

Πρόταση Δυσπιστίας κατά της Κυβέρνησης

Αθήνα, 5 Μαρτίου 2025

Προς τον κ. Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων

Θέμα: «Πρόταση δυσπιστίας κατά της Κυβέρνησης
(άρθρα 84 παρ. 2 του Συντάγματος και 142 Κανονισμού της Βουλής)»

Το δυστύχημα-Εγκλημα των Τεμπών, στις 28 Φεβρουαρίου 2023, αποτελεί τη μεγαλύτερη σιδηροδρομική τραγωδία στην ιστορία της Ελλάδας, αλλά και ένα από τα μεγαλύτερα σιδηροδρομικά δυστυχήματα παγκοσμίως. Η σύγκρουση επιβατικού τρένου Intercity, που εκτελούσε το δρομολόγιο Αθήνα-Θεσσαλονίκη, μεταφέροντας απλούς ανθρώπους και πολλά νέα παιδιά, με εμπορική αμαξοστοιχία, αλλά και η ανάφλεξη που ακολούθησε τη σύγκρουση, είχαν ως τραγικό αποτέλεσμα να χάσουν άδικα τη ζωή τους 57 άνθρωποι, και να τραυματιστούν δεκάδες ακόμη - κάποιοι εξ αυτών πολύ σοβαρά.

Σήμερα, δύο χρόνια μετά, τα ογκώδη και πρωτοφανή σε συμμετοχή λαϊκά συλλαλητήρια της 26 Ιανουαρίου και της 28 Φεβρουαρίου 2025 διαμήνυσαν την εδραιωμένη πεποίθηση της κοινωνίας για τις ευθύνες της Κυβέρνησης αναφορικά τόσο με το ίδιο το δυστύχημα-έγκλημα και τις συνθήκες που οδήγησαν στη σύγκρουση των τρένων, που επί 12 λεπτά κινούνταν στην ίδια γραμμή, όσο και για την απόπειρα συγκάλυψης των κυβερνητικών ευθυνών, για πράξεις και παραλείψεις που οδήγησαν στην πρόκληση της τραγωδίας. Η κοινωνική αυτή πεποίθηση, που εδράζεται στη συμπεριφορά, τις δημόσιες και αποκαλυπτόμενες πράξεις και παραλείψεις των κυβερνητικών στελεχών και στελεχών του κυβερνώντος κόμματος, και πρωτίστως του ίδιου του Πρωθυπουργού, στις στοχευμένες και επανειλημμένες, αλαζονικές και αυτοαναιρούμενες δηλώσεις, μεθοδεύσεις και ενέργειες, καταδεικνύει τη διάρρηξη και οριστική άρση της εμπιστοσύνης των πολιτών στην Κυβέρνηση και τον Πρωθυπουργό, ως αρχηγό της. Η κοινωνική αποδοκιμασία για τις μεθοδεύσεις της ατιμωρησίας και της συγκάλυψης που βαρύνουν την Κυβέρνηση, έχει ήδη διαμορφώσει μια ισχυρή, παλλαϊκή απαίτηση για απονομή Δικαιοσύνης και για ασφαλείς σιδηροδρομικές μεταφορές, στόχους που ξεκάθαρα αυτή η Κυβέρνηση αρνήθηκε πεισματικά να υπηρετήσει. Πρόκειται πλέον για μια απονομιμοποιημένη Κυβέρνηση και έναν απονομιμοποιημένο Πρωθυπουργό.

Η άρση της εμπιστοσύνης των πολιτών στην Κυβέρνηση, προήλθε μετά από σειρά γεγονότων, μεταξύ των οποίων και όσα αναφέρουμε παρακάτω:

Στις 20 Φεβρουαρίου του 2023, λίγες ημέρες μόνο πριν την τραγωδία, ο τότε αρμόδιος Υπουργός Μεταφορών Κ. Καραμανλής διαβεβαίωνε με θρασύτητα τη Βουλή των Ελλήνων ότι δεν υφίσταται απολύτως κανένα θέμα ασφάλειας στη λειτουργία των σιδηροδρόμων στη χώρα, τονίζοντας χαρακτηριστικά «..μια υπεύθυνη πολιτεία δεν πρέπει να παίζει με την ασφάλεια των πολιτών». «Είναι ντροπή και ντρέπομαι» έλεγε με έμφαση, επισείοντας ονειδισμό σε όποιον αμφισβητούσε την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών στη χώρα.

Δυστυχώς, μία μόνο εβδομάδα αργότερα, αποκαλύφθηκε με τον πλέον τραγικό τρόπο, ότι η λειτουργία των ελληνικών σιδηροδρόμων είναι όχι μόνο προβληματική, αλλά παρουσιάζει τραγικές ελλείψεις σε βασικά συστήματα ασφαλείας, τα οποία είτε βρίσκονταν εκτός λειτουργίας, είτε δεν είχαν καν τοποθετηθεί, αλλά και σε προσωπικό, ενώ δεν λειτουργούσαν ούτε κανόνες διαφάνειας και αξιοκρατίας για την στελέχωση. Η Κυβέρνηση δε, όπως προκύπτει από τα στοιχεία που ήδη έχουν δημοσιοποιηθεί, είχε πλήρη γνώση των ελλείψεων αυτών, καθώς είχε λάβει επανειλημμένως, ρητώς και εγγράφως σχετικές προειδοποιήσεις από υπηρεσιακούς παράγοντες και κυρίως από εκπροσώπους των εργαζομένων, οι οποίοι επεσήμαναν, σε διάφορους χρόνους, την επείγουσα ανάγκη να υπάρξουν άμεσες πρωτοβουλίες και μέριμνα για την ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρόμου και προειδοποιούσαν για τον πραγματικό κίνδυνο που διέτρεχαν επιβάτες και εργαζόμενοι στα τρένα. Ωστόσο, η Κυβέρνηση και ο αρμόδιος Υπουργός, κ. Καραμανλής, όχι μόνο είχαν επιλέξει να αδιαφορήσουν, αλλά διατείνονταν με αλαζονεία ότι δεν υφίστατο καν θέμα ασφάλειας στη λειτουργία των σιδηροδρόμων. Όπως μάλιστα κυνικά δήλωσε μια μόλις εβδομάδα μετά την τραγωδία στέλεχος της Κυβέρνησης και ειδικότερα ο κ. Α. Γεωργιάδης: «Είσαι ο Υπουργός Μεταφορών. Μπορείς να πας στη Βουλή και να πεις “ναι, έχουν πρόβλημα ασφαλείας τα τρένα”; Αν το πεις αυτό, δεν θα μπει αύριο άνθρωπος στα τρένα....».

Στην εγκληματική ολιγωρία και αδιαφορία της Κυβέρνησης στο διάστημα πριν το δυστύχημα προστέθηκε και η εξίσου εγκληματική και μεθοδευμένη προσπάθεια εκ των υστέρων συγκάλυψης των κυβερνητικών ευθυνών στην υπόθεση. Χαρακτηριστικά αναφέρουμε τη συνειδητή παρεμπόδιση της δυνατότητας περαιτέρω διερεύνησης της ύπαρξης ποινικών ευθυνών πολιτικών προσώπων λόγω της μη ορθής και έγκαιρης υλοποίησης της σύμβασης 717/2014, η οποία αφορούσε στην ανάταξη και αναβάθμιση του συστήματος σηματοδότησης - τηλεδιοίκησης σε τμήματα του άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Προμαχώνας, με την απόρριψη από την κυβερνητική πλειοψηφία ως δήθεν προδήλως αβάσιμης της πρότασης για σύσταση σχετικής ειδικής κοινοβουλευτικής επιτροπής για τη διενέργεια προκαταρκτικής εξέτασης του άρθρου 86 παρ. 3 του Συντάγματος, στις 24 Νοεμβρίου 2023. Η κυβερνητική πλειοψηφία αγνόησε, μάλιστα, επιδεικτικά το πόρισμα της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας στην υπόθεση αυτή, το οποίο, μεταξύ άλλων, αναφερόταν στην ύπαρξη αιτιώδους σχέσης μεταξύ της μη ολοκλήρωσης της ως άνω σύμβασης και της τραγωδίας στα Τέμπη.

Η απόπειρα απόκρυψης των κυβερνητικών ευθυνών για την τραγωδία των Τεμπών συνεχίστηκε και κατά τις εργασίες της εντέλει συσταθείσας Εξεταστικής Επιτροπής «για τη διερεύνηση του εγκλήματος των Τεμπών και όλων των πτυχών που σχετίζονται με αυτό». Στο πλαίσιο αυτό και παρά τις συνεχείς αντιδράσεις των κομμάτων της αντιπολίτευσης, οι βουλευτές της κυβερνητικής πλειοψηφίας, κατευθυνόμενοι από τον Πρωθυπουργό, στο πλαίσιο της διατεταγμένης κομματικής πειθαρχίας, προέβησαν στην πρόσκληση ως μαρτύρων προσώπων που δεν είχαν καμία γνώση της τρέχουσας κατάστασης του σιδηροδρομικού δικτύου, αποκλείοντας ταυτόχρονα μάρτυρες κομβικής σημασίας για τη διαλεύκανση της υπόθεσης με πολύτιμη και άμεση γνώση της σημερινής κατάστασης του δικτύου, της διαχείρισης της σύμβασης 717/2014 και των πολιτικών αποφάσεων του κ. Καραμανλή ως Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, ή καλώντας τους καθυστερημένα, αφότου αυτοί είχαν περιέλθει σε θέση κατηγορουμένου, ώστε να προφασισθούν το δικαίωμα στη σιωπή, που ασμένως δέχθηκε η Κυβερνητική πλειοψηφία.

Παράλληλα, δρώντας ως εντολοδόχοι του Πρωθυπουργού, ολοκλήρωσαν πρόωρα και βίαια τις εργασίες της Εξεταστικής Επιτροπής, την ώρα που διαβιβαζόταν από τη Δικαιοσύνη τμήμα της Ανακριτικής δικογραφίας, και συνέταξαν και ψήφισαν μόνοι τους τελικό πόρισμα 700 σελίδων επιχειρώντας να αποδώσουν την πλήρη ευθύνη για την τραγωδία αποκλειστικά σε «ανθρώπινο λάθος», σε πλήρη συμμόρφωση με το πρωθυπουργικό αφήγημα, αγνοώντας πλήρως ακόμα και το πόρισμα της τριμελούς επιτροπής εμπειρογνομόνων που η ίδια η Κυβέρνηση συνέστησε και από το οποίο προέκυπταν σαφώς η απουσία τοπικού συστήματος τηλεδιοίκησης στη Λάρισα, η μη λειτουργία του κεντρικού δευτεροβάθμιου συστήματος ελέγχου στην έδρα του ΟΣΕ, στην οδό Καρόλου στην Αθήνα, η μη ενεργοποίηση συστήματος GSM-R και η έλλειψη και ανεπαρκής εκπαίδευση του μοιραίου σταθμάρχη που παράνομα είχε μεταταχθεί στη θέση αυτή από κυβερνητικό παράγοντα. Δεν πρόκειται για «αστοχίες» της Εξεταστικής Επιτροπής, αλλά για υποκινούμενη από τον Πρωθυπουργό- στάση των βουλευτών της κυβερνητικής πλειοψηφίας καθ' όλη τη διάρκεια των εργασιών της, με σκοπό τη συσκότιση και την συγκάλυψη. Παρ' όλα αυτά, μετά το Συλλαλητήριο της 26ης Ιανουαρίου 2025 ο Πρωθυπουργός δήλωσε «η Εξεταστική Επιτροπή [για τα Τέμπη] δεν ήταν η καλύτερη στιγμή της Βουλής», αρνούμενος να αναλάβει την ευθύνη για την συντεταγμένη συμπεριφορά των βουλευτών του, που ο ίδιος είχε διατάξει.

Εξάλλου, η συντεταγμένη προσπάθεια συγκάλυψης των κυβερνητικών ευθυνών είχε, ήδη εκκινήσει αμέσως μετά την τραγική σύγκρουση. Πριν από σχεδόν έναν χρόνο προέκυψε, βάσει εγγράφων των Εγκληματολογικών Εργαστηρίων της ΕΛ.ΑΣ, ότι μόλις μερικές ώρες μετά τη σύγκρουση κάποιοι αφαίρεσαν παράνομα τις συνομιλίες του μοιραίου σταθμάρχη από τον ΟΣΕ και, κατόπιν τεχνικής επεξεργασίας (μοντάζ), τις έδωσαν αλλοιωμένες στη δημοσιότητα την επομένη του δυστυχήματος, σε μία προφανή απόπειρα να υποβαθμιστούν οι υφιστάμενες κυβερνητικές ευθύνες αναφορικά με την κατάσταση του σιδηροδρομικού δικτύου και να ενισχυθεί το - προαποφασισμένο και ήδη διατυπωμένο το πρωί της ίδιας ημέρας από τον ίδιο τον κ. Μητσοτάκη- επίσημο κυβερνητικό αφήγημα που ήθελε την τραγωδία να οφείλεται αποκλειστικά σε ανθρώπινο λάθος, να διαμορφωθεί δηλαδή στην κοινή γνώμη η πεποίθηση ότι το «ανθρώπινο λάθος» είναι ο αποκλειστικός παράγοντας στον οποίο οφείλεται η τραγωδία.

Ο ίδιος δε ο Πρωθυπουργός ομολόγησε σε συνέντευξή του τον Απρίλιο 2024 ότι πιθανώς οι συνομιλίες που δόθηκαν αρχικά στη δημοσιότητα να είναι προϊόν μοντάζ, ισχυριζόμενος, ωστόσο, πως δεν γνωρίζει ποιος το έκανε. Παρόλα αυτά, έως σήμερα εξακολουθεί να παραμένει άγνωστο ποιος, πέραν του προσωπικού του ΟΣΕ, είχε πρόσβαση στο σύστημα καταγραφών και επικοινωνιών του Οργανισμού, ώστε να μπορεί να προβεί στις ενέργειες αυτές, με κυβερνητικά στελέχη σε πολλές περιπτώσεις να αρνούνται ακόμα και την ίδια την διάπραξη του μοντάζ, παρά τη ρητή παραδοχή του Πρωθυπουργού! Σήμερα δε ο ίδιος ο Πρωθυπουργός υιοθέτησε την άρνηση του μοντάζ, το οποίο είναι απόλυτα βεβαιωμένο και αποδεδειγμένο, όπως είναι αποδεδειγμένο ότι από το μοντάζ και την διοχέτευσή του σε ΜΜΕ ωφελήθηκε ο ίδιος και προωθήθηκε η χαλκευμένη θεωρία του ανθρώπινου λάθους, με βάση την οποία έφταιξε ένας μόνον άνθρωπος, ο διορισμένος χωρίς προσόντα σταθμάρχης, και δεν υπήρχαν δήθεν πολιτικές και υπηρεσιακές ευθύνες για την σύγκρουση, που αφέθηκε να συμβεί, ενώ ήταν προδιαγεγραμμένη και πολλαπλώς καταγεγραμμένη στις προειδοποιήσεις των εργαζομένων, ακόμη και λίγες ημέρες πριν την τραγωδία.

