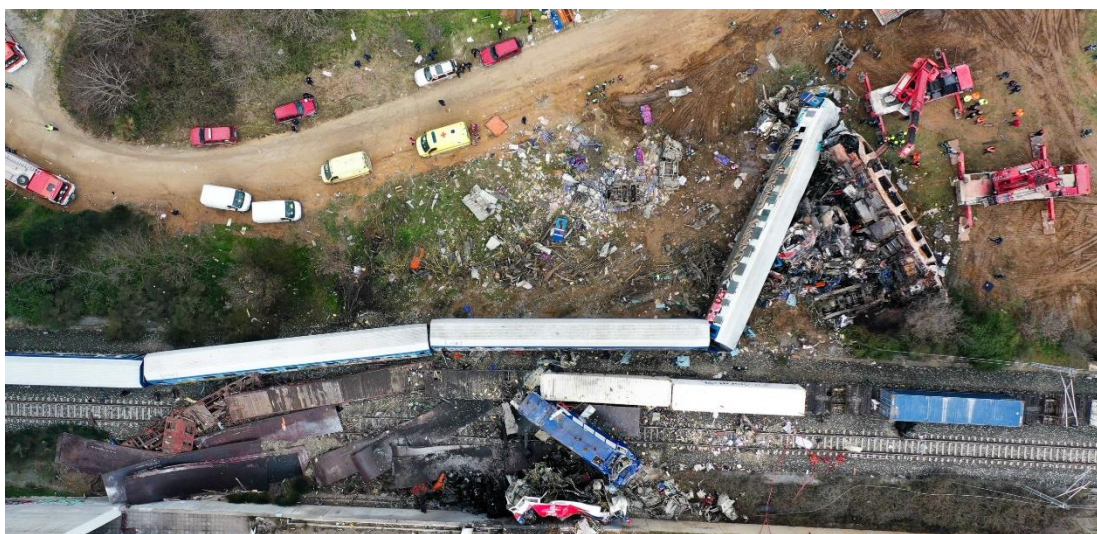


ΤΕΜΠΗ/TEMPE 28/02/2023

(Ελληνικά/Italiano/English)



Το συμβάν

Το σιδηροδρομικό δυστύχημα στα Τέμπη ή όπως συχνά αποκαλείται «έγκλημα των Τεμπών», έλαβε χώρα στις 28 Φεβρουαρίου 2023, στις 23:21, κοντά στον οικισμό του Ευαγγελισμού Τεμπών Λάρισας, όταν επιβατική αμαξοστοιχία της Hellenic Train συγκρούστηκε μετωπικά με εμπορική αμαξοστοιχία της ίδιας εταιρείας, με αποτέλεσμα να χάσουν τη ζωή τους 57 άνθρωποι, με μια κοπέλα ακόμα να αγνοείται. Από τη σύγκρουση, τα περισσότερα βαγόνια του επιβατικού τρένου εκτροχιάστηκαν, ενώ τη στιγμή της σύγκρουσης, προκλήθηκε ακαριαία πυρόσφαιρα, και πυρκαγιά, που κατέκαψε τα δύο μπροστινά βαγόνια της επιβατικής αμαξοστοιχίας. Σύμφωνα με τον τότε περιφερειάρχη Θεσσαλίας, τα βαγόνια 1 και 2 της επιβατικής αμαξοστοιχίας κάηκαν ολοσχερώς, ενώ 2 με 3 βαγόνια είχαν πολτοποιηθεί ως αποτέλεσμα της σύγκρουσης.

