Τσαβδαρίδη, καταρχάς ότι οι εκατόν δεκαεπτά συν εκατό άνθρωποι που μπήκαν στην ΠΥΣ του 2021 και 2022 ο προγραμματισμός ήταν να προσληφθούν με τη διαδικασία του ΑΣΕΠ. Οι άνθρωποι στους οποίους αναφέρθηκα, τα στελέχη που ήρθαν με τη σύμβαση ορισμένου χρόνου, ήταν δεύτερη διαδικασία, επειδή η πρώτη δεν είχε υλοποιηθεί.

Όταν ήρθε εκείνη η ώρα αυτό το οποίο συναποφασίσαμε και με τις αρμόδιες διευθύνσεις και με την ομοσπονδία ήταν ότι οι άνθρωποι αυτοί έπρεπε να έρθουν γρήγορα, με κριτήρια τα οποία ήταν αντίστοιχα των κριτηρίων των μόνιμων προσλήψεων, να εκπαιδεύονται με τον απολύτως παρόμοιο και ενδεδειγμένο και εγκεκριμένο τρόπο που εκπαιδεύονται όλοι, όλα τα στελέχη του οργανισμού, και συζητήσαμε να συνδράμουν όλοι ώστε να συλλεχθούν τα βιογραφικά. Είχαμε θέσει έναν αριθμό εβδομήντα βιογραφικών. Τελικώς, τουλάχιστον αναφερόμενος στους σταθμάρχες, γιατί υπήρχαν και άλλα βιογραφικά και άλλες ειδικότητες οι οποίες ήρθαν, στο κομμάτι των σταθμαρχών ήρθαν εβδομήντα πέντε. Στη συνέχεια συλλέχθηκαν τα βιογραφικά στις αρμόδιες διευθύνσεις, στην αρμόδια διεύθυνση προσωπικού, ορίστηκαν επιτροπές, οι οποίες ορίστηκαν προκειμένου να γίνουν συνεντεύξεις σε όλους αυτούς τους ανθρώπους, και κατόπιν των συνεντεύξεων, κατόπιν της προσκόμισης των απαραίτητων δικαιολογητικών τα οποία τέθηκαν ως απαραίτητη προϋπόθεση, μπήκαν στη διαδικασία της εκπαίδευσης, προκειμένου να εκπαιδεύονται για να ασκήσουν τα καθήκοντά τους. Αυτή ήταν διαδικασία που τηρήθηκε.»

Στον κ. Καραθανασόπουλο ο κ. Πατέρας απήντησε ως εξής :

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Τα οποία ήταν εκπαιδευμένα στελέχη αυτά; Δηλαδή ένας με δελτίο παροχής υπηρεσιών μπορεί να παίξει το ρόλο του σταθμάρχη με εμπιστοσύνη;

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς): Κοιτάξτε, την ίδια εκπαίδευση που πέρασαν όλοι οι σταθμάρχες στο παρελθόν πέρασαν και τα συγκεκριμένα στελέχη που εκπαιδεύτηκαν γι' αυτό το σκοπό και μάλιστα θα σας πω ότι η εκπαίδευση την οποία πέρασαν αυτά τα στελέχη ήταν 712 ώρες και 75 μέρες πρακτικής εξάσκησης. Μέχρι το 2018 η εκπαίδευση στον ΟΣΕ ήταν 368 ώρες και 35 μέρες πρακτικής εξάσκησης. Δηλαδή τα τελευταία χρόνια διπλασιάστηκε ο χρόνος εκπαίδευσης σε αυτή την ειδικότητα.»

Ο κ. Κοτταράς κατέθεσε τα ακόλουθα :

«ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Με μπλοκάκια την περίοδο που ήσασταν είχατε προσλάβει κόσμο και σε ποιες διευθύνσεις;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΟΤΤΑΡΑΣ (Μάρτυς): Με μπλοκάκια κυρίως την περίοδο που ήμουνα –εδώ πάλι να πω την περίοδο- εγώ ξεκίνησα το 2020 σαν Αναπληρωτής Διευθύνων Σύμβουλος εκτελεστικό μέλος μετά την παραίτηση του κ. Σπηλιόπουλου τον Ιούνιο του 2020 και εκτελούσα χρέη διευθύνοντος ως μεταβατικός διευθύνων μέχρι την έλευση του κ. Πατέρα που ήρθε στις 30/12/2020. Και στη συνέχεια συνέχισα στον οργανισμό ως Αναπληρωτής Διευθύνων Σύμβουλος με ευθύνη το ανθρώπινο δυναμικό, το προσωπικό του ΟΣΕ, και τα οικονομικά, Διεύθυνση Οικονομικών του ΟΣΕ.

Την περίοδο που ήμουν εγώ υπήρχαν κάποια μπλοκάκια. Από το 2019 υπήρχαν κάποια μπλοκάκια στον ΟΣΕ κυρίως στην Διεύθυνση Σιδηροδρομικών Συστημάτων και είχε να κάνει κυρίως με κάποια παιδιά που έκαναν πρακτική στον ΟΣΕ και ήθελαν οι προϊστάμενοί τους να μείνουν και να τους κρατήσουν στον ΟΣΕ. Λίγο πριν φύγω στη Διεύθυνση Κυκλοφορίας στο προσωπικό ελλείμνου, δηλαδή κλειδούχων και σταθμαρχών, λίγο πριν φύγω κάναμε τη διαδικασία και πήραμε ογδόντα δύο κλειδούχους, αν θυμάμαι καλά, είχε πάρει οργανισμός με μπλοκάκια και θα γινόταν και η έγκριση στη συνέχεια το καλοκαίρι για να πάρει και σταθμάρχες, αφού πιο πριν είχαμε εξαντλήσει όλα τα περιθώρια για να δούμε τι προσωπικό μπορούμε να προσθέσουμε με άλλους τρόπους στον οργανισμό.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Οι οποίοι φαντάζομαι σταθμάρχες με μπλοκάκια και αυτοί θα ακολουθούσαν την εκπαίδευση και την εξέταση την ιατρική.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΟΤΤΑΡΑΣ (Μάρτυς): Ακριβώς, πέρασαν τις εξετάσεις, πέρασαν όλη τη διαδικασία με συνεντεύξεις, μετά εξετάσεις και στη συνέχεια πέρασαν την εκπαίδευση, εξετάσεις ιατρικές εννοώ στην αρχή, και μετά τις ιατρικές εξετάσεις στη συνέχεια εκπαίδευση και μετά προφορικές και γραπτές εξετάσεις για να επιτύχουν ή να αποτύχουν ως σταθμάρχες.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Το πού θα τοποθετούνται ο καθένας ποιανού υπόθεση ήταν, ποιανού ευθύνη;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΟΤΤΑΡΑΣ (Μάρτυς): Της αρμόδιας διεύθυνσης.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Αν θα τοποθετηθεί δηλαδή στη Λάρισα ή σε κάποιον άλλον σταθμό;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΟΤΤΑΡΑΣ (Μάρτυς): Ναι, είναι της αρμόδιας Διεύθυνσης Κυκλοφορίας που είχε κάνει το αίτημα για τους σταθμάρχες ή τους κλειδούχους, το προσωπικό ελλειμνών, και ανάλογα με τις ανάγκες θα τους τοποθετούσε σε συγκεκριμένες διευθύνσεις.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Μόνο με τις ανάγκες ή και με την ικανότητα; Γιατί απ' ό,τι ακούστηκε εδώ, γιατί πρέπει να το πούμε και αυτό, ακούστηκε ότι σε ένα σταθμό όπως στη Λάρισα θα έπρεπε να υπάρχει μια ικανότητα διαπιστωμένη. Αυτή η ικανότητα η διαπιστωμένη διαπιστώνονταν από ποιον;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΟΤΤΑΡΑΣ (Μάρτυς): Από τη στιγμή που μετά από τις ιατρικές εξετάσεις θα μπορούσε να είναι κάποιος σταθμάρχης θα μπορούσε να είναι σταθμάρχης σε όλες τις επιθεωρήσεις.»

Ο κ. Σπίρτζης απήντησε στον κ. Τσαβδαρίδη ως εξής :

«ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Πήρατε μπλοκάκια, κάνατε συμβάσεις, κάνατε ΑΣΕΠ; Τι κάνατε; Πήρατε κόσμο;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Θα σας πω. Το 2015 όταν αναλάβαμε είχαμε τον περιορισμό των προσλήψεων 1 προς 10, όπως θυμάστε και στη συνέχεια 1 προς 5. Λίγο πριν βγει η χώρα από το μνημόνιο, τον Αύγουστο του 2018, με τη διαπραγμάτευση που είχε γίνει είχε πάει στο 1 προς 1. Η πολιτική επιλογή που υπήρχε ήταν να δοθεί προτεραιότητα στις υπηρεσίες υγείας και παιδείας. Και νομίζω καταλαβαίνουμε όλοι γιατί.

Αρα για τα κενά που είχαν δημιουργηθεί στις κρίσιμες ειδικότητες έγινε μία προσπάθεια και απέδωσε μετάταξης έμπειρων στελεχών και υπαλλήλων του ΟΣΕ που είχαν φύγει το 2010 να γυρίσουν πίσω. Έγινε το ίδιο με κάποιους εργαζόμενους στην Eesti που πίεζε και η τρόικα και το ΤΑΙΠΕΔ να γίνουν απολύσεις, αν θυμάστε καλά. Και από όλο τον υπόλοιπο δημόσιο τομέα, παραδείγματος χάρη υπήρχε ένα αντίστοιχο θέμα στην Εγνατία, έγινε προκήρυξη για μετατάξεις με τεχνικό προσωπικό από την Εγνατία. Αν θέλετε έχω να σας καταθέσω. Έγιναν δύο ειδών μετατάξεις.

Θέλετε να σας τα δώσω όλα μαζί στο τέλος, γιατί θα σας καταθέσω πάρα πολλά.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Αν κάποιος ζητήσει πριν για να βοηθηθεί...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Ναι, βεβαίως είναι στη διάθεση των μελών της επιτροπής όλα.

Στον κ. Λαζαρίδη ο κ. Σπίρτζης απήντησε ως εξής :

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Αρα, δεν είναι προδήλως παράνομο ή οτιδήποτε άλλο, γιατί προφανώς γινόταν.

Θέλω να σας ρωτήσω το εξής: Ο κ. Παρασκευόπουλος, επίσης, εδώ, καθημένας στη θέση που κάθεστε σήμερα εσείς, μας είπε ότι επί ημερών της Υπουργίας σας είχαν γίνει προσλήψεις με παροχή υπηρεσιών ορισμένου χρόνου στον ΟΣΕ, με μπλοκάκια, στις αρχές του 2019.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Όχι μπλοκάκια, με συμβάσεις ορισμένου χρόνου.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Εκείνος το τόνισε, ότι έγινε τότε επανάσταση, ότι είχατε προσλάβει με μπλοκάκια και μάλιστα μας ανέφερε -το έχω εδώ- ότι είχαν προσληφθεί έξι φύλακες ισόπεδων διαβάσεων και τέσσερις διοικητικοί -το τονίζω- με μπλοκάκια. Λέει, μάλιστα, «κάναμε επανάσταση τότε». Το θυμάστε αυτό;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Δεν θυμάμαι τον κ. Παρασκευόπουλο τέσσερις ή μισι χρόνια να έχει κάνει επανάσταση. Θα το θυμόμουν.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Εντάξει.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Όχι, εάν έκανε... Σας λέω ειλικρινά, ήταν ανοικτή η πόρτα μου για όλους. Ρωτήστε όποιον συνδικαλιστή...

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Άρα, λέτε ότι δεν έγιναν ή δεν θυμάστε; Γιατί σας λέω συγκεκριμένες ειδικότητες.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Εγώ θυμάμαι ότι κάναμε συμβάσεις ορισμένου χρόνου. Αυτές που ήταν μάλιστα τέτοιου είδους συμβάσεις, ορισμένου χρόνου, ήταν κυρίως στη φύλαξη και συνάδει με τους έξι θέσεις που λέτε...

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Έξι φύλακες ισόπεδων. Σωστό. Και τέσσερις διοικητικοί.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): ...και με την καθαριότητα. Για διοικητικούς δεν θυμάμαι.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Διοικητικοί.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Δεν το θυμάμαι.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Άρα, έγιναν, καταλαβαίνω.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Έγιναν, αλλά όχι σε κρίσιμες ειδικότητες.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Μάλιστα.

Επίσης, μας είπε ο κ. Παρασκευόπουλος ότι αυτή τη στιγμή είναι τριακόσιοι εργαζόμενοι με μπλοκάκια, που εάν αύριο το πρωί δεν υπάρχουν, κλείνει ο ΟΣΕ. Αυτό μας είπε. Το επιβεβαιώνετε εσείς; Είναι έτσι;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Νομίζω ότι είπα και πριν ότι και μόνο που έφθασε ο αριθμός των εργαζομένων στους επτακόσιους από τους χίλιους τριακόσιους-χίλιους τετρακόσιους, σημαίνει ότι ο Οργανισμός λειτουργεί κάτω από τα όριά του.»

Ο κ. Καραμανλής ανέφερε τα εξής :

«ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Και αν μπορείτε να μας πείτε και για την παράταση και περνάμε στους εισηγητές μας, παρακαλώ για να μην χάσουμε άλλο χρόνο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Το πρώτο πράγμα που κάναμε ήταν να ενισχύσουμε το προσωπικό του ΟΣΕ. Όπως είπα και πριν είχαμε παραλάβει μετά το νόμο Ρέππα έναν αριθμό εργαζομένων στον ΟΣΕ που ήταν κατά 50% μειωμένος. Νέες προσλήψεις λόγω των μνημονίων δεν γινόντουσαν και λόγω των συνταξιοδοτήσεων είχαμε το πολύ λυπηρό φαινόμενο οι εργαζόμενοι στο σιδηρόδρομο ολοένα και να μειώνονται και να μην αντικαθιστούνται και μάλιστα ειδικότητες που ήταν εξαιρετικά σημαντικές για τον σιδηρόδρομο.

Θα σας έλεγα -και αυτό θα σας το αποδείξω, καταθέτοντας σας στα Πρακτικά όλα τα στοιχεία- ότι η πορεία αν θέλετε, κύριε Πρόεδρε, μείωσης του προσωπικού στον ΟΣΕ ανακόπηκε επί της ουσίας από την κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, γιατί τόσο το 2022, όσο και το 2023 προχωρήσαμε σε διαγωνισμούς του ΑΣΕΠ, που δεν είχε γίνει για πάνω από μια δεκαετία. Δεν σταματήσαμε εκεί, διότι όλοι γνωρίζουμε σε αυτήν την Αίθουσα ότι είναι διαφανέστατες οι διαδικασίες του ΑΣΕΠ, αλλά χρονοβόρες και εμείς βρισκόμασταν με την πλάτη στον τοίχο.

Επομένως μετά από πρόταση και του ΟΣΕ και των συνδικαλιστών αποφασίσαμε να πάρουμε διακόσιους δέκα υπαλλήλους με συμβάσεις ορισμένου χρόνου, πράγμα το οποίο στην ουσία θα σας έλεγα ότι κράτησε το σιδηρόδρομο σε λειτουργία. Και αυτό δεν το είπα εγώ, το είπε ο κ. Παρασκευόπουλος εδώ στην Επιτροπή σας. Άρα, το σύνολο των ανθρώπων που προσλάβαμε ήταν τετρακόσιες είκοσι επτά νέες θέσεις εργασίας.

Δεύτερον, όπως σας είπα και πριν αυξήσαμε τη χρηματοδότηση του ΟΣΕ κατά 66% και το πήγαμε στα 75 εκατομμύρια. Και τρίτον, στην ουσία κάναμε κάτι το οποίο δεν είχε γίνει στο παρελθόν, επιβάλαμε στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ υποχρεώσεις προς όφελος του ελληνικού Δημοσίου.»

.....

«ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Σας ρωτώ και επικαλούμαι τον κοινό νομ. Όταν υπάρχουν στη Λάρισα τέσσερις θέσεις σταθμαρχών και έχεις δύο αιτήσεις, γίνεται παρέμβαση; Μπορεί να γίνει παρέμβαση; Έχει λογική να γίνει παρέμβαση; Θα καταλάβαινα να έχει υποψίες κάποιος εάν ήταν σαράντα οι αιτήσεις για τέσσερις θέσεις.

Και εν πάση περιπτώσει, θα σας πω και κάτι άλλο. Αυτοί που τα λένε αυτά με όλο το σεβασμό –γιατί έχω ακούσει και κάτι πράγματα για τα μπλοκάκια κι εδώ είμαστε να τα πούμε όλα-, όταν κάποιος κατηγορεί...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Να μας πείτε λίγο και για τις Σέρρες και για τα μπλοκάκια γιατί έχουν ακουστεί και τέτοια πράγματα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): ...πρέπει να μας αποδείξει αυτά που λέει με στοιχεία.

Εδώ λοιπόν σας λέω ότι και ο ίδιος ο Υπουργός του ΣΥΡΙΖΑ –ο άνθρωπος και προς τιμήν- ο κ. Σπίρτζης, τι μας είπε πριν μερικές μέρες; Ότι κι εγώ έκανα ακριβώς το ίδιο πράγμα, δηλαδή πήρα σταθμάρχη ηλικίας 62 ετών –μάλιστα έχω εδώ τα Πρακτικά μπροστά μου-, τον Οκτώβριο του '17 με απόφασή μου είχε πει ότι μετατάχθηκαν στον ΟΣΕ εννέα υπάλληλοι της Εγνατίας Οδού. Οι έξι από αυτούς τοποθετήθηκαν σε θέση σταθμάρχη στο νέο επιβατικό Σταθμό Θεσσαλονίκης. Οι νεότεροι εξ αυτών ήταν 49 ετών ενώ ο μεγαλύτερος ήτανε 62 ετών.»

Γ. Συμπεράσματα

Από τα προαναφερόμενα προκύπτει με σαφήνεια ότι οι προσλήψεις εργαζομένων με συμβάσεις παροχής υπηρεσιών ήταν ένα μέσο αντιμετώπισης του προβλήματος της υποστελέχωσης του ΟΣΕ, η οποία επήλθε ως αποτέλεσμα των δραστικών μειώσεων του προσωπικού από το 2010 και μετά με το Ν.3891/2010 (νόμος Ρέππα). Η πρακτική αυτή είναι σαφές ότι ήταν νόμιμη και ακολουθείτο από τις αρχές του 2019 και μετά, τόσο επί κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ όσο και επί κυβέρνησης ΝΔ.

Προκύπτει επίσης ότι όσοι προσλαμβάνονταν με συμβάσεις παροχής υπηρεσιών υποβάλλονταν στις ίδιες ιατρικές εξετάσεις και ελάμβαναν την ίδια εκπαίδευση με όσους προσλαμβάνονταν μέσω ΑΣΕΠ ή μέσω κινητικότητας. Η εκπαίδευση τους δηλαδή περιελάμβανε 712 ώρες θεωρητικής κατάρτισης και 75 μέρες πρακτικής εξάσκησης.

Προσλήψεις μόνιμων υπαλλήλων μέσω ΑΣΕΠ δεν γίνονταν κατά τα έτη των μνημονιακών περιορισμών, και οι προκηρύξεις θέσεων άρχισαν ουσιαστικά μετά το 2019, επί κυβέρνησης ΝΔ. Συγκεκριμένα έγινε προκήρυξη 117 θέσεων το 2021 και 100 ακόμη θέσεων το 2022. Σύνολο δηλαδή προβλέφθηκαν 217 νέες θέσεις μέσω ΑΣΕΠ.

Καθώς όμως οι διαδικασίες του ΑΣΕΠ ήταν πολύ χρονοβόρες, οι ανάγκες λειτουργίας του οργανισμού δεν μπορούσαν να καλυφθούν άμεσα παρά μόνο μέσω συμβάσεων παροχής υπηρεσιών. Ο κ. Πατέρας ανέφερε ότι μελέτη που εκπονήθηκε όταν ανέλαβε Δ/νων Σύμβουλος του ΟΣΕ, ανέδειξε την ανάγκη άμεσης πρόσληψης 290 εργαζομένων, χωρίς τους οποίους ο ΟΣΕ δεν θα μπορούσε να συνεχίσει να εκτελεί όλα τα δρομολόγια του.

Καθώς οι διαδικασίες του ΑΣΕΠ είχαν μεν ξεκινήσει αλλά κυλούσαν αργά, αποφασίστηκε να προχωρήσουν σε άμεσες προσλήψεις μέσω συμβάσεων παροχής υπηρεσιών. Αναφέρει μάλιστα ο κ. Πατέρας ότι με αυτόν τον τρόπο προστέθηκαν 75 σταθμάρχες στο εργατικό δυναμικό του ΟΣΕ. Στο σύνολο ο κ. Καραμανλής αναφέρει ότι προσλήφθηκαν όσο ήταν Υπουργός 210 εργαζόμενοι με σύμβαση παροχής υπηρεσιών. Επομένως κατά τη διάρκεια της θητείας του προστέθηκαν 427 θέσεις εργασίας στον ΟΣΕ (217 μέσω ΑΣΕΠ και 210 μέσω συμβάσεων παροχής υπηρεσιών).

Επιπλέον, προκειμένου να μπορεί να καλυφθεί το πρόσθετο εργατικό κόστος για το οποίο δεν επαρκούσαν τα έσοδα του ΟΣΕ, συμφωνήθηκε με το αρμόδιο Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών να αυξηθεί και η κρατική χρηματοδότηση. Για πρώτη φορά μετά τις κάθετες περικοπές των μνημονιακών ετών, η κρατική χρηματοδότηση του ΟΣΕ ενισχύθηκε κατά 66% και από 45 εκ. ευρώ ανά έτος έφτασε τα 75 εκ. ευρώ.

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι οι συνδικαλιστές που κατέθεσαν στην Επιτροπή, δηλαδή τόσο ο νυν όσο και ο πρώην πρόεδρος της ΠΟΣ, ανέφεραν ότι αν και υποστήριζαν προσλήψεις μόνιμων εργαζομένων μέσω ΑΣΕΠ και ότι αρχικά αντέδρασαν για τους συμβασιούχους, πάρα ταύτα αναγνώρισαν ότι χωρίς τους συμβασιούχους, τα λεγόμενα «μπλοκάκια», ο ΟΣΕ δε θα μπορούσε να ανταπεξέλθει στις υποχρεώσεις του. Χαρακτηριστικά, ο κ. Παρασκευόπουλος, πρώην πρόεδρος της ΠΟΣ ανέφερε « ... **Αν σήμερα φύγουν τα τριακόσια «μπλοκάκια», ο σιδηρόδρομος δεν θα λειτουργήσει αύριο το πρωί.**»

10. ΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΤΗΝ ΚΑΡΟΛΟΥ ΚΑΙ Η ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΥ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΑΣ.

10.1 Το Κέντρο Παρακολούθησης Κυκλοφορίας στην Καρόλου.

Το Κέντρο Παρακολούθησης Κυκλοφορίας στην Καρόλου, λειτουργούσε σε 24ωρη βάση και στελεχώνονταν από έναν σταθμάρχη του ΟΣΕ, έναν προϊστάμενο μηχανοδηγό κι έναν προϊστάμενο του προσωπικού κίνησης, δηλαδή δύο στελέχη του ΟΣΕ κι ένα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

Το εν λόγω Κέντρο στεγάζονταν στα γραφεία της ΤΡΑΙΝΟΣΕ επί της οδού Καρόλου, ωστόσο όταν η ΤΡΑΙΝΟΣΕ μετακόμισε την έδρα της στη Συγγρού στα τέλη του 2020, με αποκλειστικά δική της απόφαση σταμάτησε να αποστέλλει τον υπάλληλό της στο Κέντρο της οδού Καρόλου.

Το συγκεκριμένο κέντρο δεν είχε ποτέ και ούτε έχει μέχρι σήμερα εικόνα της κίνησης των συρμών, έχει μόνο τηλεφωνική επικοινωνία με τους σταθμάρχες, ενώ συνεχίζει να υπάρχει και να λειτουργεί μέχρι και σήμερα χωρίς εκπρόσωπο της Hellenic Train.

Τα μέλη της Εξεταστικής απηύθυναν στους μάρτυρες αρκετές ερωτήσεις σχετικά με τον τρόπο λειτουργίας του συγκεκριμένου κέντρου, για το αν καταργήθηκε και με ευθύνη ποιου και για το αν αποτελούσε δικλείδα ασφαλείας η οποία θα μπορούσε να αποσοβήσει το δυστύχημα.

10.2 Ο Προϊστάμενος αμαξοστοιχίας

Ο ρόλος και αρμοδιότητες του Προϊσταμένου αμαξοστοιχίας περιγράφονται αναλυτικά στο Πόρισμα της «Επιτροπής Γεραπετρίτη». Σύμφωνα με το εν λόγω πόρισμα μέχρι την τροποποίηση του ΓΚΚ το Μάρτιο του 2019, επιβαλλόταν για κάθε συρμό η παρουσία Προϊσταμένου αμαξοστοιχίας, με ουσιαστικά καθήκοντα ελεγκτή κάθε διαδικασίας και λεπτομέρειας εντός του συρμού και δυνατότητα αυτόματης πέδησης του συρμού, όποτε το έκρινε απαραίτητο. Στο προϊσχύσαν (προ του Μαρτίου 2019) καθεστώ του ΓΚΚ, ο Προϊστάμενος της αμαξοστοιχίας ασκούσε κάποιας μορφής εποπτεία και επί του Μηχανοδηγού. Οι υπερεξουσίες αυτές του Προϊσταμένου αμαξοστοιχίας καταργήθηκαν με τον ισχύοντα τη μέρα του δυστυχήματος ΓΚΚ, ο οποίος απλώς εκχωρεί σε έναν από τους συνοδούς περιορισμένα καθήκοντα οιονεί Προϊσταμένου αμαξοστοιχίας. Σύμφωνα με το πόρισμα αν είχε διατηρηθεί το προϊσχύσαν του Μαρτίου 2019 καθεστώ του ΓΚΚ, το ανθρωποτεχνικό σύστημα 1ου επιπέδου (Μηχανοδηγός) θα είχε υπεράνω αυτού ένα ανθρωποτεχνικό σύστημα 2ου επιπέδου (Προϊστάμενος αμαξοστοιχίας), που θα είχε ίσως εντοπίσει ότι ο συρμός IC 62 εισήλθε στη γραμμή καθόδου και ή θα είχε επικοινωνήσει με τον Σταθμάρχη Λάρισας ή θα είχε ακινητοποιήσει ακαριαία και επιτόπου το συρμό κάνοντας χρήση του άρθρου 1204 του ΓΚΚ.

10.3 Οι μαρτυρικές καταθέσεις:

Η Επιτροπή για το ζήτημα του Κέντρου της Καρόλου και τον Προϊστάμενο αμαξοστοιχίας απηύθυνε σειρά ερωτήσεων στους μάρτυρες κυρίως εκείνους που διετέλεσαν ή εξακολουθούν να είναι στελέχη των δύο εταιριών του ΟΣΕ και της

ΤΡΑΙΝΟΣΕ – Hellenic Train. Πιο συγκεκριμένα σε αυτές τις καταθέσεις αναφέρθηκαν τα κάτωθι:

Κ. ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ – 18/12/2023 – ΣΕΛ. 67

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): Αυτή ήταν πέμπτη δικλείδα ασφαλείας.

Έκτη δικλείδα ασφαλείας. Ο προϊστάμενος αμαξοστοιχίας –ο οποίος έμαθα δυστυχώς ότι καταργήθηκε- ήταν αυτό που λέει η λέξη «προϊστάμενος αμαξοστοιχίας», ο οποίος μόλις βλέπει από το παράθυρο ότι πάει στη γραμμή καθόλου αντί σε γραμμή ανόδου, έχει όλα τα μέσα από το να επικοινωνήσει με τον μηχανοδηγό μέχρι να τραβήξει τη δικλείδα ασφαλείας.

Έβδομη δικλείδα ασφαλείας, υπάρχει αυτό που λέμε «ρυθμιστής κυκλοφορίας». Όλα αυτά που σας λέω από το τηλέφωνο που δίνει ο ένας σταθμάρχης στον άλλον, υπάρχει ένα κοινό καλώδιο που ξεκινά από την Αθήνα και φτάνει στο Πλατύ, είναι ο ρυθμιστής κυκλοφορίας Αθηνών, υπάρχει αντίστοιχος για την Πελοπόννησο και αντίστοιχος από τη Θεσσαλονίκη στη Βόρειο Ελλάδα, ο οποίος ακούει όλες αυτές τις συνομιλίες και έχει γλιτώσει ατυχήματα.

Τι να σας πω; Από όλα αυτά δεν εφαρμόστηκε τίποτε, παρά μόνο πήγε ο σταθμάρχης και του είπε «φύγε». Δηλαδή, μία δικλείδα ασφαλείας και αυτή μισή. Σας περιγράψω τι λέει ο γενικός κανονισμός κυκλοφορίας.

Κ. ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ – 18/12/2023 – ΣΕΛ. 81

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Άρα, λοιπόν, από την στιγμή που είχε καταργηθεί ο Προϊστάμενος Αμαξοστοιχίας, δεν μπορούσε να τον περιλαμβάνει ο Γενικός Κανονισμός Κυκλοφορίας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): Σας είπα, λοιπόν, ότι είναι μία δικλείδα ασφαλείας λιγότερη, γι' αυτό μέτρησα επτά και όχι οκτώ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Άρα, λοιπόν, έχουμε μείον, έχουμε εκπτώσεις επί της ουσίας, με βάση αυτό το συγκεκριμένο.

Κ. ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ – 18/12/2023 – ΣΕΛ. 152-153

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΑΚΙΩΤΗΣ: Ναι. Απλά επί ημερών σας, αν -χτύπα ξύλο- είχε λάβει μια τέτοια τραγωδία, θα είχατε μεριμνήσει για να μην σβηστούν αυτά τα αρχεία, τα τόσο πολύτιμα αρχεία. Σας ευχαριστώ.

Αναφερθήκατε για το ζήτημα του προϊσταμένου αμαξοστοιχίας και αναρωτιέμαι: Έχει καταργηθεί ο προϊστάμενος αμαξοστοιχίας στα εμπορικά από το 1992 ή όχι;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): Προσέξτε, στα εμπορικά..

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΑΚΙΩΤΗΣ: Ναι ή όχι; Γιατί μας πιέζει και ο χρόνος.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): Έχει καταργηθεί, αλλά να πούμε και τι έγινε. Είναι οι εμπορικές αμαξοστοιχίες που λέγαμε ΤΑΦ... Γιατί καλή είναι η ερώτηση, αλλά θα πρέπει να καταλάβουμε περί τίνος πρόκειται. Είναι ένα κλειστό εμπορικό το οποίο φεύγει από την Αθήνα και πάει κατευθείαν στη Θεσσαλονίκη και έχει δύο μηχανοδηγούς μπροστά για να εξασφαλιστεί η ασφάλεια. Δεν κυκλοφορεί με έναν

μηχανοδηγό. Έχει δύο μηχανοδηγούς μπροστά. Και αν χρειαστεί, έχει και κλειδούχο στην ουρά. Αν θυμάμαι καλά τον κανονισμό, σας το λέω...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΑΚΙΩΤΗΣ: Από το 1992 έχει καταργηθεί, όμως, ο προϊστάμενος αμαξοστοιχίας στα εμπορικά.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): Στα επιβατικά, όμως...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΑΚΙΩΤΗΣ: Ναι. Σας έκανα μια πολύ συγκεκριμένη ερώτηση. Ναι ή όχι;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ (Μάρτυς): Στις αμαξοστοιχίες ΤΑΦ.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΑΚΙΩΤΗΣ: Έχει καταργηθεί.

Δ. ΡΕΠΠΑΣ – 9/1/2024 – ΣΕΛ. 33-36

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ψηφίστηκε ο νόμος και σε μία μέρα μετά τον νόμο προβλέφθηκαν οι μετατάξεις. Και μας λέτε ότι ξαφνικά ο ΟΣΕ στερήθηκε το 50% σχεδόν του δυναμικού του. Από πέντε χιλιάδες εκατό πενήντα ένας έφυγαν οι δύο χιλιάδες τριακόσιοι πενήντα ένας και έμειναν δύο χιλιάδες οκτακόσιοι, περίπου το 45%. Έμειναν οι μισοί.

Πρώτη ερώτηση. Αυτό το πράγμα δεν δημιούργησε πρόβλημα στην ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρόμου; Ξαφνικά ένας οργανισμός με πέντε χιλιάδες εκατό να υποχρεωθεί να λειτουργήσει με τους μισούς, αφενός; Αφετέρου, γιατί με το νομοσχέδιο που κάνατε δεν προβλέψατε για τις συνταξιοδοτήσεις που θα υπάρχουν το πώς θα γίνεται η αναπλήρωση, όταν αυτοί που θα έλειπαν ήταν μια κρίσιμη μάζα για να μπορεί να λειτουργεί ασφαλώς ο σιδηρόδρομος;

Διότι είναι λίγο οξύμωρο, ξέρετε, να έρχεστε σήμερα και να λέτε ότι μία από τις αιτίες -είπατε τρεις αιτίες- τα ηλεκτρονικά μέσα...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Μάρτυς): Τέσσερις.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Είπατε τα ηλεκτρονικά μέσα, είπατε η ατυχής επιλογή του σταθμάρχη...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Μάρτυς): Το μειωμένο προσωπικό και η έλλειψη δικλείδων που είχαμε εμείς, όπως ήταν ο επιθεωρητής, ο προϊστάμενος της αμαξοστοιχίας...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Στο προσωπικό είναι αυτό.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Μάρτυς): Όχι, δεν είναι στο προσωπικό.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Τι είναι αυτό;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Μάρτυς): Αυτή είναι λειτουργία, δεν είναι αριθμός προσωπικού.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ε, πώς; Έλειψαν οι εργαζόμενοι.

Εντάξει. Τέσσερις, λοιπόν, δικλείδες. Δεν μπορείτε να έρχεστε να μας λέτε ότι το προσωπικό, που ήταν λιγότερο, δημιούργησε πρόβλημα και είχαμε το δυστύχημα στα Τέμπη και από την άλλη μεριά να μας λέτε ότι εμείς καταφέραμε να διώξουμε το 50%

του κόσμου από εκεί και παρά ταύτα ο σιδηρόδρομος να λειτουργεί. Πώς γίνεται αυτό; Πώς εξηγείται;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Μάρτυς): Εξηγείται. Γιατί περιορίστηκε πρώτα απ' όλα το δίκτυο, οπότε δεν χρειάζονταν πάρα πολλοί. Έγινε ένας εξορθολογισμός στην ταξινόμηση του προσωπικού. Αυτό μελετήθηκε πολύ καλά, επαναλαμβάνω με έναν αξιόπιστο σύμβουλο και υπό την μικροσκοπική εξέταση όλων των χειρισμών από τους λεγόμενους «δανειστές», σύμφωνα με τα όσα ισχύουν διεθνώς και κυρίως στη Γαλλία, με την οποία είχα μια συνεργασία με τον τότε αρμόδιο Υπουργό, τον κ. Μπισσερό, που είχε έρθει και στην Ελλάδα και είχαμε συζητήσει τα σχετικά.

Να σας πω ότι πρώτα απ' όλα εκείνη την περίοδο δεν είχαμε όχι δυστύχημα τραγικό, δεν είχαμε κάποια ατυχήματα. Αυτό σημαίνει ότι λειτουργούσε. Και μόνο εκ του αποτελέσματος βγαίνει το συμπέρασμα ότι όλα ήταν μια χαρά.

Δεύτερον, σας λέω ότι το προσωπικό αυτό άρχισε να φθίνει και έπρεπε μετά από τρία-τέσσερα χρόνια συνταξιοδοτήσεων, οι τότε κυβερνήσεις να φροντίσουν πώς θα καλύψουν αυτό το κενό.

Και επίσης, σας λέω ότι ο οργανισμός του Υπουργείου Μεταφορών του Μαΐου του 2022 προέβλεπε αριθμό εργαζομένων ανά κλάδο μικρότερο ή σχεδόν τον ίδιο με αυτόν που προβλέπαμε εμείς. Ποια είναι η διαφορά; Δεν ήταν καλυμμένες οι θέσεις σας λέω, ενώ επί των ημερών μας οι θέσεις ήταν απολύτως καλυμμένες. Η διαδικασία μετατάξεων έγινε μέσα σε μια πορεία μηνών. Μάλιστα, θα έλεγα ότι όταν έφυγα από το Υπουργείο αμφιβάλλω αν είχε ολοκληρωθεί αυτή η διαδικασία. Κάποιοι ακόμη μετακινούνται. Δηλαδή, δεν κόψαμε «γόρδιο δεσμό». Έγιναν όλα πολύ μελετημένα, βήμα-βήμα, αναλόγως των αναγκών.

Επίσης, σε αυτόν τον νόμο θα δείτε ότι τόσο στο άρθρο 3 του ν. 3891, που μετά τον σχετικό πίνακα υπάρχει μία διάταξη, μια παράγραφος, όσο και στο άρθρο 16 παράγραφος 6, προβλέψαμε ότι μπορεί για λόγους αναγκών του οργανισμού να γίνονται εξαιρέσεις όσον αφορά τη διατήρηση στην υπηρεσία του ΟΣΕ υπαλλήλων που κρίνονται χρήσιμοι, ακόμη κι αν ήθελαν οι ίδιοι να φύγουν, είχαν κάνει αίτηση να μεταταχθούν.

Να σας πω και κάτι; Από τις υπηρεσίες κυκλοφορίας δεν μετατάχθηκε κανείς. Από τις υπηρεσίες, δηλαδή, που έχουν σχέση με την ασφάλεια δεν μετατάχθηκε κανείς. Αν βγάλεις ηλεκτρονικό εισιτήριο, τι να τους κάνουν τους εισιτηριοδότες που είχαμε μέχρι τότε; Αντί να έχω εκατό, οι είκοσι μου ήταν αρκετοί. Αυτές είναι οι αλλαγές που έγιναν.

Δ. ΡΕΠΠΑΣ – 9/1/2024 – ΣΕΛ. 43-44

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Άρα βάζετε τον ανθρώπινο παράγοντα.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Μάρτυς): Δεν το συζητώ ότι είναι καθοριστικός ο ανθρώπινος παράγοντας, ο οποίος ανθρώπινος παράγοντας όμως σχετίζεται με το τι κάνει καθένας μόνος του αλλά και τι συνέργειες έχουν εξασφαλιστεί ότι εάν κάνει λάθος ο συγκεκριμένος να υπάρχει κάποιος άλλος ο οποίος θα μπορέσει αυτό το λάθος να το προλάβει ώστε να μην έχουμε τραγικά αποτελέσματα. Και βεβαίως να υπάρχουν και τα

άλλα. Οι άνθρωποι ήταν στο κέντρο παρακολούθησης της κυκλοφορίας που είχαμε εμείς στην οδό Καρόλου. Άνθρωποι ήταν και εκεί. Ο προϊστάμενος της αμαξοστοιχίας που είχαμε εμείς και σταμάτησε να υπάρχει, άνθρωπος ήταν. Βεβαίως οι άνθρωποι παίζουν καθοριστικό ρόλο.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ευχαριστώ πολύ.

Δ. ΡΕΠΠΑΣ – 9/1/2024 – ΣΕΛ. 46

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Μάρτυς) □ Δεύτερον είχαμε ξεκαθαρίσει τους ρόλους στο προσωπικό και είχαμε καταστήσει –επαναλαμβάνω- αυτές τις δικλείδες με τον προϊστάμενο αμαξοστοιχίας -το είπα πριν- με τον επιθεωρητή στους σταθμούς και με το κέντρο παρακολούθησης κυκλοφορίας στην Καρόλου. Αυτό ήταν κάτι το οποίο έδωσε μια πρόσθετη, ας το πω έτσι, εγγύηση ότι τα δρομολόγια μπορούν να εκτελούνται με ασφάλεια. Και επαναλαμβάνω και πάλι, εκ του αποτελέσματος φαίνεται ότι αυτό επιτεύχθηκε.

Δ. ΡΕΠΠΑΣ – 9/1/2024 – ΣΕΛ. 87-88

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Και προχωρήσατε σε υποχρεωτικές μετατάξεις -αλλιώς υπήρχε ο κίνδυνος της απόλυσης, άρα εκβιαστικές μετατάξεις- δύο χιλιάδων τριακοσίων πενήντα. Ήταν υποχρεωτικές μετατάξεις, δεν ήταν εθελοντικές, με εκβιασμό, με ποινή απόλυσης, αν δεν συμμετείχαν στη μετάταξη. Αυτό δεν είναι μια συνεχή πορεία για να φτάσουμε σήμερα στους επτακόσιους πενήντα εργαζόμενους στον ΟΣΕ και σε άλλους εκατόν τριάντα, διακόσιους που είναι με μπλοκάκι; Γιατί προσέξτε, κύριε Υπουργέ, το λέω αυτό γιατί έχετε απαντήσει σε αυτήν την ερώτηση και είπατε ότι δεν προβλέφθηκε. Μα, αυτό είναι, ότι δεν προβλέπονται όλα αυτά τα ζητήματα που οδήγησαν στην τεράστια έλλειψη του αριθμού των εργαζόμενων. Και για να καλυφθεί αυτό, είχαμε το 2022 νομοθετική ρύθμιση για δέκα ημέρες συνεχόμενης εργασίας στον ΟΣΕ, χωρίς ρεπό και ξεκούραση, είχαμε την κατάργηση του προϊστάμενου της αμαξοστοιχίας το 2019 ως προαπαιτήση της υπογραφής της σύμβασης...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Μάρτυς): Τον οποίο είχαμε εμείς τον προϊστάμενο.

Δ. ΡΕΠΠΑΣ – 9/1/2024 – ΣΕΛ. 90-91

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ναι, αλλά ο προϊστάμενος αμαξοστοιχίας πότε καταργήθηκε, κύριε Ρέππα;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Μάρτυς): Ο προϊστάμενος πρέπει να καταργήθηκε μετά το 2016, 2017.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Επί ΣΥΡΙΖΑ.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Μάρτυς): Δεν ξέρω. Δεν ξέρω.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Επί πώλησης στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Μάρτυς): Αν το λέτε δεν έχω δυσκολία να το δεχθώ. Αν είναι έτσι, βεβαίως.

Δεν το ξέρω. Δεν το ξέρω, αλλά ξέρω ότι δεν υπήρχε τη στιγμή του δυστυχήματος. Ότι αυτά που είχαμε δεν υπήρχαν...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Αυτό όμως, που ισχυρίζεστε ότι περίσσευαν οι εργαζόμενοι που μετατάχθηκαν, τελικά αποδεικνύεται ότι θα μπορούσαν να είναι χρήσιμοι.

Π. ΘΕΟΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ – 10/1/2024 – ΣΕΛ. 229-231

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Δηλαδή στο όνομα του περιορισμού του κόστους λειτουργίας της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, το να καταργούμε τον δευτεροβάθμιο έλεγχο του Κέντρου που πήγε στην Αθήνα, και καταργήθηκε, το να καταργείται ο συνοδός -είναι ζητήματα κόστους όλα αυτά- της αμαξοστοιχίας –καταργήθηκε- και να μην εγκαθίστανται...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Δεν ξέρω αν είναι μόνο το κόστος.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Τι άλλο θα ήταν, για παράδειγμα;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Γιατί, εντάξει, οι μηχανοδηγοί αισθάνονται πιλότοι.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Δηλαδή ήταν αίτημα, λέτε, των μηχανοδηγών να καταργηθεί ο προϊστάμενος...;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Οι μηχανοδηγοί αισθάνονται όπως οι πιλότοι στα αεροπλάνα. Και σταματάω εδώ. Τώρα, θέματα ασφάλειας, όπως αυτό που αναφέρατε ότι υπήρχε στον ρυθμιστή κυκλοφορίας στην Καρόλου στον ΟΣΕ και ένας άνθρωπος από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, εντάξει, προφανώς ήταν ένα συν. Αλλά μην νομίζετε, και ο ρυθμιστής κυκλοφορίας ΟΣΕ συν ΤΡΑΙΝΟΣΕ, δεν είχε καμιά οπτική επαφή με το δίκτυο και την κυκλοφορία του τρένου. Τηλεφωνική επικοινωνία είχε με τους σταθμούς. Του έλεγε ο σταθμάρχης «το Τρένο 66 του Intercity έφτασε τώρα και θα φύγει τώρα» και έπαιρνε μετά «Έφυγε τώρα, καθυστέρησε τόσο». Περί αυτού πρόκειται.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Ένα δεύτερο μάτι λοιπόν;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Ναι, αλλά δεν είχε δυνατότητα, όπως δεν έχει και τώρα δυνατότητα, παρέμβασης ο ρυθμιστής της κυκλοφορίας. Και αυτό προέκυψε και από την ποινική διερεύνηση του θέματος. Από τον ρυθμιστή κυκλοφορίας του ΟΣΕ, παρότι έγινε ανάκτηση των επικοινωνιών που είχαν με τον σταθμό, δεν προέκυψε κάποια ευθύνη, γιατί δεν υπήρχε αντικειμενική δυνατότητα παρέμβασης. Αυτό είναι ένα θέμα, όπως το θέτετε. Θα ήταν θετικό, αλλά δεν αλλάζει την τάξη των πραγμάτων.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Θα ήταν ένας επιπλέον έλεγχος ενδεχόμενα.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Ένας δεύτερος άνθρωπος δίπλα σε κάποιον που είναι τώρα μόνος του.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Τέλος πάντων, δεν το έχουμε ούτε αυτό. Δεν έχουμε ούτε τον προϊστάμενο αμαξοστοιχίας και ούτε συστήματα επικοινωνίας που να είναι συμβατά μεταξύ αμαξοστοιχίας και σταθμού.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Ο προϊστάμενος κυκλοφορίας - εγώ στην πρώτη ερώτηση τοποθετήθηκα ευθέως- πιστεύω ότι έπρεπε να συνεχίσει...

ΑΘ. ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ – 11/1/2024 – ΣΕΛ. 209-213

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Είπατε πριν ότι στηριζόσασταν στον ανθρώπινο παράγοντα. Κατ' αρχήν, οι ερωτήσεις μου –σας προϊδεάζω- έχουν να κάνουν και θα κάνουν αποκλειστικά και μόνο για τους λόγους που οδήγησαν σε αυτό το έγκλημα, το δυστύχημα.

Εσείς είπατε ότι από το 2010 ως το 2015 στηριζόσασταν στον ανθρώπινο παράγοντα. Σωστά; Αναφέρατε κάποια συστήματα ασφαλείας ή δικλείδες ασφαλείας και, νομίζω, τρία στον αριθμό. Ποια είναι αυτά; Μπορείτε να τα πείτε;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Τα συστήματα που βρήκα εγώ και τα ενίσχυσα και είναι κλασικά σε όλο το σιδηρόδρομο -και στην Αμερική που ήμουν, τα ίδια συστήματα είχαμε λίγο-πολύ, πέραν των τεχνολογικών συστημάτων-ήταν:

Επειδή δεν λειτουργούσαν συστήματα, υπήρχε ο προϊστάμενος της αμαξοστοιχίας επί του κάθε επιβατικού τρένου. Υπήρχε, δηλαδή, ένα άτομο του οποίου η μόνη αρμοδιότητα ήταν η ασφάλεια του τρένου. Και αυτό ήταν σημαντικό για εμένα, γιατί ήταν προσωπικό της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Οπότε είχαμε έναν ικανό αριθμό προϊσταμένων από σημείο ο οποίος ήταν και ο κυβερνήτης του τρένου. Δηλαδή, δεν ήταν ο μηχανοδηγός ο κυβερνήτης του τρένου, όταν ήμουν εγώ τουλάχιστον, ήταν ο προϊστάμενος της αμαξοστοιχίας, ο οποίος ήταν ειδικά εκπαιδευμένος για θέματα ασφαλείας. Δηλαδή, αυτός είχε το φύλλο μπροστά του, ήξερε όλες τις διασταυρώσεις, μιλούσε με τους σταθμάρχες, είχε εικόνα και μπορούσε να τραβήξει και την πέδη, αν χρειαζόταν. Αυτός ήταν ένας. Και πολλές φορές μας πρόλαβε δυστυχήματα, προφανώς, ο προϊστάμενος.

Το δεύτερο ήταν ότι είχαμε ένα κέντρο παρακολούθησης. Πέρα από τον ρυθμιστή και το Κέντρο Ελέγχου, είχαμε ένα Κέντρο Παρακολούθησης Κυκλοφορίας στην Καρόλου και από τις δύο εταιρείες. Γιατί τότε ήταν μόνο μια εταιρεία που έκανε κυκλοφορία που ήταν η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, αλλά και από τον ΟΣΕ. Δηλαδή, υπήρχε ένας μηχανοστασιάρχης υψηλόβαθμος, δηλαδή άτομο το οποίο είχε πολύ μεγάλη εμπειρία ως μηχανοδηγός και προαγόταν σε μηχανοστασιάρχης και τον είχαμε μέσα στο Κέντρο Παρακολούθησης Κυκλοφορίας. Αυτό ήταν στον τέταρτο όροφο της Καρόλου. Όπως υπήρχε και ένας προϊστάμενος από τους συνοδούς, δηλαδή από τους ανθρώπους αυτούς οι οποίοι ήταν οι προϊστάμενοι των αμαξοστοιχιών. Αυτοί ανήκαν σε αυτόν τον κλάδο της κίνησης. Ένας από αυτούς. Και ταυτόχρονα, ήταν και ένας σταθμάρχης από τον ΟΣΕ, που ήταν άλλη εταιρεία, μαζί με τον ρυθμιστή. Αυτοί επανδρώνουν αυτό το Κέντρο Παρακολούθησης Κυκλοφορίας για όλο το εικοσιτετράωρο, τρεις βάρδιες όλες τις ημέρες της εβδομάδας. Να φανταστείτε αυτούς έπαιρνα εγώ τηλέφωνο πριν κοιμηθώ: «Όλα καλά;». «Όλα καλά». Αυτοί με ξυπνούσαν, εάν γινόταν οτιδήποτε, αυτοκτονία, δυστύχημα, εκτροχιασμός. Με έπαιρναν τηλέφωνο όποια ώρα της ημέρας

ή αυτούς έπαιρνα εγώ, για να ενημερωθώ. Γιατί δεν έλεγχαν, παρακολουθούσαν την κυκλοφορία όλη. Ξέρανε ποιο τρένο ήταν, ποιος μηχανοδηγός, ποιος σταθμάρχης είναι πού. Είχαμε εικόνα δηλαδή, είχα εικόνα όλη του σιδηρόδρομου, όλου το συστήματος για όλη την Ελλάδα και ήταν από την Καρόλου αυτό. Αυτά ήταν οι δύο βασικοί μηχανισμοί.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Τρεις είπατε. Και ο σταθμάρχης.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Τρεις είναι ο σταθμάρχης και οι μηχανοδηγοί. Από τη δικιά μου άποψη, είχα δύο μηχανοδηγούς. Ο δεύτερος μηχανοδηγός αυτήν τη δουλειά έκανε, δεν οδηγούσε το τρένο. Στα χειριστήρια ήταν δύο πάντα.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Τώρα, στο δυστύχημα στα Τέμπη -ας κρατήσουμε λίγο αυτούς τους τρεις που είπατε, μια άνω τελεία- ποιοι λόγοι οδήγησαν κατά την άποψή σας; Τι συνέτρεξε, τι έλειπε; Έλειπε και κάτι άλλο; Έλειπαν οι δύο από τους τρεις; Και οι τρεις;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Κοιτάξετε, κατ' αρχάς, αυτά που έχω εγώ είναι είτε δημοσιογραφικά είτε το πόρισμα της επιτροπής. Δεν έχω πρόσβαση ούτε σε δικογραφία ούτε σε στοιχεία, δηλαδή, έγκυρα και επίσημα. Από αυτά που καταλαβαίνω και από αυτά που ξέρω είναι ότι ο προϊστάμενος -που ήταν κανονιστικό αυτό, θεσμικό, θεσμική θέση- της αμαξοστοιχίας είχε καταργηθεί με το νέο Κανονισμό Κυκλοφορίας που είχε βγει το 2019. Δεν χρειαζόταν ενόψει των συστημάτων. Γιατί, αν έχεις συστήματα, δεν τον χρειάζεσαι. Αυτόν τον είχαμε –ήταν άνθρωπος βέβαια-, για να μας διασφαλίσει, να είναι δυο ακόμα μάτια εκεί με μια εμπειρία, για να μπορέσουν να αποτρέψουν το δυστύχημα. Δεν ξέρω αν υπήρχε στο συγκεκριμένο τρένο. Από όσο διαβάζω, υπήρχε κάποιος με αυτόν τον τίτλο ο οποίος ήταν πίσω στο τρένο, δεν ήταν στα χειριστήρια.

Το Κέντρο Παρακολούθησης Κυκλοφορίας, απ' ό,τι ξέρω, κάπως άλλαξε στην πορεία. Έγιναν και περισσότερες οι εταιρείες. Διαχωρίστηκε. Δεν ξέρω ακριβώς με ποιον τρόπο λειτουργούσε. Μπορώ να πω πώς λειτουργούσε επί των ημερών μου. Και όπως σας είπα, το διαφύλαττα ως κόρη οφθαλμού, γιατί δεν είχα άλλον τρόπο εγώ να ξέρω τι γίνεται σε όλο το δίκτυο σε όλη την Ελλάδα. Ήταν τα μάτια και τα αυτιά μου λίγο-πολύ.

Τώρα πώς μεταλλάχθηκε αυτό; Βάλανε GPS, είπαν. Διάφορα πράγματα έχω ακούσει, αλλά είναι δημοσιογραφικά. Δεν πήγα ποτέ εγώ να δω πώς είναι τώρα. Φαντάζομαι ότι κάπου αστόχησαν και αυτά. Γιατί το Κέντρο Παρακολούθησης Κυκλοφορίας ή ο προϊστάμενος θα έπρεπε να το είχε πιάσει. Δηλαδή, ο προϊστάμενος θα έβλεπε ότι δεν πάει στη σωστή γραμμή, στη σωστή κατεύθυνση, θα έβλεπε το φύλλο, ότι έρχεται προς την αντίθετη κατεύθυνση εμπορικό τρένο, θα τα έβλεπε αυτά.

Τώρα, γιατί δεν λειτούργησε; Στο πόρισμα αναφέρεται και μάλιστα μπορώ να το δω, στη σελίδα 57.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Ποιο πόρισμα;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Το πόρισμα της Επιτροπής Εμπειρογνομόνων.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Του Γεραπετρίτη.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Το πόρισμα Γεραπετρίτη, μάλιστα. Σ' αυτό αναφέρουν ότι δεν υπήρχε προϊστάμενος. Αυτό λένε. Δεν μπορώ να το ξέρω.

ΑΘ. ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ – 11/1/2024 – ΣΕΛ. 220-224

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Αναφέρατε για τον προϊστάμενο αμαξοστοιχίας, έτσι;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Μάλιστα.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Το θεωρείτε σημαντικό για την ασφάλεια;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Είναι μία δικλείδα ασφαλείας. Και αυτός μπορεί να κάνει λάθη. Μπορεί να έρθει κουρασμένος. Είχαμε περιπτώσεις που μπορεί να σου έρθει με οποιαδήποτε προβλήματα, αλλά είναι μία δικλείδα. Λες δεν μπορεί και οι δύο να αστοχήσουν. Είναι σημαντικό να μπορεί να παρακολουθεί το τρένο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Το τρένο. Τότε γιατί τους αναθέσατε να κόβουν εισιτήρια;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Τους προϊσταμένους;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Ναι.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Όχι τους προϊσταμένους, οι συνοδοί κόβουν εισιτήρια και οι εισιτηριοδότες κόβουν εισιτήρια. Ο προϊστάμενος κυκλοφορίας είναι προϊστάμενος.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Μισό λεπτό, να διαβάσω λίγο, να σας το δώσω, μια απόφαση 113/6.7.2011. «Το διοικητικό συμβούλιο της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, λαμβάνοντας υπόψη...» -από κάτω η υπογραφή σας- «...την με αριθμό τάδε, αποφασίζει, εγκρίνει την ανάθεση καθηκόντων διενέργειας ελέγχων σιδηροδρομικών τίτλων μεταφοράς εκτός των συνοδών αμαξοστοιχιών και στους προϊσταμένους αμαξοστοιχιών».

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Θα σας πω γιατί.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Μισό, μισό. Πριν φτάσουμε στο γιατί.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Το ξέρω, το ξέρω ακριβώς τι είναι.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Για να το πούμε έτσι απλά, οι προϊστάμενοι αμαξοστοιχιών θα ασχολούνται, τι θα κάνουν; Διενέργεια ελέγχου σιδηροδρομικών τίτλων μεταφοράς.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Δεν εκδίδουν. Ελέγχους κάνουν.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Ελέγχουν.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Μπράβο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Αυτός είναι έλεγχος ασφαλείας;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Θα σας πω. Ο προϊστάμενος της αμαξοστοιχίας είναι ο κυβερνήτης του τρένου. Δεν είναι ο μηχανοδηγός, δεν ο συνοδός. Αυτός είναι ο κυβερνήτης. Ως κυβερνήτης έχει δικαίωμα να κάνει τα πάντα.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Ναι.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Να πιάσει και να πει... Μπορεί να γίνονταν οτιδήποτε και γίνονταν κάποια πράγματα και αυτό μάλιστα είχε σαν στόχο να πάει ένα γενικότερο μήνυμα για να αποφευχθούν πιθανόν ιστορίες που είχαμε με λαθρεπιβάτες, με εμπορεύματα που πήγαιναν χωρίς ακόμα-ακόμα παραστατικά. Ο προϊστάμενος ήταν αυτός ο οποίος είχε δικαίωμα να ελέγξει τα πάντα. Αυτό τους έδωσα δικαίωμα. Δεν ήταν υποχρεωμένοι να το κάνουν, είχαν δικαίωμα να το κάνουν. Για μένα ήταν πολύ σημαντικό, γιατί αυτή ήταν μια ομάδα η οποία ήταν σαν την αστυνομία λίγο ως πολύ, ταυτόχρονα με την ασφάλεια. Έπρεπε να μπορούν να δουν τα πάντα. Υπήρχαν τότε πολλοί επιβάτες οι οποίοι ανέβαιναν στο τραίνο, είτε γνωστοί κάποιου συνοδού, είτε παλιοί σιδηροδρομικοί που δεν δικαιούταν αλλά τους μεταφέραμε και είπα ότι αυτό θα σταματήσει.

Δηλαδή, πρέπει να υπάρχει... ο προϊστάμενος να έχει δικαίωμα να του πει «δώσε μου το εισιτήριό σου σένα» όχι για να κάνει τον έλεγχο κανονικά, αλλά γιατί είναι προϊστάμενος και έχει δικαίωμα να έχει έλεγχο σε όλους τους τομείς.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Κύριε μάρτυς, εδώ δεν προκύπτει ότι είχαν κι άλλα καθήκοντα οι προϊστάμενοι αμαξοστοιχιών.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Τον γενικό κανονισμό κυκλοφορίας.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Ναι, εδώ ελέγχουν τα εισιτήρια.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Όχι, όχι, όχι. Κάνετε μεγάλο λάθος. Ο γενικός κανονισμός κυκλοφορίας ξεκάθαρα περιγράφει τις αρμοδιότητες.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Μάλιστα. Ωραία.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Δεν τον έχω μπροστά μου. Αλλά αν τον δείτε, θα το δείτε. Η αρμοδιότητά του είναι η ασφάλεια

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Τώρα, είπατε μια τρίτη δικλείδα ασφαλείας, το κέντρο στην Καρόλου. Αυτό πότε έφυγε από την Καρόλου;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Δεν τα γνωρίζω. Δεν ξέρω αν λειτουργεί κιόλας.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Α, τώρα δεν το γνωρίζετε.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Δεν γνωρίζω αν λειτουργεί και σε ποια μορφή λειτουργεί. Εγώ ξέρω...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Ποια χρονιά έφυγε από την Καρόλου;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Το 2015 που έφυγα εγώ ήταν εκεί.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Ήταν εκεί. Πάμε χρονιά-χρονιά να δούμε;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Δεν ξέρω. Εγώ ήμουν Αμερική μετά. Ξαναγύρισα. Ήμουν σε άλλες δουλειές. Πού να ξέρω τι έγινε κάθε χρόνο;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Έφυγε το 2020.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Μάλιστα.

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Δεν σας ακούγεται λογικό, ωραία.

Να ρωτήσω για το Κέντρο Ελέγχου της Καρόλου. Η κατάργησή του είναι ένας παράγοντας που επιβαρύνει τον τομέα της ασφάλειας στη λειτουργία των σιδηροδρόμων;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Δεν ήταν απαραίτητος. Εγώ αυτό το «ΚΠΚ», το γνωστό Κέντρο Παρακολούθησης Κυκλοφορίας το βρήκα, δεν το έφτιαξα εγώ. Το βρήκα. Λειτουργούσε ήδη από τον ενιαίο ΟΣΕ και το θεωρούσα ότι ήταν μια πολύ καλή επιπλέον δικλείδα ασφαλείας και εμένα με εξυπηρετούσε, γιατί όπως είπα προηγουμένως ήταν τα μάτια μου και τα αυτιά μου για ένα σύστημα που απλώνεται από το Ορμένιο μέχρι κάτω στο Κατάκολο, που κάναμε δρομολόγια ακόμη.

Ήταν σημαντικό να έχω εικόνα σε όλες τις κυκλοφορίες. Αν ήθελα δηλαδή το κινητό, που λέει ο λόγος, του μηχανοδηγού που πήγαινε στη Φλώρινα, θα μου το έβρισκαν εκείνη την ώρα πάνω στο τρένο να του μιλήσω, αν κάτι υπέπεφτε στην αντίληψή μου, οπότε ήταν σημαντικό για μένα, πάρα πολύ σημαντικό. Το βρήκα, ήταν μια δικλείδα. Δεν ήταν κανονιστικό, δηλαδή δεν ήταν ότι...

Ο Γενικός Κανονισμός Κυκλοφορίας δεν το προέβλεπε ότι πρέπει να υπάρχει, αλλά υπήρχε και το ενισχύσαμε. Έβαλα λογισμικά, έβαλα τα καλύτερα άτομα μέσα, τους πλήρωνα και κάτι έξτρα, που λέει ο λόγος, μόνο και μόνο για να προσελκύω τα καλύτερα άτομα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Εάν υπήρχαν στο δίκτυο προβλήματα, ποιος το κατέγραφε ότι ήταν ασφαλές το δίκτυο; Δηλαδή στις γραμμές αν υπήρχε κάποια βλάβη ή κάποια δολιοφθορά τέλος πάντων, ποιος το κατέγραφε αυτό; Και πώς διασφαλιζόταν ΤΡΑΙΝΟΣΕ ότι το δίκτυο δεν έχει κάποιο πρόβλημα;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Ο γενικός κανονισμός κυκλοφορίας αυτό που προέβλεπε είναι ότι θα πρέπει να γίνονται... Κατ' αρχήν, ο ΟΣΕ που είναι υπεύθυνος για την υποδομή, θα πρέπει -και έτσι κάπως γενικά το περιγράφει, αν το δείτε- να σιγουρευτεί ότι το δίκτυο το οποίο δίνεται προς κυκλοφορία είναι ασφαλές και ότι δεν υπάρχει κάποιο πρόβλημα.

Βέβαια ο γενικός κανονισμός, επίσης, σου λέει ότι ο προϊστάμενος της αμαξοστοιχίας και οι μηχανοδηγοί, όπως και οι συνοδοί, όπως και οι σταθμάρχες και οι κλειδούχοι, που θεωρούνται άτομα ασφαλείας, ειδικότητες ασφαλείας όλοι αυτοί, έχουν υποχρέωση να αναφέρουν στην υπηρεσία τους οποιοδήποτε πρόβλημα υποπέσει στην αντίληψή τους. Αυτό το λέει ο κανονισμός.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Επειδή το λέει αυτό, διασφαλιζόταν ότι θα υποκαθιστούσαν η βλάβη; Υπήρχε κάποια διασφάλιση προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ ότι «αυτό που μου καταγγέλατε, το έφτιαξα»;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Κοιτάξτε, πριν φύγει κάθε αμαξοστοιχία, είχαμε αυτό που λέμε ότι τα δίνουμε τα τηλεγραφήματα. Δηλαδή είναι βασικά μια αναφορά. Δίνονταν από τον προϊστάμενο της αμαξοστοιχίας, από το μηχανοστασίάρχη στον μηχανοδηγό, όπου στο φύλλο αυτό έγραφε όλα τα πιθανά

προβλήματα που θα αντιμετωπίσει, βραδυπορίες -αν υπήρχαν- και κάποια έκτακτα συμβάντα, για να τα έχει υπόψη του.

Τώρα, κάποιες από τις βραδυπορίες έπρεπε να αποκατασταθούν. Δεν έχει νόημα να έχεις ένα πρόβλημα στρέβλωσης σε μία γραμμή ή είχε γίνει μια κατολίσθηση την καθάρισες μεν, αλλά κάποια από τα σκύρα φύγανε ή οτιδήποτε και να λες ότι αντί να πηγαίνεις με 100 χιλιόμετρα θα πηγαίνεις τώρα με 20 χιλιόμετρα σε αυτό το τμήμα της γραμμής. Δεν είναι το καλύτερο, ούτε ήταν αποδεκτό, αλλά πολλές φορές συνέβαινε. Προσπαθούσαμε, όμως, να μην διακυβεύεται η ασφάλεια. Δηλαδή εμείς πηγαίναμε με 20 χιλιόμετρα. Λέγαμε στους μηχανοδηγούς: «Ό,τι σας λένε, αυτό. Αν έχεις βραδυπορία, πας βραδυπορία». Κατά πόσο αυτά τώρα αποκαθίσταντο, εντάξει, αυτό είναι ένα θέμα του ΟΣΕ.

ΑΘ. ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ – 11/1/2024 – ΣΕΛ. 246-247

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Μπορείτε να μας πείτε τι προαπαιτούμενο υπήρχε για να είναι κάποιος μηχανοδηγός και τι για να είναι προϊστάμενος αμαξοστοιχίας; Ποιες ήταν οι προϋποθέσεις;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Η διαδικασία προέβλεπε ότι ο μηχανοδηγός περνάει μια εκπαίδευση στο ΚΕΚ του ΟΣΕ, το οποίο έχει...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Πόσο διάστημα είναι αυτό;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Αυτό έχει θεωρητικό και πρακτικό κομμάτι. Το θεωρητικό ήταν γύρω στους έξι με εννιά μήνες, από όσο θυμάμαι, γιατί αυτά αλλάζανε στην πορεία. Είχε ένα διάστημα ας πούμε εννέα μήνες θεωρητική. Από εκεί και πέρα είχε κάποια πρακτική.

Και μετά είχε πάνω στη γραμμή, μετά από τον ενάμιση χρόνο, δηλαδή η πρακτική στην αρχή ήταν ανεβαίνεις στα χειριστήρια και τον παίρνεις από εδώ στου Ρέντη, ας πούμε, συνήθως και κάνει κάποια δρομολόγια με έναν παλιό μηχανοστασιάρχη. Στην πορεία έβγαινε σε δρομολόγιο. Δηλαδή αν αυτόν τον είχες για το δρομολόγιο, για παράδειγμα, αεροδρόμιο-Κιάτο, τον έβαζες δεύτερο πάνω στο τρένο. Καθόταν εκεί άλλο ενάμιση χρόνο και μετά τον έβγαζες σαν κανονικό μηχανοδηγό. Περνούσε, βέβαια, εξετάσεις, και στα θεωρητικά και στα πρακτικά, και αν πιστοποιούνταν, έβγαινε. Παρόμοια ήταν και του προϊσταμένου της αμαξοστοιχίας.

ΑΘ. ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ – 11/1/2024 – ΣΕΛ. 302

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Ο δεύτερος μηχανοδηγός μπαίνει ελλείψει συστημάτων για να υποβοηθήσει με τα φωτοσήματα, να μιλάει με τον σταθμάρχη, να μιλάει με το προσωπικό πίσω στο τρένο. Γενικά αυτός που μηχανοδηγεί το μόνο που πρέπει να έχει είναι τα χειριστήρια και να βλέπει μπροστά του.

ΤΑΣΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΠΟΥΛΟΣ: Αυτός δεν ήταν ο ρόλος του προϊσταμένου της αμαξοστοιχίας;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Ναι, ναι.

ΤΑΣΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΠΟΥΛΟΣ: Γιατί τον είχαμε δεύτερο μηχανοδηγό;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Εντάξει.

ΤΑΣΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΠΟΥΛΟΣ: Γιατί ο προϊστάμενος της αμαξοστοιχίας είχε και ευρύτερο ρόλο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Είχε, είχε, όντως. Έχετε δίκιο απόλυτο σε αυτό.

ΤΑΣΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΠΟΥΛΟΣ: Άρα, λοιπόν, άλλαξε ο Μανωλίδης και έβαλε τα ρούχα του αλλιώς.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΖΗΛΙΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Άλλαξε ο κανονισμός το 2019.

Β. ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ – 18/1/2024 – ΣΕΛ. 137-138

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Θα ήθελα να ρωτήσω κάτι ακόμα. Ο κ. Θεοφανόπουλος, όταν τον ρώτησα... Τον είχα ρωτήσει το εξής. Λέω: Με την εξέλιξη της τεχνολογίας που έχουμε σήμερα, είναι δικαιολογημένο τόσο πολύνεκρο δυστύχημα, ένα έγκλημα όπως των Τεμπών με πενήντα επτά νεκρούς; Ο κ. Θεοφανόπουλος μου είπε ότι είναι αδικαιολόγητο. Υπάρχει και στα Πρακτικά. Εσείς συμφωνείτε με αυτήν την εκτίμηση; Είναι όντως δικαιολογημένο ή αδικαιολόγητο ένα τόσο πολύνεκρο δυστύχημα στην Ελλάδα του 2023;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Λίγο η ερώτηση να γίνει λίγο πιο σαφής, να προσπαθήσω να την κάνω εγώ, πώς την καταλαβαίνω. Γιατί έχει δύο σκέλη. Αν δούλευαν τα συστήματα, το είπαμε. Το γιατί δεν δούλευαν τα συστήματα, το είπαμε. Αν πάμε τώρα τότε στο τι γινόταν, αφού δεν δούλευαν τα συστήματα; Γίνονταν ακριβώς που σας περιέγραψα, δηλαδή έπρεπε να δουλεύει ο Κανονισμός Κυκλοφορίας, που αν δούλευε, ακόμα και με το λάθος του σταθμάρχη, θα μπορούσε να αποτραπεί. Γιατί λέω «δεν δούλευε». Γιατί δεν τηρούνταν όλα αυτά που σας είπα. Δηλαδή, δεν έδιναν 1001. Είχε επέλθει χαλαρότητα προφανώς η οποία αφορούσε τον σταθμάρχη, τον μακαρίτη τον μηχανοδηγό, πιθανόν και την έλλειψη του προϊσταμένου της αμαξοστοιχίας. Γιατί, αν θέλετε την προσωπική μου γνώμη... Άκουσα, βέβαια, αυτό που ειπώθηκε, ότι ο κανονισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης κλπ. Μα ο κανονισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης αφορά, όταν πια φτιαχτούν τα άλλα συστήματα. Δηλαδή, στο διάστημα που ο ΟΣΕ ήταν εκτεθειμένος και δεν τα είχε, θεωρώ ότι πράγματι κακώς καταργήθηκε ο προϊστάμενος της αμαξοστοιχίας.

Επομένως, λοιπόν, πάμε και στον προϊστάμενο της αμαξοστοιχίας. Τώρα αν πάμε και στη ρύθμιση της κυκλοφορίας την κεντρική, εκεί να σας πω, δεν ξέρω. Άκουσα ότι καταργήθηκε τελείως. Άκουσα ότι δούλευε με ένα-δυο άτομα. Δεν ξέρω τι ισχύει. Δεν το ξέρω πραγματικά. Αν καταργήθηκε τελείως, κακώς καταργήθηκε. Αν δούλευε... Εκεί υπάρχει κάτι που ήθελα να πω. Αν δούλευε με τον τρόπο που δούλευε πάντα το ίδιο, ή δυο-τρία άτομα είχε ή πέντε, είναι το σύστημα τέτοιο, δεν είναι αυτόματο.... Δουλεύει τηλέφωνο. Αν, λοιπόν, ο σταθμάρχης είχε στο μυαλό του ότι ήταν μια χαρά η αλλαγή και ότι το τρένο φεύγει από τη γραμμή ανόδου, θα είχε πληροφορήσει τον ρυθμιστή κυκλοφορίας ότι στέλνει το τρένο από τη γραμμή ανόδου και μια χαρά όλα. Δηλαδή, μπορούσε να μην έκανε κι αυτός κάτι.

Άρα, ουσιαστικά οι κρίσιμοι παράγοντες εκεί που έμεινε το σύστημα είναι σταθμάρχης, ο μηχανοδηγός και πιθανόν η παράλειψη του προϊσταμένου της

αμαξοστοιχίας ο οποίος μπορεί πράγματι να το επέτρεπε. Γιατί οι προϊστάμενοι είχαν την ευθύνη κυκλοφορίας, δεν ήταν στο μηχανοδηγό. Άρα, αυτός θα είχε την ευθύνη και θα ανησυχούσε και θα έλεγε τι γίνεται, πού πάω χωρίς 1001; Βλέπω το κόκκινο μπροστά μου, με βάζουν στην ανάποδη γραμμή. Πού πάω; Ναι, πράγματι, αυτό ήταν ένας κρίσιμος συντελεστής.

B. ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ – 18/1/2024 – ΣΕΛ. 145-147

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Τα λέω αυτά τώρα μ' αυτήν τη σειρά, όπως και η τηλεδιοίκηση –να μην τα επαναλάβω- της Λάρισας. Είναι κάποιες δικλείδες ασφαλείας που συμφωνώ μαζί σας, αλλά εγώ λέω ότι ένα απ' όλα αυτά αν λειτουργούσε, κατά πάσα πιθανότητα θα είχαμε αποφύγει το τραγικό.

Για τον σταθμάρχη, το προσωπικό απαντήσατε αναλυτικά. Είναι προφανές επίσης ότι ήταν ακατάλληλος ο άνθρωπος για εκείνη τη θέση. Νομίζω ότι αυτό... Και δεν υπήρχαν οι επόμενες δικλείδες ασφαλείας ώστε να προλάβουν, είτε είναι η τηλεδιοίκηση στη Λάρισα είτε είναι το κεντρικό το δευτεροβάθμιο στην Καρόλου που επίσης θα μπορούσε ...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Το κεντρικό έχω την επιφύλαξη που σας είπα πριν.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Δεν λειτουργούσε.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Μπορεί. Η επιφύλαξή μου είναι στο ότι ακόμα και αν λειτουργούσε, δηλαδή αν δεν υπήρχε άνθρωπος, αν και μου φαίνεται μέντα πολύ τραβηγμένο. Το είχαν κλείσει τελείως;

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Ναι, τελείως.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Είχα ακούσει μια φήμη ότι δεν έδινε η ΤΡΑΙΝΟΣΕ τον δικό της που έπρεπε να είναι εκεί. Πάει αυτό, έφυγε αυτός. Πάμε παρακάτω. Ο ίδιος ο διαχειριστής υποδομής είναι δυνατό να μην είχε δύο ανθρώπους που να έχουν περίπου στο μυαλό τους πού βρίσκονται τα τρένα; Είναι δυνατόν;

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Είναι περίεργο, αλλά η αλήθεια είναι ότι δεν είχε.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Μου φαίνεται τόσο τραβηγμένο.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Από τα στοιχεία που έχουμε τώρα και εξετάζουμε, φάνηκε ότι δεν υπήρχε ούτε αυτό δυστυχώς.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Μου φαίνεται τρομερά τραβηγμένο. Όμως, δεν μπορώ να μη σας πω και αυτό, ότι ακόμα και αν υπήρχε, η μορφή αυτού του συμβάντος, αυτού του τραγικού δυστυχήματος, έτσι που εξελίχθηκε, το ότι δηλαδή αυτός που θα έδινε την πληροφορία ήταν ένας, ο σταθμάρχης. Τον κλειδούχο δεν τον υπολογίζουμε. Ο σταθμάρχης, λοιπόν, έχοντας στο μυαλό του, δεν ξέρω τι είχε πάθει ο άνθρωπος Σύγχυση, τι είχε πάθει. Έχοντας στο μυαλό του ότι έχει στείλει το τρένο κανονικά, η πληροφορία που θα έδινε θα ήταν ότι το τρένο έφυγε κανονικά. Τι θα μπορούσε να κάνει ο...

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Θα το βλέπανε στα κεντρικά και με...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Όχι, δεν φαίνεται. Πληροφορία δεν έχουν.... Δεν έχουν πίνακα εκεί. Ποτέ δεν είχαν πίνακα.

ΑΘ. ΒΟΥΡΔΑΣ – 18/1/2024 – ΣΕΛ. 266-268

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Και γιατί τότε, πώς δικαιολογείται το γεγονός το '19 να καταργήσετε τον προϊστάμενο αμαξοστοιχίας στο όνομα ότι θα εγκατασταθούν τα συστήματα αυτά; Και χωρίς εγκατάσταση των συστημάτων, καταργήθηκε ο προϊστάμενος.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Επειδή το έχω ξανακούσει αυτό το επιχείρημα, καταρχήν δεν καταργήθηκαν οι αρμοδιότητες του προϊσταμένου αμαξοστοιχίας. Μεταβιβάστηκαν στον συνοδό...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Που μπορεί να κάνει ταυτόχρονα και έλεγχο και τα εισιτήρια και όλα αυτά...

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Να σας υπενθυμίσω δε ότι για την ασφάλεια της κυκλοφορίας στον συγκεκριμένο γενικό κανονισμό κίνησης για πρώτη φορά και με τη σύμφωνη γνώμη -γιατί αυτή η διαδικασία σύνταξης του γενικού κανονισμού την οποία την παρακολούθησα πολύ στενά έγινε σε διάρκεια ενάμιση χρόνου με τη συμμετοχή ειδικών όλων των φορέων του σιδηροδρόμου όλων των συνδικαλιστικών φορέων- το βασικότερο που υπάρχει που διασφαλίζει την ασφάλεια της κυκλοφορίας είναι οι δύο μηχανοδηγοί με τη δυνατότητα συγκεκριμένου ωραρίου για τη διασφάλιση όλων των δικλίδων που αναφερθήκατε για την ασφάλεια. Δεν καταργήθηκαν οι αρμοδιότητες του προϊσταμένου. Είναι αρμοδιότητες που απλά μεταφέρθηκαν στον συνοδηγό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Μειώνοντας το προσωπικό της αμαξοστοιχίας, μειώνοντας το προσωπικό του σταθμού, μειώνοντας το προσωπικό των κλειδούχων.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Το καίριο σημείο στην κυκλοφορία του τρένου είναι ο μηχανοδηγός και η θέσπιση δύο μηχανοδηγών ήταν η μεγαλύτερη ασφαλιστική δικλείδα που μπορούσε να υπάρχει.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Οι περισσότεροι όμως, που μίλησαν πριν από εσάς, τόνισαν τον κομβικό ρόλο που είχε ο προϊστάμενος αμαξοστοιχίας που σε αυτόν υπάκουε και ο μηχανοδηγός.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Η θέσπιση δύο μηχανοδηγών όμως, δεν σας δίνει ειδοποιό διαφορά;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Καμία.

Γιατί οι περισσότεροι ήταν βοηθοί μηχανοδηγοί και προσπαθούσαν να εξέλθουν.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Δεν γράφει αυτό ο κανονισμός ξέρετε. Γράφει για δύο μηχανοδηγούς.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Πάντως, οι συγκεκριμένοι που ήταν και στις δύο αμαξοστοιχίες που συγκρούστηκαν είχαν αυτό το χαρακτηριστικό. Μηχανοδηγός και βοηθός μηχανοδηγού, οι τέσσερις που ήταν στις δύο αμαξοστοιχίες. Δεν το ξέρετε.

Δεν θέλω κάτι άλλο.

Ευχαριστώ πολύ.

ΑΘ. ΒΟΥΡΔΑΣ – 18/1/2024 – ΣΕΛ. 302-304

ΤΑΣΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Γεια σας, κύριε μάρτυς. Χρόνια πολλά και από μένα.

Κύριε μάρτυς, πέσατε σε μια αντίφαση σε σχέση με όσα μας είπε πριν από λίγο ο κ. Τσιαμαντής. Μας είπατε ότι η αντικατάσταση του συνοδού είχε ακριβώς τα ίδια στοιχεία με τον προϊστάμενο ασφαλείας που καταργήθηκε. Θα ήθελα να σας επισημάνω ότι ο παλιός κανονισμός ασφαλείας, στον οποίο ακούγοντας την κατάθεσή σας δίνετε μεγάλη έμφαση, ίσχυε τριάντα οκτώ ολόκληρα χρόνια και όπως είπατε στους Γερμανούς για τα είκοσι δύο χρόνια του Βερολίνου, έτσι θα σας πω κι εγώ ότι μετά από τριάντα οκτώ χρόνια αλλάξαμε έναν κανονισμό και τον κάναμε χειρότερο απ' ό,τι προηγούμενα.

Και εξηγούμαι ποια ήταν η αντίφαση. Όπως μας είπε και ο κ. Τσιαμαντής, ο προϊστάμενος είχε πλήρη ευθύνη για την τήρηση του κανονισμού κυκλοφορίας και ο μηχανοδηγός τελούσε υπό τις διαταγές του. Αυτά τα λέει ο κανονισμός του 1958 που αναθεωρήθηκε το 1981 και έρχεται τώρα το 2019 και αν διαβάσετε το ΦΕΚ –μπορώ να σας το πω κιόλας, είναι το ΦΕΚ 698 του '19 10/7724377- αντικαθιστά το συνοδό, τον βάζει στο τέλος του βαγονιού για να κλείνει πόρτες και να ελέγχει εισιτήρια.

Αν λοιπόν συμβουλευτείτε τον κανονισμό, δεν έχει καμία απολύτως σχέση ο προϊστάμενος που υπήρχε στην αμαξοστοιχία με τον συνοδό που τοποθετήθηκε μετά. Συμφωνείτε σε αυτό ή έχετε αντίρρηση και εμμένετε στην προηγούμενη δήλωσή σας;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Νομίζω ότι έχω τοποθετηθεί με σαφήνεια. Οι αρμοδιότητες του προϊσταμένου μεταφέρθηκαν στο σύνοδο και μπήκαν δύο μηχανοδηγοί. Και επιτρέψτε μου να σας πω όταν μιλάμε για τον προηγούμενο κανονισμό ως βάση...

ΤΑΣΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν σας ρωτάω για τους μηχανοδηγούς. Ρωτάω για το συνοδό ασφαλείας. Είπατε για το συνοδό προηγουμένως.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Έχω απαντήσει ήδη και σε αυτό και να απαντήσω και σε αυτό που είπατε. Όταν η βάση του κανονισμού που υπήρχε ήταν το 1974 κατά κύριο λόγο ο κανονισμός, δεν μπορούμε να λέμε ότι το 2019, που για πρώτη φορά μπήκαν στον κανονισμό όλες οι διαφορετικές εκδοχές λειτουργίας του σιδηροδρόμου, πήγε προς το χειρότερο.

ΤΑΣΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΠΟΥΛΟΣ: Συγγνώμη, δεν με καταλάβατε. Μιλώ για τον ορισμό. Είναι το άρθρο 1065: «Ο προϊστάμενος της αμαξοστοιχίας ευθύνεται κατά την πορεία για την τήρηση από τον κανονισμό γενικά οριζόμενης τάξεως, ελέγχεται δε στην άσκηση των καθηκόντων του από τους ελεγκτές των αμαξοστοιχιών». Αυτός ο ορισμός υπάρχει από το 1958 μέχρι το 1981.

Θέλετε να σας διαβάσω τι λέει το 2019 για το συνοδό; Έχει εμφανώς λιγότερες αρμοδιότητες. Να μην κουράζουμε την επιτροπή. Το ξέρετε ή δεν το ξέρετε; Για να πάμε παρακάτω.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Νομίζω ότι ήμουν σαφής. Δεν έχω να πω κάτι άλλο.

ΤΑΣΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν είστε σαφής. Μου αντικαθιστάτε τους μηχανοδηγούς με τον προϊστάμενο κυκλοφορίας, ενώ εγώ αναφέρομαι στο συνοδό, ο οποίος δεν έχει τις ίδιες αρμοδιότητες με τον προϊστάμενο. Και όπως μας εξηγεί ο κ. Τσιαμαντής προηγουμένως και μας είπατε πριν μπειτε στην Αίθουσα ότι τον ακούσατε με προσοχή, ο προϊστάμενος είχε κομβικό ρόλο διότι είχε σώσει, μας έφερε και το παράδειγμα από ένα φορητό που πήγαινε να γίνει φοβερή σύγκρουση και το πρόλαβε την τελευταία στιγμή ο προϊστάμενος κυκλοφορίας.

Πέστε μου σας παρακαλώ. Όλο αυτό το τελευταίο χρόνο που ασχολούμαστε, μας ενημέρωναν για τις συνομιλίες επιπέδου καφενείου που γινόντουσαν μέσα στην αμαξοστοιχία. Ήθελα να ρωτήσω –γιατί μας είπατε ότι επί εποχής σας όλα λειτουργούσαν άψογα- τα τελευταία πέντε χρόνια τι άλλαξε και άρχισαν να γίνονται – εντός εισαγωγικών- «καφενείο».

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Καταρχήν δεν είπα ποτέ ότι όλα λειτουργούσαν άψογα. Δεν υπάρχει άψογη λειτουργία. Πάντα θα υπάρχουν προβλήματα. Το τι υπάρχει τα τελευταία χρόνια δεν μπορώ να το γνωρίζω.

ΑΘ. ΒΟΥΡΔΑΣ – 18/1/2024 – ΣΕΛ. 335-336

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Και κάτι τελευταίο. Πραγματικά, σε όλους μας δημιουργεί έτσι μια εντύπωση αυτή η κατάργηση του προϊσταμένου της αμαξοστοιχίας. Είπατε ότι, επί της ουσίας, τα καθήκοντά του πέρασαν στο συνοδό. Προσπαθώ να καταλάβω γιατί να γίνει αυτή η αλλαγή. Ήταν κάτι που το επέβαλαν κάποιοι ευρωπαϊκοί κανόνες; Ή μπορώ να σκεφτώ ότι υπήρχαν πιέσεις από τους μηχανοδηγούς για να μπει δεύτερος μηχανοδηγός;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Υπήρχε η σύμφωνη γνώμη όλων των συνδικαλιστικών φορέων στις αλλαγές που έγιναν σε αυτό το κομμάτι.

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Ήταν θέμα συνδικαλιστικής απόφασης, δηλαδή;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Όχι. Όλοι οι φορείς συμμετείχαν...

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Μισό λεπτό. Αν μου λέτε «όλοι οι συνδικαλιστικοί φορείς», δεν πάμε με πρώτο κομμάτι το ποιο είναι το καλύτερο, αλλά πάμε με το τι θέλουμε. Όταν μιλάμε για συνδικαλιστές...

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Όχι, όχι, όχι. Δεν πάμε σε αυτό όταν συζητάμε τέτοια θέματα. Υπήρχε κοινή αντίληψη όλων των συμμετεχόντων που σας είπα –ήταν οι φορείς του σιδηροδρόμου, οι συνδικαλιστικοί φορείς και οι εμπειρογνώμονες- ότι αυτό διασφαλίζει τις ίδιες διαδικασίες, όσον αφορά το κομμάτι της απλής μεταφοράς ...

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Ότι δίνει την ίδια, δηλαδή, ασφάλεια που έδινε. Αν μου λέγατε ότι δίνει περισσότερη ασφάλεια, θα έλεγα «πάει στο καλό». Αλλά, όταν μου λέτε ότι δίνει την ίδια ασφάλεια...

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Σε σχέση με τον συνοδό μιλάω.

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: ... γιατί να αλλάξουμε κάτι, για να έχουμε το ίδιο αποτέλεσμα; Γι' αυτό ξαναρωτάω: Μήπως οι μηχανοδηγοί ασκούσαν πιέσεις να είναι περισσότεροι και να έχουν περισσότερη δουλειά;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ (Μάρτυς): Σε σχέση με τον μηχανοδηγό, δίνει προφανώς περισσότερη ασφάλεια.

Και, ξέρετε, δεν ισχύει αυτό που λέτε και θα σας πω γιατί: Ο μηχανοδηγός είναι μια ειδικότητα που δεν υπάρχει σε ευρεία κυκλοφορία, να το πω έτσι, γενικώς στην ευρωπαϊκή αγορά και απαιτεί συγκεκριμένες γνώσεις. Δηλαδή, δεν ήταν να πεις ότι μπορούμε να το κάνουμε εύκολα αυτό. Αυτό, λοιπόν, βοηθάει -αν θέλετε- στο να βρούμε και καινούριους μηχανοδηγούς. Είναι πρόσθετη ασφάλεια όμως ο δεύτερος εφεδρικός μηχανοδηγός.

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Μάλιστα.

Ευχαριστώ. Δεν έχω άλλη ερώτηση.

ΧΡ. ΔΙΟΝΕΛΗΣ – 23/1/2024 – ΣΕΛ. 66-67

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν μπορείτε να το πείτε, εντάξει. Μπορώ να το βγάλω εγώ ως συμπέρασμα, ενδεχόμενα.

Δεύτερον, είπατε -σωστά- ότι ο γενικός κανονισμός προβλέπει κυκλοφορία με συστήματα και χωρίς συστήματα, για διάφορους λόγους. Εσείς πώς εξηγείτε το γεγονός ότι τη στιγμή που δεν λειτουργούσαν ή δεν υπήρχαν ολοκληρωμένα τα συστήματα, ταυτόχρονα, την ίδια στιγμή συνέβη να έχουμε και μια δραματική μείωση του ανθρώπινου δυναμικού το οποίο θα μπορούσε να παρέμβει για να αντιμετωπίσει τέτοιες περιπτώσεις μη ύπαρξης συστημάτων; Πώς βλέπετε το γεγονός ότι υπάρχουν σταθμάρχες με ελλιπέστατη εκπαίδευση, προϋπηρεσία, και να είναι ο μοναδικός στη βάρδια τη νυχτερινή; Το θεωρείτε φυσιολογικό το να καταργηθεί ο προϊστάμενος αμαξοστοιχίας; Δηλαδή και το ανθρώπινο δυναμικό αποδυναμώνουμε, το υπονομεύουμε, και από την άλλη μεριά και τα συστήματα δεν λειτουργούν. Αυτά που μπορούν να οδηγήσουν, ο συνδυασμός και των δύο αυτών παραγόντων;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΔΙΟΝΕΛΗΣ (Μάρτυς): Όσον αφορά τις ελλείψεις προσωπικού, είναι ένα γεγονός το οποίο είναι γνωστό. Οι ελλείψεις προσωπικού στον ΟΣΕ έχουν οδηγήσει πολλές φορές στο εξής -και το ζήσαμε αυτό στην ΕΡΓΟΣΕ. Κατασκευάζαμε μια νέα γραμμή, ένα νέο έργο, και ολοκληρωμένοι σταθμοί, σταθμοί υπερμοντέρνοι δεν ανοίγανε για το κοινό, γιατί ο ΟΣΕ δεν είχε πραγματικά σταθμάρχες να τους επανδρώσει. Αυτό το ζήσαμε. Αλλά ποτέ, σας είπα, πάλι επαναλαμβάνω, δεν μπορώ να πω ότι αυτή η έλλειψη θα οδηγούσε σε μείωση της ασφάλειας. Θέλω να επαναλάβω ότι η ασφάλεια για έναν διαχειριστή υποδομής, έναν διαχειριστή ο οποίος δίνει την άδεια σε ένα τρένο να κινηθεί, δεν το κάνει με ασφάλεια 100%.

Τώρα, μου είπατε για τον κανονισμό. Ο κανονισμός κίνησης άλλαξε το 2019 από ό,τι ξέρω. Τι προέβλεπε για τον συνοδό και ποια καθήκοντα έδωσε στον προϊστάμενο δεν τα γνωρίζω αυτά τα θέματα. Συγγνώμη.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ναι, ναι, εντάξει, αλλά είπατε ότι μέχρι το 2008 ήσασταν προϊστάμενος αμαξοστοιχίας. Μετά κατεβήκατε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Ναι, ναι, κύριε Τσαβδαρίδη.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Αυτό λέω. Δεν μιλάω για τυπικά, αλλά ουσιαστικά.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Ναι, ναι.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ωραία λοιπόν.

Αυτή είναι η ειδικότητα που το 2019 με τον νόμο του κ. Σπίρτζη καταργήθηκε; Αυτήν την ειδικότητα κάνατε μέχρι το 2008;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Ακριβώς.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Ο προϊστάμενος αμαξοστοιχίας ήταν ενεργή θεσμοθετημένη ιδιότητα πάνω στα τρένα;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Μέχρι το 2019 που άλλαξε ο γενικός κανονισμός κίνησης ήταν θεσμοθετημένα τα καθήκοντα της κάθε ειδικότητας και του μηχανοδηγού και του προϊστάμενου και του σταθμάρχη. Ήταν απόρροια του γενικού κανονισμού κίνησης. Με την αλλαγή του κανονισμού και στη συνάντηση τότε με τη ΡΑΣ -σαν ομοσπονδία υπάρχει και αυτό καταχωρημένο μέσα στα έγγραφα που έχουμε αποστείλει- διαφωνούσαμε με την αλλαγή αυτή του γενικού κανονισμού κίνησης...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Θα έρθω και σε αυτό.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Αυτό δεν με ρωτάτε να σας πω τώρα;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Όχι. Σας ρώτησα αν ήταν θεσμοθετημένη ως ιδιότητα και αν είχε καθήκοντα συγκεκριμένα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Βεβαίως ήταν, υπήρχε.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Αυτό. Θα έρθω και στην αλλαγή του κανονισμού.

Λοιπόν, σας υπενθυμίζω και αν χρειαστεί να σας υποδείξω πρώτον, Εγκύκλιος 13 Φεβρουαρίου 1992. Ξεκινάμε από το 1992, για να δούμε αν ήταν θεσμοθετημένη...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Είναι εγκύκλιος αυτή. Δεν θυμάμαι τώρα το νούμερό της.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Είναι προφανώς μικρής νομικής αξίας.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Όχι, συγγνώμη, κύριε Κόκκαλη,...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Η υπουργική απόφαση; Σας κάνει μια υπουργική απόφαση;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Η εγκύκλιος δεν κατήργησε προϊστάμενο τότε. Κατήργησε τον τροχοπεδητή από τις εμπορικές αμαξοστοιχίες.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Πώς; Τι κατήργησε;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Ποια ΔΕΤ; Για πέστε μου τη ΔΕΤ.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Εγκύκλιος αρ. 651.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Αυτή η 651 που λέτε, κατήργησε τον τροχοπεδητή που ήταν ο εισαγωγικός βαθμός στο προσωπικό αμαξοστοιχιών από τις εμπορικές αμαξοστοιχίες.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Μάλιστα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Και τότε πάλι αντιδρούσαμε γιατί δεν είχαν γίνει τα απαραίτητα έργα, ούτως ώστε να αποφευχθούν κίνδυνοι και το κάναμε αυτό. Και τότε καταγγείλαμε. Δεν ήμασταν ότι κρύψαμε κάτι ή δεν καταγγείλαμε. Γιατί και μετά από αυτό που έγινε, έγιναν αρκετοί εκτροχιασμοί εμπορικών αυξήσεων, με αποτέλεσμα τότε να χρεωθεί ο ελληνικός λαός με την καταστροφή αρκετών εκατομμυρίων για να γίνει η επισκευή των γραμμών.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Λοιπόν, '92 καταργήθηκε –είπατε- στις εμπορικές. Σωστά;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Αυτό λέω. Η 651 αυτό είναι.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Μισό λεπτό, μισό, μισό.

Ο κ. Λιάπης το 2004 καταργεί τον προϊστάμενο στις επιβατικές στη διαδρομή Πειραιά-Αθήνα-Αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος».

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Δεν υπήρχε, ναι.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Το ξέρετε;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Μα...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Ούτε και εκεί.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Όπα, όπα, κύριε Κόκκαλη, σε αυτά όλα υπήρχαν αντιδράσεις, άσχετα αν αυτό που κάνανε...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Δεν είναι θέμα, δεν σας ρωτάω για τις αντιδράσεις τις συνδικαλιστικές.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Για τι ρωτάτε;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Σας λέω εάν είχε ατονήσει, αν ήταν θεσμοθετημένο...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Όχι, δεν είχε ατονήσει.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Δεν είχε ατονήσει.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Γιατί ο προαστιακός...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Συνεχίζετε πάλι!

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ας απαντήσει!

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Κύριε Κόκκαλη, να σας πω για το θέμα αυτό που λέτε, για τον προαστιακό του αεροδρομίου. Δεν υπήρχε μέχρι τότε προαστιακός στην Ελλάδα. Τότε έγινε ο προαστιακός και επειδή δεν ήθελαν να υπάρχει προσωπικό επάνω στο τρένο, επειδή υπήρχαν τα συστήματα, είχαν γίνει... Σας είπα ότι δούλευε η τηλεδιόικηση, από το ΣΚΑ στο Αεροδρόμιο δούλευε, γι' αυτό το λόγο δεν υπήρχε προϊστάμενος.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Μάλιστα.

Τρίτη εγκύκλιος του 2011. Ο κ. Ζηλιασκόπουλος, με απόφασή του, τους προϊσταμένους τους έβαλε και έκοβαν εισιτήρια...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Δεν κατήργησε όμως τους αρμόδιους προϊσταμένους...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Όχι, τους έβαλε να βάζουν εισιτήρια...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Αυτό ήταν...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Ναι ή όχι;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Να σας εξηγήσω;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Ναι.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Βεβαίως. Λέω ναι, έγινε.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Έτσι!

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Έγινε. Γιατί έγινε;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Πολιτικά μπορεί να ήταν λάθος, κύριε...

(Θόρυβος από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ: Μάρτυρας είναι!

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Όχι, δεν μιλάω πολιτικά, κύριε Κόκκαλη. Δεν μιλάω πολιτικά. Μιλάω στην πράξη. Βεβαίως το έκανε ο κ. Ζηλιασκόπουλος αυτό. Γιατί; Γιατί μετά τον 3891 έφυγε κόσμος, δεν υπήρχε κόσμος να ανταποκριθεί στα καθήκοντα του ελέγχου. Και τι είπε με αυτή την εγκύκλιο που λέτε; Ότι ο προϊστάμενος αμαξοστοιχίας –θεσμοθετημένος βαθμός του προϊσταμένου...-

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Εξακολουθούσε να υπάρχει.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): ...υπήρχε και έλεγε ότι στο τμήμα που θα είσαι, στο πρώτο βαγόνι, μπορείς να κάνεις και έλεγχο. Δεν έλεγε να πάω να κάνω έλεγχο σε όλο το τρένο. Έλεγε στο συγκεκριμένο όχημα που ήταν το γραφείο του προϊσταμένου της αμαξοστοιχίας μπορείς να κάνεις έλεγχο. Εγώ αυτό γνωρίζω από την εγκύκλιο αυτή.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Μάλιστα.

Τέταρτη εγκύκλιος, 12 Απριλίου 2011: «Δεν είναι απαραίτητη η παρουσία προϊσταμένου».

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Αυτό δεν λέει κάτι, δεν έχει αλλάξει...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Α, δεν λέει κάτι.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Η εγκύκλιος...

Κύριε Κόκκαλη, εγώ νομικός δεν είμαι, σιδηροδρομικός είμαι, χωρίς αυτό να...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Δεν σας ρωτάω νομικά.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Αυτό σας λέω. Καμία εγκύκλιος δεν ακυρώνει τον νόμο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Μάλιστα. Και αφού λέτε ότι δεν ακυρώνει το νόμο, μπορείτε να πείτε τώρα σε ποιο άρθρο του κανονισμού το 2019 καταργείται ο προϊστάμενος αμαξοστοιχίας;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Μα το άλλαξε...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Σε ποιο άρθρο;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Στο άρθρο 120.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Στο άρθρο 120;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Βεβαίως. Του γενικού κανονισμού ...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Μάλιστα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Είναι νόμος, είναι νόμος.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Μάλιστα. Αν δεν λέει «ρητή αναφορά», θα δεχτείτε ότι δεν είναι έτσι τα πράγματα;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Ναι, δεν έχω κανένα λόγο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Και ότι πιθανόν να μη λέτε την αλήθεια;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Εγώ να μην λέω την αλήθεια;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Στο άρθρο 120 λέει ότι καταργείται ο προϊστάμενος;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Βεβαίως! Δεν υπάρχει! Το άρθρο 120 ήταν και στον προηγούμενο κανονισμό που άλλαξε και στον υπάρχοντα. Δεν μιλάει για καθήκοντα προϊσταμένου. Μιλάει για συνοδό. Μιλάει για προσωπικό συνοδείας. Ο συνοδός κάνει και καθήκοντα προϊσταμένου, δηλαδή σήμερα είμαι εγώ, αύριο μπορεί να είναι κάποιος άλλος.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Μάλιστα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Αυτό σας λέω. Δεν είναι θεσμοθετημένο, αυτό σας είπα. Δεν έχω λόγο να πω ψέματα.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Όταν άλλαζε...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Δεν έχω λόγο να πω ψέματα.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Μάλιστα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Να σας το πω τρίτη φορά; Δεν έχω λόγο να λέω ψέματα γιατί ορκίστηκα να πω την αλήθεια. Εντάξει;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Έχετε όμως λόγους να μη λέτε, όχι ψέματα, όλα τα πράγματα όπως είναι.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Για πέστε μου για ποιο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κύριε μάρτυς, κλείστε λίγο το μικρόφωνο.

Κύριε Κόκκαλη, με μεγάλο σεβασμό...

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Δεν τον εξετάζουμε;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): ...είναι ένας άνθρωπος εργαζόμενος, ο οποίος είναι και συνδικαλιστής. Πάντοτε στο συνδικαλιστικό κίνημα και νομίζω ότι είθισται και στην Αριστερά να υπάρχει μια ευαισθησία. Παρακαλώ θα ρωτήσετε τα πάντα με τον τρόπο... –βλέπετε, εγώ δεν έχω παρέμβει- όμως με έναν σεβασμό και στον μάρτυρα.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Γιατί; Δεν έχω δικαίωμα να σχολιάζω την κατάθεση του μάρτυρα;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Είναι ένας εργαζόμενος άνθρωπος.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, στο άρθρο 120 που είπε ο μάρτυρας...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ: Μη φωνάζετε!

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Αισθάνομαι μια απειλή στον χώρο, γι' αυτό το λέω. Δεν το λέω για εσάς. Είναι ένας συνδικαλιστής, ένας εργαζόμενος άνθρωπος της καθημερινότητας.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Εντάξει, δεν είπαμε και το ποιόν του. Γι' αυτά που καταθέτει.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Επισημαίνω. Επειδή είστε και από την Αριστερά. Γι' αυτό.

Ευχαριστώ.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, ...

Στο άρθρο 120 αναφέρει ότι πλέον θα είναι δύο οι μηχανοδηγοί.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Ο προηγούμενος κανονισμός, κύριε Κόκκαλη, που άλλαξε τον Μάρτιο του '19, ακριβώς στο ίδιο άρθρο –που ήταν θεσμοθετημένο αυτό που σας είπα- τι έλεγε; Έλεγε ότι στο θάλαμο... Και δεν μιλάω τώρα για μηχανή, μιλάω για το αυτοκινούμενα τροχαίο υλικό. Γιατί στα ρυμουλκούμενα δεν πήγαινε ο προϊστάμενος. Ήταν πάντα δύο μηχανοδηγοί. Στις αυτοκινητάμαξες, στα ντεζίρο, αυτά που κυκλοφορούν στη Λάρισα, που κάνουν τον προαστιακό, Λάρισα-Θεσσαλονίκη, στο Αεροδρόμιο, εκεί μέχρι το 2019 το άρθρο 120 έλεγε ότι επανδρώνεται ο θάλαμος οδήγησης από μηχανοδηγό ή βοηθό μηχανικού ή προϊστάμενο αμαξοστοιχιών.

Γι' αυτό σας είπα ότι βγήκε αυτό εντελώς από τον καινούργιο κανονισμό, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει τίποτα. Αυτό σας είπα. Δηλαδή ό,τι καθήκοντα είχε ο προϊστάμενος σαν επιπλέον δικλείδα ασφαλείας –εμείς αυτό θεωρούσαμε και αυτό θεωρούμε, γι' αυτό ήμασταν αντίθετοι και σαν ομοσπονδία στην πρόταση που έχουμε καταθέσει τότε για τον κανονισμό κίνησης που είχε αλλάξει- λέμε ότι έπρεπε να είναι. Έπρεπε να είναι. Αυτό λέω. Να πω ψέματα; Για ποιο λόγο να πω ψέματα; Δεν κατάλαβα.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Το γεγονός ότι μπήκε δεύτερος μηχανοδηγός το θεωρείτε θετικό για την ασφάλεια ή αρνητικό ή ουδέτερο;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Από τη στιγμή που το προσωπικό δεν εμπλέκεται πλέον στη διαδικασία και είναι απόφαση της κυβέρνησης που έβγαλε τον καινούργιο κανονισμό, προφανώς, το θεωρούσε καλό. Για εμάς δεν είναι καλό.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Όχι, δεν...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Για εμάς. Και σας ξαναλέω πάλι, για τη συμμετοχή πλέον στην κυκλοφορία. Γιατί το τροχαίο υλικό που συνυπήρχε προϊστάμενος με μηχανοδηγό, δεν κυκλοφορεί σήμερα. Σήμερα τα τρένα που κυκλοφορούν, ειδικά στον άξονα, είναι καινούργιο... Είναι μηχανές με βαγόνια ή τα ATR που ήρθαν και είναι μπροστά δύο μηχανοδηγοί. Εγώ δεν λέω να πάω να υποκαταστήσω τον μηχανοδηγό. Προφανώς και είναι δύο μηχανοδηγοί μπροστά.

Εμείς κατακρίναμε και καταγγείλαμε σαν Ομοσπονδία...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Άλλο σας ρώτησα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): ...το ότι αφαιρέθηκαν αρμοδιότητες από τον προϊστάμενο δεν λαμβάνει γνώση τα τεκταινόμενα της κυκλοφορίας από τον σταθμάρχη προς τον μηχανοδηγό και στον προϊστάμενο, ενώ σήμερα με τον καινούργιο κανονισμό ο σταθμάρχης δίνει εντολές στον μηχανοδηγό και εγώ εκτελώ αυτά που μου λέει ο μηχανοδηγός. Γι' αυτό σας λέω δεν έχω...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Κύριε μάρτυς, άλλο σας ρώτησα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Τι με ρωτήσατε;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Θεωρείτε ένας μηχανοδηγός έχει περισσότερη ασφάλεια στο τρένο ή δύο; Αυτό, απλό.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Μα, αν με ρωτάτε εμένα, μπορώ να πω ότι το ένα άτομο; Πάντα δύο. Δεν νομίζω...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Άρα τα δύο παρέχουν περισσότερη ασφάλεια.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Αυτό δεν σας είπα και εγώ όταν ήμουν... γι' αυτό το λόγο δεν...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Τότε γιατί ψηφίσατε, η Ομοσπονδία, «ΛΕΥΚΟ»;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Για πού;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Στο δεύτερο μηχανοδηγό.

Παρακαλώ να επιδειχθεί στον μάρτυρα το έγγραφο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Ναι γιατί σας εξήγησα το λόγο.

(Θόρυβος στην Αίθουσα)

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Σας παρακαλώ!

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Μα, γι' αυτό σας λέω...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Γιατί ψηφίσατε «ΛΕΥΚΟ»;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Καταρχάς, ο εκπρόσωπος της Ομοσπονδίας που ήταν...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Όχι εσείς. Δεν ξέρω αν ήσασταν εσείς.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Στην επιτροπή. Δεν ήμουν εγώ. Στην επιτροπή...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Ψηφίσατε «ΛΕΥΚΟ».

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Ναι, «ΛΕΥΚΟ» γιατί δεν μπήκε μέσα στη διαδικασία η πρόταση της Ομοσπονδίας. Δεν έχουμε πρόβλημα το αν είναι δύο μηχανοδηγοί, ένας ...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Κρατήσατε λέει το Πρακτικό –θα το διαβάσετε– ουδέτερη στάση στο γεγονός αν μπει ή όχι δεύτερος μηχανοδηγός, ενώ είπατε πριν ότι παρέχει περισσότερη ασφάλεια.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Μα και το «ΛΕΥΚΟ» υπέρ είναι. Άρα; Υπέρ του μηχανοδηγού είναι. Δεύτερος μηχανοδηγός. Δεν μπορώ να καταλάβω.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Δηλαδή είχατε πρόβλημα να ψηφίσετε «ΝΑΙ» να μπει δεύτερος μηχανοδηγός; Περισσότερη ασφάλεια!

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Μα, υπήρχε η ασφάλεια!

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Δείξτε στον μάρτυρα το έγγραφο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Υπήρχε η ασφάλεια. Είπε κανένας ότι δεν υπήρχε ασφάλεια; Εγώ δεν σας είπα ότι δεν υπήρχε ασφάλεια.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Απλά, κύριε μάρτυς, ...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κύριε Κόκκαλη, άλλες δύο ερωτήσεις.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Άλλες δύο ερωτήσεις, ναι, ναι, ναι.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Επειδή σας έκοψα από το χρόνο, δεν το βάζω στο μέτρημα, αλλά δυο ερωτήσεις παρακαλώ να προχωρήσουμε με το ΚΚΕ.

(Στο σημείο αυτό επιδεικνύεται στον μάρτυρα το προαναφερθέν έγγραφο)

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Ναι, το διάβασα.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Έτσι. Σε αυτό που παρέχει περισσότερο ασφάλεια εσείς ψηφίσατε «ΛΕΥΚΟ».

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Βασίλειος Κόκκαλης καταθέτει το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο της Γραμματείας της Επιτροπής)

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΙΤΣΑΣ (Μάρτυς): Ναι.

Π. ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ – 24/1/2024 – ΣΕΛ. 223-226

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Είπα θα κάνω την τελευταία, κύριε Πρόεδρε, αλλά τώρα είπα αυτό.

Κύριε μάρτυς, αυτό που είπατε είναι σημαντικό. Έγινε μια αλλαγή κανονισμού το 2019. Σωστά; Και κατήργησε τον προϊστάμενο αμαξοστοιχίας. Πείτε μας λίγο γι' αυτό. Ήταν δικλείδα ασφαλείας αυτός ο άνθρωπος επάνω στα τρένα ή όχι;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Κοιτάξε ο προϊστάμενος αμαξοστοιχίας κάποιες αρμοδιότητες του είχαν καταργηθεί σε μια πορεία από το 2014, 2015. Κάποιες. Τι λέγαμε εμείς όμως; Μην του καταργείς τη δυνατότητα να μπορεί να

ακούει τις εντολές του σταθμάρχη και να παρεμβαίνει, αν χρειαστεί. Να μην περιμένεις να δεις αν ο μηχανοδηγός έχει πάρει χίλια ένα ή τι εντολή πήρε ο μηχανοδηγός, να μην είναι μόνο μηχανοδηγός, να είναι και ο προϊστάμενος της αμαξοστοιχίας.

Πιο πριν είχαμε διαμαρτυρηθεί γιατί καταργήθηκε ο προϊστάμενος της αμαξοστοιχίας. Αυτές είναι λύσεις στο βωμό του κόστους. Ότι εγώ έχω πάνω δύο συνοδούς και ο αρχαιότερος θα κάνει τον προϊστάμενο. Και αν είναι και οι δύο την ίδια ημερομηνία; Θα τσακωθούν ή δεν θα αναλάβει κανένας; Τώρα, με συγχωρείτε αυτές είναι λύσεις; Η αμαξοστοιχία πρέπει να έχει τον προϊστάμενό της.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Άρα, ήταν απαραίτητος.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Δεν έπρεπε να καταργηθεί ως βαθμός.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Και ως παρουσία, γιατί δεν είναι μόνο να μεταφέρουμε τις αρμοδιότητές. Έτσι δεν είναι; Είναι ένας τρίτος άνθρωπος.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Σας είπα για τη λειτουργία τώρα. Λέει, από τους δύο ο ένας θα κάνει τον προϊστάμενο, χωρίς να του αναγνωρίζει βαθμό προϊσταμένου, γιατί τον αφαίρεσε τελείως από την κυκλοφορία. Δηλαδή σήμερα ο σταθμάρχης μπορεί να πει ή ας πούμε ο συνοδός, ο προϊστάμενος ότι εγώ δεν είμαι υποχρεωμένος να ακούω τι εντολές δίνει ο σταθμάρχης. Το απλό σας λέω, την εντολή να την ακούει για να είναι και υποχρεωμένος να δει ότι αν τυχόν ακολουθηθεί άλλη εντολή να μπορεί να παρέμβει. Δεν είπαμε τίποτα τραγικό, δεν του είπαμε να μοιράσει εκατομμύρια ούτε να δώσει παραπάνω λεφτά.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ήταν σημαντικό να είναι και ένας άνθρωπος ακόμα.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Γιατί η υπόλοιπη διαδικασία, γιατί κάποτε ο προϊστάμενος είχε την ίδια ευθύνη με τον μηχανοδηγό. Ήταν μπροστά στα χειριστήρια μαζί με το μηχανοδηγό. Εμείς μπορώ να πω ότι δεν το θέλαμε αυτό. Ο μηχανοδηγός είναι αρμόδιος για να μηχανοδηγήσει και να έχει και την ευθύνη. Και υπήρχαν διαξίφισμοι γι' αυτό, αλλά αυτό είχε καταργηθεί. Δεν συζητούσαμε γι' αυτό πλέον το 2019. Αυτό είχε καταργηθεί. Και καταργήθηκε γιατί; Γιατί όταν είναι σύνδεση μηχανή με βαγόνια, δεν υπάρχει δυνατότητα ο προϊστάμενος της αμαξοστοιχίας να είναι και μπροστά και πίσω. Είναι πίσω. Άρα δεν μπορεί να δει την πορεία, δεν μπορεί να δει τα φωτόσημα αν τα παραβιάζει ο μηχανοδηγός ή τι κάνει. Αν τυχόν -λέω- τα παραβιάζει, γιατί και τα φωτόσημα μπορεί να παραβιάζονται με εντολή σταθμάρχη πάντα. Έτσι; Τώρα είναι πίσω. Άρα δεν μπορεί να είναι υπεύθυνος για την ασφάλεια, όσον αφορά την κυκλοφορία αυτή καθαυτή που κάνει ο μηχανοδηγός, αλλά να είναι υπεύθυνος και στην επικοινωνία να επικοινωνεί με τον σταθμό. Είναι ένα τρίτο μάτι. Είναι δύο των μηχανοδηγών και ένα τρίτο μάτι. Αύριο δεν θα έχουμε δύο μηχανοδηγούς όμως, θα έχουμε έναν. Διότι ξέρετε στην Ευρώπη, εκεί που τα συστήματα λειτουργούν όλα τέλεια, στη Γαλλία ας πούμε σε μια ερώτησή μου που είχα πάει για να δω τους σιδηροδρόμους μου απάντησαν ότι τον μηχανοδηγό τον έχουμε για ψυχολογικούς λόγους. Έναν. Κι εκεί υπάρχουν βαθμίδες ασφαλείας το πότε μπορεί να είναι ένας μηχανοδηγός.

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Και μια τελευταία ερώτηση.

Ο προϊστάμενος αμαξοστοιχίας ο οποίος υπήρχε μέχρι το 2019, είχε αυξημένες αρμοδιότητες λέει το πόρισμα Γεραπετρίτη και μάλιστα είχε και το δικαίωμα, αν αντιλαμβανόταν κάτι, της αυτόματης πέδησης.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Σωστά.

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Ίσχυε;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Και τώρα ισχύει.

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Τώρα δεν έχει τις ίδιες αρμοδιότητες.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Το θέμα της αυτόματης πέδησης το έχει...

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Σύμφωνα με τον κανονισμό τώρα δεν μπορεί να κάνει αυτόματη πέδηση.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Όχι, μπορεί.

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Τώρα;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Όχι, όχι. κάνετε λάθος. Αυτόματη πέδηση σε περίπτωση που υπάρχει κίνδυνος μπορεί να κάνει. Όμως, είναι άλλο αυτό που λέτε. Θα σας εξηγήσω. Αν θέλετε, αφήστε με να σας πω.

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Ποια η διαφοροποίηση γι' αυτό το θέμα στον κανονισμό πριν από το 2019, προ 2019 και μετά το 2019;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Θα σας πω. Ο κανονισμός υπήρχε. Υπήρχαν κάποιες εγκύκλιοι, οι οποίες δεν καταργούν βέβαια τον κανονισμό, αλλά ήταν σε εφαρμογή και ο κανονισμός μισολειτουργούσε. Όμως, τι έγινε το 2019; Αφαίρεσαν από τον προϊστάμενο αμαξοστοιχίας την υποχρέωση να ακούει τις εντολές του σταθμάρχη και σε περίπτωση κινδύνου να συνεννοείται με τον μηχανοδηγό και τον σταθμάρχη. Αυτό του το αφαίρεσαν. Δεν θα μπορούσε να κάνει κάτι άλλο. Δεν μπορεί να παρακολουθήσει την κυκλοφορία και να είναι υπεύθυνος για την κυκλοφορία. Όμως, αυτό που μπορούσε να κάνει ένα τρίτο μάτι, να μπορεί να παρέμβει, δηλαδή, σε μια περίπτωση κινδύνου, του το αφαίρεσαν.

Αφαιρώντας, λοιπόν, από τον κανονισμό -ακούστε τώρα την ψυχολογία τον ανθρώπου-, σου λέει «εγώ δεν είμαι υπεύθυνος για τίποτα». Τι είπε ο σταθμάρχης; Δεν ακούω. Και μπορεί και να μην άκουσε, γιατί δεν είναι αρμόδιος. Και να ακούσω κάτι, δεν μπορώ να παρέμβω.

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Δεν είμαι αρμόδιος.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Του αφαίρεσαν την αρμοδιότητα.

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Πέρα απ' όλα τα άλλα που δεν είχαμε, αυτό δεν ήταν και μια έλλειψη ασφαλείας, μια ασφαλιστική δικλείδα;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Μα, εμείς ζητάμε να επανέλθει. Εμείς όσον αφορά τον κανονισμό που πέρασε το 2019, δεν συμφωνήσαμε

σε αρκετά σημεία του κανονισμού. Είχαμε καταθέσει και υπόμνημα γι' αυτό το θέμα και ζητούσαμε να μην αφαιρεθούν από τον προϊστάμενο αμαξοστοιχίας έστω αυτές οι αρμοδιότητες που είχαν απομείνει και να οριστεί προϊστάμενος αμαξοστοιχίας κανονικά και όχι κατά περίπτωση, ποιος θα είναι επάνω, να αναλαμβάνει ο αρχαιότερος. Αυτά δεν είναι για έναν σοβαρό σιδηρόδρομο τώρα που εννοείται ότι οι ιδιοκτήτες, το ιταλικό δημόσιο, έχει έναν σιδηρόδρομο ο οποίος «πετάει».

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε μάρτυς.

Π. ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ – 24/1/2024 – ΣΕΛ. 362-365

ΕΛΕΝΗ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ: Η εκπαίδευση δεν ήταν αρκετή. Ήταν όλα που πήγαν λάθος και δεν υπήρχαν επίσης άνθρωποι δίπλα από αυτούς τους ανθρώπους να μπορούν να ελέγχουν.

Αυτό που έχω διαβάσει ότι εάν υπήρχε κέντρο παρακολούθησης της κυκλοφορίας θα είχε αποφευχθεί το συμβάν, έχει να κάνει με τον προϊστάμενο αμαξοστοιχίας; Αυτό εννοούν; Το κέντρο παρακολούθησης είναι κάτι άλλο ή είναι ο προϊστάμενος;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Όχι. Το κέντρο παρακολούθησης είναι κάτι άλλο, το οποίο βοηθάει, δεν έχει όμως τόσο καταλυτική θέση.

ΕΛΕΝΗ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ: Υπάρχει σήμερα αυτό;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Υπάρχει, ναι. Υπάρχει ένα κέντρο... Το κέντρο παρακολούθησης είναι... Μέσα στο κτίριο της Καρόλου είναι το λεγόμενο «τμήμα ρυθμιστών», είναι αυτοί οι οποίοι ελέγχουν την κυκλοφορία όλο το εικοσιτετράωρο.

ΕΛΕΝΗ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ: Αυτό λειτούργησε εκείνο το βράδυ;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Λειτουργεί συνεχώς και αδιαλείπτως 24 ώρες το εικοσιτετράωρο, 365 μέρες το χρόνο. Αυτό λειτουργεί.

Κάποτε λοιπόν σε αυτό το κέντρο η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, όταν ήταν στο ίδιο κτίριο, είχε βάλει μέσα κι έναν άνθρωπο έμπειρο δικό της μέσα στο κέντρο και συνεννοούνταν πού βρίσκονται οι αμαξοστοιχίες –αν και τις βλέπαμε δηλαδή τις περισσότερες- πού βρίσκονται και τι κάνουν, έτσι ώστε να έχουνε καλύτερο συντονισμό. Για συντονισμό γίνεται αυτό. Βοηθάει, σε κάθε περίπτωση, αλλά δεν είναι αποτρεπτικό όπως να πούμε ότι αν είχες τηλεδιοίκηση, δεν θα γινόταν ή αν είχες ETCS, δεν θα γινόταν. Βοηθάει κι αυτό.

ΕΛΕΝΗ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ: Εκείνο το βράδυ; Γιατί δεν λειτούργησε το κέντρο παρακολούθησης εκείνο το βράδυ;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Λειτούργησε. Το κέντρο παρακολούθησης δεν κάνει τηλεχειρισμό. Το κέντρο παρακολούθησης είναι το τμήμα ρύθμισης της κυκλοφορίας.

ΕΛΕΝΗ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ: Γιατί δεν εντόπισε τα τρένα ότι κινούνται επί δώδεκα λεπτά στην ίδια κατεύθυνση;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Δεν μπορούσε να τα εντοπίσει...

ΕΛΕΝΗ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ: Αυτό δεν μπορεί να το κάνει; Άρα, δεν είναι ακριβώς η παρακολούθηση που μπορεί να σκεφτεί ο κάθε μέσος άνθρωπος. Είναι κάτι άλλο αυτό. Δεν το αντιλαμβάνεται.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Όχι παρακολούθηση. Δεν είπε κανείς ότι είναι κέντρο παρακολούθησης. Κέντρο ρύθμισης κυκλοφορίας είναι.

ΕΛΕΝΗ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ: Α, κέντρο ρύθμισης!

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Οτιδήποτε συμβαίνει μέσα στην κυκλοφορία αυτός δίνει τις εντολές για να συνεχιστεί.

ΕΛΕΝΗ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ: Δηλαδή, είναι κάτι που πρέπει να του κατατεθεί ως συμβάν...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Ναι, ως συμβάν. Ναι, όταν υπάρχει κάποιο πρόβλημα.

ΕΛΕΝΗ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ: ...για να μπορέσει να παρέμβει και να το επιλύσει.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Δεν μπορεί να παρέμβει σε όλα τα τρένα, γιατί έχει διακόσια είκοσι τρένα την ημέρα ο ΟΣΕ. Είναι δυνατόν; Δηλαδή, εδώ είναι το οκτάωρο. Είναι δυνατόν στο οκτάωρό του κάποιος να επιληφθεί ογδόντα τρένων που περνάνε από είκοσι σταθμούς το καθένα; Είναι αδύνατον. Όπου υπάρχει πρόβλημα επιλαμβάνεται. Έχουμε ζητήσει γι' αυτό μάλιστα...

ΕΛΕΝΗ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ: Έχει να κάνει και με την υποστελέχωση αυτό;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Μάρτυς): Όχι. Έτσι λειτουργεί. Απλά έχουμε ζητήσει να μπορεί να έχει και παρακολούθηση ή τηλεδιοίκηση. Όπου λειτουργεί, δηλαδή, τηλεδιοίκηση, να έχει μέσα οθόνη τηλεδιοίκησης για να το βλέπει, να έχει παρακολούθηση κιόλας. Το έχουμε ζητήσει αυτό, αλλά δεν λειτουργούν οι τηλεδιοικήσεις. Μόνο ο ΣΚΑ λειτουργεί.

M. CAROTORTO – 25/1/2024 – ΣΕΛ. 82-88

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Είναι σήμερα εκπρόσωπος της Hellenic Train στο κέντρο ελέγχου της Καρόλου; Λειτουργεί αυτό;

MAURIZIO CAROTORTO (Μάρτυς): Αν εκπρόσωπος της Hellenic Train συμμετέχει στο κέντρο του ΟΣΕ στην οδό Καρόλου; Αυτό είναι το ερώτημα; Όχι. Όχι, δεν υπάρχει.

Το κέντρο επιχειρήσεων της εταιρείας είναι στην οδό Συγγρού. Μιλάω για την Hellenic Train. Ο διαχωρισμός συμφωνεί με τις ευρωπαϊκές οδηγίες που καθορίζουν τον διαχωρισμό μεταξύ του διαχειριστή υποδομής και της σιδηροδρομικής...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Αφού δεν υπάρχει κοινό κέντρο ελέγχου της κυκλοφορίας, δεν υπάρχει ζήτημα όσον αφορά την ασφάλεια της κυκλοφορίας των τρένων, από τη στιγμή που ο καθένας έχει το δικό του κέντρο κυκλοφορίας; Πώς γίνεται η διασύνδεση, η επικοινωνία, ανάμεσα σε αυτόν που έχει την υποδομή και σε αυτόν που εκμεταλλεύεται την υποδομή;

MAURIZIO CAPOTORTO (Μάρτυς): Η επικοινωνία γίνεται μέσω τηλεφωνικής επικοινωνίας. Η διαχείριση κυκλοφορία γίνεται από τον διαχειριστή της υποδομής. Η εταιρεία δεν διαχειρίζεται την κυκλοφορία. Διαφορετικά, έχετε δίκιο εσείς, θα ήταν χάος. Ποιος θα πει στο τρένο πώς θα κινηθεί ή να ακινητοποιηθεί; Προφανώς αυτός είναι μόνο ο διαχειριστής της υποδομής ή μέσω ενός κεντρικού στελέχους, όπως στην περίπτωση στην Ελλάδα μέσω του σταθμάρχη.

Στον θάλαμο επιχειρήσεων της Hellenic Train ασχολούμαστε για την στήριξη των επιβατών, για την υποστήριξη των επιβατών με είδη πρώτης ανάγκης, μεταφορά με λεωφορεία όταν υπάρχει μία συνθήκη που επιτάσσει τη συνέχιση. Και παρακολουθείται όλο αυτό, το monitoring, από άποψη επιπτώσεων καθυστέρησης των τρένων σε ό,τι γίνεται κατά τη διάρκεια της διαδρομής. Αλλά δεν υπάρχει... Δεν έχει επίπτωση στην κυκλοφορία των τρένων που γίνεται από το διαχειριστή της υποδομής.

Είναι προφανές ότι υπάρχει μια συνεχής επαφή μεταξύ των δύο θαλάμων επιχειρήσεων, γιατί -έχετε δίκιο- διαφορετικά είναι θεμελιώδους... Γιατί πρέπει να συνάδουν οι πληροφορίες και είναι ένας από τους λόγους που κάναμε πάρα πολλές επαφές στενότερες με τον ΟΣΕ για να καθορίσουμε τους τρόπους επικοινωνίας με σαφή τρόπο, ώστε να αποφευχθεί να υπάρχουν κενά μεταξύ του διαχειριστή και της σιδηροδρομικής εταιρείας.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Θα θέλαμε αυτά τα αιτήματα επικοινωνίας που κάνατε με τον ΟΣΕ, να μας τα καταθέσετε και αυτά, όσον αφορά τις «τρύπες» που υπάρχουν στην επικοινωνία ανάμεσα σε δύο διαφορετικά κέντρα ελέγχου.

MAURIZIO CAPOTORTO (Μάρτυς): Να καταθέσω τι; Δεν κατάλαβα καλά.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Ότι καταθέσατε αιτήματα προς τον ΟΣΕ για να αντιμετωπιστεί το ζήτημα των τυφλών επικοινωνιών, εκεί που δεν υπήρχαν οι ... (δεν ακούστηκε) επικοινωνίες, ανάμεσα στα δύο κέντρα ελέγχου. Αυτά τα αιτήματα και να καλυφθούν αυτές οι δυσλειτουργίες, θα θέλαμε να μας τα καταθέσετε.

MAURIZIO CAPOTORTO (Μάρτυς): Όχι. Δεν είχαμε κενά επικοινωνίας. Είναι προφανές ότι στη σχέση μεταξύ του διαχειριστή και της εταιρείας, όντας διαρκής και συνεχής, υπάρχουν ανάγκες βελτίωσης και το κάνουμε αυτό κατά συνήθεια μέσω επικοινωνίας ή κοινών συνεδριάσεων. Στη διάρκεια αυτών των επικοινωνιών λαμβάνεται η απόφαση ή μπορεί να ληφθούν αποφάσεις.

Μπορούμε να κοινοποιήσουμε πόσες και ποιες υπήρξαν οι επαφές. Διότι η επαφή είναι σχεδόν καθημερινή. Οι δύο θάλαμοι επιχειρήσεων είναι σε διαρκή επικοινωνία. Ανέκαθεν υπήρχε, από τη στιγμή που το κέντρο μας μεταφέρθηκε από την οδό Καρόλου στην οδό στην έδρα της οδού Συγγρού. Εγώ ο ίδιος στον θάλαμο επιχειρήσεων υπήρξα πρωταγωνιστής, ιδίως όμμασι πώς γίνεται αυτή η διαρκής ανταλλαγή, η συνεχής, μεταξύ του δικού μας θαλάμου επιχειρήσεων.

Επί παραδείγματι, όταν ένα τρένο ακινητοποιείται, η πρώτη επαφή προφανώς είναι μεταξύ του θαλάμου επιχειρήσεων, του σταθμάρχη και του μηχανοδηγού, διότι εκείνος είναι που διαχειρίζεται την κυκλοφορία και ποιος παρεμβαίνει στην υποδομή. Αμέσως μετά υπάρχει μια επαφή με τον θάλαμο επιχειρήσεων μας, για να καταλάβουμε αν το τρένο χρειάζεται μια μηχανή. Θα υπάρχουν σε διάφορα σημεία του δικτύου με το προσωπικό για να παρέμβει με τη μηχανή έλξης.

Είναι προφανές ότι ο ρόλος της εταιρείας και του θαλάμου επιχειρήσεων της Συγγρού, από τη στιγμή που καθορίζεται ποια είναι η μηχανή, θα περάσει αμέσως στον διαχειριστή της υποδομής, διότι αυτή η μηχανή που θα κινηθεί για να συνδράμει το τρένο ακινητοποιηθέν, κινείται κατόπιν εντολής του ΟΣΕ, του κεντρικού θαλάμου επιχειρήσεων και του σταθμάρχη του συγκεκριμένου δρομολογίου.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Ισχυρίζεστε ότι ο διαχωρισμός ανάμεσα στα δύο διαφορετικά επιχειρησιακά κέντρα επιβλήθηκε από την κατεύθυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης για διαχωρισμό των δύο εταιρειών, των εταιρειών εκμετάλλευσης και των εταιρειών διαχείρισης της υποδομής.

MAURIZIO CAROTORTO (Μάρτυς): Ναι.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Όσον αφορά τον προϊστάμενο αμαξοστοιχίας, η κατάργησή του έπαιξε ρόλο στην ασφάλεια όσον αφορά τις σιδηροδρομικές μεταφορές;

MAURIZIO CAROTORTO (Μάρτυς): Ο ρόλος του μηχανοδηγού και του προϊσταμένου αμαξοστοιχίας υπήρξε αντικείμενο πολυάριθμων ρυθμίσεων σε ευρωπαϊκό και ελληνικό επίπεδο. Νομοθετικά εννοώ. Είκοσι χρόνια πριν -μιλάμε για το 2004- ελήφθη απόφαση ώστε ο επικεφαλής αμαξοστοιχίας να μην υπάρχει στα αστικά τρένα στην Ελλάδα και στην Πάτρα. Είναι ένας ρόλος που σιγά σιγά τροποποιήθηκε, χωρίς να έχει επίπτωση στην ασφάλεια της σιδηροδρομικής άσκησης. Γιατί το λέω αυτό; Διότι το 2011 ελήφθη περαιτέρω απόφαση από την τότε ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ώστε ο επικεφαλής αμαξοστοιχίας να πάει στα βαγόνια και να κάνει τον ελεγκτή. Αυτό δεν σημαίνει ότι αποσυνδέθηκε πλήρως από την ασφάλεια.

Ο επικεφαλής αμαξοστοιχίας καταρτίζεται στο κέντρο του ΟΣΕ και λαμβάνει κατάρτιση σε ό,τι αφορά τη νομοθεσία ασφαλείας. Ο ρόλος του προϊσταμένου αμαξοστοιχίας έχει άμεση σχέση με την ασφάλεια, αλλά η εισαγωγή του δεύτερου μηχανοδηγού, που έγινε με τον Κανονισμό του 2019 επαύξησε τα επίπεδα ασφαλείας και δεν τα μείωσε. Ο δεύτερος μηχανοδηγός έχει έναν ρόλο να υπάρχει πρώτος και δεύτερος μηχανοδηγός και ένας επικεφαλής αμαξοστοιχίας που δεν έχει την ίδια κατάρτιση. Υπήρξε μία αλλαγή, μεταξύ των άλλων. Δεν ήμουν τότε εδώ αλλά γνωρίζω πολύ καλά όλη την ιστορία. Αποφασίστηκε από μία κοινή επιτροπή Υπουργείου και συνδικαλιστικών οργάνων. Και γνωρίζω πολύ καλά γιατί και εδώ στην Ελλάδα έχω εξαιρετικές σχέσεις με τους συνδικαλιστικούς φορείς, έχουμε υπογράψει σύμβαση εργασίας, παρ' όλα τα προβλήματα της εταιρείας μετά το δυστύχημα, την έμφαση που δίδουν τα συνδικάτα στη σύνταξη εγγράφων που έχουν επίπτωση στην ασφάλεια των εργαζομένων. Κατ' αρχάς η ασφάλεια των επιβατών είναι ιερή. Νομίζω κανένα συνδικάτο δεν θα υπέγραφε έγγραφο που θα έθετε εν κινδύνω την ασφάλεια και την ακεραιότητα επιβατών και εργαζομένων. Αυτός είναι και ο λόγος που θεωρώ ότι η εισαγωγή του δεύτερου μηχανοδηγού που έγινε τότε, είναι μια ενέργεια που στοχεύει στη βελτίωση της ασφαλείας, διότι υπάρχει μια κοινή επικοινωνία των δύο μηχανοδηγών με τον σταθμάρχη. Αυτό ελλείπει του ETCS ασφαλώς είναι ένα στοιχείο δεύτερου επιπέδου ασφαλείας, ισχυρότερου από εκείνο που ήταν προηγουμένως με τον επικεφαλής.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Οι ειδικοί στην Επιτροπή μας κατέθεσαν ότι η κατάργηση του προϊσταμένου της αμαξοστοιχίας ήταν σε βάρος της ασφαλείας και μάλιστα και η ομοσπονδία των συνδικάτων στους σιδηροδρόμους δήλωσε ότι δεν

ψήφισε, ότι ψήφισε λευκό όσον αφορά την κατάργηση του προϊσταμένου της αμαξοστοιχίας όταν συζητιόταν ο καινούριος κανονισμός.

Επίσης, η Ευρωπαϊκή Οδηγία τόνιζε ότι η κατάργηση προϊσταμένου συνδέεται με τα σύγχρονα συστήματα ασφαλείας. Από τη στιγμή που στην Ελλάδα δεν υπήρξαν αυτά τα σύγχρονα συστήματα ασφαλείας γιατί προχωρήσαμε άμεσα στην κατάργηση του προϊσταμένου;

MAURIZIO CAPOTORTO (Μάρτυς): Κατ' αρχάς ο επικεφαλής αμαξοστοιχίας δεν καταργήθηκε. Θα πρέπει να διακρίνουμε μεταξύ της κατάργησης ενός όρου, που από άποψη είναι αρνητικό, διότι δίνει μια λανθασμένη εντύπωση. Περάσαμε σε μια κατάσταση όπου υπήρχε ένας άνθρωπος που αποκαλείτο επικεφαλής αμαξοστοιχίας, προϊστάμενος, και υπάρχουν και άλλα στελέχη επί της αμαξοστοιχίας με την ίδια κατάρτιση, που παρεμβαίνουν αν υπάρχουν σφάλματα από πλευράς μηχανοδηγών. Αυτό που λέτε εσείς για την ανάγκη να εγγυηθούμε την ασφάλεια, όταν δεν υπάρχουν τα συστήματα ETCS, γίνεται με την παρουσία δεύτερου μηχανοδηγού.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Με συγχωρείτε, έτσι ισχυρίζονται οι ειδικοί.

MAURIZIO CAPOTORTO (Μάρτυς): Δεν είναι το ίδιο, αλλά είναι καλύτερο διότι όταν θα υπάρξει το ETCS που θα λειτουργεί, θα αφαιρεθεί ο δεύτερος μηχανοδηγός, θα υπάρξει μόνο ένας μηχανοδηγός. Αυτό διευκρινίζει ότι η ασφάλεια είναι θεμελιώδης, όπως είχαμε πριν έναν βοηθό μηχανοδηγό που δεν έχει την ίδια επαγγελματική κατάρτιση και αρμοδιότητά με τον μηχανοδηγό που είχε ολοκληρώσει όλη την κατάρτιση.

M. CAPOTORTO – 25/1/2024 – ΣΕΛ. 227-230

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Καλησπέρα, κύριε μάρτυς.

Για ποιο λόγο, κύριε μάρτυς, η Hellenic Train έκλεισε το κέντρο ελέγχου της Καρόλου;

MAURIZIO CAPOTORTO (Μάρτυς): Είναι μια διαδικασία, όταν εγώ δεν ήμουν παρών ακόμα, αλλά σε κάθε περίπτωση θεωρώ ότι ήταν μια διαδικασία λογική, υπήρχε ο διαχωρισμός μεταξύ του διαχειριστή υποδομής και της σιδηροδρομικής εταιρείας που ετέθη σε ισχύ, σύμφωνα με τον ευρωπαϊκό κανονισμό και είχε και νόημα το να έχουμε τον θάλαμο επιχειρήσεων όπου υπάρχει και η διοίκηση της εταιρείας, ώστε να επεμβαίνει εγκαίρως σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ: Πώς θεωρείτε, λογικό, δηλαδή, το κλείσιμο ενός κέντρου χωρίς να έχετε δημιουργήσει ένα άλλο κέντρο; Δημιουργήσατε κέντρο ελέγχου στην έδρα που είπατε, στα γραφεία σας να είναι στα ίδια σημεία που εδρεύει η εταιρεία σας; Αντικαταστάθηκε από κάποιο άλλο όργανο το σημερινό κέντρο ελέγχου; Γιατί είπατε ότι έχει νόημα, ποιο είναι το νόημα; Να μην υπάρχει έλεγχος ή υπήρχε έλεγχος και τον κάνατε με κάποιον άλλον τρόπο;

MAURIZIO CAPOTORTO (Μάρτυς): Όχι. Ασφαλώς, οι διαδικασίες παρακολούθησης που γίνονται από τον θάλαμο, είναι πολύ πιο ανεπτυγμένες συγκριτικά με το παρελθόν. Φανταστείτε ότι όταν υπάρχει ενιαία διοίκηση σε έναν

θάλαμο επιχειρήσεων που προέβλεψε και τη ρύθμιση της κυκλοφορίας που παρέμεινε στον ΟΣΕ -όλα τα προαπαιτούμενα παρέμειναν στον θάλαμο επιχειρήσεων του ΟΣΕ- σε ό,τι αφορά τη στήριξη της πελατείας και της παρακολούθησης των τρένων που είχε η Hellenic Train, η λογική της υλοποίησης και αύξησης του αριθμού των ανθρώπων που θα ασχολούντο ήταν ο λόγος για τον οποίο έπρεπε να έχει περισσότερους και μεγαλύτερους χώρους, γι' αυτό και αποφασίστηκε να μετατεθεί στην έδρα της Hellenic Train.

Τώρα, έχουμε τέσσερις χώρους εργασίας μέσα στον ίδιο χώρο. Πριν δεν υπήρχαν τέσσερις χώροι στην Καρόλου, υπήρχε μόνο μία θέση εργασίας για τον αρμόδιο της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Όσοι ασχολούνται με την παρακολούθηση της ακρίβειας, της συνέπειας για την επείγουσα κατάσταση του στόλου προσωπικού, όσοι ασχολούνται με τους επιβάτες, την επικοινωνία και με την εξωτερική επικοινωνία με τον Τύπο και ένα πολύ σημαντικό τμήμα που υπάρχει και διαχειρίζεται τα λεωφορεία σε κατάσταση αντικατάστασης, όλες αυτές οι δραστηριότητες συνδέονται με την υποστήριξη των επιβατών και επιτρέπουν στο προσωπικό που βρίσκεται στον θάλαμο επιχειρήσεων να είναι σε επικοινωνία με το επιβαίνον προσωπικό και κυρίως με τους επικεφαλής αμαξοστοιχίας. Οι μηχανοδηγοί είναι σε επαφή μέσω VHF με τον θάλαμο επιχειρήσεων του ΟΣΕ που ασχολείται με την κυκλοφορία. Οι δύο θάλαμοι επιχειρήσεων του διαχειριστή υποδομής -όπως γίνεται παντού, είναι λογικό- και ο θάλαμος επιχειρήσεων της εταιρείας είναι σε διαρκή επικοινωνία.

Εδώ αναφέρθηκε το στοιχείο του ενιαίου χαρακτήρα της μετακίνησης. Δηλαδή, αύριο θα μπορούσε να υπάρξει κάποιος άλλος που κάνει μια άλλη εμπορική υπηρεσία και υπάρχει και ο ανταγωνισμός στον τομέα των εμπορευμάτων. Αν η Hellenic Train έμενε στον θάλαμο επιχειρήσεων του ΟΣΕ, θα έπρεπε να δώσει δυνατότητα σε άλλους φορείς. Θα ήταν θράσος να το δώσει μόνο σε μία σιδηροδρομική εταιρεία, έστω και αν μετέφερε μόνο επιβάτες και όχι και στους άλλους δύο φορείς ή εταιρείες που θα ασχολούνται, ένας πάροχος υπηρεσιών. Υπάρχει μια ανοικτή αγορά στον χώρο των εμπορευμάτων. Αυτός είναι ο λόγος.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ: Η λογική, όμως, λέει ότι κλείνεις κάτι και μάλιστα στον τομέα του ελέγχου, της ασφάλειας της κυκλοφορίας, όταν έχεις δημιουργήσει την άλλη υποδομή, για να μην υπάρξει κενό. Αν λειτουργούσε, λοιπόν, το κέντρο της Καρόλου, το δυστύχημα θα αποφευγόταν;

MAURIZIO CAPOTORTO (Μάρτυς): Τίποτα δεν έκλεισε, είναι μια πληροφορία που δεν ευσταθεί. Προσετέθη, τίποτα δεν έκλεισε. Όσοι διαχειρίζονταν την κυκλοφορία των τρένων, εξακολουθούν να διαχειρίζονται την κυκλοφορία. Μέσα στον θάλαμο των επιχειρήσεων, όπως εξήγησα, υπάρχει μια απόληξη που ανήκει στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ και εμείς χρειαζόμασταν τότε. Εγώ δεν ήμουν παρών, αλλά γνωρίζω πολύ καλά την ιστορία. Είναι μια ιστορία που βιώσαμε και στην Ιταλία, όπου περνούσαμε από μία θέση εργασίας στην άλλη, γιατί ήταν ανάγκη να παρακολουθούνται όλες αυτές οι πτυχές. Και πέραν τούτου, δεν είχε και νόημα να είμαστε εντός του θαλάμου επιχειρήσεων του διαχειριστή. Αυτό δεν συνάδει με τη λογική των διαχωρισμένων. Αυτός είναι ο λόγος που δεν έκλεισε τίποτα. Απλώς, μετακινήθηκε αυτό που ανήκε μόνο στην εταιρεία και διευρύνθηκε στον θάλαμο επιχειρήσεων της Hellenic Train. Εδώ δώσαμε μια επιπλέον συνεισφορά.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ: Λειτουργούσε το άλλο σύστημα που λέτε εσείς, που ήταν το διάδοχο του κέντρου ελέγχου της Καρόλου;

MAURIZIO CAPOTORTO (Μάρτυς): Δεν υπήρχε κανένα σύστημα. Η Καρόλου εξακολουθούσε να διαχειρίζεται από τον διαχειριστή της υποδομής. Η εταιρεία, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, δεν ασχολείται με τη διαχείριση. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ασχολείται μόνο με το πλήρωμα επί των αμαξοστοιχιών και να στηρίζει τους επιβάτες. Δεν μπαίνει στο θέμα της διαχείρισης της κυκλοφορίας. Αυτό παρέμεινε ως είχε. Αυτό που κάναμε είναι να ξεχωρίσουμε από πλευράς Hellenic Train σε ό,τι έχει να κάνει με τη στήριξη των επιβατών και να τη μεταθέσουμε σε μια άλλη έδρα, διευρύνοντάς την εγγυώμενη καλύτερη παροχή υπηρεσιών σε όλους.

M. CAPOTORTO – 30/1/2024 – ΣΕΛ. 12-13

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΛΑΧΑΚΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Καλημέρα σας, κύριε Capotorto. Ομιλώ κι εγώ την ιταλική, αλλά τα ερωτήματα που θα σας απευθύνω θα είναι στην ελληνική.

Το 2019 αναθεωρήθηκε ο Γενικός Κανονισμός Κυκλοφορίας του ΟΣΕ. Εκεί καταργήθηκε ο προϊστάμενος αμαξοστοιχίας, η παρουσία του οποίου ήταν ακόμα ένα μέτρο ασφαλείας. Εσείς μετά το δυστύχημα-έγκλημα των Τεμπών, τι ενέργειες κάνατε, προκειμένου να εξασφαλισθεί ακόμα περισσότερο η ασφάλεια, δεδομένων των στοιχείων ότι δεν υπήρχε τηλεδιόικηση και σηματοδότηση;

MAURIZIO CAPOTORTO (Μάρτυς): Οφείλω να διευκρινίσω ότι η κατάργηση του συγκεκριμένου επαγγελματικού προφίλ -αναφέρομαι στον προϊστάμενο αμαξοστοιχίας- έγινε το 2004 και όχι το 2019 εξ όσων γνωρίζω. Πρόκειται για πληροφορίες που περιήλθαν σε γνώση μου. Σε ό,τι αφορά την κυκλοφορία των σιδηροδρόμων, των αμαξοστοιχιών, συγκροτήθηκε μια κοινή ομάδα εργασίας μεταξύ Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών και συνδικαλιστικών οργάνων, η οποία και ασχολήθηκε με το θέμα.

Είναι άκρως ενδιαφέρον και σημαντικό να τονίσουμε ότι η συγκεκριμένη δράση, πράξη, παρέμβαση έχει πολύ μεγάλη σημασία σε ό,τι αφορά την αναθεώρηση των συγκεκριμένων διατάξεων, είτε αφορά στην αδειοδότηση των μηχανοδηγών είτε αφορά σε όλο το επιβαίνον στις αμαξοστοιχίες προσωπικό και την αντίστοιχη αδειοδότησή τους.

Διευκρινίζω, λοιπόν, ότι όλες οι αρμοδιότητες οι οποίες μέχρι εκείνη τη στιγμή, μέχρι δηλαδή την κατάργηση του προϊστάμενου αμαξοστοιχίας, αφορούσαν στο συγκεκριμένο άτομο μεταβιβάστηκαν σε όλο το επιβαίνον στις αμαξοστοιχίες προσωπικό με ό,τι αυτό συνεπάγεται. Και αναφέρω την υποχρεωτική παρουσία δύο μηχανοδηγών επί της αμαξοστοιχίας, όπως ήταν και τη συγκεκριμένη νύχτα του δυστυχήματος με το συγκεκριμένο τρένο τύπου Intercity. Αναφέρομαι στο γεγονός, στο πώς δηλαδή βίωσε όλο το προσωπικό της σιδηροδρομικής εταιρείας το συγκεκριμένο συμβάν, και οι μηχανοδηγοί και οι προϊστάμενοι αμαξοστοιχιών, όλο το προσωπικό. Και από τη στιγμή εκείνη ενεργοποιήθηκε ένα σχέδιο ψυχολογικής υποστήριξης και μια συγκεκριμένη επαγγελματική κατάρτιση στην οποία εμπλέκονται οι σύμβουλοι-υποστηρικτές. Αναφέρω ότι υπάρχουν δώδεκα σύμβουλοι-υποστηρικτές που ασχολούνται με τους μηχανοδηγούς και επτά σύμβουλοι-υποστηρικτές που ασχολούνται με όλο το επιβαίνον προσωπικό επί των αμαξοστοιχιών.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΡΟΦΥΛΛΙΔΗΣ (Μάρτυς): Το GSMR; Βεβαίως. Το GSMR λειτουργούσε.

Για να απαντήσω στο ερώτημά σας. Άρα, λοιπόν, εισέρχεται σε γραμμή μη συμβατή με αυτή τη γραμμή που είναι το τηλεγράφημα αποστολής του, το «τηλεγράφημα 47». Δεν του επιδίδεται το «Υπόδειγμα 1001». Φαίνεται ότι προβληματίστηκε, γιατί ρωτά. Και παίρνει ξανά απάντηση. Και φαίνεται από τα ηχητικά και σε ένα ύφος, ξέρετε, κάποιας οικειότητας το οποίο εμείς επισημάναμε. Εγώ σήμερα ήρθα με το αεροπλάνο με δύσκολες καιρικές συνθήκες και ήμουν μπροστά στο πιλοτήριο και κάποια στιγμή δόθηκε εντολή στους συνοδούς και απάντησαν με συγκεκριμένο πρωτόκολλο. Δεν μπορούν να πουν «Γεια σου, κύριε τάδε, όλες οι πόρτες καλά» και τούτο και εκείνο. Δεν υπήρχε ένα αυστηρό πρωτόκολλο το οποίο πρέπει να γίνει επειγόντως.

Για να επανέλθω, όμως, στην αλληλουχία της επικοινωνίας, του δίδεται για δεύτερη φορά το τηλεγράφημα 47 και του λέει «υπερβαίνεις, έχεις ελεύθερη γραμμή μέχρι Νέους Πόρους». Έχει, λοιπόν, αυτό το στοιχείο, δεν έχει το υπόδειγμα 1001. Πολύ σωστά λέει ο κύριος Βουλευτής, αλλά ξέρετε αυτοί οι μηχανοδηγοί είναι συνηθισμένοι με τα φωτισήματα, από εκεί καταλαβαίνουν αμέσως τι γίνεται.

Οι δυνατότητές του ήταν, πρώτον, να αξιοποιήσει το σύστημα VHF και να επικοινωνήσει με τον σταθμάρχη. Δεν ξέρουμε αν υπήρχε κάποια ηχητικού χαρακτήρα επικοινωνία. Δεν το ξέρουμε εμείς αυτό και δεν ήταν και αντικείμενο μας, δηλαδή. Σ' αυτές τις περιπτώσεις, όμως, τις έκτακτες υπάρχει το εδάφιο 1204 του Γενικού Κανονισμού Κυκλοφορίας, το οποίο είναι ένα εδάφιο έκτακτης ανάγκης. Ξέρετε κεντρικό πρόσωπο είναι ο μηχανοδηγός. Γιατί, ξέρετε, γίνονται συζητήσεις και κουβέντα, ο προϊστάμενος αμαξοστοιχίας που καταργήθηκε -θα με ρωτήσετε, φαντάζομαι, γι' αυτό- είναι προϊστάμενος. Θα μπορούσε -ήμασταν πριν το 2019- να χρησιμοποιήσει την αυτόματη πέδη και να σταματήσει επιτόπου. Το κεντρικό πρόσωπο είναι ο μηχανοδηγός. Αυτός κατευθύνει, όπως είναι ο πιλότος στην αεροπλοΐα.

Μπορούσε, λοιπόν, να κάνει χρήση του εδαφίου 1204 και να ακινητοποιήσει τον συρμό. Εδώ θα πρέπει, όμως, να λάβετε υπόψη, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, ότι στο ανταγωνιστικό πλέον περιβάλλον που ζουν οι σιδηρόδρομοι, σε αντίθεση με αυτό που γινόταν πριν τριάντα χρόνια με τη Χάρτα Δικαιωμάτων των επιβατών, με τις δυνατότητες να ζητούν αποζημιώσεις για καθυστερήσεις, ασκείται, προφανώς, έντονη ψυχολογική πίεση να πάει όσο γίνεται γρηγορότερα.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Έχει πρόσωπο αυτό το κράτος να αποδοθούν οι ευθύνες;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΡΟΦΥΛΛΙΔΗΣ (Μάρτυς): Αντικείμενο δικό σας είναι αυτό.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Είναι ρητορική η ερώτηση, δεν απευθύνομαι σε εσάς. Πείτε μου λίγο...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΡΟΦΥΛΛΙΔΗΣ (Μάρτυς): Δεν τελειώσαμε με το ETCS. Αν λειτουργούσε το ETCS και ξεκινούσε ο ένας από τους δύο, προφανώς από τους Νέους

Πόρους, γιατί είναι...Δηλαδή αυτοunuό δεν του χάραξε δρομολόγιο, δεν έχει γραμμή μπροστά του. Αυτός λέει εγώ φεύγω. Θα είχε ενεργοποιηθεί το σύστημα αυτόματης πέδησης. Δηλαδή θα είχαν σταματήσει οι δύο συρμοί και θα είχαν σταματήσει, προσέξτε...Φαντάζομαι προβληματίζεστε γιατί δεν πέφτει το ένα Μετρό στο άλλο. Και παλιότερα όταν το σύστημα της σηματοδότησης στο Μετρό της Αθήνας ήταν αρχαιότερο, θα σας έχει τύχει πολλές φορές να περιμένετε μέσα στο σκοτάδι, μέσα στη σήραγγα. Διότι λειτουργούν με την έννοια του κυκλώματος γραμμής. Τι είναι το κύκλωμα γραμμής; Είναι περίπου σαν το κύκλωμα που έχουμε εδώ. Έξω από τη Λάρισα και μέχρι τους Νέους Πόρους θα υπήρχε ένα κύκλωμα γραμμής. Αυτό έχει στην είσοδό του έναν ηλεκτρονόμο, στην έξοδο έναν πόλο πηγής. Στέλνει ρεύμα. Μόλις περάσει ένας άξονας το κύκλωμα γραμμής -και θα πρέπει να πω ότι κυκλώματα γραμμής υπήρχαν μέσα στους σταθμούς στις αλλαγές, υπάρχουν-, μόλις περάσει βραχυκυκλώνεται και αυτομάτως το φωτόσημα περιπίπτει σε κατάσταση κόκκινου μετά. Αλλά αυτό δεν μας διασφαλίζει πλήρως, το σύστημα το οποίο είναι τεχνικό...Διότι εδώ πρέπει να διακρίνουμε το ανθρωποτεχνικό επίπεδο, το ανθρωποτεχνικό σύστημα πρώτης γραμμής, και υπάρχει και το ανθρωποτεχνικό σύστημα δεύτερης γραμμής. Δηλαδή η τηλεδιοίκηση, αν θέλετε να μιλήσουμε συστημικά, κύριε Βουλευτά, είναι ένα ανθρωποτεχνικό σύστημα δεύτερου επιπέδου, όπως ήταν το δευτεροβάθμιο όργανο που λειτουργούσε στην Καρόλου.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Το οποίο μέχρι τότε λειτουργούσε;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΡΟΦΥΛΛΙΔΗΣ (Μάρτυς): Με βάση την πληροφόρησή μας, μέχρι το 2020 νομίζω.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Μέχρι το 2020.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΡΟΦΥΛΛΙΔΗΣ (Μάρτυς): Το οποίο ξέρετε είναι γιατί...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Στην Καρόλου αυτό που είπατε βοηθά στην αποτροπή, εάν λειτουργούσε;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΡΟΦΥΛΛΙΔΗΣ (Μάρτυς): Βοήθησε στην αποτροπή πολλών αντίστοιχων καταρχήν...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Μάλιστα.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΡΟΦΥΛΛΙΔΗΣ (Μάρτυς):...και δεν ξέρω αν έχετε εικόνα τού πώς λειτουργεί. Γιατί ακούγεται ότι υπήρχαν αντίστοιχα στις έδρες των δύο οργανισμών πλέον, έτσι; Διότι οι σιδηρόδρομοι μετά από πρωτοβουλίες των ευρωπαϊκών θεσμών και στην προσπάθεια να εισαχθεί ο ανταγωνισμός...Είναι μια μεγάλη συζήτηση που ίσως θα άξιζε τον κόπο να την κάνετε, αν έπρεπε να είχε οδηγηθεί ο σιδηρόδρομος σε αυτή την κατάσταση, την κατάτμηση, και τι κέρδισε, ξέρετε. Εγώ επειδή ασχολούμαι και με τα οικονομικά των μεταφορών θα σας πω ότι έχει γίνει ανάλυση «κέρδισαν οι βρετανικοί σιδηρόδρομοι με αυτό που κάνανε;».

Αλλά ας έρθουμε στο δευτεροβάθμιο όργανο. Την ημέρα του ατυχήματος υπήρχε στην μεν έδρα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ο λεγόμενος ρυθμιστής κυκλοφορίας ο οποίος, κύριε Βουλευτά και κυρίες και κύριοι Βουλευτές, δεν είναι καθαυτό ρυθμιστής, βλέπει ένα στίγμα, βλέπει το σημείο στο οποίο...Είναι με σύστημα γεωεντοπισμού. Και μια αντίστοιχη κατάσταση στην Καρόλου -αναφέρομαι στην μέρα του ατυχήματος-, όπου στην Καρόλου κυρίως η έγνοια τους έχει να κάνει με την ηλεκτροτροφοδοσία. Ο συρμός είναι ηλεκτροκίνητος.

Το παλαιό σύστημα είχε τρεις ανθρώπους: είχε έναν εκπρόσωπο της εκμετάλλευσης, είχε έναν εκπρόσωπο των μηχανοστασίων και έναν εκπρόσωπο των σταθμαρχών. Και ξέρετε τι κάνανε αυτοί; Αυτοί είχαν μπροστά τους τον χάρτη και κάθε στιγμή σημείωναν, με το χέρι μάλιστα τις περισσότερες φορές, ότι κινείται προς αυτή την κατεύθυνση. Εντόπιζαν δηλαδή εγκαίρως δρομολόγια που βρισκόντουσαν σε συγκρουσιακή κατάσταση ή τέλος πάντων σε επικίνδυνη κατάσταση.

Β. ΠΡΟΦΥΛΛΙΔΗΣ – 30/1/2024 – ΣΕΛ. 139-141

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Μάλιστα. Το λέτε, άλλωστε, στη σελίδα 85: «Η ύπαρξη δεύτερου σταθμάρχη μειώνει σημαντικά τον κίνδυνο λάθους».

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΡΟΦΥΛΛΙΔΗΣ (Μάρτυς): Για να είναι σαφές στο πόρισμα, η πρώτη μνεία που κάνετε αναφέρεται στο τι υπήρχε.

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Ναι. Η δεύτερη;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΡΟΦΥΛΛΙΔΗΣ (Μάρτυς): Η δεύτερη μνεία που κάνετε αναφέρεται στο πώς θα λειτουργούσαν μηχανισμοί οι οποίοι ήταν εύκολο να γίνουν.

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Απολύτως. Θέλω να σας πω ότι είναι δική σας διατύπωση: «Η ύπαρξη δεύτερου σταθμάρχη μειώνει σημαντικά τον κίνδυνο λάθους».

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΡΟΦΥΛΛΙΔΗΣ (Μάρτυς): Και δίνουμε και το παράδειγμα.

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Πολύ ωραία. Το επαναλαμβάνω απλώς, γιατί η επανάληψη είναι η μητέρα της μαθήσεως.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΡΟΦΥΛΛΙΔΗΣ (Μάρτυς): Έτσι είναι, αλλά έχει γραφτεί έτσι και αλλιώς.

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Λοιπόν, λέτε στη σελίδα 86 για το υπερκείμενο δευτεροβάθμιο όργανο ρύθμισης της κυκλοφορίας...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΡΟΦΥΛΛΙΔΗΣ (Μάρτυς): Της Καρόλου.

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Της Καρόλου. Λέτε: «Αν λειτουργούσε την ημέρα του δυστυχήματος, θα αποτελούσε πρόσθετη ασφαλιστική δικλίδα, που θα έδινε πιθανόν τη δυνατότητα παρακολούθησης της πορείας των δύο συρμών».

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΡΟΦΥΛΛΙΔΗΣ (Μάρτυς): Είμαστε προσεκτικοί. «Πιθανόν» λέμε, γιατί και αυτοί μπορεί να έκαναν λάθος.

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Ασφαλώς.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΡΟΦΥΛΛΙΔΗΣ (Μάρτυς): Μπορεί να έπιναν καφέ εκείνη την ώρα.

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Ναι, ναι, αλλά θα αποτελούσε πρόσθετη ασφαλιστική δικλίδα.

Εδώ δεν βάζετε «πιθανόν», κύριε Καθηγητά. Είναι δεδομένο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΡΟΦΥΛΛΙΔΗΣ (Μάρτυς): Λειτουργήσε ως ασφαλιστική δικλίδα στο παρελθόν.

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Μέχρι το 2020. Ωραία. Γιατί έπαψε να λειτουργεί το 2020;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΡΟΦΥΛΛΙΔΗΣ (Μάρτυς): Να ρωτήσετε αυτούς που άλλαξαν τους κανονισμούς.

Πιθανολογώ ότι, πηγαίνοντας σε ένα ανταγωνιστικό περιβάλλον, όπου ζητούμενο από τις εταιρίες λειτουργίας είναι η κερδοφορία, θα γινόταν ταυτόχρονα μια προσπάθεια μείωσης προσωπικού, πιθανόν με την προσδοκία λειτουργίας του συστήματος ETCS. Δηλαδή, θα μπορούσαμε να συζητήσουμε για αυτή την αλλαγή. Θα μπορούσαμε να συζητήσουμε. Δεν ξέρω αν θα την επιβεβαιώναμε. Διότι, ξέρετε, είμαστε μια χώρα όπου δεν έχουμε ενιαιοποιημένα τεχνικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά για τους σιδηροδρόμους και όχι μόνο για τους σιδηροδρόμους. Ξέρετε, αρχίζουν «τι θα κάνω σε αυτό το κομμάτι;».

Κανένας δεν προσδιόρισε ο σιδηρόδρομος ποια λειτουργικά χαρακτηριστικά πρέπει να έχει. Και φαντάζομαι ότι θα συζητήθηκε εδώ και για τους συρμούς ETR. Μας φτάνει η ταχύτητα των διακοσίων χιλιομέτρων;

B. ΠΡΟΦΥΛΛΙΔΗΣ – 30/1/2024 – ΣΕΛ. 262-263

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (ΚΑΤΕΡΙΝΑ) ΠΑΠΑΚΩΣΤΑ-ΠΑΛΙΟΥΡΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Εκτός από το συγκεκριμένο σύστημα λοιπόν, εφόσον δεν λειτουργούσε η φωτεινή σηματοδότηση, υπήρχε άλλος τρόπος να αποφευχθεί το ατύχημα;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΡΟΦΥΛΛΙΔΗΣ (Μάρτυς): Η πιστή τήρηση του γενικού κανονισμού κυκλοφορίας.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (ΚΑΤΕΡΙΝΑ) ΠΑΠΑΚΩΣΤΑ-ΠΑΛΙΟΥΡΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Ήτοι; Στη συγκεκριμένη περίπτωση;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΡΟΦΥΛΛΙΔΗΣ (Μάρτυς): Και οι ασφαλιστικές δικλείδες που είπαμε. Είπαμε ότι υπάρχει ένα ανθρωποτεχνικό σύστημα σε πρώτο επίπεδο. Τι είναι πρώτο επίπεδο; Αυτό που επηρεάζει άμεσα...

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (ΚΑΤΕΡΙΝΑ) ΠΑΠΑΚΩΣΤΑ-ΠΑΛΙΟΥΡΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Άρα, λοιπόν...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΡΟΦΥΛΛΙΔΗΣ (Μάρτυς): Άρα σε πρώτο επίπεδο είναι ο σταθμάρχης δεν υπάρχει σηματοδότηση-, ο μηχανοδηγός, το σύστημα VHF που δεν αξιοποιήθηκε όσο θα μπορούσε να αξιοποιηθεί, είναι ο πιθανός δεύτερος σταθμάρχης. Το ανθρωποτεχνικό σύστημα δευτέρου βαθμού είναι αν λειτουργούσε...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Η τηλεδιοίκηση.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΡΟΦΥΛΛΙΔΗΣ (Μάρτυς): Την τηλεδιοίκηση μπορούμε να τη βάλουμε στο τρίτο επίπεδο. Του δεύτερου βαθμού αν λειτουργούσε το δευτεροβάθμιο όργανο της Καρόλου, αν ο επιθεωρητής της αμαξοστοιχίας είχε αρμοδιότητα επιθεωρητή, κυρία Πρόεδρε. Επιθεωρητής θα πει μέχρι το 2019...