Στην ίδια κατεύθυνση και υπηρετώντας τον ίδιο σκοπό, με διαταγή που δόθηκε στις 3 Μαρτίου 2023 επήλθε παράνομη αλλοίωση του τόπου της τραγωδίας, που αποτελεί τόπο εγκλήματος, στον οποίο ουδείς μπορεί να παρέμβει χωρίς γνώση και εντολή της αρμόδιας ανακριτικής αρχής, αλλοίωσης που έγινε με την εσπευσμένη και βίαιη μεταφορά των βαγονιών των δύο συρμών, την αποχωμάτωση και εκχέρσωση της περιοχής, με μεταφορά στοιχείων του εδάφους και του περιβάλλοντος χώρου, αλλά ακόμη και ανθρώπινων υπολειμμάτων των θυμάτων, προσωπικών αντικειμένων, οστών και βιολογικού υλικού, εν κρυπτώ, για να ανακαλυφθούν 9 μήνες αργότερα, από τους συγγενείς και τους πραγματογνώμονες-τεχνικούς συμβούλους, με ομάδα ειδικών σκυλιών ανίχνευσης, που κατέγραψαν σε πόρισμα την σύλιση του τόπου του εγκλήματος και των νεκρών, αλλά και ευρήματα που διατηρήθηκαν μετά από 9 μήνες και ας είχαν μεσολαβήσει οι καταστροφές του Σεπτεμβρίου 2023 και του Daniel.

Η καταστροφή πολύτιμων για τις έρευνες αποδεικτικών στοιχείων επιβεβαιώθηκε και από το ήδη δημοσιοποιηθέν πόρισμα του ΕΟΔΑΣΑΑΜ, ενώ έχει προηγουμένως καταγγελλεί και στοιχειοθετηθεί πολλαπλώς από τους συγγενείς των θυμάτων και έχουν διαβιβασθεί στη Βουλή τα στοιχεία που αποδεικνύουν την παρέμβαση στον τόπο του εγκλήματος, που συνιστά και παραβίαση όλων των κανόνων της ανακριτικής, της ιατροδικαστικής, της εγκληματολογίας, της τοξικολογίας και βέβαια της ποινικής δικονομίας.

Αναφορικά δε με το ζήτημα της αλλοίωσης του χώρου του δυστυχήματος, που συνιστά παρέμβαση στον τόπο του εγκλήματος και έγινε με την παρουσία στελεχών του Κυβερνώντος κόμματος και στενών συνεργατών του Πρωθυπουργού και χωρίς γνώση ή άδεια των αρμοδίων ανακριτικών αρχών, ο Πρωθυπουργός σε συνεντεύξεις του ισχυρίστηκε ότι δήθεν επρόκειτο για αμιγώς υπηρεσιακές αποφάσεις των αρμόδιων κρατικών υπηρεσιών που δρούσαν στο πεδίο και ότι δεν υπήρξε καμία κυβερνητική εμπλοκή σε αυτές, καθώς η Κυβέρνηση και ο ίδιος ούτε τις γνώριζαν ούτε όφειλαν να τις γνωρίζουν, επιχειρώντας με πρωτοφανή κυνισμό να εξαφανίσει το γεγονός ότι κυβερνητικά και κομματικά στελέχη, με στενή σύνδεση με τον ίδιο τον Πρωθυπουργό, προΐσταντο και παρίσταντο στις διαδικασίες. Δήλωνε, μάλιστα, ο κ Πρωθυπουργός, σίγουρος πως όσες ενέργειες έγιναν, έγιναν «για καλό σκοπό». Ο δε Υπουργός Δικαιοσύνης Γ. Φλωρίδης έφτασε στο σημείο να δηλώσει ανερυθρίαστα, προκαλώντας το κοινό περί δικαίου αίσθημα και τους συγγενείς των θυμάτων που έδωσαν και δίνουν αγώνα για να αποκαλύψουν όσα η Κυβέρνηση συγκαλύπτει, πως «είναι για τα μπάζα όσοι μιλούν για μπαζώματα» και παρά τις σχετικές αποκαλύψεις παραμένει στη θέση του, γεγονός που επιβεβαιώνει ότι αυτές οι δηλώσεις και αυτές οι προκλήσεις τυγχάνουν της απόλυτης έγκρισης και εντολής του Πρωθυπουργού, που ακολουθεί την τακτική της αντιστροφής της πραγματικότητας και της σπίλωσης των θυμάτων και των οικογενειών που δίνουν αγώνα για αλήθεια και δικαιοσύνη.

Συγκεκριμένα, σύμφωνα με καταθέσεις στελεχών της Αστυνομίας και της Τροχαίας, ασκήθηκε πολιτική πίεση προκειμένου να συναινέσουν στο «μπάζωμα» της περιοχής, παρά τις ρητές επιφυλάξεις και προειδοποιήσεις τους ότι ήταν καθ' ύλην αναρμόδιοι να λάβουν μια τέτοια απόφαση καθώς, στον βαθμό που είχε σχηματισθεί δικογραφία για τη διερεύνηση ποινικά κολάσιμων πράξεων και παραλείψεων και είχαν επιληφθεί, μετά την Τρίτη μέρα, οι ανακριτικές αρχές, επρόκειτο για «τόπο εγκλήματος» και απαιτούνταν η γνώση, άδεια και σχετική εντολή των ανακριτικών αρχών.

Παρόλα αυτά, ο τόπος του εγκλήματος καθарίστηκε πλήρως ήδη την αμέσως επόμενη μέρα, με διάφορες ατύπως διακινούμενες δικαιολογίες και προσχήματα, μεταξύ των οποίων η επαναλειτουργία των σιδηροδρόμων, η οποία, ωστόσο, φέρεται ότι έλαβε χώρα σχεδόν ένα μήνα αργότερα, στις 29 Μαρτίου 2023, ενώ μέχρι σήμερα ουδείς Κυβερνητικός παράγοντας δεν αναλαμβάνει την ευθύνη για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων με τον Πρωθυπουργό να παραπέμπει στο έτος 2027 ως το χρονικό σημείο στο οποίο στη χώρα θα έχουμε ασφαλείς σιδηροδρόμους και να συνομολογεί έτσι ότι μέχρι σήμερα η Κυβέρνηση θέτει σε διαρκή διακινδύνευση επιβάτες και εργαζομένους στα τρένα.

Στη συντονισμένη αλλοίωση του χώρου του εγκλήματος μετείχε, σύμφωνα με τις μαρτυρίες, και μέλος της Κυβέρνησης, ο τότε Υφυπουργός παρά τω Πρωθυπουργό κ. Χρήστος Τριαντόπουλος, όπως προκύπτει τόσο από ένορκες καταθέσεις των στελεχών της Αστυνομίας, όσο και από δηλώσεις του ίδιου του κ. Τριαντόπουλου. Πράγματι, ο κ. Τριαντόπουλος, ανακοίνωσε με δελτίο τύπου στις 6 Μαρτίου 2023 την ολοκλήρωση των «έργων αποκατάστασης» του χώρου του δυστυχήματος «με απόλυτο σεβασμό στα θύματα του τραγικού δυστυχήματος που συγκλόνισε την πατρίδα μας και τις οικογένειές τους», ενώ έχει παραδεχθεί δημοσίως σε πλήθος συνεντεύξεων: «έτυχε με εντολή του Πρωθυπουργού να το διαχειριστώ να βρεθώ στο σημείο [του δυστυχήματος] για πέντε μέρες».

Επιπλέον, σύμφωνα με τη Διάταξη της Εισαγγελέως Εφετών Λάρισας, η οποία διέταξε περαιτέρω προκαταρκτική εξέταση σε βάρος των μελών του Συντονιστικού Οργάνου Πολιτικής Προστασίας που συγκροτήθηκε για το δυστύχημα και σε βάρος μελών της Κυβέρνησης, συμπεριλαμβανομένου του κ. Τριαντόπουλου, προς διερεύνηση ενδεχόμενης τέλεσης των αδικημάτων της παράβασης καθήκοντος και της υπόθαλψης εγκληματία για τις πράξεις αυτές, τις επόμενες μέρες του δυστυχήματος απομακρύνθηκαν από τον χώρο σημαντικά αποδεικτικά στοιχεία, με αποτέλεσμα να καθίσταται «δυσχερής, αν όχι αδύνατη» η πλήρης συγκέντρωση και αξιοποίηση όλων των ευρημάτων προκειμένου να εντοπιστούν οι αιτίες του δυστυχήματος και συνακόλουθα οι πράξεις και παραλείψεις των υπαιτίων που οδήγησαν σε αυτό.

Η Διάταξη της Εισαγγελέως Εφετών Λάρισας καταλήγει ότι «είναι βέβαιον ότι το υλικό που απομακρύνθηκε από τον τόπο του εγκλήματος ήταν εξαιρετικά σημαντικό για αποδεικτική αξιοποίηση, σε κάθε δε περίπτωση αποτελούσε τμήμα του αποδεικτικού υλικού, αφού περιείχε πειστήρια και ίχνη (προσωπικά αντικείμενα, γενετικό υλικό επιβατών που χάθηκαν κ.ο.κ.). Περαιτέρω, είναι προφανές ότι καμία νόμιμη απόφαση δεν ελήφθη για την απομάκρυνση αυτού του αποδεικτικού υλικού, ούτε καταγράφηκε σε οποιοδήποτε έγγραφο αυτή η ενέργεια, και μάλιστα είναι άξιον απορίας πώς μεταφέρθηκαν με φορτηγά τόνοι αδρανών υλικών από το σημείο, μολονότι ο χώρος φυλασσόταν από αστυνομικές δυνάμεις σε 24ωρη βάση [...]».

Επιπλέον, πριν μερικές ημέρες, έγγραφο της Εισαγγελίας Λάρισας που διαβιβάσθηκε και κατατέθηκε στη Βουλή, προς απάντηση στην αντιπολίτευση, αναφέρει πως δεν υπήρξε εισαγγελική παραγγελία για την αλλοίωση του τόπου του σιδηροδρομικού δυστυχήματος-εγκλήματος στα Τέμπη. Ακόμα ένα στοιχείο που συνηγορεί στο ότι η σχετική εντολή δόθηκε από μέλος της Κυβέρνησης.

Παρόλα αυτά, ο κ. Τριαντόπουλος παρέμεινε μέλος της Κυβέρνησης μέχρι και εχθές, μέχρι δηλαδή τη στιγμή της αποδοχής της πρότασης για σύσταση ειδικής

κοινοβουλευτικής επιτροπής του άρθρου 86 παρ. 3 του Συντάγματος σχετικά με τις ποινικές ευθύνες του στην υπόθεση της αλλοίωσης του χώρου του εγκλήματος - πρόταση, την οποία ο Πρωθυπουργός και η κυβερνητική πλειοψηφία αναγκάστηκαν, σύμφωνα με δημόσια δήλωσή τους, να κάνουν αποδεκτή, όχι επειδή επιθυμούν την ουσιαστική διερεύνηση της υπόθεσης και την αποκάλυψη της αλήθειας, αλλά συρόμενοι από τα γεγονότα και εγκλωβισμένοι από την αταλάντευτη, ηχηρή, παλλαϊκή απαίτηση για αποκάλυψη της αλήθειας, τέλος της συγκάλυψης και της ατιμωρησίας, και απονομή Δικαιοσύνης.

Τα ανωτέρω στοιχεία ενισχύονται emphatically και από το πρόσφατο πόρισμα του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών & Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων & Ασφάλειας Μεταφορών (ΕΟΔΑΣΑΑΜ), το οποίο η Κυβέρνηση επικαλείται ως απαλλακτικό για την ίδια, αλλοιώνοντας το περιεχόμενό του, σύμφωνα με το οποίο η αλλοίωση του χώρου του δυστυχήματος στέρησε από τη Δικαιοσύνη πολύτιμα αποδεικτικά στοιχεία, τα οποία θα μπορούσαν να ρίξουν φως σε διάφορες πτυχές των αιτίων του δυστυχήματος και, συνακόλουθα, των κυβερνητικών ευθυνών στην υπόθεση.

Όσον αφορά στη διερεύνηση των αιτίων της ανάφλεξης και πυρκαγιάς, με τον σχηματισμό μιας τεράστιας πυρόσφαιρας που έχει αποτυπωθεί στο βίντεο παρακείμενων καμερών, από την οποία έχασαν τη ζωή τους μετά τη σύγκρουση άνθρωποι που είχαν επιζήσει, το πόρισμα αναφέρει, μεταξύ άλλων, τα εξής:

«Τα αποτελέσματα της χημικής ανάλυσης (που έγινε από το Γενικό Χημείο του Κράτους) κρίθηκαν ασαφή, λόγω της καθυστέρησης των 28 ημερών και της επιμόλυνσης της σκηνής».

«[...] βρέθηκαν ίχνη από διάφορους υδρογονάνθρακες, μεταξύ των οποίων κυρίως ίχνη ξυλολίου [...]

«[...] το ξυλόλιο δεν εντοπίζεται συνήθως εκεί ως αποτέλεσμα μόλυνσης ή άλλων φυσικών αιτίων. Αυτό ενισχύει τη μη φυσιολογική παρουσία ξυλολίου στο πρώτο δείγμα. Εάν γινόταν σωστή δειγματοληψία και ανάλυση στον τόπο του ατυχήματος την 1η Μαρτίου 2023 (10-12 ώρες μετά το ατύχημα), θα υπήρχαν αρκετές πληροφορίες για τον προσδιορισμό του τύπου και της θέσης της πηγής για το άγνωστο καύσιμο»

«Η μεγάλη πυρόσφαιρα στο σιδηροδρομικό δυστύχημα των Τεμπών που έλαβε χώρα εντός 0,5 δευτερολέπτων από τη σύγκρουση των αμαξοστοιχιών δεν μπορεί να αποδοθεί στα έλαια των μετασχηματιστών (PDMS), τα οποία, αν και εύφλεκτα σε αρκούντως υψηλές θερμοκρασίες (> 400) δεν θα μπορούσαν, για λόγους κινητικής αντίδρασης, να αναφλεγούν στις επικρατούσες συνθήκες. Επομένως, η προέλευση της πυρόσφαιρας που να συνάδει με μερικούς τόνους εύφλεκτου πτητικού καυσίμου πρέπει να αναζητηθεί αλλού» (σελ. 108 του Πορίσματος, παρ. 495).

Τα ευρήματα και συμπεράσματα του ΕΟΔΑΣΑΑΜ αναφορικά με τη μη φυσιολογική παρουσία ιχνών ξυλολίου στον χώρο του δυστυχήματος διαψεύδουν πλήρως τις κατηγορηματικές δηλώσεις του Πρωθυπουργού, ο οποίος 3 εβδομάδες μετά το δυστύχημα, σε συνέντευξή του στον Στ. Θεοδωράκη, δήλωνε με βεβαιότητα και επικαλούμενος προσωπική του γνώση ότι το τρένο δεν μετέφερε καμμία ύποπτη και παράνομη ουσία, ενώ σε μεταγενέστερη συνέντευξή του τον Απρίλιο του 2024 είχε

απορρίψει ως «τερατουργίες» και θεωρίες συνωμοσίας οποιαδήποτε πιθανότητα μεταφοράς παράνομου και εύφλεκτου υλικού από την εμπορική αμαξοστοιχία, αλλά και οποιαδήποτε πιθανότητα αλλοίωσης του χώρου του δυστυχήματος εν γένει.

Δεν δίστασε, μάλιστα, να ισχυριστεί πως το μόνο λάθος της Κυβέρνησής του στην υπόθεση αυτή ήταν πως δεν απάντησαν σε αυτές τις «θεωρίες συνωμοσίας» και πως σε αυτό το σημείο και μόνο κάνει την αυτοκριτική του. Ακόμη και σήμερα, ο Πρωθυπουργός δεν παραδέχεται ότι έκανε λάθος, ισχυριζόμενος απλώς ότι οι περυσινές δηλώσεις του αποτελούσαν προϊόν παραπλάνησής του από τις αρμόδιες υπηρεσίες και τη Hellenic Train, μη διστάζοντας, μάλιστα, να ...απειλήσει την τελευταία, με την επίρριψη πολιτικών ευθυνών σε περίπτωση που αποδειχθεί η μεταφορά παράνομου φορτίου από την εμπορική αμαξοστοιχία!