Ιδιωτικοποίηση και ανελλιπής συντήρηση του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου

Το 2017, η ελληνική εταιρεία σιδηροδρόμων (Trainose) αγοράστηκε από την ιταλική δημόσια εταιρεία Ferrovie Dello Stato Italiane (FS) ως μέρος ενός τεράστιου προγράμματος ιδιωτικοποιήσεων που αποφασίστηκε από τους πιστωτές της Ελλάδας κατά τη δεκαετία της οικονομικής κρίσης. Η συντήρηση του δικτύου την οποία ανέλαβε η ΕΡΓΟΣΣΕ είναι ανύπαρκτη, η φύλαξη του δικτύου ελλιπής και οι βλάβες συνεχείς. Πολλά έργα, παραλαμβάνονταν προς χρήση, προσωρινά όχι οριστικά. Ό,τι χαλούσε, συνήθως δεν υπήρχε αντικατάστασή του. Το 2017 αποκαλύφθηκε κύκλωμα, στο οποίο συμμετείχαν και υπάλληλοι του ΟΣΕ, που έκλεβε υλικό προς εκποίηση και το πουλούσε στην μαύρη αγορά. Πριν από το δυστύχημα, είχαν γίνει έγγραφες προειδοποιήσεις, κινητοποιήσεις και νομικές ενέργειες των εργαζομένων στο σιδηροδρομικό δίκτυο, όσον αφορά στην υποστελέχωση, την ανεπαρκή συντήρηση και την έλλειψη ηλεκτρονικών συστημάτων ασφαλείας στους σιδηρόδρομους, χωρίς όμως να γίνει κάποια ενέργεια από μεριάς της ελληνικής κυβέρνησης για την βελτίωση των συνθηκών στο σιδηροδρομικό δίκτυο.

Πορίσματα ερευνών

Πραγματογνώμονες που διερεύνησαν το συμβάν για λογαριασμό των οικογενειών των θυμάτων συνέταξαν το δικό τους πόρισμα. Σε συμπληρωματικό πόρισμα που παραδόθηκε στον εισαγγελέα Λάρισας στις 9 Φεβρουαρίου 2024, αναφέρεται ότι σε δείγματα που εξετάστηκαν από το Γενικό Χημείο του Κράτους βρέθηκαν, μεταξύ άλλων και οι ουσίες ξυλόλιο, τολουόλιο και βενζόλιο, οι οποίες μπορούν να προκαλέσουν στιγμιαία ανάφλεξη μετά από σπινθήρα. Οι ουσίες αυτές χρησιμοποιούνται παρανόμως για τη νοθεία της βενζίνης

Επιστήμονες του Πανεπιστημίου της Γάνδης, που ερεύνησαν το δυστύχημα, κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι στο πρώτο βαγόνι υπήρχε δεξαμενή με τουλάχιστον 3,5 τόνους εύφλεκτων υγρών στο εμπορικό τρένο. Σύμφωνα με τον πραγματογνώμονα Μάρκο Χρυσό, η ποσότητα ξυλολίου που βρέθηκε σε δείγματα από το σημείο του δυστυχήματος, ήταν υπερβολικά μεγαλύτερη του κανονικού, ενώ με βάση νέα πειστήρια επιβεβαιώνεται ότι ο θάνατος πολλών εκ των διασωθέντων της σύγκρουσης των τρένων, οφείλεται σε ασφυξία λόγω της καύσης εύφλεκτων υλικών.

Απόκρυψη, καταστροφή και τροποποίηση στοιχείων

Ρεπορτάζ ελληνικού καναλιού στις 30 Ιανουαρίου 2025 ανέφερε πως οι αστυνομικοί που είχαν αναλάβει την προστασία του χώρου μίλησαν στις καταθέσεις τους για πιέσεις από άτομα της κυβέρνησης, προκειμένου να δώσουν την άδεια να προχωρήσουν στο μπάζωμα της περιοχής. Οι αστυνομικοί, σε σύσκεψη που έγινε στις 3 Μαρτίου 2023, επέμεναν πως ο χώρος δεν πρέπει να αλλοιωθεί και πως αν το έκαναν θα έπρεπε να έχουν ενημερωθεί οι δικαστικές αρχές. Στη συνέχεια έγινε το μπάζωμα, χωρίς να ενημερωθούν οι δικαστικές αρχές και για το λόγο αυτό ασκήθηκαν στη συνέχεια ποινικές διώξεις. Σύμφωνα με το ρεπορτάζ, το μπάζωμα έγινε προκειμένου να εξαφανιστούν τα συντρίμια και το σκηνικό της τραγωδίας.