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (ΚΑΤΕΡΙΝΑ) ΠΑΠΑΚΩΣΤΑ-ΠΑΛΙΟΥΡΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Ναι το γνωρίζουμε.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΡΟΦΥΛΛΙΔΗΣ (Μάρτυς):...όταν διαπιστώσει αυτόματη πέδηση και το σταματά. Τον μηχανοδηγό δεν μπορεί να του δώσει ακριβώς εντολή. Αλλά αυτόματη πέδηση από το 2019... Πλέον είναι ένας συνοδός αμαξοστοιχίας με κάποια άλλα καθήκοντα, αλλά έχει πάψει...

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Θα το καταθέσω. Το έχω ηλεκτρονικά. Θα το βγάλω και θα σας το φέρω, κύριε Πρόεδρε. Το έχω μέσα στα πολλά έγγραφα που έχω.

Για τη συντομία όμως της κουβέντας ας υποθέσουμε ότι λειτουργούσε πλήρως ο σταθμός τηλεδιόικησης στη Ζάχαρη. Που δεν συμβαίνει αλλά ας πούμε ότι λειτουργούσε πλήρως. Θα έβλεπε, λοιπόν, το λάθος προφανέστατα και θα το υποδείκνυε και θα μπορούσαμε να έχουμε γλιτώσει τα χειρότερα. Αυτή η δυνατότητα όμως υπήρχε και στο σταθμό της Λάρισας για ένα πολύ μικρότερο κομμάτι σαφώς. Αλλά υπήρχε. Δηλαδή ο σταθμάρχης της Λάρισας μετά το λάθος, αφού έκανε το λάθος και έβαλε το τρένο στη λάθος ράγα για ένα διάστημα τριών, τεσσάρων ή και περισσότερων χιλιομέτρων -γιατί κάποιες λυχνίες δεν λειτουργούσαν σύμφωνα με το πόρισμα σας- είχε τη δυνατότητα, του υποδείκνυε ο πίνακας το λάθος του. Έτσι δεν είναι; Άρα, υπό αυτή την έννοια λοιπόν, αν λειτουργούσε ο σταθμός στη Ζάχαρη αλλά ο σταθμάρχης στη Ζάχαρη κοιμόταν ή δεν ήταν στη θέση του, πάλι θα είχαμε το ίδιο αποτέλεσμα. Προσπαθώ να δώσω να καταλάβουμε ότι πάντα ο ανθρώπινος παράγοντας...

Πάμε, λοιπόν, στο επόμενο στάδιο. Αν λειτουργούσε η Καρόλου αλλά η κύριοι που ήταν στην Καρόλου αντί να είναι στο μηχανήμα παίζανε πρέφα, πάλι δεν θα γινόταν δουλειά. Πάλι, λοιπόν, ο ανθρώπινος παράγοντας. Σαφώς κάθε δικλείδα ασφαλείας μειώνει το ποσοστό του ανθρώπινου λάθους και μεγαλώνει την ασφάλεια. Αλλά πάντα υπάρχει στο τέλος κάποιος που πρέπει να είναι εκεί, να ελέγχει και να κάνει τη δουλειά. Έτσι δεν είναι;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΥΡΓΙΔΗΣ (Μάρτυς): Έτσι είναι.

ΙΑΣΟΝΑΣ ΦΩΤΗΛΑΣ: Έτσι είναι. Ευχαριστώ πάρα πολύ.

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Αυτά τα γράφουμε εδώ έτσι όπως τα αναπτύσσουμε, αλλά συνδέονται και με τις προτάσεις που κάνουμε στο τέλος. Θεωρούμε ότι πραγματικά η σύμβαση που υπάρχει αυτή τη στιγμή με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεν εξυπηρετεί τα εθνικά συμφέροντα. Θα πρέπει να γίνει είτε μια αναδιαπραγμάτευση είτε μια καταγγελία της σύμβασης που είναι πιο δύσκολο. Μια αναδιαπραγμάτευση, όμως, έτσι ώστε να τεθούν κάποιοι όροι συμφέροντος για την πολιτεία, αυτό, κατά τη γνώμη μου, πρέπει να γίνει.

Σε σχέση με τη διασφάλιση του δημοσίου συμφέροντος και της ασφάλειας, εδώ είναι πάλι το θέμα αυτό που είπαμε. Θα πρέπει γενικώς και ο ΟΣΕ και η ΤΡΑΙΝΟΣΕ να λειτουργούν με κάποιες άλλες συνθήκες, οι οποίες θα διασφαλίζουν πλήρως το δημόσιο συμφέρον. Το να κόβεις τον προϊστάμενο αμαξοστοιχίας ενδεχομένως, που ήταν ένα πρόσθετο μάτι στα τρένα και μπορούσε να συμβάλλει στην αποτροπή κάποιων ατυχημάτων, είναι ένα θέμα το οποίο πρέπει να το ξαναδεί η ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Το κέντρο κίνησης που έχει αυτή τη στιγμή δεν κάνει τίποτα. Δεν κάνει τίποτα. Ο προϊστάμενος αμαξοστοιχίας που λειτουργούσε στην Καρόλου είχε πραγματικά έναν ουσιαστικό ρόλο. Κακώς καταργήθηκε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Μάλιστα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε μάρτυς, ο κ. Capotorto, ο Διευθύνων Σύμβουλος της Hellenic Train, στην κατάθεσή του ρωτήθηκε για το κλείσιμο του κέντρου της Καρόλου, αν αυτό ήταν μια ασφαλιστική δικλείδα και αν έπαιξε ρόλο ή αν στην περίπτωση που λειτουργούσε, θα μπορούσε πραγματικά να είναι μια ασφαλιστική δικλείδα αποφυγής αυτής της τραγωδίας.

Βέβαια, στην απάντηση που μας έδωσε είπε ότι το κλείσαμε γιατί δεν μπορούσαμε να ήμασταν στον ίδιο χώρο ως εταιρεία. Έπρεπε να το μεταφέρουμε κ.λπ.. Δηλαδή, σταμάτησε να λειτουργεί πριν μεταφερθεί να λειτουργήσει σε άλλο σημείο.

Εάν λειτουργούσε λοιπόν αυτό το κέντρο της Καρόλου, πιστεύετε ότι θα είχε αποφευχθεί η τραγωδία, μετά από την έρευνα την ενδελεχή που έχετε κάνει;

Αυτή είναι η ερώτησή μου, κύριε Πρόεδρε.

Ευχαριστώ.

ΙΩΑΝΝΗΣ – ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Πριν απαντήσω, θα σας πω δύο άλλα στοιχεία. Τον κ. Capotorto τον είχαμε στον κατάλογο των μαρτύρων. Δεν μπόρεσε να έρθει και μας έστειλε γραπτώς τις απόψεις της Hellenic Train.

Δεύτερον, το ότι δεν μπορούσε να είναι στο ίδιο κτήριο -Καρόλου Ντηλ 3, Καρόλου Ντηλ 5- δεν είχαν κανένα πρόβλημα, δεν είχαν κανένα τέτοιο θέμα.

Όσον αφορά το εάν λειτουργούσε το κέντρο αυτό, εάν λειτουργούσε το κέντρο στην Καρόλου, θα είχαν δει ακριβώς ότι δύο τρένα, αντί να είναι το ένα στη μια γραμμή και το άλλο στην άλλη γραμμή, ήταν στην ίδια γραμμή και έμπαιναν σε σύγκρουση. Θα το είχε δει το κέντρο αυτό, γιατί έβλεπε ακριβώς την κίνηση των τρένων, ενώ τώρα βλέπουν μόνο το σημείο που είναι το τρένο με το GPS. Δεν βλέπουν σε ποια γραμμή είναι. Το κέντρο της Καρόλου, όμως, και με τους εκπαιδευμένους ανθρώπους που είχε εκεί, μπορούσε να το δει αυτό και ίσως το προλάβαινε. Βέβαια, το χρονικό διάστημα αυτό είναι μικρό, αλλά μάλλον θα το προλάβαινε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ: Άρα, αυτό που κατέθεσε ότι δεν έπαιξε ρόλο κ.λπ., και όλες οι δικαιολογίες δεν έχουν καμία βάση. Άρα, η ευθύνη της εταιρείας και για αυτό το ζήτημα είναι δεδομένη.

ΙΩΑΝΝΗΣ – ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Κατά την άποψή μου...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ: Και βεβαίως, να σημειωθεί, κύριε Πρόεδρε, αυτό που είπε ο μάρτυς, ότι εκλήθη ο συγκεκριμένος για να καταθέσει και απαξίωσε την επιτροπή και έστειλε μόνο εγγράφως τις απόψεις του.

ΙΩΑΝΝΗΣ – ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Δώσαμε και εμείς τη δυνατότητα σε όποιον δεν μπορούσε να έρθει να καταθέσει γραπτώς.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε μάρτυς.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Το κέντρο της Καρόλου έκλεισε επί των ημερών σας;

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς): Το κέντρο του Καρόλου, κύριε Τσαβδαρίδη, εξακολουθεί και σήμερα να υφίσταται. Δεν έχει αλλάξει σαν χώρος. Είναι ένας χώρος στον οποίο βρίσκεται ο ρυθμιστής κυκλοφορίας του ΟΣΕ και ο οποίος επικοινωνεί με τους κατά τόπους σταθμάρχες.

Σε αυτόν τον χώρο, όταν η ΤΡΑΙΝΟΣΕ βρισκόταν στο κτίριο της Καρόλου παλιότερα και πριν ιδιωτικοποιηθεί και μετά την ιδιωτικοποίησή της, υπήρχαν -απ' όσο έχω πληροφορηθεί και ίσχυε και όταν ανέλαβα εγώ- κάποιοι κάποια στελέχη της Hellenic Train, της τότε ΤΡΑΙΝΟΣΕ, τα οποία παρευρίσκοντο. Δεν υπήρχε οπτική επαφή από το κέντρο της Καρόλου με κάποιους σταθμούς και κάποιες γραμμές. Η επικοινωνία που γινόταν ήταν μόνο τηλεφωνική.

Επομένως, όταν η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ιδιωτικοποιήθηκε και αργότερα κάποια στιγμή εγκαταστάθηκε στο δικό της κτίριο στην περιοχή της Λεωφόρου Συγγρού, αποχώρησε από τον ΟΣΕ και μαζί της αποχώρησαν και τα στελέχη αυτά τα οποία παρευρίσκονταν σε αυτόν τον χώρο. Εξακολούθησε η επικοινωνία των στελεχών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, της νυν Hellenic Train, και του ΟΣΕ να λαμβάνει χώρα μεταξύ των κέντρων επιχείρησης, ας πούμε, των δύο εταιρειών, αλλά πλέον από απόσταση.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ο ρυθμιστής κυκλοφορίας που ήταν εγκατεστημένος εκεί εξακολούθησε να υπάρχει;

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς): Ναι, φυσικά. Στέλεχος του ΟΣΕ. Και σήμερα υπάρχει.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Ο οποίος ήταν εγκατεστημένος εκεί στην Καρόλου ή στα καινούργια κτίρια που πήγε η Hellenic Train;

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς): Ο ρυθμιστής κυκλοφορίας είναι στέλεχος του ΟΣΕ, της διεύθυνσης κυκλοφορίας του ΟΣΕ, άρα βρίσκεται εκεί μόνιμα.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Στην Καρόλου. Εξακολουθεί. Παραμένει.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς): Στην Καρόλου. Παραμένει και σήμερα εκεί, δεν έχει φύγει. Μόνο τα στελέχη της ΤΡΑΙΝΟΣΕ αποχώρησαν.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Αποχώρησαν.

Άρα, ουσιαστικά ό,τι υπήρχε εξακολούθησε να υπάρχει. Δεν άλλαξε κάτι.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς): Δεν άλλαξε κάτι. Αποχώρησαν. Δηλαδή είχαν κάποιες θέσεις που καθόντουσαν και επικοινωνούσαν με τους δικούς τους μηχανοδηγούς. Έφυγαν από εκεί, πήγαν σε άλλο κτίριο, μετακόμισαν δηλαδή, και απλώς έφυγαν από εκεί που ήταν, δεν άλλαξε...

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Και ο ρυθμιστής κυκλοφορίας εξακολούθησε να κάνει τις συνεννοήσεις και τις επαφές με τους σταθμάρχες.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς): Ναι.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Μάλιστα.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: [...] Θα πάω λίγο, όμως, στο δευτεροβάθμιο κέντρο ελέγχου στην Καρόλου που διαλύθηκε, σταμάτησε να λειτουργεί το '20, γιατί μετακόμισε η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η Hellenic Train. Κάπου είπατε ότι δεν άλλαξε τίποτα;

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς): Όχι...

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Προφανώς οι ίδιοι εμπειρογνώμονες μας δήλωσαν ότι μπορούσαν από εκεί να βλέπουν πού κινούνται τα τρένα, να βλέπουν ότι κινούνται σε ίδια γραμμή δηλαδή στην πραγματικότητα.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς): Όχι, κυρία Πέρκα, το κέντρο της Καρόλου δεν έχει οπτική εικόνα με το δίκτυο. Αυτό που δεν άλλαξε τίποτα, όταν είπα, εννοούσα στον χώρο. Ο χώρος παρέμεινε ως είχε. Το μόνο που έγινε είναι ότι φύγανε οι άνθρωποι.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Ε, οι άνθρωποι ήταν όμως το θέμα. Προφανώς. Ναι.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς): Άνθρωποι οι οποίοι επικοινωνούσαν τηλεφωνικά με κινητά τηλέφωνα με τους ανθρώπους, τους μηχανοδηγούς.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Το ΚΕΚ Καρόλου μετά το '20, το οποίο είναι μόνο του ΟΣΕ και όχι και της Hellenic Train, παίζει το ρόλο που έπαιζε το προηγούμενο χρονικό διάστημα πριν διαχωριστούν; Γιατί εσείς είπατε πριν ότι οι μηχανοδηγοί είναι τα μάτια και τα αυτιά του ΟΣΕ. Ο διαχωρισμός, λοιπόν, του ΚΕΚ Καρόλου έπαιξε ρόλο; Έχει έναν παραπάνω βαθμό ασφαλείας;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Το ΚΕΚ, ο κεντρικός ρυθμιστής, όπως λέμε, στην Καρόλου και αφορά τον ΟΣΕ, ουσιαστικά αυτό το οποίο κάνει, έχει τηλεφωνικές επικοινωνίες με τους κατά τόπους ανοικτούς σταθμούς και μέσω των σταθμαρχών ουσιαστικά καταγράφει σε έναν πίνακα δρομολογίων τους πραγματικούς χρόνους...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Λέω πριν το διαχωρισμό. Αυτό έγινε μετά το διαχωρισμό.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Και πριν το διαχωρισμό το ίδιο έκανε το κέντρο της Καρόλου. Η διαφορά που επήλθε μετά το διαχωρισμό είναι ότι η Hellenic Train απέσυρε το δικό της προσωπικό από το ρυθμιστή της Καρόλου, που ο ρόλος του ποιος ήταν; Σε περίπτωση που γίνεται μία αμηχανία ενός συρμού, να κανονίσουν πώς θα πάει συρμός βοήθειας να πάρει το τρένο που έχει μπλοκάρει τη γραμμή, πώς θα στείλουν άλλο τρένο για να μετεπιβιβάσει, να πάρει τους επιβάτες, δηλαδή ουσιαστικά ήταν να συντονίζεται με τον ρυθμιστή της Καρόλου για τα τρένα που πρέπει να βγουν για να αντιμετωπίσουν έκτακτες καταστάσεις.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Δηλαδή μου λέτε ότι για ένα μεταφορικό έργο το οποίο χρειάζεται και υποδομή και επιδομή δεν έχει σημασία αν είναι ενιαίο το κέντρο ελέγχου και είναι διαφορετικά τα κέντρα; Άλλο της υποδομής, άλλο της επιδομής; Δεν μειώνει;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Δεν υπάρχει αυτός ο όρος υποδομή - επιδομή στο κέντρο της Καρόλου.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Στο κέντρο της Καρόλου είναι μόνο το δίκτυο αυτή τη στιγμή.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Πάντα ήταν το δίκτυο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Και στο κέντρο το άλλο της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, της Hellenic Train, είναι τα τρενάκια. Παλιά ήταν ενιαία αυτά τα δύο, κουμπώνανε μεταξύ τους. Τώρα το ότι δεν κουμπώνουν άμεσα δεν παίζει ρόλο;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Αν ρωτάτε σε σχέση με το δυστύχημα των Τεμπών, όχι. Αν ρωτάτε για τη διαδικασία, αν παίζει ρόλο στη διαδικασία μιας αντιμετώπισης μιας έκτακτης κατάστασης π.χ. μιας αμηνανίας ενός τρένου που μένει στο μέσο της γραμμής και πρέπει να στείλουν συρμό βοήθειας ή κάποιο εφεδρικό τρένο για να παραλάβει, αυτό ναι, εκεί παίζει ένα ρόλο. Αλλά δεν είμαστε εχθροί με τη Hellenic Train και με τους operators.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν μίλησε κανείς για εχθρούς.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Μιλάνε. Απλά έχουν ανεξαρτητοποιηθεί.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Μιλήσαμε για το ζήτημα της αμεσότητας. Γιατί διαχωρίστηκε;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Αυτό το επέλεξε η Hellenic Train. Δεν το επιλέξαμε εμείς.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Εσείς συμφωνήσατε βεβαίως.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Μπορούμε να κρατήσουμε κάποιον χωρίς τη θέλησή του στο κέντρο της Καρόλου;

Π. ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ – 1/2/2024 – ΣΕΛ. 123-124

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Σας λέω ότι ολόκληρο έργο, μεγάλα έργα με ΣΔΙΤ μεγάλων προϋπολογισμών ανακοινώνονται εδώ και τεσσαράμισι χρόνια και δεν έχει προχωρήσει τίποτα. Αυτό λέω. Τώρα για τα κλαδιά και για μικροπαρεμβάσεις... Αλλά θα σας κάνω κοινοβουλευτική ερώτηση σε άλλο επίπεδο.

Πάμε, συνεχίζουμε για το τραγικό. «Η εκπαίδευση του σταθμάρχη ελλιπής, η μετακίνησή του προδήλως παράνομη», είπε ο Πρόεδρος της Επιτροπής Γεραπετρίτη. Πάνε τα δύο.

Για την Καρόλου. Πραγματικά δεν περιμένω να μου απαντήσετε, όμως εγώ θα τα λέω κάθε φορά. Στην Καρόλου γιατί δεν λειτούργησε ποτέ;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Τι εννοείτε «στην Καρόλου δεν λειτούργησε ποτέ»;

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Το κέντρο ελέγχου.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Μα, λειτουργεί.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Τι εννοείτε «λειτουργεί»;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Ο ρυθμιστής στην Καρόλου υπήρχε, υπάρχει και θα υπάρχει. Δεν προβλέπεται να καταργηθεί.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Και γιατί δεν είδε εκείνο το βράδυ...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Μα δεν είναι αυτός ο ρόλος του. Δεν είναι αυτός ο ρόλος του κεντρικού ρυθμιστή στην Καρόλου.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Δεν είναι να παρακολουθεί όλες τις γραμμές; Δεν έχει την πρόσβαση σε όλο το διαδίκτυο;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Όχι βέβαια, όχι βέβαια. Πρόσβαση στο δίκτυο έχουν οι τηλεδιοικήσεις και οι σταθμοί όπου είναι ανοιχτοί.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Στην Καρόλου τι ακριβώς βλέπει;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Στην Καρόλου γίνεται μία καταγραφή – το είπα και προηγουμένως, αλλά ίσως δεν έγινα κατανοητός- με τηλεφωνικές επικοινωνίες που κάνει ο ρυθμιστής της Καρόλου με τα κέντρα λειτουργίας και με τους ανοιχτούς τοπικούς σταθμούς για το πού βρίσκονται τα τρένα στη διάρκεια του δρομολογίου τους και καταγράφει: Το Intercity 62 έπρεπε να είναι στις 5 και 20 στο Παλιοφάρσαλο, έφτασε στις 5 και 50. Το γράφει. Περιμένει την επόμενη ενημέρωση από τη Λάρισα να του πει ότι έφτασε...

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Ότι δύο τρένα κινούνται στην ίδια γραμμή και τα δύο δεν μπορούσαν να το δουν;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Όχι βέβαια.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Διότι έχουμε μαρτυρίες, δεν το έχω πρόχειρο. Θα το επαναφέρω όμως στην επιτροπή.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Δεν μπορούσε να το δει, κυρία Πέρκα. Δεν έχει οπτικό έλεγχο ρυθμιστής της Καρόλου για να δει τα τρένα. Αυτά τα βλέπουν, όπως σας είπα, οι τηλεδιοικήσεις και τα βλέπουν και οι σταθμάρχες οι τοπικοί, όσοι έχουν σηματοδότηση ή σε συνεννοήσεις μεταξύ τους πού θα στέλνουν τα τρένα και πού θα γίνεται η επικοινωνία.

ΑΘ. ΚΟΤΤΑΡΑΣ – 1/2/2024 – ΣΕΛ. 319-320

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Το Κέντρο της Καρόλου λειτουργούσε επί των ημερών σας;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΟΤΤΑΡΑΣ (Μάρτυς): Το Κέντρο της Καρόλου λειτουργούσε και νομίζω ότι συνεχίζει να λειτουργεί με τον ίδιο τρόπο που λειτουργούσε και τότε. Το Κέντρο της Καρόλου είναι ένα κέντρο που υπάρχει ένας ρυθμιστής κυκλοφορίας. Δεν είναι κέντρο που έχει εικόνα, δεν είναι ένα κέντρο ελέγχου με την έννοια της εικόνας όλης της κυκλοφορίας όλης της γραμμής. Έχει όμως επικοινωνία και μπορεί να επικοινωνεί με όλους τους σταθμάρχες και να μαθαίνει και να σημειώνει τις καθυστερήσεις ή οτιδήποτε άλλο γίνεται και όποιο συμβάν υπάρχει στο δίκτυο. Είχε έναν συντονιστικό ρόλο, αλλά δεν είχε εικόνα. Είχε μόνο επικοινωνία.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Γιατί το ρωτάω; Γιατί το ETCS είχε απενεργοποιηθεί από το 2018 στις μηχανές για να μπορούν τα βαγόνια να προχωράνε, να περνάνε με το κόκκινο. Να μη το λαμβάνει υπόψη. Το 2019 κάηκε το κέντρο στη Λάρισα. Το 2020 καταργήθηκε το κέντρο στην Καρόλου. Από το πόρισμα Γεραπετρίτη...

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΟΤΤΑΡΑΣ (Μάρτυς): Δεν καταργήθηκε κάποιο κέντρο στην Καρόλου. Το είπα και πριν.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Υποστελεχώθηκε;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΟΤΤΑΡΑΣ (Μάρτυς): Ούτε υποστελεχώθηκε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Μεταφέρθηκε;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΟΤΤΑΡΑΣ (Μάρτυς): Ό,τι γινόταν στην Καρόλου συνεχίζει να γίνεται ακόμα και σήμερα. Αυτό που άλλαξε στην Καρόλου μετά το 2020 ήταν ότι όταν η Hellenic Train, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ τότε, μετακόμισε και αποφάσισε να φύγει από την Καρόλου και πήγε σε άλλα γραφεία, υπήρχε ένας εκπρόσωπος της Hellenic Train που ήταν στο κέντρο της Καρόλου. Το κέντρο της Καρόλου, είπα και πάλι, δεν ήταν κέντρο που είχες οπτική εικόνα με το σύνολο της γραμμής. Ήταν ρυθμιστής κυκλοφορίας και είχε επικοινωνία με τους κατά τόπους σταθμάρχες. Αυτό έκανε το κέντρο Καρόλου. Και στην ουσία όταν υπήρχε και εκπρόσωπος εκεί της Hellenic Train, ό,τι συμβάν υπήρχε στο δίκτυο, υπήρχε ένας συντονισμός των συμβάντων.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Είπατε κάτι άλλο, ότι υπήρξε μια διαφωνία μεταξύ του προϊστάμενου αμαξοστοιχίας, όχι προϊστάμενου κυκλοφορίας. Νομίζω έτσι λέγεται, προϊστάμενος αμαξοστοιχίας.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Προϊστάμενος αμαξοστοιχίας.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Είναι αυτή η θέση που καταργήθηκε το 2019 στον Γενικό Κανονισμό Κυκλοφορίας, οι αρμοδιότητές του;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Η οποία τροποποιήθηκε στον κανονισμό, όσον αφορά κυρίως το κομμάτι του πού επιδίδεται από τον σταθμάρχη το τηλεγράφημα. Αυτή είναι η κύρια διαφοροποίηση. Επιδίδεται στον δεύτερο μηχανοδηγό, ο οποίος βρίσκεται μέσα στην αμαξοστοιχία και ενημερώνεται από τους μηχανοδηγούς ο σταθμάρχης, ο οποίος πλέον έχει τα καθήκοντα που αντιστοιχούσαν στον προϊστάμενο κυκλοφορίας για το τμήμα πίσω από τη γραμμή, μεταξύ των οποίων έχει και τη δυνατότητα να χρησιμοποιήσει την ακαριαία πέδη.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Και η διαφωνία αυτών των ανθρώπων, ενώ πήγαινε το τρένο με 120, ήταν ποιος έχει την αρμοδιότητα ή την ευθύνη του τρένου; Αυτό συζητούσαν τότε;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Κοιτάξτε, αυτό ακούστηκε. Δεν έχω ιδία γνώση. Υπήρξε ένα από τα στοιχεία τα οποία οι συνδικαλιστές από τις δύο μεριές έθεταν και ζητούσαν μέτρα ασφαλείας για τον λόγο αυτό.

ΛΑΖΑΡΟΣ ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ: Εσείς το θεωρείτε λογικό να πηγαίνει το τρένο και να μιλάνε για τις αρμοδιότητες που πρέπει να έχει ή να μην έχει ο προϊστάμενος αμαξοστοιχίας;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ (Μάρτυς): Κοιτάξτε, είναι τρία άτομα μέσα στον θάλαμο μηχανοδήγησης, είναι έμπειρα άτομα, κανονικά οφείλουν να ακολουθήσουν τον κανονισμό. Ξέρετε, το εγχειρίδιο κυκλοφορίας σε όλη τη γραμμή επιβάλλει συγκεκριμένες ταχύτητες, δηλαδή αυτοί από χιλιομετρική θέση σε χιλιομετρική θέση οφείλουν να ακολουθήσουν το βιβλίο και να πάνε με την ταχύτητα. Δεν έχουν δυνατότητα και δεν πρέπει να έχουν δυνατότητα να κινούνται διαφορετικά και για τον λόγο αυτό υπάρχουν και πειθαρχικές ποινές, οι οποίες στη δική μας περίοδο και σε προηγούμενες περιόδους ήταν αυστηρές. Και ξέρετε, για ανθρώπους οι οποίοι είναι κοντά στο όριο της σύνταξης, μπορεί να είναι και επιβαρυντικός παράγοντας για την αποχώρησή τους.

ΧΡ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ – 6/2/2024 – ΣΕΛ. 177-186

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Ναι, εντάξει. Αυτό είναι συμπέρασμα το οποίο βγάζουμε εμείς.

Είπατε ότι οι δύο μηχανοδηγοί μπήκαν μετά το Άδενδρο;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Ναι.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Εδώ υπάρχουν μαρτυρίες ότι ήταν και πριν δύο μηχανοδηγοί, πριν από το Άδενδρο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Δεν ήταν θεσμοθετημένοι πριν από το Άδενδρο οι δύο μηχανοδηγοί.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Μπορεί και να υπήρχαν δηλαδή.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Μπορεί να υπήρχαν, μπορεί και να μην υπήρχαν. Θεσμοθετημένο δεν ήταν, υποχρεωτικό δεν ήταν.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν ήταν υποχρεωτικό.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Δεν ήταν υποχρεωτικό και δεν ήταν να είναι αποκλειστικά στην καμπίνα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Κι αυτό έγινε ως αντιστάθμισμα του Άδενδρου ή ως αντιστάθμισμα ότι καταργήθηκε ο προϊστάμενος αμαξοστοιχίας;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Καμία σχέση με τον προϊστάμενο αμαξοστοιχίας.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Γιατί άλλοι μας είπαν -εκείνης της περιόδου που ήσασταν εσείς Υπουργός- ότι ο προϊστάμενος αμαξοστοιχίας αντικαταστάθηκε, επί της ουσίας, προσθέτοντας και δεύτερο μηχανοδηγό. Έτσι μας είπαν, με αυτό το αιτιολόγησαν.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Όχι, δεν ισχύει αυτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Έτσι μας το αιτιολόγησαν. Εγώ τι να σας πω; Του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ. Αυτά μας είπαν. Και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ μας είπε το ίδιο πράγμα: «Καταργήσαμε τον προϊστάμενο για να βάλουμε δεύτερο μηχανοδηγό».

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Επειδή το θεσμοθέτησα εγώ, και με νόμο μάλιστα, να σας ενημερώσω. Στο Άδενδρο –θέλω να είμαι πολύ φειδωλός στις εκφράσεις μου, μπορείτε να βρείτε το υπόμνημα- ήταν από υψηλή ταχύτητα. Νομίζω ότι δεν είχε κόπηκε καν ταχύτητα εκεί, από το πόρισμα που υπήρχε, ούτε προσπάθεια φρεναρίσματος, με ό,τι αυτό σημαίνει. Επομένως, για αυτόν τον λόγο, και μέχρι να εγκατασταθεί σε λειτουργία το ETCS...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Πάντως όταν έγινε το ατύχημα δύο μηχανοδηγοί και ο προϊστάμενος της αμαξοστοιχίας στην καμπίνα, που έγινε το ατύχημα στο Άδενδρο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Κακώς ήταν όλοι αυτοί στην καμπίνα. Και αυτό θεσμοθετήθηκε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Άρα, υπήρχαν...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Να μην είναι στην καμπίνα. Να είναι οι δύο μηχανοδηγοί στην καμπίνα, δεν μπορεί να είναι στην καμπίνα...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Υπήρχαν και δύο μηχανοδηγοί και τότε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Ναι, αλλά όχι με τον ρόλο του...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Σύμφωνοι.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Μια στιγμή. Μια στιγμή γιατί αυτό είναι, κατά τη γνώμη μου, πολύ σημαντικό, επειδή ακούγεται. Οι πιέσεις που υπήρχαν, κύριε Καραθανασόπουλε, ήταν όχι να μην υπάρχει ο προϊστάμενος αμαξοστοιχίας, τον λέμε και με τίτλο, «προϊστάμενος αμαξοστοιχίας»...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Να έχει την ευθύνη. Ήταν ο κύριος...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Ποια ευθύνη είχε; Είναι σαν να μου λέτε ότι σε ένα αεροπλάνο...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: ...ήταν ο κύριος που μπορούσε να σταματήσει την αμαξοστοιχία.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Δεν μπορούσε, όχι. Είναι σαν να μου λέτε ότι ο προϊστάμενος...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Ποιος το λέει αυτό; Αυτό μας είπαν οι υπεύθυνοι...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Αφήστε με όμως να απαντήσω.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: ...ότι είχε το δικαίωμα να σταματήσει την αμαξοστοιχία με βάση τον Γενικό Κανονισμό που ίσχυε τότε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Και λέω εγώ τώρα και θα πάμε και στον Γενικό Κανονισμό.

Είναι σαν να μου λέτε λοιπόν ότι σε ένα αεροπλάνο προϊστάμενος στο αεροπλάνο είναι ο προϊστάμενος των αεροσυνοδών.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν είναι το ίδιο πράγμα. Μην το εκχυδαίζουμε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Δεν το εκχυδαίζουμε καθόλου.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Μην το εκχυδαΐζουμε καθόλου γιατί στον Γενικό Κανονισμό που ίσχυε πριν, ήταν ο κύριος του τρένου. Αυτός αποφάσιζε αν θα σταματήσει ή αν θα προχωρήσει το τρένο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Για να δούμε αν ήταν. Για να δούμε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Έτσι έλεγε. Έτσι μας είπαν.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Ωραία κι εγώ θα σας ... στοιχεία για άλλα πράγματα όμως. Διότι ο προϊστάμενος της αμαξοστοιχίας δεν είχε τις γνώσεις που έχει ένας μηχανοδηγός. Ήταν ένα υπόλειμμα, αν θέλετε, της λογικής που λειτουργούσε ο σιδηρόδρομος όταν οι μηχανοδηγοί έριχναν κάρβουνο στον μουτζούρη. Δεν είμαστε εκεί τώρα. Έχουμε μια σειρά εγκυκλίων και αποφάσεων στη διάρκεια των χρόνων. Θα σας τις προσκομίσω.

Και αναφέρω συγκεκριμένα:

Το 2011, εγκύκλιος –την έχει βγάλει ο κ. Θεοφανόπουλος- που αναφέρει, σύμφωνα με το εδάφιο τάδε κ.λπ.: «...ορίζεται ότι στις αυτοκινητάμαξες η παρουσία του προϊσταμένου αμαξοστοιχίας παρά τω μηχανοδηγώ δεν είναι αναγκαίο...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Αυτό είναι για τον προαστιακό που μας λέτε;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Ναι, δεν είναι μόνο για τον προαστιακό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Για τον προαστιακό είναι αυτό. Είναι άλλο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Ναι, αυτό είναι για τον προαστιακό. Πάμε...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Πάμε για τα τρένα, εντάξει.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Θα πάμε. Είναι πολλές οι αποφάσεις, δεν είναι μία.

Θα με συγχωρέσετε λίγο. Άλλη εγκύκλιος του 2011, του κ. Ζηλιασκόπουλου: «Ανάθεση καθηκόντων διενέργειας ελέγχων και έκδοσης σιδηροδρομικών τίτλων μεταφοράς στους προϊσταμένους αμαξοστοιχιών...». Για να κόβουν εισιτήρια οι προϊστάμενοι αμαξοστοιχίας.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Όχι, περιμένετε, περιμένετε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Δεν με αφήνετε να σας απαντήσω.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Μπορείτε να...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Το τέσσερα του κ. Λιάπη...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Η επιτροπή εμπειρογνομόνων όμως του κ. Γεραπετρίτη λέει ότι μέχρι την τροποποίηση τον Μάρτιο του 2019 επιβάλλεται σε κάθε συρμό η παρουσία προϊσταμένων αμαξοστοιχίας με ουσιαστικά καθήκοντα ελεγκτή κάθε διαδικασίας και λεπτομέρειες εντός του συρμού και δυνατότητα αυτόματης πέδησης του συρμού, όποτε έκρινε απαραίτητο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Ε, δεν ισχύει αυτό. Και συνεχίζω.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Πώς δεν ισχύει;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Ε δεν ισχύει. Δεν ίσχυε. Τι να κάνουμε;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Λέει ψέματα; Δεν ίσχυε στον προηγούμενο Γενικό Κανονισμό; Εσείς μου φέρατε ορισμένες εγκυκλίους...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Μα, αυτά εμφανιζόντουσαν.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Μα, οι εγκύκλιοι δεν μπορούν να αλλάξουν τον Γενικό Κανονισμό.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Όχι, δεν είναι εγκύκλιοι.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Αυτός είναι ο Γενικός Κανονισμός που ισχύει. Δεν είναι;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Είναι Υπουργικές Αποφάσεις. 27 Ιουλίου του 2004, ο κ. Λιάπης.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Μα, μην μιλάτε για τον προασιακό και για...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Μα, δεν είναι μόνο για τον προασιακό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: ...που έκαναν απεργία οι εργαζόμενοι. Και για τον προασιακό και για το μετρό. Γι' αυτά μου λέτε τώρα;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Όχι, δεν σας λέω γι' αυτά.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Για ποια μου λέτε; Εγώ σας λέω για το τρένο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Σας λέω και για το τρένο. Αν δεν θέλετε να το ακούσετε, μην το ακούτε. Τι να σας κάνω τώρα; Εγώ θα σας τα δώσω και αξιολογήσετε τα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Ωραία, να μας τα δώσετε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Σε κάθε περίπτωση... Να ολοκληρώσω, όμως, κύριε Καραθανασόπουλε.

Το 2001 τα ίδια. Να σας διαβάσω ακριβώς: «Στις περιπτώσεις που η... μονάδα η οποία εκτελεί την αμαξοστοιχία αποκόπτεται από τη σύνδεση της αμαξοστοιχίας εντός της περιοχής του σταθμού η ευθύνη εξασφάλισης της αποκομμένης σύνδεσης περιέρχεται στον σταθμάρχη του σταθμού».

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Μα μου λέτε παραδείγματα, μικροπεριπτώσεις...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Δεν είναι παραδείγματα αυτά.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Αυτά είναι εξαιρέσεις για όταν ...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Όχι, δεν είναι εξαιρέσεις, είναι κατάργηση επί της ουσίας στην πράξη.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Εντάξει. Έχετε δίκιο...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Μια στιγμή. Λοιπόν, πώς υιοθετήθηκε ο Κανονισμός; Κάθισε η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου και έγραψε...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Πάντως οι εργαζόμενοι διαφώνησαν...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Όχι, δεν διαφώνησαν.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: ...και δεν ψήφισαν αυτή την αλλαγή.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Όχι, σας δίνω τα πρακτικά...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Μα, μας έδωσαν και αυτοί τα πρακτικά.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Τα πρακτικά των επιτροπών.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Από την Πανελλήνια Ομοσπονδία μας έδωσαν τα πρακτικά...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Δεν διαφώνησαν.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: ...ότι δεν ψήφισαν τη συγκεκριμένη διάταξη.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Ναι, ακούστε όμως, κύριε Καραθανασόπουλε, γιατί εδώ θα λέμε αλήθεια, γιατί και εγώ έχω διατελέσει για πάρα πολλά χρόνια, για δεκαετίες συνδικαλιστής.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Μα, ο πρόεδρος μας είπε...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Να το ξαναπώ. Έχω διατελέσει συνδικαλιστής για πάρα πολλά χρόνια. Εάν εγώ, λοιπόν, για μία ομάδα εργαζομένων -που θέλω να τους καλύψω συνδικαλιστικά- δεν καταψηφίζω, δεν ψηφίζω αυτό που εισηγούνται οι επιστήμονες, όλοι οι σιδηροδρομικοί φορείς, ειδικοί επιστήμονες... Δεν ήρθε και το εισηγήθηκε ούτε ο Υπουργός, ούτε ο Γενικός Γραμματέας, ούτε ο Διευθύνων Σύμβουλος. Ενάμισι χρόνο...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Πάντως όλοι οι προηγούμενοι διευθύνοντες σύμβουλοι ΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ λέγανε ότι ήταν λάθος που καταργήθηκε, όπως και οι προηγούμενοι Υπουργοί. Αυτό έλεγαν.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Εντάξει, ναι. Να μας πουν όμως και πού εφαρμόζονταν και με ποια εκπαίδευση. Με ποια εκπαίδευση; Πείτε μου εσείς, συνοδοί που έπαιζαν τον ρόλο του προϊσταμένου, που τους έβαζε να κόβουν εισιτήρια, με ποια εκπαίδευση θα σταματούσαν την αμαξοστοιχία; Αλλά σε κάθε περίπτωση...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Είπατε, κύριε Υπουργέ, ότι μετά το Άδενδρο...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Μια στιγμή, κύριε Καραθανασόπουλε, να ολοκληρώσω λίγο για τους προϊσταμένους της αμαξοστοιχίας.

Σε κάθε περίπτωση αυτό εισηγήθηκαν, δεν άλλαξε λέξη από εμένα, και αυτό θεσμοθετήθηκε. Κάτι που σας ενδιαφέρει όμως, και πολιτικά, δεν είναι αυτό. Γιατί εγώ ως Υπουργός δεν δέχτηκα πίεση ποτέ για το εάν θα υπάρχουν συνοδοί σε ένα τρένο ή προϊστάμενοι αμαξοστοιχιών. Δέχθηκα πιέσεις όμως για να μην υπάρχει δεύτερος μηχανοδηγός. Γιατί εκεί είναι ψηλά οι αμοιβές, εκεί είναι το εξειδικευμένο προσωπικό και εκεί είναι το πρόσθετο κόστος στις σιδηροδρομικές εταιρείες. Και δεν μιλάω προφανώς για τη δημόσια ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Γι' αυτό το θέτω.

Αρα δύο ασφαλιστικές δικλείδες δεν υπάρχουν. Η παράνομη μετακίνηση και η ελλιπής εκπαίδευση του σταθμάρχη και ο δεύτερος που δεν υπάρχει.

Το δευτεροβάθμιο κέντρο ελέγχου στην Καρόλου διαλύθηκε το 2020.

Πείτε μας λίγο τι ακριβώς μπορούσε να κάνει.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Στην Καρόλου δεν ήταν θεσμοθετημένο. Όμως το ότι συνυπήρχαν σε ένα χώρο και άνθρωποι της κίνησης πριν το διαχωρισμό και άνθρωποι του δικτύου, άρα στη συνέχεια και άνθρωποι του ΟΣΕ του διαχειριστή της υποδομής και μηχανοδηγοί οι οποίοι συνομιλούσαν συνέχεια οι μεν με τους σταθμάρχες και οι δε με τους μηχανοδηγούς, ήταν μια δομή που η συνεργασία τους μπορούσε να εισφέρει και να προβλέψει ή να ειδοποιήσει σε τέτοια ζητήματα.

Νομίζω ότι είναι ένα από αυτά που πρέπει να επανεξετάσουμε. Δεν είχε δηλαδή ηλεκτρονικό πίνακα για να βλέπει, αυτά που μπορούμε να κάνουμε όταν ολοκληρωθεί η τηλεδιοίκηση. Με συνεννόηση ήταν. Αλλά με τη συνύπαρξή τους σε ένα χώρο μπορούσαν να έχουν την πληροφόρηση ανά σταθμό και ανά αμαξοστοιχία που είναι και προς τα πού κινείται.

ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: ...(Δεν ακούστηκε)

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Μάρτυς): Το ανάποδο είπα. Ότι δεν είχαν καν πίνακα. Και ότι μιλούσαν με τα τηλέφωνα οι μεν με τους σταθμάρχες και οι δε με τους μηχανοδηγούς.

Κ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ – 13/2/2024 – ΣΕΛ. 364-365

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Πάμε στο κέντρο Καρόλου. Να σας απαντήσω αυτά τα οποία κι εγώ άκουσα με πολύ μεγάλο ενδιαφέρον.

Μας κατέθεσαν εδώ, όπως σωστά είπατε, διάφοροι μάρτυρες ότι το κέντρο Καρόλου ήταν ακόμα μια δικλείδα ασφαλείας που έλειπε τη μοιραία νύχτα του δυστυχήματος και ότι καταργήθηκε επί των ημερών μας. Σας τα είπε, κύριε Ανδριανέ και ο κ. Τερεζάκης. Το κέντρο παρακολούθησης κυκλοφορίας στο οποίο αναφερόμασταν λειτουργούσε σε εικοσιτετράωρη βάση και στελεχωνόταν από έναν σταθμάρχη του ΟΣΕ, από έναν προϊστάμενο μηχανοδηγό κι έναν προϊστάμενο του προσωπικού κίνησης. Δηλαδή, δυο στελέχη του ΟΣΕ κι ένα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Γιατί τώρα το αποκαλούμε κέντρο Καρόλου; Γιατί το εν λόγω κέντρο στεγαζόταν στα γραφεία της ΤΡΑΙΝΟΣΕ επί της Καρόλου όταν ήταν κρατική εταιρεία. Όταν η ΤΡΑΙΝΟΣΕ μετακομίζει την έδρα της στη Συγγρού στα τέλη του 2020 με δική της απόφαση και σύμφωνα με όλες τις εγκρίσεις που πήρε –υποθέτω- από τη ΡΑΣ, σταμάτησε να αποστέλλει τον υπάλληλο στο κέντρο της οδού Καρόλου. Και σημειώνω ότι πολλοί από τους μάρτυρες εδώ στην επιτροπή σας στις καταθέσεις τους σας είπαν ότι το κέντρο Καρόλου σήμερα συνεχίζει να λειτουργεί από τον ΟΣΕ, ότι έχει τηλεφωνική επικοινωνία με τους σταθμούς και καταγράφει δρομολόγια. Είπε επίσης, ο κ. Τερεζάκης αν δεν απατώμαι, ο οποίος σήμερα είναι ο διευθύνων σύμβουλος του ΟΣΕ, ότι το κέντρο αυτό δεν είχε ποτέ οπτικό έλεγχο της κίνησης των τρένων. Επομένως, δεν μπορεί να δει ότι τα δυο τρένα να κινούνται στην ίδια γραμμή.

Αυτή είναι η απάντησή μου.

10.4 Συμπεράσματα

Από τις μαρτυρικές καταθέσεις ενώπιον της Επιτροπής προέκυψαν τα ακόλουθα στοιχεία.

Σε ότι αφορά καταρχήν το Κέντρο της Καρόλου, εξήχθησαν οι παρακάτω πληροφορίες:

- Το συγκεκριμένο Κέντρο ήταν μια μη θεσμοθετημένη δομή εντός του ΟΣΕ.
- Το συγκεκριμένο Κέντρο δεν είχε ποτέ οπτικό έλεγχο της κίνησης των τρένων, επομένως δεν θα μπορούσε να δει ότι δύο τρένα κινούνταν στην ίδια γραμμή.

Χαρακτηριστική ως προς αυτό το θέμα είναι η κατάθεση του κ. Παναγιώτη Τερεζάκη, Μεταβατικού Διευθύνοντος Συμβούλου του ΟΣΕ 2023 έως σήμερα, ο οποίος ανέφερε:

«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Δεν μπορούσε να το δει, κυρία Πέρκα. Δεν έχει οπτικό έλεγχο ρυθμιστής της Καρόλου για να δει τα τρένα. Αυτά τα βλέπουν, όπως σας είπα, οι τηλεδιοικήσεις και τα βλέπουν και οι σταθμάρχες οι τοπικοί, όσοι έχουν σηματοδότηση ή σε συνεννοήσεις μεταξύ τους πού θα στέλνουν τα τρένα και πού θα γίνεται η επικοινωνία.»

Το ίδιο γεγονός επιβεβαιώθηκε από όλους σχεδόν τους μάρτυρες ενώ ο κ. Κοτταράς Αναπληρωτής Διευθύνων Σύμβουλος ΟΣΕ 2020-2022 ανέφερε συγκεκριμένα:

«ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΟΤΤΑΡΑΣ: Το Κέντρο της Καρόλου δεν είχε ποτέ και ούτε έχει εικόνα της κίνησης των συρμών, έχει μόνο τηλεφωνική επικοινωνία, ο ρόλος του είναι συντονιστικός».

- Το Κέντρο είχε και έχει μόνον τηλεφωνική επικοινωνία με τους σταθμούς και καταγράφει δρομολόγια.
- Το Κέντρο της Καρόλου, δεν έχει καταργηθεί αλλά συνεχίζει να λειτουργεί από τον ΟΣΕ. Το γεγονός αυτό επιβεβαιώθηκε από τις κάτωθι μαρτυρικές καταθέσεις, στις οποίες αναφέρονταν ότι:

Παναγιώτης Τερεζάκης: « Το Κέντρο Καρόλου λειτουργεί και σήμερα κανονικά, έχει τηλεφωνικές επικοινωνίες με τους σταθμάρχες, και καταγράφει τα δρομολόγια. Η διαφορά είναι ότι η Hellenic Train απέσυρε το δικό της προσωπικό όταν άλλαξε έδρα η εταιρεία ... Το Κέντρο Καρόλου δεν θα μπορούσε να συνεισφέρει στο να αποφευχθεί το δυστύχημα Ποτέ το Κέντρο δεν «έβλεπε» τους σταθμούς».

Σπύρος Πατέρας : «Το Κέντρο της Καρόλου δεν έχει κλείσει και εξακολουθεί και σήμερα να υφίσταται. Εκεί βρίσκεται ο Ρυθμιστής Κυκλοφορίας.... Όταν η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ήταν στο ίδιο κτίριο με τον ΟΣΕ ...ήταν στον ίδιο χώρο και κάποια στελέχη της. Όταν η ΤΡΑΙΝΟΣΕ άλλαξε κτίριο και πήγε στη Συγγρού συνέχισε η επικοινωνία μεταξύ των δύο Κέντρων αλλά από απόσταση. .. Ο Ρυθμιστής Κυκλοφορίας εξακολουθεί και σήμερα να κάνει επικοινωνία με τους σταθμάρχες και τους μηχανοδηγούς.... Ποτέ δεν υπήρχε οπτική επαφή με την κυκλοφορία των συρμών, μόνο τηλεφωνικές επικοινωνίες»

Με βάση τα ανωτέρω και ιδιαιτέρως με δεδομένο το γεγονός ότι το συγκεκριμένο κέντρο δεν είχε ούτε οπτική επαφή αλλά ούτε διέθετε κάποιο σύστημα που να δείχνει

την κατεύθυνση των αμαξοστοιχιών επί των γραμμών, δεν θεωρείται πιθανόν ότι η παρουσία του θα μπορούσε να αποτρέψει το δυστύχημα.

Από την άλλη πλευρά, σε ό,τι αφορά τον Προϊστάμενο αμαξοστοιχίας, θέση η οποία υφίστατο πριν την κατάργησή της με τον νέο ΓΚΚ, προέκυψε ότι είχε αυξημένες αρμοδιότητες και μάλιστα, όπως αναφέρθηκε, διέθετε μεγάλη εμπειρία και εκπαίδευση σε ζητήματα ασφαλείας. Η παρουσία του επί του συρμού η οποία θα του έδινε τη δυνατότητα να διαπιστώσει «ιδίους όμμασι» ότι η αμαξοστοιχία κινείται στην αντίθετη γραμμή καθόδου, θα του επέτρεπε πιθανότατα να παρέμβει και να συμβάλλει στην αποτροπή του μοιραίου ατυχήματος.

11. ΟΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΤΟΠΟ ΤΟΥ ΔΥΣΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

Αναφορικά με το ζήτημα των παρεμβάσεων επί του πεδίου στην περιοχή του ατυχήματος ο τέως Περιφερειάρχης Θεσσαλίας κ. Κωνσταντίνος Αγοραστός κληθείς να καταθέσει στην Εξεταστική Επιτροπή δήλωσε ότι για τα πραγματικά περιστατικά που αφορούν την υπόθεση του δυστυχήματος των Τεμπών παραγγέλθηκε Προκαταρκτική εξέταση από την Εισαγγελία Πρωτοδικών Λάρισας και ακολούθως ασκήθηκε σε βάρος του ποινική δίωξη για το αδίκημα της παράβασης καθήκοντος. Για τον λόγο αυτό επιφυλάχτηκε να καταθέσει στην Εξεταστική Επιτροπή μετά το τέλος της ποινικής διερεύνησης της υπόθεσης στο σκέλος που τον αφορά, επικαλούμενος το δικαίωμα της σιωπής κατ'άρθρο 104 ΚΠΔ. Τόνισε, όμως, επιγραμματικά, ότι η εμπλοκή της Περιφέρειας Θεσσαλίας ήταν να παράσχει αποκλειστικά και μόνο υποστηρικτική βοήθεια με την παροχή μηχανημάτων.

Επιπλέον ο ίδιος ο κ. Αγοραστός σε δήλωσή του σε διαδικτυακό τόπο ενημέρωσης (aftodioikisi.gr) τόνισε ότι: «Η περιφέρεια είχε υποστηρικτικό ρόλο, με μηχανήματα και τα συνεργεία. Ενεργήσαμε βάση του Ειδικού Σχεδίου Ανθρώπινων Απωλειών από την Αστυνομία, την Πυροσβεστική. Συνεδρίασε το Συντονιστικό Όργανο Πολιτικής Προστασίας (Σ.Ο.Π.Π.), στο οποίο οφείλαμε να συμβάλλουμε και τεθήκαμε σε αυξημένη ετοιμότητα, όπως έγινε και με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς και τις δομές (νοσοκομεία κτλ). Κληθήκαμε να παρέχουμε τη μέγιστη δυνατή βοήθεια-υποστηρικτικά, και το κάναμε, δίνοντας μηχανήματα, προσωπικό, σκαπτικά μέσα κ.α. Οπότε, δεν υπήρξε καμία μεμονωμένη πρωτοβουλία, ούτε προσωποποιείται η “εντολή”.»

Επίσης κατά την κατάθεσή του στην Εξεταστική Επιτροπή για το ανωτέρω ζήτημα ο τότε Υπουργός Υγείας κ. Αθανάσιος Πλεύρης ανέφερε ότι συμμετείχε σε συσκέψεις που έλαβαν χώρα από τις περίπου 4.00 που βρέθηκε στο σημείο έως την επομένη το απόγευμα που αποχώρησε από το Γενικό Νοσοκομείο της Λάρισας με συναρμόδιους φορείς αποκλειστικά και μόνο για θέματα του υπουργείου Υγείας, τη διαχείριση των τραυματιών και ταυτοποίησης των θυμάτων, χωρίς να έχει αρμοδιότητα για τα θέματα της διαχείρισης του πεδίου.

Σχετική με το ζήτημα είναι και η ένορκη κατάθεση του Συντονιστή Πυροσβεστικών Υποστρατήγου Ευάγγελου Φαλάρα, πληροφορίες από την οποία δημοσιεύτηκαν στην εφημερίδα-διαδικτυακό τόπο Ντοκουμέντο στις 13.02.2024 *«Δεν υπάρχει συγκεκριμένη απόφαση ΣΟΠΠ με την οποία δίνεται εντολή στην Περιφέρεια να προβεί σε απομάκρυνση όγκου επιφανειακού εδάφους και επίστρωσης του σημείου με οποιοδήποτε άλλο υλικό αλλά αυτό κατέστη αναγκαίο προκειμένου να εκκαθαριστεί ο χώρος, να ισοπεδωθούν οι οποιεσδήποτε εδαφικές ανωμαλίες και να διαμορφωθεί με ασφαλή υλικά ώστε οι γερανοί να επιχειρούν χωρίς κίνδυνο για τον αγωγό και για τους ίδιους λόγω των μεγάλων βαρών (ίδια βάρη και μεταφερόμενα)»*. Ο λόγος γίνεται για την ύπαρξη αγωγού φυσικού αερίου και των πολλαπλών κινδύνων και προβλημάτων που θα δημιουργούσε η χρήση βαρέων οχημάτων σε περίπτωση υποχώρησης του επικλινούς, λασπωμένου και σαθρού εδάφους.

Εξάλλου σε συνέντευξη του στο ραδιοφωνικό σταθμό Σκάι στις 09.03.2023 ο κ. Φαλάρας σχετικά με την παρέμβαση στον τόπο του ατυχήματος ανέφερε ότι: *«είδαμε ότι χρειαζόμασταν βαριά μηχανήματα, γρύλους δυνατούς και γερανούς, που να*

μπορούν να σηκώσουν βάρη. Γι' αυτό το λόγο συγκαλέσαμε δύο συμβούλια ένα στις 02.30 και ένα στις 05.00 προκειμένου να δούμε πως προχωρά το αίτημά μας, διότι από την πρώτη στιγμή ζητήσαμε να εφαρμοστεί το σχέδιο μεγάλων ανθρώπινων απωλειών, να έρθουν οι γερανοί και να εξασφαλιστούν τα μέσα για να μεταφερθούν οι τραυματίες στα νοσοκομεία».

Σε άλλη του συνέντευξη στην ιστοσελίδα Libre στις 2 Μαρτίου 2024 ο Συντονιστής Πυροσβεστικών Υπηρεσιών Θεσσαλίας και Στερεάς Ελλάδας, Ευάγγελος Φαλάρας, επεσήμανε ότι: «Εγώ έφτασα στο σημείο λίγο μετά τις 12.00 βράδυ Δευτέρας και έφυγα την Παρασκευή. Όταν έφυγα υπήρχε η διαμόρφωση του χώρου προκειμένου να επιχειρήσουν οι γερανοί. Η διαμόρφωση έγινε για να σηκώσουν τα βάρη οι γερανοί. Αυτό που συμβαίνει επιχειρησιακά είναι το εξής: οι γερανοί θέλουν σταθερό πεδίο να μη βουλιάζει, γι' αυτό και έπεσαν κάποια φερτά αντικείμενα, για να είναι σταθερός ο γερανός και να μη γίνει και ζημιά στον αγωγό που είναι από κάτω. Δεν μπορούσαμε να περιμένουμε. Έπρεπε να σηκωθούν τα βάρη, τα βαγόνια, οι λαμαρίνες. Κάτω από το πεδίο του ατυχήματος υπάρχει ένας αγωγός 110 εκατοστών διαμέτρου και 50 ατμόσφαιρες πίεση. Αν έσκαγε η έκρηξη θα επηρέαζε μέχρι και τη Λάρισα. Πείτε μου, τι θα έπρεπε να κάνω εκείνη τη στιγμή; Εγώ ζήτησα να έρθουν οι γερανοί. Έγινε σύσκεψη στο Συντονιστικό. Δεν έχουμε εμείς η πυροσβεστική τους γερανούς, εγώ απλώς ζήτησα να έρθουν, όπως και γρύλοι και οξυγόνο ... Ο κ. Τριαντόπουλος δε νομίζω ότι ήταν ούτε στο πρώτο ούτε στο δεύτερο συντονιστικό...», ενώ όσο αφορά την παρουσία γερανών που ο ίδιος ζήτησε εξήγησε ότι επιχειρησιακά: «οι γερανοί για να επιχειρήσουν θέλουν στατικότητα. Το έδαφος ήταν μαλακό. Και με ένα μαλακό έδαφος, αν δεν υπήρχε στατικότητα υπήρχε κίνδυνος και ο γερανός να ντελαπάρει, αλλά και να δημιουργούταν πρόβλημα στον αγωγό. Από κει και πέρα, ήρθαν τα φορτηγά, έφεραν τα υλικά που χρειάζονταν κι όσο προχωρούσαν οι γερανοί κι έφτασαν στην έξοδο του τούνελ, έριχναν και περισσότερα υλικά, με αποτέλεσμα όταν αποχώρησα κάποια σημεία όντως να είναι καλυμμένα. Τι έγινε μετά δεν ξέρω...».

Τέλος, στην ίδια συνέντευξη του για το ζήτημα του φορτίου της εμπορικής αμαξοστοιχίας ο κ. Φαλάρας τοποθετήθηκε λέγοντας: «αν κουβαλούσε υγρά και χημικά, δε θα βλέπαμε τα δοχεία; Εγώ δεν είδα δοχεία που ενδεχομένως να περιείχαν υγρά. Γύρω στις 4.00 με 4.30 ζήτησα και πήρα το χαρτί με τα περιεχόμενα της αμαξοστοιχίας. Έγραφε μεταλλικά ελάσματα, φρούτα στα ψυγεία και ποτά». Στην ίδια κατεύθυνση με την ανωτέρω μαρτυρία κατατείνει και η έκθεση του πραγματογνώμονα που έχει ήδη κατατεθεί στον ειδικό εφέτη ανακριτή και η οποία αναφέρεται στην ύπαρξη ελαίων σιλικόνης που όταν εκτίθενται σε ηλεκτρική εκκένωση με σπινθήρα εκλύονται αέρια όπως υδρογόνο, μεθάνιο, αιθάνιο και ακετυλένιο τα οποία είναι όλα εξαιρετικά εύφλεκτα και η οποία διαβιβάστηκε στην εξεταστική επιτροπή από την Εισαγγελία Εφετών Λάρισας.

Συναφής με το ζήτημα της επιχειρησιακής δράσης στο πεδίο είναι και η απάντηση του Υφυπουργού Κλιματικής Κρίσης κ. Τριαντόπουλου την 01.03.2024 στη Βουλή μετά από επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Ελληνικής Λύσης κ. Μπούμπα. «Οι αρμόδιοι που συμμετείχαν στο Συντονιστικό, έπειτα από αίτημα της Πυροσβεστικής, αποφάσισαν τις παρεμβάσεις και τις διαμορφώσεις του χώρου και οι οποίες έπρεπε να γίνουν για ένα τέτοιο μεγάλο και δύσκολο δυστύχημα, όπως προβλέπεται από το Ειδικό Σχέδιο Διαχείρισης Ανθρώπινων Απωλειών. Οι λεπτομέρειες έχουν απαντηθεί από αυτούς που είχαν την υπηρεσιακή ευθύνη στο πεδίο ώστε να προχωρήσουν οι έρευνες, να

εντοπιστούν τα θύματα και να γίνουν όλες οι προβλεπόμενες ενέργειες. Διαμόρφωσαν τον χώρο όπως οι ίδιοι έκριναν, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα, τις διαδικασίες και τις ανάγκες που εντόπισαν. Κι όχι με εντολές. Προχώρησαν με ενέργειες προκειμένου να μπορέσουν να ολοκληρώσουν το πραγματικά δύσκολο έργο τους, την έρευνα και να ανταποκριθούν στις αγωνίες των οικογενειών και συγγενών τους. Τίποτα περισσότερο και τίποτα λιγότερο».

Από τα ανωτέρω και σχετικά με το ζήτημα των παρεμβάσεων επί του πεδίου, διαπιστώνεται ότι οι όποιες παρεμβάσεις έλαβαν χώρα στον άξονα συντονισμένων ενεργειών, και προκύπτει ότι όφειλαν να γίνουν από τους αρμόδιους φορείς και όργανα, με αντικειμενικό σκοπό την έρευνα, διάσωση και ασφαλή μεταφορά των τραυματισμένων στα νοσοκομεία, καθώς επίσης, την ανεύρεση αγνοουμένων και τον εντοπισμό σορών, ώστε να παραδοθούν στους οικείους τους. Και ήταν επιβεβλημένη για τον λόγο αυτό η διευθέτηση, ώστε με βάση τις υπάρχουσες συνθήκες στον τόπο του ατυχήματος να είναι απαραίτητη η ύπαρξη βαρέων και γερανοφόρων οχημάτων τα οποία συνέδραμαν στις έρευνες μέσω της απομάκρυνσης βαρέων όγκων προκειμένου να λειτουργήσουν τα αρμόδια συνεργεία της πολιτείας, τα οποία έπρεπε να επιχειρούν σε σταθερό και ασφαλές έδαφος, ιδίως δε αν ληφθεί υπόψιν πέραν των άλλων συνθηκών και η ύπαρξη του αγωγού φυσικού αερίου που βρίσκονταν στο υπέδαφος σύμφωνα και με τα όσα δημόσια έχει δηλώσει ο Συντονιστής της πυροσβεστικής κ. Ευάγγελος Φαλάρας.

Κατά συνέπεια τη διαχείριση στο πεδίο, κατά τον χρόνο, που είναι σε εξέλιξη επιχείρηση έρευνας και διάσωσης, την έχουν πάντοτε τα αρμόδια συλλογικά επιχειρησιακά όργανα και οι όποιες αποφάσεις για τη διαδικασία, τον συντονισμό και την ολοκλήρωση της επιχείρησης λαμβάνονται στο πλαίσιο αυτό επί του πεδίου, συνυπολογιζομένων των ιδιαίτερων συνθηκών που ανέκυψαν και έχρησαν αντιμετώπισης.

12. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ ΤΟΥ ΠΟΡΙΣΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Με βάση τις καταθέσεις και τα έγγραφα όπως αναλύονται στα επιμέρους κεφάλαια του Πορίσματος, η Επιτροπή καταλήγει στα ακόλουθα συμπεράσματα σε σχέση με τα θέματα, τη διερεύνηση των οποίων της ανέθεσε η Ολομέλεια της Βουλής:

1. Στη θεμελιώδη σημασία του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως (ΓΚΚ) του ΟΣΕ και της πιστής τήρησης των κανόνων του, η οποία εγγυάται την ασφαλή κυκλοφορία στο σιδηροδρομικό δίκτυο. Ο ΓΚΚ είναι νομικά δεσμευτικός, χαρακτηρίζεται δε ως ο «ΚΟΚ του σιδηροδρόμου». Ωστόσο, το βράδυ του δυστυχήματος, διαπιστώθηκε σειρά παραβιάσεων του ΓΚΚ:

- i. η παράλειψη του σταθμάρχη Λάρισας να προβεί σε αυτόματη χάραξη διαδρομής χρησιμοποιώντας τον πίνακα τηλεχειρισμού που ήταν απολύτως λειτουργικός, με αποτέλεσμα να εισέλθει η μοιραία αμαξοστοιχία ανάποδα στη γραμμή καθόδου μέσω της αλλαγής τροχιάς 118.
- ii. η παράλειψη του σταθμάρχη να παρακολουθεί τον πίνακα τηλεχειρισμού, όπου ήταν συνεχώς ευκρινής η εσφαλμένη θέση της αλλαγής τροχιάς 118 και όπου για περιορισμένο χρονικό διάστημα εμφανιζόταν και η εσφαλμένη πορεία της μοιραίας αμαξοστοιχίας IC62.
- iii. η παράλειψη του σταθμάρχη να ενημερώσει τον μηχανοδηγό με την παράδοση σε αυτόν του εντύπου 1001, το οποίο απαιτείται σύμφωνα με τους ορισμούς του ΓΚΚ σε κάθε περίπτωση ανωμαλίας ή κινδύνου στην γραμμή.
- iv. η παράλειψη των μηχανοδηγών της μοιραίας αμαξοστοιχίας IC62, να εισέλθουν σε γραμμή καθόδου χωρίς έντυπο 1001.
- v. η παράλειψη των μηχανοδηγών να ακινητοποιήσουν το τρένο ως όφειλαν σύμφωνα με τον ΓΚΚ. Αν το είχαν ακινητοποιήσει, η σύγκρουση θα είχε αποφευχθεί.
- vi. η παράλειψη των μηχανοδηγών να επικοινωνήσουν με τον σταθμάρχη Λάρισας, να διευκρινίσουν ότι η αμαξοστοιχία έχει μπει ανάποδα στη γραμμή καθόδου και να ζητήσουν εξηγήσεις.
- vii. η παράλειψη των μηχανοδηγών να κάνουν αναγγελία αναφορικά με τη θέση της αμαξοστοιχίας καθώς περνούσαν από τους ενδιάμεσους σταθμούς.

Η Επιτροπή διαπίστωσε συνεπώς διαδοχικές παραβιάσεις του Κανονισμού από τον Σταθμάρχη Λάρισας και από τους μηχανοδηγούς, με συνέπεια την επέλευση του πολύνεκρου τραγικού δυστυχήματος σε διπλή σιδηροδρομική γραμμή, γεγονός πρωτόγνωρο στα σιδηροδρομικά χρονικά σύμφωνα με τους ειδήμονες που κατέθεσαν στην Επιτροπή.

2. Στη συμβολή των αυτοματοποιημένων συστημάτων διαχείρισης κυκλοφορίας (σηματοδότηση, τηλεδιόικηση, ETCS, GSMR), του καθενός σε διαφορετικό βαθμό, στην ασφαλέστερη λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου. Όλα δε μαζί τα συστήματα, συνδυαστικά, όπως προβλέπεται από το ERTMS, δηλαδή το ευρωπαϊκό σύστημα

διαχείρισης της κυκλοφορίας των τρενών, αυξάνουν το επίπεδο ασφάλειας και αποφυγής ατυχημάτων. Με την προϋπόθεση βεβαίως της ταυτόχρονης πιστής εφαρμογής του Γενικού Κανονισμού Κίνησης. Σημειώνουμε ότι η εφαρμογή του ERTMS θα είναι υποχρεωτική στις ευρωπαϊκές χώρες από το 2030. Μικρό ποσοστό των σιδηροδρομικών συστημάτων στις χώρες της ΕΕ εφαρμόζουν σήμερα στο σύνολο του το ERTMS. Είναι χαρακτηριστικό ότι το ETCS, το πιο αποτελεσματικό σύστημα, που παρέχει τη δυνατότητα αυτόματης ακινητοποίησης του τρενού, τον Ιούλιο του 2022 ήταν σε λειτουργία μόνο στο 14% των ευρωπαϊκών σιδηροδρόμων. Επομένως με βάση το ισχύον ευρωπαϊκό και εθνικό νομοθετικό πλαίσιο η λειτουργία του σιδηροδρόμου χωρίς τα προαναφερόμενα συστήματα θεωρείται επιτρεπτή και ασφαλής. Η άποψη ότι στα τμήματα του δικτύου, όπου δεν λειτουργεί το ETCS, ή δεν προβλέπεται να λειτουργήσουν στο μέλλον αυτοματοποιημένα συστήματα, η κυκλοφορία των τρενών είναι επισφαλής, στερείται λογικής και νομικής βασιμότητας και δεν μπορεί να γίνει αποδεκτή από την Επιτροπή. Περί της ασφαλούς λειτουργίας του σιδηροδρόμου και χωρίς τα αυτοματοποιημένα συστήματα διαχείρισης κυκλοφορίας, κατέθεσε άλλωστε το σύνολο σχεδόν των μαρτύρων που εξετάστηκαν. Περαιτέρω δεν μπορεί να γίνει αποδεκτή η άποψη ότι αν υπήρχαν τα συστήματα αυτά το τραγικό δυστύχημα των Τεμπών θα είχε αποτραπεί και τούτο, διότι τα συστήματα αυτά δεν οδηγούν κατ' ανάγκη σε αποτροπή του κινδύνου. Αντιθέτως, επιβεβαιώθηκε από όλους τους μάρτυρες που κατέθεσαν ενώπιον της Επιτροπής ότι εάν είχαν τηρηθεί απαρέγκλιτα οι κανόνες του ΓΚΚ από όλα τα εμπλεκόμενα μέρη, το δυστύχημα δεν θα είχε συμβεί.

3. Στην προβληματική εκτέλεση των συμβάσεων για την εγκατάσταση συστημάτων διαχείρισης κυκλοφορίας στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο και μάλιστα για μεγάλη χρονική περίοδο. Από το 1985 έως το 2001 εγκαταστάθηκαν συστήματα σηματοδότησης – τηλεδιοίκησης στα τμήματα της σιδηροδρομικής γραμμής από Αθήνα μέχρι Προμαχώνα, συνολικής δαπάνης 233 εκατ. Ευρώ. Τα συστήματα δεν τέθηκαν ποτέ ενιαία σε λειτουργία, λόγω πληθώρας τεχνικών προβλημάτων αλλά και λόγω του εκτεταμένου φαινομένου βανδαλισμών και κλοπών. Η ανάταξη των συστημάτων της σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης, η οποία κατέστη αναγκαία λόγω των προβλημάτων αυτών, προβλέφθηκε με τη Σύμβαση 717, το έτος 2014. Η εγκατάσταση του συστήματος ραδιοκάλυψης (GSMR) προβλέφθηκε με τη Σύμβαση 100012 το έτος 2006, ενώ η εγκατάσταση συστήματος μείωσης ταχύτητας ή και ακινητοποίησης των τρενών (ETCS) προβλέφθηκε με τις Συμβάσεις 10004 και 10005 το έτος 2007. Η ολοκλήρωση των συμβάσεων αυτών όμως καθυστέρησε υπέρμετρα.

4. Στις επιπτώσεις της διάσπασης του ΟΣΕ το 1996 με τη δημιουργία των θυγατρικών του εταιρειών ΕΡΓΟΣΕ, ΤΡΑΙΝΟΣΕ και ΓΑΙΑΟΣΕ, η οποία συντέινει στα προβλήματα εκτέλεσης και ολοκλήρωσης των σιδηροδρομικών έργων. Η διάσπαση αυτή δημιούργησε τριβές και προβλήματα στη συνεργασία, ιδίως μεταξύ ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ κατά την εκτέλεση των έργων, κατά κοινή δε ομολογία οι σχέσεις των δύο εταιρειών ήταν συχνά προβληματικές. Το πρόβλημα όμως αυτό εντάθηκε με την «πώληση» το 2017 της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, με δυσμενέστατους για το Ελληνικό Δημόσιο όρους, στον κρατικό ιταλικό σιδηρόδρομο και στη συνέχεια με την πώληση το 2018 της ΕΕΣΣΤΥ

στην ιδιωτική πλέον ΤΡΑΙΝΟΣΕ, με παρόμοιους (με εκείνους της πώλησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ) όρους.

5. Στη δυσκολία ολοκλήρωσης της σύμβασης 717/2014, η οποία αφορούσε τα συστήματα σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης και είχε αρχικώς 2ετή διάρκεια (2014-2016). Στο διάστημα αυτό μέχρι το 2016, εξαιτίας σοβαρότατων λαθών και παραλείψεων της αναθέτουσας αρχής (ΕΡΓΟΣΕ) και του κυρίου του έργου (ΟΣΕ), η σύμβαση όχι μόνο δεν ολοκληρώθηκε, αλλά κατά τη λήξη της αρχικής συμβατικής προθεσμίας είχε εκτελεστεί μόνο ένα ποσοστό της τάξεως του 18%. Δόθηκε μονομερής χορήγηση παράτασης στην Κοινοπραξία που είχε αναλάβει το έργο, με αναγνώριση της αποκλειστικής υπαιτιότητας της ΕΡΓΟΣΕ για τις καθυστερήσεις, προδιαγράφοντας κατ' αυτό τον τρόπο την μετέπειτα εξέλιξη της σύμβασης. Στη συνέχεια και έως το 2019 χορηγήθηκαν άλλες 5 παρατάσεις για τις οποίες αναγνωριζόταν η συνυπευθυνότητα των φορέων του Ελληνικού Δημοσίου.

Ωστόσο, μετά τον Ιούλιο του 2019 έγινε σημαντική προσπάθεια να επιλυθούν τα πολύ σοβαρά και χρονίζοντα προβλήματα της σύμβασης 717, με σκοπό την επανεκκίνηση, σε σωστές βάσεις, της εκτέλεσης του έργου. Αποτέλεσμα αυτής της προσπάθειας ήταν να ολοκληρωθεί η σύμβαση 717 το Σεπτέμβριο του 2023. Όλα αυτά, εν μέσω της πανδημίας COVID από το 2020 και μετά, η οποία προκάλεσε σοβαρές καθυστερήσεις λόγω της παγκόσμιας κρίσης στη εφοδιαστική αλυσίδα.

Ως προς το ζήτημα της χορήγησης της έβδομης (7^{ης}) παράτασης της Σύμβασης 717, μετά την αποδοχή σχετικής ένστασης από τον τότε Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών Κ. Καραμανλή, θεωρείται απολύτως βέβαιο από την Επιτροπή ότι αν η παράταση αυτή δεν είχε δοθεί και η εργολαβία είχε διαλυθεί, το έργο της σύμβασης 717 δεν θα είχε ολοκληρωθεί ακόμη έως σήμερα, με όλες τις συνέπειες που αναλυτικά περιγράφονται στο οικείο κεφάλαιο του Πορίσματος. Επίσης, οι υπόλοιπες χρονίζουσες συμβάσεις για τα αυτοματοποιημένα συστήματα, δηλαδή το ETCS (συμβάσεις του 2007) και το GSMR (σύμβαση του 2006) προχώρησαν αποφασιστικά την τελευταία 4ετία με αποτέλεσμα σήμερα να έχουν όλες ολοκληρωθεί στο μεγαλύτερο μέρος τους. Συγκεκριμένα το GSMR παραδόθηκε τελικά το 2021 και το παρατρόχιο ETCS το Δεκέμβριο του 2023. Εκκρεμεί το GSMR και το ETCS επί των συρμών, όπου απαιτούνται ενέργειες της Hellenic Train, της ΓΑΙΑΟΣΕ και της ΡΑΣ.

Από τα προαναφερόμενα προκύπτει σαφώς ότι δεν μπορεί να αποδοθεί αμέλεια ή ευθύνη εν γένει για καθυστέρηση παράδοσης της Σύμβασης 717/2014, αλλά και των άλλων συμβάσεων για τα αυτοματοποιημένα συστήματα, στην πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών από το 2019 και εντεύθεν, περίοδο κατά την οποία ολοκληρώθηκαν οι συγκεκριμένες συμβάσεις, οι οποίες εκκρεμούσαν επί πολλά χρόνια και υπό περισσότερες Κυβερνήσεις. Αντιθέτως, οι αποφάσεις του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών από το 2019 και εντεύθεν για την εγκατάσταση αυτοματοποιημένων συστημάτων διαχείρισης κυκλοφορίας στο σιδηροδρομικό δίκτυο συνετέλεσαν ουσιαστικά στην ολοκλήρωση των εργασιών. Επιπλέον οι αποφάσεις της πολιτικής ηγεσίας του εν λόγω Υπουργείου ελήφθησαν με την τήρηση, πλήρως, των προβλεπόμενων διαδικασιών νομιμότητας, με εισηγήσεις των αρμοδίων υπηρεσιών και με κριτήριο το δημόσιο συμφέρον. Επομένως ο ισχυρισμός περί ύπαρξης αιτιώδους συνάφειας μεταξύ ενεργειών ή δήθεν παραλείψεων της πολιτικής

ηγεσίας κατά την προαναφερόμενη περίοδο και του πολύνεκρου, τραγικού δυστυχήματος δεν ευσταθεί.

6. Στην ανάγκη ενίσχυσης των μηχανισμών ελέγχου της ασφάλειας των σιδηροδρομικών μεταφορών. Η ΡΑΣ αποτελεί τον πυλώνα ασφάλειας τόσο κατά την κοινοτική όσο και την εθνική νομοθεσία στα ζητήματα ασφάλειας του σιδηροδρόμου. Στο πλαίσιο αυτό η ΡΑΣ έχει την εποπτεία ορθής εφαρμογής των μέτρων ασφάλειας και εφόσον είχε διαπιστώσει πολύ σοβαρά κενά ή ελλείψεις θα μπορούσε να είχε προχωρήσει ακόμη και σε αναστολή της λειτουργίας του σιδηροδρόμου. Αναφορικά με τους Εθνικούς Κανόνες Ασφάλειας η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η χώρα διαθέτει κανόνες εν ισχύ στον τομέα της ασφάλειας, με σημαντικότερο το Γενικό Κανονισμό Κίνησης, δηλαδή τον κανονισμό που παραβιάστηκε τη νύχτα του μοιραίου δυστυχήματος. Σημειώνουμε τέλος ότι οι αιτιάσεις για κακή κατάσταση του δικτύου από την πλευρά της Hellenic Train, κατά την άποψη της Επιτροπής, εδράζονται κυρίως στην προσπάθεια της εταιρίας να διεκδικήσει αποζημιώσεις από το Ελληνικό Δημόσιο με τη δικαιολογία των αυξημένων αναγκών συντήρησης των τρενών. Επιπλέον, η Hellenic Train, εφόσον είχε διαπιστώσει ότι υπήρχαν σοβαρά ζητήματα ασφάλειας λόγω της κατάστασης της υποδομής και μη ολοκλήρωσης των συστημάτων, θα έπρεπε να είχε προχωρήσει σε άμεση αναστολή των δρομολογίων, έχοντας ιδιαίτερη νομική υποχρέωση προς τους επιβάτες, διακριτή και αυτοτελή από την υποχρέωση του διαχειριστή της υποδομής, δηλαδή του ΟΣΕ.

7. Στην ανάγκη σοβαρής ενίσχυσης του διαχειριστή της υποδομής, δηλαδή του ΟΣΕ τόσο χρηματοδοτικά όσο και με ανθρώπινο δυναμικό. Ο ΟΣΕ έχει υπάρξει εδώ και πολλά χρόνια ένας από τους μεγαλύτερους «ασθενείς» του Ελληνικού Δημοσίου. Οι δε μνημονιακές πολιτικές από το 2010 και μετά τον αποδυνάμωσαν, αφού έχασε πάνω από τους μισούς του εργαζομένους. Τα μέτρα που ελήφθησαν από το 2019 και μετά για αύξηση της χρηματοδότησης και των εργαζομένων πρέπει να συνεχιστούν με μεγαλύτερη ένταση.

8. Στη σημασία ψύχραιμης διερεύνησης των αιτίων του δυστυχήματος μακριά από πολιτική εκμετάλλευση και απόδοσης δικαιοσύνης, την οποία επιθυμεί στο σύνολο της η ελληνική κοινωνία. Οι ευθύνες όλων των άμεσα εμπλεκομένων στο τραγικό δυστύχημα της 28ης Φεβρουαρίου, καθώς και των προσώπων τα οποία κατείχαν υπεύθυνες θέσεις στους αρμόδιους οργανισμούς και εταιρείες, ελέγχονται ήδη από την τακτική δικαιοσύνη. Η ανάλυση από την Επιτροπή των θεμάτων που σχετίζονται με το δυστύχημα δεν ανέδειξε πράξεις ή παραλείψεις πολιτικών προσώπων που να συνδέονται με το δυστύχημα. Η εξέταση του πλαισίου των αρμοδιοτήτων και του περιεχομένου της εποπτείας της πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών δεν απέδωσε καμία ένδειξη ποινικής ευθύνης σε σχέση με το πολύνεκρο δυστύχημα των Τεμπών.

Η πολιτική ευθύνη, αντικειμενικά αναλήφθηκε από τον τότε Υπουργό Κ. Καραμανλή με την άμεση παραίτησή του την ημέρα του τραγικού δυστυχήματος, πράξη που εκτός των άλλων διευκόλυνε τον έλεγχο της υπόθεσης αυτής.

9. Για το διάστημα που ακολούθησε του τραγικού δυστυχήματος και τις αιτιάσεις των κομμάτων της αντιπολίτευσης ότι υπήρξε από την Κυβέρνηση προσπάθεια συγκάλυψης με τις επιχειρησιακές παρεμβάσεις στον χώρο της μοιραίας σύγκρουσης, κατέστη σαφές στην Επιτροπή ότι οι παρεμβάσεις στον χώρο έγιναν με απόφαση των αρμοδίων επιχειρησιακών συλλογικών οργάνων με γνώμονα την ανάγκη μετακίνησης των κατεστραμμένων συρμών με βαρέως τύπου μηχανήματα, τα οποία έπρεπε να επιχειρούν σε ασφαλές και σταθερό έδαφος. Σε κάθε περίπτωση έχει ήδη διαταχθεί και διεξάγεται έρευνα της δικαιοσύνης αναφορικά με τις επεμβάσεις των αρμοδίων οργάνων στον τόπο του δυστυχήματος.

Τα μέλη:

1. Ανδριανός Ιωάννης
2. Βλαχάκος Νικόλαος
3. Καραγκούνης Κωνσταντίνος
4. Κέλλας Χρήστος
5. Κούβελας Δημήτριος
6. Λαζαρίδης Μακάριος
7. Μαρκόπουλος Δημήτριος
8. Μπαραλιάκος Ξενοφών (Φώντας)
9. Μπαρτζώκας Αναστάσιος
10. Παπακώστα - Παλιούρα Αικατερίνη (Κατερίνα)
11. Παπάς Θεοφάνης (Φάνης)
12. Πέτσας Στυλιανός (Στέλιος)
13. Στυλιανίδης Ευριπίδης
14. Τσαβδαρίδης Λάζαρος
15. Υψηλάντης Βασίλειος-Νικόλαος
16. Φωτήλας Ιάσων

ΜΕΡΟΣ Γ΄
ΓΝΩΜΕΣ ΜΕΙΟΨΗΦΙΑΣ

**ΓΝΩΜΗ ΤΩΝ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ ΤΗΣ Κ.Ο.
«ΣΥΝΑΣΠΙΣΜΟΣ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΗΣ ΑΡΙΣΤΕΡΑΣ –
ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΣΥΜΜΑΧΙΑ»
ΜΕΛΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ – ΧΡΗΣΤΟΥ ΑΥΛΩΝΙΤΗ
ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ – ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΥ ΚΑΛΑΜΑΤΙΑΝΟΥ
ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΚΟΚΚΑΛΗ
ΙΩΑΝΝΗ ΣΑΡΑΚΙΩΤΗ

Πορισματική Έκθεση

Τον Πρόεδρο της Εξεταστικής Επιτροπής για

ΤΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΟΥ ΕΓΚΛΗΜΑΤΟΣ ΤΩΝ ΤΕΜΠΩΝ ΚΑΙ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΠΤΥΧΩΝ ΠΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΑΥΤΟ», κ. Δημήτριο Μαρκόπουλο.

Αθήνα 11 Μαρτίου 2024

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄ - ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ

Είναι καθήκον όλων μας, να στηρίζουμε στην πράξη και όχι στα λόγια, την διερεύνηση της κάθε πτυχής που αφορά στην κατάσταση του σιδηροδρόμου, είτε αφορά στα έργα, είτε στην συντήρηση, είτε στην λειτουργία του και σε κάθε σημείο του τραγικού δυστυχήματος στα Τέμπη. Αυτός είναι και ο λόγος που ο ΣΥΡΙΖΑ-ΠΣ υπερψήφισε τόσο την συγκρότηση της εξεταστικής επιτροπής όσο και την πρόταση για σύσταση συγκρότησης Ειδικής Κοινοβουλευτικής Επιτροπής για την διενέργεια προκαταρκτικής εξέτασης για τη σύμβαση 717 του 2014, με αφορμή επιστολή της Ευρωπαϊκής Εισαγγελέως, η οποία διερευνά πιθανή οικονομική ζημία της ΕΕ.

Δεν θα ακολουθήσουμε την πεπατημένη που ακολουθούν συνήθως τα κόμματα, που έχουν συμμετάσχει σε κυβερνήσεις, να διερευνηθούν οι υπόλοιπες περίοδοι εκτός της δικής τους, όπως είδαμε και στις διαδικασίες που προηγήθηκαν για την σύσταση προανακριτικής από το ΠΑ.ΣΟ.Κ., ούτε την εύκολη λύση που ακολουθούν τα κόμματα που δεν έχουν κυβερνήσει τη χώρα, φταίνει όλοι και όλοι έχουν ευθύνες. Και οι δύο εκδοχές δεν τιμούν το πολιτικό σύστημα, οδηγούν στην διαμόρφωση της ισοπεδωτικής αντίληψης «όλοι ίδιοι είναι και όλοι φταίνει» και συνεισφέρουν τελικά στην συγκάλυψη, που επιχειρεί με συνέπεια από την πρώτη στιγμή η κυβέρνηση Μητσοτάκη. Η συγκάλυψη και η διάχυση ευθυνών, χωρίς διερεύνηση, αποδεικνύεται με την συστηματική άρνηση κλήσης κρίσιμων μαρτύρων στην Εξεταστική Επιτροπή, με την συσκοτίση αξιόποινων πράξεων, όπως της μετάταξης του Σταθμάρχη της τραγωδίας, της αποσάθρωσης του στελεχιακού δυναμικού του ΟΣΕ, της εντολής για εξαφάνιση στοιχείων από τον τόπο της τραγωδίας, της επιχείρησης αποπροσανατολισμού για το αν λειτουργούσε τηλεδιοίκηση στη Λάρισα, για το αν λειτουργούσε το σύστημα επικοινωνίας GSMR, για το αν υπήρχε και αν λειτουργούσε το σύστημα αυτόματης πέδησης ETCS, για το αν είχαν οριστεί εθνικοί κανόνες ασφαλείας και μια σειρά άλλων παραμέτρων του σιδηροδρόμου και του δυστυχήματος. Στο πόρισμα μας, τεκμηριώνουμε με στοιχεία που κατατέθηκαν στην εξεταστική επιτροπή, τόσο τα σημεία όσο και τις ευθύνες που πρέπει να διερευνηθούν από την Ελληνική Δικαιοσύνη, ώστε να μην υπάρχει οποιαδήποτε γκρίζα ζώνη τόσο για το τι συνέβη στον ελληνικό σιδηρόδρομο, όσο και σε όλες τις πτυχές του δυστυχήματος των Τεμπών.

Το οφείλουμε στη μνήμη των ανθρώπων που χάθηκαν και στις οικογένειες τους.

Το οφείλουμε στην Ελληνική κοινωνία.

Περίοδος 1997 – 2014

Η περίοδος 1997 ως 2009, για τον σιδηρόδρομο χαρακτηρίζεται από πέντε σημαντικά αποτελέσματα:

α. Κακοδιαχείριση με αποτέλεσμα να δημιουργηθούν από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή τρεις φάκελοι παράνομων κρατικών ενισχύσεων, συνολικού ύψους 15,683 δις ευρώ.

Συγκεκριμένα οι παράνομες κρατικές ενισχύσεις ανέρχονταν για τον ΟΣΕ σε ύψος 14,3 δις. Ευρώ, για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ σε ύψος 0.34 δις ευρώ, που δείχνουν το μέγεθος της κατασπατάλησης και οδηγούσαν είτε σε ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και της ΕΕΣΤΥ, είτε στην εκκαθάριση και το κλείσιμο τους είτε στον καταλογισμό δισεκατομμυρίων ευρώ στη χώρα μας, ανεξάρτητα από το αν είχαμε ενταχθεί σε μνημονιακές δεσμεύσεις ή μη.

β. Πολιτικές διάσπασης του ενιαίου Ο.Σ.Ε., προς εκπλήρωση πολιτικών ιδιωτικοποίησης της μεταφορικής σιδηροδρομικής δραστηριότητας του, της συντήρησης του τροχαίου υλικού, μέρους της ακίνητης περιουσίας του, των εμπορευματικών κέντρων μέσω ΣΔΙΤ καθώς και της συντήρησης και λειτουργίας της υποδομής, επίσης μέσω ΣΔΙΤ.

Οι μεθοδεύσεις της ΝΔ στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, καθόλο το διάστημα, σε συνδυασμό με την απελευθέρωση των σιδηροδρομικών μεταφορών και της απαγόρευσης των κρατικών ενισχύσεων που οι ίδιες συντηρητικές δυνάμεις προώθησαν και αποφάσισαν στην Ε.Ε., οδήγησαν στην πολυδιάσπαση του ενιαίου Ο.Σ.Ε. και την διευκόλυνση της ιδιωτικοποίησης τμημάτων των δραστηριοτήτων και της περιουσίας του.

Η τραγωδία των Τεμπών ήταν η τραγική απόρροια και των επιπτώσεων της δήθεν "εξυγίανσης" του ΟΣΕ που ολοκληρώθηκε με τον Ν. 3891/2010 επί ΠΑΣΟΚ, αλλά δρομολογήθηκε από τον κ. Χατζηδάκη, ο οποίος στοχοποίησε το 2008 τον ΟΣΕ για το χρέος του και τις παράνομες κρατικές ενισχύσεις και στις 12/8/2008 παρουσίασε το πλάνο της "ανασυγκρότησής" του, που απογύμνωνε τον σιδηρόδρομο από προσωπικό μεταφέροντας εξειδικευμένους υπαλλήλους σε νοσοκομεία και σε αρχαιότητες με αποτέλεσμα να χαθεί η τεράστια εμπειρία των μεταταχθέντων. Ο Ν.3891/2010 και οι πολιτικές που εφαρμόστηκαν το διάστημα 2011-2014 αποσάρθρωσαν τις σιδηροδρομικές εταιρείες, θέσπισαν ένα ομιχλώδες πλαίσιο αρμοδιοτήτων μεταξύ των εταιρειών με επικαλύψεις που συνέτεινε στην έλλειψη συνεργασίας και ελέγχου των εταιρειών, αποσάρθρωσαν τον Διαχειριστή Υποδομής ΟΣΕ που πλέον δεν είχε ξεκάθαρα τη δυνατότητα να επεμβαίνει και να ρυθμίζει κρίσιμα ζητήματα στην υποδομή, ενώ κλήθηκε να λειτουργήσει με ελάχιστο έμπειρο προσωπικό, το οποίο μειώνονταν διαρκώς από τις συνταξιοδοτήσεις και την αδυναμία προσλήψεων λόγω των μνημονιακών περικοπών και ρυθμίσεων. Αντί να ενισχυθεί και εκσυγχρονισθεί ο σιδηρόδρομος, οι κυβερνήσεις της περιόδου αυτής, συνηγόρησαν να ενταχθεί στις περικοπές των μνημονίων και να αντιμετωπιστεί μόνο σαν ένας δημοσιονομικός – λογιστικός αριθμός, παραβλέποντας την κρισιμότητα της αποστολής του ΟΣΕ στη σιδηροδρομική κυκλοφορία

γ. **Τμηματικές και ανακόλουθες δημοπρατήσεις έργων**, με βέβαιη την μη τήρηση του χρονοδιαγράμματος ολοκλήρωσης τους.

Ενδεικτικά αναφέρουμε τις **σύμβασεις 10004/2007 και 10005/2007**, για την προμήθεια συστήματος ETCS στους συρμούς και την υποδομή αντίστοιχα, έργα που προκηρύχθηκαν ως προμήθεια. Είναι γνωστό ότι για την υλοποίησή τους, είναι προαπαιτούμενη τόσο η ύπαρξη διπλής σιδηροδρομικής γραμμής, η οποία ολοκληρώθηκε το 2017 όσο και η ύπαρξη ηλεκτροκίνησης, σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης, που δεν υπήρχαν ως ενιαίο σύστημα, και δεν είχαν εγκατασταθεί σε μεγάλα τμήματα του δικτύου. Αυτές οι δύο συμβάσεις είχαν ως προαπαιτούμενο την ολοκλήρωση της σύμβασης 717/2014, που υπεγράφη επτά χρόνια αργότερα! Αυτό όμως δεν εμπόδισε την υπογραφή των παραπάνω συμβάσεων το 2007, με αποτέλεσμα να βαλτώνουν τα έργα αυτά και φυσικά, να επιτρέπουν ακόμη και σήμερα στους εργολάβους να ζητούν τεράστιες αποζημιώσεις στα δικαστήρια.

Ακόμη, οι συμβάσεις αυτές όπως και η σύμβαση 10012/2006 για το GSMR δεν συμπεριελάμβαναν την νέα γραμμή Τιθορέα Δομοκός (σύμβαση 635/2013, που υπεγράφη έξι χρόνια αργότερα).

Η πρακτική της κατάτμησης έργων, που αφορούσαν τμήματα του σιδηροδρομικού δικτύου καθώς και οι διαφορετικές δημοπρατήσεις στα συστήματα σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης, σε διαφορετικές χρονικές περιόδους, δημιούργησαν προβλήματα συμβατότητας, ολοκλήρωσης πλήρως λειτουργικών τμημάτων του σιδηροδρομικού δικτύου και μεγάλες καθυστερήσεις στην ολοκλήρωση του συνόλου της σιδηροδρομικής ΠΑΘΕ, προκαλώντας την παρακμή του σιδηροδρόμου, σε σύγκριση με τις άλλες μεταφορές στη χώρα.

δ. Το σκάνδαλο Siemens

Η απόδειξη της κακοδιαχείρισης και της κατασπατάλησης του δημόσιου χρήματος και ταυτόχρονα της καθυστέρησης πολλών ετών, υποδομών και συστημάτων, παρατίθεται αμέσως και ενδεικτικά αναφέρουμε:

Την **σύμβαση 994/2005**, ΣΚΑ – Πειραιάς, του 2005. Η σύμβαση αυτή υπεγράφη ως Ολυμπιακό έργο μετά τους Ολυμπιακούς αγώνες και διαλύθηκε με οσμή σκανδάλου (σκάνδαλο Siemens) το 2010. Το έργο σηματοτεχνικής εξασφάλισης και ηλεκτροκίνησης του κεντρικού σιδηροδρομικού σταθμού της χώρας, του Σταθμού Λαρίσης, ολοκληρώθηκε το 2017.

Την **σύμβαση 10012/2006** για την προμήθεια πλήρους συστήματος GSM-R , με συμβατική ημερομηνία περαίωσης του έργου 2 έτη μετά, δηλαδή στις 26/9/2008. Τελικά το έργο ολοκληρώθηκε το 2018.

Την σύμβαση **635/2013**, που αφορούσε την υποδομή, την σηματοδότηση και την τηλεδιοίκηση για το τμήμα Τιθορέα – Δομοκός, μήκους 110 km, με συμβατική ημερομηνία περαίωσης του έργου 32 μήνες δηλαδή το 2016.

Από το 2009 ως και το 2014, που η χώρα εντάχθηκε σε πρόγραμμα οικονομικής προσαρμογής, τα σιδηροδρομικά έργα ήταν, στην συντριπτική τους πλειοψηφία, σταματημένα. Η συντήρηση είχε μειωθεί δραματικά και ο Ο.Σ.Ε. απώλεσε μεγάλο μέρος του στελεχιακού του δυναμικού.

Περίοδος 2015 – 2019

Κατά την περίοδο 2015 – 2019, παρότι η χώρα βρισκόταν σε πρόγραμμα οικονομικής προσαρμογής ως τον Αύγουστο του 2018, παραδόθηκαν πλήθος έργων υποδομής, που χρόνιζαν για πολλά χρόνια, δημοπρατήθηκαν νέα έργα και τέθηκε ένα ρεαλιστικό χρονοδιάγραμμα για την ολοκλήρωση ως το 2023, που ήταν η καταληκτική ημερομηνία ολοκλήρωσης του συνολικού σιδηροδρομικού έργου για την διπλή σιδηροδρομική γραμμή και την ηλεκτροκίνηση από το λιμάνι της Πάτρας ως την Αθήνα, την Θεσσαλονίκη και τα τμήματα από Θεσσαλονίκη προς Προμαχώνα και Ειδομένη.

Τα έργα που υλοποιήθηκαν, στο διάστημα 2015 ως τον Ιούνιο του 2019 ανέρχονται σε πάνω από ένα δισεκατομμύριο ευρώ, περίπου πενταπλάσιας αξίας από την προηγούμενη πενταετία και τα σημαντικότερα είναι:

- Η ολοκλήρωση της διπλής σιδηροδρομικής γραμμής Αθήνας – Θεσσαλονίκης, με την ολοκλήρωση σηράγγων πολλών χιλιομέτρων, σιδηροδρομικών γεφυρών πάνω σε σεισμικά ρήγματα και βαριών έργων της σιδηροδρομικής υποδομής
- Η ολοκλήρωση της ηλεκτροκίνησης της διπλής σιδηροδρομικής γραμμής Πειραιάς - Αθήνα - Θεσσαλονίκη
- Η νέα διπλή, ηλεκτροκινούμενη γραμμή Τιθορέα-Δομοκός, συμπεριλαμβανομένων των μεγάλων τεχνικών έργων σηράγγων και γεφυρών.

Το έργο αυτό (σύμβαση 635/2013) ολοκληρώθηκε και δόθηκε σε κυκλοφορία αρχικά με νηξελοκίνηση στις αρχές 2018 και μετά, με πλήρη ηλεκτροκίνηση, στις αρχές 2019, παρακάμπτοντας την παλιά, μονή σιδηροδρομική γραμμή που διερχόταν από τον Μπράλο. Έτσι, από τις αρχές 2019, πραγματοποιήθηκε ένα μεγάλο όνειρο του ελληνικού σιδηροδρόμου από την δεκαετία 1980, δηλαδή, να λειτουργεί διπλή ηλεκτροκινούμενη γραμμή από τον Πειραιά μέχρι την Θεσσαλονίκη. **Η κυκλοφορία τρένων σε όλο το μήκος της γραμμής σε διπλή γραμμή αποτελεί το μεγαλύτερο βήμα υπέρ της ασφάλειας που πραγματοποιήθηκε στον Ελληνικό σιδηρόδρομο.**

- Ο Νέος Σταθμός Αθήνας με ηλεκτροκίνηση
- Ο Νέος Σταθμός Ζεφυρίου
- Ο Εμπορευματικός Σταθμός Θριασίου (έργο που επίσης είχε αρχίσει από την δεκαετία του 1990)
- Οι ανισόπεδες διασταυρώσεις στη Μενεμένη Θεσσαλονίκης και στα Τρίκαλα
- Η ολοκλήρωση της υποδομής στα τμήματα Κιάτο-Ροδοδάφνη (όπου τα τρένα ξανάρχισαν να κυκλοφορούν μετά από πολλά χρόνια στη νέα γραμμή από το 2019) και Πολύκαστρο-Ειδομένη
- Η θέσπιση ενός σύγχρονου και εναρμονισμένου με τους ευρωπαϊκούς κανόνες και τους κανόνες διαλειτουργικότητας – ERTMS Γενικού Κανονισμού Κίνησης

Σε πλήρη ανάπτυξη βρίσκονταν:

- Οι εργασίες στο έργο της κατασκευής της υποδομής της σιδηροδρομικής γραμμής Ψαθόπυργου – Ρίου
- Η κατασκευή της υπογειοποίησης Σεπολίων

Είχαν υπογραφεί οι συμβάσεις για τα έργα «Κανονικοποίηση της υφιστάμενης μονής σιδηροδρομικής γραμμής Ισθμού-Λουτρακίου με ηλεκτροκίνηση», της αντιπλημμυρικής προστασίας στον ποταμό Σπερχειό και η κατασκευή νέας γέφυρας στον Γαλλικό ποταμό για την αντικατάσταση παλαιάς υφιστάμενης μεταλλικής.

Το 2019 θεσπίστηκε το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Υποδομών Μεταφορών, σε συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, και καθόρισε τις απαιτούμενες υποδομές και δράσεις ως το 2037 (<https://www.government.gov.gr/to-stratigiko-schedio-gia-tis-ipodomes-ke-tis-metafores-expireti-tous-ethnikous-stochous/>) και ο Κανονισμός Κίνησης. Το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο του 2019 ενίσχυε την ασφάλεια, τη βιωσιμότητα και την αποδοτικότητα των μέσων μεταφοράς και ειδικότερα για τις σιδηροδρομικές μεταφορές προγραμματίζει τον εκσυγχρονισμό του τροχαίου υλικού, την ολοκλήρωση των έργων και τον εκσυγχρονισμό της σιδηροδρομικής υποδομής, την ανάπτυξη και λειτουργία των ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών διαδρόμων. Το 2018 ο νέος Κανονισμός Κίνησης εκσυγχρόνισε και εναρμόνισε το πλαίσιο σιδηροδρομικής κυκλοφορίας με τους ευρωπαϊκούς κανόνες, το ERTMS και τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων και υποσυστημάτων, αυξάνοντας περαιτέρω την ασφάλεια στην κυκλοφορία, με τη θέσπιση δύο μηχανοδηγών στην καμπίνα, μέχρι την έναρξη λειτουργίας του etcs και τη μείωση ημερήσιας απασχόλησης των μηχανοδηγών στις 5,5 ώρες.

Σημειώνουμε ότι η χώρα αλλά και ο ΟΣΕ απηλλάγησαν το 2017 από τα χρέη και τις ανοιχτές υποθέσεις των παράνομων κρατικών ενισχύσεων, ύψους 15,683 δις ευρώ, ως απόρροια της θέσης της Ελληνικής Κυβέρνησης για κοινή αξιολόγηση του συνόλου των φακέλων κρατικών ενισχύσεων των δημόσιων σιδηροδρομικών εταιρειών, με την ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και της ΕΕΣΤΥ.

Έτσι οι προσπάθειες συγκεκριμένων κύκλων της ΝΔ αλλά και η στάση της προηγούμενης Κυβέρνησης, να αποσυνδέει τις 2 υποθέσεις ώστε να παρατείνεται το καθεστώς ομηρίας που επέβαλαν στον ελληνικό σιδηρόδρομο σταμάτησαν οριστικά και επ'ωφελεία του Έλληνα φορολογούμενου, διαψεύδοντας τις Κασσάνδρες της καταστροφολογίας που μιλούσαν για λάθος τακτική. Είναι όλοι εκείνοι που τα τελευταία 15 χρόνια κατακερμάτισαν τη Σιδηροδρομική Οικογένεια, απαξίωσαν το σιδηρόδρομο και επιχειρούσαν να τον χρεοκοπήσουν και να τον ξεπουλήσουν κομμάτι κομμάτι.

Είναι όλοι εκείνοι που πίεζαν για την άμεση ολοκλήρωση της ιδιωτικοποίησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, χωρίς το κλείσιμο των υποθέσεων κρατικών ενισχύσεων όχι μόνο της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και της ΕΕΣΤΥ, αξίας 1.079 δις και 0.34 δις ευρώ αντίστοιχα αλλά και του ΟΣΕ που ανέρχονταν σε ύψος 14,3 δις. ευρώ.

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_17_1661

Τα κενά του προσωπικού του ΟΣΕ καλύφθηκαν με επαναφορά εξειδικευμένου προσωπικού που είχε μεταταγεί υποχρεωτικά το 2010, σε άσχετες υπηρεσίες, με μετατάξεις από τις υπηρεσίες και τους εποπτευόμενους φορείς του Υπουργείου Μεταφορών, με αποτέλεσμα ο ΟΣΕ να λειτουργεί με ασφάλεια και οι κρίσιμες ειδικότητες όπως σταθμάρχες, κλειδούχοι, κλπ να ανήκουν στο μόνιμο προσωπικό του Ο.Σ.Ε. και μόνο σε θέσεις φύλαξης και καθαριότητας εργαζόμενοι με σύμβαση εργασίας ορισμένου χρόνου.

Με το άρ. 79 παρ.11 του ν. 4530/2018 προστέθηκε διάταξη ως εξής:

«11. Υπάλληλοι, που υπηρετούσαν με την ειδικότητα του οδηγού ή μηχανοδηγού ή σταθμάρχη ή κλειδούχου και έχουν μεταφερθεί σε φορείς του Δημοσίου, δυνάμει των διατάξεων των άρθρων 16 του ν. 3891/2010 (Α` 188) και 9 του ν. 3920/2011 (Α` 33), δύνανται να επανέλθουν σε εποπτευόμενους φορείς του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, κατόπιν υποβολής σχετικής αίτησης και μετά από γνώμη του αρμόδιου οργάνου του φορέα υποδοχής, του οποίου οι οργανικές διατάξεις προβλέπουν μία ή περισσότερες εκ των ανωτέρω ειδικοτήτων.»

Με το άρ. 3 του ν. 4574/2018 η ανωτέρω διάταξη αντικαταστάθηκε ως εξής:

«11. Υπάλληλοι, που υπηρετούσαν με την ειδικότητα του οδηγού ή μηχανοδηγού ή σταθμάρχη ή κλειδούχου ή εργάτη γραμμής ή τεχνίτη γραμμής ή μηχανικού ΠΕ και ΤΕ ή στον κλάδο ελέγχου και κίνησης αμαξοστοιχιών και έχουν μεταφερθεί σε φορείς του Δημοσίου και στους Ο.Τ.Α. α` και β` βαθμού, δυνάμει των διατάξεων των άρθρων 16 του ν. [3891/2010 \(Α` 188\)](#) και 9 του ν. [3920/2011 \(Α` 33\)](#), δύνανται να επανέλθουν σε εποπτευόμενους φορείς του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, κατόπιν υποβολής σχετικής αίτησης και μετά από γνώμη του αρμόδιου οργάνου του φορέα υποδοχής, του οποίου οι οργανικές διατάξεις προβλέπουν μία ή περισσότερες εκ των ανωτέρω ειδικοτήτων. Η μεταφορά διενεργείται με κοινή απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και του αρμόδιου προς διορισμό οργάνου του φορέα προέλευσης, στις θέσεις που έχει αιτηθεί ο φορέας υποδοχής, υπό την προϋπόθεση ότι ο υπάλληλος καλύπτει τις προϋποθέσεις και κατέχει τα απαραίτητα τυπικά προσόντα της θέσης, όπως αυτά ορίζονται από την κείμενη νομοθεσία και τυχόν ειδικότερους κανονισμούς. Σε περίπτωση εφαρμογής του προηγούμενου εδαφίου δεν αναζητούνται τυχόν ποσά που θα ελάμβαναν οι υπάλληλοι, εάν δεν είχαν μεταφερθεί με βάση τις διατάξεις του πρώτου εδαφίου. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης καθορίζονται όλες οι λεπτομέρειες εφαρμογής της παρούσας παραγράφου.»

Βάσει των διατάξεων αυτών, εκδόθηκαν οι ΚΥΑ αριθμ. Δ4δ/87199 (ΦΕΚ Β 5067/13.11.2018) και ΚΥΑ Αριθμ. Δ4δ/102113 (ΦΕΚ Β` 5927/31.12.2018), όπου καθόριζαν τη διαδικασία αιτήσεων και την επιλογή.

Βάσει των διατάξεων αυτών επέστρεψαν στον ΟΣΕ κρίσιμες ειδικότητες που είχαν μεταταχθεί το 2011-2013 σε άσχετες με τις γνώσεις και τα καθήκοντα τους υπηρεσίες, όπως Μουσεία, διοικητικές υπηρεσίες ΝΠΔΔ

Επίσης την περίοδο 2018-2019, με ενέργειες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και του ΟΣΕ μετατάγησαν 75 άτομα προσωπικό από την π. δημόσια επιχείρηση ΕΕΣΣΤΥ που θα πωλούνταν στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ (HELLENIC TRAIN). Με την αρ. 9021621/16.11.2018 διαπιστωτική πράξη μεταφέρθηκαν στον ΟΣΕ εργαζόμενοι που έλαβαν τις εξής ειδικότητες: α) 11 Σταθμάρχες, β) 62 τεχνίτες γραμμής, γ) 2 Μηχανικοί, δ) 1 γενικών καθηκόντων

Ομοίως, την ίδια περίοδο ολοκληρώθηκε η προκήρυξη ΑΣΕΠ με την πρόσληψη νέων σταθμαρχών, ενώ υπήρξαν μετατάξεις με τον νόμο της κινητικότητας σε κρίσιμες σιδηροδρομικές ειδικότητες (σταθμάρχες, κλειδούχοι, τεχνίτες)

Το 2019 λοιπόν, ο ΟΣΕ λειτουργούσε με ασφάλεια, λόγω της εμπειρίας και του ικανού αριθμού μόνιμων στελεχών του στις κρίσιμες ειδικότητες, με στελέχωση δύο σταθμαρχών σε κάθε σταθμό.

Η πρόσληψη νέου μόνιμου προσωπικού ήταν αδύνατη λόγω των περιορισμών των προγραμμάτων οικονομικής προσαρμογής και των περιορισμών 1 πρόσληψη για κάθε δέκα συνταξιοδοτήσεις και στη συνέχεια 1 πρόσληψη για κάθε 5 συνταξιοδοτήσεις, στο σύνολο του δημόσιου τομέα. Όμως, όπως προελέχθη η κυβέρνηση μερίμνησε ώστε να ξεπεραστεί ο θεσμικός περιορισμός και να ενδυναμώσει τον Οργανισμό, αναγνωρίζοντας τον κρίσιμο ρόλο του στη διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής

Μέχρι το 2019 λειτουργούσαν πρόσθετες δικλίδες ασφαλείας, όπως το παλαιό σύστημα τηλεδιοίκησης στη Λάρισα και το Κέντρο Παρακολούθησης κυκλοφορίας στην Καρόλου, με στελέχη του ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Αυτές οι δικλίδες ασφαλείας ήταν κρίσιμες για την αντιμετώπιση ανθρώπινου λάθους, παρά την στελέχωση με έμπειρο προσωπικό στους σταθμάρχες και τους κλειδούχους. Η αιτίαση ότι δήθεν η παλιά τηλεδιοίκηση της Λάρισας είχε καταργηθεί και προ της πυρκαγιάς τέλη Ιουλίου 2019, είναι αναληθής και ήδη έχει επιβεβαιωθεί στην ανάκριση από παλαιούς τηλεδιοικητές ότι για το κρίσιμο τμήμα που συνέβη το αδιανόητο τραγικό δυστύχημα, η παλιά τηλεδιοίκηση λειτουργούσε και ήταν στελεχωμένη.

Το 2018 εγκρίθηκε ο νέος Γενικός Κανονισμός Κυκλοφορίας μετά από 30 περίπου χρόνια. Η ανάγκη εκσυγχρονισμού του ΓΚΚ οφειλόταν κυρίως στην ανάγκη ενσωμάτωσης των κανόνων λειτουργίας του δικτύου με το ERTMS αλλά και την απλούστευση του στη δημοτική, ώστε να αποφεύγονται δυσερμηνείες στην εφαρμογή του. Για πρώτη φορά και για τη μέγιστη ασφάλεια στην κυκλοφορία, μετά το δυστύχημα στο Άδενδρο, προβλέφθηκε η μείωση των ωρών εργασίας των μηχανοδηγών, η υποχρεωτική παρουσία και δεύτερου μηχανοδηγού, για όσο χρονικό διάστημα δεν θα λειτουργούσε το σύστημα etcs, καθώς και η υποχρεωτική ανάπαυση των μηχανοδηγών. Η κατάργηση του προϊσταμένου αμαξοστοιχίας ήταν απόρροια της κατάργησης της θέσης αυτής στους ευρωπαϊκούς κανονισμούς κυκλοφορίας στον σιδηρόδρομο και ήδη άλλωστε, καταργηθείσας και στη χώρα μας, αφού οι προϊστάμενοι κυκλοφορίας δεκαετίες πριν είχαν παύσει να ασκούν καθήκοντα στις περισσότερες διαδρομές, ενώ εξάλλου ποτέ δεν είχαν την αρμοδιότητα του προϊσταμένου του μηχανοδηγού, ούτε βρίσκονταν στην καμπίνα του μηχανοδηγού. Οι

αρμοδιότητες του προϊσταμένου αμαξοστοιχίας παραμένουν στους συνοδούς, οι οποίοι σύμφωνα με τον ΓΚΚ έχουν αρμοδιότητα να ελέγχουν και να παρακολουθούν την κίνηση του συρμού και να τον ακινητοποιούν εφόσον διαπιστώσουν κίνδυνο. Τα ανωτέρω αποδείχθηκαν από όλα όσα προσκομίστηκαν στην εξεταστική επιτροπή και τις καταθέσεις των μαρτύρων, όπως της Προέδρου της ΡΑΣ κ. Τσιαπαρίκου.

Περίοδος 2019 – 2023

Από το 2019 έχουμε μια κάθετη πτώση στην υλοποίηση των σιδηροδρομικών έργων.

Σταμάτησαν χωρίς καμία εξήγηση διαγωνισμοί που έτρεχαν κανονικά, όπως οι δύο διαγωνισμοί για την ηλεκτροκίνηση Κιάτου-Ροδοδάφνης και Παλαιοφαρσάλου-Καλαμπάκας και ο διαγωνισμός για την σιδηροδρομική σύνδεση του λιμανιού Θεσσαλονίκης, ποντάροντας αποκλειστικά στην αμφιβόλου αποτελέσματος διαδικασία του ανταγωνιστικού διαλόγου.

Όλα τα σιδηροδρομικά έργα που είχαν προγραμματιστεί να εκτελεστούν με την μέθοδο του ανταγωνιστικού διαλόγου βάλτωσαν. Συγκεκριμένα ως σήμερα και παρά τις συνεχείς κυβερνητικές εξαγγελίες δεν υπάρχει ούτε σύμβαση για την σύνδεση λιμένος Πάτρας με το σιδηροδρομικό δίκτυο, για τη νέα γραμμή Θεσσαλονίκη – Αμφίπολη, για τη νέα διπλή γραμμή Αλεξανδρούπολη- Ορμένιο, για τις σιδηροδρομικές συνδέσεις με τα λιμάνια Ραφήνας και Λαυρίου.

Επίσης σταμάτησε η εργολαβία Ψαθόπυργος – Ρίο.

Η μη τήρηση του προγραμματισμού των διαγωνισμών και των χρονοδιαγραμμάτων του έργου Πάτρα -Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Εύζωνοι, όπως είχαν προγραμματιστεί και ίσχυαν, ως το 2019, ενώ αφορούν συγχρηματοδοτούμενα έργα, έχει δρομολογήσει ήδη την απένταξη της χρηματοδότησης αυτών των έργων και την πιθανή επιστροφή πολλών εκατομμυρίων στην Ε.Ε.

Ο ΟΣΕ δεν κάλυψε τα κενά που δημιουργήθηκαν από τις συνταξιοδοτήσεις και κατέρρευσε η λειτουργία του. Χαρακτηριστικό της κατάρρευσης ήταν τα συνεχή ατυχήματα, που συνέβαιναν από το 2020, που δημιουργούσαν την εικόνα εγκατάλειψης του σιδηροδρόμου. Η στελέχωση του Οργανισμού σε μόνιμο προσωπικό μειώθηκε στους 730 περίπου εργαζόμενους (από 1.150 μόνιμους υπαλλήλους το 2019), προκαλώντας την κατάρρευση και την αποσάθρωση της λειτουργίας του ΟΣΕ, με δραματικά αποτελέσματα στην ασφαλή λειτουργία του.

Προσλήφθηκε προσωπικό με αδιαφανείς διαδικασίες, με συμβάσεις έργου, σε κρίσιμες ειδικότητες και από ότι αποδείχτηκε από τους ελέγχους μετά το δυστύχημα με ελλιπέστατη εκπαίδευση και χωρίς εμπειρία. Για πρώτη φορά και κατά αντιθεσμικό και ιδιαίτερα ριψοκίνδυνο για την ασφάλεια τρόπο, εργάστηκαν ως σταθμάρχες, άνθρωποι με «μπλοκάκι» για περιορισμένη χρονική διάρκεια, με ό,τι αυτό συνεπάγεται για την ασφάλεια στο σιδηρόδρομο και στο εργασιακό περιβάλλον του ΟΣΕ.

Η μη πρόσληψη μόνιμου προσωπικού υπήρξε πολιτική επιλογή της κυβέρνησης Μητσοτάκη, για την παραχώρηση σε ιδιωτικές εταιρείες της συντήρησης και μέρους της λειτουργίας του ΟΣΕ και επομένως και του αντίστοιχου προσωπικού συντήρησης και λειτουργίας, σύμφωνα με το πρόγραμμα και τις κυβερνητικές εξαγγελίες.

Υλοποίηση συστημάτων για την υλοποίηση και λειτουργία του ETCS (European Train Control System)

Σημειώνουμε ότι το σύστημα ETCS και τα υποσυστήματα που το απαρτίζουν, έχουν υποχρεωτική εφαρμογή μόνο στα τμήματα του δικτύου που εντάσσονται στο ευρωπαϊκό δίκτυο εμπορευματικών μεταφορών και ημερομηνία ολοκλήρωσης και λειτουργίας τους το 2030. Αυτό σημαίνει ότι η εγκατάσταση και η λειτουργία αυτών των συστημάτων, συμβάλουν στην αύξηση της φέρουσας ικανότητας της σιδηροδρομικής υποδομής, με υψηλές ταχύτητες και με ασφάλεια. Αυτό δεν σημαίνει ότι στα τμήματα του σιδηροδρομικού δικτύου, που δεν εντάσσονται στην υποχρεωτική εγκατάσταση τους ή στις περιπτώσεις μη λειτουργίας τους για οποιονδήποτε λόγο, ο σιδηρόδρομος δεν θα λειτουργεί με ασφάλεια και θα επιτρέπονται λειτουργίες και διαδικασίες, που προκαλούνται δυστυχήματα. Απαραίτητη προϋπόθεση λειτουργίας του σιδηροδρόμου, είτε με τα συστήματα που απαρτίζουν το ETCS, είτε χωρίς αυτά είναι η ασφαλής λειτουργία του σιδηροδρόμου. Αν δεν μπορεί να διασφαλιστεί η ασφαλής λειτουργία, οι αρμόδιες αρχές οφείλουν να αναστείλουν την λειτουργία του σιδηροδρόμου, μέχρι την διασφάλιση της ασφαλούς λειτουργίας τους.

Η εξέλιξη των συμβάσεων που αφορούν τα συστήματα του Ο.Σ.Ε. για την υλοποίηση και λειτουργία του ETCS (European Train Control System) και για τα οποία έχει δοθεί μεγάλη βαρύτητα λόγω του δυστυχήματος των Τεμπών είναι:

GSMR, Σύμβαση 10012/2006 (Υπουργός Κωστής Χατζηδάκης), για την προμήθεια πλήρους συστήματος GSM-R , με συμβατική ημερομηνία περάιωσης του έργου 2 έτη μετά, δηλαδή στις 26/9/2008. Τελικά το έργο ολοκληρώθηκε το 2018.

- Το βασικό μέρος της σύμβασης που καλύπτει όλο τον σιδηροδρομικό άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Προμαχώνας μήκους 500 περίπου χλμ., (η σύμβαση δεν περιλαμβάνει τη νέα γραμμή Τιθορέας – Δομοκού) ολοκληρώθηκε το 2018.
- Το τμήμα Ικόνιο-Θριάσιο, μήκους 14 χλμ ολοκληρώθηκε το 2020
- Το τμήμα Τρεις Γέφυρες – Άγιοι Ανάργυροι, μήκους 2 χλμ. ολοκληρώθηκε το 2021.

Όμως, το σύστημα πιστοποιήθηκε από την ΡΑΣ μόλις το 2022 και ακόμη δεν είναι σε λειτουργία.

Αν είχαν επιταχυνθεί οι διαδικασίες ώστε στη γραμμή Αθήνας-Θεσσαλονίκης να λειτουργεί πλήρως το GSMR (που στο τμήμα αυτό είχε παραδοθεί από την ΕΡΓΟΣΕ στον ΟΣΕ το 2018), το δυστύχημα στα Τέμπη πιθανότατα θα είχε αποφευχθεί. Υπενθυμίζεται ότι με το GSMR σε πλήρη λειτουργία, θα άκουγαν ταυτόχρονα όλες τις συνομιλίες οι σταθμάρχες και οι μηχανοδηγοί την μοιραία νύχτα του Φεβρουαρίου 2023, οπότε θα αντιλαμβάνονταν ότι τα δύο τρένα οδηγούνταν στην ίδια γραμμή.

ETCS on board, 10004/2007 (Υπουργός Κωστής Χατζηδάκης)

Η Σύμβαση αυτή αφορά την εγκατάσταση ETCS on board, σε 88 κινητήριες μονάδες που χρησιμοποιεί η Hellenic Train. Η Σύμβαση αυτή για το ETCS on board

ολοκληρώθηκε και παραδόθηκε από την ΕΡΓΟΣΕ στην ΓΑΙΑΟΣΕ με πρωτόκολλα παράδοσης – παραλαβής το 2018. Απαραίτητη προϋπόθεση για την λειτουργία του είναι η εγκατάσταση και η λειτουργία παρατρόχιου συστήματος ETCS.

Σημειώνουμε ότι σήμερα δεν λειτουργεί, ενώ αρκετοί συρμοί που εντάχθηκαν στο τροχαίο υλικό δεν διαθέτουν σύστημα ETCS.

ETCS παρατρόchio, σύμβαση 10005/2007 (Υπουργός Κωστής Χατζηδάκης)

Η Σύμβαση αυτή αφορά την εγκατάσταση παρατρόχιου ETCS και υπεγράφη τον Σεπτέμβριο του 2007.

Το σύστημα ETCS έπρεπε να παραδοθεί στις 05/03/2010.

Απαραίτητη προϋπόθεση για την εγκατάσταση και την λειτουργία του είναι η ύπαρξη και η λειτουργία πλήρους και ενιαίου συστήματος σηματοδότησης, οπότε, έπρεπε πρώτα να ολοκληρωθεί η Σύμβαση 717/2014, η οποία υπεγράφη επτά χρόνια αργότερα. Επίσης πρέπει να υπάρχει ολοκληρωμένη η υποδομή και η ηλεκτροκίνηση της σιδηροδρομικής γραμμής, που δόθηκε σε χρήση το 2018.

Η Σύμβαση αυτή, τον Απρίλιο 2019 είχε ολοκληρωθεί κατά 70%, σε αντιστοιχία με την υλοποίηση της σύμβασης 717/2014.

Το ETCS υλοποιούνταν στα τμήματα που ολοκληρώνονταν η σηματοδότηση, από τη σύμβαση 717/2014.

Σηματοδότηση – 717 του 2014 (Κυβέρνηση Σαμαρά – Υπουργός Μιχάλης Χρυσοχοϊδης, Υφυπουργός Μιχάλης Παπαδόπουλος (ο ίδιος με σήμερα), Δνων Σύμβουλος ΕΡΓΟΣΕ Κώστας Σπηλιόπουλος (τοποθετήθηκε Δνων Σύμβουλος στον ΟΣΕ το 2019 από την κυβέρνηση Μητσοτάκη και δεν εκλήθη να καταθέσει στην Εξεταστική Επιτροπή, με ευθύνη της ΝΔ)

Το Σεπτέμβριο 2014 υπεγράφη η Σύμβαση Έργου 717 για ανάταξη του συστήματος σηματοδότησης.

Για να εγκατασταθεί το σύστημα σηματοδότησης απαιτείται η νέα διπλή σιδηροδρομική γραμμή, η οποία για το Αθήνα – Θεσσαλονίκη παραδόθηκε προς χρήση το 2018, από την κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ.

Η σύμβαση 717 απεδείχθη προβληματική και ελλιπέστατη, ενώ οι μελέτες που αποτυπώνονται στην σύμβαση του 2014, ήταν ελλιπέστατες, χωρίς να απεικονίζουν την πραγματική κατάσταση όπως αναφέρει η Ανεξάρτητη Αρχή Ελέγχου ΕΔΕΛ και οι αποφάσεις του Ελεγκτικού Συνεδρίου.

Η ΕΔΕΛ επέβαλε πρόστιμο για τις πλημμέλειες και τις ελλείψεις της σύμβασης της κυβέρνησης Σαμαρά.

Υλοποίηση της σύμβασης 717/2014 την περίοδο 2015 – 2019 – Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ

Το έργο ξεκίνησε να υλοποιείται στις αρχές του 2015. Στο τέλος 2016 κατά την εξέλιξη της Σύμβασης 717, με την εξέταση του αναγκαίου ΑΠΕ, προέκυψε η ανάγκη συμπληρωματικής Σύμβασης, ώστε να υπάρχει ολοκληρωμένο και λειτουργικό σύστημα σηματοδότησης που θα μπορεί να συνεργαστεί με το ETCS.

Σημαντικά προβλήματα της σύμβασης ήταν:

- Ο υπάρχων ηλεκτρονικός εξοπλισμός είναι παλαιός και δεν υποστηρίζεται από τους κατασκευαστές
- Αδυναμία διασύνδεσης νέου ηλεκτρονικού εξοπλισμού με υφιστάμενο
- Μη συμβατότητα μεταξύ αναλογικών και ψηφιακών πρωτοκόλλων μετάδοσης δεδομένων
- Στο τμήμα Οινόη-Τιθορέα, το 2016-2017 τα προβλήματα οδήγησαν σε διατύπωση εναλλακτικής λύσης από τον Ανάδοχο η οποία έγινε δεκτή από τον ΟΣΕ. Όμως, η υλοποίηση αυτής της εναλλακτικής λύσης απαιτούσε Συμπληρωματική Σύμβαση.
- Οι απαιτούμενες ποσότητες της Σύμβασης, δεν οδηγούσαν σε λειτουργικό σύστημα σηματοδότησης και τηλεχειρισμού, με την ολοκλήρωση των συμβατικών υλικών και εργασιών.

Τον Ιανουάριο του 2017 αποφασίζετε από το ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ η έγκριση του πρώτου ΑΠΕ και η σύναψη συμπληρωματικής σύμβασης.

Τον Δεκέμβριο του 2017 η Διαχειριστική Αρχή (Υπουργείο Ανάπτυξης) αποφάσισε ότι πρέπει να προηγηθεί έγκριση του Ελεγκτικού Συνεδρίου για να γίνει η Συμπληρωματική Σύμβαση.

Η ΕΡΓΟΣΕ χωρίς ΑΠΕ συνέχισε τις εργασίες εκτελώντας μόνο τις εργασίες της κύριας (προβληματικής και ελλιπούς) σύμβασης 717 του 2014.

Παράλληλα, αναθεώρησε τον ΑΠΕ, μετά και σύμφωνα με τις παρατηρήσεις της Διαχειριστικής Αρχής και ετοίμασε την Συμπληρωματική Σύμβαση, που υπέβαλε αρχές 2018.

Το Ελεγκτικό Συνέδριο ενέκρινε την Συμπληρωματική Σύμβαση **τον Αύγουστο 2018, έπειτα από 3 αποφάσεις (κλιμακίου, Τμήματος και Ολομέλειας του Ελεγκτικού Συνεδρίου)**. Οι διαδικασίες ελέγχου από στα τρία επίπεδα του Ελεγκτικού Συνεδρίου, διήρκησαν 18 μήνες.

Καμία εργασία που ήταν στην Συμπληρωματική Σύμβαση δεν μπορούσε να γίνει πριν την έγκριση της από το ελεγκτικό συνέδριο.

Είναι προφανές σύμφωνα με το Ελεγκτικό Συνέδριο και τα πορίσματα της ΕΔΕΛ, ότι η σύμβαση με τις ελλείψεις, τα κενά και τις προβλέψεις που είχε, δεν μπορούσε να υλοποιηθεί. Αρκεί να αναφέρουμε ότι η σύμβαση 717/2014 περιλάμβανε υλικά που πλέον δεν παράγονταν λόγω παλαιότητας και προδιαγραφών ασφαλείας, κατά το

χρόνο προετοιμασίας και διεξαγωγής του διαγωνισμού, υπογραφής της σύμβασης και επομένως κατά τον χρόνο υλοποίησης της.

Τον Σεπτέμβριο του 2018 ήταν έτοιμο το 68% του έργου σηματοδότησης και ξεκίνησε ο έλεγχος της ΕΔΕΛ.

Το ενδιαμέσο τμήμα Τιθορέα – Δομοκός, μήκους 120 km, με άλλη σύμβαση 635, εγκαταστάθηκε και λειτούργησε τόσο η σηματοδότηση όσο και η τηλεδιοίκηση πλήρως.

Το οριστικό αποτέλεσμα του ελέγχου της ΕΔΕΛ εστάλη τον Φεβρουάριο 2019.

την έκθεση ελέγχου της ΕΔΕΛ, που αναφέρει:

Εύρημα 2

Ανεπαρκής ορισμός του αντικειμένου της σύμβασης κατά τη δημοπράτηση, λόγω πλημμελειών της οριστικής μελέτης.

«Σημαντικό εύρημα»

«Από τα στοιχεία που παρασχέθηκαν στην ομάδα ελέγχου (παραδοτέα με το αριθ. 217384/20-07-2012 έγγραφο του Συντονιστή της Ομάδας Εργασίας) προέκυψε ότι προμετρήσεις συντάχθηκαν μόνο για την αποκατάσταση των τεχνικών δωματίων και συγκεκριμένα για τα κιβώτια απόληξης των οπτικών ινών και τα μήκη και τους τύπους των καλωδιώσεων που απαιτούνται. Για τα υπόλοιπα τμήματα του φυσικού αντικείμενου (ανάταξη – αναβάθμιση συρματοτεχνικού εξοπλισμού κατά μήκος της γραμμής, τεχνικές λύσεις αποκατάστασης των καλωδίων λόγω κλοπών και βανδαλισμών, αναβάθμιση Τηλεδιοικήσεων, οδεύσεις καλωδίων, προμήθεια και εγκατάσταση νέων μετρητών αξόνων κατά μήκος της γραμμής κλπ) δεν συντάχθηκαν προμετρήσεις, παραβιάζοντας, όπως θα εκτεθεί στη συνέχεια, το άρθρο 15.2 της ΕΣΥ, με αποτέλεσμα το φυσικό αντικείμενο του έργου να μην είναι προσδιορισμένο κατά την διακήρυξη και εξαιτίας αυτού να παραστεί ανάγκη σύνταξης του 1ου ΑΠΕ και σύναψης της 1ης ΣΣΕ, προκειμένου να αντιμετωπισθούν οι πλημμέλειες και οι ελλείψεις της «μελέτης».

Το Σημαντικό εύρημα 2, αναφέρει ότι για τον διαγωνισμό και τη σύμβαση του 2014, δεν συντάχθηκαν προμετρήσεις, με αποτέλεσμα να παραστεί ανάγκη συμπληρωματικής σύμβασης για την ολοκλήρωση του έργου. Δηλαδή δεν μπορούσε να τελειώσει το έργο το 2016, δεν μπορούσαμε να έχουμε σύστημα τηλεδιοίκησης που να λειτουργεί γιατί η σύμβαση δεν προέβλεπε τα υλικά, τα συστήματα, τις συσκευές και τις ποσότητες που έπρεπε. Διαβάσατε μόνο το εύρημα «1»...

Στο πόρισμα της ΕΔΕΛ σημειώνουμε ότι:

- Η ΕΔΕΛ **δεν σημείωσε τίποτα για καθυστερήσεις στην πρόοδο της Σύμβασης** – Σημείωσε μόνο ότι η Σύμβαση 717 ήταν μια κακή Σύμβαση που δεν έπρεπε να υπογραφεί.
- Σημείωσε ότι η γραφειοκρατική παρακολούθηση της Σύμβασης και οι αναφορές της προς τις Αρχές παρακολούθησης ήταν άψογες.
- Τα οικονομικά της Σύμβασης και οι λογαριασμοί ήταν άψογοι

Οι αποφάσεις του ελεγκτικού συνεδρίου αναφέρουν ενδεικτικά, μεταξύ αναλυτικών ελλείψεων και πρωτοφανών αναφορών για την σύμβαση 717 του 2014 ότι:

«Συνεπώς, για την αντιμετώπιση των ανωτέρω προβλημάτων, ως προς την υλοποίηση της σύμβασης και την ολοκλήρωση των εργασιών, προκύπτει, ότι η μόνη λύση είναι η αντικατάσταση εξοπλισμού που δεν υποστηρίζεται από τον κατασκευαστή και δεν φέρει πιστοποιητικά ασφαλείας με νέο.»

«Αντιθέτως, από τα στοιχεία του φακέλου προκύπτει ότι η μελέτη με βάση την οποία προσδιορίστηκε το τεχνικό αντικείμενο του έργου και οι τεχνικές λύσεις που επιλέχθηκαν ήταν πλημμελείς και δεν έλαβαν υπόψη τους τις ιδιαιτερότητες της σύμβασης που αφορούν στην παλαιότητα του εξοπλισμού σηματοδότησης τηλεδιοίκησης και στην εγκατάστασή του με πολλαπλές συμβάσεις.»

«Η μελέτη με βάση την οποία προσδιορίστηκε το τεχνικό αντικείμενο του έργου και οι τεχνικές λύσεις που επιλέχθηκαν ήταν πλημμελείς, ενώ δεν ελήφθησαν υπόψη οι ιδιαιτερότητες της σύμβασης, που αφορούν το μεν στην παλαιότητα του εξοπλισμού σηματοδότησης - τηλεδιοίκησης, το δε στην εγκατάστασή του με πολλαπλές συμβάσεις. Ειδικότερα, η ειδική ομάδα εργασίας της ΕΡΓΟΣΕ που συγκροτήθηκε για τη σύνταξη των τευχών δημοπράτησης παρέλειψε να εξετάσει αν η προτεινόμενη λύση της αποκατάστασης - ανάταξης του συγκεκριμένου εξοπλισμού θα υποστηριζόταν από τους αρχικούς κατασκευαστές ή υποκατασκευαστές και κατά τη συγκεκριμένη φάση τόσο η Αναθέτουσα Αρχή, όσο και ο φορέας λειτουργίας (ΟΣΕ) δεν είχαν στη διάθεσή τους κανένα στοιχείο ότι ο εξοπλισμός ή τα υλικά του δικτύου ήταν εκτός παραγωγής και υποστήριξης.»

Δηλαδή είχαμε μια σύμβαση του 2014, που προέβλεπε υλικά και λογισμικό που είχαν παύσει να παράγονται και να υποστηρίζονται πολλά χρόνια πριν την δημοπράτηση του έργου το 2014. Μια τέτοια σύμβαση δεν μπορούσε προφανώς να υλοποιηθεί και να έχουμε λειτουργική ολοκλήρωση δηλαδή σηματοδότηση και σύστημα τηλεδιοίκησης.

Το ίδιο αναφέρει και η απάντηση της εταιρείας Bombardier, σε επιστολή της ΕΡΓΟΣΕ, το 2016:

BOMBARDIER

5 October 2016

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ
ΠΙΣΤΩΤΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ

Dear Athanasios,

TRANSPORTATION

Bombardier Transportation UK
Ltd
Estover Close, Estover
Plymouth, PL6 7PU, England
www.bombardier.com

TEL + 44 1752 725000
FAX + 44 1752 725001

Registered in England
Registered No. 2235994
Registered Office:
Bombardier
Transportation UK Ltd
Litchurch Lane
Derby, DE24 8AD, Engl

Thank you for your correspondence, I can only apologise with the lack of a timely response to your previous request for information. Having investigated our position I can report the following:

- The only safety cases that exist for TEMPL32 in Greece are for the "new" 508 systems, i.e. the systems fitted with configuration keys – it is a common safety case whether these are used for axle counting or telemetry.
- There is no safety case for the "old" TEMPL32, i.e. those without keys, as these predated the requirement for such activities. It would not now be possible to generate a safety case for "old" TEMPL32 as this has been obsolete for over 15 years and the expertise is now lost. Any safety argument would need to be based on length of service with no accidents.
- The same position is valid for the TEMPL41 product.

Moving onto spare part availability. Both TEMPL32 systems and TEMPL41 have been obsolete for many years due to chronic obsolescence issues, lack of market demand and no supporting product maintenance contracts from our installed base. I can however confirm that TI21, or more correctly EBI Track 200 (as it is now known) is available. The product has gone through various product updates over the years with its embedded technology moving from analogue into the digital domain. These changes effect the transmitter and receiver while the End Termination Unit, Power Supply and Tuning Unit remain largely unchanged apart from normal obsolescence management activities.

These new products are fully backward compatible with the previous generations however, it should be noted that the receivers are now supplied frequency independent and are allocated their desired frequency by means of a configuration key.

If I can be of further help please do not hesitate to get in contact

Yours faithfully



Mr Allan Morgan
UK Business Director

ΕΡΓΟΣΙΑ Ε	ΕΝ	ΚΝ	ΕΝ	ΚΝ
ΠΡΟΕΔΡΟΣ			Δ ΔΙΟΙΚ ΥΠ & Α Δ	
ΥΠΟΝ ΣΥΜΒ		X	Δ ΟΙΚ ΥΠ	
ΥΠ ΠΡ ΑΡΧΗΣ			Δ ΤΕΧΝ ΣΠΛΗΡ Σ	
ΥΠ ΑΝ ΣΕΦ ΠΡ			Δ ΣΥΜΒ ΔΠΡΟΜ	
ΥΠ ΝΟΜ ΥΠΗΡ			Δ ΕΠΙΘ ΔΕΛΕΓΧ	
ΕΞΟΤ ΕΛΕΓΧ			Δ ΕΡΓΩΝ	
ΠΟΛ ΣΧ ΕΚΤ ΑΝ			ΜΗΜΑ Ι	
Τ ΔΣ ΦΑΛ ΛΑΤΡ			ΜΗΜΑ ΙΙ	
ΓΡ ΤΥΠ & ΕΤ ΕΠ			ΜΗΜΑ ΙΙΙ	
ΜΕΛΗ Δ Σ			ΜΗΜΑ ΙV	X
ΓΡΑΜ Δ Σ			Δ ΜΕΛΕΤΩΝ	
ΓΡΑΜ Τ Σ			ΤΜ ΤΟΠ & ΠΑΛ	
ΣΥΛΛΟΓΟΣ			ΠΡ ΕΠΙΤΡ	
			ΚΦ	X

Μετά την αποστολή των τελικών αποτελεσμάτων της ΕΔΕΛ, απεστάλη Ειδική Πρόσκληση για την έκπτωση του αναδόχου, λόγω της άρνησης του να συμμορφωθεί με τα ευρήματα του ελέγχου της ΕΔΕΛ, για υπογραφή των μελετών από την Δανειοπάροχο. Σημειώνουμε ότι στο κείμενο της Σύμβασης, πουθενά δεν αναφέρεται ρητά η υπογραφή των μελετών από την δανειοπάροχο, γεγονός που αποτέλεσε άλλοθι της αναδόχου Κοινοπραξίας.

Τον Μάιο του 2019 ήταν έτοιμο το 72% του έργου.

Τον Ιούλιο 2019 η Κοινοπραξία κατέθεσε τις μελέτες με την υπογραφή της δανειοπαρόχου εταιρείας μετά από την πίεση της διαδικασίας έκπτωσης και σύμφωνα με τις απαιτήσεις του ελέγχου της ΕΔΕΛ και το έργο μπορούσε να ολοκληρωθεί, εντός του 2020.

Σημειώνουμε ότι καμία θετική ζημία δεν εγκρίθηκε είτε από το Δ.Σ. της ΕΡΓΟΣΕ είτε από Υπουργική Απόφαση στο διάστημα 2015-2019, παρά τις συνεχείς κατατεθειμένες αξιώσεις του Αναδόχου.

Σημειώνεται επίσης ότι κατά το διάστημα 2015 – 2019 δεν υπήρξε καμία Υπουργική απόφαση παράτασης της σύμβασης. Όλες οι παρατάσεις δόθηκαν όπως ορίζει ο Νόμος και οι αρμοδιότητες τόσο του Υπουργού Μεταφορών όσο και της ΕΡΓΟΣΕ, αλλά και η διακήρυξη του 2014, που στην πρώτη της σελίδα αναφέρει : κύριο του έργου-αναθέτουσα αρχή: ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.

Φορέας Κατασκευής: ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.

ΠΡΟΙΣΤΑΜΕΝΗ ΑΡΧΗ: το ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.

Πρόσθετα οι δύο Υπουργικές αποφάσεις του 2009, που ορίζαν παγίως τα όργανα που αποφασίζουν και γνωμοδοτούν για την ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. δεν επέτρεπαν την παρέμβαση του εκάστοτε Υπουργού Μεταφορών στην υλοποίηση δημόσιας σύμβασης.

Η οποιαδήποτε παρέμβαση, ενώ δεν υπήρχε η αρμοδιότητα, θα αποτελούσε πράξη παράβασης καθήκοντος.

Πρόσθετα όλος ο όμιλος ΟΣΕ και η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. είχαν ενταχθεί στο Υπερταμείο από το 2016 ως το 2018, που επέστρεψαν στο Υπουργείο Υποδομών το 2018.

Υλοποίηση της σύμβασης 717/2014 την περίοδο 2019 -2023 Κυβέρνηση Μητσοτάκη (Υπουργός Κ. Αχ. Καραμανλής)

Η νέα Διοίκηση της ΕΡΓΟΣΕ ανέλαβε τον Οκτώβριο 2019 και είχε ολοκληρωμένες όλες τις διαδικασίες και εγκρίσεις και εκπληρωμένες τις παρατηρήσεις της ΕΔΕΛ : (α) τις μελέτες με όλες τις υπογραφές και (β) απόφαση του Ελεγκτικού για έγκριση της Συμπληρωματικής Σύμβασης, ώστε το έργο να ολοκληρωθεί εντός του 2020.

Από τον Οκτώβριο 2019 έως Μάρτιο Απρίλιο 2020 δεν γίνεται τίποτα. Απλώς το ΔΣ εγκρίνει πάλι τον 1ο ΑΠΕ όπως είχε εγκριθεί τον Δεκέμβριο 2017 και την Συμπληρωματική Σύμβαση, όπως είχε εγκριθεί επίσης από το ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ τον Δεκέμβριο 2017 και από το Ελεγκτικό Συνέδριο τον Αύγουστο 2018.

Αντί να υπογράψει αμέσως την Συμπληρωματική Σύμβαση, αποφασίζει να την στείλει

πάλι για έγκριση στο Ελεγκτικό Συνέδριο. Η απάντηση του Ελεγκτικού Συνεδρίου τον Ιούνιο 2020 είναι ότι κακώς εστάλη πάλι για έγκριση, αφού αυτή η Συμπληρωματική έχει εγκριθεί.

Αντί να υπογραφεί μετά από αυτά η Συμπληρωματική Σύμβαση, η ΕΡΓΟΣΕ τελικά υπογράφει την Συμπληρωματική Σύμβαση τον Μάιο 2021! (Δηλαδή με καθυστέρηση 19 μηνών)

Η Συμπληρωματική Σύμβαση που υπεγράφη είχε διάρκεια 14 μήνες, δηλαδή έπρεπε να ολοκληρωθεί τον Ιούλιο 2022.

Το Πόρισμα της Αρχής Διαφάνειας για τη Σύμβαση 717 που κατετέθη τον Ιούνιο 2021, καλούσε την ΕΡΓΟΣΕ να ολοκληρώσει τη Σύμβαση το αργότερο μέχρι τον Ιούλιο 2022.

Η ΕΡΓΟΣΕ δίνει νέα παράταση στη Σύμβαση, ενώ πλέον, δεν υπάρχει καμία δικαιολογία κακής Σύμβασης (όλα έχουν διορθωθεί με τον ΑΠΕ και τη Συμπληρωματική).

Παρόλα αυτά, ετοιμάζεται και δεύτερος ΑΠΕ και τον Φεβρουάριο 2023 η ΕΡΓΟΣΕ επισήμως αναφέρει ότι η πρόοδος της κύριας σύμβασης είναι 77% και της Συμπληρωματικής (που ήταν διάρκειας 14 μηνών) 17% !!!!!

Αν και όλα ήταν ολοκληρωμένα, η ΕΡΓΟΣΕ:

- Εγκρίνει εκ νέου τον ήδη εγκεκριμένο ΑΠΕ (Μάρτιος 2020)
- Εγκρίνει εκ νέου την ήδη εγκεκριμένη Συμπληρωματική Σύμβαση (Μάρτιος 2020)
- Αποστέλλει προς έλεγχο στο Ελεγκτικό Συνέδριο την Συμπληρωματική και το Ελεγκτικό Συνέδριο απαντά ότι κακώς μας εστάλη εκ νέου (Ιούνιος 2020)
- Και τελικά, υπογράφει την Συμπληρωματική Σύμβαση τον Μάιο 2021

Η συνολική καθυστέρηση αυτής της αμφιβόλου χρησιμότητας (και εκ του αποτελέσματος περιττή) διαδικασίας είναι 19 μήνες.

Αλλά και κατόπιν αυτών, η Σύμβαση πάλι καθυστερεί.

Αναφέρεται ότι υπεγράφη η Συμπληρωματική τον Μάιο 2021 με προθεσμία ολοκλήρωσης 14 μήνες. Μετά από 20 μήνες, η ΕΡΓΟΣΕ τον Φεβρουάριο 2023 με έγγραφο της αναφέρει ότι έχει ολοκληρώσει μόνο το 17% της Συμπληρωματικής Σύμβασης.

Πρόσθετα για ανεξήγητους λόγους, η ΕΡΓΟΣΕ εμπλέκει στη διαδικασία της Συμπληρωματικής έναν εμπειρογνώμονα του ΤΕΕ.

Ποιος ήταν ο ρόλος του, αφού ήδη από τον Απρίλιο 2020, το ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ είχε εγκρίνει

1. Όλες τις μελέτες που κατέθεσε η Κοινοπραξία, με την αρχιτεκτονική τους
2. Τον ήδη εγκεκριμένο ΑΠΕ (πρόγραμμα εργασιών) που είχε εγκριθεί από το 2017
3. Την ίδια Συμπληρωματική που είχε την έγκριση του Ελεγκτικού Συνεδρίου από τον Αύγουστο 2018.

Το γεγονός ότι ενώ η Σύμβαση εκτελείται από την μεγαλύτερη εταιρία στον κόσμο στα σιδηροδρομικά συστήματα (ALSTOM) καλείται ένας εμπειρογνώμονας του ΤΕΕ να εμπλακεί για να πιστοποιήσει την αρχιτεκτονική των συστημάτων !!!!! (και μάλιστα αφού το Τεχνικό Συμβούλιο της ΕΡΓΟΣΕ και το ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ έχουν εγκρίνει όλες τις μελέτες) αποτελεί παράδοση διαδικασία.

Συγκεκριμένα: .

- 23 Ιουλίου 2020 η ΕΡΓΟΣΕ ζητεί από το ΤΕΕ πραγματογνώμονα
- 24 Νοεμβρίου 2020 το ΤΕΕ ορίζει πραγματογνώμονα
- 25 Φεβρουαρίου 2021 πραγματοποιείται σύσκεψη ΕΡΓΟΣΕ και πραγματογνώμονα
- 19 Μαΐου 2021 υπογράφεται η Συμπληρωματική Σύμβαση
- 25 Μαΐου 2021 ο πραγματογνώμονας καταθέτει το πόρισμα του

Πριν την υπογραφή της Συμπληρωματικής σύμβασης με Απόφαση του Υπουργού, κ. Καραμανλή, εγκρίνεται να καταβληθεί αποζημίωση στην Κοινοπραξία για θετικές ζημιές ύψους 2.767.782,93 Ευρώ για την περίοδο 1^η Φεβρουαρίου 2019 έως 31 Μαρτίου 2020.

Όμως, την περίοδο από 12/2/2019 έως 31/7/2019 η ΕΡΓΟΣΕ αναγκαστικά είχε σταματήσει το έργο, λόγω του πορίσματος της ΕΔΕΛ.

Επίσης, και αυτό είναι παράνομο, από 10/4/2019 έως Σεπτέμβριο 2019 (όταν η Διαχειριστική Αρχή ενέκρινε την κατάθεση των μελετών) η Κοινοπραξία ήταν σε καθεστώς ΕΙΔΙΚΗΣ ΠΡΟΣΚΛΗΣΗΣ

Πώς γίνεται να λαμβάνει αποζημίωση για καθυστερήσεις για τις οποίες την ευθύνη δήθεν έχει η ΕΡΓΟΣΕ, όταν ο Ανάδοχος όχι μόνο δεν έχει εκπληρώσει τις συμβατικές του υποχρεώσεις, αλλά βρίσκεται σε καθεστώς ειδικής πρόσκλησης:

Πρόσθετα με απόφαση ΔΣ ΕΡΓΟΣΕ (22.1.2021), αποφασίζεται να δοθεί αποζημίωση στην Κοινοπραξία ύψους 564.347,56 Ευρώ, για καθυστερήσεις εξ αιτίας της ΕΡΓΟΣΕ (περίοδος 1/4/2020 έως 31/10/2020).

Την περίοδο αυτή δεν είχε υπογραφεί η Συμπληρωματική Σύμβαση, αλλά η ΕΡΓΟΣΕ αποδέχεται την ευθύνη της για την καθυστέρηση και αποζημιώνει τον Ανάδοχο. .

Η ενέργεια αυτή είναι ενδεικτική της παραδοχής των καθυστερήσεων υπογραφής και χειρισμού της Συμπληρωματικής σύμβασης.

Πρόσθετα στο τμήμα Οινόη - Τιθορέα, η ΕΡΓΟΣΕ αποζηλώνει όλα τα κυκλώματα γραμμής, που έπρεπε να ανατάξει βάσει αρχικής σύμβασης με προβλεπόμενες ποσότητες στον προϋπολογισμό του έργου και αντικαθιστά μέρος αυτών (όχι όλα, υποβαθμίζοντας ουσιαστικά το έργο) με μετρητές αξόνων, κατά παράβαση της σύμβασης.

Σημειώνεται ότι από τον Ιανουάριο 2019, η Κοινοπραξία είχε δεσμευτεί ότι οποιαδήποτε μεταβολή μπορεί να συμβεί λόγω αλλαγής μελετών θα είναι χωρίς κόστος.

Ποιος αποφάσισε ότι ο εξοπλισμός που ξηλώθηκε είχε προβλήματα; Αν το πρόβλημα ήταν οι διαφορές μεταξύ εταιριών εντός της Κοινοπραξίας, αυτό ουδόλως θα πρέπει να ενδιαφέρει την ΕΡΓΟΣΕ. Η ΕΡΓΟΣΕ όφειλε να αναγνωρίζει ένα μοναδικό Ανάδοχο.

Οι εργασίες ξηλώματος έγιναν χωρίς κόστος, αλλά προξένησαν καθυστερήσεις κατά τον Υπουργό. Για τις καθυστερήσεις όμως αυτές υπεύθυνη είναι η Κοινοπραξία που κατέθεσε νέες μελέτες και θα μπορούσαν να επιβληθούν ρήτρες. Αλλά αντί για αυτό, η Κοινοπραξία λαμβάνει θετικές ζημιές!!!!

Μετά την υπογραφή της Συμπληρωματικής Σύμβασης, το 2022, υπήρξαν οι γνωστές καταγγελίες και η παραίτηση του μηχανικού της ΕΡΓΟΣΕ Χρήστου για κακοδιαχείριση και ξήλωμα εξοπλισμού ήδη πληρωμένου από κονδύλια της ΕΕ.

Η Συμπληρωματική Σύμβαση (με χρόνο ολοκλήρωσης τον Ιούλιο 2022), επίσης βάλτωσε, με αποτέλεσμα να έχει ολοκληρωθεί σύμφωνα με επίσημα έγγραφα της ΕΡΓΟΣΕ μόνο σε ποσοστό 17% τον Ιανουάριο 2023.

Σε επόμενο στάδιο, το 2023, ο κ. Κατσιούλης διατύπωσε την σοβαρότατη καταγγελία ότι η Συμπληρωματική Σύμβαση εκτελείται χωρίς την άδεια του Ελεγκτικού Συνεδρίου.

Η άρνηση εξέτασης του κ. Σπηλιωτόπουλου και των στελεχών της ΕΡΓΟΣΕ στέρησε από την επιτροπή την διερεύνηση των ελλείψεων και των κενών της σύμβασης 717 τόσο κατά τον χρόνο της προετοιμασίας της από το 2011 ως το 2014 όσο και κατά τη φάση διενέργειας του διαγωνισμού και υπογραφής της σύμβασης το 2014. Αξιοσημείωτο είναι ότι παρά τις συνεχείς διαπιστώσεις του Ελεγκτικού Συνεδρίου αλλά και της ΕΔΕΛ, η έρευνα της Ευρωπαϊκής εισαγγελέως δεν περιλαμβάνει την σύμβαση αλλά ξεκινά τη διερεύνηση μετά την συμβατική ημερομηνία ολοκλήρωσης της 717/2014.

Η Συμπληρωματική Σύμβαση υπογράφηκε από τη νέα διοίκηση τον Μάιο 2021, και δεν είχε ολοκληρωθεί μέχρι την ημέρα του τραγικού δυστυχήματος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β' ΕΠΙ ΤΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Α. ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ - ΕΝΔΕΙΞΕΙΣ ΜΕΡΟΛΗΨΙΑΣ ΚΑΤΑ ΤΙΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΤΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Η Εξεταστική Επιτροπή για «*τη διερεύνηση του εγκλήματος των Τεμπών και όλων των πτυχών που σχετίζονται με αυτό*», συγκροτήθηκε με την υπ' αριθμ. πρωτ. 14088/9456/20.11.2023 απόφαση του Προέδρου της Βουλής, κατόπιν της απόφασης της Ολομέλειας της Βουλής, κατά τα άρθρα 68 παρ. 2 εδ. γ' και δ' του Συντάγματος και 144 παρ. 5 εδ. β' του Κανονισμού της Βουλής (ΚτΒ), που λήφθηκε κατά τη συνεδρίαση της 15ης Νοεμβρίου 2023.

Καθήκον της εξεταστικής επιτροπής, ήταν κατά την διάρκεια των εργασιών της, να ενεργήσει σύμφωνα με τις προβλεπόμενες εκ του Κανονισμού της Βουλής, υποχρεώσεις και αρμοδιότητές της, ώστε να καταλήξει σε ασφαλή και δίκαια κρίση, τόσο για ακριβή αίτια, για την επέλευση του πλέον σοβαρού σιδηροδρομικού δυστυχήματος, όσο και για τους υπαιτίους, αποδίδοντας τις προσήκουσες ευθύνες προς τα πολιτικά πρόσωπα, εφόσον έχουν διαπιστωθεί.

Ύστερα από λεπτομερή μελέτη όλων των τεθέντων υπόψη της Επιτροπής στοιχείων, την αξιολόγηση των μαρτυρικών καταθέσεων και όλου του σε γνώση μας αποδεικτικού υλικού, λαμβανομένων συγχρόνως υπόψη του γεγονότος ότι, με απόφαση της πλειοψηφίας

α) δεν εκλήθησαν προκειμένου να εξεταστούν ουσιώδεις προτεινόμενοι μάρτυρες, ήτοι ο πρώην Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΣΕ κ. Σπηλιώπουλος, ο Κωνσταντίνος Γεννηδούνιας, Πρόεδρος των Μηχανοδηγών, και περαιτέρω, οι πραγματογνώμονες και τεχνικοί σύμβουλοι των οικογενειών των θυμάτων.

β) ουσιώδεις μάρτυρες, άσκησαν το δικαίωμα σιωπής, άρα δεν εισέφεραν κρίσιμα στοιχεία και

γ) η αιτηθείσα ποινική δικογραφία δεν αποτέλεσε μέρος των σε γνώση μας στοιχείων κατά την διάρκεια των συνεδριάσεων, αλλά μέρος αυτής ήλθε στην κατοχή μας μετά το πέρα των συνεδριάσεων, καταλήγουμε στις διαπιστώσεις που ακολουθούν.

Τα μέλη του ΣΥΡΙΖΑ- ΠΣ, από την έναρξη των εργασιών της Εξεταστικής Επιτροπής, υποβάλαμε αίτημα κατάθεσης ουσιωδών εγγράφων, μεταξύ των οποίων και αντίγραφα της δικογραφίας, που σχηματίστηκε από την Εισαγγελία Εφετών Λάρισας μετά του συνόλου των κατηγορητηρίων, ώστε να τελούν σε γνώση των μελών της εξεταστικής επιτροπής, οι ασκηθείσες ποινικές διώξεις, τα πρόσωπα που έχουν αποκτήσει ήδη την ιδιότητα του κατηγορουμένου, τα αδικήματα, η φύση αυτών, ως πλημμεληματικής και κακουργηματικής φύσεως και μέσω αυτών των ουσιωδών στοιχείων, η εξεταστική επιτροπή δύναται να διερευνήσει την απόδοση ευθυνών των πολιτικών προσώπων.

Την Τρίτη, 20 Φεβρουαρίου 2024, με απόφαση της πλειοψηφίας των μελών της εξεταστικής επιτροπής, αποφασίστηκε, η περάτωση των εργασιών και ορίστηκε ως ημερομηνία υποβολής των πορισμάτων.

Η απόφαση για την περάτωση των συνεδριάσεων, ελήφθη από την πλειοψηφία των μελών παρά το γεγονός ότι δεν είχε αποσταλεί ακόμη η σχετική δικογραφία από

την Εισαγγελία Εφετών Λάρισας, άκρως απαραίτητη για να αχθεί η Επιτροπή σε ασφαλή κρίση, πριν την σύνταξη των πορισμάτων και παρά το γεγονός ότι υπήρχε έγγραφη ενημέρωση από την Εισαγγελία Εφετών Λάρισας, προς το σώμα, ότι επίκειται η συνεδρίαση του Συμβουλίου, προκειμένου να αποφασίσει την διαβίβαση τη δικογραφίας.

Μετά την 20η Φεβρουαρίου, επιλοχώρησαν:

α) η έκδοση βουλεύματος από το Συμβούλιο Εφετών Λάρισας, δυνάμει του οποίου εγκρίθηκε η διαβίβαση της εκκρεμότητας στον Ειδικό Εφέτη Ανακριτή, δικογραφίας προς την Βουλή, και

β) το καθεαυτό γεγονός της αποστολής της δικογραφίας ήδη από την Παρασκευή, 23 Φεβρουαρίου, ως υψηλής προτεραιότητας.

Από την ως άνω τελευταία συνεδρίαση και την τυπική περάτωση των εργασιών, έως την 11η Μαρτίου, ορισθείσα ημερομηνία διεξαγωγής της συζήτησης επί των πορισμάτων, μεσολάβησαν τα ως άνω ουσιώδη γεγονότα, και πλέον η σύνταξη των πορισμάτων των μελών της εξεταστικής επιτροπής όλων των κομμάτων θα λάβει χώρα, χωρίς την διεξαγωγή συζήτησης και την αξιολόγηση των στοιχείων που απορρέουν από την διαβιβασθείσα ποινική δικογραφία, άρα διαπιστώνεται ο κίνδυνος να είναι ανεπαρκές και ελλιπές το κάθε πόρισμα, και σε κάθε περίπτωση μη ασφαλές.

Εξάλλου τίθεται και ζήτημα ακυρότητας της διαδικασίας και συνακόλουθα αξιοπιστίας των συμπερασμάτων, καθώς, με τη διάταξη του άρθρου 367 ΚΠΔ εφαρμόζεται η αρχή της προφορικότητας στη χρησιμοποίηση των εγγράφων ως αποδεικτικών στοιχείων στην ποινική δίκη και επιβάλλεται η υποχρεωτική ανάγνωσή τους στο ακροατήριο, για να μπορούν αυτά να αξιοποιηθούν ως αποδεικτικά μέσα και να ληφθούν υπόψη από το δικαστήριο κατά την έκδοση σχετικής απόφασης, η οποία (απόφαση) επιτρέπεται να στηριχθεί μόνο σε όσα αναπτύχθηκαν και συζητήθηκαν προφορικά στο ακροατήριο και όχι σε έγγραφα που δεν αναγνώσθηκε το περιεχόμενό τους ενώπιον των παραγόντων της δίκης.

Πρόσθετο δε στοιχείο, που ενισχύει την μη θωράκιση των διαδικασιών της εξεταστικής επιτροπής, ήταν η συμμετοχή μελών, στο πρόσωπο των οποίων, διαπιστώνεται σύγκρουση συμφερόντων, καθώς φέρουν διττή ιδιότητα. Αφενός του ελεγχόμενου προσώπου, διότι διετέλεσαν Υπουργοί σε περίοδο ελεγχόμενη, άρα οι πράξεις και οι παραλείψεις τους κατά την άσκηση των καθηκόντων τους αποτελούν αντικείμενο ελέγχου. Αφετέρου, του προσώπου που με βάση την θεσμική ιδιότητα του μέλους της εξεταστικής επιτροπής, διερευνά και πρέπει να οδηγηθεί στην αποκάλυψη της αλήθειας, η οποία ενδέχεται να εκθέτει το ίδιο πρόσωπο. **Πρόκειται για την συμμετοχή ως μέλους της εξεταστικής επιτροπής του Κ. Στυλιανίδη, ο οποίος διετέλεσε Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κατά την περίοδο Ιανουαρίου 2009 έως Οκτώβριο 2009.**

Β. ΠΑΡΑΝΟΜΕΣ ΠΡΑΞΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΥΠΟΔΟΜΩΝ - ΜΗ ΣΥΝΝΟΜΟΣ ΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΣΤΑΘΜΑΡΧΗ- ΑΙΤΙΩΔΗΣ ΣΥΝΑΦΕΙΑ ΜΕΤΑΞΥ ΑΥΤΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΕΠΕΛΘΟΝΤΟΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΟΣ - ΠΟΙΝΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ Κ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ

Πρέπει να σημειωθεί ότι εξάντληση των ευθυνών στο πρόσωπο του σταθμάρχη Λάρισας, αποτέλεσε μείζον μέλημα των μελών της πλειοψηφίας της εξεταστικής επιτροπής, κατά την διάρκεια των συνεδριάσεων, συνεπικουρώντας την εξαρχής προσπάθεια της κυβέρνησης, που συνεχίζεται ακόμη, να μετατεθεί η αναζήτηση ευθυνών σε πράξεις και παραλείψεις φυσικών προσώπων, εκμηδενίζοντας το πολιτικό κόστος.

Αδιαμφισβήτητα και παρά τις προσπάθειες συγκάλυψης και αποποίησης της πολιτικής ευθύνης, **προέκυψε, ότι ο σταθμάρχης, αποτελεί τον τελευταίο πρόσφορο κρίκο μιας μακράς αλυσίδας πολιτικών προσώπων και ευθυνών, οι οποίοι με τις διαδοχικές πράξεις και παραλείψεις τους, συνετέλεσαν κατά τρόπο αντικειμενικά πρόσφορο στην επέλευση του αποτελέσματος του δυστυχήματος των Τεμπών.**

Όμως, καθίσταται αναγκαία η διερεύνηση της συμπεριφοράς των κρίκων της αλυσίδας, **με τις αποφάσεις των οποίων τοποθετήθηκε ο σταθμάρχης στην επίμαχη θέση, παρά το γεγονός της μη καταλληλότητας του και της μη πλήρωσης των ουσιαστικών και τυπικών προσόντων του.**

Ειδικότερα:

Στο πλαίσιο του 1ου κύκλου κινητικότητας έτους 2022, ο ΟΣΕ υπέβαλε αίτημα στην Κεντρική Επιτροπή Κινητικότητας (ΚΕΚ), μεταξύ άλλων, για την κάλυψη μιας θέσης σταθμάρχη ΔΕ στη Λάρισα, με μετάταξη. Το αίτημα για τη θέση αυτή περιελάμβανε το περίγραμμα της θέσης εργασίας, καθώς επίσης και τα πρόσθετα απαιτούμενα τυπικά ή ουσιαστικά προσόντα του φορέα υποδοχής δηλαδή, προβλεπόταν ο υπό μετάταξη υπάλληλος να χειρίζεται ηλεκτρονικό υπολογιστή και **να έχει ηλικία έως και 48 έτη, όπως προκύπτει από τα στοιχεία θέσεων, που είναι δημοσιευμένα στον ιστότοπο του Υπουργείου Εσωτερικών apografi.gov.gr. Ο καθορισμός του ανώτατου ορίου ηλικίας των 48 ετών ως προϋπόθεση που ετέθη στο πλαίσιο της σύνθετης διοικητικής ενέργειας της μετάταξης στο περίγραμμα της εν λόγω θέσης εργασίας, ετέθη για απολύτως θεμιτό σκοπό και είχε ως εκ τούτου ιδιαίτερη αξία ως προσόν για την πλήρωση της θέσεως του σταθμάρχη, καθόσον η ηλικία σχετίζεται άμεσα και καθοριστικά με την άσκηση με την απαιτούμενη επάρκεια της συγκεκριμένης επαγγελματικής δραστηριότητας του σταθμάρχη.**

Η αναγκαιότητα καθορισμού ανώτατου ορίου ηλικίας για τους μετατασσόμενους σε θέση Σταθμαρχών ήταν δικαιολογημένη και σε αρμονία με την τότε ισχύουσα απόφαση του Υπουργού Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, με αριθμό. ΔΙΠΠ/Φ.ΗΛ/15/14391/2006 (Β' 1077) που προέβλεπε ειδικό όριο ηλικίας διορισμού προσωπικού του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε., το οποίο ειδικά για τους Σταθμάρχες ΔΕ ήταν το 28ο έτος ηλικίας. Και τούτο διότι (σύμφωνα με την αιτιολογία που παρατίθεται στην ίδια την απόφαση) **η συγκεκριμένη ειδικότητα είναι επιφορτισμένη με αυξημένης ευθύνης καθήκοντα (την ασφαλή κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών και επιβατικού κοινού, τη φύλαξη της**

σιδηροδρομικής υποδομής κ.λπ.) για τα οποία απαιτείται αφενός μεν, σωματική και διανοητική ικανότητα και αντοχή, αφετέρου δε, σιδηροδρομική εξειδίκευση και εμπειρία, η οποία αποκτάται αποκλειστικά ή κατά κανόνα στον ΟΣΕ, λόγω των ιδιοτελειών που απαιτούν οι εκτελούμενες εργασίες του. **Κατά συνέπεια, όσοι θα εργαστούν στον τομέα αυτό θα πρέπει να έχουν ηλικία τέτοια που να εξασφαλίζει επαρκή χρόνο παραμονής στον Οργανισμό, έτσι ώστε να αποκτήσουν τις δεξιότητες που απαιτούνται για την εκτέλεση των καθηκόντων της ειδικότητας για την οποία μετατάσσονται.** Η απόφαση αυτή τροποποιήθηκε με την απόφαση του Υπουργού Εσωτερικών, με αριθμό ΔΙΠΑΑΔ/Φ.ΗΛ/71/9254/24-6-2022 (Β' 3326/28.06.2022), όπου το όριο ηλικίας για τους υπαλλήλους ΔΕ κατηγορίας, μεταξύ αυτών και των Σταθμαρχών, ανέβηκε από τα 28 στα 42 έτη.

