

Αθήνα, 5 Μαρτίου 2025

**Προς τον κ. Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων**

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

Το δυστύχημα-έγκλημα των Τεμπών, που έλαβε χώρα στις 28 Φεβρουαρίου 2023 αποτελεί τη μεγαλύτερη σιδηροδρομική τραγωδία στην ιστορία της Ελλάδας, αλλά και ένα από τα μεγαλύτερα σιδηροδρομικά δυστυχήματα στην Ευρώπη. Η μετωπική σύγκρουση του επιβατικού τρένου Intercity, που εκτελούσε το δρομολόγιο Αθήνα-Θεσσαλονίκη, με εμπορική αμαξοστοιχία είχε το τραγικό αποτέλεσμα να χάσουν άδικα τη ζωή τους 57 συμπολίτες μας, και να τραυματιστούν δεκάδες ακόμη - κάποιοι εξ αυτών πολύ σοβαρά.

Δύο χρόνια αργότερα, τα ογκώδη και πρωτοφανή σε συμμετοχή λαϊκά συλλαλητήρια του Ιανουαρίου και του Φεβρουαρίου 2025 διεμήνυσαν την εδραιωμένη πεποίθηση της κοινωνίας για τις ευθύνες της Κυβέρνησης αναφορικά τόσο με το ίδιο το δυστύχημα-έγκλημα και τις συνθήκες που οδήγησαν σε αυτό, όσο και για τη μετέπειτα απόπειρα συγκάλυψης των κυβερνητικών ευθυνών, για πράξεις και παραλείψεις, στην πρόκληση της τραγωδίας. Η κοινωνική αυτή πεποίθηση, η οποία έχει τροφοδοτηθεί πρωτίστως από τη συμπεριφορά των κυβερνητικών στελεχών, αλλά και του ίδιου του Πρωθυπουργού, μέσω στοχευμένων και επανειλημμένων, αλαζονικών και αυτοαναιρετικών δηλώσεων, μεθοδεύσεων και ενεργειών, καταδεικνύει τη διάρρηξη και οριστική άρση της εμπιστοσύνης των πολιτών στην Κυβέρνηση και τον Πρωθυπουργό, ως αρχηγό της, και καθιστά παλλαϊκή την απαίτηση για απονομή Δικαιοσύνης και για ασφαλείς σιδηροδρομικές μεταφορές. Πρόκειται πλέον για μια απονομιμοποιημένη κυβέρνηση και έναν απονομιμοποιημένο πρωθυπουργό.

Η ως άνω άρση της εμπιστοσύνης των πολιτών στην Κυβέρνηση, προήλθε μετά από σειρά γεγονότων, μεταξύ των οποίων συγκαταλέγονται και τα εξής:

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»*.

Δυστυχώς, αυτό που βεβαιώθηκε με τον πλέον τραγικό τρόπο, μόλις μία εβδομάδα αργότερα, ήταν 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. Η Κυβέρνηση δε, όπως προκύπτει από τα στοιχεία που ήδη έχουν δημοσιοποιηθεί, είχε πλήρη γνώση των ελλείψεων αυτών, καθώς είχε λάβει επανειλημμένως και με ρητό τρόπο σχετικές προειδοποιήσεις από διοικήσεις, κεντρικά στελέχη και εκπροσώπους των εργαζομένων των εμπλεκόμενων φορέων, οι οποίοι επεσήμαναν, σε διάφορους χρόνους, την επείγουσα ανάγκη να υπάρξουν ασφαλιστικές δικλίδες για την ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρόμου και τον πραγματικό κίνδυνο που υφίσταται, αν αυτό δεν συμβεί. Ωστόσο, η Κυβέρνηση και ο αρμόδιος Υπουργός, κ. Καραμανλής, όχι μόνο είχαν επιλέξει να αδιαφορήσουν, αλλά διατεινόνταν 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: *«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 και έως τη συντέλεση του δυστυχήματος, 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, μέσω της απόρριψης από την κυβερνητική πλειοψηφία ως 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 όποιων 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, αν μη τι άλλο στο πλαίσιο της διατεταγμένης κομματικής πειθαρχίας, προέβησαν σε παρελκυστική 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.