Τον Ιανουάριο του 2025, δύο σχεδόν χρόνια μετά το σιδηροδρομικό δυστύχημα των Τεμπών, έρχονται στη δημοσιότητα νέα ηχητικά ντοκουμέντα από την αυτόματη ενεργοποίηση του 112 στις συσκευές των θυμάτων, που αποτυπώνουν τις τελευταίες τους στιγμές αμέσως μετά τη σύγκρουση των δύο τρένων. Σύμφωνα με τα αποσπάσματα από την έκθεση υπήρχαν ζωντανοί αμέσως μετά τη σύγκρουση, ενώ σύμφωνα με το τελικό πόρισμα του πραγματογνώμονα των οικογενειών, Βασίλη Κοκοτσάκη, 30 συνολικά επιβάτες πέθαναν από εύφλεκτα υγρά.

Το τελικό του αυτό πόρισμα που στη συνέχεια κατατέθηκε στον Εφέτη ανακριτή Λάρισας, εκθέτει την "ετυμηγορία" του πρωθυπουργού Κυριάκου Μητσοτάκη λίγες μόλις μέρες μετά το έγκλημα των Τεμπών, στην οποία διαβεβαίωνε πως ο θάνατος των 57 ανθρώπων οφείλεται στην "σφοδρή σύγκρουση" των τρένων αλλά και στον "μοιραίο σταθμάρχη".

Τον Φεβρουάριο του 2025, ήρθε στην δημοσιότητα έγγραφο το οποίο δείχνει ότι βιολογικό υλικό των θυμάτων καταστράφηκε 40 ημέρες μετά το δυστύχημα, αντί 7-8 μηνών όπως συνηθίζεται. Από την πλευρά του ανακριτή που έδωσε την εντολή, αναφέρεται ότι πρόκειται για τυπική διαδικασία, ενώ αντίθετα δημοσιεύματα αναφέρουν ότι τα δείγματα αυτά θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν σε τοξικολογικές εξετάσεις ώστε να διαπιστωθεί η προέλευση των θανάτων.

Δύο χρόνια μετά το δυστύχημα, λίγες μέρες μετά από συνέντευξη του πρωθυπουργού, Κυριάκου Μητσοτάκη σε γνωστό κανάλι, κατατέθηκαν στον αρμόδιο ανακριτή τρία βίντεο από την ιδιωτική εταιρεία φύλαξης Interstar Security που έχει την ευθύνη για την επιτήρηση του σιδηροδρομικού δικτύου μέσω καμερών. Σε αυτά εμφανίζεται εμπορική αμαξοστοιχία με παρόμοια χαρακτηριστικά

με αυτήν που ενεπλάκη στο σιδηροδρομικό δυστύχημα, η οποία παρουσιαζόταν χωρίς εμφανές ύποπτο φορτίο στα πρώτα τρία βαγόνια με τις λαμαρίνες. Οι δικαστικοί πραγματογνώμονες, που έλαβαν την εντολή του εφέτη ανακριτή Λάρισας, Σωτήρη Μπακαϊμή, να εξετάσουν τα βίντεο, στην έκθεσή τους. (Λάρισα, 13 Φεβρουαρίου 2025) κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι παρόλο που πράγματι πρόκειται για την ίδια εμπορική αμαξοστοιχία και ότι με βάση τα καρέ που φαίνονται στο βίντεο δεν διακρίνεται παράνομο φορτίο, δεν μπορούν να αποφανθούν για τη γνησιότητα των βίντεο. Σε αντίθεση με τους ειδικούς, η κυβέρνηση και ορισμένα μέσα ισχυρίστηκαν πως τα βίντεο είναι γνήσια. Αναμένεται η έκθεση από το εγκληματολογικό εργαστήριο της ΕΛ.ΑΣ για τη γνησιότητα των εν λόγω βίντεο.