Ωστόσο, ο σταθμάρχης υπέβαλε στις 13 Απριλίου 2022 αίτηση (6647919919/13.04.2022) για μετάταξη, παρά το γεγονός ότι κατά το χρόνο εκείνο ήταν 58 ετών (γεννηθείς 23-07-1964) και υπερέβαινε κατά 10 χρόνια το όριο των 48 ετών που είχε θέσει ο ΟΣΕ. Επιπλέον δε, εκτός από το όριο των 48 ετών που είχε τεθεί από το γενικό περίγραμμα της εν λόγω θέσεως από τον ΟΣΕ ως φορέα υποδοχής, ο σταθμάρχης υπερέβαινε και το όριο ηλικίας των 42 ετών, όπως προβλεπόταν από την απόφαση του Υπουργού Εσωτερικών, με αριθμό ΔΙΠΑΑΔ/Φ.ΗΛ/71/9254/24-6-2022 (Β' 3326/28.06.2022), όπου το όριο ηλικίας για τους υπαλλήλους ΔΕ κατηγορίας, μεταξύ αυτών και των Σταθμαρχών, ανέβηκε από τα 28 στα 42 έτη.

Το Τριμελές Συμβούλιο Διοίκησης του ΟΣΕ, ως αρμόδιο όργανο του φορέα υποδοχής, με αρμοδιότητα να αξιολογεί τις αιτήσεις και να διατυπώνει σύμφωνη γνώμη για τη μετάταξη, συνεδρίασε στις **13-05-2022**, και έκανε δεκτή την ως άνω αίτηση, ενώ ήταν πασίδηλο ότι ο υποψήφιος δεν πληρούσε τα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα.

Στις 30-05-2022, δημοσιεύθηκε με υπογραφή του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, κ.Καραμανλή, η υπουργική απόφαση ΥΑ 157/2022 (ΥΑ 157192 ΦΕΚ Β 2623 / 30-05-2022), που αφορούσε στην Έγκριση του νέου Εσωτερικού Κανονισμού Λειτουργίας του ΟΣΕ, όπου στο άρθρο 33, ορίζεται ότι “Ο υπό μετάταξη κατέχει τα απαιτούμενα ουσιαστικά και τυπικά προσόντα για την θέση στην οποία μετατάσσεται, εκτός της ηλικίας”, καταργώντας την προηγούμενη απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (Φ.8/30400/3540/01-03-2012 (ΕΚ Β' 698), περί Εσωτερικού Κανονισμού του ΟΣΕ.

Η ενέργεια όμως αυτή, συνιστά ευθεία νομιμοποίηση της παράνομης μετάταξης, διότι, την 13η-05-2022, ημερομηνία που συνεδρίασε η επιτροπή αξιολόγησης, δεν είχε καν υπογραφεί η υπουργική απόφαση από τον κ. Καραμανλή (η απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών με αριθμό 157192, υπεγράφη στις 20-05-2022 και δημοσιεύτηκε στις 30-05-2022 (Β' 2623/30-05-2022).

Άρα, κατά την αξιολόγηση της αίτησης στις 14-5-2022, ίσχυε η γενική διάταξη του άρθρου 6 παρ. 4 του ν. 4440/2016 που προβλέπει ότι **“δύναται ο φορέας υποδοχής στο αίτημα που υποβάλλει προς την ΚΕΚ να περιλαμβάνει και τυχόν πρόσθετα απαιτούμενα τυπικά ή ουσιαστικά προσόντα, κατά περίπτωση, στην περίπτωση μας δε και το ανώτατο ηλικιακό όριο, δηλαδή το όριο των 48 ετών”**.

Επομένως, το γεγονός ότι στις 14-06-2022 που υπογράφηκε η απόφαση μετάταξης από το αρμόδιο όργανο του ΟΣΕ ή στις 30-06-2022 που αυτή δημοσιεύτηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, ίσχυε ο νέος Κανονισμός που εξαιρούσε από τα απαιτούμενα προσόντα το όριο ηλικίας, δεν θεραπεύει την παραπάνω πλημμέλεια, δεδομένου ότι κρίσιμος εν προκειμένω χρόνος είναι αυτός της παροχής της σύμφωνης γνώμης (14-05-2022), η οποία, όπως προαναφέρθηκε, εκδόθηκε κατά παράβαση των κατά τον χρόνο αυτό ισχυουσών διατάξεων

Σύμφωνα με το άρθρο 259 ΠΚ, “ Υπάλληλος που με πρόθεση παραβαίνει τα καθήκοντα της υπηρεσίας του με σκοπό να προσπορίσει στον εαυτό του ή σε άλλον παράνομο όφελος ή να βλάψει το κράτος ή κάποιον άλλο τιμωρείται με φυλάκιση έως δύο έτη ή χρηματική ποινή, αν η πράξη αυτή δεν τιμωρείται με άλλη ποινική διάταξη”.

Εν προκειμένω, η έκδοση της υπουργικής απόφασης περί εγκρίσεως του Εσωτερικού Κανονισμού του ΟΣΕ ανήκε στην αποκλειστική αρμοδιότητά του Υπουργού Μεταφορών & Υποδομών, ενώ η κατάργηση, δυνάμει του άρθρου 33 της αναφερόμενης απόφασης του Υπουργού Μεταφορών, κ Καραμανλή, του ορίου ηλικίας αντιβαίνει ευθέως στο σύνολο των νομοθετημάτων, που διαχρονικά έθεταν όριο ηλικίας για την πλήρωση των θέσεων σταθμαρχών στον ΟΣΕ.

Ο Κ. Καραμανλής κατά την άσκηση των καθηκόντων του, διά της υπογραφής και δημοσίευσης της υπουργικής απόφασης, που αποτέλεσε μια νομιμοφανή ενέργεια,

Α) είχε την ιδιότητα του Υπαλλήλου υπό την έννοια του άρθρου 13α ΠΚ, φέροντας ως Υπουργός το ειδικό και αποκλειστικό καθήκον και αρμοδιότητα της έκδοσης υπουργικής Απόφασης περί έγκρισης του Εσωτερικού Κανονισμού του ΟΣΕ, εκφράζοντας με αυτή κρατική εξουσία που αφορά στην απρόσκοπτη και εποικοδομητική λειτουργία του ΟΣΕ.

Β) Ο Υπουργός, Υποδομών και Μεταφορών κ. Καραμανλής, στις 20-05-2022 προέβη σε υπογραφή και δημοσίευση της με αριθμό 157192 Υπουργικής Απόφασης την οποία και δημοσίευσε στις 30-05-2022 (Β’ 2623/30-05-2022), ενέργεια με την οποία, στο άρθρο 33 αυτής, κατήργησε το όριο ηλικίας για την πλήρωση θέσεως σταθμάρχη στο ΟΣΕ, παραβιάζοντας το γενικότερο συμφέρον της ομαλής και απρόσκοπτης διεξαγωγής της υπηρεσίας των σιδηροδρόμων, καθώς η ειδικότητα των σταθμαρχών, φέρει αυξημένης ευθύνης καθήκοντα, που σχετίζονται με την ασφαλή κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών και του επιβατικού κοινού, τη φύλαξη της σιδηροδρομικής υποδομής κ.λπ., για τα οποία απαιτείται αφενός μεν, σωματική και διανοητική ικανότητα και αντοχή, αφετέρου δε, σιδηροδρομική εξειδίκευση και εμπειρία.

Γ) Με την ως άνω ενέργεια του, ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Καραμανλής αποσκοπούσε στο να νομιμοποιήσει στην θέση του σταθμάρχη Λάρισας την επίμαχη παράνομη μετάταξη, καθώς και να νομιμοποιήσει την παράνομη απόφαση έγκρισης του Συμβουλίου, που έκανε δεκτή την εν λόγω αίτηση του σταθμάρχη, ενώ όφειλε εκ των προτέρων να την απορρίψει.

Δ) Η ως άνω ενέργεια του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, κ. Καραμανλή, ήτοι η έκδοση της υπουργικής απόφασης και η δια αυτής κατάργηση του ορίου ηλικίας, ήταν ο αποκλειστικός και μοναδικός πρόσφορος τρόπος, ώστε να επέλθει η παράνομη ωφέλεια του ιδίου, των μελών της επιτροπής αξιολόγησης και του

υπαλλήλου που μετετάγη στην θέση παρανόμως. Διότι, νομιμοποιώντας με τη εν λόγω απόφαση και την κατάργηση του ορίου ηλικίας την πράξη της μετάταξης, αφενός παρείχε νόμιμο έρεισμα στον σταθμάρχη, ώστε να μην προσβληθεί η αίτησή του, αφετέρου, παρείχε νομικό έρεισμα και άλλοθι στα μέλη της επιτροπής αξιολόγησης του ΟΣΕ, που ενέκριναν την προφανώς μη σύννομη αίτηση.

Παράλληλα, η εν λόγω υπουργική απόφαση ήταν ο αντικειμενικά πρόσφορος τρόπος, ώστε να οδηγήσει σε πολλαπλή βλάβη του κράτους, της δημόσιας ασφάλειας, της ασφάλειας των μεταφορών και του σιδηροδρομικού δικτύου και σε βλάβη πλήθους εννόμων αγαθών τρίτων προσώπων και πραγμάτων, γεγονός που τελούσε σε απόλυτη γνώση του Υπουργού και γεγονός - κίνδυνος τον οποίο προφανώς είχε αποδεχθεί ως ενδεχόμενο.

Επειδή, ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, πέραν της παράβασης του καθήκοντός του, που αφορά στην ομαλή και απρόσκοπτη λειτουργία της υπηρεσίας του σιδηροδρομικού δικτύου, καταργώντας το όριο ηλικίας, ως προϋπόθεση άμεση συνδεόμενη με την ασφάλεια της σιδηροδρομικής λειτουργίας και του επιβατικού κοινού, και γνωρίζοντας, ότι τοποθετώντας παρανόμως τον εν λόγω σταθμάρχη στην θέση αυτή, έθεσε σε άμεση διακινδύνευση τα έννομα αγαθά της ζωής, της σωματικής ακεραιότητας κλπ, αορίστου και απροσδιορίστου αριθμού πολιτών.

Επειδή, χρήζει διερεύνησης η διάπραξη εκ μέρους του ποινικών αδικημάτων της ανθρωποκτονίας και των σωματικών βλαβών από ενδεχόμενο δόλο κατά συρροή.

Επειδή, προκύπτει ότι, ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, από το πλήθος των εξωδίκων και από εκ της αρμοδιότητάς του γνώση για την μη εφαρμογή της σύμβασης 717/2014, είχε απόλυτη γνώση τόσο για την μη εφαρμογή κανενός συστήματος ασφαλείας στον σιδηρόδρομο, άρα και για την έλλειψη ασφάλειας για το επιβατικό κοινό και θέσης αυτού σε καθεστώς απόλυτης διακινδύνευσης.

Ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Καραμανλής, γνώριζε την έλλειψη ασφάλειας, αλλά την απέκρυπτε και δημόσια, εκμεταλλευόμενος το βήμα του Κοινοβουλίου, παραπλανούσε για την δήθεν ασφάλεια των σιδηροδρόμων, ενώ την ίδια στιγμή, παρέλειπε να ενεργήσει τις προβλεπόμενες ενέργειες για την πρόσληψη ανθρωπίνου δυναμικού απολύτως εξειδικευμένου, που θα παρείχε στοιχειώδη εχέγγυα ασφάλειας στον σιδηρόδρομο.

Εντούτοις, ο ίδιος, εκμεταλλευόταν την ιδιότητά του για να προβαίνει σε προσλήψεις εκτός νομιμότητας και με τις οποίες έθετε σε απόλυτη διακινδύνευση την ασφάλεια και των ζωή καθημερινά αορίστου αριθμού προσώπων και εν δυνάμει επιβατών.

ΠΑΡΑΘΕΣΗ ΕΞΕΤΑΣΗΣ ΜΑΡΤΥΡΩΝ

Χαρακτηριστική του τρόπου με τον οποίο λειτούργησε ο Υπουργός στην παράνομη μετάταξη του σταθμάρχη είναι οι απαντήσεις του κ. Ιωάννη - Κωνσταντίνου Χαλκιά, που μετείχε στην τριμελή επιτροπή εμπειρογνομόνων, γνωστή ως επιτροπή Γεραπετρίτη, ιδίως οι επίμαχες τοποθετήσεις του απέναντι στα ερωτήματα του Βουλευτού Λάρισας, και Μέλους της Εξεταστικής Επιτροπής για τη διερεύνηση του εγκλήματος των Τεμπών και όλων των πτυχών που σχετίζονται με αυτό, κ. Βασιλείου Κόκκαλη, οι οποίες παρατίθενται ως ακολούθως, σύμφωνα με τα σχετικά πρακτικά:

Από τα Πρακτικά της συνεδριάσεως της 01^{ης} Φεβρουαρίου 2024.

“ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Μπορείτε να μας πείτε, από την εμπειρία σας, η θέση του σταθμάρχη απαιτούσε πάντα –κι αν θυμάστε και την ισχύουσα νομοθεσία, αν το θυμάστε- ένα συγκεκριμένο όριο ηλικίας;

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Το 2006 το όριο ηλικίας ήταν 28...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Μάλιστα.

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): ...Και το 2023 έγινε 42. Πρέπει όμως να πούμε ότι η κινητικότητα έχει κάποιους άλλους διαφορετικούς κανόνες. Εκεί η υπηρεσία υποδοχής μπορεί να βάλει πρόσθετα προσόντα για τις θέσεις που θέλει να καλύψει. Έβαλε λοιπόν το 48^ο. Και γιατί το έβαλε αυτό; Γιατί όλη η αιτιολογία που υπήρχε στα ηλικιακά όρια, με τις προηγούμενες ρυθμίσεις που σας είπα, μίλαγε για αυξημένη ευθύνη που έχει ο σταθμάρχης για ασφάλεια, μίλαγε για τη φύλαξη που πρέπει να κάνει ο σταθμάρχης στις εγκαταστάσεις της υποδομής, μίλαγε για σωματική και πνευματική ικανότητα και επάρκεια και μίλαγε και για επαρκή χρόνο υπηρεσίας στον ΟΣΕ. Και γι’ αυτό ακριβώς έβαλε το 48^ο εδώ που δεν τηρήθηκε.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Γνωρίζετε αν στο παρελθόν υπήρχαν διατάξεις που καταργούσαν το όριο ηλικίας ή αποφάσεις για τον σταθμάρχη, για την ειδικότητα του σταθμάρχη; Αν το γνωρίζετε.

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Ξέρω το 28 και το 42 και το 48 που μπήκε για την κινητικότητα.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Μάλιστα. Άρα το θεωρείτε επιβεβλημένο το όριο της ηλικίας για έναν σταθμάρχη.

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς):

Χρειάζεται. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Χρειάζεται.

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Πρέπει να είναι ακμαίος σωματικά και πνευματικά.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Εν προκειμένω, ο συγκεκριμένος ήταν ηλικίας 58.

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Δυστυχώς. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ

ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Καταλήγете και λέτε ότι ήταν πλημμελής αυτή η πράξη η διοικητική.

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Δεν έπρεπε να

γίνει. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Δεν έπρεπε να γίνει.

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Δεν έπρεπε.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Η απόφαση που βγήκε εκ των υστέρων του κ. Καραμανλή, η οποία έλεγε στο άρθρο 33 ότι ειδικά για τη μετάταξη...

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Δεν ισχύει όριο. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: ...δεν ισχύει όριο, πώς την κρίνετε ως νομικός; ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Η απόφαση αυτή δημοσιεύτηκε 30 Μαΐου.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Σωστά.

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Ισχύει με βάση τη διάταξη την τελευταία που έχει ο νόμος από τη δημοσίευση στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Όμως, η επιτροπή που έπρεπε να αποφασίσει για τις μετατάξεις συνεδρίασε 15 Μαΐου, δεκαπέντε μέρες νωρίτερα. Το κρίσιμο νομικό καθεστώς συνεπώς ήταν αυτό που ίσχυε τη μέρα που συνεδρίασε η επιτροπή. Έπρεπε λοιπόν να σταθεί στο 48 και να πετάξει την αίτηση στα σκουπίδια.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Έπρεπε να πετάξει την αίτηση στα σκουπίδια. Την απόφαση την υπουργική εκ των υστέρων που ήρθε να θεραπεύσει πώς την κρίνετε ως νομικός, ως πρώην Πρόεδρος του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους; ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Θα την κρίνω σαν πολίτης. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Και σαν πολίτης.

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Σαν πολίτης θα την κρίνω. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Είπατε πριν: άπλετο φως.

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Ναι, ναι. Θα σας πω το εξής, ότι η κινητικότητα καλύπτει κάποιες ανάγκες του Δημοσίου. Πολλές φορές όμως καλύπτει κι άλλες ανάγκες. Όταν εγώ είμαι από τις Σέρρες και υπηρετώ στην Αθήνα, θέλω ενδεχομένως να πάω στις Σέρρες να υπηρετήσω και προσπαθώ μέσω της κινητικότητας να πάω εκεί. Εξυπηρετεί λοιπόν και κάποιες τέτοιες ανάγκες, προσωπικές τελείως, οι οποίες όμως δεν έχουν σχέση ιδιαίτερη με τις ανάγκες της υπηρεσίας. Εκεί θα πρέπει και η υπηρεσία προέλευσης –εδώ έχουμε την εκπαίδευση της Λάρισας, που δεν λειτούργησε και αυτή καλά- και η υπηρεσία υποδοχής, ο ΟΣΕ – κι εδώ δεν λειτούργησε καλά- πρέπει όλα αυτά να λειτουργούν με βάση τις διατάξεις που υπάρχουν. Αλλά έχουμε ένα θέμα γενικότερο στην Ελλάδα ότι έχουμε καλούς νόμους, δεν τους εφαρμόζουμε.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Μάλιστα. Εγώ θα ξαναρωτήσω. Έβγαλε απόφαση το τριμελές συμβούλιο του ΟΣΕ, δεν έπρεπε να την κάνει αποδεκτή –σωστά είπατε, έπρεπε να την πετάξει στα σκουπίδια- και εν συνεχεία ήρθε η υπουργική απόφαση ουσιαστικά να την επικυρώσει, αναφέροντας ότι το όριο ηλικίας ουδόλως ασκεί επιρροή στην πρόσληψη.

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Αν είχε αναδρομική ισχύ, θα μπορούσε να γίνει. Δεν είχε όμως.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Μάλιστα. Ερειδόταν στο νόμο αυτή η συγκεκριμένη απόφαση; Είχε ερείσματα στον νόμο περί κινητικότητας;

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Ποια απόφαση λέτε; ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Του Υπουργείου, η οποία έλεγε ότι ειδικά γι' αυτούς που είναι από μετάταξη δεν ισχύει το όριο ηλικίας.

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Νόμος νομίζω ήταν. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Υπουργική απόφαση.

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Αν ήταν υπουργική απόφαση, θα πρέπει να δούμε τις εξουσιοδοτικές διατάξεις αν στηρίζονταν σε κάποια από αυτές. Δεν είμαι πρόχειρος να σας απαντήσω αυτή τη στιγμή.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Μάλιστα. Άρα η πράξη... Θα την χαρακτηρίζατε παράνομη την πρόσληψη του σταθμάρχη;

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Ναι, τη μετάταξη του, προφανώς, προδήλως παράνομη.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Προδήλως παράνομη. Μάλιστα. Γνωρίζετε πόσοι είχαν ενδιαφερθεί για τη συγκεκριμένη...

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Εάν θυμάμαι από τα χαρτιά που είδα, ένας μόνο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Ένας.

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Μόνο αυτός. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Μάλιστα. Ένας και βγήκε μια υπουργική απόφαση γι' αυτόν τον έναν. Πώς το κρίνετε εσείς ως...

ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Τι να...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Μη γελάτε. Για κλάματα είναι. Δεν είναι... ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Δεν ξέρω αν βγήκε για να καλύψει αυτή την περίπτωση ή βγήκε επειδή έπρεπε να βγει γιατί πραγματικά στην κινητικότητα υπάρχουν και άνθρωποι 60 χρονών, 63 χρονών, που θέλουν τα τελευταία χρόνια της καριέρας τους...

Γ. Ευθύνη Υπουργού, κ. Καραμανλή, δια των παραλείψεων του ως προς αναγκαίες πολιτικές αποφάσεις, που πηγάζαν από την ιδιαίτερη νομική υποχρέωση που είχε ως Υπουργός.

Πέραν του πεδίου της ποινικής ευθύνης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών στην διαδικασία μετάταξης του σταθμάρχη και στην επέλευση του τραγικού δυστυχήματος, διαπιστώθηκε αναμφισβήτητη ευθύνη στο πλαίσιο των παραλείψεων του ως προς αναγκαίες πολιτικές αποφάσεις, που πηγάζαν από την ιδιαίτερη νομική υποχρέωση που είχε ως Υπουργός και στις οποίες ουδέποτε προέβη.

Σύμφωνα με το άρ. 86 Σ, η Βουλή έχει την αποκλειστική αρμοδιότητα για την άσκηση ποινική δίωξης κατά όσων διετέλεσαν ή διατελούν μέλη της κυβέρνησης ή υφυπουργοί για αδικήματα που τέλεσαν κατά την άσκηση των καθηκόντων τους. Σκοπός του νομοθέτη είναι η προστασία της ορθής λειτουργίας των ανώτατων βαθμίδων της εκτελεστικής εξουσίας, ώστε ο υπουργός να μην βρίσκεται σε καθεστώς φόβου κατά την άσκηση των καθηκόντων του και διαρκώς εκτεθειμένος στην κίνηση σε βάρος του ποινικής δίωξης ανά πάσα ώρα και στιγμή. Η παραχώρηση τέτοιας δικαστικής αρμοδιότητας στη Βουλή, δηλαδή στη νομοθετική και εν μέρει εκτελεστική εξουσία, αποτελεί ρωγμή στην αρχή της διάκρισης των εξουσιών, που αποτελεί

θεμελιώδη αρχή του πολιτεύματος μας, και ως τέτοια επιβάλλεται να ερμηνεύεται στενά και περιοριστικά στις απολύτως αναγκαίες διαστάσεις (στενή ερμηνεία), ώστε να περιοριστεί η στέρηση-αποκλεισμός του κατά το Σύνταγμα φυσικού δικαστή. Αναφορικά με το ποιά αδικήματα συγκαταλέγονται σε όσα τελέστηκαν «κατά την άσκηση των καθηκόντων» λεκτέα τα εξής: με τον όρο «κατά την εκτέλεση των καθηκόντων» νοείται η συμπεριφορά με την οποία εκπληρώνονται τα υπηρεσιακά καθήκοντα (εκπληρωτική συμπεριφορά). Στα υπηρεσιακά καθήκοντα περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, η υπογραφή υπουργικών αποφάσεων, η προσυπογραφή προεδρικών διαταγμάτων, η συμμετοχή σε κοινοβουλευτικές επιτροπές κ.ο.κ. Είναι αδιαμφισβήτητο ότι η ανάθεση σε ένα πρόσωπο των καθηκόντων Υπουργού γίνεται για να ασκεί το πρόσωπο αυτό τα καθήκοντα του, για να δραστηριοποιείται στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του και της γενικότερης κυβερνητικής πολιτικής. Αυτός είναι και ο λόγος για τον οποίο δίνεται σε έναν υπουργό αυτή η εξουσία. Δηλαδή, η εκλογή ενός Υπουργού είναι συνδεδεμένη άρρηκτα με ενέργειες και όχι με αδράνεια.

Εκ των ανωτέρω προκύπτει αναμφίβολα ότι η ειδική ποινική μεταχείριση του υπουργού καταλαμβάνει μόνο τα κατά την άσκηση των καθηκόντων του διαπραπτόμενα εγκλήματα, όχι όμως και τα διαπραπτόμενα διά παραλείψεως της ασκήσεως των καθηκόντων αυτών. Συνεπώς, στην περίπτωση της διάπραξης της κακουργηματικής διατάραξης της ασφάλειας συγκοινωνιών δια της παραλείψεως νόμιμων οφειλόμενων ενεργειών, σε συνδυασμό με άλλες εξίσου επικίνδυνες για την ασφάλεια της συγκοινωνίας παραλείψεις του άρ. 291 παρ. 1στ ΠΚ ΔΕΝ ΙΣΧΥΟΥΝ οι απαγορεύσεις του άρ. 86 Σ και του ν. 3126/2003, όπως αυτός ισχύει, και η αρμόδια εισαγγελική αρχή οφείλει να ενεργήσει, όπως σε κάθε περίπτωση κοινού εγκλήματος.

Επιπλέον με την αναφορά σε πράξεις που λαμβάνουν χώρα «κατά την άσκηση των καθηκόντων τους» εννοείται ότι: α) η αξιόποινη πράξη τελείται κατά τη διάρκεια της υπουργικής θητείας, β) σχετίζεται με την άσκηση υπουργικών καθηκόντων και γ) είναι η ίδια η πράξη με την οποία εκτελούνται τα υπουργικά καθήκοντα.

Εν προκειμένω, ο υπουργός μεταφορών ΔΕΝ θέσπισε Εθνικούς Κανόνες Ασφαλείας, ως όφειλε βάσει των Οδηγιών 2016/798 και 2016/797, ούτε έλαβε επαυξημένα μέτρα ασφαλείας με την θέσπιση Νέων Εθνικών Κανόνων Ασφαλείας δυνάμει του άρ. 60 ν. 4632/2019, παρότι αυτό ακριβώς αποτελούσε νομοθετικά επιβεβλημένο καθήκον του, καθώς την 24.1.2022 έλαβε χώρα ατύχημα με επιβατική αμαξοστοιχία στη Δαύλεια Βοιωτίας, αλλά ούτε και επόπτευσε αποτελεσματικά σύμφωνα με τα καθήκοντα του την ΕΡΓΟΣΕ (διαχειριστή υποδομής), την ΟΣΕ και την Hellenic Train. Με αυτήν την εξακολουθητική επικίνδυνη αδράνεια του συνετέλεσε με καθοριστικό τρόπο στη δημιουργία και διατήρηση πηγής εξέχοντος και πρόδηλου κινδύνου για ποικίλα έννομα αγαθά και πρωτίστως της ανθρώπινης ζωής και σωματικής ακεραιότητας. Η εν λόγω αδράνεια του βρίσκεται σε άμεση αιτιώδη συνάφεια με τη διακινδύνευση των ως άνω εννόμων αγαθών και τελικώς με τους θανάτους.

Συνεπώς, το έγκλημα της διατάραξης της ασφάλειας των συγκοινωνιών σε συρροή με την ανθρωποκτονία, τετελεσμένη και σε στάδιο απόπειρας, από ενδεχόμενο δόλο και τις σωματικές βλάβες από ενδεχόμενο δόλο, που φέρεται να τελούνται από υπουργό είναι εγκλήματα που η διάπραξη τους (δια παραλείψεως), προϋποθέτει επιλογές εκ διαμέτρου αντίθετες με τα υπουργικά καθήκοντα αυτά καθ' αυτά και δεν

αποτελούν ποτέ εγκλήματα τα οποία τελούνται «κατά την άσκηση των υπουργικών καθηκόντων». Δεν ισχύουν, επομένως για αυτά τα αδικήματα καμία από τις ειδικές ρυθμίσεις που προβλέπει το άρ. 86 Σ και ο εκτελεστικός του Συντάγματος νόμος 3126/2003. Η δίωξη και η εκδίκαση γίνονται με βάση τις κοινές διατάξεις. Εξυπακούεται πως σε κάθε περίπτωση, έως ότου η αρμόδια εισαγγελική και ανακριτική αρχή διαπιστώσει πως το έγκλημα υπάγεται στην ειδική ρύθμιση, οφείλει να δράσει όπως και στις περιπτώσεις του κοινού εγκλήματος. Επομένως για τα παραπάνω αδικήματα αρμόδια να ασκήσει τις δέουσες διώξεις είναι η Τακτική Δικαιοσύνη, δίχως να ισχύει στην περίπτωση αυτή η ειδική αρμοδιότητα της Βουλής της παρ.1 του άρθρου 86 Συντάγματος.

Εν προκειμένω λοιπόν, όπως θα καταδειχθεί κατωτέρω, οι παραλείψεις των αρμοδίων και ειδικά του Υπουργού, να δρομολογήσουν τις οφειλόμενες ενέργειες για τη διασφάλιση της σιδηροδρομικής συγκοινωνίας, είναι καθολικές και απόλυτες. Η παντελής απουσία επομένως των οφειλόμενων ενεργειών επιβεβαιώνει ότι γνώριζαν και αποδέχονταν το ενδεχόμενο θανάτου / σωματικής βλάβης και σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι είχαν λάβει κάποια μέτρα ασφαλείας ώστε να μπορούν να υποστηρίξουν ότι ήλπιζαν πως δεν θα επερχόταν το μοιραίο, ώστε να μπορούμε να θέσουμε έστω υπό συζήτηση την εκδοχή της αμέλειας. Η διαρκής και με πλήρη επίγνωση των ολέθριων επακόλουθων στα ύψιστης σημασίας έννομα αγαθά της ανθρώπινης ζωής και σωματικής ακεραιότητας κινδυνώδης δράση στις συγκοινωνίες εξ ορισμού αποκλείει κάθε επίπεδο αμέλειας. Συνεπώς, το περαιτέρω βλαπτικό αποτέλεσμα του θανάτου ή των σωματικών βλαβών αποκλείεται να αποδοθεί σε αμέλεια, ακόμη και ενσυνείδητης.

Από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα (ΕΚ) και μετέπειτα Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) θεσπίστηκαν σειρά μέτρων για την επίτευξη κοινή πολιτικής ασφάλειας και διαχείρισης στον τομέα του σιδηρόδρομου. Ειδικότερα, το 2001, οι Οδηγίες 2001/12/ΕΚ, 2001/13/ΕΚ, 2001/14/Ε και 2001/16/ΕΚ, που αποτέλεσαν το λεγόμενο «πρώτο σιδηροδρομικό πακέτο», περιλαμβάναν, μεταξύ άλλων, την επέκταση των δικαιωμάτων πρόσβασης στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Σιδηροδρομικών Εμπορευματικών Μεταφορών και τον οργανωτικό διαχωρισμό της διαχείρισης της σιδηροδρομικής υποδομής από τις λειτουργίες μεταφορών.

Ακολούθησαν οι Οδηγίες 2004/49/ΕΚ, 2004/50/ΕΚ και 2004/51/ΕΚ και τον Κανονισμό (ΕΚ) 881/2004, που αποτέλεσαν το «δεύτερο σιδηροδρομικό πακέτο» και προέβλεπαν, μεταξύ άλλων: τη θέσπιση κοινών στόχων και μεθόδων ασφάλειας σε όλα τα κράτη-μέλη, τη θέσπιση κοινών αρχών για την διαχείριση, ρύθμιση και επίβλεψη της ασφάλειας και την ίδρυση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων. Σε συμμόρφωση με την Οδηγία 2004/49/ΕΚ εκδόθηκε το ΠΔ 160/2007 (ΦΕΚ Α' 201/23.08.2007) για την ασφάλεια των Κοινοτικών Σιδηροδρόμων. Το 2007 ακολούθησε το «τρίτο σιδηροδρομικό πακέτο» που αποτελείτο από τις οδηγίες 2007/58/ΕΚ, 2007/59/ΕΚ και τους κανονισμούς (ΕΚ) 1370/2007, (ΕΚ) 1371/2007 και (ΕΚ) 1372/2007.

Εν τωμεταξύ, την 26-09-2014 υπεγράφη μεταξύ του Προέδρου του Δ.Σ. και Διευθύνοντα Συμβούλου της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. Α.Ε.» (εφεξής ΕΡΓΟΣΕ) και των νομίμων εκπροσώπων της Κοινοπραξίας Εργοληπτικών Επιχειρήσεων με την επωνυμία «ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΤΟΜΕ Α.Β.Ε.Τ.Ε.-ALSTOM TRANSPORT SA» (εφεξής Κοινοπραξία ΤΟΜΗ-ASTOM), η Σύμβαση 717 για το έργο

«Ανάταξη και Αναβάθμιση του Συστήματος Σηματοδότησης - Τηλεδιοίκησης και Αντικατάσταση 70 Αλλαγών Τροχιάς σε Εντοπισμένα Τμήματα του Άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Προμαχώνας». Ως προθεσμία υλοποίησης του έργου ορίστηκε το διάστημα των είκοσι τεσσάρων (24) μηνών από την ημερομηνία υπογραφής της σύμβασης, οπότε η ημερομηνία λήξης ήταν η 26-09-2016. Η συγκεκριμένη σύμβαση ουδέποτε υλοποιήθηκε, όχι απλώς στον προβλεπόμενο χρόνο αλλά ούτε και μέχρι την ημέρα του επίμαχου τραγικού δυστυχήματος την 28.2.2023, καθώς δεν υπήρχε και δεν λειτουργούσε κανένα σύστημα τηλεδιοίκησης, ούτε η σηματοδότηση.

Τέλος, το 2016 θεσπίστηκε το «τέταρτο σιδηροδρομικό πακέτο» με τις Οδηγίες 2016/797 και 2016/798 για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος, οι οποίες ενσωματώθηκαν στην ελληνική έννομη τάξη με τον ν. 4632/2019.

Σύμφωνα με το άρ. 56 του ίδιου ν. 4632/2019, η ΡΑΣ είναι αυτή που εποπτεύει και ασκεί ελέγχους με στόχο τη συνολική διατήρηση της σιδηροδρομικής ασφάλειας και, τη συνεχή βελτίωσή της, δίδοντας προτεραιότητα στην πρόληψη των ατυχημάτων (παρ. 1 περ. α). Τον δε έλεγχο των σχετικών κινδύνων αναλαμβάνουν ο διαχειριστής υποδομής (εν προκειμένω η ΕΡΓΟΣΕ) και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (εν προκειμένω η Hellenic train) (παρ. 1 περ. δ του ίδιου άρθρου). ΕΡΓΟΣΕ και Hellenic train είναι υποχρεωμένες αμελλητί να λαμβάνουν τα αναγκαία διορθωτικά μέτρα για την αντιμετώπιση του εντοπισθέντος κινδύνου ασφάλειας. Επίσης, αυτές θεσπίζουν και τα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας που περιέχουν, μεταξύ άλλων, και προγράμματα κατάρτισης του προσωπικού και συστημάτων, τα οποία διασφαλίζουν ότι διατηρείται η επάρκεια προσόντων του προσωπικού (άρ. 61 παρ. 3 περ. στ ίδιου νόμου).

Περαιτέρω, στο άρ. 59 του ίδιου ν. 4632/2019 προβλέπονται οι Κοινοί Στόχοι Ασφάλειας (ΚΣΑ), οι οποίοι καθορίζουν τα ελάχιστα επίπεδα ασφάλειας που πρέπει να επιτυγχάνονται σε ολόκληρο το σύστημα. Οι ΚΣΑ μπορεί να συνίστανται σε κριτήρια αποδοχής κινδύνων ή στοχευόμενα επίπεδα ασφάλειας. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, εγκρίνεται κάθε αναγκαία τροποποίηση των κανόνων ασφάλειας ώστε να επιτευχθούν τουλάχιστον οι ΚΣΑ, και αναθεωρημένοι ΚΣΑ, σύμφωνα με τα προσαρτημένα σε αυτούς χρονοδιαγράμματα υλοποίησης. **Τέτοια Υπουργική Απόφαση δεν έχει εκδοθεί από την έναρξη ισχύος του ν. 4632/2019 την 14.10.2019 μέχρι και την ημέρα του δυστυχήματος την 28.2.2023 αλλά ούτε και μέχρι σήμερα.**

Επιπλέον, σύμφωνα με τα άρθρα 13 και 14 ν. 4632/2019 ήταν αναγκαία η θέσπισή Εθνικών Κανόνων Ασφαλείας, καθώς στο άρθρο 13 παρ. 2 αναφέρονται τα εξής χαρακτηριστικά: «...2. Οι εθνικοί κανόνες εφαρμογής των βασικών απαιτήσεων και, κατά περίπτωση, τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης εφαρμόζονται στις εξής περιπτώσεις: α) όταν οι ΤΠΔ δεν καλύπτουν ή δεν καλύπτουν πλήρως ορισμένες πτυχές που αντιστοιχούν στις βασικές απαιτήσεις, συμπεριλαμβανομένων των ανοικτών σημείων της παραγράφου 6 του άρθρου 4, ... δ) στην περίπτωση εθνικών κανόνων που χρησιμοποιούνται για τον καθορισμό υφιστάμενων συστημάτων και περιορίζονται στην αξιολόγηση της τεχνικής συμβατότητας του οχήματος με το δίκτυο, ε) στην περίπτωση των δικτύων και οχημάτων που δεν καλύπτονται από ΤΠΔ, στ) ως επείγον προσωρινό προληπτικό μέτρο, ιδίως ύστερα από ατύχημα...»

Επίσης με το άρ. 60 του ν. 4632/2019, «με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση του Διαχειριστή Υποδομής και γνώμη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, **θεσπίζονται Νέοι Εθνικοί Κανόνες Ασφαλείας** σύμφωνα με τον παρόντα νόμο μόνο στις εξής περιπτώσεις: α) εφόσον οι κανόνες αφορούν υπάρχουσες μεθόδους ασφαλείας που δεν καλύπτονται από Κοινές Μεθόδους Ασφάλειας (ΚΜΑ), β) **όταν οι κανόνες λειτουργίας του σιδηροδρομικού δικτύου δεν καλύπτονται ακόμη από Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ), γ) ως επείγον προληπτικό μέτρο, ιδίως ύστερα από ατύχημα ή συμβάν...**». Όπως είναι πασίγνωστο, την 24.1.2022 έλαβε χώρα ατύχημα με επιβατική αμαξοστοιχία στη Δαύλεια Βοιωτίας. Η επιβατική αμαξοστοιχία, στην οποία επέβαιναν 200 άτομα, συγκρούστηκε με μηχανή τρένου του ΟΣΕ και τραυματίστηκαν συνολικά 11 επιβαίνοντες. **Μετά από το συγκεκριμένο ατύχημα, το Υπουργείο μεταφορών όφειλε να θεσπίσει νέους κανόνες ασφαλείας και ουδέποτε το έπραξε.** Είχε προηγηθεί, επίσης, και το ατύχημα στις 13 Μαΐου 2017 στο Άδενδρο, όπως και άλλα ατυχήματα δυστυχώς, όταν το απογευματινό Intercity από Αθήνα εκτροχιάστηκε έξω από το Άδενδρο, όπου 3 άνθρωποι έχασαν τη ζωή τους και 10 τραυματίστηκαν.

Εκ των ανωτέρω, είναι αδιαμφισβήτητο ότι κατά τον χρόνο του δυστυχήματος δεν λειτουργούσε το Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (European Rail Traffic Management System (ERTMS)), δηλαδή το αποδεκτό σε καθεστώς διαλειτουργικότητας σύστημα ασφαλείας και επί της ουσίας ο συνδυασμός ETCS και GSMR, καθώς το πρώτο φέρεται να έχει απενεργοποιηθεί ήδη από το 2018. Αν λειτουργούσε το συγκεκριμένο σύστημα, το δυστύχημα δεν θα είχε συμβεί.

Η έλλειψη λειτουργίας συστημάτων ασφαλείας, τηλεδιοίκησης και φωτοσήμανσης, επιβεβαιώνονται και από την Ευρωπαϊκή Εισαγγελία, η οποία διαπίστωσε ότι **«εάν η Σύμβαση 717/14 είχε εγκαίρως και στα αρχικά συμβατικά πλαίσια ολοκληρωθεί και είχαν παραδοθεί και λειτουργούσαν τα σχετικά συστήματα ασφαλείας - ελέγχου της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, θα αποφευγόταν μετά βεβαιότητας η επέλευση του δυστυχήματος των Τεμπών** {βλ. σελ. 74^η του Σχεδίου Κατηγορητηρίου της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας για τη δίωξη στελεχών για το αδίκημα της απάτης σχετική με τις επιχορηγήσεις στο πλαίσιο συγχρηματοδοτούμενου επιχειρησιακού προγράμματος, με αντικείμενο ιδιαιτέρως μεγάλης αξίας που υπερβαίνει το ποσό των εκατόν πενήντα χιλιάδων (120.000) ευρώ, σε βάρος των οικονομικών συμφερόντων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Ελληνικού Δημοσίου}...».

Περαιτέρω, στο με αρ. πρωτ. 213/21/Ε/Δ2/6.9.2021 εμπιστευτικό έγγραφο του Διευθύνοντος Συμβούλου της ΤΡΑΙΝΟΣΕ κ. Φίλιππου Τσαλίδη, το οποίο απευθύνεται στον Πρόεδρο της ΟΣΕ και κοινοποιήθηκε στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών κ. Κώστα Καραμανλή, τον Υφυπουργό Υποδομών και Μεταφορών κ. Μιχάλη Παπαδόπουλο, τον Γενικό Γραμματέα Μεταφορών κ. Γιάννη Ξιφαριά, τη Γενική Διεύθυνση Μεταφορών υπό τον κ. Ανδρέα Πολάκι, τη Διεύθυνση Επιβατικών Μεταφορών υπό την κα Κατερίνα Δεμερτζή και κ. Φώτη Λιακέα και την Πρόεδρο της ΡΑΣ Κ. Ιωάννα Τσιαπαρίκου, η επισήμανση του επερχόμενου δραματικού συμβάντος είναι σαφής. Μνημονεύει προγενέστερα σιδηροδρομικά ατυχήματα, επισημαίνει τη γενικότερη αίσθηση εγκατάλειψης της σιδηροδρομικής υποδομής, την έλλειψη προσωπικού του ΟΣΕ (Σταθμαρχών και Κλειδούχων), τη μη λειτουργία της

σηματοδότησης, τη λειτουργία μεγάλων τμημάτων χωρίς σηματοδότηση, τηλεδιοίκηση και στελέχωση της υποδομής, τη μη πλήρως συντηρημένη υποδομή, την μη άμεση επισκευή, αντιμετώπιση και αποκατάσταση όσων είχαν επισημανθεί από τις διαπιστώσεις των ελέγχων, τη μη λειτουργία του Κέντρου Ελέγχου του Λειανοκλαδίου, τα οποία δημιουργούν σοβαρότατους κινδύνους αναφορικά με την κυκλοφορία.

Επιπλέον, η ΟΣΕ, η ΕΡΓΟΣΕ και η Hellenic train ήταν υποχρεωμένες αμελλητί να λαμβάνουν τα αναγκαία διορθωτικά μέτρα για την αντιμετώπιση του εντοπισθέντος κινδύνου ασφάλειας. Άλλωστε το παραπάνω έγγραφο του κ. Τσαλίδη καταδεικνύει ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ που μετονομάστηκε σε Hellenic train είχε πλήρη εικόνα της ζοφερής και θανάσιμης για το επιβατικό κοινό πραγματικότητας. **Παράλληλα είχε την ιδιαίτερη νομική υποχρέωση έναντι των επιβατών, που η ίδια καλούσε να ταξιδέψουν (με τις γνωστές παραπλανητικές διαφημίσεις) και προχωρούσε σε σύναψη σύμβασης μεταφοράς τους, με την έκδοση του σχετικού εισιτηρίου, αφενός να τους αποκαλύψει την πραγματικότητα που γνώριζε, αφετέρου να μην επιτρέψει την συνέχιση των δρομολογίων, τουλάχιστον των επιβατικών τρένων, εάν δεν αποκαθίστατο η νομιμότητα και η ασφάλεια.**

Επομένως υπό την διοίκηση του Ιταλικού Ομίλου Trenitalia και ειδικά του κ. Μαουρίσιο Καποτόρτο, που διέθετε πλούσια εμπειρία στους σιδηρόδρομους πολλών Ευρωπαϊκών χωρών και με θητεία στον ίδιο τον ERA, δεν είναι δυνατόν να θεωρηθεί ότι περιορίστηκε η ως άνω ξεκάθαρη εικόνα της πραγματικότητας για τον άμεσο κίνδυνο ζωής που αντιμετώπιζαν οι επιβάτες.

Είναι χαρακτηριστικά για την θανατηφόρων αποτελεσμάτων σκόπιμη παραπλάνηση του επιβατικού κοινού που επιχειρούσε η διοίκηση της συγκεκριμένης εταιρίας τα αποσπάσματα του γνωστού διαφημιστικού βίντεο της Hellenic Train που δείχνει διάφορες υποτίθεται εφαρμοσμένες τεχνολογικές καινοτομίες δήθεν ασφάλειας.

Ειδικότερα στην διαφήμιση αναφέρεται: The culture and beauty, today also the technology». Στο σημείο αυτό του βίντεο υπάρχει ένας υπερσύγχρονος πίνακας απεικόνισης της θέσης των συρμών σε πραγματικό χρόνο, ενώ παρακάτω αναφέρεται «Speed and comfort A new fast train service faster connections.....Technology serving control and safety...», δηλαδή, «....**τεχνολογία που εξυπηρετεί τον έλεγχο και ασφάλεια.....**», όπου και πάλι φαίνεται από άλλη οπτική γωνία ο ίδιος πίνακας απεικόνισης και προσωπικό άψογα ντυμένο, μπροστά σε φορητούς υπολογιστές σε λειτουργία.

Και τέλος «...Hellenic Train ferrovie dello stato italiane group..... efficient integrated and eco railway services...», «...Hellenic Train ferrovie dello stato italiane group ... αποτελεσματική ολοκληρωμένη και οικολογική υπηρεσία σιδηροδρόμων...».

Η παραπάνω παραπλανητική διαφήμιση προωθήθηκε όχι μόνο με μορφή βίντεο αλλά και με φυλλάδια όπως και με ανάρτηση στην εταιρική ιστοσελίδα όπου αναφέρεται από την HELLENIC TRAIN: «.....Με σεβασμό στον πολίτη, συνεχή ενημέρωση, με ιδιαίτερη έμφαση στη διευκόλυνση των ατόμων με κινητικά προβλήματα, με σύγχρονες υποδομές και υψηλών προδιαγραφών τεχνολογίας αμαξοστοιχίες, η **HELLENIC TRAIN διασφαλίζει την ποιότητα των ταξιδιών σας και εγγυάται ασφαλείς, γρήγορες και με ακρίβεια διαδρομές.** Τα

τρένα της HELLENIC TRAIN καθημερινά εξυπηρετούν χιλιάδες πολίτες που επιθυμούν να ταξιδέψουν σε όλη την ελληνική επικράτεια, καθώς και στα αστικά κέντρα.

Το προφίλ της εταιρείας συνδέεται άρρηκτα με τον επαγγελματισμό των υπαλλήλων της και το εξειδικευμένο προσωπικό της, εκπαιδευμένο να προωθεί και να βελτιώνει τις παροχές μας προς όλους εσάς. **Για την HELLENIC TRAIN βασική προτεραιότητα είναι η άψογη σχέση της με το επιβατικό κοινό και η θωράκισή της με αξίες, όπως ο σεβασμός, η αμοιβαία εμπιστοσύνη και η αξιοπιστία.** Παράλληλα, αντιλαμβανόμενη το σημαντικό ρόλο που διαδραματίζει στις τοπικές κοινωνίες που εξυπηρετεί, η εταιρεία έχει ως στόχο να αποτελεί **έναν υπεύθυνο εταιρικό γείτονα** σε όλες τις περιφέρειες στις οποίες δραστηριοποιείται...».

Η ΟΣΕ, η ΕΡΓΟΣΕ και η Hellenic train θεσπίζουν και υλοποιούν τα αντίστοιχα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας, προκειμένου να εξασφαλίζουν ότι το σιδηροδρομικό σύστημα μπορεί να επιτύχει τουλάχιστον τους ΚΣΑ, ότι συνάδει με τις απαιτήσεις ασφάλειας που θεσπίζονται στο πλαίσιο των ΤΠΔ και ότι εφαρμόζονται τα σχετικά μέρη των ΚΜΑ και οι κοινοποιούμενοι σύμφωνα με το άρθρο 60 εθνικοί κανόνες. Επίσης, αυτές θεσπίζουν και τα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας που περιέχουν, μεταξύ άλλων, και προγράμματα κατάρτισης του προσωπικού και συστημάτων, τα οποία διασφαλίζουν ότι διατηρείται η επάρκεια προσόντων του προσωπικού (άρ. 61 παρ. 3 περ. στ ίδιου νόμου). Στα πλαίσια των ανωτέρω ευθυνών τους, όλοι οι παραπάνω γνώριζαν ότι ήταν ανεπίτρεπτη η συνέχιση των επιβατικών δρομολογίων, δίχως να έχουν θεσπιστεί Εθνικοί Κανόνες Ασφάλειας, δίχως να έχουν νομοθετηθεί Κοινές Μέθοδοι Ασφάλειας (ΚΜΑ) και με τα έργα εν εξελίξει.

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΚΑΤΑΘΕΣΕΩΝ

Είναι χαρακτηριστικά όσα αναφέρει για την πλήρη επίγνωση του κινδύνου για το επιβατικό κοινό, όλων των ανωτέρω και κατά κύριο λόγο του μοναδικού με επιτελικές αρμοδιότητες Υπουργού Μεταφορών κ. Καραμανλή, στην κατάθεση του, ο νόμιμος εκπρόσωπος της ΕΡΓΟΣΕ κ. Βίνης, επισημαίνοντας ότι ο ίδιος είχε προειδοποιήσει για την ανάγκη διακοπής των δρομολογίων:

«...**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Να κάνουμε και τον όρκο τον απαραίτητο: «Δηλώνω επικαλούμενος την τιμή και τη συνειδήσή μου ότι θα πω όλη την αλήθεια και μόνο την αλήθεια, χωρίς να προσθέσω ούτε να αποκρύψω τίποτε». **ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς):** Δηλώνω. **ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ωραία. Με μία γενική εισαγωγή ολιγόλεπτη πείτε μας τι γνωρίζετε για την υπόθεση και πώς εσείς εδώ μπορείτε να μας διαφωτίσετε, για να περάσουμε στον εισηγητή της Πλειοψηφίας, τον κ. Τσαβδαρίδη. **ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς):** Από την ανάληψη των καθηκόντων μου στις 23 Οκτωβρίου 2019 και έπειτα μία από τις αρμοδιότητες της ΕΡΓΟΣΕ είναι η εκτέλεση, η παρακολούθηση και η επίβλεψη των έργων. Η ΕΡΓΟΣΕ, όταν ο ΟΣΕ της αναθέτει την εκτέλεση ενός έργου, ασχολείται με την ωρίμανση της μελέτης, με την επίβλεψη της μελέτης, με τη διαγωνιστική διαδικασία ενός έργου και με την επίβλεψη ενός έργου. Δεν έχει καμία αρμοδιότητα με τον Γενικό Κανονισμό Κυκλοφορίας, καμία αρμοδιότητα με την ασφάλεια χρήσης της γραμμής, έχει αρμοδιότητα καθαρά με την επίβλεψη και κατασκευή των έργων που της αναθέτει ο ΟΣΕ. Στο πλαίσιο, λοιπόν, αυτό και από τη θέση ευθύνης που κατείχα στη διαχείριση των συμβάσεων θα συνδράμω σε

οποιοδήποτε ερώτημα τεθεί, στο οποίο μπορώ να απαντήσω για το πλαίσιο που διαμορφώθηκε για την ολοκλήρωση αυτών των συμβάσεων που εξετάζει και η δική σας Επιτροπή. **ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ:** Αισθάνεστε δηλαδή, γύρω από αυτό το θέμα, ένα βάρος ότι δεν πήρατε χαμπάρι αυτό το πράγμα το οποίο έγινε, το οποίο ήταν μοιραίο; **ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς):** Ποιο πράγμα ήταν μοιραίο; **ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ:** Αυτός ο διαχωρισμός. **ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς):** Ωραία, να διευκρινίσω λοιπόν και πάλι κάτι...**ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ:** ...σε ό,τι αφορά την εκτέλεση της σύμβασης και την αιτιώδη συνάφεια αυτής της μη εκτέλεσης σε σχέση με την ασφαλή μετακίνηση των επιβατών με το τρένο. **ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς):** Να ξεκινήσω λίγο διαφορετικά. Η ΕΡΓΟΣΕ δεν έχει καμία αρμοδιότητα στην ασφάλεια, χρήση ή κυκλοφορία της γραμμής. Δεν μπορεί ανά πάσα στιγμή και για κανένα λόγο και αρμοδιότητα να σταματήσει την κυκλοφορία της γραμμής ή να παρέμβει στη γραμμή... **ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ:** Δεν σας είπε κανείς κάτι τέτοιο. Μη λέτε πράγματα που δεν χρειάζονται. Ο ΟΣΕ τα κάνει αυτά, ούτε έχει νόημα τώρα να ρίχνετε το μπαλάκι στον ΟΣΕ και ο ΟΣΕ να τα ρίχνει σε εσάς. Το είδαμε αυτό. Η ΕΡΓΟΣΕ έχει την αρμοδιότητα για την εκτέλεση των συμβάσεων αυτών. Αυτές οι συμβάσεις είναι άρρηκτα συνδεδεμένες με την ασφάλεια του παρεχόμενου μεταφορικού έργου. Σας ρωτώ λοιπόν, το γεγονός ότι δεν πήρατε χαμπάρι ότι έγινε αυτός ο διαχωρισμός, ένας διαχωρισμός που σύμφωνα με το πόρισμα των εμπειρογνομόνων, δύο καθηγητών Πολυτεχνείου, συναδέλφων σας μηχανικών και ενός πρώην προέδρου του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, ήταν μείζονος σημασίας. Έχετε ένα βάρος σε σχέση με το ότι δεν το αντιληφθήκατε, εφόσον ισχύει ότι δεν το αντιληφθήκατε; **ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς):** Επί της δικής μου θητείας στην ΕΡΓΟΣΕ δεν υπήρξε κανένας τέτοιος διαχωρισμός. Επί της δικής μου θητείας στην ΕΡΓΟΣΕ προχώρησε, υλοποιήθηκε σε μία διαχείριση του να τελεστεί το τελικό χρονοδιάγραμμα της συμβάσεως, σύμφωνα με τον έλεγχο της ΕΔΕΛ...”.

Επομένως, πέραν των άλλων συνυπαίτιων, το Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών διά του τότε Υπουργού κ. Καραμανλή ευθύνεται τόσο για την μη διακοπή της κυκλοφορίας των επιβατικών τρένων, διότι αυτό όπως αποδείχθηκε ήταν καθαρά ζήτημα πολιτικής απόφασης, έως την αποκατάσταση των συστημάτων ασφαλείας και την ολοκλήρωση των έργων υποδομής που άμεσα συνδέονταν με την αποτροπή των τραγικών αποτελεσμάτων του ανθρώπινου σφάλματος, όσο και για τη μη θέσπιση Νέων Κανόνων Ασφαλείας που θα αντιμετώπιζαν τα ως άνω ζητήματα.

Αν είχε θεσπίσει τέτοιους κανόνες, το έγκλημα στα Τέμπη θα είχε αποφευχθεί. Επίσης, η ΟΣΕ ως διαχειριστής της σιδηροδρομικής υποδομής, η ΕΡΓΟΣΕ ως διαχειριστής έργων και η *Hellenic Train* ως η νυν σιδηροδρομική επιχείρηση (όπως και η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ως η πρώην σιδηροδρομική επιχείρηση), που αποτελούν τους κύριους παράγοντες του σιδηροδρομικού συστήματος, φέρουν εξ ολοκλήρου την ευθύνη για την ασφάλεια του συστήματος.

Επιπρόσθετα, άλλοι συμμετέχοντες παράγοντες του σιδηροδρομικού συστήματος (υπεύθυνοι φορείς για τη συντήρηση του συστήματος κυκλοφορίας, οι κάτοχοι οχημάτων, οι κατασκευαστές, εργολάβοι κ.α.) δεν απαλλάσσονται από τις ευθύνες τους για τα προϊόντα και τις υπηρεσίες τους. Η κατοχή ενιαίου πιστοποιητικού ασφαλείας αποτελεί προϋπόθεση για να επιτρέπεται σε μια σιδηροδρομική επιχείρηση η πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή.

Τόσο η ΡΑΣ όσο και ο ERA ευθύνονται, επίσης, για τη χορήγηση στην *Hellenic Train* το 2022 του νέου Πιστοποιητικού Ασφαλείας, όπως και για την μη τήρηση του ελάχιστου συστήματος ασφαλείας. Όπως ορίζει και ο ν. ν.3891/2010 (Α'188) με τον οποίο συστήθηκε, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) είναι, μεταξύ άλλων, και η Εθνική Αρχή Ασφάλειας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές.

Στην προκειμένη περίπτωση, αυτό που πρέπει να εξεταστεί είναι τί είναι αυτό που προκάλεσε τους θανάτους και τους τραυματισμούς που συντελέστηκαν την 28.2.2023 στο τραγικό πολύνεκρο δυστύχημα των Τεμπών. Οι θάνατοι 57 ατόμων και οι τραυματισμοί 180 προσώπων είναι αποτέλεσμα εγκληματικών συστηματικών παραλείψεων, όπως περιγράφηκαν ανωτέρω, των ως άνω αρμόδιων προσώπων που διατελούσαν τη θητεία τους κατά τον χρόνο του δυστυχήματος. **Το δυστύχημα δεν θα είχε πιθανά συμβεί αν είχε υλοποιηθεί η Σύμβαση 717/2014 και λειτουργούσαν η φωτοσήμανση, η τηλεδιοίκηση και το ETCS, που η ενεργοποίηση του ήταν συνυφασμένη με την ολοκλήρωση των έργων της συγκεκριμένης σύμβασης. Για το λόγο αυτό δέον όπως διερευνηθεί ποινικά η καθυστέρηση υλοποίησης της σύμβασης 717/2014.**

Επομένως το έγκλημα θα είχε αποφευχθεί εάν το Υπουργείο μεταφορών και Υποδομών είχε καθορίσει και εφαρμόσει τα ελάχιστα επίπεδα ασφαλείας, σύμφωνα με τους επιβεβλημένους Εθνικούς Κανόνες Ασφάλειας, όπως επιβάλλεται από τις διατάξεις των άρ.13, 14 και 59 επ. του ν. 4632/2019 που θεσπίστηκε για την ενσωμάτωση στην ελληνική έννομη τάξη των Ευρωπαϊκών Οδηγιών για την ασφάλεια 2016/797 και 2016/ 798.

Σημειώνεται ότι το έργο επτά χρόνια μετά όχι μόνο δεν είχε ολοκληρωθεί, αλλά υπήρχαν τρομερές ελλείψεις.

Ειδικότερα η σύμβαση αφορούσε:

□ Την ανάταξη και αναβάθμιση του υφιστάμενου συστήματος συμβατικής σηματοδότησης – τηλεδιοίκησης, σε εντοπισμένα τμήματα του άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη – Προμαχώνας (πλην του τμήματος Τιθορέα – Δομοκός) μήκους 519 χλμ. και αντικατάσταση 70 αλλαγών τροχιάς επί του ίδιου άξονα.

□ Την εγκατάσταση και προσωρινή παραλαβή του συστήματος έλεγχου – χειρισμού σηματοδότησης ETCS level 1 σε 402 χλμ του σιδηροδρομικού άξονα Αθήνας – Θεσσαλονίκης και συγκεκριμένα: Εγκατάσταση της καλωδίωσης και προσωρινή παραλαβή στο τμήμα Α5) Λάρισα (μη περ/νου) – Πλατύ (περ/νου) Εγκατάσταση και προσωρινή παραλαβή ETCS-level I στα τμήματα: Α3) ΣΣ Οινόης (μη περ/νου) – ΣΣ Τιθορέας (μη περ/νου) Β1) ΣΣ Πλατέως (περ/νου)– ΤΧ 1 (μη περ/νου) Β3)ΤΧ 1 (μη περ/νου) – Στρ – Προμαχώνας (περ/νου). Εκπαίδευση, ανταλλακτικά, συντήρηση μετά άρσης βλαβών και η τεκμηρίωση του συστήματος ETCS για όλα τα τμήματα του άξονα Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Προμαχώνα (πλην Τιθορέα – Δομοκός) και του τμήματος Οινόη – Χαλκίδα, συνολικού μήκους 541 χλμ.

□ Την αναβάθμιση των απαραίτητων συσκευών τηλεμετρίας για την επικοινωνία του συστήματος σηματοδότησης, των τηλεδιοικήσεων της σηματοδότησης Αθηνών, Λάρισας και Θεσσαλονίκης, της τηλεδιοίκησης ηλεκτροκίνησης της Θεσσαλονίκης και των τοπικών σταθμών εργασίας του τμήματος Πλατύ – Προμαχώνας.

□ Επίσης, περιλαμβάνεται η αποκατάσταση της σηματοδότησης του ΣΣ Κατερίνης.

Την Επιτροπή απασχόλησε η διερεύνηση των ελλείψεων και των κενών της σύμβασης 717, τόσο κατά τον χρόνο της προετοιμασίας της από το 2011 ως το 2014, όσο και κατά τη φάση διενέργειας του διαγωνισμού και υπογραφής της σύμβασης το 2014. Αξιοσημείωτο είναι ότι παρά τις συνεχείς διαπιστώσεις του Ελεγκτικού Συνεδρίου αλλά και της ΕΔΕΛ, η έρευνα της Ευρωπαϊκής εισαγγελέως δεν περιλαμβάνει την σύμβαση, αλλά ξεκινά τη διερεύνηση μετά την συμβατική ημερομηνία ολοκλήρωσης της 717/2014.

Επίσης, την Επιτροπή απασχόλησαν οι αρμοδιότητες των Υπουργών Μεταφορών και Υποδομών, που όπως προέκυψε από την διαδικασία, ως το 2019, οι αρμόδιοι Υπουργοί δεν είχαν αρμοδιότητα οιοσδήποτε παρέμβασης στην υλοποίηση, την διακοπή, την έκπτωση του αναδόχου του έργου 717/2014, αφού η ΕΡΓΟΣΕ σύμφωνα με την νομοθεσία ήταν τόσο «Κύριος του έργου και Αναθέτουσα Αρχή», όσο και Προϊσταμένη Αρχή, όπως φαίνεται και στην ορατή σελίδα του διαγωνισμού της 717/2014.

Οι συνάδελφοι μας απέφυγαν βέβαια να απαντήσουν σε αυτονόητα ερωτήματα που θέτει η κοινή λογική του μέσου ανθρώπου. Γιατί, επί παραδείγματι, όταν είχε συνταχθεί και είχε συμπληρωθεί με την 1^η Συμπληρωματική Σύμβαση (ΣΣΕ) το φυσικό αντικείμενο του έργου της σύμβασης 717/14, είχε ελεγχθεί για τη νομιμότητα της και είχε εγκριθεί από το Ελεγκτικό Συνέδριο και ήταν όλα έτοιμα ώστε να υπογραφεί το 2019, τελικά δεν υπογράφηκε, αλλά αντιθέτως εν συνεχεία επί υπουργίας του Κώστα Καραμανλή και των διοικήσεων ΕΡΓΟΣΕ, άλλαξε ξανά το φυσικό αντικείμενο του έργου, δόθηκαν νέες παρατάσεις περί τα 2 έτη, χορηγήθηκαν από τον υπουργό κ. Καραμανλή αποζημιώσεις στον Ανάδοχο, με αποτέλεσμα η σύμβαση να καθυστερήσει να ολοκληρωθεί τέσσερα τουλάχιστον χρόνια και πάντως μετά το τραγικό δυστύχημα;

Πράγματι είναι μεγάλο άλμα «να πεις» ότι δεν υπάρχουν ποινικές ευθύνες, όταν μία σύμβαση που ήταν έτοιμη να ξεκινήσει πάλι το 2019 και να ολοκληρωθεί το 2021, ξεκίνησε τα τέλη 2021 και ολοκληρώθηκε μετά το τραγικό δυστύχημα, διότι η πολιτική ηγεσία του υπουργείου και οι διοικήσεις ΕΡΓΟΣΕ αποδέχτηκαν όλα τα αιτήματα του Αναδόχου και μετέβαλλαν το φυσικό αντικείμενο, αύξησαν το κόστος και καθυστέρησαν το έργο.

Η Ευρωπαϊκή Εισαγγελία στο Πόρισμα της δείχνει την πραγματικότητα και φωτογραφίζει το τι συνέβη μετά το 2019 και αφού είχε ετοιμαστεί και εγκριθεί η Συμπληρωματική Σύμβαση.

Από τα στοιχεία που κατατέθηκαν στην Εξεταστική Επιτροπή, αλλά και τη δικογραφία της Ευρωπαϊκής Εισαγγελέως αποδείχθηκε ότι την περίοδο 2010-2013, περίοδο όπου σχεδιάστηκαν οι μελέτες για τη δημοπράτηση του έργου **κατά αδιανόητο και πάντως ύποπτο τρόπο**, δεν συμπεριλήφθηκαν στο αντικείμενο το διαγωνισμού υλικά και εργασίες, απαραίτητες για να εκτελεστεί το έργο. Για αυτό άλλωστε η Επιτροπή Δημοσιονομικού Ελέγχου (ΕΔΕΛ) επέβαλε δημοσιονομική διόρθωση και για τον «Ανεπαρκή ορισμό του Αντικειμένου της σύμβασης κατά τη δημοπράτηση, λόγω πλημμελειών της οριστικής μελέτης», χαρακτηρίζοντας **μάλιστα το εύρημα «Σημαντικό»**. Σύμφωνα με την οριστική έκθεση της ΕΔΕΛ: «Από τα στοιχεία που παρασχέθηκαν...προέκυψε ότι οι προσμετρήσεις συντάχθηκαν

μόνο για την αποκατάσταση των τεχνικών δωματίων και συγκεκριμένα για τα κιβώτια απόληξης των οπτικών ινών και τα μήκη και τους τύπους των καλωδιώσεων που απαιτούνται. Για τα υπόλοιπα τμήματα του φυσικού αντικείμενου (ανάταξη – αναβάθμιση συρματοτεχνικού εξοπλισμού κατά μήκος της γραμμής, τεχνικές λύσεις αποκατάστασης καλωδίων λόγω κλοπών και βανδαλισμών, αναβάθμιση τηλεδιοικήσεων, οδεύσεις καλωδίων, προμήθεια και εγκατάσταση νέων μετρητών αξόνων κατά μήκος της γραμμής κλπ) δεν συντάχθηκαν προσμετρήσεις, παραβιάζοντας το άρ. 15.2 της ΕΣΥ, με αποτέλεσμα το φυσικό αντικείμενο του έργου να μην είναι προσδιορισμένο κατά τη διακήρυξη και **εξαιτίας αυτού να παραστεί ανάγκη σύνταξης 1^{ου} ΑΠΕ και σύναψης 1^{ης} ΣΣΕ, προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι πλημμέλειες και ελλείψεις της “μελέτης”...** Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι ήταν ανεπαρκής κατά τη δημοπράτηση ο ορισμός του αντικείμενου της σύμβασης [σημείο 12 της C(2013)9527 φινάλ/19.12.2013 απόφασης της Επιτροπής], γεγονός που είχε ως αποτέλεσμα τη σύνταξη 1^{ου} ΑΠΕ και 1^{ης} ΣΣΕ». Επιβάλλοντας τελικώς, τη δημοσιονομική διόρθωση και για αυτό το εύρημα. Την ανεπαρκή δημοπράτηση του έργου έκριναν και οι τρεις αποφάσεις του Ελεγκτικού Συνεδρίου που κατέληξαν στο ίδιο συμπέρασμα. Αποδείχθηκε λοιπόν, σύμφωνα με το Ελεγκτικό Συνέδριο και τα πορίσματα της ΕΔΕΛ, **ότι η σύμβαση με τις ελλείψεις, τα κενά και τις προβλέψεις που είχε, δεν μπορούσε να υλοποιηθεί.** Αναφέρονται μάλιστα χαρακτηριστικά ότι η σύμβαση 717/2014 περιλάμβανε υλικά που πλέον δεν παράγονταν λόγω παλαιότητας και προδιαγραφών ασφαλείας, κατά το χρόνο προετοιμασίας και διεξαγωγής του διαγωνισμού, υπογραφής της σύμβασης και επομένως κατά τον χρόνο υλοποίησης της.

Επομένως ήταν αναγκαία η σύνταξη και υπογραφή Συμπληρωματικής Σύμβασης, προκειμένου να ολοκληρωθεί το έργο. ΣΣΕ που ήταν έτοιμη να υπογραφεί το 2019 και δεν υπογράφηκε διότι η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και οι διοικήσεις της ΕΡΓΟΣΕ με την κυβέρνηση ΝΔ επέλεξαν να συνδιαλέγονται με τον Ανάδοχο, να του κάνουν τα χατίρια, να αλλάξουν για χάρη του το φυσικό αντικείμενο της Σύμβασης, να του δώσουν μεγάλες παρατάσεις και αποζημίωση από τον κ. Καραμανλή, ώστε τελικά το έργο να κοστίσει ακόμη περισσότερο και ολοκληρωθεί μετά το τραγικό δυστύχημα. **Αν η Συμπληρωματική Σύμβαση είχε υπογραφεί το 2019 θα είχε μετά βεβαιότητας ολοκληρωθεί το 2021 και πάντως πολύ πριν το τραγικό δυστύχημα.**

Είναι αυταπόδεικτες οι ευθύνες της πολιτικής ηγεσίας και των διοικήσεων ΟΣΕ -ΕΡΓΟΣΕ την περίοδο 2010-2013 και οι εγκληματικές ευθύνες της πολιτικής ηγεσίας και των διοικήσεων ΕΡΓΟΣΕ από το 2019 και έπειτα.

Αυταπόδεικτες μέσα από δημόσια έγγραφα και δικαστικές αποφάσεις.

Αναμένουμε από την Δικαιοσύνη να ολοκληρώσει το έργο της σε ότι αφορά το σύνολο των αδικημάτων που προκύπτουν, για το σύνολο των ήδη κατηγορουμένων και όσων άλλων παραπεμφθούν.

Επιμέρους ζήτημα - ουσιώδης παράλειψη αποτέλεσε η αποκατάσταση της ηλεκτρικής πλευρικής σηματοδότησης στο τμήμα Λάρισα – Θεσσαλονίκη (και κατ' επέκταση στο υπό εξέταση τμήμα Λάρισα – Ν. Πόροι), που είναι από τον Ιούλιο του 2019 εκτός λειτουργίας (μετά την πυρκαγιά στο κέντρο τηλεδιοίκησης της Λάρισας στη θέση ‘Ζάχαρη’. Το Πόρισμα Γεραπετρίτη ρητά αναφέρει πως αν είχε αποκατασταθεί το σύστημα τηλεδιοίκησης στη Λάρισα που καταστράφηκε το

2019, θα είχε αποτραπεί το δυστύχημα και έτσι καθίσταται πρόδηλο ότι η τηλεδιοίκηση στη Λάρισα, δεν λειτουργούσε μετά τη φωτιά που ξέσπασε το 2019, η οποία ενώ μπορούσε να αποκατασταθεί, ουδέποτε έγινε αυτό.

ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΤΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΤΣΟΤΣΟΡΟΥ

“Η τηλεδιοίκηση λειτουργούσε στη Λάρισα; ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Την περίοδο εκείνη, όχι. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Όχι. Ποιανού ευθύνη ήταν η αποκατάστασή της; ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Μιλάτε –φαντάζομαι- για τη βλάβη στον Εμπορικό στη Ζάχαρη;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Μάλιστα, ναι.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Κατ’ αρχήν, από όσο γνωρίζω, η Ζάχαρη έχει έναν τοπικό πίνακα σηματοδότησης. Όταν έπιασε η φωτιά στη Ζάχαρη, καταστράφηκε ολοσχερώς η κεραμοσκεπή και εξ όσων γνωρίζω, η φωτιά έπιασε στον χώρο όπου ήταν οι μπαταρίες και το σύστημα τροφοδοσίας. Αν ήθελε ο ΟΣΕ να επισκευάσει τη ζημιά, θα μπορούσε να αντικαταστήσει τις μπαταρίες, να φτιάξει την κεραμοσκεπή και να ξαναβλέπει η τηλεδιοίκηση της Λάρισας τον Εμπορικό.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Είπατε αν ήθελε ο ΟΣΕ. Γνωρίζετε αν έχει πράξει - αν γνωρίζετε- ο ΟΣΕ κάτι τέτοιο; Ζήτησε; Μήπως δεν είχε χρήματα; Μήπως δεν είχε τα τεχνικά μέσα;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Δεν το γνωρίζω, όχι.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Δεν το γνωρίζετε. Αυτό σε πόσο χρόνο μπορούσε να είχε γίνει, η αποκατάσταση, από την εμπειρία σας;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Θα μπορούσε να έχει γίνει μέσα σε ένα δίμηνο, τρίμηνο, τετράμηνο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Σε ένα δίμηνο, τρίμηνο, τετράμηνο. Μάλιστα. Είπαμε τηλεδιοίκηση δεν υπήρχε. Γνωρίζετε να υπήρχε εγκατεστημένο το σύστημα ETCS;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Στο σημείο που έγινε το τραγικό δυστύχημα των Τεμπών;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Ναι.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Όχι, στο σύνολό του.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Όχι, στο σύνολό του. Προβλεπόταν από την «717»; ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΤΣΟΡΟΣ (Μάρτυς): Κατ’ αρχήν για να δουλεύει το σύστημα ETCS θα πρέπει να έχει ολοκληρωθεί η σηματοδότηση. Το ETCS είναι το επιστέγασμα της σηματοδότησης”.

Είναι αδιανόητο κάποιος να μην θεωρείται υπόλογος του εγκλήματος, ενώ γνώριζε από την θεσμική θέση ευθύνης που κατείχε: **α) την τραγική κατάσταση** στην οποία βρισκόταν οι υποδομές του συνόλου των αυτοματοποιημένων συστημάτων ασφαλείας, όπως αποδεικνύεται από την μοναδική έκθεση πραγματογνωμοσύνης που βρίσκεται στην δικογραφία, από την οποία προκύπτει ότι όσα συστήματα είχαν εγκατασταθεί είχαν πάψει να λειτουργούν λόγω βλαβών ή είχαν απενεργοποιηθεί (ενδεικτικά ETCS ήδη από τον Ιούλιο του 2018, όπως αποδείχθηκε, η τηλεδιοίκηση είχε απενεργοποιηθεί πλήρως μετά από πυρκαγιά τον Ιούλιο του 2019, ενώ από τον πίνακα τοπικών χειρισμών, που βέβαια δεν συνιστά σύστημα τηλεδιοίκησης, αφού δεν επιτρέπει εξ αποστάσεως παρεμβάσεις αποφυγής αποτελεσμάτων εσφαλμένων επιλογών σε άμεσο χρόνο αλλά απλώς την προληπτική χάραξη δεδομένων διαδρομών, μόνο στην απόσταση των 1700 μέτρων μετά τον σταθμό της Λάρισας η θέση των τρένων ήταν ορατή, καθώς για τα επόμενα 2300 μέτρα οι λυχνίες εντοπισμού θέσης ήταν καμένοι και ουδείς επιμελήθηκε να τους αντικαταστήσει) και μάλιστα, όπως ανακοινώθηκε επισήμως, για να μπορούν οι αμαξοστοιχίες να παραβιάζουν την ερυθρά σηματοδότηση, από την έκθεση της πυροσβεστικής αλλά και από την τριμελή επιτροπή που όρισε η κυβέρνηση, **β) την** κακίστη ποιότητα του έμπυχου δυναμικού η οποία είναι αποδεδειγμένα η χειρότερη δυνατή για Ευρωπαϊκή Χώρα, που χρησιμοποιεί τρένα υψηλών ταχυτήτων (ρουσφετολογικές προσλήψεις, πλασματικές εξετάσεις, ανυπαρξία συνεχούς παρακολούθησης της επαγγελματικής ικανότητας του προσωπικού, μπλοκάκια, υποτυπώδης εκπαίδευση κ.λ.π). Είναι βέβαια ομολογημένο από την ίδιο τον αρμόδιο υπουργό ότι η υπηρεσιακή τοποθέτηση του μοιραίου σταθμάρχη αντιβαίνει όχι απλώς στο γράμμα του νόμου αλλά στο ίδιο το πνεύμα των κανόνων δικαίου που αφορούν τις προϋποθέσεις πρόσληψης σε θέσεις ευθύνης, δεδομένου ότι η ανύπαρκτη εμπειρία, οι ελλιπέστατες γνώσεις σε συνδυασμό με την προχωρημένη ηλικία, καθιστούσαν αδιανόητη την ρουσφετολογική παρανομία τοποθέτησης του εκεί που το σφάλμα συνδεόταν με απώλεια δεκάδων ζωών, ιδίως εφόσον η επίγνωση της καθολικής κατάρρευσης των συστημάτων αποτροπής των ολέθριων αποτελεσμάτων του ανθρώπινου σφάλματος ήταν παραπάνω από δεδομένη, τόσο σε ότι αφορά τα ανθρωποκεντρικά δευτέρου επιπέδου, που ήταν πλέον ανύπαρκτα όσο και μηχανολογικά που είχαν πάψει προ πολλού να λειτουργούν, γ) τον απτό κίνδυνο που αντιμετώπιζαν καθημερινά χιλιάδες άνθρωποι να χάσουν την ζωή τους, με μόνη προϋπόθεση «το ανθρώπινο σφάλμα», που με μαθηματική ακρίβεια ήταν όχι απλώς αναμενόμενο αλλά άκρως πιθανόν να συμβεί, ανά πάσα στιγμή και συγχρόνως: **α) να έχει την εξουσία και υποχρέωση να σταματήσει την θανατηφόρα ακολουθία γεγονότων ή έστω να καταγγείλει τα ανωτέρω, β) να μην πράττει τίποτε από τα παραπάνω για τα οποία είχε ιδιαίτερη νομική υποχρέωση προληπτικής αποτρεπτικής δράσης** και εξαιτίας του συνόλου των πράξεων και παραλήψεων του να δολοφονούνται δεκάδες άνθρωποι και να σακατεύονται εκατοντάδες.

Σε ότι αφορά ειδικότερα την συμμετοχή στα ανωτέρω του κ. Καραμανλή θεωρούμε πως η συστηματική απόκρυψη και διαστρέβλωση της αλήθειας, κατά την κατάθεσή του ενώπιον της Εξεταστικής, εάν εμβαθύνει κανείς στα ειδικότερα σημεία που αυτή εστιάστηκε, δεν αποκαλύπτουν απλώς την πρόδηλη συνείδηση ενοχής του, αλλά και στοιχειοθετούν νομικά τον ενδεχόμενο δόλο του τέως υπουργού για τις ανθρωποκτονίες που διαπράχθηκαν.

Ειδικότερα επιβεβαιώνουν την πρόθεση να δημιουργηθεί, ακόμη και με αναληθείς δηλώσεις ενώπιον του Κοινοβουλίου (ενδεικτικά 20.2.2023 8 ημέρες πριν το τραγικό συμβάν: «..διασφαλίζουμε την ασφάλεια...»), η επίπλαστη εικόνα «κανονικότητας» σε ότι αφορά την ασφάλεια στο σιδηρόδρομο.

Επομένως πληρούνται πλήρως οι προϋποθέσεις, κατά την νομολογία, τόσο του απώτερου κινήτρου όσο και της γνώσης και παραδοχής να τεθεί σε άμεσο κίνδυνο απώλειας το έννομο αγαθό της ζωής των επιβατών στον σιδηρόδρομο.

Είναι χαρακτηριστικά τα παρακάτω αποσπάσματα των όσων κατέθεσε ενώπιον της Επιτροπής στα οποία είναι πρόδηλη η σκόπιμη απόκρυψη της αλήθειας, ενώ ειδικά για το ζήτημα των Εθνικών Κανόνων Ασφαλείας, ο ίδιος και το σύνολο των συνυπεύθυνων ερωτηθέντων έδωσαν απολύτως διαφορετικές και αντιφάσκουσες μεταξύ τους απαντήσεις, γεγονός που επιβεβαιώνει την ψευδορκία στην οποία υπέπεσαν.

Συγκεκριμένα τονίζεται, διότι είναι σημαντικό, ότι αν και του ανακοινώθηκε αυτό που ήδη γνώριζε, δηλαδή την διερεύνηση της πιθανής ενοχής του, δεν άσκησε ρητά το δικαίωμα αποφυγής της αυτοενοχοποίησης και δήλωσε ψευδώς ότι θα καταθέσει μόνο την αλήθεια.

Είναι χαρακτηριστική η παρακάτω δήλωση του:

«**..ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Δηλώνω, επικαλούμενος την τιμή και τη συνείδησή μου, ότι **θα πω όλη την αλήθεια και μόνο την αλήθεια**, χωρίς να προσθέσω ούτε να αποκρύψω τίποτε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Το δηλώνω...

Και παρακάτω:....

Πρέπει, επιτέλους, κατά την προσωπική μου άποψη να ακουστεί και αυτό, γιατί ο ελληνικός λαός και ιδίως οι οικογένειες που τις έπληξε τόσο άδικα αυτή η τραγωδία έχουν το δικαίωμα να τα γνωρίζουν αυτά. Είναι βεβαίως πολλά και επιμέρους τα θέματα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι και κυρίως πολύ μεγάλη η ευθύνη μας απέναντι σε όσους μας παρακολουθούν. **Είμαι βέβαιος ότι όλα αυτά θα τα συζητήσουμε με ψυχραιμία, με σοβαρότητα και είναι χρέος μας -και είναι χρέος δικό μου- να μιλήσω με απόλυτη ειλικρίνεια.**

Σας ευχαριστώ πολύ και είμαι στη διάθεσή σας, κύριε Πρόεδρε...».

Τα τρία λοιπόν σημεία που η κατάθεση του είναι προφανώς αναληθής είναι τα εξής:

1^{ον}) Ότι δεν ήταν ο κατά νόμω υπεύθυνος να διασφαλίσει την ασφαλή λειτουργία του σιδηρόδρομου.

Είπε χαρακτηριστικά:

σελ.73, 75 πρακτικών

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Γνωρίζετε ποια είναι η εκ του νόμου αποστολή του Υπουργού Μεταφορών και Υποδομών; Ποιος είναι αυτός ο νόμος; Και τι προβλέπει επιγραμματικά για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Μου έχετε κάνει τέσσερις ερωτήσεις μέχρι στιγμής. Ποια απ' όλες θέλετε να απαντήσω;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Αν γνωρίζετε ποιος είναι ο νόμος.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Βεβαίως, γνωρίζω τον νόμο. Όπως γνωρίζω ότι με την ψήφιση του τέταρτου σιδηροδρομικού πακέτου και με την εναρμόνιση της ευρωπαϊκής οδηγίας για το ποιος είναι υπεύθυνος για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, είναι σαφές...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Μου επιτρέπετε να σας διαβάσω τον νόμο που διέπει τις αρμοδιότητες του Υπουργού; Θέλετε να σας τον εγχειρήσω με την ησυχία σας; Να δούμε...

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (ΚΑΤΕΡΙΝΑ) ΠΑΠΑΚΩΣΤΑ-ΠΑΛΙΟΥΡΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Σας είπε ότι τον γνωρίζει.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Σας είπα ότι το γνωρίζω. Πότε ψηφίστηκε αυτός ο νόμος και πότε ψηφίστηκε το τέταρτο σιδηροδρομικό πακέτο;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Είναι το Προεδρικό Διάταγμα του 2017 το οποίο είναι σε ισχύ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Το Προεδρικό Διάταγμα του 2017 είναι σε ισχύ, όμως σας εξηγώ -γιατί εδώ, συγγνώμη κύριε Πρόεδρε, πρέπει να είμαστε συγκεκριμένοι να μην αφήνουμε εντυπώσεις-...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Κύριε μάρτυς, αφήστε ποιος αφήνει εντυπώσεις. Σας ρωτάω για έναν νόμο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Εδώ δεν είναι δικαστήριο της επταετίας.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Να το πάρεις πίσω.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το παίρνω.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, ο μάρτυρας ξεκινάει και λέει ότι αφήνουμε εντυπώσεις.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Γιατί δυναμιτίζετε;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Κύριε Κόκκαλη, ξέρετε κάτι; Δεν μπορείτε να λογοκρίνετε τους μάρτυρες.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Γιατί λέει ψέματα. Γι' αυτό.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Αυτό αφήστε να το κρίνουν αυτοί που μας ακούν.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Θα το κρίνουν. Αλλά δεν αφήνετε...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Κύριε Κόκκαλη, βλέπω έναν πάρα πολύ μεγάλο εκνευρισμό. Θα ήθελα τώρα να ακούσετε εμένα. Θα ήθελα να με ακούσετε με όλον τον σεβασμό. Εγώ δεν ήρθα εδώ να μπω σε πολιτική αντιπαράθεση.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Ούτε εμείς.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Κύριε Κόκκαλη, αυτή τη στιγμή το μόνο που κάνετε είναι να προσπαθήσετε να με προκαλέσετε. Προσπαθείτε να δημιουργήσετε εντυπώσεις. Λογοκρίνετε αυτά που λέω. Από εκεί και πέρα εγώ θεωρώ ότι δεν τιμούμε τη μνήμη των ανθρώπων που χάθηκαν και αυτούς όλους που μας παρακολουθούν με το να έχουμε κάνει αυτή τη διαδικασία ένα ατελείωτο πινγκ-πονγκ πολιτικής αντιπαράθεσης. Αυτό δεν το κάνω εγώ. Δυστυχώς για εσάς το κάνετε εσείς. Διότι εγώ δεν έχω υψώσει τον τόνο της φωνής μου αν και έχω προκληθεί επανειλημμένως. Εσείς τον υψώνετε.

Επομένως, η απάντηση είναι η εξής. Το Προεδρικό Διάταγμα του 2017 είναι το Προεδρικό Διάταγμα του 2017. Όμως, όπως είπα και στον κ. Τσαβδαρίδη -και τα καταθέτω όλα στην επιτροπή σας- το 2019 ένας από τους λόγους που μας είχαν εγκαλέσει από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ήταν διότι η Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ δεν είχε ενσωματώσει στην ελληνική νομοθεσία το τέταρτο πακέτο που είχε συγκεκριμένα, ποιες είναι οι αρμοδιότητες της ΡΑΣ. Το 2019, λοιπόν, η Ρυθμιστική Αρχή Συγκοινωνιών, η λεγόμενη ΡΑΣ, παίρνει από το Υπουργείο Μεταφορών τα πάντα, όλα που έχουν να κάνουν με την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών σε τέτοιο βαθμό, αγαπητέ κύριε Βουλευτά, που και οι αρμόδιες γενικές διευθύνσεις πηγαίνουν στη ΡΑΣ. Αυτή η απάντησή μου.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Ερώτηση. Επί υπουργίας σας με το νόμο 4632/ 2009 ενσωματώθηκαν οι οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης 2016/797 και 2016 /798. Αν θέλετε δείτε.

Οι διατάξεις αυτές επιβάλλουν όταν υπάρχουν κενά στα συστήματα ασφαλείας, κύριε μάρτυς, που θεσπίζει το αποδεκτό μοντέλο διαλειτουργικότητας ERTMS, δηλαδή ο συνδυασμός ETCS και GSM-R, και ιδίως όταν συμβαίνουν δυστυχήματα, να θεσπίζονται άμεσα εθνικοί κανόνες. Ερώτηση: Θεσπίσατε εθνικούς κανόνες, ως είχατε υποχρέωση, ναι ή όχι και ποιους;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Έχουμε ακούσει από την αντιπολίτευση σχετικά με την απουσία των εθνικών κανόνων ασφαλείας. Αυτή δεν είναι η ερώτησή σας; Τι απαντάμε, λοιπόν, σε αυτό....».

Σε αντίθεση λοιπόν με όσα αναληθώς κατέθεσε ο κ. Καραμανλής ο νόμος για την αποστολή του Υπουργού Μεταφορών και Υποδομών αναφέρει ξεκάθαρα την αποστολή του Υπουργού: ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 123/12 Οκτωβρίου 2017 με τίτλο «**Οργανισμός του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών**». ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ 2692 Τεύχος Α' 151/12.10.2017

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ – ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α' ΑΠΟΣΤΟΛΗ – ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ - Άρθρο 1 - ΑΠΟΣΤΟΛΗ

1. Αποστολή του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών είναι:

α. Ο στρατηγικός σχεδιασμός και η υλοποίηση των έργων Υποδομής της χώρας.

ε. Η χάραξη και εφαρμογή ολοκληρωμένης εθνικής πολιτικής για την προαγωγή της οδικής ασφάλειας και της ασφαλούς μετακίνησης, μέσα από συντονισμένες δράσεις και παρεμβάσεις ευρείας κλίμακας.

στ. Η προαγωγή της ασφάλειας στις υποδομές και μεταφορές.

Ο νόμος είναι σε ισχύ και σήμερα με ακριβώς την ως άνω διατύπωση, επομένως ο κ. Καραμανλής είπε ψέματα, ότι δήθεν άλλαξε η φύση της αρμοδιότητας του ως υπουργού το έτος 2019. Η ΡΑΣ σύμφωνα με το νόμο είναι ελεγκτική αρχή και όχι εκτελεστική ή νομοθετική, όπως το υπουργείο το οποίο είναι αρμόδιο για την υλοποίηση της κυβερνητικής πολιτικής στο συγκεκριμένο τομέα. Είναι αδιανόητο να καταθέτει ότι η ΡΑΣ και όχι ο ίδιος, όπως ρητά προβλέπει κατά τα ανωτέρω ο νόμος, ήταν δήθεν υπεύθυνη για την χάραξη και εφαρμογή ολοκληρωμένης εθνικής πολιτικής για την προαγωγή της ασφάλειας και της ασφαλούς μετακίνησης, μέσα από συντονισμένες δράσεις και παρεμβάσεις ευρείας κλίμακας. Αυτό ακριβώς θα έπρεπε να προάγει με την επιβεβλημένη κατά τα άρθρα 59 και 60 του ν.4632/2019 η θέσπιση Εθνικών Κανόνων Ασφάλειας στο Σιδηρόδρομο, σύμφωνα με τις Ευρωπαϊκές οδηγίες για την ασφάλεια και την ελληνική νομοθεσία. Ο κ. Καραμανλής όχι μόνο διαψεύδεται από το ίδιο το γράμμα και το πνεύμα των νόμων που προαναφέρθηκαν αλλά και από το ίδιο το Σύνταγμα, καθώς μόνο εκείνος είχε την καθ' ύλη σχετική αρμοδιότητα, ως φορέας της απαιτούμενης εκτελεστικής και νομοθετικής εξουσίας. Η μόνη σχέση της ΡΑΣ με την άσκηση εκτελεστικής εξουσίας αφορά πιστοποιήσεις, άδειες, ελέγχους, υποδείξεις και κυρώσεις, ο δε Υπουργός, σύμφωνα με το Σύνταγμα και τους νόμους, έχει επιτελικές, εκτελεστικές και νομοθετικές αρμοδιότητες, γι' αυτό άλλωστε με Υπουργική Απόφαση σύμφωνα με το άρθρο 59 και 60 ν. 4632/2019 θεσπίζονται οι Εθνικοί Κανόνες ενώ η ΡΑΣ απλώς γνωμοδοτεί σχετικά.

Ειδικότερα σύμφωνα με το άρθρο 68 του ίδιου νόμου (ν. 4632/2019), ".....2. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων αναλαμβάνει και ασκεί τα εξής καθήκοντα: α) **την έγκριση** θέσης σε λειτουργία των υποσυστημάτων ελέγχου χειρισμού και σηματοδότησης, ενέργειας και υποδομής που αποτελούν το σιδηροδρομικό σύστημα σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 18, β) **την έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση εγκρίσεων για τη θέση οχημάτων στην αγορά** σύμφωνα με την παράγραφο 8 του άρθρου 21, γ) **την υποστήριξη του Οργανισμού κατά την έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση εγκρίσεων** για τη θέση οχημάτων στην αγορά σύμφωνα με την παράγραφο 5 του άρθρου 21 του παρόντος νόμου και εγκρίσεων τύπου οχήματος σύμφωνα με το άρθρο 24 του παρόντος νόμου, δ) **την εποπτεία**, στο έδαφός της, της συμμόρφωσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας με τις βασικές απαιτήσεις, όπως απαιτείται βάσει του άρθρου 8, ε) την διασφάλιση ότι έχει αποδοθεί αριθμός οχήματος σύμφωνα με το άρθρο 45, με την επιφύλαξη της παραγράφου 3 του άρθρου 46, στ) την υποστήριξη του Οργανισμού κατά την έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας που χορηγούνται σύμφωνα με την παράγραφο 5 του άρθρου 62, ζ) **την έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας που έχουν χορηγηθεί σύμφωνα με την παράγραφο 8 του άρθρου 62**, η) **την έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση εγκρίσεων ασφάλειας που έχουν χορηγηθεί σύμφωνα με το άρθρο 64**, θ) **την παρακολούθηση, προώθηση και, όπου απαιτείται, επιβολή και επικαιροποίηση του ρυθμιστικού πλαισίου ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένου του συστήματος εθνικών κανόνων**, ι) **την εποπτεία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 69**, ια) την κατά περίπτωση και κατ' εφαρμογή του εθνικού δικαίου, έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση αδειών μηχανοδηγών σύμφωνα με τον ν. 3911/2011, ιβ) την κατά περίπτωση και κατ'

εφαρμογή του εθνικού δικαίου, έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση πιστοποιητικών που χορηγήθηκαν σε φορείς υπεύθυνους για τη συντήρηση.

3. Τα καθήκοντα που προβλέπονται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου δεν μεταβιβάζονται ούτε ανατίθενται βάσει υπεργολαβίας σε οποιονδήποτε διαχειριστή υποδομής, σιδηροδρομική επιχείρηση ή αναθέτοντα φορέα.

Άρθρο 69 Εποπτεία (άρθρο 17 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798) 1. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εποπτεύει τη συνεχή συμμόρφωση με την επιβαλλόμενη από το νόμο υποχρέωση για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και το διαχειριστή υποδομής να χρησιμοποιούν σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας, όπως αναφέρεται στο άρθρο 61.....
Άρθρο 71 Ετήσιες εκθέσεις (άρθρο 19 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798) Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων δημοσιεύει ετήσια έκθεση για τις δραστηριότητές της του προηγούμενου έτους και την αποστέλλει στον Οργανισμό έως τις 30 Σεπτεμβρίου. Η έκθεση περιλαμβάνει πληροφορίες για: α) την εξέλιξη της σιδηροδρομικής ασφάλειας, περιλαμβανομένης συγκεντρωτικής κατάστασης σε εθνικό επίπεδο για τους ΚΔΑ σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου 57, β) τις σημαντικές μεταβολές στις νομοθετικές και κανονιστικές ρυθμίσεις, όσον αφορά την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, γ) τις εξελίξεις ως προς την πιστοποίηση και την έγκριση της ασφάλειας, δ) τα αποτελέσματα και εμπειρίες από την εποπτεία διαχειριστών υποδομής και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, περιλαμβανομένου του αριθμού και της έκβασης των επιθεωρήσεων και λογιστικών ελέγχων, ε) τις παρεκκλίσεις που αποφασίστηκαν σύμφωνα με το άρθρο 67 και στ) **την πείρα των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή υποδομής, όσον αφορά την εφαρμογή των σχετικών ΚΜΑ....**".

Επισημαίνεται ότι σύμφωνα με το Άρθρο 58 ν.4632/2019 – Κοινές μέθοδοι ασφάλειας («ΚΜΑ») (άρθρο 6 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798) αφορούν τα εξής: 1. Οι ΚΜΑ περιγράφουν τον τρόπο αξιολόγησης των επιπέδων ασφάλειας, της επίτευξης των στόχων ασφάλειας και της συμμόρφωσης προς άλλες απαιτήσεις ασφάλειας κατά περίπτωση, ιδίως μέσω ανεξάρτητου οργανισμού αξιολόγησης με την εκπόνηση και τον καθορισμό: α) των μεθόδων αξιολόγησης και εκτίμησης των κινδύνων, β) των μεθόδων αξιολόγησης της συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις των πιστοποιητικών ασφάλειας και των εγκρίσεων ασφάλειας που εκδίδονται σύμφωνα με τα άρθρα 63 και 65, γ) των μεθόδων εποπτείας που πρέπει να εφαρμόζει η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και των μεθόδων παρακολούθησης που πρέπει να εφαρμόζουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ο διαχειριστής υποδομής και οι αρμόδιοι για τη συντήρηση φορείς, δ) των μεθόδων αξιολόγησης του επιπέδου και των επιδόσεων ασφάλειας των φορέων λειτουργίας των σιδηροδρόμων σε εθνικό επίπεδο και σε ενωσιακό επίπεδο, ε) των μεθόδων αξιολόγησης της επίτευξης των στόχων ασφάλειας σε εθνικό επίπεδο και σε επίπεδο Ένωσης και στ) κάθε άλλης μεθόδου, η οποία αφορά σε διαδικασία του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας που χρειάζεται να εναρμονιστεί σε επίπεδο Ένωσης. 2. Οι ΚΜΑ αναθεωρούνται τακτικά, με βάση την εμπειρία που αποκτάται από την εφαρμογή τους και με βάση τη συνολική εξέλιξη της ασφάλειας των σιδηροδρόμων και με σκοπό την εν γένει διατήρηση και, εφόσον είναι εύλογα εφικτό, τη συνεχή βελτίωσή της. 3. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, εγκρίνονται όλες οι αναγκαίες τροποποιήσεις στους εθνικούς κανόνες στο πλαίσιο της θέσπισης των ΚΜΑ και των τροποποιήσεών τους...».

Στην ίδια την έκθεση ασφαλείας για το 2021 στην σχετική ιστοσελίδα της ΡΑΣ ανακοινώνονται τα εξής σχετικά:

<https://ras-el.gr/wp-content/uploads/2022/11/ekthesi-asfaleias-2021.pdf>

«...3.4 Οργανωτικό πλαίσιο ασφαλείας Το εθνικό οργανωτικό πλαίσιο στην Ελλάδα κατά το 2021 σχετικά με την ασφάλεια των σιδηροδρόμων αποτυπώνεται παρακάτω: • Το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών είναι η νομοθετική αρχή, υπεύθυνη για τον σιδηροδρομικό τομέα στην Ελλάδα. Υπό την εποπτεία του δραστηριοποιούνται ο ΟΣΕ και η θυγατρική του ΕΡΓΟΣΕ. • Η ΡΑΣ είναι Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή που ασκεί, μεταξύ άλλων, τα καθήκοντα της Ελληνικής ΕΑΑ σύμφωνα με το ν. 4199/2013 και το ν. 4632/2019. • Η Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων είναι Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή, η οποία συστάθηκε με το ν.4313/2014 για την εκτέλεση των καθηκόντων του Εθνικού Φορέα Διερεύνησης του άρθρου 22 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/796. Η συγκεκριμένη Επιτροπή δεν δραστηριοποιείται προς το παρόν. • Ο ΟΣΕ είναι ο μοναδικός εθνικός διαχειριστής υποδομής, κάτοχος έγκρισης ασφαλείας, που λειτουργεί στην Ελλάδα υπό την επίβλεψη του ΥΥΜ. Ο ΟΣΕ είναι επίσης ο ιδιοκτήτης του μοναδικού αναγνωρισμένου Κέντρου Εκπαίδευσης Μηχανοδηγών και Υποψηφίων Μηχανοδηγών. ο Η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. είναι θυγατρική εταιρεία του ΟΣΕ, υπεύθυνη για την εκτέλεση του Επενδυτικού Προγράμματος και την διαχείριση των νέων έργων σιδηροδρομικής υποδομής...».

Επομένως η πλήρης και ποικιλότροπη διάψευση του κ. Καραμανλή είναι πασιφανής. Άλλωστε είναι αδιανόητο να ισχυριστεί, οποιοσδήποτε τυχόν θα ήθελε να τον υπερασπιστεί, ότι όταν ενώπιον του Κοινοβουλίου δήλωνε με έπαρση: «...διασφαλίζουμε την ασφάλεια...», αναφερόταν στην Πρόεδρο της ΡΑΣ και στο έργο της. με την οποία, όπως ο ίδιος δήλωσε, στην διάρκεια της Θητείας του δεν συναντήθηκε ποτέ.

Ουσιαστικά, αυτή ήταν η επωδός της απάντησης του στην Επίκαιρη Ερώτηση του Βουλευτή του Σύριζα Μεικόπουλου.

Ειδικότερα είχε δηλώσει: **«Είναι ντροπή και ντρέπομαι».**

Είχε πει όμως επίσης: **«...Όταν γίνονται επίκαιρες ερωτήσεις, όλοι μιλάμε στα τοπικά μας εκλογικά ακροατήρια, αλλά καλό είναι κ. Μαϊκόπουλε (σ.σ. τον διόρθωσε λέγοντας ότι το επίθετό του είναι Μεικόπουλος) θα πρέπει να διαβάσετε καλύτερα, πριν έρθετε αυτή σε αυτή την αίθουσα. Ας τα πάρουμε τα πράγματα με τη σειρά. Είναι ντροπή και ντρέπομαι, που θέτετε θέματα ασφαλείας. Θα ήθελα να ανακαλέσετε αμέσως. Είναι ντροπή. Όταν σας εξήγησα και σας το ξαναλέω. Διασφαλίζουμε την ασφάλεια. Είστε αδιάβαστος, δυστυχώς όπως πολλοί συνάδερφοι σας. Έχετε μπερδέψει την κατάσταση. Η ευρωπαϊκή οδηγία είναι σαφής. Έχει τα έσοδα, που έχει, δεν ξέρω αν είναι τα νούμερα αυτά, των 200.000 ευρώ. Θα το διαπιστώσω. Εκλέγεστε, όμως, στην περιοχή, οπότε δεν τιμάει ούτε εσάς να λέτε ότι δεν είναι ασφαλές το τρενάκι του Πηλίου. Δεν τιμάει ούτε τον ΟΣΕ, ούτε την Hellenic Train, ούτε κανέναν και θα ήθελα να ανακαλέσετε»,** τόνισε μεταξύ των άλλων ο πρώην πλέον υπουργός...».

Πρόσθεσε, μάλιστα, τότε και τα εξής: **«...Αυτή τη στιγμή, οι ίδιες προδιαγραφές ασφαλείας, που ισχύουν για το δρομολόγιο π.χ. Αθήνα-Θεσσαλονίκη, ισχύουν και για το τρενάκι του Πηλίου...»... «...Οπότε ο επιβάτης μπορεί να αισθάνεται το ίδιο επίπεδο ασφαλείας...»...Εάν βγάλουμε το τρενάκι**

από το πακέτο, εκτός από τις προβλέψεις, τότε θα μεταβληθεί ποιοτικά και η ασφάλεια για τους επιβάτες», υποστήριξε και πρόσθεσε: «...Θα συμφωνήσετε και εσείς ότι μία υπεύθυνη Πολιτεία δεν μπορεί να παίζει με την ασφάλεια των επιβατών...».

Δεν μπορεί κανείς να διαφωνήσει μαζί του, όμως αυτό προϋποθέτει ότι θα αποκλειστεί η δυνατότητα να αναλαμβάνουν καθήκοντα Υπουργού ακατάλληλοι όπως αποδείχθηκε περίτρανα ο ίδιος.

2. Ότι η Ευρωπαϊκή Εισαγγελία και οι ειδοποιήσεις που ελάμβανε από πρόσωπα που υπηρετούσαν σε θέσεις και ποικίλους φορείς δεν συνδέουν ρητά τις καθυστερήσεις ολοκλήρωσης των έργων και ειδικά της 717/2014 με τον κίνδυνο πρόκλησης σοβαρού δυστυχήματος όπως αυτό των Τεμπών.

Συγκεκριμένα ανέφερε:

«.....

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς):

Η Ευρωπαϊκή Εισαγγελέας -το είπα και στην πρωτολογία μου, κύριε Πρόεδρε, το λέω και πάλι για να ακουστεί, δεν είναι η άποψη μου, είναι η άποψη όλων των νομικών- δεν συζητάει για αιτιώδη συνάφεια μεταξύ της 717 και τα Τέμπη. Δεν υπάρχει η λέξη Τέμπη μέσα στα πορίσματα και σε αυτές τις δικογραφίες που έστειλε η Ευρωπαϊκή Εισαγγελέας στη Βουλή. Αυτό είναι δεδομένο, κύριε Πρόεδρε. Εξ ου και η έρευνα της Ευρωπαϊκής Εισαγγελέας είχε ξεκινήσει μήνες πριν το τραγικό δυστύχημα.

Επομένως, το αν υπάρχει αιτιώδης συνάφεια ή δεν υπάρχει αιτιώδης συνάφεια, αυτό θα το κρίνει ο Ανακριτής και το Δικαστήριο στη Λάρισα. Αυτή είναι η διαδικασία για να είμαστε ξεκάθαροι και να μην μπερδεύουμε τα νομικά...».

Η αλήθεια όμως είναι ότι:

Στο έγγραφο της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας που έχει διαβιβαστεί στην Βουλή και συγκεκριμένα στην 16^η σελίδα του εγγράφου 209/5.5.2022 αναφέρονται τα εξής σχετικά με την αναπόδραστη σχέση τελμάτωσης των έργων, έλλειψης οποιουδήποτε συστήματος ασφαλείας και επομένως βέβαιης αύξησης του κινδύνου για διαρκή σοβαρά δυστυχήματα, ενώ βέβαια η διεξαγωγή της συγκεκριμένης έρευνας είχε γίνει ένα έτος πριν και επομένως δεν θα μπορούσε να αναφέρεται ρητά στο συμβάν των Τεμπών:

«....Το χειρότερο όμως είναι ότι το 2022 με τον τρόπο που διαχειρίζεται τα έργα η ΕΡΓΟΣΕ, τα τρένα κυκλοφορούν χωρίς κανένα σύστημα ασφαλείας. Έχουμε ήδη θρηνήσει 3 νεκρούς στο δυστύχημα του Άδενδρου. Πρόσφατα με το χιονόπτωση είχαμε τη σύγκρουση στη Δαύλεια με τον τραυματισμό 11 συνανθρώπων μας εν μέσω χιονοθύελλας και τόσα άλλα. Αν η 2.717 είχε ολοκληρώσει τα φυσικά της αντικείμενα από τα 2016 ως συμβατικά ύφαλε και λειτουργούσε η σηματοδότηση και με βάση αυτή και το σύστημα ETCS (προστασίας τρένων), τίποτα από τα ανωτέρω δυσάρεστα δεν θα είχαν συμβεί.

Η λήξη της παράτασης της σύμβασης 717 είναι τον ερχόμενο Μάιο του 2022, δηλαδή σε 2 μήνες. Χαρακτηριστικό είναι ότι δεν έχει συντελεστεί καμία πρόοδος στην εξέλιξή της. Ήδη ο ανάδοχος (και η τωρινή επίβλεψη) προετοιμάζει το κλίμα για την αδυναμία εκπλήρωσης των συμβατικών υποχρεώσεων του με επιστολές όπως η υπ*

πρωτ. 8932/21/2.11.2021, επικαλούμενος την πανδημία» Πάλι η ΕΡΓΟΣΕ θα ζητήσει παράταση τουλάχιστον για 2 χρόνια, προσπαθώντας να δρομολογήσει τα αδικαιολόγητα και εντός Ελλάδας και στη Ευρωπαϊκή Ένωση. Ο κίνδυνος να χαθεί η χρηματοδότηση είναι κάθε άλλο παρά ποτέ, ορατός. Η κατασπατάληση δημοσίου χρήματος, δεδομένη. Έργο που συνδέεται άμεσα με την ασφάλεια κυκλοφορίας των τρένων και των επιβατών, υπογράφηκε το Σεπτέμβριο του 2014 και έπρεπε να παραδοθεί το 2016, με τον τρόπο διαχείρισης του από την ΕΡΓΟΣΕ θα κλείσει τουλάχιστον μια δεκαετία, Και ο εμπαιγμός των αρμόδιων υπουργείων και της ευρωπαϊκής ένωσης από την ΕΡΓΟΣΕ θα συνεχίζεται κανονικά....».

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Εισαγγελία υπάρχει άμεση σχέση των σοβαρών δυστυχημάτων και της έλλειψης ασφάλειας της κυκλοφορίας των τρένων και των επιβατών με την καθυστέρηση ολοκλήρωσης των έργων της τηλεδιοίκησης και επομένως σαφής τοποθέτηση ότι επίκειται να συμβεί ένα επόμενο τραγικό δυστύχημα, όπως και συνέβη, την οποία ξεκάθαρη θέση ο κ. Καραμανλής με πρόθεση παραπλάνησης της επιτροπής και του κοινού που παρακολουθούσε, διαστρέβλωσε και ψευδώς μετέφερε ενώπιον της Επιτροπής.

Επίσης ο κ. Καραμανλής είχε προειδοποιηθεί με κάθε λεπτομέρεια από πολλούς που υπηρετούσαν σε κρίσιμες θέσεις για το ότι ένα συμβάν με απρόβλεπτα τραγικές συνέπειες ήταν θέμα χρόνου να συμβεί, καθώς μόνο τότε, που και με πόσα θύματα, θα γινόταν δεν του είχαν αναφέρει και το απέκρυψε από την Επιτροπή, λέγοντας ότι οι εκκλήσεις απλώς αφορούσαν την συντόμευση ολοκλήρωσης της 717/2014.

Αυτό είναι όμως επίσης ψέμα, καθώς συγκεκριμένα ανέφερε στην επιστολή της ΤΡΑΙΝΟΣΕ με αριθμ. πρωτ. 40.803/21/Δ2 από 21/6/2021, ο τότε Διευθύνων Σύμβουλος κ. Φίλιππος Τσαλίδης.

«....Εκτός όμως από την αδυναμία προγραμματισμού δρομολογίων σε ώρες που εξυπηρετούν τους επιβάτες, της λειτουργίας μεγάλων τμημάτων χωρίς σηματοδότηση/τηλεδιοίκηση και στελέχωση της υποδομής, με τους κινδύνους που δημιουργούνται όσον αφορά την κυκλοφορία, τη δυσχέρεια στη διαχείριση των συμβάντων επί γραμμής, την πρόκληση καθυστερήσεων (ακόμη και στις αμαξοστοιχίες Ι.Σ.), τη συστηματική καθήλωση επί μακρόν των εμπορευματικών συρμών σε πολλούς ακραίους σταθμούς των μη στελεχωμένων τμημάτων και τη μείωση της χωρητικότητας του δικτύου, η παράταση και επιδείνωση της υφιστάμενης κατάστασης δημιουργεί τις προϋποθέσεις ώστε να αυξηθεί η συχνότητα των συμβάντων επί γραμμής, με ορατό πλέον τον κίνδυνο να υπάρξει ένα συμβάν μεγίστης σοβαρότητας....Είναι δεδομένο ότι οι σημερινές συνθήκες λειτουργίας της κυκλοφορίας και τα προβλήματα στην υποδομή που απარიθμήσαμε καταλήγουν σε συνεχώς μεταβαλλόμενες βραδυπορίες και μονοδρομήσεις, καθιστώντας περισσότερο πιθανά τα ανθρώπινα λάθη με απρόβλεπτες συνέπειες...».

Ο κ. Τσαλίδης λοιπόν επισημαίνει το αυτονόητο, δηλαδή ότι όταν καθιστούμε την παραβίαση του Κανονισμού Κυκλοφορίας ρουτίνα επί έτη και συγχρόνως απαιτούμε συνέπεια χρόνου στην πραγματοποίηση των δρομολογίων δημιουργείται ένα εκκριτικό μίγμα παραγόντων κινδύνου, που σε συνδυασμό με την αύξηση της πιθανότητας του ανθρώπινου λάθους, οδηγεί σε απρόβλεπτα δραματικές συνέπειες.

3. Ότι δεν θεσπίστηκαν κατά τον χρόνο της άσκησης της θητείας του οι απαραίτητοι για την ασφαλή κυκλοφορία στο σιδηρόδρομο Εθνικοί Κανόνες Ασφάλειας διότι ο ERA του δήλωσε ότι δεν είναι απαραίτητοι.

Ειδικότερα δήλωσε αυτολεξεί τα εξής:

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Ερώτηση. Επί υπουργίας σας με το νόμο 4632/ 2009 ενσωματώθηκαν οι οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης 2016/797 και 2016 /798. Αν θέλετε δείτε.

Οι διατάξεις αυτές επιβάλλουν όταν υπάρχουν κενά στα συστήματα ασφαλείας, κύριε μάρτυς, που θεσπίζει το αποδεκτό μοντέλο διαλειτουργικότητας ERTMS, δηλαδή ο συνδυασμός ETCS και GSM-R, και ιδίως όταν συμβαίνουν δυστυχήματα, να θεσπίζονται άμεσα εθνικοί κανόνες. Ερώτηση: Θεσπίσατε εθνικούς κανόνες, ως είχατε υποχρέωση, ναι ή όχι και ποιους;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Έχουμε ακούσει από την αντιπολίτευση σχετικά με την απουσία των εθνικών κανόνων ασφαλείας. Αυτή δεν είναι η ερώτησή σας; Τι απαντάμε, λοιπόν, σε αυτό.

Σύμφωνα με το άρθρο 60, του ν. 4632/2019, το λεγόμενο 4ο Σιδηροδρομικό Πακέτο, οι εθνικοί κανόνες ασφαλείας εκδίδονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών ύστερα από εισήγηση του ΟΣΕ και γνώμη της ΡΑΣ.

Το 2020, λοιπόν, συγκροτήθηκε ομάδα εργασίας από εκπροσώπους της ΡΑΣ, του ΟΣΕ, των υπαλλήλων όλων των αρμοδίων διευθύνσεων για την επανένταξη των ισχυόντων εθνικών κανόνων για τη διερεύνηση θέσπισης νέων κανόνων. Οι προτεινόμενοι εθνικοί κανόνες τέθηκαν σε ηλεκτρονική διαβούλευση με τους οργανισμούς του σιδηροδρομικού τομέα από την ιστοσελίδα της ΡΑΣ και διήρκησε έως τις 21 Ιουνίου του 2020.

Εν συνεχεία, το Υπουργείο έκανε αυτό που όφειλε. Τι έκανε; Έστειλε τους προτεινόμενους κανόνες στον ERA. Ο ERA, κύριε Πρόεδρε, είναι ο ευρωπαϊκός οργανισμός. Ο ERA μας ενημέρωσε, αγαπητέ κύριε Κόκκαλη, ότι δεν είναι σκόπιμη η αλλαγή των κανονισμών ασφαλείας οι οποίοι ήδη υπήρχαν. Κι αυτό γιατί η έγκριση και η εφαρμογή των εθνικών κανόνων αφορούν στη διαλειτουργικότητα. Η διαλειτουργικότητα, όπως μας είπε ο ERA, θα προκύψει εφόσον ολοκληρωθούν όλα τα συστήματα ασφαλείας. **Επομένως, αυτοί οι εθνικοί κανόνες δεν θα μπορούσαν να είχαν εγκριθεί και δεν εγκρίθηκαν από τον ERA.**

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Έχετε το έγγραφο το οποίο ο ERA σας...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Όλη την αλληλογραφία...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Την έχετε μπροστά σας; Γιατί διαβάσατε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Δεν την έχω μπροστά μου. Όλη την αλληλογραφία την έχω και θα την καταθέσω στα Πρακτικά.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Διαβάσατε τώρα την απάντησή του ERA;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Η απάντηση του ERA είναι πάρα πολλές σελίδες. Διάβασα ένα κομμάτι και με πολύ μεγάλη χαρά θα σας δώσω στα Πρακτικά...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Θα περιμένω.

Κατ' αρχήν, γνωρίζετε ότι είχατε υποχρέωση να θεσπίσετε εθνικούς κανόνες ως Υπουργός εσείς;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Σας απάντησα. Πιο σαφώς δεν μπορούσα να σας απαντήσω.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Αρνήθηκε ο ERA;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Δεν είπα ποτέ κάτι τέτοιο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Δεν επέτρεψε ο ERA;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Δεν είπα ποτέ κάτι τέτοιο. Σας εξήγησα. Ο ERA είπε ότι οι κανονισμοί ασφαλείας που έχουμε είναι επαρκείς. Θα σας δώσω αυτή τη στιγμή όλη την αλληλογραφία.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Γνωρίζετε τον νόμο ότι όταν δεν υπάρχουν τα συστήματα ασφαλείας, πιθανόν λόγω παρατάσεων, και δεν υπάρχει διαλειτουργικότητα, η οποία πράγματι μέχρι το 2030, τότε πρέπει να θεσπίζονται εθνικοί κανόνες ασφαλείας; Το γνωρίζετε αυτό;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Όχι, δεν το γνωρίζω αυτό σε τόσο λεπτομέρεια. Γνωρίζω ότι κανόνες λειτουργίας...

Ακούστε, για να το καταλάβουμε αυτό και να μη δημιουργούμε εντυπώσεις. Κάθε φορά που έβγαινε ένας κανονισμός που είχε να κάνει με κανόνες ασφαλείας ή με το ΦΕΚ, τον λεγόμενο Γενικό Κανονισμό Κυκλοφορίας, αυτό γινόταν από τον ΟΣΕ και από τη ΡΑΣ, γινόταν ΦΕΚ και μετά απεστέλλετο στον ERA για έγκριση. Επομένως, ακόμα και σήμερα και όλα τα χρόνια λειτουργούσε ο ελληνικός σιδηρόδρομος κάτω από την επίβλεψη και της ΡΑΣ και του ERA, όπως πρέπει να κάνουμε.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Κύριε μάρτυς, επαναλάβετε πάλι -δεν θα το σχολιάσω- τη λέξη ότι δημιουργούμε εντυπώσεις. Βλέπετε ότι δεν απαντώ.

Συνεχίζω την ερώτησή. Σας αναφέρω το άρθρο 13 της Ευρωπαϊκής Οδηγίας διότι την υποχρέωση από το νόμο εσείς την είχατε. «Οι εθνικοί κανόνες εφαρμογής των βασικών απαιτήσεων και κατά περίπτωση τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης εφαρμόζονται στις εξής περιπτώσεις: Πότε; Όταν οι τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας δεν καλύπτουν ή δεν καλύπτουν πλήρως ορισμένες πτυχές». Οι τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας, κύριε μάρτυς, δεν κάλυπταν όπως μας είπαν όλοι μάρτυρες και όπως μας λέει και η κοινή λογική, διότι καμία σύμβαση δεν είχε υλοποιηθεί. Και η Οδηγία λέει ότι όταν δεν υπάρχουν, δεν έχουν παραδοθεί οι συμβάσεις, δεν έχουν υλοποιηθεί, τότε το κράτος-μέλος διά του Υπουργού θεσπίζει εθνικούς κανόνες. Η ερώτηση είναι: Ποιους θεσπίσατε σε εφαρμογή του νόμου και της Οδηγίας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Κύριε Πρόεδρε, έχω απαντήσει στην ερώτηση. Πιο ξεκάθαρα δεν νομίζω ότι μπορούσα να απαντήσω.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Μην επαναλαμβάνομαστε.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Μάλιστα. Έχετε απαντήσει....».

Αποδεικνύεται όμως από έγγραφα, που ο ίδιος ο ψευδόμενος κ. Καραμανλής κατέθεσε την Δευτέρα 19.2.2023, δηλαδή τρεις ημέρες μετά την κατάθεση του και όχι κατά την κατάθεση του όπως ψευδώς δήλωσε, ότι σύμφωνα με την αλληλογραφία του Υπουργείου με τον ERA ουδέποτε υπεβλήθη με την μορφή ενιαίου νομοθετήματος υπουργική απόφαση περί Εθνικών Κανόνων Ασφάλειας, αλλά απλώς ο Γενικός Κανονισμός Κυκλοφορίας και μεμονωμένες εγκύκλιοι.

Μάταια ο ERA επισήμαινε επανειλημμένα ότι αυτά δεν αποτελούσαν βέβαια Εθνικούς Κανόνες Ασφάλειας κατά το Ευρωπαϊκό Δίκαιο και ότι όσα εκτίθενται από την Ελληνική Πλευρά δεν καλύπτουν τους κανόνες ορθής νομοθέτησης.

Στην σχετική αλληλογραφία αναφέρεται από την πλευρά του ERA: «There is no reference to any national legal act», ενώ σε άλλο σημείο αναφέρεται σε έλλειψη πληροφοριών ή συμμόρφωσης.

Το υπουργείο, όμως επιμένει **στον Γενικό Κανονισμό Κυκλοφορίας ενώ οι διατάξεις του δεν αποτελούν Εθνικούς Κανόνες Ασφάλειας, όπως ακριβώς επισημαίνει ο ERA.**

Επίσης ο ERA αναφέρεται σε «Irregularities and accidents», και τονίζει ότι δεν περιγράφεται «ο ρόλος των τοπικών/εθνικών αρχών, οι υπηρεσίες για έκτακτη ώρα ανάγκης ή ειδοποίηση για ατυχήματα και συμβάντα».

Ειδικότερα δήλωσε αυτολεξεί τα εξής:

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Ερώτηση. Επί υπουργίας σας με το νόμο 4632/ 2009 ενσωματώθηκαν οι οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης 2016/797 και 2016 /798. Αν θέλετε δείτε.

Οι διατάξεις αυτές επιβάλλουν όταν υπάρχουν κενά στα συστήματα ασφαλείας, κύριε μάρτυς, που θεσπίζει το αποδεκτό μοντέλο διαλειτουργικότητας ERTMS, δηλαδή ο συνδυασμός ETCS και GSM-R, και ιδίως όταν συμβαίνουν δυστυχήματα, να θεσπίζονται άμεσα εθνικοί κανόνες. Ερώτηση: Θεσπίσατε εθνικούς κανόνες, ως είχατε υποχρέωση, ναι ή όχι και ποιους;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Έχουμε ακούσει από την αντιπολίτευση σχετικά με την απουσία των εθνικών κανόνων ασφαλείας. Αυτή δεν είναι η ερώτησή σας; Τι απαντάμε, λοιπόν, σε αυτό.

Σύμφωνα με το άρθρο 60, του ν. 4632/2019, το λεγόμενο 4ο Σιδηροδρομικό Πακέτο, οι εθνικοί κανόνες ασφαλείας εκδίδονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών ύστερα από εισήγηση του ΟΣΕ και γνώμη της ΡΑΣ.

Το 2020, λοιπόν, συγκροτήθηκε ομάδα εργασίας από εκπροσώπους της ΡΑΣ, του ΟΣΕ, των υπαλλήλων όλων των αρμοδίων διευθύνσεων για την επανένταξη των ισχυόντων εθνικών κανόνων για τη διερεύνηση θέσπισης νέων κανόνων. Οι προτεινόμενοι εθνικοί κανόνες τέθηκαν σε ηλεκτρονική διαβούλευση με τους οργανισμούς του σιδηροδρομικού τομέα από την ιστοσελίδα της ΡΑΣ και διήρκεσε έως τις 21 Ιουνίου του 2020.

Εν συνεχεία, το Υπουργείο έκανε αυτό που όφειλε. Τι έκανε; Έστειλε τους προτεινόμενους κανόνες στον ERA. Ο ERA, κύριε Πρόεδρε, είναι ο ευρωπαϊκός οργανισμός. Ο ERA μας ενημέρωσε, αγαπητέ κύριε Κόκκαλη, ότι δεν είναι σκόπιμη η

αλλαγή των κανονισμών ασφαλείας οι οποίοι ήδη υπήρχαν. Κι αυτό γιατί η έγκριση και η εφαρμογή των εθνικών κανόνων αφορούν στη διαλειτουργικότητα. Η διαλειτουργικότητα, όπως μας είπε ο ERA, θα προκύψει εφόσον ολοκληρωθούν όλα τα συστήματα ασφαλείας. **Επομένως, αυτοί οι εθνικοί κανόνες δεν θα μπορούσαν να είχαν εγκριθεί και δεν εγκρίθηκαν από τον ERA.**

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Έχετε το έγγραφο το οποίο ο ERA σας...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Όλη την αλληλογραφία...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Την έχετε μπροστά σας; Γιατί διαβάσατε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Δεν την έχω μπροστά μου. Όλη την αλληλογραφία την έχω και θα την καταθέσω στα Πρακτικά.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Διαβάσατε τώρα την απάντησή του ERA;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Η απάντηση του ERA είναι πάρα πολλές σελίδες. Διάβασα ένα κομμάτι και με πολύ μεγάλη χαρά θα σας δώσω στα Πρακτικά...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Θα περιμένω.

Κατ' αρχήν, γνωρίζετε ότι είχατε υποχρέωση να θεσπίσετε εθνικούς κανόνες ως Υπουργός εσείς;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Σας απάντησα. Πιο σαφώς δεν μπορούσα να σας απαντήσω.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Αρνήθηκε ο ERA;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Δεν είπα ποτέ κάτι τέτοιο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Δεν επέτρεψε ο ERA;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Δεν είπα ποτέ κάτι τέτοιο. Σας εξήγησα. Ο ERA είπε ότι οι κανονισμοί ασφαλείας που έχουμε είναι επαρκείς. Θα σας δώσω αυτή τη στιγμή όλη την αλληλογραφία.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Γνωρίζετε τον νόμο ότι όταν δεν υπάρχουν τα συστήματα ασφαλείας, πιθανόν λόγω παρατάσεων, και δεν υπάρχει διαλειτουργικότητα, η οποία πράγματι μέχρι το 2030, τότε πρέπει να θεσπίζονται εθνικοί κανόνες ασφαλείας; Το γνωρίζετε αυτό;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Όχι, δεν το γνωρίζω αυτό σε τόσο λεπτομέρεια. Γνωρίζω ότι κανόνες λειτουργίας...

Ακούστε, για να το καταλάβουμε αυτό και να μη δημιουργούμε εντυπώσεις. Κάθε φορά που έβγαινε ένας κανονισμός που είχε να κάνει με κανόνες ασφαλείας ή με το ΦΕΚ, τον λεγόμενο Γενικό Κανονισμό Κυκλοφορίας, αυτό γινόταν από τον ΟΣΕ και από τη ΡΑΣ, γινόταν ΦΕΚ και μετά απεστέλλετο στον ERA για έγκριση. Επομένως, ακόμα και σήμερα και όλα τα χρόνια λειτουργούσε ο ελληνικός σιδηρόδρομος κάτω από την επίβλεψη και της ΡΑΣ και του ERA, όπως πρέπει να κάνουμε.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Κύριε μάρτυς, επαναλάβετε πάλι -δεν θα το σχολιάσω- τη λέξη ότι δημιουργούμε εντυπώσεις. Βλέπετε ότι δεν απαντώ.

Συνεχίζω την ερώτησή. Σας αναφέρω το άρθρο 13 της Ευρωπαϊκής Οδηγίας διότι την υποχρέωση από το νόμο εσείς την είχατε. «Οι εθνικοί κανόνες εφαρμογής των βασικών απαιτήσεων και κατά περίπτωση τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης εφαρμόζονται στις εξής περιπτώσεις: Πότε; Όταν οι τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας δεν καλύπτουν ή δεν καλύπτουν πλήρως ορισμένες πτυχές». Οι τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας, κύριε μάρτυς, δεν κάλυπταν όπως μας είπαν όλοι μάρτυρες και όπως μας λέει και η κοινή λογική, διότι καμία σύμβαση δεν είχε υλοποιηθεί. Και η Οδηγία λέει ότι όταν δεν υπάρχουν, δεν έχουν παραδοθεί οι συμβάσεις, δεν έχουν υλοποιηθεί, τότε το κράτος-μέλος διά του Υπουργού θεσπίζει εθνικούς κανόνες. Η ερώτηση είναι: Ποιους θεσπίσατε σε εφαρμογή του νόμου και της Οδηγίας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Κύριε Πρόεδρε, έχω απαντήσει στην ερώτηση. Πιο ξεκάθαρα δεν νομίζω ότι μπορούσα να απαντήσω.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Μην επαναλαμβάνομαστε.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Μάλιστα. Έχετε απαντήσει....».

Αποδεικνύεται όμως από έγγραφα, που ο ίδιος ο ψευδόμενος κ. Καραμανλής κατέθεσε την Δευτέρα 19.2.2023, δηλαδή τρεις ημέρες μετά την κατάθεση του και όχι κατά την κατάθεση του όπως ψευδώς δήλωσε, ότι σύμφωνα με την αλληλογραφία του Υπουργείου με τον ERA ουδέποτε υπεβλήθη με την μορφή ενιαίου νομοθετήματος υπουργική απόφαση περί Εθνικών Κανόνων Ασφάλειας, αλλά απλώς ο Γενικός Κανονισμός Κυκλοφορίας και μεμονωμένες εγκύκλιοι.

Μάταια ο ERA επισήμαινε επανειλημμένα ότι αυτά δεν αποτελούσαν βέβαια Εθνικούς Κανόνες Ασφάλειας κατά το Ευρωπαϊκό Δίκαιο και ότι όσα εκτίθενται από την Ελληνική Πλευρά δεν καλύπτουν τους κανόνες ορθής νομοθέτησης.

Στην σχετική αλληλογραφία αναφέρεται από την πλευρά του ERA: «*There is no reference to any national legal act*», ενώ σε άλλο σημείο αναφέρεται σε έλλειψη πληροφοριών ή συμμόρφωσης.

Το υπουργείο, όμως επιμένει **στον Γενικό Κανονισμό Κυκλοφορίας ενώ οι διατάξεις του δεν αποτελούν Εθνικούς Κανόνες Ασφάλειας, όπως ακριβώς επισημαίνει ο ERA.**

Επίσης ο ERA αναφέρεται σε «Irregularities and accidents», και τονίζει ότι δεν περιγράφεται «ο ρόλος των τοπικών/εθνικών αρχών, οι υπηρεσίες **για έκτακτη ώρα ανάγκης ή ειδοποίηση για ατυχήματα και συμβάντα**».

Στην επίμονη άρνηση του Υπουργείου να προσαρμοστεί στην ανάγκη για τα προφανή η επικοινωνία έμεινε έως σήμερα ατελής, όπως προκύπτει άλλωστε από όσα δηλώνει η ΡΑΣ στην ιστοσελίδα της.

Επομένως ο κ. Καραμανλής όχι απλώς είπε ψέματα, αλλά με δόλο απέκρυψε από την Επιτροπή και τον Ελληνικό λαό ότι από σκοπιμότητα, που πρέπει να εξηγήσει τα κίνητρα της, οδήγησε σε τέλμα την σχετική επικοινωνία, προφανώς διότι εάν είχαν θεσπιστεί Εθνικοί Κανόνες Ασφάλειας, δεν θα μπορούσαν να διαιωνίζονται με ευθύνη του τα έργα ούτε να θέτει σε κίνδυνο

ζωής επί μια τετραετία εκατομμύρια επιβάτες, για να υπηρετήσει τα συμφέροντα που αναφέρει το Πόρισμα της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας.

Στην εξέταση του ο κ. Τσιαμάντης είναι από τους λίγους που κατέθεσαν την αλήθεια και ο κ. Χαλκιάς εν μέρει, διότι από θέσεως δεν θα μπορούσε να γνωρίζει πλήρως τι είχε συμβεί, αν και όφειλε ως Πρόεδρος της Επιτροπής Γεραπετρίτη να επισημάνει την έλλειψη των Εθνικών Κανόνων Ασφαλείας και στο ίδιο το Πόρισμα που συντάχθηκε και δημοσιεύτηκε με ευθύνη του.

ΑΠΟΣΠΑΣΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΤΟΥ Κ. ΧΑΛΚΙΑ

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ, όμως, από κάπου παίρνουν εντολές. Την ευθύνη, τη χρηματοδότηση, την εποπτεία, την εντολή, τη θέσπιση νομοθέτησης για τους εθνικούς... **ΙΩΑΝΝΗΣ – ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς):** Το Υπουργείο. **ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ:** Εσείς μπορείτε να πείτε εάν το Υπουργείο είχε συγκεκριμένες... Δεν θα πω να καταλογίσετε -δεν είναι δουλειά σας- οποιαδήποτε ποινική ευθύνη. Αν θέλετε, το λέτε βέβαια. Αλλά, ποια ήταν η εμπλοκή του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών στην ασφάλεια των σιδηροδρόμων, στην εγκατάσταση των αυτοματοποιημένων συστημάτων ασφαλείας; Για να το κάνω πιο απλό, ο ΟΣΕ έκανε ό,τι ήθελε; Ήταν Ανεξάρτητη Αρχή η ΕΡΓΟΣΕ; **ΙΩΑΝΝΗΣ – ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς):** Ανεξάρτητη ήταν μόνο η ΡΑΣ. Οι άλλοι προφανώς είχανε μια επαφή με το Υπουργείο και εποπτεύονταν από το Υπουργείο. Και οι διοικήσεις διορίζονται με τη διαδικασία που προβλέπει ο νόμος, μέσω της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας ή με κάποιον άλλο τρόπο. **ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ:** Άρα, θεωρείτε ότι υπάρχουν ευθύνες. **ΙΩΑΝΝΗΣ – ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς):** Πολιτική ευθύνη σίγουρα έχει το Υπουργείο. Αλίμονο! Αυτό εποπτεύει, είναι η κορυφή. Έχει. Από εκεί και πέρα τώρα, τι άλλες ευθύνες έχει θα μας τα πει η δικαστική εξουσία που διερευνά και εσείς. **ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ:** Εάν δεν νομοθετήσει κάτι ως έχει υποχρέωση το Υπουργείο -δεν αναφέρομαι σε συγκεκριμένη περίοδο-, έχει ευθύνη με παράλειψη; **ΙΩΑΝΝΗΣ – ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς):** Πολιτική ευθύνη θα έχει ενδεχομένως. Αυτά είναι θέματα που τα κρίνει η κυβέρνηση με βάση το τι της λέει η υπηρεσία, τις ανάγκες που υπάρχουν. Τι να σας πω; **ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ:** Ερώτηση. Ενώ υπήρχαν αυτές οι ελλείψεις τηλεδιοίκησης στη Λάρισα τρία χρόνια, από το 2019 μέχρι 2023, και όσον αφορά τη φωτισήμανση, πώς εκδίδοντο πιστοποιητικά ασφαλείας και άδειες λειτουργίας στις εταιρείες; **ΙΩΑΝΝΗΣ – ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς):** Αυτή είναι μια ερώτηση για τη ΡΑΣ, που δίνει τα πιστοποιητικά ασφαλείας. Τα έδωσε, νομίζω. **ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ:** Και θα τα δώσει κι αλλού και όπου χρειάζεται. Εσείς πώς το κρίνετε; Διαπιστώσατε ως Πρόεδρος της Επιτροπής ότι δεν λειτουργούσε τίποτα από τα συστήματα ασφαλείας. Παρ' όλα αυτά, εκδίδοντο άδειες και πιστοποιητικά ασφαλείας. **ΙΩΑΝΝΗΣ – ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς):** Είναι θέμα αποκλειστικά της Ρυθμιστικής Αρχής να ελέγξει όλα τα στοιχεία, να λάβει υπόψη της ό,τι της λέει ο ΟΣΕ και ενδεχομένως και τον αντίλογο που υπάρχει. Αυτή τη στιγμή δεν μπορώ να υποκαταστήσω εγώ τη ΡΑΣ στις αρμοδιότητές της, ούτε έχω κάποια συγκεκριμένη άποψη για το συγκεκριμένο θέμα. **ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ:** Άλλες δύο ερωτήσεις. Θα επανέλθω πάλι στους εθνικούς κανόνες ασφαλείας. Από την έρευνα που κάνατε

ως επιτροπή και ως νομικός που είστε –ήσασταν και Πρόεδρος του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους-, γνωρίζετε αν είχαν θεσπιστεί οι εθνικοί κανόνες ασφαλείας δυνάμει δύο Οδηγιών του 2016 και κατ' εφαρμογή του –εφαρμοστικός ο νόμος- ν. 4632 του 2019; ΙΩΑΝΝΗΣ – ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Έχω την εντύπωση ότι οι Οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης ενσωματώθηκαν στο εθνικό μας δίκαιο. Τώρα, αν ενσωματώθηκαν καλά ή με ελλείψεις ή πλημμελώς.. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Ενσωματώθηκαν επί σκοπώ να υλοποιηθούν. ΙΩΑΝΝΗΣ – ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Προφανώς. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Έγινε αυτή η υλοποίηση; ΙΩΑΝΝΗΣ – ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Δεν μπορώ να σας απαντήσω εγώ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Δεν το γνωρίζετε.

ΑΠΟΣΠΑΣΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΤΟΥ Κ. ΠΑΤΕΡΑ:

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Είχε υποχρέωση η χώρα μας να εκδώσει σε αυτήν την περίπτωση εθνικούς κανόνες ασφαλείας; ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς): Οι εθνικοί κανόνες ασφαλείας είναι κανόνες οι οποίοι αφορούν ό,τι αποκλίνει από την ευρωπαϊκή νομοθεσία. Όταν κάτι, όταν η χώρα... (PS) (LS) ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Δεν απέκλινε η χώρα μας από την ευρωπαϊκή νομοθεσία από τη στιγμή που δεν είχε τηλεδιόικηση, φωτοσήμανση, ETCS; ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς): Όχι, γιατί η νομοθεσία η ευρωπαϊκή -ξαναλέω- ορίζει το 2030 ως καταληκτική ημερομηνία εφαρμογής του ERTMS στα δίκτυα... ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Κύριε μάρτυς, θέλω να σας διαβάσω τι λέει ο νόμος. Οι εθνικοί κανόνες εφαρμογής των βασικών απαιτήσεων εφαρμόζονται όταν οι τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας δεν καλύπτουν ή δεν καλύπτουν πλήρως ορισμένες πτυχές που αντιστοιχούν στις βασικές απαιτήσεις. Ερώτηση: Κάλυπταν τις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας τα συστήματα ασφαλείας που υπήρχαν τότε; Είχαν παραδοθεί; ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς): Συγγνώμη, που σας διακόπτω. Αυτό που διαβάσετε αφορά ένα έργο, το οποίο έχει κάποιες τεχνικές προδιαγραφές. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Αυτό που διαβάζω είναι νόμος. ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς): Νόμος. Αυτό το έργο έχει μελετηθεί με κάποιες τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας ευρωπαϊκές και για κάποιο λόγο η Ελλάδα αποφασίζει ότι κάποια από αυτές τις προδιαγραφές δεν θα την εφαρμόσει και τότε πρέπει να υπάρξει ένας εθνικός κανόνας, ο οποίος αποστέλλεται στην Commission ή στον ERA νομίζω, αν δεν κάνω λάθος και ο οποίος εγκρίνεται από τον ERA. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Η Ελλάδα, η χώρα μας στη θητεία σας εί χ ε τ η λ ε δι ο ί κ η σ η, φω τ ο σ ή μ α ν σ η, κ ά λ υ π τ ε τ ο π ρ ό τ υ π ο τ η ς διαλειτουργικότητας; Το κάλυπτε; ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς): Όπου τα έργα ολοκληρωνόντουσαν και παραδινόντουσαν προς χρήση το κάλυπτε. Όπου όχι δεν το κάλυπτε. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Και κάνω την εξής λογική ερώτηση. Από τη στιγμή που οι πραγματογνώμονες λένε -και εσείς το είπατε- ότι δεν υπήρχε φωτοσήμανση, τηλεδιόικηση, ETCS, τουλάχιστον σε εκείνο το τμήμα, κάλυπτε; ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς): Όχι σε ότι αφορά τη διαλειτουργικότητα. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Τότε δεν έπρεπε να εκδοθούν οι εθνικοί κανόνες; ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς): Όχι, γιατί δεν υπήρχε κάποια απόκλιση. Είναι τεχνική απόκλιση. Οι εθνικοί κανόνες πρέπει να εκδίδονται όχι αν κάτι καθυστερεί, γιατί η καθυστέρηση δεν υπήρχε βάσει της πρόβλεψης του 2030. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Όταν κάτι λείπει. Συγγνώμη, δεν έλειπε η τηλεδιόικηση και το ETCS ή ήταν; ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς): Ήταν σε εξέλιξη

μέσω συμβάσεων. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Οι οποίες συμβάσεις ήταν πριν δεκαοκτώ χρόνια. Γνωρίζετε ότι υπάρχει νομοθεσία του '19 σε εφαρμογή Ευρωπαϊκής Οδηγίας που υποχρέωνε τη χώρα μας να θεσπίσει εθνικούς κανόνες ασφαλείας; Εσείς ως επικεφαλής του ΟΣΕ πρέπει να το γνωρίζετε αυτό. ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς): Ναι, το έχω υπόψη μου. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Το έχετε υπόψη σας. Μπράβο. Τώρα συνεννοούμαστε. Ποιος είναι υπεύθυνος να θεσπίσει εθνικούς κανόνες ασφαλείας; Εσείς; ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς): Ο ΟΣΕ δεν ήταν. Αλλά δεν θα ήθελα να απαντήσω, δεν είμαι σίγουρος ποιος ήταν. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Δεν είναι δύσκολο. Εθνικούς κανόνες ασφαλείας. Προβλέπονται από τον νόμο οι εθνικοί κανόνες ασφαλείας. ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς): Σωστά, κύριε Κόκκαλη. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Η ΡΑΣ, ο ΕΡΓΟΣΕ ή το Υπουργείο; ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς): Δεν θέλω να απαντήσω σε κάτι που δεν είμαι βέβαιος.

ΑΠΟΣΠΑΣΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΤΟΥ Κ. ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΥ :

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Έχετε υπόψη σας από ποιον θεσπίζονται οι εθνικοί κανόνες ασφαλείας για τους σιδηροδρόμους; ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Εκείνο που γνωρίζω -όχι με την ορολογία έτσι όπως το αναφέρατε, αλλά με τον τίτλο- είναι ότι όλοι οι κανόνες ασφαλείας είναι ζήτημα από τους κανονισμούς διαλειτουργικότητας, είναι από τις τεχνικές προδιαγραφές. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Σωστά. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Οι κανονισμοί διαλειτουργικότητας είναι της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, που θέτουν και κάποιες τεχνικές προδιαγραφές, θέτουν κάποια πρότυπα, τα ΕΝ όπως λέγονται. Και βεβαίως υπάρχουν και οι τεχνικές προδιαγραφές, που τίθενται και αποφασίζονται από τον ίδιο τον ΟΣΕ για το εσωτερικό σιδηροδρομικό δίκτυο. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Τους εθνικούς κανόνες ο ΟΣΕ τους θεσπίζει; ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Τώρα, ποιους ορίζετε ως εθνικούς κανόνες ασφαλείας δεν ξέρω. Εγώ σας είπα το σύνολο των κανόνων ασφαλείας, που σχετίζονται και με τη διαλειτουργικότητα. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Μάλιστα. Ο Υπουργός τους θεσπίζει. Ευχαριστώ.

Σε κάθε περίπτωση στην ιστοσελίδα της ΡΑΣ ανακοινώνονται τα εξής:

<https://ras-el.gr/wp-content/uploads/2022/07/ekthesi-pepragmenwn-ras-2020-2021.pdf>

Δ. ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΕΥΘΥΝΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΠΡΟΚΛΗΣΗ ΤΟΥ ΔΥΣΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

Ο νόμος 5014/2023 Περί διερεύνησης αεροπορικών και σιδηροδρομικών δυστυχημάτων το ίδιο επιβεβαιώνει μεταξύ άλλων στα άρθρα 21 και 44.

«... Άρθρο 21, Τόπος του ατυχήματος- Διαφύλαξη αποδεικτικών στοιχείων,

1. Για κάθε ατύχημα ή σοβαρό συμβάν οι κατά τόπον αρμόδιες αστυνομικές αρχές αποκλείουν τον τόπο του ατυχήματος, το συντομότερο δυνατόν από την πρόσβαση τρίτων. Για την πρόσβαση στον αποκλεισμένο τόπο του ατυχήματος αποφασίζει ο επικεφαλής της διερεύνησης. Η ομάδα διερεύνησης είναι υπεύθυνη να εξασφαλίζει την ασφαλή επεξεργασία κάθε αποδεικτικού στοιχείου και να λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα, προκειμένου να προστατεύσει τα εν λόγω αποδεικτικά στοιχεία και να εγγυηθεί την ασφαλή φύλαξη....., του περιεχομένου του και των συντριμμάτων του για τον χρόνο που είναι απαραίτητος για τους σκοπούς της διερεύνησης ασφάλειας. Η προστασία των αποδεικτικών στοιχείων περιλαμβάνει τη διατήρηση, με φωτογραφικά ή άλλα μέσα, κάθε αποδεικτικού στοιχείου που είναι δυνατόν να αφαιρεθεί, να διαγραφεί, να απωλεσθεί ή να καταστραφεί. Η ασφαλής φύλαξη περιλαμβάνει την προστασία από κάθε περαιτέρω ζημία, πρόσβαση προσώπων άνευ σχετικής έγκρισης, κλοπή και φθορά. 2. Μέχρι την άφιξη των διερευνητών ασφάλειας, δεν μεταβάλλεται από κανέναν η κατάσταση του τόπου του ατυχήματος, δεν λαμβάνονται δείγματα από αυτόν, δεν επιχειρείται μετακίνηση ούτε πραγματοποιείται δειγματοληψία....., το περιεχόμενο ή τα συντρίμματά του, δεν μετακινείται ούτε απομακρύνεται....., εκτός εάν η εν λόγω ενέργεια απαιτείται για λόγους ασφάλειας ή για να παρασχεθεί συνδρομή σε τραυματίες με ταυτόχρονη, αν είναι δυνατόν, γραπτή και φωτογραφική καταγραφή της θέσης τους στον τόπο του ατυχήματος ή σε σχέση με τον τόπο του ατυχήματος ή με τη ρητή άδεια των αρχών που έχουν τον έλεγχο του τόπου και εφόσον είναι δυνατόν, σε συνεννόηση με τον επικεφαλής της διερεύνησης. 3. Κάθε εμπλεκόμενο πρόσωπο λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα για να διαφυλάξει έγγραφα, υλικό και καταγραφές που σχετίζονται με το γεγονός, ιδίως για να αποφευχθεί η διαγραφή καταγεγραμμένων συνομιλιών και σημμάτων συναγερμών..... 4. Για την αποδέσμευση του τόπου του ατυχήματος, του και των συντριμμάτων αυτού αποφασίζει ο επικεφαλής της διερεύνησης....».

«...Άρθρο 44 Καθεστώς διεξαγωγή έρευνας 1. Στους διερευνητές του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. ή στους διερευνητές οποιουδήποτε αντίστοιχου φορέα διερεύνησης άλλου κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή στους διερευνητές ή τεχνικούς συμβούλους του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. και για τη διευκόλυνση της διεξαγωγής της έρευνας, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ο διαχειριστής υποδομής, **καθώς και κάθε αρμόδια για τη δικαστική ανάκριση αρχή**, υποχρεούνται να παρέχουν: α) άμεση πρόσβαση στον τόπο του ατυχήματος ή του συμβάντος, καθώς και στο σχετικό τροχαίο υλικό και τις εγκαταστάσεις υποδομής και τις εγκαταστάσεις ελέγχου και σηματοδότησης της κυκλοφορίας, β) δικαίωμα άμεσης καταγραφής των αποδεικτικών στοιχείων και ελεγχόμενης απομάκρυνσης των συντριμμιών, των εγκαταστάσεων ή στοιχείων υποδομής για εξέταση ή ανάλυση, γ) απεριόριστη πρόσβαση και δικαίωμα χρήσης των στοιχείων των συσκευών καταγραφής επί των αμαξοστοιχιών, καθώς και του

εξοπλισμού εγγραφής φωνητικών μηνυμάτων και δεδομένων για τη λειτουργία του συστήματος σηματοδότησης και ελέγχου της κυκλοφορίας, δ) πρόσβαση στα αποτελέσματα της νεκροψίας των θυμάτων, ε) πρόσβαση στα αποτελέσματα της εξέτασης του προσωπικού του τρένου και του λοιπού σιδηροδρομικού προσωπικού που εμπλέκεται στο ατύχημα ή συμβάν, στ) δυνατότητα υποβολής ερωτήσεων του εμπλεκόμενου στο ατύχημα ή συμβάν σιδηροδρομικού προσωπικού και λοιπών μαρτύρων και ζ) πρόσβαση σε όλες τις σχετικές πληροφορίες και αρχεία που τηρούν ο διαχειριστής της υποδομής, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι υπεύθυνοι για τη συντήρηση φορείς και η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων. **2. Η έρευνα του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. είναι ανεξάρτητη από τη δικαστική έρευνα**, πραγματοποιείται όμως **σε συνεργασία με τις αρμόδιες για τη δικαστική έρευνα ανακριτικές αρχές**. Για τον σκοπό αυτόν ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. συνάπτει πρωτόκολλα συνεργασίας με τις αρχές που είναι αρμόδιες για οποιαδήποτε δικαστική έρευνα, την Ελληνική Αστυνομία, το Πυροσβεστικό Σώμα και άλλους εμπλεκόμενους στα σιδηροδρομικά ατυχήματα φορείς, με σκοπό να τυποποιηθούν οι διαδικασίες συνεργασίας, συντονισμού και παροχής στοιχείων μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών. **3. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ο διαχειριστής υποδομής και, όποτε ενδείκνυται, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων υποχρεούνται να κοινοποιούν αμέσως στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. τα ατυχήματα και τα συμβάντα που αναφέρονται στο άρθρο 42 και να παρέχουν κάθε διαθέσιμη πληροφόρηση. Η κοινοποίηση αυτή επικαιροποιείται, μόλις καθίστανται διαθέσιμες πληροφορίες που ελλείπουν. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. αποφασίζει, χωρίς καθυστέρηση και, εν πάση περιπτώσει, το αργότερο εντός δύο (2) μηνών από την παραλαβή της κοινοποίησης του ατυχήματος ή του συμβάντος, αν θα αρχίσει ή όχι η έρευνα...».**

Σε ότι αφορά την επιχείρηση συγκάλυψης ευθυνών που ακολούθησε, κυρίως το πιθανόν παράνομο φορτίο, που προκάλεσε την ανεξήγητη έως σήμερα έκρηξη και φωτιά, με την απροσχημάτιστη αλλοίωση του συνόλου των στοιχείων στον τόπο του Εγκλήματος, κατά παράβαση του άρθρου 21 νόμου για την διερεύνηση αεροπορικών και σιδηροδρομικών δυστυχημάτων, άρθρο 20 ΟΔΗΓΙΑΣ 2004/49/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 29ης Απριλίου 2004 για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων, λεκτέα τα εξής:

Η κυβέρνηση δια του Περιφερειάρχη Θεσσαλίας, όπως και του υπουργού παρά τω πρωθυπουργώ και με πρόσχημα μια εγκύκλιο του Υπουργείου Πολιτικής Προστασίας, που δεν προέβλεπε τίποτε από όσα συνέβησαν, πριν καν ολοκληρωθεί το πρώτο 48ωρο και ενώ υπήρχε μια τουλάχιστον αγνοούμενη, μετακίνησε το σύνολο των καταλοίπων της σύγκρουσης (μικρά και μεγάλα συντρίμια, όπως και λείψανα των θυμάτων), πλήρως αλλοιωμένα, σε άλλες θέσεις, μια των οποίων αποκαλύφθηκε πολλούς μήνες μετά και ανήκε στον υπόλογο ΟΣΕ. Εύλογα η σκέψη όλων οδηγείται στην σκέψη για σκόπιμη αλλοίωση του πεδίου από αξιωματούχους της εκτελεστικής εξουσίας, καθ' υπόδειξη και με την εποπτεία μελών της Κυβέρνησης.

Το μπάζωμα του τόπου του συμβάντος, σε χρόνο άμεσο, που κανείς δεν θα μπορούσε να σκεφθεί κάτι τέτοιο, αποδεικνύει την προσπάθεια να εξαφανιστούν στοιχεία. Και εν συνεχεία, η ανταλλαγή ευθυνών μεταξύ του Περιφερειάρχη Θεσσαλίας και του Υπουργού κ. Τριαντόπουλου, σε συνδυασμό με το δικαίωμα σιωπής, που άσκησε ο πρώην Περιφερειάρχης κατά τη κατάθεσή του στην εξεταστική επιτροπή,

αποτελεί συνέχεια μιας διαρκούς προσπάθειας συγκάλυψης του δυστυχήματος των Τεμπών, και πολιτικής επιβίωσης.

Το συμπέρασμα που προκύπτει λοιπόν με σαφήνεια από τα παραπάνω είναι η καταρχήν αρμοδιότητα των Δικαστικών Αρχών, σύμφωνα με όλα τα δεδομένα της νομοθεσίας και στην συνέχεια όποιου άλλου σχετικού φορέα, ενώ η διατήρηση του χώρου του συμβάντος «αποστερημένου» και φυλασσόμενου έως την ολοκλήρωση των ερευνών είναι αυτονόητη.

Αναμένουμε λοιπόν, όπως άλλωστε πρόσφατη παραγγελία της Εισαγγελίας του Αρείου Πάγου επιτάσσει, ποιοι και γιατί, εκτός από τον τέως περιφερειάρχη Θεσσαλίας και προφανώς τον κ. Τριαντόπουλο, που το ομολογεί την συμμετοχή του σε επίκαιρο χρόνο ενώπιον του τύπου, επιδίωξαν την εκ βάθρων μεταβολή του χώρου πριν συμπληρωθούν λίγα εικοσιτετράωρα από το συμβάν και ενώ υπήρχε μια τουλάχιστον αγνοούμενη.

Ε. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Η ελληνική κοινωνία, και εννοείται οι οικογένειες των θυμάτων, απαιτούν ειλικρινείς, διάφανες απαντήσεις και απόδοση ευθυνών, ώστε να αποδειχθεί, ποιοι ήταν οι υπαίτιοι του τραγικού συμβάντος, τόσο τα φυσικά πρόσωπα, για τα οποία ήδη έχει επιληφθεί η Δικαιοσύνη, με την άσκηση ποινικών διώξεων και την προφυλάκιση υπαιτίων, όσο βέβαια και τα πολιτικά πρόσωπα, για την απόδοση των ευθυνών των οποίων, αρμόδια είναι η Βουλή, μέσω της σύστασης εξεταστικής επιτροπής.

Η αλυσίδα των ευθυνών, ξεκινά από το προφανές. Από τον ήδη προφυλακισμένο σταθμάρχη, του οποίου οι εγκληματικές παραλείψεις, κατά την άσκηση των καθηκόντων, που παράνομα και ρουσφετολογικά κάποιοι του ανέθεσαν, παραβιάζοντας τα καθήκοντά τους και θέτοντας σε διακινδύνευση την ασφάλεια του σιδηροδρομικού δικτύου και του επιβατικού κοινού, οδήγησαν στην μοιραία σύγκρουση. Για αυτό, εξ αρχής τονίζαμε ως αξιωματική αντιπολίτευση και επιβεβαιώθηκε, τόσο από το Πόρισμα Γεραπετρίτη, όσο και από την Εισαγγελία Εφετών Λάρισας, ότι δεν πρόκειται απλά περί “ανθρώπινου σφάλματος”, που εξαντλείται στο μοιραίο βράδυ. Στη περίπτωση του σταθμάρχη, βλέπουμε στην χείριστη εκδοχή της, την χρονίζουσα εγκληματική για την κοινωνία παθογένεια, σύμφωνα με την οποία η καταλληλότητα ή μη ενός ανθρώπου, κρίνεται καιροσκοπικά και πελατειακά, αδιαφορώντας για την ευθύνη και τον αντίκτυπο απέναντι σε εκατοντάδες ανθρώπους, που καθημερινά επέβαιναν στα τρένα. Εξάλλου, στην εκλογική περιφέρεια των Σερρών, άλλες 260 περίπου θέσεις μοιράστηκαν με τα ίδια “ουσιαστικά προσόντα” όπως προέκυψε κατά τις εργασίες της εξεταστικής επιτροπής, επιβεβαιώνοντας ότι η αναξιοκρατία, οδηγεί σε αντιλήψεις πελατοκρατείας, που αποδεικνύεται άκρως επικίνδυνη για την δημόσια τάξη και την κοινωνία.

Η πρώτη προσπάθεια συγκάλυψης των πολιτικών ευθυνών πολιτικών προσώπων και κυβερνητικών στελεχών, από την Κυβέρνηση απέτυχε λοιπόν, αφού αποκαλύφθηκε η παράνομη τοποθέτηση και πολλές ακόμη. Όμως, ένα

χρόνο μετά, όμως αλαζονικά και χωρίς αίσθηση τουλάχιστον ανθρωπίνης, αν όχι πολιτικής ευθύνης, εξακολουθείται η προσπάθεια συγκάλυψης, με την κατάθεση του ίδιου του πρώην Υπουργού Μεταφορών, κ. Καραμανλή στην εξεταστική επιτροπή, ο οποίος ουδεμία ευθύνη ήρθε να αναλάβει, παρά είχε το πολιτικό θράσος να κατηγορήσει τους εισηγητές της αντιπολίτευσης, ότι δήθεν στήνουμε επικοινωνιακές παραστάσεις στην εξεταστική επιτροπή. Αλλά η αλαζονεία και η έπαρση της Κυβέρνησης πήρε χαρακτηριστικά εκβιαστικής συμπεριφοράς, αφού κάθε φορά που οι ερωτήσεις μας, οδηγούσαν στην αποκάλυψη αλήθειας και έδειχναν ευθύνη πολιτικών προσώπων, δεχόμασταν την προπαγάνδα ότι ασκούμε μια επικοινωνιακή αντιπολιτευτική τακτική.

Είχε προηγηθεί η συγκάλυψη στον τόπο του δυστυχήματος, με το μπάζωμα του τόπου του συμβάντος, σε χρόνο άμεσο, που κανείς δεν θα μπορούσε να σκεφθεί κάτι τέτοιο, αποδεικνύει την προσπάθεια να εξαφανιστούν στοιχεία. Και εν συνεχεία, η ανταλλαγή ευθυνών μεταξύ του Περιφερειάρχη Θεσσαλίας και του Υπουργού κ. Τριαντόπουλου, σε συνδυασμό με το δικαίωμα σιωπής, που άσκησε ο πρώην Περιφερειάρχης κατά τη κατάθεσή του στην εξεταστική επιτροπή, αποτελεί **συνέχεια μιας διαρκούς προσπάθειας συγκάλυψης του δυστυχήματος των Τεμπών, και πολιτικής επιβίωσης κάποιων.**

Οι εγκληματικές παραλείψεις Υπουργών της παρούσας Κυβέρνησης στο σύνολό τους σχεδόν, όφειλαν να αξιοποιηθούν προς ασφάλεια της κοινωνίας και της ασφάλειας των σιδηροδρόμων, τα εργαλεία, θεσμικά και οικονομικά της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που θα εξασφάλιζαν ένα ολοκληρωμένο άρτιο και ασφαλές σύστημα τηλεδιοίκησης, που εννοείται, ότι εάν λειτουργούσε θα απέτρεπε το μοιραίο ανθρώπινο λάθος. Όμως, η τηλεδιοίκηση χάθηκε πολλές φορές, άλλες φορές σύμφωνα με τον πρώην Υπουργό Μεταφορών έγινε αντικείμενο βανδαλισμών, άλλες πάλι, το 2019 που κάηκε το σύστημα τηλεδιοίκησης στην Λάρισα, δεν αποκαταστάθηκε ποτέ, άγνωστο για ποιο λόγο.

Ειδικότερα: Το δυστύχημα δεν θα είχε συμβεί πιθανά αν είχε υλοποιηθεί η Σύμβαση 717/2014 και λειτουργούσε σύστημα φωτισήμανσης και τηλεδιοίκησης, όπως και το ETCS, που η ενεργοποίηση του ήταν συνυφασμένη με την ολοκλήρωση των έργων της σύμβασης 717/2014.

Επομένως το έγκλημα θα είχε αποφευχθεί εάν η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, δηλαδή ο κ. Καραμανλής, ο Υφυπουργός κ. Καραγιάννης, οι γενικοί γραμματείς εκείνης της περιόδου είχαν καθορίσει και εφαρμόσει τα ελάχιστα επίπεδα ασφάλειας, σύμφωνα με τους επιβεβλημένους Εθνικούς Κανόνες Ασφάλειας, όπως επιβάλλεται από τις διατάξεις των άρθρων 13, 14 και 59 επ. του ν. 4632/2019 που θεσπίστηκε για την ενσωμάτωση στην ελληνική έννομη τάξη των Ευρωπαϊκών Οδηγιών 2016/797 και 2016/798.

Σε κάθε περίπτωση εάν η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, δηλαδή ο κ. Καραμανλής, ο Υφυπουργός κ. Καραγιάννης, οι γενικοί γραμματείς εκείνης της περιόδου, μετά την δραματική απομείωση του προσωπικού και μετά την καταστροφή του παλαιού συστήματος τηλεδιοίκησης στην Ζάχαρη Λάρισας και την απόφαση μη άμεσης αποκατάστασης του, είχαν προβεί σε άμεσες διορθωτικές αποφάσεις, ώστε να υπάρχει ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρόμου, όπως:

- Το κλείσιμο σταθμών, για ενίσχυση κεντρικών σταθμών με πεπειραμένο προσωπικό
- Την μείωση της επιτρεπόμενης ταχύτητας των συρμών
- Την μείωση των επιβατικών και εμπορευματικών δρομολογίων

Αυτές οι διορθωτικές αποφάσεις θα διασφάλιζαν την ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρόμου, την αναστολή λειτουργίας του, ως την αποκατάσταση των προϋποθέσεων ασφαλούς λειτουργίας.

ΣΤ. ΠΡΟΤΑΣΗ

Η Επιτροπή με ερμηνευτική Δήλωση να διευκρινίσει την θέση της ότι για τα εγκλήματα παραλείψεως κατά την άσκηση των υπουργικών καθηκόντων αρμόδια είναι η τακτική Δικαιοσύνη, καθώς σε ότι αφορά το άρθρο 86 Συντάγματος και το προστατευτικό πλέγμα για τις πράξεις που εκτελούνται κατά την ενάσκηση των υπουργικών καθηκόντων, δεν προκύπτει ότι συμπεριλαμβάνεται και η παράλειψη εκτέλεσης οφειλόμενης νόμιμης ενέργειας. Από τη γραμματική ερμηνεία των σχετικών διατάξεων δεν προκύπτει κάποια συμπερίληψη σε αδικήματα τελούμενα δια παραλείψεως ασκήσεως των υπουργικών υποχρεώσεων, γεγονός που επιρρωννύεται από την τελολογία του ίδιου του θεσμού, επειδή θα ήταν παράδοξο να θεωρηθεί πως ο νομοθέτης ήθελε να ορίσει ειδική ποινική μεταχείριση για τον αδρανούντα Υπουργό και για το φαινόμενο που υποθετικά δεν πρέπει να εμφανιστεί.

