

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΒΟΥΛΗΣ
Αριθμ.Πρωτ.: 2624
Ημερομ. 04/07/2023

Αθήνα, 4-7-2023

**Προς: Τον Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων κ. Κωνσταντίνο Τασούλα**

**Θέμα: Πρόταση σύστασης Εξεταστικής Επιτροπής για την διερεύνηση, των συνθηκών του μαζικού εγκλήματος των Τεμπών, την διακρίβωση και τον καταλογισμό τυχόν ποινικών ευθυνών σε μέλη της τότε κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας και την παραπομπή των ποινικά υπευθύνων ενώπιον της Δικαιοσύνης.**

**(Κατ΄ άρθρο 68 παρ. 2 του Συντάγματος και τα άρθρα 144 επ. του Κανονισμού της Βουλής).**

Σύμφωνα με το άρθρο 68 παρ. 2 εδ. γ΄ του Συντάγματος, η Βουλή μπορεί να συνιστά δύο ανά περίοδο εξεταστικές επιτροπές, εφ΄ όσον η σχετική πρόταση δέκα τουλάχιστον βουλευτών υπερψηφιστεί από τα δύο πέμπτα του συνόλου των βουλευτών, ανεξαρτήτως πλειοψηφίας.

Τη νύχτα της 28ης Φεβρουαρίου 2023 έγινε μαζικό έγκλημα στα Τέμπη και συγκεκριμένα κοντά στον οικισμό «Ευαγγελισμός Τεμπών Λάρισας». Δύο τρένα και ειδικότερα, ο επιβατικός ηλεκτροκίνητος ελκόμενος συρμός INTERCITY (IC) 62, που εκτελούσε προγραμματισμένο δρομολόγιο στη διαδρομή Αθήνα – Θεσσαλονίκη και η εμπορική αμαξοστοιχία 63503 που εκτελούσε το



δρομολόγιο Θεσσαλονίκη – Αθήνα, κινήθηκαν ανεπίτρεπτα αντίθετα και απροειδοποίητα στην ίδια γραμμή και συγκρούστηκαν μετωπικά, με αποτέλεσμα να χάσουν τη ζωή τους 57 άνθρωποι, στην πλειοψηφία τους νέοι. Κάποιοι κάηκαν, κάποιοι εξαϋλώθηκαν και τουλάχιστον 85 έμειναν για πάντα ανάπηροι. Αυτό το σοβαρότατο μαζικό έγκλημα, ως ποινικά κολάσιμη πράξη, προέρχεται από τις ενέργειες ή τις παραλήψεις κάποιων εγκληματιών.

Τις ανωτέρω ευθύνες τις ανέλαβε αμέσως και παραιτήθηκε από τη θέση του, ο τότε αρμόδιος Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Κωνσταντίνος Αχιλλέα Καραμανλής. Τις ευθύνες αυτές τις αναγνώρισε και ο τότε και σημερινός Πρωθυπουργός κ. Κυριάκος Μητσοτάκης, αποδεχόμενος άμεσα την παραίτηση του Υπουργού του. Έγινε λόγος φυσικά για πολιτικές ευθύνες, αλλά εδώ έχουμε ένα μαζικό έγκλημα με θανάτους και σοβαρότατους τραυματισμούς, που σημαίνει ποινικές ευθύνες προς πάσα κατεύθυνση, οι οποίες και θα πρέπει να διερευνηθούν και να επέλθει η κατάλληλη ποινική τιμωρία των ενόχων, όσο ψηλά και αν βρίσκονται. Δεν πρέπει να υπάρχουν ανεύθυνοι ή ακαταδίωκτοι στην Ελλάδα. Εξάλλου, ο ανωτέρω πρώην Υπουργός, είχε ιδιαίτερη νομική υποχρέωση να μεριμνά για την ασφάλεια των υποδομών των σιδηροδρόμων, αλλά και να εποπτεύει ουσιαστικά τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος. Ο δε Πρωθυπουργός φέρει ακέραιη την ευθύνη των πράξεων ή παραλήψεων του Υπουργού του.

Δυστυχώς, σύμφωνα με το άρθρο 86 παρ. 1 του Συντάγματος «Μόνο η Βουλή έχει την αρμοδιότητα να ασκεί δίωξη κατά όσων διατελούν ή διετέλεσαν μέλη της Κυβέρνησης ή Υφυπουργοί για ποινικά αδικήματα που τέλεσαν κατά την άσκηση των καθηκόντων τους....» και όχι η εισαγγελία, όπως για τους απλούς πολίτες, ενώ σύμφωνα με την παράγραφο 2 του ίδιου άρθρου « Δίωξη, ανάκριση, προανάκριση ή προκαταρκτική εξέταση κατά των προσώπων και για τα αδικήματα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 δεν επιτρέπεται χωρίς προηγούμενη απόφαση της Βουλής...». Όμως, σύμφωνα με το άρθρο 68 παρ. 2 εδ. γ΄ του Συντάγματος, η Βουλή μπορεί να συνιστά δύο ανά περίοδο εξεταστικές επιτροπές, εφ΄ όσον η σχετική πρόταση δέκα τουλάχιστον βουλευτών υπερψηφιστεί από τα δύο πέμπτα του συνόλου των βουλευτών, ανεξαρτήτως πλειοψηφίας. Δηλαδή, υποχρεωτικά και εφόσον το ζητήσουν δέκα τουλάχιστον βουλευτές, η σχετική πρόταση εισάγεται

στην Ολομέλεια της Βουλής, η οποία συζητά την πρόταση και συστήνει, δύο το πολύ εξεταστικές επιτροπές ανά βουλευτική περίοδο, με την πλειοψηφία των 120 βουλευτών. Πρόκειται για ένα δικαίωμα της ελάσσονος αντιπολίτευσης, το οποίο θεσπίστηκε κατά την τελευταία αναθεώρηση του Συντάγματος και η εισαγωγή της πρότασης στην Ολομέλεια προς συζήτηση, δεν ανήκει στην ευχέρεια του εκάστοτε Προέδρου της Βουλής ή της Διάσκεψης των Προέδρων, αλλά εισάγεται υποχρεωτικά, εφόσον δεν έχει εξαντληθεί η σύσταση δύο εξεταστικών επιτροπών. Το Σύνταγμα απαιτεί **ειλημμένη απόφαση της Ολομέλειας της Βουλής** για σύσταση δύο εξεταστικών επιτροπών σε κάθε βουλευτική περίοδο **και δεν θέτει κανέναν περιορισμό**, για τον αριθμό των προτάσεων που θα κατατεθούν και θα συζητηθούν στην Ολομέλεια του Σώματος.

Την 26ην Μαΐου 2023 κοινοποιήθηκε νομότυπα στο κόμμα μας, η από 26-5-2023 Εξώδικη Δήλωση του «υπό ίδρυση Συλλόγου Ατόμων Πληγέντων Δυστυχήματος Τεμπών 28-2-2023», εκπροσωπούμενος από την Πρόεδρο της Προσωρινής Διοικούσας Επιτροπής κα Μαρία Καρυστινού του Παναγιώτη, κάτοικο Θεσσαλονίκης (Καλλιγά 16), μετά σχετικών επισυναπτόμενων εγγράφων, μεταξύ των οποίων και η από 12-5-2023 Έγκληση – Μήνυση του ανωτέρω Συλλόγου και πολλών πολιτών, ενώπιον του κ. Εισαγγελέα Πλημμελειοδικών Λάρισας, κατά του τότε και νυν Πρωθυπουργού κ. Κυριάκου Μητσοτάκη, κατά μελών της τότε και της προηγούμενης κυβέρνησης και κατά υπηρεσιακών και λοιπών παραγόντων, την οποία καταθέσαμε με την από 29-5-2023 Επιστολή μας, προς τον Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων κ. Κωνσταντίνο Τασούλα (αρ. πρωτ. 2347/29-5-2023).

Η ανωτέρω Έγκληση – Μήνυση έχει κατά λέξη ως εξής:

Τα στοιχεία που περιέχονται στην ανωτέρω Έγκληση – Μήνυση είναι καταλυτικά, για τον καταλογισμό ποινικών ευθυνών προς πάσα κατεύθυνση. Αποτελεί δε στοιχειώδη υποχρέωση τόσο της Ολομέλειας της Βουλής, όσο και των Κοινοβουλευτικών Ομάδων όλων των κομμάτων, στη μνήμη όσων έχασαν τη ζωής τους στο μαζικό έγκλημα των Τεμπών και σε εκείνους που τραυματίστηκαν, αλλά και καθήκον όλων μας για να αποφευχθεί στο μέλλον παρόμοιο έγκλημα, να διερευνηθούν οι συνθήκες, κάτω από τις οποίες έγινε το έγκλημα αυτό, να εντοπιστούν οι ποινικά υπεύθυνοι, όσο ψηλά και αν βρίσκονται στην κυβερνητική και γενικά κρατική ιεραρχία και να οδηγηθούν στη Δικαιοσύνη.

Η Βουλή, που σύμφωνα με τα άρθρα 144 - 148 του Κανονισμού της Βουλής, έχει όλες τις αρμοδιότητες των ανακριτικών αρχών και του εισαγγελέως πλημμελειοδικών, μπορεί να αποκαλύψει και να αποδείξει τα πάντα. Φτάνει μόνο να το θελήσουν και τα υπόλοιπα κόμματα. Πρέπει λοιπόν, οι βουλευτές όλων των πτερύγων της Βουλής να ψηφίσουν υπέρ της παρούσας πρότασης σύστασης Εξεταστικής των πραγμάτων Επιτροπής, ώστε να λάμψη η αλήθεια και να γνωρίζει επιτέλους ο ελληνικός λαός ποιοι είναι οι ποινικά υπεύθυνοι για το μαζικό έγκλημα των Τεμπών, οι οποίοι και θα οδηγηθούν στη Δικαιοσύνη.

Για όλους τους ανωτέρω λόγους, προτείνουμε τη σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 68 παρ. 2 εδ. γ΄ του Συντάγματος και τα άρθρα 144 επ. του Κανονισμού της Βουλής και προσβλέπουμε στην ψήφιση της πρότασής μας από όλα τα κοινοβουλευτικά κόμματα, προκειμένου να «χυθεί άπλετο φως» για το μαζικό αυτό έγκλημα, να καταλογιστούν ενδεχόμενες ποινικές ευθύνες σε κυβερνητικά πρόσωπα και να οδηγηθούν στη Δικαιοσύνη.

Επειδή η εισαγωγή της πρότασης αυτής προς συζήτηση στην Ολομέλεια της Βουλής, είναι αναφαίρετο συνταγματικό δικαίωμα της μειοψηφίας, **<u>υποχρεωτική κατά το Σύνταγμα, μη εξαρτώμενη από τη βούληση του Προέδρου της Βουλής ή της Διάσκεψης των Προέδρων.</u>**

Επειδή η πρόταση αυτή υπογράφεται από τον απαιτούμενο (κατά το άρθρο 144 παράγραφος 5 εδ. β΄ του Κανονισμού της Βουλής) αριθμό Βουλευτών και επειδή πληρούνται οι απαιτούμενες προϋποθέσεις, ζητάμε να συγκληθεί η Ολομέλεια της Βουλής των Ελλήνων, προκειμένου να ληφθεί απόφαση για τη σύσταση

Εξεταστικής Επιτροπής με το προτεινόμενο, ως ανωτέρω, αντικείμενο έρευνας.

**Οι Υπογράφοντες Βουλευτές:**

ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ ΚΥΡΙΑΚΟΣ

ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΜΑΡΙΑ

ΑΣΗΜΑΚΟΠΟΥΛΟΥ ΣΟΦΙΑ - ΧΑΪΔΩ

ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ

ΓΡΑΜΜΕΝΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ

ΚΟΤΙΔΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ

ΚΟΥΠΕΛΟΓΛΟΥ ΣΥΜΕΩΝ

ΜΠΟΥΜΠΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ

ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ ΠΑΡΑΣΧΟΣ

ΣΑΡΑΚΗΣ ΠΑΥΛΟΣ

ΦΩΤΟΠΟΥΛΟΣ ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ

ΧΗΤΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ

Ε2023/148.

ΚΑΤΑΤΕΘΗΚΕ ΠΑΡΑΒΟΛΟ
☐ ΕΓΚΛΗΣΗΣ
☒ ΠΑΡΑΣΤΑΣΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΓΩΓΗΣ 15
Λάρισα 16.05.2023

**ΕΝΩΠΙΟΝ ΤΟΥ Κ. ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ ΠΛΗΜΜΕΛΕΙΟΔΙΚΩΝ ΛΑΡΙΣΑΣ**

**ΕΓΚΛΗΣΗ - ΜΗΝΥΣΗ**

Ελλήνων πολιτών για τους υπαίτιους του σιδηροδρομικού ατυχήματος Τεμπών της 28.2.2023 και ειδικότερα:

1. Μαρίας Καρυστιανού του Παναγιώτη, κατοίκου Θεσσαλονίκης, Καλλιγά 16, κατόχου του δελτίου αστυνομικής ταυτότητας με αριθμό ΑΟ905783, τηλ. 6944565899, για τον εαυτό της ατομικά και με την ιδιότητα της Προέδρου της Προσωρινής διοίκησης του συλλόγου με την επωνυμία «ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΑΤΟΜΩΝ ΠΛΗΓΕΝΤΩΝ ΔΥΣΤΥΧΗΜΑΤΟΣ ΤΕΜΠΩΝ 28.2.2023».
2. Παύλου Ασλανίδη του Ιωάννη, κατοίκου Θεσσαλονίκης, Γαλήνης 2 Πυλαία, κατόχου του δελτίου αστυνομικής ταυτότητας με αριθμό ΑΟ219264, τηλ. 6936618141, για το εαυτό του ατομικά και με την ιδιότητα του μέλους της Προσωρινής διοίκησης του συλλόγου με την επωνυμία «ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΑΤΟΜΩΝ ΠΛΗΓΕΝΤΩΝ ΔΥΣΤΥΧΗΜΑΤΟΣ ΤΕΜΠΩΝ 28.2.2023».
3. Νικολέττας Λαζαρίδου του Δημητρίου, κατοίκου Θεσσαλονίκης, Γαλήνης 2 Πυλαία, κατόχου του δελτίου αστυνομικής ταυτότητας με αριθμό Φ184029, τηλ.6994509804
4. Ιωάννη Ασλανίδη του Παύλου, κατοίκου Θεσσαλονίκης, Γαλήνης 2 Πυλαία, κατόχου του δελτίου αστυνομικής ταυτότητας με αριθμό ΑΚ906372, τηλ. 6943472785
5. Αγγέλου Ασλανίδη του Παύλου, κατοίκου Θεσσαλονίκης, Γαλήνης 2 Πυλαία, κατόχου του δελτίου αστυνομικής ταυτότητας με αριθμό ΑΟ193415, τηλ. 6942667087
6. Σάββα Ασλανίδη του Ιωάννη, κατοίκου Θεσσαλονίκης, Εδμόνδου Ροστάν 62, κατόχου του δελτίου αστυνομικής ταυτότητας με αριθμό ΑΕ650435, τηλ. 6979338484
7. Ιωάννη Ασλανίδη του Σάββα, κατοίκου Καλαμαριάς Θεσσαλονίκης, Θωμά Γαβριηλίδη 5, κατόχου του δελτίου αστυνομικής ταυτότητας με αριθμό Χ261962, τηλ. 6978461116
8. Σοφίας Τασχουνίδου του Ζαχαρία, κατοίκου Θεσσαλονίκης, Αιγίνης 9, κατόχου του δελτίου αστυνομικής ταυτότητας με αριθμό ΑΙ179763, τηλ. 6946654522
9. Παναγιώτη Παινέση του Γεωργίου, κατοίκου Τρίπολης, Τυρταίου 2, κατόχου του δελτίου αστυνομικής ταυτότητας με αριθμό ΑΟ820273, τηλ. 6944162746
10. Παναγιώτας Τέντζου του Γεωργίου, κατοίκου Θεσσαλονίκης, Λάζαρου Τσάμη 50, κατόχου του δελτίου αστυνομικής ταυτότητας με αριθμό ΑΖ671913, τηλ. 6984910908
11. Ελένης Καλαντζή του Κωνσταντίνου, κατοίκου Αρχαίας Νεμέας, θέση Κοκκινιά, κατόχου του δελτίου αστυνομικής ταυτότητας με αριθμό ΑΟ038700, τηλ. 6907390703
12. Χαράλαμπου Ορφανίδη του Οδυσσέα, κατοίκου Θεσσαλονίκης, Στέφανου Βερβεμίρη 9, κατόχου του δελτίου αστυνομικής ταυτότητας με αριθμό ΑΕ171115, τηλ. 6947206701
13. Σοφίας Ασλανίδου του Ιωάννη, κατοίκου Πυλαίας Θεσσαλονίκης, Γαλήνης 2, κατόχου του δελτίου αστυνομικής ταυτότητας με αριθμό ΑΜ686616, τηλ. 6978439021

14. Εμμανουήλ Ξυνιά του Χρήστου, κατοίκου Πυλαίας Θεσσαλονίκης, Γαλήνης 2, κατόχου του δελτίου αστυνομικής ταυτότητας με αριθμό ΑΕ681010, τηλ. 6976014496
15. Χριστίνας Λεωνίδα του Αθανασίου, κατοίκου Θεσσαλονίκης, Παπάφη 67, κατόχου του δελτίου αστυνομικής ταυτότητας με αριθμό ΑΚ851295, τηλ. 6989728838
16. Χρήστου Δροσουλάκη το Δημητρίου, κατοίκου Καλαμαριάς Θεσσαλονίκης, Μετρών 5, κατόχου του δελτίου αστυνομικής ταυτότητας με αριθμό ΑΜ704299
17. Κύρκου Τσώλη του Αποστόλου, κατοίκου Καλαμάτας, Σπετσών 94, κατόχου του δελτίου αστυνομικής ταυτότητας με αριθμό ΑΗ229977, τηλ. 6906506040
18. Ευαγγελίας Τάτσιου του Παντελή, κατοίκου Θεσσαλονίκης, Μπάμπη Αννίνου 3, κατόχου του δελτίου αστυνομικής ταυτότητας με αριθμό ΑΗ160774, τηλ. 6977667311
19. Μαρίας Παπατέρπου του Δημοσθένη, κατοίκου Θεσσαλονίκης, Γυμνασιάρχου Δημητριάδη 8, κατόχου του δελτίου αστυνομικής ταυτότητας με αριθμό Χ258182, τηλ. 6984108650
20. Αλεξάνδρας Λάκκα του Αθανασίου, κατοίκου Νέων Επιβατών Θεσσαλονίκης, Αγίου Γεωργίου 2, κατόχου του δελτίου αστυνομικής ταυτότητας με αριθμό Χ254058, τηλ. 6978287551
21. Γεωργίου Ηλιόπουλου του Δημοσθένη, κατοίκου Λαγκαδά Θεσσαλονίκης, Ματαπά 5, κατόχου του δελτίου αστυνομικής ταυτότητας με αριθμό ΑΟ670993, τηλ. 6936127282
22. Σοφίας Γκολέμη του Ιωάννη, κατοίκου Πεύκης, Αγίου Γεωργίου 3, κατόχου του δελτίου αστυνομικής ταυτότητας με αριθμό ΑΟ853041, τηλ. 6949446422
23. Μάρθας Δημάκη του Γεωργίου, κατοίκου Ηλιούπολης, Βας. Αμαλίας 11, κατόχου του δελτίου αστυνομικής ταυτότητας με αριθμό ΑΙ699045, τηλ. 6973235442
24. Ελένης Αντώνη του Χρήστου, κατοίκου Αγρινίου, Δροσίνη 1, κατόχου του δελτίου αστυνομικής ταυτότητας με αριθμό ΑΖ221899, τηλ. 6979128856
25. Χαρούλας Σίμου του Σίμου, κατοίκου Καλαμαριάς Θεσσαλονίκης, Παντειχίου 1Β, κατόχου του δελτίου αστυνομικής ταυτότητας με αριθμό ΑΝ239219, τηλ. 6934944769
26. Πολυξένης Μασταρούδη του Χρήστου, κατοίκου Θεσσαλονίκης, Μαντώ Μαυρογένους 1, κατόχου του δελτίου αστυνομικής ταυτότητας με αριθμό ΑΡ019045, τηλ. 6974169813
27. Μαρίας Ντασιούδη του Αστερίου, κατοίκου Θεσσαλονίκης, Κ.Καραμανλή 207, κατόχου του δελτίου αστυνομικής ταυτότητας με αριθμό Χ224968, τηλ. 6946152869
28. Μαρία – Νικολέττας Παπαϊωάννου το Γεωργίου, κατοίκου Θεσσαλονίκης, Αργοναυτών 43, κατόχου του δελτίου αστυνομικής ταυτότητας με αριθμό ΑΚ 875223, τηλ. 6972245478
29. Αγγέλας Καρακώτα του Κωνσταντίνου, κατοίκου Καλαμαριάς Θεσσαλονίκης, Βιθυνίας 40, κατόχου του δελτίου αστυνομικής ταυτότητας με αριθμό Ρ221329, τηλ. 6946201720
30. Αργυρώς Ρωμελιού του Ιωσήφ, κατοίκου Θεσσαλονίκης, Αρτάκης 12, κατόχου του δελτίου αστυνομικής ταυτότητας με αριθμό ΑΚ891451, τηλ. 6945842127
31. Θεοδώρας Καρώνη του Νικολάου, κατοίκου Θεσσαλονίκης, Αργοναυτών 43, κατόχου του δελτίου αστυνομικής ταυτότητας με αριθμό ΑΕ645687, τηλ. 6976032488

32. Ολγας Καριπίδου του Σάββα, κατοίκου Θεσσαλονίκης, Πλατεία Αγίου Παντελεήμωνος 4, Καμάρα, κατόχου του δελτίου αστυνομικής ταυτότητας με αριθμό ΑΜ700337, τηλ. 6940437470
33. Δήμητρας Τυροβούζη του Χρήστου, κατοίκου Θεσσαλονίκης, Σωκράτους 26, κατόχου του δελτίου αστυνομικής ταυτότητας με αριθμό ΑΗ833881, τηλ. 6909161038
34. Ελένης Βασάρα του Συμεών, κατοίκου Θεσσαλονίκης, Χρυσιππού 1, κατόχου του δελτίου αστυνομικής ταυτότητας με αριθμό ΑΟ669927, τηλ.6977338684, για τον εαυτό της ατομικά και με την ιδιότητα του μέλους της Προσωρινής διοίκησης του συλλόγου με την επωνυμία «ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΑΤΟΜΩΝ ΠΛΗΓΕΝΤΩΝ ΔΥΣΤΥΧΗΜΑΤΟΣ ΤΕΜΠΩΝ 28.2.2023».
35. Γεωργίου Τσακλίδη του Μιχαήλ, κατοίκου Θεσσαλονίκης, Χρυσιππού 1, κατόχου του δελτίου αστυνομικής ταυτότητας με αριθμό ΑΒ367136, τηλ. 6971834308
36. Μιχαήλ Τσίρου του Αθανασίου, κατοίκου Θεσσαλονίκης, Αναστασίου Νάλτσα 11, κατόχου του δελτίου αστυνομικής ταυτότητας με αριθμό ΑΟ193120, τηλ. 6983008713
37. Παναγιώτας Βογιατζή του Κωνσταντίνου, κατοίκου Θεσσαλονίκης, Κηφισίας 55, κατόχου του δελτίου αστυνομικής ταυτότητας με αριθμό ΑΙ720553, τηλ. 6974324620
38. Βασιλικής Τζουράκη του Δημητρίου, κατοίκου Χορτιάτη Θεσσαλονίκης, Κ.Βάρναλη 14, κατόχου του δελτίου αστυνομικής ταυτότητας με αριθμό ΑΗ558184, τηλ. 6977657743
39. Δημητρίου Τέρπου του Αναστασίου, κατοίκου Θεσσαλονίκης, Στρωμνίτσης 1, κατόχου του δελτίου αστυνομικής ταυτότητας με αριθμό ΑΚ279476, τηλ. 6978044544
40. Ολγα-Μαρίας Τζήμιρη του Παύλου, κατοίκου Θεσσαλονίκης, Στρωμνίτσης 1, κατόχου του δελτίου αστυνομικής ταυτότητας με αριθμό ΑΚ279475, τηλ. 6944436487
41. Αικατερίνης Τσακιρίδου του Χρήστου, κατοίκου Θεσσαλονίκης, Ζουμετίκου 41-43, κατόχου του δελτίου αστυνομικής ταυτότητας με αριθμό ΑΚ933116, τηλ. 6947920666
42. Ειρήνης Γιαννακοπούλου του Κωνσταντίνου, κατοίκου Θεσσαλονίκης, Βασ. Ολγας 184, κατόχου του δελτίου αστυνομικής ταυτότητας με αριθμό ΑΖ161811, τηλ. 6947405237
43. Σουλτάνα Κωνσταντινίδου του Χρήστου, κατοίκου Πολίχνης Θεσσαλονίκης, Σκρα 6, κατόχου του δελτίου αστυνομικής ταυτότητας με αριθμό ΑΘ665936, τηλ. 6940935331, για τον εαυτό της ατομικά και με την ιδιότητα της Γενικής Γραμματέως της Προσωρινής διοίκησης του συλλόγου με την επωνυμία «ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΑΤΟΜΩΝ ΠΛΗΓΕΝΤΩΝ ΔΥΣΤΥΧΗΜΑΤΟΣ ΤΕΜΠΩΝ 28.2.2023».
44. Χρήστου Κωνσταντινίδη του Ιωάννη, κατοίκου Πολίχνης Θεσσαλονίκης, Σκρα 6, κατόχου του δελτίου αστυνομικής ταυτότητας με αριθμό ΑΟ900270, τηλ. 6987207022
45. Φαίδρας Σαχτεκίδου του Αντωνίου, κατοίκου Θεσσαλονίκης, Κ.Βάρναλη 19, κατόχου του δελτίου αστυνομικής ταυτότητας με αριθμό ΑΗ190820, τηλ. 6948831959

**ΚΑΤΑ**

1. Κυριάκου Μητσοτάκη του Κωνσταντίνου, Πρωθυπουργού, κάτοικου Αθηνών, Μέγαρο Μαξίμου, Ηρώδου Αττικού 19,
2. Κωνσταντίνου Καραμανλή του Αχιλλέα, τέως υπουργού Μεταφορών και Υποδομών, Αθήνα, Παπαρρηγοπούλου 15.
3. Χρήστου Σπίρτζη του Παναγιώτη, Αθήνα, Σόλωνος 73, τέως υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, τέως Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών
4. Μιχαήλ Χρυσοχοΐδη, τέως υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Φραγκλίνου Ρούσβελτ 5 και Λ. Βασιλίσσης Σοφίας 86, Αθήνα
5. Μιχαήλ Παπαδόπουλου του Γεωργίου, Υφυπουργού αρμόδιου για θέματα Μεταφορών, Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών, Αναστάσεως 2 & Τσιγάντε, Αθήνα.
6. Γεώργιου Καραγιάννη, Υφυπουργού αρμόδιου για θέματα Υποδομών, Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών, Αναστάσεως 2 & Τσιγάντε, Αθήνα.
7. Νικόλαου Μαυραγάνη, τέως Υφυπουργός Μεταφορών και Υποδομών, Αγίου Γερασίμου 2, Αττική.
8. Ιωάννη Ξιφαρά, Γενικού Γραμματέα Μεταφορών, Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών, Αναστάσεως 2 & Τσιγάντε, Αθήνα.
9. Μαρίας – Ελλης Γεράρδη, Γενικής Γραμματέα Υποδομών, Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών, Αναστάσεως 2 & Τσιγάντε, Αθήνα.
10. Γεώργιου Γερατεπείτη του Βασιλείου, Υπουργού Επικρατείας και εκτελούντα χρέη Υπουργού Μεταφορών και Υποδομών από 1η Μαρτίου 2023, ύστερα από την παραίτηση του δεύτερου μηνυόμενου τέως υπουργού Κώστα Αχ. Καραμανλή, μετά το σιδηροδρομικό δυστύχημα στα Τέμπη καθώς με απόφαση του πρωθυπουργού Κυριάκου Μητσοτάκη, ανέλαβε τις αρμοδιότητες και του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και είναι υπεύθυνος για την θέση σε λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου με πλήρη επάγνωση της αυξημένης επικινδυνότητας του και της

απουσίας επί της ουσίας νόμιμης άδειας λειτουργίας με κριτήριο τα Ευρωπαϊκά δεδομένα ασφάλειας.

11. Ιωάννας Τσιαπαρίκου, Προέδρου της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, υπεύθυνης για τον έλεγχο των παραλήψεων ασφαλείας, όπως και την χορήγηση και την άρση των σχετικών αδειών, ως εποπτεύουσας αρχής της εφαρμογής των Συστημάτων Διαχείρισης Ασφαλείας, τα οποία είναι υποχρεωμένοι να συντάσσουν και να τηρούν ο Διαχειριστής Υποδομής (ΟΣΕ) και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (Hellenic Train).
12. Σπύρου Πατέρα, Προέδρου και Διευθύνοντος Συμβούλου του ΟΣΕ, από 1.10.2020, έως την παραίτηση του μετά το πολύνεκρο δυστύχημα, οπότε και ανέλαβε χρέη μεταβατικού Προέδρου και Διευθύνοντος Συμβούλου ο 10ος κατηγορούμενος. Ο ΟΣΕ είναι διαχειριστής της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής και αρμόδιος για την εκτέλεση των αναπτυξιακών έργων υποδομής. Καλείται λοιπόν να απαντήσει σε μια σειρά ερωτημάτων που σχετίζονται με το δυστύχημα. Για τις προσλήψεις, τη στελέχωση, τη συντήρηση, την τηλεδιοίκηση κ.α.
13. Παναγιώτη Τερεζάκη, μεταβατικού Προέδρου και Διευθύνοντος Συμβούλου του ΟΣΕ
14. Χρήστου Βίνη Δ/ντος Συμβούλου της ΕΡΓΟΣΕ από το Νοέμβριο του 2019 και Προέδρου από 10.8.2020, έως την παραίτηση του μετά το πολύνεκρο δυστύχημα, οπότε ανέλαβε χρέη μεταβατικού Προέδρου και Διευθύνοντος συμβούλου ο δωδέκατος κατηγορούμενος.
15. Χρήστου Παληού, μεταβατικού Προέδρου και Διευθύνοντος Συμβούλου της ΕΡΓΟΣΕ
16. Maurizio Capoforto, Δ/ντος συμβούλου της HELLENIC TRAIN Λ.Συγγρού41&Πετμεζά13, Αθήνα
17. Dario Lo Bosco, Προέδρου του Δ.Σ της HELLENIC TRAIN Λ.Συγγρού41&Πετμεζά13, Αθήνα,

Και κατά Παντός άλλου συνυπεύθυνου σε βάθος 15ετίας για τα αδικήματα που αναφέρουμε αλλά και κάθε υπευθύνου για την προσπάθεια συγκάλυψης στοιχείων που αφορούν την διερεύνηση των

αιτιών που οδήγησαν στην τραγωδία τουλάχιστον 57 θανάτων, ακαθόριστου έως σήμερα αριθμού αγνοουμένων και πολλαπλάσιων σοβαρών τραυματισμών στο σιδηροδρομικό δυστύχημα των Τεμπών της 28.2.2023, ιδίως δε των υπαλλήλων που επάνδρωναν τις θέσεις των Σταθμαρχών της κρίσιμης βάρδιας, του Επιθεωρητή του ΟΣΕ και **όποιων άλλων υπαλλήλων και στελεχών ΝΠΔΔ και ΝΠΙΔ δημοσίων υπηρεσιών και αρχών, υπουργών και εν γένει κυβερνητικών αξιωματούχων, σε βάθος 15ετίας τουλάχιστον, οι πράξεις οι παραλείψεις των οποίων συνδέονται αιτιωδώς με τις χρόνιες καθυστερήσεις σε έργα υποδομής και ασφάλειας, που προκάλεσαν εκτός από την σκόπιμη διόγκωση του κόστους των έργων (αποστία) διαρκή έκθεση του κοινού σε κίνδυνο απώλειας της ζωής και σε διατάραξη της ασφάλειας των συγκοινωνιών με αποτέλεσμα το μαζικό έγκλημα της 28.2.2023 και πολλά άλλα μικρότερης διάστασης στο παρελθόν** και μεταξύ άλλων-ενδεικτικά και των παρακάτω:

- Κάθε στελέχους Διοίκησης και υπαλλήλου διοίκησης της εδρευούσης στην Αθήνα επί της οδού Καρόλου 27, εταιρείας «**ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. Ανώνυμη Εταιρεία**» (ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.) και παντός διαδόχου νομικού προσώπου με την ιδιότητα του μέλους α) του Διοικητικού Συμβουλίου, β) του Τεχνικού Συμβουλίου, γ) της Διεύθυνσης Προμηθειών και Συμβάσεων, δ) της Διεύθυνσης Έργων κατά το χρονικό διάστημα 26.09.2006 – 28.02.2023
- Κάθε στελέχους Διοίκησης και υπαλλήλου διοίκησης της εδρευούσης στην Αθήνα επί της οδού Καρόλου 1-3, εταιρείας «**Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ανώνυμη Εταιρεία**» (ΟΣΕ Α.Ε.) ως μέλους α) Διοικητικού Συμβουλίου, β) της Διεύθυνσης Κυκλοφορίας και γ) της Διεύθυνσης Συντήρησης Ηλεκτρομηχανολογικών Συστημάτων & Ηλεκτροκίνησης (ΔΙ.Σ.Η.Σ.ΗΚ) κατά το χρονικό διάστημα 26.09.2006 – 28.02.2023
- Κάθε στελέχους Διοίκησης της εδρευούσης στην Αθήνα επί της οδού Λ. Συγγρού 41 και Πετμεζά 13, εταιρείας «**ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΔΙΕΘΝΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ**» (ΤΡΑΙΝΟΣΕ - Hellenic Train), κατά το χρονικό διάστημα 26.09.2006 – 28.02.2023, μεταξύ των οποίων και του Χρήστου Βίνη, Προέδρου και Διευθύνοντος Σύμβουλος ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ (2021)

- Κάθε στελέχους Διοίκησης και υπαλλήλου διοίκησης της ΓΑΙΟΣΕ ΑΕ που ενεπλάκη στη Σύμβαση 10004/2007

- Κάθε στελέχους Διοίκησης (ιδίως Προέδρου ΔΣ, Διευθύνοντος Συμβούλου, ασκούντος εκτελεστικά καθήκοντα) όλων των Αναδόχων εταιρειών για τη Σύμβαση 10012/2006, τη Σύμβαση 10004/2007, τη Σύμβαση 10005/2007, τη Σύμβαση 635/2013, τη Σύμβαση 717/2014 και τη συμπληρωματική Σύμβαση 717.1/2021, μεταξύ των οποίων των **ΤΕΡΝΑ ΑΕ, ΤΟΜΗ ΑΒΕΤΕ, Thales Rail Signaling Solutions GesmbH», Alcatel Transport Solutions Austria GmbH και Alstom Transport SA.**

**ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ:**

**Α) ΕΙΣΑΓΓΕΛΙΑ ΑΡΕΙΟΥ ΠΑΓΟΥ**

**Β) ΟΛΟΜΕΛΕΙΑ ΠΡΟΕΔΡΩΝ ΔΙΚΗΓΟΡΙΚΩΝ ΣΥΛΛΟΓΩΝ ΕΛΛΑΔΑΣ.**

.....

## Α. ΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ

### Η ΝΟΜΟΤΥΠΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΑΔΙΚΗΜΑΤΩΝ

### ΠΛΗΡΩΣΗ ΤΗΣ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΥΠΟΚΕΙΜΕΝΙΚΗΣ ΥΠΟΣΤΑΣΗΣ

Το μαζικό έγκλημα των Τεμπών από την άποψη του ποινικού δικαίου συνιστά σωρεία ποινικών αδικημάτων, που διέπραξαν οι μηνυόμενοι, ιδίως δε 1ον) της ανθρωποκτονίας από ενδεχόμενο δόλο κατά συρροή (299 και 27 παρ. 1β΄ του ΠΚ ), 2ον) της σωματικής βλάβης από ενδεχόμενο δόλο κατά συρροή (άρ. 309 και 310 παρ.2 ΠΚ), 3ον) της κακουργηματικής έκθεσης κατά συρροή (άρ.306 παρ.2 ΠΚ), 4ον) της κακουργηματικής διάστασης των επικίνδυνων παρεμβάσεων στην συγκοινωνία

**μέσων σταθερής τροχιάς** ..... με αποτέλεσμα τον θάνατο μεγάλου αριθμού προσώπων (άρ. 291παρ.1 δδ ΠΚ), **5ον) της κακουργηματικής απιστίας κατά του Ελληνικού Δημοσίου** (390 παρ.2 ΠΚ) και **6ον) της παράβασης καθήκοντος** (άρ.259 ΠΚ), **7ον) της παρασιώπησης εγκλημάτων, Άρθρο 232 Ποινικού Κώδικα (Νόμος 4619/2019), 8ον) της υπόθαλψης εγκληματία** (231 ΠΚ), 9ον) Της απόπειρας (άρθρο 42 ΠΚ.): «..1. Όποιος, έχοντας αποφασίσει να εκτελέσει κακούργημα ή πλημμέλημα, επιχειρεί πράξη που περιέχει τουλάχιστον αρχή εκτέλεσης, τιμωρείται, αν το κακούργημα ή πλημμέλημα δεν ολοκληρώθηκε, με ποινή ελαττωμένη (άρθρο 83), 2. Αν το δικαστήριο κρίνει ότι η κατά την προηγούμενη παράγραφο ελαττωμένη ποινή δεν επαρκεί για να αποτρέψει τον υπαίτιο από την τέλεση άλλων αξιόποινων πράξεων, μπορεί να του επιβάλει την ίδια ποινή με αυτήν που ο νόμος προβλέπει για την ολοκληρωμένη πράξη, εκτός από την ποινή του θανάτου...».

Καταρχάς θεωρούμε σημαντικό να αναλύσουμε την έννοια του ενδεχόμενου δόλου, ο οποίος καλύπτει υποκειμενικά και την διάπραξη του εγκλήματος στο στάδιο της απόπειρας, γεγονός που καθιστά τους υπαίτιους υπόλογους κακουργηματικών πράξεων (απόπειρα ανθρωποκτονίας και σωματικής βλάβης από αμέλεια και σε βάρος του συνόλου των επιβατών της μοιραίας αμαξοστοιχίας) σε βάρος ακόμη και εκείνων των επιβατών που επέβαιναν στο τραίνο του θανάτου και δεν τραυματίστηκαν, γεγονός που τους δίνει το δικαίωμα αντίστοιχων ανένδυτων αποτιμήσεων και επομένως παράστασης στο Δικαστήριο για την υποστήριξη της κατηγορίας και για τα ως άνω αδικήματα, πέραν της έκθεσης και

**των επικίνδυνων παρεμβάσεων στην συγκοινωνία μέσων σταθερής τροχιάς, που σαφώς αφορούν και αυτούς.**

Ειδικότερα «...Κατά τις διατάξεις των άρθρων 27 παρ. 1β' και 28 του ΠΚ, με ενδεχόμενο δόλο πράττει όποιος γνωρίζει ότι από την πράξη του ενδέχεται να παραχθούν τα περιστατικά που κατά νόμο απαρτίζουν την έννοια κάποιας αξιόποινης πράξης και το αποδέχεται, ενώ με ενσυνείδητη αμέλεια πράττει όποιος πρόβλεψε μεν ως δυνατό το αποτέλεσμα που προκάλεσε η πράξη του, πίστεψε όμως ότι δεν θα επερχόταν. Από τις ανωτέρω διατάξεις προκύπτει ότι τόσο στον ενδεχόμενο δόλο όσο και στην ενσυνείδητη αμέλεια είναι κοινό το γνωστικό στοιχείο του δράστη, δηλαδή η πιθανολόγηση της επελεύσεως του αποτελέσματος (η γνώση του ενδεχομένου της επελεύσεως που αναφέρει η διάταξη για τον ενδεχόμενο δόλο, είναι το ίδιο με την πρόβλεψη της δυνατότητας της επελεύσεως που αναφέρει η διάταξη για την ενσυνείδητη αμέλεια), διαφέρει όμως το βουλητικό στοιχείο, γιατί στον ενδεχόμενο δόλο ο δράστης αποδέχεται το ενδεχόμενο επέλευσης του αποτελέσματος, ενώ στην ενσυνείδητη αμέλεια δεν το αποδέχεται, αλλά πιστεύει ότι δεν θα επέλθει το αποτέλεσμα αυτό. Επειδή τόσο η αποδοχή του ενδεχομένου επελεύσεως του αποτελέσματος, όσο και η πίστη αποφυγής αυτού ανάγονται κυρίως στον εσωτερικό κόσμο του δράστη, υπάρχει αποδεικτική δυσχέρεια για την κατάφαση της μιας ή της άλλης μορφής υπαιτιότητας. Γι' αυτό λαμβάνονται υπόψη συγκεκριμένα κριτήρια διάκρισης, τέτοια δε κριτήρια που λειτουργούν προς την κατεύθυνση του ενδεχόμενου δόλου είναι, μεταξύ άλλων, το υψηλό αντικειμενικό ποσοστό επικινδυνότητας της πράξης, η τυχόν ιδιοτέλεια του σκοπού που επιδίωκε ο δράστης με τη συμπεριφορά του, οι δηλώσεις του δράστη πριν κατά ή μετά την πράξη, οι προηγούμενες σχέσεις μεταξύ δράστη και θύματος, η λήψη μέτρων από το δράστη για την αυτοπροστασία του και η μετέπειτα συμπεριφορά του. (Άρειος Πάγος, 552/2011)..».

Με άλλη διατύπωση:"

Με ενδεχόμενο δόλο πράττει εκείνος ο οποίος προβλέπει ως ενδεχόμενο το εγκληματικό αποτέλεσμα και το αποδέχεται. Ο δράστης δεν αποβλέπει μεν το εγκληματικό αποτέλεσμα, αλλά επιδιώκει σε κάτι άλλο, προβλέπει, όμως, ότι η εκπλήρωση της επιδιώξεώς του αυτής θα έχει ως πιθανή συνέπεια την πραγμάτωση του εγκληματικού αποτελέσματος και, παρά ταύτα, προχωρεί στην τέλεση της πράξεώς του. Για να

**καταδικασθεί, θα πρέπει να αιτιολογείται ιδιαίτερα τόσο το στοιχείο της προβλέψεως του εγκληματικού αποτελέσματος, όσο και το στοιχείο της αποδοχής του.**

Στην παράγραφο 2 του άρθρου 14 του ΠΚ αναφέρεται: **«Στις διατάξεις των ποινικών νόμων ο όρος πράξη περιλαμβάνει και τις παραλείψεις».**

Παραθέτουμε ενδεικτικά θέσεις της πάγιας πλέον νομολογίας στα ως άνω ζητήματα του ενδεχόμενου δόλου, της απόπειρας και της διάπραξης εγκλημάτων με παράλειψη:

**ΣΕφΑθ 912/2002:** «....Κατά την παρ. 1 του άρθρου 299 ΠΚ, όπως ισχύει μετά την κατάργηση της ποινής του θανάτου με το άρθρο 33 παρ. 1 του ν. 2172/1993 όποιος με πρόθεση σκότωσε άλλον τιμωρείται με ισόβια κάθειρξη. Από τη διάταξη αυτή προκύπτει ότι για τη στοιχειοθέτηση του εγκλήματος της ανθρωποκτονίας από πρόθεση απαιτείται αντικειμενικώς μεν η αφαίρεση ξένης ζωής με θετική ενέργεια ή με παράλειψη ενέργειας που οφείλεται από το νόμο **υποκειμενικώς δε δόλος που περιλαμβάνει τη γνώση των αντικειμενικών στοιχείων της πράξεως και τη θέληση θανατώσεως του άλλου ανθρώπου αρκεί δε και ενδεχόμενος δόλος, ο οποίος σύμφωνα με το άρθρο 27 παρ. 1 εδ. β' ΠΚ, υπάρχει όταν ο δράστης γνωρίζει ότι από την πράξη του ενδέχεται να προέλθει ο θάνατος προσώπου (διανοητικό - γνωστικό στοιχείο του δόλου) και αποδέχεται το αποτέλεσμα αυτό (βουλητικό στοιχείο του δόλου)** ΑΠ 1206/2000 ΠΧ ΝΑ 415, ΑΠ 418/1999 ΠΧρ Ν 41, ΑΠ 106/97 ΠΧ ΜΗ 372, ΑΠ 449/96 ΠΧ ΜΖ 69, ΑΠ 931/96 ΠΧ ΜΖ 418, ΑΠ 1396/93 ΠΧ ΜΓ 1156, ΑΠ 715/92 ΠΧ Π 1395, ΑΠ 1039/90 ΠΧ Ι 315, ΑΠ 923/78 ΠΧ ΚΘ 70, ΑΠ 59/78 ΠΧ ΚΗ 411. "Ενδεχόμενος δόλος ή κυριολεκτικά δόλος αποδοχής του ενδεχόμενου (η ύπαρξη του οποίου απαιτεί ειδική αιτιολογία βλ. ΑΠ 1453/96 ΠΧ ΜΖ 836, ΑΠ 423/87 ΠΧ ΛΖ 725) υπάρχει στην περίπτωση που ο δράστης δεν επιδιώκει μεν το εγκληματικό αποτέλεσμα, αλλά αποβλέπει σε κάτι άλλο, προβλέπει όμως ότι η εκπλήρωση της επιδίωξής του θα έχει ενδεχόμενη (πιθανή) συνέπεια την πραγμάτωση του εκνληματικού αποτελέσματος και παρ' όλα αυτά προχωρεί στην τέλεση της πράξης του. Για τον προσδιορισμό της έννοιας "της αποδοχής" του εγκληματικού αποτελέσματος εκ μέρους του δράστη, του βουλητικού δηλ. στοιχείου του ενδεχόμενου δόλου η επιστήμη αλλά και η

νομολογία δεν ανατρέχουν στους χώρους του συναισθηματικού, αλλά στο γνωσιολογικό στοιχείο το οποίο ενεργεί συμπληρωματικά, προσφέρει δηλαδή κατάλληλες ενδείξεις για την βουλητική στάση του δράστη προσδίδοντας σε αυτή το ακριβές της περιεχόμενο. Έτσι "αποδέχομαι" τον κίνδυνο επελεύσεως του αποτελέσματος σημαίνει σταθμίζω τα υπέρ και κατά με βάση τα δεδομένα στοιχεία και αποφασίζω να προβώ στην πράξη, επειδή αυτό μου είναι σημαντικότερο από το φόβο μήπως επέλθει τελικά το αποτέλεσμα. Δύο δε από τα κυριότερα αντικειμενικά κριτήρια που χρησιμοποιούνται **για τον προσδιορισμό του γνωσιολογικού στοιχείου και κατά συνέπεια της βουλητικής στάσης του δράστη είναι το (αντικειμενικό) ποσοστό επικινδυνότητας και η τυχόν ιδιοτέλεια του σκοπού που επιδιώκει ο δράστης με την πράξη του.** Οσον αφορά το πρώτο, η χρησιμότητά του ως ενδεικτικού στοιχείου της βουλητικής στάσεως δεν μπορεί να αμφισβητηθεί, **διότι όταν ένας δράστης προβαίνει στο εγχείρημα παρά το υψηλό ποσοστό κινδύνου είναι λογικό να συμπεραίνουμε ότι αυτός αποδέχεται το αποτέλεσμα.** Αναφορικά εξάλλου με το δεύτερο από τα ανωτέρω κριτήρια, χρησιμοποιείται υπό την έννοια ότι ο δράστης που παραβλέπει την πιθανότητα επελεύσεως του αποτελέσματος επειδή τον ενδιαφέρει να επιτύχει έναν συγκεκριμένο σκοπό, φέρεται από ενδεχόμενο δόλο. **Η "ελπίδα" εξάλλου και κατά μείζονα λόγο η απλή ευχή ή επιθυμία του δράστη περί με επέλευσης του από αυτόν προβλεπομένου ως ενδεχόμενου να επέλθει εγκληματικού αποτελέσματος εντάσσονται κατά την ορθότερη και μάλλον κρατούσα άποψη στη νομολογία και στην επιστήμη στο πεδίο του ενδεχόμενου δόλου** και **όχι στο πεδίο της** συγγενούς προς τον "ενδεχόμενο δόλο" έννοιας της **"ενσυνείδητης αμέλειας"** για τη συνδρομή της οποίας **απαιτείται όχι ελπίδα, αλλά πίστη περί μη επέλευσης του εγκληματικού αποτελέσματος**. Το σχετικό ορθό επιχείρημα για την εν λόγω ένταξη της έννοιας της "ελπίδας" και των ανωτέρω συναφών εννοιών στο πεδίο του ενδεχόμενου δόλου είναι η συνέχιση της κινδυνώδους δραστηριότητας παρά την ύπαρξη ελπίδος αποφυγής του εγκληματικού αποτελέσματος δείχνει ότι σπουδαιότερη για το δράστη είναι η επίτευξη του τελικού σκοπού του παρά τη διαφύλαξη του εννόμου αγαθού του οποίου πιθανολογείται η βλάβη. Προς αυτή την κατεύθυνση έχει εξελιχθεί και ο προσδιορισμός του ενδεχόμενου δόλου από την επιστήμη ο οποίος γίνεται δεκτό ότι υπάρχει οσάκις ο δράστης

έλαβε σοβαρά υπόψη του το ενδεχόμενο πραγμάτωσης της αντικειμενικής υπόστασης του εγκλήματος και αφού το στάθμισε με ότι επεδίωκε με την πράξη του έκρινε το τελευταίο ως τόσο σημαντικό ώστε ακόμη και αν το αξιόποινο αποτέλεσμα δεν ήταν γι' αυτόν καθεαυτό (υπό την ευρεία έννοια) αποδεκτό ή ήταν ακόμη και αποδοκιμαστέο, αποφάσισε ωστόσο να προχωρήσει στην πράξη, ελπίζοντας, ευχόμενος στην καλύτερη περίπτωση ότι το αποτέλεσμα τελικά δεν θα επέλθει (βλ. Ν. Χωραφάς Ποιν. Δίκαιον τόμος 1ος εισ. 9η σελ. 277, Γ.Α. Μαγκάκης Ποινικό Δίκαιο τεύχος δεύτερο έκδοση 1979 σελ. 283, 291, 292, Αριστοτέλη Χαραλαμπάκη Δόλος Αμέλεια ένα πρόβλημα πέρα από το ποινικό Δίκαιο Π.Χρ ΜΕ/1189, Νικ. Ανδρουλάκης πως διακρίνεται ο ενδεχόμενος δόλος από την ευσυνείδητη αμέλεια ΠΧ ΜΑ/12, ΑΠ 1061/97 ΠΧ ΜΗ 373, ΑΠ 1124/95 ΠΧ ΜΣΤ 490, ΑΠ 272/93 ΠΧ ΜΓ 165, ΑΠ 1658/91 ΠΧ ΜΒ 293). **Δεν είναι δε απαραίτητο ο δράστης για το αποτέλεσμα αυτό το οποίο ήλεγχε με την ενέργεια ή την παράλειψή του να είχε μέσα του καθημερινά εναρχή τη γνώση και τη βούληση. Αρκεί ότι υπάρχει η επίγνωση στο περιθώριο της συνείδησής του** (Ν. Ανδρουλάκης Ποιν. Δίκαιο Γενικό Μέρος σελ. 271-274, 290-291, Αγγ. Μπουρόπουλου Ερμ. Ποιν. Κωδ. τόμος Α1 σελ. 40-41, Ν. Χωραφά Γενικές αρχές Ποινικού Δικαίου 1960 σελ. 491, Συστηματική Ερμηνεία του Κώδικα, Αλεξ. Κατσαντώνης Η διάκριση ενδεχόμενου δόλου και εν συνειδήσει αμελείας ΠΧ Κ σελ. 322-341).

Εξάλλου, κατά το άρθρο 15 ΠΚ "όπου ο νόμος για την ύπαρξη αξιόποινης πράξης απαιτεί να έχει επέλθει ορισμένο αποτέλεσμα, η μη αποτροπή του τιμωρείται όπως η πρόκλησή του με ενέργεια, αν ο υπαίτιος της παράλειψης είχε ιδιαίτερη νομική υποχρέωση να παρεμποδίσει την επέλευση του αποτελέσματος". Η διάταξη προβλέπει το δια παραλείψεως τελούμενο έγκλημα το οποίο θεωρείται υφιστάμενο, οσάκις αυτός που παρέλειψε να αποτρέψει την επέλευση του αποτελέσματος, ανήκοντος στην αντικειμενική υπόσταση ορισμένου εγκλήματος τελέσεως, τιμωρείται όπως αυτός ο οποίος δι' ενεργείας παρήγαγε το αποτέλεσμα, δηλ. ο δράστης του εγκλήματος τελέσεως. Υπόκειται ειδική μορφή εγκλήματος, δεδομένου ότι η αντικειμενική υπόστασή του τελείται όχι μόνο δι' ενεργείας αλλά και δια παραλείψεως, ισουμένης νομικώς προς την δι' ενεργείας παραγωγή του αποτελέσματος. Όχι όμως οποιαδήποτε παράλειψη με εγκληματικό

**αποτέλεσμα κατά την αντικειμενική υπόσταση εντάσσεται στην έννοια του εγκλήματος του δια παραλείψεως τελουμένου αλλά μόνο οσάκις ο φερόμενος ως παραλείψας είχε ιδιαίτερη νομική υποχρέωση να παρεμποδίσει την επέλευση του αποτελέσματος.** Προϋπόθεση εφαρμογής της είναι η ύπαρξη νομικής υποχρεώσεως του υπαιτίου για ενέργεια που τείνει στην παρεμπόδιση του αποτελέσματος για την επέλευση του οποίου ο νόμος απειλεί ορισμένη ποινή. **Η ύπαρξη τέτοιας νομικής υποχρεώσεως σε έγκλημα που τελείται με παράλειψη μπορεί να πηγάζει είτε από ρητή διάταξη του νόμου ή από σύμπλεγμα νομικών καθηκόντων που συνδέεται με ορισμένη έννομη σχέση του υποχρέου είτε από σύμβαση είτε από προηγούμενη συμπεριφορά του υπαιτίου από την οποία δημιουργήθηκε ο κίνδυνος του εγκληματικού αποτελέσματος** όπως: α) Κατά το άρθρο 1 εδ. α' Ν. 1512/1985 οι κύριοι, οι επικαρπωτές και νομείς κτιρίων οφείλουν να τα διατηρούν σε τέτοια κατάσταση ώστε να μην προκαλούν κίνδυνο σε ανθρώπους, με ξένα πράγματα ή στη δημόσια υγεία. β) Κατά το άρθρο 1 ΒΔ 25.8/5.9.1920 οι βιομήχανοι, οι βιοτέχνες υποχρεούνται να διαθέτουν και να διατηρούν τα εργοστάσια, εργαστήρια και καταστήματά τους με τρόπο ώστε να εξασφαλίζουν τους εργαζόμενους σ' αυτούς και τους περιοίκους από κινδύνου ζωής, υγείας και σωματικής ακεραιότητας. Οι διατάξεις αυτές εφαρμόζονται σ' όλες τις επιχειρήσεις, εκμεταλλεύσεις και εργασίες του ιδιωτικού και δημόσιου τομέα και ως χώρος εργασίας νοείται κάθε χώρος που βρίσκονται ή μεταβαίνουν οι εργαζόμενοι εξ αυτής της εργασίας τους και που είναι κάτω από τον έλεγχο του εργοδότη (άρθρο 1 Ν. 1568/1985). γ) Κατά το άρθρο 17 παρ. 1 Ν. 1568/1985 "Η μελέτη των χώρων εργασίας πρέπει να αποβλέπει στη δημιουργία ασφαλούς και υγιεινού περιβάλλοντος και ακώλυτης ροής της εργασίας ...". Σύμφωνα με το άρθρο 32Α του ίδιου νόμου "ο εργοδότης έχει υποχρέωση να λαμβάνει κάθε μέτρο που απαιτείται ώστε να εξασφαλίζονται οι εργαζόμενοι και οι τρίτοι που παρευρίσκονται στο χώρο εργασίας από κάθε κίνδυνο που μπορεί να απειλήσει την υγεία ή την σωματική τους ακεραιότητα. Τέλος σύμφωνα με το άρθρο 2 του ίδιου νόμου κάθε εργοδότης που παραβαίνει με πρόθεση τις διατάξεις του νόμου αυτού τιμωρείται σε βαθμό πλημμελήματος, ενώ δ) Κατά το άρθρο 286 ΠΚ όπως ίσχυε πριν από την τροποποίησή του με το άρθρο 2331/1955 "όποιος κατά την εκπόνηση μελέτης ή τη διατύπωση ή την εκτέλεση οικοδομικού ή άλλου

ανάλογου έργου ή μιας κατεδάφισης με πρόθεση ή από αμέλεια ενεργεί παρά τους αναγνωρισμένους τεχνικούς Κανόνες και έτσι προξενεί κίνδυνο για τη ζωή ή την υγεία ανθρώπου τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι δύο ετών".

Το έγκλημα αυτό, του άρθρου 286 ΠΚ, είναι ουσιαστικό (αποτελέσματος), συγκεκριμένης διακινδυνεύσεως και στιγμιαία, διότι επ' αυτού η προσβολή του προστατευόμενου έννομου αγαθού τελειούται με την εφάπαξ πραγμάτωση της αντικειμενικής υπόστασης του εγκλήματος και δεν παρατείνεται λόγω της μη άρσης, από το δράστη, του προξενηθέντος κινδύνου, οπότε είναι αδιάφορος για την τελείωση του εν λόγω εγκλήματος η ενδεχόμενη πραγμάτωση του κινδύνου και ειδικότερα η επέλευση του θανάτου ή της σωματικής βλάβης. Ετσι χρόνος τελέσεως του εγκλήματος τούτου είναι ο χρόνος κατά τον οποίο ο δράστης κατά την διεύθυνση ή διεξαγωγή οικοδομικού τινός έργου ενήργησε (από πρόθεση ή αμέλεια) παρά τους κοινώς αναγνωρισμένους τεχνικούς κανόνες με συνέπεια να προξενηθεί ο κίνδυνος για τη ζωή ή την υγεία ανθρώπου και όχι ο χρόνος πραγματοποίησης του κινδύνου, δηλ. εκείνος κατά τον οποίο επήλθε ο θάνατος ή η σωματική βλάβη. Επομένως η προθεσμία της παραγραφής αρχίζει από τον χρόνο ενεργείας του δράστη με απώτερο χρονικό σημείο την αποπεράτωση-παράδοση του έργου (βλ. ΑΠ ολομ. 641/1982 ΠΧ ΛΓ 60 και εκεί εισαγγ. αγορ. Κ. Φαφούτη). Κι αυτά, σε αρμοδία προς τον κανόνα, υιοθετούμενα και από τις διατάξεις του άρθρου 17 ΠΚ, πριν από τη συμπλήρωσή τους με το άρθρο 20 παρ. 5β Ν. 2331/1995, ότι ο χρόνος τέλεσης ενός εγκλήματος είναι εκείνος κατά τον οποίο πραγματώθηκε η αξιόποινη συμπεριφορά, ανεξάρτητα από το χρόνο κατά τον οποίο επήλθε το αποτέλεσμα, με βάση την ορθή σκέψη ότι ο άδικος χαρακτήρας της πράξης, η ικανότητα προς καταλογισμόν, η υπαιτιότητα δε θα είχαν νόημα αν εσκοπούντο όχι ενόψει του χρόνου κατά τον οποίο ο τιμωρούμενος άνθρωπος έδρασε, αλλά ενόψει του χρόνου κατά τον οποίο επήλθε το αποτέλεσμα (βλ. Ν. Χωραφά Ποιν. Δικ. (εκδ. 1978) σελ. 422 στοιχ. Α, Μυλωνόπουλος Εφαρμογές Ποινικού Δικαίου (1997) σελ. 67 επ., 74 επ. και εκεί παρ.). Μετά την από 24.8.95 τροποποίηση του άρθρου 286 ΠΚ με το άρθρο 20 παρ. 5α Ν. 2331/1995 και την, συνακόλουθα, τροποποίηση του άρθρου 112 ΠΚ με το ίδιο άρθρο του ίδιου νόμου, προστέθηκε παρ. 2, σύμφωνα με την οποί η παραγραφή αρχίζει από την ημέρα της επέλευσης του αποτελέσματος της παραβίασης. Όμως η διάταξη

αυτή κατ' άρθρο 2 παρ. 1 ΠΚ δεν εφαρμόζεται στις πράξεις που τελέσθηκαν πριν από την ισχύ του νόμου αυτού, καθόσον η νεότερη αυτή διάταξη είναι δυσμενέστερη του παλαιού άρθρου για τον κατηγορούμενο αναφορικά με το ζήτημα της παραγραφής και ειδικότερα δεν εφαρμόζεται στις πράξεις που τελέσθηκαν πριν την 4.9.1995 ημέρα που κατά τον συνδυασμό των άρθρων 20 και 25 Ν. 2331/1995 με το άρθρο 103 ΕισΝΑΚ στο οποίο ρητά παραπέμπει το άρθρο 25 του νόμου αυτού ως προς την έναρξη ισχύος του άρθρου 20 του ίδιου νόμου, άρχισε η εφαρμογή του τελευταίου άρθρου δέκα ημέρες μετά την από 24.8.1995 δημοσίευσή του στο ΦΕΚ (Α 1170/24.8.1995).

Έτσι, στις περιπτώσεις του δια παραλείψεως εγκλήματος της ανθρωποκτονίας ή της σωματικής βλάβης κατ' εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 15 ΠΚ, ο δράστης, ο οποίος είναι επιφορτισμένος με τη λειτουργία και διασφάλιση πραγματικής κατάστασης που εξυπηρετεί το προσβαλλόμενο έννομο αγαθό (Ν. Χωραφάς ο.π. σελ. 166 στοιχ. Β), είναι ο εγγυητής της ασφάλειας του εννόμου αγαθού που προσβάλλεται με την επέλευση του αποτελέσματος (ΑΠ 97/1985 ΠΧ ΛΕ 667-669), έχει το ειδικό νομικό καθήκον προστασίας του απειλούμενου εννόμου αγαθού, το οποίο θίγεται από το σχετικό έγκλημα (Γ. Μαγκάκης Γεν. Μερ. α' 133), τιμωρείται όχι γιατί προκάλεσε το αποτέλεσμα αλλά γιατί δια της παραλείψεώς του δεν το απέτρεψε, έτσι ώστε να διαταράσσονται οι όροι της κοινωνικής ζωής εξίσου ισχυρώς όπως και η δι' ενεργείας παραγωγή (βλ. Ν. Χωραφάς ό.π. σελ. 164-167 παρ. 44 Αγγ. Μπουρόπουλος Ερμ. ΠΚ υπ' αρ. 15, Μυλωνόπουλος "Το εξ αμελείας μη γνήσιο έγκλημα παράλειψης και αποτελέσματος" ό.π. σελ. 67 επ. και εκεί παρ. ΑΠ 431/2001 ΠΧ ΝΒ 30, ΑΠ 91/2001 Ποιν. Λογ. 2001, 1279, ΑΠ 296/1995 ΠΧ ΜΕ 622 και υπ' αυτήν παρατ. Ν. Λίβου, ΑΠ 1487/1993 ΠΧ ΜΓ 1280, ΑΠ 870/1995 ΠΧ ΜΕ 1424, ΑΠ 364/1995 ΠΧ ΜΕ 743, ΑΠ 751/1987 Ελλ.Δικ. 29.999 επ., ΑΠ 97/1985 ο.π.). Αλλά, αν από τον προξενηθέντα κίνδυνο, κατ' άρθρο 286 ΠΚ - που δεν είναι απαραίτητο να είναι άμεσος και επικείμενος αλλά αρκεί να είναι και κίνδυνος μέλλων να προκύψει από την σύμφωνα με τον προορισμό του κατασκευάσματος μέλλουσα χρησιμοποίησή του - επήλθε ο θάνατος ή η σωματική βλάβη ανθρώπου, ως κατ' ιδέαν συρρέουν έγκλημα (Αγγ. Μπουρόπουλος Ερμ. Π.Κ. υπ'

άρθρο 286 σελ. 434 αρθ. 6 και εκεί παρ.) τότε πραγματώνεται η αντικειμενική υπόσταση της ανθρωποκτονίας ή σωματικής βλάβης τόσο με θετική συμπεριφορά όσο και με παράλειψη, λόγω και της ιδιαίτερης νομικής υποχρέωσης του δράστη κατά τις διατάξεις του εν λόγω άρθρου 286 Π.Κ. αλλά, κατά περίπτωση, και των ως άνω ειδικών διατάξεων, προς αποτροπή του εγκληματικού αποτελέσματος (βλ. Ν. Χωραφάς ο.π. σελ 167 Γ). Στο έγκλημα ενεργείας η προβολή του αντικειμενικά οφειλόμενου καθήκοντος επιμελείας συνίσταται στην κατασκευή της οικοδομής κατά τρόπο μη ελαττωματικό. Στην πλημμέλεια της συμπεριφοράς αυτής οφείλεται και η κατάρρευση της οικοδομής και επομένως η πρόκληση του θανάτου ή της σωματικής βλάβης. Συγχρόνως όμως πραγματώνεται το εν λόγω έγκλημα της ανθρωποκτονίας ή της σωματικής βλάβης και με παράλειψη, αφού με την ενέργειά του ο δράστης θέτει και τον κίνδυνο για τη ζωή ή την υγεία άλλων και έτσι βαρύνεται με την ιδιαίτερη νομική υποχρέωση να αποτρέψει την πραγμάτωσή του. Χρόνος τελέσεως του εν λόγω εγκλήματος - σε αρμονία, ως προς αυτόν, με τον παραπάνω κανόνα της αξιόποινης συμπεριφοράς που θεσπίζεται με το άρθρο 17 ΠΚ - είναι το χρονικό διάστημα αφότου έπρεπε το βραδύτερο να επιχειρηθεί η οφειλόμενη ενέργεια μέχρι το χρονικό σημείο κατά το οποίο παύει η υποχρέωση προς ενέργεια (βλ. Ν.Χωραφάς Ποιν.Δικ. (εκδ. 1978) σελ. 423-στοιχ. Γ), δηλ. ο χρόνος κατά τον οποίο έγινε η παράλειψη, που διαρκεί - εν ο νόμος δεν ορίζει προθεσμία προς επιχείρηση της πράξης - εφόσον χρόνον εξακολουθεί να υφίσταται η προς την επιβαλλόμενη ενέργεια υποχρέωση (Αγγ.Μπουρόπουλος Ερμ. Π.Κ. υπ' άρθρο 17 σελ. 44, ΑΠ 161/1958 και εκεί εισαγγ. προτ. Β.Σακελλαρίου ΠΧ Η' 432). Έτσι, ο χρόνος παραγραφής αρχίζει να τρέχει από τότε που ο υπαίτιος παύει να παραλείπει, δηλ. από τότε που έπαυσε να υπάρχει ανάγκη αποτροπής του αποτελέσματος, π.χ. διότι η επισφαλής οικοδομή κατεδαφίστηκε, ή από τότε που ο υπαίτιος έπαυσε να είναι σε θέση να το αποτρέψει, είναι δηλαδή δυνατόν η παραγραφή να αρχίσει από το τελευταίο, πριν από το αποτέλεσμα, χρονικό σημείο κατά το οποίο ο δράστης μπορούσε αντικειμενικά να ενεργήσει αλλ' αντιθέτως ακόμη παραλείπει (βλ. σχετ. Μυλωνόπουλος ο.π. σελ. 67-75 και εκεί παρ. Αποστ. Γεωργιάδης "Η Αστική Ευθύνη από σεισμό", Κεφ. IV "η παραγραφή της ποινικής ευθύνης..." και εκεί παρ. Ελλ. δικ. 42 1181 επ. 1194 επ.). ....

**Εξάλλου όσον αφορά τον νομικό ισχυρισμό περί μη υπάρξεως απόπειρας στα δια παραλείψεως τελούμενα εγκλήματα πρέπει να λεχθεί ότι και στα ότι στα εγκλήματα αυτά, που τελούνται δια παραλείψεως - σε αντίθεση με τα γνήσια εγκλήματα παραλείψεως - είναι δυνατή η απόπειρα, διότι αρχή εκτελέσεως αποτελεί η έναρξη της παραλείψεως της οφειλόμενης ενέργειας [βλ. Ν.Χωραφάς Ποιν.Δικ. (εκδ. 1978) σελ. 328 παρ. 87 στοιχ. Α' Αγγ. Μπουρόπουλος Ερμ. Π.Κ. υπ' άρθρο 42 σελ. 119-12].**

Ακόμη πρέπει να λεχθεί ότι το επικαλούμενο από τους κατηγορουμένους γεγονός της υπάρξεως αρίστων σχέσεων μεταξύ εργοδοσίας (Φ.** ΑΕΒΕ και του προσωπικού της καθώς και το γεγονός της διαθέσεως από τη Φ.** ποσού 200.000.000 δρχ. για την τοποθέτηση εντός του εργοστασίου χάριν του προσωπικού κλιματιστικών μηχανημάτων δεν μπορεί να αναιρέσει όλα τα παρακάτω εκ των αποδεικτικών μέσων προκύπτοντα.

Επίσης προέκυψαν επαρκείς ενδείξεις ότι ο Ι.Κ Πολιτικός Μηχανικός αν και υποχρεούτο σύμφωνα με το άρθρο 286 παρ. 1 ΠΚ να ενεργήσει κατά ους κοινώς αναγνωρισμένους τεχνικούς κανόνες ώστε να μην προξενήσει κίνδυνο για τη ζωή και την υγεία ανθρώπου κατά το χρονικό διάστημα από 23.7.1981 (παραμονή εκδόσεως της με αριθμός 453/24.7.1981 άδειας επισκευής σεισμοπλήκτου) μέχρι 30.9.1982 οπότε και ολοκληρώθηκαν οι οικοδομικές εργασίες επισκευής του επίμαχου τετραώροφου κτιρίου (βλ. από 24.2.1983 Υπεύθυνη Δήλωση - βεβαίωση του Α.Δ.) αφενός μεν κατά τη σύνταξη και υποβολή τεχνικής μελέτης και σχεδίων σον αφορά την επισκευή των ζημιών που υπέστη το τετραώροφο κτίριο της Φ.** από το σεισμό του 1981 παρέλειψε να ασχοληθεί και να φροντίσει κατά τους κοινώς αναγνωρισμένους τεχνικού κανόνες για την φέρουσα ικανότητα του κτιρίου στο σύνολό του και να είχε διαπιστώσει ότι υπήρχαν οι πιο πάνω αναφερθείσες λεπτομερώς αποκλίσεις από την αρχική άδεια κατασκευής του (διαπίστωση μη δυνάμενη να αποφευχθεί κατά τους μάρτυρες συναδέλφους του Π.Π. και Ε.Μ.) αρκεσθείς δε επί μέρους επιδιορθώσεις, αφετέρου δε κατά την επίβλεψη της επισκευής των ζημιών που έγινε βάσει των αρχικών μελετών παρέλειψε έστω και εκ των υστέρων και μέχρι 7.9.1999 ενώ είχε τη δυνατότητα αφού εξακολουθεί να έχει την ιδιότητα του Πολιτικού Μηχανικού και εργάζεται στην περιοχή Αττικής να

διορθώσει ή να τις συμπληρώσει και να καταστήσει ικανό τον φέροντα οργανισμό του κτιρίου, αρκεσθεί στην επισκευή των ελαττωματικών για το συγκεκριμένο κτίριο υποστυλωμάτων με επένδυση στο μανδύα σκυροδέματος και με ρητινενέσεις επισκευής που δεν ήταν αρκετές για να καταστήσουν ικανό και τον φέροντα οργανισμό του κτιρίου ο οποίος παρέμεινε ελαττωματικός. Γνώρισε δε ο κατηγορούμενος ότι εξ αιτίας των προαναφερθεισών παραλείψεών του ήταν ενδεχόμενο να καταρρεύσει το κτίριο σε επερχόμενο σεισμό και να σκοτωθούν άνθρωποι και το αποδέχθηκε στα πλαίσια της επιδίωξή του να διεκπεραιώσει το έργο με το μικρότερο δυνατό κόστος που ήταν και σκοπός των συγκατηγορουμένων του πατέρα και υιού Δ.Κ. και Μ.Π.Μ. Ισχυρίζεται βέβαια ο κατηγορούμενος τόσο με τα απολογητικά υπομνήματά του ενώπιον της 16ης Τακτικής Ανακρίτριας όσο και με την έφεση του ότι για την συγκεκριμένη περίπτωση των επισκευών των ζημιών εκ του σεισμού του 1981 δεν είχε εφαρμογή γενικός κανόνας του 286-ΠΚ αλλά έπρεπε να κινηθεί εντός των κανόνων οικοδομικής που καθόριζαν τρεις αποφάσεις του Υπουργού Δημοσίων Εργων - Υπηρεσία Αποκαταστάσεως Σεισμοπλήκτων ήτοι 1) η Υπουργική απόφαση ΥΑΣ/1 οίκοθεν/31.3.1981 ΦΕΚ 211/Β/13.4.81 "Περί της διαδικασίες εκδόσεως οικοδομικών αδειών επισκευής ή ανέγερσης νέων οικοδομών στις περιοχές που επλήγησαν από τους σεισμούς του 1981, άρθρο 1 παρ. 3, 5, 2) η Υπουργική απόφαση /2/ οίκοθεν/31.3.1981 ΦΕΚ 211/Β/13.4.81 "Περί καθορισμού προθεσμίας υποβολής αιτήσεων εκ μέρους σεισμοπλήκτων και απαιτούμενα δικαιολογητικά για την έκδοση οικοδομικών αδειών, άρθρο 1 παρ. γ3, 3) η απόφαση ΥΑΣ 261/16.4.1981 κατευθυντήριες οδηγίες για την σύνταξη μελετών επισκευής και την έκδοση οικοδομικών αδειών, άρθρο 1 παρ. β' και άρθρο 11 παρ. γ'. Ομως σε καμιά περίπτωση οι άνω Υπουργικές αποφάσεις δεν καταργούν το νόμο και από τη στιγμή που γνωρίζει την ελαττωματικότητα του φέροντος οργανισμού ήταν υποχρεωμένος να μην δεαμευθεί από τα πλαίσια των άνω αποφάσεων οι οποίες ας σημειωθεί καθόριζαν όχι μόνο τη διαδικασία έκδοσης οικοδομικών επισκευής ή ανέγερσης νέων οικοδομών αλλά και τη διαδικασία αναγνωρίσεως δικαιούχων στεγαστικής συνδρομής και γι' αυτό το λόγο είχαν θεσπίσει ειδικούς κανόνες οικοδομικής αλλά να κινηθεί ελεύθερα, χωρίς δέσμευση και αδιαφορώντας για το αν θα χορηγηθεί στεγαστική συνδρομή, προκειμένου να καταστήσει ικανό τον φέροντα οργανισμό του κτιρίου ως είχε υποχρέωση από το γενικό κανόνα του

άρθρου 286 ΠΚ είναι δηλαδή αδιάφορο αν συμμορφώθηκε προς τις ως άνω υπουργικές αποφάσεις, εφόσον παρέλειψε τα εκ των ειδικών καθηκόντων του, κατά την άσκηση του επαγγέλματός του ως πολιτικού μηχανικού επιβαλλόμενα μέτρα για την αποτροπή του κινδύνου καταρρεύσεως της οικοδομής (βλ. σχετ. Αγγ. Μπουρόπουλος ό.π. υπ' άρθρ. 286 ΠΕ σελ. 432 - 433 και σημ. 6). Ισχυρίζεται ακόμη ότι βασίσθηκε στο γεγονός ότι είχε προηγηθεί τετραπλός έλεγχος από τα αρμόδια όργανα της πολεοδομίας και ουδέν τα επιμεμπτό είχε διαπιστωθεί, όμως ο ισχυρισμός αυτός δεν τον απαλλάσσει αν ληφθεί υπόψη ότι η εξαρχής ελαπωματικότητα του τετραώροφου κτιρίου ήταν εύκολο να γίνει αντιληπτή από έναν Πολιτικό Μηχανικό ακόμη και από την απλή σύγκριση των αδειών οικοδομής με την πραγματική κατάσταση όπως τούτο προκύπτει από την από 19.3.1986 έκθεση της συναδέλφου Ε.Μ.

Με βάση λοιπόν τα στοιχεία αυτά προέκυψαν και κατά την κρίση του Συμβουλίου τούτου υφίστανται επαρκείς ενδείξεις για την στήριξη δημόσιας κατηγορίας σε βάρος των ως άνω κατηγορουμένων για τις αξιόποινες πράξεις της εν ψυχική ηρεμία ανθρωποκτονίας με πρόθεση με ενδεχόμενο δόλο κατά συρροή και της απόπειρας ανθρωποκτονίας με ενδεχόμενο δόλο, πράξεις που προβλέπονται και τιμωρούνται από τις διατάξεις των άρθρων 1, 14, 15, 26 παρ. 1α, 27 παρ. 1β, 42, 94, παρ. 1, 299 παρ. 1 ΠΚ και εκείνες των άρθρων 1 εδ. α' ΑΝ 1512/1985, 1β, δ της 25-8/5.9.1920, 17 παρ. 1, 32Α, 25 Ν. 1568/1985 και 286 ΠΚ για τις οποίες αυτοί παραπέμφθηκαν ενώπιον του Μικτού Ορκωτού Δικαστηρίου της Περιφέρειας του Εφετείου Αθηνών. Το Δικαστήριο της Περιφέρειας του Εφετείου Αθηνών. Το Πρωτοβάθμιο λοιπόν Συμβούλιο που δέχθηκε ότι υφίσταται σε βάρος των ήδη εκκαλούντων ενδείξεις για τις πράξεις που τους παραπέμπει ορθά εκτίμησε της προσκομισθείσες αποδείξεις και υπήγαγε τα πραγματικά περιστατικά στις οικείες ουσιαστικές ποινικές διατάξεις. Ακολούθως πρέπει να απορριφθούν, οι εφέσεις των κατηγορουμένων ως ουσιαστικά αβάσιμες καθώς και το αίτημα των πρώτου, δεύτερου, τρίτου και τέταρτου των κατηγορουμένων περί αυτοπροσώπου εμφανίσεώς τους στο συμβούλιο για παροχή διευκρινήσεων δεδομένου ότι με τα απολογητικά τους υπομνήματα ενώπιον της ανακρίτριας, τις εφέσεις τους και τα απολογητικά τους υπομνήματα ενώπιον του Συμβουλίου τούτου ανάλυσαν τις απόψεις τους, ώστε να μην είναι αναγκαία οποιαδήποτε άλλη διασάφηση ή διευκρίνιση, οπότε

πρέπει να επικυρωθεί το εκκαλούμενο βούλευμα, ύστερα από τη διόρθωση, συμπλήρωση, διευκρίνιση των παραπεμπτικών διατάξεων του, ως προς τη συντακτική και φραστική διατύπωσή τους, όπως στο διατακτικό του παρόντος βουλεύματος, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρο 317, 318, 319 παρ. 3 και 4 ΚΠΔ.

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

Δέχεται τυπικά τις υπ' αριθμούς 738/2001, 724/2001, 739/2001, 740/2001 και 714/2001 αντίστοιχα εφέσεις των κατηγορουμένων Δ.Κ., κατοίκου Φιλοθέης Αττικής, οδός Ε.Β. αρ. ... 2) Ι.Κ., κατοίκου Αθηνών, οδός Γ. αρ. ...,3) Μ.-Π.Δ.Κ., κατοίκου Φιλοθέης Αττικής, οδός Ε.Β. αρ. ..., 4) Ν.Δ.Κ., κατοίκου Φιλοθέης Αττικής, οδός Ε.Β. αρ. ..., και 5) Ν.-Μ.Π.Μ., κατοίκου Φιλοθέης Αττικής, οδός Ε.Β. αρ. ... κατά του υπ' αριθμό 3418/2001 βουλεύματος του Συμβουλίου Πλημμελειοδικών Αθηνών.

Απορρίπτει κατ' ουσίαν τις άνω εφέσεις.

Απορρίπτει το αίτημα περί αυτοπροσώπου εμφανίσεως των κατηγορουμένων Δ.Κ. Ι.Κ. Μ.-Π.Δ.Κ., Ν.Δ.Κ., στο Συμβούλιο.

Παραπέμπει ενώπιον του Μικτού Ορκωτού Δικαστηρίου της Περιφέρειας του Εφετείου Αθηνών που θα ορισθεί από τον Εισαγγελέα Εφετών τους 1) Δ.Κ του Π. που γεννήθηκε το 1918 τη Σμύρνη Μ. Ασίας και κατοικεί στη Φιλοθέη Αττικής Βιομήχανο, έγγαμο, 2) Ι.Κ. του Π. που γεννήθηκε το 1947 στη Ν. Σμύρνη Αττικής και κατοικεί στη Αθήνα πολιτικό μηχανικό, έγγαμο, 3) Μ.-Π.Κ. του Δ. που γεννήθηκε το 1953 στη Ν. Φιλαδέλφεια Αττικής και κατοικεί στη Φιλοθέη Αττικής φαρμακοποιό, έγγαμο, 4) Ν.Κ. του Δ. που γεννήθηκε το 1948 στη Ν. Φιλαδέλφεια Αττικής και κατοικεί στη Φιλοθέη Αττικής οικονομολόγο, έγγαμο, 5) Ν.-Μ.Μ. του Π. που γεννήθηκε το 1949 στην Αθήνα και κατοικεί στη Φιλοθέη Αττικής, έμπορο, έγγαμο για να δικασθούν ως υπαίτιοι του ότι στην Κάτω Κηφισιά Αττικής:

Α) Οι Δ.Κ., Πρόεδρος του ΔΣ, Μ.Π.Κ. διευθύνων σύμβουλος και μέλος του ΔΣ, Ν.-Μ.Μ. και Ν.Κ., μέλη του ΔΣ της εδρεύουσας στην Κάτω Κηφισιά εταιρείας με την επωνυμία "Φ.** Η. Φ. Β. ΑΒΕΕ" οι τρεις πρώτοι από 30.9.1982 και το τέταρτος από 1.7.1983, άπαντες δε μέχρι 7.9.1989 αν και γνώριζαν ότι στο ευρισκόμενο στο οικοδομικό τετράγωνο 530 μεταξύ των οδών Α.- Α. και Τ.

συγκρότημα του εργοστασίου τους, αποτελούμενο από ένα τετραώροφο κτίριο κυρίως βιομηχανικής χρήσης, ένα διώροφο κτιρίου γραφείων και ένα διώροφο κτίριο συνδετικό των δύο προηγουμένων, το πρώτο από αυτά τετραώροφο κτίριο βιομηχανικής χρήσης είχε ήδη σημαντική απόκλιση σε σχέση με την αρχική άδεια οικοδομής Ε658/1964 και τη μεταγενέστερη 29992/1972 καθόσον είχε καταργηθεί ο αρμός διαστολής και κυρίως είχαν μειωθεί οι διατομές και οι οπλισμοί των υποστυλωμάτων, γεγονός που καθιστούσε ελαττωματικό και επικίνδυνο κατάρρευσης τον φέροντα οργανισμό του κτιρίου από 23.7.1981 μέχρι 30.9.1982 στον κατηγορούμενο Ι.Κ., πολιτικό μηχανικό, περιορίστηκαν αποκλειστικά στη σύνταξη από το μηχανικό τεχνικής έκθεσης και σχεδίων για την έκδοση άδειας επισκευής μόνο ως προς τις ζημίες εκ του σεισμού του έτους 1981 καθώς και στην επίβλεψη από τον ίδιο μηχανικό, μόνο της εν λόγω επισκευής δηλαδή της επένδυσης από μανδύα οπλισμένου σκυροδέματος και των ρυτινώσεων στα υπ' αριθ. Κ36, Κ38, Κ37 υποστυλώματα του ισογείου και στο υποστύλωμα υπ' αριθ.Κ17 του πρώτου ορόφου που είχαν υποστεί από το σεισμό εκείνο σοβαρές ρηγματώσεις καθώς και στο υποστύλωμα υπ' αριθ. Κ37 του πρώτου ορόφου που επίσης είχε υποστεί από το σεισμό αυτό τριχοειδείς ρωγμές, έτσι ώστε ο φέρων οργανισμός του κτιρίου να παραμένει ως είχε ελαττωματικός και επικίνδυνος, έκτοτε μέχρι 7.9.1999.

Καίτοι με την άνω πλημμελή και επικίνδυνη κατασκευή του κτιρίου είχαν θέσεις τον κίνδυνο κατάρρευσης αυτού, αφού έτσι τούτο δεν ήταν ικανό να ανταπεξέλθει σε δυσμενείς συνθήκες χρήσης και Περιβάλλοντος, όπως επερχόμενος σεισμός ενόψει και της γνωστής σεισμικότητας της Αττικής εκ προθέσεως και εν ψυχική ηρεμία παρέλειψαν να προβούν στις αναγκαίες οικοδομικές εργασίες προς αποτροπή του κινδύνου κατάρρευσης του κτιρίου και ουδέν έπραξαν, αν και είχαν την ιδιαίτερη νομική υποχρέωση εργοδότες, κύριοι και νομείς του εν λόγω κτιρίου να δημιουργούν ασφαλές και υγιεινό περιβάλλον στους εργαζόμενους στο εργοστάσιό τους και να λαμβάνουν κάθε μέτρο που απαιτείται ώστε αυτοί να εξασφαλίζονται από κάθε κίνδυνο που μπορούσε να απειλήσει την υγεία τους και τη ζωή τους και προέβλεπαν ως ενδεχόμενο τον εκ της πράξεως - παραλείψεώς τους εγκληματικό αποτέλεσμα του θανάτου εκεί εργαζομένων εκ αιτίας της κατάρρευσης του κτιρίου και της καταπλάκωσης τους από τα συντρίμμια, οπότε κατά το σεισμό της 7ης

Σεπτεμβρίου 1999 νοτιοδυτικά στης Πάρνηθας, κατέρρευσε το νότιο τμήμα τους παραπάνω τετραώροφου κτιρίου και καταπλακώθηκαν στα συντρίμμια του Α) Οι εκεί εργαζόμενοι 1) Κ.Σ., 2) Α.Τ., 3) Β.Α., 4) Κ.Α., 5) Β.Γ., 6) Δ.Κ., 7) Β.Κ.Π. και 8) Α.Μ. με συνέπεια το θάνατό τους, εγκληματικό αποτέλεσμα το οποίο αποδέχονταν, ενώ Β) η εκεί εργαζόμενη Α.Β. που και αυτή καταπλακώθηκε στα συντρίμμια διασώθηκε με την έγκαιρη επέμβαση των σωστικών συνεργείων και έτσι δεν ολοκληρώθηκε το εγκληματικό αποτέλεσμα του θανάτου της, πράξη που ενέχει αρχή εκτελέσεως της ανθρωποκτονίας από πρόθεση με την έναρξη παραλείψεως της ως άνω οφειλόμενης ενέργειάς τους, την οποία επίσης προέβλεπαν ως ενδεχόμενη και την αποδέχονταν Β) Ο Ι.Κ., πολιτικός μηχανικός κατά το χρονικό διάστημα από 30.9.1982 μέχρι 7.9.1999 αν και κατά την εκπόνηση της μελέτης τη διεύθυνση και τη διεξαγωγή των εργασιών επισκευής των ζημιών που είχε υποστεί από το σεισμό του έτους 1981 το τετραώροφο κτίριο του συγκροτήματος της Φαρμακοβιομηχανίας "Φ.** Η. Φ. ΑΕΒΕ" στο Ο.Τ. 530 μεταξύ των οδών Α. - Α. και Τ. στην Κάτω Κηφισιά, εργασίες που του ανέθεσαν οι συγκατηγορούμενοί του από 23.7.1981 μέχρι 30.9. 1982 διαπίστωσε ότι το κτίριο αυτό είχε ήδη σημαντική απόκλιση σε σχέση με την αρχική άδεια οικοδομής του Ε 658/1964 και την μεταγενέστερη 26992/1970 καθόσον είχε καταργηθεί ο αρμός διαστολής και κυρίως είχαν μειωθεί οι διατομές και οι οπλισμοί των υποστυλωμάτων, γεγονός που καθιστούσε ελαττωματικό και επικίνδυνο κατάρρευσης των φέροντα οργανισμό του κτιρίου και περιορίστηκε αποκλειστικά στη σύνταξη τεχνικής έκθεσης και σχεδίων για την έκδοση αδείας επισκευής μόνο ως προς τις ζημίες εκ του σεισμού του έτους 1981 και στην επίβλεψη μόνο της εν λόγω επισκευής, δηλαδή της επένδυσης από μανδύα οπλισμένου σκυροδέματος και των ρητινώσεων στα υπ' αριθ. Κ36, Κ38, Κ17 υποστυλώματα του ισογείου και στο υποστύλωμα υπ' αρ. Κ17 του πρώτου ορόφου που είχαν υποστεί από το σεισμό εκείνο σοβαρές ρηγματώσεις καθώς και στο υποστύλωμα υπ' αριθ. Κ37 του πρώτου ορόφου που επίσης είχε υποστεί από το σεισμό αυτό τριχοειδείς ρωγμές, έτσι ώστε ο φέρων οργανισμός του κτιρίου να παραμένει ως είχε ελαττωματικός και επικίνδυνος, έκτοτε μέχρι 7.9.1999 καίτοι με την ως άνω πλημμελή και επικίνδυνη κατασκευή και επισκευή του κτιρίου είχε ήδη τεθεί ο κίνδυνος κατάρρευσής του, αφού έτσι τούτο δεν ήταν ικανό, να ανταπεξέλθει σε δυσμενείς συνθήκες χρήσεως του περιβάλλοντος, όπως επερχόμενος

σεισμός, ενόψει και της γνωστής αντισεισμικότητας της Αττικής, εκ προθέσεως και εν ψυχική ηρεμία να προβεί στις αναγκαίες ενέργειες και εργασίες προς αποτροπή του κινδύνου κατάρρευσης του κτιρίου και ουδέν έπραξε αν και είχε την ιδιαίτερη προς τούτο νομική υποχρέωση εκ της ως άνω προηγουμένης πλημμελούς συμπεριφοράς του παρά του κοινώς αναγνωρισμένους τεχνικούς κανόνες, έτσι ώστε να προξενείται κίνδυνος για τη ζωή και την υγεία των εκεί εργαζομένων και προέβλεψε ως ενδεχόμενο το εκ της πράξεως - παραλείψεως του εγκληματικό αποτέλεσμα του θανάτου αυτών εξ αιτίας της κατάρρευσης του κτιρίου και της καταπλάκωσης τους από τα συντρίμμια οπότε κατά το σεισμό της 7ης Σεπτεμβρίου 1999, νοτιοδυτικά της Πάρνηθας, κατέρρευσε το νότιο τμήμα του παραπάνω τετραώροφου κτιρίου και καταπλακώθηκαν στα συντρίμμια του Α) Οι εκεί εργαζόμενοι 1) Κ.Σ., 2) Α.Τ., 3) Β.Α., 4) Κ.Α., 5) Β.Γ., 6) Δ.Κ., 7) Β.Κ.Π. και 8) Α.Μ. με συνέπεια το θάνατό τους, εγκληματικό αποτέλεσμα το οποίο αποδέχονταν, ενώ Β) η εκεί εργαζόμενη Α.Β. που και αυτής καταπλακώθηκε αλλά όμως διασώθηκε με έγκαιρη επέμβαση των σωστικών συνεργείων και έτσι δεν ολοκληρώθηκε το εγκληματικό αποτέλεσμα του θανάτου της, πράξη που ενέχει αρχή εκτελέσεως της ανθρωποκτονίας από πρόθεση με την έναρξη παραλείψεως της ως άνω οφειλομένης ενεργείας του, την οποία επίσης προέβλεψε ως ενδεχομένη και την αποδεχόταν.

Επικυρώνει κατά τα λοιπά το εκκαλούμενο βούλευμα.

Κρίθηκε, αποφασίσθηκε στην Αθήνα στις 28 Μαρτίου 2002 και καταχωρίσθηκε στις 18 Απριλίου 2002.

Εκδόθηκε στην Αθήνα στις 17 Μαΐου 2002....».

Απόφαση υπ'αριθ. 192/2015 ΑΠ (ΠΟΙΝ) (Α΄ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΗ ΝΟΜΟΣ) «.....Κατά τη διάταξη της παρ. 1 του άρθρου 299 του ΠΚ, "όποιος με πρόθεση σκότωσε άλλον τιμωρείται με ισόβια κάθειρξη". Από τις διατάξεις αυτών προκύπτει ότι για τη στοιχειοθέτηση του εγκλήματος της ανθρωποκτονίας από πρόθεση απαιτείται αντικειμενικώς μεν η αφαίρεση της ζωής άλλου ανθρώπου, με θετική ενέργεια ή παράλειψη οφειλόμενης από το νόμο ενέργειας, υποκειμενικώς δε δόλος, που περιλαμβάνει τη γνώση των

αντικειμενικών στοιχείων της πράξης και τη θέληση καταστροφής της ζωής του άλλου ανθρώπου.

Η έννοια του δόλου, συμπίπτει με εκείνη του άρθρου 27 παρ. 1 ΠΚ, που ορίζει ότι "με δόλο (πρόθεση) πράττει 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". Η τελευταία αυτή διάταξη διακρίνει το δόλο σε άμεσο και σε ενδεχόμενο. Ορίζει δε ότι 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".** Κατά τον προσδιορισμό της έννοιας του ενδεχόμενου δόλου ο ΠΚ ακολούθησε τη θεωρία της εγκληματικής επιδοκιμασίας, σύμφωνα με την οποία για την ύπαρξη της συγκεκριμένης μορφής υπαιτιότητας πρέπει να διακριβωθεί, πρώτον μεν ότι ο δράστης προέβλεψε το αποτέλεσμα ως δυνατή συνέπεια της πράξεώς του και δεύτερον ότι το αποδέχθηκε. Η αποδοχή εκφράζει το βουλητικό στοιχείο του δόλου και υποδηλώνει τη συγκατάθεση του δράστη στην επέλευση του αποτελέσματος, χωρίς να ασκεί επιρροή το αν το αποτέλεσμα που προέβλεψε ως πιθανό του ήταν επιθυμητό ή όχι.

Σε όσες όμως περιπτώσεις ο δράστης προέβη στην πράξη του, αν και δεν επιθυμούσε πράγματι το αποτέλεσμα, το βουλητικό στοιχείο αναζητείται στην εκ μέρους του στάθμιση των απίων που

τον ώθησαν και του σκοπού που επιδίωξε, προκειμένου να κριθεί αν αυτά συνιστούν λόγο ικανό να δικαιολογήσει την αποδοχή του. Ετσι, η αποδοχή αυτή, στην οποία αποτυπώνεται ο ψυχικός σύνδεσμος του δράστη με το παράνομο αποτέλεσμα, πρέπει πάντοτε να αποδεικνύεται και δεν τεκμαίρεται από το βαθμό πιθανότητας με την οποία τούτο προβλέφθηκε. Ο βαθμός αυτός, όταν μάλιστα αξιολογείται ως ιδιαίτερα υψηλός, παρέχει ισχυρή ένδειξη για την ψυχική στάση του δράστη και συνεκτιμάται με τις λοιπές αποδείξεις, προκειμένου να διαπιστωθεί αν ο τελευταίος αποδέχθηκε το αποτέλεσμα, ουδέποτε όμως υποκαθιστά το βουλητικό στοιχείο του δόλου.

**Είναι δε νοητή και η απόπειρα ανθρωποκτονίας, (άρθρο 42 παρ. 1 ΠΚ), αν δεν πραγματώθηκε η ανθρωποκτονία, από λόγους ανεξάρτητα της θελήσεως του δράστη, σύμφωνα με την αποφασισθείσα από το δράστη πράξη και δεν κρίνεται από το αποτέλεσμα.** Για την ύπαρξη απόπειρας απαιτείται ο δράστης να προβεί σε ενέργεια που αποτελεί μέρος της αντικειμενικής υποστάσεως του εγκλήματος και οδηγεί κατ' ευθείαν στην ολοκλήρωσή του ή τελεί προς αυτή σε τέτοια αναγκαία και άμεση σχέση, ώστε κατά την κοινή αντίληψη να θεωρείται ως τμήμα της που οδηγεί αμέσως προς αυτή, αν δεν ήθελε ανακοπεί από οποιοδήποτε λόγο, που πάντως πρέπει να είναι ανεξάρτητος από τη θέληση του δράστη. Είναι τη η μεταβολή της κατηγορίας από απόπειρα ανθρωποκτονίας σε επικίνδυνη ή σε βαριά σωματική βλάβη του ιδίου του παθόντος. Από τις διατάξεις επίσης του άρθρου 22 του ΠΚ, συνάγεται ότι οι προϋποθέσεις του αυτοτελούς ισχυρισμού της νόμιμης άμυνας είναι, άδικη επίθεση κατά του

δράστη, γνώση της επίθεσης και ενέργεια με βούληση άμυνας, αναγκαίο μέτρο άμυνας.

Εξάλλου, κατά τις διατάξεις του άρθρου 309 ΠΚ, η αντικειμενική υπόσταση του εγκλήματος της επικίνδυνης σωματικής βλάβης συνίσταται στην πρόκληση της κατά το άρθρο 308 παρ. 1 σωματικής βλάβης κατά τρόπο που μπορούσε να προκαλέσει κίνδυνο για τη ζωή του παθόντος ή βαριά σωματική βλάβη, όπως ενδεικτικά αναφέρεται στη διάταξη του άρθρου 310 παρ. 2 ΠΚ. Για την υποκειμενική υπόσταση του εγκλήματος της επικίνδυνης σωματικής βλάβης απαιτείται δόλος, δηλαδή γνώση της αφηρημένης δυνατότητας του κινδύνου της ζωής ή της βαριάς σωματικής βλάβης και θέληση του υπαιτίου να προξενήσει σωματική κάκωση ή βλάβη της υγείας χωρίς να απαιτείται ιδιαίτερη εξειδίκευση του δόλου, αρκεί να προκύπτει από τα δεκτά γενόμενα πραγματικά περιστατικά. Είναι δε επιτρεπτή η μεταβολή κατηγορίας από επικίνδυνη σωματική βλάβη σε βαριά σωματική βλάβη, η οποία σύμφωνα με την διάταξη του άρθρου 310 του ΠΚ υπάρχει ιδίως, αν η πράξη προξένησε στον παθόντα κίνδυνο ζωής ή βαριά και μακροχρόνια αρρώστια ή σοβαρό ακρωτηριασμό ή αν τον εμπόδισε σημαντικά και για πολύ χρόνο να χρησιμοποιεί το σώμα ή τη διάνοιά του, εφόσον υπάρχει δόλος του δράστη κατευθυνόμενος στην παραγωγή απλής σωματικής κακώσεως ή βλάβης της υγείας του άλλου και η πράξη είχε ως επακόλουθο την βαριά σωματική ή διανοητική πάθηση του παθόντος, το αποτέλεσμα δε αυτό να οφείλεται όμως σε αμέλεια του δράστη....»

**1409/2020 ΑΠ (Α΄ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΗ ΝΟΜΟΣ, Καταδίκη για απόπειρα ανθρωποκτονίας με ενδεχόμενο δόλο και για οπλοχρησία. Στοιχεία αντικειμενικής και υποκειμενικής**

**υπόστασης).** «....Κατά τη διάταξη του άρθρου 299 παρ. 1 του Π.Κ., όπως ισχύει από την 1-7-2019, μετά την κύρωση του νέου Ποινικού Κώδικα με το Νόμο 4619/2019, η οποία ως ευμενέστερη αυτής του προϊσχύσαντος Π.Κ., καθόσον αφορά την προβλεπόμενη ποινή έχει κατά τη διάταξη του άρθρου 8 παρ. 1 του νέου Π.Κ. εφαρμογή στην προκειμένη υπόθεση, "Όποιος σκότωσε άλλον, τιμωρείται με ισόβια κάθειρξη ή κάθειρξη τουλάχιστον δέκα ετών", ενώ κατά τη διάταξη του άρθρου 27 παρ. 1 του ιδίου Κώδικα, η οποία είναι όμοια με αυτήν του προϊσχύσαντος "Με δόλο (πρόθεση) πράττει όποιος θέλει την παραγωγή των περιστατικών που, κατά νόμο, απαρτίζουν την έννοια αξιόποινης πράξης, καθώς και όποιος γνωρίζει, ότι από την πράξη του ενδέχεται να παραχθούν αυτά τα περιστατικά και το αποδέχεται". Από το συνδυασμό των ανωτέρω διατάξεων, προκύπτει ότι, για να στοιχειοθετηθεί το έγκλημα της ανθρωποκτονίας με δόλο, απαιτείται αντικειμενικώς μεν η αφαίρεση της ζωής άλλου ανθρώπου με θετική ενέργεια ή με παράλειψη ενέργειας, που οφείλεται από το νόμο, υποκειμενικά δε δόλος άμεσος ή ενδεχόμενος, που συνίσταται, ο μεν άμεσος στη γνώση και θέληση των στοιχείων της πράξης, δηλαδή της αφαίρεσης της ζωής του άλλου ανθρώπου, ο δε ενδεχόμενος στην αποδοχή του ενδεχόμενου αποτελέσματος της θανάτωσης του άλλου. Ειδικότερα, επί ενδεχόμενου δόλου, ο υπαίτιος δεν θέλει ούτε επιδιώκει το εγκληματικό αποτέλεσμα, το οποίο όμως ως ενδεχόμενη συνέπεια της ενέργειας ή παράλειψής του το προβλέπει και το αποδέχεται, απαιτείται δηλαδή πρόβλεψη του εγκληματικού αποτελέσματος και αποδοχή της πραγμάτωσής του (Α.Π. 217/2018, [redacted]). Εξάλλου, από τη διατύπωση του προαναφερομένου άρθρου 299 του Π.Κ. συνάγεται, ότι για την ποινική μεταχείριση του δράστη της ανθρωποκτονίας από πρόθεση γίνεται διάκριση του δόλου σε δύο

διαβαθμίσεις, ήτοι σε προμελετημένο (της παρ. 1) και απρομελέτητο (της παρ. 2), όταν υπάρχει βρασμός ψυχικής ορμής.

Στην πρώτη περίπτωση απαιτείται ψυχική ηρεμία του δράστη είτε κατά την απόφαση είτε κατά την εκτέλεση της πράξεως, μολονότι αυτό δεν αναφέρεται ρητώς στη διάταξη, ενώ στη δεύτερη περίπτωση απαιτείται ο δράστης να βρίσκεται υπό το κράτος ψυχικής υπερδιέγερσης και κατά την λήψη της απόφασης και κατά την εκτέλεση της ανθρωποκτονίας, γιατί, αν λείπει ο βρασμός ψυχικής ορμής σε ένα από τα στάδια αυτά, δεν συντρέχουν οι όροι εφαρμογής της παρ. 2 του άρθρου 299 του Π.Κ. για την επιεικέστερη μεταχείριση του δράστη. Για την ύπαρξη του στοιχείου του βρασμού ψυχικής ορμής, στο έγκλημα της ανθρωποκτονίας από πρόθεση, δεν αρκεί οποιαδήποτε αιφνίδια και απότομη υπερδιέγερση κάποιου συναισθήματος (οργής, θλίψης, φόβου, πάθους κ.λ.π.), αλλά απαιτείται η υπερδιέγερση αυτή να φτάνει σε τέτοια ψυχική κατάσταση και ένταση, που να αποκλείει τη σκέψη, δηλαδή τη δυνατότητα της στάθμισης των αιτίων που κινούν στην πράξη ή απωθούν από αυτήν, χωρίς, όμως, η σχετική διατάραξη της συνείδησης να αναιρεί ή να μειώνει σημαντικά την ικανότητα καταλογισμού της πράξης. Προς τούτο, το δικαστήριο, στην πρώτη περίπτωση, πρέπει να διαλαμβάνει στην αιτιολογία της αποφάσεώς του, ότι ο δράστης ενήργησε με ψυχική ηρεμία. Δεδομένου, όμως, ότι στο νόμο δεν ορίζεται ως στοιχείο του δόλου του δράστη η ψυχική του ηρεμία, απαιτείται αυτό να προκύπτει είτε με ρητή έκθεση, είτε με άλλη παρεμφερή φράση, είτε από τα δεκτά γενόμενα πραγματικά περιστατικά (Α.Π. 360/2020).

Περαιτέρω, από το συνδυασμό των διατάξεων των άρθρων 42 παρ. 1 και 299 του Π.Κ. προκύπτει, ότι το έγκλημα της

ανθρωποκτονίας με δόλο, που δεν ολοκληρώθηκε, βρίσκεται σε απόπειρα, η οποία τιμωρείται με ποινή ελαττωμένη (άρθρο 83 του Π.Κ.), όταν εκείνος που το αποφάσισε αρχίζει να εκτελεί την περιγραφόμενη στο νόμο αξιόποινη πράξη, τέτοια δε θεωρείται κάθε ενέργεια του δράστη ή παράλειψη οφειλόμενης ενέργειας αυτού (άρθρο 15 του Π.Κ.), η οποία, αν από οποιονδήποτε λόγο δεν ανακοπεί, σε περίπτωση επιτυχούς έκβασής της, οδηγεί στην πραγμάτωση της αντικειμενικής του υπόστασης, επιφέρει δηλαδή τη θανάτωση του παθόντος (Α.Π. 133/2019).

Επίσης, κατά τις διατάξεις του άρθρου 44 παρ. 2 και 3 του Π.Κ.: "2. Αν ο δράστης αποτυχημένου εγκλήματος δεν επαναλάβει άμεσα την πράξη του, με δική του θέληση και όχι από εξωτερικά εμπόδια, τιμωρείται με την ποινή της απόπειρας μειωμένη στο μισό. 3. Με την ποινή της προηγουμένης παραγράφου τιμωρείται και ο δράστης που ολοκλήρωσε την πράξη του, παρεμπόδισε όμως, με τη θέλησή του, την επέλευση του αξιοποίνου αποτελέσματος. Το δικαστήριο μπορεί να κρίνει την πράξη απιμώρητη. Τα ίδια ισχύουν και αν το αποτέλεσμα δεν επήλθε από άλλη αιτία και ο δράστης κατέβαλε πάντως σοβαρή προσπάθεια για να το αποτρέψει. Οι πράξεις των εδαφίων α` και γ` μένουν απιμώρητες, αν πρόκειται για έγκλημα το αξιόποινο του οποίου εξαλείφεται με έμπρακτη μετάνοια". Τέλος, από το συνδυασμό των διατάξεων των άρθρων 299 παρ. 1, 42 παρ. 1, 83, 44 παρ. 2 και 3 και 52 παρ. 2 του Π.Κ., σαφώς συνάγεται ότι το πλαίσιο ποινής της πράξης της απόπειρας ανθρωποκτονίας από πρόθεση είναι φυλάκιση τουλάχιστον δύο ετών ή κάθειρξη (83 περίπτωση α` του Π.Κ. αντί της ποινής της ισόβιας κάθειρξης επιβάλλεται κάθειρξη και 83 περίπτωση β` του Π.Κ. αντί της ποινής κάθειρξης τουλάχιστον δέκα ετών επιβάλλεται

φυλάκιση τουλάχιστον δύο ετών ή κάθειρξη έως έξι έτη) και το ήμισυ της ποινής αυτής για την εφαρμογή της διάταξης του άρθρου 44 παρ. 3 του Π.Κ. είναι φυλάκιση τουλάχιστον ενός έτους ή κάθειρξη έως επτά ετών και ημίσεως έτους.

Σύμφωνα με το άρθρο 306 του ΠΚ για το αδίκημα, της Έκθεση αναφέρονται τα εξής: «(παρ. 1) Όποιος εκθέτει άλλον και έτσι τον καθιστά αβοήθητο, καθώς και όποιος αφήνει αβοήθητο ένα πρόσωπο που (...) έχει υποχρέωση (...) να το μεταφέρει, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον έξι μηνών. (παρ. 2) Αν η πράξη προκάλεσε στον παθόντα: α) βαριά σωματική βλάβη, επιβάλλεται φυλάκιση τουλάχιστον τριών ετών, β) θάνατο, επιβάλλεται κάθειρξη έως δέκα έτη».

**Άρθρο 291 - Ποινικός Κώδικας (Νόμος 4619/2019) - Επικίνδυνες παρεμβάσεις στη συγκοινωνία μέσων σταθερής τροχιάς, πλοίων και αεροσκαφών:** «...1. Όποιος διαταράσσει την ασφάλεια της συγκοινωνίας μέσων σταθερής τροχιάς, πλοίων ή αεροσκαφών: α) με καταστροφή, βλάβη ή μετακίνηση εγκαταστάσεων ή συγκοινωνιακών μέσων, β) με τοποθέτηση ή διατήρηση εμποδίων, γ) με αλλοίωση σημείων ή σημάτων ή με τοποθέτηση ή διατήρηση εσφαλμένων σημείων ή σημάτων, δ) με παραβίαση των κανόνων τεχνικού ελέγχου ή ασφαλούς φόρτωσης των συγκοινωνιακών μέσων, ε) με παραβίαση των κανόνων λειτουργίας συστημάτων μη επανδρωμένων αεροσκαφών, στ) με άλλες, εξίσου επικίνδυνες, για την ασφάλεια της συγκοινωνίας πράξεις τιμωρείται: αα) με φυλάκιση αν από την πράξη μπορεί να προκύψει κοινός κίνδυνος για ξένα πράγματα, ββ) με κάθειρξη έως δέκα (10) έτη αν από την πράξη μπορεί να προκύψει κίνδυνος για άνθρωπο, γγ) με κάθειρξη αν η πράξη είχε ως αποτέλεσμα τη βαριά σωματική βλάβη ή προκάλεσε σημαντική βλάβη σε εγκαταστάσεις κοινής

ωφέλειας, **δδ) με κάθειρξη τουλάχιστον δέκα (10) ετών αν η πράξη είχε ως αποτέλεσμα τον θάνατο άλλου. Αν προκλήθηκε ο θάνατος μεγάλου αριθμού ανθρώπων, το δικαστήριο μπορεί να επιβάλει ισόβια κάθειρξη**...».

Σε ότι αφορά το αδίκημα της κακουργηματικής απιστίας (άρθρο 390 παρ.2 ΠΚ) το σχετικό άρθρο έχει ως εξής: «Άρθρο 390

Απιστία:

1. Όποιος κατά παράβαση των κανόνων επιμελούς διαχείρισης προκαλεί εν γνώσει βέβαιη ζημία στην περιουσία άλλου, της οποίας βάσει νόμου ή δικαιοπραξίας έχει την επιμέλεια ή διαχείριση (ολική ή μερική ή μόνο για ορισμένη πράξη), τιμωρείται με φυλάκιση και αν η ζημία που προξενήθηκε είναι ιδιαίτερα μεγάλη, με φυλάκιση τουλάχιστον τριών (3) μηνών και χρηματική ποινή. Αν η ζημία που προκλήθηκε υπερβαίνει συνολικά το ποσό των εκατόν είκοσι χιλιάδων (120.000) ευρώ επιβάλλεται κάθειρξη έως δέκα (10) έτη και χρηματική ποινή.

2. **Αν η απιστία στρέφεται άμεσα κατά του νομικού προσώπου του ελληνικού δημοσίου, των νομικών προσώπων δημοσίου δικαίου ή των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης και η ζημία που προκλήθηκε υπερβαίνει συνολικά των ποσό των εκατόν είκοσι χιλιάδων (120.000) ευρώ επιβάλλεται κάθειρξη τουλάχιστον δέκα (10) ετών και χρηματική ποινή έως χίλιες (1.000) ημερήσιες μονάδες. Η πράξη αυτή παραγράφεται μετά είκοσι (20) έτη.».**

Σε ότι αφορά **την υπόθαλψη** (άρθρο 231 παρ.1 ΠΚ) : «....Κατά το άρθρο 231 παρ. 1 του ΠΚ, **όποιος εν γνώσει ματαιώνει τη δίωξη άλλου για κακούργημα ή πλημμέλημα που διέπραξε ή την εκτέλεση της ποινής που του επιβλήθηκε ή του μέτρου ασφαλείας, τιμωρείται με**

**φυλάκιση μέχρι τριών ετών.** Για την στοιχειοθέτηση του εγκλήματος αυτού απαιτείται, αντικειμενικώς, α) τέλεση κακουργήματος ή πλημμελήματος από άλλον, στο οποίο δεν συμμετέχει με οποιοδήποτε τρόπο (ως συναυτουργός, ηθικός αυτουργός ή συνεργός) ο υποθάλπων και β) **πράξη, η οποία μπορεί να συνίσταται και σε παράλειψη του υποθάλποντος, πράγμα το οποίο συμβαίνει, όταν ο υποθάλπων έχει ιδιαίτερη νομική υποχρέωση να επιχειρήσει την ενέργεια που παραλείφθηκε (άρθρο 15 ΠΚ), η οποία επιφέρει ματαίωση της δίωξης του άλλου. Τετελεσμένο είναι το έγκλημα της υποθάλψεως και όταν, με την πράξη του υποθάλποντος, παρεμποδίστηκε για μικρό ή μεγάλο χρονικό διάστημα η διωκτική αρχή να θέσει τον υπαίτιο στη διάθεση της δικαιοσύνης ή να ασκήσει ποινική δίωξη εναντίον του και δεν αίρει την ευθύνη του το γεγονός ότι η σύλληψη ή η ποινική δίωξη του υπαιτίου επιτεύχθηκαν αργότερα.** Υποκειμενικώς απαιτείται δόλος (άμεσος), ο οποίος περιλαμβάνει, αφενός μεν τη γνώση του υποθάλποντος με την έννοια της βεβαιότητας (της επίγνωσης) των πραγματικών περιστατικών που συγκροτούν την αντικειμενική υπόσταση ορισμένου κακουργήματος ή πλημμελήματος που τέλεσε άλλος και αφετέρου, τη θέληση αυτού να ματαιώσει τη δίωξη του υπαιτίου....» (ενδεικτικά: **ΑΠ 604 / 2009** (ΣΤ, ΠΟΙΝΙΚΕΣ) )

Σχετικά με το αδίκημα της παρασιώπησης εγκλημάτων, **Άρθρο 232 ΠΚ**: «...1. Όποιος, ενώ έμαθε με τρόπο αξιόπιστο ότι μελετάται κακούργημα ή ότι άρχισε ήδη η εκτέλεσή του, και σε χρόνο τέτοιον ώστε να μπορεί ακόμα να προληφθεί η τέλεση ή το αποτέλεσμά του, παραλείπει να τα αναγγείλει εγκαίρως στην αρχή, τιμωρείται, αν το κακούργημα τελέστηκε ή έγινε απόπειρά του, με φυλάκιση έως τρία έτη ή χρηματική ποινή....».

Ειδικά τα δύο τελευταία αδικήματα θεωρούμε ότι αφορούν την εγκληματική απόκρυψη από την 8η μηνυόμενη Ιωάννα Τσιαπαρίκου, Προέδρου της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, υπεύθυνη για τον έλεγχο των παραλήψεων ασφαλείας, όπως και την χορήγηση και την άρση των σχετικών αδειών, ως εποπτεύουσας αρχής της εφαρμογής των Συστημάτων Διαχείρισης Ασφαλείας, τα οποία είναι υποχρεωμένοι να συντάσσουν και να

τηρούν ο Διαχειριστής Υποδομής (ΟΣΕ) και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (Hellenic Train), της πραγματικής κατάστασης επικινδυνότητας του σιδηροδρομικού δικτύου και της επισφαλούς σε βαθμό άμεσου κινδύνου μαζικής απώλειας ανθρώπινων ζωών κίνησης των αμαξοστοιχιών, όπως και των εγκλημάτων που τελούνταν από ετών από τους μηνυόμενους και όσους προηγήθηκαν στις αυτές θέσεις εξουσίας και ευθύνης, ενώ βέβαια τα αδικήματα της έκθεσης και των Επικίνδυνων παρεμβάσεων στη συγκοινωνία μέσων σταθερής τροχιάς (Άρθρο 291 - Ποινικός Κώδικας (Νόμος 4619/2019), συνεχίζονται μετά την εκ νέου κίνηση των δρομολογίων.

Είναι γεγονός ότι το αδίκημα της κακουργηματικής απιστίας θα πρέπει να διερευνηθεί σε βάθος χρόνου και δεν αφορά μόνο την παρούσα κυβέρνηση αλλά και τις προηγούμενες.

Η έρευνα δηλαδή αυτονόητα αφορά την κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ, την συγκυβέρνηση Σαμαρά – Βενιζέλου, την Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ κ.λ.π.

Το εθνικό όνειδος του καταντήματος του ΟΣΕ και γενικότερα της απαξίωσης των έργων υποδομής, που ενώ φέρεται ότι κόστισαν δισεκατομμύρια Ευρώ και θα μπορούσαν να εγγυηθούν την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μετακινήσεων στην Ελλάδα, εντούτοις κατέληξαν να μην παραδοθούν ή να μην λειτουργήσουν ποτέ, προφανώς διότι το πολιτικό προσωπικό της χώρας απίστησε και μοιράστηκε με εργολάβους τα παράνομα σχετικά κέρδη, με αξιώσεις διεκδικεί το σύνολο των κομμάτων που κυβέρνησαν την χώρα τουλάχιστον την τελευταία δεκαπενταετία.

**Αλώστε η σκόπιμη συγκάλυψη και αποσιώπηση των ποινικών ευθυνών των οφθαλμοφανώς υπαιτίων, ενόψει μάλιστα προεκλογικής περιόδου και ενώ θα έπρεπε να τονίζεται ότι δεν είναι δυνατόν αυτουργοί κακουργημάτων να κατέρχονται ανερυθρίαστα ως υποψήφιοι, καταδεικνύει ότι η προσπάθεια το έγκλημα των Τεμπών να ξεχαστεί είναι δικαιωματική και διαχρονική.**

**Για τους ίδιους λόγους αναφερόμαστε στο αδίκημα της υπόθαλψης (άρθρο 231 ΠΚ):**

«...Άρθρο 231

Υπόθαλψη

1. Όποιος εν γνώσει ματαιώνει τη δίωξη άλλου για κακούργημα ή πλημμέλημα που διέπραξε τιμωρείται με φυλάκιση έως τρία έτη ή χρηματική ποινή...».

Είναι σαφές ότι το προνόμιο της αναγκαίας συστηματικής συγκάλυψης, των στοιχείων που θα μπορούσαν να καταδείξουν με βεβαιότητα την διάπραξη του αδικήματος της κακουργηματικής απιστίας και επομένως την ενοχή για το αδίκημα της Υπόθαλψης που έχει διαπραχθεί, όπως προαναφέρθηκε και είναι αυταπόδεικτο, καθώς έως σήμερα ουδείς, εκ των συνυπευθύνων έχει οδηγηθεί ενώπιον της Δικαιοσύνης, έχουν επίσης, διαχρονικά και διακομματικά, τουλάχιστον οι αρχηγοί των μεγάλων κομμάτων.

Οι συγκεκριμένοι επίορκοι ενώ άσκησαν κυβερνητική εξουσία και γνώριζαν με σαφήνεια το μέγεθος της απιστίας μελών προηγούμενων και επόμενων κυβερνήσεων ειδικό στο πεδίο των σιδηροδρομικών μεταφορών, δεν έπραξαν το παραμικρό για την τιμώρηση των υπαιτίων, προφανώς διότι επιδίωξαν να συνεχίσουν την διασπάθιση του δημοσίου χρήματος προς όφελος των ιδίων και

των «εκλεκτών» τους, οπότε δεν «συνέφερε» κανέναν τους η δημιουργία σχετικού «θορύβου».

Γι' αυτό άλλωστε η Κυβέρνηση, και ο Ιδιος ο πρώτος μηνυόμενος από την πρώτη στιγμή επιχείρησαν να αποδώσουν την αιτία της πολύνεκρης τραγωδίας στο **«τραγικό ανθρώπινο λάθος»** οφειλόμενο δήθεν αποκλειστικά στις ενέργειες του Σταθμάρχη της Λάρισας, με απολύτως χλιαρές τις αντιδράσεις των μεγάλων κομμάτων στο ψεύδος αυτό, ενώ και η Δικαιοσύνη φαίνεται να ακολουθεί προς το παρόν οδό αποφυγής άμεσης σύγκρουσης με το πολιτικό σύστημα της χώρας, μεταθέτοντας σε άγνωστο χρόνο την αποκάλυψη της οφθαλμοφανούς ενοχής προσώπων που ασκούν κυβερνητική εξουσία.

Οπως όμως προκύπτει από πληθώρα δημοσιευμάτων, η απαίτηση απονομής της Δικαιοσύνης δίχως επιλεκτικές διώξεις και συγκάλυψη αποτελεί για πρώτη φορά στην μεταπολιτευτική ιστορία της χώρας κοινωνικό αίτημα ανεξαρτήτως ιδεολογικών και κομματικών προτιμήσεων.

Ενδεικτικά:

ΚΟΙΝΩΝΙΑ-ΤΕΜΠΗ-ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗ-ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ, Η αναζήτηση ποινικών ευθυνών για την τραγωδία στα Τέμπη οφείλει να φτάσει μέχρι την κυβέρνηση. Οι πολίτες απαιτούν να απονεμηθεί πραγματική δικαιοσύνη. .

Δρ. Χρήστος Λυντέρης, Αρθρογράφος, Δικηγόρος-διδάκτωρ νομικής του Πανεπιστημίου Αθηνών και μέλος της Πρωτοβουλίας για Ριζική Συνταγματική Αλλαγή
10/03/2023 08:34 EET

**«.....η αγανάκτηση και η κατακραυγή της κοινωνίας που διαδηλώνει σε όλη την χώρα, δεν στρέφεται τόσο στις ενέργειες του σταθμάρχη, όσο στις αδιανόητες και επί πολλά έτη παραλείψεις της ίδιας της κυβέρνησης.**

**Το Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών**, παρά τις συνεχείς και δραματικές έγγραφες προειδοποιήσεις των

εργαζομένων, που αναφέρθηκαν αναλυτικά ανωτέρω, οι οποίοι έκρουαν τον κώδωνα του κινδύνου επέλευσης σοβαρού δυστυχήματος, την παραίτηση του προέδρου της επιτροπής ETCS της ΕΡΓΟΣΕ τον Απρίλιο 2022 με καταγγελίες για καθυστερήσεις στην εγκατάσταση του εν λόγω συστήματος ασφαλείας, αλλά και την παρέμβαση της ΕΕ, επί τέσσερα σχεδόν έτη δεν είχε φροντίσει να εγκαταστήσει τα συστήματα τηλεδιοίκησης και ελέγχου- χειρισμού σηματοδότησης και επικοινωνίας (ETCS) που επιβάλλεται να υπάρχουν και, εάν υπήρχαν, θα απέτρεπαν την τραγωδία, ενώ στο μεγαλύτερο μέρος του δικτύου δεν είχε φροντίσει να λειτουργεί ούτε καν η συμβατική σήμανση!

**Ευθύνες** επίσης που πρέπει να ερευνηθούν δεν αποκλείεται καθόλου να υπέχουν και **προηγούμενες κυβερνήσεις**, αφού οι σχετικές συμβάσεις που δεν έχουν υλοποιηθεί φαίνεται να ανάγονται στα έτη 2007 και 2014.

**Ο Ποινικός Κώδικας, στο άρ. 15 παρ.1 περί εγκλημάτων τελουμένων δια παραλείψεως έχει φροντίσει να τιμωρείται η παράλειψη όπως και η ενέργεια, εάν ο υπαίτιος είχε ιδιαίτερη νομική υποχρέωση να πράξει και παρέλειψε να το κάνει.** Στην συγκεκριμένη περίπτωση, η ιδιαίτερη νομική υποχρέωση του Υπουργού Υποδομών και των υφισταμένων του να φροντίσει για την ασφάλεια των υποδομών των σιδηροδρόμων αλλά και να εποπτεύει τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε. (ΟΣΕ Α.Ε.) προκύπτει ευθέως από τον οργανισμό του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών (ΠΔ 123/2017, αρ. 1, 33 και11), ενώ τα καθήκοντα του Πρωθυπουργού προσδιορίζονται από το ίδιο το Σύνταγμα, το οποίο στο άρ. 82 παρ.2 του αναθέτει να εξασφαλίζει την ενότητα της κυβέρνησης, να συντονίζει και να κατευθύνει τις ενέργειές της.

**Οι πολίτες** που διαδηλώνουν μαζικά και με συγκλονιστικό τρόπο στις μεγάλες πόλεις της χώρας **απαιτούν τώρα να απονεμηθεί πραγματική δικαιοσύνη** για την φρίκη των Τεμπών και ονειρεύονται ένα άλλο κράτος σεβασμού της ανθρώπινης αξιοπρέπειας, αλληλεγγύης, λογοδοσίας, ισότητας, νομιμότητας και αληθινής δημοκρατίας.

Τα σφιγμένα πρόσωπα όσων βρίσκονται στους δρόμους μαρτυρούν ότι το ποτάμι της θλίψης, της αγανάκτησης και της οργής δεν γυρίζει πίσω, ούτε μπορεί να αποδεχθεί την πεπατημένη οδό συσκότισης της έρευνας, ατιμωρησίας των πραγματικών υπευθύνων. Πλέον, απονομή πραγματικής δικαιοσύνης στην συνείδηση της κοινωνίας για τα εγκλήματα της φοβερής νύχτας των Τεμπών δεν μπορεί να νοηθεί χωρίς **να αναζητηθούν πρωτίστως οι ευθύνες των κυβερνώντων** και αυτό με βάση το **άρ. 86 του Συντάγματος** μπορεί να συμβεί μόνο απόφαση της Βουλής, η οποία πρέπει να είναι άμεση και ομόφωνη.

Όσο για το όραμα ενός άλλου κράτους, ενός αληθινού κράτους των πολιτών, αυτό μπορεί να προκύψει μόνο μέσα από μία ριζική συνταγματική αλλαγή...»

Είναι αυτονόητο και αυταπόδεικτο συμπέρασμα κοινής λογικής και διδαγμάτων της κοινής πείρας ότι οι αλλεπάλληλες παρατάσεις που δόθηκαν με ευθύνη του συνόλου των ασκούντων κυβερνητική εξουσία μηνυομένων σε πλήθος συμβάσεων και ιδίως στην προαναφερθείσα 717/2014 σύμβαση ανάταξης του σιδηροδρομικού δικτύου, η κωλυσιεργία των αναδόχων εταιρειών και η πρωτοφανής για τα δεδομένα αδράνεια και ανοχή της Πολιτικής Ηγεσίας οδήγησαν στο να εκτίθενται ανυπολόγιστου αριθμού επιβάτες των τραίνων που διέρχονται του σιδηροδρομικού

δικτύου καθημερινά στον κίνδυνο του υψηλού ποσοστού πιθανότητας επέλευσης πολύνεκρου ατυχήματος, όπως και συνέβη.

Η πραγματικότητα είναι ότι μια τραγωδία σαν αυτή της 28.2.2023 ήταν δυνατό να έχει επέλθει πολύ νωρίτερα και όχι μόνο μια φορά, αφού το απαρχαιωμένο σιδηροδρομικό δίκτυο, το ποιοτική και ποσοτική ανεπάρκεια του έμψυχου δυναμικού και η κωλυσιεργία των αρμοδίων φορέων να εγκαταστήσουν λειτουργικά σύγχρονα αυτοματοποιημένα συστήματα ασφαλείας, σύμφωνα με τα ευρωπαϊκά, επιβεβλημένα νομοθετικά πρότυπα θα οδηγούσαν αναπόδραστα στην επέλευση μιας τραγωδίας αυτού του μεγέθους αργά ή γρήγορα.

Επί της ουσίας ουδείς των μηνυομένων έδειξε έμπρακτο ενδιαφέρον για την ασφάλεια και την εύρυθμη λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου, του οποίου διέρχονται καθημερινά χιλιάδες συμπολίτες, με αποτέλεσμα να εκτίθεται το σύνολο των χρηστών του σιδηροδρομικού δικτύου σε κίνδυνο επέλευσης συμβάντος που θα οδηγούσε σε απώλεια ανθρώπινων ζωών, ο οποίος τελικά επήλθε.

Ειδικότερα, το σύνολο των μηνυομένων αν και γνώριζαν τους κινδύνους και την πιθανότητα ενός πολύνεκρου δυστυχήματος, λόγω του απαρχαιωμένου, εγκαταλειμμένου και κακοσυντηρημένου σιδηροδρομικού δικτύου, συναινούσαν στις παρατάσεις των συμβάσεων δήθεν βελτίωσης, αναβάθμισης, ενίσχυσης και συντήρησης αυτού, εγκρίνοντας μάλιστα επιπλέον οικονομικές επιβαρύνσεις, ενδεικτικά με τις συνεχείς ανανεώσεις της σύμβασης 717/2014, συγχρόνως δε, προφανώς διότι απέβλεπαν σε παράνομο οικονομικό όφελος, συνδεδεμένο με το αδίκημα της

κακουργηματικής απιστίας, επιδίωκαν να δημιουργήσουν την επίπλαστη εντύπωση ότι όλα βαίνουν καλώς, γι' αυτό και αφενός αμελούσαν συνεχώς να λάβουν τα αναγκαία μέτρα προς αποφυγή της διατάραξης της ασφάλειας των συγκοινωνιών και της προστασίας των επιβατών και των εργαζομένων στον Οργανισμό, όπως εάν ιδίως δεν ήταν άμεσα εφικτό να εγκατασταθούν και να λειτουργήσουν σύγχρονα συστήματα και δομές ασφάλειας, να επιβάλουν έστω την προσωρινή διακοπή των δρομολογίων, όπως συνέβη μετά το συγκλονιστικό συμβάν, επί ένα μήνα, γεγονός το οποίο συνιστά αδιαμφισβήτητη ομολογία τόσο της γνώσης του κινδύνου, όσο και της ενδεδειγμένης λύσης, ανεξαρτήτως της εγκληματικής απόφασης για την επανεκκίνηση, δίχως ουσιαστικά να αλλάξει επί της ουσίας το παραμικρό, αφετέρου διέδιδαν ψευδώς δημοσίως και δια του τύπου ότι δήθεν η σιδηροδρομικές μεταφορές ήταν απολύτως ασφαλείς.

Σε ότι αφορά τον δεύτερο, τρίτο, τέταρτο, πέμπτο, έκτο, έβδομο, όγδοο, την ένατη και τον δέκατο των μηνυομένων ο Υπουργός και το Υπουργείο Μεταφορών έχουν την ευθύνη παρακολούθησης της λειτουργίας και του έργου τους.

Το πώς αντιλαμβανόταν βέβαια τις ευθύνες τους έναντι της ασφάλειας των πολιτών και του δημοσίου συμφέροντος το σύνολο των μηνυομένων υπηρετούντων στον αρμόδιο υπουργείο μεταφορών και υποδομών δεν προκύπτει μόνο από το περιεχόμενο των δηλώσεων του δεύτερου μηνυόμενου 10 ημέρες πριν την συμφορά, με την ιδιότητα του τότε υπουργού μεταφορών και υποδομών, όταν παραπληροφορούσε το πανελλήνιο σχετικά με την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, δηλώνοντας ψευδέστατα, υποκριτικά και παραπλανητικά με στόμφο μέσα στο Κοινοβούλιο ότι: «**Είναι ντροπή και ντρέπομαι, που θέτετε θέματα ασφαλείας. Θα ήθελα να ανακαλέσετε αμέσως. Είναι ντροπή» αλλά και όσα συμφέροντα επιχείρησε**

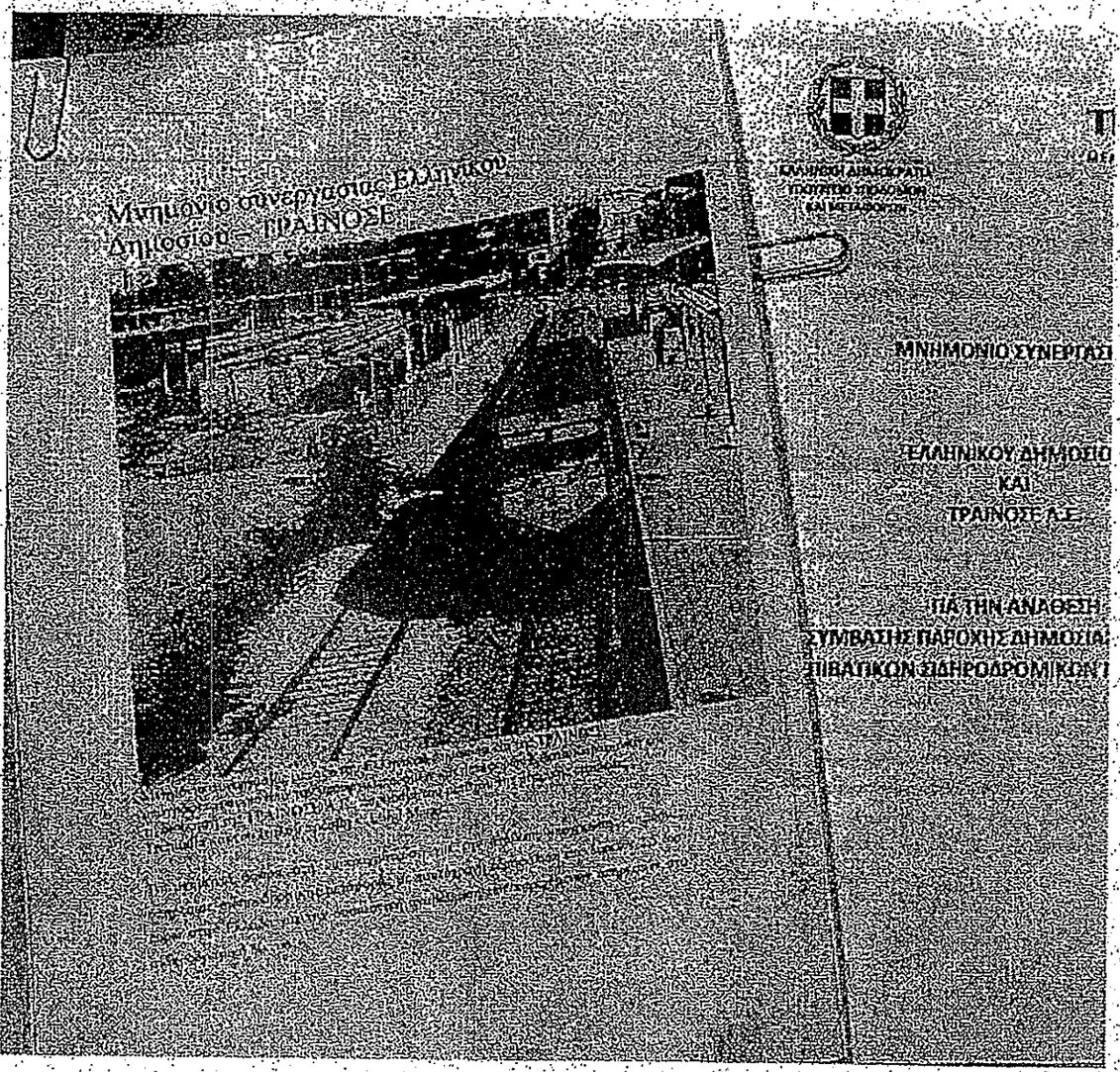
**να ικανοποιήσει** με το νόμο 4953 με τον οποίο στις 9 Ιουλίου του 2022 επικυρώνεται στη Βουλή η σύμβαση Καραμανλή μεταξύ του ελληνικού Δημοσίου και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, όπου οι άμεσες επενδύσεις της Ιταλικής trenitalia στην Ελλάδα συρρικνώνονται από τα 645 εκατ. ευρώ στα 77,5 εκατ. ευρώ! Παράλληλα, απεμπολείται η υποχρέωση του ιταλικού ομίλου να αναλάβει το κόστος αγοράς νέων τρένων (215 εκατ. ευρώ). Επομένως, το ελληνικό Δημόσιο ζημιώνεται συνολικά κατά 797 εκατ. Ευρώ.

Χαρακτηριστικό είναι το παρακάτω δημοσίευμα:

«.....

**Αποκάλυψη: Η κυβέρνηση έκανε «δώρο» 800 εκατ. στην Hellenic Train – Η «αμαρτωλή» σύμβαση και τα χαμένα αντισταθμιστικά**

Τα έγγραφα-φωτιά για την κυβέρνηση με τον Κ. Καραμανλή για τη σύμβαση του 2019, που δεν υλοποιήθηκε ποτέ και χάρισε 800 εκατ. στους Ιταλούς.




**Γράφει ο Δήμος Βερύκιος**

09:15 - 05/03/2023
Τελευταία ενημέρωση: 09:23 - 05/03/2023

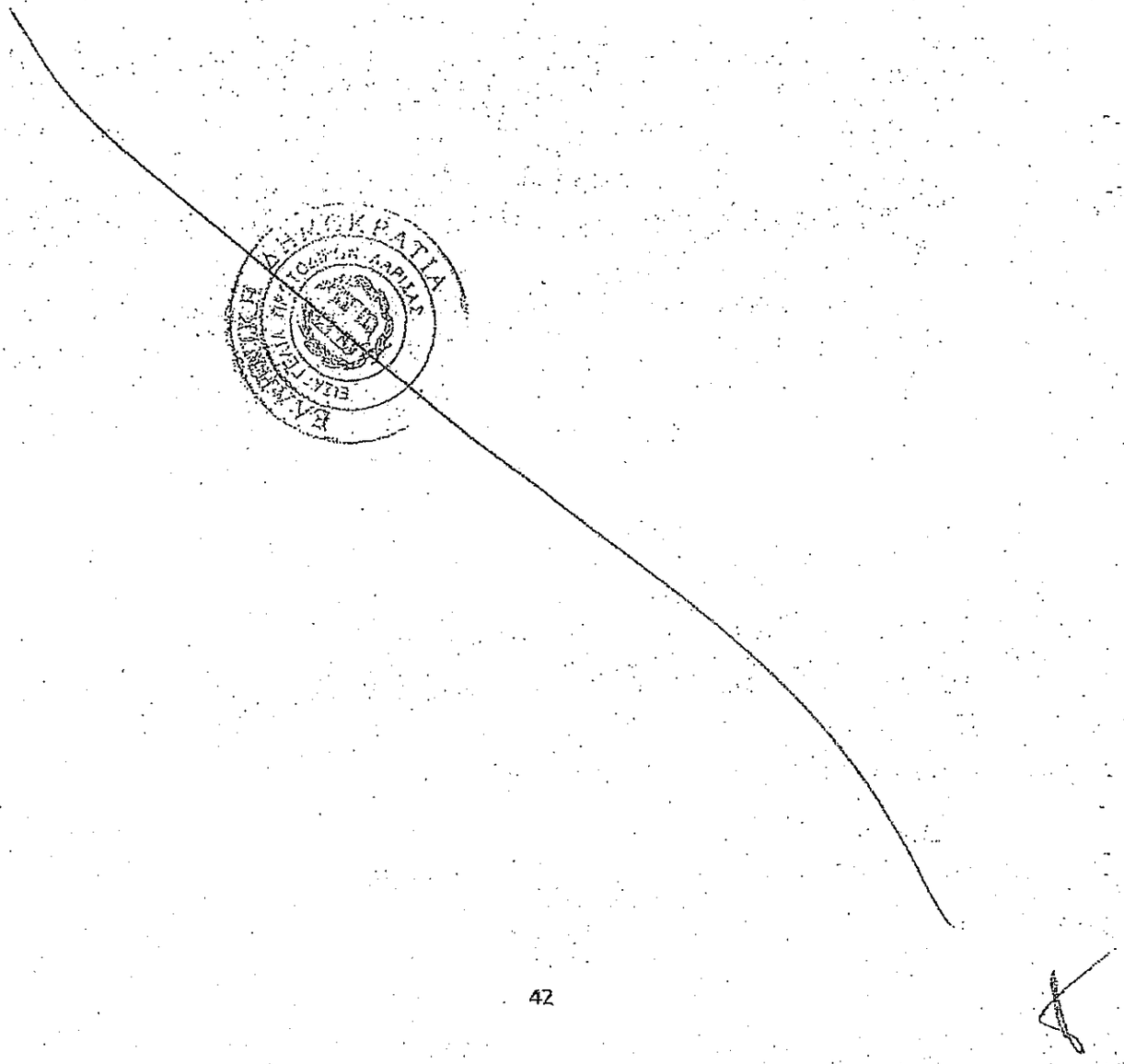
Ιδού τα έγγραφα «φωτιά» που αποδεικνύουν πως το ελληνικό Δημόσιο ζημιώθηκε 800 εκατομμύρια ευρώ από τα ανεξήγητα ακροβατικά της κυβέρνησης με τον Ιταλικό Όμιλο Trainitalia. Έγγραφα που επίμονα αρνούνταν να καταθέσει στην Βουλή ο παραιτηθείς πια υπουργος Υποδομών και Συγκοινωνιών, Κώστας **Καραμανλής**, στο αίτημα που κατέθεσαν 42 βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ.

Πρόκειται για:

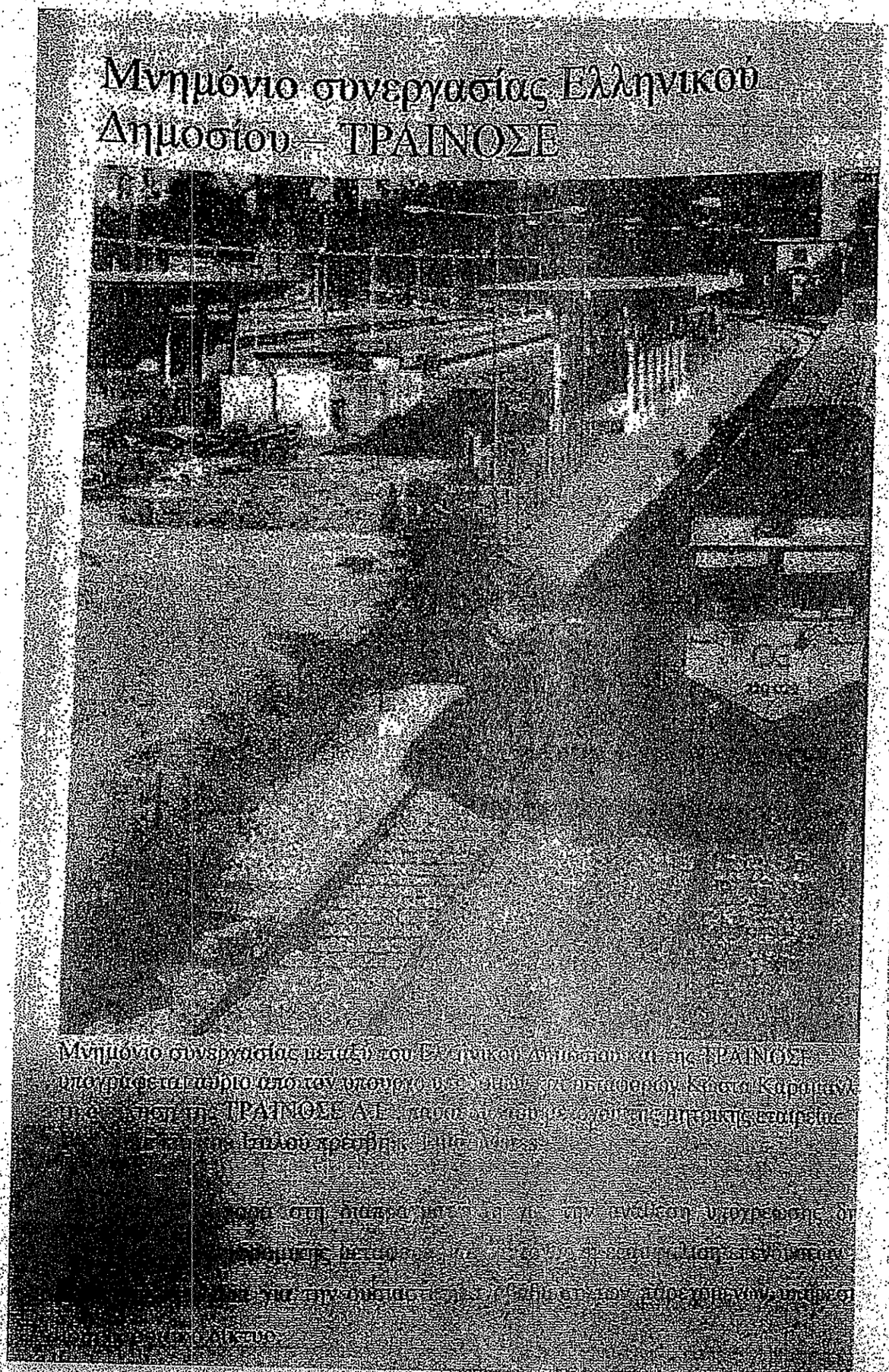
Α: Το Μνημόνιο Συνεργασίας Ελληνικού Δημοσίου - ΤΡΑΙΝΟΣΕ που υπογράφτηκε στις 29 Νοεμβρίου 2019 παρουσία του υπουργού υποδομών και

μεταφορών, Κώστα Καραμανλή, και τη διοίκηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, τον μέτοχο της μητρικής εταιρίας Trenitalia και του Ιταλού πρέσβη Luigi Maras. Το μνημόνιο αφορά στη διαπραγμάτευση για την ανάθεση υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας σιδηροδρομικής μεταφοράς με ταυτόχρονη εξασφάλιση επενδύσεων 2,5 δισ. ευρώ στην Ελλάδα μέσα στα επόμενα 9 χρόνια για ουσιαστική αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών στο σιδηροδρομικό δίκτυο.

Advertisement



# Μνημόνιο συνεργασίας Ελληνικού Δημοσίου – ΤΡΑΙΝΟΣΕ



Μνημόνιο συνεργασίας μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ υπογράφεται αύριο από τον υπουργό [illegible] Κώστα Καραμανλή [illegible] της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. [illegible] με τις [illegible] εταιρείες [illegible] του [illegible] χρέους [illegible]

[illegible] στη διάρκεια [illegible] την ανάληψη υποχρεώσεων [illegible] δημόσιες [illegible] [illegible] για την ομαλή [illegible] [illegible] συνολικού [illegible] [illegible] Δικτύου.

Οι άμεσες επενδύσεις ΤΡΑΙΝΟΣΕ στην απόφαση του Δ.Σ. της εταιρείας του Νοεμβρίου 2020 κυμαίνονται από 645 έως 810 εκατ. ευρώ. Βασική προϋπόθεση όπως καταγράφεται στο άρθρο 20 του μνημονίου είναι το Ελληνικό Δημόσιο να προβεί στην:

1) Ολοκλήρωση της σηματοδότησης στον άξονα Πειραιάς - Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Ειδομένη (Σύμβαση 717 της ΕΡΓΟΣΕ) μέχρι τέλος του 2021.

2) Να θέσει σε λειτουργία του ETCS στον άξονα Πειραιάς - Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Ειδομένη (Σύμβαση 10005 της ΕΡΓΟΣΕ) μέχρι τέλος του 2021.

Επίσης, για τις ιταλικές επενδύσεις των 645 εκατ. ευρώ στην Ελλάδα παρέχεται, ως αντάλλαγμα εκ μέρους του Δημοσίου, μια επιδότηση 750 εκατ ευρώ (50 εκατ. ανά έτος επι 15 έτη).



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ
ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

TRAIN

ΜΕΛΟΣ ΤΟΥ Ο

# ΜΝΗΜΟΝΙΟ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ

ΚΑΙ

ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.

ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΘΕΣΗ

2[illegible] ΣΗΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕ

ΕΠΙ[illegible] ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦ

Β: Το παραπάνω μνημόνιο διαμορφώνεται σε Σύμβαση Παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ανώνυμης εταιρίας με την επωνυμία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Μεταφορές - Μεταφορικές Υπηρεσίες».

**Ωστόσο, οι ημέρες, οι εβδομάδες, οι μήνες και τα χρόνια περνούν και τίποτε δεν υλοποιήθηκε απ' όσα προβλέπονταν στο μνημόνιο συνεργασίας. Ούτε έργα σηματοδότησης, ούτε η λειτουργία του ETCS ολοκληρώθηκαν μέχρι το τέλος του 2021 από το ελληνικό Δημόσιο, αλλά και ούτε επενδύσεις ξεκίνησαν από την ιταλική εταιρεία. Αντιθέτως, το ελληνικό Δημόσιο καταβάλλει κανονικά την επιδότηση των 50 εκατομμυρίων ετησίως για τις άγονες γραμμές.**

**Αίφνης, στις 9 Ιουλίου του 2022 επικυρώνεται στη Βουλή η σύμβαση Καραμανλή μεταξύ του ελληνικού Δημοσίου και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, όπου οι άμεσες επενδύσεις της Ιταλικής trenitalia στην Ελλάδα συρρικνώνονται από τα 645 εκατ. ευρώ στα 77,5 εκατ. ευρώ! Παράλληλα, απεμπολείται η υποχρέωση του ιταλικού ομίλου να αναλάβει το κόστος αγοράς νέων τρένων (215 εκατ. ευρώ). Επομένως, το ελληνικό Δημόσιο ζημιώνεται συνολικά κατά 797 εκατ. ευρώ.**

**Αυτά όλα τα νούμερα και τα στοιχεία αναμένεται να τεθούν επί τάπητος στη Βουλή αμέσως μετά την ολοκλήρωση ταφής και του τελευταίου νεκρού της σιδηροδρομικής τραγωδίας στα Τέμπη.**

# ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

## ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

9 Ιουλίου 2022 ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ Αρ. 9


### ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 4953

**Κύρωση της Σύμβασης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου 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 ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Εκδίδομε τον ακόλουθο νόμο που ψήφισε η Βουλή:

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ


Άρθρο πρώτο Κύρωση της Σύμβασης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. για την ανάθεση Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών

Άρθρο 1 Ορισμοί

Άρθρο 2 Παρεχόμενες Υπηρεσίες

Άρθρο 3 Ποιότητα Υπηρεσιών και αποζημίωση

Άρθρο 4 Σχέσεις με το επιβατικό κοινό

Άρθρο 5 Συνέχεια παροχής υπηρεσιών

Άρθρο 6 Ασφάλεια και προστασία στους σταθμούς

Άρθρο 7 Εξυπηρέτηση στους σταθμούς

Άρθρο 8 Τέλη [illegible]

Άρθρο 9 Τέλη για τις Υπηρεσίες Κατανομής Θέσεων

Άρθρο 10 Υποχρεώσεις [illegible]

Άρθρο 11 Υποχρεώσεις [illegible]

Άρθρο 12 Υποχρεώσεις [illegible]

Άρθρο 13 Υποχρεώσεις [illegible]

Άρθρο 14 Υποχρεώσεις [illegible]

Άρθρο 15 Υποχρεώσεις [illegible]

Άρθρο 16 Υποχρεώσεις [illegible]

Άρθρο 17 Υποχρεώσεις [illegible]

Άρθρο 18 Υποχρεώσεις [illegible]

Άρθρο 19 Υποχρεώσεις [illegible]

Άρθρο 20 Εγγυοτήρια για τα οποία δεν [illegible] ροχος

Άρθρο 21 Επιτροπή Παρακολούθησης

Άρθρο 22 Επιτροπή Επίλυσης Διαφο

Άρθρο 23 Σωρευτική αναγνώριση σ

Άρθρο 24 Επικοινωνία των Συμβαλλ

Άρθρο 25 Τροποποίηση της Σύμβασ

Άρθρο 26 Εμπιστευτικότητα

Άρθρο 27 Εκχώρηση και ανάθεση υ

Άρθρο 28 Μεταβατικές λύσεις διατ

Άρθρο 29 Εφαρμοστέο δίκαιο, κατά

Παράρτημα Α Απογραφή Υπηρεσιώ

Παράρτημα Β Απαιτήσεις Υποβολής

Κτεσπαρακολούθησης μεγέθων αυγκ

Παράρτημα Γ Απογραφή προσωπικ

Παράρτημα Δ Επενδύσεις

Άρθρο δεύτερο Έναρξη ισχύος


Άρθρο πρώτο

Κύρωση της Σύμβασης μετα[illegible] Δημοσίου και της ανώνυμη[illegible] με την επωνυμία «ΤΡΑΙΝΟΣ[illegible] Μεταφορικές Υπηρεσίες [illegible] Φορτίου Ανώνυμη Σιδηρ[illegible] (ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.) για τη [illegible] Δημόσιας Υπηρεσίας επι[illegible] σιδηροδρομικών μετα[illegible]

Κυρώνεται και [illegible] Σύμβαση ανάθεσης Υποχρεώσεων [illegible] Δημόσιας Υπηρεσίας επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Μεταφορές – Μεταφορικές Υπηρεσίες Επιβατών και Φορτίου Ανώνυμη Σιδηροδρομική Εταιρεία» (ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.), η οποία υπογράφηκε στις 30 Μαΐου 2022 και έχει ως εξής:

.....».

Τα παραπάνω είναι μόνο μια μικρή ένδειξη της διάστασης του αδικήματος της κακουργηματικής απιστίας που ζητούμε να διερευνήσετε κ. Εισαγγελέα.

Σε ότι αφορά τους 9ο,10ο, 11ο, 12ο, μηνυόμενους ο Ο.Σ.Ε. διαχειρίζεται τις σιδηροδρομικές υποδομές της χώρας και εκτελεί έργα για την ανάπτυξη των υποδομών αυτών. Η ΕΡΓΟΣΕ, θυγατρική εταιρεία του Ο.Σ.Ε, διαχειρίζεται τα έργα του Ο.Σ.Ε. για την ανάπτυξη των γραμμών και των εγκαταστάσεων, ενώ παρέχει υπηρεσίες επίβλεψης και κατασκευής, καθώς και φέρει την ευθύνη διενέργειας απαλλοτριώσεων. Περαιτέρω, η ιταλική Hellenic Train S.A., η οποία περί το έτος 2017 απέκτησε το 100% της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και της ΕΕΣΤΥΥ, που έφερε την ευθύνη της συντήρησης του τροχαίου υλικού, είχε την ευθύνη της λειτουργίας και εκμετάλλευσης των σιδηροδρομικών μεταφορών και στην οποία έχουν ανατεθεί οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας στις επιβατικές μεταφορές. Έπειτα, στη ΓΑΙΟΣΕ ανήκει η αποκλειστική διαχείριση, αξιοποίηση και εμπορική εκμετάλλευση της ακίνητης σιδηροδρομικής περιουσίας, η ίδρυση λειτουργία και εκμετάλλευση εμπορευματικών κέντρων, η διαχείριση και η εκμετάλλευση διηροδρομικού τροχαίου υλικού, το οποίο συνήθως επινοικιάζει τις εταιρείες που εκτελούν μεταφορικό έργο.

Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμου (Ρ.Α.Σ.), της οποίας προΐσταται η 8η μηνυόμενη ρυθμίζει και εποπτεύει τη λειτουργία της σιδηροδρομικής αγοράς, αδειοδοτεί σιδηροδρομικές εταιρείες, εγκρίνει την ασφάλεια του διαχειριστή υποδομής, πιστοποιεί φορείς υπευθύνους για τη συντήρηση σιδηροδρομικού υλικού και από το έτος 2013 έχει οριστεί ως αρμόδια Αρχή ασφαλείας και διαλειτουργικότητας του συστήματος, είναι δε υπεύθυνη για την τήρηση εθνικού μητρώου οχημάτων, αδειοδοτεί και πιστοποιεί τους μηχανοδηγούς και βεβαίως είναι υπεύθυνος εθνικός φορέας για τη διασφάλιση των δικαιωμάτων των επιβατών και των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Ειδικότερα η Ρ.Α.Σ ανακοινώνει τα εξής στην ιστοσελίδα της, που αποτελούν στοιχεία κατάδειξης της ευθύνης της 8ης μηνυόμενης για το σύνολο των αδικημάτων που της αποδίδουμε:

«..1.Σκοπός του Οδηγού Αδειοδότησης

Ο Οδηγός Αδειοδότησης Σιδηροδρομικής Επιχείρησης έχει συνταχθεί από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ), με την ιδιότητά της ως αρμόδια Αρχή Αδειοδότησης Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων, με σκοπό να υποβοηθήσει και να κατευθύνει τις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις στη διαδικασία που οφείλουν να ακολουθήσουν για τη λήψη Άδειας Σιδηροδρομικής Επιχείρησης, σύμφωνα με τους όρους του Ευρωπαϊκού και Εθνικού Θεσμικού Πλαισίου.

**2. Ισχύον Θεσμικό Πλαίσιο**

ν. 4408/2016 (Α' 135) «Εναρμόνιση της νομοθεσίας με την Οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Νοεμβρίου 2012 για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (ΕΕ L343/32 της 14.12.2012) και άλλες διατάξεις»

**ν. 4632/2019 (Α' 159) «Ενσωμάτωση στην Ελληνική νομοθεσία των Οδηγιών 2016/797, 2016/798 και 2016/2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και άλλες διατάξεις».**

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2015/171 «Σχετικά με ορισμένες πτυχές της διαδικασίας αδειοδότησης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων» της Οδηγίας 2012/34»

ΟΔΗΓΙΑ 2012/34 της ΕΕ «Για τη δημιουργία ενιαίου σιδηροδρομικού χώρου (αναδιατύπωση)»

ΟΔΗΓΙΑ 2016/2370 της ΕΕ «Για την τροποποίηση της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ όσον αφορά το άνοιγμα της αγοράς εσωτερικών υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και τη διακυβέρνηση της σιδηροδρομικής υποδομής»

**3. Όροι και Προϋποθέσεις Αδειοδότησης**

1. Κάθε επιχείρηση εγκατεστημένη στην Ελληνική επικράτεια δικαιούται να αιτηθεί τη χορήγηση Άδειας Σιδηροδρομικής Επιχείρησης στη ΡΑΣ. 2. Η άδεια είναι αμεταβίβαστη και αποκλείεται η εκχώρησή της. 3. Η άδεια δεν εξασφαλίζει αυτή καθαυτή την πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή. Απαραίτητη, επίσης, προϋπόθεση είναι η χορήγηση Ενιαίου Πιστοποιητικού Ασφάλειας είτε από την Εθνική Αρχή Ασφάλειας (ΕΑΑ), σε εφαρμογή της παρ.8 του άρθρου 62 του ν.4632/2019 (Α' 159) είτε από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σε εφαρμογή των παρ.5-7 του άρθρου 62 του ίδιου νόμου και η παροχή πρόσβασης και χρήσης της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής από τον Διαχειριστή Υποδομής. 4. Κάθε επιχείρηση που υποβάλλει αίτηση για τη χορήγηση Άδειας Σιδηροδρομικής Επιχείρησης πρέπει να είναι σε θέση να αποδείξει στην ΡΑΣ, ήδη πριν από την έναρξη των δραστηριοτήτων της, ότι μπορεί να πληροί, ανά πάσα στιγμή, τις αναγκαίες απαιτήσεις αξιοπιστίας, χρηματοοικονομικής επαφάνειας, επαγγελματικής επάρκειας και κάλυψης της αστικής της ευθύνης. 5. Η αίτηση για την παροχή Άδειας Σιδηροδρομικής Επιχείρησης αναφέρει, κατ' ελάχιστον, το είδος των

μεταφορικών υπηρεσιών (επιβατικών ή/και εμπορευματικών)και την πληροφορία εάν η δραστηριότητα της επιχείρησης θα αφορά μόνο την παροχή έλξης σε οχήματα άλλων μεταφορέων. 6. Οι απαιτήσεις όσον αφορά τη χρηματοοικονομική επιφάνεια θεωρείται ότι πληρούνται, όταν η επιχείρηση που υποβάλλει την αίτηση για τη χορήγηση Άδειας Σιδηροδρομικής Επιχείρησης μπορεί να αποδείξει ότι είναι σε θέση να ανταποκριθεί στις τρέχουσες και μελλοντικές υποχρεώσεις της, οι οποίες καθορίζονται με βάση ρεαλιστικές εκτιμήσεις, για περίοδο 12 μηνών. 7. Η ΡΑΣ δεν μπορεί να απαιτήσει την έναρξη ισχύος της κάλυψης αστικής ευθύνης πριν η σιδηροδρομική επιχείρηση δραστηριοποιηθεί στις σιδηροδρομικές μεταφορές. 8. Με τη συμπλήρωση πέντε (5) ετών, αλλά και ανά πέντε έτη, από τη χορήγηση της Άδειας Σιδηροδρομικής Επιχείρησης, η ΡΑΣ επανεξετάζει τη χορηγηθείσα άδεια, προβαίνοντας σε επαλήθευση και επικαιροποίηση των στοιχείων της αδειοδοτημένης σιδηροδρομικής επιχείρησης που τηρούνται στο φάκελο που διατηρεί, προκειμένου να διαπιστώσει εάν εξακολουθούν να συντρέχουν οι όροι και οι προϋποθέσεις βάσει των οποίων χορηγήθηκε η άδεια. Πέραν της ανά πενταετία εξέτασης των στοιχείων της αδειοδοτημένης σιδηροδρομικής επιχείρησης, η ΡΑΣ παρακολουθεί αδιαλείπτως την τήρηση των προϋποθέσεων βάσει των οποίων χορηγήθηκε η άδεια. 9. Η αδειοδοτημένη σιδηροδρομική επιχείρηση, οφείλει να ενημερώνει, υποβάλλοντας τα σχετικά συμπληρωματικά στοιχεία εντός τριάντα (30) ημερών, τη ΡΑΣ, για οποιαδήποτε αλλαγή στους όρους και τις προϋποθέσεις βάσει των οποίων της χορηγήθηκε η Άδεια Σιδηροδρομικής Επιχείρησης , και ιδίως για τις μεταβολές στα πρόσωπα των νομίμων εκπροσώπων, των χρηματοοικονομικών της στοιχείων, του οργανογράμματος και του καθεστώτος κάλυψης της αστικής της ευθύνης, καθώς και για θέματα που αφορούν την επαγγελματική της ικανότητα.

4. Διαδικασία Υποβολής Αίτησης Αδειοδότησης

1. Για τη χορήγηση της Άδειας Σιδηροδρομικής Επιχείρησης απαιτείται η υποβολή στη ΡΑΣ, σε ηλεκτρονική μορφή, Αίτηση Αδειοδότησης (Παράρτημα Ι), Νομιμοποιητικά Έγγραφα και Απαιτούμενα Στοιχεία (Παράρτημα ΙΙ), καθώς και Επιχειρηματικό Σχέδιο (Παράρτημα ΙΙΙ) της ενδιαφερόμενης επιχείρησης. 2. Η Αίτηση Αδειοδότησης υποβάλλεται από μία μόνο επιχείρηση και υπογράφεται από το Νόμιμο Εκπρόσωπο αυτής (ψηφιακή υπογραφή). 3. Κατά τη διαδικασία συμπλήρωσης της Αίτησης Αδειοδότησης οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να επικοινωνούν για διευκρινίσεις με την ΡΑΣ στο email info@ras-el.gr ή/και στο τηλ. 210 3860141. 4. Εντός ενός (1) μηνός από την παραλαβή της Αίτησης Αδειοδότησης, η ΡΑΣ πληροφορεί την επιχείρηση ότι ο φάκελος είναι πλήρης ή ζητεί πρόσθετες πληροφορίες. Η προθεσμία αυτή μπορεί να παραταθεί κατά δύο (2) εβδομάδες σε εξαιρετικές περιστάσεις και η επιχείρηση ενημερώνεται σχετικά. Μόλις παραλάβει τις συμπληρωματικές πληροφορίες, η ΡΑΣ ενημερώνει την επιχείρηση εντός μέγιστης προθεσμίας ενός (1) μηνός, εάν ο φάκελος είναι πλήρης. 5. Η ΡΑΣ αποφασίζει επί της αίτησης αδειοδότησης το συντομότερο δυνατόν και οπωσδήποτε εντός τριών (3) μηνών από την υποβολή όλων των αναγκαίων πληροφοριών. Η ΡΑΣ λαμβάνει υπόψη όλα τα διαθέσιμα στοιχεία. Η απόφαση ανακοινώνεται άμεσα στην επιχείρηση που υποβάλλει την αίτηση αδειοδότησης. Σε περίπτωση απόρριψης της αίτησης αδειοδότησης, αναφέρονται οι σχετικοί λόγοι. 6. Στοιχεία της εκδοθείσας άδειας καταχωρούνται στο Μητρώο Αδειοδοτημένων Επιχειρήσεων, που δημοσιεύει η ΡΑΣ στην ιστοσελίδα της. Η άδεια αναρτάται, επίσης, στη βάση δεδομένων ERADIS

(https://eradis.era.europa.eu/safety_docs/licences/default.aspx), που τηρεί ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων της ΕΕ.

**5. Ειδικές Περιπτώσεις**

▪ Σιδηροδρομική επιχείρηση, η οποία έχει ευρωπαϊκή άδεια σε ισχύ και επιθυμεί να δραστηριοποιηθεί στην ελληνική σιδηροδρομική υποδομή (άρθρο 23, παρ.6, ν.4408/2016), υποβάλλει ο Αντίγραφο της Ευρωπαϊκής Άδειας ο Ασφαλιστήριο Συμβόλαιο κάλυψης αστικής ευθύνης με τους ασφαλιστικούς κινδύνους και τα ποσά που αναφέρονται στο άρθρο 22 του ν.4408/2016 ο Συνοπτικό Επιχειρηματικό Σχέδιο (κεφάλαια I και II του Υποδείγματος Επιχειρηματικού Σχεδίου – Παράρτημα III του Οδηγού Αδειοδότησης) ▪ Σιδηροδρομική επιχείρηση, η οποία έχει άδεια και δραστηριοποιείται ήδη στην Ελληνική σιδηροδρομική υποδομή, εφόσον επιθυμεί να μεταβάλει ή να επεκτείνει τη δραστηριότητά της σε σημαντικό βαθμό, όπως ενδεικτικά σιδηροδρομική επιχείρηση που εκτελεί εμπορευματικές μεταφορές να δραστηριοποιηθεί και στις επιβατικές μεταφορές; υποβάλλει πλήρη φάκελο αδειοδότησης. (άρθρο 24, παρ.6, ν.4408/2016)

**6. Απαιτήσεις – Κυρώσεις – Αναστολή - Ανάκληση**

▪ Δεν χορηγούνται άδειες ούτε παρατείνεται η ισχύς τους, εάν δεν πληρούνται οι απαιτήσεις του άρθρου 17 του ν.4408/2016. ▪ Δεν επιτρέπεται στις επιχειρήσεις να παρέχουν υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών εάν δεν είναι κάτοχοι κατάλληλης άδειας για τις εν λόγω υπηρεσίες . ▪ Εάν η ΡΑΣ κρίνει ότι η σιδηροδρομική επιχείρηση δεν μπορεί πλέον να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις της Άδειας Σιδηροδρομικής Επιχείρησης, αναστέλλει ή ανακαλεί την άδειά της, ενημερώνοντας το διαχειριστή υποδομής και το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών (άρθρο 24 ν.4408/2016). ▪ Η Ρ.Α.Σ. μπορεί με ειδικά αιτιολογημένη απόφασή της και ύστερα από προηγούμενη ακρόαση των ενδιαφερομένων να απαιτήσει την παύση της παράβασης της Σιδηροδρομικής Επιχείρησης είτε αμέσως είτε εντός εύλογου χρονικού διαστήματος και να λάβει κατάλληλα και αναλογικά μέτρα που αποβλέπουν στην εξασφάλιση της συμμόρφωσης και να επιβάλλει στο υπαίτιο πρόσωπο μία ή περισσότερες κυρώσεις (άρθρο 32 ν.3891/2010).

**Αδειοδότηση Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων**

Κάθε επιχείρηση εγκατεστημένη στην ελληνική επικράτεια δικαιούται να ζητήσει άδεια σιδηροδρομικής επιχείρησης στην αρχή αδειοδότησης. Στην Ελλάδα, η ΡΑΣ ως αρχή αδειοδότησης, είναι υπεύθυνη τόσο για την έκδοση αδειών όσο και για τον έλεγχο της συνεχούς τήρησης των απαιτήσεων βάσει των οποίων εκδίδονται. Η άδεια που χορηγείται σε μία σιδηροδρομική επιχείρηση δεν δίνει από μόνη της πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή. Τα επόμενα βήματα που απαιτούνται είναι κατά σειρά τα εξής:

– η απόκτηση ***πιστοποιητικού ασφάλειας από την Εθνική Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών, τις αρμοδιότητες της οποίας ασκεί η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων,***

– η σύναψη σύμβασης με τον διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής για την πρόσβαση στην υποδομή

**Διαδικασία Χορήγησης Άδειας Σιδηροδρομικής Επιχείρησης**

Για την απόκτηση άδειας, η ενδιαφερόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση που είναι εγκατεστημένη στην Ελλάδα καταθέτει αίτηση στη ΡΑΣ, η οποία συνοδεύεται από φάκελο με τα στοιχεία που αποδεικνύουν την αξιοπιστία, χρηματοοικονομική επιφάνεια, επαγγελματική επάρκεια και κάλυψη της αστικής ευθύνης της αιτούσης, σύμφωνα με τα άρθρα 16 έως 25 και 62 (Παράρτημα ΙΙΙ) του ν.4408/2016.

Το έντυπο αίτησης για την παροχή άδειας σιδηροδρομικής επιχείρησης και όλα τα νομιμοποιητικά έγγραφα, στοιχεία και πληροφορίες που τη συνοδεύουν περιλαμβάνονται στον σχετικό αναλυτικό Οδηγό της ΡΑΣ προς επιχειρήσεις που αιτούνται τη λήψη άδειας λειτουργίας σιδηροδρομικής επιχείρησης (βλέπε «Οδηγός Αδειοδότησης ΣΕ» και «Σχετικά έγγραφα» που ακολουθούν).

Η ΡΑΣ αποφασίζει επί της αίτησης χορήγησης άδειας που της υποβάλλεται το συντομότερο δυνατόν και πάντως όχι πέραν των τριών μηνών από την υποβολή όλων των αναγκαίων πληροφοριών. Η απόφαση κοινοποιείται στην αιτούσα σιδηροδρομική επιχείρηση και σε περίπτωση απόρριψης αναφέρονται οι σχετικοί λόγοι.

Η άδεια σιδηροδρομικής επιχείρησης ισχύει για το σύνολο του εδάφους της Ένωσης και ενόσω η σιδηροδρομική επιχείρηση εκπληρώνει τις προϋποθέσεις που καθορίζει ο ν.4408/2016. Η άδεια είναι αμεταβίβαστη και αποκλείεται η εκχώρησή της.

**Οδηγός Αδειοδότησης Σιδηροδρομικής Επιχείρησης**

Στον ακόλουθο Οδηγό εμπεριέχονται οι απαραίτητες πληροφορίες σχετικά με τη διαδικασία λήψης αδείας σιδηροδρομικής επιχείρησης. Πιο συγκεκριμένα, κάθε ενδιαφερόμενη επιχείρηση μπορεί να ενημερωθεί για όλα τα στοιχεία που θα πρέπει να υποβάλει όπως:

την αίτηση χορήγησης αδείας,

τα δικαιολογητικά για την κάλυψη των απαιτήσεων:

αξιοπιστίας

χρηματοοικονομικής επιφάνειας

επαγγελματικής επάρκειας

αστικής ευθύνης

το παράβολο υπέρ Δημοσίου καθώς και

Επιχειρηματικό Σχέδιο (Business Plan), συνοδευόμενο από πίνακες με ποσοτικά και ποιοτικά στοιχεία που τεκμηριώνουν, με βάση ρεαλίστικές εκτιμήσεις, τρέχουσα και μελλοντική βιωσιμότητα για περίοδο 12 μηνών.

**Πρότυπα Υποδείγματα Επιχειρηματικών Σχεδίων για Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις**

Υπό διαμόρφωση

## Νομοθεσία

1. Οδηγία 2012/34 για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου
2. Οδηγία 2016/2370 για την τροποποίηση της οδηγίας 2012/34/ΕΕ όσον αφορά το άνοιγμα της αγοράς εσωτερικών υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και τη διακυβέρνηση της σιδηροδρομικής υποδομής
3. Κανονισμός 2015/171 σχετικά με ορισμένες πτυχές της διαδικασίας αδειοδότησης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων
4. 3891_2010-188.pdf
5. ν. 4408/2016 (Α 135)
6. ν. 4632/2019 (Α 159)
7. Οδηγός Αδειοδότησης
8. Licencing guide...».

**Η ίδια η 8η μηνυόμενη δεν αρνείται ότι γνώριζε την επικινδυνότητα που επικρατούσε στο σιδηροδρομικό δίκτυο.**

**Χαρακτηριστικό είναι το παρακάτω δημοσίευμα:**

«.....

# «Βόμβα» ΡΑΣ: «Όλοι ήξεραν!» – Προειδοποίησαν με επιστολή την κυβέρνηση 4 ημέρες πριν την τραγωδία

«Δεν με κάλεσε ποτέ» λέει για τον Καραμανλή η πρόεδρος της ΡΑΣ

Συντάκτης: Newsroom
24-03-2023 • 15:19

Δεν έχουν τέλος οι αποκαλύψεις που έρχονται στο φως για την εγκληματική αδιαφορία της κυβέρνησης Μητσοτάκη αναφορικά με το σιδηροδρομικό δίκτυο, για το οποίο είχε λάβει προειδοποιήσεις και

ενημερώσεις όχι μόνον από τους εργαζόμενους, αλλά και από την ίδια την **Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων**.

Η προσπάθεια του Κυριάκου Μητσοτάκη να κάνει **διάχυση ευθυνών μετά την τραγωδία στα Τέμπη με τους 57 νεκρούς** προκειμένου να «καλύψει» με κάθε τρόπο τις παραλείψεις και τις αστοχίες, έπεσε στο κενό από την πρώτη στιγμή.

Εκτός λοιπόν από τις επιστολές διαμαρτυρίας και τα εξώδικα των **συνδικαλιστών, η ΡΑΣ είχε στείλει επιστολή στις 13 Δεκεμβρίου του 2021,** μέσω της οποίας προειδοποιούσε για κινδύνους και ζητήματα ασφαλείας. Μάλιστα, τέσσερις μέρες πριν την σύγκρουση των τρένων, η ΡΑΣ έστειλε στο υπουργείο **Μεταφορών αίτημα ενημέρωσης για το προσωπικό του ΟΣΕ και το κατά πόσο λήφθηκαν** ή πρόκειται να ληφθούν μέτρα για την αντιμετώπιση των προβλημάτων, μετά τα τελευταία περιστατικά εκτροχιασμών.

Τα έγγραφα έδωσε στη δημοσιότητα η πρόεδρος της ΡΑΣ **Ιωάννα Τσιαπαρίκου**, τονίζοντας ότι η αρχή είχε ενημερώσει: *«Εμείς δεν θα μπορούσαμε να μη δώσουμε την έγκριση ασφαλείας στον ΟΣΕ εφόσον όλες αυτές οι διαδικασίες είναι καταγεγραμμένες. Από την ώρα που καταγράφονται, είναι δέσμευση του ΟΣΕ να λαμβάνει όλα τα απαραίτητα μέτρα να ελέγχει τους κινδύνους ασφάλειας και αν συμμορφώνεται πλήρως με τις νομοθετικές διατάξεις. Με αυτόν τον τρόπο δίνουμε την έγκριση ασφάλειας και από εκείνη την ώρα ο ΟΣΕ επωμίζεται την ευθύνη για αυτά που περιγράφονται»* ανέφερε μιλώντας στο kontra και εξήγησε: *«Ο ίδιος ο ΟΣΕ πρέπει να αναλαμβάνει μέτρα και στο τέλος υπάρχει η ΡΑΣ που βάσει κινδύνων καταρτίζει ένα ετήσιο πρόγραμμα δειγματοληπτικών ελέγχων, περίπου έναν τον μήνα».*

## Έγγραφα-«φωτιά»

Όπως τόνισε η Τσιαπαρίκου: *«Πάντα όταν είχαμε υπόνοια ότι υπάρχει κάποιος κίνδυνος ενημερώναμε και το κοινοποιούσαμε και στο υπουργείο. Έχω μαζί μου σειρά εγγράφων στα οποία χτυπάμε τα καμπανάκια για τα οποία κατηγορηθήκαμε ότι ερχόμαστε εκ των υστέρων να τα χτυπήσουμε. Από το 2018 το κάναμε με όλες τις διοικήσεις ΟΣΕ. Λέγαμε ότι το τελευταίο χρονικό διάστημα παρατηρούμε την αύξηση της συχνότητας ατυχημάτων και εφιστούμε την προσοχή σας για την τήρηση των κανόνων και των διαδικασιών. Αυτό το έγγραφο είναι κοινοποιημένο, όχι μόνο στη διοίκηση του ΟΣΕ, αλλά και στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών».*

Όταν ρωτήθηκε αν το υπουργείο υιοθέτησε τις συστάσεις, η ίδια απάντησε: *«Εκ του αποτελέσματος φαίνεται πως όχι».*

Η πρόεδρος της ΡΑΣ μίλησε για την έκθεση για το 2021, στην οποία καταγράφονταν *«πάρα πολύ αυξημένα συμβάντα και ατυχήματα»*, ενώ παράλληλα η ίδια συναντήθηκε με τον Γενικό Γραμματέα Μεταφορών.

*«Τα προβλήματα είναι γνωστά, δεν τα ανακαλύψαμε εμείς. Δεν χρειαζόταν να χτυπήσουμε καμπανάκια, ήταν όλοι γνώστες και της κακής κατάστασης του δικτύου και της δυσκολίας συντήρησης του δικτύου και της έλλειψης προσωπικού και πάντα προσπαθούσαμε πυροσβεστικά να εντοπίζουμε τους κινδύνους και να προειδοποιούμε. Αυτά τα έχουμε πει και δημόσια»* ανέφερε, ενώ όπως αποκάλυψε, δεν υπήρξε καμία συνάντηση με τον παραιτηθέντα υπουργό Κώστα Αχ. Καραμανλή, καθώς παρά το γεγονός ότι τον είχε ενημερώσει ότι είναι στη διάθεσή του, ο ίδιος δεν επικοινώνησε ποτέ μαζί της.

*«Όλοι γνώριζαν την κατάσταση στον σιδηρόδρομο. Όλοι τη γνώριζαν. Θεωρώ ότι και ο ίδιος ο διευθύνων του ΟΣΕ είχε μεταφέρει την κατάσταση και έκανε προσπάθειες. Μας είχε μεταφερθεί ότι έχει αλλάξει το προσωπικό και αναζητά χρηματοδότηση και προσωπικό. Σχεδόν κάθε μέρα υπήρχε ένα συμβάν για το οποίο εμείς πρέπει να στείλουμε μία επιστολή. Συστάσεις για τις διαβάσεις, εκτροχιασμούς, αλλαγές τροχιάς κ.α"»* τόνισε η πρόεδρος της ΡΑΣ....».

**Το ερώτημα βέβαια που προκύπτει για την 8η μηνυόμενη είναι γιατί δεν έπραξε κάθε τι δυνατόν για την άρση της ακραίας επικινδυνότητας που επικρατούσε, δεδομένου ότι, σε ότι αφορά την αδειοδότηση σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στην Ελλάδα, η ΡΑΣ ως αρχή αδειοδότησης, είναι υπεύθυνη τόσο για την έκδοση αδειών όσο και για τον έλεγχο της συνεχούς τήρησης των απαιτήσεων βάσει των οποίων εκδίδονται. Η άδεια που χορηγείται σε μία σιδηροδρομική επιχείρηση δεν δίνει από μόνη της πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή.**

**Απαιτούνται, όπως ήδη αναλύθηκε:**

– ***απόκτηση πιστοποιητικού ασφάλειας από την Εθνική Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών, της αρμοδιότητες της οποίας ασκεί η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων,***

**– σύναψη σύμβασης με τον διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής για την πρόσβαση στην υποδομή.**

Επιπλέον όπως επίσης αναφέρθηκε:

1ον) **Εάν η ΡΑΣ κρίνει ότι η σιδηροδρομική επιχείρηση δεν μπορεί πλέον να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις της Άδειας Σιδηροδρομικής Επιχείρησης, αναστέλλει ή ανακαλεί την άδειά της, ενημερώνοντας το διαχειριστή υποδομής και το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών (άρθρο 24 ν.4408/2016).**

2ον) **Η Ρ.Α.Σ. μπορεί με ειδικά αιτιολογημένη απόφασή της και ύστερα από προηγούμενη ακρόαση των ενδιαφερομένων να απαιτήσει την παύση της παράβασης της Σιδηροδρομικής Επιχείρησης είτε αμέσως είτε εντός εύλογου χρονικού διαστήματος και να λάβει κατάλληλα και αναλογικά μέτρα που αποβλέπουν στην εξασφάλιση της συμμόρφωσης και να επιβάλλει στο υπαίτιο πρόσωπο μία ή περισσότερες κυρώσεις (άρθρο 32 ν.3891/2010).**

Τίποτε όμως από τα ανωτέρω δεν έπραξε η 8η μηνυόμενη αν και γνώριζε την τον κίνδυνο που διέτρεχε το κοινό, είχε την δυνατότητα να σταματήσει την αδιάκοπη έκθεση απεριόριστου αριθμού ανθρώπων στον κίνδυνο αυτό είτε με την ανάκληση του πιστοποιητικού ασφάλειας που η ίδια προφανώς είχε χορηγήσει είτε να ανακαλέσει είτε να αναστείλει την άδεια Σιδηροδρομικής Επιχείρησης, αφού προηγούμενα είχε ζητήσει με αιτιολογημένη απόφαση της την παύση της παράβασης και είχε λάβει τα κατάλληλα προς τούτο μέτρα.

Βέβαια η 8η μηνυόμενη θα πρέπει να εξηγήσει για ποιο λόγο απέκρυψε τα τεράστια κενά ασφαλείας που με βεβαιότητα γνώριζε ακόμη και από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ERA), καθώς και σε δική της προφανώς παραπλανητικού περιεχομένου αξιολόγηση του Συστήματος Διαχείρισης Ασφαλείας (ΣΔΑ) της Hellenic Train οφειλόταν η πιστοποίηση που χορηγήθηκε, καθώς την 21 Δεκεμβρίου 2022 η Hellenic Train εξέδωσε ανακοίνωση με την οποία γνωστοποιούσε πως εκδόθηκε και χορηγήθηκε νέο Ενιαίο Πιστοποιητικό Ασφαλείας (που είναι απαραίτητο για τη λειτουργία της) στην εταιρεία από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ERA).

**«Η πιστοποίηση βασίζεται στην αξιολόγηση του Συστήματος Διαχείρισης Ασφαλείας (ΣΔΑ) της Hellenic Train από τον ERA, και τις Ρυθμιστικές Αρχές Σιδηροδρόμων της Ελλάδας (ΡΑΣ) και Βουλγαρίας (ΙΑΔΑ), ως Εθνικές Αρχές για την Ασφάλεια», ανέφερε στην ανακοίνωσή της.**

**Χαρακτηριστικά** ο εκτελεστικός διευθυντής του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ERA), Γιόζεφ Ντοπελμπάουερ μιλώντας στην ιστοσελίδα newmoney είπε μεταξύ άλλων: «Το Ενιαίο Πιστοποιητικό Ασφαλείας είναι ένα πιστοποιητικό για τον φορέα εκμετάλλευσης, δηλαδή- στην περίπτωση της Ελλάδας- για την Hellenic Train. Η Hellenic Train το διαθέτει αυτό το πιστοποιητικό, που λίγο- πολύ πιστοποιεί ότι τα εργαλεία του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας είναι στη θέση τους. **Η χρήση των εργαλείων, δηλαδή αν το χρησιμοποιούνται σωστά ή όχι, εποπτεύεται από την ΡΑΣ».**

**Ερωτηθείς εάν η ΡΑΣ έχει ευθύνη, απάντησε: «Δεν θα έκανα την άμεση σύνδεση, αλλά θα έλεγα ότι έχει ευθύνη στην εποπτεία τόσο του διαχειριστή υποδομής, όσο και του φορέα εκμετάλλευσης. Χωρίς τα αποτελέσματα της έρευνας, δεν μπορούμε να πούμε αν υπάρχει κάποια σχέση μεταξύ των πράξεων της ΡΑΣ και του δυστυχήματος».**

Ειδικότερα έχουν χορηγηθεί έως το έτος 2022 τα παρακάτω που μεταξύ άλλων αφορούσαν . ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ, ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΑΛΛΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΠΟΥ ΕΚΔΟΘΗΚΑΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΑΡΧΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

«....6.1 Ενιαία πιστοποιητικά ασφάλειας και Εγκρίσεις ασφάλειας Κατά το έτος 2021 εκδόθηκε στην Ελλάδα ένα (1) Ενιαίο Πιστοποιητικό Ασφάλειας από τη ΡΑΣ, σε εφαρμογή του άρθρου 62 (8) του ν.4632/2019 και του Κανονισμού (ΕΕ) 2018/762, στη ΣΕ ΣΤΑΣΥ. Επίσης, παραμένουν σε ισχύ μέχρι την ημερομηνία λήξης τους τα πιστοποιητικά ασφαλείας (Μέρος Α και Μέρος Β) του παρακάτω πίνακα τα οποία είχαν εκδοθεί δυνάμει του ΠΔ 160/2007 και των Κανονισμών (ΕΕ) 1158/2010 και 1169/2010. Τα ισχύοντα Πιστοποιητικά και Εγκρίσεις Ασφάλειας τα οποία έχουν εκδοθεί από τη ΡΑΣ μέχρι το τέλος του 2021 παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα: Εταιρεία Ιστορικό Ημ/νια Έκδοσης Ημ/νία Λήξης Ισχύος Τύπος πιστοποιητικού Τύπος υπηρεσιών ΟΣΕ Ανανέωση 04-10-21 03-10-25 Έγκριση Ασφαλείας Διαχειριστής Υποδομής PIRAEUS EUROPE ASIA RAIL LOGISTICS (PEARL) SA Τροποποίηση 21-03-18 09-11-22 Πιστοποιητικό Ασφαλείας – Μέρος Β Μεταφορά φορτίου, εξαιρουμένων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων PIRAEUS EUROPE ASIA RAIL LOGISTICS (PEARL) SA

Τροποποί ηση 21-03-18 18-12-21 Πιστοποιητικό Ασφαλείας – Μέρος Α Μεταφορά φορτίου, εξαιρουμένων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων RAIL CARGO LOGISTICS GOLDAIR (RCLG) SA Νέο 21-06-17 20-06-22 Πιστοποιητικό Ασφαλείας – Μέρος Β Μεταφορά φορτίου, συμπεριλαμβανομέν ων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων NSA Ετήσια Έκθεση Ασφάλειας 2021 Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, Σταδίου 33 I 105 57 Αθήνα I info@ras-el.gr Κάθε εκτυπωμένο αντίγραφο είναι «μη ελεγχόμενο». 37 | Σ ε λ ί δ α Εταιρεία Ιστορικό Ημ/νια Έκδοσης Ημ/νία Λήξης Ισχύος Τύπος πιστοποιητικού Τύπος υπηρεσιών RAIL CARGO LOGISTICS GOLDAIR (RCLG) SA Νέο 30-09-16 29-09-21 Πιστοποιητικό Ασφαλείας – Μέρος Α Μεταφορά φορτίου, συμπεριλαμβανομέν ων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων. ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ Ανανέωση 28-12-17 31-12-22 Πιστοποιητικό Ασφαλείας – Μέρος Α Μεταφορά επιβατών, συμπεριλαμβανομέν ων των υπηρεσιών υψηλών ταχυτήτων – Μεταφορά φορτίου, συμπεριλαμβανομέν ων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ Ανανέωση 28-12-17 31-12-22 Πιστοποιητικό Ασφαλείας - Μέρος Β Μεταφορά επιβατών, συμπεριλαμβανομέν ων των υπηρεσιών υψηλών ταχυτήτων – Μεταφορά φορτίου, συμπεριλαμβανομέν ων των υπηρεσιών επικίνδυνων εμπορευμάτων ΣΤΑΣΥ ΑΕ Νέο 07-11-21 06-11-26 Ενιαίο Πιστοποιητικό Ασφάλειας Μεταφορά επιβατών, συμπεριλαμβανομέν ων των υπηρεσιών υψηλών ταχυτήτων NSA Ετήσια Έκθεση Ασφάλειας 2021 Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, Σταδίου 33 I 105 57 Αθήνα I info@ras-el.gr Κάθε εκτυπωμένο αντίγραφο είναι «μη ελεγχόμενο». 38 | Σ ε λ ί δ α Εταιρεία Ιστορικό Ημ/νια Έκδοσης Ημ/νία Λήξης Ισχύος Τύπος πιστοποιητικού Τύπος υπηρεσιών ΤΡΑΙΝΟΣΕ Τροποποί ηση 18-10-21 10-10-23 Πιστοποιητικό ΥΣΦ Εμπορευματικές φορτάμαξες περιλαμβανομένων βυτιοφόρων φορταμαξών για επικίνδυνα εμπορεύματα και άλλων φορταμαξών ειδικών για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων Έως σήμερα δεν υπήρξαν περιπτώσεις αγάκλησης Πιστοποιητικού ή Έγκρισης Ασφαλείας στην Ελλάδα. Δεν υπήρξαν αλλαγές στις διαδικασίες της ΡΑΣ σχετικά με την έκδοση Πιστοποιητικών / Εγκρίσεων Ασφαλείας, με εξαίρεση αυτές που εισήχθησαν με τη νέα νομοθεσία, με την οποία ενσωματώθηκε το 4ο Σιδηροδρομικό Πακέτο (ν.4632/2019)...6.5 Άλλοι τύποι Εγκρίσεων / Πιστοποιήσεων Στο πλαίσιο αξιολόγησης αιτήσεων και τεχνικών φακέλων για την έγκριση θέσης σε λειτουργία σταθερών εγκαταστάσεων, το Δεκέμβριο 2021, ο ΟΣΕ, ως διαχειριστής υποδομής υπέβαλε στη ΡΑΣ αίτηση και τεχνικούς φακέλους για έγκριση θέσης σε λειτουργία του υποσυστήματος «Παρατρόχιος έλεγχος – χειρισμός και σηματοδότηση (CCS). Το αντικείμενο της αίτησης ήταν το υποσύστημα φωνητικής ραδιοεπικοινωνίας συστήματος GSM-R στα τμήματα του σιδηροδρομικού άξονα Πειραιάς – Θεσσαλονίκη – Προμαχώνας, Κιάτο – Αεροδρόμιο και των ιλάδων γραμμής Θριάσιο – Ικόνιο και Οινόη – Χαλκίδα. Το αποτέλεσμα της αναλυτικής αξιολόγησης της συγκεκριμένης αίτησης αναμένεται εντός του 2022. NSA Ετήσια Έκθεση Ασφάλειας 2021 Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, Σταδίου 33 I 105 57 Αθήνα I info@ras-el.gr

Κάθε εκτυπωμένο αντίγραφο είναι «μη ελεγχόμενο». 50 | Σ ε λ ί δ α Τέλος, σημειώνεται ότι η ΡΑΣ συνέχισε εντός του 2021 τη διαβούλευση τόσο με την Κάτοχο τροχαίου υλικού ΓΑΙΑΟΣΕ όσο και με τον ERA αναφορικά με τη διαδικασία που πρέπει να ακολουθηθεί προκειμένου να λάβουν έγκριση οχήματα της ΓΑΙΑΟΣΕ μετά την εγκατάσταση σε αυτά επιχούμενου υποσυστήματος ETCS – on board επιπέδου 1.....».

Σχετικό με τα παραπάνω είναι το εξής δημοσίευμα:

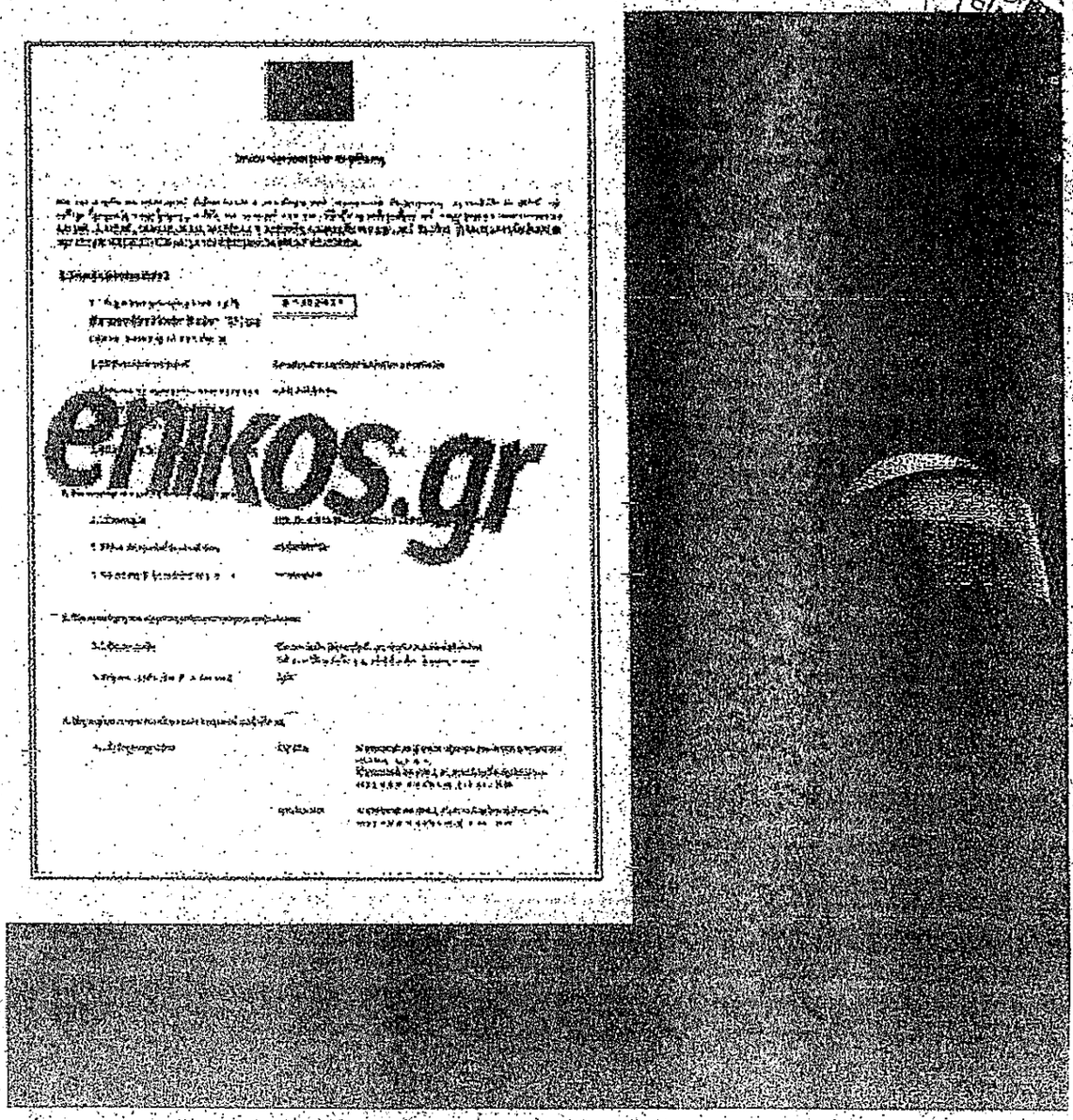
«.....

ΟΜΑΔΑ ΥΨΗΛΗΣ ΑΣΤΥΝΟΜΕΥΣΗΣ

# Αυτό είναι το πιστοποιητικό ασφαλείας της Hellenic Train που βρίσκεται στο μικροσκόπιο

20:17, Τρίτη 07 Μαρτίου 2023
κοινωνία






Αιφνιδιαστική έφοδο στα γραφεία του ΟΣΕ και της Hellenic Train πραγματοποίησε κλιμάκιο αξιολογητών της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων. Τα στελέχη της ΡΑΣ πήραν μαζί τους στοιχεία που αφορούν τις διαδικασίες ασφαλείας. Πρόκειται για ηχογραφήσεις, ηχητικές συνομιλίες, στοιχεία που αφορούν την εκπαίδευση των σταθμαρχών, δελτία έλξης, φύλλα πορείας, τα οποία θα αξιολογηθούν προκειμένου να συσταθεί άμεσα το πόρισμα της Ρυθμιστικής Αρχής ώστε να διαλευκανθούν τα αίτια του καλύνεκρου δυστυχήματος στα Τέμπη.

Τα στελέχη της ΡΑΣ θα καλέσουν τους υπεύθυνους σε ακρόαση και θα προχωρήσουν στη σύνταξη πορίσματος, το οποίο θα αποστείλουν στη δικαιοσύνη και το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Όπως αποκάλυψε ο Realfm, εφόσον διαπιστωθεί ότι δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις ασφαλείας, έχει δικαίωμα η ΡΑΣ να ανακαλέσει το πιστοποιητικό ασφαλείας του ΟΣΕ και να αποστείλει το πόρισμα στην Ευρωπαϊκή Ρυθμιστική Αρχή με στόχο να ανακαλέσει την άδεια της Hellenic Train. Σε αυτή την περίπτωση βέβαια θα έχουμε διακοπή λειτουργίας του σιδηροδρόμου στη χώρα μας. Πηγές της ΡΑΣ ανέφεραν ότι ο έλεγχος είναι στο πλαίσιο της αυτεπάγγελτης έρευνας και οι αρμοδιότητες της Αρχής είναι ο έλεγχος της τήρησης των διαδικασιών ασφαλείας των εταιρειών ΟΣΕ και Hellenic Train.

## Το πιστοποιητικό Ασφαλείας της Hellenic Train

Ηταν 21 Δεκεμβρίου 2022 όταν η Hellenic Train εξέδιδε ανακοίνωση με την οποία γνωστοποιούσε πως εκδόθηκε και χορηγήθηκε νέο Ενιαίο Πιστοποιητικό Ασφαλείας (που είναι απαραίτητο για τη λειτουργία της) στην εταιρεία από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ERA). «Η πιστοποίηση βασίζεται στην αξιολόγηση του Συστήματος Διαχείρισης Ασφαλείας (ΣΔΑ) της Hellenic Train από τον ERA, και τις Ρυθμιστικές Αρχές Σιδηροδρόμων της Ελλάδας (ΡΑΣ) και Βουλγαρίας (ΙΑΙΑ), ως Εθνικές Αρχές για την Ασφάλεια», ανέφερε στην ανακοίνωσή της.

[redacted]

**Ενιαίο πιστοποιητικό**

Με το παρόν πιστοποιητικό βεβαιώνεται η αποδοχή του
σιδηροδρομικής επιχείρησης, καθώς και των μέτρων που έ
πληροί τις ειδικές απαιτήσεις που επιβάλλει η ασφαλής λειτο
την οδηγία (ΕΕ) 2016/798 και με την εφαρμοστέα εθνική νομ

1. Στοιχεία πιστοποιητικού

| | |
|---|---|
| 1.1 Ευρωπαϊκός αναγνωριστικός αριθμός (European Identification Number – EIN) του ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας | EU1020220 |
| 1.2 Είδος πιστοποιητικού | Νέο ενιαίο πιστ |
| 1.3 [illegible] | |

1. [illegible]

2. Ταυτοποίηση της σιδηροδρομικής επιχείρησης

| | |
|---|---|
| 2.1 Επωνυμία | ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΜΙ |
| [illegible] | [illegible] |

Το πιστοποιητικό επικαιροποιήθηκε στις 6 Φεβρουαρίου, με τροποποίηση στην επωνυμία της επιχείρησης (στο αρχικό αναφερόταν ΤΡΑΙΝΟΣΕ και όχι Hellenic Train). Σε κάθε περίπτωση, **έχει ισχύ έως τις 20 Δεκεμβρίου 2017.**

[redacted]

**Ενιαίο πιστοποιητικό**

Με το παρόν πιστοποιητικό βεβαιώνεται η αποδοχή του σιδηροδρομικής επιχείρησης, καθώς και των μέτρων που έ πληροί τις ειδικές απαιτήσεις που επιβάλλει η ασφαλής λειτο την οδηγία (ΕΕ) 2016/798 και με την εφαρμοστέα εθνική νομι

**1. Στοιχεία πιστοποιητικού**

| | |
|---|---|
| 1.1 Ευρωπαϊκός αναγνωριστικός αριθμός (European Identification Number – EIN) του ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας | EU10202301 |
| 1.2 Είδος πιστοποιητικού | Ενημέρωση πι |
| 1.3 EIN του προηγούμενου πιστοποιητικού | EU10202202 |
| 1.4 Ημ[illegible] | |

**2. Ταυτοποίηση της σιδ[illegible]**

| | |
|---|---|
| 2.1 Επωνυμία | HELLEN[illegible] |

Λίγο νωρίτερα, στις 5 Δεκεμβρίου, είχε χορηγηθεί στην Hellenic Train από την Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, ως Εθνική Αρχή για την Ασφάλεια, και πιστοποιητικό Υπεύθυνου για τη Συντήρηση Φορέα (ΥΣΦ). «Η πιστοποίηση βασίζεται στην αξιολόγηση της ικανότητας του ΥΣΦ από τη ΡΑΣ να πληροί τις απαιτήσεις με τις οποίες πρέπει να συμμορφώνονται οι υπεύθυνοι για τη συντήρηση φορείς, όσον αφορά τη διαχείριση κρίσιμων για την ασφάλεια κατασκευαστικών στοιχείων, όπως αναφέρονται στο άρθρο 4 του Κανονισμού (ΕΕ) 2019/779 και εφαρμόζεται για όλα τα οχήματα που υπάγονται στην Οδηγία (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου».

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΣΥΜΜ

το οποίο βεβαιώνει την αποδοχή του συστήματος συντήρησης υπεύθυν
Ένωσης σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοιν
(ΕΕ) 2019/779

| | |
|---|---|
| 1. Αριθμός ΕΙΝ | EL/31/0022/0001 |

2. ΠΙΣΤΟΠΟΙΟΥΜΕΝΟΣ ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ

| |
|---|
| Νόμιμος τίτλος: HELLENIC TRAIN – ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜ |
| Εμπορική ονομασία ή ακρώνυμο: HELLENIC TRAIN A.E. |
| Ταχ. διεύθυνση: Λ. Ανδρέα Συγγρού 41 και Πετμεζά 13, 11743, Αθήν |
| Αριθμός μητρώου επιχείρησης: 6780801000 |

3. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗΣ

| | | |
|---|---|---|
| Το εγγρ. | - νέο πιστοποιητικό | |
| | - ανανεωμένο πιστοποιητικό | ☐ |
| | - επικαιροποιημένο /τροποποιημένο πιστοποιητικό | ☐ |

αριθμός Ε
πιστοποιήτ

# Η άδεια της Hellenic Train

ρυθμιστική αρχή
σιδηροδρόμων

regulatory
authority
for railways

# Άδεια για την Εκτέλεση Σιδηρ

(Εντός της Ένωσης και του Ευρωπαϊκού Οικονομικού
και την ισχύουσα εθνι

1. Κράτος έκδοσης της άδειας

| | |
|---|---|
| Κράτος έκδοσης: Ελλάδα | ☐ Νέα άδεια ☒ Τρο |
| Αριθ. εθνικής άδειας: 012012 | Στοιχεία της απόφασ |
| Ισχύουσα νομοθεσία: Οδηγία 2012/34, Εκτελεστικός Κα<br>Ν. 3891/2010 | |
| Αρχή αδειοδότησης : Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων | |
| Ταχυδρομική διεύθυνση: Σταδίου 33 | |
| Ταχυδρομικός κώδικας και πόλη: 105 59 Αθήνα | |

2. Κάτοχος της άδειας

| |
|---|
| Σιδηροδρομική επιχείρηση: HELLENIC TRAIN AE |
| Ταχυδρομική διεύθυνση: Λ. Συγγρού 41 & Πετμεζά 13 |
| Ταχυδρομικός κώδικας και πόλη: 11743 Αθήνα |
| Αρ. μητρώου: 59777/01/Β/05/584 |

3. Ισχύς

| |
|---|
| Ισχύει από: 18.07.2012 |

Επίσης, η ΡΑΣ είναι υπεύθυνη για το πιστοποιητικό ασφάλειας του ΟΣΕ, το οποίο δίνεται βάσει του Σχεδίου Διαχείρισης Ασφάλειας που καταθέτει ο ίδιος ο ΟΣΕ στη ΡΑΣ.

## Το αντικείμενο της αυτεπάγγελτης έρευνας

Η ΡΑΣ σε έκτακτη συνεδρίαση της Ολομέλειας την 1η Μαρτίου, αποφάσισε τη διεξαγωγή αυτεπάγγελτης έρευνας, βάσει του άρθρου 5 της υπ'αριθμ.1020/09.06.2021 Απόφασης της ΡΑΣ (Κανονισμός Ακροάσεων της ΡΑΣ), αναφορικά με την μετωπική σύγκρουση της επιβατικής αμαξοστοιχίας IC62 Αθήνα-Θεσσαλονίκη με την εμπορευματική αμαξοστοιχία 63503 Θεσσαλονίκη-Θριάσιο, της HELLENIC TRAIN Α.Ε., την 28-02-2023, στη θέση Ευαγγελισμός του Δήμου Τεμπών Ν. Λαρίσης, με ειδικό αντικείμενο :

- τον έλεγχο της τήρησης του Γενικού Κανονισμού Κίνησης (ΓΚΚ) – Μέρος Β, των λοιπών σχετικών διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας και των απαιτήσεων των οικείων Συστημάτων Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) του ΔΥ ΟΣΕ και της ΣΕ HELLENIC TRAIN, σε σχέση με την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών.
- τον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2019/773.

«Η σχετική έρευνα θα διενεργηθεί από την αρμόδια-Μονάδα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας της ΡΑΣ. Μετά το πέρας της έρευνας, κατ' εφαρμογή του άρθρου 5, §5 του Κανονισμού Ακροάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, θα συνταχθεί πόρισμα με σχετική εισήγηση, κατά τα ειδικότερα αναφερόμενα στον Κανονισμό Ακροάσεων της Αρχής», αναφέρει η απόφαση της Αρχής.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
HELLENIC REPUBLIC

ρυθμιστική αρχή σιδηροδρόμων
regulatory authority for railways

ΑΠΟΦΑΣ

της 201ης Εκτακτης Συνεδρίασης

ΘΕΜΑ Διεξαγωγή αυτεπάγγελτης έρευνας σχ
κής σιδηροστοιχίας IC62 Αθήνα-Θεσσα
63503 Θεσσαλονίκη-Θριάσιο, της HELL

Η ΟΛΟΜΕ

Εχοντας υπόψη:

1. τον Ν. 3891/2010 (Α' 188) «Αναδιάρθρωση, ε
ΤΡΑΙΝΟΣΕ και άλλες διατάξεις για το σιδηροδ
2. το Ν.4632/2019 (Α' 159) «Ενσωμάτωση στην
2016/798 και 2016/2370 του Ευρωπαϊκού Κο

Θεσσαλονίκη-Θριάσιο, της HELLENIC TRAIN A.E., τμ
μου Τεμπών Ν. Λαρίσης, με ειδικό αντικείμενο :

- τον έλεγχο της τήρησης του Γενικού Κανονισμι
τικών διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσ
μάτων Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) του ΔΥ ΟΣ
ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών.
- τον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2019/773.

Η σχετική έρευνα θα διενεργηθεί από την αρμόδια
λειτουργικότητας της ΡΑΣ.
Μετά το πέρας της έρευνας, κατ' εφαρμογή του ά
Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, θα συνταχθεί π
τερα αναφερόμενα στον Κανονισμό Ακροάσεων της

Υπενθυμίζεται ότι ο εκτελεστικός διευθυντής του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ERA), Γιόζεφ Ντοπελμπάουερ μιλώντας στην ιστοσελίδα newmoney είπε μεταξύ άλλων: «Το Ενιαίο Πιστοποιητικό Ασφαλείας είναι ένα πιστοποιητικό για τον φορέα εκμετάλλευσης, δηλαδή- στην περίπτωση της Ελλάδας- για την Hellenic Train. Η Hellenic Train το διαθέτει αυτό το πιστοποιητικό, που λίγο- πολύ πιστοποιεί ότι τα εργαλεία του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας είναι στη θέση τους. **Η χρήση των εργαλείων, δηλαδή αν το χρησιμοποιούνται σωστά ή όχι, εποπτεύεται από την ΡΑΣ».**

Ερωτηθείς εάν η ΡΑΣ έχει ευθύνη, απάντησε: «Δεν θα έκανα την άμεση σύνδεση, αλλά θα έλεγα ότι έχει ευθύνη στην εποπτεία τόσο του διαχειριστή υποδομής, όσο και του φορέα εκμετάλλευσης. Χωρίς τα αποτελέσματα της έρευνας, δεν μπορούμε να πούμε αν υπάρχει κάποια σχέση μεταξύ των πράξεων της ΡΑΣ και του δυστυχήματος».....».

**Προκαλεί εντύπωση το γεγονός της δήθεν έρευνας που διέταξε η 8η μηνυόμενη, τι ακριβώς δεν ήξερε και τι περίμενε να ανακαλύψει παραμένει άγνωστο και προφανώς είναι ότι όλες οι σχετικές ενέργειες γίνονται για προσχηματικούς λόγους και ενδεχομένως για στοχευμένη συγκάλυψη ευθυνών και στοιχείων.**

**Χαρακτηριστικό είναι το παρακάτω δημοσίευμα:**

«.....

Ειδήσεις | Ελλάδα
26-04-2023 | 15:25

## Ολοκληρώθηκε η έρευνα της ΡΑΣ για το δυστύχημα στα Τέμπη - Καλεί σε ακρόαση ΟΣΕ και Hellenic Train

Newsroom

Την άμεση κλήση σε ακρόαση του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος και της Hellenic Train Α.Ε με αντικείμενο τον έλεγχο των φερόμενων παραβάσεων, αναφορικά με τη σιδηροδρομική τραγωδία των Τεμπών,

αποφάσισε η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ), η οποία ολοκλήρωσε την αυτεπάγγελτη έρευνα που διενέργησε.

Σύμφωνα με πληροφορίες, στις παραβάσεις εντοπίζονται κενά τόσο στην εκπαίδευση του σταθμάρχη αλλά και ατο θέμα της μετάταξης του -όριο ηλικίας καθώς και στο πρωτόκολλο ασφαλείας που δεν ακολουθήθηκε το μοιραίο βράδυ και από τον σταθμάρχη και τον μηχανοδηγό.

Μόλις ολοκληρωθεί η προβλεπόμενη διαδικασία της ακρόασης στην οποία τα εμπλεκόμενα μέρη θα καταθέσουν τις θέσεις τους για τις παραβάσεις που τους έχουν αποδοθεί, θα εκδοθεί η τελική απόφαση της **Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων** για το δυστύχημα των **Τεμπών**.

Η εν λόγω απόφαση θα περιλαμβάνει λεπτομερώς τις φερόμενες **παραβάσεις** της σιδηροδρομικής νομοθεσίας και την επιβολή των σχετικών κυρώσεων που αυτές επισείουν.

Θα καταγράφονται επίσης και οι σχετικές συστάσεις βελτίωσης των συστημάτων ασφάλειας των ελεγχόμενων σιδηροδρομικών φορέων, οι οποίες θα έχουν χαρακτήρα δεσμευτικών προτάσεων συμμόρφωσης. Επίσης, θα περιλαμβάνονται συνολικότερες προτάσεις για την αναβάθμιση του επιπέδου ασφάλειας των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Η έρευνα διενεργήθηκε από την αρμόδια Μονάδα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και Διαλειτουργικότητας (ΜΑΣΔ) της ΡΑΣ και επικεντρώθηκε σε δύο πεδία:

- Πρώτον: Στον εντοπισμό παραβάσεων που αφορούν τους κανονισμούς και τις διατάξεις της σιδηροδρομικής νομοθεσίας.
- Δεύτερον: Στην ορθή εφαρμογή των Συστημάτων Διαχείρισης Ασφάλειας τα οποία είναι υποχρεωμένοι να συντάσσουν και να τηρούν ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ) και η Σιδηροδρομική Επιχείρηση Hellenic Train A.E. μέσω των οποίων αξιολογούν, ελέγχουν και προλαμβάνουν οποιοδήποτε κίνδυνο.

Οι εμπειρογνώμονες της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων συνέλεξαν, ερεύνησαν και αξιολόγησαν λεπτομερώς έγγραφα, πληροφορίες, μαρτυρίες και ηχητικά ντοκουμέντα που αφορούν το προσωπικό του Διαχειριστή Υποδομής και της Σιδηροδρομικής Επιχείρησης που εμπλέκονται στο δυστύχημα, ολοκληρώνοντας την έρευνα σε εύλογο χρόνο.

Μετά το πέρας της αυτεπάγγελτης έρευνας το επιστημονικό προσωπικό της Μονάδας Ασφάλειας συνέταξε πόρισμα/έκθεση ελέγχου, στο οποίο καταγράφονται οι διαφαινόμενες παραβάσεις των κανονισμών και των διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας αλλά και των απαιτήσεων των Συστημάτων Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) του ΟΣΕ και της Hellenic Train A.E..

Πηγή: ΑΠΕ – ΜΠΕ

.....»

**Βέβαια όπως προαναφέρθηκε δεν υπήρχε τίποτε που να μην γνώριζε η 8η μηνυόμενη καθώς σε εκθέσεις και αξιολογήσεις της υπηρεσίας που προϊσταται οφειλόταν η χορήγηση πιστοποιητικών ασφαλείας όπως προαναφέρθηκε.**

**Χαρακτηριστικό είναι και το παρακάτω δημοσίευμα:**

**«....**

**Τέμπη: Ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων της ΕΕ είχε χορηγήσει Νέο Ενιαίο Πιστοποιητικό Ασφάλειας στην Hellenic Train**

Σύνταξη ΙΝ
3 Μαρτίου 2023, 14:09
A

**Τι ανέφερε δελτίο Τύπου της εταιρείας τον Δεκέμβριο του 2022.**

Δελτίο Τύπου της Hellenic Train, που κυκλοφόρησε τον Δεκέμβριο του 2022, ενημέρωνε ότι της χορηγήθηκε Νέο Ενιαίο Πιστοποιητικό Ασφάλειας από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ERA).

Όπως είναι φυσικό, μετά το τραγικό δυστύχημα στα Τέμπη, γεννούνται ερωτήματα σε σχέση με το πώς και με ποια κριτήρια εκδόθηκε αυτό το πιστοποιητικό.

**Τι ανέφερε το δελτίο Τύπου**

Αναλυτικότερα, το δελτίο Τύπου της εταιρείας ανέφερε στις 21/12/2022: «Νέο Ενιαίο Πιστοποιητικό Ασφάλειας εκδόθηκε και χορηγήθηκε στην Hellenic Train από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ERA).

Η πιστοποίηση βασίζεται στην αξιολόγηση του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) της Hellenic Train από τον ERA, και τις Ρυθμιστικές Αρχές Σιδηροδρόμων της Ελλάδας (ΡΑΣ) και Βουλγαρίας (IAJA), ως Εθνικές Αρχές για την Ασφάλεια».

**Το δημοσίευμα «βόμβα» που δεν ελήφθη υπόψη**

«»Το μόνο που μπορώ να πω είναι καλή τύχη»: Πώς τα τρένα που καταργήθηκαν από την Ελβετία επιστρέφουν στην Ελλάδα», ήταν ο τίτλος του δημοσιεύματος «βόμβα» του **Investigate Europe** τον Φεβρουάριο του 2022 που ήρθε ξανά στο προσκήνιο, αλλά δεν φαίνεται να είχε θορυβήσει τις αρμόδιες Αρχές, στη χώρα μας και στην ΕΕ.

«Καθυστερήσεις, βλάβες, ακυρώσεις... Για χρόνια, τα τρένα ETR 470 ήταν ο μεγαλύτερος πονοκέφαλος των ελβετικών σιδηροδρόμων. Στο τέλος οι Ελβετοί τα έστειλαν για σκραπ. Αλλά οι ιταλικοί σιδηρόδρομοι—οι οποίοι εκτελούν όλες τις ελληνικές επιβατικές αμαξοστοιχίες από το 2017—παρουσίασαν τα ίδια τρένα ως υπερσύγχρονα» έγραφε χαρακτηριστικά το συγκεκριμένο Μέσο έναν χρόνο πριν, επικαλούμενο μάλιστα στελέχη που τα γνωρίζουν από πρώτο χέρι, να φωνάζουν τότε: «Μείνετε μακριά από αυτά τα τρένα!».

**Τι κατήγγειλε ο πρόεδρος εργαζόμενων της Hellenic Train**

Για «ένα σημαντικό λάθος» που έγινε στο ταξίδι των δύο τρένων που συγκρούστηκαν στα Τέμπη μίλησε στην ΕΡΤ ο Νικόλαος Λάζου, πρόεδρος του Σωματείου εργαζομένων στην Hellenic Train.

Ο κ. Λάζου απέφυγε να επεκταθεί περαιτέρω λέγοντας πως «ας το διερευνήσουν οι δικαστικές και αστυνομικές αρχές μαζί με την Hellenic train και τον ΟΣΕ και να βγάλουν τα πορίσματα».

Ο συνδικαλιστής εξήγησε ότι: «Η Hellenid Train είναι μία εταιρεία Μεταφορών. Στην κυριότητά της έχει μόνο τα καινούρια τρένα, "τα βέλη". Όλο το υπόλοιπο τροχαίο υλικό, όπως οι συρμοί, ανοίκουν στο ελληνικό κράτος, στη ΓΑΙΑΟΣΕ και από εκεί τα νοικιάζει η Hellenic Train».

Στη συνέχεια τόνισε: «αυτή τη στιγμή λειτουργούν 4-5 εταιρείες διαφορετικές μεταξύ τους. Εμείς φωνάζαμε ενιαίος δημόσιος σιδηρόδρομος».

**«Φταίνε όλοι από το 2000 και μετά»**

«Για μας είναι λυπηρό να βγάζει ο καθένας πορίσματα για το ποιος φταίει πάνω στις πλάτες των συγγενών όπως και να μαλώνουν τα κόμματα.

Φταίνε όλοι από το 2000 και μετά. Όλοι οι υπουργοί υποδομών και μεταφορών από τότε μέχρι σήμερα πρέπει να καθίσουν στο ίδιο τραπέζι και να κάνουν την αυτοκριτική τους» υπογράμμισε.

Ταυτόχρονα, ο κ. Λάζου σημείωσε: «Δεν μπορώ να ξεχάσω ότι λοιδορηθήκαμε ακόμα και από τα Μέσα Ενημέρωσης όταν βγαίναμε σε απεργίες – μας έλεγαν τεμπέληδες – ενώ εμείς βγαίναμε για την ασφάλεια κυκλοφορίας. Για να έχουμε έναν αξιόπιστο σιδηρόδρομο σε μία ευρωπαϊκή χώρα»

**«Το αίτημα των απεργιών μας ήταν ασφάλεια στους σιδηρόδρομους», πρόσθεσε και υποστήριξε ότι «το 2010 ο νόμος Ρέππα 3899, κατέστρεψε στην ουσία τον ελληνικό σιδηρόδρομο και τον διαμέλισε με το πρόσχημα ότι ο ΟΣΕ τότε χρωστούσε 10 δισεκατομμύρια. Το αφήγημα αυτό κατέπεσε. Δεν τα χρωστούσε ο ΟΣΕ, αλλά το ελληνικό κράτος. Έδιωξαν τότε 2.500 έμπειρους συναδέλφους μου».**

**Ο κ. Λάζου συγκεκριμένα ανέφερε ότι στις απεργίες τους ζητούσαν: «Να ολοκληρωθεί το σύστημα ασφάλειας βάσει των προδιαγραφών που ξεκίνησε το 2000. Έγινε διπλή γραμμή αλλά δεν μπήκαν τα ανάλογα συστήματα ασφάλειας όπως το ETCS».**

**Γι΄αυτό, όπως υποστήριξε, φταίνε «και οι διαγωνισμοί και τελείωναν οι συμβάσεις τους και έπρεπε να ξαναγίνουν και άλλες» Το αίτημα των σιδηροδρομικών είναι «να ολοκληρωθεί το σύστημα ασφαλείας βάσει των προδιαγραφών».**

**«Όλα τα ερωτήματα πρέπει να τα απαντήσουν οι υπουργοί Μεταφορών διαχρονικά της ελληνικής Βουλής που πέρασαν από την Ελλάδα», τόνισε....».**

**Το παραπάνω δημοσίευμα αναφέρεται και στην προμήθεια των** τα τρένων ETR 470, που επίσης έλαβαν έγκριση τύπου με ευθύνη της 8ης μηνυόμενης, ενώ είναι γνωστό ότι είχαν παρουσιάσει σοβαρά προβλήματα ασφαλείας κατά την χρήση τους σε χώρες της Ευρώπης (Ελβετία, Γερμανία, Ιταλία), δεδομένου ότι πρόκειται για προϊόν συμπαραγωγής Ελβετίας και Ιταλίας, από το έτος 1993, με συχνές βλάβες και ειδικά πυρκαγιές, που οδήγησαν στον παροπλισμό και καταστροφή του συνόλου των αμαξοστοιχιών αυτού του τύπου, αφού καμία επέμβαση δεν στάθηκε ικανή να εξαλείψει τα μηχανολογικά προβλήματα και τα ζητήματα πυρασφάλειας.

**Οι τελευταίες πέντε αμαξοστοιχίες αυτού του τύπου εισήχθησαν στην Ελλάδα και έλαβαν έγκριση τύπου με ευθύνη της 8ης μηνυόμενης, ενώ είναι άγνωστο εάν και ποια συστήματα πυρασφάλειας είχαν εγκατασταθεί πριν τεθούν σε κίνηση, καθώς όπως προαναφέρθηκε είχαν παρουσιάσει επανειλημμένα ανεξήγητες πυρκαγιές.**

**Ενδεικτικά: την 11η Απριλίου του 2006 ένα** «...ETR 470 που ταξίδευε νότια από τη Στουτγάρδη έπιασε φωτιά μέσα στη σήραγγα Zimmerberg... Μία άλλη πυρκαγιά ξέσπασε σε ένα ETR 470 τον Μάιο του 2011, μόλις πέντε λεπτά πριν από την είσοδο στη σήραγγα Gotthard μήκους 15 χιλιομέτρων. Το 2012, ένα ETR 470 έπιασε φωτιά στον κεντρικό σταθμό της Ζυρίχης....».

Παρά τα παραπάνω όμως είναι άγνωστο τι έλαβε υπόψη της η 8η μηνυόμενη για την πιστοποίηση της αμαξοστοιχίας ETR470.

Χαρακτηριστικά είναι τα σχετικά αποσπάσματα από τον τύπο ένα χρόνο περίπου πριν το συμβάν για την παραπάνω ενέργεια της ΡΑΣ:

«... Δημοσιεύματα «φωτιά» στον ξένο Τύπο αναρτήθηκαν λίγες ώρες μετά την έγκριση που έδωσε η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων στην εταιρεία Trenitalia SpA μητρική εταιρεία της ΤΡΑΙΝΟΣΕ για την πιστοποίηση της αμαξοστοιχίας ETR470 υπογραμμίζοντας μάλιστα ότι προχώρησε σε ενδελεχή έλεγχο της υποβληθείσας αίτησης δίνοντας έμφαση στα προβληματικά σημεία που εντόπισε, μεταξύ των οποίων και η εγκατάσταση του συστήματος αμμοδιασποράς στις δύο κινητήριες μονάδες του προς έγκριση οχήματος.

Ειδικότερα μετά την ολοκλήρωση των διαδικασιών αξιολόγησης του φακέλου της εταιρείας TRENITALIA S.p.A, η Ολομέλεια της ΡΑΣ αποφάσισε να προχωρήσει στις παρακάτω ενέργειες με τις οποίες ολοκληρώνεται η διαδικασία πιστοποίησης της αμαξοστοιχίας ETR470:

– Να εξουσιοδοτήσει την πρόεδρο της ΡΑΣ Ιωάννα Τσιαπαρίκου να υπογράψει την απόφαση χορήγησης έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά καθώς και της έγκρισης τύπου οχήματος.

– Να χορηγήσει έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά καθώς και έγκριση τύπου, στο όχημα.

Εντέλλονται τέλος, οι αξιολογητές της ΡΑΣ να προβούν στις απαιτούμενες ενέργειες προκειμένου καταχωρίσουν το όχημα στα σχετικά μητρώα, ήτοι το Ευρωπαϊκό Μητρώο Εγκεκριμένων Τύπων Σιδηροδρομικών Οχημάτων και στο Εθνικό Μητρώο Οχημάτων.

Σημειώνεται ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ έχει φέρει εδώ και ένα χρόνο πέντε αμαξοστοιχίες αυτού του τύπου προκειμένου να δρομολογηθούν στην γραμμή Αθήνα-Θεσσαλονίκη. Μετά την έγκριση από την ΡΑΣ, η δρομολόγηση τους αναμένεται να είναι άμεση....»

Το γεγονός ότι οι μισοί τουλάχιστον από τους νεκρούς επιβάτες απανθρακώθηκαν και ουδείς έως σήμερα έχει δώσει πειστική εξήγηση για την αιτία που προκάλεσε την έκταση της φωτιάς που εκδηλώθηκε με την μορφή τεράστιας πύρινης σφαίρας κατά την σύγκρουση των αμαξοστοιχιών, και γιατί εξαπλώθηκε ραγδαία, καθιστά αναγκαίο να διερευνηθεί η πιθανή σχέση του τύπου τραίνου ETR 470, όπως ενδεχομένως ήταν το μοιραίο Intercity και της πυρκαγιάς που υπήρξε η κατεξοχήν αιτία θανάτου των περισσότερων θυμάτων.

Χαρακτηριστικά είναι τα παρακάτω δημοσιεύματα:

«.....

