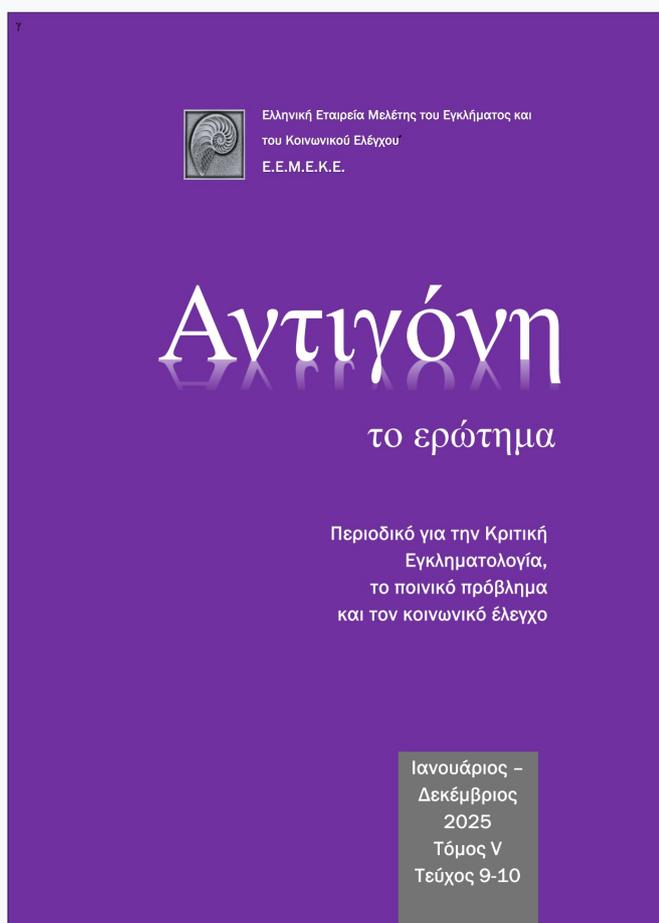


## Αντιγόνη: το ερώτημα

Τόμ. 5, Αρ. 9-10 (2025)

Αντιγόνη: το ερώτημα, Ιανουάριος - Δεκέμβριος 2025



### Κρατικο-επιχειρηματικά εγκλήματα και διακινδυνεύσεις στα μέσα μαζικής μεταφοράς: Η περίπτωση της σιδηροδρομικής τραγωδίας των Τεμπών

*Στράτος Γεωργούλας Καθηγητής, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Νίκος Πασσάς, Καθηγητής, Northeastern University, Χρήστος Κουρούτζας, Επικουρος Καθηγητής, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Δημήτρης Παρασκευόπουλος Επικουρος Καθηγητής, Πανεπιστήμιο Αιγαίου*

doi: [10.12681/antig.44255](https://doi.org/10.12681/antig.44255)

Copyright © 2026, Αντιγόνη: το ερώτημα



Άδεια χρήσης [Creative Commons Αναφορά-Μη Εμπορική Χρήση 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/).

## Κρατικο-επιχειρηματικά εγκλήματα και διακινδυνεύσεις στα μέσα μαζικής μεταφοράς: Η περίπτωση της σιδηροδρομικής τραγωδίας των Τεμπών

**Στράτος Γεωργούλας**

*Καθηγητής, Τμήμα Κοινωνιολογίας, Αντιπρύτανης,  
Πανεπιστήμιο Αιγαίου*

**Νίκος Πασσάς**

*Καθηγητής, Northeastern University  
School of Criminology and Criminal Justice Boston*

**Χρήστος Κουρούτζας**

*Επίκουρος Καθηγητής, Τμήμα Κοινωνιολογίας,  
Πανεπιστήμιο Αιγαίου*

**Δημήτρης Παρασκευόπουλος**

*Επίκουρος Καθηγητής, Τμήμα Κοινωνιολογίας,  
Πανεπιστήμιο Αιγαίου*

### State-corporate crimes and risks in mass transportation: The case of the Tempi train tragedy

**Stratos Georgoulas**

*Professor, Department of Sociology,  
Vice Rector, University of the Aegean*

**Nikos Passas**

*Professor, Northeastern University,  
School of Criminology and Criminal Justice, Boston*

**Christos Kouroutzas**

*Assistant Professor, Department of Sociology,  
University of the Aegean*

**Dimitris Paraskevoopoulos**

*Assistant Professor, Department of Sociology,  
University of the Aegean*

### Περίληψη

Η μελέτη εξετάζει, υπό την οπτική του κρατικο-επιχειρηματικού εγκλήματος, τη σιδηροδρομική τραγωδία στον Ευαγγελισμό Τεμπών Λαρίσης, που συνέβη στις 28 Φεβρουαρίου 2023 το βράδυ, μετά από μετωπική σύγκρουση επιβατικής αμαξοστοιχία που κινούνταν από Αθήνα προς Θεσσαλονίκη με εμπορική αμαξοστοιχία, η οποία πραγματοποιούσε το αντίθετο δρομολόγιο. Αποτέλεσμα της σύγκρουσης ήταν πενήντα επτά (57) επιβεβαιωμένοι θάνατοι ανθρώπων και δεκάδες τραυματίες. Το άρθρο επικεντρώνεται στην ανασκόπηση θεωρητικών προσεγγίσεων και ερευνητικών προσπαθειών που εντάσσονται στο πεδίο μελέτης μορφών κρατικο-επιχειρηματικού εγκλήματος, εστιάζοντας στην περίπτωση των μέσων μαζικής μεταφοράς. Αναλύονται πτυχές της κοινωνικής οργάνωσης των κρατικο-επιχειρηματικών εγκλημάτων, δίνεται έμφαση, μεταξύ άλλων, στην κανονικοποίηση πρακτικών εξυπηρέτησης αλληλοτροφοδοτούμενων συμφερόντων σε συνδυασμό με την εφαρμογή, τα τελευταία 50 χρόνια, νεοφιλελεύθερων «αναπτυξιακών» πολιτικών και μέτρων λιτότητας στην Ελλάδα, τάσεις που δημιούργησαν ένα πλαίσιο διακινδύνευσης στις σιδηροδρομικές μεταφορές. Ακολούθως, παρουσιάζεται η ποιοτική έρευνα που εκπονήθηκε στο θέμα αυτό και εν συνεχεία, αναλύονται τα δεδομένα που παρήχθησαν. Συμπερασματικά, αναδεικνύεται το επιχείρημα, ότι η σιδηροδρομική τραγωδία των Τεμπών δεν αποτελεί «δυστύχημα» προερχόμενο αποκλειστικά από «ανθρώπινο λάθος»

αλλά έγκλημα προκαλούμενο από την κρατικο-επιχειρηματική δραστηριότητα, αναδεικνύοντας τις βαθύτερες δομικές και συστημικές προελεύσεις του.

## Abstract

The study examines, from the perspective of state-corporate crime, the railway tragedy at Evangelismos, Tempi, Larissa, which occurred on the evening of February 28, 2023, following a head-on collision between a passenger train traveling from Athens to Thessaloniki and a commercial train traveling in the opposite direction. The collision resulted in fifty-seven (57) confirmed deaths and dozens of injuries. The article focuses on reviewing theoretical approaches and research efforts that are part of the field of study of forms of state-corporate crime, focusing on the case of public transport. Aspects of the social organization of state-corporate crimes are analyzed, with emphasis, among other things, on the normalization of practices serving mutually reinforcing interests in combination with the implementation, over the last 50 years, of neoliberal “developmental” policies and austerity measures in Greece, which created a framework of risk in rail transport. Subsequently, the qualitative research conducted on this topic is presented and the data produced are analyzed. In conclusion, the argument advanced is that the Tempi railway tragedy is not an “accident” resulting exclusively from “human error”, but a crime caused by state-business activity, highlighting its deeper structural and systemic origins.

## 1. Εισαγωγή

Η ανώνυμη εταιρεία Hellenic Train A.E. (πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΣΕ) αποτελεί τον αποκλειστικό πάροχο σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων στην Ελλάδα. Μέχρι το 2017 άνηκε στο δημόσιο και εν συνεχεία εξαγοράστηκε από την ιταλική εταιρεία Ferrovie dello Stato Italiane Group (FSI), έναντι του ποσού των σαράντα πέντε εκατομμυρίων ευρώ (45.000.000 ευρώ). Η νεοφιλελεύθερη στρατηγική των *ιδιωτικοποιήσεων* συνδυαστικά των *μέτρων λιτότητας* που εφαρμόστηκαν στην χώρα ως απόρροια των μνημονίων που εφαρμόστηκαν στην Ελλάδα από το 2010 και της μη ολοκλήρωσης έργων για την ασφάλεια στις σιδηροδρομικές μεταφορές, διαμόρφωσαν μια κανονικοποιημένη συνθήκη διακινδύνευσης και τέλεσης κρατικο-επιχειρηματικών εγκλημάτων (Georgoulas, 2017), όπως συνέβη στην περίπτωση του πολύνεκρου εγκλήματος των Τεμπών στις 28 Φεβρουαρίου 2023. Η επίσημη αντίδραση από πλευράς ελληνικής κυβέρνησης, ήταν η παραίτηση του Υπουργού Μεταφορών και η έναρξη επίσημης έρευνας για τα αίτια του «*δυστυχήματος*». Ταυτόχρονα, η έντονη κοινωνική αντίδραση που ακολούθησε ανέδειξε σοβαρότατα προβλήματα σχετιζόμενα με το κράτος δικαίου στην Ελλάδα και των συστημικών παθογενειών τόσο του δημοσίου όσο και του ιδιωτικού τομέα (Ψαράκη, 2025). Σε αυτές περιλαμβάνονται, η εξυπηρέτηση αλληλοτροφοδοτούμενων συμφερόντων κράτους-επιχειρήσεων, η έλλειψη εμπιστοσύνης-διαφάνειας-λογοδοσίας, οι πρακτικές διαφθοράς και επιρροής στα μέσα μαζικής ενημέρωσης και μορφές άσκησης πίεσεων στη Δικαιοσύνη για την έρευνα που ακολούθησε και βρίσκεται εν εξελίξει προκειμένου να αποκαλυφθούν οι λόγοι που οδήγησαν σε αυτή τη σιδηροδρομική τραγωδία.

Από τα στοιχεία του Mediterranean Institute for Investigative Reporting (MIIR) και βάσει ελληνικών - ευρωπαϊκών δεδομένων,<sup>1</sup> οι σιδηροδρομικές μεταφορές στην

---

<sup>1</sup> Πρόκειται για δεδομένα που συγκεντρώνει ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (*European Union Agency for Railways-ERA*), δεδομένα από τις εκθέσεις ασφαλείας της ελληνικής Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) (*Regulatory Authority for Railways-RAS*) τα οποία καταχωρούνται στο σύστημα καταγραφής και παρακολούθησης σιδηροδρομικών συμβάντων σε εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) 1077/2012 καθώς και

Ελλάδα κρίνονται ως «επικίνδυνες», γεγονός το οποίο αποδεικνύεται από τα υψηλά ποσοστά ατυχημάτων, θανάτων και τραυματισμών (Stathatos και Morfonios, 2019). Ειδικότερα, μεταξύ των ετών 2010-2018 κατεγράφησαν εκατό τριάντα επτά (137) θάνατοι και ενενήντα επτά (97) βαριά τραυματίες μετά από σιδηροδρομικά συμβάντα. Το 2018 η Ελλάδα, σε σύγκριση με τα 28 κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ, *εφεξής*), κατείχε την πρώτη θέση σε θανάτους από σιδηροδρομικά ατυχήματα και τη δεύτερη θέση σε σοβαρούς τραυματισμούς αναλογικά με τα (τραινο)χιλιόμετρα που διανύθηκαν· αναδεικνύονται έτσι μέσω του συγκεκριμένου δείκτη ασφαλείας οι εξαιρετικά επικίνδυνες συνθήκες που επικρατούν στους ελληνικούς σιδηροδρόμους (ό.π.). Η έλλειψη σε βασικές υποδομές ως απόρροια συστημικών παθογενειών αποτελούν τον κύριο λόγο του αυξημένου αριθμού σιδηροδρομικών συμβάντων, θανάτων και σοβαρών τραυματισμών. Όσον αφορά στις συστηματικές παθογένειες: α) σύμφωνα με τα στοιχεία ειδικής έκθεσης της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ, *εφεξής*), οι ισόπεδες διαβάσεις από ξύλο και χόμα ιδιαίτερος στον αστικό ιστό -πολλές από αυτές αυτοσχέδιες μετά από την παρέμβαση κατοίκων-, εκθέτουν τους ανθρώπους σε κίνδυνο θανάτου ή σοβαρών τραυματισμών. Παράλληλα και σύμφωνα με τα στοιχεία της μελέτης του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ERA) με τίτλο «*Railway Safety in the EU-Safety Overview 2017*», το 2017 στους ελληνικούς σιδηροδρόμους υπήρχαν χίλιες διακοσίες εξήντα τρεις (1263) ισόπεδες διαβάσεις εκ των οποίων το 45% ήταν αφύλακτες («παθητικές»), β) σύμφωνα με τα διαθέσιμα δεδομένα της ΡΑΣ, συχνή αιτία θανάτων είναι η παράσυρση πεζών εντός του σιδηροδρομικού δικτύου και ο εκτροχιασμός τρένων λόγω των ελλείψεων στην υποδομή και τη μη λειτουργία του συστήματος σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης, γ) πρόσθετες αιτίες αποτελούν τα προβλήματα στις υποδομές, στη συντήρηση του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού, στο σύστημα διαχείρισης κυκλοφορίας και σε εξωτερικά αίτια, αλλά και δ) η μη ολοκλήρωση υποδομών, όπως το σύστημα τηλεδιοίκησης και σηματοδότησης, το Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS) κ.ά., ε) η σιδηροδρομική κυκλοφορία στην Ελλάδα κρίνεται ως «*αραιή*» γεγονός που αναδεικνύει την πρόσθετη επικινδυνότητα στο ενδεχόμενο πύκνωσης των δρομολογίων, στ) η έλλειψη σιδηροδρομικού προσωπικού που συνδέεται με την εφαρμογή των μνημονιακών πολιτικών και οι συνακόλουθες συνθήκες εργασιακής εξουθένωσης που δημιουργούνται μπορούν να οδηγήσουν σε λανθασμένες ενέργειες και προβλήματα εντός του εργασιακού περιβάλλοντος (ό.π.), κατάσταση που επιδεινώνεται από το χρόνιο πελατειακό χαρακτήρα των διορισμών σε υπεύθυνες διοικητικές θέσεις και προσωπικού που είναι επαγγελματικά ανεπαρκές.

Η εγκληματολογική βιβλιογραφία και έρευνα στο συγκεκριμένο αντικείμενο, εστιάζει, κυρίως, στο «*παραδοσιακό ή κοινό έγκλημα του δρόμου*» (traditional or common street crime) (Kramer, 1984) (όπως ληστείες σιδηροδρομικού εξοπλισμού ή καταστροφές στις σιδηροδρομικές υποδομές) και σε ζητήματα που αφορούν στην ασφάλεια στις διαβάσεις και στους σταθμούς (Lynch και Mora, 2023). Η προσέγγιση της κριτικής εγκληματολογίας στρέφει το επίκεντρο του ενδιαφέροντος στη μελέτη και έρευνα των επιβλαβών σιδηροδρομικών γεγονότων τα οποία συστηματοποιεί ανάμεσα στα εγκλήματα των ισχυρών (crimes of the powerful), συμπεριλαμβανομένου του κρατικο-επιχειρηματικού εγκλήματος. Η διάπραξη

---

στοιχεία από τα πορίσματα της Επιτροπής Διερεύνησης Συμβάντων και Ατυχημάτων του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδας (ΟΣΕ) (*Greek Infrastructure Manager Hellenic Railways Organisation - OSE*) μετά από κάθε σιδηροδρομικό συμβάν.

τέτοιων εγκλημάτων διέπεται από πρακτικές διαφθοράς και επηρεάζεται από δομικούς κοινωνικούς, οικονομικούς και πολιτικούς παράγοντες, προκαλώντας κοινωνική βλάβη. Επομένως, τα κρατικο-επιχειρηματικά εγκλήματα συντελούνται ως απόρροια των διαμορφούμενων δομών εξουσίας, διακυβέρνησης και αλληλοενίσχυσης της σχέσης κυβερνήσεων-επιχειρήσεων. Η παρούσα συμβολή εστιάζει στο κρατικο-επιχειρηματικό έγκλημα των Τεμπών και επιχειρεί να αναδείξει τις συστημικές πτυχές της εγκληματικής δραστηριότητας των εμπλεκόμενων οντοτήτων ως μιας κανονικοποιημένης συνθήκης διακινδύνευσης (Beck, 2015) και ανασφάλειας στα μέσα μαζικής μεταφοράς, προς εξυπηρέτηση των κρατικο-επιχειρηματικών συμφερόντων. Τα ανωτέρω προσεγγίζονται μέσω ποιοτικής έρευνας που πραγματοποιήθηκε συνδυάζοντας την ανάλυση περιεχομένου σε τεκμήρια με την παραγωγή δεδομένων μέσω ημι-δομημένων συνεντεύξεων και συμμετοχικής παρατήρησης, η οποία εστιάζει σε δύο περιόδους: την περίοδο πριν από το εν λόγω σιδηροδρομικό συμβάν και στα όσα συνέβησαν το ίδιο βράδυ της σιδηροδρομικής τραγωδίας και μετά από αυτή. Στο παρόν άρθρο, η εστίαση δίνεται στην πρώτη περίοδο, βάσει της ανάλυσης περιεχομένου σε τεκμήρια.

## 2. Κρατικο-επιχειρηματικά εγκλήματα

### 2.1 Κρατικο-επιχειρηματικά εγκλήματα στα μέσα μαζικής μεταφοράς

Στη γενεαλογία της θεωρητικής προσέγγισης του κρατικο-επιχειρηματικού εγκλήματος, περιλαμβάνεται το έργο του Edwin Sutherland, ο οποίος τη δεκαετία του 1940 εισήγαγε την έννοια του «εγκλήματος του λευκού κολάρου» (*white collar crime*) υποστηρίζοντας ότι «*διαπράττεται από άτομα κύρους και υψηλού κοινωνικού status στο πλαίσιο της επαγγελματικής τους δραστηριότητας*» (Sutherland, 1983, σ. 4).

Μεταγενέστερες συμβολές εστίασαν, μεταξύ άλλων, στο κρατικό έγκλημα (*state crime*), το επιχειρηματικό έγκλημα (*corporate crime*), το κρατικο-επιχειρηματικό έγκλημα (*state-corporate crime*), τα εγκλήματα της παγκοσμιοποίησης (*crimes of globalization*), της νεοαποικιοκρατίας (*crimes of neocolonialism*) και τα εγκλήματα κατά της ανθρωπότητας (*crimes against humanity*), τα οποία περιλαμβάνονται, κατά περιπτώσεις και συνδυαστικά, στο φάσμα των εγκλημάτων των ισχυρών (*crimes of the powerful*) (Barak, 2015; Γεωργούλας, 2019). Επίσης, στις περισσότερες περιπτώσεις τα εν λόγω εγκλήματα ενέχουν πρακτικές υψηλής διαφθοράς (Stamouli, κ.ά., 2023α·2023β).

Η έννοια του κρατικο-επιχειρηματικού εγκλήματος εισήχθη το 1990 από τους Ronald Kramer και Raymond Michalowski, εστιάζοντας στην εγκληματική δραστηριότητα και τη σχετιζόμενη με αυτή κοινωνική βλάβη που προκαλείται, στο πλαίσιο της αλληλεπίδρασης κράτους και επιχειρήσεων (Kramer, κ.ά., 2002, σ. 270). Απαρχή αποτέλεσε η συμβολή του Kramer (1992), η οποία αναφερόταν στην περίπτωση της έκρηξης του διαστημοπλοίου Τσάλεντζερ και ανέδειξε ότι τέτοια γεγονότα δεν αποτελούν «δυστυχήματα», αλλά εγκλήματα που πραγματοποιούνται μέσω της κρατικο-επιχειρηματικής δραστηριότητας. Πρόκειται για εγκληματικό πράττειν που συντελείται από την σύμπραξη μεταξύ δημοσίου/ιδιωτικού τομέα-κράτους/επιχειρήσεων, ενώ παράλληλα η κοινωνική οργάνωσή τους συνδέεται άρρηκτα με τις ευρύτερες κοινωνικο – πολιτικές και οικονομικές δομές. Κατ' αρχάς,

και ακολουθώντας την προσέγγιση του Γεωργούλα (2019), η έννοια «*state-corporate crime*» αποδίδεται ως κρατικο-επιχειρηματικό αντί για κρατικο-εταιρικό έγκλημα, καθώς ο μονοδιάστατος προσανατολισμός σε εταιρικές οντότητες και αντίστοιχους τύπους οργάνωσης, όπως αυτές προσδιορίζονται νομικά, δεν περιλαμβάνει μη εταιρικές επιχειρήσεις και μορφές σχέσεων φορέων/θεσμών πολιτικής διακυβέρνησης και κοινωνικών επιχειρήσεων, είτε μη-κερδοσκοπικών (ΜΚΟ), είτε κερδοσκοπικών. Ειδικότερα, το κρατικο-επιχειρηματικό έγκλημα περιλαμβάνει «*παράνομες ή κοινωνικά επιβλαβείς ενέργειες που παράγονται από μια αμοιβαία ενδυναμωμένη αλληλεπίδραση μεταξύ πολιτικών ή και πρακτικών από θεσμούς πολιτικής διακυβέρνησης και πολιτικών ή/και πρακτικών από θεσμούς οικονομικής παραγωγής και διανομής*» (Kramer και Michalowski, 1990, p. 4). Το κρατικο-επιχειρηματικό έγκλημα συντελείται στο πλαίσιο των αλληλεπιδράσεων διαφορετικών θεσμών και οντοτήτων, περιλαμβάνοντας οριζόντιες ή κάθετες μορφές σε σχέση με την κοινωνική του οργάνωση και την κοινωνική βλάβη που προκαλείται. Ακολούθως, το 1993, οι Judy Aulette και Raymond Michalowski πρόσθεσαν στην παραπάνω τυπολογία, τον παθητικό ρόλο του κράτους που έτσι διευκολύνει την εγκληματική δραστηριότητα επιχειρήσεων. Το κρατικο-επιχειρηματικό έγκλημα, κατ' επέκταση, διακρίνεται με βάση το είδος της αλληλεπίδρασης στο πλαίσιο της οποίας το κράτος είτε έχει ενεργητικό ρόλο (*state initiated*) και συμπράττει με επιχειρήσεις, είτε έχει παθητικό ρόλο (*state facilitated*) διευκολύνοντας ή παραμένοντας αδρανοποιημένο στην εγκληματική δραστηριότητα επιχειρήσεων (Kramer, κ.ά., 2002: 272· Kramer, 2006). Τα ανωτέρω συντελούνται μέσα από «*σκιώδεις συναλλαγές*», εντός των ρευστών ορίων μεταξύ νομιμότητας-παραιομίας, και με όχημα τη διαφθορά (Γασπαρινάτου, κ.ά., 2022· Stamouli, κ.ά., 2023α·2023β). Οι συμπράξεις κυβερνήσεων και επιχειρήσεων πραγματοποιούνται μέσα από «γκρίζες» συμφωνίες όπου θολώνουν τα όρια μεταξύ του δημοσίου και του ιδιωτικού τομέα, εφαρμόζονται επιλεκτικά οι ρυθμιστικοί έλεγχοι και ασκούνται επιρροές στη λήψη αποφάσεων με σκοπό το κέρδος και τη διατήρηση της εξουσίας (Aulette και Michalowski, 1993).