Να συσχετισθεί η δικογραφία

{Τα ιδιώνυμα εγκλήματα (*delicta sui generis*) αποτελούν παρεκκλίσεις των βασικών εγκλημάτων και όχι απλές παραλλαγές αυτών, δοθέντος ότι δεν 123 Ι. Σπυριδάκης, «Ποινική ευθύνη Υπουργών», ό.π., σελ. 847. Βλ. και Ι. Σπυριδάκης, «Ευθύνη Υπουργού επί αυτοκινητικού ατυχήματος», Ποινική Δικαιοσύνη, 12/2013, σελ. 1121-1122, όπου μέσα από ενδεικτικά παραδείγματα-περιπτώσεις προκύπτει το γενικό συμπέρασμα ότι η ειδική ποινική νομοθεσία εφαρμόζεται μόνο όταν το έγκλημα διαπράχθηκε κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του υπουργού, ενώ αν το έγκλημα διαπράττεται όχι κατά την εκτέλεση των καθηκόντων, ή με την ευκαιρία της εκτελέσεως των καθηκόντων, ή με παράλειψη οφειλόμενης ενέργειας ο Υπουργός υπάγεται στις κοινές ποινικές διατάξεις. 124 Ι. Σπυριδάκης, «Ποινική ευθύνη Υπουργών», ό.π., σελ. 848. 125 Ε. Βενιζέλος, Μαθήματα Συνταγματικού Δικαίου, ό.π., σελ. 564.}

**ΓΝΩΜΗ ΤΩΝ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ ΤΗΣ Κ.Ο.
«ΠΑΣΟΚ – ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ»
ΜΕΛΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

ΕΛΕΝΗΣ – ΜΑΡΙΑΣ (ΜΙΛΕΝΑΣ) ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ
ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΝΙΚΗΤΙΑΔΗ
ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ ΠΑΝΑ

Πρόταση του ΠΑΣΟΚ – Κινήματος Αλλαγής στην Εξεταστική Επιτροπή για «τη διερεύνηση του εγκλήματος των Τεμπών και όλων των πτυχών, που σχετίζονται με αυτό»

Στις 28 Φεβρουαρίου 2023 η μεγαλύτερη σιδηροδρομική τραγωδία στη χώρα μας στέρησε τη ζωή σε 57 συνανθρώπους μας. Το επιβατικό τρένο Intercity, που εκτελούσε το δρομολόγιο Αθήνα – Θεσσαλονίκη, συγκρούστηκε μετωπικά με εμπορική αμαξοστοιχία, λίγο έξω από τον Σ.Σ. Λάρισας, συνεπεία της ταυτόχρονης κίνησής τους στη γραμμή καθόδου. Τη σύγκρουση ακολούθησε τεράστια έκρηξη με αποτέλεσμα οι συρμοί να τυλιχθούν στις φλόγες, ενώ οι θερμοκρασίες, που αναπτύχθηκαν, ξεπέρασαν τους 1.500 βαθμούς. Νέοι συνάνθρωποί μας έχασαν τη ζωή τους άδικα και με τραγικό τρόπο, ενώ πολλοί από αυτούς κυριολεκτικά εξαϋλώθηκαν.

Το έγκλημα που συντελέστηκε ανέδειξε τις τραγικές ελλείψεις στην ασφάλεια των ελληνικών σιδηροδρόμων, καθώς βασικά συστήματα ασφαλείας δεν ήταν σε λειτουργία τη στιγμή του δυστυχήματος.

Η εφαρμογή του συστήματος τηλεδιοίκησης αλλά και σηματοδότησης, στο σιδηροδρομικό δίκτυο (Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Προμαχώνας) προβλέφθηκε στην μοιραία σύμβαση 717, η οποία υπογράφηκε τον Σεπτέμβριο του 2014, μεταξύ της ΕΡΓΟΣΕ και της κοινοπραξίας TOMH (θυγατρική του Άκτορα) – Alstom HELLAS. Η σύμβαση αυτή προέβλεπε χρόνο παράδοσης του έργου τα 2 έτη (δηλ. τον Σεπτέμβριο του 2016). Τον Σεπτέμβριο του 2016 και ενώ το έργο δεν είχε παραδοθεί ακόμη, δόθηκε από την ΕΡΓΟΣΕ η πρώτη παράταση στην εκτέλεσή του. Στα επόμενα τέσσερα χρόνια, μέχρι τον Ιανουάριο του 2021 δόθηκαν συνολικά από την ΕΡΓΟΣΕ οκτώ παρατάσεις για την παράδοση του έργου, κατόπιν αιτήσεων της αναδόχου κοινοπραξίας.

Σημειώνουμε εδώ ότι σύμφωνα με την κατάθεση του εκπροσώπου της κοινοπραξίας και στελέχους του Άκτορα κ. Καραβάκη, η αναλογία TOMH – ALSTOM ήταν (75%-25%) ενώ η TOMH δεν είχε ούτε τεχνογνωσία ούτε εμπειρία από ανάλογα έργα και την εμπειρία εξασφάλιζε η ιταλική θυγατρική της ALSTOM ως δανειοπάροχος εμπειρίας.

Το 2019 έπειτα από καταγγελίες σχετικά με την πρόοδο της εκτέλεσης της σύμβασης 717, η Οικονομική Εισαγγελία αποφασίζει να διεξάγει προκαταρκτική εξέταση, στο πλαίσιο της οποίας ζήτησε από την Εθνική Αρχή Διαφάνειας (ΕΑΔ) να διεξάγει έλεγχο. Η ΕΑΔ μετά από δύο χρόνια παρέδωσε πόρισμα στο οποίο καταλόγισε σε συγκεκριμένα πρόσωπα και υπηρεσίες πειθαρχικές ευθύνες για πράξεις και παραλείψεις τους σχετικά με την εκτέλεση της σύμβασης 717. Το πόρισμα αυτό κοινοποιήθηκε στον τότε υπουργό Μεταφορών και Υποδομών, κ. Κώστα Καραμανλή και στην Εισαγγελία Πρωτοδικών Αθηνών για να προβούν στις απαραίτητες ενέργειες. Ο κ. Καραμανλής δεν προέβη σε κάποια ενέργεια, ενώ η Εισαγγελία αρχειοθέτησε την υπόθεση.

Τον Νοέμβριο του 2019 ο κ. Καραμανλής υπέγραψε με την TRAINOSE (μετέπειτα Hellenic Train) μνημόνιο διαπραγμάτευσης για την ανάθεση των ΥΔΥ (υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, δηλαδή για την επιδότηση των άγονων γραμμών) ύψους 750 εκ.

ευρώ με αντάλλαγμα σημαντικές επενδύσεις της ΤΡΑΙΝΟΣΕ σε νέο τροχαίο υλικό και υποδομές). Διαπραγματευτές ορίστηκαν για μεν την ΤΡΑΙΝΟΣΕ ο κ. Φ. Τσαλίδης τότε Διευθύνων Σύμβουλος της και για το Δημόσιο, ο κ. Ν. Σταθόπουλος τότε Γενικός Γραμματέας μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Τον Νοέμβριο του 2020, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ με την απόφαση του Διοικητικού της Συμβουλίου ενέκρινε ομόφωνα το αποτέλεσμα της διαπραγμάτευσης Τσαλίδη – Σταθόπουλου και κατέθεσε ενυπόγραφα στο Υπουργείο σχέδιο σύμβασης ΥΔΥ με 645 εκ. ευρώ ελάχιστη επένδυση εκ μέρους της για την επιδότηση των 750 εκ. ευρώ εκ μέρους του Δημοσίου. Για την επένδυση αυτή αντίστοιχα το Ελληνικό Δημόσιο αναλάμβανε την υποχρέωση ολοκλήρωσης της 717 (σηματοδότηση – τηλεδιοίκηση) και της 10004 (ETCS, European Train Control System) έως το τέλος του 2021.

Τον Ιούλιο του 2022, και ενώ στο μεταξύ έχουν παραιτηθεί τόσο ο κ. Ν. Σταθόπουλος (Μάρτιος 2021) όσο και ο κ. Φ. Τσαλίδης (Σεπτέμβριος 2021), ο κ. Κ. Καραμανλής φέρει προς κύρωση στη Βουλή τροποποιημένη τη σύμβαση ως προς το περιεχόμενό της, την οποία έχει υπογράψει με τον νέο Δ/ντα Σύμβουλο της Hellenic Train (όπως μετονομάστηκε η ΤΡΑΙΝΟΣΕ) κ. Capotorto και ψηφίζεται ο νόμος 4953/2022 μόνο από τη Νέα Δημοκρατία. Με τη νέα σύμβαση αφενός μειώνονται από 645 εκ. ευρώ στα 77 εκ. ευρώ οι υποχρεώσεις επένδυσης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ-Hellenic Train και αφετέρου εξαφανίζεται η δέσμευση του Δημοσίου για την ολοκλήρωση έως το τέλος 2021 των συμβάσεων 717 και 10004. Παρ' όλα αυτά η επιδότηση της Hellenic Train από το Ελληνικό Δημόσιο, παραμένει στο ίδιο ύψος των 750 εκατ. ευρώ δηλαδή 50 εκατ. ευρώ το χρόνο για δεκαπέντε χρόνια. Η ανωτέρω σύμβαση ψηφίστηκε από την κυβερνητική πλειοψηφία με εισήγηση του Κ. Καραμανλή, ως εισηγητή Υπουργού Μεταφορών και Υποδομών κατά προφανή παραβίαση της σχετικής Ευρωπαϊκής νομοθεσίας και ειδικότερα του άρθρου 4§4 του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007, απαλλάσσοντας την Hellenic Train από υποχρεώσεις διενέργειας δημόσιων επενδύσεων περίπου 580 εκ. ευρώ, ενώ ταυτόχρονα της προσέφερε επιπλέον πέντε (5) έτη επιδοτήσεων.

Τον Μάιο του 2022 το γραφείο των Ευρωπαϊκών Εισαγγελέων στην Αθήνα δέχεται ανώνυμη καταγγελία, όπου επισημαίνεται ο κίνδυνος από τη μη ολοκλήρωση της σύμβασης 717 και συγκεκριμένα καταγγέλλθηκε ότι: α) ο ανάδοχος δεν κηρύχθηκε έκπτωτος, παρόλο που είχαν λήξει όλες οι αποκλειστικές προθεσμίες και δεν είχε εγκεκριμένες μελέτες, β) η ανάταξη της σηματοδότησης εξοπλισμού Bombardier γινόταν αποκλειστικά από την εταιρεία ΤΟΜΗ η οποία δεν διέθετε τη σχετική εμπειρία, γ) η μη εκπόνηση και έγκριση μελετών από τη δανειοπάρχο εταιρεία, καθώς και η μη παροχή της εξειδικευμένης εμπειρίας και τεχνογνωσίας κατά τη διάρκεια εκτέλεσης εργασιών συνιστά παραβίαση των όρων της σύμβασης και για τούτο επιβλήθηκε δημοσιονομική διόρθωση δ) η ΕΡΓΟΣΕ άλλαξε παράτυπα το φυσικό αντικείμενο της σύμβασης, προκειμένου να πετύχει τεχνηέντως την υπογραφή της πρώτης συμπληρωματικής σύμβασης του επίμαχου έργου, αξίας 13.320.240 ευρώ με την κοινοπραξία, ενώ παράλληλα με απόφαση του τότε αρμόδιου Υπουργού κ. Κ. Καραμανλή δόθηκε αδικαιολόγητα αποζημίωση στον ανάδοχο ύψους 2.767.782,93 ευρώ για θετικές ζημιές, ε) στο τμήμα Οινόη – Τιθορέα αποζηλώθηκε εξοπλισμός, που είχε πληρωθεί με ευρωπαϊκά κονδύλια κατά παράβαση των όρων της σύμβασης.

Με βάση την ανωτέρω καταγγελία η αρμόδια Ευρωπαϊκή Εισαγγελέας ζήτησε την ανάσυρση της ποινικής δικογραφίας λόγω εμφάνισης νέων στοιχείων, ενώ πέραν των ανωτέρω, εξέδωσε πόρισμα στο οποίο έκανε λόγο για υποψίες τέλεσης αξιόποινων πράξεων από πρώην μέλη της Ελληνικής Κυβέρνησης και συγκεκριμένα εκτίμησε ότι οι εν λόγω εικαζόμενες αξιόποινες πράξεις αφορούν στο έγκλημα της παράβασης καθήκοντος, που φέρεται ότι διαπράχθηκε από τον πρ. Υπουργό Μεταφορών και Υποδομών Χρ. Σπίρτζη και το έγκλημα της κακουργηματικής απιστίας σε βάρος των οικονομικών συμφερόντων της Ε.Ε. και του Ελληνικού Δημοσίου, που φέρεται ότι διαπράχθηκε από τον πρ. Υπουργό Μεταφορών και Υποδομών Κ. Καραμανλή. -

Η Ευρωπαϊκή Εισαγγελέας παρέπεμψε την υπόθεση στις εθνικές αρχές και συγκεκριμένα στον Εισαγγελέα του Αρείου Πάγου, ο οποίος με τη σειρά του διαβίβασε την υπόθεση στον Πρόεδρο της Βουλής δεδομένου ότι μόνο η Βουλή είναι αρμόδια για την διενέργεια έρευνας και άσκησης ποινικής δίωξης για ποινικά αδικήματα, που τελέστηκαν από μέλη της Κυβέρνησης.

Το ΠΑΣΟΚ – Κίνημα Αλλαγής κατέθεσε αίτημα για σύσταση ειδικής κοινοβουλευτικής επιτροπής για τη διενέργεια προκαταρκτικής εξέτασης, κατά το άρθρο 86 παρ.3 του Συντάγματος, προκειμένου να διερευνηθούν τυχόν ποινικές ευθύνες πολιτικών προσώπων. Η κυβερνητική πλειοψηφία καταψήφισε την πρότασή μας, η οποία υπερψηφίστηκε από όλα τα υπόλοιπα κόμματα. Αντιθέτως η κυβερνητική πλειοψηφία υπερψήφισε την πρόταση του ΚΚΕ για σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής «για τη διερεύνηση του εγκλήματος των Τεμπών και όλων των πτυχών που σχετίζονται με αυτό». Η πρόταση του ΚΚΕ την οποία υιοθέτησε η κυβερνητική πλειοψηφία προέκρινε να ερευνηθούν οι συνθήκες λειτουργίας του Ελληνικού σιδηροδρόμου από το 1997, είκοσι έξι δηλαδή χρόνια πριν το έγκλημα των Τεμπών.

Οι εργασίες της Επιτροπής ξεκίνησαν στις 23 Νοεμβρίου 2023. Καθ' όλη τη διάρκεια των εργασιών της Εξεταστικής Επιτροπής γίναμε μάρτυρες της συντεταγμένης προσπάθειας συγκάλυψης της υπόθεσης από την κυβερνητική πλειοψηφία, με τον μεθοδευμένο αποκλεισμό μαρτύρων κομβικής σημασίας για τη διαλεύκανση της υπόθεσης, τους οποίους προτείναμε, μαζί με άλλα κόμματα της αντιπολίτευσης.

Επαναφέραμε επανειλημμένως και με επιμονή το αίτημά μας στις συνεδριάσεις της Εξεταστικής Επιτροπής προκειμένου να κληθούν κρίσιμοι μάρτυρες, όμως, οι βουλευτές μέλη της Ν.Δ. που συγκροτούν την πλειοψηφία της Εξεταστικής Επιτροπής το απέρριψαν. Ενδεικτικά αναφέρουμε τους κ.κ. Κ. Γενιδούνια (πρ. Πρ. Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Μηχανοδηγών), Κ. Σπηλιόπουλο (πρ. Πρ. Δ.Σ. και Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ και του ΟΣΕ), Ν. Σταθόπουλο (πρ. Γ.Γ. του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών), Τριαντόπουλο (πρ. Υφυπουργός παρά τω Πρωθυπουργώ), Χ. Κατσιούλη (στέλεχος της ΕΡΓΟΣΕ επιβλέπων μηχανικός συστήματος σηματοδότησης ETCS) και Φ. Τσαλίδη (πρ. Διευθύνων Σύμβουλος ΤΡΑΙΝΟΣΕ). Από την αρχή των εργασιών της Επιτροπής έγινε αντιληπτή η προσπάθεια της κυβερνητικής πλειοψηφίας για αποπροσανατολισμό της έρευνας και συγκάλυψη.

Επιλέχθηκε να καταθέσουν μάρτυρες, οι οποίοι κατείχαν θέσεις ευθύνης για τη λειτουργία των σιδηρόδρομων πριν 20 και πλέον χρόνια ενώ παράλληλα αποκλείστηκαν οι ανωτέρω μάρτυρες που είχαν άμεση γνώση για τη σημερινή κατάσταση του δικτύου, τη διαχείριση της σύμβασης 717, τις πολιτικές αποφάσεις που αφορούν την θητεία του κ. Κ. Καραμανλή στο Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών. Είναι δε εντυπωσιακό ότι ορισμένοι από τους μάρτυρες που αποκλείστηκαν είναι ευρέως γνωστό στην κοινή γνώμη από δηλώσεις τους ότι είχαν εγγράφως προειδοποιήσει τον Υπουργό Μεταφορών και Υποδομών Κ. Καραμανλή για την κατάσταση που επικρατούσε στον σιδηρόδρομο και τον άμεσο κίνδυνο πρόκλησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων, προειδοποιήσεις που ο αρμόδιος Υπουργός επέλεξε συνειδητά να αγνοήσει.

Είδαμε επίσης τη συστηματική προσπάθεια των μελών της κυβερνητικής πλειοψηφίας στην Εξεταστική Επιτροπή να αποδώσουν την ευθύνη για το τραγικό δυστύχημα στον παράγοντα του ανθρώπινου λάθους, δηλαδή τις παραβιάσεις του Γενικού Κανονισμού Κυκλοφορίας από εργαζόμενους. Μια προσπάθεια που τους οδήγησε στο σημείο να επικαλεστούν πρόβλημα υγείας του νεκρού μηχανοδηγού της επιβατικής αμαξοστοιχίας, το οποίο αφορούσε παρελθόντα χρόνο του δυστυχήματος (έξι χρόνια πριν) και ενώ ο μηχανοδηγός κρινόταν κατόπιν ικανός κατ' έτος από τους αρμόδιους για την έκδοση πιστοποιητικών γιατρούς.

Παρά όμως τις συντονισμένες και εν πολλοίς προκλητικές προσπάθειες της κυβερνητικής πλειοψηφίας για συγκάλυψη, κατέστη εφικτό από τις εργασίες της Εξεταστικής να συναχθούν συγκεκριμένα συμπεράσματα αναφορικά με τις αιτίες του τραγικού εγκλήματος των Τεμπών και την κατάσταση λειτουργίας των Ελληνικών σιδηροδρόμων την εποχή του δυστυχήματος. Ειδικότερα όπως προέκυψε και από τους τρεις εμπειρογνώμονες κ.κ. Προφυλλίδη (καθηγητής Συγκοινωνιακής Τεχνικής στο ΔΠΘ), Χαλκιά (επίτιμος Πρόεδρος ΝΣΚ), Πυργίδη (καθηγητής Σιδηροδρομικής ΑΠΘ), οι οποίοι συμμετείχαν στην Επιτροπή εμπειρογνομόνων, η οποία συνεστήθη από την κυβέρνηση αμέσως μετά το δυστύχημα, γνωστή ως «Επιτροπή Γεραπετρίτη», το δυστύχημα θα είχε αποφευχθεί εάν υπήρχε το σύστημα τηλεδιοίκησης και σηματοδότησης, θέση που εμπεριέχεται και στο σχετικό πόρισμά τους. Τα μέλη της Επιτροπής **κατέθεσαν ότι την ημέρα της τραγωδίας δεν λειτουργούσε η φωτεινή σηματοδότηση, η τηλεδιοίκηση, το σύστημα επικοινωνίας GSMR, ούτε και το σύστημα αυτόματης πέδησης συρμών (ETCS), ενώ επεσήμαναν ότι αρκούσε και μόνο το σύστημα ETCS για να αποφευχθεί το ατύχημα.** Χάρη στο εν λόγω σύστημα, τα τρένα θα σταματούσαν αυτόματα και δεν θα συγκρούονταν, ενώ ακόμα κι αν είχε κάνει λάθος χάραξη ο σταθμάρχης, η ύπαρξη του συγκεκριμένου συστήματος θα είχε αποσοβήσει τη μετωπική σύγκρουση. Τα ανωτέρω επιβεβαίωσε με την κατάθεσή του και ο καθηγητής Παραγωγής και Μεταφορών στο Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας κ. Ζηλιασκόπουλος. Αξίζει να αναφερθεί, επίσης ότι στο πόρισμα των ανωτέρω εμπειρογνομόνων **κρίνεται παράνομη η μετάταξη του σταθμάρχη Λάρισας και καταφανώς ελλιπής η εκπαίδευσή του.** Και στο σημείο αυτό η προσπάθεια της κυβερνητικής πλειοψηφίας να υπερασπιστεί την νομιμότητα της μετάταξης του σταθμάρχη ήταν συντεταγμένη και δηλωτική της πρόθεσης συγκάλυψης η οποία χαρακτήρισε την λειτουργία της καθ' όλη τη διάρκεια των εργασιών της Επιτροπής.

Από τις προαναφερόμενες καταθέσεις των μελών της Επιτροπής Γεραπετρίτη, γίνεται ευκόλως αντιληπτό ότι η μη ολοκλήρωση της επίδικης σύμβασης 717/2014 τελεί σε άμεση αιτιώδη συνάφεια με το τραγικό δυστύχημα των Τεμπών. Εάν το σύστημα σηματοδότησης – τηλεδιοίκησης είχε παραδοθεί μέσα στην αποκλειστική προθεσμία, που η σύμβαση είχε προβλέψει, και σε κάθε περίπτωση λειτουργούσε στις 28/2/2023, το δυστύχημα μετά βεβαιότητας δεν θα συνέβαινε, καθώς η χρήση και λειτουργία όλων των εν λόγω συστημάτων θα απέτρεπε τη σύγκρουση, ακινητοποιώντας τις αμαξοστοιχίες είτε μέσω του συστήματος ETCS, είτε ταυτόχρονα μέσω της λειτουργίας της τηλεδιοίκησης ΚΕΚ Λάρισας, της αμφίδρομης σηματοδότησης της γραμμής και του συστήματος GSMR. Σημειώνουμε ότι το Κέντρο Ελέγχου Κυκλοφορίας Λάρισας είχε καταστραφεί το 2019 εξαιτίας πυρκαγιάς, που ξέσπασε στην περιοχή Ζάχαρη και μέχρι το τραγικό δυστύχημα, δηλαδή 4 χρόνια μετά, δεν είχε αποκατασταθεί. Για τις παραλείψεις στην εκτέλεση της σύμβασης 717 που οδήγησε στο τραγικό δυστύχημα έχει ήδη ασκηθεί ποινική δίωξη σε βάρος 23 προσώπων, 18 εκ των οποίων είναι υπάλληλοι της ΕΡΓΟΣΕ και της Ελληνικής Διαχειριστικής Αρχής του Επιχειρησιακού Προγράμματος Υποδομών, Μεταφορών, Περιβάλλοντος και Αειφόρου Ανάπτυξης για σειρά κακουρηγηματικών πράξεων όπως απάτη, απιστία, ψευδή βεβαίωση, με σκοπό τον παράνομο προσπορισμό οφέλους, ηθική αυτουργία στην απάτη και τις ψευδείς βεβαιώσεις.

Αξίζει να σημειώσουμε, ότι η κυβερνητική πλειοψηφία πρότεινε τη διαβίβαση της κατάθεσης του κ. Carotorto (Πρόεδρος του Δ.Σ. της Hellenic Train) στην Εισαγγελία Εφετών Λάρισας, προκειμένου να εξετασθεί το ενδεχόμενο ψευδορκίας, με αφορμή την κατάθεση του. Το ΠΑΣΟΚ και τα υπόλοιπα κόμματα της αντιπολίτευσης συναίνεσαν. Στη συνέχεια τα κόμματα της αντιπολίτευσης πρότειναν η Επιτροπή να διαβιβάσει αναλόγως για το ενδεχόμενο της ψευδορκίας, την κατάθεση του πρ. Υπουργού Μεταφορών και Υποδομών κ. Καραμανλή, ο οποίος διαβεβαίωνε την Επιτροπή για γεγονότα τα οποία διαψεύστηκαν από έγγραφο του κ. Φ. Τσαλίδη (Δ/νων Σύμβουλος ΤΡΑΙΝΟΣΕ, 2016-2021) το οποίο η δημοσιογραφική έρευνα αποκάλυψε, καθώς ο κ. Φ. Τσαλίδης αποκλείστηκε από την Εξεταστική Επιτροπή με απόφαση της κυβερνητικής πλειοψηφίας. Σε αντίθεση με την αντίδραση της Επιτροπής απέναντι στην κατάθεση του κ. Carotorto η κυβερνητική πλειοψηφία δεν έδωσε την συναίνεση της, επιλέγοντας να λειτουργήσει ως συνήγορος υπεράσπισης του πρώην Υπουργού και όχι ως ανακριτική αρχή που διενεργεί κάθε αναγκαία έρευνα για τη διαλεύκανση του δυστυχήματος. Απέρριψε το αίτημα του συνόλου των κομμάτων της αντιπολίτευσης, προσθέτοντας έναν ακόμη κρίκο στην αλυσίδα των ενεργειών συγκάλυψης που την βαραίνουν.

Μεθοδευμένη επίσης ήταν και η καθυστερημένη κλήση του πρ. Περιφερειάρχη Θεσσαλίας κ. Αγοραστό, προκειμένου να καταστεί κατηγορούμενος για την υπόθεση του «μπαζώματος» του χώρου του δυστυχήματος και να επικαλεστεί το δικαίωμά του στη σιωπή, όπως και πράγματι έκανε. Ενδεικτική της μεθοδεύσης συγκάλυψης κρίνεται και η άρνηση της κυβερνητικής πλειοψηφίας να κληθεί ο κ. Τριαντόπουλος (πρ. Υφυπουργός παρά τω Πρωθυπουργώ), ο οποίος σύμφωνα με την κατάθεση του πρ. Υπουργού Υγείας κ. Πλεύρη στην Εξεταστική Επιτροπή ηγήθηκε του κυβερνητικού κλιμακίου που βρέθηκε στον τόπο της τραγωδίας στις 2/3/2023. **Αποτέλεσμα των συντονισμένων αυτών αποφάσεων της κυβερνητικής πλειοψηφίας είναι μέχρι**

σήμερα και παρά τις επίμονες ερωτήσεις να μην έχει δοθεί στη δημοσιότητα από την Κυβέρνηση το ονοματεπώνυμο εκείνου του κυβερνητικού αξιωματούχου που έδωσε την εντολή και συντόνισε τις εργασίες του «μπαζώματος» στον χώρο του δυστυχήματος, ήδη από την επόμενη ημέρα, αλλοιώνοντας κατ' αυτόν τον τρόπο ουσιώδη στοιχεία της έρευνας, γεννώντας ακόμη περισσότερα ερωτηματικά σχετικά με την πυρκαγιά στα τρένα αλλά και ως προς τα εμπορεύματα που μετέφερε η εμπορική αμαξοστοιχία της μοιραίας σύγκρουσης.

Στις 28/02/2024 διαβιβάστηκε από την Εισαγγελία Εφετών Λάρισας στη Βουλή η ποινική δικογραφία για το έγκλημα των Τεμπών. Είχε προηγηθεί αντίστοιχο αίτημα της αντιπολίτευσης προκειμένου η Εξεταστική Επιτροπή να απευθυνθεί στην Εισαγγελία ζητώντας το σύνολο της σχηματισθείσας δικογραφίας. Από την μελέτη της δικογραφίας προέκυψε ότι το αποσταλέν υλικό, ήταν τμήμα της σχηματισθείσας μέχρι εκείνη τη στιγμή δικογραφίας και όχι το σύνολο αυτής. Κατόπιν αυτού αποστείλαμε ως μέλη του ΠΑΣΟΚ-Κινήματος Αλλαγής στην Εξεταστική Επιτροπή την από 04/03/2024 επιστολή, με την οποία ζητήσαμε από τον Πρόεδρο της Επιτροπής, να απευθυνθεί στο Συμβούλιο Εφετών της Εισαγγελίας στη Λάρισα, ζητώντας τη διαβίβαση στην Εξεταστική Επιτροπή της Βουλής του συνόλου της σχηματισθείσας δικογραφίας. Λίγες ώρες αργότερα ο Πρόεδρος της Εξεταστικής Επιτροπής απάντησε αρνητικά στο αίτημά μας.

Παρά τις επίμονες κρούσεις από τα μέλη της Επιτροπής για επαρκή παράταση των εργασιών της, προκειμένου να υπάρξει ο απαιτούμενος χρόνος για να αξιολογηθεί έστω και αυτή η ελλιπής δικογραφία, η κυβερνητική πλειοψηφία απέρριψε τα αιτήματα αυτά, καλώντας σε συνεδρίαση τα μέλη της Επιτροπής στις 11 Μαρτίου με θέμα τη συζήτηση και έγκριση του πορίσματος της Επιτροπής.

Η απόρριψη της πρότασής μας για σύσταση προκαταρκτικής επιτροπής, συνιστά τον πρώτο κρίκο στην αλυσίδα των ενεργειών της κυβερνητικής πλειοψηφίας με στόχο τη συγκάλυψη της υπόθεσης. Η δεύτερη πράξη διαδραματίστηκε καθ' όλη τη διάρκεια της λειτουργίας της Εξεταστικής Επιτροπής και ολοκληρώνεται με την αυθαίρετη απόφαση για συζήτηση και έγκριση του πορίσματος της Επιτροπής, ενώ είναι προφανές ότι η Επιτροπή δεν έχει ολοκληρώσει το έργο της. Είχαμε επισημάνει ότι δεν νοείται ολοκλήρωση των εργασιών της Επιτροπής και έκδοση πορίσματος αν δεν κληθούν να καταθέσουν όλοι οι ουσιώδεις μάρτυρες. Η ζωντανή κατ' αντιπαράσταση εξέταση αυτών των κρίσιμων μαρτύρων θα φώτιζε σημαντικές πτυχές του τραγικού δυστυχήματος, ιδιαίτερα σε σχέση με τις ενδεχόμενες ποινικές ευθύνες πολιτικών προσώπων, τα οποία η κυβερνητική πλειοψηφία προσπάθησε καθ' όλη τη διάρκεια των εργασιών της Επιτροπής με απροκάλυπτο τρόπο να προστατέψει.

Η αποχώρηση μας από τις εργασίες της Εξεταστικής Επιτροπής, όταν ο Πρόεδρός της ανακοίνωσε την απόφαση της πλειοψηφίας να μην κληθούν άλλοι μάρτυρες, την οποία αποχώρηση ακολούθησαν και άλλα κόμματα της αντιπολίτευσης, υπήρξε η ελάχιστη οφειλόμενη αντίδραση στην ολοκλήρωση της μεθοδευμένης συγκάλυψης. Η παραμονή μας θα συνιστούσε νομιμοποίηση της αυθαίρετης απόφασης για διακοπή των εργασιών της Επιτροπής και ταυτοχρόνως θα μας καθιστούσε συμμετόχους στη μεθόδευση της συγκάλυψης.

Καθώς ούτε το σύνολο της δικογραφίας παραλάβαμε, ούτε ουσιώδεις μάρτυρες εξετάσθηκαν, η έκδοση ολοκληρωμένου πορίσματος καθίσταται αδύνατη. Αυτή υπήρξε από την αρχή η επιδίωξη της κυβερνητικής πλειοψηφίας. Η στέρηση από την Εξεταστική Επιτροπή και κατ' επέκταση από την Ελληνική κοινωνία κρίσιμων αποδεικτικών μέσων τα οποία με επαγωγικό τρόπο θα οδηγούσαν στην αποκάλυψη στοιχείων σε σχέση με πράξεις και παραλείψεις προσώπων που σχετίζονται με την τραγωδία των Τεμπών, ανάμεσα στα οποία βρίσκονται και συνδεδεμένα με την κυβερνητική πλειοψηφία πολιτικά πρόσωπα, τα οποία και προσπαθεί να προστατέψει.

Από την άλλη η κυβερνητική επιλογή για συγκάλυψη, μέσω της μη ουσιαστικής διερεύνησης της υπόθεσης και ιδίως του ενδεχομένου ύπαρξης ποινικών ευθυνών σε πολιτικά πρόσωπα δεν είναι δυνατόν να γίνει αποδεκτή όχι από μόνο από το ΠΑΣΟΚ, αλλά πρωτίστως από την κοινωνία η οποία απαιτεί να χυθεί φως στην υπόθεση και να αποδοθούν ευθύνες όσο ψηλά και να βρίσκονται αυτές.

Η περαιτέρω ποινική διερεύνηση της υπόθεσης επιβάλλεται από το αντικειμενικό γεγονός που ανωτέρω ήδη σημειώσαμε ότι έστω υπό τον παρελκυστικό τρόπο λειτουργίας της συγκεκριμένης Εξεταστικής Επιτροπής κατέστη εφικτό να εξαχθούν ξεκάθαρα συμπεράσματα που υποδεικνύουν την ύπαρξη αποχρωσών ενδείξεων ενοχής για τέλεση του ποινικού αδικήματος του άρθρου 291 ΠΚ, τελούμενο δια παραλείψεως και με ενδεχόμενο δόλο, όπως αυτό εισήχθη με τον Ν. 4619/2019, αλλά και με την προηγούμενή του μορφή, καθώς και του ποινικού αδικήματος της παράβασης καθήκοντος (259 ΠΚ) για συγκεκριμένα πολιτικά πρόσωπα και πιο συγκεκριμένα των δυο αρμόδιων Υπουργών Μεταφορών και Υποδομών των κυβερνήσεων ΣΥΡΙΖΑ και Νέας Δημοκρατίας, οι οποίοι φέρουν την ευθύνη για τη μη ολοκλήρωση των εργασιών της επίδικης σύμβασης 717/2014, η οποία τελεί σε άμεση αιτιώδη συνάφεια με το τραγικό δυστύχημα των Τεμπών. Όπως ήδη τονίσαμε έχει ήδη προκύψει ότι εάν το σύστημα σηματοδότησης – τηλεδιοίκησης είχε παραδοθεί μέσα στην αποκλειστική προθεσμία, που η σύμβαση είχε προβλέψει, και σε κάθε περίπτωση λειτουργούσε στις 28/2/2023, το δυστύχημα μετά βεβαιότητας δεν θα συνέβαινε, καθώς η χρήση και λειτουργία όλων των εν λόγω συστημάτων θα απέτρεπε τη σύγκρουση, ακινητοποιώντας τις αμαξοστοιχίες είτε μέσω του συστήματος ETCS, είτε ταυτόχρονα μέσω της λειτουργίας της τηλεδιοίκησης ΚΕΚ Λάρισας, της αμφίδρομης σηματοδότησης της γραμμής και του συστήματος GSMR.

Έχει επίσης ήδη προκύψει με σαφήνεια ότι οι αρμόδιοι Υπουργοί Μεταφορών και Υποδομών τόσο της Κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ (Σπίρτζης), όσο και ιδίως της Κυβέρνησης Νέας Δημοκρατίας (Καραμανλής) είχαν επανειλημμένα ειδοποιηθεί τόσο από συνδικαλιστικούς φορείς, όσο και από αρμόδιες Αρχές για τον υφιστάμενο κίνδυνο σιδηροδρομικών ατυχημάτων, κίνδυνο που συνειδητά επέλεξαν να αγνοήσουν παραλείποντας να πράξουν εκείνα που όφειλαν για την έγκαιρη και σύμφωνα με τις συμβατικές υποχρεώσεις της αναδόχου κοινοπραξίας εκτέλεσης της σύμβασης 717/2014.

Ειδικά δε για τις ευθύνες του Κ. Καραμανλή θα πρέπει να επισημανθεί ότι οι εναντίον του αποχρώσεις ενδείξεις ενοχής ενισχύονται από τα εξής αντικειμενικά δεδομένα :

- Τη συνειδητή αγνόηση του Πορίσματος της Εθνικής Αρχής Διαφάνειας.
- Τη σύμβαση με την Hellenic Train, που κατέθεσε ο συγκεκριμένος Υπουργός με δική του ευθύνη και πρωτοβουλία και η οποία ψηφίστηκε τον Ιούλιο του 2022 αποκλειστικά και μόνο από το κόμμα της Νέας Δημοκρατίας. Σύμφωνα με τα ανωτέρω ο τότε Υπουργός Μεταφορών και Υποδομών, αγνοώντας προκλητικά την απόφαση του Δ.Σ της ΤΡΑΙΝΟΣΕ του Νοεμβρίου του 2020 και ενεργώντας εις βάρος των συμφερόντων του Ελληνικού Δημοσίου και υπέρ των συμφερόντων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ μετέπειτα Hellenic Train, κατά παράβαση της σχετικής Ευρωπαϊκής Νομοθεσίας και ιδίως της διάταξης του άρθρου 4§4 του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007, μείωσε τις υποχρεώσεις επενδύσεων της τελευταίας σε τροχαίο υλικό και υποδομές από 645 εκ. ευρώ σε μόλις 77 εκ ευρώ, επεκτείνοντας παράλληλα τις υποχρεώσεις επιδότησης της Hellenic Train από το Ελληνικό Δημόσιο για πέντε ακόμα χρόνια.
- Ο τότε Υπουργός Μεταφορών και Υποδομών, δεν θέσπισε Εθνικούς Κανόνες Ασφαλείας ως όφειλε βάσει των Οδηγιών 2016/798 και 2016/797, ούτε έλαβε μέτρα ασφαλείας με τη θέσπιση Νέων Εθνικών Κανόνων Ασφαλείας (άρθρο 60 Ν. 4632/2019).
- Το γεγονός ότι όχι απλά δεν κήρυξε έκπτωτο τον ανάδοχο της σύμβασης για τις τεράστιες καθυστερήσεις στην εκτέλεση του έργου, αλλά προέβη σε αδικαιολόγητη αποζημίωση ύψους 2.767.782,93 ευρώ για θετικές ζημιές.
- Τη συνειδητή αγνόηση των έγγραφων προειδοποιήσεων του συνδικαλιστικού οργάνου των Μηχανοδηγών.

Όλα τα ανωτέρω δημιουργούν εύλογα ερωτηματικά αναφορικά με τις προθέσεις και τα κίνητρα του συγκεκριμένου μέλους της Κυβέρνησης και Υπουργού Μεταφορών και Υποδομών, πρωτίστως αναφορικά με το εάν το κίνητρο των πολιτικών του επιλογών ήταν η εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος ή η προάσπιση συγκεκριμένων επιχειρηματικών συμφερόντων.

Περαιτέρω και αναφορικά με τις ευθύνες του Υπουργού Μεταφορών και Υποδομών της κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ κ. Σπίρτζη οφείλουμε να σημειώσουμε ότι και εκείνος δεν κήρυξε έκπτωτο τον ανάδοχο της σύμβασης για τις τεράστιες καθυστερήσεις στην εκτέλεση του έργου ως όφειλε και επέλεξε να αγνοήσει τις προειδοποιήσεις για τα υπαρκτά ζητήματα ασφαλείας στον σιδηρόδρομο.

Είναι απολύτως βέβαιο ότι η εις βάθος διερεύνηση του ενδεχόμενου ύπαρξης ποινικών ευθυνών των ανωτέρω πολιτικών προσώπων για τη μη έγκαιρη ολοκλήρωση της σύμβασης 717/2014, αλλά και όλων των υπόλοιπων ειδικότερων θεμάτων στα πλαίσια Προανακριτικής Επιτροπής του άρθρου 86 του Συντάγματος, θα φωτίσει όλες τις πλευρές της υπόθεσης, κάτι που μέχρι σήμερα δεν κατέστη εφικτό από τις εργασίες της Εξεταστικής Επιτροπής με αποκλειστική ευθύνη της κυβερνητικής πλειοψηφίας.

Από όσα παραπάνω αναφέρονται είναι προφανές ότι η Εξεταστική Επιτροπή θα πρέπει να μετατραπεί σε Προανακριτική Επιτροπή και να ασκήσει τις αρμοδιότητες της σύμφωνα με το άρθρο 86 του Συντάγματος.

Τέλος βέβαιο είναι ότι σοβαρά ζητήματα και ενδεχόμενες ποινικές ευθύνες πολιτικών προσώπων και συγκεκριμένα μέλους ή μελών της Κυβέρνησης διαφαίνονται και από την ενσυνείδητη απόφαση αλλοίωσης του τόπου του εγκλήματος, λίγες μόλις ημέρες μετά το περιστατικό και χωρίς φυσικά να έχει ολοκληρωθεί η συλλογή στοιχείων και αποδεικτικού υλικού. Η συγκεκριμένη αλλοίωση έχει συντελεστεί από την Περιφέρεια Θεσσαλίας χωρίς να είναι γνωστός ο «εντολέας» λόγω της μεθοδευμένης προσπάθειας συγκάλυψης από τη πλειοψηφία στην Εξεταστική Επιτροπή.

Συγκεκριμένα τα ξημερώματα της 01/03/2023 συγκλήθηκε το Συντονιστικό Όργανο Πολιτικής Προστασίας (ΣΟΠΠ) και δόθηκαν εντολές προς τη Δ/ση Τεχνικών Έργων της Π.Ε. Λάρισας για διάθεση μηχανημάτων, που επιχείρησαν στον τόπο του δυστυχήματος για τις επόμενες εβδομάδες. Το Συντονιστικό Όργανο Πολιτικής Προστασίας είναι το ανώτατο επιχειρησιακό όργανο, το οποίο συγκροτείται και λειτουργεί, με απόφαση του Γενικού Γραμματέα Πολιτικής Προστασίας.

Μέχρι και σήμερα όμως δεν γνωρίζουμε ποιοι ακριβώς συμμετείχαν στη συνεδρίαση του ΣΟΠΠ αλλά ούτε και ποιος έδωσε την εντολή για το «μπάζωμα» του χώρου. Ειδικότερα, ο Χρ. Τριαντόπουλος (πρ. Υφυπουργός παρά τω Πρωθυπουργώ) παραχώρησε στις 07/03/2023 δύο τηλεοπτικές συνεντεύξεις, στους σταθμούς ΣΚΑΪ και TRT. Στον ΣΚΑΪ αναφέρει ότι *«το επιχειρησιακό κομμάτι που τρέξαμε εκείνες τις ημέρες στη Λάρισα, ήταν να προχωρήσει γρήγορα όλη η διαδικασία συλλογής και αποκατάστασης της περιοχής»*. Ενώ χαρακτηριστικά προσθέτει: *«Ένα έργο που έτρεξε σε συνεργασία με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, με τις σιδηροδρομικές εταιρείες, με την Περιφέρεια κυρίως, με την Πυροσβεστική, την Αστυνομία αλλά και πάρα πολλούς ιδιώτες, που επιστρατεύτηκαν για να μπορέσει να αποκατασταθεί ο χώρος»*. Στον TRT αναφέρει ότι: *«Είμαστε από την Πέμπτη με κυβερνητικό επιτελείο, στα Τέμπη, στη Λάρισα έτσι ώστε να προχωρήσει η διαδικασία συλλογής και αποκατάστασης του χώρου του τραγικού σιδηροδρομικού δυστυχήματος»*. Ενώ σε σχετική ερώτηση του δημοσιογράφου απαντά: *«Έχει ολοκληρωθεί από την Κυριακή το βράδυ η συλλογή»*. Ο Υφυπουργός δεν διευκρίνισε τι εννοεί με τον όρο «αποκατάστασης» του χώρου ούτε ξεκαθαρίζει ποιες ενέργειες έκαναν οι εμπλεκόμενοι φορείς με τους οποίους «συνεργάστηκε» το κυβερνητικό επιτελείο.

Ο πρ. Υπουργός Υγείας κ. Πλεύρης, κατά την κατάθεσή του στην Εξεταστική Επιτροπή στις 20/02/2024 δηλώνει : *«Και εγώ το απόγευμα εκείνης της μέρας, είμαστε πια 1η Μαρτίου, κατέβηκα και γύρισα πίσω, όπου συγκροτήθηκε πια και ένα κυβερνητικό κλιμάκιο, στο οποίο δεν ήμουν μέλος. Ο κ. Τριαντόπουλος ήταν επικεφαλής του κυβερνητικού κλιμακίου και είναι μια σειρά από γενικούς γραμματείς, αν μπείτε μπορείτε να το δείτε, αυτό το κλιμάκιο είναι στις 2 Μαρτίου.*

Δεν συμμετείχα -επειδή φαντάζομαι ότι αυτός είναι κι ο λόγος για τον οποίο κάποιοι συγγενείς έχουν ζητήσει να διερευνηθεί τυχόν δική μου εμπλοκή- σε καμία σύσκεψη εκτός νοσοκομείου. Δηλαδή, εγώ δεν έφυγα από το Γενικό Νοσοκομείο της Λάρισας και ό,τι σύσκεψη έγινε στο Γενικό Νοσοκομείο με συναρμόδιους ήταν αποκλειστικά και

μόνο για την ταυτοποίηση των θυμάτων για την κατάσταση των νοσηλευομένων. Όχι απλά δεν έχω πάρει μέρος σε καμία απόφαση που να σχετίζεται με παρεμβάσεις που μπορεί να υπήρχαν στο πεδίο ή παρεμβάσεις απομάκρυνσης αμαξοστοιχιών, δεν ήμουν ούτε σε συζήτηση για το συγκεκριμένο θέμα. Με τον κ. Τριαντόπουλο δεν έχω συνυπάρξει στη Λάρισα. Εγώ έφυγα 1η του μηνός από τη Λάρισα. Ο κ. Τριαντόπουλος και το κλιμάκιο ανέβηκε στις 2 του μηνός. Με τον περιφερειάρχη τον κ. Αγοραστό, οι όποιες συνεννοήσεις μου περιορίστηκαν αποκλειστικά και μόνο στο να μπορούν συγγενείς που είχαν έρθει στο νοσοκομείο και ήταν από άλλες περιοχές, να βρούμε ξενοδοχεία για να μπορέσουν να μείνουν, καθώς επίσης και στο σκέλος, δυστυχώς, του πώς θα παραδοθούν οι σοροί και τα μέλη μέσω του γραφείου τελετών στους συγγενείς.». Περαιτέρω, σε σχετική ερώτηση αν έχει υπογράψει κάποιο πρακτικό του ΣΟΠΠ απάντησε αρνητικά, ενώ σε ερώτηση για το ποιοι συμμετείχαν στο κυβερνητικό κλιμάκιο απάντησε (κάνοντας ανάγνωση εγγράφου): ««Στη Λάρισα βρίσκεται ο Υφυπουργός παρά τω Πρωθυπουργώ, ο Χρήστος Τριαντόπουλος». Ήταν στις 2 του μηνός. «Ο κ. Τριαντόπουλος έχει στενότερη συνεργασία με τον Περιφερειάρχη Θεσσαλίας Κώστα Αγοραστό. Στο κυβερνητικό κλιμάκιο συμμετέχουν: Γενικός Γραμματέας Μεταφορών, Γενικός Γραμματέας Κοινωνικής Αλληλεγγύης, Γενικός Γραμματέας Υπηρεσιών Υγείας», είναι ο κ. Κωτισιόπουλος, που ήταν μόνο για τα θέματα των νοσοκομείων, «Γενικός Γραμματέας Πολιτικής Προστασίας». Αυτό λοιπόν είναι το κλιμάκιο που είναι στις 2 του μηνός. Άρα εγώ να έχω συμμετάσχει σε οποιαδήποτε απόφαση στη 1, δεν έχω συμμετάσχει».

Την 01/03/2024, ο κ. Τριαντόπουλος απαντώντας σε σχετική επίκαιρη ερώτηση στη Βουλή, δηλώνει: «Οι ισχυρισμοί αυτοί δεν έχουν καμία σχέση με την πραγματικότητα. Το είχα υπογραμμίσει και τον Νοέμβριο, το κάνω και τώρα. Οι αρμόδιοι που συμμετείχαν στο Συντονιστικό, έπειτα από αίτημα της Πυροσβεστικής, αποφάσισαν τις παρεμβάσεις και τις διαμορφώσεις χώρου, αυτές, που έπρεπε να γίνουν για ένα τέτοιο μεγάλο και δύσκολο δυστύχημα, όπως προβλέπεται από το Ειδικό Σχέδιο Διαχείρισης Ανθρώπινων Απωλειών. Οι λεπτομέρειες έχουν απαντηθεί από αυτούς που είχαν την υπηρεσιακή ευθύνη στο πεδίο ώστε να προχωρήσουν οι έρευνες, να εντοπιστούν τα θύματα και να γίνουν όλες οι προβλεπόμενες ενέργειες. Διαμόρφωσαν τον χώρο, όπως οι ίδιοι έκριναν σύμφωνα με τα προβλεπόμενα, τις διαδικασίες και τις ανάγκες που εντόπισαν. Και όχι με εντολές. Προχώρησαν με ενέργειες προκειμένου να μπορέσουν να ολοκληρώσουν το έργο τους, το πραγματικά δύσκολο έργο τους, να ολοκληρώσουν την έρευνα και να ανταποκριθούν στην αγωνία των οικογενειών, των συγγενών, των οικείων. Τίποτα περισσότερο και τίποτα λιγότερο. Και θέλω να υπογραμμίσω το εξής. Δεν έδωσα εντολές για κάτι. Δεν είχα τέτοιο ρόλο. Δεν είχα τέτοια αρμοδιότητα. Δεν συμμετείχα στις συνεδριάσεις του Συντονιστικού, του ΣΟΠΠ, μια απλή αναζήτηση στα πρακτικά το επιβεβαιώνει. Δεν αναφέρομαι στην εξώδικη απάντηση του Κώστα Αγοραστού. Και αυτό μπορεί κάποιος απλά να το επιβεβαιώσει. Άλλωστε το έχει δηλώσει δύο φορές και ο πρώην Περιφερειάρχης. Ήμουν και είμαι πάντα ξεκάθαρος. Ήμουν εκεί για να βοηθήσω όσους επιχειρούσαν σε αυτήν τη δύσκολη κατάσταση. Με σεβασμό στους γονείς, που θεωρώ πως κανείς μας δεν μπορεί να νιώσει το δράμα τους. Με σεβασμό και στη Δικαιοσύνη, που είναι εκείνη, που θα ρίξει φως σε όλα, όπως θέλουμε όλοι. Με μέλημα, όπως υπογράμμισε ο Πρωθυπουργός, το ποτέ ξανά από σύνθημα, να γίνει επιτέλους πραγματικότητα».

Με αυτήν του την απάντηση, ο κ. Τριαντόπουλος αναίρεσε επί της ουσίας και τους ισχυρισμούς του κ. Πλεύρη αλλά και τις δικές του δηλώσεις στα τηλεοπτικά μέσα λίγες ημέρες μετά το τραγικό δυστύχημα, καθώς όπως προαναφέρθηκε περιέγραφε αναλυτικά σε συνεντεύξεις του σε ποιες ενέργειες προχωρούσε η κυβέρνηση αμέσως μετά το δυστύχημα.

Υπενθυμίζεται ότι την ώρα που γίνονταν αυτές οι εργασίες, μεταξύ 1ης και 6ης Μαρτίου 2023, μία από τις εταιρείες που τις εκτελούσαν δεν είχε καν συσταθεί. Το σύνολο των εργασιών εκτελέστηκε από πέντε εταιρείες που ανέλαβαν το έργο με απευθείας ανάθεση, με συνολικό κόστος 647.862,80 ευρώ. Η άρνηση της κυβερνητικής πλειοψηφίας ως προς το αίτημα όλων των κομμάτων της αντιπολίτευσης να κληθεί ως μάρτυρας στην Εξεταστική Επιτροπή ο κ. Τριαντόπουλος συνιστά άλλη μια εξόφθαλμη ενέργεια συγκάλυψης των αιτίων και των υπευθύνων. Στοχεύει στην προφανή προστασία μελών της κυβέρνησης και στη συσκότιση των πραγματικών περιστατικών.

Στον βαθμό που με αποκλειστική ευθύνη της κυβερνητικής πλειοψηφίας της Εξεταστικής Επιτροπής δεν κατέστη εφικτό το ειδικότερο αυτό θέμα να φωτιστεί από την κατάθεση του Κ. Αγοραστού και από τη μη κλήτευση του Χ. Τριαντόπουλου, το ΠΑΣΟΚ επιφυλάσσεται να επανέλθει στο ζήτημα όταν από την ποινική διερεύνηση της υπόθεσης προκύψουν οι ειδικά προσδιορισμένες ευθύνες σε συγκεκριμένα πολιτικά πρόσωπα, ως προς τη μετά την τραγωδία διαχείριση και ειδικότερα ως προς τις παρεμβάσεις στον τόπο του εγκλήματος.

Αθήνα, 10 Μαρτίου 2024

Τα μέλη της εξεταστικής επιτροπής

Μιλένα Αποστολάκη

Γιώργος Νικητιάδης

Απόστολος Πάνας

**ΓΝΩΜΗ ΤΩΝ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ ΤΗΣ Κ.Ο.
«ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ»
ΜΕΛΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΥ
ΜΑΡΙΑΣ ΚΟΜΝΗΝΑΚΑ

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 βαρύτατες 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, υπονόμισαν 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 ασφαλείας 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 στον 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 αθλώνεται 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 σιδηρόδρομων 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 κομμάτισμα 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 Εμπειρογνωμόνων 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 δικλείδες 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 (Ρέππα), 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 Ρέππας 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 ΡΑΣ 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 ασφάλειας 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 Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Σιδηροδρομικών, ότι στο σταθμό της Λάρισας υπήρχαν 14 βάρδιες με 11 άτομα προσωπικό, τονίζοντας τα προβλήματα που δημιουργήσε 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 ασφαλείας, 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 Εμπειρογνομώνων όταν η ΓΑΙΑΟΣΕ παρέλαβε ήδη από το 2018 το σύστημα ETSC (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 πήρε 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. Τσιαπαρίκου 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 αυτεπάγγελο 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 αποσιωπώσουν 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.**

Αλλωστε, 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 κομμάτισμα 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 ασφάλειας 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 κακουργηματικό αδίκημα της δια παραλείψεως διατάραξης της ασφάλειας των σιδηροδρομικών συγκοινωνιών** από το οποίο προήλθε ο θάνατος 57 ανθρώπων και η βαριά σωματική βλάβη δεκάδων ακόμα ατόμων. Και πιο συγκεκριμένα των Υπουργών Δ.Ρέππα (2009-2011), Γ.Ραγκούση (2011), Μ.Βορίδη (2011-2012), Κ. Χατζηδάκη (2007-2009 και 2012-2013), Μ. Χρυσοχοϊδή (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 ασφάλειας** 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 Εμπειρογνομόνων (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 Εμπειρογνομόνων που συγκροτήθηκε στις 6.3.2023 με απόφαση του Γενικού Γραμματέα Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, η παράλειψη των αρμόδιων Υπουργών, τουλάχιστον από το έτος 2018, να επιβάλλουν, στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων τους, σε όλες τις εταιρείες παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών την προμήθεια και εγκατάσταση του συστήματος συνεχούς και αξιόπιστης ραδιοεπικοινωνίας GSM – R, συνιστά παράλειψη οφειλόμενης ενέργειας που συνδέεται αιτιωδώς με το δυστύχημα στα Τέμπη, καθώς απέκλεισε στη συγκεκριμένη περίπτωση τη δυνατότητα επικοινωνίας του σταθμάρχη Λάρισας με τους δυο μηχανοδηγούς αλλά και των δυο μηχανοδηγών μεταξύ τους.

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

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

ασφαλιστική δικλείδα που θα μπορούσε πιθανά να διαγνώσει το λάθος του Σταθμάρχη και να αποτρέψει το δυστύχημα.

- Επίσης, μέχρι το 2020 ήταν σε λειτουργία στα κεντρικά γραφεία του ΟΣΕ (επί της οδού Καρόλου) στην Αθήνα, το αποκαλούμενο δευτεροβάθμιο όργανο ελέγχου και ρύθμισης της κυκλοφορίας το συντονιστικό όργανο του ΟΣΕ και της HELLENIC TRAIN ώστε να εξασφαλίζεται άμεση διασύνδεση και συντονισμός, αποτελούμενο από 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 παράλειψή τους αυτή συνδέεται αιτιωδώς με το δυστύχημα - έγκλημα, καθώς θα αποτελούσε πρόσθετο και επαρκή όρο για την αποτροπή του.

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

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

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

Αντίθετα, δεν προέβησαν σε καμία τέτοια ενέργεια φτάνοντας στο σημείο σχετικά με την επιλογή του προσωπικού ασφαλείας και ιδίως των σταθμαρχών τα τελευταία χρόνια να διαπιστώνεται με τον πιο επίσημο τρόπο η μη τήρηση βασικών κανόνων επιλογής και εκπαίδευσης του προσωπικού. Ειδικότερα, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.) στην απόφαση της Ολομέλειάς της με αριθμό 24/2023 μετά από έρευνα του κύκλου εκπαίδευσης του Προσωπικού Κλάδου Κυκλοφορίας στον οποίο συμμετείχε ο σταθμάρχης που εμπλέκεται στο δυστύχημα της 28ης Φλεβάρη, αποφάσισε τη λήψη έκτακτων προσωρινών μέτρων λόγω σοβαρών ενδείξεων παράβασης όρων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας κατά την εκπαίδευση των παραπάνω αναφερόμενων σταθμαρχών, εντοπίζοντας, λόγω της παράβασης, άμεση, σοβαρή και επικείμενη απειλή για τη δημόσια ασφάλεια. Με την απόφαση αυτή η ΡΑΣ υποχρέωσε τον ΟΣΕ να μην απασχολεί σε θέσεις κρίσιμων καθηκόντων ασφάλειας, όπως αυτές ορίζονται στον Εκτελεστικό Κανονισμό της Επιτροπής της 16ης Μαΐου 2019 σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα “διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας” του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το σύνολο των υποψηφίων σταθμαρχών οι οποίοι μετείχαν στη “Βασική Εκπαίδευση Προσωπικού Κλάδου Κυκλοφορίας (Σταθμάρχες)” με κωδ. 22075 και 22076, αφού η επιλογή και κατάρτιση του προσωπικού αυτού δεν ήταν σύμφωνη με τους εθνικούς και ευρωπαϊκούς κανονισμούς και μάλιστα σε τέτοιο βαθμό, ώστε η Ρ.Α.Σ. να θεωρεί ότι η απασχόλησή τους σε κρίσιμες θέσεις να είναι επικίνδυνη.

Αποτέλεσμα όλων αυτών των παραλείψεων – πολιτικών επιλογών στον αριθμό των εργαζομένων, τα ωράρια και την εκπαίδευσή τους, στους ρυθμούς εγκατάστασης των σύγχρονων συστημάτων ασφαλείας και την υλοποίηση σχετικών συμβάσεων, στη συντήρηση στις υποδομές, δημιουργήθηκαν τα προβλήματα, τα κενά και οι ελλείψεις που αυξάνουν την πιθανότητα και τις συνέπειες του “ανθρώπινου λάθους”. Αποτέλεσμα όλων των παραλείψεων ήταν – τελικά – το έγκλημα στα Τέμπη αλλά και τα δεκάδες προηγούμενα σιδηροδρομικά ατυχήματα. Είναι προφανές ότι αυτές οι παραλείψεις των αρμόδιων Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και των διοικήσεων των εποπτευόμενων από αυτούς οργανισμών επέδρασαν στην πρόκληση του δυστυχήματος στα Τέμπη, αφού, θα μπορούσαν με ενέργειές τους να είχαν εξαλειφθεί οι κίνδυνοι που συνδέονται με τις πιο πάνω ελλείψεις και να είχε αποτραπεί το δυστύχημα.

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

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

β) η **“Πανελλήνια Ένωση Προσωπικού Έλξης”** και συγκεκριμένα το εξώδικο της 14.12.2015, το δελτίο τύπου της 23.12.2015, η επιστολή της 26.8.2020, το εξώδικο της 7.9.2021, το εξώδικο της 31.10.2022, το εξώδικο της 8.3.2022 κοκ. Με τα έγγραφα αυτά οι μηχανοδηγοί επισημαίνουν και τονίζουν τις ελλείψεις σε θέματα σιδηροδρομικής ασφαλείας 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 Σεπτεμβρίου 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, φορτηγών κτλ προέβησαν στην αφαίρεση χωμάτινων όγκων από το σημείο της σύγκρουσης και στην συνέχεια προχώρησαν στην επικάλυψη του χώρου με την επίστρωση υλικών που μεταφέρθηκαν από αλλού και συγκεκριμένα τόνους χαλικιού, ασφάλτου κτλ υπερκαλύπτοντας την έκταση όπου αναπτύχθηκε η φωτιά.

Η ως άνω παράνομη πράξη συνιστά **αλλοίωση του χώρου του πολύνεκρου δυστυχήματος** καθώς τελέστηκε πριν ακόμη επισκεφτούν το χώρο το κλιμάκιο της Χημικής Υπηρεσίας Λάρισας για δειγματοληψία υλικών που έλαβε χώρα στις 29-3-2023, πριν διοριστούν και προβούν σε αυτοψία οι τεχνικοί σύμβουλοι οικογενειών, δίχως να συντρέχει καμία περίπτωση κινδύνου για την δημόσια υγεία ή το περιβάλλον και δίχως την έγκριση των ανακριτικών αρχών. Απόρροια των ενεργειών αυτών ήταν να χαθεί πολύτιμο υλικό (χημικό και γενετικό) απαραίτητο για την σύνταξη της πραγματογνωμοσύνης που θα φώτιζε τα αίτια του δυστυχήματος και δη αυτά της

έκρηξης που ακολούθησε της σύγκρουσης των τρένων. Κατ' επέκταση από τις εργασίες της εξεταστικής προέκυψε ότι αρμόδια πολιτικά πρόσωπα που εμπλέκονται στις ως άνω παράνομες ενέργειες είναι μεταξύ άλλων οι Κ. Αγοραστός, τέως Περιφερειάρχης Θεσσαλίας και Χ. Τριαντόπουλος νυν υφυπουργός Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας.

Η παραπάνω εξέλιξη θεωρούμε ότι **συνδέεται και με την καταγγελλόμενη** – σύμφωνα με το πόρισμα των εμπειρογνομόνων των συγγενών – **απώλεια βιντεοληπτικού υλικού** για την εμπορική αμαξοστοιχία. Όπως καταγγέλλεται στα αιτήματα που έχουν υποβληθεί οι απαντήσεις ήταν ότι είχε καταστραφεί το υλικό. Συνδέεται επίσης και χρήζει περαιτέρω διερεύνησης με **το γεγονός της ισχυρότατης έκρηξης και της πυρκαγιάς που προήλθε από την σύγκρουση των δύο αμαξοστοιχιών** η οποία και αποτέλεσε την βασική αιτία για τον θάνατο δια απανθρακώσεως πολλών εκ των 57 επιβατών. Η ύπαρξη της χημικής ουσίας ξυολίου 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 φορτά υλικά και αλλοίωσης του τόπου του εγκλήματος.**

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

Εκτός αυτού όμως με ευθύνη των κυβερνήσεων έχει διαμορφωθεί και ένα ευνοϊκό ποινικό πλαίσιο. Είναι χαρακτηριστικό ότι η έκθεση ατόμων σε κίνδυνο που προκαλεί βαριά σωματική βλάβη υποβιβάστηκε από κακούργημα σε πλημμέλημα με τους Ποινικούς Κώδικες της κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ (που διατηρήθηκε φυσικά από την κυβέρνηση της ΝΔ).

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

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

Ε. 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 συνεδρίασή 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 διασυνδεόνταν 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 τηλεδιόικησης 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 Τηλεδιόικησης στο Κ.Ε.Κ. Θεσσαλονίκης, την ανάταξη – αναβάθμιση των υφιστάμενων συστημάτων με την εγκατάσταση ενός νέου, σύγχρονου συστήματος Τηλεδιόικησης που θα μπορούσε να καλύψει με επάρκεια όλες τις πιθανές απαιτήσεις λειτουργικότητας του ΟΣΕ σε βάθος χρόνου.

Επισημάνει 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 υπάρχοντων 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.

**ΓΝΩΜΗ ΤΟΥ ΒΟΥΛΕΥΤΗ ΤΗΣ Κ.Ο.
«ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ – ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ»
ΜΕΛΟΥΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

ΠΑΥΛΟΥ ΣΑΡΑΚΗ

**Προς τον Πρόεδρο της εξεταστικής επιτροπής για «ΤΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΟΥ
ΕΓΚΛΗΜΑΤΟΣ ΤΩΝ ΤΕΜΠΩΝ ΚΑ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΠΤΥΧΩΝ ΠΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ
ΑΥΤΟ», κ. Δημήτριο Μαρκόπουλο.**

ΠΟΡΙΣΜΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ:

Η Εξεταστική Επιτροπή για «τη διερεύνηση του εγκλήματος των Τεμπών και όλων των πτυχών που σχετίζονται με αυτό», συγκροτήθηκε με την υπ' αριθμ. πρωτ. 14088/9456/20.11.2023 απόφαση του Προέδρου της Βουλής, κατόπιν της απόφασης της Ολομέλειας της Βουλής, κατά τα άρθρα 68 παρ. 2 εδ. γ' και δ' του Συντάγματος και 144 παρ. 5 εδ. β' του Κανονισμού της Βουλής (ΚτΒ), που λήφθηκε κατά τη συνεδρίαση της 15ης Νοεμβρίου 2023.

Η Εξεταστική αυτή Επιτροπή συστάθηκε, έχοντας ως κύριο στόχο την διερεύνηση των λόγων που οδήγησαν στο τραγικό δυστύχημα των Τεμπών και την απώλεια 57 συμπολιτών μας – νέων παιδιών. Εκτός αυτού, οφείλαμε να εξηγήσουμε στους Έλληνες πολίτες γιατί δεν υπάρχει στην χώρα μας σύγχρονος και λειτουργικός σιδηρόδρομος παρόλο που έχουν επενδυθεί, από εθνικά και ευρωπαϊκά ταμεία, εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ για τον εκσυγχρονισμό αυτών.

1. Η ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΣΤΕΡΗΘΗΚΕ ΤΗΝ ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΕ ΟΥΣΙΩΔΗ ΑΠΟΔΕΙΚΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.

Δυστυχώς, στην συγκεκριμένη Εξεταστική Επιτροπή, τα μέλη της, πολλά εξ αυτών, λειτούργησαν με αμιγώς κομματικά κριτήρια, και αυτό είναι ένα μεγάλο πλήγμα στην Δημοκρατία. Όλα τα μέλη της επιτροπής όφειλαν να υπερβούν τον κομματικό τους ρόλο και να λειτουργήσουν όπως επιτάσσει το Σύνταγμα και ο κανονισμός της Βουλής.

Η Ελληνική Λύση προσπάθησε να εκμαιεύσει αλήθειες από όλους όσους εμφανίστηκαν ενώπιον της Επιτροπής, καθώς αυτό ήταν το χρέος μας απέναντι στην Ελληνική Κοινωνία. Παρόλα αυτά, η πλειοψηφία, οι εκπρόσωποι της Νέας Δημοκρατίας, υπό αμιγώς κομματική λογική, προσπάθησαν να αναχαιτίσουν την πορεία της Εξεταστικής Επιτροπής.

Σύμφωνα με το άρθρο 145 του Κανονισμού της Βουλής, που – όχι τυχαία – τιτλοφορείται «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 και δεν αναστέλλονται με τη λήξη της τακτικής συνόδου, παύουν όμως με τη διάλυση της Βουλής που τις διόρισε ή με τη λήξη της βουλευτικής περιόδου....».

Παρα ταύτα, με ευθύνη της πλειοψηφίας, η Εξεταστική Επιτροπή στερήθηκε της άμεσης πρόσβασης σε κρίσιμα έγγραφα των υπό διαμόρφωση δικογραφιών, μολονότι της προσδόθηκε με αποφάσεις, που ενισχύθηκαν από γνωμοδότηση του Επιστημονικού Συμβουλίου της Βουλής, η ιδιότητα του φορέα προανακριτικών τουλάχιστον αρμοδιοτήτων.

Εμφανές παράδειγμα αυτού ήταν ο αποκλεισμός ουσιαδών μαρτύρων, που εισηγηθήκαμε να κληθούν, όχι μόνο εμείς αλλά και άλλα μέλη της Επιτροπής, όπως ο Πρώην Γενικός Γραμματέας του Υπ. Υποδομών και Μεταφορών, που επόπτευε τις εν λόγω Συμβάσεις, ο κ. Καραγιάννης, ο κ. Παναγιώτου και ο κ. Κατσιούλης, που αποτελούν βασικούς μάρτυρες για την Ευρωπαϊά Εισαγγελία, αλλά και ο Διευθύνων Σύμβουλος του ΑΚΤΩΡ, ο οποίος είναι εύλογο πως γνωρίζει πολλά σχετικά με τις σχέσεις των εργοληπτριών εταιρειών και των πολιτικών προσώπων.

Ακόμη, δεν κλήθηκαν να εξεταστούν και άλλοι μάρτυρες, που ζητήθηκαν από το σύνολο ή και ένα μέρος της αντιπολίτευσης, όπως οι: Dario Lo Bosco, Κωνσταντίνος Γενηδούνιας, Φίλιππος Τσαλίδης, Κώστας Σπηλιόπουλος, Χρήστος Τριαντόπουλος, αλλά και ο ίδιος ο πρωθυπουργός, Κυριάκος Μητσοτάκης.

Πολύ περισσότερο, όφειλε να ικανοποιηθεί το αίτημά να διαβιβαστούν στο σύνολο τους τα στοιχεία των δικογραφιών που σχηματίστηκαν κατόπιν έρευνας της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας, αλλά και του κ. Εφέτη Ανακριτή Λάρισας.

Ομοίως, ζητήθηκε και η δικογραφία που επιμελήθηκε η Εισαγγελέας Πρωτοδικών Λάρισας, κ. Κεχαγιά, η οποία έχει ήδη ασκήσει δίωξη για παράβαση καθήκοντος κατά του τέως Περιφερειάρχη Θεσσαλίας, κ. Αγοραστού, για όσα ακολούθησαν μετά την τραγωδία και προκάλεσαν την ριζική αλλοίωση των στοιχείων στον τόπο του εγκλήματος.

Εξ αρχής βέβαια δεν είχε συμβεί το αυτονόητο, ήτοι να διαβιβαστεί από το Προεδρείο της Βουλής ενώπιον της Εξεταστικής Επιτροπής κάθε στοιχείο που έχει υποβληθεί από την Ευρωπαϊκή Εισαγγελία και αφορούσε την καθυστέρηση υλοποίησης της υπ' αριθ. 717/26.09.2014 σύμβασης με τίτλο «*Ανάταξη και Αναβάθμιση του συστήματος Σηματοδότησης - Τηλεδιοίκησης και Αντικατάστασης 70 Αλλαγών Τροχιάς Σε Εντοπισμένα Τμήματα του Άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Προμαχώνας (Α.Δ. 717/2014)*».

Επιπλέον, παρατηρήσαμε ότι υπήρξε μεροληψία εις βάρος της αλήθειας και μία εμφανής διάκριση στους μάρτυρες που, εν τέλει, κλήθηκαν. Κατά την διάρκεια των εργασιών της Επιτροπής, καταγγείλαμε αρκετές φορές την συμπεριφορά του προεδρείου απέναντί μας, όταν μας διέκοπτε, όταν μας αφαιρούσε τον λόγο, όταν παρέμβαινε να προστατεύσει τους μάρτυρες για να μην καταθέσουν αυτά που ήξεραν, όταν μας επέπληττε για το ύφος μας ... Φτάσαμε σε σημείο να απολογούμαστε εμείς

και όχι εκείνοι που εξετάζονταν και είχαν θέσεις ευθύνης στους ελληνικούς σιδηροδρόμους.

Κάποιοι μεγαλοεργολάβοι, κάποια πολιτικά και διοικητικά πρόσωπα, καταχράστηκαν δημόσιο χρήμα, που προέρχεται από τους φόρους του Έλληνα και του Ευρωπαίου πολίτη και είχαμε χρέος να τους «ξεσκεπάσουμε» και να τους φέρουμε ενώπιον της Δικαιοσύνης.

Ωστόσο, η κυβερνητική πλειοψηφία δεν έδωσε σε ένα κόμμα της ελάσσονος αντιπολίτευσης τη δυνατότητα να συμβάλει, ώστε να διερευνηθεί και να διαλευκανθεί η υπόθεση σε όλης της την έκταση. Το εδ. γ της παρ. 2 του άρθρου 68 του Συντάγματος, δίνει τη δυνατότητα, ακόμα και σε κόμματα της ελάσσονος αντιπολίτευσης, να ζητήσουν εξεταστική επιτροπή. Όμως, όταν την όλη διαδικασία την καθορίζει και την κατευθύνει η κυβερνητική πλειοψηφία, τότε η ανωτέρω διάταξη του Συντάγματος μένει γράμμα κενό.

Μάλιστα, την Τρίτη, 20 Φεβρουαρίου 2024, με απόφαση της πλειοψηφίας των μελών της εξεταστικής επιτροπής, δηλαδή αυτών που αποκλειστικά ανήκουν στο κυβερνών κόμμα, αποφασίστηκε, η περάτωση των εργασιών και ορίστηκε ως ημερομηνία υποβολής των πορισμάτων η 8η Μαρτίου 2024.

Η απόφαση για την περάτωση των συνεδριάσεων, ελήφθη από την πλειοψηφία των μελών παρά το γεγονός ότι:

Α) δεν είχε αποσταλεί ακόμη η σχετική δικογραφία από την Εισαγγελία Εφετών Λάρισας, άκρως απαραίτητη για να αχθεί η Επιτροπή σε ασφαλή κρίση, πριν την σύνταξη των πορισμάτων.

Β) υπήρχε έγγραφη ενημέρωση από την Εισαγγελία Εφετών Λάρισας, προς το σώμα, ότι επίκειται η συνεδρίαση του Συμβουλίου, προκειμένου να αποφασίσει την διαβίβαση τη δικογραφίας.

Γ) υπεβλήθη αίτημα εκ μέρους των μελών της αντιπολίτευσης, για διακοπή των εργασιών της Επιτροπής έως την διαβίβαση στη Βουλή της ποινικής δικογραφίας, πλην όμως απερρίφθη από την πλειοψηφία και παρά τα ανωτέρω η Επιτροπή αναμένεται να συζητήσει τα πορίσματά της στις 11 Μαρτίου.

Μετά την 20η Φεβρουαρίου, εμφίλοχώρησαν:

α) η έκδοση βουλεύματος από το Συμβούλιο Εφετών Λάρισας, δυνάμει του οποίου εγκρίθηκε η διαβίβαση της εκκρεμούσης στον Ειδικό Εφέτη Ανακριτή, δικογραφίας προς την Βουλή, και

β) το καθ' εαυτό γεγονός της αποστολής της δικογραφίας ήδη από την Παρασκευή, 23 Φεβρουαρίου, ως υψηλής προτεραιότητας.

Βέβαια είναι απορίας άξιο πως, μετά τις αποφάσεις που λήφθηκαν στην ως άνω τελευταία συνεδρίαση της 20ης Φεβρουαρίου και την τυπική περάτωση των εργασιών,

έως την 11η Μαρτίου, ορισθείσα ημερομηνία διεξαγωγής της συζήτησης επί των πορισμάτων, αφενός μπορεί να θεωρηθεί νόμιμη η συμπερίληψη των νεότερων στοιχείων στα ήδη γνωστά και αφετέρου σε ποιον ακριβώς χρόνο θα μπορέσουν και με ποιον ακριβώς τρόπο, τα μέλη της Επιτροπής, να πληροφορηθούν τα νέα και μάλιστα να τα επεξεργαστούν σε βάθος.

Αυτός ήταν ο λόγος που ζητήθηκε από το σύνολο των κομμάτων της αντιπολίτευσης να δοθεί ο αναγκαίος χρόνος επεξεργασίας των νέων στοιχείων, χωρίς ωστόσο και αυτό το αίτημα να βρει ανταπόκριση.

2. Η ΑΡΡΗΚΤΗ ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΩΝ ΔΙΕΡΕΥΝΩΜΕΝΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΕΙΣΑΓΓΕΛΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΑΔΙΚΗΜΑΤΩΝ ΜΕ ΤΙΣ ΠΟΙΝΙΚΕΣ ΕΥΘΥΝΕΣ ΑΠΟ ΑΥΤΟ ΚΑΘ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ ΤΩΝ ΤΕΜΠΩΝ.

Επιχειρήθηκε εντέχνως να υποστηριχθεί – για καθαρά επικοινωνιακούς λόγους – ότι δήθεν τα διερευνώμενα από την Ευρωπαϊκή Εισαγγελία οικονομική φύσης ποινικά αδικήματα, ιδίως σε σχέση με τη Σύμβαση 717/14, για τα οποία και έχουν πλέον ήδη ασκηθεί ποινικές διώξεις, δεν σχετίζονται δήθεν με ποινικές ευθύνες για αυτό καθ' αυτό το δυστύχημα των Τεμπών.

Ωστόσο, ο κ. Εφέτης Ανακριτής Λάρισας, ήτοι ο κατ' εξοχήν αρμόδιος για τη διερεύνηση των εν λόγω ποινικών ευθυνών, καταγράφει σε σχετικό έγγραφό του, το οποίο έχει διαρρεύσει στον Τύπο:

«Το αντικειμενικό υπόβαθρο των ως άνω αξιόποινων πράξεων της δίωξης του Ευρωπαϊκού Εισαγγελέα και των αποδεικτικών στοιχείων που έχουν συγκεντρωθεί στα πλαίσια της προκαταρκτικής εξέτασης που διενεργήθηκε από αυτόν, θεμελιώνουν αποδεικτικά το κίνητρο και τον αναγκαίο αιτιώδη σύνδεσμο για τις ερευνώμενες από εμάς πράξεις», και πιο κάτω: «Οι πολυετείς παρατάσεις στην ολοκλήρωση του έργου της Σύμβασης 717/14, μετά από σχετικά αιτήματα στελεχών της ΕΡΓΟΣΕ [...] συνδέονται άμεσα αιτιωδώς με την επέλευση του δυστυχήματος, αφού εάν η Σύμβαση 717/14 είχε εγκαίρως και στα αρχικά συμβατικά πλαίσια ολοκληρωθεί και είχαν παραδοθεί και λειτουργούσαν τα σχετικά συστήματα ασφαλείας-ελέγχου της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, θα αποφευγόταν μετά βεβαιότητας η επέλευση του δυστυχήματος».

Όμοια θέση διατυπώνεται και από την Ευρωπαϊκή Εισαγγελία. Συγκεκριμένα στο έγγραφο της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας που έχει διαβιβαστεί στην Βουλή και ειδικότερα στην 16^η σελίδα του υπ' αρ. 209/5.5.2022 εγγράφου αναφέρονται τα εξής (με τη σημείωση ότι η συγκεκριμένη έρευνα είχε διεξαχθεί προ ενός έτους και επομένως δεν θα μπορούσε να αναφέρεται ρητά στο δυστύχημα των Τεμπών):

«....Το χειρότερο όμως είναι ότι το 2022 με τον τρόπο που διαχειρίζεται τα έργα η ΕΡΓΟΣΕ, τα τρένα κυκλοφορούν χωρίς κανένα σύστημα ασφαλείας. Έχουμε ήδη θρηνήσει 3 νεκρούς στο δυστύχημα του Άδενδρου. Πρόσφατα με τη χιονόπτωση είχαμε τη σύγκρουση στη Δαύλεια με τον τραυματισμό 11 συνανθρώπων μας εν μέσω χιονοθύελλας και τόσα άλλα. Αν η 717 είχε ολοκληρώσει τα φυσικά της αντικείμενα από

το 2016 ως συμβατικά όφειλε και λειτουργούσε η σηματοδότηση και με βάση αυτή και το σύστημα ETCS (προστασίας τρένων), τίποτα από τα ανωτέρω δυσάρεστα δεν θα είχαν συμβεί.

Η λήξη της παράτασης της σύμβασης 717 είναι τον ερχόμενο Μάιο του 2022, δηλαδή σε 2 μήνες. Χαρακτηριστικό είναι ότι δεν έχει συντελεστεί καμία πρόοδος στην εξέλιξή της. Ήδη ο ανάδοχος (και η τωρινή επίβλεψη) προετοιμάζει το κλίμα για την αδυναμία εκπλήρωσης των συμβατικών υποχρεώσεων του με επιστολές όπως η υπ' πρωτ. 8932/21/2.11.2021, επικαλούμενος την πανδημία. Πάλι η ΕΡΓΟΣΕ θα ζητήσει παράταση τουλάχιστον για 2 χρόνια, προσπαθώντας να δρομολογήσει τα αδικαιολόγητα και εντός Ελλάδας και στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Ο κίνδυνος να χαθεί η χρηματοδότηση είναι κάθε άλλο παρά ποτέ, ορατός. Η κατασπατάληση δημοσίου χρήματος, δεδομένη. Έργο που συνδέεται άμεσα με την ασφάλεια κυκλοφορίας των τρένων και των επιβατών, υπογράφηκε το Σεπτέμβριο του 2014 και έπρεπε να παραδοθεί το 2016, με τον τρόπο διαχείρισης του από την ΕΡΓΟΣΕ θα κλείσει τουλάχιστον μια δεκαετία. Και ο εμπαιγμός των αρμόδιων υπουργείων και της ευρωπαϊκής ένωσης από την ΕΡΓΟΣΕ θα συνεχίζεται κανονικά....».

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι, σύμφωνα και με την Ευρωπαϊκή Εισαγγελία, υπάρχει άμεση σχέση των σοβαρών σιδηροδρομικών δυστυχημάτων και της έλλειψης ασφάλειας στην κυκλοφορία των τρένων με την καθυστέρηση ολοκλήρωσης των έργων της 717/2014 και επομένως σαφής τοποθέτηση ότι επίκειται να συμβεί ένα επόμενο τραγικό δυστύχημα, όπως και συνέβη.

Σημειώνεται ότι, την ξεκάθαρη αυτή θέση, ο κ. Καραμανλής, με πρόθεση παραπλάνησης της επιτροπής και του κοινού που παρακολουθούσε, διαστρέβλωσε και ψευδώς μετέφερε ενώπιον της Επιτροπής, εξεταζόμενος ως μάρτυρας.

Περαιτέρω, ο τότε Υπουργός Μεταφορών, κ. Καραμανλής, δεν θέσπισε Εθνικούς Κανόνες Ασφαλείας, ως όφειλε βάσει των Οδηγιών 2016/798 και 2016/797, ούτε έλαβε επαυξημένα μέτρα ασφαλείας με την θέσπιση Νέων Εθνικών Κανόνων Ασφαλείας δυνάμει του άρ. 60 ν. 4632/2019, παρότι όφειλε, καθώς την 24.1.2022 έλαβε χώρα ατύχημα με επιβατική αμαξοστοιχία στη Δαύλεια Βοιωτίας, αλλά ούτε και επόπτευσε σύμφωνα με τα καθήκοντα του την ΕΡΓΟΣΕ (διαχειριστή υποδομής), την ΟΣΕ και την Hellenic Train.

Με αυτήν την εξακολουθητική αδράνεια του συμμετείχε με καθοριστικό τρόπο στη δημιουργία και διατήρηση πηγής κινδύνου για ποικίλα έννομα αγαθά και πρωτίστως της ανθρώπινης ζωής και σωματικής ακεραιότητας. Η εν λόγω αδράνεια του τελεί σε άμεση αιτιώδη συνάφεια με τη διακινδύνευση των ως άνω εννόμων αγαθών.

Συνεπώς, τόσο τα πολιτικά πρόσωπα, όσο και οι εργολήπτριες εταιρείες (εν προκειμένω, οι διευθύνοντες αυτών), καθώς και τα εμπλεκόμενα (κρατικά ή μη) νομικά πρόσωπα (διά των εκπροσώπων τους) που συνέβαλαν διά πράξεων ή παραλείψεων τους στην μη υλοποίηση των δημοσίων συμβάσεων για την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών, ιδίως της σύμβασης 717/2014, καθώς και για την εξακολούθηση λειτουργίας του σιδηροδρόμου υπό καθεστώς κινδύνου για τα έννομα αγαθά των πολιτών, πέραν του ποινικού ενδιαφέροντος που παρουσιάζουν για

οικονομικής φύσεως αδικήματα, θα πρέπει να διερευνηθεί ουσιαστικά και η αιτιώδης συνάφεια της συμπεριφοράς τους με αδικήματα διακινδύνευσης, αλλά και βλάβης της ζωής και της σωματικής ακεραιότητας που πραγματώθηκαν κατά δυστύχημα των Τεμπών.

3. ΤΟ ΑΔΙΚΗΜΑ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 291 ΤΟΥ ΠΚ. ΟΙ ΠΡΑΞΕΙΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΛΕΙΨΕΙΣ ΤΩΝ ΑΡΜΟΔΙΩΝ.

3.1. Από τη διάταξη του άρ. 291 ΠΚ προστατεύεται η ασφάλεια των συγκοινωνιών ως έννομο αγαθό. Το αδίκημα του άρ. 291 ΠΚ, όπως ισχύει, είναι δυνητικής διακινδύνευσης (απόπειρας πρόκλησης κινδύνου), που έχει το νόημα ότι από την πράξη ή την παράλειψη του δράστη δημιουργείται μία λειτουργική πηγή κινδύνου χωρίς να έχει εισέλθει το έννομο αγαθό σε αυτήν. Ο κίνδυνος αποτελεί μία κατάσταση εμπειρικά διαπιστώσιμη, που συνίσταται στη δημιουργία αιτιακών όρων με αυτοδύναμη και διαβαθμίσιμη εξέλιξη προς τη βλάβη, είναι δε κοινός ο κίνδυνος όταν γεννάται εκ των προτέρων η εντύπωση στον αντικειμενικό παρατηρητή ότι δημιουργείται διακινδύνευση για το έννομο αγαθό και άρα ανασφάλεια. Η εν λόγω διακινδύνευση αφορά αόριστο αριθμό εννόμων αγαθών .

Το αδίκημα του άρ. 291 ΠΚ αρχίζει να τελείται όταν αρχίζουν να υπάρχουν οι συνθήκες που μπορούν να συμβάλουν στην επέλευση του κινδύνου. Εν προκειμένω, το έγκλημα τελείται από την έναρξη και πραγματοποίηση εκάστου δρομολογίου τρένου υπό το καθεστώς ανυπαρξίας οποιουδήποτε συστήματος ασφαλείας.

Ως προς το αν η διατάραξη της ασφαλείας συγκοινωνιών και οι θάνατοι οφείλονται σε δόλο ή αμέλεια, πρέπει να εξετάσουμε τον ψυχισμό των δραστών. Στα εγκλήματα απόπειρας πρόκλησης κινδύνου, όπως το άρ. 291 ΠΚ, ο δόλος αρκεί και ως ενδεχόμενος.

Επί του ως άνω εγκλήματος, με δόλο ενεργεί, όποιος γνωρίζει και επιδιώκει τη διατάραξη της ασφαλείας της συγκοινωνίας, αλλά και εκείνος που προβλέπει ότι τούτο αποτελεί την αναγκαία συνέπεια της πράξεως ή της παράλειψης του από οφειλόμενη ενέργεια, με συνείδηση ότι εντεύθεν είναι δυνατόν να προκύψει κίνδυνος σε άνθρωπο και δεν αφίσταται της συμπεριφοράς του αυτής.

Η απαιτούμενη κατά τον νόμο πρόθεση, πρέπει να καλύπτει τη διατάραξη της ασφαλείας της σιδηροδρομικής συγκοινωνίας και τη δυνατότητα προκλήσεως κινδύνου από αυτήν.

Συγκεκριμένα ως προς τον ενδεχόμενο δόλο, τέτοιος υπάρχει στην περίπτωση κατά την οποία ο δράστης προβλέπει ότι η εκπλήρωση της επιδίωξης του αυτής θα έχει ως πιθανή συνέπεια την πραγμάτωση του εγκληματικού αποτελέσματος και, παρά τούτο, προχωρεί στην τέλεση της πράξης του. Έτσι, εκ μέρους του δράστη υπάρχει αποδοχή του κινδύνου επέλευσης του αποτελέσματος και πάραυτα απόφαση να προβεί στην πράξη ή παράλειψη.

Προκειμένου να στοιχειοθετηθεί το εκ του αποτελέσματος έγκλημα των περιπτώσεων γγ και δδ του άρ. 291 παρ. 1ΠΚ, πρέπει να συντρέξουν οι προϋποθέσεις α) της διατάραξης που προβλέπεται σε αυτό και οφείλεται σε δόλο του δράστη και β) να επέλθει θάνατος ή/και σωματική βλάβη, που, όμως, να δύνανται να αποδοθούν σε αμέλεια του δράστη κατά το άρ. 29 ΠΚ. Για να αποδοθεί το περαιτέρω βλαπτικό αποτέλεσμα του θανάτου ή των σωματικών βλαβών σε αμέλεια ή ενδεχόμενο δόλο πρέπει να διαπιστωθεί ο ψυχισμός του δράστη.

Η αμέλεια συνδέεται με την εσφαλμένη εκτίμηση των δυσμενών αποτελεσμάτων της πράξης ή παράλειψης, τα οποία ο δράστης πιστεύει ότι σε κάθε περίπτωση θα αποφύγει, ενώ ο ενδεχόμενος δόλος προϋποθέτει αποδοχή, «...δηλαδή γνώση της πιθανότητας (δυνατότητας) επελεύσεως του εγκληματικού αποτελέσματος, διαφέρουσα όμως του βουλευτικού στοιχείου, γιατί στον ενδεχόμενο δόλο ο δράστης αποδέχεται το ενδεχόμενο επέλευσης του αποτελέσματος, η αποδοχή δε του εγκληματικού αποτελέσματος, ανάγεται μεν στον εσωτερικό κόσμο του δράστη, πλην όμως διαπιστώνεται από εξωτερικά στοιχεία της συμπεριφοράς του που βεβαιώνουν τέτοια αποδοχή...» (ΑΠ 776/2010, Ζ' ΠΟΙΝΙΚΕΣ, ΝΟΜΟΣ).

Κατ' ουσίαν, όπως άλλωστε και νομολογιακώς έχει κριθεί «...Με άμεσο δόλο πράττει αυτός που "θέλει" την παραγωγή του εγκληματικού αποτελέσματος, καθώς και εκείνος που δεν επιδιώκει μεν αυτό, προβλέπει όμως ότι τούτο αποτελεί αναγκαία συνέπεια της πράξεώς του και, παρά ταύτα, δεν αφίσταται αυτής. Αντίθετα, με ενδεχόμενο δόλο πράττει εκείνος που προβλέπει το εγκληματικό αποτέλεσμα ως δυνατή συνέπεια της πράξεώς του και το "αποδέχεται"....» (ΑΠ 192/2015, Ζ' ΠΟΙΝΙΚΕΣ, ΝΟΜΟΣ).

Εξ' άλλου, κατά τη διάταξη του άρ. 15 ΠΚ, όπου ο νόμος για την ύπαρξη αξιόποινης πράξης απαιτεί να έχει επέλθει ορισμένο αποτέλεσμα, ή μη αποτροπή του τιμωρείται όπως η πρόκληση του με ενέργεια, αν ο υπαίτιος της παράλειψης είχε ιδιαίτερη νομική υποχρέωση να παρεμποδίσει την επέλευση του αποτελέσματος.

Η διάταξη αυτή προβλέπει το δια παραλείψεως τελούμενο έγκλημα, το οποίο θεωρείται υφιστάμενο οσάκις αυτός που παρέλειψε να αποτρέψει την επέλευση αποτελέσματος ανήκοντος στην αντικειμενική υπόσταση ορισμένου εγκλήματος τελέσεως τιμωρείται όπως αυτός που δι' ενεργείας παρήγαγε το αποτέλεσμα, δηλαδή ο δράστης του εγκλήματος τελέσεως.

Πρόκειται για ειδική μορφή εγκλήματος, δεδομένου ότι η αντικειμενική υπόσταση του τελείται όχι μόνο δι' ενεργείας, αλλά και δια παραλείψεως, που εξομοιώνεται νομικώς με την δι' ενεργείας παραγωγή του αποτελέσματος.

Προϋπόθεση εφαρμογής της είναι η ύπαρξη ιδιαίτερης, δηλαδή ειδικής και όχι γενικής υποχρεώσεως του υπαιτίου για ενέργεια που τείνει στην παρεμπόδιση του αποτελέσματος, για την επέλευση του οποίου ο νόμος απειλεί ορισμένη ποινή. Η υποχρέωση αυτή μπορεί να πηγάζει από ρητή διάταξη νόμου, από σύμπλεγμα νομικών καθηκόντων που συνδέονται με ορισμένη έννομη σχέση του υπαιτίου, από σύμβαση ή από ορισμένη συμπεριφορά του υπαιτίου από την οποία δημιουργήθηκε ο κίνδυνος του εγκληματικού αποτελέσματος.

3.2. Από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα (ΕΚ) και μετέπειτα Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) θεσπίστηκαν σειρά μέτρων για την επίτευξη κοινής πολιτικής ασφάλειας και διαχείρισης στον τομέα του σιδηρόδρομου. Ειδικότερα, το 2001, οι Οδηγίες 2001/12/ΕΚ, 2001/13/ΕΚ, 2001/14/Ε και 2001/16/ΕΚ, που αποτέλεσαν το λεγόμενο «πρώτο σιδηροδρομικό πακέτο», περιλαμβάναν, μεταξύ άλλων, την επέκταση των δικαιωμάτων πρόσβασης στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Σιδηροδρομικών Εμπορευματικών Μεταφορών και τον οργανωτικό διαχωρισμό της διαχείρισης της σιδηροδρομικής υποδομής από τις λειτουργίες μεταφορών.

Ακολούθησαν οι Οδηγίες 2004/49/ΕΚ, 2004/50/ΕΚ και 2004/51/ΕΚ και τον Κανονισμό (ΕΚ) 881/2004, που αποτέλεσαν το «δεύτερο σιδηροδρομικό πακέτο» και προέβλεπαν, μεταξύ άλλων: τη θέσπιση κοινών στόχων και μεθόδων ασφάλειας σε όλα τα κράτη-μέλη, τη θέσπιση κοινών αρχών για την διαχείριση, ρύθμιση και επίβλεψη της ασφάλειας και την ίδρυση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων. Σε συμμόρφωση με την Οδηγία 2004/49/ΕΚ εκδόθηκε το ΠΔ 160/2007 (ΦΕΚ Α' 201/23.08.2007) για την ασφάλεια των Κοινοτικών Σιδηροδρόμων.

Το 2007 ακολούθησε το «τρίτο σιδηροδρομικό πακέτο» που αποτελείτο από τις οδηγίες 2007/58/ΕΚ, 2007/59/ΕΚ και τους κανονισμούς (ΕΚ) 1370/2007, (ΕΚ) 1371/2007 και (ΕΚ) 1372/2007.

Εν τω μεταξύ, την 26-09-2014 υπεγράφη μεταξύ του Προέδρου του Δ.Σ. και Διευθύνοντα Συμβούλου της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. Α.Ε.» (εφεξής ΕΡΓΟΣΕ) και των νομίμων εκπροσώπων της Κοινοπραξίας Εργοληπτικών Επιχειρήσεων με την επωνυμία «ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΤΟΜΕ Α.Β.Ε.Τ.Ε. - ALSTOM TRANSPORT SA» (εφεξής Κοινοπραξία ΤΟΜΗ-ASTOM), η Σύμβαση 717 για το έργο «Ανάταξη και Αναβάθμιση του Συστήματος Σηματοδότησης - Τηλεδιοίκησης και Αντικατάσταση 70 Αλλαγών Τροχιάς σε Εντοπισμένα Τμήματα του Άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Προμαχώνας».

Ως προθεσμία υλοποίησης του έργου ορίστηκε το διάστημα των είκοσι τεσσάρων (24) μηνών από την ημερομηνία υπογραφής της σύμβασης, οπότε η ημερομηνία λήξης ήταν η 26-09-2016.

Η συγκεκριμένη σύμβαση ουδέποτε υλοποιήθηκε, όχι απλώς στον προβλεπόμενο χρόνο αλλά ούτε και μέχρι την ημέρα του επίμαχου τραγικού δυστυχήματος την 28.2.2023, καθώς δεν υπήρχε και δεν λειτουργούσε κανένα σύστημα τηλεδιοίκησης, ούτε η σηματοδότηση.

Τέλος, το 2016 θεσπίστηκε το «τέταρτο σιδηροδρομικό πακέτο» με τις Οδηγίες 2016/797 και 2016/798 για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος, οι οποίες ενσωματώθηκαν στην ελληνική έννομη τάξη με τον ν. 4632/2019.

Η ασφάλεια των σιδηροδρόμων είναι ουσιώδης απαίτηση της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798. Η ασφάλεια των σιδηροδρόμων οφείλει να αναπτύσσεται, να διατηρείται σε υψηλά επίπεδα και να βελτιώνεται συνεχώς.

Σύμφωνα με το άρ. 56 του ίδιου ν. 4632/2019, η ΡΑΣ είναι αυτή που εποπτεύει και ασκεί ελέγχους με στόχο τη συνολική διατήρηση της σιδηροδρομικής ασφάλειας και, τη συνεχή βελτίωσή της, δίδοντας προτεραιότητα στην πρόληψη των ατυχημάτων (παρ. 1 περ. α).

Τον δε έλεγχο των σχετικών κινδύνων αναλαμβάνουν ο διαχειριστής υποδομής (εν προκειμένω η ΕΡΓΟΣΕ) και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (εν προκειμένω η Hellenic train) (παρ. 1 περ. δ του ίδιου άρθρου). ΕΡΓΟΣΕ και Hellenic train είναι υποχρεωμένες αμελλητί να λαμβάνουν τα αναγκαία διορθωτικά μέτρα για την αντιμετώπιση του εντοπισθέντος κινδύνου ασφάλειας. Επίσης, αυτές θεσπίζουν και τα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας που περιέχουν, μεταξύ άλλων, και προγράμματα κατάρτισης του προσωπικού και συστημάτων, τα οποία διασφαλίζουν ότι διατηρείται η επάρκεια προσόντων του προσωπικού (άρ. 61 παρ. 3 περ. στ ίδιου νόμου).

Περαιτέρω, στο άρ. 59 του ίδιου ν. 4632/2019 προβλέπονται οι Κοινοί Στόχοι Ασφάλειας (ΚΣΑ), οι οποίοι καθορίζουν τα ελάχιστα επίπεδα ασφάλειας που πρέπει να επιτυγχάνονται σε ολόκληρο το σύστημα. Οι ΚΣΑ μπορεί να συνίστανται σε κριτήρια αποδοχής κινδύνων ή στοχευόμενα επίπεδα ασφάλειας.

Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, εγκρίνεται κάθε αναγκαία τροποποίηση των κανόνων ασφάλειας ώστε να επιτευχθούν τουλάχιστον οι ΚΣΑ, και αναθεωρημένοι ΚΣΑ, σύμφωνα με τα προσαρτημένα σε αυτούς χρονοδιαγράμματα υλοποίησης. Τέτοια Υπουργική Απόφαση δεν έχει εκδοθεί από την έναρξη ισχύος του ν. 4632/2019 την 14.10.2019 μέχρι και την ημέρα του δυστυχήματος την 28.2.2023 αλλά ούτε και μέχρι σήμερα.

Επιπλέον, και σύμφωνα με το άρ. 60 του ν. 4632/2019, *«με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση του Διαχειριστή Υποδομής και γνώμη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, θεσπίζονται Νέοι Εθνικοί Κανόνες σύμφωνα με τον παρόντα νόμο μόνο στις εξής περιπτώσεις: α) εφόσον οι κανόνες αφορούν υπάρχουσες μεθόδους ασφάλειας που δεν καλύπτονται από Κοινές Μεθόδους Ασφάλειας (ΚΜΑ), β) όταν οι κανόνες λειτουργίας του σιδηροδρομικού δικτύου δεν καλύπτονται ακόμη από Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ), γ) ως επείγον προληπτικό μέτρο, ιδίως ύστερα από ατύχημα ή συμβάν...»*.

Όπως είναι πασίγνωστο, την 24.1.2022 έλαβε χώρα ατύχημα με επιβατική αμαξοστοιχία στη Δαύλεια Βοιωτίας. Η επιβατική αμαξοστοιχία, στην οποία επέβαιναν 200 άτομα, συγκρούστηκε με μηχανή τρένου του ΟΣΕ και τραυματίστηκαν συνολικά 11 επιβαίνοντες. Μετά από το συγκεκριμένο ατύχημα, το Υπουργείο μεταφορών όφειλε να θεσπίσει νέους κανόνες ασφαλείας και ουδέποτε το έπραξε. Είχε προηγηθεί, επίσης, και το ατύχημα στις 13 Μαΐου 2017 στο Άδενδρο, όπως και άλλα ατυχήματα δυστυχώς, όταν το απογευματινό Intercity από Αθήνα εκτροχιάστηκε έξω από το Άδενδρο, όπου 3 άνθρωποι έχασαν τη ζωή τους και 10 τραυματίστηκαν.

Εκ των ανωτέρω, είναι αδιαμφισβήτητο ότι κατά τον χρόνο του δυστυχήματος δεν λειτουργούσε το Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (European Rail Traffic Management System (ERTMS), το οποίο φέρεται να έχει

απενεργοποιηθεί ήδη από το 2018. Αν λειτουργούσε το συγκεκριμένο σύστημα, το δυστύχημα δεν θα είχε συμβεί.

Η έλλειψη λειτουργίας συστημάτων ασφαλείας, τηλεδιοίκησης και σήμανσης, επιβεβαιώνονται και από την Ευρωπαϊκή Εισαγγελία, η οποία διαπίστωσε ότι «εάν η Σύμβαση 717/14 είχε εγκαίρως και στα αρχικά συμβατικά πλαίσια ολοκληρωθεί και είχαν παραδοθεί και λειτουργούσαν τα σχετικά συστήματα ασφαλείας - ελέγχου της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, θα αποφευγόταν μετά βεβαιότητας η επέλευση του δυστυχήματος των Τεμπών {βλ. σελ. 74η του Σχεδίου Κατηγορητηρίου της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας για τη δίωξη στελεχών για το αδίκημα της απάτης σχετική με τις επιχορηγήσεις στο πλαίσιο συγχρηματοδοτούμενου επιχειρησιακού προγράμματος, με αντικείμενο ιδιαιτέρως μεγάλης αξίας που υπερβαίνει το ποσό των εκατόν πενήντα χιλιάδων (120.000) ευρώ, σε βάρος των οικονομικών συμφερόντων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Ελληνικού Δημοσίου}...».

Το δυστύχημα δεν θα είχε συμβεί αν είχε υλοποιηθεί η Σύμβαση 717/2014 και λειτουργούσε σύστημα φωτισήμανσης και τηλεδιοίκησης, όπως και το ETCS, που η ενεργοποίηση του ήταν συνυφασμένη με την ολοκλήρωση των έργων της σύμβασης.

Επομένως το δυστύχημα θα είχε αποφευχθεί εάν το Υπουργείο μεταφορών και Υποδομών είχε καθορίσει και εφαρμόσει τα ελάχιστα επίπεδα ασφάλειας, σύμφωνα με τους επιβεβλημένους Εθνικούς Κανόνες Ασφάλειας, όπως επιβάλλεται από τις διατάξεις των άρθρων 13, 14 και 59 επ. του ν. 4632/2019 που θεσπίστηκε για την ενσωμάτωση στην ελληνική έννομη τάξη των Ευρωπαϊκών Οδηγιών 2016/797 και 2016/798.

Περαιτέρω, στο με αρ. πρωτ. 213/21/Ε/Δ2/6.9.2021 εμπιστευτικό έγγραφο του Διευθύνοντος Συμβούλου της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, κ. Φίλιππου Τσαλίδη, το οποίο απευθύνεται στον Πρόεδρο του ΟΣΕ και κοινοποιήθηκε στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών κ. Κώστα Καραμανλή, τον Υφυπουργό Υποδομών και Μεταφορών κ. Μιχάλη Παπαδόπουλο, τον Γενικό Γραμματέα Μεταφορών κ. Γιάννη Ξιφαριά, τη Γενική Διεύθυνση Μεταφορών υπό τον κ. Ανδρέα Πολάκι, τη Διεύθυνση Επιβατικών Μεταφορών υπό την κα Κατερίνα Δεμερτζή και κ. Φώτη Λιακέα και την Πρόεδρο της ΡΑΣ, κ. Ιωάννα Τσιαπαρίκου, η επισήμανση του επερχόμενου δραματικού συμβάντος είναι ανατριχιαστικά ακριβής.

Μνημονεύει προγενέστερα σιδηροδρομικά ατυχήματα, επισημαίνει τη γενικότερη αίσθηση εγκατάλειψης της σιδηροδρομικής υποδομής, την έλλειψη προσωπικού του ΟΣΕ (Σταθμαρχών και Κλειδούχων), τη μη λειτουργία της σηματοδότησης, τη λειτουργία μεγάλων τμημάτων χωρίς σηματοδότηση, τηλεδιοίκηση και στελέχωση της υποδομής, τη μη πλήρως συντηρημένη υποδομή, την μη άμεση επισκευή των διαπιστώσεων των ελέγχων, τη μη λειτουργία του Κέντρου Ελέγχου του Λειανοκλαδίου, τα οποία δημιουργούν σοβαρότατους κινδύνους αναφορικά με την κυκλοφορία.

Επισημαίνεται λοιπόν ο κίνδυνος για σοβαρότερα ατυχήματα αλλά ουδείς από τους αρμόδιους έλαβε τα δέοντα μέτρα ως όφειλε σύμφωνα με την νομοθεσία και, δυστυχώς, οδηγηθήκαμε στο δυστύχημα των Τεμπών.

Επιπλέον, η ΟΣΕ, η ΕΡΓΟΣΕ και η Hellenic train είναι υποχρεωμένες αμελλητί να λαμβάνουν τα αναγκαία διορθωτικά μέτρα για την αντιμετώπιση του εντοπισθέντος κινδύνου ασφάλειας.

Η ΟΣΕ, η ΕΡΓΟΣΕ και η Hellenic train θεσπίζουν τα αντίστοιχα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας, προκειμένου να εξασφαλίζουν ότι το σιδηροδρομικό σύστημα μπορεί να επιτύχει τουλάχιστον τους ΚΣΑ, ότι συνάδει με τις απαιτήσεις ασφάλειας που θεσπίζονται στο πλαίσιο των ΤΠΔ και ότι εφαρμόζονται τα σχετικά μέρη των ΚΜΑ και οι κοινοποιούμενοι σύμφωνα με το άρθρο 60 εθνικοί κανόνες.

Επίσης, αυτές θεσπίζουν και τα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας που περιέχουν, μεταξύ άλλων, και προγράμματα κατάρτισης του προσωπικού και συστημάτων, τα οποία διασφαλίζουν ότι διατηρείται η επάρκεια προσόντων του προσωπικού (άρ. 61 παρ. 3 περ. στ ίδιου νόμου).

Επομένως, το Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών, διά του τότε Υπουργού του, ευθύνεται για τη μη θέσπιση νέων κανόνων ασφαλείας και επομένως για την μη τήρηση της ασφάλειας στο πεδίο των σιδηροδρομικών συγκοινωνιών. Αν είχε θεσπίσει τέτοιους κανόνες, το τραγικότατο δυστύχημα στα Τέμπη θα είχε αποφευχθεί.

Επίσης, ο ΟΣΕ ως διαχειριστής της σιδηροδρομικής υποδομής, η ΕΡΓΟΣΕ ως διαχειριστής έργων και η Hellenic Train ως η νυν σιδηροδρομική επιχείρηση (όπως και η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ως η πρώην σιδηροδρομική επιχείρηση), που αποτελούν τους κύριους παράγοντες του σιδηροδρομικού συστήματος, φέρουν εξ ολοκλήρου την ευθύνη για την ασφάλεια του συστήματος.

Επιπρόσθετα, άλλοι συμμετέχοντες παράγοντες του σιδηροδρομικού συστήματος (υπεύθυνοι εργολάβοι για τη συντήρηση του συστήματος κυκλοφορίας, οι κάτοχοι οχημάτων, οι εργολάβοι κατασκευαστές κ.α.) φέρουν στο ακέραιο τις ευθύνες τους για τα προϊόντα και τις υπηρεσίες που παρείχαν.

Όπως ορίζει και ο ν. ν.3891/2010 (Α'188) με τον οποίο συστήθηκε, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) είναι, μεταξύ άλλων, και η Εθνική Αρχή Ασφάλειας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές.

Η κατοχή ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας αποτελεί προϋπόθεση για να επιτρέπεται σε μια σιδηροδρομική επιχείρηση η πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή. Τόσο η ΡΑΣ όσο και ο ERA ευθύνονται, επίσης, για τη χορήγηση στην Hellenic Train το 2022 του νέου Πιστοποιητικού Ασφαλείας, όπως και για την μη τήρηση του ελάχιστου συστήματος ασφαλείας.

Όλα τα ανωτέρω είναι προφανές ότι αποτελούν πράξεις και παραλείψεις των αρμοδίων προσώπων (πολιτικών, διοικητικών και ιδιωτών), κατά παράβαση των ειδικών υποχρεώσεων τους, που πληρούν τους όρους του νόμου ως «επικίνδυνες για την ασφάλεια της συγκοινωνίας», κατά το άρθρο 291 παρ. 1 στοιχ. στ' του Π.Κ.

4. ΤΟ ΤΕΛΙΚΟ ΠΟΡΙΣΜΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ – ERA/REP/1-2023.

Σύμφωνα με το τελικό πόρισμα του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων (ERA) για την ασφάλεια του σιδηροδρόμου, η ευθύνη της ασφάλειας των σιδηροδρόμων «μεταβιβάζεται σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ)».

Όμως, «στην πράξη δεν έχει γίνει αποτελεσματική μεταβίβαση αυτού του καθήκοντος και κανείς δεν το εκτελεί στην πραγματικότητα (ούτε η ΡΑΣ το ασκεί ούτε το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών το ελέγχει). Δεν υπάρχει καμία διασφάλιση ότι όλη η ισχύουσα (εθνική και κοινοτική) νομοθεσία επιβάλλεται με ανοιχτό και αμερόληπτο τρόπο, ενισχύοντας την ανάπτυξη ενός ενιαίου ευρωπαϊκού συστήματος σιδηροδρομικών μεταφορών».

Επιπλέον, «δεν υπάρχουν στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι τα μέτρα που προωθούνται για την ανάπτυξη και τη βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων λαμβάνουν υπόψη την ανάγκη για μια συστημική προσέγγιση», που θα εστιάζει, δηλαδή, στην αντιμετώπιση της ασφάλειας ως μέρους ενός ολόκληρου συστήματος, με βάση τις αλληλεπιδράσεις και τις σχέσεις μεταξύ των επιμέρους φορέων που λειτουργούν στον ελληνικό σιδηρόδρομο (ΟΣΕ, Hellenic Train, ΡΑΣ, υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών κ.λπ.).

Οι ελεγκτές του ERA διαπιστώνουν επίσης «έλλειψη κατανόησης των διαθέσιμων εργαλείων (π.χ. συμφωνία απόδοσης με τον ΟΣΕ, σχέδια ασφάλειας) για την εκπλήρωση του ρόλου του Δημοσίου» όσον αφορά στην ασφάλεια. Η κατάσταση περιπλέκεται περισσότερο «από την πολυπλοκότητα της νομικής αρχιτεκτονικής στην Ελλάδα, που δημιουργεί ασάφειες στους ρόλους και τις αρμοδιότητες των κύριων επιχειρησιακών παραγόντων για τη διαχείριση της ασφάλειας και έχει ως αποτέλεσμα την τρέχουσα εσφαλμένη εφαρμογή» των κοινοτικών οδηγιών.

Στο πόρισμα επισημαίνεται πως «δεν υπάρχει καμία διασφάλιση ότι η ευθύνη για την ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος και τον έλεγχο των κινδύνων που συνδέονται με αυτό βαρύνει τους διαχειριστές υποδομής (σ.σ.: τον ΟΣΕ) και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (σ.σ.: την Hellenic Train), τον καθένα για το τμήμα που του αναλογεί». Γίνεται λόγος για νομοθεσία που δημιουργεί «μια θολή εικόνα των ευθυνών μεταξύ των σιδηροδρομικών φορέων» για την ασφάλεια, καθώς και πως «η διαδικασία καθορισμού και κοινοποίησης κανόνων ασφαλείας δεν εφαρμόζεται με συνέπεια και μπορεί να οδηγήσει σε αυξημένους κινδύνους».

5. ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΑ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΜΒΑΣΗ 717/2014.

Σύμφωνα με το υπ' αρ. 4889/29-06-2023 έγγραφο του Αντιεισαγγελέα του Αρείου Πάγου, υποβληθέν δια του Υπουργού Δικαιοσύνης, διαβιβάστηκε στη Βουλή, χωρίς αξιολόγηση, βάσει των διατάξεων του άρθρου 86 παρ. 1 και 2 του Συντάγματος και των άρθρων 1 και 4 του Ν. 3126/2003 και άρθρου 153 παρ. 2 του Κανονισμού της Βουλής, η υπ' αρ. 1.000551/2023 και ABM ΕΕΕ 11/2023 ποινική δικογραφία και 13 συνοδευτικά έγγραφα, όπως αυτά υποβλήθηκαν από την Ευρωπαϊκή Εντεταλμένη Εισαγγελέα κατά του πρώην Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών Χρίστου Σπίρτζη και του πρώην Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών Κωνσταντίνου Καραμανλή.

Τα στοιχεία που συγκέντρωσε η Ευρωπαϊκή Εισαγγελία αφορούσαν ευθύνες των πρώην υπουργών σχετικές με αδικήματα (παράβαση καθήκοντος, κακουργηματική απιστία) που συνδέονταν με την καθυστέρηση υλοποίησης της υπ' αριθ. 717/26.09.2014 σύμβασης με τίτλο «Ανάταξη και Αναβάθμιση του συστήματος Σηματοδότησης - Τηλεδιοίκησης και Αντικατάστασης 70 Αλλαγών Τροχιάς Σε Εντοπισμένα Τμήματα του Άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Προμαχώνας (Α.Δ. 717/2014)».

Είναι η σύμβαση που, όπως υποστηρίζει η συντριπτική πλειοψηφία των ειδικών και αυτή η εκτίμηση αναπόφευκτα επιβεβαιώθηκε σχεδόν από το σύνολο των μαρτύρων που εμφανίστηκαν ενώπιον της Εξεταστικής Επιτροπής, αν ολοκληρώνονταν, δεν θα είχε συμβεί ποτέ το τραγικό δυστύχημα στα Τέμπη.

Σημειώνεται ότι το έργο επτά χρόνια μετά όχι μόνο δεν είχε ολοκληρωθεί, αλλά υπήρχαν τρομερές ελλείψεις.

Ειδικότερα η σύμβαση αφορούσε:

- Την ανάταξη και αναβάθμιση του υφιστάμενου συστήματος συμβατικής σηματοδότησης – τηλεδιοίκησης, σε εντοπισμένα τμήματα του άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη – Προμαχώνας (πλην του τμήματος Τιθορέα – Δομοκός) μήκους 519 χλμ. και αντικατάσταση 70 αλλαγών τροχιάς επί του ίδιου άξονα.
- Την εγκατάσταση και προσωρινή παραλαβή του συστήματος έλεγχου – χειρισμού σηματοδότησης ETCS level 1 σε 402 χλμ του σιδηροδρομικού άξονα Αθήνας – Θεσσαλονίκης και συγκεκριμένα: Εγκατάσταση της καλωδίωσης και προσωρινή παραλαβή στο τμήμα Α5) Λάρισα (μη περ/νου) – Πλατύ (περ/νου) Εγκατάσταση και προσωρινή παραλαβή ETCS-level I στα τμήματα: Α3) ΣΣ Οινόης (μη περ/νου) – ΣΣ Τιθορέας (μη περ/νου) Β1) ΣΣ Πλατέως (περ/νου) – ΤΧ 1 (μη περ/νου) Β3) ΤΧ 1 (μη περ/νου) – Στρ – Προμαχώνας (περ/νου). Εκπαίδευση, ανταλλακτικά, συντήρησιμετά άρσηςβλαβών και η τεκμηρίωση του συστήματος ETCS για όλα τα τμήματα του άξοναΑθήνα – Θεσσαλονίκη – Προμαχώνα (πλην Τιθορέα – Δομοκός) και του τμήματοςΟινόη – Χαλκίδα, συνολικού μήκους 541 χλμ.
- Την αναβάθμιση των απαραίτητων συσκευών τηλεμετρίας για την επικοινωνία του συστήματος σηματοδότησης, των τηλεδιοικήσεων της σηματοδότησης Αθηνών,

Λάρισας και Θεσσαλονίκης, της τηλεδιοίκησης ηλεκτροκίνησης της Θεσσαλονίκης και των τοπικών σταθμών εργασίας του τμήματος Πλατύ – Προμαχώνας.

- Επίσης, περιλαμβάνεται η αποκατάσταση της σηματοδότησης του ΣΣ Κατερίνης.

Η ίδια έρευνα της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας, που αφορά τους δύο πρώην υπουργούς, σύμφωνα με δημοσιεύματα, οδήγησε στην άσκηση ποινικής δίωξης σε βάρος 23 προσώπων, 18 εκ των οποίων είναι δημόσιοι υπάλληλοι – για σειρά κακουργηματικών πράξεων όπως απάτη, απιστία, ψευδή βεβαίωση, με σκοπό τον παράνομο προσπορισμό οφέλους, ηθική αυτουργία στην απάτη και τις ψευδείς βεβαιώσεις.

Ήδη, κάποια από τα πρόσωπα αυτά έχουν εμφανιστεί ενώπιον της Εξεταστικής Επιτροπής και ζήτησαν να αντιμετωπιστούν σύμφωνα με τα άρθρα του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας που αφορούν το δικαίωμα του κατηγορούμενου να μην συμβάλει ακούσια στην αυτοενοχοποίησή του.

Από την εξέταση τους επιβεβαιώθηκε το σύνολο των επισημάνσεων και διαπιστώσεων της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας γύρω από την εγκληματική διαχείριση της ως άνω σύμβασης, που ήδη τις προεκτάσεις και τους υπαίτιους διερευνά η τακτική δικαιοσύνη κατά τα ανωτέρω.

Ειδικότερα η Ευρωπαϊκή Εισαγγελία στο αρ. πρ. 209/5.5.2022 έγγραφο που έχει διαβιβαστεί στη Βουλή αναφέρει: «...*ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΑ για τη σύμβαση 717 (ανάταξη σηματοδότησης Αθήνα - Προμαχώνα):*

1. *Λήξαν όλες οι αποκλειστικές προθεσμίες για παράδοση προς χρήση, ο ανάδοχος δεν είχε εγκεκριμένες μελέτες και έπρεπε να είχε κηρυχθεί έκπτωτος.*
2. *Η ανάταξη εξοπλισμού Bombardier γινόταν αποκλειστικά από την εταιρεία ΤΟΜΗ (ΑΚΤΩΡ) με την ανοχή της επίβλεψης της ΕΡΓΟΣΕ.*
3. *Ο πάροχος δάνειας εμπειρίας δεν ασχολούνταν καθόλου με το έργο μέχρι το πρόστιμο της ΕΔΕΛ.*
4. *Επιβλήθηκε πρόστιμο 2.500.000€ από την ΕΔΕΛ για κακοδιαχείριση.*
5. *Η ΕΡΓΟΣΕ στη συνέχεια αλλάζει το φυσικό αντικείμενο στις εισηγήσεις στο διοικητικό συμβούλιο.*
6. *Το Ελεγκτικό δεν εγκρίνει τις τροποποιήσεις.*
7. *Η ΕΡΓΟΣΕ το παραβλέπει αυτό και προχωρά στην υπογραφή της συμπληρωματικής σύμβασης.*
8. *Με απόφαση υπουργού, κατόπιν εισηγήσεως της ΕΡΓΟΣΕ, δίδεται αποζημίωση στον ανάδοχο 3.500.000€ για θετικές ζημιές.*

9. Άλλο φυσικό αντικείμενο περιγράφεται με σαφήνεια στη σύμβαση, άλλο ενέκρινε το Ελεγκτικό και άλλο εκτελεί η ΕΡΓΟΣΕ χωρίς την έγκριση του Ελεγκτικού.
10. Στο τμήμα Οινόη – Τιθορέα αποξηλώνει λειτουργούντα εξοπλισμό που έχει πληρωθεί με ευρωπαϊκά κονδύλια και παραβιάζει τα αναγραφόμενα στη σύμβαση.
11. Καταργεί όλο τον εξοπλισμό μεταξύ 2 σταθμών στο τμήμα Οινόη - Τιθορέα, ενώ έπρεπε να τον ανατάξει, με ποσότητες προβλεπόμενες στον προϋπολογισμό του έργου.
12. Στο τμήμα Οινόη - Τιθορέα, η ΕΡΓΟΣΕ αποξηλώνει όλα τα κυκλώματα γραμμής, που έπρεπε να ανατάξει βάσει αρχικής σύμβασης με προβλεπόμενες ποσότητες στον προϋπολογισμό του έργου και αντικαθιστά μέρος αυτών (όχι όλα, υποβαθμίζοντας ουσιαστικά το έργο) με μετρητές αξόνων, κατά παράβαση της σύμβασης. Οι μετρητές αξόνων όμως δεν ανιχνεύουν θραύση σιδηροτροχιάς (απάντηση στην κλήση σε απολογία με αρ. πρωτ. 336/29.11.2021, σελίδες 31/46 έως 46/46).
13. Η ευρωπαϊκή επιτροπή προτείνει πρόστιμο 17.000.000€ για πολυετείς καθυστερήσεις στην ολοκλήρωση του έργου.
14. Υπάρχει σήμερα ορατός κίνδυνος απένταξης της χρηματοδότησης από ευρωπαϊκά κονδύλια. Ήδη ο ΟΣΕ έστειλε το υπ' αρ. 9179648/01.02.2022 έγγραφο στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, για τα έργα Σ.Α.Ε. 078/4 748/18, 563/09, 715/14 και 512/12 για χρηματοδότηση αυτών μόνο από το πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων. Για ποιο λόγο άραγε, καθότι πρόκειται για συγχρηματοδοτούμενα έργα;
15. Να ελεγχθεί το πτυχίο του Γιώργου Κατάκου (όχι το αν έχει αναγνώριση από το ΔΙΚΑΤΣΑ). Ο τρόπος που χειρίζεται τα έργα και το τεχνικό του υπόβαθρο, δεν συνάδει με επιστήμονα διπλωματούχο μηχανικό....».

Είναι προφανές ότι οι ως άνω διαπιστώσεις επιβεβαιώνουν την ύπαρξη συμπεριφορών (πράξεων / παραλείψεων) επικίνδυνων για την ασφάλεια των συγκοινωνιών, καθώς και την προεκτεθείσα θέση του Εφέτη Ανακριτή και τις πρόδρομες επισημάνσεις της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας, ότι η καθυστέρηση ολοκλήρωσης των έργων υποδομής συνδέεται αιτιωδώς με την επέλευση του δυστυχήματος των Τεμπών.

Οι ποινικά αξιόλογες αυτές συμπεριφορές, με την επιφύλαξη των διατάξεων περί παραγραφής, αφορούν σωρηδόν τις διοικήσεις της ΕΡΓΟΣΕ που έδιναν συνεχείς παρατάσεις στη σύμβαση 717/2014 και που ανέχτηκαν τα «παιχνίδια» των εργολάβων (Κοινοπραξία ΤΟΜΗ-ASTOM) για την υπογραφή της συμπληρωματικής σύμβασης, η οποία δεν χρειαζόταν, τους διατελέσαντες διευθυντές έργου και επιβλέποντες της σύμβασης 717/2014, που συνέργησαν στις ως άνω μεθοδεύσεις των εργολάβων, τους εκπροσώπους της Κοινοπραξίας ΤΟΜΗ-ASTOM, που ανέλαβαν μία σύμβαση που εξ αρχής γνώρισαν ότι δεν είχαν την τεχνογνωσία να εκτελέσουν, καθώς και ότι αυτή στο μεγαλύτερο μέρος της δεν μπορούσε να υλοποιηθεί, τα στελέχη εκείνα του ΟΣΕ

που δεν μερίμνησαν για την αποκατάσταση της βλάβης στο καλωδιακό δίκτυο οπτικών ινών, που προκλήθηκε από φωτιά στη Ζάχαρη στις 29/07/2019, με συνέπεια, να μη λειτουργεί η σηματοδότηση και η τηλεδιόικηση στο τμήμα που έγινε το δυστύχημα, και βεβαίως, τους διατελέσαντες ως Υπουργούς Μεταφορών, κατά τα κρίσιμα χρονικά διαστήματα.

6. Η ΑΛΛΟΙΩΣΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΚΑΙ ΠΕΙΣΤΗΡΙΩΝ.

Ο Κώδικας Ποινικής Δικονομίας με τις διατάξεις των άρθρων 239 και 251 απονέμει μόνον στις δικαστικές αρχές την αρμοδιότητα της διαχείρισης του πεδίου του εγκλήματος.

Επιπλέον ο νόμος 5014/2023 «Περί διερεύνησης αεροπορικών και σιδηροδρομικών δυστυχημάτων» επιβεβαιώνει το ίδιο, μεταξύ άλλων, στα άρθρα 21 και 44.

Ειδικότερα σύμφωνα με τα άρθρα αυτά:

«... Άρθρο 21: 1. Για κάθε ατύχημα ή σοβαρό συμβάν οι κατά τόπον αρμόδιες αστυνομικές αρχές αποκλείουν τον τόπο του ατυχήματος, το συντομότερο δυνατόν από την πρόσβαση τρίτων. Για την πρόσβαση στον αποκλεισμένο τόπο του ατυχήματος αποφασίζει ο επικεφαλής της διερεύνησης. Η ομάδα διερεύνησης είναι υπεύθυνη να εξασφαλίζει την ασφαλή επεξεργασία κάθε αποδεικτικού στοιχείου και να λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα, προκειμένου να προστατεύσει τα εν λόγω αποδεικτικά στοιχεία και να εγγυηθεί την ασφαλή φύλαξη....., του περιεχομένου του και των συντριμμάτων του για τον χρόνο που είναι απαραίτητος για τους σκοπούς της διερεύνησης ασφάλειας. Η προστασία των αποδεικτικών στοιχείων περιλαμβάνει τη διατήρηση, με φωτογραφικά ή άλλα μέσα, κάθε αποδεικτικού στοιχείου που είναι δυνατόν να αφαιρεθεί, να διαγραφεί, να απωλεσθεί ή να καταστραφεί. Η ασφαλής φύλαξη περιλαμβάνει την προστασία από κάθε περαιτέρω ζημία, πρόσβαση προσώπων άνευ σχετικής έγκρισης, κλοπή και φθορά. 2. Μέχρι την άφιξη των διερευνητών ασφάλειας, δεν μεταβάλλεται από κανέναν η κατάσταση του τόπου του ατυχήματος, δεν λαμβάνονται δείγματα από αυτόν, δεν επιχειρείται μετακίνηση ούτε πραγματοποιείται δειγματοληψία....., το περιεχόμενο ή τα συντρίμματά του, δεν μετακινείται ούτε απομακρύνεται....., εκτός εάν η εν λόγω ενέργεια απαιτείται για λόγους ασφάλειας ή για να παρασχεθεί συνδρομή σε τραυματίες με ταυτόχρονη, αν είναι δυνατόν, γραπτή και φωτογραφική καταγραφή της θέσης τους στον τόπο του ατυχήματος ή σε σχέση με τον τόπο του ατυχήματος ή με τη ρητή άδεια των αρχών που έχουν τον έλεγχο του τόπου και εφόσον είναι δυνατόν, σε συνεννόηση με τον επικεφαλής της διερεύνησης. 3. Κάθε εμπλεκόμενο πρόσωπο λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα για να διαφυλάξει έγγραφα, υλικό και καταγραφές που σχετίζονται με το γεγονός, ιδίως για να αποφευχθεί η διαγραφή καταγεγραμμένων συνομιλιών και σημάτων συναγερμών..... 4. Για την αποδέσμευση του τόπου του ατυχήματος, του και των συντριμμάτων αυτού αποφασίζει ο επικεφαλής της διερεύνησης....».

«...Άρθρο 44 Καθεστώς διεξαγωγή έρευνας 1. Στους διερευνητές του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. ή στους διερευνητές οποιουδήποτε αντίστοιχου φορέα διερεύνησης άλλου κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή στους διερευνητές ή τεχνικούς συμβούλους του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. και για τη διευκόλυνση της διεξαγωγής της έρευνας, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ο διαχειριστής υποδομής, καθώς και κάθε αρμόδια για τη δικαστική ανάκριση αρχή, υποχρεούνται να παρέχουν: α) άμεση πρόσβαση στον τόπο του ατυχήματος ή του συμβάντος, καθώς και στο σχετικό τροχαίο υλικό και τις εγκαταστάσεις υποδομής και τις εγκαταστάσεις ελέγχου και σηματοδότησης της κυκλοφορίας, β) δικαίωμα άμεσης καταγραφής των αποδεικτικών στοιχείων και ελεγχόμενης απομάκρυνσης των συντριμμίων, των εγκαταστάσεων ή στοιχείων υποδομής για εξέταση ή ανάλυση, γ) απεριόριστη πρόσβαση και δικαίωμα χρήσης των στοιχείων των συσκευών καταγραφής επί των αμαξοστοιχιών, καθώς και του εξοπλισμού εγγραφής φωνητικών μηνυμάτων και δεδομένων για τη λειτουργία του συστήματος σηματοδότησης και ελέγχου της κυκλοφορίας, δ) πρόσβαση στα αποτελέσματα της νεκροψίας των θυμάτων, ε) πρόσβαση στα αποτελέσματα της εξέτασης του προσωπικού του τρένου και του λοιπού σιδηροδρομικού προσωπικού που εμπλέκεται στο ατύχημα ή συμβάν, στ) δυνατότητα υποβολής ερωτήσεων του εμπλεκόμενου στο ατύχημα ή συμβάν σιδηροδρομικού προσωπικού και λοιπών μαρτύρων και ζ) πρόσβαση σε όλες τις σχετικές πληροφορίες και αρχεία που τηρούν ο διαχειριστής της υποδομής, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι υπεύθυνοι για τη συντήρηση φορείς και η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων. 2. Η έρευνα του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. είναι ανεξάρτητη από τη δικαστική έρευνα, πραγματοποιείται όμως σε συνεργασία με τις αρμόδιες για τη δικαστική έρευνα ανακριτικές αρχές. Για τον σκοπό αυτόν ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. συνάπτει πρωτόκολλα συνεργασίας με τις αρχές που είναι αρμόδιες για οποιαδήποτε δικαστική έρευνα, την Ελληνική Αστυνομία, το Πυροσβεστικό Σώμα και άλλους εμπλεκόμενους στα σιδηροδρομικά ατυχήματα φορείς, με σκοπό να τυποποιηθούν οι διαδικασίες συνεργασίας, συντονισμού και παροχής στοιχείων μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών. 3. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ο διαχειριστής υποδομής και, όποτε ενδείκνυται, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων υποχρεούνται να κοινοποιούν αμέσως στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. τα ατυχήματα και τα συμβάντα που αναφέρονται στο άρθρο 42 και να παρέχουν κάθε διαθέσιμη πληροφόρηση. Η κοινοποίηση αυτή επικαιροποιείται, μόλις καθίστανται διαθέσιμες πληροφορίες που ελλείπουν. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. αποφασίζει, χωρίς καθυστέρηση και, εν πάση περιπτώσει, το αργότερο εντός δύο (2) μηνών από την παραλαβή της κοινοποίησης του ατυχήματος ή του συμβάντος, αν θα αρχίσει ή όχι η έρευνα...».

Το συμπέρασμα που προκύπτει λοιπόν με σαφήνεια από τα παραπάνω είναι η καταρχήν αρμοδιότητα των Δικαστικών Αρχών, σύμφωνα με όλα τα δεδομένα της νομοθεσίας και στην συνέχεια όποιου άλλου σχετικού φορέα, ενώ η διατήρηση του χώρου του συμβάντος και η φύλαξη του έως την ολοκλήρωση των ερευνών είναι αυτονόητη.

Ανακύπτει, λοιπόν, εύλογη ανάγκη διερεύνησης, ποιοι και γιατί, εκτός από τον τέως περιφερειάρχη Θεσσαλίας και προφανώς τον κ. Τριαντόπουλο, που έχει ομολογήσει την συμμετοχή του σε επίκαιρο χρόνο ενώπιον του Τύπου, επιδίωξαν την εκ βάθρων μεταβολή του χώρου πριν συμπληρωθούν λίγα εικοσιτετράωρα από το συμβάν και ενώ υπήρχε μια τουλάχιστον αγνοούμενη.

Μάλιστα, δεν διερευνήθηκε από την επιτροπή Γεραπετρίτη τι πραγματικά μετέφερε η εμπορική αμαξοστοιχία, που προκάλεσε την μεγάλη σε έκταση και μέγεθος έκρηξη, που είχε ως αποτέλεσμα τον πολλαπλασιασμό των θυμάτων της σύγκρουσης.

Δεδομένου δε ότι, προέκυψαν ισχυρές ενδείξεις πως η εμπορική αμαξοστοιχία μετέφερε υλικά όπως το ξυλόλιο, ήτοι διαλύτη ιδιαίτερα εύφλεκτο, ο οποίος χρησιμοποιείται μεταξύ άλλων στη χημική βιομηχανία, αλλά και στη νόθευση καυσίμων, ανακύπτουν σοβαρές ενδείξεις πως η βεβαιωμένη αυτή αλλοίωση του πεδίου του δυστύχηματος αποφασίστηκε από υψηλά κυβερνητικά κλιμάκια, που γνώριζαν τη παράνομη μεταφορά εύφλεκτων υλικών από την εμπορική αμαξοστοιχία και επιχείρησαν να την συγκαλύψουν.

7. Η ΜΗ ΘΕΣΠΙΣΗ ΕΘΝΙΚΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ.

Είναι συγκλονιστικό το γεγονός ότι, αντίθετα με όλες τις Ευρωπαϊκές Οδηγίες που αφορούν την ασφάλεια στο σιδηρόδρομο, για λόγους που πρέπει να διερευνηθούν από την Δικαιοσύνη, δεν έχουν θεσπιστεί στην πατρίδα μας Εθνικοί Κανόνες Ασφαλείας.

Αυτό όχι μόνο αντιβαίνει στις διατάξεις των άρθρων 13,14,59 και 60 του νόμου Ν.4632/2019, ο οποίος ενσωμάτωσε τις Οδηγίες ΕΕ 2016/797 και 2016/798, αλλά αποτελεί παράλειψη η οποία προφανώς οδήγησε στο δυστύχημα των Τεμπών.

Εάν είχαν θεσπιστεί δεν θα ήταν δυνατόν, ενώ κανένα σύστημα αποτροπής των ολέθριων αποτελεσμάτων του ανθρώπινου σφάλματος δεν βρισκόταν σε λειτουργία, όλοι να δηλώνουν αναρμόδιοι και ανεύθυνοι γι' αυτό, διότι οι Εθνικοί Κανόνες προβλέπουν ακριβώς τι πρέπει να βρίσκεται σε λειτουργική κατάσταση και ποιος είναι υπεύθυνος γι' αυτό.

Σε ότι αφορά στις διαφορές μεταξύ του Γενικού Κανονισμού Κυκλοφορίας και των Εθνικών Κανόνων Ασφάλειας, καθώς πλείστοι μάρτυρες που κατέθεσαν ενώπιον της Εξεταστικής Επιτροπής, επιχείρησαν να προκαλέσουν σκόπιμη σύγχυση, διαστρεβλώνοντας απροκάλυπτα την αλήθεια, λεκτέα τα ακόλουθα:

Ο Γενικός Κανονισμός Κυκλοφορίας και οι Εθνικοί Κανόνες Ασφαλείας αποτελούν δύο θεμελιώδεις πυλώνες στη διαχείριση και τη λειτουργία των σιδηροδρόμων, με κάθε έναν να καλύπτει διαφορετικές ανάγκες και πτυχές της σιδηροδρομικής λειτουργίας.

Ο Γενικός Κανονισμός Κυκλοφορίας αποτελεί το βασικό νομικό πλαίσιο που διέπει την κυκλοφορία των τρένων εντός του εθνικού δικτύου. Καθορίζει τις γενικές αρχές και τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται για την ασφαλή και αποτελεσματική κίνηση των τρένων, περιλαμβάνοντας οδηγίες για την εκτέλεση κυκλοφορίας, την

αντιμετώπιση εκτάκτων καταστάσεων, τη χρήση των σημάτων και των σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων.

Οι Εθνικοί Κανόνες Ασφαλείας εστιάζουν συγκεκριμένα στην ασφάλεια της σιδηροδρομικής λειτουργίας. Αυτοί οι κανόνες περιλαμβάνουν προδιαγραφές και απαιτήσεις για την ασφαλή λειτουργία των τρένων, την συντήρηση των σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων και του υλικού, καθώς και διαδικασίες για την πρόληψη και την αντιμετώπιση ατυχημάτων και περιστατικών. Επιπλέον, περιλαμβάνουν κανόνες για την εκπαίδευση και πιστοποίηση του προσωπικού, καθώς και για τη διαχείριση κινδύνων και την αξιολόγηση της ασφάλειας.

Η κύρια διαφορά μεταξύ του Γενικού Κανονισμού Κυκλοφορίας και των Εθνικών Κανόνων Ασφαλείας έγκειται στο γεγονός ότι ο πρώτος εστιάζει στη διαχείριση της κυκλοφορίας και την τήρηση των κανόνων για την αποτελεσματική λειτουργία των τρένων, ενώ οι δεύτεροι εστιάζουν αποκλειστικά στην ασφάλεια, καθορίζοντας προδιαγραφές και απαιτήσεις για την ασφαλή λειτουργία και συντήρηση των σιδηροδρομικών υποδομών και συστημάτων.

Εκείνοι λοιπόν που με απόλυτη επίγνωση του τρομερού διακυβεύματος, οι πράξεις και παραλείψεις τους να οδηγήσουν ανά πάσα στιγμή σε κάποιο τραγικό δυστύχημα, ουσιαστικά αρνούνται, ακόμη και σήμερα, να θεμελιώσουν νομοθετικά την ασφάλεια στον σιδηρόδρομο, ενώ αυτό επιβάλλει επιτακτικά η Ευρωπαϊκή νομοθεσία και ο Ελληνικός Νόμος, παρανομούν εξακολουθητικά.

Είναι αδιανόητο κάποιος να θεωρείται άμοιρος ευθυνών, ενώ γνώριζε από την θεσμική θέση ευθύνης που κατείχε:

α) την τραγική κατάσταση στην οποία βρισκόταν οι υποδομές του συνόλου των αυτοματοποιημένων συστημάτων ασφαλείας, όπως αποδεικνύεται από την μοναδική έκθεση πραγματογνωμοσύνης που βρίσκεται στην δικογραφία, από την οποία προκύπτει ότι όσα συστήματα είχαν εγκατασταθεί είχαν πάψει να λειτουργούν λόγω βλαβών ή είχαν απενεργοποιηθεί (ενδεικτικά ETCS ήδη από τον Ιούλιο του 2018, όπως αποδείχθηκε, η τηλεδιόικηση είχε απενεργοποιηθεί πλήρως μετά από πυρκαγιά τον Ιούλιο του 2019, ενώ από τον πίνακα τοπικών χειρισμών, που βέβαια δεν συνιστά σύστημα τηλεδιόικησης, αφού δεν επιτρέπει εξ αποστάσεως παρεμβάσεις αποφυγής αποτελεσμάτων εσφαλμένων επιλογών σε άμεσο χρόνο αλλά απλώς την προληπτική χάραξη δεδομένων διαδρομών, μόνο στην απόσταση των 1700 μέτρων μετά τον σταθμό της Λάρισας η θέση των τρένων ήταν ορατή, καθώς για τα επόμενα 2300 μέτρα οι λυχνίες εντοπισμού θέσης ήταν καμένοι και ουδείς επιμελήθηκε να τους αντικαταστήσει) και μάλιστα, όπως ανακοινώθηκε επισήμως, για να μπορούν οι αμαξοστοιχίες να παραβιάζουν την ερυθρά σηματοδότηση, από την έκθεση της πυροσβεστικής αλλά και από την τριμελή επιτροπή

β) την κακή ποιότητα του έμψυχου δυναμικού η οποία είναι αποδεδειγμένα η χειρότερη δυνατή για Ευρωπαϊκή Χώρα, που χρησιμοποιεί τρένα υψηλών ταχυτήτων (ρουσφετολογικές προσλήψεις, πλασματικές εξετάσεις, ανυπαρξία συνεχούς παρακολούθησης της επαγγελματικής ικανότητας του προσωπικού, μπλοκάκια, υποτυπώδης εκπαίδευση κ.λ.π). Είναι βέβαια ομολογημένο από την ίδιο τον αρμόδιο

υπουργό ότι η υπηρεσιακή τοποθέτηση του μοιραίου σταθμάρχη αντιβαίνει όχι απλώς στο γράμμα του νόμου αλλά στο ίδιο το πνεύμα των κανόνων δικαίου που αφορούν τις προϋποθέσεις πρόσληψης σε θέσεις ευθύνης, δεδομένου ότι η ανύπαρκτη εμπειρία, οι ελλιπέστατες γνώσεις σε συνδυασμό με την προχωρημένη ηλικία, καθιστούσαν αδιανόγη την ρουσφετολογική παρανομία τοποθέτησης του εκεί που το σφάλμα συνδεόταν με απώλεια δεκάδων ζώων, ιδίως εφόσον η επίγνωση της καθολικής κατάρρευσης των συστημάτων αποτροπής των ολέθριων αποτελεσμάτων του ανθρώπινου σφάλματος ήταν παραπάνω από δεδομένη, τόσο σε ότι αφορά τα ανθρωποκεντρικά δευτέρου επιπέδου, που ήταν πλέον ανύπαρκτα όσο και μηχανολογικά που είχαν πάψει προ πολλού να λειτουργούν,

γ) τον από κίνδυνο που αντιμετώπιζαν καθημερινά χιλιάδες άνθρωποι να χάσουν την ζωή τους, με μόνη προϋπόθεση «το ανθρώπινο σφάλμα», που με μαθηματική ακρίβεια ήταν όχι απλώς αναμενόμενο αλλά άκρως πιθανόν να συμβεί, ανά πάσα στιγμή και συγχρόνως: i) να έχει την εξουσία και υποχρέωση να σταματήσει την θανατηφόρα ακολουθία γεγονότων ή έστω να καταγγείλει τα ανωτέρω, ii) να μην πράττει τίποτε από τα παραπάνω για τα οποία είχε ιδιαίτερη νομική υποχρέωση προληπτικής αποτρεπτικής δράσης και εξαιτίας του συνόλου των πράξεων και παραλείψεων του να χάνουν τη ζωή τους δεκάδες άνθρωποι και να υφίστανται σωματικές βλάβες εκατοντάδες.

8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΙΚΑ.

Ανακεφαλαιώνοντας, σύμφωνα με το σύνολο των διαπιστώσεων που έχουν εκφραστεί από τους ειδικούς, είναι αποδεδειγμένο και αδιαμφισβήτητο ότι:

Δεν λειτουργούσε το GSMR.

Δεν λειτουργούσε το ETCS σε καμία εκδοχή συνεισφοράς του ήδη από τον Ιούλιο του 2019.

Δεν λειτουργούσε η Φωτοσήμανση.

Δεν λειτουργούσε η Τηλεδιοίκηση.

Υπολειπούν ο Τοπικός Πίνακας Χειρισμών, δεδομένου ότι Σύμφωνα με το πόρισμα της επιτροπής «σελ.17-21.... Η απόσταση όμως αυτή, την ημέρα της αυτοψίας που έκανε η Επιτροπή Εμπειρογνομόνων (20-3-2023), καταγράφηκε ως μικρότερη κατά 1200 μέτρα, και συγκεκριμένα περίπου 1700 μέτρα καθώς στο τμήμα EA2 (μήκους 1200 μέτρων) δεν άναβαν οι λυχνίες. Ωστόσο, ακόμη και πριν η αμαξοστοιχία διέλθει από την αλλαγή 118Α στην παρακαμπτήριο, ανάβουν στον πίνακα πορτοκαλί λυχνίες που δεικνύουν ότι η αλλαγή είναι διευθετημένη στην παρακαμπτήριο. Στο τμήμα EA3 υπάρχει μόνιμη ένδειξη κατάληψης καθώς δεν έχει ολοκληρωθεί η σηματοτεχνική επικοινωνία μεταξύ των σταθμών Λάρισας και Εμπορικού Λάρισας. ...».

Σύμφωνα με την έκθεση Πραγματογνωμοσύνης σημειώνεται ότι το επίμαχο κλειδί (κλειδί 118) βρισκόταν στα 1400 μέτρα. Δηλαδή ο σταθμάρχης είχε μόνο μια απόσταση 300 μέτρων για να διαπιστώσει το σφάλμα στην κίνηση του συρμού. Με την ταχύτητά όμως που όδευε ο συρμός, καθώς κατά την έκθεση πραγματογνωμοσύνης κινούνταν τα τελευταία 22 χιλιόμετρα πριν την σύγκρουση με μέση ωριαία ταχύτητα 48,89m/s ή περίπου 176km/h, ο σταθμάρχης είχε μόλις 6 sec να διαπιστώσει την λάθος θέση του συρμού.

ΕΠΙΠΛΕΟΝ, ΕΠΙΣΗΜΩΣ δεν υπήρχαν Εθνικοί Κανόνες Ασφαλείας.

Επίσης με βάση το πόρισμα των εμπειρογνομόνων αλλά και τις δηλώσεις του ίδιου του κ.Μητσοτάκη, η σύγκρουση θα μπορούσε να αποφευχθεί με το ETCS σε λειτουργία (που είναι αναπόσπαστο τμήμα του ERTMS), το οποίο είναι όμως ταυτόχρονα και προϋπόθεση για να κινηθούν με 160km/h.

Τα τρένα κινούνταν με μη επιτρεπτή ταχύτητα εφόσον δεν υπήρχαν τα αναγκαία αυτοματοποιημένα συστήματα ασφαλείας και απόδειξη αποτελεί και η εκ των υστέρων συμμόρφωση με την μείωση της ταχύτητας στα 100km/h αμέσως μετά την σύγκρουση, ως ανώτατο όριο για σημεία που δεν υπάρχει ETCS.

Κατά την άποψη της Ελληνικής Λύσης (παρά το γεγονός ότι έχει επέλθει παραγραφή πολλών αδικημάτων δυστυχώς), όλοι όσοι διετέλεσαν Υπουργοί αρμόδιοι για τις μεταφορές από το 2012 και εντεύθεν, μαζί με τους αρμόδιους Υφυπουργούς, Γενικούς Γραμματείς και υπηρεσιακούς παράγοντες των σχετικών Υπουργείων, τα διοικητικά στελέχη και οι διευθύνοντες σύμβουλοι του ΟΣΕ, της ΕΡΓΟΣΕ και της Hellenic Train, καθώς και οι εργολάβοι που ανέλαβαν τα σχετικά έργα κατασκευής και συντήρησης, είτε συμμετείχαν με οποιαδήποτε ιδιότητα και τρόπο στα οικονομικά εγκλήματα, που ορισμένα εξ αυτών ήδη έχει αναδείξει η έρευνα της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας, είτε απλώς, ενώ σαφέστατα γνώριζαν τα παραπάνω, επιδίωξαν, ως απώτερο κίνητρο, να διατηρήσουν την υψηλά αμειβόμενη θέση τους και τα όποια προνόμια τους εξασφάλιζε η «ομερτά» προς τους ποικίλους ισχυρούς παράγοντες (πολιτικούς ή επιχειρηματικούς), που εμπλέκονταν στα ανωτέρω, φέρουν την ανάλογη ποινική ευθύνη και θα πρέπει να αχθούν ενώπιον της Τακτικής Δικαιοσύνης.

Για την ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ – ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ

ΠΑΥΛΟΣ Κ. ΣΑΡΑΚΗΣ

Βουλευτής Επικρατείας

Μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής

**ΓΝΩΜΗ ΤΗΣ ΒΟΥΛΕΥΤΗ ΤΗΣ Κ.Ο.
«ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ»
ΜΕΛΟΥΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

ΘΕΟΠΙΣΤΗΣ (ΠΕΤΗΣ) ΠΕΡΚΑ

Πίνακας περιεχομένων

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ	659
A. ΔΙΑΔΙΚΑΣΤΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ	659
B. ΘΕΣΜΙΚΕΣ ΠΑΡΕΚΤΡΟΠΕΣ	659
α) Συγκρότηση Προεδρείου	659
β) Εξαίρεση μέλους	659
γ) Μάρτυρες - Απόκρυψη κρίσιμων εγγράφων	660
II. ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΠΡΟΕΚΥΨΑΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΞΕΤΑΣΗ ΜΑΡΤΥΡΩΝ	666
III. ΤΟ ΑΦΗΓΗΜΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ.....	675
IV. Η HELLENIC TRAIN (ΠΡΩΗΝ ΤΡΑΙΝΟΣΕ).....	678
V. Η ΠΥΡΚΑΓΙΑ ΚΑΤΑ ΤΟ ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ ΚΑΙ ΤΟ ΜΠΑΖΩΜΑ.....	679
VI. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	680

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 Ιάσωνας 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, ανοιχτός, 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 ανοιχτός, 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 ανοικτός. 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, μολοντί 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 απροκάλυπτα 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 Μ. 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. Πανελλήνιας 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 εμπειρογνομόνων των οικογενειών των θυμάτων. Διότι υπάρχει μια ‘μαύρη τρύπα’ σε ό,τι 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 εμπειρογνομόνων, 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 μπάζωμα 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 ευρώ για τηλεδιόκιση, τηλεδιαχείριση, αυτόματο σύστημα πέδησης τρένων. 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 τρέινα 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 δικλείδων 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. Capotorto, 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 ασφαλείας», 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 έλεγχο της. Με πληθυσμιακές 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 ΕΤCS, 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 Ferroviaria, 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. Βίνη 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 ζημίες 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 Γεραπετρίτης, 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 2º: 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 3ο: 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 πλημμελείς 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 'εulογία' 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 *«απαράδεκτως 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 'ασυλία' 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 τηλεδιόικηση 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 - Ferroviaria 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 εξ αρχής η πρόθεση της κυβερνητικής πλειοψηφίας.

Εξ όλων των ανωτέρω και λαμβάνοντας υπόψη ότι μετά την 20/2/2024, ότε και αποφασίστηκε από την κυβερνητική πλειοψηφία η μη διεύρυνση του καταλόγου των μαρτύρων - σε πλήρη αντίθεση με όσα μέχρι και εκείνη τη στιγμή διαβεβαίωνε, γεγονός που μας ανάγκασε να αποχωρήσουμε από την Εξεταστική Επιτροπή - και εν τοις πράγμασι ολοκληρώθηκαν πρόωρα οι εργασίες της Εξεταστικής Επιτροπής, εστάλη η

ποινική δικογραφία από την Εισαγγελία Εφετών της Λάρισας, είναι αναμφισβήτητο ότι έχουν προκύψει νέα πραγματικά περιστατικά.

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

**ΓΝΩΜΗ ΤΟΥ ΒΟΥΛΕΥΤΗ ΤΗΣ Κ.Ο.
«ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ»
ΜΕΛΟΥΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

ΠΕΤΡΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗ

ΠΟΡΙΣΜΑ

ΠΡΟΣ

Τον Πρόεδρο και τα μέλη της Εξεταστικής Επιτροπής για «**ΤΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΟΥ ΕΓΚΛΗΜΑΤΟΣ ΤΩΝ ΤΕΜΠΩΝ ΚΑΙ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΠΤΥΧΩΝ ΠΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΑΥΤΟ**»,

Του Πέτρου Δημητριάδη βουλευτή της Κ.Ο, «**ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ**» και μέλους της Εξεταστικής Επιτροπής.

Αθήνα 10.3.2024

.....

Κ. Πρόεδρε και Μέλη της Εξεταστικής,

Η Εξεταστική Επιτροπή για «τη διερεύνηση του εγκλήματος των Τεμπών και όλων των πτυχών που σχετίζονται με αυτό», συγκροτήθηκε με την υπ' αριθμ. πρωτ. 14088/9456/20.11.2023 απόφαση του Προέδρου της Βουλής, κατόπιν της απόφασης της Ολομέλειας της Βουλής, κατά τα άρθρα 68 παρ. 2 εδ. γ' και δ' του Συντάγματος και 144 παρ. 5 εδ. β' του Κανονισμού της Βουλής (ΚτΒ), που λήφθηκε κατά τη συνεδρίαση της 15ης Νοεμβρίου 2023.

Εξορισμού λοιπόν οφείλουμε να αντιληφθούμε ότι αντιμετωπίζουμε την χειρότερη σιδηροδρομική τραγωδία στην σύγχρονη Ελληνική Ιστορία ,ένα έγκλημα και μάλιστα με δεκάδες θύματα, 57 νεκρούς, μία αγνοούμενη και 180 τραυματίες, εκ των οποίων πολλοί θα έχουν σοβαρές αναπηρίες και παραμορφώσεις εφόρου ζωής, καθώς υπέστησαν βαριές και επικίνδυνες σωματικές βλάβες (άρ. 309 και 310 παρ.2 ΠΚ).

Επιπλέον και κατά των υπολοίπων επιβατών του μοιραίου τρένου τελέστηκαν κατ' απόπειρα τα τετελεσμένα στις ως άνω περιπτώσεις ποινικά αδικήματα.

Ειδικότερα διαπιστώνεται το αδίκημα της ανθρωποκτονίας από ενδεχόμενο δόλο 299 ΠΚ και σε κάθε περίπτωση τετελεσμένο το αδίκημα της διατάραξης της ασφάλειας της συγκοινωνίας μέσω σταθερής τροχιάς 291 ΠΚ ή με την παλαιότερη εκδοχή διατύπωσης του σχετικού άρθρου της διατάραξης της ασφάλειας των συγκοινωνιών του άρθρου 290 ΠΚ, όπως θα αναλυθούν στην συνέχεια.

Όπως γνωρίζετε ο ορισμός μας επιδοκιμάστηκε από 266 συναδέλφους μας βουλευτές του Ελληνικού Κοινοβουλίου, γεγονός που μας προσδίδει πολυκομματική και επομένως υπερκομματική νομιμοποίηση.

Αυτό αποτελεί αδιαμφισβήτητο γεγονός δεδομένου ότι και οι βουλευτές του ΠΑΣΟΚ, που φαινομενικά καταψήφισαν την σχετική πρόταση του ΚΚΕ, επί της ουσίας επεδίωκαν το μείζον, δηλαδή την επίσπευση προκαταρκτικής εξέτασης των συναφών με την έρευνα αδικημάτων.

Είναι από τις ελάχιστες φορές που για ένα τόσο σοβαρό θέμα, η ανάγκη της διερεύνησης των παθογενειών και των ευθυνών που οδήγησαν στο έγκλημα, αποτελεί επιταγή της πλειοψηφίας των Ελλήνων Πολιτών και αποστολή του συνόλου των βουλευτών ανεξαιρέτως.

Μόνο η ανάδειξη της αλήθειας είναι ικανή να διασφαλίσει λοιπόν όχι μόνο την αναγκαία εμπέδωση του Κράτους Δικαίου στον τόπο μας, αλλά και να διασώσει τους θεσμούς της Κοινοβουλευτικής Δημοκρατίας.

Τούτο καθίσταται αναντίρρητα αναγκαίο ενόψει των αναπάντεχων αποκαλύψεων συμμετοχής μελών της κυβέρνησης στο προδιαγεγραμμένο έγκλημα αλλά και στις ποινικά κολάσιμες πράξεις που ακολούθησαν για την συσκότιση κρίσιμων πτυχών του.

Αμφότερα έχουν δημιουργήσει εύλογα πάνδημη κατακραυγή και έχουν εκθέσει ανεπανόρθωτα την χώρα και εκτός συνόρων, καθώς ήδη θεσμοί της Ευρωπαϊκής Ένωσης προχωρούν σε καταδικαστικές δηλώσεις για την απογύμνωση των σχετικών πράξεων και παραλήψεων από κάθε πρόσχημα νομιμότητας.

Είναι ανάγκη λοιπόν όχι απλώς να καταδείξουμε την αποφασιστικότητα μας να οδηγηθεί ενώπιον της Δικαιοσύνης κάθε υπαίτιος, αλλά και να διασφαλίσουμε ότι τα νοσηρά πρότυπα διαχείρισης κρίσιμης εξουσίας, που οδήγησαν στην πολύνεκρη δολοφονία, θα αποτελέσουν στο εξής παρελθόν.

Δεν μας διαφεύγει βέβαια ότι με βάση το άρθρο 144 παρ.8 του Κανονισμού της Βουλής η συγκρότηση και λειτουργία των Εξεταστικών Επιτροπών διέπονται από τις αντίστοιχες διατάξεις που ρυθμίζουν τη συγκρότηση και λειτουργία των Διαρκών Επιτροπών.

Συγκεκριμένα στο άρθρο 144 ΚτΒ παρ.1 και 8 αναφέρονται τα εξής: «...1. Η Ολομέλεια της Βουλής μπορεί να συνιστά εξεταστικές επιτροπές από μέλη της **για την εξέταση ειδικών ζητημάτων δημόσιου ενδιαφέροντος**.... 8. Η συγκρότηση και η λειτουργία των εξεταστικών επιτροπών διέπονται από τις αντίστοιχες διατάξεις που ρυθμίζουν τη συγκρότηση και τη λειτουργία των διαρκών επιτροπών, αν δεν τροποποιούνται από τις διατάξεις των επόμενων άρθρων....».

Επιπλέον στο άρθρο 145 ΚτΒ, το οποίο όχι τυχαία τιτλοφορείται: «Εξουσίες», αναφέρονται κατά λέξει ως εξής:

«...Εξουσίες

Άρθρο 145

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 και δεν αναστέλλονται με τη λήξη της τακτικής συνόδου, παύουν όμως με τη διάλυση της Βουλής που τις διόρισε ή με τη λήξη της βουλευτικής περιόδου....».

Τέλος σύμφωνα με το άρθρο 148 ΚτΒ το έργο της Εξεταστικής Επιτροπής ολοκληρώνεται με την υποβολή απλού αιτιολογημένου Πορίσματος στην Ολομέλεια της Βουλής, με το άρθρο 156 παρ.1 και 4,5,6,7 ΚτΒ 1.

Βέβαια εκ προοιμίου θα πρέπει να σημειωθεί ότι με ευθύνη της πλειοψηφίας η Εξεταστική Επιτροπή στερήθηκε της άμεσης πρόσβασης σε κρίσιμα έγγραφα των υπό διαμόρφωση δικογραφιών, μολοντί της προσδόθηκε με αποφάσεις της, που ενισχύθηκαν από γνωμοδότηση του Επιστημονικού Συμβούλιου της Βουλής, η ιδιότητα του φορέα προανακριτικών τουλάχιστον αρμοδιοτήτων.

Είναι αδιανόητο να αναμένει κανείς αξιόπιστο αποτέλεσμα από οποιαδήποτε βέβαια διαδικασίας διερεύνησης, μεταξύ άλλων, πιθανόν και ποινικών ευθυνών και να στερείται παράλληλα του συνόλου σχεδόν των διαθέσιμων στοιχείων, ενώ ταυτόχρονα τίθενται στην διάθεση του, προς εξέταση μόνο ή κυρίως, ως φερόμενοι μάρτυρες, υπόλογοι, κατά των οποίων μάλιστα έχει ασκηθεί ή επίκειται ποινική δίωξη.

Γι' αυτό το λόγο ζητήθηκε επίμονα από τους βουλευτές μέλη της αντιπολίτευσης να διευρυνθεί ο κατάλογος των μαρτύρων αλλά και να διαβιβαστούν στο σύνολο τους τα στοιχεία των δικογραφιών που σχηματίστηκαν κατόπιν έρευνας της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας, αλλά και του κ. Εφέτη Ανακριτή Λάρισας.

Επίσης ζητήθηκε και η δικογραφία που επιμελήθηκε η κ. Εισαγγελέας Πρωτοδικών Λάρισας κ. Κεχαγιά, η οποία έχει ήδη ασκήσει δίωξη για παράβαση καθήκοντος κατά του τέως Περιφερειάρχη Θεσσαλίας κ. Αγοραστού, για όσα ακολούθησαν μετά την τραγωδία και προκάλεσαν την ριζική αλλοίωση των στοιχείων στον τόπο του εγκλήματος.

Μάλιστα σύμφωνα με νεότερη ενημέρωση το σύνολο των στοιχείων των ως άνω δικογραφιών βρίσκονται πλέον ενώπιον του Εφέτη Ανακριτή Λάρισας, η μεν της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας για να συσχετιστεί αποδεικτικά, ενώ εκκρεμεί κατά τα λοιπά ενώπιον της 18^{ης} Ανακρίτριας Αθηνών, η δε της έρευνας για την αλλοίωση των πειστηρίων στο πεδίο του εγκλήματος λόγω αρμοδιότητας.

Εξ αρχής βέβαια δεν είχε συμβεί το αυτονόητο δηλαδή να διαβιβαστεί από το Προεδρείο της Βουλής ενώπιον της Εξεταστικής Επιτροπής κάθε στοιχείο που έχει υποβληθεί από την Ευρωπαϊκή Εισαγγελία και αφορούσε την καθυστέρηση υλοποίησης της υπ' αριθ. 717/26.09.2014 σύμβασης με τίτλο «Ανάταξη και Αναβάθμιση του συστήματος Σηματοδότησης - Τηλεδιοίκησης και Αντικατάστασης 70 Αλλαγών Τροχιάς Σε Εντοπισμένα Τμήματα του Άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Προμαχώνας (Α.Δ. 717/2014)».

Παραμένει ανεξήγητη η μυστικότητα με την οποία περιβλήθηκε το όλο θέμα και ενώ ειδικά η Επιτροπή είχε την νομιμοποίηση και τους στόχους που προαναφέρθηκαν.

Θεωρούμε αδιανόητο μέλη της Εξεταστικής Επιτροπής να πιστεύουν ότι το σημαντικότερο έργο που μας ανατέθηκε, είναι δυνατόν να έχει τα στοιχεία της αξιοπιστίας και της πληρότητας δίχως να έχουν εξεταστεί ως μάρτυρες, αυτοί που ζητήθηκαν από το σύνολο ή τμήμα της αντιπολίτευσης, μεταξύ άλλων κυρίως, οι Γενηδούνιας, Τσαλίδης, Σπηλιόπουλος, Κατσιούλης, Τριαντόπουλος και ο ίδιος ο Κυριάκος Μητσοτάκης.

Ο αυτοσεβασμός όλων μας επιβάλλει να επιμένουμε σε αυτό.

Παρόλα αυτά την Τρίτη, 20 Φεβρουαρίου 2024, με απόφαση της πλειοψηφίας των μελών της εξεταστικής επιτροπής, δηλαδή αυτών που αποκλειστικά ανήκουν στο κυβερνών κόμμα, αποφασίστηκε, η περάτωση των εργασιών και ορίστηκε ως ημερομηνία υποβολής των πορισμάτων η 8η Μαρτίου 2024.

Η απόφαση για την περάτωση των συνεδριάσεων, ελήφθη από την πλειοψηφία των μελών παρά το γεγονός ότι:

Α) δεν είχε αποσταλεί ακόμη η σχετική δικογραφία από την Εισαγγελία Εφετών Λάρισας, άκρως απαραίτητη για να αχθεί η Επιτροπή σε ασφαλή κρίση, πριν την σύνταξη των πορισμάτων.

Β) υπήρχε έγγραφη ενημέρωση από την Εισαγγελία Εφετών Λάρισας, προς το σώμα, ότι επίκειται η συνεδρίαση του Συμβουλίου, προκειμένου να αποφασίσει την διαβίβαση τη δικογραφίας.

Γ) υπεβλήθη αίτημα εκ μέρους των μελών της αξιωματικής αντιπολίτευσης, για διακοπή των εργασιών της Επιτροπής έως την διαβίβαση στη Βουλή της ποινικής δικογραφίας, πλην όμως απερρίφθη από την πλειοψηφία και παρά τα ανωτέρω η Επιτροπή αναμένεται να συζητήσει τα πορίσματά της στις 11 Μαρτίου.

Μετά την 20η Φεβρουαρίου, εμφίλοχώρησαν:

α) η έκδοση βουλεύματος από το Συμβούλιο Εφετών Λάρισας, δυνάμει του οποίου εγκρίθηκε η διαβίβαση της εκκρεμούσης στον Ειδικό Εφέτη Ανακριτή, δικογραφίας προς την Βουλή, και

β) το καθ' εαυτό γεγονός της αποστολής της δικογραφίας ήδη από την Παρασκευή, 23 Φεβρουαρίου, ως υψηλής προτεραιότητας.

Βέβαια είναι απορίας άξιο πως, μετά τις αποφάσεις που λήφθηκαν στην ως άνω τελευταία συνεδρίαση της 20ης Φεβρουαρίου και την τυπική περάτωση των εργασιών, έως την 11η Μαρτίου, ορισθείσα ημερομηνία διεξαγωγής της συζήτησης επί των πορισμάτων, αφενός μπορεί να θεωρηθεί νόμιμη η συμπερίληψη των νεότερων στοιχείων στα ήδη γνωστά και αφετέρου σε ποιον ακριβώς χρόνο θα μπορέσουν και με ποιον ακριβώς τρόπο, τα μέλη της Επιτροπής, να πληροφορηθούν τα νέα και μάλιστα να τα επεξεργαστούν σε βάθος.

Αυτός ήταν ο λόγος που ζητήθηκε από το σύνολο των κομμάτων της αντιπολίτευσης να δοθεί ο αναγκαίος χρόνος επεξεργασίας των νέων στοιχείων, προκειμένου να μην υπάρξει εύλογη αιτίαση περί ειλημμένων αποφάσεων με μοναδικό σκοπό την ολοκλήρωση της επιχείρησης συγκάλυψης ευθυνών, που αποτελεί συμπέρασμα, όχι μόνο ημών αλλά εκκωφαντική δήλωση της κοινής γνώμης, με απρόβλεπτες συνέπειες για όσους συνεχίσουν να κωφεύουν.

Δυστυχώς για μια ακόμη φορά δεν εισακουστήκαμε.