Είναι αξιοσημείωτο ότι τα παραπάνω ευρήματα αξιολογούνται από το πόρισμα του ΕΟΔΑΣΑΑΜ τόσο σημαντικά που, σύμφωνα με το πόρισμα, «άλλοι παράγοντες που αναμφίβολα επηρέασαν το πλαίσιο μέσα στο οποίο συνέβη το δυστύχημα (π.χ. η εξέλιξη της σύμβασης 717, η χρηματοδότηση επενδυτικών έργων, οι εθνικοί και ευρωπαϊκοί μηχανισμοί ελέγχου των επενδύσεων) ελήφθησαν υπόψη, αλλά, μετά από αρχική αξιολόγηση, αποφασίστηκε να μην αναλυθούν περαιτέρω στην παρούσα διερεύνηση, καθώς κρίθηκαν λιγότερο σχετικοί με την άμεση και μεσοπρόθεσμη βελτίωση του σιδηροδρομικού συστήματος».

Αξίζει, τέλος, να τονίσουμε το γεγονός ότι μέχρι τον Φεβρουάριο του 2025 και παρά τις επανειλημμένες αιτήσεις των συγγενών και της ανάκρισης δεν υπήρχαν βίντεο που να απεικονίζουν την φόρτωση και την πορεία της εμπορικής αμαξοστοιχίας, καθώς άλλα φέρεται να καταστράφηκαν, άλλα φέρεται ότι επανεγγράφηκαν, άλλα παραδόθηκαν από λάθος και αφορούσαν την επιβατική αμαξοστοιχία. Με προκλητικό τρόπο τον Φεβρουάριο 2025, μετά από δημόσια ευχή του Πρωθυπουργού να υπήρχε επιτέλους ένα βίντεο που να απεικονίζει την εμπορική αμαξοστοιχία, «εμφανίσθηκαν» βίντεο αμφιβόλου προελεύσεως και περιεχομένου, στη βάση των οποίων η κυβέρνηση επιχειρεί να αντικρούσει την αποδεικνυόμενη μεταφορά μη καταγεγραμμένου και εύφλεκτου υλικού, το οποίο στοιχειοθετείται εργαστηριακά λόγω της έκρηξης-ανάφλεξης.

Πρόσφατα, ο Πρωθυπουργός δήλωσε σε συνέντευξή του πως με τα πρόσφατα, μαζικά λαϊκά συλλαλητήρια για το Έγκλημα των Τεμπών, οι πολίτες ζητούν τρία πράγματα: «να μάθουν την αλήθεια, να αποδοθεί Δικαιοσύνη και να τιμωρηθούν οι ένοχοι, καθώς και να εξασφαλίσει η Κυβέρνηση ότι μια τέτοια τραγωδία δεν θα ξανασυμβεί και θα αποκτήσει η Ελλάδα σύγχρονα, ασφαλή, αξιόπιστα ευρωπαϊκά τρένα».

Όπως προκύπτει σαφώς από τα ανωτέρω, ο Πρωθυπουργός και η Κυβέρνησή του έχουν αποτύχει παντελώς να εξασφαλίσουν στον λαό τα δύο πρώτα, αλλά και την απόδοση κυβερνητικών, πολιτικών και ποινικών ευθυνών.

Στο επίπεδο δε, της ασφάλειας των σιδηροδρόμων, αξίζει να επισημανθεί τί ακριβώς έχει κάνει η Κυβέρνηση για να εξασφαλίσει σήμερα, μετά από 6 σχεδόν χρόνια διακυβέρνησης της Χώρας, την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών, η οποία, σύμφωνα με τα λεγόμενα του Πρωθυπουργού, αποτελεί «τη μέριμνα» της Κυβέρνησής του:

Δύο χρόνια μετά την τραγωδία των Τεμπών, ο ελληνικός σιδηρόδρομος δεν διαθέτει ακόμη ολοκληρωμένο Ευρωπαϊκό Σύστημα Ελέγχου Αμαξοστοιχιών (ETCS), ήτοι σύστημα αυτόματης προστασίας συρμών. Το ETCS, το οποίο αποτελείται από παρατρόχιο εξοπλισμό (στις ράγες) και επιτρόχιο εξοπλισμό (στο τρένο), μεταδίδει όλες τις πληροφορίες του παρατρόχιου συστήματος στην καμπίνα του οδηγού. Το ETCS έχει τη δυνατότητα να ενεργοποιήσει το σύστημα αυτόματης πέδησης, ήτοι να επιβραδύνει ή να φρενάρει αυτόματα την αμαξοστοιχία. Ωστόσο, η λειτουργία του προϋποθέτει αφενός ότι το σύστημα έχει εγκατασταθεί στο σύνολο του σιδηροδρομικού δικτύου και των συρμών, καθώς διαφορετικά δεν μπορεί να λειτουργήσει· αφετέρου, ότι ο εξοπλισμός που βρίσκεται στις ράγες των τρένων και τα συστήματα που βρίσκονται εντός των τρένων είναι συμβατά μεταξύ τους, ώστε να μπορούν να «επικοινωνούν».

Σήμερα, ολοκληρωμένο σύστημα ETCS δεν υπάρχει στην Ελλάδα, καθώς μηχανισμοί του ETCS έχουν εγκατασταθεί μόνο αποσπασματικά στο σιδηροδρομικό δίκτυο και δεν μπορούν να λειτουργήσουν ως ενιαίο σύνολο, ενώ ακόμη και σε περιπτώσεις όπου παρατρόχια συστήματα έχουν εγκατασταθεί, δεν έχουν τοποθετηθεί στους συρμούς οι απαραίτητοι υπολογιστές ETCS, οι κονσόλες μηχανοδηγού και οι δέκτες δεδομένων, προκειμένου το σύστημα να μπορεί να λειτουργήσει. Συνεπώς, το κεντρικό σύστημα αυτόματης προστασίας των συρμών εξακολουθεί και παραμένει ημιτελές και, εξ αυτού, μη λειτουργικό και ανενεργό.

Άμεσα συνδεδεμένο όμως, με τη λειτουργία του συστήματος είναι και το σύστημα GSM-R, δηλαδή το σύστημα κινητής επικοινωνίας για τη μετάδοση δεδομένων και φωνητικών εντολών μεταξύ αμαξοστοιχιών και κέντρων ελέγχου που επιτρέπει την απευθείας επικοινωνία του οδηγού ενός συρμού με τα σταθμαρχεία ή με τους οδηγούς άλλων συρμών σε περίπτωση ανάγκης. Όπως και το ETCS, το σύστημα GSM-R πρέπει να είναι εγκατεστημένο στο σύνολο του σιδηροδρομικού δικτύου και των συρμών, πράγμα που μέχρι σήμερα δεν συμβαίνει.

Συνεπώς, και το κεντρικό σύστημα κινητής και απευθείας επικοινωνίας μεταξύ αμαξοστοιχιών και κέντρων ελέγχου, εξακολουθεί και παραμένει ημιτελές και εξ αυτού, μη λειτουργικό και ανενεργό.

