

## Θα «σπάσει» το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών; Τα θετικά, τα αρνητικά και η πρόταση «έκπληξη»

2025/01/31 17:50 στην κατηγορία ΥΠΟΓΕΙΟΣ

Διαβάζουμε και εμείς, από το πολιτικό ρεπορτάζ, ότι το Μέγαρο Μαξίμου εξετάζει τη διάσπαση του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, δηλαδή την αυτονόμηση των υποδομών και μεταφορών σε αυτοτελή υπουργεία.

Αυτό, προκειμένου να **δοθεί μεγαλύτερη έμφαση στις μεταφορές και τις συγκοινωνίες**, έπειτα από το τραγικό σιδηροδρομικό δυστύχημα των Τεμπών.

Σε πρώτη ανάγνωση, εάν οι μεταφορές αποτελέσουν αυτοτελές υπουργείο, εικάζεται - ευλόγως - ότι ο εκάστοτε υπουργός, έχοντας ένα πιο περιορισμένο χαρτοφυλάκιο, **θα εντείνει τις ενέργειες του για την αποτελεσματικότητά τους.**

Στο σημείο αυτό, να θυμίσουμε ότι το υπουργείο Μεταφορών, προτού ενσωματωθεί στο υπουργείο Υποδομών, αλλά κάποτε και στο υπερ - υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών και Μεταφορών, στο υπερ - υπουργείο Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού, αλλά και στο υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών



ν και

Εκτός

από τις μεταφορές, είχε και τις τηλεπικοινωνίες, οι οποίες με την πάροδο των ετών κατέληξαν στο υπουργείο Ψηφιακής Διακυβέρνησης.

→ Έχουν οι μεταφορές ένα μεγάλο χαρτοφυλάκιο; Έχουν.

→ Αναβαθμίστηκε η σημασία τους έπειτα από το τραγικό σιδηροδρομικό δυστύχημα των Τεμπών; Ναι.

→ Υπήρξαν **οι μεταφορές «κάπως πιο υποβαθμισμένες» σε σχέση με τις υποδομές** στην ιεραρχία του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών; Υπήρξαν.

Όλα τα ανωτέρω αποτελούν επιχειρήματα για το «σπάσιμο» του υπουργείου.

→ Αποτελούν υποδομές και μεταφορές **«συγκοινωνούνται» δοχεία;** Αποτελούν, αφού – σε αρκετές περιπτώσεις – οι εταιρείες που κατασκευάζουν τις υποδομές μεταφορών, έχουν άμεση ή έμμεση συσχέτιση με τους παρόχους μεταφορικού / συγκοινωνιακού έργου.

→ Επίσης, δεν είναι καλύτερος **ο σχεδιασμός και η επίβλεψη** ενός έργου μετρό, σιδηροδρόμου και αυτοκινητόδρομου, όταν ο ίδιος υπουργός, εκτός από υποδομές, «ξέρει» από μεταφορές και μπορεί να **παρέμβει / επέμβει**, προς τη μια ή την άλλη κατεύθυνση; Είναι.

→ Ακόμη, δεν είναι πιο εύκολη η εξασφάλιση, **ευρωπαϊκής και κρατικής, χρηματοδότησης**, εάν το υπουργείο παραμείνει ενιαίο; Σίγουρα, είναι πιο εύκολη.

Τα ανωτέρω αποτελούν βασικά επιχειρήματα για το μη «σπάσιμο» του υπουργείου, όπως και **η... γραφειοκρατία που θα «γεννήσει»**, το πρώτο διάστημα, η τυχόν διάσπαση του υπουργείου, με αποτέλεσμα τη μη λήψη αποφάσεων.

Στον ΟΣΕ ή καλύτερο, στο νέο ΟΣΕ, η κυβέρνηση και το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών αποφάσισαν την **ενίσχυση του ΟΣΕ** με τροχαίο υλικό (ΓΑΙΑΟΣΕ) και με κατασκευαστικό χαρτοφυλάκιο / έργο (ΕΡΓΟΣΕ), σε συνδυασμό με το γεγονός ότι κύρια αρμοδιότητα του Οργανισμού, εκτός από τη συντήρηση του δικτύου, είναι η **διεύθυνση της κυκλοφορίας**.

Αν σπάσει το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, τότε, εάν η κυβέρνηση, θέλει

όντως να **δει ολιστικά το θέμα «Μεταφορές»**, καλό θα ήταν να εξετάσει την ενσωμάτωση της ναυτιλίας σε αυτό το υπουργείο.

→Δηλαδή αεροδρόμια, τρένα, λιμάνια, ακτοπλοΐα, οδικοί άξονες, φορτηγά, ΚΤΕΛ, συγκοινωνίες, κ.ά, να υπάγονται στο ίδιο, αυτοτελές υπουργείο και όχι σε κάποιο υπερ - υπουργείο (όπως έγινε πριν από αρκετά χρόνια και ήταν ανεπιτυχές), δημιουργώντας **το υπουργείο Μεταφορών και Ναυτιλίας** (το Λιμενικό θα μπορούσε να ενσωματωθεί στο υπουργείο Αμύνης).

Το **υπουργείο Μεταφορών και Ναυτιλίας** δεν συντελέστηκε **«στο τσακ» πριν από κάποια χρόνια**, ίσως λόγω του Λιμενικού ή ίσως λόγω των εφοπλιστών.

Και στο σημείο αυτό, θα αποκαλύψουμε ένα ελάχιστο τμήμα διαλόγου που είχαμε, πριν από κάποια χρόνια, με έναν πρώην υφυπουργό Ναυτιλίας:

«Θα ήταν καλό να συγχωνευτεί το Ναυτιλίας με το Μεταφορών».