Θα επιχειρήσουμε λοιπόν να συνθέσουμε το σύνολο των συμπερασμάτων για το καθοριστικό πλέγμα ευθυνών που οδήγησαν στα τραγικά γεγονότα, δίχως, λυπούμαστε που το καταγράφουμε, η συμπεριφορά των υπαιτίων μετά από αυτό να οδηγεί σε συμπέρασμα ουσιαστικής μεταμέλειας και εμπιστοσύνης προς την Ελληνική Δικαιοσύνη για την απόδοση ευθυνών, καθώς έλαβε χώρα μια άνευ προηγούμενου προσπάθεια αλλοίωσης των στοιχείων, αλλά και διαστρέβλωσης όχι απλώς της αλήθειας αλλά ακόμη και του αυτονόητου.

Έχουν βέβαια καταγραφεί στις μνήμες μας αλλά και στην συλλογική μνήμη, ατυχείς δηλώσεις συναδέλφων μας, με τις οποίες θέλησαν να δημιουργήσουν την εσφαλμένη εντύπωση ότι η παρατεταμένη, απολύτως αδικαιολόγητη κατά την κοινή λογική, καθυστέρηση ολοκλήρωσης των έργων υποδομής, που θα μπορούσαν να οδηγήσουν στην αποφυγή των ολέθριων συνεπειών του ανθρώπινου σφάλματος, δεν σχετίζονται με την μαζική δολοφονία.

Θυμόμαστε ενδεικτικά ότι έχει λεχθεί ενώπιον της Ολομέλειας της Βουλής των Ελλήνων, από τον Υπουργό Προεδρίας της Κυβέρνησης κ. Βορίδη, με την ιδιότητα του αγορητή της πλειοψηφίας το εξής καταπληκτικό, σχολιάζοντας με υποτιμητικές εκφράσεις το έργο της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας: «...**αν και δικηγорώ ποινικά καμία 35αριά χρόνια, θα ξεχάσω τα λίγα... νομικά που ξέρω καθώς δεν ήξερα ότι τελούνται και αποδίδονται ευθύνες για ανθρωποκτονίες μέσω της απόδοσης οικονομικών αδικημάτων. Αυτό πραγματικά δεν το είχα ακούσει, ότι γίνονται ανθρωποκτονίες με παραβάσεις καθήκοντος και με απιστίες, ομολογώ ότι με δυσκολεύει να το παρακολουθήσω....**».

Προφανώς γνωρίζει λιγότερα νομικά από ότι πιστεύει, άλλως δεν εξηγείται, τουλάχιστον εάν θέλουμε να αποκλείσουμε την απόπειρα φθηνής και ατελέσφορης δηماغωγίας, ότι ο αρμόδιος Εφέτης Ανακριτής έχει εντελώς διαφορετική άποψη.

Ειδικότερα στο σχετικό έγγραφο του, αποσπάσματα κειμένου του οποίου έχουν διαρρεύσει στον Τύπο, αναφέρει σχετικά με την σύνδεση των αδικημάτων που ανέδειξε η Έρευνα της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας και της μαζικής δολοφονίας των Τεμπών: «**Το αντικειμενικό υπόβαθρο των ως άνω αξιόποινων πράξεων της δίωξης του Ευρωπαίου Εισαγγελέα και των αποδεικτικών στοιχείων που έχουν συγκεντρωθεί στα πλαίσια της προκαταρκτικής εξέτασης που διενεργήθηκε από αυτόν, θεμελιώνουν αποδεικτικά το κίνητρο και τον αναγκαίο αιτιώδη σύνδεσμο για τις ερευνώμενες από εμάς πράξεις**», και πιο κάτω: «**Οι πολυετείς παρατάσεις στην ολοκλήρωση του έργου της Σύμβασης 717/14, μετά από σχετικά αιτήματα στελεχών της ΕΡΓΟΣΕ [...] συνδέονται άμεσα αιτιωδώς με την επέλευση του δυστυχήματος, αφού εάν η Σύμβαση 717/14 είχε εγκαίρως και στα αρχικά συμβατικά πλαίσια ολοκληρωθεί και είχαν παραδοθεί και λειτουργούσαν τα σχετικά συστήματα ασφαλείας-ελέγχου της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, θα αποφευγόταν μετά βεβαιότητας η επέλευση του δυστυχήματος**».

Ο κ. Βορίδης λοιπόν έχει να μάθει πολλά ακόμη. Το ερώτημα είναι γιατί ταλαιπωρεί το Κοινοβούλιο και τον Ελληνικό Λαό, που παρακολουθεί άναυδος τον συνδυασμό θρασύτητας και υποκρισίας που εκπέμπει, αντί να επιστρέψει στα φοιτητικά έδρανα προς συμπλήρωση των ελλείψεων που εμφανώς έχει.

Επίσης έχει λεχθεί σε δημόσια από τον Πρωθυπουργό: «**Είναι μεγάλο άλμα να πεις ότι, επειδή δεν έγινε κάτι καλά στην “717”, υπάρχουν ποινικές ευθύνες**».

Η Ευρωπαϊκή Εισαγγελία στο Πόρισμα της διαφωνεί και οφείλουμε να την σεβαστούμε όλοι.

Συγκεκριμένα στο έγγραφο της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας που έχει διαβιβαστεί στην Βουλή και συγκεκριμένα στην 16^η σελίδα του εγγράφου 209/5.5.2022 αναφέρονται τα εξής σχετικά με την αναπόδραστη σχέση μεταξύ τελμάτωσης των έργων υποδομής, με την έλλειψη οποιουδήποτε συστήματος ασφαλείας και επομένως βέβαιης αύξησης του κινδύνου για διαρκή σοβαρά δυστυχήματα, ενώ οφείλουμε να τονίσουμε ότι η διεξαγωγή της συγκεκριμένης έρευνας είχε γίνει ένα έτος πριν και επομένως δεν θα μπορούσε να αναφέρεται ρητά στο συμβάν των Τερμπών:

«....Το χειρότερο όμως είναι ότι το 2022 με τον τρόπο που διαχειρίζεται τα έργα η ΕΡΓΟΣΕ, **τα τρένα κυκλοφορούν χωρίς κανένα σύστημα ασφαλείας**. Έχουμε ήδη θρηνήσει 3 νεκρούς στο δυστύχημα του Άδενδρου. **Πρόσφατα με το χιονόπρωτο είχαμε τη σύγκρουση στη Δαύλεια** με τον τραυματισμό 11 συνανθρώπων μας εν μέσω χιονοθύελλας και τόσα άλλα. **Αν η 2.717 είχε ολοκληρώσει τα φυσικά της αντικείμενα από τα 2016** ως συμβατικά ύφαλε και λειτουργούσε η σηματοδότηση και με βάση αυτή και το σύστημα ETCS (προστασίας τρένων), **τίποτα από τα ανωτέρω δυσάρεστα δεν θα είχαν συμβεί**.

Η λήξη της παράτασης της σύμβασης 717 είναι τον ερχόμενο Μάιο του 2022, δηλαδή σε 2 μήνες. Χαρακτηριστικό είναι ότι δεν έχει συντελεστεί καμία πρόοδος στην εξέλιξή της. Ήδη ο ανάδοχος (και η τωρινή επίβλεψη) προετοιμάζει το κλίμα για την αδυναμία εκπλήρωσης των συμβατικών υποχρεώσεων του με επιστολές όπως η υπ' πρωτ. 8932/21/2.11.2021, επικαλούμενος την πανδημία» Πάλι η ΕΡΓΟΣΕ θα ζητήσει παράταση τουλάχιστον για 2 χρόνια, προσπαθώντας να δρομολογήσει τα αδικαιολόγητα και εντός Ελλάδας και στη Ευρωπαϊκή Ένωση. Ο κίνδυνος να χαθεί η χρηματοδότηση είναι κάθε άλλο παρά ποτέ, ορατός. Η κατασπατάληση δημοσίου χρήματος, δεδομένη. **Έργο που συνδέεται άμεσα με την ασφάλεια κυκλοφορίας των τρένων και των επιβατών**, υπογράφηκε το Σεπτέμβριο του 2014 και έπρεπε να παραδοθεί το 2016, με τον τρόπο διαχείρισης του από την ΕΡΓΟΣΕ θα κλείσει τουλάχιστον μια δεκαετία. Και ο εμπαιγμός των αρμόδιων υπουργείων και της ευρωπαϊκής ένωσης από την ΕΡΓΟΣΕ θα συνεχίζεται κανονικά....».

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Εισαγγελία υπάρχει άμεση σχέση των σοβαρών δυστυχημάτων και της έλλειψης ασφαλείας της κυκλοφορίας των τρένων και των επιβατών με την καθυστέρηση ολοκλήρωσης των έργων της 717/2014 **και επομένως σαφής τοποθέτηση ότι επίκειται να συμβεί ένα επόμενο τραγικό δυστύχημα, όπως και συνέβη**.

Θυμίζουμε ότι την ξεκάθαρη αυτή θέση ο κ. Καραμανλής με πρόθεση παραπλάνησης της επιτροπής και του κοινού που παρακολουθούσε, διαστρέβλωσε και ψευδώς μετέφερε ενώπιον της Επιτροπής, εξεταζόμενος ως μάρτυρας, όπως θα αναλυθεί στην συνέχεια.

Επομένως επιβαλλόταν να έχουν τα μέλη της Εξεταστικής τον απαραίτητο χρόνο να εξετάσουν στο σύνολο των κρίσιμων στοιχείων, των ενοποιημένων πλέον δικογραφιών.

Οφείλουμε να τονίσουμε ότι την Επιτροπή δεν απασχόλησε μόνο το πλέγμα των ποινικών αδικημάτων που σχετίζονται με την πολύνεκρη δολοφονία και την επιβουλή της σωματικής ακεραιότητας και της ζωής του συνόλου των επιβατών.

Όσοι μετείχαν στην αλλοίωση του πεδίου του εγκλήματος θα πρέπει να αντιμετωπίσουν τις δέουσες κατηγορίες που εκκινούν από αυτή της παράβασης καθήκοντος, αλλά με προφανή στόχο την υπόθαλψη, εύλογα σε συνδυασμό με τον σφετερισμό και την κατάχρηση εξουσίας από αξιωματούχους της διοίκησης και κυβερνητικά στελέχη, οδηγούμαστε σε σαφέστερες ενδείξεις διάπραξης του αδικήματος του άρθρου 134 ΠΚ, το οποίο καλείται να διερευνήσει η Δικαιοσύνη.

Τα στοιχεία που τέθηκαν ενώπιον της Επιτροπής σχετικά με το σοβαρότατο αυτό θέμα, ήταν με ευθύνη της πλειοψηφίας επίσης εξαιρετικά ελλιπή, καθώς ο κ. Αγοραστός άσκησε το δικαίωμα σιωπής και δεν κατέθεσε.

Ο κ. Πλεύρης δήλωσε αμέτοχος, καταθέτοντας όμως με σαφήνεια ότι ο υφυπουργός πατά το πρωθυπουργό κ. Τριαντόπουλος, επικεφαλής κυβερνητικού κλιμακίου «επιμελήθηκε» για όλα.

Η ομολογία του ως άνω επιβεβαιώθηκε από πλήθος βιντεοσκοπημένων δηλώσεων του σε ποικίλα μέσα, όπου μάλιστα δήλωσε με έπαρση ότι έως το πρώτο Σαββατοκύριακο μετά το τραγικό συμβάν είχε ολοκληρώσει το έργο της «αποκατάστασης» με την υψηλή εποπτεία μάλιστα, εκτός του φυσικού του Προϊσταμένου και του, μεταβατικού τότε Υπουργού Μεταφορών κ. Γεραπετρίτη.

Θεωρούμε ότι για τα αδικήματα αυτά και ιδίως του άρθρου 134 ΠΚ του οποίου προστατευόμενο αγαθό είναι οι δημοκρατικές ελευθερίες και οι θεμελιώδεις αρχές του Συντάγματος, όπως μεταξύ άλλων πρωτίστως η Διάκριση των Εξουσιών και η ανεξαρτησία της Δικαιοσύνης, εάν και εφόσον υπάρξει αυτεπάγγελη άσκηση δίωξης ή εκκίνηση σχετικής έρευνας, δεν υφίσταται ζήτημα είτε της διαδικασίας του άρθρου 86 Συντάγματος είτε του άρθρου 62 δεδομένου ότι το Σύνταγμα δεν είναι δυνατόν να προβλέπει την προστασία εκείνων που εν τοις πράγμασι αρνούνται την πίστη σε αυτό, επιβουλευόμενοι την ισχύ και τήρηση του.

Η βουλευτική ασυλία που καθιερώνει το άρθρο 62 του Συντάγματος και η ειδική διαδικασία παραπομπής όσων διετέλεσαν μέλη της Κυβέρνησης, σύμφωνα με το άρθρο 86, δεν έχει θεσπιστεί ως ένα ισοπεδωτικής λογικής συγχωροχάρτι κάθε ανομίας, ούτε συνιστά άνευ όρων ακαταδίωκτο.

Είναι μία πρόσθετη θεσμική εγγύηση που στοχεύει αποκλειστικά στην ακώλυτη άσκηση των αρμοδιοτήτων είτε των Βουλευτών είτε των μελών της Κυβέρνησης στο πλαίσιο του Συντάγματος, του Κανονισμού της Βουλής και των νόμων, για την αποτελεσματική άσκηση της κυβερνητικής λειτουργίας, δηλαδή της εκτελεστικής εξουσίας.

Επομένως το Κράτος Δικαίου και η αρχή της νομιμότητας δεν αποτελούν αντικείμενο διαπραγμάτευσης ενώπιον του Κοινοβουλίου, στα πλαίσια των εγγυήσεων ασυλίας που προαναφέρθηκαν, αλλά η σχετική συζήτηση αφορά μόνο τα κριτήρια αποκλεισμού διώξεων από εμφανώς ψευδείς, κακόβουλες συκοφαντικές καταγγελίες, που υπηρετούν πρόδηλες πολιτικές σκοπιμότητες.

Η Βουλή περιοριστικά οφείλει να ελέγξει μόνο εάν η δίωξη επιχειρείται για πολιτικούς λόγους, με πρόσχημα κατασκευασμένα περιστατικά, γι' αυτό άλλωστε υπάρχει ρητή εξαίρεση στο άρθρο 62 για τα αυτόφωρα κακουργήματα, διότι αυτά είναι σχεδόν αυταπόδεικτο ότι αφορούν πραγματικά γεγονότα.

Αυτονόητα ουδείς εκ των Πληγέντων των Τεμπών, θύμα ή συγγενής θύματος, δεν είναι δυνατόν έμμεσα ή άμεσα να ατιμώνεται με την αιτίαση ότι υπηρετεί κακόβουλες πολιτικές σκοπιμότητες ή δυσφημιστικές επιδιώξεις, όταν απαιτεί να τιμωρηθεί το σύνολο των υπαιτίων, ανεξαρτήτως ιδιότητας ή αξιωμάτων.

Επιπλέον οφείλουμε να διευκρινίσουμε ότι σύμφωνα με το άρ. 86 Σ, η Βουλή έχει την αποκλειστική αρμοδιότητα για την άσκηση ποινική δίωξης κατά όσων διετέλεσαν ή διατελούν μέλη της κυβέρνησης ή υφυπουργοί για αδικήματα που τέλεσαν κατά την άσκηση των καθηκόντων τους. Η συγκεκριμένη διάταξη καθιερώνει ευνοϊκή ποινική μεταχείριση των ως άνω προσώπων.

Σκοπός του νομοθέτη είναι η προστασία της ορθής λειτουργίας των ανώτατων βαθμίδων της εκτελεστικής εξουσίας, ώστε ο υπουργός να μην βρίσκεται σε καθεστώς φόβου κατά την άσκηση των καθηκόντων του και διαρκώς εκτεθειμένος στην κίνηση σε βάρος του ποινικής δίωξης ανά πάσα ώρα και στιγμή.

Η παραχώρηση τέτοιας δικαστικής αρμοδιότητας στη Βουλή, δηλαδή στη νομοθετική και εν μέρει εκτελεστική εξουσία, αποτελεί ρωγμή στην αρχή της διάκρισης των εξουσιών, που αποτελεί θεμελιώδη αρχή του πολιτεύματος μας, και ως τέτοια επιβάλλεται να ερμηνεύεται στενά και περιοριστικά στις απολύτως αναγκαίες διαστάσεις (στενή ερμηνεία), ώστε να περιοριστεί η στέρηση του φυσικού δικαστή.

Αναφορικά με το ποιά αδικήματα συγκαταλέγονται σε όσα τελέστηκαν «κατά την άσκηση των καθηκόντων» λεκτέα τα εξής: με τον όρο «κατά την εκτέλεση των καθηκόντων» νοείται η συμπεριφορά με την οποία εκπληρώνονται τα υπηρεσιακά καθήκοντα (εκπληρωτική συμπεριφορά). Στα υπηρεσιακά καθήκοντα περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, η υπογραφή υπουργικών αποφάσεων, η προσυπογραφή προεδρικών διαταγμάτων, η συμμετοχή σε κοινοβουλευτικές επιτροπές κ.ο.κ.

Είναι αδιαμφισβήτητο ότι η ανάθεση σε ένα πρόσωπο των καθηκόντων Υπουργού γίνεται για να ασκεί το πρόσωπο αυτό τα καθήκοντα του, για να δραστηριοποιείται στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του και της γενικότερης κυβερνητικής πολιτικής. Αυτός είναι και ο λόγος για τον οποίο δίνεται σε έναν υπουργό αυτή η εξουσία. Δηλαδή, η εκλογή ενός Υπουργού είναι συνδεδεμένη άρρηκτα με ενέργειες και όχι με αδράνεια.

Εκ των ανωτέρω προκύπτει αναμφίβολα ότι η ειδική ποινική μεταχείριση του υπουργού καταλαμβάνει μόνο τα κατά την άσκηση των καθηκόντων του διαπραττόμενα εγκλήματα, όχι όμως και τα διαπραττόμενα διά παραλείψεως της ασκήσεως των καθηκόντων αυτών. Θα ήταν παράδοξο να δεχτεί κανείς ότι ο νομοθέτης ήθελε να ορίσει ειδική ποινική μεταχείριση για τον αδρανούντα υπουργό, διότι η αδράνεια δεν συνάδει με το αξίωμα του.

Συνεπώς, στην περίπτωση της διάπραξης της κακουργηματικής διατάραξης της ασφάλειας συγκοινωνιών δια της παραλείψεως νόμιμων οφειλόμενων ενεργειών

με άλλες εξίσου επικίνδυνες για την ασφάλεια της συγκοινωνίας παραλείψεις του άρ. 291 παρ. 1στ ΠΚ ΔΕΝ ΙΣΧΥΟΥΝ οι απαγορεύσεις του άρ. 86 Σ και του ν. 3126/2003, όπως αυτός ισχύει, και η αρμόδια εισαγγελική αρχή οφείλει να δράσει όπως σε κάθε περίπτωση κοινού εγκλήματος.

Επιπλέον την αναφορά σε πράξεις που λαμβάνουν χώρα «κατά την άσκηση των καθηκόντων τους» εννοείται ότι: α) η αξιόποινη πράξη τελείται κατά τη διάρκεια της υπουργικής θητείας, β) σχετίζεται με την άσκηση υπουργικών καθηκόντων και γ) είναι η ίδια η πράξη με την οποία εκτελούνται τα υπουργικά καθήκοντα.

Εν προκειμένω, ο υπουργός μεταφορών δεν θέσπισε Εθνικούς Κανόνες Ασφαλείας ως όφειλε βάσει των Οδηγιών 2016/798 και 2016/797, ούτε έλαβε επαυξημένα μέτρα ασφαλείας με την θέσπιση Νέων Εθνικών Κανόνων Ασφαλείας δυνάμει του άρ. 60 ν. 4632/2019, παρότι αυτό ακριβώς όφειλε, καθώς την 24.1.2022 έλαβε χώρα ατύχημα με επιβατική αμαξοστοιχία στη Δαύλεια Βοιωτίας, αλλά ούτε και επόπτευσε σύμφωνα με τα καθήκοντα του την ΕΡΓΟΣΕ (διαχειριστή υποδομής), την ΟΣΕ και την Hellenic Train. Με αυτήν την εξακολουθητική επικίνδυνη αδράνεια του συμμετείχε με καθοριστικό τρόπο στη δημιουργία και διατήρηση πηγής κινδύνου για όλα ποικίλα έννομα αγαθά και πρωτίστως της ανθρώπινης ζωής και σωματικής ακεραιότητας. Η εν λόγω αδράνεια του βρίσκεται σε άμεση αιτιώδη συνάφεια με τη διακινδύνευση των ως άνω εννόμων αγαθών και τελικώς με τους θανάτους.

Συνεπώς, το έγκλημα της διατάραξης της ασφάλειας των συγκοινωνιών σε συρροή με την ανθρωποκτονία, τετελεσμένη και σε στάδιο απόπειρας, από ενδεχόμενο δόλο και τις σωματικές βλάβες από ενδεχόμενο δόλο, που φέρεται να τελούνται από υπουργό είναι εγκλήματα που η διάπραξη τους (δια παραλείψεως), προϋποθέτει επιλογές εκ διαμέτρου αντίθετες με τα υπουργικά καθήκοντα αυτά καθ' εαυτά και δεν αποτελούν ποτέ εγκλήματα τα οποία τελούνται «κατά την άσκηση των υπουργικών καθηκόντων». Δεν ισχύουν, επομένως για αυτά τα αδικήματα καμία από τις ειδικές ρυθμίσεις που προβλέπει το άρ. 86 Σ και ο εκτελεστικός του Συντάγματος νόμος 3126/2003. Η δίωξη και η εκδίκαση γίνονται με βάση τις κοινές διατάξεις.

Εξυπακούεται πως σε κάθε περίπτωση, έως ότου η αρμόδια εισαγγελική και ανακριτική αρχή διαπιστώσει πως το έγκλημα υπάγεται στην ειδική ρύθμιση, οφείλει να δράσει όπως και στις περιπτώσεις του κοινού εγκλήματος.

Επομένως για τα παραπάνω αδικήματα αρμόδια να ασκήσει τις δέουσες διώξεις είναι η Τακτική Δικαιοσύνη, δίχως να ισχύει στην περίπτωση αυτή η ειδική αρμοδιότητα της Βουλής της παρ.1 του άρθρου 86 Συντάγματος.

Ειδικότερα σε μια αξονική τοποθέτηση αναφέρουμε ότι με το άρ. 291 ΠΚ προστατεύεται η ασφάλεια των συγκοινωνιών ως έννομο αγαθό. Το αδίκημα του άρ. 291 ΠΚ, όπως ισχύει, είναι δυνητικής διακινδύνευσης (απόπειρας πρόκλησης κινδύνου), που έχει το νόημα ότι από την πράξη ή την παράλειψη του δράστη δημιουργείται μία λειτουργική πηγή κινδύνου χωρίς να έχει εισέλθει το έννομο αγαθό σε αυτήν⁵.

Ο κίνδυνος αποτελεί μία κατάσταση εμπειρικά διαπιστώσιμη, που συνίσταται στη δημιουργία αιτιακών όρων με αυτοδύναμη και διαβαθμίσιμη εξέλιξη προς τη

⁵ Μ. Καιάφα – Γκμπάντι, Κοινώς επικίνδυνα εγκλήματα, γ' έκδοση, εκδ. Σάκουλα Αθήνα – Θεσσαλονίκη, σελ. 69επ.

βλάβη⁶, είναι δε κοινός ο κίνδυνος όταν γεννάται εκ των προτέρων η εντύπωση στον αντικειμενικό παρατηρητή ότι δημιουργείται διακινδύνευση για το έννομο αγαθό και άρα ανασφάλεια. Η εν λόγω διακινδύνευση αφορά αόριστο αριθμό εννόμων αγαθών⁷.

Το άρ. 291 ΠΚ αρχίζει να τελείται όταν αρχίζουν να υπάρχουν οι συνθήκες που μπορούν να συμβάλουν στην επέλευση του κινδύνου. Εν προκειμένω, το έγκλημα τελείται από την έναρξη και πραγματοποίηση εκάστου δρομολογίου τρένου υπό το καθεστώς ανυπαρξίας οποιουδήποτε συστήματος ασφαλείας.

Ως προς το αν η διατάραξη της ασφάλειας συγκοινωνιών και οι θάνατοι οφείλονται σε δόλο ή αμέλεια, πρέπει να εξετάσουμε τον ψυχισμό των δραστών. Στα εγκλήματα απόπειρας πρόκλησης κινδύνου, όπως το άρ. 291 ΠΚ, ο δόλος αρκεί και ως ενδεχόμενος.

Επί του ως άνω εγκλήματος, με δόλο ενεργεί, όποιος γνωρίζει και επιδιώκει τη διατάραξη της ασφάλειας της υδάτινης συγκοινωνίας, αλλά και εκείνος που προβλέπει ότι τούτο αποτελεί την αναγκαία συνέπεια της πράξεως ή της παράλειψης του από οφειλόμενη ενέργεια, με συνείδηση ότι εντεύθεν είναι δυνατόν να προκύψει κίνδυνος σε άνθρωπο και δεν αφίσταται της συμπεριφοράς του αυτής. Η απαιτούμενη κατά τον νόμο πρόθεση, πρέπει να καλύπτει τη διατάραξη της ασφάλειας της σιδηροδρομικής συγκοινωνίας και τη δυνατότητα προκλήσεως κινδύνου από αυτήν.

Συγκεκριμένα ως προς τον ενδεχόμενο δόλο, τέτοιος υπάρχει στην περίπτωση κατά την οποία ο δράστης προβλέπει ότι η εκπλήρωση της επιδίωξης του αυτής θα έχει ως πιθανή συνέπεια την πραγμάτωση του εγκληματικού αποτελέσματος και, παρά τούτο, προχωρεί στην τέλεση της πράξης του. Έτσι, εκ μέρους του δράστη υπάρχει αποδοχή του κινδύνου επέλευσης του αποτελέσματος και πάραυτα απόφαση να προβεί στην πράξη ή παράλειψη.

Προκειμένου να στοιχειοθετηθεί το εκ του αποτελέσματος έγκλημα των περιπτώσεων γγ και δδ του άρ. 291 παρ. 1στ ΠΚ, πρέπει να συντρέξουν οι προϋποθέσεις α) της διατάραξης που προβλέπονται σε αυτό και οφείλεται σε δόλο του δράστη και β) επέλθει θάνατος ή/και σωματική βλάβη, που, όμως, να δύνανται να αποδοθούν σε αμέλεια του δράστη κατά το άρ. 29 ΠΚ. Για να αποδοθεί το περαιτέρω βλαπτικό αποτέλεσμα του θανάτου ή των σωματικών βλαβών σε αμέλεια ή ενδεχόμενο δόλο πρέπει να διαπιστωθεί ο ψυχισμός του δράστη.

Η αμέλεια συνδέεται με την εσφαλμένη εκτίμηση των δυσμενών αποτελεσμάτων της πράξης ή παράλειψης, τα οποία ο δράστης πιστεύει ότι σε κάθε περίπτωση θα αποφύγει, ενώ ο ενδεχόμενος δόλος προϋποθέτει αποδοχή, «...δηλαδή γνώση της πιθανότητας (δυνατότητας) επελεύσεως του εγκληματικού αποτελέσματος, διαφέρουσα όμως του βουλευτικού στοιχείου, γιατί στον ενδεχόμενο δόλο ο δράστης αποδέχεται το ενδεχόμενο επέλευσης του αποτελέσματος, η αποδοχή δε του εγκληματικού αποτελέσματος, ανάγεται μεν στον εσωτερικό κόσμο του δράστη, πλην όμως διαπιστώνεται από εξωτερικά στοιχεία της συμπεριφοράς του που βεβαιώνουν τέτοια αποδοχή...» (ΑΠ 776/2010, Ζ' ΠΟΙΝΙΚΕΣ, ΝΟΜΟΣ).

Κατ' ουσίαν, όπως άλλωστε και νομολογιακώς έχει κριθεί «...Με άμεσο δόλο πράττει αυτός που "θέλει" την παραγωγή του εγκληματικού αποτελέσματος, καθώς και

⁶ Καιάφα – Γκμπάντι, ό.π., σελ. 20.

⁷ Καιάφα – Γκμπάντι ό.π., σει. 101.

εκείνος που δεν επιδιώκει μεν αυτό, προβλέπει όμως ότι τούτο αποτελεί αναγκαία συνέπεια της πράξεώς του και, παρά ταύτα, δεν αφίσταται αυτής. Αντίθετα, με ενδεχόμενο δόλο πράττει εκείνος που προβλέπει το εγκληματικό αποτέλεσμα ως δυνατή συνέπεια της πράξεώς του και το "αποδέχεται"....» (ΑΠ 192/2015, Ζ΄ΠΟΙΝΙΚΕΣ, ΝΟΜΟΣ).

Εν προκειμένω, όπως θα καταδειχθεί κατωτέρω, οι παραλείψεις των αρμοδίων να επιχειρούν τις οφειλόμενες ενέργειες για τη διασφάλιση της σιδηροδρομικής συγκοινωνίας, που η παντελής έλλειψη τους επιβεβαιώνει ότι γνώριζαν και αποδέχονταν το ενδεχόμενο θανάτου / σωματικής βλάβης και σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι είχαν λάβει κάποια μέτρα ασφαλείας ώστε να μπορούν να υποστηρίξουν ότι ήλπιζαν ότι δεν θα επερχόταν το μοιραίο. Η διαρκώς κινδυνώδης δράση στις συγκοινωνίες αφεαυτής πρέπει να αποκλείει κάθε επίπεδο αμέλειας. Συνεπώς, το περαιτέρω βλαπτικό αποτέλεσμα του θανάτου ή των σωματικών βλαβών αποκλείεται να αποδοθεί σε αμέλεια, ακόμη και ενσυνείδητης.

Αν ο θάνατος/σωματικές βλάβες οφείλονται και αυτοί σε δόλο (άμεσο ή ενδεχόμενο) του δράστη της διατάραξης της ασφάλειας σιδηρόδρομων, δεν μπορεί να γίνει λόγος για εφαρμογή των περιπτώσεων γγ και δδ του άρ. 291 παρ. 1στ ΠΚ, αλλά υπάρχει αληθινή συρροή της κακουρηγηματικής μορφής της διατάραξης της περ. ββ του άρ. 291 παρ. 1στ ΠΚ (πρόκληση κινδύνου για άνθρωπο) και αφενός της ανθρωποκτονίας από πρόθεση (άρ. 299 παρ. 1ΠΚ), αφετέρου της σωματικής βλάβης από δόλο τελούμενης κάθε διαβάθμισης, ανάλογα με τον εκάστοτε επελθόντα τραυματισμό⁸.

Ως αυτουργοί του ως άνω εγκλήματος είναι όσοι έχουν την υποχρέωση να ελέγχουν την ασφάλεια του σιδηρόδρομου και παραβαίνουν την υποχρέωσή τους αυτή.

Εξάλλου κατά τη διάταξη του άρ. 15 ΠΚ όπου ο νόμος για την ύπαρξη αξιόποινης πράξης απαιτεί να έχει επέλθει ορισμένο αποτέλεσμα, ή μη αποτροπή του τιμωρείται όπως η πρόκληση του με ενέργεια, αν ο υπαίτιος της παράλειψης είχε ιδιαίτερη νομική υποχρέωση να παρεμποδίσει την επέλευση του αποτελέσματος. Η διάταξη αυτή προβλέπει το δια παραλείψεως τελούμενο έγκλημα, το οποίο θεωρείται υφιστάμενο οσάκις αυτός που παρέλειψε να αποτρέψει την επέλευση αποτελέσματος ανήκοντος στην αντικειμενική υπόσταση ορισμένου εγκλήματος τελέσεως τιμωρείται όπως αυτός που δι' ενεργείας παρήγαγε το αποτέλεσμα, δηλαδή ο δράστης του εγκλήματος τελέσεως.

Πρόκειται για ειδική μορφή εγκλήματος, δεδομένου ότι η αντικειμενική υπόσταση του τελείται όχι μόνο δι' ενεργείας, αλλά και δια παραλείψεως, που εξομοιώνεται νομικώς με την δι' ενεργείας παραγωγή του αποτελέσματος. Προϋπόθεση εφαρμογής της είναι η ύπαρξη ιδιαίτερης, δηλαδή ειδικής και όχι γενικής υποχρέωσης του υπαιτίου για ενέργεια που τείνει στην παρεμπόδιση του αποτελέσματος, για την επέλευση του οποίου ο νόμος απειλεί ορισμένη ποινή. Η υποχρέωση αυτή μπορεί να πηγάζει από ρητή διάταξη νόμου, από σύμπλεγμα νομικών καθηκόντων που συνδέονται με ορισμένη έννομη σχέση του υπαιτίου, από

⁸ Έτσι και Μιχ. Μαργαρίτης στην κατ' άρθρο Ερμηνεία του Ποινικού Κώδικα, 3^η έκδοση, Αθήνα, Π. Ν. Σάκκουλας, σελ. 851.

σύμβαση ή από ορισμένη συμπεριφορά του υπαιτίου από την οποία δημιουργήθηκε ο κίνδυνος του εγκληματικού αποτελέσματος.

Από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα (ΕΚ) και μετέπειτα Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) θεσπίστηκαν σειρά μέτρων για την επίτευξη κοινή πολιτικής ασφάλειας και διαχείρισης στον τομέα του σιδηρόδρομου. Ειδικότερα, το 2001, οι Οδηγίες 2001/12/ΕΚ, 2001/13/ΕΚ, 2001/14/Ε και 2001/16/ΕΚ, που αποτέλεσαν το λεγόμενο «πρώτο σιδηροδρομικό πακέτο», περιλαμβάναν, μεταξύ άλλων, την επέκταση των δικαιωμάτων πρόσβασης στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Σιδηροδρομικών Εμπορευματικών Μεταφορών και τον οργανωτικό διαχωρισμό της διαχείρισης της σιδηροδρομικής υποδομής από τις λειτουργίες μεταφορών.

Ακολούθησαν οι Οδηγίες 2004/49/ΕΚ, 2004/50/ΕΚ και 2004/51/ΕΚ και τον Κανονισμό (ΕΚ) 881/2004, που αποτέλεσαν το «δεύτερο σιδηροδρομικό πακέτο» και προέβλεπαν, μεταξύ άλλων: τη θέσπιση κοινών στόχων και μεθόδων ασφάλειας σε όλα τα κράτη-μέλη, τη θέσπιση κοινών αρχών για την διαχείριση, ρύθμιση και επίβλεψη της ασφάλειας και την ίδρυση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων. Σε συμμόρφωση με την Οδηγία 2004/49/ΕΚ εκδόθηκε το ΠΔ 160/2007 (ΦΕΚ Α' 201/23.08.2007) για την ασφάλεια των Κοινοτικών Σιδηροδρόμων.

Το 2007 ακολούθησε το «τρίτο σιδηροδρομικό πακέτο» που αποτελείτο από τις οδηγίες 2007/58/ΕΚ, 2007/59/ΕΚ και τους κανονισμούς (ΕΚ) 1370/2007, (ΕΚ) 1371/2007 και (ΕΚ) 1372/2007.

Εντωμεταξύ, την 26-09-2014 υπεγράφη μεταξύ του Προέδρου του Δ.Σ. και Διευθύνοντα Συμβούλου της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. Α.Ε.» (εφεξής ΕΡΓΟΣΕ) και των νομίμων εκπροσώπων της Κοινοπραξίας Εργοληπτικών Επιχειρήσεων με την επωνυμία «ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΤΟΜΕ Α.Β.Ε.Τ.Ε.-ALSTOM TRANSPORT SA» (εφεξής Κοινοπραξία ΤΟΜΗ-ASTOM), η Σύμβαση 717 για το έργο «Ανάταξη και Αναβάθμιση του Συστήματος Σηματοδότησης - Τηλεδιοίκησης και Αντικατάσταση 70 Αλλαγών Τροχιάς σε Εντοπισμένα Τμήματα του Άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Προμαχώνας». Ως προθεσμία υλοποίησης του έργου ορίστηκε το διάστημα των είκοσι τεσσάρων (24) μηνών από την ημερομηνία υπογραφής της σύμβασης, οπότε η ημερομηνία λήξης ήταν η 26-09-2016. Η συγκεκριμένη σύμβαση ουδέποτε υλοποιήθηκε, όχι απλώς στον προβλεπόμενο χρόνο αλλά ούτε και μέχρι την ημέρα του επίμαχου τραγικού δυστυχήματος την 28.2.2023, καθώς δεν υπήρχε και δεν λειτουργούσε κανένα σύστημα τηλεδιοίκησης, ούτε η σηματοδότηση.

Τέλος, το 2016 θεσπίστηκε το «τέταρτο σιδηροδρομικό πακέτο» με τις Οδηγίες 2016/797 και 2016/798 για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος, οι οποίες ενσωματώθηκαν στην ελληνική έννομη τάξη με τον ν. 4632/2019.

Η ασφάλεια των σιδηροδρόμων είναι ουσιώδης απαίτηση της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798. Η ασφάλεια των σιδηροδρόμων οφείλει να αναπτύσσεται, να διατηρείται σε υψηλά επίπεδα και να βελτιώνεται συνεχώς.

Σύμφωνα με το άρ. 56 του ίδιου ν. 4632/2019, η ΡΑΣ είναι αυτή που εποπτεύει και ασκεί ελέγχους με στόχο τη συνολική διατήρηση της σιδηροδρομικής ασφάλειας και, τη συνεχή βελτίωσή της, δίδοντας προτεραιότητα στην πρόληψη των ατυχημάτων (παρ. 1 περ. α).

Τον δε έλεγχο των σχετικών κινδύνων αναλαμβάνουν ο διαχειριστής υποδομής (εν προκειμένω η ΕΡΓΟΣΕ) και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (εν προκειμένω η Hellenic train) (παρ. 1 περ. δ του ίδιου άρθρου). ΕΡΓΟΣΕ και Hellenic train είναι υποχρεωμένες αμελλητί να λαμβάνουν τα αναγκαία διορθωτικά μέτρα για την αντιμετώπιση του εντοπισθέντος κινδύνου ασφάλειας. Επίσης, αυτές θεσπίζουν και τα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας που περιέχουν, μεταξύ άλλων, και προγράμματα κατάρτισης του προσωπικού και συστημάτων, τα οποία διασφαλίζουν ότι διατηρείται η επάρκεια προσόντων του προσωπικού (άρ. 61 παρ. 3 περ. στ ίδιου νόμου).

Περαιτέρω, στο άρ. 59 του ίδιου ν. 4632/2019 προβλέπονται οι Κοινοί Στόχοι Ασφάλειας (ΚΣΑ), οι οποίοι καθορίζουν τα ελάχιστα επίπεδα ασφάλειας που πρέπει να επιτυγχάνονται σε ολόκληρο το σύστημα. Οι ΚΣΑ μπορεί να συνίστανται σε κριτήρια αποδοχής κινδύνων ή στοχευόμενα επίπεδα ασφάλειας. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, εγκρίνεται κάθε αναγκαία τροποποίηση των κανόνων ασφάλειας ώστε να επιτευχθούν τουλάχιστον οι ΚΣΑ, και αναθεωρημένοι ΚΣΑ, σύμφωνα με τα προσαρτημένα σε αυτούς χρονοδιαγράμματα υλοποίησης. **Τέτοια Υπουργική Απόφαση δεν έχει εκδοθεί από την έναρξη ισχύος του ν. 4632/2019 την 14.10.2019 μέχρι και την ημέρα του δυστυχήματος την 28.2.2023 αλλά ούτε και μέχρι σήμερα.**

Επιπλέον, και σύμφωνα με το άρ. 60 του ν. 4632/2019, «με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση του Διαχειριστή Υποδομής και γνώμη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, **θεσπίζονται Νέοι Εθνικοί Κανόνες** σύμφωνα με τον παρόντα νόμο μόνο στις εξής περιπτώσεις: α) εφόσον οι κανόνες αφορούν υπάρχουσες μεθόδους ασφάλειας που δεν καλύπτονται από Κοινές Μεθόδους Ασφάλειας (ΚΜΑ), β) **όταν οι κανόνες λειτουργίας του σιδηροδρομικού δικτύου δεν καλύπτονται ακόμη από Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ), γ) ως επείγον προληπτικό μέτρο, ιδίως ύστερα από ατύχημα ή συμβάν...**». Όπως είναι πασίγνωστο, την 24.1.2022 έλαβε χώρα ατύχημα με επιβατική αμαξοστοιχία στη Δαύλεια Βοιωτίας. Η επιβατική αμαξοστοιχία, στην οποία επέβαιναν 200 άτομα, συγκρούστηκε με μηχανή τρένου του ΟΣΕ και τραυματίστηκαν συνολικά 11 επιβαίνοντες. **Μετά από το συγκεκριμένο ατύχημα, το Υπουργείο μεταφορών όφειλε να θεσπίσει νέους κανόνες ασφαλείας και ουδέποτε το έπραξε.** Είχε προηγηθεί, επίσης, και το ατύχημα στις 13 Μαΐου 2017 στο Άδενδρο, όπως και άλλα ατυχήματα δυστυχώς, όταν το απογευματινό Intercity από Αθήνα εκτροχιάστηκε έξω από το Άδενδρο, όπου 3 άνθρωποι έχασαν τη ζωή τους και 10 τραυματίστηκαν.

Εκ των ανωτέρω, είναι αδιαμφισβήτητο ότι κατά τον χρόνο του δυστυχήματος δεν λειτουργούσε το Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (European Rail Traffic Management System (ERTMS)), το οποίο φέρεται να έχει απενεργοποιηθεί ήδη από το 2018. Αν λειτουργούσε το συγκεκριμένο σύστημα, το δυστύχημα δεν θα είχε συμβεί.

Η έλλειψη λειτουργία συστημάτων ασφαλείας, τηλεδιοίκησης και σήμανσης, επιβεβαιώνονται και από την Ευρωπαϊκή Εισαγγελία, η οποία διαπίστωσε ότι **«**εάν η Σύμβαση 717/14 είχε εγκαίρως και στα αρχικά συμβατικά πλαίσια ολοκληρωθεί και είχαν παραδοθεί και λειτουργούσαν τα σχετικά συστήματα ασφαλείας -****

ελέγχου της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, θα αποφευγόταν μετά βεβαιότητας η επέλευση του δυστυχήματος των Τεμπών {βλ. σελ. 74^η του Σχεδίου Κατηγορητηρίου της Ευρωπαϊκή Εισαγγελίας για τη δίωξη στελεχών για το αδίκημα της απάτης σχετική με τις επιχορηγήσεις στο πλαίσιο συγχρηματοδοτούμενου επιχειρησιακού προγράμματος, με αντικείμενο ιδιαίτερος μεγάλης αξίας που υπερβαίνει το ποσό των εκατόν πενήντα χιλιάδων (120.000) ευρώ, σε βάρος των οικονομικών συμφερόντων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Ελληνικού Δημοσίου}...».

Περαιτέρω, στο με αρ. πρωτ. 213/21/Ε/Δ2/6.9.2021 εμπιστευτικό έγγραφο του Διευθύνοντος Συμβούλου της ΤΡΑΙΝΟΣΕ κ. Φίλιππου Τσαλίδη, το οποίο απευθύνεται στον Πρόεδρο της ΟΣΕ και κοινοποιήθηκε στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών κ. Κώστα Καραμανλή, τον Υφυπουργό Υποδομών και Μεταφορών κ. Μιχάλη Παπαδόπουλο, τον Γενικό Γραμματέα Μεταφορών κ. Γιάννη Ξιφαριά, τη Γενική Διεύθυνση Μεταφορών υπό τον κ. Ανδρέα Πολάκι, τη Διεύθυνση Επιβατικών Μεταφορών υπό την κα Κατερίνα Δεμερτζή και κ. Φώτη Λιακέα και την Πρόεδρο της ΡΑΣ Κ. Ιωάννα Τσιαπαρίκου, η επισήμανση του επερχόμενου δραματικού συμβάντος είναι ανατριχιαστικά ακριβής.

Μνημονεύει προγενέστερα σιδηροδρομικά ατυχήματα, επισημαίνει τη γενικότερη αίσθηση εγκατάλειψης της σιδηροδρομικής υποδομής, την έλλειψη προσωπικού του ΟΣΕ (Σταθμαρχών και Κλειδούχων), τη μη λειτουργία της σηματοδότησης, τη λειτουργία μεγάλων τμημάτων χωρίς σηματοδότηση, τηλεδιοίκηση και στελέχωση της υποδομής, τη μη πλήρως συντηρημένη υποδομή, την μη άμεση επισκευή των διαπιστώσεων των ελέγχων, τη μη λειτουργία του Κέντρου Ελέγχου του Λειανοκλαδίου, τα οποία δημιουργούν σοβαρότατους κινδύνους αναφορικά με την κυκλοφορία.

Επισημαίνεται λοιπόν ο κίνδυνος για σοβαρότερα ατυχήματα αλλά ουδείς από τους αρμόδιους έλαβε τα δέοντα μέτρα ως όφειλε σύμφωνα με την νομοθεσία και, δυστυχώς, οδηγηθήκαμε στο δυστύχημα των Τεμπών.

Επιπλέον, η ΟΣΕ, η ΕΡΓΟΣΕ και η Hellenic train είναι υποχρεωμένες αμελλητί να λαμβάνουν τα αναγκαία διορθωτικά μέτρα για την αντιμετώπιση του εντοπισθέντος κινδύνου ασφάλειας. Η ΟΣΕ, η ΕΡΓΟΣΕ και η Hellenic train θεσπίζουν τα αντίστοιχα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας, προκειμένου να εξασφαλίζουν ότι το σιδηροδρομικό σύστημα μπορεί να επιτύχει τουλάχιστον τους ΚΣΑ, ότι συνάδει με τις απαιτήσεις ασφάλειας που θεσπίζονται στο πλαίσιο των ΤΠΔ και ότι εφαρμόζονται τα σχετικά μέρη των ΚΜΑ και οι κοινοποιούμενοι σύμφωνα με το άρθρο 60 εθνικοί κανόνες. Επίσης, αυτές θεσπίζουν και τα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας που περιέχουν, μεταξύ άλλων, και προγράμματα κατάρτισης του προσωπικού και συστημάτων, τα οποία διασφαλίζουν ότι διατηρείται η επάρκεια προσόντων του προσωπικού (άρ. 61 παρ. 3 περ. στ ίδιου νόμου).

Επομένως, το Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών διά του τότε Υπουργού του ευθύνεται για τη μη θέσπιση νέων κανόνων ασφαλείας και επομένως για την μη τήρηση της ασφάλειας στο πεδίο των σιδηροδρομικών συγκοινωνιών. Αν είχε θεσπίσει τέτοιους κανόνες, το τραγικότατο δυστύχημα στα Τέμπη θα είχε αποφευχθεί. Επίσης, η ΟΣΕ ως διαχειριστής της σιδηροδρομικής υποδομής, η ΕΡΓΟΣΕ ως διαχειριστής έργων και η *Hellenic Train* ως η νυν σιδηροδρομική επιχείρηση (όπως και η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ως η πρώην σιδηροδρομική επιχείρηση), που αποτελούν τους κύριους παράγοντες

του σιδηροδρομικού συστήματος, φέρουν εξ ολοκλήρου την ευθύνη για την ασφάλεια του συστήματος.

Επιπρόσθετα, άλλοι συμμετέχοντες παράγοντες του σιδηροδρομικού συστήματος (υπεύθυνοι φορείς για τη συντήρηση του συστήματος κυκλοφορίας, οι κάτοχοι οχημάτων, οι κατασκευαστές κ.α.) δεν απαλλάσσονται από τις ευθύνες τους για τα προϊόντα και τις υπηρεσίες τους. Η κατοχή ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας αποτελεί προϋπόθεση για να επιτρέπεται σε μια σιδηροδρομική επιχείρηση η πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή.

Τόσο η ΡΑΣ όσο και ο ERA ευθύνονται, επίσης, για τη χορήγηση στην *Hellenic Train* το 2022 του νέου Πιστοποιητικού Ασφαλείας, όπως και για την μη τήρηση του ελάχιστου συστήματος ασφαλείας. Όπως ορίζει και ο ν. ν.3891/2010 (Α'188) με τον οποίο συστήθηκε, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) είναι, μεταξύ άλλων, και η Εθνική Αρχή Ασφάλειας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές.

Στην προκειμένη περίπτωση, αυτό που πρέπει να εξεταστεί είναι τί είναι αυτό που προκάλεσε τους θανάτους και τους τραυματισμούς που συντελέστηκαν την 28.2.2023 στο τραγικό πολύνεκρο δυστύχημα των Τεμπών. Οι θάνατοι 57 ατόμων και οι τραυματισμοί 180 προσώπων είναι αποτέλεσμα εγκληματικών συστηματικών παραλείψεων, όπως περιγράφηκαν ανωτέρω, των ως άνω αρμόδιων προσώπων που διατελούσαν τη θητεία τους κατά τον χρόνο του δυστυχήματος. Το δυστύχημα δεν θα είχε συμβεί αν είχε υλοποιηθεί η Σύμβαση 717/2014 και λειτουργούσε σύστημα φωτοσήμανσης και τηλεδιοίκησης, όπως και το ETCS, που η ενεργοποίηση του ήταν συνυφασμένη με την ολοκλήρωση των έργων της σύμβασης.

Επομένως το έγκλημα θα είχε αποφευχθεί εάν το Υπουργείο μεταφορών και Υποδομών είχε καθορίσει και εφαρμόσει τα ελάχιστα επίπεδα ασφαλείας, σύμφωνα με τους επιβεβλημένους Εθνικούς Κανόνες Ασφάλειας, όπως επιβάλλεται από τις διατάξεις των άρ.13, 14 και 59 επ. του ν. 4632/2019 που θεσπίστηκε για την ενσωμάτωση στην ελληνική έννομη τάξη των Ευρωπαϊκών Οδηγιών 2016/797 και 2016/798.

Σύμφωνα με τα ανωτέρω κάθε φορά που τίθεται σε κυκλοφορία συρμός της *Hellenic Train*, τελείται το αδίκημα του άρ. 291 παρ. 1στ περ. α) και β).

Ειδικότερα όπως όλοι γνωρίζουμε σύμφωνα με το υπ'αριθμ. 4889/29-06-2023 έγγραφο του Αντεισαγγελέα του Αρείου Πάγου, υποβληθέν δια του Υπουργού Δικαιοσύνης, διαβιβάστηκε στη Βουλή, χωρίς αξιολόγηση, βάσει των διατάξεων του άρθρου 86 παρ. 1 και 2 του Συντάγματος και των άρθρων 1 και 4 του Ν. 3126/2003 και άρθρου 153 παρ. 2 του Κανονισμού της Βουλής, η υπ' αριθμ. 1.000551/2023 και ΑΒΜ ΕΕΕ 11/2023 ποινική δικογραφία και 13 συνοδευτικά έγγραφα, όπως αυτά υποβλήθηκαν από την Ευρωπαϊκή Εντεταλμένη Εισαγγελέα κατά του πρώην Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών Χρίστου Σπίρτζη και του πρώην Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών Κωνσταντίνου Καραμανλή.

Τα στοιχεία που συγκέντρωσε η Ευρωπαϊκή Εισαγγελία αφορούσαν ευθύνες των πρώην υπουργών σχετικές με αδικήματα (παράβαση καθήκοντος, κακουργηματική απιστία) που συνδέονταν με την καθυστέρηση υλοποίησης της υπ' αριθ. 717/26.09.2014 σύμβασης με τίτλο «Ανάταξη και Αναβάθμιση του συστήματος Σηματοδότησης - Τηλεδιοίκησης και Αντικατάστασης 70 Αλλαγών Τροχιάς

Σε Εντοπισμένα Τμήματα του Άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Προμαχώνας (Α.Δ. 717/2014)».

Είναι η σύμβαση που, όπως υποστηρίζει η συντριπτική πλειοψηφία των σιδηροδρομικών και αυτή η εκτίμηση αναπόφευκτα επιβεβαιώθηκε σχεδόν από το σύνολο των μαρτύρων που εμφανίστηκαν ενώπιον της Εξεταστικής Επιτροπής, αν ολοκληρώνονταν, **δεν θα είχε συμβεί ποτέ το τραγικό δυστύχημα στα Τέμπη.**

Σημειώνεται ότι το έργο επτά χρόνια μετά όχι μόνο δεν είχε ολοκληρωθεί, αλλά υπήρχαν τρομερές ελλείψεις.

Ειδικότερα η σύμβαση αφορούσε:

□ Την ανάταξη και αναβάθμιση του υφιστάμενου συστήματος συμβατικής σηματοδότησης – τηλεδιοίκησης, σε εντοπισμένα τμήματα του άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη – Προμαχώνας (πλην του τμήματος Τιθορέα – Δομοκός) μήκους 519 χλμ. και αντικατάσταση 70 αλλαγών τροχιάς επί του ίδιου άξονα.

□ Την εγκατάσταση και προσωρινή παραλαβή του συστήματος έλεγχου – χειρισμού σηματοδότησης ETCS level 1 σε 402 χλμ του σιδηροδρομικού άξονα Αθήνας – Θεσσαλονίκης και συγκεκριμένα: Εγκατάσταση της καλωδίωσης και προσωρινή παραλαβή στο τμήμα Α5) Λάρισα (μη περ/νου) – Πλατύ (περ/νου) Εγκατάσταση και προσωρινή παραλαβή ETCS-level I στα τμήματα: Α3) ΣΣ Οινόης (μη περ/νου) – ΣΣ Τιθορέας (μη περ/νου) Β1) ΣΣ Πλατέως (περ/νου)– ΤΧ 1 (μη περ/νου) Β3) ΤΧ 1 (μη περ/νου) – Στρ – Προμαχώνας (περ/νου). Εκπαίδευση, ανταλλακτικά, συντήρηση μετά άρσης βλαβών και η τεκμηρίωση του συστήματος ETCS για όλα τα τμήματα του άξονα Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Προμαχώνα (πλην Τιθορέα – Δομοκός) και του τμήματος Οινόη – Χαλκίδα, συνολικού μήκους 541 χλμ.

□ Την αναβάθμιση των απαραίτητων συσκευών τηλεμετρίας για την επικοινωνία του συστήματος σηματοδότησης, των τηλεδιοικήσεων της σηματοδότησης Αθηνών, Λάρισας και Θεσσαλονίκης, της τηλεδιοίκησης ηλεκτροκίνησης της Θεσσαλονίκης και των τοπικών σταθμών εργασίας του τμήματος Πλατύ – Προμαχώνας.

□ Επίσης, περιλαμβάνεται η αποκατάσταση της σηματοδότησης του ΣΣ Κατερίνης.

Η ίδια έρευνα της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας, που αφορά τους δύο πρώην υπουργούς, σύμφωνα με δημοσιεύματα, οδήγησε στην άσκηση ποινικής δίωξης σε βάρος 23 προσώπων, 18 εκ των οποίων είναι δημόσιοι υπάλληλοι – για σειρά κακουργηματικών πράξεων όπως απάτη, απιστία, ψευδή βεβαίωση, με σκοπό τον παράνομο προσπορισμό οφέλους, ηθική αυτοουργία στην απάτη και τις ψευδείς βεβαιώσεις.

Ηδη κάποια από τα πρόσωπα αυτά έχουν εμφανιστεί ενώπιον της Εξεταστικής Επιτροπής και ζήτησαν να αντιμετωπιστούν σύμφωνα με τα άρθρα του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας που αφορούν το δικαίωμα του κατηγορούμενου να μην συμβάλει ακούσια στην αυτοενοχοποίησή του.

Από την εξέταση τους επιβεβαιώθηκε το σύνολο των επισημάνσεων και διαπιστώσεων της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας γύρω από την εγκληματική διαχείριση της

ως άνω σύμβασης, που ήδη τις προεκτάσεις και τους υπαιτίους διερευνά η τακτική δικαιοσύνη κατά τα ανωτέρω.

Ειδικότερα η Ευρωπαϊκή Εισαγγελία στο αριθ.πρωτ.209/5.5.2022 έγγραφο που έχει διαβιβαστεί στη Βουλή αναφέρει στο τέλος:

«...

ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΑ για τη σύμβαση 717 (ανάταξη σηματοδότησης Αθήνα - Προμαχώνα):

1. Λήξαν όλες οι αποκλειστικές προθεσμίες για παράδοση προς χρήση, ο ανάδοχος δεν είχε εγκεκριμένες μελέτες και έπρεπε να είχε κηρυχθεί έκπτωτος.
2. Η ανάταξη εξοπλισμού Bombardier γινόταν αποκλειστικά από την εταιρεία ΤΟΜΗ (ΑΚΤΩΡ) με την ανοχή της επίβλεψης της ΕΡΓΟΣΕ.
3. Ο πάροχος δάνειας εμπειρίας δεν ασχολούνταν καθόλου με το έργο μέχρι το πρόστιμο της ΕΔΕΛ.
4. Επιβλήθηκε πρόστιμο 2.500.000€ από την ΕΔΕΛ για κακοδιαχείριση.
5. Η ΕΡΓΟΣΕ στη συνέχεια αλλάζει το φυσικό αντικείμενο στις εισηγήσεις στο διοικητικό συμβούλιο.
6. Το Ελεγκτικό δεν εγκρίνει τις τροποποιήσεις.
7. Η ΕΡΓΟΣΕ το παραβλέπει αυτό και προχωρά στην υπογραφή της συμπληρωματικής σύμβασης.
8. Με απόφαση υπουργού, κατόπιν εισηγήσεως της ΕΡΓΟΣΕ, δίδεται αποζημίωση στον ανάδοχο 3.500.000€ για θετικές ζημιές.
9. Άλλο φυσικό αντικείμενο περιγράφεται με σαφήνεια στη σύμβαση, άλλο ενέκρινε το Ελεγκτικό και άλλο εκτελεί η ΕΡΓΟΣΕ χωρίς την έγκριση του Ελεγκτικού.
10. Στο τμήμα Οινόη - Τιθορέα αποξηλώνει λειτουργούντα εξοπλισμό που έχει πληρωθεί με ευρωπαϊκά κονδύλια και παραβιάζει τα αναγραφόμενα στη σύμβαση.
11. Καταργεί όλο τον εξοπλισμό μεταξύ 2 σταθμών στο τμήμα Οινόη - Τιθορέα, ενώ έπρεπε να τον ανατάξει, με ποσότητες προβλεπόμενες στον προϋπολογισμό του έργου.
12. Στο τμήμα Οινόη - Τιθορέα, η ΕΡΓΟΣΕ αποξηλώνει όλα τα κυκλώματα γραμμής, που έπρεπε να ανατάξει βάσει αρχικής σύμβασης με προβλεπόμενες ποσότητες στον προϋπολογισμό του έργου και αντικαθιστά μέρος αυτών (όχι όλα, υποβαθμίζοντας ουσιαστικά το έργο) με μετρητές αξόνων, κατά παράβαση της σύμβασης. Οι μετρητές αξόνων όμως δεν ανιχνεύουν θραύση σιδηροτροχιάς (απάντηση στην κλήση σε απολογία με αρ.πρωτ.336/29.11.2021, σελίδες 31/46 έως 46/46).
13. Η ευρωπαϊκή επιτροπή προτείνει πρόστιμο 17.000.000€ για πολυετείς καθυστερήσεις στην ολοκλήρωση του έργου.
14. Υπάρχει σήμερα ορατός κίνδυνος απένταξης της χρηματοδότησης από ευρωπαϊκά κονδύλια. Ήδη ο ΟΣΕ έστειλε το υπ'αριθ.9179648/01.02.2022

έγγραφο στο υπουργείο μεταφορών, για τα έργα Σ.Α.Ε.078/4 748/18, 563/09, 715/14 και 512/12 για χρηματοδότηση αυτών μόνο από το πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων. Για ποιο λόγο άραγε, καθότι πρόκειται για συγχρηματοδοτούμενα έργα;

15. Να ελεγχθεί το πτυχίο του Γιώργου Κατάκου (όχι το αν έχει αναγνώριση από το ΔΙΚΑΤΣΑ). Ο τρόπος που χειρίζεται τα έργα και το τεχνικό του υπόβαθρο, δεν συνάδει με επιστήμονα διπλωματούχο μηχανικό....».

Αναμένουμε από την Δικαιοσύνη να ολοκληρώσει το έργο της σε ότι αφορά το σύνολο των αδικημάτων που προκύπτουν, για το σύνολο των ήδη κατηγορουμένων και όσων άλλων παραπεμφθούν.

Ειδικά σε ότι αφορά την σύνδεση των ως άνω διαπιστώσεων με τα αδικήματα που ανέκυψαν από την πολύνεκρη τραγωδία και επισημάνθηκαν ανωτέρω ήδη στην ως άνω θέση του Εφέτη Ανακριτή, αλλά και στις πρόδρομες επισημάνσεις της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας, τεκμηριώνεται με σαφήνεια ότι η καθυστέρηση ολοκλήρωσης των έργων υποδομής συνδέεται αιτιωδώς με την επέλευση του δραματικού αποτελέσματος, της πολύνεκρης δολοφονίας.

Αλλωστε είναι γνωστό ότι το έργο της Δικαιοσύνης παρεμποδίστηκε σημαντικά, ελπίζουμε μόνο σε ότι αφορά τον χρόνο ολοκλήρωσης του και όχι την ποιότητα των συμπερασμάτων, ιδίως σε ότι αφορά τους παράγοντες που προκάλεσαν έκρηξη, η οποία εκδηλώθηκε με την μορφή πυρόσφαιρας και ακολούθησε ραγδαία εξάπλωση πυρκαγιάς, η οποία προφανώς συνδέεται με τον θάνατο επιβατών, αφού 30 εξ αυτών βρέθηκαν απανθρακωμένοι.

Η εκτελεστική εξουσία όταν παρεμποδίζει την δικαστική διερεύνηση με την αλλοίωση στοιχείων και πειστηρίων, διαπράττει σφετερισμό που αναιρεί την συνταγματική διάκριση των εξουσιών.

Ο Κώδικας Ποινικής Δικονομίας με τις διατάξεις των άρθρων 239 και 251 μόνο στις δικαστικές αρχές απονέμει την αρμοδιότητα της διαχείρισης του πεδίου του εγκλήματος και σε κανένα άλλο.

Επιπλέον ο νόμος 5014/2023 Περί διερεύνησης αεροπορικών και σιδηροδρομικών δυστυχημάτων το ίδιο επιβεβαιώνει μεταξύ άλλων στα άρθρα 21 και 44.

Ειδικότερα σύμφωνα με τα άρθρα αυτά:

«... Άρθρο 21, Τόπος του ατυχήματος- Διαφύλαξη αποδεικτικών στοιχείων, 1. Για κάθε ατύχημα ή σοβαρό συμβάν οι κατά τόπον αρμόδιες αστυνομικές αρχές αποκλείουν τον τόπο του ατυχήματος, το συντομότερο δυνατόν από την πρόσβαση τρίτων. Για την πρόσβαση στον αποκλεισμένο τόπο του ατυχήματος αποφασίζει ο επικεφαλής της διερεύνησης. Η ομάδα διερεύνησης είναι υπεύθυνη να εξασφαλίζει την ασφαλή επεξεργασία κάθε αποδεικτικού στοιχείου και να λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα, προκειμένου να προστατεύσει τα εν λόγω αποδεικτικά στοιχεία και να εγγυηθεί την ασφαλή φύλαξη....., του περιεχομένου του και των συντριμμάτων του για τον χρόνο που είναι απαραίτητος για τους σκοπούς της διερεύνησης ασφάλειας. Η προστασία των αποδεικτικών

στοιχείων περιλαμβάνει τη διατήρηση, με φωτογραφικά ή άλλα μέσα, κάθε αποδεικτικού στοιχείου που είναι δυνατόν να αφαιρεθεί, να διαγραφεί, να απωλεσθεί ή να καταστραφεί. Η ασφαλής φύλαξη περιλαμβάνει την προστασία από κάθε περαιτέρω ζημία, πρόσβαση προσώπων άνευ σχετικής έγκρισης, κλοπή και φθορά. 2. Μέχρι την άφιξη των διερευνητών ασφάλειας, δεν μεταβάλλεται από κανέναν η κατάσταση του τόπου του ατυχήματος, δεν λαμβάνονται δείγματα από αυτόν, δεν επιχειρείται μετακίνηση ούτε πραγματοποιείται δειγματοληψία....., το περιεχόμενο ή τα συντρίμματά του, δεν μετακινείται ούτε απομακρύνεται....., εκτός εάν η εν λόγω ενέργεια απαιτείται για λόγους ασφάλειας ή για να παρασχεθεί συνδρομή σε τραυματίες με ταυτόχρονη, αν είναι δυνατόν, γραπτή και φωτογραφική καταγραφή της θέσης τους στον τόπο του ατυχήματος ή σε σχέση με τον τόπο του ατυχήματος ή με τη ρητή άδεια των αρχών που έχουν τον έλεγχο του τόπου και εφόσον είναι δυνατόν, σε συνεννόηση με τον επικεφαλής της διερεύνησης. 3. Κάθε εμπλεκόμενο πρόσωπο λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα για να διαφυλάξει έγγραφα, υλικό και καταγραφές που σχετίζονται με το γεγονός, ιδίως για να αποφευχθεί η διαγραφή καταγεγραμμένων συνομιλιών και σημάτων συναγερμένων..... 4. Για την αποδέσμευση του τόπου του ατυχήματος, του και των συντριμμάτων αυτού αποφασίζει ο επικεφαλής της διερεύνησης....».

«...Άρθρο 44 Καθεστώς διεξαγωγή έρευνας 1. Στους διερευνητές του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. ή στους διερευνητές οποιουδήποτε αντίστοιχου φορέα διερεύνησης άλλου κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή στους διερευνητές ή τεχνικούς συμβούλους του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. και για τη διευκόλυνση της διεξαγωγής της έρευνας, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ο διαχειριστής υποδομής, καθώς και κάθε αρμόδια για τη δικαστική ανάκριση αρχή, υποχρεούνται να παρέχουν: α) άμεση πρόσβαση στον τόπο του ατυχήματος ή του συμβάντος, καθώς και στο σχετικό τροχαίο υλικό και τις εγκαταστάσεις υποδομής και τις εγκαταστάσεις ελέγχου και σηματοδότησης της κυκλοφορίας, β) δικαίωμα άμεσης καταγραφής των αποδεικτικών στοιχείων και ελεγχόμενης απομάκρυνσης των συντριμμιών, των εγκαταστάσεων ή στοιχείων υποδομής για εξέταση ή ανάλυση, γ) απεριόριστη πρόσβαση και δικαίωμα χρήσης των στοιχείων των συσκευών καταγραφής επί των αμαξοστοιχιών, καθώς και του εξοπλισμού εγγραφής φωνητικών μηνυμάτων και δεδομένων για τη λειτουργία του συστήματος σηματοδότησης και ελέγχου της κυκλοφορίας, δ) πρόσβαση στα αποτελέσματα της νεκροψίας των θυμάτων, ε) πρόσβαση στα αποτελέσματα της εξέτασης του προσωπικού του τρένου και του λοιπού σιδηροδρομικού προσωπικού που εμπλέκεται στο ατύχημα ή συμβάν, στ) δυνατότητα υποβολής ερωτήσεων του εμπλεκόμενου στο ατύχημα ή συμβάν σιδηροδρομικού προσωπικού και λοιπών μαρτύρων και ζ) πρόσβαση σε όλες τις σχετικές πληροφορίες και αρχεία που τηρούν ο διαχειριστής της υποδομής, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι υπεύθυνοι για τη συντήρηση φορείς και η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων. 2. Η έρευνα του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. είναι ανεξάρτητη από τη δικαστική έρευνα, πραγματοποιείται όμως σε συνεργασία με τις αρμόδιες για τη δικαστική έρευνα ανακριτικές αρχές. Για τον σκοπό αυτόν ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. συνάπτει πρωτόκολλα συνεργασίας με τις αρχές που είναι αρμόδιες για οποιαδήποτε δικαστική έρευνα, την Ελληνική Αστυνομία, το Πυροσβεστικό Σώμα και άλλους εμπλεκόμενους στα σιδηροδρομικά ατυχήματα φορείς, με σκοπό να τυποποιηθούν οι διαδικασίες συνεργασίας, συντονισμού και

παροχής στοιχείων μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών. 3. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ο διαχειριστής υποδομής και, όποτε ενδείκνυται, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων υποχρεούνται να κοινοποιούν αμέσως στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. τα ατυχήματα και τα συμβάντα που αναφέρονται στο άρθρο 42 και να παρέχουν κάθε διαθέσιμη πληροφόρηση. Η κοινοποίηση αυτή επικαιροποιείται, μόλις καθίστανται διαθέσιμες πληροφορίες που ελλείπουν. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. αποφασίζει, χωρίς καθυστέρηση και, εν πάση περιπτώσει, το αργότερο εντός δύο (2) μηνών από την παραλαβή της κοινοποίησης του ατυχήματος ή του συμβάντος, αν θα αρχίσει ή όχι η έρευνα...».

Το συμπέρασμα που προκύπτει λοιπόν με σαφήνεια από τα παραπάνω είναι η καταρχήν αρμοδιότητα των Δικαστικών Αρχών, σύμφωνα με όλα τα δεδομένα της νομοθεσίας και στην συνέχεια όποιου άλλου σχετικού φορέα, ενώ η διατήρηση του χώρου του συμβάντος **«αποστερημένου» και φυλασσόμενου έως την ολοκλήρωση των ερευνών είναι αυτονόητη.**

Αναμένουμε λοιπόν να πληροφορηθούμε, όπως άλλωστε πρόσφατη παραγγελία της Εισαγγελίας του Αρείου Πάγου επιτάσσει, ποιοι και γιατί, εκτός από τον τέως περιφερειάρχη Θεσσαλίας και προφανώς τον κ. Τριαντόπουλο, που το ομολογεί την συμμετοχή του σε επίκαιρο χρόνο ενώπιον του τύπου, επιδίωξαν την εκ βάθρων μεταβολή του χώρου πριν συμπληρωθούν λίγα εικοσιτετράωρα από το συμβάν και ενώ υπήρχε μια τουλάχιστον αγνοούμενη.

Θεωρούμε συγκλονιστικό το γεγονός ότι αντίθετα με όλες τις Ευρωπαϊκές Οδηγίες που αφορούν την ασφάλεια στο σιδηρόδρομο, για λόγους που πρέπει να διερευνηθούν από την Δικαιοσύνη, δεν έχουν θεσπιστεί στην πατρίδα μας Εθνικοί Κανόνες Ασφαλείας.

Αυτό όχι μόνο αντιβαίνει στις διατάξεις των άρθρων 13,14,59 και 60 του νόμου Ν.4632/2019, ο οποίος ενσωμάτωσε τις Οδηγίες ΕΕ 2016/797 και 2016/798, αλλά αποτελεί παράλειψη η οποία προφανώς οδήγησε στο πολύνεκρο έγκλημα.

Εάν είχαν θεσπιστεί δεν θα ήταν δυνατόν, ενώ κανένα σύστημα αποτροπής των ολέθριων αποτελεσμάτων του ανθρώπινου σφάλματος δεν βρισκόταν σε λειτουργία, όλοι να δηλώνουν αναρμόδιοι και ανεύθυνοι γι' αυτό, διότι **οι Εθνικοί Κανόνες προβλέπουν ακριβώς τι πρέπει να βρίσκεται σε λειτουργική κατάσταση και ποιος είναι υπεύθυνος γι' αυτό.**

Σε ότι αφορά στις διαφορές μεταξύ του Γενικού Κανονισμού Κυκλοφορίας και των Εθνικών Κανόνων Ασφάλειας, καθώς το σύνολο των εμπλεκόμενων και υπολόγων, που κατέθεσαν ενώπιον της Εξεταστικής, επιχείρησαν να προκαλέσουν σκόπιμη σύγχυση, διαστρεβλώνοντας απροκάλυπτα την αλήθεια, μας ανέφερε τα εξής:

Ο Γενικός Κανονισμός Κυκλοφορίας και οι Εθνικοί Κανόνες Ασφαλείας αποτελούν δύο θεμελιώδεις πυλώνες στη διαχείριση και τη λειτουργία των σιδηροδρόμων, με κάθε έναν να καλύπτει διαφορετικές ανάγκες και πτυχές της σιδηροδρομικής λειτουργίας.

Ο Γενικός Κανονισμός Κυκλοφορίας αποτελεί το βασικό νομικό πλαίσιο που διέπει την κυκλοφορία των τρένων εντός του εθνικού δικτύου. Καθορίζει τις γενικές αρχές και τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται για την ασφαλή και

αποτελεσματική κίνηση των τρένων, περιλαμβάνοντας οδηγίες για την εκτέλεση κυκλοφορίας, την αντιμετώπιση εκτάκτων καταστάσεων, τη χρήση των σημάτων και των σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων.

Οι Εθνικοί Κανόνες Ασφαλείας εστιάζουν συγκεκριμένα στην ασφάλεια της σιδηροδρομικής λειτουργίας. Αυτοί οι κανόνες περιλαμβάνουν προδιαγραφές και απαιτήσεις για την ασφαλή λειτουργία των τρένων, την συντήρηση των σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων και του υλικού, καθώς και διαδικασίες για την πρόληψη και την αντιμετώπιση ατυχημάτων και περιστατικών. Επιπλέον, περιλαμβάνουν κανόνες για την εκπαίδευση και πιστοποίηση του προσωπικού, καθώς και για τη διαχείριση κινδύνων και την αξιολόγηση της ασφάλειας.

Η κύρια διαφορά μεταξύ του Γενικού Κανονισμού Κυκλοφορίας και των Εθνικών Κανόνων Ασφαλείας έγκειται στο γεγονός ότι ο πρώτος εστιάζει στη διαχείριση της κυκλοφορίας και την τήρηση των κανόνων για την αποτελεσματική λειτουργία των τρένων, ενώ οι δεύτεροι **εστιάζουν αποκλειστικά στην ασφάλεια, καθορίζοντας προδιαγραφές και απαιτήσεις για την ασφαλή λειτουργία και συντήρηση των σιδηροδρομικών υποδομών και συστημάτων.**

Εκείνοι λοιπόν που με απόλυτη επίγνωση του τρομερού διακυβεύματος, οι πράξεις και παραλείψεις τους να οδηγήσουν ανά πάσα στιγμή στο θάνατο δεκάδες ανυποψίαστους ανθρώπους-επιβάτες, ουσιαστικά αρνούνται, ακόμη και σήμερα, να θεμελιώσουν νομοθετικά την ασφάλεια στον σιδηρόδρομο, ενώ αυτό επιβάλει επιτακτικά η Ευρωπαϊκή νομοθεσία και ο Ελληνικός νόμος και ως προς αυτό παρανομούν εξακολουθητικά για περισσότερο από μια τετραετία, ούτε αμελούν ούτε διαπράττουν απλώς πολιτικό σφάλμα.

Εγκληματούν ξεκάθαρα και πέρα από κάθε αμφιβολία, δεδομένου ότι η πραγματοποίηση επιβατικών δρομολογίων ήταν απόλυτη ανάγκη να σταματήσει, έως ότου, με βάση τους Εθνικούς Κανόνες, ρυθμιστούν και επιλυθούν στο σύνολο τους τα σοβαρά ζητήματα ανύπαρκτης ουσιαστικά ασφάλειας.

Είναι πραγματικά εξοργιστικό ότι ακόμη και ένα χρόνο μετά το τραγικό δυστύχημα δεν έχουν θεσπισθεί Εθνικοί Κανόνες Ασφαλείας, ιδίως ως επείγον προληπτικό μέτρο μετά από ατύχημα ή συμβάν, όπως ορίζει ο Νόμος (άρθρο 60 παρ.3 περ. γ.).

Επομένως είναι αδιανόητο κάποιος **να μην θεωρείται υπόλογος** του εγκλήματος, ενώ γνώριζε από την θεσμική θέση ευθύνης που κατείχε: **α) την τραγική κατάσταση** στην οποία βρισκόταν οι υποδομές του συνόλου των αυτοματοποιημένων συστημάτων ασφαλείας, όπως αποδεικνύεται από την μοναδική έκθεση πραγματογνωμοσύνης που βρίσκεται στην δικογραφία, από την οποία προκύπτει ότι όσα συστήματα είχαν εγκατασταθεί είχαν πάψει να λειτουργούν λόγω βλαβών ή είχαν απενεργοποιηθεί (ενδεικτικά ETCS ήδη από τον Ιούλιο του 2018, όπως αποδείχθηκε, η τηλεδιοίκηση είχε απενεργοποιηθεί πλήρως μετά από πυρκαγιά τον Ιούλιο του 2019, **ενώ από τον πίνακα τοπικών χειρισμών, που βέβαια δεν συνιστά σύστημα τηλεδιοίκησης, αφού δεν επιτρέπει εξ αποστάσεως παρεμβάσεις αποφυγής αποτελεσμάτων εσφαλμένων επιλογών σε άμεσο χρόνο αλλά απλώς την προληπτική χάραξη δεδομένων διαδρομών,** μόνο στην απόσταση των 1700 μέτρων μετά τον σταθμό της Λάρισας η θέση των τρένων ήταν ορατή, καθώς για τα επόμενα 2300 μέτρα οι λυχνίες εντοπισμού θέσης ήταν καμένοι και ουδείς επιμελήθηκε

να τους αντικαταστήσει) και μάλιστα, όπως ανακοινώθηκε επισήμως, για να μπορούν οι αμαξοστοιχίες να παραβιάζουν την ερυθρά σηματοδότηση, από την έκθεση της πυροσβεστικής αλλά και από την τριμελή επιτροπή που όρισε η κυβέρνηση, **β)** την κακή ποιότητα του έμψυχου δυναμικού η οποία είναι αποδεδειγμένα η χειρότερη δυνατή για Ευρωπαϊκή Χώρα, που χρησιμοποιεί τρένα υψηλών ταχυτήτων (ρουσφετολογικές προσλήψεις, πλασματικές εξετάσεις, ανυπαρξία συνεχούς παρακολούθησης της επαγγελματικής ικανότητας του προσωπικού, μπλοκάκια, υποτυπώδης εκπαίδευση κ.λ.π). Είναι βέβαια ομολογημένο από την ίδιο τον αρμόδιο υπουργό ότι η υπηρεσιακή τοποθέτηση του μοιραίου σταθμάρχη αντιβαίνει όχι απλώς στο γράμμα του νόμου αλλά στο ίδιο το πνεύμα των κανόνων δικαίου που αφορούν τις προϋποθέσεις πρόσληψης σε θέσεις ευθύνης, δεδομένου ότι η ανύπαρκτη εμπειρία, οι ελλιπέστατες γνώσεις σε συνδυασμό με την προχωρημένη ηλικία, καθιστούσαν αδιανόητη την ρουσφετολογική παρανομία τοποθέτησης του εκεί που το σφάλμα συνδεόταν με απώλεια δεκάδων ζωών, ιδίως εφόσον η επίγνωση της καθολικής κατάρρευσης των συστημάτων αποτροπής των ολέθριων αποτελεσμάτων του ανθρώπινου σφάλματος ήταν παραπάνω από δεδομένη, τόσο σε ότι αφορά τα ανθρωποκεντρικά δευτέρου επιπέδου, που ήταν πλέον ανύπαρκτα όσο και μηχανολογικά που είχαν πάψει προ πολλού να λειτουργούν, γ) τον απτό κίνδυνο που αντιμετώπιζαν καθημερινά χιλιάδες άνθρωποι να χάσουν την ζωή τους, με μόνη προϋπόθεση «το ανθρώπινο σφάλμα», που με μαθηματική ακρίβεια ήταν όχι απλώς αναμενόμενο αλλά άκρως πιθανόν να συμβεί, ανά πάσα στιγμή και συγχρόνως: **α) να έχει την εξουσία και υποχρέωση να σταματήσει την θανατηφόρα ακολουθία γεγονότων ή έστω να καταγγείλει τα ανωτέρω, β) να μην πράττει τίποτε από τα παραπάνω για τα οποία είχε ιδιαίτερη νομική υποχρέωση προληπτικής αποτρεπτικής δράσης** και εξαιτίας του συνόλου των πράξεων και παραλήψεων του να δολοφονούνται δεκάδες άνθρωποι και να σακατεύονται εκατοντάδες.

Ανακεφαλαιώνοντας σύμφωνα με το σύνολο των **διαπιστώσεων** που έχουν εκφραστεί από ειδικούς, συμπεριλαμβανομένου του πορίσματος Γεραπετρίτη, είναι **αποδεδειγμένο και αδιαμφισβήτητο ότι:**

Δεν λειτουργούσε το **GSMR**.

Δεν λειτουργούσε το **ETCS** σε καμία εκδοχή συνεισφοράς του ήδη από τον **Ιούλιο του 2019**.

Δεν λειτουργούσε η **Φωτοσήμανση**.

Δεν λειτουργούσε η **Τηλεδιοίκηση**.

Υπολειτουργούσε ο **Τοπικός Πίνακας Χειρισμών**, δεδομένου ότι Σύμφωνα με το πόρισμα της επιτροπής Γεραπετρίτη «σελ.17-21.... Η απόσταση όμως αυτή, την ημέρα της αυτοψίας που έκανε η Επιτροπή Εμπειρογγνωμόνων (20-3-2023), καταγράφηκε ως μικρότερη κατά 1200 μέτρα, και συγκεκριμένα περίπου 1700 μέτρα καθώς στο τμήμα **EA2** (μήκους 1200 μέτρων) δεν άναβαν οι λυχνίες. Ωστόσο, ακόμη και πριν η αμαξοστοιχία διέλθει από την αλλαγή 118Α στην παρακαμπτήριο, ανάβουν στον πίνακα πορτοκαλί λυχνίες που δεικνύουν ότι η αλλαγή είναι διευθετημένη στην παρακαμπτήριο. Στο τμήμα **EA3** υπάρχει μόνιμη ένδειξη κατάληψης καθώς δεν έχει ολοκληρωθεί η σηματοτεχνική επικοινωνία μεταξύ των σταθμών Λάρισας και Εμπορικού Λάρισας. ...».

Σύμφωνα με την έκθεση Πραγματογνωμοσύνης σημειώνεται ότι το επίμαχο κλειδί (κλειδί 118) βρισκόταν στα 1400 μέτρα. Δηλαδή ο σταθμάρχης είχε μόνο μια απόσταση 300 μέτρων για να διαπιστώσει το σφάλμα στην κίνηση του συρμού. Με την ταχύτητά όμως που όδευε ο συρμός, καθώς κατά την έκθεση πραγματογνωμοσύνης κινούνταν τα τελευταία 22 χιλιόμετρα πριν την σύγκρουση με μέση ωριαία ταχύτητα 48,89m/s ή περίπου 176km/h, ο σταθμάρχης είχε μόλις 6 sec να διαπιστώσει την λάθος θέση του συρμού.

ΕΠΙΠΛΕΟΝ, ΕΠΙΣΗΜΩΣ δεν υπήρχαν **Εθνικοί Κανόνες Ασφαλείας**.

Επίσης με βάση το πόρισμα των εμπειρογνομόνων αλλά και τις δηλώσεις του ίδιου του κ.Μητσοτάκη, **η σύγκρουση θα μπορούσε να αποφευχθεί με το ETCS σε λειτουργία** (που είναι αναπόσπαστο τμήμα του ERTMS), το οποίο είναι όμως ταυτόχρονα και προϋπόθεση για να κινηθούν με 160km/h.

Τα τρένα κινούνταν με **μη επιτρεπτή ταχύτητα εφόσον δεν υπήρχαν τα αναγκαία αυτοματοποιημένα συστήματα ασφαλείας** και απόδειξη αποτελεί και η εκ των υστέρων συμμόρφωση με την μείωση της ταχύτητας στα 100km/h αμέσως μετά την σύγκρουση, ως ανώτατο όριο για σημεία που δεν υπάρχει ETCS.

Όποιος λοιπόν είτε συμμετείχε με οποιαδήποτε ιδιότητα και τρόπο στα οικονομικά εγκλήματα, που ορισμένα εξ αυτών ήδη έχει αναδείξει η έρευνα της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας, είτε απλώς, ενώ σαφέστατα γνώριζε τα παραπάνω, επιδίωξε, ως απώτερο κίνητρο, να διατηρήσει την υψηλά αμειβόμενη θέση του και τα όποια προνόμια του εξασφάλιζε η «ομερτά» προς τους ποικίλους ισχυρούς παράγοντες (πολιτικούς ή επιχειρηματικούς), που εμπλέκονταν στο σύνολο των διαπιστωμένων εγκλημάτων, είναι υπόλογος των κακουργημάτων ενδεχόμενου δόλου που καταγγέλλουμε στην Μήνυση που έχει διαβιβαστεί στην Βουλή.

Συγκεκριμένα ο Πρωθυπουργός, ως ο πυρήνας όχι μόνο πολιτικής αλλά και διοικητικής, ποινικής και αστικής ευθύνης στα πλαίσια του νομοθετημένου επιτελικού κράτους (άρθρα 11 και 14 **N. 4622/2019**), οι αρμόδιοι υπουργοί, υφυπουργοί, γενικοί γραμματείς, νόμιμοι εκπρόσωποι των εμπλεκόμενων εταιριών (hellenic train, ΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ), η Πρόεδρος της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, με βεβαιότητα γνώριζαν την έλλειψη οποιασδήποτε ουσιαστικής ασφαλιστικής δικλίδας αποτροπής σοβαρού δυστυχήματος στο Σιδηρόδρομο.

Παράλληλα είχαν και την ιδιαίτερη νομική υποχρέωση να αποκαλύψουν την αλήθεια, σχετικά με την επικινδυνότητα συνέχισης της διεξαγωγής επιβατικών δρομολογίων και είχαν την δυνατότητα να σταματήσουν την συγκεκριμένη παράνομη λειτουργία, προκειμένου να προστατέψουν το επιβατικό κοινό από κίνδυνο ζωής και εφόσον δεν το έπραξαν, ευθύνονται, στο σύνολο τους, για τα ως άνω αδικήματα ενδεχόμενου δόλου σε βαθμό κακουργήματος.

Σε ότι αφορά ειδικότερα την συμμετοχή στα ανωτέρω του κ. Καραμανλή θεωρούμε πως η συστηματική απόκρυψη και διαστρέβλωση της αλήθειας, κατά την κατάθεσή του ενώπιον της Εξεταστικής, εάν εμβαθύνει κανείς στα ειδικότερα σημεία που αυτή εστιάστηκε, δεν αποκαλύπτουν απλώς την πρόδηλη συνείδηση ενοχής του, αλλά και στοιχειοθετούν νομικά τον ενδεχόμενο δόλο του τέως υπουργού για τις ανθρωποκτονίες που διαπράχθηκαν.

Ειδικότερα επιβεβαιώνουν την πρόθεση να δημιουργηθεί, ακόμη και με αναληθείς δηλώσεις ενώπιον του Κοινοβουλίου (ενδεικτικά 20.2.2023 8 ημέρες πριν το τραγικό συμβάν: «..διασφαλίζουμε την ασφάλεια...»), η επίπλαστη εικόνα «κανονικότητας» σε ότι αφορά την ασφάλεια στο σιδηρόδρομο.

Αυτή την απατηλή εντύπωση, ο ίδιος μαζί με άλλους συνυπαίτιους (ΡΑΣ, ενδεικτικά με τις αναληθείς ετήσιες εκθέσεις περί της ασφάλειας στο σιδηρόδρομο), πέτυχαν να δημιουργηθεί κατά παραπλάνηση του κοινού και των αρμοδίων αρχών, πριν το έγκλημα.

Υπήρχε βέβαια ως προς αυτό πρόδηλη σκοπιμότητα (πλήρης κάλυψη του απώτερου κινήτρου, που προϋποθέτει το αδίκημα του ενδεχόμενου δόλου), δηλαδή να συνεχίζονται οι σε βάρος του δημοσίου και της Ευρωπαϊκής Ένωσης παράνομες συναλλαγές, που αποκαλύπτει η έρευνα της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας.

Επιπλέον να διατηρούνται σε κρίσιμες θέσεις εξουσίας, ο ίδιος και οι περί αυτόν (ενδεικτικά: διευθύνοντες σύμβουλοι διορισμένοι από τον ίδιο σε ΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ κ.λ.π.), ενώ βέβαια θα έπρεπε προ πολλού να έχουν αποπεμφθεί, εάν αποκαλύπτονταν η αλήθεια, δηλαδή ότι με ευθύνη τους είχε απογυμνωθεί ο σιδηρόδρομος από κάθε ασφαλιστική δικλίδα, που μπορούσε να εγγυηθεί τη ζωή των επιβατών σε περίπτωση ανθρώπινου σφάλματος.

Επομένως πληρούνται πλήρως οι προϋποθέσεις, κατά την νομολογία, τόσο του απώτερου κινήτρου όσο και της γνώσης και παραδοχής να τεθεί σε άμεσο κίνδυνο απώλειας το έννομο αγαθό της ζωής των επιβατών στον σιδηρόδρομο.

Επιπλέον, το γεγονός της αθέτησης νομοθετικά προσδιορισμένης υποχρέωσης του κ. Καραμανλή, να θεσπίσει με απόφασή του τους επιβεβλημένους σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή και Ελληνική νομοθεσία Εθνικούς Κανόνες Ασφαλείας στο σιδηρόδρομο (άρθρα 13, 14, 59 και 60 ν.4632/2019 που είναι ο εφαρμοστικός νόμος των συνυφασμένων με την ασφάλεια στο σιδηρόδρομο Οδηγιών 797 και 798/2016), αποδεικνύει πέρα από κάθε αμφιβολία ότι δεν τίθεται ζήτημα αμέλειας, ούτε βέβαια πολιτικής απλώς ευθύνης.

Είναι χαρακτηριστικά τα παρακάτω αποσπάσματα των όσων κατέθεσε ενώπιον της Επιτροπής στα οποία είναι πρόδηλη η σκόπιμη απόκρυψη της αλήθειας, ενώ ειδικά για το ζήτημα των Εθνικών Κανόνων Ασφαλείας, ο ίδιος και το σύνολο των συνυπεύθυνων ερωτηθέντων έδωσαν απολύτως διαφορετικές και αντιφάσκουσες μεταξύ τους απαντήσεις, γεγονός που επιβεβαιώνει την ψευδορκία στην οποία υπέπεσαν.

Συγκεκριμένα τονίζεται, διότι είναι σημαντικό, ότι αν και του ανακοινώθηκε αυτό που ήδη γνώριζε, δηλαδή την διερεύνηση της πιθανής ενοχής του, δεν άσκησε ρητά το δικαίωμα αποφυγής της αυτοενοχοποίησης και δήλωσε ότι θα καταθέσει μόνο την αλήθεια.

Είναι χαρακτηριστική η παρακάτω δήλωση του:

«**..ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Δηλώνω, επικαλούμενος την τιμή και τη συνείδησή μου, ότι **θα πω όλη την αλήθεια και μόνο την αλήθεια**, χωρίς να προσθέσω ούτε να αποκρύψω τίποτε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Το δηλώνω...

Και παρακάτω:....

Πρέπει, επιτέλους, κατά την προσωπική μου άποψη να ακουστεί και αυτό, γιατί ο ελληνικός λαός και ιδίως οι οικογένειες που τις έπληξε τόσο άδικα αυτή η τραγωδία έχουν το δικαίωμα να τα γνωρίζουν αυτά. Είναι βεβαίως πολλά και επιμέρους τα θέματα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι και κυρίως πολύ μεγάλη η ευθύνη μας απέναντι σε όσους μας παρακολουθούν. **Είμαι βέβαιος ότι όλα αυτά θα τα συζητήσουμε με ψυχραιμία, με σοβαρότητα και είναι χρέος μας -και είναι χρέος δικό μου- να μιλήσω με απόλυτη ειλικρίνεια.**

Σας ευχαριστώ πολύ και είμαι στη διάθεσή σας, κύριε Πρόεδρε...».

Τα τρία λοιπόν σημεία που η κατάθεση του είναι προφανώς αναληθής είναι τα εξής:

1^{ον}) Ότι δεν ήταν ο κατά νόμω υπεύθυνος να διασφαλίσει την ασφαλή λειτουργία του σιδηρόδρομου.

Είπε χαρακτηριστικά:

σελ.73, 75 πρακτικών

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Γνωρίζετε ποια είναι η εκ του νόμου αποστολή του Υπουργού Μεταφορών και Υποδομών; Ποιος είναι αυτός ο νόμος; Και τι προβλέπει επιγραμματικά για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Μου έχετε κάνει τέσσερις ερωτήσεις μέχρι στιγμής. Ποια απ' όλες θέλετε να απαντήσω;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Αν γνωρίζετε ποιος είναι ο νόμος.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Βεβαίως, γνωρίζω τον νόμο. Όπως γνωρίζω ότι με την ψήφιση του τέταρτου σιδηροδρομικού πακέτου και με την εναρμόνιση της ευρωπαϊκής οδηγίας για το ποιος είναι υπεύθυνος για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, είναι σαφές...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Μου επιτρέπεται να σας διαβάσω τον νόμο που διέπει τις αρμοδιότητες του Υπουργού; Θέλετε να σας τον εγχειρήσω με την ησυχία σας; Να δούμε...

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (ΚΑΤΕΡΙΝΑ) ΠΑΠΑΚΩΣΤΑ-ΠΑΛΙΟΥΡΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Σας είπα ότι τον γνωρίζει.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Σας είπα ότι το γνωρίζω. Πότε ψηφίστηκε αυτός ο νόμος και πότε ψηφίστηκε το τέταρτο σιδηροδρομικό πακέτο;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Είναι το Προεδρικό Διάταγμα του 2017 το οποίο είναι σε ισχύ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Το Προεδρικό Διάταγμα του 2017 είναι σε ισχύ, όμως σας εξηγώ -γιατί εδώ, συγγνώμη κύριε Πρόεδρε, πρέπει να είμαστε συγκεκριμένοι να μην αφήνουμε εντυπώσεις-...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Κύριε μάρτυς, αφήστε ποιος αφήνει εντυπώσεις. Σας ρωτάω για έναν νόμο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Εδώ δεν είναι δικαστήριο της επταετίας.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Να το πάρεις πίσω.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το παίρνω.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, ο μάρτυρας ξεκινάει και λέει ότι αφήνουμε εντυπώσεις.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Γιατί δυναμιτίζετε;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Κύριε Κόκκαλη, ξέρετε κάτι; Δεν μπορείτε να λογοκρίνετε τους μάρτυρες.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Γιατί λέει ψέματα. Γ' αυτό.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Αυτό αφήστε να το κρίνουν αυτοί που μας ακούν.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Θα το κρίνουν. Αλλά δεν αφήνετε...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Κύριε Κόκκαλη, βλέπω έναν πάρα πολύ μεγάλο εκνευρισμό. Θα ήθελα τώρα να ακούσετε εμένα. Θα ήθελα να με ακούσετε με όλον τον σεβασμό. Εγώ δεν ήρθα εδώ να μπω σε πολιτική αντιπαράθεση.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Ούτε εμείς.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Κύριε Κόκκαλη, αυτή τη στιγμή το μόνο που κάνετε είναι να προσπαθήσετε να με προκαλέσετε. Προσπαθείτε να δημιουργήσετε εντυπώσεις. Λογοκρίνετε αυτά που λέω. Από εκεί και πέρα εγώ θεωρώ ότι δεν τιμούμε τη μνήμη των ανθρώπων που χάθηκαν και αυτούς όλους που μας παρακολουθούν με το να έχουμε κάνει αυτή τη διαδικασία ένα ατελείωτο πινακ-πονηκ πολιτικής αντιπαράθεσης. Αυτό δεν το κάνω εγώ. Δυστυχώς για εσάς το κάνετε εσείς. Διότι εγώ δεν έχω υψώσει τον τόνο της φωνής μου αν και έχω προκληθεί επανειλημμένως. Εσείς τον υψώνετε.

Επομένως, η απάντηση είναι η εξής. Το Προεδρικό Διάταγμα του 2017 είναι το Προεδρικό Διάταγμα του 2017. Όμως, όπως είπα και στον κ. Τσαβδαρίδη -και τα καταθέτω όλα στην επιτροπή σας- το 2019 ένας από τους λόγους που μας είχαν εγκαλέσει από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ήταν διότι η Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ δεν είχε ενσωματώσει στην ελληνική νομοθεσία το τέταρτο πακέτο που είχε συγκεκριμένα, ποιες είναι οι αρμοδιότητες της ΡΑΣ. Το 2019, λοιπόν, η Ρυθμιστική Αρχή Συγκοινωνιών, η λεγόμενη ΡΑΣ, παίρνει από το Υπουργείο Μεταφορών τα πάντα, όλα που έχουν να κάνουν με την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών σε τέτοιο βαθμό, αγαπητέ κύριε Βουλευτά, που και οι αρμόδιες γενικές διευθύνσεις πηγαίνουν στη ΡΑΣ. Αυτή η απάντησή μου.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Ερώτηση. Επί υπουργίας σας με το νόμο 4632/2009 ενσωματώθηκαν οι οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης 2016/797 και 2016 /798. Αν θέλετε δείτε.

Οι διατάξεις αυτές επιβάλλουν όταν υπάρχουν κενά στα συστήματα ασφαλείας, κύριε μάρτυς, που θεσπίζει το αποδεκτό μοντέλο διαλειτουργικότητας ERTMS, δηλαδή ο συνδυασμός ETCS και GSM-R, και ιδίως όταν συμβαίνουν δυστυχήματα, να

θεσπίζονται άμεσα εθνικοί κανόνες. Ερώτηση: Θεσπίσατε εθνικούς κανόνες, ως είχατε υποχρέωση, ναι ή όχι και ποιους;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Έχουμε ακούσει από την αντιπολίτευση σχετικά με την απουσία των εθνικών κανόνων ασφαλείας. Αυτή δεν είναι η ερώτησή σας; Τι απαντάμε, λοιπόν, σε αυτό....».

Σε αντίθεση λοιπόν με όσα αναληθώς κατέθεσε ο κ. Καραμανλής ο νόμος για την αποστολή του Υπουργού Μεταφορών και Υποδομών αναφέρει ξεκάθαρα την αποστολή του Υπουργού: ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 123/12 Οκτωβρίου 2017 με τίτλο «**Οργανισμός του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών**». ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ 22692 Τεύχος Α' 151/12.10.2017 ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ – ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α' ΑΠΟΣΤΟΛΗ – ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ Άρθρο 1 **ΑΠΟΣΤΟΛΗ**

1. Αποστολή του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών είναι:

α. Ο στρατηγικός σχεδιασμός και η υλοποίηση των έργων Υποδομής της χώρας.

β. Η χάραξη και εφαρμογή εθνικής πολιτικής και η δημιουργία κατάλληλου θεσμικού πλαισίου, σε ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο, για την ανάπτυξη μεταφορικών και συγκοινωνιακών υπηρεσιών υψηλής ποιότητας, σε συνθήκες υγιούς ανταγωνισμού.

γ. Η εξειδίκευση και η εφαρμογή εθνικής πολιτικής στις δημόσιες υποδομές.

δ. Η χάραξη και εφαρμογή πολιτικών για την ανάπτυξη συγκοινωνιακών και άλλων υποδομών σε εθνικό επίπεδο με σκοπό την ενίσχυση της κινητικότητας, της προσβασιμότητας και την ενδυνάμωση της οικονομίας.

ε. Η χάραξη και εφαρμογή ολοκληρωμένης εθνικής πολιτικής για την προαγωγή της οδικής ασφάλειας και της ασφαλούς μετακίνησης, μέσα από συντονισμένες δράσεις και παρεμβάσεις ευρείας κλίμακας.

στ. Η προαγωγή της ασφάλειας στις υποδομές και μεταφορές.

ζ. Η υποβοήθηση δράσεων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης (Α' και Β' βαθμού) στην ανάπτυξη των βασικών υποδομών της χώρας.

η. Ο συντονισμός και η συμμετοχή σε διεθνείς Οργανισμούς ή μέσα συνεργασίας που δραστηριοποιούνται στον σχεδιασμό και στην ανάπτυξη των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών και διασυνοριακών συνδέσεων.

θ. Ο συντονισμός των εποπτευομένων φορέων και η εποπτεία των προγραμμάτων δράσης αυτών.

...».

Ο νόμος είναι σε ισχύ και σήμερα με ακριβώς την ως άνω διατύπωση, **επομένως δεν ευσταθεί αυτό που είπε ο κ. Καραμανλής , ότι δήθεν άλλαξε η φύση της αρμοδιότητας του ως υπουργού το έτος 2019.**

Η ΡΑΣ σύμφωνα με το νόμο είναι ελεγκτική αρχή και όχι εκτελεστική ή νομοθετική, όπως το υπουργείο το οποίο είναι αρμόδιο για την υλοποίηση της κυβερνητικής πολιτικής στο συγκεκριμένο τομέα.

Είναι αδιανόητο να καταθέτει ότι η ΡΑΣ και όχι ο ίδιος, όπως ρητά προβλέπει κατά τα ανωτέρω ο νόμος, ήταν δήθεν υπεύθυνη για την χάραξη και εφαρμογή ολοκληρωμένης εθνικής πολιτικής για την προαγωγή της ασφάλειας και της ασφαλούς μετακίνησης, μέσα από συντονισμένες δράσεις και παρεμβάσεις ευρείας κλίμακας.

Αυτό ακριβώς θα έπρεπε να προάγει με την επιβεβλημένη κατά τα άρθρα 59 και 60 του ν.4632/2019 η θέσπιση Εθνικών Κανόνων Ασφάλειας στο Σιδηρόδρομο, σύμφωνα με τις Ευρωπαϊκές οδηγίες για την ασφάλεια και την ελληνική νομοθεσία.

Ο κ. Καραμανλής όχι μόνο διαψεύδεται από το ίδιο το γράμμα και το πνεύμα των νόμων που προαναφέρθηκαν αλλά και από το ίδιο το Σύνταγμα, καθώς μόνο εκείνος είχε την καθ' ύλη σχετική αρμοδιότητα, ως φορέας της απαιτούμενης εκτελεστικής και νομοθετικής εξουσίας.

Η μόνη σχέση της ΡΑΣ με την άσκηση εκτελεστικής εξουσίας αφορά πιστοποιήσεις, άδειες, ελέγχους, υποδείξεις και κυρώσεις, ο δε Υπουργός, σύμφωνα με το Σύνταγμα και τους νόμους, έχει επιτελικές, εκτελεστικές και νομοθετικές αρμοδιότητες, γι' αυτό άλλωστε με Υπουργική Απόφαση σύμφωνα με το άρθρο 59 και 60 ν. 4632/2019 θεσπίζονται οι Εθνικοί Κανόνες ενώ η ΡΑΣ απλώς γνωμοδοτεί σχετικά.

Ειδικότερα σύμφωνα με το άρθρο 68 του ίδιου νόμου (ν. 4632/2019), ".....2. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων αναλαμβάνει και ασκεί τα εξής καθήκοντα: α) **την έγκριση** θέσης σε λειτουργία των υποσυστημάτων ελέγχου χειρισμού και σηματοδότησης, ενέργειας και υποδομής που αποτελούν το σιδηροδρομικό σύστημα σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 18, β) **την έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση εγκρίσεων για τη θέση οχημάτων στην αγορά** σύμφωνα με την παράγραφο 8 του άρθρου 21, γ) **την υποστήριξη του Οργανισμού κατά την έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση εγκρίσεων** για τη θέση οχημάτων στην αγορά σύμφωνα με την παράγραφο 5 του άρθρου 21 του παρόντος νόμου και εγκρίσεων τύπου οχήματος σύμφωνα με το άρθρο 24 του παρόντος νόμου, δ) **την εποπτεία**, στο έδαφός της, της συμμόρφωσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας με τις βασικές απαιτήσεις, όπως απαιτείται βάσει του άρθρου 8, ε) την διασφάλιση ότι έχει αποδοθεί αριθμός οχήματος σύμφωνα με το άρθρο 45, με την επιφύλαξη της παραγράφου 3 του άρθρου 46, στ) την υποστήριξη του Οργανισμού κατά την έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας που χορηγούνται σύμφωνα με την παράγραφο 5 του άρθρου 62, ζ) **την έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας που έχουν χορηγηθεί σύμφωνα με την παράγραφο 8 του άρθρου 62**, η) **την έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση εγκρίσεων ασφάλειας που έχουν χορηγηθεί σύμφωνα με το άρθρο 64**, θ) **την παρακολούθηση, προώθηση και, όπου απαιτείται, επιβολή και επικαιροποίηση του ρυθμιστικού πλαισίου ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένου του συστήματος εθνικών κανόνων**, ι) **την εποπτεία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 69**, ια) την κατά περίπτωση και κατ' εφαρμογή του εθνικού δικαίου, έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση αδειών μηχανοδηγών σύμφωνα με τον ν. 3911/2011, ιβ) την κατά περίπτωση και κατ' εφαρμογή του εθνικού δικαίου, έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση πιστοποιητικών που χορηγήθηκαν σε φορείς υπεύθυνους για τη συντήρηση.

3. Τα καθήκοντα που προβλέπονται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου δεν μεταβιβάζονται ούτε ανατίθενται βάσει υπεργολαβίας σε οποιονδήποτε διαχειριστή υποδομής, σιδηροδρομική επιχείρηση ή αναθέτοντα φορέα.

Άρθρο 69 Εποπτεία (άρθρο 17 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798) 1. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εποπτεύει τη συνεχή συμμόρφωση με την επιβαλλόμενη από το νόμο υποχρέωση για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και το διαχειριστή υποδομής να χρησιμοποιούν σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας, όπως αναφέρεται στο άρθρο 61.....
Άρθρο 71 Ετήσιες εκθέσεις (άρθρο 19 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798) Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων δημοσιεύει ετήσια έκθεση για τις δραστηριότητές της του προηγούμενου έτους και την αποστέλλει στον Οργανισμό έως τις 30 Σεπτεμβρίου. Η έκθεση περιλαμβάνει πληροφορίες για: α) την εξέλιξη της σιδηροδρομικής ασφάλειας, περιλαμβανομένης συγκεντρωτικής κατάστασης σε εθνικό επίπεδο για τους ΚΔΑ σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου 57, β) τις σημαντικές μεταβολές στις νομοθετικές και κανονιστικές ρυθμίσεις, όσον αφορά την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, γ) τις εξελίξεις ως προς την πιστοποίηση και την έγκριση της ασφάλειας, δ) τα αποτελέσματα και εμπειρίες από την εποπτεία διαχειριστών υποδομής και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, περιλαμβανομένου του αριθμού και της έκβασης των επιθεωρήσεων και λογιστικών ελέγχων, ε) τις παρεκκλίσεις που αποφασίστηκαν σύμφωνα με το άρθρο 67 και στ) την πείρα των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή υποδομής, όσον αφορά την εφαρμογή των σχετικών ΚΜΑ....".

Χαρακτηριστικό βέβαια τόσο της επάρκειας της κ. Τσιαπαρίκου όσο και του κ. Καραμανλή είναι ότι ακόμη και σήμερα η ένδειξη είναι σε ότι αφορά του «Εθνικούς Κανόνες Ασφάλειας»:

- ☐ Πιστοποίηση και Έγκριση Ασφάλειας
 - ☐ Σιδηροδρομική Μεταφορά Επικίνδυνων Εμπορευμάτων
 - ☐ Εποπτεία και Επιτήρηση
 - ☐ Συστήματα Διαχείρισης Ασφάλειας
 - ☒ **Εθνικοί Κανόνες Ασφάλειας**
 - ☐ Κοινές Μέθοδοι Ασφάλειας
 - ☐ Ετήσιες Εκθέσεις Ασφάλειας
 - ☐ Υπηρεσία Μίας Στάσης / One Stop Shop (OSS)
- Υπό διαμόρφωση**

Επίσης σε ότι αφορά τις «Κοινές Μεθόδους Ασφαλείας»:

- ☐ Πιστοποίηση και Έγκριση Ασφάλειας
- ☐ Σιδηροδρομική Μεταφορά Επικίνδυνων Εμπορευμάτων
- ☐ Εποπτεία και Επιτήρηση

- ☐ Συστήματα Διαχείρισης Ασφάλειας
- ☐ Εθνικοί Κανόνες Ασφάλειας
- ☐ Κοινές Μέθοδοι Ασφάλειας
- ☐ Ετήσιες Εκθέσεις Ασφάλειας
- ☐ Υπηρεσία Μίας Στάσης / One Stop Shop (OSS)

Υπο διαμόρφωση

Λεδομένου ότι τα κρισιμότερα μεγέθη και διαδικασίες που αφορούσαν την ασφάλεια και ειδικά την αποτροπή των αποτελεσμάτων του σφάλματος ενός και μόνο ανθρώπου ουδέποτε σχεδιάστηκαν και θεσπίστηκαν.

Επισημαίνεται ότι σύμφωνα με το Άρθρο 58 ν.4632/2019 – Κοινές μέθοδοι ασφάλειας («ΚΜΑ») (άρθρο 6 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798) αφορούν τα εξής: 1. Οι ΚΜΑ περιγράφουν τον τρόπο αξιολόγησης των επιπέδων ασφάλειας, της επίτευξης των στόχων ασφάλειας και της συμμόρφωσης προς άλλες απαιτήσεις ασφάλειας κατά περίπτωση, ιδίως μέσω ανεξάρτητου οργανισμού αξιολόγησης με την εκπόνηση και τον καθορισμό: α) των μεθόδων αξιολόγησης και εκτίμησης των κινδύνων, β) των μεθόδων αξιολόγησης της συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις των πιστοποιητικών ασφάλειας και των εγκρίσεων ασφάλειας που εκδίδονται σύμφωνα με τα άρθρα 63 και 65, γ) των μεθόδων εποπτείας που πρέπει να εφαρμόζει η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και των μεθόδων παρακολούθησης που πρέπει να εφαρμόζουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ο διαχειριστής υποδομής και οι αρμόδιοι για τη συντήρηση φορείς, δ) των μεθόδων αξιολόγησης του επιπέδου και των επιδόσεων ασφάλειας των φορέων λειτουργίας των σιδηροδρόμων σε εθνικό επίπεδο και σε ενωσιακό επίπεδο, ε) των μεθόδων αξιολόγησης της επίτευξης των στόχων ασφάλειας σε εθνικό επίπεδο και σε επίπεδο Ένωσης και στ) κάθε άλλης μεθόδου, η οποία αφορά σε διαδικασία του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας που χρειάζεται να εναρμονιστεί σε επίπεδο Ένωσης. 2. Οι ΚΜΑ αναθεωρούνται τακτικά, με βάση την εμπειρία που αποκτάται από την εφαρμογή τους και με βάση τη συνολική εξέλιξη της ασφάλειας των σιδηροδρόμων και με σκοπό την εν γένει διατήρηση και, εφόσον είναι εύλογα εφικτό, τη συνεχή βελτίωσή της. 3. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, εγκρίνονται όλες οι αναγκαίες τροποποιήσεις στους εθνικούς κανόνες στο πλαίσιο της θέσπισης των ΚΜΑ και των τροποποιήσεών τους...».

Στην ίδια την έκθεση ασφαλείας για το 2021 στην σχετική ιστοσελίδα της ΡΑΣ ανακοινώνονται τα εξής σχετικά:

<https://ras-el.gr/wp-content/uploads/2022/11/ekthesi-asfaleias-2021.pdf>

«...3.4 Οργανωτικό πλαίσιο ασφαλείας Το εθνικό οργανωτικό πλαίσιο στην Ελλάδα κατά το 2021 σχετικά με την ασφάλεια των σιδηροδρόμων αποτυπώνεται παρακάτω: • Το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών είναι η νομοθετική αρχή, υπεύθυνη για τον σιδηροδρομικό τομέα στην Ελλάδα. Υπό την εποπτεία του δραστηριοποιούνται ο ΟΣΕ και η θυγατρική του ΕΡΓΟΣΕ. • Η ΡΑΣ είναι Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή που ασκεί, μεταξύ άλλων, τα καθήκοντα της Ελληνικής ΕΑΑ σύμφωνα με το ν. 4199/2013 και το ν. 4632/2019. • Η Επιτροπή

Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων είναι Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή, η οποία συστάθηκε με το ν.4313/2014 για την εκτέλεση των καθηκόντων του Εθνικού Φορέα Διερεύνησης του άρθρου 22 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/796. Η συγκεκριμένη Επιτροπή δεν δραστηριοποιείται προς το παρόν. • Ο ΟΣΕ είναι ο μοναδικός εθνικός διαχειριστής υποδομής, κάτοχος έγκρισης ασφαλείας, που λειτουργεί στην Ελλάδα υπό την επίβλεψη του ΥΥΜ. Ο ΟΣΕ είναι επίσης ο ιδιοκτήτης του μοναδικού αναγνωρισμένου Κέντρου Εκπαίδευσης Μηχανοδηγών και Υποψηφίων Μηχανοδηγών. ο Η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. είναι θυγατρική εταιρεία του ΟΣΕ, υπεύθυνη για την εκτέλεση του Επενδυτικού Προγράμματος και την διαχείριση των νέων έργων σιδηροδρομικής υποδομής...».

Επομένως η πλήρης και ποικιλότροπη διάψευση του κ. Καραμανλή είναι πασιφανής.

Αλλωστε είναι αδιανόητο να ισχυριστεί, οποιοσδήποτε τυχόν θα ήθελε να τον υπερασπιστεί, ότι όταν ενώπιον του Κοινοβουλίου δήλωνε με έπαρση: «...διασφαλίζουμε την ασφάλεια....», αναφερόταν στην Πρόεδρο της ΡΑΣ και στο έργο της. με την οποία, όπως ο ίδιος δήλωσε, στην διάρκεια της Θητείας του δεν συναντήθηκε ποτέ.

Ουσιαστικά, αυτή ήταν η επωδός της απάντησης του στην Επίκαιρη Ερώτηση του Βουλευτή του Σύριζα Μεικόπουλου.

Ειδικότερα είχε δηλώσει: «Είναι ντροπή και ντρέπομαι».

Είχε πει όμως επίσης: «...Όταν γίνονται επίκαιρες ερωτήσεις, όλοι μιλάμε στα τοπικά μας εκλογικά ακροατήρια, αλλά καλό είναι κ. Μαϊκόπουλε (σ.σ. τον διόρθωσε λέγοντας ότι το επίθετό του είναι Μεικόπουλος) θα πρέπει να διαβάζετε καλύτερα, πριν έρθετε αυτή σε αυτή την αίθουσα. Ας τα πάρουμε τα πράγματα με τη σειρά. Είναι ντροπή και ντρέπομαι, που θέτετε θέματα ασφαλείας. Θα ήθελα να ανακαλέσετε αμέσως. Είναι ντροπή. Όταν σας εξήγησα και σας το ξαναλέω. Διασφαλίζουμε την ασφάλεια. Είστε αδιάβαστος, δυστυχώς όπως πολλοί συνάδερφοι σας. Έχετε μπερδέψει την κατάσταση. Η ευρωπαϊκή οδηγία είναι σαφής. Έχει τα έσοδα, που έχει, δεν ξέρω αν είναι τα νούμερα αυτά, των 200.000 ευρώ. Θα το διαπιστώσω. Εκλέγεστε, όμως, στην περιοχή, οπότε δεν τιμάει ούτε εσάς να λέτε ότι δεν είναι ασφαλές το τρενάκι του Πηλίου. Δεν τιμάει ούτε τον ΟΣΕ, ούτε την Hellenic Train, ούτε κανέναν και θα ήθελα να ανακαλέσετε», τόνισε μεταξύ των άλλων ο πρώην πλέον υπουργός...».

Πρόσθεσε, μάλιστα, τότε και τα εξής: «...Αυτή τη στιγμή, οι ίδιες προδιαγραφές ασφαλείας, που ισχύουν για το δρομολόγιο π.χ. Αθήνα-Θεσσαλονίκη, ισχύουν και για το τρενάκι του Πηλίου...»... «...Οπότε ο επιβάτης μπορεί να αισθάνεται το ίδιο επίπεδο ασφαλείας...»...Εάν βγάλουμε το τρενάκι από το πακέτο, εκτός από τις προβλέψεις, τότε θα μεταβληθεί ποιοτικά και η ασφάλεια για τους επιβάτες», υποστήριξε και πρόσθεσε: «...*Θα συμφωνήσετε και εσείς ότι μία υπεύθυνη Πολιτεία δεν μπορεί να παίζει με την ασφάλεια των επιβατών...*».

Δεν μπορεί κανείς να διαφωνήσει μαζί του, όμως αυτό προϋποθέτει ότι θα αποκλειστεί η δυνατότητα να αναλαμβάνουν καθήκοντα Υπουργού ακατάλληλοι όπως αποδείχθηκε περίτρανα ο ίδιος.

2^ο) Ότι η Ευρωπαϊκή Εισαγγελία και οι ειδοποιήσεις που ελάμβανε από πρόσωπα που υπηρετούσαν σε θέσεις και ποικίλους φορείς δεν συνδέουν ρητά τις καθυστερήσεις ολοκλήρωσης των έργων και ειδικά της 717/2014 με τον κίνδυνο πρόκλησης σοβαρού δυστυχήματος όπως αυτό των Τεμπών.

Συγκεκριμένα ανέφερε:

«.....

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς):

Η Ευρωπαϊκή Εισαγγελέας -το είπα και στην πρωτολογία μου, κύριε Πρόεδρε, **το λέω και πάλι για να ακουστεί**, δεν είναι η άποψη μου, είναι η άποψη όλων των νομικών- **δεν συζητάει για αιτιώδη συνάφεια μεταξύ της 717 και τα Τέμπη**. Δεν υπάρχει η λέξη Τέμπη μέσα στα πορίσματα και σε αυτές τις δικογραφίες που έστειλε η Ευρωπαϊκή Εισαγγελέας στη Βουλή. Αυτό είναι δεδομένο, κύριε Πρόεδρε. Εξ ου και η έρευνα της Ευρωπαϊκής Εισαγγελέας είχε ξεκινήσει μήνες πριν το τραγικό δυστύχημα.

Επομένως, το αν υπάρχει αιτιώδης συνάφεια ή δεν υπάρχει αιτιώδης συνάφεια, αυτό θα το κρίνει ο Ανακριτής και το Δικαστήριο στη Λάρισα. Αυτή είναι η διαδικασία για να είμαστε ξεκάθαροι και να μην μπερδεύουμε τα νομικά...».

Η αλήθεια όμως είναι ότι:

Στο έγγραφο της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας που έχει διαβιβαστεί στην Βουλή και συγκεκριμένα στην 16^η σελίδα του εγγράφου 209/5.5.2022 αναφέρονται τα εξής σχετικά με την αναπόδραστη σχέση τελμάτωσης των έργων, έλλειψης οποιουδήποτε συστήματος ασφαλείας και επομένως βέβαιης αύξησης του κινδύνου για διαρκή σοβαρά δυστυχήματα, ενώ βέβαια η διεξαγωγή της συγκεκριμένης έρευνας είχε γίνει ένα έτος πριν και επομένως δεν θα μπορούσε να αναφέρεται ρητά στο συμβάν των Τεμπών:

«....Το χειρότερο όμως είναι ότι το 2022 με τον τρόπο που διαχειρίζεται τα έργα η ΕΡΓΟΣΕ, **τα τρένα κυκλοφορούν χωρίς κανένα σύστημα ασφαλείας**. Έχουμε ήδη θρηνήσει 3 νεκρούς στο δυστύχημα του Άδενδρου. **Πρόσφατα με το χιονόπτωμα είχαμε τη σύγκρουση στη Δαύλεια** με τον τραυματισμό 11 συνανθρώπων μας εν μέσω χιονοθύελλας και τόσα άλλα. **Αν η 2.717 είχε ολοκληρώσει τα φυσικά της αντικείμενα από τα 2016** ως συμβατικά ύφαλε και λειτουργούσε η σηματοδότηση και με βάση αυτή και το σύστημα ETCS (προστασίας τρένων), **τίποτα από τα ανωτέρω δυσάρεστα δεν θα είχαν συμβεί**.

Η λήξη της παράτασης της σύμβασης 717 είναι τον ερχόμενο Μάιο του 2022, δηλαδή σε 2 μήνες. Χαρακτηριστικό είναι ότι δεν έχει συντελεστεί καμία πρόοδος στην εξέλιξή της. Ήδη ο ανάδοχος (και η τωρινή επίβλεψη) προετοιμάζει το κλίμα για την αδυναμία εκπλήρωσης των συμβατικών υποχρεώσεων του με επιστολές όπως η υπ* πρωτ. 8932/21/2.11.2021, επικαλούμενος την πανδημία» Πάλι η ΕΡΓΟΣΕ θα ζητήσει παράταση τουλάχιστον για 2 χρόνια, προσπαθώντας να δρομολογήσει τα αδικαιολόγητα και εντός Ελλάδας και στη Ευρωπαϊκή Ένωση. Ο κίνδυνος να χαθεί η χρηματοδότηση είναι κάθε άλλο παρά ποτέ, ορατός. Η κατασπατάληση δημοσίου χρήματος, δεδομένη. **Έργο που συνδέεται άμεσα με την ασφάλεια κυκλοφορίας**

των τρένων και των επιβατών, υπογράφηκε το Σεπτέμβριο του 2014 και έπρεπε να παραδοθεί το 2016, με τον τρόπο διαχείρισης του από την ΕΡΓΟΣΕ θα κλείσει τουλάχιστον μια δεκαετία, Και ο εμπαιγμός των αρμόδιων υπουργείων και της ευρωπαϊκής ένωσης από την ΕΡΓΟΣΕ θα συνεχίζεται κανονικά....».

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Εισαγγελία υπάρχει άμεση σχέση των σοβαρών δυστυχημάτων και της έλλειψης ασφάλειας της κυκλοφορίας των τρένων και των επιβατών με την καθυστέρηση ολοκλήρωσης των έργων της 717/2014 και επομένως σαφής τοποθέτηση ότι επίκειται να συμβεί ένα επόμενο τραγικό δυστύχημα, όπως και συνέβη, την οποία ξεκάθαρη θέση ο κ. Καραμανλής με πρόθεση παραπλάνησης της επιτροπής και του κοινού που παρακολουθούσε, διαστρέβλωσε και ψευδώς μετέφερε ενώπιον της Επιτροπής.

Σε ότι αφορά την θέση του Εφέτη Ανακριτή επίσης ψευδώς ανέφερε ότι δεν έχει ήδη αποφανθεί σχετικά.

Στο σχετικό έγγραφο του ο Εφέτης Ανακριτής, του οποίου αποσπάσματα κειμένου έχουν διαρρεύσει στον Τύπο αναφέρει: «Το αντικειμενικό υπόβαθρο των ως άνω αξιόποινων πράξεων της δίωξης του Ευρωπαϊκού Εισαγγελέα και των αποδεικτικών στοιχείων που έχουν συγκεντρωθεί στα πλαίσια της προκαταρκτικής εξέτασης που διενεργήθηκε από αυτόν, θεμελιώνουν αποδεικτικά το κίνητρο και τον αναγκαίο αιτιώδη σύνδεσμο για τις ερευνώμενες από εμάς πράξεις», και πιο κάτω: «Οι πολυετείς παρατάσεις στην ολοκλήρωση του έργου της Σύμβασης 717/14, μετά από σχετικά αιτήματα στελεχών της ΕΡΓΟΣΕ [...] συνδέονται άμεσα αιτιωδώς με την επέλευση του δυστυχήματος, αφού εάν η Σύμβαση 717/14 είχε εγκαίρως και στα αρχικά συμβατικά πλαίσια ολοκληρωθεί και είχαν παραδοθεί και λειτουργούσαν τα σχετικά συστήματα ασφαλείας-ελέγχου της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, θα αποφευγόταν μετά βεβαιότητας η επέλευση του δυστυχήματος».

Επίσης ο κ. Καραμανλής είχε προειδοποιηθεί με κάθε λεπτομέρεια από πολλούς που υπηρετούσαν σε κρίσιμες θέσεις για το ότι ένα συμβάν με απρόβλεπτα τραγικές συνέπειες ήταν θέμα χρόνου να συμβεί, καθώς μόνο τότε, που και με πόσα θύματα, θα γινόταν δεν του είχαν αναφέρει και το απέκρυψε από την Επιτροπή, λέγοντας ότι οι εκκλήσεις απλώς αφορούσαν την συντόμευση ολοκλήρωσης της 717/2014.

Αυτό είναι όμως επίσης ψέμα, καθώς συγκεκριμένα ανέφερε στην επιστολή της ΤΡΑΙΝΟΣΕ με αριθμ. πρωτ. 40.803/21/Δ2 από 21/6/2021, ο τότε Διευθύνων Σύμβουλος κ. Φίλιππος Τσαλίδης.

«...Εκτός όμως από την αδυναμία προγραμματισμού δρομολογίων σε ώρες που εξυπηρετούν τους επιβάτες, της λειτουργίας μεγάλων τμημάτων χωρίς σηματοδότηση/τηλεδιοίκηση και στελέχωση της υποδομής, με τους κινδύνους που δημιουργούνται όσον αφορά την κυκλοφορία, τη δυσχέρεια στη διαχείριση των συμβάντων επί γραμμής, την πρόκληση καθυστερήσεων (ακόμη και στις αμαξοστοιχίες Ι.Σ.), τη συστηματική καθήλωση επί μακρόν των εμπορευματικών συρμών σε πολλούς ακραίους σταθμούς των μη στελεχωμένων τμημάτων και τη μείωση της χωρητικότητας του δικτύου, η παράταση και επιδείνωση της υφιστάμενης κατάστασης δημιουργεί τις προϋποθέσεις ώστε να αυξηθεί η συχνότητα των συμβάντων επί γραμμής, με ορατό πλέον τον κίνδυνο να υπάρξει

ένα συμβάν μεγίστης σοβαρότητας....Είναι δεδομένο ότι οι σημερινές συνθήκες λειτουργίας της κυκλοφορίας και τα προβλήματα στην υποδομή που απειριθμήσαμε καταλήγουν σε συνεχώς μεταβαλλόμενες βραδυπορίες και μονοδρομήσεις, καθιστώντας περισσότερο πιθανά τα ανθρώπινα λάθη με απρόβλεπτες συνέπειες...».

Ο κ. Τσαλίδης λοιπόν επισημαίνει το αυτονόητο, δηλαδή ότι όταν καθιστούμε την παραβίαση του Κανονισμού Κυκλοφορίας ρουτίνα επί έτη και συγχρόνως απαιτούμε συνέπεια χρόνου στην πραγματοποίηση των δρομολογίων δημιουργείται ένα εκκριτικό μίγμα παραγόντων κινδύνου, που σε συνδυασμό με την αύξηση της πιθανότητας του ανθρώπινου λάθους, λόγω των παραπάνω, καταλήγουμε σε απρόβλεπτες συνέπειες.

3^{ον}) Ότι δεν θεσπίστηκαν κατά τον χρόνο της άσκησης της θητείας του οι απαραίτητοι για την ασφαλή κυκλοφορία στο σιδηρόδρομο Εθνικοί Κανόνες Ασφάλειας διότι ο ERA του δήλωσε ότι δεν είναι απαραίτητοι.

Ειδικότερα δήλωσε αυτολεξεί τα εξής:

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Ερώτηση. Επί υπουργίας σας με το νόμο 4632/2009 ενσωματώθηκαν οι οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης 2016/797 και 2016 /798. Αν θέλετε δείτε.

Οι διατάξεις αυτές επιβάλλουν όταν υπάρχουν κενά στα συστήματα ασφαλείας, κύριε μάρτυς, που θεσπίζει το αποδεκτό μοντέλο διαλειτουργικότητας ERTMS, δηλαδή ο συνδυασμός ETCS και GSM-R, και ιδίως όταν συμβαίνουν δυστυχήματα, να θεσπίζονται άμεσα εθνικοί κανόνες. Ερώτηση: Θεσπίσατε εθνικούς κανόνες, ως είχατε υποχρέωση, ναι ή όχι και ποιους;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Έχουμε ακούσει από την αντιπολίτευση σχετικά με την απουσία των εθνικών κανόνων ασφαλείας. Αυτή δεν είναι η ερώτησή σας; Τι απαντάμε, λοιπόν, σε αυτό.

Σύμφωνα με το άρθρο 60, του ν. 4632/2019, το λεγόμενο 4ο Σιδηροδρομικό Πακέτο, οι εθνικοί κανόνες ασφαλείας εκδίδονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών ύστερα από εισήγηση του ΟΣΕ και γνώμη της ΡΑΣ.

Το 2020, λοιπόν, συγκροτήθηκε ομάδα εργασίας από εκπροσώπους της ΡΑΣ, του ΟΣΕ, των υπαλλήλων όλων των αρμοδίων διευθύνσεων για την επανένταξη των ισχυόντων εθνικών κανόνων για τη διερεύνηση θέσπισης νέων κανόνων. Οι προτεινόμενοι εθνικοί κανόνες τέθηκαν σε ηλεκτρονική διαβούλευση με τους οργανισμούς του σιδηροδρομικού τομέα από την ιστοσελίδα της ΡΑΣ και διήρκεσε έως τις 21 Ιουνίου του 2020.

Εν συνεχεία, το Υπουργείο έκανε αυτό που όφειλε. Τι έκανε; Έστειλε τους προτεινόμενους κανόνες στον ERA. Ο ERA, κύριε Πρόεδρε, είναι ο ευρωπαϊκός οργανισμός. Ο ERA μας ενημέρωσε, αγαπητέ κύριε Κόκκαλη, ότι δεν είναι σκόπιμη η αλλαγή των κανονισμών ασφαλείας οι οποίοι ήδη υπήρχαν. Κι αυτό γιατί η έγκριση και η εφαρμογή των εθνικών κανόνων αφορούν στη διαλειτουργικότητα. Η διαλειτουργικότητα, όπως μας είπε ο ERA, θα προκύψει εφόσον ολοκληρωθούν όλα

τα συστήματα ασφαλείας. Επομένως, αυτοί οι εθνικοί κανόνες δεν θα μπορούσαν να είχαν εγκριθεί και δεν εγκρίθηκαν από τον ERA.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Έχετε το έγγραφο το οποίο ο ERA σας...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Όλη την αλληλογραφία...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Την έχετε μπροστά σας; Γιατί διαβάσατε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Δεν την έχω μπροστά μου. Όλη την αλληλογραφία την έχω και θα την καταθέσω στα Πρακτικά.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Διαβάσατε τώρα την απάντησή του ERA;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Η απάντηση του ERA είναι πάρα πολλές σελίδες. Διάβασα ένα κομμάτι και με πολύ μεγάλη χαρά θα σας δώσω στα Πρακτικά...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Θα περιμένω.

Κατ' αρχήν, γνωρίζετε ότι είχατε υποχρέωση να θεσπίσετε εθνικούς κανόνες ως Υπουργός εσείς;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Σας απάντησα. Πιο σαφώς δεν μπορούσα να σας απαντήσω.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Αρνήθηκε ο ERA;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Δεν είπα ποτέ κάτι τέτοιο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Δεν επέτρεψε ο ERA;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Δεν είπα ποτέ κάτι τέτοιο. Σας εξήγησα. Ο ERA είπε ότι οι κανονισμοί ασφαλείας που έχουμε είναι επαρκείς. Θα σας δώσω αυτή τη στιγμή όλη την αλληλογραφία.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Γνωρίζετε τον νόμο ότι όταν δεν υπάρχουν τα συστήματα ασφαλείας, πιθανόν λόγω παρατάσεων, και δεν υπάρχει διαλειτουργικότητα, η οποία πράγματι μέχρι το 2030, τότε πρέπει να θεσπίζονται εθνικοί κανόνες ασφαλείας; Το γνωρίζετε αυτό;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Όχι, δεν το γνωρίζω αυτό σε τόσο λεπτομέρεια. Γνωρίζω ότι κανόνες λειτουργίας...

Ακούστε, για να το καταλάβουμε αυτό και να μη δημιουργούμε εντυπώσεις. Κάθε φορά που έβγαινε ένας κανονισμός που είχε να κάνει με κανόνες ασφαλείας ή με το ΦΕΚ, τον λεγόμενο Γενικό Κανονισμό Κυκλοφορίας, αυτό γινόταν από τον ΟΣΕ και από τη ΡΑΣ, γινόταν ΦΕΚ και μετά απεστέλλετο στον ERA για έγκριση. Επομένως, ακόμα και σήμερα και όλα τα χρόνια λειτουργούσε ο ελληνικός σιδηρόδρομος κάτω από την επίβλεψη και της ΡΑΣ και του ERA, όπως πρέπει να κάνουμε.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Κύριε μάρτυς, επαναλάβετε πάλι -δεν θα το σχολιάσω- τη λέξη ότι δημιουργούμε εντυπώσεις. Βλέπετε ότι δεν απαντώ.

Συνεχίζω την ερώτησή. Σας αναφέρω το άρθρο 13 της Ευρωπαϊκής Οδηγίας διότι την υποχρέωση από το νόμο εσείς την είχατε. «Οι εθνικοί κανόνες εφαρμογής των βασικών απαιτήσεων και κατά περίπτωση τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης εφαρμόζονται στις εξής περιπτώσεις: Πότε; Όταν οι τεχνικές προδιαγραφές

διαλειτουργικότητας δεν καλύπτουν ή δεν καλύπτουν πλήρως ορισμένες πτυχές». Οι τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας, κύριε μάρτυς, δεν κάλυπταν όπως μας είπαν όλοι μάρτυρες και όπως μας λέει και η κοινή λογική, διότι καμία σύμβαση δεν είχε υλοποιηθεί. Και η Οδηγία λέει ότι όταν δεν υπάρχουν, δεν έχουν παραδοθεί οι συμβάσεις, δεν έχουν υλοποιηθεί, τότε το κράτος-μέλος διά του Υπουργού θεσπίζει εθνικούς κανόνες. Η ερώτηση είναι: Ποιους θεσπίσατε σε εφαρμογή του νόμου και της Οδηγίας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Κύριε Πρόεδρε, έχω απαντήσει στην ερώτηση. Πιο ξεκάθαρα δεν νομίζω ότι μπορούσα να απαντήσω.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Μην επαναλαμβανόμαστε.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Μάλιστα. Έχετε απαντήσει....».

Αποδεικνύεται όμως από έγγραφα που ο ίδιος ο ψευδόμενος κ. Καραμανλής κατέθεσε την Δευτέρα 19.2.2023, δηλαδή τρεις ημέρες μετά την κατάθεση του και όχι κατά την κατάθεση του όπως ψευδώς δήλωσε, ότι σύμφωνα με την αλληλογραφία του Υπουργείου με τον ΕΡΑ ουδέποτε υπεβλήθη με την μορφή ενιαίου νομοθετήματος υπουργική απόφαση περί Εθνικών Κανόνων Ασφάλειας, αλλά ο Γενικός Κανονισμός Κυκλοφορίας και μεμονωμένες εγκύκλιοι.

Μάταια ο ΕΡΑ επισήμαινε επανειλημμένα ότι αυτά δεν αποτελούσαν βέβαια Εθνικούς Κανόνες Ασφάλειας κατά το Ευρωπαϊκό Δίκαιο και ότι όσα εκτίθενται από την Ελληνική Πλευρά δεν καλύπτουν τους κανόνες ορθής νομοθέτησης.

Στην σχετική αλληλογραφία αναφέρεται από την πλευρά του ΕΡΑ: «*There is no reference to any national legal act*», ενώ σε άλλο σημείο αναφέρεται σε έλλειψη πληροφοριών ή συμμόρφωσης.

Το υπουργείο, όμως επιμένει στον Γενικό Κανονισμό Κυκλοφορίας ενώ οι διατάξεις του δεν αποτελούν Εθνικούς Κανόνες Ασφάλειας, όπως ακριβώς επισημαίνει ο ΕΡΑ.

Επίσης ο ΕΡΑ αναφέρεται σε «Irregularities and accidents», και τονίζει ότι δεν περιγράφεται «ο ρόλος των τοπικών/εθνικών αρχών, οι υπηρεσίες για έκτακτη ώρα ανάγκης ή ειδοποίηση για ατυχήματα και συμβάντα».

Στην επίμονη άρνηση του Υπουργείου να προσαρμοστεί στην ανάγκη για τα προφανή η επικοινωνία έμεινε έως σήμερα ατελής.

Επομένως ο κ. Καραμανλής όχι απλώς δεν είπε την αλήθεια, αλλά με δόλο απέκρυψε από την Επιτροπή και τον Ελληνικό λαό ότι από σκοπιμότητα που πρέπει να εξηγήσει οδήγησε σε τέλμα την σχετική επικοινωνία, προφανώς διότι εάν είχαν θεσπιστεί Εθνικοί Κανόνες Ασφάλειας, δεν θα μπορούσαν να διαιωνίζονται με ευθύνη του τα έργα ούτε να θέτει σε κίνδυνο ζωής επί μια τετραετία εκατομμύρια επιβάτες, για να υπηρετήσει τα συμφέροντα που αναφέρει το Πόρισμα της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας.

Στην εξέταση του ο κ. Τσιαμάντης είναι από τους λίγους που κατέθεσαν την αλήθεια και ο κ. Χαλκιάς εν μέρει, διότι από θέσεως δεν θα μπορούσε να γνωρίζει πλήρως τι είχε συμβεί, αν και όφειλε ως Πρόεδρος της Επιτροπής Γεραπετρίτη να

επισημάνει την έλλειψη των Εθνικών Κανόνων Ασφαλείας και στο ίδιο το Πόρισμα που συντάχθηκε και δημοσιεύτηκε με ευθύνη του.

Τσιαμάντης:

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Η ΡΑΣ μπορεί μήπως να συνεργαστεί και με άλλους εθνικούς ή διεθνείς φορείς για να βελτιώσει την ασφάλεια στον σιδηροδρομικό τομέα; ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Κοιτάξτε, σας είπα καταρχήν η συνεργασία, η πρώτη -και η πιο... ας πούμε- είναι με τις αντίστοιχες αρχές ασφαλείας. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Άρα, αυτό, υπήρχε...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Βέβαια, βέβαια. Και ήταν πολύτιμη, γιατί καταλαβαίνετε, αυτοί είχαν εμπειρία δεκαετιών με σιδηρόδρομους που προφανώς είναι πολύ πιο μεγάλης έκτασης από εμάς. Ήταν πολύτιμη. Αυτή, δηλαδή, η ανταλλαγή που κάναμε τότε, εκείνα τα χρόνια που σας είπα -αν θυμάμαι καλά- 2014, 2015, 2016, ήταν πολύτιμη. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Άρα, βλέπουμε, λοιπόν και καταλήγουμε σε

ένα συμπέρασμα ότι η ΡΑΣ έχει την ευθύνη να ενεργεί και προληπτικά και ανταποκρινόμενα για να διασφαλίσει τη συμμόρφωση με τις απαιτούμενες προδιαγραφές ασφαλείας, διατηρώντας και το υψηλό επίπεδο ασφαλείας στους σιδηρόδρομους. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς):

Απολύτως. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Το 2019, που δεν ήσασταν εσείς στη ΡΑΣ, είχαν θεσπιστεί κάποιοι κανόνες ασφαλείας οι οποίοι σύμφωνα με τα άρθρα 59 και 60 του ν.4632/2019 εφάρμοζαν την οδηγία 798 του 2016, το άρθρο 7 και 8 συγκεκριμένα, που επέβαλαν τη θέσπιση νέων εθνικών κανόνων ασφαλείας, δεδομένου ότι δεν είχε τεθεί σε λειτουργία κανένα από τα προβλεπόμενα σε αυτές συστήματα αποτροπής των σιδηροδρομικών δυστυχημάτων. Βάσει αυτού, η ΡΑΣ θα μπορούσε να εκδίδει νέες άδειες, αφού έβλεπε ότι δεν λειτουργούν τα προβλεπόμενα συστήματα αποτροπής σιδηροδρομικών δυστυχημάτων; ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Οι εθνικοί κανόνες ασφαλείας, απ' ό,τι ξέρω, γιατί τώρα αρχίζω να ανακαλώ στη μνήμη μου λεπτομέρειες που ίσως να μην τις θυμάμαι και καλά, είναι κάτι που συμπληρώνει τους κανόνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Όπου υπάρχουν κανόνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης προφανώς τηρούνται αυτοί. Κάθε κράτος-μέλος,

όμως, δικαιούται να έχει και κάποιους εθνικούς κανόνες ασφαλείας, εφόσον δικαιολογείται σε κάποια θέματα που δεν καλύπτονται από τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς. Αλλιώς πρέπει να τηρεί τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς. Αυτή, λοιπόν, η σύνταξη των εθνικών κανόνων ασφαλείας ξεκινάει από το Υπουργείο Μεταφορών, το οποίο προφανώς συνεργάζεται και με την ΡΑΣ και φτιάχνονται αυτοί. Ξέρω ότι ήταν μια βασανιστική μακρά περίοδος που συνέπεσε και με τη θητεία μου όπου φτιαχνόταν, είχαν ολοκληρωθεί. Δεν θυμάμαι αν είχαν υποβληθεί, γιατί έπρεπε να υποβληθούν και στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Θυμάμαι, λοιπόν, αυτή τη δραστηριότητα. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Οπότε οι εθνικοί κανόνες ασφαλείας οφείλουν να ακολουθούν και τους ευρωπαϊκούς.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Βεβαίως. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Πάρα πολύ ωραία. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Όχι, καλύπτουν κενά ουσιαστικά. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Τι ακριβώς; ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Καλύπτουν κενά.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Α, καλύπτουν κενά. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Δηλαδή κάτι που στο δικό σου σύστημα δεν το έχεις, δηλαδή κάποιες ιδιαιτερότητες να πω. Αυτό ισχύει όχι μόνο σε θέματα

ασφαλείας. Ισχύουν και στα θέματα γενικά λειτουργίας του σιδηροδρόμου, δηλαδή κάποιες ιδιαιτερότητες που έχει το δίκτυο σου και προσπαθείς να τις καλύψεις αν δεν καλύπτονται από τις ευρωπαϊκές.

Χαλκιάς:

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ, όμως, από κάπου παίρνουν εντολές. Την ευθύνη, τη χρηματοδότηση, την εποπτεία, την εντολή, τη θέσπιση νομοθέτησης για τους εθνικούς... ΙΩΑΝΝΗΣ – ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Το Υπουργείο. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Εσείς μπορείτε να πείτε εάν το Υπουργείο είχε συγκεκριμένες... Δεν θα πω να καταλογίσετε -δεν είναι δουλειά σας- οποιαδήποτε ποινική ευθύνη. Αν θέλετε, το λέτε βέβαια. Αλλά, ποια ήταν η εμπλοκή του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών στην ασφάλεια των σιδηροδρόμων, στην εγκατάσταση των αυτοματοποιημένων συστημάτων ασφαλείας; Για να το κάνω πιο απλό, ο ΟΣΕ έκανε ό,τι ήθελε; Ήταν Ανεξάρτητη Αρχή η ΕΡΓΟΣΕ; ΙΩΑΝΝΗΣ – ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Ανεξάρτητη ήταν μόνο η ΡΑΣ. Οι άλλοι προφανώς είχαν μια επαφή με το Υπουργείο και εποπτεύονταν από το Υπουργείο. Και οι διοικήσεις διορίζονται με τη διαδικασία που προβλέπει ο νόμος, μέσω της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας ή με κάποιον άλλο τρόπο. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Άρα, θεωρείτε ότι υπάρχουν ευθύνες. ΙΩΑΝΝΗΣ – ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): **Πολιτική ευθύνη σίγουρα έχει το Υπουργείο. Αλίμονο! Αυτό εποπτεύει, είναι η κορυφή. Έχει. Από εκεί και πέρα τώρα, τι άλλες ευθύνες έχει θα μας τα πει η δικαστική εξουσία που διερευνά και εσείς.** ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Εάν δεν νομοθετήσει κάτι ως έχει υποχρέωση το Υπουργείο -δεν αναφέρομαι σε συγκεκριμένη περίοδο-, έχει ευθύνη με παράλειψη; ΙΩΑΝΝΗΣ – ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Πολιτική ευθύνη θα έχει ενδεχομένως. Αυτά είναι θέματα που τα κρίνει η κυβέρνηση με βάση το τι της λέει η υπηρεσία, τις ανάγκες που υπάρχουν. Τι να σας πω; ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Ερώτηση. Ενώ υπήρχαν αυτές οι ελλείψεις τηλεδιοίκησης στη Λάρισα τρία χρόνια, από το 2019 μέχρι 2023, και όσον αφορά τη φωτοσήμανση, πώς εκδίδοντο πιστοποιητικά ασφαλείας και άδειες λειτουργίας στις εταιρείες; ΙΩΑΝΝΗΣ – ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Αυτή είναι μια ερώτηση για τη ΡΑΣ, που δίνει τα πιστοποιητικά ασφαλείας. Τα έδωσε, νομίζω. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Και θα τα δώσει κι αλλού και όπου χρειάζεται. Εσείς πώς το κρίνετε; Διαπιστώσατε ως Πρόεδρος της Επιτροπής ότι δεν λειτουργούσε τίποτα από τα συστήματα ασφαλείας. Παρ' όλα αυτά, εκδίδοντο άδειες και πιστοποιητικά ασφαλείας. ΙΩΑΝΝΗΣ – ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Είναι θέμα αποκλειστικά της Ρυθμιστικής Αρχής να ελέγξει όλα τα στοιχεία, να λάβει υπόψη της ό,τι της λέει ο ΟΣΕ και ενδεχομένως και τον αντίλογο που υπάρχει. Αυτή τη στιγμή δεν μπορώ να υποκαταστήσω εγώ τη ΡΑΣ στις αρμοδιότητές της, ούτε έχω κάποια συγκεκριμένη άποψη για το συγκεκριμένο θέμα. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: **Άλλες δύο ερωτήσεις. Θα επανέλθω πάλι στους εθνικούς κανόνες ασφαλείας. Από την έρευνα που κάνατε ως επιτροπή και ως νομικός που είστε -ήσασταν και Πρόεδρος του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους-, γνωρίζετε αν είχαν θεσπιστεί οι εθνικοί κανόνες ασφαλείας δυνάμει δύο Οδηγιών του 2016 και κατ' εφαρμογή του -εφαρμοστικός ο νόμος- ν. 4632 του 2019; ΙΩΑΝΝΗΣ – ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Έχω την εντύπωση ότι οι Οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης ενσωματώθηκαν στο εθνικό μας δίκαιο. Τώρα, αν ενσωματώθηκαν καλά ή με ελλείψεις ή πλημμελώς.. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Ενσωματώθηκαν επί σκοπώ να υλοποιηθούν. ΙΩΑΝΝΗΣ – ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Προφανώς. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Έγινε αυτή η**

υλοποίηση; **ΙΩΑΝΝΗΣ – ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς):** Δεν μπορώ να σας απαντήσω εγώ. **ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ:** Δεν το γνωρίζετε. **ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ:** Γενικά τους γνωρίζετε τους εθνικούς κανόνες ασφαλείας; **ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς):** Αν μου πείτε τους σχετικούς νόμους, μπορώ να σας ... **ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ:** Γιατί το ρώτησα χθες στον κ. Πυργίδη και ο κ. Πυργίδης δήλωσε πλήρη άγνοια για την ύπαρξή τους γενικότερα. **ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς):** Υπάρχουν εθνικοί κανόνες και υπάρχουν και κάποιες παρεκκλίσεις που ζητούμε συνήθως ως Ελλάδα και τα λοιπά, αλλά από εκεί και πέρα αν μου πείτε το άρθρο τάδε του νόμου τάδε τι λέει, δεν θα σας πω. **ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ:** Προβλέπονται και προκύπτουν από το ν.4632/2019 19 που αφορούσε και ενσωμάτωση... **ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς):** Οδηγιών. **ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ:** ...των Οδηγιών –μπράβο- ... **ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς):** Του Κανονισμού. **ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ:** ...797, 798, 2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου. Από εκεί προβλέπονται και προκύπτουν. **ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς):** Δεν υπάρχουν αιτιάσεις της επιτροπής ότι η Ελλάδα δεν ενσωμάτωσε σωστά το δίκαιο αυτό, τουλάχιστον μέχρι τώρα. Το τι θα προκύψει αύριο... **ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ:** Επιμένω ξανά. Γνωρίζετε για τους εθνικούς κανόνες ασφαλείας; Όχι. **ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς):** Σας λέω την απάντηση που σας έδωσα και πριν. **ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ:** Άρα, εδώ μας παραδέχεστε μια ανεπάρκεια. **ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς):** Η ενσωμάτωση που έγινε μέχρι στιγμής των Οδηγιών αυτών δεν μας έχει δημιουργήσει κάποιο πρόβλημα με την Ευρωπαϊκή Ένωση. **ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ:** Και βάσει ποιων στοιχείων βγήκε αυτό το πόρισμα; **ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς):** Με βάση τα στοιχεία που συλλέξαμε και τα αξιολογήσαμε. Και ήρθαν και οι άνθρωποι από το Υπουργείο και καταθέσανε, μας είπαν κάποια πράγματα και για τη διαλειτουργικότητα και για τα συστήματα που υπάρχουν και για τις

Οι λοιποί μάρτυρες αλληλοδιαψευδόμενοι είπαν σχετικά με τους Εθνικούς Κανόνες τα παρακάτω, αντιφατικά που αποδεικνύουν ότι το έγκλημα είχε πολλούς συνεργούς και συναυτουργούς:

Τσιαπαρικού:

«...»

ΕΛΕΝΗ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ: Αναφέρθηκε ωστόσο και προηγουμένως ότι υπήρχαν Οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι οποίες από το ελληνικό κράτος δεν είχαν θεσπίσει σε εθνικό επίπεδο και αυτό ήταν κάτι το οποίο θα μπορούσε να έχει αποτρέψει το συγκεκριμένο έγκλημα και δεν έγινε, **γιατί καμία κυβέρνηση και ούτε η Κυβέρνηση του Κυριάκου Μητσοτάκη ούτε και ο συγκεκριμένος Υπουργός φρόντισε ώστε να θεσπιστούν οι νέοι εθνικοί κανόνες ασφαλείας σύμφωνα με τα άρθρα 59 και 60 του ν.4632 του '19 για την ενσωμάτωση των Οδηγιών της Ευρωπαϊκής Ένωσης 2016 797, 2016 798.**

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ (Μάρτυς): Με συγχωρείτε, αλλά δεν κατάλαβα την ερώτηση. Έχουν ενσωματωθεί Οδηγίες με τον ν.4632/2019, η 797 και η 798 και μάλιστα είμαστε από τις πρώτες χώρες που ενσωματώσαμε τις Οδηγίες αυτές.....».

Τερεζάκης:

Θα ήθελα να ρωτήσω. Το 2019 με το ν. 4642 θεσπίστηκαν οι εθνικοί κανόνες ασφαλείας. Το γνωρίζετε αυτό εδώ; ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): **Ναι, υπάρχουν εθνικοί κανόνες ασφαλείας οι οποίοι έχουν συμπεριληφθεί μέσα στο ΣΔΑ μας.** Υπάρχει μια λίστα και στο ΓΚΚ. ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Εφαρμόζονται κανονικά; Γνωρίζετε; ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Αφού ο Γενικός Κανονισμός Κυκλοφορίας είναι νόμος του κράτους. Δεν υπάρχει να μην τον εφαρμόσω. Είναι νόμος του κράτους. Ο Γενικός Κανονισμός Κυκλοφορίας του ΟΣΕ είναι ΦΕΚ, είναι νόμος του κράτους. Γι' αυτό και έχουμε γράψει σε εγκυκλίους που στέλνουμε στους σταθμάρχες ότι πρέπει να κάνουν αυτόματη χάραξη, αλλιώς θα υποστούν πειθαρχικές συνέπειες. Είναι νόμος.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Τι λένε αυτοί οι εθνικοί κανόνες πάνω σε αυτό το θέμα; ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Πάνω σε ποιο θέμα ακριβώς; ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Πάνω στο θέμα τηλεδιοίκησης ή για το σύστημα ERTMS γενικότερα. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): **Έχουν ορισμένες διατάξεις οι οποίες έχουν περιέλθει μέσα στην ενσωμάτωση του Γενικού Κανονισμού Κυκλοφορίας.** ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Τις έχετε αυτές τις διατάξεις των εθνικών κανόνων ασφαλείας; ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Τις έχω εδώ μαζί μου και έχω και το πότε έχουν ενταχθεί και σε ποιο κεφάλαιο του ΓΚΚ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Μπορείτε να μας τις καταθέσετε; ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Βεβαίως. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Πάρα πολύ ωραία. **Οι εθνικοί κανόνες ασφαλείας υπήρχαν το 2019;** ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): **Δεν το γνωρίζω.** ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Γνωρίζετε πότε θεσπίστηκαν; ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): **Δεν το θυμάμαι.** ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: **Ποιος έχει αρμοδιότητα να θεσπίσει τους εθνικούς κανόνες ασφαλείας;** ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): **Αν δεν κάνω λάθος, οι εθνικοί κανόνες ασφαλείας θεσπίζονται από υπηρεσία που είναι στο Υπουργείο Μεταφορών...** ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: **Άρα, από τον αρμόδιο Υπουργό, το αρμόδιο Υπουργείο...** ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Δεν ξέρω αν είναι ο Υπουργός ή αν είναι απευθείας η υπηρεσία, κάποια υπηρεσία. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Από το Υπουργείο Μεταφορών. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): **Το λέω με επιφύλαξη. Ξέρω μόνο ότι θεσπίζονται, κοινοποιούνται στους οργανισμούς που τους αφορούν -στη συγκεκριμένη περίπτωση τα κεφάλαια και οι διατάξεις που αφορούν τον Σιδηροδρομικό Οργανισμό- και μας τα δίνουν για να τα περιλάβουμε μέσα στους κανονισμούς κυκλοφορίας και στο σχέδιο διαχείρισης ασφαλείας.** ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: **Η ΡΑΣ εμπλέκεται καθόλου στους εθνικούς κανόνες ασφαλείας;** ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Θεωρώ πως ναι. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Σε συνεργασία με το Υπουργείο, λοιπόν. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Μάλιστα. (ΑΔ) (ΚΟ) ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Πολύ ωραία. Συνεχίζω. Απλά, μας είπατε ότι δεν γνωρίζετε ουσιαστικά πότε θεσπίστηκαν αυτοί οι κανονισμοί. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): **Ναι, δεν το έχω μαζί μου αυτή τη στιγμή για να σας το πω μετά βεβαιότητας.** ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Θα θέλαμε, αν το βρείτε κι αυτό κάπου, να μας το καταθέσετε και αυτό, γιατί είναι πάρα πολύ σημαντικό. Και οι εθνικοί κανόνες ασφαλείας ουσιαστικά συμπληρώνουν, καλύπτουν κάποια κενά; ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): **Ναι. Είναι σε κάποια σημεία που έρχονται είτε από Ευρώπη, είτε από εδώ, από το ελληνικό κράτος, δίνουν συγκεκριμένες οδηγίες**

τις οποίες πρέπει να λάβουν υπ' όψιν οι Οργανισμοί και να τις ενσωματώσουν μέσα στο αντίστοιχο κανονιστικό πλαίσιο που έχουν. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Πολύ ωραία. Οπότε περιμένουμε να μας καταθέσετε τους κανόνες ασφαλείας και αν βρείτε το πότε θεσπίστηκαν αυτοί. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΕΡΕΖΑΚΗΣ (Μάρτυς): Μάλιστα

Πατέρας:

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Είχε υποχρέωση η χώρα μας να εκδώσει σε αυτήν την περίπτωση εθνικούς κανόνες ασφαλείας; ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς): **Οι εθνικοί κανόνες ασφαλείας είναι κανόνες οι οποίοι αφορούν ό,τι αποκλίνει από την ευρωπαϊκή νομοθεσία. Όταν κάτι, όταν η χώρα... (PS) (LS) ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ:** Δεν απέκλινε η χώρα μας από την ευρωπαϊκή νομοθεσία από τη στιγμή που δεν είχε τηλεδιόικηση, φωτοσήμανση, ETCS; ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς): Όχι, γιατί η νομοθεσία η ευρωπαϊκή -ξαναλέω- ορίζει το 2030 ως καταληκτική ημερομηνία εφαρμογής του ERTMS στα δίκτυα... ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Κύριε μάρτυς, θέλω να σας διαβάσω τι λέει ο νόμος. Οι εθνικοί κανόνες εφαρμογής των βασικών απαιτήσεων εφαρμόζονται όταν οι τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας δεν καλύπτουν ή δεν καλύπτουν πλήρως ορισμένες πτυχές που αντιστοιχούν στις βασικές απαιτήσεις. Ερώτηση: Κάλυπταν τις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας τα συστήματα ασφαλείας που υπήρχαν τότε; Είχαν παραδοθεί; ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς): Συγγνώμη, που σας διακόπτω. Αυτό που διαβάσετε αφορά ένα έργο, το οποίο έχει κάποιες τεχνικές προδιαγραφές. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Αυτό που διαβάζω είναι νόμος. ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς): Νόμος. Αυτό το έργο έχει μελετηθεί με κάποιες τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας ευρωπαϊκές και για κάποιο λόγο η Ελλάδα αποφασίζει ότι κάποια από αυτές τις προδιαγραφές δεν θα την εφαρμόσει και τότε πρέπει να υπάρξει ένας εθνικός κανόνας, ο οποίος αποστέλλεται στην Commission ή στον ERA νομίζω, αν δεν κάνω λάθος και ο όποιος εγκρίνεται από τον ERA. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Η Ελλάδα, η χώρα μας στη θητεία σας εί χ ε τ η λ ε δι ο ί κ η σ η, φ ω τ ο σ ή μ α ν σ η, κ ά λ υ π τ ε τ ο π ρ ό τ υ π ο τ η ς διαλειτουργικότητας; Το κάλυπτε; ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς): Όπου τα έργα ολοκληρωνόντουσαν και παραδινόντουσαν προς χρήση το κάλυπτε. Όπου όχι δεν το κάλυπτε. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Και κάνω την εξής λογική ερώτηση. Από τη στιγμή που οι πραγματογνώμονες λένε -και εσείς το είπατε- ότι δεν υπήρχε φωτοσήμανση, τηλεδιόικηση, ETCS, τουλάχιστον σε εκείνο το τμήμα, κάλυπτε; ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς): Όχι σε ότι αφορά τη διαλειτουργικότητα. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Τότε δεν έπρεπε να εκδοθούν οι εθνικοί κανόνες; ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς): Όχι, γιατί δεν υπήρχε κάποια απόκλιση. Είναι τεχνική απόκλιση. Οι εθνικοί κανόνες πρέπει να εκδίδονται όχι αν κάτι καθυστερεί, γιατί η καθυστέρηση δεν υπήρχε βάσει της πρόβλεψης του 2030. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Όταν κάτι λείπει. Συγγνώμη, δεν έλειπε η τηλεδιόικηση και το ETCS ή ήταν; ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς): Ήταν σε εξέλιξη μέσω συμβάσεων. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: **Οι οποίες συμβάσεις ήταν πριν δεκαοκτώ χρόνια. Γνωρίζετε ότι υπάρχει νομοθεσία του '19 σε εφαρμογή Ευρωπαϊκής Οδηγίας που υποχρέωνε τη χώρα μας να θεσπίσει εθνικούς κανόνες ασφαλείας; Εσείς ως επικεφαλής του ΟΣΕ πρέπει να το γνωρίζετε αυτό.** ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς): **Ναι, το έχω υπόψη μου.** ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Το έχετε υπόψη σας. Μπράβο. Τώρα συνεννοούμαστε. Ποιος είναι υπεύθυνος να θεσπίσει εθνικούς κανόνες ασφαλείας; Εσείς; ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς): **Ο ΟΣΕ δεν ήταν. Αλλά δεν θα ήθελα να απαντήσω, δεν είμαι σίγουρος ποιος ήταν.**

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Δεν είναι δύσκολο. Εθνικούς κανόνες ασφαλείας. Προβλέπονται από τον νόμο οι εθνικοί κανόνες ασφαλείας. ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς): Σωστά, κύριε Κόκκαλη. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Η ΡΑΣ, ο ΕΡΓΟΣΕ ή το Υπουργείο; ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΤΕΡΑΣ (Μάρτυς): Δεν θέλω να απαντήσω σε κάτι που δεν είμαι βέβαιος.

Καραβάκης:

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Τους εθνικούς κανόνες λειτουργίας τους γνωρίζετε; ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): ...χωρίς μεγάλες αλλαγές υλοποιούσαν τα ίδια πράγματα. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Τους εθνικούς κανόνες ασφαλείας τους γνωρίζετε; ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Φυσικά και τους γνωρίζω. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Τους γνωρίζετε; ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Ναι. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Είναι ο Γενικός Κανονισμός Κυκλοφορίας; ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Ο Γενικός Κανονισμός Κυκλοφορίας είναι το «Ευαγγέλιο» για οποιονδήποτε θέλει να μπει και να δουλέψει ή να κυκλοφορήσει ή να βάλει... ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Αυτό το «Ευαγγέλιο» το έχουμε ακούσει, το έχουμε ξεφιλίσει σε αυτή την Επιτροπή. ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Τι να κάνουμε; Αυτό είναι. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Τι είναι αυτό; Όλα «Ευαγγέλια»; Νόμος-«Ευαγγέλιο», κυκλοφορία-«Ευαγγέλιο», όλα «Ευαγγέλια». Θα πέσει φωτιά να μας κάψει! ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Για εμάς, είναι ευαγγέλιο η νομοθεσία. Για άλλους, είναι το τι θα... ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Τι γνωρίζετε για τους εθνικούς κανονισμούς ασφαλείας; ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Τώρα θα μου κάνετε άσκησηερώτηση για να περάσω τις εξετάσεις; ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Όχι. Θέλω να ξέρω τι γνωρίζετε εσείς για τους εθνικούς κανόνες ασφαλείας. ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Εγώ γνωρίζω ότι διέπουν οι συμβάσεις, ό,τι μας ορίζουν τα πρότυπα, πώς θα περάσουμε από τις σήραγγες, τι ελέγχους πρέπει να κάνουμε. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Τους έχετε; ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Τι; Αν τους έχω μαζί μου τώρα; ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Γενικά, τους έχετε; ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Φυσικά. Κάθε εταιρεία που σέβεται τον εαυτό της έχει και τους γενικούς κανόνες ασφαλείας που διέπουν το έργο και την κυκλοφορία. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Επηρεάζονται, δηλαδή, τα έργα με κάποιον τρόπο από τους εθνικούς κανόνες ασφαλείας. ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Μα, τα ίδια τα έργα στο Τιθορέα-Δομοκό, για παράδειγμα, που είχαμε να λειτουργήσουν οι δύο μεγαλύτερες σιδηροδρομικές σήραγγες στην Ελλάδα, είχαμε συγκεκριμένους όρους πώς θα λειτουργήσει το έργο. Έγιναν δοκιμές, κάναμε τεστ, φέραμε ειδικά οχήματα, την Πυροσβεστική, με πιθανότητα ατυχήματος να ελέγχουν τα πάντα, όλα τα σενάρια. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Μάλιστα. Κύριε Καραβάκη, να σας κάνω μια προσωπική ερώτηση; Μπάλα παίζετε, ποδόσφαιρο; ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Έπαιζα. Μακάρι να έπαιζα και τώρα! ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Μάλλον δεν παίζατε καθόλου καλή μπάλα, γιατί με αυτά που μας λέτε ούτε για Γ΄ Τοπικό, αλλά εφόσον βρισκόμαστε στην Επιτροπή, γιατί διερευνούμε ένα πάρα πολύ σοβαρό έγκλημα, αυτό των Τεμπών, το οποίο έχει πενήντα επτά νεκρούς και εκατόν ογδόντα τραυματίες, δεν μπορείτε, κατ' αρχάς, να αναφέρετε απόψεις τύπου «τα συστήματα ασφαλείας δεν θα απέτρεπαν και δεν ευθύνονται για το δυστύχημα και όχι ατύχημα», που αναφέρατε... ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Μη βγείτε οφσάιντ, όμως! ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Ορίστε; ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Έχουμε πει ότι στους μάρτυρες δεν κάνουμε προσωπικές ερωτήσεις. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Βεβαίως. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της

Επιτροπής): Παρακαλώ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Για τα οποία, βέβαια, εκφέρατε μια άποψη, όχι γνώμη. Διότι η γνώμη προδιαθέτει να έχετε και γνώση του θέματος. (ΙΚ) (DE) Και πάτε αυτή τη στιγμή κόντρα και σε πορίσματα που έχουν βγει, αλλά και σε μαρτυρίες προηγούμενων καταθέσεων που έχουν γίνει εδώ πέρα. ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Άποψή σας. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Αυτό δεν είναι άποψη, είναι ό,τι έχουμε σχηματίσει και εδώ ως Επιτροπή. Να είστε πάρα πολύ προσεκτικός, γιατί αυτή τη στιγμή και με τους εθνικούς κανονισμούς ασφαλείας και με τα συστήματα ασφαλείας που είπατε ότι δεν ευθύνονται -και δεν σας ρώτησε κανείς κατ' αρχάς αν ευθύνονται ή όχι, μόνος σας το είπατε- θα σας πω, λοιπόν, ότι είστε επίορκος και θα πρέπει να κληθείτε άμεσα για ψευδορκία. Γιατί; Γιατί οι εθνικοί κανονισμοί ασφαλείας δεν υπάρχουν και είναι κάτι που το κατέθεσε και ο κ. Καραμανλής, γιατί δεν θεσπίστηκαν, γιατί η ERA είπε ότι δεν χρειαζόταν. Οπότε, πού είναι οι εθνικοί κανόνες ασφαλείας που μας είπατε ότι έχετε; Μην ψεύδεστε μέσα στην Επιτροπή! Τέλος, βάσει των όσων μας έχετε καταθέσει, προέκυψε, λοιπόν, αβίαστα ένα συμπέρασμα πως η ΕΡΓΟΣΕ δεν είναι ένας φορέας επίβλεψης και εκτέλεσης έργων, αλλά τελικά -τι είναι;- ένα άντρο διαφθοράς. Αυτό μας λέτε. ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Όχι, δεν είπα αυτό. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Έχετε κάνει πάρα πολύ σοβαρές καταγγελίες σήμερα, δεν ξέρω αν το έχετε αντιληφθεί. ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Δεν είπα αυτό! Δεν είπα αυτό! ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Και σίγουρα πρέπει να ληφθούν υπ' όψιν από όλες τις αρμόδιες εισαγγελικές Αρχές. ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Δεν είπα αυτό, όμως. Είπα για συγκεκριμένα... ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Είναι πάρα πολύ σοβαρές οι καταγγελίες αυτές που έχετε κάνει. ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Είπα για συγκεκριμένα άτομα που εμπόδισαν το έργο της Σύμβασης. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Κύριε μάρτυς, ψεύδεστε. ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Ε, εντάξει. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Και καλό θα ήταν -όχι καλό θα ήταν, το κάνω αίτηση στο Σώμα- ο κ. Καραβάκης να παραπεμφθεί για ψευδορκία στην Εισαγγελία. Ευχαριστώ. ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΑΡΑΒΑΚΗΣ (Μάρτυς): Μάλιστα. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστώ, κύριε Φλώρε. Θυμίστε μου λίγο, ποιους άλλους μάρτυρες έχετε ζητήσει για ψευδορκία; Είναι ο κ. Καραμανλής, ο κ. Καραβάκης. Τους τελευταίους -νομίζω- πέντε, έξι τους έχετε ζητήσει, επτά, οκτώ, δέκα; ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Όχι. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Όχι; Έντεκα; ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Όχι. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Θα το δω στα Πρακτικά, ευχαριστώ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Α και τον κ. Τερεζάκη, έχετε δίκιο. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Είδατε; Είμαι καλός. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Για άλλους αποδείχτηκε

Λασπονίκος:

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Ξέρω πώς να εκφράζομαι. Είπα, μία σοβαρή ένδειξη διασπάθισης δημοσίου χρήματος και απάτης εις βάρος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της χώρας μας. Συνεπώς, αυτό πρέπει να μας κάνει να προβληματιστούμε. (Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή) Και μια τελευταία ερώτηση. Έχετε υπόψη σας από ποιον θεσπίζονται οι εθνικοί κανόνες ασφαλείας για τους σιδηροδρόμους; ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Εκείνο που γνωρίζω -όχι με την ορολογία έτσι όπως το αναφέρατε, αλλά με τον τίτλο- είναι ότι όλοι οι κανόνες ασφαλείας είναι ζήτημα από τους κανονισμούς διαλειτουργικότητας, είναι από τις τεχνικές προδιαγραφές. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Σωστά. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Οι κανονισμοί διαλειτουργικότητας είναι της Ευρωπαϊκής

Επιτροπής, που θέτουν και κάποιες τεχνικές προδιαγραφές, θέτουν κάποια πρότυπα, τα ΕΝ όπως λέγονται. Και βεβαίως υπάρχουν και οι τεχνικές προδιαγραφές, που τίθενται και αποφασίζονται από τον ίδιο τον ΟΣΕ για το εσωτερικό σιδηροδρομικό δίκτυο. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Τους εθνικούς κανόνες ο ΟΣΕ τους θεσπίζει; ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΣΠΟΝΙΚΟΣ (Μάρτυς): Τώρα, ποιους ορίζετε ως εθνικούς κανόνες ασφαλείας δεν ξέρω. Εγώ σας είπα το σύνολο των κανόνων ασφαλείας, που σχετίζονται και με τη διαλειτουργικότητα. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Μάλιστα. Ο Υπουργός τους θεσπίζει. Ευχαριστώ.