Περαιτέρω, οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι εξακολουθούν να μην διαθέτουν σήμερα ολοκληρωμένα συστήματα φωτισήμανσης και τηλεδιοίκησης σε όλες τις γραμμές, συστήματα που ούτως ή άλλως θα αποτελούσαν προϋπόθεση για την αποτελεσματική λειτουργία του συστήματος ETCS, καθώς θεωρούνται οι βάσεις της περαιτέρω ανάπτυξης των συστημάτων ασφαλείας του σιδηροδρόμου. Η άμεση σύνδεση της ύπαρξης και λειτουργίας των συστημάτων αυτών με την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών είναι αυτονόητη, γεγονός που έχει τονίσει τόσο η Δικαιοσύνη όσο και η Ειδική Επιτροπή Διερεύνησης που είχε συγκροτηθεί από την Κυβέρνηση μετά το δυστύχημα. Η μη ύπαρξη τηλεδιοίκησης έχει καταγραφεί ενώπιον καμερών, λίγες ημέρες μετά το δυστύχημα, από εργαζόμενο ο οποίος μιλώντας στους δημοσιογράφους, ενώπιον του απεσταλμένου τότε Υφυπουργού Υποδομών και Μεταφορών Μιχάλη Παπαδόπουλου, που emphatικά δήλωνε ότι υπάρχει τηλεδιοίκηση, ξεκαθάρισε με emphaticό τρόπο ότι «Δεν υπάρχει τηλεδιοίκηση», για να του υποδειχθεί στη συνέχεια, από συνεργάτη του Υφυπουργού, με χαρακτηριστική κίνηση του χεριού, να σταματήσει.

Περαιτέρω, όσον αφορά την σημερινή κατάσταση του σιδηροδρομικού δικτύου, το πολυδιαφημισμένο από την Κυβέρνηση πόρισμα του ΕΟΔΑΣΑΑΜ τονίζει ότι ο ΟΣΕ δεν παρέχει προληπτική συντήρηση του βασικού εξοπλισμού που αφορά στον έλεγχο, την παροχή εντολών και τη σήμανση, με τις παρεμβάσεις του να περιορίζονται μόνο σε περιπτώσεις διακοπής λειτουργίας (βασικού) εξοπλισμού. Επιπλέον, ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ τονίζει πως ο ΟΣΕ δεν εξασφαλίζει σήμερα πως οι σταθμάρχες του διαθέτουν τις απαιτούμενες ικανότητες για την εκτέλεση των αρμοδιοτήτων τους που αφορούν στην ασφάλεια, ενώ δεν υφίσταται κανένα σύστημα προκειμένου ο ΟΣΕ να μπορεί να παρακολουθεί τυχόν επιδείνωση των επιδόσεών τους σε τέτοια ζητήματα (σελ. 13 του Πορίσματος, παρ. 13). Στο πόρισμά του, ο ΕΟΔΟΣΑΑΜ αναφέρεται, επίσης, και στην ανεπάρκεια των τεχνικών και οργανωτικών υποδομών που παρέχει ο ΟΣΕ στο -πολύ μικρότερο σε αριθμό από το κανονικό- προσωπικό του, η οποία έχει ως αποτέλεσμα να εξαντλούνται τα όρια του επιχειρησιακού προσωπικού και οι συνθήκες εργασίας τους να βαίνουν πέραν του ανθρωπίνως αποδεκτού με βιώσιμο τρόπο (σελ. 13 του Πορίσματος, παρ. 14).

Στο πλαίσιο αυτό, ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ έχει διατυπώσει 17 συστάσεις ως αποτέλεσμα της έρευνάς του για το δυστύχημα στα Τέμπη, τονίζοντας, μεταξύ άλλων, ότι πρέπει να δημιουργηθεί άμεσα ένα πλαίσιο, στο οποίο οι διάφοροι υπεύθυνοι φορείς του σιδηροδρομικού τομέα θα διαθέτουν τα ανθρώπινα, οικονομικά και οργανωτικά μέσα που απαιτούνται για να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις της ανάπτυξης και της διατήρησης ενός βιώσιμου και ασφαλούς σιδηροδρομικού συστήματος.

Οι ανωτέρω εγκληματικές παραλείψεις στις σιδηροδρομικές μεταφορές αποδεικνύονται και από σειρά συμβάντων και παρ' ολίγον σιδηροδρομικών δυστυχημάτων που συνέβησαν εντός της τελευταίας διετίας, δηλαδή μετά το Έγκλημα των Τεμπών. Ενδεικτικά, στις 13 Σεπτεμβρίου 2024, δύο τρένα μπήκαν στην ίδια γραμμή στη διαδρομή μεταξύ Αθήνας και Αγίων Αναργύρων και μια νέα τραγωδία αποφεύχθηκε μόνο επειδή ο ένας εκ των δύο μηχανοδηγών αντιλήφθηκε τί είχε συμβεί και πρόλαβε να αντιδράσει. Οι δύο αμαξοστοιχίες παραλίγο να συγκρουστούν, αφού από λάθος κινούνταν σε μονή γραμμή, σε αντίθετη κατεύθυνση, κατόπιν εντολών που έλαβαν από τους εκατέρωθεν σταθμούς.

Στις 22 Νοεμβρίου 2023 μία επιβατική αμαξοστοιχία που εκτελούσε το δρομολόγιο Ρίο - Άγιος Ανδρέας Πατρών εκτροχιάστηκε μερικώς.

Στις 9 Οκτωβρίου 2024, συρμός του Προαστιακού της Αθήνας αναγκάστηκε σε οπισθοπορεία, καθώς είχε λάβει εντολή από τον Σταθμάρχη να εισέλθει σε λάθος γραμμή και, συγκεκριμένα, στη γραμμή του Μετρό στην περιοχή της Δουκίσσης Πλακεντίας! Ο λόγος που αποφεύχθηκαν τα χειρότερα στην περίπτωση αυτή ήταν αφενός η ύπαρξη λειτουργικού συστήματος τηλεδιοίκησης στο σημείο, αφετέρου η άμεση αντίδραση του οδηγού του συρμού, ο οποίος κατάλαβε ότι του είχε υποδειχθεί λανθασμένη πορεία.

Για σοβαρές ελλείψεις στην ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών έχει εγκαλέσει την Κυβέρνηση Μητσοτάκη και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, μέσω της άσκησης σωρείας προσφυγών λόγω παραβάσεως. Συγκεκριμένα, τον Δεκέμβριο 2024, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή απήλυθε προειδοποιητική επιστολή στην Ελλάδα (INFR(2023)2036), ζητώντας τη συμμόρφωση της Χώρας με την ενωσιακή νομοθεσία (Οδηγία 2016/798) για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων. Στον ίδιο Κύκλο Παραβάσεων (Infringement cycle), η Ευρωπαϊκή Επιτροπή απήλυθε, μάλιστα, προειδοποιητική επιστολή στην Ελλάδα (INFR(2024)2237) και λόγω της μη συμμόρφωσης με τις προδιαγραφές που

αφορούν στη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας / αεροναυτιλίας βάσει του Κανονισμού 2017/373, και, συγκεκριμένα, για την μη προμήθεια και εγκατάσταση των απαιτούμενων, σύγχρονων συστημάτων αναγνώρισης αεροσκαφών και ραντάρ, τα οποία θα ενίσχυαν τις υπηρεσίες παρακολούθησης της αεροπορικής κίνησης και, έτσι, την αποτελεσματικότητα των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, ειδικά κατά τους επιβαρυσμένους με αυξημένη αεροπορική κίνηση καλοκαιρινούς μήνες.

