****

**Πρόταση του ΠΑΣΟΚ – Κινήματος Αλλαγής στην Εξεταστική Επιτροπή για «τη διερεύνηση του εγκλήματος των Τεμπών και όλων των πτυχών, που σχετίζονται με αυτό»**

Στις 28 Φεβρουαρίου 2023  η μεγαλύτερη σιδηροδρομική τραγωδία στη χώρα μας στέρησε τη ζωή σε 57 συνανθρώπους μας. Το επιβατικό τρένο Intercity, που εκτελούσε το δρομολόγιο Αθήνα – Θεσσαλονίκη, συγκρούστηκε μετωπικά με εμπορική αμαξοστοιχία, λίγο έξω από τον Σ.Σ. Λάρισας, συνεπεία της ταυτόχρονης κίνησής τους στη γραμμή καθόδου. Τη σύγκρουση ακολούθησε τεράστια έκρηξη με αποτέλεσμα οι συρμοί να τυλιχθούν στις φλόγες, ενώ οι θερμοκρασίες, που αναπτύχθηκαν, ξεπέρασαν τους 1.500 βαθμούς. Νέοι συνάνθρωποί μας έχασαν τη ζωή τους άδικα και με τραγικό τρόπο, ενώ πολλοί από αυτούς κυριολεκτικά εξαϋλώθηκαν.

Το έγκλημα  που συντελέστηκε ανέδειξε τις τραγικές ελλείψεις στην ασφάλεια των ελληνικών σιδηροδρόμων, καθώς βασικά συστήματα ασφαλείας δεν ήταν σε λειτουργία τη στιγμή του δυστυχήματος.

Η εφαρμογή του συστήματος τηλεδιοίκησης αλλά και σηματοδότησης, στο σιδηροδρομικό δίκτυο (Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Προμαχώνας) προβλέφθηκε στην μοιραία σύμβαση 717, η οποία υπογράφηκε τον Σεπτέμβριο του 2014, μεταξύ της ΕΡΓΟΣΕ και της κοινοπραξίας ΤΟΜΗ (θυγατρική του Άκτορα) – Alstom HELLAS. Η σύμβαση αυτή προέβλεπε χρόνο παράδοσης του έργου τα 2 έτη (δηλ. τον Σεπτέμβριο του 2016). Τον Σεπτέμβριο του 2016 και ενώ το έργο δεν είχε παραδοθεί ακόμη, δόθηκε από την ΕΡΓΟΣΕ η πρώτη παράταση στην εκτέλεσή του. Στα επόμενα τέσσερα χρόνια, μέχρι τον Ιανουάριο του 2021 δόθηκαν συνολικά από την ΕΡΓΟΣΕ οκτώ παρατάσεις για την παράδοση του έργου, κατόπιν αιτήσεων της αναδόχου κοινοπραξίας.

Σημειώνουμε εδώ ότι σύμφωνα με την κατάθεση του εκπροσώπου της κοινοπραξίας και στελέχους του Άκτορα κ. Καραβάκη, η αναλογία ΤΟΜΗ – ALSTOM ήταν (75%-25%) ενώ η ΤΟΜΗ δεν είχε ούτε τεχνογνωσία ούτε εμπειρία από ανάλογα έργα και την εμπειρία εξασφάλιζε η ιταλική θυγατρική της ALSTOM ως δανειοπάροχος εμπειρίας.

Το 2019 έπειτα από καταγγελίες σχετικά με την πρόοδο της εκτέλεσης της σύμβασης 717, η Οικονομική Εισαγγελία αποφασίζει να διεξάγει προκαταρκτική εξέταση, στο πλαίσιο της οποίας ζήτησε από την Εθνική Αρχή Διαφάνειας (ΕΑΔ) να διεξάγει έλεγχο. Η ΕΑΔ μετά από δύο χρόνια παρέδωσε πόρισμα στο οποίο καταλόγισε σε συγκεκριμένα πρόσωπα και υπηρεσίες πειθαρχικές ευθύνες για πράξεις και παραλείψεις τους σχετικά με την εκτέλεση της σύμβασης 717. Το πόρισμα αυτό κοινοποιήθηκε στον τότε υπουργό Μεταφορών και Υποδομών, κ. Κώστα Καραμανλή και στην Εισαγγελία Πρωτοδικών Αθηνών για να προβούν στις απαραίτητες ενέργειες. Ο κ. Καραμανλής δεν προέβη σε κάποια ενέργεια , ενώ η Εισαγγελία αρχειοθέτησε την υπόθεση.

Τον Νοέμβριο του 2019 ο κ. Καραμανλής υπέγραψε με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ (μετέπειτα Hellenic Train) μνημόνιο διαπραγμάτευσης για την ανάθεση των ΥΔΥ (υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, δηλαδή για την επιδότηση των άγονων γραμμών) ύψους 750 εκ. ευρώ με αντάλλαγμα σημαντικές επενδύσεις της ΤΡΑΙΝΟΣΕ σε νέο τροχαίο υλικό και υποδομές). Διαπραγματευτές ορίστηκαν για μεν την ΤΡΑΙΝΟΣΕ ο κ. Φ. Τσαλίδης τότε Διευθύνων Σύμβουλός της και για το Δημόσιο, ο κ. Ν. Σταθόπουλος τότε Γενικός Γραμματέας μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Τον Νοέμβριο του 2020, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ με την απόφαση του Διοικητικού της Συμβουλίου ενέκρινε ομόφωνα το αποτέλεσμα της διαπραγμάτευσης Τσαλίδη – Σταθόπουλου και κατέθεσε ενυπόγραφα στο Υπουργείο σχέδιο σύμβασης ΥΔΥ με 645 εκ. ευρώ ελάχιστη επένδυση εκ μέρους της για την επιδότηση των 750 εκ. ευρώ εκ μέρους του Δημοσίου. Για την επένδυση αυτή αντίστοιχα το Ελληνικό Δημόσιο αναλάμβανε την υποχρέωση ολοκλήρωσης της 717 (σηματοδότηση – τηλεδιοίκηση) και της 10004 (ETCS, European Train Control System) έως το τέλος του 2021.

Τον Ιούλιο του 2022, και ενώ στο μεταξύ έχουν παραιτηθεί τόσο ο κ. Ν. Σταθόπουλος (Μάρτιος 2021) όσο και ο κ. Φ. Τσαλίδης (Σεπτέμβριος 2021), ο κ. Κ. Καραμανλής φέρει προς κύρωση  στη Βουλή τροποποιημένη τη σύμβαση ως προς το περιεχόμενό της, την οποία έχει υπογράψει με τον νέο Δ/ντα Σύμβουλο της Hellenic Train  (όπως μετονομάστηκε η ΤΡΑΙΝΟΣΕ) κ. Capotorto και ψηφίζεται ο νόμος 4953/2022 μόνο από τη Νέα Δημοκρατία. Με τη νέα σύμβαση αφενός μειώνονται από 645 εκ. ευρώ στα 77 εκ. ευρώ οι υποχρεώσεις επένδυσης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ-Hellenic Train και αφετέρου εξαφανίζεται η δέσμευση του Δημοσίου για την ολοκλήρωση έως το τέλος 2021 των συμβάσεων 717 και 10004. Παρ’ όλα αυτά η επιδότηση  της Hellenic Train από το Ελληνικό Δημόσιο, παραμένει στο ίδιο ύψος των 750 εκατ. ευρώ δηλαδή 50 εκατ. ευρώ το χρόνο για δεκαπέντε χρόνια. Η ανωτέρω  σύμβαση ψηφίστηκε από την κυβερνητική πλειοψηφία με εισήγηση του Κ. Καραμανλή, ως εισηγητή Υπουργού Μεταφορών και Υποδομών κατά προφανή παραβίαση της σχετικής Ευρωπαϊκής νομοθεσίας και ειδικότερα του άρθρου 4§4 του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007, απαλλάσσοντας την Hellenic Train  από υποχρεώσεις διενέργειας δημόσιων επενδύσεων περίπου 580 εκ. ευρώ, ενώ ταυτόχρονα της προσέφερε επιπλέον πέντε (5) έτη επιδοτήσεων.

Τον Μάιο του 2022 το γραφείο των Ευρωπαίων Εισαγγελέων στην Αθήνα δέχεται ανώνυμη καταγγελία, όπου επισημαίνεται ο κίνδυνος από τη μη ολοκλήρωση της σύμβασης 717 και συγκεκριμένα καταγγέλθηκε ότι: α) ο ανάδοχος δεν κηρύχθηκε έκπτωτος, παρόλο που είχαν λήξει όλες οι αποκλειστικές προθεσμίες και δεν είχε εγκεκριμένες μελέτες, β) η ανάταξη της σηματοδότησης εξοπλισμού Bombardier γινόταν αποκλειστικά από την εταιρεία ΤΟΜΗ η οποία δεν διέθετε τη σχετική εμπειρία, γ) η μη εκπόνηση και έγκριση μελετών από τη δανειοπάροχο εταιρεία, καθώς και η μη παροχή της εξειδικευμένης εμπειρίας και τεχνογνωσίας κατά τη διάρκεια εκτέλεσης εργασιών συνιστά παραβίαση των όρων της σύμβασης και για τούτο επιβλήθηκε δημοσιονομική διόρθωση δ) η ΕΡΓΟΣΕ άλλαξε παράτυπα το φυσικό αντικείμενο της σύμβασης, προκειμένου να πετύχει τεχνηέντως την υπογραφή της πρώτης συμπληρωματικής σύμβασης του επίμαχου έργου, αξίας 13.320.240 ευρώ με την κοινοπραξία, ενώ παράλληλα με απόφαση του τότε αρμόδιου Υπουργού κ. Κ. Καραμανλή δόθηκε αδικαιολόγητα αποζημίωση στον ανάδοχο ύψους 2.767.782,93 ευρώ για θετικές ζημιές, ε) στο τμήμα Οινόη – Τιθορέα αποξηλώθηκε εξοπλισμός, που είχε πληρωθεί με ευρωπαϊκά κονδύλια κατά παράβαση των όρων της σύμβασης.

Με βάση την ανωτέρω καταγγελία η αρμόδια Ευρωπαία Εισαγγελέας ζήτησε την ανάσυρση της ποινικής δικογραφίας λόγω εμφάνισης νέων στοιχείων, ενώ πέραν των ανωτέρω, εξέδωσε πόρισμα στο οποίο έκανε λόγο για υποψίες τέλεσης αξιόποινων πράξεων από πρώην μέλη της Ελληνικής Κυβέρνησης και συγκεκριμένα εκτίμησε ότι οι εν λόγω εικαζόμενες αξιόποινες πράξεις αφορούν στο έγκλημα της παράβασης καθήκοντος, που φέρεται ότι διαπράχθηκε από τον πρ. Υπουργό Μεταφορών και Υποδομών Χρ. Σπίρτζη και το έγκλημα της κακουργηματικής απιστίας σε βάρος των οικονομικών συμφερόντων της Ε.Ε. και του Ελληνικού Δημοσίου, που φέρεται ότι διαπράχθηκε από τον πρ. Υπουργό Μεταφορών και Υποδομών Κ. Καραμανλή.

Η Ευρωπαία Εισαγγελέας παρέπεμψε την υπόθεση στις εθνικές αρχές και συγκεκριμένα στον Εισαγγελέα του Αρείου Πάγου, ο οποίος με τη σειρά του διαβίβασε την υπόθεση στον Πρόεδρο της Βουλής δεδομένου ότι μόνο η Βουλή είναι αρμόδια για την διενέργεια έρευνας και άσκησης ποινικής δίωξης για ποινικά αδικήματα, που τελέστηκαν από μέλη της Κυβέρνησης.

Το ΠΑΣΟΚ – Κίνημα Αλλαγής κατέθεσε αίτημα για σύσταση ειδικής κοινοβουλευτικής επιτροπής για τη διενέργεια προκαταρκτικής εξέτασης, κατά το άρθρο 86 παρ.3 του Συντάγματος, προκειμένου να διερευνηθούν τυχόν ποινικές ευθύνες πολιτικών προσώπων. Η κυβερνητική πλειοψηφία καταψήφισε την πρότασή μας, η οποία υπερψηφίστηκε από όλα τα υπόλοιπα κόμματα.  Αντιθέτως η κυβερνητική πλειοψηφία υπερψήφισε την πρόταση του ΚΚΕ για σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής «για τη διερεύνηση του εγκλήματος των Τεμπών και όλων των πτυχών που σχετίζονται με αυτό». Η πρόταση του ΚΚΕ την οποία υιοθέτησε η κυβερνητική πλειοψηφία προέκρινε να ερευνηθούν οι συνθήκες λειτουργίας του Ελληνικού σιδηροδρόμου από το 1997, είκοσι έξι δηλαδή χρόνια πριν το έγκλημα των Τεμπών.

Οι εργασίες της Επιτροπής ξεκίνησαν στις 23 Νοεμβρίου 2023. Καθ’ όλη τη διάρκεια των εργασιών της Εξεταστικής Επιτροπής γίναμε μάρτυρες της συντεταγμένης προσπάθειας συγκάλυψης της υπόθεσης από την κυβερνητική πλειοψηφία, με τον μεθοδευμένο αποκλεισμό μαρτύρων κομβικής σημασίας για τη διαλεύκανση της υπόθεσης, τους οποίους προτείναμε, μαζί με άλλα κόμματα της αντιπολίτευσης.

Επαναφέραμε επανειλημμένως και με επιμονή το αίτημά μας στις συνεδριάσεις της Εξεταστικής Επιτροπής προκειμένου να κληθούν κρίσιμοι μάρτυρες, όμως, οι βουλευτές μέλη της Ν.Δ. που συγκροτούν την πλειοψηφία της Εξεταστικής Επιτροπής το απέρριψαν. Ενδεικτικά αναφέρουμε τους κ.κ. Κ. Γενιδούνια (πρ. Πρ. Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Μηχανοδηγών), Κ. Σπηλιόπουλο (πρ. Πρ. Δ.Σ. και Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ και του ΟΣΕ), Ν. Σταθόπουλο (πρ. Γ.Γ. του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών), Τριαντόπουλο (πρ. Υφυπουργός παρά τω Πρωθυπουργώ), Χ. Κατσιούλη (στέλεχος της ΕΡΓΟΣΕ επιβλέπων μηχανικός συστήματος σηματοδότησης ETCS) και Φ. Τσαλίδη  (πρ. Διευθύνων Σύμβουλος ΤΡΑΙΝΟΣΕ). Από την αρχή των εργασιών της Επιτροπής έγινε αντιληπτή η προσπάθεια της κυβερνητικής πλειοψηφίας για αποπροσανατολισμό της έρευνας και συγκάλυψη.

Επιλέχθηκε να καταθέσουν μάρτυρες, οι οποίοι κατείχαν θέσεις ευθύνης για τη λειτουργία των σιδηρόδρομων πριν 20 και πλέον χρόνια ενώ παράλληλα αποκλείστηκαν οι ανωτέρω μάρτυρες που είχαν άμεση γνώση για τη σημερινή κατάσταση του δικτύου, τη διαχείριση της σύμβασης 717, τις πολιτικές αποφάσεις που αφορούν την θητεία του κ. Κ. Καραμανλή στο Υπουργείο  Μεταφορών και Υποδομών. Είναι δε εντυπωσιακό ότι ορισμένοι από τους μάρτυρες που αποκλείστηκαν είναι ευρέως γνωστό στην κοινή γνώμη από δηλώσεις τους ότι είχαν εγγράφως προειδοποιήσει τον Υπουργό Μεταφορών και Υποδομών Κ. Καραμανλή για την κατάσταση που επικρατούσε στον σιδηρόδρομο και τον άμεσο κίνδυνο πρόκλησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων, προειδοποιήσεις που ο αρμόδιος Υπουργός επέλεξε συνειδητά να αγνοήσει.

Είδαμε επίσης τη συστηματική προσπάθεια των μελών της κυβερνητικής πλειοψηφίας στην Εξεταστική Επιτροπή να αποδώσουν την ευθύνη για το τραγικό δυστύχημα στον παράγοντα του ανθρώπινου λάθους, δηλαδή τις παραβιάσεις του Γενικού Κανονισμού Κυκλοφορίας από εργαζόμενους. Μια προσπάθεια που τους οδήγησε στο σημείο να επικαλεστούν πρόβλημα υγείας του νεκρού μηχανοδηγού της επιβατικής αμαξοστοιχίας, το οποίο αφορούσε παρελθόντα χρόνο του δυστυχήματος (έξι χρόνια πριν) και ενώ ο μηχανοδηγός κρινόταν κατόπιν  ικανός κατ’ έτος από τους αρμόδιους για την έκδοση πιστοποιητικών  γιατρούς.

Παρά όμως τις συντονισμένες και εν πολλοίς προκλητικές προσπάθειες της κυβερνητικής πλειοψηφίας για συγκάλυψη, κατέστη εφικτό από τις εργασίες της Εξεταστικής να συναχθούν συγκεκριμένα συμπεράσματα αναφορικά με τις αιτίες του τραγικού εγκλήματος των Τεμπών και την κατάσταση λειτουργίας των Ελληνικών σιδηροδρόμων την εποχή του δυστυχήματος. Ειδικότερα όπως προέκυψε και από τους τρεις εμπειρογνώμονες κ.κ. Προφυλλίδη (καθηγητής Συγκοινωνιακής Τεχνικής στο ΔΠΘ),  Χαλκιά (επίτιμος Πρόεδρος ΝΣΚ), Πυργίδη (καθηγητής Σιδηροδρομικής ΑΠΘ), οι οποίοι συμμετείχαν στην Επιτροπή εμπειρογνωμόνων, η οποία συνεστήθη από την κυβέρνηση αμέσως μετά το δυστύχημα, γνωστή ως «Επιτροπή Γεραπετρίτη», το δυστύχημα θα είχε αποφευχθεί εάν υπήρχε το σύστημα τηλεδιοίκησης και σηματοδότησης, θέση που εμπεριέχεται και στο σχετικό πόρισμά τους. Τα μέλη της Επιτροπής  **κατέθεσαν ότι την ημέρα της τραγωδίας δεν λειτουργούσε η φωτεινή σηματοδότηση, η τηλεδιοίκηση, το σύστημα επικοινωνίας GSMR, ούτε και το σύστημα αυτόματης πέδησης συρμών (ETCS), ενώ επεσήμαναν ότι αρκούσε και μόνο το σύστημα ETCS για να αποφευχθεί το ατύχημα**. Χάρη στο εν λόγω σύστημα, τα τρένα θα σταματούσαν αυτόματα και δεν θα συγκρούονταν, ενώ ακόμα κι αν είχε κάνει λάθος χάραξη ο σταθμάρχης, η ύπαρξη του συγκεκριμένου συστήματος θα είχε αποσοβήσει τη μετωπική σύγκρουση. Τα ανωτέρω επιβεβαίωσε με την κατάθεσή του και ο καθηγητής Παραγωγής και Μεταφορών στο Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας κ. Ζηλιασκόπουλος. Αξίζει να αναφερθεί, επίσης ότι στο πόρισμα των ανωτέρω εμπειρογνωμόνων **κρίνεται παράνομη η μετάταξη του σταθμάρχη Λάρισας και καταφανώς ελλιπής η εκπαίδευσή του**. Και στο σημείο αυτό η προσπάθεια της κυβερνητικής πλειοψηφίας να υπερασπιστεί την νομιμότητα της μετάταξης του σταθμάρχη ήταν συντεταγμένη και δηλωτική της πρόθεσης συγκάλυψης η οποία χαρακτήρισε την λειτουργία της καθ’ όλη τη διάρκεια των εργασιών της Επιτροπής.