Σε κάθε περίπτωση στην ιστοσελίδα της ΡΑΣ ανακοινώνονται τα εξής:

<https://ras-el.gr/wp-content/uploads/2022/07/ekthesi-pepragmenwn-ras-2020-2021.pdf>

σελ.101

4.2.7 Ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ ΡΑΣ και Σιδηροδρομικών Οργανισμών Κατά τη διάρκεια του 2020 αλλά και του 2021, η ΡΑΣ συνέχισε να ανταλλάσσει απόψεις και πληροφορίες με τους σιδηροδρομικούς οργανισμούς για θέματα που απασχολούν την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και τη διαλειτουργικότητα. Αυτή η ανταλλαγή πληροφοριών πραγματοποιείται συνήθως μέσω τακτικής και έκτακτης εποπτείας ή άλλων συναντήσεων καθώς και δια αλληλογραφίας. Οι σιδηροδρομικοί οργανισμοί μπορούν να εκφράσουν απόψεις σχετικά με την έκδοση διαδικασιών / πρακτικών, να υποβάλουν καταγγελίες στη ΡΑΣ ή να θέσουν οποιοδήποτε θέμα προς συζήτηση. Σύμφωνα με το κανονιστικό πλαίσιο Έκθεση Πεπραγμένων 2020-2021 103 εποπτείας της ΡΑΣ προβλέπεται τουλάχιστον μία συνάντηση εποπτείας με κάθε σιδηροδρομικό οργανισμό ξεχωριστά και τουλάχιστον μία κοινή συνάντηση με όλους τους φορείς σε ετήσια βάση. Τα θέματα που συζητήθηκαν στις προαναφερθείσες συναντήσεις για το 2020 παρατίθενται παρακάτω: ο Ανασκόπηση της προόδου υλοποίησης των ενεργειών της 3ης ΚΣΕ/2019 ο Συνοπτική παρουσίαση των εποπτικών δραστηριοτήτων της ΡΑΣ έτους 2020 και των αποτελεσμάτων τους – Σχεδιαζόμενες ενέργειες σχετικά με την Εποπτεία έτους 2021 ο Κουλτούρα Ασφάλειας (Safety Culture) ο Εφαρμογή ν. 4632/2019 (Α' 159) – Εκκρεμότητες για την εφαρμογή του (έκδοση δευτερογενούς νομοθεσίας, οδηγών κ.α.) ο Εφαρμογή αναμορφωμένου Γενικού Κανονισμού Κίνησης (ΓΚΚ) – Μέρος Β' – **Ενημέρωση για τυχόν προβλήματα από την εφαρμογή του ο Εθνικοί κανόνες στον τομέα της ασφάλειας ο Θέματα Μηχανοδηγών (Μετατροπή υφιστάμενων Αδειών Μηχανοδηγού, έκδοση νέων αδειών, έκδοση πιστοποιητικών μηχανοδηγού από τις ΣΕ και το ΔΥ, νομοθετικές εκκρεμότητες, εκπαίδευση μηχανοδηγών, προβλήματα κ.α.)** ο Υπηρεσία Μίας Στάσης (OSS) ο Ενημέρωση από το Υπουργείο αναφορικά με τις υποχρεώσεις των ΣΕ που απορρέουν από την εφαρμογή του Κανονισμού 2019/774 για την τροποποίηση του κανονισμού 1304/2014 όσον αφορά την εφαρμογή της ΤΠΔ το υποσύστημα «Τροχαίο υλικό — Θόρυβος» στις υφιστάμενες εμπορευματικές φορτάμαξες. Τα θέματα που συζητήθηκαν στις προαναφερθείσες συναντήσεις για το 2021 παρατίθενται ακολούθως: ο Συνοπτική παρουσίαση των εποπτικών δραστηριοτήτων της ΡΑΣ έτους 2021 και των αποτελεσμάτων τους – Σχεδιαζόμενες ενέργειες σχετικά με την Εποπτεία έτους 2022. ο Κουλτούρα Ασφάλειας (Safety Culture). Ενημέρωση από μέρους ΣΟ για δράσεις σχετικά με εφαρμογή της κουλτούρας ασφάλειας. 104 ο Εφαρμογή ν. 4632/2019 (Α' 159) – Εκκρεμότητες για

την εφαρμογή του (έκδοση δευτερογενούς νομοθεσίας, οδηγών κ.α.). ο Εφαρμογή αναμορφωμένου Γενικού Κανονισμού Κίνησης (ΓΚΚ) – Μέρος Β' – Ενημέρωση για τυχόν προβλήματα από την εφαρμογή του. ο Σύνταξη Απόφασης ΡΑΣ για την πιστοποίηση προσωπικού με κρίσιμα καθήκοντα Ασφάλειας – Πρόγραμμα Εκπαίδευσης Τεχνιτών Ελέγχου Οχημάτων (Επισκεπτών). ο Ενημέρωση για την αξιολόγηση των Εθνικών κανόνων στον τομέα της ασφάλειας από τον ERA. ο Διασυνοριακή υποδομή και κυκλοφορία. Έκδοση πιστοποιητικών μηχανοδηγού για συνοριακή υποδομή. ο Εκπαίδευση Μηχανοδηγών (επικαιροποίηση τράπεζας θεμάτων κ.α.) ο Τροποποίηση του άρθρου 23 του ν. 3911/2011 (Α'12) 4.2.8 Εθνικοί Κανόνες στον τομέα της Ασφάλειας (ΕΚΑ) και αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης Ένας από τους βασικότερους στόχους του 4ου Σιδηροδρομικού Πακέτου, το οποίο ενσωματώθηκε στην ελληνική έννομη τάξη με το ν. 4632/2019, είναι η εξάλειψη όλων των εθνικών κανόνων οι οποίοι είναι περιττοί ή δεν συμμορφώνονται με την ευρωπαϊκή νομοθεσία και συνεπώς είναι αχρείαστοι και επαχθείς, δημιουργώντας εμπόδια ιδίως στις πολυεθνικές υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών. Στο πλαίσιο αυτό, σύμφωνα με το άρθρο 8 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798, τα Κράτη – Μέλη είχαν την υποχρέωση να επανεξετάσουν τους ισχύοντες εθνικούς κανόνες στον τομέα της ασφάλειας έως τις 16-06-2018. Για τη χώρα μας ως εθνικοί κανόνες είχαν αναγνωρισθεί ορισμένα άρθρα του Κανονισμού Κυκλοφορίας & Ελιγμών και ο Κανονισμός Σημάτων του ΟΣΕ. Μετά την τροποποίηση του Γενικού Κανονισμού Κίνησης (ΓΚΚ)-Μέρος Β (Κανονισμός Κυκλοφορίας & Ελιγμών) και τη δημοσίευση της σχετικής Υπουργικής Απόφασης αριθ. ΑΣ10/77243/580 / 13-02-2019 στο ΦΕΚ Β 698 / 01-03-2019, ομάδα εργασίας αποτελούμενη από εκπροσώπους της Διεύθυνσης Σιδηροδρομικών Μεταφορών του Υπ. Υποδομών & Μεταφορών, του Διαχειριστή Υποδομής ΟΣΕ και της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων Έκθεση Πεπραγμένων 2020-2021 105 (ΡΑΣ) ανέλαβε, μεταξύ άλλων, την επανεξέταση των ισχυόντων εθνικών κανόνων και τη διερεύνηση θέσπισης νέων. Η ομάδα εργασίας, λαμβάνοντας υπόψη το άρθρο 8 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 (βλ. άρθρο 60 του ν.4632/2019), το Παράρτημα ΙΙ της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 (βλ. άρθρο 81 του ν.4632/2019) και το Προσάρτημα Θ του Παραρτήματος του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/773 (ΤΠΔ ΟΡΕ), κατέληξε σε προτεινόμενους εθνικούς κανόνες στον τομέα της ασφάλειας και αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης, σύμφωνα με την παράγραφο 4.4.3 του Παραρτήματος του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/773 (ΤΠΔ ΟΡΕ). Οι ως άνω προτεινόμενοι εθνικοί κανόνες και αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης τέθηκαν υπό την ευθύνη της ΡΑΣ σε ηλεκτρονική διαβούλευση το χρονικό διάστημα μεταξύ 11 έως 21- 06-2020. Μετά το πέρας της διαβούλευσης, και της αξιολόγησης των σχολίων που συλλέχθηκαν, το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών υπέβαλε προς εξέταση τους εθνικούς κανόνες στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της ΕΕ (ERA) και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, όπου θα αξιολογηθούν σύμφωνα με τα άρθρα 25 και 26 του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796. Οι εθνικοί κανόνες, για τους οποίους θα υπάρξει τελικά θετική αξιολόγηση, θα δημοσιευθούν στο πληροφοριακό σύστημα SRD (Safety Rules Database). Έως το τέλος του 2021, δεν υπήρξε ανατροφοδότηση σχετικά με το αποτέλεσμα της αξιολόγησης των ως άνω εθνικών κανόνων από τον ERA και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

4.2.8 Εθνικοί Κανόνες στον τομέα της Ασφάλειας (ΕΚΑ) και αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης Ένας από τους βασικότερους στόχους του 4ου Σιδηροδρομικού Πακέτου, το οποίο ενσωματώθηκε στην ελληνική έννομη τάξη με το ν. 4632/2019, είναι η εξάλειψη όλων των εθνικών κανόνων οι οποίοι είναι περιττοί ή δεν συμμορφώνονται με την ευρωπαϊκή νομοθεσία και συνεπώς είναι αχρείαστοι και επαχθείς, δημιουργώντας εμπόδια ιδίως στις πολυεθνικές υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών. Στο πλαίσιο αυτό, σύμφωνα με το άρθρο 8 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798, τα Κράτη – **Μέλη είχαν την υποχρέωση να επανεξετάσουν τους ισχύοντες εθνικούς κανόνες στον τομέα της ασφάλειας έως τις 16-06-2018. Για τη χώρα μας ως εθνικοί κανόνες είχαν αναγνωρισθεί ορισμένα άρθρα του Κανονισμού Κυκλοφορίας & Ελιγμών και ο Κανονισμός Σημάτων του ΟΣΕ. Μετά την τροποποίηση του Γενικού Κανονισμού Κίνησης (ΓΚΚ)-Μέρος Β (Κανονισμός Κυκλοφορίας & Ελιγμών) και τη δημοσίευση της σχετικής Υπουργικής Απόφασης αριθ. ΑΣ10/77243/580 / 13-02-2019 στο ΦΕΚ Β 698 / 01-03-2019, ομάδα εργασίας αποτελούμενη από εκπροσώπους της Διεύθυνσης Σιδηροδρομικών Μεταφορών του Υπ. Υποδομών & Μεταφορών, του Διαχειριστή Υποδομής ΟΣΕ και της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων Έκθεση Πεπραγμένων 2020-2021 105 (ΡΑΣ) ανέλαβε, μεταξύ άλλων, την επανεξέταση των ισχυόντων εθνικών κανόνων και τη διερεύνηση θέσπισης νέων. Η ομάδα εργασίας, λαμβάνοντας υπόψη το άρθρο 8 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 (βλ. άρθρο 60 του ν.4632/2019), το Παράρτημα II της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 (βλ. άρθρο 81 του ν.4632/2019) και το Προσάρτημα Θ του Παραρτήματος του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/773 (ΤΠΔ ΟΡΕ), κατέληξε σε προτεινόμενους εθνικούς κανόνες στον τομέα της ασφάλειας και αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης, σύμφωνα με την παράγραφο 4.4.3 του Παραρτήματος του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/773 (ΤΠΔ ΟΡΕ). Οι ως άνω προτεινόμενοι εθνικοί κανόνες και αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης τέθηκαν υπό την ευθύνη της ΡΑΣ σε ηλεκτρονική διαβούλευση το χρονικό διάστημα μεταξύ 11 έως 21- 06-2020. Μετά το πέρας της διαβούλευσης, και της αξιολόγησης των σχολίων που συλλέχθηκαν, το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών υπέβαλε προς εξέταση τους εθνικούς κανόνες στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της ΕΕ (ΕΡΑ) και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, όπου θα αξιολογηθούν σύμφωνα με τα άρθρα 25 και 26 του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796. Οι εθνικοί κανόνες, για τους οποίους θα υπάρξει τελικά θετική αξιολόγηση, θα δημοσιευθούν στο πληροφοριακό σύστημα SRD (Safety Rules Database). Έως το τέλος του 2021, δεν υπήρξε ανατροφοδότηση σχετικά με το αποτέλεσμα της αξιολόγησης των ως άνω εθνικών κανόνων από τον ΕΡΑ και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.**

Αυτός είναι βέβαια ο λόγος που η κ. Τσιαπαρίκου, όταν ρωτήθηκε ενώπιον της Εξεταστικής εάν υπήρχαν θεσπισμένοι Εθνικοί Κανόνες Ασφάλειας, επιχείρησε σκόπιμα να δημιουργήσει σύγχυση αυτών με τον Κανονισμό Κυκλοφορίας και έτσι απέφυγε να απαντήσει επί της ουσίας, ενώ βέβαια πρόκειται για διακριτά και άσχετα μεταξύ τους κανονιστικά κείμενα, δεδομένου ότι ο Κανονισμός Κυκλοφορίας θα έπρεπε να θεσπιστεί σύμφωνα με τους Εθνικούς Κανόνες ασφάλειας, αλλά βέβαια δεν μπορεί να ταυτίζεται με αυτούς.

Η παραπάνω ψευδορκία, όπως και η διάψευση της με έγγραφα, σχετικά με το ότι δήθεν δεν είχε ενημερωθεί για την καταστροφή του συστήματος τηλεδιοίκησης από φωτιά στην Λάρισα τον Ιούνιο του 2019, καταδεικνύει την τέλεση του αδικήματος της ψευδορκίας ενώπιον της Επιτροπής και θα έπρεπε να σταλεί για την άσκηση ποινικής δίωξης εναντίον της η κατάθεση της στον αρμόδιο Εισαγγελέα.

Συμπερασματικά σε ότι αφορά όσα προηγήθηκαν και οδήγησαν στην μαζική δολοφονία των Τεμπών. Τα οικονομικά Εγκλήματα που περιγράφονται στο Πόρισμα της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας αποκαλύπτουν προχωρημένη σήψη στα θεμέλια του Κράτους Δικαίου. Δεν τηρήθηκαν κατά την υλοποίηση των Συμβάσεων (ενδεικτικά 717) ούτε το Ελληνικό ούτε το Ευρωπαϊκό Δίκαιο (πλήρης αδιαφάνεια για την οποία επιβλήθηκαν κυρώσεις και η Ελλάδα παραπέμφθηκε στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο), με αποτέλεσμα εγκληματική διόγκωση των δαπανών σε βάρος του Ελληνικού Δημοσίου και της Ευρωπαϊκής Ένωσης και δολοφονικές συνθήκες ανύπαρκτης ασφάλειας για το σύνολο των Ευρωπαίων Πολιτών που κινούνταν και συνεχίζουν να κινούνται στο ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο, τμήμα του οποίου είναι και το Ελληνικό. Παράλληλα με ψευδείς, παραπλανητικές διαφημίσεις συγκαλύπτονταν η πραγματικά ακραία επικινδυνότητα, καθώς δεν λειτουργούσε κανένα μηχανολογικά προηγμένο ή αυτοματοποιημένο σύστημα αποτροπής του κινδύνου, ενώ οι προσλήψεις και η εκπαίδευση του προσωπικού δεν υπάκουαν σε στοιχειώδεις προδιαγραφές αποτελεσματικότητας και ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών (Θανατηφόρα Έκθεση).

Η εκτελεστική εξουσία και ο υπόλογος υπουργός μάταια επιχειρούν να περιορίσουν την απαξία των εγκληματικών πράξεων και παραλήψεων στο επίπεδο της πολιτικής ευθύνης.

Εκτός από όσα τεκμηριωμένα καταλογίζει το πόρισμα της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας (απάτη, απιστία, παράβαση καθήκοντος) η απροκάλυπτη παραβίαση εκ μέρους του Υπουργείου Μεταφορών των άρθρων 59 (άρθρο 7 Οδηγίας 798/2016) και 60 (άρθρο 8 Οδηγίας 798/2016) του ν. 4632/2019 για την ενσωμάτωση των Οδηγιών ΕΕ 2016/797 και 2016/798 επιβεβαιώνει την διάπραξη κακουργηματικών πράξεων.

Οι προαναφερόμενες διατάξεις των Οδηγιών επέβαλαν την θέσπιση νέων Εθνικών Κανόνων Ασφαλείας, δεδομένου ότι δεν είχε τεθεί σε λειτουργία κανένα από τα προβλεπόμενα σ' αυτές σύστημα αποτροπής των σιδηροδρομικών δυστυχημάτων.

Η κυβέρνηση όμως δεν το έπραξε και προτίμησε να παρανομήσει απροκάλυπτα προκειμένου να αποκρύψει από τους αρμόδιους Ευρωπαϊκούς Θεσμούς και τους Έλληνες Πολίτες την αλήθεια.

Επέλεξε έτσι να θυσιάσει δεκάδες ανθρώπινες ζωές στο βωμό του παράνομου κέρδους, αποβλέποντας στην επίπλαστη εικόνα κανονικότητας που θα συγκάλυπτε την διαφθορά και θα εξασφάλιζε την ψηφοθηρία.

Σε ότι αφορά την επιχείρηση συγκάλυψης ευθυνών που ακολούθησε, κυρίως το πιθανόν παράνομο φορτίο, που προκάλεσε την ανεξήγητη έως σήμερα έκρηξη και φωτιά, με την απροσχημάτιστη αλλοίωση του συνόλου των στοιχείων στον τόπο του Εγκλήματος, κατά παράβαση της Διάκρισης των Εξουσιών και του Κράτους Δικαίου (άρθρο 239 και 251 ΚΠΔ, άρθρο 21 νόμου για την διερεύνηση αεροπορικών και σιδηροδρομικών δυστυχημάτων, άρθρο 20 ΟΔΗΓΙΑΣ 2004/49/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ

ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 29ης Απριλίου 2004 για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων), τίθεται ζήτημα διώξεων για το κακούργημα του άρθρου 134 ΠΚ.

Η εκτελεστική εξουσία δια του Περιφερειάρχη Θεσσαλίας και με πρόσχημα μια εγκύκλιο του Υπουργείου Πολιτικής Προστασίας, που δεν προέβλεπε τίποτε από όσα συνέβησαν, πριν καν ολοκληρωθεί το πρώτο 48ωρο και ενώ υπήρχε μια τουλάχιστον αγνοούμενη, μετακίνησε το σύνολο των καταλοίπων της σύγκρουσης (μικρά και μεγάλα συντρίμια, όπως και λείψανα των θυμάτων), πλήρως αλλοιωμένα, σε άλλες θέσεις, μια των οποίων αποκαλύφθηκε πολλούς μήνες μετά και ανήκε στον υπόλογο ΟΣΕ.

Πρόκειται για αποκάλυπτο σφετερισμό της Εκτελεστικής Εξουσίας, που τυποποιείται ως το αδίκημα της Εσχάτης Προδοσίας κατά το Ελληνικό Δίκαιο (άρθρο 134 παρ.2 ΠΚ), όπως ήδη αναφέρθηκε.

Εύλογα η σκέψη όλων οδηγείται στα εξής ενδεχόμενα για την σκόπιμη αλλοίωση του πεδίου από αξιωματούχους της εκτελεστικής εξουσίας, καθ' υπόδειξη και με την εποπτεία μελών της Κυβέρνησης:

Πολιτικές Πιέσεις: Η κυβέρνηση ενδεχομένως θέλησε να αποφύγει τη δημόσια κριτική και τις πολιτικές επιπτώσεις που μπορεί να προκληθούν από τις αποκαλύψεις.

Οικονομικά Συμφέροντα: Υπάρχει η πιθανότητα κάποιοι οικονομικοί ή επιχειρηματικοί κύκλοι που εμπλέκονται στην παράνομη δραστηριότητα να έχουν στενές σχέσεις με την κυβέρνηση ή ακόμη και μέλη της, προσπαθώντας έτσι να προστατεύσουν τα συμφέροντά τους.

Νομικές ή Δικαστικές Συνέπειες: Η κυβέρνηση ενδεχομένως θέλησε να αποφύγει τις πιθανές νομικές συνέπειες που θα αντιμετώπιζε εάν αποκαλυφθεί ότι επέτρεψε ή δεν μπόρεσε να αποτρέψει την παράνομη μεταφορά και χρήση χημικών ουσιών που δεν εμφανίζονται στο νόμιμο φορτίο.

Διαφθορά: Υπάρχει επίσης πιθανότητα η διαφθορά σε διάφορα επίπεδα της κυβέρνησης ή της διοίκησης να εξηγεί την συγκάλυψη, εάν οι αξιωματούχοι λαμβάνουν ανταλλάγματα για να κρατήσουν χαμηλούς τόνους το θέμα.

Σε κάθε περίπτωση η απαξίωση των θεσμών του Κράτους Δικαίου με αλαζονικές πρακτικές, όπως κυρίως απρεπείς δηλώσεις υπουργών της Κυβέρνησης, εντός και εκτός κοινοβουλίου, που αναπαρήγαγε σκόπιμα ο φιλοκυβερνητικός τύπος, είναι το επιστέγασμα της φθοροποίησης για τους θεσμούς δράσης της κυβερνητικής πλειοψηφίας.

Στις δηλώσεις αυτές το εκλογικό αποτέλεσμα (η πραγματική απήχηση του κυβερνόντος κόμματος στο εκλογικό σώμα δεν ξεπέρασε το 21%, καθώς η αποχή – ένδειξη απογοήτευσης και κούρασης των πολιτών, άγγιξε το 49%), η πλειοψηφία εντός του Κοινοβουλίου και η κομματική πειθαρχία αναγορεύτηκαν σε αξίες υπέρτερες αυτής της Αξίας και της Αξιοπρέπειας του Ανθρώπου.

Σε μια άνευ προηγουμένου προσπάθεια χειραγώγησης της κοινής γνώμης, οι πληροφορίες για το συμβάν εξαφανίστηκαν από τον τύπο ή αλλοιώθηκαν δραματικά. Το εκλογικό αποτέλεσμα, οφειλόμενο κατά κύριο λόγο στις ως άνω μεθοδεύσεις,

μετονομάστηκε σε δικαιοδοτική κρίση απαλλαγής από τις πρόδηλες εγκληματικές ευθύνες. Ομολογήθηκε ότι η αλήθεια (απουσίας οποιασδήποτε ασφαλιστικής δικλίδας) απεκρύβη γιατί διαφορετικά κανείς δεν θα επιβιβαζόταν στον σιδηρόδρομο. Εκφράστηκε δημόσια, τόσο από τον Πρωθυπουργό όσο και από τον Υπουργό Επικρατείας της Κυβέρνησης, με πρόθεση την δημιουργία παραπλανητικών εντυπώσεων και σύγχυσης στην κοινή γνώμη, η θέση ότι η διαφθορά δεν προκαλεί θανάτους, ενώ η διεθνής εγκληματολογική θεωρία και νομολογία τεκμηριώνει το ακριβώς αντίθετο.

Οι πρόσφατες δηλώσεις μάλιστα υπουργού της Κυβέρνησης περί του ότι δήθεν είναι προς το συμφέρον της Κυβέρνησης να υπήρξε λαθραία μεταφορά ουσιών, καθώς σε αυτή την περίπτωση δεν είναι υπόλογη η ίδια αποτελεί το επιστέγασμα της ανοησίας, της ανεργμίστης παραπληροφόρησης και της φθηνής δημαγωγίας.

Η αρχή της αιτιώδους συνάφειας και η αρχή του ισοδυνάμου των όρων, που κυριαρχεί στην νομολογία και νομική σκέψη απαντούν στο άτομο που τα σκαρφίστηκε ότι, ανεξαρτήτως των λοιπών παραγόντων που οδήγησαν στο θάνατο τα άτυχα θύματα, τίποτε από αυτά δεν θα συνέβαινε δίχως να προηγηθεί πάντων των λοιπών χρονικά η μοιραία μετωπική σύγκρουση των δύο τρένων.

Για τους παραπάνω λόγους προτείνουμε:

1^ο) Η Επιτροπή με ερμηνευτική Δήλωση να διευκρινίσει την θέση της ότι για τα εγκλήματα παραλείψεως κατά την άσκηση των υπουργικών καθηκόντων αρμόδια είναι η τακτική Δικαιοσύνη, καθώς σε ότι αφορά το άρθρο 86 Συντάγματος και το προστατευτικό πλέγμα για τις πράξεις που εκτελούνται κατά την ενάσκηση των υπουργικών καθηκόντων, δεν προκύπτει ότι συμπεριλαμβάνεται και η παράλειψη εκτέλεσης οφειλόμενης νόμιμης ενέργειας. Από τη γραμματική ερμηνεία των σχετικών διατάξεων δεν προκύπτει κάποια συμπερίληψη σε αδικήματα τελούμενα δια παραλείψεως ασκήσεως των υπουργικών υποχρεώσεων, γεγονός που επιρρωνύεται από την τελολογία του ίδιου του θεσμού, επειδή θα ήταν παράδοξο να θεωρηθεί πως ο νομοθέτης ήθελε να ορίσει ειδική ποινική μεταχείριση για τον αδρανούντα Υπουργό και για το φαινόμενο που υποθετικά δεν πρέπει να εμφανιστεί. Στο σημείο αυτό, αξίζει να επισημανθεί πως τα ιδιώνυμα εγκλήματα (*delicta sui generis*) αποτελούν παρεκκλίσεις των βασικών εγκλημάτων και όχι απλές παραλλαγές αυτών, δοθέντος ότι δεν 123 Ι. Σπυριδάκης, «Ποινική ευθύνη Υπουργών», ό.π., σελ. 847. Βλ. και Ι. Σπυριδάκης, «Ευθύνη Υπουργού επί αυτοκινητικού ατυχήματος», Ποινική Δικαιοσύνη, 12/2013, σελ. 1121-1122, όπου μέσα από ενδεικτικά παραδείγματα-περιπτώσεις προκύπτει το γενικό συμπέρασμα ότι η ειδική ποινική νομοθεσία εφαρμόζεται μόνο όταν το έγκλημα διαπράχθηκε κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του υπουργού, ενώ αν το έγκλημα διαπράττεται όχι κατά την εκτέλεση των καθηκόντων, ή με την ευκαιρία της εκτελέσεως των καθηκόντων, ή με παράλειψη οφειλόμενης ενέργειας ο Υπουργός υπάγεται στις κοινές ποινικές διατάξεις. 124 Ι. Σπυριδάκης, «Ποινική ευθύνη Υπουργών», ό.π., σελ. 848. 125 Ε. Βενιζέλος, Μαθήματα Συνταγματικού Δικαίου, ό.π., σελ. 564.

2^ο) Εάν η θέση αυτή δεν γίνει δεκτή από την πλειοψηφία να εξεταστεί η πρόταση ομόφωνης εισήγησης για την σύσταση προανακριτικής επιτροπής για το

σύνολο των αδικημάτων που προαναφέρθηκαν σε ότι αφορά τους εμπλεκόμενους υπουργούς.

3^{ον}) Να τεθεί σύμφωνα με τα άρθρα 129, 130, 131 και 132 του Κανονισμού της Βουλής των Ελλήνων επίκαιρη Ερώτηση στον Πρωθυπουργό και στους αρμόδιους Υπουργούς, σχετικά με την συμμετοχή, γνώση ή ανοχή των ανωτέρω στην οργανωμένη επιχείρηση συγκάλυψης ευθυνών δια της αλλοίωσης στοιχείων, που υλοποιήθηκε στον χώρο του πολύνεκρου εγκλήματος από τον Περιφερειάρχη Θεσσαλίας κ. Αγοραστό.

Ειδικότερα, καθομολογία του τέως Περιφερειάρχη Αγοραστού, που ατυχώς υπηρετούσε κατά τον κρίσιμο χρόνο σε ύψιστης θεσμικής αξίας θέση και αρνήθηκε να καταθέσει ενώπιον της Επιτροπής, την εντολή για να πράξει το ως άνω αδίκημα έλαβε, ως αποτέλεσμα αποφάσεων του Συντονιστικού Οργάνου Πολιτικής Προστασίας (ΣΟΠΠ), το οποίο αναφέρεται από το εξώδικο του κ. Αγοραστού στα πλαίσια υλοποίησης του Ειδικού Σχεδίου Διαχείρισης Ανθρωπίνων Απωλειών (ΣΔΑΑ).

Την λειτουργία του ως άνω συλλογικού οργάνου (ΣΟΠΠ) επόπτευε ο ίδιος ο Πρωθυπουργός, μέσω της συμμετοχής σε αυτό τριών υπουργών (Προστασίας του Πολίτη, Υγείας, Μεταφορών και ειδικά του υφυπουργού παρά τω πρωθυπουργώ κ. Χρήστου Τριαντόπουλου).

Το ερώτημα λοιπόν που πρέπει να τεθεί στον ίδιο τον Πρωθυπουργό, αλλά και στους προαναφερόμενους Υπουργούς είναι, τι γνώριζαν για τα ανωτέρω και όσα αναλύονται στο προαναφερθέν παράρτημα για την δράση αλλοίωσης και εξαφάνισης στοιχείων, με φυσικό αυτ και πως αυτή η δράση συνδυάζεται με την δέσμευση του Πρωθυπουργού την 1.3.2023 σε σχετικό τηλεοπτικό διάγγελμα του μεταξύ άλλων ότι: «...η Δικαιοσύνη θα κάνει τη δική της δουλειά. Οι ευθύνες θα αποδοθούν....».

Επιπλέον σύμφωνα με όσα ο ίδιος δήλωσε σε σχετική ανάρτηση του μέσω διαδικτύου την 5.3.2023, θα πρέπει να ερωτηθεί και να εξηγήσει ο Πρωθυπουργός πως ακριβώς εννοεί ότι η «...η Δικαιοσύνη θα κάνει τη δική της δουλειά. Οι ευθύνες θα αποδοθούν....» ή ότι «...Η Δικαιοσύνη θα ερευνήσει ταχύτατα τη τραγωδία και θα αποδώσει ευθύνες...», όταν ο ίδιος και οι Υπουργοί του οργάνωσαν αυτή την άνευ προηγουμένου, πραξικοπηματικά αντίθετη προς τους συνταγματικούς θεσμούς και την αρχή της διάκρισης των εξουσιών, επιχείρηση εξαφάνισης και αλλοίωσης στοιχείων δια του κ. Αγοραστού;

Σε ποια στοιχεία, τουλάχιστον για τους παράγοντες που προκάλεσαν την έκρηξη και την φωτιά, τα οποία αποτελούν την κύρια αιτία θανάτου και τραυματισμών πολλών θυμάτων, θα στηριχθεί πλέον για να απαγγείλει κατηγορίες η Δικαιοσύνη;

Έτσι εννοεί ο κ. Μητσοτάκης τις δηλώσεις του ότι: «...Προσωπικά είμαι στην πολιτική για να αλλάξω αυτή την «κακιά την χώρα», αυτήν την παλαιά Ελλάδα που μας πληγώνει. Γι' αυτό προσπαθώ, κάθε μέρα. Άλλοτε τα καταφέρνω και άλλοτε όχι. Ξέρω καλά, ωστόσο, πόσο καλύτερη μπορούμε να κάνουμε την πατρίδα μας αν σαρώσουμε τα απομεινάρια του παρελθόντος που μας κρατάνε πίσω. Και για αυτήν την Ελλάδα που μας αξίζει θα συνεχίσω να αγωνίζομαι....»;

Ο αγώνας του για τα ανωτέρω προωθείται με το να εξαφανίζει, μαζί με Υπουργούς και Περιφερειάρχες, προσκείμενους σε αυτόν, κρίσιμα για το έργο της Δικαιοσύνης στοιχεία;

Έτσι εννοεί ότι θα αλλάξει αυτή την «κακιά την χώρα»;

Αναγνωρίζουμε τη συνταγματική ιδιορρυθμία του άρθρου 86 Σ. ως προς το ειδικό καθεστώς της ποινικής ευθύνης Υπουργών, σύμφωνα με το οποίο η άσκηση ποινικής δίωξης Υπουργών ανήκει μόνο στη Βουλή, σημειώνουμε όμως ότι στην περίπτωση ποινικών αδικημάτων που τελούνται με παράλειψη οφειλόμενης ενέργειας ο Υπουργός, σύμφωνα με πειστικές θέσεις της θεωρίας, υπάγεται στις κοινές ποινικές διατάξεις και η άσκηση δίωξης εναπόκειται στην τακτική Δικαιοσύνη.

**ΓΝΩΜΗ ΤΟΥ ΒΟΥΛΕΥΤΗ ΤΗΣ Κ.Ο.
«ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ “ΝΙΚΗ”»
ΜΕΛΟΥΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

ΤΑΣΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΟΠΟΥΛΟΥ

Κύριε Πρόεδρε,

Απευθυνόμενοι σε εσάς αλλά και το σύνολο των μελών της Εξεταστικής Επιτροπής επισημαίνουμε τα εξής:

Η Εξεταστική Επιτροπή για «τη διερεύνηση του εγκλήματος των Τεμπών και όλων των πτυχών που σχετίζονται με αυτό», συγκροτήθηκε με την υπ' αριθμ. πρωτ. 14088/9456/20.11.2023 απόφαση του Προέδρου της Βουλής, κατόπιν της απόφασης της Ολομέλειας της Βουλής, κατά τα άρθρα 68 παρ. 2 εδ. γ' και δ' του Συντάγματος και 144 παρ. 5 εδ. β' του Κανονισμού της Βουλής (ΚτΒ), που λήφθηκε κατά τη συνεδρίαση της 15ης Νοεμβρίου 2023.

Εξορισμού λοιπόν οφείλουμε να αντιληφθούμε ότι αντιμετωπίζουμε ένα έγκλημα και μάλιστα με δεκάδες θύματα, 57 νεκρούς, μία αγνοούμενη και 180 τραυματίες, εκ των οποίων πολλοί θα έχουν σοβαρές αναπηρίες και παραμορφώσεις εφόρου ζωής, καθώς υπέστησαν βαριές και επικίνδυνες σωματικές βλάβες (άρ. 309 και 310 παρ.2 ΠΚ).

Επιπλέον και κατά των υπολοίπων επιβατών του μοιραίου τρένου τελέστηκαν κατ' απόπειρα τα τετελεσμένα στις ως άνω περιπτώσεις ποινικά αδικήματα.

Ειδικότερα διαπιστώνεται το αδίκημα της ανθρωποκτονίας από ενδεχόμενο δόλο 299 ΠΚ και σε κάθε περίπτωση τετελεσμένο το αδίκημα της διατάραξης της ασφάλειας της συγκοινωνίας μέσων σταθερής τροχιάς 291 ΠΚ ή με την παλαιότερη εκδοχή διατύπωσης του σχετικού άρθρου της διατάραξης της ασφάλειας των συγκοινωνιών του άρθρου 290 ΠΚ, όπως θα αναλυθούν στην συνέχεια.

Όπως γνωρίζετε ο ορισμός μας επιδοκιμάστηκε από 266 συναδέλφους μας βουλευτές του Ελληνικού Κοινοβουλίου, γεγονός που μας προσδίδει πολυκομματική και επομένως υπερκομματική νομιμοποίηση.

Αυτό αποτελεί αδιαμφισβήτητο γεγονός δεδομένου ότι και οι βουλευτές του ΠΑΣΟΚ, που φαινομενικά καταψήφισαν την σχετική πρόταση του ΚΚΕ, επί της ουσίας επεδίωκαν το μείζον, δηλαδή την επίσπευση προκαταρκτικής εξέτασης των συναφών με την έρευνα αδικημάτων.

Είναι από τις ελάχιστες φορές που για ένα τόσο σοβαρό θέμα, η ανάγκη της διερεύνησης των παθογενειών και των ευθυνών που οδήγησαν στο έγκλημα, αποτελεί επιταγή της πλειοψηφίας των Ελλήνων Πολιτών και αποστολή του συνόλου των βουλευτών ανεξαιρέτως.

Μόνο η ανάδειξη της αλήθειας είναι ικανή να διασφαλίσει λοιπόν όχι μόνο την αναγκαία εμπέδωση του Κράτους Δικαίου στον τόπο μας, αλλά και να διασώσει τους θεσμούς της Κοινοβουλευτικής Δημοκρατίας.

Τούτο καθίσταται αναντίρρητα αναγκαίο ενόψει των αναπάντεχων αποκαλύψεων συμμετοχής μελών της κυβέρνησης στο προδιαγεγραμμένο έγκλημα αλλά και στις ποινικά κολάσιμες πράξεις που ακολούθησαν για την συσκότιση κρίσιμων πτυχών του.

Αμφότερα έχουν δημιουργήσει εύλογα πάνδημη κατακραυγή και έχουν εκθέσει ανεπανόρθωτα την χώρα και εκτός συνόρων, καθώς ήδη θεσμοί της Ευρωπαϊκής Ένωσης προχωρούν σε καταδικαστικές δηλώσεις για την απογύμνωση των σχετικών πράξεων και παραλήψεων από κάθε πρόσχημα νομιμότητας.

Είναι ανάγκη λοιπόν όχι απλώς να καταδείξουμε την αποφασιστικότητα μας να οδηγηθεί ενώπιον της Δικαιοσύνης κάθε υπαίτιος, αλλά και να διασφαλίσουμε ότι τα νοσηρά πρότυπα διαχείρισης κρίσιμης εξουσίας, που οδήγησαν στην πολύνεκρη δολοφονία, θα αποτελέσουν στο εξής παρελθόν.

Δεν μας διαφεύγει βέβαια ότι με βάση το άρθρο 144 παρ.8 του Κανονισμού της Βουλής η συγκρότηση και λειτουργία των Εξεταστικών Επιτροπών διέπονται από τις αντίστοιχες διατάξεις που ρυθμίζουν τη συγκρότηση και λειτουργία των Διαρκών Επιτροπών.

Συγκεκριμένα στο άρθρο 144 ΚτΒ παρ.1 και 8 αναφέρονται τα εξής: «...1. Η Ολομέλεια της Βουλής μπορεί να συνιστά εξεταστικές επιτροπές από μέλη της **για την εξέταση ειδικών ζητημάτων δημόσιου ενδιαφέροντος**.... 8. Η συγκρότηση και η λειτουργία των εξεταστικών επιτροπών διέπονται από τις αντίστοιχες διατάξεις που ρυθμίζουν τη συγκρότηση και τη λειτουργία των διαρκών επιτροπών, αν δεν τροποποιούνται από τις διατάξεις των επόμενων άρθρων....».

Επιπλέον στο άρθρο 145 ΚτΒ, το οποίο όχι τυχαία τιτλοφορείται: «Εξουσίες», αναφέρονται κατά λέξει ως εξής:

«...Εξουσίες

Άρθρο 145

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 και δεν αναστέλλονται με τη λήξη της τακτικής συνόδου, παύουν όμως με τη διάλυση της Βουλής που τις διόρισε ή με τη λήξη της βουλευτικής περιόδου....».

Τέλος σύμφωνα με το άρθρο 148 ΚτΒ το έργο της Εξεταστικής Επιτροπής ολοκληρώνεται με την υποβολή απλού αιτιολογημένου Πορίσματος στην Ολομέλεια της Βουλής, με το άρθρο 156 παρ.1 και 4,5,6,7 ΚτΒ 1.

Βέβαια εκ προοιμίου θα πρέπει να σημειωθεί ότι με ευθύνη της πλειοψηφίας η Εξεταστική Επιτροπή στερήθηκε της άμεσης πρόσβασης σε κρίσιμα έγγραφα των υπό διαμόρφωση δικογραφιών, μολοντί της προσδόθηκε με αποφάσεις της, που ενισχύθηκαν από γνωμοδότηση του Επιστημονικού Συμβούλιου της Βουλής, η ιδιότητα του φορέα προανακριτικών τουλάχιστον αρμοδιοτήτων.

Είναι αδιανόητο να αναμένει κανείς αξιόπιστο αποτέλεσμα από οποιαδήποτε βέβαια διαδικασία διερεύνησης, μεταξύ άλλων, πιθανόν και ποινικών ευθυνών και να στερείται παράλληλα του συνόλου σχεδόν των διαθέσιμων στοιχείων, ενώ ταυτόχρονα τίθενται στην διάθεση του, προς εξέταση μόνο ή κυρίως, ως φερόμενοι μάρτυρες, υπόλογοι, κατά των οποίων μάλιστα έχει ασκηθεί ή επίκειται ποινική δίωξη.

Γι' αυτό το λόγο ζητήθηκε επίμονα από τους βουλευτές μέλη της αντιπολίτευσης να διευρυνθεί ο κατάλογος των μαρτύρων αλλά και να διαβιβαστούν στο σύνολο τους τα στοιχεία των δικογραφιών που σχηματίστηκαν κατόπιν έρευνας της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας, αλλά και του κ. Εφέτη Ανακριτή Λάρισας.

Επίσης ζητήθηκε και η δικογραφία που επιμελήθηκε η Εισαγγελέας Πρωτοδικών Λάρισας κ. Κεχαγιά, η οποία έχει ήδη ασκήσει δίωξη για παράβαση καθήκοντος κατά του τέως Περιφερειάρχη Θεσσαλίας κ. Αγοραστού, για όσα ακολούθησαν μετά την τραγωδία και προκάλεσαν την ριζική αλλοίωση των στοιχείων στον τόπο του εγκλήματος.

Μάλιστα σύμφωνα με νεότερη ενημέρωση το σύνολο των στοιχείων των ως άνω δικογραφιών βρίσκονται πλέον ενώπιον του Εφέτη Ανακριτή Λάρισας, η μεν της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας για να συσχετιστεί αποδεικτικά, ενώ εκκρεμεί κατά τα λοιπά ενώπιον της 18^{ης} Ανακρίτριας Αθηνών, η δε της έρευνας για την αλλοίωση των πειστηρίων στο πεδίο του εγκλήματος λόγω αρμοδιότητας.

Εξ αρχής βέβαια δεν είχε συμβεί το αυτονόητο δηλαδή να διαβιβαστεί από το Προεδρείο της Βουλής ενώπιον της Εξεταστικής Επιτροπής κάθε στοιχείο που έχει υποβληθεί από την Ευρωπαϊκή Εισαγγελία και αφορούσε την καθυστέρηση υλοποίησης της υπ' αριθ. 717/26.09.2014 σύμβασης με τίτλο «Ανάταξη και Αναβάθμιση του συστήματος Σηματοδότησης - Τηλεδιοίκησης και Αντικατάστασης 70 Αλλαγών Τροχιάς Σε Εντοπισμένα Τμήματα του Άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Προμαχώνας (Α.Δ. 717/2014)».

Παραμένει ανεξήγητη η μυστικότητα με την οποία περιβλήθηκε το όλο θέμα και ενώ ειδικά η Επιτροπή είχε την νομιμοποίηση και τους στόχους που προαναφέρθηκαν.

Θεωρούμε αδιανόητο μέλη της Εξεταστικής Επιτροπής να πιστεύουν ότι το σημαντικότερο έργο που μας ανατέθηκε, είναι δυνατόν να έχει τα στοιχεία της αξιοπιστίας και της πληρότητας δίχως να έχουν εξεταστεί ως μάρτυρες, αυτοί που ζητήθηκαν από το σύνολο ή τμήμα της αντιπολίτευσης, μεταξύ άλλων κυρίως, οι Γενηδούνιας, Τσαλίδης, Σπηλιόπουλος, Κατσιούλης, Τριαντόπουλος και ο ίδιος ο Κυριάκος Μητσοτάκης.

Ο αυτοσεβασμός όλων μας επιβάλλει να επιμένουμε σε αυτό.

Παρόλα αυτά την Τρίτη, 20 Φεβρουαρίου 2024, με απόφαση της πλειοψηφίας των μελών της εξεταστικής επιτροπής, δηλαδή αυτών που αποκλειστικά ανήκουν στο κυβερνών κόμμα, αποφασίστηκε, η περάτωση των εργασιών και ορίστηκε ως ημερομηνία υποβολής των πορισμάτων η 8η Μαρτίου 2024.

Η απόφαση για την περάτωση των συνεδριάσεων, ελήφθη από την πλειοψηφία των μελών παρά το γεγονός ότι:

Α) δεν είχε αποσταλεί ακόμη η σχετική δικογραφία από την Εισαγγελία Εφετών Λάρισας, άκρως απαραίτητη για να αχθεί η Επιτροπή σε ασφαλή κρίση, πριν την σύνταξη των πορισμάτων.

Β) υπήρχε έγγραφη ενημέρωση από την Εισαγγελία Εφετών Λάρισας, προς το σώμα, ότι επίκειται η συνεδρίαση του Συμβουλίου, προκειμένου να αποφασίσει την διαβίβαση τη δικογραφίας.

Γ) υπεβλήθη αίτημα εκ μέρους των μελών της αξιωματικής αντιπολίτευσης, για διακοπή των εργασιών της Επιτροπής έως την διαβίβαση στη Βουλή της ποινικής δικογραφίας, πλην όμως απερρίφθη από την πλειοψηφία και παρά τα ανωτέρω η Επιτροπή αναμένεται να συζητήσει τα πορίσματά της στις 11 Μαρτίου.

Μετά την 20η Φεβρουαρίου, επιφυλάχθηκαν:

α) η έκδοση βουλεύματος από το Συμβούλιο Εφετών Λάρισας, δυνάμει του οποίου εγκρίθηκε η διαβίβαση της εκκρεμότητας στον Ειδικό Εφέτη Ανακριτή, δικογραφίας προς την Βουλή, και

β) το καθ' εαυτό γεγονός της αποστολής της δικογραφίας ήδη από την Παρασκευή, 23 Φεβρουαρίου, ως υψηλής προτεραιότητας.

Βέβαια είναι απορίας άξιο πως, μετά τις αποφάσεις που λήφθηκαν στην ως άνω τελευταία συνεδρίαση της 20ης Φεβρουαρίου και την τυπική περάτωση των εργασιών, έως την 11η Μαρτίου, ορισθείσα ημερομηνία διεξαγωγής της συζήτησης επί των πορισμάτων, αφενός μπορεί να θεωρηθεί νόμιμη η συμπερίληψη των νεότερων στοιχείων στα ήδη γνωστά και αφετέρου σε ποιον ακριβώς χρόνο θα μπορέσουν και με ποιον ακριβώς τρόπο, τα μέλη της Επιτροπής, να πληροφορηθούν τα νέα και μάλιστα να τα επεξεργαστούν σε βάθος.

Αυτός ήταν ο λόγος που ζητήθηκε από το σύνολο των κομμάτων της αντιπολίτευσης να δοθεί ο αναγκαίος χρόνος επεξεργασίας των νέων στοιχείων, προκειμένου να μην υπάρξει εύλογη αιτίαση περί ειλημμένων αποφάσεων με μοναδικό σκοπό την ολοκλήρωση της επιχείρησης συγκάλυψης ευθυνών, που αποτελεί συμπέρασμα, όχι μόνο ημών αλλά εκκωφαντική δήλωση της κοινής γνώμης, με απρόβλεπτες συνέπειες για όσους συνεχίσουν να κωφεύουν.

Δυστυχώς για μια ακόμη φορά δεν εισακουστήκαμε.

Θα επιχειρήσουμε λοιπόν να συνθέσουμε το σύνολο των συμπερασμάτων για το καθοριστικό πλέγμα ευθυνών που οδήγησαν στα τραγικά γεγονότα, δίχως, λυπούμαστε που το καταγράφουμε, η συμπεριφορά των υπαιτίων μετά από αυτό να οδηγεί σε συμπέρασμα ουσιαστικής μεταμέλειας και εμπιστοσύνης προς την Ελληνική Δικαιοσύνη για την απόδοση ευθυνών, καθώς έλαβε χώρα μια άνευ προηγούμενου προσπάθεια αλλοίωσης των στοιχείων, αλλά και διαστρέβλωσης όχι απλώς της αλήθειας αλλά ακόμη και του αυτονόητου.

Έχουν βέβαια καταγραφεί στις μνήμες μας αλλά και στην συλλογική μνήμη, ατυχείς δηλώσεις συναδέλφων μας, με τις οποίες θέλησαν να δημιουργήσουν την εσφαλμένη εντύπωση ότι η παρατεταμένη, απολύτως αδικαιολόγητη κατά την κοινή λογική, καθυστέρηση ολοκλήρωσης των έργων υποδομής, που θα μπορούσαν να οδηγήσουν στην αποφυγή των ολέθριων συνεπειών του ανθρώπινου σφάλματος, δεν σχετίζονται με την μαζική δολοφονία.

Θυμόμαστε ενδεικτικά ότι έχει λεχθεί ενώπιον της Ολομέλειας της Βουλής των Ελλήνων, από τον Υπουργό Προεδρίας της Κυβέρνησης κ. Βορίδη, με την ιδιότητα του αγορητή της πλειοψηφίας το εξής καταπληκτικό, σχολιάζοντας με υποτιμητικές εκφράσεις το έργο της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας: «...αν και δικηγорώ ποινικά καμία 35αριά χρόνια, θα ξεχάσω τα λίγα... νομικά που ξέρω καθώς δεν ήξερα ότι τελούνται και αποδίδονται ευθύνες για ανθρωποκτονίες μέσω της απόδοσης οικονομικών αδικημάτων. Αυτό πραγματικά δεν το είχα ακούσει, ότι γίνονται ανθρωποκτονίες με παραβάσεις καθήκοντος και με απιστίες, ομολογώ ότι με δυσκολεύει να το παρακολουθήσω....».

Προφανώς γνωρίζει λιγότερα νομικά από ότι πιστεύει, άλλως δεν εξηγείται, τουλάχιστον εάν θέλουμε να αποκλείσουμε την απόπειρα φθηνής και ατελέσφορης δημαγωγίας, ότι ο αρμόδιος Εφέτης Ανακριτής έχει εντελώς διαφορετική άποψη.

Ειδικότερα στο σχετικό έγγραφο του, αποσπάσματα κειμένου του οποίου έχουν διαρρεύσει στον Τύπο, αναφέρει σχετικά με την σύνδεση των αδικημάτων που ανέδειξε η Έρευνα της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας και της μαζικής δολοφονίας των Τεμπών: «Το αντικειμενικό υπόβαθρο των ως άνω αξιόποινων πράξεων της δίωξης του Ευρωπαίου Εισαγγελέα και των αποδεικτικών στοιχείων που έχουν συγκεντρωθεί στα πλαίσια της προκαταρκτικής εξέτασης που διενεργήθηκε από αυτόν, θεμελιώνουν αποδεικτικά το κίνητρο και τον αναγκαίο αιτιώδη σύνδεσμο για τις ερευνώμενες από εμάς πράξεις», και πιο κάτω: «Οι πολυετείς παρατάσεις στην ολοκλήρωση του έργου της Σύμβασης 717/14, μετά από σχετικά αιτήματα στελεχών της ΕΡΓΟΣΕ [...] συνδέονται άμεσα αιτιωδώς με την επέλευση του δυστυχήματος, αφού εάν η Σύμβαση 717/14 είχε εγκαίρως και στα αρχικά συμβατικά πλαίσια ολοκληρωθεί και είχαν παραδοθεί και λειτουργούσαν τα σχετικά συστήματα ασφαλείας-ελέγχου της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, θα αποφευγόταν μετά βεβαιότητας η επέλευση του δυστυχήματος».

Ο κ. Βορίδης λοιπόν έχει να μάθει πολλά ακόμη. Το ερώτημα είναι γιατί ταλαιπωρεί το Κοινοβούλιο και τον Ελληνικό Λαό, που παρακολουθεί άναυδος τον συνδυασμό θρασύτητας και υποκρισίας που εκπέμπει, αντί να επιστρέψει στα φοιτητικά έδρανα προς συμπλήρωση των ελλείψεων που εμφανώς έχει.

Επίσης έχει λεχθεί σε δημόσια τοποθέτηση από τον Πρωθυπουργό: **«Είναι μεγάλο άλμα να πεις ότι, επειδή δεν έγινε κάτι καλά στην “717”, υπάρχουν ποινικές ευθύνες»**.

Η Ευρωπαϊκή Εισαγγελία στο Πόρισμα της διαφωνεί και οφείλουμε να την σεβαστούμε όλοι.

Συγκεκριμένα στο έγγραφο της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας που έχει διαβιβαστεί στην Βουλή και συγκεκριμένα στην 16^η σελίδα του εγγράφου 209/5.5.2022, αναφέρονται τα εξής σχετικά με την αναπόδραστη σχέση μεταξύ τελμάτωσης των έργων υποδομής, με την έλλειψη οποιουδήποτε συστήματος ασφαλείας και επομένως βέβαιης αύξησης του κινδύνου για διαρκή σοβαρά δυστυχήματα, ενώ οφείλουμε να τονίσουμε ότι η διεξαγωγή της συγκεκριμένης έρευνας είχε γίνει ένα έτος πριν και επομένως δεν θα μπορούσε να αναφέρεται ρητά στο συμβάν των Τεμπών:

«....Το χειρότερο όμως είναι ότι το 2022 με τον τρόπο που διαχειρίζεται τα έργα η ΕΡΓΟΣΕ, τα τρένα κυκλοφορούν χωρίς κανένα σύστημα ασφαλείας. Έχουμε ήδη θρηνήσει 3 νεκρούς στο δυστύχημα του Αδενδρου. Πρόσφατα με το χιονόπρωση είχαμε τη σύγκρουση στη Δαύλεια με τον τραυματισμό 11 συνανθρώπων μας εν μέσω χιονοθύελλας και τόσα άλλα. Αν η 2.717 είχε ολοκληρώσει τα φυσικό της αντικείμενα από τα 2016 ως συμβατικά ύφαλε και λειτουργούσε η σηματοδότηση και με βάση αυτή και το σύστημα ETCS (προστασίας τρένων), τίποτα από τα ανωτέρω δυσάρεστα δεν θα είχαν συμβεί.

Η λήξη της παράτασης της σύμβασης 717 είναι τον ερχόμενο Μάιο του 2022, δηλαδή σε 2 μήνες. Χαρακτηριστικό είναι ότι δεν έχει συντελεστεί καμία πρόοδος στην εξέλιξή της. Ήδη ο ανάδοχος (και η τωρινή επίβλεψη) προετοιμάζει το κλίμα για την αδυναμία εκπλήρωσης των συμβατικών υποχρεώσεων του με επιστολές όπως η υπ’

πρωτ. 8932/21/2.11.2021, επικαλούμενος την πανδημία» Πάλι η ΕΡΓΟΣΕ θα ζητήσει παράταση τουλάχιστον για 2 χρόνια, προσπαθώντας να δρομολογήσει τα αδικαιολόγητα και εντός Ελλάδας και στη Ευρωπαϊκή Ένωση. Ο κίνδυνος να χαθεί η χρηματοδότηση είναι κάθε άλλο παρά ποτέ, ορατός. Η κατασπατάληση δημοσίου χρήματος, δεδομένη. **Έργο που συνδέεται άμεσα με την ασφάλεια κυκλοφορίας των τρένων και των επιβατών**, υπογράφηκε το Σεπτέμβριο του 2014 και έπρεπε να παραδοθεί το 2016, με τον τρόπο διαχείρισης του από την ΕΡΓΟΣΕ θα κλείσει τουλάχιστον μια δεκαετία, Και ο εμπαιγμός των αρμόδιων υπουργείων και της ευρωπαϊκής ένωσης από την ΕΡΓΟΣΕ θα συνεχίζεται κανονικά....».

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Εισαγγελία υπάρχει άμεση σχέση των σοβαρών δυστυχημάτων και της έλλειψης ασφάλειας της κυκλοφορίας των τρένων και των επιβατών με την καθυστέρηση ολοκλήρωσης των έργων της 717/2014 **και επομένως σαφής τοποθέτηση ότι επίκειται να συμβεί ένα επόμενο τραγικό δυστύχημα, όπως και συνέβη.**

Θυμίζουμε ότι την ξεκάθαρη αυτή θέση ο κ. Καραμανλής με πρόθεση παραπλάνησης της επιτροπής και του κοινού που παρακολουθούσε, διαστρέβλωσε και ψευδώς μετέφερε ενώπιον της Επιτροπής, εξεταζόμενος ως μάρτυρας, όπως θα αναλυθεί στην συνέχεια.

Επομένως επιβαλλόταν να έχουν τα μέλη της Εξεταστικής τον απαραίτητο χρόνο να εξετάσουν στο σύνολο των κρίσιμων στοιχείων, των ενοποιημένων πλέον δικογραφιών.

Οφείλουμε να τονίσουμε ότι την Επιτροπή δεν απασχόλησε μόνο το πλέγμα των ποινικών αδικημάτων που σχετίζονται με την πολύνεκρη δολοφονία και την επιβουλή της σωματικής ακεραιότητας και της ζωής του συνόλου των επιβατών.

Όσοι μετείχαν στην αλλοίωση του πεδίου του εγκλήματος θα πρέπει να αντιμετωπίσουν τις δέουσες κατηγορίες που εκκινούν από αυτή της παράβασης καθήκοντος, αλλά με προφανή στόχο την υπόθαλψη, εύλογα σε συνδυασμό με τον σφετερισμό και την κατάχρηση εξουσίας από αξιωματούχους της διοίκησης και κυβερνητικά στελέχη, οδηγούμαστε σε σαφέστατες ενδείξεις διάπραξης του αδικήματος του άρθρου 134 ΠΚ, το οποίο καλείται να διερευνήσει η Δικαιοσύνη.

Τα στοιχεία που τέθηκαν ενώπιον της Επιτροπής σχετικά με το σοβαρότατο αυτό θέμα, ήταν με ευθύνη της πλειοψηφίας επίσης εξαιρετικά ελλιπή, καθώς ο κ. Αγοραστός άσκησε το δικαίωμα σιωπής και δεν κατέθεσε.

Ο κ. Πλεύρης δήλωσε αμέτοχος, καταθέτοντας όμως με σαφήνεια ότι ο υφυπουργός πατά το πρωθυπουργό κ. Τριαντόπουλος, επικεφαλής κυβερνητικού κλιμακίου «επιμελήθηκε» για όλα.

Η ομολογία του ως άνω επιβεβαιώθηκε από πλήθος βιντεοσκοπημένων δηλώσεων του κ. Τριαντόπουλου σε ποικίλα μέσα, όπου μάλιστα δήλωσε με έπαρση ότι έως το πρώτο Σαββατοκύριακο μετά το τραγικό συμβάν είχε ολοκληρώσει το έργο της «αποκατάστασης» με την υψηλή εποπτεία μάλιστα, εκτός του φυσικού του Προϊσταμένου και του, μεταβατικού τότε, Υπουργού **Μεταφορών κ. Γεραπετρίτη.**

Θεωρούμε ότι για τα αδικήματα αυτά και ιδίως του άρθρου 134 ΠΚ του οποίου προστατευόμενο αγαθό είναι οι δημοκρατικές ελευθερίες και οι θεμελιώδεις αρχές του Συντάγματος, όπως μεταξύ άλλων πρωτίστως η Διάκριση των Εξουσιών και η ανεξαρτησία της Δικαιοσύνης, εάν και εφόσον υπάρξει αυτεπάγγελτη άσκηση δίωξης ή εκκίνηση σχετικής έρευνας, δεν υφίσταται ζήτημα είτε της διαδικασίας του άρθρου 86 Συντάγματος είτε του άρθρου 62 δεδομένου ότι το Σύνταγμα δεν είναι δυνατόν να προβλέπει την προστασία εκείνων που εν τοις πράγμασι αρνούνται την πίστη σε αυτό, επιβουλευόμενοι την ισχύ και τήρηση του.

Ούτως ή άλλως η βουλευτική ασυλία που καθιερώνει το άρθρο 62 του Συντάγματος και η ειδική διαδικασία παραπομπής όσων διετέλεσαν μέλη της Κυβέρνησης, σύμφωνα με το άρθρο 86, δεν έχει θεσπιστεί ως ένα ισοπεδωτικής λογικής συγχωροχάρτι κάθε ανομίας, ούτε συνιστά άνευ όρων ακαταδίωκτο.

Είναι μία πρόσθετη θεσμική εγγύηση που στοχεύει αποκλειστικά στην ακώλυτη άσκηση των αρμοδιοτήτων είτε των Βουλευτών είτε των μελών της Κυβέρνησης στο πλαίσιο του Συντάγματος, του Κανονισμού της Βουλής και των νόμων, για την αποτελεσματική άσκηση της κυβερνητικής λειτουργίας, δηλαδή της εκτελεστικής εξουσίας.

Επομένως το Κράτος Δικαίου και η αρχή της νομιμότητας δεν αποτελούν αντικείμενο διαπραγμάτευσης ενώπιον του Κοινοβουλίου, στα πλαίσια των εγγυήσεων ασυλίας που προαναφέρθηκαν, αλλά η σχετική συζήτηση αφορά μόνο τα κριτήρια αποκλεισμού διώξεων από εμφανώς ψευδείς, κακόβουλες και συκοφαντικές καταγγελίες, που υπηρετούν πρόδηλες πολιτικές σκοπιμότητες.

Η Βουλή περιοριστικά οφείλει να ελέγξει μόνο εάν η δίωξη επιχειρείται για πολιτικούς λόγους, με πρόσχημα κατασκευασμένα περιστατικά, γι' αυτό άλλωστε υπάρχει ρητή εξαίρεση στο άρθρο 62 για τα αυτόφωρα κακουργήματα, διότι αυτά είναι σχεδόν αυταπόδεικτο ότι αφορούν πραγματικά γεγονότα.

Αυτονόητα ουδείς εκ των Πληγέντων των Τεμπών, θύμα ή συγγενής θύματος, δεν είναι δυνατόν έμμεσα ή άμεσα να ατιμώνεται με την αιτίαση ότι υπηρετεί κακόβουλες πολιτικές σκοπιμότητες ή δυσφημιστικές επιδιώξεις, όταν απαιτεί να τιμωρηθεί το σύνολο των υπαιτίων, ανεξαρτήτως ιδιότητας ή αξιωμάτων.

Επιπλέον οφείλουμε να διευκρινίσουμε ότι σύμφωνα με το άρ. 86 Σ, η Βουλή έχει την αποκλειστική αρμοδιότητα για την άσκηση ποινική δίωξης κατά όσων διετέλεσαν ή διατελούν μέλη της κυβέρνησης ή υφυπουργοί για αδικήματα που τέλεσαν κατά την άσκηση των καθηκόντων τους. Η συγκεκριμένη διάταξη καθιερώνει ευνοϊκή ποινική μεταχείριση των ως άνω προσώπων.

Σκοπός του νομοθέτη είναι η προστασία της ορθής λειτουργίας των ανώτατων βαθμίδων της εκτελεστικής εξουσίας, ώστε ο υπουργός να μην βρίσκεται σε καθεστώς φόβου κατά την άσκηση των καθηκόντων του και διαρκώς εκτεθειμένος στην κίνηση σε βάρος του ποινικής δίωξης ανά πάσα ώρα και στιγμή.

Η παραχώρηση τέτοιας δικαστικής αρμοδιότητας στη Βουλή, δηλαδή στη νομοθετική και εν μέρει εκτελεστική εξουσία, αποτελεί ρωγμή στην αρχή της διάκρισης των εξουσιών, που αποτελεί θεμελιώδη αρχή του πολιτεύματος μας, και ως τέτοια

επιβάλλεται να ερμηνεύεται στενά και περιοριστικά στις απολύτως αναγκαίες διαστάσεις (στενή ερμηνεία), ώστε να περιοριστεί η στέρηση-αποκλεισμός του κατά το Σύνταγμα φυσικού δικαστή.

Αναφορικά με το ποια αδικήματα συγκαταλέγονται σε όσα τελέστηκαν «κατά την άσκηση των καθηκόντων» λεκτέα τα εξής: με τον όρο «κατά την εκτέλεση των καθηκόντων» νοείται η συμπεριφορά με την οποία εκπληρώνονται τα υπηρεσιακά καθήκοντα (εκπληρωτική συμπεριφορά). Στα υπηρεσιακά καθήκοντα περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, η υπογραφή υπουργικών αποφάσεων, η προσυπογραφή προεδρικών διαταγμάτων, η συμμετοχή σε κοινοβουλευτικές επιτροπές κ.ο.κ.

Είναι αδιαμφισβήτητο ότι η ανάθεση σε ένα πρόσωπο των καθηκόντων Υπουργού γίνεται για να ασκεί το πρόσωπο αυτό τα καθήκοντα του, για να δραστηριοποιείται στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του και της γενικότερης κυβερνητικής πολιτικής. Αυτός είναι και ο λόγος για τον οποίο δίνεται σε έναν υπουργό αυτή η εξουσία. Δηλαδή, η εκλογή ενός Υπουργού είναι συνδεδεμένη άρρηκτα με ενέργειες και όχι με αδράνεια.

Εκ των ανωτέρω προκύπτει αναμφίβολα ότι η ειδική ποινική μεταχείριση του υπουργού καταλαμβάνει μόνο τα κατά την άσκηση των καθηκόντων του διαπραττόμενα εγκλήματα, όχι όμως και τα διαπραττόμενα διά παραλείψεως της ασκήσεως των καθηκόντων αυτών. Θα ήταν παράδοξο να δεχτεί κανείς ότι ο νομοθέτης ήθελε να ορίσει ειδική ποινική μεταχείριση για τον αδρανούντα υπουργό, διότι η αδράνεια δεν συνάδει με το αξίωμα του.

Συνεπώς, στην περίπτωση της διάπραξης της κακουργηματικής διατάραξης της ασφάλειας συγκοινωνιών δια της παραλείψεως νόμιμων οφειλόμενων ενεργειών, σε συνδυασμό με άλλες εξίσου επικίνδυνες για την ασφάλεια της συγκοινωνίας παραλείψεις του άρ. 291 παρ. 1στ ΠΚ ΔΕΝ ΙΣΧΥΟΥΝ οι απαγορεύσεις του άρ. 86 Σ και του ν. 3126/2003, όπως αυτός ισχύει, και η αρμόδια εισαγγελική αρχή οφείλει να δράσει όπως σε κάθε περίπτωση κοινού εγκλήματος.

Επιπλέον με την αναφορά σε πράξεις που λαμβάνουν χώρα «κατά την άσκηση των καθηκόντων τους» εννοείται ότι: α) η αξιόποινη πράξη τελείται κατά τη διάρκεια της υπουργικής θητείας, β) σχετίζεται με την άσκηση υπουργικών καθηκόντων και γ) είναι η ίδια η πράξη με την οποία εκτελούνται τα υπουργικά καθήκοντα.

Εν προκειμένω, ο υπουργός μεταφορών δεν θέσπισε Εθνικούς Κανόνες Ασφαλείας ως όφειλε βάσει των Οδηγιών 2016/798 και 2016/797, ούτε έλαβε επαυξημένα μέτρα ασφαλείας με την θέσπιση Νέων Εθνικών Κανόνων Ασφαλείας δυνάμει του άρ. 60 ν. 4632/2019, παρότι αυτό ακριβώς αποτελούσε νομοθετικά επιβεβλημένο καθήκον του, καθώς την 24.1.2022 έλαβε χώρα ατύχημα με επιβατική αμαξοστοιχία στη Δαύλεια Βοιωτίας, αλλά ούτε και επόπτευσε αποτελεσματικά σύμφωνα με τα καθήκοντα του την ΕΡΓΟΣΕ (διαχειριστή υποδομής), την ΟΣΕ και την Hellenic Train. Με αυτήν την εξακολουθητική επικίνδυνη αδράνεια του συνετέλεσε με καθοριστικό τρόπο στη δημιουργία και διατήρηση πηγής εξέχοντος και πρόδηλου κινδύνου για ποικίλα έννομα αγαθά και πρωτίστως της ανθρώπινης ζωής και σωματικής ακεραιότητας. Η εν λόγω αδράνεια του βρίσκεται σε άμεση αιτιώδη συνάφεια με τη διακινδύνευση των ως άνω εννόμων αγαθών και τελικώς με τους θανάτους.

Συνεπώς, το έγκλημα της διατάραξης της ασφάλειας των συγκοινωνιών σε συρροή με την ανθρωποκτονία, τετελεσμένη και σε στάδιο απόπειρας, από ενδεχόμενο δόλο και τις σωματικές βλάβες από ενδεχόμενο δόλο, που φέρεται να τελούνται από υπουργό είναι εγκλήματα που η διάπραξη τους (δια παραλείψεως), προϋποθέτει επιλογές εκ διαμέτρου αντίθετες με τα υπουργικά καθήκοντα αυτά καθ' αυτά και δεν αποτελούν ποτέ εγκλήματα τα οποία τελούνται «κατά την άσκηση των υπουργικών καθηκόντων». Δεν ισχύουν, επομένως για αυτά τα αδικήματα καμία από τις ειδικές ρυθμίσεις που προβλέπει το άρ. 86 Σ και ο εκτελεστικός του Συντάγματος νόμος 3126/2003. Η δίωξη και η εκδίκαση γίνονται με βάση τις κοινές διατάξεις.

Εξυπακούεται πως σε κάθε περίπτωση, έως ότου η αρμόδια εισαγγελική και ανακριτική αρχή διαπιστώσει πως το έγκλημα υπάγεται στην ειδική ρύθμιση, οφείλει να δράσει όπως και στις περιπτώσεις του κοινού εγκλήματος.

Επομένως για τα παραπάνω αδικήματα αρμόδια να ασκήσει τις δέουσες διώξεις είναι η Τακτική Δικαιοσύνη, δίχως να ισχύει στην περίπτωση αυτή η ειδική αρμοδιότητα της Βουλής της παρ.1 του άρθρου 86 Συντάγματος.

Ειδικότερα σε μια αξονική τοποθέτηση αναφέρουμε ότι με το άρ. 291 ΠΚ προστατεύεται η ασφάλεια των συγκοινωνιών ως έννομο αγαθό. Το αδίκημα του άρ. 291 ΠΚ, όπως ισχύει, είναι δυνητικής διακινδύνευσης (απόπειρας πρόκλησης κινδύνου), που έχει το νόημα ότι από την πράξη ή την παράλειψη του δράστη δημιουργείται μία λειτουργική πηγή κινδύνου χωρίς να έχει εισέλθει το έννομο αγαθό σε αυτήν⁹.

Ο κίνδυνος αποτελεί μία κατάσταση εμπειρικά διαπιστώσιμη, που συνίσταται στη δημιουργία αιτιακών όρων με αυτοδύναμη και διαβαθμίσιμη εξέλιξη προς τη βλάβη¹⁰, είναι δε κοινός ο κίνδυνος όταν γεννάται εκ των προτέρων η εντύπωση στον αντικειμενικό παρατηρητή ότι δημιουργείται διακινδύνευση για το έννομο αγαθό και άρα ανασφάλεια. Η εν λόγω διακινδύνευση αφορά αόριστο αριθμό εννόμων αγαθών¹¹.

Το άρ. 291 ΠΚ αρχίζει να τελείται όταν αρχίζουν να υπάρχουν οι συνθήκες που μπορούν να συμβάλουν στην επέλευση του κινδύνου. Εν προκειμένω, το έγκλημα τελείται από την έναρξη και πραγματοποίηση εκάστου δρομολογίου τρένου υπό το καθεστώς ανυπαρξίας οποιουδήποτε συστήματος ασφαλείας.

Ως προς το αν η διατάραξη της ασφάλειας συγκοινωνιών και οι θάνατοι οφείλονται σε δόλο ή αμέλεια, πρέπει να εξετάσουμε τον ψυχισμό των δραστών. Στα εγκλήματα απόπειρας πρόκλησης κινδύνου, όπως το άρ. 291 ΠΚ, ο δόλος αρκεί και ως ενδεχόμενος.

Επί του ως άνω εγκλήματος, με δόλο ενεργεί, όποιος γνωρίζει και επιδιώκει τη διατάραξη της ασφάλειας της συγκοινωνίας, αλλά και εκείνος που προβλέπει ότι τούτο αποτελεί την αναγκαία συνέπεια της πράξεως ή της παράλειψης του από οφειλόμενη ενέργεια, με συνείδηση ότι εντεύθεν είναι δυνατόν να προκύψει κίνδυνος σε άνθρωπο και δεν αφήνεται της συμπεριφοράς του αυτής. Η απαιτούμενη κατά τον νόμο

⁹ Μ. Καιάφα – Γκμπάντι, Κοινώς επικίνδυνα εγκλήματα, γ' έκδοση, εκδ. Σάκκουλα Αθήνα – Θεσσαλονίκη, σελ. 69επ.

¹⁰ Καιάφα – Γκμπάντι, ό.π., σελ. 20.

¹¹ Καιάφα – Γκμπάντι ό.π., σελ. 101.

πρόθεση, πρέπει να καλύπτει τη διατάραξη της ασφάλειας της σιδηροδρομικής συγκοινωνίας και τη δυνατότητα προκλήσεως κινδύνου από αυτήν.

Συγκεκριμένα ως προς τον ενδεχόμενο δόλο, τέτοιος υπάρχει στην περίπτωση κατά την οποία ο δράστης προβλέπει ότι η εκπλήρωση της επιδίωξης του αυτής θα έχει ως πιθανή συνέπεια την πραγμάτωση του εγκληματικού αποτελέσματος και, παρά τούτο, προχωρεί στην τέλεση της πράξης του. Έτσι, εκ μέρους του δράστη υπάρχει αποδοχή του κινδύνου επέλευσης του αποτελέσματος και πάραυτα απόφαση να προβεί στην πράξη ή παράλειψη.

Προκειμένου να στοιχειοθετηθεί το εκ του αποτελέσματος έγκλημα των περιπτώσεων γγ και δδ του άρθρου 291 παρ. 1στ ΠΚ, πρέπει να συντρέξουν οι προϋποθέσεις α) της διατάραξης που προβλέπονται σε αυτό και οφείλεται σε δόλο του δράστη και β) να επέλθει θάνατος ή/και σωματική βλάβη, που, όμως, να δύνανται να αποδοθούν σε αμέλεια του δράστη κατά το άρθρο 29 ΠΚ. Για να αποδοθεί το περαιτέρω βλαπτικό αποτέλεσμα του θανάτου ή των σωματικών βλαβών σε αμέλεια ή ενδεχόμενο δόλο πρέπει να διαπιστωθεί ο ψυχισμός του δράστη.

Η αμέλεια συνδέεται με την εσφαλμένη εκτίμηση των δυσμενών αποτελεσμάτων της πράξης ή παράλειψης, τα οποία ο δράστης πιστεύει ότι σε κάθε περίπτωση θα αποφύγει, ενώ ο ενδεχόμενος δόλος προϋποθέτει αποδοχή, «...δηλαδή γνώση της πιθανότητας (δυνατότητας) επελεύσεως του εγκληματικού αποτελέσματος, διαφέρουσα όμως του βουλευτικού στοιχείου, γιατί στον ενδεχόμενο δόλο ο δράστης αποδέχεται το ενδεχόμενο επέλευσης του αποτελέσματος, η αποδοχή δε του εγκληματικού αποτελέσματος, ανάγεται μεν στον εσωτερικό κόσμο του δράστη, πλην όμως διαπιστώνεται από εξωτερικά στοιχεία της συμπεριφοράς του που βεβαιώνουν τέτοια αποδοχή...» (ΑΠ 776/2010, Ζ' ΠΟΙΝΙΚΕΣ, ΝΟΜΟΣ).

Κατ' ουσίαν, όπως άλλωστε και νομολογιακώς έχει κριθεί «...Με άμεσο δόλο πράττει αυτός που "θέλει" την παραγωγή του εγκληματικού αποτελέσματος, καθώς και εκείνος που δεν επιδιώκει μεν αυτό, προβλέπει όμως ότι τούτο αποτελεί αναγκαία συνέπεια της πράξεώς του και, παρά ταύτα, δεν αφίσταται αυτής. Αντίθετα, με ενδεχόμενο δόλο πράττει εκείνος που προβλέπει το εγκληματικό αποτέλεσμα ως δυνατή συνέπεια της πράξεώς του και το "αποδέχεται"....» (ΑΠ 192/2015, Ζ' ΠΟΙΝΙΚΕΣ, ΝΟΜΟΣ).

Με δόλο πράττει, σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 27 παρ.1 ΠΚ, «όποιος θέλει την παραγωγή των περιστατικών που κατά το νόμο απαρτίζουν την έννοια κάποιας αξιόποινης πράξης· επίσης όποιος γνωρίζει ότι από την πράξη του ενδέχεται να παραχθούν αυτά τα περιστατικά και το αποδέχεται». Από το νομοθετικό αυτό ορισμό συνάγεται ότι ο δόλος είναι ορισμένης μορφής βουλευτικός σύνδεσμος του δράστη με την πράξη του, ο οποίος συγκροτείται από δύο στοιχεία, ένα γνωστικό (διανοητικό) και ένα βουλευτικό.

Ανάλογα με την ένταση εμφάνισης των δυο αυτών συστατικών του ο δόλος διαβαθμίζεται σε τρία είδη: α) το δόλο επιδίωξης ή δόλο σκοπού ή άμεσο δόλο α' βαθμού, ο οποίος καταφάσκει όταν ο δράστης προβλέπει ως βέβαιη ή πιθανή την επέλευση του εγκληματικού αποτελέσματος και τη θέλει, την επιδιώκει β) τον αναγκαίο δόλο ή άμεσο δόλο β' βαθμού, ο οποίος συντρέχει, όταν ο δράστης προβλέπει ως βέβαιη την επέλευση του αποτελέσματος και την αποδέχεται ως αναγκαία συνέπεια

του επιδιωκόμενου σκοπού του και γ) τον ενδεχόμενο δόλο, ο οποίος υφίσταται, όταν ο δράστης προβλέπει ως πιθανή την επέλευση του αποτελέσματος και την αποδέχεται.

Με αμέλεια πράττει, σύμφωνα με τη διάταξη του α. 28 ΠΚ, « όποιος από έλλειψη προσοχής την οποία όφειλε κατά τις περιστάσεις και μπορούσε να καταβάλλει είτε δεν προέβλεψε το αξιόποινο αποτέλεσμα που προκάλεσε η πράξη του, είτε το προέβλεψε ως δυνατό, πίστεψε όμως ότι δε θα επερχόταν». Από τον ορισμό αυτόν προκύπτει ότι τα είδη της αμέλειας είναι δυο: α) η άνευ συνειδήσεως αμέλεια, η οποία καταφάσκειται όταν ο δράστης λόγω έλλειψης της προσήκουσας προσοχής δεν προβλέπει καν την επέλευση του εγκληματικού αποτελέσματος και β) η ενσυνείδητη αμέλεια, η οποία υφίσταται όταν ο δράστης προβλέπει μεν το αξιόποινο αποτέλεσμα ως ενδεχόμενη συνέπεια της συμπεριφοράς του, αλλά λόγω εσφαλμένης εκτιμήσεως των περιστάσεων πιστεύει ότι αυτό δεν θα επέλθει.

Ένα πρώτο εμπειρικό μέγεθος που συνηγορεί υπέρ της κατάφασης ενδεχόμενου δόλου είναι η **ιδιαίτερη υψηλή επικινδυνότητα της εγκληματικής συμπεριφοράς. Όσο σοβαρότερος και εναργέστερος είναι ο κίνδυνος επέλευσης του αξιόποινου αποτελέσματος, τόσο δυσκολότερα μπορεί να γίνει αποδεκτό ότι δεν διαγνώστηκε από το δράστη ή ότι παρά την διάγνωσή του υποτιμήθηκε από αυτόν, ο οποίος ήλπιζε σε μια ευτυχή έκβαση των πραγμάτων.**

Ένα επιπλέον στοιχείο που σηματοδοτεί πρόβλεψη και αποδοχή του αποτελέσματος είναι η λήψη μέτρων αυτοπροστασίας. Ο δράστης που μεριμνά για την εξασφάλισή του έναντι του ενδεχομένου να υποστεί τα αποτελέσματα της επικίνδυνης συμπεριφοράς του, χωρίς να πράττει το ίδιο για τη διαφύλαξη των αλλότριων εννόμων αγαθών, δύσκολα μπορεί να αποδείξει ότι πίστεψε στη διατήρηση των τελευταίων.

Ομοίως, σημαντική ένδειξη για την ύπαρξη ενδεχόμενου δόλου αποτελεί η εμμονή του δράστη στην κινδυνώδη ενέργεια παρά το γεγονός ότι στο παρελθόν είχε επιφέρει το ίδιο εγκληματικό αποτέλεσμα. Σε μία τέτοια περίπτωση φαίνεται εύλογη η κρίση ότι ο δράστης πράττοντας εν ανάγκη, μη μπορώντας δηλαδή να πραγματώσει με άλλον τρόπο το σκοπό του, προτίμησε να προχωρήσει στην τέλεση της επικίνδυνης συμπεριφοράς, καίτοι είχε πλήρη επίγνωση των συνεπειών της, με τις οποίες και συμβιβάστηκε προκειμένου να μην απόσχει από τον επιδιωκόμενο στόχο.

Τέλος, αντένδειξη του ενδεχόμενου δόλου αποτελεί τόσο η λήψη προστατευτικών για το κινδυνεύον έννομο αγαθό μέτρων, καθώς η έμπρακτη εκδήλωση της πρόθεσης του δράστη να αποφύγει το αποτέλεσμα επιχειρώντας πράξεις που κατευθύνονται στην παρεμπόδισή του συνηγορεί υπέρ της κατάφασης της ενσυνείδητης αμέλειας, όσο και η προσπάθεια του δράστη να εξουδετερώσει ή να ελαχιστοποιήσει τις συνέπειες της πράξης, η οποία επιτρέπει τη συναγωγή του συμπεράσματος ότι ο τελευταίος κατά το χρόνο τέλεσης δεν αποδεχόταν την επέλευσή του αποτελέσματος.

Επίσης κατά την νομολογία: «στις περιπτώσεις που η επιλογή του δράστη οδηγεί αντικειμενικά στην αυτοδιακινδύνευσή του, κατά κανόνα πρέπει να αποκλείεται ο δόλος εκτός αν αυτός εμφορείται από σκοπό αυτοκτονίας ή έχει λάβει τα μέτρα του» (ενδεικτικά: υπ' αριθμ. 2313/2004 βούλευμα του ΑΠ).

Είναι χαρακτηριστικό της ορθότητας του ως άνω κριτηρίου, ότι όταν η Πρόεδρος της ΡΑΣ κ. Τσιαπαρίκου ρωτήθηκε ενώπιον της Εξεταστικής Επιτροπής της Βουλής εάν με δεδομένη την κατάσταση έλλειψης οποιασδήποτε ασφαλιστικής δικλίδας

αποτροπής των συνεπειών του ανθρώπινου σφάλματος επέτρεπε στα παιδιά της να ταξιδεύουν με τρένο, δήλωσε ότι προτιμά να μην απαντήσει, ενώ βέβαια ουδέποτε ο κ. Καραμανλής θα ταξίδευε με τρένο, αφού δεν ισχυρίστηκε καν ότι είχε την παραμικρή εμπειρία ενός τέτοιου ταξιδιού.

Περαιτέρω, **η επιτηδειότητα της αποφυγής και η επαναληπτικότητα παράλειψης λήψης οποιουδήποτε ουσιαστικού μέτρου** (όπως καταρχάς της θέσπισης με Υπουργική Απόφαση των επιβεβλημένων εκ του νόμου Εθνικών Κανόνων Ασφαλείας, για τους οποίους οι ως άνω και οι συνεργοί τους είχαν καθοριστικούς θεσμικούς ρόλους που επέβαλαν αναγκαία σύμπραξη), **σε συνδυασμό με τις δημόσιες διαβεβαιώσεις των πρωταίτιων για το ακριβώς αντίθετο** (δηλώσεις περί πλήρους διασφάλισης της Ασφάλειας του κ. Καραμανλή στη Βουλή, δημοσίευση ετήσιων εκθέσεων ασφαλείας από την ΡΑΣ, με πλήρη απόκρυψη της ζοφερής αλήθειας, έκδοση αδειών λειτουργίας και πιστοποιητικών ασφαλείας κ.λ.π.), **δεν αφήνουν καμία αμφιβολία για την δυνατότητα κατάφασης της ενοχής τους για το αδίκημα της ανθρωποκτονίας τουλάχιστον από ενδεχόμενο δόλο.**

Εν προκειμένω λοιπόν, όπως θα καταδειχθεί κατωτέρω, οι παραλείψεις των αρμοδίων και ειδικά του Υπουργού, να δρομολογήσουν τις οφειλόμενες ενέργειες για τη διασφάλιση της σιδηροδρομικής συγκοινωνίας, είναι καθολικές και απόλυτες.

Η παντελής απουσία επομένως των οφειλόμενων ενεργειών επιβεβαιώνει ότι γνώριζαν και αποδέχονταν το ενδεχόμενο θανάτου / σωματικής βλάβης και σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι είχαν λάβει κάποια μέτρα ασφαλείας ώστε να μπορούν να υποστηρίξουν ότι ήλπιζαν πως δεν θα επερχόταν το μοιραίο, ώστε να μπορούμε να θέσουμε έστω υπό συζήτηση την εκδοχή της αμέλειας. Η διαρκής και με πλήρη επίγνωση των ολέθριων επακόλουθων στα ύψιστης σημασίας έννομα αγαθά της ανθρώπινης ζωής και σωματικής ακεραιότητας κινδυνώδης δράση στις συγκοινωνίες εξ ορισμού αποκλείει κάθε επίπεδο αμέλειας. Συνεπώς, το περαιτέρω βλαπτικό αποτέλεσμα του θανάτου ή των σωματικών βλαβών αποκλείεται να αποδοθεί σε αμέλεια, ακόμη και ενσυνείδητης.

Αν ο θάνατος/σωματικές βλάβες οφείλονται και αυτοί σε δόλο (άμεσο ή ενδεχόμενο) του δράστη της διατάραξης της ασφαλείας σιδηρόδρομων, δεν μπορεί να γίνει λόγος για εφαρμογή των περιπτώσεων γγ και δδ του άρ. 291 παρ. 1στ ΠΚ, αλλά υπάρχει αληθινή συρροή της κακουρηματικής μορφής της διατάραξης της περ. ββ του άρ. 291 παρ. 1στ ΠΚ (πρόκληση κινδύνου για άνθρωπο) και αφενός της ανθρωποκτονίας από πρόθεση – ενδεχόμενο δόλο (άρ. 299 παρ. 1ΠΚ), αφετέρου της σωματικής βλάβης από δόλο τελούμενης κάθε διαβάθμισης, ανάλογα με τον εκάστοτε επελθόντα τραυματισμό¹².

Σημειώνεται ότι, κατά πάγια θέση της θεωρίας και της νομολογίας, αληθινή κατ' ιδέαν είναι η συρροή μεταξύ των εγκλημάτων των άρθρων 290 και 291 ΠΚ, με το έγκλημα του 299 ΠΚ. Η συρροή ενός εγκλήματος γενικής διακινδύνευσης και ενός εγκλήματος βλάβης είναι πάντοτε αληθινή, λόγω ετερότητας των προσβαλλόμενων εννόμων αγαθών.

¹² Έτσι και Μιχ. Μαργαρίτης στην κατ' άρθρο Ερμηνεία του Ποινικού Κώδικα, 3^η έκδοση, Αθήνα, Π. Ν. Σάκκουλας, σελ. 851.

Ως αυτοурγοι του ως άνω εγκλήματος είναι όσοι έχουν την υποχρέωση να ελέγχουν την ασφάλεια του σιδηρόδρομου και παραβαίνουν την υποχρέωσή τους αυτή.

Εξάλλου κατά τη διάταξη του άρ. 15 ΠΚ όπου ο νόμος για την ύπαρξη αξιόποινης πράξης απαιτεί να έχει επέλθει ορισμένο αποτέλεσμα, ή μη αποτροπή του τιμωρείται όπως η πρόκληση του με ενέργεια, αν ο υπαίτιος της παράλειψης είχε ιδιαίτερη νομική υποχρέωση να παρεμποδίσει την επέλευση του αποτελέσματος. Η διάταξη αυτή προβλέπει το δια παραλείψεως τελούμενο έγκλημα, το οποίο θεωρείται υφιστάμενο οσάκις αυτός που παρέλειψε να αποτρέψει την επέλευση αποτελέσματος ανήκοντος στην αντικειμενική υπόσταση ορισμένου εγκλήματος τελέσεως τιμωρείται όπως αυτός που δι' ενεργείας παρήγαγε το αποτέλεσμα, δηλαδή ο δράστης του εγκλήματος τελέσεως.

Πρόκειται για ειδική μορφή εγκλήματος, δεδομένου ότι η αντικειμενική υπόσταση του τελείται όχι μόνο δι' ενεργείας, αλλά και δια παραλείψεως, που εξομοιώνεται νομικώς με την δι' ενεργείας παραγωγή του αποτελέσματος. Προϋπόθεση εφαρμογής της είναι η ύπαρξη ιδιαίτερης, δηλαδή ειδικής και όχι γενικής υποχρέωσης του υπαιτίου για ενέργεια που τείνει στην παρεμπόδιση του αποτελέσματος, για την επέλευση του οποίου ο νόμος απειλεί ορισμένη ποινή. Η υποχρέωση αυτή μπορεί να πηγάζει από ρητή διάταξη νόμου, από σύμπλεγμα νομικών καθηκόντων που συνδέονται με ορισμένη έννομη σχέση του υπαιτίου, από σύμβαση ή από ορισμένη συμπεριφορά του υπαιτίου από την οποία δημιουργήθηκε ο κίνδυνος του εγκληματικού αποτελέσματος.

Από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα (ΕΚ) και μετέπειτα Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) θεσπίστηκαν σειρά μέτρων για την επίτευξη κοινή πολιτικής ασφάλειας και διαχείρισης στον τομέα του σιδηρόδρομου. Ειδικότερα, το 2001, οι Οδηγίες 2001/12/ΕΚ, 2001/13/ΕΚ, 2001/14/Ε και 2001/16/ΕΚ, που αποτέλεσαν το λεγόμενο «πρώτο σιδηροδρομικό πακέτο», περιλαμβάναν, μεταξύ άλλων, την επέκταση των δικαιωμάτων πρόσβασης στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Σιδηροδρομικών Εμπορευματικών Μεταφορών και τον οργανωτικό διαχωρισμό της διαχείρισης της σιδηροδρομικής υποδομής από τις λειτουργίες μεταφορών.

Ακολούθησαν οι Οδηγίες 2004/49/ΕΚ, 2004/50/ΕΚ και 2004/51/ΕΚ και τον Κανονισμό (ΕΚ) 881/2004, που αποτέλεσαν το «δεύτερο σιδηροδρομικό πακέτο» και προέβλεπαν, μεταξύ άλλων: τη θέσπιση κοινών στόχων και μεθόδων ασφάλειας σε όλα τα κράτη-μέλη, τη θέσπιση κοινών αρχών για την διαχείριση, ρύθμιση και επίβλεψη της ασφάλειας και την ίδρυση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων. Σε συμμόρφωση με την Οδηγία 2004/49/ΕΚ εκδόθηκε το ΠΔ 160/2007 (ΦΕΚ Α' 201/23.08.2007) για την ασφάλεια των Κοινοτικών Σιδηροδρόμων.

Το 2007 ακολούθησε το «τρίτο σιδηροδρομικό πακέτο» που αποτελείτο από τις οδηγίες 2007/58/ΕΚ, 2007/59/ΕΚ και τους κανονισμούς (ΕΚ) 1370/2007, (ΕΚ) 1371/2007 και (ΕΚ) 1372/2007.

Εντωμεταξύ, την 26-09-2014 υπεγράφη μεταξύ του Προέδρου του Δ.Σ. και Διευθύνοντα Συμβούλου της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. Α.Ε.» (εφεξής ΕΡΓΟΣΕ) και των νομίμων εκπροσώπων της Κοινοπραξίας Εργοληπτικών Επιχειρήσεων με την επωνυμία «ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΤΟΜΕ Α.Β.Ε.Τ.Ε.-ALSTOM TRANSPORT SA» (εφεξής Κοινοπραξία ΤΟΜΗ-ASTOM), η Σύμβαση 717 για το έργο

«Ανάταξη και Αναβάθμιση του Συστήματος Σηματοδότησης - Τηλεδιοίκησης και Αντικατάσταση 70 Αλλαγών Τροχιάς σε Εντοπισμένα Τμήματα του Άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Προμαχώνας». Ως προθεσμία υλοποίησης του έργου ορίστηκε το διάστημα των είκοσι τεσσάρων (24) μηνών από την ημερομηνία υπογραφής της σύμβασης, οπότε η ημερομηνία λήξης ήταν η 26-09-2016. Η συγκεκριμένη σύμβαση ουδέποτε υλοποιήθηκε, όχι απλώς στον προβλεπόμενο χρόνο αλλά ούτε και μέχρι την ημέρα του επίμαχου τραγικού δυστυχήματος την 28.2.2023, καθώς δεν υπήρχε και δεν λειτουργούσε κανένα σύστημα τηλεδιοίκησης, ούτε η σηματοδότηση.

Τέλος, το 2016 θεσπίστηκε το «τέταρτο σιδηροδρομικό πακέτο» με τις Οδηγίες 2016/797 και 2016/798 για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος, οι οποίες ενσωματώθηκαν στην ελληνική έννομη τάξη με τον ν. 4632/2019.

Η ασφάλεια των σιδηροδρόμων είναι ουσιώδης απαίτηση της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798. Η ασφάλεια των σιδηροδρόμων οφείλει να αναπτύσσεται, να διατηρείται σε υψηλά επίπεδα και να βελτιώνεται συνεχώς.

Σύμφωνα με το άρ. 56 του ίδιου ν. 4632/2019, η ΡΑΣ είναι αυτή που εποπτεύει και ασκεί ελέγχους με στόχο τη συνολική διατήρηση της σιδηροδρομικής ασφάλειας και, τη συνεχή βελτίωσή της, δίδοντας προτεραιότητα στην πρόληψη των ατυχημάτων (παρ. 1 περ. α).

Τον δε έλεγχο των σχετικών κινδύνων αναλαμβάνουν ο διαχειριστής υποδομής (εν προκειμένω η ΕΡΓΟΣΕ) και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (εν προκειμένω η Hellenic train) (παρ. 1 περ. δ του ίδιου άρθρου). ΕΡΓΟΣΕ και Hellenic train είναι υποχρεωμένες αμελλητί να λαμβάνουν τα αναγκαία διορθωτικά μέτρα για την αντιμετώπιση του εντοπισθέντος κινδύνου ασφάλειας. Επίσης, αυτές θεσπίζουν και τα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας που περιέχουν, μεταξύ άλλων, και προγράμματα κατάρτισης του προσωπικού και συστημάτων, τα οποία διασφαλίζουν ότι διατηρείται η επάρκεια προσόντων του προσωπικού (άρ. 61 παρ. 3 περ. στ ίδιου νόμου).

Περαιτέρω, στο άρ. 59 του ίδιου ν. 4632/2019 προβλέπονται οι Κοινοί Στόχοι Ασφάλειας (ΚΣΑ), οι οποίοι καθορίζουν τα ελάχιστα επίπεδα ασφάλειας που πρέπει να επιτυγχάνονται σε ολόκληρο το σύστημα. Οι ΚΣΑ μπορεί να συνίστανται σε κριτήρια αποδοχής κινδύνων ή στοχευόμενα επίπεδα ασφάλειας. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, εγκρίνεται κάθε αναγκαία τροποποίηση των κανόνων ασφάλειας ώστε να επιτευχθούν τουλάχιστον οι ΚΣΑ, και αναθεωρημένοι ΚΣΑ, σύμφωνα με τα προσαρτημένα σε αυτούς χρονοδιαγράμματα υλοποίησης. **Τέτοια Υπουργική Απόφαση δεν έχει εκδοθεί από την έναρξη ισχύος του ν. 4632/2019 την 14.10.2019 μέχρι και την ημέρα του δυστυχήματος την 28.2.2023 αλλά ούτε και μέχρι σήμερα.**

Επιπλέον, σύμφωνα με τα άρθρα 13 και 14 ν. 4632/2019 ήταν αναγκαία η θέσπισή Εθνικών Κανόνων Ασφαλείας, καθώς στο άρθρο 13 παρ. 2 αναφέρονται τα εξής χαρακτηριστικά: «...2. Οι εθνικοί κανόνες εφαρμογής των βασικών απαιτήσεων και, κατά περίπτωση, τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης εφαρμόζονται στις εξής περιπτώσεις: α) όταν οι ΤΠΔ δεν καλύπτουν ή δεν καλύπτουν πλήρως ορισμένες πτυχές που αντιστοιχούν στις βασικές απαιτήσεις, συμπεριλαμβανομένων των

ανοικτών σημείων της παραγράφου 6 του άρθρου 4, ... δ) στην περίπτωση εθνικών κανόνων που χρησιμοποιούνται για τον καθορισμό υφιστάμενων συστημάτων και περιορίζονται στην αξιολόγηση της τεχνικής συμβατότητας του οχήματος με το δίκτυο, ε) στην περίπτωση των δικτύων και οχημάτων που δεν καλύπτονται από ΤΠΔ, στ) ως επείγον προσωρινό προληπτικό μέτρο, ιδίως ύστερα από ατύχημα...»

Επίσης με το αρ. 60 του ν. 4632/2019, «με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση του Διαχειριστή Υποδομής και γνώμη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, **θεσπίζονται Νέοι Εθνικοί Κανόνες Ασφαλείας** σύμφωνα με τον παρόντα νόμο μόνο στις εξής περιπτώσεις: α) εφόσον οι κανόνες αφορούν υπάρχουσες μεθόδους ασφάλειας που δεν καλύπτονται από Κοινές Μεθόδους Ασφάλειας (ΚΜΑ), β) **όταν οι κανόνες λειτουργίας του σιδηροδρομικού δικτύου δεν καλύπτονται ακόμη από Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ), γ) ως επείγον προληπτικό μέτρο, ιδίως ύστερα από ατύχημα ή συμβάν...**». Όπως είναι πασίγνωστο, την 24.1.2022 έλαβε χώρα ατύχημα με επιβατική αμαξοστοιχία στη Δαύλεια Βοιωτίας. Η επιβατική αμαξοστοιχία, στην οποία επέβαιναν 200 άτομα, συγκρούστηκε με μηχανή τρένου του ΟΣΕ και τραυματίστηκαν συνολικά 11 επιβαίνοντες. **Μετά από το συγκεκριμένο ατύχημα, το Υπουργείο μεταφορών όφειλε να θεσπίσει νέους κανόνες ασφαλείας και ουδέποτε το έπραξε.** Είχε προηγηθεί, επίσης, και το ατύχημα στις 13 Μαΐου 2017 στο Άδενδρο, όπως και άλλα ατυχήματα δυστυχώς, όταν το απογευματινό Intercity από Αθήνα εκτροχιάστηκε έξω από το Άδενδρο, όπου 3 άνθρωποι έχασαν τη ζωή τους και 10 τραυματίστηκαν.

Εκ των ανωτέρω, είναι αδιαμφισβήτητο ότι κατά τον χρόνο του δυστυχήματος δεν λειτουργούσε το Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (European Rail Traffic Management System (ERTMS)), δηλαδή το αποδεκτό σε καθεστώς διαλειτουργικότητας σύστημα ασφαλείας και επί της ουσίας ο συνδυασμός ETCS και GSMR, καθώς το πρώτο φέρεται να έχει απενεργοποιηθεί ήδη από το 2018. Αν λειτουργούσε το συγκεκριμένο σύστημα, το δυστύχημα δεν θα είχε συμβεί.

Η έλλειψη λειτουργίας συστημάτων ασφαλείας, τηλεδιοίκησης και φωτοσήμανσης, επιβεβαιώνονται και από την Ευρωπαϊκή Εισαγγελία, η οποία διαπίστωσε ότι **«εάν η Σύμβαση 717/14 είχε εγκαίρως και στα αρχικά συμβατικά πλαίσια ολοκληρωθεί και είχαν παραδοθεί και λειτουργούσαν τα σχετικά συστήματα ασφαλείας - ελέγχου της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, θα αποφευγόταν μετά βεβαιότητας η επέλευση του δυστυχήματος των Τεμπών** {βλ. σελ. 74^η του Σχεδίου Κατηγορητηρίου της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας για τη δίωξη στελεχών για το αδίκημα της απάτης σχετική με τις επιχορηγήσεις στο πλαίσιο συγχρηματοδοτούμενου επιχειρησιακού προγράμματος, με αντικείμενο ιδιαιτέρως μεγάλης αξίας που υπερβαίνει το ποσό των εκατόν πενήντα χιλιάδων (120.000) ευρώ, σε βάρος των οικονομικών συμφερόντων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Ελληνικού Δημοσίου}...».

Περαιτέρω, στο με αρ. πρωτ. 213/21/Ε/Δ2/6.9.2021 εμπιστευτικό έγγραφο του Διευθύνοντος Συμβούλου της ΤΡΑΙΝΟΣΕ κ. Φίλιππου Τσαλίδη, το οποίο απευθύνεται στον Πρόεδρο της ΟΣΕ και κοινοποιήθηκε στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών κ. Κώστα Καραμανλή, τον Υφυπουργό Υποδομών και Μεταφορών κ. Μιχάλη Παπαδόπουλο, τον Γενικό Γραμματέα Μεταφορών κ. Γιάννη Ξιφαριά, τη Γενική Διεύθυνση Μεταφορών υπό τον κ. Ανδρέα Πολάκι, τη Διεύθυνση Επιβατικών

Μεταφορών υπό την κα Κατερίνα Δεμερτζή και κ. Φώτη Λιακέα και την Πρόεδρο της ΡΑΣ Κ. Ιωάννα Τσιαπαρίκου, η επισήμανση του επερχόμενου δραματικού συμβάντος είναι ανατριχιαστικά ακριβής.

Μνημονεύει προγενέστερα σιδηροδρομικά ατυχήματα, επισημαίνει τη γενικότερη αίσθηση εγκατάλειψης της σιδηροδρομικής υποδομής, την έλλειψη προσωπικού του ΟΣΕ (Σταθμαρχών και Κλειδούχων), τη μη λειτουργία της σηματοδότησης, τη λειτουργία μεγάλων τμημάτων χωρίς σηματοδότηση, τηλεδιοίκηση και στελέχωση της υποδομής, τη μη πλήρως συντηρημένη υποδομή, την μη άμεση επισκευή, αντιμετώπιση και αποκατάσταση όσων είχαν επισημανθεί από τις διαπιστώσεις των ελέγχων, τη μη λειτουργία του Κέντρου Ελέγχου του Λειανοκλαδίου, τα οποία δημιουργούν σοβαρότατους κινδύνους αναφορικά με την κυκλοφορία.

Επισημαίνεται λοιπόν ο κίνδυνος για σοβαρότερα ατυχήματα, αλλά ουδείς από τους αρμόδιους έλαβε τα δέοντα μέτρα, ως όφειλε σύμφωνα με την νομοθεσία και, δυστυχώς, οδηγηθήκαμε στο δυστύχημα των Τεμπών.

Επιπλέον, η ΟΣΕ, η ΕΡΓΟΣΕ και η Hellenic train ήταν υποχρεωμένες αμελλητί να λαμβάνουν τα αναγκαία διορθωτικά μέτρα για την αντιμετώπιση του εντοπισθέντος κινδύνου ασφάλειας.

Άλλωστε το παραπάνω έγγραφο του κ. Τσαλίδη καταδεικνύει ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ που μετονομάστηκε σε Hellenic train είχε πλήρη εικόνα της ζοφερής και θανάσιμης για το επιβατικό κοινό πραγματικότητας.

Παράλληλα είχε την ιδιαίτερη νομική υποχρέωση έναντι των επιβατών, που η ίδια καλούσε να ταξιδέψουν (με τις γνωστές παραπλανητικές διαφημίσεις) και προχωρούσε σε σύναψη σύμβασης μεταφοράς τους, με την έκδοση του σχετικού εισιτηρίου, αφενός να τους αποκαλύψει την πραγματικότητα που γνώριζε, αφετέρου να μην επιτρέψει την συνέχιση των δρομολογίων, τουλάχιστον των επιβατικών τρένων, εάν δεν αποκαθίστατο η νομιμότητα και η ασφάλεια.

Αυτός ήταν άλλωστε ο λόγος που φαίνεται να οδήγησε τον κ. Τσαλίδη σε παραίτηση, δηλαδή ότι δεν ήθελε να επωμιστεί αυτή την ευθύνη.

Επομένως υπό την διοίκηση του Ιταλικού Ομίλου Trenitalia και ειδικά του κ. Μαουρίτσιο Καποτόρτο, που διέθετε πλούσια εμπειρία στους σιδηρόδρομους πολλών Ευρωπαϊκών χωρών και με θητεία στον ίδιο τον ERA, δεν είναι δυνατόν να θεωρηθεί ότι περιορίστηκε η ως άνω ξεκάθαρη εικόνα της πραγματικότητας για τον άμεσο κίνδυνο ζωής που αντιμετώπιζαν οι επιβάτες.

Είναι χαρακτηριστικά για την θανατηφόρων αποτελεσμάτων σκόπιμη παραπλάνηση του επιβατικού κοινού που επιχειρούσε η διοίκηση της συγκεκριμένης εταιρίας τα αποσπάσματα του γνωστού διαφημιστικού βίντεο της Hellenic Train που δείχνει διάφορες υποτίθεται εφαρμοσμένες τεχνολογικές καινοτομίες δήθεν ασφάλειας.

Ειδικότερα στην διαφήμιση αναφέρεται: The culture and beauty, today also the technology». Στο σημείο αυτό του βίντεο υπάρχει ένας υπερσύγχρονος πίνακας απεικόνισης της θέσης των συρμών σε πραγματικό χρόνο, ενώ παρακάτω αναφέρεται «Speed and comfort A new fast train service faster connections.....Technology serving control and safety...», δηλαδή, «.....**τεχνολογία που εξυπηρετεί τον έλεγχο και**

ασφάλεια.....»,όπου και πάλι φαίνεται από άλλη οπτική γωνία ο ίδιος πίνακας απεικόνισης και προσωπικό άψογα ντυμένο, μπροστά σε φορητούς υπολογιστές σε λειτουργία.

Και τέλος «...Hellenic Train ferrovie dello stato italiane group..... efficient integrated and eco railway services...», «...Hellenic Train ferrovie dello stato italiane group ... αποτελεσματική ολοκληρωμένη και οικολογική υπηρεσία σιδηροδρόμων...».

Η παραπάνω παραπλανητική διαφήμιση προωθήθηκε όχι μόνο με μορφή βίντεο αλλά και με φυλλάδια όπως και με ανάρτηση στην εταιρική ιστοσελίδα όπου αναφέρεται από την HELLENIC TRAIN: «.....Με σεβασμό στον πολίτη, συνεχή ενημέρωση, με ιδιαίτερη έμφαση στη διευκόλυνση των ατόμων με κινητικά προβλήματα, με σύγχρονες υποδομές και υψηλών προδιαγραφών τεχνολογίας αμαξοστοιχίες, η HELLENIC TRAIN διασφαλίζει την ποιότητα των ταξιδιών σας και εγγυάται ασφαλείς, γρήγορες και με ακρίβεια διαδρομές. Τα τρένα της HELLENIC TRAIN καθημερινά εξυπηρετούν χιλιάδες πολίτες που επιθυμούν να ταξιδέψουν σε όλη την ελληνική επικράτεια, καθώς και στα αστικά κέντρα.

Το προφίλ της εταιρείας συνδέεται άρρηκτα με τον επαγγελματισμό των υπαλλήλων της και το εξειδικευμένο προσωπικό της, εκπαιδευμένο να προωθεί και να βελτιώνει τις παροχές μας προς όλους εσάς. **Για την HELLENIC TRAIN βασική προτεραιότητα είναι η άψογη σχέση της με το επιβατικό κοινό και η θωράκισή της με αξίες, όπως ο σεβασμός, η αμοιβαία εμπιστοσύνη και η αξιοπιστία.** Παράλληλα, αντιλαμβανόμενη το σημαντικό ρόλο που διαδραματίζει στις τοπικές κοινωνίες που εξυπηρετεί, η εταιρεία έχει ως στόχο να αποτελεί **έναν υπεύθυνο εταιρικό γείτονα** σε όλες τις περιφέρειες στις οποίες δραστηριοποιείται...».

Η ΟΣΕ, η ΕΡΓΟΣΕ και η Hellenic train θεσπίζουν και υλοποιούν τα αντίστοιχα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας, προκειμένου να εξασφαλίζουν ότι το σιδηροδρομικό σύστημα μπορεί να επιτύχει τουλάχιστον τους ΚΣΑ, ότι συνάδει με τις απαιτήσεις ασφάλειας που θεσπίζονται στο πλαίσιο των ΤΠΔ και ότι εφαρμόζονται τα σχετικά μέρη των ΚΜΑ και οι κοινοποιούμενοι σύμφωνα με το άρθρο 60 εθνικοί κανόνες. Επίσης, αυτές θεσπίζουν και τα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας που περιέχουν, μεταξύ άλλων, και προγράμματα κατάρτισης του προσωπικού και συστημάτων, τα οποία διασφαλίζουν ότι διατηρείται η επάρκεια προσόντων του προσωπικού (άρ. 61 παρ. 3 περ. στ ίδιου νόμου).

Στα πλαίσια των ανωτέρω ευθυνών τους, όλοι οι παραπάνω γνώριζαν ότι ήταν ανεπίτρεπτη η συνέχιση των επιβατικών δρομολογίων, δίχως να έχουν θεσπιστεί Εθνικοί Κανόνες Ασφάλειας, δίχως να έχουν νομοθετηθεί Κοινές Μέθοδοι Ασφάλειας (ΚΜΑ) και με τα έργα εν εξελίξει.

Είναι χαρακτηριστικά όσα αναφέρει για την πλήρη επίγνωση του κινδύνου για το επιβατικό κοινό, όλων των ανωτέρω και κατά κύριο λόγο του μοναδικού με επιτελικές αρμοδιότητες Υπουργού Μεταφορών κ. Καραμανλή, στην κατάθεση του, ο νόμιμος εκπρόσωπος της ΕΡΓΟΣΕ κ. Βίνης, επισημαίνοντας ότι ο ίδιος είχε προειδοποιήσει για την ανάγκη διακοπής των δρομολογίων:

Επομένως, πέραν των άλλων συνυπαίτιων, το Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών διά του τότε Υπουργού κ. Καραμανλή ευθύνεται τόσο για την μη διακοπή της κυκλοφορίας των επιβατικών τρένων, διότι αυτό όπως αποδείχθηκε ήταν καθαρά ζήτημα πολιτικής απόφασης, έως την αποκατάσταση των συστημάτων ασφαλείας και

την ολοκλήρωση των έργων υποδομής που άμεσα συνδέονταν με την αποτροπή των τραγικών αποτελεσμάτων του ανθρώπινου σφάλματος, όσο και για τη μη θέσπιση Νέων Κανόνων Ασφαλείας που θα αντιμετώπιζαν τα ως άνω ζητήματα.

Αν είχε θεσπίσει τέτοιους κανόνες, το έγκλημα στα Τέμπη θα είχε αποφευχθεί. Επίσης, η ΟΣΕ ως διαχειριστής της σιδηροδρομικής υποδομής, η ΕΡΓΟΣΕ ως διαχειριστής έργων και η *Hellenic Train* ως η νυν σιδηροδρομική επιχείρηση (όπως και η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ως η πρώην σιδηροδρομική επιχείρηση), που αποτελούν τους κύριους παράγοντες του σιδηροδρομικού συστήματος, φέρουν εξ ολοκλήρου την ευθύνη για την ασφάλεια του συστήματος.

Επιπρόσθετα, άλλοι συμμετέχοντες παράγοντες του σιδηροδρομικού συστήματος (υπεύθυνοι φορείς για τη συντήρηση του συστήματος κυκλοφορίας, οι κάτοχοι οχημάτων, οι κατασκευαστές, εργολάβοι κ.α.) δεν απαλλάσσονται από τις ευθύνες τους για τα προϊόντα και τις υπηρεσίες τους. Η κατοχή ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας αποτελεί προϋπόθεση για να επιτρέπεται σε μια σιδηροδρομική επιχείρηση η πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή.

Τόσο η ΡΑΣ όσο και ο ERA ευθύνονται, επίσης, για τη χορήγηση στην *Hellenic Train* το 2022 του νέου Πιστοποιητικού Ασφαλείας, όπως και για την μη τήρηση του ελάχιστου συστήματος ασφαλείας. Όπως ορίζει και ο ν. ν.3891/2010 (Α'188) με τον οποίο συστήθηκε, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) είναι, μεταξύ άλλων, και η Εθνική Αρχή Ασφάλειας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές.

Στην προκειμένη περίπτωση, αυτό που πρέπει να εξεταστεί είναι τί είναι αυτό που προκάλεσε τους θανάτους και τους τραυματισμούς που συντελέστηκαν την 28.2.2023 στο τραγικό πολύνεκρο δυστύχημα των Τεμπών. Οι θάνατοι 57 ατόμων και οι τραυματισμοί 180 προσώπων είναι αποτέλεσμα εγκληματικών συστηματικών παραλείψεων, όπως περιγράφηκαν ανωτέρω, των ως άνω αρμόδιων προσώπων που διατελούσαν τη θητεία τους κατά τον χρόνο του δυστυχήματος. Το δυστύχημα δεν θα είχε συμβεί αν είχε υλοποιηθεί η Σύμβαση 717/2014 και λειτουργούσαν η φωτοσήμανση, η τηλεδιοίκηση και το ETCS, που η ενεργοποίηση του ήταν συνυφασμένη με την ολοκλήρωση των έργων της συγκεκριμένης σύμβασης.

Επομένως το έγκλημα θα είχε αποφευχθεί εάν το Υπουργείο μεταφορών και Υποδομών είχε καθορίσει και εφαρμόσει τα ελάχιστα επίπεδα ασφαλείας, σύμφωνα με τους επιβεβλημένους Εθνικούς Κανόνες Ασφαλείας, όπως επιβάλλεται από τις διατάξεις των άρθρ.13, 14 και 59 επ. του ν. 4632/2019 που θεσπίστηκε για την ενσωμάτωση στην ελληνική έννομη τάξη των Ευρωπαϊκών Οδηγιών για την ασφάλεια 2016/797 και 2016/ 798.

Σύμφωνα με τα ανωτέρω όχι μόνο πριν και κατά τον χρόνο που έλαβε χώρα το έγκλημα αλλά και κάθε φορά έκτοτε που τίθεται σε κυκλοφορία συρμός της *Hellenic Train*, τελείται το αδίκημα του άρθρ. 291 παρ. 1στ περ. αα) και ββ).

Ειδικότερα όπως όλοι γνωρίζουμε σύμφωνα με το υπ'αριθμ. 4889/29-06-2023 έγγραφο του Αντεισαγγελέα του Αρείου Πάγου, υποβληθέν δια του Υπουργού Δικαιοσύνης, διαβιβάστηκε στη Βουλή, χωρίς αξιολόγηση, βάσει των διατάξεων του άρθρου 86 παρ. 1 και 2 του Συντάγματος και των άρθρων 1 και 4 του Ν. 3126/2003 και άρθρου 153 παρ. 2 του Κανονισμού της Βουλής, η υπ' αριθμ. 1.000551/2023 και ΑΒΜ ΕΕΕ 11/2023 ποινική δικογραφία και 13 συνοδευτικά έγγραφα, όπως αυτά υποβλήθηκαν από την Ευρωπαϊκή Εντεταλμένη Εισαγγελέα κατά του πρώην Υπουργού

Υποδομών και Μεταφορών Χρίστου Σπίρτζη και του πρώην Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών Κωνσταντίνου Καραμανλή.

Τα στοιχεία που συγκέντρωσε η Ευρωπαϊκή Εισαγγελία αφορούσαν ευθύνες των πρώην υπουργών σχετικές με αδικήματα (παράβαση καθήκοντος, κακουργηματική απιστία) που συνδέονταν με την καθυστέρηση υλοποίησης της υπ' αριθ. 717/26.09.2014 σύμβασης με τίτλο «Ανάταξη και Αναβάθμιση του συστήματος Σηματοδότησης - Τηλεδιοίκησης και Αντικατάστασης 70 Αλλαγών Τροχιάς Σε Εντοπισμένα Τμήματα του Άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Προμαχώνας (Α.Δ. 717/2014)».

Είναι η σύμβαση που, όπως προαναφέρθηκε και υποστηρίζει η συντριπτική πλειοψηφία των σιδηροδρομικών και αυτή η εκτίμηση αναπόφευκτα επιβεβαιώθηκε σχεδόν από το σύνολο των μαρτύρων που εμφανίστηκαν ενώπιον της Εξεταστικής Επιτροπής, αν ολοκληρώνονταν, **δεν θα είχε συμβεί ποτέ το τραγικό δυστύχημα στα Τέμπη.**

Σημειώνεται ότι το έργο επτά χρόνια μετά όχι μόνο δεν είχε ολοκληρωθεί, αλλά υπήρχαν τρομερές ελλείψεις.

Ειδικότερα η σύμβαση αφορούσε:

Την ανάταξη και αναβάθμιση του υφιστάμενου συστήματος συμβατικής σηματοδότησης – τηλεδιοίκησης, σε εντοπισμένα τμήματα του άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη – Προμαχώνας (πλην του τμήματος Τιθορέα – Δομοκός) μήκους 519 χλμ. και αντικατάσταση 70 αλλαγών τροχιάς επί του ίδιου άξονα.

Την εγκατάσταση και προσωρινή παραλαβή του συστήματος έλεγχου – χειρισμού σηματοδότησης ETCS level 1 σε 402 χλμ του σιδηροδρομικού άξονα Αθήνας – Θεσσαλονίκης και συγκεκριμένα: Εγκατάσταση της καλωδίωσης και προσωρινή παραλαβή στο τμήμα Α5) Λάρισα (μη περ/νου) – Πλατύ (περ/νου) Εγκατάσταση και προσωρινή παραλαβή ETCS-level I στα τμήματα: Α3) ΣΣ Οινόης (μη περ/νου) – ΣΣ Τιθορέας (μη περ/νου) Β1) ΣΣ Πλατέως (περ/νου)– ΤΧ 1 (μη περ/νου) Β3)ΤΧ 1 (μη περ/νου) – Στρ – Προμαχώνας (περ/νου). Εκπαίδευση, ανταλλακτικά, συντήρηση μετά άρσης βλαβών και η τεκμηρίωση του συστήματος ETCS για όλα τα τμήματα του άξονα Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Προμαχώνα (πλην Τιθορέα – Δομοκός) και του τμήματος Οινόη – Χαλκίδα, συνολικού μήκους 541 χλμ.

Την αναβάθμιση των απαραίτητων συσκευών τηλεμετρίας για την επικοινωνία του συστήματος σηματοδότησης, των τηλεδιοικήσεων της σηματοδότησης Αθηνών, Λάρισας και Θεσσαλονίκης, της τηλεδιοίκησης ηλεκτροκίνησης της Θεσσαλονίκης και των τοπικών σταθμών εργασίας του τμήματος Πλατύ – Προμαχώνας.

Επίσης, περιλαμβάνεται η αποκατάσταση της σηματοδότησης του ΣΣ Κατερίνης.

Η ίδια έρευνα της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας, που αφορά τους δύο πρώην υπουργούς, σύμφωνα με δημοσιεύματα, οδήγησε στην άσκηση ποινικής δίωξης σε βάρος 23 προσώπων, 18 εκ των οποίων είναι δημόσιοι υπάλληλοι – για σειρά κακουργηματικών πράξεων όπως απάτη, απιστία, ψευδή βεβαίωση, με σκοπό τον

παράνομο προσπορισμό οφέλους, ηθική αυτοουργία στην απάτη και τις ψευδείς βεβαιώσεις.

Ηδη κάποια από τα πρόσωπα αυτά έχουν εμφανιστεί ενώπιον της Εξεταστικής Επιτροπής και ζήτησαν να αντιμετωπιστούν σύμφωνα με τα άρθρα του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας που αφορούν το δικαίωμα του κατηγορούμενου να μην συμβάλει ακούσια στην αυτοενοχοποίησή του.

Από την εξέταση τους επιβεβαιώθηκε το σύνολο των επισημάνσεων και διαπιστώσεων της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας γύρω από την εγκληματική διαχείριση της ως άνω σύμβασης, που ήδη τις προεκτάσεις και τους υπαιτίους διερευνά η τακτική δικαιοσύνη κατά τα ανωτέρω.

Ειδικότερα η Ευρωπαϊκή Εισαγγελία στο αριθ.πρωτ.209/5.5.2022 έγγραφο που έχει διαβιβαστεί στη Βουλή αναφέρει στο τέλος:

«...

ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΑ για τη σύμβαση 717 (ανάταξη σηματοδότησης Αθήνα - Προμαχώνα):

1. Λήξαν όλες οι αποκλειστικές προθεσμίες για παράδοση προς χρήση, ο ανάδοχος δεν είχε εγκεκριμένες μελέτες και έπρεπε να είχε κηρυχθεί έκπτωτος.
2. Η ανάταξη εξοπλισμού Bombardier γινόταν αποκλειστικά από την εταιρεία ΤΟΜΗ (ΑΚΤΩΡ) με την ανοχή της επίβλεψης της ΕΡΓΟΣΕ.
3. Ο πάροχος δάνειας εμπειρίας δεν ασχολούνταν καθόλου με το έργο μέχρι το πρόστιμο της ΕΔΕΛ.
4. Επιβλήθηκε πρόστιμο 2.500.000€ από την ΕΔΕΛ για κακοδιαχείριση.
5. Η ΕΡΓΟΣΕ στη συνέχεια αλλάζει το φυσικό αντικείμενο στις εισηγήσεις στο διοικητικό συμβούλιο.
6. Το Ελεγκτικό δεν εγκρίνει τις τροποποιήσεις.
7. Η ΕΡΓΟΣΕ το παραβλέπει αυτό και προχωρά στην υπογραφή της συμπληρωματικής σύμβασης.
8. Με απόφαση υπουργού, κατόπιν εισηγήσεως της ΕΡΓΟΣΕ, δίδεται αποζημίωση στον ανάδοχο 3.500.000€ για θετικές ζημιές.
9. Άλλο φυσικό αντικείμενο περιγράφεται με σαφήνεια στη σύμβαση, άλλο ενέκρινε το Ελεγκτικό και άλλο εκτελεί η ΕΡΓΟΣΕ χωρίς την έγκριση του Ελεγκτικού.
10. Στο τμήμα Οινόη - Τιθορέα αποξηλώνει λειτουργούντα εξοπλισμό που έχει πληρωθεί με ευρωπαϊκά κονδύλια και παραβιάζει τα αναγραφόμενα στη σύμβαση.
11. Καταργεί όλο τον εξοπλισμό μεταξύ 2 σταθμών στο τμήμα Οινόη - Τιθορέα, ενώ έπρεπε να τον ανατάξει, με ποσότητες προβλεπόμενες στον προϋπολογισμό του έργου.
12. Στο τμήμα Οινόη - Τιθορέα, η ΕΡΓΟΣΕ αποξηλώνει όλα τα κυκλώματα γραμμής, που έπρεπε να ανατάξει βάσει αρχικής σύμβασης με προβλεπόμενες ποσότητες στον προϋπολογισμό του έργου και αντικαθιστά μέρος αυτών (όχι

όλα, υποβαθμίζοντας ουσιαστικά το έργο) με μετρητές αξόνων, κατά παράβαση της σύμβασης. Οι μετρητές αξόνων όμως δεν ανιχνεύουν θραύση σιδηροτροχιάς (απάντηση στην κλήση σε απολογία με αρ.πρωτ.336/29.11.2021, σελίδες 31/46 έως 46/46).

13. Η ευρωπαϊκή επιτροπή προτείνει πρόστιμο 17.000.000€ για πολυετείς καθυστερήσεις στην ολοκλήρωση του έργου.
14. Υπάρχει σήμερα ορατός κίνδυνος απένταξης της χρηματοδότησης από ευρωπαϊκά κονδύλια. Ήδη ο ΟΣΕ έστειλε το υπ'αριθ.9179648/01.02.2022 έγγραφο στο υπουργείο μεταφορών, για τα έργα Σ.Α.Ε.078/4 748/18, 563/09, 715/14 και 512/12 για χρηματοδότηση αυτών μόνο από το πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων. Για ποιο λόγο άραγε, καθότι πρόκειται για συγχρηματοδοτούμενα έργα;
15. Να ελεγχθεί το πτυχίο του Γιώργου Κατάκου (όχι το αν έχει αναγνώριση από το ΔΙΚΑΤΣΑ). Ο τρόπος που χειρίζεται τα έργα και το τεχνικό του υπόβαθρο, δεν συνάδει με επιστήμονα διπλωματούχο μηχανικό.....».

Αναμένουμε από την Δικαιοσύνη να ολοκληρώσει το έργο της σε ότι αφορά το σύνολο των αδικημάτων που προκύπτουν, για το σύνολο των ήδη κατηγορουμένων και όσων άλλων παραπεμφθούν.

Ειδικά σε ότι αφορά την σύνδεση των ως άνω διαπιστώσεων με τα αδικήματα που ανέκυσαν από την πολύνεκρη τραγωδία και επισημάνθηκαν ανωτέρω ήδη στην ως άνω θέση του Εφέτη Ανακριτή, αλλά και στις πρόδρομες επισημάνσεις της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας, τεκμηριώνεται με σαφήνεια ότι η καθυστέρηση ολοκλήρωσης των έργων υποδομής συνδέεται αιτιωδώς με την επέλευση του δραματικού αποτελέσματος, της πολύνεκρης δολοφονίας.

Αλλωστε είναι γνωστό ότι το έργο της Δικαιοσύνης παρεμποδίστηκε σημαντικά, ελπίζουμε μόνο σε ότι αφορά τον χρόνο ολοκλήρωσης του και όχι την ποιότητα των συμπερασμάτων, ιδίως σε ότι αφορά τους παράγοντες που προκάλεσαν έκρηξη, η οποία εκδηλώθηκε με την μορφή πυρόσφαιρας και ακολούθησε ραγδαία εξάπλωση πυρκαγιάς, η οποία προφανώς συνδέεται με τον θάνατο επιβατών, αφού 30 εξ αυτών βρέθηκαν απανθρακωμένοι.

Η εκτελεστική εξουσία όταν παρεμποδίζει την δικαστική διερεύνηση με την αλλοίωση στοιχείων και πειστηρίων, διαπράττει σφετερισμό που αναιρεί την συνταγματική διάκριση των εξουσιών.

Ο Κώδικας Ποινικής Δικονομίας με τις διατάξεις των άρθρων 239 και 251 μόνο στις δικαστικές αρχές απονέμει την αρμοδιότητα της διαχείρισης του πεδίου του εγκλήματος και σε κανένα άλλο.

Επιπλέον ο νόμος 5014/2023 Περί διερεύνησης αεροπορικών και σιδηροδρομικών δυστυχημάτων το ίδιο επιβεβαιώνει μεταξύ άλλων στα άρθρα 21 και 44.

Ειδικότερα σύμφωνα με τα άρθρα αυτά:

«... Άρθρο 21, Τόπος του ατυχήματος- Διαφύλαξη αποδεικτικών στοιχείων, 1. Για κάθε ατύχημα ή σοβαρό συμβάν οι κατά τόπον αρμόδιες αστυνομικές αρχές αποκλείουν τον τόπο του ατυχήματος, το συντομότερο δυνατόν από

την πρόσβαση τρίτων. Για την πρόσβαση στον αποκλεισμένο τόπο του ατυχήματος αποφασίζει ο επικεφαλής της διερεύνησης. Η ομάδα διερεύνησης είναι υπεύθυνη να εξασφαλίζει την ασφαλή επεξεργασία κάθε αποδεικτικού στοιχείου και να λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα, προκειμένου να προστατεύσει τα εν λόγω αποδεικτικά στοιχεία και να εγγυηθεί την ασφαλή φύλαξη....., του περιεχομένου του και των συντριμμάτων του για τον χρόνο που είναι απαραίτητος για τους σκοπούς της διερεύνησης ασφάλειας. Η προστασία των αποδεικτικών στοιχείων περιλαμβάνει τη διατήρηση, με φωτογραφικά ή άλλα μέσα, κάθε αποδεικτικού στοιχείου που είναι δυνατόν να αφαιρεθεί, να διαγραφεί, να απωλεσθεί ή να καταστραφεί. Η ασφαλής φύλαξη περιλαμβάνει την προστασία από κάθε περαιτέρω ζημία, πρόσβαση προσώπων άνευ σχετικής έγκρισης, κλοπή και φθορά. 2. Μέχρι την άφιξη των διερευνητών ασφάλειας, δεν μεταβάλλεται από κανέναν η κατάσταση του τόπου του ατυχήματος, δεν λαμβάνονται δείγματα από αυτόν, δεν επιχειρείται μετακίνηση ούτε πραγματοποιείται δειγματοληψία....., το περιεχόμενο ή τα συντρίμματά του, δεν μετακινείται ούτε απομακρύνεται....., εκτός εάν η εν λόγω ενέργεια απαιτείται για λόγους ασφάλειας ή για να παρασχεθεί συνδρομή σε τραυματίες με ταυτόχρονη, αν είναι δυνατόν, γραπτή και φωτογραφική καταγραφή της θέσης τους στον τόπο του ατυχήματος ή σε σχέση με τον τόπο του ατυχήματος ή με τη ρητή άδεια των αρχών που έχουν τον έλεγχο του τόπου και εφόσον είναι δυνατόν, σε συνεννόηση με τον επικεφαλής της διερεύνησης. 3. Κάθε εμπλεκόμενο πρόσωπο λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα για να διαφυλάξει έγγραφα, υλικό και καταγραφές που σχετίζονται με το γεγονός, ιδίως για να αποφευχθεί η διαγραφή καταγεγραμμένων συνομιλιών και σημάτων συναγεμμένων..... 4. Για την αποδέσμευση του τόπου του ατυχήματος, του και των συντριμμάτων αυτού αποφασίζει ο επικεφαλής της διερεύνησης....».

«...Άρθρο 44 Καθεστώς διεξαγωγή έρευνας 1. Στους διερευνητές του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. ή στους διερευνητές οποιουδήποτε αντίστοιχου φορέα διερεύνησης άλλου κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή στους διερευνητές ή τεχνικούς συμβούλους του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. και για τη διευκόλυνση της διεξαγωγής της έρευνας, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ο διαχειριστής υποδομής, καθώς και κάθε αρμόδια για τη δικαστική ανάκριση αρχή, υποχρεούνται να παρέχουν: α) άμεση πρόσβαση στον τόπο του ατυχήματος ή του συμβάντος, καθώς και στο σχετικό τροχαίο υλικό και τις εγκαταστάσεις υποδομής και τις εγκαταστάσεις ελέγχου και σηματοδότησης της κυκλοφορίας, β) δικαίωμα άμεσης καταγραφής των αποδεικτικών στοιχείων και ελεγχόμενης απομάκρυνσης των συντριμμιών, των εγκαταστάσεων ή στοιχείων υποδομής για εξέταση ή ανάλυση, γ) απεριόριστη πρόσβαση και δικαίωμα χρήσης των στοιχείων των συσκευών καταγραφής επί των αμαξοστοιχιών, καθώς και του εξοπλισμού εγγραφής φωνητικών μηνυμάτων και δεδομένων για τη λειτουργία του συστήματος σηματοδότησης και ελέγχου της κυκλοφορίας, δ) πρόσβαση στα αποτελέσματα της νεκροψίας των θυμάτων, ε) πρόσβαση στα αποτελέσματα της εξέτασης του προσωπικού του τρένου και του λοιπού σιδηροδρομικού προσωπικού που εμπλέκεται στο ατύχημα ή συμβάν, στ) δυνατότητα υποβολής ερωτήσεων του εμπλεκόμενου στο ατύχημα ή συμβάν σιδηροδρομικού προσωπικού και λοιπών μαρτύρων και ζ) πρόσβαση σε όλες τις σχετικές πληροφορίες και αρχεία που τηρούν ο διαχειριστής της υποδομής, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι υπεύθυνοι για τη

συντήρηση φορείς και η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων. **2.** Η έρευνα του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. είναι ανεξάρτητη από τη δικαστική έρευνα, πραγματοποιείται όμως σε συνεργασία με τις αρμόδιες για τη δικαστική έρευνα ανακριτικές αρχές. Για τον σκοπό αυτόν ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. συνάπτει πρωτόκολλα συνεργασίας με τις αρχές που είναι αρμόδιες για οποιαδήποτε δικαστική έρευνα, την Ελληνική Αστυνομία, το Πυροσβεστικό Σώμα και άλλους εμπλεκόμενους στα σιδηροδρομικά ατυχήματα φορείς, με σκοπό να τυποποιηθούν οι διαδικασίες συνεργασίας, συντονισμού και παροχής στοιχείων μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών. **3.** Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ο διαχειριστής υποδομής και, όποτε ενδείκνυται, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων υποχρεούνται να κοινοποιούν αμέσως στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. τα ατυχήματα και τα συμβάντα που αναφέρονται στο άρθρο 42 και να παρέχουν κάθε διαθέσιμη πληροφόρηση. Η κοινοποίηση αυτή επικαιροποιείται, μόλις καθίστανται διαθέσιμες πληροφορίες που ελλείπουν. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. αποφασίζει, χωρίς καθυστέρηση και, εν πάση περιπτώσει, το αργότερο εντός δύο (2) μηνών από την παραλαβή της κοινοποίησης του ατυχήματος ή του συμβάντος, αν θα αρχίσει ή όχι η έρευνα...».

Το συμπέρασμα που προκύπτει λοιπόν με σαφήνεια από τα παραπάνω είναι η καταρχήν αρμοδιότητα των Δικαστικών Αρχών, σύμφωνα με όλα τα δεδομένα της νομοθεσίας και στην συνέχεια όποιου άλλου σχετικού φορέα, ενώ η διατήρηση του χώρου του συμβάντος «αποσπασμένου» και φυλασσόμενου έως την ολοκλήρωση των ερευνών είναι αυτονόητη.

Αναμένουμε λοιπόν να πληροφορηθούμε, όπως άλλωστε πρόσφατη παραγγελία της Εισαγγελίας του Αρείου Πάγου επιτάσσει, ποιοι και γιατί, εκτός από τον τέως περιφερειάρχη Θεσσαλίας και προφανώς τον κ. Τριαντόπουλο, που το ομολογεί την συμμετοχή του σε επίκαιρο χρόνο ενώπιον του τύπου, επιδίωξαν την εκ βάθρων μεταβολή του χώρου πριν συμπληρωθούν λίγα εικοσιτετράωρα από το συμβάν και ενώ υπήρχε μια τουλάχιστον αγνοούμενη.

Θεωρούμε συγκλονιστικό το γεγονός ότι αντίθετα με όλες τις Ευρωπαϊκές Οδηγίες που αφορούν την ασφάλεια στο σιδηρόδρομο, για λόγους που πρέπει να διερευνηθούν από την Δικαιοσύνη, δεν έχουν θεσπιστεί στην πατρίδα μας Εθνικοί Κανόνες Ασφαλείας.

Αυτό όχι μόνο αντιβαίνει στις διατάξεις των άρθρων 13,14,59 και 60 του νόμου Ν.4632/2019, ο οποίος ενσωμάτωσε τις Οδηγίες ΕΕ 2016/797 και 2016/798, αλλά αποτελεί παράλειψη η οποία προφανώς οδήγησε στο πολύνεκρο έγκλημα.

Εάν είχαν θεσπιστεί δεν θα ήταν δυνατόν, ενώ κανένα σύστημα αποτροπής των ολέθριων αποτελεσμάτων του ανθρώπινου σφάλματος δεν βρισκόταν σε λειτουργία, όλοι να δηλώνουν αναρμόδιοι και ανεύθυνοι γι' αυτό, διότι **οι Εθνικοί Κανόνες προβλέπουν ακριβώς τι πρέπει να βρίσκεται σε λειτουργική κατάσταση και ποιος είναι υπεύθυνος γι' αυτό**.

Σε ότι αφορά στις διαφορές μεταξύ του Γενικού Κανονισμού Κυκλοφορίας και των Εθνικών Κανόνων Ασφάλειας, καθώς το σύνολο των εμπλεκόμενων και υπολόγων, που κατέθεσαν ενώπιον της Εξεταστικής, επιχείρησαν να προκαλέσουν σκόπιμη σύγχυση, διαστρεβλώνοντας απροκάλυπτα την αλήθεια, μας ανέφερε τα εξής:

Ο Γενικός Κανονισμός Κυκλοφορίας και οι Εθνικοί Κανόνες Ασφαλείας αποτελούν δύο θεμελιώδεις πυλώνες στη διαχείριση και τη λειτουργία των σιδηροδρόμων, με κάθε έναν να καλύπτει διαφορετικές ανάγκες και πτυχές της σιδηροδρομικής λειτουργίας.

Ο Γενικός Κανονισμός Κυκλοφορίας αποτελεί το βασικό νομικό πλαίσιο που διέπει την κυκλοφορία των τρένων εντός του εθνικού δικτύου. Καθορίζει τις γενικές αρχές και τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται για την ασφαλή και αποτελεσματική κίνηση των τρένων, περιλαμβάνοντας οδηγίες για την εκτέλεση κυκλοφορίας, την αντιμετώπιση εκτάκτων καταστάσεων, τη χρήση των σημάτων και των σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων.

Οι Εθνικοί Κανόνες Ασφαλείας εστιάζουν συγκεκριμένα στην ασφάλεια της σιδηροδρομικής λειτουργίας. Αυτοί οι κανόνες περιλαμβάνουν προδιαγραφές και απαιτήσεις για την ασφαλή λειτουργία των τρένων, την συντήρηση των σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων και του υλικού, καθώς και διαδικασίες για την πρόληψη και την αντιμετώπιση ατυχημάτων και περιστατικών. Επιπλέον, περιλαμβάνουν κανόνες για την εκπαίδευση και πιστοποίηση του προσωπικού, καθώς και για τη διαχείριση κινδύνων και την αξιολόγηση της ασφάλειας.

Η κύρια διαφορά μεταξύ του Γενικού Κανονισμού Κυκλοφορίας και των Εθνικών Κανόνων Ασφαλείας έγκειται στο γεγονός ότι ο πρώτος εστιάζει στη διαχείριση της κυκλοφορίας και την τήρηση των κανόνων για την αποτελεσματική λειτουργία των τρένων, ενώ οι δεύτεροι **εστιάζουν αποκλειστικά στην ασφάλεια, καθορίζοντας προδιαγραφές και απαιτήσεις για την ασφαλή λειτουργία και συντήρηση των σιδηροδρομικών υποδομών και συστημάτων.**

Εκείνοι λοιπόν που με απόλυτη επίγνωση του τρομερού διακυβεύματος, οι πράξεις και παραλείψεις τους να οδηγήσουν ανά πάσα στιγμή στο θάνατο δεκάδες ανυποψίαστους ανθρώπους-επιβάτες, ουσιαστικά αρνούνται, ακόμη και σήμερα, να θεμελιώσουν νομοθετικά την ασφάλεια στον σιδηρόδρομο, ενώ αυτό επιβάλλει επιτακτικά η Ευρωπαϊκή νομοθεσία και ο Ελληνικός νόμος και ως προς αυτό παρανομούν εξακολουθητικά για περισσότερο από μια τετραετία, ούτε αμελούν ούτε διαπράττουν απλώς πολιτικό σφάλμα.

Εγκληματούν ξεκάθαρα και πέρα από κάθε αμφιβολία, δεδομένου ότι η πραγματοποίηση επιβατικών δρομολογίων ήταν απόλυτη ανάγκη να σταματήσει, έως ότου, με βάσει τους Εθνικούς Κανόνες, ρυθμιστούν και επιλυθούν στο σύνολο τους τα σοβαρά ζητήματα ανύπαρκτης ουσιαστικά ασφάλειας.

Είναι πραγματικά εξοργιστικό ότι ακόμη και ένα χρόνο μετά το τραγικό δυστύχημα δεν έχουν θεσπισθεί Εθνικοί Κανόνες Ασφαλείας, ιδίως ως επείγον προληπτικό μέτρο μετά από ατύχημα ή συμβάν, όπως ορίζει ο Νόμος (άρθρο 60 παρ.3 περ. γ.).

Επομένως είναι αδιανόητο κάποιος **να μην θεωρείται υπόλογος** του εγκλήματος, ενώ γνώριζε από την θεσμική θέση ευθύνης που κατείχε: **α) την τραγική κατάσταση** στην οποία βρισκόταν οι υποδομές του συνόλου των αυτοματοποιημένων συστημάτων ασφαλείας, όπως αποδεικνύεται από την μοναδική έκθεση πραγματογνωμοσύνης που βρίσκεται στην δικογραφία, από την οποία προκύπτει ότι όσα συστήματα είχαν εγκατασταθεί είχαν πάψει να λειτουργούν λόγω βλαβών ή είχαν απενεργοποιηθεί (ενδεικτικά ETCS ήδη από τον Ιούλιο του 2018, όπως αποδείχθηκε,

η τηλεδιοίκηση είχε απενεργοποιηθεί πλήρως μετά από πυρκαγιά τον Ιούλιο του 2019, ενώ από τον πίνακα τοπικών χειρισμών, που βέβαια δεν συνιστά σύστημα τηλεδιοίκησης, αφού δεν επιτρέπει εξ αποστάσεως παρεμβάσεις αποφυγής αποτελεσμάτων εσφαλμένων επιλογών σε άμεσο χρόνο αλλά απλώς την προληπτική χάραξη δεδομένων διαδρομών, μόνο στην απόσταση των 1700 μέτρων μετά τον σταθμό της Λάρισας η θέση των τρένων ήταν ορατή, καθώς για τα επόμενα 2300 μέτρα οι λυχνίες εντοπισμού θέσης ήταν καμένοι και ουδείς επιμελήθηκε να τους αντικαταστήσει) και μάλιστα, όπως ανακοινώθηκε επισήμως, για να μπορούν οι αμαξοστοιχίες να παραβιάζουν την ερυθρά σηματοδότηση, από την έκθεση της πυροσβεστικής αλλά και από την τριμελή επιτροπή που όρισε η κυβέρνηση, **β)** την κακή ποιότητα του έμψυχου δυναμικού η οποία είναι αποδεδειγμένα η χειρότερη δυνατή για Ευρωπαϊκή Χώρα, που χρησιμοποιεί τρένα υψηλών ταχυτήτων (ρουσφετολογικές προσλήψεις, πλασματικές εξετάσεις, ανυπαρξία συνεχούς παρακολούθησης της επαγγελματικής ικανότητας του προσωπικού, μπλοκάκια, υποτυπώδης εκπαίδευση κ.λ.π). Είναι βέβαια ομολογημένο από την ίδιο τον αρμόδιο υπουργό ότι η υπηρεσιακή τοποθέτηση του μοιραίου σταθμάρχη αντιβαίνει όχι απλώς στο γράμμα του νόμου αλλά στο ίδιο το πνεύμα των κανόνων δικαίου που αφορούν τις προϋποθέσεις πρόσληψης σε θέσεις ευθύνης, δεδομένου ότι η ανύπαρκτη εμπειρία, οι ελλιπέστατες γνώσεις σε συνδυασμό με την προχωρημένη ηλικία, καθιστούσαν αδιανόητη την ρουσφετολογική παρανομία τοποθέτησης του εκεί που το σφάλμα συνδεόταν με απώλεια δεκάδων ζωών, ιδίως εφόσον η επίγνωση της καθολικής κατάρρευσης των συστημάτων αποτροπής των ολέθριων αποτελεσμάτων του ανθρώπινου σφάλματος ήταν παραπάνω από δεδομένη, τόσο σε ότι αφορά τα ανθρωποκεντρικά δευτέρου επιπέδου, που ήταν πλέον ανύπαρκτα όσο και μηχανολογικά που είχαν πάψει προ πολλού να λειτουργούν, γ) τον απτό κίνδυνο που αντιμετώπιζαν καθημερινά χιλιάδες άνθρωποι να χάσουν την ζωή τους, με μόνη προϋπόθεση «το ανθρώπινο σφάλμα», που με μαθηματική ακρίβεια ήταν όχι απλώς αναμενόμενο αλλά άκρως πιθανόν να συμβεί, ανά πάσα στιγμή και συγχρόνως: **α) να έχει την εξουσία και υποχρέωση να σταματήσει την θανατηφόρα ακολουθία γεγονότων ή έστω να καταγγείλει τα ανωτέρω, β) να μην πράττει τίποτε από τα παραπάνω για τα οποία είχε ιδιαίτερη νομική υποχρέωση προληπτικής αποτρεπτικής δράσης** και εξαιτίας του συνόλου των πράξεων και παραλήψεων του να δολοφονούνται δεκάδες άνθρωποι και να σακατεύονται εκατοντάδες.

Ανακεφαλαιώνοντας σύμφωνα με το σύνολο των **διαπιστώσεων** που έχουν εκφραστεί από ειδικούς, συμπεριλαμβανομένου του πορίσματος Γεραπετρίτη, είναι **αποδεδειγμένο και αδιαμφισβήτητο ότι:**

Δεν λειτουργούσε το **GSMR**.

Δεν λειτουργούσε το **ETCS** σε καμία εκδοχή συνεισφοράς του ήδη από τον **Ιούλιο του 2019**.

Δεν λειτουργούσε η **Φωτοσήμανση**.

Δεν λειτουργούσε η **Τηλεδιοίκηση**.

Υπολειπούν ο **Τοπικός Πίνακας Χειρισμών**, δεδομένου ότι Σύμφωνα με το πόρισμα της επιτροπής Γεραπετρίτη «σελ.17-21.... Η απόσταση όμως αυτή, την ημέρα της αυτοψίας που έκανε η Επιτροπή Εμπειρογνομόνων (20-3-2023), καταγράφηκε ως μικρότερη κατά 1200 μέτρα, και συγκεκριμένα περίπου

1700 μέτρα καθώς στο τμήμα EA2 (μήκους 1200 μέτρων) δεν άναβαν οι λυχνίες. Ωστόσο, ακόμη και πριν η αμαξοστοιχία διέλθει από την αλλαγή 118A στην παρακαμπτήριο, ανάβουν στον πίνακα πορτοκαλί λυχνίες που δεικνύουν ότι η αλλαγή είναι διευθετημένη στην παρακαμπτήριο. Στο τμήμα EA3 υπάρχει μόνιμη ένδειξη κατάληψης καθώς δεν έχει ολοκληρωθεί η σηματοτεχνική επικοινωνία μεταξύ των σταθμών Λάρισας και Εμπορικού Λάρισας. ...».

Σύμφωνα με την έκθεση Πραγματογνωμοσύνης σημειώνεται ότι το επίμαχο κλειδί (κλειδί 118) βρισκόταν στα 1400 μέτρα. Δηλαδή ο σταθμάρχης είχε μόνο μια απόσταση 300 μέτρων για να διαπιστώσει το σφάλμα στην κίνηση του συρμού. Με την ταχύτητά όμως που όδευε ο συρμός, καθώς κατά την έκθεση πραγματογνωμοσύνης κινούνταν τα τελευταία 22 χιλιόμετρα πριν την σύγκρουση με μέση ωριαία ταχύτητα 48,89m/s ή περίπου 176km/h, ο σταθμάρχης είχε μόλις 6 sec να διαπιστώσει την λάθος θέση του συρμού.

ΕΠΙΠΛΕΟΝ, ΕΠΙΣΗΜΩΣ δεν υπήρχαν **Εθνικοί Κανόνες Ασφαλείας**.

Επίσης με βάση το πόρισμα των εμπειρογνομόνων αλλά και τις δηλώσεις του ίδιου του κ.Μητσοτάκη, **η σύγκρουση θα μπορούσε να αποφευχθεί με το ETCS σε λειτουργία** (που είναι αναπόσπαστο τμήμα του ERTMS), το οποίο είναι όμως ταυτόχρονα και προϋπόθεση για να κινηθούν με 160km/h.

Τα τρένα κινούνταν με **μη επιτρεπτή ταχύτητα εφόσον δεν υπήρχαν τα αναγκαία αυτοματοποιημένα συστήματα ασφαλείας** και απόδειξη αποτελεί και η εκ των υστέρων συμμόρφωση με την μείωση της ταχύτητας στα 100km/h αμέσως μετά την σύγκρουση, ως ανώτατο όριο για σημεία που δεν υπάρχει ETCS.

Όποιος λοιπόν είτε συμμετείχε με οποιαδήποτε ιδιότητα και τρόπο στα οικονομικά εγκλήματα, που ορισμένα εξ αυτών ήδη έχει αναδείξει η έρευνα της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας, είτε απλώς, ενώ σαφέστατα γνώριζε τα παραπάνω, επιδίωξε, ως απώτερο κίνητρο, να διατηρήσει την υψηλά αμειβόμενη θέση του και τα όποια προνόμια του εξασφάλιζε η «ομερτά» προς τους ποικίλους ισχυρούς παράγοντες (πολιτικούς ή επιχειρηματικούς), που εμπλέκονταν στο σύνολο των διαπιστωμένων εγκλημάτων, είναι υπόλογος των κακουργημάτων ενδεχόμενου δόλου που καταγγέλλουμε στην Μήνυση που έχει διαβιβαστεί στην Βουλή.

Συγκεκριμένα ο Πρωθυπουργός, ως ο πυρήνας όχι μόνο πολιτικής αλλά και διοικητικής, ποινικής και αστικής ευθύνης στα πλαίσια του νομοθετημένου επιτελικού κράτους (άρθρα 11 και 14 **N. 4622/2019**), οι αρμόδιοι υπουργοί, υφυπουργοί, γενικοί γραμματείς, νόμιμοι εκπρόσωποι των εμπλεκόμενων εταιριών (hellenic train, ΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ), η Πρόεδρος της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, με βεβαιότητα γνώριζαν την έλλειψη οποιασδήποτε ουσιαστικής ασφαλιστικής δικλίδας αποτροπής σοβαρού δυστυχήματος στο Σιδηρόδρομο.

Παράλληλα είχαν και την ιδιαίτερη νομική υποχρέωση να αποκαλύψουν την αλήθεια, σχετικά με την επικινδυνότητα συνέχισης της διεξαγωγής επιβατικών δρομολογίων και είχαν την δυνατότητα να σταματήσουν την συγκεκριμένη παράνομη λειτουργία, προκειμένου να προστατέψουν το επιβατικό κοινό από κίνδυνο ζωής και εφόσον δεν το έπραξαν, ευθύνονται, στο σύνολο τους, για τα ως άνω αδικήματα ενδεχόμενου δόλου σε βαθμό κακουργήματος.

Σε ότι αφορά ειδικότερα την συμμετοχή στα ανωτέρω του κ. Καραμανλή θεωρούμε πως η συστηματική απόκρυψη και διαστρέβλωση της αλήθειας, κατά την κατάθεσή του ενώπιον της Εξεταστικής, εάν εμβαθύνει κανείς στα ειδικότερα σημεία που αυτή εστιάστηκε, δεν αποκαλύπτουν απλώς την πρόδηλη συνείδηση ενοχής του, αλλά και στοιχειοθετούν νομικά τον ενδεχόμενο δόλο του τέως υπουργού για τις ανθρωποκτονίες που διαπράχθηκαν.

Ειδικότερα επιβεβαιώνουν την πρόθεση να δημιουργηθεί, ακόμη και με αναληθείς δηλώσεις ενώπιον του Κοινοβουλίου (ενδεικτικά 20.2.2023 8 ημέρες πριν το τραγικό συμβάν: «..διασφαλίζουμε την ασφάλεια...»), η επίπλαστη εικόνα «κανονικότητας» σε ότι αφορά την ασφάλεια στο σιδηρόδρομο.

Αυτή την απατηλή εντύπωση, ο ίδιος μαζί με άλλους συνυπαίτιους (ΡΑΣ, ενδεικτικά με τις αναληθείς ετήσιες εκθέσεις περί της ασφάλειας στο σιδηρόδρομο), πέτυχαν να δημιουργηθεί κατά παραπλάνηση του κοινού και των αρμοδίων αρχών, πριν το έγκλημα.

Υπήρχε βέβαια ως προς αυτό πρόδηλη σκοπιμότητα (πλήρης κάλυψη του απώτερου κινήτρου, που προϋποθέτει το αδίκημα του ενδεχόμενου δόλου), δηλαδή να συνεχίζονται οι σε βάρος του δημοσίου και της Ευρωπαϊκής Ένωσης παράνομες συναλλαγές, που αποκαλύπτει η έρευνα της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας.

Επιπλέον να διατηρούνται σε κρίσιμες θέσεις εξουσίας, ο ίδιος και οι περί αυτόν (ενδεικτικά: διευθύνοντες σύμβουλοι διορισμένοι από τον ίδιο σε ΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ κ.λ.π.), ενώ βέβαια θα έπρεπε προ πολλού να έχουν αποπεμφθεί, εάν αποκαλύπτονταν η αλήθεια, δηλαδή ότι με ευθύνη τους είχε απογυμνωθεί ο σιδηρόδρομος από κάθε ασφαλιστική δικλίδα, που μπορούσε να εγγυηθεί τη ζωή των επιβατών σε περίπτωση ανθρώπινου σφάλματος.

Επομένως πληρούνται πλήρως οι προϋποθέσεις, κατά την νομολογία, τόσο του απώτερου κινήτρου όσο και της γνώσης και παραδοχής να τεθεί σε άμεσο κίνδυνο απώλειας το έννομο αγαθό της ζωής των επιβατών στον σιδηρόδρομο.

Επιπλέον, το γεγονός της αθέτησης νομοθετικά προσδιορισμένης υποχρέωσης του κ. Καραμανλή, να θεσπίσει με απόφασή του τους επιβεβλημένους σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή και Ελληνική νομοθεσία Εθνικούς Κανόνες Ασφαλείας στο σιδηρόδρομο (άρθρα 13, 14, 59 και 60 ν.4632/2019 που είναι ο εφαρμοστικός νόμος των συνυφασμένων με την ασφάλεια στο σιδηρόδρομο Οδηγιών 797 και 798/2016), αποδεικνύει πέρα από κάθε αμφιβολία ότι δεν τίθεται ζήτημα αμέλειας, ούτε βέβαια πολιτικής απλώς ευθύνης.

Είναι χαρακτηριστικά τα παρακάτω αποσπάσματα των όσων κατέθεσε ενώπιον της Επιτροπής στα οποία είναι πρόδηλη η σκόπιμη απόκρυψη της αλήθειας, ενώ ειδικά για το ζήτημα των Εθνικών Κανόνων Ασφαλείας, ο ίδιος και το σύνολο των συνυπεύθυνων ερωτηθέντων έδωσαν απολύτως διαφορετικές και αντιφάσκουσες μεταξύ τους απαντήσεις, γεγονός που επιβεβαιώνει την ψευδορκία στην οποία υπέπεσαν.

Συγκεκριμένα τονίζεται, διότι είναι σημαντικό, ότι αν και του ανακοινώθηκε αυτό που ήδη γνώριζε, δηλαδή την διερεύνηση της πιθανής ενοχής του, δεν άσκησε ρητά το δικαίωμα αποφυγής της αυτοενοχοποίησης και δήλωσε ψευδώς ότι θα καταθέσει μόνο την αλήθεια.

Είναι χαρακτηριστική η παρακάτω δήλωση του:

«...**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ** (Πρόεδρος της Επιτροπής): Δηλώνω, επικαλούμενος την τιμή και τη συνείδησή μου, ότι θα πω όλη την αλήθεια και μόνο την αλήθεια, χωρίς να προσθέσω ούτε να αποκρύψω τίποτε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Το δηλώνω...

Και παρακάτω:....

Πρέπει, επιτέλους, κατά την προσωπική μου άποψη να ακουστεί και αυτό, γιατί ο ελληνικός λαός και ιδίως οι οικογένειες που τις έπληξε τόσο άδικα αυτή η τραγωδία έχουν το δικαίωμα να τα γνωρίζουν αυτά. Είναι βεβαίως πολλά και επιμέρους τα θέματα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι και κυρίως πολύ μεγάλη η ευθύνη μας απέναντι σε όσους μας παρακολουθούν. Είμαι βέβαιος ότι όλα αυτά θα τα συζητήσουμε με ψυχραιμία, με σοβαρότητα και είναι χρέος μας -και είναι χρέος δικό μου- να μιλήσω με απόλυτη ειλικρίνεια.

Σας ευχαριστώ πολύ και είμαι στη διάθεσή σας, κύριε Πρόεδρε...».

Τα τρία λοιπόν σημεία που η κατάθεση του είναι προφανώς αναληθής είναι τα εξής:

1^{ον}) Ότι δεν ήταν ο κατά νόμω υπεύθυνος να διασφαλίσει την ασφαλή λειτουργία του σιδηρόδρομου.

Χαρακτηριστικό βέβαια τόσο της επάρκειας της κ. Τσιαπαρίκου όσο και του κ. Καραμανλή είναι ότι ακόμη και σήμερα η ένδειξη είναι σε ότι αφορά του «Εθνικούς Κανόνες Ασφάλειας»:

- ☐ Πιστοποίηση και Έγκριση Ασφάλειας
- ☐ Σιδηροδρομική Μεταφορά Επικίνδυνων Εμπορευμάτων
- ☐ Εποπτεία και Επιτήρηση
- ☐ Συστήματα Διαχείρισης Ασφάλειας
- ☒ Εθνικοί Κανόνες Ασφάλειας
- ☐ Κοινές Μέθοδοι Ασφάλειας
- ☐ Ετήσιες Εκθέσεις Ασφάλειας
- ☐ Υπηρεσία Μίας Στάσης / One Stop Shop (OSS)

Υπό διαμόρφωση

Επίσης σε ότι αφορά τις «Κοινές Μεθόδους Ασφαλείας»:

- ☐ Πιστοποίηση και Έγκριση Ασφάλειας
- ☐ Σιδηροδρομική Μεταφορά Επικίνδυνων Εμπορευμάτων
- ☐ Εποπτεία και Επιτήρηση
- ☐ Συστήματα Διαχείρισης Ασφάλειας

- ☐ Εθνικοί Κανόνες Ασφάλειας
- ☐ Κοινές Μέθοδοι Ασφάλειας
- ☐ Ετήσιες Εκθέσεις Ασφάλειας
- ☐ Υπηρεσία Μίας Στάσης / One Stop Shop (OSS)

Υπο διαμόρφωση

Πραγματικός Τραγέλαφος, δεδομένου ότι τα κρισιμότερα μεγέθη και διαδικασίες που αφορούσαν την ασφάλεια και ειδικά την αποτροπή των αποτελεσμάτων του σφάλματος ενός και μόνο ανθρώπου ουδέποτε σχεδιάστηκαν και θεσπίστηκαν.

Επισημαίνεται ότι σύμφωνα με το Άρθρο 58 ν.4632/2019 – Κοινές μέθοδοι ασφάλειας («ΚΜΑ») (άρθρο 6 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798) αφορούν τα εξής: 1. Οι ΚΜΑ περιγράφουν τον τρόπο αξιολόγησης των επιπέδων ασφάλειας, της επίτευξης των στόχων ασφάλειας και της συμμόρφωσης προς άλλες απαιτήσεις ασφάλειας κατά περίπτωση, ιδίως μέσω ανεξάρτητου οργανισμού αξιολόγησης με την εκπόνηση και τον καθορισμό: α) των μεθόδων αξιολόγησης και εκτίμησης των κινδύνων, β) των μεθόδων αξιολόγησης της συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις των πιστοποιητικών ασφάλειας και των εγκρίσεων ασφάλειας που εκδίδονται σύμφωνα με τα άρθρα 63 και 65, γ) των μεθόδων εποπτείας που πρέπει να εφαρμόζει η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και των μεθόδων παρακολούθησης που πρέπει να εφαρμόζουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ο διαχειριστής υποδομής και οι αρμόδιοι για τη συντήρηση φορείς, δ) των μεθόδων αξιολόγησης του επιπέδου και των επιδόσεων ασφάλειας των φορέων λειτουργίας των σιδηροδρόμων σε εθνικό επίπεδο και σε ενωσιακό επίπεδο, ε) των μεθόδων αξιολόγησης της επίτευξης των στόχων ασφάλειας σε εθνικό επίπεδο και σε επίπεδο Ένωσης και στ) κάθε άλλης μεθόδου, η οποία αφορά σε διαδικασία του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας που χρειάζεται να εναρμονιστεί σε επίπεδο Ένωσης. 2. Οι ΚΜΑ αναθεωρούνται τακτικά, με βάση την εμπειρία που αποκτάται από την εφαρμογή τους και με βάση τη συνολική εξέλιξη της ασφάλειας των σιδηροδρόμων και με σκοπό την εν γένει διατήρηση και, εφόσον είναι εύλογα εφικτό, τη συνεχή βελτίωσή της. 3. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, εγκρίνονται όλες οι αναγκαίες τροποποιήσεις στους εθνικούς κανόνες στο πλαίσιο της θέσπισης των ΚΜΑ και των τροποποιήσεών τους...».

Στην ίδια την έκθεση ασφαλείας για το 2021 στην σχετική ιστοσελίδα της ΡΑΣ ανακοινώνονται τα εξής σχετικά:

<https://ras-el.gr/wp-content/uploads/2022/11/ekthesi-asfaleias-2021.pdf>

«...3.4 Οργανωτικό πλαίσιο ασφαλείας Το εθνικό οργανωτικό πλαίσιο στην Ελλάδα κατά το 2021 σχετικά με την ασφάλεια των σιδηροδρόμων αποτυπώνεται παρακάτω: • Το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών είναι η νομοθετική αρχή, υπεύθυνη για τον σιδηροδρομικό τομέα στην Ελλάδα. Υπό την εποπτεία του δραστηριοποιούνται ο ΟΣΕ και η θυγατρική του ΕΡΓΟΣΕ. • Η ΡΑΣ είναι Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή που ασκεί, μεταξύ άλλων, τα καθήκοντα της Ελληνικής ΕΑΑ σύμφωνα με το ν. 4199/2013 και το ν. 4632/2019. • Η Επιτροπή

Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων είναι Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή, η οποία συστάθηκε με το ν.4313/2014 για την εκτέλεση των καθηκόντων του Εθνικού Φορέα Διερεύνησης του άρθρου 22 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/796. Η συγκεκριμένη Επιτροπή δεν δραστηριοποιείται προς το παρόν. • Ο ΟΣΕ είναι ο μοναδικός εθνικός διαχειριστής υποδομής, κάτοχος έγκρισης ασφαλείας, που λειτουργεί στην Ελλάδα υπό την επίβλεψη του ΥΥΜ. Ο ΟΣΕ είναι επίσης ο ιδιοκτήτης του μοναδικού αναγνωρισμένου Κέντρου Εκπαίδευσης Μηχανοδηγών και Υποψηφίων Μηχανοδηγών. ο Η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. είναι θυγατρική εταιρεία του ΟΣΕ, υπεύθυνη για την εκτέλεση του Επενδυτικού Προγράμματος και την διαχείριση των νέων έργων σιδηροδρομικής υποδομής...».