Δύο χρόνια μετά το δυστύχημα έγινε γνωστό πως 649.000 αρχεία ηχητικά και βίντεο που αφορούσαν τις δύο πρώτες ημέρες, την 28η Φεβρουαρίου και 1 Μαρτίου 2023, κατασχέθηκαν και παραδόθηκαν στον ανακριτή, αλλά δεν υπάρχουν στη δικογραφία. Δικαστικές πηγές απάντησαν ότι αυτά τα στοιχεία δεν ήταν χρήσιμα στην υπόθεση και γι' αυτό δεν συμπεριλήφθηκαν στη δικογραφία.

Απειλές προς τους εμπλεκόμενους

Στις 26 Μαρτίου 2023, έχασε τη ζωή του σε τροχαίο δυστύχημα, ο διευθυντής κυκλοφορίας του ΟΣΕ, Κωνσταντίνος Χρυσάγης, στη λεωφόρο Αθηνών-Σουνίου στο Λαγονήσι. Νωρίτερα στις 24 Μαρτίου, είχε πεθάνει επίσης από τροχαίο, ο σταθμάρχης του ΟΣΕ Κώστας Πρασσάς στο Βόλο. Και οι δύο ήταν ορισμένοι να καταθέσουν σχετικά με το δυστύχημα.

Τον Φεβρουάριο του 2025 απειλές κατά της ζωής τους δέχθηκαν η πρόεδρος του Αρείου Πάγου Ιωάννα Κλάπα, η εισαγγελέας του Αρείου Πάγου Γεωργία Αδειλίνη και η εισαγγελέας Εφετών Λάρισας Σοφία Αποστολάκη η οποία έχει ασκήσει ποινική δίωξη σε βάρος του πρώην περιφερειάρχη Θεσσαλίας, Κώστα Αγοραστού, για παράβαση καθήκοντος στην υπόθεση των Τεμπών. Στις 17 Φεβρουαρίου 2025, βρέθηκε και αναγνωρίστηκε νεκρός ο γιος της κ. Αποστολάκη, ο οποίος ήταν εξαφανισμένος από τις 30 Δεκεμβρίου 2024.

Αιτήματα

- Αμερόληπτη Δικαιοσύνη
- Άρση ασυλίας
- Τέλος στην συγκάλυψη
- Τέλος στο σφετερισμό εξουσίας
- Απόδοση ευθυνών
- Κατάργηση των άρθρων 86 και 62 που κατοχυρώνουν την ατιμωρησία μελών και βουλευτών της κυβέρνησης
- Κατάργηση των άρθρων 90 και 91 που καθιστούν την Δικαστική εξουσία υποχείριο της Εκτελεστικής.

#Τέμπη #Δικαιοσύνη #Μέχρι το τέλος

L'incidente ferroviario di Tempi (Grecia)

Il disastro ferroviario di Tempi, spesso chiamato "crimine di Tempi", è avvenuto il 28 febbraio 2023 alle 23:21, vicino all'insediamento di Evangelismos, Tempi, a Larissa. Un treno passeggeri della Hellenic Train si è scontrato frontalmente con un treno merci della stessa compagnia, causando la morte di 57 persone, mentre una donna risulta ancora dispersa. L'impatto ha fatto deragliare la maggior parte delle carrozze del treno passeggeri. Al momento della collisione, si è generata una palla di fuoco istantanea e un incendio che ha completamente distrutto le prime due carrozze. Secondo l'allora governatore della regione della Tessaglia, le carrozze 1 e 2 sono state completamente bruciate, mentre altre due o tre carrozze sono state schiacciate oltre ogni immaginazione.

