

Π. Πέρκα: Η «απάντηση» της κυβέρνησης στην κατάρρευση του σιδηροδρόμου είναι ένα γενικόλογο νομοσχέδιο

2024/12/15 11:43 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Την ακόλουθη ανακοίνωση με θέμα ««Η ‘απάντηση’ της κυβέρνησης στην κατάρρευση του σιδηροδρόμου είναι ένα ολιγοσέλιδο, γενικόλογο νομοσχέδιο, που βρίθει ασάφειας και αοριστίας» εξέδωσε η Πέτη Πέρκα από τη Νέα Αριστερά.

Η ανακοίνωση

Τοποθέτηση στην πρώτη συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής & Εμπορίου της Βουλής για το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών σχετικά με την ‘αναδιάρθρωση του σιδηροδρομικού τομέα και ενίσχυση ρυθμιστικών φορέων μεταφορών’

Στην αλλοπρόσαλη πολιτική της κυβέρνησης σε ό,τι αφορά την «αναδιάρθρωση του σιδηροδρομικού τομέα» επικεντρώθηκε στην τοποθέτησή της η Βουλευτριά Φλώρινας και Γραμματέας της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Νέας Αριστεράς.

«Για τον πρώην Υπουργό Υποδομών & Μεταφορών, Κ. Καραμανλή, η λύση στα διαχρονικά προβλήματα του σιδηροδρόμου ήταν ο πλήρης διαχωρισμός του ΟΣΕ από την ΕΡΓΟΣΕ, με τη δεύτερη να περνάει κατά 100% στο ελληνικό δημόσιο, όπως νομοθετήθηκε το Σεπτέμβριο του 2022. Για το κύριο Σταϊκούρα όμως είναι το ακριβώς αντίθετο, δηλαδή η απορρόφηση της ΕΡΓΟΣΕ από τον ΟΣΕ, ό,τι συζητάμε με το παρόν νομοσχέδιο».

Ενώ, απευθυνόμενη στον Υπουργό, υπογράμμισε ότι «πρέπει να μας δώσετε κάποιες εξηγήσεις για το πώς γίνεται το επιθυμητό αποτέλεσμα να επιτυγχάνεται με δύο τελείως αντίθετους τρόπους. Πώς γίνεται να ζητάτε από τους Βουλευτές της κυβέρνησής σας – αφήστε την αντιπολίτευση – να στηρίξουν το νομοσχέδιο που φέρνετε, ενώ στήριξαν και αυτό του 2022. Και επίσης, τι μεσολάβησε για να αλλάξετε τελείως πορεία; Ήταν λάθος η πολιτική του Υπουργείου και της κυβέρνησης το 2022;

Περιμένουμε απαντήσεις, γιατί, σε κάθε περίπτωση, έχουν περάσει πάνω από 5 χρόνια διακυβέρνησης της χώρας από τη ΝΔ, ο σιδηρόδρομος έχει καταρρεύσει πλήρως και

εσείς μετακινείτε τις εταιρίες από τη μια θέση στην άλλη, σαν να παίζετε κάποιο επιτραπέζιο παιχνίδι».

Στη συνέχεια έκανε εκτενή αναφορά στην «αποκαρδιωτική» κατάσταση των σιδηροδρομικών εταιριών το 2022, όταν και νομοθετήθηκε ο διαχωρισμός τους.

Ο ΟΣΕ είναι σε κατάσταση διάλυσης, χωρίς να υπάρχει καμία πρόνοια για προσλήψεις κρίσιμων ειδικοτήτων προσωπικού, και αναλώνεται σε ανακοινώσεις για έργα που «θα αλλάξουν την εικόνα του ελληνικού σιδηροδρόμου», που όμως στην πραγματικότητα δεν είναι ενταγμένα σε ευρωπαϊκά σχέδια, αλλά είναι η χαρά των τοπικών κομματαρχών ή των μεγάλων μελετητικών γραφείων. «Εκατομμύρια 'πεταμένα' σε προμελέτες και μελέτες για έργα που δεν θα γίνουν ποτέ.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα, οι σκέψεις για αλλαγή της ευρωπαϊκής χάραξης για τη σύνδεση Ελλάδας - Αλβανίας μέσω Φλώρινας, προς χάρη άλλου δαιδαλώδους 'σχεδιασμού', που σίγουρα θα αντιμετωπίσει μεγάλα προβλήματα υλοποίησης».