Ο Steve Tombs (2012) εστίασε στη συμβιωτική σχέση κράτους και επιχειρήσεων, αναδεικνύοντας την κρατική διευκόλυνση της επιχειρηματικής εγκληματικής δραστηριότητας μέσω της νομοθεσίας και των «φαινομενικών» παρεμβάσεων, εντός της σχέσης που αναπτύσσουν κράτος και επιχειρήσεις μέσα από συμπράξεις και συναφείς ρυθμίσεις, στο ευρύτερο παγκοσμιοποιημένο πλαίσιο και εντός των νεοφιλελεύθερων καπιταλιστικών δομών συνδυαστικά της παραγωγής και εκμετάλλευσης των συνθηκών κρίσης. Η ανωτέρω σχέση διαμορφώνεται σε ένα πλαίσιο ενός «φαινομενικά» «περιορισμένου» κράτους και «απελευθερωμένων» επιχειρηματικών δραστηριοτήτων (Tombs, 2012, pp. 177-184, 187-190). Τα δυσδιάκριτα όρια μεταξύ δραστηριότητας, ρυθμίσεων και ελέγχου παράγουν το κατάλληλο πλαίσιο της κρατικο-επιχειρηματικής εγκληματικότητας, η οποία ενδυναμώνεται εντός των σημερινών νεοφιλελεύθερων καπιταλιστικών δομών στο πλαίσιο της παγκοσμιοποίησης. Η κατάσταση αυτή δεν αποτελεί την εξαίρεση αλλά την κανονικότητα, μια συνήθη κρατικο-επιχειρηματική πρακτική δομικού χαρακτήρα που έχει ως στόχο τη συσσώρευση κεφαλαίου, ενώ παράλληλα προκαλεί ποικίλες κοινωνικές βλάβες και παραβίαση ανθρωπίνων δικαιωμάτων. Η εγκληματική

δραστηριότητα μεταξύ πολιτικής και οικονομικής εξουσίας εντοπίζεται, μεταξύ άλλων, στη 1) διαδικασία νομοθέτησης, 2) στην αδρανοποίηση των φορέων του τυπικού κοινωνικού ελέγχου και 3) στη διαμόρφωση ενός πλαισίου ευκαιριών για την απόκτηση κέρδους και τη διατήρηση της εξουσίας (Βιδάλη, 2017, pp. 135-136). Η κανονικοποίηση των πρακτικών διαφθοράς (Ashforth και Vikas, 2003) αποτελεί κεντρική πτυχή των κρατικο-επιχειρηματικών εγκλημάτων και περιλαμβάνει διαφορετικές διαδικασίες σε ατομικό, οργανωσιακό και δομικό επίπεδο (Rothe και Kauzlarich, 2016: 44-45· Γασπαρινάτου, κ.ά., 2022· Stamouli, κ.ά., 2023α·2023β). Η κανονιστική εμπέδωση συντελείται στο πλαίσιο α) της ατομικής δράσης μέσω των διαφορικών συναναστροφών όπου τα δρόντα υποκείμενα μαθαίνουν τεχνικές διάπραξης και «αθεατοποίησης» εφαρμόζοντας πρακτικές όπως η αποποίηση ευθυνών, β) της διαμορφούμενης οργανωσιακής κουλτούρας, μέσα από πρακτικές θεσμοποίησης, συγκάλυψης, ατιμωρησίας κ.ά· πρακτικές που παράγουν «γκρίζες ζώνες» στην κρατικο-επιχειρηματική δραστηριότητα, γ) σε δομικό επίπεδο, μέσω μορφών άτυπα θεσμοποιημένης ανομίας και αθέμιτων πρακτικών βάσει των οποίων λειτουργούν οι θεσμοί πολιτικής και οικονομικής διακυβέρνησης και οι επιχειρήσεις, εκμεταλλεόμενοι/ες «τα κενά του συστήματος» (Γασπαρινάτου, κ.ά., 2022). Πρόσθετες συμβολές επικεντρώνονται α) στην οργανωσιακή παρέκκλιση ως θεσμοθετημένη-ρουτινοποιημένη πρακτική εντός των κρατικών και επιχειρηματικών οντοτήτων (Erman και Lundman, 1992), β) στη ρυθμιστική αιχμαλωσία στο πλαίσιο της οποίας εξασθενούν οι προβλεπόμενοι κανόνες και δεν εφαρμόζονται από τους αρμόδιους φορείς καθώς εξυπηρετούνται κρατικο-επιχειρηματικά συμφέροντα (Rose-Ackerman, 2024) και γ) στην παγκόσμια ανομία, διαμέσου της οποίας αναδεικνύεται με ποιο τρόπο το πώς οι οργανισμοί επιτυγχάνουν καταφεύγον στην επίτευξη στόχων τους δίχως να ακολουθούν τα νόμιμα μέσα για την επίτευξή τους, συνθήκη που ενισχύεται όταν επικρατούν πιέσεις εφαρμογής μέτρων όπως οι ιδιωτικοποιήσεις και η οικονομικής λιτότητας ενώ επιζητείται η κερδοφορία (Passas, 1990· 2005).

Τα ανωτέρω χαρακτηριστικά εντοπίζονται και σε περιπτώσεις κρατικο-επιχειρηματικών εγκλημάτων στα μέσα μαζικής μεταφοράς, αναδεικνύοντας την κανονικοποίηση της παρέκκλισης και την επικρατούσα οργανωσιακή κουλτούρα (Vaughan, 1996) συνδυαστικά της θεσμικής διαφθοράς και της συστημικής δυσλειτουργίας (Stamouli, κ.ά., 2023α·2023β), οδηγώντας σε εξαιρετικά επιβλαβή γεγονότα, όπως οι τραγωδίες στις αεροπορικές, σιδηροδρομικές και ακτοπλοϊκές μεταφορές. Στο πλαίσιο των συμπράξεων δημοσίου και ιδιωτικού τομέα και της αλληλοεξυπηρέτησης οικονομικών και πολιτικών συμφερόντων με επίκεντρο τα μέσα μαζικής μεταφοράς, οι υποδομές παραμένουν μη ολοκληρωμένες, το ελεγκτικό και ρυθμιστικό πλαίσιο υποχωρεί ενώ παράλληλα οι εμπλεκόμενοι φορείς αδρανοποιούνται, ενεργοποιούνται τεχνικές συγκάλυψης και οι επιβλαβείς δραστηριότητες παραμένουν σε ένα καθεστώς ατιμωρησίας. Διαμέσου των ανωτέρω, η σκιά της δραστηριότητας των ελίτ (Wedel, 2009) συσσωρεύει κεφάλαια και τα δημόσια αγαθά περιορίζονται και χαρακτηρίζονται από ένα συνονθύλευμα διακινδυνεύσεων (Beck, 2015), όπου η δράση των ισχυρών προκαλεί τεράστιες βλάβες (Walters, 2009). Ειδικότερα, έρευνες που ακολούθησαν την μέθοδο «μελέτης περίπτωσης» εξέτασαν την αεροπορική τραγωδία της πτήσης 592 της ValuJet

(Matthews και Kauzlarich, 2000) ή προσέγγισαν διαχρονικά τη βιομηχανία των σιδηροδρομικών μεταφορών των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής κατά την περίοδο 2000-2017 (Lynch και Mora, 2023). Ειδικότερα, οι Matthews και Kauzlarich (2000) εστιάζουν στα οργανωσιακά και δομικά χαρακτηριστικά ενός κρατικά διευκολυνόμενου κρατικο-επιχειρηματικού εγκλήματος στην περίπτωση της συντριβής αεροπλάνου της πτήσης 592 λόγω έκρηξης επικίνδυνων υλικών - γεννητήριες οξυγόνου. Οι συγγραφείς υποστήριζαν ότι τόσο οι ιδιωτικές εταιρείες ValuJet και SabreTech που εμπλέκονται στη συντήρηση των αερογραμμών, όσο και η κυβερνητική υπηρεσία της Ομοσπονδιακής Διοίκησης Αεροπορίας (*Federal Aviation Administration/FAA*), φέρουν την ευθύνη για την συγκεκριμένη αεροπορική τραγωδία, καθώς η επιδίωξη οικονομικού κέρδους υπερίσχυσε της εφαρμογής των κανονισμών μεταφοράς επικίνδυνων υλικών. Παράλληλα, η Ομοσπονδιακή Διοίκηση Μεταφορών δεν εφάρμοζε το πλαίσιο εποπτείας και διασφάλισης των αεροπορικών μεταφορών εξαιτίας των αντιφατικών της ρόλων: ως ρυθμιστή και ως υποστηρικτή της εν λόγω βιομηχανίας. Σύμφωνα με τους Matthews και Kauzlarich (2000), το συγκεκριμένο κρατικά διευκολυνόμενο κρατικο-επιχειρηματικό έγκλημα συντελέστηκε ως απόρροια του ευρύτερου κοινωνικο-ιστορικού και πολιτικού πλαισίου στο οποίο περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, η οικονομία του *laissez-faire*, όπως αυτή εφαρμόστηκε σε συνέχεια του νόμου της απορρύθμισης των αερογραμμών του 1978. Από την πλευρά τους οι Lynch και Mora (2023), εξέτασαν τα εγκλήματα στους σιδηροδρόμους και πτυχές της ατιμωρησίας στις ΗΠΑ κατά την περίοδο 2000-2017, ως επιχειρηματικά εγκλήματα της σιδηροδρομικής βιομηχανίας, που διαπράχθηκαν κατά παράβαση των σιδηροδρομικών κανονισμών. Οι δύο συγγραφείς υποστηρίζουν ότι τα επιβλαβή σιδηροδρομικά συμβάντα χαρακτηρίζονται ως «ατυχήματα» και όχι ως εγκλήματα, μολοντί παραβιάζονται νόμοι που αφορούν στην ασφάλεια των σιδηροδρόμων και οδηγούν σε εξαιρετικά επιβλαβή αποτελέσματα, όπως ο θάνατος ανθρώπων ή οι βλάβες που προκαλούνται στο περιβάλλον μετά από τη διαρροή χημικών ως απόρροια κάποιου σιδηροδρομικού συμβάντος.

Στην περίπτωση των Τεμπών, ο κατακερματισμός των σιδηροδρομικών μεταφορών σε πολλαπλές οντότητες, ο διαχωρισμός μεταξύ διαχείρισης υποδομής και λειτουργίας των τρένων, καθώς και η διασύνδεση κυβέρνησης, ρυθμιστικών φορέων και ιδιωτών εργολάβων, συνέβαλαν σε μια δομική μυστικότητα που απέκρυψε το μέγεθος του κινδύνου. Θέτοντας στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος την κοινωνική οργάνωση του εν λόγω εγκλήματος, αναδεικνύεται η εδραίωση της κανονικοποίησης της παρέκκλισης στο πλαίσιο της κρατικο-επιχειρηματικής δραστηριότητας, καθώς από το «όχι ακόμη γεγονός» κάποιας καταστροφής και το πλαίσιο διακινδύνευσης (Beck, 2015, σ. 68), οδηγηθήκαμε στο έγκλημα των Τεμπών και στην τραγωδία που προκλήθηκε.

## **2.2. Η κοινωνική οργάνωση των κρατικο-επιχειρηματικών εγκλημάτων στην Ελλάδα: Διαμορφώνοντας τις συνθήκες για τη σιδηροδρομική τραγωδία των Τεμπών**

Εστιάζοντας στην κοινωνική οργάνωση του κρατικο-επιχειρηματικού εγκλήματος των Τεμπών, εντοπίζονται πτυχές της κανονικοποίησης της παρέκκλισης

και της θεσμικής διαφθοράς στο πλαίσιο της δραστηριότητας των εμπλεκόμενων οντοτήτων. Η λειτουργία των τρένων χωρίς ενεργά συστήματα ασφαλείας, η διατήρηση ανεπαρκών επιπέδων στελέχωσης και η απουσία επιχειρησιακής τηλεδιοίκησης, αποτελούν μερικές μόνο πτυχές των εδραιωμένων επιχειρηματικών πρακτικών με στόχο την αύξηση των κερδών, αναδεικνύοντας το φαινομενικό τεχνολογικό εκσυγχρονισμό των σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ελλάδα καθώς οι υποδομές παραμένουν μη ολοκληρωμένες και «αιχμάλωτες» στις διαδοχικές συμβάσεις που υλοποιούνται τμηματικά μέσω των κατατιμήσεων. Σε αυτό το πλαίσιο, μεταξύ άλλων, δεν ολοκληρώνονται έργα στις σιδηροδρομικές υποδομές και ο εξοπλισμός είτε δεν τοποθετείται και τίθεται σε αχρησία, είτε χαρακτηρίζεται ως παλαιωμένος και χρειάζεται αντικατάσταση, εξυπηρετώντας τα συμφέροντα των επιχειρήσεων. Ταυτόχρονα, η θεσμική διαφθορά με όρους «νόμιμα θεσμικών εξαρτήσεων» -όπως σχέσεις χρηματοδότησης, κίνητρα σταδιοδρομίας και ρυθμιστικές δομές-, συνδυαστικά της «κρατικής αιχμαλωσίας» κατά την περίοδο της δημοσιονομικής κρίσης και υπό την πίεση της Τρόικας, διαμόρφωσαν τις συνθήκες επικινδυνότητας στις συγκοινωνίες. Ενδεικτικά, η αρμόδια ρυθμιστική αρχή των ελληνικών σιδηροδρόμων -η ΡΑΣ- δραστηριοποιούνταν σε ένα πλαίσιο στέρησης ικανότητας, πόρων και ανεξαρτησίας σε σχέση με την επίβλεψη της ασφάλειας του σιδηροδρομικού συστήματος. Ταυτόχρονα, οι σιδηροδρομικές μεταφορές υποβαθμίζονταν στο πλαίσιο της δημοσιονομικής εξυγίανσης, της ιδιωτικοποίησης, της άντλησης επιχειρηματικού κέρδους και της πελατειακής κατανομής θέσεων. Μέσα σε ένα πλαίσιο «κρατικής αιχμαλωσίας» (Hellman et al., 2003) όπου τα ιδιωτικά συμφέροντα επηρέαζαν τις διαδικασίες λήψης αποφάσεων του κράτους και κατ' επέκταση το ρυθμιστικό-ελεγκτικό πλαίσιο, η ιδιωτικοποίηση των ελληνικών σιδηροδρόμων δημιούργησε τις συνθήκες όπου οι όροι της ιδιωτικοποίησης ήταν αδιαφανείς και ευνοούσαν τα συμφέροντα των επιχειρήσεων, οδηγώντας στη συστηματική παραβίαση των κανόνων ασφαλείας, στην υποβάθμιση των σιδηροδρομικών μεταφορών, στην απουσία δημόσιας λογοδοσίας, και εν τέλει στο κρατικο-επιχειρηματικό έγκλημα της σιδηροδρομικής τραγωδίας των Τεμπών, καθώς επίσης και στα περαστικά που είχαν προηγηθεί ή ακολούθησαν αυτού.

Η ανάλυση της κοινωνικής οργάνωσης των κρατικο-επιχειρηματικών εγκλημάτων περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, την εστίαση: α) σε σχέσεις διαφορετικών φορέων εντός των οποίων διαπράττονται τα εν λόγω εγκλήματα, β) σε οριζόντιες σχέσεις μεταξύ οικονομικών και πολιτικών θεσμών, διαμέσου των οποίων παράγεται κοινωνική βλάβη, καθώς και γ) σε κάθετες σχέσεις που περιλαμβάνουν διαφορετικά επίπεδα οργάνωσης, μεταξύ άλλων, το ατομικό, το θεσμικό και πολιτικο-οικονομικό (Βιδάλη, 2017, σ. 137).

Βασικά χαρακτηριστικά της κοινωνικής οργάνωσης των κρατικο-επιχειρηματικών εγκλημάτων στην Ελλάδα αποτελούν: α) τα ρευστά όρια μεταξύ νομιμότητας και παρανομίας· συνθήκη κατάχρησης «νόμιμα» θεσμοθετημένων διαδικασιών με σκοπό τον αθέμιτο πλουτισμό, ενώ ταυτόχρονα διαμορφώνεται ένα πλαίσιο ατιμωρησίας -μέσα από τη μη εφαρμογή ή την εκμετάλλευση των κενών του ποινικού νόμου- και αδρανοποίησης του τυπικού κοινωνικού ελέγχου, β) η αδρανοποίηση του επίσημου κοινωνικού ελέγχου και των ελεγκτικών μηχανισμών εκβάλλει με ποικίλες μορφές, όπως η διάχυτη αποποίηση ευθυνών ή η υπονόμευση

των μέσων αποκάλυψης των εν λόγω εγκλημάτων, διαδικασία στηριζόμενη σε «σκιάδεις συναλλαγές» και «γκρίζες ζώνες» μεταφοράς κεφαλαίων, γ) η λειτουργία δικτύων οριζόντιων σχέσεων μεταξύ κυβέρνησης, επιχειρήσεων, φορέων πολιτικής διακυβέρνησης κ.ά., δ) η διαμορφούμενη εργασιακή και πολιτική κουλτούρα, στο πλαίσιο της οποίας στα κρατικο-επιχειρηματικά εγκλήματα εμπλέκονται κυρίως ελίτ, κατά περιπτώσεις υπάρχουν δίκτυα σχέσεων οικειότητας και εμπιστοσύνης εκμεταλλεόμενα την προσφορά εγκληματικών ευκαιριών (δομικές) στο πλαίσιο της δραστηριότητάς τους. Ταυτόχρονα, πολιτισμικοί παράγοντες συνέχονται με τη συγκάλυψη των εν λόγω εγκλημάτων μέσω παραγόντων, όπως η συντήρηση παραδοσιακών πελατειακών σχέσεων και η επίδραση των ΜΜΕ,<sup>2</sup> ε) η θεσμική ανομία συντηρούμενη από την επικρατούσα ιδεολογία περί διαχείρισης του εγκλήματος, στο πλαίσιο της οποίας τα κρατικο-επιχειρηματικά εγκλήματα συγκαλύπτονται, δεν τιμωρούνται και φέρουν μια προνομιακή ανοχή με συστημικούς όρους (ό.π., σσ. 130, 143-145).

Οργανωσιακό χαρακτηριστικό του κρατικο-επιχειρηματικού εγκλήματος συνιστά η ρευστή-χαλαρή δικτύωση η οποία αναπτύσσεται μέσα από άτυπες μορφές χρηματικών ροών, σύμφωνα με μια επιχειρηματική λογική, που παραμένουν ωστόσο σκιάδεις και διοχετεύονται στις «γκρίζες ζώνες» της οικονομίας, συνθήκη η οποία στη συνέχεια κανονικοποιείται (Ruggiero, 1997:28· Ruggiero, 2007, σσ. 173-175).

Σημαντική πτυχή της κοινωνικής οργάνωσης του κρατικο-επιχειρηματικού εγκλήματος στην υπόθεση των Τεμπών αποτελούν οι πρακτικές υψηλής διαφθοράς που καταγράφηκαν ήδη και στην υπόθεση Siemens, μέσα από παράνομες κρατικές ενισχύσεις. Στην τελευταία υπόθεση, μεταξύ άλλων, περιλαμβάνεται η σύμβαση του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ, *εφεξής*) και της Siemens που αφορούσε κατασκευή αμαξοστοιχιών, στο πλαίσιο της οποίας υπήρξε υπερτίμηση του κόστους, τα βαγόνια κρίθηκαν ως ακατάλληλα για το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο και η συμφωνηθείσα τιμή ήταν πολύ μεγαλύτερη σε σύγκριση με το πόσο κοστολογούσαν τα ίδια προϊόντα άλλες εταιρείες (Βιδάλη, 2017, σ. 145). Ενδεικτικά, κατά την περίοδο 2000-2017 δεν ολοκληρώθηκαν συμβάσεις, όπως η 112 του 2006 που αφορούσε στην προμήθεια συστημάτων GSMR και η σύμβαση 10.004 ATCS του 2007 που αφορούσε το δίκτυο (βλ. και δημοσίευμα Ριζοσπάστη, 2024α).