Παράλληλα, δρώντας ως εντολοδόχοι του Πρωθυπουργού, ολοκλήρωσαν πρόωρα τις εργασίες της Εξεταστικής Επιτροπής, με το τελικό πόρισμα που συνέταξαν να προβαίνει σε μια εξόφθαλμη και άγαρμπη προσπάθεια να αποδώσει 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 ελλιπής και ανεπαρκής εκπαίδευση του μοιραίου σταθμάρχη που παράνομα είχε μεταταχθεί στη θέση αυτή από κυβερνητικό παράγοντα. Τις ανωτέρω αστοχίες της Εξεταστικής Επιτροπής, οι οποίες οφείλονται αμιγώς στην -υποκινούμενη από τον Πρωθυπουργό- στάση των βουλευτών της κυβερνητικής πλειοψηφίας καθ' όλη τη διάρκεια των εργασιών της, αναγκάστηκε να παραδεχθεί τελικά και ο ίδιος ο Πρωθυπουργός σε πρόσφατη συνέντευξη του, λέγοντας ότι «η Εξεταστική Επιτροπή [για τα Τέμπη] δεν ήταν η καλύτερη στιγμή της Βουλής».

Εξ άλλου, η συντεταγμένη προσπάθεια συγκάλυψης των κυβερνητικών ευθυνών είχε, ήδη εκκινήσει μερικές ημέρες 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 παραδέχθηκε σε συνέντευξή του τον Απρίλιο του 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 ύπαρξη του μοντάζ, παρά τη ρητή παραδοχή του Πρωθυπουργού!

Στην ίδια κατεύθυνση και υπηρετώντας τον ίδιο σκοπό, με διαταγή που δόθηκε στις 3 Μαρτίου 2023 επήλθε παράνομη αλλοίωση του τόπου της τραγωδίας, με τη μεταφορά των βαγονιών των δύο συρμών, το «μπάζωμα» και την εκχέρσωση της

περιοχής, με αποτέλεσμα την καταστροφή πολύτιμων για τις έρευνες αποδεικτικών στοιχείων, όπως επιβεβαιώθηκε και από το ήδη δημοσιοποιηθέν πόρισμα του ΕΟΔΑΣΑΑΜ.

Αναφορικά δε με το ζήτημα της αλλοίωσης του χώρου του δυστυχήματος, σε συνεντεύξεις του ο Πρωθυπουργός δήλωσε ότι επρόκειτο για αμιγώς υπηρεσιακές αποφάσεις των αρμόδιων κρατικών υπηρεσιών που δρούσαν στο σημείο και ότι δεν υπήρξε καμία κυβερνητική εμπλοκή σε αυτές, καθώς η Κυβέρνηση και ο ίδιος ούτε τις γνώριζαν ούτε όφειλαν να τις γνωρίζουν, προσπερνώντας με αφοπλιστικό κυνισμό το γεγονός ότι κυβερνητικά στελέχη, με στενή σύνδεση με τον ίδιο τον Πρωθυπουργό, προϊστάνο των συσκέψεων αυτών. Δήλωνε, μάλιστα, ο κ Πρωθυπουργός, σίγουρος πως όσες ενέργειες έγιναν, έγιναν *«για καλό σκοπό»*. Ο αρμόδιος δε Υπουργός Δικαιοσύνης έφτασε στο σημείο να πει ανερευθρίαστα πως *«είναι για τα μπάζα όσοι μιλούν για μπαζώματα»* και παρά τις σχετικές αποκαλύψεις να παραμένει ακόμη στη θέση του.

Συγκεκριμένα, σύμφωνα με στελέχη της Αστυνομίας και της Τροχαίας, ασκήθηκε πολιτική πίεση προκειμένου να συναινέσουν στο «μπαζώμα» της περιοχής, παρά τις ρητές επιφυλάξεις και προειδοποιήσεις τους ότι ήταν καθ' ύλην αναρμόδιοι να λάβουν μια τέτοια απόφαση καθώς, στον βαθμό που είχε συνταχθεί δικογραφία για τη διερεύνηση ποινικά κολάσιμων πράξεων και παραλείψεων, επρόκειτο πλέον για *«τόπο εγκλήματος»* και απαιτούνταν η άδεια των ανακριτικών αρχών.

Παρόλα αυτά, ο τόπος του δυστυχήματος καθαρίστηκε πλήρως ήδη την αμέσως επόμενη μέρα με πρόσχημα την επαναλειτουργία των σιδηροδρόμων, η οποία, ωστόσο, έλαβε χώρα σχεδόν ένα μήνα μετά, στις 29 Μαρτίου 2023. Στη συντονισμένη αυτή αλλοίωση του χώρου του δυστυχήματος 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 αρμόδιων 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 βέβαιοι 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 άξιο απορίας πώς μεταφέρθηκαν με φορτηγά τόνι αδρανών υλικών από το σημείο, μολοντί ο χώρος φυλασσόταν από αστυνομικές δυνάμεις σε 24ωρη βάση [...]».*

Επιπλέον, πριν μερικές ημέρες, έγγραφο της Εισαγγελίας Λάρισας που διαβιβάστηκε στη Βουλή, απαντώντας στην αντιπολίτευση, αναφέρει πως δεν υπήρξε εισαγγελική παραγγελία για την αλλοίωση του τόπου του δυστυχήματος 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 έως 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 δυστυχήματος - 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 αμιγώς συρόμενοι από τα γεγονότα και εγκλωβισμένοι από την αδιαπραγμάτευτη και ρητή παλλαϊκή απαίτηση για αποκάλυψη της αλήθειας.

Τα ανωτέρω στοιχεία επιρρωνύονται εμφατικά και από το πρόσφατο πόρισμα του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών & Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων & Ασφάλειας Μεταφορών (ΕΟΔΑΣΑΑΜ), 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 πυρκαγιάς, από την οποία έχασαν τη ζωή τους μετά τη σύγκρουση τουλάχιστον 5-7 συμπολίτες μας, καθώς και της τεράστιας πυρόσφαιρας που προκλήθηκε αμέσως μετά τη σύγκρουση, για τον σχηματισμό της οποίας 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 αιτιών. 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 αρχικές δηλώσεις του Πρωθυπουργού, ο οποίος σε συνέντευξή του τον Απρίλιο του 2024 είχε απορρίψει ως «τερατουργίες» οποιαδήποτε πιθανότητα μεταφοράς του παράνομου αυτού καυσίμου 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 συννομωσίας» 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, ήτοι έναν ιδιώτη επενδυτή, 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 τον 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, παρά τα επανειλημμένα σχετικά αιτήματα, βίντεο που φέρεται να καταγράφουν την πορεία της εμπορικής αμαξοστοιχίας και το σύνολο των βαγονιών και του φορτίου της, παραδόθηκαν από την εταιρεία που έχει αναλάβει τη φύλαξη και βιντεοεπιτήρηση του σιδηροδρομικού δικτύου, στις ανακριτικές αρχές για πρώτη φορά τον Φεβρουάριο του 2025, μετά από «τυχαία ανεύρεση αυτών σε κάδο ανακύκλωσης» -όπως τουλάχιστον οι κομιστές του υλικού ισχυρίστηκαν. Βάσει δε της έκθεσης της πραγματογνωμοσύνης που διατάχθηκε από τον Εφέτη Ανακριτή Λάρισας ταυτοποιείται μεν ο εικονιζόμενος στο βίντεο συρμός με την εμπορική αμαξοστοιχία και το φορτίο της με την επίσημη λίστα φορτίου, ωστόσο, σύμφωνα με ρητή επιφύλαξη που διατυπώνεται στο τέλος της έκθεσης, δεν πιστοποιείται η γνησιότητα του ίδιου του βιντεοληπτικού υλικού. Το πόρισμα της Διεύθυνσης Εγκληματολογικών Ερευνών της ΕΛ.ΑΣ., η οποία έχει αναλάβει να πιστοποιήσει την αυθεντικότητα των ίδιων των βίντεο, εκκρεμεί έως σήμερα.

Πρόσφατα, ο Πρωθυπουργός δήλωσε σε συνέντευξή του πως με τα πρόσφατα, μαζικά λαϊκά συλλαλητήρια για το δυστύχημα 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 απόδοσης κυβερνητικών 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, καταργώντας την ανάγκη για παρατρόχιους σηματοδότες. 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 πουθενά· 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 «συνομιλούν».