Συγχρόνως, στο δίκτυο γίνεται μόνο «πυροσβεστική» συντήρηση, ενώ σχεδιάζεται όλο το έργο της συντήρησης να εκχωρηθεί σε εργολάβους μέσω ΣΔΙΤ.

Η ΕΡΓΟΣΕ βρίσκεται σε 'χειμερία νάρκη'. Δεν έχει ανατεθεί ούτε ένα έργο κατόπιν διαγωνισμού - εξαίρεση αποτελεί η κατασκευή μιας σιδηροδρομικής στάσης, με προϋπολογισμό περί τις 800 χιλιάδες ευρώ. Έχουμε σωρεία απευθείας αναθέσεων, ενώ έργα έτοιμα από το 2019 ακυρώνονται και επαναδημοπρατούνται ως καινούρια, χωρίς κανέναν να δίνει λογαριασμό. Παράλληλα, για πάνω από 12 μήνες γίνεται καθημερινή 'πλύση εγκεφάλου' στον Τύπο για δήθεν τεράστιες μελλοντικές επενδύσεις, με έργα 3,3.5, 4 δισ. ευρώ, ενώ στην πραγματικότητα όλα έχουν 'παγώσει'.

Και η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, για την οποία υπάρχουν καθημερινά παράπονα για τη λειτουργία της, πάντα 'δείχνει με το δάχτυλο' τον ΟΣΕ, δηλαδή το κράτος, για τις ελλείψεις της υποδομής που δήθεν φταίνε για τα λιγοστά της δρομολόγια και τις καθυστερήσεις. Αντί για συγκεκριμένες επενδύσεις, όπως υποχρεούται, 'βαφτίζει' επενδύσεις τα μεταχειρισμένα και άχρηστα για την Ιταλία τρένα του '90 και το μόνο της μέλημα είναι η πολυετής κρατική επιχορήγηση που λαμβάνει.

«Έχουμε κάνει πλήθος κοινοβουλευτικών παρεμβάσεων για όλα αυτά», υπενθύμισε η Π. Πέρκα. «Τονίζαμε μάλιστα ότι υπό αυτές τις συνθήκες, τα ατυχήματα θα συνεχιστούν. Δυστυχώς, αυτό επιβεβαιώθηκε με τον πιο τραγικό τρόπο, το έγκλημα στα Τέμπη. Και με την αφορμή αυτή να πω ότι επειδή υπάρχει μια συλλογική 'πληγή' στο συγκεκριμένο θέμα, μοιραία και σ' αυτό το νομοσχέδιο, στις επόμενες Επιτροπές, θα ασχοληθούμε με την τραγωδία των Τεμπών. Μετά από μια Εξεταστική Επιτροπή 'παρωδία', μετά το μπάζωμα του τόπου του εγκλήματος, μετά το μοντάζ στις συνομιλίες του σταθμάρχη, το σβήσιμο του υλικού των καμερών από τον ΟΣΕ, το

πόρισμα του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων που 'αγνοείται' και τη σημερινή κατάσταση στο σιδηρόδρομο».

«Γιατί ακόμα και μετά το δυστύχημα, η κατάσταση στο σιδηρόδρομο δεν έχει αλλάξει. Σε πολλά τμήματα της γραμμής δεν λειτουργούν ακόμα τα ηλεκτρονικά συστήματα ασφαλείας, ενώ άγνωστο παραμένει και το χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσης των έργων. Παράλληλα, δεν υπάρχουν οι δικλείδες ασφαλείας της περιόδου 2015 - 2019, οι εταιρίες είναι τελείως υποστελεχωμένες, με αποτέλεσμα τα σιδηροδρομικά συμβάντα να αυξάνονται επικίνδυνα και ο κίνδυνος ενός ατυχήματος να παραμένει ορατός».