Κεντρικής σημασίας ζήτημα αποτελεί η τεχνολογική ανάπτυξη και εφαρμογές της στις σιδηροδρομικές μεταφορές, όπως η χρήση συστημάτων τηλεδιοίκησης· πρόκειται για τεχνολογικά επιτεύγματα τα οποία εάν δεν συνοδεύονται από τις αντίστοιχες αλλαγές στις υποδομές και στην εκπαίδευση του προσωπικού, προκειμένου να λειτουργήσουν με ασφάλεια, αποτελούν πεδίο διακινδύνευσης. Τα ζητήματα αυτά έχουν ήδη αναδειχθεί διεξοδικά από ειδικούς και την ΕΕ. Ειδικότερα όπως υποστηρίζεται η εγκατάστασή του συστήματος τηλεδιοίκησης θα οδηγούσε στην αποφυγή πληρωμών για τη συντήρηση του δικτύου -με τη συνακόλουθη μείωση κόστους για την εταιρεία-, δίχως να απαιτείται

---

<sup>2</sup> Σχετικά με τον τρόπο αναπαράστασης των εγκλημάτων των ισχυρών στο λόγο των μέσων ενημέρωσης, βλέπε αναλυτικά την έρευνα της Μ. Lentidaki (2025) η οποία εξετάζει την περίπτωση του εγκλήματος των Τεμπών.

απασχόληση ειδικά εκπαιδευμένου προσωπικού (Τύμπας, 2023).<sup>3</sup> Για να εφαρμοστεί με κατάλληλο τρόπο το σύστημα τηλεδιοίκησης, βασικές προϋποθέσεις είναι η μη εγκατάλειψη και η επαρκής συντήρηση των υποδομών, καθώς και το κατάλληλα εκπαιδευμένο προσωπικό. Υπογραμμίζεται επίσης (ό.π.) ότι πολλά από τα τρένα που χρησιμοποιούνται στην Ελλάδα μεταφέρθηκαν από την Ελβετία μετά από ένα διάστημα χρήσης τους και έχοντας κριθεί ως ακατάλληλα. Τα τρένα αυτά είναι εξοπλισμένα με «έξυπνη τεχνολογία» για την ανάπτυξη της ταχύτητας με μικρό κόστος αυξάνοντας, ωστόσο, το βαθμό διακινδύνευσης δεδομένων των ελλείψεων στις υποδομές. Υποστηρίζεται ειδικότερα, ότι όσο πιο πολύπλοκα είναι τα τεχνολογικά συστήματα, τόσο πιο οδυνηρά θα είναι τα όποια ατυχήματα καθώς αποτελούν μια συνθήκη κανονικοποίησης των υψηλών διακινδυνεύσεων. Η υλοποίηση των συμβάσεων κατά στάδια σε συνδυασμό με την ιδιωτικοποίηση και τις πρακτικές διαφθοράς συνιστούν κρίσιμης σημασίας παράγοντες, που γίνονται σημαντικότεροι εάν ληφθεί υπόψη η απουσία μιας τεχνολογικής πολιτικής και ενός ρυθμιστικού πλαισίου, που θα είχαν ως στόχο την ασφάλεια στα μέσα μαζικής μεταφοράς (ό.π.).

### 3. Μεθοδολογία ποιοτικής κοινωνικής έρευνας

Η έρευνα αποτελεί «εκδήλωση της επιστημονικής ελευθερίας και της ελευθερίας της έρευνας»<sup>3</sup> καλούμενη να υπηρετήσει το δημόσιο συμφέρον μέσα από την προαγωγή της γνώσης και της προόδου της κοινωνίας (Μήτρου, 2020, σ. 13). Στο πλαίσιο του ποιοτικού ερευνητικού παραδείγματος (Mason, 2011· Noaks και Wincup, 2004), ο στόχος έγκειται στο να ερμηνευθούν σε βάθος πτυχές της κοινωνικής οργάνωσης του κρατικο-επιχειρηματικού εγκλήματος λαμβάνοντας υπόψη παραμέτρους που ενέχει η συνθετότητα του φαινομένου. Η επιλογή της ποιοτικής μεθόδου συνδέεται με την επιστημολογική και οντολογική έμφαση που αποδίδεται στη σημασία του νοήματος, της εμπειρίας, της διάδρασης, της κατανόησης και ερμηνείας πτυχών του κοινωνικού κόσμου. Έτσι, η υπόθεση εργασίας και τα ερευνητικά ερωτήματα διαμορφώθηκαν σε διαλεκτική σχέση με τη θεωρία και το πεδίο έρευνας (Τσιώλης, 2014, σσ. 26, 32-33).

Σύμφωνα με όσα έχουν αναφερθεί ως τώρα, το σιδηροδρομικό συμβάν των Τεμπών αποτελεί μια μορφή κρατικο-επιχειρηματικού εγκλήματος που είναι απόρροια της σχέσης αλληλοτροφοδοτούμενων συμφερόντων μεταξύ δημοσίου και ιδιωτικού τομέα, ενώ αντίθετα επισήμως προκρίνονται ερμηνείες περί δυστυχήματος λόγω «λανθασμένου ανθρώπινου χειρισμού». Στο πλαίσιο αυτό επομένως η έρευνα για την υπόθεση των Τεμπών είναι σύνθετη και περιλαμβάνει ένα πλέγμα ερωτημάτων όπως: α) ποια είναι η κοινωνική οργάνωση του κρατικο-επιχειρηματικού εγκλήματος των Τεμπών, β) ποια είναι η προέλευση των ελλείψεων σε βασικές υποδομές και σε μέτρα ασφάλειας στους ελληνικούς σιδηροδρόμους, γ) ποιο είναι το

<sup>3</sup> Βλ. Εκδήλωση Eteron με θέμα: Ανθρώπινο Λάθος; Μια συζήτηση για την ασφάλεια στις υποδομές & τον ρόλο των νέων τεχνολογιών (2023, Απρίλιος 12). Ομιλητής Τέλης Τύμπας, Καθηγητής στο τμήμα Ιστορίας & Φιλοσοφίας της Επιστήμης του ΕΚΠΑ. Σχολιασμός Χρήστος Κουρούτζας, Επίκουρος καθηγητής στο τμήμα Κοινωνιολογίας του Πανεπιστήμιο Αιγαίου [video]. Youtube. <https://www.youtube.com/watch?v=Wlgl1EEDEAw>.

πλαίσιο διαφάνειας, λογοδοσίας και ελέγχου σε ότι αφορά στα σιδηροδρομικά γεγονότα, δ) πώς περιγράφονται τα εν λόγω εγκλήματα σε θεσμικά κείμενα και πως αντιμετωπίζονται από τους φορείς του τυπικού κοινωνικού ελέγχου, ε) εντοπίζονται πρακτικές συγκάλυψης στο πλαίσιο της θεσμικής αντίδρασης, που προκρίνουν την αντιμετώπιση του επιβλαβούς και θανατηφόρου συμβάντος ως «δυστυχήματος» που οφείλεται σε «ανθρώπινο λάθος», με αποτέλεσμα να προσδίδεται προσωποπαγής χαρακτήρας στο γεγονός ή προσδίδεται συστημικός και κατ' επέκταση πραγματοπαγής χαρακτήρας σε τέτοια γεγονότα.

Για την εκπόνηση της έρευνας αξιοποιήθηκε η τεχνική τριγωνοποίησης. Πρόκειται για μια τεχνική (βλ. Mason, 2011, σσ. 270-271· Bryman, 2017, σ. 755) δια της οποίας, συνδυάζοντας τρεις ποιοτικές μεθόδους, εξετάζονται πολυπρισματικά διαφορετικές πτυχές και διαστάσεις του φαινομένου, και κατ' επέκταση των ερευνητικών ερωτημάτων. Ως εκ τούτου, κεντρικό στόχο αποτελεί η πολύπλευρη αποτύπωση του τρόπου με τον οποίο διαμορφώνεται και αντιμετωπίζεται το υπό έρευνα ζήτημα και εδώ το συγκεκριμένο έγκλημα. Η παραγωγή των ερευνητικών δεδομένων στηρίζεται σε τρεις ποιοτικές μεθόδους και ειδικότερα: 1) ημι-δομημένες προσωπικές συνεντεύξεις, 2) συμμετοχική παρατήρηση και 3) ανάλυση περιεχομένου σε τεκμήρια και αρχεία (Noaks και Wincup, 2004, σσ. 107, 115-118).

Στην περίπτωση που εξετάζεται στον παρόν έργο η ημι-δομημένη συνέντευξη, επιλέχθηκε ως μέθοδος επειδή στηρίζεται σε ένα μη τυποποιημένο σχεδιασμό θεματικών κατηγοριών και ερωτήσεων ακολουθώντας ένα «ανοιχτό» πλαίσιο συζήτησης και συνδιαμόρφωσης της συνομιλίας κατά την παραγωγή των δεδομένων. Ο οδηγός συνέντευξης περιελάμβανε κύριες θεματικές κατηγορίες και ερωτήσεις, οι οποίες εμπλουτίζονταν κατά τη διάρκεια της συνομιλίας μέσα από τα όσα αφηγούνται οι συνομιλήτριες/ητές (Mason, 2011, σσ. 71-110). Για την επιλογή των συνομιλητριών/ητών επιλέχθηκε η θεωρητική δειγματοληψία<sup>4</sup> και η μέθοδος της χιονοστιβάδας (Mason, 2011, σ. 168). Κριτήριο αποτέλεσε τόσο η εμπειρία των συνομιλητριών/ητών σε σχέση με την υπό διερεύνηση συγκριμένη υπόθεση, όσο και η δραστηριότητά τους σε κοινωνικά/επαγγελματικά δίκτυα. Στο πλαίσιο αυτής της επιλογής αξιοποιήθηκε και η δυνατότητά τους να προτείνουν κι άλλα υποκείμενα που ενδεχομένως θα μπορούσαν να συμμετέχουν στην έρευνα. Ως προς τη σύνθεση του δείγματος, πραγματοποιήθηκαν συνομιλίες με: α) επιζώντες της σύγκρουσης στα Τέμπη, β) συγγενείς θυμάτων, γ) εμπειρογνώμονες, δ) δικηγόρους που εκπροσωπούν τις οικογένειες των θυμάτων, ε) μάρτυρες που εξετάστηκαν στο προ-δικαστικό στάδιο. Οι συνομιλίες ολοκληρώθηκαν όταν επήλθε θεωρητικός κορεσμός, δηλαδή

---

<sup>4</sup> «Αυτό το είδος δειγματοληψίας έρχεται σε αντίθεση με εκείνη που στηρίζεται στη λογική της στατιστικής και των πιθανοτήτων, δηλαδή της δειγματοληψίας που εφαρμόζεται για την παραγωγή δειγμάτων που θα είναι αντιπροσωπευτικά από εμπειρική άποψη [...] Στη γενικότερη μορφή της, θεωρητική δειγματοληψία είναι η διαδικασία που αφορά την επιλογή ομάδων ή κατηγοριών προς μελέτη, με κριτήριο τη σχετικότητά τους με τα ερευνητικά ερωτήματα, τη θεωρητική προσέγγιση και το αναλυτικό πλαίσιο, την αναλυτική πρακτική και, πάνω απ' όλα, την εξήγηση που οι ερευνητές αναπτύσσουν. Η θεωρητική δειγματοληψία έχει σχέση με τη δόμηση ενός δείγματος (που μερικές φορές αποκαλείται “ομάδα μελέτης”), σημαντικού από θεωρητική άποψη, ακριβώς επειδή αυτό συγκεντρώνει κάποια συγκεκριμένα χαρακτηριστικά ή κριτήρια που διευκολύνουν τον ερευνητή στην ανάπτυξη και τον έλεγχο της θεωρίας και της εξήγησης στην οποία στοχεύει» (Mason, 2003, σσ. 205-206).

επαναληψιμότητα στο περιεχόμενο των αφηγήσεων. Συνολικά πραγματοποιήθηκαν έντεκα (11) συνεντεύξεις. Ωστόσο, λόγω του ότι η συγκεκριμένη υπόθεση βρίσκεται σε εξέλιξη ως προς τη δικαστική της έκβαση, θα ακολουθήσει και νέος κύκλος πραγματοποίησης συνομιλιών, προκειμένου να αναδειχθούν πρόσθετες πτυχές για το κρατικο-επιχειρηματικό έγκλημα των Τεμπών.

Η συμμετοχική παρατήρηση, ξεκίνησε το 2024 και συνεχίζεται μέχρι σήμερα. Πραγματοποιείται σε συλλογικές δράσεις που αφορούν στο κρατικο-επιχειρηματικό έγκλημα των Τεμπών, εστιάζοντας στο ρεπερτόριο της δράσης και στα αιτήματά τους. Κατά τη διάρκεια της συμμετοχικής παρατήρησης καταγράφονται σημειώσεις πεδίου και συγκεντρώνεται υλικό, όπως αφίσες και ενημερωτικά φυλλάδια.

Όσον αφορά στην ποιοτική ανάλυση περιεχομένου σε τεκμήρια, αξιοποιήθηκαν:

α) Το πόρισμα της Εξεταστικής Επιτροπής της Βουλής των Ελλήνων για «τη διερεύνηση του εγκλήματος των Τεμπών και όλων των πτυχών που σχετίζονται με αυτό» (2024), -εφεξής Πόρισμα Εξεταστικής Επιτροπής-.

β) Οδηγίες και Κανονισμοί του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σχετικά με την ανάπτυξη της σιδηροδρομικής υποδομής και την ασφάλεια των σιδηροδρόμων,<sup>5</sup>

γ) νόμοι, προεδρικά διατάγματα και υπουργικές αποφάσεις σχετικά με την ανάπτυξη και βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων καθώς και την διερεύνηση ατυχημάτων,<sup>6</sup>

δ) τα πορίσματα εμπειρογνομώνων για το σιδηροδρομικό γεγονός. Ειδικότερα: α) το Πόρισμα της Επιτροπής Εμπειρογνομώνων για το σιδηροδρομικό δυστύχημα στα Τέμπη στις 28.02.2023, β) το Πόρισμα Σιδηροδρομικού Ατυχήματος 28.02.2023 στην περιοχή Ευαγγελισμός Λαρίσης από την Επιτροπή Διερεύνησης Ανεξάρτητων Πραγματογνομώνων Οικογενειών, και γ) *Rail Accident Report, Head-on collision between a passenger train and a freight train in Tempi, 28 February 2023*, RL01-2025, 27 February 2025 από τον Εθνικό Οργανισμό Διερεύνησης Αεροπορικών & Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων & Ασφάλειας Μεταφορών (ΕΟΔΑΣΑΑΜ), Σιδηροδρομικός Τομέας,

και ε) δημοσιογραφικά κείμενα καθώς και ανακοινώσεις από πλευράς εργαζομένων στο σιδηρόδρομο.<sup>7</sup>

<sup>5</sup> Στο πλαίσιο της μελέτης ειδική έμφαση δόθηκε στο περιεχόμενο των κάτωθι πηγών: Οδηγία 2004/49/ΕΚ, Οδηγία 2012/34/ΕΕ, Κανονισμός (ΕΕ) 2016/796 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Μαΐου 2016, Commission Delegated Regulation (EU) 2018/762, Κανονισμός (ΕΕ) 2021/782 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 29ης Απριλίου 2021, Ευρωπαϊκή Επιτροπή - Δελτίο Τύπου (2023), European Public Prosecutor's Office (EPPO) (2023).

<sup>6</sup> Στο πλαίσιο της μελέτης ειδική έμφαση δόθηκε στο περιεχόμενο των κάτωθι τεκμηρίων: Ν.Δ. 674/1970, Ν. 1365/1983, Ν. 2366/1995, Ν. 2414/1996, Π.Δ. 59, Π.Δ. 41, Π.Δ. 160, Υ.Α. ΑΣ.4.2/οικ. 26697/2422/2009, Υ.Α. Α27733/2213/2015, Ν. 4632/2019, Ν. 4850/2021, Ν. 5014/2023, Υ.Α. 11622/2024 κ.α.

<sup>7</sup> Ενδεικτικές αναφορές: Athenstransport (2021), Athenstransport (2022), Bersi (2022), Ανιχνεύσεις.gr (2023), Athens Bureau (2023), Athensvoice newsroom (2023), Αυγή Newsroom (2023), Banking News (2023), Δανδόλου (2023), Dikastirio team (2023),

Στην παρούσα εργασία, περιλαμβάνεται μέρος της ανάλυσης περιεχομένου σε τεκμήρια για το διάστημα πριν από το κρατικο-επιχειρηματικό έγκλημα των Τεμπών. Η επεξεργασία των δεδομένων πραγματοποιήθηκε μέσω της κατηγορικής ταξινόμησης (Mason, 2011: 197), ακολουθώντας θεματικούς άξονες που ήταν κοινοί και στις τρεις μεθόδους των ποιοτικών δεδομένων. Πραγματοποιήθηκε συγκριτική ανάλυση των δεδομένων που προέρχονται από τα τεκμήρια με τα πρωτογενή δεδομένα που παρήχθησαν από τις συνομιλίες και τη συμμετοχική παρατήρηση.

Επιπροσθέτως, ακολουθήθηκε το δεοντολογικό πλαίσιο που διέπει την ποιοτική κοινωνική έρευνα (Ισαρη και Πουρκός, 2015, σσ. 84-87; Adler και Clark, 2018, σσ. 50, 68, 72, 77-78, 81), το θεσμικό πλαίσιο για την προστασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα (Κανονισμού (ΕΕ) 2016/679) (Ζαραφονίτου και Τσίγκανου, 2020). Στους περιορισμούς της παρούσας ερευνητικής προσπάθειας, περιλαμβάνεται η δυσκολία πρόσβασης στα τεκμήρια μη ελεύθερης πρόσβασης, ζήτημα το οποίο αντιμετωπίστηκε με την κατάθεση αιτημάτων από τα μέλη της ερευνητικής ομάδας και την αποδοχή τους από τους εμπλεκόμενους φορείς.

#### 4. Ανάλυση ερευνητικών δεδομένων

##### 4.1. Η κοινωνική οργάνωση του κρατικο-επιχειρηματικού εγκλήματος στη σιδηροδρομική τραγωδία των Τεμπών

Από το πόρισμα της εξεταστικής επιτροπής για «τη διερεύνηση του εγκλήματος των Τεμπών και όλων των πτυχών που σχετίζονται με αυτό», αναδεικνύονται δομικοί και συστημικοί παράγοντες που διαμόρφωσαν τις συνθήκες οδηγώντας στο εν λόγω γεγονός.

*«Δική μας αποστολή ήταν και είναι να εξετάσουμε ενδελεχώς τις συνθήκες λειτουργίας του ελληνικού σιδηροδρόμου, όπως τα διαχρονικά προβλήματα που υπάρχουν, τις σχέσεις μεταξύ των εμπλεκόμενων στις σιδηροδρομικές μεταφορές, τυχόν επικάλυψη αρμοδιοτήτων, τις παθογένειες στην παραγωγή και υλοποίηση σιδηροδρομικών έργων, ζητήματα στελέχωσης και εκπαίδευσης προσωπικού, υλοποίησης αναβαθμίσεων και ανανέωσης της υλικοτεχνικής υποδομής, ώστε να διαλευκανθεί το σύνολο της υπόθεσης, που αφορά στη λειτουργία του σιδηροδρόμου»* (Βουλή των Ελλήνων, Πόρισμα Εξεταστικής Επιτροπής, 2024, σ.30).

Οι σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ελλάδα, αρχικά ήταν αρμοδιότητα των Σιδηροδρόμων του Ελληνικού Κράτους (ΣΕΚ, νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου), εν συνεχεία ιδρύεται ο ΟΣΕ με το νομοθετικό διάταγμα 674/1970 ως νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου το οποίο «*συστάθηκε ως δημόσια επιχείρηση που λειτουργεί για το δημόσιο συμφέρον σύμφωνα με τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας με μορφή ανώνυμης εταιρείας που ανήκει εξ ολοκλήρου στο ελληνικό Δημόσιο*» (Πόρισμα Εξεταστικής Επιτροπής, 2024, σ. 31), και ακολούθως με το νόμο 1365/1983

---

Documento news room (2023), Καλλιντέρης (2023), Karagiannis (2023), Koutsokosta (2023), Metaforespess.gr (2023), Newmoney Newsroom (2023), Pronews Newsroom (2023), Reader Newsroom (2023), Worldenergynews (2023), Αυγή Newsroom (2024α), Γαλούπης (2024α), Γαλούπης (2024β), Γκρήγκοβιτς (2024), CNNGreece Newsroom (2024), Kontra Channel (2024), Κουκουμάκας και Φραγκιουδάκης (2024α), Κουκουμάκας και Φραγκιουδάκης (2024β), Το Ποντίκι Web (2024), Χαραλαμποπούλου (2024).