2^{ον}) Ότι η Ευρωπαϊκή Εισαγγελία και οι ειδοποιήσεις που ελάμβανε από πρόσωπα που υπηρετούσαν σε θέσεις και ποικίλους φορείς δεν συνδέουν ρητά τις καθυστερήσεις ολοκλήρωσης των έργων και ειδικά της 717/2014 με τον κίνδυνο πρόκλησης σοβαρού δυστυχήματος όπως αυτό των Τεμπών.

3^{ον}) Ότι δεν θεσπίστηκαν κατά τον χρόνο της άσκησης της θητείας του οι απαραίτητοι για την ασφαλή κυκλοφορία στο σιδηρόδρομο Εθνικοί Κανόνες Ασφάλειας διότι ο ΕΡΑ του δήλωσε ότι δεν είναι απαραίτητοι.

Αποδεικνύεται όμως από έγγραφα, που ο ίδιος ο ψευδόμενος κ. Καραμανλής κατέθεσε την Δευτέρα 19.2.2023, δηλαδή τρεις ημέρες μετά την κατάθεση του και όχι κατά την κατάθεση του όπως ψευδώς δήλωσε, ότι σύμφωνα με την αλληλογραφία του Υπουργείου με τον ΕΡΑ ουδέποτε υπεβλήθη με την μορφή ενιαίου νομοθετήματος υπουργική απόφαση περί Εθνικών Κανόνων Ασφάλειας, αλλά απλώς ο Γενικός Κανονισμός Κυκλοφορίας και μεμονωμένες εγκύκλιοι.

Μάταια ο ΕΡΑ επισήμαινε επανειλημμένα ότι αυτά δεν αποτελούσαν βέβαια Εθνικούς Κανόνες Ασφάλειας κατά το Ευρωπαϊκό Δίκαιο και ότι όσα εκτίθενται από την Ελληνική Πλευρά δεν καλύπτουν τους κανόνες ορθής νομοθέτησης.

Στην σχετική αλληλογραφία αναφέρεται από την πλευρά του ΕΡΑ: «*There is no reference to any national legal act*», ενώ σε άλλο σημείο αναφέρεται σε έλλειψη πληροφοριών ή συμμόρφωσης.

Το υπουργείο, όμως επιμένει **στον Γενικό Κανονισμό Κυκλοφορίας ενώ οι διατάξεις του δεν αποτελούν Εθνικούς Κανόνες Ασφάλειας, όπως ακριβώς επισημαίνει ο ΕΡΑ.**

Επίσης ο ΕΡΑ αναφέρεται σε «Irregularities and accidents», και τονίζει ότι δεν περιγράφεται «ο ρόλος των τοπικών/εθνικών αρχών, οι υπηρεσίες για έκτακτη ώρα ανάγκης ή ειδοποίηση για ατυχήματα και συμβάντα».

Στην επίμονη άρνηση του Υπουργείου να προσαρμοστεί στην ανάγκη για τα προφανή η επικοινωνία έμεινε έως σήμερα ατελής, όπως προκύπτει άλλωστε από όσα δηλώνει η ΡΑΣ στην ιστοσελίδα της.

Επομένως ο κ. Καραμανλής όχι απλώς είπε ψέματα, αλλά με δόλο απέκρυψε από την Επιτροπή και τον Ελληνικό λαό ότι από σκοπιμότητα, που πρέπει να εξηγήσει τα κίνητρα της, οδήγησε σε τέλμα την σχετική επικοινωνία, προφανώς διότι εάν είχαν θεσπιστεί Εθνικοί Κανόνες Ασφάλειας, δεν θα μπορούσαν να διαιωνίζονται με ευθύνη του τα έργα ούτε να θέτει σε κίνδυνο ζωής επί μια τετραετία εκατομμύρια επιβάτες, για να υπηρετήσει τα συμφέροντα που αναφέρει το Πόρισμα της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας.

Στην εξέταση του ο κ. Τσιαμάντης είναι από τους λίγους που κατέθεσαν την αλήθεια και ο κ. Χαλκιάς εν μέρει, διότι από θέσεως δεν θα μπορούσε να γνωρίζει πλήρως τι είχε συμβεί, αν και όφειλε ως Πρόεδρος της Επιτροπής Γεραπετρίτη να επισημάνει την έλλειψη των Εθνικών Κανόνων Ασφαλείας και στο ίδιο το Πόρισμα που συντάχθηκε και δημοσιεύτηκε με ευθύνη του.

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ (Μάρτυς): Με συγχωρείτε, αλλά δεν κατάλαβα την ερώτηση. Έχουν ενσωματωθεί Οδηγίες με τον ν.4632/2019, η 797 και η 798 και μάλιστα είμαστε από τις πρώτες χώρες που ενσωματώσαμε τις Οδηγίες αυτές.....».

Σε κάθε περίπτωση στην ιστοσελίδα της ΡΑΣ ανακοινώνονται τα εξής:

<https://ras-el.gr/wp-content/uploads/2022/07/ekthesi-pepragmenwn-ras-2020-2021.pdf>

σελ.101

4.2.7 Ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ ΡΑΣ και Σιδηροδρομικών Οργανισμών
Κατά τη διάρκεια του 2020 αλλά και του 2021, η ΡΑΣ συνέχισε να ανταλλάσσει απόψεις και πληροφορίες με τους σιδηροδρομικούς οργανισμούς για θέματα που απασχολούν την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και τη διαλειτουργικότητα. Αυτή η ανταλλαγή πληροφοριών πραγματοποιείται συνήθως μέσω τακτικής και έκτακτης εποπτείας ή άλλων συναντήσεων καθώς και δια αλληλογραφίας. Οι σιδηροδρομικοί οργανισμοί μπορούν να εκφράσουν απόψεις σχετικά με την έκδοση διαδικασιών / πρακτικών, να υποβάλουν καταγγελίες στη ΡΑΣ ή να θέσουν οποιοδήποτε θέμα προς συζήτηση. Σύμφωνα με το κανονιστικό πλαίσιο Έκθεση Πεπραγμένων 2020-2021 103 εποπτείας της ΡΑΣ προβλέπεται τουλάχιστον μία συνάντηση εποπτείας με κάθε σιδηροδρομικό οργανισμό ξεχωριστά και τουλάχιστον μία κοινή συνάντηση με όλους τους φορείς σε ετήσια βάση. Τα θέματα που συζητήθηκαν στις προαναφερθείσες συναντήσεις για το 2020 παρατίθενται παρακάτω: ο Ανασκόπηση της προόδου υλοποίησης των ενεργειών της 3ης ΚΣΕ/2019 ο Συνοπτική παρουσίαση των εποπτικών δραστηριοτήτων της ΡΑΣ έτους 2020 και των αποτελεσμάτων τους – Σχεδιαζόμενες ενέργειες σχετικά με την Εποπτεία έτους 2021 ο Κουλτούρα Ασφάλειας (Safety Culture) ο Εφαρμογή ν. 4632/2019 (Α' 159) – Εκκρεμότητες για την εφαρμογή του (έκδοση δευτερογενούς νομοθεσίας, οδηγιών κ.α.) ο Εφαρμογή αναμορφωμένου Γενικού Κανονισμού Κίνησης (ΓΚΚ) – Μέρος Β' – Ενημέρωση για τυχόν προβλήματα από την εφαρμογή του ο Εθνικοί κανόνες στον τομέα της ασφάλειας ο Θέματα Μηχανοδηγών (Μετατροπή υφιστάμενων Αδειών Μηχανοδηγού, έκδοση νέων αδειών, έκδοση πιστοποιητικών μηχανοδηγού από τις ΣΕ και το ΔΥ, νομοθετικές εκκρεμότητες, εκπαίδευση μηχανοδηγών, προβλήματα κ.α.) ο Υπηρεσία Μίας Στάσης (OSS) ο Ενημέρωση από το Υπουργείο

αναφορικά με τις υποχρεώσεις των ΣΕ που απορρέουν από την εφαρμογή του Κανονισμού 2019/774 για την τροποποίηση του κανονισμού 1304/2014 όσον αφορά την εφαρμογή της ΤΠΔ το υποσύστημα «Τροχαίο υλικό — Θόρυβος» στις υφιστάμενες εμπορευματικές φορτάμαξες. Τα θέματα που συζητήθηκαν στις προαναφερθείσες συναντήσεις για το 2021 παρατίθενται ακολούθως: ο Συνοπτική παρουσίαση των εποπτικών δραστηριοτήτων της ΡΑΣ έτους 2021 και των αποτελεσμάτων τους – Σχεδιαζόμενες ενέργειες σχετικά με την Εποπτεία έτους 2022. ο Κουλτούρα Ασφάλειας (Safety Culture). Ενημέρωση από μέρους ΣΟ για δράσεις σχετικά με εφαρμογή της κουλτούρας ασφάλειας. 104 ο Εφαρμογή ν. 4632/2019 (Α' 159) – Εκκρεμότητες για την εφαρμογή του (έκδοση δευτερογενούς νομοθεσίας, οδηγών κ.α.). ο Εφαρμογή αναμορφωμένου Γενικού Κανονισμού Κίνησης (ΓΚΚ) – Μέρος Β' – Ενημέρωση για τυχόν προβλήματα από την εφαρμογή του. ο Σύνταξη Απόφασης ΡΑΣ για την πιστοποίηση προσωπικού με κρίσιμα καθήκοντα Ασφάλειας – Πρόγραμμα Εκπαίδευσης Τεχνιτών Ελέγχου Οχημάτων (Επισκεπτών). ο Ενημέρωση για την αξιολόγηση των Εθνικών κανόνων στον τομέα της ασφάλειας από τον ERA. ο Διασυνοριακή υποδομή και κυκλοφορία. Έκδοση πιστοποιητικών μηχανοδηγού για συνοριακή υποδομή. ο Εκπαίδευση Μηχανοδηγών (επικαιροποίηση τράπεζας θεμάτων κ.α.) ο Τροποποίηση του άρθρου 23 του ν. 3911/2011 (Α'12) 4.2.8 Εθνικοί Κανόνες στον τομέα της Ασφάλειας (ΕΚΑ) και αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης Ένας από τους βασικότερους στόχους του 4ου Σιδηροδρομικού Πακέτου, το οποίο ενσωματώθηκε στην ελληνική έννομη τάξη με το ν. 4632/2019, είναι η εξάλειψη όλων των εθνικών κανόνων οι οποίοι είναι περιττοί ή δεν συμμορφώνονται με την ευρωπαϊκή νομοθεσία και συνεπώς είναι αχρείαστοι και επαχθείς, δημιουργώντας εμπόδια ιδίως στις πολυεθνικές υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών. Στο πλαίσιο αυτό, σύμφωνα με το άρθρο 8 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798, τα Κράτη – Μέλη είχαν την υποχρέωση να επανεξετάσουν τους ισχύοντες εθνικούς κανόνες στον τομέα της ασφάλειας έως τις 16-06-2018. Για τη χώρα μας ως εθνικοί κανόνες είχαν αναγνωρισθεί ορισμένα άρθρα του Κανονισμού Κυκλοφορίας & Ελιγμών και ο Κανονισμός Σημάτων του ΟΣΕ. Μετά την τροποποίηση του Γενικού Κανονισμού Κίνησης (ΓΚΚ)-Μέρος Β (Κανονισμός Κυκλοφορίας & Ελιγμών) και τη δημοσίευση της σχετικής Υπουργικής Απόφασης αριθ. ΑΣ10/77243/580 / 13-02-2019 στο ΦΕΚ Β 698 / 01-03-2019, ομάδα εργασίας αποτελούμενη από εκπροσώπους της Διεύθυνσης Σιδηροδρομικών Μεταφορών του Υπ. Υποδομών & Μεταφορών, του Διαχειριστή Υποδομής ΟΣΕ και της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων Έκθεση Πεπραγμένων 2020-2021 105 (ΡΑΣ) ανέλαβε, μεταξύ άλλων, την επανεξέταση των ισχυόντων εθνικών κανόνων και τη διερεύνηση θέσπισης νέων. Η ομάδα εργασίας, λαμβάνοντας υπόψη το άρθρο 8 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 (βλ. άρθρο 60 του ν.4632/2019), το Παράρτημα II της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 (βλ. άρθρο 81 του ν.4632/2019) και το Προσάρτημα Θ του Παραρτήματος του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/773 (ΤΠΔ ΟΡΕ), κατέληξε σε προτεινόμενους εθνικούς κανόνες στον τομέα της ασφάλειας και αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης, σύμφωνα με την παράγραφο 4.4.3 του Παραρτήματος του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/773 (ΤΠΔ ΟΡΕ). Οι ως άνω προτεινόμενοι εθνικοί κανόνες και αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης τέθηκαν υπό την ευθύνη της ΡΑΣ σε ηλεκτρονική διαβούλευση το χρονικό διάστημα μεταξύ 11 έως 21- 06-2020. Μετά το πέρας της διαβούλευσης, και της αξιολόγησης των σχολίων που συλλέχθηκαν, το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών υπέβαλε προς εξέταση τους εθνικούς κανόνες στον Οργανισμό

Σιδηροδρόμων της ΕΕ (ERA) και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, όπου θα αξιολογηθούν σύμφωνα με τα άρθρα 25 και 26 του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796. Οι εθνικοί κανόνες, για τους οποίους θα υπάρξει τελικά θετική αξιολόγηση, θα δημοσιευθούν στο πληροφοριακό σύστημα SRD (Safety Rules Database). Έως το τέλος του 2021, δεν υπήρξε ανατροφοδότηση σχετικά με το αποτέλεσμα της αξιολόγησης των ως άνω εθνικών κανόνων από τον ERA και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

σελ.104

4.2.8 Εθνικοί Κανόνες στον τομέα της Ασφάλειας (ΕΚΑ) και αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης Ένας από τους βασικότερους στόχους του 4ου Σιδηροδρομικού Πακέτου, το οποίο ενσωματώθηκε στην ελληνική έννομη τάξη με το ν. 4632/2019, είναι η εξάλειψη όλων των εθνικών κανόνων οι οποίοι είναι περιττοί ή δεν συμμορφώνονται με την ευρωπαϊκή νομοθεσία και συνεπώς είναι αχρείαστοι και επαχθείς, δημιουργώντας εμπόδια ιδίως στις πολυεθνικές υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών. Στο πλαίσιο αυτό, σύμφωνα με το άρθρο 8 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798, τα Κράτη – Μέλη είχαν την υποχρέωση να επανεξετάσουν τους ισχύοντες εθνικούς κανόνες στον τομέα της ασφάλειας έως τις 16-06-2018. Για τη χώρα μας ως εθνικοί κανόνες είχαν αναγνωρισθεί ορισμένα άρθρα του Κανονισμού Κυκλοφορίας & Ελιγμών και ο Κανονισμός Σημάτων του ΟΣΕ. Μετά την τροποποίηση του Γενικού Κανονισμού Κίνησης (ΓΚΚ)-Μέρος Β (Κανονισμός Κυκλοφορίας & Ελιγμών) και τη δημοσίευση της σχετικής Υπουργικής Απόφασης αριθ. ΑΣ10/77243/580 / 13-02-2019 στο ΦΕΚ Β 698 / 01-03-2019, ομάδα εργασίας αποτελούμενη από εκπροσώπους της Διεύθυνσης Σιδηροδρομικών Μεταφορών του Υπ. Υποδομών & Μεταφορών, του Διαχειριστή Υποδομής ΟΣΕ και της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων Έκθεση Πεπραγμένων 2020-2021 105 (ΡΑΣ) ανέλαβε, μεταξύ άλλων, την επανεξέταση των ισχυόντων εθνικών κανόνων και τη διερεύνηση θέσπισης νέων. Η ομάδα εργασίας, λαμβάνοντας υπόψη το άρθρο 8 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 (βλ. άρθρο 60 του ν.4632/2019), το Παράρτημα ΙΙ της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 (βλ. άρθρο 81 του ν.4632/2019) και το Προσάρτημα Θ του Παραρτήματος του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/773 (ΤΠΔ ΟΡΕ), κατέληξε σε προτεινόμενους εθνικούς κανόνες στον τομέα της ασφάλειας και αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης, σύμφωνα με την παράγραφο 4.4.3 του Παραρτήματος του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/773 (ΤΠΔ ΟΡΕ). Οι ως άνω προτεινόμενοι εθνικοί κανόνες και αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης τέθηκαν υπό την ευθύνη της ΡΑΣ σε ηλεκτρονική διαβούλευση το χρονικό διάστημα μεταξύ 11 έως 21- 06-2020. Μετά το πέρας της διαβούλευσης, και της αξιολόγησης των σχολίων που συλλέχθηκαν, το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών υπέβαλε προς εξέταση τους εθνικούς κανόνες στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της ΕΕ (ERA) και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, όπου θα αξιολογηθούν σύμφωνα με τα άρθρα 25 και 26 του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796. Οι εθνικοί κανόνες, για τους οποίους θα υπάρξει τελικά θετική αξιολόγηση, θα δημοσιευθούν στο πληροφοριακό σύστημα SRD (Safety Rules Database). Έως το τέλος του 2021, δεν υπήρξε ανατροφοδότηση σχετικά με το αποτέλεσμα της αξιολόγησης των ως άνω εθνικών κανόνων από τον ERA και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Αυτός είναι βέβαια ο λόγος που η κ. Τσιαπαρίκου, όταν ρωτήθηκε ενώπιον της Εξεταστικής εάν υπήρχαν θεσπισμένοι Εθνικοί Κανόνες Ασφάλειας, επιχείρησε σκόπιμα να δημιουργήσει σύγχυση αυτών με τον Κανονισμό Κυκλοφορίας και έτσι απέφυγε να απαντήσει επί της ουσίας, ενώ βέβαια πρόκειται για διακριτά και άσχετα μεταξύ τους κανονιστικά κείμενα, δεδομένου ότι ο Κανονισμός Κυκλοφορίας θα έπρεπε να θεσπιστεί σύμφωνα με τους Εθνικούς Κανόνες ασφάλειας, αλλά βέβαια δεν μπορεί να ταυτίζεται με αυτούς.

Η παραπάνω ψευδορκία, όπως και η διάψευση της με έγγραφα, σχετικά με το ότι δήθεν δεν είχε ενημερωθεί για την καταστροφή του συστήματος τηλεδιοίκησης από φωτιά στην Λάρισα τον Ιούνιο του 2019, καταδεικνύει, όχι μόνο την ενοχή της για τα κακουργήματα που σχετίζονται με το έγκλημα αλλά και την τέλεση του αδικήματος της ψευδορκίας ενώπιον της Επιτροπής και θα έπρεπε να σταλεί για την άσκηση ποινικής δίωξης εναντίον της η κατάθεση της στον αρμόδιο Εισαγγελέα.

Συμπερασματικά σε ότι αφορά όσα προηγήθηκαν και οδήγησαν στην μαζική δολοφονία των Τεμπών. Τα οικονομικά Εγκλήματα που περιγράφονται στο Πόρισμα της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας αποκαλύπτουν προχωρημένη σήψη στα θεμέλια του Κράτους Δικαίου. Δεν τηρήθηκαν κατά την υλοποίηση των Συμβάσεων (ενδεικτικά 717) ούτε το Ελληνικό ούτε το Ευρωπαϊκό Δίκαιο (πλήρης αδιαφάνεια για την οποία επιβλήθηκαν κυρώσεις και η Ελλάδα παραπέμφθηκε στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο), με αποτέλεσμα εγκληματική διόγκωση των δαπανών σε βάρος του Ελληνικού Δημοσίου και της Ευρωπαϊκής Ένωσης και δολοφονικές συνθήκες ανύπαρκτης ασφάλειας για το σύνολο των Ευρωπαίων Πολιτών που κινούνταν και συνεχίζουν να κινούνται στο ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο, τμήμα του οποίου είναι και το Ελληνικό. Παράλληλα με ψευδείς, παραπλανητικές διαφημίσεις συγκαλύπτονταν η πραγματικά ακραία επικινδυνότητα, καθώς δεν λειτουργούσε κανένα μηχανολογικά προηγμένο ή αυτοματοποιημένο σύστημα αποτροπής του κινδύνου, ενώ οι προσλήψεις και η εκπαίδευση του προσωπικού δεν υπάκουαν σε στοιχειώδεις προδιαγραφές αποτελεσματικότητας και ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών (Θανατηφόρα Έκθεση).

Η κυβέρνηση και ο υπόλογος υπουργός μάταια επιχειρούν να περιορίσουν την απαξία των εγκληματικών πράξεων και παραλήψεων στο επίπεδο της πολιτικής ευθύνης.

Εκτός από όσα τεκμηριωμένα καταλογίζει το πόρισμα της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας (απάτη, απιστία, παράβαση καθήκοντος) η αποκάλυπτη παραβίαση εκ μέρους του Υπουργείου Μεταφορών των άρθρων 59 (άρθρο 7 Οδηγίας 798/2016) και 60 (άρθρο 8 Οδηγίας 798/2016) του ν. 4632/2019 για την ενσωμάτωση των Οδηγιών ΕΕ 2016/797 και 2016/798 επιβεβαιώνει την διάπραξη κακουργηματικών πράξεων.

Οι προαναφερόμενες διατάξεις των Οδηγιών επέβαλαν την θέσπιση γέων Εθνικών Κανόνων Ασφαλείας, δεδομένου ότι δεν είχε τεθεί σε λειτουργία κανένα από τα προβλεπόμενα σ' αυτές σύστημα αποτροπής των σιδηροδρομικών δυστυχημάτων.

Η κυβέρνηση όμως δεν το έπραξε και προτίμησε να παρανομήσει αποκάλυπτα προκειμένου να αποκρύψει από τους αρμόδιους Ευρωπαϊκούς Θεσμούς και τους Έλληνες Πολίτες την αλήθεια.

Επέλεξε έτσι να θυσιάσει δεκάδες ανθρώπινες ζωές στο βωμό του παράνομου κέρδους, αποβλέποντας στην επίπλαστη εικόνα κανονικότητας που θα συγκάλυπτε την διαφθορά και θα εξασφάλιζε την ψηφοθηρία.

Σε ότι αφορά την επιχείρηση συγκάλυψης ευθυνών που ακολούθησε, κυρίως το πιθανόν παράνομο φορτίο, που προκάλεσε την ανεξήγητη έως σήμερα έκρηξη και φωτιά, με την απροσχημάτιστη αλλοίωση του συνόλου των στοιχείων στον τόπο του Εγκλήματος, κατά παράβαση της Διάκρισης των Εξουσιών και του Κράτους Δικαίου (άρθρο 239 και 251 ΚΠΔ, άρθρο 21 νόμου για την διερεύνηση αεροπορικών και σιδηροδρομικών δυστυχημάτων, άρθρο 20 ΟΔΗΓΙΑΣ 2004/49/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 29ης Απριλίου 2004 για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων), τίθεται ζήτημα διώξεων για το κακούργημα του άρθρου 134 ΠΚ.

Η κυβέρνηση δια του Περιφερειάρχη Θεσσαλίας, όπως και του υπουργού παρά τω πρωθυπουργώ και με πρόσχημα μια εγκύκλιο του Υπουργείου Πολιτικής Προστασίας, που δεν προέβλεπε τίποτε από όσα συνέβησαν, πριν καν ολοκληρωθεί το πρώτο 48ωρο και ενώ υπήρχε μια τουλάχιστον αγνοούμενη, μετακίνησε το σύνολο των καταλοίπων της σύγκρουσης (μικρά και μεγάλα συντρίμια, όπως και λείψανα των θυμάτων), πλήρως αλλοιωμένα, σε άλλες θέσεις, μια των οποίων αποκαλύφθηκε πολλούς μήνες μετά και ανήκε στον υπόλογο ΟΣΕ.

Πρόκειται για απροκάλυπτο σφετερισμό της Εκτελεστικής Εξουσίας, που τυποποιείται ως το αδίκημα της Εσχάτης Προδοσίας κατά το Ελληνικό Δίκαιο (άρθρο 134 παρ.2 ΠΚ), όπως ήδη αναφέρθηκε.

Εύλογα η σκέψη όλων οδηγείται στα εξής ενδεχόμενα για την σκόπιμη αλλοίωση του πεδίου από αξιωματούχους της εκτελεστικής εξουσίας, καθ' υπόδειξη και με την εποπτεία μελών της Κυβέρνησης:

Πολιτικές Πιέσεις: Η κυβέρνηση ενδεχομένως θέλησε να **αποφύγει τη δημόσια κριτική και τις πολιτικές επιπτώσεις** που μπορεί να προκληθούν από τις αποκαλύψεις.

Οικονομικά Συμφέροντα: Υπάρχει η πιθανότητα κάποιοι **οικονομικοί ή επιχειρηματικοί κύκλοι που εμπλέκονται στην παράνομη δραστηριότητα να έχουν στενές σχέσεις με την κυβέρνηση ή ακόμη και μέλη της**, προσπαθώντας έτσι να **προστατεύσουν τα συμφέροντά τους**.

Νομικές ή Δικαστικές Συνέπειες: Η κυβέρνηση ενδεχομένως θέλησε να αποφύγει τις πιθανές **νομικές συνέπειες** που θα αντιμετώπιζε εάν αποκαλυφθεί ότι **επέτρεψε ή δεν μπόρεσε να αποτρέψει την παράνομη μεταφορά και χρήση χημικών ουσιών που δεν εμφανίζονται στο νόμιμο φορτίο.**

Διαφθορά: Υπάρχει επίσης πιθανότητα η **διαφθορά σε διάφορα επίπεδα της κυβέρνησης ή της διοίκησης** να εξηγεί την συγκάλυψη, εάν οι **αξιωματούχοι λαμβάνουν ανταλλάγματα για να κρατήσουν χαμηλούς τόνους το θέμα.**

Σε κάθε περίπτωση η απαξίωση των θεσμών του Κράτους Δικαίου με αλαζονικές πρακτικές, όπως κυρίως απρεπείς δηλώσεις υπουργών της Κυβέρνησης, εντός και εκτός κοινοβουλίου, που αναπαρήγαγε σκόπιμα ο φιλοκυβερνητικός τύπος, είναι το επιστέγασμα της φθοροποίησης για τους θεσμούς δράσης της κυβερνητικής πλειοψηφίας.

Στις δηλώσεις αυτές το εκλογικό αποτέλεσμα (η πραγματική απήχηση του κυβερνώντος κόμματος στο εκλογικό σώμα δεν ξεπέρασε το 21%, καθώς η αποχή – ένδειξη απογοήτευσης και κούρασης των πολιτών, άγγιξε το 49%), η πλειοψηφία εντός του Κοινοβουλίου και η κομματική πειθαρχία αναγορεύτηκαν σε αξίες υπέρτερες αυτής της Αξίας και της Αξιοπρέπειας του Ανθρώπου.

Σε μια άνευ προηγουμένου προσπάθεια χειραγώγησης της κοινής γνώμης, οι πληροφορίες για το συμβάν εξαφανίστηκαν από τον τύπο ή αλλοιώθηκαν δραματικά. Το εκλογικό αποτέλεσμα, οφειλόμενο κατά κύριο λόγο στις ως άνω μεθοδεύσεις, μετονομάστηκε σε δικαιοδοτική κρίση απαλλαγής από τις πρόδηλες εγκληματικές ευθύνες. Ομολογήθηκε ότι η αλήθεια (απουσίας οποιασδήποτε ασφαλιστικής δικλίδας) απεκρύβη γιατί διαφορετικά κανείς δεν θα επιβιβαζόταν στον σιδηρόδρομο. Εκφράστηκε δημόσια, τόσο από τον Πρωθυπουργό όσο και από τον Υπουργό Επικρατείας της Κυβέρνησης, με πρόθεση την δημιουργία παραπλανητικών εντυπώσεων και σύγχυσης στην κοινή γνώμη, η θέση ότι η διαφθορά δεν προκαλεί θανάτους, ενώ η διεθνής εγκληματολογική θεωρία και νομολογία τεκμηριώνει το ακριβώς αντίθετο.

Οι πρόσφατες δηλώσεις μάλιστα υπουργού της Κυβέρνησης περί του ότι δήθεν είναι προς το συμφέρον της Κυβέρνησης να υπήρξε λαθραία μεταφορά ουσιών, καθώς σε αυτή την περίπτωση δεν είναι υπόλογη η ίδια αποτελεί το επιστέγασμα της ανοησίας, της ανεργμάνιστης παραπληροφόρησης και της φθηνής δημαγωγίας.

Η θεωρία της αιτιώδους συνάφειας και η αρχή του ισοδυνάμου των όρων, που κυριαρχεί στην νομολογία και νομική σκέψη απαντούν στον πεπτονοκέφαλο που τα σκαρφίστηκε ότι, ανεξαρτήτως των λοιπών παραγόντων που οδήγησαν στο θάνατο τα άτυχα θύματα, τίποτε από αυτά δεν θα συνέβαινε εάν δεν είχε προηγηθεί, πάντων των λοιπών χρονικά, η μοιραία μετωπική σύγκρουση των δύο τρένων.

Και η συζήτηση για κάθε λογικό πολίτη τελειώνει εκεί.

Για τους παραπάνω λόγους προτείνουμε:

1^ο) Η Επιτροπή με ερμηνευτική Δήλωση να διευκρινίσει την θέση της ότι για τα εγκλήματα παραλείψεως κατά την άσκηση των υπουργικών καθηκόντων αρμόδια είναι η τακτική Δικαιοσύνη, καθώς σε ότι αφορά το άρθρο 86 Συντάγματος και το προστατευτικό πλέγμα για τις πράξεις που εκτελούνται κατά την ενάσκηση των υπουργικών καθηκόντων, δεν προκύπτει ότι συμπεριλαμβάνεται και η παράλειψη εκτέλεσης οφειλόμενης νόμιμης ενέργειας. Ειδικότερα από τη γραμματική ερμηνεία των σχετικών διατάξεων δεν προκύπτει κάποια συμπερίληψη σε αδικήματα τελούμενα δια παραλείψεως ασκήσεως των υπουργικών υποχρεώσεων, γεγονός που επιρρωνύεται από την τεολογία του ίδιου του θεσμού, επειδή θα ήταν παράδοξο να θεωρηθεί πως ο νομοθέτης ήθελε να ορίσει ειδική ποινική μεταχείριση για τον αδρανούντα Υπουργό και για το φαινόμενο που υποθετικά δεν πρέπει να εμφανιστεί (Ι. Σπυριδάκης, «Ποινική ευθύνη Υπουργών», ό.π., σελ. 847. Βλ. και Ι. Σπυριδάκης, «Ευθύνη Υπουργού επί αυτοκινητικού ατυχήματος», Ποινική Δικαιοσύνη, 12/2013, σελ. 1121-1122, όπου μέσα από ενδεικτικά παραδείγματα-περιπτώσεις προκύπτει το γενικό συμπέρασμα ότι η ειδική ποινική νομοθεσία εφαρμόζεται μόνο όταν το έγκλημα διαπράχθηκε κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του υπουργού, ενώ αν το έγκλημα διαπράττεται όχι κατά την εκτέλεση των καθηκόντων, ή με την ευκαιρία της εκτελέσεως των καθηκόντων, ή

με παράλειψη οφειλόμενης ενέργειας ο Υπουργός υπάγεται στις κοινές ποινικές διατάξεις., Ι. Σπυριδάκης, «Ποινική ευθύνη Υπουργών», ό.π., σελ. 848., Βενιζέλος, Μαθήματα Συνταγματικού Δικαίου, ό.π., σελ. 564).

2^ο) Εάν η θέση αυτή δεν γίνει δεκτή από την πλειοψηφία να εξεταστεί η πρόταση ομόφωνης εισήγησης για την σύσταση προανακριτικής επιτροπής για το σύνολο των αδικημάτων που προαναφέρθηκαν σε ότι αφορά τους εμπλεκόμενους υπουργούς.

3^ο) **Να τεθεί σύμφωνα με τα άρθρα 129, 130, 131 και 132 του Κανονισμού της Βουλής των Ελλήνων επίκαιρη Ερώτηση στον Πρωθυπουργό και στους αρμόδιους Υπουργούς, σχετικά με την συμμετοχή, γνώση ή ανοχή των ανωτέρω στην οργανωμένη επιχείρηση συγκάλυψης ευθυνών δια της αλλοίωσης στοιχείων, που υλοποιήθηκε στον χώρο του πολύνεκρου εγκλήματος από τον Περιφερειάρχη Θεσσαλίας κ. Αγοραστό.**

Ειδικότερα, καθομολογία του τέως Περιφερειάρχη Αγοραστού, που ατυχώς υπηρετούσε κατά τον κρίσιμο χρόνο σε ύψιστης θεσμικής αξίας θέση και αρνήθηκε να καταθέσει ενώπιον της Επιτροπής, την εντολή για να πράξει το ως άνω αδίκημα έλαβε, ως αποτέλεσμα αποφάσεων του Συντονιστικού Οργάνου Πολιτικής Προστασίας (ΣΟΠΠ) στα πλαίσια υλοποίησης του Ειδικού Σχεδίου Διαχείρισης Ανθρωπίνων Απωλειών (ΣΔΑΑ).

Την λειτουργία του ως άνω συλλογικού οργάνου (ΣΟΠΠ) επόπτευε ο ίδιος ο Πρωθυπουργός, μέσω της συμμετοχής σε αυτό τριών υπουργών (Προστασίας του Πολίτη, Υγείας, Μεταφορών και ειδικά του υφυπουργού παρά τω πρωθυπουργώ κ. Χρήστου Τριαντόπουλου, όπως ο ίδιος έχει ομολογήσει σε συνεντεύξεις του.

Το ερώτημα λοιπόν που πρέπει να τεθεί στον ίδιο τον Πρωθυπουργό, αλλά και στους προαναφερόμενους Υπουργούς είναι, τι γνώριζαν για τα ανωτέρω και όσα αναλύονται στο προαναφερθέν παράρτημα για την δράση αλλοίωσης και εξαφάνισης στοιχείων, με φυσικό αυτουργό τον κ. Αγοραστό και πως αυτή η δράση συνδυάζεται με την δέσμευση του Πρωθυπουργού την 1.3.2023 σε σχετικό τηλεοπτικό διάγγελμα του μεταξύ άλλων ότι: «...η Δικαιοσύνη θα κάνει τη δική της δουλειά. Οι ευθύνες θα αποδοθούν....».

Επιπλέον σύμφωνα με όσα ο ίδιος δήλωσε σε σχετική ανάρτηση του μέσω διαδικτύου την 5.3.2023, θα πρέπει να ερωτηθεί και να εξηγήσει ο Πρωθυπουργός πως ακριβώς εννοεί ότι η «...η Δικαιοσύνη θα κάνει τη δική της δουλειά. Οι ευθύνες θα αποδοθούν....» ή ότι «...Η Δικαιοσύνη θα ερευνήσει ταχύτατα τη τραγωδία και θα αποδώσει ευθύνες...», όταν ο ίδιος και οι Υπουργοί του οργάνωσαν αυτή την άνευ προηγουμένου, πραξικοπηματικά αντίθετη προς τους συνταγματικούς θεσμούς και την αρχή της διάκρισης των εξουσιών, επιχείρηση εξαφάνισης και αλλοίωσης στοιχείων δια του κ. Αγοραστού;

Σε ποια στοιχεία, τουλάχιστον για τους παράγοντες που προκάλεσαν την έκρηξη και την φωτιά, τα οποία αποτελούν την κύρια αιτία θανάτου και τραυματισμών πολλών θυμάτων, θα στηριχθεί πλέον για να απαγγείλει κατηγορίες η Δικαιοσύνη;

Έτσι εννοεί ο κ. Μητσοτάκης τις δηλώσεις του ότι: «...Προσωπικά είμαι στην πολιτική για να αλλάξω αυτή την «κακία την χώρα», αυτήν την παλαιά Ελλάδα που μας πληγώνει. Γι' αυτό προσπαθώ, κάθε μέρα. Άλλοτε τα καταφέρνω

και άλλοτε όχι. Ξέρω καλά, ωστόσο, πόσο καλύτερη μπορούμε να κάνουμε την πατρίδα μας αν σαρώσουμε τα απομεινάρια του παρελθόντος που μας κρατάνε πίσω. Και για αυτήν την Ελλάδα που μας αξίζει θα συνεχίσω να αγωνίζομαι....»;

Ο αγώνας του για τα ανωτέρω προωθείται με το να εξαφανίζει, μαζί με Υπουργούς και Περιφερειάρχες, προσκείμενους σε αυτόν, κρίσιμα για το έργο της Δικαιοσύνης στοιχεία;

Έτσι εννοεί ότι θα αλλάξει αυτή την «κακιά την χώρα»;

Εν κατακλείδι οφείλει να ενημερώσει το Κοινοβούλιο και τον Ελληνικό Λαό ποια ακριβώς παράνομη δράση θέλησε να μην αποκαλυφθεί και εξουσιοδότησε την κουστωδία παρατρεχάμενων του να πράξουν τα ανομήματα που διέπραξαν, ενώ μάλιστα στο σύνολο τους οι εμπλεκόμενοι, εκτός από όλα τα άλλα αδιαφόρησαν και για την υγεία των επιβατών που υπέστησαν χημικά εγκαύματα και άλλες σωματικές βλάβες από τις παράνομα μεταφερόμενες χημικές ουσίες.

ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΣΕ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ

Πως συνδυάζεται η λειτουργία της αυτόματης χάραξης του πίνακα τηλεχειρισμού του ΣΣ Λάρισας με τη λειτουργία της Πλευρικής Φωτοσήμανσης;

Η αυτόματη χάραξη του συγκεκριμένου πίνακα τηλεχειρισμού είναι ανεξάρτητη της λειτουργίας της Πλευρικής Φωτοσήμανσης. Ο πίνακας διαθέτει συγκεκριμένες επιτρεπόμενες και μη επιτρεπόμενες χαράξεις. Για παράδειγμα, η χάραξη από την αποβάθρα αναχώρησης της Γραμμής Ανόδου (γραμμή νο 2) μέχρι την έξοδο της Λάρισας από Γραμμή Ανόδου είναι επιτρεπόμενη χάραξη. Η χάραξη από την αποβάθρα αναχώρησης της Γραμμής Ανόδου (γραμμή νο 2) μέχρι την έξοδο της Λάρισας από Γραμμή Καθόδου είναι μη επιτρεπόμενη χάραξη και δεν είναι δυνατόν να διευθετηθεί μέσω του πίνακα. Η συγκεκριμένη χάραξη μπορεί να γίνει μόνο με χειροκίνητη διευθέτηση των αλλαγών με τους κατάλληλους περιστροφικούς κλειθροδιακόπτες του πίνακα τηλεχειρισμού, ανεξαρτήτως λειτουργίας ή όχι της Πλευρικής Φωτοσήμανσης.

Τι θα είχε συμβεί εάν λειτουργούσε η Πλευρική Φωτοσήμανση και ο Σταθμάρχης είχε προσπαθήσει να κάνει αυτόματη χάραξη προς τη Γραμμή Ανόδου;

Η χάραξη θα είχε γίνει κανονικά και η αμαξοστοιχία θα είχε αναχωρήσει από Γραμμή Ανόδου με πράσινο φωτόσημα εξόδου.

Τι θα είχε συμβεί εάν λειτουργούσε η Πλευρική Φωτοσήμανση και ο Σταθμάρχης είχε κάνει χειροκίνητη χάραξη που οδηγούσε στη Γραμμή Καθόδου;

Η αμαξοστοιχία θα είχε κινηθεί προς τη Γραμμή Καθόδου στην οποία θα είχε εισέλθει κανονικά, παραβιάζοντας κόκκινο φωτόσημα.

Στην παραπάνω περίπτωση όπου η αμαξοστοιχία μπαίνει στη Γραμμή Καθόδου μέσω εσφαλμένων χειροκίνητων χειρισμών, τι θα είχε συμβεί αν λειτουργούσε η Πλευρική Φωτοσήμανση;

Εάν οι μηχανοδηγοί της επιβατικής αμαξοστοιχίας IC 62 είχαν αγνοήσει τα κόκκινα φωτισήματα κατά μήκος της διαδρομής και συνέχιζαν να κινούνται αντίθετα στη Γραμμή Καθόδου, οι δύο αμαξοστοιχίες αρχικά θα κινούνταν αντίθετα σε πορεία σύγκρουσης. Όμως, όταν η εμπορική αμαξοστοιχία 63503 με πράσινα φωτισήματα έφτανε να εισέλθει σε τμήμα της γραμμής ήδη κατειλημμένο από την αντιθέτως ερχόμενη IC 62, θα συναντούσε ξαφνικά κόκκινο φωτισήματα που θα ειδοποιούσε τους δύο μηχανοδηγούς ότι μπαίνουν σε ήδη κατειλημμένο τμήμα και άρα θα πρέπει άμεσα να ακινητοποιήσουν την αμαξοστοιχία για την αποφυγή ατυχήματος. Συνεπώς, για να συμβεί το ατύχημα, θα έπρεπε τέσσερις διαφορετικοί μηχανοδηγοί (δύο σε κάθε αμαξοστοιχία) να αγνοήσουν τα κόκκινα φωτισήματα και να συνεχίσουν να κινούνται σε πορεία σύγκρουσης με άμεσο κίνδυνο για τη ζωή τους, πιθανότητα εξαιρετικά μικρή για προφανείς λόγους.

Στην παραπάνω περίπτωση όπου η αμαξοστοιχία μπαίνει στη Γραμμή Καθόδου μέσω εσφαλμένων χειροκίνητων χειρισμών, τι θα είχε συμβεί αν λειτουργούσε η Πλευρική Φωτοσήμανση και το σύστημα ETCS;

Εάν τέσσερις μηχανοδηγοί (δύο σε κάθε αμαξοστοιχία) ταυτόχρονα αγνοούσαν τα ενεργά κόκκινα φωτισήματα, το αυτόματο σύστημα ETCS θα επενέβαινε αυτόματα και θα ενεργοποιούσε την πέδη και των δύο συρμών ώστε να ακινητοποιηθούν εγκαίρως πριν συγκρουστούν.

Στην παραπάνω περίπτωση όπου η αμαξοστοιχία μπαίνει στη Γραμμή Καθόδου μέσω εσφαλμένων χειροκίνητων χειρισμών, τι θα είχε συμβεί αν λειτουργούσε η Πλευρική Φωτοσήμανση και το Κέντρο Τηλεδιοίκησης;

Το Κέντρο Τηλεδιοίκησης θα είχε τη δυνατότητα να διαπιστώσει εξ'αποστάσεως ότι η επιβατική αμαξοστοιχία έχει εισέλθει αντίθετα στη Γραμμή Καθόδου από τα πρώτα δευτερόλεπτα της διέλευσης από το κλειδί 118Α. Έτσι, θα είχε τη δυνατότητα να ειδοποιήσει και τους δύο Σταθμάρχες (Λάρισας και Νέων Πόρων) ώστε να δώσουν εντολή στις αμαξοστοιχίες να ακινητοποιηθούν άμεσα μέσω του ραδιοηλεκτρικού VHF. Εάν λειτουργούσε πλήρως και το σύστημα GSM-R, το Κέντρο Τηλεδιοίκησης θα είχε τη δυνατότητα να καλέσει απευθείας και τους μηχανοδηγούς και να τους δώσει εντολή ακινητοποίησης. Ακόμα και στην περίπτωση της πλήρους έλλειψης δυνατότητας επικοινωνίας με τους συρμούς, το Κέντρο Τηλεδιοίκησης είχε την επιπλέον δυνατότητα να καλέσει τον Ρυθμιστή Έλξης και να ζητήσει την άμεση διακοπή της ηλεκτροδότησης της γραμμής ώστε να μην υπάρχει ηλεκτρική ισχύς για τους ηλεκτροκινητήρες των συρμών.

Στην περίπτωση που δεν λειτουργούσε ούτε η Πλευρική Φωτοσήμανση και κατά συνέπεια ούτε το ETCS και η Τηλεδιοίκηση (που εξαρτώνται από την Πλευρική Φωτοσήμανση για να λειτουργήσουν), τι θα είχε συμβεί εάν, τουλάχιστον, βρισκόταν σε πλήρη λειτουργία το σύστημα GSM-R με cab radios σε όλες τις ηλεκτρομηχανές;

Εάν γινόταν χρήση του συστήματος σύμφωνα με την σχετική οδηγία (ΟΣΕ/ΔΚ/9033589/26-7-22) “οι μηχανοδηγοί θα προβαίνουν σε “ομαδική κλήση” για την αναγγελία διέλευσης (Αρ. 9 του “Κανονιστικά Διατάξεις δια την χρήσιν των Ραδιοτηλεφώνων”)” τότε η αναγγελία της αναχώρησης της 63503 από ΣΣ Νέων Πόρων θα είχε ακουστεί σε όλο το μήκος της διαδρομής ΣΣ Λάρισας-ΣΣ Νέων Πόρων. Συνεπώς, οι μηχανοδηγοί της IC 62 θα είχαν ακούσει μέσω GSM-R την αναγγελία και θα είχαν αντιληφθεί ότι υπάρχει αντιθέτως κινούμενη κυκλοφορία από Νέους Πόρους και θα είχαν συνειδητοποιήσει ότι η Γραμμή Καθόδου δεν είναι δυνατόν να είναι ελεύθερη. Κάτι τέτοιο δεν ήταν τεχνικά δυνατόν την ημέρα του ατυχήματος λόγω περιορισμένης κάλυψης του ραδιοτηλεφώνου VHF, για το οποίο δεν υπήρχε σε λειτουργία κατάλληλο δίκτυο αναμεταδοτών ώστε να καλύπτεται όλο το μήκος της διαδρομής αυτής

Η ομόφωνη, σχεδόν, απόφαση της Βουλής για σύσταση της Εξεταστικής των πραγμάτων του εγκλήματος των Τεμπών Επιτροπής, μετά από πρόταση του ΚΚΕ αποτελεί μια μοναδικής σημασίας απόφαση για την Ελληνική Δημοκρατία. Σκοπός αρχικά φάνηκε πως ήταν η ανάδειξη του διαχρονικού οικονομικού εγκλήματος διασπάθισης δημοσίου χρήματος, διαπλοκής μεταξύ εθνικών εργολάβων, πολιτικών, ελεγκτικών αρχών, στελεχών, ενίοτε συνδικαλιστών, όλα αυτά που με μια λέξη παγκοσμίως χαρακτηρίζονται ως διαφθορά.

Μία διαφθορά κόστους για τους Έλληνες πολίτες, ύψους σε πραγματικές τιμές 20 δις ευρώ, πολλαπλάσιας, όμως, οικονομικής ζημίας, με απροσδιόριστες άλλες επιπτώσεις στην παραγωγική ανάπτυξη της πατρίδας μας, σε μια χρονική περίοδο διάρκειας πέρα των 27 ετών. Προφανής η προσπάθεια συγκάλυψης του πραγματικού εγκλήματος των Τεμπών, των 57 γνωστών φονευθέντων, του ενός αγνώστου εξαϋλωθέντος και των 180 εγκαυματιών, βαριά και ελαφρά τραυματισμένων. Εμφανέστατη, όμως, και η προσπάθεια συγκάλυψης, διάχυσης και μη απόδοσης ποινικών ευθυνών, για τους κυβερνητικούς αξιωματούχους σε όλη την ιεραρχική κλίμακα. Παρά ταύτα στο Δημοκρατικό Πατριωτικό Κίνημα «Νίκη», πιστεύαμε πως στη μνήμη των νέων, κυρίως, ανθρώπων, πρέπει να συμφωνήσουμε στη σύσταση της για λόγους διαφάνειας-δημοσιότητας, έκθεσης στην κοινωνία της υποκριτικής στάσης των μελών της Ν.Δ. και πίεσης προς τις ανακριτικές και δικαστικές αρχές. Αρχές που από την πρώτη στιγμή επέδειξαν νωθρότητα, αργά αντανakλαστικά και βαριά ελλειμματικές αμέλειες, σύμφωνα με τις δημόσιες καταγγελίες των συγγενών θυμάτων του ομαδικού εγκλήματος.

Άμεσα με την έναρξη των εργασιών της Επιτροπής, η κυβερνητική πλειοψηφία επέβαλε την παρελκυστική, στρατηγική τακτική της στον κατάλογο των μαρτύρων, στη σειρά εξέτασης τους και στις τεχνικές εντάσεις, στις οποίες κατέφευγε για διαστρέβλωση των συμπερασμάτων και της σοβαρότητας της ίδιας της επιτροπής. **Όμως το φοβερό έγκλημα δεν μπόρεσε και δεν μπορεί κανείς να το αποκρύψει από την αλάνθαστη συνειδησιακή ευθυκρισία του λαού.** Η συντριπτική πλειοψηφία των μαρτύρων δεν κατέθεταν την πλήρη αλήθεια ή την κατέθεταν με ανακρίβειες, παρουσίασαν δε μεγάλες περιόδους σιωπής και ακόμα μεγαλύτερα διαστήματα ολικής ή και παραπλανητικής αμνησίας. Ακόμα όμως και κάτω από αυτές τις συνθήκες αυτή η Επιτροπή δεν ήταν σαν όλες τις άλλες που εξέταζαν, φαινόμενα οικονομικού εγκλήματος, διαπλοκής και διαφθοράς.

Οι εκπρόσωποι του Δημοκρατικού Πατριωτικού Κινήματος «Νίκη» (τακτικό και αναπληρωματικό μέλος), από την πρώτη συνεδρίαση στόχευσαν στην ανάδειξη των ποινικών ευθυνών πολιτικών προσώπων, που είχαν την κύρια ευθύνη κατά την συγκυρία της ολέθριας εγκληματικής μετωπικής σύγκρουσης, στην ίδια γραμμή των δύο αμαξοστοιχιών, αλλά και στις εμφανέστατες ενέργειες συγκάλυψης, παραποίησης και απόκρυψης των ενοχοποιητικών στοιχείων από κυβερνητικά, αυτοδιοικητικά - περιφερειακά κλιμάκια, στελέχη του Ο.Σ.Ε. και άλλες υπηρεσίες.

Συγκεκριμένα, ο μεταβατικός Πρόεδρος του Ο.Σ.Ε. Π. Τερεζάκης, γνωστός του υπουργού Κ. Καραμανλή, που ορίστηκε επί της υπουργίας Γ. Γεραπετρίτη μετά το έγκλημα των Τεμπών, ψευδώς βεβαίωσε πως η οδηγία 1/2011 της Αρχή Προστασίας Δεδομένων Προσωπικού Χαρακτήρα (ΑΠΔΠΧ) επέβαλε στον Ο.Σ.Ε. να σβήσουν τα αρχεία των καταγραφικών, στον εμπορευματικό σταθμό Θεσσαλονίκης και να εξαφανιστούν στοιχεία βιντεοσκοπημένα για τα πιθανά παράνομα εύφλεκτα υλικά που μετέφεραν οι τρεις πρώτες ανοικτές (συν μία που αναζητείται ο χώρος αποθήκευσής της μετά την απομάκρυνσή της από το σημείο σύγκρουσης) πλατφόρμες του εμπορικού συρμού.

Στην δε πρόταση του Δημοκρατικού Πατριωτικού Κινήματος «Νίκη» που κατατέθηκε από τον Βουλευτή Νικόλαο Βρεττό και έγινε αποδεκτή από όλα τα κόμματα της αντιπολίτευσης, να παραπεμφθεί ο μεταβατικός Πρόεδρος του Ο.Σ.Ε., Π. Τερεζάκης, στις εισαγγελικές αρχές ως ύποπτος τέλεσης ψευδορκίας, η πλειοψηφία της Ν.Δ. δεν συναίνεσε, με αποτέλεσμα να αποδειχθεί αληθής η θέση μας ότι απαρχής η πρόθεσή της να μην αποκαλυφθεί αλλά να συγκαλυφθεί η αλήθεια και οι πραγματικοί υπεύθυνοι του εγκλήματος. **Για την κυβερνητική πλειοψηφία, αναφορικά με τον υπουργό Κ. Καραμανλή και τον Ιταλό Διευθύνοντα Σύμβουλο της Hellenic Train Μαουρίτσιο Καποτόρτο, ήταν εμφανές πως προωθούσε (η ΝΔ) το σενάριο ότι για όλα έφταιγε ο παράνομα και ρουσφετολογικά τοποθετημένος μέσω κινητικότητας σταθμάρχης της Λάρισας. Ότι ήταν ένα ανθρώπινο λάθος.**

Επίσης, την κυβερνητική πλειοψηφία εξυπηρετούσε και το σενάριο πως η αιτία ήταν ένα τρένο επιβατικό, το οποίο με πολλές δολιοφθορές και καθυστερήσεις αποχώρησε από το σταθμό της Λάρισας, χωρίς δείγματα επικοινωνίας των τριών μηχανοδηγών μέχρι και την μοιραία μετωπική σύγκρουση, με την εμπορική αμαξοστοιχία στο τούνελ του Ευαγγελισμού. Επομένως **το ευφάνταστο και ανυπόστατο σενάριο για τριπλό εγκεφαλικό ή τριπλό έμφραγμα ταυτόχρονα και στους 3 μηχανοδηγούς αποτελεί ακόμα μία απόδειξη συγκάλυψης των πραγματικών υπευθύνων του εγκλήματος των Τεμπών.**

Τραγικότερο πάντων ήταν το αφήγημα των κυβερνητικών μελών της Επιτροπής, πως δεν χρειαζόταν να καταθέσει στην εξεταστική επιτροπή ο Περιφερειάρχης Κων. Αγοραστός. Το καθυστέρουσαν μέχρι να καταστεί ύποπτος για παράβαση καθήκοντος (δηλ. το μπάζωμα του γνωστού χώρου). Και αυτό έγινε σκόπιμα για να μπορεί (ο Κ. Αγοραστός) να επικαλεστεί το νομικό δικαίωμα της σιωπής του κατηγορουμένου και να μην εξεταστεί, να μη δεχθεί ερωτήσεις και να μη δώσει απαντήσεις, για το προκλητικό, πανάκριβο και παράνομο μπάζωμα του πεδίου του εγκλήματος, έξω ακριβώς από το τούνελ, μετά την απομάκρυνση όλων των υπολειμμάτων της σύγκρουσης. Με φανερό σκοπό την συγκάλυψη κρίσιμου αποδεικτικού υλικού, που θα αποδείκνυε τι ακριβώς μετέφερε το αντιθέτως κινούμενη τρένο, άγνωστης προέλευσης.

Μπαζώμα που αποφασίσθηκε και πραγματοποιήθηκε μετά την σύσκεψη του κυβερνητικού κλιμακίου, υπό την εποπτεία του Υφυπουργού παρά τω Πρωθυπουργώ Χρ. Τριαντόπουλου, όπως ανέφερε στην κατάθεσή του ο τότε Υπουργός Υγείας Αθανάσιος Πλεύρης.

Αποτέλεσμα αυτής της παράνομης ενέργειας -εν αγνοία των αστυνομικών και λοιπών ανακριτικών αρχών- ήταν **να μην είναι δυνατό να ερευνηθεί στο πεδίο, αν υπήρχαν δείγματα του υλικού που προκάλεσε αυτή την μεγάλης ισχύος, υπό μορφή μανιταριού έκρηξη, αλλά και της τεράστιας σε ένταση λόγω των θερμικών φορτίων της, πυρκαγιάς που κατέκαψε εγκλωβισμένους τους ζώντες, επιβιώσαντες και μη, επιβάτες.** Το δε κόστος του παράνομου αυτού μπαζώματος που έφθασε στο ύψος των 650.000 ευρώ, όταν σε μια πρόχειρη έρευνα αγοράς οι δαπάνες για τρεις τηλεσκοπικούς γερανούς, 2 μπουλντόζες, 1 τσάπα, 20 φορτηγά, λίγα κυβικά σκύρα και μερικά τετραγωνικά τρίμματα πίσσας, για 3 ημέρες εργασία **μετά δυσκολίας ξεπερνούν το κόστος των 50.000 ευρώ.** Γεγονός που εγείρει και άλλα θέματα εξεταστέα από τις ανακριτικές αρχές και την Ε.Α.Δ., σε σχέση με τους όρους χρηστής διαχείρισης των δημοσίων εκτάκτων δαπανών, ειδικά όταν συντελούν στην απόκρυψη στοιχείων και παρεμπόδιση του ανακριτικού έργου διερεύνησης του εγκλήματος των Τεμπών.

Περαιτέρω αξιολογήσιμη πολιτικά και όχι μόνο, είναι η Επιτροπή Γεραπετρίτη, η οποία διορίστηκε από τον Υπουργό όχι για να διερευνήσει για λογαριασμό της Κυβέρνησης, παράλληλα με τις υπόλοιπες Αρχές, τα αίτια του εγκλήματος, αλλά για να αναδείξει τις διαχρονικές συστημικές κακοδαιμονίες του ελληνικού σιδηρόδρομου. Το έργο της Επιτροπής αυτής ήταν παραπλανητικό: Στόχευε, όχι την αποκάλυψη του άμεσα υπεύθυνου, που δεν ήταν άλλος από τον αρμόδιο Υπουργό κ. Καραμανλή, αλλά ουσιαστικά στη διάχυση ευθυνών γενικώς και αορίστως σε όλες τις Κυβερνήσεις των τελευταίων τουλάχιστον 27 ετών. **Έτσι ώστε να συγκαλυφθούν οι τελευταίες κρίσιμες ευθύνες, από πράξεις και παραλείψεις, του δικού τους υπουργού, κ. Καραμανλή.** Μιας επιτροπής της οποίας μέλος ο καθηγητής κ. Χρ. Πυργίδης κατέθεσε, όπως προκύπτει από τα πρακτικά, πως δεν γνώριζε ποιος και με ποιόν τρόπο αιτήθηκε την παροχή στοιχείων και ποιος ή ποιοι παρείχαν τα στοιχεία, βάση των οποίων συνέταξαν το πόρισμα Γεραπετρίτη. **Το μόνο σημαντικό, (πλην όμως ουδόλως αξιολογήθηκε από την επιτροπή εμπειρογνωμόνων), στοιχείο της Επιτροπής και το οποίο κατέθεσε ο Πρόεδρός της Ι. Κ. Χαλκιάς, ήταν το αντίγραφο της κατάθεσης του Διευθυντού κυκλοφορίας του Ο.Σ.Ε., αείμνηστου πλέο,ν Κων. Χρυσάγη, ο οποίος φαίνεται από τα πρακτικά να κατέθετε παραδόξως παρουσία και άλλου στελέχους του Ο.Σ.Ε.** Δυστυχώς, όμως, δεν πρόλαβε να καταθέσει και στον Ανακριτή, γιατί ατυχώς και συμπτωματικώς σκοτώθηκε στις 26 Μαρτίου 2023, λίγες μέρες μετά την κατάθεση του, σε ένα ασυνήθιστο αυτοκινητιστικό δυστύχημα στο Λαγονήσι.

Σημαντικό, επιπλέον, στοιχείο της διερεύνησης ποινικών ευθυνών πολιτικών προσώπων αποτελεί και ο τρόπος μη ολοκλήρωσης της Σύμβασης 717/2014 και της συμπληρωματικής αυτής Σύμβασης του 2018. Η μη ολοκλήρωση των Συμβάσεων αυτών αποτελεί κραυγαλέα περίπτωση παραβίασης σχεδόν όλων των διατάξεων που διέπουν τη νομοθεσία δημοσίων έργων και των δικαστικών και ελεγκτικών Αρχών παρακολούθησης της νομιμότητας υλοποίησής των. **Συγκεκριμένα, η σύμβαση 717/2014, διετούς διάρκειας, με μέγιστο χρονικό ορίζοντα υλοποίησης μία**

τριετία, δεν είχε παραδοθεί (με τη μεθόδευση συνεχών παρατάσεων) επί 9 έτη μέχρι και την ολέθρια εγκληματική σύγκρουση ελάχιστα πριν από το «τούνελ» του Ευαγγελισμού στα Τέμπη.

Επί πλέον και η αύξηση των δαπανών, μέσω της συμπληρωματικής σύμβασης, για το ίδιο ακριβώς αντικείμενο της αρχικής σύμβασης, αναδεικνύει την ολοφάνερη κακοδιαχείριση και διασπάθιση του δημοσίου χρήματος.

Εφόσον όμως η μη υλοποίηση των ανωτέρω δύο συμβάσεων (717/2014 «Ανάταξη και Αναβάθμιση του συστήματος Σηματοδότησης – Τηλεδιόικησης και αντικατάστασης 70 Αλλαγών Τροχιάς Σε εντοπισμένα Τμήματα του Άξονα Αθήνα – Θεσσαλονίκη- Προμαχώνας» και της συμπληρωματικής της 2. 717/2018 «Ανάταξη και Αναβάθμιση του συστήματος Σηματοδότησης – Τηλεδιόικησης και αντικατάστασης 70 Αλλαγών Τροχιάς Σε εντοπισμένα Τμήματα του Άξονα Αθήνα – Θεσσαλονίκη- Προμαχώνας» Α.Σ. 717 (πλην τμήματος Τιθορέα – Δομοκός), προκάλεσαν αιτιωδώς το πολύνεκρο έγκλημα των Τεμπών, τότε όλοι οι κατά καιρούς αρμόδιοι κυβερνητικοί αξιωματούχοι που είχαν την εποπτεία της σωστής και έγκαιρης ολοκλήρωσης των συμβάσεων, θα πρέπει να ελεγχθούν για ενδεχόμενες ποινικές ευθύνες του θανατηφόρου αποτελέσματος, δεδομένου ότι ξεκάθαρα αποδείχθηκε ότι αν οι συμβάσεις αυτές και το αντικείμενό τους είχαν υλοποιηθεί, δεν γινόταν η επίμαχη σύγκρουση.

Ειδικότερα, εφόσον το αντικείμενο του έργου των συμβάσεων αυτών αναφέρεται στην εγκατάσταση αυτομάτων συστημάτων ασφαλείας και απόλυτης προστασίας της ανθρώπινης ζωής, μέσω της άμεσης ακινητοποίησης συρμών, κινουμένων στην ίδια σιδηροδρομική γραμμή με αντίθετη κατεύθυνση πορείας ακόμα και στην περίπτωση που έχουν συμβεί ανθρώπινα λάθη, δολιοφθορές και λοιπές απίθανες, απρόβλεπτες, επικίνδυνες, εγκληματικές ενέργειες, τότε τα υπεύθυνα πολιτικά πρόσωπα που εκ του καθήκοντός τους εποπτεύουν την ασφαλή λειτουργία των σιδηροδρόμων ευθύνονται ποινικά, με σοβαρές ενδείξεις, για την τέλεση ποινικών αδικημάτων (θανάτων, τραυματισμών κ.λπ.) Και αυτό επί πλέον από την επίσης ολοφάνερη ευθύνη τους για τα οικονομικά αδικήματα, για τα οποία ζήτησε τον έλεγχο από την Βουλή των Ελλήνων σύμφωνα με το πόρισμα της Εισαγγελέα Διαφθοράς της Ε.Ε. Π. Παπανδρέου.

Επί πλέον των ανωτέρω, το Δημοκρατικό Πατριωτικό Κίνημα ΝΙΚΗ προσθέτει και τα ακόλουθα:

Το πελατειακό κράτος της κομματοκρατίας, που κυβέρνησε τα τελευταία 20 χρόνια, δηλαδή της ΝΔ, του ΣΥΡΙΖΑ και του ΠΑΣΟΚ. φέρουν διαχρονικά την ευθύνη για το τελικό εγκληματικό αποτέλεσμα. Φυσικά η κυβέρνηση της ΝΔ είναι η πλέον ένοχη των άλλων δύο συνενόχων της και γι' αυτό χρησιμοποιεί την κοινοβουλευτική πλειοψηφία της για να αποκλείσει από την ποινική κατηγορία της κατά συρροή ανθρωποκτονίας, από ενδεχόμενο δόλο, τον αρμόδιο υπουργό της Κώστα Καραμανλή για το έγκλημα των Τεμπών. Αντί Δικαιοσύνης, η ΝΔ προωθεί το κουκούλωμα και την ατιμωρησία του, όπως από το έργο της Επιτροπής αποδείχθηκε, ενόχου υπουργού της. Το ίδιο έσπευσε και έκανε από την πρώτη στιγμή με το μπάζωμα του χώρου του δυστυχήματος, αφού απομάκρυναν από το σημείο της σύγκρουσης στοιχεία που θα οδηγούσαν στην αποκάλυψη και άλλων εγκλημάτων.

Συνοψίζουμε την κατάσταση, έτσι όπως τη βιώνουν οι απλοί Έλληνες: Το σύστημα, στο οποίο μετέχουν και επιχειρηματίες που πλουτίζουν με την υπογραφή κρατικών συμβάσεων, θυσίασε, εξόντωσε, δολοφόνησε 57 Έλληνες για να πλουτίσει και όλοι μαζί, οι συνένοχοι, σβήνουν τα στοιχεία που δείχνουν την ενοχή τους, και αν αυτό δεν πετύχει, χρησιμοποιούν ως αθωωτήριο ποινικών ευθυνών, τη Βουλή, το Σύνταγμα, τον Κανονισμό της Βουλής για να εμποδίσουν τον φυσικό δικαστή, τη Δικαιοσύνη, να καθίσει τους ενόχους στο σκαμνί. Για να μπορέσουν να συνεχίσουν τη ρεμούλα και τον παράνομο πλουτισμό με την υπογραφή συμβάσεων του δημοσίου.

Οι 57 άνθρωποι που σκοτώθηκαν στα Τέμπη, θεωρούνται παράπλευρη απώλεια για το σύστημα. Η στραβή που έτυχε στη βάρδια τους. Ωστόσο, η Κυβέρνηση Μητσοτάκη σκόπιμα αδιαφορεί και δεν συναινεί για την σύσταση προανακριτικής επιτροπής της Βουλής που θα ερευνήσει τις ποινικές ευθύνες του Υπουργού της. Η Νέα Δημοκρατία, εντελώς υποκριτικά, ψήφισε δήθεν πρόθυμα την πρόταση του ΚΚΕ για τη σύσταση της παρούσας εξεταστικής επιτροπής για το έγκλημα των Τεμπών. Γιατί στην επιστοπή αυτή δεν διερευνώνται ποινικές ευθύνες. Άρα όχι μόνο δεν τους νοιάζει να βγουν συμπεράσματα, αλλά απλές συμβουλές για το μέλλον, αφού μάλιστα αυτές τις συμβουλές θα τις γράψει η ΝΔ μόνη της ως πλειοψηφία.

Έτσι δυστυχώς λειτουργεί το σύστημα. «Σκοτώνει» 57 ανθρώπους και την επομένη πιάνει δουλειά για να εξαφανίσει τα στοιχεία, να κουκουλώσει την υπόθεση, να αθωώσει τους ενόχους πολιτικούς και επιχειρηματίες που υπογράφουν τις συμβάσεις του δημοσίου, να καταθέσουν προτάσεις για προηγούμενα εγκλήματα που διερευνά η Ευρωπαϊκή Δικαιοσύνη, παριστάνοντας ότι ενδιαφέρονται για τους νεκρούς και τους τραυματίες, ώστε ανενόχλητοι να υπογράψουν τις επόμενες συμβάσεις με το δημόσιο και εκ του ασφαλούς να πλουτίσουν.

Εμείς όμως, η ΝΙΚΗ, προσήλθαμε και συμμετείχαμε στην εξεταστική επιτροπής της Βουλής με σκοπό να καταδείξουμε το πραγματικό έγκλημα των Τεμπών, τις ανθρωποκτονίες, και το βασικό πολιτικό ένοχο. Στις ερωτήσεις μας δεν περιορισθήκαμε στις οικονομικές παραμέτρους της σύμβασης 717/2014 που και αυτές φυσικά ενδιαφέρουν τον ελληνικό λαό, αλλά κυρίως γι' αυτό καθαυτό το σιδηροδρομικό δυστύχημα στα Τέμπη που συνέβη στις 28 Φεβρουαρίου 2023. Αναζητήσαμε πολιτικές ευθύνες για τη φονική σφοδρή, μετωπική, σύγκρουση μιας επιβατικής αμαξοστοιχίας της εταιρείας [Hellenic Train](#) με μια εμπορική αμαξοστοιχία, το δρομολόγιο και το φορτίο της οποίας ακόμη παραμένει μυστήριο! Πρόκειται για το πιο θανατηφόρο σιδηροδρομικό δυστύχημα που έχει καταγραφεί στην [Ελλάδα](#).

Ο ελληνικός λαός από την πρώτη στιγμή, με το αισθητήριό του, δεν το είπε «δυστύχημα», το είπε «έγκλημα» και τέτοιο είναι. Όπως με τις ερωτήσεις μας καταδείξαμε, είναι και νομικά έγκλημα, δια παραλείψεως τελεσθέν, με συρρέουσες παράλληλες ευθύνες, όχι μόνο του ανεύθυνου, αλλά ποινικά υπεύθυνου, σταθμάρχη Λάρισας (κομματικά και αναξιοκρατικά διορισμένου από τη ΝΔ) και των ήδη κατηγορούμενων διοικητικών στελεχών των σιδηροδρόμων. Κυρίως, και αυτό ενδιαφέρει τον ελληνικό λαό, με συρρέουσα ευθύνη του αρμόδιου καθ' ύλη αρμόδιου υπουργού της Κυβέρνησης της ΝΔ, του Κώστα Αχιλ. Καραμανλή.

Από την μέχρι τώρα ανάκριση για το έγκλημα των Τεμπών και το αποδεικτικό υλικό που συλλέχθηκε, σε συνδυασμό με τα στοιχεία που προέκυψαν από την λειτουργία της παρούσας εξεταστικής επιτροπής, είναι πέραν πάσης αμφιβολίας ότι,

αν υπήρχε σύστημα τηλεδιοίκησης, η σύγκρουση των δύο τρενών δεν θα είχε γίνει ποτέ. Χωρίς το σύστημα τηλεδιοίκησης ο διαχειριστής υποδομής δεν μπορούσε να δει σε ποιο σημείο και σε ποια γραμμή (ανόδου ή καθόδου) βρίσκονταν τα τρένα κατά την πορεία τους. Επίσης δεν μπορούσαν να γίνουν διασταυρώσεις τρενών σε σταθμούς, ούτε να χαράσσεται η πορεία των τρενών στην ευθεία από σταθμούς όπως αυτός των Ν. Πόρων. **Στην αιτία αυτή έρχεται να προστεθεί και η προκλητική αδιαφορία του Υπουργού Μεταφορών Κων/νου Καραμανλή** και των λοιπών αρμόδιων φορέων, οι οποίοι, αν και ήταν ενημερωμένοι για το χάος που επικρατούσε στους σιδηροδρόμους, εντούτοις φαίνεται να παρέπεμπαν το θέμα «στις ελληνικές καλένδες».

Η τραγωδία στα Τέμπη αναδεικνύει με τον πλέον τραγικό τρόπο τη μεγάλη παθογένεια του ελληνικού σιδηροδρόμου που δεν είναι άλλη από την απουσία σύγχρονων συστημάτων τηλεδιοίκησης – σηματοδότησης τα οποία οφείλει να έχει κάθε σύγχρονος, ευρωπαϊκός σιδηρόδρομος. Πρόκειται για τα συστήματα του διευρωπαϊκού συστήματος ERTMS (European Railways Traffic Management System). Εάν λειτουργεί το σύστημα αυτό, η διαχείριση της κυκλοφορίας των τρενών γίνεται με σύγχρονο τρόπο, καθώς τα δεδομένα κίνησης των τρένων στις γραμμές ελέγχονται με ψηφιακό τρόπο και σε άμεσο χρόνο. Συνεπώς είναι προφανές πως αν λειτουργούσε αυτό το σύστημα, τότε θα υπήρχε έγκαιρη ειδοποίηση προς όλους, τους σταθμάρχες, το κέντρο κυκλοφορίας και τους μηχανοδηγούς, με αποτέλεσμα να αποτρέπονταν έγκαιρα η τραγωδία. Στις παραλείψεις αυτές πρέπει να προστεθεί ότι δεν τέθηκαν ποτέ σε λειτουργία τα συστήματα GPS που ελέγχουν την ακριβή τοποθεσία των τρενών

Αποδείχθηκε, περαιτέρω, ότι τα συνδικαλιστικά όργανα των εργαζόμενων στο σιδηρόδρομο επανειλημμένα και διαχρονικά πρόβαλλαν τα προβλήματα της ασφάλειας των σιδηροδρόμων. Μετά την ολοκλήρωση των έργων υποδομής και ηλεκτροκίνησης τον Φεβρουάριο του 2019 στο τμήμα Αθήνα-Θεσσαλονίκη, όπου μειώθηκε ο χρόνος της διαδρομής λόγω της αύξησης της ταχύτητας σε πολλά σημεία του δικτύου, οι εργαζόμενοι, όπως κατάγγειλαν, έβλεπαν ότι δεν ολοκληρώνονται και τα αντίστοιχα συστήματα ασφαλείας, δηλαδή η τηλεδιοίκηση και τα φωτοσήματα.

Πριν από τη σύγκρουση, είχαν γίνει έγγραφες προειδοποιήσεις, κινητοποιήσεις και νομικές ενέργειες των εργαζομένων στο σιδηροδρομικό δίκτυο, όσον αφορά στην υποστελέχωση, την ανεπαρκή συντήρηση και την έλλειψη ηλεκτρονικών συστημάτων ασφαλείας στους σιδηροδρόμους.

Ο Υπουργός Μεταφορών γνώριζε επομένως πολύ καλά την κινδυνώδη έλλειψη της τηλεδιοίκησης και των άλλων συστημάτων ασφαλείας. Γνώριζε πολύ καλά ότι η απουσία τους ήταν μια -εν δυνάμει- αιτία θανατηφόρας πολύνεκρης σύγκρουσης.

Ιδού οι αποδείξεις:

Πρώτον: Είκοσι ημέρες περίπου πριν από τη μοιραία σύγκρουση και συγκεκριμένα στις 7 Φεβρουαρίου 2023, η «Δημοκρατική Ενωτική Συνδικαλιστική Κίνηση Σιδηροδρομικών», με αφορμή ακόμη δύο ατυχήματα στο σιδηροδρομικό δίκτυο, είχε στείλει προς πάντα αρμόδιο επιστολή-ανακοίνωση, τονίζοντας ότι «όσο δεν παίρνονται μέτρα προστασίας στους εργασιακούς χώρους και την ασφαλή λειτουργία και κυκλοφορία των τρένων, τα ατυχήματα δεν έχουν τελειωμό», ενώ προειδοποιούσε: «Δεν θα περιμένουμε το δυστύχημα που έρχεται, για να τους δούμε

να χύνουν κροκοδείλια δάκρυα κάνοντας διαπιστώσεις». Πόσο προφητική ήταν αυτή η ανακοίνωση! Φυσικά, γνώση της επιστολής αυτής έλαβε και ο παραπάνω Υπουργός.

Δεύτερον: Η Πανελλήνια Ένωση Προσωπικού Έλξης, με [εξώδικό](#) της προς τον [ΟΣΕ](#), τον [Υπουργό Μεταφορών και Υποδομών](#), τη ΡΑΣ και τη [Hellenic Train](#), με περισσή ενάργεια κατάγγειλε στις 8.11.2022 τις **τεράστιες ελλείψεις και την κατάρρευση του σιδηροδρομικού δικτύου**. Μεταξύ άλλων σημείωνε ότι διαπιστώνει «τη **μη λειτουργία φωτοσημάτων και τηλεδιοίκησης** εδώ και πολλά έτη» και «τη **μη λειτουργία του συστήματος ETCS** (European Traffic Control System– του οποίου η θέση σε λειτουργία προστατεύει έναντι στο ανθρώπινο λάθος), η οποία δεν λειτούργησε ποτέ **παρά το γεγονός ότι έχει εγκατασταθεί στις μηχανές**». Μάλιστα, η Ένωση ενημέρωνε για τρία περιστατικά εκτροχιασμού σε διάστημα δύο μηνών: Την 1 Αυγούστου 2022 εκτροχιασμός 1521 στην Τιθορέα. Στις 10 Οκτωβρίου 2022 εκτροχιασμός προαστιακής αμαξοστοιχίας στο Λιανοκλάδι και στις 21 Οκτωβρίου 2022 εκτροχιασμός 882 στην περιοχή της Τιθορέας.

Αποδεικνύεται, δηλαδή, ότι οι συνδικαλιστές του ΟΣΕ είχαν προειδοποιήσει για τα ελλείμματα ασφαλείας του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου, πολύ πριν την τραγωδία στα Τέμπη. Οι συνδικαλιστές έκαναν το καθήκον τους. Προειδοποίησαν υπουργό και αρμόδιους. Ο υπουργός και οι αρμόδιοι κώφευσαν και αδιαφόρησαν και γι' αυτό είναι συνυπεύθυνοι για τη θανατηφόρα σύγκρουση.

Τρίτον. Η από 27.4.2022 επιστολή παραίτησης προς την ΕΡΓΟΣΕ του Χρήστου Κατσιούλη, προέδρου της επιτροπής **ETCS**, η οποία είναι αρμόδια για τα έργα σηματοδότησης και ασφαλείας στο σιδηροδρομικό δίκτυο. Μία επιστολή «κόλαφος» των κυβερνητικών ευθυνών. Στην επιστολή παραίτησης, ο κ. Κατσιούλης εκφράζει τη διαφωνία του για ενέργειες του Οργανισμού επί θεμάτων **ανάταξης των γραμμών** και των συστημάτων ασφαλείας. Ο ίδιος έκρουσε τον κώδωνα του κινδύνου για την ασφάλεια, αναφέροντας ότι **«συγκεκριμένο τμήμα του δικτύου, στο οποίο θα γίνεται «κυκλοφορία τρένων με 200 km/h, χωρίς σε αυτό να υπάρχει καμία ένδειξη της κατάστασης της γραμμής, ακόμα και θραύση αυτής, με ό,τι αυτό συνεπάγεται στην ασφάλεια κυκλοφορίας των τρενών»**.

Γνώριζε λοιπόν πολύ καλά ο τότε Υπουργός Μεταφορών όλες αυτές τις ζημιογόνες και κινδυνώδεις ελλείψεις στην ασφάλεια του σιδηροδρομικού δικτύου. Όχι μόνο τις γνώριζε, αλλά και με περισσή αδιαντροπιά προσποιούνταν το αντίθετο: Ότι οι σιδηρόδρομοι είναι απόλυτα ασφαλείς. Δέκα ημέρες πριν την τραγωδία, ο κ. Καραμανλής εγκαλούσε τον ΣΥΡΙΖΑ στη Βουλή γιατί ζητούσε απαντήσεις για θέματα ασφαλείας στο σιδηρόδρομο, κάνοντας λόγο για «ντροπή που θέτετε θέματα ασφαλείας». Ακόμα ηχούν στα αυτιά των πολιτών οι γεμάτες -με το θράσος του ψεύτη- δηλώσεις του προς την αντιπολίτευση: «Είναι ντροπή -και ντρέπομαι- που θέτετε θέματα ασφαλείας και θα ήθελα να ανακαλέσετε αμέσως. Είναι ντροπή όταν σας εξήγησα -και το ξαναλέω- ότι το γεγονός ότι αυτή τη στιγμή υπάρχουν οι ΥΔΥ, διασφαλίζουμε την ασφάλεια».

Δεν πρόκειται μόνο για άμεση γνώση του υπουργού. Πρόκειται για συνειδητή απόκρυψη της αλήθειας, αδιαφορώντας για το όποιο αποτέλεσμα, σε στοίχιση με τη θρυλική πλέον φράση του μηχανοδηγού; «πάμε και όπου βγει...».

Την γνώση και την ευθύνη του συνομολόγησε ξεδιάντροπα και ο λαλίστατος υπουργός της Κυβέρνησης Άδωνις Γεωργιάδης. Αίσθηση ωμής κυνικότητας προκάλεσε η τοποθέτησή του σε τηλεοπτική εκπομπή, όταν ρωτήθηκε αναφορικά με την παραπάνω τοποθέτηση του υπουργού Κώστα Καραμανλή στη Βουλή για την ασφάλεια των τραίνων. Εν μέσω πένθους για την εθνική τραγωδία, δεν δίστασε να ομολογήσει τη γνώση του υπουργού και να τον δικαιολογήσει με το πιο φθηνό επιχείρημα: «Είσαι ο υπουργός Μεταφορών, μπορείς να πας στη Βουλή και να πεις "ναι, έχουμε πρόβλημα ασφάλειας στα τρένα";». Όταν έλαβε την απάντηση «βεβαίως», είπε: «Αν το πεις αυτό, δεν θα μπει άνθρωπος...». Συνεχίζοντας δήλωσε: «Είναι πιθανό ο υπουργός να σκέφτηκε, είναι πιθανό, αν εγώ ως υπουργός Μεταφορών βγω να πω ότι έχουμε πρόβλημα ασφάλειας στα τρένα, αύριο δεν θα κυκλοφορούν τρένα στην Ελλάδα».

Από όλα τα παραπάνω γίνεται φανερό ότι **στοιχειοθετείται ποινική ευθύνη του τότε υπουργού Κώστα Καραμανλή** για τα εγκλήματα, αν όχι από ενδεχόμενο δόλο, όπως κατηγορήθηκαν από τον ανακριτή τα υπό την εποπτεία του διευθυντικά στελέχη του ΟΣΕ, τουλάχιστον από αμέλεια για α) το θάνατο 57 επιβατών, β) τις βαριές σωματικές βλάβες 32 επιβατών, γ) την πρόκληση κινδύνου ζωής για τους υπόλοιπους 264 επιβαίνοντας και δ) την καταστροφή της σιδηροδρομικής γραμμής που συνιστά εγκατάσταση κοινής ωφέλειας.

Εάν είχε κάνει το καθήκον του για τις απαιτήσεις ασφαλείας, η θανατηφόρα σύγκρουση δεν θα είχε γίνει.

Το Δημοκρατικό Πατριωτικό Κίνημα ΝΙΚΗ έκρινε ότι δεν μπορεί να αδιαφορήσει μπροστά σ' αυτό το τεραστίων διαστάσεων κυβερνητικό έγκλημα και το καταγγέλλει σήμερα και με το πόρισμα αυτό.

Το Δημοκρατικό Πατριωτικό Κίνημα ΝΙΚΗ, τα αθώα θύματα της εγκληματικής κυβερνητικής αδιαφορίας που περιγράψαμε, νεκροί και τραυματίες, οι συγγενείς τους και όλος ο ελληνικός λαός **απαιτούμε την παραπομπή σε μία δίκαιη δίκη, όχι μόνο των ήδη κατηγορούμενων διοικητικών στελεχών του ΟΣΕ, αλλά κυρίως του αρμόδιου υπουργού** που είχε την εποπτεία αυτών και την εποπτεία εφαρμογής της νομοθεσίας για μία ασφαλή διακίνηση των πολιτών με το σιδηρόδρομο. Του υπουργού, που ενώ ήξερε ότι δεν λειτουργούσαν τα συστήματα ασφαλείας, δηλαδή η τηλεδιοίκηση, τα φωτισήματα και το ETCS, αναίσχυντα διαβεβαίωνε την Βουλή, με προσποιητή ευθιξία, ότι «διασφαλίζει την ασφάλεια...»

Το Δημοκρατικό Πατριωτικό Κίνημα ΝΙΚΗ καταγγέλλει επίσης και την ευθύνη της κυβέρνησης Μητσοτάκη για την προσπάθεια να συγκαλύψει τον υπουργό της, όχι μόνο πολιτικά αλλά και ποινικά, δια των ενεργειών των βουλευτών της που μετείχαν στη σύνθεση της εξεταστικής επιτροπής. Η επίκληση του 41% από την Κυβέρνηση και η επανεκλογή του υπαίτιου υπουργού ως βουλευτή στις Σέρρες δεν είναι πράγματα ικανά να «ξεπλύνουν» τις ευθύνες του. Το εκλογικό αποτέλεσμα, όπως και να επιτεύχθηκε, δεν «ξεπλένει» την ενοχή του αίματος!

Στο σημείο αυτό το Δημοκρατικό Πατριωτικό Κίνημα ΝΙΚΗ δεν μπορούμε να μην καταδικάσουμε την -εκ του πονηρού- πράξη του πιστού και αγαπημένου της ΝΔ περιφερειάρχη τότε Θεσσαλίας Κώστα Αγοραστού ο οποίος εντελώς παράνομα έσπευσε με κυβερνητική εντολή να «μπαζώσει» το σημείο σύγκρουσης των δύο τραίνων. Δι' αυτού η κυβέρνηση φρόντισε για την «άρον άρον» καταστροφή κρίσιμων

στοιχείων προς διερεύνηση. Αν δεν είχε γίνει το «μπάζωμα και τσιμέντωμα» του τόπου, θα μπορούσε ευχερώς να διαπιστωθεί τι είδους εύφλεκτο υλικό μεταφερόταν την ίδια ώρα με το τραίνο της αντίθετης γραμμής, και για ποιον προορίζονταν. Το εύφλεκτο του μεταφερόμενου υλικού φυσικά και συνδέεται με τον αριθμό των νεκρών των δύο πρώτων βαγονιών που κυριολεκτικά πυρακτώθηκαν. Σαφώς, αν δεν υπήρχε έκρηξη και φωτιά, τα θύματα θα ήταν λιγότερα. Κάποιοι από τους νεκρούς των πρώτων βαγονιών σήμερα θα ζούσαν και θα ήταν στις αγκαλιές των δικών τους. Όμως ο τότε περιφερειάρχης Κ. Αγοραστός έσπευσε, χωρίς κανένα δικαίωμα, να εξαφανίσει τα υπολείμματα του εύφλεκτου αυτού υλικού που ακόμη είναι αδιακρίβωτο τι ήταν, από που ερχόταν, για ποιον προοριζόταν και αν το δρομολόγιο ήταν εν γνώσει των αρμοδίων ή όχι. Ωστόσο, εντολοδόχοι εμπειρογνώμονες των συγγενών **εξακολουθούν να ισχυρίζονται ότι το άλλο τραίνο μετέφερε ξυλόλιο, έναν ιδιαίτερα εύφλεκτο διαλύτη** που χρησιμοποιείται, μεταξύ άλλων, και στη νόθευση καυσίμων. Επί εννέα μήνες δεν έχει δοθεί καμία πειστική απάντηση στους συγγενείς των θυμάτων και στο πανελλήνιο για το τι συνέβη τη μοιραία νύχτα της 28ης Φεβρουαρίου.

Ιδού λοιπόν η συνευθύνη σύνολης της κυβέρνησης για το έγκλημα. Αφού ο υπουργός της δημιούργησε τις προϋποθέσεις να συμβεί το τραγικό δυστύχημα, έπειτα, συνειδητά πλέον, διασφάλισε και τις προϋποθέσεις να συγκαλυφθούν στοιχεία, με συνέπεια να καταστεί αδύνατο να διεξαχθεί μια ολοκληρωμένη έρευνα. Το ανεξήγητο μπάζωμα του σημείου του δυστυχήματος αποτελεί συμπεριφορά που είναι παράνομη, ακριβώς επειδή η ενέργεια παρεμποδίζει την έρευνα, άρα αποτελεί παρακώλυση Δικαιοσύνης από το ίδιο το κράτος και τους πολιτικούς προϊσταμένους.

Αν και όλα όσα εκθέσαμε δεν αναφέρονται στα οικονομικά και υπηρεσιακά αδικήματα των πολιτικών προσώπων που είναι το έργο της παρούσας Εξεταστικής Επιτροπής, οφείλουμε να τα καταγράψουμε στο πόρισμά μας όχι μόνο για να καταγραφούν στην κοινοβουλευτική ιστορία και να μη ξεχαστούν αλλά και να αποτελέσουν τη βάση να μετατραπεί (η παρούσα Εξεταστική Επιτροπή) σε Προανακριτική. Για να παραπεμφθεί στη Δικαιοσύνη ο Κώστας Καραμανλής. **Το αίμα των νεκρών βοά και ζητά δικαίωση.** Οι συγγενείς των θυμάτων και η συντριπτική πλειοψηφία του ελληνικού λαού πρωτίστως απαιτούν αποδοθούν οι ποινικές ευθύνες στον υπουργό Κων. Καραμανλή για τη θανατηφόρα σύγκρουση. Είναι απαίτηση των οικογενειών των θυμάτων και όλου του ελληνικού λαού που δεν ξεχνά και μιλάει για έγκλημα, όχι για δυστύχημα.

Μετά τις συνεδριάσεις της Εξεταστικής Επιτροπής, που διακόπηκαν αδικαιολόγητα από την κυβερνητική πλειοψηφία και ενώ υπήρχε έγγραφη ενημέρωση της Εισαγγελίας Εφετών Λάρισας προς το Σώμα ότι επίκειται η συνεδρίαση του Δικαστικού Συμβουλίου προκειμένου να αποφασιστεί η διαβίβαση της αιτηθείσας δικογραφίας, επιβεβαιώθηκε δυστυχώς πλήρως η αρχική μας πρόβλεψη, για προσπάθεια συγκάλυψης από την κυβέρνηση του εγκλήματος των Τεμπών.

Η δε, αποστολή της δικογραφίας που έλαβε χώρα την Παρασκευή 23 Φεβρουαρίου 2024 ως υψηλής προτεραιότητας επαλήθευσε για πολλοστή φορά την κυβερνητική θέση να μη διερευνηθεί ουσιαστικά η αναζήτηση ποινικών ευθυνών πολιτικών προσώπων.

Προηγουμένως κατά την ακροαματική διαδικασία των μαρτύρων, **φάνηκε η αντιδεοντολογική πρόθεση της κυβερνητικής πλειοψηφίας, να μην παραστούν κρίσιμοι και ουσιώδεις μάρτυρες για την διερεύνηση του εγκλήματος, αλλά και να στερηθεί η Επιτροπή από την μελέτη και εκτίμηση ουσιωδών εγγράφων των υπό εξέλιξη δικογραφιών, αίτημα άλλωστε και των οικείων και συγγενών των θυμάτων, που και αυτό όμως απορρίφθηκε από την πλειοψηφία του κυβερνώντος κόμματος.**

Αυτές οι ενέργειες δεν συντελούσαν στην αποκάλυψη της αλήθειας και στη ανάδειξη ποινικών ευθυνών πολιτικών προσώπων.

Παρά ταύτα η αλήθεια δεν μπορεί να κρυφτεί. **Οφείλαμε ως Επιτροπή να συνδράμουμε, παράλληλα με το έργο της Δικαιοσύνης, στην εξέταση ενός εγκλήματος που αφορά 57 νεκρούς, μία αγνοούμενη και 180 τραυματίες και εγκαυματίες από τους οποίους πολλοί θα έχουν σοβαρές αναπηρίες και παραμορφώσεις εφ' όρου ζωής, καθώς υπέστησαν βαριές και επικίνδυνες σωματικές βλάβες. Επίσης, και για τους υπόλοιπους επιβάτες και εργαζομένους των μοιραίων τρένων τελέστηκαν κατ' απόπειρα τα τετελεσμένα στις ως άνω περιπτώσεις ποινικά αδικήματα. Περαιτέρω διαπιστώνεται και το αδίκημα της ανθρωποκτονίας από ενδεχόμενο δόλο 299 ΠΚ όπως και σε κάθε περίπτωση το τετελεσμένο αδίκημα της διατάραξης της συγκοινωνίας μέσω σταθερής τροχιάς 291 ΠΚ ή με την παλαιότερη εκδοχή διατύπωσης του σχετικού άρθρου της ασφάλειας των συγκοινωνιών του άρθρου 290 ΠΚ.**

Η πολιτική αξιολόγηση από το Δημοκρατικό Πατριωτικό Κίνημα «Νίκη» για το έγκλημα των Τεμπών στηρίζεται στη βεβαιότητα πως διαδραματίστηκε σε τρεις φάσεις, εκ των οποίων η μία ειδεχθέστερη από την άλλη.

Η **πρώτη**, εγκληματική εκ του αποτελέσματος, **φάση** αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα της διαχρονικής ευθύνης της μνημονιακής κοιματοκρατίας. Η ολοκλήρωση της Σύμβασης 717/2014 σε ένα κράτος δικαίου έπρεπε να έχει πραγματοποιηθεί μέχρι το 2017 και να εξασφάλιζε απολύτως την αποτροπή μετωπικής σύγκρουσης δυο συρμών αντιθέτως κινουμένων στην ίδια γραμμή. Όμως η διεφθαρμένη διοίκηση του Ο.Σ.Ε. σύμφωνα με δημόσιες τοποθετήσεις πρώην υπουργών, με την αναποτελεσματική τους τουλάχιστον εποπτεία και όχι μόνο, δεν εγκατέστησαν στο σιδηροδρομικό δίκτυο ένα πλήρες αυτοματοποιημένο σύστημα προστασίας της ανθρώπινης ζωής. Έτσι η διαπλοκή μεταξύ των εθνικών εργολάβων και των κομμάτων εξουσίας κατασπατάλησε τους ευρωπαϊκούς πόρους, χωρίς να αποδοθεί στους Έλληνες και Ευρωπαίους πολίτες ένας ασφαλής σιδηρόδρομος.

Η **δεύτερη** εγκληματική εκ του αποτελέσματος **φάση** ήταν η στιγμή της τραγωδίας, όπου στις 28 Φεβρουαρίου του 2023, δύο συρμοί βρίσκονται σε μια μετωπική σύγκρουση με ολέθριες συνέπειες, λίγα μόλις μέτρα πριν το τούνελ. Μια τεράστια έκρηξη με μορφή μανιταριού κατέκαψε νέους ανθρώπους και πάγωσε ολόκληρη την Ελλάδα. Αποτελούν σημαντικό πεδίο διερεύνησης του εγκλήματος των Τεμπών από την Ελληνική Δικαιοσύνη, οι πολλαπλές, ανεξήγητες καθυστερήσεις στην επιβατική αμαξοστοιχία IC62 από δολιοφθορά ή αναξιολόγητη πτώση του ηλεκτροφόρου καλωδίου κίνησης της ηλεκτρομηχανής εντός του σταθμού Παλαιοφαρσάλου, η επιστροφή του προαστιακού Λάρισας – Θεσσαλονίκης με έλξη από ντιζελομηχανή λόγω προβλημάτων στο σύστημα πέδησης του προαστιακού, που είχαν σαν αποτέλεσμα την καθυστέρηση εκκίνησης από τη Λάρισα του μοιραίου

επιβατικού IC. Επιπλέον θα πρέπει να διερευνηθεί η έλλειψη επικοινωνίας και μη καταγραφή της των 2 τουλάχιστον μηχανοδηγών της IC62 στη μοιραία διαδρομή των 12 λεπτών από τη Λάρισα μέχρι και τη σύγκρουσή της με την εμπορική αμαξοστοιχία 63503 έξω από το τούνελ του Ευαγγελισμού.

Μετά την ολέθρια μετωπική σύγκρουση ξεκινά **η τρίτη φάση** του εγκλήματος, η πιο οδυνηρή. Ο υφυπουργός Χρ. Τριαντόπουλος ως επικεφαλής κυβερνητικού κλιμακίου συντονίζει τις διαδικασίες διαχείρισης ενεργειών του ολέθριου εγκλήματος. Ο περιφερειάρχης Κων. Αγοραστός ξεχερσώνει και μπαζώνει το πεδίο του εγκλήματος **με σκοπό τη συγκάλυψη των αιτιών αυτού. Κατασπαταλά πάνω από 650.000 ευρώ για παράνομες εργασίες αλλοίωσης και εξαφάνισης στοιχείων του εγκλήματος.** Ο μεταβατικός πρόεδρος του Ο.Σ.Ε. Π. Τερεζάκης γνωστός και προσωπική επιλογή του υπουργού Κ. Καραμανλή, όπως δήλωσε στην κατάθεσή του μετά από ερώτηση του βουλευτή της Ν.Δ. κ. Χρ. Κέλλα, νομιμοποιεί την παράνομη καταστροφή των αρχείων των καταγραφικών, ελέγχου και φόρτωσης του μεταφορικού σταθμού της Θεσσαλονίκης. Γεγονός που σε συνδυασμό με το λεγόμενο μπάζωμα του σημείου σύγκρουσης ορίζουν τη συγκάλυψη του εγκλήματος των Τεμπών ως βασική κυβερνητική επιλογή για μη απόδοση ποινικών ευθυνών σε πολιτικούς αξιωματούχους πάνω από τον περιφερειάρχη Κ. Αγοραστό, τον μεταβατικό Πρόεδρο του Ο.Σ.Ε. Π. Τερεζάκη και τον Υφυπουργό παρά τω Πρωθυπουργώ κ.Χρ. Τριαντόπουλο.

Η «Επιτροπή Γεραπετρίτη» επικοινωνιακά προσπαθεί να τα φορτώσει όλα σε έναν παράνομο μετακινηθέντα σταθμάρχη και στο ανθρώπινο λάθος του. Η δε κυβερνητική ομάδα της Επιτροπής, αποδίδει τις καταγγελίες για προβληματικές προανακριτικές και δικαστικές δυσλειτουργίες της αξιοπρεπούς Μ. Καρυσιανού, μητέρας θύματος, ως δήθεν μία αντίδραση πονεμένου ανθρώπου. Όμως, η δημοσιότητα της Εξεταστικής εξέθεσε στη συνείδηση του λαού την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και έφερε τη δικαστική εξουσία προ των ευθυνών της. Αν θα αποδώσει δηλαδή γρήγορη και δίκαιη κρίση στο όνομα του Ελληνικού Λαού ή το έγκλημα των Τεμπών θα αποτελέσει, πέρα από πολιτικό και ,δικαστικό όνειδος.

Το Δημοκρατικό Πατριωτικό Κίνημα «Νίκη» με το τακτικό μέλος της στην εξεταστική επιτροπή κ. Τάσο Οικονομόπουλο και το αναπληρωματικό της κ. Νικόλαο Βρεττό, με τον επιστάμενο, μεθοδικό, τεκμηριωμένο και καθοριστικό τρόπο εξέτασης των μαρτύρων εργάστηκαν έχοντας ως μοναδικό στόχο τη δικαίωση των αγώνων των συγγενών και οικείων των νεκρών του εγκλήματος των Τεμπών, με σκοπό να αναδειχθεί η αλήθεια, να αναζητηθούν οι αιτίες του εγκλήματος, να αποδοθούν, οι πραγματικές ευθύνες, να παραπεμφθούν στην δικαιοσύνη οι ένοχοι όσο υψηλά στην ιεραρχία και αν βρίσκονται.

Με αυτό τον τρόπο επιτελούμε στο ακέραιο το καθήκον μας, τιμώντας τις μνήμες των 57 νεκρών, στηρίζοντας την προσπάθεια και τον αγώνα της αποκατάστασης της υγείας των τραυματιών και συμβάλλοντας στις θεμιτές και δίκαιες ενέργειες εγέρσεως αιτημάτων αποζημίωσης.

Συμπερασματικά :

Στο τραγικό δυστύχημα συνετέλεσαν διάφοροι παράγοντες βασικότεροι των οποίων ήταν οι εξής :

Αναδείχθηκαν ανταγωνιστικές σχέσεις που διαμόρφωσε ο προβληματικός διαχωρισμός του ΟΣΕ σε θυγατρικές, και τις ανταγωνιστικές σχέσεις μεταξύ των εταιρειών που προκλήθηκαν, με αποτέλεσμα την κακή συντήρηση του δικτύου, αφού τα έργα μετά την ολοκλήρωση έπρεπε να τα συντηρεί επί τριετία ο ανάδοχος, αλλά όταν κάηκε το κέντρο τηλεδιόικησης της Λάρισας οι συναρμόδιοι υπουργοί δεν μερίμνησαν για την αποκατάσταση.

Η διαρκής μείωση του ανθρώπινου δυναμικού, αφού μόνο με το νόμο Ρέππα 3891/2010 μετατάχθηκαν 2351 εργαζόμενοι, έμπειροι στην πλειοψηφία τους, καθώς και η ανεπαρκής ελεγκτική δυνατότητα της ΡΑΣ που ήταν υπεύθυνη για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων καθώς και των συναρμοδίων υπουργών που δεν μερίμνησαν ούτε για τις πυράντοχες προδιαγραφές ασφαλείας των βαγονιών, ούτε για την εφαρμογή του Γενικού κανονισμού ασφαλείας που αν συνέτρεχαν είναι βέβαιο ότι θα είχαν συμβάλει αν μη τι άλλο στον περιορισμό των ανθρωπίνων απωλειών του δυστυχήματος.

Το γεγονός ότι δεν υπήρχε τηλεδιόικηση.

Την βασική πολιτική ευθύνη αλλά και ποινική ευθύνη για παράβαση καθήκοντος, φέρει ο ίδιος ο πρωθυπουργός, αφενός διότι γνώριζε τα προβλήματα των σιδηροδρόμων και ουδέν έπραξε για την αποφυγή ενός σοβαρού δυστυχήματος που ήταν ζήτημα χρόνου να συμβεί, αφετέρου δε μετά το δυστύχημα έδωσε εντολή συγκάλυψης σε όλο το κυβερνητικό επιτελείο, παραβιάζοντας τη νομοθεσία που επέβαλε την διατήρηση ανέπαφου του σημείου του δυστυχήματος μέχρι την ολοκλήρωση των ερευνών.

Ευθύνες όμως σύμφωνα με τα προεκτεθέντα είχαν και όλοι οι συναρμόδιοι Υπουργοί και Υφυπουργοί, Υποδομών και Μεταφορών της περιόδου 2009 -2023 για το ποινικό κακούργημα της δια παραλείψεως διατάραξης της ασφάλειας των σιδηροδρομικών συγκοινωνιών, αλλά και ο Υπουργός προστασίας του πολίτη της περιόδου του Ιουλίου 2019 που ενώ γνώριζε ότι κάηκε το κέντρο τηλεδιόικησης της Λάρισας, ουδέν έπραξε για τη διερεύνηση των συνθηκών υπό τις οποίες κάηκε ούτε ενημέρωσε τον ομόλογό του για την άμεση αποκατάστασή του με αποτέλεσμα 4 χρόνια μετά να γίνει το πολύνεκρο δυστύχημα. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι δεν ήξερε καν εξεταζόμενος ενώπιον της επιτροπής σε ερώτηση βουλευτού μας, ότι ήταν ο έχων υπό την εποπτεία του την πυροσβεστική υπηρεσία κατά τον κρίσιμο χρόνο, ούτε καν ότι ήταν υπουργός προστασίας του πολίτη από 9 Ιουλίου 2019 μέχρι το 2021 δηλαδή την κρίσιμη περίοδο που κάηκε το κέντρο τηλεδιόικησης της Λάρισας που σύμφωνα με το πόρισμα Γεραπετρίτη ήταν από τις βασικότερες αιτίες που οδήγησαν στο τραγικό δυστύχημα.

Τέλος είναι τεράστιες οι ευθύνες όσων συνετέλεσαν τόσο στην αλλοίωση του τύπου του δυστυχήματος, όσο και του γεγονότος ότι παραμένει αναπάντητο το ερώτημα τι μετέφερε η επίμαχη αμαξοστοιχία.

Το Δημοκρατικό πατριωτικό κίνημα ΝΙΚΗ συνέβαλε με κάθε τρόπο καθ'όλη τη διάρκεια της εξεταστικής επιτροπής στην ανάδειξη των υπευθύνων, όσο ψηλά και αν βρίσκονται και θα συνεχίσει να συμβάλλει με κάθε τρόπο στην τιμωρία των ενόχων, ενώ συμπαρίσταται από την πρώτη στιγμή στις οικογένειες των θυμάτων.

Με την πεποίθηση ότι πράξαμε στο ακέραιο το καθήκον μας

Αθήνα 10-3-2024

Τάσος Οικονομόπουλος

Νικόλαος Βρεπτός

**ΓΝΩΜΗ ΤΗΣ ΒΟΥΛΕΥΤΗ ΤΗΣ Κ.Ο.
«ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»
ΜΕΛΟΥΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

ΕΛΕΝΗΣ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ

Προς τον Πρόεδρο και τα λοιπά μέλη του Προεδρείου της Εξεταστικής Επιτροπής της Βουλής “για τη διερεύνηση του εγκλήματος των Τεμπών και όλων των πτυχών που σχετίζονται με αυτό”

Με την παρούσα και ενεργώντας ως μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής που αναπληρώνω την Επικεφαλής μας κα Ζωή Κωνσταντοπούλου επανέρχομαι και επαναλαμβάνω ότι επιβάλλεται η συνέχιση των εργασιών και η εξέταση μαρτύρων από πλευράς της Εξεταστικής Επιτροπής, η δε προσπάθειά σας να κλείσετε βιαίως τις εργασίες της συνιστά πράξη που διευκολύνει τους υπαιτίους, ιδίως δε τους Κυβερνητικούς υπευθύνους, συγκροτεί πράξη συγκάλυψης, υπόθαλψης και συσκοπίσης, στην οποία προβαίνετε στο πλαίσιο της συνολικής μεθόδευσης που επιχειρείτε.

Ήδη μετά την μονομερή ενέργειά σας να θέσετε προθεσμία πορίσματος, ενώ δεν είχαν εξεταστεί όλοι οι μάρτυρες και ενώ ουδείς εκπρόσωπος άλλου κόμματος πλην της ΝΔ, που έλκει συμφέρον από το κλείσιμο των εργασιών και τη συγκάλυψη συμφώνησε μαζί σας, διαβιβάσθηκε στην Εξεταστική Επιτροπή, μετά από σχετική απόφαση-βούλευμα του Συμβουλίου Εφετών Λάρισας, τμήμα της ποινικής δικογραφίας που εκκρεμεί στην Ανάκριση.

Μάλιστα, επί ημέρες ισχυριζόσασταν ότι δεν έχει διαβιβασθεί το σχετικό υλικό και χρειάσθηκε παρέμβαση της Επικεφαλής μας, Ζωής Κωνσταντοπούλου, στην Ολομέλεια της Βουλής στις 28/2/2024 και ώρα 4μμ, για να ομολογήσετε λίγη ώρα αργότερα ότι η δικογραφία σας διαβιβάσθηκε, χωρίς όμως να μας κοινοποιήσετε το περιεχόμενό της. Αντίθετα, αφήσατε άλλη μια μέρα άπρακτη και την 29/3/2024 μας αποστείλατε έγγραφο-επιστολή σας με την οποία μας ενημερώσατε πού θα βρίσκεται το διαβιβασθέν υλικό, ενώ οφείλατε να μας το διαβιβάσετε.

Την 1η Μαρτίου 2024 απέστειλα στο ηλεκτρονικό ταχυδρομείο της Εξεταστικής Επιτροπής την έγγραφη απάντηση – διαμαρτυρία μου στο από 29/2/2024 έγγραφό σας, με το οποίο μάς υποδεικνύετε τη δυνατότητα ανάγνωσης του αποδεικτικού υλικού της ανάκρισης επί της με αρ. ΑΒΜ Φ2023/49 [ΕΓ4-23/3] ανακριτικής δικογραφίας, που απεστάλη προς τον Πρόεδρο της Εξεταστικής Επιτροπής «για τη διερεύνηση του εγκλήματος των Τεμπών και όλων των πτυχών που σχετίζονται με αυτό» σε ηλεκτρονική μορφή, από τον Εφέτη Ειδικό Ανακριτή Λάρισας στις 22/2/2024 και μας γνωστοποιήσατε έξι ημέρες αργότερα, με αρ. πρωτ. της Επιτροπής 131/28-2-2024, οπότε και αιτήθηκα να μας χορηγήσετε αντίγραφα της εν λόγω δικογραφίας ή άλλως, να μας διαβιβάσετε τα σχετικά έγγραφα ηλεκτρονικά, σύμφωνα με το περιεχόμενο του με αρ. 22/22-2-2024 βουλεύματος του Συμβουλίου Εφετών Λάρισας.

Πρόκειται για έγγραφα που είχαν διαβιβαστεί στην Εξεταστική Επιτροπή και προδήλως θα έπρεπε να έχουμε ήδη λάβει σε αντίγραφα. Εξάλλου είναι ερευνητέο πού βρισκόταν η δικογραφία επί 6 ημέρες, κατά τις οποίες ισχυριζόσασταν ότι δεν την έχετε παραλάβει!

Επεσήμανα, ότι θα βρίσκομαι στο Γραφείο Προέδρου της Βουλής στις 2/3, προκειμένου να αναλάβω τα σχετικά έγγραφα.

Ωστόσο, υπάλληλος της Βουλής, η κα Αποστολάκη, μου διεμήνυσε, μετά από σχετική μου ερώτηση, ότι με εντολή του Προέδρου της Βουλής δεν είναι επιτρεπτή ούτε η λήψη ηλεκτρονικών αντιγράφων, ούτε η φωτοτύπηση ούτε η φωτογράφιση των εγγράφων.

Στη συνέχεια, μου ενεχείρισε προς απλή ανάγνωση με την παρουσία της δύο ντοσιέ, εκ των οποίων, το πρώτο περιελάμβανε τις ένορκες καταθέσεις των κληθέντων ή ορισμένων εκ των κληθέντων (αδιευκρίνιστο) ενώπιον του Εφέτη Ειδικού Ανακριτή μαρτύρων, καθώς και δύο εκθέσεις πορίσμάτων ειδικών πραγματογνωμόνων, από τις οποίες έλειπε η τελευταία έκθεση πορίσματος της Επιτροπής που διορίστηκε από συγγενείς των θυμάτων και πληγέντων.

Το δεύτερο ντοσιέ περιελάμβανε μηνυτήριες αναφορές θυμάτων-επιβαινόντων στο τρένο, οι οποίοι επέζησαν και μηνύσεις συγγενών των δολοφονηθέντων.

Ουδείς κατάλογος εγγράφων περιλαμβανόταν στους συγκεκριμένους φακέλους και ουδώς μπορεί να γνωρίζει οποιοδήποτε μέλος, εάν το ηλεκτρονικό αρχείο που σας απεστάλη από τον Εφέτη Ειδικό Ανακριτή Λάρισας, έχει πλήρως εκτυπωθεί και συμπεριληφθεί στους φακέλους οι οποίοι δεν παραδίδονται για πλήρη γνώση και αντίγραφα, όπως οφείλατε να εξασφαλίσετε, παρά μόνο για απλή ανάγνωση στα μέλη της Επιτροπής, ενώ ταυτόχρονα έχουν πρόσβαση σε αυτούς μη δικαιούμενα πρόσωπα

Επειδή μεταξύ των μαρτύρων συγκαταλέγονται κάποιοι από τους κρίσιμης σπουδαιότητας μάρτυρες, των οποίων την εξέταση ζητήσαμε, πλην όμως μας αγνοήσατε απαξιωτικά.

Επειδή ανακύπτουν από όλα τα στοιχεία που έχουν έλθει στη δημοσιότητα και σε συνδυασμό με τις ένορκες καταθέσεις των κυρίων Τσαλίδη, Γεννιδούνια και Χρ. Κατσιούλη, σοβαρότατες ενδείξεις ενοχής πολιτικών προσώπων και υπουργών, οφείλετε να πράξετε τα αυτονόητα και επιβαλλόμενα από τον Νόμο και το καθήκον σας ως Προέδρου και μελών του Προεδρείου της Επιτροπής, και ειδικότερα τη συνέχιση των εργασιών της Εξεταστικής Επιτροπής.

Επειδή με τη συμπλήρωση ενός έτους από το Έγκλημα των ΤΕΜΠΩΝ, οι υπαίτιοι προσπαθούν με τη δική σας βοήθεια και άμεση συνδρομή να αποφύγουν την τιμωρία, ΔΕΝ σας επιτρέπουμε την προκλητική αυτή μεθόδευση, που προσβάλλει τη μνήμη των νεκρών και το αίσθημα δικαίου των ζωντανών.

Ανάμεσα σε σημαντικούς μάρτυρες που δεν κλήθηκαν να καταθέσουν και οφείλετε να καλέσετε είναι ο **Πρωθυπουργός** Κ. Μητσοτάκης, ο στενός του συνεργάτης κ. **Τριαντόπουλος**, που φέρεται ότι έδωσε την κυβερνητική εντολή για το μπάζωμα-αλλοίωση του τόπου του Εγκλήματος στον πρώην περιφερειάρχη, Κώστα Αγοραστό, ομοίως στενό συνεργάτη του Πρωθυπουργού, ο κ. **Κώστας Σπηλιόπουλος**, που φέρεται ότι παραιτήθηκε (και) για λόγους δυσλειτουργίας και προβλημάτων του Οργανισμού, αφού προηγουμένως είχε ενημερώσει με επιστολή του τον Πρωθυπουργό.

Επειδή στη συνέντευξη τύπου που έδωσε η ΕΔΑΠΟ (Επιτροπή Διερεύνησης Ανεξάρτητων Πραγματογνωμόνων Οικογενειών) στις 26/2/2024 στα γραφεία της ΕΣΗΕΑ, αποκαλύφθηκαν πλείστα στοιχεία που ομοίως πρέπει να εξετάσει η Επιτροπή

Επειδή συνεπώς δεν νοείται, στο σημείο αυτό ούτε κλείσιμο των εργασιών της Επιτροπής ούτε πρόσκληση σε κατάθεση ξεχωριστών πορισμάτων, αφού το πόρισμα θα πρέπει να επιχειρηθεί να είναι κοινό, μετά το πέρας των εργασιών της Επιτροπής και όχι πρωθύστερα.

Σε αυτόν τον αγώνα για Δικαιοσύνη, η ελληνική ΚΟΙΝΩΝΙΑ κατέδειξε – μέσα από το ψήφισμα ακόμα της Μαρίας Καρυστιανού – ότι το ΕΓΚΛΗΜΑ δεν θα μείνει ατιμώρητο και οι γνωστές πρακτικές της συγκάλυψης και της αλληλοκάλυψης δεν είναι ανεκτές

Είναι εξοργιστικό και προκαλεί στον έσχατο βαθμό το κοινό περί Δικαίου αίσθημα, το γεγονός ότι ενεργώντας ως εντεταλμένο όργανο της Κυβέρνησης μετατρέπετε καθ'όλο αυτό το διάστημα την Εξεταστική Επιτροπή σε μηχανισμό ατιμωρησίας.

Κύριε Πρόεδρε και μέλη του Προεδρείου,

Η Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας Ζωή Κωνσταντοπούλου έχει ήδη ανακοινώσει ότι την Τρίτη στις 12/3/2024 θα παραστεί με τρεις οικογένειες θυμάτων ενώπιον του Εφέτη Ειδικού Ανακριτή Λάρισας, προκειμένου να ζητήσει την εξέταση των ποινικών ευθυνών εκείνων των προσώπων που προσφέρετε κάλυψη στους υπαίτιους και παρεμποδίζετε το έργο της Δικαιοσύνης, διαπράττοντας αξιόποινες πράξεις, σε συνάφεια με το ΕΓΚΛΗΜΑ των Τεμπών.

Η ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ δεν επιτρέπεται να διακόψει τις εργασίες της και να περαιώσει το έργο της, χωρίς τα μέλη της να έχουμε εξετάσει ακώλυτα με λήψη αντιγράφων την διαβιβασθείσα ποινική δικογραφία και χωρίς να έχετε προσκαλέσει πολιτικά και δικαστικά πρόσωπα, που ενεπλάκησαν με απροκάλυπτο τρόπο στη συγκάλυψη ευθυνών, στην απόκρυψη και αλλοίωση στοιχείων, στην παρεμπόδιση της έρευνας, έχοντας αυτοτελή ευθύνη για το πιο πολύνεκρο Κρατικό έγκλημα στη χώρα μας, που αποτελεί και τη μεγαλύτερη τραγωδία στον ελληνικό σιδηρόδρομο.

Με ρητή επιφύλαξη ως προς τις έννομες συνέπειες των πράξεων και παραλείψεών σας, σας καλούμε εκ νέου να ανακαλέσετε την μονομερή και άκυρη απόφασή σας-κατ'εντολή της Κυβέρνησης και του Κόμματός σας-περί βίαιου κλεισίματος των εργασιών της Επιτροπής και να πράξετε τα νόμιμα με τις επιβαλλόμενες ενέργειες συνέχισης της διερεύνησης, ενέργειες για τις οποίες είστε θεσμικά και ατομικά υπεύθυνοι και η κυβερνητική εντολή ή κομματική γραμμή δεν θεμελιώνουν λόγο άρσης του αξιοποίνου.

Το κλείσιμο των εργασιών της Επιτροπής είναι άλλη μια ενέργεια μπαζώματος, που αυτή τη φορά γίνεται υπό το φως της δημοσιότητας και θα μείνει ατιμώρητο.

Σας καλούμε να υπαναχωρήσετε άμεσα από αυτήν την ενέργεια και να συμπράξετε στη συνέχιση των εργασιών της Επιτροπής

Αθήνα, 10/3/2023

Έλενα Καραγεωργοπούλου

Βουλευτής Ά Ανατολικής Αττικής

Πλεύση Ελευθερίας-Ζωή Κωνσταντοπούλου

**ΓΝΩΜΗ ΤΟΥ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟΥ ΒΟΥΛΕΥΤΗ
ΜΕΛΟΥΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΦΛΩΡΟΥ

ΠΟΡΙΣΜΑ

Του Κωνσταντίνου Φλώρου, Ανεξάρτητου Βουλευτή Ν. Λαρίσης

ΙΣΤΟΡΙΚΟ –ΔΙΑΔΙΚΑΣΤΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Η Εξεταστική Επιτροπή **«Για τη διερεύνηση του εγκλήματος των Τεμπών και όλων των πτυχών που σχετίζονται με αυτό»** συγκροτήθηκε με την από με την υπ' αριθμ. Πρωτ. 14088/9456/20.11.2023 απόφαση του Προέδρου της Βουλής, κατόπιν της απόφασης της Ολομέλειας της Βουλής, κατά τα άρθρα 68 παρ. 2 εδ. γ' και δ' του Συντάγματος και 144 παρ. 5 εδ. β' του Κανονισμού της Βουλής (ΚτΒ), η οποία λήφθηκε κατά τη συνεδρίαση της 15ης Νοεμβρίου 2023.

Εγώ προσωπικά κατέστην μέλος της ως άνω αναφερόμενης Εξεταστικής Επιτροπής της ΒτΕ, δυνάμει της υπ' αριθ. 1591/11-12-2023 Αποφάσεως του Προέδρου της ΒτΕ. και συμμετείχα αδιαλείπτως σε όλες τις Συνεδριάσεις με σαφή πρόθεση την διερεύνηση των αιτίων, των ευθυνών, των πράξεων ή/και των παραλείψεων των ιθυνόντων πολιτικών προσώπων αλλά και των εμπλεκόμενων φορέων όπως αυτοί εκπροσωπούντο κατά τις περιόδους οι οποίες τέθηκαν στη βάση της έρευνας εκ μέρους όλων των συμμετεχόντων Βουλευτών και ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟ ΓΝΩΜΟΝΑ την ανάδειξη της **ΑΛΗΘΕΙΑΣ**.

Γνωρίζω ότι σύμφωνα με τα καθήκοντα μου ως μέλος της Εξεταστικής Επιτροπής στην οποία και συμμετείχα είχα καθήκον να ενεργώ νομιμοποιούμενος από τη λαϊκή εντολή και να εισφέρω στις αρμόδιες ανακριτικές Αρχές, οι οποίες έχουν επιληφθεί της σχετικής νομικής έρευνας κάθε στοιχείο, πραγματικό περιστατικό και αξιολογική κρίση ερειδόμενη στις κείμενες διατάξεις, αφορώσες την διερεύνηση των ΑΙΤΙΩΝ του εγκλήματος. Άλλωστε δυνάμει του άρθρου 145 του ΚτΒ όπως παρατίθεται κατωτέρω, οι Βουλευτές επιφορτίζονται με ειδικές αρμοδιότητες.

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 και δεν αναστέλλονται με τη λήξη της τακτικής συνόδου, παύουν όμως με τη διάλυση της Βουλής που τις διόρισε ή με τη λήξη της βουλευτικής περιόδου....».

Εισαγωγικώς είναι δέον να διασαφηνιστεί ευθύς εξ αρχής ότι οι ευθύνες, οι εγκληματικές πράξεις και οι παραλείψεις διαφόρων τινών προσώπων, αποδεικνύεται από τα πραγματικά περιστατικά και στα συλλεχθέντα στοιχεία ότι είναι σαφείς και ορισμένες. Αναντίρρητα πρέπει να αποδοθούν τόσο σε μεσαίας βαθμίδας πολιτικά στελέχη των κυβερνήσεων, τα οποία κατείχαν θέσεις στις αρμόδιες κρατικές αρχές (βλ.

Υπουργεία Υποδομών και Μεταφορών) όσο και σε ανωτάτης βαθμίδος πολιτικά πρόσωπα, όπως διατελέσαντες πρωθυπουργοί, οι οποίοι σύμφωνα με το Ελληνικό Σύνταγμα και τα άρθρα **82, 83** είναι οι καθ' ύλην αρμόδιοι για την κατεύθυνση των ενεργειών της εκάστοτε Κυβέρνησης με ό,τι αυτό συνεπάγεται για την ποινική ευθύνη που τυχόν μπορεί να τους αποδωθεί από τις αρμόδιες Δικαστικές Αρχές και δη στην εν εξελίξει ανακριτική διαδικασία. Αν μη τι άλλο είναι δέον να κληθούν και να καταθέσουν κάθε στοιχείο που εμπίπτει στις αρμοδιότητες τους όπως αυτές καθορίζονται από το Σύνταγμα και τους νόμους του Κράτους.

Άρθρο 82: (Κυβέρνηση, Πρωθυπουργός, Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, Εθνικό Συμβούλιο Εξωτερικής Πολιτικής)

1. Η Κυβέρνηση καθορίζει και κατευθύνει τη γενική πολιτική της Χώρας, σύμφωνα με τους ορισμούς του Συντάγματος και των νόμων.
2. Ο Πρωθυπουργός εξασφαλίζει την ενότητα της Κυβέρνησης και κατευθύνει τις ενέργειές της, καθώς και των δημόσιων γενικά υπηρεσιών για την εφαρμογή της κυβερνητικής πολιτικής μέσα στο πλαίσιο των νόμων.
- **3.** Νόμος ορίζει τα σχετικά με τη συγκρότηση, τη λειτουργία και τις αρμοδιότητες της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής, αποστολή της οποίας είναι η διεξαγωγή του κοινωνικού διαλόγου για τη γενική πολιτική της Χώρας και ιδίως για τις κατευθύνσεις της οικονομικής και κοινωνικής πολιτικής, καθώς και η διατύπωση γνώμης επί των νομοσχεδίων και προτάσεων νόμων που παραπέμπονται σε αυτήν.
- **4.** Νόμος ορίζει τα σχετικά με τη συγκρότηση, τη λειτουργία και τις αρμοδιότητες του Εθνικού Συμβουλίου Εξωτερικής Πολιτικής με τη συμμετοχή εκπροσώπων των κομμάτων της Βουλής και προσώπων με ειδικές γνώσεις ή εμπειρία.

ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ-ΕΓΚΛΗΜΑ

Την 28^η Φεβρουαρίου 2023 και ώρα 23:21μμ έλαβε χώρα η σύγκρουση των αμαξοστοιχιών Το σιδηροδρομικό δυστύχημα στα Τέμπη συνέβη στις κοντά στον οικισμό Ευαγγελισμός Τεμπών Λάρισας και αφορούσε στη σφοδρή μετωπική σύγκρουση μιας επιβατικής αμαξοστοιχίας της εταιρείας Hellenic Train με μια εμπορική αμαξοστοιχία.

Περί τις 23:22μμ, ο επιβατικός συρμός Intercity 62 με μηχανή ηλεκτροκίνησης Siemens Mobility 120-022 που μετέφερε περισσότερους από 350 επιβάτες και εκτελούσε τη διαδρομή Αθήνα-Θεσσαλονίκη, συγκρούστηκε με την εμπορική αμαξοστοιχία 63503 που εκτελούσε το δρομολόγιο Θεσσαλονίκη-Λάρισα. Η σύγκρουση, η ανάφλεξη και ο εκτροχιασμός των συρμών προκάλεσε τον θάνατο 57 ανθρώπων και τον τραυματισμό δεκάδων άλλων. Μέχρι και σήμερα αγνοείται η Εριέττα Μόλχο, 23 ετών. Οι συγγενείς των δολοφονημένων συμπολιτών μας καταδικάστηκαν σε ισόβια ψυχική θλίψη και οι πολυτραυματίες βιώνουν την ριζική αλλαγή της καθημερινότητας τους σαν να βλέπουν έναν διαρκή εφιάλτη. Πολλοί εξ αυτών θα αντιμετωπίζουν κινητικά προβλήματα εφ' όρου ζωής και ως εκ τούτου οι ζωές τους έχουν επί της ουσίας καταστραφεί ειδικά αν αναλογιστεί καθείς το νεαρό της ηλικίας των περισσότερων εξ αυτών.

ΝΟΜΟΣ ΠΕΡΙ ΕΥΘΥΝΗΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ

Η ατιμωρησία των Υπουργών αποτελεί ένα από τα μείζονα ζητήματα που ταλανίζουν την κοινή γνώμη στην Ελλάδα.

Το πλαίσιο διαδικασιών που ορίζεται από τα άρθρα 86 Συντ., 153 επ. Καν. Βουλής και τον εκτελεστικό νόμο 3126/2003, **διασφαλίζουν εν τοις πράγμασι το ακαταδίωκτο** Πρωθυπουργών, Υπουργών και Υφυπουργών ακόμα και για τα πιο κραυγαλέα σκάνδαλα, ακόμα και για τις πιο πρόδηλες περιπτώσεις κακουργημάτων.

Οι προϋποθέσεις για τη συγκρότηση Εξεταστικής και Προανακριτικής Επιτροπής είναι ιδιαίτερα περίπλοκες και αυστηρές. Επιπλέον, η ειδική αποσβεστική προθεσμία που καθιερώνεται με τα άρθρα 86 παρ. 3 εδ. Σ. και 3 παρ. 2 Ν. 3126/2003 είναι συντομότατη, καθώς η αρμοδιότητα της Βουλής μπορεί να ασκηθεί μόνο **μέχρι το πέρας της δεύτερης τακτικής συνόδου της βουλευτικής περιόδου που αρχίζει μετά την τέλεση του αδικήματος**.

Πρακτικά, αν ένα κόμμα κερδίσει δύο συνεχόμενες κυβερνητικές θητείες, δύσκολα θα παραπέμψει Υπουργό του για αδικήματα που έχουν διαπραχθεί εντός της πρώτης κυβερνητικής περιόδου.

Με τον τρόπο αυτό, το σχετικό Συνταγματικό και Νομοθετικό πλαίσιο, καθίσταται παράγων ενίσχυσης της διαφθοράς στη χώρα μας και μετατρέπει την Εκτελεστική Εξουσία σε βασικό άξονα και κινητήριο δύναμη αυτής.

Ως εκ τούτου, προκύπτει από την λογική επαγωγή ότι όσο υφίσταται το εν λόγω νομικό πλαίσιο δεν μπορεί να γίνει λόγος για πάταξη της διαφθοράς στην Ελλάδα και **ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ ΠΡΟΤΕΙΝΕΙ ΤΗΝ ΑΜΕΣΗ ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ ΤΩΝ ΣΧΕΤΙΚΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ.**

Μέχρι όμως να συντελεστεί η χρονοβόρος Συνταγματική Αναθεώρηση, δεν πρέπει να παροράται το γεγονός ότι στον νομικό κόσμο έχουν –με καθ' όλα πειστικό τρόπο- διατυπωθεί απόψεις που συνηγορούν υπέρ της Αντισυνταγματικότητας του άρθρου 86 του Συντάγματος και κατ' επέκταση των συναφών εκτελεστικών διατάξεων (βλ. Δ. Κουκιώτη, *ΠοινΔνη 2010* σελ. 1048: “*Ποινική Ευθύνη των Υπουργών και άρθρο 86: μία «αντισυνταγματική διάταξη του Συντάγματος»*”).

Πιο συγκεκριμένα, όταν η εναρμόνιση των επιμέρους Συνταγματικών ρυθμίσεων είναι πρακτικώς αδύνατη λόγω της πλήρους αντιφατικότητας μεταξύ των συγκρουομένων διατάξεων, τότε μόνο μία από τις περισσότερες μπορεί να εφαρμοστεί, ενώ η άλλη θα πρέπει να παραμεριστεί πλήρως.

Στην περίπτωση αυτή ορθότερο είναι, ακόμη και αν υπάρχει σχέση γενικού προς ειδικό, να επιλέγεται εκείνη η γενικότερη και θεμελιώδης διάταξη, που καθιερώνει ανθρώπινα δικαιώματα ή βασικές αρχές της δικαιοσύνης και του κράτους δικαίου.

Εν προκειμένω, η διάταξη του άρθρου 86 παρ. 1-3 Συντ. συγκρούεται βάνουσα και αναιρεί ολοκληρωτικά (*χωρίς αυτό να μπορεί να δικαιολογηθεί από λόγους δημοσίου συμφέροντος*), **ΤΟ ΑΡΘΡΟ 4 ΠΑΡ. 1 ΣΥΝΤ.**, που καθιερώνει ότι όλοι οι Έλληνες πολίτες είναι ίσοι ενώπιον του νόμου. Παράλληλα, η διάταξη του άρθρου 86 παρ. 1-3 Συντ. συγκρούεται και αναιρεί ολοκληρωτικά και **ΤΗ ΔΙΑΤΑΞΗ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ**

26 ΣΥΝΤ., που προβαίνει στη διάκριση των εξουσιών, καθώς αναθέτει σε ένα πολιτικό όργανο (τη Βουλή), την άσκηση αρμοδιοτήτων δικαστικής φύσεως.

Δεν μπορεί όμως να δικαιολογηθεί από λόγους δημοσίου συμφέροντος η δίωξη από τη Βουλή αντί της Εισαγγελικής Αρχής, ώστε να θεωρηθεί η απόκλιση αυτή ως περίπτωση θεμιτής διασταύρωσης των λειτουργιών.

Η αρχές της ισότητας των πολιτών ενώπιον του Νόμου (4 παρ. 1 Συντ.) και της διάκρισης των εξουσιών (26 Συντ.), **ως αποτελούσες θεμελιώδεις αρχές του Συντάγματος, θα πρέπει να επικρατήσουν των διατάξεων του άρθρου 86 παρ. 1-3 Συντ.**

Σε διαφορετική περίπτωση, μέχρι να υλοποιηθεί η Αναθεώρηση του Συντάγματος, θα παρέχεται ασυλία σε Μέλη των Κυβερνήσεων που με πράξεις ή παραλείψεις ζημίωσαν το δημόσιο συμφέρον.

Οφείλουν επομένως οι εισαγγελικοί λειτουργοί σε κάθε τέτοια περίπτωση να ασκούν δίωξη **με την κοινή ποινική διαδικασία που θα εφαρμοζόταν και σε κάθε άλλο πολίτη**. Κανένας ιδιαίτερος λόγος δεν υφίσταται που να απαιτεί την τόσο επιεική-σε βαθμό μάλιστα πλήρους ατιμωρησίας-των ποινικών αδικημάτων των Υπουργών σε σχέση με τα όσα ισχύουν για τους υπόλοιπους πολίτες.

Εκτός από το ζήτημα της συνταγματικότητας ή μη, δεν θα πρέπει να μένει ασχολίαστο και το ζήτημα που συνάπτεται με τα όρια εφαρμογής των ειδικών διατάξεων για την ποινική ευθύνη των Υπουργών.

Το ερώτημα είναι αν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 86 του Συντάγματος υπάγονται οποιαδήποτε εγκλήματα **«σχετίζονται»** με την άσκηση των υπουργικών καθηκόντων ή **μόνο τα εγκλήματα εκείνα τα οποία πραγματώνονται με την ίδια την άσκηση των υπουργικών καθηκόντων**.

Στη θεωρία (βλ. *Ε. Συμεωνίδου-Καστανίδου ΠοινΔνη 2011, σελ. 496επ.*) τείνει να επικρατήσει η άποψη ότι: α) με βάση τον γενικό ερμηνευτικό κανόνα, σύμφωνα με τον οποίο εξαιρετικές ρυθμίσεις, όπως του άρθρου 86 Συντ., πρέπει να ερμηνεύονται με στενό και περιοριστικό τρόπο και β) την ιστορικοβουλευτική ερμηνεία, δηλ. το γεγονός ότι στον νόμο 3126/2003 **δεν γίνεται λόγος για εγκλήματα που σχετίζονται με τα υπουργικά καθήκοντα, αλλά για εγκλήματα που τελέστηκαν κατά την άσκηση των υπουργικών καθηκόντων**, προκύπτει ότι στο πεδίο εφαρμογής των ως άνω διατάξεων εμπίπτουν μόνο οι πράξεις άσκησης πολιτικής, δηλ. πράξεις άσκησης της δημόσιας εξουσίας που το Σύνταγμα παραχωρεί σε ορισμένα πρόσωπα για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα.

Δηλαδή στον νόμο περί ευθύνης Υπουργών εμπίπτουν μόνο πράξεις όπως: η έκδοση διαταγμάτων με τα οποία αναστέλλεται η ισχύς των ατομικών ελευθεριών ή διαλύεται παράνομα η Βουλή, μέσω των οποίων μπορεί να τελείται το έγκλημα της εσχάτης προδοσίας (άρθρο 134 ΠΚ), η έκδοση ψευδών βεβαιώσεων σχετικά με την ποσότητα ή την ποιότητα ελληνικών προϊόντων (άρθρο 242 ΠΚ), η ανάθεση έργων όχι στους μειοδότες, αλλά σε άτομα που κάνουν ακριβότερες προσφορές, η παραχώρηση δημόσιας γης σε άτομα που δεν τη δικαιούνται κλπ.

Ήτοι, μόνο πράξεις άσκησης δημόσιας εξουσίας όταν με αυτές πραγματώνεται η νομοτυπική μορφή κάποιου κυρωτικού κανόνα **και όχι πράξεις που του δίνεται η**

ευκαιρία να τελέσει εξαιτίας της ιδιότητάς του και των πλεονεκτημάτων που αυτή προσφέρει.

Έτσι, με βάση αυτή την ερμηνεία *(και πέραν των ζητημάτων συνταγματικότητας που ανεφέρθησαν ανωτέρω)*, ο σκόπελος της αποσβεστικής προθεσμίας που προβλέπει ο νόμος περί ευθύνης Υπουργών, μπορεί να ξεπεραστεί με βάση αυτή την στενότερη ερμηνευτική προσέγγιση του άρθρου 86 του Συντάγματος.

Αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα Πρωθυπουργοί, Υπουργοί και Υφυπουργοί που έχουν διαπράξει-με οποιαδήποτε μορφή συμμετοχής- ποινικά αδικήματα σχετιζόμενα με τις ελεγχόμενες από τον Νόμο ενέργειες τους ή παραλείψεις τους στα πλαίσια των καθηκόντων τους, να μην απαλλάσσονται των ευθυνών τους λόγω συμπλήρωσης της αποσβεστικής προθεσμίας, αλλά να λογοδοτούν και να υφίστανται τις ανάλογες ποινικές κυρώσεις κατόπιν παραπομπής τους στην τακτική δικαιοσύνη, ήτοι στα αρμόδια δικαστήρια σύμφωνα με τις διατάξεις του Ποινικού Κώδικα, των ειδικών ποινικών νόμων και του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας.

Επιπλέον οφείλουμε να διευκρινίσουμε ότι σύμφωνα με το άρ. 86 Σ, η Βουλή έχει την αποκλειστική αρμοδιότητα για την άσκηση ποινική δίωξης κατά όσων διετέλεσαν ή διατελούν μέλη της κυβέρνησης ή υφυπουργοί για αδικήματα που τέλεσαν κατά την άσκηση των καθηκόντων τους. Η συγκεκριμένη διάταξη καθιερώνει ευνοϊκή ποινική μεταχείριση των ως άνω προσώπων.

Σκοπός του νομοθέτη είναι η προστασία της ορθής λειτουργίας των ανώτατων βαθμίδων της εκτελεστικής εξουσίας, ώστε ο υπουργός να μην βρίσκεται σε καθεστώς φόβου κατά την άσκηση των καθηκόντων του και διαρκώς εκτεθειμένος στην κίνηση σε βάρος του ποινικής δίωξης ανά πάσα ώρα και στιγμή.

Η παραχώρηση τέτοιας δικαστικής αρμοδιότητας στη Βουλή, δηλαδή στη νομοθετική και εν μέρει εκτελεστική εξουσία, αποτελεί ρωγμή στην αρχή της διάκρισης των εξουσιών, που αποτελεί θεμελιώδη αρχή του πολιτεύματος μας, και ως τέτοια επιβάλλεται να ερμηνεύεται στενά και περιοριστικά στις απολύτως αναγκαίες διαστάσεις (στενή ερμηνεία), ώστε να περιοριστεί η στέρηση-αποκλεισμός του κατά το Σύνταγμα φυσικού δικαστή.

Αναφορικά με το ποιά αδικήματα συγκαταλέγονται σε όσα τελέστηκαν «κατά την άσκηση των καθηκόντων» λεκτέα τα εξής: με τον όρο «κατά την εκτέλεση των καθηκόντων» νοείται η συμπεριφορά με την οποία εκπληρώνονται τα υπηρεσιακά καθήκοντα (εκπληρωτική συμπεριφορά). Στα υπηρεσιακά καθήκοντα περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, η υπογραφή υπουργικών αποφάσεων, η προσυπογραφή προεδρικών διαταγμάτων, η συμμετοχή σε κοινοβουλευτικές επιτροπές κ.ο.κ.

Είναι αδιαμφισβήτητο ότι η ανάθεση σε ένα πρόσωπο των καθηκόντων Υπουργού γίνεται για να ασκεί το πρόσωπο αυτό τα καθήκοντα του, για να δραστηριοποιείται στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του και της γενικότερης κυβερνητικής πολιτικής. Αυτός είναι και ο λόγος για τον οποίο δίνεται σε έναν υπουργό αυτή η εξουσία. Δηλαδή, η εκλογή ενός Υπουργού είναι συνδεδεμένη άρρηκτα με ενέργειες και όχι με αδράνεια.

Εκ των ανωτέρω προκύπτει αναμφίβολα ότι η ειδική ποινική μεταχείριση του υπουργού καταλαμβάνει μόνο τα κατά την άσκηση των καθηκόντων του

διαπραπτόμενα εγκλήματα, όχι όμως και τα διαπραπτόμενα διά παραλείψεως της ασκήσεως των καθηκόντων αυτών. Θα ήταν παράδοξο να δεχτεί κανείς ότι ο νομοθέτης ήθελε να ορίσει ειδική ποινική μεταχείριση για τον αδρανούντα υπουργό, διότι η αδράνεια δεν συνάδει με το αξίωμα του.

ΕΓΚΛΗΜΑΤΙΚΕΣ ΕΥΘΥΝΕΣ ΤΩΝ ΑΡΜΟΔΙΩΝ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΩΝ ΙΟΥΝΟΝΤΩΝ

Ειδικότερα και εισερχόμενοι πλέον στον πυρήνα του υπό διερεύνηση εγκλήματος και την απόδοση των ποινικών ευθυνών στους υπαίτιους για το σιδηροδρομικό δυστύχημα στα Τέμπη είναι πρόδηλό ότι στην περίπτωση της διάπραξης της κακουργηματικής διατάραξης της ασφάλειας συγκοινωνιών δια της παραλείψεως νόμιμων οφειλόμενων ενεργειών, σε συνδυασμό με άλλες εξίσου επικίνδυνες για την ασφάλεια της συγκοινωνίας παραλείψεις του άρ. 291 παρ. 1στ ΠΚ ΔΕΝ ΙΣΧΥΟΥΝ οι απαγορεύσεις του άρ. 86 Σ και του ν. 3126/2003, όπως αυτός ισχύει, και η αρμόδια εισαγγελική αρχή οφείλει να δράσει όπως σε κάθε περίπτωση κοινού εγκλήματος.

Επιπλέον με την αναφορά σε πράξεις που λαμβάνουν χώρα «κατά την άσκηση των καθηκόντων τους» εννοείται ότι: α) η αξιόποινη πράξη τελείται κατά τη διάρκεια της υπουργικής θητείας, β) σχετίζεται με την άσκηση υπουργικών καθηκόντων και γ) είναι η ίδια η πράξη με την οποία εκτελούνται τα υπουργικά καθήκοντα.

Εν προκειμένω, **ο υπουργός μεταφορών δεν θέσπισε Εθνικούς Κανόνες Ασφαλείας ως όφειλε βάσει των Οδηγιών 2016/798 και 2016/797, ούτε έλαβε επαυξημένα μέτρα ασφαλείας με την θέσπιση Νέων Εθνικών Κανόνων Ασφαλείας δυνάμει του άρ. 60 ν. 4632/2019, παρότι αυτό ακριβώς αποτελούσε νομοθετικά επιβεβλημένο καθήκον του, καθώς την 24.1.2022 έλαβε χώρα ατύχημα με επιβατική αμαξοστοιχία στη Δαύλεια Βοιωτίας, αλλά ούτε και επόπτευσε αποτελεσματικά σύμφωνα με τα καθήκοντα του την ΕΡΓΟΣΕ (διαχειριστή υποδομής), την ΟΣΕ και την Hellenic Train. Με αυτήν την εξακολουθητική επικίνδυνη αδράνεια του συνετέλεσε με καθοριστικό τρόπο στη δημιουργία και διατήρηση πηγής εξέχοντος και πρόδηλου κινδύνου για ποικίλα έννομα αγαθά και πρωτίστως της ανθρώπινης ζωής και σωματικής ακεραιότητας. Η εν λόγω αδράνεια του βρίσκεται σε άμεση αιτιώδη συνάφεια με τη διακινδύνευση των ως άνω εννόμων αγαθών και τελικώς με τους θανάτους.**

Συνεπώς, το έγκλημα της διατάραξης της ασφάλειας των συγκοινωνιών σε συρροή με την ανθρωποκτονία, τετελεσμένη και σε στάδιο απόπειρας, από ενδεχόμενο δόλο και τις σωματικές βλάβες από ενδεχόμενο δόλο, που φέρεται να τελούνται από υπουργό είναι εγκλήματα που η διάπραξη τους (δια παραλείψεως), προϋποθέτει επιλογές εκ διαμέτρου αντίθετες με τα υπουργικά καθήκοντα αυτά καθ' αυτά και δεν αποτελούν ποτέ εγκλήματα τα οποία τελούνται «κατά την άσκηση των υπουργικών καθηκόντων». Δεν ισχύουν, επομένως για αυτά τα αδικήματα καμία από τις ειδικές ρυθμίσεις που προβλέπει το άρ. 86 Σ και ο εκτελεστικός του Συντάγματος νόμος 3126/2003. Η δίωξη και η εκδίκαση γίνονται με βάση τις κοινές διατάξεις.

Εξυπακούεται πως σε κάθε περίπτωση, έως ότου η αρμόδια εισαγγελική και ανακριτική αρχή διαπιστώσει πως το έγκλημα υπάγεται στην ειδική ρύθμιση, οφείλει να δράσει όπως και στις περιπτώσεις του κοινού εγκλήματος.

Επομένως για τα παραπάνω αδικήματα αρμόδια να ασκήσει τις δέουσες διώξεις είναι η Τακτική Δικαιοσύνη, δίχως να ισχύει στην περίπτωση αυτή η ειδική αρμοδιότητα της Βουλής της παρ.1 του άρθρου 86 Συντάγματος.

Ειδικότερα σε μια αξονική τοποθέτηση αναφέρουμε ότι με το άρ. 291 ΠΚ προστατεύεται η ασφάλεια των συγκοινωνιών ως έννομο αγαθό. Το αδίκημα του άρ. 291 ΠΚ, όπως ισχύει, είναι δυνητικής διακινδύνευσης (απόπειρας πρόκλησης κινδύνου), που έχει το νόημα ότι από την πράξη ή την παράλειψη του δράστη δημιουργείται μία λειτουργική πηγή κινδύνου χωρίς να έχει εισέλθει το έννομο αγαθό σε αυτήν¹³.

Ο κίνδυνος αποτελεί μία κατάσταση εμπειρικά διαπιστώσιμη, που συνίσταται στη δημιουργία αιτιακών όρων με αυτοδύναμη και διαβαθμίσιμη εξέλιξη προς τη βλάβη¹⁴, είναι δε κοινός ο κίνδυνος όταν γεννάται εκ των προτέρων η εντύπωση στον αντικειμενικό παρατηρητή ότι δημιουργείται διακινδύνευση για το έννομο αγαθό και άρα ανασφάλεια. Η εν λόγω διακινδύνευση αφορά αόριστο αριθμό εννόμων αγαθών¹⁵.

Το άρθρο 291 ΠΚ αρχίζει να τελείται όταν αρχίζουν να υπάρχουν οι συνθήκες που μπορούν να συμβάλουν στην επέλευση του κινδύνου. Εν προκειμένω, το έγκλημα τελείται από την έναρξη και πραγματοποίηση εκάστου δρομολογίου τρένου υπό το καθεστώς ανυπαρξίας οποιουδήποτε συστήματος ασφαλείας.

Ως προς το αν η διατάραξη της ασφάλειας συγκοινωνιών και οι θάνατοι οφείλονται σε δόλο ή αμέλεια, πρέπει να εξετάσουμε τον ψυχισμό των δραστών. Στα εγκλήματα απόπειρας πρόκλησης κινδύνου, όπως το άρ. 291 ΠΚ, ο δόλος αρκεί και ως ενδεχόμενος.

Επί του ως άνω εγκλήματος, με δόλο ενεργεί, όποιος γνωρίζει και επιδιώκει τη διατάραξη της ασφάλειας της συγκοινωνίας, αλλά και εκείνος που προβλέπει ότι τούτο αποτελεί την αναγκαία συνέπεια της πράξεως ή της παράλειψης του από οφειλόμενη ενέργεια, με συνείδηση ότι εντεύθεν είναι δυνατόν να προκύψει κίνδυνος σε άνθρωπο και δεν αφίσταται της συμπεριφοράς του αυτής. Η απαιτούμενη κατά τον νόμο πρόθεση, πρέπει να καλύπτει τη διατάραξη της ασφάλειας της σιδηροδρομικής συγκοινωνίας και τη δυνατότητα προκλήσεως κινδύνου από αυτήν.

Συγκεκριμένα ως προς τον ενδεχόμενο δόλο, τέτοιος υπάρχει στην περίπτωση κατά την οποία ο δράστης προβλέπει ότι η εκπλήρωση της επιδίωξης του αυτής θα έχει ως πιθανή συνέπεια την πραγμάτωση του εγκληματικού αποτελέσματος και, παρά τούτο, προχωρεί στην τέλεση της πράξης του. Έτσι, εκ μέρους του δράστη υπάρχει αποδοχή του κινδύνου επέλευσης του αποτελέσματος και πάραυτα απόφαση να προβεί στην πράξη ή παράλειψη.

Προκειμένου να στοιχειοθετηθεί το εκ του αποτελέσματος έγκλημα των περιπτώσεων γγ και δδ του άρ. 291 παρ. 1στ ΠΚ, πρέπει να συντρέξουν οι

¹³ Μ. Καιάφα – Γκμπάντι, Κοινώς επικίνδυνα εγκλήματα, γ' έκδοση, εκδ. Σάκκουλα Αθήνα – Θεσσαλονίκη, σελ. 69επ.

¹⁴ Καιάφα – Γκμπάντι, ό.π., σελ. 20.

¹⁵ Καιάφα – Γκμπάντι ό.π., σελ. 101.

προϋποθέσεις α) της διατάραξης που προβλέπονται σε αυτό και οφείλεται σε δόλο του δράστη και β) να επέλθει θάνατος ή/και σωματική βλάβη, που, όμως, να δύνανται να αποδοθούν σε αμέλεια του δράστη κατά το άρ. 29 ΠΚ. Για να αποδοθεί το περαιτέρω βλαπτικό αποτέλεσμα του θανάτου ή των σωματικών βλαβών σε αμέλεια ή ενδεχόμενο δόλο πρέπει να διαπιστωθεί ο ψυχισμός του δράστη.

Η αμέλεια συνδέεται με την εσφαλμένη εκτίμηση των δυσμενών αποτελεσμάτων της πράξης ή παράλειψης, τα οποία ο δράστης πιστεύει ότι σε κάθε περίπτωση θα αποφύγει, ενώ ο ενδεχόμενος δόλος προϋποθέτει αποδοχή, «...δηλαδή γνώση της πιθανότητας (δυνατότητας) επελεύσεως του εγκληματικού αποτελέσματος, διαφέρουσα όμως του βουλευτικού στοιχείου, γιατί στον ενδεχόμενο δόλο ο δράστης αποδέχεται το ενδεχόμενο επέλευσης του αποτελέσματος, η αποδοχή δε του εγκληματικού αποτελέσματος, ανάγεται μεν στον εσωτερικό κόσμο του δράστη, πλην όμως διαπιστώνεται από εξωτερικά στοιχεία της συμπεριφοράς του που βεβαιώνουν τέτοια αποδοχή...» (ΑΠ 776/2010, Ζ' ΠΟΙΝΙΚΕΣ, ΝΟΜΟΣ).

Κατ' ουσίαν, όπως άλλωστε και νομολογιακώς έχει κριθεί «...Με άμεσο δόλο πράττει αυτός που "θέλει" την παραγωγή του εγκληματικού αποτελέσματος, καθώς και εκείνος που δεν επιδιώκει μεν αυτό, προβλέπει όμως ότι τούτο αποτελεί αναγκαία συνέπεια της πράξεώς του και, παρά ταύτα, δεν αφίσταται αυτής. Αντίθετα, με ενδεχόμενο δόλο πράττει εκείνος που προβλέπει το εγκληματικό αποτέλεσμα ως δυνατή συνέπεια της πράξεώς του και το "αποδέχεται"....» (ΑΠ 192/2015, Ζ' ΠΟΙΝΙΚΕΣ, ΝΟΜΟΣ).

Με δόλο πράττει, σύμφωνα με τη διάταξη του α 27 παρ.1 ΠΚ, «όποιος θέλει την παραγωγή των περιστατικών που κατά το νόμο απαρτίζουν την έννοια κάποιας αξιόποινης πράξης· επίσης όποιος γνωρίζει ότι από την πράξη του ενδέχεται να παραχθούν αυτά τα περιστατικά και το αποδέχεται». Από το νομοθετικό αυτό ορισμό συνάγεται ότι ο δόλος είναι ορισμένης μορφής βουλευτικός σύνδεσμος του δράστη με την πράξη του, ο οποίος συγκροτείται από δύο στοιχεία, ένα γνωστικό (διανοητικό) και ένα βουλευτικό.

Ανάλογα με την ένταση εμφάνισης των δυο αυτών συστατικών του ο δόλος διαβαθμίζεται σε τρία είδη: α) το δόλο επιδίωξης ή δόλο σκοπού ή άμεσο δόλο α' βαθμού, ο οποίος καταφάσκει ότι ο δράστης προβλέπει ως βέβαιη ή πιθανή την επέλευση του εγκληματικού αποτελέσματος και τη θέλει, την επιδιώκει β) τον αναγκαίο δόλο ή άμεσο δόλο β' βαθμού, ο οποίος συντρέχει, όταν ο δράστης προβλέπει ως βέβαιη την επέλευση του αποτελέσματος και την αποδέχεται ως αναγκαία συνέπεια του επιδιωκόμενου σκοπού του και γ) τον ενδεχόμενο δόλο, ο οποίος υφίσταται, όταν ο δράστης προβλέπει ως πιθανή την επέλευση του αποτελέσματος και την αποδέχεται.

Με αμέλεια πράττει, σύμφωνα με τη διάταξη του α. 28 ΠΚ, « όποιος από έλλειψη προσοχής την οποία όφειλε κατά τις περιστάσεις και μπορούσε να καταβάλλει είτε δεν προέβλεψε το αξιόποινο αποτέλεσμα που προκάλεσε η πράξη του, είτε το προέβλεψε ως δυνατό, πίστεψε όμως ότι δε θα επερχόταν». Από τον ορισμό αυτόν προκύπτει ότι τα είδη της αμέλειας είναι δυο: α) η άνευ συνειδήσεως αμέλεια, η οποία καταφάσκει ότι ο δράστης λόγω έλλειψης της προσήκουσας προσοχής δεν προβλέπει καν την επέλευση του εγκληματικού αποτελέσματος και β) η ενσυνείδητη αμέλεια, η οποία υφίσταται όταν ο δράστης προβλέπει μεν το αξιόποινο αποτέλεσμα ως ενδεχόμενη συνέπεια της συμπεριφοράς του, αλλά λόγω εσφαλμένης εκτιμήσεως των περιστάσεων πιστεύει ότι αυτό δεν θα επέλθει.

Ένα πρώτο εμπειρικό μέγεθος που συνηγορεί υπέρ της κατάφασης ενδεχόμενου δόλου είναι η **ιδιαιτέρη υψηλή επικινδυνότητα της εγκληματικής συμπεριφοράς**. Όσο σοβαρότερος και εναργέστερος είναι ο κίνδυνος επέλευσης του αξιόποινου αποτελέσματος, τόσο δυσκολότερα μπορεί να γίνει αποδεκτό ότι δεν διαγνώστηκε από το δράστη ή ότι παρά την διάγνωσή του υποτιμήθηκε από αυτόν, ο οποίος ήλπιζε σε μια ευτυχή έκβαση των πραγμάτων.

Ένα επιπλέον στοιχείο που σηματοδοτεί πρόβλεψη και αποδοχή του αποτελέσματος είναι η λήψη μέτρων αυτοπροστασίας. Ο δράστης που μεριμνά για την εξασφάλισή του έναντι του ενδεχόμενου να υποστεί τα αποτελέσματα της επικίνδυνης συμπεριφοράς του, χωρίς να πράττει το ίδιο για τη διαφύλαξη των αλλότριων εννόμων αγαθών, δύσκολα μπορεί να αποδείξει ότι πίστεψε στη διατήρηση των τελευταίων.

Ομοίως, σημαντική ένδειξη για την ύπαρξη ενδεχόμενου δόλου αποτελεί η εμμονή του δράστη στην κινδυνώδη ενέργεια παρά το γεγονός ότι στο παρελθόν είχε επιφέρει το ίδιο εγκληματικό αποτέλεσμα. Σε μία τέτοια περίπτωση φαίνεται εύλογη η κρίση ότι ο δράστης πράττοντας εν ανάγκη, μη μπορώντας δηλαδή να πραγματώσει με άλλον τρόπο το σκοπό του, προτίμησε να προχωρήσει στην τέλεση της επικίνδυνης συμπεριφοράς, καίτοι είχε πλήρη επίγνωση των συνεπειών της, με τις οποίες και συμβιβάστηκε προκειμένου να μην απόσχει από τον επιδιωκόμενο στόχο.

Τέλος, αντένδειξη του ενδεχόμενου δόλου αποτελεί τόσο η λήψη προστατευτικών για το κινδυνεύον έννομο αγαθό μέτρων, καθώς η έμπρακτη εκδήλωση της πρόθεσης του δράστη να αποφύγει το αποτέλεσμα επιχειρώντας πράξεις που κατευθύνονται στην παρεμπόδισή του συνηγορεί υπέρ της κατάφασης της ενσυνείδητης αμέλειας, όσο και η προσπάθεια του δράστη να εξουδετερώσει ή να ελαχιστοποιήσει τις συνέπειες της πράξης, η οποία επιτρέπει τη συναγωγή του συμπεράσματος ότι ο τελευταίος κατά το χρόνο τέλεσης δεν αποδεχόταν την επέλευσή του αποτελέσματος.

Επίσης κατά την νομολογία: «στις περιπτώσεις που η επιλογή του δράστη οδηγεί αντικειμενικά στην αυτοδιακινδύνευσή του, κατά κανόνα πρέπει να αποκλείεται ο δόλος εκτός αν αυτός εμφορείται από σκοπό αυτοκτονίας ή έχει λάβει τα μέτρα του» (ενδεικτικά: υπ' αριθμ. 2313/2004 βούλευμα του ΑΠ).

Είναι χαρακτηριστικό της ορθότητας του ως άνω κριτηρίου, ότι όταν η Πρόεδρος της ΡΑΣ κ. Τσιαπαρίκου ρωτήθηκε ενώπιον της Εξεταστικής Επιτροπής της Βουλής εάν με δεδομένη την κατάσταση έλλειψης οποιασδήποτε ασφαλιστικής δικλίδας αποτροπής των συνεπειών του ανθρώπινου σφάλματος επέτρεπε στα παιδιά της να ταξιδεύουν με τρένο, δήλωσε ότι προτιμά να μην απαντήσει, ενώ βέβαια ουδέποτε ο κ. Καραμανλής θα ταξίδευε με τρένο, αφού δεν ισχυρίστηκε καν ότι είχε την παραμικρή εμπειρία ενός τέτοιου ταξιδιού.

Περαιτέρω, **η επιτηδειότητα της αποφυγής και η επαναληπτικότητα παράλειψης λήψης οποιουδήποτε ουσιαστικού μέτρου** (όπως καταρχάς της θέσπισης με Υπουργική Απόφαση των επιβεβλημένων εκ του νόμου Εθνικών Κανόνων Ασφαλείας, για τους οποίους οι ως άνω και οι συνεργοί τους είχαν καθοριστικούς θεσμικούς ρόλους που επέβαλαν αναγκαία σύμπραξη), **σε συνδυασμό με τις δημόσιες διαβεβαιώσεις των πρωταίτιων για το ακριβώς αντίθετο** (δηλώσεις περί πλήρους διασφάλισης της Ασφάλειας του κ. Καραμανλή στη Βουλή,

δημοσίευση ετήσιων εκθέσεων ασφαλείας από την ΡΑΣ, με πλήρη απόκρυψη της ζοφερής αλήθειας, έκδοση αδειών λειτουργίας και πιστοποιητικών ασφαλείας κ.λ.π.), **δεν αφήνουν καμία αμφιβολία για την δυνατότητα κατάφασης της ενοχής τους για το αδίκημα της ανθρωποκτονίας τουλάχιστον από ενδεχόμενο δόλο.**

Εν προκειμένω λοιπόν, όπως θα καταδειχθεί κατωτέρω, οι παραλείψεις των αρμοδίων και ειδικά του Υπουργού, να δρομολογήσουν τις οφειλόμενες ενέργειες για τη διασφάλιση της σιδηροδρομικής συγκοινωνίας, είναι καθολικές και απόλυτες.

Η παντελής απουσία επομένως των οφειλόμενων ενεργειών επιβεβαιώνει ότι γνώριζαν και αποδέχονταν το ενδεχόμενο θανάτου / σωματικής βλάβης και σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι είχαν λάβει κάποια μέτρα ασφαλείας ώστε να μπορούν να υποστηρίξουν ότι ήλπιζαν πως δεν θα επερχόταν το μοιραίο, ώστε να μπορούμε να θέσουμε έστω υπό συζήτηση την εκδοχή της αμέλειας. Η διαρκής και με πλήρη επίγνωση των ολέθριων επακόλουθων στα ύψιστης σημασίας έννομα αγαθά της ανθρώπινης ζωής και σωματικής ακεραιότητας κινδυνώδης δράση στις συγκοινωνίες εξ ορισμού αποκλείει κάθε επίπεδο αμέλειας. Συνεπώς, το περαιτέρω βλαπτικό αποτέλεσμα του θανάτου ή των σωματικών βλαβών αποκλείεται να αποδοθεί σε αμέλεια, ακόμη και ενσυνείδητης.

Αν ο θάνατος/σωματικές βλάβες οφείλονται και αυτοί σε δόλο (άμεσο ή ενδεχόμενο) του δράστη της διατάραξης της ασφάλειας σιδηρόδρομων, δεν μπορεί να γίνει λόγος για εφαρμογή των περιπτώσεων γγ και δδ του άρ. 291 παρ. 1στ ΠΚ, αλλά υπάρχει αληθινή συρροή της κακουργηματικής μορφής της διατάραξης της περ. ββ του άρ. 291 παρ. 1στ ΠΚ (πρόκληση κινδύνου για άνθρωπο) και αφενός της ανθρωποκτονίας από πρόθεση – ενδεχόμενο δόλο (άρ. 299 παρ. 1ΠΚ), αφετέρου της σωματικής βλάβης από δόλο τελούμενης κάθε διαβάθμισης, ανάλογα με τον εκάστοτε επελθόντα τραυματισμό¹⁶.

Σημειώνεται ότι, κατά πάγια θέση της θεωρίας και της νομολογίας, αληθινή κατ' ιδέαν είναι η συρροή μεταξύ των εγκλημάτων των άρθρων 290 και 291 ΠΚ, με το έγκλημα του 299 ΠΚ. Η συρροή ενός εγκλήματος γενικής διακινδύνευσης και ενός εγκλήματος βλάβης είναι πάντοτε αληθινή, λόγω ετερότητας των προσβαλλόμενων εννόμων αγαθών.

Ως αυτουργοί του ως άνω εγκλήματος είναι όσοι έχουν την υποχρέωση να ελέγχουν την ασφάλεια του σιδηρόδρομου και παραβαίνουν την υποχρέωσή τους αυτή.

Εξάλλου κατά τη διάταξη του άρ. 15 ΠΚ όπου ο νόμος για την ύπαρξη αξιόποινης πράξης απαιτεί να έχει επέλθει ορισμένο αποτέλεσμα, ή μη αποτροπή του τιμωρείται όπως η πρόκληση του με ενέργεια, αν ο υπαίτιος της παράλειψης είχε ιδιαίτερη νομική υποχρέωση να παρεμποδίσει την επέλευση του αποτελέσματος. Η διάταξη αυτή προβλέπει το δια παραλείψεως τελούμενο έγκλημα, το οποίο θεωρείται υφιστάμενο οσάκις αυτός που παρέλειψε να αποτρέψει την επέλευση αποτελέσματος ανήκοντος στην αντικειμενική υπόσταση ορισμένου εγκλήματος τελέσεως τιμωρείται όπως αυτός που δι' ενεργείας παρήγαγε το αποτέλεσμα, δηλαδή ο δράστης του εγκλήματος τελέσεως.

¹⁶ Έτσι και Μιχ. Μαργαρίτης στην κατ' άρθρο Ερμηνεία του Ποινικού Κώδικα, 3^η έκδοση, Αθήνα, Π. Ν. Σάκκουλας, σελ. 851.

Πρόκειται για ειδική μορφή εγκλήματος, δεδομένου ότι η αντικειμενική υπόσταση του τελείται όχι μόνο δι' ενεργείας, αλλά και δια παραλείψεως, που εξομοιώνεται νομικώς με την δι' ενεργείας παραγωγή του αποτελέσματος. Προϋπόθεση εφαρμογής της είναι η ύπαρξη ιδιαίτερης, δηλαδή ειδικής και όχι γενικής υποχρέωσης του υπαιτίου για ενέργεια που τείνει στην παρεμπόδιση του αποτελέσματος, για την επέλευση του οποίου ο νόμος απειλεί ορισμένη ποινή. Η υποχρέωση αυτή μπορεί να πηγάζει από ρητή διάταξη νόμου, από σύμπλεγμα νομικών καθηκόντων που συνδέονται με ορισμένη έννομη σχέση του υπαιτίου, από σύμβαση ή από ορισμένη συμπεριφορά του υπαιτίου από την οποία δημιουργήθηκε ο κίνδυνος του εγκληματικού αποτελέσματος.

Από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα (ΕΚ) και μετέπειτα Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) θεσπίστηκαν σειρά μέτρων για την επίτευξη κοινή πολιτικής ασφάλειας και διαχείρισης στον τομέα του σιδηρόδρομου. Ειδικότερα, το 2001, οι Οδηγίες 2001/12/ΕΚ, 2001/13/ΕΚ, 2001/14/Ε και 2001/16/ΕΚ, που αποτέλεσαν το λεγόμενο «πρώτο σιδηροδρομικό πακέτο», περιλαμβάναν, μεταξύ άλλων, την επέκταση των δικαιωμάτων πρόσβασης στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Σιδηροδρομικών Εμπορευματικών Μεταφορών και τον οργανωτικό διαχωρισμό της διαχείρισης της σιδηροδρομικής υποδομής από τις λειτουργίες μεταφορών.

Ακολούθησαν οι Οδηγίες 2004/49/ΕΚ, 2004/50/ΕΚ και 2004/51/ΕΚ και τον Κανονισμό (ΕΚ) 881/2004, που αποτέλεσαν το «δεύτερο σιδηροδρομικό πακέτο» και προέβλεπαν, μεταξύ άλλων: τη θέσπιση κοινών στόχων και μεθόδων ασφάλειας σε όλα τα κράτη-μέλη, τη θέσπιση κοινών αρχών για την διαχείριση, ρύθμιση και επίβλεψη της ασφάλειας και την ίδρυση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων. Σε συμμόρφωση με την Οδηγία 2004/49/ΕΚ εκδόθηκε το ΠΔ 160/2007 (ΦΕΚ Α' 201/23.08.2007) για την ασφάλεια των Κοινοτικών Σιδηροδρόμων.