Ενόψει όλων των ανωτέρω, είναι κατανοητό γιατί, στις 30 Ιανουαρίου 2025, ο Κυβερνητικός Εκπρόσωπος, κ. Μαρινάκης, δήλωσε πως «[α]ν εγγυόμουν την ασφάλεια των επιβατών στα τρένα θα ήμουν ασυνείδητος», ανασκευάζοντας πλέον τις δηλώσεις του κ. Καραμανλή στη Βουλή των Ελλήνων τον Φεβρουάριο του 2023, τον οποίο ο κ. Μαρινάκης πανηγυρικός «αδειάζει», αλλά και συνομολογώντας την κατάσταση των σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ελλάδα που περιγράφηκε παραπάνω. Στο ίδιο πλαίσιο εντάσσεται και η πολλοστή δημόσια δήλωση του Πρωθυπουργού, σε ανάρτησή του στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης, μόλις στις 2 Μαρτίου 2025, αλλά και σήμερα στη Βουλή, ότι θα περάσουν ακόμη δύο έτη έως ότου, το 2027, η σιδηροδρομική γραμμή Αθήνα - Θεσσαλονίκη καταστεί «άρτια και ασφαλής», πράγμα που σημαίνει ότι μέχρι τότε η Κυβέρνηση δεν αναλαμβάνει την ευθύνη της ασφάλειας επιβατών και εργαζομένων στα τρένα.

Η Κυβέρνηση συνεπώς εξακολουθεί καθημερινά να παίζει «κορώνα-γράμματα» τη ζωή χιλιάδων πολιτών, επιβατών, εργαζομένων, παιδιών που χρησιμοποιούν τα τρένα, το πιο οικονομικό και οικολογικό μέσο μεταφοράς, για τις μετακινήσεις τους, όπως έπαιξε κορώνα-γράμματα τις ζωές των ανθρώπων που επέβαιναν στη μοιραία αμαξοστοιχία και των εργαζομένων και στις 2 αμαξοστοιχίες. Πρόκειται για μια Κυβέρνηση που περιφρονεί την ανθρώπινη ζωή και δεν αναλαμβάνει το καθήκον της ασφάλειας για τους πολίτες και επιβάτες.

Κατόπιν των ανωτέρω, προκύπτει αβίαστα ότι δύο χρόνια μετά την τραγωδία των Τεμπών και μετά από έξι χρόνια συνεχούς διακυβέρνησης, η Κυβέρνηση δεν μπορεί να εγγυηθεί ακόμη την στοιχειώδη ασφάλεια των σιδηροδρόμων και των μεταφορών εν γένει, όπως αποδεικνύεται από όλα τα διαθέσιμα στοιχεία για την κατάσταση του σιδηροδρομικού δικτύου, ακόμη και από το πρόσφατο πόρισμα του ΕΟΔΑΣΑΜ, από τις προσφυγές λόγω παραβάσεως της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, αλλά και από τις ίδιες τις κυνικές ομολογίες του Πρωθυπουργού.

Την ίδια ώρα, η Κυβέρνηση όχι μόνο έχει αποτύχει να διασφαλίσει, αλλά αντιθέτως παρεμποδίζει ενεργά τόσο την απονομή Δικαιοσύνης για το δυστύχημα, που συνιστά έγκλημα, σύμφωνα με τις ήδη ασκηθείσες διώξεις, ενώ εκκρεμούν αιτήματα αναβάθμισης και επέκτασης των κατηγοριών, όσο και τη διαλεύκανση της υπόθεσης, δεδομένου ότι όλες οι ενέργειες κατατείνουν στην απόκρυψη των κυβερνητικών ευθυνών για την αφαίρεση 57 ανθρώπινων ζωών, την πρόκληση σοβαρότατων τραυματισμών και το δια βίου μαρτύριο επιζώντων και συγγενών.

Η κυβερνητική συμπεριφορά τα τελευταία δύο χρόνια δεν αποτελεί παρά μία ακόμη αδιαμφισβήτητη ένδειξη της διαρκούς υποβάθμισης του Κράτους Δικαίου και της Δημοκρατίας στη Χώρα μας από την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, όπως επισημάνθηκε άλλωστε και το 2024 από το Ψήφισμα- κόλαφο του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου. Το εν λόγω Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, υπενθυμίζεται ότι ανέδειξε τις ευθύνες της Κυβέρνησης και προσωπικά του Πρωθυπουργού για το

σκάνδαλο των υποκλοπών, της παράνομης χρήσης και εξαγωγής τεχνολογίας παρακολούθησης, και καταδίκασε τις προσπάθειες συγκάλυψης και τις επιθέσεις από Υπουργούς της Νέας Δημοκρατίας προς τις Ανεξάρτητες Αρχές που επιτελούν το ελεγκτικό τους έργο.

Η επίθεση στις Ανεξάρτητες Αρχές, οι παρεμβάσεις στη Δικαιοσύνη, το σκάνδαλο των υποκλοπών, όπου είχαν τεθεί υπό παρακολούθηση πολιτικοί αντίπαλοι του κ. Μητσοτάκη, το μισό του υπουργικό συμβούλιο, η ηγεσία του στρατού, δικαστικοί και εισαγγελικοί λειτουργοί και δημοσιογράφοι, και η διαρροή προσωπικών δεδομένων για εκλογική χρήση του κυβερνώντος κόμματος είναι γεγονότα, τα οποία δεν μπορούν να γίνουν αποδεκτά σε κανένα ευρωπαϊκό κράτος, σε κανένα κράτος δικαίου, συνάδουν όμως με τις πρακτικές συγκάλυψης και τοποθέτησης ημετέρων και εκλεκτών σε θέσεις-κλειδιά για τον έλεγχο και την Δικαιοσύνη από την Κυβέρνηση Μητσοτάκη. Πρακτικές που είναι ορατές στην κοινωνία, η οποία για πρώτη φορά διατυπώνει με τόσο ηχηρό τρόπο τον κλονισμό της εμπιστοσύνης της όχι μόνον στην Κυβέρνηση, αλλά και την Δικαστική Εξουσία.

Οι πρακτικές υπονόμευσης του Κράτους Δικαίου και της απαξίωσης των θεσμών που μετέρχεται επίμονα, σταθερά και συνειδητά η Κυβέρνηση, κλονίζουν συθέμελα την εμπιστοσύνη των πολιτών απέναντι στην πολιτική, στους θεσμούς, τη Δικαιοσύνη και στις λειτουργίες του Κράτους, και προκαλούν αμφισβήτηση για την λειτουργία της Δημοκρατίας.

Επιπλέον, ο κ. Μητσοτάκης επιδεικνύει αντιθεσμική συμπεριφορά και κρύβεται συστηματικά, το τελευταίο διάστημα για περισσότερο από έναν μήνα, από τη Βουλή και τον ελληνικό λαό. Τα αιτήματα για προ ημερησίας διατάξεως συζήτηση στη Βουλή για το Έγκλημα των Τεμπών που κατατέθηκαν από την Αντιπολίτευση δεν προγραμματίστηκαν, με ευθύνη της Κυβέρνησης, εντός της προθεσμίας που ορίζει ο Κανονισμός της Βουλής.

Αυτή η συνολική αντιθεσμική συμπεριφορά έρχεται να προστεθεί στην εδώ και καιρό διαρκή υποβάθμιση του βιοτικού επιπέδου των πολιτών, με το εντεινόμενο κύμα της ακρίβειας, την ανοχή στην αισχροκέρδεια και στην εγκατάλειψη των πυλώνων του κοινωνικού κράτους -όπως η δημόσια εκπαίδευση και το δημόσιο σύστημα υγείας.

Ταυτόχρονα, η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, πέρα από το δυστύχημα-έγκλημα των Τεμπών και το σκάνδαλο των υποκλοπών, είναι η Κυβέρνηση των καρτέλ και της ακρίβειας.

Ο κ. Μητσοτάκης και η Κυβέρνησή του είναι υπεύθυνοι για την εκτεταμένη και οριζόντια φτωχοποίηση του ελληνικού λαού. Οι Ελληνίδες και οι Έλληνες βρίσκονται μισθολογικά στον «πάτο» της Ευρώπης, με τον πληθωρισμό και την ακρίβεια να κατατρώνε τα ήδη χαμηλά εισοδήματά τους, αποκλεισμένοι, παράλληλα από την πρόσβαση σε βασικές κοινωνικές παροχές. Η Κυβέρνηση, αντί να πάρει ουσιαστικά μέτρα για την αντιμετώπιση της ακρίβειας, ουσιαστικά υπερασπίζεται τα ολιγοπώλια και τα καρτέλ σε ενέργεια και τράπεζες.

Η Ελλάδα, λοιπόν, μοιάζει όλο και λιγότερο με μια σύγχρονη ευρωπαϊκή χώρα, καθώς η Κυβέρνηση αδυνατεί να διασφαλίσει στους πολίτες αξιοπρεπές εισόδημα, στοιχειώδη ασφάλεια και τα διαχρονικά κεκτημένα του κοινωνικού κράτους. Η

απομάκρυνση της χώρας μας από το ευρωπαϊκό θεσμικό και κοινωνικό κεκτημένο έχει άμεση και δραματική επίδραση στην ευημερία των πολιτών και την πρόοδο της κοινωνίας, στην αποτελεσματική προώθηση θεμελιωδών ατομικών, κοινωνικών και πολιτικών δικαιωμάτων και στη δίκαιη, ανθεκτική και βιώσιμη ανάπτυξη της χώρας, με δίκαιη κατανομή του παραγόμενου πλούτου και σεβασμό στους ανθρώπους, το περιβάλλον, τα οικοσυστήματα, τις νέες γενιές.

Η θεσμική και πολιτική υποβάθμιση που πλήττει σήμερα την Χώρα μας ως αποτέλεσμα συγκεκριμένων κυβερνητικών επιλογών και ενεργειών, λειτουργεί, αναμφισβήτητα σε βάρος των πολιτών, των πολιτικών και κοινωνικών δικαιωμάτων και της ποιότητας ζωής τους, προκαλώντας τους απογοήτευση και στερώντας τους κάθε πίστη στους θεσμούς, στη Δικαιοσύνη και στη δυνατότητα για ένα καλύτερο αύριο. Υπό το πρίσμα αυτό, η παρούσα πρόταση δυσπιστίας αφορά σε όλες τις παραμέτρους ενός Κράτους Δικαίου, που έχουν κλονισθεί βαρύτατα μέσα από την παρατεταμένη αναξιοκρατία, διαφθορά και αδιαφορία για την ανθρώπινη ζωή κι ευημερία.

Το Έγκλημα των Τεμπών υπήρξε η θρυαλλίδα που κατέδειξε στην Ελληνική κοινωνία ότι η Διαφθορά σκοτώνει. Και ότι η Δικαιοσύνη είναι υπόθεση της Κοινωνίας, που δεν ανέχεται πλέον την ανισονομία και τα προνόμια ενός πολιτικού προσωπικού που ενδιαφέρεται μόνον για την διατήρηση της εξουσίας του κι αδιαφορεί για την ανθρώπινη ζωή, αλλά και δεν διστάζει να παρεμβαίνει στους θεσμούς του Κράτους Δικαίου και στην ίδια την Δικαστική λειτουργία.

Η ήδη διαμορφωθείσα κατάσταση, μετά και την πρόσφατη μεγαλειώδη παρουσία του Ελληνικού Λαού που διαδήλωσε για την Αλήθεια και τη Δικαιοσύνη, πιστοποιεί την πολιτική και ηθική απονομιμοποίηση της Κυβέρνησης και του ίδιου του Πρωθυπουργού, οι χειρισμοί και οι ενέργειες των οποίων οδήγησαν τα εκατομμύρια πολίτες στην Ελλάδα και το εξωτερικό στους δρόμους, με αίτημα την απονομή Δικαιοσύνης για τους 57 αδικοχαμένους συνανθρώπους μας, για τα επιζώντα θύματα και τις οικογένειες των νεκρών, με την πεποίθηση ότι αξίζουμε και δικαιούμαστε περισσότερα και με την αποφασιστική υπεράσπιση εκείνων που αγωνίζονται όλο αυτό το διάστημα για αλήθεια, διαφάνεια και δικαιοσύνη.

Για όλους αυτούς τους λόγους

Έχοντας συνείδηση της ευθύνης μας απέναντι στην κοινωνία και την ιστορία και απέναντι στον ελληνικό λαό, από τον οποίο πηγάζει κάθε εξουσία.

Υποβάλλουμε πρόταση δυσπιστίας κατά της Κυβέρνησης σύμφωνα με το άρθρο 84 παρ. 2 του Συντάγματος και το άρθρο 142 του Κανονισμού της Βουλής.

ΟΙ ΠΡΟΤΕΙΝΟΝΤΕΣ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ

Ανδρουλάκης Νικόλαος

Αποστολάκη Μιλένα

Αχμέτ Ιλχάν

Βατσινά Ελένη

Γερουλάνος Παύλος

Γιαννακοπούλου Κωνσταντίνα (Νάντια)

Γρηγοράκου Παναγιώτα (Νάγια)

Δουδωνής Παναγιώτης

Θρασκιά Ουρανία (Ράνια)

Καζάνη Αικατερίνη

Κατρίνης Μιχάλης

Κουκουλόπουλος Παρασκευάς (Πάρις)

Κωνσταντινόπουλος Οδυσσέας

Λιακούλη Ευαγγελία

Μάντζος Δημήτριος

Μιχαηλίδης Σταύρος

Μουλκιώτης Γεώργιος

Μπιάγκης Δημήτριος

Νικητιάδης Γεώργιος

Νικολαΐδης Αναστάσιος

Πάνας Απόστολος

Παπανδρέου Γεώργιος

Παππάς Πέτρος

Παρασκευαΐδης Παναγιώτης

Παραστατίδης Στέφανος

Παρασύρης Φραγκίσκος

Πουλάς Ανδρέας

Σπυριδάκη Αικατερίνη

Σταρακά Χριστίνα

Τσίμαρης Ιωάννης

Χνάρης Εμμανουήλ

Χρηστίδης Παύλος

Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ

Φάμελλος Σωκράτης, Πρόεδρος του ΣΥΡΙΖΑ-ΠΣ

Καλαματιανός Διονύσης

Ακρίτα Έλενα

Βέττα Καλλιόπη

Γαβρήλος Γιώργος

Γεροβασίλη Όλγα

Γιαννούλης Χρήστος

Δούρου Ειρήνη

Ζαμπάρας Μιλτιάδης

Καραμέρος Γιώργος

Κασιμάτη Νίνα

Κεδίκογλου Συμεών

Κόκκαλης Βασίλης

Κοντοτόλη Μαρίνα

Μαμουλάκης Χάρης

Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος

Μπάρκας Κωνσταντίνος

Νοτοπούλου Κατερίνα

Ξανθόπουλος Θεόφιλος

Παναγιωτόπουλος Ανδρέας

Παπαηλιού Γιώργος

Παππάς Νίκος

Πολάκης Παύλος

Τσίπρας Αλέξης

Τσαπανίδου Πόπη

Ψυχογιός Γιώργος

Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης)

Αναγνωστοπούλου Αθανασία (Σία)

Αχτσιόγλου Ευτυχία (Εφη)

Ζεϊμπέκ Χουσεϊν

Ηλιόπουλος Αθανάσιος (Νάσος)

Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη)

Τζανακόπουλος Δημήτριος

Τζούφη Μερóπη

Τσακαλώτος Ευκλείδης

Φερχάτ Οζγκιούρ

Φωτίου Θεανώ

Ζωή Ν. Κωνσταντοπούλου

Αλέξανδρος Καζαμίας

Ελένη Καραγεωργοπούλου

Διαμαντής Καραναστάσης

Γεωργία Κεφαλά

Σπύρος Μπιμπίλας

Αποστολάκης Ευάγγελος

Σαρακιώτης Ιωάννης

Θεοδώρα Τζάκρη

Αλέξανδρος Αυλωνίτης

Κυριακή Μάλαμα

Γιώτα Πούλου

Δρ. Μιχαήλ Χουρδάκης

Ραλλία Χρηστίδου

Μπαράν Μπουρχάν