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 που 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, ήτοι 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 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 ανενεργές.**

Στην ίδια κατεύθυνση, οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι εξακολουθούν να μην διαθέτουν σήμερα **ολοκληρωμένα συστήματα φωτοσήμανσης 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.**

Περαιτέρω, όσον αφορά στην σημερινή κατάσταση του σιδηροδρομικού δικτύου, όπως τονίζει το πόρισμα του ΕΟΔΑΣΑΑΜ, 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 -κατά πολύ λιγότερο 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 ΕΟΔΟΣΑΑΜ έχει διατυπώσει 17 συστάσεις ως αποτέλεσμα της έρευνας 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 δυσλειτουργίες στις σιδηροδρομικές μεταφορές αποδεικνύονται και από σειρά συμβάντων και -ευτυχώς- παρ' ολίγον σιδηροδρομικών δυστυχημάτων που συνέβησαν εντός της τελευταίας διετίας. Ενδεικτικά αναφέρουμε εδώ πως, 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, με αντίθετη κατεύθυνση, κατόπιν εντολών που έλαβαν από τους εκατέρωθεν σταθμούς. Επίσης, στις 22 Νοεμβρίου 2023 μία επιβατική αμαξοστοιχία που εκτελούσε το δρομολόγιο Ρίο - Άγιος Ανδρέας Πατρών εκτροχιάστηκε μερικώς, χωρίς ευτυχώς κάποιος πολίτης να τραυματιστεί. Πρόσφατα, 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 απεφεύχθησαν 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 Ελλάδα και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή μέσω της άσκησης σφραγείας προσφυγών λόγω παραβάσεως. Συγκεκριμένα, τον Δεκέμβριο του 2024, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή απηύθυνε 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 απηύθυνε, μάλιστα, προειδοποιητική επιστολή στην Ελλάδα (INFR(2024)2237) και λόγω της μη συμμόρφωσης με τις ενωσιακές 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»*, τόσο τις δηλώσεις του κ. Καραμανλή στη Βουλή των Ελλήνων τον Φεβρουάριο του 2023, τον οποίο ο κ. Μαρινάκης πανηγυρικός «αδειάζει», όσο και την κατάσταση των σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ελλάδα που περιγράφηκε παραπάνω. Στο ίδιο πλαίσιο εντάσσεται και η πολλοστή δημόσια δέσμευση του Πρωθυπουργού, σε ανάρτησή του στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης, μόλις στις 2 Μαρτίου 2025, ότι θα χρειαστούν ακόμη δύο έτη έως ότου, το 2027, η σιδηροδρομική γραμμή Αθήνα - Θεσσαλονίκη καταστεί «άρτια και ασφαλής», παρέχοντας το εξ αντιδιαστολής συμπέρασμα ότι έως τότε η ίδια γραμμή θα παρουσιάζει έλλειμα ασφάλειας.

Αυτό που βεβαίως δεν είναι κατανοητό είναι γιατί η Κυβέρνηση εξακολουθεί καθημερινά να παίζει «κορώνα-γράμματα» τη ζωή χιλιάδων πολιτών που χρησιμοποιούν τα τρένα, το πιο οικονομικό και οικολογικό μέσο μεταφοράς, για τις μετακινήσεις τους.

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, από το πρόσφατο πόρισμα του ΕΟΔΑΣΑΑΜ, αλλά και από τις προσφυγές λόγω παραβάσεως της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Την ίδια ώρα, η Κυβέρνηση όχι μόνο έχει αποτύχει να διασφαλίσει, αλλά αντιθέτως παρεμποδίζει ενεργά τόσο την απονομή Δικαιοσύνης για το δυστύχημα, όσο και τη διαλεύκανση της υπόθεσης, δεδομένου ότι όλες οι ενέργειες κατατείνουν στην απόκρυψη των κυβερνητικών ευθυνών στην πρόκλησή της. Η δε 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 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.

Με τις πρακτικές υπονόμευσης του Κράτους Δικαίου και της απαξίωσης των θεσμών που μετέρχεται η Κυβέρνηση, κλονίζεται η εμπιστοσύνη των πολιτών απέναντι στην πολιτική, στους θεσμούς, τη Δικαιοσύνη και τελικά την ίδια τη Δημοκρατία. Στην πρόσφατη έρευνα του Eurofound για το δείκτη ικανοποίησης των πολιτών από τη λειτουργία της Δημοκρατίας στα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το 2024, η Ελλάδα σημειώνει περαιτέρω πτώση και βρίσκεται στην χαμηλότερη θέση, μαζί με χώρες, όπως η Ουγγαρία και η Βουλγαρία, έχοντας λάβει βαθμό 3/10!