Privatizzazione e scarsa manutenzione della rete ferroviaria greca

Nel 2017, la compagnia ferroviaria statale greca (Trainose) è stata venduta alla compagnia pubblica italiana Ferrovie dello Stato Italiane (FS) come parte di un vasto programma di privatizzazioni imposto dai creditori della Grecia durante la crisi economica. La manutenzione della rete, gestita da ERGOSE, è risultata inadeguata, la sicurezza insufficiente e i guasti frequenti. Molti progetti sono stati approvati solo temporaneamente senza essere completati definitivamente. Gli impianti rotti raramente venivano sostituiti.

Nel 2017 è stato scoperto un giro di furti che coinvolgeva anche dipendenti dell'OSE, i quali rubavano materiali ferroviari per rivenderli sul mercato nero. Prima dell'incidente, i lavoratori delle ferrovie avevano già lanciato allarmi scritti, organizzato proteste e intrapreso azioni legali riguardo alla carenza di personale, alla manutenzione insufficiente e alla mancanza di sistemi elettronici di sicurezza. Tuttavia, il governo greco non ha adottato alcuna misura per migliorare le condizioni della rete ferroviaria.

Risultati delle indagini

Gli esperti che hanno indagato sull'incidente per conto delle famiglie delle vittime hanno redatto un loro rapporto. In un rapporto supplementare, consegnato al procuratore di Larissa il 9 febbraio 2024, si afferma che nei campioni analizzati dal Laboratorio Chimico Generale dello Stato sono state trovate sostanze come xilene, toluene e benzene, altamente infiammabili e capaci di incendiarsi istantaneamente a contatto con una scintilla. Queste sostanze vengono utilizzate illegalmente per adulterare la benzina.

Gli scienziati dell'Università di Gand, che hanno studiato l'incidente, hanno concluso che la prima carrozza del treno merci trasportava almeno 3,5 tonnellate di liquidi infiammabili. Secondo l'esperto forense Markos Chryssos, la quantità di xilene trovata sul luogo del disastro era eccezionalmente elevata. Nuove prove hanno confermato che molti sopravvissuti alla collisione iniziale sono morti successivamente per asfissia a causa della combustione di materiali infiammabili.

Occultamento, distruzione e alterazione delle prove

Un'inchiesta di un canale televisivo greco, il 30 gennaio 2025, ha rivelato che gli agenti di polizia incaricati di proteggere il sito dell'incidente hanno testimoniato di aver ricevuto pressioni da funzionari del governo

affinché autorizzassero la sepoltura dei detriti della zona. In una riunione del 3 marzo 2023, gli agenti avevano insistito affinché il sito non venisse alterato senza informare le autorità giudiziarie. Tuttavia, la zona è stata cementata senza preavviso, portando all'avvio di procedimenti penali. Secondo il reportage, l'obiettivo era nascondere le prove.

Nel gennaio 2025, quasi due anni dopo il disastro, sono emersi nuovi file audio attivati automaticamente dal sistema di emergenza 112 sui telefoni delle vittime. Queste registrazioni catturano i loro ultimi momenti, dimostrando che alcuni passeggeri erano ancora vivi dopo la collisione. Secondo il rapporto finale dell'esperto forense Vasilis Kokotsakis, 30 passeggeri sono morti a causa dell'esposizione a liquidi infiammabili.

Questo rapporto contraddice direttamente la dichiarazione del primo ministro Kyriakos Mitsotakis, che pochi giorni dopo il disastro aveva attribuito tutti i 57 decessi alla "violenta collisione" e all' "errore fatale" del capostazione.

Nel febbraio 2025, un documento trapelato ha rivelato che i campioni biologici delle vittime sono stati distrutti 40 giorni dopo l'incidente, anziché dopo i 7-8 mesi previsti. Il giudice responsabile ha dichiarato che si trattava di una procedura standard, ma i media hanno suggerito che questi campioni avrebbero potuto essere usati per esami tossicologici per determinare le cause del decesso.