μετατράπηκε σε κοινωνικοποιημένη επιχείρηση. Με το νόμο 2366/1995 θεσμοθετήθηκε η δυνατότητα ίδρυσης επιχειρήσεων ή εταιρειών ή κοινοπραξιών κατασκευής έργων ενώ ακολούθησε ο νόμος 2414/1996 «περί εκσυγχρονισμού των δημοσίων επιχειρήσεων και οργανισμών» μέσω του οποίου άλλαξε ο τρόπος λειτουργίας του ΟΣΕ καθώς και το προεδρικό διάταγμα 41/2005 σύμφωνα με το περιεχόμενο του οποίου ο ΟΣΕ μετατράπηκε σε εταιρεία συμμετοχών (*holding*). Στην εν λόγω εταιρεία συμπεριλήφθηκαν ο Εθνικός Διαχειριστής Σιδηροδρομικής Υποδομής (ΕΔΙΣΥ, εφεξής) «έχοντας ως αντικείμενο την κατ' αποκλειστικότητα λειτουργία, διαχείριση, συντήρηση και εκμετάλλευση της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και τη βελτίωση και κατασκευή νέας σιδηροδρομικής υποδομής όπως και την αξιοποίηση, διαχείριση ή εκμετάλλευση της ακίνητης περιουσίας του ΟΣΕ. Στον ΕΔΙΣΥ εκχωρήθηκε και η ισότιμη και χωρίς διακρίσεις διαχείριση της πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή όλων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων», η εταιρεία ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ «έχοντας ως αντικείμενο την παροχή υπηρεσιών έλξης για τη σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών καθώς και την ανάπτυξη, οργάνωση και εκμετάλλευση επιβατικών και εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών, μεταφορών με λεωφορεία και συνδυασμένων μεταφορών» και η ΕΡΓΟΣΕ «έχοντας ως αντικείμενο τη διαχείριση σιδηροδρομικών έργων που χρηματοδοτούνται από την Ευρωπαϊκή Ένωση» (Πόρισμα Εξεταστικής Επιτροπής, 2024, σ. 48). Από το πόρισμα της εξεταστικής επιτροπής (2024, σ. 63) προκύπτει αλληλοεπικάλυψη αρμοδιοτήτων στη σχέση ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ μετά τη διάσπαση του ΟΣΕ το 1996. Το πλαίσιο μετασχηματισμού του ΟΣΕ σε επιχείρηση που προέκυψε, λειτούργησε καταλυτικά για τη διαμόρφωση σχέσεων εξάρτησης, σχέσεων εκμετάλλευσης δημοσίων πόρων και προνομιακής προστασίας αλληλοσχετιζόμενων συμφερόντων.

#### **4.2. Η επίδραση των ιδιωτικοποιήσεων, των μνημονιακών πολιτικών και της θεσμικής διαφθοράς στις σιδηροδρομικές μεταφορές**

Κεντρικό χαρακτηριστικό της κοινωνικής οργάνωσης του κρατικο-επιχειρηματικού εγκλήματος των Τεμπών αποτελεί ο τρόπος διαμόρφωσης των σχέσεων μεταξύ δημοσίου και ιδιωτικού τομέα, μέσα από πρακτικές μεταβίβασης δημόσιων περιουσιακών στοιχείων και ιδιωτικοποίησης των σιδηροδρομικών μετακινήσεων. Οι εν λόγω πρακτικές ξεκίνησαν από τη δεκαετία του 1990 μέσα από τον κατακερματισμό του Οργανισμού Σιδηροδρόμων σε θυγατρικές εταιρείες κανονικοποιώντας ένα πλαίσιο αλληλοτροφοδοτούμενων συμφερόντων μεταξύ δημοσίου και ιδιωτικού τομέα με σκοπό το κέρδος. Πιο συγκεκριμένα, το 2008 συντελέστηκε ο εταιρικός μετασχηματισμός του ΟΣΕ, ο οποίος είχε τέσσερις θυγατρικές (ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ, ΓΑΙΑΟΣΕ και ΕΔΙΣΥ) και παρέμεινε με μια (ΕΡΓΟΣΕ), οδηγώντας στη μεταβίβαση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ στο ελληνικό δημόσιο. Ακολούθησε η έρευνα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής το 2011 μετά από την κοινοποίηση μέτρων στήριξης (μεταφοράς υπαλλήλων, διαγραφής χρέους, ετήσιες επιχορηγήσεις) του ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ από την Ελλάδα, τα οποία εγκρίθηκαν ως μέρος του ελληνικού προγράμματος ιδιωτικοποιήσεων. Το 2013 το σύνολο των μετοχών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ μεταβιβάστηκε και περιήλθε στο Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ), κυριότητας του Ελληνικού Δημοσίου. Το 2015 υπογράφηκε η σύμβαση που αφορούσε στις υπηρεσίες γενικού οικονομικού

συμφέροντος (ΥΓΟΣ) και το 2017 ιδιωτικοποιείται η ΤΡΑΙΝΟΣΕ μέσω της πώλησης των μετοχών από το ΤΑΙΠΕΔ στην Ιταλική Ferrovie dello Stato Italiane Group (FSI) (η οποία το 2021 μετονομάστηκε σε HELLENIC TRAIN) έναντι του εξαιρετικά χαμηλού χρηματικού αντιτίμου δεδομένης της αποκλειστικής χρήσης και εκμετάλλευσης της σιδηροδρομικής υποδομής, των 45 εκατομμυρίων ευρώ. Όπως αναφέρεται στο Πόρισμα της εξεταστικής επιτροπής (2024, σσ.65-66), «σημειώνεται ότι στη συναφθείσα σύμβαση, πέραν του ιδιαίτερου χαμηλού τιμήματος για την πώληση του συνόλου των μετοχών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, δεν υπήρχε καμία απολύτως συμβατική υποχρέωση του Αγοραστή για την εκτέλεση υποχρεωτικών επενδύσεων, αλλά ούτε κάποιας άλλης μορφής ανταποδοτικά οφέλη προς το Ελληνικό Δημόσιο». Η ίδια η ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η οποία πωλήθηκε σε ιδιαίτερα χαμηλή τιμή με επενδυτικές υποχρεώσεις που δεν επιβλήθηκαν, ενώ ταυτόχρονα το κράτος επιδοτούσε τον νέο ιδιώτη ιδιοκτήτη, εγείρει σοβαρά ερωτήματα ως προς τη μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων και την κρατική αιχμαλωσία συνδυαστικά των ενεργειών ενδεχόμενης στοιχειοθέτησης κακοδιαχείρισης δημόσιων πόρων. Επίσης, το 2019 υπεγράφη το μνημόνιο συνεργασίας (MoU) και το 2022 η νέα σύμβαση ΥΓΟΣ, η οποία κυρώθηκε με το ν. 4953/2022.

Σύμφωνα με τη γνώμη των βουλευτών της κοινοβουλευτικής ομάδας του ΣΥ.ΡΙΖ.Α. – Προοδευτική Συμμαχία πρόκειται για «Πολιτικές διάσπασης του ενιαίου Ο.Σ.Ε., προς εκπλήρωση πολιτικών ιδιωτικοποίησης της μεταφορικής σιδηροδρομικής δραστηριότητας του, της συντήρησης του τροχαίου υλικού, μέρους της ακίνητης περιουσίας του, των εμπορευματικών κέντρων μέσω ΣΔΙΤ καθώς και της συντήρησης και λειτουργίας της υποδομής, επίσης μέσω ΣΔΙΤ» (Πόρισμα της εξεταστικής επιτροπής, 2024, σ. 524).

Στη γνώμη των βουλευτών της κοινοβουλευτικής ομάδας (Κ.Ο., εφεξής) του Κ.Κ.Ε αναφέρεται ότι «αναδείχθηκαν οι ανταγωνιστικές σχέσεις που διαμόρφωσε ο προβληματικός διαχωρισμός του Οργανισμού Σιδηροδρόμων σε θυγατρικές, όπως και η απελευθέρωση και ιδιωτικοποίηση στη συνέχεια του μεταφορικού έργου, που γιγάντωσε τα αντικρουόμενα πολλές φορές συμφέροντα... οι ευθύνες της Ε.Ε. και των αστικών κομμάτων που υπηρετούν με κάθε κόστος την πολιτική της καπιταλιστικής ανάπτυξης και ανταγωνιστικότητας βάζοντας σε δεύτερη μοίρα την ασφάλεια στους σιδηρόδρομους και την ίδια την ανθρώπινη ζωή» (Πόρισμα της εξεταστικής επιτροπής, 2024, σ. 600).

Οι ανωτέρω μεταβιβάσεις και ιδιωτικοποιήσεις των σιδηροδρομικών συγκοινωνιών συναρμόζονται με τις εφαρμοζόμενες Ευρωπαϊκές πολιτικές σε σχέση με τις σιδηροδρομικές μετακινήσεις. Ενδεικτικά παραδείγματα αποτελούν η εφαρμογή της οδηγίας 440/1991 της Ε.Ε. που αφορά στο λογιστικό διαχωρισμό μεταξύ υποδομής και εκμετάλλευσης, στο πλαίσιο της οποίας από το 2007 απελευθερώθηκαν πλήρως οι εμπορευματικές σιδηροδρομικές μεταφορές στην ΕΕ, καθώς επίσης και η 2016/2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 14ης Δεκεμβρίου 2016 για την τροποποίηση της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ αναφορικά με το άνοιγμα της αγοράς εσωτερικών υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και τη διακυβέρνηση της σιδηροδρομικής υποδομής. Όπως αποκαλύπτει η έρευνα του Investigate Europe με την ΕφΣυν και το Reporters United, η αποτυχία της

ευρωπαϊκής σιδηροδρομικής πολιτικής οφείλεται, μεταξύ άλλων, στο διαχωρισμό υποδομών και τροχαίου υλικού που ευνόησε πρακτικές ανταγωνισμού, στις ιδιωτικοποιήσεις που εφαρμόστηκαν σε χώρες όπως η Ελλάδα κατά την περίοδο των μνημονίων, καθώς και στις εθνικές κυβερνήσεις οι οποίες μέσω πρακτικών πιέσεων των λόμπι ευνόησαν άλλες βιομηχανίες όπως οι οδικές, κατασκευαστικές και των αερογραμμών. Τα ανωτέρω οδήγησαν στην υποβάθμιση των σιδηροδρομικών μεταφορών και παρεχόμενων υπηρεσιών, αναδεικνύοντας ζητήματα όπως η μη ολοκλήρωση βασικών έργων σε υποδομές όπως τα συστήματα τηλεδιόικησης και σήμανσης, η κατάργηση νυχτερινών δρομολογίων, η διακοπή διεθνών επιβατικών διασυνδέσεων κ.α. (Μπερσή, 2022α).

Σύμφωνα με την έρευνα της ίδιας ομάδας, για την περίπτωση των σιδηροδρομικών μετακινήσεων στην Ελλάδα που αποτελεί την εξαίρεση στην Ευρώπη, μετά από την ιδιωτικοποίηση των σιδηροδρομικών μετακινήσεων ακολουθώντας τα μέτρα της τρόικας και ενώ ο ΟΣΕ υποχρηματοδοτείται και το προσωπικό μειώνεται, η εταιρεία (Ferrovie dello Stato Italiane Group) επιδοτείται με 50 εκατομμύρια ευρώ το χρόνο για την εκτέλεση συγκεκριμένων δρομολογίων, δίχως αυτά να γνωστοποιούνται στο κοινό και άρα να μην υπάρχει η δυνατότητα καταγγελίας της σύμβασης. Έτσι, επικρατεί ένα καθεστώς αδιαφάνειας. Επίσης, η εκτέλεση των σιδηροδρομικών έργων στηρίζεται μονοπωλιακά στην εταιρεία αυτή, διαμορφώνοντας ένα πλαίσιο νέο-αποικιοκρατίας (Μπερσή, 2022β).

Σημαντική, επίσης, ήταν η επίδραση των μέτρων λιτότητας/έξυγιανσης κατά την περίοδο των μνημονίων, διαμορφώνοντας ένα πλαίσιο, μεταξύ άλλων, μη ολοκλήρωσης βασικών έργων στις σιδηροδρομικές υποδομές, μείωσης του προσωπικού, εξυπηρέτησης κρατικο-επιχειρηματικών συμφερόντων μέσα από πελατειακές σχέσεις, και εν τέλει την έκθεση των επιβατών σε εξαιρετικά επικίνδυνες σιδηροδρομικές μεταφορές: *«Ο ελληνικός σιδηρόδρομος το 2004 είχε σωρευμένο χρέος 3,5 δισεκατομμύρια ευρώ. Το 2009 το ποσό αυτό ήταν μεγαλύτερο των 9 δισεκατομμυρίων ευρώ. Το 2010 το σωρευμένο χρέος του ΟΣΕ έφτασε τα 10.700.000.000 ευρώ. Το 2004 ο ΟΣΕ με 24% περισσότερους εργαζόμενους είχε μισθολογικό κόστος 16% μικρότερο σε σχέση με το μισθολογικό κόστος που είχε το 2009. Ο ΟΣΕ είχε έσοδα 250 εκατομμύρια το χρόνο και ξόδευε μόνο για δαπάνες μισθοδοσίας 271 εκατομμύρια το χρόνο. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ είχε συνολικά έσοδα 106 εκατομμύρια το χρόνο και δαπανούσε για μισθοδοσία 116 εκατομμύρια το χρόνο. Το 2009 σε ετήσια βάση το δημοσιονομικό έλλειμμα ήταν περίπου 1,2 δισεκατομμύρια ευρώ»* (Πόρισμα της εξεταστικής επιτροπής, 2024, σ. 32). Για το ίδιο ζήτημα όπως επισημαίνει η Μπερσή (2023), η αχρήστευση των συστημάτων σηματοδότησης και τηλεδιόικησης που υπήρχαν σε μεγάλο μέρος του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου οφείλεται στα μνημόνια και στα μέτρα λιτότητας που εφαρμόστηκαν από 2010. Έκτοτε σταμάτησε η χρηματοδότηση για τη συντήρησή τους, μετατάχθηκαν οι υπάλληλοι που λειτουργούσαν συστήματα αυτά και δεν υπήρξε καμία ενέργεια προστασίας του εξοπλισμού που ήταν εγκατεστημένος σε εξωτερικούς χώρους.

Κεντρική πτυχή της κοινωνικής οργάνωσης που οδήγησε στο κρατικο-επιχειρηματικό έγκλημα των Τεμπών, αποτελούν οι πρακτικές υψηλής διαφθοράς, όπως οι παράνομες κρατικές ενισχύσεις. *«Κακοδιαχείριση με αποτέλεσμα να*

δημιουργηθούν από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή τρεις φάκελοι παράνομων κρατικών ενισχύσεων, συνολικού ύψους 15,683 δις ευρώ» (Πόρισμα της επιτροπής, Γνώμη των βουλευτών της Κ.Ο. «ΣΥ.ΡΙΖ.Α. – Προοδευτική Συμμαχία», 2024, σ. 524) κ.α., άμεσα συνδεδεμένες με το σκάνδαλο Siemens.

#### **4.3. Ο τεχνολογικός «εκσυγχρονισμός» ως συνθήκη αν(ασφάλειας) και διακινδύνευσης στην κρατικο-επιχειρηματική εκμετάλλευση των σιδηροδρομικών μετακινήσεων**

Μέρος της κοινωνικής οργάνωσης των κρατικο-επιχειρηματικών εγκλημάτων αποτελούν οι πρακτικές κατάτμησης των συμβάσεων και πίεσης στο πλαίσιο των αναθέσεων προς εξυπηρέτηση αλληλοτροφοδοτούμενων συμφερόντων, διαμέσου των οποίων τα «ανεπτυγμένα» τεχνολογικά συστήματα καθίστανται ασύμβατα και εν τέλει μη λειτουργικά. Πρόσθετες πτυχές αποτελούν η καταστροφή του τεχνολογικού εξοπλισμού λόγω χρόνιας αχρησίας, η μη εύρεση ανταλλακτικών λόγω παλαιότητας, και η μη εκτέλεση έργων λόγω υποστελέχωσης. Κύριες συμβάσεις που δρομολογήθηκαν χωρίς, ωστόσο, να έχουν ολοκληρωθεί όλα τα έργα, είναι η 10012/2006 προμήθεια συστημάτων GSM-R, η σύμβαση 10004/2007 για την προμήθεια συστήματος ETCS στους συρμούς, η 10005/2007 για την προμήθεια συστήματος ETCS στις γραμμές, η 635/2013 για εργασίες αναβάθμισης του δικτύου, και η επίμαχη σύμβαση 717/2014 για την Ανάταξη και Αναβάθμιση του συστήματος Τηλεδιοίκησης.

Όπως αναφέρεται ενδεικτικά από την Εξεταστική Επιτροπή της Βουλής:

*«η επιλογή της κατάτμησης των διαφόρων συμβάσεων προκειμένου να εξυπηρετηθούν διαφορετικά επιχειρηματικά συμφέροντα, οδήγησε σε ασυμβατότητες των διαφόρων συστημάτων αλλά και σε μεγάλες καθυστερήσεις που προέκυπταν ακριβώς από την εκδήλωση αυτών των ανταγωνιστικών συμφερόντων (προσφυγές, ενστάσεις, συνεχείς παρατάσεις) ... Η βασική αιτία για τις καθυστερήσεις στην υλοποίηση των παραπάνω συμβάσεων ήταν κατά βάση η κατάτμησή τους, καθόσον προέκυπταν συνεχώς προβλήματα ασυμβατότητας μεταξύ των συστημάτων λόγω της διαφορετικής τεχνολογίας που χρησιμοποιούσαν οι εργολήπτριες εταιρίες. Τέτοια ζητήματα φυσικά αξιοποιούνταν πολλές φορές σκόπιμα από τις εταιρίες ως μοχλός πίεσης για να λάβουν ακόμα μεγαλύτερο μερίδιο από την πίτα. Επιπρόσθετο ρόλο στην καθυστέρηση έπαιξαν: Η μη φύλαξη του υλικού λόγω έλλειψης προσωπικού με αποτέλεσμα τον βανδαλισμό του. Η καταστροφή του υλικού λόγω της χρόνιας αχρησίας του και η απόσυρση ανταλλακτικών δεδομένης πλέον της παλαιότητάς τους. Επίσης, δεδομένης της υποστελέχωσης του ΟΣΕ δεν μπορούσε να διασφαλιστεί ευχερώς η εκτέλεση εργασιών με την παράλληλη λειτουργία του δικτύου δεδομένων και των πιέσεων της HELLINC TRAIN για τη μη διακοπή της κυκλοφορίας. Όπως προκύπτει από το ιστορικό όλων των επίμαχων συμβάσεων, οι καθυστερήσεις στην υλοποίηση της 717/2014, η οποία ακουμπά τις κυβερνήσεις του ΣΥΡΙΖΑ και της ΝΔ δεν ήταν η εξαίρεση αλλά ο κανόνας» (Πόρισμα της εξεταστικής επιτροπής, Γνώμη των βουλευτών της Κ.Ο. του Κ.Κ.Ε., 2024, σσ. 600, 610-611).*

Ειδικότερα όσον αφορά στη σύμβαση 717 και όπως επισημαίνει η Μπερσή (2023), η μη εκτέλεση της οφείλεται στις αποφάσεις μεταξύ των εταιρειών Άκτορα,

της γαλλικής πολυεθνικής Alstom, της ΕΡΓΟΣΕ και των κυβερνήσεων που εμπλέκονται στην υλοποίησή της (ΝΔ, ΠΑΣΟΚ, ΣΥΡΙΖΑ). Η εν λόγω σύμβαση υπογράφηκε το 2014 ανάμεσα στην ΕΡΓΟΣΕ και την κοινοπραξία των εταιρειών TOMH-ABETE (θυγατρική του Άκτορα) και Alstom Transport SA με προβλεπόμενο χρόνο παράδοσης του έργου το 2016. Όπως έχει καταγγεληθεί από τον τεχνικό διευθυντή της εταιρείας AES (Advanced Engineering Solutions) Γρηγόριο Λάμπρου, ο οποίος είχε αναλάβει, στο πλαίσιο της Κοινοπραξίας TOMH-ALSTOM, το σχεδιασμό, την ολοκλήρωση και θέση του συστήματος σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης της ΕΡΓΟΣΕ για το τμήμα του έργου Αθήνα-Λάρισα, το έργο είχε περατωθεί από τον Δεκέμβριο του 2016 και ουδέποτε τέθηκε σε λειτουργία. Επιπροσθέτως, με τον κατάλληλο προγραμματισμό το εν λόγω σύστημα θα μπορούσε να είχε επεκταθεί σε όλο το δίκτυο της ΕΡΓΟΣΕ εντός του 2017. Ως λόγος, αναφέρεται η σκοπούμενη καθυστέρηση και επέκταση της Σύμβασης 717 από πλευράς αναδόχου, ενώ παράλληλα οι συνεχείς παρατάσεις αύξησαν το κόστος υλοποίησης από 41,3 εκατομμύρια ευρώ σε 87.000.000 εκατομμύρια ευρώ έως σήμερα. Η εν λόγω καθυστέρηση, υπό την ανοχή του Υπουργείου Μεταφορών και των διοικήσεων ΟΣΕ/ΕΡΓΟΣΕ, εύλογα εκτιμάται ότι δημιουργούσε ευκαιρίες αποκόμισης κέρδους και εξυπηρετούσε ποικίλα κρατικο-επιχειρηματικά συμφέροντα, επειδή οδήγησε, μεταξύ άλλων, σε οικονομικές απαιτήσεις ή αποζημιώσεις. Αξίζει να σημειωθεί ότι τα σύγχρονα τεχνολογικά συστήματα μπορούν να λειτουργήσουν με την προϋπόθεση της ολοκλήρωσης των έργων στο δίκτυο και κατ' επέκταση τη μεταξύ τους συνεργασία, επικοινωνία και ανταλλαγή δεδομένων σε πραγματικό χρόνο προκειμένου να είναι ασφαλείς οι σιδηροδρομικές μεταφορές (Νικολόπουλος, 2023· βλ. και Χούντα, 2023). Από τα όσα αναφέρει πρώην σταθμάρχης του ΟΣΕ, το σύστημα τηλεδιοίκησης λειτουργούσε από το 2007 έως το 2019 και εν συνεχεία η κυκλοφορία πραγματοποιούνταν μέσω των σταθμαρχών. Οι λόγοι είναι η υποστελέχωση τόσο του προσωπικού σταθμαρχών που εμπλέκονταν στην τηλεδιοίκηση, όσο και προσωπικού συντήρησης του τεχνολογικού εξοπλισμού της τηλεδιοίκησης και της σιδηροδρομικής γραμμής, καθώς επίσης και η καταστροφή υποσταθμού μετά από πυρκαγιά που δεν αντικαταστάθηκε ποτέ (βλ. για όλα σε Κουσουλός, 2023). Κατά το ανωτέρω χρονικό διάστημα είχαν γνωστοποιηθεί οι πρακτικές διευκόλυνσης, πίεσης λόγω ανταγωνιστικών συμφερόντων και σκοπούμενης καθυστέρησης υλοποίησης του έργου στη δραστηριότητα κράτους - επιχειρήσεων. Από τα στοιχεία που παραθέτει η Μπερσή (2023), το 2021 στάλθηκε υπόμνημα από τον υπεύθυνο υλοποίησης του συστήματος ελέγχου ETCS στο πλαίσιο της σύμβασης 10005 η οποία αφορούσε στο αυτόματο σύστημα προστασίας συρμών, στο οποίο καταγράφονταν οι ευθύνες των αναδόχων (ΑΚΤΩΡ, ALSTOM και ΕΡΓΟΣΕ) για τη μη ολοκλήρωση του έργου. Το 2018 καταλογίστηκε πρόστιμο ύψους 2,4 εκατομμυρίων ευρώ στην ΕΡΓΟΣΕ μετά το πόρισμα της Επιτροπής Δημοσιονομικού Ελέγχου (ΕΔΕΛ, εφεξής) του Υπουργείου Οικονομικών (τα αποτελέσματα του οποίου περιλαμβάνονται στην Έκθεση Οριστικών Αποτελεσμάτων Ελέγχου του 2019). Η εν λόγω επιτροπή μέσω του ελέγχου που πραγματοποίησε σε σχέση με το έργο για την περίοδο μέχρι τα τέλη του 2018, επεσήμανε «αφενός τις ασάφειες στον ορισμό του φυσικού και οικονομικού αντικείμενου της Σύμβασης 717/2014, αφετέρου τη μη εκπλήρωση συμβατικού όρου σχετικά με την παροχή τεχνογνωσίας ειδικού έργου στο τμήμα της σιδηροδρομικής

γραμμής Αθήνας (ΣΚΑ) – Πλατύ» (βλ. για όλα, Πόρισμα της εξεταστικής επιτροπής, 2024, σ. 140). Πτυχή των λόγων «ασαφειών» αφορούσε και η συμβατότητα του νέου με τον παλιό εξοπλισμό. Έτσι το 2016 ξεκίνησαν οι διεργασίες για τη σύναψη συμπληρωματικής σύμβασης καθώς δεν υπήρχε δυνατότητα διασύνδεσης του νέου εξοπλισμού με τον ήδη υφιστάμενο και θα έπρεπε να εφαρμοστεί ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός 2016/919 της ΕΕ που περιελάμβανε τις νέες τεχνικές προδιαγραφές τηλεδιοίκησης – σηματοδότησης. Το 2018 το Ελεγκτικό Συνέδριο ενέκρινε τη συμπληρωματική σύμβαση ύψους 13,3 εκατομμυρίων ευρώ. Ωστόσο, μέχρι τον Ιούλιο του 2019 η συμπληρωματική σύμβαση έργου δεν είχε υπογραφεί από την ΕΡΓΟΣΕ, η οποία ζήτησε από την ανάδοχο να υποβάλει επικυρωμένες μελέτες. Οι εν λόγω μελέτες υποβλήθηκαν το 2019 αλλά προτείνοντας λύσεις που υπερέβαιναν το κόστος που αναφερόταν στη συμπληρωματική σύμβαση έργου. Έτσι, το έργο δεν ολοκληρωνόταν, και κατέληξε έτσι η να υπογραφεί η η συμπληρωματική σύμβαση έργου το 2021 και ενώ έχει προηγηθεί έλεγχος του ΤΕΕ μέσω εμπειρογνώμονα, μετά από αναφορές σχετικές «με θέματα ασφαλείας για την εγκατάσταση των συστημάτων σηματοδότησης, τηλεδιοίκησης και ETCS» (Πόρισμα της εξεταστικής επιτροπής, 2024, σ. 142, 148). Η κρατικο-επιχειρηματική δραστηριότητα διαμορφώνεται μέσα από σχέσεις εξάρτησης, επιρροής, διευκολύνσεων και διαφθοράς. Όπως είναι γνωστό, η εταιρεία Ακτωρ του Ομίλου Μπόμπολα είχε κυριαρχήσει μεταξύ 1980-2000 στις κρατικές συμβάσεις της Ελλάδας και σύμφωνα με την Μπερσή (2023) ασκούσε επιρροή μέσω των ιδιόκτητων ΜΜΕ, ενώ παράλληλα συντηρούσε στενές σχέσεις με τις κυβερνήσεις.<sup>8</sup> επιπλέον και η Πολυεθνική σιδηροδρομικών μεταφορών Alstom εμπλέκεται σε υποθέσεις διαφθοράς: απόδειξη για αυτό είναι η ποινή 772 εκατομμυρίων ευρώ που της επιβλήθηκε το 2014 από το αμερικανικό δημόσιο. Άλλωστε, οι δύο εταιρείες είχαν διαχωρίσει παράτυπα το έργο στα δύο στο πλαίσιο αντικρουόμενων συμφερόντων, ενώ παράλληλα πλημμελής ήταν η επίβλεψη από πλευράς ΕΡΓΟΣΕ που δεν πίεζε τον ανάδοχο να εκπληρώσει τις συμβατικές της υποχρεώσεις. Στα εν λόγω αντικρουόμενα συμφέροντα περιλαμβάνεται η διαμάχη για τα τεχνολογικά συστήματα της εταιρείας Bombardier<sup>9</sup> και του Άκτορα, τα οποία η Alstom μπλόκαρε προκειμένου να μην έχει ανταγωνισμό.

Απόρροια των ανωτέρω είναι η μη παράδοση και λειτουργία κανενός από τα συστήματα ασφαλείας και ευρύτερα η μη ολοκλήρωση έργων στο σιδηροδρομικό δίκτυο, καθιστώντας τις σιδηροδρομικές μετακινήσεις μη ασφαλείς. Όπως ρητά αναφερόταν από βουλευτές δεν είχε «...*παραδοθεί και τεθεί ολοκληρωμένα σε λειτουργία κανένα από τα απαραίτητα συστήματα ασφαλείας, που προβλέπονταν σε τέσσερις τουλάχιστον συμβάσεις των οποίων ο συμβατικός χρόνος ολοκλήρωσης είχε*

<sup>8</sup> Παράλληλα, σύμφωνα με δημοσιεύματα του Τύπου η εταιρεία φέρεται να εμπλέκεται σε υποθέσεις διαφθοράς και καρτέλ. Βλ. ενδεικτικά: «Σκάνδαλο με εμπλοκή της ΑΚΤΩΡ;» (DW, 2014), «Στηγνή ιχθύος από την Ακτωρ για την ποινική δίωξη στα Σκόπια - Όλη η υπόθεση απάτης ύψους 50 εκατ ευρώ» (Μπότα, 2017), «Δίωξη κατά «Ακτωρα»/Μπόμπολα για δωροδοκία και ξέπλυμα χρήματος στα Σκόπια» (Σοφοκλέους in, 2017), «Ο «Ακτωρ» αρνείται κάθε εμπλοκή στο σκάνδαλο της ΠΓΔΜ» (Το Κουτί της Πανδώρας, 2014), «Οριστικό το πρόστιμο στο καρτέλ» (Γεωργιάς, 2017).

<sup>9</sup> Αξίζει να σημειωθεί ότι είχε προηγηθεί η απ' απευθείας ανάθεση ΟΣΕ στην Bombardier που είχε υψηλότερη προσφορά από αυτή της κοινοπραξίας Siemens – ΑΚΤΩΡ – ΤΕΡΝΑ (Το Βήμα Newsroom, 2011).

παρέλθει προ πολλών ετών ... πλημμελή συντήρηση δικτύου και υποδομών, λόγω της υποχρηματοδότησης...» (Πόρισμα της εξεταστικής επιτροπής, Γνώμη των βουλευτών της Κ.Ο. του Κ.Κ.Ε., 2024: 600).

Σύμφωνα με τα τεκμήρια που αναλύθηκαν, η μη λειτουργία των συστημάτων ασφαλείας στις σιδηροδρομικές μετακινήσεις στην Ε.Ε. δεν αποτελεί την εξαίρεση αλλά μια κανονικοποιημένη συνθήκη, καθώς βάσει των πρόσφατων διαθέσιμων στοιχείων, ενδεικτικά, μόνο το 13% των διαδρομών του κεντρικού δικτύου της Ε.Ε. λειτουργούσε με σύστημα ERTMS (Πόρισμα της εξεταστικής επιτροπής, Γνώμη των βουλευτών της Κ.Ο. του Κ.Κ.Ε., 2024, σ. 600). Ειδικότερα όσον αφορά στο σιδηροδρομικό δίκτυο της Ελλάδας, όπως αναφέρεται στο ίδιο πόρισμα της Εξεταστικής Επιτροπής Βουλής: «δεν υπήρχε Τηλεδιοίκηση, δηλαδή αποτύπωση και έλεγχος σε ζωντανό χρόνο της θέσης και της κίνησης του κάθε τρένου σε ολόκληρο το σιδηροδρομικό δίκτυο σε απομακρυσμένο πίνακα κυκλοφορίας ... κατά την ημέρα του εγκλήματος του Τεμπών στη χώρα μας όχι μόνο δεν υπήρχε Τηλεδιοίκηση και δεν λειτουργούσε κανένα από τα παραπάνω σύγχρονα συστήματα ασφαλείας (ETCS – GSM-R) αλλά ήταν εκτός λειτουργίας ακόμα και οι φωτεινοί σηματοδότες! ... Η ανάπτυξη του ευρωπαϊκού συστήματος με την ονομασία ERTMS (European Rail Traffic Management System), το οποίο ουσιαστικά αποσκοπεί στη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού δικτύου στον ευρωπαϊκό χώρο, παρείχε βασικές εγγυήσεις ασφαλείας. Τα βασικά μέρη αυτού του συστήματος δηλαδή το ETCS [(European Train Control System)] και το GSM-R [(Global System for Mobile Communications – Railway)] (επί των συρμών και επί του δικτύου), τα οποία σε συνδυασμό και με την λειτουργία της φωτισμένης και της πλήρους Τηλεδιοίκησης στο σιδηροδρομικό δίκτυο, μπορούν να αποτρέψουν παρόμοια δυστυχήματα (Πόρισμα της εξεταστικής επιτροπής, Γνώμη των βουλευτών της Κ.Ο. του Κ.Κ.Ε., 2024, σσ. 604-605). Το εν λόγω ζήτημα αναφέρεται από το σύνολο των Κ.Ο., ενδεικτικά «δεν λειτουργούσε η φωτεινή σηματοδότηση, η τηλεδιοίκηση, το σύστημα επικοινωνίας GSMR, ούτε και το σύστημα αυτόματης πέδησης συρμών (ETCS)» (Πόρισμα της εξεταστικής επιτροπής, Γνώμη των βουλευτών της Κ.Ο. του ΠΑΣΟΚ-Κινήματος Αλλαγής, 2024, σ. 588).

Ενώ τα συστήματα ασφαλείας που αφορούν στο σιδηροδρομικό δίκτυο δεν λειτουργούν και οι βασικές υποδομές είναι πλημμελώς συντηρημένες, δεν εφαρμόζονται πρότυπα όπως αυτό της πυρασφάλειας, ενώ παράλληλα διακινδυνεύεται η ασφάλεια των μετακινήσεων καθώς η HELLENIC TRAIN πίεζε για αύξηση της ταχύτητας κυκλοφορίας και μεταφοράς εμπορευμάτων με σκοπό να αποκομίσει πρόσθετα κέρδη: «αύξηση της χωρητικότητας του δικτύου και την ταχύτητα μεταφοράς εμπορευμάτων, σε βάρος όλων των απαραίτητων μέτρων ασφαλείας ... Την ίδια στιγμή η HELLENIC TRAIN παρά την κακή κατάσταση, τις ελλείψεις και τα κενά στα συστήματα ασφαλείας του σιδηροδρομικού δικτύου, πίεζε για αύξηση της ταχύτητας της κυκλοφορίας και ενώ μάλιστα η ίδια δεν είχε φροντίσει να φέρει σύγχρονα τρένα στο ελληνικό δίκτυο, να εγκαταστήσει το σύστημα GSM - R σε όλους τους συρμούς της και τα βαγόνια της δεν πληρούσαν τα επικαιροποιημένα πρότυπα πυρασφάλειας» (Πόρισμα της εξεταστικής επιτροπής, Πόρισμα των βουλευτών της Κ.Ο. του Κ.Κ.Ε., 2024, σσ. 600, 608). Τα ανωτέρω αποτυπώνονται και την επιστολή που είχε αποστείλει πρώην Δ/νων Σύμβουλος της ΤΡΑΙΝΟΣΕ προς τον αρμόδιο Υπουργό το 2021 όπου αναφερόταν στην κακή κατάσταση που βρίσκονταν οι σιδηροδρομικές

υποδομές και στα συνεχόμενα σιδηροδρομικά συμβάντα, δίχως να εκλείπει η αναφορά στην προστασία των επιχειρηματικών συμφερόντων. Επομένως η επικινδυνότητα των σιδηροδρομικών μεταφορών δεν ήταν η εξαίρεση αλλά ο κανόνας. Ανέφερε ειδικότερα ο πρώην Δ/νων Σύμβουλος: *«θεωρούμε καθήκον μας να επισημάνουμε ότι, αν δεν γίνει άμεσα και οργανωμένα προσπάθεια θεραπείας των αδιαμφισβήτητων προβλημάτων της υποδομής και της ρύθμισης της κυκλοφορίας, θα έχουμε ολοένα περισσότερα αριθμητικά και μεγαλύτερα σε σοβαρότητα συμβάντα, με τεράστια επίπτωση στη λειτουργία του Ελληνικού Σιδηροδρόμου. Προσπίζοντας ταυτόχρονα και τα δικά μας εταιρικά συμφέροντα, σας δηλώνουμε πως θέλουμε να συμμετάσχουμε σε κάθε προσπάθεια οργάνωσης του τρόπου αντιμετώπισης των προβλημάτων. Είμαστε στη διάθεση του ΟΣΕ και της ελληνικής Πολιτείας να συμβάλλουμε σε όποια λύση κριθεί αναγκαία για την αποκατάσταση και τον εκσυγχρονισμό του δικτύου, όμως παράλληλα θα διεκδικήσουμε κάθε κάλυψη των ζημιών μας που τυχόν προέρχονται από την παρούσα προβληματική κατάσταση του»* (Πόρισμα της εξεταστικής επιτροπής, 2024, σ. 68). Ωστόσο και όπως αναφέρεται στο Συμπεράσματα του Πορίσματος, οι καταγγελίες της HELLENIC TRAIN δεν εκπορεύονταν από τη διασφάλιση της ασφαλούς μετακίνησης των επιβατών και των εργαζομένων που αποτελεί και συμβατική υποχρέωσή της, αλλά από τη *«δημιουργία των προϋποθέσεων διεκδίκησης υψηλότατων αποζημιώσεων από το ΕΔ (Ελληνικό Δημόσιο) με την αιτιολογία των αυξημένων αναγκών συντήρησης»*, *«σε αντίθετη περίπτωση, εφόσον δηλαδή η εταιρεία είχε διαπιστώσει ότι υπήρχαν σοβαρά ζητήματα ασφάλειας λόγω της κατάστασης της υποδομής και μη ολοκλήρωσης των συστημάτων, θα έπρεπε να είχε προσχωρήσει σε άμεση αναστολή δρομολογίων ...»* (βλ. σε Πόρισμα της εξεταστικής επιτροπής, 2024, σσ. 71-72). Τα ανωτέρω συνεχονται και με την κατάφορη συνεχόμενη παραβίαση των Εθνικών Κανόνων Ασφαλείας, όπως του Γενικού Κανονισμού Κίνησης (ΓΚΚ) του 2019 (Πόρισμα της εξεταστικής επιτροπής, 2024, σ. 130).

Ανεπαρκής κρίνεται και η ελεγκτική δραστηριότητα της ΡΑΣ: *«Παντελώς ανεπαρκής αποτυπώθηκε ότι είναι και η ελεγκτική δυνατότητα και δραστηριότητα της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ), σε σχέση με την πιστοποίηση της ασφάλειας των σιδηροδρομικών συγκοινωνιών»* (Πόρισμα της εξεταστικής επιτροπής, Γνώμη των βουλευτών της Κ.Ο. του Κ.Κ.Ε., 2024, σ. 600), ενώ παράλληλα πλήθος επιστολών και δημοσιευμάτων πριν το κρατικο-επιχειρηματικό έγκλημα των Τεμπών επεσήμαναν τις μη ασφαλείς συνθήκες εργασίας και λειτουργίας της κυκλοφορίας των τρένων. Ενδεικτικά, σε ανακοίνωση της «ΔΕΣΚ Σιδηροδρομικών» στις 07/02/2023 αναφερόταν ότι *«όσο δεν παίρνονται μέτρα προστασίας στους εργασιακούς χώρους και την ασφαλή λειτουργία και κυκλοφορία των τρένων, τα ατυχήματα δεν έχουν τελειωμό»*. Επιπροσθέτως, στην εν λόγω ανακοίνωση επισημαίνεται ότι τα σιδηροδρομικά συμβάντα αποτελούν σχεδόν καθημερινό φαινόμενο, διεκδικώντας, μεταξύ άλλων, την εφαρμογή προγραμμάτων εκπαίδευσης του προσωπικού, τη σωστή συντήρηση και επισκευή του τροχαίου υλικού και της γραμμής, τη συντήρηση, επισκευή και εκσυγχρονισμό όλου του τεχνικού εξοπλισμού και όλων των εγκαταστάσεων για ασφαλή εργασίας και την εφαρμογή μέτρων ασφαλούς

κυκλοφορίας.<sup>10</sup> Στο πόρισμα του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων (ERA) που συντάχθηκε με αφορμή το έγκλημα των Τεμπών αντικατοπτρίζονται σημαντικές εκφάνσεις της κοινωνικής οργάνωσης του εν λόγω κρατικο-επιχειρηματικού εγκλήματος στο πλαίσιο μιας διαμορφούμενης συνθήκης κανονικοποίησης αδιαφανών πρακτικών και συντήρησης αλληλοτροφοδοτούμενων συμφερόντων μεταξύ κρατών και επιχειρήσεων διαμέσου των οποίων παραμένουν σε «γκρίζες ζώνες» ατιμωρησίας, όπως η μετάθεση ευθύνης, η μη εφαρμογή σχεδίου ασφάλειας, η μη ακολουθία μητρώου κινδύνων, στις σχέσεις ΟΣΕ/ΕΡΓΟΣΕ, στη σύγχυση ρόλων όπου ο ΟΣΕ είχε λάβει ρόλο υπουργείου στην [επιλεκτική] εφαρμογή κανόνων, η πολυπλοκότητα των νόμων κ.α.

Πρόσθετη πτυχή αποτελεί η παραπλάνηση του επιβατικού κοινού μέσω διαφημίσεων που προτάσσουν την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μετακινήσεων στηριζόμενη σε καινοτόμες τεχνολογίες. Ενδεικτικά στη Γνώμη των βουλευτών της Κ.Ο. «ΣΥ.ΡΙΖ.Α. – Προοδευτική Συμμαχία» στο Πόρισμα της εξεταστικής επιτροπής (2024, σ. 554) αναφέρεται, «*Η παραπάνω παραπλανητική διαφήμιση προωθήθηκε όχι μόνο με μορφή βίντεο αλλά και με φυλλάδια όπως και με ανάρτηση στην εταιρική ιστοσελίδα όπου αναφέρεται από την HELLENIC TRAIN: «.....Με σεβασμό στον πολίτη, συνεχή ενημέρωση, με ιδιαίτερη έμφαση στη διευκόλυνση των ατόμων με κινητικά προβλήματα, με σύγχρονες υποδομές και υψηλών προδιαγραφών τεχνολογίας αμαξοστοιχίες, η HELLENIC TRAIN διασφαλίζει την ποιότητα των ταξιδιών σας και εγγυάται ασφαλείς, γρήγορες και με ακρίβεια διαδρομές ...».*

#### **4.4. Υποστελέχωση σιδηροδρομικού προσωπικού και πελατειακές σχέσεις**

Η ιδιωτικοποίηση των σιδηροδρομικών μεταφορών συνέχεται με τη μείωση του ανθρώπινου δυναμικού στο σιδηροδρομικό προσωπικό και με πελατειακές σχέσεις μέσω προσλήψεων ανθρώπων που δεν είναι κατάλληλα εκπαιδευμένοι ή μέσα από νομιμοφανείς αυθαιρεσίες πληρούν τα «ουσιαστικά κριτήρια» επιλογής. Όπως αναφέρεται ενδεικτικά στο Πόρισμα της εξεταστικής επιτροπής:

*«Το προσωπικό του ενιαίου ΟΣΕ είχε αγγίξει το 1984 τα 13.000 άτομα και μειώθηκε το 2007 σε περίπου 7.100 άτομα, χωρίς όμως η μείωση αυτή να έχει επίπτωση στο προσωπικό που κάλυπτε σε θέσεις ευθύνης. Η μείωση προσωπικού συνεχίστηκε σε οργανωμένο πλαίσιο μέχρι το 2010 υπό το πρίσμα της διατήρησης εργαζομένων με ειδική τεχνογνωσία στα θέματα του σιδηροδρόμου. Όμως, μετά το 2010, και ιδίως συνεπεία του Ν. 3891/2010, γνωστού κι ως «νόμου Ρέππα», η μείωση του προσωπικού υπήρξε ραγδαία. Επίσης, μια δεύτερη χρόνια παθογένεια που αντιμετώπισε ο ελληνικός σιδηρόδρομος – και η οποία σχετίζεται ως έναν βαθμό και με την προαναφερθείσα υποστελέχωση του ΟΣΕ – έχει να κάνει με την ελλιπή συντήρηση των έργων» (Πόρισμα της εξεταστικής επιτροπής, 2024, σ. 31).*

Σε άλλο μέρος του Πορίσματος της Βουλής αναφέρεται: «*μεθοδευμένη, συνεχή μείωση του ανθρώπινου δυναμικού και την ελλιπή εκπαίδευση και εμπειρία του ... οι*

---

<sup>10</sup> Βλ. ενδεικτικά δημοσιεύματα Newmoney Newsroom (2023), TANEΑ Newsroom (2023), Thetoc team (2023), Karagiannis (2023), Athens Bureau (2023), European Public Prosecutor's Office (2023), Το Ποντίκι Web (2024), Athensvoice newsroom (2023), Data Journalists (2024).

αναγκαίες θέσεις εργασίας για τον ΟΣΕ θα έπρεπε να είναι 2.800 άτομα. Ωστόσο οι οργανικές θέσεις του ΟΣΕ ήταν 2.098 και τελικώς εργάζονταν στον ΟΣΕ μόλις 1.000 άτομα περίπου (755 μόνιμοι και 230 607 συμβασιούχοι) ... η βραδινή βάρδια στο σταθμαρχείο Λάρισας ήταν στελεχωμένη από ένα (!) μόλις άτομο» (Πόρισμα της εξεταστικής επιτροπής, Γνώμη των βουλευτών της Κ.Ο. του Κ.Κ.Ε., 2024, σσ. 600, 606-607).

Επίσης, αναλύεται η σχέση μεταξύ διορισμών και πελατειακού συστήματος: «δεν πρόκειται απλά περί “ανθρώπινου σφάλματος”, που εξαντλείται στο μοιραίο βράδυ. Στη περίπτωση του σταθμάρχη, βλέπουμε στην χειρίστη εκδοχή της, την χρονίζουσα εγκληματική για την κοινωνία παθογένεια, σύμφωνα με την οποία η καταλληλότητα ή μη ενός ανθρώπου, κρίνεται καιροσκοπικά και πελατειακά, αδιαφορώντας για την ευθύνη και τον αντίκτυπο απέναντι σε εκατοντάδες ανθρώπους, που καθημερινά επέβαιναν στα τρένα. Εξάλλου, στην εκλογική περιφέρεια των Σερρών, άλλες 260 περίπου θέσεις μοιράστηκαν με τα ίδια “ουσιαστικά προσόντα” όπως προέκυψε κατά τις εργασίες της εξεταστικής επιτροπής, επιβεβαιώνοντας ότι η αναξιοκρατία, οδηγεί σε αντιλήψεις πελατοκρατείας, που αποδεικνύεται άκρως επικίνδυνη για την δημόσια τάξη και την κοινωνία» (Πόρισμα της εξεταστικής επιτροπής, Γνώμη των βουλευτών της Κ.Ο. του ΣΥ.ΡΙΖ.Α. – Προοδευτική Συμμαχία, 2024, σ. 580). Τέλος, «κρίνεται παράνομη η μετάταξη του σταθμάρχη Λάρισας και καταφανώς ελλιπής η εκπαίδευσή του» (Πόρισμα της εξεταστικής επιτροπής, Γνώμη των βουλευτών της Κ.Ο. του ΠΑΣΟΚ-Κινήματος Αλλαγής, 2024, σ. 588).

#### **4.5. Τα «μαύρα βαγόνια»**

Μέρος της κοινωνικής οργάνωσης του εν λόγω κρατικο-επιχειρηματικού εγκλήματος αποτελεί η παράνομη διακίνηση εμπορευμάτων, καθιστώντας τις σιδηροδρομικές μεταφορές εξαιρετικά επικίνδυνες. Όπως προκύπτει από τα διαθέσιμα στοιχεία:

«Όσον αφορά τώρα την άλλη πλευρά του ΟΣΕ, τη σκοτεινή πλευρά για την οποία μίλησα, τη διαφθορά δηλαδή και την κακοδιοίκηση, κορυφαία σημεία αυτής της κατάστασης είναι τα λεγόμενα «μαύρα βαγόνια», όπου συρμοί του ΟΣΕ μετέφεραν εμπορεύματα ιδιωτών χωρίς αυτά να είναι καταγεγραμμένα, τα φορτία αυτά μεταφέρονταν με συμφωνία που έκαναν με τη συνεργασία στελεχών δυστυχώς του ΟΣΕ ιδιώτες χωρίς να κερδίζει κάτι ο ΟΣΕ. Δεύτερον, τα λεγόμενα «βαγόνια φαντάσματα», βαγόνια δηλαδή τα οποία έρχονταν από το εξωτερικό και επειδή το σύστημα ήταν χειρόγραφο δεν υπήρχε ηλεκτρονικός τρόπος να παρακολουθήσεις πώς κινούνται οι συρμοί. Έτσι κάποια βαγόνια χάνονταν σε κάποιο παρακλάδι κατά κανόνα στην περιοχή της Σίνδου στη Θεσσαλονίκη για δύο μήνες και χρησιμοποιούνταν ως αποθηκευτικοί χώροι ιδιωτών, οι οποίοι πλήρωναν ένα πολύ μικρό τίμημα σε κάποια στελέχη του ΟΣΕ που συνεργούσαν σε αυτή τη δολιοφθορά σε βάρος του ΟΣΕ. Τρίτον, κλοπή καυσίμων. Παρατηρήθηκε ότι για μία ορισμένη διαδρομή ένας συρμός άλλοτε έκαιγε καύσιμα κόστους 5.000 ευρώ και άλλοτε έκαιγε καύσιμα κόστους 50.000 ευρώ. Διαπιστώθηκε, λοιπόν, ότι κάποιοι συρμοί οδηγούνταν πάλι σε κάποια παρακλάδια του δικτύου όπου εκεί μεταφορτωνόταν ένα μέρος των καυσίμων που μετέφεραν σε βυτιοφόρα, τα οποία βυτιοφόρα μετέφεραν αυτό το καύσιμο σε διάφορα πρατήρια» (Πόρισμα της εξεταστικής επιτροπής, 2024, σσ. 32-33).

## 5. Επίλογος

Στην παρούσα συμβολή επιχειρήθηκε η ανάλυση της κοινωνικής οργάνωσης του κρατικο-επιχειρηματικού εγκλήματος της σιδηροδρομικής τραγωδίας των Τεμπών. Επικεντρώθηκε στην περίοδο πριν από το εν λόγω σιδηροδρομικό συμβάν, προκειμένου να αναδείξει τις συστημικές και δομικές πτυχές της κρατικο-επιχειρηματικής εγκληματικής δραστηριότητας, η οποία συνδέεται άμεσα με την έλλειψη ασφάλειας στα μέσα μαζικής μεταφοράς και οδήγησε στο πολύνεκρο σιδηροδρομικό συμβάν. Σε αυτές περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, οι ιδιωτικοποιήσεις, ο αντίκτυπος των μέτρων λιτότητας κατά την περίοδο των μνημονίων, η μη υλοποίηση των έργων υποδομής μέσα από τη μη τήρηση των όρων στο πλαίσιο της υλοποίησης των συμβάσεων, η υποστελέχωση και το μη εκπαιδευμένο προσωπικό, πρακτικές διαφθοράς, η έλλειψη λογοδοσίας και ελέγχου κ.ά.

Σε ότι αφορά στο ίδιο το έγκλημα των Τεμπών, αξίζει να σημειωθεί ότι το βράδυ της Τρίτης 28 Φεβρουαρίου και πριν από την τραγωδία των Τεμπών είχαν προηγηθεί μια σειρά από διαδοχικά συμβάντα. Σε αυτά περιλαμβάνονται η έκρηξη στα ηλεκτροφόρα καλώδια και η πτώση καλωδίου 25.00 βολτ πάνω στην αμαξοστοιχία στην περιοχή του Παλαιοφάρσαλου, η ακινητοποίηση της αμαξοστοιχίας 2594 που εκτελούσε το δρομολόγιο Λάρισα – Θεσσαλονίκη λόγω τεχνικού προβλήματος, ανάλογο τεχνικό πρόβλημα στην αμαξοστοιχία IC63 που θα εκτελούσε το δρομολόγιο Θεσσαλονίκη – Αθήνα (Τύμπας, 2023· Ταχυδρόμος Μαγνησίας 2023). Περί τις 23:22 μ.μ. η επιβατική αμαξοστοιχία IC 62 (Intercity 62) που κινούνταν από Αθήνα προς Θεσσαλονίκη συγκρούεται με την εμπορική αμαξοστοιχία 63503, η οποία πραγματοποιούσε το αντίθετο δρομολόγιο, οδηγώντας σε πενήντα επτά (57) επιβεβαιωμένους θανάτους ανθρώπων και δεκάδες τραυματίες. Κεντρικά ζητήματα αποτελούν, η αρχική επίσημη εστίαση στους «λανθασμένους χειρισμούς του σταθμάρχη» και η αιτιολόγηση του γεγονότος ως «ανθρώπινου λάθους» που οδήγησε στο «δυστύχημα», αιτιολόγηση που απέκρυψε το χαρακτήρα του κρατικο-επιχειρηματικού εγκλήματος. Τα ζητήματα αυτά αναδείχθηκαν μετά από τις κοινωνικές αντιδράσεις που ακολούθησαν και τα όσα καταγγέλλονται από το «Σύλλογο Ατόμων Πληγέντων Δυστυχήματος Τεμπών 28/2/2023» (Τέμπη, 2023).

Ειδικότερα, με βάση τις εκθέσεις ειδικών επιστημόνων τεχνικών και εμπειρογνομόνων ανέκυψαν ζητήματα σχετικά με το είδος του φορτίου που μετέφερε η αμαξοστοιχία, η σύσταση του οποίου προκάλεσε την πυρόσφαιρα και περαιτέρω το θάνατο των θυμάτων. Συγκεκριμένα: α) στην Έκθεση (αρχική και συμπληρωματική των Βασίλη Κοκοτσάκη, (Ειδικού Πραγματογνώμονα σε θέματα πυρκαγιών και Τεχνικού συμβούλου Οικογενειών θυμάτων), Μανώλη Παπαδάκη, (Καθηγητή αναλυτικών Μαθηματικών Πανεπιστημίου Χιούστον, Ειδικού σε θέματα ανάλυσης βίντεο και Εικόνας), και του Μάρκου Χρυσού (Διπλ. Χημικού Μηχανικού), μεταξύ άλλων, υπογραμμίζεται ότι: «Είναι σαφές πλέον ότι ο θάνατος των διασωθέντων επιβατών δεν προήλθε από φυσιολογική καύση οχημάτων (τρένων) μετά την σύγκρουση, ούτε όμως από αυτή καθ' αυτή την πυρόσφαιρα, αλλά από το είδος της καύσης που προκλήθηκε από συγκεκριμένα μεταφερόμενα υλικά (χημικοί διαλύτες-υδρογονάνθρακες) αφού μόνο αυτά τα υλικά θα μπορούσαν λόγω της φυσιολογίας και

των συστατικών τους, να προκαλέσουν τέτοια φαινόμενα [...] Δεν υπάρχει πλέον καμία αμφιβολία, ότι μεγάλος αριθμός επιβατών δεν έχασαν την ζωή τους από την σύγκρουση, αλλά από την παραπάνω περιγραφόμενη κατάσταση, δηλαδή εάν στον χώρο δεν υπήρχαν τα εύφλεκτα υγρά τα οποία διέρρευσαν και ανεφλέγησαν, οι επιβάτες αυτοί θα είχαν διασωθεί. Η πιθανότητα επιβίωσης όμως στις συνθήκες αυτές με την συμμετοχή των συγκεκριμένων εύφλεκτων ουσιών, ήταν αδύνατη, και δυστυχώς για πολλούς από αυτούς η κλιμάκωση των φαινομένων σε βάρος τους, ήταν αρκετά χρονοβόρα, επώδυνη και εν πλήρη συνείδηση για τους τραγικούς επιβάτες που τα υπέστησαν» Βλ. Χαϊνά (2025).

β) Επίσης, στην τεχνική έκθεση του χημικού μηχανικού του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης, Νικόλαου Κάρναβου, που υπογραμμίζει αδυναμίες στην προσέγγιση του Γενικού Χημείου του Κράτους (ΓΧΚ), αναφέρεται, μεταξύ άλλων, ότι η έκθεση του Γενικού Χημείου «...εστιάζει κυρίως στα έλαια σιλικόνης, αγνοώντας άλλες σημαντικές ενώσεις που θα μπορούσαν να σχετίζονται με την πυρόσφαιρα, όπως οι υδρογονάνθρακες. Η παρουσία ξυλλόλιου σε δείγματα εδάφους είναι ένα αδιαμφισβήτητο στοιχείο που υποδηλώνει την ύπαρξη φορτίου υδρογονανθράκων. Οι μετρημένες τιμές ξυλλόλιου είναι πάνω από το όριο ρύπανσης εδάφους, ενισχύοντας την άποψη ότι η πυρόσφαιρα προκλήθηκε από υδρογονάνθρακες» (Μπούτση, 2025).

γ) Επιπλέον, στα αποτελέσματα της πραγματογνωμοσύνης του Δημήτριου Καρώνη, Καθηγητή της Σχολής Χημικών Μηχανικών του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, η οποία υποβλήθηκε το 2025, επισημαίνεται, μεταξύ άλλων, στις απαντήσεις επί των ερωτημάτων που τέθηκαν από τον αρμόδιο Εφέτη Ανακριτή, ότι «λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω και κυρίως το γεγονός ότι πλην ενός όλα τα εμπορευματοκιβώτια βρέθηκαν σφραγισμένα και επίσης κανένα από τα εμπορευματοκιβώτια δεν έχει ίχνη φωτιά, τα αποτελέσματα των αναλύσεων του ΓΧΚ δεν μπορούν να συσχετιστούν με το περιεχόμενο της εμπορικής αμαξοστοιχίας» (Τσιμπούκης, 2025).

δ) Τέλος, η έκθεση του καθηγητή Faisal Khan από το πανεπιστήμιο του Τέξας, μεταξύ άλλων, υποστηρίζει ότι: «...είναι πολύ πιθανό ότι η εμπορική αμαξοστοιχία μετέφερε βενζόλιο, τολουόλιο και ξυλόλιο. Λόγω της πρόσκρουσης που προκλήθηκε από τη σύγκρουση, αυτές οι ουσίες εκλύθηκαν από τα κοντέινερ που τα περιείχαν και έτσι σχηματίστηκε το νέφος ατμών που αναμίχθηκε αποτελεσματικά με τον αέρα και δημιούργησε την πύρινη σφαίρα...», (dnews newsroom, 2024).

Αξίζει να σημειωθεί ότι στις εκθέσεις των εμπειρογνομόνων αναφέρονται διαφορετικές ουσίες όπως βενζόλιο, τολουόλιο και ξυλόλιο, ενώ στην έκθεση ΕΔΑΠΟ του 2024 αναφέρεται άγνωστη ουσία, χωρίς αυτή να προσδιορίζεται.

Όσον αφορά στα όσα ακολουθούν την τραγωδία, καταγγέλλεται ότι αλλοιώθηκε ο τόπος του εγκλήματος μέσα από τις «εργασίες μπαζώματος» και πρακτικές απόκρυψης στοιχείων με στόχο τη συγκάλυψη. Πρόκειται για εργασίες καθαρισμού της περιοχής από τα συντρίμια: «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

αμαζοστοιχία της μοιραίας σύγκρουσης» (Πόρισμα της εξεταστικής επιτροπής, Γνώμη των βουλευτών της Κ.Ο. «ΠΑΣΟΚ-Κινήματος Αλλαγής», 2024, σ. 590). Σε πόρισμα άλλης Κ.Ο. αναφέρεται «...Σε ότι αφορά την επιχείρηση συγκάλυψης ευθυνών που ακολούθησε, κυρίως το πιθανόν παράνομο φορτίο, που προκάλεσε την ανεξήγητη έως σήμερα έκρηξη και φωτιά, με την απροσχημάτιστη αλλοίωση του συνόλου των στοιχείων στον τόπο του Εγκλήματος...» (Πόρισμα της εξεταστικής επιτροπής, Γνώμη των βουλευτών της Κ.Ο. «Πλεύση Ελευθερίας-Ζωή Κωνσταντοπούλου», 2024, σ. 845). Οι βουλευτές του ΚΚΕ επίσης υπογραμμίζουν την «απαράδεκτη αλλοίωση του τόπου του εγκλήματος, λίγες μόλις μέρες μετά το δυστύχημα και πριν τη συλλογή των απαραίτητων στοιχείων» (Πόρισμα της εξεταστικής επιτροπής, Γνώμη των βουλευτών της Κ.Ο. «Κομμουνιστικό κόμμα Ελλάδας», 2024, σ. 601).

Όπως αποκαλύπτει δημοσίευμα του Reporters United με τίτλο «Τέμπη, ένας χρόνος μετά: Τα τρένα είναι πάλι τυφλά», οι σιδηροδρομικές μετακινήσεις παραμένουν επικίνδυνες καθώς σε ορισμένα τμήματα του δικτύου, όπως στο Λιανοκλάδι-Λάρισα, τα συστήματα ασφαλείας σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης παραμένουν απενεργοποιημένα. Σύμφωνα με το ίδιο δημοσίευμα, ο πρόεδρος του ΟΣΕ Παναγιώτης Τερεζάκης κατά την κατάθεσή του στην εξεταστική επιτροπή της Βουλής για τα Τέμπη ανέφερε παραποιημένα στοιχεία σε σχέση με το τμήματα μη λειτουργίας της σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης (Μπερσή, 2024). Ταυτόχρονα, δημοσιοποιούνται σιδηροδρομικά συμβάντα που παραλίγο να οδηγήσουν στη σύγκρουση τρένων, μεταξύ άλλων περιλαμβάνονται αυτά στο σταθμό Κορινού Πιερίας (Ριζοσπάστης 2024β) και στην Αθήνα (Αυγή Newsroom, 2024β· Τα Νέα Newsroom, 2024).

Συμπερασματικά, η παρούσα μελέτη ανέλυσε την τραγωδία των Τεμπών ως ένα κρατικο-επιχειρηματικό έγκλημα, εκπορευόμενο από τη νεοφιλελεύθερη ιδιωτικοποίηση, τη λιτότητα, το φαινομενικό τεχνολογικό εκσυγχρονισμό και την κανονικοποιημένη παρέκκλιση, διαμέσου των οποίων η εξυπηρέτηση αλληλοτροφοδοτούμενων συμφερόντων μεταξύ δημοσίου και ιδιωτικού τομέα λειτούργησε εις βάρος της ασφάλειας στις σιδηροδρομικές μεταφορές.

## Βιβλιογραφία

### Ελληνόγλωσση

Adler, E. και Clark, R. (2018). *Κοινωνική Έρευνα. Μια ξενάγηση στις Μεθόδους και στις Τεχνικές*, Χραπάλος, Α. (μτφρ), Αθήνα: Τσιόλα.

Ανιχνεύσεις.gr (2023, Δεκέμβριος 12). Τραγωδία Τεμπών: Δίωξη από τους ανεξάρτητους εισαγγελείς της ΕΕ κατά 23 προσώπων για τη «σύμβαση 717» της ΕΡΓΟΣΕ,

<https://www.anixneuseis.gr/%CF%84%CF%81%CE%B1%CE%B3%CF%89%CE%B4%CE%AF%CE%B1-%CF%84%CE%B5%CE%BC%CF%80%CF%8E%CE%BD-%CE%B4%CE%AF%CF%89%CE%BE%CE%B7->

[https://www.google.com/search?q=%CE%B1%CF%80%CF%8C-%CF%84%CE%BF%CF%85%CF%82-%CE%B1%CE%BD%CE%B5%CE%BE%CE%AC%CF%81/#google\\_vignette](https://www.google.com/search?q=%CE%B1%CF%80%CF%8C-%CF%84%CE%BF%CF%85%CF%82-%CE%B1%CE%BD%CE%B5%CE%BE%CE%AC%CF%81/#google_vignette)

Athenstransport (2021, Σεπτεμβρίου 14), Αποχώρηση με αιχμές από τη διοίκηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ του Φίλιππου Τσαλίδη. *Μέσα μαζικής μεταφοράς στην Αθήνα* (athenstransport.com) <https://www.athenstransport.com/2021/09/trainose-tsalidis/>

Athenstransport (2022, Νοέμβριος 02). Εξώδικο από σιδηροδρομικούς για την κατάσταση του δικτύου, *Μέσα μαζικής μεταφοράς στην Αθήνα* (athenstransport.com), <https://www.athenstransport.com/2022/11/pepe-exodikosidirodromos/>

Athensvoice newsroom (2023, Μαρτίου 01). Το «χρονικό μιας προαναγγελθείσας τραγωδίας»: Προειδοποιήσεις και γεγονότα που αγνοήθηκαν. *Athensvoice*, <https://www.athensvoice.gr/epikairoitita/ellada/791520/sugrousi-trenon-sta-tebi-oi-proeidopoiiseis-pou-agnooithikan/>

Αυγή Newsroom (2023, Μάρτιος 01). Τέμπη / Η επιστολή παραίτησης που έδειχνε μία προαναγγελθείσα τραγωδία. *Αυγή*, [https://www.avgi.gr/koinonia/440927\\_i-epistoli-paraitisis-poy-edeihne-mia-proanageltheisa-tragodia?amp](https://www.avgi.gr/koinonia/440927_i-epistoli-paraitisis-poy-edeihne-mia-proanageltheisa-tragodia?amp)

Αυγή Newsroom (2024α, Ιουνίου 19). Μηχανοδηγοί / Εξώδικα σε Hellenic Train, ΟΣΕ, ΡΑΣ και υπουργείο Μεταφορών - Το βίντεο που «θάφτηκε», *Αυγή*, [https://www.avgi.gr/koinonia/488949\\_exodika-se-iellenic-train-ose-ras-kai-ypourgeio-metaforon-binteo-poy-thaftike](https://www.avgi.gr/koinonia/488949_exodika-se-iellenic-train-ose-ras-kai-ypourgeio-metaforon-binteo-poy-thaftike)

Αυγή Newsroom (2024β, Σεπτέμβριος 13). ΟΣΕ / Επιβεβαιώνει ότι παραλίγο να υπάρξουν νέα «Τέμπη» στην Αθήνα – Πώς αποφεύχθηκε η σύγκρουση. *Αυγή*, [https://www.avgi.gr/koinonia/493029\\_epibebaionei-oti-paraligo-na-yparchoyn-nea-tempi-stin-athina-pos-apofeythike-i](https://www.avgi.gr/koinonia/493029_epibebaionei-oti-paraligo-na-yparchoyn-nea-tempi-stin-athina-pos-apofeythike-i)

Banking News (2023, Μαρτίου 01). Το «προφητικό» εξώδικο των μηχανοδηγών στο Υπουργείο Μεταφορών τον Νοέμβριο του 2022 - Σοβαρές τεχνικές ελλείψεις, *bankingnews.gr*, <https://www.bankingnews.gr/koinonia/articles/667213/to-profitiko-eksodikon-ton-mixanodigon-sto-ypourgeio-metaforon-ton-noemvriou-tou-2022-sovares-texnikes-elleipseis>

Beck, U. (2015). *Κοινωνία της Διακινδύνευσης. Καθ' οδόν προς μια άλλη νεωτερικότητα*. Αθήνα: Πεδίο.

Βιδάλη, Σ. (2017). *Πέρα από τα όρια. Η αντεγκληματική πολιτική σήμερα*, Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη.

Βουλή των Ελλήνων, Περίοδος Κ' -Σύνοδος Α'. Πόρισμα της Εξεταστικής Επιτροπής για «τη διερεύνηση του εγκλήματος των Τεμπών και όλων των πτυχών που σχετίζονται με αυτό», 2024, [https://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/510129c4-d278-40e7-8009-e77fc230adef/%CE%A0%CF%8C%CF%81%CE%B9%CF%83%CE%BC%CE%B1\\_%CF%84%CE%B5%CE%BB%CE%B9%CE%BA%CF%8C.pdf](https://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/510129c4-d278-40e7-8009-e77fc230adef/%CE%A0%CF%8C%CF%81%CE%B9%CF%83%CE%BC%CE%B1_%CF%84%CE%B5%CE%BB%CE%B9%CE%BA%CF%8C.pdf)

Bryman, A. (2017). *Μέθοδοι κοινωνικής έρευνας*, Σακελλαρίου, Π. (μτφρ), Αθήνα: Gutenberg.

Γαλούπης, Β. (2024α, Φεβρουάριος 14). Ο Καραμανλής ήξερε! Είπε ψέματα στην Εξεταστική, εφημερίδα Δημοκρατία. *Δημοκρατία*, <https://www.dimokratia.gr/politiki/573998/o-karamanlis-ixere-eipe-psemata-stin-exetastiki/>

Γαλούπης, Β. (2024β, Φεβρουάριος 15). Τέμπη: Ξεδιάντροπη κάλυψη στον ψευδόμνο Καραμανλή, δημοκρατία,

<https://www.dimokratia.gr/politiki/574056/tempi-xediantropi-kalypsi-ston-pseydomeno-karamanli/>

- Γασπαρινάτου, Μ., Σταμούλη, Ε. και Κουρούτζας, Χ. (2022). «Η θεσμοποίηση της διαφθοράς στο ελληνικό σύστημα υγείας: ένα διαρκές κρατικά διευκολυνόμενο έγκλημα», *Αντιγόνη: Το ερώτημα*, Π (3), σσ. 8-38.
- Γεωργιάς, Β. (2017, Αύγουστος 04). Οριστικό το πρόστιμο στο καρτέλ. *Efsyn.gr*, [https://www.efsyn.gr/oikonomia/elliniki-oikonomia/119601\\_oristiko-prostimo-sto-kartel](https://www.efsyn.gr/oikonomia/elliniki-oikonomia/119601_oristiko-prostimo-sto-kartel)
- Γεωργούλας, Σ. (2019). «Από το έγκλημα του λευκού κολάρου στο κρατικό-επιχειρηματικό έγκλημα», στο Βιδάλη, Σ., Κουλούρης, Ν., και Παπαχαραλάμπους, Χ. (επιμ.), *Εγκλήματα των ισχυρών. Διαφθορά, οικονομικό και οργανωμένο έγκλημα*, Αθήνα: Εκδόσεις Ε.Α.Π.
- Γκρήγκοβιτς, Ε. (2024, Μάρτιος 10). Το πόρισμα της ΝΔ για τα Τέμπη: Τα επτά μοιραία λάθη του σταθμάρχη και των μηχανοδηγών - Δεν τηρήθηκε ο Γενικός Κανονισμός Κίνησης, *Πρώτο Θέμα*, <https://www.protothema.gr/politics/article/1475665/to-porisma-tis-neas-dimokratias-gia-to-dustuhima-ton-tebon/>
- CNNGreece Newsroom (2024, Ιούνιος 19) Εξώδικο των μηχανοδηγών σε ΟΣΕ και Hellenic Train για το σιδηροδρομικό δίκτυο - «Είμαστε σε κίνδυνο», *CNNGreece*, <https://www.cnn.gr/ellada/story/425228/eksodikon-ton-mixanodigon-se-ose-kai-hellenic-train-gia-to-sidirodromiko-diktyo-eimaste-se-kindyno>
- Δανδόλου, Ν. (2023, Μαρτίου 02). Τέμπη: Προφητικό δημοσίευμα – βόμβα για τα τρένα στην Ελλάδα, *in.gr*, <https://www.in.gr/2023/03/02/greece/tempi-profitiko-dimosieyima-vomva-gia-ta-trena-stin-ellada/>
- Data Journalists (2024, Μάρτιος 16). Αποκάλυψη: 10 ευρωβόμβες για τον ελληνικό σιδηρόδρομο, *Data Journalists*, <https://www.datajournalists.co.uk/2024/03/16/apokalypsi-10-eyrovomves-gia-ton-elliniko-sidirodromo/>
- Dikastirio team (2023, Μάρτιος 02). Ντοκουμέντο: Αυτό είναι το εξώδικο των μηχανοδηγών στο Υπ. Μεταφορών λίγους μήνες πριν την τραγωδία – Η δήλωση του δικηγόρου, *dikastirio.com*, <https://dikastirio.com/ntokoumento-afto-einai-to-exodiko-ton-michanodigon-sto-yp-metaforon-ligous-mines-prin-tin-tragodia-i-dilosi-tou-dikigorou/>
- Dnews newsroom (2024, Σεπτέμβριος 17). Νέα σοκαριστική έκθεση για τα Τέμπη: «30 επιβάτες απανθρακώθηκαν ακαριαία λόγω καύσης υδρογοναθράκων», *dnews.gr*, <https://www.dnews.gr/eidhseis/ellada/489976/nea-sokaristiki-ekthesi-gia-ta-tempi-30-epivates-apanthrakothikan-akariaia-logo-kaysis-ydrogonathrakon>
- Documentonewsroom (2023, Μάρτιος 12). Έγκλημα στα Τέμπη: Ποινική δίωξη σε βάρος 23 ατόμων για τη σύμβαση 717 από την Ευρωπαϊκή Εισαγγελία, *documentonews.gr*, <https://www.documentonews.gr/article/egklima-sta-tempi-poiniki-dioxi-se-varos-23-atomon-gia-ti-symvasi-717-apo-tin-eyropaiki-eisaggelia/>
- DW (2014, Μάρτιος 12). Σκάνδαλο με εμπλοκή της ΑΚΤΩΡ;, *Dw*, <https://www.dw.com/el/%CF%83%CE%BA%CE%AC%CE%BD%CE%B4%CE%B1%CE%BB%CE%BF-%CE%BC%CE%B5-%CE%B5%CE%BC%CF%80%CE%BB%CE%BF%CE%BA%CE%AE-%CF%84%CE%B7%CF%82-%CE%B1%CE%BA%CF%84%CF%89%CF%81/a-17492377>

- Efsyn.gr (2025, Φεβρουάριος 27). Τέμπη: Τι αναφέρει το πόρισμα του ΕΟΔΑΣΑΑΜ για το ξυλόλιο, *efsyn.gr*, [https://www.efsyn.gr/ellada/koinonia/464542\\_tempi-ti-anaferei-porisma-toy-eodasaam-gia-xylolio](https://www.efsyn.gr/ellada/koinonia/464542_tempi-ti-anaferei-porisma-toy-eodasaam-gia-xylolio)
- Ευγενίδης, Γ. (2025, Απρίλιος 07). Τραγωδία στα Τέμπη: Ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ, η Γάνδη και τα ψέματα για παράνομο φορτίο στο τρένο, *protothema.gr* <https://www.protothema.gr/greece/article/1622968/tragodia-sta-tebi-o-eodasaam-i-gandi-kai-ta-psemata-gia-paranomo-fortio-sto-treno/>
- Ζαραφωνίτου, Χ. και Τσίγκανου, Ι., σε συνεργασία Χ.Τάτση και Ομάδα έργου (2020). *Πλαίσιο κανόνων ηθικής και δεοντολογίας της εγκληματολογικής έρευνας. Υπό το πρίσμα του Γενικού Κανονισμού Προστασίας Δεδομένων (ΓΚΠΔ)*. Π.Μ.Σ. «Εγκληματολογία», Παντείου Πανεπιστημίου, Αθήνα: εκδ. Διόνικος.
- Τσαρη Φ. και Πουρκός, Μ. (2015). *Ποιοτική Μεθοδολογία Έρευνας. Εφαρμογές στην Ψυχολογία και στην Εκπαίδευση*. Αθήνα: Σύνδεσμος Ελληνικών Ακαδημαϊκών Βιβλιοθηκών ΚΑΛΛΙΠΟΣ.
- Kontra Channel (2024, Φεβρουάριος 14). Τα Έγγραφα «καίνε» τον Κώστα Καραμανλή - Είπε ψέματα στην εξεταστική για τα Τέμπη Δημήτρης Ριζούλης. *Youtube.com*, <https://www.youtube.com/watch?v=LeVx29yPI4o>
- Κουκουμάκας, Κ. και Φραγκιουδάκης, Μ. (2024<sup>α</sup>, Φεβρουαρίου 16). Αποκλειστικό NEWS 24/7: “Αν είχε ολοκληρωθεί η Σύμβαση 717, δε θα συνέβαινε το δυστύχημα στα Τέμπη”, λέει ο ανακριτής Λάρισας, *news24/7*, <https://www.news247.gr/ellada/apokleistiko-news-24-7-an-eixe-oloklirothei-i-simvasi-717-de-tha-sinevaine-to-distixima-sta-tempi-eipe-o-anakritis-larissas/>
- Κουκουμάκας, Κ. και Φραγκιουδάκης, Μ. (2024<sup>β</sup>, Μαρτίου 02). Τέμπη: Τι είπαν στον Ανακριτή τρεις «Κομμένοι» από την Εξεταστική Επιτροπή, *news24/7*, <https://www.news247.gr/magazine/reportage/tempi-ti-eipan-ston-anakriti-treis-kommenoi-apo-tin-exetastiki-epitropi/>
- Κουσουλός, Π. (2023, Μάρτιος 10). Τέμπη: Κατάθεση ντοκουμέντο – Το σύστημα τηλεδιοίκησης στη Λάρισα λειτουργούσε μέχρι το καλοκαίρι του 2019. *ereportaz.gr*, <https://www.ereportaz.gr/tebi-katathesi-ntokoumento-to-systima-tiledioikisis-sti-larisa-leitourgouse-mechri-to-kalokairi-tou-2019/>
- Mason, J. (2011). *Η διεξαγωγή της ποιοτικής έρευνας*, Δημητριάδου, Ε. (μτφρ), Αθήνα: Πεδίο.
- Metaforespress.gr (2023, Μάιος 11). Το εξώδικο της ΠΕΠΕ προς τον προϊστάμενο της Εισαγγελίας Αθηνών <https://www.metaforespress.gr/sidirodromos/%CF%84%CE%BF-%CE%B5%CE%BE%CF%8E%CE%B4%CE%B9%CE%BA%CE%BF-%CF%84%CE%B7%CF%82-%CF%80%CE%B5%CF%80%CE%B5-%CF%80%CF%81%CE%BF%CF%82-%CF%84%CE%BF%CE%BD-%CF%80%CF%81%CE%BF%CF%8A%CF%83%CF%84%CE%AC%CE%BC%CE%B5/>
- Μήτρου, Λ. (2020). «Προστασία Προσωπικών Δεδομένων και Έρευνα: Μερικές σύντομες σκέψεις για την επίδραση του Γενικού Κανονισμού Προστασίας Δεδομένων», στο Ζαραφωνίτου, Χ. και Τσίγκανου, Ι., σε συνεργασία: Χ. Τάτση και Ομάδα έργου, *Πλαίσιο κανόνων ηθικής και δεοντολογίας της εγκληματολογικής έρευνας. Υπό το πρίσμα του Γενικού Κανονισμού Προστασίας Δεδομένων (ΓΚΠΔ)*. Π.Μ.Σ. «Εγκληματολογία», Παντείου Πανεπιστημίου, Αθήνα: εκδ. Διόνικος.
- Μπερσή, Ε. (2022<sup>α</sup>, Φεβρουάριος 24). Η αποτυχία της ευρωπαϊκής σιδηροδρομικής πολιτικής, *Reporters United*, <https://www.reportersunited.gr/8024/i-apotychia-tis-eyropaikis-sidirodromikis-politikis/>

- Μπερσή, Ε. (2022β, Φεβρουάριος 21). Η πανευρωπαϊκή πρωτοτυπία της ιδιωτικοποίησης του τρένου στην Ελλάδα: Μυστικές συμβάσεις, σκανδαλώδεις εξαιρέσεις και επενδύσεις, *Reporters United*, <https://www.reportersunited.gr/8019/i-panyropaiki-prototypia-tis-idiotikopoiisis-toy-trenoy-stin-ellada-mystikes-symvaseis-skandalodeis-exaireseis-kai-ependyseis/>
- Μπερσή, Ε. (2023, Μάρτιος 06). Το πραγματικό όνομα του Σταθμάρχη ήταν Άκτωρ και Alstom, *Reporters United*, <https://www.reportersunited.gr/10669/tembi-aktor-alstom-ergose/>
- Μπερσή, Ε. (2024, Φεβρουάριος 7). Τέμπη, ένας χρόνος μετά: Τα τρένα είναι πάλι τυφλά, <https://www.reportersunited.gr/12369/tempi-trena-tyfla/>
- Μπότα, Ε. (2017, Ιούνιος 09). Σιγήν ιχθύος από την Άκτωρ για την ποινική δίωξη στα Σκόπια - Όλη η υπόθεση απάτης ύψους 50 εκατ ευρώ. *Banking News*, <https://www.bankingnews.gr/%CE%B5%CF%80%CE%B9%CF%87%CE%B5%CE%B9%CF%81%CE%AE%CF%83%CE%B5%CE%B9%CF%82/item/311004-sighn-ichthyos-apo-thn-aktwr-gia-thn-poinikh-diwxh-sta-skopia-olh-h-ypothesh-apaths-yproys-50-ekat-eyrw.html>
- Μπούτση, Μ. (2025, Απρίλιος 12). Τέμπη: Το Documento αποκαλύπτει στοιχεία από την τεχνική έκθεση Κάρναβου - Οι ελλείψεις του Γενικού Χημείου του Κράτους, η πιθανότητα παράνομου φορτίου διαλύτη καυσίμων, *Documento.gr*, <https://www.documentonews.gr/article/tempi-to-documento-apokalyptei-stoixeia-apo-tin-techniki-ekthesi-karnavoy-oi-elleipseis-toy-genikoy-ximeioy-toy-kratoys-i-pithanotita-paranomoy-fortioy-dialyti-kaysimon/>
- Newmoney Newsroom (2023, Μαρτίου 01). Οι προειδοποιήσεις των εργαζομένων στα τρένα πριν την εθνική τραγωδία, *newmoney*, <https://www.newmoney.gr/roh/palmos-oikonomias/ellada/i-proidopiisis-ton-ergazomenon-sta-trena-prin-tin-ethniki-tragodia/>
- Νικολόπουλος, Κ. (2023, Απρίλιος 03). Η τηλεδιοίκηση ήταν έτοιμη από τον Δεκέμβριο του 2026, *real.gr*, [https://www.real.gr/politiki/arthro/apokalypsi\\_bomba\\_i\\_tiledioikisi\\_iti\\_tan\\_etoimi\\_apo\\_ton\\_dekembrio\\_tou\\_2016-910212/](https://www.real.gr/politiki/arthro/apokalypsi_bomba_i_tiledioikisi_iti_tan_etoimi_apo_ton_dekembrio_tou_2016-910212/)
- Pronews Newsroom (2023, Μάρτιος 01). Μόλις πριν 5 μήνες οι σιδηροδρομικοί έστειλαν εξώδικο στο υπουργείο Μεταφορών! – «Το δίκτυο είναι διαλυμένο». ΓΣΕΕ: «Τα συστήματα GPS έχουν αγοραστεί από το 2000 και δεν έχουν τοποθετηθεί», *Pronews*, <https://www.pronews.gr/elliniki-politiki/molis-prin-5-mines-oi-sidirodromikoi-esteilan-eksodiko-sto-ypourgeio-metatoron-to-diktyo-einai-dialymeno/>
- Reader Newsroom (2023, Δεκεμβρίου 12). Τι είναι η Σύμβαση 717 που αν είχε ολοκληρωθεί, μπορεί να απέτρεπε την τραγωδία στα Τέμπη, *reader.gr*, <https://www.reader.gr/ellada/ti-einai-i-symbasi-717-poy-eihe-oloklirothei-den-tha-ginotan-pote-i-tragodia-sta-tempi>
- Ριζοσπάστης (2024α, Ιανουάριος 10). ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΓΙΑ ΤΑ ΤΕΜΠΗ. Δραματική μείωση από 5.150 εργαζόμενους σε μόλις 730 στον ΟΣΕ μέσα σε λίγα χρόνια, *Ριζοσπάστης*, <https://www.rizospastis.gr/story.do?id=12379699>
- Ριζοσπάστης (2024β, Νοέμβριος 27). Παραλίγο νέα «Τέμπη» στον σταθμό Κορινού Πεερίας!. *Ριζοσπάστης*, <https://www.rizospastis.gr/story.do?id=12727706>
- Σοφοκλέους In (2017, Ιούνιος 07). Δίωξη κατά «Ακτωρα»/Μπόμπολα για δωροδοκία και ξέπλυμα χρήματος στα Σκόπια. *Σοφοκλέους In*,

<https://www.sofokleousin.gr/dioksi-kata-aktorampompola-gia-dorodokia-kai-kseplyma-xrimatos-st>

- Stathatos, I. και Morfonios, N. (2019). Οι φονικές σιδηροδρομικές ράγες της Ελλάδας, *europendatajournalism.eu*, [https://www.europeandatajournalism.eu/el/cp\\_data\\_news/%CE%BF%CE%B9-%CF%86%CE%BF%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CE%AD%CF%82-%CF%83%CE%B9%CE%B4%CE%B7%CF%81%CE%BF%CE%B4%CF%81%CE%BF%CE%BC%CE%B9%CE%BA%CE%AD%CF%82-%CF%81%CE%AC%CE%B3%CE%B5%CF%82-%CF%84%CE%B7%CF%82-%CE%B5-2/](https://www.europeandatajournalism.eu/el/cp_data_news/%CE%BF%CE%B9-%CF%86%CE%BF%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CE%AD%CF%82-%CF%83%CE%B9%CE%B4%CE%B7%CF%81%CE%BF%CE%B4%CF%81%CE%BF%CE%BC%CE%B9%CE%BA%CE%AD%CF%82-%CF%81%CE%AC%CE%B3%CE%B5%CF%82-%CF%84%CE%B7%CF%82-%CE%B5-2/)
- Τα Νέα Newsroom (2024, Μάρτιος 06). Επιβεβαιώνει ο ΟΣΕ το δημοσίευμα των «ΝΕΩΝ» για παραλίγο σύγκρουση τρένων στις Αχαρνές – Τι απαντά. *Τα Νέα*, <https://www.tanea.gr/2024/03/06/greece/epivevaionei-o-ose-to-dimosiayma-ton-neon-gia-paraligo-syngkrousi-trenon-stis-axarnes-ti-apanta/>
- TANEA Newsroom (2023, Μάρτιος 01). Τέμπη: Προφητικό δημοσίευμα – βόμβα για τα τρένα στην Ελλάδα, *tanea.gr*, <https://www.tanea.gr/2023/03/01/greece/tempi-profitiko-dimosiayma-vomva-gia-ta-trena-stin-ellada/>
- Ταχυδρόμος Μαγνησίας (2023, Φεβρουάριος 28). Παραλίγο θρίλερ στο Παλαιοφάρσαλο – Ηλεκτροφόρα καλώδια έπεσαν σε τρένο. Ταχυδρόμος, *Καθημερινή Εφημερίδα της Μαγνησίας*, <https://www.taxydromos.gr/thessalia/918137/paraligo-thriler-sto-palaiofarsalo-ilektrifora-kalodia-epesan-se-treno/>
- Thetoc team (2023, Μάρτιος 09). Τέμπη: Το προφητικό πόρισμα του ΑΠΘ για το σιδηροδρομικό δυστύχημα στο Αδενδρο το 2017- Δεν άλλαξε τίποτα..., *thetoc.gr*, <https://www.thetoc.gr/koinwnia/article/tempi-to-profitiko-porisma-gia-to-adendro-to-2017---pos-mporouse-na-eixe-apofeuxthei-i-tragodia-sta-tempi/>
- Το Βήμα Newsroom (2011, Ιούλιος 28). ΟΣΕ: Απ' ευθείας ανάθεση με τα διπλά λεφτά. *Το Βήμα*, <https://www.tovima.gr/2011/07/28/finance/ose-ap-eytheias-anathesi-me-ta-dipla-lefta/>
- Το Κουτί της Πανδώρας (2014, Μάρτιος 14). Ο «Άκτωρ» αρνείται κάθε εμπλοκή στο σκάνδαλο της ΠΓΔΜ. *Το Κουτί της Πανδώρας*, <https://www.koutipandoras.gr/article/o-aktoras-arneitai-kathe-emploki-sto-skandalo-tis-pgdm/>
- Το Ποντίκι Web (2024, Φεβρουάριος 14). Τέμπη: Έγγραφο βόμβα εκθέτει τον Καραμανλή – Ο Τσαλίδης είχε προειδοποιήσει από το 2021 για τον κίνδυνο δυστυχήματος. *Το Ποντίκι*, <https://www.topontiki.gr/2024/02/14/tempi-engrafo-vomva-ektheti-ton-karamanli-o-tsalidis-iche-proidopiisi-apo-to-2021-gia-ton-kindino-distichimatos/>
- Το ποντίκι web (2024, Φεβρουάριος 14). Τέμπη: Έγγραφο βόμβα εκθέτει τον Καραμανλή – Ο Τσαλίδης είχε προειδοποιήσει από το 2021 για τον κίνδυνο δυστυχήματος, *Το ποντίκι*, <https://www.topontiki.gr/2024/02/14/tempi-engrafo-vomva-ektheti-ton-karamanli-o-tsalidis-iche-proidopiisi-apo-to-2021-gia-ton-kindino-distichimatos/>
- Τσιμπούκη, Ρ. (2025, Μάιος 13). Πόρισμα ΕΜΠ για Τέμπη: Δείτε τα συμπεράσματα Καρώνη για την έκρηξη - Στα έλαια των μηχανών αποδίδει την πυρόσφαιρα, *Πρώτο Θέμα*, <https://www.protothema.gr/greece/article/1638676/tragodia-sta-tebi-sta-elaiaton-mihanon-apodidei-tin-purosfaira-i-pragmatognomosuni-karoni-tou-eb-gia-tin-ekrivi/>

- Τσιώλης, Γ. (2014). *Μέθοδοι και τεχνικές ανάλυσης στην ποιοτική κοινωνική έρευνα*, Αθήνα: Κριτική.
- Τύμπας, Τ. (2023). Εκδήλωση Eteron με θέμα: Ανθρώπινο Λάθος; Μια συζήτηση για την ασφάλεια στις υποδομές & τον ρόλο των νέων τεχνολογιών. Ομιλητής Τέλης Τύμπας, Καθηγητής στο τμήμα Ιστορίας & Φιλοσοφίας της Επιστήμης του ΕΚΠΑ. Σχολιασμός Χρήστος Κουρουτζάς, Επίκουρος καθηγητής στο τμήμα Κοινωνιολογίας του Πανεπιστήμιο Αιγαίου (2023, Απρίλιος 12) [video]. Youtube. <https://www.youtube.com/watch?v=Wlgl1EEDEAw>
- Worldenergynews (2023, Μάρτιος 02). Όταν οι σιδηροδρομικοί έστελναν εξώδικο για το διαλυμένο δίκτυο του ΟΣΕ, [worldenergynews.gr, https://www.worldenergynews.gr/index.php?id=542198](https://www.worldenergynews.gr/index.php?id=542198)
- Χαραλαμποπούλου, Κ. (2024, Φεβρουαρίου 29). Βόμβα από Τσαλίδη στον Ανακριτή Λάρισα: “Ο Καραμανλής ήταν ενήμερος για τα χάλια του σιδηροδρόμου”. [europost.gr, https://europost.gr/vomva-tsalidi-ston-anakriti-larissas-quot-o-karamanlis-enimeros-ta-chalia/](https://europost.gr/vomva-tsalidi-ston-anakriti-larissas-quot-o-karamanlis-enimeros-ta-chalia/)
- Χαϊνά, Κ. (2025, Ιανουάριος 17). Τραγωδία στα Τέμπη: Η νέα συμπληρωματική έκθεση Κοκοτσάκη – «Εάν δεν υπήρχαν τα εύφλεκτα υγρά, κάποιοι επιβάτες θα είχαν διασωθεί», [enikos.gr, https://www.enikos.gr/society/tragodia-sta-tebi-i-neasybliomatiki-ekthesi-kokotsaki-ean-den-ypirchan-ta-efflekta-ygra-kapoiioi-epivates-tha-eichan-diasothei/2299300/](https://www.enikos.gr/society/tragodia-sta-tebi-i-neasybliomatiki-ekthesi-kokotsaki-ean-den-ypirchan-ta-efflekta-ygra-kapoiioi-epivates-tha-eichan-diasothei/2299300/)
- Χούντα, Σ. (2023, Απρίλιο 04). Γρ. Λάμπρου για τηλεδιόκιση στην ΕΡΓΟΣΕ: Ήδη από τις αρχές του 2017 ήταν όλα έτοιμα να λειτουργήσουν. [ertnews, https://www.ertnews.gr/eidiseis/ellada/gr-lamprou-gia-tiledioikisi-stin-ergose-idi-apo-tis-arxes-tou-2017-itan-ola-etoima-na-leitourgisoun/](https://www.ertnews.gr/eidiseis/ellada/gr-lamprou-gia-tiledioikisi-stin-ergose-idi-apo-tis-arxes-tou-2017-itan-ola-etoima-na-leitourgisoun/)
- Ψαράκη, Ν. (2025, Φεβρουάριος 06). «Ασφυκτιά» το Κράτος Δικαίου στην Ελλάδα για ακόμα μια χρονιά. [thepressproject.gr, https://thepressproject.gr/asfyktia-to-kratos-dikaiou-stin-ellada-gia-akoma-mia-chronia/.](https://thepressproject.gr/asfyktia-to-kratos-dikaiou-stin-ellada-gia-akoma-mia-chronia/)

### **Ξενογλωσση**

- Amnesty International (2009). Doing Responsibility. Corporations, Governments and the Bhopal Disaster, [https://www.amnesty.ch/de/themen/wirtschaft-und-menschenrechte/fallbeispiele/bhopal/30-jahre-bhopal/0905\\_digest\\_bhopal\\_english.pdf](https://www.amnesty.ch/de/themen/wirtschaft-und-menschenrechte/fallbeispiele/bhopal/30-jahre-bhopal/0905_digest_bhopal_english.pdf)
- Ashforth B., Vikas A. (2003). “The Normalization of Corruption in Organizations”, *Research in Organizational Behavior*, 25, pp. 1–52.
- Athens Bureau (2023, March 08). EU Railway Agency ‘repeatedly warned’ Greece over railway safety concerns prior to deadly train collision, [Greek City Times, https://greekcitytimes.com/2023/03/08/eu-railway-agency-warned-greece/](https://greekcitytimes.com/2023/03/08/eu-railway-agency-warned-greece/)
- Aulette, J. and Michalowski, R. (1993). “A fire in Hamlet: a case study of state-corporate crime”, in Tunell K. (ed.) *Political crime in Contemporary America*, New York: Garland.
- Barak, G. (2015). *The routledge international handbook of the crimes of the powerful*, London: Routledge.
- Bersi, E. (Reporters United) (2022, February 18). “The only thing I can say is good luck”: How trains abolished by Switzerland are now back in business in Greece, [Investigate Europe, https://www.investigate-europe.eu/en/posts/etr470-train-switzerland-greece-italy-trainose](https://www.investigate-europe.eu/en/posts/etr470-train-switzerland-greece-italy-trainose)

- Ermann, D. M., and Lundman, R. J. (eds.), (1992). *Corporate and Governmental Deviance*, Oxford: Oxford University Press.
- European Public Prosecutor's Office (EPPO), (2023, December 12), *Greece: EPPO charges 23 suspects with crimes involving railway signalling systems*, <https://www.eppo.europa.eu/en/media/news/greece-epo-charges-23-suspects-crimes-involving-railway-signalling-systems>
- Georgoulas, S. (2017). “State- corporate crime in Greece, in the era of memoranda”, In C.D., Spinellis, N., Theodorakis, E., Billis and Papadimitrakopoulos, G. (eds.), *Europe in Crisis: Criminal Justice, and the way forward, volume in honour of Professor Nestor Courakis*. Athens: Sakkoulas publ.
- Hellman JS, Jones G, Kaufmann D. (2003). Seize the state, seize the day: State capture and influence in transition economies. *J Comp Econ*, 31(4), pp. 751-773.
- Καλλιαντερός, Κ. (2023, Δεκέμβριος 12). European Public Prosecutor’s Office charges 23 suspects over ‘Contract 717’ of the Greek railway, *pagenews.gr*, <https://www.pagenews.gr/2023/12/12/english-edition/european-public-prosecutors-office-charges-23-suspects-over-contract-717-of-the-greek-railway/>
- Karagiannis, I. (2023, March 09). Executive Director of EU Agency for Railways: ‘We had alerted Greece to safety gaps’. *The Greek Herald*, <https://greekherald.com.au/community/1-people-community/interviews/executive-director-of-eu-agency-for-railways-we-had-alerted-greece-to-safety-gaps/>
- Koutsokosta, E. (2023, March 07). Greek authorities were 'repeatedly warned' over railway safety prior to deadly crash. *Euronews*, <https://www.euronews.com/my-europe/2023/03/07/greek-authorities-were-repeatedly-warned-over-railway-safety-prior-to-deadly-crash>
- Kramer, R. (1992). *The Space Shuttle Challenger Explosion: A Case Study of State Corporate Crime*, Boston: Northeastern University Press.
- Kramer, R. and Michalowski, R. (1990). *Toward an integrated theory of state-corporate crime. Presented at the American Society of Criminology*, Baltimore, MD.
- Kramer, R. C., (2006). “The space shuttle Challenger explosion”. In Michalowski, R. J., and Kramer, R. C., (eds.), *State-corporate crime: Wrongdoing at the intersection of business and government*, New Brunswick, NJ: Rutgers University Press.
- Kramer, R., Michalowski, R. and Kauzlarich, D., (2002). “The Origins and Development of the Concept and Theory of State- Corporate Crime”, *Crime and Delinquency*, 48 (2), pp. 263-282.
- Kramer, R.C., and Michalowski, R., (2006). “The Original Formulation”, in Michalowski R.J. and Kramer R.C. (Eds.), *State-Corporate Crime*, New Jersey: Rutgers University Press.
- Lentidaki, M. (2025). *Greek media representations of Greece’s Deadliest Rail Collision*, MA Thesis. School of Law, Utrecht University.
- Lynch, M. J., and Mora, D. O. (2023). “Wrong Side of the Track: Crimes in the Railroad Industry in the US, 2000–2017”, *Journal of White Collar and Corporate Crime*, 6(1), pp. 30-42.
- Matthews, A. R. and Kauzlarich, D. (2000). “The Crash of Valujet Flight 592: A Case Study in State-Corporate Crime”, *Sociological Focus*, 33(3), pp. 281-298.
- Michalowski, R., and Kramer, R. (2006). “The Critique of Power” in Michalowski R.J. and Kramer R.C. (Eds.), *State-Corporate Crime*, New Jersey: Rutgers University Press.

- Noaks, L. and Wincup, E. (2004). *Criminological research*, London: SAGE Publications Ltd.
- Passas, N. (1990). “Anomie and Corporate Deviance”, *Contemporary Crises*, 14, pp. 157-178.
- Passas, N. (2005). “Global Anomie Theory and Crime”, in Henry, S. and Lanier, M. (eds.), *The Essential Criminology Reader*, Boulder, CO: Westview Press.
- Rose-Ackerman, S. (2024). *Public sector performance, corruption and state capture in a globalized world*, New York: Routledge.
- Rothe, D. and Kauzlarich, D. (2016). *Crimes of the powerful. An Introduction*, Oxford: Routledge.
- Ruggiero, V. (1997). “Criminals and service providers: cross-national dirty economies”, *Crime, Law and Social Change*, 28, pp. 27-38.
- Ruggiero, V. (2007). “It’s the economy stupid! Classifying power crimes”, *International Journal of Sociology of law*, 35(4), pp. 163–177.
- Stamouli, E., Gasparinatos, M. and Kouroutzas, C. (2023α). “Corruption as state-corporate crime: the example of the health sector in Greece”, *Trends Organ Crim*, 26, pp. 258-292.
- Stamouli, E., Gasparinatos, M. and Kouroutzas, C. (2023β), “Corruption and Public Procurement in Health Sector: The Challenges of Pandemic Era in Greece”, *Journal of White Collar and Corporate Crime*, 6(1), pp. 17-29.
- Sutherland, E. (1983). *White Collar Crime: The Uncut Version*, New Haven and London: Yale University Press.
- Tombs, S. (2012). “State-Corporate Symbiosis in the production of crime and harm”, *State Crime Journal*, 1(2), pp. 170-195.
- Vaughan D. (1996). *The Challenger Launch Decision: Risky Technology, Culture, and Deviance at NASA*. Chicago: University of Chicago Press.
- Walters, R. (2009). “Bhopal, Corporate Crime and Harms of the Powerful”, *Global Social Policy*, 9(3), pp. 324-327.
- Wedel JR. (2009). *Shadow Elite: How the World's New Power Brokers Undermine Democracy, Government, and the Free Market*. New York: Basic Books.

### **Τεκμήρια**

- Πόρισμα Εξεταστικής Επιτροπής για τη διερεύνηση του εγκλήματος στα Τέμπη και όλων των πτυχών που σχετίζονται με αυτό, (2024). Βουλή των Ελλήνων Διαθέσιμο στο: [https://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/510129c4-d278-40e7-8009-e77fc230adef/%CE%A0%CF%8C%CF%81%CE%B9%CF%83%CE%BC%CE%B1\\_%CF%84%CE%B5%CE%BB%CE%B9%CE%BA%CF%8C.pdf](https://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/510129c4-d278-40e7-8009-e77fc230adef/%CE%A0%CF%8C%CF%81%CE%B9%CF%83%CE%BC%CE%B1_%CF%84%CE%B5%CE%BB%CE%B9%CE%BA%CF%8C.pdf) Ευρωπαϊκή Επιτροπή - Δελτίο Τύπου, Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφασίζει να παραπέμψει την ΕΛΛΑΔΑ στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης λόγω μη συμμόρφωσης με τους κανόνες για τις σιδηροδρομικές μεταφορές (15.02.2023).
- European Public Prosecutor's Office (EPPO), Ελλάδα: Η Ευρωπαϊκή Εισαγγελία άσκησε ποινική δίωξη εις βάρος 23 υπόπτων για εγκλήματα που αφορούν σιδηροδρομικά συστήματα Σηματοδότησης-Τηλεδιοίκησης (12 December 2023).

- Κανονισμός (ΕΕ) 2016/796 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Μαΐου 2016 σχετικά με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004 (Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 26.05.2016).
- Κανονισμός (ΕΕ) 2021/782 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 29ης Απριλίου 2021 σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών μεταφορών (αναδιατύπωση) (Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 17.05.2021).
- Νομοθετικόν Διάταγμα υπ' αριθμ. 674, Περί ιδρύσεως Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΦΕΚ Α' 192/19.09.1970).
- Νόμος 1365/1983, Κοινωνικοποίηση των επιχειρήσεων δημόσιου χαρακτήρα ή κοινής ωφέλειας (ΦΕΚ Α' 80/22.06.1983).
- Νόμος υπ' αριθμ. 2366, Ρύθμιση θεμάτων Οργανισμών και Υπηρεσιών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών και άλλες διατάξεις (ΦΕΚ Α' 256/12.12.1995).
- Νόμος υπ' αριθμ. 2414, Εκσυγχρονισμός των Δημοσίων Επιχειρήσεων και Οργανισμών και άλλες διατάξεις (ΦΕΚ Α' 135/25.06.1996).
- Νόμος υπ' αριθμ. 2414, Εκσυγχρονισμός των Δημοσίων Επιχειρήσεων και Οργανισμών και άλλες διατάξεις (ΦΕΚ Α' 135/25.06.1996).
- Νόμος υπ' αριθμ. 4632, Ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία των Οδηγιών 2016/797, 2016/798 και 2016/2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και άλλες διατάξεις (ΦΕΚ Α' 159/14.10.2019).
- Νόμος υπ' αριθμ. 4850, Οδηγώντας με ασφάλεια: Εκσυγχρονισμός πλαισίου εκπαίδευσης και εξέτασης υποψήφιων οδηγών και οδηγών για τη χορήγηση αδειών οδήγησης οχημάτων, διατάξεις σχετικά με την οδήγηση ατόμων με αναπηρία, ρυθμίσεις για την ταξινόμηση και την κυκλοφορία οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος, λοιπές διατάξεις αρμοδιότητας Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και άλλες επείγουσες ρυθμίσεις (ΦΕΚ Α' 208/5.11.2021).
- Νόμος 5014/2023, Θεσμικό πλαίσιο για τη διερεύνηση αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων για την ασφάλεια των μεταφορών και άλλες διατάξεις (ΦΕΚ Α' 14/21.01.2023), 13) Υπουργική Απόφαση υπ' αριθμ. 11622, Καθορισμός προσόντων των διερευνητών αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών (Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.) (ΦΕΚ Β' 243/16.01.2024).
- Οδηγία 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 29ης Απριλίου 2004 για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων, η οποία τροποποιεί την οδηγία 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και την οδηγία 2001/14/ΕΚ σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφάλειας (Οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων), (Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 30.04.2004).

Οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Νοεμβρίου 2012 για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (αναδιατύπωση) (ελληνικά και αγγλικά) (Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 14.12.2012).

Official Journal of the European Union, Commission Delegated Regulation (EU) 2018/762 of 8 March 2018 establishing common safety methods on safety management system requirements pursuant to Directive (EU) 2016/798 of the European Parliament and of the Council and repealing Commission Regulations (EU) No 1158/2010 and (EU) No 1169/2010 (25.05.2018).

Προεδρικό Διάταγμα υπ' αριθμ. 59, Έγκριση του κανονισμού εσωτερικής λειτουργίας της επιτροπής διερεύνησης ατυχημάτων και ασφάλειας πτήσεων και οργανισμός της μονάδας μελετών και διερεύνησης αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων (ΦΕΚ Α' 50/17.02.2004).

Προεδρικό Διάταγμα υπ' αριθμ. 41, Εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με τις Οδηγίες 91 /440/ΕΟΚ και 95/1 8/εΚ όπως τροποποιήθηκαν με τις οδηγίες 2001/12/ΕΚ και 2001/13/ΕΚ, αντιστοίχως και της οδηγίας 2001/14/ΕΚ για την ανάπτυξη των Κοινοτικών σιδηροδρόμων, τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής και την πιστοποίηση ασφάλειας, και κατάργηση των Π.Δ./των 324/1996, 76/1998 και 180/1998 (ΦΕΚ Α' 60/07.03.2005).

Προεδρικό Διάταγμα υπ' αριθμ.160, Εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με την οδηγία 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων, η οποία τροποποιεί την οδηγία 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και την οδηγία 2001/14/ΕΚ σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφάλειας» (Ε ΕΛ 164 της 30.4.2004 και Ε ΕΛ 220 της 21.6.2004) και τροποποίηση του π.δ/τος 41/2005 (ΦΕΚ Α' 201/23.08.2007).

ΤΕΜΠΗ 2023. Σύλλογος Πληγέντων Δυστυχήματος, <https://tempi2023.gr/>.

Υπουργική Απόφαση ΑΣ.4.2/οικ. 26697/2422/2009 (ΦΕΚ Β' 986), Διαδικασία Πιστοποίησης Ασφάλειας Σιδηροδρομικής Επιχείρησης και Έγκρισης Ασφάλειας Διαχειριστή Υποδομής.

Υπουργική Απόφαση υπ' αριθμ. Α27733/2213/2015, Κανονισμός Δικαιωμάτων Επιβατών τακτικών και έκτακτων γραμμών με οδικά μέσα δημόσιας μεταφοράς (Λεωφορεία) και μέσα σταθερής τροχιάς (Ηλεκτρικό Σιδηρόδρομο, Μετρό και Τραμ) (ΦΕΚ Β' 1181 /19.06.2015).