Από τις προαναφερόμενες  καταθέσεις των μελών της Επιτροπής Γεραπετρίτη, γίνεται ευκόλως αντιληπτό ότι **η μη ολοκλήρωση της επίδικης σύμβασης 717/2014 τελεί σε άμεση αιτιώδη συνάφεια με το τραγικό δυστύχημα των Τεμπών. Εάν το σύστημα σηματοδότησης – τηλεδιοίκησης είχε παραδοθεί μέσα στην αποκλειστική προθεσμία, που η σύμβαση είχε προβλέψει, και σε κάθε περίπτωση λειτουργούσε στις 28/2/2023, το δυστύχημα  μετά βεβαιότητας δεν θα συνέβαινε**, **καθώς η χρήση και λειτουργία όλων των εν λόγω συστημάτων θα απέτρεπε τη σύγκρουση, ακινητοποιώντας τις αμαξοστοιχίες είτε μέσω του συστήματος ETCS, είτε ταυτόχρονα μέσω της λειτουργίας της τηλεδιοίκησης ΚΕΚ Λάρισας, της αμφίδρομης σηματοδότησης της γραμμής και του συστήματος GSMR.** Σημειώνουμε ότι το Κέντρο Ελέγχου Κυκλοφορίας Λάρισας είχε καταστραφεί το 2019 εξαιτίας πυρκαγιάς, που ξέσπασε στην περιοχή Ζάχαρη και μέχρι το τραγικό δυστύχημα, δηλαδή 4 χρόνια μετά, δεν είχε αποκατασταθεί. Για τις παραλείψεις στην εκτέλεση της σύμβασης 717 που οδήγησε στο τραγικό δυστύχημα   έχει ήδη ασκηθεί ποινική δίωξη σε βάρος 23 προσώπων, 18 εκ των οποίων είναι  υπάλληλοι  της ΕΡΓΟΣΕ και της Ελληνικής Διαχειριστικής Αρχής του Επιχειρησιακού Προγράμματος Υποδομών, Μεταφορών, Περιβάλλοντος και Αειφόρου Ανάπτυξης για σειρά κακουργηματικών πράξεων όπως απάτη, απιστία, ψευδή βεβαίωση, με σκοπό τον παράνομο προσπορισμό οφέλους, ηθική αυτουργία στην απάτη και τις ψευδείς βεβαιώσεις.

Αξίζει να σημειώσουμε, ότι η κυβερνητική πλειοψηφία πρότεινε  τη  διαβίβαση της κατάθεσης του κ. Capotorto (Πρόεδρος του Δ.Σ. της Hellenic Train) στην Εισαγγελία Εφετών Λάρισας, προκειμένου να εξετασθεί το ενδεχόμενο ψευδορκίας, με αφορμή την κατάθεση του. Το ΠΑΣΟΚ και τα υπόλοιπα κόμματα της αντιπολίτευσης συναίνεσαν. Στη συνέχεια τα κόμματα της αντιπολίτευσης πρότειναν  η Επιτροπή να διαβιβάσει  αναλόγως για το ενδεχόμενο της ψευδορκίας, την κατάθεση του πρ. Υπουργού Μεταφορών και Υποδομών κ. Καραμανλή,  ο οποίος διαβεβαίωνε την Επιτροπή για γεγονότα τα οποία διαψεύστηκαν  από έγγραφο του κ. Φ. Τσαλίδη (Δ/νων Σύμβουλος ΤΡΑΙΝΟΣΕ, 2016-2021) το οποίο η δημοσιογραφική έρευνα αποκάλυψε, καθώς  ο κ. Φ. Τσαλίδης αποκλείστηκε από την Εξεταστική Επιτροπή με απόφαση της κυβερνητικής πλειοψηφίας. Σε αντίθεση με την αντίδραση της Επιτροπής απέναντι στην κατάθεση του κ. Capotorto η κυβερνητική πλειοψηφία δεν έδωσε την συναίνεση της, επιλέγοντας να λειτουργήσει  ως συνήγορος υπεράσπισης του πρώην Υπουργού και όχι ως ανακριτική αρχή που διενεργεί κάθε αναγκαία έρευνα για τη διαλεύκανση του δυστυχήματος. Απέρριψε  το αίτημα του συνόλου των κομμάτων της αντιπολίτευσης, προσθέτοντας έναν ακόμη κρίκο στην αλυσίδα των ενεργειών συγκάλυψης που την βαραίνουν.

Μεθοδευμένη επίσης ήταν και η καθυστερημένη κλήση του πρ. Περιφερειάρχη Θεσσαλίας κ. Αγοραστού, προκειμένου να καταστεί κατηγορούμενος για την υπόθεση του «μπαζώματος» του χώρου του δυστυχήματος και να επικαλεστεί το δικαίωμά του στη σιωπή, όπως και πράγματι έκανε. Ενδεικτική της μεθόδευσης συγκάλυψης κρίνεται και η άρνηση της κυβερνητικής πλειοψηφίας  να κληθεί ο κ. Τριαντόπουλος (πρ. Υφυπουργός παρά τω Πρωθυπουργώ), ο οποίος σύμφωνα με την κατάθεση του πρ. Υπουργού Υγείας κ. Πλεύρη στην Εξεταστική Επιτροπή ηγήθηκε του κυβερνητικού κλιμακίου που βρέθηκε στον τόπο της τραγωδίας στις 2/3/2023. **Αποτέλεσμα των συντονισμένων αυτών αποφάσεων της κυβερνητικής πλειοψηφίας είναι  μέχρι σήμερα και παρά τις επίμονες ερωτήσεις να μην έχει δοθεί στη δημοσιότητα από την Κυβέρνηση το ονοματεπώνυμο εκείνου του κυβερνητικού αξιωματούχου που έδωσε την εντολή και συντόνισε τις εργασίες του «μπαζώματος» στον χώρο του δυστυχήματος, ήδη από την επόμενη ημέρα, αλλοιώνοντας κατ’ αυτόν τον τρόπο ουσιώδη στοιχεία της έρευνας, γεννώντας ακόμη περισσότερα ερωτηματικά σχετικά με την πυρκαγιά στα τρένα αλλά και ως προς τα εμπορεύματα που  μετέφερε η εμπορική αμαξοστοιχία της μοιραίας σύγκρουσης.**

Στις 28/02/2024 διαβιβάστηκε από την Εισαγγελία Εφετών Λάρισας στη Βουλή η ποινική δικογραφία για το έγκλημα των Τεμπών. Είχε προηγηθεί αντίστοιχο αίτημα της αντιπολίτευσης προκειμένου η Εξεταστική Επιτροπή να απευθυνθεί στην Εισαγγελία ζητώντας το σύνολο της σχηματισθείσας δικογραφίας. Από την μελέτη της δικογραφίας προέκυψε  ότι το αποσταλέν υλικό, ήταν τμήμα της σχηματισθείσας μέχρι εκείνη τη στιγμή δικογραφίας και όχι το σύνολο αυτής. Κατόπιν αυτού αποστείλαμε ως μέλη του ΠΑΣΟΚ-Κινήματος Αλλαγής στην Εξεταστική Επιτροπή  την από 04/03/2024 επιστολή, με την οποία ζητήσαμε από τον Πρόεδρο της Επιτροπής, να απευθυνθεί στο Συμβούλιο  Εφετών της Εισαγγελίας στη Λάρισα, ζητώντας τη διαβίβαση στην Εξεταστική Επιτροπή της Βουλής του συνόλου της σχηματισθείσας δικογραφίας. Λίγες  ώρες αργότερα ο Πρόεδρος της Εξεταστικής Επιτροπής απάντησε αρνητικά στο αίτημά μας.

Παρά τις επίμονες κρούσεις από τα μέλη της Επιτροπής για επαρκή παράταση των εργασιών της, προκειμένου να υπάρχει ο απαιτούμενος χρόνος για να αξιολογηθεί έστω και αυτή η ελλιπής δικογραφία, η κυβερνητική πλειοψηφία απέρριψε τα  αιτήματα αυτά, καλώντας σε συνεδρίαση τα μέλη της Επιτροπής στις 11 Μαρτίου με θέμα τη συζήτηση και έγκριση του πορίσματος της Επιτροπής.

Η απόρριψη της πρότασής μας για σύσταση προκαταρκτικής επιτροπής, συνιστά τον πρώτο κρίκο  στην αλυσίδα των ενεργειών της κυβερνητικής πλειοψηφίας με στόχο  τη συγκάλυψη της υπόθεσης. Η δεύτερη πράξη  διαδραματίστηκε καθ’ όλη  τη διάρκεια της λειτουργίας της Εξεταστικής Επιτροπής και ολοκληρώνεται με την αυθαίρετη απόφαση για συζήτηση και έγκριση του πορίσματος της Επιτροπής, ενώ είναι προφανές  ότι η Επιτροπή δεν έχει ολοκληρώσει το έργο της. Είχαμε επισημάνει ότι δεν νοείται ολοκλήρωση των εργασιών της Επιτροπής και έκδοση πορίσματος αν δεν κληθούν να καταθέσουν όλοι οι ουσιώδεις μάρτυρες. Η ζωντανή κατ’ αντιπαράσταση εξέταση αυτών των κρίσιμων μαρτύρων θα φώτιζε σημαντικές πτυχές  του τραγικού δυστυχήματος, ιδιαίτερα σε σχέση με τις ενδεχόμενες ποινικές ευθύνες πολιτικών προσώπων, τα οποία η κυβερνητική πλειοψηφία προσπάθησε καθ’ όλη τη διάρκεια των εργασιών της Επιτροπής με απροκάλυπτο τρόπο να προστατέψει.

Η αποχώρηση μας από τις εργασίες της Εξεταστικής Επιτροπής, όταν ο Πρόεδρός της ανακοίνωσε την απόφαση της πλειοψηφίας να μην κληθούν άλλοι μάρτυρες, την οποία αποχώρηση ακολούθησαν και άλλα κόμματα της αντιπολίτευσης, υπήρξε η ελάχιστη οφειλόμενη αντίδραση  στην ολοκλήρωση της μεθοδευμένης συγκάλυψης. Η παραμονή μας θα συνιστούσε νομιμοποίηση της αυθαίρετης απόφασης για διακοπή των εργασιών της Επιτροπής και ταυτοχρόνως θα μας καθιστούσε συμμέτοχους στη μεθόδευση της συγκάλυψης.

**Καθώς ούτε το σύνολο της δικογραφίας παραλάβαμε, ούτε ουσιώδεις μάρτυρες εξετάσθηκαν, η έκδοση  ολοκληρωμένου πορίσματος καθίσταται αδύνατη. Αυτή υπήρξε από την αρχή η επιδίωξη της κυβερνητικής πλειοψηφίας**. Η στέρηση από την Εξεταστική Επιτροπή και κατ´ επέκταση από την  Ελληνική κοινωνία κρίσιμων αποδεικτικών μέσων τα οποία με επαγωγικό τρόπο θα οδηγούσαν στην αποκάλυψη στοιχείων σε σχέση με πράξεις και παραλείψεις προσώπων που σχετίζονται με την τραγωδία των Τεμπών, ανάμεσα στα οποία βρίσκονται και συνδεδεμένα με την κυβερνητική πλειοψηφία πολιτικά πρόσωπα, τα οποία και προσπαθεί να προστατέψει.

**Από την άλλη η κυβερνητική επιλογή για συγκάλυψη, μέσω της μη ουσιαστικής διερεύνησης της υπόθεσης και ιδίως του ενδεχομένου ύπαρξης ποινικών ευθυνών σε πολιτικά πρόσωπα δεν είναι δυνατόν να γίνει αποδεκτή όχι από μόνο από το ΠΑΣΟΚ, αλλά πρωτίστως από την κοινωνία η οποία απαιτεί να χυθεί φως στην υπόθεση και να αποδοθούν ευθύνες όσο ψηλά και να βρίσκονται αυτές.**

Η περαιτέρω ποινική διερεύνηση της υπόθεσης επιβάλλεται από το αντικειμενικό γεγονός που ανωτέρω ήδη σημειώσαμε ότι έστω υπό τον παρελκυστικό τρόπο λειτουργίας της συγκεκριμένης Εξεταστικής Επιτροπής κατέστη εφικτό να εξαχθούν ξεκάθαρα συμπεράσματα που υποδεικνύουν την ύπαρξη αποχρωσών ενδείξεων ενοχής για τέλεση του ποινικού αδικήματος του άρθρου 291 ΠΚ, τελούμενο δια παραλείψεως και με ενδεχόμενο δόλο, όπως αυτό εισήχθη με τον Ν. 4619/2019, αλλά και με την προηγούμενή του μορφή, καθώς και του ποινικού αδικήματος της παράβασης καθήκοντος (259 ΠΚ) για συγκεκριμένα πολιτικά πρόσωπα και πιο συγκεκριμένα των δυο αρμόδιων Υπουργών Μεταφορών και Υποδομών των κυβερνήσεων ΣΥΡΙΖΑ και Νέας Δημοκρατίας, οι οποίοι φέρουν την ευθύνη για τη μη ολοκλήρωση των εργασιών **της επίδικης σύμβασης 717/2014, η οποία τελεί σε άμεση αιτιώδη συνάφεια με το τραγικό δυστύχημα των Τεμπών. Όπως ήδη τονίσαμε έχει ήδη προκύψει ότι εάν το σύστημα σηματοδότησης – τηλεδιοίκησης είχε παραδοθεί μέσα στην αποκλειστική προθεσμία, που η σύμβαση είχε προβλέψει, και σε κάθε περίπτωση λειτουργούσε στις 28/2/2023, το δυστύχημα  μετά βεβαιότητας δεν θα συνέβαινε**, **καθώς η χρήση και λειτουργία όλων των εν λόγω συστημάτων θα απέτρεπε τη σύγκρουση, ακινητοποιώντας τις αμαξοστοιχίες είτε μέσω του συστήματος ETCS, είτε ταυτόχρονα μέσω της λειτουργίας της τηλεδιοίκησης ΚΕΚ Λάρισας, της αμφίδρομης σηματοδότησης της γραμμής και του συστήματος GSMR.**

Έχει επίσης ήδη προκύψει με σαφήνεια ότι οι αρμόδιοι Υπουργοί Μεταφορών και Υποδομών τόσο της Κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ (Σπίρτζης), όσο και ιδίως της Κυβέρνησης Νέας Δημοκρατίας (Καραμανλής) είχαν επανειλημμένα ειδοποιηθεί τόσο από συνδικαλιστικούς φορείς, όσο και από αρμόδιες Αρχές για τον υφιστάμενο κίνδυνο σιδηροδρομικών ατυχημάτων, κίνδυνο που συνειδητά επέλεξαν να αγνοήσουν παραλείποντας να πράξουν εκείνα που όφειλαν για την έγκαιρη και σύμφωνα με τις συμβατικές υποχρεώσεις της αναδόχου κοινοπραξίας εκτέλεσης της σύμβασης 717/2014.

Ειδικά δε για τις ευθύνες του Κ. Καραμανλή θα πρέπει να επισημανθεί ότι οι εναντίον του αποχρώσες ενδείξεις ενοχής ενισχύονται από τα εξής αντικειμενικά δεδομένα :

- Τη συνειδητή αγνόηση του Πορίσματος της Εθνικής Αρχής Διαφάνειας.

- Τη σύμβαση με την Hellenic Train, που κατέθεσε ο συγκεκριμένος Υπουργός με δική του ευθύνη και πρωτοβουλία και η οποία ψηφίστηκε  τον Ιούλιο του 2022 αποκλειστικά και μόνο από το κόμμα της Νέας Δημοκρατίας. Σύμφωνα με τα ανωτέρω ο τότε Υπουργός Μεταφορών και Υποδομών, αγνοώντας προκλητικά την απόφαση του Δ.Σ της ΤΡΑΙΝΟΣΕ  του Νοεμβρίου του 2020 και ενεργώντας εις βάρος των συμφερόντων του Ελληνικού Δημοσίου και υπέρ των συμφερόντων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ μετέπειτα Hellenic Train, κατά παράβαση της σχετικής Ευρωπαϊκής Νομοθεσίας και ιδίως της διάταξης του άρθρου 4§4 του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007, μείωσε τις υποχρεώσεις επενδύσεων της τελευταίας σε τροχαίο υλικό και υποδομές από 645 εκ. ευρώ σε μόλις 77 εκ ευρώ, επεκτείνοντας παράλληλα τις υποχρεώσεις επιδότησης της Hellenic Train από το Ελληνικό Δημόσιο για πέντε ακόμα χρόνια.

- Ο τότε Υπουργός Μεταφορών και Υποδομών, δεν θέσπισε Εθνικούς Κανόνες Ασφαλείας ως όφειλε βάσει των Οδηγιών 2016/798 και 2016/797, ούτε έλαβε  μέτρα ασφαλείας με τη θέσπιση Νέων Εθνικών Κανόνων Ασφαλείας (άρθρο 60 Ν. 4632/2019).

- Το γεγονός ότι όχι απλά δεν κήρυξε έκπτωτο τον ανάδοχο της σύμβασης για τις τεράστιες καθυστερήσεις στην εκτέλεση του έργου, αλλά προέβη σε αδικαιολόγητη αποζημίωση ύψους 2.767.782,93 ευρώ για  θετικές ζημιές.

- Τη συνειδητή αγνόηση των έγγραφων προειδοποιήσεων του συνδικαλιστικού οργάνου των Μηχανοδηγών.

Όλα τα ανωτέρω δημιουργούν εύλογα ερωτηματικά αναφορικά με τις προθέσεις και τα κίνητρα του συγκεκριμένου μέλους της Κυβέρνησης και Υπουργού Μεταφορών και Υποδομών, πρωτίστως αναφορικά με το εάν το κίνητρο των πολιτικών του επιλογών ήταν η εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος ή η προάσπιση συγκεκριμένων επιχειρηματικών συμφερόντων.

Περαιτέρω και αναφορικά με τις ευθύνες του Υπουργού Μεταφορών και Υποδομών της κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ κ. Σπίρτζη οφείλουμε να σημειώσουμε ότι και εκείνος δεν κήρυξε έκπτωτο τον ανάδοχο της σύμβασης για τις τεράστιες καθυστερήσεις στην εκτέλεση του έργου ως όφειλε και επέλεξε να αγνοήσει τις προειδοποιήσεις για τα υπαρκτά ζητήματα ασφαλείας στον σιδηρόδρομο.

Είναι απολύτως βέβαιο ότι η εις βάθος διερεύνηση του ενδεχόμενου ύπαρξης ποινικών ευθυνών των ανωτέρω πολιτικών προσώπων για τη μη έγκαιρη ολοκλήρωση της σύμβασης 717/2014, αλλά και όλων των υπόλοιπων ειδικότερων θεμάτων στα πλαίσια Προανακριτικής Επιτροπής του άρθρου 86 του Συντάγματος, θα φωτίσει όλες τις πλευρές της υπόθεσης, κάτι που μέχρι σήμερα δεν κατέστη εφικτό από τις εργασίες της Εξεταστικής Επιτροπής με αποκλειστική ευθύνη της κυβερνητικής πλειοψηφίας.

**Από όσα παραπάνω αναφέρονται είναι προφανές ότι η Εξεταστική Επιτροπή θα πρέπει να μετατραπεί σε Προανακριτική Επιτροπή και να ασκήσει τις αρμοδιότητες της σύμφωνα με το άρθρο 86 του Συντάγματος.**

Τέλος βέβαιο είναι ότι σοβαρά ζητήματα και ενδεχόμενες ποινικές ευθύνες πολιτικών προσώπων και συγκεκριμένα μέλους ή μελών της Κυβέρνησης διαφαίνονται και από την ενσυνείδητη απόφαση αλλοίωσης του τόπου του εγκλήματος, λίγες μόλις ημέρες μετά το περιστατικό και χωρίς φυσικά να έχει ολοκληρωθεί η συλλογή στοιχείων και αποδεικτικού υλικού. Η συγκεκριμένη αλλοίωση  έχει συντελεστεί από την Περιφέρεια Θεσσαλίας χωρίς να είναι γνωστός ο «εντολέας» λόγω της μεθοδευμένης προσπάθειας συγκάλυψης από τη πλειοψηφία στην Εξεταστική Επιτροπή.

Συγκεκριμένα τα  ξημερώματα της 01/03/2023 συγκλήθηκε το Συντονιστικό Όργανο Πολιτικής Προστασίας (ΣΟΠΠ) και δόθηκαν εντολές προς τη Δ/νση Τεχνικών Έργων της Π.Ε. Λάρισας για διάθεση μηχανημάτων, που επιχείρησαν στον τόπο του δυστυχήματος για τις επόμενες εβδομάδες. Το Συντονιστικό Όργανο Πολιτικής Προστασίας είναι το ανώτατο επιχειρησιακό όργανο, το οποίο συγκροτείται και λειτουργεί, με απόφαση του Γενικού Γραμματέα Πολιτικής Προστασίας.

Μέχρι και σήμερα όμως δεν γνωρίζουμε ποιοι ακριβώς συμμετείχαν στη συνεδρίαση του ΣΟΠΠ αλλά ούτε και ποιος έδωσε την εντολή για το «μπάζωμα» του χώρου. Ειδικότερα, ο Χρ. Τριαντόπουλος (πρ. Υφυπουργός παρά τω Πρωθυπουργώ) παραχώρησε στις 07/03/2023 δύο τηλεοπτικές συνεντεύξεις, στους σταθμούς ΣΚΑΪ και TRT. Στον ΣΚΑΪ αναφέρει ότι *«το επιχειρησιακό κομμάτι που τρέξαμε εκείνες τις ημέρες στη Λάρισα, ήταν να προχωρήσει γρήγορα όλη η διαδικασία συλλογής και αποκατάστασης της περιοχής».* Ενώ χαρακτηριστικά προσθέτει: *«Ένα έργο που έτρεξε σε συνεργασία με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, με τις σιδηροδρομικές εταιρείες, με την Περιφέρεια κυρίως, με την Πυροσβεστική, την Αστυνομία αλλά και πάρα πολλούς ιδιώτες, που επιστρατεύτηκαν για να μπορέσει να αποκατασταθεί ο χώρος».* Στον TRT αναφέρει ότι: *«Είμαστε από την Πέμπτη με κυβερνητικό επιτελείο, στα Τέμπη, στη Λάρισα έτσι ώστε να προχωρήσει η διαδικασία συλλογής και αποκατάστασης του χώρου του τραγικού σιδηροδρομικού δυστυχήματος».* Ενώ σε σχετική ερώτηση του δημοσιογράφου απαντά: *«Έχει ολοκληρωθεί από την Κυριακή το βράδυ η συλλογή»*. Ο Υφυπουργός δεν διευκρίνισε τι εννοεί με τον όρο «αποκατάστασης» του χώρου ούτε ξεκαθαρίζει ποιες ενέργειες έκαναν οι εμπλεκόμενοι φορείς με τους οποίους «συνεργάστηκε» το κυβερνητικό επιτελείο.

Ο πρ. Υπουργός Υγείας κ. Πλεύρης, κατά την κατάθεσή του στην Εξεταστική Επιτροπή στις 20/02/2024 δηλώνει : *«Και εγώ το απόγευμα εκείνης της μέρας, είμαστε πια 1η Μαρτίου, κατέβηκα και γύρισα πίσω, όπου συγκροτήθηκε πια και ένα κυβερνητικό κλιμάκιο, στο οποίο δεν ήμουν μέλος. Ο κ. Τριαντόπουλος ήταν επικεφαλής του κυβερνητικού κλιμακίου και είναι μια σειρά από γενικούς γραμματείς, αν μπείτε μπορείτε να το δείτε, αυτό το κλιμάκιο είναι στις 2 Μαρτίου.*

*Δεν συμμετείχα -επειδή φαντάζομαι ότι αυτός είναι κι ο λόγος για τον οποίο κάποιοι συγγενείς έχουν ζητήσει να διερευνηθεί τυχόν δική μου εμπλοκή- σε καμία σύσκεψη εκτός νοσοκομείου. Δηλαδή, εγώ δεν έφυγα από το Γενικό Νοσοκομείο της Λάρισας και ό,τι σύσκεψη έγινε στο Γενικό Νοσοκομείο με συναρμόδιους ήταν αποκλειστικά και μόνο για την ταυτοποίηση των θυμάτων για την κατάσταση των νοσηλευομένων. Όχι απλά δεν έχω πάρει μέρος σε καμία απόφαση που να σχετίζεται με παρεμβάσεις που μπορεί να υπήρχαν στο πεδίο ή παρεμβάσεις απομάκρυνσης αμαξοστοιχιών, δεν ήμουν ούτε σε συζήτηση για το συγκεκριμένο θέμα.* *Με τον κ. Τριαντόπουλο δεν έχω συνυπάρξει στη Λάρισα. Εγώ έφυγα 1η του μηνός από τη Λάρισα. Ο κ. Τριαντόπουλος και το κλιμάκιο ανέβηκε στις 2 του μηνός. Με τον περιφερειάρχη τον κ. Αγοραστό, οι όποιες συνεννοήσεις μου περιορίστηκαν αποκλειστικά και μόνο στο να μπορούν συγγενείς που είχαν έρθει στο νοσοκομείο και ήταν από άλλες περιοχές, να βρούμε ξενοδοχεία για να μπορέσουν να μείνουν, καθώς επίσης και στο σκέλος, δυστυχώς, του πώς θα παραδοθούν οι σοροί και τα μέλη μέσω του γραφείου τελετών στους συγγενείς.»*. Περαιτέρω, σε σχετική ερώτηση αν έχει υπογράψει κάποιο πρακτικό του ΣΟΠΠ απάντησε αρνητικά, ενώ σε ερώτηση για το ποιοι συμμετείχαν στο κυβερνητικό κλιμάκιο απάντησε (κάνοντας ανάγνωση εγγράφου): *««Στη Λάρισα βρίσκεται ο Υφυπουργός παρά τω Πρωθυπουργώ, ο Χρήστος Τριαντόπουλος». Ήταν στις 2 του μηνός. «Ο κ. Τριαντόπουλος έχει στενότατη συνεργασία με τον Περιφερειάρχη Θεσσαλίας Κώστα Αγοραστό. Στο κυβερνητικό κλιμάκιο συμμετέχουν: Γενικός Γραμματέας Μεταφορών, Γενικός Γραμματέας Κοινωνικής Αλληλεγγύης, Γενικός Γραμματέας Υπηρεσιών Υγείας», είναι ο κ. Κωτσιόπουλος, που ήταν μόνο για τα θέματα των νοσοκομείων, «Γενικός Γραμματέας Πολιτικής Προστασίας». Αυτό λοιπόν είναι το κλιμάκιο που είναι στις 2 του μηνός. Άρα εγώ να έχω συμμετάσχει σε οποιαδήποτε απόφαση στη 1, δεν έχω συμμετάσχει».*

