



Κοινοβουλευτική Ομάδα

Λεωφ. Ηρακλείου 145, 14231 ΝΕΑ ΙΩΝΙΑ,
τηλ.: 2102592213, 2102592105, 2102592258, fax: 2102592155
e-mail: ko@vouli.kke.gr, http://www.kke.gr
Γραφεία Βουλής: 2103708168, 2103708169, fax: 2103707410

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΒΟΥΛΗΣ

Αριθμ. Πρωτ.: 5008

Ημερομ. 07/11/2023

Προς

Τον Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων

Κ. Κωνσταντίνο Τασούλα

Αθήνα 7 Νοεμβρίου 2023

Πρόταση για συγκρότηση Εξεταστικής Επιτροπής για την διερεύνηση του εγκλήματος των Τεμπών και όλων των πτυχών που σχετίζονται με αυτό

Το έγκλημα των Τεμπών στο οποίο έχασαν την ζωή τους 57 άνθρωποι, κυρίως νέοι και συγκλόνισε τη χώρα και το λαό μας, επιβάλλεται να εξεταστεί σε βάθος και στην κατεύθυνση αυτή το ΚΚΕ από την πρώτη στιγμή υπογράμμισε ότι επιβάλλεται η διερεύνησή του με όλους τους τρόπους ώστε να αποδοθούν οι ευθύνες, πολιτικές και ποινικές, σε όλους τους υπεύθυνους, όπου αυτές υπάρχουν.

Τα αναμφισβήτητα εγκληματικά λάθη και παραλείψεις των άμεσα εμπλεκομένων στο ατύχημα δεν μπορούν να κρύψουν τις βαθύτερες αιτίες που τροφοδοτούν τα εγκλήματα αυτά.

Επανελημμένα το ΚΚΕ προειδοποιούσε και μέσα στην βουλή για τους κινδύνους αυτούς από την πολιτική της απελευθέρωσης των σιδηροδρομικών συγκοινωνιών που προωθούσε η ΕΕ. Γιατί είναι στα πλαίσια αυτής ακριβώς της πολιτικής που αυξήθηκαν τα σιδηροδρομικά ατυχήματα τα τελευταία χρόνια και έκρουαν τον κώδωνα του κινδύνου για «ένα πιο μεγάλο δυστύχημα που έρχεται», όπως προειδοποιούσε η συνδικαλιστική παράταξη του ΚΚΕ στον χώρο αυτόν, 20 μόλις μέρες πριν το έγκλημα των Τεμπών.

Είναι χαρακτηριστικό ότι στην ίδια την ΕΕ το 2021 έγιναν 1389 σιδηροδρομικά ατυχήματα με 636 νεκρούς και 513 τραυματίες, ενώ τα 97 από τα ατυχήματα αυτά αφορούσαν συγκρούσεις τρένων

Ο πραγματικός ένοχος πίσω απ' το δυστύχημα στα Τέμπη, είναι η ίδια η πολιτική της ΕΕ για τους σιδηροδρόμους, η πολιτική της απελευθέρωσης των συγκοινωνιών, την οποία όλες οι μέχρι σήμερα κυβερνήσεις την έχουν υλοποιήσει μέχρι κεραίας.

Η προώθηση αυτής της ευρωενωσιακής πολιτικής έγινε σταδιακά και κάθε ελληνική κυβέρνηση είχε την δική της συμμετοχή και ευθύνη στην υλοποίηση αυτών των επικίνδυνων σχεδιασμών.

Η πρώτη πράξη του δράματος έγινε το 1997 από την κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ, που προχώρησε στην προσαρμογή της εθνικής νομοθεσίας με την κοινοτική, εισάγοντας στο εθνικό δίκαιο τις ευρωπαϊκές οδηγίες 91/440, 95/18 και 95/19.

Ένα χρόνο αργότερα, ο νόμος 2671/1998 για τον ΟΣΕ, υλοποίησε την εθνική πλέον νομοθεσία και προχώρησε στην εσωτερική αναδιάρθρωση του ΟΣΕ, εφαρμόζοντας το λογιστικό διαχωρισμό υποδομής και εκμετάλλευσης, ανοίγοντας το δρόμο για την δραματική συνέχεια.

Ακολουθεί το 2005, από την κυβέρνηση της ΝΔ, το ΠΔ 41/2005, με το οποίο υλοποιήθηκε η εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με το πρώτο σιδηροδρομικό πακέτο της ΕΕ.