TAGS: HELLENIC TRAIN ΤΕΜΠΗ ΤΡΕΝΟ

# Τέμπη: Προφητικό δημοσίευμα – βόμβα για τα τρένα στην Ελλάδα

ΕΛΛΑΔΑ

Επιφλεια

Νατυλία Δανδόλου
2 Μαρτίου 2023, 05:20
A

Ενα χρόνο πριν είχε γραφτεί ένα άρθρο για τα τρένα που κυκλοφορούν στην Ελλάδα και για το άθλιο σιδηροδρομικό δίκτυο

Ηταν ακριβώς έναν χρόνο πριν όταν **το Investigate Europe έγραφε ένα άρθρο, το οποίο σήμερα αποδεικνύεται προφητικό**. Ειδικά μετά από τα όσα τραγικά έγιναν στα **Τέμπη**.
Υπό τον τίτλο ««Το μόνο που μπορώ να πω είναι καλή τύχη»: Πώς τα τρένα που καταργήθηκαν από την Ελβετία επιστρέφουν στην Ελλάδα», η αρθρογράφος του ΙΕ περιγράφει πώς ο «μεγαλύτερος ελβετικός πονοκέφαλος» έγινε δεκτός με ενθουσιασμό στην Ελλάδα.

**ΔΙΑΒΑΣΤΕ ΕΠΙΣΗΣ**
**Ένα προαναγγελθέν δυστύχημα; - Το βεβαρυμμένο ιστορικό της Hellenic Train**

**«Καθυστερήσεις, βλάβες, ακυρώσεις... Για χρόνια, τα τρένα ETR 470 ήταν ο μεγαλύτερος πονοκέφαλος των ελβετικών σιδηροδρόμων. Στο τέλος οι Ελβετοί τα έστειλαν για σκραπ.** Αλλά **οι ιταλικοί σιδηρόδρομοι —οι οποίοι εκτελούν όλες τις ελληνικές επιβατικές αμαξοστοιχίες από το 2017— παρουσίασαν τα ίδια τρένα ως «υπερσύγχρονα»** έγραφε χαρακτηριστικά έναν χρόνο πριν, επικαλούμενο μάλιστα στελέχη που τα γνωρίζουν από πρώτο χέρι, να φωνάζουν τότε: **«Μείνετε μακριά από αυτά τα τρένα!».**

**Η «Αλπική τουαλέτα»**

Πριν από είκοσι χρόνια, ο ελβετικός Τύπος ονόμασε το τρένο ETR 470 — που εξυπηρετούσε τη διαδρομή Μιλάνο-Ελβετία — «Pannenzüg», που σημαίνει «τρένο βλάβης».

Εν τω μεταξύ, ο ιστότοπος που κατέγραψε τα προβλήματά του ονομάστηκε CessoAlpino, σημαίνει (σε κομψή μετάφραση) «Αλπική τουαλέτα» (Αλπική χ@@@α).

Δύο πρώην αξιωματούχοι εξοικειωμένοι με αυτό το τρένο, με τους οποίους επικοινώνησε η Investigate Europe και η Reporters United, δύσκολεύονται να πιστέψουν ότι τα πέντε εναπομείναντα ETR 470 που δεν στάλθηκαν στο διαλυτήριο διαφημίζονται τώρα ως το μέλλον της σιδηροδρομικής σύνδεσης Αθήνας-Θεσσαλονίκης, η πιο σημαντική διαδρομή στη μεσογειακή χώρα.

**«Η συμβουλή από την Ελβετία: μακριά από αυτά τα τρένα», είχε πει χαρακτηριστικά τότε ο Walter Finkbohner, πρώην γραμματέας του διοικητικού συμβουλίου της Cisalpino AG, της θυγατρικής των ιταλικών και ελβετικών σιδηροδρόμων που αγόρασε το ETR 470s από τον κατασκευαστή Fiat Ferroviaria τη δεκαετία του 1990.**

«Αγοράστε δοκιμασμένα τρένα ή νέα τρένα. Δεν υπάρχει τίποτα δωρεάν στη ζωή», προσθέτει.

## Η άρνηση της Ελλάδας

**Ομως -σύμφωνα πάντα με το άρθρο- η Ελλάδα δεν είναι σε θέση να δεχτεί τέτοιες συστάσεις, ούτε να επιλέξει τι υλικό κυκλοφορεί στις γραμμές της, αφού οι σιδηρόδρομοί της ιδιωτικοποιήθηκαν, όπως απαιτούσαν οι πιστωτές της.**

Η ιταλική κρατική εταιρεία Ferrovie dello Stato Italiane (FSI) αγόρασε το 100% της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, της ελληνικής σιδηροδρομικής εταιρείας, έναντι μόλις 45 εκατ. ευρώ.

**«Η σύμβαση ιδιωτικοποίησης παραμένει μυστική, αλλά άνθρωποι που γνωρίζουν τους όρους της, όπως ο σημερινός υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, Γιώργος Καραγιάννης, την αποκάλεσαν απαράδεκτη»** γράφει και προσθέτει: «Αυτή είναι ασυνήθιστα δυνατή γλώσσα από ένα μέλος μιας συντηρητικής κυβέρνησης. **Το ελληνικό υπουργείο Μεταφορών συμφώνησε να επιδοτήσει την ιταλική εταιρεία ύψους 50 εκατομμυρίων ευρώ ετησίως για την εκτέλεση ορισμένων δρομολογίων**, όπως περιγράφεται σε σύμβαση Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας (PSO)».

### Μυστικά συμβόλαια

**Ωστόσο, και αυτή η σύμβαση παραμένει μυστική, παρά τα αιτήματα για την Ελευθερία της Πληροφόρησης που υπέβαλαν βουλευτές της αντιπολίτευσης.**

Έτσι, οι επιβάτες στην Ελλάδα μπορούν μόνο να διαμαρτυρηθούν για τις επιδοτούμενες διαδρομές που διαλύονται ή παραμελούνται, χωρίς να μπορούν να αποδείξουν αθέτηση σύμβασης, υπογράμμιζε το δημοσίευμα πριν από έναν χρόνο. Εν τω μεταξύ, οι συμβάσεις PSO μεταξύ σιδηροδρομικών εταιρειών και των περισσότερων άλλων κυβερνήσεων της ΕΕ, συμπεριλαμβανομένης της Ferrovie dello Stato και της κυβέρνησης της Ιταλίας, είναι δημόσιες.

### Περισσότερη διαφάνεια

Στο εξής η ελληνική κυβέρνηση υποσχέθηκε περισσότερη διαφάνεια και καλύτερη εποπτεία. Τελευταίο αλλά εξίσου σημαντικό, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ έχει εξασφαλίσει, έως το 2024, μια εξαίρεση από τον κανονισμό της ΕΕ για τα δικαιώματα των επιβατών που υποχρεώνει τις σιδηροδρομικές εταιρείες να αποζημιώνουν τους επιβάτες για ατυχήματα. Στην πράξη, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ

μερικές φορές προσφέρει αποζημίωση για καθυστερήσεις και ακυρώσεις, αλλά αυτές οι πληρωμές είναι εθελοντικές και τα ποσά καθορίζονται από την εταιρεία.

Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ και η μητρική της εταιρεία απαντά στις επικρίσεις, λέγοντας ότι η επικείμενη κυκλοφορία των «νέων τρένων θα βελτιώσουν την άνεση, την ασφάλεια και την ταχύτητα στη γραμμή Αθήνα-Θεσσαλονίκη».

«Όταν ολοκληρωθούν οι αναβαθμίσεις της δικτυακής υποδομής με την εφαρμογή του συστήματος διαχείρισης κυκλοφορίας ETCS (European Train Control System) το 2022/2023, θα είναι δυνατή η μέγιστη ταχύτητα 200 km/h, καλύπτοντας την απόσταση μεταξύ Αθήνας και Θεσσαλονίκης σε λιγότερο από 3,5 ώρες», είχε πει τότε ο εκπρόσωπος της Ferrovie dello Stato, Carlo Valentino.

**Το ETR 470 είναι όντως ένα γρήγορο τρένο, πιο γρήγορο από τα πενιχρά 160 χλμ/ώρα που μπορεί να υποστηρίξει το ελληνικό δίκτυο στη σημερινή του κατάσταση. Η ταχύτητα, ωστόσο, δεν είναι το μόνο χαρακτηριστικό που μετράει στην αγορά μεταχειρισμένου αυτοκινήτου και πολύ λιγότερο στην προμήθεια πέντε μεταχειρισμένων τρένων.**

**Προβλήματα**

Σύμφωνα με το Investigate Europe το βασικό χαρακτηριστικό του ETR 470 είναι ο μηχανισμός κλίσης του, ο οποίος του έδωσε το όνομα «Pendolino», που σημαίνει μικρό εκκρεμές. Όταν μπαίνει σε στροφές, το τρένο ανυψώνεται από ένα υδραυλικό σύστημα εξωτερικά και «βυθίζεται» στο εσωτερικό του, αποκτώντας κλίση 8 μοιρών, που του επιτρέπει να πιάνει μεγαλύτερες ταχύτητες. Η κλίση θεωρούνταν το μέλλον των σιδηροδρόμων πριν από 30 χρόνια, και σήμερα, ορισμένα τέτοια τρένα εξακολουθούν να λειτουργούν στην Ευρώπη.

Μερικοί ειδικοί υποστηρίζουν ότι ο λόγος που η τεχνολογία κλίσης δεν έχει πιάσει ήταν ότι αυτά τα τρένα ήταν πολύ περίπλοκα και επομένως δεν ήταν αρκετά σταθερά.

Η Alstom, η οποία απορρόφησε τη Fiat Ferroviaria, κατασκευαστή του ETR 470, διατήρησε το δημοφιλές όνομα «Pendolino», αλλά τώρα πολλά νέα μοντέλα που φέρουν αυτό το όνομα δεν διαθέτουν μηχανισμό ανατροπής.

**Συντήρηση**

Η Alstom Greece αναβάθμισε το αμαξοστάσιο της Μενεμένης, στη Θεσσαλονίκη, προκειμένου να φροντίσει για τη συντήρηση των ETR 470.

Αλλά οι αισιόδοξες ανακοινώσεις για αυτή τη «νέα σιδηροδρομική εποχή» για την Ελλάδα έρχονταν σε έντονη αντίθεση με μια ακόμη προειδοποίηση από την Ελβετία.

Οι Ελβετικοί Σιδηρόδρομοι (SBB) δεν μπόρεσαν να διορθώσουν τα προβλήματα του ETR 470 ακόμη και μετά την αύξηση της χρηματοδότησης και τον πλήρη έλεγχο της συντήρησής τους. Ο πρώην επικεφαλής της SBB, Benedikt Weibel, είπε στο Investigate Europe: «Σε ένα σημείο, το 50% των παραπόνων που λάβαμε αφορούσαν το [ETR 470] Pendolino, ενώ εξυπηρετούσε το 1% της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας». Ο διάδοχος του Weibel στο τιμόνι της SBB, Andreas Meyer, ήταν ακόμη πιο ωμός. **«Καλύτερα να τελειώσουμε αυτή τη φρίκη», φέρεται να είπε το 2011.**

**Φωτιές, βλάβες, ακυρώσεις**

Το ETR 470 είναι το τρένο που οδήγησε τα ελβετικά συνδικάτα σιδηροδρόμων να απαιτήσουν, σε μόνιμη βάση, δύο ειδικά εκπαιδευμένους εργαζόμενους, εκτός από τον οδηγό, σε τρένα που εισέρχονται σε σήραγγες μήκους άνω των 1.000 μέτρων. **Αυτό ήταν το συμπέρασμα που προέκυψε από το περιστατικό της 11ης Απριλίου 2006, όταν ένα Pendolino ETR 470 που ταξίδευε νότια από τη Στουτγάρδη έπιασε φωτιά μέσα στη σήραγγα του Zimmerberg. Οι επιβάτες απομακρύνθηκαν με τη βοήθεια ενός δεύτερου σιδηροδρομικού υπαλλήλου που έτυχε να ταξιδεύει με αυτό το τρένο.**

**Εκείνη τη χρονιά ολοκληρώθηκε η σύντομη καριέρα του ETR 470 στη Γερμανία, όπου αρχικά έγινε δεκτό με μεγάλο ενθουσιασμό καθώς εξοικονομούσε σχεδόν μία ώρα στη διαδρομή Μιλάνο-Στουτγάρδη. Μια άλλη πυρκαγιά ξέσπασε σε ένα ETR 470 τον Μάιο του 2011, μόλις πέντε λεπτά πριν εισέλθει στη σήραγγα Gotthard μήκους 15 χιλιομέτρων. Το 2012, ένα ETR 470 έπιασε φωτιά στον κεντρικό σταθμό της Ζυρίχης.**

«Τα ETR 470 πρέπει να αντικατασταθούν αμέσως», ανέφερε ένα κοινό ψήφισμα των ελβετικών ενώσεων μηχανοδηγών και εργαζομένων στους σιδηροδρόμους τον Μάιο του 2011.

«Από την έναρξη λειτουργίας τους το 1993, τα ETR 470 έχουν συνεχώς τα ίδια τεχνικά προβλήματα, τα οποία δεν μπορούν να επιλυθούν. Προκαλούν συνεχώς τεράστιες δυσκολίες στην κυκλοφορία και βλάπτουν την εικόνα των σιδηροδρόμων. Συχνά αποτυγχάνουν να τηρούν τα χρονοδιαγράμματα, σταματούν στα μέσα του ταξιδιού ή καταρρέουν εντελώς. Όλα αυτά ασκούν μεγάλη πίεση στο προσωπικό, που επιδεινώνεται από συνεχείς και δικαιολογημένες καταγγελίες από τους επιβάτες».

**Συστήματα πυροπροστασίας**

**Στην πραγματικότητα, τα ETR 470 διαφέρουν από τον υπόλοιπο στόλο της Trenitalia επειδή ποτέ δεν ήταν εξοπλισμένα με σύγχρονα συστήματα πυροπροστασίας.**

**Μέχρι το 2005, προηγούμενα περιστατικά είχαν πείσει τις ιταλικές αρχές να αυστηροποιήσουν τους κανονισμούς πυροπροστασίας και να απαιτήσουν συστήματα υδρονέφωσης υψηλής πίεσης στην οροφή κάθε βαγονιού που εισέρχεται σε σήραγγες μεγαλύτερες από 500 μέτρα (πρότυπο UNI 11565, αναθεωρημένο το 2016).**

**Ο κανονισμός ίσχυε άμεσα για όλα τα νέα τρένα, ενώ τα τρένα που ήταν ήδη σε λειτουργία έπρεπε είτε να εκσυγχρονιστούν είτε να αποσυρθούν πριν την άνοιξη του 2020 (λόγω της πανδημίας, η προθεσμία αναβλήθηκε ελαφρά). Αντί να αναβαθμίσει τα ETR 470 για να τα κάνει κατάλληλα για τούνελ, η FSI τα έστειλε στην Ελλάδα.**

**Η διαδρομή Αθήνα Θεσσαλονίκη**

Σύμφωνα με το δημοσίευμα, στη διαδρομή Αθήνα-Θεσσαλονίκη υπάρχουν αρκετές σήραγγες μήκους άνω των 500 μέτρων, ενώ τέσσερις (οι σήραγγες Καλλιδρόμου, Όθρυς, Τεμπών και Πλαταμώνα) έχουν μήκος άνω των 2,5 χιλιομέτρων.

Και διερωτάται: «Το προηγμένο σύστημα ενεργητικής πυρόσβεσης συμπεριλήφθηκε στην γενική επισκευή των ETR 470 μετά την αποχώρησή τους από την υπηρεσία στην Ιταλία και πριν φτάσουν στην Ελλάδα;».

Η Investigate Europe ζήτησε τη λίστα των έργων από την Alstom Greece, η οποία δεν απάντησε, παραπέμποντας το θέμα στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η οποία δεν παρείχε τη λίστα.

Σύμφωνα με πληροφορίες του ΙΕ, τα τρένα προσαρμόστηκαν στο ελληνικό δίκτυο τροφοδοσίας 25 kv και εφοδιάστηκαν με σύστημα διαχείρισης κυκλοφορίας ETCS, νέες οθόνες πληροφοριών επιβατών και WiFi. Η Ferrovie dello Stato αναφέρει ότι «τα ETR 470 διαθέτουν σύστημα πυροπροστασίας και υπάρχουν πυροσβεστήρες στα τρένα. Το πρότυπο UNI11565 είναι η ιταλική νομοθεσία. Τα ETR 470 συμμορφώνονται με την ελληνική νομοθεσία».

**Παραμελημένο δίκτυο**

Υπάρχουν όμως περισσότερα.

Ο καθηγητής μηχανικής μεταφορών του Πολυτεχνείου του Τορίνο και συγγραφέας μελετών για τα ανακλινόμενα τρένα, Bruno Dalla Chiara, εξήγησε στην ΙΕ ότι αυτά τα τρένα απαιτούν εξαιρετική συντήρηση σιδηροτροχιάς, διαφορετικά ερμηνεύουν το ανομοιόμορφο ύψος των σιδηροτροχιών ως είσοδο σε καμπύλη, ενεργοποιώντας τον μηχανισμό κλίσης, παρόλο που η το τρένο ταξιδεύει σε ευθεία γραμμή. Επίσης, το μεγάλο τους πλεονέκτημα – η ικανότητά τους για γρήγορη επιτάχυνση, αυξάνει τον κίνδυνο απώλειας πρόσφυσης. «Η καλή συντήρηση των γραμμών είναι απαραίτητη προϋπόθεση. **Εάν στείλετε ένα τέτοιο τρένο σε μια γραμμή που δεν συντηρείται καλά, θα έχετε πρόβλημα»,** επεσήμανε στο Investigate Europe. **Όμως στην Ελλάδα, οι μεγάλες περικοπές με εντολή των πιστωτών άφησαν τον νέο ΟΣΕ (διαχειριστής δικτύου), με 800 υπαλλήλους, μια αναλογία εργαζομένων προς χιλιόμετρα σιδηροδρομικών γραμμών που είναι μικρότερη από το μισό του ευρωπαϊκού μέσου όρου.**

Σήμερα, ο νέος ΟΣΕ (δίκτυο) και η ΤΡΑΙΝΟΣΕ (λειτουργία και συντήρηση τρένων) απασχολούν περίπου 2.000 άτομα συνολικά. Πολλοί ηλικιωμένοι εργαζόμενοι συνταξιοδοτήθηκαν χωρίς να έχουν την ευκαιρία να μοιραστούν την τεχνογνωσία που αποκτήθηκε με σκληρό τρόπο με μια νεότερη γενιά σιδηροδρομικού προσωπικού.

Αυτό το εργατικό δυναμικό αγωνίζεται να καλύψει τις πιο βασικές ανάγκες, όπως ήταν οδυνηρά εμφανές κατά τη διάρκεια της κακοκαιρία της 24ης Ιανουαρίου, όταν, για πρώτη φορά, δύο τρένα ήταν κολλημένα στο χιόνι για πολλές ώρες, στην κύρια και πιο σύγχρονη γραμμή της χώρας, μεταξύ Αθήνας και Θεσσαλονίκης. Και σε αυτό το σημείο, η Ferrovie dello Stato θεωρεί ότι δεν υπάρχει πρόβλημα για την ανάπτυξη του ETR 470: «Όσον αφορά τις σιδηροδρομικές υποδομές, δεν υπάρχουν ιδιαίτεροι περιορισμοί», δήλωσε ο εκπρόσωπος Carlo Valentino.

Δοκιμές

Πώς τα πήγαν λοιπόν μέχρι στιγμής τα ETR 470 στις δοκιμαστικές διαδρομές στη γραμμή Αθήνα-Θεσσαλονίκη; καταλήγει το δημοσίευμα και προσθέτει: «Μήπως, για να απλοποιήσει τη συντήρηση και να αποτρέψει πιθανά προβλήματα, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα απενεργοποιήσει τον μηχανισμό κλίσης, μειώνοντας την ταχύτητα του τρένου, όπως έκαναν οι πολωνικοί σιδηρόδρομοι με τα δικά τους Pendolinos; Τότε γιατί όλη η φασαρία για τα «γρήγορα τρένα»; »

«Στο Pendolino», λέει ο Weibel, ο πρώην επικεφαλής των ελβετικών σιδηροδρόμων, «το μόνο που μπορώ να πω είναι καλή τύχη»...».

**Είναι χαρακτηριστικό και το παρακάτω δημοσίευμα που ρητά αναφέρεται στις ενέργειες της αρχής (ΡΑΣ) που προϊστάται η 8η μηνυόμενη να χορηγήσει έγκριση τύπου στο τραίνο ETR 470, κάτω από αδιευκρίνιστες συνθήκες και όρους σε ότι αφορά την διαπιστωμένη επικινδυνότητα του και την ανάγκη εξοπλισμού με ειδικά συστήματα πυρασφάλειας:**

«....

TAGS: ΛΑΡΙΣΑ ΤΕΜΠΗ ΤΡΕΝΟ

# Ελβετία: Καλή τύχη στην Ελλάδα με τα τρένα που κινούνται με 200 χλμ.!

Του
CarPress Team

01/03/2023

Δημοσιεύματα «φωτιά» στον ξένο Τύπο αναρτήθηκαν λίγες ώρες μετά την έγκριση που έδωσε η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων στην εταιρεία Trenitalia SpA μητρική εταιρεία της ΤΡΑΙΝΟΣΕ για την πιστοποίηση της αμαξοστοιχίας ETR470 υπογραμμίζοντας μάλιστα ότι προχώρησε σε ενδελεχή έλεγχο της υποβληθείσας αίτησης δίνοντας έμφαση στα προβληματικά σημεία που εντόπισε, μεταξύ των οποίων και η εγκατάσταση του συστήματος αμμοδιασποράς στις δύο κινητήριες μονάδες του προς έγκριση οχήματος.

Ειδικότερα μετά την ολοκλήρωση των διαδικασιών αξιολόγησης του φακέλου της εταιρείας TRENITALIA S.p.A, η Ολομέλεια της ΡΑΣ αποφάσισε να προχωρήσει στις παρακάτω

**ενέργειες** με τις οποίες **ολοκληρώνεται η διαδικασία πιστοποίησης** της αμαξοστοιχίας **ETR470:**

– Να εξουσιοδοτήσει την πρόεδρο της **ΡΑΣ Ιωάννα Τσιαπαρίκου** να υπογράψει την **απόφαση χορήγησης έγκρισης οχήματος** για διάθεση στην αγορά καθώς και της **έγκρισης τύπου οχήματος.**

– Να **χορηγήσει έγκριση οχήματος** για διάθεση στην **αγορά** καθώς και **έγκριση τύπου,** στο όχημα.

Εντέλλονται τέλος, οι **αξιολογητές της ΡΑΣ** να προβούν στις **απαιτούμενες ενέργειες** προκειμένου καταχωρίσουν το **όχημα** στα **σχετικά μητρώα,** ήτοι το **Ευρωπαϊκό Μητρώο Εγκεκριμένων Τύπων Σιδηροδρομικών Οχημάτων** και στο **Εθνικό Μητρώο Οχημάτων.**

Σημειώνεται ότι η **ΤΡΑΙΝΟΣΕ** έχει φέρει εδώ και ένα **χρόνο πέντε αμαξοστοιχίες** αυτού του τύπου προκειμένου να δρομολογηθούν στην **γραμμή Αθήνα-Θεσσαλονίκη.** Μετά την έγκριση από την **ΡΑΣ,** η δρομολόγηση τους αναμένεται να είναι άμεση.

«Καλή τύχη!» από Ελβετία...

«Το μόνο που μπορώ να πω είναι καλή τύχη: Επιστρέφουν στην Ελλάδα τα τρένα που καταργήθηκαν από την Ελβετία» αναφέρει σε δημοσίευμά της η ιστοσελίδα Investigate Europe!

«Καθυστερήσεις, βλάβες, ακυρώσεις... Για χρόνια, τα τρένα ETR 470 ήταν ο μεγαλύτερος πονοκέφαλος των ελβετικών σιδηροδρόμων. Στο τέλος οι Ελβετοί τα έστειλαν για scrap και πρόμησαν. Αλλά οι ιταλικοί σιδηρόδρομοι -οι οποίοι λειτουργούν όλα τα ελληνικά επιβατικά τρένα από το 2017- παρουσίασαν τα ίδια τρένα ως υπερσύγχρονα.

«Μείναμε μακριά από αυτά τα τρένα», λένε στελέχη που τα γνωρίζουν από πρώτο χέρι. Γιατί, λοιπόν, αυτό το τρένο – που έχει βάλει επανειλημμένα σε κίνδυνο τους επιβάτες στο παρελθόν – αποκτά νέα πνοή;

Πριν από είκοσι χρόνια, ο ελβετικός Τύπος ονόμασε το τρένο ETR 470 — που εξυπηρετούσε τη διαδρομή Μιλάνο-Ελβετία — «Pannenzug», που σημαίνει «τρένο βλάβης».

Δύο πρώην αξιωματούχοι εξοικειωμένοι με το συγκεκριμένο τρένο, με τους οποίους επικοινώνησε η Investigate Europe και η Εφημερίδα των Συντακτών, δυσκολεύονται να πιστέψουν ότι τα πέντε εναπομείναντα ETR 470 που δεν στάλθηκαν για scrap διαφημίζονται τώρα ως το μέλλον της σιδηροδρομικής σύνδεσης Αθήνας-Θεσσαλονίκης η οποία αποτελεί την πιο σημαντική διαδρομή στη μεσογειακή χώρα.

«Η συμβουλή από την Ελβετία είναι μακριά από αυτά τα τρένα», λέει ο Walter Finkbohner, πρώην γραμματέας του διοικητικού συμβουλίου της Cisalpino AG, της θυγατρικής των ιταλικών και ελβετικών σιδηροδρόμων που αγόρασε το ETR 470 από τον κατασκευαστή Fiat Ferroviaria τη δεκαετία του 1990.

«Αγοράστε δοκιμασμένα τρένα ή νέα τρένα. Δεν υπάρχει τίποτα δωρεάν στη ζωή», προσθέτει. Όμως η Ελλάδα δεν είναι σε θέση να δεχτεί τέτοιες συστάσεις, ούτε να επιλέξει ποιο τροχαίο υλικό κυκλοφορεί στις γραμμές της, αφού οι σιδηρόδρομοί της ιδιωτικοποιήθηκαν πλήρως πριν από πέντε χρόνια, όπως απαιτούσαν οι πιστωτές της.

Η ιταλική κρατική εταιρεία Ferrovie dello Stato Italiane (FSI) αγόρασε το 100% της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, της ελληνικής σιδηροδρομικής εταιρείας, έναντι μόλις 45 εκατ. ευρώ.

Ταχύτητα 200 χλμ./ώρα

Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ και η μητρική της εταιρεία αποκρούουν τις επικρίσεις επισημαίνοντας ότι επικείμενη κυκλοφορία των νέων τρένων που θα βελτιώσουν την άνεση, την ασφάλεια και την ταχύτητα στη γραμμή Αθήνα-Θεσσαλονίκη.

«Όταν ολοκληρωθούν οι αναβαθμίσεις της δικτυακής υποδομής με την εφαρμογή του συστήματος διαχείρισης κυκλοφορίας ETCS (European Train Control System) το 2022/2023, θα είναι δυνατή η μέγιστη ταχύτητα 200 km/h, καλύπτοντας την απόσταση μεταξύ Αθήνας και Θεσσαλονίκης σε λιγότερο από 3,5 ώρες», λέει ο εκπρόσωπος της Ferrovie dello Stato, Carlo Valentino. Το ETR 470 είναι όντως ένα γρήγορο τρένο, πιο γρήγορο από τα πενιχρά 160 χλμ/ώρα που μπορεί να υποστηρίξει

το ελληνικό δίκτυο στη σημερινή του κατάσταση. Η ταχύτητα, όμως, δεν είναι το μόνο χαρακτηριστικό που μετράει στην αγορά μεταχειρισμένου αυτοκινήτου και πολύ λιγότερο στην προμήθεια πέντε μεταχειρισμένων τρένων.

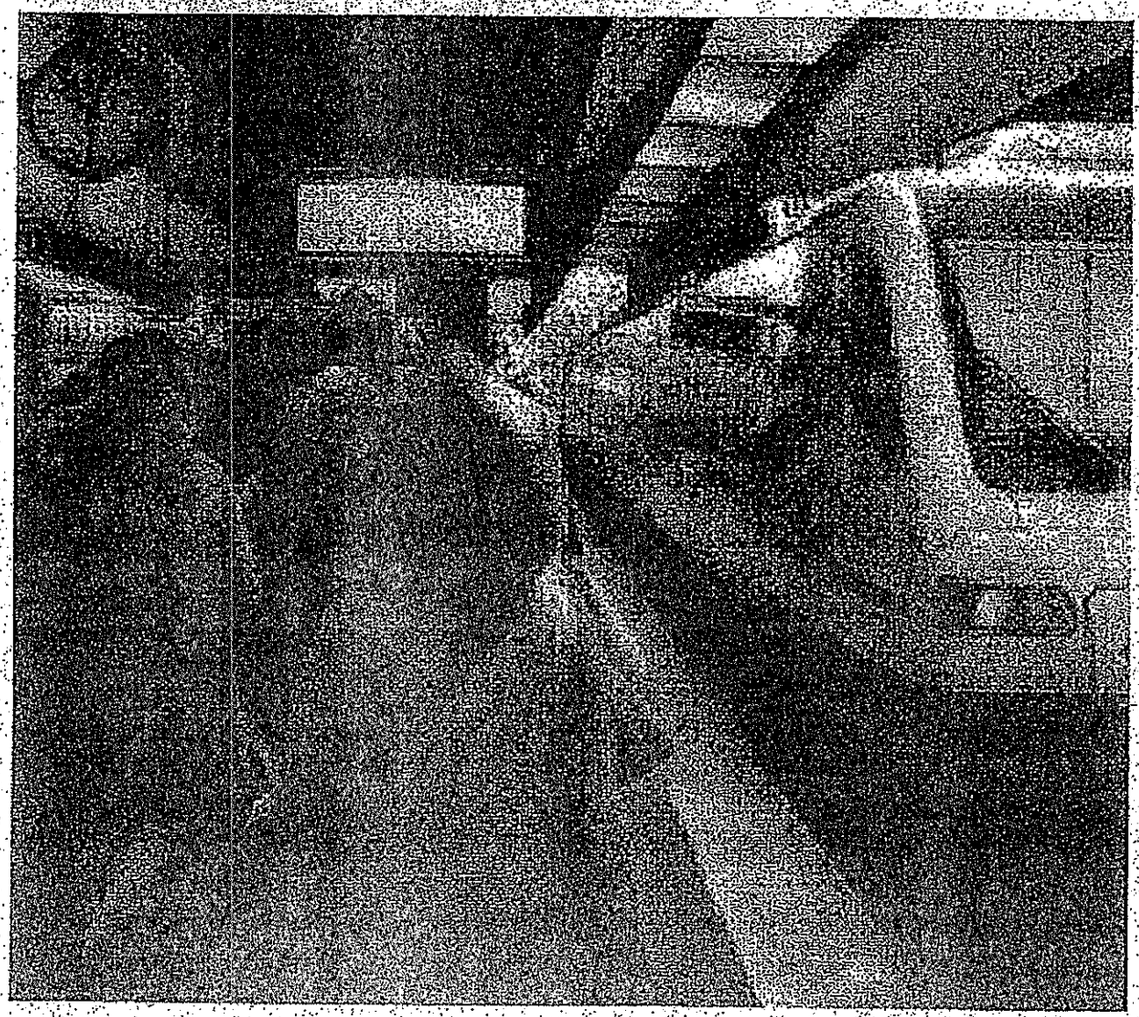
Το βασικό χαρακτηριστικό του ETR 470 είναι ο μηχανισμός ανατροπής του, ο οποίος του έδωσε το όνομα «Pendolino», που σημαίνει μικρό εκκρεμές. Όταν εισέρχεται σε καμπύλες, το τρένο ανυψώνεται από ένα υδραυλικό σύστημα εξωτερικά και «βυθίζεται» στο εσωτερικό, αποκτώντας κλίση 8 μοιρών, που του επιτρέπει να πιάνει υψηλότερες ταχύτητες. Η κλίση θεωρούνταν το μέλλον των σιδηροδρόμων πριν από 30 χρόνια, ενώ σήμερα, ορισμένα ανακλινόμενα τρένα εξακολουθούν να λειτουργούν στην Ευρώπη.

Ορισμένοι ειδικοί υποστηρίζουν ότι ο λόγος που η τεχνολογία κλίσης δεν έχει πιάσει ήταν ότι αυτά τα τρένα ήταν πολύ περίπλοκα και επομένως δεν ήταν αρκετά στιβαρά. Η Alstom, η οποία απορρόφησε τη Fiat Ferroviaria, κατασκευαστή του ETR 470, έχει διατηρήσει το δημοφιλές όνομα «Pendolino», αλλά τώρα πολλά νέα μοντέλα που φέρουν αυτό το όνομα δεν διαθέτουν μηχανισμό ανατροπής.

«Τα ETR 470 δεν ήταν άσχημα τρένα. Αυτό που δεν πήγε καλά ήταν η κακή συντήρηση στην Ιταλία (Μιλάνο), παρά το υψηλό κόστος. Η συντήρηση των ETR 470 είναι κάτι παραπάνω από απαιτητική. Αμφιβάλλω αν μπορεί να είναι εγγυημένη μακριά από τον Savigliano [τα κεντρικά γραφεία της Alstom κοντά στο Τορίνο]», λέει ο Einkbohner.

Οι Ελβετικοί Σιδηρόδρομοι (SBB) δεν μπόρεσαν να διορθώσουν τα προβλήματα του ETR 470 ακόμη και μετά την αύξηση της χρηματοδότησης και τον πλήρη έλεγχο της συντήρησής τους. Ο πρώην επικεφαλής της SBB, Benedikt Weibel, είπε στο Investigate Europe: «Σε ένα σημείο, το 50% των παραπόνων που λάβαμε αφορούσαν το [ETR 470] Pendolino, ενώ εξυπηρετούσε το 1% της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας». Ο διάδοχος του Weibel στο τιμόνι της SBB, Andreas Meyer, ήταν ακόμη πιο ωμός: «Καλύτερα να τελειώσουμε αυτή τη φρίκη», φέρεται να είπε το 2011....»

Investigate Europe



Original image by Mathew Black | M
Creative Commons license

DERAILED

Φωτιές, βλάβες, ακυρώσεις

Το ETR 470 είναι το τρένο που οδήγησε τα ελβετικά συνδικάτα σιδηροδρόμων να απαιτήσουν, σε μόνιμη βάση, ειδικά εκπαιδευμένο προσωπικό, εκτός από τον οδηγό, σε τρένα που εισέρχονται σε σήραγγες μήκους άνω των 1.000 μέτρων. Αυτό ήταν το συμπέρασμα που προέκυψε από το περιστατικό της 11ης Απριλίου 2006, όταν ένα Pendolino ETR 470 που ταξίδευε νότια από τη Στουτγάρδη έπιασε φωτιά μέσα στη σήραγγα του Zimmerberg. Οι επιβάτες απομακρύνθηκαν με τη βοήθεια ενός δεύτερου σιδηροδρομικού υπαλλήλου που έτυχε να ταξιδεύει με αυτό το τρένο. Εκείνη τη χρονιά ολοκληρώθηκε η σύντομη καριέρα του ETR 470 στη Γερμανία, όπου αρχικά έγινε δεκτό με μεγάλο ενθουσιασμό καθώς εξοικονομούσε σχεδόν μία ώρα στη διαδρομή Μιλάνο-Στουτγάρδη. Σύμφωνα με την ιστοσελίδα hochgeschwindigkeitszuge.com, αποσύρθηκε από την υπηρεσία στη Γερμανία επειδή το σύστημα ανατροπής δυσλειτουργούσε επανειλημμένα σε ένα συγκεκριμένο σημείο της διαδρομής.

Μια άλλη πυρκαγιά ξέσπασε σε ένα ETR 470 τον Μάιο του 2011, μόλις πέντε λεπτά πριν εισέλθει στη σήραγγα Gotthard μήκους 15 χιλιομέτρων. Το 2012, ένα ETR 470 έπιασε φωτιά στον κεντρικό σταθμό της Ζυρίχης. Την ίδια χρονιά, ένα βαγόνι μετατράπηκε σε «σάουνα», ταλαντεύοντας τους επιβάτες της για 10 λεπτά στον κεντρικό σταθμό της Λουκέρνης λόγω μιας εξαιρετικά σπάνιας δυσλειτουργίας του συστήματος.

«Τα ETR 470 πρέπει να αντικατασταθούν αμέσως από άλλο τροχαίο υλικό», ανέφερε ένα κοινό ψήφισμα των ελβετικών ενώσεων μηχανοδηγών και εργαζομένων σιδηροδρόμων τον Μάιο του 2011.

«Από την έναρξη λειτουργίας τους το 1993, τα ETR 470 έχουν συνεχώς τα ίδια τεχνικά προβλήματα, τα οποία δεν μπορούν να επιλυθούν. Προκαλούν συνεχώς τεράστιες δυσκολίες στην κυκλοφορία και βλάπτουν την εικόνα των σιδηροδρόμων. Συχνά αποτυγχάνουν να τηρούν τα χρονοδιαγράμματα, σταματούν στα μέσα του ταξιδιού ή καταρρέουν εντελώς. Όλα αυτά ασκούν μεγάλη πίεση στο προσωπικό, που επιδεινώνεται από τις συνεχείς και δικαιολογημένες καταγγελίες των επιβατών».

Τέλος, το 2014, όταν οι Ελβετικοί Σιδηρόδρομοι έστειλαν τα δικά τους τέσσερα ETR 470 στο κέντρο αποσυναρμολόγησης τρένων Kaiseraugst, σώζοντας ένα βαγόνι πρώτης θέσης για το σιδηροδρομικό μουσείο, η Trenitalia άλλαξε τα δικά της πέντε στην πιο ήπια διαδρομή Ρώμη-Reggio

Calabria. Εκεί, όπως και στην ελβετική γραμμή, τα ETR - 470 ήταν συμπληρωματικά με άλλα, πιο προηγμένα τρένα. Όταν ρωτήθηκε από το Investigate Europe, ο εκπρόσωπος της Ferrovie dello Stato Carlo Valentino απάντησε ότι όλα πήγαν καλά: «Μετά την αρχική περίοδο προσαρμογής στα νέα συστήματα μηχανικής, η απόδοση των τρένων ήταν πάντα πολύ καλή, με απόλυτη συντηρησιμότητα και αξιοπιστία σε σύγκριση με τα υπόλοιπα. του στόλου των τρένων», είπε.

Στην πραγματικότητα, όμως, τα ETR 470 διαφέρουν από τον υπόλοιπο στόλο της Trenitalia επειδή ποτέ δεν ήταν εξοπλισμένα με σύγχρονα συστήματα πυροπροστασίας. Μέχρι το 2005, προηγούμενα περιστατικά είχαν πείσει τις ιταλικές αρχές να αυστηροποιήσουν τους κανονισμούς πυροπροστασίας και να απαιτήσουν συστήματα υδρονέφωσης υψηλής πίεσης στην οροφή κάθε βαγονιού που εισέρχεται σε σήραγγες μεγαλύτερες από 500 μέτρα (πρότυπο UNI 11565, αναθεωρημένο το 2016). Ο κανονισμός ίσχυε άμεσα για όλα τα νέα τρένα, ενώ τα τρένα που ήταν ήδη σε λειτουργία έπρεπε είτε να εκσυγχρονιστούν είτε να αποσυρθούν πριν την άνοιξη του 2020 (λόγω της πανδημίας, η προθεσμία αναβλήθηκε για αργότερα). Αντί να αναβαθμίσει τα ETR 470 για να τα κάνει κατάλληλα για τούνελ, η FSI τα έστειλε στην Ελλάδα.

Στη διαδρομή Αθήνα-Θεσσαλονίκη υπάρχουν αρκετές σήραγγες μήκους άνω των 500 μέτρων, ενώ τέσσερις (οι σήραγγες Καλλιδρόμου, Όθρυς, Τεμπών και Πλαταμώνα) έχουν μήκος άνω των 2,5 χιλιομέτρων.

Σύμφωνα με πληροφορίες, τα τρένα προσαρμόστηκαν στο ελληνικό δίκτυο τροφοδοσίας 25 kv και εφοδιάστηκαν με σύστημα διαχείρισης κυκλοφορίας ETCS, νέες οθόνες πληροφοριών επιβατών και WiFi. Η Ferrovie dello Stato αναφέρει ότι «τα ETR 470 διαθέτουν σύστημα πυροπροστασίας και υπάρχουν πυροσβεστήρες στα τρένα. Το πρότυπο UNI11565 προβλέπεται από την ιταλική νομοθεσία. Τα ETR 470 συμμορφώνονται με την ελληνική νομοθεσία».

Σίγουρα θα πρέπει να συμμορφωθούν, διαφορετικά δεν θα αδειοδοτηθούν από την ελληνική Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ). Ωστόσο, όσον αφορά την πυρασφάλεια, η ΡΑΣ ανέφερε στο Investigate Europe ότι στην Ελλάδα, δεν υπάρχει κανένας εθνικός

κανόνας που να απαιτεί συστήματα πυρόσβεσης υψηλής πίεσης, υδρονέφωσης για βαγόνια που εισέρχονται σε σήραγγες, όπως ισχύει στην Ιταλία.

Η άλλη όψη

Η Ferrovie dello Stato θεωρεί ότι δεν υπάρχει πρόβλημα για την ανάπτυξη του ETR 470: «Όσον αφορά τις σιδηροδρομικές υποδομές, δεν υπάρχουν ιδιαίτεροι περιορισμοί», δήλωσε ο εκπρόσωπος Carlo Valentino.

Ο Finkbohner, πρώην γραμματέας του διοικητικού συμβουλίου της Cisalpino, επισημαίνει ότι υπάρχουν παραδείγματα τρένων παρόμοιων με το ETR 470 που λειτουργούν πολύ καλά, όπως το CPA4000 στην Πορτογαλία, που συνδέει τη Λισαβόνα και το Πόρτο με ταχύτητες έως και 220 χλμ. Οι Πορτογάλοι οδηγοί τρένων είπαν στο Investigate Europe ότι απολαμβάνουν τη δυνατότητα να μπαίνουν σε καμπύλες χωρίς να επιβραδύνουν, ενώ η Comboios de Portugal (CP, οι Πορτογαλικοί Σιδηρόδρομοι) δήλωσαν ικανοποιημένοι με την απόδοση αυτών των τρένων. «Το 2003, μεταβήκαμε σε μια μεθοδολογία συντήρησης RCM II, παρόμοια με αυτή που χρησιμοποιείται στους πυρηνικούς σταθμούς και την αεροπορία, αυξάνοντας τη διαθεσιμότητα αυτών των τρένων κατά 20% και την αξιοπιστία τους κατά 50%» επισήμανε η εκπρόσωπος της CP Ana Portela.

Τα CPA4000, που συναρμολογούνται στην Πορτογαλία και προμηθεύονται εξαρτήματα από διαφορετικούς εργολάβους από τα ETR 470, κινούνται σε μια επίπεδη γραμμή κατά μήκος της ακτής του Ατλαντικού, χωρίς σφιχτές στροφές και απότομες ανόδους. Μεταξύ Λισαβόνας και Πόρτο, δεν υπάρχει ίχνος λόφου, σε αντίθεση με τα απόκρημνα βουνά που βρίσκονται μεταξύ Αθήνας και Θεσσαλονίκης, όπου το έδαφος μοιάζει περισσότερο με τις ιταλο-ελβετικές Άλπεις παρά με την πορτογαλική παράκτια πεδιάδα...».

«.....

ΚΟΙΝΩΝΙΑ

## Οι Ιταλοί έφεραν τα τρένα "σαπάκια" ως υπερσύγχρονα-Στην Ελβετία αποσύρθηκαν το 2014

# Άκρως επικίνδυνα και προβληματικά τα τρένα ETR470, τα οποία παρουσιάστηκαν ως υπερσύγχρονα». «Γυμνά» σε περίπτωση πυρκαγιάς τα βαγόνια που έστειλαν οι Ιταλοί στη χώρα μας

NEWSROOM 02.03.2023 | 10:28

**ΚΟΙΝΩΝΙΑ:**

Η **τραγωδία στα Τέμπη, τα εγκληματικά λάθη** και οι παραλείψεις της Πολιτείας, αλλά και οι δεδομένες ευθύνες της κυβέρνησης έφεραν **ξανά στο φως της δημοσιότητας την περίφημη προμήθεια των ελβετικών τρένων ETR470.**

Τα συγκεκριμένα τρένα χαρακτηρίζονταν από τους Ελβετούς ως «σαπάκια», **που «δημιουργούν διαρκώς πονοκεφάλους» και «κάνουν μόνο για παλιοσίδερα».** Ωστόσο, τα τρένα αυτά στην Ελλάδα παρουσιάστηκαν ως «υπερσύγχρονα» που θα αναβαθμίσουν τις σιδηροδρομικές μεταφορές. **Οι «θεόφοβοι μάλιστα που μας κυβερνούν- και μας αντιμετωπίζουν ως «ιθαγενείς»- δεν δίστασαν να δώσουν στο συγκεκριμένο τρένο την ονομασία «Ασημένιο Βέλος», τονίζοντας πως φτάνει στην Ελλάδα για να φέρει επανάσταση στις μεταφορές.**

**Προ εικοσαετίας, ο ελβετικός Τύπος είχε βαφτίσει το τρένο ETR-470, που εκτελούσε τη διαδρομή Μιλάνο – Ζυρίχη, «Pannenzug»,** δηλαδή «τρένο των βλαβών», ενώ η ιστοσελίδα που κατέγραφε τα προβλήματά του στα ιταλικά λεγόταν «CessoAlpino», δηλαδή, σε... κομψή μετάφραση, «αλπική τουαλέτα», όπως ανέφερε στην έρευνά του το Investigate Europe στο πλαίσιο πανευρωπαϊκής έρευνας για τους σιδηροδρόμους.

Το ETR 470 είναι το τρένο που οδήγησε τα ελβετικά συνδικάτα σιδηροδρόμων να απαιτούν, σε μόνιμη βάση, ειδικά εκπαιδευμένο προσωπικό, εκτός από τον οδηγό, σε τρένα που εισέρχονται σε σήραγγες μήκους άνω των 1.000 μέτρων. Αυτή ήταν μια απόφαση

που προέκυψε από το **περιστατικό της 11ης Απριλίου 2006, όταν ένα Pendolino ETR 470, που ταξίδευε νότια της Στουτγάρδης, έπιασε φωτιά μέσα στη σήραγγα του Τσίμερμπεργκ.**

Μια άλλη πυρκαγιά ξέσπασε σε ένα ETR 470 τον Μάιο του 2011, μόλις πέντε λεπτά πριν εισέλθει στη σήραγγα Γκοτάρντ, μήκους 15 χιλιομέτρων. «Τα ETR 470 πρέπει να αντικατασταθούν αμέσως από άλλο τροχαίο υλικό» ανέφερε κοινό ψήφισμα των ελβετικών ενώσεων μηχανοδηγών και εργαζομένων σιδηροδρόμων τον Μάιο του 2011. Το 2012, ένα ETR 470 έπιασε επίσης φωτιά στον κεντρικό σταθμό της Ζυρίχης.

**Τελικά, το 2014 οι ελβετικοί σιδηρόδρομοι έστειλαν τα εν λόγω τρένα για αποσυναρμολόγηση. Στη διαδρομή Αθήνα – Θεσσαλονίκη υπάρχουν αρκετές σήραγγες μήκους άνω των 500 μέτρων, ενώ τέσσερις (οι σήραγγες Καλλιδρόμου, Οθρυς, Τεμπών και Πλαταμώνα) έχουν μήκος άνω των 2,5 χιλιομέτρων.**

Το προηγμένο σύστημα πυρόσβεσης συμπεριλήφθηκε στη γενική επισκευή των **ETR 470 μετά την αποχώρησή τους από την υπηρεσία στην Ιταλία και πριν φτάσουν στην Ελλάδα; Πηγές του ρεπορτάζ αναφέρουν πως όχι. Σύμφωνα με πληροφορίες, τα τρένα προσαρμόστηκαν στο ελληνικό δίκτυο τροφοδοσίας 25 kv και εφοδιάστηκαν με σύστημα διαχείρισης κυκλοφορίας ETCS, νέες οθόνες πληροφοριών επιβατών και WiFi.**

Η Ferrovie dello Stato αναφέρει ωστόσο ότι «τα ETR 470 διαθέτουν σύστημα πυροπροστασίας και υπάρχουν πυροσβεστήρες στα τρένα. Το πρότυπο UNI11565 είναι η ιταλική νομοθεσία. Τα ETR 470 συμμορφώνονται με την ελληνική νομοθεσία». Πάντως, όσον αφορά την πυρασφάλεια, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων είπε στο Investigate Europe ότι στην Ελλάδα δεν υπάρχει κανένας νόμος που να απαιτεί συστήματα πυρόσβεσης υψηλής πίεσης, υδρονέφωσης για βαγόνια που εισέρχονται σε σήραγγες, όπως ισχύει στην Ιταλία....».

«.....»

tanea.gr > Ελλάδα >
«Τα τρένα της βλάβης»

# Γερμανοί και Ελβετοί πέταξαν τα τρένα που αγόρασε η Ελλάδα

Τα περίφημα ETR 470, που κυκλοφορούν στις ελληνικές ράγες, είναι τα τρένα που η Ελβετία προ 20ετίας ονόμαζε «Pannenzug», που σημαίνει «τρένο της βλάβης».

TANEA Team 10 Μαρτίου 2023 | 19:31

Τα περίφημα ETR 470, που κυκλοφορούν στις ελληνικές ράγες, είναι τα τρένα που η Ελβετία προ 20ετίας ονόμαζε «Pannenzug», που σημαίνει «τρένο της βλάβης».

Αν και οι αμαξοστοιχίες ETR 470 εξυπηρετούσαν μόνο το 1% της σιδηροδρομικής κίνησης στην Ελβετία, «το 50% των παραπόνων των πολιτών ήταν γι' αυτά τα τρένα» παραδέχεται ο πρώην επικεφαλής των ελβετικών Γραμμών, Benedikt Weibel.

**Οι φωτιές στα βαγόνια**

Στις 11 Απριλίου του 2006 ένα Pendolino ETR 470 που ταξίδευε νότια από την Στουτγάρδη, έπιασε φωτιά μέσα σε σήραγγα. Οι επιβάτες του τρένου κατάφεραν να απομακρυνθούν με τη βοήθεια ενός δεύτερου σιδηροδρομικού υπαλλήλου που έτυχε να ταξιδεύει με αυτό το τρένο. Το περιστατικό οδήγησε τα συνδικάτα να απαιτούν την υποχρεωτική παρουσία δύο ειδικά εκπαιδευμένων εργαζόμενων στα τρένα.

Μια άλλη φωτιά ξέσπασε σε ένα ETR 470 τον Μάιο του 2011, μόλις πέντε λεπτά πριν εισέλθει στη σήραγγα Gotthard μήκους 15 χιλιομέτρων, ενώ το 2012, ένα ETR 470 έπιασε φωτιά στον κεντρικό σταθμό της Ζυρίχης.

**«Θύμιζε περισσότερο σέικερ παρά τρένο»**

Δεν ήταν όμως τα μοναδικά προβλήματα. Πανικός προκλήθηκε στον σιδηροδρομικό σταθμό της Λουκέρνης το 2012 όταν αμαξοστοιχία άρχισε να κινείται αριστερά δεξιά.

«Περισσότερο σε σέικερ παρά σε τρένο νόμιζαν πως βρίσκονταν μερικοί επιβάτες του Eurocity που πραγματοποιούσε δρομολόγιο Λουκέρνη – Μιλάνο. Λίγο πριν τη αναχώρηση της αμαξοστοιχίας

ETR 470, γνωστό και ως τρένο των βλαβών, άρχισε να κουνιέται απότομα δεξιά αριστερά» έγραφαν τότε Μέσα της εποχής συνοδευόμενα από το βίντεο με την κίνηση της αμαξοστοιχίας που τρομοκράτησε τους επιβάτες.

Χρειάστηκαν μερικές συνεδριάσεις για να αποφασιστεί τελικά η απόσυρση των συρμών.

**Ελβετία και Γερμανία «τελειώνουν» τα «τρένα των βλαβών»**

«Ήρθε το τέλος για το **τρένο των βλαβών**. Οι ελβετικές σιδηροδρομικές γραμμές θα αποσύρουν σταδιακά τα τρένα ETR 470 έως το τέλος του 2014».

Μερικά χρόνια νωρίτερα, τα ETR 470 πετάχτηκαν σε αχρηστία και από τη Γερμανία όπου εκτελούσαν το δρομολόγιο Μιλάνο – Στουτγκάρδη.

«Τα τρένα αυτά αποσύρθηκαν από την κυκλοφορία στη Γερμανία γιατί το σύστημα ανάκλησης παρουσίαζε κατ' επανάληψη προβλήματα σε ένα συγκεκριμένο σημείο της διαδρομής».

Όταν Βάλτερ Φίνκμπονερ, πρώην γραμματέας του Δ.Σ. της Cisalpino AG, της θυγατρικής των ιταλικών και των ελβετικών σιδηροδρόμων που τη δεκαετία του 1990 είχε προμηθευτεί τις καινούργιες τότε αμαξοστοιχίες ETR-470, ερωτήθηκε πριν από έναν χρόνο για τα τρένα απάντησε: «Το μόνο πράγμα που μπορώ να πω είναι καλή τύχη. Αγοράστε δοκιμασμένα τρένα ή νέα τρένα. Δεν υπάρχει τίποτα δωρεάν στη ζωή».

Η απάντηση της Hellenic Train

Η απάντηση της Hellenic Train είναι πως δεν υπάρχει η δυνατότητα για τρένα υψηλών προδιαγραφών στην Ελλάδα διότι εδώ δεν υπάρχουν τα συστήματα.

Σύμφωνα με τις δύο συμβάσεις, επιδοτείται το Intercity, το δρομολόγιο Αθήνα – Θεσσαλονίκη αλλά και πολλές άλλες γραμμές.

Το δρομολόγιο αυτό, ονομάστηκε άγονη γραμμή και δίναμε χρήματα στους Ιταλούς ώστε να γίνονται τα δρομολόγια Αθήνα – Θεσσαλονίκη.

Η σύμβαση αυτή προβλέπει πώς θα δοθούν στους Ιταλούς από την Ελλάδα, 750 εκ. ευρώ μέσα σε 15 χρόνια, και υπόσχονται πώς θα κάνουν επενδύσεις 600 -750 εκ. ενώ μέχρι στιγμής έχουν δώσει 27,5 εκ. στη μητρική εταιρία για να φέρουν τα παλιά τρένα...».

«...

## *Θέματα*

**'Ηξεραν. Το περίμεναν. Δεν έκαναν τίποτα.**

**Το κακό έγινε, δεν γυρνάει πίσω, όσο και να θέλουμε να γυρίσουμε τον χρόνο και να το προλάβουμε. Η ευθύνη του «ανθρώπινου παράγοντα» είναι αδιαμφισβήτητη. Ποιού παράγοντα όμως;**

ΠΡΟΒΟΛΗ

ΓΡΑΦΕΙ Η ΜΑΡΙΑ ΡΑΝΤΟΥ

02.03.2023 - 13:09

Ηδη από το 2022, έρευνες ανέφεραν ότι τα ETR 470 τρένα - που εκτελούσαν μέχρι την Τρίτη 28/02 το δρομολόγιο Αθήνα –Θεσσαλονίκη και είχαν **διαφημιστεί εξευτελιστικά πολύ - είναι ακατάλληλα και είχαν αποσυρθεί από την Ελβετία, την στιγμή που η Ελλάδα τα υποδέχτηκε με τιμές αρχηγού κράτους.** Κάποιες από αυτές αναδείκνυαν την προβληματική της ιδιωτικοποίησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και την επακόλουθη αδιαφάνεια, που καμία εντύπωση δεν μας έκανε, γιατί... «όλα έτσι είναι στην Ελλάδα, σιγά».

Την στιγμή που τουλάχιστον 46 άνθρωποι επέβαιναν στο τελευταίο δρομολόγιο της ζωής τους, ανακαλούμε στην μνήμη μας δημοσιεύματα που **δεν προειδοποιούσαν απλά** για τους κινδύνους που μπορεί να προκύψουν, **αλλά μιλούσαν με βεβαιότητα για αυτούς που θα προκύψουν.** Τίποτα το μοιραίο δεν είχε να κάνει με την σύγκρουση. **Αν η ασφάλεια των μεταφορών είναι καθαρά θέμα τύχης, μόνο τότε θα ήταν αποδεκτό να αναφερόμαστε στην μοίρα.** Αλλά δεν ήταν μοιραίο, ήταν δυστυχώς αναμενόμενο, οριακά υπολογισμένο να συμβεί με μαθηματική ακρίβεια. **Το περιμέναμε, έπρεπε να το περιμένουμε.** Και παρότι το ξέραμε, ότι μια μέρα θα συμβεί, καθόμασταν από μακριά, κοιτώντας από μια γωνία μια φρικτή καταιγίδα να έρχεται. **Γιατί;**

Τον Φεβρουάριο του 2022, οι **Reporters United** σε συνεργασία με το **Investigate Europe** με την **ΕφΣυν**, δημοσίευσαν μια έρευνα αναφορικά με την ευρωπαϊκή σιδηροδρομική πολιτική **Η πανευρωπαϊκή πρωτοτυπία της ιδιωτικοποίησης του τρένου στην Ελλάδα: Μυστικές συμβάσεις, σκανδαλώδεις εξαιρέσεις και επενδύσεις**, σύμφωνα με την οποία **η Ελλάδα είναι η μόνη χώρα στην Ευρώπη, που πέρασε από ένα κρατικό σε ένα ιδιωτικό σιδηροδρομικό μονοπώλιο** και η μοναδική της οποία **οι πολίτες δεν γνωρίζουν ποια σιδηροδρομικά δρομολόγια έχει δεσμευθεί να εκτελεί η εταιρεία που επιδοτείται για να τα εκτελεί.**

**Ας το πάρουμε από την αρχή**

Το 2017, η Ferrovie dello Stato Italiane Group, η κρατική εταιρεία σιδηροδρόμων της Ιταλίας, εξαγόρασε για 45 εκατομμυρίων ευρώ την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, την εταιρεία παροχής του σιδηροδρομικού μεταφορικού έργου, **ιδιωτικοποίηση που προβλεπόταν στις ελληνικές μνημονιακές υποχρεώσεις από το 2010.** Έκτοτε, η ιταλική εταιρεία επιδοτείται με 50 εκατομμύρια ευρώ τον χρόνο για να εκτελεί συγκεκριμένα δρομολόγια, όπως προβλέπεται από τη σύμβαση Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ) που έχει υπογράψει με το ελληνικό υπουργείο Μεταφορών. **Όμως, το ποια είναι τα δρομολόγια αυτά παραμένει μυστικό.**

Αυτό σημαίνει ότι το επιβατικό κοινό μπορεί να παραπονεθεί για μείωση δρομολογίων, καθυστερήσεις, ακυρώσεις, χωρίς όμως να είναι σε θέση να αποδείξει τους ισχυρισμούς του. Αυτό επίσης σημαίνει ότι **η εταιρεία κερδίζει περισσότερα, προσφέροντας πολύ λιγότερες υπηρεσίες, ανενόχλητη,** καθώς η συνθήκη γύρω από την οποία ιδιωτικοποιήθηκε η ΤΡΑΙΝΟΣΕ είναι πλήρως αδιαφανείς. **Η αισχροκέρδεια, λοιπόν, ακόμα δεν ξεκινήσαμε, μπαίνει στο παιχνίδι.**

Η Ελλάδα είναι επίσης η μόνη χώρα της Ευρώπης που **έχει εξαφανίσει τελείως από τον χάρτη της εκτέλεσης σιδηροδρομικού έργου τον κρατικό πάροχο** (τον ΟΣΕ), περνώντας από ένα δημόσιο σε ένα ιδιωτικό μονοπώλιο, τουλάχιστον ως προς τα επιβατικά τρένα. **Οι όροι υπό τους οποίους συνέβη αυτό είναι επίσης μυστικοί.**

Όλα αυτά τα σημαντικά, ίσως να μην ήταν και **τόσο σημαντικά αν δεν είχαν επιπτώσεις για το επιβατικό κοινό.** Πέραν των καθυστερήσεων και των δυσλειτουργιών που δεν θέτουν σε κίνδυνο την ακεραιότητα των επιβατών, **υπήρχαν κατά καιρούς δυσλειτουργίες,** όπως λόγω χάρη όταν επιβάτες της αμαξοστοιχίας 54 έμειναν εγκλωβισμένοι επί ώρες στο σκοτάδι, σε θερμοκρασίες κοντά στο μηδέν, στη διάρκεια κακοκαιρίας, στο «φιλέτο» του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου, τη διαδρομή Αθήνας – Θεσσαλονίκης, **που έκρουαν τον κώδωνα.** Και αφού αγνοούμε όσα γράφονται για το τι μέλλει γενέσθαι, **γιατί δεν θορυβούμαστε με αυτά που όντως συμβαίνουν;**

Μεγάλες χώρες όπως η Γερμανία και η Γαλλία δεν προχώρησαν στον διαχωρισμό της υποδομής από την παροχή μεταφορικού έργου, δυνατότητα που δεν δόθηκε στις περιφερειακές χώρες που βρίσκονταν σε καθεστώς μνημονίου, όπως η Ελλάδα. Έτσι, **η ιδιωτικοποίηση αποτέλεσε μοναδική λύση στο κόστος του σιδηροδρόμου.** Η Ferrovie dello Stato αποκόμισε θριαμβευτικά σχόλια σε ότι αφορά την εμπειρία της στους παλιούς σιδηροδρόμου. Ωστόσο, ακόμα και η καλύτερη εταιρεία, όταν λειτουργεί ως ιδιωτική, θα βάλει το κέρδος της πάνω από όλα τα κριτήρια.

Επομένως, όλες οι ενέργειες που πράγματι έγιναν για την βελτίωση των υποδομών του σιδηροδρόμου συνοδεύτηκαν από την μείωση προσωπικού, την υπερεργασία αυτού που παρέμεινε στην θέση του και την επακόλουθη δυσλειτουργία. Και σε όλο αυτό, το κράτος απουσίαζε, **γιατί τα είχε αφήσει όλα στα χέρια των αρίστων.**

Στο μεταξύ, το ίδιο έτος δημοσιεύεται έρευνα του Investigate Europe με τίτλο **«<u>Το μόνο που μπορώ να πω είναι καλή τύχη»: Πώς επιστρέφουν στην Ελλάδα τα τρένα που καταργήθηκαν από την Ελβετία</u>».**

Στην ουσία, το δημοσίευμα αποκαλύπτει πώς οι αμαξοστοιχίες που η ΤΡΑΙΝΟΣΕ παρουσίαζε ως τα *«τρένα που θα βελτιώσουν την ασφάλεια στην γραμμή Αθήνα – Θεσσαλονίκη»* **είχαν αποσυρθεί από τους Ελβετικούς Σιδηροδρόμους ήδη χρόνια πριν επενδύσει σε αυτά η Ελλάδα.**

Ο λόγος για το τρένο ETR 470, το οποίο ο ελβετικός τύπος είχε ονομάσει **«τρένο βλάβης»** και για το οποίο το Investigate Europe διερωτάται ***γιατί αυτά τα τρένα που έχουν θέσει πολλές φορές τους επιβαίνοντες σε αυτά σε κίνδυνο μπορούν ακόμα να κάνουν διαδρομές;***

Αυτά τα τρένα οι Ιταλικοί Σιδηρόδρομοι, που εξαγόρασαν την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, τα παρουσίασαν ως υπερσύχρονα. Δύο πρώην αξιωματούχοι εξοικειωμένοι με αυτό το τρένο, με τους οποίους επικοινώνησε η Investigate Europe και η Reporters United, **δυσκολεύονται να πιστέψουν ότι τα πέντε εναπομείναντα ETR 470 που δεν στάλθηκαν στο διαλυτήριο διαφημίζονται τώρα ως το μέλλον της σιδηροδρομικής σύνδεσης Αθήνας-Θεσσαλονίκης.**

Το ETR 470 είναι όντως ένα γρήγορο τρένο, **πιο γρήγορο από τα πενιχρά 160 χλμ/ώρα που μπορεί να υποστηρίξει το ελληνικό δίκτυο στη σημερινή του κατάσταση.** Η ταχύτητα, όμως, δεν είναι το μόνο χαρακτηριστικό που μετράει στην αγορά πέντε μεταχειρισμένων τρένων.

Όπως αναφέρει πολύ χαρακτηριστικά το δημοσίευμα του Investigate Europe, «το βασικό χαρακτηριστικό του ETR 470 είναι ο μηχανισμός κλίσης του, ο οποίος του έδωσε το όνομα «Pendolino», που σημαίνει μικρό εκκρεμές. Όταν μπαίνει σε καμπύλες, το τρένο ανυψώνεται από ένα υδραυλικό σύστημα εξωτερικά και «βυθίζεται» στο εσωτερικό, αποκτώντας κλίση 8 μοιρών, που του επιτρέπει να πιάνει μεγαλύτερες ταχύτητες. **Η κλίση θεωρούνταν το μέλλον των σιδηροδρόμων πριν από 30 χρόνια».**

Τα ελβετικά συνδικάτα σιδηροδρόμων απαιτούσαν, όσο το ETR 470 ήταν σε λειτουργία, ειδικά εκπαιδευμένο προσωπικό, για τα τρένα που εισέρχονταν σε σήραγγες μήκους άνω των 1.000 μέτρων.

Πολλά ήταν εκείνα τα περιστατικά στα οποία πρωταγωνιστής ήταν το τρένο αυτό, από το 2006 έως και το 2014 όπου και αποσύρθηκαν.

Το 2006 ένα τρένο ETR 470 έπιασε φωτιά, μέσα σε σήραγγα, το 2011 έπιασε φωτιά πέντε λεπτά πριν μπει σε σήραγγα, το 2012 έπιασε φωτιά στον κεντρικό σταθμό της Ζυρίχης και το 2014, οι Ελβετικοί Σιδηρόδρομοι έστειλαν τα δικά τους τέσσερα ETR 470 στο ναυπηγείο αποσυναρμολόγησης τρένων Kaiseraugst, σώζοντας ένα βαγόνι πρώτης κατηγορίας για το σιδηροδρομικό μουσείο.

**Στη διαδρομή Αθήνα-Θεσσαλονίκη υπάρχουν αρκετές σήραγγες μήκους άνω των 500 μέτρων,** ενώ τέσσερις (οι σήραγγες Καλλιδρόμου, Όθρυς, Τεμπών και Πλαταμώνα) έχουν μήκος άνω των 2,5 χιλιομέτρων.

Όλα αυτά φαντάζομαι ότι τα **γνώριζαν οι αρμόδιες αρχές** και επίσης φαντάζομαι ότι **τα μεταχειρισμένα και όχι ιδιαίτερα γνωστά για την ασφάλεια τους τρένα αγοράστηκαν σε τιμή ευκαιρίας.**

Οι ευθύνες για την τραγωδία στα Τέμπη άρχισαν να αποδίδονται, πρώτα πρώτα σε **αποδιοπομπαίους τράγους.** Ο σταθμάρχης Λάρισας συνελήφθη και υποστήριξε ότι «***εγώ πάτησα κανονικά το κουμπί γιατί είναι αυτόματο το σύστημα πλέον για να αλλάξει η γραμμή οπότε κάθε τρένο θα έμπαινε σε διαφορετική τροχιά, αλλά δεν λειτούργησε***».

Αλλιώνο να πιστεύουμε όμως ότι ο σταθμάρχης οφείλεται για αυτό, που δύσκολα μπορεί κανείς να περιγράψει με λέξεις. Ο γραμματέας της ΓΣΕΕ, μιλώντας στο ΟΡΕΝ, ανέφερε ότι τα **σύγχρονα συστήματα GPS δεν έχουν τοποθετηθεί ακόμα, δεν λειτουργούν ενώ κάποια έχουν αγοραστεί από το 2000.**

Ο ΟΣΕ δεν έχει τα χρήματα που απαιτούνται για να συντηρήσει το δίκτυο του, την στιγμή που **στην Ελλάδα έχουν ξοδευτεί πάνω από 15 εκατομμύρια ευρώ** για τον **σιδηρόδρομο** και ακόμη οι υποδομές του μοιάζουν με αυτές της εποχής του Χαριλάου Τρικούπη.

Τα ερωτήματα που προκύπτουν είναι πολλά

Ο σταθμάρχης, αφού πάτησε το κουμπί διαχωρισμού των γραμμών, πραγματοποίησε έλεγχο αν το σύστημα εφάρμοσε την εντολή του και αν όχι γιατί;

Γιατί το τρένο μπήκε στην ίδια γραμμή με την εμπορική αμαξοστοιχία, ενώ υπάρχουν δύο γραμμές στο δίκτυο;

Γιατί δεν λειτουργεί το σύστημα φωτεσήμανσης, το οποίο θα μπορούσε να έχει «διορθώσει» το όποιο ανθρώπινο λάθος, ή λάθος του συστήματος;

Και πολλά ακόμα ΓΙΑΤΙ που μπορεί να παραμείνουν αναπάντητα. Αυτό που είναι βέβαιο είναι ότι <u>ο «ανθρώπινος παράγοντας» γνώριζε και δεν έκανε τίποτα για να προλάβει, για να προλάβει την κόλαση</u>....»

«.....

1. Βιβλήσεις
2. Ελληνικές Βιβλήσεις

# Η Αποικιακή Συμφωνία Οδηγεί σε Εθνική Τραγωδία

της Κωνσταντίνας Λύρου
Πεμ, 2 Μαρτίου 2023 - 18:53

*Συγκλονισμένη η ελληνική κοινωνία θρηνεί τον χαμό 43 συμπολιτών της μέχρι στιγμής, στην πλειονότητά τους νέα άτομα από 20 έως 30 ετών, βιώνοντας μία από τις μεγαλύτερες εθνικές τραγωδίες των τελευταίων δεκαετιών, καθώς η λίστα των νεκρών μεγαλώνει*

Ο Πρωθυπουργός σε ένα μαγνητοσκοπημένο διάγγελμα, αφού εξήγγειλε ότι η έρευνα των αιτιών της τραγωδίας θα διεξαχθεί από ανεξάρτητη υπερκομματική επιτροπή εμπειρογνωμόνων, έσπευσε να προδικάσει ότι η τραγωδία οφείλεται σε ανθρώπινο λάθος. Επιπλέον, δήλωσε ότι η παραίτηση του Υπουργού Καραμανλή τον τιμά και ότι ο μεταβατικός υπουργός Γιώργος Γεραπετρίτης, μεταξύ άλλων, «θα εξετάσει και τις διαχρονικές καθυστερήσεις στην υλοποίηση των σιδηροδρομικών έργων». Την ίδια στιγμή, στο Σιδηροδρομικό Σταθμό Θεσσαλονίκης, οι φοιτητές έκλαιγαν τους νεκρούς φίλους τους, παρουσία των ΜΑΤ, ενώ στην Αθήνα, στη συγκέντρωση διαμαρτυρίας (πάνω από 2.500 άτομα) που πραγματοποιήθηκε έξω από τα γραφεία της Hellenic Train, διαδηλωτές **συγκρούστηκαν** με τα ΜΑΤ, τα οποία δεν δίστασαν να κάνουν χρήση χημικών και χειροβομβίδων κρότου λάμψης.

Μέσα στο βαρύ κλίμα πένθους και οργής που επικρατούσε, ήρθε να προστεθεί η επικύρωση προσλήψεων στον ΟΣΕ με μπλοκάκι. Συγκεκριμένα, αναρτήθηκε το πρωί της Τετάρτης 1η Μαρτίου, στις 9:30 στη «Διαύγεια», η απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του ΟΣΕ, με ημερομηνία 16 Φεβρουαρίου 2023, για «ανάθεση παροχής Υπηρεσιών της ειδικότητας του Σταθμάρχη για χρονικό διάστημα 6 μηνών». Ειδικότερα, η απόφαση του ΔΣ του ΟΣΕ προβλέπει:1) «την ανάθεση παροχής Υπηρεσιών της ειδικότητας του Σταθμάρχη, σε εξωτερικούς συνεργάτες (73) άτομα, για χρονικό διάστημα έξι (6) μηνών (ήτοι από 01.04.2023 μέχρι και 30.09.2023), οι οποίοι θα απασχοληθούν σε όλο το σιδηρόδρομικό δίκτυο, σύμφωνα με τις ανάγκες του Οργανισμού», 2) «το κόστος απασχόλησής τους εκτιμάται ότι θα ανέλθει στο ποσό των επτακοσίων ογδόντα τριών χιλιάδων (783.000,00) ευρώ πλέον ΦΠΑ, ήτοι 970.920,00 ευρώ».

Στο πλαίσιο των μνημονιακών δεσμεύσεων περί ιδιωτικοποιήσεων, η ιταλική κρατική εταιρεία Ferrovie dello Stato Italiane (FSI) αγόρασε το 100% της ΤΡΑΙΝΟΣΕ έναντι μόλις 45 εκατ. ευρώ, παρά τις έντονες διαφωνίες πολλών που αποκάλεσαν τη συμφωνία της ΤΡΑΙΝΟΣΕ «αποικιακή». Εν τω μεταξύ, οι συμβάσεις PSO μεταξύ σιδηροδρομικών εταιρειών και των περισσότερων κυβερνήσεων της ΕΕ, συμπεριλαμβανομένης της Ferrovie dello Stato και της κυβέρνησης της Ιταλίας είναι δημόσιες, γεγονός που έρχεται σε αντίθεση με την ελληνική περίπτωση, όπου οι όροι της σύμβασης δεν δημοσιοποιήθηκαν παρά τα αιτήματα που υπέβαλαν βουλευτές της αντιπολίτευσης και τις αιτιάσεις των εργαζομένων. Το ελληνικό Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων συμφώνησε επίσης, να επιδοτήσει την ιταλική εταιρεία με το ποσό των 50 εκατομμυρίων ευρώ ετησίως για την εκτέλεση ορισμένων δρομολογίων, όπως περιγράφεται σε σύμβαση Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας (PSO).

Η πολιτική της μεταβίβασης στη Ferrovie Dello Stato προϋπέθετε και μεγάλες περικοπές, με αποτέλεσμα ο νέος ΟΣΕ (διαχειριστής δικτύου) να μείνει με 880 υπαλλήλους, μια αναλογία εργαζομένων/χιλιόμετρα σιδηροδρομικών γραμμών, μικρότερη από το μισό του ευρωπαϊκού μέσου όρου. Ο πρώην κρατικός ΟΣΕ, απασχολούσε περίπου 12.500 άτομα ενώ σήμερα, ο νέος ΟΣΕ (δίκτυο) και η ΤΡΑΙΝΟΣΕ (λειτουργία και συντήρηση τρένων) απασχολούν περίπου 2.000 άτομα συνολικά. Επιπρόσθετα, το 2019 η ελληνική κυβέρνηση ζήτησε εξαίρεση πενταετίας από την εφαρμογή του ευρωπαϊκού κανονισμού 1371/2007 που προστατεύει τα δικαιώματα των επιβατών. Δυστυχώς, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ έχει εξασφαλίσει εξαίρεση από τον κανονισμό της EU Passengers Rights που υποχρεώνει τις σιδηροδρομικές εταιρείες να αποζημιώνουν τους επιβάτες για ατυχήματα, έως το 2024. Η πρόβλεψη ήταν να δίνεται αποζημίωση για καθυστερήσεις και ακυρώσεις, αλλά τα ποσά κάθε φορά καθορίζονται αυθαίρετα από την εταιρεία. Το 2019, το αρμόδιο Υπουργείο επί ηγεσίας Καραμανλή υπέγραψε νέα συμφωνία

χωρίς διαγωνισμό και άρον άρον προχώρησε στην ανανέωση της σύμβασης με την ιδιωτικοποιημένη ΤΡΑΙΝΟΣΕ, που καθόρισε την κρατική επιδότηση για τις λεγόμενες άγονες γραμμές του σιδηροδρομικού δικτύου με ετήσια αποζημίωση τα 50 εκατ. ευρώ έως το τέλος του 2030, με δυνατότητα παράτασης για άλλα πέντε χρόνια. Η εταιρεία, που έχει περιέλθει στους Ιταλικούς Σιδηροδρόμους, θα λάμβανε το ποσό των 750 εκατ. ευρώ, όπως προβλέπεται στο μνημόνιο που υπέγραψε ο πρώην αρμόδιος υπουργός Κώστας Αχ. Καραμανλής και με βάση τις δηλώσεις του, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα έπρεπε να κάνει επενδύσεις 2,2- 2,5 δισ. ευρώ τα επόμενα χρόνια μέχρι το 2025, ενώ υποχρεούται να προβεί σε αναβάθμιση του τροχαίου υλικού της, μισθώνοντας σύγχρονους συρμούς (τρένα υδρογόνου, ηλεκτρικά τρένα) από τη ΓΑΙΑΟΣΕ. Αξίζει να αναφερθεί ότι σύμφωνα με τις **οικονομικές καταστάσεις** του 2021, η εταιρεία παρουσίασε έσοδα 112,3 εκατ. ευρώ (με την κρατική επιδότηση των 50 εκατ. ευρώ για τις άγονες γραμμές) έναντι 106,2 εκατ. ευρώ το 2020, ήτοι αύξηση 5,6%.

Τα υψηλά ποσοστά τραυματισμών και θανάτων και ο αριθμός νεκρών και τραυματιών, αποδεικνύουν ότι οι ελληνικές κυβερνήσεις διέπραξαν διαχρονικά εγκληματικά λάθη στη διαχείριση του ΟΣΕ. Η Ελλάδα κατέχει την πρώτη θέση στην ΕΕ, όσον αφορά τον αριθμό των θανάτων από σιδηροδρομικά ατυχήματα σε αναλογία με τα χιλιόμετρα που διένυσαν τα τρένα στη χώρα κατά τη διάρκεια του έτους (στοιχεία από τον **οργανισμό σιδηροδρόμων** της ΕΕ) και τη δεύτερη θέση μεταξύ των χωρών της ΕΕ, όσον αφορά τον αριθμό των τραυματισμών που προκαλούνται από σιδηροδρομικά ατυχήματα σε αναλογία με τα χιλιόμετρα που έχουν διανύσει τα τρένα. Από το 2010 έως το 2018, σημειώθηκαν 137 θάνατοι και 97 σοβαροί τραυματισμοί σε σιδηροδρομικά συμβάντα στην Ελλάδα. Κάθε χρόνο από το 2010 έως το 2018, κατά μέσο όρο περισσότεροι από 15 άνθρωποι έχασαν τη ζωή τους και περισσότεροι από 11 τραυματίστηκαν σοβαρά. Μεταξύ 2015 και 2017, 13 ατυχήματα προκλήθηκαν από ζητήματα υποδομής, όπως ράγες και διακόπτες, 7 από προβλήματα τροχαίου υλικού που επηρεάζουν τους τροχούς ή/και τα συστήματα πέδησης, 24 από προβλήματα διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, 5 από φυσικά αίτια και σε 97 περιπτώσεις η αιτία ήταν «εσωτερική», δηλαδή περιστατικά

που αφορούν οδηγούς, πεζούς, βανδαλισμούς και άλλες κατηγορίες. Τα τρενάκια του τρόμου.

Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ και η μητρική της εταιρεία μιλούν για την επικείμενη κυκλοφορία των νέων τρένων που θα βελτιώσουν την άνεση, την ασφάλεια και την ταχύτητα στη γραμμή Αθήνα- Θεσσαλονίκη. Η θυγατρική εταιρεία της Ferrovie Dello Stato Alstom Greece αναβάθμισε το αμαξοστάσιο της Μενεμένης στη Θεσσαλονίκη, προκειμένου να φροντίσει για τη συντήρηση των νέων ETR 470, που στάλθηκαν στην Ελλάδα από την Ελβετία, μέσω της Ιταλικής εταιρείας.

«Οταν ολοκληρωθούν οι αναβαθμίσεις της δικτυακής υποδομής με την εφαρμογή του συστήματος διαχείρισης κυκλοφορίας ETCS (European Train Control System) το 2022/2023, θα είναι δυνατή η μέγιστη ταχύτητα 200 km/h, καλύπτοντας την απόσταση μεταξύ Αθήνας και Θεσσαλονίκης σε λιγότερο από 3,5 ώρες», δήλωσε ο εκπρόσωπος της Ferrovie dello Stato, Carlo Valentino.

Οι αισιόδοξες ανακοινώσεις ωστόσο, για αυτή τη «νέα σιδηροδρομική εποχή» για την Ελλάδα έρχονται σε έντονη αντίθεση με το βεβαρημένο ιστορικό των νέων αυτών τρένων. «Στο Pendolino, το μόνο που μπορώ να πω είναι καλή τύχη» λέει ο Weibel, πρώην επικεφαλής των ελβετικών σιδηροδρόμων.

Τα νέα τρένα ETR 470 ή αλλιώς «Pendolino», κατασκευής 1993-1996, είναι περίπλοκα και απαιτούν υψηλό κόστος συντήρησης, ενώ το μεγάλο τους πλεονέκτημα - η ικανότητά τους για γρήγορη επιτάχυνση, αυξάνει τον κίνδυνο απώλειας πρόσφυσης.

Στην Ελβετία ακόμη και μετά την αύξηση της χρηματοδότησης και τον πλήρη έλεγχο της συντήρησής, οι Ελβετικοί Σιδηρόδρομοι (SBB) δεν μπόρεσαν να διορθώσουν τα προβλήματα των ETR 470. Τον Απρίλιο του 2006, ένα Pendolino ETR 470 που ταξίδευε νότια από τη Στουτγκάρδη έπιασε φωτιά μέσα στη σήραγγα του Zimmerberg, ενώ την ίδια χρονιά ολοκληρώθηκε η σύντομη "καριέρα" του ETR 470 στη Γερμανία, όπου

αρχικά έγινε δεκτό με μεγάλο ενθουσιασμό, καθώς εξοικονομούσε σχεδόν μία ώρα στη διαδρομή Μιλάνο Στουτγκάρδη, και έπειτα αποσύρθηκε, διότι το σύστημα ανατροπής δυσλειτουργούσε επανειλημμένα σε ένα συγκεκριμένο σημείο της διαδρομής. Πολλά άλλα περιστατικά περιστατικά υπήρξαν όπως, όταν πυρκαγιά ξέσπασε σε ένα ETR 470 τον Μάιο του 2011 πέντε λεπτά πριν εισέλθει στη σήραγγα Gotthard μήκους 15 χιλιομέτρων, το 2012, ένα ETR 470 έπιασε φωτιά στον κεντρικό σταθμό της Ζυρίχης, ενώ σε μια άλλη περίπτωση τρένο ταλαντευόταν για 10 λεπτά στον κεντρικό σταθμό της Λουκέρνης, λόγω δυσλειτουργίας του συστήματος.

**Τα ETR 470 ποτέ δεν ήταν εξοπλισμένα με σύγχρονα συστήματα πυροπροστασίας. Το αν συμπεριλήφθηκε το προηγμένο σύστημα ενεργητικής πυρόσβεσης στην γενική επισκευή των ETR 470 μετά την αποχώρησή τους από την Ιταλία, πριν φτάσουν στην Ελλάδα, παραμένει άγνωστο. Η Ferrovie dello Stato αναφέρει ότι «τα ETR 470 διαθέτουν σύστημα πυροπροστασίας και ότι υπάρχουν πυροσβεστήρες στα βαγόνια. Το πρότυπο UNI 11565 είναι η ιταλική νομοθεσία, ενώ τα ETR 470 συμμορφώνονται με την ελληνική νομοθεσία». Όμως, όσον αφορά την πυρασφάλεια, δεν υπάρχει εθνικός κανόνας που να απαιτεί συστήματα πυρόσβεσης υψηλής πίεσης και υδρονέφωσης για βαγόνια που εισέρχονται σε σήραγγες, όπως ισχύει στην Ιταλία.** Ιδιωτικοποιήσεις και Επανακρατικοποιήσεις Δεκάδες κυβερνήσεις σε όλο τον κόσμο εφήρμοσαν προγράμματα ιδιωτικοποιήσεων τις δύο τελευταίες δεκαετίες, που προηγήθηκαν της οικονομικής κρίσης. Η αυξανόμενη έμφαση στην ανταγωνιστικότητα, την αποτελεσματικότητα και την παραγωγικότητα των αγορών και η απελευθέρωση της χρηματοπιστωτικής αγοράς, έθεσε τις ιδιωτικοποιήσεις στην κορυφή της πολιτικής ατζέντας στις καπιταλιστικές οικονομίες. Αυτή η ευρεία τάση στην παγκόσμια αγορά επηρέασε και την Ε.Ε, η οποία εισήγαγε μηχανισμούς πολιτικής για την ενθάρρυνση της διεθνούς ανταγωνιστικότητας και της ελεύθερης αγοράς. Η κρίση της Ευρωζώνης ήταν ένα ορόσημο στην Ευρώπη, καθώς η ΕΕ άρχισε να προωθεί ρητά πολιτικές ιδιωτικοποιήσεων με δύο τρόπους: (i) εισαγωγή νέων μηχανισμών πολιτικής που διασφαλίζουν την ανταγωνιστικότητα και αυστηρότερη ολοκλήρωση για τη δική της αναδιάρθρωση και (ii) τον καθορισμό όρων για την οικονομική ανάκαμψη με προγράμματα και διεθνή

πακέτα διάσωσης. Σε αντίθεση με την ύφεση λίγο πριν την ανάδυση της πρόσφατης οικονομικής κρίσης, η δραστηριότητα ιδιωτικοποιήσεων έφτασε σε επίπεδα ρεκόρ μεταξύ των κρατών μελών στα χρόνια μετά την κρίση.

Η ιδιωτικοποίηση των σιδηροδρόμων σε διάφορες χώρες του κόσμου δείχνει ότι οι μόνοι κερδισμένοι ήταν οι εταιρείες (βλ.Βρετανία, Ιαπωνία, Μαλαισία, Αργεντινή, Βραζιλία και Μεξικό). Η ιδιωτικοποίηση των σιδηροδρόμων επέτρεψε σε ιδιώτες να έχουν πρόσβαση σε τεράστιες υποδομές, που χτίστηκαν με δημόσιο χρήμα. Οι ιδιωτικές σιδηροδρομικές εταιρείες έχουν σκοπό να αποκομίσουν τα μέγιστα κέρδη και όταν δεν πετυχαίνουν το αναμενόμενο ποσοστό κέρδους, αναγκάζουν την εκάστοτε κυβέρνηση να τις διασώσει μέσω επιδοτήσεων, επενδύοντας ελάχιστα στη δημιουργία νέων σιδηροδρομικών υποδομών.

Η ιδιωτικοποίηση των σιδηροδρόμων οδήγησε σε απότομες αυξήσεις των ναύλων των τρένων, παρά την καταβολή επιδοτήσεων από τις αντίστοιχες κυβερνήσεις στις εταιρείες διαχείρισης οδηγώντας στον τερματισμό δρομολογίων, τα οποία δεν ήταν δημοφιλή και συνεπώς δεν υπήρχε κερδοφορία. Στις περισσότερες περιπτώσεις, αμέσως μετά την ιδιωτικοποίηση, σταμάτησαν τα λιγότερο κερδοφόρα δρομολόγια, οδηγώντας σε σοβαρή επιδείνωση των υπηρεσιών και στην ταλαιπωρία αμέτρητων πολιτών. Το μεγαλύτερο μέρος της περικοπής έγινε σε υπηρεσίες επιβατών, ενώ οι υπηρεσίες εμπορευμάτων μειώθηκαν όταν σταμάτησε η λειτουργία μεγάλου αριθμού σιδηροδρομικών γραμμών χαμηλής κυκλοφορίας. Επιπλέον, οι εταιρείες αύξησαν περαιτέρω τα κέρδη τους καταφεύγοντας σε στρατηγικές αρπακτικών με υψηλότερα κόμιστρα να χρεώνονται τις ώρες αιχμής. Παρατηρήθηκε επίσης επιδείνωση της ασφάλειας, διότι παραμελήθηκε η συντήρηση για μείωση του κόστους, ενώ οι παλιές υποδομές δεν αντικαταστάθηκαν εγκαίρως προκειμένου να αποφευχθεί η ανάγκη δαπανών για νέες επενδύσεις. Τέλος, αμέσως μετά την ιδιωτικοποίηση, ο αριθμός των εργαζομένων μειώνεται απότομα και γίνεται χρήση συμβασιούχων και μη εκπαιδευμένων εργαζομένων, προκειμένου να μειωθεί το κόστος. Οι εργαζόμενοι δουλεύουν πολλές ώρες παραπάνω από

τις προβλεπόμενες, με αποτέλεσμα την επιδείνωση των προτύπων ασφαλείας.

Σε αντίθεση με πολλές άλλες βιομηχανίες όπου η **ιδιωτικοποίηση** είχε θετικά αποτελέσματα, ο σιδηροδρομικός τομέας σε αρκετές περιπτώσεις επανακρατικοποιήθηκε, καθώς η ανεπαρκής επένδυση σε υποδομές οδήγησε στην επιδείνωση της ποιότητας των υπηρεσιών και σε υποβαθμισμένα πρότυπα ασφάλειας, ενώ υπήρξε υψηλό κόστος σχετιζόμενο με τον συντονισμό των δραστηριοτήτων μεταξύ των φορέων εκμετάλλευσης σιδηροδρομικών γραμμών και τρένων, καθώς και λόγω της ανάγκης τακτικών κρατικών επιδοτήσεων στις εταιρείες διαχείρισης. Στην περίπτωση του Ηνωμένου Βασιλείου, η ιδιωτικοποιημένη Railtrack αγοράστηκε ξανά από το δημόσιο (ως Network Rail) μετά από το δυστύχημα στο Hatfield. Η ανεπαρκής επένδυση της εταιρείας Railtrack, σε εξοπλισμό και συντήρηση οδήγησε στην ανάγκη επαναδιαπραγμάτευσης πολλών συμβάσεων ή στην προσωρινή διαχείριση των εργασιών από το δημόσιο. Η εταιρεία προσπαθώντας να ανταπεξέλθει στα μερίσματα για τους μετόχους της, δεν επένδυσε τα απαραίτητα κεφάλαια σε εξοπλισμό και συντήρηση, γεγονός που υπήρξε η αιτία του ατυχήματος.

Η αποτυχία της Railtrack, δεν είναι το μόνο παράδειγμα ιδιωτικοποίησης μιας σιδηροδρομικής εταιρείας που στη συνέχεια μετετράπη ξανά σε δημόσια ιδιοκτησία. Μετά την ιδιωτικοποίηση των σιδηροδρόμων στην Αργεντινή, μια σειρά ατυχημάτων, με αποτέλεσμα την απώλεια δεκάδων ζωών, οδήγησε στην επανακρατικοποίηση των σιδηροδρόμων. Στην Αυστραλία και στη Νέα Ζηλανδία, οι πολιτείες της Βικτώριας και της Τασμανίας αποτελούν και άλλα παράδειγματα σιδηροδρομικών υπηρεσιών που επανακρατικοποιήθηκαν, μετά από προηγούμενες ιδιωτικοποιήσεις. Στην Βόρεια Αμερική, η

Norfolk Southern, ανέφερε λειτουργικά κέρδη ρεκόρ, ενώ περίπου μια εβδομάδα αργότερα, τρένο της εταιρείας στο Οχάιο πήρε φωτιά, έχοντας ως αποτέλεσμα την ανεξέλεγκτη καύση τοξικών χημικών ουσιών και την άμεση εκκένωση εκατοντάδων κατοίκων από τις όμορες περιοχές. Το ποσοστό ατυχημάτων της Norfolk Southern αυξήθηκε τα τελευταία τέσσερα χρόνια, με τους ειδικούς σε θέματα ασφάλειας να λένε ότι η εστίαση στις

οικονομικές αποδόσεις και το ποσοστό κέρδους, ευθύνεται εν μέρει για εκτροχιασμούς και ατυχήματα, όπως αυτό στο Οχάιο.

Για τη νομιμοποίηση των ιδιωτικοποιήσεων χρησιμοποιήθηκαν οικονομικά μοντέλα και επιχειρήματα περί «αποτελεσματικότητας», με το τελικό αποτέλεσμα σε κάθε περίπτωση να είναι η μεταφορά πλούτου από το δημόσιο, στα χέρια ολιγαρχών. Οι πνευματικές ρίζες της ιδιωτικοποίησης ανάγονται στα αρχικά στάδια του καπιταλιστικού τρόπου παραγωγής, όταν «το προϊόν γίνεται εμπόρευμα». Η εμφατική στροφή προς τον νεοφιλελευθερισμό και η αναδιάρθρωση του δημόσιου τομέα μέσω της νιοθέτησης πολιτικών έδωσαν έμφαση στην απορρύθμιση και τις ιδιωτικοποιήσεις. Η ιδιωτικοποίηση ακυρώνει τα δικαιώματα της κοινής ιδιοκτησίας που κατακτήθηκαν μέσα από χρόνια ταξικής πάλης, και ως εκ τούτου, αντιπροσώπευαν ένα νέο κύμα «εγκλωβισμού των κοινών». Οι κρατικές επιχειρήσεις μπορούν να παρέχουν αποτελεσματικές και υψηλής ποιότητας σιδηροδρομικές υπηρεσίες στους πολίτες και υπάρχουν πολλά παραδείγματα.

Οι κρατικοί ελβετικοί ομοσπονδιακοί σιδηρόδρομοι (SBB) θεωρούνται από τους καλύτερους στον κόσμο. Δύο από τους μεγαλύτερους σιδηροδρόμους του κόσμου στη Ρωσία και στην Κίνα συνεχίζουν να ανήκουν στο κράτος. Το παγκοσμίου φήμης μετρό της Μόσχας και οι σταθμοί του, κατασκευασμενοι τις δεκαετίες 1920-30 από την τότε σοσιαλιστική ΕΣΣΔ, συνεχίζει να είναι υπό κρατική διαχείριση και θεωρείται ακόμη αν όχι το καλύτερο, ένα από τα καλύτερα στον κόσμο.

Η δημόσια πολιτική στην Ελλάδα κυριαρχήθηκε από τη νεοφιλελεύθερη ατζέντα που επιδιώκει να ιδιωτικοποιήσει πλήρως τις κρατικές επιχειρήσεις ή να μεταβιβάσει δραστηριότητες στον ιδιωτικό τομέα μέσω διαφόρων συμπράξεων δημόσιου-ιδιωτικού τομέα. Μετά τις μεταρρυθμίσεις των ιδιωτικοποιήσεων και της δημόσιας διαχείρισης, προέκυψε ένα «τρίτο κύμα» μεταρρυθμίσεων νεοφιλελευθεροποίησης, όπου τα μέλη των κεντρικών κυβερνήσεων και οι δημόσιοι υπάλληλοι «σκέφτονται και συμπεριφέρονται όλο και περισσότερο σαν επιχειρηματίες».

Σήμερα θρηνούμε τα θύματα του εκτροχιαζόμενου νεοφιλελευθερισμού, ενώ η ελληνική κοινωνία δεν κατανοεί απόλυτα και τη δική της πολιτική ευθύνη απέναντι στο παρόν και στο μέλλον αυτού του

τόπου, καθώς το σημερινό Greek failed state είναι αποτέλεσμα και των δικών της συνειδητών ή ασυνείδητων πολιτικών επιλογών.

(από zougla.gr)....».

Αποτελούν χαρακτηριστική επιβεβαίωση των παραπάνω επισημάνσεων του ελληνικού και ξένου τύπου, για την απόλυτη έλλειψη μέτρων και μηχανισμών αποτροπής του άμεσου κινδύνου ζωής που διέτρεχε το επιβατικό κοινό επιβαίνοντας σε μέσα σιδηροδρομικής μεταφοράς στην Ελλάδα **και ειδικά σε τρένα του διαπιστωμένα προβληματικού τύπου ETR 470**, όσα αναφέρονται στο πόρισμα της τριμελούς επιτροπής: (σελ.89-98).

87

**5.3.3.Hellenic Train –Εκμετάλλευση 5.3.3.1. «Ρυθμιστής» κυκλοφορίας**

Η Hellenic Train έχει στα γραφεία της (επί της Λεωφόρου Συγγρού) στέλεχος με αρμοδιότητες «ρυθμιστή» κυκλοφορίας. Το στέλεχος αυτό δεν έχει κατά κυριολεξία-καθήκοντα ρυθμιστή κυκλοφορίας, καθώς η μόνη δυνατότητά του είναι να παρακολουθεί με χρήση συστήματος γεωτοπικού (GPS) εντοπισμού θέσης την ακριβή θέση κάθε συρμού.

**Δεν μπορεί να εντοπίσει ούτε σε ποια γραμμή κινείται ο συρμός ούτε αν άλλος συρμός κινείται στην ίδια κατεύθυνση. Πρόκειται συνεπώς για ανθρώποτεχνικό σύστημα μικρής χρησιμότητας για την ασφάλεια κίνησης των συρμών.**

**5.3.3.2. Προϊστάμενος αμαξοστοιχίας με περιορισμένη δικαιοδοσία**

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) καθεστώς 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.

**Αν είχε διατηρηθεί το προϊσχύσαν του Μαρτίου 2019 καθεστώς 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.**

88

**5.3.3.3. Σύστημα GSM-R**

Και για τη συνιστώσα «Εκμετάλλευση-Λειτουργία» του σιδηροδρομικού συστήματος (δηλαδή για την Hellenic Train) η δυνατότητα συνεχούς και απρόσκοπτης ραδιοεπικοινωνίας σταθμαρχών, μηχανοδηγών, ρυθμιστών κυκλοφορίας θα συνιστούσε ένα 2ο ανθρωποτεχνικό επίπεδο εντοπισμού των αποκλίσεων του 1ου ανθρωποτεχνικού επιπέδου (Μηχανοδηγός). Η εγκατάσταση όμως του συστήματος GSM-R δεν είχε ολοκληρωθεί σε όλους τους συρμούς της Hellenic Train κι έτσι η δυνατότητα αυτή δεν υφίστατο κατά την ημέρα του δυστυχήματος. 5.4. Υπερκείμενα τεχνολογικά επίπεδα 3ου βαθμού ως προς το διαθέσιμο ανθρωποτεχνικό εξοπλισμό την ημέρα του δυστυχήματος 5.4.1. Υφιστάμενες τεχνολογικές δυνατότητες Αναλύθηκαν προηγουμένως τα ανθρωποτεχνικά συστήματα 1ου επιπέδου (προσωπικό 1ης γραμμής) και 2ου επιπέδου (έλεγχος-πιστοποίηση-διόρθωση). Εξηγήθηκε ότι και τα ανθρωποτεχνικά συστήματα 2ου επιπέδου μειώνουν σε μεγάλο βαθμό τον κίνδυνο αστοχίας-αποκλίσεων, δεν μπορούν όμως να τον αποκλείσουν πλήρως.

Κάτι τέτοιο μπορεί να γίνει με τη χρήση συστημάτων καθαρά τεχνολογικού χαρακτήρα που μπορούν να διασφαλίσουν από τον ύψιστο έως τον απόλυτο βαθμό την ασφάλεια της κυκλοφορίας. Τέτοια συστήματα είναι:

**-η φωτεινή πλευρική σηματοδότηση,**

**-η τηλεδιοίκηση,**

**-τα συστήματα επιβολής αυτόματης πέδησης (μεταξύ αυτών το ECTS),**

**-το σύστημα συνεχούς και απρόσκοπτης ραδιοεπικοινωνίας.**

Οι όροι φωτεινή πλευρική σηματοδότηση, φωτεινή σηματοδότηση και ηλεκτρική πλευρική σηματοδότηση χρησιμοποιούνται ισοδύναμα

89

5.4.2. Διαχείριση κυκλοφορίας με λειτουργία φωτεινής σηματοδότησης

**Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, καθώς η φωτεινή σηματοδότηση μεταξύ Λάρισας - Ν. Πόρων ήταν εκτός λειτουργίας από το 2019, η διαδικασία εξασφάλισης ελεύθερης γραμμής γινόταν με ανταλλαγή τηλεγραφημάτων μεταξύ των σταθμαρχών Λάρισας – Ν. Πόρων.**

Η φωτεινή σηματοδότηση αποτελεί την ηλεκτρική έκφραση, με τους επιβαλλόμενους περιορισμούς, του ΓΚΚ. Στηρίζεται στα κυκλώματα γραμμής (ή στους μετρητές αξόνων), που εξασφαλίζουν με σχεδόν απόλυτη ασφάλεια ότι μόλις ένας σιδηροδρομικός άξονας συρμού εισέλθει σε κύκλωμα γραμμής, το φωτόσημα που προηγείται μεταπίπτει αυστηρά σε κόκκινο. Συνεπώς, η φωτεινή σηματοδότηση βελτιώνει την ασφάλεια κυκλοφορίας, με την προϋπόθεση όμως ότι ο μηχανοδηγός συμμορφώνεται και δεν παραβιάζει κάποιο κόκκινο φωτόσημα.

Αν λειτουργούσε η φωτεινή αμφίδρομη σηματοδότηση μεταξύ Λάρισας - Ν. Πόρων, το τμήμα αποκλεισμού (στο οποίο όταν εισέλθει συρμός, δεν δίνεται η δυνατότητα να εισέλθει με πράσινη ένδειξη άλλος συρμός τόσο στην ίδια όσο και στην αντίθετη κατεύθυνση) θα ήταν από τη Λάρισα έως τους Ν. Πόρους (εκτός αν για λόγους αύξησης της χωρητικότητας προβλεπόταν ενδιάμεσο φωτόσημα). Αυτό σημαίνει ότι με την αναχώρηση του επιβατικού συρμού IC 62 την ώρα 23:04 από Λάρισα προς Ν. Πόρους, το φωτόσημα κατά την έξοδο από Ν. Πόρους προς Λάρισα θα είχε μεταπέσει αμέσως στην ένδειξη κόκκινο. Αρκεί ένας εκ των δύο μηχανοδηγών του εμπορικού 63503 που αναχώρησε την 23:05 να εντόπιζε το κόκκινο φωτόσημα, οπότε θα ακινητοποιούσε τον εμπορικό 63503 και δεν θα

**εισερχόταν στη γραμμή καθόδου. Το ενδεχόμενο να παραβλέψουν και οι δύο μηχανοδηγοί του εμπορικού 63503 το κόκκινο φωτόσημα είναι εξαιρετικά απίθανο, αλλά η φωτεινή σηματοδότηση από μόνη της δεν έχει μηχανισμό τηλεειδοποίησης του αρμόδιου σταθμάρχη στην (άκρως και εξαιρετικά) απίθανη περίπτωση παραβίασης του κόκκινου φωτοσήματος πριν την είσοδο στην ανοιχτή γραμμή καθόδου, εφόσον φυσικά είχε αποκατασταθεί και λειτουργούσε η φωτεινή σηματοδότηση μεταξύ Λάρισας - Ν. Πόρων.**

**<u>Η φωτεινή σηματοδότηση επομένως θα επαύξανε καθοριστικά το επίπεδο ασφαλείας, δεν μπορούσε όμως από μόνη της να αποκλείσει το ακραίο ενδεχόμενο παραβίασης του κόκκινου σηματοδότη κατά την έξοδο του εμπορικού συρμού 63503 από το σταθμό Ν. Πόρων.</u>**

5.4.3. Διαχείριση κυκλοφορίας με λειτουργία φωτεινής σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης

Η τηλεδιοίκηση συνίσταται στη διαχείριση της κυκλοφορίας από έναν κεντρικό χειριστή (που υποκαθιστά πολλούς σταθμάρχες) με χρήση του πίνακα κυκλοφορίας και των δυνατοτήτων που αυτός παρέχει. Στην τηλεδιοίκηση, ο κεντρικός χειριστής χειρίζεται κάθε σταθμό σαν νε ήταν ο ίδιος σταθμάρχης και σαν να βρισκόταν επιτόπου. Ο σταθμάρχης που παίρνει μια εντολή από τον κεντρικό χειριστή, ελέγχει αν οι συνθήκες ασφαλείας του σταθμού και της γραμμής επιτρέπουν την υλοποίησή μιας διαδρομής και κατόπιν την πραγματοποιεί. Θα πρέπει να επισημανθεί ότι οι διατάξεις τηλεδιοίκησης δεν συνιστούν εγκαταστάσεις ασφαλείας. Πράγματι, στην τηλεδιοίκηση, η ασφάλεια αντιμετωπίζεται από το ότι ένα φωτόσημα δείχνει πράσινη ένδειξη μόνο εφόσον το τμήμα αποκλεισμού μετά το φωτόσημα είναι ελεύθερο, δηλαδή δεν υπάρχει άλλος συρμός επί του συγκεκριμένου τμήματος αποκλεισμού. <u>Προϋπόθεση για να λειτουργεί η τηλεδιοίκηση είναι να λειτουργεί η φωτεινή σηματοδότηση.</u> Στο σημείο αυτό πρέπει να τονιστεί ότι το σύστημα διεξαγωγής της κυκλοφορίας με τηλεδιοίκηση και ηλεκτρική σηματοδότηση έχει την ασφαλιστική δικλείδα ότι δεν μπορούν να χαραχθούν αυτόματα μη συμβατά μεταξύ τους δρομολόγια. Επιπλέον η συγκέντρωση του προσωπικού σε μία θέση επιτρέπει τη διαχείριση της κυκλοφορίας από ένα άτομο, διασφαλίζοντας καλύτερη και συνεκτικότερη λήψη αποφάσεων καθώς αυτό το άτομο έχει την εικόνα της

κυκλοφορίας από ένα ευρύ τμήμα γραμμής. Αυτό του επιτρέπει να αξιολογεί τις συνέπειες που θα έχουν οι αποφάσεις που θα λάβει σε όλο το πλέγμα των κυκλοφορουσών αμαξοστοιχιών. **Ο χειριστής στο κέντρο τηλεδιοίκησης έχει πλήρη εικόνα της κατάστασης όλων των σταθμών της περιοχής του και της γραμμής που διαχειρίζεται και επιτηρεί.**

**Αν επομένως μεταξύ Λάρισας - Ν. Πόρων είχε αποκατασταθεί και η φωτεινή σηματοδότηση και η τηλεδιοίκηση, η χάραξη δρομολογίου του ΙC 62 θα γινόταν από τον κεντρικό χειριστή και θα διαβιβαζόταν για εκτέλεση στο Σταθμάρχη Λάρισας. Ο τελευταίος θα έλεγχε το χαραχθέν από τον κεντρικό χειριστή δρομολόγιο του ΙC 62 και κατόπιν ή θα το υλοποιούσε ή θα διατύπωνε στον κεντρικό χειριστή πιθανές αντιρρήσεις. Συνεπώς στην τηλεδιοίκηση ο κεντρικός χειριστής (δηλαδή το ανθρωποτεχνικό σύστημα 1ου επιπέδου) θα είχε ένα (επίσης ανθρωποτεχνικό) 2ο επίπεδο ελέγχου (τον Σταθμάρχη). Προκύπτει λοιπόν ότι στην περίπτωση της τηλεδιοίκησης το επίπεδο ασφαλείας προσεγγίζει το μέγιστο, χωρίς ωστόσο να το εξασφαλίζει.**

5.4.4. Διαχείριση κυκλοφορίας αν λειτουργούσε το σύστημα ETCS διασφάλισης της κυκλοφορίας για το Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας ERTMS (European Rail Traffic Management System).

Όπως αναφέρθηκε σε προηγούμενη ενότητα, υπάρχουν 3 δυνατότητες υλοποίησης του συστήματος (επίπεδο 1 ή 2 ή 3). Η Ελλάδα επέλεξε να υλοποιήσει το σύστημα ETCS επιπέδου 1. Το σύστημα ETCS επιπέδου 1 προϋποθέτει την ύπαρξη φωτεινής σηματοδότησης, την ύπαρξη ραδιοφάρων επί της γραμμής που είναι συνδεδεμένοι με τις ενδείξεις συγκεκριμένων φωτοσημάτων, οδόμετρο επί του συρμού (που προσδιορίζει τη θέση του συρμού τόσο επί της γραμμής όσο και ως προς τους ραδιοφάρους), μετάδοση εντολών προς το συρμό (π.χ. μείωση ταχύτητας),τις αποστάσεις που πρέπει να τηρούνται ώστε να υπάρχει απόλυτη συμμόρφωση προς τα φωτοσήματα που ακολουθούν και τέλος μηχανισμό ακαριαίας πέδησης του συρμού, εφόσον ο μηχανοδηγός δεν συμμορφούται προς τα φωτοσήματα και τις εντολές που του δίνονται. 92

Σύμφωνα με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων (ERA), προϋπόθεση για την κυκλοφορία συρμών με ταχύτητες μεγαλύτερες από 160 km/h είναι η λειτουργία συστήματος ETCS τουλάχιστον επιπέδου 1. Προϋπόθεση για τη λειτουργία ETCS είναι η ύπαρξη φωτεινής σηματοδότησης, αλλά όχι απαραίτητα τηλεδιοίκησης (που ωστόσο είναι επιθυμητή). **Αν λειτουργούσε το ETCS και χαραζόταν το δρομολόγιο του IC 62 από τη γραμμή καθόδου (είτε από τον Σταθμάρχη Λάρισας είτε από τον Κεντρικό Χειριστή Τηλεδιοίκησης), ο επόμενος από τη Λάρισα σταθμός (Ν. Πόροι) δεν θα έδινε ελεύθερη τη γραμμή καθόδου για τον εμπορικό 63503 και το φωτόσημα στην έξοδο από Ν. Πόρους προς Λάρισα θα ήταν κόκκινο. Αν ο μηχανοδηγός του 63503 δεν συμμορφωνόταν και παραβίαζε το κόκκινο φωτόσημα εξόδου από Ν. Πόρους, θα ενεργοποιείτο από το σύστημα ETCS η αυτόματη πέδηση και για τους δυο αντιθέτως κινούμενους συρμούς IC 62 και εμπορικό 63503, οι οποίοι θα ακινητοποιούντο επιτόπου. Πολύ απλά με το σύστημα ETCS σε λειτουργία και με δεδομένο ότι θα γινόταν η χάραξη δρομολογίου από το χειριστή του σταθμού (τηλεδιοικούμενου ή όχι) η περίπτωση να γίνει μια μετωπική ή οπισθομετωπική σύγκρουση θα είχε αποφευχθεί.**

5.4.5. Διαχείριση κυκλοφορίας αν λειτουργούσε πλήρως το σύστημα GSM-R

Το σύστημα GSM-R (Global System for Mobile Communications- Railways) αποτελεί τη δεύτερη συνιστώσα του Ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας ERTMS. Προϋποθέτει την εγκατάσταση του απαραίτητου εξοπλισμού επί της γραμμής και επί των συρμών και συνίσταται σε ψηφιακό σύστημα ραδιοεπικοινωνίας που επιτρέπει σε όλο το προσωπικό που εμπλέκεται στη σιδηροδρομική κυκλοφορία (μηχανοδηγοί, σταθμάρχες, κέντρο ελέγχου κλπ.) να επικοινωνούν απευθείας μεταξύ τους. Η βασική του δομή βασίζεται στο κλασσικό GSM (δίκτυο κινητής τηλεφωνίας) αλλά παρέχει αξιοπιστία ακόμη και σε πολύ υψηλές ταχύτητες. Ο βασικός λόγος δημιουργίας ενός ενιαίου ραδιοδικτύου ήταν η απαίτηση για ανταλλαγή δεδομένων (data) μεταξύ των συρμών και των Κέντρων Τηλεδιοίκησης στα επίπεδα 2 και 3 του συστήματος ETCS. Ωστόσο οι πραγματικές δυνατότητες του συστήματος αυτού είναι πολύ μεγάλες. Στην Ελλάδα το σύστημα GSM-R είναι εγκατεστημένο από το 2018 στο σιδηροδρομικό διάδρομο Κιάτο - Αθήνα- Θεσσαλονίκη – Προμαχώνας/Ειδομένη. Συνίσταται από 103 κεραίες, οπτικές ίνες και άλλο εξοπλισμό επί της γραμμής και

από τον απαραίτητο εξοπλισμό που είχε εγκατασταθεί στους συρμούς που διαχειρίζονταν μέχρι το 2018 η ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Έχει ραδιοκάλυψη και στις 27 σήραγγες από το Κιάτο έως τον Προμαχώνα αλλά δεν καλύπτει το τμήμα Τιθορέας-Δομοκού. Δεν έχει εγκατασταθεί όμως σε όλους τους νέους συρμούς που δρομολογεί η Hellenic Train στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο. Αν λειτουργούσε πλήρως το σύστημα GSM-R, ο μηχανοδηγός του IC 62 θα είχε τη δυνατότητα μόλις αντιλήφθηκε ότι κινείται στη γραμμή καθόδου να επικοινωνήσει με το μηχανοδηγό του αντίθετα κινούμενου εμπορικού συρμού 63503 και να συνειδητοποιήσουν και οι δυο ότι βρίσκονται σε συγκρουσιακή πορεία. Άρα θα υπήρχε η δυνατότητα για ένα δεύτερο ανθρωποτεχνικό επίπεδο επιβεβαίωσης και αποτροπής ως προς τη διαχείριση του πρώτου ανθρωποτεχνικού επιπέδου (σταθμάρχης Λάρισας). Πάντως και το υφιστάμενο σύστημα ραδιοεπικοινωνίας του ΟΣΕ έδινε τη δυνατότητα στους δυο μηχανοδηγούς να επικοινωνήσουν μεταξύ τους, εκτός και αν κάτι τέτοιο εμποδιζόταν από το ότι το IC 62 βρισκόταν στην κάτω πλευρά του Ολύμπου και το εμπορικό 63503 στην πάνω πλευρά του, με μικρό μεν αλλά μη παντελώς αποκλειόμενο ενδεχόμενο ο παρεμβαλλόμενος ορεινός όγκος του Ολύμπου να εμπόδιζε τη ραδιοεπικοινωνία με τη χρήση του υφιστάμενου συστήματος (VHF). Με τα στοιχεία που περιήλθαν σε γνώση της Επιτροπής δεν είναι δυνατόν ούτε να επιβεβαιωθεί ούτε να αποκλειστεί το ενδεχόμενο αυτό. <u>Συνάγεται συνεπώς ότι η πλήρης λειτουργία του συστήματος GSM-R (τόσο στην υποδομή όσο και στο τροχαίο υλικό) θα είχε μειώσει δραστικά και καθοριστικά τον κίνδυνο του δυστυχήματος, δεν θα μπορούσε όμως να τον είχε αποκλείσει και αποτρέψει με βεβαιότητα.</u>

94

5.5. Συστημική ανάλυση δυστυχήματος Δίνεται στο τέλος του Κεφαλαίου αυτού η συστημική ανάλυση του δυστυχήματος (Σχήμα 5.1) σε διαγραμματική μορφή, με τα διάφορα επίπεδα και παράγοντες που είχαν επιρροή στην επέλευση του δυστυχήματος.

<u>5.6. Υπερκείμενα διοικητικά επίπεδα, 4ο επίπεδο λειτουργίας 5.6.1. Ο ρόλος των διοικητικών επιπέδων Το ανθρωποτεχνικό σύστημα 1ου και 2ου επιπέδου καθώς και το τεχνολογικό σύστημα 3ου επιπέδου αφορούν παράγοντες που είχαν επιρροή (άμεση ή έμμεση) στην επέλευση του δυστυχήματος ή αν υφίσταντο θα μπορούσαν να αποτρέψουν το δυστύχημα.</u>

Το ανθρωποτεχνικό σύστημα 1ου και 2ου επιπέδου και το τεχνολογικό σύστημα έχουν υπερκείμενα διοικητικά επίπεδα που αφορούν κανονισμούς, ακολουθούμενες διαδικασίες, επιλογή του ανθρώπινου δυναμικού, επιμόρφωση και πιστοποίηση δεξιοτήτων, διαδικασίες προώθησης, επίσπευσης ή στασιμότητας έργωναπαραίτητων για την ασφάλεια. Όλα τα παραπάνω είχαν προφανώς έμμεση επιρροή στην επέλευση του δυστυχήματος.

### 5.6.2. Υπερκείμενο διοικητικό επίπεδο-Τοπική κλίμακα

Το υπερκείμενο διοικητικό επίπεδο σε τοπική κλίμακα αφορά οτιδήποτε εντός του ΟΣΕ είχε δικαιοδοσία στην περιοχή Λάρισας του ΟΣΕ αναφορικά με την ορθή κατανομή του προσωπικού σε συνάρτηση με την πολυπλοκότητα της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, την ορθή τήρηση του ωραρίου αλλά και την εφαρμογή των διατάξεων του ΓΚΚ.

95

### 5.6.3. Υπερκείμενο διοικητικό επίπεδο-Κλίμακα ΟΣΕ

Το υπερκείμενο διοικητικό επίπεδο στην κλίμακα του ΟΣΕ, σύμφωνα και με το οργανόγραμμα του ΟΣΕ, αφορά οτιδήποτε έχει δικαιοδοσία σε ζητήματα ανθρώπινου δυναμικού, εκπαίδευσης, προμηθειών, έργων, συντήρησης, κυκλοφορίας (όπως εκτενώς αναλύεται στο Κεφάλαιο 9 του παρόντος Πορίσματος), καθώς και τα υπερκείμενα αυτών όργανα διοίκησης.

Στο ίδιο διοικητικό επίπεδο πρέπει να εκταθεί και η αλληλογραφία (κυρίως με εξώδικα) μεταξύ εκπροσώπων των εργαζομένων και της Διοίκησης του ΟΣΕ, της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Μεταξύ των ποικίλων επιστολών, δελτίων τύπου και εξωδίκων μνημονεύονται ενδεικτικά τα παρακάτω:

- Με αποστολέα την Πανελλήνια Ένωση Προσωπικού Έλξης: εξώδικο της 14.12.2015, δελτίο τύπου της 23.12.2015, επιστολή της 26.8.2020 , εξώδικο της 7.9.2021, εξώδικο της 31.10.2022, εξώδικο της 8.3.2022, κ.ά. Με τα διαβήματά τους αυτά οι μηχανοδηγοί 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.**

**-Με αποστολέα την Πανελλήνια Ομοσπονδία Σιδηροδρομικών (ΠΟΣ): αίτηση ακύρωσης της 22.5.2013 κατά της ιδιωτικοποίησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, επιστολή της 11.12.2015, εξώδικο της 21.12.2015 , ανακοίνωση της 12.7.2016, κ.ά. Με τα διαβήματά τους αυτά οι εκπρόσωποι των εργαζομένων στο σύνολο του σιδηροδρομικού αντικειμένου (τόσο Υποδομή όσο και Εκμετάλλευση) επισημαίνουν τα κενά σε θέματα ασφαλείας, τους επαπειλούμενους κινδύνους και ζητούν κι αυτοί να ληφθούν τα μέτρα που απαιτούνται.**

96

**5.6.4. Υπερκείμενο διοικητικό επίπεδο-Κλίμακα ΡΑΣ**

Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) συστάθηκε με το άρθρο 22 του ν.3891/2010 και οι αρμοδιότητές της περιγράφονται κατ' αρχήν στο ίδιο άρθρο, σύμφωνα με το οποίο η ΡΑΣ:

- παρακολουθεί και εποπτεύει την τήρηση των κανόνων ανταγωνισμού,
- διενεργεί ελέγχους κατόπιν προσφυγών ή αυτεπάγγελτα,
- εξασφαλίζει ότι τα τέλη χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής είναι σύμφωνα με το π.δ. 41/2205,

- ασκεί τα καθήκοντα της Εθνικής Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών, σύμφωνα με το άρθρο 15 του π.δ. 160/2007, όπως αυτό τροποποιήθηκε με το άρθρο 85 παρ. 2 του ν.4199/2013,

- εξειδικεύεται η δικαιοδοσία της για σιδηροδρομικά οχήματα στο άρθρο 46 του ν.4632/2019,

Η ΡΑΣ λοιπόν σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία ασκεί τη συνεχή και υψηλή εποπτεία για θέματα και αγοράς και ασφάλειας των σιδηροδρομικών μεταφορών. Διενεργεί ελέγχους, υποβάλλει εντολές-συστάσεις-υποδείξεις, αν

απαιτηθεί και πρόστιμα, αλλά δεν έχει δικαιοδοσία η ίδια η ΡΑΣ να υλοποιήσει δράσεις για θέματα ασφαλείας. Οι τελευταίες εμπίπτουν στη δικαιοδοσία των φορέων προς τους οποίους απευθύνεται η ΡΑΣ. Δεν είναι όμως σαφώς προσδιορισμένο το επίπεδο λεπτομέρειας, για θέματα ιδίως ασφαλείας, στο οποίο πρέπει να εγκύψει η ΡΑΣ. Καθώς δεν προσδιορίζεται, η ΡΑΣ είχε αρμοδιότητα για εποπτεία-έλεγχο για όλα τα ζητήματα εκπαίδευσης, επάρκειας προσωπικού, χρησιμοποιούμενων τεχνολογιών και συστημάτων που αφορούν την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Η ΡΑΣ πραγματοποίησε μεταξύ Ιανουαρίου 2021 και 31.3.2023 συνολικά 198 δράσεις (επιστολές, πορίσματα, αποφάσεις, αυτεπάγγελτες έρευνες), από τις οποίες τις μετά την 28.2.2023. Αξιοσημείωτες είναι ορισμένες δράσεις πριν το δυστύχημα, όπως η επιβολή προστίμου 300.000 ευρώ στη HELLENIC TRAIN για παραβάσεις Κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών (κακοκαιρία ΕΛΠΙΔΑ), η επιστολή προς ΟΣΕ της 24.2.2023 για ενημέρωση για τα μέτρα που πήρε λόγω συμβάντος από απροσεξία σταθμαρχών και λάθους συστήματος σηματοδότησης , επιστολή της 20.1.2023 αναφορικά με εκτροχιασμούς σε αλλαγές τροχιάς, πόρισμα της 28.12.2022 αναφορικά με εκτροχιασμούς λόγω λάθος θέσης κλειδιών, επιστολή της 16.3.2023 για θέματα ασφαλείας σε σιδηροδρομικές σήραγγες, κ.ά.

5.6.5. Υπερκείμενο διοικητικό επίπεδο-Κλίμακα Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών

Το τελευταίο διοικητικό επίπεδο αφορά το εποπτεύον τον ΟΣΕ Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και ειδικότερα στελέχη έχει δικαιοδοσία για την έγκριση, εποπτεία και θέσπιση διατάξεων που αφορούν τη σιδηροδρομική ασφάλεια (ανθρώπινο δυναμικό, εκπαίδευση, τεχνολογίες, έργα, διαδικασίες, κανονισμούς, νομοθεσία). Μεταξύ των πολλών ζητημάτων για θέματα σιδηροδρομικής ασφάλειας για τα οποία το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών είχε τον τελευταίο λόγο πρέπει να μνημονευθούν, αφού συνεκτιμηθεί και το γενικότερο κοινωνικό – οικονομικό περιβάλλον, η έγκριση το Μάρτιο 2019 του τροποποιημένου Γενικού Κανονισμού Κυκλοφορίας, οι καθυστερήσεις στην υλοποίηση της σύμβασης ανάταξης της φατνωτής σηματοδότησης και

**συστημάτων ασφαλείας την περίοδο 2016-2022, η μη στελέχωση της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων, η μη επαρκής στελέχωση της ΡΑΣ την περίοδο 2017-2022 ώστε να μπορεί να ανταποκριθεί στα υψηλά καθήκοντα εποπτείας, ελέγχων και υλοποίησης σε θέματα σιδηροδρομικής ασφάλειας, ο μη εκσυγχρονισμός του Κανονισμού Εκπαίδευσης Σταθμαρχών, η μη στελέχωση του ΟΣΕ (περίοδος 2011-2022) με το απαραίτητο προσωπικό (ιδίως σε θέσεις σταθμαρχών, κλειδούχων), κ.λπ.**

...»

Η 8η λοιπόν μηνυόμενη γνώριζε τα σύνολο των τραγικών ελλείψεων και δυσλειτουργιών των συστημάτων τεχνολογικού χαρακτήρα, όπως αυτά επισημαίνονται στην ως άνω Έκθεση της Επιτροπής (**-η φωτεινή πλευρική σηματοδότηση, -η τηλεδιοίκηση, -τα συστήματα επιβολής αυτόματης πέδησης (μεταξύ αυτών το ECTS), -το σύστημα συνεχούς και απρόσκοπτης ραδιοεπικοινωνίας GSMR.**), τα περισσότερα των οποίων έπρεπε να έχουν τεθεί σε πλήρη λειτουργία ήδη από το έτος 2004 και για τα οποία είχαν δαπανηθεί περισσότερα από 15 δισεκατομμύρια Ευρώ, **όπως και την υποστελέχωση, έλλειψη ουσιαστικής εκπαίδευσης, αξιολόγηση και μέσων υποδομής που εντοπίζονταν στην στελέχωση του προσωπικού που υπηρετούσε σε θέσεις ευθύνης για την λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου (το ανθρωποτεχνικό σύστημα 1ου και 2ου επιπέδου σύμφωνα με την ως άνω Έκθεση)**, πλην όμως εκτός από ορισμένες προσχηματικές ενέργειες δεν έπραξε τίποτε ουσιαστικό και για εμάς τουλάχιστον αυτονόητο:

Να ανακαλέσει τις άδειες και τα πιστοποιητικά ασφαλείας που είχε χορηγήσει ή είχε καθοριστικά συμβάλει στην χορήγηση τους και μεταξύ άλλων να αποστείλει έκθεση προς τον **Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης** (ERA) προκειμένου να ανακληθεί το Ενιαίο Πιστοποιητικό Ασφαλείας που είχε χορηγηθεί στην **Hellenic Train** ως απαραίτητη προϋπόθεση για τη λειτουργία της, από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ERA), μετά από «...αξιολόγηση του Συστήματος Διαχείρισης

Ασφαλείας (ΣΔΑ)....», από την ίδια την (ΡΑΣ) στην οποία προίσταται, όπως προαναφέρθηκε ανωτέρω.

Τα παραπάνω που αποδείχθηκε με τρόπο εξαιρετικά δραματικό ότι είχαν άμεση σχέση με την ασφάλεια του επιβατικού κοινού που αντιμετώπισε και αντιμετωπίζει κίνδυνο απώλειας της ζωής, ενώ γνώριζε την αναγκαιότητα τους δεν έπραξε, ούτε πράττει η 8η μηνυόμενη, το αυτό δε ισχύει και για τους λοιπούς μηνυόμενους, ιδίως δε τον πρώτο, με την προφανή κάλυψη και ενδεχομένως ηθική αυτουργία του οποίου έδρασαν και συνεχίζουν να δρουν κατά τον ίδιο τρόπο επανάληψης των καταγγελλόμενων αδικημάτων και οι άλλοι:

Ειδικότερα η γνώση του άμεσου κινδύνου ζωής για το επιβατικό κοινό και η εγκληματική τους αδράνεια να πράξουν το παραμικρό, προκειμένου να συγκαλύψουν την αλήθεια, αφενός για να διατηρήσουν τις θέσεις εξουσίας, αφετέρου για συνεχίσουν να είναι αρεστοί στο σύστημα και να κερδίζουν έτσι, με το αζημίωτο, σε βάρος του ελληνικού λαού, στοιχειοθετεί το σύνολο των αδικημάτων για τα οποία τους μηνύουμε.

Είναι χαρακτηριστικά όσα έχουν γραφεί στον Τύπο για την ποινική ευθύνη των μηνυομένων:

«...

# Οι 6+1 μοιραίοι για το έγκλημα των Τεμπών και οι ευθύνες τους

Συντάκτης: Newsroom
5-03-2023 • 15:51

Από τις πρώτες ώρες της τραγωδίας τα κεντρικά πρόσωπα για το πολύνεκρο δυστύχημα έτρεξαν να πηδήξουν από το... τρένο των ευθυνών τους. Ο Καραμανλής παραιτήθηκε πρώτος. Αμέσως μετά θέλησαν να εξαφανιστούν από το προσκήνιο και ο Πατέρας του ΟΣΕ με τον Βίνη της ΕΡΓΟΣΕ.

*Από τον Βασίλη Γαλούπη*

Η Τσιαπαρίκου της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, η οποία απλά παρατηρούσε τα κακοφορμισμένα προβλήματα τόσα χρόνια, δίχως να παρεμβαίνει με έρευνες σαν κι αυτή που διέταξε την Τετάρτη, αποφάσισε να βγει από τον γραφειοκρατικό λήθαργό της. Μετά το κακό, βέβαια.

Ο Ιταλός Μπόσκο, της Hellenic Train, κρυβόταν μέχρι να βγάλει, ώρες μετά το δυστύχημα, μια ανακοίνωση μνημείο ανοργανωσιάς κι αδιαφορίας, ενώ μέχρι σήμερα δεν ξέρει καν πόσοι επιβάτες ήταν στο τρένο του.

Κι ένας περίεργος θλιχρονος τύπος, ο οποίος ξαφνικά προσελήφθη με βόσμα από τον ΟΣΕ για να κολλήσει τα τελευταία ένσημά του ως... σταθμάρχης, επέδειξε τον *θανάσιμο* συνδυασμό: Βλακείας, αμέλειας και ασχετοσύνης.

## Πάνω από αυτά τα 6 μοιραία πρόσωπα της τραγωδίας βρίσκεται ο άνθρωπος στην κορυφή. Ο Κυριάκος Μητσοτάκης.

Αυτός που επί τέσσερα χρόνια επιλέγει πιστούς «αλεξιπτωτιστές» του για πόστα ζωής ή θανάτου, **Λειτουργώντας με βασικό του μέλημα να μην αναλαμβάνει ποτέ ο ίδιος την ευθύνη.**

Οι δεκάδες νεκροί των Τεμπών δημιούργησαν έναν αναπάντεχο πονοκέφαλο στον πρωθυπουργό λίγο πριν από την προκήρυξη των εκλογών. Φαίνεται, όμως, να είναι τόσο αποφασισμένος να μην αφήσει τίποτα να μπει ανάμεσα σ' αυτόν και στην αγαπημένη του καρέκλα, που ενώ η χώρα σαστίζει από τη φρίκη, ο ίδιος λογαριάζει πότε θα «ξεχαστεί» η κοινή γνώμη για να βρει εκ νέου την ιδανική ημερομηνία κάλπης.

Μετατρέποντας τους πάντες σε αναλώσιμους κασκαντέρ, όπως συνέβη και με τους κλαίοντες παραιτηθέντες μετά το δυστύχημα στα Τέμπη, **ο ίδιος καταφέρνει κάθε φορά να ξεγλιστρά, αναίσχυντα, από το κάδρο.** Αλλά εδώ που φτάσαμε, ποια ουσιαστική βοήθεια τελικά μάς προσφέρει η ανευθυνότητα Μητσοτάκη;

## ΒΑΣΙΛΗΣ ΣΑΜΑΡΑΣ (σταθμάρχης ΟΣΕ): Ο λάθος άνθρωπος στο λάθος πόστο

Σταθμάρχης στη Λάρισα ήταν ο Βασίλης Σαμαράς, ο άνθρωπος που παραδέχτηκε το μοιραίο λάθος του και ήδη τού έχει ασκηθεί κακουργηματική ποινική δίωξη για διατάραξη της ασφάλειας των συγκοινωνιών, ανθρωποκτονίες και σωματικές βλάβες εξ αμελείας. Ο Σαμαράς είναι αυτός που χρεώνεται το *«ανθρώπινο λάθος»* στην τραγωδία των Τεμπών, αποδίδοντάς το στην *«κακιά ώρα»*. Παραδέχτηκε ότι τροχοδρόμησε την επιβατική αμαξοστοιχία σε λάθος ράγες.

Σύμφωνα με όσα έχουν δει ως τώρα το φως της δημοσιότητας, ο συγκεκριμένος σταθμάρχης προσελήφθη πριν από λίγους μήνες και ήταν άπειρος για ένα τέτοιο πόστο ευθύνης, ενώ η εκπαίδευσή του κρίνεται από γνώστες του αντικειμένου ως πλημμελής. Παραμένει άγνωστο πώς, με βάση τα κριτήρια ηλικίας για τη συγκεκριμένη θέση, που είναι ως 42 ετών, προσελήφθη ο συγκεκριμένος 60χρονος, κάτι που θα πρέπει να εξηγήσει ο ΟΣΕ. Παλαιότερα, μάλιστα, εργαζόταν στον ΟΣΕ ως αχθοφόρος, ενώ ήταν και μετακλητός από το Υπουργείο Παιδείας.

## ΚΩΣΤΑΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (παραιτηθείς υπουργός Μεταφορών): «Δραπέτευσε», αλλά δεν μπορεί να ξεφύγει από τις τεράστιες ευθύνες του

Ο Κώστας Αχ. Καραμανλής επέλεξε μια ανέξοδη παραίτηση από τη θέση του υπουργού Μεταφορών, λίγες εβδομάδες πριν από τις εκλογές, **όμως οι ευθύνες του για την τραγωδία είναι συγκεκριμένες, δεδομένες κι όχι μόνο πολιτικές.**

Λόγω θέσης ο Καραμανλής ήταν υποχρεωμένος εκ των καθηκόντων του να γνωρίζει τα προβλήματα του σιδηροδρόμου. Το γεγονός ότι στα πάνω από 3,5 χρόνια της θητείας του τα σύγχρονα ηλεκτρονικά συστήματα ασφαλείας δεν τέθηκαν σε εφαρμογή είναι στον αποκλειστικό τομέα ευθύνης του. Δεν μπορεί να αποτελεί άλλοθι ότι οι προηγούμενες κυβερνήσεις δεν είχαν προχωρήσει με την εφαρμογή του ETCS.

Υπάρχουν τουλάχιστον τρία στοιχεία που αρκούν για να αποδείξουν ότι ο Καραμανλής δεν έκανε τίποτα για να αποτρέψει μια τραγωδία για την οποία είχε ειδοποιηθεί εγκαίρως.

Ως υπουργός είχε ενημερωθεί αρμοδίως, μέσω δικαστικού επιμελητή, με εξώδικο που απέστειλε και σ' αυτόν στις 31 Οκτωβρίου 2022 η Πανελλήνια Ενωση Προσωπικού Ελξης. Η ΠΕΠΕ προειδοποιούσε για «τη μη λειτουργία φωτοσημάτων και τηλεδιοίκησης και τη μη λειτουργία του συστήματος ETCS του οποίου η θέση σε λειτουργία προστατεύει έναντι στο ανθρώπινο λάθος». Ολοι οι ειδικοί συμφωνούν πως η τραγωδία θα είχε αποφευχθεί παρά την ανικανότητα του σταθμάρχη αν, όπως συμβαίνει σε όλη την Ευρώπη, τα συστήματα

ασφαλείας λειτουργούσαν. Ο Καραμανλής δεν έκανε τίποτα.

- Ο παραιτηθείς υπουργός **ήταν ενήμερος** για την κίνηση της Κομισιόν στις 15 Φεβρουαρίου να παραπέμψει την Ελλάδα, δηλαδή το υπουργείο του, για τη «*μη τήρηση των κανόνων στις σιδηροδρομικές μεταφορές*».
- Και, τέλος, ο υπουργός **δεν μπορεί να επικαλεστεί έλλειψη πόρων**. Το υπουργείο του έχει κατηγορηθεί από τις 27 Οκτωβρίου 2022 για «*εξόφθαλμα φωτογραφικούς όρους στις δημοπρατήσεις έργων και κατάχρηση της διαδικασίας του κατεπείγοντος στην ανάθεσή τους, με αποτέλεσμα τη σχεδόν αποκλειστική εφαρμογή απευθείας αναθέσεων*», από τον Πανελλήνιο Σύνδεσμο Τεχνικών Εταιριών (ΣΑΤΕ). Πόροι υπήρχαν για να δοθεί η δέουσα βαρύτητα στα ηλεκτρονικά συστήματα ασφαλείας.

**ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ (πρόεδρος Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων): Η τροχονόμος των παραλείψεων ασφαλείας**

Το πώς πρέπει να λειτουργούν, βάσει νομοθετικού πλαισίου, οι Ανεξάρτητες Αρχές στη χώρα μας το δίδαξε πρόσφατα ο Χρήστος Ράμμος της ΑΔΑΕ με το σκάνδαλο των υποκλοπών. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων δεν μπορεί να ισχυριστεί το ίδιο.

Στο κάδρο των ευθυνών η Ιωάννα Τσιαπαρίκου, όπως και τα μέλη της Ρυθμιστικής Αρχής, μπαίνουν από τον ίδιο τον νόμο: «*Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων είναι μια Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή που απολαμβάνει λειτουργικής ανεξαρτησίας, διοικητικής και οικονομικής αυτοτέλειας και δεν υπόκειται σε έλεγχο από κυβερνητικά όργανα ή άλλη διοικητική Αρχή*».

Ο νόμος προβλέπει τέσσερα πεδία δράσης για τη ΡΑΣ. Το ένα εξ αυτών αναφέρει ρητώς: «*Είναι η Εθνική Αρχή Ασφάλειας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές*». Το τι θεωρεί η ΡΑΣ πεδίο δράσης της είναι αδιάφορο.

**Η απόδειξη ότι η Ρυθμιστική Αρχή ολιγώρησε στις εκ του νόμου αρμοδιότητές της, αν και ήταν ενήμερη έγκαιρα για όλα,** προκύπτει από το γεγονός

ότι μόλις την Τετάρτη, **μια ημέρα μετά την τραγωδία στα Τέμπη, ανακοίνωσε «τη *διαδικασία αυτεπάγγελτης έρευνας*»**. Τώρα έχει δικαίωμα έρευνας. Πριν δεν είχε;

Βάσει νόμου η ΡΑΣ είναι η Αρχή που **εποπτεύει την εφαρμογή των Συστημάτων Διαχείρισης Ασφαλείας**, τα οποία είναι υποχρεωμένοι να συντάσσουν και να τηρούν ο Διαχειριστής Υποδομής (ΟΣΕ) και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, στην προκειμένη η Hellenic Train. **Τα τηρούσαν;**

Μόνο τώρα, και μετά το κακό, η Ρυθμιστική Αρχή θα εξετάσει, λέει, την ορθή εφαρμογή των Συστημάτων Διαχείρισης Ασφάλειας από τον ΟΣΕ και τη Hellenic Train, ζητώντας τα τεκμήρια και τα στοιχεία που θα βοηθήσουν στην έρευνα που διεξάγει.

Κι όμως, **το ίδιο** εξώδικο που έστειλε τον Οκτώβριο στον Καραμανλή με δικαστικό επιμελητή η Πανελλήνια Ενωση Μηχανοδηγών **είχε παραλήπτη και τη ΡΑΣ**. Η Ρυθμιστική Αρχή ήταν **ενήμερη**. Θα πρέπει να αποδείξει τώρα τις ενέργειές της μετά το εξώδικο των μηχανοδηγών και μέχρι την τραγωδία των Τεμπών. Γιατί κάνει σήμερα την αυτεπάγγελτη διερεύνηση κι όχι από τον Οκτώβριο;

Η Τσιαπαρίκου έγινε ξαφνικά **λαλίστατη μετά την τραγωδία**. Με ύφος «*τα λέγαμε εμείς*» και «*δεν ελέγχουμε εμείς την κατάσταση του δικτύου*» αποδεικνύει ότι δεν είναι Ράμμος. Αν ήταν Ράμμος θα είχε λύσει τα προβλήματα, δεν θα μίλαγε εκ των υστέρων.

## ΣΠΥΡΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ (παραιτηθείς πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος ΟΣΕ): Εβρισκε ένα πρόβλημα για κάθε... λύση

Η παραίτηση του Σπύρου Πατέρα δεν επιφέρει και άφεση. Την ημέρα της τραγωδίας των Τεμπών αυτός ήταν πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδας.

Ο ΟΣΕ είναι ο διαχειριστής της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής και αρμόδιος για την εκτέλεση των αναπτυξιακών έργων υποδομής. Η διοίκησή του καλείται πλέον να απαντήσει σε μια σειρά ερωτημάτων που σχετίζονται άμεσα με το πολύνεκρο δυστύχημα.

1. Με ποια κριτήρια προσελήφθη για σταθμάρχης ένας 60χρονος άνευ καμίας εμπειρίας, με όριο τα 42 έτη; Τι εκπαίδευση έλαβε, για πόσο διάστημα και ποιος φορέας του κράτους ελέγχει αν σωστά δίνεται μια πιστοποίηση;
2. Γιατί υπάρχουν διαγωνισμοί που γίνονται εκτός ΑΣΕΠ ενώ σε προκηρύξεις, όπως αυτή για τους 90 μόνιμους υπαλλήλους, ζητείται μόνο απολυτήριο λυκείου; Ο ΟΣΕ επικαλείται το ταχύτερο της διαδικασίας όταν γίνεται εκτός ΑΣΕΠ, όμως υπάρχει έτσι κι αλλιώς μεγάλη καθυστέρηση στην πλήρωση κενών θέσεων από τον ίδιο τον Οργανισμό.

3. Γιατί επί διοίκησης Πατέρα ο ΟΣΕ έμεινε με 700 – 800 υπαλλήλους, όταν μέχρι πριν από λίγα χρόνια είχε τριπλάσιους;

4. Τι ενέργειες έκανε για να λειτουργήσει το σύστημα τηλεδιοίκησης που θα απέτρεπε το δυστύχημα των Τεμπών, ποια είναι η σχετική αλληλογραφία με το υπουργείο και πώς διόρθωσε τα κακώς κείμενα μετά το εξώδικο που απέστειλε και προς τον ΟΣΕ η Ένωση Μηχανοδηγών;

5. Για το δυστύχημα ειδοποίησε ένας επιβάτης, με συνέπεια να χαθεί πολύτιμος χρόνος σε όσους πάλευαν για την επιβίωσή τους. Γιατί ο ΟΣΕ δεν είχε καμία δικλίδα ασφαλείας για τέτοιο ενδεχόμενο;

6. Τι έπραξε για να μειωθούν τα πολλά ατυχήματα επί θητείας του και για τη διαπιστωμένη από τους μηχανοδηγούς ελλιπή συντήρηση του δικτύου ηλεκτροκίνησης;

**Ο Σπύρος Πατέρας τοποθετήθηκε από την κυβέρνηση της Ν.Δ. στις 14 Ιανουαρίου 2021.** Καταγγέλλεται από τους εργαζομένους ότι **επί διετίας του ο ΟΣΕ αποδυναμώθηκε σε έμψυχο δυναμικό κι έργα συντήρησης.** Ανάμεσα στα θύματα των Τεμπών είναι και τουλάχιστον 8 εργαζόμενοι του ΟΣΕ.

## ΝΤΑΡΙΟ ΛΟ ΜΠΟΣΚΟ (πρόεδρος Δ.Σ. Hellenic Train – πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ): Εξοργιστική αδιαφορία κι ερασιτεχνισμός

Υποτίθεται ότι η εξαγορά αντί ευτελούς τιμήματος από τον κρατικό ιταλικό όμιλο FS Italiane θα αναβάθμιζε την ποιότητα όσων ήθελαν να ταξιδέψουν με τρένο στη χώρα μας. **Στο χειρότερο σιδηροδρομικό δυστύχημα της Ελλάδας, η ιταλική πια Hellenic Train αποδείχτηκε *εξοργιστικά* ανοργάνωτη.**

Η καθυστερημένη ανακοίνωση του Ντάριο Μπόσκο ήταν απαράδεκτη, γεμάτη ανούσιες τυπικούρες κι ολότελα ασεβής προς τις οικογένειες των θυμάτων, αφού δεν **έδινε καμία απάντηση για ό,τι συνέβη μετά το δυστύχημα.** Στα πρώτα λεωφορεία με επιζώντες που κατέφθασαν στη Θεσσαλονίκη δεν **υπήρχε** ούτε **ένας υπάλληλος** της **εταιρίας** για να καταγράψει έστω τα ονόματα των διασωθέντων, πολύ περισσότερο να τους βοηθήσει. Τα τηλεοπτικά πλάνα είναι η μεγαλύτερη απόδειξη.

**Ακόμα και σήμερα** ουδείς **γνωρίζει όλα τα ονόματα των επιβατών.** Υπάρχουν αμφιβολίες και για τον αριθμό τους. Οι δικαιολογίες ότι κάποιοι μπορεί να έβγαλαν εισιτήριο στη διάρκεια της διαδρομής είναι γραφικές. Πώς είναι δυνατόν να μην υπάρχει ηλεκτρονική ονομαστική καταγραφή ακόμα κι εν κινήσει, όταν η τεχνολογία το επιτρέπει; Μπορεί να λειτουργεί έτσι και στην Ιταλία ο Λο Μπόσκο;

**Το εξώδικο των μηχανοδηγών είχε παραληπτη και τη Hellenic Train,** που προφανώς κι αυτή με τη σειρά της δεν έπραξε όσα της αναλογούσαν, ειδικά στο θέμα των καθυστερήσεων. Στη συγκεκριμένη εταιρία είχε επιβληθεί πρόστιμο 300.000 ευρώ από τη ΡΑΣ για τη **μεγάλη ταλαιπωρία** που υπέστησαν 820 επιβάτες, εκτεθειμένοι σε ακραίες καιρικές συνθήκες, στις 24 Ιανουαρίου 2022. **Καθυστέρηση** είχε και το μοιραίο τρένο στα Τέμπη.

Το όποιο κύρος είχε η Hellenic Train στην Ελλάδα επλήγη, ενδεχομένως ανεπανόρθωτα. Έδωσε το δικαίωμα σε κάθε μελλοντικό επιβάτη να μη νιώθει ασφαλής με τέτοιους ερασιτεχνικούς χειρισμούς αδιαφορίας που διογκώνουν μέχρι και σήμερα την αγωνία των συγγενών.

## ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΝΗΣ (παραιτηθείς πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος ΕΡΓΟΣΕ): Σκάει στα χέρια του η επιστολή «βόμβα» Κατσιούλη

**Η ΕΡΓΟΣΕ είναι άλλο ένα παραμάγαζο μπίζνας που δημιουργήθηκε μέσα στον πολυδιασπασμένο ΟΣΕ.** Στόχος της είναι, βάσει καταστατικού, να αναλαμβάνει τη διαχείριση των έργων του Επενδυτικού Προγράμματος του Οργανισμού και ιδιαίτερα εκείνων που συγχρηματοδοτούνται από την Ε.Ε.

Οπως αναφέρει η εταιρία, έχει σημαντική τεχνογνωσία και στα έργα *«εγκατάστασης σύγχρονων συστημάτων σηματοδότησης, τηλεδιοίκησης τηλεπικοινωνιών»*. **Εχει;**

Ο Χρήστος Βίνης είναι πολιτικός μηχανικός και **διορίστηκε διευθύνων σύμβουλος τον Οκτώβριο 2019 από την κυβέρνηση Μητσοτάκη.** Λίγες ώρες μετά τα Τέμπη παραιτήθηκε. Ομως, τον Βίνη και όλο το Δ.Σ. της ΕΡΓΟΣΕ ακολουθεί μια «βαριά» επιστολή παραίτησης που σχετίζεται απόλυτα με την τραγωδία.

Τον Απρίλιο 2022 ο Βίνης έλαβε επίσημη επιστολή παραίτησης από τον **Χρήστο Κατσιούλη**, πρόεδρο της επιτροπής ETCS και υπεύθυνο για τα έργα σηματοδότησης και ασφάλειας στο σιδηροδρομικό δίκτυο.

Ο Κατσιούλης καταγγείλε, μεταξύ άλλων, τη δυνατότητα κίνησης αμαξοστοιχιών με ταχύτητα 200 χλμ. στο τμήμα Οινόη – Τιθορέα, *«χωρίς σε αυτό να υπάρχει καμία ένδειξη της κατάστασης της γραμμής, ακόμα και θραύση αυτής, με ό,τι αυτό συνεπάγεται στην ασφάλεια κυκλοφορίας των τρένων»*. Ενημέρωσε ακόμα για κακοδιαχείριση και τεράστιες καθυστερήσεις με το σύστημα ETCS στο τμήμα Δομοκός – Λάρισα, για αναίτιες αποξηλώσεις συστημάτων αλληλεξάρτησης, για δρομολόγια χωρίς σηματοδότηση.

Αν όσα διαπίστωνε ο καθ' ύλην αρμόδιος για το ηλεκτρονικό σύστημα ασφαλείας Κατσιούλης υλοποιούνταν από τη διοίκηση της ΕΡΓΟΣΕ, όπως είχε χρέος να κάνει, τότε πιθανότατα να μην είχαμε φτάσει σήμερα στο πολύνεκρο δυστύχημα...».

**Οι μηνύομενοι βέβαια όχι απλώς γνώριζαν και δεν έπραξαν το παραμικρό ενώ είχαν ιδιαίτερη νομική υποχρέωση, καθορισθείσα εκ του νόμου σε ότι αφορά όσους είχε ανατεθεί πολιτική εξουσία αλλά και εκ των συμβάσεων για**

**όσους είχε ανατεθεί η εκπροσώπηση των νομικών προσώπων και αρχών, αλλά αντίθετα έπρατταν τα πάντα για να μην αντιληφθεί κανένας οτιδήποτε.**

**Είναι χαρακτηριστικά όσα αναφέρονται στον τύπο για τον δεύτερο μηνυόμενο και βέβαια αφορά το σύνολο των εχόντων κυβερνητικές θέσεις μηνυομένων, οι οποίοι και ιδίως ο πρώτος των μηνυομένων «χειροκροτούσαν» παρακολουθώντας και ακούοντας τα ψεύδη που αυτός ανακοίνωνε εντός του κοινοβουλίου:**

**«....**

## «Είναι ντροπή και ντρέπομαι, που θέτετε θέματα ασφαλείας. Θα ήθελα να ανακαλέσετε αμέσως. Είναι ντροπή»

Πέπλο θλίψης και οργής έχει σκεπάσει την Ελλάδα τις τελευταίες ημέρες, αφού ολόκληρη χώρα πενθεί για τους 57 ανθρώπους -στην πλειοψηφία τους νέα παιδιά- οι οποίοι έφυγαν από τη ζωή στο φρικιαστικό σιδηροδρομικό ατύχημα στα Τέμπη το βράδυ της 28ης Φεβρουαρίου.

Τόσο οι συγγενείς των θυμάτων, όσο και οι άνθρωποι που βρίσκονταν μέσα στο τρένο και από καθαρή τύχη ζουν, αλλά και όλοι οι πολίτες της χώρας ζητούν απαντήσεις και στη συνέχεια, όταν αυτές δοθούν, να πληρώσουν όλοι όσοι ευθύνονται για την ανείπωτη αυτή τραγωδία.

Όχι μόνο ο σταθμάρχης, ο οποίος φέρει αρκετά μεγάλο μερίδιο, αλλά και όλοι αυτοί που διαχρονικά είχαν αφήσει τον ΟΣΕ στην τύχη του, με αποτέλεσμα να μιλάμε σήμερα για ένα προαναγγελθέν δυστύχημα στη Τέμπη.

«Μία υπεύθυνη Πολιτεία δεν μπορεί να παίζει με την ασφάλεια των επιβατών»

Ενδεικτικά είναι τα όσα δήλωνε ο τέως υπουργός Μεταφορών, Κώστας Αχ. Καραμανλής λίγες μόλις ημέρες πριν την τραγωδία, από το βήμα της Βουλής.

Συγκεκριμένα, ο κ. Καραμανλής, σαν από διαβολική σύμπτωση, μόλις 10 ημέρες πριν την τραγική σύγκρουση των τρένων στα Τέμπη, στις 20 Φεβρουαρίου, μίλησε στη Βουλή για την επέκταση των

αστικών συγκοινωνιών σε Ωρωπό και Μαραθώνα, αλλά και τη λειτουργία του ιστορικού «μουντζούρη» στο Πήλιο, ενώ υπενθύμισε τα σημαντικά βήματα που έχουν γίνει την τελευταία τετραετία στις αστικές συγκοινωνίες.

Μεταξύ άλλων, ο Υπουργός, αναφερόμενος στον ιστορικό «μουντζούρη» Βόλου, τόνισε πως «προτεραιότητα έχει η ασφάλεια των επιβατών». Πρόκειται για μια δήλωση που ήρθε να διαψευστεί με τον χειρότερο τρόπο λίγες ημέρες αργότερα και, δυστυχώς, με τον πιο θλιβερό τρόπο.

Επιπλέον, στη σχετική Ευρωπαϊκή Οδηγία που δίνει στα κράτη – μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης το ελεύθερο να αποφασίσουν πού θα υπαχθούν οι ιστορικές και τουριστικές υποδομές, ο ίδιος είπε εμφατικά πως «μία υπεύθυνη Πολιτεία δεν μπορεί να παίζει με την ασφάλεια των επιβατών».

**«Είναι ντροπή που θέτετε θέματα ασφαλείας»**

«Όταν γίνονται επίκαιρες ερωτήσεις, όλοι μιλάμε στα τοπικά μας εκλογικά ακροατήρια, αλλά καλό είναι κ. Μαϊκόπουλε (α.σ. τον διόρθωσε λέγοντας ότι το επίθετό του είναι Μεϊκόπουλος) θα πρέπει να διαβάζετε καλύτερα, πριν έρθετε αυτή σε αυτή την αίθουσα» είπε αρχικά.

«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 τα 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» είχε τονίσει, 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. Τις ίδιες προϋποθέσεις, που πρέπει να οφείλει να

πληροί ο μηχανοδηγός του Αθήνα-Θεσσαλονίκη (δηλαδή πιστοποιήσεις, ιατρικές εξετάσεις), οφείλει να τις πληροί και ο μηχανοδηγός στο Πήλιο.

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. Επομένως, τώρα, γίνεται απόλυτα κατανοητό το γιατί δεν έχουμε βγάλει την ΚΥΑ για να χρακτηρισουμε το τρενάκι του Πηλίου ως ιστορικό» ήταν επί-λέξει οι κουβέντες του.

Υπενθυμίζεται ότι στην δήλωσή της παραίτησής του, την επόμενη της τραγωδίας ο Κώστας Αχ.-Καραμανλής είχε πει, μεταξύ άλλων, πως «δυστυχώς οι προσπάθειές μας δεν ήταν αρκετές για να αποτρέψουν αυτό το δυστύχημα»...».

**Πρωταίτιο βέβαια του μαζικού αυτού εγκλήματος θεωρούμε τον υπό στοιχείο 1 μηνυόμενο Πρωθυπουργό Κυριάκο Μητσοτάκη.**

**Σύμφωνα με το βιογραφικό του** γεννήθηκε στην Αθήνα το 1968 και είναι γιος του πρώην πρωθυπουργού Κωνσταντίνου Μητσοτάκη. Αποφοίτησε από το Κολλέγιο Αθηνών και σπούδασε Κοινωνικές Επιστήμες στο Χάρβαρντ, με μεταπτυχιακό στο Στάνφορντ. Εκανε πρακτική στις αγγλικές Chase Investment και McKinsey, στην οποία ήταν σύμβουλος το 1995-1997, ενώ στη συνέχεια εργάστηκε σε θυγατρικές των ελληνικών τραπεζών Alpha και Εθνική. Πρώτη φορά εξελέγη βουλευτής της Ν.Δ. Το 2004, και το 2013 διετέλεσε υπουργός Διοικητικής Μεταρρύθμισης. Από το 2016 είναι πρόεδρος του κόμματος και από τις 7 Ιουλίου 2019 πρωθυπουργός της Ελλάδος.

Όπως γίνεται αντιληπτό ουδεμία ουσιαστική επαγγελματική δραστηριότητα άσκησε, αφότου ολοκλήρωσε τις σπουδές του στο «εκκολαπτήριο» πρωθυπουργών πανεπιστήμιο του Χάρβαρντ, δεδομένου ότι ως γόνος της γνωστής οικογένειας παραγωγής για την Ελλάδα πολιτικών ήταν αναμενόμενο να προωθηθεί στα ανώτατα κλιμάκια του στελεχιακού κομματικού δυναμικού της χώρας, ελάχιστοι όμως ενέμεναν να εξελιχθεί και σε πρωθυπουργό της χώρας καθώς πρόδηλα στερούνταν προσόντων φυσικής ηγεσίας. Οπως όμως αποδείχθηκε αυτό δεν αποτελούσε εμπόδιο για τους σχεδιασμούς εκείνων που θέλουν να χειραγωγούν τις εξελίξεις στον τόπο μας.

**Η προφανής ανασφάλεια του αλλά και το μοντέλο αυταρχικής άσκησης της εξουσίας του, επέβαλε τον πρωτόγνωρο συγκεντρωτισμό**

της εξουσίας, που θεσμοθετήθηκε με την νομοθετική ρύθμιση του «Επιτελικού Κράτους» σύμφωνα με το Ν.4622/2019

**Ειδικότερα στις αρχές Αυγούστου 2019 η κυβέρνηση κατέθεσε νομοσχέδιο (Ν. 4622/2019)**, με το οποίο συγκεντρώθηκε και σε ένα ενιαίο νομοθέτημα το σύνολο των διατάξεων που αφορούν "την οργάνωση, λειτουργία και διαφάνεια της Κυβέρνησης και της δημόσιας διοίκησης". Επιπλέον, δημιουργήθηκαν φερόμενοι νέοι θεσμοί και κανόνες και προστέθηκαν διατάξεις με στόχο **"την αποτελεσματική λειτουργία του εκάστοτε κρατικού μηχανισμού με βάση και τις διεθνείς πρακτικές, δημιουργώντας για πρώτη φορά ένα υποτίθεται σύγχρονο «εγχειρίδιο διακυβέρνησης» στη χώρα".**

Συγκεκριμένα, θεσμοθετήθηκε Εθνική Αρχή Διαφάνειας, που σύμφωνα με την Κυβέρνηση είχε σκοπό την αντιμετώπιση της δημόσιας και ιδιωτικής διαφθοράς, η οποία ενσωματώνει τις μέχρι τότε δομές ελέγχου (όπως το Σώμα Επιθεωρητών - Ελεγκτών Δημόσιας Διοίκησης, τους Επιθεωρητές Υγείας και Δημοσίων Έργων κτλ). **Επιπλέον, δημιουργήθηκε το πληροφοριακό σύστημα «Μαζί», σκοπός του οποίου είναι η υποστήριξη και παρακολούθηση του έργου των υπουργείων και η έγκαιρη παρέμβαση για την εξασφάλιση της επιτυχούς εφαρμογής του, ώστε να αποφεύγονται προβλήματα λόγω πολλαπλών συναρμοδιοτήτων και καθυστερήσεων.** Προκειμένου υποτίθεται να αντιμετωπιστεί και να αποφευχθεί η κακονομία και πολυνομία, η υφιστάμενη νομοθεσία δήθεν απλοποιήθηκε και επιπλέον δήθεν θεσπίστηκαν κανόνες για τον εξορθολογισμό της μελλοντικής νομοθέτησης.

Τέλος, το νομοσχέδιο υποτίθεται προσέβλεπε και στην απεμπλοκή πολιτικών κομμάτων από το δημόσιο, με την καθιέρωση (σε κάθε υπουργείο) ενός υπηρεσιακού γενικού γραμματέα που θα προέρχεται από τον δημόσιο τομέα, θα διαχειριζόταν τις δαπάνες και το προσωπικό του υπουργείου και θα επιλεγόταν αποκλειστικά μέσω ΑΣΕΠ, χωρίς πολιτική εμπλοκή. Επίσης, θεσπίστηκαν για πρώτη φορά κωλύματα, ασυμβίβαστα και κανόνες αποφυγής σύγκρουσης συμφερόντων για πρόσωπα που διορίζονται σε δημόσιες θέσεις σε όλα τα επίπεδα διακυβέρνησης.

Με άλλα λόγια το Επιτελικό κράτος είναι σύστημα διοίκησης του ελληνικού κράτους που καθιερώθηκε από την κυβέρνηση Κυριάκου Μητσοτάκη, με τον νόμο 4622/2019 κατ' απομίμηση, όπως αναφέρεται, του αμερικανικού συστήματος διοίκησης.

Οι βασικοί πυλώνες του νέου συστήματος είναι η Εθνική Αρχή Διαφάνειας, στην οποία συγχωνεύθηκαν όλα τα ελεγκτικά σώματα του δημοσίου, και η Προεδρία της Κυβέρνησης, ως αυτοτελής, απευθείας υπαγόμενη στον Πρωθυπουργό υπηρεσία.

Για τη λειτουργία του χρησιμοποιούνται μέθοδοι και εργαλεία του μάνατζμεντ, συμπεριφορικού ή μη.

## Προεδρία της Κυβέρνησης[Επεξεργασία | επεξεργασία κώδικα]

| Προεδρία της Κυβέρνησης | |
|---|---|
| Γενικές πληροφορίες | |
| Έδρα | Αθήνα |
| Ετήσιος προϋπολογισμός | 44.144.000,00 € (2022)[4] |
| Ιστότοπος | primeminister.gr |
| | δεδομένα (α·ε·ε) |

Η Προεδρία της Κυβέρνησης αποτελεί αυτοτελή δημόσια υπηρεσία, στελεχωμένη από 440 άτομα (340 οργανικών θέσεων και 100 μετακλητών). Υπάγεται απευθείας στον Πρωθυπουργό. Αποστολή της είναι η υποστήριξη του πρωθυπουργού και ο συντονισμός του κυβερνητικού έργου. Απευθείας υπαγόμενη σε αυτήν είναι η Εθνική Υπηρεσία Πληροφοριών, η Ελληνική Ραδιοφωνία Τηλεόραση και το Αθηναϊκό-Μακεδονικό Πρακτορείο Ειδήσεων.

Διαρθρώνεται από τις εξής Γραμματείες:

1. Γενική Γραμματεία του Πρωθυπουργού
2. Γενική Γραμματεία Νομικών και Κοινοβουλευτικών Θεμάτων
3. Γενική Γραμματεία Συντονισμού Εσωτερικών Πολιτικών
4. Γενική Γραμματεία Συντονισμού Οικονομικών και Αναπτυξιακών Πολιτικών
5. Ειδική Γραμματεία Ολοκληρωμένων Πληροφοριακών Συστημάτων, Παρακολούθησης και Αξιολόγησης του Κυβερνητικού Έργου και
6. Γενική Γραμματεία Επικοινωνίας και Ενημέρωσης

**Δηλαδή ο πρώτος μηνυόμενος δεν αρκέστηκε να υποδύεται τον δήθεν ευαισθητοποιημένο σε ζητήματα προστασίας της δημόσιας υγείας και ασφάλειας πρωθυπουργό, εκθέτοντας, με τις πολιτικές συγκάλυψης και αναποτελεσματικής διαχείρισης ενός προβλήματος που γνώριζε και είχε επισημάνει σε δημόσιες τοποθετήσεις του προεκλογικά, εν γνώσει του σε κίνδυνο ζωής χιλιάδες Έλληνες πολίτες επιβάτες των σιδηροδρόμων, αλλά θέλησε και πέτυχε να επιβαρύνει το δημόσιο προϋπολογισμό αφενός με την αύξηση του κόστους των έργων, το οποίο διογκώνονταν με διαρκείς παρατάσεις και καθυστερήσεις στο**

**σύνολο του χρόνου της τετραετούς θητείας της πλήρως αποτυχημένης κυβέρνησης του, αφετέρου με την απασχόληση 440 αναποτελεσματικών, όπως αποδείχθηκε σε όλους τους τομείς αξιωματούχων και υπαλλήλων της διοίκησης, μετακλητούς και μη, οι οποίοι υπηρετούσαν στην Προεδρία της Κυβέρνησης, με κόστος άνω των 44 εκατομμυρίων ευρώ, τους οποίους προσέλαβε όπως αποδείχθηκε για να ελέγχει την συγκάλυψη και να συντονίζει τις παρακολουθήσεις των πάντων και την διαφθορά.**

**Το ότι γνώριζε τα πάντα και δεν έπραξε το παραμικρό είναι απολύτως βέβαιο και υπάρχουν εκατοντάδες ντοκουμέντα που έχουν δει το φως της δημοσιότητας.**

**Ενδεικτικό είναι το παρακάτω δημοσίευμα:**

«.....

ΠΑΡΑΠΟΛΙΤΙΚΑ

# Το βίντεο που «καίει» τον Μητσοτάκη για το έγκλημα των Τεμπών!

Συντάκτης: Newsroom
20-03-2023 • 18:00

**Ο Κυριάκος Μητσοτάκης και η Κυβέρνησή του, παρότι γνώριζαν το χάος που επικρατεί στα τρένα και στο σιδηροδρομικό δίκτυο-καρμανιόλα, δεν έκαναν τίποτα γι' αυτό, με αποτέλεσμα να οδηγηθούμε στην τραγωδία των Τεμπών.**

Ακόμα, παρότι η τετραετία πλησιάζει στο τέλος της, η Κυβέρνηση Μητσοτάκη δεν έχει κάνει το παραμικρό για την ολοκλήρωση της σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης που είχε εξαγγείλει προεκλογικά.

Ο Πρωθυπουργός, παρά τις γελοίες προσπάθειες των Υπουργών του (κυρίως του κυβερνητικού εκπροσώπου και του Υπουργού Ανάπτυξης), να τον προστατέψουν από κάθε ευθύνη και να περάσουν το αφήγημα του «*δεν ήξερε για το μπάχαλο*», είναι αδιαμφισβήτητο ότι ήξερε. Και ήξερε πολύ καλά για το χάος.

## Το βίντεο που τον «καίει»

Το ήξερε προεκλογικά, το ήξερε και μετεκλογικά. Στις 22 Νοεμβρίου 2022 ο Κυριάκος Μητσοτάκης επισκέφθηκε την Αχαΐα. Σκοπός ήταν η υπογραφή της σύμβασης για την κατασκευή του σιδηροδρομικού άξονα Ροδοδάφνη-Ρίο.

Το δαπανηρό έργο (σύστημα αμφίδρομης σηματοδότησης με τηλεδιοίκηση και ETCS) έχει πρόβλεψη ολοκλήρωσης τους 36 μήνες, δηλαδή το... 2026, αν όλα πάνε καλά.

Δείτε το βίντεο:

*«Αυτό το οποίο τελικά ενδιαφέρει τους κατοίκους της περιοχής είναι να μπορούν να πηγαίνουν από την Πάτρα στην Αθήνα σε κάτι παραπάνω από δύο ώρες με απόλυτη ασφάλεια»* δήλωνε τότε ο Πρωθυπουργός: *«Θέλω να τονίσω ότι έχουμε πετύχει στον αστικό ιστό της Πάτρας τη μέγιστη δυνατή υπογειοποίηση»*.

Οι δηλώσεις του Πρωθυπουργού στην Αχαΐα περί «απόλυτης ασφάλειας» ήταν ξανά κενές νοήματος. Επί τέσσερα χρόνια γνωρίζει ότι τα τρένα ταξιδεύουν σαν κινούμενες βόμβες.

Ξέρει ότι η κυβέρνησή του δεν έκανε έργα ασφαλείας, όπως το γνώριζε και ο Κώστας Αχ. Καραμανλής όταν έκανε τις παραπλανητικές για τους επιβάτες δηλώσεις περί «διασφάλισης της ασφάλειας» στη Βουλή τον Φεβρουάριο.

Την ίδια μέρα (22/11/2022) η κυβέρνηση εξήγγειλε κι ένα δεύτερο έργο, της εγκατάστασης συστήματος ηλεκτροκίνησης στη σιδηροδρομική γραμμή Παλαιοφάρσαλος – Καλαμπάκα, με άμεση υπογραφή της ΕΡΓΟΣΕ και της αναδόχου εταιρίας.

Στις δηλώσεις που έκανε στη συνέντευξη Τύπου ο Μητσοτάκης εκείνη τη μέρα είχε ρίξει πάλι ευθύνες στις προηγούμενες κυβερνήσεις, δείχνοντας ότι ξέρει την κατάσταση: *«Τα σιδηροδρομικά έργα είναι εξαιρετικά περίπλοκα. Κληρονομήσαμε πολλές εκκρεμότητες από το παρελθόν με αλληλοκαλυπτόμενες εργολαβίες. Υπογράψαμε χθες σύμβαση για τηλεμετρία, ράγες, συστήματα σήμανσης για το Αίγιο – Ρίο. Έχουμε πλήρη εικόνα τι θέλουμε να κάνουμε. Είναι έργο που αφορά την εμπορευματική κίνηση και τους επιβάτες»*.

**Στην πραγματικότητα, η επιτροπή Γεραπετρίτη είναι αχρείαστη. Το πόρισμα μπορεί να το ετοιμάσει ο ίδιος ο Μητσοτάκης και να το παραδώσει ιδιοχείρως στον Ισίδωρο Ντογιάκο. Ο Πρωθυπουργός εδώ και τέσσερα χρόνια γνωρίζει ότι τα τρένα κινούνται δίχως κανόνες και συστήματα ασφάλειας. Έχει εντοπίσει από το 2019 όλες τις ελλείψεις. Και δεν έκανε το παραμικρό.**

## Η «κυριακάτικη δημοκρατία» παρουσίασε σε όλο της το... μεγαλείο την κοροϊδία του Κυριάκου Μητσοτάκη

Ο Βασίλης Γαλούπης και η εφημερίδα «κυριακάτικη δημοκρατία» δημοσίευσαν ένα αποκαλυπτικό συγκεντρωτικό ρεπορτάζ, με το οποίο εκθέτουν τον Πρωθυπουργό, τα όσα ήξερε και από πότε.

Αναλυτικά:

Την περασμένη Τρίτη, και κατ' εντολήν Κυριάκου Μητσοτάκη, ο κυβερνητικός εκπρόσωπος υποτίμησε ακόμα μια φορά όχι μόνο τη νοημοσύνη, αλλά και τη μνήμη του ελληνικού λαού. Με τη συμπλήρωση δύο εβδομάδων από το έγκλημα των Τεμπών, ο κυβερνητικός εκπρόσωπος έκανε, με εν γνώσει του ψεύδη, την πρώτη σοβαρή απόπειρα να βγει από το κάδρο των ευθυνών ο πρωθυπουργός.

Μιλώντας σε φιλοκυβερνητικό μέσο, ο Οικονόμου υποστήριξε ανερυθρίαστα ότι ο Κυριάκος Μητσοτάκης δεν ήξερε τίποτα για το μέγεθος του προβλήματος στον ΟΣΕ και για το χάος στη διοίκηση του οργανισμού, καθώς κανείς δεν τον ενημέρωσε. «*Προφανώς σε επίπεδο πρωθυπουργού η εικόνα αυτή δεν είχε φτάσει. Προφανώς οι αρμόδιοι έπρεπε να ξέρουν. Δεν είχε μεταφερθεί τέτοια εικόνα στον πρωθυπουργό, δεν είχε μεταφερθεί το χάος. Όλη η αλυσίδα των υπευθύνων από τη διοίκηση του ΟΣΕ μέχρι τον υπουργό έχει ευθύνη*», ήταν τα fake news του Οικονόμου.

Δυστυχώς για το Μαξίμου και την προπαγάνδα του, ο Μητσοτάκης γνώριζε επακριβώς την κατάσταση των ελληνικών σιδηροδρόμων. Η αλυσίδα των ευθυνών δεν σταματά στον Καραμανλή, όπως προσπαθεί να χειραγωγήσει την κοινή γνώμη ο Οικονόμου, αλλά φτάνει μέχρι τον πρωθυπουργό.

Σήμερα, η «κυριακάτικη δημοκρατία» θα αποδείξει με επίσημα έγγραφα, επίσημο διαφημιστικό υλικό και απομαγνητοφωνήσεις ομιλιών του ίδιου του πρωθυπουργού ότι ο Κυριάκος Μητσοτάκης ήταν απόλυτος γνώστης για όλα τα τεράστια κενά ασφαλείας στις σιδηροδρομικές γραμμές της χώρας όχι μόνο επί της δικής του τετραετίας του στην πρωθυπουργία, αλλά και νωρίτερα. Προπαν' όλων, δηλαδή, αναλάβει την εξουσία.

Η επιχείρηση αποφυγής των ευθυνών του πρωθυπουργού και της κυβέρνησης συνολικά για τα τρένα-καρμανιόλες στο σιδηροδρομικό δίκτυο του θανάτου δεν μπορεί να πετύχει. Οι δηλώσεις του Οικονόμου περί αποποίησης των ευθυνών του Μητσοτάκη αποτελούν μια βαθύτατη προσβολή στις οικογένειες των θυμάτων. Ο πρωθυπουργός πρωταγωνιστεί στο κάδρο των ευθυνών, δεν είναι εκτός.

Ο Μητσοτάκης προσωπικά και η κυβέρνησή του γνώριζαν από την πρώτη στιγμή που ανέλαβαν τη διακυβέρνηση της χώρας ότι το σιδηροδρομικό δίκτυο δεν ήταν ασφαλές και, παρά όσα ήξεφαν αλλά και τις μετέπειτα προειδοποιήσεις των ειδικών, δεν έπραξαν τέτοια για να αποφευχθεί το πολύνεκρο δυστύχημα στα Τέμπη με τους τουλάχιστον 57 νεκρούς.

Όταν στις 7 Ιουλίου 2019 ο πρωθυπουργός αναλάμβανε τις τύχες της χώρας, ήταν γνώστης με κάθε λεπτομέρεια τι σιδηροδρομικό δίκτυο παραλάμβανε από την προηγούμενη κυβέρνηση. Και δεν έκανε τα παραμικρά για να το βελτιώσει, παρά τις διαπιστώσεις του και τις εξαγγελίες του. Τα *ντοκουμέντα* που φέρνουμε σήμερα στο φως το αποδεικνύουν μέχρι κεραίας.

## «Ομολογία» Μητσοτάκη πριν από τις εκλογές 2019: Κακοτεχνίες, εγκατάλειψη δικτύου, απουσία καταγραφικού τρένου

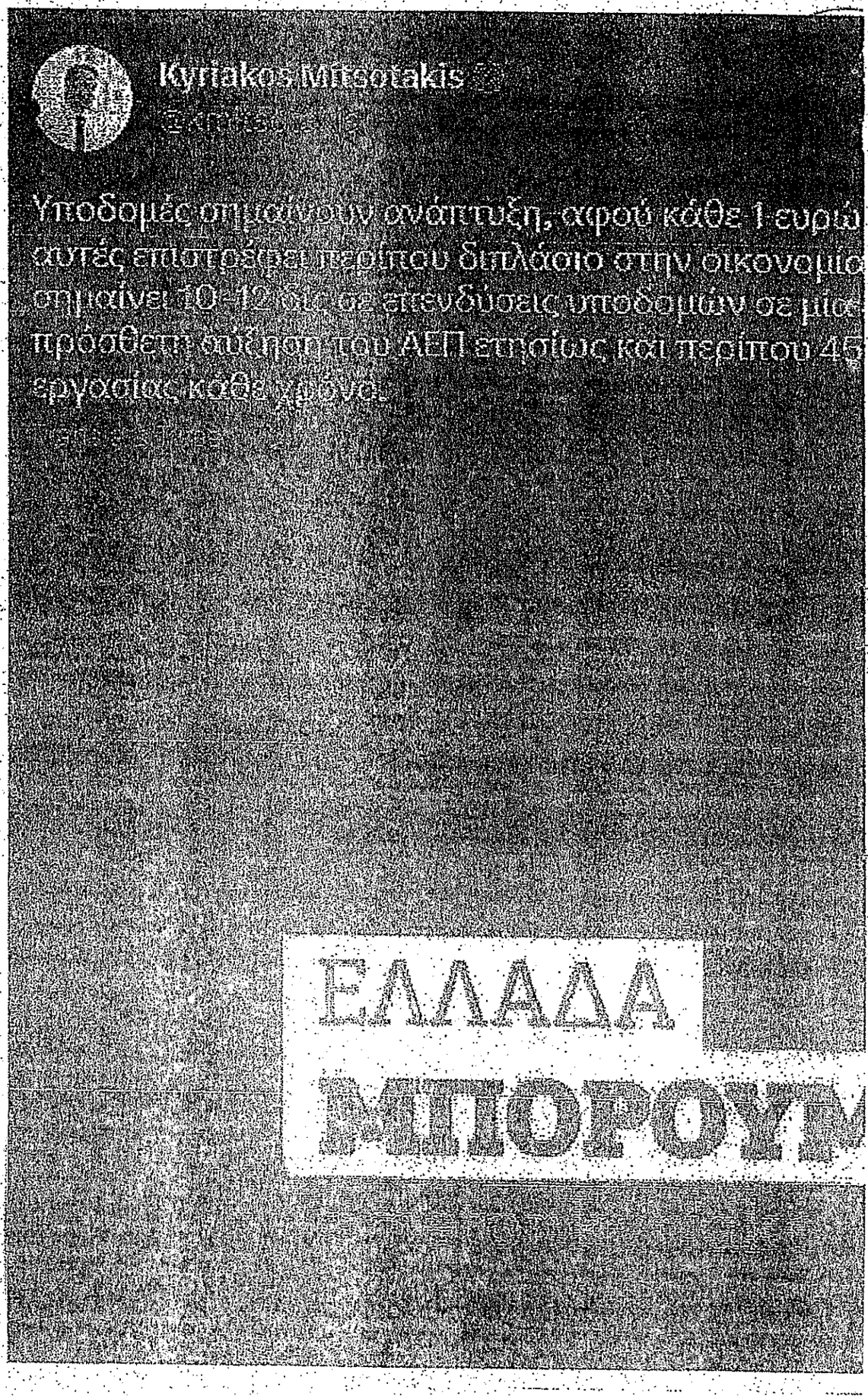
Ο επικοινωνιακός μηχανισμός του Μητσοτάκη έπιασε δουλειά από τα τέλη του 2015, λίγο πριν από τις εσφαλμένες εκλογές της Ν.Δ.. Τότε, στις 29 Οκτωβρίου, εμφανίστηκε στο διαδίκτυο το προσωπικό site της εκστρατείας του για την αρχηγία του κόμματος metanikiriako.gr.




Τον Οκτώβριο του 2015 ο Μητσοτάκης έφτιαξε το site metonkyriako.gr για τις εσωκομματικές εκλογές. Στη συνέχεια το χρησιμοποίησε ως προεκλογικό όχημα με εξαγγελίες, εν όψει 2019.

Στη συνέχεια το site έγινε το επίσημο Ι.Χ. προεκλογικό όχημά του για το 2019. **Το συγκεκριμένο site του Μητσοτάκη δεν υπάρχει πια σήμερα. Φαίνεται ότι έπαψε να λειτουργεί *το τελευταίο* διάστημα...**

Λίγο πριν από τις εκλογές του 2019, τον Μάιο εκείνης της χρονιάς, εμφανίστηκε στο συγκεκριμένο site της υποψηφιότητας Μητσοτάκη για την πρωθυπουργία μία καινούργια ενότητα με τίτλο «Υποδομές». Κάτι που διαφήμισε και ο ίδιος στο Twitter του στις 26 Μαΐου 2019, όπως φαίνεται και από τη σχετική φωτογραφία.


Kyriakos Mitsotakis
Υποδομές σημαίνουν ανάπτυξη, αφού κάθε 1 ευρώ
σημαίνει 10-12 ότι σε επενδύσεις υποδομών σε μια
πρόσθετη θέση του ΑΕΠ επιπλέον και περίπου 45
ΕΛΛΑΔΑ
ΜΠΟΡΟΥΜ

Στις 26 Μαΐου 2019, ο Μητσοτάκης διαφημίζει μέσω Twitter το προεκλογικό site του metonkyriako.gr. Στην ενότητα «Υποδομές» ο Μητσοτάκης αποδεικνύει ότι γνωρίζει τα πάντα για τις «κακοτεχνίες και την έλλειψη συντήρησης των γραμμών», ότι «δεν υπάρχουν καταγραφικά στα τρένα», ότι «δεν υπάρχει ανεξάρτητος πιστοποιητής», ενώ προαναγγέλλει έργα την τετραετία 2019-23 στα συστήματα ηλεκτροκίνησης, σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης στον βασικό σιδηροδρομικό άξονα της χώρας, όπως και έργα αναβάθμισης και συντήρησης εθνικού και προαστιακών δικτύων.

**Ο πρωθυπουργός έκανε τότε λόγο για 10-12 δισ. ευρώ σε επενδύσεις υποδομών σε μία τετραετία. Οι αναφορές του στο σιδηροδρομικό δίκτυο ήταν συγκεκριμένες και φανερώνουν την *απόλυτη* γνώση, πριν καν αναλάβει την πρωθυπουργία, για όλα τα κενά ασφαλείας που οδήγησαν στα Τέμπη.**

Στο site του Μητσοτάκη, στην ενότητα με τα έργα «Εθνικής Προτεραιότητας», υπάρχουν και αυτά που αφορούν τον σιδηρόδρομο. Αν και η σελίδα έχει κατέβει από το διαδίκτυο, άγνωστο γιατί, εμείς καταφέραμε να την εντοπίσουμε από το ιντερνετικό αρχείο μας.

Αποδεδειγμένα, από τον Μάιο 2019 ο Μητσοτάκης κάνει συγκεκριμένες διαπιστώσεις για *«κακοτεχνίες και έλλειψη συντήρησης των γραμμών»*, για *«εγκατάλειψη του υφιστάμενου δικτύου που απαξιώνει τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες»* και για ανάγκη *«αναβάθμισης και συντήρησης εθνικού και προαστιακών δικτύων με ΣΑΙΤ επιπέδου υπηρεσιών»*.

**Δεν χωρά καμία αμφισβήτηση ότι είναι σε απόλυτη γνώση του ότι δεν υπάρχει πρόγραμμα συντήρησης, ότι δεν υπάρχουν καταγραφικά στα τρένα, ότι δεν υπάρχει ανεξάρτητος πιστοποιητής που να ελέγχει την κατάσταση της υποδομής του ΟΣΕ και ότι τα έργα δεν ολοκληρώνονται εγκαίρως.**

**Ο Οικονόμου διαδίδει εν γνώσει του fake news, παραπλανώντας το επιβατικό κοινό και τους ψηφοφόρους, όταν ισχυρίζεται δημοσίως πως ο Μητσοτάκης δεν γνώριζε το μπάχαλο στις σιδηροδρομικές γραμμές. Το ήξερε πριν καν γίνει πρωθυπουργός της χώρας και το αποδεικνύει το ίδιο το προεκλογικό σάιτ του Μητσοτάκη και όσα αναρτήθηκαν στις 26 Μαΐου 2019:**

*«Σιδηροδρομικά έργα: Γρήγορος, αξιόπιστος και ανταγωνιστικός σιδηρόδρομος Σήμερα πάμε Θεσσαλονίκη με*

- *Τρένο: 5:30 ώρες*
- *Λεωφορείο: 5:30 ώρες*
- *Αυτοκίνητο: 4:15 ώρες*
- *Αεροπλάνο: 2-2:30 ώρες*

*Ο λόγος που το ταξίδι με το τρένο διαρκεί τόσο πολύ είναι οι κακοτεχνίες και η έλλειψη συντήρησης των γραμμών. Η εγκατάλειψη του υφιστάμενου δικτύου απαξιώνει τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες, μειώνει τα έσοδα και αυξάνει το κόστος επαναφοράς του.*

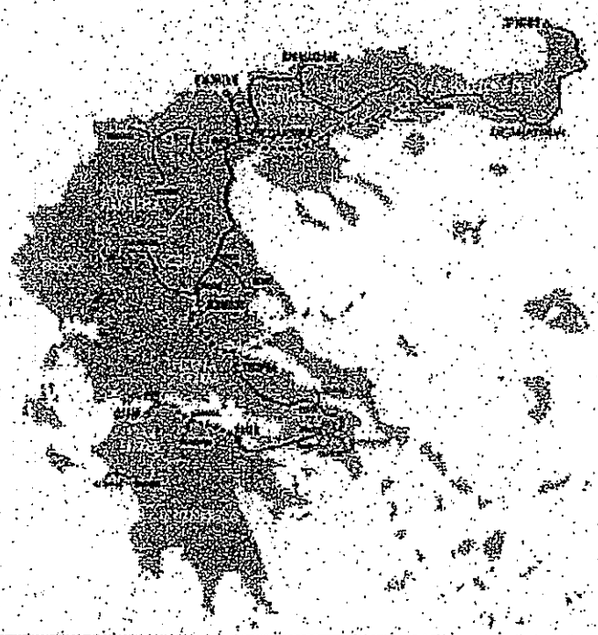
*Αναβάθμιση και συντήρηση εθνικού και προαστιακών δικτύων με ΣΑΙΤ επιπέδου υπηρεσιών.*

*Το 2013-14 είχε ετοιμαστεί ένα πρόγραμμα συντήρησης μέσω συμβολαίου επιπέδου υπηρεσιών και, ενώ είχε εξασφαλιστεί η χρηματοδότησή του με 100.000.000 ευρώ, η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ το εγκατέλειψε.*

- *Με καταγραφικό τρένο και ανεξάρτητο πιστοποιητή που ελέγχει την κατάσταση της υποδομής, την απόδοση του αναδόχου και πιστοποιεί τις διενεργούμενες πληρωμές.*
- *Χρήση προδιαγραφών επιπέδου και ποιότητας των στοιχείων της υποδομής, που θα πιστοποιούνται από ανεξάρτητο πιστοποιητή.*
- *Ο ανάδοχος θα πληρώνεται μόνον όταν η υποδομή θα βρίσκεται εντός των προβλεπόμενων ορίων. Χωρίς μετρήσεις υλικών, χρόνων και άλλα πεδία αιωνίων διαφωνιών.»*



# Γρήγορος, αξιόπιστος και ανταγωνιστικός σιδηρόδρομος



| | Αναπτυξιακά έργα | Ορίζοντας | Κόστος (σε δις €) |
|---|---|---|---|
| 2.1 | Αναβάθμιση και Συντήρηση εθνικού και προαστιακών δικτύων | 4ετίας | 0,5 |
| | **Ολοκλήρωση ΠΑΘΕ** | | |
| 2.2 | Ρίο – Νέο λιμάνι Πάτρας | 4ετίας | 0,5 |
| 2.3 | Ολοκλήρωση συστημάτων (ηλεκτροκίνησης, σηματοδότησης, τηλεδιοίκησης) | 4ετίας | 0,5-0,6 |
| | **Νέα έργα** | | |
| 2.4 | Αναβάθμιση της γραμμής Θεσ/νίκη-Αλεξανδρούπολη (νέα πεδινή χαράξη Θεσ/νίκη-Καβάλα) | 10ετίας | 1,8-1,9 |

Σήμερα πάμε (

- Τραίνο: 5:30
- Λεωφορείο:
- Αυτοκίνητο:
- Αεροπλάνο:

Ο λόγος που τ
πολύ είναι οι κ
συντήρησης τι

Η εγκατάλειψη
τις σιδηροδρο
και αυξάνει το

## Αναβάθμιση προαστιακή υπηρεσιών

Το 2013-14 είχι
συντήρησης μι
υπηρεσιών και
χρηματοδότησ
ΣΥΡΙΖΑ το εγκ

- Με καταγρα
πιστοποιητή
υποδομής, τ
πιστοποιεί τι
- Χρήση προδ
των στοιχεία
πιστοποιούν
- Ο ανάδοχος
υποδομή θα
προβλεπόμε
χρόνων και

## Όταν ο Κυριάκος υποσχόταν έργα ύψους 1,1 δισ. ευρώ: Τηλεδιοίκηση, σηματοδότηση και αναβάθμιση δικτύου

Εκείνη τη μέρα, στις 26 Μαΐου 2019, μόλις ενάμιση μήνα πριν από τις εκλογές, ο πρωθυπουργός υποσχέθηκε μέσα από το προεκλογικό site του ότι στην τετραετία 2019-23 θα γίνουν έργα αναβάθμισης και συντήρησης εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου και προαστιακών δικτύων 500.000.000 ευρώ.

Ανακοίνωσε επίσης ότι θα ολοκληρωθούν, πάλι εντός τετραετίας, τα συστήματα ηλεκτροκίνησης, σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης στον βασικό σιδηροδρομικό άξονα της χώρας ΠΑΘΕΠ (Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Ειδομένη – Προμαχώνας) με 500-600 εκατομμύρια ευρώ.

Από πού προκύπτει ότι ο Μητσοτάκης δεν γνώριζε τα προβλήματα με τη σηματοδότηση, την τηλεδιοίκηση και τα απαιτούμενα έργα αναβάθμισης του σιδηροδρομικού δικτύου, όταν ο ίδιος έκανε συγκεκριμένες εξαγγελίες με συγκεκριμένες αναφορές στις κακοτεχνίες, στην έλλειψη συντήρησης και την εγκατάλειψη του δικτύου.

Πώς ο Οικονόμου τολμά να ισχυριστεί ότι ο πρωθυπουργός *«δεν γνώριζε για το χάος στον σιδηρόδρομο»*; Ολα αυτά που περιέγραφε από τότε ο Μητσοτάκης αποτύπωναν ακριβώς αυτό το χάος που υπήρχε με τα τεράστια ζητήματα για την ασφάλεια των επιβατών. Αυτό ακριβώς το χάος που είδαμε στα Τέμπη.

## 10 Ιουλίου 2019: Η εντολή στον Καραμανλή για τα συστήματα ασφαλείας του σιδηροδρομικού δικτύου

**Πράγματι, ο Μητσοτάκης έγινε πρωθυπουργός στις 7 Ιουλίου 2019. Ορκτε υπουργό Μεταφορών τον Κώστα Αχ. Καραμανλή. Στις 10 Ιουλίου ο Μητσοτάκης έκανε την αισιγνητική ομιλία του στο νέο υπουργικό συμβούλιο.**

Είπε, μεταξύ άλλων, ο πρωθυπουργός απευθυνόμενος στους υπουργούς του: *«Σήμερα θα παραλάβετε όλοι από έναν φάκελο με τους στόχους στο υπουργείο, αλλά και τις ευκαιρίες και τις δεσμεύσεις που εγκαταλείπει η απελθούσα κυβέρνηση. Μαζί, θα υπάρχει το πρόγραμμα δράσης μας ως τον Δεκέμβριο όπως και ένα εξάμηνο σχέδιο πρωτοβουλιών, καθώς και ένα ειδικό έντυπο με τις προτάσεις σας και τις απόψεις*

*σας εν όψει των προγραμματικών δηλώσεων της κυβέρνησης. Θα μιλήσουμε επίσης στη συνέχεια και για το ηλεκτρονικό σύστημα παρακολούθησης της προόδου ανά τομέα».*

**Ο φάκελος που έδωσε ο πρωθυπουργός στον Καραμανλή, σύμφωνα με την επίσημη διαρροή Μαξίμου, περιελάμβανε:**

*Στρατηγικές επιλογές:*

- *Ισχυρή ανάπτυξη με περισσότερες επενδύσεις και νέες καλύτερες δουλειές*
- *Σύγχρονο κράτος, λιτό και αποτελεσματικό στην υπηρεσία του πολίτη*

*Στόχοι:*

- *Βελτίωση ποιότητας σχεδιασμού έργων υποδομών*
- *Στήριξη έργων εθνικής προτεραιότητας*
- *Καλύτερες υπηρεσίες με σεβασμό στα χρήματα του πολίτη*

*Άμεσες κυβερνητικές προτεραιότητες – Σιδηροδρομικά έργα:*

- *Ολοκλήρωση συστημάτων (ηλεκτροκίνησης, σηματοδότησης, τηλεδιοίκησης)*
- *Αναβάθμιση και συντήρηση εθνικού και προαστιακών δικτύων*
- *Ρίο – Νέο Αιγάνι Πάτρας*
- *Αναβάθμιση της γραμμής Θεσσαλονίκη – Αλεξανδρούπολη (νέα πεδινή χάραξη Θεσ/νίκη – Καβάλα)*

Στο Υφυπουργείο Συντονισμού του Κυβερνητικού Εργου που είχε αναλάβει ο Σκέρτσος ένας από τους στόχους που τέθηκαν ήταν η βελτίωση ποιότητας του σχεδιασμού των έργων υποδομών, όπου υπάγεται και η κατάρτιση για το Εθνικό Σχέδιο Υποδομών. Εκτός από αυτό υπάγεται και η κατάρτιση Εθνικού Σχεδίου Δικτύων και Εθνικών Πόρων.

Σύμφωνα με τα ανακοινωθέντα, η διαχείριση και η παρακολούθηση των υποδομών θα πραγματοποιείται από μία ειδική επιτροπή, δίπλα στο Γραφείο του Πρωθυπουργού, και τα έργα θα εγκρίνονται από το αρμόδιο πάντα υποσύνολο του υπουργικού συμβουλίου.

Είναι ολοφάνερο ότι η πρώτη δουλειά που ανέθεσε ο Μητσοτάκης στον Καραμανλή ήταν η ολοκλήρωση των συστημάτων ασφαλείας, δηλαδή ηλεκτροκίνηση, σηματοδότηση και τηλεδιοίκηση. Είναι τα συστήματα που ο πρωθυπουργός παραδέχτηκε πως, αν λειτουργούσαν, δεν θα υπήρχε το δυστύχημα στα Τέμπη.

Η δεύτερη ανάθεση από τον Μητσοτάκη στον Καραμανλή είχε να κάνει με την αναβάθμιση και τη συντήρηση του εθνικού και του προαστιακού δικτύου. Και τα δύο πρώτα «θέλω» του πρωθυπουργού είχαν να κάνουν με θέματα ασφαλείας. Μάλιστα, στο πλαίσιο του επιτελικού κράτους ο ίδιος ο πρωθυπουργός θα ήλεγχε την πρόοδο των έργων, ενώ θα υπήρχε παρακολούθηση και από ομάδα στενής επιβλέψης μέσα στο Μαξίμου, σύμφωνα με τα ανακοινωθέντα.

Τα ερωτήματα που προκύπτουν είναι: Τι έκανε επί τέσσερα χρόνια ο πρωθυπουργός και δεν προχώρησε πέρα στα ζητήματα ηλεκτροκίνησης ασφάλειας; Οχι μόνο

**ήξερε, αλλά έχει και τη μεγαλύτερη ευθύνη που ο Καραμανλής δεν πέτυχε καμία πρόοδο, με συνέπεια το δυστύχημα για το οποίο οι μηχανοδηγοί προειδοποιούσαν.**

**Επίσης, ο πρωθυπουργός έχει ευθύνη και για τη *σκανδαλώδη* σύμβαση με την Hellenic Train τον Ιούλιο του 2022, που αποκάλυψε η «δημοκρατία».**

**Με τη δική του συναίνεση ο Καραμανλής αφαίρεσε όλες τις υποχρεώσεις της κυβέρνησης για ασφάλεια και βελτίωση του δικτύου.**

## Το 2026 και βλέπουμε η τηλεδιοίκηση στο Ρίο – Ροδοδάφνη

Στις 22 Νοεμβρίου 2022 ο πρωθυπουργός επισκέφθηκε την Αχαΐα. Σκοπός ήταν η υπογραφή της σύμβασης για την κατασκευή του σιδηροδρομικού άξονα Ροδοδάφνη – Ρίο. Το δαπανηρό έργο έχει πρόβλεψη ολοκλήρωσης τους 36 μήνες, δηλαδή το… 2026, αν όλα πάνε καλά.



Από την υπογραφή της σύμβασης του σιδηροδρομικού άξονα Ροδοδάφνη – Ρίο τον περασμένο Νοέμβριο

*«Αυτό το οποίο τελικά ενδιαφέρει τους κατοίκους της περιοχής είναι να μπορούν να πηγαίνουν από την Πάτρα στην Αθήνα σε κάτι παραπάνω από δύο ώρες με απόλυτη ασφάλεια»* δήλωσε ο πρωθυπουργός: *«Θέλω να τονίσω ότι έχουμε πετύχει στον αστικό ιστό της Πάτρας τη μέγιστη δυνατή υπογειοποίηση»*.

Τον πρωθυπουργό συνόδευαν τόσο ο υπουργός Επικρατείας Σκέρτσος όσο και ο υφυπουργός Μεταφορών αρμόδιος για τις Υποδομές Καφαγιάννης, αλλά και ο πρόσφατα παραιτηθείς διευθύνων σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ Βίνης. Το έργο προβλέπει για το... 2026 (και βλέπουμε) σύστημα αμφίδρομης σηματοδότησης με τηλεδιοίκηση και ETCS.

Την ίδια μέρα η κυβέρνηση εξήγγειλε κι ένα δεύτερο έργο, της εγκατάστασης συστήματος ηλεκτροκίνησης στη σιδηροδρομική γραμμή Παλαιοφάρσαλος – Καλαμπάκα, με άμεση υπογραφή της ΕΡΓΟΣΕ και της αναδόχου εταιρίας. Στις δηλώσεις που έκανε στη συνέντευξη Τύπου ο Μητσοτάκης εκείνη τη μέρα είχε ρίξει πάλι ευθύνες στις προηγούμενες κυβερνήσεις: *«Τα σιδηροδρομικά έργα είναι εξαιρετικά περίπλοκα. Κληρονομήσαμε πολλές εκκρεμότητες από το παρελθόν με αλληλοκαλυπτόμενες εργολαβίες. Υπογράψαμε χθες σύμβαση για τηλεμετρία, ράγες,*

*συστήματα σήμανσης για το Αίγιο – Ρίο. Έχουμε πλήρη εικόνα τι θέλουμε να κάνουμε. Είναι έργο που αφορά την εμπορευματική κίνηση και τους επιβάτες».*

Με λίγα λόγια, η τετραετία πλησιάζει στο τέλος της, όμως η κυβέρνηση Μητσοτάκη ακόμα δεν έχει κάνει το παραμικρό για την ολοκλήρωση σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης που είχε εξαγγείλει προεκλογικά. Οσα έργα είναι να γίνουν θα ολοκληρωθούν, αν ολοκληρωθούν, πολύ μετά τη λήξη της θητείας της κυβέρνησης.

**Οι δηλώσεις του πρωθυπουργού στην Αχαΐα περί «*απόλυτης ασφάλειας*» ήταν ξανά κενές νοήματος. Επί τέσσερα χρόνια γνωρίζει ότι τα τρένα ταξιδεύουν σαν κινούμενες βόμβες. Ξέρει ότι η κυβέρνησή του δεν έκανε έργα ασφαλείας, όπως το γνώριζε και ο Καραμανλής όταν έκανε τις παραπλανητικές για τους επιβάτες δηλώσεις περί «*διασφάλισης της ασφάλειας*» στη Βουλή τον Φεβρουάριο.**

Στην πραγματικότητα, η επιτροπή Γεραπετρίτη είναι αχρείαστη.

Το πόρισμα μπορεί να το ετοιμάσει ο ίδιος ο Μητσοτάκης και να το παραδώσει ιδιοχείρως στον Ντογιάκο.

Ο πρωθυπουργός εδώ και τέσσερα χρόνια γνωρίζει ότι τα τρένα κινούνται δίχως κανόνες και συστήματα ασφάλειας. Έχει εντοπίσει από το 2019 όλες τις ελλείψεις. Και δεν έκανε το παραμικρό.



.....»

**Στο σημείο αυτό θα πρέπει να διευκρινιστεί ποια είναι η θεσμική ευθύνη, ποινική και αστική του πρώτου μηνυόμενου ως Πρωθυπουργού για τα καταγγελλόμενα αδικήματα.**

**Σύμφωνα με όσα αναφερόταν για τον προαναφερόμενο ιδρυτικό του «επιτελικού κράτους» Ν. 4622/2019 και από τον φιλοκυβερνητικό τύπο όταν ήταν επίκαιρη η ψήφισής του ισχύουν για τον θεσμικό και κομβικό ρόλο του Πρωθυπουργού τα εξής:**

«...

Το ελληνικό Σύνταγμα απονέμει στην Κυβέρνηση την αρμοδιότητα «καθορισμού και κατεύθυνσης» της γενικής εθνικής πολιτικής επιφυλάσσοντας στον Πρωθυπουργό συντονιστικό ρόλο κατά την υλοποίηση της. Οι αρχές και οι επιδιώξεις της εθνικής πολιτικής τίθενται μεν συλλογικά, αλλά εξειδικεύονται και η πορεία εφαρμογής τους χαράσσεται από μονοπρόσωπο όργανο, τον Πρωθυπουργό.

Οι δε Υπουργοί φέρουν αυτονομία ως προς υλοποίηση των εμπιπτόντων στην αρμοδιότητα τους στόχων, αλλά οφείλουν να ενεργούν εντός των ορίων των συλλογικών κυβερνητικών αποφάσεων και των σύμφωνων προς αυτές πρωθυπουργικών συντονιστικών οδηγιών.

Παράλληλα, ο Πρωθυπουργός φέρει την αποκλειστική και ανέλεγκτη ως προς τον τρόπο άσκησης της, αρμοδιότητα να διορίζει και να απομένει τους Υπουργούς και αναπληρωτές Υπουργούς, αλλά και να ορίζει και αναθέτει καθήκοντα σε Υπουργούς άνευ Χαρτοφυλακίου και Υφυπουργούς ( άρθρα 37§1 Σ, 83§1 εδ. β', 83§2 Σ), όντας, έτσι, ο μόνος αρμόδιος για τον καθορισμό της σύνθεσης της Κυβέρνησης και γενικά για την υπόδειξη των ασκούντων κυβερνητικά καθήκοντα.

## Ο κυρίαρχος ρόλος του Πρωθυπουργού

Είναι, λοιπόν, το ίδιο το Σύνταγμα που εγκαθιδρύει ένα πρωθυπουργοκεντρικό σύστημα διακυβέρνησης, απονέμοντας εκτεταμένες αρμοδιότητες στο όργανο της εκτελεστικής εξουσίας που καταρχήν, και κατά τα συναγόμενα από τις λεπτομερείς συνταγματικές διατάξεις περί διορισμού του Πρωθυπουργού και συγκρότησης Κυβέρνησης (άρθρα 37 και 38 Σ), φέρει την ευρύτερη και αμεσότερη δημοκρατική νομιμοποίηση. Κατά αυτόν τον τρόπο κρίθηκε από τους συντάκτες του Συντάγματος ότι θα επιτευχθεί με τον βέλτιστο τρόπο η πραγμάτωση του ρόλου της Κυβέρνησης, ο οποίος και έγκειται στη θέση στόχων και την παραγωγή αποτελεσμάτων προς όφελος του κοινωνικού συνόλου.

Ο κυρίαρχος αυτός ρόλος του Πρωθυπουργού ενισχύθηκε περαιτέρω νομικά με την αποψίλωση, κατά την Αναθεώρηση του 1986, των αρμοδιοτήτων του Προέδρου της Δημοκρατίας, ώστε ο τελευταίος να αδυνατεί πλέον να λειτουργήσει ως θεσμικό ανάχωμα έναντι της πρωθυπουργικής εξουσίας, ενώ παγιώθηκε και πολιτικά δια της μεταπολιτευτικής πολιτικής πρακτικής.

Ακόμη και ορισμένες επιφυλάξεις που διατυπώθηκαν κατά τις συζητήσεις της Ε' Αναθεωρητικής Βουλής του 1975 από τον εισηγητή της μειοψηφίας, Δημήτρη Τσάτσο, για την εσωτερική αντιφατικότητα των διατάξεων 81 §§ 1, 2 Σ ως προς το εάν ο αποφασιστικός ρόλος θα ανήκει στον Πρωθυπουργό ή την Κυβέρνηση ως συλλογικό

όργανο, αφορούσαν μόνο στα όρια της ισχύος του πρώτου στο πλαίσιο της συλλογικής λειτουργίας της Κυβέρνησης. Αντίθετα, η υπεροχή του σε σχέση με τους Υπουργούς δεν ετίθετο υπό αμφισβήτηση.

Κατά τα παραπάνω, και η σχετική οργανική νομοθεσία με την οποία εξειδικεύονται οι κυβερνητικές αρμοδιότητες και καθορίζονται τα μέσα και οι διαδικασίες άσκησής τους, δεν μπορεί παρά να υπηρετεί τη συνταγματική επιλογή.

## Η συγκρότηση Προεδρίας της Κυβέρνησης και η κατανομή ισχύος μεταξύ των κυβερνητικών οργάνων

Η δημιουργία ενός ισχυρού κέντρου στο οποίο θα αναφέρονται οι δράσεις και αποφάσεις των επιμέρους κυβερνητικών και διοικητικών δομών – των Υπουργείων, και των υπαγόμενων σε αυτά δημόσιων υπηρεσιών –, όπως η ιδρυόμενη δια του προσφάτως ψηφισθέντος νόμου 4622/2019, **Προεδρία της Κυβέρνησης** (άρθρο **21 ν. 4622/2019**), δε μεταβάλλει την εκ του Συντάγματος κατανομή της ισχύος εντός του κυβερνητικού οργάνου, αλλά της προσδίδει ουσιαστικό περιεχόμενο.

Διαφορετικά: ο νέος νόμος δεν αποφαίνεται επί του *ποιος* είναι ο ισχυρός, επιχειρώντας μια ιδεολογική προσέγγιση, και μάλιστα διαφορετική από αυτή των συντακτών του Συντάγματος, ενός ήδη απαντημένου ερωτήματος. Αντίθετα, αποτελεί μια οργανωτική προσπάθεια, στερούμενη πολιτικού εν στενή εννοία πρόσημου, <u>αποσκοπούσα να διασφαλίσει **την αποτελεσματικότητα και αποδοτικότητα της λειτουργίας της Κυβέρνησης**</u>, κατά το σχήμα που έχει ήδη επιλέξει ο συντακτικός νομοθέτης.

Ανέκαθεν, εξάλλου, προβλεπόταν η λειτουργία υπηρεσιών υπό τον Πρωθυπουργό, οι οποίες τον συνεπικουρούσαν στην άσκηση των αρμοδιοτήτων του, και επόπτευαν την εφαρμογή του κυβερνητικού έργου. Αποτιμώντας, όμως, αναδρομικά τον έως τώρα τρόπο παραγωγής και υλοποίησης της κυβερνητικής πολιτικής, με έμφαση στην επικάλυψη αρμοδιοτήτων και τη δυστοκία στην άρση των αναφυόμενων διαφωνιών, τη βραδύτητα στην εφαρμογή των αποφάσεων, και ιδίως την έλλειψη εσωτερικής ομοιογένειας, προκύπτει ότι οι προϊσχύουσες νομοθετικές παρεμβάσεις – που προέβλεπαν κυρίως δυνητική και αποσπασματική συμμετοχή των συντονιστικών οργάνων στη διαμόρφωση και την υλοποίηση στόχων – ήταν μάλλον ανεπαρκείς.

Εντούτοις, το νέο σύστημα οργάνωσης αποτέλεσε αντικείμενο έντονης κριτικής, καθώς θεωρήθηκε ότι συνεπάγεται τόσο τον ανεπίτρεπτο **υποβιβασμό των κοινοβουλευτικά υπεύθυνων Υπουργών σε εκτελεστές της πρωθυπουργικής βούλησης** όσο και τη συρρίκνωση του ρόλου του Υπουργικού Συμβουλίου.

Ως προς την πρώτη εκ των ανωτέρω αιτιάσεων, επισημαίνεται ότι, κατά τις διατάξεις του νέου νόμου, <u>**η θέση και οι αρμοδιότητες των Υπουργών διατηρούνται αμετάβλητες**, καθώς αυτοί εξακολουθούν να είναι υπεύθυνοι για τη διαμόρφωση και υλοποίηση των αναγόμενων στον τομέα αρμοδιότητας του πολιτικών, και για τον έλεγχο των υπαγόμενων στο Υπουργείο τους δημόσιων υπηρεσιών</u>. Ωστόσο, δια της επιβαλλόμενης δράσης τους σε συνέργεια με την Προεδρία της Κυβέρνησης, <u>διασφαλίζεται – πλέον και οργανωτικά – ότι **η σχετική ελευθερία δε θα είναι απόλυτη**</u>.

Ο περιορισμός αυτός διαγράφεται ήδη στο Σύνταγμα με την αναφορά του σε **συλλογικά χαραγμένη γενική πολιτική**, και δεν αποσκοπεί παρά στην

εξασφάλιση της συμβατότητας των υπουργικών επιλογών και ενεργειών προς αυτή την πολιτική, την οποία άλλωστε έχουν συνδιαμορφώσει, και άρα αποδεχτεί, ως μέλη της Κυβέρνησης.

Έτσι, οι αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου και αυτές της Προεδρίας της Κυβέρνησης συμπράττουν κατά τη γενική διαμόρφωση των ανά τομέα πολιτικών (άρθρο 21§1 ν. 4622/2019), **αλλά το υπουργικό προσχέδιο και σχέδιο ετήσιας δράσης καταρτίζεται από το κάθε Υπουργείο, και αποτελεί τη βάση για τη διαμόρφωση του συλλογικού προσχεδίου και τελικού σχεδίου από την Προεδρία**.

Ως προς την υλοποίηση των κυβερνητικών στόχων μέσω των νομοθετικής και κανονιστικής δραστηριότητας, **τη νομοθετική πρωτοβουλία εξακολουθεί να φέρει ο εκάστοτε αρμόδιος Υπουργός** (άρθρο 13§1, περ. γ' ν. 4622/2019), με την Προεδρία της Κυβέρνησης να ενεργεί ελεγκτικά, εξετάζοντας τη συμφωνία τις **πρωτοβουλίας με την κεντρική πολιτική**, αλλά και εξασφαλιστικά, μεριμνώντας για τη νομοτεχνική ποιότητα των προτεινόμενων ρυθμίσεων, ούσα και η τελικά αρμόδια για την κατάρτιση των νομοσχεδίων που θα κατατεθούν προς ψήφιση στο Κοινοβούλιο (ενδεικτικά : άρθρα 25 και 63 ν. 4622/2019).

## Η διαφύλαξη της Υπουργικής αυτοτέλειας – Το Υπουργικό Συμβούλιο

Κατά την εφαρμογή δε των σχετικών διατάξεων, εγγύηση υπέρ της διαφύλαξης της υπουργικής αυτοτέλειας αποτελεί η συνταγματική αρχή της ατομικής κοινοβουλευτικής ευθύνης των Υπουργών (άρθρο 85, εδ. α' Σ), με κυριότερη έκφανση της τη δυνατότητα υποβολής πρότασης δυσπιστίας ατομικά κατά Υπουργού (84 § 2, εδ. α' σε συνδυασμό με το άρθρο 81 § 1, εδ. α' Σ, περί μελών της Κυβέρνησης), υπό το φως της οποίας πρέπει και να καθορίζεται ο ρόλος αφενός των Υπουργείων και αφετέρου της Προεδρίας της Κυβέρνησης στο πλαίσιο της μεταξύ τους συνεργασίας και επικοινωνίας.

Ούτε όμως οι νέες διατάξεις φαίνεται να οδηγούν σε παραγκωνισμό των συλλογικών κυβερνητικών οργάνων. Ειδικότερα, ως σημείο εκκίνησης του ετήσιου κυβερνητικού προγραμματισμού ορίζεται η συνεδρίαση του Υπουργικού Συμβουλίου κατά την οποία, και προ οποιασδήποτε παρέμβασης της Προεδρίας της Κυβέρνησης, καθορίζονται οι κατευθυντήριες κυβερνητικές αρχές (άρθρο 52§1 ν. 4622/2019).

Ακόμη, το Υπουργικό Συμβούλιο έχει και τον αποφασιστικό λόγο επί των υπουργικών προσχεδίων και σχεδίων δράσης, αλλά και των αντίστοιχων συνολικών προγραμμάτων, προβαίνοντας σε έγκριση τους, ή και τροποποιώντας ή προσαρμόζοντας αυτά κατά τον τρόπο που κρίνει αναγκαίο (άρθρα 49§4, 52§6, 52§8 ν. 4622/2019). Κατά συνέπεια, παραμένει ο τελικός κριτής του κυβερνητικού σχεδίου δράσης, που όμως είναι προϊόν αυστηρού προγραμματισμού, του οποίου η τήρηση και η ομαλή εξέλιξη διασφαλίζεται από ένα κεντρικό όργανο.

## Ο συγκαθορισμός των στόχων του κυβερνητικού προγράμματος

Προς σύνδεση, τέλος, των παραπάνω παρατηρήσεων με την πολιτική πραγματικότητα, ας σημειωθεί ότι ο Υπουργός, ως μέλος της Κυβέρνησης και συμμετέχων στα συλλογικά κυβερνητικά όργανα, οφείλει να αξιοποιήσει στο μέγιστο τη διατηρούμενη στο ακέραιο δυνατότητα του να συγκαθορίζει τους στόχους και τις αρχές του κυβερνητικού προγράμματος, παραθέτοντας το όραμά του ως προς τους συναφείς με την αρμοδιότητα του τομείς, το οποίο και θα υποστηρίζει με σαφείς προτάσεις.

Τυχόν αγυπέρβλητες διαφωνίες απαιτείται να αίρονται κατά το κρίσιμο στάδιο της διαμόρφωσης της πολιτικής, με συμβιβασμό ή αποχώρηση του διαφωνούντος Υπουργού. Κι αυτό καθώς μεταγενέστερη εκδήλωση τους, πέραν του ότι αποτελεί υπέρβαση του συνταγματικού του ρόλου, θα δυσχεράνει ανεπίτρεπτα την κυβερνητική λειτουργία.

Αυτή ακριβώς την εμπέδωση εκ μέρους κάθε μονοπρόσωπου οργάνου – μέλους της Κυβέρνησης του συνταγματικού του ρόλου φαίνεται να επιδιώκει να προωθήσει δυναμικά η επιχειρούμενη αναδιοργάνωση της κυβερνητικής λειτουργίας, **με αιχμή της τη σύσταση της Προεδρίας της Κυβέρνησης, ως μηχανισμού αυτόματου αποκλεισμού προσωπικών πολιτικών και ενδοκυβερνητικών εντάσεων, και ως εγγυητή της αποτελεσματικότητας της εκτελεστικής εξουσίας προς όφελος του κοινωνικού συνόλου...».**

**Το κατά πόσο ήταν ρεαλιστικές οι παραπάνω προσδοκίες αποδείχθηκε περίτρανα με την μαζική δολοφονία από τους μηνυόμενους τουλάχιστον 57 ανθρώπων.**

**Σε κάθε περίπτωση ο Ν. 4622/2019 καθορίζει τα εξής για τον ρόλο και την ευθύνη του πρώτου μηνυόμενου Πρωθυπουργού και των λοιπών κυβερνητικών παραγόντων μεταξύ άλλων στα άρθρα 11 και 14:**

«....

## Άρθρο 11
## Πρωθυπουργός

1. Ο Πρωθυπουργός ασκεί τις ακόλουθες αρμοδιότητες:

(α) εξασφαλίζει την ενότητα της Κυβέρνησης και κατευθύνει τις ενέργειές της, καθώς και τις ενέργειες των δημόσιων γενικά υπηρεσιών, για την εφαρμογή της κυβερνητικής πολιτικής,

(β) προσδιορίζει επακριβώς την κυβερνητική πολιτική στο πλαίσιο των αποφάσεων του Υπουργικού Συμβουλίου,

(γ) συντονίζει την εφαρμογή της κυβερνητικής πολιτικής,

(δ) επιλύει τις διαφωνίες ανάμεσα στους Υπουργούς και εντός των συλλογικών κυβερνητικών οργάνων,

(ε) εκπροσωπεί την Κυβέρνηση και προεδρεύει στο Υπουργικό Συμβούλιο,

(στ) **εποπτεύει για την εφαρμογή της νομοθεσίας από τις υπηρεσίες του δημόσιου τομέα και για τη λειτουργία τους προς το συμφέρον του Κράτους και των πολιτών,**

(ζ) δίνει την άδεια για τη δημοσίευση στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως κάθε κειμένου, του οποίου η δημοσίευση σε αυτήν προβλέπεται από τον νόμο, με την επιφύλαξη των ρυθμίσεων του Κανονισμού της Βουλής,

**(η) συνιστά για την υποβοήθηση του έργου του Επιτροπές ή ομάδες εργασίας, στις οποίες μπορεί να συμμετέχουν Υπουργοί, αναπληρωτές Υπουργοί, Υφυπουργοί, διοικητές τραπεζών ή άλλων νομικών προσώπων του δημόσιου τομέα, δημόσιοι λειτουργοί ή υπάλληλοι του δημόσιου τομέα γενικά, καθώς και ιδιώτες, για τη μελέτη ειδικών θεμάτων, τη συλλογή στοιχείων και πληροφοριών, τη σύνταξη προγραμμάτων ή νομοσχεδίων, προς τις οποίες όλες οι υπηρεσίες του δημόσιου τομέα έχουν υποχρέωση να παρέχουν κάθε αναγκαίο στοιχείο, εκτός αν πρόκειται για θέμα που χαρακτηρίζεται απόρρητο ή εμπιστευτικό, οπότε εξαρτάται από την προηγούμενη γραπτή συγκατάθεση του Πρωθυπουργού και**

(θ) ασκεί κάθε άλλη αρμοδιότητα που προβλέπουν το Σύνταγμα και οι νόμοι.

**2. Με απόφαση του Πρωθυπουργού μπορεί να ανατίθεται η άσκηση μέρους ή όλων των υπό στοιχεία (γ), (δ), (ε) και (στ) αρμοδιοτήτων της προηγούμενης παραγράφου κατά τομείς, σε Αντιπρόεδρο της Κυβέρνησης ή σε Υπουργό Επικρατείας.** Με όμοια απόφαση, η άσκηση της υπό στοιχεία (ζ) αρμοδιότητας μπορεί να ανατεθεί στον Γενικό Γραμματέα Νομικών και Κοινοβουλευτικών Θεμάτων και, σε περίπτωση απουσίας του, σε υπάλληλο της Προεδρίας της Κυβέρνησης.

3. Ο Πρωθυπουργός μπορεί να προΐσταται Υπουργείου ή Υπουργείων.

4. Ο Πρωθυπουργός δύναται με απόφασή του να ορίζει αναγνωρισμένης αξίας προσωπικότητες της πολιτικής, οικονομικής, κοινωνικής και πνευματικής ζωής της Χώρας, ως πρέσβεις εκ προσωπικοτήτων. Τα εν λόγω πρόσωπα ορίζονται για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, είναι άμισθα και αναλαμβάνουν συγκεκριμένο έργο

ειδικού σκοπού, το οποίο προσδιορίζεται με την απόφαση του Πρωθυπουργού.....

**Άρθρο 14**
**Ευθύνη μελών της Κυβέρνησης και Υφυπουργών**

**1.** Ο Πρωθυπουργός και οι Υπουργοί υπέχουν κοινοβουλευτική ευθύνη για τις πράξεις ή παραλείψεις τους, καθώς επίσης και για πράξεις ή παραλείψεις των Υφυπουργών του Υπουργείου στο οποίο προΐστανται, ακόμα και αν στους Υφυπουργούς αυτούς έχουν ανατεθεί κοινοβουλευτικές αρμοδιότητες και νομοθετική πρωτοβουλία.

**2. Τα μέλη της Κυβέρνησης και οι Υφυπουργοί υπέχουν αστική και ποινική ευθύνη, σύμφωνα με το Σύνταγμα.**

Επομένως ο πρώτος μηνυόμενος ως ο επικεφαλής του πλήρως αποτυχημένου μοντέλου του επιτελικού κράτους, του οποίου -ως εκφραστής και κομβικά υπεύθυνος οφείλει να επωμιστεί και την τουλάχιστον από ενδεχόμενο δόλο ευθύνη για την διάπραξη των καταγγελλόμενων αδικημάτων.

Αξιότιμε κ. Εισαγγελέα αναφερόμαστε ειδικά στο πρόσωπο του Πρωθυπουργού, διότι αφενός δεν αποδεχόμαστε την ανεπίτρεπτη ασυλία που τυγχάνει ο άνθρωπος που αποτολμά να μιλά δημόσια ανερυθρίαστα για θυσία των συγγενών και συνανθρώπων μας, δίχως να διευκρινίζει σε ποιόν την οφείλανε τόσο εκείνοι-όσο και όλοι εμείς που έχουμε στιγματιστεί δια βίου, ενώ παράλληλα ζητά συγνώμη και δηλώνει ότι θα κάνει ότι περνάει από το χέρι του «για να μην ξανασυμβεί ποτέ κάτι τέτοιο».

Βέβαια ο πρώτος των κατηγορουμένων, για μια ακόμη φορά απλώς καταφεύγει σε επινοήσεις επικοινωνιακού χαρακτήρα, καθώς προφανώς δεν είναι ειλικρινής ούτε ως προς την συγνώμη ούτε ως προς την πρόθεση αποτροπής της πιθανότητας επανάληψης παρόμοιου συμβάντος, διότι εάν ήταν, όφειλε παραχρήμα να παραιτηθεί δια βίου από την πολιτική ζωή του τόπου αποκαλύπτοντας ταυτόχρονα το σύστημα που αναδεικνύει σε δήθεν πολιτικούς ηγέτες, ανάξιες λόγου πολιτικούς, όπως ο ίδιος αλλά και οι προκάτοχοι του, τουλάχιστον την τελευταίας 20ετίας, η θητεία των οποίων συνδέεται αναπόδραστα με τις παραλείψεις και την διασπάθιση των κονδυλίων που οδήγησαν στον καθημαγμό του ΟΣΕ και κατ' επέκταση στα γεγονότα για τα οποία θρηνούμε.

Σε κάθε περίπτωση πρέπει να τονίσουμε ότι ο όρος θυσία υπονοεί το στοιχείο της σκοπιμότητας για την απώλεια, διότι η έννοια της θυσίας είναι άρρηκτα συνυφασμένη με την προσφορά σε κάποια θεότητα, ιδέα ή αξία του θυσιαζόμενου, είτε εκουσίως, οπότε αναφερόμαστε σε αυτοθυσία ή οικειοθελή θυσία είτε ακουσίως, όταν ο θύτης αναλώνει στα πλαίσια λατρευτικής τελετής το αντικείμενο της θυσίας, δίχως την συγκατάθεση του.

Σε ποιους λοιπόν αφιερώνει τους νεκρούς μας ο πρώτος μηνυόμενος θα πρέπει να κληθεί δημόσια να διευκρινίσει, διότι ίσως εκτός από το βωμό του παράνομου κέρδους, από την διασπάθιση δισεκατομμυρίων επί σειρά ετών, πιθανότατα έχει πληροφορίες που θα φωτίσουν πολύ περισσότερες από τις σκοτεινές πτυχές της αποτρόπαιης αυτής εγκληματικής πράξης.

Εκτός βέβαια από τον ως άνω, ο οποίος έχει ομολογήσει την γνώση του για την επικινδυνότητα της κυκλοφορίας τουλάχιστον των επιβατικών τρένων επί σειρά ετών, δίχως να πράξει το παραμικρό για την διασφάλιση της ασφαλούς λειτουργίας των σιδηροδρόμων και δίχως σε κάθε περίπτωση να πράξει κάθε απαραίτητο για την διακοπή της λειτουργίας τους έως ότου αυτή καταστεί πραγματικά ασφαλής; ενώ παράλληλα τίποτε δεν έπραξε για την παραδειγματική τιμωρία των υπαιτίων της κατάστασης που παρέλαβε, εάν πράγματι ήταν αυτή στην δραματική κατάσταση που ισχυρίζεται, οπότε υφίσταται ρητή ομολογία της ενοχής τουλάχιστον για τα δύο πρώτα και τα δύο τελευταία από τα παραπάνω αδικήματα (ενδεικτικά: Newsroom, 05.03.2023 - 10:25, UPD: 10:32, Σε δήλωση, μέσω ανάρτησης στα social media, για την τραγωδία στα Τέμπη προέβη την Κυριακή ο πρωθυπουργός, Κυριάκος Μητσοτάκης, «....ο οποίος μεταξύ άλλων αναφέρει ότι «καυτονόητα, οφείλω σε όλους, αλλά πάνω από όλα στους συγγενείς των θυμάτων, μια μεγάλη συγγνώμη, τόσο προσωπική, όσο και στο όνομα όλων όσοι κυβέρνησαν τη χώρα εδώ και χρόνια». Ως πρωθυπουργός, οφείλω σε όλους, αλλά πάνω από όλα στους συγγενείς των θυμάτων, μια μεγάλη ΣΥΓΓΝΩΜΗ. Τόσο προσωπική, όσο και στο όνομα όλων όσοι κυβέρνησαν τη χώρα εδώ και χρόνια. Γιατί, πράγματι, στην Ελλάδα του 2023, δεν γίνεται δυο τρένα να κινούνται αντίθετα στην ίδια γραμμή και να μην το έχει αντιληφθεί κανείς. Δεν μπορούμε, δεν θέλουμε και δεν πρέπει να κρυφτούμε πίσω από το ανθρώπινο σφάλμα. Αν το έργο της Τηλεδιοίκησης είχε ολοκληρωθεί, αυτό το δυστύχημα θα ήταν πρακτικά αδύνατο να είχε συμβεί. Το γεγονός ότι το Ψηφιακό Σύστημα Ελέγχου θα λειτουργεί πλήρως μέσα στους επόμενους μήνες δεν είναι δικαιολογία. Το αντίθετο. Κάνει τον πόνο μου ακόμα μεγαλύτερο που δεν προφτάσαμε να το ολοκληρώσουμε πριν συμβεί το κακό. Η Δικαιοσύνη θα ερευνήσει ταχύτατα τη τραγωδία και θα αποδώσει ευθύνες. Ενώ τις επόμενες μέρες ο αρμόδιος υπουργός θα ανακοινώσει παρεμβάσεις άμεσης βελτίωσης της ασφάλειας των σιδηροδρόμων μέχρι να ολοκληρωθεί το Ηλεκτρονικό Σύστημα Διοίκησης. Τώρα, έχουμε χρέος να σταθούμε όπλα στις οικογένειες των θυμάτων, αναγνωρίζοντας με θάρρος τα σφάλματα του κράτους. Όμως, ούτε αυτά φτάνουν. Θα ζητήσω αμέσως από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και από

φίλες χώρες τη συνδρομή τους σε τεχνογνωσία, ώστε να αποκτήσουμε, επιτέλους, σύγχρονα τρένα. Και θα αγωνιστώ για να έχουμε πρόσθετη κοινοτική χρηματοδότηση προκειμένου να συντηρηθεί και να αναβαθμιστεί γρήγορα το υφιστάμενο δίκτυο. Τέλος, θα προτείνω σε όλα τα κόμματα να δεσμευτούμε από τώρα ότι, στην επόμενη Βουλή, θα συσταθεί Ειδική Επιτροπή που θα διερευνήσει την πονεμένη ιστορία των ελληνικών σιδηροδρόμων όλη την τελευταία εικοσαετία. Όσα δεν έγιναν τόσα χρόνια πρέπει να τα κάνουμε τώρα και γρήγορα. Γνωρίζουμε όλοι ότι οι σιδηρόδρομοι της πατρίδας είναι βαθιά προβληματικοί. Είναι ίσως η ακραία έκφραση μιας Ελλάδας που δεν μας ταιριάζει και θέλουμε να την αφήσουμε πίσω....», ενώ βέβαια σε προηγούμενη δήλωση του είχε αναφέρει: (ΠΟΛΙΤΙΚΗ, 1 Μαρτίου 2023 - 12:56): «...Αυτό που μπορώ να εγγυηθώ είναι πως θα μάθουμε τα αίτια της τραγωδίας και θα κάνουμε ότι περνάει από το χέρι μας για να μην ξανασυμβεί ποτέ ξανά κάτι τέτοιο...») **είναι αυτονόητο ότι ευθύνεται και το σύνολο των αρμόδιων υπουργών, γενικών γραμματέων κλπ σε ότι αφορά τους έχοντες εκτελεστική εξουσία, αλλά και κάθε υπεύθυνος για την λειτουργία του συνόλου των νομικών προσώπων δημοσίου και ιδιωτικού δικαίου που συνδέονται με την τραγωδία, όπως ειδικά οι νόμιμοι εκπρόσωποι, πρόεδροι διευθύνοντες σύμβουλοι και διοικητές της Hellenic Train. του ΟΣΕ, του ΕΡΓΟΣΕ, της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων κ.λ.π., γι' αυτό και τους μηνύουμε για τους λόγους που αναλύθηκαν.**

**Μετά από την ανωτέρω τοποθέτηση και επανερχόμενοι στην δήλωση του ως άνω προσώπου (Πρώθυπουργού) περί του ότι θα πράξει κάθε τι απαραίτητο για να πληροφορηθούμε τα αίτια της τραγωδίας** («...Αυτό που μπορώ να εγγυηθώ είναι πως θα μάθουμε τα αίτια της τραγωδίας και θα κάνουμε ότι περνάει από το χέρι μας για να μην ξανασυμβεί ποτέ ξανά κάτι τέτοιο...») Σας αναφέρουμε ότι προφανώς αυτό που πραγματικά επιχειρεί ο ίδιος και όλος ο κρατικός μηχανισμός που ενώ θα έπρεπε να ελέγχεται από τις δικαστικές αρχές στην πραγματικότητα συνεχίζει να κατευθύνεται από τον ίδιο τον ως άνω ελεγχόμενο και τους επίσης ελεγχόμενους συνεργούς του, είναι ακριβώς το αντίθετο και τούτο προκύπτει από την πρωτοφανή για Ευρωπαϊκό κράτος εξαφάνιση και αλλοίωση στοιχείων κυριολεκτικά «on camera», καθώς άγνωστο γιατί και με ποίαν ακριβώς πρωτοβουλία: 1ον) Ο χώρος του εγκλήματος έχει αλλοιωθεί πλήρως καθώς σε διάστημα λιγότερο από εβδομάδα μετά το συμβάν βαριά μηχανήματα έργου ανέλαβαν μια άνευ προηγουμένου αλλοίωση του εδάφους μετακινώντας όγκους χώματος, ενώ κατόπιν έλαβε χώρα εκτεταμένη χαλικόστρωση εκεί όπου υπήρχε απλώς άγρια βλάστηση και καλλιέργειες, οπότε δεν μπορούμε να αναφερόμαστε σε αποκατάσταση αλλά σε ξεκάθαρη αδικαιολόγητη μεταβολή και εξαφάνιση ενδεχομένως πολύτιμων για την εξέλιξη της έρευνας στοιχείων, δίχως να εξηγηθεί ποιος και γιατί ανέλαβε την σχετική δαπάνη και εποπτεία, όπως και εάν έλαβε οποιαδήποτε άδεια από την αστυνομία, τις δικαστικές αρχές ή οποιοδήποτε άλλο φορέα ή αρχή, 2ον) Μετακινήθηκαν τα βαγόνια και τα συντρίμμια σε χώρο του ΟΣΕ, έξω από τη Λάρισα, όπου αφενός δεν γνωρίζουμε εάν φυλάσσεται και από ποιον, αφετέρου

ούτως ή άλλως είναι χώρος που ανήκει σε ελεγχόμενο νομικό πρόσωπο και προφανώς εποπτεύεται από αυτό, 3ον) Παραμένει άγνωστο εάν και από ποιους έγινε οποιαδήποτε επιτόπια θεώρηση των στοιχείων επί του εδάφους και επί των συντριμμιών, εάν ελήφθη φωτογραφικό υλικό, **εάν εντοπίστηκε η αρχική θέση κάθε σωρού από το σύνολο των 57 νεκρών, πόσα διαφορετικά δείγματα DNA έχουν συλλεγεί και από ποιόν, ώστε να διευκρινιστεί ποιος είναι ο αριθμός των αγνοούμενων, εάν και ποιος συνέλεξε δείγματα του ποτισμένου από υγρά και άλλα στοιχεία εδάφους, ποιοι, ποια ειδικότητας και από ποιον έχουν οριστεί ως πραγματογνώμονες και τι έχουν πράξει έως σήμερα για την συλλογή και διασφάλιση των στοιχείων** κ.λ.π.

Τα παραπάνω εύλογα ερωτήματα και επισημάνσεις αποκτούν ιδιαίτερη σημασία, διότι ουδεμία σαφής απάντηση έχει δοθεί έως σήμερα στα παρακάτω καίρια για την διερεύνηση των ευθυνών ερωτήματα:

1ον) Εκτός από το νόμιμο-δηλωμένο φορτίο μήπως η εμπορική αμαξοστοιχία μετέφερε και μη νόμιμο (μαύρο) αδήλωτο, όπως από ποικίλα ρεπορτάζ αναδείχθηκε ότι συνηθιζόταν; **Έλαβε χώρα και από ποιον οποιαδήποτε σχετική έρευνα στον σταθμό της Θεσσαλονίκης, όπου φορτώθηκε το επίμαχο φορτίο;**

2ον) **Τι ακριβώς προκάλεσε την ανάφλεξη και την κόλαση φωτιάς** που ακολούθησε και επί πέντε περίπου δευτερόλεπτα εντυνόταν δημιουργώντας ένα τεράστιο μανιτάρι πηρός, που οδήγησε σε απανθράκωση των δύο πρώτων βαγονιών της επιβατικής αμαξοστοιχίας και μαζί με αυτά όσων επέβαιναν, δεδομένου ότι αναπτύχθηκαν, όπως λέγεται, περισσότερο από 1300 βαθμοί κελσίου; **Εκτός από τους νεκρούς υπάρχουν και πόσοι ακριβώς αγνοούμενοι**, δεδομένου ότι επέβαιναν στο επιβατικό τρένο και αλλοδαποί που μόλις είχαν επιβιβαστεί από τον σταθμό της Λάρισας και είναι άγνωστο ποιοι είχαν προλάβει να εκδώσουν εισιτήριο;

3ον) **Τι προκάλεσε χημικά εκκαύματα σε διασώστες – πυροσβέστες**, δίχως να θιγεί η στολή τους και χημική βρογχίτιδα σε άλλους παραβρισκόμενους στο σημείο του συμβάντος; Ποιο ήταν το είδος του «λαδιού» ψύξης που διέρρευσε από τις ηλεκτρομηχανές των αμαξοστοιχιών και κυρίως της εμπορικής που ήταν παλαιότερη, υπάρχει περίπτωση να πρόκειται για απαγορευμένο χημικό, όπως έχει διαρρεύσει στον τύπο (ενδεικτικά κλοφέν).

Πως λοιπόν αναμένετε να απαντηθούν τα παραπάνω ερωτήματα εφόσον οι μόνοι πραγματογνώμονες που έχουν οριστεί έως σήμερα και αυτοί με ενέργειες της αστυνομίας είναι δύο, άσχετων με τα ανωτέρω ειδικοτήτων, καθώς ο ένας είναι μηχανολόγος μηχανικός και ο άλλος ηλεκτρολόγος μηχανικός, ενώ είναι βέβαιο ότι θα απαιτούνταν **εξειδικευμένος χημικός ή**

χημικός μηχανικός ή και βιοχημικός, για να εξετάσουν όλα τα παραπάνω ενδεχόμενα και να δοθούν σαφείς απαντήσεις στα ερωτήματα που τίθενται.

Επιπλέον το έργο της συγκάλυψης προωθείται και με την επίσπευση της επανάληψης των δρομολογίων και ενώ ο ίδιος ο πρωτεπίοις Πρωθυπουργός έχει, όπως προαναφέρθηκε δηλώσει ότι **«Αν το έργο της Τηλεδιοίκησης είχε ολοκληρωθεί, αυτό το δυστύχημα θα ήταν πρακτικά αδύνατο να είχε συμβεί»** και βέβαια **δεν υπάρχει περίπτωση το σύστημα της τηλεδιοίκησης να λειτουργεί τώρα που τέθηκαν εκ νέου σε κίνηση τα επιβατικά τρένα.**

**Αναρωτιόμαστε και περιμένουμε απάντηση από την ελληνική Δικαιοσύνη: Θα πρέπει λοιπόν να περιμένουμε να συμβεί το επόμενο πολύνεκρο δυστύχημα με ευθύνη όλων μας πλέον;**

Σημειώνουμε ότι απλή έρευνα στο διαδίκτυο φωτίζει την παραδοξότητα των μεθοδεύσεων των υπαιτίων και ειδικά ως προς το ζήτημα αυτό του 10ου των μηνυομένων (1η Μαρτίου 2023, ύστερα από την παραίτηση του υπουργού Κώστα Αχ. Καραμανλή, μετά το σιδηροδρομικό δυστύχημα στα Τέμπη, ο Γεραπετρίτης, με απόφαση του πρωθυπουργού Κυριάκου Μητσοτάκη, ανέλαβε τις αρμοδιότητες και του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Η ανάθεση της διοίκησης του υπουργείου με απόφαση Πρωθυπουργού θεωρήθηκε αντισυνταγματική κίνηση από τον Ακρίτα Καϊδατζή, ο οποίος ανέφερε ότι *"δεν υπάρχει προηγούμενο ανάθεσης της διοίκησης ενός υπουργείου σε κάποιον χωρίς προεδρικό διάταγμα"*.), οι οποίοι ενώ θα έπρεπε να έχουν παραιτηθεί **παραμένουν σε θέσεις που τους επιτρέπουν την συνεχιζόμενη συγκάλυψη**, η οποία θα ολοκληρωθεί εάν η Δικαιοσύνη παραμένει αδρανής να παρακολουθεί τον τραγέλαφο που εξελίσσεται και δεν αποφασίσουν οι δικαστικοί λειτουργοί να αποδείξουν ότι η διάκριση των εξουσιών και η προσωπική και λειτουργική τους ανεξαρτησία δεν αποτελεί κενό γράμμα του Συνταγματικού Χάρτη.

Ειδικότερα με απλή αναζήτηση στο διαδίκτυο εμφανίζονται οι εξής χαρακτηριστικές πληροφορίες, που υποθέτουμε είναι αδύνατον να αγνοεί η Δικαιοσύνη και αναφερόμαστε τόσο στους ανακριτές όσο και στους αρμόδιους εισαγγελείς:

«....

Πληροφορίες
Περιγραφή
Το σιδηροδρομικό δυστύχημα στα Τέμπη συνέβη στις 28 Φεβρουαρίου 2023 κοντά στον οικισμό Ευαγγελισμός Τεμπών Λάρισας και αφορούσε στη σφοδρή μετωπική σύγκρουση μιας επιβατικής αμαξοστοιχίας της εταιρείας Hellenic Train με μια εμπορική αμαξοστοιχία. Βικιπαίδεια

Τοποθεσία: Τέμπη
Ημερομηνία: 28 Φεβρουαρίου 2023
Αίτια: **ανθρώπινα λάθη, έλλειψη αυτόματων ηλεκτρονικών συστημάτων ασφαλείας, ελλείψεις σε προσωπικό ρύθμισης της κυκλοφορίας**
Θάνατοι: 57
Συντεταγμένες: 39°50′54″N 22°31′00″E / 39.84833°N 22.51667°E Συντεταγμένες: 39°50′54″N 22°31′00″E / 39.84833°N 22.51667°E
Ώρα: 23:22 (Ώρα Ανατολικής Ευρώπης

.....»

«....

# Σιδηροδρομικό δυστύχημα στα Τέμπη

32 γλώσσες
- Λήμμα
- Συζήτηση

- Ανάγνωση
- Επεξεργασία
- Επεξεργασία κώδικα
- Προβολή ιστορικού

Από τη Βικιπαίδεια, την ελεύθερη εγκυκλοπαίδεια

Το σιδηροδρομικό δυστύχημα στα Τέμπη συνέβη στις 28 Φεβρουαρίου 2023 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 23:22, ο επιβατικός συρμός Intercity 62 με μηχανή ηλεκτροκίνησης Siemens Mobility 120-022 που μετέφερε περισσότερους από 350 επιβάτες και εκτελούσε τη διαδρομή Αθήνα-Θεσσαλονίκη,[α] 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[β] και τον τραυματισμό τουλάχιστον 85. Πρόκειται για το πιο θανατηφόρο σιδηροδρομικό δυστύχημα που έχει καταγραφεί στην Ελλάδα.[10][11]

Πριν από το δυστύχημα είχαν γίνει έγγραφες προειδοποιήσεις, κινητοποιήσεις και νομικές ενέργειες των εργαζομένων στο σιδηροδρομικό δίκτυο, όσον αφορά την ανεπαρκή συντήρηση και την έλλειψη ηλεκτρονικών συστημάτων ασφαλείας στους σιδηροδρόμους.[12][13][14] Στον απόηχο του δυστυχήματος, διοργανώθηκαν μαζικές εκδηλώσεις διαμαρτυρίας και απεργίες σε πολλές πόλεις της Ελλάδας.[15][16]

## Περιστατικό

Η επιβατική αμαξοστοιχία IC62, η οποία επρόκειτο να αναχωρήσει από την Αθήνα για τη Θεσσαλονίκη στις 7:22 μ.μ. μεταφέροντας περίπου 350 επιβάτες, ξεκίνησε με μικρή χρονική καθυστέρηση. Πολλοί από τους επιβαίνοντες ήταν φοιτητές που επέστρεφαν στη Θεσσαλονίκη μετά από το τριήμερο της Καθαράς Δευτέρας. Η αμαξοστοιχία IC62 κατέφθασε στη Λάρισα με καθυστέρηση λόγω ενός περιστατικού που προηγήθηκε στον σταθμό του Παλαιοφάρσαλου και αποχώρησε από τον σταθμό της Λάρισας στις 23:00, εισερχόμενη -λανθασμένα- στην γραμμή καθόδου. Ταυτόχρονα, η εμπορευματική αμαξοστοιχία πορευόταν από τη Θεσσαλονίκη στη Λάρισα στην ίδια, καθοδική γραμμή.[17]

Η μετωπική σύγκρουση των δύο αμαξοστοιχιών σημειώθηκε στις 23:22 της 28ης Φεβρουαρίου 2023[15] στη γραμμή Αθήνα-Θεσσαλονίκη. Το τμήμα όπου σημειώθηκε το ατύχημα, 27,3 χιλιόμετρα βόρεια της Λάρισας, ήταν διπλής τροχιάς όμως τα αυτόματα χειριστήρια είχαν καταστραφεί λόγω πυρκαγιάς το 2019, οπότε η μεταγωγή εξακολουθούσε να ελέγχεται χειροκίνητα.[19] Η επιβατική αμαξοστοιχία και η εμπορευματική αμαξοστοιχία συγκρούστηκαν μετωπικά στα μισά του δρόμου μεταξύ των Τεμπών και του Ευαγγελισμού, καθώς η επιβατική αμαξοστοιχία έβγαινε από τη σήραγγα κάτω από τον αυτοκινητόδρομο Ε75. Το επιβατικό τρένο κινούταν με ταχύτητα 160 χλμ./ώρα,[20] ενώ βρισκόταν στην αριστερή, μη προβλεπόμενη, σιδηροδρομική τροχιά, όπου πορευόταν και η εμπορική αμαξοστοιχία, με αντίθετη φορά κίνησης.[21] Από την σύγκρουση, τα περισσότερα βαγόνια του επιβατικού τρένου εκτροχιάστηκαν,[22] ενώ τη στιγμή της σύγκρουσης προκλήθηκε ακαριαία έκρηξη[23] και πυρκαγιά που κατέκαψε τα δύο μπροστινά βαγόνια της επιβατικής αμαξοστοιχίας.[24]

Σύμφωνα με τον περιφερειάρχη Θεσσαλίας, Κωνσταντίνο Αγοραστό, τα βαγόνια 1 και 2 της επιβατικής αμαξοστοιχίας κάηκαν ολοσχερώς, ενώ το ΕΚΑΒ Θεσσαλίας ανέφερε ότι 2 με 3 βαγόνια είχαν πολτοποιηθεί ως αποτέλεσμα της σύγκρουσης.[25]

## Θύματα[Επεξεργασία | επεξεργασία κώδικα]

Η Hellenic Train, ιδιοκτήτρια εταιρεία της επιβατικής αμαξοστοιχίας, σύμφωνα με την αναφορά που έδωσε στις αρμόδιες αρχές, υπολόγισε καταρχήν τον αριθμό των επιβατών σε περίπου 350. Σε ανακοίνωση της αναφέρει επιπλέον ότι δεν υπάρχει ακριβής εικόνα πέραν των διαδικτυακών εισιτηρίων που εκδόθηκαν, όσον αφορά το συνολικό αριθμό των επιβαινόντων και τα ονομαστικά τους στοιχεία.[26][27][28]

Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία, στο δυστύχημα σκοτώθηκαν 57 άνθρωποι, εκ των οποίων 56 ταυτοποιήθηκαν από βιολογικό υλικό, ενώ σε μία περίπτωση αγνοούμενης δεν βρέθηκε δείγμα.[29][30] Έξι Αλβανοί,[31] δύο Ελληνοκύπριοι φοιτητές,[32] ένας πολίτης της Ρουμανίας,[33] ένας Σύριος[34] κι ένας υπήκοος Μπανγκλαντές ήταν μεταξύ των νεκρών. Η ταυτοποίηση ορισμένων θυμάτων υπήρξε ιδιαίτερα δύσκολη λόγω των υψηλών θερμοκρασιών που αναπτύχθηκαν κατά την πυρκαγιά κι έφτασαν τους 1.300 βαθμούς Κελσίου στο εσωτερικό του πρώτου βαγονιού.

Τουλάχιστον 85 άνθρωποι τραυματίστηκαν, από τους οποίους 25 πολύ σοβαρά. Από τους τραυματίες, οι 66 νοσηλεύτηκαν σε νοσοκομεία της Λάρισας και της Θεσσαλονίκης, ενώ 6 νοσηλεύτηκαν σε μονάδες εντατικής θεραπείας.

## Επακόλουθα[Επεξεργασία | επεξεργασία κώδικα]

Στο σημείο της σύγκρουσης επιχείρησαν 17 οχήματα και 150 πυροσβέστες για την κατάσβεση της φωτιάς, ενώ έγιναν προσπάθειες διάσωσης με περίπου 40 ασθενοφόρα και περισσότερους από 30 αστυνομικούς.[35][36] Χρησιμοποιήθηκαν γερανοφόρα φορτηγά για την ανάσυρση των βαγονιών και για τον απεγκλωβισμό ατόμων. Από τους επιζώντες επιβάτες, οι 250 μεταφέρθηκαν στη Θεσσαλονίκη.[37][38][39] Υπήρξε επικοινωνία με τον Ελληνικό Στρατό για βοήθεια.[40]

Μετά το δυστύχημα οργανώθηκε έκτακτη σύσκεψη από την κυβέρνηση και ο υπουργός Υγείας, Θάνος Πλεύρης, επισκέφθηκε το σημείο.[41] Η πρόεδρος της Δημοκρατίας, Κατερίνα Σακελλαροπούλου, διέκοψε την επίσημη επίσκεψή της στη Μολδαβία για να επισκεφθεί το σημείο ώστε να «υποστηρίξει όσους το χρειάζονται».[42] Το σημείο του δυστυχήματος επίσης επισκέφτηκαν ο πρωθυπουργός, Κυριάκος Μητσοτάκης, ο υπουργός Μεταφορών και Υποδομών Κώστας Αχ. Καραμανλής, ο οποίος παραπήθηκε το απόγευμα της 1ης Μαρτίου,[43] ο αρχηγός της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης Αλέξης Τσίπρας, ο πρόεδρος

του ΠΑΣΟΚ-ΚΙΝΑΛ Νίκος Ανδρουλάκης[44] και ο γενικός γραμματέας του ΚΚΕ, Δημήτρης Κουτσούμπας.[45] Παραιτήθηκαν μετά το σιδηροδρομικό δυστύχημα, ο διευθύνων σύμβουλος του ΟΣΕ, Σπύρος Πατέρας και ο διευθύνων σύμβουλος του ΕΡΓΟΣΕ, Χρήστος Βίνης.[46]

Στην Ελλάδα κηρύχθηκε τριήμερο εθνικό πένθος, από την 1η Μαρτίου μέχρι τις 3 Μαρτίου.[47] Οι σημαίες τοποθετήθηκαν μεσίστιες επίσης στο κτίριο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στις Βρυξέλλες στη μνήμη των θυμάτων.[48] Η Κύπρος κήρυξε τριήμερο εθνικό πένθος, από την 3η Μαρτίου μέχρι τις 5 Μαρτίου, λόγω των δύο Ελληνοκυπρίων φοιτητών που σκοτώθηκαν στην αμαξοστοιχία. Επίσης, η Αλβανία κήρυξε ημέρα εθνικού πένθους την 5η Μαρτίου στη μνήμη των θυμάτων, 5 νεκρών και 5 τραυματιών Αλβανών.[49]

Στις 8 Μαρτίου, ο υπουργός Επικρατείας Γιώργος Γεραπετρίτης, που ανέλαβε τις αρμοδιότητες του υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών, ανακοίνωσε ότι τα τρένα δεν θα επαναλειτουργήσουν (εμπορικά και επιβατικά) αν δεν εφαρμοστούν και εγκατασταθούν οι απαραίτητες ασφαλιστικές δικλείδες και τα προβλεπόμενα μέτρα ασφαλείας.[50]....»

Η αιτία του δυστυχήματος αποδίδεται επομένως στην «...**έλλειψη αυτόματων ηλεκτρονικών συστημάτων ασφαλείας..**» **ειδικότερα δε «...**Το τμήμα όπου σημειώθηκε το ατύχημα, 27,3 χιλιόμετρα βόρεια της Λάρισας, ήταν διπλής τροχιάς όμως τα αυτόματα χειριστήρια είχαν καταστραφεί λόγω πυρκαγιάς το 2019, οπότε η μεταγωγή-εξακολουθούσε να ελέγχεται χειροκίνητα...».

**Η ίδια ακριβώς κατάσταση ακραίας επικινδυνότητας επικρατεί και σήμερα που έχουν επανεκκινήσει τα δρομολόγια των επιβατικών αμαξοστοιχιών.**

**Ποιος ακριβώς και με ποια ιδιότητα αναλαμβάνει πλέον την ευθύνη, διότι ήδη έχουν επαναληφθεί περιστατικά δυσλειτουργιών και ατυχημάτων.**

Είναι διαφωτιστικά τα παρακάτω δημοσιεύματα στον τύπο που αναφέρουμε ενδεικτικά: «....

# Προειδοποίηση σοκ από καθηγητή του ΑΠΘ: «Να μην ταξιδέψει κανείς με τρένο έως τον Αύγουστο»

Σε μια δραματική προειδοποίηση προχώρησε ο καθηγητής Ψηφιακών Τηλεπικοινωνιακών Συστημάτων στο Τμήμα Ηλεκτρολόγων Μηχανικών και Μηχανικών Υπολογιστών του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης, Γιάργος Καραγιαννίδης.EVIMA TEAM 03.03.2023 | 22:40

«Το επόμενο διάστημα και ενώ δεν θα υπάρχει σηματοδότηση -το έργο σηματοδότησης αναμένεται να τελειώσει τον Ιούλιο- θα κυκλοφορούν τρένα όπως προηγουμένως, με τέτοιες μεγάλες ταχύτητες το δίκτυο; Την απάντηση θα τη δώσει η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και η Πολιτεία. Η γνώμη μου είναι ότι αν δεν ολοκληρωθεί το δίκτυο (σ.σ. ολοκλήρωση έργου

σηματοδότησης), αν είναι το δίκτυο ως έχει, εγώ δεν πρόκειται να ταξιδέψω, ούτε συστήνω σε κανέναν να ταξιδέψει», ανέφερε χαρακτηριστικά ο καθηγητής Ψηφιακών Τηλεπικοινωνιακών Συστημάτων στο Τμήμα Ηλεκτρολόγων Μηχανικών και Μηχανικών Υπολογιστών του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης, Γιώργος Καραγιαννίδης, μιλώντας στην ΕΡΤ.

Ως προς το πόσος χρόνος χρειάζεται για να εκσυγχρονιστεί το δίκτυο, υπογράμμισε: «Αυτό που γνωρίζουμε εμείς αυτή τη στιγμή είναι ότι το έργο τηλεδιοίκησης σε όλο τον άξονα θα ολοκληρωθεί και θα παραδοθεί στο τέλος Ιουλίου. Τέλος πάντων, τον Αύγουστο. Αυτά τα συστήματα τα οποία έχει προμηθευτεί η ΕΡΓΟΣΕ ανήκουν σε ένα πανευρωπαϊκό πρότυπο, και βασίζονται σε πολύ αυστηρές προδιαγραφές. Από τότε και μετά το τρένο θα είναι ίσως το πιο ασφαλές μέσο μετακίνησης», πρόσθεσε.

**«Όταν στηριζόμαστε μόνο στον σταθμάρχη μπορεί να συμβεί το ατύχημα το οποίο συνέβη»**

Ερωτηθείς για το τι σημαίνει να κινείται ένα τρένο με 250 – 300 χλμ./ώρα και τι πρέπει να έχει λάβει κανείς υπόψιν ως δικλείδα ασφαλείας, υπογράμμισε: «Είναι αδιανόητο το 2023 να υπάρχουν συρμοί οι οποίοι κινούνται με μεγάλες ταχύτητες, πάνω από 150 χιλιόμετρα την ώρα, σε ένα δίκτυο τμήματα του οποίου δεν έχει έχει ελλιπή έως καθόλου σηματοδότηση. Δεν αναφέρομαι για τηλεδιοίκηση. Αναφέρομαι απλά και μόνο για σηματοδότηση. Αν υπήρχε, σίγουρα οι πιθανότητες αποφυγής της τραγωδίας ήταν πολύ μεγαλύτερες, με την έννοια ότι θα είχαν ενημερωθεί οι μηχανοδηγοί προκειμένου να σταματήσουν τα οχήματα».

Ο κ. Καραγιαννίδης πρόσθεσε: «Όταν στηριζόμαστε μόνο στον άνθρωπο, στον σταθμάρχη μπορεί να συμβεί το ατύχημα το οποίο συνέβη. Επομένως, αν δεν υπάρχει ένας εναλλακτικός τρόπος διασφάλισης αποφυγής του ατυχήματος, εγώ δεν θα έμπαινα στο τρένο», σημείωσε.

«Αν πάτε στην ιστοσελίδα της ΕΡΓΟΣΕ θα δείτε ότι από το 2014 έως σήμερα, έχουν υλοποιηθεί και ολοκληρωθεί σχεδόν όλα τα έργα σηματοδότησης τηλεδιοίκησης του δικτύου. Και εγώ χρησιμοποιούσα το τρένο και οι δικοί μου χρησιμοποιούσαν το τρένο. Δυστυχώς όμως τα συστήματα αυτά δεν λειτουργούν. Και πρόκειται για συστήματα που υπάρχουν τόσο στην Ευρώπη όσο και στην Ασία, στην Κίνα -όπου τα τρένα τρέχουν με πολύ μεγαλύτερες ταχύτητες- τα οποία έχουν εγκατασταθεί στη γραμμή και στους συρμούς, είναι από τα πιο προηγμένα», τόνισε.

«Αυτή τη στιγμή υπάρχει το δίκτυο από Τιθορέα για Δομοκό, υπάρχει ένα βασικό σύστημα σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης, το οποίο λειτουργεί.

Και είναι το μοναδικό τμήμα. Τα συστήματα αυτά, όταν αντιληφθούν ότι πρόκειται να συμβεί ατύχημα, για παράδειγμα, όταν αντιληφθούν ότι υπάρχουν τρένα τα οποία κινούνται αντίθετα στην ίδια γραμμή, αμέσως, είτε ειδοποιούν τους μηχανοδηγούς -προκειμένου να σταματήσουν τα τρένα- είτε -στα καινούργια συστήματα τα οποία πρόκειται να λειτουργήσουν- υπάρχει αυτόματη πέδηση», ανέφερε.

## «Τα τρένα στην Ελλάδα, σε επίπεδο ασφαλείας, βρίσκονται ανά τμήματα στο 1960»

«Αυτή τη στιγμή υπάρχουν τμήματα του δικτύου τα οποία λειτουργούν με κανόνες ασφαλείας του προηγούμενου αιώνα, δηλαδή στα μέσα του προηγούμενου αιώνα, του 1960 – 1970. Δηλαδή, ο σταθμάρχης έπαιρνε τηλέφωνο τον επόμενο σταθμάρχη και συνεννοούνταν μεταξύ τους για το αν θα αφήσουν ένα τρένο – και τα γράφανε πάνω στα χαρτιά. Έγραφαν τις εντολές στα χαρτιά», πρόσθεσε ο κ. Καραγιαννίδης.

«Είμαι βέβαιος ότι εσείς θα νομίζατε ότι τα τρένα τα βλέπει κάποιος σε μία κονσόλα και βλέπουμε ακριβώς που είναι κλπ. Δεν υπάρχει κάτι τέτοιο. Εγώ δεν γνώριζα. Αν το γνώριζα, δεν θα έμπαινα στο τρένο και δεν θα άφηνα και τους δικούς μου να μπουν. Αναφέρομαι σε θέματα ασφαλείας και όχι παντού, αλλά σε κάποια τμήματα. Για παράδειγμα, το τμήμα Πλατύ – Ειδομένη έχει από τα πιο προηγμένα συστήματα ασφαλείας»....»

«...»

## Επιστολή-παρέμβαση Μηχανοδηγών προς Hellenic Train: 9 προβληματικά σημεία των σιδηροδρόμων απαιτούν άμεση επίλυση

Από Sotiris στο MAP 21, 2023Κοινωνία

Με επιστολή-παρέμβαση προς την Hellenic Train, οι μηχανοδηγοί (Πανελλήνια Ένωση Προσωπικού Έλξης) κρούουν τον κώδωνα του κινδύνου για 9 προβληματικά σημεία που χρήζουν άμεσης επίλυσης για την επανεκκίνηση των σιδηροδρομικών δρομολογίων.

Όπως αναφέρουν, το σωματείο είχε έγκαιρα προειδοποιήσει όλους τους εμπλεκόμενους για τους κινδύνους που εγκυμονεί η μη λειτουργία συστημάτων ασφαλείας (φωτοσήματα, τηλεδιοίκηση – ETCS).

Η επιστολή προς την Hellenic Train έχει ως εξής:

«Η σιδηροδρομική τραγωδία της 28/02/2023 έχει συγκλονίσει την Ελληνική Κοινωνία. 57 άνθρωποι, 11 εξ αυτών εργαζόμενοι επι των αμαξοστοιχιών έχασαν την ζωή τους σε ένα αδιανόητο δυστύχημα.

Το Σωματείο μας είχε έγκαιρα προειδοποιήσει όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, για τους κινδύνους που εγκυμονεί η μη λειτουργία συστημάτων ασφαλείας (Φωτοσήματα — Τηλεδιοίκηση — ETCS).

Δυστυχώς οι επισημάνσεις και οι προειδοποιήσεις μας, ανεξήγητα, είτε υποβαθμίστηκαν είτε δεν λήφθηκαν σοβαρά υπόψη.

Από την 1/3/2023 έχει ανασταλεί η κυκλοφορία των τρένων στην Ελληνική Επικράτεια , ενώ ο νέος Υπουργός Μεταφορών κ. Γεραπετρίτης ανακοίνωσε δέσμη μέτρων για την επαναλειτουργία του σιδηροδρόμου στις 22 Μαρτίου 2023.

Το Σωματείο μας συμμετείχε σε μια σύνάντηση με την νέα πολιτική ηγεσία, ενώ σύνάντηση υπήρξε και με τον νέο Διευθύναντα Σύμβουλο του ΟΣΕ κ. Τερεζάκη Π. την Παρασκευή 17 Μαρτίου.

Μετά την συνεδρίαση του ΔΣ του Σωματείου μας, θέτουμε υπόψην σας τα προβλήματα που πρέπει να επιλυθούν σε συγκεκριμένα σημεία του σιδηροδρομικού δικτύου, προκειμένου να επανεκκινήσουν και σε αυτά, τα σιδηροδρομικά δρομολόγια.

Επισημαίνουμε ότι πιστεύουμε ότι χωρίς την επίλυση τους, δεν μπορεί να ξεκινήσουν δρομολόγια σε αυτά τα σημεία.

1. **Για την γραμμή Θεσσαλονίκη — Αλεξανδρούπολη (Στρυμόνα)** λειτουργία των επικοινωνιών σε όλη την διαδρομή και όλων των ΑΣΙΔ (Με φύλαξη σε όσες δεν λειτουργούν ή κατάργηση τους ). Άρσητων βραδυπορίων των 6–10 χλμ και αποκατάσταση της υποδομής σε αυτά τα σημεία.
2. **Γραμμή Πλατύ — Φλώρινα.** Δυνατότητα επικοινωνίας σε όλη την διαδρομή, επάγδρωση σταθμού Εδεσσας (σύρτης ασφαλείας), καθώς και χορήγηση των πιστοποιητικών καταλληλότητας γεφυρών (πότε ελέγχθηκαν τελευταία φορά). Έλεγχος της υποδομής στο χμ σημείο 142.000 εως 152.00 όπου έχει τεθεί βραδυπορία 40 χλμ, λόγω κατολισθήσεων.
3. **Γραμμή Θεσσαλονίκη — Ειδομένη.** Χορήγηση πιστοποιητικά καταλληλότητας γεφυρών, πλήρεις επικοινωνίες κατά μήκος της γραμμής.
4. **Άξονας Αθήνα — Θεσσαλονίκη.** Γραπτή βεβαίωση για την διέλευση απο σήραγγες (Τέμπη, Πλαταμώνας) όπου έχουν διαπιστωθεί προβλήματα από την Πυροσβεστική κατά τον τελευταίο έλεγχο της και δυνατότητα επικοινωνίας

εντός αυτών (με πιστοποιημένο σύστημα επικοινωνίας). Αποκατάσταση επικοινωνίας όπου υπάρχουν προβλήματα (πχ Ορφανά — ΣΣ Λάρισας-Ευαγγελισμός).

5. **Προαστιακός Πειραιάς — Κιάτο**. Γραπτή βεβαίωση για την διέλευση από σήραγγες, όπου έχουν διαπιστωθεί προβλήματα από την Πυροσβεστική κατά τον τελευταίο έλεγχο της, φωτισμός και δυνατότητα επικοινωνίας εντός αυτών (με πιστοποιημένο σύστημα επικοινωνίας).
6. **Αλεξανδρούπολη — Σάνθη**. Επάνδρωση με σταθμάρχη του σταθμού Σάνθης, λειτουργία- φύλαξη όλων των ΑΣΙΔ, διασφάλιση επικοινωνίας. (με πιστοποιημένο σύστημα επικοινωνίας)
7. **Λάρισα — Βόλος**. Λειτουργία- φύλαξη όλων των ΑΣΙΔ.
8. **Οι συρμοί AEG να τεθούν εκτός κυκλοφορίας** καθώς παρουσιάζουν διαρκή προβλήματα κατά την πορεία, μέχρι και την πλήρη αποκατάσταση των προβλημάτων αυτών. Η Hellenic Train να διασφαλίσει ότι το τροχαίο υλικό που πρόκειται να κυκλοφορήσει στην πρώτη φάση θα πρέπει να είναι πλήρως λειτουργικό για την ασφάλεια όλων και την αποφυγή καθυστερήσεων.
9. **Άμεση λειτουργία του GSMR** εφόσον αυτό έχει πιστοποιηθεί.

Εκτός αυτών, ο ΟΣΕ οφείλει να φροντίσει άμεσα και να ενημερώσει γραπτώς εντός 10 ημερών για τον σχεδιασμό του για την εκπόνηση σχεδίου εκ-χόρτωση των γραμμών σε όλη την σιδηρόδρομική υποδομή.Όπως σας έχουμε ήδη ενημερώσει, ζητάμε την καταγραφή των συνομιλιών των μηχανοδηγών με τους εκπροσώπους του διαχειριστή υποδομής ΚΑΙ από την Hellenic Train καθώς μετά την σιδηροδρομική τραγωδία υπήρξε επιλεκτική-διαρροή συνομιλιών που αποπροσανατολίζουν την κοινή γνώμη από τις πραγματικές αιτίες της σιδηροδρομικής τραγωδίας. Τέλος σας ενημερώνουμε ότι ο κ. Τερεζάκης στην συνάντηση του με το Σωματείο μας, ανέφερε ότι η Hellenic Train έχει παραλάβει 30 φορητές συσκευές GSMR. Όπως αναφέρεται στην επιστολή, «πιστεύουμε ότι, χωρίς την επίλυση τους, δεν μπορεί να ξεκινήσουν δρομολόγια σε αυτά τα σημεία»....»

Επομένως σύμφωνα με όλα τα παραπάνω προκύπτει ότι δεν λειτουργούσε κανένα εκ των αυτόματων ηλεκτρονικών συστημάτων ασφαλείας κατά τον χρόνο που έλαβε χώρα το συμβάν καθώς όχι μόνο ο ίδιος ο πρώτος μηνυόμενος πρωθυπουργός δηλώνει ότι «...Αν το έργο της Τηλεδιοίκησης είχε ολοκληρωθεί, αυτό το δυστύχημα θα ήταν πρακτικά αδύνατο να είχε συμβεί...», ανεξάρτητα από τις επόμενες αντιφατικές δηλώσεις του ιδίου (συνέντευξη του στον Αντισυνοδίτη Θεοδωράκη μέσα στο Μέγαρο Μαξίμου που προβλήθηκε την 21.3.2023, όπου δήλωσε ότι δήθεν λειτουργούσε το σύστημα τηλεδιοίκησης στην Λάρισα και ότι δήθεν ο «σταθμάρχης» αποφάσισε να μην το χρησιμοποιήσει, ενώ επίσης ο κυβερνητικός εκπρόσωπος με ανακοίνωσε αποκαλύπτει τα εξής επίσης αντιφατικά: « Ο πρωθυπουργός γνώριζε ότι το έργο έχει μείνει πίσω

και κάναμε ό, τι περνούσε από το χέρι μας. Δεν γίνεται να γνωρίζει ότι αυτός που ήταν βάρδια σηκώθηκε και έφυγε. Η τηλεδιοίκηση δεν είχε ολοκληρωθεί σε όλο το σιδηροδρομικό δίκτυο. Δεν είναι αλήθεια ότι δεν βλέπαμε το τρένο στη Λάρισα. Από το Πλατύ μέχρι τον Προμαχώνα υπάρχει σύστημα. Ασφαλιστικές δικλείδες υπήρχαν και δεν τηρήθηκαν. Είναι μια αλληλουχία τραγικών σφαλμάτων, χρόνιες καθυστερήσεις και αδράνειες. Δεν μπορώ να βάλω εγώ ζυγαριά τι ευθύνεται περισσότερο και τι λιγότερο. Να προσωποποιηθούν οι ευθύνες. Ο θάνατος 57 ανθρώπων είναι μια τραγωδία και μας υπαγορεύει να κάνουμε ό,τι περνά από το χέρι μας για να μην το ξαναζήσουμε. Ένα από τα πράγματα είναι να μην πάρουμε μοιρογνωμόνιο να ζυγίσουμε την κάθε λέξη») **αλλά και από τις αποκαλύψεις των ως άνω προκύπτει ότι ήταν και θα παραμείνουν ανενεργά των σύνολο των συστημάτων ασφαλείας (Φωτοσήματα — Τηλεδιοίκηση — ETCS) όπως και το σύγχρονο σύστημα ασφαλούς επικοινωνίας GSMR** (Πρόκειται για μια ασφαλή πλατφόρμα διά της οποίας θα μπορούσε να επικοινωνεί όλο το προσωπικό των σιδηροδρόμων –οι οδηγοί των τρένων, οι μηχανικοί, οι ελεγκτές σταθμών– και θα υποστήριζε τη βιντεοεπιτήρηση σε σταθμούς και τρένα), **ενώ βέβαια και το όλο σύστημα εκπαίδευσης και αξιολόγησης του προσωπικού παραμένει τραγικό, όπως ομολόγησε στην ως άνω συνέντευξη ο ίδιος ο πρωθυπουργός.**

**Παρά τις ως άνω όμως ανατριχιαστικές ομολογίες και διαπιστώσεις στον τύπο ανακοινώθηκαν τα εξής:**

«.....

**Πώς θα γίνονται τα δρομολόγια του σιδηρόδρομου από την Τετάρτη**

Τα δρομολόγια πρόκειται να είναι μειωμένα με κυκλοφορία μόνο μιας αμαξοστοιχίας κάθε φορά σε σήραγγα και προσεχώς επιτήρηση μέσω ηλεκτρονικών καμερών, ώσπου να ολοκληρωθεί το σύστημα της τηλεδιοίκησης.

Ανά πενθήμερο θα προστίθενται νέες γραμμές σύμφωνα με όσα δήλωσε ο υπουργός Μεταφορών, Γιώργος Γεραπετρίτης, μετά την σύσκεψη του νεοσυσταθέντος συντονιστικού κέντρου σιδηροδρόμων για τη συντήρηση και αναβάθμιση των υποδομών ασφαλείας.

Με στόχο μάλιστα να αναβαθμιστεί η ασφάλεια στο σιδηροδρομικό δίκτυο και συγκεκριμένα στις σήραγγες στα μέτρα που λαμβάνονται ανήκουν η πιστή τήρηση του κανονισμού κυκλοφορίας, αλλά και οι κανόνες πυρασφάλειας και πυρανίχνευσης.

Η επιβατική γραμμή που αναμένεται να τεθεί πρώτη σε λειτουργία είναι αυτή που εξυπηρετεί την γραμμή Αθήνα – Χαλκίδα – Αεροδρόμιο ενώ το τμήμα Αθήνα – Θεσσαλονίκη αναμένεται να επανεκκινήσει στις αρχές Απριλίου.

Όπως έχει γίνει ήδη γνωστό η ανάπτυξη των δρομολογίων θα γίνει σε πέντε φάσεις:

22.03.2023:

Προαστιακός Πειραιάς – Αθήνα – Σιδηροδρομικό Κέντρο Αχαρνών – Αεροδρόμιο
Προαστιακός Αθήνα – Κάντζα – Λιόσια
Προαστιακός Αθήνα – Οινόη – Χαλκίδα
Θεσσαλονίκη – Φλώρινα
Θεσσαλονίκη – Δράμα
Αλεξανδρούπολη – Ξάνθη
Αλεξανδρούπολη – Ορμένιο
Κάτω Αχαΐα – Πάτρα
Πάτρα – Ρίο
Διακοφτό – Καλάβρυτα
Ολυμπία – Πύργος – Κατάκολο
Βόλος – Μηλιές
Εμπορευματικά από Θεσσαλονίκη προς Ειδωμένη και Προμαχώνα (1 ή 2 ζεύγη)
Εμπορευματικά Θριάσιο – Θεσσαλονίκη (1 ή 2 ζεύγη ημερησίως)
27.03.2023 Επανεκκίνηση (επιπλέον):

Προαστιακός Αθήνα – Σιδηροδρομικό Κέντρο Αχαρνών – Κόρινθος – Κιάτο – Αίγιο

01.04.2023-Επανεκκίνηση (επιπλέον):

InterCity Αθήνα – Θεσσαλονίκη (1 πρωινό ζεύγος)
Προαστιακός Θεσσαλονίκη – Λάρισα
Παλιοφάρσαλος – Καλαμπάκα
Λάρισα – Βόλος
Λαμία – Στυλίδα
06.04.2023 Προσθήκη (κατόπιν αξιολόγησης συνθηκών):

InterCity Αθήνα – Θεσσαλονίκη (1 ή 2 ζεύγη ημερησίως)
Εμπορευματικά Θριάσιο – Θεσσαλονίκη (1 ή 2 ζεύγη ημερησίως)
11.04.2023 Προσθήκη (κατόπιν αξιολόγησης συνθηκών):

Λοιπά δρομολόγια

Μέτρα για την ασφάλεια:

Προαστιακός: 2 σταθμάρχες σε κάθε σταθμό + 2 μηχανοδηγοί + 1 συνοδός
InterCity Αθήνα – Θεσσαλονίκη: 3 συνοδοί

Ταχύτατες προσλήψεις προσωπικού για την ενίσχυση του ΟΣΕ
Μείωση ταχύτητας:

80 χλμ σε προαστιακούς/εμπορευματικούς
100 χλμ σε επιβατικές αμαξοστοιχίες
Παράλληλα, θα υπάρξει σταδιακή εγκατάσταση από την Hellenic Train καταγραφικού στις αμαξοστοιχίες με δυνατότητα καταγραφής επικοινωνιών καμπίνας μεταξύ των μηχανοδηγών και του προσωπικού κυκλοφορίας του ΟΣΕ.

Τέλος, αναβαθμίζονται οι υποδομές με ολοκλήρωση των έργων σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης του κύριου άξονα, ενώ θα προκηρυχθεί διαγωνισμός για την ανάταξη και συντήρηση των σηράγγων.

...»

«....

Φωτογραφίες από το νέο σύστημα τηλεδιοίκησης που θα τεθεί σε λειτουργία τους επόμενους μήνες παρουσίασε ο υπουργός Μεταφορών, Γιώργος Γεραπετρίτης, το πρωί της Παρασκευής μιλώντας για το χρονοδιάγραμμα των έργων ανάταξης του σιδηροδρόμου αλλά και τις πρωτοβουλίες που έχει αναλάβει σε όλα τα μέτωπα στην Ελλάδα και το εξωτερικό για την αναβάθμιση του δικτύου και την μεγιστοποίηση των επιπέδων ασφαλείας.

Ο υπουργός Μεταφορών δήλωσε ότι μετά το Πάσχα, θα παραδοθεί το πρώτο πόρισμα της διοικητικής επιτροπής για τη σύγκρουση των τρένων στα Τέμπη ενώ προχωρούν οι δικαστικές έρευνες. Παράλληλα θα γίνει ανεξάρτητη έρευνα από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων που εκτιμάται ότι θα ολοκληρωθεί σε ένα εξάμηνο.

Ο κ. Γεραπετρίτης μίλησε για άμεσες παρεμβάσεις σε σημειακό επίπεδο ώστε να αναβαθμιστεί το επίπεδο ασφαλείας και σε πιο μεσοπρόθεσμα έργα για την σηματοδότηση και την τηλεδιοίκηση του δικτύου.

Ο σχεδιασμός προβλέπει την εγκατάσταση πλήρους τηλεδιοίκησης στο Βόρειο τμήμα του σιδηροδρομικού δικτύου (από Λάρισα-Πλατύ) τέλος Ιουνίου και στο νότιο τμήμα (Οινόη – Τιθορέα) τέλος Σεπτεμβρίου.

Από αρχές Οκτωβρίου, ανακοίνωσε ότι θα λειτουργεί πλήρες σύστημα τηλεδιοίκησης τόσο σε επίπεδο σηματοδότησης όσο και τα κέντρα ελέγχου κυκλοφορίας που μαζί με της Λάρισας θα είναι συνολικά τέσσερα.

Νέα ανάθεση:

Ο Γιώργος Γεραπετρίτης μίλησε για προμήθειες που πρέπει να γίνουν και για τα συστήματα αυτόματης πέδησης (ETCS). Όπως είπε, μοναδικός προμηθευτής σε αυτό τον τομέα είναι η Hitachi με την οποία και πραγματοποιήθηκε χθες συνάντηση με τον πρόεδρο και διευθύνοντα σύμβουλο της εταιρείας αλλά και τον Πρέσβη της Ιαπωνίας.

Τα συστήματα προβλέπεται να εγκατασταθούν μέσα στο καλοκαίρι στις αμαξοστοιχίες. Για τις επίμαχες προμήθειες υπήρξαν δύο άγονοι διαγωνισμοί από την ΓΑΙΑΟΣΕ το προηγούμενο διάστημα για αυτό και προβλέπεται να γίνει απευθείας ανάθεση.

Τι έχει γίνει μέχρι σήμερα:

Μέχρι σήμερα έχουν συντελεστεί εργασίες ανάταξης σε πολλά σημεία του σιδηροδρομικού δικτύου για την βελτιστοποίηση του επιπέδου ασφαλείας. Στις εργασίες αυτές περιλαμβάνονται φωτισμός σηράγγων, εξονυχιστικός έλεγχος στην πυρόσβεση (ήδη γίνονται τα τελευταία έργα ώστε να υπάρχουν οι αναγκαίες πυροσβεστικές οδοί και να είναι γεμάτα τα βυτία), κάμερες 24ωρου βάσεως στις εισόδους και εξόδους κρίσιμων σηράγγων και συνεχίζονται τα έργα αποκατάστασης εντός των σηράγγων ειδικά στις παλαιές (προ 2013 – 2014) που δεν υπήρχε η σημερινή νομοθεσία για ασφάλεια, κλπ.

Κινητοποιήθηκε επίσης η αστυνομία σε κρίσιμα μέρη ώστε να μένει ενεργή για τις κλοπές.

Συνάντηση με ΡΑΣ:

Σε ότι αφορά το σύστημα επικοινωνιών GSMR, που είναι μέρος της συνολικής αναβάθμισης του δικτύου (επικοινωνία με σταθμάρχες, μηχανοδηγούς κ.α); αναφέρθηκε ότι έχουν δοθεί φορητές και σταθερές συσκευές για χρήση πάνω στις αμαξοστοιχίες.

Οι φορητές συσκευές χρησιμοποιούνται ήδη στους συρμούς αλλά η σταθερή εγκατάσταση, αναμένει την έγκριση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμου (ΡΑΣ).

Για το θέμα, υπήρξε χθες συνάντηση με την πολιτική ηγεσία του υπουργείου και την πρόεδρο της ΡΑΣ, με σκοπό την επιτάχυνση της πιστοποίησης και έγκρισης ώστε τα συστήματα να εγκατασταθούν το συντομότερο δυνατό χρόνο.

Για τα μεσοπρόθεσμα έργα που είναι οι συμβάσεις του ΟΣΕ για την σηματοδότηση και την τηλεδιοίκηση, υπάρχουν αντίστοιχα τακτικές συναντήσεις με τους εμπλεκόμενους φορείς, τους αναδόχους, όσο και τις υπηρεσίες (ΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ, ΓΑΙΑΟΣΕ). «Απαιτείται πολύ μεγάλη συνέργεια για να επιταχύνουμε και να αντιμετωπιστούν προβλήματα συμβατότητας» δήλωσε ο υπουργός Επικρατείας, ο οποίος επισήμανε ότι δίνεται μάχη με το χρόνο με τακτικές συναντήσεις και επαφές και με τους Γάλλους ώστε να επιταχύνουν οι γαλλικές εταιρείες τα απαραίτητα έργα.

Επανεκκίνηση σιδηροδρόμων:

Σύμφωνα με τον κ. Γεραπετρίτη από τα δρομολόγια που δεν έχουν επανεκκινήσει, απομένει σήμερα ο προαστιακός Αθήνα – Κιάτο, για τον οποίο γίνονται εργασίες βελτίωσης μέσα στις σήραγγες που έχουν να κάνουν με τον πλήρη ηλεκτροφωτισμό καθώς είναι οι πιο γερασμένες του δικτύου. Σήμερα, θα ξεκινήσει ο προαστιακός μέχρι τη Μαγούλα και θα επεκταθεί μέχρι το Κιάτο εντός των επομένων 10 ημερών.

Εκπτώσεις σε νέους:

Ικανοποιητικές πληρότητες εμφανίζει σύμφωνα με τον υπουργό, το δρομολόγιο του Intercity (Αθήνα-Θεσσαλονίκη) με μέσο όρο επιβατών 150 όταν πριν το συμβάν ήταν 200 – 250 επιβάτες.

Όπως μάλιστα, δήλωσε με πρωτοβουλία του, η Hellenic Train προχωρεί σε προσαρμογή της εμπορικής πολιτικής προσφέροντας καθολική έκπτωση 50% σε φοιτητές και νέους κάτω από 25 ετών.

Μεγάλη προσπάθεια γίνεται για την επιτάχυνση των προσλήψεων προσωπικού.

Σύμφωνα με τον προγραμματισμό, θα υπάρξει παράταση ανανέωσης για τα μπλοκάκια για 200 εργαζόμενους. Επίσης τρέχει ο διαγωνισμός για 90 σταθμάρχες, κλειδούχους και τεχνίτες και θα προσληφθούν επιπλέον 100. Θα επανέλθουν στην υπηρεσία 165 φύλακες ισοπέδων διαβάσεων που ήταν με μπλοκάκια.

Για την σύμβαση με την Hellenic Train ο κ. Γεραπετρίτης δήλωσε ότι είναι ενεργή η συμφωνία για τις υποχρεωτικές δημόσιες υπηρεσίες. Υπάρχει επίσης μια σύμβαση για την παραχώρηση (στοιχείο της ιδιωτικοποίησης) και ότι υπάρχει συνεργασία με την εταιρεία. Επιπλέον σημείωσε ότι υπάρχει και η σύμβαση μεταξύ δημοσίου και ΟΣΕ για την παραχώρηση του δικτύου, για την οποία ολοκληρώνεται ο έλεγχος από το Ελεγκτικό Συνέδριο και θα υπογραφεί αμέσως μετά.

Επαφές με Γάλλους, υπογραφή ΑΜΟΥ:

Ο κ. Γεραπετρίτης δήλωσε ότι υπάρχει στενή συνεργασία για μεταφορά τεχνογνωσίας με πολλές χώρες όπως η Γαλλία αλλά και η Γερμανία. Μάλιστα άμεσα πρόκειται να υπογραφεί μνημόνιο συνεργασίας με τους Γαλλικούς σιδηρόδρομους που θα αφορά θέματα προσωπικού (εκπαίδευση, επιμόρφωση, κ.α.) και οργάνωσης.

Οι Γάλλοι αποτελούν ένα case study για το σιδηρόδρομο καθώς έχουν 200.000 εργαζόμενους και δίκτυο με 35.000 χιλιόμετρα....»

**Σύμφωνα με τα ανωτέρω ο 10ος των μηνυομένων ανέλαβε ένα άνευ προηγουμένου έργο συγκάλυψης, αδιαφορώντας πλέον ολοφάνερα για τους αποδεδειγμένους κινδύνους, ενώ μάλιστα θα υπάρξει και οικονομικός δελεασμός κυρίως νέων επιβατών να επαναλάβουν το θανάσιμο ρίσκο να επιβαίνουν**

σε αμαξοστοιχίες, η ασφαλής κίνηση των οποίων δεν ελέγχεται από κανένα σύγχρονο μέσο ασφαλείας.

Βέβαια δεν είναι τυχαίο ότι έχει ανοίξει πλέον ο δρόμος και για τις «απευθείας αναθέσεις», που κατά τα ανωτέρω προαναγγέλλονται, διότι σε αυτές και στην άνεση που προσφέρουν για ανεξέλεγκτο οικονομικό «φαγοπότι» προφανώς επέβλεπαν οι μηνυόμενοι με τις συνεχείς καθυστερήσεις στην ανάθεση και ολοκλήρωση των αναγκαίων για την ασφάλεια του κοινού έργων.

**Ποιοι λοιπόν και γιατί θα αναλάβουν την ευθύνη για την εκ νέου θέση σε κίνηση των επιβατικών αμαξοστοιχιών, αυτοί που θα έπρεπε ήδη να έχουν συλληφθεί και να υποβάλλονται σε ανακρίσεις** και για ποιο λόγο θα πρέπει εσείς κ. Εισαγγελέα να τους το επιτρέψετε, απλώς και μόνο για να διασκεδαστούν οι εντυπώσεις, ότι χαθήκαν 57 ανθρώπινες ζωές γιατί κανένας από τους υπεύθυνους με προεξάρχοντα τον ίδιο τον πρωθυπουργό δεν θέλησαν να αναλάβουν την ευθύνη ακινητοποίησης του συνόλου των δρομολογίων μέχρι να εγκατασταθούν και λειτουργήσουν το σύνολο των ως άνω συστημάτων ασφαλείας, όπως συμβαίνει σε όλες τις Ευρωπαϊκές χώρες, γι' αυτό άλλωστε έχουμε δεχθεί ως χώρα σωρεία κυρώσεων από τα αρμόδια όργανα και ελεγκτικές αρχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης;

**Β. ΣΥΝΤΟΜΗ ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΩΝ ΠΑΡΑΓΟΝΤΩΝ ΠΟΥ ΟΔΗΓΗΣΑΝ ΑΝΑΠΟΔΡΑΣΤΑ ΣΤΟ ΜΑΖΙΚΟ ΕΓΚΛΗΜΑ – ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΟΥ ΚΑΤΑΔΕΙΚΝΥΟΥΝ ΤΗΝ ΒΕΒΑΙΗ ΓΝΩΣΗ ΤΩΝ ΜΗΝΥΟΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΘΕΜΕΛΙΩΝΟΥΝ ΤΟΣΟ ΤΗΝ ΔΙΑ ΠΑΡΑΛΗΨΕΩΣ ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥΣ ΟΣΟ ΚΑΙ ΤΟΝ ΕΝΔΕΧΟΜΕΝΟ ΔΟΛΟ**

(Τα γεγονότα και στοιχεία που αποκαλύπτουν την ευθύνη των μηνυομένων για την θανατηφόρα επικινδυνότητα του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου)

Σύμφωνα με όσα ανακοινώνονται στο διαδίκτυο από την HELLENIC TRAIN ισχύανε τα παρακάτω για το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, τουλάχιστον έως την στιγμή που συνέβη η τραγωδία:

«..Η ανώνυμη εταιρεία **ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.**, η οποία ιδρύθηκε την 19.12.2005, αποτέλεσε κατά τη σύσταση της **θυγατρική εταιρεία της ΟΣΕ Α.Ε.** σε ποσοστό 100%.

Από την 1.1.2007 και μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας απόσχισης κλάδου και εισφοράς του από τη μητρική εταιρεία ΟΣΕ Α.Ε., η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. **ανέλαβε τη λειτουργία και εκμετάλλευση όλων των μεταφορών (επιβατικών, εμπορευματικών, κλπ)**. Έκτοτε, λειτουργεί ως πλήρως ανεξάρτητη εταιρεία με ξεχωριστή διοίκηση και οργάνωση, σύμφωνα και με τις επιταγές της Κοινοτικής νομοθεσίας.

Η έδρα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. είναι στην Αθήνα, αλλά η εταιρεία διατηρεί γραφεία και επιχειρεί σε όλη τη γεωγραφική επικράτεια πλησίον του δικτύου της. Τον Ιούλιο του 2007 ολοκληρώθηκε η **διαδικασία συγχώνευσης με απορρόφηση από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. της εταιρίας ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ Α.Ε.** (η οποία διαχειριζόταν τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο της Αθήνας), προσθέτοντας στο αντικείμενό της και τη διαχείριση και λειτουργία των προαστιακών γραμμών.

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.

Τον Απρίλιο του 2013 μεταβιβάσθηκε 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 18 Ιανουαρίου 2017 υπεγράφη, **από τον Διευθύνοντα Σύμβουλο του ΤΑΙΠΕΔ και τον Διευθύνοντα Σύμβουλο της Ferrovie dello Stato Italiane Group (FSI)**, η σύμβαση πώλησης του 100% της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε στην FSI, έναντι συνολικού τιμήματος ευρώ 45 εκατ. ευρώ. Στις 14 Σεπτεμβρίου 2017 ολοκληρώθηκε η πώληση και μεταβίβαση του 100% των μετοχών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. στην FSI και εντάχθηκε στον ιταλικό όμιλο.

Η εταιρεία, πλέον υπό την επωνυμία **HELLENIC TRAIN**, διοικείται από πενταμελές Διοικητικό Συμβούλιο.

Ο όμιλος FSI αποτελεί **την τρίτη μεγαλύτερη σιδηροδρομική εταιρεία στην Ευρώπη** και δραστηριοποιείται ήδη στη Γαλλία, τη Γερμανία, την Ολλανδία και τη Βρετανία. Ο όμιλος FSI απασχολεί **πάνω από 75.000 εργαζόμενους.** Σε ετήσια βάση εξυπηρετούνται **830 εκ. επιβάτες και μεταφέρονται 50 εκ. τόνοι εμπορευμάτων.**

Η HELLENIC TRAIN είναι ο βασικός πάροχος (μέχρι και σήμερα ο μοναδικός) σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων. Η Εταιρεία παρέχει τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες χρησιμοποιώντας το δίκτυο και την εν γένει σιδηροδρομική υποδομή η οποία ανήκει στον ΟΣΕ (καταβάλλοντας τα αντίστοιχα τέλη πρόσβασης δικτύου).

Η **HELLENIC TRAIN** πραγματοποιεί 342 δρομολόγια (επιβατικά και εμπορικά τραίνα) την ημέρα. Το 2016 μετέφερε συνολικά 15,6 εκ. επιβάτες, από τους οποίους 10,1 εκ. μετακινήθηκαν με τις Προαστιακές γραμμές και 5,5 εκ. στο εθνικό δίκτυο. Επίσης, μετέφερε 1,1 εκ. τόνους εμπορευμάτων. Το 2016 τα συνολικά έσοδα της εταιρείας από το επιβατικό και εμπορικό έργο έφτασαν τα 120 εκ. ευρώ και τα κέρδη τα 3,3 εκ. ευρώ.

Η HELLENIC TRAIN απασχολεί 1.217 άτομα προσωπικό και χρησιμοποιεί 1.160 μηχανές έλξης, βαγόνια και φορτάμαξες.

**Η Εταιρεία υπάγεται στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) η οποία ιδρύθηκε το 2010.** Η Εταιρεία είναι μέλος στη Διεθνή Ένωση Σιδηροδρόμων (UIC), στην Κοινότητα των Ευρωπαϊκών Σιδηροδρόμων (CER), στη Διεθνή Επιτροπή για τις Σιδηροδρομικές Μεταφορές (CIT) και τον Οργανισμό Forum Train Europe, ενώ συνεχίζει δυναμικά την προσπάθειά της για διεθνή δικτύωση, κατανοώντας ότι με τη συμμετοχή της στους διεθνείς οργανισμούς αντλεί πολύτιμη και εξειδικευμένη τεχνογνωσία. Οι κυριότεροι σκοποί της εταιρίας είναι:

Η ανάπτυξη, οργάνωση και εκμετάλλευση αστικών, προαστιακών, περιφερειακών, υπεραστικών και διεθνών επιβατικών και εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών, καθώς και μεταφορών πάσης φύσεως με συστήματα σταθερής τροχιάς.

Η ανάπτυξη, οργάνωση και εκμετάλλευση συνδυασμένων μεταφορών (με άνω του ενός μέσου μεταφοράς, δηλαδή).

Η ανάπτυξη, οργάνωση και εκμετάλλευση αστικών, προαστιακών περιφερειακών, υπεραστικών και διεθνών λεωφορειακών επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών, στην αλλοδαπή ή την ημεδαπή.

Η παροχή πάσης φύσεως υπηρεσιών διαχείρισης εφοδιαστικής αλυσίδας (logistics), καθώς και κάθε δραστηριότητα σχετιζόμενη με διαχείριση εφοδιαστικής αλυσίδας.

Η οργάνωση, εκμετάλλευση και παροχή υπηρεσιών κατάκλισης και εστίασης επιβατών.

Η παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών και η εκπόνηση μελετών σχετικών με δραστηριότητες που συνάδουν με τους σκοπούς της εταιρείας...».

**Είναι ενδεικτικό της ασυδοσίας που επικρατούσε το περιεχόμενο όσων ανακοίνωνε και υπόσχονταν η συγκεκριμένη εταιρία, γύρω από ζητήματα ασφάλειας, τα οποία με διαφημιστικά παραπλανητικού περιεχομένου βίντεο, οδήγησαν κατά συνέργεια με τους λοιπούς μηνυόμενους, όπως ειδικά του δεύτερου (ο δεύτερος των μηνυομένων την 20η Φεβρουαρίου μίλησε στη Βουλή για την επέκταση των αστικών συγκοινωνιών σε Ωρωπό και Μαραθώνα «Είναι ντροπή και ντρέπομαι, που θέτετε θέματα ασφαλείας. Θα ήθελα να ανακαλέσετε αμέσως. Είναι ντροπή»...«Μία υπεύθυνη Πολιτεία δεν μπορεί να παίζει με την ασφάλεια των επιβατών»)** στην σκόπιμη δημιουργία της επίπλαστης εντύπωσης περί βέβαιης ύπαρξης ασφάλειας στις σιδηροδρομικές μεταφορές, γεγονός που έχει ιδιαίτερη σημασία για **τον καταλογισμό σε αυτούς μεταξύ άλλων και του αδικήματος της κακουργηματικής έκθεσης**, όπως θα αναλυθεί στην συνέχεια.

Η **HELLENIC TRAIN** ανακοίνωνε λοιπόν ειδικά για το ζήτημα αυτό τα παρακάτω:

«....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 <u>εγγυάται ασφαλείς</u>, γρήγορες και με ακρίβεια <u>διαδρομές</u>.** Τα τρένα της HELLENIC TRAIN καθημερινά εξυπηρετούν χιλιάδες πολίτες που επιθυμούν να ταξιδέψουν σε όλη την ελληνική επικράτεια, καθώς και στα αστικά κέντρα.

**<u>Το προφίλ της εταιρείας συνδέεται άρρηκτα με τον επαγγελματισμό των υπαλλήλων της</u>** 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 <u>με αξίες, όπως ο σεβασμός, η αμοιβαία εμπιστοσύνη και η αξιοπιστία</u>**. Παράλληλα, αντιλαμβανόμενη το σημαντικό ρόλο που διαδραματίζει στις τοπικές κοινωνίες που εξυπηρετεί, η εταιρεία έχει ως στόχο να αποτελεί **<u>έναν υπεύθυνο εταιρικό γείτονα</u>** σε όλες τις περιφέρειες στις οποίες δραστηριοποιείται...».

**Η πραγματικότητα όμως που αποκρύπτονταν συστηματικά από το σύνολο των μηνυομένων ,οι οποίοι την γνώριζαν και θα μπορούσαν από την θέση ευθύνης που διέθεταν να αναδείξουν την αλήθεια και να επιχειρήσουν με κάθε τρόπο, είτε την άμεση αναβάθμιση των συστημάτων ασφαλείας και την σωστή ποσοτικά και ποιοτικά στελέχωση των κρίσιμων θέσεων εργασίας, είτε την διακοπή τουλάχιστον των επιβατικών δρομολογίων έως την δημιουργία πραγματικά ασφαλών συνθηκών μετακίνησης, ακόμη και με την προσφυγή στην Δικαιοσύνη, ήταν εντελώς διαφορετική και πραγματικά ζοφερή.**

**Ενδεικτικά είναι τα παρακάτω δημοσιεύματα:**

«...

**Των Α. ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ, Δ. ΠΑΝΑΝΟΥ**

**(Το άρθρο επιγράφεται:**

Πώς κατέληξαν στη «μαύρη τρύπα» του ΟΣΕ κεφάλαια 15,5 δισ. ευρώ που προορίζονταν για επενδύσεις. Παγίδες θανάτου σε 278 χιλιόμετρα των ελληνικών

σιδηροδρόμων στα οποία δεν έχει εγκατασταθεί το αυτόματο σύστημα ασφαλείας, που έχει στοιχίσει στους Έλληνες φορολογουμένους πάνω από 55 εκατ. Ευρώ.)

Στη «μαύρη τρύπα» του ΟΣΕ και των θυγατρικών του ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ΓΑΙΑΟΣΕ και ΕΕΣΣΤΥ οι Έλληνες φορολογούμενοι έχουν «πετάξει» τουλάχιστον 15 δισ. ευρώ τα τελευταία 20 με 25 χρόνια. Τα κεφάλαια προήλθαν από τον δανεισμό του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος με σκοπό τα ποσά να διατεθούν για επενδύσεις στο σιδηροδρομικό δίκτυο. Και επειδή κανένας δεν δάνειζε τον ελλειμματικό ΟΣΕ, το ελληνικό Δημόσιο πάντα έμπαινε ως εγγυητής. Οι εγγυήσεις κατέπεσαν μετά το 2010 και το Δημόσιο βρέθηκε αντιμέτωπο με το χρέος των 15,5 δισ. ευρώ.

Όσο για τις επενδύσεις, εκ του αποτελέσματος και της κατάστασης του σιδηροδρομικού δικτύου δεν έγιναν στον βαθμό που έπρεπε και δεν στάθηκαν ικανές να κρατήσουν όρθιο το δίκτυο. Είναι γνωστό ότι υπήρξε όλα αυτά τα χρόνια κακοδιαχείριση με σπατάλες, όπως εξάλλου συνέβαινε και σε άλλες δημόσιες επιχειρήσεις. Με την ένταξη της ελληνικής οικονομίας στα μνημόνια και μετά από πολλά «εμπρός-πίσω», το χρέος των 15 δισ. ευρώ του ΟΣΕ και των θυγατρικών του αποφασίστηκε -και με τη βούλα της Κομισιόν- να μην ενταχθεί στο ελληνικό χρέος και να διαγραφεί.

Σύμφωνα με τους όρους, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ και ο ΟΣΕ θα περνούσαν στο Ταμείο Αξιοποίησης της Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ). Παράλληλα, υπήρχε η δέσμευση να ιδιωτικοποιηθεί η ΤΡΑΙΝΟΣΕ και όχι ο ΟΣΕ, στην κατοχή του οποίου είναι οι υποδομές, δηλαδή το σιδηροδρομικό δίκτυο. Το 2017, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ πωλείται στην ιταλική εταιρεία σιδηροδρόμων Ferrovie dello Stato Italiane. Αυτή η πολυθρύλητη «διαδικασία εκσυγχρονισμού», όμως, δεν στάθηκε ικανή για να ξεφύγει από τους ρυθμούς χελώνας η υλοποίηση των κρίσιμων έργων, όπως η εγκατάσταση και λειτουργία του ETCS (European Traffic Control System – Σύστημα Αυτόματης Προστασίας Συρμών). Πρόκειται για το σύστημα τηλεματικής που «παρακολουθεί» σε πραγματικό χρόνο τη θέση των συρμών και παρέχει συστήματα αυτόματης πέδησης. Όπως καταγγέλλουν καλά γνωρίζοντες, αλλά και όπως αντιλαμβάνεται και ο κοινός νους, αν αυτό το σύστημα είχε εγκατασταθεί στη σιδηροδρομική γραμμή Λάρισα – Πλατύ Ημαθίας, τότε θα είχε αποφευχθεί η πολύνεκρη τραγωδία στα Τέμπη.

Η Realnews αποκαλύπτει την πραγματική κατάσταση του σιδηροδρομικού δικτύου σε ό, τι αφορά τη χρήση του συστήματος. Όπως προκύπτει, παρά την αναβάθμιση που έγινε τα τελευταία χρόνια, σημαντικά τμήματα παραμένουν χωρίς καμία σύγχρονη προδιαγραφή ασφαλείας. Τα τμήματα αυτά που παραμένουν από κατασκευή και αφορούν στον κεντρικό άξονα της χώρας είναι τα εξής: ΣΚΑ – Οινόη, Οινόη – Τιθορέα, Λιανοκλάδι – Δομοκός και Λάρισα – Πλατύ όπου συνέβη το πρωτοφανές δυστύχημα. Το συνολικό μήκος αυτών των τμημάτων είναι 278 χλμ. σιδηρόδρομου.

## Στο Ελεγκτικό Συνέδριο

Η ανάδοχος κοινοπραξία έχει υποβάλει αίτημα που εκκρεμεί για τη μετάθεση της προθεσμίας παράδοσης του έργου στις 19/9/2023. Πρόκειται για ένα έργο που

ανατέθηκε και ανελήφθη το 2014 **με τη σύμβαση 717 και έπρεπε να έχει παραδοθεί το 2019.** Ωστόσο, μέχρι σήμερα τα τρένα εξακολουθούν να κινούνται (στο 30% περίπου του ελληνικού δικτύου, όπως αναφέρουν σχετικές πηγές) **χωρίς τηλεδιοίκηση,** με ό,τι αυτό συνεπάγεται. Η εξέλιξη του έργου βρίσκεται **στο Ελεγκτικό Συνέδριο** που θα πρέπει να αποφασίσει επί συγκεκριμένων ζητημάτων, ώστε να προχωρήσει επιτέλους η ολοκλήρωση της εγκατάστασης και λειτουργίας του συστήματος ETCS.

Η ιστορία της αναβάθμισης του δικτύου ξεκινά ήδη **από το τέλος Σεπτεμβρίου του 2014,** οπότε και υπεγράφη σύμβαση που προέβλεπε την ολοκλήρωση της ανάταξης και αναβάθμισης του συστήματος σηματοδότησης/τηλεδιοίκησης για τον άξονα Αθήνα **– Θεσσαλονίκη – Προμαχώνας.**

Αν και η εκτέλεση των εργασιών είχε οριστεί στα δύο έτη, εντούτοις έως το **2017 δεν είχε υλοποιηθεί σχεδόν στο σύνολό της,** αν εξαιρέσει κανείς το κομμάτι του δικτύου ΤΧ1-ΤΧS – Θεσσαλονίκη ως προς τη λειτουργία του ETCS και επιπλέον αυτού του κομματιού ΣΚΑ – Οινόη ως προς τη σηματοδότηση. Στη συνέχεια, με επέμβαση της Επιτροπής Δημοσιονομικού Ελέγχου και της Εθνικής Αρχής Διαφάνειας, από το 2018 και για περίπου δύο χρόνια τα έργα αναβάθμισης διακόπηκαν.

**Η νέα διοίκηση της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., που ανέλαβε στα τέλη του 2019, απέστειλε στο Ελεγκτικό Συνέδριο τη συμπληρωματική σύμβαση** του έργου για επαγγέλγχο, με αποτέλεσμα την περαιτέρω καθυστέρηση των εργασιών. Η συμπληρωματική σύμβαση υπεγράφη τελικά τον Μάιο του 2021, οπότε και το έργο της αναβάθμισης ξεμπλόκαρε. Η συμπληρωματική σύμβαση κόστισε 13,5 εκατ. ευρώ, ενώ η αρχική σύμβαση είχε κόστος 41,5 εκατ. ευρώ. Συνολικά, αυτά τα έργα έχουν κοστίσει 55 εκατ. ευρώ. Την περίοδο 2020-2023 αναβαθμίστηκαν ως προς την τηλεδιαχείριση και τη σηματοδόηση τα εξής τμήματα: Τιθορέα – Λιανοκλάδι, Παλαιοφάρσαλος – Λάρισα, Πλατύ – ΤΧ1 και ΤΧΙ Στρυμόνας – Προμαχώνας. Και επιπλέον, ως προς τη σηματοδότηση, το τμήμα Λιανοκλάδι – Δομοκός.

## Εθνικό Σχέδιο

Η διαχρονική «γύμνια» του σιδηροδρομικού δικτύου αποκαλυπτόταν και στο Εθνικό Σχέδιο Εφαρμογής για την Τεχνική Προδιαγραφή Διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) «Ελεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ενωσης» που είχε κατατεθεί το 2017 στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και αποτέλεσε τη βάση για να ξεκινήσει η διαδικασία παραπομπής της χώρας μας στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο. Στις 17 σελίδες του Σχεδίου του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, που περιλαμβάνεται μάλιστα στην παρουσίαση-περίληψη των σχεδίων όλων των χωρών-μελών της Ε.Ε. με ημερομηνία Ιούλιος 2021, αποτυπωνόταν η αδυναμία της χώρας μας να υιοθετήσει το διευρωπαϊκό σύστημα ERTMS **(European Railways Traffic Management System).**

**Το ERTMS είναι το σύστημα που αυξάνει δραστικά την ασφάλεια της κυκλοφορίας στο σιδηροδρομικό δίκτυο και αποτελείται από τα συστήματα ETCS (European Traffic Control**

**System – Σύστημα Αυτόματης Προστασίας Συρμών) και GSM-R (Global System Mobile for Rail – Σύστημα Ραδιοκάλυψης).** Το πρώτο επιτρέπει τη συνεχή επιτήρηση της μέγιστης επιτρεπόμενης ταχύτητας των συρμών, την αυτόματη προστασία έναντι παραβιάσεων του ορίου ταχύτητας με την εφαρμογή πέδησης λειτουργίας ή πέδησης ανάγκης, καθώς και την αυτόματη ακινητοποίηση του συρμού με πέδηση ανάγκης, σε περίπτωση παραβίασης ερυθρού φωτοσήματος και την απεικόνιση των ενδείξεων των φωτοσημάτων στον θάλαμο μηχανοδήγησης με χρήση ηλεκτρονικών μονάδων γραμμής LEU (Lineside Electronic Units) και ραδιοφάρων (Eurobalises).

Το δεύτερο (GSM-R) αποτελεί ψηφιακό σύστημα επικοινωνίας, το οποίο στηρίζεται στο παγκοσμίως διαδεδομένο και αποδεδειγμένα αξιόπιστο σύστημα κινητής τηλεφωνίας GSM, που καλύπτει όλες τις ανάγκες ασφαλούς επικοινωνίας ενός σύγχρονου σιδηροδρομικού δικτύου. Αντί αυτών, οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι εξακολουθούν να ελέγχονται με... κλειδιά και η επικοινωνία να γίνεται διά ασυρμάτου, όπως ακριβώς κατά τη δεκαετία του 1960.

Οπως μπορεί να διαπιστώσει κανείς διαβάζοντας το κατατεθειμένο **Εθνικό Σχέδιο**, το Σύστημα Διαχείρισης Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας, με εξαίρεση πολύ μικρά κατά τόπους σιδηροδρομικά τμήματα, είτε δεν είχε εγκατασταθεί είτε **παρουσίαζε μεγάλα προβλήματα λόγω εκτεταμένων βλαβών και δολιοφθορών που υπέστη μετά την αρχική θέση του σε λειτουργία, με αποτέλεσμα εδώ και χρόνια να μη λειτουργεί.** Είναι ενδεικτικό, όπως προκύπτει από τους πίνακες του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, ότι το 2017, από τα 877,2 χλμ. δικτύου (χωρίς να υπολογίζονται τμήματα που βρίσκονταν υπό μελλοντική κατασκευή) μόνο στα 98,7 χλμ. είχε ολοκληρωθεί η εγκατάσταση του ETCS, του συστήματος αυτόματης προστασίας συρμών, δηλαδή μόνο στο 11% του συνόλου του δικτύου! «Το ETCS, ωστόσο, δεν έχει τεθεί έως σήμερα σε λειτουργία/εκμετάλλευση σε κανένα τμήμα γραμμής, λόγω μη ολοκλήρωσης των απαραίτητων κανονιστικών διαδικασιών (δηλ. δοκιμών, πιστοποιήσεων κ.λπ.)», αναφέρεται σε σημείο της έκθεσης. Ο εκτιμώμενος χρόνος λειτουργίας κατά τόπους διαφέρει και σε κάποια σημεία εκτιμάται για μετά το 2030!

Παράλληλα, το σύστημα ραδιοκάλυψης GSM-R, που εξασφαλίζει, στην παρούσα φάση, τη φωνητική ραδιοεπικοινωνία, έχει ήδη εγκατασταθεί σε 714 χλμ. δικτύου. Εχουν εγκατασταθεί 103 σταθμοί βάσης και 70 τερματικά σταθμαρχών σε σταθμούς και κέντρα τηλεδιοίκησης. Η ΕΡΓΟΣΕ έχει αναλάβει κατά προτεραιότητα την εγκατάσταση ERTMS (European Railways Traffic Management System- Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας) στον βασικό σιδηροδρομικό άξονα της χώρας που είναι ο άξονας Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Ειδομένη – Προμαχώνας (ΠΑΘΕΠ). Ο άξονας αυτός αποτελεί τμήμα του core TEN-T network (σύμφωνα με τον Κανονισμό 1315/13) καθώς και τμήμα του Orient-East Med Corridor, με στόχο την ολοκλήρωση του εκσυγχρονισμού του έως το 2030.

## Η παραπομπή

Λίγες ημέρες πριν από το πολύνεκρο δυστύχημα, στις 15 Φεβρουαρίου, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφάσισε να παραπέμψει την Ελλάδα στο Ευρωπαϊκό

Δικαστήριο επειδή δεν εκπλήρωσε τις υποχρεώσεις της βάσει της οδηγίας για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (2012/34/Ε.Ε.). Στην ανακοίνωση που εξεδόθη διευκρινιζόταν ότι τα κράτη-μέλη έπρεπε να εξασφαλίσουν τη σύναψη συμβατικής συμφωνίας μεταξύ της εθνικής αρμόδιας Αρχής και του διαχειριστή σιδηροδρομικής υποδομής (ΟΣΕ) το αργότερο έως τις 16 Ιουνίου 2015 και τη δημοσίευσή της εντός ενός μηνός. «Η σύναψη και δημοσίευση της εν λόγω συμφωνίας είναι ιδιαίτερα σημαντική για τη διαφάνεια των έργων στο δίκτυο της σιδηροδρομικής υποδομής. Η συμφωνία αυτή θα πρέπει να περιέχει ουσιαστικές διατάξεις, όπως αναφορικά με το ύψος των κονδυλίων που διατίθενται για τις υπηρεσίες υποδομής, καθώς και στόχους – για παράδειγμα, ταχύτητα στη γραμμή, ικανοποίηση πελατών ή προστασία του περιβάλλοντος», αναφέρεται στο κείμενο της Κομισιόν για την παραπομπή της Ελλάδας στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο. «Παρά τις ανταλλαγές επιστολών μεταξύ της Επιτροπής και της Ελλάδας, οι εθνικές Αρχές εξακολουθούν να μην έχουν υπογράψει και δημοσιεύσει τη συμβατική συμφωνία με τον ελληνικό οργανισμό διαχείρισης της σιδηροδρομικής υποδομής, τον ΟΣΕ», προστίθεται στο κείμενο.

Σημειώνεται ότι η Κομισιόν κίνησε διαδικασία κατά της Ελλάδας τον Δεκέμβριο του 2020 και απέστειλε αιτιολογημένη γνώμη τον Δεκέμβριο του 2021. Δεδομένου ότι η Ελλάδα εξακολουθεί να παραβιάζει την οδηγία, η Επιτροπή αποφάσισε να παραπέμψει την υπόθεση στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ερωτηθείς σχετικά με την πρόσφατη απόφαση, ο Ανταλμπερτ Γιαντς, εκπρόσωπος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για το περιβάλλον, τις θαλάσσιες υποθέσεις και τις μεταφορές, δήλωσε στην «R»: «Είμαστε μάλλον περιορισμένοι ως προς τον όγκο των λεπτομερειών που μπορούμε να επικοινωνήσουμε σχετικά με μια εν εξελίξει νομική διαδικασία ενώπιον του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων»....».

## Σε ότι αφορά την παραπομπή ενδεικτικά είναι και τα παρακάτω:

«....

Η χώρα μας παραπέμπεται στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο επειδή ανέθεσε σε ιδιώτες την ανάταξη και συντήρηση του σιδηροδρομικού δικτύου.

Την ώρα που το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών ανακοινώνει πανηγυρικά ότι θα αναθέσει σε ιδιώτες την ανάταξη και συντήρηση του σιδηροδρομικού δικτύου, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παραπέμπει την Ελλάδα στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο, επειδή δεν έχει υπογράψει την προβλεπόμενη σύμβαση για το ίδιο αντικείμενο με τον δημόσιο ΟΣΕ.

Η παραπομπή της Ελλάδας στο Δικαστήριο από την Κομισιόν ανακοινώθηκε επίσημα χθες, αφού προηγήθηκαν οι διαδικασίες ειδοποίησης, δηλαδή Προειδοποιητική Επιστολή τον Δεκέμβριο του 2020 και Αιτιολογημένη Γνώμη τον Δεκέμβριο του 2021. Οπως αναφέρεται στη

χθεσινή ανακοίνωση, η Ελλάδα «δεν εκπλήρωσε τις υποχρεώσεις» που απορρέουν από την οδηγία 34 του έτους 2012 «για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου».

Βάσει εκείνης της οδηγίας, έπρεπε να υπογραφεί σύμβαση με τον διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής, δηλαδή τον ΟΣΕ, έως τον Ιούνιο του 2015. Η σύμβαση αυτή χαρακτηρίζεται «ιδιαίτερα σημαντική για τη διαφάνεια των έργων» στο σιδηροδρομικό δίκτυο, καθώς μέσω αυτής καθορίζονται τα κονδύλια που διατίθενται στον ΟΣΕ για να επιτυγχάνει συγκεκριμένους στόχους ποιότητας.

Στην κατεύθυνση υπογραφής αυτής της σύμβασης ψηφίστηκε το 2016 ο νόμος 4408, αλλά έκτοτε δεν υπήρξε πρόοδος και το κράτος συνέχισε να επιδοτεί τον ΟΣΕ χωρίς να υπάρχει συμφωνία που να περιγράφει συγκεκριμένους στόχους και κίνητρα. Η επιδότηση ήταν ανέκαθεν ισχνή σε σχέση με τις ανάγκες της σταθερής συντήρησης ενός δικτύου απαρχαιωμένου σε πολλά του τμήματα αλλά και των έργων ανάταξης και αναβάθμισης. Τα προβλήματα του δικτύου είναι εκείνα που οδηγούν τον σιδηρόδρομο σε συνεχή απαξίωση καθώς οδηγούν σε καθυστερήσεις και ματαιώσεις δρομολογίων.

Πατώντας πάνω σε αυτό το κενό που η ίδια δημιούργησε, η κυβέρνηση Μητσοτάκη ήρθε την περασμένη εβδομάδα (9/2) και ανακοίνωσε ότι ξεκινούν διαγωνισμοί Σύμπραξης Δημόσιου-Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ), για την ανάταξη και συντήρηση του σιδηροδρόμου στη Βόρεια Ελλάδα με παρεμβάσεις σε μήκος 481,8 χιλιομέτρων (Σιδ. Σταθμός Στρυμώνα - Σ.Σ. Αλεξανδρούπολης, Σ.Σ. Πλατέως έως Σ.Σ. Ν. Καύκασος και Μεσονήσι - Σ.Σ. Φλώρινας) και ανακαίνιση κτιρίων σε 20 σταθμούς. Το συνολικό κόστος του έργου, που θα αναλάβουν ιδιώτες, είναι 300 εκατομμύρια, εκ των οποίων 220 εκ. δημόσιοι πόροι και 80 από το Ταμείο Ανάκαμψης.

Πώς γίνεται να ξεκινά τέτοια διαδικασία, ενώ δεν υπάρχει καν η υποχρεωτική σύμβαση με τον ΟΣΕ και παραπέμπεται η Ελλάδα δικαστικά; Από το υπουργείο Υποδομών, πάντως, δεν εκφράζεται κάποια ανησυχία, αναφέρεται ότι έχει ετοιμαστεί σύμβαση που τελεί υπό την έγκριση του Ελεγκτικού Συνεδρίου και θα είναι έτοιμη πριν φτάσει η υπόθεση στο Δικαστήριο. Χαρακτηρίζεται δε η όλη εκκρεμότητα «τυπικό θέμα» και δηλώνεται ότι ο ΟΣΕ θα διαχειρίζεται το ΣΔΙΤ, αν και στην ανακοίνωση της 9/2/23 αναφερόταν ότι οι διαγωνισμοί ξεκινούν από το υπουργείο Υποδομών...»

«...

**Η Κομισιόν παρέπεμψε τρόσφατα την Ελλάδα στο**

# Ευρωπαϊκό Δικαστήριο για τις σιδηροδρομικές μεταφορές

Στις 15 Φεβρουαρίου η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφάσισε να παραπέμψει την Ελλάδα στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο επειδή δεν εκπλήρωσε τις υποχρεώσεις της.

Την ώρα που Ελλάδα θρηνεί τη **χειρότερη σιδηροδρομική τραγωδία στη χώρα** με δεκάδες νεκρούς και τραυματίες, έρχεται στο φως της δημοσιότητας έγγραφο της Κομισιόν στις 15 Φεβρουαρίου, σύμφωνα με το οποίο, «η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφάσισε να παραπέμψει την Ελλάδα στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο επειδή δεν εκπλήρωσε τις υποχρεώσεις που έχει με βάση την οδηγία για τη δημιουργία ενιαίου Ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (2012/34/ΕΕ).

Η ευρωπαϊκή οδηγία διευκρινίζει ότι τα κράτη μέλη πρέπει να εξασφαλίσουν τη σύναψη συμβατικής συμφωνίας μεταξύ της εθνικής αρμόδιας αρχής και του διαχειριστή σιδηροδρομικής υποδομής το αργότερο έως τις 16 Ιουνίου 2015 και τη δημοσίευσή της εντός ενός μηνός.

«Η σύναψη και δημοσίευση της εν λόγω συμφωνίας είναι ιδιαίτερα σημαντική για τη διαφάνεια των έργων στο δίκτυο της σιδηροδρομικής υποδομής. Η συμφωνία αυτή θα πρέπει να περιέχει ουσιαστικές διατάξεις, όπως αναφορικά με το ύψος των κονδυλίων που διατίθενται για τις υπηρεσίες υποδομής, καθώς και στόχους (για παράδειγμα, ταχύτητα στην γραμμή, ικανοποίηση πελατών ή προστασία του περιβάλλοντος)», αναφέρεται στο κείμενο και τονίζεται χαρακτηριστικά: «Παρά τις ανταλλαγές επιστολών μεταξύ της Επιτροπής και της Ελλάδας, οι εθνικές αρχές εξακολουθούν να μην έχουν υπογράψει και δημοσιεύσει τη συμβατική συμφωνία με τον ελληνικό οργανισμό διαχείρισης της σιδηροδρομικής υποδομής, τον ΟΣΕ».

Η Κομισιόν κίνησε διαδικασία επί παραβάσει κατά της Ελλάδας τον Δεκέμβριο του 2020 και απέστειλε αιτιολογημένη γνώμη τον

Δεκέμβριό του 2021. Δεδομένου ότι η Ελλάδα εξακολουθεί να παραβιάζει την οδηγία, η Επιτροπή αποφάσισε τώρα να παραπέμψει την υπόθεση στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

## Ιστορικό

Η υποχρέωση σύναψης και δημοσίευσης συμβατικών συμφωνιών μεταξύ εθνικών αρμόδιων αρχών και διαχειριστών σιδηροδρομικής υποδομής αποτελεί σημαντικό στοιχείο της οδηγίας για τον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό χώρο. Οι συμφωνίες αυτές περιλαμβάνουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του κράτους μέλους και του διαχειριστή ή των διαχειριστών της σιδηροδρομικής υποδομής.

Οι συμφωνίες περιλαμβάνουν ένα πενταετές χρηματοδοτικό πλαίσιο για την κατασκευή, την αναβάθμιση και τη συντήρηση της σιδηροδρομικής υποδομής, το οποίο καθιστά προβλέψιμη τη δημόσια χρηματοδότηση....».

«.....

Την παραπομπή της Ελλάδας στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποφάσισε πριν δύο εβδομάδες η Ευρωπαϊκή Επιτροπή για το ζήτημα των σιδηροδρομικών υποδομών στη χώρα. Η παραπομπή αφορά την σχεδόν οκταετή καθυστέρηση της υπογραφής και της δημοσίευσης της σύμβασης μεταξύ των εθνικών αρχών και της εταιρείας που διαχειρίζεται τη σιδηροδρομική υποδομή.

Όπως ανέφερε η ανακοίνωση της Κομισιόν στις 15 Φεβρουαρίου, η απόφαση ελήφθη επειδή η Ελλάδα «δεν εκπλήρωσε τις υποχρεώσεις που υπέχει δυνάμει της οδηγίας για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (2012/34/ΕΕ)». Συγκεκριμένα, όπως αναφέρεται στην ανακοίνωση, «η οδηγία διευκρινίζει ότι τα κράτη-μέλη έπρεπε να εξασφαλίσουν τη σύναψη συμβατικής συμφωνίας μεταξύ της εθνικής αρμόδιας αρχής και του διαχειριστή σιδηροδρομικής υποδομής το αργότερο έως τις 16 Ιουνίου 2015 και τη δημοσίευσή της εντός ενός μηνός».

Η σύναψη και δημοσίευση της συμβατικής συμφωνίας χαρακτηρίζεται από την Κομισιόν «ιδιαίτερα σημαντική για τη

διαφάνεια» των έργων στο σιδηροδρομικό δίκτυο. «Η συμφωνία αυτή θα πρέπει να περιέχει ουσιαστικές διατάξεις, όπως αναφορικά με το ύψος των κονδυλίων που διατίθενται για τις υπηρεσίες υποδομής, καθώς και στόχους επιδόσεων προσανατολισμένους στους χρήστες (για παράδειγμα, ταχύτητα γραμμής, ικανοποίηση πελατών ή προστασία του περιβάλλοντος)».

**Σημειώνεται περαιτέρω ότι «παρά τις ανταλλαγές επιστολών μεταξύ της Επιτροπής και της Ελλάδας, οι εθνικές αρχές εξακολουθούν να μην έχουν υπογράψει και δημοσιεύσει τη συμβατική συμφωνία» με τον ΟΣΕ. Η Επιτροπή είχε κινήσει διαδικασία επί παραβάσει κατά της Ελλάδας για το θέμα το Δεκέμβριο του 2020 και απέστειλε αιτιολογημένη γνώμη τον Δεκέμβριο του 2021.**

Θέτοντας το πλαίσιο της απόφασης για παραπομπή της Ελλάδα, η Κομισιόν προσθέτει: «Η υποχρέωση σύναψης και δημοσίευσης συμβατικών συμφωνιών μεταξύ εθνικών αρμόδιων αρχών και διαχειριστών σιδηροδρομικής υποδομής αποτελεί σημαντικό στοιχείο της οδηγίας για τον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό χώρο. Οι συμφωνίες αυτές περιλαμβάνουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του κράτους-μέλους και του διαχειριστή ή των διαχειριστών υποδομής». Καλύπτουν, δε, «όλες τις πτυχές διαχείρισης της υποδομής, τις οικονομικές υποχρεώσεις του κράτους-μέλους, τις απαιτήσεις αποδοτικότητας για τον διαχειριστή υποδομής, τις υποχρεώσεις υποβολής αναφορών και τους κανόνες για την αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης και σοβαρών διαταραχών σε λειτουργίες».

Περιλαμβάνουν επίσης «διορθωτικά μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται σε περίπτωση που ένα από τα μέρη παραβαίνει τις συμβατικές του υποχρεώσεις ή, σε εξαιρετικές περιστάσεις, σε περίπτωση που επηρεάζεται η διαθεσιμότητα δημόσιας χρηματοδότησης. Οι συμφωνίες περιλαμβάνουν ένα πενταετές χρηματοδοτικό πλαίσιο για την κατασκευή, την αναβάθμιση και

τη συντήρηση της σιδηροδρομικής υποδομής, το οποίο καθιστά προβλέψιμη τη δημόσια χρηματοδότηση»...»

**Εκτός όμως από το κραυγαλέο γεγονός της παραπομπής της Ελλάδας στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις 15 Φεβρουαρίου 2023, όπως και της όλης διαδρομής γεγονότων που οδήγησαν σε αυτή, μετά το έτος 2015, τα οποία ουδείς των μηνυομένων μπορεί να ισχυριστεί ότι αγνοούσε, υπάρχουν και πλήθος άλλως στοιχείων ότι είχαν δεχθεί επανειλημμένα εισηγήσεις, προειδοποιήσεις, παραιτήσεις, εξώδικες οχλήσεις και είχαν γίνει αποδέκτες αποκαλύψεων δημοσίως, για την σοβαρότητα της άκρως επικίνδυνης κατάστασης, λόγω της παντελούς έλλειψης λειτουργικών συστημάτων ασφάλειας, όπως και κατάλληλα εκπαιδευμένου και σε επάρκεια προσωπικού σε κρίσιμες θέσεις.**

**Επιπλέον υπάρχουν επίσης ομολογίες πλήρους γνώσεως της όλης επικινδυνότητας της κατάστασης των ίδιων των μηνυομένων, ειδικά του πρώτου, ακόμη και προεκλογικά, δηλαδή πριν το 2019 και δι' αυτού βεβαίως του συνόλου των λοιπών μηνυομένων έως και τον 10ο, τους οποίους στα πλαίσια του νομοθετημένου «Επιτελικού Κράτους», συντόνιζε και επόπτευσε σε καθημερινή βάση, μέσω ενός αναλυτικά ανακοινωμένου δικτύου παρακολούθησης και επικοινωνίας που θεσπίστηκε ως το σύστημα «ΜΑΖΙ» από τους πρώτους μήνες διακυβέρνησης και δημοσιοποιήθηκε ως εγγύηση εκπλήρωσης μεγαλεπήβολων στόχων, μεταξύ των οποίων η ολοκλήρωση των έργων υποδομής και ασφάλειας στο σιδηροδρομικό δίκτυο.**

**Σε ότι δε αφορά την πλήρη γνώση και των λοιπών μηνυομένων επίσης έχουν δημοσιευτεί στον Τύπο ανακοινώσεις, εξώδικες δηλώσεις και δημόσιες τοποθετήσεις τόσο των ίδιων πριν και μετά το συμβάν όσο και των νομικών προσώπων και αρχών που εκπροσωπούσαν και προΐσταντο, ώστε να μην υφίσταται η παραμικρή αμφιβολία της ενοχής τους.**

**Ενδεικτικά είναι τα παρακάτω δημοσιεύματα:**

**«Δεν μας άκουγαν»**

Για τους ανθρώπους που εργάζονται επί δεκαετίες στους ελληνικούς σιδηροδρόμους αυτές οι συνθήκες που περιγράφονται δυστυχώς δεν είναι εξωπραγματικές.

«Εδώ και 20 χρόνια ο σιδηρόδρομος υπερχρηματοδοτείται και ταυτόχρονα στην πλειονότητά τους πολλά έργα δεν ολοκληρώνονται. **Επισήμως, δεν έχουν παραδοθεί έργα ασφαλείας.** Ποτέ δεν μας άκουγαν. Ποτέ δεν τήρησαν το οργανόγραμμα. Αυτό ορίζει 2.100 εργαζομένους και είμαστε μόνο 750 άτομα προσωπικό. Επικρατεί ένα χάος, άλλο έργο είναι του ΟΣΕ, άλλο της Hellenic Train, άλλο του υπουργείου.

**Στις δύο εταιρείες έπρεπε να μπουν το ίδιο βράδυ εισαγγελείς...»,** επισημαίνει ο πρόεδρος των εργαζομένων του ΟΣΕ Νίκος Τσικαλάκης.

Ο Ν. Τσικαλάκης εξηγεί τη φράση-εντολή του σταθμάρχη προς τον μηχανοδηγό της μοιραίας επιβατικής αμαξοστοιχίας: «Υπερβαίνεις κόκκινο φωτόσημο εξόδου».

«Οταν δεν υπάρχει σύστημα σηματοδότησης-τηλεδιοίκησης όλα τα φωτοσήματα έχουν ένδειξη κόκκινη. Ετσι, ο μηχανοδηγός δεν τα λαμβάνει υπόψη του και ο σταθμάρχης είναι το μόνο πρόσωπο που διευθύνει την κυκλοφορία των συρμών», εξηγεί ο πρόεδρος των εργαζομένων στον ΟΣΕ.

**«Αν δεν τοποθετηθούν άμεσα τα συγκεκριμένα συστήματα, δεν μπορούμε να αποκλείσουμε στο μέλλον κάποιο ατύχημα και δυστύχημα. Το τρένο είναι το πλέον ασφαλές μέσο, αλλά εμείς είμαστε απολύτως γυμνοί χωρίς την τεχνολογία που σχεδόν μηδενίζει το ανθρώπινο λάθος»,** προσθέτει ο Ν. Τσικαλάκης.

**«Αόρατα» τρένα**

«Εχουν αποφευχθεί και άλλα περιστατικά, που δεν έχουν δημοσιοποιηθεί πουθενά. Δυστυχώς, δεν μας άκουγε κανείς, όσο και αν φωνάξαμε. Τα είχαμε πει στα υπουργεία, στη διοίκηση, στην εταιρεία, αλλά απάντηση δεν πήραμε.

Η Ε.Ε. χρηματοδότησε πολλά έργα, άλλα τα πλήρωσε ο ελληνικός λαός, τα όμως δεν έκαναν τίποτα σε θέματα ασφαλείας. Εχουν ευθύνη και οι λεγόμενοι εθνικοί εργολάβοι, που καθυστερούσαν τα έργα με διαδοχικές εντάσεις και άλλου είδους κωλύματα, προκειμένου να λάβουν το μεγάλο που θεωρούν ότι τους αναλογεί...», τονίζει ο πρόεδρος της Ομοσπονδίας Σιδηροδρομικών **Γιάννης Νίτσας**.

Σε σοβαρές καταγγελίες προέβη μιλώντας στη Realnews και **ο πρόεδρος των μηχανοδηγών του ΟΣΕ Κώστας Γενιδούνιας**.

**«Η κατάσταση είναι απαράδεκτη. Ενδείξεις δεν λειτουργούν, ούτε φωτοσήματα, ο έλεγχος της κυκλοφορίας των συρμών ανύπαρκτος, είμαστε στο χειροκίνητο συνεχώς, οδηγούμε στα τυφλά. Φεύγει το τρένο και για 70 με 80 χιλιόμετρα, μέχρι τον επόμενο σταθμό, δεν το βλέπει κανείς, είναι αόρατο, καθώς δεν υπάρχει κέντρο ελέγχου»**, τονίζει ο Κ. Γενιδούνιας, **εξηγώντας πώς θα μπορούσε να αποφευχθεί η τραγωδία**.

**«Με τα συστήματα σε λειτουργία, ο μηχανοδηγός από τη Λάρισα θα έβλεπε μια ένδειξη που θα τον ειδοποιούσε ότι στη γραμμή όπου κινείται υπάρχει και άλλη κίνηση. Ανάλογα και ο συνάδελφος που ερχόταν από τη Θεσσαλονίκη θα έβλεπε και αυτός στο σύστημά του την αντίστοιχη κίτρινη ή κόκκινη ένδειξη», λέει ο πρόεδρος των μηχανοδηγών του ΟΣΕ....».**

«...

# Έγγραφο – σοκ: Ομολογία ΟΣΕ για τη «γύμνια» στα συστήματα ασφαλείας – Παραδοχή για 3 εκτροχιασμούς συρμών

Βαγγέλης Δουράκης
07:59, Δευτέρα 06 Μαρτίου 2023
κοινωνία

Σοκ και ανατριχίλα προκαλεί έγγραφο του ΟΣΕ από τον Νοέμβριο του 2022, δηλαδή μόλις τρεις μήνες πριν από το φονικό δυστύχημα στα Τέμπη, με το οποίο ο ίδιος ο Οργανισμός ομολογεί... άθελά του τα τεράστια κενά ασφαλείας στο σιδηροδρομικό δίκτυο! Ο ΟΣΕ με το συγκεκριμένο έγγραφο- εξώδικο προς τους συνδικαλιστές εκπροσώπους των υπαλλήλων, το οποίο παρουσιάζει σήμερα το *enikos.gr*, επιχειρεί να δώσει απαντήσεις στα όσα τόνιζαν σε εξώδικό τους οι υπάλληλοι των σιδηροδρόμων για την κάκιστη και επικίνδυνη για την ανθρώπινη ζωή κατάσταση του δικτύου.

Ο ΟΣΕ αν και επιχειρεί με το συγκεκριμένο έγγραφο να αποδομήσει τους ισχυρισμούς των εργαζομένων, αυτό που επιτυγχάνει τελικά είναι όχι μόνον να τους

επιβεβαιώσει αλλά και να ... αναδείξει την απόλυτη «γύμνια» του δικτύου όλα αυτά τα χρόνια.

## Η ομολογία του ΟΣΕ για συστήματα που καταστράφηκαν πριν από 10 χρόνια και δεν αποκαταστάθηκαν

Συγκεκριμένα, όπως προκύπτει από το σχετικό έγγραφο με ημερομηνία 8 Νοεμβρίου 2022, στις αιτιάσεις των συνδικαλιστών για «μη λειτουργία φωτοσημάτων και τηλεδιοίκησης», ο Οργανισμός απαντά πως **«υπάρχουν σε πλήρη εξέλιξη οι εργασίες της 717 σύμβασης που προβλέπεται να ολοκληρωθούν το α' τετράμηνο του 2023. Προγραμματίζεται ο διαγωνισμός για την ανάταξη Σηματοδότησης και Τηλεδιοίκησης τμήματος που έχει πλήρως καταστραφεί λόγω εκτεταμένων δολιοφθορών και κλοπών, οι οποίες έχουν λάβει χώρα το διάστημα 2011-2013 και την μη έγκαιρη αποκατάστασή τους λόγω έλλειψης προγραμματισμού και χρηματοδότησης».**

Με άλλα λόγια ο ΟΣΕ λέει ότι το δίκτυο επί της ουσίας τώρα αναβαθμίζεται και πως σε σημεία που υπήρχε σηματοδότηση και τηλεδιοίκηση, όταν αυτή καταστράφηκε λόγω δολιοφθοράς 10 χρόνια πριν ουδέποτε αποκαταστάθηκε.

Σε άλλο σημείο του εξώδικου, στις επισημάνσεις των υπαλλήλων ότι «δεν λειτουργεί το σύστημα ETCS, του οποίου η θέση σε λειτουργία προστατεύει έναντι στο ανθρώπινο λάθος» ο Οργανισμός απαντά: «ο παρατρόχιος εξοπλισμός σταδιακά παραδίδεται προς χρήση .. εκκρεμεί και πρέπει να διασφαλιστεί η λειτουργικότητα του επιτρόχιου εξοπλισμού των συρμών», δηλαδή και αυτό το σύστημα θα το ενεργοποιούσε ο ΟΣΕ κάποια στιγμή ... στο μέλλον!

## Πώς παραδέχεται ο ΟΣΕ τα 3 περιστατικά εκτροχιασμών πριν από τα Τέμπη

Ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος, μάλιστα, παραδέχεται και τα περιστατικά «3 εκτροχιασμών που έγιναν μέσα σε διάστημα 2 μηνών», τα οποία και αναδεικνύουν οι συνδικαλιστές, λέγοντας επί της ουσίας πως ευθύνονται για αυτά οι ίδιοι οι υπάλληλοι. Όπως αναφέρει ο Οργανισμός «όλα τα περιστατικά έλαβαν

**χώρα σε δίκτυο που λειτουργεί τόσο η Σηματοδότηση όσο και η Τηλεδιοίκηση και οφείλονται σε εσφαλμένο χειρισμό από ανθρώπινο λάθος»**

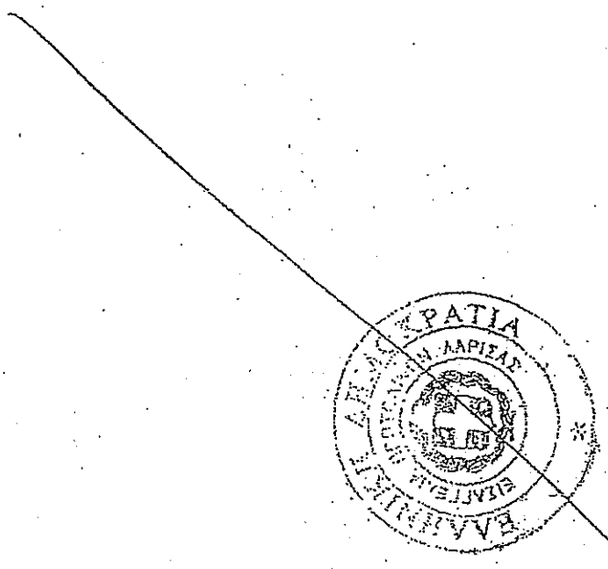
Τα όσα αποτυπώνονται στο έγγραφο με φόντο και το τραγικό δυστύχημα στα Τέμπη είναι ανατριχιαστικά: Ο Οργανισμός επί της ουσίας παραδέχεται όλα τα κενά ασφαλείας που υπάρχουν στο δίκτυο, μιλά για ανθρώπινα λάθη αναφερόμενος στα αλλεπάλληλα συμβάντα εκτροχιασμών και απλά παραπέμπει στο .. μέλλον για την εύρυθμη λειτουργία του δικτύου!

## Ζητούσαν από τους εργαζομένους υψηλές ταχύτητες με ελλιπή συστήματα ασφαλείας

Και το κερασάκι στην τούρτα το βάζει μια άλλη καταγγελία των εργαζομένων που επίσης φέρνει στο φως της δημοσιότητας το enikos.gr. Όπως προκύπτει από άλλο εξώδικο των εργαζομένων που απευθύνεται πως την ΤΡΑΙΝΟΣΕ οι συνδικαλιστές **«έχετε την πρόθεση να προβείτε σε αύξηση του μέγιστου ορίου ταχύτητας των αμαξοστοιχιών στο τμήμα Κιάτο – Λιόσια από 115 χλμ σε 160 χλμ .. χωρίς όμως προηγουμένως να έχετε φροντίσει να προβείτε στην ενεργοποίηση του συστήματος τηλεδιοίκησης (δηλαδή αυτόματης φωτοσήμανσης)».**

Με άλλα λόγια οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι όχι μόνον απαιτούσαν να λειτουργούν τα τρένα με σοβαρές ελλείψεις σε επίπεδο ασφάλειας ... αλλά ταυτόχρονα ζητούσαν από τους μηχανοδηγούς να ανεβάζουν ακόμη περισσότερο τις ταχύτητες στα δρομολόγια.

Δείτε εδώ ολόκληρο το εξώδικο



**ΕΝΩΠΙΟΝ ΚΑΘΕ ΑΡΜΟΔΙΟΥ ΔΙΚ**

**ΕΞΩΔΙΚΗ ΑΠΑΙ**
**ΜΕ ΕΠΙΦΥΛΑΞΗ ΔΙΚ**

*Της Ανώνυμης Εταιρείας* με την επωνυμία «Οργανι
διακριτικό τίτλο «ΟΣΕ», που εδρεύει στην Αθήνα, ι
νόμιμα με ΑΦΜ [redacted]

Προς

Το Σωματείο με την επωνυμία «Πανελλήνια Ένωι
εδρεύει στον Πειραιά, οδός Δημοσθ. Ομηρίδου Σκι
με ΑΦΜ [redacted]

Κοινοποιούμενι

1. Τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κατοικ
2. Τον Γενικό Γραμματέα Μεταφορών, κατοικοεδρεί
3. Τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, που εδρεύ
Σταδίου αρ. 33 και εκπροσωπεί
4. Την Ανώνυμη Εταιρ[redacted] ε
Υπηρεσίες Επιβατών κ[redacted]ρτ[redacted] Α[redacted]η Σιδηροι

ΟΣΕ. Εν συνεχεία τα δεδομένα αξιολογούνται και μελετώνται
Από αυτή την διαδικασία προκύπτουν οι εργασίες προληπ
προτεραιότητα ανάλογη με τη σοβαρότητα των σφαλμάτ
μεθοδολογία για την διαπίστωση της κατάστασης της
εφαρμόζεται διεθνώς στο σύνολο των σύγχρονι
αποφεύγοντας/παρακάμπτοντας την οποιαδήποτε ανι
τεχνικής ικανότητας/εμπειρίας. Η κατάσταση της σιδηροί
συνδέεται και με τη διατιθέμενη προς αυτήν χρηματοδ
γνωρίζετε ότι το 2022 χαρακτηρίζεται από τη μεγαλύτερι
πόρων για τη συντήρηση της υποδομής τα τελευταία χρό
στιγμή που διασφαλίζονται οι απαραίτητοι πόροι για ένα
απαιτείται πάντα ένα εύλογο διάστημα προκειμένου να φτα
και τον λειτουργό της υποδομής.

*(2) «... την έλλειψη συντήρησης της (που αποδεικν*
*καθημερινά δίνονται στους μηχανοδηγούς) ...»*

Όπως προφανώς γνωρίζετε, ένα εκτεταμένο σιδηροδρομ
διαρκώς εκτεθειμένο σε καιρικές συνθήκες και άλλες (πχ
βλάβες λόγω χρήσης. Στις περισσότερες περιπτώσεις ε
φθορές/ζημιές που δεν μπορούν να προβλεφθούν. Ε
με σκοπό την διατήρηση του επ
ασφάλεια των υ
υφιστάμενων.

Ο άμεσος συσχετι ς προληπτικής συντήρησης των
αφελής και επιπόλαιη προσέγγιση που δεν ανταποκρίνετ

αυτών σε όλο το μήκος του άξονα ΑΘ-ΘΕΣ, ΟΙΝ-ΧΑΛ, στον άξονα ΔΑΑ-ΚΙΑ-ΡΟΔ.

Εξαιρουμένων των τμημάτων ΚΙΑ-ΡΟΔ & ΤΙΘ-ΔΟΜ που εί πρόσφατα τεθεί σε λειτουργία, υπάρχουν ακόμη τα τμήμα 2004 και λειτουργεί κανονικά καθώς και το τμήμα ΠΛΑ-Τ, έχει ανακαινιστεί πρόσφατα με την Σύμβαση 717.

Υπάρχουν σε πλήρη εξέλιξη οι εργασίες της 717 ολοκληρωθούν το Α' τετράμηνο του 2023 ενώ προγρ ανάταξη της Σ/Δ-Τ/Δ του τμήματος ΣΚΑ-ΚΙΑ που έχει πλή δολιοφθορών και κλοπών οι οποίες έχουν λάβει χώρα έγκαιρη αποκατάστασή τους λόγω έλλειψης προγραι τελευταία χρόνια. Ο ΟΣΕ έχει συντάξει την περίοδο 2021. αυτό και επιδιώκει τη διασφάλιση χρηματοδότησης ι εκπόνησή του.

Τέλος στο τμήμα ΠΕΙ-ΑΘ-ΤΡΕΙΣ ΓΕΦ η Σ/Δ-Τ/Δ που α Συμβάσεων, δεν εγκαταστάθηκε ποτέ λόγω μη ολοκλή διαγωνισμό για την Σ/Δ-Τ/Δ στο εν λόγω τμήμα και τη υπόλοιπου άξονα. Και σε αυτό το τμήμα συντάσσονται επιδιώκεται η διασφάλιση χρηματοδότησης μέσω ευρωπ Ταυτόχρονα σε όσα τμήματα ολοκληρώνεται η λειτουργία το ETCS σε συνδυασμό και με το σύστημα [redacted] συστημάτων αυτών απαιτεί [redacted] και των λοιπών Σ[redacted] συστημάτων που απ[redacted] των πυλών αρκεί και σ[redacted] Η ε [redacted] τητα του Διαχειριστ [redacted] Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις

(5) «...την μη Λειτουργία της τηλεματικής στους

Το δίκτυο του ΟΣΕ δεν διέθετε ποτέ ολοκληρωμένο σύσ
τηλεματικής εγκαταστάθηκε στο δίκτυο που λειτουργεί σ
του Λεκανοπεδίου. Το σύστημα λόγω έλλειψης συντήρι
των σχετικών συμβάσεων σταμάτησε να λειτουργεί.
απαξίωση των συστημάτων τα προηγούμενα έτη, πρόσ
ανάταξε και έθεσε σε λειτουργία το σύστημα της τηλεμα
δυνατόν. Λόγω όμως κυρίως της έλλειψης ανταλλακτικ
και στους επιθυμητούς σε όλους χρόνους δεν είναι ει
περισσότερα από τα υπάρχοντα συστήματα ενώ βρίσκ
ενός μεγάλου έργου πλήρους εκσυγχρονισμού τη
πραγματικό χρόνο σε όλους τους μεγάλους σταθμούς
το Υπουργείο και έχει χρηματοδότηση και από το Ταμ

(6) «...το κλείσιμο των σταθμών σε περιφ
σταθμαρχών...»

Δεδομένου ότι οι κλειστοί σταθμοί του περιφερειακ
κυκλοφοριακές ανάγκες γι' αυτό δεν χρειάζονται κατ' α
περιπτώσεις η ΗΤ ζήτησε πύκνωση δρομολογίων η Α
το έλλειμα σε προσωπικό) ικανοποίησε πλήρως και μ
υφίσταται σήμερα της Σιδηροδρομικής Επιχείρησης π
λόγω έλλειψης Σταθμαρχών. Τα αναγραφόμ
αναζητηθούν σε έλλειψη
αρμοδιότητες του
αγνοείτε ότι επ
στελεχιακού και τεχνικού δυναμικού του ΟΣΕ τα τε

## Τι προβλέπει η περιβόητη εργολαβία 717

Η σύμβαση, που αφορά σηματοδότηση και τηλεδιοίκηση σε τμήματα του βασικού άξονα, επανενεργοποιήθηκε την άνοιξη του 2021. Δεδομένου ότι η εργολαβία 717 έχει άμεση διεπαφή με τη σύμβαση προμήθειας (10005) που αφορά στην εγκατάσταση του ETCS (European Control Train System), η ολοκλήρωσή της θα ενισχύσει σημαντικά την ασφάλεια σε εμπορικά και επιβατικά δρομολόγια. Η προθεσμία ολοκλήρωσης του έργου που αφορά στην εγκατάσταση του ETCS είναι, σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα, το τέλος του 2023. Ουσιαστικά, το σύστημα ETCS ( European Train Control System) -είναι το σύστημα που αναλαμβάνει τον αυτόματο έλεγχο της κυκλοφορίας των τραίνων ελέγχοντας συνεχώς την κυκλοφορία με δυνατότητα να αποτρέπει το ανθρώπινο λάθος. Το σύστημα έχει την δυνατότητα όχι μόνο να καθοδηγεί τη σηματοδότηση αλλά και σε ακραία περίπτωση πού ο μηχανοδηγός δεν έχει τον έλεγχο του τραίνου ( λόγω κάποιας βλάβης) και σε περίπτωση που δύο τραίνα βρεθούν στην ίδια γραμμή έχει την δυνατότητα να φρενάρει σταδιακά και τα δύο τραίνα για να αποφεύγονται τραγωδίες- είναι η βασικότερη προϋπόθεση για να «τρέξουν» πιο γρήγορα τα τρένα.

Με λίγα λόγια, επιτρέπει τη συνεχή επιτήρηση της μέγιστης επιτρεπόμενης ταχύτητας των συρμών, την αυτόματη προστασία έναντι παραβιάσεων ταχύτητας, καθώς και την αυτόματη ακινητοποίηση του συρμού σε περίπτωση παραβίασης ερυθρού φωτοσήματος. Περιλαμβάνει, ακόμη, την απεικόνιση των ενδείξεων των φωτοσημάτων, που μπορούμε να τα φανταστούμε σαν τα φανάρια στους δρόμους, στον θάλαμο μηχανοδήγησης με ηλεκτρονικά μέσα.

Όλα αυτά τα συστήματα ασφαλείας όμως λείπουν σήμερα και την υλοποίησή τους την πρόλαβε το τραγικό δυστύχημα στα Τέμπη.

## Πώς θα είχε αποφευχθεί το δυστύχημα

Σηματοδότηση λειτουργεί μόνο σε ένα μικρό τμήμα του σιδηροδρομικού άξονα Θεσσαλονίκη – Λιανοκλάδι – Δομοκός. Το ενδιαφέρον είναι πως λειτουργούσε όταν παραδόθηκε πριν από περίπου έναν χρόνο, αλλά σταδιακά τα συστήματα τέθηκαν εκτός λόγω των προβλημάτων συντήρησης ή κλοπών από κυκλώματα παράνομης ανακύκλωσης. Παλαιοί σιδηροδρομικοί θυμούνται πως στο τμήμα που έγινε το

δυστύχημα λειτουργούσε το 2013 η σηματοδότηση, αλλά από το 2014 άρχισαν τα προβλήματα.



Η τότε διοίκηση της ΕΡΓΟΣΕ αποφάσισε, με την εργολαβία 717, να αναβαθμίσει τη σηματοδότηση και τα άλλα συστήματα, αλλά πέρασαν σχεδόν δέκα χρόνια χωρίς να έχει παραδοθεί το έργο. Μέχρι το 2021 το εκτελούσε η κοινοπραξία ΤΟΜΗ – Alstom και από το 2021 το έχει αναλάβει αποκλειστικά η Alstom, όπως λένε εκπρόσωποι της ελληνικής εταιρείας.

**Χωρίς σηματοδότηση δεν μπορεί να λειτουργήσει και η τηλεδιοίκηση, δηλαδή η εξ αποστάσεως διαχείριση της κυκλοφορίας των αμαξοστοιχιών από τα τρία κέντρα που διαθέτει ο ΟΣΕ σε Αθήνα, Λάρισα και Θεσσαλονίκη. Ούτε και το σύστημα ETCS για την ασφάλεια κυκλοφορίας, που, αν λειτουργούσε, θα ειδοποιούσε εγκαίρως πως δύο αμαξοστοιχίες κινούνταν το βράδυ της περασμένης Τρίτης στην ίδια γραμμή.**

Τα τελευταία χρόνια η ρύθμιση κυκλοφορίας γίνεται τοπικά, δηλαδή από λίγους σταθμάρχες και κλειδούχους που βρίσκονται στις μεγάλες πόλεις από τις οποίες διέρχεται το σιδηροδρομικό δίκτυο. Οι σταθμάρχες ρυθμίζουν την κυκλοφορία (αποφασίζουν ποιο τμήμα της διπλής γραμμής θα μονοδρομηθεί κλπ.) στην περιοχή ευθύνης τους, μέχρι να φτάσει ο συρμός στον επόμενο σταθμάρχη κ.λ.π.

## Στις 26 Μαρτίου θα παραδιδόταν το έργο αυτόματου ελέγχου της κυκλοφορίας

Σε 20 ημέρες από σήμερα δηλαδή στις 26 Μαρτίου υπολογιζόταν πως θα παραδίδοντάν μετά από 6 χρόνια και 120 χιλιόμετρα μικρότερη έκταση το κρίσιμο έργο εκσυγχρονισμού της σηματοδότησης και αυτόματου ελέγχου κυκλοφορίας στη σιδηροδρομική γραμμή Αθήνας – Θεσσαλονίκης που θα απέτρεπε το πολύνεκρο δυστύχημα στην Λάρισα.

Η αρχική σύμβαση για την υλοποίηση του έργου υπογράφηκε στις 26 Δεκεμβρίου του 2016. Το έργο ήταν συγχρηματοδοτούμενο από το ΕΣΠΑ 2014-2020 με συνολική δαπάνη 65,87 εκ ευρώ και είχε χρόνο ολοκλήρωσης ως την 26η Δεκεμβρίου του 2020.

Το έργο 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 519.4 χλμ. και **αντικατάσταση 70 αλλαγών τροχιάς επί του ίδιου άξονα.** Ακόμη, την εγκατάσταση και προσωρινή παραλαβή του συστήματος ελέγχου -χειρισμού σηματοδότησης ETCS level 1 σε 402 χλμ. του σιδηροδρομικού άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκη.

Ωστόσο η αρχική σύμβαση παρότι άπτονταν της ασφαλείας των μεταφορών είχε συνολικά 5 τροποποιήσεις . Μετά την αρχική της μορφή η σύμβαση τροποποιήθηκε στις 6 Σεπτεμβρίου 2018 στις 11 Οκτωβρίου του 2018 οι αλλαγές ήταν ήσσονος σημασίας. Στην τροποποίηση που έγινε στις 25 Μαΐου 2019 λίγο πριν τις εκλογές έγιναν δύο κρίσιμες αλλαγές.

Εκτός από την νέα αύξηση του προϋπολογισμού στα 83 εκατ. ευρώ, μειώθηκε το φυσικό αντικείμενο του έργου δηλαδή εκσυγχρονισμού σιδηροδρομικών γραμμών με συστήματα σηματοδότησης, τηλεδιοίκησης, τηλεπικοινωνιών από τα 519,4 στα 402 χιλιόμετρα σιδηροδρομικής γραμμής...»

«....

Ολόκληρη η χώρα θρηνεί σήμερα για τα θύματα της σιδηροδρομικής τραγωδίας στα Τέμπη, όμως το δυστύχημα αυτό δεν έρχεται ως "κεραυνός εν αιθρία". Απεναντίας: οι εργαζόμενοι στους σιδηροδρόμους είχαν κρούσει επανειλημμένα τον κώδωνα του κινδύνου σχετικά με τον τρόπο λειτουργίας και το καθεστώς ασφαλείας του σιδηροδρομικού δικτύου, όμως φαίνεται πως οι προειδοποιήσεις τους δεν έφτασαν ποτέ στα αυτιά των αρμοδίων.

**Είναι χαρακτηριστικό ότι λιγότερο από έναν χρόνο πριν, στις 27 Απριλίου του 2022, είχε υποβάλει την παραίτησή του στη διοίκηση της ΕΡΓΟΣΕ ο Χρήστος Κατσιούλης, πρόεδρος της επιτροπής ETCS, η οποία είναι αρμόδια για τα έργα σηματοδότησης και ασφάλειας στο σιδηροδρομικό δίκτυο, αποκαλύπτοντας την κατάσταση διάλυσης των σιδηροδρομικών γραμμών.**

Στην επιστολή παραίτησής του προς την ΕΡΓΟΣΕ:

Καταγγέλλει καθυστερήσεις, μη τήρηση φυσικού αντικειμένου και κακοδιαχείριση συμβάσεων, που αφορούν έργα σηματοδότησης και ασφάλειας των γραμμών.

Εκφράζει τη διαφωνία του για ενέργειες του Οργανισμού επί θεμάτων ανάταξης των γραμμών.

Δηλώνει την αμφιβολία του για τη γνώση των αρμοδίων σε ζητήματα λειτουργίας εξειδικευμένων συστημάτων.

Καταγράφει την ημιτελή συντήρηση του σιδηροδρομικού δικτύου.

Ο παραιτηθείς πρόεδρος επισημαίνει, ακόμα, ότι υφίσταται 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 τρένων».*

Ημερομηνία : 27 Απριλίου 2022
Αριθ.Πρωτ. : ΟΗΚ-ηρ86/22

Προς : Δ. Διευθύνοντα Σύμβουλο και Πρόεδρο Δ.Σ. ΕΡΓΟΣΕ κο Χρήστο Βάη

Κοιν : Διεύθυνση Έργων, κο Δημήτρη Τσιακαρά

Μέλη της Επιτροπής ETCS Σ.10005:

- κο Παύλο Κευζή
- κο Νικόλαο Λιόβρα
- κο Διονύσιο Γάβρα

ΘΕΜΑ : 1η Παρέμβαση Προέδρου ETCS Σ.10005

Σχετ. : Α. Επιστολή ΕΡΓΟΣΕ με αρ.πρωτ. ΟΗΚ.33972/29.11.2021.
Β. Η από 26/4/2022 κοινοποίηση του επισυναπτόμενου και την συμβάσιμου
Γ. Επιστολή ΕΡΓΟΣΕ με αρ.πρωτ. ΟΗΚ.4065/22/27.04.2022

Με το Α' σχετικό, σε απάντηση της κλήσεώς μου σε ακρόαση, σας ενημέρωνα για θέματα της Σ717 και της Σ.10005, καθώς και για τις αδιασκέπτητες καθυστερήσεις στην υλοποίηση των δύο συμβάσεων.

Με το Β' σχετικό ενημέρωσα εσας εμπροσθοφυλάκια και την αποφασιστικότητα σας, για όλα τα τεχνικά θέματα που προκύπτουν και προκαλούν αδικαιολόγητες καθυστερήσεις στην εξέλιξη των συμβάσεων αμφότερης της σημαινόσης Σ717/14 και ETCS επί γραμμής Χ10005/02.

Με το Γ' σχετικό κλήθηκα όπως ο Διευθυντής Έργων κα σε εσάς, τη δικαιοσύνη μου με τα ανωτερωθέντα στα πορίσματα του εμπειρογνώμονα και της συμβάλλες μου ίσα το νόημα ο ίδιος είναι γνώστης της λειτουργίας των γραμμάτων συστημάτων αλληλεξάρτησης σημαινόσης (IXL).

Στο ηλέκτρο υποσύστημα που παρέδωσε το φυσικό αντικείμενο και ολοκλήρωσε ο πάροχος δίκαιης εμπειρίας της σκοπιάς σημαινόσης (Σ 717), η συμβάσα επιτροπή, της οποίας είχα Πρόεδρος, αδικαίωσε το φυσικό αντικείμενο του ETCS επί γραμμής (Σ 10005), όπου και τμήματα Γλυφά – Θεσσαλονίκης – Προμαχώνα, καθώς και στο τμήμα Ωλένη – Χαλκίδα (ανακαίνιση από τον ΟΣΕ).

Σε συνέχεια των ανωτέρω, επειδή διαφαίνεται :

- η μη πλήρωση της φυσικής αντικείμενου της σύμβασης Σ17 και του τρόπου υλοποίησης του ETCS στα τμήματα Αχαρνές – Ωλένη, Δόμοκος – Λάρισα και Λάρισα – Πλατύ, δίδη καταρρέονται σκοπίμως βρέθηκαν και συμβατικές ανάγκες φωτοσημάνσεις.
- η μη πλήρωση του φυσικού αντικείμενου της σύμβασης Σ17 με την ανάγκη υποβίβασή των εν λειτουργία τροποποιούμενων με ευρωπαϊκά κανόνια υφιστάμενων σημαντικών ηλεκτρονικών συστημάτων ΣΣΕ Σταγιάδων, Ελασσόνας, Βάθα Κοίλα, Αλίβερι, Αλυκοπέτρας Λαζάρας και την αντικατάστασή τους με ένα σύγχρονο αλληλεξάρτησης, δίδη επιφέρουν τέρατος καθυστερήσεις στη σύμβαση του ETCS επί γραμμής
- την καταστροφή της σύμβασης φυσικής της σημαινόσης στο τμήμα Δόμοκος – Λάρισα και τις τεράστιες καθυστερήσεις που αυτή αυξάνει επιφέρει στη σύμβαση του ETCS επί γραμμής
- τη μη πλήρωση των συμβατικού αντικειμένου της σύμβασης Σ17 στο τμήμα Ωλένη – Γιδρέα με την καταστροφή της σύμβασης προσκεπτόμενης παρεμβατικής της γραμμής και την αντικατάσταση των υπάρχοντα, προβληθέντων κλιμάκωσης γραμμής με ατομικές σέρνων, δίδη με την υλοποίηση του ETCS θα επιτύχουν η λειτουργικότητα των τμήματα στης σε λίγο καιρό με 200Km/h, χωρίς θα αυτό τα υπάρχει κανένα ενδιάμεσο της επιβατόσας της γραμμής, σκοπός και δεύτερη φάση, με όλη αυτά συνεπαγόμενη θέση σταθμάρχων κυλιόμενων πλατφορμών.
- της δυσκολίας ήρεμης στην Ευρωπαϊκή Ένωση, της προς τα μπροστά πορεία του ETCS τον Οκτώβριο τέλη 2022. Διαφαίνεται ότι η υπόσταση της σύμβασης ανάπτυξης της σημαινόσης (Σ717) λήγει το Μάιο του 2022, χωρίς να έχει σημειωθεί πρόοδος στην εξέλιξή της.

για να μη δημιουργήσω προβλήματα στην υλοποίηση των έργων σας παρεμπίπτω από τη θέση του Προέδρου και μέλους της επιτροπής του ETCS επί γραμμής της σύμβασης 10005 και παρακαλώ για την αντικατάστασή μου.

27 Απρ 2022

Ο Διευθύνων Σύμβουλος
Πρόεδρος ΔΣ
Δημήτριος Μάγκος
Δ.Ν. Οικονομικής Ανάπτυξης

# Λειτουργούσαν τα συστήματα ασφάλειας; Συλλήψεις για την τραγωδία των Τεμπών – Ανατριχιαστική καταγγελία του προέδρου των μηχανοδηγών

Σε τέσσερις προσαγωγές για την ανείπωτη τραγωδία μετά τη σύγκρουση τρένων στα Τέμπη προχώρησε η Ελληνική Αστυνομία, την ώρα που οι Αρχές δίνουν μάχη στα συντρίμμια για τον εντοπισμό επιβατών. Οι νεκροί είναι τουλάχιστον 32 ενώ οι τραυματίες που νοσηλεύονται είναι 53. Άρχισαν οι προσπάθειες με γερανοφόρα οχήματα.

Σύμφωνα με το ρεπορτάζ του Open έχουν εξεταστεί και ολοκληρώσει τις καταθέσεις τους ένας εκ των βασικών υπευθύνων της Hellenic Train, ένας προϊστάμενος στα εκδοτήρια και ένας προϊστάμενος στους μηχανοδηγούς. Την ίδια ώρα υπάρχει αναμονή για την κατάθεση του σταθμάρχη Λάρισας.

Την έρευνα για το πολύνεκρο σιδηροδρομικό δυστύχημα στα Τέμπη έχει αναλάβει το Τμήμα της Τροχαίας της Λάρισας. Η έρευνα βρίσκεται σε εξέλιξη για το περιστατικό, ενώ στο Αστυνομικό τμήμα Λάρισας δίνονται ήδη καταθέσεις, ώστε να διερευνηθούν τα αίτια της τραγωδίας.

- Για την πολύνεκρη σύγκρουση δυο αμαξοστοιχιών στα Τέμπη, αργά το βράδυ της Τρίτης, στην περιοχή Ευαγγελισμός, μίλησε ο Κώστας Γενιδούνιας, πρόεδρος των μηχανοδηγών του ΟΣΕ, καταγγέλλοντας ότι όλα γίνονται χειροκίνητα και εμπειρικά.

«Έχει συμβεί το αδιανόητο. Δύο τρένα βρέθηκαν στην ίδια γραμμή. Το Intercity ανέβαινε προς Θεσσαλονίκη, το εμπορικό κατέβαινε από Θεσσαλονίκη προς Αθήνα και υπήρξε μετωπική

σύγκρουση και τα αποτελέσματα της τα βλέπετε όλοι», δήλωσε στην ΕΡΤ.

Σε ερώτηση πώς εξηγεί το ότι δεν ενημερώθηκαν οι συνάδελφοί του ότι κινούνταν στην ίδια γραμμή και αν υπάρχει κάποιο κεντρικό σύστημα που έχει την επιτήρηση των αμαξοστοιχιών, ο κ. Γενιδούνιας απαντά: **«Δεν λειτουργεί τίποτα.** Γίνονται όλα με ανθρώπινο παράγοντα, χειροκίνητα. Είμαστε στο manual (χειροκίνητο). Όπως είμαστε σε όλη τη διαδρομή Αθήνα – Θεσσαλονίκη», προσθέτοντας ότι ούτε οι ενδείξεις λειτουργούν, ούτε τα φωτοσήματα, ούτε ο έλεγχος της κυκλοφορίας.

- «Αν αυτά λειτουργούσαν, οι μηχανοδηγοί θα βλέπανε την κόκκινη ένδειξη και τα τρένα θα σταματούσαν σε απόσταση μεταξύ τους 500 μ», κατήγγειλε τονίζοντας ότι ως φορέας έχουν κάνει έγραφες διαμαρτυρίες γι' αυτό το θέμα.

Ειδικότερα τόνισε ότι το τελευταίο χρονικό διάστημα τα συστήματα που υπήρχαν δεν λειτουργούν. «Εμείς συνεχώς διαμαρτυρόμαστε γι' αυτά. Εμείς παίρνουμε συνέχεια εντολές και πάμε όπου μας λένε», πρόσθεσε συμπληρώνοντας ότι αρμόδιοι για να απαντήσουν είναι άλλοι.

- «Ψάχνω τους συναδέλφους μου» είπε ο κ. Γενιδούνιας, διευκρινίζοντας ότι υπάρχει διπλή γραμμή και δεν μπορεί να καταλάβει γιατί βρέθηκαν οι δύο αμαξοστοιχίες στην ίδια γραμμή.

«Προφανώς οι συνάδελφοι βρήκαν ο ένας τον άλλο στην ίδια γραμμή», συμπλήρωσε προσθέτοντας ότι «η γραμμή Αθήνα Θεσσαλονίκη είναι διπλή. Αν σε κάποιο σημείο γίνονται έργα, υπάρχουν εκεί διακλαδώσεις οι οποίες κατευθύνουν τα τρένα. Εδώ η γραμμή είναι διπλή και δύο τρένα βρέθηκαν στην ίδια γραμμή. Το ένα κατέβαινε και το άλλο ανέβαινε».

# Εξώδικο των μηχανοδηγών τον Νοέμβριο

Οι μηχανοδηγοί επισημαίνουν τα προβλήματα που έχουν αυξήσει τους εκτροχιασμούς και ζητούν την άμεση λήψη μέτρων από τον ΟΣΕ και το υπουργείο Υποδομών-Μεταφορών.

Σημεία και τέρατα για την **κακή κατάσταση του σιδηροδρομικού δικτύου** καταγγέλλουν πλέον και μέσω εξώδικης διαμαρτυρίας οι μηχανοδηγοί, θέτοντας προ των ευθυνών τους τον ΟΣΕ και το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και ζητούν απαντήσεις, προειδοποιώντας με κινητοποιήσεις.

Το εξώδικο κατατέθηκε στους αρμοδίους από την Πανελλήνια Ενωση Προσωπικού Ελξης (ΠΕΠΕ), ενώ κοινοποιήθηκε ταυτόχρονα στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) και την Hellenic Train, την πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ που εκτελεί τα δρομολόγια. Οι εργαζόμενοι επισημαίνουν αρχικά ότι, «παρά τις διαρκείς διαμαρτυρίες μας και πρωτίστως τις συνεχείς εκκλήσεις μας προς αποκατάσταση των εντεινόμενων προβλημάτων του σιδηροδρομικού δικτύου», επαβεβαιώθηκαν οι φόβοι που είχαν εκφράσει για πρόκληση τραυματισμών.

Αναφέρονται, δηλαδή, στο **ατύχημα που συνέβη στις 25 Οκτωβρίου**, όταν αμαξοστοιχία του προαστιακού στο δρομολόγιο Αθήνα-Χαλκίδα προσέκρουσε λίγο πριν από τις Αχαρνές σε ηλεκτροφόρο υψηλής τάσης καλώδιο που κρεμόταν με συνέπεια ο μηχανοδηγός να τραυματιστεί και να νοσηλευτεί. Το εξώδικο στη συνέχεια απαριθμεί το πλήθος των προβλημάτων που προκαλούν «η κακή κατάσταση της σιδηροδρομικής υποδομής και η έλλειψη συντήρησης»:

- Καθημερινώς οι μηχανοδηγοί παίρνουν εντολές για βραδυπορίες.

- **Δεν λειτουργούν εδώ και πολλά έτη φωτοσήματα και τηλεδιοίκηση.**

- **Δεν λειτουργεί το σύστημα ETCS** το οποίο προστατεύει απέναντι στο ανθρώπινο λάθος, παρά το γεγονός ότι έχει εγκατασταθεί στις μηχανές!

- **Δεν λειτουργεί η τηλεματική στους σταθμούς**, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει ενημέρωση στο επιβατικό κοινό για τις καθυστερήσεις και αλλαγές στα δρομολόγια και οι επιβάτες να εξαγριώνονται και να επιτίθενται στους μηχανοδηγούς.

- **Κλείνουν σταθμοί σε περιφερειακές πόλεις λόγω έλλειψης σταθμαρχών** και αυτό δημιουργεί προβλήματα στα τρένα και στην πύκνωση των δρομολογίων.

- Η ελλιπής περίφραξη της υποδομής καθιστά εύκολη την πρόσβαση σε πεζούς σε πολλά σημεία, συνεπεία της οποίας υπάρχει συνεχώς απώλεια ανθρώπινων ζωών.

- Δεν καθαρίζεται καν η πυκνή βλάστηση που περιορίζει την ορατότητα και καλύπτει ακόμα και σήματα γραμμής.

- Εδώ και 15 χρόνια δεν λειτουργούν τα συστήματα ασφαλείας και φωτισμού εντός των σηράγγων στον Προαστιακό Αθήνας (Μέγαρα) και είναι αδύνατη η επικοινωνία όταν τρένο βρίσκεται μέσα σε αυτές!

Ως απόδειξη της κάκιστης κατάστασης της υποδομής οι μηχανοδηγοί υπενθυμίζουν τους τρεις πρόσφατους εκτροχιασμούς, την 1η/8 στην Τιθορέα, στις 10/10 στο Λιανοκλάδι και στις 21/10 επίσης στην Τιθορέα. Διαμαρτύρονται για την απαξίωση του σιδηρόδρομου, δηλώνουν ότι έχουν εξαντληθεί τα όρια ανοχής και καλούν ΟΣΕ και υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών να εξηγήσουν εγγράφως τα μέτρα που θα λάβουν. Ενημερώνουν, τέλος, ότι για όλους τους παραπάνω λόγους προτίθενται να προβούν σε κινητοποιήσεις.

# Νέα καταγγελία-σοκ των εργαζομένων στον ΟΣΕ στις 7 Φεβρουαρίου!- "Δεν θα περιμένουμε το δυστύχημα που έρχεται, για να τους δούμε να χύνουν κροκοδείλια δάκρυα κάνοντας διαπιστώσεις"

Η Δημοκρατική Ενωτική Κίνηση Εργαζομένων στον ΟΣΕ είχε εκφράσει τον φόβο της ότι είναι πιθανό να συμβεί κάποιο τρομακτικό δυστύχημα. Διαβάστε την "προφητική" ανακοίνωση.

Συναδέλφισσες, Συνάδελφοι,

Άλλα δύο ατυχήματα τις προηγούμενες ημέρες προστέθηκαν στο μακρύ κατάλογο με τις Αμαξοστοιχίες 51 και 61 αντίστοιχα, θέτοντας σε άμεσο κίνδυνο το συνάδελφο Μηχανοδηγό αλλά και τους επιβάτες.

Όσο δεν παίρνονται μέτρα προστασίας στους εργασιακούς χώρους και την ασφαλή λειτουργία και κυκλοφορία των τρένων, τα ατυχήματα δεν έχουν τελειωμό.

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.

Το Υπουργείο βρίσκει λεφτά για τις διάφορες εργολαβίες, αλλά για να ολοκληρωθούν επιτέλους οι σιδηροδρομικές

υποδομές και τα συστήματα ασφαλούς κυκλοφορίας Ο Χ Ι ! «έχουν καιρό....κάποια στιγμή θα τελειώσουν».

**Η ΡΑΣ επιλεκτικά παρεμβαίνει**, αφήνοντας εκτεταμένα κενά και σοβαρές ελλείψεις στο απυρόβλητο.

**Διάφοροι φορείς, ΟΣΕ και HELLENIC TRAIN** αλληλο-μεταφέρουν τις ευθύνες τους, αλλά κανείς στο τέλος δεν φταίει..... Φταίνε τα φαινόμενα που είναι έντονα και πλημμυρίζει η γραμμή, φταίνε οι φωτιές που άφησαν καμένους κορμούς, φταίει το χιόνι, φταίνε οι άλλοι, φταίμε λίγο και εμείς φταίει και ο Χατζηπετρής...!!!

**ΟΧΙ ΑΛΛΗ ΚΟΡΟΙΔΙΑ**

**Δεν θα περιμένουμε το δυστύχημα που έρχεται, για να τους δούμε να χύνουν κροκοδείλια δάκρυα κάνοντας διαπιστώσεις.**

Τα Σωματεία στο Σιδηρόδρομο και η Π.Ο.Σ. δεν μπορεί να ανέχονται άλλο αυτή την επικίνδυνη κατάσταση. Τι άλλο περιμένουν για να παρέμβουν; Τι άλλο πρέπει να συμβεί;

Τα θέματα ασφάλειας πρέπει να μπουν στην πρώτη γραμμή. Να βρεθούν στο επίκεντρο των συνελεύσεων στους χώρους δουλειάς.

Οι εργαζόμενοι πρέπει να κρίνουν πολιτικά και συνδικαλιστικά όσους έχουν ευθύνη και συνεχίζουν να σφυράνε αδιάφορα εκείνους που αδιαφορούν γι' αυτό που συμβαίνει. Να κρίνουν εκείνους τους πολιτικούς κομισάριους και συνδικαλιστικούς εκπροσώπους που υποτιμούν και αδιαφορούν για όλους εκείνους τους παράγοντες που όταν διασταυρώνονται δημιουργούν καθημερινά ατυχήματα και δυστυχήματα.

**ΑΙΕΚΔΙΚΟΥΜΕ:**

- Άμεση πρόσληψη στον ΟΣΕ και την HELLENIC TRAIN μόνιμου προσωπικού με συγκροτημένα δικαιώματα για την κάλυψη των πολύ μεγάλων και σοβαρών ελλείψεων σε όλες τις ειδικότητες. Αντίστοιχη εξειδίκευση και πιστοποίηση του προσωπικού.
- Προγράμματα εκπαίδευσης όλων των εργαζομένων στον ασφαλή τρόπο εκτέλεσης των εργασιών.
- **Ολοκλήρωση των έργων υποδομής και ασφαλούς λειτουργίας του σιδηροδρομικού δικτύου.**
- Σωστή συντήρηση και επισκευή του τροχαίου υλικού και της γραμμής.
- Συντήρησης, επισκευή και εκσυγχρονισμού όλου του τεχνικού εξοπλισμού και όλων των εγκαταστάσεων για ασφαλή εργασία.
- **Μέτρα ασφαλούς κυκλοφορίας των τρένων ιδιαίτερα κατά τη διέλευσή τους από κατοικημένες περιοχές.**
- Να χορηγηθούν όλα τα Μέσα Ατομικής Προστασίας.
- Τεχνικός Ασφάλειας και Γιατρός Εργασίας σε κάθε συγκρότημα.

Από τον Νοέμβριο του 2022 είχαν καταγγείλει οι μηχανοδηγοί την κακή κατάσταση του σιδηροδρομικού δικτύου και μέσω εξώδικης διαμαρτυρίας είχαν θέσει προ των ευθυνών τους τον ΟΣΕ και το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Το εξώδικο κατατέθηκε στους αρμοδίους από την Πανελλήνια Ενωση Προσωπικού Ελξης (ΠΕΠΕ), ενώ κοινοποιήθηκε ταυτόχρονα στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) και την Hellenic Train, την πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ που εκτελεί τα δρομολόγια. Οι εργαζόμενοι επισήμαιναν αρχικά ότι «παρά τις διαρκείς διαμαρτυρίες μας και πρωτίστως τις συνεχείς εκκλήσεις μας προς αποκατάσταση των εντεινόμενων προβλημάτων του σιδηροδρομικού δικτύου», επιβεβαιώθηκαν οι φόβοι που είχαν εκφράσει για πρόκληση τραυματισμών. Αναφέρονται, δηλαδή, στο ατύχημα που συνέβη στις 25 Οκτωβρίου, όταν αμέσως στοιχεία

του προαστιακού στο δρομολόγιο Αθήνα-Χαλκίδα προσέκρουσε λίγο πριν από τις Αχαρνές σε ηλεκτροφόρο υψηλής τάσης καλώδιο που κρεμόταν με συνέπεια ο μηχανοδηγός να τραυματιστεί και να νοσηλευτεί.

Το εξώδικο στη συνέχεια απαρρίθμούσε το πλήθος των προβλημάτων που προκαλούν «η κακή κατάσταση της σιδηροδρομικής υποδομής και η έλλειψη συντήρησης»:

– Καθημερινώς οι μηχανοδηγοί παίρνουν εντολές για βραδυπορίες.
**– Δεν λειτουργούν εδώ και πολλά έτη φωτοσήματα και τηλεδιοίκηση.**
**– Δεν λειτουργεί το σύστημα ETCS το οποίο προστατεύει απέναντι στο ανθρώπινο λάθος, παρά το γεγονός ότι έχει εγκατασταθεί στις μηχανές!**
– Δεν λειτουργεί η τηλεματική στους σταθμούς, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει ενημέρωση στο επιβατικό κοινό για τις καθυστερήσεις και αλλαγές στα δρομολόγια και οι επιβάτες να εξαγριώνονται και να επιτίθενται στους μηχανοδηγούς.
– Κλείνουν σταθμοί σε περιφερειακές πόλεις λόγω έλλειψης σταθμαρχών και αυτό δημιουργεί προβλήματα στα τρένα και στην πύκνωση των δρομολογίων.
– Η ελλιπής περίφραξη της υποδομής καθιστά εύκολη την πρόσβαση σε πεζούς σε πολλά σημεία, συνεπεία της οποίας υπάρχει συνεχώς απώλεια ανθρώπινων ζωών.
– Δεν καθαρίζεται καν η πυκνή βλάστηση που περιορίζει την ορατότητα και καλύπτει ακόμα και σήματα γραμμής.

– Εδώ και 15 χρόνια δεν λειτουργούν τα συστήματα ασφαλείας και φωτισμού εντός των σηράγγων στον Προαστιακό Αθήνας (Μέγαρα) και είναι αδύνατη η επικοινωνία όταν τρένο βρίσκεται μέσα σε αυτές!

Ως απόδειξη της κάκιστης κατάστασης της υποδομής οι μηχανοδηγοί υπενθυμίζουν τους τρεις πρόσφατους εκτροχιασμούς, την 1η/8 στην Τιθορέα, στις 10/10 στο Λιανοκλάδι και στις 21/10 επίσης στην Τιθορέα. Διαμαρτύρονται για την απαξίωση του σιδηρόδρομου, δηλώνουν ότι έχουν εξαντληθεί τα όρια ανοχής και καλούν ΟΣΕ και υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών να εξηγήσουν εγγράφως τα μέτρα που θα λάβουν.

«....

# Παραίτηση από επιτροπή της ΕΡΓΟΣΕ με καταγγελία για την κατάσταση των σιδηροδρομικών γραμμών

4 Μαΐου 2022

Την επιστολή παραίτησης του προέδρου της επιτροπής ETCS της ΕΡΓΟΣΕ, υπεύθυνη για τα έργα σηματοδότησης του σιδηροδρομικού δικτύου, έδωσε στη δημοσιότητα ο τομεάρχης Υποδομών και Μεταφορών της Κ.Ο. του ΣΥΡΙΖΑ-Προοδευτική Συμμαχία και βουλευτής Β3' Νότιου Τομέα Αθηνών, Νίκος Παππάς.

Μέσω της επιστολή, ο παραιτηθείς πρόεδρος κάνει λόγο για αδικαιολόγητη καθυστέρηση στην υλοποίηση των συμβάσεων, κακοδιαχείρηση της σύμβασης ανάταξης σε τμήμα του δικτύου και μη τήρηση του συμβατικού αντικειμένου της σύμβασης στο τμήμα Οινόη – Τιθωρέα, διαφωνώντας με την αναμενόμενη ανώτατη ταχύτητα των 200 χλμ/ώρα στο τμήμα αυτό.

Ο κ. Παππάς αναφέρει στην ανακοίνωσή του:

*Οι καταγγελίες του παραιτηθέντα προέδρου της επιτροπής ETCS, του αρμόδιου, δηλαδή, για τα έργα σηματοδότησης και τα συστήματα ασφαλείας στο σιδηροδρομικό δίκτυο, αποτελούν κόλαφο για την κυβέρνηση Μητσοτάκη και την τριετή πολιτική διάλυσης του σιδηροδρόμο*

*Στην επιστολή παραίτησής του προς την ΕΡΓΟΣΕ:*

- *Καταγγέλλει καθυστερήσεις, μη τήρηση φυσικού αντικειμένου και κακοδιαχείριση συμβάσεων, που αφορούν έργα σηματοδότησης και ασφάλειας των γραμμών.*
- *Εκφράζει τη διαφωνία του για ενέργειες του Οργανισμού επί θεμάτων ανάταξης των γραμμών.*
- *Δηλώνει την αμφιβολία του για τη γνώση των αρμοδίων σε ζητήματα λειτουργίας εξειδικευμένων συστημάτων.*

* *Καταγράφει την ημιτελή συντήρηση του σιδηροδρομικού δικτύου.*

*Ο παραιτηθείς πρόεδρος επισημαίνει, ακόμα, ότι υφίσταται 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 τρένων».*

*Ο κ. Καραμανλής, ο οποίος ομολογούσε πριν από λίγες ημέρες, μέσω του κοινοβουλευτικού ελέγχου, την πλημμελή συντήρηση του σιδηροδρομικού δικτύου, είναι πολλαπλώς εκτεθειμένος.*

*Οι καταγγελίες εκθέτουν τον ίδιο και τον κ. Μητσοτάκη.*

*Επί τρία χρόνια, η καταστροφική και επικίνδυνη πολιτική τους υποβαθμίζει το τρένο και τις υπηρεσίες του, δημιουργεί «εκπτώσεις» στην ασφάλεια επιβατών και εργαζομένων.*

Η επιστολή παραίτησης:

ΕΡΓΟΣΕ
ΕΡΓΑ ΟΣΕ Α.Ε.
ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΕΡΓΩΝ ΙΤΑΛΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ

TÜV AUSTRIA
ISO 45001:2018

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

Ημερομηνία : 27 Απριλίου 2022
Αριθ.Πρωτ. : ΟΙΚ. 4086/22

Προς : Διευθύνοντα Σύμβουλο και Πρόεδρο Δ.Σ. ΕΡΓΟΣΕ κο Χρήστο Βίνη

Κοιν : Διευθυντή Έργων, κο Δημήτριο Τσατσαρό

Μέλη της Επιτροπής ETCS Σ.10005 :

- κο Παύλο Κουζή
- κο Νικόλαο Ανδρέου
- κα Διονυσία Γκίβα

ΘΕΜΑ : Παραίτηση Προέδρου ETCS Σ.10005

Σχετ. : Α. Επιστολή ΕΡΓΟΣΕ με αρ.πρωτ.ΟΙΚ.338/21/29.11.2021.
Β. Η από 26/4/2021 ενημέρωση του εμπαρογνώμονα και νυν συμβούλου σας.
Γ. Επιστολή ΕΡΓΟΣΕ με αρ.πρωτ. ΟΙΚ.4086/22/27.04.2022

Με το Α' σχετικό, σε απάντηση της κλήσεώς μου σε ακρόαση, σας ενημέρωσα για όλα τα θέματα της Σ.717 και της Σ.10005, καθώς και για τις αδικαιολόγητες καθυστερήσεις στην υλοποίηση των δύο συμβάσεων.

Με το Β' σχετικό ενημέρωσα τον εμπαρογνώμονα και νυν σύμβουλό σας, για όλα τα τεχνικά θέματα που προκάλεσαν και προκαλούν αδικαιολόγητες καθυστερήσεις στην υλοποίηση των συμβάσεων ανάταξης της σηματοδότησης 717/14 και ETCS επί γραμμής 10005/07.

Με το Γ' σχετικό εξέφρασα στον Διευθυντή Έργων και σε εσάς, τη διαφωνία μου με τα αναγραφόμενα στα πορίσματα του εμπειρογνώμονα και τις αμφιβολίες μου για το πόσο ο ίδιος είναι γνώστης της λειτουργίας των καλωδιακών συστημάτων αλληλεξάρτησης σηματοδότησης (R.R.I.).

Στα τμήματα γραμμής που τηρήθηκε το φυσικό αντικείμενο και συμμετείχε ο πάροχος άνεσης εμπειρίας της ανάταξης σηματοδότησης (Σ.717), η παρούσα επιτροπή, της οποίας είμαι Πρόεδρος, ολοκλήρωσε το φυσικό αντικείμενο του ETCS επί γραμμής (Σ.10005), ήτοι στα τμήματα Πλατύ – Θεσσαλονίκη – Προμαχώνα, καθώς και στο τμήμα Οινόη – Χαλκίδα (ανοιχτό από τον ΟΣΕ).

Σε συνέχεια των ανωτέρω, επειδή διαφωνώ με :

- τη μη τήρηση του φυσικού αντικειμένου της σύμβασης 717 και του τρόπου υλοποίησης του ETCS στα τμήματα Αγορανής – Οινόη, Δομοκός – Λάρισα και Λάρισα – Πλατύ, διότι καταργούνται συμβατικά δρομολόγια και συμβατικές ενδείξεις φωτοσημάτων.
- τη μη τήρηση του φυσικού αντικειμένου της σύμβασης 717 με την αναίτια αποξήλωση των εν λειτουργία (χρησιμοποιούμενων με ευρωπαϊκά κανόνλια) υφιστάμενων συστημάτων αλληλεξάρτησης στους Σ.Σ.Τανάγρα, Ελαιώνα, Θήβα, Σοφικό, Αλίαρτο, Αλαλκομενές, Λιβαδειά, Διόδια και την αντικατάστασή τους με ένα σύστημα αλληλεξάρτησης, όπου επιφέρουν περάσεις καθυστερήσεις στη σύμβαση του ETCS επί γραμμής.
- την ακαταδιάκριτη της σύμβασης ανάταξης της σηματοδότησης στα τμήμα Δομοκός – Λάρισα και τις περάσιες καθυστερήσεις που αυτή έκθεμα επιφέρει στη σύμβαση του ETCS επί γραμμής
- τη μη τήρηση του συμβατικού αντικειμένου της σύμβασης 717 στο τμήμα Οινόη – Τιθορέα με την κατάργηση της συμβατικά προβλεπόμενης πνευματοποίησης της γραμμής και την αντικατάσταση των συμβατικά προβλεπόμενων κυκλωμάτων γραμμής με μετρητές αξόνων, διότι με την υλοποίηση του ETCS θα επιτρέπεται η κυκλοφορία των τρένων στο εν λόγω τμήμα με ταχύτητα, γεγονός το οποίο να απαγορεύει κάθε ένδειξη του κατάστασης της γραμμής, αφήνει και θεωρώ εκτός με ό,τι αυτό συνεπάγεται στην ασφάλεια κυκλοφορίας των τρένων.
- τις δεσμεύσεις προς όλη Ευρωπαϊκή Ένωση, ως προς την αποπεράτωση του ETCS τον Οκτώβριο του 2022, δεδομένου ότι η παράταση της σύμβασης ανάταξης της σηματοδότησης (Σ.717) λήγει τα μέσα του 2022, χωρίς να έχει σημειωθεί πρόοδος στην εξέλιξή της.

....»

«....

Αλεξία Καλαϊτζή, Ελβίρα Κρίθαρη
01.03.2023 • 17:30
UPD: 02.03.2023 • 12:03
Newsroom
01.03.2023 • 23:29

Τα συστήματα τηλεδιοίκησης και φωτοσήμανσης δεν λειτουργούν, όχι κατ' εξαίρεση, αλλά λόγω των διαχρονικών καθυστερήσεων στην αναβάθμιση των συστημάτων ασφαλείας. Η πρόεδρος της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, Ιωάννα Τσιαπαρίκου, έκανε λόγο στην «Κ» για «εργολαβίες που έπρεπε να είχαν ολοκληρωθεί» και πρόσθεσε: **«Το σύστημα είναι αυτή τη στιγμή χειροκίνητο, επομένως ελλοχεύει ο κίνδυνος ανθρώπινου λάθους».** Οι διαρκείς επισημάνσεις για την απουσία συστήματος τηλεδιοίκησης αποτυπώνονται στις «Ετήσιες Εκθέσεις Ασφάλειας» της ΡΑΣ.

Για την αναβάθμιση των συστημάτων σηματοδότησης – τηλεδιοίκησης σε τμήματα του άξονα Αθήνα – Θεσσαλονίκη υπεγράφη σύμβαση το 2014, με αρχικό κόστος 41 εκ. ευρώ όταν έγινε η ανάθεση, το οποίο αργότερα εκτινάχθηκε, ξεπερνώντας το 50% του αρχικού προϋπολογισμού και φέρνοντας την ΕΡΓΟΣΕ, μετά από έλεγχο της Επιτροπής Δημοσιονομικού Ελέγχου το 2018, υπόλογη για κακοδιαχείριση.

«Η σύμβαση για την ανάταξη και αναβάθμιση του συστήματος τηλεδιοίκησης – σηματοδότησης έχει περάσει δια πυρός και σιδήρου» αναφέρουν χαρακτηριστικά πηγές του υπουργείου Μεταφορών, κάνοντας λόγο για «χρόνιο σιδηροδρομικό πρόβλημα στην Ελλάδα».

«Η ανάταξη δεν έγινε ποτέ», προσθέτει ο εκπρόσωπος εργαζομένων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, Βασίλης Ζαβογιάννης και εξηγεί

στην «Κ» ότι τα συστήματα ασφάλειας που είχαν ενσωματωθεί περί το 2004 δεν τέθηκαν ποτέ σε λειτουργία. Βάση του χρονοδιαγράμματος του έργου, η ανάταξη και αναβάθμιση των συστημάτων θα έπρεπε να έχει ολοκληρωθεί μέχρι το 2020, αλλά μόνο το τμήμα από το Πλατύ Ημαθίας μέχρι τον Προμαχώνα, είναι σήμερα έτοιμο. Στο σημείο του τραγικού δυστυχήματος οι διαδικασίες παρέμεναν απαρχαιωμένες...»

«.....

# Κυριάκος Μητσοτάκης / Δεν ήξερε για τις υποκλοπές, για τους νεκρούς εκτός ΜΕΘ και για το χάος στον ΟΣΕ

ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Αυγή Newsroom

**Αδιάκοπη γραμμή άμυνας - Οι υπουργοί τον έχουν στην απέξω ισχυρίστηκε ο πρωθυπουργός για τις τρεις πολύ μεγάλες και δραματικές κρίσεις που σημάδεψαν τη χώρα**

Κατώτερος των περιστάσεων αποδεικνύεται ο Κυριάκος Μητσοτάκης σε όλες τις μείζονες κρίσεις που κλήθηκε να διαχειριστεί καθώς όπως ο ίδιος ισχυρίζεται, οι υπουργοί του δεν τον ενημέρωναν, τον είχαν για να το πούμε λαϊκά οι υπουργοί του στην απέξω.

ΔΙΑΒΑΣΤΕ ΕΠΙΣΗΣ

Οικονόμου για Τέμπη / Ο Μητσοτάκης δεν γνώριζε τίποτα για το χάος στον ΟΣΕ– Κανένας δεν τον ενημέρωσε (βίντεο)

Συγκεκριμένα, κατά την πανδημία του κορωνοϊού ισχυρίστηκε ότι δεν γνώριζε πως πεθαίνουν εκτός ΜΕΘ οι διασωληνωμένοι ασθενείς. Στη συνέχεια όταν έσκασε το μέγα σκάνδαλο των υποκλοπών ισχυρίστηκε ότι και πάλι δεν τον γνώριζε. Και τέλος ο κυβερνητικός εκπρόσωπος ισχυρίστηκε για την τραγωδία των Τεμπών ότι και πάλι



κανένας δεν είχε ενημερώσει τον Κυριάκο Μητσοτάκη για το χάος και το αλαλούμ στον ΟΣΕ.

ADVERTISEMENT

Μόνο που πια το μοτίβο είναι εξαιρετικά επικίνδυνο καθώς δείχνει μια **αδίστακτη γραμμή άμυνας**. Ο Κυριάκος Μητσοτάκης **προτιμά να ισχυρίζεται ότι οι υπουργοί του δεν τον ενημερώνουν για τίποτε το σημαντικό παρά να παραδεχθεί ότι έχει ως επικεφαλής της κυβέρνησης την πολιτική ευθύνη** για όλους τους κυβερνητικούς χειρισμούς στα μεγάλα θέματα και τα μεγάλα σκάνδαλα.\
Προτιμά να ισχυρίζεται ότι δεν ελέγχει την κυβέρνησή του, παρά ότι έχει την πολιτική ευθύνη για τις επιλογές του.

## Δεν ήξερε για τους νεκρούς εκτός ΜΕΘ

Ήταν **Δεκέμβριος του 2021** όταν από το βήμα της Βουλής ο Κυριάκος Μητσοτάκης και σε συζήτηση σε επίπεδο αρχηγών για την πανδημία του κορωνοϊού και για τους χιλιάδες νεκρούς, ισχυρίστηκε ανερυθρίαστα ότι **δεν υπάρχει μεγαλύτερη θνησιμότητα στους ασθενείς που είναι διασωληνωμένοι εκτός ΜΕΘ**. Κανένας, όπως φαίνεται, από το επιτελείο του και τους συμβούλους του δεν τού το είχε αναφέρει.

Γι' αυτό και ξεστόμισε το εξής στη Βουλή:

*«Υπάρχουν σήμερα ασθενείς διασωληνωμένοι εκτός ΜΕΘ; Ναι, υπάρχουν. Είναι σε κρεβάτι με κανονική φροντίδα; Είναι. Έχουμε ενδείξεις ότι έχουμε μεγαλύτερη θνησιμότητα σε αυτούς τους ασθενείς, σε σχέση με αυτούς οι οποίοι είναι στις μονάδες εντατικής θεραπείας; Δεν έχω τέτοια ένδειξη. Δεν έχω. Έχετε εσείς; Φέρτε τη!».*

## Δεν ήξερε για τις υποκλοπές

Ήταν Αύγουστος του 2022 όταν «έσκασε» το μέγα σκάνδαλο των υποκλοπών με τα πρώτα στοιχεία να αφορούν στην παρακολούθηση από την ΕΥΠ του προέδρου του ΠΑΣΟΚ-ΚΙΝΑ, Νίκου Ανδρουλάκη.

Ο Κυριάκος Μητσοτάκης επέλεξε να απευθύνει διάγγελμα στον ελληνικό λαό μετά από εισήγηση των επικοινωνιακών συμβούλων του και ισχυρίστηκε ότι δεν γνώριζε για την παρακολούθηση του Νίκου Ανδρουλάκη από την ΕΥΠ.

Όπως χαρακτηριστικά ανέφερε:

«Αυτό που έγινε μπορεί να ήταν σύμφωνο με το γράμμα του νόμου, ήταν όμως λάθος. *Δεν το γνώριζα και προφανώς δεν θα το επέτρεπα ποτέ».*

# Δεν ήξερε για το χάος στον ΟΣΕ

Η τρίτη φορά που ο Κυριάκος Μητσοτάκης εμφανίζεται ανήξερος με ευθύνη των υπουργών του είναι με την τραγωδία των Τεμπών καθώς ο κυβερνητικός εκπρόσωπος εμφανίστηκε σήμερα Τρίτη (14/3) και υποστήριξε ότι **ο πρωθυπουργός δεν γνώριζε τίποτα για το χάος στον ΟΣΕ καθώς κανένας, ούτε ο Κώστας Καραμανλής, δεν τον ενημέρωσε επί τέσσερα χρόνια για το χάος και το αλαλούμ στον οργανισμό.** ...»

«.....

Τα, με το αζημίωτο, φιλομητσοτακικά ΜΜΕ ήταν εκστασιασμένα στις **10 Ιουλίου 2019**. Αποθέωναν τον πρωθυπουργό που στο πρώτο υπουργικό συμβούλιο μοίρασε από έναν **μπλε φάκελο** σε κάθε υπουργό με στόχους **προς άμεση υλοποίηση**. Ήταν η επίσημη έναρξη του επιτελικού κράτους.

- *του Βασίλη Γαλούπη*

Κάθε μπλε φάκελος περιείχε τις βασικές προτεραιότητες. Ο **Μητσοτάκης** έκανε θριαμβολογικό tweet: «*Σήμερα, όλοι οι υπουργοί παρέλαβαν έναν φάκελο με τους στόχους μας ανά υπουργείο ως τον Δεκέμβριο και ένα δημιαίο σχέδιο πρωτοβουλιών. Η κυβέρνηση θα λειτουργήσει με αυστηρά χρονοδιαγράμματα και διαρκή αξιολόγηση*».

Ο ένας φάκελος πήγε στα χέρια του **Κώστα Αχ. Καραμανλή**. Οι πρωτεύοντες στόχοι του υπουργείου Μεταφορών για τα τρένα ήταν: «*Σιδηροδρομικά έργα – Ολοκλήρωση συστημάτων (ηλεκτροκίνησης, σηματοδότησης, τηλε-διοίκησης), Αναβάθμιση και Συντήρηση εθνικού και προαστιακών δικτύων*».

Σύμφωνα με το επιτελικό κράτος, ο πρωθυπουργός ήταν υποχρεωμένος, βάσει του δικού του νόμου, να πληροφορείται κάθε μήνα και εξάμηνο για την πρόοδο των συγκεκριμένων έργων στο υπουργείο του Καραμανλή.

Μέχρι σήμερα δεν έχει υπάρξει καμία πρόοδος για την ολοκλήρωση των συστημάτων ηλεκτροκίνησης, σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης που, αν λειτουργούσαν, δεν θα μετρούσαμε 57 νεκρούς στα Τέμπη.

Τα τρένα, σύμφωνα με τις χθεσινές εξαγγελίες Γερουπετρίτη, αρχίζουν και πάλι δρομολόγια στις ίδιες ράγες-καρμανιόλα χωρίς να έχει παρθεί κανένα νέο σοβαρό μέτρο ασφαλείας. Ό,τι ίσχυε πριν από τα Τέμπη με την απουσία συστημάτων ισχύει και τώρα. Ό,τι θα οδήγησε το δυστύχημα εξακολουθεί να μη λειτουργεί.

Παραμονές εκλογών του 2019 ο Μητσοτάκης ήδη γνώριζε κάθε πρόβλημα των σιδηροδρόμων.

Προεκλογικά δήλωνε: «*Όσον αφορά τους σιδηροδρόμους, επιμένουμε σε παρεμβάσεις που δεν είναι πολύ σέξι (!), δεν αφορούν τρένα που έρχονται για 10 μέρες από την Ιταλία για να μας πείσουν ότι θα κινούνται με αστρονομικές ταχύτητες σε δίκτυα*

*εγκαταλελειμμένα. Μάλλον θα εκτροχιάζονταν με τέτοιες ταχύτητες. **Γι' αυτό επιμένουμε τόσο πολύ στα έργα της συντήρησης και της αναβάθμισης του δικτύου που από το 2015 και μετά εγκαταλείφθηκε**».*

## Όσκαρ ασχετοσύνης;

Κι όμως, το Μαξίμου «ανέβασε» από χθες και πάλι την **παράσταση** με τον πρωθυπουργό **περιορισμένης ευθύνης και άγνοιας**. Δίχως τσίπα ο κυβερνητικός εκπρόσωπος δήλωσε για τις δραματικές ελλείψεις του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου ότι «*σε επίπεδο πρωθυπουργού η εικόνα αυτή δεν είχε φτάσει, δεν είχε μεταφερθεί τέτοια εικόνα*».

Ακόμα μία φορά ο Μητσοτάκης παρουσιάζεται από τον δικό του μηχανισμό, αυτόν του Μαξίμου, **σαν UFO**. Το ίδιο το πρωθυπουργικό περιβάλλον διακηρύττει ότι έχουμε έναν **ουρανοκατέβατο** πρωθυπουργό, ο οποίος παίρνει τον μισθό του για να διεκδικεί κάθε φορά το **Όσκαρ ασχετοσύνης**.

Αλήθεια, **για ποιον λόγο** ο φοβικός Μητσοτάκης σκοπεύει να ξαναζητήσει την ψήφο του λαού; Για να δηλώνει **ανήξερος** για ακόμα τέσσερα χρόνια;

- Για την **Αττική Οδό** ο άνθρωπος που υποδύεται τον πρωθυπουργό δεν ήξερε ότι μπορεί να χιονίσει και μέρα.
- Για την **πυρκαγιά** στην **Εύβοια** δεν γνώριζε ότι έπρεπε να στείλει εναέρια μέσα.
- Για την **πανδημία** δεν είχε ακούσει τίποτα για τα ράντσα των χιλιάδων που πέθαναν αβοήθητοι, ούτε για την έκθεση Τσιόδρα.
- Για τις **υποκλοπές**, που γένονταν μέσα από το Μαξίμου με πρωθυπουργική εντολή, και πάλι ο κατά τον νόμο υπεύθυνος της ΕΥΠ δεν γνώριζε.

Τώρα, δεν γνωρίζει ούτε για τον **σιδηρόδρομο**. Κι ας έδινε ο ίδιος συνεντεύξεις Τύπου προεκλογικά για τα προβλήματα του **ΟΣΕ**, αλλά και εντολές για τα ηλεκτρονικά συστήματα ασφαλείας στο πρώτο υπουργικό συμβούλιο του Ιουλίου του 2019.

Σε όλα τα σκάνδαλα της θητείας του, και είναι πολλά, ο μοναδικός του στόχος είναι να πετάει κάθε φορά την ευθύνη κάπου αλλού. Κι όσο αναζητούνται οι ευθύνες, να επισπεύδεται το κουκούλωμα. Μέχρι να ξεσπάσει καινούργιο σκάνδαλο και ο ίδιος κύκλος της εξαπάτησης, της εκτροπής και της άρνησης να αρχίσει ξανά.

Όσο ανίκανος αποδεικνύεται να διασφαλίσει έστω και τα αυτονόητα, την ασφάλεια των πολιτών στις μεταφορές, τόσο ικανός είναι να κάνει τα πάντα για να αποφύγει τη λογοδοσία. Κάθε φορά που οι ευθύνες φτάνουν στον πρωθυπουργό, άλλος ένας **αναλώσιμος**, όπως ο Κ. Αχ. Καραμανλής, γίνεται μεζές στην κρεατομηχανή του Μητσοτάκη.

# Βρεφική ανευθυνότητα

Επί τέσσερα χρόνια το βασικό του εργαλείο για να μη λογοδοτεί είναι να **κατηγορεί άλλους**. Για τον κυβερνητικό εκπρόσωπο «*η αλυσίδα των υπευθύνων ξεκινάει από τη διοίκηση του ΟΣΕ και φτάνει μέχρι τον υπουργό*»..

Ο Μητσοτάκης επιμένει να θεωρεί ότι έχει βρει τη μαγική φόρμουλα για να υποχρεώνει τους πάντες να τον **ανέχονται**. Να διασφαλίζει κάθε φορά ότι κανένα πρόβλημα **δεν ταυτίζεται** με αυτόν. Πιστεύει ότι έτσι μετατοπίζει την προσοχή του κόσμου και **διατηρεί** την πρωτοβουλία των κινήσεων. Κρατιέται στην καρέκλα χάρη στη... **βρεφική** του **ανευθυνότητα**. Ξέρει εκατό διαφορετικούς τρόπους να λέει ψέματα, αλλά **ούτε έναν** για να αναλάβει τις ευθύνες του για όλα όσα γνώριζε και τώρα αρνείται.

Ποτέ του εδώ και τέσσερα χρόνια δεν βρήκε το **ηθικό ανάστημα** απλά να πει την **αλήθεια**. Οι **εκπτώσεις** στην **ασφάλεια** με απροκάλυπτο στόχο τον πλουτισμό της εταιρίας, οι **σκανδαλώδεις αλλαγές** στις συμβάσεις που ζημίωσαν το Δημόσιο, ακόμα και ο κουτοπόνηρος σταθμάρχης ήταν **ρουσφέτι** της κυβέρνησης του Μητσοτάκη. Κι ας μην τολμάει τόσες μέρες να πει το όνομα του **υπουργού** του που κανόνισε την πρόσληψη.

....».

«.....

*Δημοσιεύθηκε: 21 Μαρτίου 2023 - 23:12*
*Τελ. Ενημ.: 22 Μαρτίου 2023 - 01:14*

Φίλιππος Πανταζής f.pantazis@euro2day.gr

«Οι εκλογές θα γίνουν το Μάιο», έκανε γνωστό ο Κυριάκος Μητσοτάκης σε συνέντευξή του στον Alpha και τον Σταύρο Θεοδωράκη.

Για το δυστύχημα στα Τέμπη, μίλησε για «διαχρονικές αμαρτίες», αναγνώρισε ότι «έχουμε το μερίδιο ευθύνης που μας αναλογεί», δεσμεύτηκε να κάνε ό,τι μπορεί για να μην υπάρξει καμία συγκάλυψη και προανήγγειλε την επαναδιαπραγμάτευση της σύμβασης με την Hellenic Train.

Σχετικά με τη συμμετοχή του τ. υπουργού Υποδομών, Κώστα Καραμανλή, στα ψηφοδέλτια, δεν άνοιξε τα χαρτιά του, λέγοντας ότι «το ζήτημα των ψηφοδελτίων επιτρέψτε μου να το συζητήσω μαζί του, όταν έρθει η ώρα».

Ο κ. Μητσοτάκης εξέφρασε την αισιοδοξία του για αυτοδυναμία της ΝΔ, έκανε γνωστό ότι θα εκκινήσει και πάλι τη διαδικασία της **συνταγματικής αναθεώρησης** στην επόμενη Βουλή, ενώ γνωστοποίησε πως εξετάζει το ενδεχόμενο να δημιουργηθεί ξανά ένα αυτόνομο Υπουργείο Μεταφορών και να σπάσει το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών στα δύο.

Συγκεκριμένα, αναφορικά με το τραγικό σιδηροδρομικό δυστύχημα, ο πρωθυπουργός είπε ότι «θα κάνω ό,τι μπορώ για να μην υπάρχει καμία

**συγκάλυψη** και να ρίξουμε άπλετο φως στο τι έγινε και πώς φτάσαμε ως εδώ. Προφανώς και έγιναν μια σειρά από ανθρώπινα λάθη, αλλά αν τα πράγματα στα τρένα ήταν διαφορετικά (εκπαίδευση, σύμβαση 717) είναι πολύ πιθανό το δυστύχημα αυτό να μην είχε συμβεί», σημείωσε. «Έχουμε το μερίδιο ευθύνης που μας αναλογεί για τα χρόνια που κυβερνήσαμε. Αυτό πρέπει να το δεχθούμε όλοι», είπε.

Ο πρωθυπουργός τόνισε ότι το δυστύχημα στα Τέμπη «ήταν η στιγμή που η χώρα ήρθε αντιμέτωπη με **διαχρονικές αμαρτίες**. Μια τραγωδία που δεν θα έπρεπε ποτέ να συμβεί. Είναι αδιανόητο στην Ελλάδα του 2023 να βρίσκονται δύο τρένα στην ίδια γραμμή και κανείς να μην το έχει αντιληφθεί. Όλοι οι πολίτες έχουν αντιληφθεί ότι υπάρχουν παθογένειες πολλών δεκαετιών που πρέπει να αντιμετωπίσουμε. Η προσωπική μου ευθύνη γι' αυτό που έγινε ακόμα πιο βαριά».

Οι άνθρωποι που διοικούσαν τους Οργανισμούς (ΟΣΕ,ΕΡΓΟΣΕ), όπως ανέφερε ο κ. Μητσοτάκης, «τηρούσαν τις προδιαγραφές, δεν ήταν κομματικοί διορισμοί με τη στενή έννοια. Αν θέλουμε παραγωγικό δημόσιο, σε θέσεις ευθύνης θα πρέπει να είναι άνθρωποι με καλούς μισθούς».

Προανήγγειλε **επαναδιαπραγμάτευση** της σύμβασης με την ιταλική εταιρία. «Αυτό που θα κάνω -και έχω σχετική συζήτηση με την Ιταλίδα πρωθυπουργό- είναι να δούμε ένα νέο πλαίσιο που τα δύο μέρη να επενδύσουν στον σιδηρόδρομο αυτά που του αξίζει. Θα πετύχουμε μια καλύτερη συμφωνία. Θέλω να εξασφαλίσω ότι η Hellenic Train θα μας φέρει τα καλύτερα τρένα της και όχι -τα «σαπάκια». Εμείς θα δεσμευτούμε να επενδύσουμε χρήματα στο δίκτυο».

## «Φταίμε όλοι»

Ο κ. Μητσοτάκης τόνισε ότι «θα με βαραίνει πάντα ότι δεν πρόφτασα επί ημερών μου να ολοκληρώσω ένα έργο, το οποίο σίγουρα αν είχε ολοκληρωθεί, οι πιθανότητες θα ήταν με το μέρος μας ότι δε θα συνέβαινε το ατύχημα. Εμείς και εγώ προσωπικά ανέλαβα με θάρρος την ευθύνη που μου αναλογεί και είπα μία κουβέντα: "Φταίμε όλοι". Γιατί είναι τόσο δύσκολο αυτή τη κουβέντα να την πούμε επιτέλους όλοι; Γιατί δεν την έχουν πει όλοι. Δεν την έχουν πει όλοι».

Ο πρωθυπουργός χαρακτήρισε «απολύτως βέβαιο ότι το τοπικό **σύστημα τηλεδιοίκησης** λειτουργούσε στη Λάρισα από τον Νοέμβριο του '22. Αυτό δεν επιδέχεται καμίας αμφιβολίας και θέλω να το τονίσω και θέλω να διαψεύσω κατηγορηματικά όποιον ισχυρίζεται κάτι διαφορετικό. Και γιατί το λέω αυτό; Διότι όλα τα προηγούμενα τρένα, τα οποία πέρασαν από το σταθμό της Λάρισας εκείνη την ημέρα, υπήρξε χάραξη χρησιμοποιώντας αυτό το σύστημα. Αυτό το οποίο πρέπει να καταλάβουμε είναι γιατί ο σταθμάρχης ο συγκεκριμένος δεν το χρησιμοποίησε. Δεν υπήρχε καμία αμφιβολία ότι το σύστημα δούλευε. Δεν υπήρχε επίσης καμία αμφιβολία ότι ο σταθμάρχης δεν το χρησιμοποίησε. Μέχρι εκεί γνωρίζουμε».

Η κοινωνία, τόνισε, «θέλει να είναι ενωμένη και πιστεύω ότι ενοχλείται βαθύτατα από την **πολιτικοποίηση** του συμβάντος αυτού, από επικοινωνιακά σόου και αυτό το οποίο έγινε από τον κ. Τσίπρα στη Λάρισα ήταν επικοινωνιακό σόου. Πήγε σε έναν άλλο χώρο. Δεν πήγε καν στο χώρο του σταθμού της Λάρισας να δει ότι ο πίνακας δουλεύει. Δε νομίζω ότι χρειαζόμαστε αυτό.

Νομίζω ότι προσβάλουμε όχι τη νοημοσύνη, τις απαιτήσεις των πολιτών από τα πολιτικά κόμματα για το τι πρέπει να γίνει».

Ο πρωθυπουργός αποκάλυψε ότι εξετάζει το ενδεχόμενο να δημιουργηθεί ξανά ένα αυτόνομο Υπουργείο Μεταφορών και να σπάσει το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών στα δύο, ενώ τάχθηκε αναφανδόν υπέρ της ψηφιακής κάρτας εργαζομένου παντού στο Δημόσιο. «Η εντολή που έδωσα στον Υπουργό Εργασίας είναι: "Θα επιταχύνουμε το έργο της ψηφιακής κάρτας παντού στο Δημόσιο"».

Παράλληλα, αναγνώρισε ότι «πρέπει να δώσουμε πολλή μεγαλύτερη προσοχή στον σιδηρόδρομο. Στην αναθεώρηση του Ταμείου Ανάκαμψης. Θα μπορέσουμε να εξασφαλίσουμε -θα μετακινήσουμε πόρους για να εξασφαλίσουμε περισσότερους πόρους- για το δίκτυο αλλά και για τη συντήρηση των κρίσιμων υποδομών μας. Είναι μία κριτική αυτή, την οποία ακούω με πολύ προσοχή και πρέπει να απαντήσουμε σε αυτούς οι οποίοι λένε ότι τα μέσα σταθερής τροχιάς τα αφήσαμε λίγο στην τύχη τους».

## «Προσωρινή καρέκλα»

«Η καρέκλα είναι προσωρινή», τόνισε ο Κυριάκος Μητσοτάκης. «Δεν είναι μία μόνιμη θέση αυτή και αυτό είναι κάτι το οποίο φροντίζω να το θυμίζω στον εαυτό μου σε κάθε ευκαιρία. Προφανώς και είμαστε, μπαίνουμε σε προεκλογική περίοδο. Φιλοδοξώ να **ξανακερδίσω εκλογές** και πιστεύω ότι τελικά θα τα καταφέρουμε. Όμως αυτό δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να γεννήσει αισθήματα σιγουριάς και αλαζονείας», σημείωσε.

Στην ερώτηση αν σκέφτηκε να παραιτηθεί μετά την τραγωδία, απάντησε αρνητικά. «Δεν έχω μάθει να τα παρατάω στις δυσκολίες και γιατί οι πολιτικοί τελικά κρίνονται από τον λαό και σίγουρα όταν έρχεται η ώρα της κρίσης υπάρχει ένα συνολικό ισοζύγιο. **Και οι πολίτες θα μας χρεώσουν το γεγονός ότι δε μπορέσαμε να εξασφαλίσουμε ότι τα τρένα μας είναι ασφαλή στο βαθμό που εκείνοι θα κρίνουν».**

Σχετικά με την υποψηφιότητα του τ. υπουργού, Κώστα Καραμαλή, δεν άνοιξε τα χαρτιά του: «Ο κ. Καραμανλής αμέσως παραιτήθηκε και αυτό τον τιμά. Αυτονόητο είναι, αλλά πόσες φορές το είδαμε. Ας το αναγνωρίσουμε αυτό. Μίλησε στη Βουλή και θα κριθεί. Το ζήτημα των ψηφοδελτίων επιτρέψτε μου να το συζητήσω μαζί του, όταν έρθει η ώρα», σημείωσε.

Ταυτόχρονα, εξέφρασε την πρόθεσή του «να εκκινήσουμε και πάλι τη διαδικασία της συνταγματικής αναθεώρησης στην επόμενη Βουλή, η οποία θα είναι πρωτεύουσα Βουλή για να κάνουμε σημαντικές αλλαγές στο Σύνταγμα. Όπου δυστυχώς την τελευταία φορά δεν προφτάσαμε να κάνουμε, και σε αυτές προφανώς συμπεριλαμβάνεται και επιτέλους η αλλαγή του άρθρου 16 για τα πανεπιστήμιά μας, αλλά όχι μόνο. Υπάρχουν ζητήματα που αφορούν το ίδιο το πολιτικό σύστημα, και το πώς μπορούμε να παρέμβουμε ενδεχομένως και στον εκλογικό νόμο και στην διάρθρωση της εξουσίας».

Ένα πράγμα, όπως είπε, «στο οποίο θα επιμείνω παρότι έχει λοιδορηθεί πολύ κι έχει δεχτεί κριτική, είναι σε αυτό το οποίο αποκαλούμε "επιτελικό κράτος". Αναρωτιέμαι πώς είναι δυνατόν σήμερα να κυβερνάται μια χώρα,

χωρίς να υπάρχουν μηχανισμοί προγραμματισμού, λογοδοσίας και αξιολόγησης. Αυτό είναι το επιτελικό κράτος».

Αναφορικά με τα ευρήματα των δημοσκοπήσεων μετά το σιδηροδρομικό δυστύχημα, σημείωσε: «Ευτυχώς το κόμμα του "κανένα" δεν έχει πάρει ακόμα κεφάλι. Αλλά βλέπουμε σίγουρα μια μεγαλύτερη... Περισσότερα αρνητικά συναισθήματα κι απέναντι στην κυβέρνηση -απολύτως αναμενόμενο μετά από μια τέτοια τραγωδία- αλλά απέναντι και συνολικά στο πολιτικό σύστημα... Κι αυτό πρέπει να προβληματίσει και τ' άλλα κόμματα, κυρίως αυτούς τους οποίους σπεύδουν να κάνουνε σπέκουλα πάνω σ' αυτήν την τραγωδία... Προφανώς η σημερινή κυβέρνηση έχει την πρώτη ευθύνη, διότι επί των ημερών μας έτυχε αυτό το ατύχημα».

Για τις εκλογές, ήταν περισσότερο σαφής από κάθε άλλη φορά: «Μπορώ να σας πω μετά βεβαιότητος ότι οι εκλογές θα γίνουν το Μάιο. Δεν θα γίνουν τον Ιούλιο. Και δεν θα γίνουν -θα ήταν και αδιανόητο να λέγαμε ότι οι εκλογές θα γίνουν τον Ιούλιο- διότι μπορεί να χρειαστεί δεύτερη κάλπη. Πολύ πιθανό. Και δεν θα πάμε να κάνουμε εκλογές τον Αύγουστο. Και φυσικά έχουμε και την περίοδο των Πανελληνίων, την οποία πρέπει να προστατεύσουμε ως "κόρη οφθαλμού"».

Ο κ. Μητσοτάκης ζήτησε από αυτούς που υπεραspίζονται την κάλπη της απλής αναλογικής «να μας πουν από τώρα με ποιους θέλουν να κυβερνήσουν» και επανέλαβε ότι δεν πιστεύει και θα εξακολουθήσει να υπεραspίζεται «την ανάγκη στη δεύτερη κάλπη. Γιατί η δεύτερη κάλπη είναι αυτή η οποία **μπορεί να δώσει αυτοδυναμία**, ότι αυτή είναι η σωστή λύση για τη χώρα... Δεν πιστεύω ότι έχει εξαφανιστεί το σενάριο της αυτοδυναμίας».

Έκανε γνωστό εξάλλου ότι δύο φορές ζήτησε από τον Νίκο Ανδρουλάκη να συναντηθούν, αλλά αυτός αρνήθηκε.

## Π. Τσαπανίδου: Πρωτόγνωρη επικοινωνιακή αναισθησία

«Σε ένα κρεσέντο πρωτόγνωρης επικοινωνιακής αναισθησίας, ο κ. Μητσοτάκης εμφανίστηκε αμέτοχος της μεγάλης εθνικής τραγωδίας και μοίρασε ευθύνες χωρίς αντίλογο, ενώ ο ίδιος δεν ανέλαβε καμία», σχολιάζει ο ΣΥΡΙΖΑ.

Με ψέματα, στρεψοδικία και υπεκφυγές πούλησε το παραμύθι της επαναδιαπραγμάτευσης της σύμβασης με τη Hellenic Train, όταν ο δικός του υπουργός, ο κ. Καραμανλής, ήταν αυτός που τους χάρισε 600 εκατομμύρια λες και ήταν του ίδιου και του πρωθυπουργού του, και όχι του ελληνικού λαού.

Ξέχασε τον «γαλάζιο» σταθμάρχη που είχε βύσμα στη Νέα Δημοκρατία, και τα έβαλε με το σύνολο των υπαλλήλων των σιδηροδρόμων, δικαιολογώντας την παγκόσμια πρωτοτυπία να εργάζονται σε νευραλγικές θέσεις άνθρωποι με συμβάσεις ορισμένου χρόνου.

Συνέχισε το εξοργιστικό ψέμα πως δήθεν λειτουργούσε η τηλεδιοίκηση στη Λάρισα, όταν μόλις χθες μετά την αυτοψία του κ. Τσίπρα οι ίδιοι οι σταθμάρχες διέψευσαν τον υπουργό του σε πανελλήνια μετάδοση. Και αφού τίποτα πλέον δεν του βγαίνει, ανακοίνωσε, μέσα από το σόου που έστησε,

εκλογές τον Μάιο γράφοντας στα παλιά του τα παπούτσια τη Βουλή, τα υπόλοιπα κοινοβουλευτικά κόμματα και την ίδια την Πρόεδρο της Δημοκρατίας.

Σήμερα ο κ. Μητσοτάκης έδειξε πόσο πολύ πιστεύει ότι δεν παίζει ρόλο ο αριθμός των ανθρώπινων απωλειών μιας τραγωδίας, αρκεί να πετύχει το πλάνο του. Ασεβής, αδιάφορος και απαθής»....».

Ειδικά δε για τον 13ο και τον 15ο των μηνυομένων που είναι υπόλογοι με το σύνολο των λοιπών, πλην του 12ου και 14ου ,διότι παραιτήθηκαν, για τα συνεχιζόμενα και διαρκή εγκλήματα της έκθεσης και της διατάραξης της ασφάλειας των συγκοινωνιών και μετά το δυστύχημα από τον χρόνο επανεκκίνησης των δρομολογίων ένα μήνα μετά την διακοπή τους χαρακτηριστικά είναι τα παρακάτω δημοσιεύματα:"

«.....

# Ύβρις στον ΟΣΕ – Προσβολή στη μνήμη των νεκρών ο διορισμός του Παναγιώτη Τερεζάκη

13|03|2023 | 13:59

## Ο μεταβατικός πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος ήταν μέχρι σήμερα τεχνικός σύμβουλος της διοίκησης για θέματα συντήρησης συστημάτων, αποκατάστασης ζημιών και τηλεδιοίκησης.

Προσπάθεια συγκάλυψης; Αλαζονική διάθεση και αδυναμία κατανόησης της οργής του κόσμου για το έγκλημα στα Τέμπη; Αδιαφορία για το τι μέλλει γενέσθαι, ακόμα και τώρα, στους ελληνικούς σιδηροδρόμους, έπειτα από τους 57 νεκρούς; Μπορεί και τα τρία μαζί, γιατί δεν εξηγείται αλλιώς η τοποθέτηση ως μεταβατικού προέδρου και διευθύνοντος συμβούλου της διοίκησης του ΟΣΕ του Παναγιώτη Τερεζάκη, ενός ανθρώπου ο οποίος είναι συνταξιούχος από το 2016 και η κυβέρνηση Μητσοτάκη τον επανέφερε ως τεχνικό σύμβουλο του ΟΣΕ και υπεύθυνο για θέματα συντήρησης συστημάτων, αποκατάστασης ζημιών και τηλεδιοίκησης. Αυτή ήταν η ενασχόληση του Παναγιώτη Τερεζάκη, να ελέγχει τις υποδομές των ελληνικών σιδηροδρόμων.

INFORMATICS DEVELOPMENT AGENCY

ΣΤΑΣΥ
ΠΑΝΕΡΓΕΣ ΤΥΠΟΠΟΙΗΣΗΣ Α.Ε.

Αριθ. Πρωτ.: 518
Ημερομηνία: 14/11/

**ΑΠΟΦΑΣΗ ΔΙΕΥΘΥΝΟΝΤΟΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ**

**Θέμα:** Διαγραφή εργαζομένου λόγω συνταξιοδότησης

Λαμβάνοντας υπόψη:

1. Την υπ' αριθμ. 2265/13.10.2016 Απόφαση Διοικητικού Συμβουλίου,
2. Το Τροποποιημένο και Κωδικοποιημένο Οργανόγραμμα της Εταιρείας υπ' αρ 1372/τ.Β'/06.06.2013,
3. Τον Κανονισμό Εσωτερικής Οργάνωσης και Λειτουργίας της ΣΤΑ.ΣΥ. Α.Ε. υπ' ΦΕΚ 505/τ.Β'/28.02.2014,
4. Την αρ. πρωτ. ΔΙΔΑΔ/Φ34.1./86/οικ.31792/8.12.2014 Εγκύκλιο του Διοικητικής Μεταρρύθμισης & Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης,
5. Την υπ' αριθμ. πρωτ. 20351/03.11.2016 βεβαίωση συνεπάγγελτου ελέγχου γ πτλων σπουδών,
6. Την υπ' αριθμ. πρωτ. 19843/27.10.2016 αίτηση παραίτησης λόγω συνταξιοδότ του εργαζόμενου Τερζάκη Παναγιώτη,

**ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΤΕ**

Η διαγραφή από τη δύναμη του προσωπικού από 1 Νοεμβρίου 2016 του Τ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗ του Γεωργίου.

Γεώργιος Στ. Θωμόπουλος
Διευθύνων Σύμβουλος

Η απόφαση συνταξιοδότησης

Αυτό που έγινε, δηλαδή, μετά την αντικατάσταση του διευθύνοντος συμβούλου του ΟΣΕ ως έναν από τους υπευθύνους για τον χαμό τόσων ανθρώπων από τη σύγκρουση των τρένων στα Τέμπη, ήταν να τοποθετήσει στη θέση του τον άνθρωπο ο οποίος είχε την ευθύνη για την τραγική κατάσταση της υποδομής του ΟΣΕ. Ο άνθρωπος που, σύμφωνα με τα έγγραφα που φέρνει στο φως η «δημοκρατία», ήταν επιφορτισμένος για την υποβοήθηση του διευθύνοντος συμβούλου (αυτού που αντικατέστησε δηλαδή) σε διαχείριση τεχνικών θεμάτων υποδομής, σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης. Απορίας άξιον είναι γιατί έγινε η συγκεκριμένη τοποθέτηση. Επειδή ο κ. Τερεζάκης βοήθησε τον προηγούμενο πρόεδρο και διευθύνοντα σύμβουλο κ. Πατέρα, ώστε οι υποδομές του ΟΣΕ να είναι στην καλύτερη δυνατή κατάσταση;

Τα δύο τρένα στα Τέμπη συγκρούστηκαν γιατί τα συστήματα σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης δεν λειτουργούσαν και έτσι η ευθύνη της κυκλοφορίας των τρένων σε ένα από τα πιο κομβικά σημεία του σιδηροδρομικού δικτύου έμεινε στα χέρια ενός άπειρου σταθμάρχη.

22

ARISTEI DIS ASPROG ERAKAS

Digitally signed by ARISTEIDIS ASPROGERAKAS
Date: 2022.04.20 13:22:09 +03'00'

Α.Φ.Μ.: 094036589

Τα έγγραφα που περιγράφουν τις ευθύνες με τις οποίες ήταν επιφορτισμένος ο Π. Τερεζάκης

Για τη λειτουργία αυτών των συστημάτων είχε προσληφθεί ως σύμβουλος ο συνταξιούχος της ΣΤΑΣΥ και νέος πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος του ΟΣΕ.

Ποια είναι ακριβώς η δικαιολογία του υπουργείου Μεταφορών για την τοποθέτηση ενός από τους υπευθύνους για το τραγικό δυστύχημα στα Τέμπη; Οτι γνωρίζει το περιβάλλον στο οποίο καλείται να προσφέρει; Ο κ. Παναγιώτης Τερεζάκης, σύμφωνα με τα έγγραφα που φέρνει στο φως της δημοσιότητας η «δημοκρατία», μοιράζεται τις ευθύνες με αυτόν που αντικατέστησε.

ανάγκης.

- Υποβοήθηση στον προγραμματισμό της περιοδικής συντήρησης υπαρχόντων ηλεκτρομηχανο συστημάτων ηλεκτροκίνησης και της σηματοδότησης.
- Υποβοήθηση στην παρακολούθηση αποτελεσμάτων του προγράμματος συντήρησης ι αποκατάστασης βλαβών των συστημάτων ηλεκτροκίνησης και της σηματοδότησης.
- Υποβοήθηση στον προσδιορισμό αναγκών περιοδικής συντήρησης για τα Η/Μ Συστήματα Ηλεκτροκίνηση και οριστικοποίηση ετήσιου προγράμματος τακτικής συντήρησης.
- Υποβοήθηση στην παρακολούθηση εκτέλεσης του προγράμματος συντήρησης επιδομής, υπ τεχνικών έργων, συστημάτων ηλεκτροκίνησης και σηματοδότησης.
- Υποβοήθηση στην εφαρμογή προγράμματος δρομολογίων και ανάλυση Δεικτών Απόδοσης συ
- Υποβοήθηση για την εφαρμογή των κανονισμών ασφαλείας, των προτύπων κυκλοφορίας, των ι έκτακτης ανάγκης κλπ.
- Υποβοήθηση σε θέματα καταναμής χωρητικότητας και προγραμματισμού δρομολογίων.

Με την από 31/3/2022 προσφορά η ΙΩΚ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ Α.Ε. προτείνει για εξειδικευμένο σ του Τεχνικό Σύμβουλο τον κ. Τερεζάκη Παναγιώτη, ο οποίος έγινε δεκτός από τον ΟΣΕ Α.Ε. Στην πε που αυτό απαιτηθεί, το παραπάνω εξειδικευμένο στέλεχος θα αντικαθίσταται με άλλο στέλεχος αντι προσόντων.

2

22SYMV010438891 2022-04-20 ΑΔΑ: ΩΥΞ246ΨΧΕΔ

Η χρονική διάρκεια παροχής της ανωτέρω περιγραφόμενης εργασίας είναι δώδεκα (12) μήνες και αρ την ημερομηνία υπογραφής της σχετικής Σύμβασης.

**Άρθρο 2**
**Παρακολούθηση της εκτέλεσης της σύμβασης παροχής υπηρεσιών**

Η διοίκηση της σύμβασης, η παρακολούθηση και οι πληρωμές του έργου του Τεχνικού Συμβούλου θα ( από την ΔΙΣΣΑ και αποσκοπεί στην πιστή εκπλήρωση των όρων της σύμβασης από τον ΑΝΑΔΟΧΟ πλήρωμή του τεχνικού συμβούλου.

**Άρθρο 3**
**Προθεσμίες - χρονοδιάγραμμα - πληρωμή**

Η χρονική διάρκεια παροχής της ανωτέρω περιγραφόμενης εργασίας είναι δώδεκα (12) μήνες και αρ την ημερομηνία υπογραφής της σχετικής Σύμβασης.

Η συμβατική αμοιβή του έργου, ανέρχεται στο ποσό των 28.000,00€ χωρίς ΦΠΑ.

Η παραπάνω συμβατική αμοιβή θα καταβάλλεται τμηματικά ανά μήνα και θα κατανέμεται σε όλο το της σύμβασης. Ειδικότερα για την καταβολή της αμοιβής ο τεχνικός σύμβουλος θα υποβάλει κάι πιστοποίηση για τον υπολογισμό της αμοιβής του. Η πιστοποίηση θα περιλαμβάνει αναλυτική έκθεσ οποία θα ανάγράφονται τα θέματα απασχόλησης καθώς και οι αντίστοιχες ώρες απασχόλησης.

Τα έγγραφα που περιγράφουν τις ευθύνες με τις οποίες ήταν επιφορτισμένος ο Π. Τερεζάκης.
Ο κ. Γεραπετρίτης, ο οποίος έχει αναλάβει και το χαρτοφυλάκιο του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, είναι εκτεθειμένος με αυτήν την επιλογή του, όχι τόσο απέναντι στην αντιπολίτευση, που τον κατηγορεί για τοποθέτηση που έχει ως σκοπό

τη συγκάλυψη, αλλά κυρίως απέναντι στους συγγενείς των νεκρών και στους πολίτες, που έχουν εξοργιστεί με τις κινήσεις της κυβέρνησης.



**Περιγραφή του έργου - υπηρεσίας**

Ο ΟΣΕ Α.Ε. ως εταιρεία παροχής υπηρεσιών διαχείρισης της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής και εκτελεσ των αναπτυξιακών έργων υποδομής έχει σύμφωνα με τον Ν.3891/2010 και τον Ν.4408/2016 την ευθύ αναβάθμισης, ανάπτυξης, συντήρησης της υφιστάμενης σιδηροδρομικής υποδομής, επίβλεψης την διαχείρι της κυκλοφορίας και την διαχείριση πληθώρας άλλων τεχνικών θεμάτων.

Το στέλεχος του Τεχνικού Συμβούλου που θα διατεθεί στον ΟΣΕ, θα υποστηρίζει τον Προέδρου ΔΣ Διευθύνοντα Σύμβουλο του ΟΣΕ ενδεικτικά και όχι περιοριστικά στα παρακάτω:

- Υποβοήθηση στην εφαρμογή προτύπων, τεχνικών οδηγιών και προδιαγραφών των κανονισμ ασφαλείας για έργα υποδομής, επίβλεψης και συντήρησης.
- Υποβοήθηση στην οργάνωση των έργων περιοδικής συντήρησης της υπάρχουσας σιδηροδρομι υποδομής, επίβλεψης και των αναλόγων υποσυστημάτων αυτών.
- Υποβοήθηση στην εκτέλεση προληπτικής συντήρησης της υπάρχουσας σιδηροδρομικής υποδομ επίβλεψης και τεχνικών έργων.
- Υποβοήθηση στην οργάνωση έκτακτων εργασιών αποκατάστασης βλαβών σιδηροδρομικής υποδομ και επίβλεψης.
- Υποβοήθηση σε διαπραγμάτευση θεμάτων σχετικών με την ασφάλεια και τον σχεδιασμό εκτάκτ ανάγκης.
- Υποβοήθηση στον προγραμματισμό της περιοδικής συντήρησης υπαρχόντων ηλεκτρομηχανολογικ εγκαταστάσεων ηλεκτροκίνησης και της σηματοδότησης.
- Υποβοήθηση στην παρακολούθηση αποτελεσμάτων του προγράμματος συντήρησης και τ αποκατάστασης βλαβών των συστημάτων ηλεκτροκίνησης και της σηματοδότησης.
- Υποβοήθηση στην προσαρμογή αναγκών περιοδικής συντήρησης για τα Η/Μ Συστήματα και τ Ηλεκτροκίνηση και σηματοδότηση εταιρικού προγράμματος τακτικής συντήρησης.
- Υποβοήθηση στην παρακολούθηση εκτέλεσης του προγράμματος συντήρησης επίβλεψης υποδομ τεχνικών έργων, συστημάτων ηλεκτροκίνησης και σηματοδότησης.
- Υποβοήθηση στην εφαρμογή προγράμματος δρομολογίων και ανάλυση δεικτών απόδοσης αυτών.
- Υποβοήθηση για την εφαρμογή των κανονισμών ασφαλείας, των προτύπων κυκλοφορίας των σχεδί έκτακτης ανάγκης κλπ.
- Υποβοήθηση σε θέματα κατανομής χωρητικότητας και προγραμματισμού δρομολογίων.

Τα έγγραφα που περιγράφουν τις ευθύνες με τις οποίες ήταν επιφορτισμένος ο Π. Τερεζάκης

## Δηλώσεις

Εξίσου τραγικό είναι ότι μετά τη σύγκρουση ο κ. Τερεζάκης έκανε και δηλώσεις αναφορικά με τις διαλίδες ασφαλείας που θά έπρεπε να λειτουργήσουν, αλλά δεν λειτούργησαν, και είπε ότι από το 2011 το σύστημα άρχισε να καταρρέει για διάφορους λόγους, όπως η σταδιακή μείωση προσωπικού, η σταδιακή μείωση της χρηματοδότησης αλλά και οι λεηλασίες στις γραμμές των τρένων. Δεν εξήγησε, όμως, τι έκανε κι αυτός για να διορθωθούν όλα αυτά τα προβλήματα.

....».

«....

# Τέμπη: Η καρδιά του ηλεκτρονικού συστήματος παρακολούθησης των τρένων είχε «νεκρωθεί» – Τι είπε ο Τερεζάκης

## Τι είπε ο Παναγιώτης Τερεζάκης, λίγες ώρες πριν αναλάβει πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΣΕ.

Στο δωμάτιο που συντονίζεται η κυκλοφορία των τρένων βρέθηκε το MEGA, στον απόηχο της τραγωδίας στα Τέμπη. Ο κεντρικός ρυθμιστής της κυκλοφορίας, έχει μία εικόνα όλων των συρμών, συντονίζει και καταγράφει τις τηλεφωνικές επικοινωνίες των σταθμαρχών.
Την μέρα που έγινε το μοιραίο δυστύχημα βρισκόταν ο Παντελής στη βάρδια, και εξήγησε στο MEGA, τι προσπαθούσε να κάνει και πώς έφτασε η πληροφορία στην αντίληψή του ότι βρίσκεται ένα τρένο στο λάθος ρεύμα, στο ρεύμα-καθόδου.

## Ο ρυθμιστής βασίζεται σε αυτά που του λέει ο σταθμάρχης

Ο ρυθμιστής είχε καταλάβει ότι το τρένο πήγαινε πάλι στο ρεύμα καθόδου, ωστόσο σύμφωνα με πληροφορίες, στο Κέντρο Ρύθμισης της Κυκλοφορίας στην Αθήνα, ο ρυθμιστής δεν έχει εικόνα για το τι γίνεται και βασίζεται σε αυτά που του λέει ο σταθμάρχης στην κάθε περιοχή.

Επιπλέον μπορεί να δει σε μία μεγάλη οθόνη, πού βρίσκεται ένας συρμός, με ένα σύστημα GPS που έχει εγκαταστήσει η Hellenic Train. Μπορεί να δει πού βρίσκεται το τρένο αλλά δεν μπορεί να γνωρίζει εάν βρίσκεται στο ρεύμα ανόδου ή καθόδου και εάν είναι δύο τρένα στην ίδια γραμμή.

Μάλιστα, στο γραφείο τηλεδιοίκησης στη Λάρισα, ο σταθμάρχης, εφόσον γνωρίζει τις ενδείξεις από το ταμπλό που βρίσκεται μπροστά του, μπορεί να δει σε εμβέλεια 5, 5,5 χλμ μετά τον σταθμό, και 3,5 χλμ πριν τον σταθμό, πού βρίσκεται το τρένο.

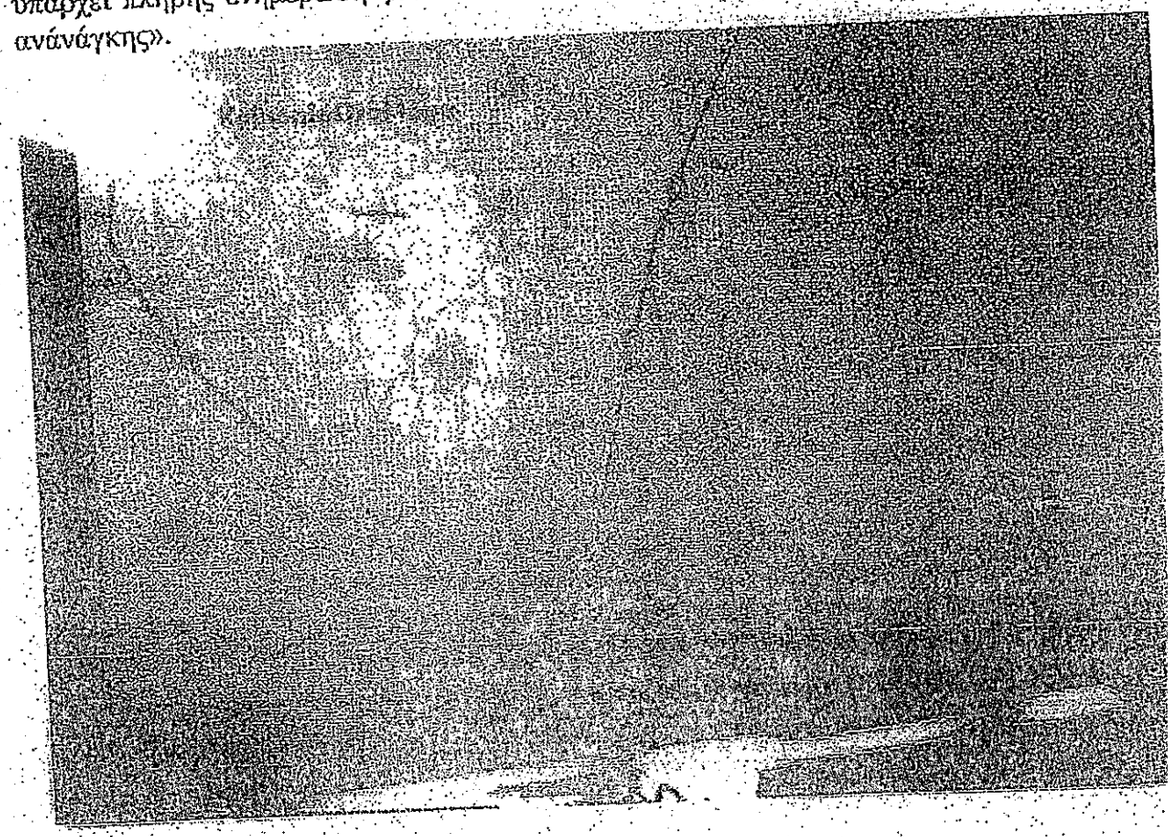
Το συγκεκριμένο δυστύχημα στα Τέμπη, έγινε λίγα μέτρα μετά το πέρας της εν λόγω εμβέλειας.

# Αποκαλυπτικά όσα είπε ο Παναγιώτης Τερεζάκης

Η δημοσιογράφος του MEGA, Νέτη Φίλια, -που βρέθηκε στα κεντρικά του ΟΣΕ, εκεί που είναι ο πίνακας, που παρακολουθούν τα τρένα – μίλησε με τον υπεύθυνο, Παναγιώτη Τερεζάκη, λίγες ώρες πριν αναλάβει προέδρος και Διευθύνων Συμβούλος του ΟΣΕ.

**Από πού παίρνει τις πληροφορίες ο ρυθμιστής των τρένων;**

«Μέσω του ραδιοτηλεφώνου και του GSMR που βρίσκονται, επικοινωνεί με τους κατά τόπους σταθμάρχες, και του δίνουν την ώρα άφιξης και αναχώρησης των τρένων, κάθε ημερομηνίας. Αυτά τα συμπληρώνεις σε έναν πίνακα, και έτσι έχουμε μία απεικόνιση των τρένων που κινούνται. Αυτό είναι από πληροφορία από τους σταθμάρχες που βρίσκονται στους τοπικούς σταθμούς. Σε περίπτωση που υπάρχει ένα έκτακτο περιστατικό, για παράδειγμα έχει πέσει ένας βράχος, ή έχει γίνει μία καταστροφή σε ένα σημείο της σιδηροδρομικής γραμμής και θέλει να ενημερώσει όλο το δίκτυο ώστε να ακινητοποιηθούν οι συρμοί, έχει τη δυνατότητα να πατήσει ένα κόκκινο κουμπί», είπε αρχικά ο κ. Τερεζάκης και συμπλήρωσε: «Από εκεί και πέρα, όλες οι αμαξοστοιχίες, όλοι οι συρμοί ακούν αυτό το μήνυμα και υπάρχει πλήρης ενημέρωση για το τι να κάνουν σε κατάσταση έκτακτης ανάνάγκης».



Η οθόνη (φωτογραφία επάνω) δείχνει ένα σύστημα GPS το οποίο απεικονίζει το σιδηροδρομικό δίκτυο.

«Είναι ένα σύστημα που είναι μόνο πληροφοριακό και δεν μπορεί να στηριχθεί ο ρυθμιστής κυκλοφορίας, ή οι σταθμάρχες που εκτελούν την κυκλοφορία με σιγουριά για το εάν το τρένο βρίσκεται στη γραμμή ανόδου ή καθόδου», σημείωσε.

**«Αυτό που εξασφαλίζει την ασφάλεια των συρμών είναι μόνο η σηματοδότηση και η τηλεδιοίκηση»**

Σύμφωνα με τον κ. Τερεζάκη, αυτό που εξασφαλίζει την ασφάλεια των συρμών «είναι μόνο η σηματοδότηση και η τηλεδιοίκηση». Όπως είπε ο ρυθμιστής μπορούσε να δει την απεικόνιση των δύο αμαξοστοιχιών αλλά δεν μπορούσε με τίποτα να καταλάβει ή να εγγυηθεί ότι κινούνται τα δύο τρένα στην ίδια γραμμή.

Ειδικότερα:

**Μπορούσε ο ρυθμιστής να δει ότι τα 2 τρένα κινούνταν στην ίδια γραμμή;**

Ο κ. Τερεζάκης δήλωσε πως, «μπορούσε να δει την απεικόνιση των δύο αμαξοστοιχιών αλλά δεν μπορούσε με τίποτα να καταλάβει ή να εγγυηθεί ότι κινούνται τα δύο τρένα στην ίδια γραμμή. Ο Παντελής, επέμενε και είναι καθήκον του κάθε ρυθμιστή, να βεβαιωθεί ότι το τρένο έφυγε στη σωστή γραμμή».

**Εντόπισε το λάθος ο ρυθμιστής της βάρδιας στην Αθήνα;**

«Άρχισε να ψάχνει μανιωδώς, μετά από επικοινωνία με τον σταθμάρχη να του εξηγήσει ο 59χρτονος τι έχει γίνει», αποκάλυψε χαρακτηριστικά.

« Υπάρχει ένα σχέδιο, το πώς ελέγχεται η κυκλοφορία στην Ελλάδα, στο πως ελέγχεται ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο βάσει του σχεδίου. Οι κινήσεις των τρένων ελέγχονται από 5 κέντρα τηλεδιοίκησης. Αυτό που δείχνει την πραγματική κατάσταση και κίνηση των τρένων και εξασφαλίζει την ασφάλεια των συρμών είναι μόνο η σηματοδότηση και η τηλεδιοίκηση, κανένα άλλο σύστημα σε παγκόσμιο επίπεδο», παρατήρησε κλείνοντας ο κ. Τερεζάκης.

**Δείτε το ρεπορτάζ του MEGA**

...».

«....

# Καταγγελία για τον νέο πρόεδρο του ΟΣΕ - Ήταν σύμβουλος για την ανύπαρκτη τηλεδιοίκηση»

Η τελευταία αφορμή για τη νέα κόντρα, στον απόηχο της τραγωδίας των Τεμπών, ήταν η καταγγελία του ΣΥΡΙΖΑ, που κατηγόρησε την Νέα Δημοκρατία για «επιχείρηση συγκάλυψης» των ευθυνών του ΟΣΕ, για τη μη λειτουργία των συστημάτων σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης στον σιδηρόδρομο.

Νατάσα Ρουγγέρη 14 Μαρτίου 2023 | 19:00

Συνεχίζεται η πολιτική αντιπαράθεση για την τραγωδία στα Τέμπη, με τα κόμματα της αντιπολίτευσης και, δη, της αξιωματικής, να κατηγορούν την κυβέρνηση για επιχείρηση «συγκάλυψης» των ευθυνών, παρά τις διαβεβαιώσεις του πρωθυπουργού, Κυριάκου Μητσοτάκη, ο οποίος, μάλιστα, τόνισε στην κυβερνητική σύσκεψη για τους σιδηροδρόμους ότι δεν πρόκειται να αντιμετωπίσει το θέμα αυτό «ως πεδίο κομματικής αντιπαράθεσης».

«Ο αντίπαλός μας και εδώ, είναι το βαθύ κράτος του αναχρονισμού, το οποίο δυστυχώς στους σιδηροδρόμους μας έχει εκδηλωθεί με μεγαλύτερη ένταση ενδεχομένως απ' ό,τι σε άλλους τομείς της δημόσιας διοίκησης», σημείωσε ο πρωθυπουργός.

Ωστόσο, μία σειρά γεγονότων, αρχής γενομένης από την παραίτηση του Κώστα Αχ. Καραμανλή, ο οποίος θα είναι υποψήφιος με τη ΝΔ στις εκλογές, και στη συνέχεια η καθυστέρηση που κατήγγειλε ο ΣΥΡΙΖΑ στην αποπομπή των διοικήσεων ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ, όπως και θέματα που δημιούργήθηκαν με τον διορισμό από την κυβέρνηση της Επιτροπής Εμπειρογνωμόνων, διατηρούν «καυτό» το πολιτικό θερμόμετρο.

## Τι καταγγέλλει ο ΣΥΡΙΖΑ για τον μεταβατικό πρόεδρο ΟΣΕ

Η τελευταία αφορμή για τη νέα κόντρα ήταν η καταγγελία του τομεάρχη Υποδομών και Μεταφορών του ΣΥΡΙΖΑ, Νίκου Παππά, ο οποίος κατηγόρησε την Νέα Δημοκρατία για «επιχείρηση συγκάλυψης» των ευθυνών του ΟΣΕ, για τη μη λειτουργία των συστημάτων σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης στον σιδηρόδρομο.

Σύμφωνα με όσα δήλωσε ο κ. Παππάς, ο μεταβατικός πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος του ΟΣΕ, Παναγιώτης Τερεζάκης, ήταν προηγουμένος εξωτερικός τεχνικός σύμβουλος της διοίκησης του ΟΣΕ για θέματα συντήρησης συστημάτων, αποκατάστασης ζημιών και τηλεδιοίκησης.

Κατά συνέπεια, σύμφωνα πάντα με τον κ. Παππά, «πρόκειται για τον άνθρωπο που, ως σύμβουλος, φέρει ευθύνη για την κατάσταση της υποδομής».

Μάλιστα, σύμφωνα με έγγραφο που δημοσιοποίησε ο κ. Παππάς, ο Παναγιώτης Τερεζάκης κατονομάζεται ως «εξειδικευμένο στέλεχος» της εταιρείας «LDK ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ Α.Ε.», η οποία τον Απρίλιο του 2022 είχε λάβει ανάθεση για «Παροχή Υπηρεσιών Τεχνικού Συμβούλου, για την υποβοήθηση του Διευθύνοντος Συμβούλου του ΟΣΕ σε διαχείριση τεχνικών θεμάτων Υποδομής, Σηματοδότησης, Τηλεδιοίκησης και Η/Μ Εγκαταστάσεων κλπ», αντί ποσού 34.720 ευρώ με ΦΠΑ».

Η διάρκεια της σύμβασης ήταν 12 μήνες, πράγμα που σημαίνει ότι δεν έχει ολοκληρωθεί μέχρι σήμερα.

Ο τομεάρχης Υποδομών και Μεταφορών του ΣΥΡΙΖΑ υποστηρίζει πως «η κυβέρνηση Μητσοτάκη επέλεξε για διευθύνοντα σύμβουλο, μετά το δυστύχημα, τον άνθρωπο που ως σύμβουλος φέρει ευθύνη για την κατάσταση της υποδομής».

**Τερεζάκης: «Δεν μπορώ να κοιτάξω στα μάτια τις μανάδες που έχασαν τα παιδιά τους**

Αξίζει να σημειωθεί ότι ο μεταβατικός πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος του ΟΣΕ, Παναγιώτης Τερεζάκης, ήταν ο μόνος από τον ΟΣΕ μετά το δυστύχημα, που μίλησε προκειμένου να δώσει κάποιες εξηγήσεις για το πώς συνέβη.

Για τις συνθήκες του δυστυχήματος είχε πει στο Mega ο κ. Τερεζάκης: «Η Λάρισα είχε τηλεδιοίκηση σε όλο το δίκτυο. Μετά το 2011 άρχισαν τα συστήματα να καταρρέουν. Τα κτίρια της τηλεδιοίκησης έχουν εξοπλισμό που είναι σβηστός. Τα έξω συστήματα έχουν πια κοπεί, έχουν λεηλατηθεί».

Για τον σταθμάρχη ανέφερε: «Ο σταθμάρχης ήταν στην διακίνηση εμπορευμάτων. Το 2011 με τις μετατάξεις πήγε σε άλλο οργανισμό του Δημοσίου, στα πλαίσια περικοπής προσωπικού. Εν συνεχεία, πριν από ενάμιση χρόνο, ανοίξανε πάλι οι μετατάξεις και είχαν την δυνατότητα άτομα που ήταν σε κάποιους οργανισμούς να έρθουν ακόμη και στον ΟΣΕ και δήλωσε ότι θέλει να γίνει σταθμάρχης».

Για την εκπαίδευση ως σταθμάρχης, ο κ. Τερεζάκης επιβεβαίωσε ότι προβλέπεται ένας χρόνος εκπαίδευσης για τα βασικά συστήματα χειρισμού.

Σε ερώτηση αν θα αναλάβει ως ΟΣΕ κάποια ευθύνη, είχε απαντήσει: «Αν φανεί από την Δικαιοσύνη ότι οι δικλείδες ασφαλείας δεν υπάρχουν – άλλο

να μην υπάρχουν κι άλλο να μην υλοποιούνται – ότι δηλαδή υπάρχει κενό στον κανονισμό κυκλοφορίας του ΟΣΕ, τότε είναι θέμα της Δικαιοσύνης να πει τι οφείλουμε».

Αναφορικά με τις δικλείδες ασφαλείας που θα έπρεπε να λειτουργήσουν, αλλά δεν λειτούργησαν εξήγησε: «Από το 2011 το σύστημα άρχισε να καταρρέει για διάφορους λόγους, όπως η σταδιακή μείωση προσωπικού, σταδιακή μείωση της χρηματοδότησης, αλλά και οι λεηλασίες στις γραμμές των τρένων».

Καταλήγοντας, ο κ. Τερεζάκης είχε δηλώσει χαρακτηριστικά: «Δεν μπορώ να κοιτάξω στα μάτια τις μανάδες που έχασαν τα παιδιά τους».

....».

«....

# Σύμβουλος διοίκησης ΟΣΕ: «Δεν μπορώ να κοιτάξω στα μάτια τις μανάδες που έχασαν τα παιδιά τους»

«Το επιβατικό τρένο για 5,5 χλμ ήταν ορατό στον πίνακα σηματοδότησης»



ShareTweet Post Email

Newsroom

Ο Παναγιώτης Τερεζάκης είναι σύμβουλος διοίκησης ΟΣΕ και μίλησε για τις συνθήκες της πολύνεκρης σύγκρουσης τρένων στα Τέμπη. Συγκλονισμένος από την τραγωδία αποκάλυψε ότι έχει γλιτώσει από παρόμοιο περιστατικό όταν ήταν 12 χρονών.

«Σε ηλικία 12 χρονών γλίτωσα το σιδηροδρομικό δυστύχημα του Δερβενίου, εγώ και η οικογένειά μου. Ορκίστηκα ότι θα αφιερώσω τη ζωή μου στα τρένα και την ασφάλειά τους [...] Η Λάρισα είχε τηλεδιοίκηση σε όλο το δίκτυο. Μετά το 2011 άρχισαν τα συστήματα να καταρρέουν. Τα κτήρια της τηλεδιοίκησης έχουν εξοπλισμό που είναι σβηστός. Τα έξω συστήματα έχουν πια κοπεί, έχουν λεηλατηθεί». «Δεν μπορώ να κοιτάξω στα μάτια τις μανάδες που έχασαν τα παιδιά τους. Θα μπορούσα να κλαίω τα δικά μου παιδιά μου» είπε, μεταξύ άλλων.

Είχε τα προσόντα και την εμπειρία ο σταθμάρχης ρωτήθηκε ο κ. Τερεζάκης. **«Ο σταθμάρχης ήταν στην διακίνηση εμπορευμάτων.** Το 2011 με τις μετατάξεις πήγε σε άλλο οργανισμό του Δημοσίου, στα πλαίσια περικοπής προσωπικού. Εν συνεχεία, πριν από ενάμιση χρόνο, ανοίξανε πάλι οι μετατάξεις και είχαν την δυνατότητα άτομα που ήταν σε κάποιους οργανισμούς να έρθουν ακόμη και στον ΟΣΕ και δήλωσε ότι θέλει να γίνει σταθμάρχης».

Για την εκπαίδευση ως σταθμάρχης ο κ. Τερεζάκης επιβεβαίωσε ότι προβλέπεται ένας χρόνος εκπαίδευσης για τα βασικά συστήματα χειρισμού. **«Το τραγικό είναι ότι 5χλμ. πριν από την περιοχή που έγινε το περιστατικό, μέχρι εκείνο το σημείο, επειδή η Λάρισα διαθέτει σύστημα τοπικού πίνακα χειρισμού σηματοδότησης από την κονσόλα πάνω, το τρένο φαινόταν πού πήγαινε»** ανέφερε και είπε ότι ο 59χρονος σταθμάρχης δεν μπορούσε να δει την εμπορική αμαξοστοιχία.

«Όταν βλέπεις ένα τρένο να πηγαίνει ανάποδα, το να κάνεις ανάποδη κυκλοφορία σε ένα τρένο έχει ένα πολύ αυστηρό πρωτόκολλο, πώς το βάζεις, πώς το εκφωνεί ο σταθμάρχης πώς το αντιλαμβάνεται, το μεταφέρει και το εκτελεί ο μηχανοδηγός αλλά και τι μήνυμα δίνει ο μηχανοδηγός». «Το ένα από τα δύο τρένα, και συγκεκριμένα το επιβατικό, για 5,5 χλμ. βόρεια, στην γραμμή καθόδου ήταν ορατό στον πίνακα σηματοδότησης», είπε ο Παναγιώτης Τερεζάκης.

## Οι ευθύνες του ΟΣΕ

Σε ερώτηση αν θα αναλάβει σαν ΟΣΕ κάποια ευθύνη απάντησε: «**Μπορώ να σας πω ότι όλοι φταίμε, με πρώτο και καλύτερο εμένα.** Αν φανεί από την Δικαιοσύνη ότι οι δικλείδες ασφαλείας δεν υπάρχουν -άλλο να μην υπάρχουν κι άλλο να μην υλοποιούνται- ότι δηλαδή υπάρχει κενό στον κανονισμό κυκλοφορίας του ΟΣΕ, τότε είναι θέμα της Δικαιοσύνης να πει τι οφείλουμε».

Επιπλέον ο σύμβουλος διοίκησης του ΟΣΕ ανέφερε, σύμφωνα με το Mega, ότι τόσο ο μηχανοδηγός όσο και ο σταθμάρχης σε κάθε σταθμό, βάσει του κανονισμού, θα πρέπει να κάνει αναγγελία θέσης του τρένου και επιβεβαίωση αντίστοιχα ότι ακούστηκε το μήνυμα.

Αναφορικά με τις δικλείδες ασφαλείας που θα έπρεπε να λειτουργήσουν, αλλά δεν λειτούργησαν εξήγησε: «Από το 2011 το σύστημα άρχισε να καταρρέει για διάφορους λόγους, όπως η σταδιακή μείωση προσωπικού, σταδιακή μείωση της χρηματοδότησης αλλά και οι λεηλασίες στις γραμμές των τρένων».

Ακούστε όλη τη συνέντευξη:...»

**Σύμφωνα με τα ανωτέρω το σύνολο των μηνυομένων γνώριζε άλλως όφειλε να γνωρίζει την ασύλληπτη κατά την κοινή λογική επικινδυνότητα της κίνησης των αμαξοστοιχιών και ιδίως των επιβατικών στο υπάρχον σιδηροδρομικό δίκτυο, καθώς οι**

δυνατότητες ιδιαίτερα αυξημένης ταχύτητας των ηλεκτράμαξών, δεν συμβάδιζαν με την απολύτως ανενεργό κατάσταση των αυτοματοποιημένων συστημάτων ασφαλούς για το κοινό κίνησης και κυκλοφορίας τους, ούτε το έμψυχο δυναμικό ήταν επαρκές και σωστά εκπαιδευμένο, ενώ και η οργάνωση των σχετικών υπηρεσιών επάνδρωσης θέσεων μέγιστης σημασίας και ευθύνης ήταν υποτυπώδης και όπως αποδείχθηκε εξαιρετικά ανεπαρκής να διασφαλίσει έστω και ελάχιστες εγγυήσεις ασφάλειας, ενώ και η εποπτεία είτε του έμψυχου δυναμικού είτε των μηχανικών μέσων προστασίας, με προφανή ευθύνη όλων των μηνυομένων ήταν αποδεδειγμένα ανύπαρκτη (είναι χαρακτηριστικό ότι, όπως προαναφέρθηκε μετά από πυρκαγιά το έτος 2019 έπαψε να λειτουργεί όποιο τμήμα και μορφή τηλεδιοίκησης είχε στο παρελθόν εγκαταστα̣θεί στο σταθμό της Λάρισας).

Επιπλέον οι χρόνιες καθυστερήσεις στην ολοκλήρωση των έργων υποδομής αφενός συνδέονται απτωδώς με τα καταγγελλόμενα αδικήματα, δεδομένου ότι προφανώς αύξησαν το κόστος σε βάρος των ευρωπαϊκών και των εγχώριων κρατικών ταμείων με αντίστοιχο όφελος των εμπλεκομένων εταιρειών και προφανώς των αφιλόδοξων κρατικών αξιωματούχων, εκτός κι εάν θεωρηθεί ότι η ανικανότητα τους να υπερασπιστούν τα αυτονόητα προαπαιτούμενα του δημοσίου συμφέροντος (μειωμένο κόστος – ελάχιστη αναμονή εγκατάστασης και λειτουργίας, ειδικά σε έργα υποδομής που άπτονται της ασφάλειας των πολιτών), αγγίζει τα όρια της παθολογικής πνευματικής υστέρησης (αυτός βέβαια είναι απαλλακτικός ισχυρισμός που αν επιτραπεί καλούνται να τον προβάλουν, ενδεχομένως με την μορφή αυτοτελούς ισχυρισμού), αφετέρου όχι μόνο δεν υπάρχει υπαγία εξυπηρέτησης του δημοσίου συμφέροντος αλλά αντίθετα πραγματωνόταν επί σειρά ετών το αδίκημα της κακουργηματικής έκθεσης και της κακουργηματικής διατάραξης της ασφάλειας των συγκοινωνιών, δίχως ουδείς να συγκινείται.

Είναι χαρακτηριστικά όσα αναφέρονται στη σελίδα 212 του «ΠΟΡΙΣΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΕΜΠΕΙΡΟΓΝΩΜΟΝΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ ΣΤΑ ΤΕΜΠΗ ΣΤΙΣ 28.02.2023»:

«9.7.3. Η αποδοχή των αιτήσεων παράτασης χωρίς ενδελεχή έλεγχο της εσθόνης των αναδόχων

Οι αναθέτουσες αρχές, κατά κανόνα, αποδέχονται τα υποβαλλόμενα αιτήματα παράτασης των αναδόχων και δεν αναζητούν την τυχόν ευθύνη τους για την επέλευση των καθυστερήσεων, επειδή ακριβώς η επίβλεψη των έργων δεν ασκείται από έμπειρα στελέχη με την ενδεδειγμένη επιμέλεια. Έτσι, είναι συνήθης η αιτιολογία «λόγω αντικειμενικής αδυναμίας» ή «χωρίς αποκλειστική ευθύνη του αναδόχου». Δειγματοληπτικοί έλεγχοι του Ελεγκτικού Συνεδρίου σε χορηγήσεις παρατάσεων απέδειξαν ότι οι προβαλλόμενοι λόγοι παράτασης αρκετές φορές δεν αντιστοιχούσαν στα επικαλούμενα αίτια.»

**Είναι λογικά δυνατό να οφείλονται καθυστερήσεις 10ετίας και 15ετίας και εν τέλει η παράλειψη εκτέλεσης των έργων στην ΑΠΕΙΡΙΑ των στελεχών της ΕΡΓΟΣΕ;**

**Ποια πρόσωπα ωφελήθηκαν οικονομικά από την καθυστέρηση και εν τέλει την παράλειψη εκτέλεσης των έργων που συνδέονταν αναπόδραστα με την ασφάλεια του επιβατικού κοινού και των εργαζομένων;**

ΠΡΕΠΕΙ να ελεγχθούν ΑΜΕΣΑ ΚΑΙ ΕΠΕΙΓΟΝΤΩΣ αναδρομικά από το 2006 και έως σήμερα οι περιουσιακές καταστάσεις ΟΛΩΝ των εμπλεκομένων προσώπων και των συγγενικών τους προσώπων από την Αρχή Καταπολέμησης της Νομιμοποίησης Εσόδων από Εγκληματικές Δραστηριότητες και να διασυνδεθούν οι δύο έρευνες! Πρέπει κατά πρωτεραιότητα να διερευνηθεί τυχόν παράνομος πλουτισμός των εμπλεκόμενων πολιτικών προσώπων και των Προέδρων ΔΣ και Διευθύνοντων Συμβούλων της ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ, της ΟΣΕ ΑΕ και όλων των Αναδόχων Εταιρειών του συνόλου των σχετικών με τις καθυστερήσεις Συμβάσεων. Ζητήματα παραγραφής του εγκλήματος τους ξεπλύματος βρώμικου χρήματος δεν τίθενται στο βαθμό που αυτό τελείται ως διαρκές και όχι στιγμιαίο έγκλημα δια της κατοχής του βρώμικου χρήματος εν γνώσει της εγκληματικής προέλευσής του και δια της συγκάλυψης της προέλευσής του.

Η αιτιώδης συνάφεια ανάμεσα αφενός στις καθυστερήσεις και εν τέλει στην ΠΑΡΑΛΕΙΨΗ εκτέλεσης ΕΩΣ ΣΗΜΕΡΑ των έργων υποδομής και αφετέρου στη σύγκρουση των δύο τρένων στις 28.2.2023 με εγκληματικό αποτέλεσμα τον θάνατο τουλάχιστον 57 συνανθρώπων μας και τον τραυματισμό τουλάχιστον 85 άλλων είναι προφανής και αδιαμφισβήτητη.

Στη σελ. 92 του <u>Πορίσματος της Επιτροπής Εμπειρογνωμόνων</u> για το δυστύχημα στα Τέμπη διαπιστώνεται κατά λέξη:

«Αν λειτουργούσε το ETCS και χαραζόταν το δρομολόγιο του IC 62 από τη γραμμή καθόδου (είτε από τον Σταθμάρχη Λάρισας είτε από τον Κεντρικό Χειριστή Τηλεδιοίκησης), ο επόμενος από τη Λάρισα σταθμός (Ν. Πόροι) δεν θα έδινε ελεύθερη τη γραμμή καθόδου για τον εμπορικό 63503 και το φωτόσημα στην έξοδο από Ν. Πόρους προς Λάρισα θα ήταν κόκκινο. Αν ο μηχανοδηγός του 63503 δεν συμμορφωνόταν και παραβίαζε το κόκκινο φωτόσημα εξόδου από Ν. Πόρους, <u>θα ενεργοποιείτο από το σύστημα ETCS η αυτόματη πέδηση και για τους δυο αντιθέτως κινούμενους συρμούς IC 62 και εμπορικό 63503, οι οποίοι θα ακινητοποιούντο επιτόπου.</u>

<u>Πολύ απλά με το σύστημα ETCS σε λειτουργία και με δεδομένο ότι θα γινόταν η χάραξη δρομολογίου από το χειριστή του σταθμού (τηλεδιοικούμενου ή όχι) η περίπτωση να γίνει μια μετωπική ή οπισθομετωπική σύγκρουση θα είχε αποφευχθεί.</u>».

Για τα παραπάνω επιφυλασσόμαστε να αναφέρουμε, με σχετικό υπόμνημα ή συμπληρωματική μήνυση – έγκληση, επιπλέον στοιχεία σε ότι αφορά τις εμπλεκόμενες εταιρίες και τις επιμέρους επίμαχες αμαρτωλές συμβάσεις, οι οποίες με τις συνεχείς ενεξήγητες κατά την κοινή λογική παρατάσεις τους και τις πλημμελείς επιτελέσεις – υλοποιήσεις τους, τουλάχιστον από το

**2006 οδήγησαν στην πλήρη απογύμνωση των σιδηροδρόμων από τα αναγκαία έργα υποδομής που θα μπορούσαν να εγγυηθούν την ασφάλεια του κοινού και να αποτρέψουν την πολύνεκρη τραγωδία.**

**Σε κάθε περίπτωση όμως ήδη μπορούμε να επισημάνουμε ότι σύμφωνα με όσα προαναφέρθηκαν και όσες πληροφορίες μπορέσαμε να συγκεντρώσουμε σε ότι αφορά την καθυστέρηση ολοκλήρωσης των έργων υποδομής υπάρχουν 6 κατηγορίες Ποινικά Υπεύθυνων Προσώπων για τις Παραλείψεις εκτέλεσης των 6 Συμβάσεων προμήθειας Συστημάτων Διαχείρισης Ασφαλείας.**

Το ελληνικό Κράτος υποχρεούται να εφαρμόζει στο εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο ένα σύγχρονο σύστημα ελέγχου της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας που να εξασφαλίζει την ασφάλεια των συγκοινωνιών, των εργαζομένων και των επιβατών των τρένων. Την υποχρέωση αυτή προβλέπει το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης που έχει θεσπίσει ένα Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS- European Railways Traffic Management System). Η συμμόρφωση προς την υποχρέωση αυτή προϋποθέτει την εγκατάσταση και λειτουργία στον ελληνικό σιδηρόδρομο ενός σύγχρονου Συστήματος Διαχείρισης Ασφαλείας.

Οι Υπεύθυνοι για την εγκατάσταση και λειτουργία του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας των σιδηροδρομικών συγκοινωνιών μπορούν να διακριθούν πολυεπίπεδα στην Ελλάδα σε 6 βασικές κατηγορίες.

## ΟΙ 6 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΥΠΕΥΘΥΝΩΝ

Την υποχρέωση του ελληνικού κράτους για την εξασφάλιση ενός σύγχρονου Συστήματος Διαχείρισης της Ασφάλειας των σιδηροδρομικών συγκοινωνιών έχουν αναλάβει και έχουν υποχρέωση να μετουσιώνουν σε πράξη μία σειρά φορέων και οργανισμών του δημοσίου και του ιδιωτικού τομέα με κυριότερους τους εξής:

### 1.1. ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Η κεντρική διοίκηση, η εποπτεία και ο συντονισμός της διαδικασίας εγκατάστασης και λειτουργίας των Συστημάτων Διαχείρισης Ασφάλειας υπάγεται στα καθήκοντα του **ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**, το οποίο μεταξύ άλλων είναι υπεύθυνο για την άσκηση ελέγχου και εποπτείας στον ΟΣΕ και τη ΡΑΣ (βλ. κατωτέρω).

Στο βαθμό που τα έργα χρηματοδοτούνται από εθνικούς και ενωσιακούς πόρους (συν)αρμοδιότητα και (συν)ευθύνη για τον οικονομικό έλεγχο της καλής εκτέλεσής τους έχουν και το **Υπουργείο Οικονομικών** και το **Υπουργείο Ανάπτυξης**, ιδίως δια της Ειδικής Γραμματείας Διαχείρισης Τομεακών ΕΠ ΕΣΠΑ και ΤΣ του Υπ. Οικονομίας και Ανάπτυξης.

Την εγκατάσταση και λειτουργία των Συστημάτων Διαχείρισης Ασφάλειας έχουν αναλάβει να ελέγχουν και να εκτελούν κατ΄ανάθεση νόμου ή/και συμβατική παραχώρηση μια σειρά φορέων με κυριότερους τους εξής:

### 1.2. Η ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) συστάθηκε με το άρθρο 22 του ν.3891/2010 και μεταξύ άλλων ασκεί τα καθήκοντα της Εθνικής Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών, σύμφωνα με το άρθρο 15 του π.δ. 160/2007, όπως αυτό τροποποιήθηκε με το άρθρο 85 παρ. 2 του ν.4199/2013.

### 1.3. Ο ΟΣΕ

Η δημόσια εταιρεία **«Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ανώνυμη Εταιρεία» (ΟΣΕ ΑΕ)** είναι ο φορέας στον οποίον έχει ανατεθεί η λειτουργία και διαχείριση της Σιδηροδρομικής Υποδομής και του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας συμπεριλαμβανομένου του Άξονα Αθήνας – Θεσσαλονίκης – Προμαχώνα.

### 1.4. Η ΕΡΓΟΣΕ

(και ειδικά ως προς τη Σύμβαση 10004/2007 και η **ΓΑΙΟΣΕ**)

Η δημόσια εταιρεία **«ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. Ανώνυμη Εταιρεία» (ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ)** ασκεί τα καθήκοντα του Εργοδότη - φορέα κατασκευής των έργων και συνεπώς συνιστά την Προϊσταμένη και Διευθύνουσα Αρχή διαχείρισης των έργων εγκατάστασης και συντήρησης Συστημάτων Διαχείρισης Ασφάλειας στο σιδηροδρομικό δίκτυο της Ελλάδας, είναι δηλαδή, μεταξύ άλλων, αρμόδια για τη μελέτη, δημοπράτηση, προμήθεια, κατασκευή και διοίκηση των έργων σχετικά με τα Συστήματα Διαχείρισης Ασφάλειας. Η ΕΡΓΟΣΕ φέρει βασική ευθύνη για τη διαχείριση των έργων Ασφαλείας.

Από το 2015 η δημόσια εταιρεία ΓΑΙΑΟΣΕ ΑΕ, η οποία ιδρύθηκε το 2001 ως θυγατρική του ΟΣΕ με κύριο σκοπό την αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας του, λειτουργεί και ως *διαχειριστής του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού* για λογαριασμό του Ελληνικού Δημοσίου. Η ΓΑΙΟΣΕ εμπλέκεται στη μη εκτέλεση της κρίσιμης για την ασφάλεια Σύμβασης 10004/2007. (βλ. κατωτέρω)

### 1.5. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ (HELLENIC TRAIN)

Η ιδιωτική εταιρεία **«ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (ΤΡΑΙΝΟΣΕ - Hellenic Train)** είναι ως φορέας της Σιδηροδρομικής

Εκμετάλλευσης στο σιδηροδρομικό δίκτυο της Ελλάδας η υπεύθυνη εταιρεία για την εκτέλεση του μεταφορικού έργου και την καλή λειτουργία των τρένων



## 1.6. ΟΙ ΙΔΩΤΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΣ – ΑΝΑΔΟΧΟΙ ΕΡΓΟΛΗΠΤΕΣ ΤΩΝ 6 ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ

Η εγκατάσταση και λειτουργία των Συστημάτων Διαχείρισης Ασφαλείας ανατέθηκε με τη Σύμβαση 10012/2006, τη Σύμβαση 10004/2007, τη Σύμβαση 10005/2007, τη Σύμβαση 635/2013, τη Σύμβαση 717/2014 και τη συμπληρωματική Σύμβαση 717.1/2021 σε μία σειρά **ΑΝΑΔΟΧΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ.** Οι κυριότερες από αυτές είναι, συνήθως ως μέλη Κοινοπραξιών, οι ελληνικές κατασκευάστριες εταιρείες:

**ΤΕΡΝΑ ΑΕ** και

**ΤΟΜΗ ΑΒΕΤΕ** (Ελλάκτωρ),

οι αυστριακές **Thales Rail Signaling Solutions GesmbH»** και

**Alcatel Transport Solutions Austria GmbH** και

η γαλλική **Alstom Transport SA.**

## 2.ΟΙ 6 ΑΝΕΚΤΕΛΕΣΤΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

### 2.1 ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ

Τα κρίσιμα Συστήματα Διαχείρισης Ασφάλειας των τρένων αφορούν κυρίως 4 τεχνολογίες, όπως ήδη αναφέρθηκε:

**1) την επικοινωνία με ραδιοδίκτυο (GSM-R)**

**2) το Σύστημα Ελέγχου της Κυκλοφορίας και αυτόματης πέδησης των συρμών (ETCS)**

**3) τη σηματοδότηση - φωτοσήμανση και**

**4) τη τηλεδιοίκηση.**

**Τα Συστήματα αυτά όφειλαν να έχουν εγκατασταθεί και να βρίσκονται σε πλήρη λειτουργία την 28.2.2023 με βάση τις διεθνείς/ενωσιακές υποχρεώσεις της Ελλάδας και τις ακόλουθες 6 ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ που συνήψε η ΕΡΓΟΣΕ και των οποίων συνολικά η αρχική (!) και εξοφληθείσα μέσω εθνικών και ευρωπαϊκών πόρων αξία ΥΠΕΡΒΑΙΝΕΙ σημαντικά το ποσό των 500 ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΩΝ ΕΥΡΩ (πλέον ΦΠΑ).**

**Η λειτουργία των Συστημάτων αυτών θα είχε ΑΠΟΤΡΕΨΕΙ ΜΕ ΒΕΒΑΙΟΤΗΤΑ 100% τον θάνατο 57 συνανθρώπων μας και των τραυματισμό άνω των 85 στις 28.02.2023.**

Ειδικότερα:

1. **Η Σύμβαση 10012/2006**

Η Σύμβαση 10012/2006 αφορά την «Προμήθεια συστήματος ραδιοκάλυψης GSM-R, με συναφείς υπηρεσίες για τον σιδηροδρομικό άξονα Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Ειδομένη-Προμαχώνας (Π.Α.Θ.Ε.Π)». Η προμήθεια του Συστήματος Ραδιοδικτύου GSM-R (Global System Mobile for Rail - Ψηφιακό σύστημα επικοινωνίας για τον σιδηρόδρομο) θα είχε αυξήσει δραστικά την ασφάλεια της κυκλοφορίας (αρχικό συμβατικό αντικείμενο 57.228.780 ευρώ).

2. **Η Σύμβαση 10004/2007**

Η Σύμβαση 10004/2007 αφορά την προμήθεια Συστήματος ETCS (European Traffic Control System - Ευρωπαϊκό Σύστημα ελέγχου της Κυκλοφορίας) με εξοπλισμό που εγκαθίσταται στις γραμμές και στα βαγόνια αντίστοιχα και επιτρέπει την ανταλλαγή πληροφοριών για την πορεία των συρμών και **κυρίως την αυτόματη πέδηση των συρμών όταν διαπιστωθεί από το σύστημα ότι επίκειται σύγκρουση** (αρχικό συμβατικό αντικείμενο 25.026.200 ευρώ).

Το Ευρωπαϊκό Σύστημα Ελέγχου της Κυκλοφορίας ή των Συρμών (ETCS) έπρεπε να έχει τοποθετηθεί τόσο στα τρένα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ όσο και στις γραμμές, με τα δύο τμήματά του να «επικοινωνούν» ανταλλάσσοντας πληροφορίες για την κυκλοφορία στη γραμμή που κινείται το τρένο, την κατάσταση της γραμμής, την ταχύτητα του τρένου κ.ά. Πρόκειται για **ΤΟ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΟ ΚΑΙ ΥΣΤΑΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ** καθώς επιτρέπει τον εξ αποστάσεως έλεγχο του συρμού, αν παραστεί ανάγκη. Εφόσον στη γραμμή υπάρχει κάποιος κίνδυνος, το σύστημα ενημερώνει αυτόματα τον συρμό ώστε να χαμηλώσει ταχύτητα (βραδυπορία) ή ακόμα και να φρενάρει. Αυτές οι λειτουργίες ενεργοποιούνται αυτόματα, αν ο συρμός ξεπεράσει την ανώτατη επιτρεπόμενη ταχύτητα ή περάσει από ερυθρό σηματοδότη ή αν δύο συρμοί βρεθούν σε πορεία σύγκρουσης.

**Σύμφωνα με την αρχική σύμβαση, το έργο είχε προθεσμία τοποθέτησης 30 μηνών και συντήρησης 24 μηνών (συνολικά 4,5 χρόνια). Έπρεπε συνεπώς να έχει εγκατασταθεί και να λειτουργεί από το 2012.**

**Τη Σύμβαση 10004/2007 συμπληρώνει η Σύμβαση 100005/2007.**

**Το σύστημα ECTS δεν είχε εγκατασταθεί πλήρως και δεν λειτουργούσε για το μέρος του σιδηροδρομικού άξονα που συνέβη η πρόσκρουση των δύο τρένων στις 28.2.2023.**

### 3. Η Σύμβαση 10005/2007

Η Σύμβαση 10005/2007 για την «Προμήθεια Συστήματος Γραμμής ETCS Επιπέδου 1 με συναφείς υπηρεσίες» (αρχικό συμβατικό αντικείμενο 17.171.281 ευρώ) υπεγράφη στις 5.9.2007 ανάμεσα στην ανάδοχο Κοινοπραξία «ΤΕΡΝΑ ΑΕ – Thales Rail Signaling Solutions Gesmbh» (Κοινοπραξία ΤΕΡΝΑ – THALES AUSTRIA), νομίμως εκπροσωπούμενη από τον Γεώργιο Περδικάρη του Γερασίμου, και την ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ, νομίμως εκπροσωπούμενη από τον Διευθύνοντα Σύμβουλο κ. Νικόλαο Κούρεντα, και, μεταξύ άλλων, αφορούσε την τοποθέτηση του Συστήματος Ασφαλείας

στη γραμμή Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Προμαχώνας. Στη συνέχεια την εκτέλεση της Σύμβασης ανέλαβε η **Κοινοπραξία «ΤΕΡΝΑ ΑΕ – Alcatel Transport Solutions Austria GmbH»** νομίμως εκπροσωπούμενη από τους κκ. Βασίλειο Κοτσανά (ΤΕΡΝΑ) και Bernhard Appel (Μπερνχαρντ Απελ).

## 4. Η Σύμβαση 635/2013

Η Σύμβαση 635/2013 αφορά τις υπολειπόμενες εργασίες ολοκλήρωσης της **υποδομής σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης** (αρχικό συμβατικό αντικείμενο 374.242.810,48 ευρώ).

## 5. Η Σύμβαση 717/2014

Η Σύμβαση 717/2014 αφορά την «Ανάταξη και Αναβάθμιση του <u>συστήματος σηματοδότησης–τηλεδιοίκησης</u> και αντικατάσταση 70 αλλαγών τροχιάς σε εντοπισμένα τμήματα του άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Προμαχώνας» (αρχικό συμβατικό αντικείμενο 41.297.174,41 ευρώ). Η Σύμβαση υπεγράφη στις **26/9/2014** μεταξύ της ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ, νομίμως εκπροσωπουμένης από τον Πρόεδρο ΔΣ και Διευθύνοντα Σύμβουλο κ. Κωνσταντίνο Σπηλιόπουλο, και της Κοινοπραξίας Εργοληπτικών Επιχειρήσεων με την επωνυμία **«Κοινοπραξία ΤΟΜΗ Α.Β.Ε.Τ.Ε. - Alstom Transport SA»**. Η ΤΟΜΗ Α.Β.Ε.Τ.Ε. ιδρύθηκε το 1985 και από το Δεκέμβριο 2001 ανήκει στον όμιλο της ΕΛΛΑΚΤΩΡ ΑΕ και είναι θυγατρική εταιρεία της ΑΚΤΩΡ ΑΤΕ. Πρόεδρος και Διευθύνουσα Σύμβουλος της γαλλικής εταιρείας Alstom Transport SA κατά το χρόνο υπογραφής της Σύμβασης ήταν η κα Anna Giros Calpe. Ως προθεσμία εκτέλεσης του έργου ορίστηκε χρονικό διάστημα 24 μηνών από την υπογραφή της Σύμβασης. Η ανάταξη του συστήματος σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης, η οποία επρόκειτο να τελειώσει το 2016, δεν έχει ολοκληρωθεί έως σήμερα. Σύστημα σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης δεν είχε εγκατασταθεί και δεν

λειτουργούσε για το μέρος του σιδηροδρομικού άξονα που συνέβη η πρόσκρουση των δύο τρένων στις 28.2.2023.

**6. Η συμπληρωματική Σύμβαση 717.1/2021**

Το ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ με την απόφαση 3449/854/12-12-2017 αποφάσισε και ενέκρινε τη σύναψη Σύμβασης Συμπληρωματικής (ΣΣ) της 717/2014. Η Συμπληρωματική Σύμβαση 717.1/2021 υπεγράφη τελικά στις 19/05/2021.

## 3.1 ΧΡΟΝΙΚΟ ΤΩΝ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΑΡΑΛΕΙΨΕΩΝ ΕΚΤΕΛΕΣΗΣ ΤΩΝ 6 ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ

Παρακάτω εκτίθεται συνοπτικά το χρονικό των ΑΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΤΩΝ ΚΑΙ ΥΠΑΙΤΙΩΝ καθυστερήσεων στην παράδοση των παραδοτέων έργων/Συστημάτων Διαχείρισης Ασφάλειας.

**1. Η Σύμβαση 10012/2006**

26-09-2006: Υπογραφή της Σύμβασης 10012/2006 με αντικείμενο την «Προμήθεια συστήματος ραδιοκάλυψης GSM-R και για την παροχή συναφών υπηρεσιών για τον σιδηροδρομικό άξονα Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Προμαχώνας» και οικονομικά αντικείμενο 57.228.780 ευρώ. Η Σύμβαση είχε αρχική συμβατική ημερομηνία περαίωσης του έργου την 26η-09-2008, πλην όμως, η ανάδοχος εταιρεία ζήτησε μετάθεση του χρόνου περαίωσης κατά 15 μήνες λόγω αντικειμενικής αδυναμίας εμπρόθεσμης παράδοσης των συμβατικών ειδών, επειδή η έκδοση των αδειών εγκατάστασης των Σταθμών Βάσης καθυστέρησε υπέρμετρα με υπαιτιότητα της Εθνικής Επιτροπής Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων (ΕΕΕΤ).

1η παράταση: 03-12-2008: Με την απόφαση 2448/03-12-2008 το ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ ενέκρινε τη μετάθεση των τμηματικών προθεσμιών και της

ημερομηνίας περαίωσης της Σύμβασης, χωρίς μεταβολή του συμβατικού τιμήματος μέχρι την 26η-11-2009.

Νέα μετάθεση του χρόνου περαίωσης, για τον ίδιο λόγο που ζητήθηκε εμπρόθεσμα δεν εξετάστηκε από το ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ **λόγω διερεύνησης από την αρμόδια Επιτροπή της Βουλής και τη Δικαιοσύνη ζητημάτων που αφορούσαν στην Ανάδοχο εταιρεία και γενικά τις συμβάσεις που είχε συνάψει με το Δημόσιο και άλλους Οργανισμούς.**

**Ερωτάται:** Τι αφορούσαν αυτά τα ζητήματα;

22-08-2012: Με τη Συμφωνία Συμβιβασμού της 22-08-2012 μεταξύ της Ελληνικής Κυβέρνησης και της Αναδόχου εντάχθηκε στον **Συμβιβασμό και η διαγραφή των ληξιπρόθεσμων απαιτήσεων της εταιρείας προς το Ελληνικό Δημόσιο και προς την ΕΡΓΟΣΕ.**

**Ερωτάται:** Τι αφορούσαν και γιατί οι απαιτήσεις της Αναδόχου έναντι του Δημοσίου; Ήταν νόμιμη η διαγραφή αυτή των χρεών; Συνακόλουθα, ήταν δικαιολογημένη η καθυστέρηση στην εκτέλεση της Σύμβασης λόγω του Συμβιβασμού;

2η παράταση: 02-12-2013: Με την απόφαση 2995/02-12-2013 το ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ ενέκρινε -μεταξύ άλλων- τη μετάθεση της ημερομηνίας περαίωσης του τελευταίου τμήματος της Γραμμής για την ολοκλήρωση της μελέτης και της προμήθειας έως την 31η-08-2015 και την ολοκλήρωση του συμβατικού αντικειμένου με την παροχή και των υπηρεσιών συντήρησης σύμφωνα με το άρθρο 47 παρ.5 του Κανονισμού Προμηθειών της ΕΡΓΟΣΕ έως την 31η-08-2018 λόγω αδυναμίας εμπρόθεσμης παράδοσης των συμβατικών ειδών που οφειλόταν σε εξωγενείς παράγοντες μη ελεγχόμενους από την Υπηρεσία, χωρίς μεταβολή του συμβατικού τιμήματος.

3η παράταση: 04-08-2016 Με την απόφαση 3276/04-08-2016 το ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ ενέκρινε τη μετάθεση αντίστοιχα των δύο προθεσμιών έως την 31η-12-2016 και 31η- 12-2019 με την ίδια αιτιολογία, της αντικειμενικής δηλαδή

αδυναμίας της αναδόχου να παραδώσει εμπρόθεσμα το συμβατικό αντικείμενο σύμφωνα με το άρθρο 47 παρ. 2 και 5 του Κανονισμού Προμηθειών της ΕΡΓΟΣΕ.

4η παράταση: 14-02-2018. Με την απόφαση 3462/14-02-2018 το ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ ενέκρινε τη μετάθεση αντίστοιχα των δύο προθεσμιών έως την 15η-11-2017 και 15η- 11-2020 χωρίς επαύξηση του συμβατικού τιμήματος λόγω αντικειμενικής αδυναμίας της αναδόχου να παραδώσει εμπρόθεσμα το συμβατικό αντικείμενο σύμφωνα με το άρθρο 47 παρ. 5 του Κανονισμού Προμηθειών της ΕΡΓΟΣΕ.

Στο έγγραφο της Δ/σης Έργων της ΕΡΓΟΣΕ με αρ. πρωτ.εξ. 2914/23 της 29ης/03/2023 αναφέρονται τα δέκα πρωτόκολλα οριστικής παραλαβής της σύμβασης ανά τμήμα έργου. Στο ίδιο έγγραφο είναι συνημμένα και τα τρία πρωτόκολλα παράδοσης περαιωμένου έργου από την ΕΡΓΟΣΕ και παραλαβή τους από τον ΟΣΕ, με ημερομηνίες 11-06-2018, 12-02-2020 και 10-02-2021.

**Άρα η σύμβαση 100012/2006 του συστήματος ραδιοκάλυψης GSM-R με συναφείς υπηρεσίες, καλύπτοντας τον άξονα Πάτρα – Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Ειδομένη – Προμαχώνας ολοκληρώθηκε και παραδόθηκε από την ανάδοχο στην ΕΡΓΟΣΕ και από την ΕΡΓΟΣΕ στον ΟΣΕ, με ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ ΑΝΩ ΤΩΝ 10 ΕΤΩΝ.**

**ΕΝΤΟΥΤΟΙΣ, το 2023 το σύστημα αυτό ΔΕΝ ΕΙΧΕ τοποθετηθεί σε** όλους τους νέους συρμούς της HELLENIC TRAIN. Κάθε στελέχους Διοίκησης και υπαλλήλου διοίκησης της ΓΑΙΟΣΕ ΑΕ που ενεπλάκη στη Σύμβαση 10004/2007

ΕΡΩΤΑΤΑΙ:

Είχε εγκατασταθεί και λειτουργούσε το σύστημα GSM-R στον συρμό IC 62 και τον εμπορικό συρμό 63503 στις 28.2.2023;

Ποιοι ευθύνονται για τυχόν μη λειτουργία του συστήματος;

**2. Η Σύμβαση 10004/2007**

**30-5-2007:** Υπογράφεται η Σύμβαση 10004/2007 με προϋπολογισμό δημόσιας δαπάνης 25.026.200 ευρώ «για την προμήθεια συστήματος αυρμού ETCS επιπέδου 1 με συναφείς υπηρεσίες». Ο χρόνος περαίωσης της Σύμβασης ορίζεται σε 22 μήνες δηλ. μέχρι **30- 03-2009.**

Στις 26-03-2009 η Ανάδοχος ζητά μετάθεση των χρόνων παράδοσης της προμήθειας και της εγκατάστασης και του χρόνου περαίωσης αρχικά κατά 18 μήνες, λόγω τεχνικών και διαχειριστικών δυσκολιών, κατόπιν κατά 24 μήνες και τελικά κατά 52 μήνες μετά από σύσκεψη που έγινε στις 18-05-2011 μεταξύ ΕΡΓΟΣΕ και Αναδόχου και συμφωνήθηκαν περαιτέρω οι βασικοί όροι για τη συνέχιση της Σύμβασης, με μείωση του συμβατικού αντικειμένου κατά 800.192,77 ευρώ λόγω αντικειμενικής αδυναμίας της αναδόχου για τήρηση του χρονοδιαγράμματος.

1η παράταση 14-06-2012: Τελικά το ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ με την απόφαση 2831/14-06-2012 ενέκρινε παράταση μέχρι 14-12-2013 για την ολοκλήρωση της μελέτης, της προμήθειας υλικών και εξοπλισμών, της εγκατάστασης, των δοκιμών, της προσωρινής παραλαβής και της πιστοποίησης κλπ και μέχρι 14-12-2015 για την ολοκλήρωση του συμβατικού αντικειμένου με την παροχή υπηρεσιών συντήρησης του συστήματος.

2η παράταση 29-05-2014: Με την απόφαση 3043/29-05-2014 του ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ εγκρίθηκαν αντίστοιχες παρατάσεις ως 20-06-2016 και 29-06-2018.

Στις 13-07-2018 το έργο «Προμήθεια συσπήματος Συρμού ETCS επιπέδου 1 με συναφείς υπηρεσίες» παραδόθηκε με **ΣΧΕΔΟΝ ΔΕΚΑΕΤΗ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ** με πρωτόκολλο οριστικής παραλαβής από την Ανάδοχο στην **ΕΡΓΟΣΕ**, η οποία το παρέδωσε περαιτέρω επίσης με πρωτόκολλο οριστικής παραλαβής με την ίδια ημερομηνία στη **ΓΑΙΑΟΣΕ**.

Η ΓΑΙΑΟΣΕ ωστόσο διατύπωσε παρατηρήσεις ότι <u>**το σύστημα δεν ήταν πλήρως λειτουργικό**</u> «εξαιτίας φθορών από εξωγενείς παράγοντες». Στο μεταξύ όμως, λόγω της επικείμενης παράδοσης τμημάτων του

παρατρόχιου επήγειου συστήματος ETCS και για να αποφευχθούν δημοσιονομικές διορθώσεις από την ΕΕ, κατέστη αναγκαίο να επανέλθει σε λειτουργική κατάσταση το εγκατεστημένο, εποχούμενο (on board) σύστημα ETCS. Έτσι η ΓΑΙΑΟΣΕ, ως διαχειριστής του τροχαίου υλικού σύμφωνα με τον ν. 3891/2010 προκήρυξε ανοιχτό διεθνή διαγωνισμό, με καταληκτική ημερομηνία την 29η-07-2022 και στη συνέχεια την 30η-8-2022, πλην όμως, δεν κατατέθηκε καμία προσφορά.

Με την απόφαση 359/Α4/26-10-2022 του ΔΣ της ΓΑΙΑΟΣΕ, ο διαγωνισμός κηρύχθηκε άγονος, όπως και ο μεταγενέστερος διαγωνισμός, με καταληκτική ημερομηνία την 21η-12-2022, όπου κατατέθηκε μία προσφορά από την υποψήφια Ανάδοχο εταιρεία, η οποία προσφορά όμως επειδή περιείχε δέκα (10) επιφυλάξεις και τροποποιήσεις επί του σχεδίου της Σύμβασης και μια (1) επί του Διαγωνισμού, θεωρήθηκε απαράδεκτη. Συγκεκριμένα με το Πρακτικό της 365ης συνεδρίασης της 18ης-01-2023, το ΔΣ της ΓΑΙΑΟΣΕ (αρ.πρωτ ΔΣ 2103/26-01-2023) κήρυξε άγονο τον Διαγωνισμό με τίτλο «Επαναφορά σε λειτουργική κατάσταση του συστήματος ETCS επί εκατόν είκοσι (120) κινητήριων μονάδων σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού» (Αρ. Διακήρυξης 3/2022 με αρ. πρωτ. 74465/11-11-2022).

Στη συνέχεια η ΓΑΙΑΟΣΕ με το έγγραφο 78.105/08-03-2023 ζήτησε από την Ενιαία Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Συμβάσεων (ΕΑΔΗΣΥ) τη σύμφωνη γνώμη της για **προσφυγή στη διαδικασία της διαπραγμάτευσης, χωρίς προηγούμενη προκήρυξη** με αντικείμενο την επαναφορά σε λειτουργική κατάσταση του συστήματος ETCS σε 120 κινητήριες μονάδες σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού. Με τα πρόσφατο έγγραφό της, με αρ. πρωτ. 1226/20-03-2023, η ΕΑΔΗΣΥ, ζήτησε από την ΓΑΙΑΟΣΕ συμπληρωματικά στοιχεία προκειμένου να κρίνει το αίτημα για προσφυγή στη διαπραγμάτευση.

**Ερωτάται:** Μήπως η εν τέλει προσφυγή στη διαδικασία της διαπραγμάτευσης χωρίς προκήρυξη του έργου καλύπτει μεθοδεύσεις, στρέβλωση του ελεύθερου ανταγωνισμού και διαφθορά;

Αν όχι, γιατί δεν ακολουθήθηκε η διαδικασία αυτή νωρίτερα για την εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος και της ασφάλειας των συγκοινωνιών;

**Σε κάθε περίπτωση διαπιστώνουμε ότι τις 28.2.2023 το Σύστημα δεν ήταν πλήρως λειτουργικό!**

**3. Η Σύμβαση 10005/2007**

**05/09/2007**: Υπογράφεται η Σύμβαση 10005/2007 για την «Προμήθεια Συστήματος Γραμμής ETCS Επιπέδου 1 με συναφείς υπηρεσίες», για την εγκατάσταση και προσωρινή παραλαβή του συστήματος ελέγχου – χειρισμού σηματοδότησης ETCS Επιπέδου 1 σε 402 χλμ. του σιδηροδρομικού δικτύου Αθήνα – Θεσσαλονίκη, με συμβατική δαπάνη ποσού 17.171.261 €. Ο χρόνος περαίωσης της Σύμβασης ορίστηκε στους 30 μήνες **μέχρι 05-03-2010** για τη μελέτη, την προμήθεια υλικών εξοπλισμών και λογισμικού δοκιμών και προσωρινών παραλαβών και πιστοποίησης και στους 54 μήνες, δηλαδή μέχρι **05-03-2012 για την περαίωση των εργασιών και υλοποίηση του συνόλου του συμβατικού αντικειμένου.**

Και η σύμβαση αυτή διέπεται από τον Κανονισμό Προμηθειών της ΕΡΓΟΣΕ ( Β΄233/1998) και την Οδηγία 2004/17 και η χρηματοδότησή του έργου ήταν από το Γ΄ ΚΠΣ, το ΕΣΠΑ 2007-2013 και σήμερα από το ΕΣΠΑ 2014-2020 και από εθνικούς πόρους του ΠΔΕ. Η Ανάδοχος με τρεις επιστολές της 180595/25-02-2010, 201895/12-07-2011 και 210799/15-02-2012 ζήτησε τη μετάθεση και των δύο ανωτέρω καταληκτικών ημερομηνιών κατά 24 μήνες. Ακολούθησαν οι εξής έξι (6) παρατάσεις της Σύμβασης και συγκεκριμένα:

1η Παράταση: 30-04-2012: Με την απόφαση 2819/30-04-2012 του ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ εγκρίθηκε η μετάθεση της ημερομηνίας ολοκλήρωσης του συμβατικού αντικειμένου για την παροχή υπηρεσιών συντήρησης έως 31-12-2016 «λόγω αντικειμενικής αδυναμίας του αναδόχου» (άρθρο 47 του Κανονισμού

Προμηθειών της ΕΡΓΟΣΕ). Η ανάδοχος επανήλθε με το έγγραφο 252485/19-11-2014 ζητώντας νέα παράταση κατά 36 μήνες.



2η Παράταση: 28-04-2015: Με την απόφαση 3133/28-04-2015 του ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ εγκρίθηκε η μετάθεση της ημερομηνίας ολοκλήρωσης του συμβατικού αντικειμένου με την παροχή υπηρεσιών συντήρησης έως 30-09-2019, και πάλι με την επίκληση «αντικειμενικής αδυναμίας της αναδόχου» να παραδώσει εμπρόθεσμα το συμβατικό αντικείμενο (άρθρο 47 του Κανονισμού Προμηθειών της ΕΡΓΟΣΕ). Με το έγγραφό της, με αριθμό 7320/09-08-2017 η ανάδοχος επανήλθε στο θέμα της νέας μετάθεσης με τους ίδιους λόγους.

3η Παράταση: 22-12-2017: Με την απόφαση 3448/22-12-2017 του ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ εγκρίθηκε η μετάθεση της ημερομηνίας ολοκλήρωσης του συμβατικού αντικειμένου με την παροχή υπηρεσιών συντήρησης έως 31-12-2020 «λόγω αντικειμενικής αδυναμίας της αναδόχου» (άρθρο 47 του Κανονισμού Προμηθειών της ΕΡΓΟΣΕ). Η ΕΡΓΟΣΕ επικαλέστηκε ότι οι εργασίες εγκατάστασης της Σύμβασης 10005 συνδέονταν αναγκαστικά με την ολοκλήρωση των αντίστοιχων εργασιών της Σύμβασης 717/2014 που δεν είχε ακόμη ολοκληρωθεί και η εισήγηση προς το ΔΣ ήταν ότι «συνέτρεχαν σοβαρότατοι λόγοι που συνιστούν αντικειμενική αδυναμία εμπρόθεσμης ολοκλήρωσης».

4η Παράταση: 12-03-2019: Με την απόφαση 3600/12-03-2019 του ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ εγκρίθηκε η μετάθεση της ημερομηνίας ολοκλήρωσης του συμβατικού αντικειμένου με την παροχή υπηρεσιών συντήρησης έως 26-12-2022 «λόγω αντικειμενικής αδυναμίας της αναδόχου» (άρθρο 47 του Κανονισμού Προμηθειών της ΕΡΓΟΣΕ).

5η Παράταση: 22-01-2021: Με την απόφαση 3926/22-01-2021 του ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ εγκρίθηκε η μετάθεση ημερομηνίας ολοκλήρωσης του συμβατικού αντικειμένου με την παροχή υπηρεσιών συντήρησης έως 26-12-2024, «λόγω αντικειμενικής αδυναμίας της αναδόχου» (άρθρο 47 του Κανονισμού Προμηθειών της ΕΡΓΟΣΕ).

6η Παράταση: 26-01-2023: Με την απόφαση 4353/26-01-2023 του ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ εγκρίθηκε η μετάθεση της ημερομηνίας ολοκλήρωσης του συμβατικού αντικειμένου με την παροχή υπηρεσιών συντήρησης έως 19-12-2025 λόγω αντικειμενικής αδυναμίας της αναδόχου (άρθρο 47 του Κανονισμού Προμηθειών της ΕΡΓΟΣΕ).

Για τις αποφάσεις παράτασης υπήρχε και η απαιτούμενη **θετική γνώμη της Ειδικής Γραμματείας Διαχείρισης Τομεακών ΕΠ ΕΣΠΑ και ΤΣ του Υπ. Οικονομίας και Ανάπτυξης.**

**4. Σύμβαση 635/2013**

**18-12-2013:** Υπογράφεται η Σύμβαση 635/2013 για το έργο «Υπολειπόμενες εργασίες ολοκλήρωσης της υποδομής και των κτηριακών εγκαταστάσεων και κατασκευή της επιδομής των Η/Μ εγκαταστάσεων, της σηματοδότησης των τηλεπικοινωνιών και της ηλεκτροκίνησης της νέας διπλής σιδηροδρομικής γραμμής υψηλών ταχυτήτων Τιθορέα-Δομοκός» με οικονομικό αντικείμενο 374.242.810,48 ευρώ (χωρίς αναθεώρηση και ΦΠΑ). Ο συμβατικός χρόνος περαίωσης ήταν 32 μήνες από την υπογραφή δηλαδή έως 18-08-2016. Η Σύμβαση αυτή έτυχε 11 παρατάσεων και η Συμπληρωματική της Σύμβαση άλλων 3 παρατάσεων, δηλαδή **συνολικά υπήρξαν 14 παρατάσεις.** Συγκεκριμένα:

1η Παράταση: 22-01-2016, απόφαση 3217/2016 του ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ για παράταση μέχρι 18-08-2017.

2η Παράταση: 17-10-2017 απόφαση 3147/2017 του ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ για παράταση μέχρι 30-06-2018.

3η Παράταση: 28-02-2018 αποφάσεις 3417/2018 και 3467/2018 του ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ για παράταση της 6ης αποκλειστικής προθεσμίας μέχρι 31-01-2018, 30-04-2018 και 31-10-2018.

4η Παράταση:18-07-2018 απόφαση 3225/2018 του ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ για παράταση μέχρι 31-10-2018.

5η Παράταση: 21-12-2018 απόφαση 3582/2018 του ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ για παράταση μέχρι 31-01-2019.

6η Παράταση: 22-03-2019 απόφαση 3603/2019 του ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ για παράταση μέχρι 30-08-2019.

7η Παράταση: 28-11-2019 απόφαση 3650/2019 του ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ για παράταση μέχρι 31-12-2019.

8η Παράταση: 04-03-2020 απόφαση 3697/2020 του ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ για παράταση μέχρι 31-08-2020.

9η Παράταση: 01-10-2020 απόφαση 3834/2020 του ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ για παράταση μέχρι 31-12-2020.

10η Παράταση: 01-03-2021 απόφαση 3942/2016 του ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ για παράταση μέχρι 30-04-2021.

11η Παράταση: 06-05-2021 απόφαση 3978/2016 του ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ για παράταση μέχρι 31-01-2022.

**Η 1η Συμπληρωματική Σύμβαση 635.1**

Η 1η Συμπληρωματική Σύμβαση της 635/2013 υπογράφηκε, μετά την έκδοση της πράξης 814/2020 του Ε Κλιμακίου του ΕΣ, στις 05-07-2021 με οικονομικό αντικείμενο 20.362.649,05 ευρώ και χρόνο ολοκλήρωσης 8 μήνες από την υπογραφή της, δηλαδή έως 05-03-2022.

Οι παρατάσεις της 1ης Συμπληρωματικής Σύμβασης ήταν οι ακόλουθες:

12η Παράταση:31-03-2022 απόφαση 4147/2022 του ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ για παράταση μέχρι 31-07-2022.

13η Παράταση:07-09-2022 απόφαση 4244/2022 του ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ για παράταση μέχρι 31-12-2022.

14η Παράταση 24-02-2023 απόφαση 4364/2023 του ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ για παράταση μέχρι 30-06-2023.

Σημειώνεται ότι όλες οι παρατάσεις δίνονται ***«Λόγω της μη ύπαρξης αποκλειστικής υπαιτιότητας της αναδόχου*** *σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 48 παρ.8 περ.α και 10 εδ.α΄ και 54 παρ.2 και 3 του ν.3669/2008 ...εκτός των ακολούθων εργασιών ...για τις οποίες η ανάδοχος έχει την αποκλειστική ευθύνη για την μη εμπρόθεσμη εκτέλεσή τους»*, ενώ για όλες έχει δοθεί η σύμφωνη γνώμη της ΕΥΔ/ΕΠ- ΥΜΕΠΕΡΑΑ του Υπ. Ανάπτυξης και Επενδύσεων.

**5. Η Σύμβαση 717/2014**

Με τη 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»**, το οποίο χρηματοδοτείται από το Ε.Π. «Ενίσχυση Προσπελασιμότητας 2007-2013» του ΕΣΠΑ κατά 85%. Σύμφωνα με τη διακήρυξη, αντικείμενο του έργου είναι όχι μόνο η αποκατάσταση (ανάταξη) των συστημάτων Σηματοδότησης-Τηλεδιοίκησης, ώστε αυτά να επανέλθουν στην καλή λειτουργική τους κατάσταση, αλλά και 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, όπως οι εργασίες αυτές καταγράφονται στην Τεχνική Περιγραφή του έργου.

**26-09-2014**: Υπογραφή της Σύμβασης 717/2014 έναντι τιμήματος 41.297.174,41 ευρώ (χωρίς ΦΠΑ), **διάρκειας είκοσι τεσσάρων (24) μηνών.**

Το φυσικό αντικείμενο του έργου της «Ανάταξης και αναβάθμισης του συστήματος σηματοδότησης – τηλεδιοίκησης και αντικατάστασης 70 αλλαγών

τροχιάς σε εντοπισμένα τμήματα του άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Προμαχώνας» περιλαμβάνει:

*«Εγκατάσταση νέου καλωδίου οπτικής ίνας. Η μετάδοση δεδομένων Σηματοδότησης- Τηλεδιοίκησης μέσω καλωδίου οπτικών ινών, αντί του πεπαλαιωμένου χάλκινου καλωδίου. Τούτο επιφέρει καλύτερη ποιότητα και ταχύτητα στην μετάδοση των δεδομένων. Η προσθήκη στα συστήματα σηματοδότησης λειτουργιών και δυνατοτήτων για την καλύτερη διαχείριση και έλεγχο της κυκλοφορίας, όπως ο έλεγχος της διαδρομής ολίσθησης και ο χρονισμός ακύρωσης διαδρομής, που έχει δεσμευθεί η προσέγγισή της. Η προστασία των καλωδίων (χαλκού και οπτικών ινών) σηματοδότησης ανοικτής γραμμής από κλοπές δολιοφθορές. Η εγκατάσταση καλωδίων οπλισμένων και θωρακισμένων έναντι των επιδράσεων της ηλεκτροκίνησης στα τμήματα Γραμμής Οινόη-Τιθορέα και-Ορφανά-Λάρισα καθώς και σε εντοπισμένα σημεία των τμημάτων Αχαρναί-Οινόη και Λάρισα Θεσσαλονίκη, Θεσσαλονίκη-Στρυμόνας-Προμαχώνας.*

*Η αποκατάσταση της λειτουργίας των σηματοδοτήσεων στον άξονα Αχαρνές-Τιθορέα και Δομοκός-Θεσσαλονίκη, Θεσσαλονίκη-Στρυμόνας-Προμαχώνας, που θα επιτρέψει την πλήρη διαχείριση της κυκλοφορίας στα τμήματα αυτά. Εργασίες που απαιτούνται για την καλή λειτουργία των Τηλεδιοικήσεων Αθηνών, Λάρισας και Θεσσαλονίκης. Αντικατάσταση 70 αλλαγών τροχιάς στα τμήματα γραμμής Οινόη – Τιθορέα και Δομοκός – Λάρισα, με νέες αλλαγές συγκολλημένες επί στρωτήρων από σκυρόδεμα ή επί ξύλινων και ανακαίνιση γραμμής σε εντοπισμένα τμήματα εντός Σιδηροδρομικών Σταθμών. Αποκατάσταση της Σιδηροδρομικής Γραμμής Θεσσαλονίκης – Κιλκίς, στο τμήμα μεταξύ Χ.Θ. 29+500 έως Χ.Θ. 37+074».*

Σύμφωνα με το άρθρο 1 του Τεύχους Τεχνικής Περιγραφής και των Τευχών Δημοπράτησης, στόχος του έργου ήταν η αποκατάσταση (ανάταξη) των συστημάτων σηματοδότησης-τηλεδιοίκησης, ώστε να επανέλθουν στην καλή λειτουργική τους κατάσταση με την προσθήκη και νέων δυνατοτήτων και λειτουργιών. Με τον όρο "αποκατάσταση" νοούνται οι κάθε φύσης εργασίες οι οποίες απαιτούνται ώστε <u>το σύστημα σηματοδότησης κάθε σταθμού από τα πιο πάνω τμήματα να είναι πλήρως λειτουργικό</u> και να υλοποιεί τους

χειρισμούς και τις λειτουργίες του πίνακα διαδρομών του, καθώς επίσης και τις ανεξάρτητες λειτουργίες-χειρισμούς που προβλέπονται. **Σε επίπεδο Τηλεδιοίκησης, αυτό περιλαμβάνει τη λειτουργία του συστήματος Τηλεδιοίκησης, ώστε να υλοποιούνται οι λειτουργίες που προβλέπονται.**

Στην πορεία εκτέλεσης της Σύμβασης φαίνεται να προέκυψαν διαφωνίες μεταξύ των συμπραττουσών δύο εταιρειών της Κοινοπραξίας σε σχέση με την επιλογή των υλικών ανάταξης και την υπογραφή των μελετών εφαρμογής του έργου. Έτσι, κάποιες μελέτες στα υπό εκκίνηση έργα υπογράφει άλλη ελληνική εταιρεία, και όχι η μία από τις δυο Εταιρείες της Κοινοπραξίας, που διαθέτει τον ρόλο δανειοπαρόχου εμπειρίας με βάση τη σύμβαση. Κατά την εκτέλεση των εργασιών ανάταξης του ηλεκτρονικού εξοπλισμού παρουσιάστηκαν δύο προβλήματα ως προς την ανάταξη και θέση σε λειτουργία των συστημάτων σηματοδότησης και Τηλεδιοίκησης: Η αδυναμία διασύνδεσης καινούριου ηλεκτρονικού εξοπλισμού με υφιστάμενο και η μη συμβατότητα μεταξύ αναλογικών και ψηφιακών πρωτοκόλλων μετάδοσης δεδομένων.

Μετά την υπογραφή της αρχικής σύμβασης **και την πάροδο σχεδόν εννέα μηνών**, η ανάδοχος Κοινοπραξία απέστειλε προς την ΕΡΓΟΣΕ τα παρακάτω έγγραφα, ως προς την **αδυναμία εκτέλεσης μέρους της σύμβασης και θέτοντας παράλληλα θέματα αλλαγών και νέων εργασιών με επιπτώσεις στο οικονομικό αντικείμενο και συγκεκριμένα:**

1) Το έγγραφο με αρ. πρωτ. ΕΡΓΟΣΕ 262416/9.6.2015 στο οποίο αναφέρεται ως προς τους τοπικούς σταθμούς εργασίας, ότι τα συστήματά τους δεν είναι δυνατόν να τροποποιηθούν, «*καθώς δεν είναι δυνατόν να αναβαθμιστούν με εξαρτήματα νέου υλικού λόγω παλαιότητας (πέραν της 20ετίας)...Η υφιστάμενη εσωτερική τους δομή δεν είναι σύμβατή με τη συνολική αναβάθμιση του δικτύου του συστήματος αλληλομανδάλωσης που είναι απαραίτητη...απαιτείται η πλήρης αντικατάσταση όλων των υφιστάμενων σταθμών εργασίας με νέους-σύγχρονης τεχνολογίας. (...) καθώς οι ως άνω αναφερόμενες εργασίες και υλικά είναι πρόσθετα, τα οποία έχουν προκύψει από λόγους απρόβλεπτους και καθίστανται απαραίτητα για την αρτιότητα και λειτουργικότητα του έργου,...παρακαλούμε για την έγκρισή σας και για την ένταξη τους σε μελλοντικό ΑΠΕ».*

2) Το έγγραφο με αρ. πρωτ. ΕΡΓΟΣΕ 263949/17.7.2015 στο οποίο αναφέρεται ότι η ανάδοχος προτίθεται να αποκαταστήσει τις κατεστραμμένες πόρτες και να αντικαταστήσει πλήρως τα κατεστραμμένα ερμάρια κατά μήκος του Τμήματος της γραμμής Οινόη-Τιθορέα. Οι ως άνω εργασίες είναι νέες και, όπως αναφέρει η ανάδοχος κοινοπραξία, «δεν υφίστατο και συνεπώς δεν είχε ληφθεί υπόψη κατά τη φάση σύνταξης προσφοράς, γεγονός που αποδεικνύεται και από την έλλειψη σχετικών άρθρων και ποσοτήτων στα συμβατικά τεύχη».

3) Το έγγραφο με αρ. πρωτ. ΕΡΓΟΣΕ 274618/26.2.2016 στο οποίο ως προς το υφιστάμενο σύστημα Τηλεδιοίκησης στο Κ.Ε.Κ. Θεσσαλονίκης, αναφέρεται ότι: *«Θα θέλαμε να σας προτείνουμε την ανάταξη-αναβάθμιση των υφιστάμενων συστημάτων με την εγκατάσταση ενός νέου, σύγχρονου συστήματος Τηλεδιοίκησης που θα μπορέσει να καλύψει με επάρκεια όλες τις πιθανές απαιτήσεις λειτουργικότητας του ΟΣΕ σε βάθος χρόνου (...) τα μακροπρόθεσμα οφέλη του οργανισμού από την υλοποίηση της πρότασής μας είναι σημαντικά, πολυάριθμα και θα προσφέρουν αυξημένη προστιθέμενη αξία...με μικρή υπέρβαση του κόστους και σίγουρα πολύ πιο συμφέρουσα από μια μελλοντική αναβάθμιση που ούτως ή άλλως θα απαιτηθεί»*.

4) Το έγγραφο με αρ. πρωτ. ΕΡΓΟΣΕ 275216/9.3.2016 στο οποίο αναφέρεται ότι μια από τις συμπράττουσες εταιρείες δεν μπορεί να προμηθεύσει την ανάδοχο με το απαραίτητο λογισμικό και τον εξοπλισμό των συστημάτων τηλεδιοίκησης Αθηνών και ως εκ τούτου προτείνεται η αντικατάσταση του MasterController με Server και η δημιουργία δικτύου οπτικών ινών μέσω κατάλληλων συσκευών για την επίτευξη εφεδρείας και η ανάπτυξη νέου λογισμικού, ώστε να είναι εφικτή η διασύνδεση με εθνένες σπιαθοπρόβολής. Τα παραπάνω αποτελούν πρόσθετο αντικείμενο και θα πρέπει να περιληφθούν κατά την ανάδοχο στον επόμενο ΑΠΕ.

5) Το έγγραφο με αρ. πρωτ. ΕΡΓΟΣΕ284782/14.10.2016 της αναδόχου κοινοπραξίας με την οποία αποστέλλονται διάφορα έγγραφα άλλων εταιρειών, τα οποία αναζήτησε και έλαβε η ανάδοχος κοινοπραξία και στα οποία βεβαιώνεται η αδυναμία των εταιρειών αυτών να παρέχουν τον εξοπλισμό, που ρητά αναφέρεται σε αυτά, ήδη πριν από την υπογραφή της αρχικής σύμβασης.

**Ερωτάται:**

**Υπεγράφησαν όλες οι Συμβάσεις νόμιμα;**

**Γιατί οι σχετικές διαφωνίες του Αναδόχου προέκυψαν μετά την ανάθεση της Σύμβασης και αφού είχε ήδη ξεκινήσει η πορεία της εκτέλεσης;**

**Δεν έπρεπε οι εταιρείες της Αναδόχου Κοινοπραξίας να έχουν διαγνώσει, συμφωνήσει και επιλύσει τα σχετικά ζητήματα πριν την αποδοχή της ανάθεσης από την ΕΡΓΟΣΕ;**

Τι μέρος του συμβατικού ανταλλάγματος είχε ήδη καταβληθεί έως το χρονικό σημείο αυτό (9 μήνες μετά την υπογραφή της Σύμβασης);

**6. Η συμπληρωματική Σύμβαση 717.1/2021**

Το ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ με την απόφαση 3449/854/12-12-2017 αποφάσισε και ενέκρινε τη σύναψη Σύμβασης Συμπληρωματικής (ΣΣ) της Σύμβασης 717/2014. Η ΣΣ –όπως αναφέρεται πιο κάτω– υπογράφτηκε τελικά πολύ αργότερα στις **19-05-2021.**

Η ΣΣ διέπεται από ειδικό νομικό καθεστώς. Η σύναψη της ΣΣ δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του ν. 4412/2016, καθόσον η αρχική σύμβαση είχε συναφθεί πριν την ψήφιση του νέου νόμου (2014) αλλά ως εκ του αντικειμένου της και της εκτιμώμενης αξίας της, εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της Οδηγίας 2004/17/ΕΚ και κατά συνέπεια διέπεται από το άρθρο 25 παρ.3 περ. στ' του πδ 59/2007(Α' 63) περί αναθέσεων χωρίς προηγούμενη προκήρυξη διαγωνισμού [1], την απόφαση Φ4.2/1446/60/08-02-2001 του

[1] «Άρθρο 25 Χρησιμοποίηση ανοικτών διαδικασιών, κλειστών διαδικασιών και διαδικασιών με διαπραγμάτευση (άρθρο 40 Οδηγίας 2004/17/ΕΚ)
1...3. Οι αναθέτοντες φορείς μπορούν να χρησιμοποιούν μια διαδικασία χωρίς προηγούμενη προκήρυξη διαγωνισμού, στις ακόλουθες περιπτώσεις:α)... στ) για συμπληρωματικά έργα ή υπηρεσίες που δεν περιλαμβάνονται στην αρχικά καταχυρωθείσα μελέτη ούτε στην αρχικά συναφθείσα σύμβαση αλλά τα οποία, λόγω μη προβλέψιμων περιστάσεων, έχουν καταστεί απαραίτητα για την εκτέλεση αυτής της σύμβασης, με την

Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών «Κανονισμός Ανάθεσης και Εκτέλεσης Μελετών της ΕΡΓΑ ΟΣΕ» (Β΄ 202) και το άρθρο 57 παρ.1 του ν.3669/2008 «Κώδικα Δημοσίων Έργων»(Α΄116)[2] **ως προς πρόσθετη αμοιβή για συμπληρωματικές εργασίες**.

### 6.1. Οι 4 αποφάσεις του Ελεγκτικού Συνεδρίου για τη νομιμότητα της Συμπληρωματικής Σύμβασης

Μετά την κατάρτισή της, λόγω του αντικειμένου της, η Συμπληρωματική Σύμβαση υποβλήθηκε στο ΕΣ για έλεγχο.

26-02-2018: Το ΕΣ με την Πράξη του 112/2018 του Ε΄ Κλιμακίου αποφάσισε ότι κωλύεται η υπογραφή της Συμπληρωματικής Σύμβασης γιατί **δεν συντρέχουν οι νόμιμες προϋποθέσεις.** Συγκεκριμένα έκρινε ότι: *«Η σύμβαση αυτή παρουσιάζει ιδιαιτερότητα που οφείλεται στην ανομοιογένεια του*

---

προϋπόθεση ότι ανατίθενται στον εργολήπτη ή τον πάροχο υπηρεσιών που εκτελεί την αρχική σύμβαση, όταν τα εν λόγω συμπληρωματικά έργα...».

9 «Άρθρο 57 Αυξομειώσεις εργασιών – Νέες εργασίες

1.Το έργο εκτελείται σύμφωνα με τη σύμβαση και τα τεύχη και σχέδια που τη συνοδεύουν. Ο φορέας κατασκευής του έργου έχει το δικαίωμα, αν προκύψει ανάγκη εκτέλεσης συμπληρωματικών εργασιών, που δεν περιλαμβάνονται στο αρχικό ανατεθέν έργο, ούτε στην πρώτη συναφθείσα σύμβαση και οι οποίες κατέστησαν αναγκαίες λόγω απρόβλεπτων περιστάσεων κατά την εκτέλεσή του έργου, όπως αυτό περιγράφεται στην αρχική σύμβαση, να συνάπτει σύμβαση με τον ανάδοχο του έργου, με την προϋπόθεση ότι οι συμπληρωματικές εργασίες δεν μπορούν τεχνικά ή οικονομικά να διαχωριστούν από την κύρια σύμβαση, χωρίς να δημιουργήσουν μείζονα προβλήματα για τις αναθέτουσες αρχές ή όταν αυτές οι εργασίες, μολονότι μπορούν να διαχωριστούν από την αρχική σύμβαση, είναι απόλυτα αναγκαίες για την τελειοποίησή της. Το συνολικό ποσό των συμβάσεων αυτών δεν μπορεί να υπερβαίνει το ποσοστό του πενήντα τοις εκατό (50%) του ποσού της αρχικής σύμβασης, στο οποίο συμπεριλαμβάνεται και η αμοιβή για τη σύνταξη των τυχόν απαιτούμενων μελετών για τις συμπληρωματικές εργασίες».

[2] «Άρθρο 57 Αυξομειώσεις εργασιών – Νέες εργασίες

1.Το έργο εκτελείται σύμφωνα με τη σύμβαση και τα τεύχη και σχέδια που τη συνοδεύουν. Ο φορέας κατασκευής του έργου έχει το δικαίωμα, αν προκύψει ανάγκη εκτέλεσης συμπληρωματικών εργασιών, που δεν περιλαμβάνονται στο αρχικό ανατεθέν έργο, ούτε στην πρώτη συναφθείσα σύμβαση και οι οποίες κατέστησαν αναγκαίες λόγω απρόβλεπτων περιστάσεων κατά την εκτέλεση του έργου, όπως αυτό περιγράφεται στην αρχική σύμβαση, να συνάπτει σύμβαση με τον ανάδοχο του έργου, με την προϋπόθεση ότι οι συμπληρωματικές εργασίες δεν μπορούν τεχνικά ή οικονομικά να διαχωριστούν από την κύρια σύμβαση, χωρίς να δημιουργήσουν μείζονα προβλήματα για τις αναθέτουσες αρχές ή όταν αυτές οι εργασίες, μολονότι μπορούν να διαχωριστούν από την αρχική σύμβαση, είναι απόλυτα αναγκαίες για την τελειοποίησή της. Το συνολικό ποσό των συμβάσεων αυτών δεν μπορεί να υπερβαίνει το ποσοστό του πενήντα τοις εκατό (50%) του ποσού της αρχικής σύμβασης, στο οποίο συμπεριλαμβάνεται και η αμοιβή για τη σύνταξη των τυχόν απαιτούμενων μελετών για τις συμπληρωματικές εργασίες».

*εξοπλισμού που επρόκειτο να αναταχθεί-αναβαθμιστεί, καθόσον αυτός έχει εγκατασταθεί από πολλαπλές συμβάσεις, έχει εγκατασταθεί σε διαφορετικές χρονικές περιόδους (πριν από 15 έως και πριν από 30 χρόνια) και υλοποιείται με διαφορετικές τεχνολογικές λύσεις...Συνεπώς και ενόψει του ότι από τα προσκομιζόμενα έγγραφά προκύπτει ότι η μη δυνατότητα τροποποίησης του λογισμικού και κατ' επέκταση η προσαρμογή του πρωτοκόλλου επικοινωνίας ώστε να διασυνδέεται με καινούργιο εξοπλισμό και η μη δυνατότητα προμήθειας ανταλλακτικών λόγω παλαιότητας των συστημάτων συνέτρεχαν και κατά τον χρόνο της προκήρυξης, **συνάγεται ότι τα ως άνω γεγονότα δεν συνιστούν απρόβλεπτα γεγονότα, κατά την έννοια του νόμου, που να δικαιολογούν την σύναψη της συμπληρωματικής σύμβασης,** αλλά πρόκειται για γεγονότα, που δεν είχαν αναδειχτεί από την αρμόδια ομάδα εργασίας εξαιτίας της παράλειψής της να εξετάσει, κατά το στάδιο σύνταξης της μελέτης του έργου, κατά πόσον οι προτεινόμενες λύσεις μέσω της προμήθειας απαραίτητου λογισμικού και των απαιτούμενων ανταλλακτικών, ήταν δυνατόν να συντελεστούν...».*

20-04-2018: Μετά από αίτηση ανάκλησης της ΕΡΓΟΣΕ, το ΕΣ με την απόφαση 842/2018 του VI Τμήματός του έκρινε πάλι ότι κωλύεται η υπογραφή της Συμπληρωματικής Σύμβασης με την εξής αιτιολογία: «*... Συνεπώς, ορθώς το Κλιμάκιο έκρινε ότι κωλύεται η υπογραφή του ελεγχόμενου σχεδίου σύμβασης, απορριπτομένων όλων των περί του αντιθέτου ισχυρισμών της αιτούσας και της παρεμβαίνουσας. Ειδικότερα, **ο ισχυρισμός ότι δεν ήταν δυνατόν να διαπιστωθούν πριν από την ανάταξη της καλωδιακής υποδομής του δικτύου το μεν τα προβλήματα διασύνδεσης του νέου εξοπλισμού και των εξαρτημάτων του με τον ήδη υφιστάμενο, το δε, η αδυναμία συμβατότητας αναλογικών και ψηφιακών πρωτοκόλλων μετάδοσης δεδομένων είναι απορριπτέος ως αβάσιμος,** αφού η αιτία των προβλημάτων αυτών ήταν η παλαιότητα του εγκατεστημένου εξοπλισμού και η μη ύπαρξη ανταλλακτικών. Περαιτέρω, **ο προβαλλόμενος ισχυρισμός ότι οι ως άνω συμπληρωματικές εργασίες πρέπει να εκτελεσθούν ως απολύτως αναγκαίες και επείγουσες,** λόγω της εφαρμογής του Κανονισμού (Ε.Ε.) 2016/919 της Επιτροπής της 27ης Μαΐου 2016 «σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για τα υποσυστήματα "έλεγχος-χειρισμός και*

*σηματοδότηση" του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης», που εκδόθηκε κατά τη διάρκεια εκτέλεσης του έργου,* ***δεν μπορεί να γίνει δεκτός*** *αφού στην οικεία αιτιολογική έκθεση της υπό κρίση συμπληρωματικής σύμβασης δεν καταγράφεται ως απρόβλεπτη αιτία που δικαιολογεί την εκτέλεση των ως άνω εργασιών η αλλαγή του ευρωπαϊκού νομοθετικού πλαισίου. Όπως άλλωστε προκύπτει από τις παρ.1.14 και 1.15 της αιτιολογικής έκθεσης η αναθεωρημένη τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για τα υποσυστήματα "έλεγχος χειρισμός και σηματοδότηση" εγκαθίσταται ήδη μέσω άλλων συμβάσεων της ΕΡΓΟΣΕ, η δε συμμόρφωση στον ως άνω Κανονισμό που επικαιροποίησε και εκσυγχρόνισε τις ισχύουσες τεχνικές προδιαγραφές τηλεδιοίκησης- σηματοδότησης προϋποθέτει την επιτυχή ολοκλήρωση του έργου της ανάταξης/ αναβάθμισης των συστημάτων αυτών. Σε κάθε περίπτωση, το Κλιμάκιο δεν έκρινε τη σκοπιμότητα της επιλεγείσας τεχνικής λύσης, ήτοι την αποκατάσταση και όχι την αντικατάσταση του συστήματος σηματοδότησης - τηλεδιοίκησης, τουναντίον διέγνωσε ότι* ***η ανάγκη των συμπληρωματικών εργασιών αντικατάστασης των συστημάτων τηλεδιοίκησης μπορούσε να γνωσθεί ήδη κατά το χρόνο προκήρυξης του διαγωνισμού και δεν οφείλεται σε απρόβλεπτα γεγονότα,*** *ενώ προέβη σε έλεγχο νομιμότητας της αιτιολογίας της απόφασης της Αναθέτουσας Αρχής περί προσφυγής στην εξαιρετική διαδικασία ανάθεσης των εν λόγω συμπληρωματικών εργασιών. Περαιτέρω, ο λόγος ανάκλησης περί συνδρομής συγγνωστής πλάνης είναι απορριπτέος, ενόψει της σαφήνειας των εφαρμοστέων διατάξεων (βλ. ΕΣ VI Τμ. 408/2016). Τέλος, ο ισχυρισμός ότι συντρέχουν λόγοι δημοσίου συμφέροντος για την υπογραφή της ελεγχόμενης σύμβασης είναι απορριπτέος ως αβάσιμος, αφού το επικαλούμενο δημόσιο συμφέρον δεν αναιρεί την υποχρέωση των αναθετουσών αρχών για τήρηση των διαδικασιών ανάθεσης δημοσίων συμβάσεων, οι οποίες έχουν επίσης θεσπιστεί για λόγους δημοσίου συμφέροντος (βλ. Ε.Σ. VI Τμ. 213/2017, 1605, 2227/2016)...».*

06-06-2018: Τελικά το Τμήμα Μείζονος Σύνθεσης (Επταμελές) του Ελεγκτικού Συνεδρίου στο οποίο προσέφυγε η ΕΡΓΟΣΕ με αίτηση αναθεώρησης (Α.Β.Λ. 1538/01.06.2018) κατά της παραπάνω απόφασης 842/2018 του VI Τμήματος, με την από φασή του με αριθμό 1314/06.06.2018 ετάχθη υπέρ της ΕΡΓΟΣΕ και έκρινε ότι δεν κωλύεται η υπογραφή της

Συμπληρωματικής Σύμβασης: «...Συνεπώς, παρά το ότι οι εργολαβίες εγκατάστασης του συστήματος ETCS είναι διακριτές έναντι της ελεγχόμενης, εκ των πραγμάτων συνέχονται με την τελευταία, υπό την έννοια ότι η αποκατάσταση, και πλήρης λειτουργία των συστημάτων σηματοδότησης – τηλεδιοίκησης συνιστά προαπαιτούμενο όχι για την εγκατάσταση, αλλά για την μετέπειτα αποτελεσματική λειτουργία του επιβαλλόμενου από τον Κανονισμό 2016/919 συστήματος ETCS. Ως εκ τούτου, εσφαλμένως απορρίφθηκε από το VI Τμήμα ο σχετικός λόγος ανάκλησης, δοθέντος ότι η θέσπιση του Κανονισμού 2016/919 και η εφαρμογή εφεξής νέων προδιαγραφών διαλειτουργικότητας των σιδηροδρομικών δικτύων, δεν προβάλλονται μεν πανηγυρικώς στην αιτιολογική έκθεση ως παράλληλη προς τις λοιπές αιτία σύναψης της υπό έλεγχο σύμβασης, καταγράφονται ωστόσο σαφώς ως μη προβλέψιμη επιγενόμενη περίσταση – δέσμευση, εξαιτίας της οποίας καθίσταται επιτακτική η εντελής ολοκλήρωση της αρχικής εργολαβίας, αναδεικνύεται δε και ο εσωτερικός σύνδεσμος της τελευταίας με το εγκαθιστάμενο δι' άλλων συμβάσεων σύστημα ETCS. Επομένως, από τη συνεκτίμηση όλων των ανωτέρων στοιχείων πρέπει να γίνει δεκτό ότι συντρέχουν απρόβλεπτες περιστάσεις, μη οφειλόμενες σε υπαιτιότητα των οργάνων της Αναθέτουσας Αρχής, εξαιτίας των οποίων κατέστη αναγκαία η εκτέλεση των εργασιών της υπό έλεγχο σύμβασης...». Καταλήγει δε «ότι το σχέδιο της 1ης συμπληρωματικής σύμβασης του έργου δύναται να υπογραφεί...».

2020: Η ΕΡΓΟΣΕ λόγω δύο τεχνικών αλλαγών, αποφάσισε να επανυποβάλλει για έλεγχο το σχέδιο της Συμπληρωματικής Σύμβασης στο ΕΣ το οποίο όμως με την απόφαση 398/09-06-2020 του Ε΄ Κλιμακίου έκρινε ως απαράδεκτη τη νέα αίτηση αφού ήδη είχε αποφανθεί με την απόφασή του 1314/2018, ότι η Σύμβαση μπορεί να υπογραφεί. Στο σκεπτικό αναφέρονται μεταξύ άλλων τα εξής : «...Με τα δεδομένα αυτά και σύμφωνα με όσα έγιναν δεκτά.... ο προσυμβατικός έλεγχος του εκ νέου υποβληθέντος (και μη εισέτι υπογραφέντος) σχεδίου σύμβασης και της προηγηθείσας διαδικασίας έχει ήδη περατωθεί και εξαντληθεί, καθόσον η νομιμότητα αυτών έχει κριθεί τελειωτικά από το Τμήμα Μείζονος - Επταμελούς Σύνθεσης με τη 1314/2018 απόφασή του... Σε κάθε δε περίπτωση, από τα στοιχεία του υποβληθέντος φακέλου προκύπτει ότι οι αναφερόμενες, στο ανωτέρω 4061/20/22.5.2020 έγγραφο

*υποβολής του Διευθύνοντος Συμβούλου της «ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.» και στην προμνησθείσα απόφαση του Δ.Σ. αυτής, δύο τεχνικές αλλαγές δεν επιφέρουν ουδεμία μεταβολή στον φυσικό αντικείμενο και την οικονομική ισορροπία της ήδη ελεγχθείσας προσυμβατικώς συμπληρωματικής σύμβασης...».*

19-05-2021: **Στις 19-05-2021 εγκρίθηκε με την Απόφαση του Δ.Σ. της ΕΡΓΟΣΕ η υπογραφή της Συμπληρωματικής Σύμβασης Σ. 717.1/2021 συνολικής δαπάνης 13.320.240,00€.** Η αρχική συμβατική προθεσμία κατασκευής ορίστηκε 14 μήνες από την υπογραφή της, ήτοι έως 19-07-2022 και τελικά έως 19-09-2023. Η Συμπληρωματική Σύμβαση χρηματοδοτείται και αυτή από την Ευρωπαϊκή Ένωση και από Εθνικούς Πόρους.

**6.2. Οι καθυστερήσεις εκτέλεσης της Σύμβασης 717/2014 και της Συμπληρωματικής της Σύμβασης 717.1/2021**

Σύμφωνα με την παρ. 4 της Σύμβασης 717/2014 η συνολική προθεσμία περάτωσης ανέρχεται σε "...**είκοσι τέσσερις (24) ημερολογιακούς μήνες από την ημερομηνία υπογραφής της.** Ως ενδιάμεσοι σταθμοί ελέγχου της προόδου του έργου ορίζονται οι αναφερόμενες στο άρθρο 4 της Ε.Σ.Υ. του έργου, τμηματικές προθεσμίες (αποκλειστικές και ενδεικτικές τμηματικές προθεσμίες) ...". Συνεπώς, **ημερομηνία έναρξης του έργου αποτελούσε η 26/09/2014 και ημερομηνία λήξης του η 26η /09/2016.** Όσον αφορά τις τμηματικές προθεσμίες του έργου (παρ. 3 του άρθρου 4 της ΕΣΥ) ο Ανάδοχος είναι υποχρεωμένος να τηρήσει τις αποκλειστικές τμηματικές προθεσμίες (παρ.4α του άρθρ.48 του ν.3669/2008) και τις ενδεικτικές τμηματικές προθεσμίες (παρ.4β του άρθρ.48 του ν.3669/2008) για την έγκαιρη αποπεράτωσή του. Στη παρ. 3.2 του άρθρ.4 της ΕΣΥ καταγράφονται οι αποκλειστικές τμηματικές προθεσμίες, ενώ στην παρ. 3.3 του άρθρ.4 της ΕΣΥ ορίζονται οι επτά ενδεικτικές τμηματικές προθεσμίες ως σταθμοί ενδιάμεσου ελέγχου της προόδου του έργου.

Δεδομένου ότι η αρχική συμβατική προθεσμία κατασκευής του ελεγχόμενου έργου προέβλεπε ολοκλήρωση σε 24 μήνες, ήτοι στις 26/09/2016, προέκυψαν οι εξής ένδεκα (11) παρατάσεις:

1η Παράταση: Με την απόφαση 3250/07.06.2016 του ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ εγκρίθηκε η χορήγηση παράτασης της 6ης και της 7ης αποκλειστικής τμηματικής προθεσμίας του έργου και συγκεκριμένα έως την 19/09/2016 για την 6η αποκλειστική προθεσμία του έργου και έως την 25/09/2016 για την 7η αποκλειστική τμηματική προθεσμία, με αναθεώρηση (παρ.8 εδ. α' & 10 εδ. α' του άρθρου 48 και των παρ.2&3 του αρθρ.54 του ν.3669/08).

2η Παράταση: Με την απόφαση 3279/31.08.2016 του ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ εγκρίθηκε η χορήγηση παράτασης, της συνολικής συμβατικής προθεσμίας του έργου έως την 26/05/2017 με συμβασιοποίηση της οριακής προθεσμίας (παρ. 8 εδ. α' & 10 εδ. α' του άρθρου 48 και των παρ.2&3 του αρθρ.54 του ν.3669/08).

3η Παράταση: Με την απόφαση 3300/23.11.2016 του ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ εγκρίθηκε η χορήγηση δεύτερης παράτασης της 6ης και της 7ης αποκλειστικής τμηματικής προθεσμίας του έργου και συγκεκριμένα έως την 31/12/2016 της 6ης αποκλειστικής προθεσμίας του έργου, η οποία και τηρήθηκε και έως την 26/05/2017, ήτοι έως τη λήξη της παράτασης της συνολικής συμβατικής προθεσμίας του έργου, της 7ης αποκλειστικής τμηματικής προθεσμίας, με αναθεώρηση (παρ. 8 εδ. α' & 10 εδ. α' του άρθρου 48 και των παρ.2&3 του αρθρ.54 του ν.3669/08).

4η Παράταση: Με την απόφαση 3356/25.05.2017 του ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ εγκρίθηκε η χορήγηση παράτασης, ήτοι της 7ης αποκλειστικής τμηματικής προθεσμίας του έργου έως την 26/01/2018, χωρίς αποκλειστική υπαιτιότητα του αναδόχου. Επίσης, εγκρίθηκε η 2η παράταση της συνολικής συμβατικής προθεσμίας του έργου ομοίως έως την 26/01/2018, χωρίς αποκλειστική υπαιτιότητα του αναδόχου (παρ.8 εδ. α' & 10 εδ. α' του άρθρου 48 και των παρ.1 & 3 του αρθρ.54 του ν.3669/08).

5η Παράταση: Με την απόφαση 3459/26.01.2018 του ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ εγκρίθηκε η χορήγηση παράτασης, ήτοι της συνολικής προθεσμίας του έργου έως την 26/09/18 και της 7ης αποκλειστικής τμηματικής προθεσμίας του έργου ομοίως έως την 26/09/2018, χωρίς αποκλειστική υπαιτιότητα του αναδόχου

(παρ.8 εδ. α' & 10 εδ. α' του άρθρου 48 και των παρ.2&3 του αρθρ.54 του ν.3669/08).

6η Παράταση: Με την απόφαση 3545/26.09.2018 του ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ εγκρίθηκε η χορήγηση παράτασης, ήτοι της συνολικής προθεσμίας του έργου έως την 26/11/2018 και της 7ης αποκλειστικής τμηματικής προθεσμίας του έργου ομοίως έως την 26/11/2019, χωρίς αποκλειστική υπαιτιότητα του αναδόχου (παρ.8 εδ. α' & 10 εδ. α' του άρθρου 48 και των παρ.2&3 του άρθρου 54 του ν.3669/2008).

7η Παράταση: Με απόφαση του Υπουργού ΥΠ-ΜΕ με ημερομηνία 6 Μαρτίου 2020, που είναι αναρτημένη στη Διαύγεια (ΑΔΑ:Ψ4ΜΣ465χΧΘΞ-ΑΒ2), χορηγήθηκε στην κοινοπραξία παράταση 14 μηνών για την ολοκλήρωση του έργου μέχρι τις 26.1.2021. Όπως περιγράφεται στην Υπουργική Απόφαση: « *...Λάβαμε υπόψη 1-13....και επειδή 1...2.-9. Οι λόγοι αδυναμίας ολοκλήρωσης....κρίνονται ως βάσιμοι ...με συνέπεια να μην συντρέχουν λόγοι αποκλειστικής υπαιτιότητας της.. Αποφασίζουμε...Αποδεχόμαστε την με αρ. πρωτ. ΟΔΟ-717/1820/21-02-2020 (αρ. πρωτ. ΕΡΓΟΣΕ 1804/20/21-02-2020) ένσταση, κατ' άρθρο 174 του ν. 4412/2016, της αναδόχου κοινοπραξίας κατά της σιωπηρής (τεκμαιρόμενης) απόρριψης του με αρ. πρωτ. ΟΔΟ717/1748/21-10-2019 (αρ. πρωτ. ΕΡΓΟΣΕ 10392/19/21-10-2019) αιτήματος της αναδόχου κοινοπραξίας για χορήγηση παράτασης της αποκλειστικής προθεσμίας και της συνολικής προθεσμίας κατά 14 μήνες, ήτοι ως 26-01-2021, με αναθεώρηση τιμών, στο πλαίσιο του έργου...* ».

12-01-2021: Απόφαση του Υπουργού Υπ-ΜΕ (ΑΔΑ 9ΧΡ0465ΧΘΞ-ΑΗ3) κατά το άρθρο 174 του ν.4412/2016 όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 20 ν.4491/2017 (Α΄152)επί επτά (7) ενστάσεων (22-04-2019, 24-04-2019, 10-08-2019, 24-01-2020, 31-03-2020, 03-06-2020, 03-08-2020) της αναδόχου Κοινοπραξίας που αφορούσαν σε αιτήματα θετικών ζημιών λόγω υποπαραγωγικότητας (επικαλούμενες στάλιες –αναμονή και δέσμευση- προσωπικού και μηχανημάτων για τα διαστήματα από 01-08-2018 έως 31-03-2020). Με την απόφαση αυτή, έγιναν δεκτές οι πέντε (5) ενστάσεις σύμφωνα και με την ομόφωνη 1148 Γνωμοδότηση του Τεχνικού Συμβουλίου της ΕΡΓΟΣΕ

για τις πέντε ενστάσεις (740/24-12-2020 Πρακτικό Συνεδρίασης) και το ύψος της αποζημίωσης προς την ανάδοχο καθορίστηκε σε 2.767.782,93 ευρώ. Η αρμόδια διεύθυνση της ΕΡΓΟΣΕ εισηγήθηκε προς το Τεχνικό Συμβούλιο την αποδοχή και των επτά ενστάσεων. Σημειώνεται όμως ότι η ανάδοχος είχε ασκήσει προσφυγές/αγωγές ενώπιον του ΔΕΑ κατά του Δημοσίου εκπροσωπούμενου από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών και κατά της ΕΡΓΟΣΕ με διάφορα αιτήματα για καταβολή αποζημιώσεων και η Δ/ση Έργων της ΕΡΓΟΣΕ στο έγγραφό της 4405-2022/06-05- 2022 αντικρούει τους ισχυρισμούς της αναδόχου για τις σταλίες ως αναπόδεικτους.

8η Παράταση: Με την απόφαση 3910/22.01.2021 του ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ εγκρίθηκε η χορήγηση 8ης παράτασης, ήτοι της συνολικής προθεσμίας του έργου έως την 26/05/2022 και της 7ης αποκλειστικής τμηματικής προθεσμίας του έργου ομοίως έως την 26/05/2022, χωρίς αποκλειστική υπαιτιότητα του αναδόχου (παρ.8 εδ. α' & 10 εδ. α' του άρθρου 48 και των παρ.2&3 του άρθρ.54 του ν.3669/2008).

9η Παράταση: Με την απόφαση 4187/25-05-2022 του ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ εγκρίθηκε η χορήγηση παράτασης της συνολικής προθεσμίας του έργου έως την ημερομηνία περαίωσης της 1ης ΣΣΕ και συγκεκριμένα ως τις 19-07-2022 και της 7ης αποκλειστικής τμηματικής προθεσμίας του έργου ομοίως έως την 19-07-2022, χωρίς αποκλειστική υπαιτιότητα του αναδόχου (παρ.8 εδ. α' & 10 εδ. α' του άρθρου 48 και των παρ.2&3 του άρθρ.54 του ν.3669/2008).

Η ανάδοχος κοινοπραξία υπέβαλε στις 17/06/2022 δήλωση επιμήκυνσης του χρονοδιαγράμματος εκτέλεσης της σύμβασης κατά 6 μήνες, κατ' εφαρμογή του άρθρου 153 παρ.1 περ. α' του ν.4938/2022[3] και κατά

[3] Με το άρθρο 153 παρ.1 α του ν.4938/2022 (Α' 109/06-06-2022) ορίστηκε ότι «1. α. Κατ' εξαίρεση υφιστάμενων διατάξεων, για όσο διάστημα εξακολουθεί να υφίσταται η ενεργειακή κρίση, και πάντως για διάστημα που δεν μπορεί να υπερβαίνει τους έξι (6) μήνες από την έναρξη ισχύος του παρόντος, κάθε οικονομικός φορέας στον οποίο έχει ανατεθεί η εκτέλεση δημόσιας σύμβασης έργου δύναται να υποβάλλει δήλωση επιμήκυνσης του χρονοδιαγράμματος της εκτέλεσης της σύμβασης, η οποία από της υποβολής της καθίσταται δεσμευτική για την αναθέτουσα αρχή. Στη δήλωση του πρώτου εδαφίου καθορίζεται ο χρόνος της επιμήκυνσης. Εφόσον δεν εξαντλείται άπαξ το διάστημα των έξι (6) μηνών, είναι δυνατή η υποβολή νέας δήλωσης. Η χρονική διάρκεια της παράτασης για την εκτέλεση των εργασιών, σύμφωνα με το πρώτο εδάφιο, δεν προσμετράται στον συμβατικό χρόνο και δεν αποτελεί παράταση της συμβατικής διάρκειας εκτέλεσης του έργου.»

συνέπεια η συνολική προθεσμία ολοκλήρωσης της ΣΣ επιμηκύνθηκε έως την 17/12/2022.

10η Παράταση: Με την απόφαση 4301/07-12-2022 του ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ εγκρίθηκε η χορήγηση παράτασης της συνολικής προθεσμίας του έργου και της 7ης αποκλειστικής τμηματικής προθεσμίας του έργου και της προθεσμίας της 1ης ΣΣΕ έως την 19-03-2023 χωρίς αποκλειστική υπαιτιότητα του αναδόχου με αναθεώρηση (παρ.8 εδ. α' & 10 εδ. α' του άρθρου 48 και των παρ.2&3 του άρθρου 54 του ν.3669/2008).

11η Παράταση: Η Δ/ση Έργων/Τμήμα ΙΙΙ της ΕΡΓΟΣΕ εισηγήθηκε στο ΔΣ της εταιρείας τη λήψη απόφασης για την έγκριση της 11ης παράτασης της συνολικής συμβατικής προθεσμίας και της 1ης ΣΣΕ. Στην εισήγηση 13 σελίδων με 22 συνημμένα αναφέρονται και οι καθυστερήσεις στην εκτέλεση εργασιών στην Τηλεδιοίκηση Λάρισας (ΚΕΚ Λάρισας). Επίσης αναφέρεται ότι η Κοινοπραξία με το έγγραφό της, με αριθμό 1801/23/17-02-2023 υπέβαλε αίτημα παράτασης της συνολικής συμβατικής προθεσμίας, της 7ης αποκλειστικής προθεσμίας (Σ. 717/2014) και της 1ης Συμπληρωματικής Σύμβασης εργασιών (Σ.717. 1/2021) κατά έξι (6) μήνες. Η ανάδοχος Κοινοπραξία στο έγγραφό της-επικαλούμενη και έγγραφα προμηθευτών της-αιτιολογεί το αίτημα παράτασης, αποποιούμενη οποιαδήποτε ευθύνη για τις καθυστερήσεις για την ολοκλήρωση του έργου, βασιζόμενη σε τέσσερεις λόγους καθυστερήσεων: 1) Καθυστερήσεις στην προμήθεια υλικών τεχνικού και τεχνολογικού εξοπλισμού λόγω των επιπτώσεων της πανδημίας του COVID-19, του πολέμου στην Ουκρανία και της ενεργειακής κρίσης, 2) καθυστερήσεις στην εκτέλεση των εργασιών προσαρμογής του συστήματος τηλεδιοίκησης της Λάρισας και των πρόσθετων εργασιών προγραμματισμού του Master Control στο Κέντρο Ελέγχου Κυκλοφορίας Λάρισας, 3) καθυστερήσεις στην παράδοση του τμήματος ΣΚΑ – Οινόη λόγω καταστροφών στην ΕΘΑ Πολυδενδρίου εξ αιτίας πυρκαγιάς και 4) καθυστερήσεις στην πρόοδο του Έργου λόγω της κακοκαιρίας «Μπάρμπαρα» κατά τον μήνα Φεβρουάριο που εμπόδισε την εκτέλεση των συμβατικά προβλεπτόμενων εργασιών για διάστημα πλέον των 10 ημερών.

Το ΔΣ του ΕΡΓΟΣΕ στις 17-03-2023 έκρινε με την απόφασή του 4376/17-03-2023 ότι οι συμβατικές προθεσμίες μπορούν να παραταθούν έως την 19η-09- 2023.Αναμένεται συνεπώς η ολοκλήρωση της Σύμβασης το φθινόπωρο του 2023, πολύ αργότερα από τον αρχικά προβλεπόμενο χρόνο περαίωσης.

**6.3. Οι έλεγχοι από την ΕΔΕΛ και την ΕΑΔ στη σύμβαση 717/2014**

Στη σύμβαση 717/2014 πραγματοποιήθηκε έλεγχος από την **Επιτροπή Δημοσιονομικού Ελέγχου (ΕΔΕΛ)** της Γενικής Γραμματείας Δημοσιονομικής Πολιτικής της Γενικής Διεύθυνσης Ελέγχων Συγχρηματοδοτούμενων Προγραμμάτων του Υπουργείου Οικονομικών από 10/10/2018 έως 08/11/2018. Ο έλεγχος διενεργήθηκε σύμφωνα με το άρθρο 127 του Καν.(ΕΕ) 1303/2013, τα άρθρα 11-12 του νόμου 4314/2014 όπως ισχύουν (για τους ελέγχους όλων των στρατηγικών) και ειδικότερα τα άρθρα 61,62 και 63 του π.δ. 142/23-11-2017 καθώς και την Απόφαση Σύστασης της Ομάδας Ελέγχου με αριθμό 2803/01-10-2018 (ΦΕΚ ΥΟΔΔ 587/12-10-2018).

Μετά την έκδοση των προσωρινών αποτελεσμάτων ελέγχου στις 24-12-2018 και την άσκηση των αντιρρήσεων του ελεγχόμενου φορέα με το έγγραφο εξ/238/19/28-01- 2019 εκδόθηκε στις **07-02-2019 η οριστική έκθεση ελέγχου της ΕΔΕΛ**. Από τον έλεγχο διαπιστώθηκαν ευρήματα κυρίως ως προς την εκπλήρωση ειδικού συμβατικού όρου, καθώς και ασάφειες που αφορούν τον προσδιορισμό του αντικειμένου της σύμβασης κατά τη δημοπράτηση.

Συγκεκριμένα η έκθεση ελέγχου της ΕΔΕΛ εντόπισε δύο βασικά προβλήματα στην εκτέλεση:

Το 1°εύρημα έχει θέμα: «Μη εκπλήρωση συμβατικού όρου σχετικά με την παροχή τεχνογνωσίας ειδικού έργου στο τμήμα ΣΚΑ-Πλατύ». Η ανάλυση του ευρήματος καταλήγει αναφέροντας ότι: «...Από την επισκόπηση των ανωτέρω κρίνεται ότι η μη εκπόνηση και έγκριση των μελετών από την **δανειοπάροχο εταιρεία, με χρήση του εξειδικευμένου προσωπικού της και της εμπειρίας που διαθέτει σε έργα σηματοδότησης – τηλεδιοίκησης, καθώς και η μη παροχή της εξειδικευμένης εμπειρίας και τεχνογνωσίας**

**κατά την διάρκεια εκτέλεσης των εργασιών από την ανάδοχο Κ/Ξ, σύμφωνα με τις συμβατικές της υποχρεώσεις, αποτελεί παραβίαση των όρων της διακήρυξης και των συμβατικών δεσμεύσεων της αναδόχου Κ/Ξ...».** Προτείνεται δε, επιβολή κατ' αποκοπή δημοσιονομικής διόρθωσης με ανάκτηση εις βάρος της ΕΡΓΟΣΕ, ποσοστού 10% επί του ποσού των δηλωθεισών δαπανών στην ΕΕ για την 3η , 4η και 5η λογιστική χρήση συνολικού ποσού 2.207.729,33 ευρώ.

Το 2° εύρημα έχει θέμα: **«Ανεπαρκής ορισμός του αντικειμένου της σύμβασης κατά την δημοπράτηση, λόγω πλημμελειών της οριστικής μελέτης». Καταλήγοντας στην ανάλυση του ευρήματος επισημαίνεται ότι: «...ήταν ανεπαρκής κατά την δημοπράτηση ο ορισμός του αντικειμένου της σύμβασης....,** γεγονός που είχε ως αποτέλεσμα τη σύνταξη του 1ου ΑΠΕ και την υπογραφή της 1ης ΣΣΕ...».

Παρατηρείται ότι οι **μελέτες εκπονήθηκαν από μελετητική εταιρεία που δεν έχει την απαραίτητη εμπειρία σε έργα σιδηροδρομικής σηματοδότησης** καθώς η μια εκ των Αναδόχων εταιρειών ανέθεσε τις μελέτες για το τμήμα Αχαρναί-Οινόη σε εταιρεία που δεν είχε την απαιτούμενη εμπειρία.

Έλεγχος στη Σύμβαση 717/2014 πραγματοποίησε και **η Εθνική Αρχή Διαφάνειας (ΕΑΔ)** από 07-03-2019 έως 30-09-2021.

Μετά από καταγγελίες που αφορούσαν σε θέματα **τέλεσης του εγκλήματος της ΑΠΙΣΤΙΑΣ**, η Εθνική Αρχή Διαφάνειας (ΕΑΔ) ανέλαβε να ερευνήσει τη διαδικασία ανάθεσης και υλοποίησης της δημόσιας σύμβασης 717/2014 (Εντολή ΣΕΕΑΔ/Φ.2/15/2552/07.03.2019, που συμπληρώθηκε με τις εντολές με αριθμούς 2853/4/28.09.2020 και 16736/27.05.2021).

Ελεγχόμενος Φορέας ήταν η ΕΡΓΟΣΕ και το Διοικητικό της Συμβούλιο ως Προϊσταμένη Αρχή του έργου, το αρμόδιο Τεχνικό Συμβούλιο αυτής, η Διεύθυνση Συμβάσεων & Προμηθειών ως δημοπρατούσα αρχή και η Διεύθυνση Έργων, ως Διευθύνουσα Υπηρεσία του έργου. Ελεγχόμενες Υπηρεσίες ήταν επίσης οι Διευθύνσεις Κυκλοφορίας και Συντήρησης Ηλεκτρομηχανολογικών Συστημάτων & Ηλεκτροκίνησης (ΔΙ.Σ.Η.Σ.ΗΚ) της

ΟΣΕ ΑΕ, ως φορέας λειτουργίας, διαχείρισης της υποδομής και συντήρησης του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας στον Άξονα Αθήνας – Θεσσαλονίκης – Προμαχώνας όπου υλοποιείται το έργο, καθώς και η ΕΥΔ του ΕΠ Υποδομές, Μεταφορές, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη, (ΥΜΕΠΕΡΑΑ) ως φορέας χρηματοδότησης με πόρους της ΕΕ.

Η πολύμηνη έρευνα είχε διάρκεια από 07-03-2019 μέχρι 30-9-2021.**Το Εμπιστευτικό ΠΟΡΙΣΜΑ ΕΛΕΓΧΟΥ της ΕΑΔ (181 σελίδες) υποβλήθηκε στους Οικονομικούς Εισαγγελείς στις 30-09-2021 και στο Υπ. Υποδομών και Μεταφορών στις 04-10-2021** με συγκεκριμένες συστάσεις και προτάσεις (σελ. 162-163). Γενικά η ΕΑΔ διαπίστωσε παράλειψη τήρησης των υποχρεωτικών προθεσμιών έγκρισης των μελετών, σφάλματα κατά το στάδιο σύνταξης των τευχών δημοπράτησης και χαμηλή και δυσανάλογη πρόοδο των εργασιών.

Στο Πόρισμα σημειώνονται, μεταξύ άλλων, και τα ακόλουθα:

«α) Η παράλειψη του αρμοδίου τμήματος της Διεύθυνσης Συμβάσεων και Προμηθειών της ΕΡΓΟΣΕ (άρθρο 3 παρ. 6.2. του ισχύοντος Εσωτερικού Κανονισμού Λειτουργίας της ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ), να καλέσει τον Ανάδοχο για υπογραφή της 1ης ΣΣΕ λαμβάνοντας υπόψη τη θετική κρίση του Ελεγκτικού Συνεδρίου, με την Πράξη του με αριθμό 1314/06.06.2018 (γνωστοποιήθηκε με το με α.π. ΕΡΓΟΣΕ 8875/18/ 26.07.2018) και την με α.π. 6237/17.08.2018 σύμφωνη γνώμη της ΥΜΕΠΕΡΑΑ, η οποία είχε ως **συνέπεια να μην τηρηθούν οι ισχύουσες διατάξεις της Νομοθεσίας Δημοσίων Έργων** (παρ.5-7 του άρθρου 30 του ν.3669/2008) και να μην προβεί στις εντός τριμήνου σχετικές ενέργειες (άρθρο 2 του ν.2690/1999).

β) Με την 2η τροποποίηση της απόφασης ένταξης στις 11/10/2018, η 1η ΣΣΕ προ της συνάψεώς της εντάσσεται ως Υποέργο 4 (α.π. 7267/11.10.2018) στα συγχρηματοδοτούμενα έργα της Πράξης στην οποία περιλαμβάνεται το ελεγχόμενο έργο ως Υποέργο 1, **ενώ εντέλει υπεγράφη δυόμισι (2 1/2) και πλέον έτη αργότερα στις 19/05/2021.**

γ) Η καθυστέρηση εξέτασης των επανορθωτικών μέτρων σε βάρος ενός κοινοπρακτικού μέλους του Αναδόχου, καθώς ο σχετικός φάκελος υποβλήθηκε στις 07/11/2019 και εξετάσθηκε από την Επιτροπή της ΕΡΓΟΣΕ στις 18/12/2020, επήλθε κυρίως εξαιτίας της μη ανανέωσης της παράτασης προθεσμίας του έργου από 27/11/2019 και έως 06/03/2020 (ημερομηνία έκδοσης απόφασης του Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων (ΥΠΟΜΕΔΙ) για ανανέωση της προθεσμίας περαίωσής του) **με ευθύνη της Διευθύνουσας Υπηρεσίας** και από *"... την διερεύνηση του νομοθετικού κενού, ως προς την εξέταση του ως άνω φακέλου..."* για την αρμοδιότητα εξέτασης επανορθωτικών μέτρων, κατά την άποψη της Νομικής Υπηρεσίας της ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ. (Η Ανάδοχος εταιρεία υπέβαλε φάκελο επανορθωτικών μέτρων, διότι, με την απόφαση με αριθμό 647/2017 της Επιτροπής Ανταγωνισμού (ΦΕΚ 939 Β΄/ 20.03.2019), είχε διαπιστωθεί ότι συμμετείχε τα έτη 2001-2002 με άλλους οικονομικούς φορείς σε συμφωνίες με στόχο τη στρέβλωση του ανταγωνισμού).

δ) **Οι καθυστερήσεις** που σημειώθηκαν από 01/02/2019 έως 31/03/2020 και από 01/04/2020 έως 31/10/2020 **οφείλονταν στην ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ** σύμφωνα με τις σχετικές αποφάσεις ΥΠΟΜΕΔΙ και της Προϊσταμένης Αρχής. Καταβλήθηκαν στην ανάδοχο αποζημιώσεις θετικών ζημιών.

Η Προϊσταμένη Αρχή σε συνέχεια της αποδοχής αποζημιώσεων υπέρ του Αναδόχου (απόφασή της με αριθμό 3911/22.01.2021), οφείλει να προβεί σε <u>**πειθαρχικό έλεγχο των αρμοδίων οργάνων της ΔΥ για την προκληθείσα ζημία στο έργο**</u> (παρ.1 του άρθρ.40 του ν.3669/2008 και των άρθρων 21-22 του Εσωτερικού Κανονισμού Λειτουργίας της, όπως ισχύει).

<u>Στα συμπεράσματα της έρευνας της ΕΑΑ προτείνεται η άσκηση πειθαρχικών διώξεων σε 15 στελέχη της ΕΡΓΟΣΕ</u> (εξαιρέθηκαν 3 στελέχη για τους λόγους που αναφέρονται στο εμπιστευτικό έγγραφο της ΕΡΓΟΣΕ με αριθμό 540/23/23-03-2023). Οι 15 πειθαρχικές διώξεις ασκήθηκαν από την ΕΡΓΟΣΕ με αποτέλεσμα σε 4 στελέχη να επιβληθούν από τον Πρόεδρο και Δ/ντα Σύμβουλο της ΕΡΓΟΣΕ, ως Πρωτοβάθμιο Πειθαρχικό Όργανο, πειθαρχικές ποινές παύσης 10 ημερών με στέρηση αποδοχών που μετά την άσκηση εφέσεων το Δευτεροβάθμιο Πειθαρχικό Συμβούλιο τους απάλλαξε από

οποιαδήποτε πειθαρχική ποινή. Δηλαδή τελικά δεν επιβλήθηκε καμία πειθαρχική ποινή!

**Το Πόρισμα της ΕΑΔ διαβιβάστηκε στην Οικονομική Εισαγγελία.**

**Η Οικονομική Εισαγγελία τελικά αρχειοθέτησε την υπόθεση το 2021 με την αιτιολογία ότι δεν είχαν προκύψει ενδείξεις απιστίας από την προκαταρκτική εξέταση.**

**ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΕΠΑΝΕΞΕΤΑΣΗ ΤΗΣ ΥΠΟΘΕΣΗΣ!**

**Η ΕΑΔ προτείνει στο Πόρισμα της (30/09/2021):**

**„Η Προϊσταμένη Αρχή (ΑΣ της ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ) να επιδείξει την απαιτούμενη επιμέλεια για την εμπρόθεσμη υλοποίηση των διαδικασιών εκτέλεσης του έργου προκειμένου, αφενός μεν, να διασφαλισθεί η χρηματοδότηση του ελεγχόμενου έργου και της 1ης ΣΣΕ (Υποέργο 1 και Υποέργο 4 της Πράξης) αφετέρου, να αποφευχθεί η πρόκληση περαιτέρω καθυστερήσεων στην ολοκλήρωσή τους.„**

Ερωτάται:

**Ποια στελέχη της ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ είναι ποινικά υπεύθυνα για τη μη-συμμόρφωση με την υπόδειξη της ΕΑΔ;**

## 1. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΟΙΝΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

Σε όλα ανεξαιρέτως τα έργα για τα Συστήματα Διαχείρισης Ασφάλειας του σιδηροδρόμου διαπιστώνονται τεράστιες καθυστερήσεις παράδοσης εκ μέρους των Αναδόχων για χρονικά διαστήματα άνω των 10 ετών (!) που οδηγούν σε χορηγήσεις αλλεπάλληλων παρατάσεων εκ μέρους της εργοδότριας ΕΡΓΟΣΕ και διογκώσεις/επεκτάσεις των συμβατικών τιμημάτων με αποτέλεσμα τα εκτελούμενα έργα να παρουσιάζουν έως σήμερα τριπλάσιο ή τετραπλάσιο χρόνο περαίωσης από τον αρχικά προβλεπόμενο και εν τέλει να **ΜΗΝ έχουν εκτελεστεί πλήρως ΠΟΤΕ ΕΩΣ ΣΗΜΕΡΑ.**

**ΕΡΩΤΑΤΑΙ:**

Ποιοι ευθύνονται για την παράλειψη εκτέλεσης των έργων ασφαλείας;

Γιατί οι Ανάδοχες εταιρείες δεν κηρύχθηκαν έκπτωτες από τις σχετικές Συμβάσεις όταν, εσφαλμένα ή μη, διαπιστώθηκε αδυναμία εκτέλεσης;

Προβλέπονταν στις Συμβάσεις και ενεργοποιήθηκαν από την ΕΡΓΟΣΕ και το Ελληνικό Δημόσιο ποινικές ρήτρες σε βάρος των Αναδόχων Εταιρειών;

Τηρήθηκαν και εφαρμόστηκαν οι διατάξεις αναγκαστικού δικαίου του ελληνικού και του ενωσιακού δικαίου για τους δημόσιους διαγωνισμούς και τις δημόσιες συμβάσεις;

Αναζητήθηκαν αστικές και ποινικές ευθύνες για τη ζημιά του Ελληνικού Δημοσίου;

Αναζητήθηκαν αστικές και ποινικές ευθύνες για τη ζημιά σε βάρος των συμφερόντων της Ευρωπαϊκής Ένωσης;

**Άσκησαν οι αρμόδιοι Υπουργοί Μεταφορών, ειδικά από το 2012 και έως σήμερα, τον αναγκαίο εκ του νόμου έλεγχο και την εποπτεία που όφειλαν για την εκτέλεση των 6 Συμβάσεων και την εξασφάλιση της ασφάλειας των σιδηροδρομικών συγκοινωνιών;**

Επαναλαμβάνουμε ότι στη σελίδα 212 του «ΠΟΡΙΣΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΕΜΠΕΙΡΟΓΝΩΜΟΝΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ ΣΤΑ ΤΕΜΠΗ ΣΤΙΣ 28.02.2023» αναφέρεται κατά λέξη:

«9.7.8. Η αποδοχή των αιτήσεων παράτασης χωρίς ενδελεχή έλεγχο της ευθύνης των αναδόχων

Οι αναθέτουσες αρχές, κατά κανόνα, αποδέχονται τα υποβαλλόμενα αιτήματα παράτασης των αναδόχων και δεν αναζητούν την τυχόν ευθύνη τους για την επέλευση των καθυστερήσεων, επειδή ακριβώς η επίβλεψη των έργων δεν ασκείται από έμπειρο στελέχη με την ενδεδειγμένη επιμέλεια. Έτσι, είναι συνήθης η αποδοχή «λόγω αντικειμενικής αδυναμίας» ή «χωρίς αποκλειστική ευθύνη του αναδόχου». Δειγματοληπτικοί έλεγχοι του Ελεγκτικού Συνεδρίου σε

χορηγήσεις παρατάσεων απέδειξαν ότι οι προβαλλόμενοι λόγοι παράτασης αρκετές φορές δεν αντιστοιχούσαν στα επικαλούμενα αίτια.».