Την 01/03/2024, ο κ. Τριαντόπουλος απαντώντας σε σχετική επίκαιρη ερώτηση στη Βουλή, δηλώνει: *«Οι ισχυρισμοί αυτοί δεν έχουν καμία σχέση με την πραγματικότητα. Το είχα υπογραμμίσει και τον Νοέμβριο, το κάνω και τώρα. Οι αρμόδιοι που συμμετείχαν στο Συντονιστικό, έπειτα από αίτημα της Πυροσβεστικής, αποφάσισαν τις παρεμβάσεις και τις διαμορφώσεις χώρου, αυτές, που έπρεπε να γίνουν για ένα τέτοιο μεγάλο και δύσκολο δυστύχημα, όπως προβλέπεται από το Ειδικό Σχέδιο Διαχείρισης Ανθρώπινων Απωλειών. Οι λεπτομέρειες έχουν απαντηθεί από αυτούς που είχαν την υπηρεσιακή ευθύνη στο πεδίο ώστε να προχωρήσουν οι έρευνες, να εντοπιστούν τα θύματα και να γίνουν όλες οι προβλεπόμενες ενέργειες. Διαμόρφωσαν τον χώρο, όπως οι ίδιοι έκριναν σύμφωνα με τα προβλεπόμενα, τις διαδικασίες και τις ανάγκες που εντόπισαν. Και όχι με εντολές. Προχώρησαν με ενέργειες προκειμένου να μπορέσουν να ολοκληρώσουν το έργο τους, το πραγματικά δύσκολο έργο τους, να ολοκληρώσουν την έρευνα και να ανταποκριθούν στην αγωνία των οικογενειών, των συγγενών, των οικείων. Τίποτα περισσότερο και τίποτα λιγότερο. Και θέλω να υπογραμμίσω το εξής. Δεν έδωσα εντολές για κάτι. Δεν είχα τέτοιο ρόλο. Δεν είχα τέτοια αρμοδιότητα. Δεν συμμετείχα στις συνεδριάσεις του Συντονιστικού, του ΣΟΠΠ, μια απλή αναζήτηση στα πρακτικά το επιβεβαιώνει. Δεν αναφέρομαι στην εξώδικη απάντηση του Κώστα Αγοραστού. Και αυτό μπορεί κάποιος απλά να το επιβεβαιώσει. Άλλωστε το έχει δηλώσει δύο φορές και ο πρώην Περιφερειάρχης. Ήμουν και είμαι πάντα ξεκάθαρος. Ήμουν εκεί για να βοηθήσω όσους επιχειρούσαν σε αυτήν τη δύσκολη κατάσταση. Με σεβασμό στους γονείς, που θεωρώ πως κανείς μας δεν μπορεί να νιώσει το δράμα τους. Με σεβασμό και στη Δικαιοσύνη, που είναι εκείνη, που θα ρίξει φως σε όλα, όπως θέλουμε όλοι. Με μέλημα, όπως υπογράμμισε ο Πρωθυπουργός, το ποτέ ξανά από σύνθημα, να γίνει επιτέλους πραγματικότητα».*

Με αυτήν του την απάντηση, ο κ. Τριαντόπουλος αναίρεσε επί της ουσίας και τους ισχυρισμούς του κ. Πλεύρη αλλά και τις δικές του δηλώσεις στα τηλεοπτικά μέσα λίγες ημέρες μετά το τραγικό δυστύχημα, καθώς όπως προαναφέρθηκε περιέγραφε αναλυτικά σε συνεντεύξεις του σε ποιες ενέργειες προχωρούσε η κυβέρνηση αμέσως μετά το δυστύχημα.

Υπενθυμίζεται ότι την ώρα που γίνονταν αυτές οι εργασίες, μεταξύ 1ης και 6ης Μαρτίου 2023, μία από τις εταιρείες που τις εκτελούσαν δεν είχε καν συσταθεί. Το σύνολο των εργασιών εκτελέστηκε από πέντε εταιρείες που ανέλαβαν το έργο με απευθείας ανάθεση, με συνολικό κόστος 647.862,80 ευρώ. Η άρνηση της κυβερνητικής πλειοψηφίας ως προς το αίτημα όλων των κομμάτων της αντιπολίτευσης να κληθεί ως μάρτυρας στην Εξεταστική Επιτροπή ο κ. Τριαντόπουλος συνιστά άλλη μια εξόφθαλμη ενέργεια συγκάλυψης των αιτίων και των υπευθύνων. Στοχεύει στην προφανή προστασία μελών της κυβέρνησης και στη συσκότιση των πραγματικών περιστατικών.

Στον βαθμό που με αποκλειστική ευθύνη της κυβερνητικής πλειοψηφίας της Εξεταστικής Επιτροπής δεν κατέστη εφικτό το ειδικότερο αυτό θέμα να φωτιστεί από την κατάθεση  του Κ. Αγοραστού και από τη μη κλήτευση του Χ. Τριαντόπουλου, το ΠΑΣΟΚ επιφυλάσσεται να επανέλθει στο ζήτημα όταν από την ποινική διερεύνηση της υπόθεσης προκύψουν οι ειδικά προσδιορισμένες ευθύνες σε συγκεκριμένα πολιτικά πρόσωπα, ως προς τη μετά την τραγωδία διαχείριση και ειδικότερα ως προς τις παρεμβάσεις στον τόπο του εγκλήματος.

 **Αθήνα, 10 Μαρτίου 2024**

**Τα μέλη της εξεταστικής επιτροπής**

**Μιλένα Αποστολάκη**

**Γιώργος Νικητιάδης**

**Απόστολος Πάνας**