

N. Παππάς: Δεν επαρκούν 160 εκατ. για επενδύσεις στον σιδηρόδρομο. Θα ξανασυζητήσουμε τη σύμβαση με τη Hellenic Train

2022/10/12 10:42 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Χαιρετισμό απηύθυνε ο Νίκος Παππάς, τομεάρχης Υποδομών και Μεταφορών της Κ.Ο. του ΣΥΡΙΖΑ-Προοδευτική Συμμαχία και βουλευτής Β3' Νότιου Τομέα Αθηνών στο συνέδριο της Πανελληνίας Ομοσπονδίας Σιδηροδρομικών (ΠΟΣ).

Ο ίδιος καυτηρίασε την «άγονη θητεία Καραμανλή» που έχει φέρει μεγάλα προβλήματα στον σιδηρόδρομο, με τα “παγωμένα έργα” και τις ελλειπείς συντηρήσεις της γραμμής, αλλά και στα δρομολόγια, με τις συχνές αλλαγές, καθυστερήσεις και ακυρώσεις.

Παράλληλα, ανέφερε: «Το 2021 ήταν το Έτος Σιδηροδρόμου. Και η 28η Ιουλίου 2022 ήταν η ημέρα χωρίς σιδηρόδρομο, καθώς τότε κατέρρευσε το δίκτυο και η χώρα κόπηκε στα δύο».

Συμπληρώνοντας, αμέσως μετά, πως χαρακτηριστικά της κατάστασης που επικρατεί είναι ότι «ακόμα και στην κεντρική γραμμή Αθήνα – Θεσσαλονίκη, όπως διαπίστωσα ταξιδεύοντας για τη φετινή ΔΕΘ, δεν λειτουργούν τα φανάρια και ο χρόνος ταξιδιού δεν έχει μειωθεί».

Ο κ. Παππάς έκανε λόγο για ακόμη μια φορά για το ύψος των επενδύσεων τις οποίες υποχρεούται να κάνει η Hellenic Train (πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ), λέγοντας: «Το μνημόνιο συνεργασίας Δημοσίου – εταιρείας, που υπογράφηκε το 2019 και από τον Κώστα Καραμανλή, προβλέπει επενδύσεις 750 εκατ. ευρώ. Το ίδιο και η σύμβαση του 2020, η οποία είχε εγκριθεί από το Δ.Σ. της Hellenic Train. Στη Βουλή, όμως, φέτος ήρθε σύμβαση με υποχρέωση επενδύσεων 160 εκατ. ευρώ στον σιδηρόδρομο. Με λίγα λόγια, **600 εκατ. ευρώ επενδύσεις έγιναν “αέρας”**».

Και πρόσθεσε: «Το ποσό των 160 εκατ. ευρώ για επενδύσεις δεν είναι επαρκές. Και ως κυβέρνηση θα ξανασυζητήσουμε τη σύμβαση. Αν η ηγεσία του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών έχει υπογράψει με την Hellenic Train μνημόνιο συνεργασία **για επενδύσεις ύψους 750 εκατ. ευρώ** και η εταιρεία έχει αποδεχθεί σύμβαση με το ίδιο ποσό, αλλά τελικά έχουμε σύμβαση για πολύ χαμηλότερες επενδύσεις, ο καθένας θα πρέπει να είναι έτοιμος να έρθει αντιμέτωπος και με τα λόγια και με τις

υπογραφές του».

Ο τομεάρχης Υποδομών και Μεταφορών της Κ.Ο. του ΣΥΡΙΖΑ-Προοδευτική Συμμαχία υπογράμμισε ότι «το τρένο έχει ισχυρούς ανταγωνιστές και αντιπάλους, στους οποίους, όμως, οι πολιτικές ηγεσίες δεν πρέπει ούτε το μάτι να κλείνουν ούτε εξυπηρετήσεις να κάνουν». Αντιθέτως, πρέπει «να στηριχθεί απόλυτα ως ένα από τα κρισιμότερα μέσα για την ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας».

Αναφερόμενος στις πρωτοβουλίες που πήρε η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ για τη στήριξη του σιδηροδρόμου και των ανθρώπων του, ξεχώρισε, από τα μεγάλα έργα, την ολοκλήρωση της ηλεκτροκίνησης στο Αθήνα - Θεσσαλονίκη και της μεγάλης σήραγγας Καλλιδρόμου, ενώ σε ό,τι αφορά στην προστασία των εργαζομένων είπε: «Το 2015 με τη σύμβαση των ΥΓΟΣ (Υπηρεσίες Γενικού Οικονομικού Συμφέροντος) προστατεύσαμε, εν όψει ιδιωτικοποίησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, τους εργαζόμενους στην εταιρεία. Προβλέψαμε πως για όσο η εταιρεία επιδοτείται τα εργασιακά, ασφαλιστικά και συνταξιοδοτικά δικαιώματα των εργαζομένων προστατεύονται στο ακέραιο. Αυτό το δίκτυ ασφαλείας οδήγησε και στην υπογραφή πολύ καλών συμβάσεων εργασίας».

Για να προσθέσει: «Επίσης, προχωρήσαμε σε προσλήψεις, μέσω ΑΣΕΠ, όπως η πρόσληψη 165 φυλάκων στις διαβάσεις και στον τομέα του καθαρισμού, επαναφέραμε πλήρως στον ΟΣΕ από όλες τις εταιρείες όσους είχαν μεταταχθεί με νόμο του 2010, αναγεννήσαμε τη σιδηροδρομική ακαδημία, ενισχύσαμε τη ΡΑΣ, ψηφίσαμε τις ώρες μηχανοδήγησης, αλλά υπάρχουν ακόμα ανοιχτά θέματα όπως στη ΣΤΑΣΥ, όπου δεν έχει εφαρμοστεί ακόμα η ΣΣΕ που υπογράφηκε το καλοκαίρι».