«Απελπιστική κατάσταση επικρατεί και στον τομέα των σιδηροδρομικών έργων, με μεγάλες καθυστερήσεις, σπατάλη εκατομμυρίων για μελέτες ήδη μελετημένων έργων, που δε θα ολοκληρωθούν πριν το 2050, ενώ ταυτόχρονα, δεν χρηματοδοτούνται τεχνικές μελέτες που είναι αναγκαίες σήμερα, όπως αυτές για τη σιδηροδρομική σύνδεση Φλώρινα - Πόγραδετς.

Ανακοινώθηκαν πρόσφατα από τον κ. Σταϊκούρα τρία έργα προϋπολογισμού 1 δισ. ευρώ στη Βόρεια Ελλάδα, για τα οποία καθόλου αισιόδοξοι δεν είμαστε, αφού η κυβέρνηση συνεχίζει να επιμένει στη χρονοβόρα, ιδιόζουσα και ακατάλληλη για τα σιδηροδρομικά έργα διαδικασία του ανταγωνιστικού διαλόγου. Δεν θέλω να έχω το ρόλο της Κασσάνδρας, αλλά με αυτές τις πολιτικές πιθανότατα τα επόμενα χρόνια, έργα πολλών εκατομμυρίων θα είναι 'παγωμένα' σε αίθουσες δικαστηρίων, με εργολάβους και μελετητές να ερίζουν σε βάρος του δημοσίου που θα καλείται να πληρώνει αποζημιώσεις.

Συντήρηση στο δίκτυο ακόμα δεν γίνεται, με την κατάστασή του να επιδεινώνεται συνεχώς και το πρόβλημα να παραμένει άλυτο. Ενώ ο ΟΣΕ συνεχίζει στην ίδια εικόνα διάλυσης, τελευταία και 'ακέφαλος', μετά την παραίτηση του Προέδρου του, Γ. Γραμματίδη. Φυσικά, ο τελευταίος, κατά τη διάρκεια της σύντομης θητείας του πρόλαβε να αυξήσει τις αποδοχές των μελών του ΔΣ από 25 σε 300 ευρώ, να συστήσει πλήθος Επιτροπών, όλες αμοιβόμενες, με αμοιβές μεγαλύτερες από εκείνες των μελών του ΔΣ, να προσλάβει πλήθος συμβούλων και να προεδρεύσει και να 'περάσει' αμφιλεγόμενα θέματα από το ΔΣ της εταιρίας, ενώ είχε παραιτηθεί».

Η Π. Πέρκα, ολοκλήρωσε την τοποθέτησή της, παρατηρώντας τα εξής: «Αυτή είναι η εικόνα που παρουσιάζει σήμερα ο σιδηρόδρομος και η απάντηση της κυβέρνησης της ΝΔ είναι το παρόν νομοσχέδιο. Ένα νομοσχέδιο που ανακοινώθηκε πριν ένα χρόνο, το περιμένουμε εδώ και μήνες και τελικά είναι ένα γενικό, ολιγοσέλιδο κείμενο για την αναδιάρθρωση του σιδηροδρόμου, με 36 Άρθρα, αρκετά εκ των οποίων δεν αφορούν τη νεοσύστατη εταιρία, αλλά ούτε καν το σιδηρόδρομο.

Καμία αναφορά στα τόσα προβλήματα του σιδηροδρομικού τομέα, όπως επίσης και

καμία αναφορά για το χρονοδιάγραμμα της προτεινόμενης αναδιάρθρωσης των εταιριών. Και φυσικά καμία αναφορά για προσλήψεις στη νέα εταιρία, σε κρίσιμες ειδικότητες που άπτονται του τομέα της ασφάλειας. Δυστυχώς κύριε Υπουργέ, λαμβάνοντας υπόψη το προηγούμενο εγχείρημα με τη διάσπαση των εταιριών, το οποίο μετά από ενάμιση χρόνο προετοιμασίας, ακυρώσατε σε μια μέρα, δεν σας έχουμε καμία εμπιστοσύνη ότι θα εφαρμόσετε τις προτεινόμενες διατάξεις».