Επιπλέον, ο κ. Μητσοτάκης επιδεικνύει αντιθεσμική συμπεριφορά και κρύβεται εδώ και πάνω από έναν μήνα από τη Βουλή και τον ελληνικό λαό. Τα αιτήματα για προ ημερησίας συζήτηση στη Βουλή για την τραγωδία των Τεμπών που κατατέθηκαν από την Αντιπολίτευση δεν προγραμματίστηκαν, με ευθύνη της Κυβέρνησης, εντός του χρονοδιαγράμματος που θέτει ο Κανονισμός της Βουλής.

Αυτή η θεσμική και πολιτική παθογένεια 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 Κυβέρνησης 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 στον μισθολογικό «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 απόκλιση 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 προάσπιση θεμελιωδών ατομικών δικαιωμάτων και

στη δίκαιη και ανθεκτική ανάπτυξη της χώρας, με δίκαιη κατανομή του παραγόμενου πλούτου.

Η θεσμική και πολιτική υποβάθμιση που πλήττει σήμερα την Χώρα μας ως αποτέλεσμα συγκεκριμένων κυβερνητικών επιλογών και ενεργειών, λειτουργεί, πράγματι, αδιαμφισβήτητα σε βάρος των πολιτών, των πολιτικών και κοινωνικών δικαιωμάτων και της ποιότητας ζωής τους, προκαλώντας τους απογοήτευση και στερώνοντας 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 οφείλει να διατελεί σε οικονομική και κοινωνική ευρυθμία.

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 συμπολίτες μας και με την πεποίθηση ότι αξίζουμε και δικαιούμαστε περισσότερα.

Επειδή η Κυβέρνηση αποδείχθηκε ανεπαρκής και ακατάλληλη να περιφρουρήσει το κρίσιμο ζήτημα της ασφάλειας των μεταφορών του Ελληνικού Λαού.

Επειδή αποδείχθηκε παράλληλα επιζήμια και επικίνδυνη για την Ελληνική Δημοκρατία, καθώς, προκειμένου να συγκαλύψει τις προφανείς ευθύνες της στην τραγωδία των Τεμπών, μετήλθε πρακτικών και μεθόδων που δεν συνάδουν με το Κράτος Δικαίου, τη Διαφάνεια και τη Δικαιοσύνη.

Επειδή με το σκάνδαλο των υποκλοπών, αλλά και με τις παρεμβάσεις της στη Δικαιοσύνη έχει υπονομεύσει και απαξιώσει το Κράτος Δικαίου.

Επειδή με την υπεράσπιση των ολιγοπωλίων και των καρτέλ και τις πολιτικές της που ενισχύουν τις ανισότητες και την αισχροκέρδεια, φτωχοποιεί τον ελληνικό λαό.

**Για τους λόγους αυτούς**

**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**  
**Βασινά Ελένη**  
**Γερουλάνος Παύλος**  
**Γιαννακοπούλου Κωνσταντίνα**  
**Γρηγοράκου Παναγιώτα**  
**Δουδωνής Παναγιώτης**  
**Θρασκιά Ουρανία**  
**Ιλχάν Αχμέτ**  
**Καζάνη Αικατερίνη**  
**Κατρίνης Μιχάλης**  
**Κουκουλόπουλος Παρασκευάς**  
**Κωνσταντινόπουλος Οδυσσέας**  
**Λιακούλη Ευαγγελία**  
**Μάντζος Δημήτριος**  
**Μιχαηλίδης Σταύρος**  
**Μουλκιώτης Γεώργιος**  
**Μπιάγκης Δημήτριος**  
**Νικητιάδης Γεώργιος**  
**Νικολαΐδης Αναστάσιος**  
**Πάνας Απόστολος**  
**Παπανδρέου Γεώργιος**  
**Παρασκευαΐδης Παναγιώτης**

**Παραστατίδης Στέφανος**

**Παρασύρης Φραγκίσκος**

**Πουλάς Ανδρέας**

**Σπυριδάκη Αικατερίνη**

**Σταρακά Χριστίνα**

**Τσίμαρης Ιωάννης**

**Χνάρης Εμμανουήλ**

**Χρηστίδης Παύλος**

**Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ**