

Ο ΟΣΕ τεμαχίστηκε για να επανενωθεί, οι δηλώσεις της Τζ. Μερόνι και οι... Χούθι

2024/01/11 10:08 στην κατηγορία ΥΠΟΓΕΙΟΣ

Παρουσιάστηκε, πριν από λίγες ημέρες, το πλάνο εκσυγχρονισμού του «νέου ΟΣΕ», ο οποίος μετονομάζεται σε «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος».

Μετά το τραγικό δυστύχημα των Τεμπών, αποφασίστηκε από την κυβέρνηση ότι ο ελληνικός σιδηρόδρομος χρειάζεται επανεκκίνηση, η οποία συμπεριλαμβάνει την αλλαγή ονόματος και λογοτύπου.

Εμείς θα σταθούμε / υποστηρίξουμε τα ακόλουθα:

-Η επανένωση του ΟΣΕ αποτελεί **τρανταχτή ομολογία της αποτυχημένης διάσπασής του**, με ευθύνη (και) της παρούσας κυβέρνησης.

Ο ΟΣΕ διασπάστηκε στον ΟΣΕ, τον ΕΔΙΣΥ, την ΕΕΣΣΤΥ, την ΤΡΑΙΝΟΣΕ (μετέπειτα Hellenic Train), τη ΓΑΙΑΟΣΕ και την ΕΡΓΟΣΕ.

Το μοντέλο αυτό, όπως αποδείχτηκε, δεν λειτούργησε. **Η Ελλάδα προτίμησε να μην... ακολουθήσει το μοντέλο της DB, της SNCF και της FS.**

-Οι κυβερνήσεις έχουν τεράστιες ευθύνες για την «απαξίωση» του σιδηροδρόμου (έλλειψη προσωπικού και χρηματοδότησης, μη έγκαιρη ολοκλήρωση / εποπτεία των έργων και συστημάτων), όπως και η σιδηροδρομική οικογένεια για τις εσωτερικές παθογένειες του σιδηροδρόμου, με αποκορύφωμα το τραγικό δυστύχημα των Τεμπών.

-Ευθύνες αποδίδονται και στις κατασκευαστικές εταιρείες / εταιρείες προμήθειας σιδηροδρομικού εξοπλισμού για τις «αέναες» / συμπληρωματικές συμβάσεις.

-Το **σχέδιο για τον «νέο ΟΣΕ» που παρουσιάστηκε κινείται σε σωστή βάση.**

-Ο σιδηρόδρομος οφείλει να στηριχθεί. Το 2019, 20 εκατ. επιβάτες τον εμπιστεύτηκαν, τα δρομολόγια στο Αθήνα - Θεσσαλονίκη διεξάγονταν στην ώρα τους και σε σχεδόν 4 ώρες.

Παράλληλα, το ελληνικό δημόσιο χρειάζεται να **δημιουργήσει συνθήκες ενίσχυσης του ανταγωνισμού** στην εγχώρια αγορά.

Έντονη συζήτηση έχουν προκαλέσει και στην Ελλάδα οι πρόσφατες δηλώσεις της Ιταλίδας πρωθυπουργού Giorgia Meloni περί ενδεχόμενης μερικής ιδιωτικοποίησης των ιταλικών σιδηροδρόμων (διάθεση έως του 49% της FS).

Πλέον, η ιταλική κυβέρνηση εξετάζει – και επίσημα – το ενδεχόμενο της μερικής ιδιωτικοποίησης της FS. Στην Ελλάδα, η FS έχει υπό την κυριότητά της, τη Hellenic Train.

Οι Ιταλοί συνεχίζουν να διατηρούν **μία «επιφυλακτική» στάση στην Ελλάδα**, η οποία επιδεινώθηκε μετά το τραγικό δυστύχημα των Τεμπών, αλλά και τον Daniel.

Σε διαπραγματευτικό επίπεδο και πριν από τα Τέμπη σημείωσαν επιτυχίες, καθώς κατάφεραν να εξασφαλίσουν το συμβόλαιο για τις άγονες γραμμές για 10 + 5 χρόνια, αλλά και να εξαγοράσουν την τεχνική βάση, **καθιστώντας τη ΗΤ «κυρίαρχη» στην ελληνική αγορά.**

Αρνητικές συνέπειες στον ελληνικό σιδηρόδρομο έχουν επιφέρει οι επιθέσεις των Χούθι στην Ερυθρά Θάλασσα, καθώς **μειώθηκαν** τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που χρησιμοποιούν τη διώρυγα του Σουέζ και τα ελληνικά λιμάνια, τα οποία – με τη σειρά τους – διοχέτευαν κάποια εμπορευματοκιβώτια στον σιδηρόδρομο.