**Ερωτάται:** Οφείλονται πράγματι οι καθυστερήσεις και εν τέλει η παράλειψη εκτέλεσης των έργων στην ΑΠΕΙΡΙΑ των στελεχών της ΕΡΓΟΣΕ;

**Η διαχειριστική επάρκεια** των στελεχών αυτών είναι προαπαιτούμενο της κατοχής θέσης ευθύνης αλλά και πιστοποιούμενο από εξωτερικούς ελεγκτικούς φορείς προσόν για την δημοπράτηση και εκτέλεση δημοσίων συμβάσεων ύψους εκατοντάδων εκατομμυρίων ευρώ.

Πόσα χρόνια ΑΠΕΙΡΙΑΣ σε καίριες θέσεις της ΕΡΓΟΣΕ και του Υπουργείου Μεταφορών δικαιολογούνται εν τέλει;

Γιατί τα στελέχη της ΕΡΓΟΣΕ και των ΑΝΑΔΟΧΩΝ εταιρειών δεν έδειξαν την ενδεδειγμένη επιμέλεια στην εκτέλεση των Συμβάσεων;

Ποια πρόσωπα ωφελήθηκαν οικονομικά από την καθυστέρηση και εν τέλει την παράλειψη εκτέλεσης των έργων ασφαλείας;

Για όλους τους παραπάνω λόγους λοιπόν όπως ήδη αναφέραμε ΠΡΕΠΕΙ να ελεγχθούν **ΑΜΕΣΑ ΚΑΙ ΕΠΕΙΓΟΝΤΩΣ** <u>**αναδρομικά από το 2006 και έως σήμερα**</u> οι <u>**περιουσιακές καταστάσεις**</u> (περιλαμβανομένων των δηλώσεων «πόθεν έσχες», των τραπεζικών λογαριασμών σε Ελλάδα και εξωτερικό, της ακίνητης περιουσίας) **ΟΛΩΝ** των εμπλεκομένων προσώπων (όπως αναφέρονται ανωτέρω υπό ....) και των συγγενικών τους προσώπων από την **Αρχή Καταπολέμησης της Νομιμοποίησης Εσόδων από Εγκληματικές Δραστηριότητες** και να διασυνδεθούν οι δύο έρευνες! Πρέπει <u>**κατά προτεραιότητα**</u> να διερευνηθεί **τυχόν παράνομος πλουτισμός των εμπλεκόμενων πολιτικών προσώπων και των Προέδρων ΔΣ και Διευθύνοντων Συμβούλων της ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ, της ΟΣΕ ΑΕ και όλων των Αναδόχων Εταιρειών των 6 Συμβάσεων.** Ζητήματα παραγραφής του εγκλήματος τους ξεπλύματος βρώμικου χρήματος δεν τίθενται στο βαθμό που αυτό τελείται ως διαρκές και όχι στιγμιαίο έγκλημα δια της κατοχής του

βρώμικου χρήματος εν γνώσει της εγκληματικής προέλευσής του και δια της συγκάλυψης της προέλευσής του.

Όπως επίσης προαναφέραμε **απιώδης συνάφεια** ανάμεσα αφενός στις καθυστερήσεις και εν τέλει στην ΠΑΡΑΛΕΙΨΗ εκτέλεσης ΕΩΣ ΣΗΜΕΡΑ των έργων που περιγράφονται λεπτομερειακά ανωτέρω και αφετέρου στη σύγκρουση των δύο τρένων στις 28.2.2023 με εγκληματικό αποτέλεσμα τον θάνατο 57 συνανθρώπων μας και τον τραυματισμό τουλάχιστον 85 άλλων είναι προφανής και αδιαμφισβήτητη.

Στη σελ. 92 του **Πορίσματος της Επιτροπής Εμπειρογνωμόνων** για το δυστύχημα στα Τέμπη διαπιστώνεται κατά λέξη, όπως προαναφέρθηκε:

«Αν λειτουργούσε το ETCS και χαραζόταν το δρομολόγιο του IC 62 από τη γραμμή καθόδου (είτε από τον Σταθμάρχη Λάρισας είτε από τον Κεντρικό Χειριστή Τηλεδιοίκησης), ο επόμενος από τη Λάρισα σταθμός (Ν. Πόροι) δεν θα έδινε ελεύθερη τη γραμμή καθόδου για τον εμπορικό 63503 και το φωτόσημα στην έξοδο από Ν. Πόρους προς Λάρισα θα ήταν κόκκινο. Αν ο μηχανοδηγός του 63503 δεν συμμορφωνόταν και παράβιαζε το κόκκινο φωτόσημα εξόδου από Ν. Πόρους, **θα ενεργοποιείτο από το σύστημα ETCS η αυτόματη πέδηση και για τους δυο αντιθέτως κινούμενους συρμούς IC 62 και εμπορικό 63503, οι οποίοι θα ακινητοποιούντο επιτόπου.**

**Πολύ απλά με το σύστημα ETCS σε λειτουργία και με δεδομένο ότι θα γινόταν η χάραξη δρομολογίου από το χειριστή του σταθμού (τηλεδιοικούμενου ή όχι) η περίπτωση να γίνει μια μετωπική ή οπισθομετωπική σύγκρουση θα είχε αποφευχθεί.»**

Η συνδρομή της απαιτούμενης ΟΛΩΝ των εμπλεκόμενων προσώπων στους 6 φορείς που περιγράφονται ανωτέρω ΣΩΡΕΥΤΙΚΑ και ΥΠΑΛΛΑΚΤΙΚΑ στην πρόκληση του θανατηφόρου αποτελέσματος είναι επίσης προφανής και αδιαμφισβήτητη.

Ερωτάται:

**Γιατί κωλυσιέργησαν οι παραδόσεις των έργων ασφαλείας του σιδηροδρόμου που είχαν συμφωνηθεί συμβατικά μεταξύ ΕΡΓΟΣΕ και**

**ΑΝΑΔΟΧΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ για 10 έως 15 και πλέον έτη και εξακολουθούν να κωλυσιεργούν ΕΩΣ ΣΗΜΕΡΑ, με δεδομένο ότι ΕΩΣ ΣΗΜΕΡΑ τα Συστήματα Ασφαλείας ΔΕΝ ΕΧΟΥΝ ΠΑΡΑΔΟΘΕΙ για το κρίσιμο σημείο του σιδηροδρομικού άξονα;**

Οι πολυάριθμες αποφάσεις παράτασης της παράδοσης των έργων ασφαλείας αιτιολογούνται παγίως με τη χρήση της φράσης **«ΛΟΓΩ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΙΚΗΣ ΑΔΥΝΑΜΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΑΔΟΧΟΥ».**

**Πόσο αντικειμενική, άνευ υπαιτιότητας, απρόβλεπτη και εν τέλει αναπόδραστη είναι όμως μία κατ΄επίκληση αδυναμία που διαρκεί συνολικά πάνω από 10 έτη και έως σήμερα;**

**Πόσο αντικειμενική, άνευ υπαιτιότητας, απρόβλεπτη και εν τέλει αναπόδραστη είναι μία κατ΄επίκληση αδυναμία που διαπιστώνεται ΕΚΑΤΟΝΤΑΔΕΣ ΦΟΡΕΣ για να συμφωνηθεί αρχικά συμβατικά η αντιμετώπιση της εντός λίγων μηνών έναντι ενίοτε πρόσθετου συμβατικού ανταλλάγματος για να διαπιστωθεί όμως στη συνέχεια με την πάροδο της παραταθείσας προθεσμίας παράδοσης εκ νέου ΜΙΑ ΑΛΛΗ ΑΔΥΝΑΜΙΑ;**

**Πόσο αντικειμενική, άνευ υπαιτιότητας, απρόβλεπτη και εν τέλει αναπόδραστη είναι μία κατ΄επίκληση αδυναμία που διαπιστώνεται από ΑΝΑΔΟΧΟΥΣ – εταιρείες που επιτελούν το έργο του «ΔΑΝΕΙΟΠΑΡΟΧΟΥ ΕΜΠΕΙΡΙΑΣ»** με βάση τις Συμβάσεις;

**Ερωτάται ρητορικά: Πρόκειται για την ΙΔΙΑ ή ΑΛΛΗ ΑΔΥΝΑΜΙΑ κάθε φορά; Πόση αδυναμία κρύβει εν τέλει μέσα της η δημόσια διοίκηση που οδήγησε στο θάνατο 57 συνανθρώπων μας;**

Με βάση τα ανωτέρω διαπιστώνουμε ότι **όσο διαρκούσαν οι καθυστερήσεις παράδοσης των έργων – συστημάτων ασφαλείας, δηλαδή ήδη από 2008 και το 2012 κατά περίπτωση Σύμβασης και έως την 28.03.2023 ΤΕΛΕΣΤΗΚΕ σωρευτικά και υπαλλακτικά από περισσότερους υπαίτιους το ΕΓΚΛΗΜΑ ΤΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ (306 ΠΚ) και ειδικά αναφορικά με το τραγικό γεγονός της 28.2.2023 της ΚΑΚΟΥΡΓΗΜΑΤΙΚΗΣ θανατηφόρου έκθεσης.**

Ταυτόχρονα τελέστηκε το ΚΑΚΟΥΡΓΗΜΑ της διατάραξης της ασφάλειας της συγκοινωνίας με αποτέλεσμα τον θάνατο μεγάλου αριθμού ανθρώπων κατ'άρθρο 291 παρ. 1 περ. δδ΄ ΠΚ. Το έγκλημα τελέστηκε πρωτίστως με «άλλες, εξίσου επικίνδυνες για τη ασφάλεια της συγκοινωνίας πράξεις» και ειδικότερα με παραλείψεις των υπαιτίων που είχαν ιδιαίτερη νομική υποχρέωση να αποτρέψουν το αποτέλεσμα της διατάραξης της ασφάλειας των σιδηροδρομικών συγκοινωνιών κατ'άρθρο 15 ΠΚ. Οι ιδιαίτερες αυτές υποχρεώσεις τους ερείζονται άλλοτε στον νόμο προκειμένου για πολιτικά πρόσωπα, Υπουργούς Μεταφορών και μέλη της ΡΑΣ και άλλοτε σε συμβάσεις προκειμένου για εργαζομένους/στελέχη διοίκησης των εταιρειών ΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ, ΓΑΙΟΣΕ, ΤΡΑΙΝΟΣΕ και των ΑΝΑΔΟΧΩΝ εταιρειών.

Πηγή ποινικής ευθύνης κατ'άρθρο 15 ΠΚ αποτελεί όμως περαιτέρω, οπότε και προσδίδεται στο έγκλημα χαρακτήρας ΔΙΑΡΚΟΥΣ ΕΓΚΛΗΜΑΤΟΣ, και κάθε «προηγούμενη επικίνδυνη ενέργεια των υπαιτίων» που θεμελιώνει υποχρέωση των προσώπων αυτών να πράξουν παν απαραίτητο προς άρση των αποτελεσμάτων των συμπεριφορών τους και μετά την τυπική λήξη της θητείας/υποχρέωσής τους εκ του νόμου ή της σύμβασης για όσο εξακολουθεί να διαρκεί η διατάραξη της ασφάλειας των συγκοινωνιών και η έκθεση! Τι έπραξαν τα υπαίτια πρόσωπα για την ενημέρωση των διαδόχων τους στις θέσεις ευθύνης μετά τη λήξη της θητείας τους σχετικά με τον ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΙΝΔΥΝΟ ΕΚΘΕΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΤΑΡΑΞΗΣ ΤΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ;

Ως γνωστόν η δημόσια υπηρεσία ακόμα και όταν ασκείται από φορείς που λειτουργούν μεν με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια αλλά εν τοις πράγμασι υπηρετούν το δημόσιο συμφέρον και ασκούν δημόσια υπηρεσία λειτουργεί ενιαία, με διαφάνεια, αδιατάρακτα και με συνέχεια έναντι των διοικουμένων.

Αξιότιμε κύριε Εισαγγελεύ, οι θάνατοι 57 ανθρώπων δεν προκλήθηκαν από «αντικειμενική ΑΔΥΝΑΜΙΑ εκτέλεσης» των συμβάσεων και από «συστημικές παθογένειες» κατά το πάγιο γράμμα του Πορίσματος της Επιτροπής Ειπειρογνωμόνων αλλά από

εγκληματικές δόλιες παραλείψεις για διάστημα άνω της 10ετίας! Οι σχετικές διαπιστώσεις του Πορίσματος της Επιτροπής Εμπειρογνωμόνων δεν αποτελούν παρά σιωπηρή ΠΑΡΑΔΟΧΗ και ΟΜΟΛΟΓΙΑ ποινικής ευθύνης για τα εγκλήματα των άρθρων 291 ΠΚ και 306 ΠΚ!

Το εμπλεκόμενο προσωπικό όλων των συναρμόδιων φορέων εξέθετε και καθιστούσε αβοήθητους επί σειρά ετών με πλήρωση των όρων των άρθρου 306 ΠΚ τους επιβαίνοντες στα ελληνικά τρένα. Στις 28.2.2023 οι δράστες του διαρκούς εγκλήματος της έκθεσης προκάλεσαν 57 θανάτους και πάνω από 85 τραυματισμούς!

Όλα τα φυσικά πρόσωπα με θέση ευθύνης στους αναφερθέντες ανωτέρω υπό 1 φορείς ΓΝΩΡΙΖΑΝ ΚΑΙ ΑΠΟΔΕΧΤΗΚΑΝ ΤΟ ΕΝΔΕΧΟΜΕΝΟ ότι από την καθυστέρηση και εν τέλει τη μη εγκατάσταση και λειτουργία των Συστημάτων Ασφαλείας ήταν εξαιρετικά πιθανό αν όχι βέβαιο σε βάθος χρόνου να προκληθεί ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΟ σιδηροδρομικό δυστύχημα!

## ΤΟ ΕΓΚΛΗΜΑΤΙΚΟ ΤΡΑΓΙΚΟ ΟΞΥΜΩΡΟ ΤΗΣ ΕΠΑΝΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

Στις 3.4.2023 έγινε επανεκκίνηση του σιδηροδρόμου και των δρομολογίων στο κρίσιμο τμήμα του άξονα. Ποια ΑΝΑΓΚΑΙΑ ΚΑΙ ΙΚΑΝΑ μέτρα ασφαλείας ελήφθησαν μετά τις 28.2.2023 από τους αρμόδιους φορείς ώστε η σιδηροδρομική συγκοινωνία να καταστεί εκ νέου ασφαλής και να εξαλειφθεί ο αποδεδειγμένος ως πραγματωθείς πολλαπλά κίνδυνος έκθεσης ζωών σε θάνατο; Ποια από τα προβλεπόμενα στις ανωτέρω 6 Συμβάσεις Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας τέθηκαν σε πλήρη λειτουργία εντός 33 ημερών από την 28.2.2023 και έως την 3.4.2023; Γιατί, εάν αυτό συνέβη, κάτι τέτοιο ήταν «αντικειμενικά αδύνατο» για διάστημα άνω των 10 ετών;

Τα λογικά παράδοξα και οι αναπόδραστες νομικές/ποινικές του συνέπειες τίθενται ως αμείλικτα ζητήματα και δικαιικά προτάγματα. Τίθεται αρχικά το ερώτημα εάν οι 6 Συμβάσεις και ο πακτωλός των εκατομμυρίων ευρώ που δαπανήθηκαν και εξακολουθούν να δαπανούνται και σήμερα ήταν ή είναι εν τέλει περιττά ή έστω μη αναγκαία και αναλογούντα μέτρα για την εξασφάλιση της ασφάλειας των συγκοινωνιών;

Εάν συνέβη ή συμβαίνει αυτό πρέπει – σε επίπεδο οικονομικής εγκληματικότητας - να αναζητηθούν και να καταλογιστούν ποινικές ευθύνες για ΑΠΙΣΤΙΑ και να διερευνηθεί εις βάθος η τέλεση συναφών εγκλημάτων ΔΙΑΦΘΟΡΑΣ, όπως είναι η τέλεση ΔΩΡΟΛΗΨΙΑΣ εκ μέρους των εργαζόμενων / στελεχών διοίκησης στις προαναφερθείσες 6 κατηγορίες φορέων του ΔΗΜΟΣΙΟΥ-ΤΟΜΕΑ και αντίστοιχα η τέλεση ΔΩΡΟΔΟΚΙΑΣ εκ μέρους των στελεχών των φορέων του ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ (ΑΝΑΔΟΧΟΙ-ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ), αλλά και άλλων πιθανών εγκλημάτων όπως της νομιμοποίησης εσόδων από εγκληματικές δραστηριότητες κ.λπ.

Αν συνέβη ή συμβαίνει αυτό πρέπει περαιτέρω – σε επίπεδο εγκληματικότητας κατά της ζωής και της σωματικής ακεραιότητας – να αναρωτηθούμε γιατί οι Υπεύθυνοι δεν έλαβαν τα ΝΕΑ αυτά μέτρα ασφαλείας που ελήφθησαν μετά την 3.4.2023 πριν την 28.2.2023, ώστε εύκολα και σχετικά ανέξοδα να αποσοβήσουν τον θάνατο των 57 συνανθρώπων μας.

Η διαφαινόμενη σύμπραξη περισσοτέρων δραστών στο πλαίσιο ομάδων με επιχειρησιακή δομή, διάρκεια και κακουργηματική στόχευση δηλαδή με όρους σύστασης και συμμετοχής σε εγκληματική οργάνωση κατ΄άρθρο 187 ΠΚ θέτει περαιτέρω ζητήματα ποινικής ευθύνης κατ΄άρθρο 187 ΠΚ. Η υπερδεκαετής διαρκής τέλεση των προαναφερθέντων παραλείψεων με διαχρονική εμπλοκή πολιτικών προσώπων και στελεχών πολυεθνικών εταιρειών κολοσσών, που αποδεδειγμένα στοιχειοθετούν τα εγκλήματα αφενός της ΕΚΘΕΣΗΣ σε επίπεδο εγκλήματος γνήσιας παράλειψης και αφετέρου της ΔΙΑΤΑΡΑΞΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ κατ΄άρθρο 291 ΠΚ σε επίπεδο μη γνήσιας

παράλειψης και ιδιαίτερης νομικής υποχρέωσης κατ' άρθρο 15 ΠΚ, γεννά ερωτήματα περί ύπαρξης σιωπηρού σχεδίου και στόχευσης.

Εάν αντιθέτως η επαναλειτουργία του σιδηροδρόμου συμβαίνει από την 3.4.2023 χωρίς την εξασφάλιση της λειτουργίας των απαραίτητων Συστημάτων Ασφαλείας με βάση τις 6 Συμβάσεις, τότε οδηγούμαστε στο συμπέρασμα ότι τελείται από 3.4.2023 και έως σήμερα διαρκώς και εκ νέου το έγκλημα της ΕΚΘΕΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΤΑΡΑΞΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ από τους υπεύθυνους των ανωτέρω δημόσιων και ιδιωτικών φορέων.

Ερωτάται: Γιατί δεν κινείται η ποινική διαδικασία κατά παντός υπευθύνου με όρους ΑΥΤΟΦΩΡΗΣ τέλεσης των ανωτέρω εγκλημάτων; Η σχετικά παράλειψη συνιστά παράβαση καθήκοντος!

**Επειδή σύμφωνα με τα ανωτέρω, όπως ήδη αναφέραμε, το σύνολο των μηνυομένων γνώριζε άλλως όφειλε να γνωρίζει την ασύλληπτη κατά την κοινή λογική επικινδυνότητα της κίνησης των αμαξοστοιχιών και ιδίως των επιβατικών στο υπάρχον σιδηροδρομικό δίκτυο, καθώς οι δυνατότητες ιδιαίτερα αυξημένης ταχύτητας των ηλεκτράμαξών, δεν συμβάδιζαν με την απολύτως ανενεργό κατάσταση των αυτοματοποιημένων συστημάτων ασφαλούς για το κοινό κυκλοφορίας τους, ούτε το έμψυχο δυναμικό ήταν επαρκές και σωστά εκπαιδευμένο, ενώ και η οργάνωση των σχετικών υπηρεσιών επάνδρωσης θέσεων μέγιστης σημασίας και ευθύνης ήταν υποτυπώδης και όπως αποδείχθηκε εξαιρετικά ανεπαρκής να διασφαλίσει έστω και ελάχιστες εγγυήσεις ασφάλειας.**

Επειδή οι χρόνιες καθυστερήσεις συνδέονται απτωδώς με την ολοφάνερη συστηματική διασπάθιση δημοσίου χρήματος (εγχώριου ή ευρωπαϊκού) με σκοπό την επίτευξη παράνομου οφέλους (απιστία), το οποίο άλλωστε αποτελούσε το απώτερο κίνητρο της συγκάλυψης και της έκθεσης σε κίνδυνο θανάτου εκατοντάδων ανθρώπων, κακούργημα το οποίο είναι διαρκές και συνεχίζεται έως σήμερα με την επανεκκίνηση των δρομολογίων δίχως ουσιαστικά να έχει βελτιωθεί το παραμικρό σε ζητήματα ασφαλείας, καθώς στην σχετική μαύρη τρύπα των ελληνικών σιδηροδρόμων έχουν αναλωθεί περισσότερα από 15

**δισεκατομμύρια ευρώ, δίχως κανένα απτό αποτέλεσμα στην δημιουργία λειτουργικών έργων υποδομής που να εγγυώνται την ποιότητα των μετακινήσεων και την ασφάλεια του κοινού.**

Επειδή αυτονόητα θα πρέπει να διερευνηθεί, να αναζητηθεί και εν τέλει να αποδοθεί η αντίστοιχη ποινική ευθύνη στους μηνυόμενους, καθώς, καίτοι ήταν πλήρως ενημερωμένοι για την επικινδυνότητα της κατάστασης που επικρατούσε στο εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, αφενός αμελούσαν προκλητικά για τον εκσυγχρονισμό του, μεταξύ άλλων και δια της υλοποίησης της 717/2014 συμβάσεως και αφετέρου ουδόλως ασκούσαν τη δέουσα εποπτεία και επιτήρηση του υλικού, του εξοπλισμού, των υποδομών και του έμψυχου δυναμικού που επάνδρωνε τους φορείς διαχείρισης και εποπτείας των τραίνων.

Επειδή σε ατομικό επίπεδο, επιβάλλεται να αναζητηθούν και εν τέλει να αποδοθούν οι αντίστοιχες ποινικές ευθύνες σε οιονδήποτε υπαίτιο προκύψει από την διερεύνηση που εξελίσεται, είτε ως φυσικός ή ηθικός αυτουργός, είτε ως συμμέτοχος στην τέλεση των αδικημάτων που τελέσθηκαν και συνδέονται αιτιωδώς με την τραγωδία των Τεμπών την 28η Φεβρουαρίου του έτους 2023.

Επειδή το σύνολο των μηνυομένων δια των πράξεων ή των παραλείψεών τους, εξέθεσαν το σύνολο των επιβατών του μοιραίου τραίνου "Intercity 62" σε κίνδυνο ζωής, καθιστώντας τους έτσι αβοήθητους, με αποτέλεσμα αυτού να προκληθεί ο θάνατος 57 τουλάχιστον επιβατών και η πρόκληση βαριάς σωματικής βλάβης εκατοντάδων επιβατών. Περαιτέρω, οι μηνυόμενοι προκάλεσαν με ενδεχόμενο δόλο το θάνατο 57

**επιβατών του ως άνω τραίνου, όπως και σωματική βλάβη εκατοντάδων επιβατών αυτού.**

**Επειδή το σύνολο των μηνυομένων, με πράξεις και παραλείψεις τους, διατάραξαν την ασφάλεια της συγκοινωνίας μέσων σταθερής τροχιάς και δη του τραίνου "Intercity 62", με αποτέλεσμα της διατάραξης αυτής τον θάνατο 57 τουλάχιστον επιβατών του αυτού τραίνου και τον βαρύτατο τραυματισμό πολλών άλλων, ενώ αντιμετώπισε άμεσο κίνδυνο απώλειας της ζωής και της σωματικής ακεραιότητας το σύνολο των υπολοίπων επιβατών.**

Επειδή το σύνολο των αρμοδίων φορέων και οι κατέχοντες πολιτικά αξιώματα παρέβησαν τα καθήκοντα τους και αθέτησαν τις υποχρεώσεις τους και το καθήκον που επιτάσσει η Υπηρεσία τους, ειδικότερα δε την παρακολούθηση της λειτουργίας του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου, παρά το γεγονός ότι ήταν ενήμεροι για την επικινδυνότητα της επικρατούσας κατάστασης, αποδεχόμενοι παράλληλα την υψηλή πιθανότητα –σε βαθμό απολύτου βεβαιότητας στην πορεία του χρόνου- επέλευσης ενός πολύνεκρου δυστυχήματος, όπως αυτό εν τέλει επήλθε την 28η Φεβρουαρίου του έτους 2023. Με αυτόν τον τρόπο, έβλαψαν υλικά, και σωματικά πολλούς και ηθικά το σύνολο των επιβατών του μοιραίου τραίνου.

Επειδή οι μηνυόμενοι ήταν απολύτως ενήμεροι για την επικινδυνότητα της κατάστασης που επικρατούσε στο εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο όπως προκύπτει από τα όσα αναλύθηκαν ανωτέρω, καθώς είναι ενδεικτικό το απόσπασμα της από 7-02-2023 ανακοίνωσης της Δημοκρατικής Ενωτικής Συνδικαλιστικής Κίνησης Σιδηροδρομικών (ΔΕΣΚ-Σ), στην οποία, μεταξύ άλλων, αναφέρεται ρητά ότι: "Άλλα δύο ατυχήματα τις προηγούμενες ημέρες προστέθηκαν στον μακρύ κατάλογο με τις Αμαξοστοιχίες 51 και 61

αντίστοιχα, θέτοντας σε άμεσο κίνδυνο το συνάδελφο Μηχανοδηγό αλλά και τους επιβάτες. Όσο δεν παίρνονται μέτρα προστασίας στους εργασιακούς χώρους και την ασφαλή λειτουργία και κυκλοφορία των τρένων, τα ατυχήματα δεν έχουν τελειωμό. 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. Το Υπουργείο βρίσκει λεφτά για τις διάφορες εργολαβίες, αλλά για να ολοκληρωθούν επιτέλους οι σιδηροδρομικές υποδομές και τα συστήματα ασφαλούς κυκλοφορίας Ο Χ Ι ! "έχουν καιρό...κάποια στιγμή θα τελειώσουν". Η ΡΑΣ επιλεκτικά παρεμβαίνει, αφήνοντας εκτεταμένα κενά και σοβαρές ελλείψεις στο απυρόβλητο. Διάφοροι φορείς, ΟΣΕ και HELLENIC TRAIN αλληλομεταφέρουν τις ευθύνες τους, αλλά κανείς στο τέλος δεν φταίει....Φταίνε τα φαινόμενα που είναι έντονα και πλημμυρίζει η γραμμή, φταίνε οι φώτιές που άφησαν καμένους κορμούς, φταίει το χιόνι, φταίνε οι άλλοι, φταίμε λίγο και εμείς [...]".

Επειδή την ασυγχώρητη και μοιραία παραμέληση των σιδηροδρομικών υποδομών από τους αρμοδίους φορείς κατέδειξε, όπως προαναφέρθηκε, με απόλυτα παραστατικό τρόπο την 1η Νοεμβρίου 2022 η Πανελλήνια Ένωση Προσωπικού Έλξης, με την εξώδικη δήλωση που απέστειλε στον ΟΣΕ, στο Υπουργείο Μεταφορών & Υποδομών, τη ΡΑΣ και τη "HELLENIC TRAIN", η οποία μεταξύ άλλων ανέφερε:

"Με λύπη/προβληματισμό σας αναφέρουμε, ότι παρά τις διαρκείς επισημάνσεις μας, διαμαρτυρίες μας και πρωτίστως τις συνεχείς εκκλήσεις μας προς αποκατάσταση εντεινόμενων προβλημάτων του σιδηροδρομικού δικτύου, ότι – δυστυχώς- επιβεβαιώθηκαν οι φόβοι τραυματισμών που σας είχαμε εκφράσει. Διαπιστώνουμε διαρκώς την κακή κατάσταση της σιδηροδρομικής υποδομής, την έλλειψη συντήρησης της (που αποδεικνύεται από τις βραδυπορίες που καθημερινά δίνονται στους μηχανοδηγούς), την μη λειτουργία φωτοσημάτων και τηλεδιοίκησης εδώ και πολλά έτη, την μη λειτουργία του συστήματος ETCS (European Train Control System – του οποίου η θέση σε λειτουργία προστατεύει έναντι στο ανρθώπινο λάθος) η οποία δεν λειτούργησε ποτέ, παρά το γεγονός ότι έχει εγκατασταθεί στις μηχανές! [...]".

Επειδή από τα παραπάνω προκύπτει ότι το σύνολο των μηνυομένων είχαν καταστεί κοινωνοί της τραγικής κατάστασης που επικρατούσε στις σιδηροδρομικές υποδομές του εθνικού δικτύου και είχαν απόλυτη επίγνωση του κινδύνου απώλειας της ζωής και της σωματικής ακεραιότητας ανυπολόγιστου αριθμού ανθρώπων οι οποίοι επέβαιναν καθημερινά στις αμαξοστοιχίες-φέρετρα, ανά πάσα στιγμή, δίχως, ωστόσο, να προβαίνουν στις απαραίτητες ενέργειες, προκειμένου να αποφευχθεί ένα πολύνεκρο δυστύχημα, το οποίο, εν τέλει, επήλθε, την 28η Φεβρουαρίου του έτους 2023.

Επειδή καθίσταται σαφές το γεγονός ότι η τραγωδία των Τεμπών την 28η Φεβρουαρίου του έτους 2023 είναι απόρροια των πράξεων και παραλείψεων των μηνυομένων υψηλά ιστάμενων στελεχών και πολιτικών προσώπων, τα οποία ευθύνονται στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους για την εύρυθμη και ασφαλή λειτουργία των τρένων, αλλά και για την επιτήρηση και διασφάλιση της αρτιότητας των υποδομών που χρησιμοποιούνται προς επίτευξη του ανωτέρω σκοπού, όπως και παράνομων και υπαίτιων πράξεων και παραλείψεων των διοικήσεων του τριχοτομημένου

ΟΣΕ (ΕΡΓΟΣΕ, ΤΡΑΙΝΟΣΕ – HELLENIC TRAIN, ΓΑΙΑΟΣΕ), και ακολούθως των πλημμελών πράξεων και παραλείψεων μηχανοδηγών, σταθμαρχών και υπαιτίων για την κίνηση, τον έλεγχο της πορείας και τον εν γένει χειρισμό του τρένου.

Επειδή όπως προαναφέραμε **μηνύουμε το σύνολο των μηνυομένων για το αδίκημα της έκθεσης που συνεχίζεται, όπως και της διατάραξης της ασφάλειας των συγκοινωνιών, μόνο που στην θέση του 2ου μηνυόμενου, πρώην αρμόδιου υπουργού έχει τοποθετηθεί πλέον ο 10ος, ο οποίος είναι πλέον υπόλογος για τα συνεχιζόμενα, διαρκή εγκλήματα, στην θέση του 12ου Σπύρου Πατέρα Προέδρου και Διευθύνοντα Συμβούλου του ΟΣΕ έως το χρόνο του δυστυχήματος, διότι κατόπιν παραιτήθηκε, είναι υπόλογος πλέον ο 13ος μηνυόμενος Παναγιώτης Τερεζάκης ο οποίος τον διαδέχθηκε και στην θέση του 14ου μηνυόμενου Χρήστου Βίνη Δ/ντος Συμβούλου της ΕΡΓΟΣΕ, ο οποίος επίσης παραιτήθηκε μετά το συμβάν, ο 15ος μηνυόμενος Χρήστος Παληός, μεταβατικός Προέδρος και Διευθύνον Σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ.**

**Επειδή ειδικά ο 13ος μηνυόμενος έχει ομολογήσει αμέσως μετά το συμβάν και λίγο πριν αναλάβει την θέση του μεταβατικού Προέδρου και Διευθύνοντος Συμβούλου του ΟΣΕ τα εξής:**

**«Αυτό που εξασφαλίζει την ασφάλεια των συρμών είναι μόνο η σηματοδότηση και η τηλεδιοίκηση»!**

Επειδή λοιπόν σύμφωνα με τον 13ο μηνυόμενο κ. Τερεζάκη, αυτό που εξασφαλίζει την ασφάλεια των συρμών «είναι μόνο η σηματοδότηση και η τηλεδιοίκηση» και μάλιστα δήλωσε επίσης χαρακτηριστικά, όπως προαναφέρθηκε: «Δεν μπορώ να κοιτάξω στα μάτια τις μανάδες που έχασαν τα παιδιά τους», θα πρέπει να διαταχθεί άμεσα η σύλληψη του με την αυτόφωρη διαδικασία προκειμένου να εξηγήσει πως και γιατί συμπράττει με το σύνολο των λοιπών μηνυομένων, πλην των προαναφερόμενων 2ο, 12ο και 14ο που παραιτήθηκαν, στα εκ νέου ως άνω διαπραττόμενα αδικήματα, δεδομένου ότι δεν λειτουργούν ούτε η τηλεδιοίκηση ούτε η σηματοδότηση και εντούτοις τέθηκαν εκ νέου σε κίνηση οι επιβατικές αμαξοστοιχίες;

Επειδή θυμίζουμε ότι σύμφωνα με το πόρισμα 228 σελίδων της επιτροπής εμπειρογνωμόνων που διορίστηκε από την ίδια την κυβέρνηση, επιβεβαιώνονται πλήρως οι ανωτέρω επισημάνσεις μας ενώ, ειδικά για τα συνεχιζόμενα και διαρκή ως άνω εγκλήματα που τελούνται εκ νέου με την επανεκκίνηση των σιδηροδρομικών μεταφορών έχουν επισημανθεί τα εξής:

«... (σελ.217-218) **10.3.1. Αμεσα μέτρα – Επαναλειτουργία του σιδηροδρομικού άξονα Αθήνας-Θεσσαλονίκης**

**Μετά το τραγικό σιδηροδρομικό δυστύχημα, το ερώτημα που τίθεται είναι πότε και πώς θα επαναλειτουργήσει ο σιδηρόδρομος στον άξονα Αθήνας-Θεσσαλονίκης και γενικότερα στην Ελλάδα.**

Τα εναλλακτικά σενάρια επαναλειτουργίας του σιδηροδρόμου στη διαδρομή Αθήνα – Θεσσαλονίκη, μέρος της οποίας περιλαμβάνει και τμήματα χωρίς σηματοδότηση και μέχρι να εγκατασταθεί πλήρως η πλευρική φωτεινή σηματοδότηση και ολοκληρωμένη τηλεδιοίκηση είναι τα εξής:

I. Άρση της δρομολόγησης επιβατικών συρμών στα τμήματα που δεν λειτουργεί φωτεινή σηματοδότηση, μέχρι την ολοκλήρωση των έργων εγκατάστασης σύγχρονης σηματοδότησης.

II. II. Στα τμήματα που δεν λειτουργεί φωτεινή σηματοδότηση, πιστοποίηση του ισχύοντος συστήματος διαχείρισης της κυκλοφορίας από ανεξάρτητο φορέα πιστοποίησης, ο οποίος θα καθορίζει όλες τις παραμέτρους τεχνικές και λειτουργικές 218 με τις οποίες θα διεξάγεται η σιδηροδρομική κυκλοφορία. Μέχρι να γίνει η πιστοποίηση αυτή, συνιστάται μείωση των ταχυτήτων των επιβατικών και εμπορικών συρμών, μείωση του αριθμού των δρομολογίων των επιβατικών συρμών και ενδυνάμωση του ανθρώπινου παράγοντα (τόσο όσον αφορά το προσωπικό των σταθμών όσο και όσον αφορά τους συρμούς) με παράλληλη εξασφάλιση της λειτουργικότητας του τεχνικού εξοπλισμού των σταθμών που υποστηρίζει το υπάρχον σύστημα διαχείρισης κυκλοφορίας...»

Επειδή τίποτε από τα ανωτέρω δεν έχει συμβεί επιβεβαιώνεται πλήρως η υποκειμενική υπόσταση του ενδεχόμενου δόλου που χαρακτηρίζει το σύνολο των μηνυομένων και οπωσδήποτε τον πρώτο, την 11η, η οποία προφανώς για να παραμείνει ακλόνητη στην θέση της δεν ανακαλεί ούτε το **πιστοποιητικό ασφάλειας που η ίδια είχε χορηγήσει, προφανώς παράνομα, ούτε ανακαλεί ή ανασταλλει** την άδεια

Σιδηροδρομικής Επιχείρησης, μολονότι κανένα ουσιαστικό μέτρο που να διασφαλίζει την ασφάλεια των επιβατών δεν έχει ληφθεί και ενώ αυτονόητα μόνο εφόσον χορηγούνταν Ενιαίο Πιστοποιητικό Ασφάλειας από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σε εφαρμογή των παρ.5-7 του άρθρου 62 του ν.4632/2019 (Α' 159) θα είχε οποιαδήποτε νομιμότητα η επανεκκίνηση των δρομολογίων στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, το οποίο πρέπει πλέον να επιβληθεί με άμεση παρέμβαση Σας κ. Εισαγγελέα, με την εφαρμογή της αυτόφωρης διαδικασίας για το σύνολο των υπαιτίων, ειδικά αυτών που δεν έχουν βουλευτική ή υπουργική ιδιότητα, αν και θα έπρεπε να εξεταστεί η δυνατότητα που παρέχει το άρθρο 62 του Συντάγματος, ειδικά για εκείνους που έχουν μόνο βουλευτική ιδιότητα.

Ειδικότερα:

«...'Αρθρο 62: (Ακαταδίωκτο των βουλευτών)

Όσο διαρκεί η βουλευτική περίοδος ο βουλευτής δεν διώκεται ούτε συλλαμβάνεται ούτε φυλακίζεται ούτε με άλλο τρόπο περιορίζεται χωρίς άδεια του Σώματος. Επίσης δεν διώκεται για πολιτικά εγκλήματα βουλευτής της Βουλής που διαλύθηκε, από τη διάλυσή της και έως την ανακήρυξη των βουλευτών της νέας Βουλής. Η σχετική άδεια δίδεται από τη Βουλή υποχρεωτικά εφόσον η αίτηση της εισαγγελικής αρχής αφορά αδίκημα το οποίο δεν συνδέεται με την άσκηση των καθηκόντων ή την πολιτική δραστηριότητα του βουλευτή. Η Βουλή, με ευθύνη του Προέδρου της, αποφαίνεται υποχρεωτικά σχετικά με το αίτημα μέσα σε τρεις μήνες αφότου η αίτηση του εισαγγελέα για δίωξη διαβιβάστηκε στον Πρόεδρο της Βουλής. Η τρίμηνη προθεσμία αναστέλλεται κατά τη διάρκεια των διακοπών της Βουλής. Δεν απαιτείται άδεια για τα αυτόφωρα κακουργήματα...»

Σύμφωνα με τα ανωτέρω αφενός δεν διαρκεί πλέον η βουλευτική περίοδος εφόσον έχουμε εισέλθει σε προεκλογική και τα αδικήματα που αναφερόμαστε, σαφώς δεν μπορούν να θεωρηθούν «πολιτικά» με οποιαδήποτε θεώρηση τους για να υφίσταται ακαταδίωκτο μετά την διάλυση της Βουλής και έως την ανακήρυξη νέων βουλευτών, αφετέρου πρόκειται για αυτόφωρα κακουργήματα.

Επειδή η θλίψη ανείπωτη για αυτούς που χάθηκαν. Η οργή ξεχειλίζει. Για όσα έγιναν λάθος και για όσα δεν έγιναν τις περασμένες δεκαετίες. Εδώ και χρόνια, η Ελλάδα βρίσκεται

στην πρώτη θέση στην Ε.Ε. όσον αφορά τον αριθμό των θανάτων από σιδηροδρομικά ατυχήματα. Παρά τις επανειλημμένες προειδοποιήσεις για τους κινδύνους που προκαλούν οι τρομακτικές ελλείψεις στα συστήματα σηματοδότησης και αυτόματης προστασίας των συρμών, ελάχιστα πράγματα έχουν αλλάξει στον ελληνικό σιδηρόδρομο.

Επειδή δια του τύπου ήδη έχουν ήδη τεθεί εύλογα, καίρια ερωτήματα σε ότι αφορά την πορεία των ερευνών και την απόδοση των ευθυνών.

Ενδεικτικά:

«....

Πρώτον, η Δικαιοσύνη επιλήφθηκε της υπόθεσης μόνον στη προδήλως θεατή πλευρά της. Ασκήθηκε ποινική δίωξη κατά του Σταθμάρχη Λάρισας, ευλόγως, για συγκεκριμένα και επονείδιστα αδικήματα. Επικίνδυνη παρέμβαση στη συγκοινωνία μέσων σταθερής τροχιάς και μάλιστα στην κακουργηματική μορφή του διότι η πράξη είχε ως αποτέλεσμα τα θάνατο μεγάλου αριθμού προσώπων. Η απειλούμενη ποινή είναι ισόβια κάθειρξη (ΠΚ 291 παρ. 1). Στο ίδιο πλαίσιο ασκήθηκε δίωξη για ανθρωποκτονία από αμέλεια (πλημμέλημα) και σωματική βλάβη από αμέλεια (πλημμέλημα).

Επιλήφθηκε, όμως, ως προς την αθέατη πλευρά της; Είναι, όμως, αυτός ο μόνος υπεύθυνος της τραγωδίας; Σύμφωνα με τις καταγγελίες του Προέδρου των Μηχανοδηγών του ΟΣΕ ήταν γνωστό στους «ανευθυνουπεύθυνους τιτουλάριους» (ο χαρακτηρισμός του υπογράφοντος) «ότι δεν λειτουργεί τίποτα, ούτε οι ενδείξεις ούτε τα φωτοσήματα, ούτε ο έλεγχος της κυκλοφορίας. Όλα γίνονται manual (χειροκίνητα)». Ο Γενικός Γραμματέας της ΓΣΕΕ, επίσης, κατήγγελλε ότι «τα σύγχρονα συστήματα GPS που δείχνουν ακριβώς πού βρίσκεται το κάθε τρένο στο δίκτυο έχουν αγοραστεί από το 2000 (!) και δεν έχουν ακόμα τοποθετηθεί στον σιδηρόδρομο

(σε τρένα και σταθμούς)». Ωστόσο, εάν πολιτικά πρόσωπα ή διευθυντικά στελέχη στο Υπουργείο Υποδομών, στον ΟΣΕ, στην ΕΡΓΟΣΕ και στη Hellenic Train γνώριζαν – μολονότι είχαν εκ του νόμου υποχρέωση να μεταφέρουν με ασφάλεια ανθρώπους – ότι το σιδηροδρομικό δίκτυο δεν πληρούσε ούτε τους στοιχειώδεις κανόνες ασφαλούς μεταφοράς, τη στιγμή, μάλιστα, που υπήρχε η σχετική δυνατότητα και είχε αγοραστεί ο σχετικός εξοπλισμός (εδώ και 23 έτη !!!) είναι προφανές ότι έχει τελεστεί και έτερο έγκλημα και μάλιστα σε κακουργηματική μορφή: της έκθεσης (άρθρο 306 ΠΚ). Για να αποδειχθεί η βασιμότητα ή μη των ανωτέρω καταγγελιών και να εξατομικευθούν οι τυχόν ευθύνες έπρεπε ήδη τόσο η Εισαγγελία όσο και η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων να είχαν επέμβει στα γραφεία των ανωτέρω (υπουργείο – ΟΣΕ – ΕΡΓΟΣΕ – Hellenic Train) και να είχαν κατασχέσει κάθε σημαντικό έγγραφο που μπορεί να οδηγήσει στην τιμωρία των υπευθύνων. **Δικαιοσύνη δεν αποδίδεται βέβαια εν θερμώ. Ούτε, όμως, εκ του μακρόθεν. Δεν μπορεί να επιτρέπεται να χάνονται ή αλλοιώνονται κρίσιμα αποδεικτικά στοιχεία ή να προσφέρεται άπλετος χρόνος να προετοιμάζει κάθε εγκληματίας ένα βολικό αφήγημα που «θα δείχνει τους άλλους και όχι τον εαυτό του»....».**

Επειδή επίσης είναι ενδεικτικά και τα παρακάτω:

**«...Το ανθρώπινο λάθος, η ανεπάρκεια, οι συστημικές και οργανωτικές αδυναμίες, αναδείχτηκαν ως δυστυχηματικοί παράγοντες ουρίων, διότι οι κυκτικοί μηχανισμοί «επίστησαν», αλλά και οι κοινωνικοί ανθρώπινες αδράνησαν.**

**Οι κοινωνίες δεν δικαιούνται να πενθούν, αλλά υποχρεούνται να οργίζονται και κυρίως να διεκδικούν. Η οργή πρέπει να έχει τα χαρακτηριστικά διαρκούς εγρήγορσης και όχι παροτασιακής θυμικής έκρηξης.**

**Η προσπάθεια «αυτοβελτίωσης» του μικρόκοσμου εκάστου εξ ημών, για μένα είναι εξόχως πολιτική πράξη και κάποια στιγμή θα προκύψει ως τάση όχι μόνο ανατροπής των δεδομένων, αλλά ιδίως της αποκατάστασης της λογικής και αισθητικής τάξεως.**

**Η ποινική δίωξη στην συγκεκριμένη υπόθεση είναι ατελής και προβληματική, περαιτέρω περιοριστική και ασφυκτικά «εξατομικευμένη», αφού τυποποιεί σε κατηγορία συμπεριφορές συγκεκριμένων προσώπων – σιδηροδρομικών.**

**Η άσκηση δίωξης για θανατηφόρα έκθεση θα έδινε τη δυνατότητα διερεύνησης ποινικών ευθυνών διευρυμένου συνόλου προσώπων, ακόμα και του πολιτικού προσωπικού. Δικονομική δυνατότητα υπάρχει, η βούληση θα καταγραφεί»...».**

Επειδή προσκομίζουμε το σύνολο των εγγράφων δημοσιευμάτων στα οποία αναφερθήκαμε.

Επειδή σύμφωνα με το ΤΡΙΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας που επιγράφετε ΠΡΑΓΜΑΤΟΓΝΩΜΟΝΕΣ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΟΙ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ αναφέρονται τα εξής:

«...

Α) Πραγματογνώμονες

Άρθρο 183. - Πότε διατάσσεται πραγματογνωμοσύνη.

Αν απαιτούνται ειδικές γνώσεις ορισμένης επιστήμης ή τέχνης για να γίνει ακριβής διάγνωση και κρίση κάποιου γεγονότος, **οι ανακριτικοί υπάλληλοι ή το δικαστήριο μπορούν αυτεπαγγέλτως ή με αίτηση κάποιου διαδίκου ή του εισαγγελέα να διατάξουν πραγματογνωμοσύνη.** Η πραγματογνωμοσύνη διατάσσεται υποχρεωτικά, αν ο νόμος ρητά επιβάλλει τη διεξαγωγή της.

Άρθρο 184. - Αριθμός των πραγματογνωμόνων.

Αν η πραγματογνωμοσύνη δεν μπορεί να γίνει σε εργαστήριο που ιδρύθηκε ειδικά από τον νόμο καθώς και σε άλλες εξαιρετικές περιπτώσεις, διορίζονται δύο ή περισσότεροι πραγματογνώμονες. Σε επείγουσες ή μικρότερης σημασίας περιπτώσεις μπορεί να διορίστεί μόνο ένας. Ο διορισμός τους σε εξαιρετικά επείγουσες περιστάσεις

μπορεί να γίνει και προφορικά, επακολουθεί όμως η σύνταξη του εγγράφου.

Άρθρο 185. - Πίνακας πραγματογνωμόνων.

Το συμβούλιο των πλημμελειοδικών, ύστερα από πρόταση του εισαγγελέα πλημμελειοδικών, καταρτίζει μέσα στο τρίτο δεκαήμερο του Σεπτεμβρίου κάθε χρόνο πίνακα πραγματογνωμόνων κατά ειδικότητες από πρόσωπα που διαμένουν στην έδρα του και είναι κατάλληλα για τη διενέργεια πραγματογνωμοσύνης, προτιμώντας δημόσιους υπαλλήλους. Στον πίνακα περιλαμβάνονται παιδοψυχίατροι και παιδοψυχολόγοι, και ελλείψει αυτών, ψυχίατροι και ψυχολόγοι εξειδικευμένοι στα θέματα γενετήσιας εκμετάλλευσης και κακοποίησης παιδιών. Ο πίνακας υποβάλλεται στον εισαγγελέα εφετών, που έχει το δικαίωμα να ζητήσει τον Οκτώβριο από το συμβούλιο των εφετών τη μεταρρύθμισή του. Το συμβούλιο των εφετών αποφαίνεται σχετικά τον Νοέμβριο. Ο πίνακας, αφού οριστικοποιηθεί, τοιχοκολλάται στο ακροατήριο του πλημμελειοδικείου και ανακοινώνεται τον Δεκέμβριο κάθε χρόνου από τον εισαγγελέα πλημμελειοδικών στους ανακριτικούς υπαλλήλους της περιφέρειας. Κάθε χρόνο ισχύει, ωσότου συνταχθεί νέος πίνακας, ο πίνακας που συντάχθηκε το προηγούμενο έτος.

Άρθρο 186. - Εκλογή και διορισμός πραγματογνωμόνων.

Ο διορισμός των πραγματογνωμόνων πρέπει να γίνεται με κάθε επιμέλεια από τον ανακριτικό υπάλληλο ή από το δικαστήριο, με επιλογή ανάμεσα στα πρόσωπα που αναγράφονται στον πίνακα ο οποίος έχει συνταχθεί σύμφωνα με το άρθρο 185. Μόνο αν δεν υπάρχει τέτοιος πίνακας ή δεν περιέχει τις ειδικότητες που απαιτούνται για τη διενέργεια της πραγματογνωμοσύνης που έχει διαταχθεί, ή αν οι αναγραφόμενοι στον πίνακα δεν βρίσκονται στην περιφέρεια του οργάνου που τους διορίζει, είναι δυνατό να διοριστούν και πρόσωπα που δεν περιλαμβάνονται στον πίνακα. Ο διορισμός πραγματογνωμόνων με αυτό τον τρόπο γίνεται και όταν υπάρχουν πραγματογνώμονες ειδικά διορισμένοι με νόμο, αν εκείνος που ενεργεί την ανάκριση

με σύμφωνη γνώμη του εισαγγελέα πλημμελειοδικών κρίνει απολογημένα ότι τούτο είναι αναγκαίο. Το ίδιο δικαίωμα έχει και το δικαστήριο. Διορίζεται και ειδικός πραγματογνώμονας που δεν περιλαμβάνεται στον πίνακα, αν το υποδείξουν οι πραγματογνώμονες που έχουν διοριστεί. Κατά την επιλογή των πραγματογνωμόνων το όργανο που τους διορίζει οφείλει να λαμβάνει υπόψη του και την προηγούμενη απασχόληση των πραγματογνωμόνων του πίνακα και να αποφεύγει χωρίς σοβαρό λόγο να αναθέτει πραγματογνωμοσύνη στον ίδιο πραγματογνώμονα, αν υπάρχουν στον πίνακα άλλοι της ίδιας ειδικότητας που δεν διορίστηκαν στον ίδιο χρόνο. Γι` αυτό το σκοπό τηρείται σε κάθε δικαστήριο ενιαίο βιβλίο για τους πραγματογνώμονες που διορίζονται σύμφωνα με την ειδικότητά τους.

Άρθρο 187. - Προκαταρκτική πραγματογνωμοσύνη.

**Επειδή σε εξαιρετικά επείγουσες περιπτώσεις, και ιδίως όταν δεν είναι δυνατό να διοριστεί τακτικός πραγματογνώμονας, μπορεί να μην τηρηθούν οι διατάξεις του προηγούμενου άρθρου και να ανατεθεί σε ειδικό να ενεργήσει προκαταρκτική πραγματογνωμοσύνη. Ο πραγματογνώμονας αυτός προβαίνει στις πρώτες βεβαιώσεις, εξασφαλίζει κατά το δυνατό τη διατήρηση των αντικειμένων που πρόκειται να εξεταστούν και συντάσσει σχετική έκθεση. Αμέσως μετά διορίζεται τακτικός πραγματογνώμονας σύμφωνα με το προηγούμενο άρθρο....».**

Επειδή δεν γνωρίζουμε τους λόγους για τους οποίους δεν τηρήθηκαν τα παραπάνω έως σήμερα για την διερεύνηση, συλλογή και προστασία των ευρημάτων και την κατ' επέκταση απάντηση των ερωτημάτων στα οποία ήδη έχουμε αναφερθεί, σχετικά με την αιτία της ανάφλεξης και απανθράκωσης των δύο βαγονιών της επιβατικής αμαξοστοιχίας, μαζί με το σύνολο σχεδόν των επιβατών που επέβαιναν σε αυτά, <u>απευθύνουμε αυτοτελές αίτημα για την διαφύλαξη του αποδεικτικού υλικού και τον ορισμό επιπλέον πραγματογνωμόνων κατάλληλων ειδικοτήτων</u>.

**Ειδικότερα δια της παρούσας επιπλέον ζητούμε**: 1ον) Να λάβετε κάθε ενδεδειγμένο μέτρο για την διαφύλαξη των στοιχείων σύμφωνα με τις ανωτέρω επισημάνσεις μας, 2ον) Να διορίσετε επιπλέον πραγματογνώμονες κατάλληλων ειδικοτήτων για την διεύρυνση των αιτίων που προκάλεσαν την ανάφλεξη στον χώρο του συμβάντος και την απανθράκωση των θυμάτων, η οποία απετέλεσε και την κύρια εάν όχι μοναδική αιτία θανάτου για τους περισσότερους των νεκρών, όπως και την πρόκληση χημικών εγκαυμάτων σε διασώστες, δίχως μάλιστα να θίγούν τα υλικά των στολών τους.

Επισημαίνουμε ότι ήδη έχουμε απευθυνθεί δια εξωδίκων-τόσο στις εταιρίες που εμπλέκονται στο συμβάν τους νομίμους εκπροσώπους των οποίων ήδη μηνύουμε, όσο και στην αρμόδια Πυροσβεστική Υπηρεσία προκειμένου να απαντηθούν ειδικά τα παρακάτω όπως αναφέρονται αυτολεξεί:

«...

**Περαιτέρω ζητούμε να πληροφορηθούμε εγγράφως:**

**1ον) Ποια η θέση σας για ό, τι συνέβη, και ειδικότερα ποια η δική σας εξήγηση για την έκταση της φωτιάς που εκδηλώθηκε με την μορφή τεράστιας πύρινης σφαίρας κατά την σύγκρουση των αμαξοστοιχιών, τι την προκάλεσε και γιατί εξαπλώθηκε ραγδαία, επιπλέον δε τι προκάλεσε χημικά εγκαύματα σε διασώστες, άνδρες της πυροσβεστικής και άλλους εμπλεκόμενους στο χώρο του συμβάντος. Με δεδομένο ότι στην ιστοσελίδα σας ανακοινώνετε ότι δεν γίνεται χρήση εύφλεκτων αερίων στις αμαξοστοιχίες που εκμεταλλεύεστε, καθώς όλες οι ανάγκες εξυπηρετούνται με συστήματα χρήσης ηλεκτρισμού, θα πρέπει να μας ενημερώσετε εάν το αυτό συμβαίνει και στο σύστημα κλιματισμού που χρησιμοποιείτε, οπότε και να μας ενημερώσετε εάν γίνεται χρήση Freon ως ψυκτικού μέσου και εάν ναι ποιου ακριβώς τύπου και με ποια χημική σύσταση.**

**Μάλιστα θα πρέπει να επισημανθεί για τον τύπο τραίνου ETR 470, όπως ήταν το μοιραίο Intercity, ότι σύμφωνα με δημοσιεύματα στον**

ελληνικό και ξένο τύπο υπήρξαν επανειλημμένα περιστατικά στο εξωτερικό κατά την χρήση του που εκδηλώθηκαν φωτιές και πυρκαγιές. Ενδεικτικά: την 11η Απριλίου του 2006 ένα «...ETR 470 που ταξίδευε νότια από τη Στουτγάρδη έπιασε φωτιά μέσα στη σήραγγα Zimmerberg.... Μια άλλη πυρκαγιά ξέσπασε σε ένα ETR 470 τον Μάιο του 2011, μόλις πέντε λεπτά πριν από την είσοδο στη σήραγγα Gotthard μήκους 15 χιλιομέτρων. Το 2012, ένα ETR 470 έπιασε φωτιά στον κεντρικό σταθμό της Ζυρίχης...». Ποια υπήρξε λοιπόν η αιτία αυτών των περιστατικών; Ποιος είναι ο τύπος και η χημική σύσταση του ψυκτικού υγρού των μετασχηματισμών αυτού του τύπου τρένων και ποια συγκεκριμένα χρησιμοποιούνταν στο μοιραίο Intercity κατά το χρόνο που έλαβε χώρα το συμβάν; Υπάρχουν ποια ακριβώς και σε ποια σημεία της μηχανής ή των βαγονιών αέρια ή υγρά και με ποια χρήση, που θα μπορούσαν να αναφλεγούν και να προκαλέσουν την επίμαχη πυρκαγιά; Ποιος ο τύπος και ποια η χημική τους σύσταση; Ποια συστήματα πυρόσβεσης και πυροπροστασίας είχαν εγκατασταθεί στα τραίνα τύπου ETR 470 για την αποφυγή κατά την χρήση τους και στην Ελλάδα, ανάλογων περιστατικών φωτιάς και πυρκαγιάς;

2ον) Εάν αποκλειστεί οποιοσδήποτε δυνητικός παράγοντας σχετικός με τα ανωτέρω προς διερεύνηση ζητήματα (φωτιά, χημικά εγκαύματα κ.λ.π.) που να προσδιορίζεται ως πηγή του η επιβατική αμαξοστοιχία, ποια άλλη αιτία πλην του φορτίου της εμπορικής αμαξοστοιχίας μπορεί να σχετίζεται με αυτά και επομένως τι απαντάτε τελικά σε σχέση με το τι μετέφερε το εμπορικό τραίνο που εξηγεί τα όσα συνέβησαν;

3ον) Τι έχει αλλάξει σε ότι αφορά τις ασφαλιστικές δικλίδες αποτροπής παρόμοιου σιδηροδρομικού δυστυχήματος και αποφασίσατε την επανεκκίνηση των δρομολογίων των επιβατικών αμαξοστοιχιών;

.....».

Επειδή θεωρούμε ότι τα παραπάνω αναπάντητα ερωτήματα οφείλουν να απασχολούν ήδη από τον χρόνο που έλαβε χώρα το συμβάν την ελληνική Δικαιοσύνη και ειδικά εσάς κ. Εισαγγελέα, θεωρούμε ότι θα

πρέπει άμεσα και με δικές σας ενέργειες να απαντηθούν, τόσο με την αποστολή σχετικών αιτημάτων – ερωτημάτων, προς τις εμπλεκόμενες εταιρίες όσο και με τον ορισμό πραγματογνωμόνων κατάλληλων ειδικοτήτων οι οποίοι θα πρέπει να συλλέξουν και να εξετάσουν τα εναπομείναντα στοιχεία, τα οποία άμεσα θα πρέπει να διαφυλαχθούν από περαιτέρω καταστροφή και φθορά. Ενδεικτικά επισημαίνουμε τις ειδικότητες του χημικού ή χημικού μηχανικού ή και βιοχημικού, οι οποίες θεωρούμε ότι συνδυαστικά μπορούν να αναδείξουν τα συμπεράσματα που αναμένουμε, ενώ θεωρούμε απαραίτητο να αναληφθεί από το τμήμα ερευνών (δικαστικό - ανακριτικό) της αρμόδιας πυροσβεστικής υπηρεσίας ανάλογη δράση, καθώς διαθέτει μοναδική εμπειρία στον εντοπισμό και ανάλυση εύφλεκτων ουσιών, αερίων και υγρών.

Επειδή σημειώνουμε ότι έχει αποσταλεί σχετική εξώδικος επιστολή και στην αρμόδια Πυροσβεστική Υπηρεσία για όσα σχετικά θα έπρεπε ήδη να έχει πράξει αυτεπαγγέλτως.

Επειδή γνωρίζουμε από τα στοιχεία της δικογραφίας ότι ήδη έχουν ζητηθεί από 21.3.2023 τα εξής σε ότι αφορά ειδικά την πυροσβεστική υπηρεσία, η οποία για άγνωστους λόγους υπέβαλε έκθεση αυτοψίας μόλις μίας σελίδας τα εξής:

«...

Επειδή η έκθεση αυτοψίας αποτελείται μόλις από μία (1) σελίδα και χωρίς λεπτομερή αναφορά και ανάλυση των ειδικότερων προσδιοριστικών στοιχείων πρόκλησης της πυρκαγιάς, με αποτέλεσμα να καθίσταται ιδιαιτέρως δυσχερές το έργο μας ως προς την ακριβή διαπίστωση των συγκροτούντων την αντικειμενική και υποκειμενική υπόσταση προαναφερόμενων διωκόμενων εγκλημάτων, την ανακάλυψη των δραστών αυτών, αλλά και την τυχόν διακρίβωση-ανακάλυψη έτερων-νέων, καθώς και την ανακάλυψη-διακρίβωση των λεπτομερών αιτιών και συνθηκών επέλευσης του δυστυχήματος και τη συλλογή των αναγκαίων αποδεικτικών στοιχείων για τη βεβαίωση των ως άνω εγκλημάτων, που συνιστά σκοπό της κυρίας ανάκρισης κατά την έννοια της διάταξης του άρθρου 239 παρ. 1 ΚΠΔ, παρακαλούμε όπως διενεργηθεί νέα αυτοψία του τόπου-χώρου του δυστυχήματος, καθώς και των υπολειμμάτων των βαγονιών και μηχανών των αμαξοστοιχιών που συγκρούσθηκαν, προκειμένου, σε συνδυασμό με τα

τυχόν ήδη συλλεγέντα από τους ανωτέρω ανακριτικούς υπαλλήλους ευρήματα-υλικό-στοιχεία, να συνταχθεί **λεπτομερής έκθεση αυτοψίας** από την οποία να προκύπτουν ειδικότερα: **α)** τα **ακριβή αίτια της πυρκαγιάς** και ιδίως, **αα)** το σημείο εκκίνησης αυτής, **ββ)** το ακριβές αίτιο που την προκάλεσε (ανάφλεξη- ηλεκτρική εκκένωση-κινητική ή θερμική ενέργεια κλπ.), **γγ)** τα ακριβή στάδια- μηχανισμός εξέλιξής της, **δδ)** την ακριβή έκταση που κατέλαβε, **β)** τις **χημικές ουσίες** που εκκλήθηκαν στο σημείο συνεπεία αυτής και μπορούν προσδιοριστούν τόσο στο **έδαφος-υπέδαφος** τού σημείου της σύγκρουσης όσο και στις **επιφάνειες-υπολείμματα** των συγκρουσθέντων μερών των αμαξοστοιχιών, <u>τα οποία επίσης πρέπει να επισκοπηθούν-ελεγχθούν λεπτομερώς</u>. Για το λόγο αυτό παρακαλούμε όπως ληφθούν δείγματα τόσο από το **έδαφος-υπέδαφος** στο σημείο της σύγκρουσης όσο και από τις **επιφάνειες-υπολείμματα** των συγκρουσθέντων αλλά και καμένων μερών των αμαξοστοιχιών (μηχανές-βαγόνια), **γ)** <u>αν</u> επήλθαν τραυματισμοί-εγκαύματα στους επιχειρούντες προς κατάσβεση της πυρκαγιάς πυροσβέστες και αν αυτά – και ιδίως το είδος-μορφή-βαθμός τους - συνδέονται αιτιωδώς με τη μορφή της πυρκαγιάς και τις εκλιθείσες συνεπεία αυτής χημικές ουσίες στο χώρο, **δ)** αν συνετέλεσε ή επέτεινε στην πρόκληση ή/και στο αποτέλεσμα της πυρκαγιάς και σε ποιο βαθμό το έλαιο ψύξης του μετασχηματιστή της ηλεκτρομηχανής της επιβατικής αμαξοστοιχίας και να προσδιοριστεί ειδικότερα ο τρόπος με τον οποίο έγινε αυτό, **ε)** να προσδιοριστεί ειδικά ποια ήταν τα υλικά της καύσης, **στ)** να διερευνηθεί και διαπιστωθεί αν στην ανάφλεξη-πρόκληση της πυρκαγιάς συνετέλεσε ή όχι το **φορτίο λιμαρινών** της εμπορικής αμαξοστοιχίας, **ζ)** αν από την πυρκαγιά υπέστη κάποια βλάβη η μηχανή της εμπορικής αμαξοστοιχίας και σε θετική περίπτωση να προσδιοριστεί ειδικά η έκταση, το είδος και ο βαθμός αυτής, καθώς και τα ειδικότερα προσδιοριστικά στοιχεία αυτής και **η)** να περιληφθεί στην έκθεση οτιδήποτε άλλο ουσιώδες σε σχέση με τα παραπάνω στοιχεία προκύψει-ανακαλυφθεί από τη νέα έρευνα-αυτοψία και να επισημανθεί ανάλογα στην έκθεση που θα συνταχθεί....».

Επειδή δεν γνωρίζουμε τις απαντήσεις που δόθηκαν στα ανωτέρω και ποια ακριβώς από τις ενδεδειγμένες ενέργειες έλαβαν χώρα, το οποίο και θα πληροφορηθούμε σύμφωνα με το ως άνω εξώδικο που ήδη απευθύνουμε αρμοδίως.

**Επειδή βέβαια ανακύπτει εύλογο το ερώτημα: πως θα διενεργηθεί η αιτούμενη κατά τα ανωτέρω αυτοψία και πως θα**

**συνταχθεί η σχετικής λεπτομερής έκθεση από την οποία μεταξύ άλλων να προκύπτουν και «....., β)** οι **χημικές ουσίες** που εκκλήθηκαν στο σημείο συνεπεία αυτής και μπορούν προσδιοριστούν τόσο στο **έδαφος-υπέδαφος** του σημείου της σύγκρουσης όσο και στις **επιφάνειες-υπολείμματα** των συγκρουσθέντων μερών των αμαξοστοιχιών, τα οποία επίσης πρέπει να επισκοπηθούν-ελεγχθούν λεπτομερώς. **Για το λόγο αυτό παρακαλούμε όπως ληφθούν δείγματα τόσο από το έδαφος-υπέδαφος στο σημείο της σύγκρουσης** όσο και από τις **επιφάνειες-υπολείμματα** των συγκρουσθέντων αλλά και καμένων μερών των αμαξοστοιχιών (μηχανές-βαγόνια),...», **δεδομένου ότι, όπως προαναφέραμε, κάποιοι προφανώς αναρμόδια και δίχως την έγκριση των δικαστικών αρχών, επενέβησαν στο χώρο του εγκλήματος και τον αλλοίωσαν πλήρως, αλλάζοντας τόσο την μορφολογία όσο και πιθανόν την σύσταση του φυσικού εδάφους,** με **εργασίες που ξεκίνησαν μέσα στην πρώτη εβδομάδα του Μαρτίου και ολοκληρώθηκαν λίγες ημέρες μετά, κατά την διάρκεια των οποίων μεταφέρθηκαν στο σημείο και ενδεχομένως από το σημείο εκατοντάδες τόνοι ανόργανων υλών, δίχως την επίσημη τουλάχιστον έγκριση των αρμόδιων διωκτικών και δικαστικών αρχών;**

Επειδή ειδικότερα:

1ον) Ο χώρος του εγκλήματος έχει αλλοιωθεί πλήρως καθώς σε διάστημα λιγότερο από εβδομάδα μετά το συμβάν βαριά μηχανήματα έργου ανέλαβαν μια άνευ προηγουμένου αλλοίωση του εδάφους μετακινώντας όγκους χώματος, ενώ κατόπιν έλαβε χώρα εκτεταμένη ασφαλτόστρωση εκεί όπου υπήρχε απλώς άγρια βλάστηση και καλλιέργειες, οπότε δεν μπορούμε να αναφερόμαστε σε αποκατάσταση αλλά σε ξεκάθαρη αδικαιολόγητη μεταβολή και εξαφάνιση ενδεχομένως πολύτιμων για την εξέλιξη της έρευνας στοιχείων, δίχως να εξηγηθεί ποιος και γιατί ανέλαβε την σχετική δαπάνη και εποπτεία, όπως και εάν έλαβε οποιαδήποτε άδεια

από την αστυνομία, τις δικαστικές αρχές ή οποιοδήποτε άλλο φορέα ή αρχή, 2ον) Μετακινήθηκαν τα βαγόνια και τα συντρίμμια σε χώρο του ΟΣΕ, έξω από τη Λάρισα, όπου αφενός δεν γνωρίζουμε εάν φυλάσσεται και από ποιον, αφετέρου ούτως ή άλλως είναι χώρος που ανήκει σε ελεγχόμενο νομικό πρόσωπο και προφανώς εποπτεύεται από αυτό, 3ον) Παραμένει άγνωστο εάν και από ποιους έγινε οποιαδήποτε επιτόπια θεώρηση των στοιχείων επί του εδάφους και επί των συντριμμιών, εάν ελήφθη φωτογραφικό υλικό, **εάν εντοπίστηκε η αρχική θέση κάθε σωρού από το σύνολο των 57 νεκρών, εάν και ποιος συνέλεξε δείγματα του ποτισμένου από υγρά και άλλα στοιχεία εδάφους** κ.λ.π.

Για τους λόγους αυτούς ζητούμε την άμεση δίωξη οποιουδήποτε υπαιτίου για την αλλοίωση των στοιχείων που πρέπει να φροντίσουμε να βρεθούν και να διαφυλαχθούν προκειμένου να αξιολογηθούν από την Δικαιοσύνη, καθώς θεωρούμε ότι παραμένουν κρίσιμα για την εύρεση των αιτιών και των υπαιτίων ερωτήματα όπως ενδεικτικά τα παρακάτω που επισημαίνουμε:

1ον) Εκτός από το νόμιμο-δηλωμένο φορτίο μήπως η εμπορική αμαξοστοιχία μετέφερε και μη νόμιμο (μαύρο) αδήλωτο, όπως από ποικίλα ρεπορτάζ αναδείχθηκε ότι συνηθιζόταν; **Έλαβε χώρα και από ποιον οποιαδήποτε σχετική έρευνα στον σταθμό της Θεσσαλονίκης, όπου φορτώθηκε το επίμαχο φορτίο**;

2ον) **Τι ακριβώς προκάλεσε την ανάφλεξη και την κόλαση φωτιάς** που ακολούθησε και επί πέντε περίπου δευτερόλεπτα εντυνόταν δημιουργώντας ένα τεράστιο μανιτάρι πηρός, που οδήγησε σε απανθράκωση των δύο πρώτων βαγονιών της επιβατικής αμαξοστοιχίας και μαζί με αυτά όσων επέβαιναν, δεδομένου ότι αναπτύχθηκαν, όπως λέγεται, περισσότερο από 1300 βαθμοί κελσίου;

3ον) **Εκτός από τους νεκρούς υπάρχουν και πόσοι ακριβώς αγνοούμενοι**, δεδομένου ότι επέβαιναν στο επιβατικό τρένο και αλλοδαποί που μόλις είχαν επιβιβαστεί από τον σταθμό της Λάρισας και είναι άγνωστο ποιοι είχαν προλάβει να εκδώσουν εισιτήριο;

4ον) Ποιος φυλάσσει τα δείγματα DNA που έχουν συλλεγεί από τον χώρο του συμβάντος και **πόσους διαφορετικούς ανθρώπους αυτά αφορούν**;

5ον) **Τι προκάλεσε χημικά εγκαύματα σε διασώστες – πυροσβέστες**, δίχως να θιγεί η στολή τους και χημική βροχίτιδα σε άλλους παραβρισκόμενους στο σημείο του συμβάντος; Ποιο ήταν το είδος του «λαδιού» ψύξης που διέρρευσε από τις ηλεκτρομηχανές των αμαξοστοιχιών και κυρίως της εμπορικής που ήταν παλαιότερη, υπάρχει περίπτωση να πρόκειται για απαγορευμένο χημικό, όπως έχει διαρρεύσει στον τύπο (ενδεικτικά κλοφέν).

Πως λοιπόν αναμένεται να απαντηθούν τα παραπάνω ερωτήματα εφόσον οι μόνοι πραγματογνώμονες που έχουν οριστεί έως σήμερα και αυτοί με ενέργειες της αστυνομίας είναι δύο, ξένων με τα ανωτέρω ειδικοτήτων, καθώς ο ένας είναι μηχανολόγος μηχανικός και ο άλλος ηλεκτρολόγος μηχανικός, ενώ είναι βέβαιο ότι θα απαιτούνταν εξειδικευμένος χημικός ή χημικός μηχανικός ή και βιοχημικός, για να εξετάσουν όλα τα παραπάνω ενδεχόμενα και να δοθούν σαφείς απαντήσεις στα ερωτήματα που τίθενται.

Επιπλέον από όσο γνωρίζουμε ο μόνος πλέον άλλος τόπος που φυλάσσονται ατομικά είδη και αντικείμενα των θυμάτων της τραγωδίας είναι το ΑΤ Τεμπών, τα οποία θα πρέπει να τύχουν ειδικής φύλαξης προκειμένου να παραμείνουν κατάλληλα προς εξέταση εισαγμάτων από τους πραγματογνώμονες κατάλληλων ειδικοτήτων που ήδη με την παρούσα ζητούμε να διορισθούν.

Σύμφωνα λοιπόν με τα ανωτέρω και επειδή θεωρούμε ότι πράγματι η θυσία του συνόλου των θυμάτων δεν μας επιτρέπει να ανεχθούμε είτε την συγκάλυψη των στοιχείων που θα αναδείξουν την πλήρη αλήθεια για τα αίτια και τους υπεύθυνούς της τραγωδίας, όποιοι και ένα είναι αυτοί, είτε την επανάληψη μιας παρόμοιας τραγωδίας, για να διασκεδάσουν απλώς τις εντυπώσεις σε βάρος τους οι πραγματικοί υπαίτιοι που με πράξεις και παραλείψεις τους οδήγησαν αναπόδραστα σε όσα εξελίχθηκαν την μοιραία νύχτα.

Για τους λόγους αυτούς θεωρούμε επίσης απολύτως αναγκαίο να λάβει χώρα άμεση διερεύνηση της ταυτότητας των δραστών της αλλοίωσης των στοιχείων στον τόπο του συμβάντος στα οποία αναφερθήκαμε και να κινηθεί ποινική δίωξη εναντίον τους για την προφανή παρακώληση του έργου της Δικαιοσύνης (σύμφωνα με πληροφορίες τις ενέργειες αποφάσισε και συντόνισε η Περιφέρεια Θεσσαλίας και ειδικά ο κ. Περιφερειάρχης Αγοραστός Κωνσταντίνος για άγνωστους έως σήμερα λόγους δίχως να έχει λάβει την έγκριση των Δικαστικών Αρχών και ειδικά των Ανακριτών που έχουν οριστεί σύμφωνα με δηλώσεις τους προς εμάς, για τα οποία ήδη επιστεύδουμε την αποστολή εξωδίκων επιστολών σε όλους τους πιθανά εμπλεκόμενους αποδέκτες), ενώ θα πρέπει να συλληφθούν και να ανακριθούν άμεσα προκειμένου να αποκαλύψουν ποιος τους ανέθεσε το έργο της συγκάλυψης της αλήθειας και της απόκρυψής στοιχείων, ώστε να οδηγηθούμε ταχύτατα και σε όποιον υπό το κράτος ενοχών αποκαλύπτεται ως δράστης, δεδομένου μάλιστα ότι ο τρόπος που έχουν δράσει οι ως άνω μηνυόμενοι οδηγεί σε εύλογη εικασία για την σύσταση ομάδας που εμπλέκετε σε περισσότερα του ενός εγκλήματα, που σημαίνει ότι μπορεί να υφίστανται και πολλοί περισσότεροι μετέχοντες.

## Γ. Επίλογος

**Αξιότιμε κ. Εισαγγελέα,**

Οι μηνυτές είμαστε Έλληνες πολίτες που έχουν στιγματιστεί δια βίου από την τραγωδία του σιδηροδρομικού δυστυχήματος των Τεμπών της 28.2.2023.

Πολλοί από εμάς είναι συγγενείς θυμάτων που έχασαν την ζωή τους ή τραυματίστηκαν, άλλοι είναι επιβάτες που τραυματίστηκαν σωματικά και ψυχικά, αλλά οι περισσότεροι είμαστε Έλληνες πολίτες που δεν μπορούν να ανεχθούν πλέον την σκόπιμη απόκρυψη της αλήθειας, την συγκάλυψη των ευθυνών και την απιμωρησία, που οδηγούν όλο και ποιο συχνά ακατάλληλους διαχειριστές της εξουσίας, όχι απλώς να υποβαθμίζουν συστηματικά την ποιότητα ζωής όλων μας αλλά και να γίνονται μαζικοί θύτες ανθρώπινων ζωών.

Το τεράστιο μανιτάρι φωτιάς που προκλήθηκε, για ανεξήγητους έως σήμερα λόγους, καθώς συγκρούονταν οι δύο αμαξοστοιχίες, μέσα σε πέντε δευτερόλεπτα που διήρκεσε πριν περιοριστεί, όπως όλοι παρακολουθήσαμε στους τηλεοπτικούς δέκτες, με την σχεδόν μεταφυσική λάμψη του, που τροφοδοτήθηκε όχι μόνο από τα σώματα των αδικοχαμένων θυμάτων αλλά και από τις ψυχές τους που ανέρχονταν στους ουρανούς, στάθηκε ικανό να απογυμνώσει από κάθε πρόσχημα και δικαιολογία το βρισκόμενο επί δεκαετίες σε προχωρημένη σήψη σύστημα.

Για τις επόμενες ημέρες μάταια οι ρυθμιστές του (του συστήματος) έτρεχαν να περιορίσουν αρχικά τον αριθμό των νεκρών και κατόπιν των αγνοουμένων, ενώ αμέσως μετά και ενώ ακόμη δεν είχε καν περισυλλεγεί ότι απέμεινε από τους νεκρούς μας, επιδόθηκαν σε μια άνευ προηγουμένου προσπάθεια συγκάλυψης στοιχείων, αναδιαμορφώνοντας πλήρως το πεδίο και τα υλικά στο σημείο του μαζικού εγκλήματος, δίχως προκλητικά να ζητήσουν την άδεια των δικαστικών αρχών, όπως πληροφορηθήκαμε.

Το κυρίαρχο αφήγημα του «επιτελικού κράτους», περί συγκεντρωτισμού για την αποτελεσματική δήθεν διακυβέρνηση, με πατερναλιστικές, ακραίες αντιλήψεις περί επιβολής με κάθε τρόπο του «γενικού καλού», μέσα από γνώμες «ειδικών», που ουδείς γνώριζε τα κριτήρια και την διαδικασία επιλογής τους, με μόνο κοινό τους γνώρισμα ότι ήταν εναρμονισμένοι με τα κελεύσματα μιας υπερεθνικής ελίτ, η οποία αυτόκλητη αποφάσισε να μας σώσει από «αόρατους εχθρούς», δίχως ελεύθερο δημόσιο διάλογο, όπου η υποκριτική επίκληση της προστασίας της «δημόσιας υγείας», σε συνδυασμό με την προπαγανδιστική διόγκωση του φόβου, στάθηκε ικανή για πρώτη φορά να ανατρέψει σε τέτοιο βαθμό την συνταγματικά διασφαλισμένη αξία του ανθρώπου και μάλιστα με διακομματική συναυτουργία στο ανοσιούργημα, είχε πια καταρρεύσει.

Το μοναδικό πρόσχημα αυτής της πραγματοποιούμενης από ετών αθλιότητας, των πρωτοστατών της παγκοσμιοποιημένης διαχείρισης της ζωής μας, δήθεν για το «καλό μας» και «την προστασία μας» από τα ολέθρια σφάλματα που υποτίθεται θα προκαλούσε η αδέσμευτη έκφραση της σκόπιμα δαιμονοποιημένης ατομικής μας ελευθερίας, κατέρρευσε μέσα σε αυτά τα πέντε λεπτά, καθώς το φως της απόκοσμης φλόγας που προκάλεσε ό,τι διέρρευσε από τα σπλάχνα των άμορφων σιδερένιων μαζών, στιγμάτισε τις συνειδήσεις μας και κατέκαψε όχι μόνο τους αδικοχαμένους επιβάτες αλλά και κάθε πέπλο φτιασιδώματος και μασκαρέματος της ανεκδιήγητης κουστωδίας ανθρώπων που έχουν αυτοαναγορευθεί σε «ταγούς του έθνους», οδηγώντας διαχρονικά και διακομματικά από την μία συμφορά στην άλλη.

Ο ταυτόχρονος θάνατος 57 τουλάχιστον ανθρώπων τόσο άδικα και αδικαιολόγητα, δημιούργησε τέτοιο συναισθηματικό φορτίο, από το σοκ και το δέος που προκλήθηκε, ώστε κατόρθωσε να αναδείξει όσα τεχνηέντως συγκαλύφθηκαν στο παρελθόν και αφορούσαν, μεταξύ άλλων, πολύ περισσότερους αδικαιολόγητους θανάτους, που οφείλονται στους ίδιους ακριβώς παράγοντες ακαταλληλότητας των κυβερνόντων.

Ενδεικτικά αναφέρουμε, καθώς είναι γνωστό, ότι η Ελλάδα κατετάγη 1η μεταξύ των 32 μεγαλύτερων χωρών της Ευρώπης στην αναλογία πληθυσμού και θανάτων από «Κορωνοιό», λόγω της προφανώς εγκληματικής διαχείρισης της υγειονομικής κρίσης, καθώς αφενός οι ασθενείς σκόπιμα στερήθηκαν την πρωτοβάθμια υγειονομική φροντίδα, ενώ επίσης για πρώτη φορά επιχειρήθηκαν εκτεταμένες διασωληνώσεις εκτός «ΜΕΘ», οι οποίες οδήγησαν στον θάνατο του 97,7% των νοσηλευόμενων, σύμφωνα με την μελέτη του ίδιου του επικεφαλής των διαφόρων επιτροπών «ειδικών» κ. Τσιόρδα.

Παρά το γεγονός όμως ότι ήδη οι νεκροί με αφορμή τον «κορονοιό», οφειλόμενοι στην εγκληματική ανεπάρκεια και ακαταλληλότητα των ίδιων κυβερνόντων να ασκούν δημόσια εξουσία πλησιάζουν τον αριθμό των 40.000 και ομολογήθηκε από τον ίδιο τον υπουργό υγείας ότι «τα τελευταία 20 χρόνια έχουμε πολύ μεγαλύτερη θνητότητα σε όλες τις ασθένειες, διότι η χώρα μας έχει διπλάσιο αριθμό νοσοκομειακών λοιμώξεων μέσα στις ΜΕΘ», αποσιωπώντας ότι οι νοσοκομειακές λοιμώξεις είναι άρρηκτα συνδεδεμένες με τη διαχρονική έλλειψη προσωπικού και εξοπλισμού του δημόσιου συστήματος Υγείας, δεν γνωρίζουμε να διεξάγεται καμία ουσιαστική έρευνα από την Δικαιοσύνη για να αποδοθούν ευθύνες.

Επειδή λοιπόν δεν μπορούμε να επιτρέψουμε να επέλθουν για μια ακόμη φορά οι τραγικές συνέπειες της συγκάλυψης που επιχειρείται ήδη με την σταδιακή αποκλιμάκωση της αναφοράς στο μαζικό έγκλημα του

σιδηροδρομικού δυστυχήματος των Τεμπών, όπως συνέβη κατά το παρελθόν με το σκάνδαλο του χρηματιστηρίου, με τα αίτια και την διαχείριση της οικονομικής και υγειονομικής κρίσης, όπως και της ενεργειακής και επισιτιστικής, με το σκάνδαλο των παρακολουθήσεων, με τις πολύνεκρες τραγωδίες από πυρκαγιές και πλημμύρες, αποφασίσαμε να πάψουμε να σιωπούμε.

Θεωρούμε λοιπόν ότι ως ελάχιστο χρέος απέναντι σε κάθε αδικοχαμένο θύμα της τραγωδίας αλλά και για την ορθή και ολοκληρωμένη φροντίδα των τραυματιών και κάθε επιβαίνοντα - διασωθέντα, οφείλουμε να συμβάλουμε με κάθε μέσο στην πλήρη αποκάλυψη των αιτιών που οδήγησαν στην απώλεια της ζωής 57 κυρίως νέων ανθρώπων και στον σοβαρό τραυματισμό περισσότερων, τόσο για να αποδοθούν οι ευθύνες ακριβώς όπου ανήκουν όσο και για να απολάβουν οι τραυματίες και οι λοιποί διασωθέντες την φροντίδα που θα τους διαφυλάξει από μελλοντικά προβλήματα υγείας, αλλά και για να διασφαλίσουμε ότι πραγματικά δεν θα ξανασυμβεί μια τέτοια τραγωδία.

Αλώστε θεωρούμε ότι αποτελεί πλέον απαίτηση κάθε σκεπτόμενου Έλληνα οι υπαίτιοι για το μαζικό αυτό έγκλημα να τιμωρηθούν παραδειγματικά.

Θέλουμε να διευκρινίσουμε, ότι δεν διακατεχόμαστε από συναισθήματα μίσους ή έστω οργής σε βάρος των πρωταιτίων τους οποίους ήδη μηνύουμε, καθώς μόνο θλίψη και απογοήτευση μας προκαλούν οι απάνθρωπες πρακτικές τους, δεν μπορούμε όμως να αισθανθούμε και οίκτο γι' αυτούς, αφού τους θεωρούμε υπόλογους πολλαπλών κακουργημάτων.

Δεν μπορεί να συνεχίζει να διαθέτει δικαίωμα εκλέγειν και εκλέγεσθαι αυτός που θεωρεί ότι με μια απλή συγνώμη μπορεί να συνεχίσει ανενόχλητος την συγκάλυψη της αλήθειας και την παραμονή του σε κρίσιμες θέσεις ευθύνης, επηρεάζοντας καθημερινά αρνητικά τις ζωές όλων μας.

Αδυνατούμε να συνειδητοποιήσουμε ότι ήδη συμπληρώθηκαν 75 ημέρες που τα αθώα θύματα της τραγωδίας δεν βρίσκονται πια ανάμεσα μας, μας το υπενθυμίζουν όμως οι δεήσεις στις οποίες συμμετέχουμε για την ανάπαυση των ψυχών τους.

Αλήθεια μπορούν άραγε αυτές οι ψυχές να αναπαυθούν όσο συνεχίζουν να καμώνονται ότι ασκούν εξουσία ανενόχλητοι οι πρωταίτιοι, επιχειρώντας να διαιωνίσουν όχι μόνο την δική τους παρουσία, αλλά κυρίως το πρότυπο συμπεριφοράς που εξυπηρετεί το σύστημα που τους ανέδειξε;

Αυτό ακριβώς το σύστημα κ. Εισαγγελέα είναι ο πραγματικός αντίπαλος μας και όχι τα διάφορα στελέχη που το υπηρετούν ευκαιριακά.

Όμως εάν δεν οδηγηθούν επιτέλους ενώπιον της Δικαιοσύνης οι επικίνδυνοι αυτοί δήθεν επαγγελματίες της πολιτικής, που έχουν συνηθίσει να καλύπτουν τις συνεχείς αποτυχίες και τις καταστροφές που, προκαλούν, οχυρωμένοι πίσω από το ανήθικο και αντιδημοκρατικό καθεστώς ασυλίας και ατιμωρησίας που οι ίδιοι έχουν θεσπίσει για τους εαυτούς τους και τους συνεργούς τους, θα συνεχίσουμε να θρηνούμε εθνικές τραγωδίες και αθώα θύματα.

Για το λόγο αυτό, έχοντας αναλάβει το ιερό χρέος να μην επιτρέψουμε να ξεχαστεί η δολοφονία των αθώων θυμάτων και να μην οδηγηθούμε για μία ακόμη φορά, μέσω συγκάλυψης που ήδη επιχειρούν τα όποια χειραγωγούμενα από το σύστημα μέσα μαζικής παραπλάνησης, στον στραγγαλισμό της αλήθειας, στην διαστρέβλωση της κοινής λογικής και τελικά στην συλλογική λήθη, αποφασίσαμε να πράξουμε ότι είναι δυνατόν για να επισπεύσουμε την απονομή της Δικαιοσύνης κατονομάζοντας τους πρωταίτιους του προαναγγελθέντας μαζικού αυτού εγκλήματος.

Όπως αποδεικνύουμε, καθώς αυτό είναι αδιαμφισβήτητο και προκύπτει από έγγραφα που ήδη έχουν διαρρεύσει στον τύπο, το έγκλημα αυτό όχι μόνο είχε προβλεφθεί και μπορούσε να αποφευχθεί, με απλή απόφαση ακινητοποίησης των επιβατικών τουλάχιστον αμαξοστοιχιών, έως την πλήρη λειτουργία των συστημάτων, που υπαγορεύει ως απαραίτητα το ευρωπαϊκό κεκτημένο ασφαλείας και ήδη έχουν δαπανηθεί για την προμήθεια και εγκατάσταση τους την τελευταία δεκαπενταετία, ποσά που υπερβαίνουν τα 15 δισεκατομμύρια Ευρώ, αλλά ανερυθρίαστα και απολύτως απροσχημάτιστα πλέον συνεχίζεται.

Γι' αυτό άλλωστε μηνύουμε το σύνολο των μηνυομένων <u>για το αδίκημα της κακουργηματικής έκθεσης που συνεχίζεται, όπως και της κακουργηματικής διατάραξης της ασφάλειας των συγκοινωνιών</u>, μόνο που στην θέση του 2ου μηνυόμενου, πρώην αρμόδιου υπουργού έχει τοποθετηθεί πλέον ο 10ος, ο οποίος είναι πλέον υπόλογος για τα συνεχιζόμενα, διαρκή εγκλήματα, στην θέση του 12ου Σπύρου Πατέρα Προέδρου και Διευθύνοντα Συμβούλου του ΟΣΕ έως το χρόνο του δυστυχήματος, διότι κατόπιν παραιτήθηκε, είναι υπόλογος πλέον ο 13ος μηνυόμενος Παναγιώτης Τερεζάκης ο οποίος τον διαδέχθηκε και στην θέση του 14ου μηνυόμενου Χρήστου Βίνη Δ/ντος Συμβούλου της ΕΡΓΟΣΕ, ο οποίος επίσης παραιτήθηκε

μετά το συμβάν, ο 15ος μηνυόμενος Χρήστος Παληός, μεταβατικός Προέδρος και Διευθύνον Σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ.

Οι πρωταίτιοι δηλαδή, τους οποίους κατονομάζουμε στην παρούσα, για να διασκεδάσουν τις σε βάρος τους συντριπτικές εντυπώσεις και επιδιώκοντας να «ξεπλύνουν το αίμα που τους βαραίνει» στις επικείμενες εκλογές, στις οποίες ήδη έχει ανακοινωθεί ότι πολλοί από αυτούς θα είναι υποψήφιοι «σαν να μην συμβαίνει τίποτα», αποτόλμησαν, μετά από διακοπή μηνός, η οποία βέβαια συνιστά ομολογία της γνώσης της επικινδυνότητας και πλήρους αντίληψης της ευθύνης, να θέσουν εκ νέου σε λειτουργία την κίνηση των επιβατηγών τρένων, απλώς για να ρίξουν στάχτη στα μάτια ενός ολόκληρου λαού που τους παρατηρεί αποσβολωμένος από το θράσος και την αλαζονεία τους, να διαπράττουν πλέον ανυπέρβλητη «ύβρη», για την οποία είμαστε βέβαιοι ότι δεν θα αργήσει η «νέμεση» και θα επέλθει με βαρύτατα αποτελέσματα η «τίσις»

Κύριε εισαγγελέα,

Ο θάνατος των 57 τουλάχιστον συνανθρώπων μας ήταν σίγουρα άδικος, είναι όμως δική μας ευθύνη να μην καταλήξει και ανώφελος.

Είμαστε βέβαιοι ότι η ανείπωτη αυτή τραγωδία ήδη έχει αφυπνίσει ένα αδρανοποιημένο επί δεκαετίες γίγαντα, που σε καθεστώς δημοκρατίας δεν μπορεί να είναι άλλος από τον Έλληνα Πολίτη, σε αυτόν αναφερόμαστε δι' ωιών, διότι εσείς είστε σε αυτό το στάδιο της διαδικασίας ο συνταγματικά προσδιορισμένος εκφραστής της βούλησής του.

Πιστεύουμε ότι με την στήριξη όλων μας η ελληνική Δικαιοσύνη είναι ικανή να ανέλθει στο βάθρο που όχι μόνο ο θεμελιώδης νόμος του κράτους μας επιβάλλει αλλά κυρίως, η επιτακτική ανάγκη να συμβάλει με τον εξισορροπητικό της ρόλο, στην ανάταξη του εκτροχιασμένου συστήματος διακυβέρνησης, που έχει προκαλέσει από ετών η αλλοτρίωση της εκτελεστικής και νομοθετικής εξουσίας.

Κάν δεν θράξουμε την ευκαιρία που παρουσιάστηκε μέσα από τον θρήνο αυτής της μαζικής δολοφονίας να αντιμετωπίσουμε με αποτελεσματικό τρόπο, εδημοκρατικά και με θεσμικά μέσα, την συστηματική προσπάθεια οργανωμένων μειοψηφιών να επιβάλουν το άδικο και το ψεύδος σε βάρος της αλήθειας και της Δικαιοσύνης, με απώτερο σκοπό την δημιουργία της δυστοπικής πραγματικότητας που ονειρεύονται με τους ίδιους ισόβιους αφέντες μας, δυστυχώς, διότι αυτό δεν θα είναι άνευ αιματηρών θυσιών, με όλες τις πιθανές διαστάσεις του όρου, το

**μόνο που απομένει ως επιλογή είναι ό, τι επιτάσσει στην ακροτελεύτια διάταξη του το Ελληνικό Σύνταγμα (άρθρο 120 παρ.4:** 4. Η τήρηση του Συντάγματος επαφίεται στον πατριωτισμό των Ελλήνων, που δικαιούνται και υποχρεούνται να αντιστέκονται με κάθε μέσο εναντίον οποιουδήποτε επιχειρεί να το καταλύσει με τη βία.»).

**Προκειμένου να συνδράμουμε την Δικαιοσύνη στο έργο της επιχειρήσαμε παραπάνω να καθορίσουμε το είδος, την ποσότητα και την ποιότητα της ευθύνης που αναλογεί σε καθένα των μηνυομένων, ενώ ακολουθεί συνοπτική παράθεση των γεγονότων που οδήγησαν στο κατάντημα του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου, με αναφορά σε ομολογίες και αποκαλύψεις που έχουν δει το φως της δημοσιότητας δια του τύπου, εκφράζοντας ήδη την απορία μας για την απουσία κατά την διεξαγωγή των ερευνών που ήδη εξελίσσονται από την Δικαιοσύνη συγκεκριμένων διαδικασιών διαφύλαξης και συγκέντρωσης στοιχείων, όπως και ανάδειξης ευθυνών στο εύρος που θα έπρεπε με την άσκηση ποινικών διώξεων και την άμεση σύλληψη και ανάκριση του συνόλου των πρόδηλα και αυτονόητα υπαιτίων, τους οποίους ήδη μηνύουμε.**

**Σε κάθε δε περίπτωση επισημαίνουμε ότι εάν αυτή (η σύλληψη και ανάκριση) θεωρείται δυσχερής για τους κατόχους θέσεων πολιτικής εξουσίας, τουλάχιστον θα έπρεπε να διαταχθεί για τους επίσης μηνυόμενους έχοντες θέσεις νομίμων εκπροσώπων των νομικών προσώπων που εμπλέκονται στο δυστύχημα, καθώς και των εκφραστών των αρμοδίων για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων αρχών, παράλληλα με την άμεση απαγόρευση κάθε επανεκκίνησης των επιβατικών ιδίως δρομολογίων έως την πλήρη εναρμόνιση του συστήματος ασφαλείας με τους σχετικούς ευρωπαϊκούς κανονισμούς που ήδη από το 2019 αποτελούν εθνικό δίκαιο.**

Θεωρούμε ότι ο πρώτος μηνυόμενος που επιχείρησε με τον ιδρυτικό του «επιτελικού κράτους» Ν. 4622/2019 να εγκαθιδρύσει υβριδικού τύπου τυραννία στην Ελλάδα ώστε να αποτολμά την εμπλοκή της Ελλάδας σε πολέμους δίχως να ρωτήσει κανένα, δεν μπορεί να ζητά απλώς «συγνώμη». Όφειλε να παραιτηθεί του δικαιώματος της ασυλίας, μαζί με τον σύνολο όσων είχαν θέσεις υπουργών και υφυπουργών στο αρμόδιο υπουργείο και να τεθούν όλοι μαζί στην διάθεση της ελληνικής Δικαιοσύνης, δηλώνοντας ότι θα τολμήσουν να θέσουν εκ νέου υποψηφιότητες μόνο εάν και εφόσον κριθούν αθώοι των εγκλημάτων που τους βαραίνουν.

Όμως, όπως αποδείχθηκε από τα γεγονότα, δεν ενδιαφέρονταν πραγματικά για την ανθρώπινη ζωή ο κος Μητσοτάκης, όπως προφανώς υποκριτικά ισχυρίζονταν, αδρανοποιώντας το σύνολο σχεδόν της οικονομικής δραστηριότητας στην Ελλάδα, με το πρόσχημα της περίφημης πανδημίας, για περισσότερους από δεκαπέντε μήνες

αθροιστικά, γι' αυτό δεν είχε την ευαισθησία να διακόψει οριστικά (το έπραξε για ένα μόνο μήνα ομολογώντας ότι και ζήτημα ασφάλειας υπάρχει και μπορούσε να πράξει το αυτονόητο αλλά δεν ήθελε) την λειτουργία των σιδηροδρόμων έως την πλήρη εγκατάσταση του συνόλου των πανευρωπαϊκά επιβεβλημένων μέσων πρόληψης ανάλογων δυστυχημάτων, ούτε πριν την τραγωδία, ούτε μετά από αυτή, δηλαδή ακόμη και όταν σκοτώθηκαν και σακατεύθηκαν εφ' όρου ζωής περισσότεροι από 150 άνθρωποι.

Γιατί άραγε; Μήπως γιατί το ποσό των 50.000.000 Ευρώ το χρόνο με τα οποία επιδοτείται η HELLENIC TRAIN δεν πηγαίνει μόνο σε τσέπες των Ιταλών ιδιοκτητών της;

Μήπως το ίδιο συνέβη και με το νόμο 4953 με τον οποίο στις 9 Ιουλίου του 2022 επικυρώθηκε στη Βουλή η σύμβαση Καραμανλή μεταξύ του ελληνικού Δημοσίου και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, όπου οι άμεσες επενδύσεις της Ιταλικής trenitalia στην Ελλάδα συρρικνώνονται από τα 645 εκατ. ευρώ στα 77,5 εκατ. ευρώ! Παράλληλα, απεμπολείται η υποχρέωση του ιταλικού ομίλου να αναλάβει το κόστος αγοράς νέων τρένων (215 εκατ. ευρώ). Επομένως, το ελληνικό Δημόσιο ζημιώνεται συνολικά κατά 797 εκατ. Ευρώ;

Γιατί το σύνολο των εμπλεκομένων υπευθύνων, εάν δεν είναι δολοφόνοι και επίορκοι διεφθαρμένοι, ενώ μπορούσαν, δεν σταμάτησαν ούτε πριν ούτε μετά το τραγικό συμβάν τα τρένα του θανάτου;

Γιατί όλα σχεδόν τα κόμματα της αντιπολίτευσης με κοινοβουλευτική εκπροσώπηση δεν αναφέρουν τίποτε για τα παραπάνω;

Πόσο βαθιά διαχρονική και διακομματική είναι επιτέλους η σήψη και η παρακμή του πολιτικού συστήματος στον τόπο μας;

Πόσους ακόμη θα πρέπει να θρηνήσουμε για να αντιληφθούμε ότι δεν μπορούμε να επιτρέπουμε πλέον στην Ελλάδα το κατάντημα της πολιτικής, ως δραστηριότητας με την οποία λίγοι που στερούνται ηθικής εκμεταλλεύονται πολλούς που στερούνται μνήμης;

Επειδή θεωρούμε ότι η αλήθεια των πραγματικών περιστατικών είναι αυτή που περιγράφεται στο ιστορικό της παρούσας.

Επειδή η παραπάνω συμπεριφορά των μηνυομένων είναι αξιόποινη.

## ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ

**Και με τη ρητή επιφύλαξη παντός νομίμου δικαιώματός μας, παραμένοντας στην διάθεση Σας για οποιαδήποτε περαιτέρω συμβολή στο έργο Σας,**

**ΜΗΝΥΟΥΜΕ** ενώπιον σας τους ανωτέρω μηνυόμενους, για το σύνολο των αδικημάτων που αναφέρουμε ενδεικτικά παραπάνω, όπως και για οποιοδήποτε άλλο κατά την κρίση σας και σύμφωνα με τα συμπεράσματα που αναμένεται να προκύψουν από την ανάκριση και τις έρευνες που διεξάγονται.

**ΖΗΤΟΥΜΕ** την άσκηση ποινικής δίωξης και τιμωρίας τους σύμφωνα με τον νόμο,

**Δ Η Λ Ω Ν Ο Υ Μ Ε** ότι όσοι εξ ημών έχουμε άμεσο έννομο συμφέρον διεκδίκησης, αποζημιώσεων, υλικής ικανοποίησης της ηθικής μας βλάβης ή ψυχικής οδύνης παριστάμεθα για την ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ.

Παρακαλούμε να διερευνήσετε την σχετική με το ως άνω ιστορικό διάπραξη αυτεπαγγέλτως διωκομένων ποινικών αδικημάτων από πράξεις ή παραλείψεις οποιουδήποτε άλλου συνυπευθύνου στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων σας τόσο για την επιχειρούμενη εξαφάνιση και άλλοίωση στοιχείων, όσο και για την παράνομη θέση σε κίνηση των επιβατικών τρένων, ενώ ουσιαστικά το σιδηροδρομικό δίκτυο στερείται οποιουδήποτε νόμιμου πιστοποιητικού ακαταλληλότητας και ασφαλούς λειτουργίας, προσαρμοσμένου στις προϋποθέσεις που ισχύουν για τα κράτη μέλη της ευρωπαϊκής ένωσης δυνάμει των Οδηγιών 2016/797,

2016/798 και 2016/2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που υποτίθεται ενσωματώθηκαν στο ελληνικό δικαικό σύστημα με το Ν. 4632/2019 όπως δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ Α' 159/14-10-2019.

Αναμένουμε να πληροφορηθούμε άμεσες δικές σας ενέργειες, διερεύνησης του θέματος και δρομολόγησης της διαδικασίας που ορίζει ο νόμος για την επιβολή των κυρώσεων που προβλέπονται, κατά την κρίσης Σας, καθώς θεωρούμε ότι ήδη έχει υπάρξει ανεξήγητη καθυστέρηση της διαδικασίας διεξαγωγής της ανάκρισης, δεδομένου ότι ουδείς των μηνυομένων γνωρίζουμε να έχει συλληφθεί ή ανακριθεί, μολονότι- οι περισσότερο στερούνται οποιασδήποτε ιδιότητας θα μπορούσε να τους εξασφαλίσει ακαταδίωκτο, ασυλία ή έστω ειδική μεταχείριση.

Ειλικρινά δεν μπορούμε να θυμηθούμε άλλη υπόθεση με τόσους πολλούς νεκρούς, που αυτονόητα η απόδοση ευθυνών συνδέεται με αδικήματα κακουργηματικής βαρύτητας και τόσο περιορισμένο αριθμό συλλήψεων, σε επίπεδο κατώτερου υπαλληλικού δυναμικού, ενώ παραμένουν προς το παρόν, 75 ημέρες και πλέον μετά το συμβάν απολύτως ανενόχλητοι να διαφύγουν, να συγκαλύψουν στοιχεία και να επαναλάβουν τα αδικήματα, όπως ήδη καταγγέλλουμε ότι συμβαίνει, νόμιμοι εκπρόσωποι των υπαίτιων για τους θανάτους εταιριών και αρχών.

Τι ακριβώς συμβαίνει λοιπόν και που οφείλεται η καθυστέρηση;

Μήπως το να δολοφονηθούν 57 τουλάχιστον άνθρωποι, να υπάρχει ακόμα ανεξακρίβωτος αριθμός αγνοουμένων και να μείνουν σωματικά και ψυχικά ράκη εκατοντάδες άλλοι, δεν είναι επαρκές κίνητρο για την ελληνική Δικαιοσύνη ώστε να οδηγηθεί επιτέλους σε υπέρβαση των αγκυλώσεων και εξαρτήσεων που την έχουν προσβλλα αλλοτριώσει;

Είναι αυτονόητο ότι όποιος δεν μπορεί να αντέξει το βάρος των ευθυνών που έχει αναλάβει οφείλει να παραιτηθεί.

Θα πρέπει να γνωρίζουν οι πάντες ότι <u>ουδείς είναι αναντικατάστατος</u> και ότι <u>θα πράξουμε κάθε τι δυνατόν προκειμένου να βρεθεί ο πραγματικά κατάλληλος φυσικός Δικαστής για την συγκεκριμένη υπόθεση</u> ώστε να απονεμηθεί ουσιαστική Δικαιοσύνη στον συντομότερο δυνατόν χρόνο, <u>γιατί αυτό απαιτεί η τραγική και ασυγχώρητη απώλεια των συγγενών και συμπολιτών μας, γιατί αυτό είναι πλέον ανυποχώρητη απαίτηση όλων των σκεπτόμενων Ελλήνων</u>.

ΖΗΤΟΥΜΕ ΤΟΝ ΕΟΘΚΕΝΗ!!! ΤΗΣ ΤΡΑΓΩΔΙΑΣ ΜΕΣΑ
ΥΨΙΣΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΝΕΚΡΟΥΣ.

**Επιφυλασσόμαστε να σας γνωστοποιήσουμε με συμπληρωματικές μηνύσεις και υπομνήματα το σύνολο των στοιχείων που θα περιέλθουν μελλοντικά σε γνώση μας και να προτείνουμε μάρτυρες για την περαιτέρω απόδειξη των καταγγελλομένων.**

Παρακαλούμε όπως μας ενημερώσετε για την εξέλιξη της υπόθεσης και να μας χορηγήσετε επικυρωμένο αντίγραφο της παρούσας.

**Λάρισα 12.5.2023**

**ΟΙ ΜΗΝΥΤΕΣ**

Λάρισα 12.5.2023

**ΟΙ ΜΗΝΥΤΕΣ**

| | ΟΝΟΜΑ | ΕΠΩΝΥΜΟ | ΠΑΤΡΩΝΥΜΟ | Α.Δ.Τ. | ΥΠΟΓΡΑΦΗ |
|---|---|---|---|---|---|
| 1. | ΜΑΡΙΑ | ΚΑΡΥΕΤΙΑΝΟΥ | ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ | ΑΟΙ=5783 | |
| 2. | ΠΑΥΛΟΣ | ΑΣΛΑΝΙΔΗΣ | ΙΩΑΝΝΗΣ | ΑΟ219264 | |
| 3. | ΝΙΚΟΛΕΤΤΑ | ΛΑΖΑΡΙΔΟΥ | ΔΗΜΗΤΡΗΣ | Φ184029 | Ν.Λαζαρίδου |
| 4. | ΙΩΑΝΝΗΣ | ΑΣΛΑΝΙΔΗΣ | ΠΑΥΛΟΣ | ΑΚ906372 | Ασλανίδης Ιωαννης |
| 5. | ΑΓΓΕΛΟΣ | ΑΣΛΑΝΙΔΗΣ | ΠΑΥΛΟΣ | ΑΟ193415 | |
| 6. | ΣΑΒΒΑΣ | ΑΣΛΑΝΙΔΗΣ | ΙΩΑΝΝΗΣ | ΑΕ650435 | |
| 7. | ΙΩΑΝΝΗΣ | ΑΣΛΑΝΙΔΗΣ | ΣΑΒΒΑΣ | Χ261962 | |
| 8. | ΣΟΦΙΑ | ΤΑΣΧΟΥΝΙΔΟΥ | ΖΑΧΑΡΙΑΣ | Α1179763 | |
| 9. | ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ | ΠΑΙΝΕΣΗΣ | ΓΙΩΡΓΟΣ | ΑΟ820273 | Π.Παινέσης |
| 10. | ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ | ΤΣΙΝΤΖΟΥ | ΓΕΩΡΓΙΟΣ | Α264913 | |
| 11. | ΕΛΕΝΗ | ΒΑΛΑΝΤΖΗ | ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ | ΑΟ038700 | |
| 12. | ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ | ΟΡΦΑΝΙΔΗΣ | ΟΔΥΣΣΕΑΣ | ΑΕ171115 | |
| 13. | ΣΟΦΙΑ | ΑΣΛΑΝΙΔΟΥ | ΙΩΑΝΝΗΣ | ΑΜ686616 | |
| 14. | ΕΛΜΑΝΟΥΗΛ | ΞΥΛΙΑΣ | ΧΡΗΣΤΟΣ | ΑΕ681010 | |
| 15. | ΧΡΙΣΤΙΝΑ | ΛΕΟΝΙΔΑ | ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ | ΑΚ851295 | |
| 16. | ΧΡΗΣΤΟΣ | ΔΡΟΣΟΥΛΑΚΗΣ | ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ | ΑΜ704299 | |
| 17. | ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ | ΤΣΟΛΗΣ | ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ | ΑΗ229977 | |
| 18. | ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ | ΤΑΤΣΙΟΥ | ΠΑΝΤΕΛΗΣ | ΑΗ160774 | |
| 19. | ΜΑΡΙΑ | ΠΑΠΑΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ | ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ | Χ258182 | |
| 20. | ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ | ΛΑΚΚΑ | ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ | Χ254058 | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 24. | Γεώργιος | Ηλιόπουλος | Δημοσθένης | Α0670883 |
| 25. | Σοφία | Γκολέμη | Ιωάννης | Α0853041 |
| 26. | Μαρία | Δημάκη | Γεώργιος | ΑΙ6880475 |
| 27. | Ελένη | Αντωνίου | Χρήστος | ΑΖ221888 |
| 28. | Χαρούλα | Σίφου | Σίφος | ΑΝ238218 |
| 29. | Πηνελόπη | Μαστοροϋδη | Χρήστος | Α0118045 |
| 30. | Μαρία | Νταουτοϋδη | Αστέριος | Χ224868 |
| 31. | Μαρία-Νικολέτα | Παπαϊωάννου | Γεώργιος | ΑΚ8875223 |
| 32. | Αγγέλα | Καραμώτα | Κωνστ | Ρ221328 |
| 33. | Αργυρώ | Ρωμέλιου | Ιωσήφ | ΑΚ881451 |
| 34. | Θεοδώρα | Καρώνη | Νικόλαος | Α6645687 |
| 35. | Όλγα | Καρυλίδου | Σάββας | ΑΜ700337 |
| 36. | Δήμητρα | Τυροβούνη | Χρήστος | ΑΗ833881 |

Λάρισα 12.5.2023

**ΟΙ ΜΗΝΥΤΕΣ**

| | ΟΝΟΜΑ | ΕΠΩΝΥΜΟ | ΠΑΤΡΩΝΥΜΟ | Α.Δ.Τ. | ΥΠΟΓΡΑΦΗ |
|---|---|---|---|---|---|
| 34. | Ελένη | Βασάρα | Συμεών | ΑΟ669827 | |
| 35. | Γεώργιος | Τσαλίδης | Μιχαήλ | ΑΒ367136 | |
| 36. | ΜΙΧΑΗΛ | ΤΣΙΡΟΣ | ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ | ΑΟ193120. | |
| 37. | ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ | ΒΟΓΙΑΤΖΗ | ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ | ΑΙ720553 | |
| 38. | ΒΑΣΙΛΙΚΗ | ΤΖΟΥΡΑΚΗ | ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ | ΑΗ558184 | |
| 39. | ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ | ΤΕΡΠΟΣ | ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ | ΑΚ279476 | |
| 40. | ΟΛΓΑ ΜΑΡΙΑ | ΤΖΗΜΙΡΗ | ΠΑΥΛΟΣ | ΑΚ279475 | |
| 41. | ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ | ΤΣΑΚΙΡΙΔΟΥ | ΧΡΗΣΤΟΣ | ΑΚ933116 | |
| 42. | ΕΙΡΗΝΗ | ΠΑΝΩΛΟΠΟΥΛΟΥ | ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ | ΑΖ161811 | |
| 43. | ΣΟΥΛΤΑΝΑ | ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΟΥ | ΤΟΥ ΧΡΗΣΤΟΥ | ΑΟ 665936 | |
| 44. | ΧΡΗΣΤΟΣ | ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ | ΤΟΥ ΙΩΑΝΝΗ | ΑΟ 900270 | |
| 45. | ΦΑΙΔΡΑ | ΣΑΧΠΕΚΙΔΟΥ | ΤΟΥ ΑΝΤΩΝΙΟΥ | ΑΗ179828 | |