Τον ίδιο χρόνο, υλοποιείται η πρώτη μεγάλη αναδιάρθρωση του εταιρικού σχήματος του ΟΣΕ. Δημιουργείται η εταιρία ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ως συνένωση της ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ Α.Ε. (μιας ήδη υπάρχουσας θυγατρικής του ΟΣΕ) και των υπόλοιπων δραστηριοτήτων παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών του ΟΣΕ. Αρχικά η ΤΡΑΙΝΟΣΕ παρέμεινε θυγατρική του ομίλου ΟΣΕ.

Το 2008 η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ανεξαρτητοποιείται από τον ΟΣΕ και τελικά η ανεξαρτητοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ολοκληρώνεται με το τελευταίο νομοθέτημα της κυβέρνησης του ΠΑΣΟΚ, που αναιρεί και τον τελευταίο εναπομείναντα συνδετικό κρίκο των δύο εταιριών, παραχωρώντας το τροχαίο υλικό του ΟΣΕ στην κυριότητα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και αντικαθιστώντας το μέχρι τότε ισχύον καθεστώς ενοικίασης του υλικού από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

Η επόμενη πράξη του δράματος, έγινε με το νόμο του ΠΑΣΟΚ του 2010 για τους σιδηροδρόμους, που ήταν ο τελευταίος κρίκος μιας μακράς αλυσίδας αντιδραστικών μεταρρυθμίσεων που, ως σύνολο, συνιστούν την απελευθέρωση των σιδηροδρομικών μεταφορών. Αυτός ο νόμος, υλοποιεί την ολοκλήρωση του διαχωρισμού ΟΣΕ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ, το διαχωρισμό υποδομής και εκμετάλλευσης, ενώ προβλέπει μια εκτενή λειτουργική αναδιαμόρφωση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

Η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ, στη συνέχεια, ήταν αυτή που προχώρησε στην πώληση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στους Ιταλικούς σιδηροδρόμους, ενώ στη συνέχεια, κατά την διάρκεια της κυβέρνησης της ΝΔ, ολοκληρώθηκε η διαδικασία απορρόφησης της εταιρίας συντήρησης τροχαίου υλικού απ' την ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

Η απελευθέρωση των σιδηροδρομικών μεταφορών είναι κυριολεκτικά η συνταγή αύξησης της επικινδυνότητας, τόσο για τους επιβάτες όσο και για τους εργαζόμενους στους σιδηροδρόμους. Σε ένα σύστημα μεγάλης πολυπλοκότητας, μεγάλης ευαισθησίας

και πολλών κινδύνων, δραστηριοποιούνται πολλές διαφορετικές επιχειρήσεις, η κάθε μία απ' τις οποίες, στοχεύει στο μεγαλύτερο δυνατό κέρδος και την μετακύληση του κόστους στις υπόλοιπες.

Αυτή η κατάσταση οδήγησε στην όξυνση των προβλημάτων και στην αύξηση της επικινδυνότητας των σιδηροδρομικών μεταφορών. Εδώ πρέπει να συνυπολογίσουμε και τον ανταγωνισμό από τους ομίλους που έχουν επενδύσει σε μεγάλους οδικούς άξονες και μια αναβάθμιση των σιδηροδρομικών μεταφορών μπορεί να επιδράσει αρνητικά στην κερδοφορία τους.

Όλες οι παράμετροι που αφορούν την πρόληψη και τον περιορισμό των συνεπειών μεγάλων ατυχημάτων μπαίνουν στη ζυγαριά κόστους – οφέλους για τον κάθε όμιλο και για το κράτος του κεφαλαίου.

Με γνώμονα τη καπιταλιστική κερδοφορία λαμβάνονται οι αποφάσεις: Για τον αριθμό των προσλήψεων, τον ρυθμό και τις ώρες εργασίας, το ύψος των μισθών και την ουσιαστική εκπαίδευση των εργαζόμενων.

Με βάση τις δεσμεύσεις και τις κατευθύνσεις της ΕΕ, και την στρατηγική του κεφαλαίου, επιλέγει το αστικό κράτος, ποιες επενδύσεις θα ιεραρχήσει και ποιο ύψος κονδυλίων θα διαθέσει. Έτσι δεν περισσεύουν κονδύλια στην Ελλάδα για την συντήρηση και τη φύλαξη των γραμμών και του σιδηροδρομικού υλικού, για τον εξοπλισμό και για τον ουσιαστικό έλεγχο της λειτουργίας των σιδηροδρόμων, ενώ δίνονται πλουσιοπάροχα κονδύλια για το σχέδιο Sea2Sea, τη σιδηροδρομική διασύνδεση των λιμανιών της Βόρειας Ελλάδας, της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας.