Due anni dopo l'incidente, subito dopo un'intervista con il primo ministro Mitsotakis, sono stati consegnati al giudice tre video della società di sicurezza privata Interstar Security, incaricata della sorveglianza della rete ferroviaria. Nei video si vede un treno merci simile a quello coinvolto nell'incidente, senza carichi sospetti visibili nelle prime tre carrozze. Tuttavia, gli esperti forensi incaricati dal giudice Sotiris Bakaimis di Larissa non hanno potuto confermare l'autenticità dei video. Contrariamente al parere degli esperti, il governo e alcuni media hanno sostenuto che i video fossero autentici. È in corso un'analisi forense della polizia per verificarne la veridicità.

È stato inoltre rivelato che 649.000 file audio e video relativi ai giorni 28 febbraio e 1 marzo 2023 sono stati sequestrati e consegnati agli investigatori, ma non sono stati inclusi nel fascicolo del caso. Fonti giudiziarie hanno dichiarato che questi elementi non erano rilevanti per l'indagine.

Minacce ai soggetti coinvolti

Il 26 marzo 2023, Konstantinos Chryssagis, direttore del traffico dell'OSE, è morto in un incidente stradale sulla strada Atene-Sounio, vicino a Lagonisi. Due giorni prima, il 24 marzo, il capostazione dell'OSE Kostas Prassas era morto in un incidente a Volos. Entrambi avrebbero dovuto testimoniare sul disastro ferroviario.

Nel febbraio 2025, minacce di morte sono state rivolte alla presidente della Corte Suprema Ioanna Klapa, alla procuratrice generale Georgia Adeilini e alla procuratrice d'appello di Larissa, Sofia Apostolaki. Quest'ultima, il cui figlio è scomparso il 30 dicembre, aveva presentato accuse penali contro l'ex governatore della Tessaglia, Kostas Agorastos, per abuso d'ufficio nel caso di Tempi. Il 17 febbraio 2025, è stato trovato e identificato morto il figlio della signora Apostolaki, che era scomparso dal 30 dicembre 2024.

Richieste:

- **Giustizia imparziale**
- **Revoca dell'immunità politica**
- **Fine dell'insabbiamento**
- **Stop all'abuso di potere**
- **Responsabilità per i colpevoli**
- **Abolizione degli articoli 86 e 62, che garantiscono l'impunità ai membri del governo e ai parlamentari**
- **Abolizione degli articoli 90 e 91, che rendono la magistratura subordinata al potere esecutivo**
- **#Tempi #Giustizia #FinoAllaFine**

The train tragedy of Tempi (Greece)

The Incident

The Tempi railway disaster, often referred to as the "Tempi crime," occurred on February 28, 2023, at 23:21 near the settlement of Evangelismos, Tempi, in Larissa. A passenger train operated by Hellenic Train collided head-on with a freight train from the same company, resulting in the deaths of 57 people, with one more woman still missing. The impact caused most of the passenger train's carriages to derail. At the moment of collision, an instant fireball and blaze erupted, completely consuming the first two carriages. According to the then-regional governor of Thessaly, carriages 1 and 2 were entirely incinerated, while two to three carriages were crushed beyond recognition.

Privatization and Poor Maintenance of Greece's Railway Network

In 2017, Greece's state railway company (TrainOSE) was sold to the Italian state-owned company Ferrovie dello Stato Italiane (FS) as part of a broad privatization program imposed by Greece's creditors during the economic crisis. The maintenance of the network, which was managed by ERGOSE, was inadequate, security was lacking, and technical failures were frequent. Many projects were only temporarily approved for use instead of being permanently completed. Broken equipment was rarely replaced. In 2017, a criminal network—including OSE employees—was discovered to be stealing railway materials for resale on the black market.

Before the accident, railway workers had issued written warnings, held protests, and pursued legal action over understaffing, inadequate maintenance, and the lack of electronic safety systems. However, the Greek government took no steps to improve railway conditions.

Investigation Findings

Experts investigating the disaster on behalf of the victims' families released their own report. A supplementary report, submitted to the Larissa prosecutor on February 9, 2024, revealed that samples examined by the State General Chemistry Laboratory contained substances such as xylene, toluene, and benzene—highly flammable compounds that can ignite instantly upon contact with a spark. These substances are illegally used to adulterate gasoline.

Researchers from Ghent University, who also studied the accident, concluded that the first carriage of the freight train contained at least 3.5 tons of flammable liquids. According to investigator Markos Chryssos, the levels of xylene found at the crash site were abnormally high. New evidence confirmed that many survivors of the initial crash later died from asphyxiation due to burning flammable materials.

Concealment, Destruction, and Alteration of Evidence

A report by a Greek news channel on January 30, 2025, stated that police officers guarding the crash site testified about pressure from government officials to approve the burial of the area's debris. During a meeting on March 3, 2023, police officers insisted that the site should not be tampered with and that judicial authorities should be informed before any action. Despite this, the site was cemented without informing the courts, leading to criminal charges. The report suggested that this action was intended to destroy evidence.

In January 2025, nearly two years after the disaster, new audio recordings emerged from the automatic activation of emergency calls (112) on victims' devices. These recordings captured their last moments, proving that survivors were still alive immediately after the collision. According to the final forensic report by investigator Vasilis Kokotsakis, 30 passengers ultimately died due to exposure to flammable liquids.

This report directly contradicted Prime Minister Kyriakos Mitsotakis' statement, made just days after the disaster, in which he attributed all 57 deaths to the "severe collision" and the "fatal mistake" of the stationmaster.

In February 2025, a leaked document revealed that biological samples from victims were destroyed 40 days after the crash—much earlier than the usual 7-8 months. The judge responsible for the order claimed it was a routine procedure, but media reports suggested the samples could have been used for toxicological tests to determine causes of death.

Two years after the disaster, shortly after an interview with Prime Minister Mitsotakis, three surveillance videos from the private security company Interstar Security—responsible for monitoring the railway network—were submitted to the investigating judge. The videos showed a freight train with similar characteristics to the one involved in the crash, but with no visible suspicious cargo in the first three carriages. Forensic experts commissioned by Judge Sotiris Bakaïmis of Larissa reviewed the footage and concluded that while it showed the same freight train, they could not confirm its authenticity. Despite this, the government and some media outlets insisted that the videos were genuine. A forensic analysis by the Greek police's crime lab is pending to verify their authenticity.

It was also revealed that 649,000 audio and video files from February 28 and March 1, 2023, were confiscated and handed over to investigators but were not included in the case file. Judicial sources claimed the evidence was deemed “irrelevant” to the case.

Threats Against Involved Individuals

On March 26, 2023, Konstantinos Chryssagis, the OSE traffic director, died in a car crash on the Athens-Sounio highway near Lagonisi. Two days earlier, on March 24, OSE stationmaster Kostas Prassas also died in a car crash in Volos. Both were scheduled to testify about the accident.

In February 2025, threats were made against Supreme Court President Ioanna Klapa, Supreme Court Prosecutor Georgia Adeilini, and Larissa Appeals Prosecutor Sofia Apostolaki—whose son went missing on December 30. Apostolaki had filed criminal charges against former Thessaly regional governor Kostas Agorastos for breach of duty in relation to the Tempa case. On February 17, 2025, the son of Mrs. Apostolaki, who had been missing since December 30, 2024, was found and identified dead.

Demands

- **Impartial justice**
- **Lifting of political immunity**
- **End to cover-ups**
- **End to abuse of power**
- **Accountability for those responsible**
- **Repeal of Articles 86 and 62, which protect government officials and members of parliament from prosecution**
- **Repeal of Articles 90 and 91, which place the judiciary under the control of the executive branch**

#Tempa #Justice #UntilTheEnd