Το 2007 ακολούθησε το «τρίτο σιδηροδρομικό πακέτο» που αποτελείτο από τις οδηγίες 2007/58/ΕΚ, 2007/59/ΕΚ και τους κανονισμούς (ΕΚ) 1370/2007, (ΕΚ) 1371/2007 και (ΕΚ) 1372/2007.

Εντωμεταξύ, την 26-09-2014 υπεγράφη μεταξύ του Προέδρου του Δ.Σ. και Διευθύνοντα Συμβούλου της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. Α.Ε.» (εφεξής ΕΡΓΟΣΕ) και των νομίμων εκπροσώπων της Κοινοπραξίας Εργοληπτικών Επιχειρήσεων με την επωνυμία «ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΤΟΜΕ Α.Β.Ε.Τ.Ε.-ALSTOM TRANSPORT SA» (εφεξής Κοινοπραξία ΤΟΜΗ-ASTOM), η Σύμβαση 717 για το έργο «Ανάταξη και Αναβάθμιση του Συστήματος Σηματοδότησης - Τηλεδιοίκησης και Αντικατάσταση 70 Αλλαγών Τροχιάς σε Εντοπισμένα Τμήματα του Άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Προμαχώνας». Ως προθεσμία υλοποίησης του έργου ορίστηκε το διάστημα των είκοσι τεσσάρων (24) μηνών από την ημερομηνία υπογραφής της σύμβασης, οπότε η ημερομηνία λήξης ήταν η 26-09-2016. Η συγκεκριμένη σύμβαση ουδέποτε υλοποιήθηκε, όχι απλώς στον προβλεπόμενο χρόνο αλλά ούτε και μέχρι την ημέρα του επίμαχου τραγικού δυστυχήματος την 28.2.2023, καθώς δεν υπήρχε και δεν λειτουργούσε κανένα σύστημα τηλεδιοίκησης, ούτε η σηματοδότηση.

Τέλος, το 2016 θεσπίστηκε το «τέταρτο σιδηροδρομικό πακέτο» με τις Οδηγίες 2016/797 και 2016/798 για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος, οι οποίες ενσωματώθηκαν στην ελληνική έννομη τάξη με τον ν. 4632/2019.

Η ασφάλεια των σιδηροδρόμων είναι ουσιώδης απαίτηση της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798. Η ασφάλεια των σιδηροδρόμων οφείλει να αναπτύσσεται, να διατηρείται σε υψηλά επίπεδα και να βελτιώνεται συνεχώς.

Σύμφωνα με το άρθρο 56 του ίδιου ν. 4632/2019, η ΡΑΣ είναι αυτή που εποπτεύει και ασκεί ελέγχους με στόχο τη συνολική διατήρηση της σιδηροδρομικής ασφάλειας και, τη συνεχή βελτίωσή της, δίδοντας προτεραιότητα στην πρόληψη των ατυχημάτων (παρ. 1 περ. α).

Τον δε έλεγχο των σχετικών κινδύνων αναλαμβάνουν ο διαχειριστής υποδομής (εν προκειμένω η ΕΡΓΟΣΕ) και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (εν προκειμένω η Hellenic train) (παρ. 1 περ. δ του ίδιου άρθρου). ΕΡΓΟΣΕ και Hellenic train είναι υποχρεωμένες αμελλητί να λαμβάνουν τα αναγκαία διορθωτικά μέτρα για την αντιμετώπιση του εντοπισθέντος κινδύνου ασφάλειας. Επίσης, αυτές θεσπίζουν και τα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας που περιέχουν, μεταξύ άλλων, και προγράμματα κατάρτισης του προσωπικού και συστημάτων, τα οποία διασφαλίζουν ότι διατηρείται η επάρκεια προσόντων του προσωπικού (άρ. 61 παρ. 3 περ. στ ίδιου νόμου).

Περαιτέρω, στο άρθρο 59 του ίδιου ν. 4632/2019 προβλέπονται οι Κοινοί Στόχοι Ασφάλειας (ΚΣΑ), οι οποίοι καθορίζουν τα ελάχιστα επίπεδα ασφάλειας που πρέπει να επιτυγχάνονται σε ολόκληρο το σύστημα. Οι ΚΣΑ μπορεί να συνίστανται σε κριτήρια αποδοχής κινδύνων ή στοχευόμενα επίπεδα ασφάλειας. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, εγκρίνεται κάθε αναγκαία τροποποίηση των κανόνων ασφάλειας ώστε να επιτευχθούν τουλάχιστον οι ΚΣΑ, και αναθεωρημένοι ΚΣΑ, σύμφωνα με τα προσαρτημένα σε αυτούς χρονοδιαγράμματα υλοποίησης. **Τέτοια Υπουργική Απόφαση δεν έχει εκδοθεί από την έναρξη ισχύος του ν. 4632/2019 την 14.10.2019 μέχρι και την ημέρα του δυστυχήματος την 28.2.2023 αλλά ούτε και μέχρι σήμερα.**

Επιπλέον, σύμφωνα με τα άρθρα 13 και 14 ν. 4632/2019 ήταν αναγκαία η θέσπισή Εθνικών Κανόνων Ασφαλείας, καθώς στο άρθρο 13 παρ. 2 αναφέρονται τα εξής χαρακτηριστικά: «...2. Οι εθνικοί κανόνες εφαρμογής των βασικών απαιτήσεων και, κατά περίπτωση, τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης εφαρμόζονται στις εξής περιπτώσεις: α) όταν οι ΤΠΔ δεν καλύπτουν ή δεν καλύπτουν πλήρως ορισμένες πτυχές που αντιστοιχούν στις βασικές απαιτήσεις, συμπεριλαμβανομένων των ανοικτών σημείων της παραγράφου 6 του άρθρου 4, ... δ) στην περίπτωση εθνικών κανόνων που χρησιμοποιούνται για τον καθορισμό υφιστάμενων συστημάτων και περιορίζονται στην αξιολόγηση της τεχνικής συμβατότητας του οχήματος με το δίκτυο, ε) στην περίπτωση των δικτύων και οχημάτων που δεν καλύπτονται από ΤΠΔ, στ) ως επείγον προσωρινό προληπτικό μέτρο, ιδίως ύστερα από ατύχημα...»

Επίσης με το άρθρο 60 του ν. 4632/2019, «με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση του Διαχειριστή Υποδομής και γνώμη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, **θεσπίζονται Νέοι Εθνικοί Κανόνες Ασφαλείας** σύμφωνα με τον παρόντα νόμο μόνο στις εξής περιπτώσεις: α) εφόσον οι κανόνες αφορούν υπάρχουσες μεθόδους ασφάλειας που δεν καλύπτονται από Κοινές Μεθόδους Ασφαλείας (ΚΜΑ), **β) όταν οι κανόνες λειτουργίας του σιδηροδρομικού δικτύου δεν καλύπτονται ακόμη από Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ), γ) ως επείγον προληπτικό μέτρο, ιδίως ύστερα από**

ατύχημα ή συμβάν...». Όπως είναι πασίγνωστο, την 24.1.2022 έλαβε χώρα ατύχημα με επιβατική αμαξοστοιχία στη Δαύλεια Βοιωτίας. Η επιβατική αμαξοστοιχία, στην οποία επέβαιναν 200 άτομα, συγκρούστηκε με μηχανή τρένου του ΟΣΕ και τραυματίστηκαν συνολικά 11 επιβαίνοντες. **Μετά από το συγκεκριμένο ατύχημα, το Υπουργείο μεταφορών όφειλε να θεσπίσει νέους κανόνες ασφαλείας και ουδέποτε το έπραξε.** Είχε προηγηθεί, επίσης, και το ατύχημα στις 13 Μαΐου 2017 στο Άδενδρο, όπως και άλλα ατυχήματα δυστυχώς, όταν το απογευματινό Intercity από Αθήνα εκτροχιάστηκε έξω από το Άδενδρο, όπου 3 άνθρωποι έχασαν τη ζωή τους και 10 τραυματίστηκαν.

Στην εξέταση του ο κ. Τσιαμάντης είναι από τους λίγους που κατέθεσαν την αλήθεια και ο κ. Χαλκιάς εν μέρει, διότι από θέσεως δεν θα μπορούσε να γνωρίζει πλήρως τι είχε συμβεί, αν και όφειλε ως Πρόεδρος της Επιτροπής Γεραπετρίτη να επισημάνει την έλλειψη των Εθνικών Κανόνων Ασφαλείας και στο ίδιο το Πόρισμα που συντάχθηκε και δημοσιεύτηκε με ευθύνη του.

Τσιαμάντης:

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Η ΡΑΣ μπορεί μήπως να συνεργαστεί και με άλλους εθνικούς ή διεθνείς φορείς για να βελτιώσει την ασφάλεια στον σιδηροδρομικό τομέα; ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Κοιτάξτε, σας είπα καταρχήν η συνεργασία, η πρώτη -και η πιο... ας πούμε- είναι με τις αντίστοιχες αρχές ασφαλείας. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Άρα, αυτό, υπήρχε... ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Βέβαια, βέβαια. Και ήταν πολύτιμη, γιατί καταλαβαίνετε, αυτοί είχαν εμπειρία δεκαετιών με σιδηρόδρομους που προφανώς είναι πολύ πιο μεγάλης έκτασης από εμάς. Ήταν πολύτιμη. Αυτή, δηλαδή, η ανταλλαγή που κάναμε τότε, εκείνα τα χρόνια που σας είπα -αν θυμάμαι καλά- 2014, 2015, 2016, ήταν πολύτιμη. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Άρα, βλέπουμε, λοιπόν και καταλήγουμε σε ένα συμπέρασμα ότι η ΡΑΣ έχει την ευθύνη να ενεργεί και προληπτικά και ανταποκρινόμενα για να διασφαλίσει τη συμμόρφωση με τις απαιτούμενες προδιαγραφές ασφαλείας, διατηρώντας και το υψηλό επίπεδο ασφαλείας στους σιδηρόδρομους. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Απολύτως. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Το 2019, που δεν ήσασταν εσείς στη ΡΑΣ, είχαν θεσπιστεί κάποιοι κανόνες ασφαλείας οι οποίοι σύμφωνα με τα άρθρα 59 και 60 του ν.4632/2019 εφάρμοζαν την οδηγία 798 του 2016, το άρθρο 7 και 8 συγκεκριμένα, που επέβαλαν τη θέσπιση νέων εθνικών κανόνων ασφαλείας, δεδομένου ότι δεν είχε τεθεί σε λειτουργία κανένα από τα προβλεπόμενα σε αυτές συστήματα αποτροπής των σιδηροδρομικών δυστυχημάτων. Βάσει αυτού, η ΡΑΣ θα μπορούσε να εκδίδει νέες άδειες, αφού έβλεπε ότι δεν λειτουργούν τα προβλεπόμενα συστήματα αποτροπής σιδηροδρομικών δυστυχημάτων; ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Οι εθνικοί κανόνες ασφαλείας, απ' ό,τι ξέρω, γιατί τώρα αρχίζω να ανακαλώ στη μνήμη μου λεπτομέρειες που ίσως να μην τις θυμάμαι και καλά, είναι κάτι που συμπληρώνει τους κανόνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Όπου υπάρχουν κανόνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης προφανώς τηρούνται αυτοί. **Κάθε κράτος-μέλος, όμως, δικαιούται να έχει και κάποιους εθνικούς κανόνες ασφαλείας, εφόσον δικαιολογείται σε κάποια θέματα που δεν καλύπτονται από τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς. Αλλιώς πρέπει να τηρεί τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς. Αυτή, λοιπόν, η σύνταξη των εθνικών κανόνων ασφαλείας ξεκινάει από το Υπουργείο**

Μεταφορών, το οποίο προφανώς συνεργάζεται και με την ΡΑΣ και φτιάχνονται αυτοί. Ξέρω ότι ήταν μια βασανιστική μακρά περίοδος που συνέπεσε και με τη θητεία μου όπου φτιαχνόταν, είχαν ολοκληρωθεί. Δεν θυμάμαι αν είχαν υποβληθεί, γιατί έπρεπε να υποβληθούν και στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Θυμάμαι, λοιπόν, αυτή τη δραστηριότητα. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Οπότε οι εθνικοί κανόνες ασφαλείας οφείλουν να ακολουθούν και τους ευρωπαϊκούς. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Βεβαίως. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Πάρα πολύ ωραία. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Όχι, καλύπτουν κενά ουσιαστικά. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Τι ακριβώς; ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Καλύπτουν κενά. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Α, καλύπτουν κενά. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΙΑΜΑΝΤΗΣ (Μάρτυς): Δηλαδή κάτι που στο δικό σου σύστημα δεν το έχεις, δηλαδή κάποιες ιδιαιτερότητες να πω. Αυτό ισχύει όχι μόνο σε θέματα ασφαλείας. Ισχύουν και στα θέματα γενικά λειτουργίας του σιδηροδρόμου, δηλαδή κάποιες ιδιαιτερότητες που έχει το δίκτυο σου και προσπαθείς να τις καλύψεις αν δεν καλύπτονται από τις ευρωπαϊκές

Χαλκιάς:

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ, όμως, από κάπου παίρνουν εντολές. Την ευθύνη, τη χρηματοδότηση, την εποπτεία, την εντολή, τη θέσπιση νομοθέτησης για τους εθνικούς... ΙΩΑΝΝΗΣ – ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Το Υπουργείο. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Εσείς μπορείτε να πείτε εάν το Υπουργείο είχε συγκεκριμένες... Δεν θα πω να καταλογίσετε -δεν είναι δουλειά σας- οποιαδήποτε ποινική ευθύνη. Αν θέλετε, το λέτε βέβαια. Αλλά, ποια ήταν η εμπλοκή του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών στην ασφάλεια των σιδηροδρόμων, στην εγκατάσταση των αυτοματοποιημένων συστημάτων ασφαλείας; Για να το κάνω πιο απλό, ο ΟΣΕ έκανε ό,τι ήθελε; Ήταν Ανεξάρτητη Αρχή η ΕΡΓΟΣΕ; ΙΩΑΝΝΗΣ – ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Ανεξάρτητη ήταν μόνο η ΡΑΣ. Οι άλλοι προφανώς είχανε μια επαφή με το Υπουργείο και εποπτεύονταν από το Υπουργείο. Και οι διοικήσεις διορίζονται με τη διαδικασία που προβλέπει ο νόμος, μέσω της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας ή με κάποιον άλλο τρόπο. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Άρα, θεωρείτε ότι υπάρχουν ευθύνες. ΙΩΑΝΝΗΣ – ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Πολιτική ευθύνη σίγουρα έχει το Υπουργείο. Αλίμονο! Αυτό εποπτεύει, είναι η κορυφή. Έχει. Από εκεί και πέρα τώρα, τι άλλες ευθύνες έχει θα μας τα πει η δικαστική εξουσία που διερευνά και εσείς. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Εάν δεν νομοθετήσει κάτι ως έχει υποχρέωση το Υπουργείο -δεν αναφέρομαι σε συγκεκριμένη περίοδο-, έχει ευθύνη με παράλειψη; ΙΩΑΝΝΗΣ – ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Πολιτική ευθύνη θα έχει ενδεχομένως. Αυτά είναι θέματα που τα κρίνει η κυβέρνηση με βάση το τι της λέει η υπηρεσία, τις ανάγκες που υπάρχουν. Τι να σας πω; ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Ερώτηση. Ενώ υπήρχαν αυτές οι ελλείψεις τηλεδιοίκησης στη Λάρισα τρία χρόνια, από το 2019 μέχρι 2023, και όσον αφορά τη φωτοσήμανση, πώς εκδίδοντο πιστοποιητικά ασφαλείας και άδειες λειτουργίας στις εταιρείες; ΙΩΑΝΝΗΣ – ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Αυτή είναι μια ερώτηση για τη ΡΑΣ, που δίνει τα πιστοποιητικά ασφαλείας. Τα έδωσε, νομίζω. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Και θα τα δώσει κι αλλού και όπου χρειάζεται. Εσείς πώς το κρίνετε; Διαπιστώσατε ως Πρόεδρος της Επιτροπής ότι δεν λειτουργούσε τίποτα από τα συστήματα ασφαλείας. Παρ' όλα αυτά, εκδίδοντο άδειες και πιστοποιητικά ασφαλείας. ΙΩΑΝΝΗΣ – ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ

ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Είναι θέμα αποκλειστικά της Ρυθμιστικής Αρχής να ελέγξει όλα τα στοιχεία, να λάβει υπόψη της ό,τι της λέει ο ΟΣΕ και ενδεχομένως και τον αντίλογο που υπάρχει. Αυτή τη στιγμή δεν μπορώ να υποκαταστήσω εγώ τη ΡΑΣ στις αρμοδιότητές της, ούτε έχω κάποια συγκεκριμένη άποψη για το συγκεκριμένο θέμα. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Άλλες δύο ερωτήσεις. Θα επανέλθω πάλι στους εθνικούς κανόνες ασφαλείας. Από την έρευνα που κάνατε ως επιτροπή και ως νομικός που είστε –ήσασταν και Πρόεδρος του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους-, γνωρίζετε αν είχαν θεσπιστεί οι εθνικοί κανόνες ασφαλείας δυνάμει δύο Οδηγιών του 2016 και κατ' εφαρμογή του –εφαρμοστικός ο νόμος- ν. 4632 του 2019; ΙΩΑΝΝΗΣ – ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Έχω την εντύπωση ότι οι Οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης ενσωματώθηκαν στο εθνικό μας δίκαιο. Τώρα, αν ενσωματώθηκαν καλά ή με ελλείψεις ή πλημμελώς.. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Ενσωματώθηκαν επί σκοπώ να υλοποιηθούν. ΙΩΑΝΝΗΣ – ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Προφανώς. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Έγινε αυτή η υλοποίηση; ΙΩΑΝΝΗΣ – ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Δεν μπορώ να σας απαντήσω εγώ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Δεν το γνωρίζετε. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Γενικά τους γνωρίζετε τους εθνικούς κανόνες ασφαλείας; ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Αν μου πείτε τους σχετικούς νόμους, μπορώ να σας ... ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Γιατί το ρώτησα χτες στον κ. Πυργίδη και ο κ. Πυργίδης δήλωσε πλήρη άγνοια για την ύπαρξή τους γενικότερα. ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Υπάρχουν εθνικοί κανόνες και υπάρχουν και κάποιες παρεκκλίσεις που ζητούμε συνήθως ως Ελλάδα και τα λοιπά, αλλά από εκεί και πέρα αν μου πείτε το άρθρο τάδε του νόμου τάδε τι λέει, δεν θα σας πω. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Προβλέπονται και προκύπτουν από το ν.4632/2019 19 που αφορούσε και ενσωμάτωση... ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Οδηγιών. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: ...των Οδηγιών –μπράβο- ... ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Του Κανονισμού. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: ...797, 798, 2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου. Από εκεί προβλέπονται και προκύπτουν. ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Δεν υπάρχουν αιτιάσεις της επιτροπής ότι η Ελλάδα δεν ενσωμάτωσε σωστά το δίκαιο αυτό, τουλάχιστον μέχρι τώρα. Το τι θα προκύψει αύριο... ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Επιμένω ξανά. Γνωρίζετε για τους εθνικούς κανόνες ασφαλείας; Όχι. ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Σας λέω την απάντηση που σας έδωσα και πριν. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Άρα, εδώ μας παραδέχεστε μια ανεπάρκεια. ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Η ενσωμάτωση που έγινε μέχρι στιγμής των Οδηγιών αυτών δεν μας έχει δημιουργήσει κάποιο πρόβλημα με την Ευρωπαϊκή Ένωση. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Και βάσει ποιων στοιχείων βγήκε αυτό το πόρισμα; ΙΩΑΝΝΗΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ (Μάρτυς): Με βάση τα στοιχεία που συλλέξαμε και τα αξιολογήσαμε. Και ήρθαν και οι άνθρωποι από το Υπουργείο και καταθέσανε, μας είπαν κάποια πράγματα και για τη διαλειτουργικότητα και για τα συστήματα που υπάρχουν και για τις

Οι λοιποί μάρτυρες αλληλοδιαψευδόμενοι είπαν σχετικά με τους Εθνικούς Κανόνες τα παρακάτω, αντιφατικά που αποδεικνύουν ότι το έγκλημα είχε πολλούς συνεργούς και συναυτουργούς:

Εκ των ανωτέρω, είναι αδιαμφισβήτητο ότι κατά τον χρόνο του δυστυχήματος δεν λειτουργούσε το Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας

(European Rail Traffic Management System (ERTMS), δηλαδή το αποδεκτό σε καθεστώς διαλειτουργικότητας σύστημα ασφαλείας και επί της ουσίας ο συνδυασμός ETCS και GSMR, καθώς το πρώτο φέρεται να έχει απενεργοποιηθεί ήδη από το 2018. Αν λειτουργούσε το συγκεκριμένο σύστημα, το δυστύχημα δεν θα είχε συμβεί.

Η έλλειψη λειτουργίας συστημάτων ασφαλείας, τηλεδιοίκησης και φωτοσήμανσης, επιβεβαιώνονται και από την Ευρωπαϊκή Εισαγγελία, η οποία διαπίστωσε ότι **«εάν η Σύμβαση 717/14 είχε εγκαίρως και στα αρχικά συμβατικά πλαίσια ολοκληρωθεί και είχαν παραδοθεί και λειτουργούσαν τα σχετικά συστήματα ασφαλείας - ελέγχου της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, θα αποφευγόταν μετά βεβαιότητας η επέλευση του δυστυχήματος των Τεμπών** (βλ. σελ. 74^η του Σχεδίου Κατηγορητηρίου της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας για τη δίωξη στελεχών για το αδίκημα της απάτης σχετική με τις επιχορηγήσεις στο πλαίσιο συγχρηματοδοτούμενου επιχειρησιακού προγράμματος, με αντικείμενο ιδιαιτέρως μεγάλης αξίας που υπερβαίνει το ποσό των εκατόν πενήντα χιλιάδων (120.000) ευρώ, σε βάρος των οικονομικών συμφερόντων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Ελληνικού Δημοσίου)...».

Περαιτέρω, στο με αρ. πρωτ. 213/21/Ε/Δ2/6.9.2021 εμπιστευτικό έγγραφο του Διευθύνοντος Συμβούλου της ΤΡΑΙΝΟΣΕ κ. Φίλιππου Τσαλίδη, το οποίο απευθύνεται στον Πρόεδρο της ΟΣΕ και κοινοποιήθηκε στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών κ. Κώστα Καραμανλή, τον Υφυπουργό Υποδομών και Μεταφορών κ. Μιχάλη Παπαδόπουλο, τον Γενικό Γραμματέα Μεταφορών κ. Γιάννη Ξιφαριά, τη Γενική Διεύθυνση Μεταφορών υπό τον κ. Ανδρέα Πολάκι, τη Διεύθυνση Επιβατικών Μεταφορών υπό την κα Κατερίνα Δεμερτζή και κ. Φώτη Λιακέα και την Πρόεδρο της ΡΑΣ Κ. Ιωάννα Τσιαπαρίκου, η επισήμανση του επερχόμενου δραματικού συμβάντος είναι ανατριχιαστικά ακριβής.

Μνημονεύει προγενέστερα σιδηροδρομικά ατυχήματα, επισημαίνει τη γενικότερη αίσθηση εγκατάλειψης της σιδηροδρομικής υποδομής, την έλλειψη προσωπικού του ΟΣΕ (Σταθμαρχών και Κλειδούχων), τη μη λειτουργία της σηματοδότησης, τη λειτουργία μεγάλων τμημάτων χωρίς σηματοδότηση, τηλεδιοίκηση και στελέχωση της υποδομής, τη μη πλήρως συντηρημένη υποδομή, την μη άμεση επισκευή, αντιμετώπιση και αποκατάσταση όσων είχαν επισημανθεί από τις διαπιστώσεις των ελέγχων, τη μη λειτουργία του Κέντρου Ελέγχου του Λειανοκλαδίου, τα οποία δημιουργούν σοβαρότατους κινδύνους αναφορικά με την κυκλοφορία.

Επισημαίνεται λοιπόν ο κίνδυνος για σοβαρότερα ατυχήματα, αλλά ουδείς από τους αρμόδιους έλαβε τα δέοντα μέτρα, ως όφειλε σύμφωνα με την νομοθεσία και, δυστυχώς, οδηγηθήκαμε στο δυστύχημα των Τεμπών.

Επιπλέον, η ΟΣΕ, η ΕΡΓΟΣΕ και η Hellenic train ήταν υποχρεωμένες αμελλητί να λαμβάνουν τα αναγκαία διορθωτικά μέτρα για την αντιμετώπιση του εντοπισθέντος κινδύνου ασφάλειας.

Αλλωστε το παραπάνω έγγραφο του κ. Τσαλίδη καταδεικνύει ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ που μετονομάστηκε σε Hellenic train είχε πλήρη εικόνα της ζοφερής και θανάσιμης για το επιβατικό κοινό πραγματικότητας.

Παράλληλα είχε την ιδιαίτερη νομική υποχρέωση έναντι των επιβατών, που η ίδια καλούσε να ταξιδέψουν (με τις γνωστές παραπλανητικές διαφημίσεις) και προχωρούσε σε σύναψη σύμβασης μεταφοράς τους, με την έκδοση του

σχετικού εισιτηρίου, αφενός να τους αποκαλύψει την πραγματικότητα που γνώριζε, αφετέρου να μην επιτρέψει την συνέχιση των δρομολογίων, τουλάχιστον των επιβατικών τρένων, εάν δεν αποκαθίστατο η νομιμότητα και η ασφάλεια.

Αυτός ήταν άλλωστε ο λόγος που φαίνεται να οδήγησε τον κ. Τσαλίδη σε παραίτηση, δηλαδή ότι δεν ήθελε να επωμιστεί αυτή την ευθύνη.

Επομένως υπό την διοίκηση του Ιταλικού Ομίλου Trenitalia και ειδικά του κ. Μαουρίσιο Καποτόρτο (ο οποίος πληροφορήθηκα ότι δεν υπέγραψε την κατάθεση του, η οποία έλαβε χώρα ενώπιον της Επιτροπής), που διέθετε πλούσια εμπειρία στους σιδηρόδρομους πολλών Ευρωπαϊκών χωρών και με θητεία στον ίδιο τον ERA, δεν είναι δυνατόν να θεωρηθεί ότι περιορίστηκε η ως άνω ξεκάθαρη εικόνα της πραγματικότητας για τον άμεσο κίνδυνο ζωής που αντιμετώπιζαν οι επιβάτες.

Είναι χαρακτηριστικά για την θανατηφόρων αποτελεσμάτων σκόπιμη παραπλάνηση του επιβατικού κοινού που επιχειρούσε η διοίκηση της συγκεκριμένης εταιρίας τα αποσπάσματα του γνωστού διαφημιστικού βίντεο της Hellenic Train που δείχνει διάφορες υποτίθεται εφαρμοσμένες τεχνολογικές καινοτομίες δήθεν ασφάλειας.

Διαφήμιση Hell.Tr: The culture and beauty, today also the technology».

Στο σημείο αυτό του βίντεο υπάρχει ένας υπερσύγχρονος πίνακας απεικόνισης της θέσης των συρμών σε πραγματικό χρόνο, ενώ παρακάτω αναφέρεται «Speed and comfort A new fast train service faster connections.....Technology serving control and safety...», δηλαδή,

«....τεχνολογία που εξυπηρετεί τον έλεγχο και ασφάλεια.....», όπου και πάλι φαίνεται από άλλη οπτική γωνία ο ίδιος πίνακας απεικόνισης και προσωπικό άψογα ντυμένο, μπροστά σε φορητούς υπολογιστές σε λειτουργία.

Και τέλος,

«...Hellenic Train ferrovie dello stato italiane group..... efficient integrated and eco railway services...», «...Hellenic Train ferrovie dello stato italiane group... αποτελεσματική ολοκληρωμένη και οικολογική υπηρεσία σιδηροδρόμων».

Η παραπάνω παραπλανητική διαφήμιση προωθήθηκε όχι μόνο με μορφή βίντεο αλλά και με φυλλάδια όπως και με ανάρτηση στην εταιρική ιστοσελίδα όπου αναφέρεται από την HELLENIC TRAIN: «.....Με σεβασμό στον πολίτη, συνεχή ενημέρωση, με ιδιαίτερη έμφαση στη διευκόλυνση των ατόμων με κινητικά προβλήματα, με σύγχρονες υποδομές και υψηλών προδιαγραφών τεχνολογίας αμαξοστοιχίες, η HELLENIC TRAIN διασφαλίζει την ποιότητα των ταξιδιών σας και εγγυάται ασφαλείς, γρήγορες και με ακρίβεια διαδρομές. Τα τρένα της HELLENIC TRAIN καθημερινά εξυπηρετούν χιλιάδες πολίτες που επιθυμούν να ταξιδέψουν σε όλη την ελληνική επικράτεια, καθώς και στα αστικά κέντρα.

Το προφίλ της εταιρείας συνδέεται άρρηκτα με τον επαγγελματισμό των υπαλλήλων της και το εξειδικευμένο προσωπικό της, εκπαιδευμένο να προωθεί και να βελτιώνει τις παροχές μας προς όλους εσάς. **Για την HELLENIC TRAIN βασική προτεραιότητα είναι η άψογη σχέση της με το επιβατικό κοινό και η θωράκισή της με αξίες, όπως ο σεβασμός, η αμοιβαία εμπιστοσύνη και η αξιοπιστία.** Παράλληλα, αντιλαμβανόμενη το σημαντικό ρόλο που διαδραματίζει στις τοπικές

κοινωνίες που εξυπηρετεί, η εταιρεία έχει ως στόχο να αποτελεί έναν υπεύθυνο εταιρικό γείτονα σε όλες τις περιφέρειες στις οποίες δραστηριοποιείται...».

Η ΟΣΕ, η ΕΡΓΟΣΕ και η Hellenic train θεσπίζουν και υλοποιούν τα αντίστοιχα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας, προκειμένου να εξασφαλίζουν ότι το σιδηροδρομικό σύστημα μπορεί να επιτύχει τουλάχιστον τους ΚΣΑ, ότι συνάδει με τις απαιτήσεις ασφάλειας που θεσπίζονται στο πλαίσιο των ΤΠΔ και ότι εφαρμόζονται τα σχετικά μέρη των ΚΜΑ και οι κοινοποιούμενοι σύμφωνα με το άρθρο 60 εθνικοί κανόνες. Επίσης, αυτές θεσπίζουν και τα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας που περιέχουν, μεταξύ άλλων, και προγράμματα κατάρτισης του προσωπικού και συστημάτων, τα οποία διασφαλίζουν ότι διατηρείται η επάρκεια προσόντων του προσωπικού (άρ. 61 παρ. 3 περ. στ ίδιου νόμου).

Στα πλαίσια των ανωτέρω ευθυνών τους, όλοι οι παραπάνω γνώριζαν ότι ήταν ανεπίτρεπτη η συνέχιση των επιβατικών δρομολογίων, δίχως να έχουν θεσπιστεί Εθνικοί Κανόνες Ασφάλειας, δίχως να έχουν νομοθετηθεί Κοινές Μέθοδοι Ασφάλειας (ΚΜΑ) και με τα έργα εν εξελίξει.

Είναι χαρακτηριστικά όσα αναφέρει για την πλήρη επίγνωση του κινδύνου για το επιβατικό κοινό, όλων των ανωτέρω και κατά κύριο λόγο του μοναδικού με επιτελικές αρμοδιότητες Υπουργού Μεταφορών κ. Καραμανλή, στην κατάθεση του, ο νόμιμος εκπρόσωπος της ΕΡΓΟΣΕ κ. Βίνης, επισημαίνοντας ότι ο ίδιος είχε προειδοποιήσει για την ανάγκη διακοπής των δρομολογίων:

«...**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Να κάνουμε και τον όρκο τον απαραίτητο: «Δηλώνω επικαλούμενος την τιμή και τη συνείδησή μου ότι θα πω όλη την αλήθεια και μόνο την αλήθεια, χωρίς να προσθέσω ούτε να αποκρύψω τίποτε». **ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς):** Δηλώνω. **ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ωραία. Με μία γενική εισαγωγή ολιγόλεπτη πείτε μας τι γνωρίζετε για την υπόθεση και πώς εσείς εδώ μπορείτε να μας διαφωτίσετε, για να περάσουμε στον εισηγητή της Πλειοψηφίας, τον κ. Τσαβδαρίδη. **ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς):** Από την ανάληψη των καθηκόντων μου στις 23 Οκτωβρίου 2019 και έπειτα μία από τις αρμοδιότητες της ΕΡΓΟΣΕ είναι η εκτέλεση, η παρακολούθηση και η επίβλεψη των έργων. Η ΕΡΓΟΣΕ, όταν ο ΟΣΕ της αναθέτει την εκτέλεση ενός έργου, ασχολείται με την ωρίμανση της μελέτης, με την επίβλεψη της μελέτης, με τη διαγωνιστική διαδικασία ενός έργου και με την επίβλεψη ενός έργου. Δεν έχει καμία αρμοδιότητα με τον Γενικό Κανονισμό Κυκλοφορίας, καμία αρμοδιότητα με την ασφάλεια χρήσης της γραμμής, έχει αρμοδιότητα καθαρά με την επίβλεψη και κατασκευή των έργων που της αναθέτει ο ΟΣΕ. Στο πλαίσιο, λοιπόν, αυτό και από τη θέση ευθύνης που κατείχα στη διαχείριση των συμβάσεων θα συνδράμω σε οποιοδήποτε ερώτημα τεθεί, στο οποίο μπορώ να απαντήσω για το πλαίσιο που διαμορφώθηκε για την ολοκλήρωση αυτών των συμβάσεων που εξετάζει και η δική σας Επιτροπή. **ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ:** Αισθάνεστε δηλαδή, γύρω από αυτό το θέμα, ένα βάρος ότι δεν πήρατε χαμπάρι αυτό το πράγμα το οποίο έγινε, το οποίο ήταν μοιραίο; **ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς):** Ποιο πράγμα ήταν μοιραίο; **ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ:** Αυτός ο διαχωρισμός. **ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς):** Ωραία, να διευκρινίσω λοιπόν και πάλι κάτι... **ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ:** ...σε ό,τι αφορά την εκτέλεση της σύμβασης και την αιτιώδη συνάφεια αυτής της μη εκτέλεσης σε σχέση με την ασφαλή μετακίνηση των επιβατών με το τρένο. **ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς):** Να ξεκινήσω λίγο διαφορετικά. Η ΕΡΓΟΣΕ δεν έχει καμία αρμοδιότητα στην ασφάλεια,

χρήση ή κυκλοφορία της γραμμής. Δεν μπορεί ανά πάσα στιγμή και για κανένα λόγο και αρμοδιότητα να σταματήσει την κυκλοφορία της γραμμής ή να παρέμβει στη γραμμή... **ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ:** Δεν σας είπε κανείς κάτι τέτοιο. Μη λέτε πράγματα που δεν χρειάζονται. Ο ΟΣΕ τα κάνει αυτά, ούτε έχει νόημα τώρα να ρίχνετε το μπαλάκι στον ΟΣΕ και ο ΟΣΕ να τα ρίχνει σε εσάς. Το είδαμε αυτό. Η ΕΡΓΟΣΕ έχει την αρμοδιότητα για την εκτέλεση των συμβάσεων αυτών. Αυτές οι συμβάσεις είναι άρρηκτα συνδεδεμένες με την ασφάλεια του παρεχόμενου μεταφορικού έργου. Σας ρωτώ λοιπόν, το γεγονός ότι δεν πήρατε χαμπάρι ότι έγινε αυτός ο διαχωρισμός, ένας διαχωρισμός που σύμφωνα με το πόρισμα των εμπειρογνομόνων, δύο καθηγητών Πολυτεχνείου, συναδέλφων σας μηχανικών και ενός πρώην προέδρου του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, ήταν μεζονος σημασίας. Έχετε ένα βάρος σε σχέση με το ότι δεν το αντιληφθήκατε, εφόσον ισχύει ότι δεν το αντιληφθήκατε; **ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς):** Επί της δικής μου θητείας στην ΕΡΓΟΣΕ δεν υπήρξε κανένας τέτοιος διαχωρισμός. Επί της δικής μου θητείας στην ΕΡΓΟΣΕ προχώρησε, υλοποιήθηκε σε μία διαχείριση του να τελεστεί το τελικό χρονοδιάγραμμα της σύμβασης, σύμφωνα με τον έλεγχο της ΕΔΕΛ, της... **ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ:** Γιατί δεν υπήρχε ενεργή σηματοδότηση; Είχε κάποια βλάβη; Ήταν μόνιμα στο κόκκινο; Έτσι το λειτουργούσαν; **ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς):** Ανέφερα και προηγουμένως ότι ένα από τα τμήματα δεν είχαν ολοκληρωθεί μέχρι και τη δική μου αποχώρηση και ανέφερα επίσης συγκεκριμένα τους λόγους που δεν είχαν ολοκληρωθεί και ήταν η μη δυνατότητα διακοπής κυκλοφορίας από τη μεριά του ΟΣΕ. Γι' αυτούς τους λόγους από τη μεριά της σύμβασης δεν είχε ολοκληρωθεί και το συγκεκριμένο τμήμα. Σελ.355 **ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ:** Αυτό πηγαίνει σε κάποιες υπηρεσίες, την ΠΟΣ, την ΣΕΟ. Αναφέρει τα συγκεκριμένα ζητήματα. **ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς):** Αυτό ήταν υποχρέωση... Τι εννοώ; Ναι μεν η σύμβαση γράφει ότι θα γίνεται κατά τη διάρκεια γραμμής σε λειτουργία, δεν μπορεί όμως να κατασκευαστεί καλωδιοφορέας και να κυκλοφορεί τρένο, διότι θα συμπαρασύρει όλα τα μηχανήματα έργου και τους εργαζόμενους. Δεν μπορεί να κατασκευαστεί, όταν μπαίνουν οι... **ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ:** Μα, γιατί ο ΟΣΕ έπρεπε να διαθέσει εργαζόμενους στον ανάδοχο; **ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς):** Δεν έδινε προς τον ανάδοχο. **ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ:** Σε ποιον ήταν; **ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς):** Τα αιτήματα της ΕΡΓΟΣΕ προς τον ΟΣΕ είναι ότι θα διαθέσει το απαραίτητο προσωπικό, **ώστε να διακοπεί η κυκλοφορία**, που αυτό είναι ένα στέλεχος γραμμής, είναι κλειδούχοι αν απαιτούνται εκατέρωθεν στους σταθμούς, είναι επάνδρωση σταθμών που μπορεί να μην ήταν επανδρωμένοι, για να μπορέσει να διευθετηθεί είτε μονογράμμιση ενός έργου είτε να διευθετηθεί η διακοπή της γραμμής. **ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ:** Συμπερασματικά, μεταξύ λεχόντας και μαμής χάσαμε το παιδί, κύριε μάρτυρα. **ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Είναι το σχόλιό σας. Καταγράφεται. **ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς):** Σας μιλάω για τις διαδικασίες. **ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ:** Το έγκλημα στα Τέμπη ήταν το αποτέλεσμα. **ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστώ τον κ. Καραθανασόπουλο.**ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς):** Νομίζω, δεν ξέρω αν ήσασταν στην προηγούμενη συνεδρίαση, όπου ο κ. Λασπονίκος το ανέλυσε πολύ συγκεκριμένα, αλλά να πω και εγώ από τη δική μου μεριά δυο, τρία πράγματα: Δεν αποζημιώθηκαν σταλίες ως προς μηχανήματα, δεν αποζημιώθηκαν άλλοι λόγοι, αποζημιώθηκαν μόνο αργίες προσωπικού, σύμφωνα με την εισήγηση της Διεύθυνσης Έργων, σύμφωνα με τη γνωμοδότηση του Τεχνικού

Συμβουλίου, σύμφωνα με τις τελικές αποφάσεις, με διασταύρωση του οργανογράμματος του έργου από ορκωτούς ελεγκτές. **Αποζημιώθηκαν μόνο για συγκεκριμένες περιόδους, όπου δεν μπορούσαν να εκτελεστούν εργασίες από παράθυρα κυκλοφορίας, που δεν διέκοπτε την κυκλοφορία ο ΟΣΕ.** Υπήρξαν και αντίστοιχα αιτήματα του αναδόχου και υπάρχουν και θέσεις άρνησης της ΕΡΓΟΣΕ με προσφυγή ως προς τη δικαστική αυτή διένεξη που ζητούσε να αποζημιωθεί και για τμήματα στα οποία δεν είχε υποβάλει εκείνη την παρελθούσα περίοδο -και αναφέρομαι για αιτήματα από το 2017 μέχρι το 2018- τις μελέτες. Ακολουθήθηκε όλη η νόμιμη διαδικασία που ακολουθεί ο ν. 3669 από αντίστοιχες καταστάσεις και θα ήταν ανεύθυνο, αν δεν το έκαναν, διότι έχει δείξει η εμπειρία ότι άλλου είδους διαδικασίες, όπως δικαστικές διαπραγματεύσεις ή διαιτησίες, είθισται να αποζημιώνουν ποσά που τα ποσοστά τους είναι πολύ υψηλά. Εδώ έγινε πολύ εξαντλητική εξακρίβωση των πραγματικών αιτιών και για όλες αυτές τις αιτίες δεν ευθυνόταν η ΕΡΓΟΣΕ.

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Άρα, χάρη μάς έκανε η Κοινοπραξία, ενώ μπορούσε να διεκδικήσει περισσότερα, πήρε λίγα και άρα, δεν ζημιώσαμε το Δημόσιο έστω και με 3,5 εκατομμύρια, που μάλλον τα θεωρείτε λίγα και άρα, δεν έχει κανένας ευθύνη και άρα, όλα καλά. **ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς):** Συγγνώμη, δεν θεωρώ τίποτε λίγο.

ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ: Αυτό μας λέτε τώρα και ότι θα ζημιωνόμασταν παραπάνω και πάλι καλά που δέχτηκε η εταιρεία και πήρε τα 3,5 εκατομμύρια. **ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς):** Δεν είναι θέμα αν δέχτηκε, αν δεν δεχόταν, δεν θα προχωρούσε καμία διαδικασία. Λέω, όμως, κάτι πολύ συγκεκριμένο: Δεν θα ήταν ανεύθυνο ή δεν θα ήταν, ενώ η ιστορία έχει προδιαγράψει ότι δεν υπάρχει διαιτητικό δικαστήριο που έχει αποζημιώσει κάτω από 50% στο παρελθόν, να μην γίνει ένας εξαντλητικός έλεγχος και διαχείριση στις απαιτήσεις που είχαν φτάσει στο σύνολό τους κοντά στα 47 εκατομμύρια, 48 εκατομμύρια ευρώ και να γίνει μία σωστή αποτύπωση της πραγματικής εικόνας, να ελεγχθούν από όλα τα αρμόδια όργανα και να τελειώσει και αυτό το ζήτημα; Θα ήταν προτιμότερο να το αφήναμε να έμενε ως αίτημα και να στάλιζε, να το άφηνε η ΕΡΓΟΣΕ, το Τεχνικό της Συμβούλιο, η Διευθύνουσα Υπηρεσία να στάλιζε και να διαμορφωνόταν ένα έντοκο γεγονός; **ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ:** Εγώ θα αναζητούσα ευθύνες από τα φυσικά πρόσωπα για το ότι φτάσαμε εδώ που φτάσαμε και αναγκαστήκαμε να αποζημιώσουμε. Θα σταματούσα το έργο, αν με ρωτάτε, θα σταματούσα τον Σιδηρόδρομο... **ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς):** Μεγαλύτερη ζημία... Ένα λεπτό. **ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ:** ...γιατί είχατε τους συνδικαλιστές που σας ενημέρωναν για τα θέματα ασφάλειας. **ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς):** Όχι, μην μπερδεύομαστε! **ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ:** Σας ενημέρωναν; **ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς):** Όχι, βέβαια, δεν έχει εμπλοκή με τη γραμμή και την κυκλοφορία η ΕΡΓΟΣΕ, το είπα από την αρχή. **ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ:** Όχι, λέω αν σας έστειλαν κάποιο έγγραφο, κάποιο εξώδικο, εσάς προσωπικά... **ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς):** Όχι, βέβαια, διότι δεν μπορεί να εμπλακεί η ΕΡΓΟΣΕ στην κυκλοφορία. **ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ:** Δεν γνωρίζατε ότι υπάρχει θέμα ασφαλείας, δηλαδή; Άντε, τα έστελναν στον ΟΣΕ, άντε τα έστελναν στη ΡΑΣ... **ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς):** Ποτέ δεν ετέθη σε καμία δική μου συνάντηση, επικοινωνία με τον ΟΣΕ, στο Υπουργείο, σε καμία άλλη διαδικασία τέτοιου είδους ζήτημα και οι συσκέψεις οι οποίες γίνονταν με δική μου πρόκληση και αιτία ήταν να πιεστούν όλοι οι συμπλεκόμενοι φορείς, διαχειριστικές Αρχές και τη ΡΑΣ κάποια στιγμή καλέσαμε για να μας δώσει έναν κατάλογο προδιαγραφών από την αρχή, το τι απαιτούσε για να προχωρήσει τις αδειοδοτήσεις, αν και δεν ήταν αρμοδιότητα της ΕΡΓΟΣΕ αυτό, αλλά ήμασταν οι πρώτοι και οι τελευταίοι που δεχόμασταν την πίεση της διαπραγμάτευσης από την

Ευρωπαϊκή Επιτροπή ότι θα χαθούν χρήματα. Άρα, τι θέλω να πω με όλο αυτό; Ότι έγινε μία επισταμένη και πολύ συγκεκριμένη προσπάθεια να κρατήσουμε ζωντανή τη διαπραγμάτευση με την Επιτροπή, να πείσουμε την Επιτροπή να ολοκληρωθεί το έργο, να πείσουμε τους συναρμόδιους φορείς που έχουν εμπλοκή και από τη στιγμή που η αιτία των αποζημιώσεων δεν ήταν η ΕΡΓΟΣΕ, σε ποιον να αναζητήσω ευθύνες; Στη μητρική εταιρεία; Ή αλλιώς να το πω διαφορετικά... **ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ:** Η αιτία των αποζημιώσεων γιατί δεν ήταν η ΕΡΓΟΣΕ, από τη στιγμή που πληρώσαμε; **ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς):** Διότι η αιτία των αποζημιώσεων ήταν ότι ο ΟΣΕ δεν έκοβε την κυκλοφορία να μπου να εκτελεστούν τα έργα. **ΠΑΡΑΣΧΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ:** Άρα, έφταιγε ο ΟΣΕ. **ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (Μάρτυς):** Δεν μπορούσε ούτε ο ΟΣΕ ίσως να διακόψει την κυκλοφορία λόγω των πιέσεων που δεχόταν από την HELLENIC TRAIN, λόγω της έλλειψης προσωπικού στο παρελθόν...»

Επομένως, πέραν των άλλων συνυπαίτιων, το Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών διά του τότε Υπουργού κ. Καραμανλή ευθύνεται τόσο για την μη διακοπή της κυκλοφορίας των επιβατικών τρένων, διότι αυτό όπως αποδείχθηκε ήταν καθαρά ζήτημα πολιτικής απόφασης, έως την αποκατάσταση των συστημάτων ασφαλείας και την ολοκλήρωση των έργων υποδομής που άμεσα συνδέονταν με την αποτροπή των τραγικών αποτελεσμάτων του ανθρώπινου σφάλματος, όσο και για τη μη θέσπιση Νέων Κανόνων Ασφαλείας που θα αντιμετώπιζαν τα ως άνω ζητήματα.

Αν είχε θεσπίσει τέτοιους κανόνες, το έγκλημα στα Τέμπη θα είχε αποφευχθεί. Επίσης, η ΟΣΕ ως διαχειριστής της σιδηροδρομικής υποδομής, η ΕΡΓΟΣΕ ως διαχειριστής έργων και η *Hellenic Train* ως η νυν σιδηροδρομική επιχείρηση (όπως και η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ως η πρώην σιδηροδρομική επιχείρηση), που αποτελούν τους κύριους παράγοντες του σιδηροδρομικού συστήματος, φέρουν εξ ολοκλήρου την ευθύνη για την ασφάλεια του συστήματος.

Επιπρόσθετα, άλλοι συμμετέχοντες παράγοντες του σιδηροδρομικού συστήματος (υπεύθυνοι φορείς για τη συντήρηση του συστήματος κυκλοφορίας, οι κάτοχοι οχημάτων, οι κατασκευαστές, εργολάβοι κ.α.) δεν απαλλάσσονται από τις ευθύνες τους για τα προϊόντα και τις υπηρεσίες τους. Η κατοχή ενιαίου πιστοποιητικού ασφαλείας αποτελεί προϋπόθεση για να επιτρέπεται σε μια σιδηροδρομική επιχείρηση η πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή.

Τόσο η ΡΑΣ όσο και ο ERA ευθύνονται, επίσης, για τη χορήγηση στην *Hellenic Train* το 2022 του νέου Πιστοποιητικού Ασφαλείας, όπως και για την μη τήρηση του νέου Πιστοποιητικού Ασφαλείας, όπως και για την μη τήρηση του ελάχιστου συστήματος ασφαλείας. Όπως ορίζει και ο ν. ν.3891/2010 (Α'188) με τον οποίο συστήθηκε, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) είναι, μεταξύ άλλων, και η Εθνική Αρχή Ασφάλειας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές.

Στην προκειμένη περίπτωση, αυτό που πρέπει να εξεταστεί είναι τί είναι αυτό που προκάλεσε τους θανάτους και τους τραυματισμούς που συντελέστηκαν την 28.2.2023 στο τραγικό πολύνεκρο δυστύχημα των Τεμπών. Οι θάνατοι 57 ατόμων και οι τραυματισμοί 180 προσώπων είναι αποτέλεσμα εγκληματικών συστηματικών παραλείψεων, όπως περιγράφηκαν ανωτέρω, των ως άνω αρμόδιων προσώπων που διατελούσαν τη θητεία τους κατά τον χρόνο του δυστυχήματος. Το δυστύχημα δεν θα είχε συμβεί αν είχε υλοποιηθεί η Σύμβαση 717/2014 και λειτουργούσαν η φωτισήμανση, η τηλεδιόικηση και το ETCS, που η ενεργοποίησή του ήταν συνυφασμένη με την ολοκλήρωση των έργων της συγκεκριμένης σύμβασης.

Επομένως το έγκλημα θα είχε αποφευχθεί εάν το Υπουργείο μεταφορών και Υποδομών είχε καθορίσει και εφαρμόσει τα ελάχιστα επίπεδα ασφαλείας, σύμφωνα με τους επιβεβλημένους Εθνικούς Κανόνες Ασφάλειας, όπως επιβάλλεται από τις διατάξεις των άρ.13, 14 και 59 επ. του ν. 4632/2019 που θεσπίστηκε για την ενσωμάτωση στην ελληνική έννομη τάξη των Ευρωπαϊκών Οδηγιών για την ασφάλεια 2016/797 και 2016/ 798.

Σύμφωνα με τα ανωτέρω όχι μόνο πριν και κατά τον χρόνο που έλαβε χώρα το έγκλημα αλλά και κάθε φορά έκτοτε που τίθεται σε κυκλοφορία συρμός της Hellenic Train, τελείται το αδίκημα του άρ. 291 παρ. 1στ περ. αα) και ββ).

Ειδικότερα όπως όλοι γνωρίζουμε σύμφωνα με το υπ'αριθμ. 4889/29-06-2023 έγγραφο του Αντεισαγγελέα του Αρείου Πάγου, υποβληθέν δια του Υπουργού Δικαιοσύνης, διαβιβάστηκε στη Βουλή, χωρίς αξιολόγηση, βάσει των διατάξεων του άρθρου 86 παρ. 1 και 2 του Συντάγματος και των άρθρων 1 και 4 του Ν. 3126/2003 και άρθρου 153 παρ. 2 του Κανονισμού της Βουλής, η υπ' αριθμ. 1.000551/2023 και ABM ΕΕΕ 11/2023 ποινική δικογραφία και 13 συνοδευτικά έγγραφα, όπως αυτά υποβλήθηκαν από την Ευρωπαϊά Εντεταλμένη Εισαγγελέα κατά του πρώην Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών Χρίστου Σπίρτζη και του πρώην Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών Κωνσταντίνου Καραμανλή.

Τα στοιχεία που συγκέντρωσε η Ευρωπαϊκή Εισαγγελία αφορούσαν ευθύνες των πρώην υπουργών σχετικές με αδικήματα (παράβαση καθήκοντος, κακουργηματική απιστία) που συνδέονταν με την καθυστέρηση υλοποίησης της υπ' αριθ. 717/26.09.2014 σύμβασης με τίτλο «Ανάταξη και Αναβάθμιση του συστήματος Σηματοδότησης - Τηλεδιοίκησης και Αντικατάστασης 70 Αλλαγών Τροχιάς Σε Εντοπισμένα Τμήματα του Άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Προμαχώνας (Α.Δ. 717/2014)».

Είναι η σύμβαση που, όπως προαναφέρθηκε και υποστηρίζει η συντριπτική πλειοψηφία των σιδηροδρομικών και αυτή η εκτίμηση αναπόφευκτα επιβεβαιώθηκε σχεδόν από το σύνολο των μαρτύρων που εμφανίστηκαν ενώπιον της Εξεταστικής Επιτροπής, αν ολοκληρώνονταν, **δεν θα είχε συμβεί ποτέ το τραγικό δυστύχημα στα Τέμπη.**

Σημειώνεται ότι το έργο επτά χρόνια μετά όχι μόνο δεν είχε ολοκληρωθεί, αλλά υπήρχαν τρομερές ελλείψεις.

Ειδικότερα η σύμβαση αφορούσε:

□ Την ανάταξη και αναβάθμιση του υφιστάμενου συστήματος συμβατικής σηματοδότησης – τηλεδιοίκησης, σε εντοπισμένα τμήματα του άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη – Προμαχώνας (πλην του τμήματος Τιθορέα – Δομοκός) μήκους 519 χλμ. και αντικατάσταση 70 αλλαγών τροχιάς επί του ίδιου άξονα.

□ Την εγκατάσταση και προσωρινή παραλαβή του συστήματος έλεγχου – χειρισμού σηματοδότησης ETCS level 1 σε 402 χλμ του σιδηροδρομικού άξονα Αθήνας – Θεσσαλονίκης και συγκεκριμένα: Εγκατάσταση της καλωδίωσης και προσωρινή παραλαβή στο τμήμα Α5) Λάρισα (μη περ/νου) – Πλατύ (περ/νου) Εγκατάσταση και προσωρινή παραλαβή ETCS-level I στα τμήματα: Α3) ΣΣ Οινόης (μη περ/νου) – ΣΣ Τιθορέας (μη περ/νου) Β1) ΣΣ Πλατέως (περ/νου)– ΤΧ 1 (μη περ/νου) Β3)ΤΧ 1 (μη περ/νου) – Στρ – Προμαχώνας

(περ/νου). Εκπαίδευση, ανταλλακτικά, συντήρηση μετά άρσης βλαβών και η τεκμηρίωση του συστήματος ETCS για όλα τα τμήματα του άξονα Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Προμαχώνα (πλην Τιθορέα – Δομοκός) και του τμήματος Οινόη – Χαλκίδα, συνολικού μήκους 541 χλμ.

□ Την αναβάθμιση των απαραίτητων συσκευών τηλεμετρίας για την επικοινωνία του συστήματος σηματοδότησης, των τηλεδιοικήσεων της σηματοδότησης Αθηνών, Λάρισας και Θεσσαλονίκης, της τηλεδιοίκησης ηλεκτροκίνησης της Θεσσαλονίκης και των τοπικών σταθμών εργασίας του τμήματος Πλατύ – Προμαχώνας.

□ Επίσης, περιλαμβάνεται η αποκατάσταση της σηματοδότησης του ΣΣ Κατερίνης.

Η ίδια έρευνα της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας, που αφορά τους δύο πρώην υπουργούς, σύμφωνα με δημοσιεύματα, οδήγησε στην άσκηση ποινικής δίωξης σε βάρος 23 προσώπων, 18 εκ των οποίων είναι δημόσιοι υπάλληλοι – για σειρά κακουργηματικών πράξεων όπως απάτη, απιστία, ψευδή βεβαίωση, με σκοπό τον παράνομο προσπορισμό οφέλους, ηθική αυτοουργία στην απάτη και τις ψευδείς βεβαιώσεις.

Ηδη κάποια από τα πρόσωπα αυτά έχουν εμφανιστεί ενώπιον της Εξεταστικής Επιτροπής και ζήτησαν να αντιμετωπιστούν σύμφωνα με τα άρθρα του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας που αφορούν το δικαίωμα του κατηγορούμενου να μην συμβάλει ακούσια στην αυτοενοχοποίησή του.

Από την εξέταση τους επιβεβαιώθηκε το σύνολο των επισημάνσεων και διαπιστώσεων της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας γύρω από την εγκληματική διαχείριση της ως άνω σύμβασης, που ήδη τις προεκτάσεις και τους υπαιτίους διερευνά η τακτική δικαιοσύνη κατά τα ανωτέρω.

Ειδικότερα η Ευρωπαϊκή Εισαγγελία στο αριθ.πρωτ.209/5.5.2022 έγγραφο που έχει διαβιβαστεί στη Βουλή αναφέρει στο τέλος:

«...

ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΑ για τη σύμβαση 717 (ανάταξη σηματοδότησης Αθήνα - Προμαχώνα):

1. Λήξαν όλες οι αποκλειστικές προθεσμίες για παράδοση προς χρήση, ο ανάδοχος δεν είχε εγκεκριμένες μελέτες και έπρεπε να είχε κηρυχθεί έκπτωτος.
2. Η ανάταξη εξοπλισμού Bombardier γινόταν αποκλειστικά από την εταιρεία ΤΟΜΗ (ΑΚΤΩΡ) με την ανοχή της επίβλεψης της ΕΡΓΟΣΕ.
3. Ο πάροχος δάνειας εμπειρίας δεν ασχολούνταν καθόλου με το έργο μέχρι το πρόστιμο της ΕΔΕΛ.
4. Επιβλήθηκε πρόστιμο 2.500.000€ από την ΕΔΕΛ για κακοδιαχείριση.
5. Η ΕΡΓΟΣΕ στη συνέχεια αλλάζει το φυσικό αντικείμενο στις εισηγήσεις στο διοικητικό συμβούλιο.
6. Το Ελεγκτικό δεν εγκρίνει τις τροποποιήσεις.
7. Η ΕΡΓΟΣΕ το παραβλέπει αυτό και προχωρά στην υπογραφή της συμπληρωματικής σύμβασης.

8. Με απόφαση υπουργού, κατόπιν εισηγήσεως της ΕΡΓΟΣΕ, δίδεται αποζημίωση στον ανάδοχο 3.500.000€ για θετικές ζημιές.
9. Άλλο φυσικό αντικείμενο περιγράφεται με σαφήνεια στη σύμβαση, άλλο ενέκρινε το Ελεγκτικό και άλλο εκτελεί η ΕΡΓΟΣΕ χωρίς την έγκριση του Ελεγκτικού.
10. Στο τμήμα Οινόη - Τιθορέα αποξηλώνει λειτουργούντα εξοπλισμό που έχει πληρωθεί με ευρωπαϊκά κονδύλια και παραβιάζει τα αναγραφόμενα στη σύμβαση.
11. Καταργεί όλο τον εξοπλισμό μεταξύ 2 σταθμών στο τμήμα Οινόη - Τιθορέα, ενώ έπρεπε να τον ανατάξει, με ποσότητες προβλεπόμενες στον προϋπολογισμό του έργου.
12. Στο τμήμα Οινόη - Τιθορέα, η ΕΡΓΟΣΕ αποξηλώνει όλα τα κυκλώματα γραμμής, που έπρεπε να ανατάξει βάσει αρχικής σύμβασης με προβλεπόμενες ποσότητες στον προϋπολογισμό του έργου και αντικαθιστά μέρος αυτών (όχι όλα, υποβαθμίζοντας ουσιαστικά το έργο) με μετρητές αξόνων, κατά παράβαση της σύμβασης. Οι μετρητές αξόνων όμως δεν ανιχνεύουν θραύση σιδηροτροχιάς (απάντηση στην κλήση σε απολογία με αρ.πρωτ.336/29.11.2021, σελίδες 31/46 έως 46/46).
13. Η ευρωπαϊκή επιτροπή προτείνει πρόστιμο 17.000.000€ για πολυετείς καθυστερήσεις στην ολοκλήρωση του έργου.
14. Υπάρχει σήμερα ορατός κίνδυνος απένταξης της χρηματοδότησης από ευρωπαϊκά κονδύλια. Ήδη ο ΟΣΕ έστειλε το υπ'αριθ.9179648/01.02.2022 έγγραφο στο υπουργείο μεταφορών, για τα έργα Σ.Α.Ε.078/4 748/18, 563/09, 715/14 και 512/12 για χρηματοδότηση αυτών μόνο από το πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων. Για ποιο λόγο άραγε, καθώς πρόκειται για συγχρηματοδοτούμενα έργα;
15. Να ελεγχθεί το πτυχίο του Γιώργου Κατάκου (όχι το αν έχει αναγνώριση από το ΔΙΚΑΤΣΑ). Ο τρόπος που χειρίζεται τα έργα και το τεχνικό του υπόβαθρο, δεν συνάδει με επιστήμονα διπλωματούχο μηχανικό....».

Αναμένουμε από την Δικαιοσύνη να ολοκληρώσει το έργο της σε ότι αφορά το σύνολο των αδικημάτων που προκύπτουν, για το σύνολο των ήδη κατηγορουμένων και όσων άλλων παραπεμφθούν.

Ειδικά σε ότι αφορά την σύνδεση των ως άνω διαπιστώσεων με τα αδικήματα που ανέκυψαν από την πολύνεκρη τραγωδία και επισημάνθηκαν ανωτέρω ήδη στην ως άνω θέση του Εφέτη Ανακριτή, αλλά και στις πρόδρομες επισημάνσεις της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας, τεκμηριώνεται με σαφήνεια ότι η καθυστέρηση ολοκλήρωσης των έργων υποδομής συνδέεται αιτιωδώς με την επέλευση του δραματικού αποτελέσματος, της πολύνεκρης δολοφονίας.

Αλλωστε είναι γνωστό ότι το έργο της Δικαιοσύνης παρεμποδίστηκε σημαντικά, ελπίζουμε μόνο σε ότι αφορά τον χρόνο ολοκλήρωσης του και όχι την ποιότητα των συμπερασμάτων, ιδίως σε ότι αφορά τους παράγοντες που προκάλεσαν έκρηξη, η οποία εκδηλώθηκε με την μορφή πυρόσφαιρας και ακολούθησε ραγδαία

εξάπλωση πυρκαγιάς, η οποία προφανώς συνδέεται με τον θάνατο επιβατών, αφού 30 εξ αυτών βρέθηκαν απανθρακωμένοι.

Η εκτελεστική εξουσία όταν παρεμποδίζει την δικαστική διερεύνηση με την αλλοίωση στοιχείων και πειστηρίων, διαπράττει σφετερισμό που αναιρεί την συνταγματική διάκριση των εξουσιών.

Ο Κώδικας Ποινικής Δικονομίας με τις διατάξεις των άρθρων 239 και 251 μόνο στις δικαστικές αρχές απονέμει την αρμοδιότητα της διαχείρισης του πεδίου του εγκλήματος και σε κανένα άλλο.

Επιπλέον ο νόμος 5014/2023 Περί διερεύνησης αεροπορικών και σιδηροδρομικών δυστυχημάτων το ίδιο επιβεβαιώνει μεταξύ άλλων στα άρθρα 21 και 44.

Ειδικότερα σύμφωνα με τα άρθρα αυτά:

«... Άρθρο 21, Τόπος του ατυχήματος- Διαφύλαξη αποδεικτικών στοιχείων, 1. Για κάθε ατύχημα ή σοβαρό συμβάν οι κατά τόπον αρμόδιες αστυνομικές αρχές αποκλείουν τον τόπο του ατυχήματος, το συντομότερο δυνατόν από την πρόσβαση τρίτων. Για την πρόσβαση στον αποκλεισμένο τόπο του ατυχήματος αποφασίζει ο επικεφαλής της διερεύνησης. Η ομάδα διερεύνησης είναι υπεύθυνη να εξασφαλίζει την ασφαλή επεξεργασία κάθε αποδεικτικού στοιχείου και να λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα, προκειμένου να προστατεύσει τα εν λόγω αποδεικτικά στοιχεία και να εγγυηθεί την ασφαλή φύλαξη....., του περιεχομένου του και των συντριμμάτων του για τον χρόνο που είναι απαραίτητος για τους σκοπούς της διερεύνησης ασφάλειας. Η προστασία των αποδεικτικών στοιχείων περιλαμβάνει τη διατήρηση, με φωτογραφικά ή άλλα μέσα, κάθε αποδεικτικού στοιχείου που είναι δυνατόν να αφαιρεθεί, να διαγραφεί, να απωλεσθεί ή να καταστραφεί. Η ασφαλής φύλαξη περιλαμβάνει την προστασία από κάθε περαιτέρω ζημία, πρόσβαση προσώπων άνευ σχετικής έγκρισης, κλοπή και φθορά. 2. Μέχρι την άφιξη των διερευνητών ασφάλειας, δεν μεταβάλλεται από κανέναν η κατάσταση του τόπου του ατυχήματος, δεν λαμβάνονται δείγματα από αυτόν, δεν επιχειρείται μετακίνηση ούτε πραγματοποιείται δειγματοληψία....., το περιεχόμενο ή τα συντρίμματά του, δεν μετακινείται ούτε απομακρύνεται....., εκτός εάν η εν λόγω ενέργεια απαιτείται για λόγους ασφάλειας ή για να παρασχεθεί συνδρομή σε τραυματίες με ταυτόχρονη, αν είναι δυνατόν, γραπτή και φωτογραφική καταγραφή της θέσης τους στον τόπο του ατυχήματος ή σε σχέση με τον τόπο του ατυχήματος ή με τη ρητή άδεια των αρχών που έχουν τον έλεγχο του τόπου και εφόσον είναι δυνατόν, σε συνεννόηση με τον επικεφαλής της διερεύνησης. 3. Κάθε εμπλεκόμενο πρόσωπο λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα για να διαφυλάξει έγγραφα, υλικό και καταγραφές που σχετίζονται με το γεγονός, ιδίως για να αποφευχθεί η διαγραφή καταγεγραμμένων συνομιλιών και σημάτων συναγερμένων..... 4. Για την αποδέσμευση του τόπου του ατυχήματος, του και των συντριμμάτων αυτού αποφασίζει ο επικεφαλής της διερεύνησης....».

«...Άρθρο 44 Καθεστώς διεξαγωγή έρευνας 1. Στους διερευνητές του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. ή στους διερευνητές οποιουδήποτε αντίστοιχου φορέα διερεύνησης άλλου κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή στους διερευνητές ή τεχνικούς

συμβούλους του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. και για τη διευκόλυνση της διεξαγωγής της έρευνας, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ο διαχειριστής υποδομής, καθώς και κάθε αρμόδια για τη δικαστική ανάκριση αρχή, υποχρεούνται να παρέχουν: α) άμεση πρόσβαση στον τόπο του ατυχήματος ή του συμβάντος, καθώς και στο σχετικό τροχάιο υλικό και τις εγκαταστάσεις υποδομής και τις εγκαταστάσεις ελέγχου και σηματοδότησης της κυκλοφορίας, β) δικαίωμα άμεσης καταγραφής των αποδεικτικών στοιχείων και ελεγχόμενης απομάκρυνσης των συντριμμίων, των εγκαταστάσεων ή στοιχείων υποδομής για εξέταση ή ανάλυση, γ) απεριόριστη πρόσβαση και δικαίωμα χρήσης των στοιχείων των συσκευών καταγραφής επί των αμαξοστοιχιών, καθώς και του εξοπλισμού εγγραφής φωνητικών μηνυμάτων και δεδομένων για τη λειτουργία του συστήματος σηματοδότησης και ελέγχου της κυκλοφορίας, δ) πρόσβαση στα αποτελέσματα της νεκροψίας των θυμάτων, ε) πρόσβαση στα αποτελέσματα της εξέτασης του προσωπικού του τρένου και του λοιπού σιδηροδρομικού προσωπικού που εμπλέκεται στο ατύχημα ή συμβάν, στ) δυνατότητα υποβολής ερωτήσεων του εμπλεκόμενου στο ατύχημα ή συμβάν σιδηροδρομικού προσωπικού και λοιπών μαρτύρων και ζ) πρόσβαση σε όλες τις σχετικές πληροφορίες και αρχεία που τηρούν ο διαχειριστής της υποδομής, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι υπεύθυνοι για τη συντήρηση φορείς και η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων. **2.** Η έρευνα του Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. είναι ανεξάρτητη από τη δικαστική έρευνα, πραγματοποιείται όμως σε συνεργασία με τις αρμόδιες για τη δικαστική έρευνα ανακριτικές αρχές. Για τον σκοπό αυτόν ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. συνάπτει πρωτόκολλα συνεργασίας με τις αρχές που είναι αρμόδιες για οποιαδήποτε δικαστική έρευνα, την Ελληνική Αστυνομία, το Πυροσβεστικό Σώμα και άλλους εμπλεκόμενους στα σιδηροδρομικά ατυχήματα φορείς, με σκοπό να τυποποιηθούν οι διαδικασίες συνεργασίας, συντονισμού και παροχής στοιχείων μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών. **3.** Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ο διαχειριστής υποδομής και, όποτε ενδείκνυται, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων υποχρεούνται να κοινοποιούν αμέσως στον Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. τα ατυχήματα και τα συμβάντα που αναφέρονται στο άρθρο 42 και να παρέχουν κάθε διαθέσιμη πληροφόρηση. Η κοινοποίηση αυτή επικαιροποιείται, μόλις καθίστανται διαθέσιμες πληροφορίες που ελλείπουν. Ο Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ. αποφασίζει, χωρίς καθυστέρηση και, εν πάση περιπτώσει, το αργότερο εντός δύο (2) μηνών από την παραλαβή της κοινοποίησης του ατυχήματος ή του συμβάντος, αν θα αρχίσει ή όχι η έρευνα...».

Το συμπέρασμα που προκύπτει λοιπόν με σαφήνεια από τα παραπάνω είναι η καταρχήν αρμοδιότητα των Δικαστικών Αρχών, σύμφωνα με όλα τα δεδομένα της νομοθεσίας και στην συνέχεια όποιου άλλου σχετικού φορέα, ενώ η διατήρηση του χώρου του συμβάντος «αποστερημένου» και φυλασσόμενου έως την ολοκλήρωση των ερευνών είναι αυτονόητη.

Αναμένουμε λοιπόν να πληροφορηθούμε, όπως άλλωστε πρόσφατη παραγγελία της Εισαγγελίας του Αρείου Πάγου επιτάσσει, ποιοι και γιατί, εκτός από τον τέως περιφερειάρχη Θεσσαλίας και προφανώς τον κ. Τριαντόπουλο, που το ομολογεί την συμμετοχή του σε επίκαιρο χρόνο ενώπιον του τύπου, επιδίωξαν την εκ βάθρων μεταβολή του χώρου πριν συμπληρωθούν λίγα εικοσιτετράωρα από το συμβάν και ενώ υπήρχε μια τουλάχιστον αγνοούμενη.

Θεωρούμε συγκλονιστικό το γεγονός ότι αντίθετα με όλες τις Ευρωπαϊκές Οδηγίες που αφορούν την ασφάλεια στο σιδηρόδρομο, για λόγους που πρέπει να

διερευνηθούν από την Δικαιοσύνη, δεν έχουν θεσπιστεί στην πατρίδα μας Εθνικοί Κανόνες Ασφαλείας.

Αυτό όχι μόνο αντιβαίνει στις διατάξεις των άρθρων 13,14,59 και 60 του νόμου Ν.4632/2019, ο οποίος ενσωμάτωσε τις Οδηγίες ΕΕ 2016/797 και 2016/798, αλλά αποτελεί παράλειψη η οποία προφανώς οδήγησε στο πολύνεκρο έγκλημα.

Εάν είχαν θεσπιστεί δεν θα ήταν δυνατόν, ενώ κανένα σύστημα αποτροπής των ολέθριων αποτελεσμάτων του ανθρώπινου σφάλματος δεν βρισκόταν σε λειτουργία, όλοι να δηλώνουν αναρμόδιοι και ανεύθυνοι γι' αυτό, διότι **οι Εθνικοί Κανόνες προβλέπουν ακριβώς τι πρέπει να βρίσκεται σε λειτουργική κατάσταση και ποιος είναι υπεύθυνος γι' αυτό.**

Σε ότι αφορά στις διαφορές μεταξύ του Γενικού Κανονισμού Κυκλοφορίας και των Εθνικών Κανόνων Ασφάλειας, καθώς το σύνολο των εμπλεκόμενων και υπολόγων, που κατέθεσαν ενώπιον της Εξεταστικής, επιχείρησαν να προκαλέσουν σκόπιμη σύγχυση, διαστρεβλώνοντας απροκάλυπτα την αλήθεια, μας ανέφερε τα εξής:

Ο Γενικός Κανονισμός Κυκλοφορίας και οι Εθνικοί Κανόνες Ασφαλείας αποτελούν δύο θεμελιώδεις πυλώνες στη διαχείριση και τη λειτουργία των σιδηροδρόμων, με κάθε έναν να καλύπτει διαφορετικές ανάγκες και πτυχές της σιδηροδρομικής λειτουργίας.

Ο Γενικός Κανονισμός Κυκλοφορίας αποτελεί το βασικό νομικό πλαίσιο που διέπει την κυκλοφορία των τρένων εντός του εθνικού δικτύου. Καθορίζει τις γενικές αρχές και τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται για την ασφαλή και αποτελεσματική κίνηση των τρένων, περιλαμβάνοντας οδηγίες για την εκτέλεση κυκλοφορίας, την αντιμετώπιση εκτάκτων καταστάσεων, τη χρήση των σημάτων και των σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων.

Οι Εθνικοί Κανόνες Ασφαλείας εστιάζουν συγκεκριμένα στην ασφάλεια της σιδηροδρομικής λειτουργίας. Αυτοί οι κανόνες περιλαμβάνουν προδιαγραφές και απαιτήσεις για την ασφαλή λειτουργία των τρένων, την συντήρηση των σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων και του υλικού, καθώς και διαδικασίες για την πρόληψη και την αντιμετώπιση ατυχημάτων και περιστατικών. Επιπλέον, περιλαμβάνουν κανόνες για την εκπαίδευση και πιστοποίηση του προσωπικού, καθώς και για τη διαχείριση κινδύνων και την αξιολόγηση της ασφάλειας.

Η κύρια διαφορά μεταξύ του Γενικού Κανονισμού Κυκλοφορίας και των Εθνικών Κανόνων Ασφαλείας έγκειται στο γεγονός ότι ο πρώτος εστιάζει στη διαχείριση της κυκλοφορίας και την τήρηση των κανόνων για την αποτελεσματική λειτουργία των τρένων, ενώ οι δεύτεροι **εστιάζουν αποκλειστικά στην ασφάλεια, καθορίζοντας προδιαγραφές και απαιτήσεις για την ασφαλή λειτουργία και συντήρηση των σιδηροδρομικών υποδομών και συστημάτων.**

Εκείνοι λοιπόν που με απόλυτη επίγνωση του τρομερού διακυβεύματος, οι πράξεις και παραλείψεις τους να οδηγήσουν ανά πάσα στιγμή στο θάνατο δεκάδες ανυποψίαστους ανθρώπους-επιβάτες, ουσιαστικά αρνούνται, ακόμη και σήμερα, να θεμελιώσουν νομοθετικά την ασφάλεια στον σιδηρόδρομο, ενώ αυτό επιβάλει επιτακτικά η Ευρωπαϊκή νομοθεσία και ο Ελληνικός νόμος και ως προς αυτό

παρανομούν εξακολουθητικά για περισσότερο από μια τετραετία, ούτε αμελούν ούτε διαπράττουν απλώς πολιτικό σφάλμα.

Εγκληματούν ξεκάθαρα και πέρα από κάθε αμφιβολία, δεδομένου ότι η πραγματοποίηση επιβατικών δρομολογίων ήταν απόλυτη ανάγκη να σταματήσει, έως ότου, με βάση τους Εθνικούς Κανόνες, ρυθμιστούν και επιλυθούν στο σύνολο τους τα σοβαρά ζητήματα ανύπαρκτης ουσιαστικά ασφάλειας.

Είναι πραγματικά εξοργιστικό ότι ακόμη και ένα χρόνο μετά το τραγικό δυστύχημα δεν έχουν θεσπισθεί Εθνικοί Κανόνες Ασφαλείας, ιδίως ως επείγον προληπτικό μέτρο μετά από ατύχημα ή συμβάν, όπως ορίζει ο Νόμος (άρθρο 60 παρ.3 περ. γ.).

Επομένως είναι αδιανόητο κάποιος **να μην θεωρείται υπόλογος** του εγκλήματος, ενώ γνώριζε από την θεσμική θέση ευθύνης που κατείχε: **α) την τραγική κατάσταση** στην οποία βρισκόταν οι υποδομές του συνόλου των αυτοματοποιημένων συστημάτων ασφαλείας, όπως αποδεικνύεται από την μοναδική έκθεση πραγματογνωμοσύνης που βρίσκεται στην δικογραφία, από την οποία προκύπτει ότι όσα συστήματα είχαν εγκατασταθεί είχαν πάψει να λειτουργούν λόγω βλαβών ή είχαν απενεργοποιηθεί (ενδεικτικά ETCS ήδη από τον Ιούλιο του 2018, όπως αποδείχθηκε, η τηλεδιοίκηση είχε απενεργοποιηθεί πλήρως μετά από πυρκαγιά τον Ιούλιο του 2019, **ενώ από τον πίνακα τοπικών χειρισμών, που βέβαια δεν συνιστά σύστημα τηλεδιοίκησης, αφού δεν επιτρέπει εξ αποστάσεως παρεμβάσεις αποφυγής αποτελεσμάτων εσφαλμένων επιλογών σε άμεσο χρόνο αλλά απλώς την προληπτική χάραξη δεδομένων διαδρομών**, μόνο στην απόσταση των 1700 μέτρων μετά τον σταθμό της Λάρισας η θέση των τρένων ήταν ορατή, καθώς για τα επόμενα 2300 μέτρα οι λυχνίες εντοπισμού θέσης ήταν καμένοι και ουδείς επιμελήθηκε να τους αντικαταστήσει) και μάλιστα, όπως ανακοινώθηκε επισήμως, για να μπορούν οι αμαξοστοιχίες να παραβιάζουν την ερυθρά σηματοδότηση, από την έκθεση της πυροσβεστικής αλλά και από την τριμελή επιτροπή που όρισε η κυβέρνηση, **β) την** κακή ποιότητα του έμψυχου δυναμικού η οποία είναι αποδεδειγμένα η χειρότερη δυνατή για Ευρωπαϊκή Χώρα, που χρησιμοποιεί τρένα υψηλών ταχυτήτων (ρουσφετολογικές προσλήψεις, πλασματικές εξετάσεις, ανυπαρξία συνεχούς παρακολούθησης της επαγγελματικής ικανότητας του προσωπικού, μπλοκάκια, υποτυπώδης εκπαίδευση κ.λ.π). Είναι βέβαια ομολογημένο από την ίδιο τον αρμόδιο υπουργό ότι η υπηρεσιακή τοποθέτηση του μοιραίου σταθμάρχη αντιβαίνει όχι απλώς στο γράμμα του νόμου αλλά στο ίδιο το πνεύμα των κανόνων δικαίου που αφορούν τις προϋποθέσεις πρόσληψης σε θέσεις ευθύνης, δεδομένου ότι η ανύπαρκτη εμπειρία, οι ελλιπέστατες γνώσεις σε συνδυασμό με την προχωρημένη ηλικία, καθιστούσαν αδιανόητη την ρουσφετολογική παρανομία τοποθέτησης του εκεί που το σφάλμα συνδεόταν με απώλεια δεκάδων ζωών, ιδίως εφόσον η επίγνωση της καθολικής κατάρρευσης των συστημάτων αποτροπής των ολέθριων αποτελεσμάτων του ανθρώπινου σφάλματος ήταν παραπάνω από δεδομένη, τόσο σε ότι αφορά τα ανθρωποκεντρικά δευτέρου επιπέδου, που ήταν πλέον ανύπαρκτα όσο και μηχανολογικά που είχαν πάψει προ πολλού να λειτουργούν, γ) τον απτό κίνδυνο που αντιμετώπιζαν καθημερινά χιλιάδες άνθρωποι να χάσουν την ζωή τους, με μόνη προϋπόθεση «το ανθρώπινο σφάλμα», που με μαθηματική ακρίβεια ήταν όχι απλώς αναμενόμενο αλλά άκρως πιθανόν να συμβεί, ανά πάσα στιγμή και συγχρόνως: **α) να έχει την εξουσία και υποχρέωση να σταματήσει την θανατηφόρα ακολουθία**

γεγονότων ή έστω να καταγγείλει τα ανωτέρω, β) να μην πράττει τίποτε από τα παραπάνω για τα οποία είχε ιδιαίτερη νομική υποχρέωση προληπτικής αποτρεπτικής δράσης και εξαιτίας του συνόλου των πράξεων και παραλήψεων του να δολοφονούνται δεκάδες άνθρωποι και να σακατεύονται εκατοντάδες.

Ανακεφαλαιώνοντας σύμφωνα με το σύνολο των διαπιστώσεων που έχουν εκφραστεί από ειδικούς, συμπεριλαμβανομένου του πορίσματος Γεραπετρίτη, είναι αποδεδειγμένο και αδιαμφισβήτητο ότι:

Δεν λειτουργούσε το **GSMR**.

Δεν λειτουργούσε το **ETCS** σε καμία εκδοχή συνεισφοράς του ήδη από τον **Ιούλιο του 2019**.

Δεν λειτουργούσε η **Φωτοσήμανση**.

Δεν λειτουργούσε η **Τηλεδιοίκηση**.

Υπολειπρούσε ο Τοπικός Πίνακας Χειρισμών, δεδομένου ότι Σύμφωνα με το πόρισμα της επιτροπής Γεραπετρίτη «σελ.17-21.... Η απόσταση όμως αυτή, την ημέρα της αυτοψίας που έκανε η Επιτροπή Εμπειρογγνωμόνων (20-3-2023), καταγράφηκε ως μικρότερη κατά 1200 μέτρα, και συγκεκριμένα περίπου 1700 μέτρα καθώς στο τμήμα EA2 (μήκους 1200 μέτρων) δεν άναβαν οι λυχνίες. Ωστόσο, ακόμη και πριν η αμαξοστοιχία διέλθει από την αλλαγή 118Α στην παρακαμπτήριο, ανάβουν στον πίνακα πορτοκαλί λυχνίες που δεικνύουν ότι η αλλαγή είναι διευθετημένη στην παρακαμπτήριο. Στο τμήμα EA3 υπάρχει μόνιμη ένδειξη κατάληψης καθώς δεν έχει ολοκληρωθεί η σηματοτεχνική επικοινωνία μεταξύ των σταθμών Λάρισας και Εμπορικού Λάρισας. ...».

Σύμφωνα με την έκθεση Πραγματογνωμοσύνης σημειώνεται ότι το επίμαχο κλειδί (κλειδί 118) βρισκόταν στα 1400 μέτρα. Δηλαδή ο σταθμάρχης είχε μόνο μια απόσταση 300 μέτρων για να διαπιστώσει το σφάλμα στην κίνηση του συρμού. Με την ταχύτητά όμως που όδευε ο συρμός, καθώς κατά την έκθεση πραγματογνωμοσύνης κινούνταν τα τελευταία 22 χιλιόμετρα πριν την σύγκρουση με μέση ωριαία ταχύτητα 48,89m/s ή περίπου 176km/h, ο σταθμάρχης είχε μόλις 6 sec να διαπιστώσει την λάθος θέση του συρμού.

ΕΠΙΠΛΕΟΝ, ΕΠΙΣΗΜΩΣ δεν υπήρχαν **Εθνικοί Κανόνες Ασφαλείας**.

Επίσης με βάση το πόρισμα των εμπειρογγνωμόνων αλλά και τις δηλώσεις του ίδιου του κ.Μητσοτάκη, **η σύγκρουση θα μπορούσε να αποφευχθεί με το ETCS σε λειτουργία** (που είναι αναπόσπαστο τμήμα του ERTMS), το οποίο είναι όμως ταυτόχρονα και προϋπόθεση για να κινηθούν με 160km/h.

Τα τρένα κινούταν με **μη επιτρεπτή ταχύτητα εφόσον δεν υπήρχαν τα αναγκαία αυτοματοποιημένα συστήματα ασφαλείας** και απόδειξη αποτελεί και η εκ των υστέρων συμμόρφωση με την μείωση της ταχύτητας στα 100km/h αμέσως μετά την σύγκρουση, ως ανώτατο όριο για σημεία που δεν υπάρχει ETCS.

Όποιος λοιπόν είτε συμμετείχε με οποιαδήποτε ιδιότητα και τρόπο στα οικονομικά εγκλήματα, που ορισμένα εξ αυτών ήδη έχει αναδείξει η έρευνα της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας, είτε απλώς, ενώ σαφέστατα γνώριζε τα παραπάνω, επιδίωξε, ως απώτερο κίνητρο, να διατηρήσει την υψηλά αμειβόμενη θέση του και τα όποια προνόμια του εξασφάλιζε η «ομερτά» προς τους ποικίλους ισχυρούς

παράγοντες (πολιτικούς ή επιχειρηματικούς), που εμπλέκονταν στο σύνολο των διαπιστωμένων εγκλημάτων, είναι υπόλογος των κακουργημάτων ενδεχόμενου δόλου που καταγγέλλουμε στην Μήνυση που έχει διαβιβαστεί στην Βουλή.

Συγκεκριμένα ο Πρωθυπουργός, ως ο πυρήνας όχι μόνο πολιτικής αλλά και διοικητικής, ποινικής και αστικής ευθύνης στα πλαίσια του νομοθετημένου επιτελικού κράτους (άρθρα 11 και 14 **N. 4622/2019**), οι αρμόδιοι υπουργοί, υφυπουργοί, γενικοί γραμματείς, νόμιμοι εκπρόσωποι των εμπλεκόμενων εταιριών (hellenic train, ΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ), η Πρόεδρος της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, με βεβαιότητα γνώριζαν την έλλειψη οποιασδήποτε ουσιαστικής ασφαλιστικής δικλίδας αποτροπής σοβαρού δυστυχήματος στο Σιδηρόδρομο.

Παράλληλα είχαν και την ιδιαίτερη νομική υποχρέωση να αποκαλύψουν την αλήθεια, σχετικά με την επικινδυνότητα συνέχισης της διεξαγωγής επιβατικών δρομολογίων και είχαν την δυνατότητα να σταματήσουν την συγκεκριμένη παράνομη λειτουργία, προκειμένου να προστατέψουν το επιβατικό κοινό από κίνδυνο ζωής και εφόσον δεν το έπραξαν, ευθύνονται, στο σύνολο τους, για τα ως άνω αδικήματα ενδεχόμενου δόλου σε βαθμό κακουργήματος.

Σε ότι αφορά ειδικότερα την συμμετοχή στα ανωτέρω του κ. Καραμανλή θεωρούμε πως η συστηματική απόκρυψη και διαστρέβλωση της αλήθειας, κατά την κατάθεσή του ενώπιον της Εξεταστικής, εάν εμβαθύνει κανείς στα ειδικότερα σημεία που αυτή εστιάστηκε, δεν αποκαλύπτουν απλώς την πρόδηλη συνείδηση ενοχής του, αλλά και στοιχειοθετούν νομικά τον ενδεχόμενο δόλο του téως υπουργού για τις ανθρωποκτονίες που διαπράχθηκαν.

Ειδικότερα επιβεβαιώνουν την πρόθεση να δημιουργηθεί, ακόμη και με αναληθείς δηλώσεις ενώπιον του Κοινοβουλίου (ενδεικτικά 20.2.2023 8 ημέρες πριν το τραγικό συμβάν: «..διασφαλίζουμε την ασφάλεια...»), η επίπλαστη εικόνα «κανονικότητας» σε ότι αφορά την ασφάλεια στο σιδηρόδρομο.

Αυτή την απατηλή εντύπωση, ο ίδιος μαζί με άλλους συνυπαίτιους (ΠΑΣ, ενδεικτικά με τις αναληθείς ετήσιες εκθέσεις περί της ασφάλειας στο σιδηρόδρομο), πέτυχαν να δημιουργηθεί κατά παραπλάνηση του κοινού και των αρμοδίων αρχών, πριν το έγκλημα.

Υπήρχε βέβαια ως προς αυτό πρόδηλη σκοπιμότητα (πλήρης κάλυψη του απώτερου κινήτρου, που προϋποθέτει το αδίκημα του ενδεχόμενου δόλου), δηλαδή να συνεχίζονται οι σε βάρος του δημοσίου και της Ευρωπαϊκής Ένωσης παράνομες συναλλαγές, που αποκαλύπτει η έρευνα της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας.

Επιπλέον να διατηρούνται σε κρίσιμες θέσεις εξουσίας, ο ίδιος και οι περί αυτόν (ενδεικτικά: διευθύνοντες σύμβουλοι διορισμένοι από τον ίδιο σε ΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ κ.λ.π.), ενώ βέβαια θα έπρεπε προ πολλού να έχουν αποπεμφθεί, εάν αποκαλύπτονταν η αλήθεια, δηλαδή ότι με ευθύνη τους είχε απογυμνωθεί ο σιδηρόδρομος από κάθε ασφαλιστική δικλίδα, που μπορούσε να εγγυηθεί τη ζωή των επιβατών σε περίπτωση ανθρώπινου σφάλματος.

Επομένως πληρούνται πλήρως οι προϋποθέσεις, κατά την νομολογία, τόσο του απώτερου κινήτρου όσο και της γνώσης και παραδοχής να τεθεί σε άμεσο κίνδυνο απώλειας το έννομο αγαθό της ζωής των επιβατών στον σιδηρόδρομο.

Επιπλέον, το γεγονός της αθέτησης νομοθετικά προσδιορισμένης υποχρέωσης του κ. Καραμανλή, να θεσπίσει με απόφασή του τους επιβεβλημένους σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή και Ελληνική νομοθεσία Εθνικούς Κανόνες Ασφαλείας στο σιδηρόδρομο (άρθρα 13, 14, 59 και 60 ν.4632/2019 που είναι ο εφαρμοστικός νόμος των συνυφασμένων με την ασφάλεια στο σιδηρόδρομο Οδηγιών 797 και 798/2016), αποδεικνύει πέρα από κάθε αμφιβολία ότι δεν τίθεται ζήτημα αμέλειας, ούτε βέβαια πολιτικής απλώς ευθύνης.

Είναι χαρακτηριστικά τα παρακάτω αποσπάσματα των όσων κατέθεσε ενώπιον της Επιτροπής στα οποία είναι πρόδηλη η σκόπιμη απόκρυψη της αλήθειας, ενώ ειδικά για το ζήτημα των Εθνικών Κανόνων Ασφαλείας, ο ίδιος και το σύνολο των συνυπεύθυνων ερωτηθέντων έδωσαν απολύτως διαφορετικές και αντιφάσκουσες μεταξύ τους απαντήσεις, γεγονός που επιβεβαιώνει την ψευδορκία στην οποία υπέπεσαν.

Συγκεκριμένα τονίζεται, διότι είναι σημαντικό, ότι αν και του ανακοινώθηκε αυτό που ήδη γνώριζε, δηλαδή την διερεύνηση της πιθανής ενοχής του, δεν άσκησε ρητά το δικαίωμα αποφυγής της αυτοενοχοποίησης και δήλωσε ψευδώς ότι θα καταθέσει μόνο την αλήθεια.

Είναι χαρακτηριστική η παρακάτω δήλωση του:

«**..ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Δηλώνω, επικαλούμενος την τιμή και τη συνείδησή μου, ότι **θα πω όλη την αλήθεια και μόνο την αλήθεια**, χωρίς να προσθέσω ούτε να αποκρύψω τίποτε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Το δηλώνω...

Και παρακάτω:....

Πρέπει, επιτέλους, κατά την προσωπική μου άποψη να ακουστεί και αυτό, γιατί ο ελληνικός λαός και ιδίως οι οικογένειες που τις έπληξε τόσο άδικα αυτή η τραγωδία έχουν το δικαίωμα να τα γνωρίζουν αυτά. Είναι βεβαίως πολλά και επιμέρους τα θέματα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι και κυρίως πολύ μεγάλη η ευθύνη μας απέναντι σε όσους μας παρακολουθούν. **Είμαι βέβαιος ότι όλα αυτά θα τα συζητήσουμε με ψυχραιμία, με σοβαρότητα και είναι χρέος μας -και είναι χρέος δικό μου- να μιλήσω με απόλυτη ειλικρίνεια.**

Σας ευχαριστώ πολύ και είμαι στη διάθεσή σας, κύριε Πρόεδρε...».

Τα τρία λοιπόν σημεία που η κατάθεση του είναι προφανώς αναληθής είναι τα εξής:

1^ο) Ότι δεν ήταν ο κατά νόμω υπεύθυνος να διασφαλίσει την ασφαλή λειτουργία του σιδηρόδρομου.

Είπε χαρακτηριστικά:

σελ.73, 75 πρακτικών

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Γνωρίζετε ποια είναι η εκ του νόμου αποστολή του Υπουργού Μεταφορών και Υποδομών; Ποιος είναι αυτός ο νόμος; Και τι προβλέπει επιγραμματικά για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Μου έχετε κάνει τέσσερις ερωτήσεις μέχρι στιγμής. Ποια απ' όλες θέλετε να απαντήσω;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Αν γνωρίζετε ποιος είναι ο νόμος.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Βεβαίως, γνωρίζω τον νόμο. Όπως γνωρίζω ότι με την ψήφιση του τέταρτου σιδηροδρομικού πακέτου και με την εναρμόνιση της ευρωπαϊκής οδηγίας για το ποιος είναι υπεύθυνος για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, είναι σαφές...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Μου επιτρέπεται να σας διαβάσω τον νόμο που διέπει τις αρμοδιότητες του Υπουργού; Θέλετε να σας τον εγχειρήσω με την ησυχία σας; Να δούμε...

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (ΚΑΤΕΡΙΝΑ) ΠΑΠΑΚΩΣΤΑ-ΠΑΛΙΟΥΡΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Σας είπε ότι τον γνωρίζει.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Σας είπα ότι το γνωρίζω. Πότε ψηφίστηκε αυτός ο νόμος και πότε ψηφίστηκε το τέταρτο σιδηροδρομικό πακέτο;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Είναι το Προεδρικό Διάταγμα του 2017 το οποίο είναι σε ισχύ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Το Προεδρικό Διάταγμα του 2017 είναι σε ισχύ, όμως σας εξηγώ -γιατί εδώ, συγγνώμη κύριε Πρόεδρε, πρέπει να είμαστε συγκεκριμένοι να μην αφήνουμε εντυπώσεις-...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Κύριε μάρτυς, αφήστε ποιος αφήνει εντυπώσεις. Σας ρωτάω για έναν νόμο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Εδώ δεν είναι δικαστήριο της επταετίας.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Να το πάρεις πίσω.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το παίρνω.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, ο μάρτυρας ξεκινάει και λέει ότι αφήνουμε εντυπώσεις.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Γιατί δυναμιτίζετε;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Κύριε Κόκκαλη, ξέρετε κάτι; Δεν μπορείτε να λογοκρίνετε τους μάρτυρες.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Γιατί λέει ψέματα. Γι' αυτό.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Αυτό αφήστε να το κρίνουν αυτοί που μας ακούν.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Θα το κρίνουν. Αλλά δεν αφήνετε...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Κύριε Κόκκαλη, βλέπω έναν πάρα πολύ μεγάλο εκνευρισμό. Θα ήθελα τώρα να ακούσετε εμένα. Θα ήθελα να με ακούσετε με όλον τον σεβασμό. Εγώ δεν ήρθα εδώ να μπω σε πολιτική αντιπαράθεση.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Ούτε εμείς.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Κύριε Κόκκαλη, αυτή τη στιγμή το μόνο που κάνετε είναι να προσπαθήσετε να με προκαλέσετε. Προσπαθείτε να δημιουργήσετε εντυπώσεις. Λογοκρίνετε αυτά που λέω. Από εκεί και πέρα εγώ

θεωρώ ότι δεν τιμούμε τη μνήμη των ανθρώπων που χάθηκαν και αυτούς όλους που μας παρακολουθούν με το να έχουμε κάνει αυτή τη διαδικασία ένα ατελείωτο πινακ-πονηκ πολιτικής αντιπαράθεσης. Αυτό δεν το κάνω εγώ. Δυστυχώς για εσάς το κάνετε εσείς. Διότι εγώ δεν έχω υψώσει τον τόνο της φωνής μου αν και έχω προκληθεί επανειλημμένως. Εσείς τον υψώνετε.

Επομένως, η απάντηση είναι η εξής. Το Προεδρικό Διάταγμα του 2017 είναι το Προεδρικό Διάταγμα του 2017. Όμως, όπως είπα και στον κ. Τσαβδαρίδη -και τα καταθέτω όλα στην επιτροπή σας- το 2019 ένας από τους λόγους που μας είχαν εγκαλέσει από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ήταν διότι η Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ δεν είχε ενσωματώσει στην ελληνική νομοθεσία το τέταρτο πακέτο που είχε συγκεκριμένα, ποιες είναι οι αρμοδιότητες της ΡΑΣ. Το 2019, λοιπόν, η Ρυθμιστική Αρχή Συγκοινωνιών, η λεγόμενη ΡΑΣ, παίρνει από το Υπουργείο Μεταφορών τα πάντα, όλα που έχουν να κάνουν με την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών σε τέτοιο βαθμό, αγαπητέ κύριε Βουλευτά, που και οι αρμόδιες γενικές διευθύνσεις πηγαίνουν στη ΡΑΣ. Αυτή η απάντησή μου.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Ερώτηση. Επί υπουργίας σας με το νόμο 4632/2009 ενσωματώθηκαν οι οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης 2016/797 και 2016 /798. Αν θέλετε δείτε.

Οι διατάξεις αυτές επιβάλλουν όταν υπάρχουν κενά στα συστήματα ασφαλείας, κύριε μάρτυς, που θεσπίζει το αποδεκτό μοντέλο διαλειτουργικότητας ERTMS, δηλαδή ο συνδυασμός ETCS και GSM-R, και ιδίως όταν συμβαίνουν δυστυχήματα, να θεσπίζονται άμεσα εθνικοί κανόνες. Ερώτηση: Θεσπίσατε εθνικούς κανόνες, ως είχατε υποχρέωση, ναι ή όχι και ποιους;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Έχουμε ακούσει από την αντιπολίτευση σχετικά με την απουσία των εθνικών κανόνων ασφαλείας. Αυτή δεν είναι η ερώτησή σας; Τι απαντάμε, λοιπόν, σε αυτό....».

Σε αντίθεση λοιπόν με όσα αναληθώς κατέθεσε ο κ. Καραμανλής ο νόμος για την αποστολή του Υπουργού Μεταφορών και Υποδομών αναφέρει ξεκάθαρα την αποστολή του Υπουργού: ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 123/12 Οκτωβρίου 2017 με τίτλο «**Οργανισμός του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών**». ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ 2692 Τεύχος Α' 151/12.10.2017 ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ – ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α' ΑΠΟΣΤΟΛΗ – ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ Άρθρο 1 **ΑΠΟΣΤΟΛΗ**

1. Αποστολή του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών είναι:

α. Ο στρατηγικός σχεδιασμός και η υλοποίηση των έργων Υποδομής της χώρας.

β. Η χάραξη και εφαρμογή εθνικής πολιτικής και η δημιουργία κατάλληλου θεσμικού πλαισίου, σε ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο, για την ανάπτυξη μεταφορικών και συγκοινωνιακών υπηρεσιών υψηλής ποιότητας, σε συνθήκες υγιούς ανταγωνισμού.

γ. Η εξειδίκευση και η εφαρμογή εθνικής πολιτικής στις δημόσιες υποδομές.

δ. Η χάραξη και εφαρμογή πολιτικών για την ανάπτυξη συγκοινωνιακών και άλλων υποδομών σε εθνικό επίπεδο με σκοπό την ενίσχυση της κινητικότητας, της προσβασιμότητας και την ενδυνάμωση της οικονομίας.

ε. Η χάραξη και εφαρμογή ολοκληρωμένης εθνικής πολιτικής για την προαγωγή της οδικής ασφάλειας και της ασφαλούς μετακίνησης, μέσα από συντονισμένες δράσεις και παρεμβάσεις ευρείας κλίμακας.

στ. Η προαγωγή της ασφάλειας στις υποδομές και μεταφορές.

ζ. Η υποβοήθηση δράσεων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης (Α' και Β' βαθμού) στην ανάπτυξη των βασικών υποδομών της χώρας.

η. Ο συντονισμός και η συμμετοχή σε διεθνείς Οργανισμούς ή μέσα συνεργασίας που δραστηριοποιούνται στον σχεδιασμό και στην ανάπτυξη των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών και διασυνωριακών συνδέσεων.

θ. Ο συντονισμός των εποπτευομένων φορέων και η εποπτεία των προγραμμάτων δράσης αυτών.

...».

Ο νόμος είναι σε ισχύ και σήμερα με ακριβώς την ως άνω διατύπωση, **επομένως ο κ. Καραμανλής είπε ψέματα, ότι δήθεν άλλαξε η φύση της αρμοδιότητας του ως υπουργού το έτος 2019.**

Η ΡΑΣ σύμφωνα με το νόμο είναι ελεγκτική αρχή και όχι εκτελεστική ή νομοθετική, όπως το υπουργείο το οποίο είναι αρμόδιο για την υλοποίηση της κυβερνητικής πολιτικής στο συγκεκριμένο τομέα.

Είναι αδιανόητο να καταθέτει ότι η ΡΑΣ και όχι ο ίδιος, όπως ρητά προβλέπει κατά τα ανωτέρω ο νόμος, ήταν δήθεν υπεύθυνη για την χάραξη και εφαρμογή ολοκληρωμένης εθνικής πολιτικής για την προαγωγή της ασφάλειας και της ασφαλούς μετακίνησης, μέσα από συντονισμένες δράσεις και παρεμβάσεις ευρείας κλίμακας.

Αυτό ακριβώς θα έπρεπε να προάγει με την επιβεβλημένη κατά τα άρθρα 59 και 60 του ν.4632/2019 η θέσπιση Εθνικών Κανόνων Ασφάλειας στο Σιδηρόδρομο, σύμφωνα με τις Ευρωπαϊκές οδηγίες για την ασφάλεια και την ελληνική νομοθεσία.

Ο κ. Καραμανλής όχι μόνο διαψεύδεται από το ίδιο το γράμμα και το πνεύμα των νόμων που προαναφέρθηκαν αλλά και από το ίδιο το Σύνταγμα, καθώς μόνο εκείνος είχε την καθ' ύλη σχετική αρμοδιότητα, ως φορέας της απαιτούμενης εκτελεστικής και νομοθετικής εξουσίας.

Η μόνη σχέση της ΡΑΣ με την άσκηση εκτελεστικής εξουσίας αφορά πιστοποιήσεις, άδειες, ελέγχους, υποδείξεις και κυρώσεις, ο δε Υπουργός, σύμφωνα με το Σύνταγμα και τους νόμους, έχει επιτελικές, εκτελεστικές και νομοθετικές αρμοδιότητες, γι' αυτό άλλωστε με Υπουργική Απόφαση σύμφωνα με το άρθρο 59 και 60 ν. 4632/2019 θεσπίζονται οι Εθνικοί Κανόνες ενώ η ΡΑΣ απλώς γνωμοδοτεί σχετικά.

Ειδικότερα σύμφωνα με το άρθρο 68 του ίδιου νόμου (ν. 4632/2019), ".....**2.** Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων αναλαμβάνει και ασκεί τα εξής καθήκοντα: α) **την έγκριση** θέσης σε λειτουργία των υποσυστημάτων ελέγχου χειρισμού και σηματοδότησης, ενέργειας και υποδομής που αποτελούν το σιδηροδρομικό σύστημα

σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 18, β) **την έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση εγκρίσεων για τη θέση οχημάτων στην αγορά** σύμφωνα με την παράγραφο 8 του άρθρου 21, γ) **την υποστήριξη του Οργανισμού κατά την έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση εγκρίσεων για τη θέση οχημάτων στην αγορά** σύμφωνα με την παράγραφο 5 του άρθρου 21 του παρόντος νόμου και εγκρίσεων τύπου οχήματος σύμφωνα με το άρθρο 24 του παρόντος νόμου, δ) **την εποπτεία**, στο έδαφός της, της συμμόρφωσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας με τις βασικές απαιτήσεις, όπως απαιτείται βάσει του άρθρου 8, ε) την διασφάλιση ότι έχει αποδοθεί αριθμός οχήματος σύμφωνα με το άρθρο 45, με την επιφύλαξη της παραγράφου 3 του άρθρου 46, στ) την υποστήριξη του Οργανισμού κατά την έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας που χορηγούνται σύμφωνα με την παράγραφο 5 του άρθρου 62, ζ) **την έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας που έχουν χορηγηθεί σύμφωνα με την παράγραφο 8 του άρθρου 62**, η) **την έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση εγκρίσεων ασφάλειας που έχουν χορηγηθεί σύμφωνα με το άρθρο 64**, θ) **την παρακολούθηση, προώθηση και, όπου απαιτείται, επιβολή και επικαιροποίηση του ρυθμιστικού πλαισίου ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένου του συστήματος εθνικών κανόνων**, ι) **την εποπτεία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 69**, ια) την κατά περίπτωση και κατ' εφαρμογή του εθνικού δικαίου, έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση αδειών μηχανοδηγών σύμφωνα με τον ν. 3911/2011, ιβ) την κατά περίπτωση και κατ' εφαρμογή του εθνικού δικαίου, έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση πιστοποιητικών που χορηγήθηκαν σε φορείς υπεύθυνους για τη συντήρηση.

3. Τα καθήκοντα που προβλέπονται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου δεν μεταβιβάζονται ούτε ανατίθενται βάσει υπεργολαβίας σε οποιονδήποτε διαχειριστή υποδομής, σιδηροδρομική επιχείρηση ή αναθέτοντα φορέα.

Άρθρο 69 Εποπτεία (άρθρο 17 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798) 1. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εποπτεύει τη συνεχή συμμόρφωση με την επιβαλλόμενη από το νόμο υποχρέωση για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και το διαχειριστή υποδομής να χρησιμοποιούν σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας, όπως αναφέρεται στο άρθρο 61.....**Άρθρο 71 Ετήσιες εκθέσεις (άρθρο 19 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798) Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων δημοσιεύει ετήσια έκθεση για τις δραστηριότητές της του προηγούμενου έτους και την αποστέλλει στον Οργανισμό έως τις 30 Σεπτεμβρίου.** Η έκθεση περιλαμβάνει πληροφορίες για: α) την εξέλιξη της σιδηροδρομικής ασφάλειας, περιλαμβανομένης συγκεντρωτικής κατάστασης σε εθνικό επίπεδο για τους ΚΔΑ σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου 57, β) τις σημαντικές μεταβολές στις νομοθετικές και κανονιστικές ρυθμίσεις, όσον αφορά την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, γ) τις εξελίξεις ως προς την πιστοποίηση και την έγκριση της ασφάλειας, δ) τα αποτελέσματα και εμπειρίες από την εποπτεία διαχειριστών υποδομής και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, περιλαμβανομένου του αριθμού και της έκβασης των επιθεωρήσεων και λογιστικών ελέγχων, ε) τις παρεκκλίσεις που αποφασίστηκαν σύμφωνα με το άρθρο 67 και στ) **την πείρα των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή υποδομής, όσον αφορά την εφαρμογή των σχετικών ΚΜΑ....**".

Χαρακτηριστικό βέβαια τόσο της επάρκειας της κ. Τσιαπαρίκου όσο και του κ. Καραμανλή είναι ότι ακόμη και σήμερα η ένδειξη είναι σε ότι αφορά του «Εθνικούς Κανόνες Ασφάλειας»:

- ☐ [Πιστοποίηση και Έγκριση Ασφάλειας](#)
- ☐ [Σιδηροδρομική Μεταφορά Επικίνδυνων Εμπορευμάτων](#)
- ☐ [Εποπτεία και Επιτήρηση](#)
- ☐ [Συστήματα Διαχείρισης Ασφάλειας](#)
- ☐ [Εθνικοί Κανόνες Ασφάλειας](#)
- ☐ [Κοινές Μέθοδοι Ασφάλειας](#)
- ☐ [Ετήσιες Εκθέσεις Ασφάλειας](#)
- ☐ [Υπηρεσία Μίας Στάσης / One Stop Shop \(OSS\)](#)

Υπό διαμόρφωση

Επίσης σε ότι αφορά τις «Κοινές Μεθόδους Ασφαλείας»:

- ☐ [Πιστοποίηση και Έγκριση Ασφάλειας](#)
- ☐ [Σιδηροδρομική Μεταφορά Επικίνδυνων Εμπορευμάτων](#)
- ☐ [Εποπτεία και Επιτήρηση](#)
- ☐ [Συστήματα Διαχείρισης Ασφάλειας](#)
- ☐ [Εθνικοί Κανόνες Ασφάλειας](#)
- ☐ [Κοινές Μέθοδοι Ασφάλειας](#)
- ☐ [Ετήσιες Εκθέσεις Ασφάλειας](#)
- ☐ [Υπηρεσία Μίας Στάσης / One Stop Shop \(OSS\)](#)

Υπο διαμόρφωση

Πραγματικός Τραγέλαφος, δεδομένου ότι τα κρισιμότερα μεγέθη και διαδικασίες που αφορούσαν την ασφάλεια και ειδικά την αποτροπή των αποτελεσμάτων του σφάλματος ενός και μόνο ανθρώπου ουδέποτε σχεδιάστηκαν και θεσπίστηκαν.

Επισημαίνεται ότι σύμφωνα με το Άρθρο 58 ν.4632/2019 – Κοινές μέθοδοι ασφάλειας («ΚΜΑ») (άρθρο 6 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798) αφορούν τα εξής: 1. Οι ΚΜΑ περιγράφουν τον τρόπο αξιολόγησης των επιπέδων ασφάλειας, της επίτευξης των στόχων ασφάλειας και της συμμόρφωσης προς άλλες απαιτήσεις ασφάλειας κατά περίπτωση, ιδίως μέσω ανεξάρτητου οργανισμού αξιολόγησης με την εκπόνηση και τον καθορισμό: α) των μεθόδων αξιολόγησης και εκτίμησης των κινδύνων, β) των μεθόδων αξιολόγησης της συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις των πιστοποιητικών ασφάλειας και των εγκρίσεων ασφάλειας που εκδίδονται σύμφωνα με τα άρθρα 63 και 65, γ) των μεθόδων εποπτείας που πρέπει να εφαρμόζει η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και των μεθόδων παρακολούθησης που πρέπει να εφαρμόζουν οι

σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ο διαχειριστής υποδομής και οι αρμόδιοι για τη συντήρηση φορείς, δ) των μεθόδων αξιολόγησης του επιπέδου και των επιδόσεων ασφάλειας των φορέων λειτουργίας των σιδηροδρόμων σε εθνικό επίπεδο και σε ενωσιακό επίπεδο, ε) των μεθόδων αξιολόγησης της επίτευξης των στόχων ασφάλειας σε εθνικό επίπεδο και σε επίπεδο Ένωσης και στ) κάθε άλλης μεθόδου, η οποία αφορά σε διαδικασία του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας που χρειάζεται να εναρμονιστεί σε επίπεδο Ένωσης. 2. Οι ΚΜΑ αναθεωρούνται τακτικά, με βάση την εμπειρία που αποκτάται από την εφαρμογή τους και με βάση τη συνολική εξέλιξη της ασφάλειας των σιδηροδρόμων και με σκοπό την εν γένει διατήρηση και, εφόσον είναι εύλογα εφικτό, τη συνεχή βελτίωσή της. 3. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, εγκρίνονται όλες οι αναγκαίες τροποποιήσεις στους εθνικούς κανόνες στο πλαίσιο της θέσπισης των ΚΜΑ και των τροποποιήσεών τους...».

Στην ίδια την έκθεση ασφαλείας για το 2021 στην σχετική ιστοσελίδα της ΡΑΣ ανακοινώνονται τα εξής σχετικά:

<https://ras-el.gr/wp-content/uploads/2022/11/ekthesi-asfaleias-2021.pdf>

«...3.4 Οργανωτικό πλαίσιο ασφαλείας Το εθνικό οργανωτικό πλαίσιο στην Ελλάδα κατά το 2021 σχετικά με την ασφάλεια των σιδηροδρόμων αποτυπώνεται παρακάτω: • Το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών είναι η νομοθετική αρχή, υπεύθυνη για τον σιδηροδρομικό τομέα στην Ελλάδα. Υπό την εποπτεία του δραστηριοποιούνται ο ΟΣΕ και η θυγατρική του ΕΡΓΟΣΕ. • Η ΡΑΣ είναι Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή που ασκεί, μεταξύ άλλων, τα καθήκοντα της Ελληνικής ΕΑΑ σύμφωνα με το ν. 4199/2013 και το ν. 4632/2019. • Η Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων είναι Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή, η οποία συστάθηκε με το ν.4313/2014 για την εκτέλεση των καθηκόντων του Εθνικού Φορέα Διερεύνησης του άρθρου 22 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/796. Η συγκεκριμένη Επιτροπή δεν δραστηριοποιείται προς το παρόν. • Ο ΟΣΕ είναι ο μοναδικός εθνικός διαχειριστής υποδομής, κάτοχος έγκρισης ασφαλείας, που λειτουργεί στην Ελλάδα υπό την επίβλεψη του ΥΥΜ. Ο ΟΣΕ είναι επίσης ο ιδιοκτήτης του μοναδικού αναγνωρισμένου Κέντρου Εκπαίδευσης Μηχανοδηγών και Υποψηφίων Μηχανοδηγών. ο Η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. είναι θυγατρική εταιρεία του ΟΣΕ, υπεύθυνη για την εκτέλεση του Επενδυτικού Προγράμματος και την διαχείριση των νέων έργων σιδηροδρομικής υποδομής...».

Επομένως η πλήρης και ποικιλότροπη διάψευση του κ. Καραμανλή είναι πασιφανής.

Αλλωστε είναι αδιανόητο να ισχυριστεί, οποιοσδήποτε τυχόν θα ήθελε να τον υπερασπιστεί, ότι όταν ενώπιον του Κοινοβουλίου δήλωνε με έπαρση: **«...διασφαλίζουμε την ασφάλεια...»**, **αναφερόταν στην Πρόεδρο της ΡΑΣ** και στο έργο της. με την οποία, όπως ο ίδιος δήλωσε, **στην διάρκεια της Θητείας του δεν συναντήθηκε ποτέ.**

Ουσιαστικά, αυτή ήταν η επωδός της απάντησης του στην Επίκαιρη Ερώτηση του Βουλευτή του Σύριζα Μεικόπουλου.

Ειδικότερα είχε δηλώσει: **«Είναι ντροπή και ντρέπομαι».**

Είχε πει όμως επίσης: «...Όταν γίνονται επίκαιρες ερωτήσεις, όλοι μιλάμε στα τοπικά μας εκλογικά ακροατήρια, αλλά καλό είναι κ. Μαϊκόπουλε (σ.σ. τον διόρθωσε λέγοντας ότι το επίθετό του είναι Μεϊκόπουλος) θα πρέπει να διαβάζετε καλύτερα, πριν έρθετε αυτή σε αυτή την αίθουσα. Ας τα πάρουμε τα πράγματα με τη σειρά. Είναι ντροπή και ντρέπομαι, που θέτετε θέματα ασφαλείας. Θα ήθελα να ανακαλέσετε αμέσως. Είναι ντροπή. Όταν σας εξήγησα και σας το ξαναλέω. Διασφαλίζουμε την ασφάλεια. Είστε αδιάβαστος, δυστυχώς όπως πολλοί συνάδερφοι σας. Έχετε μπερδέψει την κατάσταση. Η ευρωπαϊκή οδηγία είναι σαφής. Έχει τα έσοδα, που έχει, δεν ξέρω αν είναι τα νούμερα αυτά, των 200.000 ευρώ. Θα το διαπιστώσω. Εκλέγεστε, όμως, στην περιοχή, οπότε δεν τιμάει ούτε εσάς να λέτε ότι δεν είναι ασφαλές το τρενάκι του Πηλίου. Δεν τιμάει ούτε τον ΟΣΕ, ούτε την Hellenic Train, ούτε κανέναν και θα ήθελα να ανακαλέσετε», τόνισε μεταξύ των άλλων ο πρώην πλέον υπουργός...».

Πρόσθεσε, μάλιστα, τότε και τα εξής: «...Αυτή τη στιγμή, οι ίδιες προδιαγραφές ασφαλείας, που ισχύουν για το δρομολόγιο π.χ. Αθήνα-Θεσσαλονίκη, ισχύουν και για το τρενάκι του Πηλίου...»... «...Οπότε ο επιβάτης μπορεί να αισθάνεται το ίδιο επίπεδο ασφαλείας...»...Εάν βγάλουμε το τρενάκι από το πακέτο, εκτός από τις προβλέψεις, τότε θα μεταβληθεί ποιοτικά και η ασφάλεια για τους επιβάτες», υποστήριξε και πρόσθεσε: «...*Θα συμφωνήσετε και εσείς ότι μία υπεύθυνη Πολιτεία δεν μπορεί να παίζει με την ασφάλεια των επιβατών...*».

Δεν μπορεί κανείς να διαφωνήσει μαζί του, όμως αυτό προϋποθέτει ότι θα αποκλειστεί η δυνατότητα να αναλαμβάνουν καθήκοντα Υπουργού ακατάλληλοι όπως αποδείχθηκε περίτρανα ο ίδιος.

2^{ον}) Ότι η Ευρωπαϊκή Εισαγγελία και οι ειδοποιήσεις που ελάμβανε από πρόσωπα που υπηρετούσαν σε θέσεις και ποικίλους φορείς δεν συνδέουν ρητά τις καθυστερήσεις ολοκλήρωσης των έργων και ειδικά της 717/2014 με τον κίνδυνο πρόκλησης σοβαρού δυστυχήματος όπως αυτό των Τεμπών.

Συγκεκριμένα ανέφερε:

«.....

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς):

Η Ευρωπαϊά Εισαγγελέας -το είπα και στην πρωτολογία μου, κύριε Πρόεδρε, **το λέω και πάλι για να ακουστεί**, δεν είναι η άποψη μου, είναι η άποψη όλων των νομικών- **δεν συζητάει για αιτιώδη συνάφεια μεταξύ της 717 και τα Τέμπη**. Δεν υπάρχει η λέξη Τέμπη μέσα στα πορίσματα και σε αυτές τις δικογραφίες που έστειλε η Ευρωπαϊά Εισαγγελέας στη Βουλή. Αυτό είναι δεδομένο, κύριε Πρόεδρε. Εξ ου και η έρευνα της Ευρωπαϊάς Εισαγγελέας είχε ξεκινήσει μήνες πριν το τραγικό δυστύχημα.

Επομένως, το αν υπάρχει αιτιώδης συνάφεια ή δεν υπάρχει αιτιώδης συνάφεια, αυτό θα το κρίνει ο Ανακριτής και το Δικαστήριο στη Λάρισα. Αυτή είναι η διαδικασία για να είμαστε ξεκάθαροι και να μην μπερδεύουμε τα νομικά...».

Η αλήθεια όμως είναι ότι:

Στο έγγραφο της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας που έχει διαβιβαστεί στην Βουλή και συγκεκριμένα στην 16^η σελίδα του εγγράφου 209/5.5.2022 αναφέρονται τα εξής σχετικά με την αναπόδραστη σχέση τελμάτωσης των έργων, έλλειψης οποιουδήποτε συστήματος ασφαλείας και επομένως βέβαιης αύξησης του κινδύνου για διαρκή σοβαρά δυστυχήματα, ενώ βέβαια η διεξαγωγή της συγκεκριμένης έρευνας είχε γίνει ένα έτος πριν και επομένως δεν θα μπορούσε να αναφέρεται ρητά στο συμβάν των Τεμπών:

«....Το χειρότερο όμως είναι ότι το 2022 με τον τρόπο που διαχειρίζεται τα έργα η ΕΡΓΟΣΕ, τα τρένα κυκλοφορούν χωρίς κανένα σύστημα ασφαλείας. Έχουμε ήδη θρηνήσει 3 νεκρούς στο δυστύχημα του Άδενδρου. Πρόσφατα με το χιονόπτωμα είχαμε τη σύγκρουση στη Δαύλεια με τον τραυματισμό 11 συνανθρώπων μας εν μέσω χιονοθύελλας και τόσα άλλα. Αν η 2.717 είχε ολοκληρώσει τα φυσικά της αντικείμενα από τα 2016 ως συμβατικά ύφαλε και λειτουργούσε η σηματοδότηση και με βάση αυτή και το σύστημα ETCS (προστασίας τρένων), τίποτα από τα ανωτέρω δυσάρεστα δεν θα είχαν συμβεί.

Η λήξη της παράτασης της σύμβασης 717 είναι τον ερχόμενα Μάιο του 2022, δηλαδή σε 2 μήνες. Χαρακτηριστικό είναι ότι δεν έχει συντελεστεί καμία πρόοδος στην εξέλιξή της. Ήδη ο ανάδοχος (και η τωρινή επίβλεψη) προετοιμάζει το κλίμα για την αδυναμία εκπλήρωσης των συμβατικών υποχρεώσεων του με επιστολές όπως η υπ* πρωτ. 8932/21/2.11.2021, επικαλούμενος την πανδημία» Πάλι η ΕΡΓΟΣΕ θα ζητήσει παράταση τουλάχιστον για 2 χρόνια, προσπαθώντας να δρομολογήσει τα αδικαιολόγητα και εντός Ελλάδας και στη Ευρωπαϊκή Ένωση. Ο κίνδυνος να χαθεί η χρηματοδότηση είναι κάθε άλλο παρά ποτέ, ορατός. Η κατασπατάληση δημοσίου χρήματος, δεδομένη. Έργο που συνδέεται άμεσα με την ασφάλεια κυκλοφορίας των τρένων και των επιβατών, υπογράφηκε το Σεπτέμβριο του 2014 και έπρεπε να παραδοθεί το 2016, με τον τρόπο διαχείρισης του από την ΕΡΓΟΣΕ θα κλείσει τουλάχιστον μια δεκαετία. Και ο εμπαιγμός των αρμόδιων υπουργείων και της ευρωπαϊκής ένωσης από την ΕΡΓΟΣΕ θα συνεχίζεται κανονικά....».

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Εισαγγελία υπάρχει άμεση σχέση των σοβαρών δυστυχημάτων και της έλλειψης ασφαλείας της κυκλοφορίας των τρένων και των επιβατών με την καθυστέρηση ολοκλήρωσης των έργων της 717/2014 και επομένως σαφής τοποθέτηση ότι επίκειται να συμβεί ένα επόμενο τραγικό δυστύχημα, όπως και συνέβη, την οποία ξεκάθαρη θέση ο κ. Καραμανλής με πρόθεση παραπλάνησης της επιτροπής και του κοινού που παρακολουθούσε, διαστρέβλωσε και ψευδώς μετέφερε ενώπιον της Επιτροπής.

Σε ότι αφορά την θέση του Εφέτη Ανακριτή επίσης ψευδώς ανέφερε ότι δεν έχει ήδη αποφανθεί σχετικά.

Στο σχετικό έγγραφο του ο Εφέτης Ανακριτής, του οποίου αποσπάσματα κειμένου έχουν διαρρεύσει στον Τύπο αναφέρει: «Το αντικειμενικό υπόβαθρο των ως άνω αξιόποινων πράξεων της δίωξης του Ευρωπαίου Εισαγγελέα και των αποδεικτικών στοιχείων που έχουν συγκεντρωθεί στα πλαίσια της προκαταρκτικής εξέτασης που διενεργήθηκε από αυτόν, θεμελιώνουν αποδεικτικά το κίνητρο και τον αναγκαίο αιτιώδη σύνδεσμο για τις ερευνώμενες από εμάς πράξεις», και πιο κάτω: «Οι πολυετείς παρατάσεις στην ολοκλήρωση του έργου της Σύμβασης 717/14, μετά από σχετικά αιτήματα στελεχών της ΕΡΓΟΣΕ [...] συνδέονται άμεσα αιτιωδώς με την επέλευση του δυστυχήματος,

αφού εάν η Σύμβαση 717/14 είχε εγκαίρως και στα αρχικά συμβατικά πλαίσια ολοκληρωθεί και είχαν παραδοθεί και λειτουργούσαν τα σχετικά συστήματα ασφαλείας-ελέγχου της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, θα αποφευγόταν μετά βεβαιότητας η επέλευση του δυστυχήματος».

Επίσης ο κ. Καραμανλής είχε προειδοποιηθεί με κάθε λεπτομέρεια από πολλούς που υπηρετούσαν σε κρίσιμες θέσεις για το ότι ένα συμβάν με απρόβλεπτα τραγικές συνέπειες ήταν θέμα χρόνου να συμβεί, καθώς μόνο τότε, που και με πόσα θύματα, θα γινόταν δεν του είχαν αναφέρει και το απέκρυψε από την Επιτροπή, λέγοντας ότι οι εκκλήσεις απλώς αφορούσαν την συντόμευση ολοκλήρωσης της 717/2014.

Αυτό είναι όμως επίσης ψέμα, καθώς συγκεκριμένα ανέφερε στην επιστολή της ΤΡΑΙΝΟΣΕ με αριθμ. πρωτ. 40.803/21/Δ2 από 21/6/2021, ο τότε Διευθύνων Σύμβουλος κ. Φίλιππος Τσαλίδης.

«....Εκτός όμως από την αδυναμία προγραμματισμού δρομολογίων σε ώρες που εξυπηρετούν τους επιβάτες, της λειτουργίας μεγάλων τμημάτων χωρίς σηματοδότηση/τηλεδιοίκηση και στελέχωση της υποδομής, με τους κινδύνους που δημιουργούνται όσον αφορά την κυκλοφορία, τη δυσχέρεια στη διαχείριση των συμβάντων επί γραμμής, την πρόκληση καθυστερήσεων (ακόμη και στις αμαξοστοιχίες I.C.), τη συστηματική καθήλωση επί μακρόν των εμπορευματικών συρμών σε πολλούς ακραίους σταθμούς των μη στελεχωμένων τμημάτων και τη μείωση της χωρητικότητας του δικτύου, η παράταση και επιδείνωση της υφιστάμενης κατάστασης δημιουργεί τις προϋποθέσεις ώστε να αυξηθεί η συχνότητα των συμβάντων επί γραμμής, με ορατό πλέον τον κίνδυνο να υπάρξει ένα συμβάν μεγίστης σοβαρότητας....Είναι δεδομένο ότι οι σημερινές συνθήκες λειτουργίας της κυκλοφορίας και τα προβλήματα στην υποδομή που απαριθμήσαμε καταλήγουν σε συνεχώς μεταβαλλόμενες βραδυπορίες και μονοδρομήσεις, καθιστώντας περισσότερο πιθανά τα ανθρώπινα λάθη με απρόβλεπτες συνέπειες...».

Ο κ. Τσαλίδης λοιπόν επισημαίνει το αυτονόητο, δηλαδή ότι όταν καθιστούμε την παραβίαση του Κανονισμού Κυκλοφορίας ρουτίνα επί έτη και συγχρόνως απαιτούμε συνέπεια χρόνου στην πραγματοποίηση των δρομολογίων δημιουργείται ένα εκκριτικό μίγμα παραγόντων κινδύνου, που σε συνδυασμό με την αύξηση της πιθανότητας του ανθρώπινου λάθους, οδηγεί σε απρόβλεπτα δραματικές συνέπειες.

3^{ον}) Ότι δεν θεσπίστηκαν κατά τον χρόνο της άσκησης της θητείας του οι απαραίτητοι για την ασφαλή κυκλοφορία στο σιδηρόδρομο Εθνικοί Κανόνες Ασφάλειας διότι ο ΕΡΑ του δήλωσε ότι δεν είναι απαραίτητοι.

Ειδικότερα δήλωσε αυτολεξεί τα εξής:

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Ερώτηση. Επί υπουργίας σας με το νόμο 4632/2009 ενσωματώθηκαν οι οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης 2016/797 και 2016 /798. Αν θέλετε δείτε.

Οι διατάξεις αυτές επιβάλλουν όταν υπάρχουν κενά στα συστήματα ασφαλείας, κύριε μάρτυς, που θεσπίζει το αποδεκτό μοντέλο διαλειτουργικότητας ERTMS, δηλαδή

ο συνδυασμός ETCS και GSM-R, και ιδίως όταν συμβαίνουν δυστυχήματα, να θεσπίζονται άμεσα εθνικοί κανόνες. Ερώτηση: Θεσπίσατε εθνικούς κανόνες, ως είχατε υποχρέωση, ναι ή όχι και ποιους;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Έχουμε ακούσει από την αντιπολίτευση σχετικά με την απουσία των εθνικών κανόνων ασφαλείας. Αυτή δεν είναι η ερώτησή σας; Τι απαντάμε, λοιπόν, σε αυτό.

Σύμφωνα με το άρθρο 60, του ν. 4632/2019, το λεγόμενο 4ο Σιδηροδρομικό Πακέτο, οι εθνικοί κανόνες ασφαλείας εκδίδονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών ύστερα από εισήγηση του ΟΣΕ και γνώμη της ΡΑΣ.

Το 2020, λοιπόν, συγκροτήθηκε ομάδα εργασίας από εκπροσώπους της ΡΑΣ, του ΟΣΕ, των υπαλλήλων όλων των αρμοδίων διευθύνσεων για την επανένταξη των ισχυόντων εθνικών κανόνων για τη διερεύνηση θέσπισης νέων κανόνων. Οι προτεινόμενοι εθνικοί κανόνες τέθηκαν σε ηλεκτρονική διαβούλευση με τους οργανισμούς του σιδηροδρομικού τομέα από την ιστοσελίδα της ΡΑΣ και διήρκεσε έως τις 21 Ιουνίου του 2020.

Εν συνεχεία, το Υπουργείο έκανε αυτό που όφειλε. Τι έκανε; Έστειλε τους προτεινόμενους κανόνες στον ERA. Ο ERA, κύριε Πρόεδρε, είναι ο ευρωπαϊκός οργανισμός. Ο ERA μας ενημέρωσε, αγαπητέ κύριε Κόκκαλη, ότι δεν είναι σκόπιμη η αλλαγή των κανονισμών ασφαλείας οι οποίοι ήδη υπήρχαν. Κι αυτό γιατί η έγκριση και η εφαρμογή των εθνικών κανόνων αφορούν στη διαλειτουργικότητα. Η διαλειτουργικότητα, όπως μας είπε ο ERA, θα προκύψει εφόσον ολοκληρωθούν όλα τα συστήματα ασφαλείας. **Επομένως, αυτοί οι εθνικοί κανόνες δεν θα μπορούσαν να είχαν εγκριθεί και δεν εγκρίθηκαν από τον ERA.**

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Έχετε το έγγραφο το οποίο ο ERA σας...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Όλη την αλληλογραφία...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Την έχετε μπροστά σας; Γιατί διαβάσατε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Δεν την έχω μπροστά μου. Όλη την αλληλογραφία την έχω και θα την καταθέσω στα Πρακτικά.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Διαβάσατε τώρα την απάντησή του ERA;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Η απάντηση του ERA είναι πάρα πολλές σελίδες. Διάβασα ένα κομμάτι και με πολύ μεγάλη χαρά θα σας δώσω στα Πρακτικά...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Θα περιμένω.

Κατ' αρχήν, γνωρίζετε ότι είχατε υποχρέωση να θεσπίσετε εθνικούς κανόνες ως Υπουργός εσείς;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Σας απάντησα. Πιο σαφώς δεν μπορούσα να σας απαντήσω.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Αρνήθηκε ο ERA;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Δεν είπα ποτέ κάτι τέτοιο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Δεν επέτρεψε ο ERA;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Δεν είπα ποτέ κάτι τέτοιο. Σας εξήγησα. Ο ERA είπε ότι οι κανονισμοί ασφαλείας που έχουμε είναι επαρκείς. Θα σας δώσω αυτή τη στιγμή όλη την αλληλογραφία.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Γνωρίζετε τον νόμο ότι όταν δεν υπάρχουν τα συστήματα ασφαλείας, πιθανόν λόγω παρατάσεων, και δεν υπάρχει διαλειτουργικότητα, η οποία πράγματι μέχρι το 2030, τότε πρέπει να θεσπίζονται εθνικοί κανόνες ασφαλείας; Το γνωρίζετε αυτό;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Όχι, δεν το γνωρίζω αυτό σε τόσο λεπτομέρεια. Γνωρίζω ότι κανόνες λειτουργίας...

Ακούστε, για να το καταλάβουμε αυτό και να μη δημιουργούμε εντυπώσεις. Κάθε φορά που έβγαινε ένας κανονισμός που είχε να κάνει με κανόνες ασφαλείας ή με το ΦΕΚ, τον λεγόμενο Γενικό Κανονισμό Κυκλοφορίας, αυτό γινόταν από τον ΟΣΕ και από τη ΡΑΣ, γινόταν ΦΕΚ και μετά απεστέλλετο στον ERA για έγκριση. Επομένως, ακόμα και σήμερα και όλα τα χρόνια λειτουργούσε ο ελληνικός σιδηρόδρομος κάτω από την επίβλεψη και της ΡΑΣ και του ERA, όπως πρέπει να κάνουμε.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Κύριε μάρτυς, επαναλάβετε πάλι -δεν θα το σχολιάσω- τη λέξη ότι δημιουργούμε εντυπώσεις. Βλέπετε ότι δεν απαντώ.

Συνεχίζω την ερώτησή. Σας αναφέρω το άρθρο 13 της Ευρωπαϊκής Οδηγίας διότι την υποχρέωση από το νόμο εσείς την είχατε. «Οι εθνικοί κανόνες εφαρμογής των βασικών απαιτήσεων και κατά περίπτωση τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης εφαρμόζονται στις εξής περιπτώσεις: Πότε; Όταν οι τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας δεν καλύπτουν ή δεν καλύπτουν πλήρως ορισμένες πτυχές». Οι τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας, κύριε μάρτυς, δεν κάλυπταν όπως μας είπαν όλοι μάρτυρες και όπως μας λέει και η κοινή λογική, διότι καμία σύμβαση δεν είχε υλοποιηθεί. Και η Οδηγία λέει ότι όταν δεν υπάρχουν, δεν έχουν παραδοθεί οι συμβάσεις, δεν έχουν υλοποιηθεί, τότε το κράτος-μέλος διά του Υπουργού θεσπίζει εθνικούς κανόνες. Η ερώτηση είναι: Ποιους θεσπίσατε σε εφαρμογή του νόμου και της Οδηγίας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Μάρτυς): Κύριε Πρόεδρε, έχω απαντήσει στην ερώτηση. Πιο ξεκάθαρα δεν νομίζω ότι μπορούσα να απαντήσω.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Μην επαναλαμβάνόμαστε.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Μάλιστα. Έχετε απαντήσει....».

Αποδεικνύεται όμως από έγγραφα, που ο ίδιος ο ψευδόμενος κ. Καραμανλής κατέθεσε την Δευτέρα 19.2.2023, δηλαδή τρεις ημέρες μετά την κατάθεση του και όχι κατά την κατάθεση του όπως ψευδώς δήλωσε, ότι σύμφωνα με την αλληλογραφία του Υπουργείου με τον ERA ουδέποτε υπεβλήθη με την μορφή ενιαίου νομοθετήματος υπουργική απόφαση περί Εθνικών Κανόνων Ασφάλειας, αλλά απλώς ο Γενικός Κανονισμός Κυκλοφορίας και μεμονωμένες εγκύκλιοι.

Μάταια ο ERA επισήμαινε επανειλημμένα ότι αυτά δεν αποτελούσαν βέβαια Εθνικούς Κανόνες Ασφάλειας κατά το Ευρωπαϊκό Δίκαιο και ότι όσα εκτίθενται από την Ελληνική Πλευρά δεν καλύπτουν τους κανόνες ορθής νομοθέτησης.

Στην σχετική αλληλογραφία αναφέρεται από την πλευρά του ERA: «*There is no reference to any national legal act*», ενώ σε άλλο σημείο αναφέρεται σε έλλειψη πληροφοριών ή συμμόρφωσης.

Το υπουργείο, όμως επιμένει στον Γενικό Κανονισμό Κυκλοφορίας ενώ οι διατάξεις του δεν αποτελούν Εθνικούς Κανόνες Ασφάλειας, όπως ακριβώς επισημαίνει ο ERA.

Επίσης ο ERA αναφέρεται σε «Irregularities and accidents», και τονίζει ότι δεν περιγράφεται «ο ρόλος των τοπικών/εθνικών αρχών, οι υπηρεσίες για έκτακτη ώρα ανάγκης ή ειδοποίηση για ατυχήματα και συμβάντα».

Στην επίμονη άρνηση του Υπουργείου να προσαρμοστεί στην ανάγκη για τα προφανή η επικοινωνία έμεινε έως σήμερα ατελής, όπως προκύπτει άλλωστε από όσα δηλώνει η ΠΑΣ στην ιστοσελίδα της.

Επομένως ο κ. Καραμανλής όχι απλώς είπε ψέματα, αλλά με δόλο απέκρυψε από την Επιτροπή και τον Ελληνικό λαό ότι από σκοπιμότητα, που πρέπει να εξηγήσει τα κίνητρα της, οδήγησε σε τέλμα την σχετική επικοινωνία, προφανώς διότι εάν είχαν θεσπιστεί Εθνικοί Κανόνες Ασφάλειας, δεν θα μπορούσαν να διαιωνίζονται με ευθύνη του τα έργα ούτε να θέτει σε κίνδυνο ζωής επί μια τετραετία εκατομμύρια επιβάτες, για να υπηρετήσει τα συμφέροντα που αναφέρει το Πόρισμα της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας.

υπάρξει τελικά θετική αξιολόγηση, θα δημοσιευθούν στο πληροφοριακό σύστημα SRD (Safety Rules Database). Έως το τέλος του 2021, δεν υπήρξε ανατροφοδότηση σχετικά με το αποτέλεσμα της αξιολόγησης των ως άνω εθνικών κανόνων από τον ERA και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

σελ.104

4.2.8 Εθνικοί Κανόνες στον τομέα της Ασφάλειας (ΕΚΑ) και αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης Ένας από τους βασικότερους στόχους του 4ου Σιδηροδρομικού Πακέτου, το οποίο ενσωματώθηκε στην ελληνική έννομη τάξη με το ν. 4632/2019, είναι η εξάλειψη όλων των εθνικών κανόνων οι οποίοι είναι περιττοί ή δεν συμμορφώνονται με την ευρωπαϊκή νομοθεσία και συνεπώς είναι αχρείαστοι και επαχθείς, δημιουργώντας εμπόδια ιδίως στις πολυεθνικές υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών. Στο πλαίσιο αυτό, σύμφωνα με το άρθρο 8 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798, τα Κράτη – Μέλη είχαν την υποχρέωση να επανεξετάσουν τους ισχύοντες εθνικούς κανόνες στον τομέα της ασφάλειας έως τις 16-06-2018. Για τη χώρα μας ως εθνικοί κανόνες είχαν αναγνωρισθεί ορισμένα άρθρα του Κανονισμού Κυκλοφορίας & Ελιγμών και ο Κανονισμός Σημάτων του ΟΣΕ. Μετά την τροποποίηση του Γενικού Κανονισμού Κίνησης (ΓΚΚ)-Μέρος Β (Κανονισμός Κυκλοφορίας & Ελιγμών) και τη δημοσίευση της σχετικής Υπουργικής Απόφασης αριθ. ΑΣ10/77243/580 / 13-02-2019 στο ΦΕΚ Β 698 / 01-03-2019, ομάδα εργασίας αποτελούμενη από εκπροσώπους της Διεύθυνσης Σιδηροδρομικών Μεταφορών του Υπ. Υποδομών & Μεταφορών, του Διαχειριστή Υποδομής ΟΣΕ και της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων Έκθεση Πεπραγμένων 2020-2021 105 (ΠΑΣ) ανέλαβε, μεταξύ άλλων, την επανεξέταση των ισχυόντων εθνικών κανόνων και τη διερεύνηση θέσπισης

νέων. Η ομάδα εργασίας, λαμβάνοντας υπόψη το άρθρο 8 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 (βλ. άρθρο 60 του ν.4632/2019), το Παράρτημα II της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 (βλ. άρθρο 81 του ν.4632/2019) και το Προσάρτημα Θ του Παραρτήματος του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/773 (ΤΠΔ ΟΡΕ), κατέληξε σε προτεινόμενους εθνικούς κανόνες στον τομέα της ασφάλειας και αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης, σύμφωνα με την παράγραφο 4.4.3 του Παραρτήματος του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/773 (ΤΠΔ ΟΡΕ). Οι ως άνω προτεινόμενοι εθνικοί κανόνες και αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης τέθηκαν υπό την ευθύνη της ΡΑΣ σε ηλεκτρονική διαβούλευση το χρονικό διάστημα μεταξύ 11 έως 21- 06-2020. Μετά το πέρας της διαβούλευσης, και της αξιολόγησης των σχολίων που συλλέχθηκαν, το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών υπέβαλε προς εξέταση τους εθνικούς κανόνες στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της ΕΕ (ERA) και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, όπου θα αξιολογηθούν σύμφωνα με τα άρθρα 25 και 26 του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796. Οι εθνικοί κανόνες, για τους οποίους θα υπάρξει τελικά θετική αξιολόγηση, θα δημοσιευθούν στο πληροφοριακό σύστημα SRD (Safety Rules Database). Έως το τέλος του 2021, δεν υπήρξε ανατροφοδότηση σχετικά με το αποτέλεσμα της αξιολόγησης των ως άνω εθνικών κανόνων από τον ERA και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Αυτός είναι βέβαια ο λόγος που η κ. Τσιαπαρίκου, όταν ρωτήθηκε ενώπιον της Εξεταστικής εάν υπήρχαν θεσπισμένοι Εθνικοί Κανόνες Ασφάλειας, επιχείρησε σκόπιμα να δημιουργήσει σύγχυση αυτών με τον Κανονισμό Κυκλοφορίας και έτσι απέφυγε να απαντήσει επί της ουσίας, ενώ βέβαια πρόκειται για διακριτά και άσχετα μεταξύ τους κανονιστικά κείμενα, δεδομένου ότι ο Κανονισμός Κυκλοφορίας θα έπρεπε να θεσπιστεί σύμφωνα με τους Εθνικούς Κανόνες ασφάλειας, αλλά βέβαια δεν μπορεί να ταυτίζεται με αυτούς.

Η παραπάνω ψευδορκία, όπως και η διάψευση της με έγγραφο, σχετικά με το ότι δήθεν δεν είχε ενημερωθεί για την καταστροφή του συστήματος τηλεδιοίκησης από φωτιά στην Λάρισα τον Ιούνιο του 2019, καταδεικνύει, όχι μόνο την ενοχή της για τα κακουργήματα που σχετίζονται με το έγκλημα αλλά και την τέλεση του αδικήματος της ψευδορκίας ενώπιον της Επιτροπής και θα έπρεπε να σταλεί για την άσκηση ποινικής δίωξης εναντίον της η κατάθεση της στον αρμόδιο Εισαγγελέα.

Συμπερασματικά σε ότι αφορά όσα προηγήθηκαν και οδήγησαν στην μαζική δολοφονία των Τεμπών. Τα οικονομικά Εγκλήματα που περιγράφονται στο Πόρισμα της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας αποκαλύπτουν προχωρημένη σήψη στα θεμέλια του Κράτους Δικαίου. Δεν τηρήθηκαν κατά την υλοποίηση των Συμβάσεων (ενδεικτικά 717) ούτε το Ελληνικό ούτε το Ευρωπαϊκό Δίκαιο (πλήρης αδιαφάνεια για την οποία επιβλήθηκαν κυρώσεις και η Ελλάδα παραπέμφθηκε στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο), με αποτέλεσμα εγκληματική διόγκωση των δαπανών σε βάρος του Ελληνικού Δημοσίου και της Ευρωπαϊκής Ένωσης και δολοφονικές συνθήκες ανύπαρκτης ασφάλειας για το σύνολο των Ευρωπαίων Πολιτών που κινούνταν και συνεχίζουν να κινούνται στο ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο, τμήμα του οποίου είναι και το

Ελληνικό. Παράλληλα με ψευδείς, παραπλανητικές διαφημίσεις συγκαλύπτονταν η πραγματικά ακραία επικινδυνότητα, καθώς δεν λειτουργούσε κανένα μηχανολογικά προηγμένο ή αυτοματοποιημένο σύστημα αποτροπής του κινδύνου, ενώ οι προσλήψεις και η εκπαίδευση του προσωπικού δεν υπάκουαν σε στοιχειώδεις προδιαγραφές αποτελεσματικότητας και ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών (Θανατηφόρα Έκθεση).

Η κυβέρνηση και ο υπόλογος υπουργός μάταια επιχειρούν να περιορίσουν την απαξία των εγκληματικών πράξεων και παραλήψεων στο επίπεδο της πολιτικής ευθύνης.

Εκτός από όσα τεκμηριωμένα καταλογίζει το πόρισμα της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας (απάτη, απιστία, παράβαση καθήκοντος) η απροκάλυπτη παραβίαση εκ μέρους του Υπουργείου Μεταφορών των άρθρων 59 (άρθρο 7 Οδηγίας 798/2016) και 60 (άρθρο 8 Οδηγίας 798/2016) του ν. 4632/2019 για την ενσωμάτωση των Οδηγιών ΕΕ 2016/797 και 2016/798 επιβεβαιώνει την διάπραξη κακουργηματικών πράξεων.

Οι προαναφερόμενες διατάξεις των Οδηγιών επέβαλαν την θέσπιση νέων Εθνικών Κανόνων Ασφαλείας, δεδομένου ότι δεν είχε τεθεί σε λειτουργία κανένα από τα προβλεπόμενα σ' αυτές σύστημα αποτροπής των σιδηροδρομικών δυστυχημάτων.

Η κυβέρνηση όμως δεν το έπραξε και προτίμησε να παρανομήσει απροκάλυπτα προκειμένου να αποκρύψει από τους αρμόδιους Ευρωπαϊκούς Θεσμούς και τους Έλληνες Πολίτες την αλήθεια.

Επέλεξε έτσι να θυσιάσει δεκάδες ανθρώπινες ζωές στο βωμό του παράνομου κέρδους, αποβλέποντας στην επίπλαστη εικόνα κανονικότητας που θα συγκαλύπτε την διαφθορά και θα εξασφάλιζε την ψηφοθηρία.

Σε ότι αφορά την επιχείρηση συγκάλυψης ευθυνών που ακολούθησε, κυρίως το πιθανόν παράνομο φορτίο, που προκάλεσε την ανεξήγητη έως σήμερα έκρηξη και φωτιά, με την απροσχημάτιστη αλλοίωση του συνόλου των στοιχείων στον τόπο του Εγκλήματος, κατά παράβαση της Διάκρισης των Εξουσιών και του Κράτους Δικαίου (άρθρο 239 και 251 ΚΠΔ, άρθρο 21 νόμου για την διερεύνηση αεροπορικών και σιδηροδρομικών δυστυχημάτων, άρθρο 20 ΟΔΗΓΙΑΣ 2004/49/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 29ης Απριλίου 2004 για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων), τίθεται ζήτημα διώξεων για το κακούργημα του άρθρου 134 ΠΚ.

Η κυβέρνηση δια του Περιφερειάρχη Θεσσαλίας, όπως και του υπουργού παρά τω πρωθυπουργώ και με πρόσχημα μια εγκύκλιο του Υπουργείου Πολιτικής Προστασίας, που δεν προέβλεπε τίποτε από όσα συνέβησαν, πριν καν ολοκληρωθεί το πρώτο 48ωρο και ενώ υπήρχε μια τουλάχιστον αγνοούμενη, μετακίνησε το σύνολο των καταλοίπων της σύγκρουσης (μικρά και μεγάλα συντρίμια, όπως και λείψανα των θυμάτων), πλήρως αλλοιωμένα, σε άλλες θέσεις, μια των οποίων αποκαλύφθηκε πολλούς μήνες μετά και ανήκε στον υπόλογο ΟΣΕ.

Πρόκειται για απροκάλυπτο σφετερισμό της Εκτελεστικής Εξουσίας, που τυποποιείται ως το αδίκημα της Εσχάτης Προδοσίας κατά το Ελληνικό Δίκαιο (άρθρο 134 παρ.2 ΠΚ), όπως ήδη αναφέρθηκε.

Εύλογα η σκέψη όλων οδηγείται στα εξής ενδεχόμενα για την σκόπιμη αλλοίωση του πεδίου από αξιωματούχους της εκτελεστικής εξουσίας, καθ' υπόδειξη και με την εποπτεία μελών της Κυβέρνησης:

Πολιτικές Πιέσεις: Η κυβέρνηση ενδεχομένως θέλησε να αποφύγει τη δημόσια κριτική και τις πολιτικές επιπτώσεις που μπορεί να προκληθούν από τις αποκαλύψεις.

Οικονομικά Συμφέροντα: Υπάρχει η πιθανότητα κάποιοι οικονομικοί ή επιχειρηματικοί κύκλοι που εμπλέκονται στην παράνομη δραστηριότητα να έχουν στενές σχέσεις με την κυβέρνηση ή ακόμη και μέλη της, προσπαθώντας έτσι να προστατεύσουν τα συμφέροντά τους.

Νομικές ή Δικαστικές Συνέπειες: Η κυβέρνηση ενδεχομένως θέλησε να αποφύγει τις πιθανές νομικές συνέπειες που θα αντιμετώπιζε εάν αποκαλυφθεί ότι επέτρεψε ή δεν μπόρεσε να αποτρέψει την παράνομη μεταφορά και χρήση χημικών ουσιών που δεν εμφανίζονται στο νόμιμο φορτίο.

Διαφθορά: Υπάρχει επίσης πιθανότητα η διαφθορά σε διάφορα επίπεδα της κυβέρνησης ή της διοίκησης να εξηγεί την συγκάλυψη, εάν οι αξιωματούχοι λαμβάνουν ανταλλάγματα για να κρατήσουν χαμηλούς τόνους το θέμα.

Σε κάθε περίπτωση η απαξίωση των θεσμών του Κράτους Δικαίου με αλαζονικές πρακτικές, όπως κυρίως απρεπείς δηλώσεις υπουργών της Κυβέρνησης, εντός και εκτός κοινοβουλίου, που αναπαρήγαγε σκόπιμα ο φιλοκυβερνητικός τύπος, είναι το επιστέγασμα της φθοροποίησης για τους θεσμούς δράσης της κυβερνητικής πλειοψηφίας.

Στις δηλώσεις αυτές το εκλογικό αποτέλεσμα (η πραγματική απήχηση του κυβερνώντος κόμματος στο εκλογικό σώμα δεν ξεπέρασε το 21%, καθώς η αποχή –ένδειξη απογοήτευσης και κούρασης των πολιτών, άγγιξε το 49%), η πλειοψηφία εντός του Κοινοβουλίου και η κομματική πειθαρχία αναγορεύτηκαν σε αξίες υπέρτερες αυτής της Αξίας και της Αξιοπρέπειας του Ανθρώπου.

Σε μια άνευ προηγουμένου προσπάθεια χειραγώγησης της κοινής γνώμης, οι πληροφορίες για το συμβάν εξαφανίστηκαν από τον τύπο ή αλλοιώθηκαν δραματικά. Το εκλογικό αποτέλεσμα, οφειλόμενο κατά κύριο λόγο στις ως άνω μεθοδεύσεις, μετονομάστηκε σε δικαιοδοτική κρίση απαλλαγής από τις πρόδηλες εγκληματικές ευθύνες. Ομολογήθηκε ότι η αλήθεια (απουσίας οποιασδήποτε ασφαλιστικής δικλίδας) απεκρύβη γιατί διαφορετικά κανείς δεν θα επιβιβαζόταν στον σιδηρόδρομο. Εκφράστηκε δημόσια, τόσο από τον Πρωθυπουργό όσο και από τον Υπουργό Επικρατείας της Κυβέρνησης, με πρόθεση την δημιουργία παραπλανητικών εντυπώσεων και σύγχυσης στην κοινή γνώμη, η θέση ότι η διαφθορά δεν προκαλεί θανάτους, ενώ η διεθνής εγκληματολογική θεωρία και νομολογία τεκμηριώνει το ακριβώς αντίθετο.

Οι πρόσφατες δηλώσεις μάλιστα υπουργού της Κυβέρνησης περί του ότι δήθεν είναι προς το συμφέρον της Κυβέρνησης να υπήρξε λαθραία μεταφορά ουσιών, καθώς σε αυτή την περίπτωση δεν είναι υπόλογη η ίδια αποτελεί το

επιστέγασμα της ανοησίας, της ανεργμάτιστης παραπληροφόρησης και της φθηνής δημαγωγίας.

Η θεωρία της αιτιώδους συνάφειας και η αρχή του ισοδυνάμου των όρων, που κυριαρχεί στην νομολογία και νομική σκέψη απαντούν στον πεπνοκέφαλο που τα σκαρφίστηκε ότι, ανεξαρτήτως των λοιπών παραγόντων που οδήγησαν στο θάνατο τα άτυχα θύματα, τίποτε από αυτά δεν θα συνέβαινε εάν δεν είχε προηγηθεί, πάντων των λοιπών χρονικά, η μοιραία μετωπική σύγκρουση των δύο τρένων.

Και η συζήτηση για κάθε λογικό πολίτη τελειώνει εκεί.

Για τους παραπάνω λόγους προτείνουμε:

1^ο) Η Επιτροπή με ερμηνευτική Δήλωση να διευκρινίσει την θέση της ότι για τα εγκλήματα παραλείψεως κατά την άσκηση των υπουργικών καθηκόντων αρμόδια είναι η τακτική Δικαιοσύνη, καθώς σε ότι αφορά το άρθρο 86 Συντάγματος και το προστατευτικό πλέγμα για τις πράξεις που εκτελούνται κατά την ενάσκηση των υπουργικών καθηκόντων, δεν προκύπτει ότι συμπεριλαμβάνεται και η παράλειψη εκτέλεσης οφειλόμενης νόμιμης ενέργειας. Ειδικότερα από τη γραμματική ερμηνεία των σχετικών διατάξεων δεν προκύπτει κάποια συμπερίληψη σε αδικήματα τελούμενα δια παραλείψεως ασκήσεως των υπουργικών υποχρεώσεων, γεγονός που επιρρωνύεται από την τεολογία του ίδιου του θεσμού, επειδή θα ήταν παράδοξο να θεωρηθεί πως ο νομοθέτης ήθελε να ορίσει ειδική ποινική μεταχείριση για τον αδρανούντα Υπουργό και για το φαινόμενο που υποθετικά δεν πρέπει να εμφανιστεί (Ι. Σπυριδάκης, «Ποινική ευθύνη Υπουργών», ό.π., σελ. 847. Βλ. και Ι. Σπυριδάκης, «Ευθύνη Υπουργού επί αυτοκινητικού ατυχήματος», Ποινική Δικαιοσύνη, 12/2013, σελ. 1121-1122, όπου μέσα από ενδεικτικά παραδείγματα-περιπτώσεις προκύπτει το γενικό συμπέρασμα ότι η ειδική ποινική νομοθεσία εφαρμόζεται μόνο όταν το έγκλημα διαπράχθηκε κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του υπουργού, ενώ αν το έγκλημα διαπράττεται όχι κατά την εκτέλεση των καθηκόντων, ή με την ευκαιρία της εκτέλεσεως των καθηκόντων, ή με παράλειψη οφειλόμενης ενέργειας ο Υπουργός υπάγεται στις κοινές ποινικές διατάξεις., Ι. Σπυριδάκης, «Ποινική ευθύνη Υπουργών», ό.π., σελ. 848., Βενιζέλος, Μαθήματα Συνταγματικού Δικαίου, ό.π., σελ. 564).

2^ο) Εάν η θέση αυτή δεν γίνει δεκτή από την πλειοψηφία να εξεταστεί η πρόταση ομόφωνης εισήγησης για την σύσταση προανακριτικής επιτροπής για το σύνολο των αδικημάτων που προαναφέρθηκαν σε ότι αφορά τους εμπλεκόμενους υπουργούς.

3^ο) Να τεθεί σύμφωνα με τα άρθρα 129, 130, 131 και 132 του Κανονισμού της Βουλής των Ελλήνων επίκαιρη Ερώτηση στον Πρωθυπουργό και στους αρμόδιους Υπουργούς, σχετικά με την συμμετοχή, γνώση ή ανοχή των ανωτέρω στην οργανωμένη επιχείρηση συγκάλυψης ευθυνών δια της αλλοίωσης στοιχείων, που υλοποιήθηκε στον χώρο του πολύνεκρου εγκλήματος από τον Περιφερειάρχη Θεσσαλίας κ. Αγοραστό.

Ειδικότερα, καθομολογία του τέως Περιφερειάρχη Αγοραστού, που ατυχώς υπηρετούσε κατά τον κρίσιμο χρόνο σε ύψιστης θεσμικής αξίας θέση και αρνήθηκε να καταθέσει ενώπιον της Επιτροπής, την εντολή για να πράξει το

ως άνω αδίκημα έλαβε, ως αποτέλεσμα αποφάσεων του Συντονιστικού Οργάνου Πολιτικής Προστασίας (ΣΟΠΠ) στα πλαίσια υλοποίησης του Ειδικού Σχεδίου Διαχείρισης Ανθρωπίνων Απωλειών (ΣΔΑΑ).

Την λειτουργία του ως άνω συλλογικού οργάνου (ΣΟΠΠ) επόπτευε ο ίδιος ο Πρωθυπουργός, μέσω της συμμετοχής σε αυτό τριών υπουργών (Προστασίας του Πολίτη, Υγείας, Μεταφορών και ειδικά του υφυπουργού παρά τω πρωθυπουργώ κ. Χρήστου Τριαντόπουλου, όπως ο ίδιος έχει ομολογήσει σε συνεντεύξεις του.

Το ερώτημα λοιπόν που πρέπει να τεθεί στον ίδιο τον Πρωθυπουργό, αλλά και στους προαναφερόμενους Υπουργούς είναι, τι γνώριζαν για τα ανωτέρω και όσα αναλύονται στο προαναφερθέν παράρτημα για την δράση αλλοίωσης και εξαφάνισης στοιχείων, με φυσικό αυτουργό τον κ. Αγοραστό και πως αυτή η δράση συνδυάζεται με την δέσμευση του Πρωθυπουργού την 1.3.2023 σε σχετικό τηλεοπτικό διάγγελμά του μεταξύ άλλων ότι: «...η Δικαιοσύνη θα κάνει τη δική της δουλειά. Οι ευθύνες θα αποδοθούν....».

Επιπλέον σύμφωνα με όσα ο ίδιος δήλωσε σε σχετική ανάρτηση του μέσω διαδικτύου την 5.3.2023, θα πρέπει να ερωτηθεί και να εξηγήσει ο Πρωθυπουργός πως ακριβώς εννοεί ότι η «...η Δικαιοσύνη θα κάνει τη δική της δουλειά. Οι ευθύνες θα αποδοθούν....» ή ότι «...Η Δικαιοσύνη θα ερευνήσει ταχύτατα τη τραγωδία και θα αποδώσει ευθύνες...», όταν ο ίδιος και οι Υπουργοί του οργάνωσαν αυτή την άνευ προηγουμένου, πραξικοπηματικά αντίθετη προς τους συνταγματικούς θεσμούς και την αρχή της διάκρισης των εξουσιών, επιχείρηση εξαφάνισης και αλλοίωσης στοιχείων δια του κ. Αγοραστού;

Σε ποια στοιχεία, τουλάχιστον για τους παράγοντες που προκάλεσαν την έκρηξη και την φωτιά, τα οποία αποτελούν την κύρια αιτία θανάτου και τραυματισμών πολλών θυμάτων, θα στηριχθεί πλέον για να απαγγείλει κατηγορίες η Δικαιοσύνη;

Έτσι εννοεί ο κ. Μητσοτάκης τις δηλώσεις του ότι: «...Προσωπικά είμαι στην πολιτική για να αλλάξω αυτή την «κακιά την χώρα», αυτήν την παλαιά Ελλάδα που μας πληγώνει. Γι' αυτό προσπαθώ, κάθε μέρα. Άλλοτε τα καταφέρνω και άλλοτε όχι. Ξέρω καλά, ωστόσο, πόσο καλύτερη μπορούμε να κάνουμε την πατρίδα μας αν σαρώσουμε τα απομεινάρια του παρελθόντος που μας κρατάνε πίσω. Και για αυτήν την Ελλάδα που μας αξίζει θα συνεχίσω να αγωνίζομαι....»;

Ο αγώνας του για τα ανωτέρω προωθείται με το να εξαφανίζει, μαζί με Υπουργούς και Περιφερειάρχες, προσκείμενους σε αυτόν, κρίσιμα για το έργο της Δικαιοσύνης στοιχεία;

Έτσι εννοεί ότι θα αλλάξει αυτή την «κακιά την χώρα»;

Εν κατακλείδι οφείλει να ενημερώσει το Κοινοβούλιο και τον Ελληνικό Λαό ποια ακριβώς παράνομη δράση θέλησε να μην αποκαλυφθεί και εξουσιοδότησε την κουστωδία παρατρεχάμενων του να πράξουν τα ανομήματα που διέπραξαν, ενώ μάλιστα στο σύνολο τους οι εμπλεκόμενοι, εκτός από όλα τα άλλα αδιαφόρησαν και για την υγεία των επιβατών που υπέστησαν χημικά

εγκαύματα και άλλες σωματικές βλάβες από τις παράνομα μεταφερόμενες χημικές ουσίες.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Η επιμονή της Κυβέρνησης να αναγάγει την λειτουργία της Εξεταστικής Επιτροπής , που συγκροτήθηκε με σκοπό και αντικείμενο την διερεύνηση του ΕΓΚΛΗΜΑΤΟΣ στα Τέμπη, σε μια διεκπεραιωτική διαδικασία, αποκλειστικά και μόνο για την διαχείριση των επικοινωνιακών αναγκών της αλλά και τον αποπροσανατολισμό της κοινής γνώμης, καθιστά εισέτι μία φορά ξεκάθαρη και αδήριτη την ανάγκη να θέσουμε Εαυτούς δίπλα σε όσους αγωνίζονται τόσο σε επίπεδο δικαστικής διερεύνησης όσο και σε επίπεδο κοινωνικής και πολιτικής αφύπνισης με στόχο: Α) την απονομή Δικαιοσύνης για να αποδειχθεί ότι η υπέρτατη Αξία του Δικαίου δεν μπορεί και δεν πρέπει να καθορίζεται από την δύναμη επιρροής της εκάστοτε πηγής πολιτικής εξουσίας Β) την δικαίωση των οικογενειών των δολοφονημένων συμπολιτών μας και των επιζώντων οι οποίοι στιγματίστηκαν δια βίου εξαιτίας των εγκληματικών πράξεων και παραλείψεων των εμπλεκομένων αρμοδίων.

Αθήνα, 10 Μαρτίου 2024

Ο καταθέτων το παρόν

Ανεξάρτητος Βουλευτής Ν. Λαρίσης

Κωνσταντίνος Φλώρος

ΜΕΡΟΣ Δ΄

Η Εξεταστική Επιτροπή για «τη διερεύνηση του εγκλήματος των Τεμπών και όλων των πτυχών που σχετίζονται με αυτό», συνήλθε σε τελευταία συνεδρίαση την 11^η Μαρτίου 2024, κατά την οποία εγκρίθηκε, κατά πλειοψηφία, το Πόρισμα, στο οποίο καταχωρίζονται και οι γνώμες της Μειοψηφίας.

Το παρόν αποτελεί ενιαίο κείμενο προς υποβολή στον Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων.

Αθήνα, 11 Μαρτίου 2024

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Η ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

ΠΑΠΑΚΩΣΤΑ - ΠΑΛΙΟΥΡΑ
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (ΚΑΤΕΡΙΝΑ)

Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

ΜΠΑΡΤΖΩΚΑΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ

ΤΑ ΜΕΛΗ

Ανδριανός Ιωάννης	Καλαματιανός Διονύσιος - Χαράλαμπος
Βλαχάκος Νικόλαος	Κόκκαλης Βασίλειος
Καραγκούνης Κωνσταντίνος (Κώστας)	Σαρακιώτης Ιωάννης
Κέλλας Χρήστος	Αποστολάκη Ελένη – Μαρία (Μιλένα)
Κούβελας Δημήτριος	Νικητιάδης Γεώργιος
Λαζαρίδης Μακάριος	Πάνας Απόστολος
Μπαραλιάκος Ξενοφών (Φώντας)	Καραθανασόπουλος Νικόλαος
Παπάς Θεοφάνης (Φάνης)	Κομνηνάκα Μαρία
Πέτσας Στυλιανός (Στέλιος)	Σαράκης Παύλος
Στυλιανίδης Ευριπίδης	Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη)
Τσαβδαρίδης Λάζαρος	Δημητριάδης Πέτρος
Υψηλάντης Βασίλειος - Νικόλαος	Οικονομόπουλος Τάσος
Φωτήλας Ιάσων	Καραγεωργοπούλου Ελένη
Αυλωνίτης Αλέξανδρος - Χρήστος	Φλώρος Κωνσταντίνος