Το πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα, είναι η οδυνηρή καθυστέρηση στη λειτουργία του συστήματος τηλεδιοίκησης, που αποτελεί έναν από τους παράγοντες για την αποτροπή και τον περιορισμό των συνεπειών του όποιου ανθρώπινου λάθους στους σχετικούς χειρισμούς. Πρόκειται για την περιβόητη πλέον σύμβαση 717/2014 που δεν έχει ακόμα ολοκληρωθεί, 8,5 χρόνια μετά την ανάθεσή της, με ευθύνη των κυβερνήσεων ΣΥΡΙΖΑ και ΝΔ. Κυβερνήσεων, που αποδείχθηκαν πολύ ικανές να υλοποιήσουν με διαδικασίες fast-track πολλά κερδοφόρα επενδυτικά σχέδια των ομίλων, αλλά εδώ κινήθηκαν με ρυθμούς χελώνας, με καθυστερήσεις και πάγωμα των διαδικασιών για προβλέψιμα προβλήματα στα περισσότερα αντίστοιχα δημόσια έργα.

Δυστυχώς δεν πρόκειται για τη μοναδική έλλειψη, τη μοναδική καθυστέρηση. Αρνητικό είναι το πρόσημο σε όλες τις κρίσιμες παραμέτρους που αφορούν την ασφάλεια των μεταφορών. Η υποστελέχωση και η υποβαθμισμένη λειτουργία των αρμόδιων κρατικών αρχών για τους σιδηροδρόμους, είναι ένα ακόμα χαρακτηριστικό παράδειγμα.

Από όλα τα παραπάνω επιβεβαιώνεται ότι με την πολιτική που βάζει στην ζυγαριά το κόστος – όφελος με κριτήριο τα συμφέροντα του κεφαλαίου και την καπιταλιστική κερδοφορία, θυσιάζονται οι ανάγκες, η ασφάλεια και η ζωή του λαού.

Επομένως είναι επιβεβλημένη η συγκρότηση Εξεταστικής Επιτροπής από την Βουλή για να διερευνηθούν όλες οι πλευρές που σχετίζονται με το έγκλημα των Τεμπών σε συνδυασμό και με την παράλληλη διερεύνηση από την ποινική δικαιοσύνη καθώς και την μήνυση που έχει υποβληθεί από τους συγγενείς των θυμάτων στην οποία περιέχονται σημαντικά στοιχεία.

Παρά την αρνητική εμπειρία που υπάρχει από το παρελθόν από την λειτουργία αυτών των Εξεταστικών Επιτροπών λόγω του συσχετισμού των δυνάμεων, το ΚΚΕ θα κάνει ότι μπορεί για την διερεύνηση του εγκλήματος των Τεμπών και μέσα από την συγκρότηση Εξεταστικής Επιτροπής.

Για τους λόγους αυτούς η Κοινοβουλευτική Ομάδα του ΚΚΕ:

Προτείνει σύμφωνα με το άρθρο 68 παρ.2 εδάφια γ και δ σε συνδυασμό με το άρθρο 144 παρ. 5 εδάφιο β του Κανονισμού της Βουλής, την συγκρότηση Εξεταστικής Επιτροπής που θα διερευνήσει όλες τις παραπάνω πλευρές που σχετίζονται με το έγκλημα των Τεμπών με τους 57 νεκρούς και τους 85 και πλέον τραυματίες

Οι υπογράφωντες βουλευτές

ΚΟΥΤΣΟΥΜΠΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

ΑΜΠΑΤΙΕΛΟΣ ΝΙΚΟΣ

ΓΚΙΟΚΑΣ ΓΙΑΝΝΗΣ

ΔΑΓΚΑ ΒΙΒΗ

ΔΕΛΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ

ΔΙΓΕΝΗ ΣΕΜΙΝΑ

ΕΞΑΡΧΟΣ ΝΙΚΟΣ

ΚΑΝΕΛΛΗ ΛΙΑΝΑ

ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ ΝΙΚΟΣ

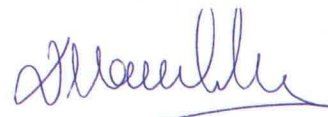
ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ

ΚΟΜΝΗΝΑΚΑ ΜΑΡΙΑ

ΚΤΕΝΑ ΑΦΡΟΔΙΤΗ

ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ ΓΙΩΡΓΟΣ

ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ ΔΙΑΜΑΝΤΩ



ΜΑΡΙΝΟΣ ΓΙΩΡΓΟΣ



ΜΕΤΑΞΑΣ ΒΑΣΙΛΗΣ



ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΝΙΚΟΣ



ΠΑΦΙΛΗΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ



ΣΤΟΛΤΙΔΗΣ ΛΕΩΝΙΔΑΣ



ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ ΜΑΝΩΛΗΣ



ΤΣΟΚΑΝΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ

